

Hommes - Femmes

Avertissements :

Toutes les données contenues dans ce document concernent uniquement la métropole.

A compter du 1^{er} janvier 2005, le « tué » est la personne décédée dans les trente jours (au lieu de six jusqu'en 2004) après l'accident et le « blessé hospitalisé » est la victime hospitalisée plus de 24 heures (au lieu du blessé grave hospitalisé plus de six jours).

Pour effectuer des comparaisons, l'Observatoire utilise un coefficient de majoration du nombre de tués qui s'élevait à 9 % jusqu'en 1992, 5,7 % de 1993 à 2003 et 6,9 % en 2004. Toutefois, afin de simplifier les calculs, pour les comparaisons avec chacune des années remontant jusqu'à l'année 2000, l'Observatoire préconise une majoration unique de 6,9 %.

Synthèse

Seulement quatre permis de conduire sur dix sont délivrés à des femmes. En 2006, les hommes conducteurs ont parcouru en moyenne 13 550 kilomètres contre 11 910 pour les femmes conductrices. Ces dernières représentent environ le quart des tués et le tiers des blessés.

20 % des hommes tués sont motocyclistes (5 % pour les femmes), 9 % sont piétons (19 % pour les femmes) et 52 % sont automobilistes (68 % pour les femmes). Les femmes sont moins victimes la nuit (33 % de tués) que les hommes (48 % de tués). Les hommes sont 6,3 fois plus tués en tant que conducteurs qu'en tant que passagers (1,3 fois pour les femmes). En motocyclettes, 51 % des femmes tuées le sont en tant que passagères contre 2 % pour les hommes.

Plus de 90 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel ou mortel avec un taux d'alcoolémie positif sont des hommes.

Les responsabilités dans les accidents sont voisines : 46 % pour les conducteurs et 42 % pour les conductrices. La différence s'accroît quand il s'agit de piétons avec 21 % d'hommes responsables contre 15 % pour les femmes.

Au 1^{er} janvier 2007, les femmes étaient 31 631 156 et représentaient 51,4 % de la population totale française (1).

I. Permis de conduire

Permis de conduire délivrés (tous permis confondus)	Masculins	Féminins	Total
1970	551 334	439 253	990 587
1975	486 596	363 732	850 328
1980	713 972	550 773	1 264 745
1985	546 881	458 600	1 005 481
1990	554 001	417 138	971 139
1995	514 992	400 702	915 694
2000	538 315	394 151	932 466
2001	534 063	380 841	914 904
2002	509 149	368 535	877 684
2003	493 685	351 911	845 596
2004	502 679	350 014	852 693
2005	505 458	346 652	852 110
2006	506 455	347 066	853 521

Source : DSCR.

Depuis 1970, un peu plus de quatre permis délivrés sur dix le sont aux femmes (4,6 en 1985, ce qui représente la plus forte part).

II. Parcours

Selon une enquête effectuée par la SOFRES auprès des utilisateurs principaux de voitures de tourisme de 10 000 ménages en 2006, le kilométrage moyen annuel était de 12 890 kilomètres répartis en 13 550 kilomètres pour les hommes et 11 910 kilomètres pour les femmes.

D'après une exploitation réalisée par l'INRETS sur les données de la SOFRES de l'année 2002, les femmes circulaient relativement plus en ville que les hommes (36,7 % des kilomètres effectués par les femmes étaient urbains pour 30,4 % de ceux effectués par les hommes) et moins sur autoroutes (17,4 % pour les femmes et 22,8 % pour les hommes), la répartition sur routes restant équivalente (45,9 % pour les femmes et 46,8 % pour les hommes).

