ESRA

www.esranet.eu

E-Survey of Road users' Attitudes

Quel regard les usagers de la route portent-ils sur la sécurité routière ?

Principaux résultats du projet ESRA1 au sein de 38 pays

Numéro de rapport de recherche : 2018-R-02- FR
Date de publication du rapport : 17/04/2018
Auteurs : Uta Meesmann, Katrien Torfs, Huong Nguyen, & Wouter Van den Berghe
Organisme responsable principal : Institut Vias, Belgique
Éditeur responsable : Institut Vias, Karin Genoe

Veuillez faire référence à ce document de la manière suivante : Meesmann, U., Torfs, K., Nguyen, H., & Van den Berghe, W. (2018). Quel regard les usagers de la route portent-ils sur la sécurité routière ? Principaux résultats du projet ESRA1 au sein de 38 pays. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Bruxelles, Belgique : Institut Vias.

Quel regard les automobilistes portent-ils sur la sécurité routière ?

Principaux résultats du projet ESRA1 au sein de 38 pays

Auteurs : Uta Meesmann, Katrien Torfs, Huong Nguyen, Wouter Van den Berghe (Institut Vias, Belgique)

Coordination du projet : Uta Meesmann, Institut Vias, Belgique

Partenaires du projet ESRA :

- Institut Vias (précédemment l'Institut Belge pour la Sécurité Routière), Belgique : *Uta Meesmann, Katrien Torfs, Huong Nguyen, Marie Trotta, Wouter Van den Berghe*
- KFV - Kuratorium für Verkehrssicherheit, Autriche : *Gerald Furian, Christian Brandstaetter, Susanne Kaiser, Angelika Witzik*
- Raadet for Sikker Trafik – Conseil danois de la Sécurité Routière, Danemark : *Jesper Sølund*
- Liikenneturva – Conseil finlandais de la Sécurité Routière, Finlande : *Juha Valtonen, Leena Pöysti*
- IFSTTAR - Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux, France : *Marie-Axelle Granié*
- BASt - Bundesanstalt für Strassenwesen, Allemagne : *Hardy Holte, Ariane Von Below*
- NTUA - National Technical University of Athens, Grèce : *George Yannis, Alexandra Laiou, Athanasios Theofilatos*
- RSA - Road Safety Authority, Irlande : *Velma Burns, Sharon Heffernan*
- CTL - Centro di Ricerca per il Trasporto e la Logistica, 'Sapienza' Università di Roma, Italie : *Veronica Sgarra, Davide Shingo Usami*
- ITS - Instytutu Transportu Samochodowego, Pologne : *Ilona Buttler*
- PRP - Prevenção Rodoviária Portuguesa, Portugal : *Alain Areal, Carlos Pires, José Trigoso*
- AVP - Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, Slovénie : *Vesna Marinko*
- DGT - Direccion General de Trafico, Espagne : *Fermina Sánchez*
- VTI - Väg- och transportforskningsinstitut, Suède : *Anna Vadeby*
- bfu - Beratungsstelle für Unfallverhütung, Suisse : *Yvonne Achermann Stürmer, Uwe Ewert*
- SWOV - Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Pays-Bas : *Henk Stipdonk, Charles Goldenbeld*
- TI - Transport Institute, University College London, Royaume-Uni : *Nicola Christie*
- FiA – Fédération Internationale de l'Automobile, France : *Maria Segui-Gomez*

Remerciements

Les coordinateurs du projet ESRA et les auteurs du présent rapport tiennent à remercier les 26 organisations participantes pour leur intérêt, leur flexibilité et leur esprit de collaboration. Nous tenons en outre à remercier les sept membres du groupe principal (BFU, CTL, KFV, ITS, NTUA, PRP, Institut Vias) pour leur production collective du rapport ESRA1 ainsi que Arturo Cervantes Trejo, Victor Pavarino et Roy Rojas pour la relecture des versions latino-américaines du questionnaire et finalement, la FiA pour le parrainage du rapport final ESRA1 ainsi que pour l'extension du projet ESRA à 13 pays d'Amérique latine en 2017. Enfin, nous tenons à remercier la Faculté de Traduction et d'Interprétation de l'Université de Mons d'avoir traduit ce rapport en français. Nous adressons également nos remerciements à Louise Schinckus (Institut Vias) et à Marie-Axelle Granié (IFSTTAR) pour la relecture de la version française.

Table des matières

Remerciements **3**

Table des matières **4**

Résumé **9**

1 Contexte **12**
1.1 Observation des attitudes et des performances liées à la sécurité routière 12
1.2 Le projet ESRA 12

2 Méthodologie **14**
2.1 Recueil des données et description des échantillons 14
2.2 Traitement et diffusion des données 19
2.3 Coûts et financement externe 20

3 Résultats principaux **21**
3.1 Aperçu du taux de mortalité sur la route et des inquiétudes concernant la sécurité routière 21
3.2 Modes de déplacement 23
3.2.1 Résultats par groupe 24
3.2.2 Résultats par pays 25
3.3 Comportements sur la route autodéclarés 27
3.3.1 Résultats par groupe 28
3.3.2 Résultats par pays 32
3.4 Acceptabilité des comportements à risque sur la route 34
3.4.1 Résultats par groupe 34
3.4.2 Résultats par pays 35
3.5. Attitudes vis-à-vis de la sécurité routière 38
3.5.1 Résultats par groupe 38
3.5.2 Résultats par pays 39
3.6 La sécurité perçue 42
3.7 Contrôle et sanction des règles de circulation 45
3.7.1 Résultats par groupe 45
3.7.2 Résultats par pays 46
3.8 Adhésion aux mesures de prévention 47
3.8.1 Résultats par groupe 47
3.8.2 Résultats par pays 48
3.9 Limites de l'enquête ESRA1 51

4 Conclusions et recommandations **53**
4.1 Réalisation des objectifs initiaux 53
4.2 Seize points à retenir de la première enquête ESRA 53
4.3 Recommandations pour l'évolution future du projet ESRA 55

Publications de l'enquête ESRA1 ..... **59**

Références **61**

Annexe 1 : caractéristiques de la collecte de données par pays **62**

Annexe 2 : variables dichotomisées par pays et par groupe **65**

Annexe 3 : questionnaire ESRA de 2015 ..... **95**
Légende 95
Introduction 95
Merci pour votre collaboration ! 95
Informations socio-démographiques (1) 95
Mobilité et expérience 95
Sécurité routière en général 96

Acceptabilité des comportements à risque sur la route 96
Adhésion aux mesures de sécurité routière 96
Comportements autodéclarés 97
Attitudes vis-à-vis du comportement (imprudent) en matière de circulation 98
Sécurité subjective et perception des risques 99
Comportement des autres usagers de la route 99
Implication dans des accidents de la route 100
Applications des sanctions et des règles de circulation 100
Information socio-démographique (2) 101

Liste des abréviations utilisées

Abréviations

AROSO	Arab Road Safety Organisation (Organisation arabe de la sécurité routière)
BAC	Blood Alcohol Concentration (Taux d'alcoolémie)
BELDAM	Belgian Daily Mobility (Enquête nationale sur la mobilité quotidienne des belges)
DDI	Driver Distraction and Inattention conference (Conférence sur les distractions et l'inattention au volant)
CSI	Conduite sous influence (de l'alcool, drogues ou médicaments)
CE	Commission européenne
ESRA	European Survey of Road users' safety Attitudes (Enquête européenne sur les attitudes des usagers de la route envers la sécurité routière)
ERSO	European Road Safety Observatory (Observatoire européen de la sécurité routière)
ETSC	European Transport Safety Council (Conseil européen pour la sécurité des transports)
UE	Union européenne – dans les figures et les tableaux présents dans ce rapport, le terme « UE » fait référence aux 20 pays participant au projet
FERSI	Forum of European Road Safety Research Institutes (Forum européen des instituts de recherche en sécurité routière)
IRTAD	International Traffic Safety Data and analysis Group (Base de données internationale et groupe d'analyse de la sécurité routière)
LOI	Length of Interview (Durée de l'interview)
OISEVI	Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (Observatoire ibéro-américain de sécurité routière)
RS5C	Road Safety on Five Continents (Sécurité routière sur les cinq continents)
RSS	Road Safety and Simulation conference (Conférence sur la sécurité et la simulation routière)
SARTRE	Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe (Attitudes sociales envers le risque routier en Europe)
SDR	Socially Desirable Responding (Réponses socialement désirables)
TRA	Transport Research Arena (Conférence sur les transports et la mobilité en Europe)
TRB	Transportation Research Record
TSCI	Traffic Safety Culture Index (Index de la culture de sécurité routière)
OMS	Organisation mondiale de la santé

Codes pays

AR	Argentine
AT	Autriche
AU	Australie
BE	Belgique

BO	Bolivie
BR	Brésil
CA	Canada
CH	Suisse
CL	Chili
CO	Colombie
CR	Costa Rica
CZ	République tchèque
DE	Allemagne
DK	Danemark
EC	Équateur
EL	Grèce
ES	Espagne
FI	Finlande
FR	France
GT	Guatemala
HU	Hongrie
IE	Irlande
IL	Israël
IT	Italie
KR	République de Corée
MX	Mexique
NL	Pays-Bas
NO	Norvège
PE	Pérou
PL	Pologne
PT	Portugal
PY	Paraguay
SE	Suède
SI	Slovénie
UK	Royaume-Uni
US	États-Unis
UY	Uruguay
VE	Venezuela

Codes de groupes

Europe	AT, BE, CH, DE, DK, EL, ES, FI, FR, HU, IE, IT, NL, PL, PT, SE, SI, UK, CZ, NO
LATAM	AR, BO, BR, CL, CO, CR, EC, GT, MX, PY, PE, UY, VE (membres de OISEVI)
ESRA	Tous les pays ayant participé au projet ESRA1 entre 2015 et 2017

Pondération ESRA

Pondération par pays	Pondération par pays en fonction du genre et de l'âge [de la population]

Pondération du groupe Europe	Le poids du groupe est calculé en fonction du poids et de la population de chaque pays du groupe Europe
Pondération du groupe LATAM	Le poids du groupe est calculé en fonction du poids et de la population de chaque pays du groupe LATAM.
Pondération du groupe ESRA	Le poids du groupe est calculé en fonction du poids et de la population de tous les pays participants.

Résumé

Objectif et méthodologie

Le projet ESRA (E-Survey of Road user's Attitudes) est une initiative conjointe d'organisations de recherche et d'instituts pour la sécurité routière de 38 pays. L'objectif du projet est de collecter des données nationales et internationales comparables au sujet des opinions, des attitudes et des comportements des usagers de la route par rapport aux risques routiers. Ce projet a été financé par les pays partenaires.

La première enquête ESRA1 a été réalisée en ligne sur des échantillons représentatifs (dont la taille était d'au moins N=1000) de citoyens adultes dans 38 pays. Un questionnaire commun a été développé et traduit en 33 langues officielles. L'enquête couvrait une grande variété de thèmes, y compris les attitudes envers les comportements à risque sur la route, les comportements à risque autodéclarés ainsi que le contrôle et le soutien des mesures de politique de sécurité routière. Le travail de terrain a été réalisé en trois vagues : la première en juin et juillet 2015, la deuxième en novembre 2016 et la troisième en juillet et août 2017. Au total, près de 40 000 usagers de la route de 38 pays du monde ont pris part à l'enquête ESRA1. De ce fait, l'enquête ESRA1 représente un ensemble de données très complet. Une vue d'ensemble du projet ainsi que ses résultats sont disponibles sur : www.esranet.eu.

Ce rapport présente les principaux résultats de l'enquête ESRA1, réalisée dans 38 pays entre 2015 et 2017. Les thèmes abordés sont : « les accidents de la route et les préoccupations concernant la sécurité routière », « les modes de déplacement », « les comportements autodéclarés », « l'acceptabilité des comportements à risque au volant », « les attitudes envers la sécurité routière », « la sécurité perçue », « la mise en vigueur du code de la route » et « le soutien aux mesures en matière de sécurité routière ». Le rapport met en évidence les différences au niveau national et au niveau des groupes de pays. Il permet de mieux comprendre différents thématiques de sécurité routière, telles que les excès de vitesse, la conduite sous l'influence de l'alcool ou des drogues, la distraction et la fatigue ainsi que l'utilisation des dispositifs de sécurité (ceinture et siège auto). Une attention particulière est apportée aux données les plus récentes, provenant des pays d'Amérique latine.

Résultats principaux – Seize points à mettre en évidence à la suite de l'enquête ESRA1

Seize points à mettre en évidence à la suite de l'enquête ESRA1

Inquiétudes à propos de la sécurité routière

1. Les accidents inquiètent plus les usagers de la route d'Amérique latine que ceux d'Europe. Ces préoccupations sont en accord avec le taux plus élevé de mortalité dans les pays latino-américains, en comparaison avec les pays européens.

Modes de déplacement

2. Les modes de déplacement les plus souvent utilisés dans les pays ayant participé à l'enquête ESRA1 sont « la marche », « la voiture en tant que conducteur », « la voiture en tant que passager » et « les transports en commun ».

3. Le vélo connaît moins de succès en Amérique latine qu'en Europe. Seuls 15 % des usagers de

la route latino-américains déclarent que le vélo faisait partie de l'un de leurs trois modes de déplacement préférés, contre 22 % en Europe. Les Pays-Bas culminent à 52 %, ce qui est le taux le plus élevé parmi les 38 pays ayant participé à l'enquête.

Comportements sur la route autodéclarés

4. Les excès de vitesse constituent un problème majeur dans tous les pays ayant participé à l'enquête ESRA. 68 % des participants ont notamment déjà commis des excès de vitesse, comme on peut le lire dans le rapport de l'enquête (moyenne du groupe Europe : 73 %, moyenne du groupe LATAM : 56 %).

5. Le comportement à risque sur les routes le plus souvent recensé dans les pays d'Amérique latine concerne la conduite en état de fatigue extrême. Au cours de l'année écoulée, 67 % des usagers de la route d'Amérique latine déclarent avoir déjà pris le volant avant de se rendre compte qu'ils étaient en réalité trop fatigués pour conduire (moyenne du groupe Europe : 60 %, moyenne du groupe ESRA : 62 %).

6. La plus grande différence entre les participants latino-américains et européens se marque dans le port de la ceinture en tant que passager arrière. Seuls 39 % des usagers de la route latino-américains portent toujours leur ceinture lorsqu'ils sont passagers arrière dans une voiture, contre 62 % en Europe (moyenne du groupe ESRA : 52 %).

Acceptabilité vis-à-vis des comportements à risque sur la route

7. Le niveau d'acceptabilité ou d'inacceptabilité de certains comportements à risque sur la route chez les usagers d'Amérique latine est très similaire à celle des usagers européens et des autres pays du groupe ESRA, sauf pour les excès de vitesse.

8. La plus grande différence entre les participants d'Amérique latine et d'Europe concerne l'acceptabilité vis-à-vis des excès de vitesse. Seuls 19 % des participants latino-américains pensent que commettre un excès de vitesse sur l'autoroute est acceptable, contre 33 % chez les participants européens. Ce taux est en adéquation avec le nombre élevé d'excès de vitesse recensés sur les autoroutes européennes en comparaison avec les autoroutes d'Amérique latine.

Sentiment subjectif de sécurité

9. Les usagers de la route des pays d'Amérique latine se sentent moins en sécurité sur les routes que les Européens. Les Danois et les Finlandais sont ceux qui se sentent le plus en sécurité, tandis que les Vénézuéliens sont ceux qui se sentent le moins en sécurité.

10. En Europe, les transports en commun sont considérés comme des modes de déplacement sûrs. Au contraire, plus de la moitié des participants latino-américains considèrent qu'emprunter les transports en commun est plutôt dangereux.

Application des peines et du code de la route

11. Près de 70 % de tous les participants trouvent que le code de la route n'est pas suffisamment appliqué dans les cas de consommation d'alcool et de drogues.

12. Près de 20 % de tous les usagers de la route trouvent que les peines liées à la consommation d'alcool et de drogues sont trop sévères.

13. Le niveau de contrôle par rapport à la conduite en état d'ivresse varie de considérablement selon les pays. Seuls 2 % des conducteurs danois ont déjà été soumis à un éthylotest au cours d'une journée typique, contre 44 % pour les conducteurs polonais.

Soutien en faveur des mesures en matière de sécurité routière

14. Environ 80 % des participants à l'enquête ESRA prônent une tolérance zéro concernant la conduite en état d'ivresse pour les conducteurs débutants ainsi que la mise en place d'un éthylotest anti-démarrage pour les récidivistes.

15. Les participants des pays d'Amérique latine se montrent généralement (toutes catégories confondues) plus favorables envers les mesures en matière de sécurité routière que les Européens.

16. Aux Pays-Bas, le pays comportant le nombre le plus élevé de cyclistes autodéclarés, le degré de soutien à la loi obligeant tous les cyclistes à porter un casque est faible. Seuls 19 % des participants néerlandais soutiennent cette mesure, alors que 69 % des participants du groupe ESRA y sont favorables (moyenne du groupe Europe : 59 %, moyenne du groupe LATAM : 84 %).

Conclusions et recommandations principales pour l'évolution future du projet ESRA

Le projet ESRA a démontré qu'il était possible d'établir un ensemble d'indicateurs de performance de sécurité routière comparables d'un pays à l'autre. Il est actuellement prévu de mener une deuxième version du projet en 2018 et de répéter ensuite l'enquête tous les trois ans. Cela permettra d'établir un ensemble d'indicateurs de performance de sécurité routière pour un nombre croissant de pays.

Afin d'atteindre cet objectif, il est conseillé de garder l'essentiel du projet pour les prochaines éditions de ESRA. Cependant, en raison de l'inclusion de nouveaux pays, il est nécessaire de se pencher sur les développements futurs du projet ESRA. Sur la base des analyses présentes dans ce rapport, les recommandations adressées pour les futurs développements du projet sont les suivantes :

- Permettre aux observatoires de sécurité routière au niveau régional, national et international d'accéder aux données ESRA. Cela permettra d'assurer que les indicateurs de performance de sécurité routière provenant de l'ESRA soient mis en œuvre dans le processus d'élaboration des politiques aux différents niveaux précédemment cités.
- Utiliser les données ESRA comme base pour des indicateurs de performances qui pourront ensuite être utilisés au niveau international.
- Contribuer à l'adoption d'objectifs à moyen et long terme pour ces indicateurs de performance.

Il a également été constaté qu'un nombre croissant de pays à faibles ou moyens revenus (ainsi que des régions et des villes) pourraient tirer profit d'une participation à ESRA. Le réseau ESRA devra répondre à trois questions majeures dans le cas de tels agrandissements : (1) la possibilité d'utiliser des *access panels* en ligne dans certains pays afin d'obtenir un échantillon représentatif de la population adulte et le besoin ou la possibilité de développer des méthodes différentes de recueil de données ; (2) l'adéquation des questions actuelles au contexte des pays à faibles ou moyens revenus ; et (3) la possibilité d'inclure certaines questions variant selon les pays sans changer la structure de la base de données (cela donnera l'occasion aux pays partenaires d'ajouter une ou deux questions spécifiques concernant leur situation nationale).

1 Contexte

1.1 Observation des attitudes et des performances liées à la sécurité routière

L'évolution des performances en matière de sécurité routière et le succès des politiques menées dans ce domaine peuvent être observés en utilisant des indicateurs de sécurité routière. Les sources de données les plus importantes pour évaluer la situation en matière de sécurité routière sont les statistiques d'accidents, les enquêtes en bord de route et les enquêtes par questionnaire. Ce dernier type de source, en particulier si les enquêtes sont réalisées en ligne, est un moyen relativement peu coûteux pour obtenir des indicateurs sur les habitudes de sécurité et de comportement des usagers de la route. Un des avantages majeurs des enquêtes par questionnaire est qu'elles fournissent des informations sur les déterminants sociocognitifs du comportement : attitudes, normes sociales perçues, perception du risque, habitudes, etc. Les facteurs sociocognitifs peuvent aider à comprendre les motivations sous-jacentes de certains comportements (Ajzen, 1991 ; Rosenstock, 1974 ; Rogers, 1975 ; Vanlaar and Yannis, 2006). Il peut être tentant d'utiliser de tels indicateurs tirés d'enquêtes nationales par questionnaire pour des études comparatives entre pays. Cependant, les résultats des enquêtes nationales sont rarement comparables entre elles car les objectifs, la taille, la méthodologie, les questions utilisées et l'échantillon de la population sondée sont différents.

C'est pourquoi, en 1991, la Commission européenne lança le projet européen SARTRE (Attitudes sociales envers les risques de la route en Europe, page d'accueil : www.attitudes-roadsafety.eu/). Un modèle d'étude ainsi qu'un questionnaire commun ont été développés et des entrevues en face à face ont été menées auprès d'un échantillon représentatif des populations nationales adultes. L'enquête SARTRE a connu quatre itérations (en 1991, 1996, 2002 et 2010). Durant les trois premières, les enquêtes ne concernaient que les automobilistes. Lors de la quatrième, le groupe cible a été étendu aux véhicules « deux-roues motorisés », aux piétons, aux cyclistes et aux usagers des transports en communs (Cestac et Delhomme, 2012). L'enquête SARTRE4 a été la dernière mesure des attitudes sociales envers les risques de la route en Europe avant ESRA1. Depuis 2010, plusieurs campagnes réalisées par l'Union européenne et ses pays membres pour améliorer la sécurité routière ont vu le jour mais aucune n'a évalué les attitudes, les comportements et les opinions des usagers de la route. C'est pour combler cette lacune qu'en 2015, l'institut Vias (précédemment nommé Institut Belge pour la Sécurité Routière) lança le projet ESRA (E-Survey of Road users' Attitudes).

1.2 Le projet ESRA

Le réseau ESRA

Lorsque l'institut Vias a lancé le projet ESRA en 2015 (E-Survey of Road user's Attitudes ; page d'accueil : www.esranet.eu), l'objectif de départ était de développer une méthode de collecte d'informations fiables sur les attitudes au volant et la performance des usagers de la route dans une série de pays européens et ce avec un bon rapport coût/efficacité. Une condition préalable importante était que les données recueillies puissent former une base qui servirait à l'établissement d'indicateurs de performance de sécurité routière entièrement comparables entre les pays. En raison des délais contraints, il était initialement prévu que 10 pays environ participeraient au projet. La participation de pays supplémentaires était attendue à un stade ultérieur du développement du projet. Dix-sept pays européens prirent part à la première vague du projet ESRA et l'intérêt pour ce dernier a continué à se renforcer. Deux vagues supplémentaires ont très rapidement suivi. En seulement deux ans et demi,

l'ESRA est devenu un réseau d'étude mondial comprenant 38 pays situés sur cinq continents (Illustration 1).

Objectifs

ESRA vise à fournir un appui scientifique à l'élaboration de politiques de sécurité routière tant au niveau national qu'au niveau international. La comparabilité des résultats dans tous les pays est garantie par l'utilisation d'une méthode de sondage uniforme et d'un questionnaire identique dans tous les pays.

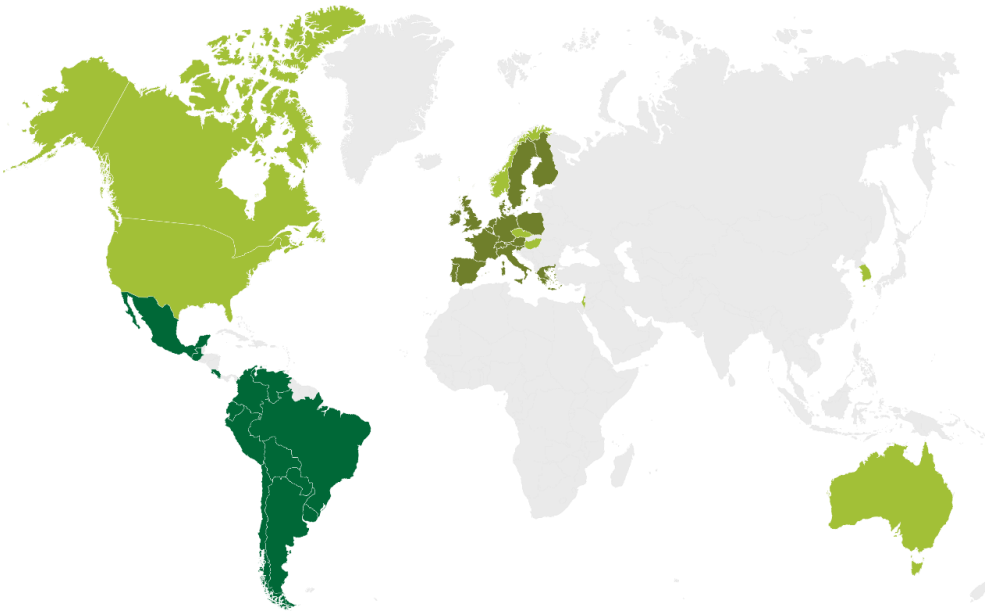


Illustration 1 : Couverture géographique de l'enquête ESRA1

Remarque : Les pays en vert olive participèrent à la première vague (en 2015), ceux en vert clair à la deuxième vague (en 2016) et ceux en vert foncé à la troisième vague (en 2017).

Méthodologie en bref

Après un examen attentif des différentes options possibles, le groupe ESRA a choisi d'effectuer des enquêtes en ligne en utilisant des *access panels* en ligne. La première enquête ESRA (ESRA1) a été menée sur internet en utilisant des échantillons représentatifs (N=1000) de populations nationales adultes de 38 pays (*access panels* en ligne). Un questionnaire commun a été traduit en 33 langues officielles. Celui-ci couvre quatre domaines principaux de la sécurité routière (excès de vitesse, conduite sous influence, distraction et fatigue, dispositifs de sécurité) répartis en différents thèmes, que l'on retrouve dans le tableau 1 (33 questions, plus de 200 variables par participant). Le travail de terrain a été réalisé en trois vagues : la première en juin et juillet 2015, la deuxième en novembre 2016 et la troisième en juillet et août 2017. Au total, la base de données ESRA1 comptabilise près de 40 000 sondés venant de 38 pays du monde.

Publications

Les résultats de l'enquête ESRA1 sont résumés en trois rapports principaux (un par vague), six rapports thématiques (excès de vitesse, conduite sous l'influence de l'alcool et/ou de drogues, distraction et fatigue, utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfant, perception de la sécurité et des risques, l'application des mesures en matière de sécurité routière et le soutien à celles-ci) ainsi que 25 fiches signalétiques de pays. De plus, les résultats ont été publiés dans des articles scientifiques et des rapports nationaux et ont été présentés lors de conférences internationales, telles que la TRA, la TRB, la DDI, la RSS, la conférence AustralAsian, la conférence AROSO, la conférence IRTAD, la conférence ETSC, RS5C, etc. Une vue d'ensemble des publications ESRA1 est disponible aux pages 61 et 62.

Futurs projets

Cette enquête est répétée tous les trois ans. Un ensemble de questions de base est maintenu lors de chaque édition afin d'estimer l'évolution d'une série d'indicateurs de performance de sécurité routière. La prochaine édition (ESRA2) sera lancée en 2018.

2 Méthodologie

2.1 Recueil des données et description des échantillons

Enquête par panel en ligne

Le projet ESRA étant centré sur les perceptions et attitudes des usagers de la route, une méthode par questionnaire autoadministré a été adoptée. L'enquête ESRA1 est basée plus particulièrement sur une enquête en ligne par *access panels* en ligne. Trois agences d'étude de marché (iVOX, GfK, Punto de Fuga)[1] ont mené le travail de terrain sous la supervision de l'Institut Vias. Cette approche comporte plusieurs avantages par rapport aux autres types d'enquêtes, en particulier pour le contexte international dans lequel s'inscrit cette étude. Ces avantages sont les suivants : (1) comparé aux enquêtes par entretien, les enquêtes autoadministrées en ligne suscitent moins de réponses affectées par le biais de désirabilité sociale et (2) elles présentent aussi des avantages pratiques en termes de durée de l'enquête, de chronométrage et de coûts (De Leeuw, et al., 2008 ; Baker, et al., 2010 ; Goldenbeld et de Craen, 2013). Il est cependant admis que le taux d'accès à internet varie en fonction du pays. Par conséquent, la couverture et l'échantillonnage pourraient ne pas être optimaux (le taux de pénétration de l'internet pour chaque pays se trouve à l'annexe 1). En résumé, une méthode de sondage uniforme ainsi qu'un questionnaire identique dans les différents pays permet aux résultats obtenus de pouvoir être comparés entre les différents pays participants dans leur intégralité.

