

Jeunes adultes (18 à 24 ans)

Avertissements :

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

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

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

Synthèse

Les 18 à 24 ans représentent 9 % de la population française mais 22 % des tués sur la route. En 2006, 65 % des jeunes de 18 à 24 ans tués l'ont été en tant qu'usagers de voiture de tourisme et 28 % en tant qu'usagers de deux-roues à moteur.

Le risque d'être tué en tant que passager est plus élevé pour cette classe d'âge représentant 22,7 % contre 19,6 % pour l'ensemble des autres usagers.

57 % des jeunes tués sur la route l'ont été dans un accident de nuit. Près d'un sur deux a été tué dans un accident à un seul véhicule sans piéton contre un sur trois pour les autres. Les fins de semaines sont particulièrement dangereuses puisque 59 % des jeunes se tuent à ce moment là, dont 59 % la nuit.

Les 18-24 ans représentent 1/4 des conducteurs impliqués dans un accident corporel avec un taux d'alcoolémie positif. Ils représentent la même proportion dans le cas des accidents mortels.

En tant que conducteurs, 53 % des jeunes hommes de 18 à 24 ans sont présumés responsables des accidents dans lesquels ils sont impliqués (44 % pour les conductrices). Cette proportion est de 46 % pour l'ensemble des hommes (42 % pour les femmes).

Selon l'INSEE, les jeunes adultes de 18 à 24 ans, au 1^{er} janvier 2006, étaient 5 482 949 et représentaient 8,9 % de la population française ; parmi eux 50,6 % sont de sexe masculin.

Au cours de l'année 2006, 23 727 jeunes adultes ont été tués ou blessés dans un accident corporel de la circulation¹ (soit une victime sur cinq). Dans ces accidents :

- 1 037 de ces jeunes adultes ont été tués, soit 22,0 % de l'ensemble des tués ;
- 22 690 ont été blessés (22,2 % des blessés), dont
- 8 867 blessés hospitalisés (21,8 % des blessés hospitalisés) et
- 13 823 blessés légers (22,5 % des blessés légers).

1 tué sur 5, 1 blessé hospitalisé sur 5 et 1 blessé léger sur 4 ont entre 18 et 24 ans.

¹ Source : ONISR, fichier des accidents.

I. Tués par catégories d'usagers

	1995 ²			2000		
	18-24 ans A	Ensemble B	% A/B	18-24 ans A	Ensemble B	% A/B
Piétons	75	1 027	7,3	44	793	5,5
Cyclistes	26	374	7,0	16	255	6,3
Cyclomotoristes	71	471	15,1	71	431	16,5
Motocyclistes	284	780	36,4	210	886	23,7
Usagers de voitures de tourisme	1 344	5 389	24,9	1 265	5 006	25,3
Autres usagers ³	57	371	15,4	27	272	9,9
Total	1 857	8 412	22,1	1 633	7 643	21,4

	2005 ⁴			2006		
	18-24 ans A	Ensemble B	% A/B	18-24 ans A	Ensemble B	% A/B
Piétons	58	635	9,1	31	535	5,8
Cyclistes	13	180	7,2	13	181	7,2
Cyclomotoristes	113	356	31,7	87	317	27,4
Motocyclistes	225	881	25,5	202	769	26,3
Usagers de voitures de tourisme	790	3 065	25,8	670	2 626	25,5
Autres usagers ²	23	201	11,4	34	281	12,1
Total	1 222	5 318	23,0	1 037	4 709	22,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Par rapport à 2005, le nombre de jeunes adultes tués en 2006 enregistre une baisse plus favorable que la moyenne (- 15,1 % contre une baisse de 11,5 % en moyenne).

Par rapport à 1995, l'évolution de la mortalité de cette classe d'âge est équivalente à celle de la moyenne : baisse de 47,2 % (- 47,0 % pour l'ensemble).