III. Victimes

Évolution depuis 1970

	Tués à six jours ¹		Blessés		dont blessés graves ¹		Gravité (tués pour 100 victimes*)	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
1970	10 960	4 074	210 305	111 251	65 442	30 957	4,95	3,53
1975	9 615	3 381	226 209	119 517	63 248	29 477	4,08	2,75
1980	9 181	3 329	219 231	116 573	60 861	27 741	4,02	2,78
1985	7 529	2 918	170 075	100 670	44 630	22 281	4,24	2,82
1990	7 545	2 744	140 889	84 971	35 498	17 080	5,08	3,13
1995	6 074	2 338	112 852	68 551	26 272	12 985	5,11	3,30
2000	5 797	1 846	104 028	58 089	19 106	8 301	5,27	3,08
2001	5 774	1 946	99 754	54 191	18 508	7 684	5,47	3,47
2002	5 474	1 768	89 761	48 078	17 253	6 838	5,75	3,55
2003	4 373	1 358	75 371	40 558	13 644	5 563	5,48	3,24
2004	3 956	1 276	70 686	38 041	12 398	5 037	5,30	3,25
	Tués à 30 jours ¹		Blessés		dont blessés hospitalisés ¹		Gravité (tués pour 100 victimes*)	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
2004 corrigée	4 229	1 364	70 413	37 953			5,67	3,47
2005	4 004	1 314	68 344	39 732	27 106	12 705	5,53	3,20
2006	3 554	1 155	64 128	37 997	27 199	13 463	5,25	2,95

* : victimes = tués + blessés du même sexe.

Source : ONISR, fichier des accidents.

Depuis 1970, dans les accidents de la route, les femmes représentent environ le quart des tués et le tiers des blessés.

Sur l'ensemble de la période, on enregistre pour l'ensemble des victimes une baisse assez proche entre les deux sexes, plus favorable de 3 points pour les hommes (– 66 % pour les femmes et – 69 % pour les hommes).

Tant pour les hommes que pour les femmes, c'est l'indicateur des tués qui enregistre la meilleure évolution; l'évolution la plus favorable concernant les femmes avec une baisse de 73,5 % contre une baisse de 69,7 % pour les hommes. Quant à l'évolution 2006/2005, elle est proche représentant une baisse de 11,2 % pour les hommes et 12,1 % pour les femmes.

En ce qui concerne l'indicateur de gravité, toujours moins élevé pour les femmes, on remarque, pour les hommes comme pour les femmes, que l'année 2002 présente l'indice le plus fort jamais enregistré.

¹ Voir avertissements en début de document.

Analyse de la mortalité en 2006

		Tués en milieu urbain		Tués en rase campagne		Total tués		% femmes tuées sur total tués
		Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	
Usagers	Conducteurs	745	76	2 054	451	2 799	527	15,8
	Passagers	96	56	349	347	445	403	47,5
Catégories d'usagers	Piétons	183	190	127	35	310	225	42,1
	Cyclistes	64	15	86	16	150	31	17,1
	Cyclomotoristes	142	15	148	12	290	27	8,5
	Motocyclistes	276	15	440	38	716	53	6,9
	Voitures de tourisme	326	83	1 512	705	1 838	788	30,0
	Autres	33	4	217	27	250	31	11,0
Classes d'âge	Moins de 18 ans	82	36	172	66	254	102	28,7
	18-24 ans	272	35	577	153	849	188	18,1
	25-64 ans	457	93	1 405	395	1 862	488	20,8
	65 ans et plus	202	158	335	206	537	364	40,4
	Indéterminé	11	0	41	13	52	13	20,0
Localisation	En intersection	219	72	203	75	422	147	25,8
	Hors intersection	805	250	2 327	758	3 132	1 008	24,3
Eclairage	Jour	521	218	1 331	561	1 852	779	29,6
	Nuit	503	104	1 199	272	1 702	376	18,1
Ensemble		1 024	322	2 530	833	3 554	1 155	24,5

Source : ONISR, fichier des accidents.

Par catégories d'usagers, les résultats font apparaître de fortes disparités entre les hommes et les femmes liées bien sûr à des taux d'utilisation différents des divers modes de déplacement :

- 20,1 % des hommes tués l'ont été en tant que motocyclistes contre 4,6 % pour les femmes ;
- 51,7 % des hommes tués l'ont été en tant qu'usagers de voitures de tourisme contre 68,2 % pour les femmes ;
- 8,7 % des hommes tués l'ont été en tant que piétons contre 19,5 % pour les femmes.