Portée et questionnaire

Compte tenu de l'objectif de comparabilité, entre les pays mais aussi avec les enquêtes menées par le passé, presque toutes les questions de l'enquête ESRA1 sont inspirées ou directement tirées de questionnaires validés en provenance de Belgique (Meesmann et Schoeters, 2017 ; Institut Belge pour la Sécurité Routière, 2015) ou d'autres pays d'Europe (Cestac et Delhomme, 2012) et des États-Unis (AAA Foundation for Traffic Safety, 2016). Les 222 (sous-)questions comprises dans l'enquête ESRA1

[1] *Les sous-traitants nationaux qui ont fourni les panels se trouvent à l'annexe 1.*

couvrent quatre thématiques principales (excès de vitesse, conduite sous influence, distraction et fatigue et utilisation des dispositifs de sécurité) autours de différents thèmes listés dans le tableau 1. La version française du questionnaire se trouve à l'annexe 3. Tous les thèmes n'ont pas pu être approfondis de la même manière car la durée maximum prévue pour compléter l'enquête en ligne était de 20 minutes. Les résultats peuvent être reliés aux caractéristiques sociodémographiques des personnes interrogées : leur sexe, leur âge et leur niveau d'instruction.

Tableau 1: Thèmes abordés dans le questionnaire ESRA1

Thème	Nombre de questions	Nombre de sous-questions et variables d'origine
Attitudes à l'égard de la sécurité routière	3	64
Comportement des autres usagers de la route	2	18
Sécurité perçue et perception des risques	2	28
Implication dans un accident	2	15
Application des mesures de sécurité routière	6	11
Comportements (dangereux) au volant autodéclarés	2	31
Soutien des mesures en matière de sécurité routière	2	23
Utilisation de différents modes de déplacement	6	20
Autres questions (information sociodémographiques)	7	12
Total	33	222

L'Institut Vias a élaboré une première version du questionnaire ESRA1 en anglais britannique. Ce document maître a ensuite été traduit par les pays partenaires dans leurs langues officielles. Au total, le questionnaire ESRA1 a été traduits dans 33 langues officielles différentes (voir tableau 2) comprenant 4 alphabets différents (latin, grec, hébreux et coréen).

Tableau 2 : Versions en langues officielles

Langues	Versions en langues officielles
allemand	allemand (AT), allemand (CH), allemand (DE)
anglais	anglais (AU), anglais (CA), anglais (IE), anglais (UK), anglais (US)
coréen	coréen (KR)
danois	danois (DK)
espagnol	espagnol (ES), espagnol (MX), espagnol (Amérique du Sud)
finnois	finnois (FI)
français	français (BE), français (CA), français (CH), français (FR)
grec	grec (EL)
hébreux	hébreux (IL)
hongrois	hongrois (HU)
italien	italien (CH), italien (IT)
néerlandais	néerlandais (BE), néerlandais (NL)
norvégien	norvégien (NO)
polonais	polonais (PL)
portugais	portugais (BR), portugais (PT)
slovène	slovène (SI)
suédois	suédois (SE)
tchèque	tchèque (CZ)

Participants et description de l'échantillonnage

L'Illustration 1 présente la couverture géographique de l'enquête. Les personnes interrogées dans chaque pays constituent un échantillon représentatif de la population nationale adulte (âgé de 18 ans ou plus) et comprennent tous les usagers de la route : automobilistes, motocyclistes, cyclistes et piétons. Le nombre prévu de personnes interrogées était de 1000 par pays. Les agences d'étude de marché ont utilisé des quotas pour l'âge et le sexe (croisés) et ont contrôlé la répartition géographique. L'échantillon total est composé de 38 738 usagers de la route venant de 38 pays. Le Tableau 3 présente la répartition de l'échantillon par pays, sexe et tranche d'âge.

Tableau 3: Caractéristiques de l'échantillon par pays (échantillon non-pondéré)

Pays	Taille de l'échantillon	Sexe		Tranche d'âge		
		Homme	Femme	18-34 ans	35-54 ans	55 ans et plus
Allemagne	999	51 %	49 %	33 %	41 %	26 %
Argentine	999	50 %	50 %	26 %	43 %	31 %
Australie	1002	49 %	51 %	25 %	39 %	36 %
Autriche	1019	52 %	48 %	27 %	39 %	34 %
Belgique	1000	52 %	48 %	26 %	38 %	36 %
Bolivie	522	55 %	45 %	19 %	36 %	44 %
Brésil	987	43 %	57 %	26 %	55 %	18 %
Canada	1059	49 %	51 %	40 %	48 %	12 %
Chili	1004	53 %	47 %	25 %	34 %	41 %
Colombie	998	49 %	51 %	30 %	41 %	29 %
Costa Rica	1025	52 %	48 %	33 %	45 %	22 %
Danemark	1077	46 %	54 %	32 %	44 %	24 %
Équateur	1001	52 %	48 %	38 %	38 %	24 %
Espagne	1021	50 %	50 %	44 %	44 %	12 %
États-Unis	1075	48 %	52 %	45 %	36 %	19 %
Finlande	1016	51 %	49 %	31 %	54 %	14 %
France	1000	44 %	56 %	25 %	34 %	40 %
Grèce	1113	49 %	51 %	30 %	42 %	27 %
Guatemala	1042	48 %	52 %	27 %	42 %	32 %
Hongrie	1255	48 %	52 %	29 %	39 %	32 %
Irlande	999	47 %	53 %	19 %	44 %	38 %
Israël	1316	52 %	48 %	37 %	42 %	21 %
Italie	837	52 %	48 %	34 %	46 %	21 %
Mexique	993	48 %	52 %	30 %	40 %	30 %
Norvège	1004	47 %	53 %	32 %	33 %	35 %
Paraguay	532	55 %	45 %	33 %	35 %	32 %
Pays-Bas	1106	49 %	51 %	47 %	39 %	14 %
Pérou	998	50 %	50 %	43 %	39 %	19 %
Pologne	1085	56 %	44 %	53 %	38 %	9 %
Portugal	1028	50 %	50 %	44 %	40%	16 %
République de Corée	1007	50 %	50 %	39 %	40 %	21 %
République tchèque	1164	56 %	44 %	41 %	40 %	19 %
Royaume-Uni	1162	62 %	38 %	57 %	36 %	7 %
Slovénie	1002	48 %	52 %	47 %	39 %	15 %
Suède	1297	50 %	50 %	45 %	38 %	17 %
Suisse	1000	52 %	48 %	57 %	34 %	8 %

Uruguay	997	48 %	52 %	39 %	39 %	22 %
Venezuela	997	49 %	51 %	46 %	37 %	17 %
TOTAL	38 738					

Remarque : l'Italie a eu recours à d'autres méthodes d'échantillonnage. Seul l'échantillonnage en ligne fut pris en compte dans cette vue d'ensemble.

Collecte de données

Le travail de terrain a été réalisé en trois vagues : la première en juin et juillet 2015, la deuxième en novembre 2016 et la troisième en juillet et août 2017. Une vue d'ensemble des caractéristiques du travail de terrain dans chaque pays se trouve à l'annexe 1.

2.2 Traitement et diffusion des données

Créés par des sociétés d'études de marché, les fichiers de données ont été nettoyés et fusionnés pour ne plus former qu'un seul fichier comprenant les réponses de tous les participants issus des 38 pays. Les logiciels d'analyses statistiques utilisés sont le logiciel SPSS (IBM SPSS Statistics pour Windows, Version 23.0) et le logiciel R (R core team, 2015 et 2017).

Dichotomisation des données

Inspiré par l'ancien projet SARTRE et par les enquêtes nationales sur les attitudes des usagers de la route, le groupe ESRA a décidé de dichotomiser les données. De meilleures estimations peuvent être obtenues en combinant les résultats des variables en variables binaires. La dichotomisation a été centralisée et est utilisée dans tous les rapports du projet ESRA1. Les dichotomisations et les catégories de référence pour chaque question sont précisées dans le questionnaire à l'annexe 3.

Les groupes

Trois groupes ont été formés afin de pouvoir comparer les résultats à l'échelle du groupe :

- le groupe Europe : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Slovénie, Suède et Suisse ;
- le groupe LATAM[2] : Argentine, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Équateur, Guatemala, Mexique, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela ;
- le groupe ESRA : tous les pays des sondages ESRA 2015-2017 (les pays nommés ci-dessus, plus) : Australie, Canada, États-Unis, Israël et République de Corée).

Pondération des données

Selon le niveau d'analyse, deux pondérations différentes ont été appliquées : 1) la pondération par pays et 2) la pondération du groupe. La pondération par pays prend en compte de petites erreurs relatives à la représentativité nationale de l'échantillon qui est basée sur le sexe et trois tranches d'âges distinctes : les 18-34 ans, les 35-54 ans et les 55 ans et plus (croisées). La pondération s'est appuyée sur les statistiques démographiques des Nations Unies de 2017. De plus, le poids du groupe est également fonction de la taille de la population de chaque pays pour tous les pays inclus dans le groupe.

Diffusion

L'objectif de ce rapport est de donner une vue d'ensemble des résultats principaux collectés lors des trois vagues de la première enquête ESRA (2015-2017). Dans ce rapport, les résultats des 38 pays participant au projet sont inclus. Une attention particulière est accordée aux données les plus récentes des pays d'Amérique latine. Ce rapport met en lumière les différences entre groupes et entre pays, il fournit des informations sur différentes thématiques en rapport à la sécurité routière comme la vitesse, la conduite sous l'influence de l'alcool ou sous l'influence de drogues/de médicaments, la distraction au volant/la fatigue et l'utilisation des dispositifs de sécurité. Les sujets abordés dans ce rapport sont : « la mortalité sur la route et la sécurité routière au cœur des préoccupations », « les modes de déplacement », « les comportements sur la route autodéclarés », « l'acceptabilité envers les comportements à risque sur la route », « les attitudes vis-à-vis de la sécurité routière », « la

[2] *Membres de l'OISEVI.*

sécurité perçue », « l'application des mesures en matière de sécurité routière » et « le soutien apporté à ces mesures ». Les résultats par pays et par groupe, compte tenu de toutes les variables sélectionnées dans ce rapport, sont présentés à l'annexe 2.

2.3 Coûts et financement externe

Les coûts du projet ESRA sont maintenus aussi bas que possible. Pour ce faire, les principales règles à suivre sont l'utilisation de panels en ligne (1) et le partage du travail d'analyse entre les organisations partenaires d'ESRA (2).

Les ressources financières pour couvrir les coûts d'enquête et les effectifs pour mener les analyses ont été mis à disposition par les partenaires d'ESRA eux-mêmes. En général, ils proviennent de ressources nationales (à l'exception des pays d'Amérique latine qui ont bénéficié d'une subvention de la FIA).

Dans la plupart des pays, les coûts pour la collecte des données étaient compris entre 4000 et 8000 € (pour 1000 personnes sondées). Dans l'ensemble, les coûts relatifs à la création de la base de données ESRA1 (38 pays) s'élevaient à environ 200 000 €.

À l'origine, le questionnaire ESRA1 a été élaboré par l'Institut Vias en s'appuyant sur des éléments d'autres questionnaires existants. Les partenaires nationaux étaient responsables de la traduction du questionnaire source dans leurs propres langues nationales. En outre, ils étaient également responsables de la validation des résultats nationaux dans les fiches descriptives des pays. L'analyse des données communes est le fruit d'un travail collectif réalisé par les sept membres du groupe principal ESRA1 (l'Institut Vias, KFV, PRP, CTL, NTUA, ITS, BfU). Ils ont dépensé plus de 30 mois-personnes à analyser et à produire les premières séries de rapports en 2016. En 2017, les analyses et le suivi des activités ont été menés par l'Institut Vias et sponsorisés par la FiA.

3 Résultats principaux

Près de 40 000 questionnaires complétés dans 38 pays composent la base de données ESRA1 ; à une échelle plus précise, cela représente plus de 200 variables par personne sondée. La base de données est constituée des données collectées lors des trois éditions de l'enquête ESRA1 menées en 2015, 2016 et 2017. La taille de cette base de données et la multitude des thématiques abordées rendent impossible la réalisation d'une analyse exhaustive au sein d'un seul rapport. Dans ce rapport, une sélection des thèmes les plus utiles à la coordination des recherches et à l'élaboration des mesures en cours fut réalisée : 1) les modes de déplacement, 2) les comportements sur la route autodéclarés, 3) l'acceptabilité des comportements à risque sur la route, 4) les attitudes vis-à-vis de la sécurité routière, 5) la sécurité perçue, 6) l'application des mesures en matière de sécurité routière et 7) le soutien à ces mesures. Parmi ces thèmes, le rapport comporte des mises en comparaison de certains sujets comme la vitesse, les dispositifs de sécurité, la distraction/la fatigue, la conduite sous l'influence de l'alcool et/ou sous l'influence de drogues. L'enquête ESRA1 s'adresse majoritairement aux automobilistes. Lorsque les résultats sont disponibles, des résultats supplémentaires sur les motocyclistes, les cyclistes et les piétons sont inclus.

Lors de l'enquête ESRA1, le groupe ESRA est défini comme un groupe composé par l'ensemble des 38 pays participants. À partir de ce groupe ESRA sont dérivés deux sous-groupes, LATAM et Europe : le groupe LATAM est constitué de 13 pays d'Amérique latine (les membres de l'OISEVI) ; le groupe Europe est constitué de 20 pays européens (les membres de l'ERSO). Le rapport actuel met l'accent sur les données les plus récentes des pays de LATAM et les compare avec les résultats d'ensemble de l'ESRA. Des résultats supplémentaires sur les pays européens, les sexes, les tranches d'âges, ainsi que des analyses plus approfondies sur des sujets plus spécifiques figurent dans le rapport principal ESRA1 de 2015 (Torfs et al., 2016) et dans six autres rapports thématiques : les rapports *vitesse*, *conduite sous l'influence de l'alcool ou sous l'influence de drogues*, *distraction et fatigue au volant, ceinture de sécurité et dispositifs de retenue pour enfants*, *sécurité subjective et perception des risques*, *application des mesures en matière de sécurité routière et soutien à celles-ci*.

3.1 Aperçu du taux de mortalité sur la route et des inquiétudes concernant la sécurité routière

Avant d'examiner les résultats de l'enquête ESRA1, la relation entre le taux de mortalité sur la route (le nombre de décès pour 100 000 personnes) et le niveau de préoccupation concernant les accidents de la route (en pourcentage) sera brièvement examinée. Pour pouvoir étudier cette corrélation, ont été utilisées les données de l'OMS sur le taux de mortalité sur la route et les données provenant des réponses à l'enquête ESRA1. Ce lien permet de qualifier un aspect de la situation de la sécurité routière et la perception de ce problème, c'est l'un des fondements de cette enquête.

Cette relation entre les paramètres (taux de mortalité sur la route et inquiétudes concernant les accidents de la route) est représentée graphiquement grâce à la méthode statistique de régression Loess dans Illustration 2. La ligne bleue est la courbe de meilleur ajustement, la zone grise correspond à l'intervalle de confiance de 95 % autour de la ligne d'estimation. Le coefficient de corrélation (R^2) de 0,55 indique un lien modérément fort entre le taux de mortalité sur la route et l'inquiétude concernant les accidents de la route ressentie par les usagers des pays participant à l'enquête ESRA1. Ce coefficient indique que le taux de mortalité sur la route d'un pays est susceptible d'avoir un effet sur le sentiment d'inquiétude concernant les accidents de la route de ce pays.

Les 13 pays d'Amérique latine affichent les résultats les plus frappants : 12 d'entre eux se situent dans la zone grise, la seule exception étant le Brésil (BR). L'Équateur (EC), la Bolivie (BO), l'Argentine (AR), le Mexique (MX), le Chili (CL), le Paraguay (PY), le Guatemala (GT), la Colombie (CO), le Pérou (PE) et le Costa Rica (CR) sont tous dans la zone grise. Le taux de mortalité sur la route pour 100 000 personnes de ces pays se maintient entre 12 et 22, le pourcentage de personnes se disant préoccupées par les accidents de la route se situe entre 80 et 90 %. Il est sûr à 95 % que les résultats de ces pays s'inscrivent dans la moyenne réelle.

Il en ressort que les pays d'Amérique latine ayant des taux élevés de mortalité sur la route sont plus susceptibles d'avoir des pourcentages élevés de personnes se disant préoccupées par les accidents de la route. Cependant, le Venezuela se tient à l'écart de ses voisins géographiques bien qu'il soit situé dans la zone grise. Quelques raisons possibles peuvent expliquer cette différence. Son taux de mortalité sur la route a été calculé bien antérieurement (en 2008) aux autres pays d'Amérique latine. De plus, les troubles économiques, politiques et sociaux de cette dernière décennie pourraient avoir une incidence sur ce ratio.

Le Brésil (BR) est à la limite supérieure de la relation mais en dehors de la zone grise. Les résultats ne reflètent pas une certitude de 95 %.

Un autre fait intéressant apparaît à l'autre bout de cette relation avec Israël (IL), le Danemark (DK) et la Suède (SE). Le Danemark et la Suède sont en dessous de la courbe d'ajustement et en dehors de la zone grise. Israël est au-dessus de la ligne bleue et en dehors de la zone grise. Ces trois pays sont des *outliers*.

INQUIETUDES CONCERNANT LES ACCIDENTS DE LA ROUTE ET CONCERNANT LE TAUX DE MORTALITE SUR LA ROUTE

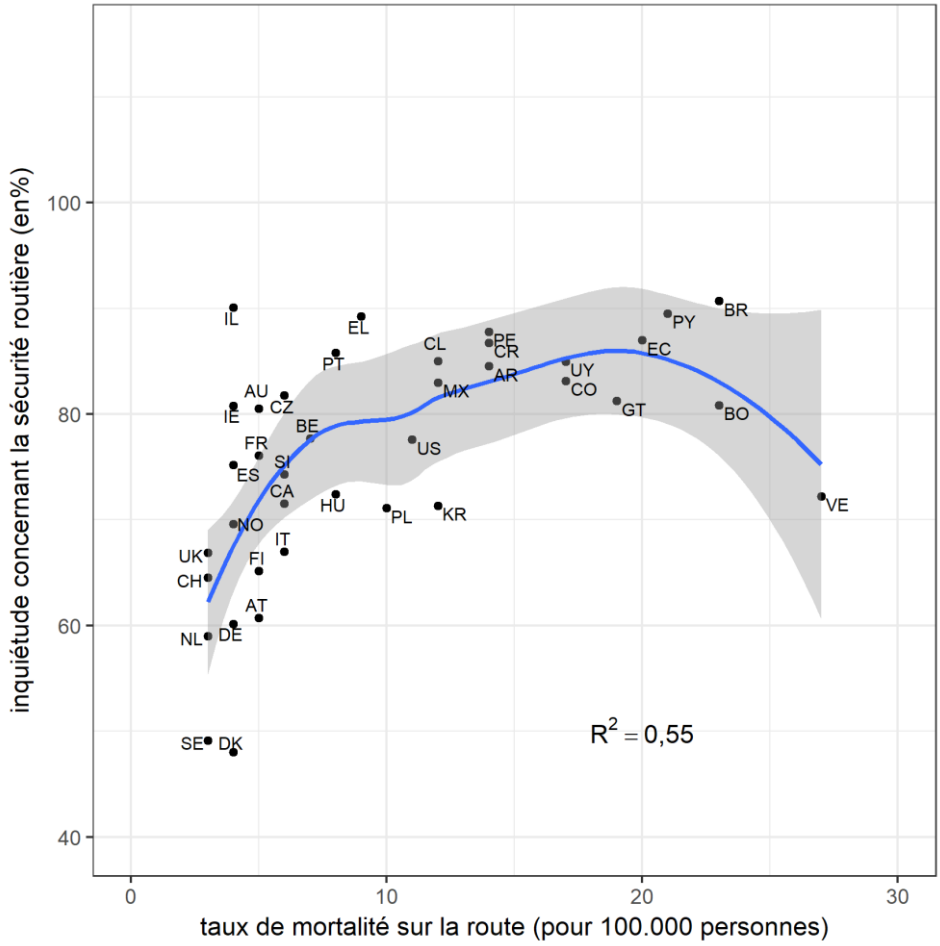


Illustration 2 : Relation entre le taux de mortalité sur la route (OMS, 2008, 2015) et le nombre de personnes se disant préoccupées par les accidents de la route (en %) (ESRA, 2015-2017) par pays.

Remarques :
(1) Les données du Venezuela sur les accidents de la route mortels datent de 2008 alors que celles des autres pays sont de 2015.
(2) Le pourcentage de personnes se disant préoccupées parmi les participants à l'enquête ESRA1 est calculé à partir des notes 1 et 2 attribuées à partir d'une échelle de notation allant de 1 à 4. La note 1 est « très inquiet » et la note 4 est « pas du tout inquiet ». Par exemple, 60% des Allemands (DE) se disent préoccupés par les accidents de la route.

3.2 Modes de déplacement

Les accidents de la route sont généralement des événements aléatoires, ils surviennent sur les réseaux de transport à la suite d'interactions entre usagers de la route, de problèmes d'infrastructure et de problèmes techniques. Afin de mieux appréhender les attitudes et les comportements autodéclarés des personnes sondées, il faut d'abord étudier leurs habitudes en matière de transport. On a demandé aux participants à l'enquête : « quels sont les moyens de transport que vous avez utilisés ces 12 derniers mois ? ». Il était également demandé aux participants de citer (sans les classer) leurs trois moyens de transport qu'ils ont utilisé le plus parmi ceux cités précédemment. Les réponses à cette question ne dévoilent pas seulement les moyens de transport les plus fréquemment utilisés, elles pointent également les moyens de transport les plus susceptibles d'être au cœur d'un accident de la route. De plus, elles offrent un aperçu général sur les usagers responsables des accidents.

3.2.1 Résultats par groupe

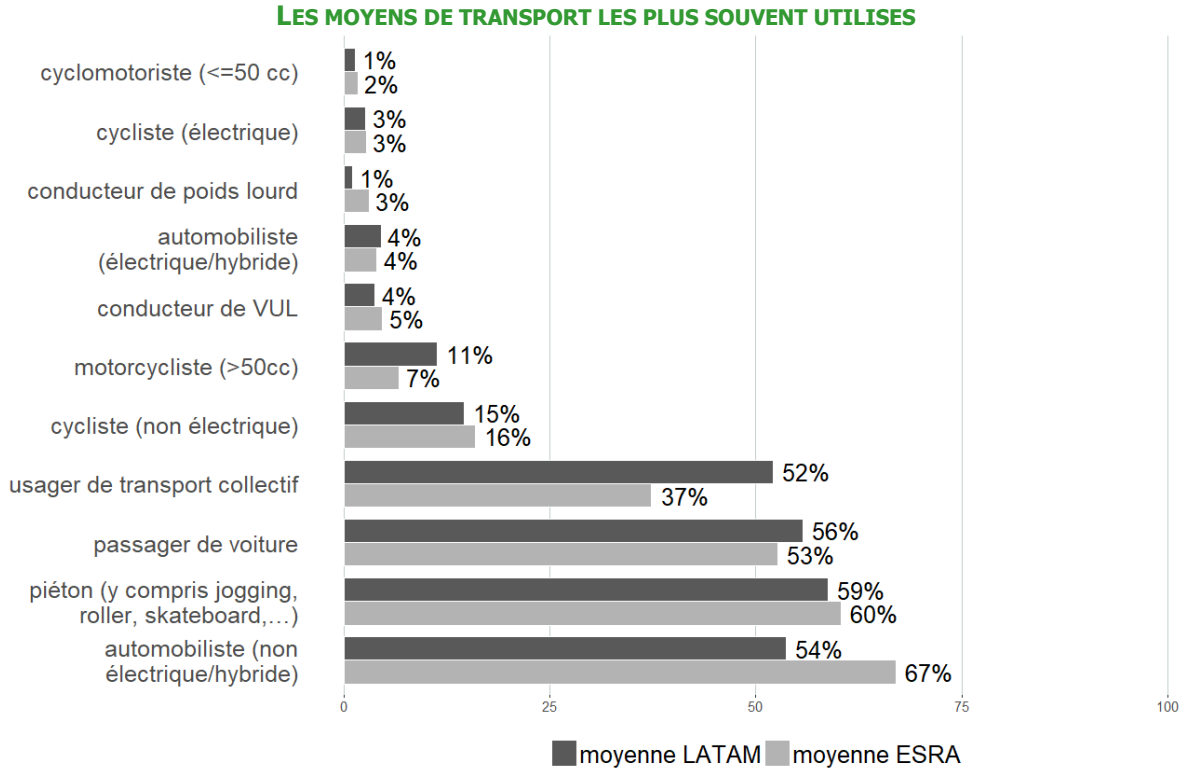


Illustration 3 : Modes de déplacement les plus utilisés ces 12 derniers mois (% des personnes qui ont placé le mode dans leur « top 3 » des modes de transport les plus utilisés de chaque groupe)[3]

Remarque :
(1) La moyenne du groupe ESRA se base sur la pondération du groupe ESRA ; la moyenne du groupe LATAM se base sur la pondération du groupe LATAM.
(2) VUL désigne le véhicule utilitaire léger.

L'Illustration 3 montre les modes de déplacement les plus souvent utilisés ces douze derniers mois, à partir du classement des modes de transport les plus utilisés des personnes interrogées de chaque groupe. La couleur gris clair représente la moyenne du groupe ESRA, indiquant la situation globale dans les 38 pays participants. La couleur gris foncé correspond à la moyenne du groupe LATAM, celle-ci désignant les résultats des 13 pays participants d'Amérique latine. En outre, la moyenne du groupe ESRA sert de référence pour le classement des modes de transport, du mode de transport le moins souvent cité aux modes les plus souvent cités dans le top 3 des sondés. Le pourcentage exprime la proportion de participants ayant choisi un mode de transport de prédilection.

« Automobiliste », « piéton », « passager de voiture », « usager de transport collectif» et « cycliste » sont les modes de déplacement les plus utilisés par les personnes sondées des deux groupes ESRA et LATAM. Les taux pour les modes de déplacement « automobiliste » et « piéton » sont de respectivement 67 % et 60 % pour le groupe ESRA, la différence entre ces deux moyens de déplacement étant d'environ 7 %. Par conséquent, la majorité des déplacements pendulaires des usagers de la route du groupe ESRA sont fait à pied ou au volant d'une voiture. Ces deux moyens de transport sont favorisés par les usagers du groupe LATAM avec 59 % pour la marche et 54 % pour la

3 *Les personnes ont tendance à oublier les déplacements piétons de courte durée (c.-à-d. marcher jusqu'à votre place de parking). Par conséquent, le pourcentage de sondés déclarant qu'ils ont marché ces douze derniers mois est généralement sous-estimé (Zmud, Lee-Gosselin, Carrasco, & Munizaga, 2013 ; Zhao et al., 2015)*

voiture en tant que conducteur, la différence entre ces deux modes étant d'environ 5 %. Toutefois, les pourcentages du groupe LATAM sont plus bas, la marche est légèrement préférée.

« Passager de voiture » est le troisième mode de déplacement préféré avec 53 % pour le groupe ESRA et 56 % pour celui du groupe LATAM, alors que les transports en commun arrivent en quatrième position du classement avec 37 % pour le groupe ESRA et 52 % pour le groupe LATAM. Le vélo est en cinquième position du classement avec 16 % pour le groupe ESRA et 15 % pour le groupe LATAM.

