

## Amélioration des connaissances sur les inégalités territoriales des accidents de la circulation chez les jeunes Français

*Etude menée par l'Association Prévention Routière, avec le soutien de la Délégation à sécurité routière.*

L'Association Prévention Routière (APR), créée en 1949 et reconnue d'utilité publique en 1955, a pour habitude de conduire des actions préventives pour lutter contre la mortalité sur les routes. Cette étude est un exemple d'activité réalisée par l'association, laquelle apporte à travers cette étude des connaissances complémentaires susceptibles d'alimenter les réflexions des pouvoirs publics.

### Contexte de l'étude

Ce projet de 18 mois et subventionné par la DSR dans le cadre de la session 2019 de son appel à projets est parti du constat suivant : la mortalité routière n'a cessé d'augmenter entre 2014 et 2016, pour la première fois depuis 40 ans. En parallèle, l'association observe de grandes disparités territoriales, particulièrement marquées chez les jeunes de 18 à 24 ans (certaines régions atteignent 180 morts par million d'habitants quand les moins touchées restent en-dessous de 90).

Ayant connaissance de cette tendance, l'Association Prévention Routière a conduit ce projet de recherche visant à comprendre et interpréter la notion de territoire dans l'accidentalité des jeunes conducteurs d'une part, au regard de leurs caractéristiques socio-économiques et démographiques d'autre part.

### Approfondir le paradigme actuel

Cette étude a pour objectif de mieux comprendre le lien entre accidents de la route et disparités socio-spatiales. En effet, le caractère géographique de l'accidentalité n'est plus à démontrer, si bien qu'il apparaît nécessaire de particulariser et adapter les mesures mises en œuvre localement. Dans la mesure où l'accidentalité dépend de l'environnement (milieu rural opposé au milieu urbain) et du revenu, les populations identifiées comme les plus à risque sont celles vivant en milieu rural et disposant de faibles revenus.

Toutefois, la distinction entre les classes d'âge n'est pas systématiquement opérée dans ces études, et l'équipe de recherche s'est justement intéressée à la question de l'accidentalité et la propension à prendre des risques des jeunes conducteurs, analysés au regard des autres classes d'âges (25-35 ans). L'idée est de déterminer si le paradigme énoncé précédemment (sur-risque pour les hommes, en milieu rural et défavorisés) se vérifie chez les jeunes français.

### Méthodologie

La catégorie des « jeunes conducteurs » est définie par l'ONISR comme les jeunes de 18 à 24 ans. Ils sont cependant à différencier des « conducteurs novices » ayant le permis depuis moins de 2 ans. Les répondants sont titulaires du permis A (motocycle), AM (cyclomoteur) ou B avec possibilité de les cumuler.

#### *Population*

L'équipe de recherche a ainsi pu récolter les réponses de 3 946 individus (51,62% d'hommes et 48,38% de femmes) titulaires d'un permis de conduire A, AM ou B (possibilité d'en cumuler). Les répondants ont en moyenne 20,57 ans. La population témoin (plus de 25 ans) est composée de 1 330 conducteurs.

	Jeunes conducteurs	Population témoin (25-35 ans)
Population (nb. d'individus)	3 946	1 330
Age moyen	20,57	27,34
Répartition Homme-Femme	51,62% - 48,38%	54,74% - 45,26%
Part Bac+2 ou plus	30%	47,29%
Part de gros rouleurs (>20 000km/ an)	21,06%	30,83%



### Et tente de gagner :



Une montre connectée

Une enceinte bluetooth

Une GoPro

Le questionnaire est anonyme.

Aucune information personnelle ne sera diffusée et ton email ne sera pas conservé.

N'hésite pas ensuite à partager le lien de l'enquête avec tes amis !

<http://bit.ly/enqueteconduite>



Scannez le QR Code



Les répondants ont été recrutés par le biais des réseaux sociaux, de newsletters, et lors d'actions de terrain (distribution de questionnaires papier).

Les variables considérées sont de diverse nature, avec dans un premier temps des variables de mobilité : date d'obtention du permis, fréquence d'utilisation d'un véhicule (avec distinction semaine/ week-end), les distances parcourues annuellement, filière d'apprentissage et possession ou non d'un véhicule personnel.

Viennent ensuite les variables permettant de mesurer l'exposition au risque (mode de transport, nombre de kilomètres, temps passé dans les transports) et la transgression des règles routières (expérience d'accidents et/ ou points perdus, raison des accidents, gravité etc.).

Enfin, les variables socio-démographiques : année de naissance, sexe, catégorie socio-professionnelle, budget mensuel, niveau d'étude etc.

L'équipe de recherche met à disposition un outil de visualisation des données par région, pour chaque variable étudiée dans cette étude. Cette plateforme est accessible avec le lien suivant : <https://public.tableau.com/app/profile/inegalites.territoriales>

En ce qui concerne la prise en compte de la dimension territoriale et son impact sur l'accidentalité, 3 nomenclatures sont considérées. L'une d'entre elles, pertinente au regard des objectifs de l'étude, est le zonage en aires urbaines (ZAU) qui classe les communes dans plusieurs catégories selon la localisation et le nombre d'emplois : commune appartenant à un grand pôle (10 000 emplois ou plus), commune appartenant à la couronne d'un grand pôle, commune isolée hors influence des pôles etc. Cette nomenclature est particulièrement intéressante dans la mesure où elle est suffisamment fine pour observer les variations territoriales locales à l'échelle de la commune.

### Résultats principaux

Ce projet de recherche est riche en résultats et nous allons en présenter ici les principaux.