Par sexe, la répartition de la mortalité selon le milieu est équivalente : 71,2 % des hommes et 72,1 % des femmes ont été tués en rase campagne. On remarque cependant, notamment pour les raisons précédemment évoquées, des risques différenciés :

– si, sur l'ensemble des femmes tuées en rase campagne, la part de celles tuées en tant que piétons (4,2 %) est proche de celle des hommes (5,0 %), elle est en revanche trois fois plus élevée en milieu urbain : 59,0 % des femmes tuées contre 17,9 % pour les hommes (en moyenne, 19,5 % des femmes tuées le sont en tant que piétons contre 8,7 % pour les hommes) ;

– si 23,6 % des femmes tuées en milieu urbain l'ont été en tant que conductrices (72,8 % des hommes sont dans ce cas), en rase campagne elles représentent 54,1 % des femmes contre 81,2 % pour les hommes.

– Par classes d'âge, il est notable de relever, par rapport aux hommes, une particulière vulnérabilité des femmes de moins de 18 ans. Alors que la population de cette classe d'âge est moindre pour les femmes (49 %), elles représentent 8,8 % des femmes tuées contre 7,1 % pour les hommes. Quant à la plus forte implication des femmes de 65 ans et plus (31,5 %

contre 15,1 % pour les hommes), elle s'explique pour partie par leur poids dans la population, représentant 59 % des 65 ans et plus.

– Les résultats établis selon l'éclairement laissent à penser que les femmes circulent moins de nuit que les hommes (32,6 % des femmes tuées le sont la nuit contre 47,9 % pour les hommes), alors que le jour, elles représentent 67,4 % des femmes tuées contre 52,1 % pour les hommes.

La mortalité des conducteurs en 2006

	Tués		dont conducteurs	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
Cyclistes	150	31	149	31
Cyclomotoristes	290	27	277	19
Motocyclistes	716	53	702	26
Usagers de voitures de tourisme	1 838	788	1 463	437
Autres usagers	250	31	208	14
Total	3 244	930	2 799	527

Source : ONISR, fichier des accidents.

Si 56,7 % des femmes tuées le sont en tant que conductrices contre 86,3 % pour les hommes, sur l'ensemble des conducteurs tués, les femmes représentent 15,8 % : un conducteur tué sur six est une femme.

D'une manière générale le risque d'être tué en tant que passager est plus élevé pour les femmes que pour les hommes : 43,3 % le sont en tant que passagères contre 13,7 % pour les hommes.

Ce risque est particulièrement important pour les usagers de motocyclettes : 50,9 % des femmes tuées le sont en tant que passagères, alors que seulement 2,0 % des hommes sont dans ce cas.

IV. Fréquence et coût moyen des accidents en 2004 et 2005

Cette statistique se réfère aux accidents de responsabilité civile (matériels + corporels) suivant le sexe de l'assuré.

	Distribution du parc assuré (en %)	Fréquence		Coût moyen	
		2004	2005	2004	2005
Hommes	66	98	98	105	106
Femmes	34	104	105	90	89
Ensemble	100	100	100	100	100

Indice base 100: Ensemble des véhicules de 1ère catégorie.

Source: FFSA.

Les femmes ont plus d'accidents que les hommes, mais ils sont moins graves puisque moins coûteux.

V. La part des décès dus aux accidents de la route

	Toutes causes en 2004 (1) A	Causes externes en 2004 (1) B	Accidents de la route en 2004 (2) C	Part (en %) C/A	Part (en %) C/B
Hommes	263 070	22 481	3 956	1,5	17,6
Femmes	246 338	14 947	1 276	0,5	8,5
Ensemble	509 408	37 428	5 232	1,0	14,0
Part des femmes	48,4 %	39,9 %	24,4 %		

*Les données INSERM A et B portent sur les causes de décès, codées depuis 2000 selon la 10^{ème} révision de la classification internationale des maladies. Quatre catégories constituent les causes externes : accidents², suicides, homicides et événements autres.

