

Rapport d'étude

**Accidentalité des jeunes de 18 à 29 ans en lien
avec leurs pratiques de mobilité**

Juillet 2018



Remerciements

Ce rapport a été réalisé dans le cadre d'une commande de la Délégation à la Sécurité Routière (DSR) du Ministère de l'Intérieur.

Le comité de pilotage était composé de :

- Mélanie D'Auria, DSR,
- Esna Amini, DSR,
- Benoît Hiron, Cerema Territoires et Ville,
- Marc Lanfranchi, Cerema Territoires et Ville.

Il a été produit, sous la coordination de Marc Lanfranchi, par un groupe de rédacteurs spécialisés en accidentalité ou en mobilité composé de :

- Pascal Muller, Cerema Est,
- Aurélien Henrion, Cerema Est,
- Maxime Le Corre, Cerema Est,
- Francine Gigon, Cerema Normandie Centre.

Les membres du comité de pilotage, ainsi que Florian Vanco (Cerema Territoires et ville), ont assuré la relecture du rapport.

Table des matières

1.SYNTHESE.....	4
1.1.Objectif de l'étude.....	4
1.2.Principaux résultats.....	4
2.INTRODUCTION.....	6
2.1.Objectifs de l'étude.....	6
2.2.Périmètre étudié : les 18-29 ans sur la période 2010-2016.....	6
2.3.Référence utilisée pour les comparaisons.....	6
2.4.Données utilisées.....	6
2.5.Définitions et sigles.....	8
3.LES 18-29 ANS VICTIMES.....	9
4.LES CONDUCTEURS.....	13
4.1.Les conducteurs dans les accidents corporels.....	13
4.2.Les conducteurs dans les accidents mortels.....	14
4.3.Responsabilité présumée.....	15
4.4.Ancienneté du permis de conduire.....	18
4.5.Validité du permis de conduire.....	19
4.6.Équipements de sécurité.....	21
4.7.Type de trajet.....	24
4.8.Fréquence du trajet.....	26
4.9.Catégorie socio-professionnelle.....	27
4.10.Alcool.....	28
4.11.Stupéfiants.....	34
4.12.Catégorie administrative du véhicule.....	38
4.13.Appartenance et puissance du véhicule.....	39
4.14.Validité de l'assurance.....	41
4.15.Ancienneté du véhicule.....	41
4.16.Milieu et intersection.....	43
4.17.Répartition horaire.....	46
4.18.Répartition par mois et par luminosité.....	47
5.LES PIÉTONS.....	48
5.1.Responsabilité présumée et implication.....	48
5.2.Type de trajet.....	50
5.3.Fréquence du trajet.....	50
5.4.Alcool.....	51
5.5.Stupéfiants.....	52
5.6.Milieu et intersection.....	54
5.7.Répartition par mois et par luminosité.....	56
6.RÉPARTITION PAR DÉPARTEMENT.....	57
6.1.Méthodologie d'analyse.....	57
6.2.Alcool.....	58
6.3.Stupéfiants.....	59
6.4.Part des 18-29 ans dans la mortalité des 18-64 ans.....	60
6.5.Mortalité par million d'habitants.....	61
7.CONCLUSION.....	62

1. SYNTHÈSE

1.1. Objectif de l'étude

L'objectif de l'étude est d'approfondir le lien entre la connaissance de l'accidentalité routière et la mobilité des 18-29 ans afin d'élaborer de nouvelles politiques publiques favorables à une diminution de la mortalité routière des jeunes en France.

1.2. Principaux résultats

1.2.1. Les 18-29 ans victimes

L'étude s'est focalisée sur le croisement des accidents corporels de la circulation survenus entre 2010 et 2016 et les données de l'Enquête Nationale Transport Déplacements de 2008. Les principales conclusions de l'exploitation des données sont :

- Une sur-représentation des tués et blessés de 18-29 ans au regard des distances parcourues par cette classe d'âge.
- Une très forte majorité de victimes « conducteurs masculins », particulièrement pour les personnes tuées. À l'inverse, les victimes piétons sont peu nombreuses.
- Entre 2010 et 2016, la comparaison du nombre de victimes par millions d'habitants selon la classe d'âge indique :
 - un nombre de tués ou de blessés nettement supérieur chez les 18-29 ans par rapport au 30-64 ans
 - une plus forte diminution du nombre de victimes parmi les 18-29 ans que parmi les 30-64 ans

1.2.2. Les 18-29 ans conducteurs

Implication des conducteurs selon les distances parcourues et le sexe :

- La moitié des conducteurs âgés de 18 à 64 ans impliqués dans les accidents corporels sont des 18-29 ans, alors que les conducteurs de 18-29 ans ne réalisent que le quart des kilomètres parcourus.
- Dans les 3/4 des cas, les conducteurs de 18-29 ans impliqués sont des hommes, alors qu'ils ne réalisent que 60 % des km parcourus.

Responsabilité présumée

Quel que soit le type de véhicule considéré, les 18-29 ans conducteurs sont plus souvent présumés responsables que les 30-64 ans. C'est particulièrement avéré pour les automobilistes dans les accidents mortels.

Permis de conduire

- La moitié des 18-29 ans conducteurs impliqués dans un accident corporel ont leur permis de conduire depuis deux ans ou moins.
- Les 18-29 ans ont deux fois plus souvent un permis de conduire non valide par rapport aux 30-64 ans. Dans les 3/4 des cas c'est un défaut de permis.
- Les conducteurs 18-29 ans de moto ont plus souvent un permis non valide que les conducteurs de véhicule de tourisme.

Équipements de sécurité

- En voiture, les 18-29 ans portent moins souvent leur ceinture de sécurité que les 30-64 ans lorsqu'ils sont passagers.
- En deux-roues motorisé (2RM), les 18-29 ans portent moins le casque que les 30-64 ans.
- Les hommes portent moins souvent leur ceinture et leur casque que les femmes.

Type de trajet

- Les 18-29 ans ont des accidents dans un trajet de type « promenade loisirs » plus souvent que les 30-64 ans et aussi plus souvent que la proportion des distances qu'ils parcourent sur ce type de trajet.

Catégorie socio-professionnelle

Les 18-29 ans étudiants sont sur-représentés dans les accidents par rapports aux distances qu'ils parcourent.

Alcool

- Au cours de la période 2010-2016, la part de 18-29 ans impliqués contrôlés positifs à l'alcool diminue, mais elle demeure supérieure à celle des 30-64 ans.
- Les 18-29 ans enregistrent un taux moyen d'alcoolémie inférieur à celui des 30-64 ans.
- Les conducteurs contrôlés positifs à l'alcool sont souvent des hommes effectuant un trajet « promenade-loisir » de nuit. Ils sont très majoritairement responsables des accidents les impliquant.

Stupéfiants

- Sur la période 2010-2016, la part des conducteurs pour lesquels l'information « stupéfiants » est connue est passée de 10 % à 40 %.
- Les 18-29 ans sont contrôlés positifs plus souvent que les 30-64 ans.
- Les conducteurs positifs, majoritairement des hommes effectuant plutôt un trajet de type « promenade loisir » en fin d'après-midi, sont très souvent déclarés présumés responsables de l'accident.

Véhicules

- Par rapport aux distances parcourues avec chacun de ces modes, les bicyclettes, cyclomoteurs et motocyclettes sont surreprésentées dans les accidents impliquant un 18-29 ans conducteur.
- Les 18-29 ans conducteurs impliqués se sont fait plus souvent prêter le véhicule que les 30-64 ans. Ils conduisent des véhicules moins puissants.
- Les 18-29 ans conducteurs non assurés sont deux fois plus nombreux que les 30-64 ans. Ils conduisent moins souvent des véhicules de tourisme récents.

Milieu

- Les accidents en agglomération sont les plus fréquents. Ils sont équitablement répartis entre intersection et hors intersection.
- Hors agglomération, les accidents hors intersection sont très majoritaires, excepté pour les accidents mortels avec un 18-29 ans conduisant un deux-roues motorisé où les accidents en intersection représentent 42 % des cas.

Répartition horaire

- Les 18-29 ans ont principalement leurs accidents aux heures de pointe de semaine.
- Les 18-29 ans sont sur-représentés de nuit le week-end par rapport aux 30-64 ans et aux distances parcourues.

1.2.3. Les 18-29 ans piétons

Responsabilité présumée

Les 18-29 ans piétons impliqués sont peu souvent présumés responsables, comme les piétons 30-64 ans.

Type de trajet

Les 18-29 ans effectuent plus souvent que les 30-64 ans un trajet à vocation festive qu'ils empruntent pour la première fois.

Alcool

Les 18-29 ans sont plus souvent alcoolisés que les 30-64 ans mais ont des taux d'alcool plus faibles.

Stupéfiants

Les 18-29 ans sont plus souvent positifs aux stupéfiants que les 30-64 ans.

Milieu et répartition horaire

Les 18-29 ans ont leurs accidents en agglomération et plus souvent la nuit que les 30-64 ans.

2. INTRODUCTION

2.1. Objectifs de l'étude

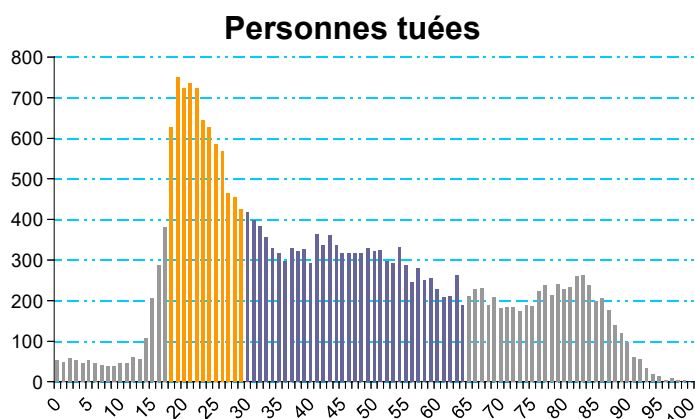
Les accidents de transport représentent la première cause de mortalité chez les jeunes entre 15 et 24 ans avec 22 % des décès en 2014¹.

Comme pour les autres usagers, des progrès ont été obtenus pour les jeunes dans le domaine de la sécurité routière : le nombre de 18-24 ans tués par million d'habitants est passé de 350 en 2001 à 116 en 2016².

L'objectif de cette étude est d'approfondir le lien entre connaissance de l'accidentalité et mobilité des 18-29 ans en vue de l'élaboration de nouvelles politiques publiques.

2.2. Périmètre étudié : les 18-29 ans sur la période 2010-2016

Cette étude d'enjeux porte sur la classe d'âge 18-29 ans (que nous appelons « les 18-29 ans ») sur la période 2010 - 2016 dans les accidents corporels de la circulation routière en France métropolitaine.

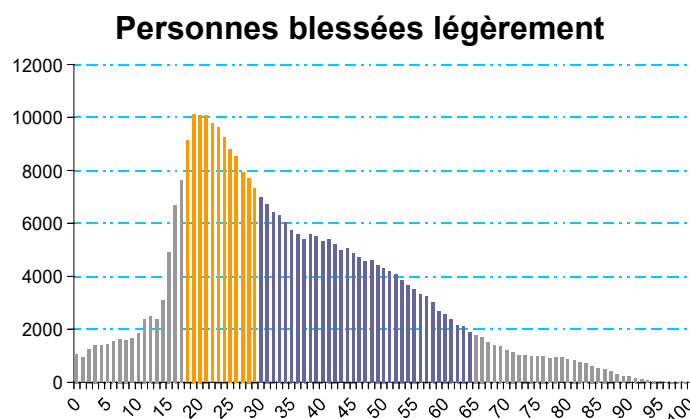
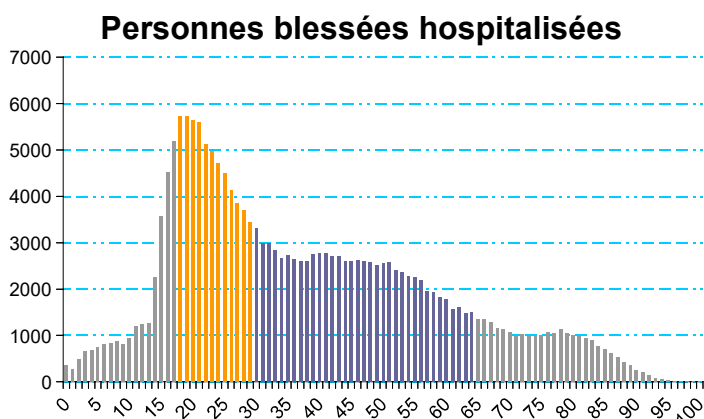


Selon les pays, selon les études, différents choix peuvent être faits pour définir une classe d'âge pertinente pour les jeunes adultes.

Les trois graphiques ci-contre présentent pour la France métropolitaine et pour toute la période 2010-2016 le nombre de victimes de la route par âge.

Ils montrent un pic du nombre de victimes pour la tranche « 18-29 ans » retenue pour cette étude.

■ 18-29 ans ■ 30-64 ans ■ Autres



2.3. Référence utilisée pour les comparaisons

L'absence de permis de conduire avant 18 ans, génère une accidentalité différente de celle observée après. De même à partir de 65 ans, les comportements de mobilité sont différents (déplacements à pied ou déplacements aux heures creuses plus fréquents par exemple) et les organismes plus fragiles aux chocs lors d'un accident de la circulation.

Pour ces raisons, l'étude compare la population test des 18-29 ans avec la population de référence des 30-64 ans.

2.4. Données utilisées

2.4.1. Données principales

Les données utilisées dans cette étude sont celles produites par les forces de l'ordre qui alimentent le fichier national BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels) sur la période 2010-2016.

¹Principales causes de décès des jeunes et des enfants en 2014, source INSERM-CépiDc

²La sécurité routière en France – bilan 2016, source ONISR

2.4.2. Données d'approfondissement à l'aide du projet VOIESUR

Dans le but de mettre à jour les connaissances en accidentologie et de mieux comprendre les nouvelles typologies d'accidents, il est nécessaire de disposer d'une base de connaissances sur les accidents de la circulation, aussi complète et précise que possible. Ainsi, dans le cadre du programme Transports Terrestres Durables 2011 et de l'appel à projet de l'ANR³, le CEESAR⁴ et 3 partenaires (LAB⁵, CETE Normandie-Centre⁶ et IFSTTAR⁷) ont soumis le projet VOIESUR (Véhicule Occupant Infrastructure Études de la Sécurité des Usagers de la Route).

Le projet consistait à :

- compléter la base de données issue des procès-verbaux des accidents de la circulation de 2011 en France métropolitaine par des données expertes (accidentologie, épidémiologie, véhicule, infrastructure) ;
- analyser cette base ;
- réaliser des focus accidentologiques sur des thématiques à enjeux (2 roues motorisés, piétons, seniors...).

La base de données VOIESUR a été constituée à partir de la quasi-exhaustivité des accidents mortels de l'année 2011 (environ 3 600), d'un échantillon représentatif des accidents corporels (environ 2 700) ainsi que de l'ensemble des accidents du département du Rhône (environ 2 100). Elle s'attache à décrire le plus fidèlement possible les éléments relatifs aux usagers, aux véhicules et à leur environnement afin d'essayer de trouver des pistes d'amélioration de la sécurité sur nos routes.

Dans cette étude sur les 18-29 ans, des approfondissements ont été réalisés à l'aide des données VOIESUR sur les accidents mortels en 2011.

	18-29 ans	30-64 ans
Accidents	1180	1610
Usagers impliqués	2413	3188
Conducteurs impliqués	1580	2376
Passagers impliqués	771	637
Piétons impliqués	62	175

2.4.3. Données de mobilité

Dans cette étude sur les 18-29 ans, les analyses produites sur les usages et les pratiques de mobilité se basent sur l'Enquête Nationale Transport Déplacements de 2008. Il s'agit de la seule base existante permettant d'avoir une vision pertinente et représentative de l'ensemble des déplacements à l'échelle de la population française. Uniquement réalisée tous les dix ans, son renouvellement est prévu en 2018.

Bien qu'ancienne, l'ENTD 2008 a été préférée à la base unifiée (BU) « millésime 2017 »⁸, pour deux raisons principales :

- la méthode de construction de l'échantillon enquêté lui permet de mieux couvrir les territoires ruraux ;
- le recueil des déplacements est effectué du lundi au dimanche même en période scolaire.

Le nombre de personnes enquêtées âgées de 18 à 29 ans y est néanmoins plus faible avec 5 600 individus contre 51 000 individus au sein de la BU 2017.

³Agence Nationale de la Recherche

⁴Centre Européen d'Études de Sécurité et d'Analyse des Risques

⁵Laboratoire d'Accidentologie et de Biomécanique

⁶Centre d'Études techniques de l'Équipement Normandie-Centre devenu Cerema Normandie-Centre

⁷Institut Français des Sciences des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux

⁸Appelé BU 2017, cette base correspond à l'agrégation de 55 enquêtes ménages déplacements « standard Certu » réalisées entre 2009 et 2016.

2.5. Définitions et sigles

Un **accident corporel** (mortel ou non mortel) de la circulation routière :

- implique au moins une victime ;
- survient sur une voie publique ou privée, ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule routier.

Un accident corporel implique un certain nombre **d'usagers**. Parmi ceux-ci, on distingue :

- les personnes indemnes : impliquées non décédées et dont l'état ne nécessite aucun soin médical du fait de l'accident ;
- les victimes : impliquées non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

- les personnes tuées : personnes qui décèdent du fait de l'accident, sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident ;
- les personnes blessées : victimes non tuées.

Parmi les personnes blessées, il convient de différencier :

- les blessés dits « hospitalisés » : victimes hospitalisées plus de 24 heures ;
- les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admis comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

La notion de « **préssumé responsable** » est prononcée par les forces de l'ordre lorsqu'ils remplissent le fichier accidents sans préjuger des résultats d'une décision de justice ultérieure.

Les catégories utilisées dans les graphiques sur le type de trajet sont celles du fichier BAAC :

- Domicile-travail : concerne un déplacement pour se rendre à un lieu de travail habituel ou pour en revenir. Concerne aussi les enseignants ou personnels administratifs d'un établissement scolaire.
- Domicile école : concerne les élèves et les étudiants pour se rendre à un établissement scolaire ou pour en revenir. Concerne aussi les trajets des parents qui emmènent leurs enfants.
- Utilisation professionnelle : concerne un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle. Concerne aussi une mission professionnelle entre son domicile et le lieu de la mission.

Les catégories utilisées dans les graphiques sur la catégorie socio-professionnelle sont des regroupements de celles du fichier BAAC :

- « inactifs » regroupe les rubriques du BAAC « chômeurs » et « retraités » ;
- « actifs » regroupe les rubriques du BAAC « ouvriers », « agriculteurs », « artisans » et « cadres ».

Un conducteur est en délit par rapport à l'**alcool** si son taux d'alcool est supérieur à 0,8 g par litre de sang ou 0,4 mg par litre d'air expiré. Il est en infraction si ce taux est compris entre 0,5 g et 0,8 g par litre de sang ou entre 0,25 mg et 0,4 mg par litre d'air expiré.

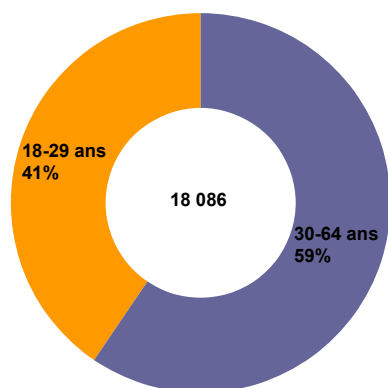
Sigles utilisés dans l'étude :

- **PL** : poids lourds
- **VU** : véhicules utilitaires
- **VT** : véhicules de tourisme
- **2RM** : deux-roues motorisés. Les cyclomoteurs sont les deux-roues motorisés dont la cylindrée est inférieure à 50cm³. Les autres sont les motocyclettes.
- **CSP** : catégorie socio-professionnelle

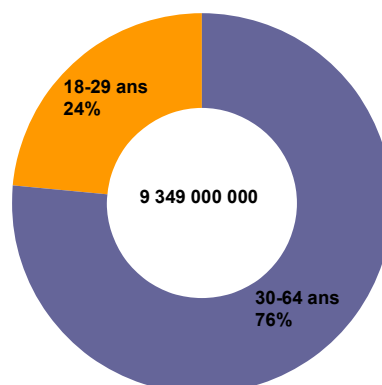
3. LES 18-29 ANS VICTIMES

L'essentiel : Les 18-29 ans sont plus souvent tués ou blessés qu'ils ne le devraient au regard des distances qu'ils parcourent.

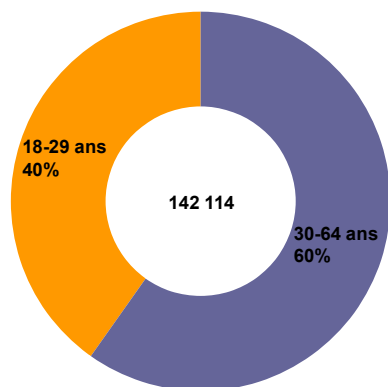
Personnes tuées



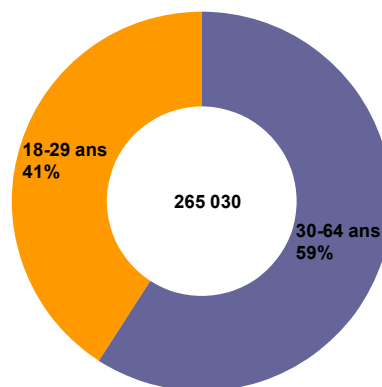
Distances parcourues (km)



Personnes blessées hospitalisées



Personnes blessées légèrement



	Nombre de déplacements moyen par jour	Distance moyenne parcourue par déplacement (km)	Part dans la population des 18-64 ans	Part des tués dans les 18-64 ans	Part dans les distances parcourues par les 18-64 ans
18-29 ans	4,0	16,9	24%	41%	24%
30-64 ans	4,1	14,2	76%	59%	76%

Entre 2010 et 2016, les 18-29 ans représentent 40 % des victimes sur la route qui ont entre 18 et 64 ans, aussi bien pour les personnes tuées que pour les personnes blessées, alors qu'ils ne représentent que 24 % des individus⁹ de la tranche d'âge 18-64 ans et qu'ils ne réalisent que 24 % des kilomètres parcourus par ces 18-64 ans.

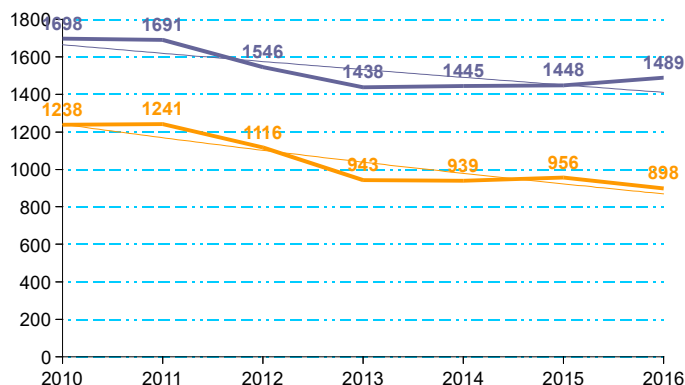
Le nombre de 18-29 ans tués pour 100 18-29 ans blessés hospitalisés est de 13. Ce chiffre est proche de ce que l'on observe pour les 30-64 ans. Dans les deux cas, ce chiffre est en légère baisse dans le temps : Entre 2010 et 2016, il a baissé de 1,6 pour les 18-29 ans et de 0,8 pour les 30-64 ans.

Les 18-29 ans effectuent le même nombre de déplacements par jour que les 30-64 ans mais par contre ces déplacements sont plus longs.

⁹Source INSEE 2010-2016

L'essentiel : Le nombre de 18-29 ans victimes diminue plus rapidement que celui des 30-64 ans sur la période 2010-2016.

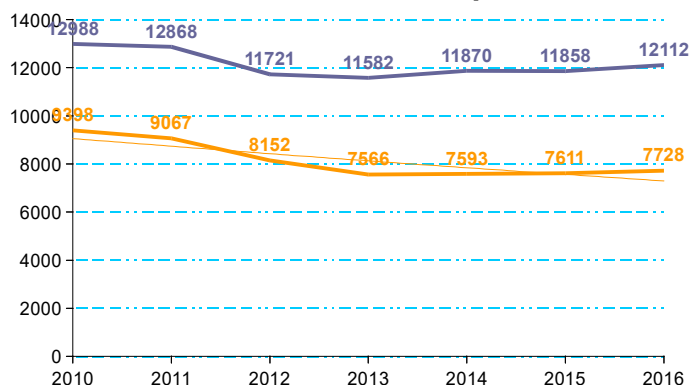
Personnes tuées



Sur la période 2010-2016, le nombre de 18-29 ans tués diminue en moyenne de 5,7 % par an (diminution de 2,7 % par an pour les 30-64 ans).

— 18-29 ans — 30-64 ans

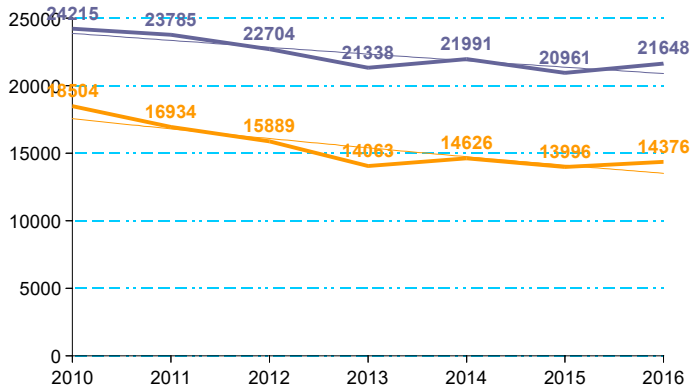
Personnes blessées hospitalisées



Le nombre de 18-29 ans blessés hospitalisés a fortement diminué entre 2010 et 2013. Il est en légère augmentation depuis. Sur l'ensemble de la période, il diminue en moyenne de 3,5 % par an.

— 18-29 ans — 30-64 ans

Personnes blessées légèrement



Le nombre de 18-29 ans blessés légèrement a fortement diminué entre 2010 et 2013. Il est en légère augmentation depuis. Sur l'ensemble de la période, il diminue en moyenne de 4,3 % par an (diminution de 2,2 % par an pour les 30-64 ans).

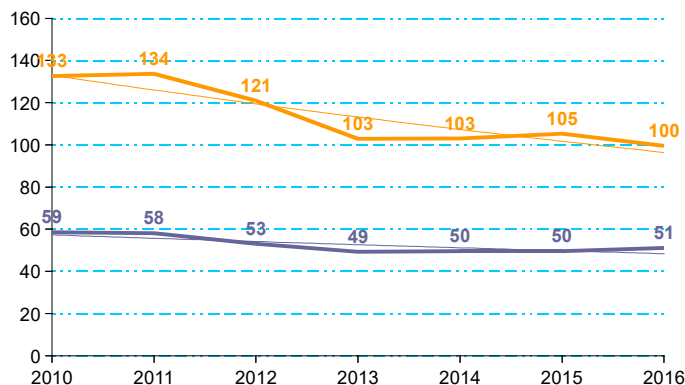
— 18-29 ans — 30-64 ans

Récapitulatif des tendances moyennes d'évolution annuelle sur 2010-2016

	18-29 ans	30-64 ans
Personnes tuées	-5,7%	-2,7%
Personnes blessées hospitalisées	-3,5%	Pas de tendance statistique avérée
Personnes blessées légèrement	-4,3%	-2,2%

L'essentiel : Le nombre de 18-29 ans victimes par million d'habitants diminue plus rapidement que celui des 30-64 ans sur la période 2010-2016, tout spécialement pour les personnes tuées.

Personnes tuées par million d'habitants

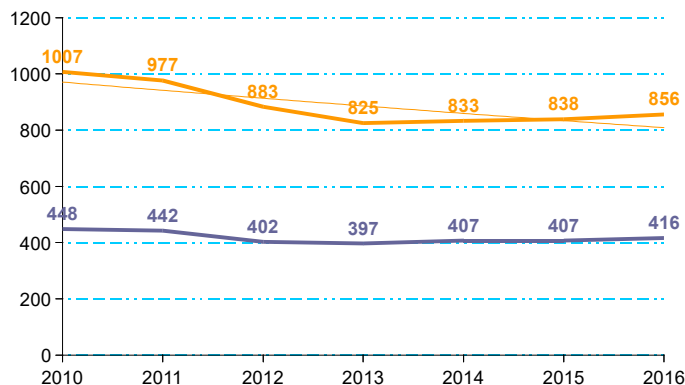


Le nombre de 18-29 ans tués par million d'habitants de cette tranche d'âge diminue en moyenne de 5,2 % par an, (diminution de 2,8 % par an pour les 30-64 ans).

Ainsi la part de 18-29 ans tués est passée de 42 % à 38 % entre 2010 et 2016, alors que leur part dans la population est restée stable.

— 18-29 ans — 30-64 ans

Personnes blessées hospitalisées par million d'habitants

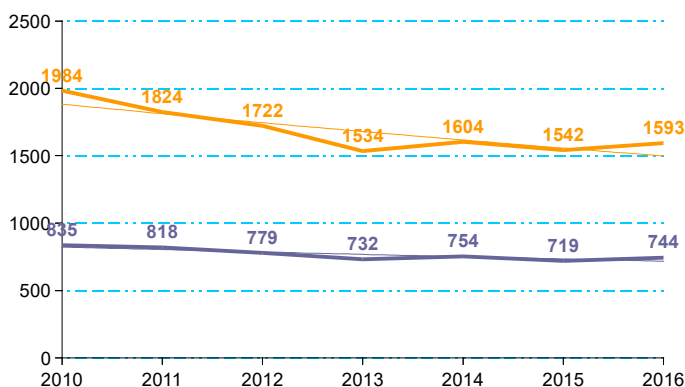


Malgré une remontée sur les dernières années, le nombre de 18-29 ans blessés hospitalisés par million d'habitants diminue en moyenne de 3 % par an, alors qu'aucune tendance ne se dégage pour les 30-64 ans.

Ainsi la part de 18-29 ans blessés hospitalisés est passée de 42 % à 39 % entre 2010 et 2016, alors que leur part dans la population est restée stable.

— 18-29 ans — 30-64 ans

Personnes blessées légèrement par million d'habitants



De même, le nombre de 18-29 ans blessés légèrement par million d'habitants diminue en moyenne de 3,7 % par an (diminution de 2,2 % par an pour les 30-64 ans).

La part de 18-29 ans blessés hospitalisés est passée de 43 % à 40 % entre 2010 et 2016, alors que leur part dans la population est restée stable.

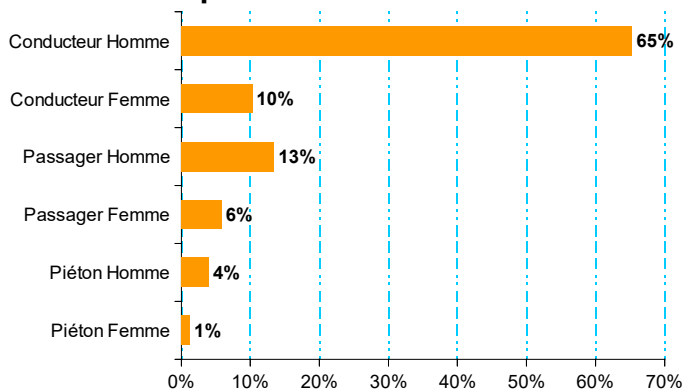
— 18-29 ans — 30-64 ans

Récapitulatif des tendances moyennes d'évolution annuelle sur 2010-2016

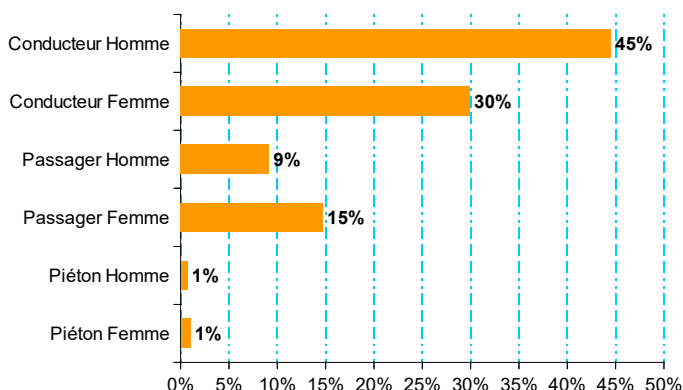
Par million d'habitants	18-29 ans	30-64 ans
Personnes tuées	-5,2%	-2,8%
Personnes blessées hospitalisées	-3,0%	Pas de tendance statistique avérée
Personnes blessées légèrement	-3,7%	-2,2%

L'essentiel : Les 18-29 ans victimes sont très majoritairement des conducteurs masculins et inversement très peu des piétons. C'est tout particulièrement vrai pour les personnes tuées.