II. Les jeunes adultes tués en tant que conducteurs en 2006

	18-24 ans			« autres »		
	Conduc- teurs tués A	Total tués B	% A/B	Conduc- teurs tués A	Total tués B	% A/B
Cyclistes	13	13	100,0	167	168	99,4
Cyclomotoristes	82	87	94,3	214	230	93,0
Motocyclistes	188	202	93,1	540	567	95,2
Usagers de :						
– voitures de tourisme	470	670	70,1	1 430	1 956	73,1
– camionnettes et poids lourds	20	28	71,4	142	179	79,3
– transports en commun	0	0	-	2	6	33,3
Autres usagers ²	5	6	83,3	53	62	85,5
Total	778	1006	77,3	2 548	3 168	80,4

Source : ONISR, fichier des accidents.

² Depuis 1997, les âges sont calculés en tenant compte également du mois de naissance et c'est depuis 1993 que cette information est disponible. En conséquence, la présente édition tient compte, pour l'année 1995, du nouveau mode de calcul.

³ Usagers de poids lourds, camionnettes, transports en commun, tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux...

⁴ Voir avertissements en début de document.

Sur l'ensemble des conducteurs tués (3 326), 778 ont entre 18 et 24 ans, soit un sur quatre.

Comme le montrent les tableaux ci-après, la situation des 18-24 ans tant pour les conducteurs que pour les passagers dont la part reste toujours plus élevée que celle du reste de la population, évolue, en 2006 par rapport à 2005, sensiblement comme celle des autres, avec cependant une évolution de 2 points plus favorable pour les conducteurs (- 15,8 % contre - 13,8 %).

	Part des passagers tués/total des tués (hors piétons) de la classe d'âge			
	Tous usagers confondus		Usagers de voitures de tourisme	
	18-24 ans	Autres	18-24 ans	Autres
1995	32,1 %	25,6 %	37,2 %	31,4 %
2000	29,4 %	22,5 %	33,7 %	28,5 %
2002	25,7 %	21,9 %	29,6 %	27,9 %
2003	24,6 %	21,4 %	30,3 %	27,7 %
2004	24,9 %	20,1 %	30,3 %	26,3 %
2005	23,4 %	20,2 %	29,4 %	26,6 %
2006	22,7 %	19,6 %	29,9 %	26,9 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

	Usagers de voitures de tourisme			
	Nombre de conducteurs tués		Nombre de passagers tués	
	18-24 ans	Autres	18-24 ans	Autres
1995	818	2 802	485	1 284
2000	839	2 673	426	1 068
2002	843	2 454	355	950
2003	609	1 884	265	723
2004	610	1 703	265	608
2005	558	1 670	232	605
2006	470	1 430	200	526

Source : ONISR, fichier des accidents.

Entre 2006 et 1995, pour les usagers de voitures de tourisme, on constate pour les 18-24 ans que :

- la part des passagers tués diminue de 7,3 points (- 4,5 points pour les autres) ;
- le nombre de passagers tués baisse de 61,0 % (- 61,2 % pour les autres) ;
- le nombre de conducteurs tués enregistre une baisse de 45,7 % contre - 51,7 % pour les autres.

L'analyse du port de la ceinture de sécurité dans les voitures de tourisme montre qu'en moyenne les 18-24 ans ont un comportement très proche de celui de l'ensemble. Cette analyse qui porte sur les cas connus, soit 537 cas connus sur les 670 jeunes adultes tués, comparés aux 2 178 cas connus des 2 626 usagers tués dans les voitures de tourisme, montre que le taux de port des victimes tuées dans les accidents corporels est de 78,6 % pour les 18-24 ans contre 77,6 % pour l'ensemble.

