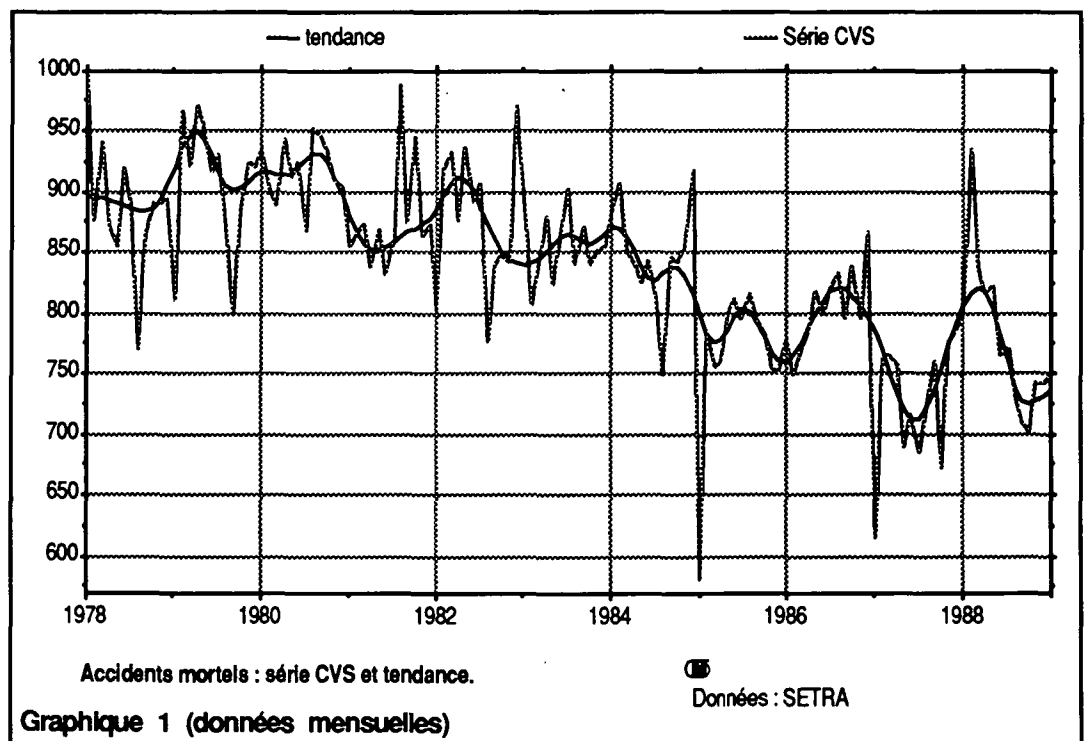


ACCIDENTS DE LA ROUTE: REGARD DIFFERENT SUR LES STATISTIQUES DES RESULTATS SURPRENANTS.

Georges GAC.

Trop souvent, l'information statistique sur les accidents de la route s'attache à des comparaisons à court terme, masquant les enseignements qu'apporte l'observation des phénomènes dans le temps. Pour pallier cette lacune, l'OEST vient de réaliser une étude visant à quantifier certaines évolutions majeures qui sont intervenues dans les tendances du phénomène «accidents» depuis dix ans. L'observation est effectuée sur des séries chronologiques mensuelles d'accidents remontant à 1978. Ces séries sont corrigées des variations saisonnières. Les séries sont décomposées suivant les principales variables socio-économiques et spatio-temporelles (âge des conducteurs, ancienneté des véhicule, type de route, région etc...) de manière à mettre en évidence des évolutions différenciées suivant ces critères. Les résultats sont parfois surprenants.
Le rapport d'études est disponible à l'OEST au prix de 80 F. (60 pages, 35 graphiques.)

Une tendance à la baisse mais très irrégulière.



Sur ce graphique, les données sont «corrigées des variations saisonnières». La courbe représentant la «tendance» met en évidence une évolution générale à la baisse de 15 à 20 % sur dix ans, mais cette baisse ne s'effectue pas de manière régulière : elle semble se faire par paliers successifs. La tendance subit des «ondulations» qui vont de quelques mois à une ou deux années. Les interprétations de ces ondulations et de ces sauts sont délicates:

- Tout ce qui est relatif à des causes saisonnières (Météo, départ en vacances...) est à exclure, puisque cette courbe est désaisonnalisée.
- L'amélioration du réseau peut expliquer partiellement l'orientation de la tendance à la baisse, mais pas ces ondulations, puisque les aménagements réalisés vont toujours dans le sens d'une amélioration de la sécurité.