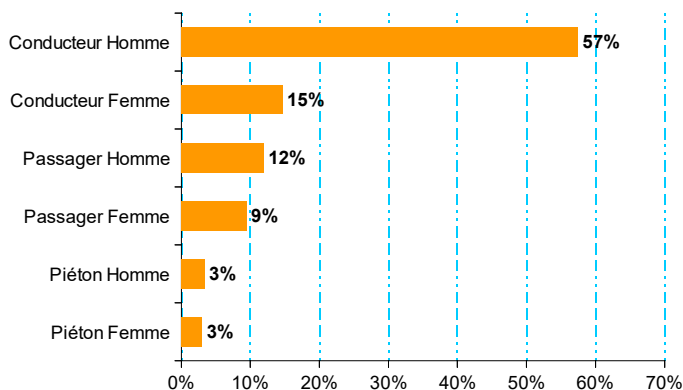
7 331 personnes tuées 18-29 ans



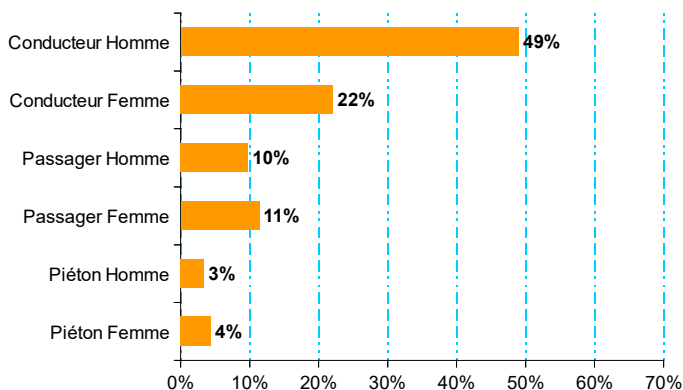
2 100 000 000 km parcourus



57 115 personnes blessées hospitalisées 18-29 ans



108 388 personnes blessées légèrement 18-29 ans



Les 18-29 ans tués sont très majoritairement des conducteurs masculins. Cette part est supérieure de 20 points à celle des distances qu'ils parcourent.

Inversement, la part des 18-29 ans conductrices tuées est inférieure de 20 points à celle des distances qu'elles parcourent.

Les mêmes constatations générales peuvent être faites pour les personnes blessées mais dans une moindre mesure.

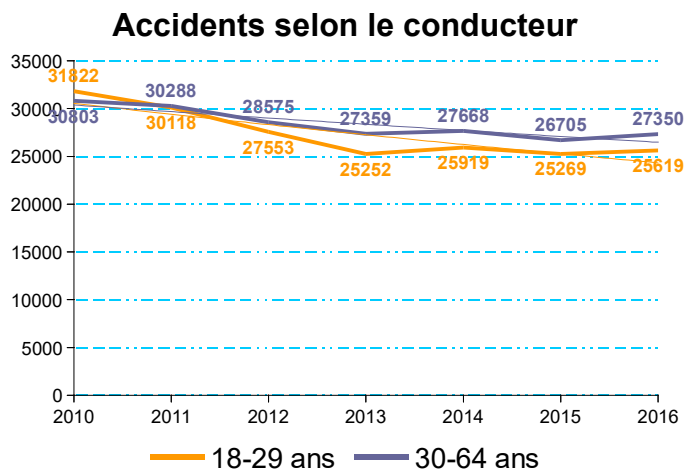
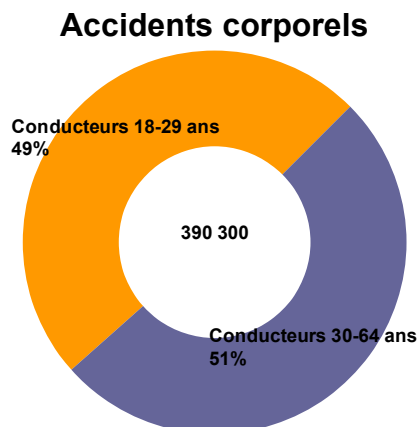
Les piétons sont globalement surreprésentés dans les victimes par rapport aux distances qu'ils parcourent, sauf pour les femmes tuées.

Ces répartitions de victimes sont stables dans le temps sur la période 2010-2016.

4. LES CONDUCTEURS

L'essentiel : La moitié des conducteurs entre 18 et 64 ans impliqués dans les accidents corporels sont des 18-29 ans alors qu'ils ne réalisent que le quart des kilomètres parcourus. Ce sont des hommes dans les trois quarts des cas alors qu'ils ne réalisent que 60 % des km parcourus.

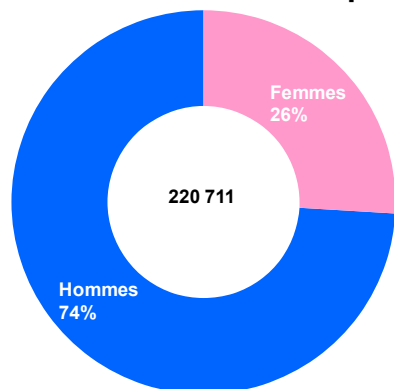
4.1. Les conducteurs dans les accidents corporels



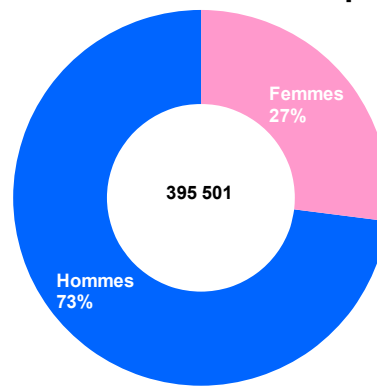
Sur la période 2010-2016, parmi les accidents corporels avec un conducteur entre 18 et 64 ans, 49 % impliquaient un 18-29 ans conducteur. Cette part baisse en moyenne de 0,8 % par an sur cette période. Pour mémoire, les conducteurs 18-29 ans réalisent 24 % des distances parcourues par les 18-64 ans.

Malgré une stagnation sur les dernières années, le nombre d'accidents impliquant un 18-29 ans conducteur baisse en moyenne de 3,7 % par an entre 2010 et 2016, (diminution de 2,3 % par an pour les 30-64 ans).

Conducteurs 18-29 ans impliqués



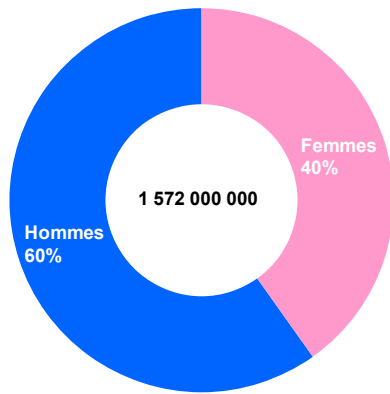
Conducteurs 30-64 ans impliqués



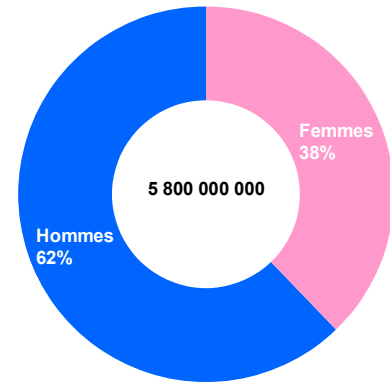
Sur la période 2010-2016, 74 % des 18-29 ans conducteurs impliqués dans un accident sont des hommes alors que ces derniers ne réalisent que 60 % des distances parcourues.

Cette proportion est la même chez les conducteurs de 30 à 64 ans.

Distances parcourues par les conducteurs 18-29 ans

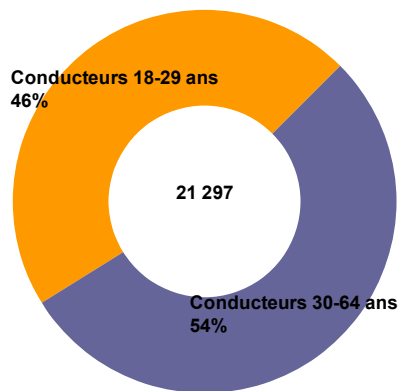


Distances parcourues par les conducteurs 30-64 ans

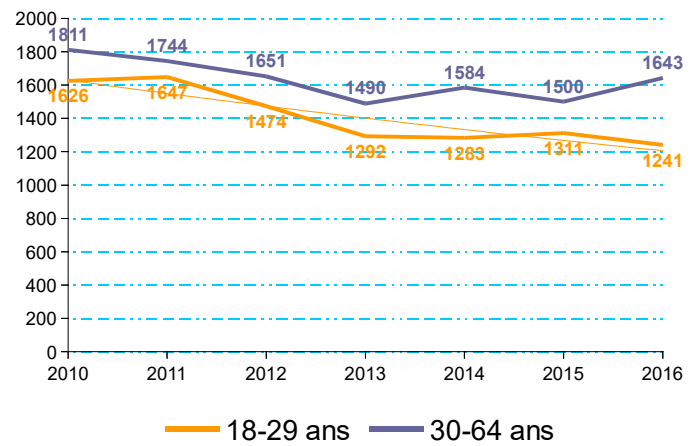


4.2. Les conducteurs dans les accidents mortels

Accidents mortels



Accidents mortels



Sur la période 2010-2016 dans les accidents mortels, les 18-29 ans représentent 46 % des conducteurs entre 18 et 64 ans. C'est trois points de moins que pour l'ensemble des accidents corporels. Cette part baisse en moyenne de 1,5 % par an sur cette période.

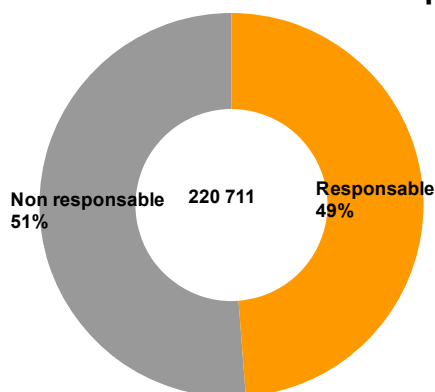
Le nombre d'accidents mortels impliquant un 18-29 ans conducteur baisse en moyenne de 4,9 % par an entre 2010 et 2016. Aucune tendance ne se dégage pour les 30-64 ans : après 3 ans de baisse, le nombre d'accidents mortels a augmenté pour atteindre 1643 accidents en 2016.

4.3. Responsabilité présumée

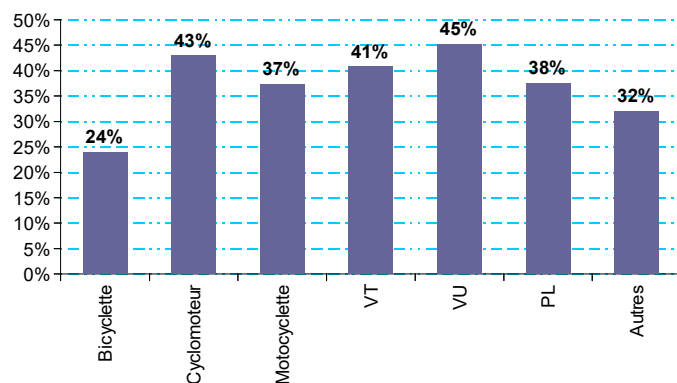
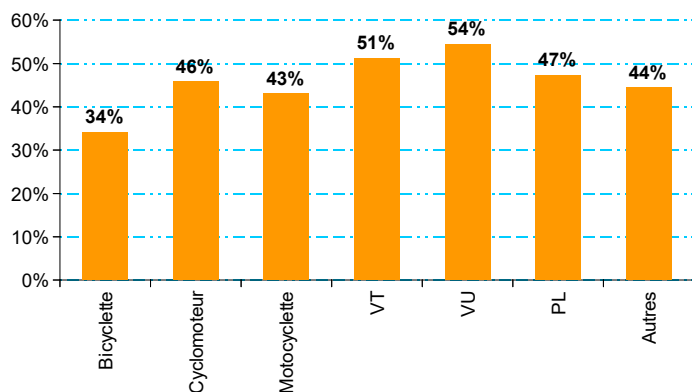
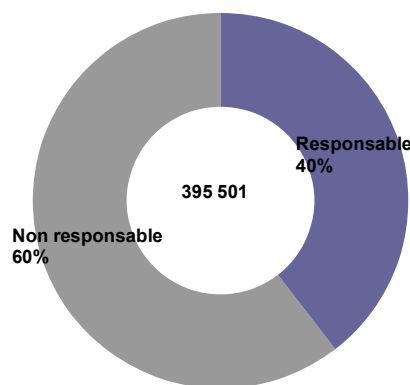
L'essentiel : Quel que soit le type de véhicule considéré, les 18-29 ans conducteurs sont plus souvent présumés responsables que les 30-64 ans. C'est particulièrement avéré pour les automobilistes dans les accidents mortels.

Cette notion de « présumé responsable » est prononcée par les forces de l'ordre lorsqu'ils remplissent le fichier accidents sans préjuger des résultats d'une décision de justice ultérieure.

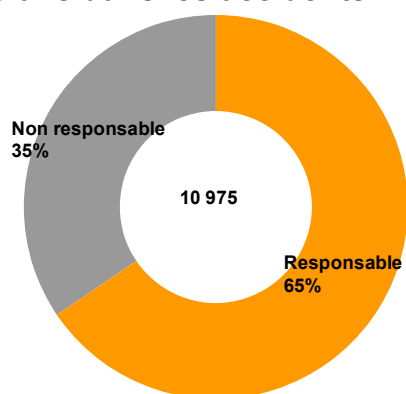
Responsabilité présumée des conducteurs 18-29 ans dans les accidents corporels



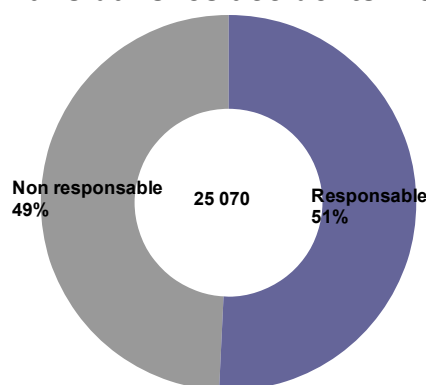
Responsabilité présumée des conducteurs 30-64 ans dans les accidents corporels



Responsabilité présumée des conducteurs 18-29 ans dans les accidents mortels



Responsabilité présumée des conducteurs 30-64 ans dans les accidents mortels



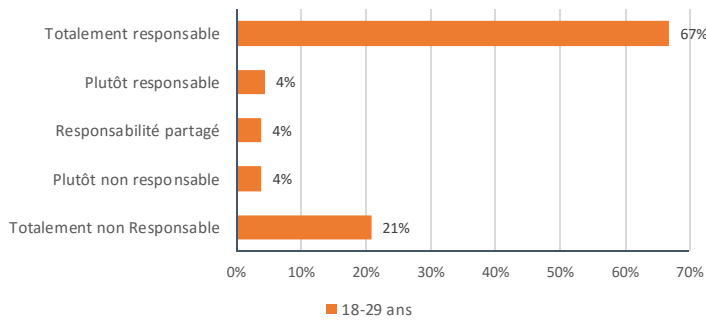
Sur la période 2010-2016, 49 % des 18-29 ans conducteurs sont déclarés présumés responsables de l'accident (40 % pour les conducteurs de 30 à 64 ans). Cette proportion pour les 18-29 ans est passée de 51 % en 2010 à 46 % en 2016.

Si l'on détaille cette responsabilité présumée par type de véhicule conduit, on constate par rapport à l'ensemble des véhicules, une responsabilité légèrement plus fréquente pour les véhicules utilitaires et pour les véhicules de tourisme (respectivement 5 et 2 points de plus que la moyenne pour les 18-29 ans).

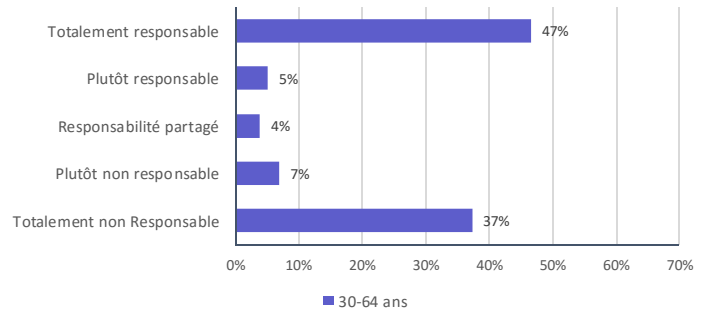
Cette part de conducteurs présumés responsables chez les 18-29 ans est de 65 % dans les accidents mortels (51 % pour les conducteurs 30-64 ans). Cette proportion pour les 18-29 ans est passée de 67 % en 2010 à 63 % en 2016.

Approfondissement avec les données VOIESUR (accidents mortels 2011)

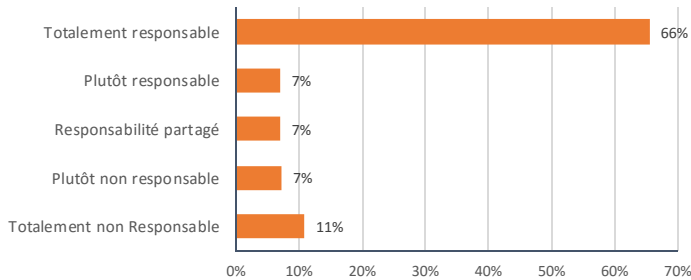
Responsabilité présumée des 1 213 automobilistes



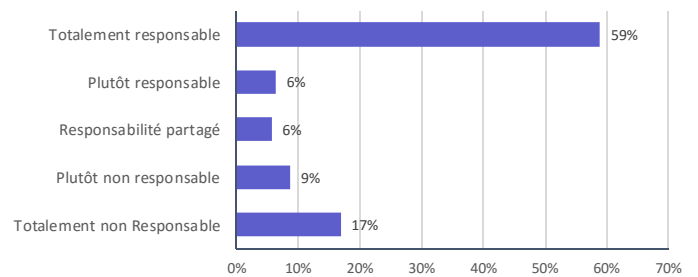
Responsabilité présumée des 1 855 automobilistes



Responsabilité présumée des 366 jeunes conducteurs de deux-roues motorisés



Responsabilité présumée des 526 conducteurs 30-64 ans de deux-roues motorisés



La codification de cette variable dans VOIESUR permet de donner une indication sur la responsabilité présumée de l'usager. Dans la plupart des accidents, la somme des responsabilités de tous les conducteurs ou piétons sera de 100 % ; en considérant que « totalement responsable » = 100 % et « totalement non responsable » = 0 %.

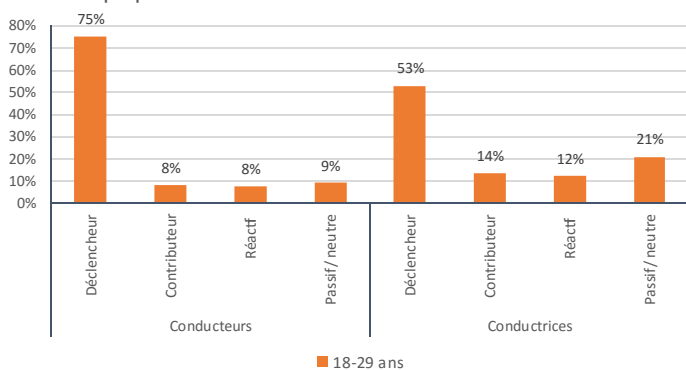
Les données VOIESUR ci-dessus confirment en la précisant la répartition observée dans les données du BAAC pour les accidents mortels : pour les automobilistes, on retrouve la responsabilité des 18-29 ans dans deux tiers des cas et celle des 30-64 ans dans la moitié des cas.

Approfondissement avec les données VOIESUR (accidents mortels 2011)

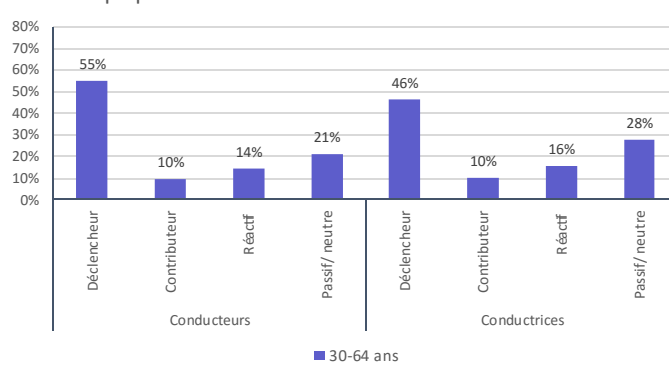
Dans la base VOIESUR le degré d'implication des conducteurs est aussi estimé selon son rôle dans la genèse de l'accident. Quatre rôles sont identifiés :

- **Déclencheur** : Le conducteur est le provocateur de la perturbation pour lui ou pour les autres. Implication déterminante dans la genèse de l'accident. On peut identifier 2 actifs primaires dans un même accident (une manœuvre conduisant à une trajectoire de collision entraînant une réaction conduisant à une perte de contrôle).
- **Contributeur** : Le conducteur n'est pas à l'origine de la perturbation mais fait partie prenante de la genèse de l'accident. Participe à la non résolution du problème par une mauvaise anticipation de l'évolution des événements (absence d'adaptation comportementale, attente d'une régulation par autrui).
- **Réactif** : Le conducteur confronté à une manœuvre atypique, légale ou pas de l'autre usager et difficilement prévisible. Aucun élément explicatif endogène. N'est pas actif, car les données dont il disposait ne lui permettait pas de prévenir la défaillance de l'autre. Évitement théorique possible de l'accident (gêne à la visibilité).
- **Passif/neutre** : Le conducteur n'est pas impliqué dans la déstabilisation de la situation, tout en étant présent. Aucune mesure bénéfique a priori (conducteur arrêté au feu rouge percuté à l'arrière ou conducteur ayant réalisé tout ce qui lui était humainement possible de faire pour éviter l'accident).

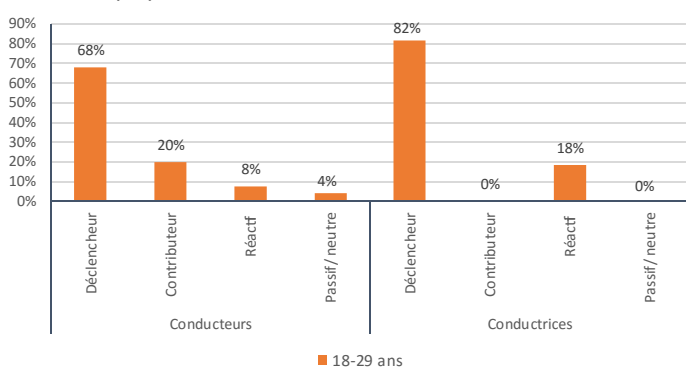
Implication des 1209 conducteurs de VT selon le sexe



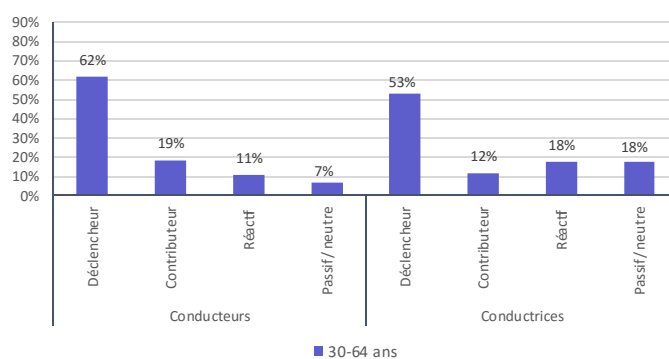
Implication des 1842 conducteurs de VT selon le sexe



Implication des 350 conducteurs 2RM selon le sexe



Implication des 485 conducteurs 2RM selon le sexe

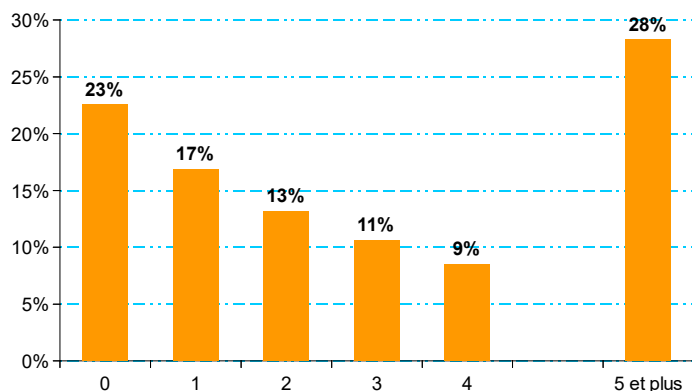


Pour les véhicules de tourisme, les 18-29 ans sont plus souvent déclencheurs de l'accident que les 30-64 ans. Cette analyse est particulièrement prégnante pour les conducteurs masculins (75 % de déclencheurs chez les 18-29 ans contre 55 % chez les 30-64 ans). Attention à une mauvaise interprétation possible du 82 % déclencheur chez les conductrices de 2RM : elles ne sont que 11 au total.

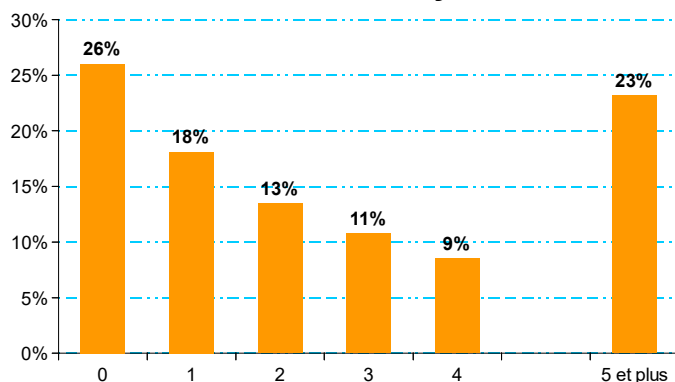
4.4. Ancienneté du permis de conduire

L'essentiel : La moitié des 18-29 ans conducteurs impliqués ont leur permis de conduire depuis deux ans ou moins. La moitié des conducteurs 18-29 ans de véhicules de tourisme ont eu leur permis à 18 ou 19 ans, alors que pour les motocyclettes l'âge majoritaire d'obtention du permis s'étale jusque 23 ans.

Ancienneté du permis de 140 301 conducteurs 18-29 ans de VT ou VU

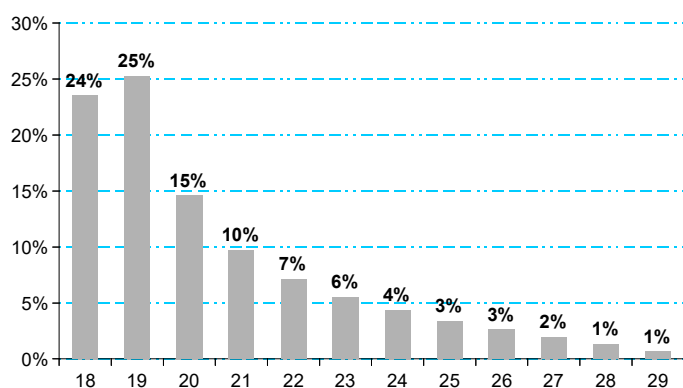


Ancienneté du permis de 28 269 conducteurs 18-29 ans de motocyclettes

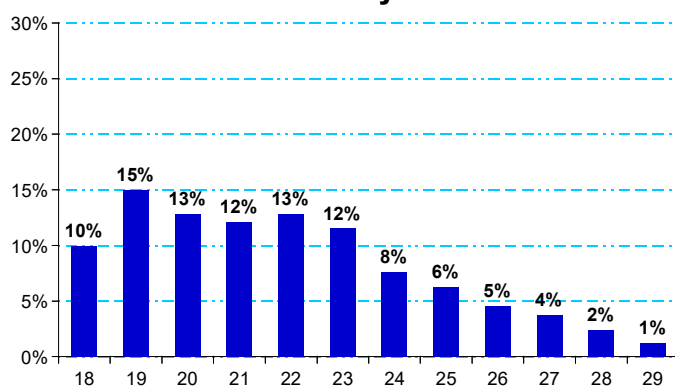


Les 18-29 ans impliqués dans les accidents corporels ont souvent obtenu leur permis de conduire depuis peu de temps : 53 % l'ont depuis 2 ans ou moins (novices) pour les véhicules de tourisme. Ce ratio monte à 57 % pour les motos.

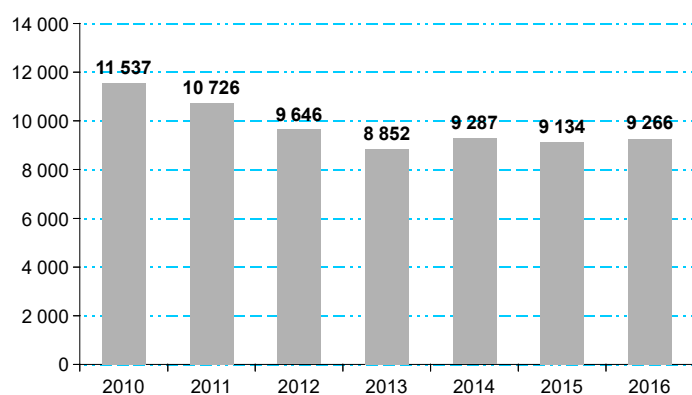
Âge d'obtention du permis pour les 140 301 conducteurs de VT ou VU 18-29 ans



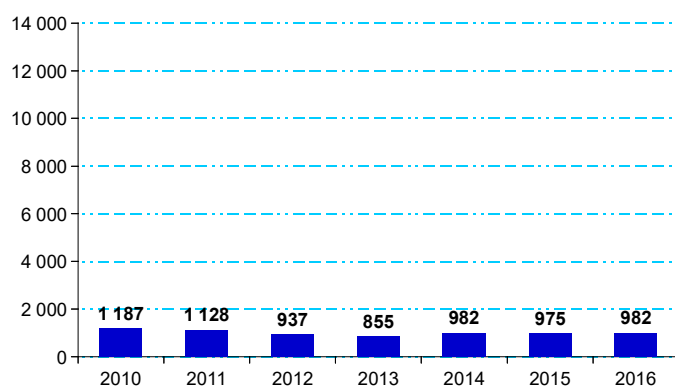
Âge d'obtention du permis pour les 28 269 conducteurs de motocyclettes 18-29 ans



Nombre de conducteurs de VT ou VU 18-29 ans ayant eu leur permis à 18 ou 19 ans selon la date de l'accident



Nombre de conducteurs de motocyclettes 18-29 ans ayant eu leur permis à 18 ou 19 ans selon la date de l'accident

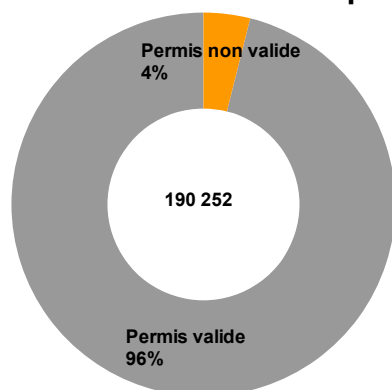


La moitié des conducteurs 18-29 ans de véhicules de tourisme ont eu leur permis à 18 ou 19 ans. Sur la période 2010-2016 le nombre de conducteurs accidentés dans ce cas a diminué. Pour les conducteurs 18-29 ans de motocyclette l'âge d'obtention du permis est plus tardive et s'étale jusque 23 ans.

