

Préambule

Ce document d'information conçu par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) a pour objectif de faire la synthèse des principales données de l'accidentologie en France. Chiffres à l'appui, il donne des repères précis à chacun.

Les sources sont pour l'essentiel les bulletins d'analyse d'accidents corporels (BAAC) remplis par les forces de l'ordre après chaque accident corporel, puis exploités par l'Observatoire. Une fois comparées et croisées, ces données permettent de mesurer la fréquence des accidents en fonction des situations. Dans la mesure du possible, elles prennent en compte l'exposition au risque, c'est-à-dire le nombre de kilomètres parcourus.

AVERTISSEMENT

Depuis le 1^{er} janvier 2005, afin de comparer ses résultats à ceux de ses voisins européens, la France a adopté la définition internationale du « tué » à trente jours et du blessé hospitalisé. « La personne tuée sur le coup ou dans les trente jours après l'accident » a remplacé « la personne tuée sur le coup ou dans les six jours après l'accident » et « le blessé hospitalisé plus de 24 heures » s'est substitué au « blessé grave hospitalisé plus de six jours ». Par ailleurs, il convient de noter que « les victimes » correspondent à la somme des personnes tuées et blessées.

L'année 2006	5
Quels sont les types de déplacement les plus dangereux ?	6
Où les accidents ont-ils lieu ?	8
Quand les accidents ont-ils lieu ?	10
Quels sont les usagers les plus exposés à l'accident ?	12
Quels sont les principaux facteurs d'accidents et les actions les plus efficaces ?	14
Qu'en est-il de nos voisins européens ?	18

En 2006, 4 709 personnes sont décédées sur le coup ou dans les trente jours suivant l'accident et 102 125 personnes ont été blessées, dont 40 662 hospitalisées (pour lesquelles une hospitalisation d'au moins 24 heures a été nécessaire).

Un bilan favorable

Le bilan de l'année 2006 marque de nouveaux progrès par rapport au bilan 2005.

- Sur une longue période, entre 1975 et 2001, la baisse moyenne annuelle du nombre de personnes tuées s'établissait à 2,3 %. Depuis 2002 on a constaté une accélération du processus avec des baisses successives de 6,2 % en 2002, 20,9 % en 2003, 8,7 % en 2004, 4,9 % en 2005 et 11,5 % en 2006.
- En cinq ans, entre fin 2001 et fin 2006, le gain s'élève à – 42,9 % pour le nombre de personnes tuées et – 33,4 % pour le nombre de blessés. Par rapport à la tendance de longue période, le gain cumulé sur cinq ans est estimé à plus de 10 000 vies sauvées et 100 000 blessés évités.

Les dominantes de 2006

- La baisse du nombre de victimes concerne toutes les catégories d'usagers en dehors des cyclistes.
- Les chiffres d'accidentologie sont en progrès parmi les usagers de deux-roues motorisés.
- On enregistre des progrès en matière de port de la ceinture, notamment de port de la ceinture arrière.

Les données générales de l'année 2006

Les analyses qui suivent portent sur les 80 309 accidents corporels survenus au cours de l'année 2006 en métropole. On entend par accident corporel de la circulation routière un accident qui fait au moins une victime, c'est-à-dire une personne blessée ou tuée, implique au moins un véhicule et se produit sur une voie ouverte à la circulation.

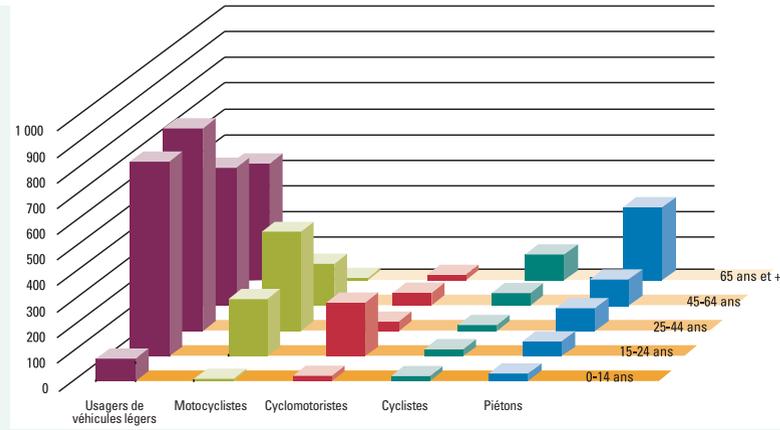
- Le taux de gravité des accidents s'élève en 2006 à près de 6 personnes tuées pour 100 accidents corporels (5,85).
- 21 % des accidents concernent un véhicule seul, 16 % un véhicule seul et un piéton, 10 % sont des collisions frontales entre deux véhicules.
- Près de 93 % des accidents mortels comptent un seul mort, et 0,4 % plus de trois.

