

Inégalités sociales et territoriales de mobilité et d'exposition au risque routier (Isomerr)

Equipe	Mohamed Mouloud Haddak, Idlir Licaj, Eliette Randriantovomanana, Marie Lefèvre, Liacine Bouaoun (Ifsttar), Nathalie Havet (SAF), Pascal Pochet (LAET)
Achèvement	Isomerr – Jeunes (2007-2011) Isomerr – Ménages (2010-2012)
Méthodologie	Rapprochement de données socio-économiques, de mobilité et d'accidents. Enquêtes cas-témoins
Périmètre	Registre du Rhône, enquête ménages déplacements (EMD) Lyon 2005-2006, enquête ENTD (2007-2008). Enquêtes Isomerr
Mots clés	Inégalités sociales, mobilité, exposition au risque, accidents, comportements, représentations.

La prise en compte des inégalités de mobilité et d'accès aux modes de transport permet une meilleure compréhension de la dimension sociale des inégalités face au risque routier. Deux projets, Isomerr–Jeunes et Isomerr–Ménages visent ainsi à mieux identifier les liens entre les inégalités sociales et l'insécurité routière.

Différenciations et inégalités en matière de mobilité

Les comportements de mobilité (usage des modes de transport et distances parcourues) sont influencés par les caractéristiques du lieu de résidence et des trajets parcourus. Des différences fortes sont observées entre zones agglomérées et zones périurbaines et rurales. Le revenu du ménage conditionne le niveau de motorisation, les niveaux de mobilité et d'usage modal. D'autres facteurs sont à prendre en compte comme le statut du jeune (scolaire, actif, au chômage) et la culture de la sécurité routière acquise avec les parents.

Un risque routier différencié socialement et spatialement

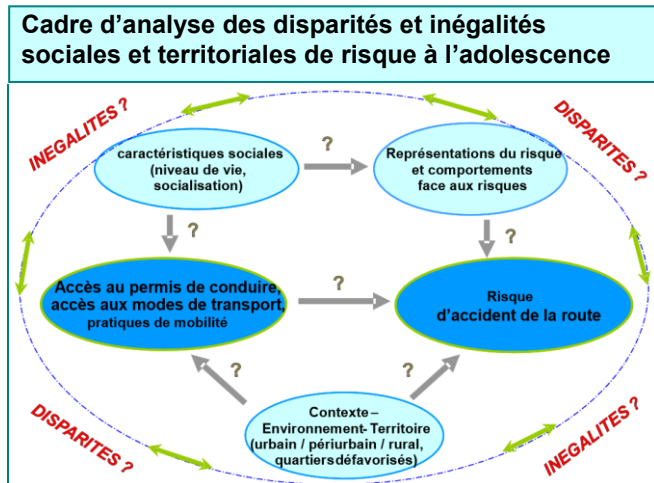
Plusieurs facteurs expliquent les inégalités de risque routier : l'accès différencié aux modes de transport, les pratiques de déplacements en semaine et le week-end, socialisation familiale, représentations du risque et influence des pairs.

L'étude « Jeunes » caractérise des sur-risques dans les zones défavorisées, et chez les jeunes de ménages à bas revenus. Dans les communes avec ZUS, il est plus dangereux d'utiliser un véhicule individuel motorisé. Rapporté aux distances parcourues, le

risque pour les garçons de 14-17 ans des communes défavorisées augmente. Parmi les usagers de 2RM, ceux qui en font un usage intensif ont 3 fois plus de risque d'être accidentés.

L'étude « Ménages » a permis d'identifier un risque supérieur pour certains profils. Les jeunes âgés de 14 à 24 ans sont globalement les plus à risque, en particulier les hommes quelle que soit la gravité. Les incidences des seniors de 75 ans et plus sont élevées pour les piétons et les automobilistes conducteurs. Les usagers de 2RM ont 38 fois plus de risque d'être tués que les automobilistes en tenant compte du temps passé en déplacement, 47 en tenant compte du nombre de kilomètres parcourus. Les cyclistes sont 2 à 3 fois plus à risque d'être victime ou blessé hospitalisé, et 1,5 fois plus à risque d'être tué.

Géographiquement, le risque d'être victime est plus élevé dans les unités urbaines, alors que le risque d'être tué est plus élevé dans les zones rurales.



Rapports d'incidences entre communes de résidence avec / sans ZUS (Zone urbaine sensible), ramené à la population

	Garçons				Filles			
	Victimes	10-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	Victimes	10-13 ans	14-17 ans	18-24 ans
Voiture passager	111	1,75 [0,62-4,92]	1,79 [0,77-4,14]	1,13 [0,70-1,81]	395	0,95 [0,29-3,11]	0,68 [0,31-1,50]	1,62 [1,06-2,49]
Voiture conducteur	261	/	1,15 [0,16-8,16]	0,96 [0,75-1,23]	245	/	/	0,87 [0,67-1,12]
2RM	754	0,78 [0,13-4,67]	0,77 [0,60-0,96]	0,98 [0,81-1,18]	150	/	0,76 [0,43-1,34]	0,79 [0,53-1,17]
Vélo	301	0,84 [0,54-1,31]	1,71 [1,14-2,57]	1,67 [1,14-2,45]	75	0,69 [0,25-1,90]	1,31 [0,40-4,33]	1,03 [0,57-1,85]
Piéton	154	2,81 [1,60-4,97]	4,74 [2,19-10,3]	1,14 [0,66-1,96]	155	2,11 [1,07-4,15]	2,56 [1,40-4,69]	1,72 [1,01-2,94]
Transports collectifs	3	0	/	0	14	0,57 [0,05-6,29]	1,10 [0,22-5,45]	2,47 [0,28-22,1]

Source : Mohamed Mouloud Haddak *et al.*, *Isomerr-Jeunes. Rapport de synthèse*, 2011.

Risque d'être victime d'un accident, par CSP

Catégorie socioprofessionnelle	Odds ratio ajusté sur la possession de véhicules
Agriculteurs exploitants	0,36 [0,35 – 0,37]
Artisans, commerçants et chefs d'entreprise	0,44 [0,43 – 0,44]
Cadres et professions intellectuelles supérieures	1,02 [1,01 – 1,03]
Professions Intermédiaires	0,75 [0,75 – 0,76]
Employés	1
Ouvriers	1,04 [1,03 – 1,05]
Retraités	0,15 [0,15 – 0,16]
Sans activité professionnelle	0,52 [0,51 – 0,53]
Elèves/Étudiants	1,12 [1,10 – 1,13]

Source : Mohamed Mouloud Haddak, *Les pratiques de mobilité et risques d'accidents routiers des ménages*, 2013.

Au niveau des catégories socioprofessionnelles, les ouvriers et les étudiants sont en sur-risque par rapport aux employés.