Sources : (1) INSERM – (2) ONISR, fichier des accidents.

D’une manière générale, la part des femmes est d’autant plus minoritaire que les causes sont indépendantes de facteurs médicaux. Trivialement dit, plus les pratiques sont à risques, moins les femmes sont représentées et, dans les accidents de la route, elles sont plus de deux fois moins concernées que les hommes. Cette statistique est également corroborée par l’indicateur suivant :

Taux de décès pour 100 000 habitants en 2004	Toutes causes	Causes externes	Accidents de transport
Hommes	892,8	76,3	13,7
Femmes	790,1	47,9	4,3
Ensemble	840,0	61,7	8,9

Source : INSERM.

Les femmes sont 1,6 fois moins exposées aux causes externes que les hommes et 3,2 fois moins pour les accidents de transport.

D’après les données INSERM, sur l’ensemble des cas de décès dus aux causes externes en 2004 :

- pour l’ensemble de la population, les accidents de transport représentent 14,4 % et occupent le troisième rang derrière les autres accidents³ (33,2 %) et les suicides (28,8 %) ;
- par sexe, pour les hommes, les accidents de transport représentent 17,9 % et occupent le troisième rang derrière les suicides (34,9 %) et les autres accidents³ (27,2 %), alors que pour les femmes, les accidents de transport représentent 9,1 % et occupent la quatrième position : les autres accidents³ venant au premier rang avec 42,3 %, suivis par les suicides avec 19,7 % et les chutes accidentelles 18,5 %.

Dans les accidents de transports, 74,9 % des décès concernent les hommes.

² La catégorie accidents est composée de quatre modalités : accidents de transport, chutes accidentelles, intoxications accidentelles et autres accidents.

³ Autres accidents = autres qu’accidents de transports, chutes accidentelles et intoxications accidentelles.

VI- La responsabilité des hommes et des femmes⁴ en 2006

Il s'agit ici d'une présomption de responsabilité qui n'a aucun lien avec les condamnations qui peuvent être prononcées ensuite. Par ailleurs, dans 25 % des cas, il n'a pas été possible d'attribuer à un usager l'entière responsabilité de l'accident car de multiples facteurs ont pu intervenir comme un incident mécanique ou l'état de la voirie.

Impliqués (victimes et indemnes) dans les accidents corporels	Conducteurs non responsables	Conducteurs responsables	Part des conducteurs responsables	Piétons non responsables	Piétons responsables	Part des piétons responsables
Hommes	53 802	45 142	45,6 %	5 302	1 431	21,3 %
Femmes	20 675	14 680	41,5 %	6 298	1 148	15,4 %
Ensemble	74 477	59 822	44,5 %	11 600	2 579	18,2 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans tous les cas, la part des femmes responsables est par rapport à celle des hommes moins élevée. Sur l'ensemble des usagers responsables, les femmes représentent en moyenne 25,4 % et en tant que piétons, elles représentent 44,5 % contre 24,5 % en tant que conducteurs.

VII- Les hommes, les femmes et l'alcoolémie au volant en 2006

	Conducteurs impliqués dans un accident corporel			Conducteurs impliqués dans un accident mortel		
	au taux d'alcoolémie positif	au taux d'alcoolémie connu	%	au taux d'alcoolémie positif	au taux d'alcoolémie connu	%
	A	B	A/B	A	B	A/B
Hommes	6 581	85 441	7,7	893	4 768	18,7
Femmes	622	30 301	2,1	62	1 054	5,9
Ensemble	7 203	115 742	6,2	955	5 822	16,4

Source : ONISR, fichier des accidents.

Plus de 90 % des conducteurs avec un taux d'alcoolémie positif impliqués dans un accident, corporel ou mortel, sont des hommes.

Dans les accidents corporels, les femmes sont 3,7 fois moins alcoolisées que les hommes (3,2 fois dans les accidents mortels).