Le bilan 2006 de la France entière (métropole + DOM) s'établit à 4 942 personnes tuées à 30 jours, 105 980 blessés dont 41 969 blessés hospitalisés dans 82 993 accidents corporels.

Quels sont les modes de déplacement les plus exposés ?

La moto est, de loin, le mode de déplacement le plus dangereux avec 16,3% de personnes tuées pour 1 % du trafic.

NOMBRE DE PERSONNES TUÉES PAR CATÉGORIES D'USAGERS EN FONCTION DE L'ÂGE



On constate sur le graphique ci-dessus que les mortalités respectives des cyclistes et surtout des piétons concernent les tranches d'âge élevées. Inversement, la tranche d'âge 15-24 ans est la plus représentée chez les cyclomotoristes et celle des 25-44 ans chez les motocyclistes.

NOMBRE DE PERSONNES TUÉES SELON LE PARC ET LE KILOMÉTRAGE MOYEN DU MODE DE DÉPLACEMENT (Chiffres 2005 sauf*)

Catégories de véhicule	Tués par million de véhicules	Kilométrage moyen par an
Motocyclettes	748	4 728*
Cyclomoteurs	273	2 020*
Voiturettes	86	ND
Poids lourds	159	48 948
Voitures de tourisme	102	13 164

* Estimation à la mi-2003.
ND : non disponible.

En savoir plus

Les motos

- Bien que les motocyclistes parcourent en moyenne assez peu de kilomètres par an et ne constituent que 1 % du trafic, ils représentent 13 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel et 16,5 % des victimes.
- **Les jeunes font souvent le choix de se déplacer à moto : 79 % des motocyclistes tués ont entre 15 et 44 ans, et 52 % entre 20 et 34 ans**, mais, l'âge moyen des conducteurs de motos tués augmente chaque année (34 ans en 2006 contre 30 ans en 1995).
- Les accidents corporels se concentrent sur un petit nombre de régions. Si l'Île-de-France et la Provence-Alpes-Côte d'Azur représentent 38,2 % des accidents de véhicules légers, elles concentrent en revanche 56,5 % des accidents de motos.
- Si l'on tient compte du kilométrage parcouru, **le risque d'être tué lors d'un accident est vingt fois plus élevé pour un motocycliste que pour un utilisateur de voiture de tourisme**. Il est 2,6 fois plus élevé pour un motocycliste français que pour un motocycliste allemand.
- En terme de cylindrée, le risque est deux fois moins élevé pour les moins de 125 cm³ que pour les motos plus puissantes.
- Dans les accidents corporels entre moto(s) et voiture(s), les voitures sont plus souvent responsables (48 %) que les motos (29 %). La proportion s'inverse pour les accidents mortels (49 % pour les motos contre 44 % pour les voitures).

Les poids lourds

- Les poids lourds représentent 6,4 % des kilomètres parcourus et 3,8 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels mais 9,6 % dans les accidents mortels. **14,5 % des tués sur la route le sont dans un accident impliquant un poids lourd**, mais les occupants de poids lourds eux-mêmes ne représentent que 1,8 % des personnes tuées.
- Il n'y a pas de spécificité à l'accidentologie des poids lourds étrangers, leur part dans le trafic total des poids lourds reste stable (23 % en 2006).

Les cyclomoteurs

- **51,4 % des personnes tuées à cyclomoteur sont âgées de 15 à 19 ans**. C'est en effet l'un des principaux modes de déplacement des jeunes de cette tranche d'âge. Toutefois le parc des cyclomoteurs diminue régulièrement.

