

### Sur les 10 dernières années, le nombre de victimes blessées ou tuées lors d'accidents corporels diminue de 13%.

Tel que le fait apparaître le tableau 1, cette baisse n'est pas linéaire et s'affiche surtout grâce à l'année 2010, année qui, après 2004, compte le nombre de victimes le plus faible depuis 10 ans. Sur la période 2001 à 2009, la baisse du nombre de victimes ne s'établit qu'à 3.5%.

**Tableau 1: Evolution du nombre de victimes blessées ou tuées lors d'accidents corporels de la route**

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1 248	1 165	1 105	1 040	1 100	1 132	1 371	1 274	1 204	1 091

Source: STATEC; Police Grand-Ducale

### Victimes âgées entre 0 et 14 ans et entre 25 et 34 ans en diminution

Le tableau 2 montre effectivement que la part des enfants de moins de 15 ans et celle des 25 à 34 ans parmi les victimes a baissé sur la période sous revue. Corrélativement, les jeunes âgés entre 15 et 24 ans et ceux dans la tranche d'âge de 45 à 64 ans sont plus souvent victimes d'accidents corporels de la circulation.

**Tableau 2: Evolution de la répartition des victimes blessées ou tuées par classes d'âge**

	0-14	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65 et plus
2001	8.7	21.8	27.4	19.9	10.7	4.3	7.1
2002	7.5	22.9	25.4	21.7	11.1	5.4	6.0
2003	6.5	23.3	25.7	18.9	12.5	5.5	7.6
2004	4.0	25.4	23.7	22.4	13.0	5.0	6.6
2005	6.4	24.7	23.5	22.5	11.9	5.5	5.4
2006	5.3	23.2	23.7	20.5	14.5	6.5	6.4
2007	5.8	21.5	23.2	21.7	15.3	5.0	7.5
2008	5.4	22.5	23.6	21.1	14.7	5.9	6.8
2009	6.6	22.6	23.2	18.0	16.0	7.3	6.3
2010	5.3	23.5	23.1	19.9	14.7	6.7	6.8

Source: STATEC; Police Grand-Ducale

### La classe d'âge des 15 à 24 ans est la plus vulnérable

Tel que l'affiche le tableau 3 ci-dessous, les jeunes âgés entre 15 et 24 ans représentent non seulement la part la plus importante parmi les victimes d'accidents de la route mais ils sont également le plus largement surreprésentés par rapport à leur part dans la population totale. Ils représentent en effet 11.9% de la population totale au 1<sup>er</sup> janvier 2010 et représentent un quart (25.8%) du total des victimes.

**Tableau 3: Evolution de la répartition des victimes blessées ou tuées par classes d'âge**

	nombre absolu	% du nombre total % de la population	
		de victimes**	totale*
0 - 14 ans	20	3.3	17.7
15 - 24 ans	158	25.8	11.9
25 - 34 ans	145	23.7	14.3
35 - 44 ans	127	20.8	16.3
45 - 54 ans	86	14.1	15.0
55 - 64 ans	37	6.0	10.8
65 - 74 ans	20	3.3	7.3
75 ans et plus	19	3.1	6.6

Source: STATEC; Police Grand-Ducale

\* population au 01.01.2010

\*\*résidents du Grand-Duché

En considérant la gravité des blessures, on constate qu'elle a diminué sur les 10 dernières années; la part des victimes gravement blessées ou tuées a baissé de 34% en 2001 à 26% en 2010 et notre classe d'âge sous revue (15 - 24 ans) ne fait heureusement pas d'exception.

