

Accidents de jour et de nuit

Avertissements :

Toutes les données contenues dans ce document concernent uniquement la métropole.

A compter du 1^{er} janvier 2005, le « tué » est la personne décédée dans les trente jours (au lieu de six jusqu'en 2004) après l'accident et le « blessé hospitalisé » est la victime hospitalisée plus de 24 heures (au lieu du blessé grave hospitalisé plus de six jours).

Dans ces statistiques, la luminosité est déterminée par les forces de l'ordre. Dans le bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation, le jour correspond au code 1 (plein jour), la nuit à tout ce qui n'est pas plein jour, soit les codes 2 (crépuscule ou aube), 3 (nuit sans éclairage public), 4 (nuit avec éclairage public non allumé) et 5 (nuit avec éclairage public allumé).

Synthèse

En 2006, moins du tiers des accidents se sont produits la nuit occasionnant 44 % des tués alors que la circulation de nuit ne représente que 10 % de la circulation totale. La gravité des accidents est toujours plus forte la nuit que le jour, quel que soit le réseau ou la taille de l'agglomération observés.

Si 44 % de tués la nuit représente une moyenne, la proportion va de 19 % pour les cyclistes à 49 % pour les automobilistes ou les cyclomotoristes, phénomène lié aux habitudes de déplacements nocturnes des usagers.

En 2006, l'alcool était présent dans près de 6 % des accidents corporels de jour. Ce pourcentage passe à 23 % la nuit et atteint même 45 % dans les accidents mortels.

Les vitesses moyennes pratiquées de nuit ainsi que les taux de dépassement de la vitesse réglementaire sont généralement supérieurs aux valeurs constatées le jour, sauf sur les autoroutes de liaison.

I. Comparaison jour-nuit

	Jour				Nuit			
	Accidents corporels	Tués	Blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)	Accidents corporels	Tués	Blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
1990	109 055 67,1 %	5 237 50,9 %	146 571 64,9 %	4,80	53 518 32,9 %	5 052 49,1 %	79 289 35,1 %	9,44
1995	89 618 67,4 %	4 450 52,9 %	119 492 65,9 %	4,97	43 331 32,6 %	3 962 47,1 %	61 911 34,1 %	9,14
2000	80 947 66,8 %	4 078 53,4 %	105 938 65,3 %	5,04	40 276 33,2 %	3 565 46,6 %	56 179 34,7 %	8,85
2001	78 472 67,2 %	4 162 53,9 %	101 491 65,9 %	5,30	38 273 32,8 %	3 558 46,1 %	52 454 34,1 %	9,30
2002	72 132 68,4 %	3 970 54,8 %	92 953 67,4 %	5,50	33 338 31,6 %	3 272 45,2 %	44 886 32,6 %	9,81
2003	63 341 70,2 %	3 238 56,5 %	80 261 69,2 %	5,11	26 879 29,8 %	2 493 43,5 %	35 668 30,8 %	9,27
2004	59 221 69,4 %	2 924 55,9 %	74 117 68,2 %	4,94	26 169 30,6 %	2 308 44,1 %	34 610 31,8 %	8,82
2005	58 426 69,1 %	2 937 55,2 %	73 566 68,1 %	5,03	26 099 30,9 %	2 381 44,8 %	34 510 31,9 %	9,12
2006	54 922 68,4 %	2 631 55,9 %	68 814 67,4 %	4,79	25 387 31,6 %	2 078 44,1 %	33 311 32,6 %	8,19

Source : ONISR, fichier des accidents.

La répartition des nombres d'accidents corporels entre le jour et la nuit n'a pas beaucoup évolué entre 1990 et 2006, soit environ deux tiers le jour et un tiers la nuit. En revanche on assiste sur la même période à une augmentation du nombre de victimes, principalement du nombre de tués le jour (51 % en 1990 et 56 % en 2006).

En 2006, moins du tiers des accidents se produisent la nuit, occasionnant 44 % des tués alors que la circulation de nuit ne représente que 10 % de la circulation totale. La gravité des accidents, exprimée en nombre de tués pour 100 accidents corporels, est 1,7 fois plus élevée la nuit que le jour. A noter que la gravité des accidents de jour qui augmentait régulièrement jusqu'en 2002 diminue depuis si l'on excepte la quasi stabilité observée en 2005. En revanche, la gravité des accidents de nuit, en baisse jusqu'en 2000 puis en hausse jusqu'en 2002, est elle aussi en diminution depuis si l'on excepte encore une fois l'année 2005 qui a connu une réelle augmentation.