Les piétons

Le déplacement à pied est d'abord un phénomène urbain : 70 % des piétons tués le sont en ville, alors que pour les autres victimes de la route, ce taux est inférieur à 25%.

Où les accidents ont-ils lieu ?

Ce sont les routes de rase campagne (nationales ou départementales) qui sont les plus dangereuses avec 75 % des personnes tuées pour 52 % du trafic.

Les autoroutes représentent seulement 1 % du kilométrage national, mais concentrent 21,4 % du trafic, pour une proportion relativement faible d'accidents (6,1 %).

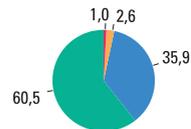
Les trois quarts des personnes tuées le sont sur les routes nationales et départementales.

Le volume important du trafic sur ces routes de campagne étant réparti sur un kilométrage considérable, la faible densité de véhicules rend plus difficile leur surveillance et leur sécurisation et favorise, en conséquence, les vitesses élevées.

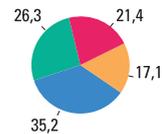
IMPORTANCE DU TRAFIC ROUTIER ET DES ACCIDENTS PARTYPE DE RÉSEAU



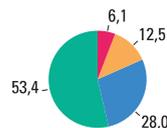
Part du kilométrage (en %)



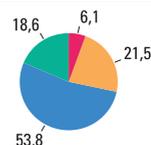
Part du trafic (en %)



Part des accidents corporels (en %)



Part des personnes tuées (en %)



Chiffres 2005, (le transfert d'une partie des routes nationales aux Conseils généraux a entraîné des incohérences en 2006 entre les données trafic et les données accidents)

En savoir plus

Les autoroutes

- Les autoroutes étaient en 2005 plus de quatre fois moins dangereuses que les routes nationales. En effet, le ratio de personnes tuées pour 100 millions de kilomètres parcourus sur autoroute est de 0,27 alors que les routes nationales affichent un taux de 1,00. En dix ans, les deux réseaux ont vu leur taux baisser considérablement.
- 30 % des accidents résultent de collisions arrière ou en chaîne.
- 40 % des accidents sur autoroutes sont des accidents à un seul véhicule.
- Les accidents en contresens sont très rares (0,6 %) mais très graves. Ils représentent 14 personnes tuées en 2006.

En rase campagne

- En 2006, en rase campagne, 1 278 usagers ont été tués à bord des véhicules ayant heurté un obstacle latéral. Dans 548 cas, il s'agissait d'un arbre ou d'un poteau.

En agglomération

- Plus l'agglomération et la densité du trafic sont grandes, plus la gravité des accidents diminue.
- Parmi les personnes tuées, les catégories d'usagers les plus vulnérables sont les piétons (27,7 % contre 4,8 % en rase campagne), les motocyclistes (21,6 % contre 14,2 %) et les cyclomotoristes (11,7 % contre 4,8 %).
- Il est plus dangereux qu'on ne le croit de circuler en ville. Ainsi, pour un risque d'être tué par kilomètre parcouru comparable à celui relevé en rase campagne, le risque d'être blessé en milieu urbain est cinq fois supérieur.

Les départements

Le nombre de personnes tuées pour un million d'habitants va de 21 pour les Hauts-de-Seine à 196 pour le Tarn-et-Garonne (78 pour la métropole). Mais si l'on tient compte de l'exposition au risque suivant les différents types de réseaux (autoroutes, routes de rase campagne, zones urbaines), les départements les plus sûrs par rapport à un indice 1 correspondant à la moyenne nationale sont les départements de Paris et des Landes (- 49 %), de l'Isère (- 47 %), de la Côte-d'Or et des Hauts-de-Seine (- 44 %). Inversement, les départements les moins sûrs sont la Corse-du-Sud (+ 88 %), le Gers (+ 75 %), l'Ariège (+ 67 %) et l'Yonne (+ 65 %).

