



Le lien entre la situation socio-économique et la sécurité routière

Une étude de la littérature internationale



Le lien entre la situation socio-économique et la sécurité routière - Résumé

Une étude de la littérature internationale

Rapport de recherche n° 2017-R-12-SFR

D/2017/0779/72

Auteur : Wouter Van den Berghe

Responsable de l'édition : Karin Genoe

Éditeur : l'Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité Routière

Date de publication : 22/12/2017

Rapport complet disponible en anglais:

Van den Berghe, W. (2017) The association between road safety and socioeconomic situation (SES). An international literature review. Brussels, Belgium: Vias institute – Knowledge Centre Road Safety

Cette enquête a été rendue possible grâce au soutien financier du Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

Résumé

Mesurer le lien entre la situation socio-économique et la sécurité routière

Ce rapport traite de la relation entre la situation socio-économique (SSE) de la population et la sécurité routière, en particulier le risque d'accident. Ce rapport est basé sur des études de littérature menées en 2016 et 2017. Le domaine d'étude était limité au monde développé (occidental). La plupart des publications analysées étaient constituées d'articles scientifiques publiés depuis 2000 et reconnus par les pairs, même si des études plus anciennes en faisaient également partie ainsi que plusieurs rapports émanant de la littérature grise.

Il n'y a pas de consensus à propos de la définition de la SSE – situation socio-économique (ou statut socio-économique). La plupart des experts sont d'accord pour affirmer que la SSE se base sur une combinaison de facteurs ayant trait au degré d'enseignement, au revenu et au statut professionnel. Toutefois, il convient d'admettre que tous ces facteurs ne sont pas pris en considération dans la majorité des études analysées (c'est généralement dû à un manque de données) et que souvent un seul facteur a été utilisé comme variable pour la SSE.

Pour établir un lien entre la SSE et la sécurité routière, au moins deux sources sont requises en général. Premièrement, les données sur les accidents de la route. De telles données peuvent être obtenues sur base des rapports de police, des compagnies d'assurances, des bases de données des hôpitaux, des registres de décès ou d'enquêtes (enquêtes sur la santé et le voyage en particulier). La plupart des études dont il est question dans ce rapport ont recouru aux rapports de police, aux données hospitalières ou aux registres de décès. Deuxièmement, les données doivent être collectées pour déterminer la SSE des personnes impliquées dans les accidents de la route. Il existe une grande variété de sources de données possibles pour les variables SSE dont la portée, la disponibilité et l'accès varient d'un pays à un autre. Il arrive parfois que certaines informations liées à la SSE puissent être obtenues à partir de la même source de données que celle des accidents, par exemple, les dossiers de police ou hospitaliers qui incluent des données concernant la profession des personnes blessées ou leur domicile, les registres de décès qui comprennent à la fois la cause du décès et des informations socio-économiques sur la personne décédée, des enquêtes avec des questions sur l'implication dans l'accident et sur les variables SSE, etc. Dans la plupart des études consultées, les données d'accident devaient avoir un lien avec d'autres bases de données qui comportaient des informations SSE, comme des listes électorales, des bases de données liées à la profession, des bases de données économiques et des registres scolaires.

Idéalement, la SSE est mesurée au niveau de l'individu. Toutefois, pour des raisons pratiques et d'ordre privé, il est souvent difficile voire impossible d'obtenir de telles informations et de les corrélérer aux données d'accident. Une approche alternative consiste à utiliser les informations de la SSE « moyenne » d'une certaine région (circonscription électorale, district, commune, municipalité, etc.) et de les corrélérer à l'ensemble des habitants de cette région. Une telle approche a été utilisée dans bon nombre d'études consultées. Une telle approche ne reflète peut-être pas la réelle catégorie SSE à laquelle appartient un individu et, par conséquent, il se pourrait bien que l'association observée entre la SSE et la sécurité routière ne soit pas correcte. Ce phénomène est appelé erreur écologique.