⁴ Voir dans la brochure *La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2006* le chapitre sur la responsabilité des usagers impliqués dans un accident corporel en 2006 – page 107.

VIII- Hommes et femmes : apports du Registre d'accidentés⁵ de la circulation dans le département du Rhône

Depuis 1995 fonctionne, pour la première fois en Europe, un registre de victimes d'accidents de la circulation routière. Il s'agit de l'enregistrement exhaustif et continu des blessés accidentés dans le Rhône, comprenant une description de leurs lésions. L'ensemble des services de secours et de soins chargés de la prise en charge des victimes signale au Registre toute personne consultant à la suite d'un accident de la circulation sur une voie publique ou privée du département du Rhône (accident impliquant au moins un moyen mécanique de locomotion, y compris planche ou patins à roulettes). Des renseignements concernant la victime, son accident, son devenir médical, et ses lésions sont recueillis.

Les résultats présentés ici concernent les 16 953 victimes incluses dans le Registre pour les années 2004 et 2005. Les années 2002-2003 et 1996 à 2001 ont déjà été présentées dans de précédentes éditions de cet ouvrage. Quand une évolution significative apparaît depuis la dernière période 2002-2003, elle est signalée⁶. Les victimes présentent au moins une lésion (au sens de l'AIS⁷) ou sont décédées.

Le nombre annuel d'hommes accidentés reste supérieur au nombre de femmes : 5 379 hommes et 3 097 femmes par an sur la période 2004-2005 contre 5 502 hommes et 3 196 femmes par an sur la période 2002-2003 (6 649 hommes et 4 054 femmes par an sur la période 1996 et 2001). La légère baisse des effectifs observée entre les deux dernières périodes a, une nouvelle fois, concerné un peu plus les femmes (– 3 %) que les hommes (– 2 %).

La proportion de victimes de sexe masculin est de 63,5 %, elle ne montre aucune tendance à la baisse. On calcule des incidences rapportées à la population du Rhône du même sexe (792 000 hommes et 856 000 femmes), sachant que 90 % des victimes de sexe masculin et 89 % des victimes de sexe féminin résident effectivement dans le département (ces taux sont inchangés). L'accident de la circulation a concerné, en moyenne chaque année sur la période 2004-2005, 68 personnes de sexe masculin sur 10 000 (71 en 2002-2003, 90 en 1996-2001) et 36 personnes de sexe féminin sur 10 000 (38 sur la période précédente, 50 en 1996-2001). Les incidences ont donc diminué pour les deux sexes, mais plus pour les femmes en proportion. Il est à noter que les incidences calculées sur le département du Rhône sont des valeurs minimales puisque le contexte accidentologique y est plutôt favorable (1,7 fois moins de tués par million d'habitants que dans la France entière).

⁵ UMRESTTE : Blandine Gadegbeku, Mireille Chiron, Irène Vergnes, Karine Supernant, Amina Ndiaye .Unité mixte de recherche et de surveillance transport travail environnement INRETS-UCBL-InVS. Association pour le Registre des Victimes d'Accidents de la Circulation du Rhône (ARVAC : président YN Martin) et l'INRETS-UMRESTTE (B. Laumon, responsable scientifique du Registre et A. Ndiaye, médecin responsable technique du Registre).

⁶ On travaille ici sur la sauvegarde de juin 2007 du Registre. Quelques différences minimales peuvent apparaître par rapport à l'édition précédente du fait de l'ajout de quelques victimes signalées tardivement ou de petites corrections effectuées entre les deux analyses.

⁷ Abbreviated Injury Scale, d'après l'AAAM Association for the Advancement of Automotive Medicine, score de gravité associé à une lésion.