Les victimes locales

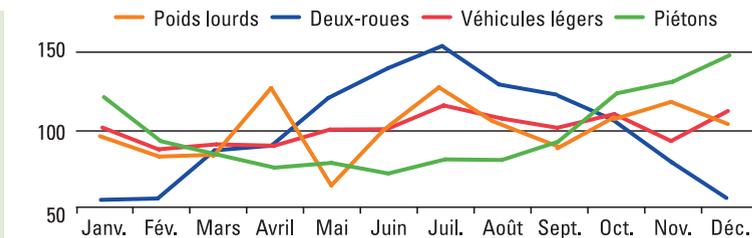
74 % des victimes sont des victimes locales : des piétons ou des occupants d'un véhicule immatriculé dans le département.

Quand les accidents ont-ils lieu ?

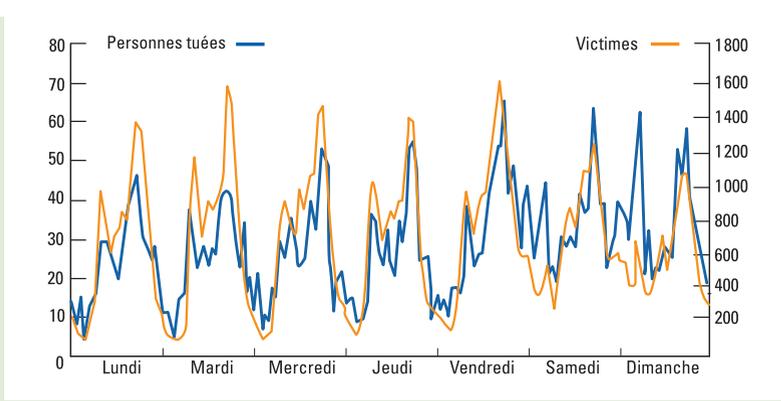
C'est la nuit, le week-end et l'été que l'on dénombre le plus d'accidents mortels.

Parallèlement à l'évolution du trafic et des conditions météo, **c'est au cours de l'été que le nombre de personnes tuées culmine** pour les véhicules légers et les poids lourds. Il atteint son niveau le plus bas de janvier à mars et connaît un pic en juillet. Les poids lourds connaissent un deuxième pic en novembre. L'été se trouve également être plus meurtrier pour les deux-roues. La situation s'inverse pour les piétons, pour lesquels l'hiver se révèle particulièrement meurtrier, d'octobre à février, en raison notamment des mauvaises conditions de visibilité sur les routes.

NOMBRE DE PERSONNES TUÉES EN FONCTION DES MOIS ET SELON LE TYPE D'USAGER (moyenne sur les cinq dernières années)



NOMBRE DE VICTIMES (PERSONNES TUÉES ET BLESSÉES) EN FONCTION DES JOURS DE LA SEMAINE ET DES HEURES



- Le nombre de personnes tuées présente un pic quotidien aux alentours de 18 heures.
- **C'est le week-end que le nombre de personnes tuées est le plus élevé. Et c'est dans les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche, entre 4 h et 6 h du matin, que les accidents sont les plus graves.**

En savoir plus

Les périodes

- La nuit représente moins de 10 % du trafic mais 35 % des blessés hospitalisés et 44 % des personnes tuées. On roule sensiblement plus vite la nuit que le jour, excepté sur les autoroutes de liaison.
- Paradoxalement, il n'y a pas plus de victimes lors des week-ends de grande circulation que lors des week-ends ordinaires.
- 15,4 % des victimes conducteurs et piétons le sont lors d'un déplacement domicile-travail, et 8,5 % lors d'un déplacement professionnel.

L'effet météo

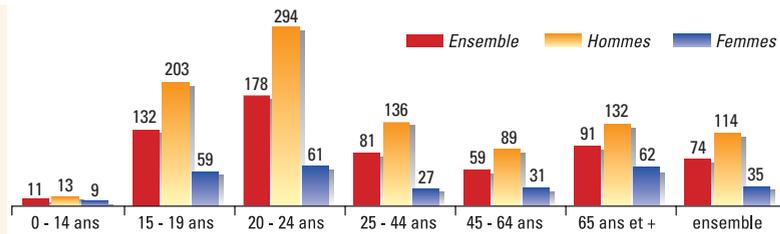
- Les conditions météorologiques influent sur les résultats de l'étude de l'accidentologie en induisant des variations de 5 à 6 % des moyennes mensuelles. Toutefois, ces variations ne dépassent guère 2 à 3 % sur la moyenne annuelle.
- En 2006, 11,8 % des accidents se sont produits par temps de pluie.
- Les accidents survenus par temps de brouillard ont causé la mort de 105 personnes, soit 2,2 % du nombre de personnes tuées sur la route.