De nombreuses études examinées comportent un inconvénient, à savoir qu'elles n'étudient pas les facteurs qui pourraient expliquer une (grande) partie des variations des résultats en matière de sécurité routière. Plus particulièrement, l'exposition au risque et, plus précisément, la distance parcourue, n'a été étudiée que dans un nombre limité d'études. Par conséquent, si une étude établit un lien entre la SSE et la sécurité routière, le fait que les personnes moins qualifiées soient relativement plus impliquées dans les accidents de la route que les personnes plus qualifiées, par exemple, ne signifie pas nécessairement que le risque d'accident par kilomètre parcouru soit également plus élevé.

Résultats généraux

L'image globale ressortant de cette analyse est que dans les pays disposant d'un haut revenu, les personnes issues de groupes SE plus bas courent un risque plus élevé d'avoir un accident de la route que les personnes issues de groupes SE plus élevés.

Il n'est toutefois pas possible de généraliser ces résultats à l'ensemble des pays et à l'ensemble des groupes d'utilisateurs. En effet, il y a des situations où l'association générale ne s'applique pas et où la relation est même inversée. Bref, l'inégalité sociale dans la sécurité routière est un phénomène répandu mais pas universel ni « générique ».

Etant donné que bon nombre d'études traitées ne tenaient pas compte des facteurs aggravants comme l'exposition, il est également difficile d'interpréter correctement les résultats (ou de les comparer à d'autres résultats). En outre, à l'exception du Royaume-Uni et de la Suède (et dans une moindre mesure de la France et de l'Espagne), nombreux sont les pays européens dans lesquels il n'y a quasiment pas eu d'études sur le sujet. Ce phénomène peut s'expliquer par le fait que dans les pays où aucune étude n'a été menée sur le sujet, le gradient social global est relativement plat par rapport à l'implication dans les accidents de la route. Néanmoins, l'évaluation de la validité de cette hypothèse n'entre pas dans le cadre de ce rapport.

Différences selon l'âge et le genre

Les différences socio-économiques les plus marquées en matière de risques d'accident sont observées chez les enfants. En dépit des différences au niveau des sources de données, de la qualité des données, de la portée des données et de la catégorisation des facteurs aggravants, il apparaît très clairement que les enfants issus de groupes SE plus bas courent, en général, plus de risques que les enfants issus de groupes SE plus élevés. Ceci s'applique plus particulièrement aux risques d'accident chez les piétons. L'ampleur du lien entre la SSE et la sécurité routière des enfants varie considérablement suivant l'âge de l'enfant. En général, les différences sont minimales lorsque les enfants n'ont que quelques années. L'écart s'agrandit lorsque les enfants commencent l'école. Les différences peuvent continuer à s'intensifier ou diminuer à nouveau.

Les différences en termes de sécurité routière liées à la SSE tendent à diminuer avec l'âge. On trouve chez les adolescents (âgés de 16 à 24 ans), des modèles similaires à ceux observés chez les enfants, mais, en règle générale, le lien entre la SSE et la sécurité routière est moins apparent. Dans certains cas même, des tendances opposées ont été enregistrées. Il est fort probable que cela soit dû à l'accès et à l'utilisation de certains modes de transport.

Dans les pays où la relation entre la SSE des adultes et le risque d'accident a été étudiée, une SSE plus faible est en général associée à un risque d'accident accru. Ceci vaut surtout pour les hommes. La différence est néanmoins moins marquée que chez les enfants et les adolescents. Dans certains cas, il n'y avait pas de différence ou une tendance inverse a été observée. Certaines différences au niveau des résultats peuvent s'expliquer par le fait que l'on n'a pas tenu compte des facteurs aggravants tels que l'exposition, le type de véhicule ou le type d'environnement routier.

Les études disponibles actuellement sur les seniors ne permettent pas de tirer de conclusions générales sur l'association entre la SSE et la sécurité routière pour ce groupe d'âge.

