

40 millions
d'automobilistes



Institut d'Etude des Accidents de la route

Responsable : Gérard Minoc

**Synthèse des travaux d'analyse
des accidents mortels
de l'année 2011**

Résultats provisoires
Date : Janvier 2012

Sommaire

A – Préambule	page 3
1 – Pourquoi cet Institut ?	page 3
2 - Le fichier	page 3
3 - La méthodologie	page 4
4 - Les ratios	page 5
B - Deux points essentiels	page 6
1 – L'impact médiatique des accidents spectaculaires ne traduit pas la réalité	page 6
2 – Responsables et victimes	page 6
C - Les facteurs extérieurs	page 7
1 – L'accidentologie et les saisons	page 7
2 - Les piétons	page 7
3 - Les usagers de voitures légères ou de véhicules utilitaires	page 8
4 - Les Deux Roues motorisés	page 9
D - Résultats provisoires 2011	page 10
1 – Répartition par type d'usager	page 10
2 – Répartition par typologie d'accident	page 10
E - Accidents en agglomération	page 11
1 - Piétons en agglomération	page 12
2 - Cyclistes en agglomération	page 13
3 – Refus de priorité en agglomération	page 13
4 – Tourne à gauche en agglomération	page 14
5 – Chocs arrière en agglomération	page 15
6 – Dépassements en agglomération	page 15
7 – Pertes de contrôle en agglomération	page 15
F - Accidents sur route	page 17
1 - Piétons sur route	page 18
2 - Cyclistes sur route	page 19
3 - Refus de priorité sur route	page 19
4 - Tourne à gauche sur route	page 20
5 - Chocs arrière sur route	page 21
6 - Dépassements sur route	page 21
7 - Pertes de contrôle sur route	page 22
8 - Synthèse sur la somnolence	page 28
G - Accidents sur Autoroutes	page 29
1 – Piétons sur Autoroute	page 29
2 – Véhicules à moteur sur Autoroute	page 29
H - Alcool – Drogue	page 30
I - Les camions	page 32
J – Conclusion	page 33

A - PREAMBULE

1 - POURQUOI CET INSTITUT ?

L'association « 40 millions d'automobilistes » a créé l'Institut d'étude des accidents de la route en janvier 2011 dans le but d'approfondir les connaissances en matière d'accidentologie.

En effet, nous n'avons pas trouvé les réponses à nos interrogations dans les publications de l'ONISR, Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière. Certes il y a beaucoup de chiffres mais ils ne satisfont pas notre curiosité.

Par ailleurs, l'amalgame constant entre accidents et infractions qui constitue la trame du contenu des rapports de l'ONISR engendre des commentaires biaisés.

Il ne s'agit pas pour nous de nier le rôle de l'alcool, de la drogue ou de la vitesse mais de les replacer dans la réalité des faits.

Il ne s'agit pas pour nous de nier l'existence des chauffards mais au contraire de les isoler, car nous ne partageons pas l'idée que tous les automobilistes sont des chauffards potentiels dès lors qu'ils s'installent derrière leur volant.

Et quand on entend « plus jamais ça ! », nous voulons mettre un nom sur le « ça ».

En effet, ce n'est pas parce que 5 jeunes gens ivres, entassés dans une « citadine » se tuent dans un virage à 5h du matin que l'automobiliste qui est flashé à 100km/h sur une route large et droite est un chauffard.

Ce que nous voulons, c'est comprendre ce qui se passe sur la route parce que les automobilistes, dans leur grande majorité circulent avec l'idée de ne pas avoir le moindre accident, même matériel.

Ainsi, que sait-on exactement du « tourne à gauche » quand une voiture coupe la route à un motard ? Quelles sont les composantes de ce type d'accident ? L'automobiliste est-il un chauffard inconscient ? Ou a-t-il mal évalué la situation ?

D'autant qu'il existe une autre version du « tourne à gauche », celle où le motard percute l'arrière d'un véhicule qui a ralenti pour tourner, à moins que remontant une file, il le percute au moment où il tourne.

2 - LE FICHIER

Comme nous n'avons pas trouvé la réponse à nos questions dans les analyses et commentaires officiels, nous avons décidé de constituer notre propre fichier des accidents mortels à partir du 1^{er} janvier 2011.

Ce fichier est constitué à partir des informations publiées par la presse régionale (généralement alimentée par les forces de l'ordre).

Ce fichier comporte à fin décembre 2011 plus de 3600 accidents mortels (et 3970 tués). C'est le second fichier français comportant l'ensemble des accidents mortels et permettant une étude exhaustive de l'accidentologie.

Il comporte les mêmes accidents et les mêmes victimes que les fiches BAAC mais le nombre des informations qu'il contient est beaucoup plus réduit.

Par contre, il comporte pour chaque accident, un « mémo » descriptif qui permet de repositionner l'accident dans son contexte. Et c'est indispensable pour comprendre.

Nous connaissons les limites et les incertitudes de ce fichier.

Nous nous doutons bien que certains objecteront un manque de précision dans l'information journalistique recueillie. Ils ont tort, l'essentiel est présent et ce dossier le prouve.

D'ailleurs, que proposent-ils ?

D'accepter le monopole de l'information et nous contenter des commentaires officiels !

3 - LA METHODOLOGIE

Comme dans toute approche scientifique, nous avons commencé par une étude qualitative permettant d'orienter la structure d'analyse.

Ce qui nous intéresse, c'est le comportement des acteurs à l'instant qui précède l'accident : pourquoi est-il sorti de sa voie de circulation ? Pourquoi s'est-il engagé dans ce carrefour ? Pourquoi a-t-il heurté ce piéton ? Pourquoi a-t-il pris cet axe à contresens ?

L'étude qualitative nous a conduits :

- en premier lieu à une segmentation en fonction de l'environnement du conducteur : autoroute, routes, agglomération. Même si elle s'en rapproche, notre segmentation n'est pas celle du fichier BAAC basé sur les limites réglementaires,
- ensuite à classer les accidents en fonction de leur typologie : choc avec un piéton, refus de priorité à une intersection, perte de contrôle en virage, dépassements, etc.

On ne trouvera donc pas dans nos critères de segmentation les notions d'alcool, de vitesse, d'inattention, etc.

Ces critères n'interviennent qu'ultérieurement dans l'analyse. Ainsi l'alcool est présent dans tous les types d'accidents, mais il est très fréquent dans les pertes de contrôle des voitures en ville la nuit (associé à la vitesse). Quant à une vitesse inadaptée, elle est évidente dans une perte de contrôle en virage, mais elle est fréquente aussi dans les dépassements.

Les caractéristiques de la victime (base des analyses de l'ONISR) n'interviennent que si elles peuvent avoir un rôle dans l'accident (ex : les piétons âgés ou les conducteurs jeunes).

4 - LES RATIOS

Il est courant et humain d'effectuer des comparaisons en utilisant des ratios.

Les accidentologies des Autoroutes, des routes et des agglomérations sont très différentes.

Les accidentologies des Deux Roues, des Voitures et des Poids lourds sont différentes.

De la même façon que les mortalités du cancer, des maladies cardiovasculaires et des maladies nosocomiales sont différentes. Et si la mortalité globale de l'ensemble de ces trois types de maladies varie, il ne viendrait à l'esprit de personne de se contenter de cette information globale pour porter un jugement.

Si l'on veut porter un bon diagnostic, il faut étudier les composantes une à une.

Dès lors que l'on travaille sur un mélange, l'information se brouille et la plupart de ceux qui, aujourd'hui, portent des jugements à partir du ratio du nombre de tués par million d'habitants interprètent mal le contenu de ce ratio.

C'est ce qui se passe au niveau des départements.

Cela n'a pas de sens de comparer des départements urbanisés à 100% (Paris) avec les départements ruraux de moyenne montagne de l'Auvergne.

C'est également ce qui se passe au niveau des pays.

Les pays très urbanisés présentent de meilleurs ratios que les pays moins urbanisés.

De même, on le verra plus loin, les pays du Nord, peu équipés en Deux Roues motorisés parce que la période propice à leur utilisation est plus courte, présentent des ratios plus favorables parce que moins influencés par l'accidentologie des Deux Roues.

L'utilisation du ratio du nombre de tués par million d'habitants est à proscrire quand on parle du comportement des hommes. Ce ratio traduit pour l'essentiel des problèmes structurels et climatiques.

B - DEUX POINTS ESSENTIELS

1 – L'impact médiatique des accidents spectaculaires ne traduit pas la réalité

Il y a des accidents spectaculaires, parfois horribles, qui sont fortement médiatisés. Ces cas constituent le plus mauvais échantillon que l'on puisse retenir pour parler de l'accidentologie.

C'est ainsi qu'il y a eu 14 accidents comportant au moins 4 morts pour 61 victimes sur un total de 3970 :

- 5 accidents sur autoroute dont 2 contresens avec des conducteurs à plus de 2g/l,
- 7 accidents sur route dont 2 suite à une erreur de trajet d'un père de famille égaré de nuit sur une petite route. Ni alcool, ni vitesse mais deux familles décimées,
- 2 accidents en agglomération, de nuit, avec des conducteurs de 20 ans au volant d'une BMW et d'une Porsche.

Ces cas ne sont évidemment pas représentatifs des 3000 usagers de la route, tués dans des accidents à un seul mort sans particularités notables.

Pour comprendre ce qui a pu se passer, il faut collationner un par un et jour après jour ces accidents, les regrouper et les analyser. C'est ce que nous avons tenté de faire.

2 – Responsables et victimes

Si l'on met de côté le cas spécifique des piétons et des cyclistes, il y a 3349 morts qui sont des usagers d'un véhicule à moteur.

En premier lieu 36% d'entre eux se trouvaient dans un véhicule d'un accident « solo ».

Pour les 64% restant, qui mettent en jeu deux véhicules ou plus, 76% des morts se trouvaient dans ou sur le véhicule à l'origine de l'accident.

Ce pourcentage paraît élevé mais il s'explique aisément lorsque l'on analyse les accidents cas par cas : intersection avec choc latéral, déport à gauche et collision frontale avec un camion, perte de contrôle en virage et choc latéral, etc...

Au total, sur ces 3349 morts, usagers d'un véhicule à moteur, 85% étaient le conducteur ou un passager du véhicule à l'origine de l'accident.