Quels sont les usagers les plus exposés à l'accident ?

Les hommes entre 15 et 24 ans sont les plus exposés au risque d'accident.

RÉPARTITION DES PERSONNES TUÉES EN FONCTION DE L'ÂGE ET DU SEXE

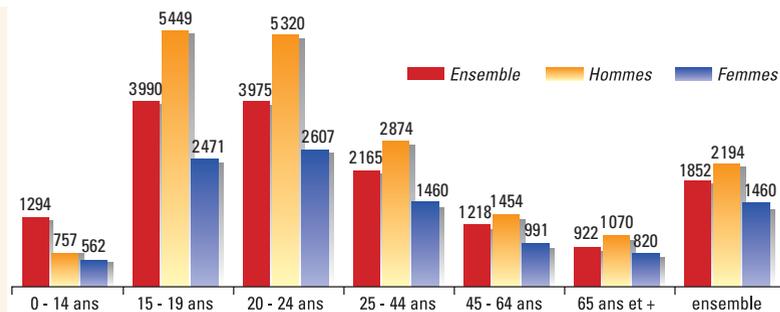
(par million d'individus de la classe d'âge)



C'est pour la classe d'âge des hommes de 20 à 24 ans, suivie de près par celle des 15 à 19 ans, que le risque d'être tué sur la route est le plus élevé.

RÉPARTITION DES VICTIMES (PERSONNES TUÉES ET BLESSÉES) EN FONCTION DE L'ÂGE ET DU SEXE

(par million d'individus de la classe d'âge)



Le risque d'être victime d'un accident de la route est très élevé pour les hommes de 15 à 24 ans mais aussi, dans une moindre mesure, pour les femmes de cette même classe d'âge.

En savoir plus

Les enfants

Environ 28 % des personnes tuées de 0 à 14 ans sont des piétons ou des cyclistes.

Les orphelins

On estime à environ 3 100 le nombre d'orphelins de moins de 18 ans induits par les accidents de la route en 2006 ce qui représente **environ six orphelins pour dix personnes tuées.**

Les jeunes

→ Les 15-24 ans représentent **13 % de la population mais 27 % des personnes tuées sur la route. Près de 40 % du total des pertes en années de vies humaines dues aux accidents de la circulation concernent cette classe d'âge.** Ce phénomène qui n'est pas spécifique à la France, est plus lié à l'apprentissage de la vie qu'à l'apprentissage de la conduite : les conducteurs novices âgés ont beaucoup moins d'accidents que les conducteurs novices jeunes.

→ Les accidents de la route représentent la première cause de mortalité chez les 15 à 24 ans, soit 41 % des décès chez les garçons de 15 à 19 ans.

→ Les risques de décès la nuit et le week-end sont plus importants chez les jeunes de 18 à 24 ans que pour l'ensemble de la population :

- 59 % (contre 44 % pour le reste de la population) la nuit ;
- 43 % (contre 32 %) le week-end.

Les femmes

→ En 2005, pour le même nombre de kilomètres parcourus au volant, les femmes avaient 3,7 fois moins de risque d'être tuées que les hommes. Les déplacements qu'elles effectuent ont lieu le plus souvent en milieu urbain.

→ **En 2005, elles étaient 11,5 fois moins condamnées que les hommes pour délits routiers.**

Les personnes âgées

Les personnes âgées ont des accidents moins fréquents mais plus graves, bien qu'elles utilisent peu les modes de déplacement rapides. Plus de 51 % des piétons tués et près de 43 % des cyclistes tués sont âgés de 65 ans ou plus. Plus de 26 % des piétons tués sont âgés de 80 ans ou plus.