L'on constate dans les nombreuses études que les différences au niveau de la SSE sont souvent plus prononcées chez les hommes que chez les femmes. En d'autres termes, le risque accru d'accident pour les individus issus de groupes SE plus bas est aussi plus faible pour les femmes que pour les hommes. Il convient d'indiquer qu'il n'y avait pas du tout de gradient social pour les femmes (alors qu'il y en avait un pour les hommes) ou même un gradient inversé.

Autres résultats majeurs

D'autres résultats clés de l'étude :

- Les différences de SSE sont plus marquées pour les accidents impliquant des piétons que pour les accidents de voiture. Pour les accidents impliquant des cyclistes, l'association générale pourrait aussi être l'opposé de la tendance générale.
- Dans de nombreux cas, les différences entre les groupes SE faibles et élevés augmentent avec la gravité de la lésion. Le risque relatif est plus élevé pour les blessures mortelles que pour les blessures non mortelles.
- La mesure dans laquelle les différences liées à la SSE pour ce qui est du risque d'accident varie considérablement d'un pays à un autre. Le gradient social est plus raide dans certains pays que dans d'autres. Souvent, c'est lié à des gradients similaires dans d'autres aspects liés à la santé.
- Le lien entre les catégories SSE et la sécurité routière est souvent très différent entre les régions rurales et urbaines.
- Le lien entre les caractéristiques individuelles SSE et la sécurité routière est souvent plus prononcé que dans les caractéristiques SSE liées à la région.

Facteurs contributants

Globalement, le modèle socio-économique des tués et blessés dans la circulation est influencé par de nombreux mécanismes et c'est l'interaction entre ces mécanismes et la mesure dans laquelle ils sont présents qui donnent lieu aux différences observées. Ceci explique aussi pourquoi le gradient social diffère selon la catégorie d'âge, le mode de transport, la région, le pays et le temps et pourquoi il peut aussi être inversé.

Il existe de multiples facteurs qui accroissent les risques d'accident ou peuvent les éviter. Certains d'entre eux peuvent être liés directement ou indirectement à la SSE des usagers de la route. Lorsque les facteurs augmentant les risques d'accident sont associés positivement aux groupes SE, l'ampleur de la prévalence de ces facteurs entraînera un risque accru d'accident.

Le présent rapport comporte un aperçu des facteurs de risque les plus importants – ou du moins les mieux documentés et les plus abordés, qui ont un rapport avec la SSE. La plupart de ces facteurs ont tendance à être associés avec les groupes SE plus bas, ce qui pourrait « expliquer » pourquoi les personnes issues des classes sociales inférieures sont exposées à un risque accru d'accident.

Les facteurs contributants majeurs sont liés aux différences concernant :

- L'accès aux voitures et donc les implications concernant l'usage des modes de transport
- La sécurisation des véhicules (voitures, motos, cyclomoteurs...)
- La longueur des trajets (distance parcourue par trajet, par an...)
- La dangerosité de l'environnement et des trajets
- Le degré de surveillance parentale des enfants
- L'utilisation des ceintures de sécurité
- Le port du casque à moto, en cyclomoteur et à bicyclette
- La conduite sous influence
- La vitesse
- La conduite sans permis
- L'accès à l'information et sa compréhension
- L'état de santé et la fragilité
- L'hyperactivité des enfants

Groupes culturels

Il existe aussi des différences liées aux groupes culturels auxquels les gens appartiennent. Un « groupe culturel » réfère à des groupes ethniques, des migrants, et des personnes pratiquant une religion spécifique. Dans de nombreux contextes, des personnes issues de tels groupes culturels appartiennent majoritairement à une couche SSE – souvent une des couches les plus basses de SSE. Il serait toutefois erroné de corrélérer exclusivement les différences culturelles au niveau de la sécurité routière aux différences de SSE. En effet, d'autres caractéristiques telles que les régions dans lesquelles des groupes d'individus vivent (et donc l'exposition) peuvent être un facteur contribuant aux accidents de la route sans être associées aux niveaux de SSE – même si elles le sont souvent. Il s'avère néanmoins que les enfants issus de minorités ethniques courent plus de risques d'avoir un accident de la route que les autres.