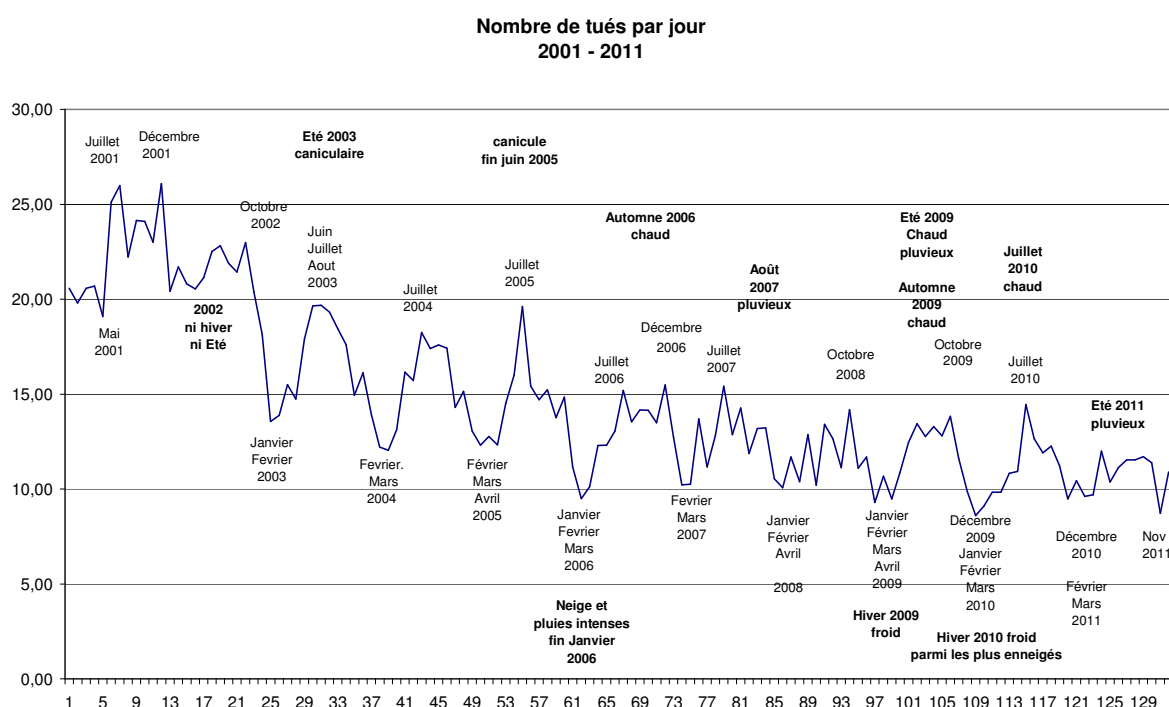
La sanction est donc terrible pour le conducteur responsable, chauffard ou non : il paye de sa vie ou de celle de ses proches, les conséquences de sa faute de conduite.

C - LES FACTEURS EXTERIEURS

1 - L'accidentologie et les saisons

On a l'habitude de présenter la courbe décroissante du nombre annuel de tués.

Cette courbe paraît harmonieuse mais elle cache une réalité beaucoup plus heurtée si on trace la courbe des résultats mensuels.



Il apparaît alors que la mortalité est basse en hiver et haute en été avec comme explication généralement évoquée, le trafic des vacances et les week-end meurtriers.

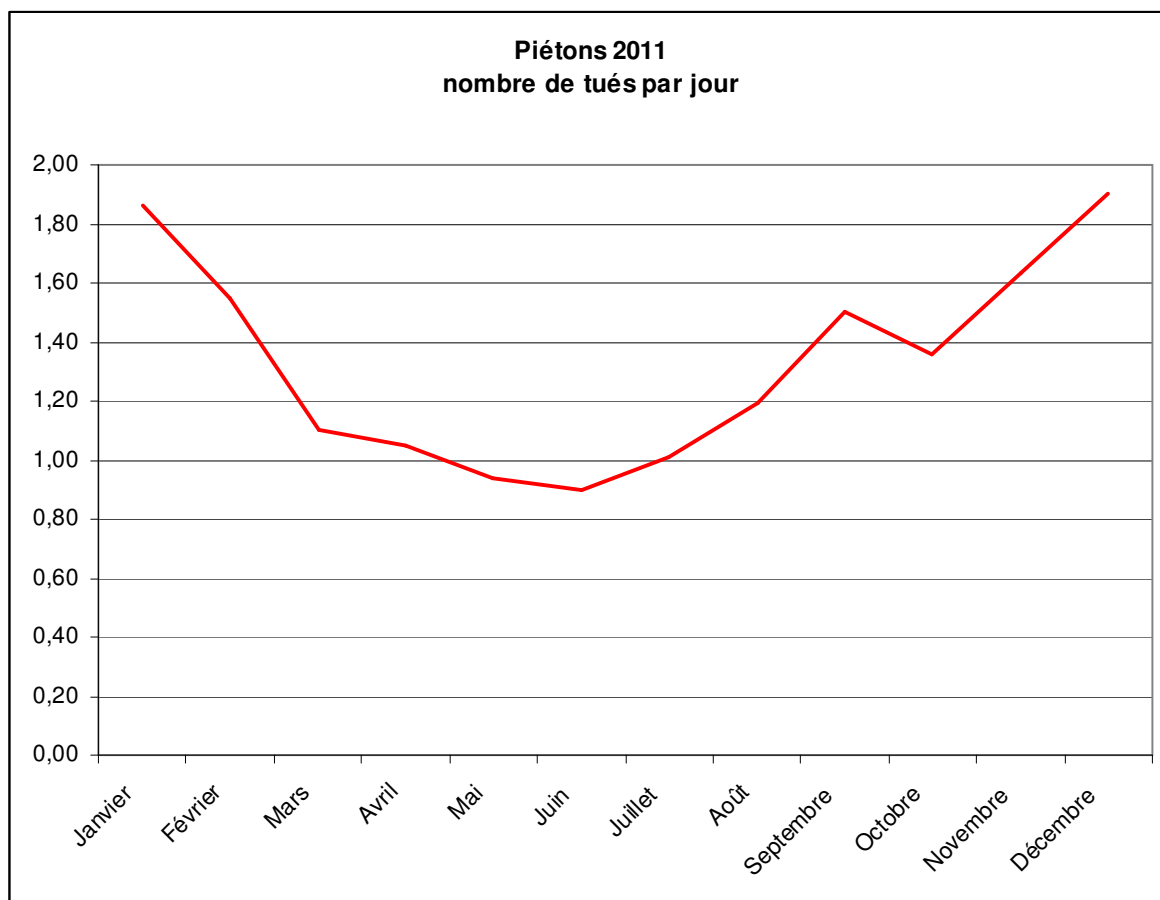
La réalité est beaucoup plus complexe et, pour la comprendre, il faut segmenter l'analyse.

2 - Les piétons

L'été est la période où le trafic des piétons est le plus intense, en agglomération comme sur les routes. C'est pourtant la période où il y a le moins de victimes.

La forme de cette courbe est conforme à celles qui ont été publiées par l'ONISR pour les années passées. Elle s'explique par la durée des nuits.

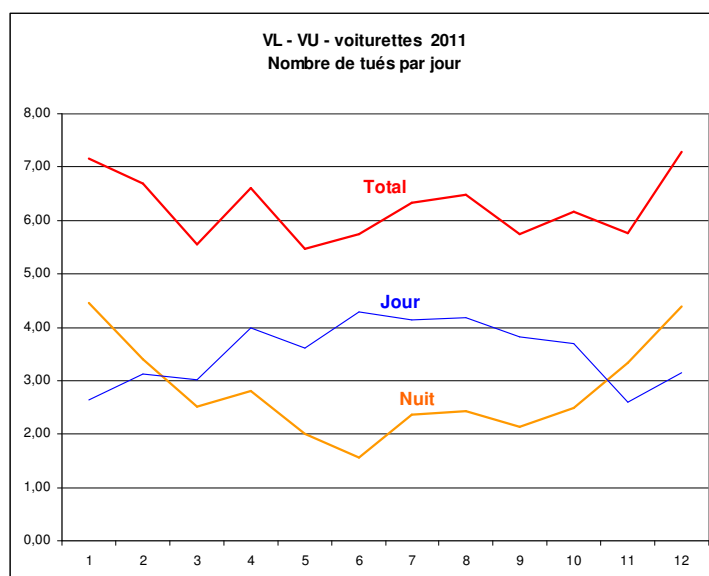
Le risque auquel sont exposés les piétons, c'est l'absence de visibilité. Plus les nuits sont longues, plus le risque s'accroît. Et l'hiver, lorsqu'il fait nuit dès 18h, le risque est maximum.



3 - Les usagers de voitures légères ou de véhicules utilitaires

Ce graphique est conforme à ceux publiés par l'ONISR pour les années passées.

Les chiffres sont variables d'un mois sur l'autre mais, pour les véhicules à 4 Roues, les conséquences de l'accroissement du trafic des mois d'été est à peine visible sur la courbe rouge avec un nombre de tués par jour qui varie entre 5,5 et 6,5 de février à novembre.

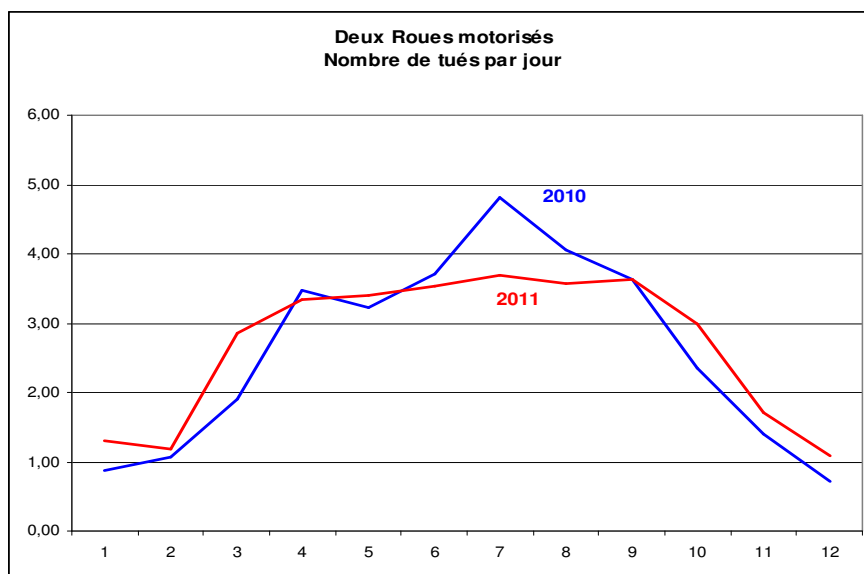


Le plus surprenant est la pointe hivernale de décembre – janvier où l'on dépasse 7 tués par jour.