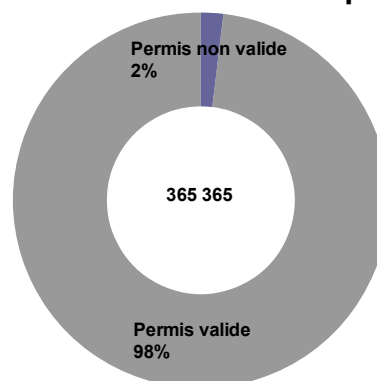
4.5. Validité du permis de conduire

L'essentiel : Les 18-29 ans ont deux fois plus souvent un permis de conduire non valide par rapport aux 30-64 ans. Dans les trois quarts des cas c'est un défaut de permis. Les conducteurs 18-29 ans de motocyclette ont plus souvent un permis non valide que les conducteurs de véhicule de tourisme.

Conducteurs 18-29 ans impliqués



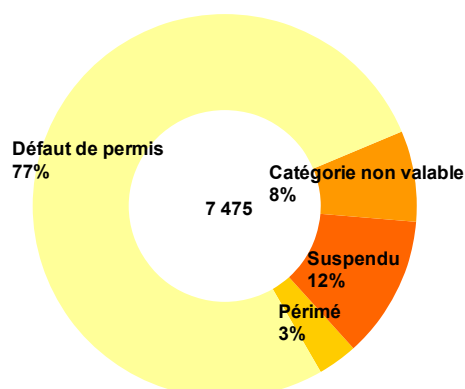
Conducteurs 30-64 ans impliqués



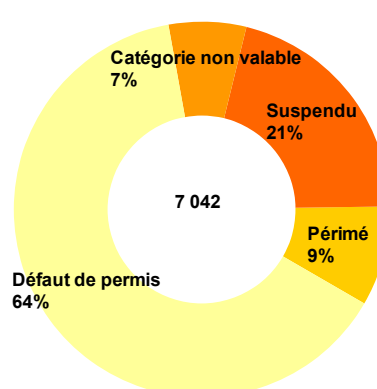
Sur la période 2010-2016, 4 % des 18-29 ans conducteurs n'avaient pas de permis de conduire valide (périmé, suspendu, mauvaise catégorie de véhicule ou défaut de permis). C'est deux fois plus que pour les conducteurs de 30 à 64 ans. Dans les deux cas ces proportions sont stables dans le temps.

Répartition des permis non valides

Chez les 18-29 ans

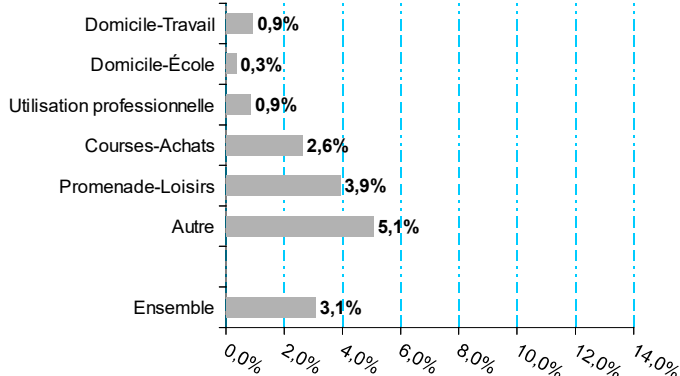


Chez les 30-64 ans

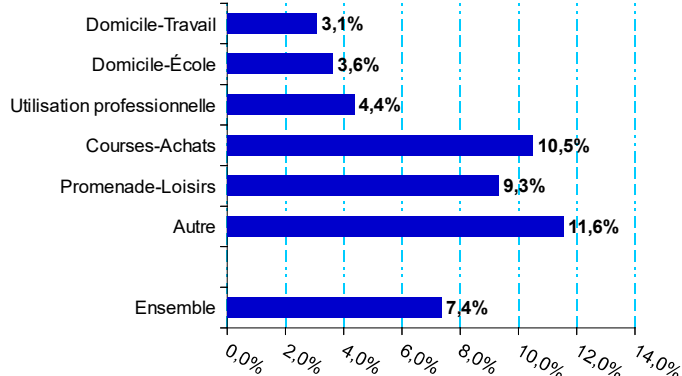


Parmi les 18-29 ans dont le permis est invalide, 77 % sont en défaut de permis. C'est 13 points de plus que pour les 30-64 ans. Inversement, 12 % sont dans le cas d'une suspension. C'est 9 points de moins que pour les 30-64 ans.

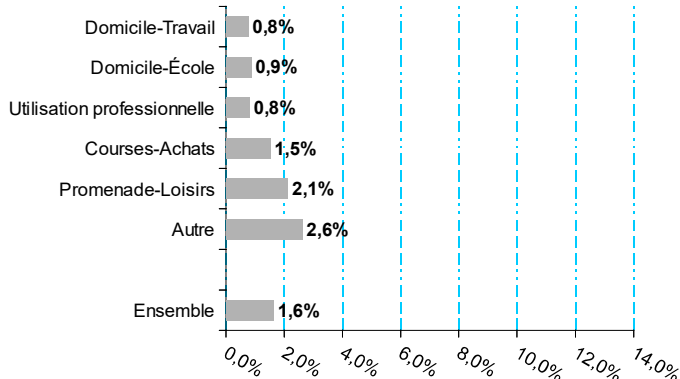
Proportion de permis non valide selon le type de trajet pour les conducteurs de VT 18-29 ans



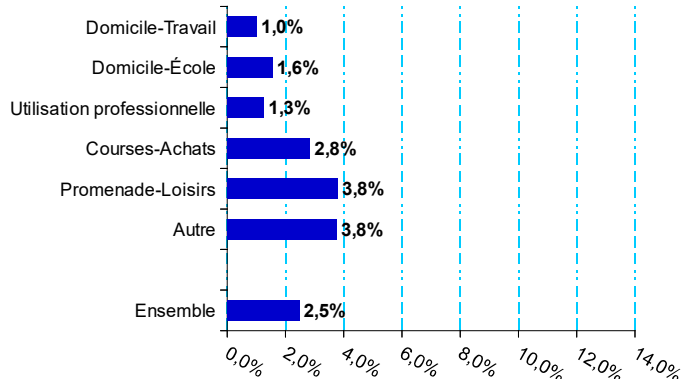
Proportion de permis non valide selon le type de trajet pour les conducteurs de motocyclette 18-29 ans



Proportion de permis non valide selon le type de trajet pour les conducteurs de VT 30-64 ans



Proportion de permis non valide selon le type de trajet pour les conducteurs de motocyclette 30-64 ans



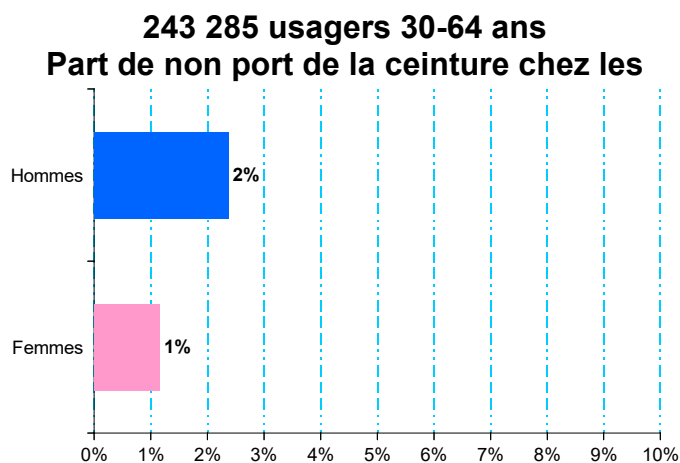
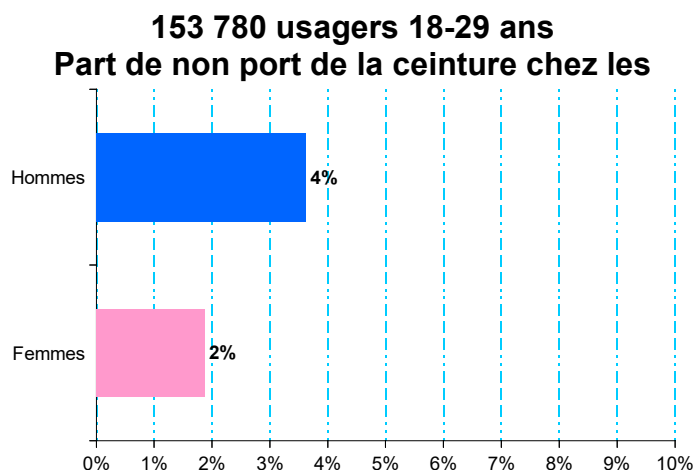
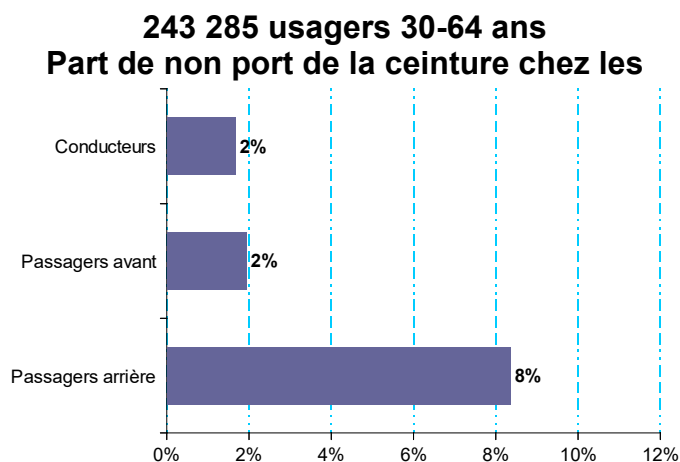
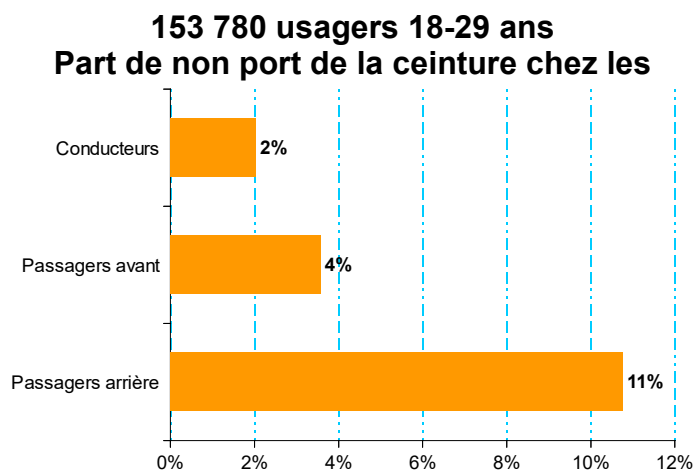
Dans 3,1 % des cas, les conducteurs 18-29 ans de véhicule de tourisme ont un permis non valide. Pour les conducteurs de motocyclette, cette part est de 7,4 %. Cet écart entre VT et motocyclette est plus important en proportion que celui observé chez les 30-64 ans

Dans les deux cas, les permis sont moins souvent non valides pour les trajets « domicile-travail », « domicile-école » et « utilisation professionnelle ».

4.6. Équipements de sécurité

L'essentiel : En voiture, les 18-29 ans portent moins souvent leur ceinture de sécurité que les 30-64 ans lorsqu'ils sont passagers. En deux-roues motorisé (2RM), les 18-29 ans portent moins le casque que les 30-64 ans. Les hommes portent moins souvent leur ceinture et leur casque que les femmes.

4.6.1. Ceinture de sécurité pour les conducteurs et passagers de VT



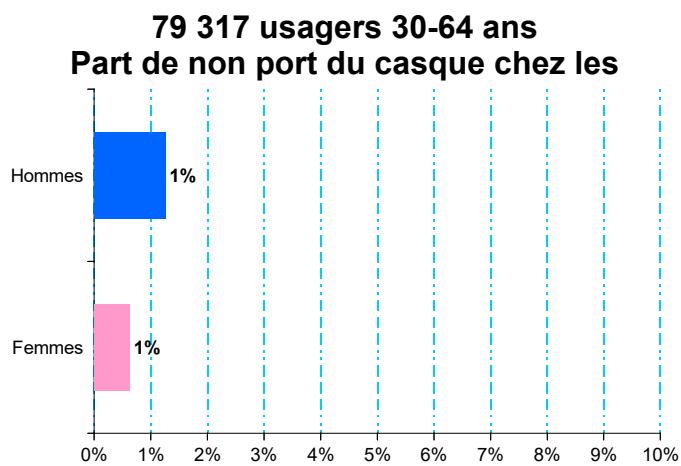
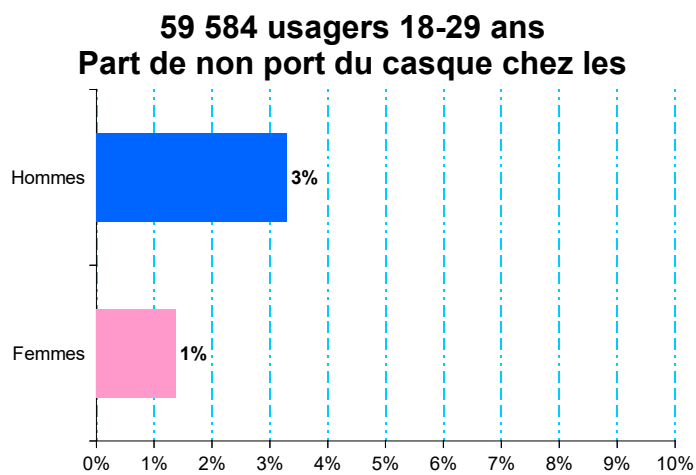
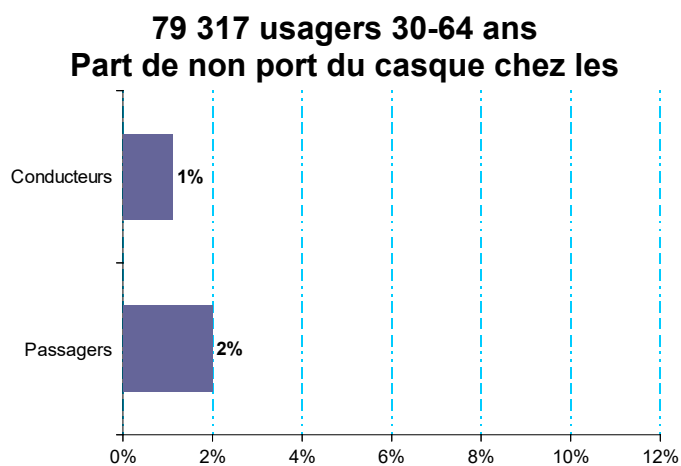
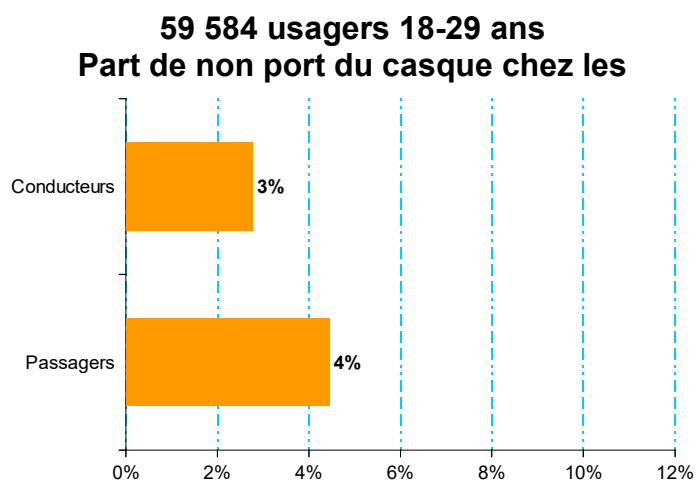
Dans 2 % des cas, le conducteur 18-29 ans impliqué ne portait pas sa ceinture. C'est le même ratio que pour les 30-64 ans.

Les passagers sont moins souvent attachés que les conducteurs : deux points de plus pour les passagers avant et neuf points de plus pour les passagers arrière. Les passagers 30-64 ans s'attachent plus souvent que les passagers 18-29 ans.

Ces proportions sont stables dans le temps.

Les hommes portent moins souvent leur ceinture que les femmes.

4.6.2. Casque pour les conducteurs et passagers de deux-roues motorisées



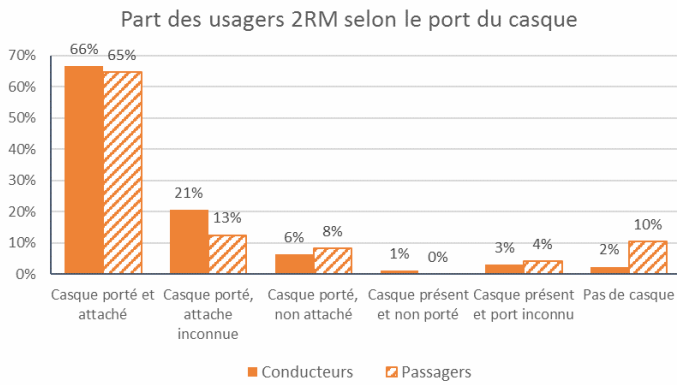
Dans 3 % des cas en deux-roues motorisé, le conducteur 18-29 ans impliqué ne portait pas son casque. C'est deux points de plus que pour les 30-64 ans. Le même écart de deux points s'observe pour les passagers.

Ces proportions sont stables dans le temps.

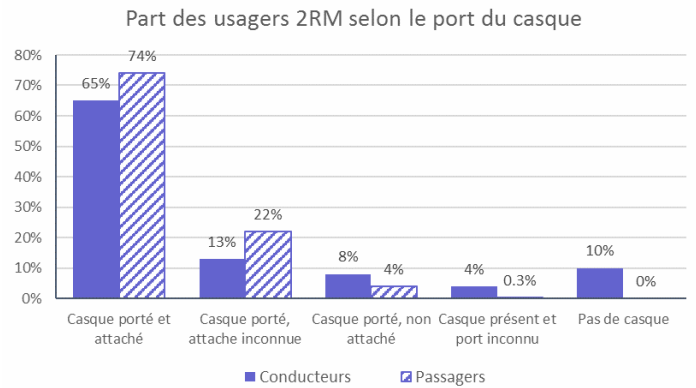
Les hommes portent moins souvent leur casque que les femmes.

Approfondissement avec les données VOIESUR (accidents mortels 2011)

382 usagers 18-29 ans



499 usagers 30-64 ans

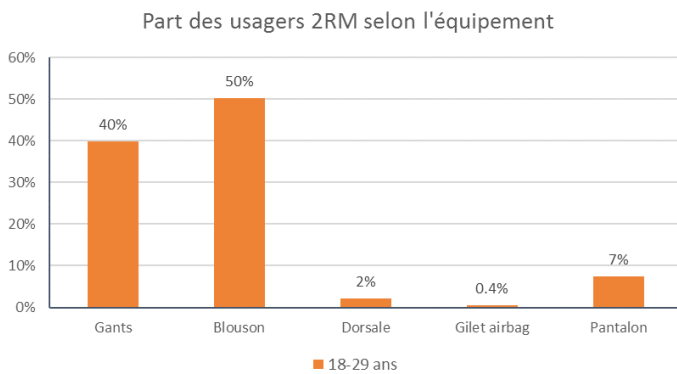


Dans VOIESUR, l'utilisation du casque est renseignée pour 92 % des 18-29 ans usagers de 2RM. Pour l'absence de casque, les chiffres fournis par VOIESUR sont proches de ceux fournis par le BAAC pour les 18-29 ans conducteurs mais sont supérieurs de six points pour les passagers. Par ailleurs, VOIESUR apporte une information supplémentaire sur les cas de présence du casque mais avec une mauvaise utilisation : autour de 7 % pour les usagers 18-29 ans.

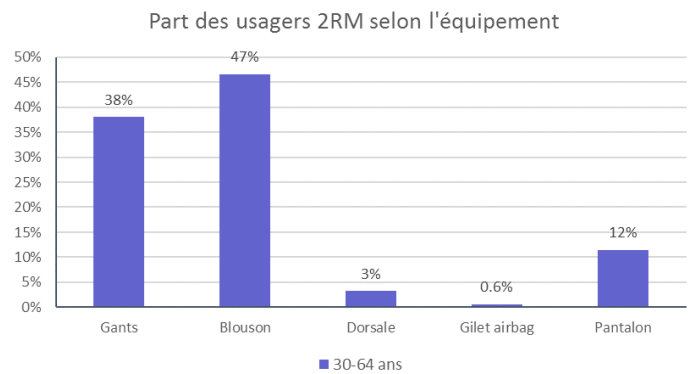
Équipements de sécurité

L'analyse de cette variable de VOIESUR est difficile à contextualiser, car ces équipements de sécurité n'étaient pas à décrire dans le BAAC 2011.

229 usagers 18-29 ans



313 usagers 30-64 ans

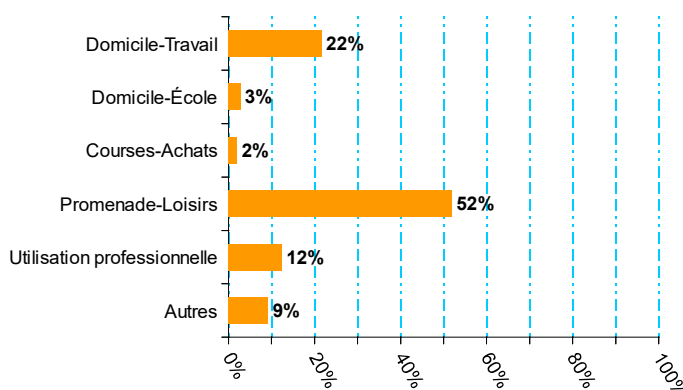


L'équipement des usagers de 2RM est connu pour 55 % des usagers dans les accidents mortels. Parmi les usagers pour lesquels on possède l'information, 50 % portent un blouson et 40 % des gants. Peu d'usagers portent une dorsale ou un gilet airbag.

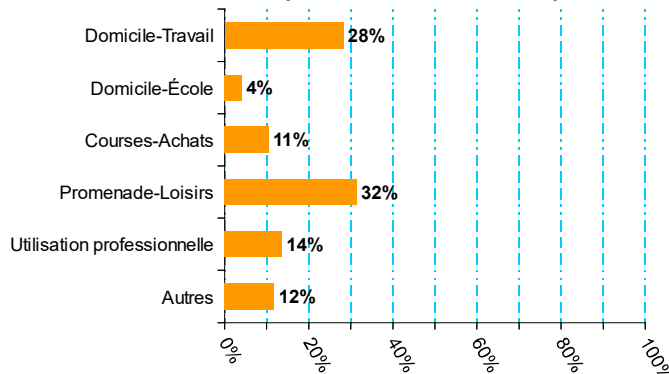
4.7. Type de trajet

L'essentiel : Les 18-29 ans ont des accidents dans un trajet de type « promenade loisirs » plus souvent que les 30-64 ans et aussi plus souvent que la proportion des distances qu'ils parcourent sur ce type de trajet.

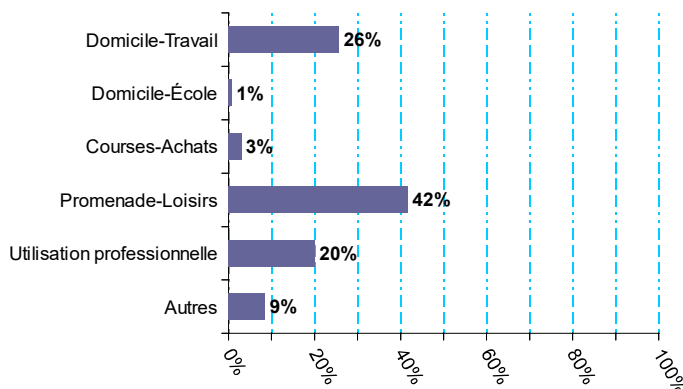
220 711 conducteurs 18-29 ans



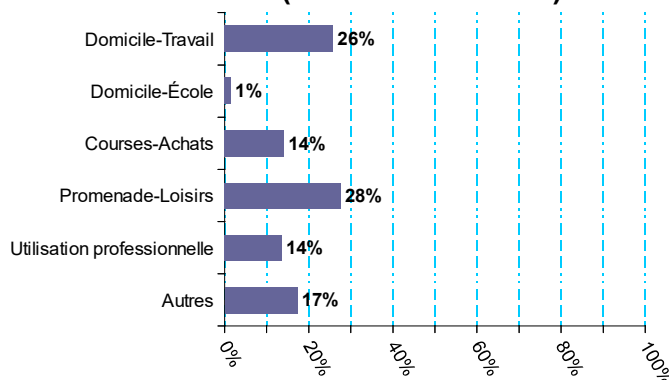
Distances parcourues par les conducteurs 18-29 ans (1 572 000 000 km)



395 501 conducteurs 30-64 ans



Distances parcourues par les conducteurs 30-64 ans (5 800 000 000 km)



Les catégories utilisées dans ces graphiques sont celles du fichier BAAC :

- Domicile-travail : concerne un déplacement pour se rendre à un lieu de travail habituel ou pour en revenir. Concerne aussi les enseignants ou personnels administratifs d'un établissement scolaire.
- Domicile école : concerne les élèves et les étudiants pour se rendre à un établissement scolaire ou pour en revenir. Concerne aussi les trajets des parents qui emmènent leurs enfants.
- Utilisation professionnelle : concerne un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle. Concerne aussi une mission professionnelle entre son domicile et le lieu de la mission.

Sur la période 2010-2016, 52 % des 18-29 ans conducteurs accidentés effectuaient un trajet de type « promenade-loisirs », alors que ce motif de déplacement ne représente que 32 % des distances parcourues. Cette proportion d'accidents corporels se situe 10 points plus haut que chez les 30 - 64 ans. L'écart pour les distances parcourues de type « promenade-loisirs » entre les 18-29 ans et les 30-64 ans n'est que de 4 points.

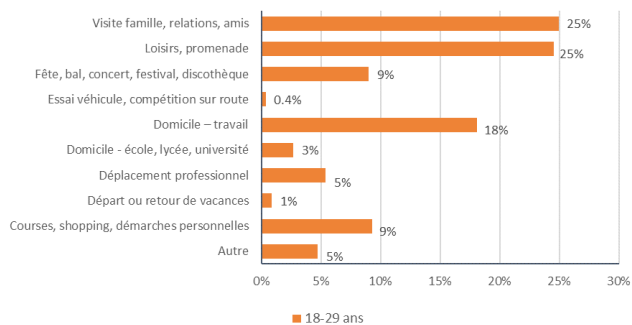
Inversement, la proportion des 18-29 ans conducteurs accidentés sur un trajet professionnel est inférieure de 8 points à celle des 30 - 64 ans (12 % contre 20 %).

Enfin, 22 % des 18-29 ans conducteurs accidentés effectuaient un trajet « domicile-travail » (cette catégorie représente 28 % des distances parcourues). C'est 4 points de moins que chez les 30 - 64 ans.

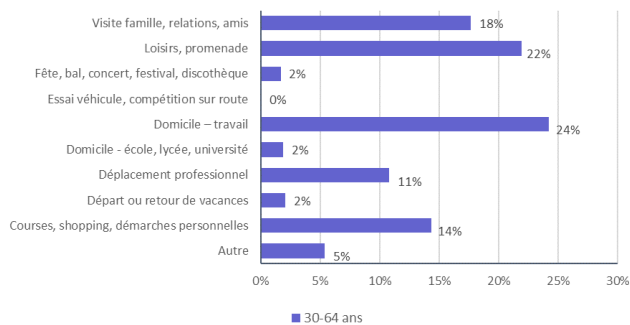
Toutes ces proportions sont stables dans le temps.

Approfondissement avec les données VOIESUR (accidents mortels 2011)

Part des 1 054 conducteurs de VT selon leur trajet



Part des 1 555 conducteurs de VT selon leur trajet

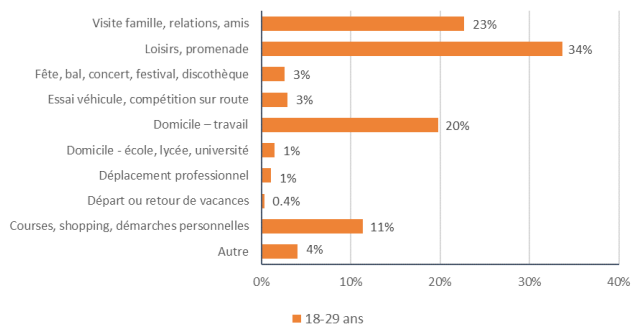


Dans les données VOIESUR, on connaît le trajet effectué par les 18-29 ans automobilistes dans 86 % des cas (1 054/1 221). Même si elles ne portent que sur les accidents mortels 2011, ces données sont plus détaillées que les données BAAC.

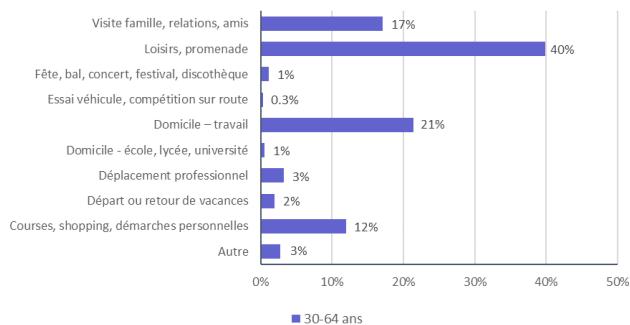
Les 18-29 ans sont plus souvent accidentés que les 30-64 ans dans un trajet lié à une fête et pour un trajet de type « visite famille, relations, amis » (7 points de plus dans les deux cas) et inversement moins souvent dans un déplacement professionnel ou de type « domicile travail » (6 points de moins dans les deux cas).

Approfondissement avec les données VOIESUR (accidents mortels 2011)

Part des 273 conducteurs de 2RM selon leur trajet



Part des 369 conducteurs de 2RM selon leur trajet



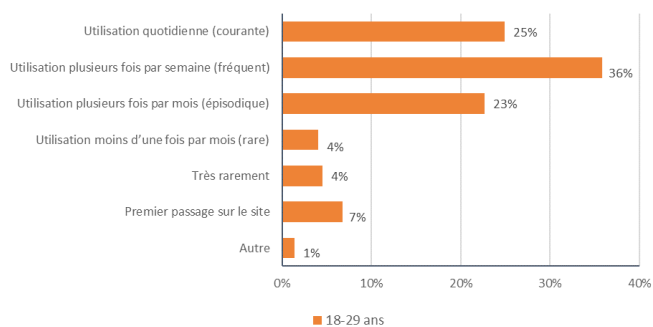
Dans les données VOIESUR, on connaît le trajet effectué par les 18-29 ans conducteurs de 2RM dans les trois quarts des cas (273/359). Même si elles ne portent que sur les accidents mortels 2011, ces données sont plus détaillées que les données BAAC.

Les 18-29 ans sont plus souvent accidentés que les 30-64 ans dans un trajet lié à une visite familiale (6 points de plus) et inversement moins souvent dans un déplacement de loisir (6 points de moins).

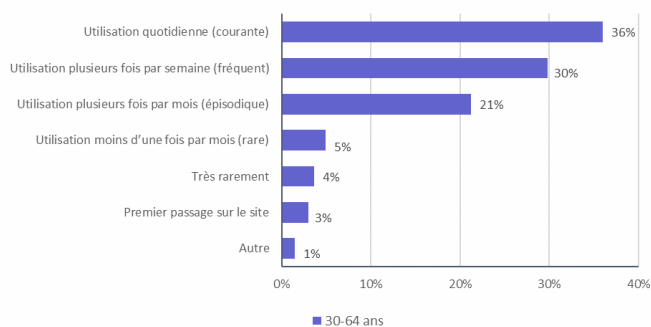
4.8. Fréquence du trajet

Cette variable n'existant pas dans les données BAAC, ce paragraphe ne porte que sur les données VOIESUR (accidents mortels 2011).