Les étrangers

Sur le territoire national, les étrangers représentaient en 2003 environ 9 % des personnes tuées sur la route.

Quels sont les principaux facteurs d'accidents et les actions les plus efficaces ?

L'alcool est devenu le premier facteur d'accident alors que l'excès de vitesse constitue l'infraction la plus répandue. Les accidents sont le plus souvent dus à une faute des conducteurs mais environ 60 % des personnes tuées ne sont pas responsables : il s'agit des piétons, des occupants non conducteurs et des conducteurs non responsables.

Les principaux facteurs d'accidents

Alcool

- La conduite en état d'ivresse est un délit beaucoup moins répandu que le dépassement des limitations de vitesse. Cependant son influence est considérable sur les accidents : l'alcool est présent dans 11,1 % des accidents corporels et dans 28,4 % des accidents mortels.
- Les victimes des accidents avec alcool sont essentiellement les conducteurs alcoolisés (66,6 %) avec leurs passagers (17,3 %) puisqu'ils représentent 84 % des personnes tuées.
- **En 2006, si aucun conducteur n'avait conduit avec un taux d'alcoolémie positif, les nombres d'accidents mortels et de personnes tuées auraient pu être réduits de 26,2 % (26,3 % en 2005).**

Vitesse et distances de sécurité

- **Le dépassement des limitations de vitesse, même s'il est en recul en 2006, reste un comportement de masse** : tous réseaux confondus, près de 40 % des automobilistes et près de 50 % des conducteurs de poids lourds et des motocyclistes sont concernés.
- Même si l'on a constaté une légère hausse en fin d'année, les dépassements de plus de 10 km/h sont globalement en baisse sensible en 2006. Ils s'élèvent à 15,4 % pour les véhicules de tourisme (contre 18,9 % en 2005) et à 13,7 % pour les poids lourds hors autoroutes (contre 18,6 %). Même s'il reste à un niveau élevé dans l'absolu, le comportement des motocyclistes s'est nettement amélioré avec un taux de dépassement des limitations de vitesse de 30,2 % en 2006 (contre 41,8 % en 2005).
- En circulation dense, 56 % des conducteurs ne respectent pas la distance minimale de sécurité de deux secondes avec le véhicule qui les précède et 12 % sont en dessous de la seconde.
- En quatre ans, entre 2002 et 2006, la vitesse moyenne pratiquée le jour par les automobilistes français a baissé de plus de 7 km/h, passant de 89,5 km/h à 82,2 km/h tous réseaux confondus. Cette diminution des vitesses a contribué à 75 % de la baisse du nombre de personnes tuées sur la route au cours de la période.
- **Si tous les conducteurs avaient respecté les limitations de vitesse, ce sont 950 vies qui auraient pu être sauvées en 2006.**

Ceinture

- Le taux de port de la ceinture a beaucoup progressé au cours des dernières années, notamment depuis que le non-respect de cette obligation est sanctionné par le retrait de trois points du permis de conduire (mars 2003).
- Si le port de la ceinture à l'avant était de 93,4 % sur les routes de rase campagne, il y a dix ans, il atteint aujourd'hui 98,4 %. En milieu urbain, la progression est spectaculaire, passant de 72,4 % en 1996 à 94,7 % aujourd'hui. Par rapport à ces chiffres, le taux de port de la ceinture aux places arrière est plus faible, même s'il a nettement progressé en 2006 par rapport à 2005 passant de 75,7 % à 77,8 % en milieu urbain et de 77,8 % à 82,4 % sur autoroutes.
- **Au moins 424 vies auraient pu être sauvées en 2006 si chacun avait bouclé sa ceinture, à l'avant comme à l'arrière.**

Autres infractions

- Environ 2,5 % des accidents mortels auraient pu être évités si tous les conducteurs avaient respecté la législation concernant **la consommation de cannabis**.
- **Téléphoner en conduisant**, même avec un dispositif mains libres, multiplie par quatre le risque d'accident. On évalue la réduction du nombre d'accidents, si aucun conducteur ne téléphonait en conduisant entre 7 % et 8 %.
- En 2006, 1,7 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel et 3,3 % de ceux impliqués dans un accident mortel n'ont **pas le permis** (défaut de permis, permis périmé, suspendu ou de catégorie non valable). De même 2,2 % des véhicules impliqués dans un accident corporel présentent **un défaut d'assurance**.
- **Les délits de fuite** concernent 3,3 % des impliqués dans un accident corporel en 2006.