La courbe orange montre que la pointe de décembre – janvier est principalement liée à la conduite de nuit qui recouvre alors le flux des trajets d'aller-retour au travail. Cette pointe intègre également pour partie des accidents liés aux chaussées glissantes (voir F-7 page 22).

4 - Les Deux Roues motorisés

La courbe des Deux Roues motorisés est bien connue de l'ONISR avec très peu de tués durant l'hiver (1 tué/jour, nombre inférieur à celui de la mortalité des piétons) et une pointe d'été qui en 2010 (source ONISR) a avoisiné 5 tués/jour.



L'explication est simple : les motards n'aiment ni la pluie, ni la neige, ni le vent et supportent mal le froid. Quand les conditions climatiques ne sont pas bonnes, ils ne sortent pas.

C'est cet écart entre 1 et 5 tués par jour que l'on retrouve sur le nombre global de tués entre l'été et l'hiver (voir C-1 page 7).

Les écarts que l'on observe entre 2010 et 2011 sont d'ordre météorologique.

Janvier et février 2010 ont été très froid et enneigés. Décembre 2010 a été enneigé.

Par contre en 2011, mars et avril ont été printaniers, l'été a été très pluvieux et la fin de l'année particulièrement douce.

Ces différences expliquent les écarts constatés au début de l'année 2011 et que les commentaires officiels (voir A-2 page 3) ont présentés comme une détérioration du comportement des automobilistes.

Commentaires officiels qui présentent aujourd'hui les conséquences de l'été pluvieux comme le redressement d'une situation mal engagée grâce à la prise de nouvelles mesures de répression.

D - RESULTATS PROVISOIRES - 2011

1 - Répartition par type d'usager

	Autoroutes	Routes	Agglomérations	TOTAL
Piétons	36	139	313	488
Cyclistes	0	86	47	133
2 et 3 Roues, Quads	28	604	358	990
Voiturettes – VL VU - Camping cars	167	1889	228	2284
PL – Cars Tracteurs - Trains	28	43	4	75
TOTAL	259	2761	950	3970

2 - Répartition par typologie d'accident

	Autoroutes	Routes	Agglomérations	TOTAL
Choc avec Piétons ou Cyclistes	36	225	360	621
Intersections	0	170	60	230
Tourne à gauche	0	66	41	107
Chocs arrière	65	91	34	190
Dépassements	18	223	35	276
Autres manœuvres (1)	27	71	52	150
Pertes de contrôle sur chaussée glissante	9	135	12	156
Pertes de contrôle en virage	3	506	58	567
Pertes de contrôle en ligne droite	77	1130	253	1460
Divers (2)	24	144	45	213
TOTAL	259	2761	950	3970

(1) **Autres manœuvres** : circulation dans le brouillard, contresens, demi-tour, sortie de stationnement, marche arrière, passage à niveau, etc...

(2) **Divers** : malaises, éclatement de pneu, animal, et de nombreux cas particulier.

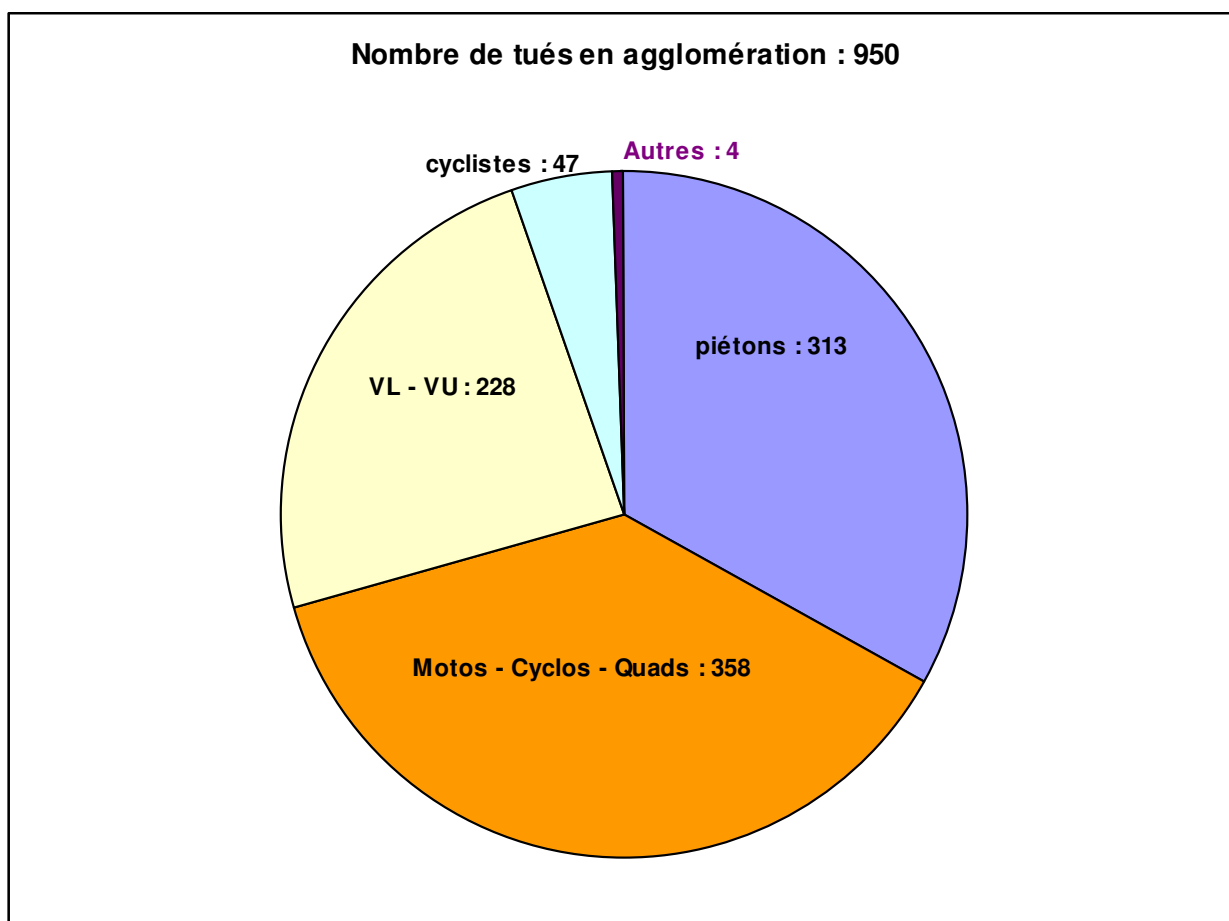
E - ACCIDENTS EN AGGLOMERATION

Notre définition de l'agglomération est celle qui se trouve dans la tête des usagers.

C'est une chaussée bordée de constructions, avec des trottoirs pour les piétons, des passages protégés, de l'éclairage public, des carrefours avec des feux, etc.

C'est une voie où la vitesse autorisée ne dépasse pas 50 km/h.

Les voies rapides, du type « rocade », en sont exclues et assimilées aux routes.



Les accidents en agglomération représentent moins d'un quart du total des tués (23,93%) avec une typologie d'accidents très spécifique marquée par la prédominance dans les victimes des « personnes vulnérables » qui représentent 75,58% des victimes en agglomération.

1 – Piétons en agglomération : 313 tués

Il y a deux problématiques très différentes entre le jour et la nuit :

- les victimes de nuit sont de tous âges et semblent penser qu'elles sont visibles au milieu de la multiplicité des sources lumineuses,
- les victimes de jour sont essentiellement des personnes âgées (**54% des morts ont plus de 75 ans**).

PIETONS en agglomération : 313 tués		
	NUIT	JOUR
0 à 6 ans	2	11
7 à 14 ans	0	8
15 à 17 ans	6	3
18 à 24 ans	6	1
25 à 32 ans	11	2
35 à 44 ans	5	10
45 à 54 ans	15	13
55 à 64 ans	16	24
65 à 74 ans	13	27
75 ans et +	25	115
TOTAL	99	214

Le cas des personnes âgées est lié pour partie à leur fragilité physique.

Il s'explique aussi par des défaillances de la vision ou de l'ouïe et des capacités physiques altérées qui jouent évidemment un rôle dans la survenance des accidents.

Mais on ne peut pas occulter l'impact du vieillissement cérébral.

On observe ainsi aux feux rouges que des personnes âgées traversent sans se préoccuper de la couleur des feux : puisque les voitures sont arrêtées, c'est qu'elles peuvent passer ! De même quand un véhicule imposant tourne à droite, elles ne se reculent pas et sont happées par les roues arrière.

On observe également qu'elles regardent un camion de livraison manœuvrer tout en restant sur la trajectoire. Tout récemment une femme âgée qui traversait a fait brutalement demi-tour au milieu du trafic.

Ce sont des comportements inhabituels difficiles à anticiper pour les automobilistes.

En ce qui concerne les enfants, un sujet toujours très sensible, le tableau fait état de 11 enfants de moins de 6 ans tués de jour en agglomération. Il s'agit de :

- 3 « marche arrière » à domicile du père ou de la mère,
- 1 « marche arrière » d'un tiers sur un parking de centre commercial ; l'enfant marchant derrière ses parents,
- 3 enfants qui traversent la rue en ayant échappé à la surveillance de leur parent,
- 1 enfant qui traverse la rue pour rejoindre ses parents,
- 2 enfants qui traversaient avec leur mère,
- 1 chauffard.

Et pour les 8 enfants de 7 à 13 ans, on trouve :

- 1 marche arrière en sortie de station de lavage avec la fillette accroupie derrière le VL,
- 1 fillette tombée en descendant du bus et qui passe sous les roues du bus qui redémarre,
- 3 enfants qui traversent en jouant,
- 1 enfant qui sort de la voiture sur la rue sans faire attention,
- 1 chauffard,
- 1 véhicule de gendarmerie qui se déporte sur le trottoir.

Dernier point : les feux rouges

Sur 313 piétons tués en agglomération, nous avons enregistré 16 morts à un carrefour équipé de feux tricolores, avec la répartition suivante :

- 2 VL ont brûlé le feu. Un jeune sous l'emprise de cannabis qui heurte des enfants de l'autre côté de l'avenue et un conducteur de 72 ans qui heurte un VL et l'envoie sur un piéton qui traversait,
- 14 véhicules qui redémarreraient au feu vert (10PL et 4VL). Les victimes qui traversaient sont 2 piétons de 47 et 55 ans ainsi que 4 septuagénaires et 8 octogénaires.