Part des 670 conducteurs de VT selon la fréquence du trajet

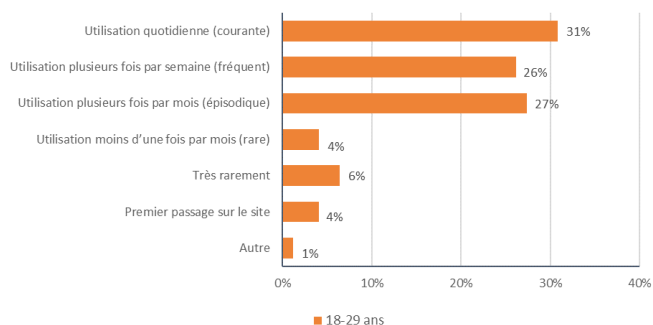


Part des 980 conducteurs de VT selon la fréquence du trajet

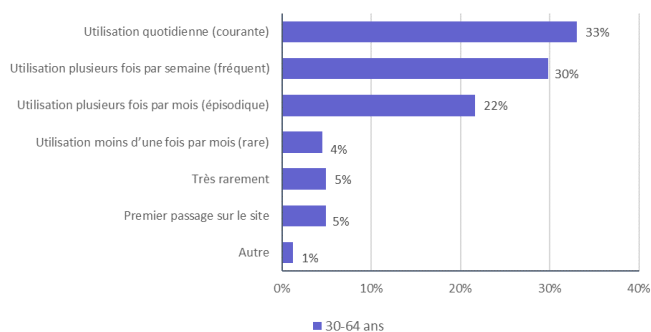


Dans les accidents mortels des 18-29 ans conducteurs, la fréquence du trajet est connue pour 52 % des conducteurs (670/1 221). Les 18-29 ans conducteurs accidentés se distinguent des 30-64 ans par des accidents plus fréquents sur les sites empruntés plusieurs fois par semaine (36 % contre 30 %) ou empruntés pour la première fois (7 % contre 3%).

Part des 172 conducteurs de 2RM selon la fréquence du trajet



Part des 245 conducteurs de 2RM selon la fréquence du trajet



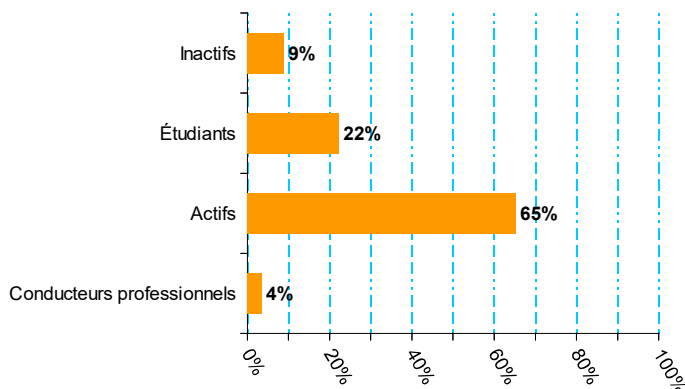
Dans les accidents mortels des 18-29 ans conducteurs de deux-roues motorisés la fréquence du trajet est connue pour 48 % des conducteurs (172/359). Les 18-29 ans conducteurs de deux-roues motorisés accidentés ont des fréquences de trajet assez similaires à celles des 30-64 ans.

4.9. Catégorie socio-professionnelle

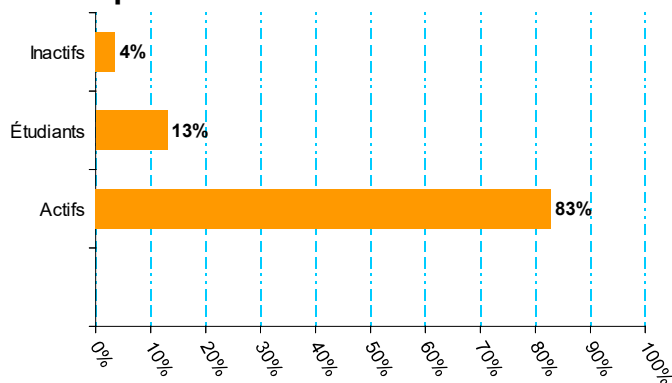
L'essentiel : Les 18-29 ans étudiants sont sur-représentés dans les accidents par rapports aux distances qu'ils parcourent.

Remarque : un mauvais renseignement de la rubrique « conducteurs professionnels » en 2015 et en 2016 nous a obligé à étudier cette thématique sur la période 2010-2014.

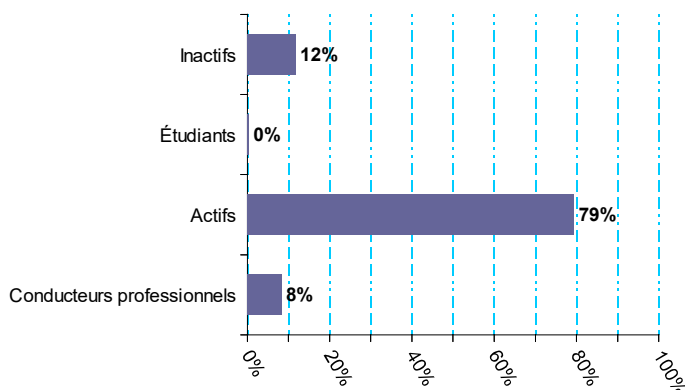
103 586 conducteurs 18-29 ans



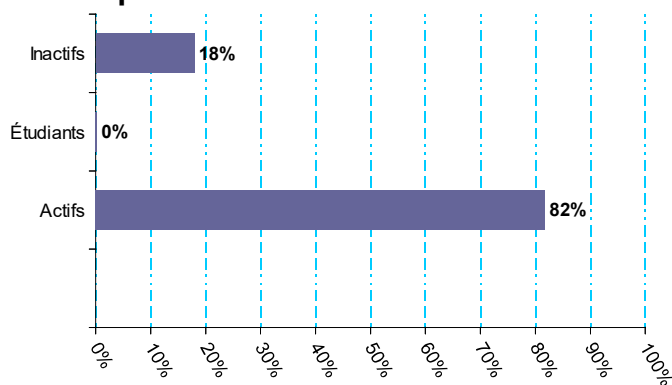
1 569 000 000 km parcourus par les conducteurs 18-29 ans



190 173 conducteurs 30-64 ans



5 743 000 000 km parcourus par conducteurs de 30-64 ans



Dans ces graphiques :

- « inactifs » regroupe les rubriques du BAAC « chômeurs » et « retraités » ;
- « actifs » regroupe les rubriques du BAAC « ouvriers », « agriculteurs », « artisans » et « cadres ».

22 % des 18-29 ans conducteurs impliqués dans un accident corporel sont étudiants (ils ne réalisent que 13 % des km parcourus). Cette proportion est stable dans le temps. Bien évidemment cette catégorie est absente pour les 30 - 64 ans.

Inversement la part d'actifs chez les 18-29 ans est de 65 %, soit 14 points de moins que chez les 30 - 64 ans. Cette proportion est passée de 66 % en 2010 à 54 % en 2016.

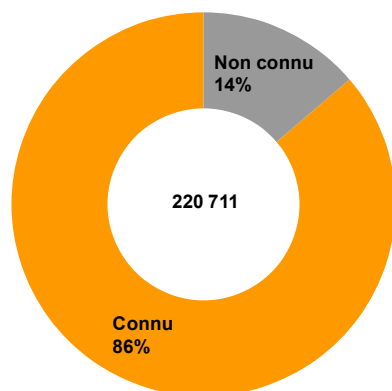
De même, la part de conducteurs professionnels chez les 18-29 ans est de 4 %, soit 4 points de moins que chez les 30 - 64 ans.

4.10. Alcool

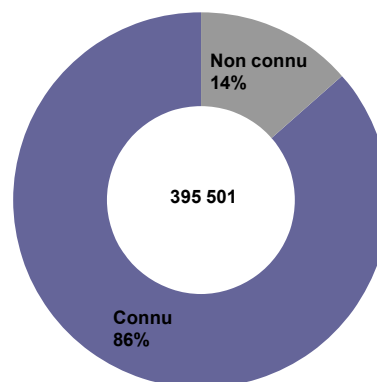
L'essentiel : Au cours de la période 2010-2016, la part de 18-29 ans impliqués contrôlés positifs à l'alcool diminue, mais elle demeure supérieure à celle des 30-64 ans. En revanche, les 18-29 ans enregistrent un taux moyen d'alcoolémie inférieur à celui des 30-64 ans. Les conducteurs contrôlés positifs à l'alcool sont souvent des hommes effectuant un trajet « promenade-loisir » de nuit. Ils sont très majoritairement responsables des accidents les impliquant.

4.10.1. Part des conducteurs dépistés

Conducteurs 18-29 ans



Conducteurs 30-64 ans



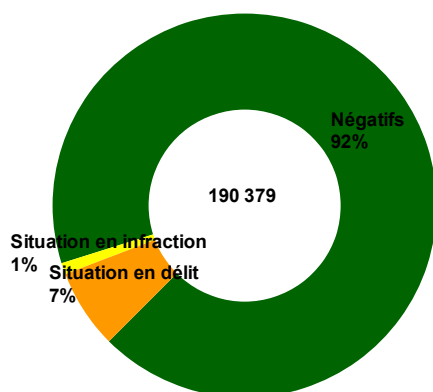
Dans le fichier accident, on dispose du résultat du test d'alcoolémie pour 86 % des 18-29 ans conducteurs impliqués. Ce chiffre est resté stable entre 2010 et 2016 et est le même pour les conducteurs entre 30 et 64 ans.

Dans la suite de ce chapitre, on s'intéresse aux conducteurs pour lesquels l'information « alcool » est connue.

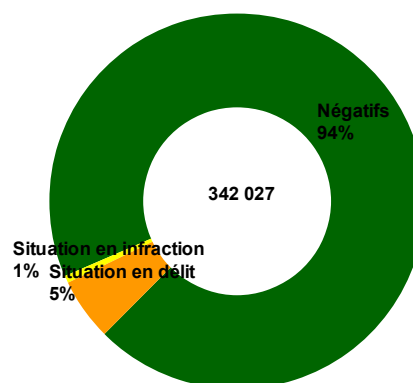
4.10.2. Conducteurs positifs (en infraction ou en délit)

Un conducteur est en délit si son taux d'alcool est supérieur à 0,8 g par litre de sang ou 0,4 mg par litre d'air expiré. Il est en infraction si ce taux est compris entre 0,5 g et 0,8 g par litre de sang ou entre 0,25 mg et 0,4 mg par litre d'air expiré.

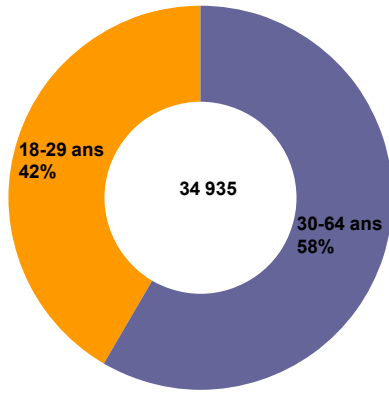
Conducteurs 18-29 ans



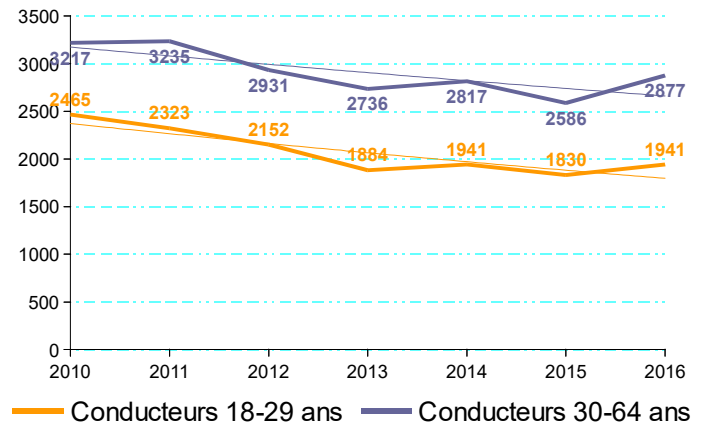
Conducteurs 30-64 ans



Conducteurs positifs



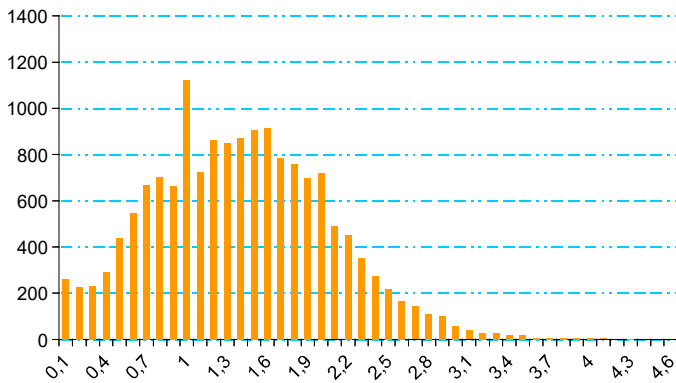
Conducteurs positifs



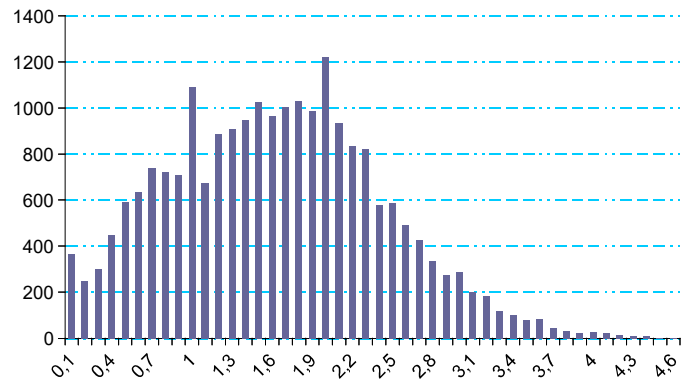
Parmi les 18-29 ans conducteurs pour lesquels l'information « alcool » est connue, 8 % ont été contrôlés positifs (dont une très large majorité en délit). C'est deux points de plus que pour les conducteurs de 30 à 64 ans. Les 18-29 ans représentent 42 % des conducteurs testés positifs alors qu'ils ne représentent que 35 % des conducteurs de 18-64 ans et qu'ils ne réalisent que 24 % des kilomètres parcourus.

Sur la période 2010-2016, le nombre de 18-29 ans conducteurs positifs dans les accidents a diminué en moyenne de 4,5 % par an. Pour les autres conducteurs de 30 à 64 ans, on observe une baisse de 2,9 % en moyenne par an.

Distribution du taux d'alcool chez les conducteurs 18-29 ans positifs



Distribution du taux d'alcool chez les conducteurs 30-64 ans positifs

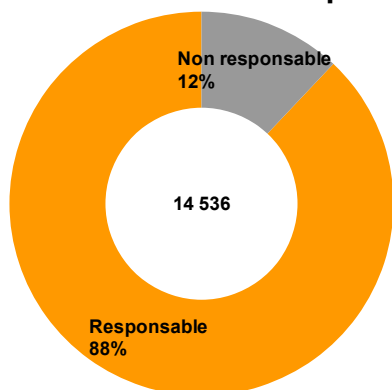


Pour les 18-29 ans, le maximum de la courbe du taux d'alcool se situe aux alentours de 1,5 gramme par litre de sang contre 1,8 gramme pour les 30-64 ans. De même, on trouve chez les 30-64 ans un nombre important de conducteur au-dessus de 3 grammes alors qu'ils sont peu nombreux chez les 18-29 ans.

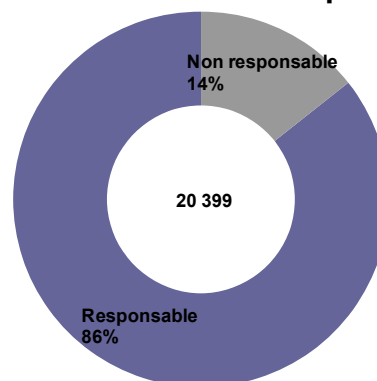
Les deux courbes montrent une anomalie de saisie par arrondi à 1 gramme et à 2 grammes par litre de sang.

4.10.3. Responsabilité présumée des conducteurs positifs

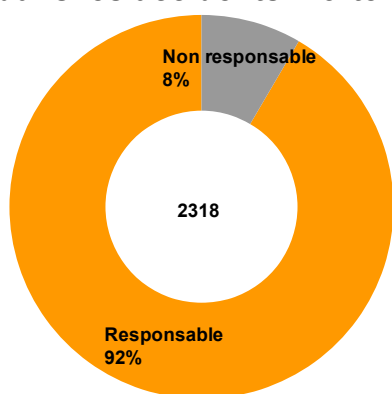
Responsabilité présumée des conducteurs 18-29 ans positifs dans les accidents corporels



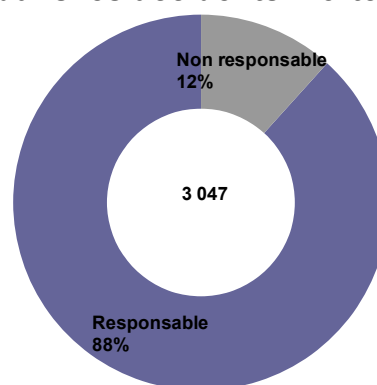
Responsabilité présumée des conducteurs 30-64 ans positifs dans les accidents corporels



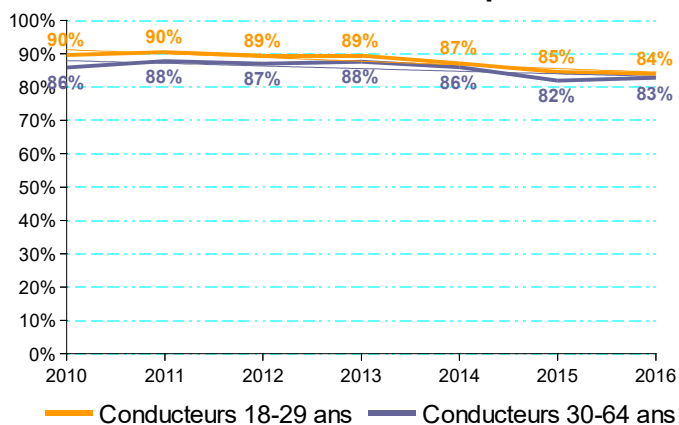
Responsabilité présumée des conducteurs 18-29 ans positifs dans les accidents mortels



Responsabilité présumée des conducteurs 30-64 ans positifs dans les accidents mortels



Conducteurs 18-64 ans positifs présumés responsables dans les accidents corporels

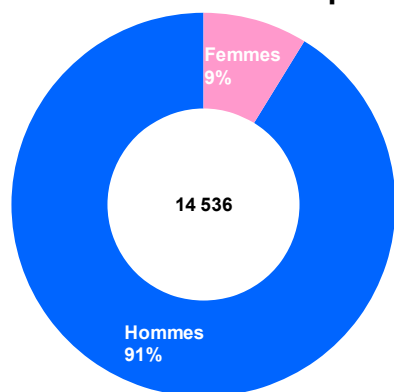


Sur la période 2010-2016, 88 % des 18-29 ans alcoolisés conducteurs sont déclarés présumés responsables de l'accident par les forces de l'ordre (86 % pour les conducteurs entre 30 et 64 ans). Cette proportion est en légère diminution (1 point en moins en moyenne par an) sur cette période comme celle des conducteurs entre 30 et 64 ans.

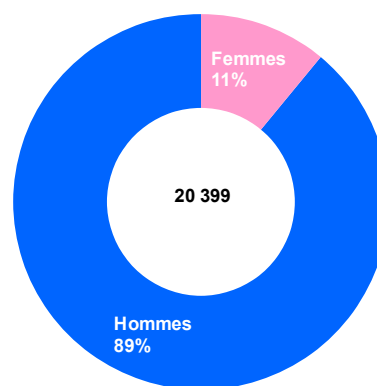
Pour les accidents mortels, cette part de responsabilité présumée des conducteurs positifs monte à 92 % pour les 18-29 ans contre 88 % pour les 30-64 ans.

4.10.4. Répartition Hommes/Femmes des conducteurs positifs

Conducteurs 18-29 ans positifs



Conducteurs 30-64 ans positifs



Les conducteurs masculins sont très nettement sur-impliqués dans les accidents de 18-29 ans alcoolisés : 91 % des cas (89 % pour les conducteurs de 30 à 64 ans). Ces parts sont stables sur la période 2010-2016.

Pour mémoire, les hommes représentent 74 % des conducteurs 18-29 ans impliqués dans les accidents et réalisent 60 % des distances parcourues par les deux sexes.

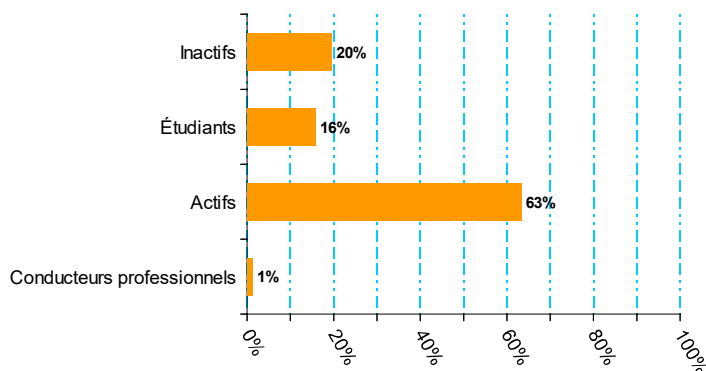
4.10.5. Répartition des conducteurs positifs en fonction de leur catégorie socio-professionnelle

Un mauvais renseignement de la rubrique « conducteurs professionnels » en 2015 et en 2016 nous a obligé à étudier cette thématique sur la période 2010-2014.

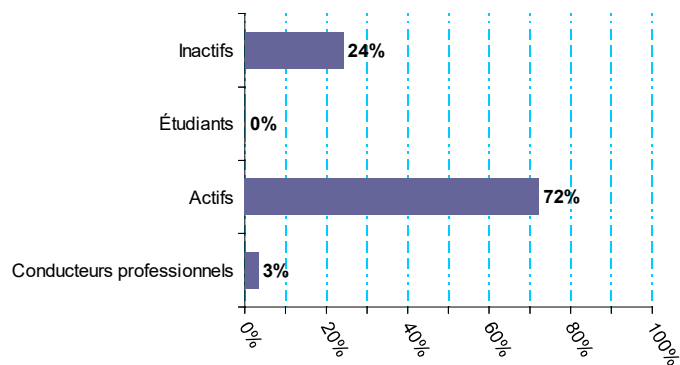
Dans ces graphiques :

- « Inactifs » regroupe les rubriques du BAAC « chômeurs » et « retraités » ;
- « actifs » regroupe les rubriques du BAAC « ouvriers », « agriculteurs », « artisans » et « cadres ».

10 765 conducteurs 18-29 ans positifs



14 936 conducteurs 30-64 ans positifs

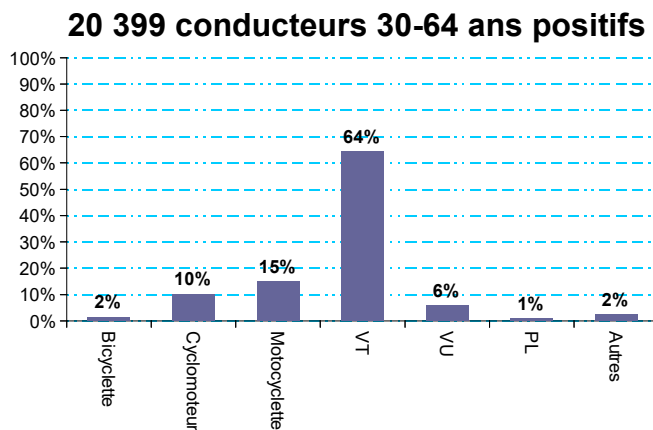
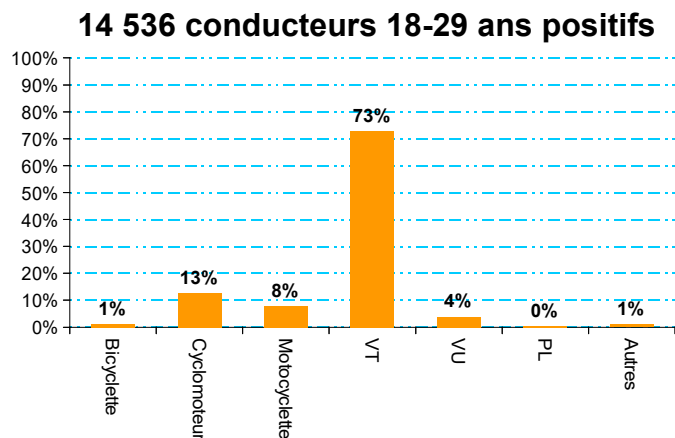


20 % des 18-29 ans conducteurs alcoolisés sont inactifs (24 % pour les 30-64 ans) alors que les inactifs ne représentent au total que 4 % des distances parcourues par les conducteurs 18-29 ans.

De plus, 16 % des 18-29 ans conducteurs alcoolisés sont étudiants. Bien évidemment cette catégorie est absente pour les 30 - 64 ans.

Toutes ces proportions sont stables dans le temps.

4.10.6. Répartition des conducteurs positifs en fonction de la catégorie administrative du véhicule

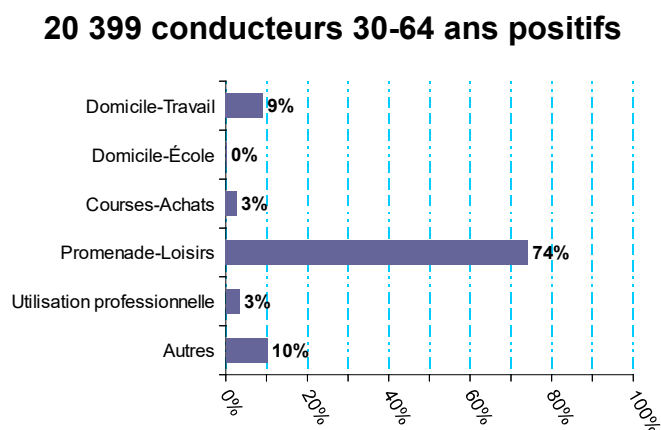
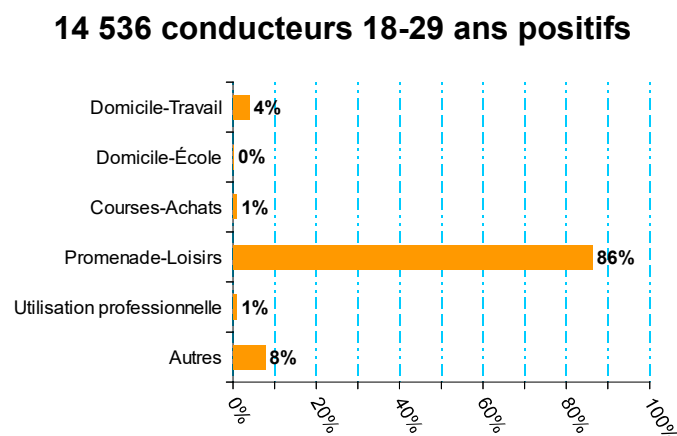


Sur la période 2010-2016, 73 % des 18-29 ans conducteurs alcoolisés étaient au volant d'un véhicule de tourisme (VT). Cette part est en augmentation sur la période étudiée. C'est 9 points de plus que pour les conducteurs alcoolisés de 30 à 64 ans. De plus, pour l'ensemble des conducteurs accidentés de 18-29 ans, cette catégorie de véhicule n'est utilisée que dans 62 % des cas.

De même 13 % des 18-29 ans conducteurs alcoolisés conduisaient un cyclomoteur. Cette proportion est en forte baisse dans le temps (elle est passée de 16 % en 2010 à 9 % en 2016) mais en moyenne cela reste 3 points de plus que pour les conducteurs alcoolisés de 30 à 64 ans.

Enfin, 8 % des 18-29 ans conducteurs alcoolisés conduisaient une motocyclette. Cette proportion est stable dans le temps et c'est 7 points de moins que pour les conducteurs alcoolisés de 30 à 64 ans.

4.10.7. Répartition des conducteurs positifs selon leur trajet



Sur la période 2010-2016, 86 % des 18-29 ans conducteurs alcoolisés effectuaient un trajet de type « promenade-loisirs ». C'est 12 points de plus que chez les 30 - 64 ans. De plus, pour l'ensemble des conducteurs accidentés 18-29 ans, ce type de trajet n'est réalisé que dans 52 % des cas.

Les autres motifs de déplacement sont très peu présents chez les 18-29 ans. Ce n'est pas le cas pour les 30 - 64 ans alcoolisés car dans 9 % des cas ils effectuaient un trajet domicile-travail.

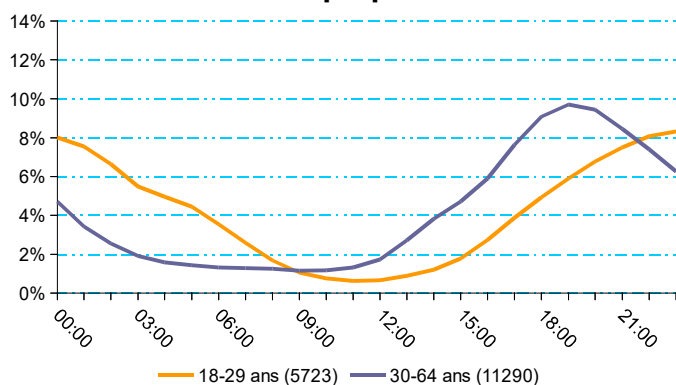
Toutes ces proportions sont stables dans le temps.

Les catégories utilisées dans ces graphiques sont celles du fichier BAAC :

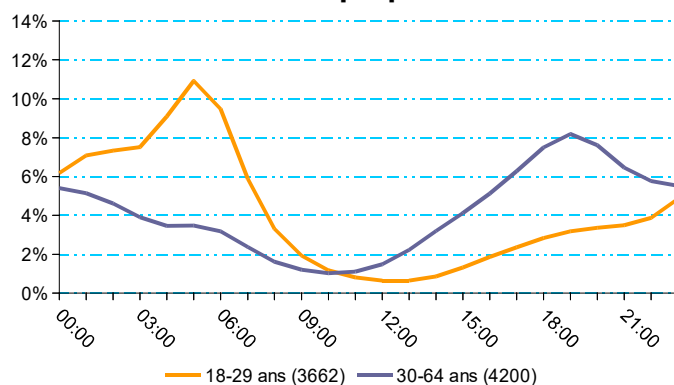
- Domicile-travail : concerne un déplacement pour se rendre à un lieu de travail habituel ou pour en revenir. Concerne aussi les enseignants ou personnels administratifs d'un établissement scolaire.
- Domicile école : concerne les élèves et les étudiants pour se rendre à un établissement scolaire ou pour en revenir. Concerne aussi les trajets des parents qui emmènent leurs enfants.
- Utilisation professionnelle : concerne un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle. Concerne aussi une mission professionnelle entre son domicile et le lieu de la mission.

4.10.8. Répartition horaire

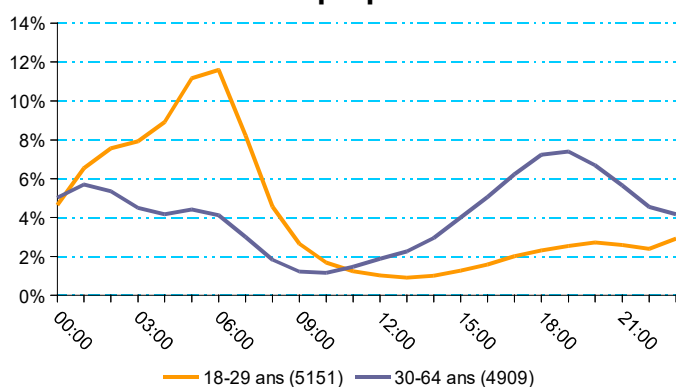
Conducteurs impliqués en semaine



Conducteurs impliqués le samedi



Conducteurs impliqués le dimanche



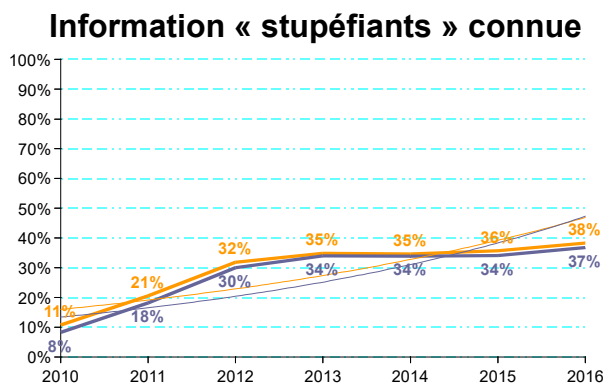
En semaine, pour les 18-29 ans les dépistages positifs dans les accidents s'observent majoritairement de nuit, alors que c'est plutôt en fin d'après-midi pour les 30-64 ans.