II. Accidents corporels et victimes en 2006

Accidents selon la taille de l'agglomération

	Jour				Nuit			
	Accidents corporels	Tués	Blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)	Accidents corporels	Tués	Blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Moins de 5 000 hab	4 021 66,5 %	238 53,2 %	4 969 65,0 %	5,92	2 024 33,5 %	209 46,8 %	2 673 35,0 %	10,3
5 000 à 20 000 hab	5 943 69,4 %	182 55,5 %	7 221 68,6 %	3,06	2 622 30,6 %	146 44,5 %	3 302 31,4 %	5,57
20 000 à 50 000 hab	7 783 71,4 %	129 60,0 %	9 298 70,1 %	1,66	3 117 28,6 %	86 40,0 %	3 969 29,9 %	2,76
Plus de 50 000 hab	20 796 70,6 %	190 53,4 %	24 349 69,1 %	0,91	8 680 29,4 %	166 46,6 %	10 865 30,9 %	1,91
Total milieu urbain	38 543 70,1 %	739 54,9 %	45 837 68,8 %	1,92	16 443 29,9 %	607 45,1 %	20 809 31,2 %	3,69
Rase campagne	16 379 64,7 %	1 892 56,3 %	22 977 64,8 %	11,6	8 944 35,3 %	1 471 43,7 %	12 502 35,2 %	16,4
Total	54 922 68,4 %	2 631 55,9 %	68 814 67,4 %	4,79	25 387 31,6 %	2 078 44,1 %	33 311 32,6 %	8,19

Source : ONISR, fichier des accidents.

Il n'y a pas de différence fondamentale jour/nuit dans la répartition des accidents selon la taille des agglomérations. Les accidents sont 1,9 fois plus graves la nuit que le jour en milieu urbain contre 1,7 fois en rase campagne.

En milieu urbain, la moitié des accidents de jour comme de nuit survient dans les agglomérations de plus de 50 000 habitants.

Quelle que soit la taille de l'agglomération, les deux-tiers des accidents se produisent le jour. C'est dans les villes de 20 000 à 50 000 habitants que l'on observe la plus forte proportion de tués de jour.

De jour comme de nuit, plus le degré d'urbanisation s'accroît et plus la gravité des accidents décroît.

Accidents par catégories de routes

	Jour				Nuit			
	Accidents corporels	Tués	Blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)	Accidents corporels	Tués	Blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Autoroutes	3 220 63,1 %	140 47,3 %	4 528 63,2 %	4,35	1 879 36,9 %	156 52,7 %	2 636 36,8 %	8,30
Routes nationales et départementales ¹	20 296 65,5 %	1 932 55,8 %	27 334 65,2 %	9,52	10 689 34,5 %	1 529 44,2 %	14 575 34,8 %	14,3
Autres voies ²	31 406 71,0 %	559 58,7 %	36 952 69,7 %	1,78	12 819 29,0 %	393 41,3 %	16 100 30,3 %	3,07
Total	54 922 68,4 %	2 631 55,9 %	68 814 67,4 %	4,79	25 387 31,6 %	2 078 44,1 %	33 311 32,6 %	8,19

Source : ONISR, fichier des accidents.

Quel que soit le réseau, un accident sur trois a lieu la nuit et provoque moins de la moitié des tués (sauf sur autoroutes : plus de un tué sur deux).

La gravité des accidents est toujours beaucoup plus forte la nuit que le jour quel que soit le réseau observé.

Accidents à un seul véhicule sans piéton

	Jour				Nuit			
	Accidents corporels	Tués	Blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)	Accidents corporels	Tués	Blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Bicyclettes	253 83,0 %	11 91,7 %	244 82,7 %	4,35	52 17,0 %	1 8,3 %	51 17,3 %	1,92
Cyclomoteurs	1 116 53,0 %	46 50,0 %	1 179 52,7 %	4,12	990 47,0 %	46 50,0 %	1 057 47,3 %	4,65
Motocyclettes	2 029 65,7 %	169 58,5 %	2 011 65,7 %	8,33	1 060 34,3 %	120 41,5 %	1 051 34,3 %	11,3
Voitures de tourisme	4 680 46,9 %	486 38,8 %	5 643 45,8 %	10,4	5 304 53,1 %	767 61,2 %	6 681 54,2 %	14,5
Camionnettes	322 56,4 %	27 45,8 %	417 58,8 %	8,39	249 43,6 %	32 54,2 %	292 41,2 %	12,9
Poids lourds	366 65,1 %	28 63,6 %	374 63,8 %	7,65	196 34,9 %	16 36,4 %	212 36,2 %	8,16
Transports en commun	28 62,2 %	1 100,0 %	93 66,4 %	3,57	17 37,8 %	0 0,0 %	47 33,6 %	0,00
Autres véhicules ³	176 74,9 %	21 75,0 %	204 74,5 %	11,9	59 25,1 %	7 25,0 %	70 25,5 %	11,9
Total	8 970 53,1 %	789 44,4 %	10 165 51,8 %	8,80	7 927 46,9 %	989 55,6 %	9 461 48,2 %	12,5

Source : ONISR, fichier des accidents.