À l'échelle du groupe, le classement des modes de déplacement est similaire chez les usagers du groupe LATAM et chez l'ensemble des personnes sondées du groupe ESRA. Il en ressort que les personnes interrogées des groupes ESRA et LATAM sont plus susceptibles de marcher, de conduire une voiture, d'être passagers d'une voiture ou d'utiliser les transports en commun que de se déplacer en vélo. L'illustration 3 montre également que les pourcentages des deux groupes pour le vélo sont très proches.

3.2.2 Résultats par pays

Tableau 4 : Présentation des résultats obtenus par pays pour les cinq modes de transport revenant le plus souvent dans le top 3 des modes de déplacement les plus utilisés (cinq premiers, cinq derniers).

Pays/groupe	piéton	automobi-liste	passager de voiture	usager de transport collectif	cycliste
Allemagne	63 %	77 %	39 %	31 %	33 %
Argentine	73 %	55 %	49 %	52 %	18 %
Australie	61 %	75 %	62 %	35 %	11 %
Autriche	61 %	62 %	34 %	39 %	23 %
Belgique	64 %	75 %	51 %	30 %	32 %
Bolivie	54 %	31 %	56 %	68 %	5 %
Brésil	57 %	64 %	56 %	45 %	15 %
Canada	69 %	70 %	60 %	26 %	13 %
Chili	61 %	51 %	55 %	56 %	13 %
Colombie	60 %	43 %	50 %	54 %	20 %
Costa Rica	59 %	50 %	62 %	64 %	10 %
Danemark	72 %	75 %	54 %	24 %	45 %
Équateur	65 %	37 %	61 %	66 %	12 %
Espagne	70 %	79 %	50 %	44 %	8 %
États-Unis	50 %	72 %	60 %	15 %	9 %
Finlande	84 %	74 %	59 %	30 %	28 %
France	63 %	83 %	41 %	30 %	15 %
Grèce	64 %	75 %	41 %	40 %	7 %
Guatemala	56 %	54 %	58 %	45 %	5 %
Hongrie	78 %	52 %	46 %	47 %	33 %
Irlande	68 %	79 %	59 %	34 %	13 %
Israël	69 %	75 %	56 %	45 %	8 %
Italie	66 %	84 %	43 %	27 %	22 %
Mexique	56 %	54 %	58 %	56 %	17 %

Pays/groupe	piéton	automobi-liste	passager de voiture	usager de transport collectif	cycliste
Norvège	70 %	69 %	56 %	39 %	21 %
Paraguay	38 %	57 %	47 %	47 %	6 %
Pays-Bas	53 %	68 %	39 %	22 %	51 %
Pérou	63 %	21 %	62 %	64 %	11 %
Pologne	68 %	59 %	47 %	38 %	35 %
Portugal	71 %	82 %	62 %	28 %	7 %
République de Corée	73 %	64 %	35 %	74 %	12 %
République tchèque	84 %	62 %	57 %	47 %	21 %
Royaume-Uni	65 %	72 %	53 %	41 %	8 %
Slovénie	30 %	87 %	24 %	13 %	16 %
Suède	79 %	64 %	52 %	37 %	30 %
Suisse	63 %	73 %	40 %	43 %	18 %
Uruguay	66 %	46 %	47 %	51 %	16 %
Venezuela	53 %	41 %	61 %	64 %	5 %
Moyenne du groupe LATAM	59 %	54 %	56 %	52 %	15 %
Moyenne du groupe Europe	66 %	75 %	46 %	35 %	22 %
Moyenne du groupe ESRA	60 %	67 %	53 %	37 %	16 %

cinq premiers — cinq derniers

Remarque : Le résultat de chaque pays est pondéré selon son poids ; la moyenne du groupe ESRA est pondérée selon le poids du groupe ESRA ; la moyenne du groupe LATAM est pondérée selon le poids du groupe LATAM, la moyenne de l'Europe est pondérée selon le poids du groupe Europe.

Le Tableau présente des informations sur l'utilisation des cinq modes de déplacement les plus adoptés à l'échelle nationale. Il montre également le pourcentage de personnes par pays qui identifient un de ces modes de déplacement comme faisant partie de leurs trois modes de déplacement les plus utilisés. Pour chaque mode de déplacement, la couleur violet clair désigne les cinq pays qui ont le plus désigné ce mode et la couleur kaki désigne les cinq pays qui ont le moins désigné ce mode. La « marche » figure parmi les trois modes de déplacement privilégiés par les Finlandais avec 84 %, les Tchèques avec 84 %, les Suédois avec 79 %, les Hongrois avec 78 % et les Argentins avec 73 %. En outre, pour la marche, les moyennes nationales de 36 pays sur 38 sont supérieures à 50 %, allant de 50 % à 84 %. Cependant, toujours pour ce mode de déplacement, les moyennes nationales du Paraguay et de la Slovénie s'élèvent respectivement à 38 % et à 30 % et occupent la 37e et la 38e place du classement pour la marche, tandis que la moyenne nationale de la Bolivie avec 54 %, celle des Pays-Bas avec 53 % et celle du Venezuela avec 53 % se positionnent juste avant les deux derniers. On en déduit que, statistiquement, les usagers de Finlande, de République tchèque, de Suède, de Hongrie et d'Argentine marchent davantage que les usagers du Paraguay, de Slovénie, de Bolivie, des Pays-Bas et du Venezuela.

Curieusement, 87 % des usagers slovènes préfèrent conduire. La Slovénie a la moyenne nationale la plus haute pour le mode « automobiliste ». Ce pourcentage donne un peu plus de pistes concernant le taux faible pour la marche parmi les personnes sondées de Slovénie. Ce pays a le deuxième pourcentage le plus bas pour la marche avec 38 %. L'une des interprétations possible est que les

usagers slovènes sont plus susceptibles de conduire une voiture que de marcher. Les quatre pays suivants dans la catégorie « automobiliste » sont des pays européens : l'Italie (84 %), la France (83 %), le Portugal (82 %) et l'Espagne (79 %). En tant que pays industrialisés, il n'est pas surprenant de voir que leurs moyennes soient hautes pour le mode « automobiliste ». Même si ces pays disposent de centres-villes réservés aux piétons, il semblerait que la conduite d'une voiture soit le mode de déplacement privilégié pour les trajets pendulaires. D'un autre côté, les pays d'Amérique latine ont les pourcentages les plus faibles de personnes interrogées ayant choisi ce mode comme faisant partie de leurs modes de déplacement privilégié de ces douze derniers mois : le Pérou (21 %), l'Équateur (37 %), le Venezuela (41 %) et la Colombie (43 %). Ces résultats pourraient démontrer que les infrastructures ou que l'accès à une voiture personnelle sont toujours en cours de développement dans ces pays.

L'Australie (62 %), le Costa Rica (62 %), le Portugal (62 %) et l'Équateur (61 %) occupent les cinq premières places du classement pour la catégorie « passager de voiture », les usagers de ces pays sont plus susceptibles d'être passagers d'une voiture que ceux des autres pays de l'enquête. La Slovénie (24 %), l'Autriche (34 %), la République de Corée (35 %), les Pays-Bas (39 %) et l'Allemagne (39 %) sont en bas du classement. Les résultats de la Slovénie confirment le pourcentage obtenu pour le mode « automobiliste », un usager slovène est plus susceptible de conduire une voiture que d'être piéton ou passager d'une voiture.

Après le mode « passager de voiture », le quatrième mode de déplacement privilégié sont les transports en commun. La République de Corée (74 %), la Bolivie (68 %), l'Équateur (66 %), le Pérou (64 %) et le Venezuela (64 %) sont les pays qui favorisent davantage ce mode de déplacement. Cependant, les pourcentages pour les transports en commun sont bien plus faibles pour la Slovénie (13 %), les États-Unis (15 %), les Pays-Bas (22 %), le Danemark (24 %) et le Canada (26 %). Une fois de plus, les résultats pour la Slovénie confirment ses chiffres obtenus pour la catégorie « automobiliste ».

Enfin, le vélo est le cinquième mode de déplacement préféré dans ce classement. Il figure dans le top 3 des modes de déplacement privilégie par les Néerlandais (52 %), des Danois (45 %), des Polonais (35 %), des Allemands (33 %) et des Hongrois (33 %), alors que seuls 5 % des Guatémaltèques, 5 % des Boliviens, 5 % des Vénézuéliens, 6 % des Paraguayens et 7 % des Portugais le classent dans leur top 3. Les résultats du Danemark et des Pays-Bas confirment leurs images de pays amis des cyclistes.

3.3 Comportements sur la route autodéclarés

Parler au téléphone en conduisant, prendre le volant après consommation d'alcool, dépasser la limitation de vitesse, ne pas boucler sa ceinture et, en tant que cycliste, traverser la rue lorsque le feu cycliste est rouge sont des exemples de conduite agressive ou à risque. Ces comportements sont à l'origine de la plupart des accidents de la route. Par conséquent, l'enquête ESRA1 contient des questions relatives à ces comportements. Les participants ont dû estimer la fréquence de leurs comportements à risques de ces douze derniers mois en donnant un score, de 1 pour « jamais » à 5 pour « (presque) toujours ». Les résultats présentés dans les sections suivantes font référence à la dichotomisation des notes 2 (« au moins une fois ») à 5 pour les comportements distraction/fatigue, conduite sous influence et vitesse. Ces sections montrent les pourcentages d'usagers qui ont déclaré avoir eu un certain comportement au moins une fois au cours des douze mois écoulés. Pour les dispositifs de sécurité (« le port de la ceinture de sécurité » et « dispositif de retenue pour enfant »), les résultats se réfèrent au pourcentage d'usagers qui déclarèrent avoir « (presque) toujours » utilisé un dispositif de sécurité ces douze derniers mois.

3.3.1 Résultats par groupe

L'Illustration 4 montre, par groupe, les comportements à risque ou sans risque sur la route que les automobilistes déclarent avoir adopté au cours des douze derniers mois. Un code-couleur est appliqué à chaque type de comportements selon les catégories suivantes : l'excès de vitesse (rouge), le dispositif de sécurité (vert), la conduite sous influence (jaune), et la distraction/fatigue (bleu). Les couleurs claires correspondent aux moyennes du groupe ESRA ; ces chiffres rassemblent les données de 38 pays. Les couleurs foncées représentent les moyennes des pays du groupe LATAM ; ces chiffres sont spécifiques aux 13 pays d'Amérique latine. De plus, les questions relatives aux comportements à risque reçoivent des réponses négatives, et celles concernant les comportements sans risque suscitent des réponses positives. Ces deux types de réponses sont séparés par des pointillés : les négatives au-dessus et les positives en-dessous. Les données du groupe ESRA servent de référent à l'ordre décroissant des réponses de chaque côté des pointillés.

Le comportement à risque le plus déclaré est l'excès de vitesse. Les catégories « excès de vitesse sur autoroute » et « excès de vitesse hors agglomération (sauf sur autoroutes) » obtiennent les chiffres les plus élevés selon les données des groupes ESRA (respectivement 68 % et 65 %) et LATAM (respectivement 56 % et 51 %). On peut en déduire que la vitesse est un problème majeur dans les pays concernés par ESRA et LATAM.

Il y a une différence nette entre le pourcentage moyen des pays du groupe LATAM et le pourcentage moyen du groupe ESRA dans les catégories « prendre conscience que vous étiez trop fatigué pour conduire » et « téléphoner au volant avec un kit mains libres » : pour ESRA, 62 % et 55 % (respectivement) et pour LATAM 67 % et 58 % (respectivement). Ces résultats indiquent que les sondés du groupe LATAM sont plus susceptibles de conduire en état de fatigue ou en utilisant leur téléphone que les sondés du groupe ESRA.

Les catégories de comportements à risque concernant la conduite sous influence rassemblent les résultats les plus faibles à la fois pour les groupes ESRA et LATAM. Ces comportements sont « conduire après consommation d'alcool » (respectivement 30 % et 29 %), « conduire sous l'emprise de médicaments avec contre-indication à la conduite » (respectivement 25 % et 21 %) et « conduire après consommation de drogues illicites » (respectivement 14 % et 12 %). Lorsqu'il s'agit de la conduite sous influence, la différence entre les pays des groupes LATAM et ESRA est inférieure à 5 %.

COMPORTEMENTS AU VOLANT AUTODECLARES IMPLIQUANT DES AUTOMOBILISTES ET DES PASSAGERS

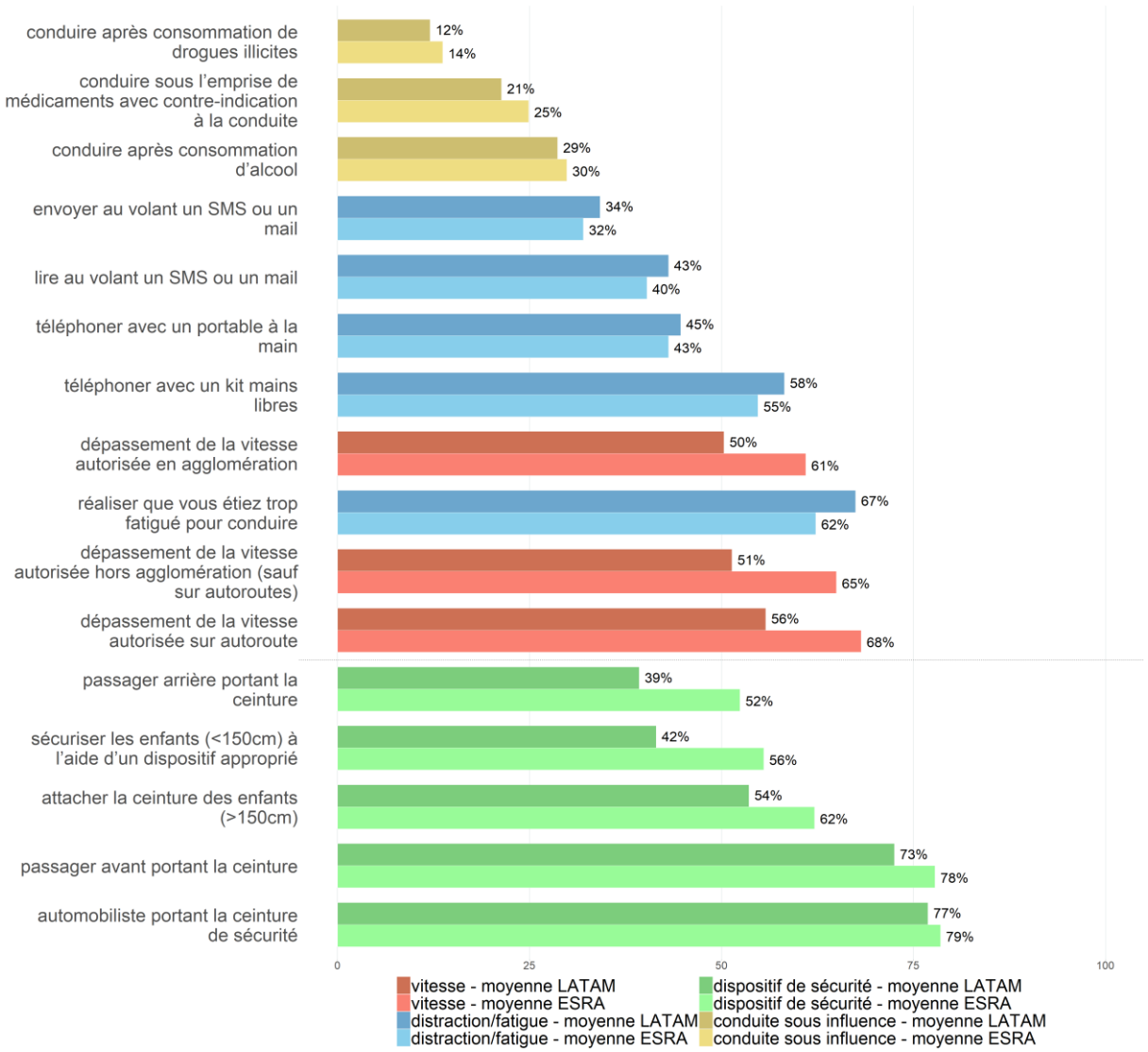


Illustration 4 : Comportements sur la route autodéclarés impliquant des automobilistes et des passagers au cours des douze derniers mois, par groupe

Remarques :

(1) Au-dessus des pointillés, les valeurs indiquées représentent les pourcentages de sondés ayant adopté « au moins un » comportement à risque au cours des douze derniers mois (c.-à-d. un résultat entre 2 et 5 sur une échelle de 1 à 5, 1 étant « jamais » et 5 étant « (presque) toujours »). Par exemple, le pourcentage des sondés indiquant avoir pris le volant après avoir bu de l'alcool « au moins une fois ».

(2) En-dessous des pointillés, les valeurs indiquées représentent les pourcentages de sondés ayant adopté un comportement sans risque « (presque) toujours » au cours des douze derniers mois (c.-à-d. un résultat de 5 sur une échelle de 1 à 5, 1 étant « jamais » et 5 étant « (presque) toujours »). Par exemple, le pourcentage de sondés indique qu'ils portent « (presque) toujours » leur ceinture de sécurité quand ils conduisent.

(3) En Slovénie, le comportement « téléphoner au volant en tenant son portable en main » signifie répondre au téléphone en conduisant et pas seulement avec un portable en main.

(4) La réglementation qui définit la taille d'un enfant (inférieure ou supérieure à « 150 cm ») a été adaptée aux lois de chaque pays (par ex, les lois belges précisent « 135 cm »).

(5) La pondération du groupe ESRA dépend de 38 pays ; la pondération du groupe LATAM dépend des 13 pays participants d'Amérique latine.

Les comportements de sécurité renvoient à l'utilisation d'un dispositif de sécurité par les occupants, qu'ils soient au volant ou non. Les chiffres les plus élevés s'observent dans les catégories « automobiliste portant la ceinture de sécurité » et « passager avant portant la ceinture de sécurité ». La différence entre les pays du groupe LATAM et les pourcentages du groupe ESRA est inférieure à 5 %. Il en ressort que plus de trois quarts des participants portent la ceinture au volant ou en tant

que passager. En ce qui concerne la sécurité des enfants, les pourcentages affichés pour « attacher les enfants (<150cm) à l'aide d'un dispositif de retenue approprié » et « boucler la ceinture des enfants (>150cm) » s'élèvent respectivement à 56 % et 62 % pour ESRA. Pour le groupe LATAM, ces chiffres sont nettement inférieurs, atteignant respectivement 42 % et 54 %. Il semble que les personnes sondées du groupe LATAM sont moins enclins à utiliser des dispositifs de retenue pour enfants que ceux du groupe ESRA. La catégorie « passager arrière portant la ceinture de sécurité » est le comportement de sécurité le moins recensé avec 52 % (ESRA) et 39 % (LATAM). En général, il semble que l'utilisation déclarée de la ceinture de sécurité soit plus fréquente chez les passagers avant et moins répandue chez les passagers arrière. En d'autres termes, environ 4 passagers sur 10 dans les pays du groupe LATAM portent la ceinture quand ils sont assis sur les sièges arrière, contre 5 passagers sur 10 pour ESRA ; environ 8 personnes sur 10 dans les pays des groupes LATAM et ESRA portent la ceinture de sécurité en conduisant.

COMPORTEMENTS SUR LA ROUTE AUTODÉCLARÉS IMPLIQUANT DES USAGERS DEUX ROUES

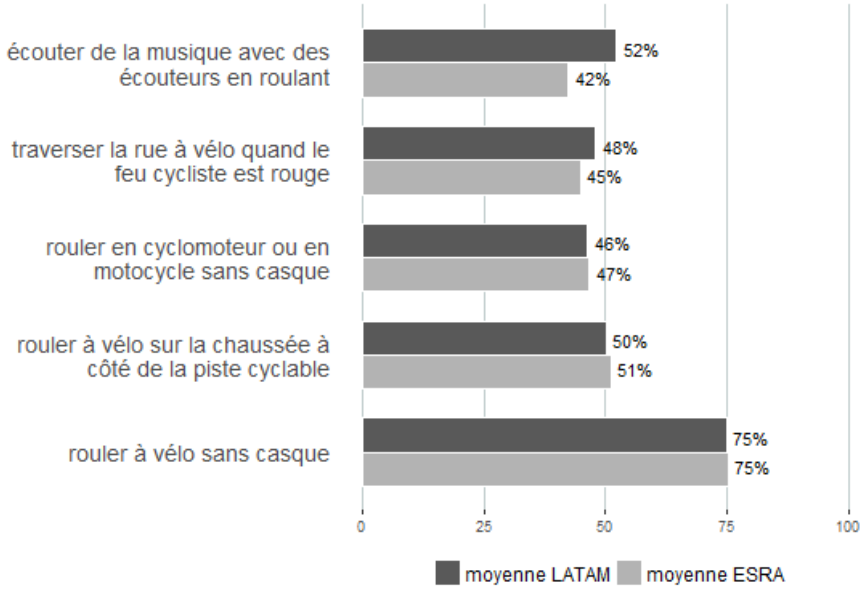


Illustration 5 : Comportements à risque autodéclarés impliquant des deux roues au cours des douze derniers mois, par groupe

Remarques :
(1) Les valeurs indiquées représentent les pourcentages des personnes sondées ayant adopté « au moins un » comportement à risque au cours des 12 derniers mois (c.-à-d. un résultat entre 2 et 5 sur une échelle de 5, 1 étant « jamais » et 5 étant « (presque) toujours »). Par exemple, 52 % des personnes sondées du groupe LATAM circulent en vélo en portant un casque audio.
(2) Les deux-roues non-motorisés sont indiqués par « vélo ».
(3) La moyenne du groupe ESRA est pondérée selon le poids du groupe ESRA ; la moyenne du groupe LATAM est pondérée selon le poids du groupe LATAM.

Les usagers de la route choisissent de plus en plus les deux-roues (c'est-à-dire les vélos, les vélos électriques, les motocycles) comme moyen de transport. Souvent, ces utilisateurs de deux roues ne bénéficient pas d'infrastructure assignée ou séparée, comme une piste cyclable. Dans la plupart des pays, ils partagent le réseau routier avec les automobilistes, ce qui les rend vulnérables. Il est donc indispensable de comprendre leurs bonnes pratiques de la sécurité routière. L'Illustration 5 recense les données pondérées des groupes ESRA (gris clair) et LATAM (gris foncé) concernant les comportements autodéclarés par les deux-roues. Environ trois quarts des cyclistes dans les pays ESRA et LATAM ont affirmé qu'ils ne portaient pas de casque en circulant, les deux groupes ont une

moyenne de 75 %. Près de la moitié des cyclistes ont déclaré « écouter de la musique avec des écouteurs en roulant à vélo », avec une moyenne de 42 % pour ESRA et de 52 % pour LATAM. Les catégories « rouler à vélo sur la chaussée à côté de la piste cyclable », « traverser la rue à vélo quand le feu cycliste est rouge » et « rouler à cyclomoteur ou à motocycle sans casque » totalisent des moyennes qui oscillent entre 45 % et 50 % dans les deux groupes. L'écart entre les chiffres des groupes ESRA et LATAM varie entre 1 % et 3 %.

La marche est le moyen de transport de prédilection dans les pays LATAM. Elle obtient la seconde place dans les pays ESRA. Les personnes qui se tournent vers ce moyen de transport sont considérées comme les plus vulnérables car elles ont plus de chances d'être grièvement blessées en cas d'accident avec d'autres types d'usagers de la route. Dans les deux groupes, les routes urbaines disposent de trottoirs pour les piétons mais ces derniers sont amenés à partager la route avec des cyclistes ou des automobilistes (lorsqu'ils traversent). C'est pourquoi les bonnes pratiques de la sécurité routière leur fournissent des indications concernant leur rôle sur la route. L'Illustration 6 comprend les moyennes des groupes ESRA (gris clair) et LATAM (gris foncé) des comportements à risque autodéclarés par les piétons.

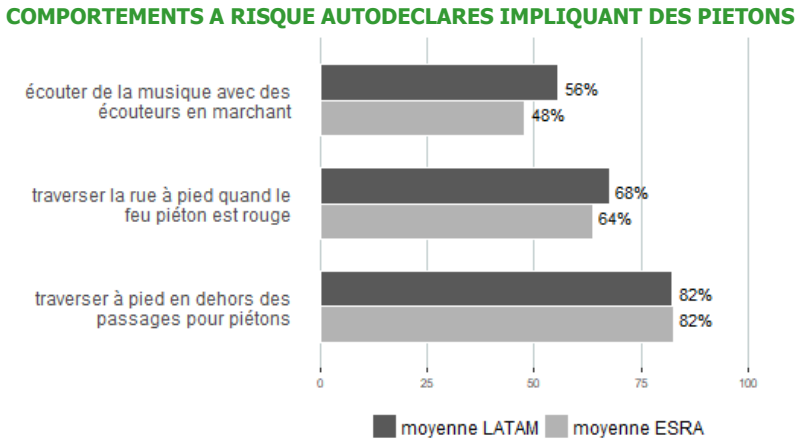


Illustration 6 : Comportements à risque autodéclarés impliquant des piétons au cours des douze derniers mois, par groupe

Remarques :
(1) Les valeurs indiquées représentent les pourcentages des personnes sondées ayant adopté « au moins un » comportement à risque au cours des 12 derniers mois (c.-à-d. un résultat entre 2 et 5 sur une échelle de 5, 1 étant « jamais » et 5 étant « (presque) toujours »). Par exemple, 48 % des personnes sondées du groupe ESRA ont déclaré avoir écouté de la musique avec des écouteurs « au moins une fois » en marchant.
(2) La moyenne du groupe ESRA est pondérée selon le poids du groupe ESRA ; la moyenne du groupe LATAM est pondérée selon le poids du groupe LATAM.

La catégorie « traverser la route en dehors des passages piétons » obtient les pourcentages les plus élevés, soit 82 % selon les moyennes des groupes ESRA et LATAM. Environ quatre cinquièmes des piétons ne traversent pas la rue en utilisant les aménagements prévus à cet effet, c'est-à-dire les passages piétons. Le deuxième comportement le plus déclaré est le fait de « traverser la route quand le feu est rouge ». Ce chiffre comprend 64 % des personnes sondées du groupe ESRA et 68 % des personnes sondées du groupe LATAM ayant déclaré l'avoir fait « au moins une fois » au cours des douze derniers mois.

Enfin, 48 % des participants du groupe ESRA et 56 % des participants du groupe LATAM ont déclaré avoir « marché en portant un casque audio ». La différence entre les résultats moyens du groupe ESRA et ceux du groupe LATAM est de 1 % pour la catégorie « traverser la route en dehors des passages piétons », de 4 % pour la catégorie « traverser la route quand le feu est rouge » et de 8 % pour la catégorie « marcher en portant des écouteurs ». Il semble que les personnes sondées des

groupes ESRA et LATAM sont plus susceptibles de traverser la rue en dehors des passages piétons que de marcher en portant un casque audio. Le pourcentage de piétons qui portent un casque audio sur la route est semblable à celui des cyclistes.

3.3.2 Résultats par pays

Tableau 5 : Comportements autodéclarés au cours des douze derniers mois par pays et par groupe (cinq premiers, cinq derniers).