Autres facteurs

- La fatigue ou la somnolence est relevée dans 2,8 % des accidents mortels.

Les actions les plus efficaces

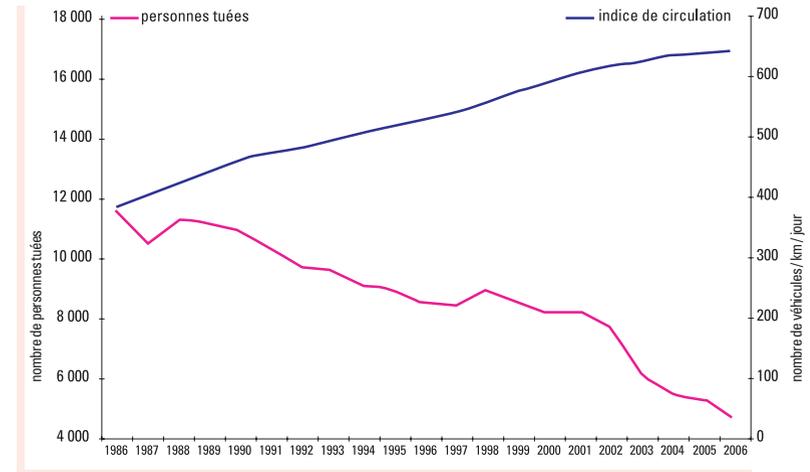
La communication (information et campagnes) et la mobilisation locale, d'une part, le contrôle et les sanctions, d'autre part, sont les modes d'action les plus efficaces en faveur de la sécurité routière.

- En 2006, le nombre d'infractions sanctionnées hors stationnement est de 12,1 millions (contre 10,6 en 2005), la part du contrôle automatisé étant de 5,8 millions.
- Les contrôles d'alcoolémie ont fortement augmenté au cours des dix dernières années : ils sont passés de 6,6 millions de dépistages préventifs en 1997 à 9,1 millions en 2006 ; ils ont surtout été beaucoup mieux ciblés, le nombre de contrôles positifs étant multiplié par près de trois pour la même période, passant de 87 000 à 250 000.
- Le permis à points joue un rôle important pour améliorer les comportements. En 2006, environ 12 % des 37,1 millions de conducteurs ont eu des points retirés mais seulement 0,19 % ont eu leur permis invalidé.

Par ailleurs, les améliorations régulières des infrastructures et des véhicules pouvant encore renforcer la sécurité sont :

- Le traitement des obstacles latéraux (arbres ou poteaux) permettrait de réduire de 7,5 % le nombre de victimes tuées sur la route.
- La séparation des sens de circulation sur les 10 % de voies bidirectionnelles les plus circulées permettrait de réduire de 5 % le nombre de victimes tuées sur la route.
- Selon une étude française, la généralisation de l'ESP (correcteur électronique de trajectoire) à tous les véhicules du parc automobile permettrait de réduire d'environ 15 % le nombre d'accidents mortels.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PERSONNES TUÉES ET DE L'INDICE DE CIRCULATION EN MÉTROPOLE



Indice de circulation : moyenne du nombre de véhicules par jour rapportée au nombre de kilomètres d'autoroutes et de routes nationales.

Qu'en est-il de nos voisins européens ?

En trente ans, l'écart entre les pays s'est considérablement resserré. Au cours des trois dernières années, la France s'est rapprochée des meilleurs pays européens (Royaume-Uni, Suède et Pays-Bas). Au 1^{er} janvier 2005, la France a adopté la définition internationale du « tué » dans les accidents de la route : « personne qui décède dans les trente jours », alors qu'auparavant, seules les personnes décédées dans les six jours étaient comptabilisées. Tous les chiffres présentés ci-dessous sont harmonisés à trente jours.