- des causes extérieures : la brusque baisse , au début de 1981, correspond à des difficultés matérielles d'enregistrement des données par la Police.
- Sans doute aussi des évolutions passagères des comportements , tels la sensibilité à une campagne de presse, à une mesure réglementaire.

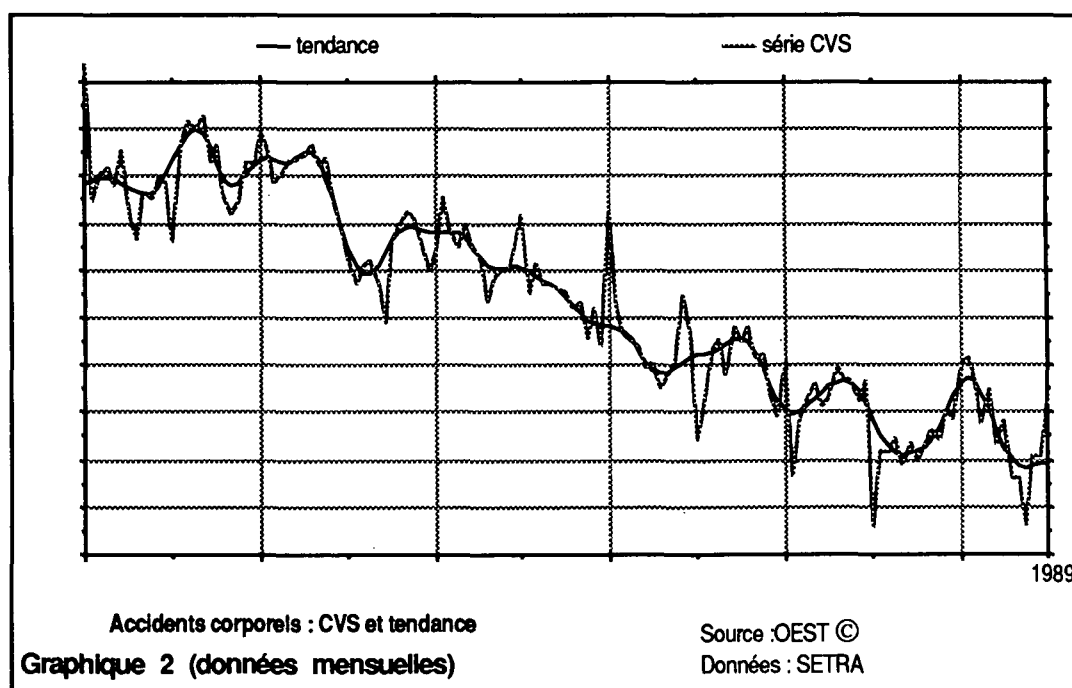
**L'extrême
variabilité du
phénomène**

La série «corrigée des variations saisonnières» est d'un mois sur l'autre très bousculée . Ceci met en valeur l'extrême variabilité du phénomène d'insécurité routière. On peut cependant éclairer partiellement ces irrégularités :

- Des conditions météorologiques exceptionnelles : en 1985 et 1987, des mois de Janvier très froids ont vu le trafic et les vitesses diminuer, et donc le nombre d'accidents chuter également.
 - La sensibilité à des facteurs psychologiques, à des mesures réglementaires, de la même manière que l'on a expliqué des «ondulations» de la tendance :
 - Juillet 1978 : nouvelle loi instituant les contrôles anti-alcooliques.
 - Août 1982 et mois suivants : on observe ces mois là une baisse.
- S'agirait-il des effets psychologiques sur l'opinion de l'accident de Beaune ?
Il n'en reste pas moins qu'une partie importante de la composante irrégulière de la série n'est pas explicable de manière simple.