2 - Cyclistes en agglomération : 47 tués

Les accidents de nuit sont rares (2 cas). Ils sont peu sensibles à l'âge du cycliste.

Cyclistes en agglomération	
0 – 14 ans	9
15 – 44 ans	17
45 – 74 ans	15
75 ans et plus	6
TOTAL	47

Les motifs sont diversifiés et très répartis. Les plus fréquents sont :

- des accidents liés au dépassement du cycliste (choc à l'arrière, cycliste renversé en le doublant),
- des accidents de giratoire,
- des PL qui tournent à droite,
- des refus de priorité de cyclistes à un carrefour,
- des cyclistes qui traversent pour se rendre de l'autre côté de la chaussée,
- des chutes.

3 – Refus de priorité en agglomération : 60 morts

La caractéristique principale de ces accidents est qu'ils ne se produisent pratiquement jamais à des carrefours équipés de feux rouges.

Dans la pratique, le feu est visible et les règles sont connues et appliquées parce que c'est l'intérêt de toute personne sensée. Certes, il y a des véhicules qui passent à l'orange écarlate, mais comme les véhicules des autres voies ne démarrent pas tant que la voie n'est pas libre, il n'y a pas d'accident mortel.

Les accidents d'intersection se produisent soit à des carrefours équipés de stops, soit à des carrefours à priorité à droite et se répartissent de la façon suivante :

Intersection en agglomération : 60 morts	
2 RM contre VL/VU/PL	43
VL contre VL	13
VL contre PL	4

- **Accidents avec des Deux Roues motorisés (2RM)**

En pratique les accidents mortels à une intersection sont très majoritairement (72%) des accidents avec des Deux Roues motorisés : c'est la conséquence de leur vulnérabilité.

En ce qui concerne la responsabilité du refus de priorité, c'est à 80% le VL qui est en tort car le 2RM avait juridiquement la priorité.

Ce type de collision se produit à 66% de jour.

- **Accidents entre Véhicules à 4 Roues (VL VU PL)**

Ces accidents sont rarement mortels en agglomération car les vitesses ne sont pas élevées.

Malgré la faiblesse des nombres, il semble que les accidents d'intersection de jour sont le fait de conducteurs âgés, probablement pour les mêmes motifs que ceux que l'on observe sur route.

Dans tous les cas, c'est le conducteur fautif qui subit le choc latéral et qui en est la victime.

Remarque : en agglomération, les usagers considèrent que la priorité juridique est une règle de fonctionnement de la circulation qui, aux intersections, n'exclut pas la courtoisie afin de faciliter l'écoulement des flux.

4 – Tourne à gauche en agglomération : 41 morts

Ce type d'accident concerne uniquement les cas où le véhicule qui tourne à gauche coupe la route à un véhicule qui arrive en face.

C'est un type d'accident quasi-spécifique aux 2RM et qui se produit à 80% de jour.

Nature du véhicule arrivant en face	
2RM	95%
VL – VU – PL – Bus	5%

5 – Chocs arrière en agglomération : 34 morts

Il s'agit d'une typologie d'accident très particulière puisque dans 45% des cas, le responsable du choc vient heurter un véhicule en stationnement normal sans personne à bord.

C'est un accident causé par un 2RM à 66%.

C'est aussi un accident nocturne à 55%.

C'est un accident de moins de 30 ans à 88%.

6 – Dépassements en agglomération : 35 morts

Dans 30% des cas, l'accident de dépassement en agglomération se traduit par une perte de contrôle du véhicule et un choc contre un obstacle fixe.

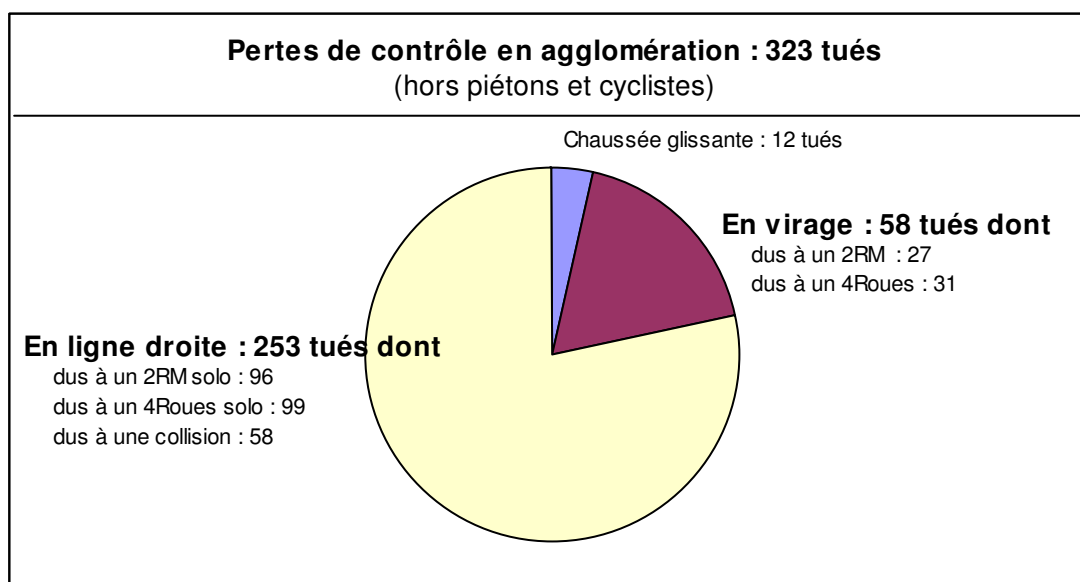
Les 70% restant se terminent par une collision frontale.

Les 2RM sont responsables dans 70% des cas.

Les accidents sont évidemment liés à ce qui se passe devant eux et que le motard n'a pas anticipé. Citons à titre d'exemple :

- le motard qui double à droite alors que le VL de tête tourne à droite,
- le motard qui se trouve face à un îlot de séparation des voies,
- un scooter qui double un autre scooter et qui chute en se rabattant,
- le motard qui en cherchant à se réinsérer dans la file heurte un pare choc et tombe à droite.

7 - Pertes de contrôle en agglomération : 323 tués



Une perte de contrôle en agglomération ne s'explique que par une vitesse inappropriée.

Et ce constat est également valable pour les chaussées glissantes à l'exception d'un cas de verglas. Le lieu de l'accident (virage ou ligne droite) n'a guère d'incidence sur l'analyse.

a - Pertes de contrôle des 2RM en agglomération

Rappel : Les accidents avec piétons ou cyclistes sont traités en E-1 (page 12) et E-2 (page 13)

Les pertes de contrôle des 2RM en agglomération ne présentent pas de spécificité d'âge. On retrouve toute la gamme des 2RM qui va de 18 à 50 ans.
La répartition jour/nuit à 50/50 ne génère pas de différenciation.

Les circonstances des pertes de contrôle constituent une énumération de comportements de conducteurs inconséquents. Ils révèlent une non maîtrise de la machine qu'ils ont entre les mains et une méconnaissance des risques qu'ils prennent.

b - Pertes de contrôle des véhicules à 4 Roues en agglomération

Rappel : Les accidents avec piétons ou cyclistes sont traités en E-1 (page 12) et E-2 (page 13)

La situation des Véhicules à 4 Roues ne s'analyse pas de la même façon.
Les accidents sont en majorité (70%) des accidents de nuit.

Pertes de contrôle Véhicules à 4 Roues en agglomération		
	Jour (30%)	Nuit (70%)
de 18 à 24 ans	33,9%	50,2%
de 25 à 34 ans	23,0%	30,8%
<i>Sous total</i>	<i>56,9%</i>	<i>81,0%</i>
de 35 à 54 ans	22,8%	14,6%
55 ans et plus	20,3%	4,4%
TOTAL	100,00%	100,00%

La nuit, il s'agit d'une population très jeune (50% de moins de 25 ans).
L'alcool est omniprésent (voir H page 30).

De jour, il n'apparaît pas de spécificité.

F - ACCIDENTS SUR ROUTE

Les routes concernent tout un ensemble de chaussées qui vont de la petite route de campagne sinueuse aux longues lignes droites à voies séparées en incluant les voies rapides urbaines.

Les 2761 morts sur route représentent l'essentiel de l'accidentalité avec 69,55% du total des tués.

Nous avons répartis les accidents en plusieurs groupes :

1^{er} groupe : les piétons et cyclistes, parce que ce sont des usagers de la route que les automobilistes considèrent comme un obstacle à éviter.

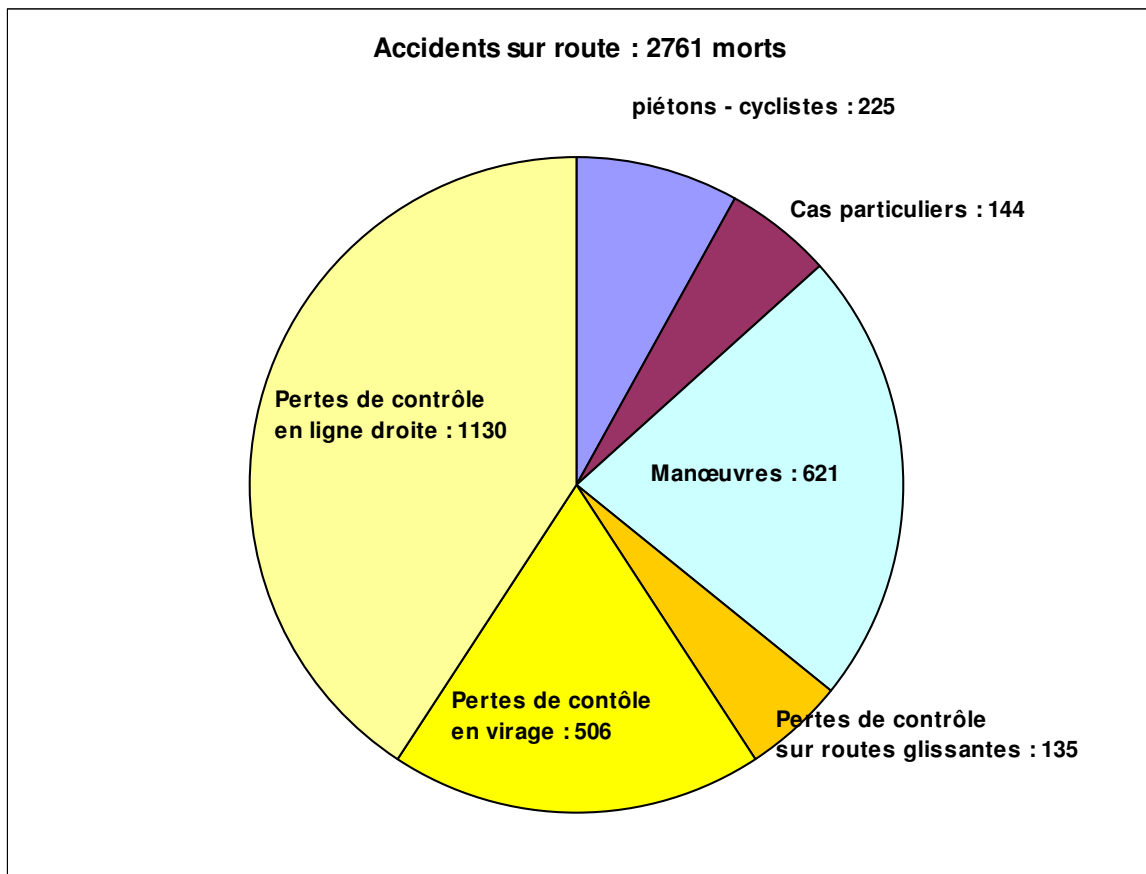
2^{ème} groupe : les manœuvres qui interrompent la monotonie de la conduite et sollicitent un effort d'attention du conducteur pour effectuer une action précise (intersections, dépassements, tourne à gauche, conduite dans le brouillard, marche arrière, demi-tour, passage à niveau, etc.). Nous avons aussi inclus dans ce groupe les « chocs à l'arrière » (dépassements avortés, distances de sécurité insuffisante, endormissement) ainsi que les contresens sur des routes à voies séparées.