Le samedi et le dimanche pour les 18-29 ans, on observe un pic en fin de nuit, alors que les dépistages positifs sont plus répartis tout au long de la nuit pour les 30-64 ans qui conservent par ailleurs leur pic de fin d'après-midi.

4.11. Stupéfiants

L'essentiel : Sur la période 2010-2016, la part des conducteurs pour lesquels l'information « stupéfiants » est connue est passé de 10 % à 40 %. Les 18-29 ans sont contrôlés positifs plus souvent que les 30-64 ans. Ces conducteurs positifs, majoritairement des hommes effectuant plutôt un trajet de type « promenade loisir » en fin d'après-midi, sont très souvent déclarés présumés responsables de l'accident.

4.11.1. Part des conducteurs dépistés



Dans le fichier accident, on dispose du résultat du test sur les stupéfiants pour 29 % des 18-29 ans conducteurs impliqués. Ce chiffre a fortement augmenté entre 2010 et 2016.

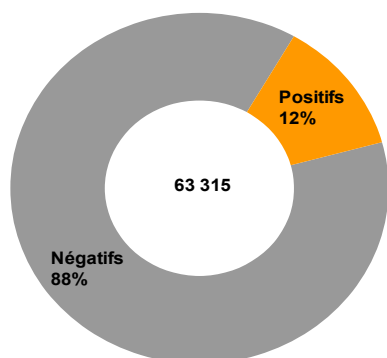
Les chiffres sont très similaires pour les conducteurs entre 30 et 64 ans.

Dans la suite de ce chapitre, on s'intéresse aux conducteurs pour lesquels l'information « stupéfiants » est connue.

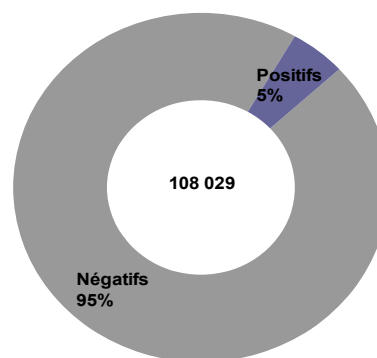
— Conducteurs 18-29 ans — Conducteurs 30-64 ans

4.11.2. Conducteurs positifs (avec stupéfiants)

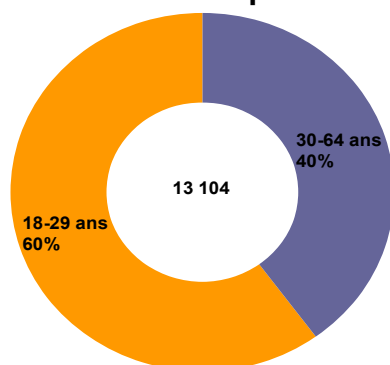
Conducteurs 18-29 ans



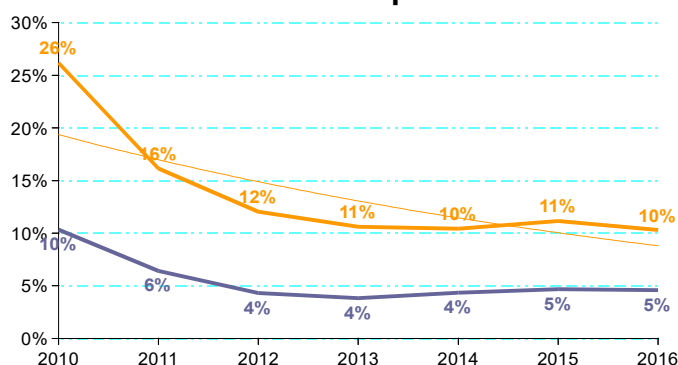
Conducteurs 30-64 ans



Conducteurs positifs



Conducteurs positifs

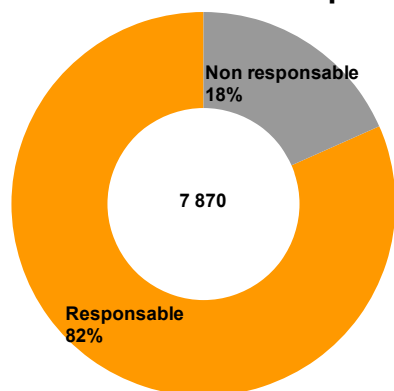


Parmi les 18-29 ans conducteurs pour lesquels l'information « stupéfiants » est connue, 12 % ont été contrôlés positifs. C'est 7 points de plus que pour les conducteurs de 30 à 64 ans. Les 18-29 ans représentent 60 % des conducteurs testés positifs alors qu'ils représentent 35 % des conducteurs de 18-64 ans et ne réalisent que 24 % des km parcourus.

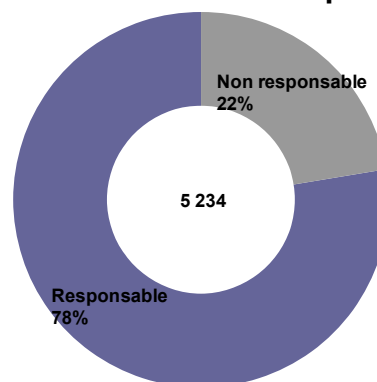
Sur la période 2010-2016, la part des 18-29 ans conducteurs positifs dans les accidents a fortement diminué. Elle est stable depuis 2013. Cette baisse est liée à l'augmentation de la proportion de dépistages : dans les premières années les contrôles étaient plus réalisés sur des personnes pour lesquelles une suspicion forte existait, d'où des taux de positifs plus importants.

4.11.3. Responsabilité présumée des conducteurs positifs

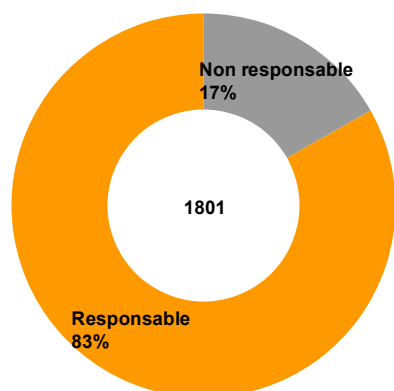
Conducteurs 18-29 ans positifs



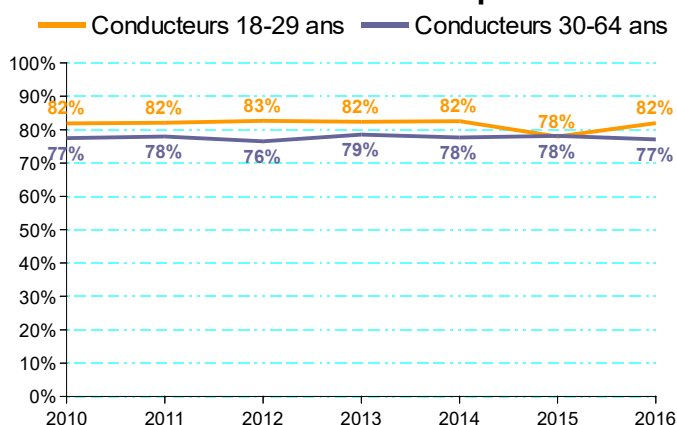
Conducteurs 30-64 ans positifs



Conducteurs 18-29 ans positifs dans les accidents mortels



Conducteurs 18-29 ans positifs

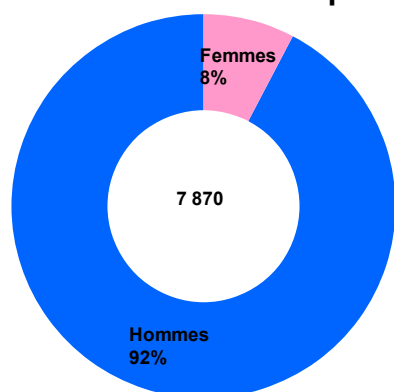


Sur la période 2010-2016, 82 % des 18-29 ans conducteurs positifs aux stupéfiants sont déclarés présumés responsables de l'accident par les forces de l'ordre (78 % pour les conducteurs entre 30 et 64 ans).

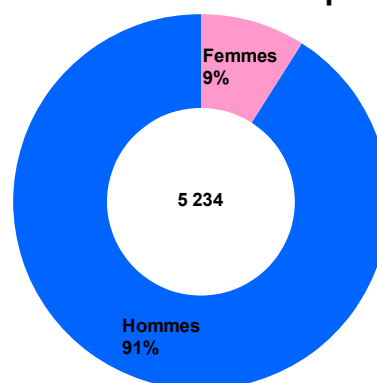
Cette proportion est stable sur cette période comme celle des conducteurs entre 30 et 64 ans.

4.11.4. Répartition Hommes/Femmes des conducteurs positifs

Conducteurs 18-29 ans positifs



Conducteurs 30-64 ans positifs



Les 18-29 ans conducteurs positifs aux stupéfiants dans les accidents sont des hommes dans 92 % des cas (91 % pour les conducteurs de 30 à 64 ans). Les conducteurs masculins sont donc très nettement sur-impliqués dans les accidents de 18-29 ans positifs aux stupéfiants.

Pour mémoire, les hommes représentent 74 % des conducteurs 18-29 ans impliqués dans les accidents et réalisent 60 % des distances parcourues par les deux sexes. Ces parts sont stables sur la période 2010-2016.

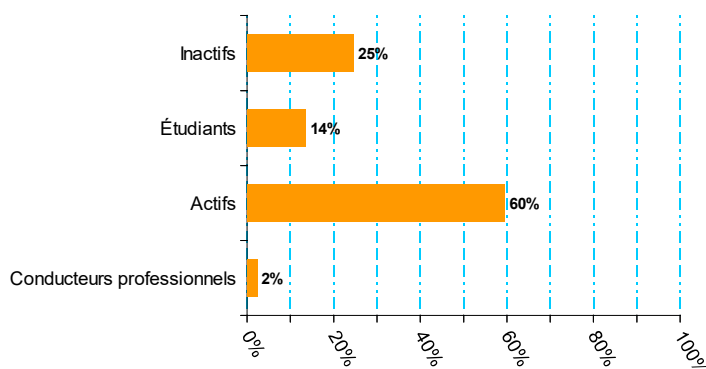
4.11.5. Conducteurs avec stupéfiants en fonction de leur catégorie socio-professionnelle

Remarque : un mauvais renseignement de la rubrique « conducteurs professionnels » en 2015 et en 2016 nous a obligé à étudier cette thématique sur la période 2010-2014.

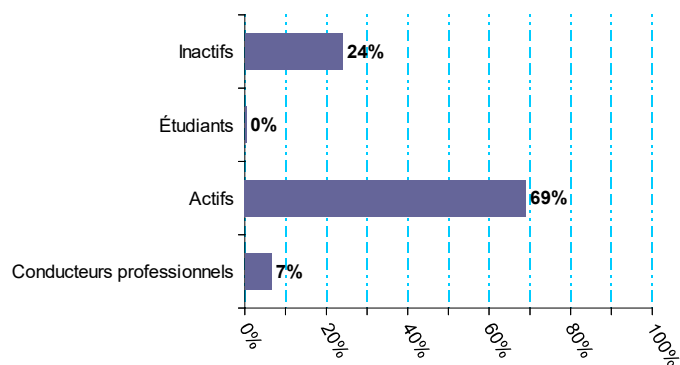
Dans ces graphiques :

- « Inactifs » regroupe les rubriques du BAAC « chômeurs » et « retraités » ;
- « actifs » regroupe les rubriques du BAAC « ouvriers », « agriculteurs », « artisans » et « cadres ».

3 596 conducteurs 18-29 ans positifs



2 326 conducteurs 30-64 ans positifs



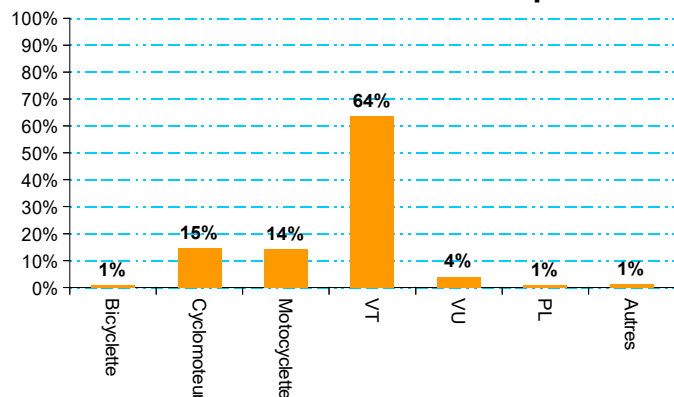
25 % des 18-29 ans conducteurs positifs aux stupéfiants sont inactifs (comme pour les 30-64 ans) alors que les inactifs ne représentent au total que 4 % des distances parcourues par les conducteurs 18-29 ans.

De plus, 14 % des 18-29 ans conducteurs positifs aux stupéfiants sont étudiants. Bien évidemment cette catégorie est absente pour les 30 - 64 ans.

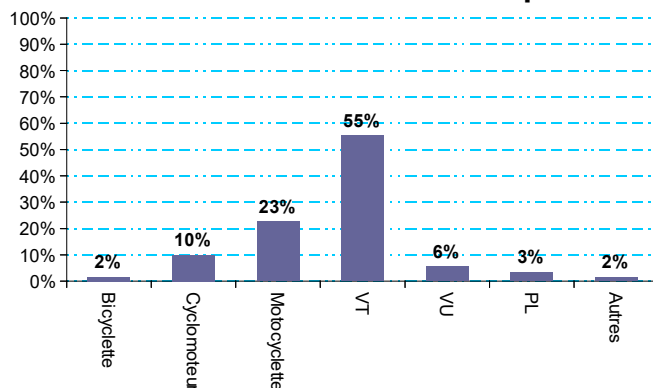
Toutes ces proportions sont stables dans le temps.

4.11.6. Répartition des conducteurs positifs en fonction de la catégorie administrative du véhicule

7 870 conducteurs 18-29 ans positifs



5 234 conducteurs 30-64 ans positifs



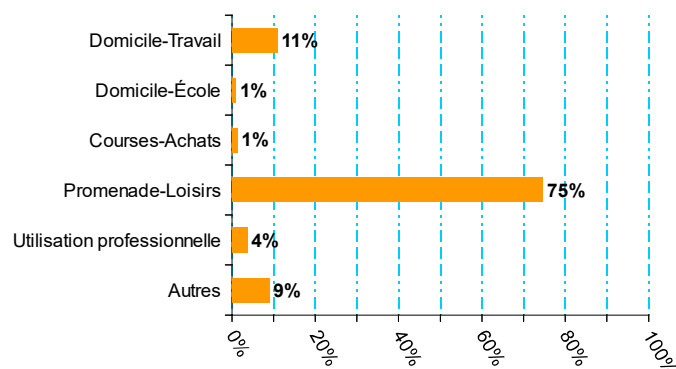
Sur la période 2010-2016, 64 % des 18-29 ans conducteurs avec stupéfiants étaient au volant d'un véhicule de tourisme. Cette part est stable sur la période étudiée. C'est 9 points de plus que pour les conducteurs alcoolisés de 30 à 64 ans.

De même 15 % des 18-29 ans conducteurs avec stupéfiants conduisaient un cyclomoteur. Cette proportion est en baisse dans le temps (elle est passée de 15 % en 2010 à 11 % en 2016) mais en moyenne cela reste 5 points de plus que pour les conducteurs de 30 à 64 ans.

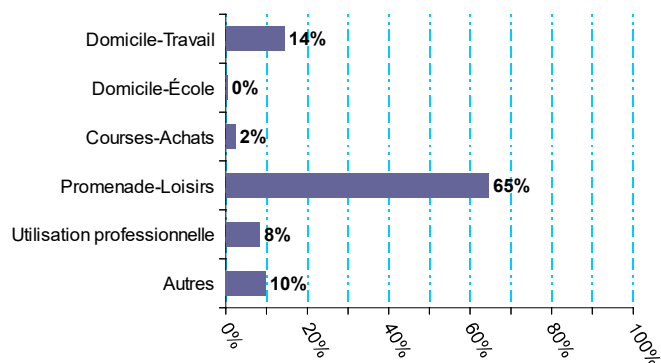
Enfin, 14 % des 18-29 ans conducteurs avec stupéfiants conduisaient une motocyclette. Cette proportion est stable dans le temps et c'est 9 points de moins que pour les conducteurs de 30 à 64 ans.

4.11.7. Répartition des conducteurs positifs selon leur trajet

7 870 conducteurs 18-29 ans positifs



5 234 conducteurs 30-64 ans positifs



Sur la période 2010-2016, 75 % des 18-29 ans conducteurs avec stupéfiants effectuaient un trajet de type « promenade-loisirs ». C'est 10 points de plus que chez les 30 - 64 ans. De plus, pour l'ensemble des conducteurs accidentés 18-29 ans, ce type de trajet n'est réalisé que dans 52 % des cas.

Le motif domicile travail représente 11 % des cas. C'est 3 points de moins que pour les 30 - 64 ans.

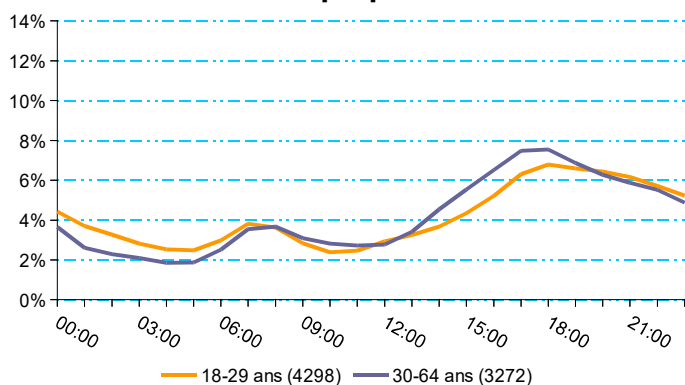
Toutes ces proportions sont stables dans le temps.

Les catégories utilisées dans ces graphiques sont celles du fichier BAAC :

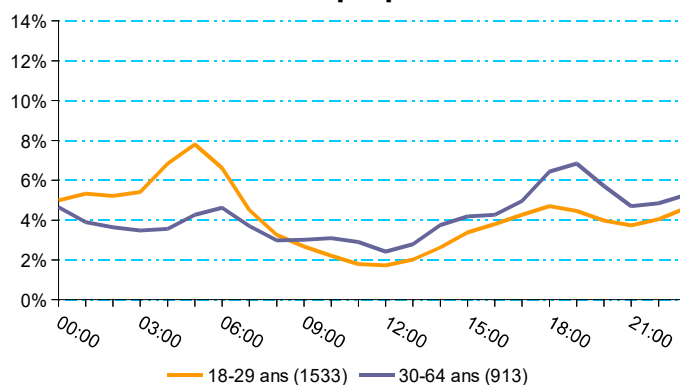
- Domicile-travail : concerne un déplacement pour se rendre à un lieu de travail habituel ou pour en revenir. Concerne aussi les enseignants ou personnels administratifs d'un établissement scolaire.
- Domicile école : concerne les élèves et les étudiants pour se rendre à un établissement scolaire ou pour en revenir. Concerne aussi les trajets des parents qui emmènent leurs enfants.
- Utilisation professionnelle : concerne un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle. Concerne aussi une mission professionnelle entre son domicile et le lieu de la mission.

4.11.8. Répartition horaire

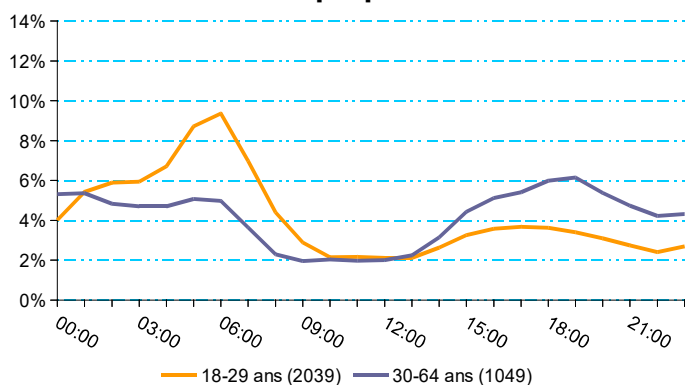
Conducteurs impliqués en semaine



Conducteurs impliqués le samedi



Conducteurs impliqués le dimanche



En semaine, pour les 18-29 ans comme pour les 30-64 ans, les dépistages positifs dans les accidents s'observent majoritairement en fin d'après-midi.

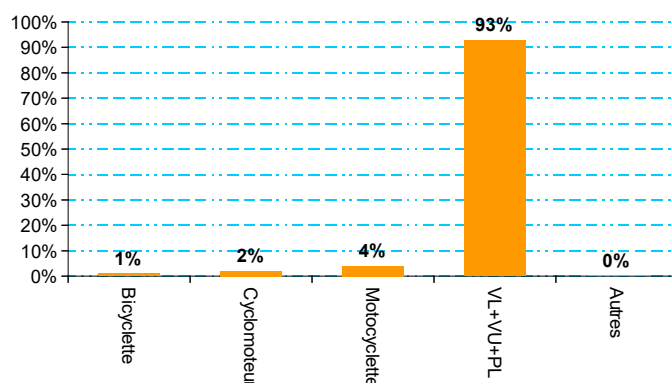
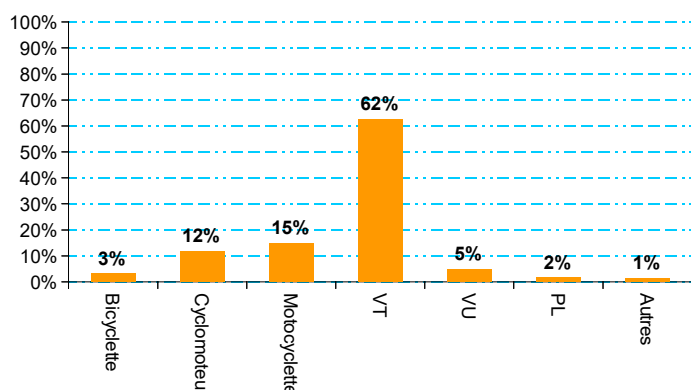
Le samedi et le dimanche pour les 18-29 ans, on observe un pic en fin de nuit, alors que les dépistages positifs sont plus répartis tout au long de la nuit pour les 30-64 ans qui conservent par ailleurs leur pic de fin d'après-midi.

4.12. Catégorie administrative du véhicule

L'essentiel : Par rapport aux distances parcourues avec chacun de ces modes, les bicyclettes, cyclomoteurs et motocyclettes sont surreprésentées dans les accidents impliquant un 18-29 ans conducteur.

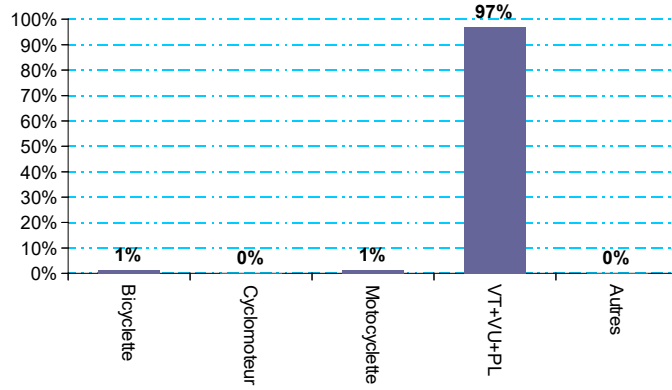
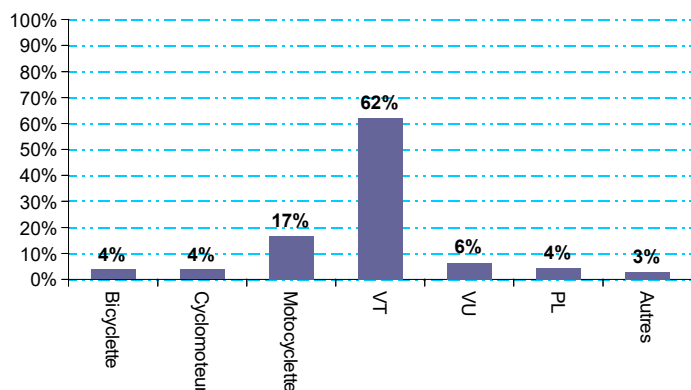
220 711 conducteurs 18-29 ans

1 572 000 000 km parcourus par les conducteurs 18-29 ans



395 501 conducteurs 30-64 ans

5 799 000 000 km parcourus par les conducteurs 30-64 ans



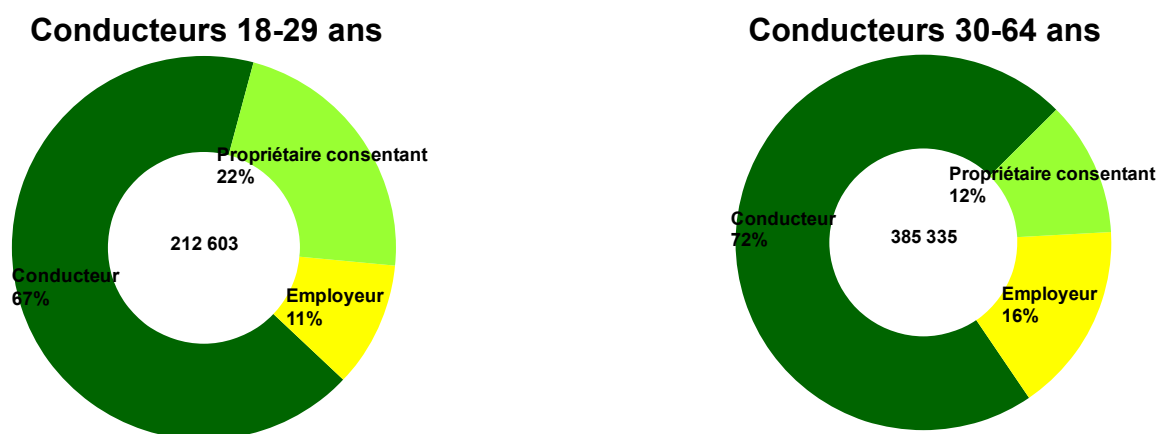
Sur la période 2010-2016, 62 % des 18-29 ans conducteurs accidentés étaient au volant d'un véhicule de tourisme. Cette part est en légère augmentation sur la période étudiée mais c'est globalement la même part que pour les conducteurs de 30 à 64 ans.

De même 12 % de ces 18-29 ans conduisaient un cyclomoteur (c'est beaucoup plus que la proportion de déplacements réalisés avec ce type de véhicule). Cette proportion est en baisse dans le temps (elle est passée de 14 % à 9 %) mais en moyenne cela reste 8 points de plus que pour les conducteurs de 30 à 64 ans.

Par ailleurs, 15 % de ces 18-29 ans accidentés conduisaient une motocyclette (c'est beaucoup plus que la proportion de déplacements réalisés avec ce type de véhicule). Cette proportion est stable dans le temps et très proche de celle pour les conducteurs de 30 à 64 ans.

4.13. Appartenance et puissance du véhicule

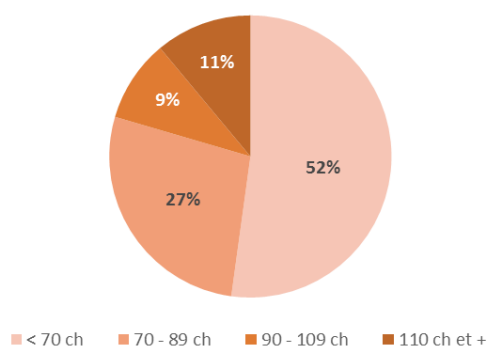
L'essentiel : Les 18-29 ans conducteurs impliqués se sont fait plus souvent prêter le véhicule que les 30-64 ans. Ils conduisent des véhicules moins puissants.



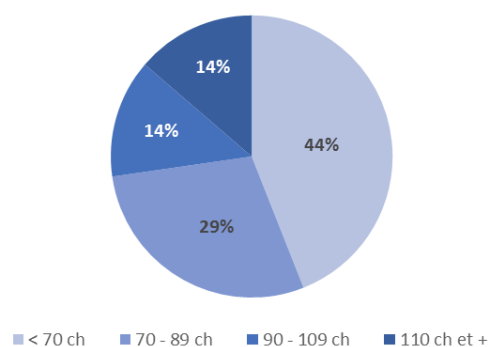
Dans 22 % des cas, le véhicule du 18-29 ans conducteur accidenté lui avait été prêté. C'est deux fois plus que pour les 30-64 ans. Inversement, pour les 18-29 ans le véhicule appartient moins souvent à l'employeur ou bien à son conducteur. Ce sont souvent les véhicules utilitaires et les poids lourds qui appartiennent à l'employeur. Ces proportions sont stables dans le temps.

Approfondissement avec les données VOIESUR (accidents mortels 2011)

Part des VT des 18-29 ans selon la puissance

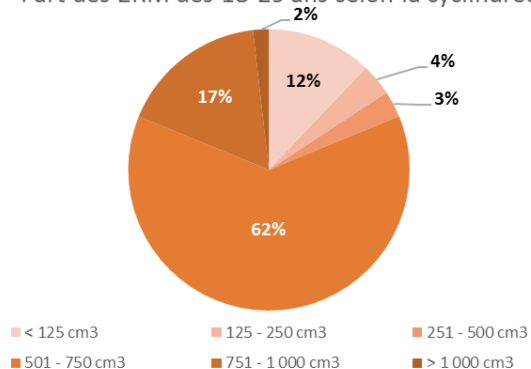


Part des VT des 30-64 ans selon la puissance

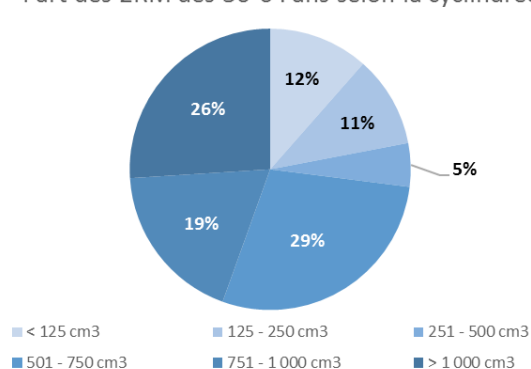


La puissance des véhicules de tourisme des 18-29 ans automobilistes est connue pour 45 % des véhicules (552/1221). Ces véhicules impliqués sont globalement moins puissants pour les 18-29 ans que pour les 30-64 ans.

Part des 2RM des 18-29 ans selon la cylindrée



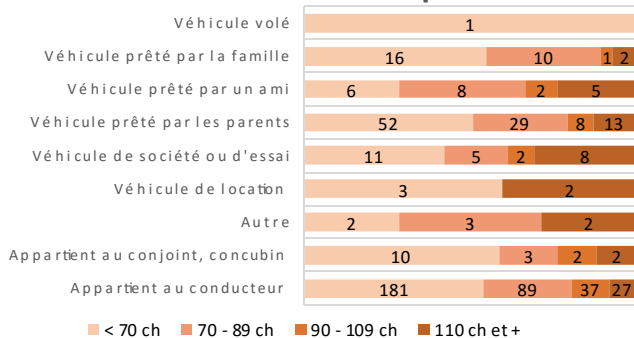
Part des 2RM des 30-64 ans selon la cylindrée



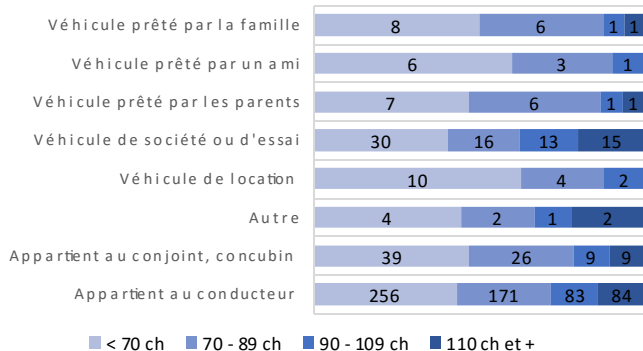
La cylindrée du 2RM des 18-29 ans est connue pour 45 % des 2RM (165/366).