Dans la mesure où la part des cas indéterminés se répartit assez équitablement entre les deux populations, il a semblé intéressant de signaler quelques différences. Le taux de port de la ceinture, calculé sur l'ensemble des cas connus respectifs, s'établit comme suit :

- conducteurs : 81 % pour les 18-24 ans contre 78 % en moyenne ;
- passagers : 71 % contre 77 % ;
- nuit : 74 % contre 69 % ;
- jour : 86 % contre 85 % ;
- dimanche : 76 % contre 72 % ;
- milieu urbain : 74 % contre 70 % ;
- rase campagne : 80 % contre 79 % ;
- autoroutes : 57 % pour les 18-24 ans contre 74 % en moyenne.

En 2006, d'après ces données, il ressort nettement que le port de la ceinture de sécurité pour les 18-24 ans est par rapport à l'ensemble plus faible sur autoroute et plus élevé la nuit. Il apparaît également que les conducteurs de 18-24 ans mettent plus fréquemment leur ceinture que les passagers au même âge.

III. Principales caractéristiques des accidents de jeunes adultes⁵

L'analyse des accidents de la circulation de l'année 2006 montre que :

- 57,1 % des 1 037 jeunes adultes tués l'ont été dans un accident de nuit (40,5 % pour les autres) ;
- 49,8 %, des 1 037 jeunes adultes tués l'ont été dans un accident à un seul véhicule sans piéton (34,4 % pour les autres). Sur les 516 tués dans les accidents, 69,8 % l'ont été la nuit contre 49,8 % pour les autres ;
- les fins de semaine (vendredi, samedi, dimanche) sont particulièrement meurtrières : elles représentent 58,8 % des décès des 18-24 ans, soit 610 tués dont 59,3 % la nuit.

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

	Toutes causes en 2004 (1) A	Causes externes en 2004 (1) B	Accidents de la route en 2004 (2) C	Part dans l'ensemble des causes (en %) C/A	Part dans les causes externes (en %) C/B
15-19 ans	1 525	977	599	39,3	61,3
20-24 ans	2 322	1 533	844	36,3	55,1
15-24 ans	3 847	2 510	1 442	37,5	57,5
Ensemble	509 408	37 428	5 232	1,0	14,0

Les données INSERM (A et B) portent sur les causes de décès, codées depuis 2000 selon la 10^{ème} révision de la classification internationale des maladies. Quatre catégories constituent les causes externes : accidents⁶, suicides, homicides et événements autres.

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

⁵ Source : ONISR, fichier des accidents.

⁶ La catégorie accidents est composée de quatre modalités : accidents de transport, chutes accidentelles, intoxications accidentelles et autres accidents.

Dans la mesure où la classe 18-24 ans n'est pas répertoriée dans la base de données INSERM, on rappellera que parmi les 1 442 tués de 15 à 24 ans sur la route en 2006, 1 227 étaient des jeunes adultes de 18 à 24 ans, représentant 85,1 % des 15-24 ans.

D'après les données INSERM, sur l'ensemble des cas de décès des 20-24 ans⁷ dus aux causes externes, les accidents de transport représentent 53,2 % contre 14,4 % pour l'ensemble de la population. En termes de rang, on observe que :

- pour les jeunes adultes de 20 à 24 ans cette part vient au premier rang, très éloignée de la deuxième cause que sont les suicides (26,5 %) ;
- pour l'ensemble de la population, cette part vient au troisième rang, très éloignée de la première cause, les autres accidents⁸ représentant 33,2 % et de la deuxième, les suicides 28,8 %.

Par sexe, on retiendra pour les 20-24 ans quatre indicateurs :

- 82,2 % des jeunes adultes de 20 à 24 ans tués dans les accidents de transport sont de sexe masculin (74,9 % en moyenne) ;
- 76,1 % des décès toutes causes concernent les hommes (51,6 % en moyenne) ;
- 81,3 % des décès pour causes externes concernent les hommes (60,1 % en moyenne) ;
- en référence aux décès dus aux causes externes selon le sexe, la part des accidents de transport représente 53,8 % pour les hommes (17,9 % en moyenne) et 50,7 % pour les femmes (9,1 % en moyenne).