**Tableau 4: Victimes selon la gravité des blessures**

	2001	2005	2010	
Nombre de victimes:	Nombre total de victimes (chiffres absolus)			
	total	1 248	1 100	1091
	blessées légers	826	746	810
	blessées graves	352	307	249
tuées	70	47	32	
blessées légers	Nombre total de victimes (en pourcent)			
	66	68	74	
	28	28	23	
tuées	6	4	3	
Victimes âgées entre 15 - 24 ans (en pourcent)	blessées légers			
	64	70	74	
	27	26	22	
tuées	8	4	4	

Source: STATEC; Police Grand-Ducale

## Les cyclistes âgés de moins de 15 ans et les jeunes conducteurs (15 – 24 ans) sont le plus souvent responsables lors d'accidents corporels

En analysant la responsabilité des usagers, définie par le constat d'un délit lors de l'accident corporel, on constate qu'en 2010, un peu plus de 8 jeunes cyclistes âgés de moins de 15 ans sur 10 étaient responsables lors de l'accident contre 4 piétons sur 10 dans la même classe d'âge. Les jeunes conducteurs étaient responsables dans 78.6% des cas.

**Tableau 5: Taux de responsabilité en cas d'accidents corporels par classes d'âge**

	2010	
	Conducteurs*	Piétons
0 - 14 ans	83.3	42.3
15 - 24 ans	78.6	70.4
25 - 44 ans	69.8	57.1
45 - 64 ans	64.6	50.0
65 ans et plus	72.9	0.0

Source: STATEC; Police Grand-Ducale

\* Conducteurs quatrièmes et deux roues (incl. cyclistes)

## En 2010, 35% conducteurs âgés entre 18 et 24 ans conduisaient trop vite lors de l'accident et ...

La vitesse excessive est globalement le premier facteur d'accidents corporels devant l'emprise de l'alcool mais elle est plus souvent constatée chez les jeunes conducteurs (18 – 24 ans) que chez les autres classes d'âge (cf. tableau 6).

## ...12% d'entre eux étaient sous l'emprise d'alcool

Le tableau 6 nous révèle également que les jeunes conducteurs âgés entre 18 et 24 ans affichent avec 12.3 % d'emprise d'alcool un pourcentage proche de la plupart des autres classes d'âge mais avec une nuance sur le taux d'alcoolémie<sup>1</sup>.

Ces 12% se répartissent en effet à presque autant de jeunes sous l'influence de l'alcool (5.6%) qu'en état d'ivresse (6.6%). Chez les classes d'âge au dessus, l'état d'ivresse domine largement sur l'influence d'alcool.

**Tableau 6: Délits en cas d'accident corporel en fonction de l'âge du conducteur en 2010**

Classe d'âges	Influence d'alcool	Ivresse constatée	Vitesse excessive	observation des panneaux de circulation	Non-observation de la ligne de sécurité	Suivre de
						observation trop près le véhicule
15-17 ans	4.5	0.0	4.5	0.0	4.5	4.5
18-24 ans	<b>5.8</b>	<b>6.6</b>	<b>34.6</b>	2.5	5.3	4.5
25-34 ans	2.2	10.9	20.5	3.1	3.1	3.7
35-44 ans	2.2	10.5	19.5	2.9	3.5	3.2
45-54 ans	2.5	10.5	15.5	3.8	4.6	3.4
55-64 ans	4.9	6.8	10.7	3.9	8.7	4.9
65-74 ans	6.3	4.2	12.5	2.1	0.0	4.2
75 ans et plus	2.6	2.6	10.5	7.9	10.5	2.6

Source: STATEC; Police Grand-Ducale

## La quasi-totalité des jeunes entre 15 et 24 ans victimes d'accidents de la route sont des conducteurs ou des passagers de véhicules automoteurs

En 2010, 59% des victimes d'accidents âgées entre 15 et 24 ans conduisaient un véhicule automoteur, et 25% en étaient des passagers. La part des autres catégories d'usagers est moindre : on trouve notamment 8% de piétons et 3% de motocyclistes.

En croisant ces résultats selon la gravité des blessures, on constate que la population des tués comprend uniquement des conducteurs ou des passagers de véhicules automoteurs, de même pour les non-blessés. Entre ces deux extrémités, les catégories d'usagers sont davantage diversifiées : on trouve par exemple 13% de piétons parmi les blessés légers, et 6% de motocyclistes parmi les blessés légers.