De la même manière, la moitié des 30-64 ans impliqués conduisaient une motocyclette très puissante (plus de 750cm³) alors que seulement 19 % des 18-29 ans sont dans ce cas.

Appartenance des 542 véhicules des 18-29 ans selon la puissance



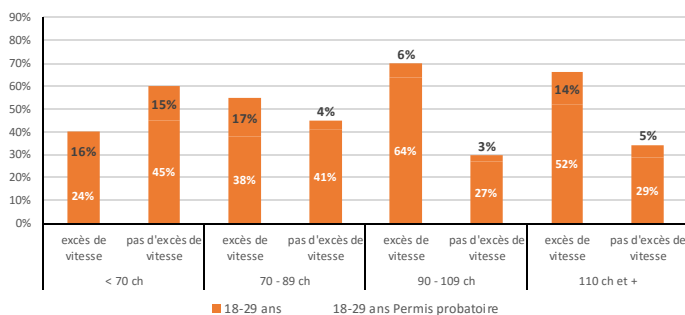
Appartenance des 817 véhicules des 30-64 ans selon la puissance



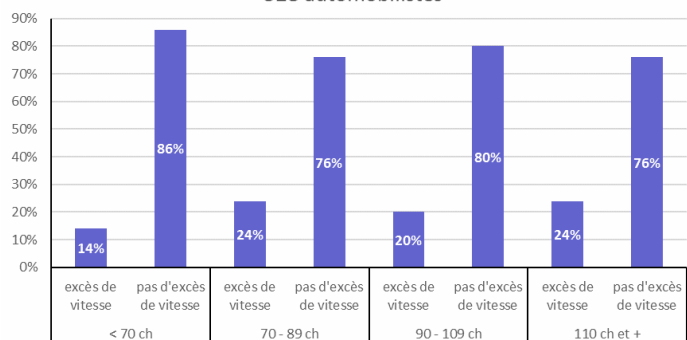
L'appartenance des véhicules des 18-29 ans est connue pour 44 % des cas.

Pour les 18-29 ans, pour les véhicules les plus puissants, il n'appartenait pas au conducteur dans la moitié des cas, alors que les véhicules puissants conduits par les 30-64 ans appartiennent majoritairement au conducteur.

La vitesse des 18-29 ans selon le permis et la puissance du VT
348 automobilistes



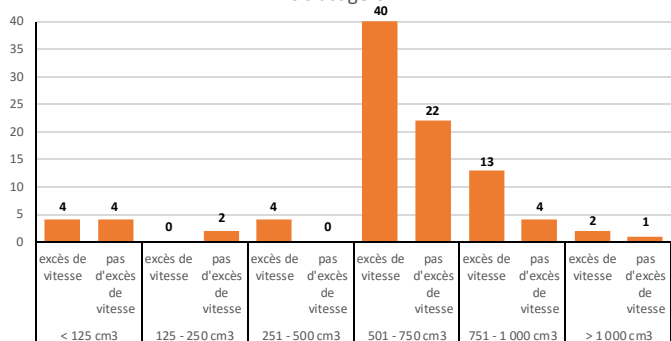
La vitesse des 30-64 ans selon la puissance du VT
528 automobilistes



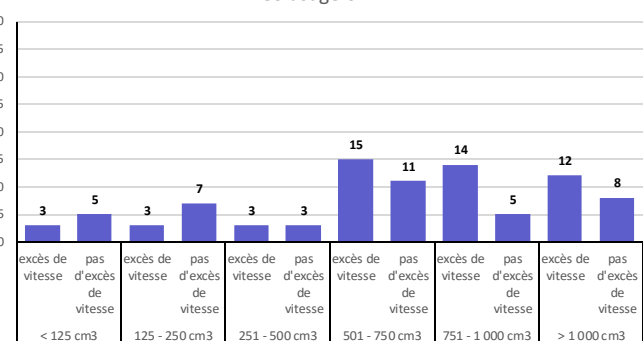
La vitesse des véhicules des 18-29 ans a pu être estimée dans 28 % des cas.

Pour les 18-29 ans, les excès de vitesse sont plus fréquents que pour les 30-64 ans et ce d'autant plus que la puissance du véhicule utilisé est élevée.

La vitesse des 18-29 ans selon la cylindrée du 2RM
96 usagers



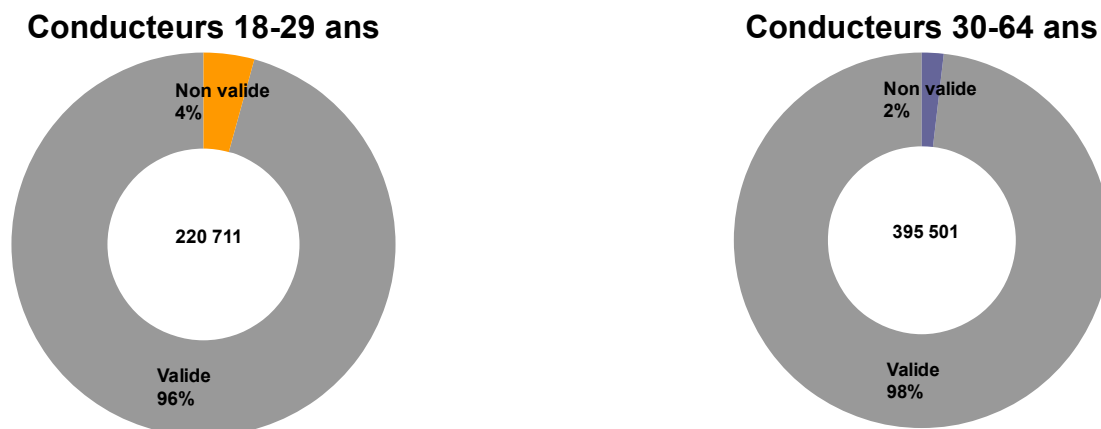
La vitesse des 30-64 ans selon la cylindrée du 2RM
89 usagers



Les excès de vitesse sont fréquents pour les motocyclettes puissantes conduites par chaque tranche d'âge : entre 500 cm³ et 750 cm³ pour les 18-29 ans et plus de 500 cm³ pour les 30-64 ans.

4.14. Validité de l'assurance

L'essentiel : Les 18-29 ans conducteurs non assurés sont deux fois plus nombreux que les 30-64 ans.

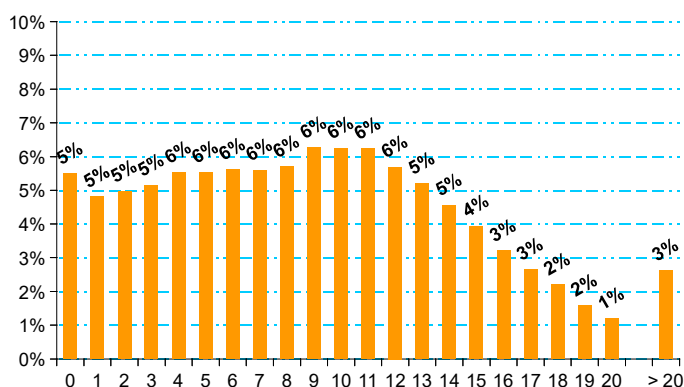


Dans 4 % des cas, le véhicule du 18-29 ans accidenté n'était pas correctement assuré. C'est deux fois plus que pour les 30-64 ans. Ces proportions sont stables dans le temps.

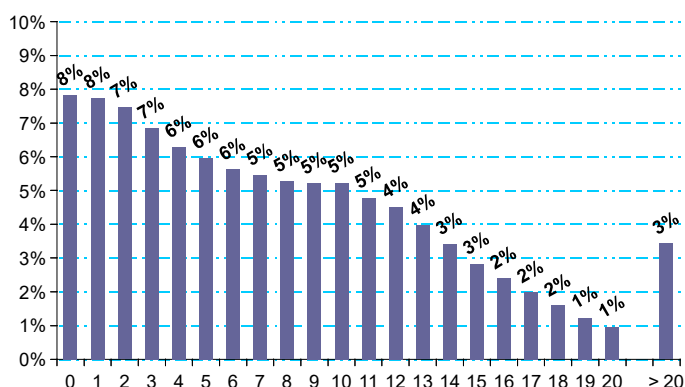
4.15. Ancienneté du véhicule

L'essentiel : Les 18-29 ans conducteurs impliqués conduisent moins souvent des véhicules de tourisme récents.

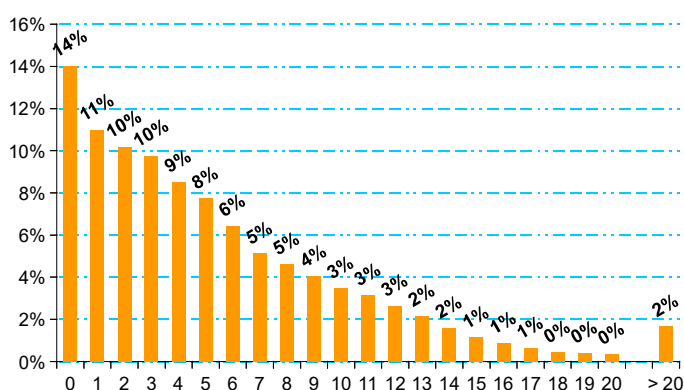
95 599 véhicules de tourisme



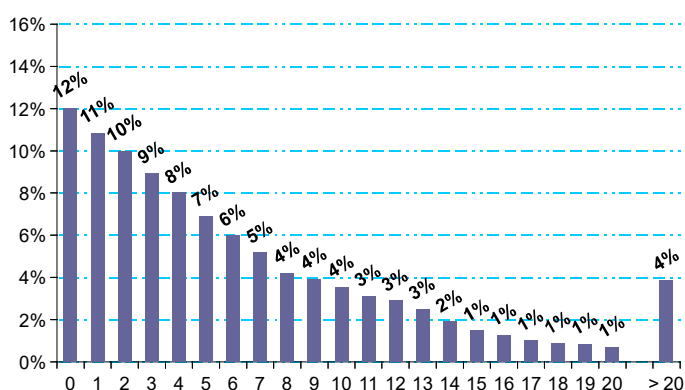
169 974 véhicules de tourisme



22 443 motocyclettes chez les 18-29 ans



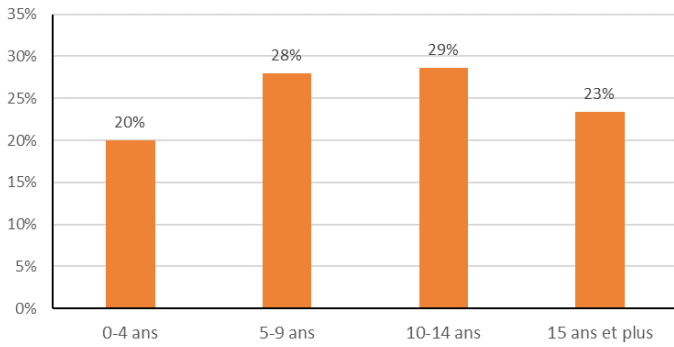
45 489 motocyclettes chez les 30-64 ans



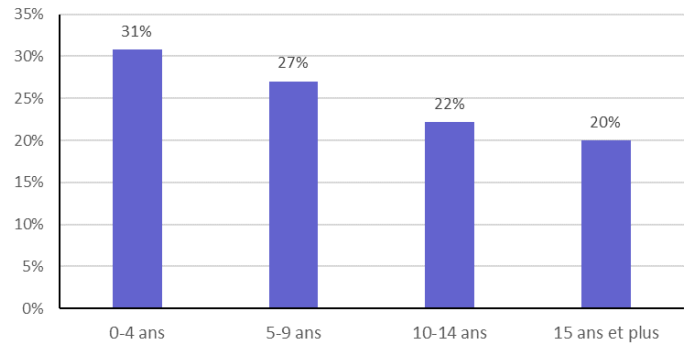
Les véhicules impliqués dans un accident et conduits par un 18-29 ans ont un âge moyen de 7,9 années. C'est très proche de ce qu'on observe pour les 30-64 ans (7,5 ans). Cependant, les 18-29 ans conduisent un véhicule de tourisme de moins de 5 ans dans 24 % de leurs accidents contre 35 % pour les 30-64 ans.

Approfondissement avec les données VOIESUR (accidents mortels 2011)

Ancienneté des 1061 VT des 18-29 ans

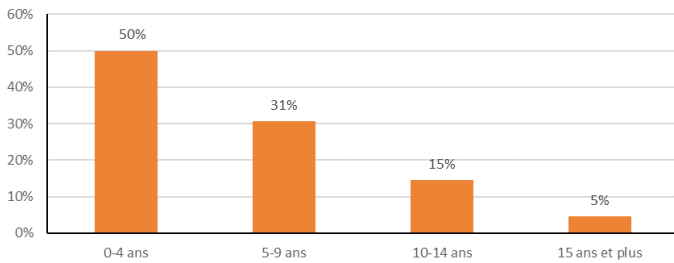


Ancienneté des 1514 VT des 30-64 ans

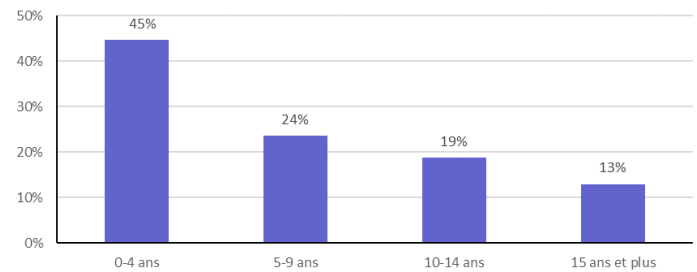


Les données VOIESUR confirment une part de véhicules de tourisme récents (moins de 5 ans) plus importante chez les 30-64 ans que chez les 18-29 ans.

Ancienneté du deux-roues motorisé des 18-29 ans (322)



Ancienneté du deux-roues motorisé des 30-64 ans (469)

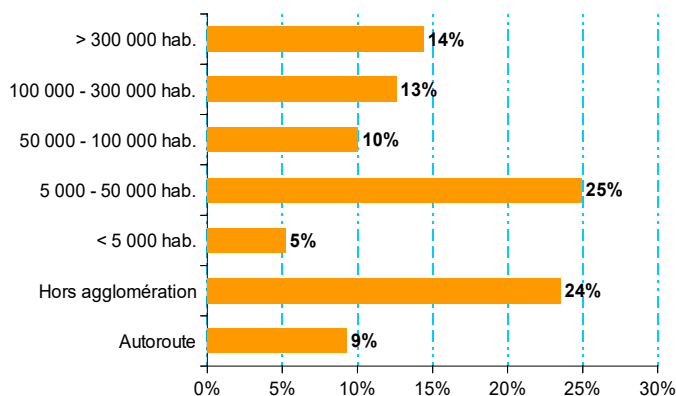


Inversement, les données VOIESUR montrent une part de deux-roues motorisés anciens (plus de 10 ans) plus importante chez les 30-64 ans que chez les 18-29 ans.

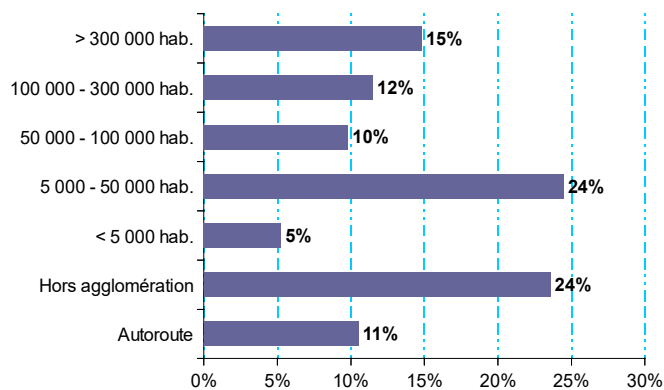
4.16. Milieu et intersection

L'essentiel : Les accidents en agglomération sont les plus fréquents. Ils sont équitablement répartis entre intersection et hors intersection. Hors agglomération, les accidents hors intersection sont très majoritaires, excepté pour les accidents mortels avec un 18-29 ans conduisant un deux-roues motorisé où les accidents en intersection représentent 42 % des cas.

220 711 conducteurs 18-29 ans

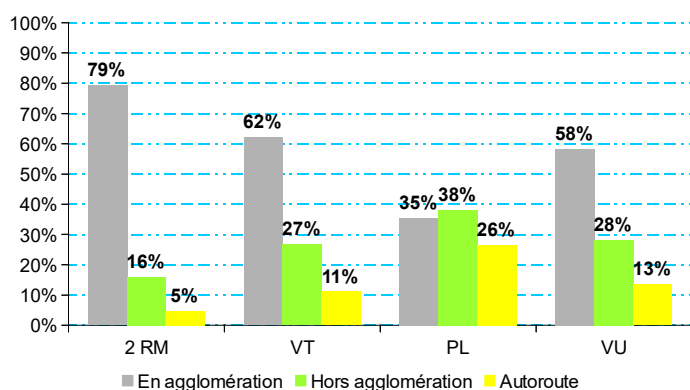


395 501 conducteurs 30-64 ans

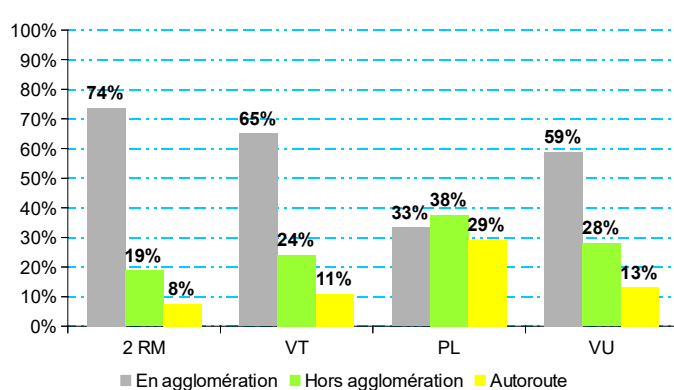


Les 18-29 ans ont leurs accidents dans 24 % des cas hors agglomération. C'est le même ratio que pour les 30 à 64 ans. Cette part augmente légèrement au cours du temps aussi bien pour les 18-29 ans que pour les 30-64 ans.

210 760 conducteurs 18-29 ans

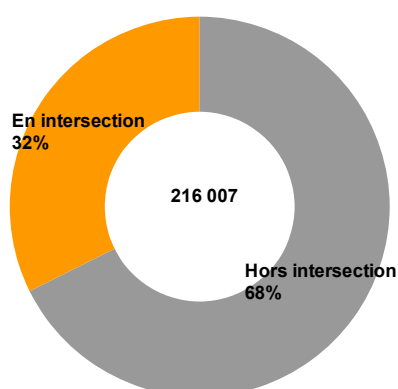


368 909 conducteurs 30-64 ans

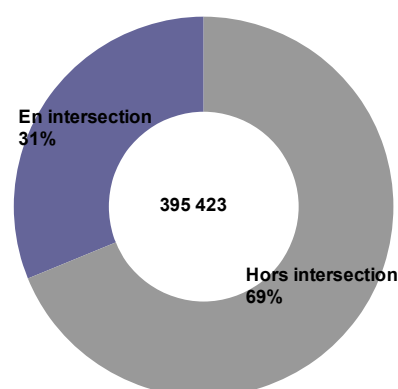


Par rapport à la moyenne pour tous les véhicules, les deux-roues motorisés sont plus représentés en agglomération aussi bien chez les 18-29 ans que chez les 30-64 ans. On observe le phénomène inverse pour les poids lourds, là encore aussi bien chez les 18-29 ans que chez les 30-64 ans.

Conducteurs 18-29 ans

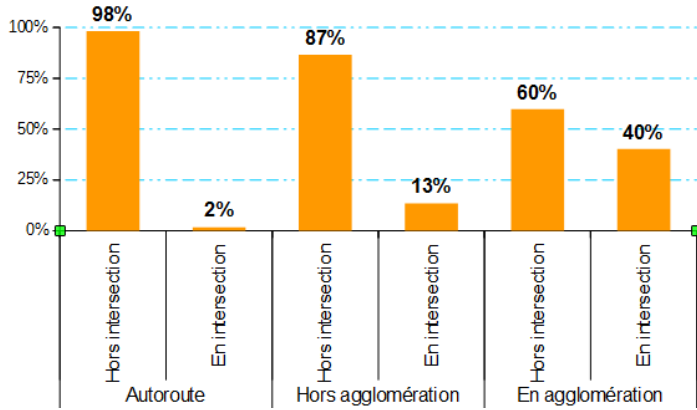


Conducteurs 30-64 ans

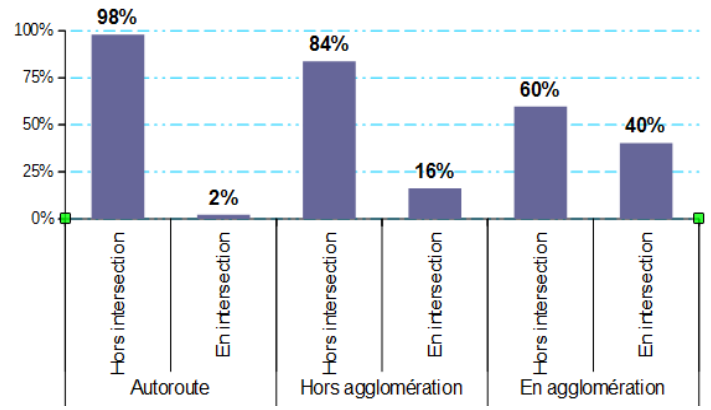


Les 18-29 ans ont leurs accidents en intersection dans un tiers des cas. C'est le même ratio pour les 30-64 ans.

137 858 conducteurs 18-29 ans de véhicules de tourisme



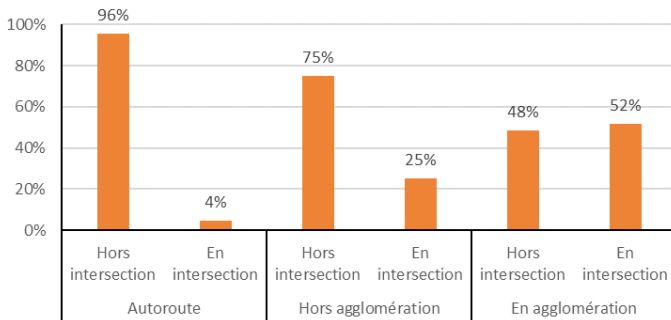
245 078 conducteurs 30-64 ans de véhicules de tourisme



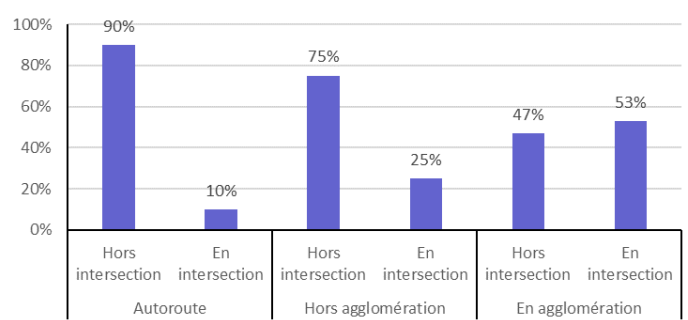
Sur autoroute et hors agglomération, les conducteurs de véhicules de tourisme accidentés 18-29 ans se rencontrent très majoritairement hors intersection, alors qu'en agglomération la répartition est plus équilibrée. Cette répartition est la même pour les 30-64 ans.

Approfondissement avec les données VOIESUR (accidents mortels 2011)

Part des 1215 conducteurs VT de 18-29 ans selon le milieu et le type de l'intersection



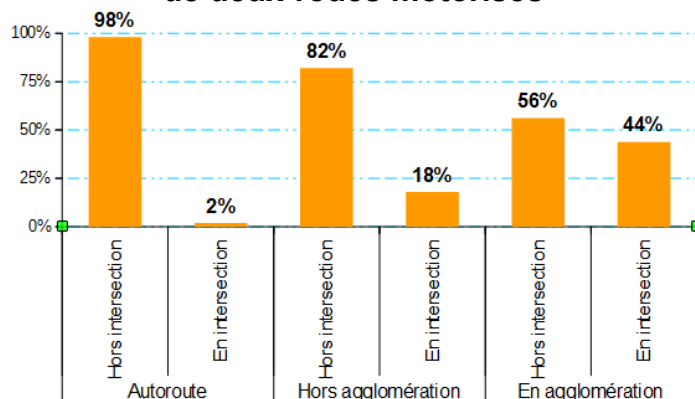
Part des 1865 conducteurs VT de 30-64 ans selon le milieu et le type de l'intersection



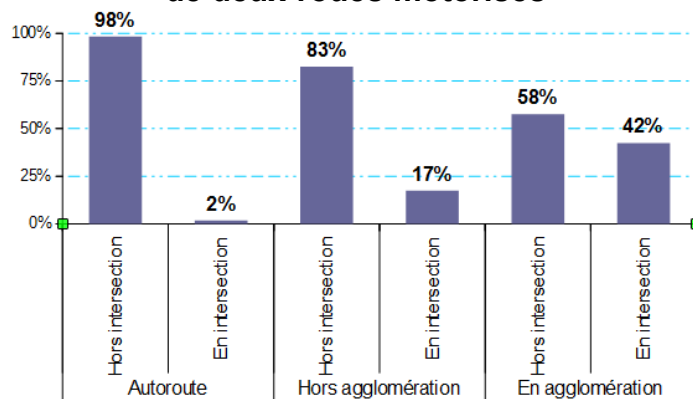
Les données VOIESUR mettent en évidence des accidents avec véhicules de tourisme en intersection très peu présents sur autoroute et inversement présents dans la moitié des cas en agglomération.

Les répartitions pour les 18-29 ans sont très voisines de celles des 30-64 ans.

58 532 conducteurs 18-29 ans de deux-roues motorisés



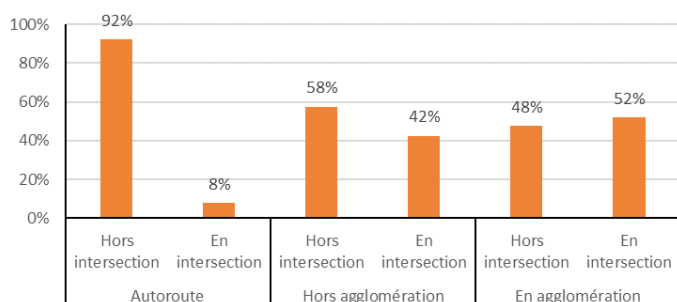
80 655 conducteurs 30-64 ans de deux-roues motorisés



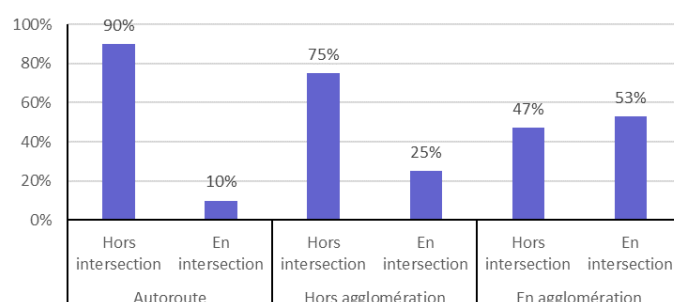
Sur autoroute et hors agglomération, les conducteurs de deux-roues motorisés accidentés 18-29 ans se rencontrent très majoritairement hors intersection, alors qu'en agglomération la répartition est plus équilibrée. Cette répartition est la même pour les 30-64 ans.

Approfondissement avec les données VOIESUR (accidents mortels 2011)

Part des 359 conducteurs de 2RM de 18-29 ans selon le milieu et le type de l'intersection



Part des 508 conducteurs de 2RM de 30-64 ans selon le milieu et le type de l'intersection



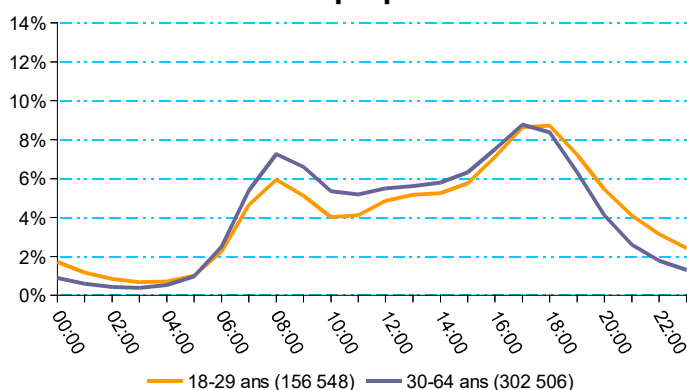
Pour les accidents avec un deux-roues motorisé, on observe une particularité avec une part importante en intersection hors agglomération pour les 18-29 ans : 17 points de plus que pour les véhicules de tourisme et aussi 17 points de plus que pour les 30-64 ans en 2RM.

4.17. Répartition horaire

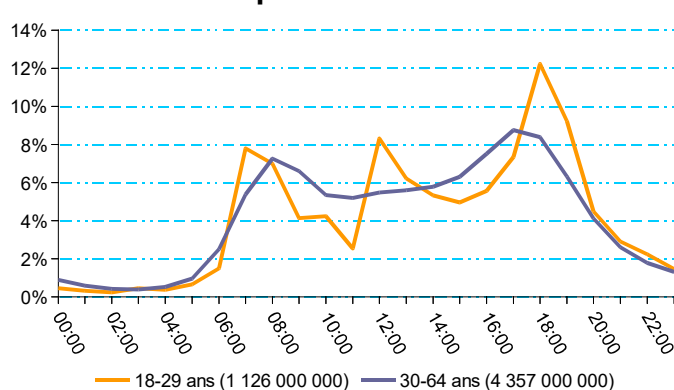
L'essentiel : Les 18-29 ans ont principalement leurs accidents aux heures de pointe de semaine. Ils sont également sur-représentés de nuit le week-end par rapport aux 30-64 ans et aux distances parcourues.

4.17.1. Pour tous les conducteurs

Conducteurs impliqués en semaine

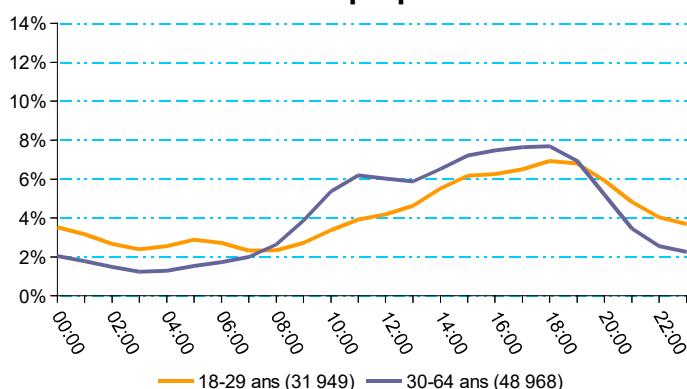


Distances parcourues en semaine

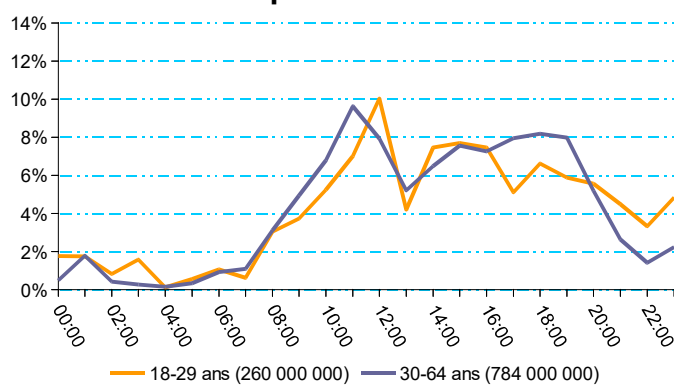


En semaine, la répartition horaire des 18-29 ans conducteurs impliqués dans un accident suit d'assez près celle des 30-64 ans : on observe fort bien l'heure de pointe du soir et l'heure de pointe du matin. Pour la répartition des distances parcourues l'heure de pointe du soir est plus marquée : les encombrements sont peut-être sources de moins d'accidents. On observe également uniquement pour les déplacements, une petite pointe à l'heure de midi.