Selon les données INSERM, 15,1 % des décès dans les accidents de transports concernent les 20-24 ans. A cet âge, pour les hommes, ils représentent 16,6 % et pour les femmes 10,7 %. Pour la population des 15-24 ans cette part représente 25,6 % ; elle est de 27,7 % pour les hommes et de 19,6 % pour les femmes.

⁷ Consulter la fiche « adolescents » qui informe sur les résultats des 15-19 ans.

⁸ Autres accidents = accidents autres qu'accidents de transport, chutes accidentelles et intoxications accidentelles.

V- Les jeunes adultes et la responsabilité⁹ en 2006

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

Impliqués (victimes et indemnes) dans les accidents corporels	Conducteurs non responsables	Conducteurs responsables	Part des conducteurs responsables	Piétons non responsables	Piétons responsables	Part des piétons responsables
Hommes 18-24 ans	10 126	11 343	52,8 %	495	135	21,4 %
Femmes 18-24 ans	3 785	3 028	44,4 %	602	172	22,2 %
Total 18-24 ans	13 911	14 371	50,8 %	1 097	307	21,9 %

Ensemble hommes	53 802	45 142	45,6 %	5 302	1 431	21,3 %
Ensemble femmes	20 675	14 680	41,5 %	6 298	1 148	15,4 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans tous les cas, la part des jeunes adultes responsables est supérieure aux moyennes respectives et c'est en tant que piétons pour les femmes (6,8 points de différence) et conducteurs pour les hommes, avec 7,2 points d'écart, que les différences sont les plus marquées.

Toutes classes d'âge confondues (conducteurs ou piétons), l'analyse montre que la responsabilité est systématiquement plus faible pour les femmes. En revanche pour les 18-24 ans, elle est très proche entre les deux sexes en tant que piétons et nettement plus élevée pour les hommes en tant que conducteurs (8,4 points de différence entre les deux sexes).

Sur l'ensemble des 14 371 conducteurs de 18-24 ans responsables, l'analyse détaillée montre que 66,0 % d'entre eux sont des conducteurs de voitures de tourisme (9 483), 16,3 % des cyclomotoristes (2 343) et 9,7 % des motocyclistes (1 393). Pour ces catégories d'usagers, sur 100 usagers respectivement impliqués, la part des conducteurs responsables par rapport à la moyenne est la suivante : voitures de tourisme (54,0 % contre 46,3 %) ; cyclomotoristes (46,0 % contre 47,0 %) ; motocyclistes (42,3 % contre 38,3 % en moyenne).

⁹ Voir dans la brochure *La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2006* le chapitre sur la responsabilité des usagers impliqués dans un accident corporel en 2006 – page 107.

VI. Les jeunes adultes et l'alcoolémie au volant en 2006

	Conducteurs impliqués dans un accident corporel			Conducteurs impliqués dans un accident mortel		
	au taux d'alcoolémie positif A	au taux d'alcoolémie connu B	% A/B	au taux d'alcoolémie positif A	au taux d'alcoolémie connu B	% A/B
18-24 ans	1 780	24 359	7,3	236	1 197	19,7
Ensemble des conducteurs	7 203	115 742	6,2	955	5 822	16,4

Source : ONISR, fichier des accidents.

Sur l'ensemble des conducteurs impliqués dans les accidents corporels et mortels avec un taux d'alcoolémie positif, un quart ont entre 18 et 24 ans.

Assez proche de la moyenne dans le cas des accidents corporels, la part des 18-24 ans à taux positif dans les accidents mortels est de 3 points plus forte.

VII. Jeunes adultes de 18 à 24 ans : apports du Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation ¹⁰

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

Les résultats ici présentés concernent les 4 227 jeunes adultes âgés de 18 à 24 ans inclus dans le Registre, pour les années 2004 et 2005. Les années 1996 à 1999, puis 2000-2001 et 2002-2003 ont déjà été présentées dans de précédentes éditions de cet ouvrage. Quand une évolution significative apparaît entre ces périodes, elle est signalée¹¹.