3^{ème} groupe : les pertes de contrôle, c'est-à-dire les cas où le véhicule quitte sa voie normale de circulation sans motif compréhensible. Dans ce groupe, nous avons distingué :

- les pertes de contrôle en virage qui traduisent une vitesse inadaptée aux circonstances,
- les pertes de contrôle sur route glissantes qui traduisent également une vitesse inadaptée mais dans un contexte très spécifique,
- les pertes de contrôle en ligne droite (hors dépassements) alors qu'aucune raison précise ne les justifie.

4^{ème} groupe : les cas particuliers : accidents avec des animaux, pneus éclatés, malaises mais aussi des cas inclassables. Pour satisfaire la curiosité, citons : le cyclomotoriste qui heurte une corde tendue en travers de la route pour le passage des vaches, un VL qui arrive sur un tapis de granulés de bois perdus par un camion, les courses poursuite avec la police, etc.

Sur cet ensemble, ce sont les pertes de contrôle qui prédominent avec 1771 tués, soit 64% des tués sur route et 29,5% du total des victimes, tous réseaux confondus.



1 – Piétons sur route : 139 tués

La majorité des accidents (75%) se produisent de nuit.

Les piétons ne portent pas de vêtements réfléchissants et leur comportement laisse penser qu'ils croient que les automobilistes les voient.

De nuit, il n'y a pas de population type. Tous les âges sont concernés.

De jour, les plus de 65 ans représentent 53% des tués.

PIÉTONS sur route : 139 tués		
	NUIT	JOUR
0 à 14 ans	0	3
15 à 24 ans	26	2
25 à 44 ans	30	6
45 à 64 ans	35	5
65 ans et +	14	18
TOTAL	105	34

Que font les piétons de nuit sur la route ?

Il s'agit d'une multitude de cas. Cela va de l'habitant local qui rentre chez lui après son travail au fêtard qui rentre à pied d'une discothèque et s'endort sur la route. Mais il y a aussi des randonneurs, des gens en panne qui font du stop, des automobilistes arrêtés qui traversent la route, jusqu'au cas ahurissant d'un conducteur qui s'est garé avant d'aller uriner au milieu de la chaussée.

2 – Cyclistes sur route : 86 tués

	CYCLISTES sur route : 86 tués	
	jour	nuît
0 à 6 ans	0	0
7 à 14 ans	2	4
15 à 24 ans	6	10
25 à 44 ans	4	3
45 à 64 ans	25	5
65 à 74 ans	18	2
75 ans et +	7	0
TOTAL	62	24

Les populations de cyclistes ne sont pas les mêmes la nuit (58% de moins de 25 ans) et le jour (81% de plus de 45 ans).

- **Cyclistes sur route de nuit (24 tués)**

Le scénario majoritaire est le choc à l'arrière dans 71% des cas.

Dans un peu moins de la moitié des cas, le conducteur du véhicule accumule l'un ou plusieurs des facteurs suivants : alcool, stupéfiants, délit de fuite.

Du côté du cycliste, il s'agit d'une population jeune. L'éclairage est souvent en cause et le gilet réfléchissant rarissime.

- **Cyclistes sur route de jour (62 tués)**

Les scénarios sont plus diversifiés. Il y a :

- les accidents liés au dépassement du cycliste (42%),
- les collisions frontales (23%) pour des motifs divers les uns relevant d'un déport à gauche du véhicule, les autres d'un déport à gauche du cycliste avec une répartition à peu près équivalente,
- le refus de priorité du cycliste à un carrefour (13%),
- la chute du cycliste (13%),
- autres cas (9%).

3 – Refus de priorité sur route : 170 morts

Ces accidents se produisent très majoritairement à des carrefours bien aménagés et protégés par un stop. L'accident ne survient pas à cause d'un stop ignoré et brûlé par un chauffard mais lorsque, après avoir marqué le stop, il faut s'insérer dans le trafic ou traverser la voie.

Il faut être réaliste : s'engager sur une voie à grande circulation est, intrinsèquement, une manoeuvre dangereuse. A l'occasion d'un accident, un gendarme émettait ce constat : « *on ne peut pas traverser une voie à grande circulation avec une voiturette !* ».

On peut même affirmer que la sécurité requiert un brin d'intrépidité et un véhicule ayant une bonne accélération.

La conséquence de cet état de fait, c'est que l'on observe peu de cas où des Deux Roues motorisés sont à l'origine d'un accident mortel.

Les accidents se produisent aux périodes de fort trafic (à 85% de jour) avec des conducteurs plutôt âgés (52% de plus de 65 ans).

Les conséquences des collisions s'analysent de la façon suivante :

- si un motard est en jeu, qu'il soit ou non responsable, il se trouve éjecté et il est la victime de l'accident (49 morts),
- dans les autres cas, le véhicule à l'origine de l'accident subit un choc latéral et les morts se trouvent dans ce véhicule (121 morts)

Intersection sur route : 170 morts	
Responsabilité 2 RM	12
Responsabilité Autres usagers	158
Age du conducteur à l'origine de l'accident :	
18 – 24 ans	11
25 – 44 ans	35
45 – 64 ans	30
65 – 74 ans	14
75 ans et plus	68

} = 158

Quand il a survécu, l'explication donnée par le conducteur à l'origine de l'accident est plus fréquemment « *je ne l'avais pas vu !* » que « *je croyais avoir le temps de passer* ».

4 – Tourne à gauche sur route : 66 morts

Dans ce chapitre, il s'agit des accidents causés par un véhicule qui tourne à gauche et coupe la trajectoire du véhicule qui circule sur la voie opposée. *Le cas d'un véhicule qui tourne à gauche et est percuté par un véhicule qui le suit est traité, suivant les circonstances dans les « chocs arrière » ou dans les dépassements.*

Comme pour les accidents aux intersections, le véhicule à l'origine de l'accident subit un choc latéral mortel s'il est percuté par un autre véhicule. Mais s'il s'agit d'un 2RM, c'est ce dernier qui est éjecté et tué.

Et le conducteur à l'origine de l'accident a sensiblement les mêmes réactions que pour les refus de priorité aux intersections. Ses explications sont aussi plus fréquemment « *je ne l'avais pas vu !* » que « *je croyais avoir le temps de passer* ».

Ce type d'accident est un sujet sensible pour les motards et on peut les comprendre puisqu'ils représentent 80% des victimes.

Nature du véhicule arrivant en face	
2RM	80%
VL – VU – PL – Bus	20%

Mais à l'analyse, ce qui étonne, ce n'est pas la sur-représentation des 2RM mais le fait que les véhicules à 4R évitent ce type d'accident.

En ce qui concerne les chocs avec les 2RM, on peut faire le constat que le 2RM percute la plupart du temps le VL au niveau de la portière arrière, c'est-à-dire alors que la manœuvre du VL était presque terminée. Le motard semble ne pas avoir eu la capacité de contourner l'obstacle par l'arrière.

5 – Chocs arrière sur route : 91 morts

Ce type d'accident comporte :

- des accidents liés à un ralentissement et une distance de sécurité insuffisante,
- des accidents liés à des véhicules qui ralentissent pour tourner à gauche,
- des accidents où le véhicule s'est véritablement écrasé sur le véhicule devant lui,
- des chocs avec des véhicules en stationnement.

Ces accidents résultent pour les uns d'une mauvaise appréciation du comportement du véhicule qui précède et pour les autres, d'un phénomène d'endormissement.

Conducteur qui percute le véhicule qui précède	Nombre de tués
2RM	37
VL - VU	41
PL	13
TOTAL	91

Cette répartition est atypique et mérite d'être commentée du fait de la sur-représentation des 2RM et des Poids lourds.

Pour les 2RM, c'est la conséquence de leur vulnérabilité. Même un choc anodin les éjecte de leur moto et ils se retrouvent à terre au milieu du trafic.

Pour les Poids lourds sur route, il s'agit la plupart du temps d'une insuffisance de distances de sécurité dans un trafic dense avec des à-coups.

Pour les VL, on peut estimer que 50%, soit 20 tués, résultent de la somnolence.

6 – Dépassements sur route : 223 morts

Remarque : Les dépassements représentent une part très minoritaire des collisions frontales.

Les accidents dus à un dépassement dangereux revêtent plusieurs formes :

- la collision frontale avec un véhicule arrivant en face,
- la perte de contrôle en touchant l'accotement gauche de la chaussée,
- la perte de contrôle en se rabattant après avoir doublé,
- la collision avec le véhicule doublé.

La fréquence de ce type d'accident est fonction du trafic. Ils se produisent à 75% de jour.