## 70% des tués entre 15 et 24 ans ont été victimes d'une collision contre un arbre ou un obstacle fixe

Plus précisément, 60% des tués entre 15 et 24 ans en 2010 ont été victimes d'une collision entre un véhicule en marche et un arbre, et 10% d'une collision contre un obstacle fixe. Ces résultats distinguent nettement les 15-24 ans des autres classes d'âge. Par exemple, 40% des tués entre 45 et 54 ans, 20% des 55-64 ans et 0% des 65 ans ou plus ont été victimes d'une collision contre un obstacle fixe.

Pour 9 victimes sur 10, ces accidents se sont produits sur des routes à deux voies situées en rase campagne.

<sup>1</sup> Voir méthodologie et définitions à la fin du présent document.

## Les accidents impliquant les 15-24 ans se produisent davantage le soir et la nuit

L'analyse selon l'heure à laquelle l'accident s'est produit révèle que pour 70% des victimes tuées âgées entre 15 et 24 ans, l'accident s'est produit le soir (entre 19 et 23h) ou la nuit (entre 0 et 6h), tandis que ce pourcentage est de 60% pour l'ensemble des tués, tout âge confondu.

Par ailleurs, pour 49% des blessés graves et 40% des blessés légers, l'accident s'est produit le soir ou la nuit, contre respectivement 34% et 33% si l'on considère l'ensemble des blessés graves (respectivement, l'ensemble des blessés légers). On voit donc que les accidents de la route impliquant les 15-24 ans se produisent relativement plus souvent le soir ou la nuit.

**Tableau 7: Répartition (%) des victimes d'accidents âgées entre 15 et 24 ans selon la catégorie d'usagers et la gravité des blessures, 2010**

	Blessés graves		Blessés légers		Non-blessés	Total
	Tués					
Conducteurs de véhicules automoteurs	70	55	52	69	59	
Motocyclistes	0	6	4	0	3	
Cyclistes	0	0	2	0	1	
Conducteurs d'autres véhicules	0	0	0	1	0	
Passagers	30	24	22	30	25	
Piétons	0	8	14	0	8	
Conducteurs de c.m.a (< 50 cm3)	0	6	5	0	3	
Passagers de motocycles	0	2	2	0	1	
	100	100	100	100	100	

Source: STATEC; Police Grand-Ducale

**Tableau 8: Répartition (%) des victimes tuées selon l'âge et le type de collision, 2010**

	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+	Total
	Entre véhicules en marche	10	33	33	40	80	
Entre véhicules et un piéton	0	0	0	20	0	0	3
Contre un arbre	60	0	0	20	0	0	22
Contre un véhicule en stationnement	10	0	0	0	0	0	3
Contre un obstacle fixe	10	67	67	20	20	0	28
Autres types d'accidents	10	0	0	0	0	0	3
	100	100	100	100	100	100	100

Source: STATEC; Police Grand-Ducale

**Tableau 9: Répartition (%) des victimes selon l'heure de l'accident, 2010**

	Tués						Total
	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+	
Nuit (0-6)	30	17	0	20	20	0	19
Journée (7-18)	30	50	67	20	40	67	41
Soir (19-23)	40	33	33	60	40	33	41
	Blessés graves						
Nuit (0-6)	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+	Total
Nuit (0-6)	27	21	15	13	0	5	15
Journée (7-18)	51	55	66	58	100	88	66
Soir (19-23)	22	24	20	29	0	8	19
	Blessés légers						
Nuit (0-6)	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+	Total
Nuit (0-6)	18	19	13	10	9	6	13
Journée (7-18)	60	65	66	71	77	70	67
Soir (19-23)	22	16	22	18	14	24	20

## Comparaison Européenne

La comparaison européenne, rendue possible par la base de données CARE<sup>1</sup>, nous indique que le Luxembourg, avec 23% de 15-24 ans parmi les victimes tuées en 2008, se situe dans la moitié supérieure des pays Européens, avec la Belgique (22%), la Finlande (22%), l'Allemagne (24%) ou la France (26%).

A l'inverse, beaucoup de pays d'Europe de l'Est enregistrent des taux en dessous de 20% : par exemple, en Hongrie, il y eut « seulement » 14% d'individus âgés entre 15 et 24 ans parmi les tués en 2008.