Pays/groupe	**DISTRACTION**	**CONDUITE SOUS INFLUENCE**	**EXCÈS DE VITESSE**	**FATIGUE**	**DISPOSITIF DE SÉCURITÉ**
	téléphoner avec un portable à la main	prendre le volant après consommation d'alcool	dépasser la limite de vitesse sur l'autoroute	réaliser que vous étiez trop fatigué pour conduire	passager arrière portant la ceinture de sécurité
Allemagne	35%	30%	80%	57%	72%
Argentine	36 %	28 %	52 %	70 %	43 %
Australie	28 %	31 %	61 %	57 %	77 %
Autriche	47 %	30 %	81 %	57 %	66 %
Belgique	28 %	43 %	73 %	53 %	75 %
Bolivie	51 %	33 %	60 %	76 %	17 %
Brésil	46 %	29 %	51 %	61 %	44 %
Canada	25 %	28 %	77 %	54 %	72 %
Chili	42 %	24 %	64 %	73 %	39 %
Colombie	40 %	18 %	60 %	73 %	30 %
Costa Rica	50 %	27 %	63 %	73 %	49 %
Danemark	42 %	32 %	81 %	52 %	82 %
Équateur	50 %	33 %	56 %	76 %	29 %
Espagne	35 %	35 %	74 %	66 %	70 %
États-Unis	50 %	32 %	73 %	60 %	56 %
Finlande	73 %	18 %	84 %	67 %	86 %
France	31 %	41 %	68 %	66 %	70 %
Grèce	61 %	29 %	71 %	56 %	15 %
Guatemala	59 %	29 %	61 %	79 %	40 %
Hongrie	39 %	11 %	62 %	51 %	55 %
Irlande	30 %	20 %	61 %	52 %	71 %
Israël	43 %	18 %	79 %	61 %	66 %
Italie	55 %	34 %	76 %	70 %	24 %

Pays/groupe	DISTRACTION	CONDUITE SOUS IN-FLUENCE	EXCÈS DE VITESSE	FATIGUE	DISPOSITIF DE SÉCURITÉ
Mexique	45 %	32 %	61 %	70 %	40 %
Norvège	51 %	13 %	89 %	67 %	75 %
Paraguay	54 %	30 %	61 %	74 %	40 %
Pays-Bas	24 %	29 %	78 %	46 %	64 %
Pérou	38 %	27 %	56 %	76 %	30 %
Pologne	48 %	12 %	57 %	64 %	53 %
Portugal	46 %	34 %	81 %	59 %	53 %
République de Corée	60 %	26 %	77 %	72 %	22 %
République tchèque	41 %	11 %	73 %	65 %	63 %
Royaume-Uni	22 %	28 %	66 %	50 %	75 %
Slovénie	60 %	30 %	73 %	77 %	54 %
Suède	62 %	13 %	82 %	51 %	81 %
Suisse	35 %	38 %	80 %	61 %	60 %
Uruguay	32 %	18 %	62 %	65 %	42 %
Venezuela	50 %	32 %	62 %	74 %	33 %
Moyenne du groupe LATAM	45 %	29 %	56 %	67 %	39 %
Moyenne du groupe Europe	38 %	30 %	73 %	60 %	62 %
Moyenne du groupe ESRA	43 %	30 %	68 %	62 %	52 %

cinq premiers cinq derniers

Remarque :
Le résultat de chaque pays est pondéré selon son poids ; la moyenne du groupe ESRA est pondérée selon le poids du groupe ESRA ; la moyenne du groupe LATAM est pondérée selon le poids du groupe LATAM ; la moyenne du groupe Europe est pondérée selon le poids du groupe Europe.

Le Tableau 1 5 reprend les pourcentages d'une série de comportements autodéclarés au niveau national. Pour chaque comportement, les chiffres les plus élevés sont surlignés en violet clair, tandis que les résultats les plus faibles sont surlignés en kaki. Les pays scandinaves, à savoir la Norvège, la Finlande, la Suède et le Danemark, ainsi que l'Autriche affichent les plus hauts pourcentages déclarés en ce qui concerne l'excès de vitesse sur les autoroutes, soit respectivement 89 %, 84 %, 82 %, 81 % et 81 %. D'autre part, les pays d'Amérique latine, c'est-à-dire le Brésil (51 %), l'Argentine (52 %), l'Équateur (56 %), et le Pérou (56 %), ainsi que la Pologne (57 %) obtiennent les chiffres les plus bas au regard de ce comportement autodéclaré.

Concernant la conduite sous influence (alcool), les pays d'Europe de l'Ouest, c'est-à-dire la Belgique, la France, la Suisse, l'Espagne et le Portugal, présentent les plus hauts pourcentages recensés dans la catégorie « conduire après consommation d'alcool », soit respectivement 43 %, 41 %, 38 %, 35 % et 34 %. Dans cette même catégorie, les résultats les plus faibles sont ceux des pays d'Europe du Nord et centrale, c'est-à-dire la Hongrie (11 %), la République tchèque (11 %), la Pologne (12 %), la Norvège (13 %) et la Suède (13 %).

En ce qui concerne la fatigue, le Guatemala (79 %), la Slovénie (77 %), la Bolivie (76 %), l'Équateur (76 %) et le Pérou (76 %) obtiennent les plus hauts pourcentages dans la catégorie « prendre conscience qu'il/elle est trop fatigué(e) pour conduire ». Les Pays-Bas (46%), le Royaume-Uni (50 %), la Hongrie (51 %), la Suède (51 %) et l'Irlande (52 %) ont les chiffres les plus bas.

Enfin, le port de la ceinture sur les sièges arrière est un comportement de sécurité pour lequel les pourcentages les plus faibles sont trouvés au sein des pays d'Amérique latine. En se penchant sur les résultats nationaux, ce comportement est plus adopté en Finlande (86 %), au Danemark (82 %), en Suède (81 %), en Australie (77 %) et en Norvège (75 %). D'autre part, les pays qui comptabilisent les pourcentages les plus bas sont la Grèce (15 %), la Bolivie (17 %), la République de Corée (22 %), l'Italie (24 %) et l'Équateur (29 %). Ces chiffres montrent que les personnes sondées des pays atteignant les pourcentages les plus élevés sont plus susceptibles de porter la ceinture sur les sièges passagers que les pays affichant les résultats les plus faibles.

3.4 Acceptabilité des comportements à risque sur la route

Le comportement autodéclaré sur la route est influencé par le niveau d'acceptabilité perçue à titre personnel par les personnes sondées et l'idée que celles-ci se font de l'acceptabilité de ce comportement pour les autres usagers. Pour comprendre les comportements autodéclarés, le sondage ESRA1 comprenait des questions portant sur ces deux types d'acceptabilité (personnelle et sociale). Cinq comportements à risque au volant sont considérés dans cette partie, soit « conduire en état de fatigue avec difficulté de garder les yeux ouverts », « prendre le volant en pensant avoir consommé trop d'alcool », « téléphoner avec un portable à la main », « ne pas porter la ceinture de sécurité sur les sièges arrière » et « conduire à plus de 20km/h au-dessus de la limitation de vitesse sur l'autoroute ». Ces pourcentages représentent la dichotomie des réponses 4 et 5 sur une échelle de 5, c'est-à-dire le pourcentage de personnes sondées dans chaque groupe ou pays qui qualifie un comportement d'acceptable (Illustration 7).

3.4.1 Résultats par groupe

Pour chaque comportement à risque répertorié sur la route, l'acceptabilité se place sous la barre des 30 %, que ce soit pour les personnes sondées d'Amérique latine ou pour celles du groupe ESRA. Les chiffres des pays LATAM sont très proches de ceux du groupe ESRA sauf en matière d'excès de vitesse. Pour les deux types l'acceptabilité, les deux groupes affichent les pourcentages les plus élevés dans la catégorie concernant l'excès de vitesse, suivie par « ne pas porter la ceinture de sécurité sur les sièges arrière », « téléphoner avec un portable à la main », « conduire en état de fatigue avec difficulté de garder les yeux ouverts » et « prendre le volant en pensant avoir consommé trop d'alcool ».

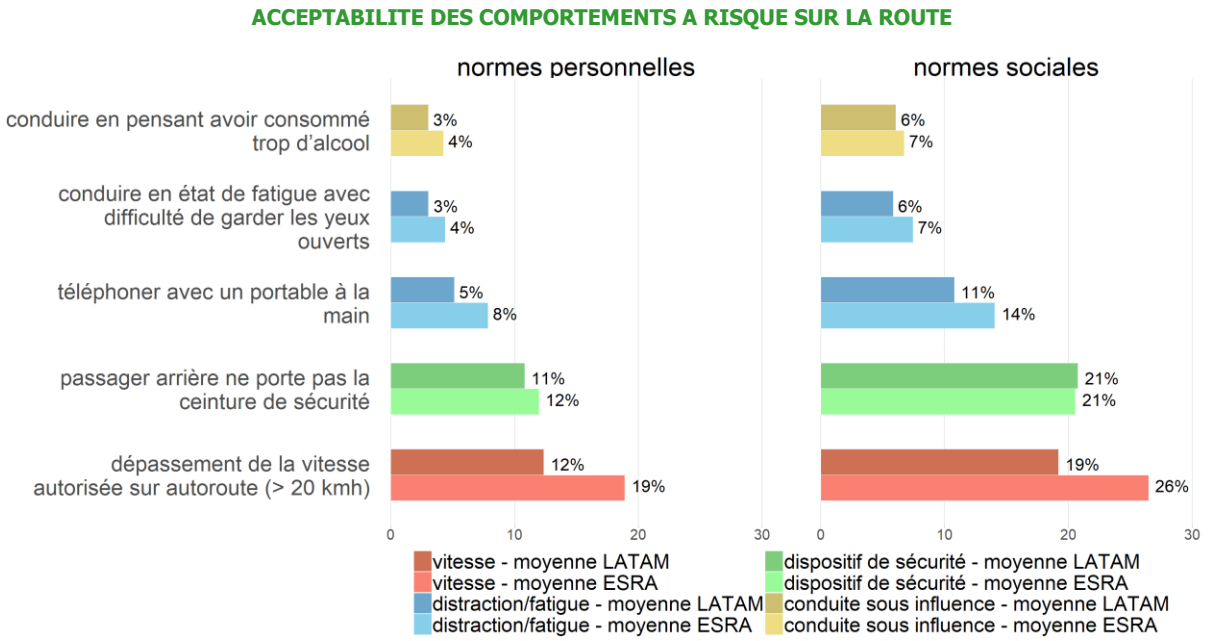


Illustration 7 : Normes personnelles et des normes sociales, par groupe

Remarques :

(1) Les normes sont mesurées sur une échelle de 1 à 5, 1 étant « inacceptable » et 5 étant « acceptable ». Les pourcentages reprennent les réponses 4 et 5, qui indiquent qu'un comportement est acceptable. Par exemple, le pourcentage de personnes sondées qui pensent que prendre le volant après avoir consommé de l'alcool est « acceptable ».

(2) En Slovénie, le comportement « téléphoner avec un portable à la main » signifie répondre au téléphone en conduisant et pas seulement avec un portable à la main.

(3) La moyenne du groupe ESRA est pondérée selon le poids du groupe ESRA ; la moyenne du groupe LATAM est pondérée selon le poids du groupe LATAM.

3.4.2 Résultats par pays

Le Tableau 6 représente la manière dont un usager perçoit le niveau d'acceptabilité de différents comportements par les autres usagers (normes sociales). Pour chaque comportement, les cinq résultats les plus élevés sont surlignés en violet clair, tandis que les résultats les plus faibles sont surlignés en kaki. Dans l'ensemble, les pourcentages sont inférieurs à 50 % au niveau national en ce qui concerne la présumée acceptabilité des autres vis-à-vis des comportements répertoriés.

Tableau 6 : Perception des normes sociales par pays et par groupe (cinq premiers, cinq derniers)

Pays/groupe	VITESSE	DISTRACTION	FATIGUE	CONDUITE SOUS INFLUENCE	DISPOSITIF DE SÉCURITÉ
	conduire à plus de 20km/h au-dessus de la limitation de vitesse sur l'autoroute	téléphoner avec un portable à la main	conduire en état de fatigue avec difficulté de garder les yeux ouverts	prendre le volant en pensant avoir consommé trop d'alcool	passager arrière ne portant pas la ceinture de sécurité
Allemagne	40 %	20 %	10 %	6 %	19 %
Argentine	22 %	14 %	7 %	8 %	23 %
Australie	14 %	12 %	9 %	9 %	9 %
Autriche	43 %	14 %	4 %	3 %	17 %
Belgique	30 %	8 %	3 %	4 %	14 %
Bolivie	24 %	13 %	8 %	5 %	29 %
Brésil	16 %	10 %	7 %	6 %	19 %
Canada	31 %	8 %	6 %	6 %	9 %
Chili	17 %	7 %	4 %	4 %	17 %
Colombie	19 %	7 %	3 %	3 %	22 %
Costa Rica	17 %	8 %	5 %	4 %	19 %
Danemark	30 %	8 %	3 %	1 %	8 %
Équateur	16 %	7 %	4 %	4 %	18 %
Espagne	33 %	9 %	5 %	5 %	11 %
États-Unis	27 %	18 %	11 %	10 %	22 %
Finlande	26 %	24 %	4 %	2 %	20 %
France	28 %	11 %	6 %	7 %	11 %
Grèce	36 %	25 %	10 %	12 %	45 %
Guatemala	22 %	13 %	6 %	7 %	23 %
Hongrie	26 %	5 %	1 %	1 %	16 %
Irlande	23 %	12 %	6 %	6 %	12 %
Israël	40 %	15 %	5 %	5 %	14 %
Italie	46 %	32 %	14 %	7 %	54 %
Mexique	23 %	12 %	6 %	7 %	22 %
Norvège	32 %	11 %	4 %	3 %	8 %
Paraguay	24 %	14 %	5 %	7 %	25 %
Pays-Bas	31 %	6 %	4 %	3 %	16 %

Pays/groupe	VITESSE	DISTRACTION	FATIGUE	CONDUITE SOUS IN-FLUENCE	DISPOSITIF DE SÉCURITÉ
Pérou	16 %	9 %	5 %	5 %	17 %
Pologne	34 %	17 %	6 %	5 %	24 %
Portugal	44 %	8 %	3 %	4 %	17 %
République de Corée	22 %	14 %	6 %	6 %	25 %
République tchèque	28 %	10 %	3 %	1 %	17 %
Royaume-Uni	17 %	7 %	5 %	4 %	10 %
Slovénie	28 %	9 %	5 %	4 %	9 %
Suède	40 %	21 %	7 %	4 %	12 %
Suisse	30 %	6 %	3 %	2 %	21 %
Uruguay	23 %	8 %	4 %	4 %	21 %
Venezuela	26 %	15 %	6 %	8 %	27 %
Moyenne du groupe LATAM	19 %	11 %	6 %	6 %	21 %
Moyenne du groupe Europe	33 %	15 %	7 %	5 %	21 %
Moyenne du groupe ESRA	26 %	14 %	7 %	7 %	21 %

cinq premiers cinq derniers

Remarques :
(1) Les normes sociales sont mesurées sur une échelle de 1 à 5, 1 étant « inacceptable » et 5 étant « acceptable ». Les pourcentages reprennent les réponses 4 et 5, qui indiquent qu'un comportement est acceptable. Par exemple, le pourcentage de sondés pensent que prendre le volant après avoir consommé de l'alcool est « acceptable ».
(2) Le résultat de chaque pays est pondéré selon son poids ; la moyenne du groupe ESRA est pondérée selon le poids du groupe ESRA ; la moyenne du groupe LATAM est pondérée selon le poids du groupe LATAM ; la moyenne du groupe Europe est pondérée selon le poids du groupe Europe.

Les limitations de vitesse sur les autoroutes sont supérieures à celles des zones rurales et des agglomérations. Dépasser ces limitations de vitesse peut donc provoquer des situations très dangereuses voire des accidents. Les cinq pays en tête dans la catégorie « excès de vitesse sur autoroute » sont Israël (40 %) ainsi que quatre pays européens, à savoir l'Autriche (43 %), l'Italie (46 %), le Portugal (44 %) et la Suède (40 %). Dans cette même catégorie, les cinq derniers pays se trouvent en Amérique latine, soit le Brésil (16 %), le Chili (10 %), l'Équateur (16 %), le Pérou (16 %) et le Royaume-Uni (17 %). Dans les deux groupes, le niveau d'acceptabilité des autres est assez élevé à l'échelle nationale. On peut en déduire que les automobilistes des quatre pays d'Amérique latine et du Royaume-Uni sont moins susceptibles que les automobilistes d'Israël et des quatre pays européens de penser que rouler à 20km/h au-dessus de la limitation de vitesse est acceptable.

« Téléphoner avec un portable à la main » est l'une des sources de distraction des automobilistes. Les cinq pays affichant les plus hauts pourcentages dans cette catégorie se trouvent tous en Europe : la Finlande (24 %), l'Allemagne (20 %), la Grèce (25 %), l'Italie (32 %) et la Suède (21 %). En revanche, les cinq derniers de cette catégorie sont quatre pays européens, à savoir la Hongrie (5 %), les Pays-Bas (6 %), la Suisse (6 %), le Royaume-Uni (7 %), ainsi que l'Équateur (7 %). Il en ressort que les automobilistes des cinq pays en tête sont plus susceptibles de trouver l'utilisation du téléphone au volant acceptable que les automobilistes des cinq derniers pays.

La conduite est une activité qui exige un haut niveau de vigilance et d'attention. Les automobilistes en état de fatigue ne disposent pas d'un niveau suffisant de capacités mentales et physiques. Les cinq premiers pays dans la catégorie « conduire en état de fatigue avec difficulté de garder les yeux ouverts » sont l'Australie (9 %), les États-Unis (11 %), l'Allemagne (10 %), la Grèce (10 %) et l'Italie (14 %). D'autre part, les cinq derniers pays sont la Hongrie (1 %), la Belgique, la Colombie, le Danemark et la Suisse (3 % pour les cinq d'entre eux). L'acceptabilité estimée pour ce comportement est la plus faible parmi les comportements répertoriés. De plus, ces chiffres indiquent que les automobilistes des cinq premiers pays sont plus susceptibles de trouver ce comportement acceptable, tandis que les automobilistes des cinq derniers pays sont moins enclins à le penser.

La conduite en état d'ivresse dégrade considérablement les capacités des automobilistes à conduire de manière responsable et à réagir aux changements sur la route. L'acceptabilité sociale pour ce comportement est le plus élevé parmi les personnes sondées de Grèce (12 %), des États-Unis (10 %), d'Australie (9 %), d'Argentine (8 %), et du Venezuela (8 %), ces pays comptabilisent les cinq plus hauts résultats. Les cinq derniers sont des pays européens, soit la République tchèque (1 %), le Danemark (1 %), la Hongrie (1 %), la Finlande (2 %) et le Royaume-Uni (2 %). Les participants des cinq pays en tête sont plus à même de penser que prendre le volant après avoir trop bu est acceptable, alors que ceux des cinq derniers pays trouvent ce comportement moins acceptable.

Quand elle est utilisée, la ceinture de sécurité permet de sauver des vies lors d'accidents de la route. Ce comportement n'est pas seulement important pour les automobilistes, il est également essentiel pour les passagers à l'arrière du véhicule. Il est donc étonnant de constater que plus de 20 % des personnes sondées déclarent ne pas porter la ceinture de sécurité sur les sièges arrière. Les cinq pays en tête, où les participants trouvent ce comportement acceptable, sont la Bolivie (29 %), la Grèce (45 %), l'Italie (54 %), le Paraguay (25 %) et le Venezuela (27 %). Les cinq derniers pays sont l'Australie (9 %), le Canada (9 %), l'Équateur (8 %), la Norvège (8 %) et la Slovénie (9 %). Les automobilistes de ces pays trouvent généralement ce comportement moins acceptable que ceux des cinq pays en tête.

3.5. Attitudes vis-à-vis de la sécurité routière

Un autre aspect essentiel pour discerner le véritable comportement des conducteurs est leur attitude vis-à-vis des règles de sécurité routière. L'enquête ESRA1 comprend une série d'affirmations sur la perception des risques et des normes sociales, que les participants approuvent ou non. Les réponses de l'échantillon sondé sont réparties sur une échelle de 1 « pas d'accord » à 5 « d'accord » : les résultats 4 et 5 expriment une approbation du comportement présenté dans l'affirmation et sont visibles sur les graphiques et tableaux de cette sous-partie sous la forme de pourcentages.

3.5.1 Résultats par groupe

L'Illustration 8 nous renseigne sur les chiffres de l'ensemble des résultats de l'étude ESRA et ceux des pays du groupe LATAM à propos d'affirmations sélectionnées parmi les thématiques suivantes : distraction, conduite sous influence, fatigue, dispositif de sécurité et vitesse. Les pourcentages de tous

ces comportements au sein des deux groupes sont similaires, les pourcentages des pays du groupe LATAM se situent à moins de 5 % des résultats globaux du groupe ESRA.

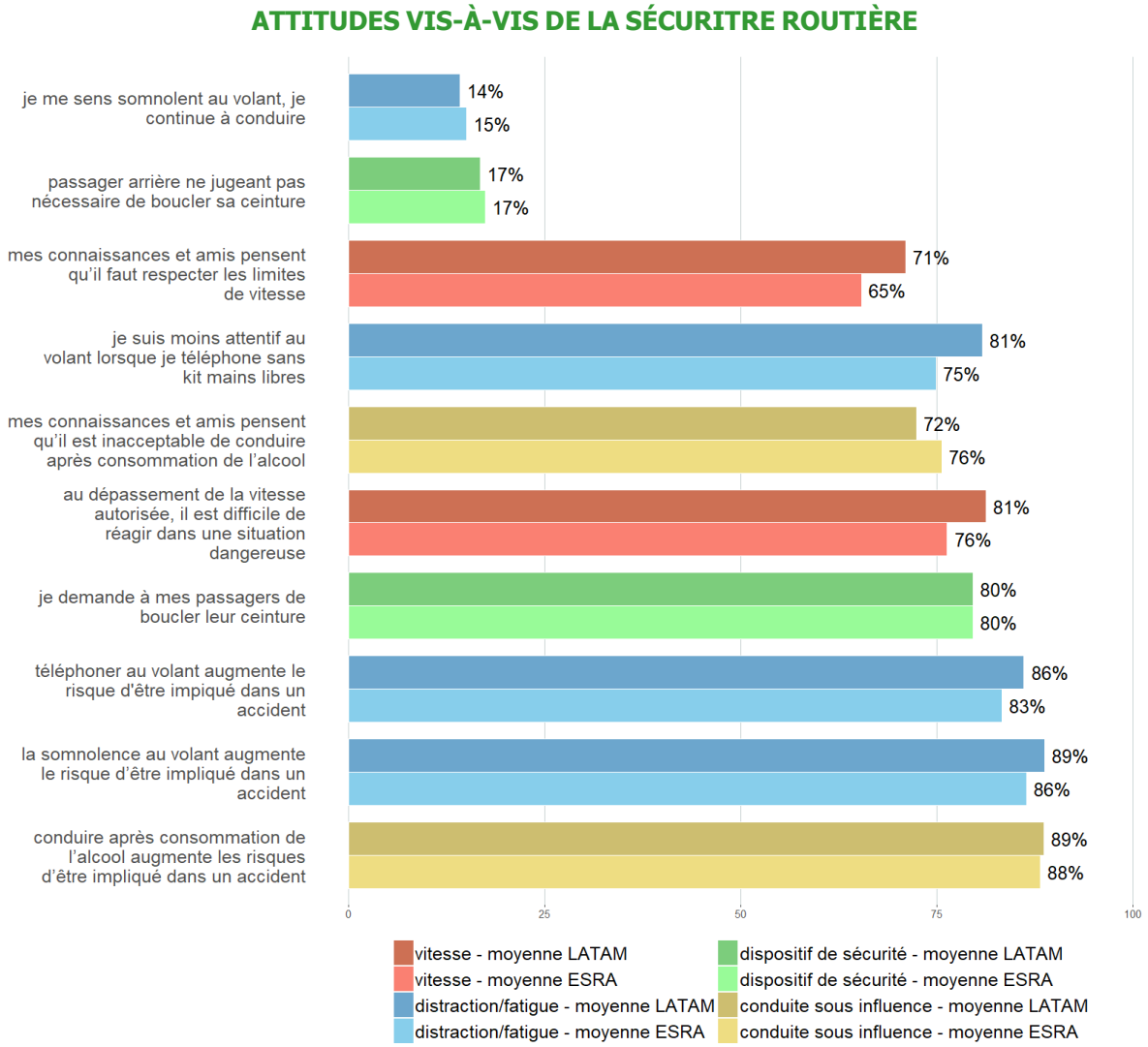


Illustration 8 : Attitudes vis-à-vis de la sécurité routière au cours des douze derniers mois, par groupe

Remarques :

(1) Les attitudes sont représentées sur une échelle en cinq points allant de 1 « pas d'accord » à 5 « d'accord ». Les pourcentages prennent en compte les scores 4 et 5, qui expriment une approbation du comportement présenté dans l'affirmation ; par exemple, le pourcentage des personnes interrogées approuvant le comportement « je me sens somnolent au volant, je continue à conduire ».

(2) En Slovénie, le comportement « téléphoner avec un portable à la main » signifie répondre au téléphone en conduisant et pas exclusivement avec le portable à la main.

(3) Le groupe ESRA est composé de 38 pays ; le groupe LATAM est composé de treize pays d'Amérique latine.

3.5.2 Résultats par pays

L'analyse des attitudes adoptées concernant les résultats nationaux se centrent sur la perception des risques : ce choix fut opéré pour correspondre aux sélections faites dans les sous-chapitres « Comportements autodéclarés » et « Normes sociales du comportement ». Les comportements sélectionnés sont sur les thématiques suivantes : distraction, conduite sous influence, fatigue, dispositif de sécurité et vitesse. Le Tableau 7 indique les résultats pour chaque pays et chaque

groupe. Pour chaque comportement, la couleur violet clair met en évidence les cinq résultats les plus élevés, la couleur kaki les cinq résultats les plus faibles.

Tableau 7: La perception des risques par pays et par groupe (cinq premiers, cinq derniers)

Pays/groupe	DISTRACTION	CONDUITE SOUS INFLUENCE	VITESSE	FATIGUE	DISPOSITIF DE SÉCURITÉ
	utilisation d'un portable en main = taux plus élevé d'accident	conduite sous l'influence de l'alcool = augmente les risques d'accident	vitesse -> plus difficile de réagir au danger	somnolence au volant = augmente le risque d'accident	ne juge pas impératif le port de la ceinture de sécurité pour les passagers arrière
Allemagne	82 %	86 %	66 %	83 %	13 %
Argentine	85 %	88 %	83 %	88 %	13 %
Australie	88 %	91 %	81 %	88 %	13 %
Autriche	83 %	91 %	62 %	85 %	13 %
Belgique	91 %	90 %	65 %	87 %	7 %
Bolivie	90 %	92 %	86 %	91 %	14 %
Brésil	86 %	87 %	78 %	87 %	18 %
Canada	83 %	88 %	77 %	85 %	14 %
Chili	85 %	91 %	85 %	89 %	15 %
Colombie	87 %	91 %	84 %	91 %	21 %
Costa Rica	92 %	95 %	89 %	95 %	14 %
Danemark	85 %	93 %	74 %	87 %	7 %
Équateur	87 %	90 %	84 %	91 %	19 %
Espagne	82 %	84 %	73 %	87 %	12 %
États-Unis	81 %	88 %	76 %	84 %	22 %
Finlande	81 %	96 %	79 %	93 %	6 %
France	75 %	82 %	64 %	81 %	14 %
Grèce	83 %	90 %	82 %	88 %	23 %
Guatemala	90 %	93 %	87 %	93 %	14 %
Hongrie	86 %	94 %	75 %	88 %	15 %
Irlande	82 %	86 %	77 %	86 %	11 %
Israël	84 %	88 %	71 %	85 %	9 %
Italie	87 %	95 %	84 %	91 %	23 %
Mexique	85 %	89 %	80 %	88 %	16 %
Norvège	82 %	93 %	75 %	91 %	9 %
Paraguay	91 %	94 %	90 %	96 %	16 %
Pays-Bas	85 %	88 %	59 %	81 %	13 %
Pérou	88 %	90 %	86 %	90 %	16 %
Pologne	82 %	89 %	74 %	86 %	21 %
Portugal	88 %	92 %	77 %	93 %	14 %
République de Corée	84 %	88 %	81 %	88 %	27 %
République	86 %	93 %	70 %	91 %	13 %

Pays/groupe	DISTRACTION	CONDUITE SOUS IN-FLUENCE	VITESSE	FATIGUE	DISPOSITIF DE SÉCURITÉ
tchèque					
Royaume-Uni	81 %	87 %	74 %	83 %	12 %
Slovénie	58 %	86 %	74 %	87 %	14 %
Suède	77 %	87 %	71 %	82 %	11 %
Suisse	86 %	89 %	68 %	87 %	18 %
Uruguay	87 %	89 %	82 %	90 %	16 %
Venezuela	90 %	91 %	86 %	92 %	16 %
Moyenne du groupe LATAM	86 %	89 %	81 %	89 %	17 %
Moyenne du groupe Europe	82 %	88 %	72 %	85 %	15 %
Moyenne du groupe ESRA	83 %	88 %	76 %	86 %	17 %

cinq premiers cinq derniers

Remarques :
(1) Les attitudes sont représentées sur une échelle en cinq points allant de 1 « pas d'accord » à 5 « d'accord ». Le pourcentage prend en compte les scores 4 et 5, qui expriment une approbation du comportement présenté dans l'affirmation ; par exemple, le pourcentage des personnes interrogées approuvant le comportement « je me sens somnolent au volant, je continue à conduire ».
(2) En Slovénie, le comportement « téléphoner avec un portable à la main » signifie répondre au téléphone en conduisant et pas exclusivement avec le portable à la main.
(3) Le résultat de chaque pays est pondéré selon son poids : la moyenne du groupe ESRA est calculée par rapport au poids du groupe ESRA, la moyenne du groupe LATAM est calculée par rapport au poids du groupe LATAM, la moyenne du groupe Europe est calculée par le poids du groupe Europe.