**Accidents
corporels :
-30 % en 10 ans**

Les accidents n'ayant fait que des blessés ont diminué de 30 % en 10 ans contre 17% pour les accidents mortels. (Voir graphique 2)



On retrouve les mêmes ondulations que pour les accidents mortels, atténuées cependant ; de même, les fluctuations irrégulières sont moins importantes : la série des accidents mortels illustre bien la *variabilité* du phénomène «accidents», en revanche, les accidents corporels se prêtent mieux à un *suivi rigoureux du niveau de la tendance*.

Si les accidents ont diminué en dix ans, leur gravité a augmenté: le nombre de tué par accident est passé de 0,051 à 0,06 soit une hausse de 18 %.

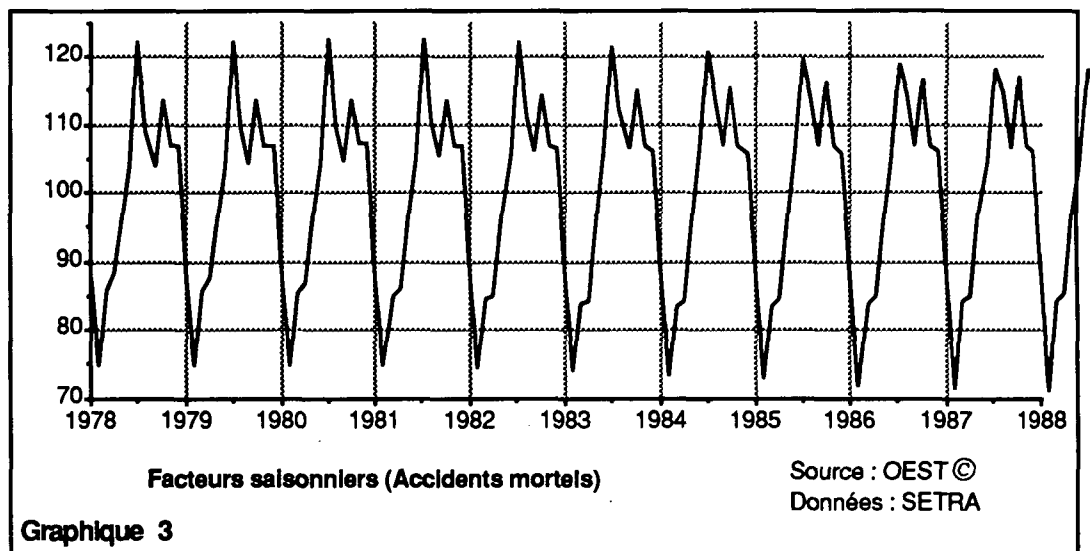
Une saisonnalité forte.

La moyenne des facteurs saisonniers est sur une année, par définition, égale à 100. Le graphique 3 s'interprète ainsi : si «en moyenne», il y a 100 accidents mortels par mois, il y en a 120 au mois de Juillet, et 75 au mois de Janvier, etc....

Les mois les plus défavorables sont les mois de Juillet et d'Octobre.

Le mois de Juillet correspond aux grands départs en vacances, donc à un trafic élevé ; les mois d'Août et Septembre sont moins meurtrier. Les mois d'Automne ont également un niveau d'accident élevé, en particulier Octobre : à un trafic soutenu, s'ajoutent de mauvaises conditions météorologiques.

Les mois d'hiver sont moins défavorables : le trafic diminue à cette période, ainsi que les vitesses. Il est intéressant de noter que la saisonnalité des accidents se déforme au cours du temps.



Les évolutions récentes.

Depuis 2 ans , la tendance subit des oscillations d'ampleur considérable :

- forte chute au début de 87 , jusqu'au milieu de l'année suite notamment à la loi doublant les peines pour conduite en état d'ivresse.

-Remontée toute aussi rapide au second semestre 87, pour atteindre une pointe extrêmement forte en Février 88.