Rapport d'incidences hommes/femmes pour l'accident corporel de la route	Conducteurs de voiture	Usagers de deux-roues à moteur	Cyclistes	Passagers de voiture	Piétons	Patins, planches	Tous usagers
Effectifs	5 085	3 903	2 404	2 204	1 717	661	16 956
0-4 ans	-	-	3,1	1,3	1,6	1,9	1,8
5-9 ans	-	2,6	2,0	0,8	2,2	0,5	1,4
10-14 ans	-	4,4	4,2	0,9	1,8	1,7	2,4
15-17 ans	4,4	6,2	11,9	0,9	1,0	4,0	3,9
18-24 ans	1,4	5,7	3,5	0,9	1,2	2,1	2,0
25-29 ans	1,2	7,0	2,4	0,8	1,5	1,9	1,7
30-39 ans	0,9	7,7	3,7	0,8	1,6	1,6	1,7
40-49 ans	1,0	6,9	2,7	0,5	1,2	1,0	1,6
50-59 ans	1,0	12,8	2,7	0,3	1,0	1,9	1,3
60-69 ans	1,5		5,6	0,2	0,9		1,3
70-79 ans	1,9		9,5	0,4	1,0		1,3
80 ans et plus	7,0			0,5	0,9		1,5
Total	1,2	6,7	3,7	0,8	1,3	1,7	1,9

Registre du Rhône des victimes d'accident de la circulation, 2004-2005, INRETS-ARVAC.

Lorsque l'on rapporte le nombre de victimes à la population du Rhône de même âge et de même sexe, et que l'on calcule le rapport des incidences hommes/femmes⁸, on constate que, tous types d'usagers confondus (colonne de droite du tableau), à tout âge l'incidence est plus élevée chez les hommes que chez les femmes. Le rapport d'incidences global (1,9) n'a pas baissé (1,8 en 2002-2003). Le rapport d'incidences est le plus élevé chez les 15-17 ans, puis chez les 10-14 ans.

En détaillant par âge et type d'usager, on constate que c'est pour les accidents de deux-roues à moteur que l'excès d'hommes est le plus important (6,7 au total, croissant avec l'âge), puis pour les accidents de vélo (3,7 en moyenne, valeurs maximales à 15-17 ans et après 60 ans). Les accidents lors de l'usage de patins ou planches sont aussi nettement plus observés chez les garçons (1,7 en moyenne, contre 2,0 en 2002-2003), particulièrement entre 15 et 17 ans. Pour les piétons le sexe masculin a une incidence supérieure surtout avant 15 ans ; ce n'est plus le cas après 50 ans. Concernant les accidents au volant d'une voiture, les hommes ne sont pas en excès entre 30 et 60 ans. Enfin et en revanche, les femmes sont les plus concernées à tout âge par les accidents corporels en tant que passagères de voiture, excepté chez les moins de 5 ans.

Les hommes et les femmes se distinguent donc par le type de moyen de transport qu'ils utilisaient lors de leur accident. Les femmes accidentées sont majoritairement automobilistes (61 % contre 64 % en 2002-2003), puis piétons (13 %), usagers de deux-roues à moteur (9 %), cyclistes (9 % contre 8 %), patineuses (4 %), occupantes de car/bus (2 %), de camionnette (0,4 %) ou de camions (0,1 %). Les hommes sont principalement automobilistes (34 % contre 37 % en 2002-2003), et très souvent usagers de deux-roues à moteur (31 %) ou cyclistes (17 % contre 16 %), puis piétons (9 %), patineurs (4 %), occupants de camionnette (1 %) ou de camions (1 %) ou car/bus (0,5 %). Les victimes à bord d'un camion sont des hommes à 96 %, pour les camionnettes la proportion d'hommes est de 83 %. En revanche dans les cars/bus, 64 % des victimes sont des femmes.

⁸ Rapport d'incidences hommes/femmes = incidence hommes/incidence femmes.