Les résultats pour les attitudes concernant la perception des risques sélectionnés expliquent les comportements des conducteurs. Ils sont encourageants en ce qui concerne les comportements relatifs à la distraction, la conduite sous influence, la fatigue, le dispositif de sécurité et la vitesse.

Premièrement, 37 des 38 pays ont un résultat supérieur à 75 % dans la catégorie « distraction » : les personnes sondées sont d'avis que la manipulation d'un téléphone portable en conduisant est un comportement à risque. Seuls 58 % des Slovènes interrogés considèrent cette distraction comme dangereuse. En approfondissant l'examen de ce comportement (autodéclaré), 60 % des Slovènes sondés ont relaté qu'ils avaient manipulé un téléphone portable en conduisant dans les douze derniers mois. On peut en déduire que les conducteurs slovènes ont tendance à adopter ce comportement dangereux.

En ce qui concerne la conduite sous l'influence de l'alcool, plus de 80 % des participants dans les 38 pays estiment que ce comportement peut accroître le risque de collision. La France, avec 82 %, a le pourcentage d'approbation le plus faible. Ce résultat est lié à celui du comportement autodéclaré : le taux de conducteurs français qui ont déclaré avoir pris le volant après avoir consommé de l'alcool est de 41 %. De ce fait, ils sont beaucoup plus disposés à prendre le volant après avoir consommé de l'alcool que les autres conducteurs du groupe ESRA. En revanche, les automobilistes hongrois ont moins tendance à conduire sous l'influence de l'alcool : 11 % ont déclaré l'avoir fait et 94 % sont conscients des dangers que pose la conduite sous l'influence de l'alcool.

La vitesse est la catégorie qui présente les plus grandes disparités : le taux le plus bas y est de 59 % tandis que le plus haut de 90 %. Cinq pays d'Amérique latine (la Bolivie (86 %), le Costa Rica (89 %), le Guatemala (87 %), le Paraguay (90 %) et le Pérou (86 %)) constituent le top 5. Cinq pays européens (l'Allemagne (66 %), l'Autriche (62 %), la Belgique (65 %), la France (64 %) et les Pays-Bas (59 %)) ferment la marche. En ce qui concerne la vitesse, quels que soient les pays et des catégories de variables (les attitudes, les comportements autodéclarés et l'acceptabilité supposé du comportement par les autres), les conducteurs latino-américains associent en général vitesse excessive et danger. Cette tendance se reflète dans le faible pourcentage d'excès de vitesse déclarés et d'acceptabilité attribués aux autres de ce type de comportement.

La somnolence est un signe de fatigue extrême : conduire alors que l'on se sent fatigué est risqué. Plus de quatre cinquièmes des individus sondés reconnaissent que ce comportement est dangereux. Celui-ci recueille le taux le plus faible pour la perception des risques (entre 83 % et 96 %).

Enfin, « ne juge pas impératif le port de la ceinture de sécurité pour les passagers arrière» a le pourcentage le plus faible, oscillant entre 6 % et 27 %. Ce comportement a également un faible taux d'acceptabilité.

3.6 La sécurité perçue

Lorsque l'on décide d'utiliser un mode de déplacement particulier, le sentiment de sécurité est un des facteurs qui entrent en jeu au même titre que son accessibilité, sa sûreté, la qualité de ses infrastructures, etc. Les questions liées au sentiment de sécurité sont inclues dans l'enquête ESRA1 : le public sondé a évalué le sentiment de sécurité sur une échelle de 0 (très peu sûr) à 10 (très sûr). Concernant ce thème, seuls les résultats nationaux sont étudiés en détail, du fait de la grande diversité d'infrastructures de transports et de systèmes mis en place parmi les pays participants à l'enquête ESRA1.

Le Tableau 8 indique les résultats par pays et par groupe. La couleur violet clair met en évidence les cinq résultats les plus élevés parmi les pays tandis que la couleur kaki indique les cinq résultats les plus faibles.

Tableau 8 : Sécurité perçue des modes de déplacement sélectionnés par pays et par groupe (cinq premiers, cinq derniers)

Pays/groupe	Piéton	Voiture en tant que conducteur	Voiture en tant que passager	Transport collectif	Vélo	motocyclette (≤ 50)
Allemagne	7,5	7,8	7,0	8,0	6,4	5,8
Argentine	5,4	6,2	5,8	5,7	4,9	5,1
Australie	7,1	7,4	7,0	7,2	6,3	7,2
Autriche	7,5	7,9	7,1	8,3	6,2	5,3
Belgique	6,1	6,5	6,5	7,3	5,4	4,2
Bolivie	5,8	6,9	5,5	4,4	4,3	8,2
Brésil	5,4	6,7	6,2	5,4	5,2	4,8
Canada	6,9	7,3	7,0	7,6	6,0	6,6
Chili	5,9	6,8	6,2	4,8	4,7	4,5
Colombie	5,0	6,7	6,4	4,7	4,5	4,8
Costa Rica	5,4	7,5	7,0	6,0	5,0	4,2
Danemark	8,3	8,2	7,7	8,4	7,4	5,4
Équateur	5,8	7,5	6,5	4,4	5,7	5,4

Pays/groupe	Piéton	Voiture en tant que con-ducteur	Voiture en tant que passager	Transport collectif	Vélo	motocy-clette (≤ 50)
Espagne	7,2	7,1	6,7	7,6	5,2	5,8
États-Unis	6,7	7,4	7,1	7,3	6,8	7,6
Finlande	7,9	7,8	7,5	8,3	7,3	6,4
France	6,2	6,3	6,1	7,3	4,9	4,3
Grèce	6,7	6,6	6,2	7,4	4,8	4,4
Guatemala	4,2	7,1	6,7	2,4	4,4	5,1
Hongrie	6,7	6,1	6,2	7,3	5,5	5,3
Irlande	6,6	7,1	6,8	7,6	5,2	5,8
Israël	6,3	5,9	5,6	6,4	5,0	4,1
Italie	7,0	7,6	6,6	8,0	5,2	6,0
Mexique	5,1	6,7	6,4	4,5	4,9	4,8
Norvège	7,5	7,9	7,2	7,7	6,7	5,7
Paraguay	4,7	7,4	6,8	4,1	4,9	3,1
Pays-Bas	7,0	7,3	7,1	7,5	6,7	6,7
Pérou	5,2	6,1	5,0	3,7	4,7	5,6
Pologne	6,6	6,4	6,3	7,3	5,7	5,5
Portugal	6,4	6,9	6,4	7,3	5,2	6,6
République de Corée	6,4	6,1	6,1	6,5	5,4	5,2
République tchèque	6,1	6,1	5,9	7,1	5,2	4,5
Royaume-Uni	7,2	7,1	6,9	7,4	5,2	4,5
Slovénie	6,1	6,5	6,4	7,1	5,3	4,8
Suède	7,5	7,4	6,9	7,4	6,6	5,8
Suisse	7,2	7,4	6,9	8,3	6,0	5,6
Uruguay	5,6	6,4	5,9	5,5	4,6	4,2
Venezuela	3,3	5,5	4,8	2,6	3,6	2,4
Moyenne du groupe LATAM	5,2	6,8	6,1	4,5	4,8	4,8
Moyenne du groupe l'Europe	7,0	7,1	6,7	7,6	6,0	5,6
Moyenne du groupe ESRA	6,4	7,0	6,5	6,3	5,7	5,5

cinq premiers — cinq derniers

Remarques :
(1) La sécurité perçue est évaluée sur une échelle en 11 points allant de 0 « très peu sûr » à 10 « très sûr ».
(2) Les catégories sélectionnées se fondent sur le « top 3 » des catégories les plus fréquemment utilisées.
(3) Le résultat de chaque pays est pondéré selon son poids : la moyenne du groupe ESRA est calculée par rapport au poids du groupe ESRA, la moyenne du groupe LATAM est calculée par rapport au poids du groupe LATAM, la moyenne du groupe Europe est calculée par le poids du groupe Europe.

Pour la catégorie « piéton », les cinq pays qui arrivent en tête sont des pays du Nord et de l'Ouest de l'Europe : le Danemark (8,3), la Finlande (7,9), la Norvège (7,5), l'Autriche (7,5) et l'Allemagne (7,5).

Cinq pays d'Amérique latine recueillent les scores les plus faibles : le Mexique (5,1), la Colombie (5,0), le Paraguay (4,7), le Guatemala (4,2) et le Venezuela (3,3). Il est intéressant de mentionner que les résultats obtenus dans les pays latino-américains sont inférieurs à 6 et que ceux-ci occupent les treize dernières places.

« La voiture comme conducteur » est la catégorie qui obtient l'éventail de résultats le plus restreint : entre 5,5 et 8,2. On pourrait considérer qu'en général les automobilistes se sentent en sécurité quand ils conduisent. Les pays qui recueillent les scores les plus élevés sont le Danemark (8,2), la Finlande (7,8), la Norvège (7,9), l'Autriche (7,9) et l'Allemagne (7,1) – ce sont les cinq mêmes pays en tête dans la catégorie « piéton ». Les pays qui recueillent les scores les plus faibles sont la République tchèque (6,1), la Hongrie (6,1), Israël (5,9), la République de Corée (6,1) et le Venezuela (5,5). Le Venezuela se distingue particulièrement : le résultat qu'il obtient est le plus faible et son niveau d'utilisation (41 %) est aussi le plus bas parmi les résultats nationaux du « top 3 » des moyens de transports les plus souvent utilisés.

Encore une fois, le Danemark (7,7), la Finlande (7,5), la Norvège (7,2) et l'Autriche (7,1) font partie des pays qui enregistrent les résultats les plus élevés dans la catégorie « voiture comme passager » ; les Pays-Bas (7,1) ferment le top 5. Israël (5,6) et cinq pays d'Amérique latine (l'Argentine [5,8], la Bolivie [5,5], le Pérou [5,0] et le Venezuela [4.8]) ont les scores les plus faibles.

« Les transports en commun » est la catégorie où l'éventail est le plus vaste – entre 2,4 et 8,4. Cinq pays du Nord et de l'Ouest de l'Europe recueillent les plus importants résultats : le Danemark (8,4), l'Autriche (8,3), la Finlande (8,3), la Suisse (8,3) et l'Allemagne (8,0). Au contraire, cinq pays d'Amérique latine disposent des scores les plus faibles : l'Équateur (4,4), le Paraguay (4,1), le Pérou (3,7), le Guatemala (2.4) et le Venezuela (2,6). En outre, les treize pays latino-américains enregistrent les treize résultats les plus bas pour cette catégorie.

« Le vélo » est un autre mode de déplacement qui se multiplie dans beaucoup de pays participants à l'enquête ESRA1 : il figure à la cinquième place des modes de déplacement les plus fréquemment employés. Le Danemark (7,4), la Finlande (7,3), les États-Unis (6,8), les Pays-Bas (6,7) et la Norvège (6,7) ont les cinq résultats les plus élevés. L'Uruguay (4,6), la Colombie (4,5), la Bolivie (4,3), le Guatemala (4,4) et le Venezuela (3,6) ont les résultats les plus faibles. La présence du Danemark et des Pays-Bas dans le top 5 n'a rien de surprenant : ces pays sont renommés pour leurs aménagements cyclables.

« Les cyclomoteurs » se répandent dans les zones urbaines à mesure que les usagers de la route cherchent une solution au problème croissant des embouteillages et sont un moyen plus efficace de faire le trajet domicile-travail. La sécurité perçue concernant les cyclomoteurs varie entre 2,4 et 8,2 : il s'agit du deuxième écart le plus important parmi toutes les catégories présentées dans cette section. Les pays qui obtiennent les cinq résultats les plus élevés sont la Bolivie (8,2), l'Australie (7,2), les États-Unis (7,6), les Pays-Bas (6,7) et le Canada (6,6). Au bas du classement, on retrouve le Costa Rica (4,2), l'Uruguay (4,2), Israël (4,1), le Paraguay (3,1) et le Venezuela (2,4).

Ces résultats permettent de tirer certaines conclusions. Les personnes sondées au Danemark et en Finlande se sentent en sécurité lorsqu'ils utilisent les cinq modes de déplacement les plus répandus (piéton, vélo, transports en commun, voiture comme conducteur et passager). Les usagers de la route autrichiens et norvégiens se sentent en sécurité à pied, en tant que conducteur et passager d'automobile. En revanche, les usagers de la route latino-américains se sentent en danger à pied, à vélo, dans les transports en communs, en tant que conducteur et passager de voiture. Seuls les participants boliviens se sentent en sécurité lorsqu'ils conduisent un cyclomoteur (≤ 50cc). Les résultats les plus frappants sont ceux du Venezuela. En effet, ce pays enregistre les scores de sécurité perçue les plus bas dans cinq des six catégories.

3.7 Contrôle et sanction des règles de circulation

Dans cette partie, les catégories suivantes en rapport avec l'application du code de la route sont abordées : l'alcool, les drogues, le dispositif de sécurité (la ceinture de sécurité) et la vitesse. L'enquête ESRA1 contient des questions visant à connaître l'opinion des participants sur la sévérité des sanctions (« les sanctions sont trop sévères ») et sur le contrôle du respect des règles de circulation (« le respect des règles n'est pas suffisamment contrôlé »). Les propositions de réponses sont « oui », « non » ou « ne sait pas/pas de réponse ». Les résultats représentés dans les sections suivantes témoignent du pourcentage d'individus sondés qui ont répondu « oui ».

3.7.1 Résultats par groupe

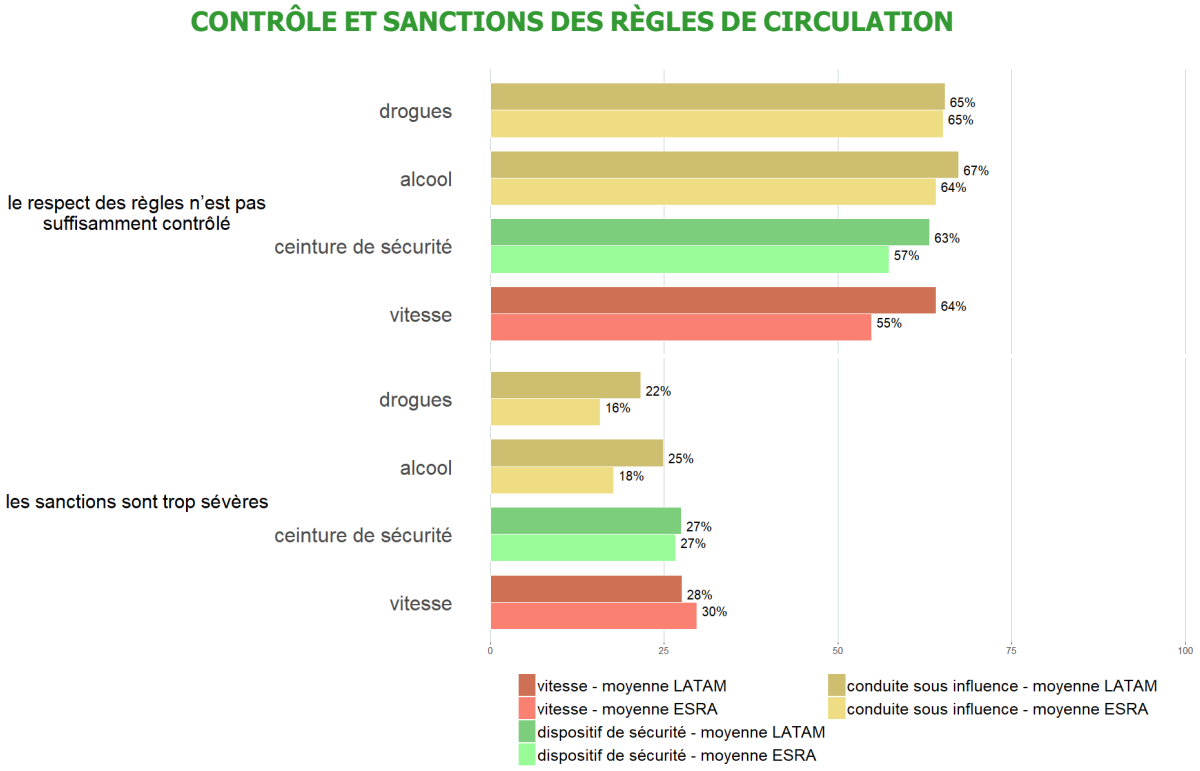


Illustration 9 : Opinion sur l'application des règles de circulation et sur les sanctions par groupe

Remarques :

(1) Les pourcentages correspondent aux pourcentages de réponses « oui », indiquant une approbation des affirmations concernant les sanctions et les contrôles des règles de circulation

(2) La moyenne du groupe ESRA est calculée par rapport au poids du groupe ESRA, la moyenne du groupe LATAM est calculée par rapport au poids du groupe LATAM.

L'Illustration 9 indique les pourcentages d'approbation par rapport à l'application des sanction et le contrôle des règles de circulation dans les groupes ESRAM et LATAM. Chaque catégorie est représentée par une couleur : les couleurs claires indiquent les résultats du groupe ESRA tandis que les couleurs vives font référence aux pays du groupe LATAM. Les avis concernant l'exécution des sanction et le contrôle du respect des règles de circulation ne varient que très peu entre les groupes ESRAM et LATAM, excepté l'affirmation selon laquelle les sanctions en matière de drogues et d'alcool sont trop sévères et l'affirmation selon laquelle le respect des règles de vitesse et du port de la ceinture (dispositif de sécurité) n'est pas suffisamment contrôlé. Un plus grand nombre de participants du groupe LATAM pensent que les sanctions en matière de drogues et d'alcool sont trop sévères et

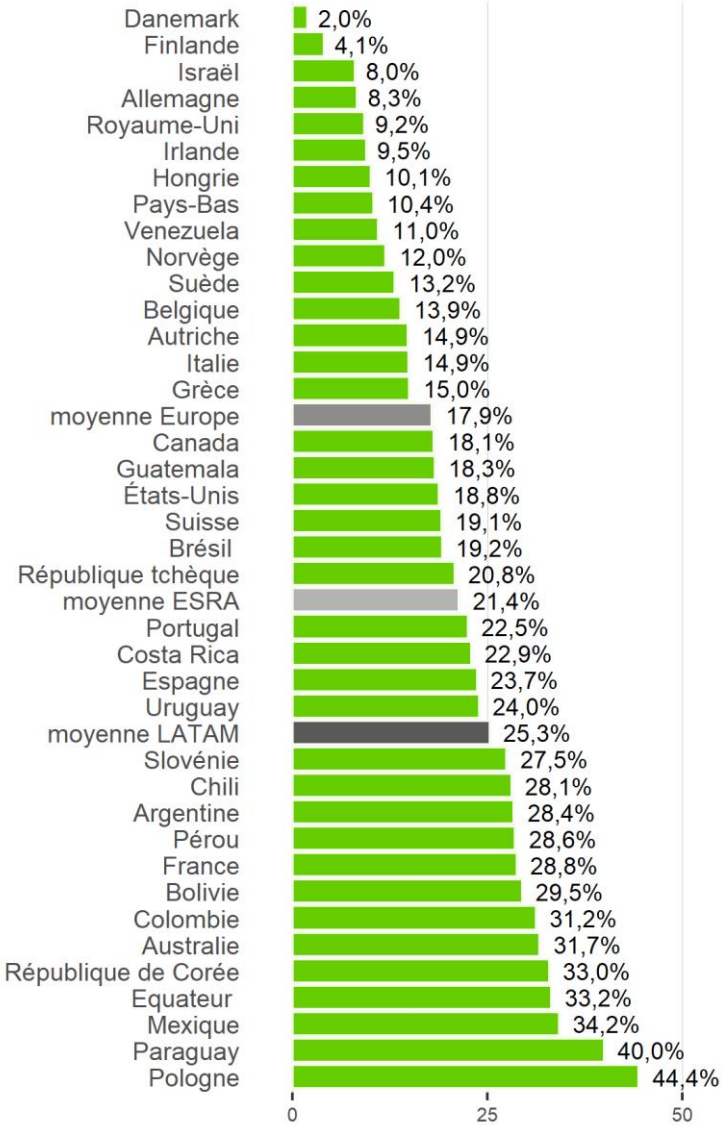
que le respect des règles de vitesse et du port de la ceinture (dispositif de sécurité) n'est pas suffisamment contrôlé par rapport aux participants du groupe ESRA.

3.7.2 Résultats par pays

L'application des règles de circulation et des sanctions diffère grandement entre les pays. Toutefois, l'éthylotest est devenu l'appareil utilisé pour contrôler la conduite sous l'influence de l'alcool dans la législation de beaucoup de pays. Par conséquent, l'analyse des résultats nationaux se concentrera sur « le contrôle de l'alcoolémie par éthylotest au cours d'un trajet ordinaire ».

APPLICATION DES TESTS D'ALCOOLÉMIE

Illustration 10 : Estimation de la probabilité d'être soumis à un contrôle d'alcoolémie lors d'un trajet habituel, par pays et par groupe



Remarques :
(1) Les pourcentages prennent en compte les résultats 4 (très probable) et 5 (hautement probable) sur une échelle allant de 1 « très peu probable » à 5 « hautement probable ». Ils expriment la probabilité d'être soumis par la police à un contrôle d'alcoolémie par éthylotest.
(2) Le résultat de chaque pays est pondéré selon son poids : la moyenne du groupe ESRA est calculée par rapport au poids du groupe ESRA, la moyenne du groupe LATAM est calculée par rapport au poids du groupe LATAM, la moyenne du groupe Europe est calculée par le poids du groupe Europe.

L'Illustration 10 révèle le pourcentage pour chaque pays, la moyenne du groupe Europe, la moyenne du groupe LATAM et celle de l'ensemble du groupe ESRA. La moyenne du groupe Europe est la plus faible, la moyenne de l'ensemble des pays du groupe ESRA se situe au milieu et la moyenne des pays du groupe LATAM est la plus élevée. De manière générale, les résultats sont variés du point de vue géographique. Les pays qui recueillent un pourcentage plus faible que la moyenne ESRA sont pour la plupart des États européens, les États-Unis et trois pays du groupe LATAM (le Brésil, le Costa Rica et le Venezuela). Les pays qui obtiennent un pourcentage plus élevé que la moyenne LATAM sont l'Australie, trois pays européens (la France, la Slovénie et la Pologne), la République de Corée ainsi que sept pays d'Amérique latine (l'Argentine, la Bolivie, le Chili, la Colombie, l'Équateur, le Mexique, le Pérou et le Paraguay). Les résultats indiquent que les conducteurs en Pologne (44,4 %), au Paraguay (40 %), au Mexique (34,2 %), en Équateur (33,2 %), en République de Corée (33 %) et en Australie (31,7 %) ont une plus grande probabilité d'être soumis à un éthylotest au cours d'un trajet ordinaire que les automobilistes au Danemark (2,0 %), en Finlande (4,1 %), en Israël (8,0 %), au Royaume-Uni (9,2 %) et en Irlande (9,5 %).

3.8 Adhésion aux mesures de prévention

Les questions de l'enquête ESRA1 abordent le soutien aux mesures visant à réduire le nombre d'accidents impliquant des cyclistes qui ne portent pas de casque, des automobilistes qui utilisent leur téléphone sur la route ou qui conduisent sous l'influence de l'alcool (en tant que conducteurs débutants, conducteurs expérimentés et récidivistes). Les thématiques sur lesquelles cette sous-partie se concentre sont la distraction, la conduite sous l'influence de l'alcool et le dispositif de sécurité. Les propositions de réponses sont « soutien », « opposé » ou « sans opinion ». Les résultats affichés dans l'illustration et le tableau de cette sous-partie représentent le nombre de participants ayant indiqué être « pour ».

3.8.2 Résultats par groupe

L'Illustration 11 affiche le degré d'adhésion à une série de mesures de prévention : « interdiction totale de téléphone au volant pour tous les conducteurs (donc pas non plus de kit mains libres) », « tolérance zéro en matière de conduite sous influence de l'alcool pour tous les conducteurs », « loi obligeant tous les cyclistes à porter un casque », « installation d'éthylotest antidémarrage pour les récidivistes en matière de conduite sous l'influence de l'alcool », « tolérance zéro en matière de conduite sous influence de l'alcool pour les conducteurs débutants (titulaires du permis depuis moins de deux ans) ». Les couleurs claires correspondent à la moyenne de l'ensemble des pays du groupe ESRA et les couleurs sombres font référence à la moyenne LATAM.

Pour les mesures en matière de conduite sous l'influence de l'alcool, les pourcentages de soutien sont supérieurs dans le groupe LATAM que pour l'ensemble du groupe ESRA. Le soutien à de telles mesures est en accord avec le haut pourcentage de contrôles et de sanctions des règles concernant la conduite sous l'influence de l'alcool dans de nombreux pays latino-américains pour l'ensemble du groupe et au niveau national. La différence la plus importante entre le groupe LATAM et l'ensemble du groupe ESRA se situe dans la catégorie « tolérance zéro en matière de conduite sous l'influence de l'alcool pour tous les conducteurs ».

Même si le vélo est le cinquième moyen de transport dans le groupe LATAM, le soutien à une législation contraignant les cyclistes à porter un casque est très élevée. Ceci peut être expliqué par le fort taux de préoccupations pour les accidents de la route dans les pays d'Amérique latine.

En fin de compte, la politique la moins populaire parmi les cinq propositions est « l'interdiction totale de téléphoner au volant en conduisant (avec et sans kit mains libres) ». Le soutien à cette contre-mesure est généralement plus élevé dans le groupe LATAM que dans le groupe ESRA. C'est probablement dû au plus haut niveau de perception des risques de ce comportement distractif parmi les pays d'Amérique latine.