- Nouvelle baisse importante en 88 amorcée depuis **Mars 88** et non depuis le second semestre comme l'ont annoncé de nombreux médias. (On notera, à ce propos la supériorité de l'analyse par correction des variations saisonnières)

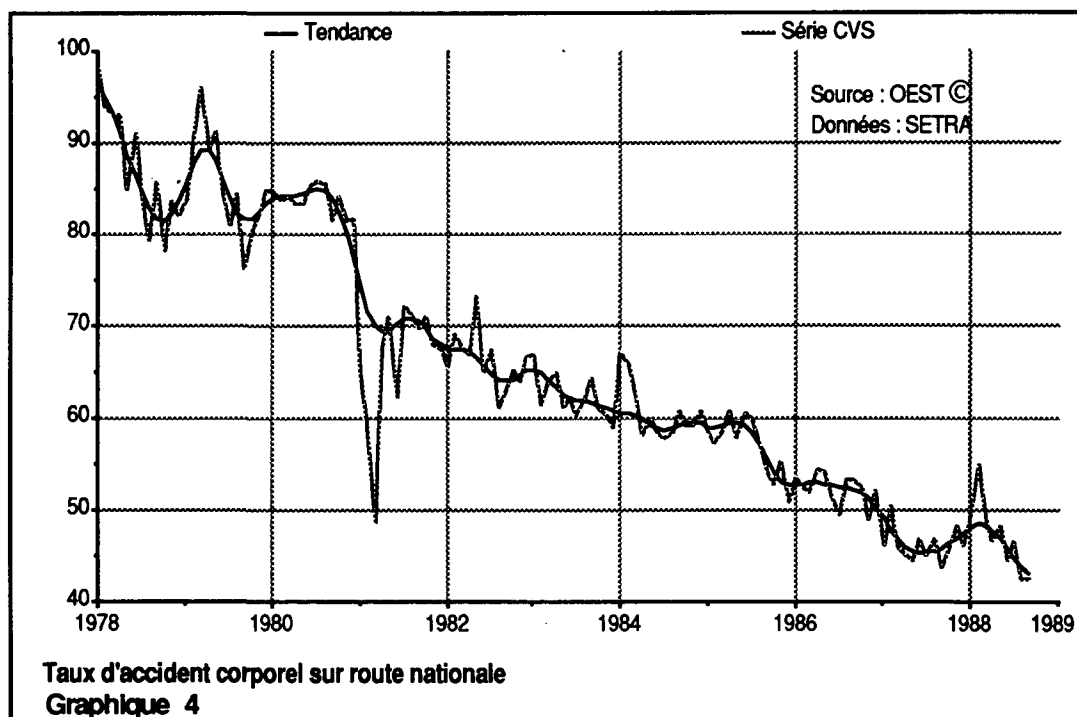
-Il semble, hélas qu'au début 1989, la tendance soit de nouveau orientée à la hausse , même si le niveau atteint fin 88 est effectivement le plus bas de l'histoire après celui du milieu de l'année 87. Il convient d'être prudent sur ce résultat : les données d'octobre à décembre 1988 ne sont actuellement connues que globalement pour le 4 ème trimestre et ont été, pour cette étude, réparties sur les trois mois considérés au prorata du nombre de jours.

Les taux d'accidents diminuent rapidement.

On appelle «taux d'accident» le nombre d'accident par kilomètre et par véhicule (ou par 100 millions de veh.km pour avoir une unité plus pratique). Ce taux a donc l'avantage de prendre en compte les variations de trafic. Les trafics et les taux d'accident sont connus par réseaux pour les autoroutes et routes nationales. Le trafic ayant augmenté considérablement au cours des 10 dernières années, le taux d'accident a diminué bien plus vite que les accidents. Ainsi, le taux d'accident mortel sur route nationale a diminué en 10 ans de 35 %, et le taux d'accident corporel de 50 % (cf graphique 4). Cela signifie que lorsqu'on effectue un trajet en automobile, on a deux fois moins de chance d'être victime d'un accident aujourd'hui qu'il y a dix ans

Ce bon résultat traduit-il une amélioration du comportement des conducteurs, des infrastructures, de la sécurité des automobiles ? ou une saturation de plus en plus fréquente du réseau qui ralentit la vitesse et donc diminue le risque... Notons que pour la période récente, la hausse de 1988 est moins spectaculaire si l'on raisonne en terme de taux d'accident : l'augmentation des accidents en 88 s'explique donc en partie par l'augmentation du trafic.

En outre, les taux d'accident mortels sont 4 fois plus bas sur autoroute que sur les routes nationales, 3 fois plus bas pour les accidents corporels



L'évolution des accidents suivant les critères sociologiques, spatiaux et temporels (âge du conducteur, ancienneté du permis, type de véhicule impliqué, région, âge du véhicule...) seront traités dans une prochaine note de synthèse■