Tout d'abord, sur l'expérience de l'accidentalité, les variables déterminantes semblent être le genre, le budget mensuel et le niveau d'étude. En effet, les conducteurs ayant le moins d'accidents sont en moyenne des femmes, qui possèdent le permis depuis peu (permis probatoire). A l'inverse, les plus susceptibles d'avoir un accident sont les hommes, plus âgés que la moyenne et ayant déjà perdu des

points sur leur permis. Ces derniers disposent d'un budget mensuel supérieur aux autres et ont un niveau scolaire plus élevé.

En miroir, sur l'expérience de la perte de points, des résultats similaires que pour les expériences d'accidents se retrouvent : être un homme et l'exposition au risque sont des variables explicatives de la perte de points. Sur ces deux aspects donc, les conclusions faites sur les jeunes conducteurs convergent vers les observations habituelles pour l'ensemble des classes d'âge, à l'exception du revenu. En effet, cette variable semble être positivement corrélée à l'accidentalité chez les jeunes, quand elle est négativement corrélée à l'accidentalité chez les autres.

Par ailleurs, le rapport final de l'étude est particulièrement intéressant en ce qu'il propose une vision des comportements des jeunes par profils. Ils ont ainsi pu mettre en exergue quelques profils types avec leurs caractéristiques afin de mieux comprendre le lien entre accidentalité et disparités socio-spatiales.

#### *Les pendulaires*

Cette catégorie regroupe les individus qui vivent dans un lieu différent la semaine et le week-end (typiquement des étudiants qui rentrent chez eux en fin de semaine). Ils représentent 17,67% de l'échantillon et ont les particularités de moins conduire que les autres répondants et de favoriser les transports en commun ou le vélo en semaine. En revanche, le week-end, ce sont eux qui utilisent davantage la voiture.

Les pendulaires déclarent légèrement moins d'accidents et ont un score de perte de points plus faible que les autres conducteurs. Cela vient probablement de leur moindre exposition en semaine au risque routier.

#### *Les distraits*

Dans cette catégorie sont classés ceux qui utilisent leur téléphone au volant. Ils sont 10,26% à déclarer utiliser leur téléphone pour les réseaux sociaux ou avoir été verbalisés pour utilisation du téléphone au volant. La part des hommes dans cette catégorie est significativement plus élevée que pour les autres profils, et les distraits conduisent plus, ont un budget et un niveau d'étude supérieur à la moyenne. Ils déclarent logiquement davantage d'accidents et de points perdus que les autres individus. Toutefois, la dimension territoriale ne semble pas avoir d'influence : aucune différence entre les ZAU n'est relevée entre le profil des distraits et les autres.

#### *Les accidents graves*

Il s'agit ici d'analyser les comportements des conducteurs impliqués dans un accident grave ou mortel (avec blessé ou tué). De nouveau le genre et le niveau d'étude semblent être prépondérants puisque les hommes représentent 66,09% de cette catégorie d'une part, et sont plus souvent que les autres titulaires d'un CAP, BEP ou n'ont pas de diplôme d'autre part. Les individus de cette catégorie ne font pas plus de kilomètres que les autres mais sont en réalité plus nombreux à utiliser leur véhicule pour aller sur leur lieu d'étude/ travail. La dimension territoriale revêt une importance non négligeable puisque les accidents graves sont plus fréquents dans les zones rurales (vitesses plus importantes).

#### *Filière*

L'équipe de recherche a analysé les réponses des jeunes ayant passé le permis en conduite accompagnée ou en filière classique. Peu de différences du point de vue des variables socio-démographiques sont observées. Les individus de la filière classique semblent toutefois disposer de revenus mensuels plus élevés mais d'un niveau d'étude moins avancé. Ils roulent davantage que ceux de la filière conduite accompagnée qui favorisent les transports en commun et le vélo. Cela vient en partie du fait que cette filière est plébiscitée en milieu urbain. Enfin, les individus de la filière classique

déclarent davantage d'accidents et plus de points perdus, en raison d'une exposition au risque routier accrue.

#### *Les motards*

Les motards sont les jeunes adultes qui déclarent conduire une motocyclette au moins une fois par an. La majorité (80%) sont des hommes, disposent d'un budget mensuel plus élevé et sont souvent des gros rouleurs (plus de 20 000 km par an). Ils sont également surreprésentés dans les zones rurales, et sont plus susceptibles de commettre des excès de vitesse que les non-motards, pour lesquels les infractions sont plus diversifiées.

#### *Les pressés*

Cette catégorie regroupe les comportements infractionnistes de type excès de vitesse. Composé à deux-tiers d'hommes, le niveau scolaire y est significativement plus élevé, tout comme le budget mensuel. Ce sont des gros rouleurs (en distance et en fréquence) qui utilisent principalement la voiture ou la moto. Le territoire n'a aucune influence puisque les distributions de lieu d'habitation sont identiques entre les pressés et les non-pressés. Toutefois, ils déclarent logiquement davantage d'accidents et de points perdus.

### **Conclusion**

Cette étude cherchait à améliorer la compréhension sur l'accidentalité des jeunes conducteurs, au regard des facteurs socio-économiques et de la dimension territoriale. Les résultats de l'étude montrent en finalité des différences significatives au sein des groupes et entre le groupe des jeunes conducteurs et le groupe témoin (25-35 ans).

L'influence de la dimension spatiale dépend du groupe analysé : quand des différences sont identifiées au niveau du nombre d'accidents chez les jeunes, le groupe témoin va géographiquement se différencier sur la question de la perte de point. La zone d'habitation a une plus grande influence chez les 25-35 ans, lesquels habitent plus souvent que les jeunes dans les zones rurales.

Pour les jeunes, l'analyse est donc plus pertinente à travers les profils de conducteurs plutôt que sous le prisme territorial.