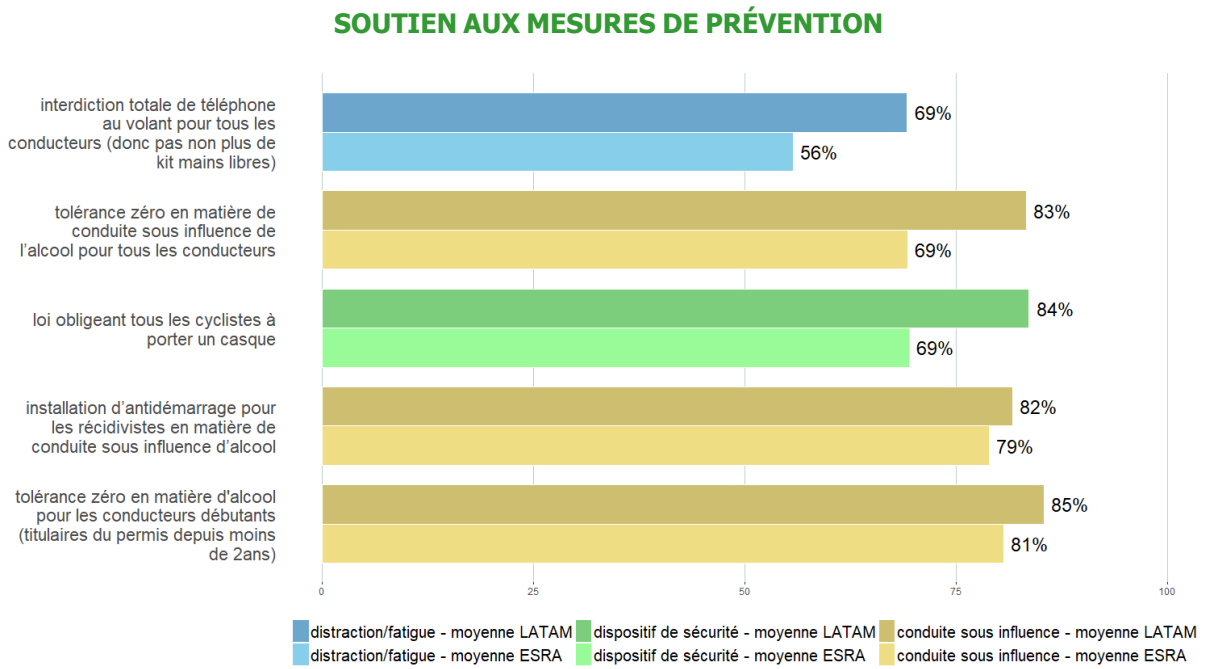


Illustration 11 : Soutien aux mesures de prévention

Remarques :
(1) Les pourcentages représentent le soutien aux mesures.
(2) La moyenne du groupe ESRA est calculée par rapport au poids du groupe ESRA, la moyenne du groupe LATAM est calculée par rapport au poids du groupe LATAM.

3.8.2 Résultats par pays

Tableau 9 présente le degré de soutien aux mesures sélectionnées par pays. Ce sont les mêmes contre-mesures qui ont été analysées par groupe dans la partie précédente. Pour chaque mesure, les cinq pourcentages les plus élevés sont surlignés en violet clair, tandis que les cinq pourcentages les plus faibles sont surlignés en kaki.

Tableau 9 : Taux de soutien des mesures par pays et par groupe (les cinq premiers et les cinq derniers)

Pays/groupe	éthylotest antidémarrage pour les récidivistes	tolérance zéro en matière d'alcool pour les conducteurs débutants (titulaires du permis depuis moins de 2 ans)	tolérance zéro en matière d'alcool pour tous les conducteurs	interdiction totale de téléphoner au volant pour tous les conducteurs	loi obligeant tous les cyclistes à porter un casque
Allemagne	63 %	87 %	63 %	42 %	44 %
Argentine	85 %	86 %	81 %	71 %	78 %
Australie	80 %	83 %	51 %	61 %	80 %
Autriche	64 %	86 %	52 %	36 %	51 %

Pays/groupe	éthylotest anti-démarrage pour les récidivistes	tolérance zéro en matière d'alcool pour les conducteurs débutants (titulaires du permis depuis moins de 2 ans)	tolérance zéro en matière d'alcool pour tous les conducteurs	interdiction totale de téléphoner au volant pour tous les conducteurs	loi obligeant tous les cyclistes à porter un casque
Belgique	80 %	83 %	58 %	45 %	46 %
Bolivie	92 %	86 %	84 %	76 %	92 %
Brésil	72 %	88 %	83 %	70 %	78 %
Canada	83 %	83 %	62 %	60 %	69 %
Chili	90 %	87 %	88 %	61 %	88 %
Colombie	89 %	83 %	88 %	62 %	91 %
Costa Rica	93 %	86 %	83 %	66 %	94 %
Danemark	84 %	68 %	48 %	38 %	44 %
Équateur	89 %	80 %	83 %	68 %	91 %
Espagne	80 %	82 %	71 %	54 %	71 %
États-Unis	78 %	76 %	63 %	51 %	64 %
Finlande	94 %	71 %	52 %	28 %	45 %
France	74 %	73 %	50 %	55 %	53 %
Grèce	85 %	77 %	60 %	55 %	79 %
Guatemala	94 %	89 %	85 %	67 %	92 %
Hongrie	86 %	85 %	80 %	49 %	50 %
Irlande	82 %	79 %	68 %	57 %	75 %
Israël	84 %	89 %	77 %	57 %	82 %
Italie	89 %	76 %	50 %	30 %	81 %
Mexique	84 %	83 %	80 %	71 %	86 %
Norvège	78 %	77 %	68 %	48 %	63 %
Paraguay	93 %	87 %	84 %	70 %	93 %
Pays-Bas	70 %	84 %	71 %	47 %	19 %
Pérou	93 %	87 %	90 %	72 %	91 %
Pologne	82 %	80 %	71 %	43 %	50 %
Portugal	72 %	78 %	57 %	43 %	78 %
République de Corée	81 %	73 %	80 %	56 %	71 %
République tchèque	76 %	90 %	74 %	35 %	59 %
Royaume-Uni	78 %	77 %	64 %	61 %	72 %
Slovénie	76 %	87 %	54 %	45 %	54 %
Suède	84 %	79 %	72 %	43 %	50 %
Suisse	64 %	79 %	49 %	41 %	61 %
Uruguay	86 %	82 %	77 %	68 %	78 %
Venezuela	90 %	82 %	84 %	68 %	94 %
Moyenne du groupe Europe	77 %	80 %	61 %	46 %	59 %
Moyenne du groupe ESRA	79 %	81 %	69 %	56 %	69 %

Pays/groupe	éthylotest anti-démarrage pour les récidivistes	tolérance zéro en matière d'alcool pour les conducteurs débutants (titulaires du permis depuis moins de 2 ans)	tolérance zéro en matière d'alcool pour tous les conducteurs	interdiction totale de téléphoner au volant pour tous les conducteurs	loi obligeant tous les cyclistes à porter un casque
Moyenne du groupe LATAM	82 %	85 %	83 %	69 %	84 %

cinq premiers cinq derniers

Remarques :
(1) Les pourcentages représentent les degrés de soutien aux mesures.
(2) Le résultat de chaque pays est pondéré selon son poids ; la moyenne du groupe ESRA est calculée par rapport au poids du groupe ESRA, la moyenne du groupe LATAM est calculée par rapport au poids du groupe LATAM, la moyenne du groupe Europe est calculée par rapport au poids du groupe Europe.

La mesure « éthylotest anti-démarrage pour les récidivistes » indique que les conducteurs qui ont été arrêtés plusieurs fois en conduisant sous l'influence de l'alcool doivent installer un éthylotest anti-démarrage afin d'empêcher leur véhicule de démarrer lorsque leur alcoolémie est au-dessus de la limite autorisée. La Finlande (94 %) et quatre pays d'Amérique latine, à savoir le Costa Rica (93 %), le Guatemala (94 %), le Paraguay (93 %) et le Pérou (93 %), sont les cinq pays qui soutiennent le plus cette mesure. Cependant, les pays qui sont les moins favorables à cette mesure sont cinq pays situés en Europe de l'Ouest : l'Autriche (64 %), l'Allemagne (63 %), les Pays-Bas (70 %), le Portugal (72 %) et la Suisse (64 %).
Afin de promouvoir un bon comportement au volant et d'empêcher le récidivisme, la conduite sous l'influence de substances psychotropes doit être sanctionnée de la manière la plus stricte chez les jeunes conducteurs. La contre-mesure « tolérance zéro en matière d'alcool pour les conducteurs débutants (titulaires du permis depuis moins de 2 ans) » vise à inculquer aux jeunes conducteurs, qui possèdent le permis de conduire depuis moins de deux ans, l'habitude de conduire un véhicule sans être sous l'influence de l'alcool. La République tchèque (90 %), Israël (89 %), ainsi que trois pays d'Amérique latine, à savoir le Brésil (88 %), le Guatemala (89 %) et le Paraguay (87 %), sont les cinq pays qui présentent les degrés de soutien les plus élevés à cette mesure. La République de Corée (73 %) et quatre pays d'Europe de l'Ouest, à savoir le Danemark (68 %), la Finlande (71 %), la France (73 %) et l'Italie (76 %) ferment la marche. La République tchèque se distingue de ses pairs participant à l'étude ESRA1. En effet, on compte 11 % de comportements de conduite en état d'ivresse autodéclarés. On peut faire l'hypothèse que les conducteurs tchèques, et plus particulièrement les débutants, sont moins enclins à conduire sous l'influence de l'alcool que ceux des autres pays participants à l'étude ESRA1.

La « tolérance zéro en matière d'alcool pour tous les conducteurs » est une mesure qui exprime l'intolérance de la société vis-à-vis des personnes qui prennent le volant sous l'influence de l'alcool, peu importe leur âge. Cette mesure cherche aussi à pousser les conducteurs à conduire de manière responsable et à ne jamais être sous l'influence de l'alcool durant toute la carrière du conducteur. Le Chili (88 %), la Colombie (88 %), le Guatemala (85 %), le Paraguay (84 %) et le Pérou (90 %) sont cinq pays d'Amérique latine où le degré de soutien à cette mesure est le plus élevé. Les cinq pays où le soutien est le plus faible sont l'Australie (51 %) et quatre pays européens que sont le Danemark (48 %), la France (50 %), l'Italie (50 %) et la Suisse (49 %). Le cas du Danemark est à souligner. En effet, il fait partie des cinq pays où le taux de soutien par rapport aux contre-mesures vis-à-vis des conducteurs débutants et de tous les conducteurs en général est le plus faible. De plus, 1 %

seulement des Danois sondés trouvent acceptables les contrôles concernant la conduite sous l'influence de substances psychotropes, bien que les conducteurs danois aient aussi déclaré qu'ils étaient moins susceptibles d'être soumis à un contrôle d'alcoolémie lors d'un trajet ordinaire. À partir de ces résultats, on peut en déduire qu'il n'existe que peu de contrôle et de soutien au contrôle de la conduite sous influence de l'alcool au Danemark.

La distraction causée par les téléphones portables est une problématique grandissante. La société exprime désormais moins de tolérance vis-à-vis de ces conducteurs inattentifs. « L'interdiction totale de téléphoner au volant pendant la conduite » est une mesure potentielle qui vise à réduire le nombre de blessés et de morts causés par les conducteurs distraits. Cinq pays d'Amérique latine, à savoir l'Argentine (71 %), la Bolivie (76 %), le Mexique (71 %), le Paraguay (70 %) et le Pérou (72 %) bénéficient du plus fort taux de soutien public. Les taux de soutien les plus faibles se retrouvent dans les pays européens, à savoir l'Autriche (36 %), la République tchèque (35 %), le Danemark (38 %), la Finlande (28 %) et l'Italie (30 %).

Des mesures de sécurité pour les cyclistes sont élaborées et mises en œuvre à travers le monde afin de réduire les accidents chez ces usagers. Une telle potentielle contre-mesure est une « loi obligeant tous les cyclistes à porter un casque ». Les cinq pays où l'on retrouve les taux de soutien les plus élevés pour cette mesure sont cinq pays d'Amérique latine, à savoir la Bolivie (92 %), le Costa Rica (94 %), le Guatemala (92 %), le Paraguay (93 %) et le Venezuela (94 %). À l'inverse, les cinq pays où l'on retrouve les taux de soutien les plus faibles sont des pays européens, à savoir la Belgique (46 %), le Danemark (44 %), la Finlande (45 %), l'Allemagne (44 %) et les Pays-Bas (19 %). Il est intéressant de mentionner que les Pays-Bas et le Danemark font partie des pays qui soutiennent le moins ces mesures, malgré le grand nombre de cyclistes dans ces pays.

3.9 Limites de l'enquête ESRA1

Comme démontré dans ce chapitre, l'enquête ESRA1 fournit une base de données unique sur les opinions, les attitudes et le comportement des usagers de la route vis-à-vis de la sécurité routière. La taille totale de l'échantillon comprend l'avis de 38 738 usagers de la route provenant de 38 pays différents. Ces informations sont récentes (recueillies entre 2015 et 2017), fiables et comparables entre les pays. C'est pourquoi ces résultats peuvent servir de base pour l'analyse comparative de la culture de sécurité routière à l'échelle régionale et mondiale. Par ailleurs, nous pouvons tirer des leçons de cette première enquête pour les éditions à venir[4].

Premièrement, posséder une méthodologie normalisée et une méthode d'échantillonnage dans chaque pays participant est essentiel en vue d'obtenir des données pleinement comparables et fiables (De Leeuw et al., 2008). Bien que ce fût clairement prévu dans l'enquête ESRA, quelques problèmes sont apparus. Par exemple, certaines sociétés nationales d'études de marché ont utilisé trois catégories d'âge, tandis que d'autres en utilisaient six durant l'échantillonnage. Dans les pays d'Amérique latine, la catégorie d'âge la plus élevée a été limitée à 69 ans, car un échantillon suffisamment représentatif incluant des personnes plus âgées n'était pas disponible dans ces pays. De plus, chaque société d'étude de marché (iVOX, GfK, Punto de Fuga) a mis en place le questionnaire pour les pays dont elle était responsable. Nous avions la mainmise sur la forme des questionnaires, mais il est possible que de petites différences dans les questions peuvent avoir subsisté. En Italie, le travail de terrain a été mené séparément. Afin d'atteindre l'objectif de 1000 participants, le recueil des données s'est déroulé à la fois en ligne et au moyen d'entretiens téléphoniques. Afin de ne pas mélanger les méthodes, ces derniers n'ont pas été pris en compte dans les présentes analyses. De plus, quelques erreurs mineures ont été recensées en Slovénie pour certaines questions. Pour ces raisons, les données provenant d'Italie et de Slovénie ont été exclues pour certaines questions.

[4] *The list of issues presented here is not exhaustive.*

Deuxièmement, les résultats de l'enquête sont remplis de tendances et de biais de réponses généraux. Cela se vérifie particulièrement dans les études transnationales (Tellis & Chandrasekaran, 2010 ; Lajunen, Corry, Summala & Hartley, 1997). Ces biais sont susceptibles de mener à des conclusions erronées (comme confondre les différences en termes de désirabilité sociale et les différences réelles dans le trait mesuré). En effet, nos données ESRA révèlent des différences dans les tendances de réponses générales entre les pays à propos de différentes questions. Par exemple, le Danemark est, selon la tendance, un des pays les moins concernés par certains problèmes sociétaux, alors que la Grèce et le Portugal font partie des pays les plus touchés. Malheureusement, le questionnaire ESRA1 ne comprenait pas d'échelle de désirabilité sociale. Par conséquent, il faut interpréter les résultats avec prudence.

Troisièmement, quelques questions ont été exclues des analyses en cours pour diverses raisons. Par exemple, des analyses d'exposition (question 8 du questionnaire à l'annexe 3) n'ont pas été analysées à ce stade. De plus, une partie de la question concernant l'implication dans un accident (question 21 du questionnaire à l'annexe 3) se référait à des incidents et a été exclue des analyses en cours. Par ailleurs, au Royaume-Uni ainsi qu'aux États-Unis, les kilomètres par heure furent adaptés en miles par heure. Néanmoins, l'absence de données pour la conversion du nombre réel de kilomètres en miles a résulté en certaines différences au niveau de ces catégories (par exemple : 10 miles par heure équivalent à 16 kilomètres par heure). Cela peut expliquer les résultats du Royaume-Uni et des États-Unis dans ces catégories.

Enfin, comme souligné dans cette partie, quelques améliorations devront être apportées lorsqu'il s'agira de concevoir une deuxième édition de l'enquête ESRA en 2018. Un ensemble de questions de base sera conservé dans chaque enquête, ce qui permettra de comparer et d'élaborer une série temporelle d'indicateurs de performance en matière de sécurité routière. Si cela s'avère nécessaire, de nouvelles questions pourraient être ajoutées et parmi celles qui existent déjà, certaines pourraient être modifiées ou supprimées en vue d'obtenir des résultats de meilleure qualité. Il s'agira d'une décision commune de toutes les organisations participantes.

4 Conclusions et recommandations

4.1 Réalisation des objectifs initiaux

Lorsque l'Institut Vias (anciennement « l'Institut Belge pour la Sécurité Routière ») a lancé l'enquête ESRA en 2015, l'objectif initial était de développer une méthode rentable pour rassembler des informations fiables sur les attitudes et les comportements des usagers de la route dans plusieurs pays européens. Il était important que les données collectées constituent une base pour les indicateurs de performance en matière de sécurité routière entièrement comparables d'un pays à un autre. Il était initialement attendu qu'une dizaine de pays participent au projet et ensuite, à ce que l'enquête ESRA puisse susciter suffisamment d'intérêt pour attirer des pays supplémentaires.

Un premier constat peut être établi concernant la pleine atteinte des objectifs initiaux, les résultats obtenus ayant dépassé les attentes de départ. Dans une période de seulement deux ans et demi, cette initiative européenne s'est transformée en enquête mondiale à travers 38 pays. Le questionnaire a été traduit en 33 langues et des informations sur près de 40 000 usagers de la route ont été rassemblées dans une base de données. De plus, la participation de pays supplémentaires est attendue pour la prochaine édition de l'enquête (qui s'appellera ESRA2). Plusieurs organisations et associations internationales actives dans le domaine de la sécurité routière ont exprimé un certain intérêt pour le projet ESRA. Ils envisagent — ou sont déjà en train — d'utiliser les résultats de l'enquête ESRA dans leurs activités et pour leurs publications. Trois rapports généraux, six rapports thématiques approfondis, 25 fiches descriptives de pays et un nombre croissant d'articles scientifiques ont été publiés dans les deux ans et demi qui suivirent le lancement de l'initiative. Il s'agit d'un accomplissement majeur qui est le résultat de l'implication enthousiaste, de la flexibilité et de l'attitude coopérative des 26 organisations participantes.

4.2 Seize points à retenir de la première enquête ESRA

L'ensemble des données d'ESRA1 consiste en 40 000 enregistrements de réponses qui présentent chacun plus de 200 variables. C'est pourquoi les résultats présentés dans ce rapport ne constituent qu'une petite partie des enseignements qui peuvent être tirés en analysant les données ESRA.

Au vu du grand nombre de résultats à notre disposition, il est difficile d'identifier les découvertes les plus intéressantes. Cependant, le tableau ci-dessous reprend quelques-uns des points à mettre en évidence dans ce rapport, en particulier lorsque l'on compare les pays d'Amérique latine (groupe LATAM) et les pays européens (groupe Europe).

Seize points à mettre en évidence à la suite de l'enquête ESRA1

Inquiétudes à propos de la sécurité routière

1. Les usagers de la route d'Amérique latine sont plus préoccupés par les accidents de la route que ceux d'Europe. Cela reflète bien le taux plus élevé de mortalité dans les pays latino-américains, en comparaison avec les pays européens.

Modes de déplacement

2. Les modes de déplacement les plus souvent utilisés dans les pays ayant participé à l'enquête ESRA1 sont « la marche », « la voiture en tant que conducteur », « la voiture en tant que

passager » et « les transports en commun ».

3. Le vélo connaît moins de succès en Amérique latine qu'en Europe. Seulement 15 % des usagers de la route latino-américains déclarent que le vélo fait partie de l'un de leurs trois modes de déplacement préférés, contre 22 % en Europe. Les Pays-Bas culminent à 52 %, ce qui est le taux le plus élevé parmi les 38 pays qui ont pris part à l'enquête.

Comportements sur la route autodéclarés

4. Les excès de vitesse constituent un problème majeur dans tous les pays ayant participé à l'enquête ESRA. Par exemple, les excès de vitesse sur autoroute sont déclarés par 68 % des participants à l'enquête ESRA (moyenne Europe : 73 %, moyenne LATAM : 56 %).

5. Le comportement à risque sur les routes le plus souvent recensé dans les pays d'Amérique latine concerne la conduite en état d'extrême fatigue. 67 % des usagers de la route d'Amérique latine ont déclaré que, l'année précédente, ils avaient déjà pris le volant avant de se rendre compte qu'ils étaient en fait trop fatigués pour conduire (moyenne Europe : 60 %, moyenne ESRA : 62 %).

6. La plus grande différence entre les participants latino-américains et européens se marque dans le port de la ceinture en tant que passager arrière. Seuls 39 % des usagers de la route latino-américains portent toujours leur ceinture lorsqu'ils sont passagers arrière dans une voiture, contre 62 % en Europe (moyenne ESRA : 52 %).

Acceptabilité vis-à-vis des comportements à risque sur la route

7. Le niveau d'(in)acceptabilité de certains comportements à risque sur la route chez les usagers d'Amérique latine est très similaire à celle des usagers européens et des autres pays du groupe ESRA, sauf pour les excès de vitesse.

8. La plus grande différence entre les participants d'Amérique latine et d'Europe concerne la tolérance vis-à-vis des excès de vitesse. Seuls 19 % des participants latino-américains pensent que commettre un excès de vitesse sur l'autoroute est acceptable, contre 33 % chez les participants européens. Ce taux présent en Europe est en adéquation avec le nombre élevé d'excès de vitesse constatés sur les autoroutes chez les conducteurs européens comparé aux conducteurs d'Amérique latine.

Sentiment subjectif de sécurité

9. Les usagers de la route des pays d'Amérique latine se sentent moins en sécurité sur les routes que les Européens. Les Danois et les Finlandais sont ceux qui se sentent le plus en sécurité, tandis que les Vénézuéliens sont ceux qui se sentent le moins en sécurité.

10. En Europe, les transports en commun sont considérés comme des modes de déplacement sûrs. Néanmoins, plus de la moitié des participants latino-américains pensent qu'emprunter les transports en commun est plutôt dangereux.

Application des peines et du code de la route

11. Près de 70 % de tous les participants trouvent que le code de la route n'est pas suffisamment appliqué dans les cas de consommation d'alcool et de drogues.

12. Près de 20 % de tous les usagers de la route trouvent que les peines liées à la consommation d'alcool et de drogues sont trop sévères.

13. Le degré de contrôle et de sanction des infractions par rapport à la conduite en état d'ivresse varie de manière considérable selon les pays. Seuls 2 % des conducteurs danois ont déjà été soumis à un éthylotest au cours d'une journée typique, contre 44 % pour les conducteurs polonais.

Soutien aux mesures de prévention

14. Environ 80 % des participants à l'enquête ESRA prônent une tolérance zéro concernant la conduite en état d'ivresse pour les conducteurs débutants et la mise en place d'un éthylotest anti-démarrage pour les récidivistes.

15. Les participants des pays d'Amérique latine se montrent généralement (à travers toutes les catégories) plus favorables envers les mesures en matière de sécurité routière que les pays d'Europe.

16. Aux Pays-Bas, le pays comportant le taux le plus élevé de cyclistes autodéclarés, le degré de soutien à une loi qui obligerait tous les cyclistes à porter un casque est faible. Seuls 19 % des participants néerlandais soutiennent cette mesure, tandis que 69 % des participants du groupe ESRA y sont favorables (moyenne Europe : 59 %, moyenne LATAM : 84 %).

4.3 Recommandations pour l'évolution future du projet ESRA

Le projet ESRA a démontré qu'il était possible d'obtenir une série d'indicateurs de performance en matière de sécurité routière comparables entre les pays. Une deuxième édition de l'enquête ESRA est actuellement envisagée en 2018. Par la suite, cette enquête sera effectuée tous les trois ans afin de fournir une série unique d'indicateurs de performance en matière de sécurité routière pour un plus grand nombre de pays à travers le monde.

Afin d'y parvenir, il est recommandé de préserver les bases de la méthode actuelle pour les prochaines éditions de l'enquête ESRA, comme :

- utiliser un échantillon représentatif (N = 1000) de la population de tous les pays participants (même si cette requête peut être adaptée pour les (très) grands/petits pays) ;
- entreprendre le travail de terrain en ayant recours à des services d'*access panel* en ligne qui peuvent garantir un échantillon représentatif de la population (il s'agit de la méthode la plus rentable) ;
- utiliser un questionnaire[5] commun traduit dans les langues nationales de tous les pays participants (afin d'assurer la comparabilité et l'interprétation correcte des résultats) ;
- avoir une organisation qui coordonne et qui dirige toutes les activités en compagnie d'un groupe de partenaires qui combinent leurs ressources et leur expertise afin d'analyser les principaux résultats du groupe ESRA ;
- développer l'implication d'organisations ou d'instituts de recherches locaux qui possèdent une expertise étendue sur la question de la sécurité routière dans chaque pays (afin d'assurer la

[5] *Avec une programmation des questions centralisée et commune*

qualité des traductions et une interprétation pertinente des résultats par pays et pour vérifier les résultats qui se basent sur d'autres sources nationales).

Cependant, l'extension de cette enquête vers d'autres pays montre clairement qu'il est nécessaire de réfléchir sur l'évolution future de l'enquête ESRA. Les recommandations suivantes par rapport aux évolutions futures proviennent des analyses de ce rapport :

- rendre les données ESRA disponibles aux observatoires régionaux, nationaux et internationaux de la sécurité routière, afin de s'assurer que les indicateurs de performance en matière de sécurité routière du groupe ESRA soient utilisés dans le but d'informer les décisions publiques et d'appuyer leurs mises en œuvre aux niveaux régional, national et international ;
- se servir des données ESRA comme bases pour les indicateurs de performance en matière de sécurité routière qui peuvent être utilisés au niveau international ;
- contribuer à l'élaboration d'objectifs à moyen et à long terme pour ces indicateurs de performance.

Il importe également de souligner la présence grandissante de pays, de régions ou de villes à revenu faible et intermédiaire qui pourraient également tirer profit d'une adhésion au groupe ESRA. S'ils rejoignent le groupe, le réseau ESRA devra répondre à trois questions primordiales : (1) la possibilité d'utiliser des *access panels* en ligne dans certains pays en vue d'obtenir un échantillon représentatif de la population adulte, ainsi que le besoin ou la possibilité d'élaborer des approches alternatives pour la collecte des données ; (2) l'adéquation des questions actuelles dans le contexte des pays à revenu faible et intermédiaire ; (3) la possibilité d'inclure quelques questions qui diffèrent selon les pays, tout en maintenant la structure des bases de données existantes (cela offre également la possibilité au partenaire national d'inclure une ou deux questions spécifiques pour le pays en question).