Les effectifs n'ont pas baissé notablement (- 0,4 %) depuis la période 2002-2003 (4 242), qui était en forte baisse (- 20 %) par rapport à la période 2000-2001. Toutes les victimes présentent au moins une lésion (au sens de l' AIS¹²) ou sont décédées.

¹⁰ Source : UMRESTTE : Mireille Chiron, Blandine Gadegbeku, Irène Vergnes, Karine Supernant, Amina Ndiaye. Unité mixte de recherche et de surveillance transport travail environnement INRETS-UCBL-InVS. Association pour le Registre des Victimes d'Accidents de la Circulation du Rhône (ARVAC : président YN Martin) et l'INRETS-UMRESTTE (B. Laumon, responsable scientifique du Registre et A. Ndiaye, médecin responsable technique du Registre).

¹¹ On travaille ici sur la sauvegarde de juin 2007 du Registre. Quelques différences minimales peuvent apparaître par rapport à l'édition précédente du fait de l'ajout de quelques victimes signalées tardivement ou de petites corrections effectuées entre les deux analyses.

¹² Abbreviated Injury Scale, d'après l'AAAM Association for the Advancement of Automotive Medicine, score de gravité associé à une lésion.

On calcule des incidences rapportées à la population du Rhône du même âge (180 000 jeunes adultes de 18 à 24 ans), sachant que 89 % des victimes résident effectivement dans le département, pour cette tranche d'âge. L'accident de la circulation a concerné, en 2002-2003, 122 jeunes âgés de 18 à 24 ans sur 10 000, par an.

Il est à noter que les incidences calculées sur le département du Rhône sont des valeurs minimales puisque le contexte accidentologique y est plutôt favorable (1,7 fois moins de tués par million d'habitants que dans la France entière).

Âge, sexe, type d'utilisateur

La proportion d'hommes parmi les victimes d'accidents chez les jeunes âgés de 18 à 24 ans est de 66 %. L'incidence moyenne annuelle est de 164 garçons pour 10 000 et 82 filles pour 10 000, stable.

Les jeunes adultes accidentés sont pour moins de la moitié des automobilistes (49 %, les deux tiers en tant que conducteur). Viennent ensuite les usagers de deux-roues à moteur (29 %, 9 sur 10 en tant que conducteur), et les cyclistes (9 %), puis les piétons (6 %) et les patineurs ou planchistes (3 %).

Un sur cent était à bord d'un camion ou camionnette, tandis que les usagers de transports en commun ne représentent que 0,3 % des victimes. Cette répartition a nettement évolué depuis la dernière période 2002-2003, en effet la stabilité de l'effectif global est la résultante d'une baisse de 12 % des victimes automobilistes, et d'une augmentation du nombre de jeunes accidentés en tant qu'usagers vulnérables : les victimes usagers de deux-roues à moteur, piétons et cyclistes ont augmenté respectivement de 10 %, 14 % et 40 %.

En 2002-2003, on avait noté une baisse pour tous les types d'utilisateurs.

La différence entre hommes et femmes quant au type d'utilisateur est toujours très importante. On note, chez les femmes, l'importance de la voiture : 67 % des femmes étaient automobilistes (contre 71 % en 2002-2003) et seulement 40 % des hommes. En revanche la part des deux-roues motorisés est moindre chez les femmes : 13 % contre 38 % chez les hommes. La part des cyclistes a significativement augmenté chez les hommes entre les deux périodes (11 % contre 7 % en 2002-2003). Elle est stable chez les femmes (6 %).

Quel que soit le type d'utilisateur, les hommes sont toujours plus nombreux que les femmes : 85 % d'hommes chez les victimes usagers de deux-roues à moteur accidentés, 77 % chez les cyclistes, 67 % chez les patineurs ou planchistes, 53 % chez les automobilistes et 54 % chez les piétons. Il en a toujours été ainsi depuis 1996.