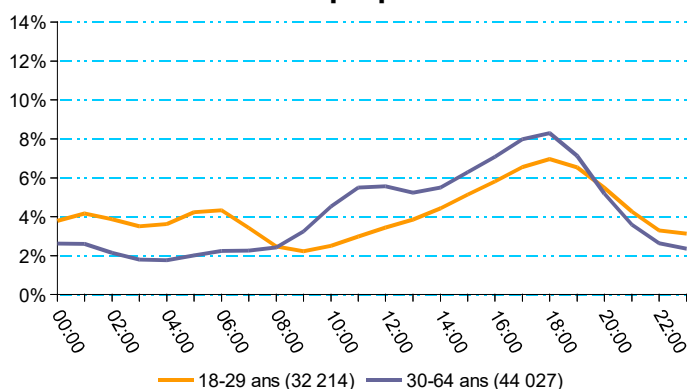
Conducteurs impliqués le samedi



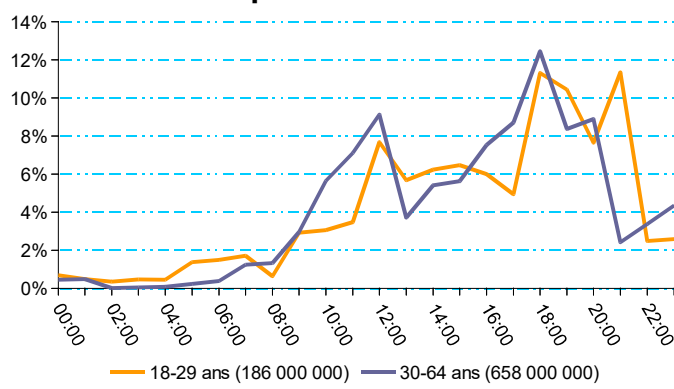
Distances parcourues le samedi



Conducteurs impliqués le dimanche



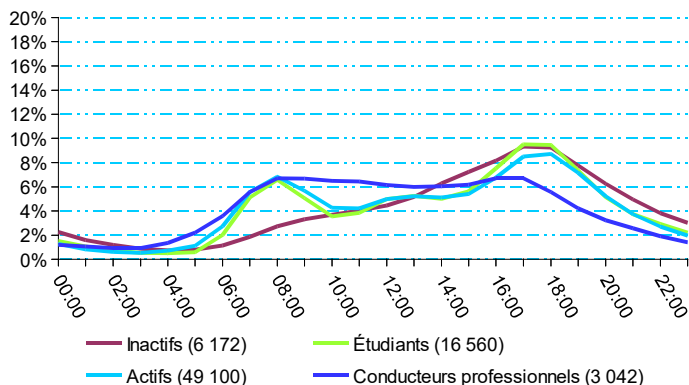
Distances parcourues le dimanche



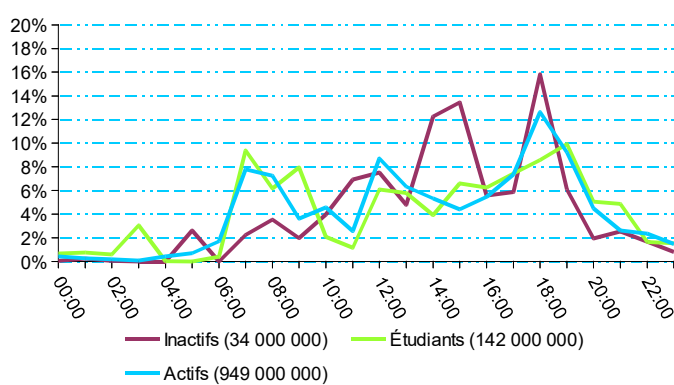
Des différences apparaissent le samedi et le dimanche : une part plus importante de 18-29 ans conducteurs accidentés la nuit, alors que les distances parcourues restent faibles.

4.17.2. Selon la catégorie socio-professionnelle chez les 18-29 ans conducteurs

Conducteurs impliqués en semaine



Distances parcourues en semaine



En semaine, pour les 18-29 ans conducteurs impliqués dans un accident, les heures de pointe du matin et du soir sont marquées pour les actifs et les étudiants. La répartition est similaire pour les distances parcourues.

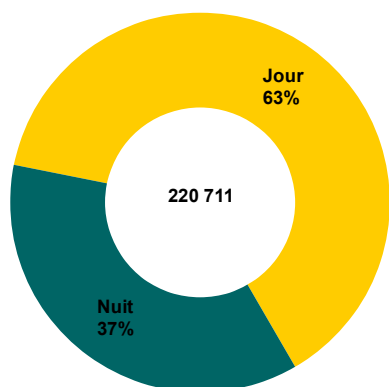
Pour les inactifs, seule l'heure de pointe du soir ressort nettement, aussi bien pour les accidents que pour les déplacements.

Enfin pour les conducteurs professionnels, on observe une répartition stable entre 7 h et 18 h.

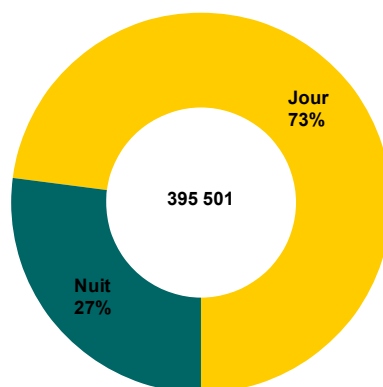
Le samedi et le dimanche, les conducteurs impliqués dans des accidents se répartissent de la même manière quelle que soit leur activité.

4.18. Répartition par mois et par luminosité

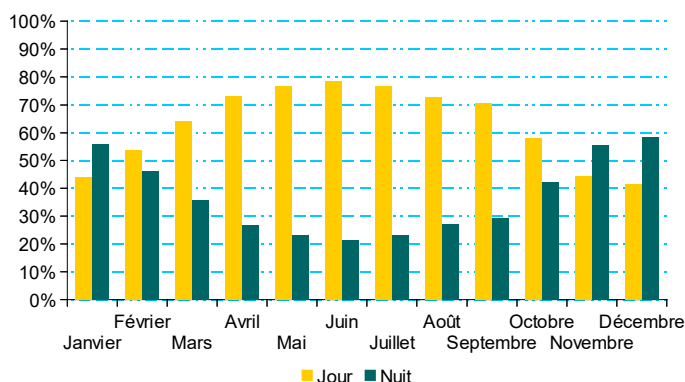
Conducteurs 18-29 ans



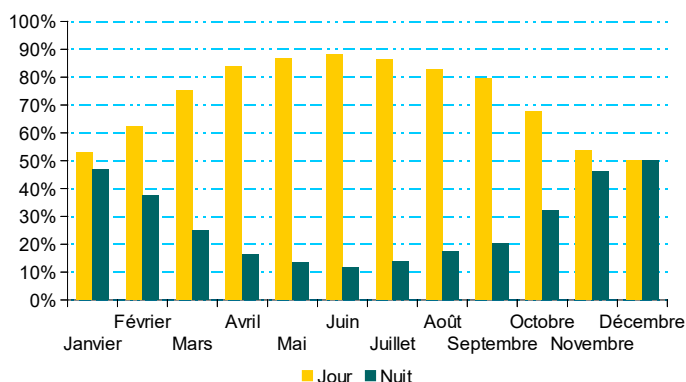
Conducteurs 30-64 ans



Conducteurs 18-29 ans



Conducteurs 30-64 ans



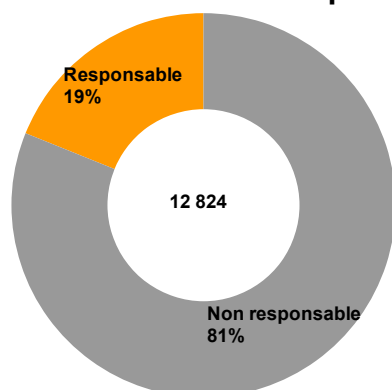
Les 18-29 ans ont leurs accidents plus souvent la nuit que les 30-64 ans : 10 points de plus. La répartition jour-nuit selon le mois suit quant à elle l'évolution de la durée des jours au cours de l'année.

5. LES PIÉTONS

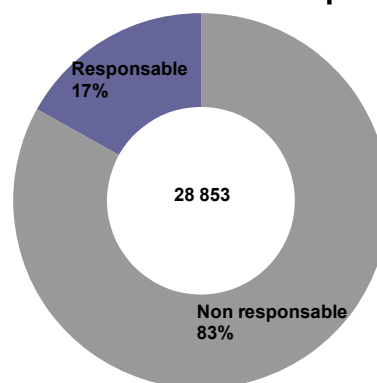
5.1. Responsabilité présumée et implication

L'essentiel : Les 18-29 ans piétons impliqués sont peu souvent présumés responsables, comme les piétons 30-64 ans.

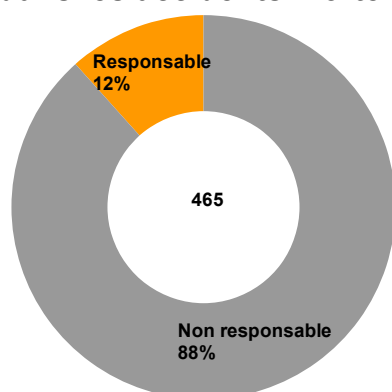
**Responsabilité présumée
des piétons 18-29 ans
dans les accidents corporels**



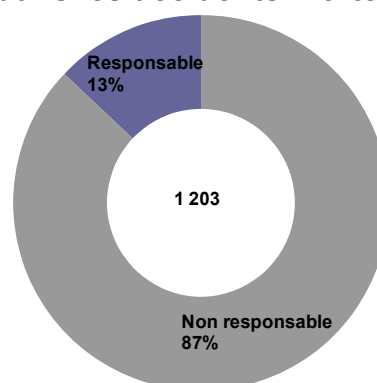
**Responsabilité présumée
des piétons 30-64 ans
dans les accidents corporels**



**Responsabilité présumée
des piétons 18-29 ans
dans les accidents mortels**



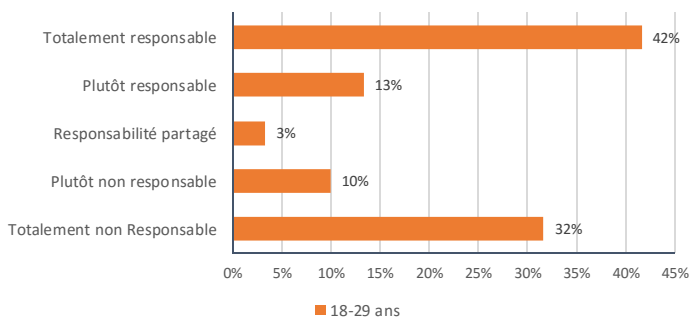
**Responsabilité présumée
des piétons 30-64 ans
dans les accidents mortels**



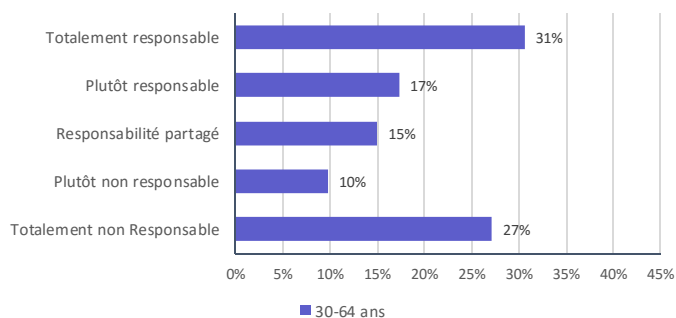
19 % des piétons 18-29 ans impliqués sont présumés responsables des accidents corporels et 12 % des accidents mortels. C'est la même chose pour les piétons 30-64 ans. Pour mémoire 49 % des 18-29 ans conducteurs sont présumés responsables des accidents corporels et 65 % des accidents mortels.

Approfondissement avec les données VOIESUR (accidents mortels 2011)

Responsabilité présumée des 60 piétons



Responsabilité présumée des 173 piétons



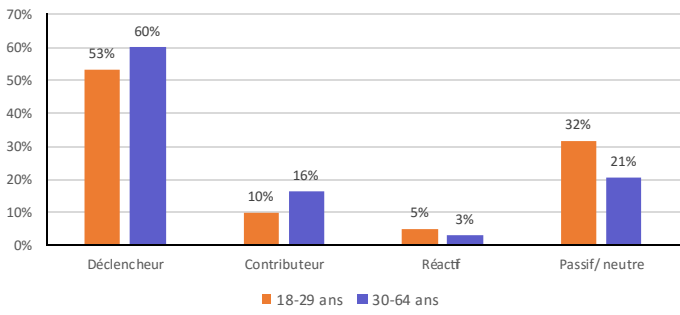
Dans VOIESUR, la responsabilité présumée est connue pour la quasi-totalité des piétons impliqués.

Les données VOIESUR imputent une responsabilité dans les accidents plus fréquente des piétons que les données BAAC. Les 18-29 ans piétons sont plus souvent totalement responsables que les piétons de 30 à 64 ans (11 points de plus).

Dans la base VOIESUR le degré d'implication des piétons est estimé selon son rôle dans la genèse de l'accident. Quatre rôles sont identifiés :

- **Déclencheur** : Le piéton est le provocateur de la perturbation pour lui ou pour les autres. Implication déterminante dans la genèse de l'accident. On peut identifier 2 actifs primaires dans un même accident.
- **Contributeur** : Le piéton n'est pas à l'origine de la perturbation mais fait partie prenante de la genèse de l'accident. Participe à la non résolution du problème par une mauvaise anticipation de l'évolution des événements (absence d'adaptation comportementale, attente d'une régulation par autrui).
- **Réactif** : Le piéton confronté à une manœuvre atypique, légale ou pas de l'autre usager et difficilement prévisible. Aucun élément explicatif endogène. N'est pas actif, car les données dont il disposait ne lui permettait pas de prévenir la défaillance de l'autre. Évitement théorique possible de l'accident (gêne à la visibilité).
- **Passif/neutre** : Le piéton n'est pas impliqué dans la déstabilisation de la situation, tout en étant présent. Aucune mesure bénéfique a priori.

Implication des 230 piétons dans les accidents mortels

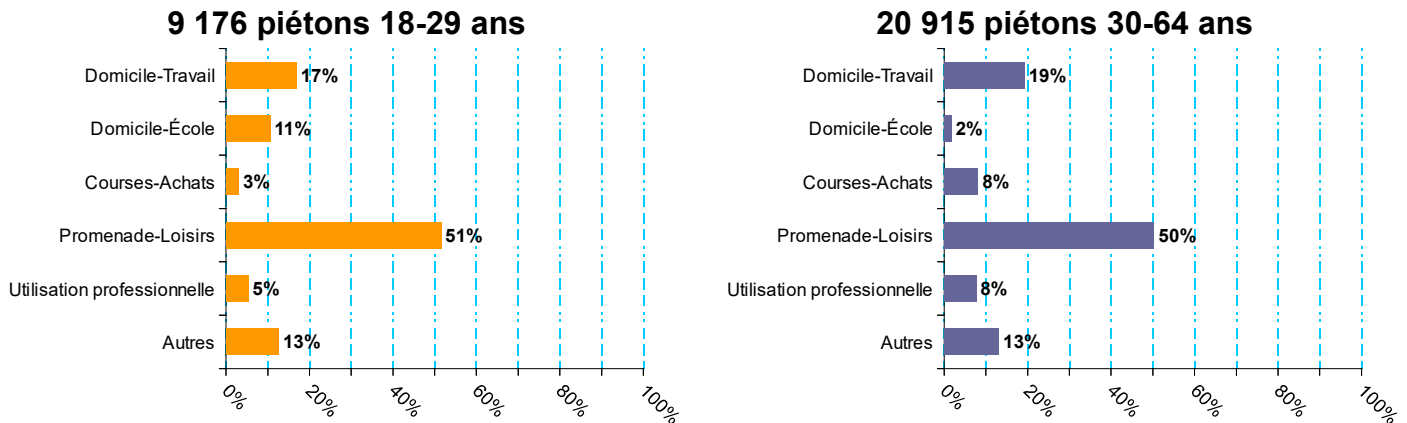


Dans VOIESUR, l'implication est connue pour la quasi-totalité des piétons impliqués.

Les 18-29 ans piétons impliqués sont plus souvent passifs que les 30-64 ans (11 points de plus).

5.2. Type de trajet

L'essentiel : Les 18-29 ans piétons impliqués effectuent plus souvent que les 30-64 ans un trajet à vocation festive qu'ils empruntent pour la première fois.



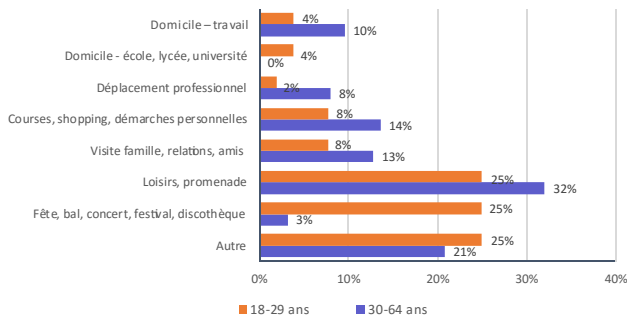
Les catégories utilisées dans ces graphiques sont celles du fichier BAAC :

- Domicile-travail : concerne un déplacement pour se rendre à un lieu de travail habituel ou pour en revenir. Concerne aussi les enseignants ou personnels administratifs d'un établissement scolaire.
- Domicile école : concerne les élèves et les étudiants pour se rendre à un établissement scolaire ou pour en revenir. Concerne aussi les trajets des parents qui emmènent leurs enfants.
- Utilisation professionnelle : concerne un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle. Concerne aussi une mission professionnelle entre son domicile et le lieu de la mission.

11 % des 18-29 ans piétons effectuaient un trajet « Domicile-école » ; c'est 9 point de plus que pour les 30-64 ans piétons.

Approfondissement avec les données VOIESUR (accidents mortels 2011)

Part des 177 piétons selon leur trajet

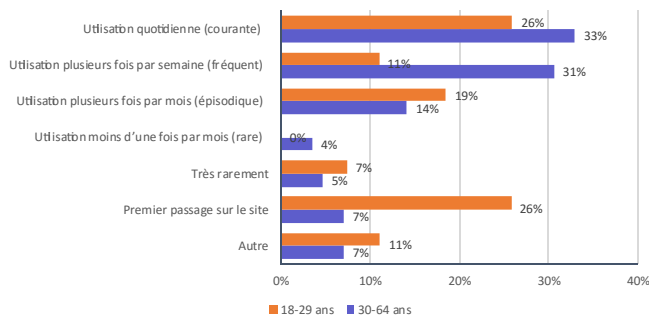


Dans VOIESUR, le trajet est connu pour les trois quarts des piétons impliqués.

Les 18-29 ans piétons impliqués effectuaient bien plus souvent que les 30-64 ans piétons un trajet à vocation festive (22 points de plus).

5.3. Fréquence du trajet

Part des 112 piétons selon la fréquence du trajet



Cette variable n'existant pas dans les données BAAC, ce paragraphe ne porte que sur les données VOIESUR (accidents mortels 2011).

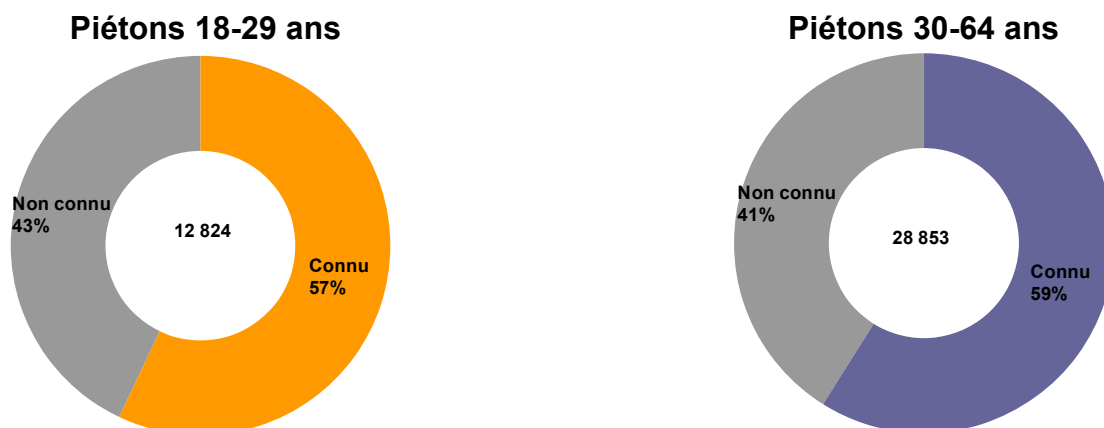
Dans VOIESUR, le trajet est connu pour la moitié des piétons impliqués.

Les 18-29 ans piétons impliqués effectuaient bien plus souvent que les 30-64 ans piétons un trajet pour la première fois sur le site (19 points de plus).

5.4. Alcool

L'essentiel : Les 18-29 ans piétons impliqués sont plus souvent alcoolisés que les 30-64 ans mais ont des taux d'alcool plus faibles.

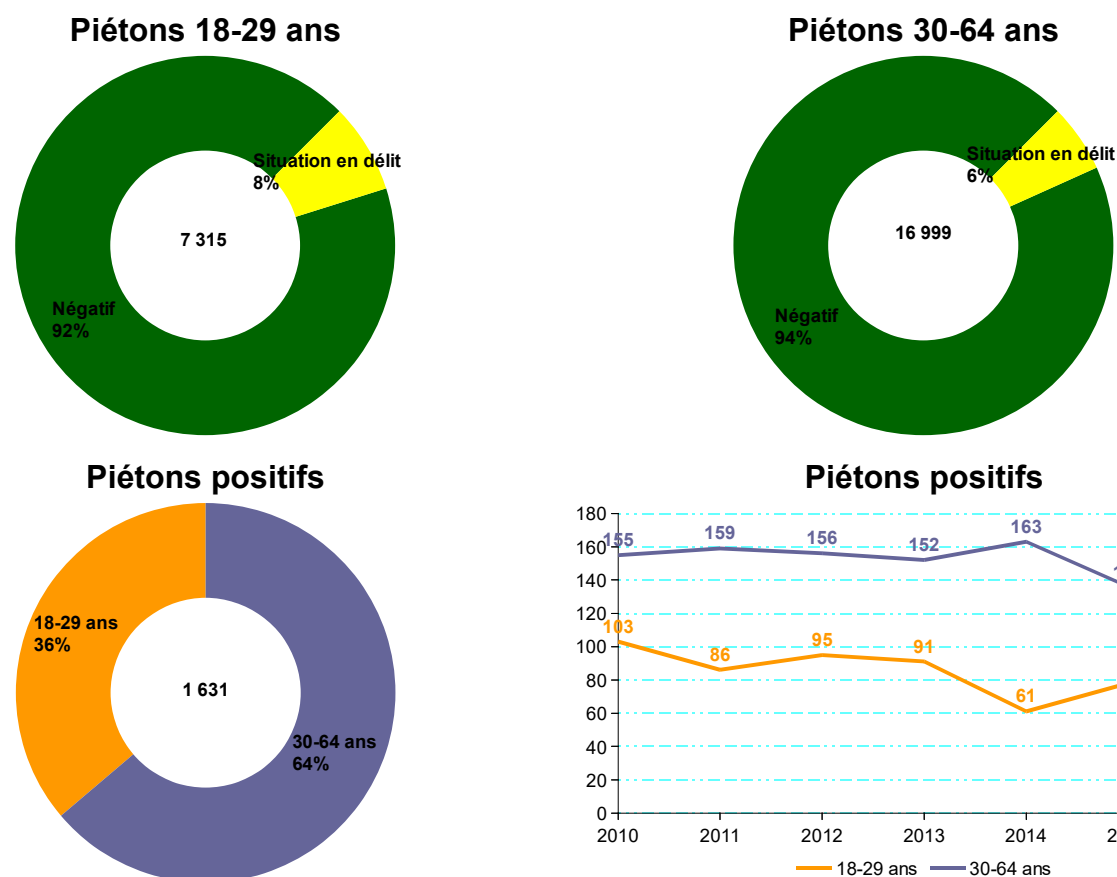
5.4.1. Part des piétons dépistés



Dans le fichier accident, on dispose du résultat du test d'alcoolémie pour 57 % des 18-29 ans piétons impliqués. Ce chiffre est resté stable entre 2010 et 2016 et est très proche de celui des 30-64 ans piétons.

Dans la suite de ce chapitre, on s'intéresse aux piétons pour lesquels l'information « alcool » est connue.

5.4.2. Piétons positifs (en infraction ou en délit)

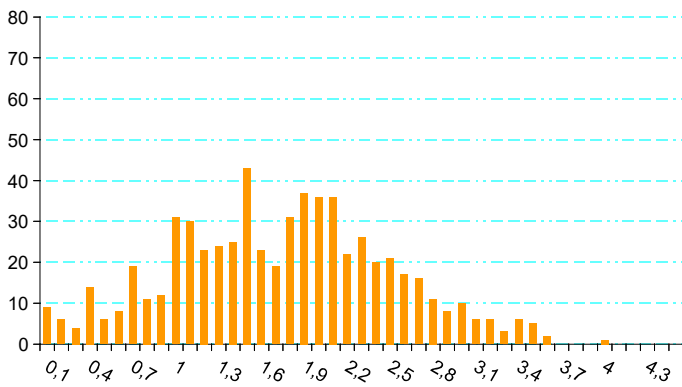


Parmi les 18-29 ans piétons pour lesquels l'information « alcool » est connue, 8 % ont été contrôlés positifs (dont une très large majorité en délit). C'est deux points de plus que pour les piétons de 30 à 64 ans.

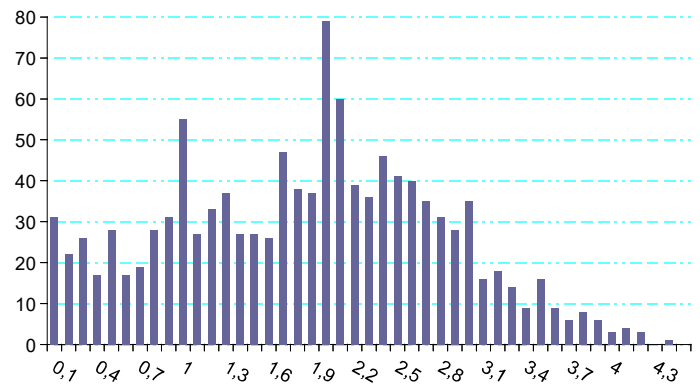
Les 18-29 ans représentent 36 % des piétons testés positifs alors qu'ils ne réalisent que 26 % des kilomètres parcourus.

Sur la période 2010-2016, le nombre de 18-29 ans piétons positifs dans les accidents a diminué en moyenne de 5,3 % par an. Pour les piétons de 30 à 64 ans, on observe une baisse de 3,7 % en moyenne par an.

Distribution du taux d'alcool chez les piétons 18-29 ans positifs



Distribution du taux d'alcool chez les piétons 30-64 ans positifs



Pour les 18-29 ans, le maximum de la courbe du taux d'alcool se situe aux alentours de 1,8 gramme par litre de sang comme pour les 30-64 ans. Par contre, on trouve chez les 30-64 ans un nombre important de piétons au-dessus de 3 grammes alors qu'ils sont peu nombreux chez les 18-29 ans.

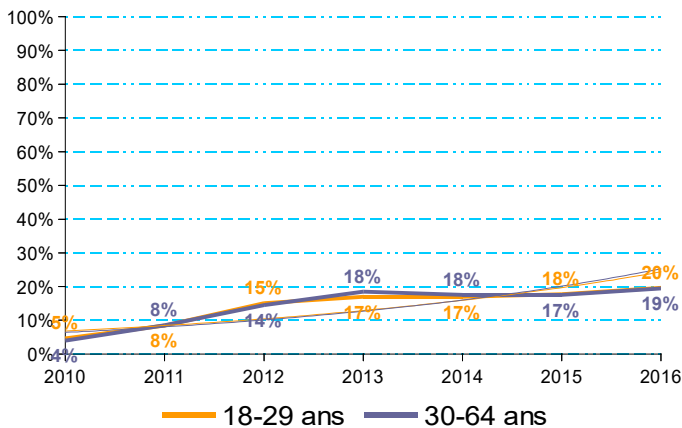
La courbe des 30-64 ans montre une anomalie de saisie par arrondi à 1 gramme et à 2 grammes par litre de sang.

5.5. Stupéfiants

L'essentiel : Les 18-29 ans piétons impliqués sont plus souvent positifs aux stupéfiants que les 30-64 ans piétons.

5.5.1. Part des piétons dépistés

Information « stupéfiants » connue

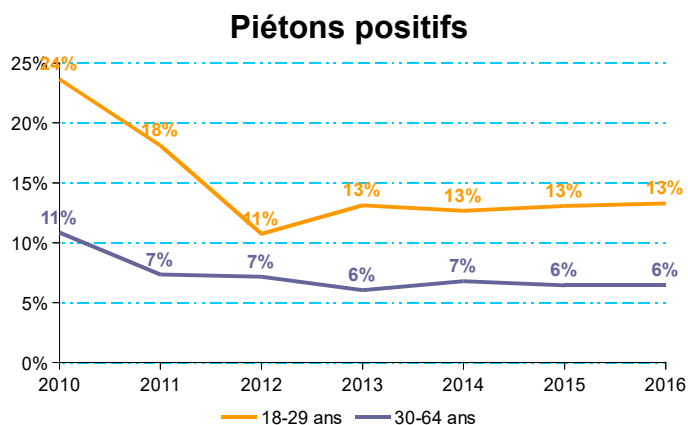
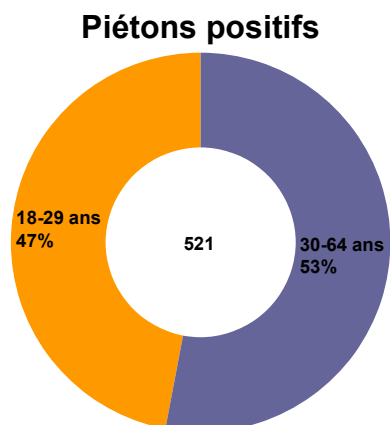
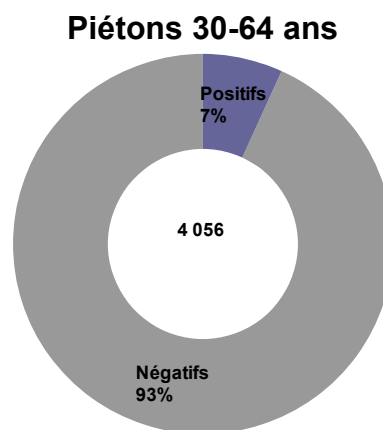
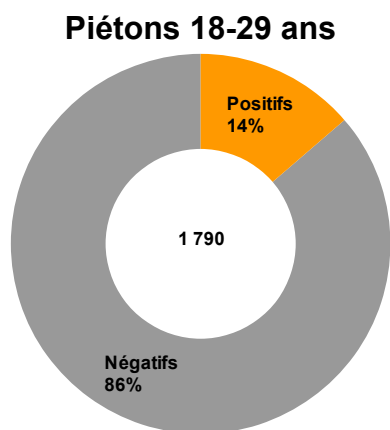


Dans le fichier accident, on dispose du résultat du test sur les stupéfiants pour 14 % des 18-29 ans piétons impliqués. Ce chiffre a fortement augmenté entre 2010 et 2016.

Les chiffres sont très similaires pour les piétons entre 30 et 64 ans.

Dans la suite de ce chapitre, on s'intéresse aux piétons pour lesquels l'information « stupéfiants » est connue.