¹ En 2006, le transfert de la gestion de certaines routes nationales de l'État vers les départements ne permet pas de distinguer l'accidentologie survenue sur chacun de ces deux réseaux. L'analyse porte donc cette année sur l'ensemble des routes nationales et départementales.

² Bretelles d'autoroutes, parkings, chemins vicinaux...

³ Usagers de tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux ...

La proportion d'accidents de nuit à un seul véhicule sans piéton est différente pour les catégories d'usagers et est évidemment très liée à la part des déplacements nocturnes de ces usagers. Par exemple, 17 % des accidents de cyclistes seuls ont lieu la nuit pour 53 % des accidents de voiture de tourisme seule.

La gravité des accidents à véhicule seul sans piéton est généralement plus forte la nuit que le jour avec un coefficient multiplicateur moyen de 1,4 (si l'on exclut les transports en commun, ce coefficient va de 1,1 pour les poids lourds à 1,5 pour les camionnettes) sauf pour les bicyclettes (coefficient diviseur de 2,3).

Accidents en intersection et hors intersection

	Jour				Nuit			
	Accidents corporels	Tués	Blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)	Accidents corporels	Tués	Blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
En intersection	15 599 69,3 %	360 63,3 %	19 352 68,1 %	2,31	6 919 30,7 %	209 36,7 %	9 056 31,9 %	3,02
Hors intersection	39 323 68,0 %	2 271 54,9 %	49 462 67,1 %	5,78	18 468 32,0 %	1 869 45,1 %	24 255 32,9 %	10,1
Total	54 922 68,4 %	2 631 55,9 %	68 814 67,4 %	4,79	25 387 31,6 %	2 078 44,1 %	33 311 32,6 %	8,19

Source : ONISR, fichier des accidents.

La répartition des accidents en et hors intersection est à peu près identique de jour et de nuit.

La gravité des accidents est plus forte en section courante qu'en intersection, 2,5 fois le jour et 3,3 fois la nuit. Sur l'ensemble des tués, deux sur cinq le sont la nuit, hors intersection.

Victimes par catégories d'usagers

	Jour				Nuit			
	Tués	Blessés hospitalisés	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes*)	Tués	Blessés hospitalisés	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes*)
Piétons	295 55,1 %	4 009 72,6 %	10 042 75,2 %	2,85	240 44,9 %	1514 27,4 %	3 316 24,8 %	6,75
Cyclistes	147 81,2 %	1 477 84,6 %	3 768 83,5 %	3,75	34 18,8 %	268 15,4 %	747 16,5 %	4,35
Cyclomotoristes	160 50,5 %	3 664 62,2 %	9 555 65,7 %	1,65	157 49,5 %	2224 37,8 %	4 994 34,3 %	3,05
Motocyclistes	509 66,2 %	5 057 73,0 %	12 350 73,0 %	3,96	260 33,8 %	1871 27,0 %	4 559 27,0 %	5,40
<i>Usagers de :</i>								
- Voitures de tourisme	1 350 51,4 %	10 549 58,3 %	29 150 61,7 %	4,43	1 276 48,6 %	7 535 41,7 %	18 069 38,3 %	6,60
- Camionnettes	62 51,7 %	673 64,0 %	1 719 68,6 %	3,48	58 48,3 %	379 36,0 %	786 31,4 %	6,87
- Poids lourds	53 60,9 %	491 67,6 %	966 68,0 %	5,20	34 39,1 %	235 32,4 %	455 32,0 %	6,95
- Transports en commun	5 83,3 %	180 68,4 %	646 78,6 %	0,77	1 16,7 %	83 31,6 %	176 21,4 %	0,56
Autres usagers ⁴	50 73,5 %	339 74,8 %	618 74,7 %	7,49	18 26,5 %	114 25,2 %	209 25,3 %	7,93
Total	2 631 55,9 %	26 439 65,0 %	68 814 67,4 %	3,68	2 078 44,1 %	14 223 35,0 %	33 311 32,6 %	5,87

* : tués + blessés

Source : ONISR, fichier des accidents.