Liste des tableaux et des illustrations

Tableau 1: Thèmes abordés dans le questionnaire ESRA1 15
Tableau 2 : Versions en langues officielles 15
Tableau 3: Caractéristiques de l'échantillon par pays (échantillon non-pondéré) 17
Tableau 4 : Présentation des résultats obtenus par pays pour les cinq modes de transport revenant le plus souvent dans le top 3 des modes de déplacement les plus utilisés (cinq premiers, cinq derniers). 25
Tableau 5 : Comportements autodéclarés au cours des douze derniers mois par pays et par groupe (cinq premiers, cinq derniers).....32
Tableau 6 : Perception des normes sociales par pays et par groupe (cinq premiers, cinq derniers) 36
Tableau 7: La perception des risques par pays et par groupe (cinq premiers, cinq derniers).....40
Tableau 8 : Sécurité perçue des modes de déplacement sélectionnés par pays et par groupe (cinq premiers, cinq derniers) 42
Tableau 9 : Taux de soutien des mesures par pays et par groupe (les cinq premiers et les cinq derniers).....48
Tableau 10 : caractéristiques de la collecte de données par pays 62
Tableau 11: dans quelle mesure êtes-vous préoccupé par chacun des problèmes suivants ? 65
Tableau 12 : là où vous vivez, dans quelle mesure la majorité des habitants trouverait-elle acceptable qu'un conducteur… ? Partie 1.....67
Tableau 13 : là où vous vivez, dans quelle mesure la majorité des habitants trouverait-elle acceptable qu'un conducteur… ? Partie 2.....70
Tableau 14 : dans quelle mesure trouvez-vous personnellement acceptable qu'un conducteur… ? Partie 1.....72
Tableau 15 : dans quelle mesure trouvez-vous personnellement acceptable qu'un conducteur… ? Partie 2.....75
Tableau 16 : au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous en tant qu'usager… ? Partie 1 77
Tableau 17 : au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous en tant qu'usager… ? Partie 2 80
Tableau 18 : au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous en tant qu'usager… ? Partie 3 82
Tableau 19 : au cours des douze derniers mois, à quelle fréquence avez-vous en tant qu'usager… ? Partie 4.....85
Tableau 20 : au cours des douze derniers mois, à quelle fréquence avez-vous en tant qu'usager… ? Partie 5.....87
Tableau 21 : au cours des trois derniers mois, avez-vous été impliqué dans un accident de la route en tant que ... ?.....89
Tableau 22 : quelle est, à votre avis, la probabilité d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour ... ? 91
Tableau 23 : au cours des 12 derniers mois écoulés, combien de fois avez-vous été … ? 93

Illustration 1 : Couverture géographique de l'enquête ESRA1 13
Illustration 2 : Relation entre le taux de mortalité sur la route (OMS, 2008, 2015) et le nombre de personnes se disant préoccupées par les accidents de la route (en %) (ESRA, 2015-2017) par pays. 23
Illustration 3 : Modes de déplacement les plus utilisés ces 12 derniers mois (% des personnes qui ont placé le mode dans leur « top 3 » des modes de transport les plus utilisés de chaque groupe) 24
Illustration 4 : Comportements sur la route autodéclarés impliquant des automobilistes et des passagers au cours des douze derniers mois, par groupe.....29

Illustration 5 : Comportements à risque autodéclarés impliquant des deux roues au cours des douze derniers mois, par groupe 30
Illustration 6 : Comportements à risque autodéclarés impliquant des piétons au cours des douze derniers mois, par groupe 31
Illustration 7 : Normes personnelles et des normes sociales, par groupe 35
Illustration 8 : Attitudes vis-à-vis de la sécurité routière au cours des douze derniers mois, par groupe 39
Illustration 9 : Opinion sur l'application des règles de circulation et sur les sanctions par groupe 45
Illustration 10 : Estimation de la probabilité d'être soumis à un contrôle d'alcoolémie lors d'un trajet habituel, par pays et par groupe 46
Illustration 11 : Soutien aux mesures de prévention 48

Publications de l'enquête ESRA1

Rapports principaux

Meesmann, U., Torfs, K., Nguyen H., & Van den Berghe, W. (2017). *Do we care about road safety? Key findings from the ESRA1 project in 38 countries.* Projet ESRA (European Survey of Road users' safety Attitudes). Bruxelles, Belgique : Institut Vias.

Meesmann, U., Torfs, K., & Van den Berghe, W. (2017). The ESRA-project: Synthesis of the main findings from the 1st ESRA survey in 25 countries. Projet ESRA (E-Survey of Road users' Attitudes). Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière.

Torfs. K., Meesmann, U., Van den Berghe, W., & Trotta, M. (2016). ESRA 2015 – The results. Synthesis of the main findings from the ESRA survey in 17 countries. Projet ESRA (European Survey of Road users' safety Attitudes). Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière.

Six rapports thématiques (2015)

Yannis, G., Laiou, A., Theofilatos, A., & Dragomanovits, A. (2016). *Speeding. ESRA Thematic report number 1.* Projet ESRA (European Survey of Road users' safety Attitude). Athènes, Grèce : National Technical University of Athens.

Achermann Stürmer, Y. (2016). *Driving under the influence of alcohol and drugs. ESRA Thematic report number 2.* Projet ESRA (European Survey of Road users' safety Attitude). Berne, Suisse : Swiss Council for Accident Prevention.

Trigoso J., Areal A., & Pires C. (2016). *Distraction and fatigue. ESRA Thematic report number 3.* Projet ESRA (European Survey of Road users' safety Attitudes). Lisbonne, Portugal : Prevenção Rodoviária Portuguesa.

Trotta, M., Meesmann, U., Torfs. K., Van den Berghe, W., Shingo Usami, D., & Sgarra, V. (2016). *Seat belt and child restraint systems. ESRA Thematic report number 4.* Projet ESRA (European Survey of Road users' safety Attitudes). Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière.

Furian, G., Brandstätter, C., Kaiser, S., & Witzik, A. (2016). *Subjective safety and risk perception. ESRA Thematic report number 5.* Projet ESRA (European Survey of Road users' safety Attitudes). Vienne, Autriche : Kuratorium für Verkehrssicherheit.

Buttler, I. (2016). *Enforcement and support for road safety policy measures. ESRA Thematic report number 6.* Projet ESRA (European Survey of Road users' safety Attitudes). Varsovie, Pologne : Instytutu Transportu Samochodowego.

Fiches descriptives des pays (2015 et 2016)

2015 : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Slovénie, Suède et Suisse.

2016 : Australie, Canada, États-Unis, Israël et République de Corée.

Toutes ces publications sont disponibles sur le site www.esranet.eu. De plus, les résultats ont été publiés dans des articles scientifiques et des rapports nationaux et sont présentés lors de conférences

internationales, telles que la TRA, la TRB, la DDI, la RSS, la conférence AustralAsian, la conférence AROSO, la conférence IRTAD, la conférence ETSC, RS5C, etc.

Références

Baker, R., Blumberg, S. J., Brick, J. M., Couper, M. P., Courtright, M., Dennis, J. M., et al. (2010). AAPOR Report on online panels. *Public Opinion quarterly, 74(4),* 711-781

Institut Belge pour la Sécurité Routière (2015). *Nationale Verkeers ON Veiligheidsenquête 2014 (NVOV[6]).* Dernière consultation http://enquetebivv.be/files/folder_nl.pdf [19/12/2017]

Cestac, J., & Delhomme, P. (Eds.) (2012). *European road users' risk perception and mobility. The SARTRE 4 survey.* Lyon: Public Imprim. Dernière consultation http://www.attitudes-roadsafety.eu/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=uploads/media/Sartre-4-report.pdf&t=1513812409&hash=68ae3d1fd45eb79231b341cfa1ec8ea7 [19/12/2017]

De Leeuw, E. D., Hox, J. J., & Dillman, D. A. (2008). *International handbook of survey methodology.* New York, NY: Taylor & Francis.

Goldenbeld, C., & de Craen, S. (2013). The comparison of road safety survey answers between web-panel and face-to-face; Dutch results of SARTRE-4 survey. *Journal of Safety Research, 46,* 13-20.

IBM Corp. Released 2013. IBM SPSS Statistics for Windows, Version 22.0. Armonk, NY: IBM Corp

Lajunen, T., Corry, A., Summala, H., & Hartley, L. (1997). Impression management and self-deception in traffic behaviour inventories. *Personality and individual differences*, *22*(3), 341-353.

Meesmann, U., Boets, S., & Silverans, P. (2014). *Appendix Methodology & Questionnaire. Results of the BIVV/IBSR three-yearly road safety attitude survey.* Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière (BIVV/IBSR) - Road Safety Knowledge Centre. Dernière consultation http://www.vias.be/publications/Bijlage%20Methodologie%20en%20vragenlijst/Appendix%20Methodology%20&%20Questionnaire%20-%20Results%20of%20the%20BIVV-IBSR%20three-yearly%20road%20safety%20attitude%20survey.pdf [19/12/2017]

R Core Team (2015). R: A language and environment for statistical computing. R Foundation for Statistical Computing, Vienne, Autriche. Adresse URL https://www.R-project.org/

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (2012). *SWOV Fact Sheet – Subjective safety in traffic.* Dernière consultation https://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Subjective_safety.pdf [19.12.17]

Tellis, G. J., & Chandrasekaran, D. (2010). Does culture matter? Assessing response biases in cross-national survey research. *International Journal of Research in Marketing, Forthcoming*, 19-10.

United Nations Statistics Division (2017). UN data. Internet penetration. Dernière consultation http://data.un.org/Data.aspx?d=WDI&f=Indicator_Code%3AIT.NET.USER.P2 [19/12/2017]

Zhao, F., Pereira, F. C., Ball, R., Kim, Y., Han, Y., Zegras, C., & Ben-Akiva, M. (2015). Exploratory analysis of a smartphone-based travel survey in Singapore. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, *2*(2494), 45-56.

Zmud, J., Lee-Gosselin, M., Munizaga, M., & Carrasco, J. A. (Eds.) (2013). *Transport survey methods: Best practice for decision making*. Emerald Group Publishing.

[6] *Disponible en néerlandais, français et allemand*

Annexe 1 : caractéristiques de la collecte de données par pays

Tableau 10 : caractéristiques de la collecte de données par pays

Pays	nombre de tranches d'âge	taille totale de l'échantillon	dates du recueil de données (2015)	agence d'étude de marché	fournisseur du panel national	langues	durée moyenne de l'interview (en minutes)	utilisateurs d'internet* (pour 100 personnes)
Allemagne	3	999	17/06 – 30/06/2015	iVOX	Bilendi	Allemand (DE)	21	88%
Argentine	3	999	13/07 - 24/07/2017	Punto de Fuga	CINT	Espagnol (Amérique du Sud)	23	69%
Australie	3	1 002	8/12 - 17/12/2017	GfK	CINT	Anglais (AU)	20	85%
Autriche	6	1 019	22/06 – 03/07/2015	iVOX	Research Now	Allemand (AT)	22	84%
Belgique	3	1 000	17/06 – 25/06/2015	iVOX	iVOX	Néerlandais (BE) Néerlandais (BE)	21	85%
Bolivie	3	522	21/07 - 21/08/2017	GfK	GfK	Espagnol (Amérique du Sud)	31	45%
Brésil	3	987	13/07 - 18/07/2017	Punto de Fuga	CINT	Portugais (BR),	22	59%
Canada	3	1 059	28/09 - 10/10/2016	GfK	CINT	Anglais (CA)	19	88%
Chili	3	1 004	13/07 - 24/07/2017	Punto de Fuga	CINT	Espagnol (Amérique du Sud)	25	64%
Colombie	3	998	13/07 - 18/07/2017	Punto de Fuga	CINT	Espagnol (Amérique du Sud)	26	56%
Costa Rica	3	1 025	21/07 - 21/08/2017	GfK	GfK	Espagnol (Amérique du Sud))	27	60%
Danemark	3	1 077	02/06 – 03/07/2015	iVOX	Norstat	Danois (DK)	23	96%
Équateur	3	1 001	21/07 - 15/08/2017	GfK	GfK	Espagnol (Amérique du Sud)	27	49%
Espagne	3	1 021	29/06 – 22/07/2015	iVOX	Research Now	Espagnol (ES)	21	79%
États-Unis	3	1 075	28/09 - 05/10/2016	GfK	CINT	Anglais (US)	19	75%
Finlande	3	1 016	02/06 – 30/06/2015	iVOX	Norstat	Finnois (FI)	23	93%
France	6	1 000	29/06 – 14/07/2015	iVOX	Research Now	Français (FR)	18	85%
Grèce	3	1 113	03/06 – 03/07/2015	iVOX	The Hellenic Research House	Grec (EL)	24	67%

Pays	nombre de tranches d'âge	taille totale de l'échantillon	dates du recueil de données (2015)	agence d'étude de marché	fournisseur du panel national	langues	durée moyenne de l'interview (en minutes)	utilisateurs d'internet* (pour 100 personnes)
Guatemala	3	1 042	21/07 - 20/08/2017	GfK	GfK	Espagnol (Amérique du Sud)	27	27%
Hongrie	3	1 255	28/09 - 05/10/2016	iVOX	iVOX	Hongrois (HU)	25	73%
Irlande	3	999	22/06 – 03/07/2015	iVOX	Research Now	Anglais (IE)	20	80%
Israël	3	1 316	27/09 - 02/10/2017	iVOX	Panelview	Hébreux (IL), Anglais (IL)	22	79%
Italie	3	837 (1 050)	06/06 – 25/09/2015	iVOX	CTL	Italien (IT)	21 (25)	66%
Mexique	3	993	13/07 - 24/07/2016	Punto de Fuga	CINT	Espagnol (MX)	23	57%
Norvège	3	1 004	13/12 - 27/12/2016	GfK	SSI	Norvégien (NO)	20	97%
Paraguay	3	532	21/07 - 21/08/2017	GfK	GfK	Espagnol (Amérique du Sud)	29	51%
Pays-Bas	3	1 106	04/06– 23/06/2015	iVOX	Panel Inzicht	Néerlandais (NL)	21	93%
Pérou	3	998	21/07 - 04/08/2017	GfK	GfK	Espagnol (Amérique du Sud)	28	41%
Pologne	6	1 085	22/06 – 14/07/2015	iVOX	MarketAgent	Polonais (PL)	22	68%
Portugal	3	1 028	05/06 – 07/07/2015	iVOX	Netquest	Portugais (PT)	23	69%
République de Corée	3	1 007	28/09 - 13/10/2016	GfK	CINT	Coréen (KR)	18	90%
République tchèque	3	1 164	21/09 - 03/10/2016	iVOX	iVOX	Tchèque (CZ)	25	81%
Royaume-Uni	6	1 162	22/06 – 06/07/2015	iVOX	Research Now	Anglais (UK)	17	92%
Slovénie	6	1 002	22/06 – 12/07/2015	iVOX	MarketAgent	Slovène (SI)	22	73%
Suède	6	1 297	02/06 – 22/06/2015	iVOX	Research Now	Suédois (SE)	21	91%
Suisse	6	1 000	17/06 – 01/07/2015	iVOX	Bilendi	Allemand (CH) Français (CH) Italien (CH)	22	89%
Uruguay	3	997	13/07 - 24/07/2017	Punto de Fuga	CINT	Espagnol (Amérique du Sud)	25	65%
Venezuela	3	997	19/07 - 24/07/2017	Punto de Fuga	CINT	Espagnol (Amérique du Sud)	26	62%
TOTAL		38 738						

Remarques :

*(1) Tous les pays (sauf l'Italie[3]) ont eu recours à un panel internet avec échantillonnage par quotas (âge*sexe) et la répartition géographique était contrôlée. Dans les analyses communes de l'ESRA, pour l'Italie seules les données en ligne ont été incluses. Dans le tableau, la taille totale de l'échantillon des données provenant d'Italie, y compris les entretiens téléphoniques, est indiquée entre parenthèses.*
(2) Un quota de trois ou six tranches d'âge a été utilisé : 6 tranches d'âge = 18-34 ans, 35-54 ans and 55 ans et plus ; 6 tranches d'âge = 18-24 ans, 25-34 ans, 35-44 ans, 45-54 ans, 55-64 ans et 65 ans et plus ; dans le groupe LATAM la tranche d'âge la plus élevée était 55-69 ans.
*(3) *source : United Nations Statistics Division, 2017*

Annexe 2 : variables dichotomisées par pays et par groupe

Tableau 11: dans quelle mesure êtes-vous préoccupé par chacun des problèmes suivants ?

Vous pouvez répondre par un chiffre de 1 à 4, où 1 signifie « tout à fait préoccupé » et 4 signifie « pas du tout préoccupé ». Vous pouvez utiliser les scores intermédiaires pour nuancer votre jugement. => % préoccupé (score 1-2)

Pays/groupe	le développement de la criminalité	la pollution	les accidents de la route	la qualité des soins médi-caux	les encombrements de circulation	le chômage
Allemagne	75 %	78 %	60 %	46 %	51 %	57 %
Argentine	94 %	80 %	85 %	87 %	61 %	86 %
Australie	76 %	77 %	81 %	82 %	73 %	77 %
Autriche	76 %	84 %	61 %	47 %	49 %	78 %
Belgique	80 %	79 %	78 %	77 %	68 %	70 %
Bolivie	84 %	81 %	81 %	85 %	76 %	81 %
Brésil	94 %	89 %	91 %	91 %	80 %	87 %
Canada	69 %	72 %	72 %	79 %	64 %	67 %
Chili	91 %	91 %	85 %	90 %	73 %	82 %
Colombie	92 %	92 %	83 %	86 %	82 %	82 %
Costa Rica	88 %	87 %	87 %	80 %	85 %	86 %
Danemark	55 %	60 %	48 %	65 %	27 %	44 %
Équateur	84 %	87 %	87 %	80 %	74 %	86 %
Espagne	71 %	79 %	75 %	81 %	54 %	86 %
États-Unis	80 %	75 %	78 %	81 %	66 %	70 %
Finlande	72 %	70 %	65 %	68 %	32 %	77 %
France	80 %	85 %	76 %	81 %	67 %	79 %
Grèce	90 %	88 %	89 %	91 %	79 %	90 %
Guatemala	91 %	90 %	81 %	83 %	86 %	86 %
Hongrie	78 %	84 %	72 %	85 %	59 %	69 %
Irlande	79 %	76 %	81 %	86 %	68 %	79 %
Israël	79 %	74 %	90 %	72 %	77 %	64 %

Pays/groupe	le développement de la criminalité	la pollution	les accidents de la route	la qualité des soins médi-caux	les encombrements de circulation	le chômage
Italie	65 %	68 %	67 %	66 %	61 %	62 %
Mexique	94 %	90 %	83 %	90 %	81 %	85 %
Norvège	72 %	64 %	70 %	83 %	60 %	65 %
Paraguay	92 %	87 %	90 %	88 %	86 %	80 %
Pays-Bas	67 %	62 %	59 %	74 %	44 %	68 %
Pérou	92 %	90 %	88 %	89 %	83 %	81 %
Pologne	71 %	71 %	71 %	82 %	73 %	73 %
Portugal	86 %	87 %	86 %	87 %	64 %	89 %
République de Co-rée	59 %	70 %	71 %	57 %	67 %	69 %
République tchèque	87 %	82 %	82 %	74 %	63 %	63 %
Royaume-Uni	70 %	66 %	67 %	77 %	68 %	66 %
Slovénie	67 %	73 %	74 %	69 %	58 %	84 %
Suède	71 %	67 %	49 %	69 %	31 %	58 %
Suisse	72 %	82 %	65 %	44 %	59 %	66 %
Uruguay	89 %	76 %	85 %	77 %	49 %	77 %
Venezuela	96 %	82 %	72 %	86 %	64 %	84 %
Moyenne du groupe LATAM	93 %	88 %	86 %	89 %	78 %	85 %
Moyenne du groupe Europe	73 %	75 %	69 %	70 %	60 %	70 %
Moyenne du groupe ESRA	81 %	79 %	77 %	79 %	68 %	75 %

Tableau 12 : là où vous vivez, dans quelle mesure la majorité des habitants trouverait-elle acceptable qu'un conducteur… ? Partie 1

Vous pouvez répondre par un chiffre de 1 à 5, où 1 signifie « inacceptable » et 5 signifie « acceptable ». Vous pouvez utiliser les scores intermédiaires pour nuancer votre jugement. => % acceptable (score 4-5)

Pays/Groupe	conduise 20 km/h au-dessus de la limitation de vitesse en vigueur sur une autoroute	conduise 20 km/h au-dessus de la limitation de vitesse en vigueur dans une rue résidentielle	conduise 20km/h au-dessus de la limitation de vitesse en vigueur dans une zone urbaine	téléphone au volant avec un kit mains libres	écrive des SMS ou des e-mails en conduisant	consulte ou mette à jour ses médias sociaux (exemple : Facebook, twitter, etc.) en conduisant	conduise en étant si fatigué qu'il a du mal à garder les yeux ouverts
Allemagne	40 %	9 %	12 %	20 %	8 %	8 %	10 %
Argentine	22 %	13 %	15 %	14 %	10 %	8 %	7 %
Australie	14 %	10 %	11 %	12 %	9 %	9 %	9 %
Autriche	43 %	6 %	9 %	14 %	3 %	3 %	4 %
Belgique	30 %	13 %	6 %	8 %	5 %	4 %	3 %
Bolivie	24 %	16 %	18 %	13 %	9 %	10 %	8 %
Brésil	16 %	12 %	11 %	10 %	7 %	10 %	7 %
Canada	31 %	7 %	9 %	8 %	6 %	6 %	6 %
Chili	17 %	7 %	9 %	7 %	5 %	6 %	4 %
Colombie	19 %	9 %	9 %	7 %	4 %	6 %	3 %
Costa Rica	17 %	8 %	9 %	8 %	6 %	6 %	5 %
Danemark	30 %	2 %	2 %	8 %	3 %	2 %	3 %
Équateur	16 %	11 %	10 %	7 %	4 %	5 %	4 %
Espagne	33 %	8 %	12 %	9 %	5 %	5 %	5 %
États-Unis	27 %	13 %	14 %	18 %	13 %	12 %	11 %
Finlande	26 %	4 %	5 %	24 %	5 %	4 %	4 %
France	28 %	10 %	11 %	11 %	8 %	9 %	6 %
Grèce	36 %	18 %	18 %	25 %	13 %	12 %	10 %
Guatemala	22 %	13 %	14 %	13 %	7 %	8 %	6 %

Pays/Groupe	conduise 20 km/h au-dessus de la limitation de vitesse en vigueur sur une autoroute	conduise 20 km/h au-dessus de la limitation de vitesse en vigueur dans une rue résidentielle	conduise 20km/h au-dessus de la limitation de vitesse en vigueur dans une zone urbaine	téléphone au volant avec un kit mains libres	écrive des SMS ou des e-mails en conduisant	consulte ou mette à jour ses médias sociaux (exemple : Facebook, twitter, etc.) en conduisant	conduise en étant si fatigué qu'il a du mal à garder les yeux ouverts
Hongrie	26 %	7 %	10 %	5 %	2 %	1 %	1 %
Irlande	23 %	8 %	8 %	12 %	8 %	7 %	6 %
Israël	40 %	12 %	22 %	15 %	13 %	9 %	5 %
Italie	46 %	35 %	29 %	32 %	19 %	14 %	14 %
Mexique	23 %	11 %	13 %	12 %	8 %	8 %	6 %
Norvège	32 %	5 %	5 %	11 %	5 %	4 %	4 %
Paraguay	24 %	16 %	15 %	14 %	9 %	9 %	5 %
Pays-Bas	31 %	15 %	5 %	6 %	4 %	4 %	4 %
Pérou	16 %	11 %	11 %	9 %	6 %	6 %	5 %
Pologne	34 %	13 %	20 %	17 %	9 %	7 %	6 %
Portugal	44 %	10 %	13 %	8 %	5 %	3 %	3 %
République de Corée	22 %	14 %	16 %	14 %	9 %	9 %	6 %
République tchèque	28 %	6 %	7 %	10 %	3 %	2 %	3 %
Royaume-Uni	17 %	6 %	6 %	7 %	5 %	5 %	5 %
Slovénie	28 %	6 %	5 %	9 %	5 %	-	5 %
Suède	40 %	8 %	8 %	21 %	9 %	7 %	7 %
Suisse	30 %	3 %	4 %	6 %	3 %	2 %	3 %
Uruguay	23 %	9 %	9 %	8 %	5 %	5 %	4 %
Venezuela	26 %	13 %	15 %	15 %	10 %	10 %	6 %
Moyenne du groupe LATAM	19 %	11 %	12 %	11 %	7 %	8 %	6 %
Moyenne du groupe Europe	33 %	12 %	13 %	15 %	8 %	7 %	7 %

Pays/Groupe	conduise 20 km/h au-dessus de la limitation de vitesse en vigueur sur une autoroute	conduise 20 km/h au-dessus de la limitation de vitesse en vigueur dans une rue résidentielle	conduise 20km/h au-dessus de la limitation de vitesse en vigueur dans une zone urbaine	téléphone au volant avec un kit mains libres	écrive des SMS ou des e-mails en conduisant	consulte ou mette à jour ses médias sociaux (exemple : Facebook, twitter, etc.) en conduisant	conduise en étant si fatigué qu'il a du mal à garder les yeux ouverts
Moyenne du groupe ESRA	26 %	12 %	13 %	14 %	9 %	9 %	7 %

Tableau 13 : là où vous vivez, dans quelle mesure la majorité des habitants trouverait-elle acceptable qu'un conducteur… ? Partie 2

Vous pouvez répondre par un chiffre de 1 à 5, où 1 signifie « inacceptable » et 5 signifie « acceptable ». Vous pouvez utiliser les scores intermédiaires pour nuancer votre réponse. => % acceptable (notes 4-5)

Pays/groupe	conduise quand il pense avoir peut-être trop bu	conduise 1 heure après avoir consommé de la drogue (autre que médicaments)	conduise après avoir consommé de la drogue (autre que médicaments) et de l'alcool	ne boucle pas sa ceinture à l'arrière de la voiture	ne boucle pas sa ceinture à l'avant de la voiture	n'attache pas (siège pour enfant, ceinture…) les enfants qui voyagent en voiture
Allemagne	6 %	5 %	5 %	19 %	10 %	8 %
Argentine	8 %	7 %	6 %	23 %	13 %	14 %
Australie	9 %	11 %	8 %	9 %	8 %	9 %
Autriche	3 %	2 %	2 %	17 %	7 %	3 %
Belgique	4 %	3 %	2 %	14 %	8 %	3 %
Bolivie	5 %	7 %	7 %	29 %	22 %	26 %
Brésil	6 %	6 %	6 %	19 %	9 %	9 %
Canada	6 %	6 %	5 %	9 %	6 %	7 %
Chili	4 %	5 %	3 %	17 %	6 %	9 %
Colombie	3 %	4 %	3 %	22 %	6 %	10 %
Costa Rica	4 %	5 %	4 %	19 %	6 %	8 %
Danemark	1 %	1 %	1 %	8 %	4 %	1 %
Equateur	4 %	3 %	3 %	18 %	5 %	12 %
Espagne	5 %	5 %	4 %	11 %	6 %	6 %
Etats Unis	10 %	10 %	10 %	22 %	13 %	11 %
Finlande	2 %	13 %	1 %	20 %	8 %	2 %
France	7 %	6 %	6 %	11 %	9 %	7 %
Grèce	12 %	13 %	14 %	45 %	26 %	14 %
Guatemala	7 %	6 %	5 %	23 %	13 %	16 %
Hongrie	1 %	1 %	1 %	16 %	5 %	2 %

Irlande	6 %	6 %	4 %	12 %	6 %	6 %
Israël	5 %	4 %	3 %	14 %	4 %	7 %
Italie	7 %	7 %	9 %	54 %	19 %	20 %
Mexique	7 %	6 %	6 %	22 %	11 %	15 %

Pays/groupe	**conduise quand il pense avoir peut-être trop bu**	**conduise 1 heure après avoir consommé de la drogue (autre que médicaments)**	**conduise après avoir consommé de la drogue (autre que médicaments) et de l'alcool**	**ne boucle pas sa ceinture à l'arrière de la voiture**	**ne boucle pas sa ceinture à l'avant de la voiture**	**n'attache pas (siège pour enfant, ceinture…) les enfants qui voyagent en voiture**
Norvège	3 %	3 %	2 %	8 %	5 %	2 %
Paraguay	7 %	7 %	6 %	25 %	12 %	19 %
Pays Bas	3 %	4 %	2 %	16 %	7 %	4 %
Pérou	5 %	5 %	4 %	17 %	6 %	13 %
Pologne	5 %	5 %	5 %	24 %	13 %	8 %
Portugal	4 %	4 %	3 %	17 %	4 %	4 %
République de Corée	6 %	8 %	6 %	25 %	9 %	9 %
Royaume-Uni	4 %	5 %	4 %	10 %	5 %	5 %
Slovénie	4 %	6 %	5 %	9 %	8 %	4 %
Suède	4 %	5 %	4 %	12 %	10 %	5 %
Suisse	2 %	2 %	2 %	21 %	9 %	3 %
Tchèque République	1 %	2 %	2 %	17 %	7 %	2 %
Uruguay	4 %	6 %	4 %	21 %	8 %	10 %
Venezuela	8 %	8 %	8 %	27 %	16 %	17 %
Moyenne du groupe LATAM	6 %	6 %	6 %	21 %	10 %	12 %
Moyenne du groupe EUROPE	5 %	5 %	5 %	21 %	10 %	8 %
Moyenne du groupe ESRA	7 %	7 %	6 %	21 %	11 %	10 %

Tableau 14 : dans quelle mesure trouvez-vous personnellement acceptable qu'un conducteur… ? Partie 1

Vous pouvez répondre par un chiffre de 1 à 5, où 1 signifie « inacceptable » et 5 signifie « acceptable ». Vous pouvez utiliser les scores intermédiaires pour nuancer votre jugement. => % acceptable (notes 4-5)