La responsabilité d'un dépassement dangereux se répartit entre :

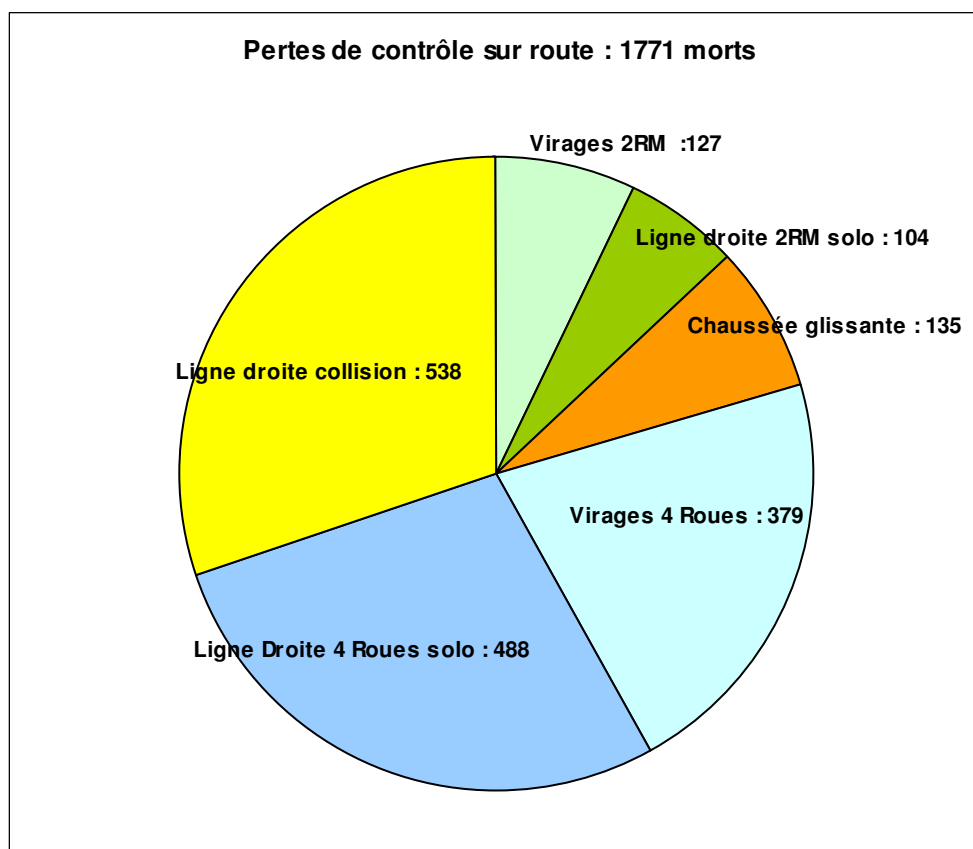
- 30% pour les 2RM, sans spécificité d'âge,
- 70% pour les autres véhicules, avec une concentration à 88% sur les moins de 45 ans.

	Conducteur responsable du dépassement	
	2RM	VL – VU - PL
15 à 24 ans	21,12%	25,57%
25 à 34 ans	22,60%	35,01%
35 à 44 ans	28,85%	27,48%
45 à 54 ans	20,58%	4,26%
55 à 64 ans	6,85%	7,68%
65 ans et +	0,00%	0,00%
TOTAL	100,00%	100,00%

7 – Pertes de contrôle sur route : 1771 morts

La perte de contrôle est constituée par le fait de quitter sa voie normale de circulation.

Il s'agit du poste le plus important avec 1771 tués.



- **Pertes de contrôle sur chaussées glissantes : 135 morts**

Les pertes de contrôle sur routes glissantes sont dues à une perte d'adhérence qui traduit une imprudence du conducteur. Une vitesse inadaptée est évidemment en cause, toutefois la chaussée peut être glissante sur de courtes portions et surprendre le conducteur.

Perte de contrôle de 2RM	3
Perte des contrôles des VL, VU, PL,	132
Age du conducteur	
de 18 à 24 ans	34
de 25 à 34 ans	32
de 35 à 44 ans	19
de 45 à 54 ans	26
de 55 à 64 ans	13
de 65 à 74 ans	7
75 ans et plus	1

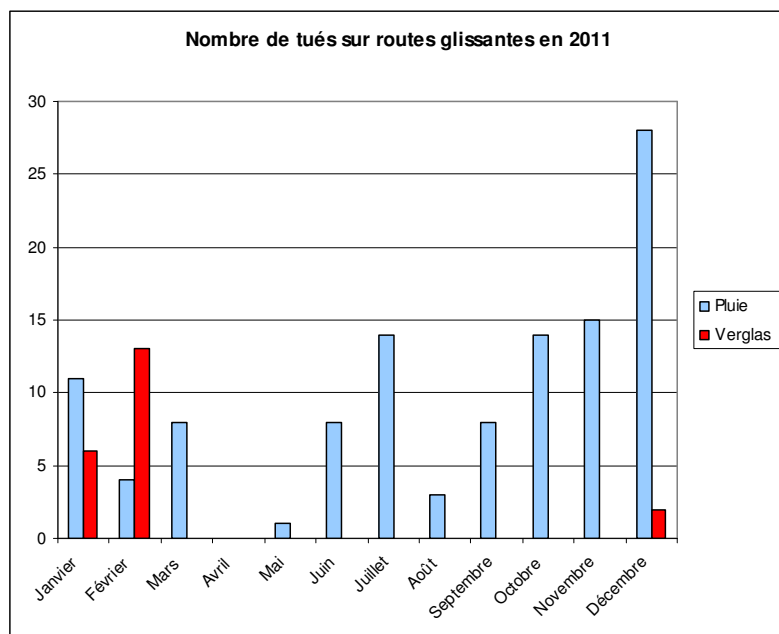
} =132

On peut constater (et confirmer) que les 2RM ne sortent pas lorsque les routes sont glissantes.

Par ailleurs 50% des morts sont dus à des conducteurs de 18 à 34 ans. Les conducteurs de 65 ans et plus ne sont pratiquement pas concernés.

L'origine de la chaussée glissante est à 85% la pluie et à 15% le verglas. Ce résultat confirme que les conducteurs ne craignent pas la pluie, par contre la neige et le verglas réduisent l'usage de la voiture.

Ces accidents se sont répartis en 2011 de la façon suivante (la situation est variable en fonction des conditions météorologiques de l'année) :



On visualise sur ce graphique :

- le beau printemps d'avril mai
- le mois de juillet pluvieux,

qui expliquent les contreparties observées sur les accidents de 2RM (voir C4 page 9)

- **Pertes de contrôle en virage : 506 morts**

La perte de contrôle en virage est due aux effets de la force centrifuge.

Une vitesse inadaptée est évidemment la cause principale de l'accident.

Dans un certain nombre de cas (voir H page 30), cette imprudence résulte d'une mauvaise appréciation liée à une perte de conscience du danger de la situation due à l'alcool, à la drogue ou encore à la fatigue. C'est en particulier le cas lorsque l'accident survient dans une courbe connue, proche du domicile.

La répartition par âge est la suivante :

Age du conducteur	2RM	VL – VU – PL
de 18 à 24 ans	30	171
de 25 à 34 ans	41	81
de 35 à 44 ans	20	63
<i>Sous total</i>	<i>91, soit 72,2%</i>	<i>315, soit 82,9%</i>
de 45 à 54 ans	26	27
de 55 à 64 ans	8	14
de 65 à 74 ans	1	6
75 ans et plus	0	18
TOTAL	126	380

En ce qui concerne les 2RM on retrouve la répartition habituelle.

Par contre, pour les Véhicules à 4 Roues, il s'agit bien d'une accidentologie de jeunes avec 45% de moins de 25 ans et 83% de moins de 45 ans.

- **Pertes de contrôle en ligne droite : 1130 morts**

Rappel : Ce groupe ne comprend pas les tués résultant d'un dépassement ou d'un refus de priorité à une intersection, il ne comprend pas non plus les chocs avec des animaux.

Age du conducteur	PERTES DE CONTROLE des VL – VU - PL	
	en virage	en ligne droite
de 18 à 24 ans	45,02%	26,62%
de 25 à 34 ans	21,33%	23,22%
<i>Sous total</i>	<i>66,35%</i>	<i>49,84%</i>
de 35 à 44 ans	16,57%	16,08%
de 45 à 54 ans	7,10%	12,08%
de 55 à 64 ans	3,68%	8,61%
de 65 à 74 ans	1,57%	6,42%
75 ans et plus	4,73%	6,97%
TOTAL	100,00%	100,00%

Le tableau ci-dessus montre que la composition des conducteurs accidentés n'est pas la même en virage et en ligne droite.

En virage, l'accidentalité traduit la vitesse alors qu'en ligne droite, tant que le conducteur maîtrise le volant, le véhicule ne dévie pas de sa route, même à vitesse élevée.

Avant de poursuivre l'analyse des pertes de contrôle en ligne droite dont l'interprétation est délicate, nous nous sommes intéressés à ce qui se passe dans le cerveau du conducteur.

Pour cela nous avons lu de façon approfondie les 269 pages passionnantes du rapport de l'INSERM (2ième semestre 2010) demandé par la Délégation à la Sécurité Routière et intitulé « Téléphonie et Sécurité Routière ».

Il ne faut pas lire ce rapport pour trouver le chiffrage du risque de l'usage du téléphone en voiture parce que les auteurs traitent de ce sujet de la page 171 à la page 174 avec réticence et écrivent dans un dernier alinéa « *En d'autres termes, à partir des diverses estimations considérées comme valides, la proportion d'accidents (corporels ou matériels) associé à l'utilisation du téléphone au volant est estimée autour de 10% ».*

C'est de cette phrase que sont issus les 400 morts médiatisés.

Mais il n'y a pas eu d'étude réelle, par sondage ou exhaustive, vérifiant auprès des opérateurs téléphoniques s'il y avait eu ou non une communication téléphonique au moment de l'accident.

Il faut lire ce rapport pour son contenu car il traite du fonctionnement du cerveau du conducteur quand il est au volant. On y apprend ainsi :

Page 9 que le cerveau humain utilise :

- « des **processus automatiques non conscients, exécutés rapidement, autonomes et irrépressibles et qui ne nécessitent aucune ressource attentionnelle,**
- des processus contrôlés, conscients, lents, délibérés et qui nécessitent une charge attentionnelle importante ».

Page 10 que « les capacités attentionnelles sont, par définition, limitées, et **le conducteur ne peut pas rester concentré à 100% sur la tâche de conduite** sous peine de s'épuiser rapidement ».