5.5.2. Part des piétons dépistés

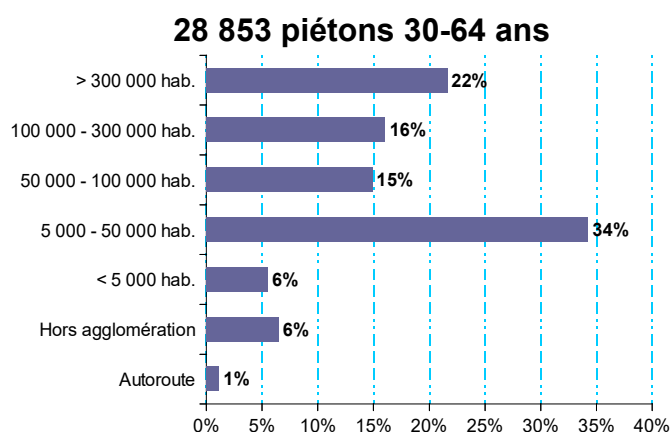
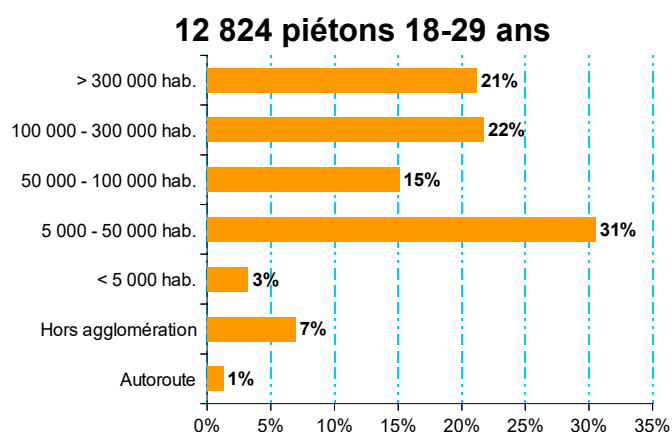


Parmi les 18-29 ans piétons pour lesquels l'information « stupéfiants » est connue, 14 % ont été contrôlés positifs. C'est 7 points de plus que pour les piétons de 30 à 64 ans. Les 18-29 ans représentent 47 % des piétons testés positifs alors qu'ils ne réalisent que 26 % des kilomètres parcourus.

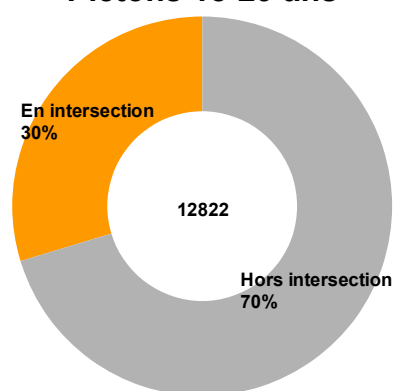
Sur la période 2010-2016, la part des 18-29 ans piétons positifs dans les accidents a fortement diminué. Elle est stable depuis 2013. Cette baisse est liée à l'augmentation de la proportion de dépistages : dans les premières années les contrôles étaient plus réalisés sur des personnes pour lesquelles une suspicion forte existait, d'où des taux de positifs plus importants.

5.6. Milieu et intersection

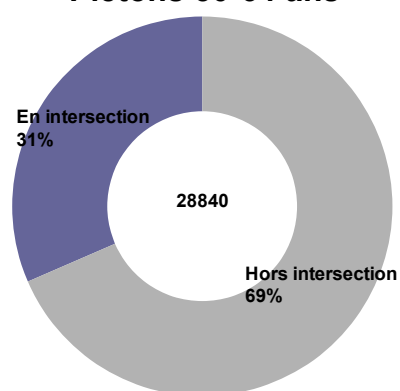
L'essentiel : Qu'ils appartiennent à la classe d'âge 18-29 ans ou 30-64 ans, les piétons sont très majoritairement accidentés en agglomération.



Piétons 18-29 ans

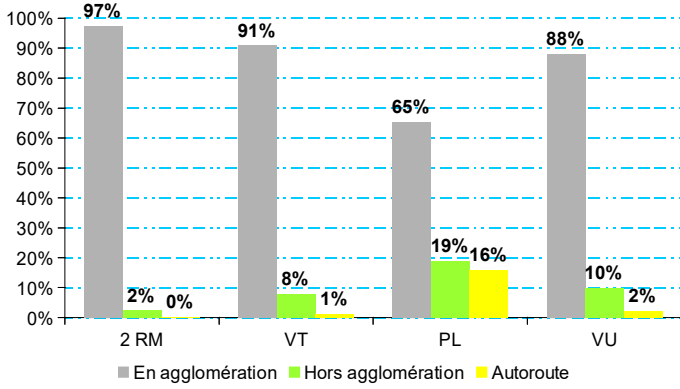


Piétons 30-64 ans

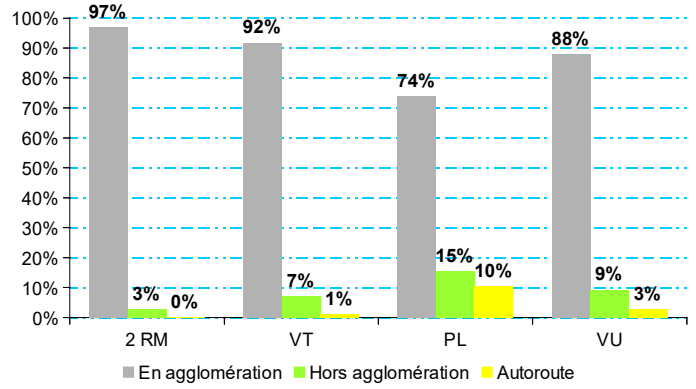


Les accidents impliquant au moins un piéton surviennent très majoritairement en agglomération, aussi bien pour les 18-29 ans que pour les 30-64 ans. Globalement, les accidents impliquant de piétons sont davantage localisés hors intersection. Cependant, en agglomération les accidents de piétons surviennent plus fréquemment au niveau d'une intersection.

11 895 piétons 18-29 ans



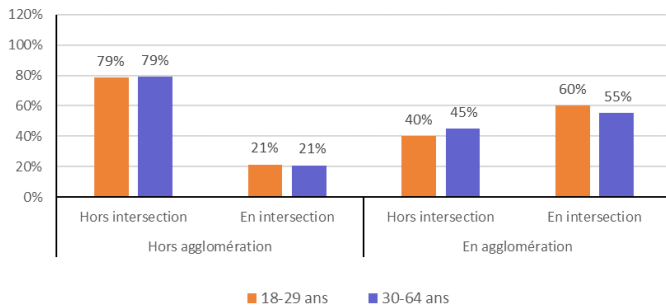
26 620 piétons 30-64 ans



Lorsqu'un véhicule est impliqué dans un accident en même temps qu'un piéton de 18-29 ans, c'est très majoritairement en agglomération, sauf dans les cas des poids lourds. Cette constatation est la même pour les piétons 30-64 ans.

Approfondissement avec les données VOIESUR (accidents mortels 2011)

Part des 237 piétons selon le milieu et le type d'intersection



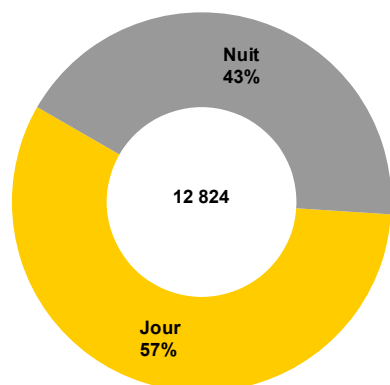
Hors agglomération, les piétons sont accidentés majoritairement hors intersection, alors que c'est plutôt en intersection quand on se situe en agglomération.

Ce constat est le même pour les 18-29 ans et pour les 30-64 ans.

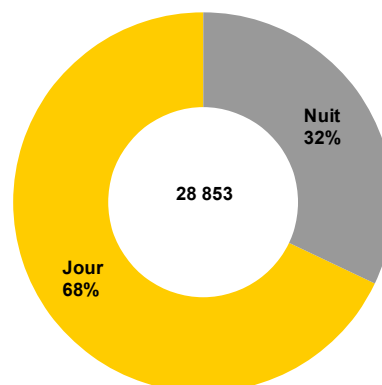
5.7. Répartition par mois et par luminosité

L'essentiel : Les 18-29 ans piétons impliqués sont plus souvent accidentés la nuit que les 30-64 ans piétons.

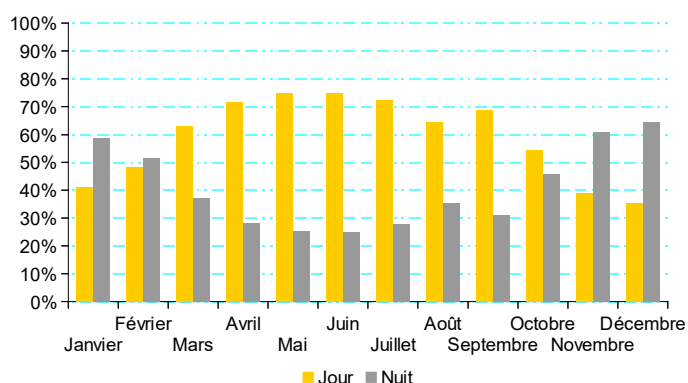
Piétons 18-29 ans



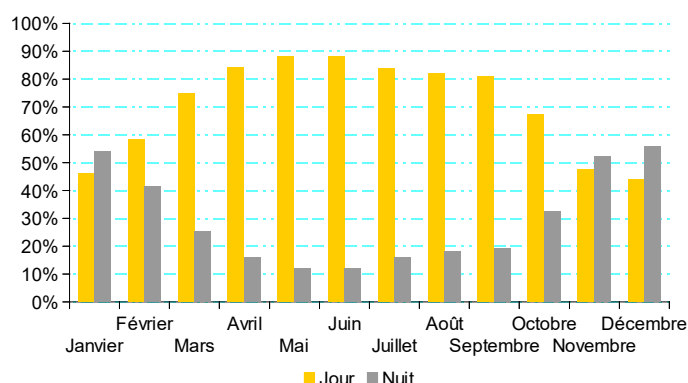
Piétons 30-64 ans



Piétons 18-29 ans



Piétons 30-64 ans



Les piétons 18-29 ans ont leurs accidents plus souvent la nuit que les 30-64 ans : 9 points de plus. La répartition jour-nuit selon le mois suit quant à elle l'évolution de la durée des jours au cours de l'année.

6. RÉPARTITION PAR DÉPARTEMENT

6.1. Méthodologie d'analyse

Dans ce chapitre, nous avons cherché à connaître les spécificités départementales de l'accidentalité des 18-29 ans. Pour cela des ratios ont été calculés par département :

- part de conducteurs testés positifs à l'alcool (nombre de conducteurs en infraction ou en délit rapporté au nombre de conducteurs pour lesquels le taux d'alcool est connu) ;
- part de conducteurs testés positifs aux stupéfiants (nombre de conducteurs positifs rapporté au nombre de conducteurs pour lesquels l'information « stupéfiants » est connue) ;
- part des 18-29 ans dans la mortalité ;
- mortalité par million d'habitants.

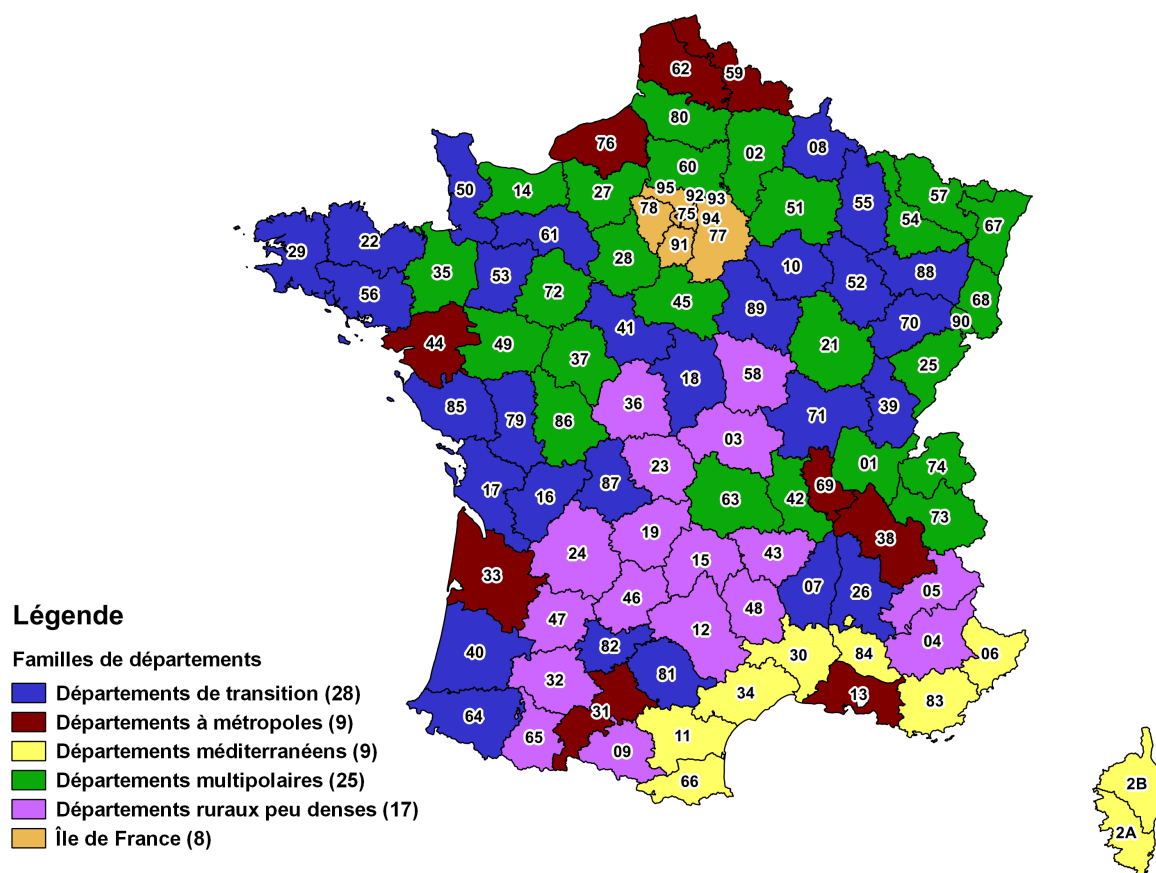
À chaque fois le ratio a été comparé à un ratio de référence.

Pour le choix de la référence, plutôt que de prendre la France entière, nous avons choisi les familles de départements telles que construites dans les ILSR (indicateurs locaux de sécurité routière), avec une petite modification qui a consisté à regrouper en une seule famille tous les départements d'Île-de-France (sans cela la comparaison y aurait été soit impossible soit fortement biaisée en raison du petit nombre de département dans ces familles initiales).

À chaque fois le ratio du département a donc été comparé à la médiane de ce ratio pour les départements de la famille à laquelle il appartient.

Par ailleurs, un test statistique a été réalisé pour évaluer la fiabilité de l'écart constaté entre un département et sa famille de référence. Seuls les écarts fiables sont commentés dans les pages qui suivent.

La carte de ces familles est présentée ci-dessous.



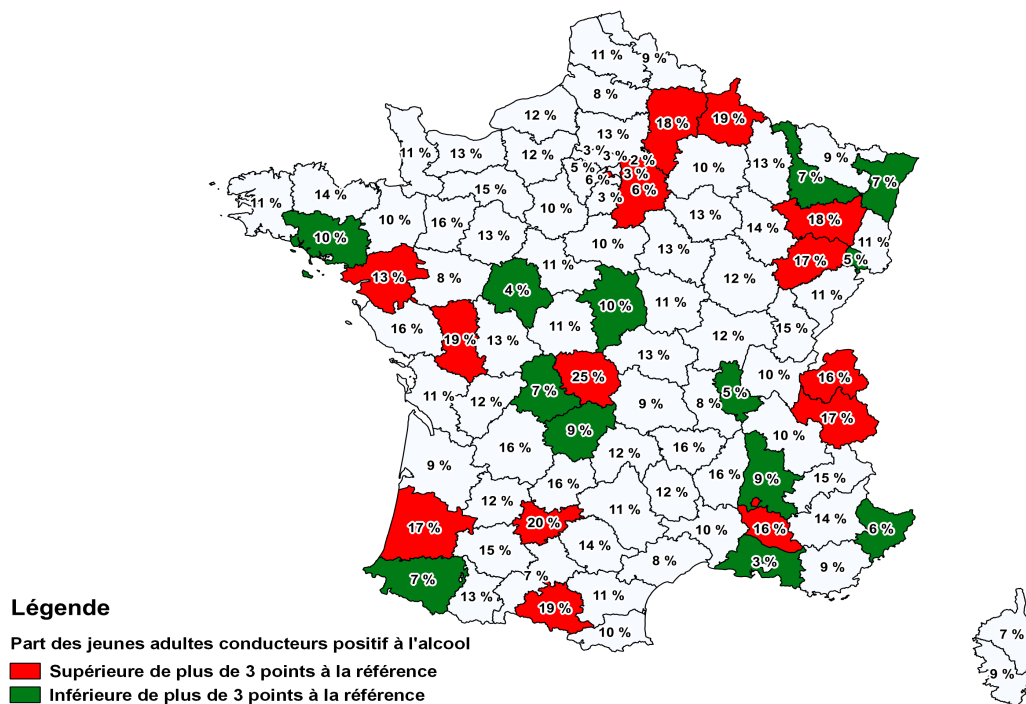
6.2. Alcool

Famille	Médiane
Département de transition	14%
Départements à métropoles	9%
Départements méditerranéens	9%
Départements multipolaires	10%
Départements ruraux peu denses	13%
Ile-de-France	3%

Pour les conducteurs 18-29 ans, on représente ici par département la part de conducteurs alcoolisés parmi les conducteurs où l'alcool est connu.

Le tableau ci-contre donne les médianes de cet indicateur pour chaque famille de département.

La médiane de ces données pour la France est de 11 %.



Département		Part positifs à l'alcool	
Numéro	Nom	18-29 ans	30-64 ans
2	Aisne	18 %	11 %
8	Ardennes	19 %	16 %
9	Ariège	19 %	13 %
23	Creuse	25 %	16 %
40	Landes	17 %	12 %
44	Loire-Atlantique	13 %	8 %
70	Haute-Saône	17 %	12 %
73	Savoie	17 %	9 %
74	Haute-Savoie	16 %	11 %
75	Paris	6 %	4 %
77	Seine-et-Marne	6 %	6 %
79	Deux-Sèvres	19 %	11 %
82	Tarn-et-Garonne	20 %	13 %
84	Vaucluse	16 %	12 %
88	Vosges	18 %	10 %

Dans la carte ci-dessus et dans le tableau ci-contre, on a représenté en rouge les 15 départements qui dépassent de plus de 3 points la médiane de leur famille et pour lesquels cette différence est statistiquement fiable. Dans le tableau, on a également donné ce même indicateur pour les conducteurs 30-64 ans.

Dans la carte ci-dessus, on a représenté en vert les 13 départements qui ont une part inférieure de plus de 3 points à la médiane de leur famille et pour lesquels cette différence est statistiquement fiable.

Le choix de ce seuil de 3 points d'écart a été réalisé de manière à obtenir un nombre « raisonnable » de départements en vert et en rouge.

Pour les conducteurs de 30-64 ans, 8 départements ont une part de conducteurs alcoolisés plus grande que la médiane de leur famille de plus de 3 points.

Le croisement de ces données permet de distinguer les 15 départements listés dans le tableau en 2 groupes distincts :

6 départements présentant un enjeu « alcool » en général :

Ardennes ; Ariège ; Creuse ; Seine et Marne ; Tarn et Garonne ; Vaucluse

9 départements présentant un enjeu « alcool » spécifique à la classe d'âge 18-29 ans

Aisne ; Landes ; Loire Atlantique ; Haute Saône ; Savoie ; Haute Savoie ; Paris ; Deux-Sèvres ; Vosges

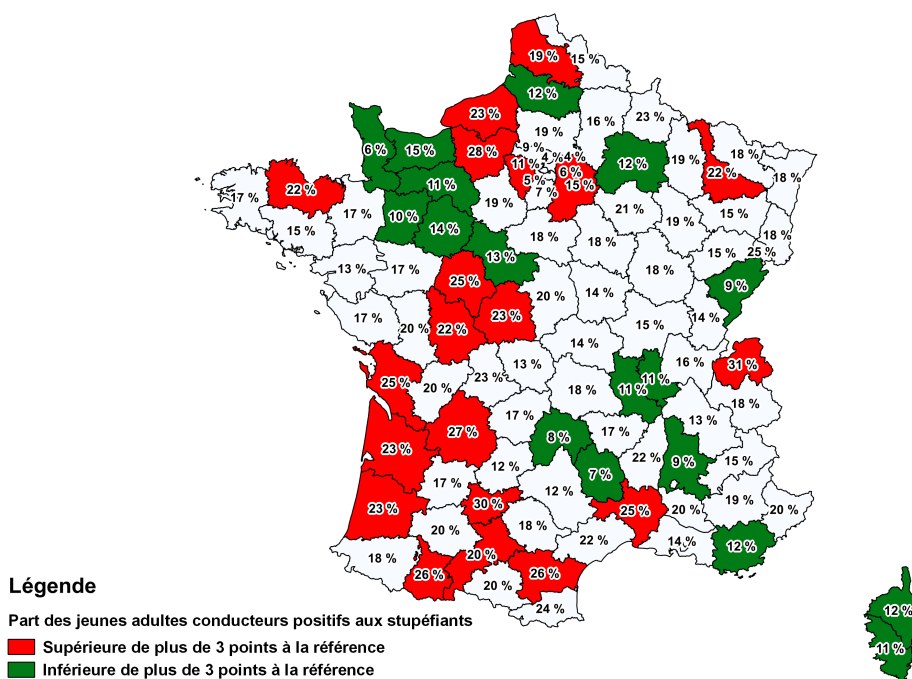
6.3. Stupéfiants

Famille	Médiane
Département de transition	18%
Départements à métropoles	15%
Départements méditerranéens	20%
Départements multipolaires	18%
Départements ruraux peu denses	17%
Ile-de-France	7%

Pour les 18-29 ans conducteurs, la carte ci-dessous représente par département la part de conducteurs testés avec stupéfiants.

Le tableau ci-contre donne les médianes de cet indicateur pour chaque famille de département.

La médiane de ces données pour la France est de 17 %.



Département		Part positifs aux stupéfiants	
Numéro	Nom	18-29 ans	30-64 ans
11	Aude	26 %	12 %
17	Charente-Maritime	25 %	10 %
22	Côtes-d'Armor	22 %	6 %
24	Dordogne	27 %	10 %
27	Eure	28 %	11 %
30	Gard	25 %	9 %
31	Haute-Garonne	20 %	8 %
33	Gironde	23 %	9 %
36	Indre	23 %	7 %
37	Indre-et-Loire	25 %	8 %
40	Landes	23 %	11 %
54	Meurthe-et-Moselle	22 %	8 %
62	Pas-de-Calais	19 %	9 %
65	Hautes-Pyrénées	26 %	6 %
74	Haute-Savoie	31 %	13 %
76	Seine-Maritime	23 %	11 %
77	Seine-et-Marne	15 %	7 %
78	Yvelines	11 %	4 %
82	Tarn-et-Garonne	30 %	13 %
86	Vienne	22 %	8 %

Dans la carte ci-dessus et dans le tableau ci-contre, on a représenté en rouge les 20 départements qui dépassent de plus de 3 points la médiane de leur famille et pour lesquels cette différence est statistiquement fiable. Dans le tableau, on a également donné ce même indicateur pour les conducteurs 30-64 ans.

On a représenté en vert les 17 départements qui ont une part inférieure de plus de 3 points à la médiane de leur famille et pour lesquels cette différence est statistiquement fiable.

Le choix de ce seuil de 3 points d'écart a été réalisé de manière à obtenir un nombre « raisonnable » de départements en vert et en rouge.

Pour les conducteurs 30-64 ans, seulement 10 départements ont une part de conducteurs avec stupéfiants plus grande que cette médiane de plus de 3 points.

Le croisement de ces données permet de distinguer les 20 départements listés dans le tableau en 2 groupes distincts :

7 départements présentant un enjeu « stupéfiants » en général :

Dordogne ; Eure ; Landes ; Haute Savoie ; Seine Maritime ; Seine et Marne ; Tarn et Garonne.

13 départements présentant un enjeu « stupéfiant » spécifique à la classe d'âge 18-29 ans

Aude ; Charente-Maritime ; Côtes d'Armor ; Gard ; Haute-Garonne ; Gironde ; Indre ; Indre et Loire ; Meurthe et Moselle ; Pas-de-Calais ; Hautes Pyrénées ; Yvelines ; Vienne.

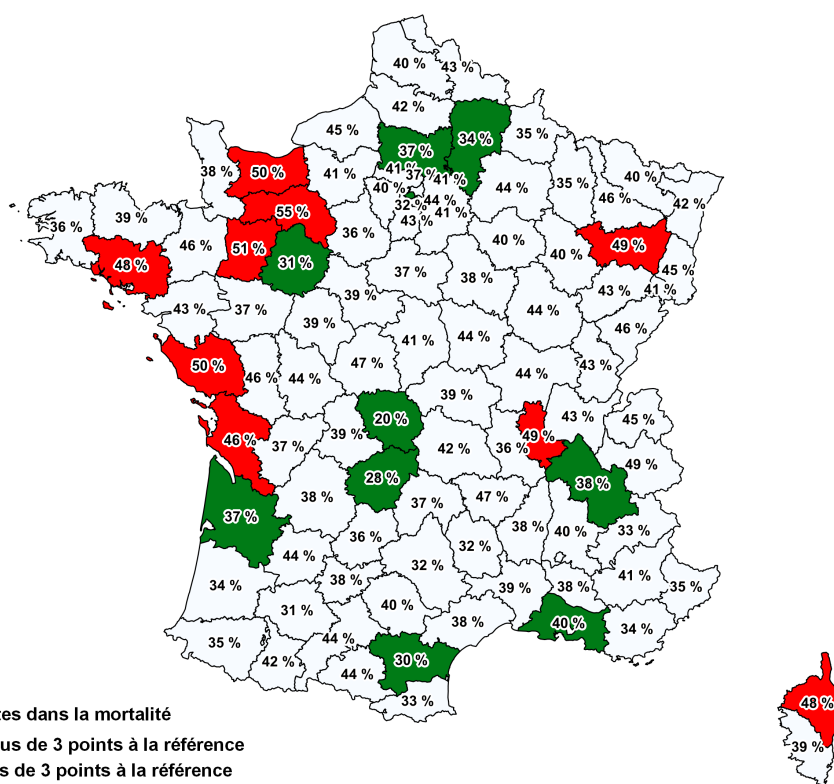
6.4. Part des 18-29 ans dans la mortalité des 18-64 ans

Pour les 18-29 ans conducteurs, la carte ci-dessous représente par département la part de 18-29 ans dans la mortalité des 18-64 ans. La médiane de ces données pour la France est de 40 %.

Famille	Médiane
Département de transition	40%
Départements à métropoles	43%
Départements méditerranéens	38%
Départements multipolaires	42%
Départements ruraux peu denses	38%
Ile-de-France	41%

On a représenté en rouge les 9 départements qui dépassent de plus de 3 points la médiane de leur famille et pour lesquels cette différence est statistiquement fiable.

On a représenté en vert les 10 départements qui ont une part inférieure de plus de 3 points à la médiane de leur famille et pour lesquels cette différence est statistiquement fiable.



Liste des 9 départements présentant un enjeu « mortalité des 18-29 ans dans la mortalité des 18-64 ans »

Numéro	Nom	Part des 18-29 ans dans la mortalité des 18-64 ans
14	Calvados	50%
17	Charente Maritime	46%
2B	Haute Corse	48%
53	Mayenne	51%
56	Morbihan	48%
61	Orne	55%
69	Rhône	49%
85	Vendée	50%
88	Vosges	49%

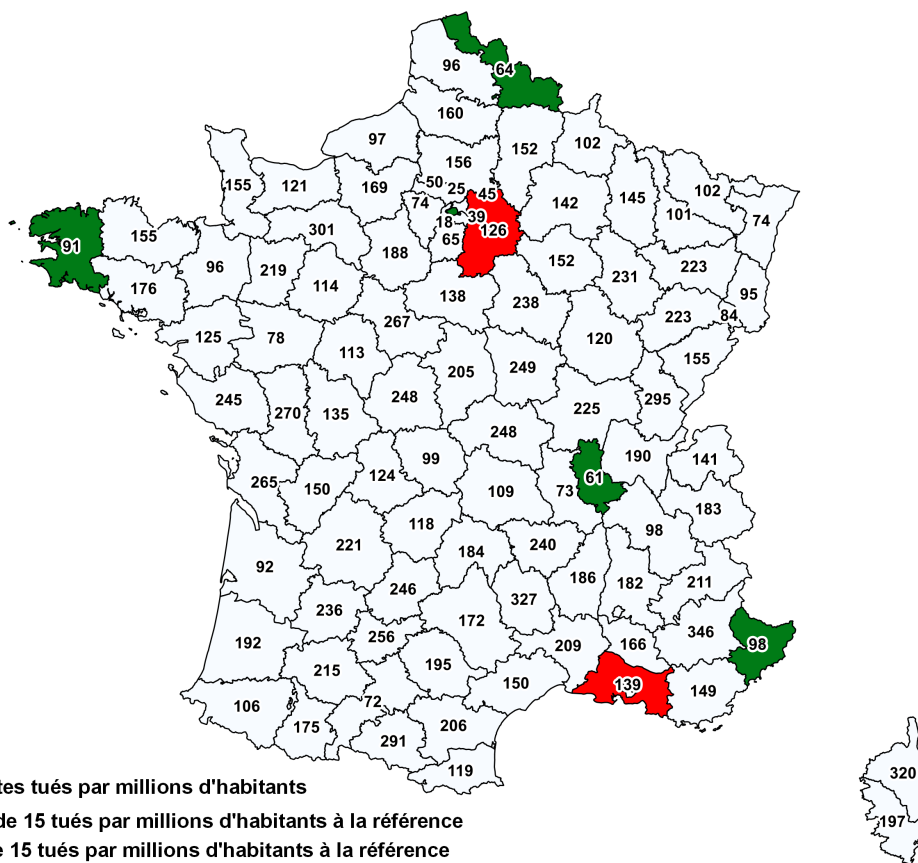
6.5. Mortalité par million d'habitants

Pour les 18-29 ans conducteurs, la carte ci-dessous représente par département le nombre de 18-29 ans tués par million d'habitants de cette tranche d'âge. La médiane de ces données pour la France est de 154.

Famille	Médiane
Département de transition	200
Départements à métropoles	96
Départements méditerranéens	166
Départements multipolaires	121
Départements ruraux peu denses	236
Ile-de-France	48

On a représenté en rouge les 2 départements qui dépassent de plus de 3 points la médiane de leur famille et pour lesquels cette différence est statistiquement fiable.

On a représenté en vert les 5 départements qui ont une part inférieure de plus de 3 points à la médiane de leur famille et pour lesquels cette différence est statistiquement fiable.



7. CONCLUSION

Cette étude a permis d'observer l'accidentalité routière des 18-29 ans sur la période 2010-2016 en la situant par rapport à la mobilité des personnes de cette tranche d'âge.

En voici les principaux enseignements.

Qu'ils soient victimes ou conducteurs, les 18-29 ans sont **sur-représentés** dans les accidents corporels de la circulation au regard des distances qu'ils parcourent. Ils représentent en moyenne **1 000 personnes tuées par an et 27 000 conducteurs impliqués**.

Les conducteurs de 18 à 29 ans impliqués sont des **hommes** dans les trois quarts des cas et la moitié d'entre eux ont leur **permis de conduire depuis deux ans ou moins**. Ils sont plus souvent **présumés responsables** que les conducteurs de 30 à 64 ans, ont deux fois plus souvent leur **permis non valide** et conduisent un **véhicule non assuré** également deux fois plus souvent. Ils ont principalement leurs accidents aux **heures de pointe de semaine**. Ils sont également sur-représentés **de nuit le week-end** par rapport aux 30-64 ans et aux distances parcourues.

Les conducteurs de 18 à 29 ans impliqués sont **plus souvent positifs à l'alcool** que les 30-64 ans mais leurs **taux d'alcool dans le sang sont plus faibles**. Ils sont également deux fois **plus souvent positifs aux stupéfiants** que les 30-64 ans.

Les conducteurs de 18 à 29 ans impliqués se sont plus souvent fait **prêter le véhicule** impliqué que les 30-64 ans, mais leurs **véhicules sont moins puissants**.

Les 18-29 ans impliqués portent **moins souvent leur ceinture de sécurité** que les 30-64 ans lorsqu'ils sont passagers. Pour le port du casque en deux-roues motorisés, cette observation s'applique également aux conducteurs.

Les 18-29 ans piétons impliqués (1 800 par an) sont peu souvent présumés responsables.