La proportion de conducteurs parmi les victimes est variable d'un type d'usager à l'autre, mais toujours supérieure chez les hommes, de façon inchangée. Chez les automobilistes majeurs, 80 % des victimes hommes étaient au volant contre seulement 69 % des femmes. Chez les usagers de deux-roues à moteur de 14 ans et plus, la proportion de conducteurs est de 96 % chez les hommes (95 % en 2002-2003) contre 70 % chez les femmes. Chez les occupants de camion (ou de camionnette) de 18 ans et plus, la part des conducteurs est de 83 % (respectivement 81 %) chez les hommes, tandis que chez les femmes les accidentées se comptent en unités (6 à bord d'un camion dont 2 passagères, 18 dans une camionnette dont 5 passagères). Parmi les accidentés à bord d'un car ou bus, 95 % des femmes étaient passagères, 25 % des hommes étaient au volant.

Victimes d'accidents corporels de la route : lien avec l'exercice d'une profession	Trajet privé		Domicile-travail		Travail lui-même	
	n	%	n	%	n	%
Hommes	4 423	66,6%	1 595	24,0%	627	9,4%
Femmes	2 577	68,3%	1 033	27,4%	162	4,3%

Registre du Rhône des victimes d'accident de la circulation, 2004-2005, INRETS-ARVAC, n = 10 417 victimes de 16 à 59 ans.

Entre 16 et 59 ans, presque un tiers des victimes s'est accidenté en lien avec le travail (en excluant 21 % de non-réponses pour cette variable). Ce pourcentage est calculé sur l'ensemble des victimes en âge de travailler sans que l'on sache si elles occupent véritablement un emploi. En proportion, les hommes sont plus souvent concernés par les accidents au cours du travail lui-même que les femmes (9 % contre 4 % ; 7 % et 3 % en 2002-2003), tandis que les accidents de trajet domicile-travail représentent une plus grande proportion chez les femmes. En effectifs, les hommes sont plus nombreux pour les trois catégories.

On distingue la gravité immédiate, mesurée par l'AIS, rendant compte pour chaque lésion du risque vital et de la complexité des soins nécessaires, et la gravité des séquelles prévisibles à un an, mesurée par l'IIS⁹. Ces deux échelles vont de 1 à 6. On choisit ici comme seuil le niveau 3, correspondant par exemple à la gravité immédiate d'une fracture ouverte ou déplacée du radius ou du tibia (lésions AIS3 les plus fréquemment observées dans le Registre), et à la gravité séquellaire prévisible d'une luxation de genou ou d'un petit hématome intracérébral (lésions IIS3 les plus observées dans le Registre).

Tous âges et tous usagers confondus, les hommes ont été plus souvent gravement touchés que les femmes : chez les victimes hommes 12 sur 1 000 sont morts de leur accident (contre 8 sur 1 000 chez les femmes) et 8 % présentent des lésions graves MAIS3+ (contre 5 % chez les femmes). Il y a une baisse de la gravité immédiate chez les hommes depuis la période 2002-2003 : moins de morts ou blessés graves en proportion.

Même à type d'usager équivalent, on trouve une plus forte proportion de blessés graves ou de tués chez les hommes. Pour les occupants de voiture, 6,1 % des victimes de sexe masculin présentent des lésions au moins sérieuses (MAIS3+) ou sont décédés contre 3,0 % des victimes de sexe féminin. Pour les usagers de deux-roues à moteur, les proportions sont

⁹ IIS Injury Impairment Scale : score de handicap séquellaire probable attribué à chaque lésion, d'après AAAM.

respectivement de 11,3 % et 7,8 %, pour les cyclistes elles sont de 6,9 % et 5,8 %, et chez les piétons de 14,4 % et 13,2 %. Aucune évolution significative n'est observée entre les deux périodes.

A bord d'une voiture, d'une camionnette ou d'un camion, les femmes étaient plus souvent ceinturées : 94 % contre 87 % des hommes, lorsque la donnée est connue. Le taux de port de la ceinture est significativement en hausse (90 % des femmes et 81 % des hommes étaient ceinturés sur la période 2002-2003, 86 % des femmes et 78 % des hommes sur la période 1996-2001).