Gravité globale et localisation des lésions

On distingue la gravité immédiate, mesurée par l'AIS, rendant compte pour chaque lésion du risque vital et de la complexité des soins nécessaires, de la gravité des séquelles prévisibles à un an, mesurée par l'IIS¹³. Ces deux échelles vont de 1 à 6. On choisit ici comme seuil le niveau 3, correspondant par exemple à la gravité immédiate d'une fracture

¹³ IIS Injury Impairment Scale : score de handicap séquentaire probable attribué à chaque lésion, d'après AAAM.

ouverte ou déplacée du radius ou du tibia (lésions AIS3 les plus fréquemment observées dans le Registre), et à la gravité séquellaire prévisible d'une luxation de genou ou d'un petit hématome intracérébral (lésions IIS3 les plus observées dans le Registre).

Pour chaque victime, on parle de MAIS, niveau de gravité maximal de l'ensemble de ses lésions. De même pour les séquelles, on utilise le MIIS.

Le niveau de gravité immédiate des lésions est stable pour tous les types d'usagers.

Répartition des victimes d'accident de la circulation routière âgées de 18 à 24 ans selon le type d'usager et la gravité	Morts		Blessés graves ¹⁴ (MAIS ≥ 3)		Blessés légers ¹³ (MAIS < 3)		Total victimes	dont séquelles sérieuses prévisibles	
	n	%	n	%	n	%		n	%
Voiture, camion ou car	17	0,8 %	79	3,7 %	2 048	95,5 %	2 144	20	0,9 %
Deux-roues motorisé	11	0,9 %	83	6,7 %	1 146	92,4 %	1 240	9	0,7 %
Vélo	1	0,3 %	9	2,3 %	387	97,5 %	397	0	-
Piéton	2	0,8 %	23	9,2 %	226	90,0 %	251	4	1,6 %
Patin/planche	0	-	9	7,3 %	114	92,7 %	123	0	-
Autre ou inconnu	0	-	5	6,9 %	67	93,1 %	72	0	-
Total	31	0,7 %	208	4,9 %	3 988	94,3 %	4 227	33	0,8 %

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

Pour les deux années, on dénombre 31 décès, dont 25 hommes (81 %). On compte donc 7 morts pour 1 000 victimes. Par comparaison, 11 victimes sur 1 000 meurent chez les adultes de 25 à 64 ans. Les morts sont essentiellement des automobilistes (plus de la moitié, dont 5 sur 8 non ceinturés) et les deux-roues à moteur (le tiers). Les cyclistes et patineurs sont beaucoup moins gravement blessés que les autres types d'usagers : aucune séquelle grave, un seul décès à vélo.

Pour les deux années 2004 et 2005, 33 jeunes (dont 23 hommes) conserveront probablement des séquelles sérieuses de leur accident. Ce sont essentiellement des automobilistes (6 sur 10), puis des usagers de deux-roues motorisé (3 sur 10).

Le taux de ces séquelles est ainsi à 0,8 % des victimes (comme en 1996-2001), il était à 1,2 % des victimes pour 2002-2003.

Les accidents sont toujours nettement plus graves chez les hommes que chez les femmes : sur 1 000 jeunes hommes accidentés, 9 sont décédés et 60 ont été grièvement blessés, alors que sur 1 000 victimes femmes, 4 sont mortes et 28 ont été grièvement blessées (AIS3+). Parmi les survivants, 23 hommes ont des séquelles sérieuses prévisibles (0,8 %), et 10 femmes (0,7 %).

Le moyen de transport influence grandement la zone atteinte. Les blessures des automobilistes concernent au premier chef la colonne vertébrale (41 % des victimes), puis le membre supérieur, la tête, le membre inférieur, le thorax, le cou et/ou la face (12 % contre 15 % en 2002-2003 et 19 % en 1996-2001).