Page 200 que « **la conduite routinière ne peut pas être empêchée, elle est même un privilège des experts et n'est en rien dangereuse par elle-même.** Une fois le plan décidé par la conscience, la délégation est souvent rapide et totale au treillis des routines activées : **Il est donc normal que l'attention soit libérée dans 80% à 90% du temps,** et s'investisse sur autre chose (le passé, le futur, le privé)... la nature a horreur du vide ...**le vide cognitif en l'occurrence provoquant la somnolence rapide** (théorie de Brehmer) ».

Tous les arguments qui sont développés aujourd'hui en se basant sur l'indispensable concentration du conducteur sur la seule conduite sont donc en totale contradiction avec ce que constatent les spécialistes du fonctionnement du cerveau.

Sur des trajets monotones (en particulier les lignes droites), il est donc normal que les conducteurs s'endorment s'ils ne pensent à rien. Les conversations n'ont donc pas que des défauts du moment qu'elles utilisent des ressources disponibles du cerveau.

Le second point majeur évoqué est de bon sens :

Page 199 « *Les routines de conduite sont dans l'incapacité de s'exercer **si l'attention portée au téléphone détourne la perception visuelle** et donc empêche les routines de s'auto-alimenter et s'auto-contrôler avec l'environnement* ».

On ne peut donc pas mettre sur le même plan une conversation sans quitter la route des yeux et le fait de lire un texto ! C'est ce que résume le Professeur Amalberti en disant « *Il y a un sur-risque à téléphoner (comme il y a un sur-risque **équivalent ou supérieur** à s'investir dans d'autres champs cognitifs) mais il y a **un très grand sur-risque à quitter la route des yeux*** ».

Revenons maintenant à l'analyse des pertes de contrôle en ligne droite qui résultent d'un changement de trajectoire qui ne s'explique que par une action ou une réaction, volontaire ou non, du conducteur sur le volant. Quelle peut en être l'origine ?

La vitesse ?

Plus on va vite, plus on regarde la route et plus on serre les mains sur le volant. Et si on va trop vite, l'accident survient au prochain virage mais pas dans la ligne droite.

Le comportement anormal d'un conducteur en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants ?

Les conducteurs alcoolisés ou sous l'emprise de stupéfiants circulent bien entendu sur les lignes droites comme tout le monde. Toutefois (voir les justifications dans le chapitre H page 30 concernant l'Alcool en fin de dossier) le pourcentage des accidents liés à l'alcoolémie en ligne droite est très inférieur à ce qu'il est dans les autres types d'accidents.

L'hypovigilance et le téléphone

Ce que l'on reproche à l'hypovigilance, c'est le manque de réaction en cas de survenance d'un événement fortuit. Or, en ligne droite, le manque de réaction se traduit par le maintien de la trajectoire rectiligne du véhicule, ce qui va dans le bon sens. L'accident se produit si le conducteur a laissé le véhicule dériver ou s'il a donné un coup de volant intempestif.

Une distraction du conducteur qui quitte la route du regard ?

C'est le cas lorsque l'on manœuvre la climatisation, lorsqu'on lit un SMS, lorsqu'on se retourne pour gronder les enfants, lorsque l'on recherche quelque chose dans un sac, lorsque l'animal en liberté dans la voiture ne dort pas, lorsque l'on ramasse une tétine tombée par terre, lorsque l'on jette un coup d'œil sur les mots croisés du passager, etc.

Si nous évoquons ces cas, c'est parce que ce sont **les cas réels cités devant les tribunaux** par des conducteurs survivants ; et le seul cas de téléphone envisagé par un procureur n'a pas été retenu par le tribunal.

La somnolence ou un malaise (les malaises ne sont pas décomptés dans ce groupe).
Les 1130 morts en ligne droite se répartissent de la façon suivante :

- 149 sont causés par un 2RM,
- 249 sont causés par l'alcoolémie des « VL – VU – PL », (voir justification en H page 30),
- 732 sont dus à une « distraction » du conducteur ou à son assoupissement.

Il est difficile de répartir les 732 morts en ligne droite entre « distraction » et somnolence.

Toutefois, les témoins évoquent régulièrement :

- le déport progressif à gauche. On a ainsi 155 morts dues à une collision avec un PL qui a vu l'accident arriver, a fait des appels de phare, s'est rangé à droite mais le VL a poursuivi son déport,
- le déport sur le bas coté droit, suivi d'un coup de volant du conducteur (qui se réveille ?) et qui propulse le VL à gauche,
- le VL qui part à droite et percute un talus ou un arbre à moins qu'il ne tombe en contrebas.

En ce qui concerne les sondages qualitatifs que nous avons menés par entretien auprès d'automobilistes, nous avons relevé spontanément une quasi-unanimité pour attribuer l'interprétation de ces scénarios à la somnolence.

Il y a en parallèle une quasi unanimité des automobilistes pour citer la somnolence comme le risque majeur auquel ils considèrent être confrontés aujourd'hui et certains déclarent avoir eu un accident matériel de ce fait.

Ces éléments plaident pour accorder une très forte majorité à la somnolence.

De plus, il nous semble que, même distrait, le conducteur reste en éveil et est apte à réagir alors que ce n'est pas vrai en cas de somnolence.

C'est pourquoi nous avons retenu une répartition avec 15% de distraction ($732 \times 0,15 = 110$) et 85% de somnolence ($732 \times 0,85 = 622$) qui débouche sur le tableau récapitulatif suivant pour les pertes de contrôle en ligne droite :

Conducteur responsable		Nombre de tués	
2RM	Toutes causes	149	13,18%
	alcool	249	22,03%
VL – VU - PL	distraction	110	9,74%
	Somnolence	622	55,05%
TOTAL		1130	100%

Les 622 décès dus à la somnolence rapportés au total des 2761 décès sur route, conduisent à un ratio de $622 / 2761 = 22,52\%$ de morts dus à la somnolence sur les routes, ratio inférieur aux 30% de l'étude réalisée par l'ASFA (Association Française des Sociétés d'Autoroutes) sur les autoroutes.

8 - Synthèse sur la somnolence

Sur un plan global, tous réseaux confondus, l'impact de la somnolence se résumerait ainsi :

	Total des tués	Taux de somnolence	Morts dus à la somnolence
Autoroutes	259	30% Etude ASFA	78
Routes	2761	Pertes de contrôle en ligne droite Chocs arrière	622 20
Agglomérations	950	0%	0
TOTAL	3970		720

On déboucherait sur un taux moyen, tous réseaux confondus de $720 / 3970 = 18,13\%$ proche des taux annoncés par les spécialistes de la somnolence.

G - ACCIDENTS SUR AUTOROUTES

1 – Piétons sur autoroutes : 36 tués

Ce poste est proportionnellement aussi important que sur les autres réseaux. Il comporte deux types de victimes en nombres sensiblement équivalents :

- le premier concerne les usagers d'un véhicule accidenté qui sont descendus de leur véhicule et qui ont été heurtés au cours du trajet entre le véhicule et les barrières de sécurité,
- le second, et c'est plus surprenant, concerne des piétons (non suicidaires) qui n'ont rien à faire sur l'autoroute mais qui s'y trouvent pourtant, généralement pour le traverser.

2 - Véhicules à moteur sur autoroutes : 223 tués

Les 2RM (28 tués) ne sont pas plus nombreux que les piétons.

50% des accidents se produisent de nuit.

Il n'y a pas de tranche d'âge privilégiée : les jeunes cohabitent avec les anciens.

Deux tiers des accidents impliquent plusieurs véhicules, on note en particulier :

- 65 tués dans des chocs arrière dont la majorité résulte de problèmes de ralentissement dans le trafic,
- 21 tués à la suite de contresens,
- 18 tués dus au brouillard ou aux chaussées glissantes,
- 18 tués dans des dépassements,
- 8 tués suite à éclatement de pneus.

Le dernier tiers résulte de pertes de contrôle dont une très grande majorité relève de toute évidence d'un endormissement.

Ces constats sont assez cohérents avec l'étude de l'AFSA (Association Française des Sociétés d'Autoroutes) évaluant à 30% le nombre des tués sur autoroute dus à un endormissement.

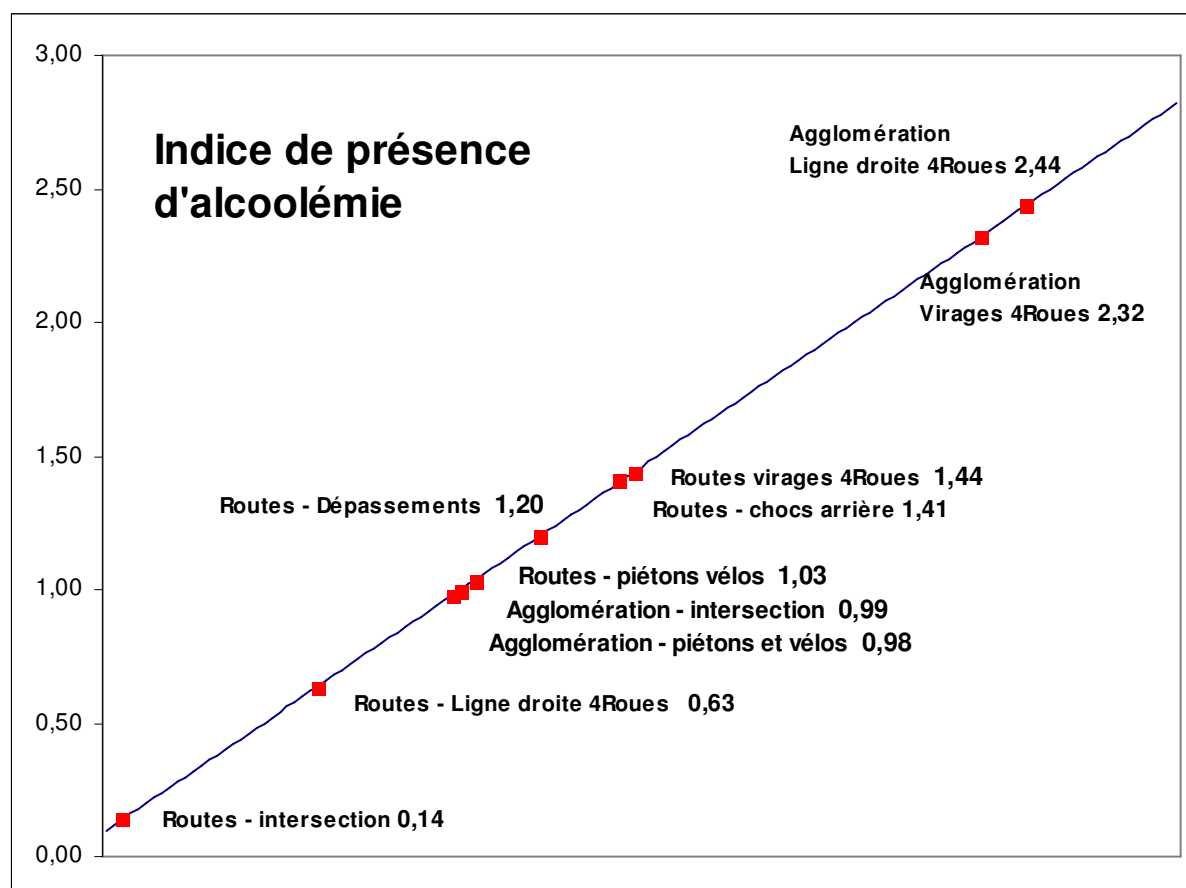
H - ALCOOL – DROGUE

L'alcool et la drogue se retrouvent dans tous les types d'accidents. L'ONISR annonce un taux moyen de positivité de 30,4% pour l'alcool en 2010. Il y aurait donc environ 30% des accidents mortels où la présence de l'alcool a été détectée sur au moins l'un des conducteurs.

