

## Contexte

■ Le bilan 2010 de la circulation routière en France métropolitaine fait état de 67 300 accidents corporels, à la suite desquels 3 990 personnes sont décédées "à trente jours" et 30 400 ont été blessées et hospitalisées [1]. Le nombre de blessés qui conserveraient des séquelles majeures serait, selon le Registre des victimes d'accidents de la circulation du département du Rhône, aussi élevé que celui de personnes tuées [2, 3].

■ Comme dans la plupart des pays de l'Union européenne, le nombre d'accidents et de victimes sur les routes a régulièrement diminué en France depuis quarante ans [1, 4, 5]. Entre 2000 et 2010, le nombre de personnes tuées a été divisé par deux [1].

Malgré cette évolution favorable, la mortalité routière en France se situe autour de la moyenne européenne (au 11<sup>e</sup> rang en 2009). Les pays du nord de l'Europe (Royaume-Uni, Suède, Pays-Bas, Allemagne, Irlande, Finlande, Danemark) affichent les niveaux les plus bas, et les pays d'Europe centrale et la Grèce, les niveaux les plus élevés [1].

■ Les victimes d'accidents sont majoritairement les hommes et les jeunes. Ainsi les 18-24 ans représentent 21 % des tués sur les routes en 2010, ces accidents mortels survenant plus fréquemment la nuit et le week-end.

Les accidents sont plus fréquents en milieu urbain (70 % des accidents corporels), mais sont beaucoup plus graves hors agglomération (72 % des personnes tuées) du fait d'une vitesse nettement plus élevée.

Les usagers des véhicules légers (voitures de tourisme essentiellement) sont les principales victimes des accidents de circulation (53 % des tués à trente jours), devant les conducteurs de deux roues (motocyclistes, cyclomoteuristes, cyclistes, 28 %) et les piétons (12 %) [1]. Toutefois, si on tient compte du nombre de kilomètres parcourus, ce sont les deux-roues motorisées qui font le plus de victimes.

■ Les accidents de la circulation ont des causes multiples, relevant à la fois des comportements des individus (vitesse et alcoolémie notamment), des infrastructures, des conditions de circulation et des équipements des véhicules.

La conduite sous l'emprise de l'alcool et la vitesse constituent les principales causes d'accidents graves de la route. L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (Onisr) estime qu'environ 29 % des décès en 2010 auraient pu être évités par le non-dépassement des taux légaux d'alcoolémie, et au moins 18 % par le respect des limitations de vitesse par les conducteurs [1].

Par ailleurs, selon une enquête menée en 2002-2003, plus de 200 décès par accident de la route seraient attribuables chaque année à la consommation de cannabis [6]. Les troubles de la vigilance et du sommeil constituent également des facteurs de risque importants. La conduite en état de somnolence multiplie en effet par huit le risque d'avoir un accident corporel, et en France, on estime que 10 % des accidents relèvent de la fatigue au volant [7-9]. L'inexpérience, la perte d'aptitude physique et psychique accroissent également les risques d'accidentologie. Enfin, près d'un accident de la route (corporel ou matériel) sur dix serait associé à l'utilisation du téléphone au volant [10].

■ La prévention des accidents de la circulation repose sur l'adoption de mesures réglementaires et de dispositifs de contrôle-sanction (imposition de la ceinture de sécurité, limitations et contrôles de vitesse, lutte contre l'alcoolémie au volant...) mais aussi sur l'amélioration des infrastructures, la sécurité des véhicules et l'information des usagers de la route [11, 12].

## Pays de la Loire

■ Les accidents de la route qui se sont produits dans les Pays de la Loire en 2010 ont été à l'origine de 261 décès à trente jours et 1 583 blessés hospitalisés [13].

■ Le nombre de décès à trente jours a connu plusieurs périodes de baisse au cours des vingt-cinq dernières années (fig. 1). Le recul a été particulièrement important entre les périodes 1999-2001 et 2006-2008, avec une division par deux du nombre annuel moyen de décès. La baisse est moins marquée les années suivantes (entre 2006-2008 et 2008-2010) [13, 14].