¹⁴ Dans le Registre du Rhône, le blessé grave correspondant à un MAIS ≥ 3, et le blessé léger à un MAIS < 3, le MAIS étant un indice de gravité médicale des blessures.

Les usagers de deux-roues motorisé sont principalement atteints au membre inférieur, au membre supérieur, à la peau de façon diffuse, et/ou à la tête (10 % contre 14 % en 2002-2003 et 11 % en 1996-2001). Ils sont aussi souvent touchés à la colonne vertébrale que dans la période précédente (11 % contre 12 % en 2002-2003 et 8 % en 1996-2001).

Les cyclistes présentent majoritairement des lésions au membre supérieur, au membre inférieur, à la peau de façon diffuse, à la face et/ou à la tête. Ces répartitions sont inchangées.

Les piétons sont essentiellement concernés par des blessures au membre inférieur, puis au membre supérieur, à la tête, à la peau et/ou à la face, sans changement. Les patineurs ou planchistes souffrent avant tout de lésions au membre supérieur, puis au membre inférieur.

Proportion (%) de victimes touchées pour chaque région corporelle pour chacun des cinq principaux types d'usager (n=4 089)	Tête (crâne et cerveau)	Face	Cou hors colonne	Thorax hors colonne	Abdomen hors colonne	Colonne vertébrale	Membre supérieur	Membre inférieur, bassin	Zone externe (peau)
Voiture	22,7	15,0	18,2	18,6	4,4	40,8	23,6	21,5	6,3
Deux-roues motorisé	14,1	6,9	4,5	7,7	4,6	12,1	42,4	61,5	21,1
Vélo	12,1	17,1	2,1	6,1	2,1	8,2	50,7	36,8	18,9
Piéton	22,5	17,6	3,6	8,1	3,6	15,3	33,3	66,2	11,7
Patins, planche	5,9	12,6	-	0,8	1,7	4,2	53,8	31,9	5,0

Une victime peut être atteinte dans plusieurs zones.

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

De façon inchangée, les piétons ont le plus de zones corporelles touchées (1,8 en moyenne), suivis des automobilistes et usagers de deux-roues à moteur (1,7) puis des cyclistes (1,5). Les patineurs ont généralement une seule zone atteinte (1,2).

Nature des lésions

En raison du faible nombre de décès et de survies avec séquelles probables, on présente ci-dessous la description des lésions de l'ensemble des victimes concernées sur la période 1996-2005.

Pour les dix années, 219 jeunes âgés de 18 à 24 ans révolus sont morts, dont 178 de sexe masculin (81 %). Parmi eux on compte 143 automobilistes, 58 usagers de deux-roues à moteur, 10 piétons, 3 occupants de camionnette, 2 cyclistes, 1 conducteur d'engin, 1 de camion.

Les lésions pouvant expliquer le décès¹⁵ sont détaillées ci-dessous. Elles sont au nombre de 297 lésions connues pour 169 décès.

Parmi ces victimes décédées, quatre sur dix avaient au moins une lésion de niveau AIS6, c'est-à-dire au-delà de toute ressource thérapeutique. Les lésions potentiellement responsables du décès se situent généralement au thorax (99 victimes décédées présentent au moins une lésion sévère à maximale au thorax, dont 26 écrasements bilatéraux du thorax et 4 plaies d'aorte, AIS6), à la tête (91 victimes dont 28 destructions massives du cerveau et du crâne, AIS6) et/ou plus rarement à l'abdomen (16 victimes, dont un arrachement hépatique, AIS6), à

¹⁵ Lésion d'AIS>=4.

la colonne vertébrale (12, dont 8 plaies de moelle épinière au niveau de la 3^e vertèbre cervicale ou plus haut, AIS6), à la face (8), sur l'ensemble du corps (6 victimes carbonisées AIS6), au membre inférieur (7 victimes), au cou (5, dont 2 décapitations AIS6).

Une victime décédée sur quatre présentait des lésions potentiellement mortelles sur plusieurs zones.