## Méthodologie et définitions

Au Luxembourg, seuls les accidents survenus sur une voie publique et ayant provoqué des dommages corporels et déclarés à la police grand-ducale sont repris dans la statistique. Les données sont puisées dans les procès-verbaux établis par les agents de la force publique exploitées par le Statec.

Ces procès-verbaux contiennent des informations sur le lieu et la date de l'accident, les conditions de la chaussée, la situation météorologique au moment de l'accident, les circonstances ainsi que des détails sur les véhicules et les usagers impliqués.

Les **victimes tuées** incluent les personnes tuées sur le coup ainsi que celles qui sont décédées des suites de l'accident dans les trente jours.

Sont considérées comme **blessés graves** les victimes nécessitant une hospitalisation d'au moins 24 heures.

Sont considérées comme **blessés légers** les personnes qui ont subi des éraflures, des foulures ou toute autre lésion bénigne ne nécessitant qu'un traitement ambulatoire.

Il faut toutefois reconnaître que la distinction entre blessés graves et légers n'est pas toujours aisée pour les agents de la force publique.

On distingue **entre l'influence d'alcool et ivresse constatée** selon les taux d'alcoolémie suivants :

### Pour le test d'alcoolémie respiratoire :

Un taux  $\leq 0.25$  mg / air respiré est considéré comme pas d'influence d'alcool

Un taux de 0.26 mg – 0.54 mg est considéré comme influence d'alcool

Un taux  $\geq 0.55$  mg est considéré comme ivresse

<sup>1</sup> Community database on Accidents on the Roads in Europe, voir aussi : [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/)

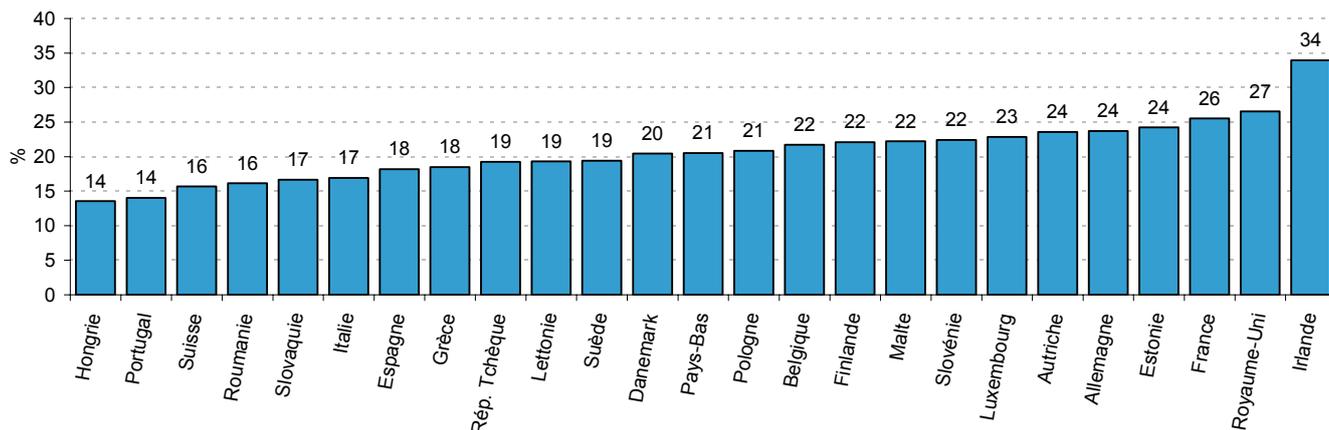
**Pour le test d'alcoolémie sanguin:**

Un taux < 0.50 g / litre de sang est considéré comme pas d'influence d'alcool

Un taux ≥ 0.5 g et < 1.2 g est considéré comme influence d'alcool

Un taux ≥ 1.2 g / litre de sang est considéré comme ivresse

**Graphique 1: Part (%) des 15-24 ans parmi l'ensemble des tués, 2008**



Source: Commission Européenne Community Road Accident Database (CARE)