■ En 2006-2008, la mortalité par accident de transport des habitants de la région est supérieure de 20 % à la moyenne nationale chez les femmes, et proche de la moyenne nationale chez les hommes (fig. 3). La Vendée présente une situation particulièrement défavorable, avec une surmortalité qui atteint 60 % pour les femmes et 40 % pour les hommes [4].

■ La mortalité par accident de transport des hommes est supérieure à celle des femmes (fig. 3), l'écart étant particulièrement marqué chez les jeunes [4].

■ La tranche d'âge des 15-24 ans est la plus concernée par les accidents de la circulation (25 % des personnes tuées, 33 % des blessés hospitalisés en 2010) (fig. 2). Les Pays de la Loire présentent en outre une situation défavorable, avec une mortalité par accident de transport chez les 15-34 ans supérieure de 20 % à la moyenne nationale sur la période 2004-2008 [4]. Cet écart se retrouve pour les accidents de la circulation, dans leur ensemble. La proportion régionale de 15-25 ans qui déclarent, en 2010, avoir été *victimes d'un accident de la circulation suffisamment grave pour entraîner une consultation chez un médecin ou dans un hôpital au cours des douze derniers mois* est supérieure à la moyenne française (4,9 % vs 3,2 %) [15-17].

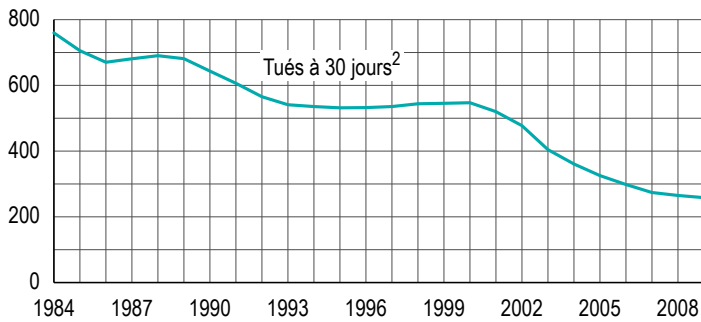
■ Dans la région, comme en France, c'est l'automobile qui fait le plus de victimes (59 % des personnes tuées) (fig. 2).

■ L'alcool s'avère être plus souvent en cause dans la région. Ainsi, dans 35 % des accidents mortels survenus dans les Pays de la Loire entre 2005 et 2009, au moins un des conducteurs impliqués avait un taux d'alcoolémie supérieur au maximum légal (0,5 g/l) contre 29 % en France [18].

# Accidents de la circulation

## 1 Evolution du nombre de tués suite à un accident<sup>1</sup> de la circulation

Pays de la Loire (1984-2009)

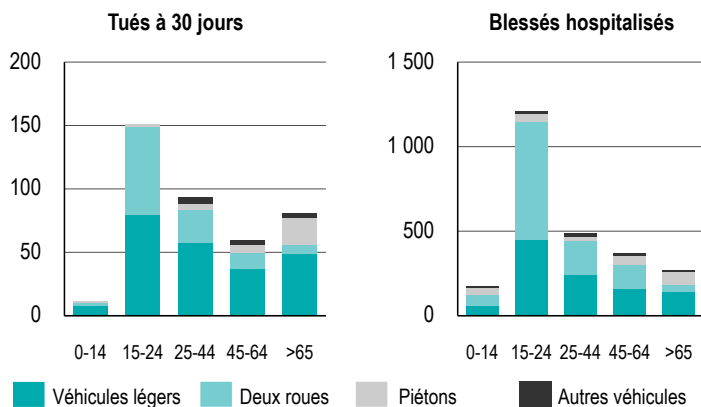


Source : Observatoire régional de la sécurité routière - Dreal Pays de la Loire  
Données lissées sur 3 ans

1. il s'agit d'accidents survenus dans les Pays de la Loire  
2. en raison du changement de définition en 2005 (voir ci-dessous), les données antérieures à cette date ont été redressées pour assurer la continuité de la série

