

Rase campagne 2007

Dans tout ce qui suit, la rase campagne correspond à l'ensemble des réseaux situés hors agglomération, soit en dehors de ceux situés entre deux panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération quelle qu'en soit la taille.

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).

Pour effectuer des comparaisons, l'Observatoire utilise un coefficient de majoration du nombre de tués qui s'élevait à 9 % jusqu'en 1992, 5,7 % de 1993 à 2003 et 6,9 % en 2004. Toutefois, afin de simplifier les calculs, pour les comparaisons avec chacune des années remontant jusqu'à l'année 2000, l'Observatoire préconise une majoration unique de 6,9 %.

Synthèse

Un tiers des accidents surviennent en rase campagne et sont à l'origine de plus des deux tiers des tués. La gravité des accidents en rase campagne est 5,3 fois plus élevée qu'en milieu urbain. Elle est aussi 1,5 fois plus élevée la nuit que le jour.

C'est en section courante que les accidents corporels sont les plus nombreux et les plus graves.

En 2007, c'est dans les accidents impliquant des piétons, des poids lourds et surtout des transports en commun que la gravité a été la plus forte, proche ou supérieure à 20 tués pour 100 accidents corporels.

C'est sur l'ensemble des routes nationales et départementales que les nombres d'accidents corporels et de tués sont les plus élevés mais aussi que la gravité des accidents est la plus forte.

I - Rase campagne et ensemble du réseau en 2007

	Accidents corporels	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Rase campagne	25 218	3 261	35 421	18 323	12,93
Milieu urbain	56 054	1 359	67 780	20 292	2,42
Ensemble du réseau	81 272	4 620	103 201	38 615	5,68

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2007, le tiers du total des accidents (31,0 %) s'est produit en rase campagne et a provoqué plus des deux tiers des tués (70,6 %). La gravité des accidents en rase campagne est 5,3 fois plus élevée qu'en milieu urbain et 2,3 fois plus que pour l'ensemble du réseau.

II. Accidents corporels et victimes

Évolution depuis 1970

	Accidents corporels	Tués à 6 jours¹	Blessés	dont blessés graves¹	Gravité (tués/100 accidents corporels)
1970	70 750	9 392	123 918	45 040	13,3
1975	64 305	7 885	108 663	40 824	12,3
1980	60 272	7 630	101 917	38 504	12,7
1985	51 131	6 546	84 635	30 361	12,8
1990	47 143	6 660	75 331	25 403	14,1
1995	41 661	5 655	64 477	19 850	13,6
2000	40 494	5 506	60 908	15 138	13,6
2001	39 487	5 566	58 099	14 728	14,1
2002	36 732	5 297	53 045	13 580	14,4
2003	30 032	4 154	42 621	10 760	13,8
2004	27 565	3 781	39 083	9 696	13,7
	Accidents corporels	Tués à 30 jours¹	Blessés	dont blessés hospitalisés¹	Gravité (tués/100 accidents corporels)
<i>2004 corrigée</i>	27 565	4 042	38 822		14,7
2005	25 845	3 654	36 224	16 910	14,1
2006	25 323	3 363	35 479	19 354	13,3
2007	25 218	3 261	35 421	18 323	12,9

Source : ONISR, fichier des accidents.

Si la proportion des accidents corporels en rase campagne est restée pratiquement la même entre 1970 et 2004 (légèrement supérieure à 30 %), la proportion des tués en rase campagne est passée de 62,3 % en 1970 à 72,3 % en 2004, pour redescendre à 71,2 % en 2007.

Le taux représentatif de la gravité des accidents est de l'ordre de 13 tués pour cent accidents et est resté quasi stable depuis 1970.

Analyse détaillée en 2007

	Accidents corporels	Tués	Blessés	dont blessés hospitalisés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Jour	16 492	1 797	23 159	11 817	10,9
Nuit	8 726	1 464	12 262	6 506	16,8
Hors intersection	22 694	2 989	31 673	16 413	13,2
En intersection	2 524	272	3 748	1 910	10,8

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les accidents de nuit qui représentent un peu plus du tiers du nombre d'accidents corporels en rase campagne (33,6 %) provoquent 44,9 % du nombre de tués.

C'est en section courante que les accidents corporels sont de loin les plus nombreux. Ils sont 1,2 fois plus graves qu'en intersection.

¹ Voir avertissements en début de document.

Accidents impliquant au moins un(e)	Accidents corporels (A)	Tués (B)	Blessés (B)	dont blessés hospitalisés (B)	Gravité (tués/100 accidents corporels)
piéton	812	185	842	539	22,78
bicyclette	681	84	716	479	12,33
cyclomoteur	1 984	147	2 275	1 518	7,41
motocyclette	4 727	546	5 273	3 151	11,55
voiture de tourisme	20 450	2 645	29 946	14 979	12,93
poids lourd	2 673	500	3 358	1 542	18,71
transport en commun	179	65	507	187	36,31

(A) Un accident impliquant des véhicules appartenant à des catégories différentes apparaît dans chacune des lignes concernant les catégories de véhicules considérées et est par la suite pris en compte plusieurs fois.

(B) Les nombres de victimes indiqués pour chaque catégorie d'accident concernent l'ensemble des impliqués, quelle que soit la catégorie d'utilisateur à laquelle ils appartiennent.

Source : ONISR, fichier des accidents.

L'examen des données par catégories d'utilisateurs fait ressortir la vulnérabilité des piétons ainsi que la gravité des accidents dans lesquels des poids lourds et surtout des véhicules de transport en commun sont impliqués.

	Accidents corporels	Tués	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Autoroutes	5 337	273	5,12
Routes nationales et routes départementales ²	16 509	2 731	16,54
Voies communales	2 107	170	8,07
Autres voies	1 270	87	6,85
Total rase campagne	25 218	3 261	12,93

Source : ONISR, fichier des accidents.

C'est sur l'ensemble des routes nationales et départementales que les nombres d'accidents corporels et de tués sont les plus élevés et que la gravité des accidents est la plus forte. En revanche, c'est sur les autoroutes qu'elle est la plus faible.

² 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.