Mais il s'agit d'un taux moyen qui nécessite une approche plus fine car il y a tout d'abord une très grande différence entre 2RM et véhicules à 4 Roues. Selon nos calculs :

- pour les 4 Roues, le taux moyen serait de l'ordre de 34,5%
- pour les 2RM, il serait de l'ordre de 11,6%.

Nous avons affiné le cas des véhicules à 4 Roues dans le graphique ci-après au travers d'un indice dont le niveau 1,00 correspond à 34,5% de présence d'alcool dans les accidents mortels causés par un véhicule à 4 Roues (Voiturette, VL, VU, PL, Bus).



Au-dessus de 2,30 se situent les pertes de contrôle du véhicule en agglomération, en ligne droite ou en virage. L'alcool est la cause prépondérante, associée bien entendu à la vitesse et souvent à l'absence du port de la ceinture de sécurité.

On trouve ensuite un peu au-dessus de 1,40 les pertes de contrôle en virage sur route et les chocs arrière sur route. L'alcool constitue un facteur de risque qui se traduit par une vitesse excessive et, souvent, l'absence de ceinture. Mais il y a également une seconde population : des gens trop pressés dans le premier cas et de la somnolence dans le second.

Vient ensuite à 1,20 les dépassements sur route où l'on retrouve les deux populations : alcool et gens pressés.

Aux environs de 1,0, l'alcool est encore présent dans 1/3 des cas.

On y trouve les accidents avec piétons et vélos, en agglomération comme en ville (mais le résultat est peut-être sous-estimé à cause des nombreux délits de fuite en cas d'accident de nuit). Il y a aussi les intersections en agglomération.

Beaucoup plus bas à 0,63 on trouve les pertes de contrôle des 4 Roues en ligne droite où le rôle de l'alcool dans l'accidentologie est ramené à 22%.

Et en point bas à 0,14 il y a les intersections sur route où l'alcool joue un rôle marginal, ce qui correspond bien à l'analyse faite de ce type d'accident (voir F7 page 22).

I - LES CAMIONS

Dans ce chapitre nous ne nous intéressons qu'aux camions (également désignés sous le terme de Poids Lourds).

Sont donc exclus, les cars, les tracteurs agricoles et les engins de chantiers.

Les camions sont impliqués dans des accidents ayant débouché sur 594 morts (15% du total des tués).

	Total des tués dans des accidents avec camion	Accidents avec Piétons ou cyclistes	Accidents avec un autre véhicule	
			camion responsable	camion non responsable
Autoroutes	110	12	57	41
Routes	398	23	83	292
Agglomérations	86	49	10	27
TOTAL	594	84	150	360

Les piétons et cyclistes représentent 14% des tués dans des accidents avec des camions et le sujet a été traité dans les chapitres les concernant (voir E1, E2 pages 12-13, F1, F2 pages 18-19, G1 page 29).

Pour les accidents de camions seuls ou avec un autre véhicule :

- sur autoroutes, les camions sont impliqués dans 44% des décès. Leur responsabilité est en cause dans 58% des cas avec des accidents qui se répartissent par moitié entre un déport et le fait de percuter l'arrière du véhicule qui précède. La somnolence joue un rôle majeur,
- sur route leur responsabilité est limitée à 22% des cas. On peut noter en particulier que sur les 292 victimes dont ils ne sont pas responsables, il y en a 155 qui se produisent en ligne droite du fait du déport sur la voie de gauche d'un autre véhicule,
- en agglomération, leur responsabilité est limitée à 27% des cas (10 morts) pour des accidents de tous types.

Il y a donc une grande différence entre la perception que l'on peut ressentir vis-à-vis d'un camion du fait de sa masse impressionnante et sa responsabilité effective dans les accidents.

En particulier, les accidents provoqués par un camion qui vient heurter une voiture à l'arrière s'élèvent à 13 morts sur autoroute et 9 morts sur la route sont loin de constituer l'essentiel de l'accidentologie.

J - CONCLUSION

Notre fichier est le second en France qui contienne une information nationale sur les accidents de la route. Il nous a permis de développer nos propres axes d'analyse basés sur la typologie des accidents et la responsabilité des conducteurs.

Nous différencions en cela des analyses de l'ONISR centrées sur les victimes et les infractions. Pour autant nos résultats convergent globalement puisque l'auteur de l'accident en est fréquemment la victime sous réserve du cas des piétons et des cyclistes.

L'alcool est évidemment le problème majeur. Il y a une minorité d'automobilistes qui circulent sous l'influence de l'alcool (3,5%) mais cette population est impliquée dans 35% des morts. Même s'ils paient eux-mêmes un lourd tribut à l'alcool, on ne peut se satisfaire de cette situation.

On a observé par ailleurs la **très forte corrélation entre vitesse et alcool** dans les accidents mortels entraînés par la perte de contrôle d'une voiture en agglomération. Des accidents qui sont incompréhensibles pour tout un chacun.

Sur routes, la **corrélation avec l'alcool est également forte, mais moindre, pour les pertes de contrôle en virage, pour les dépassements et pour les chocs arrière.** Dans ces accidents, il coexiste deux types de populations ; l'une alcoolisée (sortie de discothèque) et l'autre imprudente et pressée.

L'impact d'une vitesse excessive ne peut donc pas se cumuler avec celui de l'alcool car ils se recoupent en grande partie.

Après l'alcool et la vitesse, l'autre point majeur de cette analyse porte sur les **pertes de contrôle sur route en ligne droite et sans motif** (1130 morts soit 28% du total des tués).

Les explications officielles sont la vitesse et le téléphone.

- La vitesse parce que c'est sur les lignes droites que s'effectuent les mesures de vitesse et que les variations de vitesse moyenne servent de support aux jugements que l'on porte sur le comportement des automobilistes.
- Le téléphone parce qu'il n'est pas raisonnable de téléphoner en conduisant car c'est dangereux. Mais on n'a jamais mesuré directement l'impact de ce risque alors qu'il est possible de le faire en demandant, pour chaque accident mortel, la communication des éléments nécessaires aux opérateurs. Pourquoi ne le fait-on pas ?

En ce qui concerne la vitesse, il nous semble que l'on fait un amalgame entre virage et ligne droite. Une vitesse excessive en ligne droite n'entraîne pas une sortie de route dans la ligne droite mais dans le premier virage qui se présente ! Or les 1130 morts que l'on a relevés résultent d'un déport sur la droite ou sur la gauche en pleine ligne droite.

Au vu des éléments dont nous disposons désormais, nous estimons que le rôle des explications officielles est marginal dans les accidents en ligne droite et que c'est la somnolence qui est en cause dans la majorité des cas. En cela nous rejoignons l'opinion générale des automobilistes.

De plus, cette interprétation cadre parfaitement avec toutes les études faites jusqu'à présent sur la somnolence au volant dont l'impact était généralement évalué à 20% du total des tués. Or notre estimation aboutit à 18,13%.

Le dernier aspect de l'analyse concerne les **personnes vulnérables**.

Dans une très grande majorité les piétons sont renversés lorsqu'ils traversent la chaussée. Le droit est pour eux et la loi impose désormais aux automobilistes d'anticiper le comportement du piéton.

Certes il y a des **chauffards** et ils font des victimes, mais dans la majorité des cas il apparaît que le conducteur est surpris. Et la nuit le piéton n'est guère visible pour l'automobiliste, que ce soit en ville ou sur la route.

Les piétons ont intérêt à prendre soin de leur sécurité car la loi ne peut pas faire de miracle et rendre visible ce qui ne l'est pas.

Le cas des piétons âgés est plus préoccupant car il est probable qu'ils perdent progressivement la capacité de percevoir et d'apprécier correctement le danger qui les entoure. Leur comportement surprend donc les automobilistes.

Le cas des cyclistes est différent car ils circulent sur la chaussée, leur équilibre est instable et leur trajectoire n'est pas toujours rectiligne.

Leur accidentologie résulte pour une part importante des dépassements et pour une autre part importante de comportements imprudents compte tenu du fait qu'ils ne sont pas seuls sur la chaussée.

En ce qui concerne la visibilité nocturne sur la route, la situation n'est pas très différente de celle des piétons.

Il y a enfin les **Deux Roues motorisés** qui constituent une population qui doit cohabiter avec les voitures et les camions.

Si la moto présente beaucoup d'attrait et de souplesse, son utilisateur est vulnérable parce qu'il doit maîtriser le poids de la machine, son accélération fulgurante, son instabilité à faible vitesse, la difficulté de freiner et de modifier la trajectoire à vitesse élevée ainsi que le fait qu'il n'est pas protégé par une carrosserie et qu'il est éjecté au moindre choc. Sans oublier non plus que la conduite d'une moto est plus fatigante que celle d'une voiture.

Les faits démontrent qu'il y a quelques types d'accidents comme le « tourne à gauche » d'un automobiliste sur route (voir F4 page 21) ou les intersections en ville (voir E3 page 13) qui semblent spécifiques aux 2RM.

Ceux-ci évoquent le fait que les automobilistes ne les voient pas ou les ignorent. Mais pourquoi dans certains types d'accidents et pas dans les autres ?

A ce titre, c'est aussi aux « Deux Roues motorisés » d'assurer leur sécurité (1/3 d'entre eux décède dans des accidents sans collision) en prenant en compte les risques que comporte leur très grande vulnérabilité.