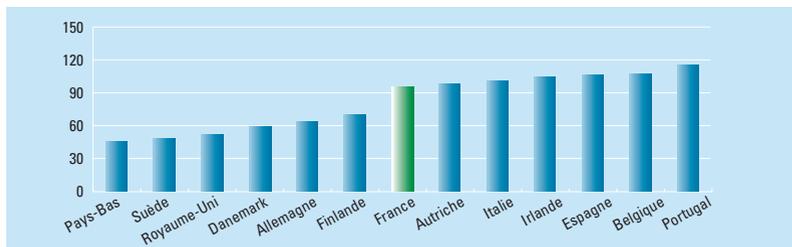
Les résultats quantitatifs

Nombre de personnes tuées à 30 jours	2004	2005	Évolution
France	5 593	5 318	- 4,9 %
Allemagne	5 842	5 361	- 8,2 %
Pologne	5 712	5 444	- 4,7 %
Espagne	4 741	4 442	- 6,3 %
Royaume-Uni	3 368	3 336	- 1,0 %
Pays-Bas	804	750	- 6,7 %

L'exposition au risque

Les pays membres de l'Union européenne présentent des situations très variées en termes de facteurs géographiques et socio-économiques qui rendent difficile la comparaison de leur accidentologie respective. Deux indicateurs sont couramment utilisés : le nombre de personnes tuées par rapport à la population et par rapport au kilométrage parcouru.

NOMBRE DE PERSONNES TUÉES PAR MILLION D'HABITANTS EN 2005



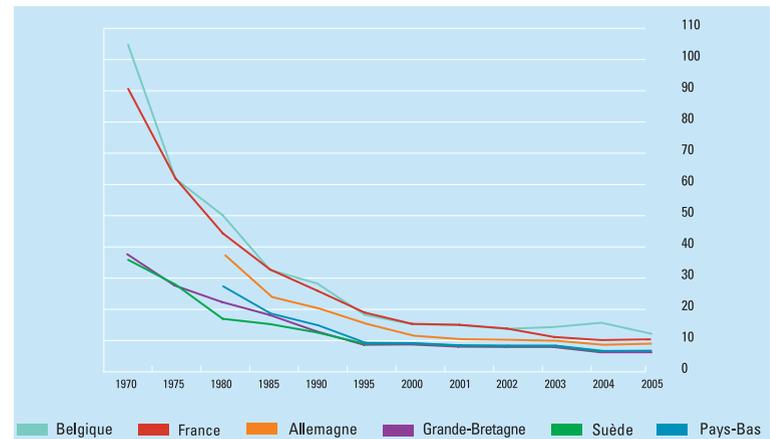
En 2005, malgré les progrès enregistrés, la France reste distancée par six pays européens en termes de nombre de personnes tuées (à 30 jours) par million d'habitants, à savoir : les Pays-Bas, la Suède, le Royaume-Uni, le Danemark, l'Allemagne et la Finlande.

Plusieurs études ont montré que **plus la population d'un pays est dense, moins elle est exposée au risque, et donc moins le taux de personnes tuées par million d'habitants est élevé.**

Avec une densité de 110 habitants/km², l'accidentologie de la France doit être comparée à celle de l'Autriche ou de l'Espagne plutôt qu'à celle de l'Allemagne (d'environ 230 habitants/km²) ou du Royaume-Uni.

Comme il y a plus de kilomètres parcourus dans les pays moins denses, il est plus juste d'utiliser, lorsqu'il est disponible, l'indicateur du nombre de personnes tuées par kilomètre parcouru.

NOMBRE DE PERSONNES TUÉES PAR MILLIARD DE KILOMÈTRES PARCOURUS



Si l'on considère le nombre de personnes tuées par milliard de kilomètres parcourus, le rapport entre la France et l'Allemagne n'est plus que de 1,18 contre 1,35 en nombre de personnes tuées par million d'habitants.

Cet indicateur montre également, qu'au fil du temps, l'écart entre les pays s'est resserré. En 35 ans, la France a divisé son taux par 9,4 contre 6 pour la Suède.

Il n'en demeure pas moins que même si la différence entre la France et les pays les mieux classés semble ainsi atténuée, elle reste importante notamment à cause de facteurs tels que l'alcoolémie ou la vitesse.