Sur un deux-roues à moteur, les femmes sont aussi souvent casquées que les hommes (89 % lorsque la donnée est connue). Les hommes sont plus gravement touchés que les femmes : ils sont 3 fois plus souvent tués que les femmes, comme au cours de la période 2002-2003. Hommes et femmes sont aussi souvent casqués en tant que conducteurs (89 %), mais se distinguent en tant que passagers (qui représentent 10 % des victimes accidentées sur un deux-roues à moteur) : 92 % des femmes passagers sont casquées et seulement 85 % des hommes, ce qui explique en partie la sur-gravité des hommes.

La répartition des victimes selon le niveau de séquelles probables laisse apparaître une différence entre les hommes et les femmes. Une forte proportion de victimes accidentées survivantes ne conservera probablement aucune séquelle (MIIS=0). Cette proportion est plus élevée chez les hommes que chez les femmes (69 % contre 58 %) et en hausse significative par rapport à la période précédente (respectivement 66 % et 56 % en 2002-2003, mais 71 % et 62 % en 1996-2001).

Le handicap séquellaire probable mineur ou modéré (MIIS=1 ou 2) concerne 30 % des hommes accidentés, et 42 % des femmes (respectivement 32 % et 43 % en 2002-2003). L'importante proportion de femmes à risque de séquelles mineures ou modérées ne s'observe que chez les victimes automobilistes. En effet 4 femmes automobilistes accidentées sur 10 présentent un étirement cervical sans fracture ni luxation (« coup du lapin » bénin), lésion jugée responsable de séquelles légères (MIIS=1). Cette lésion est observée 1,4 fois plus souvent chez les femmes automobilistes que chez les hommes (39 % contre 27 %). La proportion d'automobilistes concernés par cette lésion est stable entre les deux dernières périodes chez les femmes et en diminution chez les hommes (29 % sur la période 2002-2003).

En effectifs comme en incidences, le risque de handicap lourd (MIIS≥3) concerne plus souvent les victimes hommes que femmes. Ceci est vrai pour chacun des types d'utilisateurs.

On compte 11 hommes à risque de handicap séquellaire grave pour 1 000 victimes de sexe masculin (contre 13 en 2002-2003, 9 sur la période 1996-2001), et 6 femmes pour 1 000 (contre 10 sur la période 2002-2003 et 5 sur la période 1996-2001), soit un peu moins que de morts dans les deux sexes. Le sur-risque masculin de séquelle grave s'observe principalement pour la colonne vertébrale (19 hommes et 3 femmes) et la tête (83 hommes et 30 femmes).

Incidence moyenne annuelle de décès et de blessures selon le pronostic séquellaire		Décès	Lésions avec séquelles lourdes prévues	Lésions avec séquelles légères prévues	Lésions sans séquelles prévues
		Mortalité /1 000 000	Incidence /1 000 000	Incidence /1 000 000	Incidence /1 000 000
Hommes	2004-2005	80	71	2 033	4 611
	2002-2003	106	93	2 246	4 615
	1996-2001	129	77	2 453	6 118
Femmes	2004-2005	29	21	1 492	2 074
	2002-2003	40	37	1 624	2 090
	1996-2001	41	26	1 838	3 052

Registre du Rhône des victimes d'accident de la circulation, 1996-2005, INRETS-ARVAC.

Au total, en effectifs comme en incidences, les risques de décès, handicap lourd et handicap léger concernent plus les hommes que les femmes. Les rapports d'incidences entre les hommes et les femmes sont de 2,8 pour la mortalité, 3,4 pour les séquelles lourdes (en augmentation pour ces deux indicateurs), et de façon inchangée 1,4 pour les séquelles légères et 2,2 pour les lésions sans séquelle.

En 2004 et 2005, les hommes ont été comme sur les périodes précédentes plus souvent et plus grièvement accidentés sur la route que les femmes.

Toutes gravités confondues, l'incidence des traumatismes routiers a baissé chez les hommes (– 4 %) et chez les femmes (– 5 %) depuis la période 2002-2003. Cette baisse est encore plus notable pour les morts et les porteurs de séquelles lourdes, et particulièrement chez les femmes.