## 2 Taux de victimes d'accidents<sup>1</sup> de la circulation selon l'âge et le mode de déplacement

Pays de la Loire (2010)

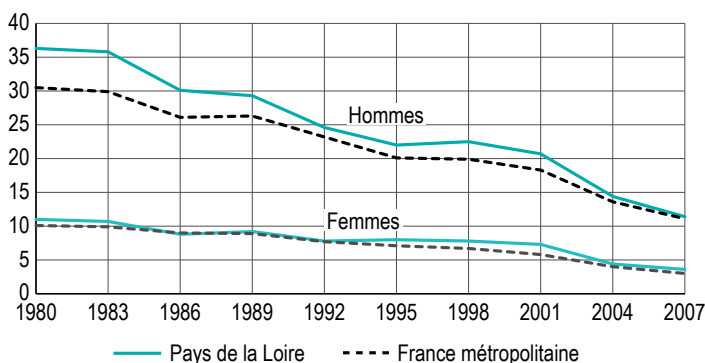


Source : Observatoire régional de la sécurité routière - Dreal Pays de la Loire  
Unité : pour 1 million d'habitants

Véhicules légers = voitures de tourisme et véhicules utilitaires  
1. il s'agit d'accidents survenus dans les Pays de la Loire

## 3 Evolution du taux standardisé de mortalité par accident de transport

Pays de la Loire, France métropolitaine (1980-2007)



Sources : Inserm CépiDc, Insee  
Moyennes sur 3 ans - Unité : pour 100 000

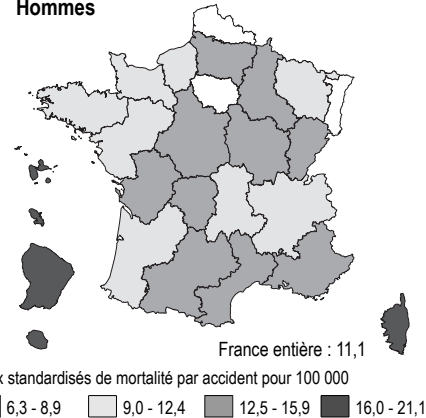
## Rang régional

Pour la mortalité par accident de transport, la région des Pays de la Loire occupe une position moyenne pour les hommes (8<sup>e</sup> rang par ordre croissant) et une position un peu moins favorable pour les femmes (14<sup>e</sup> rang, fig.4).

## 4 Taux standardisés de mortalité par accident de transport

(moyenne 2006-2008)

Hommes

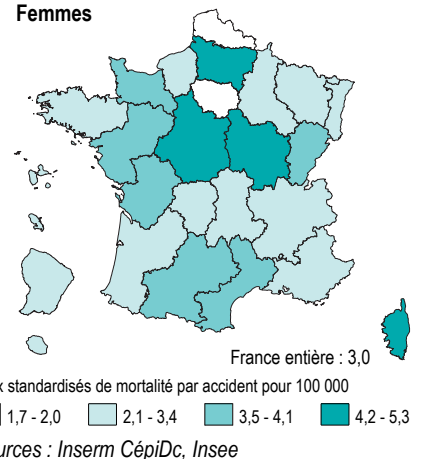


France entière : 11,1

Taux standardisés de mortalité par accident pour 100 000

6,3 - 8,9 9,0 - 12,4 12,5 - 15,9 16,0 - 21,1

Femmes



France entière : 3,0

Taux standardisés de mortalité par accident pour 100 000

1,7 - 2,0 2,1 - 3,4 3,5 - 4,1 4,2 - 5,3

Sources : Inserm CépiDc, Insee

### Précisions sur les sources

Les statistiques de l'Observatoire régional de la sécurité routière concernent les accidents survenus sur les routes de la région, quel que soit le domicile de la personne accidentée (décès enregistrés, fig. 1 et 2). Elles sont légèrement différentes des statistiques établies par l'Inserm CépiDc qui concernent les accidents impliquant des personnes domiciliées dans les Pays de la Loire, quel que soit le lieu de l'accident (décès domiciliés, fig. 3 et 4).