La part des tués ou des blessés hospitalisés la nuit pour chaque catégorie d'usagers est très variable et est sans doute très liée à la mobilité de chacune des catégories d'usagers la nuit comme nous l'avons déjà souligné pour les accidents à un seul véhicule.

Globalement, 44 % des tués le sont la nuit. Cette proportion passe à 45 % pour les piétons, 48 % pour les usagers de camionnettes, 49 % pour les automobilistes et 50 % pour les cyclomotoristes mais ne représente que 19 % pour les cyclistes.

De la même façon, 56 % des tués le sont le jour et cette proportion passe à 61 % pour les usagers de poids lourds, 66 % pour les motocyclistes et 81 % pour les cyclistes.

La gravité des accidents est généralement plus forte la nuit que le jour avec un coefficient multiplicateur moyen de 1,6. Si l'on exclut les transports en commun, ce coefficient va de 1,1 pour les « autres usagers » à 2,4 pour les piétons.

⁴ Usagers de tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux ...

III. Alcool et accidents de jour et de nuit en 2006

	Total accidents	dont au taux d'alcoolémie connu	% d'accidents au taux d'alcoolémie connu	Accidents avec alcool	% d'accidents au taux d'alcoolémie positif*
Accidents corporels de jour	54 922	43 473	79,2	2 372	5,5
Accidents mortels de jour	2 449	1 804	73,7	274	15,2
Accidents corporels de nuit	25 387	20 426	80,5	4 705	23,0
Accidents mortels de nuit	1 877	1 479	78,8	659	44,6

* : calculé par rapport aux accidents au taux d'alcoolémie connu

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2006, l'alcool était présent dans 5,5 % des accidents corporels de jour. Ce pourcentage passe à 23,0 % la nuit, soit 4,2 fois plus que le jour. Il passe même à 44,6 % pour les accidents mortels de nuit, soit dans plus de deux cas sur cinq.

IV. Vitesses moyennes et taux de dépassement de la vitesse limite des voitures de tourisme en 2006

Les vitesses moyennes pratiquées sont généralement supérieures aux vitesses réglementaires, sauf sur les autoroutes de liaison, de jour comme de nuit, et sur les routes nationales, de jour.

	Jour			Nuit		
	Vitesse moyenne (km/h)	Taux d'infraction (%)		Vitesse moyenne (km/h)	Taux d'infraction (%)	
		Vitesse limite	Vitesse limite + 10 km/h		Vitesse limite	Vitesse limite + 10 km/h
Autoroutes de liaison (130 km/h)	119	34	14	113	19	9
Autoroutes de dégagement (110 km/h)	109	51	26	113	57	32
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)	100	27	9	ND	ND	ND
Routes nationales et départementales à grande circulation ⁵ (90 km/h)	82	31	13	ND	ND	ND
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)	ND	ND	ND	82	29	11
Traversées d'agglomérations (<5 000 habitants) par RN (50 km/h)	52	53	17	58	71	36
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (50 km/h)	47	36	9	48	40	13
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (50 km/h)	54	63	23	58	77	38

ND : non disponible.

Source : ONISR, fichier des accidents.

De jour, les vitesses moyennes pratiquées en 2006 en rase campagne sont toutes sous la vitesse limite autorisée. Elles s'en éloignent légèrement en revanche en milieu urbain sauf sur les artères des agglomérations moyennes. Quel que soit le réseau, c'est au moins un automobiliste sur trois qui dépasse la vitesse limite. Cette proportion passe à un sur deux sur les autoroutes de dégagement et dans les traversées de petites agglomérations de moins de 5 000 habitants et deux sur trois aux entrées des agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants.

De nuit, les vitesses pratiquées sont généralement supérieures aux vitesses de jour sauf sur les autoroutes de liaison. Les taux de dépassement de la vitesse réglementaire sont également supérieurs la nuit aux taux constatés de jour sauf encore une fois sur les autoroutes de liaison. Ce sont trois automobilistes sur cinq qui sont en infraction sur les

⁵ En 2006, le transfert de la gestion de certaines routes nationales de l'État vers les départements ne permet pas de distinguer la vitesse pratiquée sur chacun de ces deux réseaux. Les valeurs portent donc cette année sur l'ensemble des routes nationales et départementales.

autoroutes de dégagement et près de quatre sur cinq dans les petites agglomérations ainsi que sur les voies d'entrée des villes moyennes.