Pour les dix années, 198 victimes âgées de 18 à 24 ans révolus ont vraisemblablement conservé un handicap sérieux ou sévère (MIIS \geq 3), qu'il soit de nature neurologique (intellect, mémoire, comportement, motricité, vision etc...), orthopédique ou esthétique. Il s'agit de 152 hommes et 46 femmes, dont 105 étaient en voiture, et 72 à deux-roues motorisé. Les 239 lésions susceptibles d'être à l'origine de ces séquelles se situent à la tête (95 victimes), au membre inférieur (72), à la colonne vertébrale (29), au membre supérieur (6).

Les plus graves sont les lésions du système nerveux central : gravité séquellaire maximale pour les atteintes du tronc cérébral (IIS6, n=17), puis les lésions axonales diffuses (IIS5, n=20) du cerveau ou du cervelet, ou hématome sous-dural massif (IIS5, n=1), les autres lésions (IIS 4 ou 3) étant des hématomes sous-duraux (25) ou intracérébraux (32), hémorragies intraventriculaires (13), œdème cérébraux sévères (8), contusions cérébrales multiples ou étendues (5), contusion cérébelleuse (1), ces lésions internes étant parfois associées à des fractures complexes du crâne (5).

Les lésions médullaires ont également des séquelles prévisibles d'un haut niveau de gravité : contusion de la moelle épinière à l'étage cervical, avec signes neurologiques permanents (IIS=5, n=3), atteintes médullaires complètes à l'étage dorsal (IIS4, n=10), atteinte médullaire partielle à l'étage cervical avec fracture (IIS4, n=1), atteintes du plexus brachial (IIS3, n=10) et atteintes partielles médullaires au niveau dorsal ou lombaire (IIS3, n=4).

Les lésions du membre inférieur ont des séquelles prévisibles moins graves. Il s'agit tout de même de 11 amputations (IIS 3 ou 4), et de 50 luxations de genou, 5 ruptures complètes de ligaments croisés, 7 luxations de hanche avec atteinte articulaire et une section de nerf sciatique, toutes lésions classées IIS3. Au membre supérieur, on a 7 amputations.

Synthèse

Chez les jeunes adultes de 18 à 24 ans inclus, le nombre annuel de victimes, tous usagers et toutes gravités confondus, n'a donc pas baissé sur la période 2004-2005, par rapport à la période précédente 2002-2003.

Cependant la mortalité, ainsi que l'incidence des lésions avec séquelles graves ou légères ont baissé (respectivement - 14 %, - 34 % et - 8 %) depuis la période 2002-2003. Les lésions sont plus souvent (en proportion) légères et sans séquelles prévisibles, et on observe même une augmentation des effectifs et de l'incidence de telles lésions.

Le nombre des victimes piétons, usagers de deux-roues à moteur et cyclistes a nettement augmenté, tandis que le nombre de jeunes blessés en voiture diminuait.

Les hommes sont toujours deux fois plus nombreux que les femmes, et ont des lésions nettement plus graves.

Jeunes adultes (18-24 ans) victimes d'accidents de la route : incidence moyenne annuelle de décès et	Décès	Lésions avec séquelles lourdes prévues	Lésions avec séquelles mineures ou modérées	Lésions sans séquelles prévues
	Mortalité /1 000 000	Incidence /1 000 000	Incidence /1 000 000	Incidence /1 000 000
2004-2005	90	95	4 176	7 847
2002-2003	105	143	4 559	7 611
1996-2001	151	115	5 098	9 865

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

Pour 10 jeunes adultes morts des suites d'un accident de la route sur la période 2004-2005, on compte 11 porteurs de séquelles au moins sérieuses (taux en baisse), 466 victimes avec des séquelles légères à un an, et 876 blessés qui ne conserveront probablement aucune séquelle, mais qui ont souffert d'au moins une lésion ayant nécessité une intervention médicale (taux en augmentation).