Pour la fig. 2, le nombre de victimes d'accidents survenus sur les routes de la région a toutefois été rapporté à la population régionale, afin de mieux analyser la situation des différentes classes d'âge.

### Définitions et méthode

**Blessés hospitalisés** : blessés hospitalisés plus de 24 heures.

**Taux standardisé de mortalité** : voir indicateurs.

**Tués** : personnes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident (dans les 6 jours jusqu'en 2004).

### Sources

Les liens et sites internet mentionnés ont été consultés le 3 janvier 2012.

- [1] Observatoire national interministériel de sécurité routière. (2011). La sécurité routière en France. Bilan de l'année 2010. Ed. La Documentation française. 384 p.
- [2] Amoros E. (2007). Les blessés par accidents de la route : estimation de leur nombre et leur gravité lésionnelle, France, 1996-2004. Thèse de doctorat en épidémiologie. Université de Lyon 1. 157 p.
- [3] Amoros E, Martin JL, Laumon B. (2008). Estimation de la morbidité routière, France, 1996-2004. *Bulletin épidémiologique hebdomadaire*. InVS. n° 19. pp. 157-160.
- [4] Inserm CépiDc. Site du Centre d'épidémiologie sur les causes médicales de décès. [www.cepidc.vesinet.inserm.fr](http://www.cepidc.vesinet.inserm.fr)
- [5] Eurostat. Site de l'Office statistique de l'Union européenne. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>
- [6] Laumon B, Costes JM, Martineau H, Groupe SAM. (2005). Stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière (Projet SAM). Synthèse des principaux résultats. OFDT, Inserm, Inrets. 39 p.
- [7] Connor J, Norton R, Ameratunga S *et al.* (2002). Driver sleepiness and risk of serious injury to car occupants: population based case control study. *British medical journal*. vol. 324, n° 7346. pp. 1125-1128.
- [8] Philip P, Vervialle F, Le Breton P *et al.* (2001). Fatigue, alcohol, and serious road crashes in France: factorial study of national data. *British medical journal*. vol. 322, n° 7290. pp. 329-330.
- [9] Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement. (2004). Somnolence au volant. Connaissez-vous les risques ? *Sécurité routière*. n° 139.
- [10] Inserm. (2011). Téléphone et sécurité routière. Les éditions Inserm. 269 p. (Expertise collective).
- [11] Loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière.
- [12] Commission européenne. (2010). Vers un espace européen de la sécurité routière : orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020. 16 p.
- [13] Observatoire régional de sécurité routière des Pays de la Loire. (2011). Bilan de l'accidentalité en région Pays de la Loire. Année 2010. Dreal Pays de la Loire. 16 p.
- [14] Setra-ONSIR. Fichiers départementaux des accidents corporels 1984-2010, exploitation Observatoire régional de sécurité routière des Pays de la Loire.
- [15] Enquête Baromètre santé jeunes Pays de La Loire 2010. Inpes, exploitation ORS Pays de la Loire.
- [16] Enquête Baromètre santé 2010, Inpes, exploitation ORS Pays de la Loire.
- [17] Beck F, Gautier A, Guignard R *et al.* (à paraître en 2012). Baromètre santé 2010. Attitudes et comportements de santé. Ed. Inpes.
- [18] Fnors. Score-Santé. Site commun d'observation régionale en santé. [www.scoresante.org](http://www.scoresante.org)

### Remerciements

Merci pour leur contribution à

François Beck, Inpes

Franck Gaspard, Observatoire régional de la sécurité routière, Dreal Pays de la Loire

Romain Guignard, Inpes

Linda Lasbeur, InVS

Jean-Baptiste Richard, Inpes

Dr Bertrand Thélot, InVS

Etude cofinancée par l'ARS et le Conseil Régional des Pays de la Loire

Réalisation en partenariat avec l'ORS Ile-de-France