Pays/groupe	conduise 20 km/h au-dessus de la limitation de vitesse en vigueur sur une autoroute	conduise 20 km/h au-dessus de la limitation de vitesse en vigueur dans une rue résidentielle	conduise 20km/h au-dessus de la limitation de vitesse en vigueur dans une zone urbaine	téléphone avec un portable en main en conduisant.	écrive des SMS ou des e-mails en conduisant	conduise en étant si fatigué qu'il a du mal à garder les yeux ouverts	conduise quand il pense avoir peut-être trop bu
Allemagne	12 %	5 %	6 %	6 %	3 %	3 %	3 %
Argentine	13 %	9 %	9 %	10 %	8 %	8 %	7 %
Australie	36 %	3 %	7 %	10 %	2 %	1 %	1 %
Autriche	27 %	10 %	5 %	3 %	2 %	1 %	2 %
Belgique	12 %	7 %	8 %	5 %	2 %	3 %	3 %
Bolivie	11 %	5 %	6 %	6 %	5 %	4 %	4 %
Brésil	26 %	5 %	7 %	6 %	4 %	4 %	4 %
Canada	10 %	4 %	5 %	4 %	2 %	3 %	3 %
Chili	12 %	4 %	4 %	4 %	2 %	1 %	1 %
Colombie	10 %	4 %	3 %	2 %	1 %	1 %	2 %
Costa Rica	24 %	4 %	5 %	5 %	1 %	1 %	1 %
Danemark	24 %	1 %	1 %	5 %	1 %	1 %	1 %
Equateur	10 %	4 %	4 %	3 %	1 %	1 %	1 %
Espagne	20 %	2 %	2 %	11 %	2 %	0 %	1 %
Etats Unis	25 %	6 %	6 %	7 %	5 %	4 %	5 %
Finlande	24 %	4 %	6 %	9 %	3 %	3 %	3 %
France	20 %	6 %	4 %	6 %	4 %	2 %	3 %
Grèce	12 %	4 %	4 %	5 %	2 %	1 %	1 %
Guatemala	23 %	5 %	7 %	3 %	1 %	1 %	0 %

Pays/groupe	conduise 20 km/h au-dessus de la limitation de vitesse en vigueur sur une autoroute	conduise 20 km/h au-dessus de la limitation de vitesse en vigueur dans une rue résidentielle	conduise 20km/h au-dessus de la limitation de vitesse en vigueur dans une zone urbaine	téléphone avec un portable en main en conduisant.	écrive des SMS ou des e-mails en conduisant	conduise en étant si fatigué qu'il a du mal à garder les yeux ouverts	conduise quand il pense avoir peut-être trop bu
Hongrie	15 %	4 %	4 %	5 %	3 %	2 %	3 %
Irlande	33 %	8 %	14 %	10 %	9 %	4 %	4 %
Israël	31 %	18 %	19 %	8 %	7 %	5 %	6 %
Italie	15 %	6 %	7 %	6 %	5 %	4 %	4 %
Mexique	28 %	13 %	4 %	6 %	2 %	3 %	3 %
Norvège	29 %	3 %	3 %	7 %	3 %	3 %	2 %
Paraguay	14 %	7 %	6 %	5 %	3 %	3 %	2 %
Pays Bas	8 %	4 %	4 %	3 %	2 %	2 %	2 %
Pérou	30 %	11 %	16 %	14 %	7 %	5 %	4 %
Pologne	37 %	5 %	5 %	3 %	1 %	2 %	1 %
Portugal	13 %	8 %	10 %	9 %	5 %	5 %	4 %
République de Corée	24 %	4 %	4 %	5 %	2 %	2 %	2 %
République tchèque	24 %	4 %	6 %	5 %	4 %	3 %	2 %
Royaume-Uni	30 %	3 %	4 %	12 %	3 %	3 %	3 %
Slovénie	27 %	2 %	3 %	6 %	2 %	2 %	1 %
Suède	12 %	3 %	4 %	4 %	4 %	4 %	4 %
Suisse	19 %	8 %	10 %	13 %	8 %	8 %	7 %
Uruguay	16 %	3 %	4 %	3 %	1 %	1 %	1 %
Venezuela	16 %	4 %	6 %	5 %	3 %	2 %	2 %
Moyenne du groupe LATAM	12 %	5 %	6 %	5 %	4 %	3 %	3 %
Moyenne du groupe EUROPE	25 %	7 %	8 %	7 %	4 %	3 %	3 %

Pays/groupe	conduise 20 km/h au-dessus de la limitation de vitesse en vigueur sur une autoroute	conduise 20 km/h au-dessus de la limitation de vitesse en vigueur dans une rue résidentielle	conduise 20km/h au-dessus de la limitation de vitesse en vigueur dans une zone urbaine	téléphone avec un portable en main en conduisant.	écrive des SMS ou des e-mails en conduisant	conduise en étant si fatigué qu'il a du mal à garder les yeux ouverts	conduise quand il pense avoir peut-être trop bu
Moyenne du groupe ESRA	19 %	7,00 %	8,00 %	8,00 %	5,00 %	4,00 %	4,00 %

Tableau 15 : dans quelle mesure trouvez-vous personnellement acceptable qu'un conducteur… ? Partie 2

Vous pouvez répondre par un chiffre de 1 à 5, où 1 signifie « inacceptable » et 5 signifie « acceptable ». Vous pouvez utiliser les scores intermédiaires pour nuancer votre jugement. => % acceptable (notes 4-5)

Pays/groupe	conduise 1 heure après avoir consommé de la drogue (autre que médicaments)	conduise après avoir consommé de la drogue (autre que médicaments) et de l'alcool	ne boucle pas sa ceinture à l'arrière de la voiture	ne boucle pas sa ceinture à l'avant de la voiture	n'attache pas (siège pour enfant, ceinture…) les enfants qui voyagent en voiture
Allemagne	4 %	2 %	10 %	6 %	5 %
Argentine	8 %	7 %	8 %	8 %	7 %
Australie	1 %	1 %	13 %	5 %	1 %
Autriche	1 %	1 %	8 %	4 %	1 %
Belgique	3 %	3 %	15 %	9 %	8 %
Bolivie	5 %	4 %	10 %	5 %	5 %
Brésil	5 %	4 %	8 %	5 %	4 %
Canada	2 %	2 %	10 %	3 %	4 %
Chili	2 %	1 %	14 %	3 %	4 %
Colombie	2 %	1 %	9 %	2 %	2 %
Costa Rica	1 %	0 %	11 %	5 %	1 %
Danemark	1 %	0 %	5 %	2 %	1 %
Equateur	2 %	2 %	10 %	3 %	5 %
Espagne	6 %	0 %	8 %	6 %	2 %
Etats Unis	4 %	3 %	9 %	7 %	4 %
Finlande	3 %	2 %	9 %	5 %	3 %
France	4 %	3 %	23 %	7 %	2 %
Grèce	2 %	1 %	9 %	4 %	5 %
Guatemala	1 %	1 %	12 %	3 %	1 %
Hongrie	3 %	3 %	7 %	3 %	3 %
Irlande	3 %	3 %	9 %	3 %	5 %

Pays/groupe	conduise 1 heure après avoir consommé de la drogue (autre que médicaments)	conduise après avoir consommé de la drogue (autre que médicaments) et de l'alcool	ne boucle pas sa ceinture à l'arrière de la voiture	ne boucle pas sa ceinture à l'avant de la voiture	n'attache pas (siège pour enfant, ceinture…) les enfants qui voyagent en voiture
Israël	5 %	5 %	25 %	7 %	0 %
Italie	4 %	4 %	11 %	7 %	6 %
Mexique	3 %	2 %	11 %	5 %	3 %
Norvège	2 %	2 %	6 %	3 %	2 %
Paraguay	3 %	3 %	14 %	4 %	9 %
Pays Bas	2 %	2 %	8 %	3 %	3 %
Pérou	4 %	4 %	19 %	10 %	7 %
Pologne	2 %	1 %	10 %	2 %	1 %
Portugal	6 %	4 %	17 %	7 %	6 %
République de Corée	3 %	2 %	6 %	6 %	2 %
République tchèque	3 %	3 %	6 %	4 %	3 %
Royaume Uni	3 %	3 %	8 %	5 %	3 %
Slovénie	2 %	1 %	15 %	7 %	3 %
Suède	4 %	3 %	6 %	5 %	4 %
Suisse	8 %	7 %	14 %	10 %	8 %
Uruguay	2 %	1 %	11 %	3 %	2 %
Venezuela	2 %	2 %	13 %	6 %	6 %
Moyenne du groupe LATAM	4 %	3 %	11 %	5 %	5 %
Moyenne du groupe EUROPE	3 %	3 %	12 %	6 %	3 %
Moyenne du groupe ESRA	5 %	4 %	12 %	7 %	5 %

Tableau 16 : au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous en tant qu'usager… ? Partie 1

Vous pouvez répondre par un chiffre de 1 à 5, où 1 signifie « jamais » et 5 signifie « (presque) toujours ». Vous pouvez utiliser les scores intermédiaires pour nuancer votre jugement (autres réponses possibles : « pas d'application » et « pas de réponse ») => % au moins une fois (résultat entre 2 et 5) ; dans le cas de l'utilisation de la ceinture de sécurité : % (presque) toujours (réponse 5).

Pays/groupe	porté votre ceinture de sécurité en tant que conducteur	porté la ceinture de sécurité en tant que passager avant	porté la ceinture de sécurité en tant que passager arrière	attaché correctement (siège pour enfant, rehausseur) les enfants (mesurant moins de 150cm) que vous transportiez
Allemagne	79 %	85 %	72 %	66 %
Argentine	76%	65 %	43 %	46 %
Australie	80 %	81 %	77 %	64 %
Autriche	82 %	86 %	66 %	72 %
Belgique	89 %	92 %	75 %	76 %
Bolivie	67 %	43 %	17 %	33 %
Brésil	74 %	73 %	44 %	34 %
Canada	84 %	82 %	72 %	67 %
Chili	78 %	78 %	39 %	57 %
Colombie	83 %	80 %	30 %	41 %
Costa Rica	91 %	86 %	49 %	77 %
Danemark	88 %	90 %	82 %	80 %
Équateur	87 %	78 %	29 %	43 %
Espagne	80 %	81 %	70 %	62 %
États-Unis	78 %	76 %	56 %	65 %

Finlande	92 %	93 %	86 %	65 %
France	76 %	84 %	70 %	66 %
Grèce	74 %	71 %	15 %	53 %
Guatemala	79 %	75 %	40 %	51 %
Hongrie	85 %	88 %	55 %	83 %
Irlande	80 %	84 %	71 %	65 %
Israël	84 %	86 %	66 %	67 %
Italie	87 %	85 %	24 %	75 %
Mexique	78 %	71 %	40 %	47 %
Norvège	87 %	88 %	75 %	76 %
Paraguay	89 %	85 %	40 %	55 %
Pays-Bas	84 %	86 %	64 %	59 %
Pérou	85 %	77 %	30 %	40 %
Pologne	77 %	82 %	53 %	41 %
Portugal	84 %	85 %	53 %	49 %
République de Corée	70 %	61 %	22 %	32 %
République tchèque	88 %	88 %	63 %	74 %
Royaume-Uni	77 %	86 %	75 %	57 %
Slovénie	72 %	83 %	54 %	80 %
Suède	84 %	87 %	81 %	66 %

Suisse	79 %	86 %	60 %	63 %
Uruguay	82 %	81 %	42 %	61 %
Venezuela	73 %	71 %	33 %	50 %
Moyenne du groupe LATAM	77 %	73 %	39 %	42 %
Moyenne du groupe Europe	80 %	85 %	62 %	63 %
Moyenne du groupe ESRA	79 %	78 %	52 %	55 %

Tableau 17 : au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous en tant qu'usager… ? Partie 2

Vous pouvez répondre par un chiffre de 1 à 5, où 1 signifie « jamais » et 5 signifie « (presque) toujours ». Vous pouvez utiliser les scores intermédiaires pour nuancer votre jugement (autres réponses possibles : « pas d'application » et « pas de réponse ») => % au moins une fois (résultat entre 2 et 5) ; dans le cas de l'utilisation de la ceinture de sécurité : % (presque) toujours (réponse 5).

Pays/groupe	bouclé la ceinture des enfants (>150cm) que vous transportiez	écouté de la musique avec un casque audio ou des écouteurs en tant que piéton	roulé à vélo sans casque	écouté de la musique avec un casque audio ou des écouteurs en roulant à vélo
Allemagne	69 %	34 %	86 %	25 %
Argentine	67 %	53 %	83 %	45 %
Australie	67 %	38 %	46 %	48 %
Autriche	73 %	35 %	81 %	20 %
Belgique	77 %	26 %	89 %	23 %
Bolivie	50 %	67 %	83 %	56 %
Brésil	36 %	54 %	72 %	52 %
Canada	72 %	47 %	54 %	40 %
Chili	65 %	60 %	77 %	51 %
Colombie	61 %	58 %	72 %	57 %
Costa Rica	79 %	57 %	70 %	41 %
Danemark	82 %	40 %	81 %	35 %
Équateur	65 %	58 %	72 %	53 %
Espagne	69 %	50 %	72 %	35 %
États-Unis	70 %	52 %	68 %	57 %
Finlande	76 %	42 %	82 %	32 %
France	67 %	33 %	78 %	26 %
Grèce	61 %	44 %	80 %	38 %
Guatemala	64 %	50 %	75 %	51 %
Hongrie	86 %	27 %	90 %	19 %
Irlande	68 %	46 %	66 %	34 %
Israël	74 %	53 %	66 %	38 %
Italie	68 %	41 %	73 %	36 %
Mexique	66 %	56 %	77 %	53 %
Norvège	80 %	48 %	75 %	41 %

Paraguay	70 %	58 %	68 %	52 %
Pays-Bas	64 %	35 %	88 %	32 %
Pérou	69 %	67 %	77 %	66 %
Pologne	41 %	39 %	86 %	31 %
Portugal	43 %	36 %	63 %	30 %
République de Corée	41 %	61 %	79 %	60 %
République tchèque	74 %	28 %	75 %	21 %
Royaume-Uni	61 %	36 %	59 %	30 %
Slovénie	79 %	33 %	85 %	29 %
Suède	75 %	45 %	83 %	34 %
Suisse	66 %	37 %	73 %	26 %
Uruguay	70 %	63 %	86 %	50 %
Venezuela	67 %	48 %	76 %	50 %
Moyenne du groupe LATAM	54 %	56 %	75 %	52 %
Moyenne du groupe Europe	66 %	38 %	80 %	29 %
Moyenne du groupe ESRA	62 %	48 %	75 %	42 %

Tableau 18 : au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous en tant qu'usager… ? Partie 3

Vous pouvez répondre par un chiffre de 1 à 5, où 1 signifie « jamais » et 5 signifie « (presque) toujours ». Vous pouvez utiliser les scores intermédiaires pour nuancer votre jugement (autres réponses possibles : « pas d'application » et « pas de réponse ») => % au moins une fois (résultat entre 2 et 5) ; dans le cas de l'utilisation de la ceinture de sécurité : % (presque) toujours (réponse 5).

Pays/groupe	roulé à vélo sur la chaussée à côté de la piste cyclable	roulé en cyclomoteur ou en moto(cyclette) sans casque	dépassé la limitation de vitesse en agglomération	dépassé la limitation de vitesse hors agglomération (en dehors des autoroutes)	dépassé la limite de vitesse sur autoroute	pris le volant après avoir consommé de l'alcool	pris le volant après avoir consommé des drogues illicites
Allemagne	49 %	22 %	77 %	82 %	80 %	30 %	10 %
Argentine	57 %	50 %	49 %	51 %	52 %	28 %	9 %
Australie	58 %	69 %	52 %	55 %	61 %	31 %	17 %
Autriche	35 %	13 %	74 %	84 %	81 %	30 %	7 %
Belgique	34 %	11 %	67 %	76 %	73 %	43 %	3 %
Bolivie	73 %	58 %	58 %	61 %	60 %	33 %	8 %
Brésil	35 %	37 %	48 %	47 %	51 %	29 %	16 %
Canada	52 %	55 %	62 %	69 %	77 %	28 %	14 %
Chili	57 %	36 %	56 %	57 %	64 %	24 %	12 %
Colombie	62 %	39 %	52 %	51 %	60 %	18 %	7 %
Costa Rica	72 %	53 %	52 %	60 %	63 %	27 %	7 %
Danemark	37 %	34 %	75 %	84 %	81 %	32 %	6 %
Équateur	69 %	46 %	51 %	55 %	56 %	33 %	6 %

Pays/groupe	roulé à vélo sur la chaussée à côté de la piste cyclable	roulé en cyclomoteur ou en moto(cyclette) sans casque	dépassé la limitation de vitesse en agglomération	dépassé la limitation de vitesse hors agglomération (en dehors des autoroutes)	dépassé la limite de vitesse sur autoroute	pris le volant après avoir consommé de l'alcool	pris le volant après avoir consommé des drogues illicites
Espagne	45 %	29 %	64 %	64 %	74 %	35 %	12 %
États-Unis	64 %	67 %	62 %	67 %	73 %	32 %	19 %
Finlande	42 %	27 %	85 %	91 %	84 %	18 %	3 %
France	42 %	27 %	68 %	73 %	68 %	41 %	16 %
Grèce	55 %	55 %	58 %	64 %	71 %	29 %	10 %
Guatemala	64 %	63 %	53 %	57 %	61 %	29 %	6 %
Hongrie	29 %	23 %	74 %	75 %	62 %	11 %	3 %
Irlande	43 %	56 %	50 %	59 %	61 %	20 %	10 %
Israël	43 %	27 %	63 %	72 %	79 %	18 %	8 %
Italie	94 %	18 %	73 %	79 %	76 %	34 %	7 %
Mexique	59 %	65 %	53 %	55 %	61 %	32 %	11 %
Norvège	68 %	34 %	66 %	83 %	89 %	13 %	8 %
Paraguay	65 %	74 %	57 %	62 %	61 %	30 %	6 %
Pays-Bas	31 %	26 %	66 %	75 %	78 %	29 %	7 %
Pérou	66 %	61 %	54 %	52 %	56 %	27 %	11 %
Pologne	35 %	43 %	64 %	68 %	57 %	12 %	10 %
Portugal	29 %	23 %	72 %	77 %	81 %	34 %	5 %

Pays/groupe	roulé à vélo sur la chaussée à côté de la piste cyclable	roulé en cyclomoteur ou en moto(cyclette) sans casque	dépassé la limitation de vitesse en agglomération	dépassé la limitation de vitesse hors agglomération (en dehors des autoroutes)	dépassé la limite de vitesse sur autoroute	pris le volant après avoir consommé de l'alcool	pris le volant après avoir consommé des drogues illicites
République de Corée	67 %	69 %	69 %	74 %	77 %	26 %	24 %
République tchèque	36 %	31 %	74 %	78 %	73 %	11 %	4 %
Royaume-Uni	39 %	38 %	55 %	60 %	66 %	28 %	13 %
Slovénie	84 %	35 %	61 %	73 %	73 %	30 %	9 %
Suède	48 %	43 %	64 %	79 %	82 %	13 %	9 %
Suisse	46 %	22 %	63 %	75 %	80 %	38 %	10 %
Uruguay	60 %	47 %	50 %	54 %	62 %	18 %	7 %
Venezuela	69 %	65 %	47 %	52 %	62 %	32 %	7 %
Moyenne du groupe LATAM	50 %	46 %	50 %	51 %	56 %	29 %	12 %
Moyenne du groupe Europe	47 %	27 %	68 %	73 %	73 %	30 %	11 %
Moyenne du groupe ESRA	51 %	47 %	61 %	65 %	68 %	30 %	14 %

Tableau 19 : au cours des douze derniers mois, à quelle fréquence avez-vous en tant qu'usager… ? Partie 4

Vous pouvez répondre par un chiffre de 1 à 5, où 1 signifie « jamais » et 5 signifie « (presque) toujours ». Vous pouvez utiliser les scores intermédiaires pour nuancer votre jugement. (+ Autres réponses possibles : « pas d'application » et « pas de réponse ») => % au moins une fois (résultat 2-5) ; dans le cas de l'utilisation de ceinture de sécurité : % (presque) toujours (résultat 5).

Pays/groupe	pris le volant après avoir consommé des drogues illicites	téléphoné au volant en tenant son portable en main	téléphoné au volant avec un kit mains libres	lu un message ou un e-mail au volant	envoyé un message ou un e-mail au volant	réalisé que vous étiez trop fatigué pour conduire
Allemagne	10 %	35 %	51 %	32 %	26 %	57 %
Argentine	9 %	36 %	46 %	42 %	29 %	70 %
Australie	17 %	28 %	47 %	32 %	27 %	57 %
Autriche	7 %	47 %	63 %	36 %	28 %	57 %
Belgique	3 %	28 %	41 %	37 %	27 %	53 %
Bolivia	8 %	51 %	60 %	47 %	39 %	76 %
Brésil	16 %	46 %	55 %	40 %	32 %	61 %
Canada	14 %	25 %	45 %	29 %	24 %	54 %
Chili	12 %	42 %	64 %	40 %	29 %	73 %
Colombie	7 %	40 %	65 %	41 %	30 %	73 %
Costa Rica	7 %	50 %	68 %	57 %	47 %	73 %
Danemark	6 %	42 %	51 %	44 %	35 %	52 %
Equateur	6 %	50 %	63 %	48 %	38 %	76 %
Espagne	12 %	35 %	56 %	36 %	26 %	66 %
États-Unis	19 %	50 %	55 %	42 %	35 %	60 %
Finlande	3 %	73 %	52 %	56 %	41 %	67 %
France	16 %	31 %	37 %	39 %	30 %	66 %
Grèce	10 %	61 %	62 %	45 %	30 %	56 %
Guatemala	6 %	59 %	71 %	55 %	49 %	79 %
Hongrie	3 %	39 %	52 %	22 %	15 %	51 %
Irlande	10 %	30 %	47 %	36 %	27 %	52 %
Israël	8 %	43 %	83 %	54 %	44 %	61 %

Pays/groupe	pris le volant après avoir consommé des drogues illicites	téléphoné au volant en tenant son portable en main	téléphoné au volant avec un kit mains libres	lu un message ou un e-mail au volant	envoyé un message ou un e-mail au volant	réalisé que vous étiez trop fatigué pour conduire
Italie	7 %	55 %	74 %	49 %	33 %	70 %
Mexique	11 %	45 %	64 %	46 %	37 %	70 %
Norvège	8 %	51 %	63 %	46 %	37 %	67 %
Paraguay	6 %	54 %	61 %	58 %	47 %	74 %
Pays-Bas	7 %	24 %	45 %	33 %	25 %	46 %
Pérou	11 %	38 %	56 %	42 %	32 %	76 %
Pologne	10 %	48 %	55 %	32 %	25 %	64 %
Portugal	5 %	46 %	60 %	44 %	28 %	59 %
République de Corée	24 %	60 %	66 %	61 %	50 %	72 %
République tchèque	4 %	41 %	39 %	37 %	27 %	65 %
Royaume-Uni	13 %	22 %	39 %	27 %	21 %	50 %
Slovénie	9 %	60 %	52 %	34 %	27 %	77 %
Suède	9 %	62 %	50 %	45 %	32 %	51 %
Suisse	10 %	35 %	50 %	36 %	29 %	61 %
Uruguay	7 %	32 %	48 %	43 %	30 %	65 %
Venezuela	7 %	50 %	64 %	50 %	43 %	74 %
Moyenne du groupe LATAM	12 %	45 %	58 %	43 %	34 %	67 %
Moyenne du groupe Europe	11 %	38 %	51 %	36 %	27 %	60 %
Moyenne du groupe ESRA	14 %	43 %	55 %	40 %	32 %	62 %

Tableau 20 : au cours des douze derniers mois, à quelle fréquence avez-vous en tant qu'usager… ? Partie 5

Vous pouvez répondre par un chiffre de 1 à 5, où 1 signifie « jamais » et 5 signifie « (presque) toujours ». Vous pouvez utiliser les scores intermédiaires pour nuancer votre jugement. (+ Autres réponses possibles : « pas d'application » et « pas de réponse ») => % au moins une fois (résultat 2-5) ; dans le cas de l'utilisation de la ceinture de sécurité : % (presque) toujours (résultat 5).

Pays/groupe	conduit alors que vous preniez des médicaments vous avertissant qu'ils pouvaient influencer votre aptitude à la conduite	en tant que piéton, traversé la rue quand le feu piéton est rouge	en tant que cycliste, traversé la rue quand le feu cycliste est rouge	en tant que piéton, traversé en dehors des passages pour piétons
Allemagne	22 %	63 %	39 %	86 %
Argentine	18 %	63 %	44 %	85 %
Australie	29 %	53 %	46 %	82 %
Autriche	21 %	50 %	21 %	82 %
Belgique	19 %	56 %	27 %	92 %
Bolivie	22 %	73 %	54 %	85 %
Brésil	25 %	73 %	52 %	83 %
Canada	21 %	55 %	47 %	79 %
Chili	20 %	71 %	43 %	84 %
Colombie	12 %	64 %	40 %	84 %
Costa Rica	18 %	60 %	42 %	86 %
Danemark	12 %	62 %	45 %	94 %
Equateur	15 %	70 %	51 %	81 %
Espagne	24 %	82 %	42 %	92 %
États-Unis	34 %	56 %	58 %	76 %
Finlande	20 %	75 %	52 %	96 %
France	32 %	76 %	40 %	84 %
Grèce	18 %	75 %	49 %	87 %
Guatemala	20 %	55 %	39 %	79 %
Hongrie	7 %	43 %	15 %	87 %
Irlande	18 %	75 %	44 %	90 %

Pays/groupe	conduit alors que vous preniez des médicaments vous avertissant qu'ils pouvaient influencer votre aptitude à la conduite	en tant que piéton, traversé la rue quand le feu piéton est rouge	en tant que cycliste, traversé la rue quand le feu cycliste est rouge	en tant que piéton, traversé en dehors des passages pour piétons
Israël	17 %	62 %	35 %	87 %
Italie	15 %	62 %	48 %	89 %
Mexique	22 %	65 %	48 %	81 %
Norvège	19 %	76 %	48 %	93 %
Paraguay	17 %	57 %	33 %	79 %
Pays-Bas	22 %	64 %	51 %	86 %
Pérou	24 %	63 %	46 %	77 %
Pologne	18 %	46 %	19 %	83 %
Portugal	19 %	69 %	35 %	87 %
République de Corée	28 %	59 %	62 %	71 %
République tchèque	16 %	45 %	24 %	90 %
Royaume-Uni	22 %	71 %	34 %	90 %
Slovénie	16 %	38 %	26 %	84 %
Suède	16 %	70 %	39 %	93 %
Suisse	23 %	59 %	35 %	88 %
Uruguay	12 %	68 %	41 %	84 %
Venezuela	15 %	58 %	44 %	82 %
Moyenne du groupe LATAM	21 %	68 %	48 %	82 %
Moyenne du groupe Europe	22 %	66 %	37 %	88 %
Moyenne du groupe ESRA	25 %	64 %	45 %	83 %

Tableau 21 : au cours des trois derniers mois, avez-vous été impliqué dans un accident de la route en tant que ... ?

Les pourcentages reflètent une proportion spécifique d'usagers de la route, et non l'échantillon total (c'est-à-dire tous les participants qui ont conduit une voiture au cours des douze derniers mois), qui ont été impliqués dans un accident de la route au cours de ces trois derniers mois à au moins une reprise.

Pays/groupe	piéton (y compris jogging, roller, skateboard,...)	cycliste	motocycliste (moto 50-125 cc)	automobiliste	passager de voiture	conducteur de camion
Allemagne	1 %	1 %	3 %	4 %	2 %	4 %
Argentine	7 %	5 %	12 %	10 %	6 %	6 %
Australie	6 %	14 %	30 %	7 %	2 %	9 %
Autriche	0 %	1 %	3 %	4 %	1 %	0 %
Belgique	0 %	1 %	0 %	3 %	0 %	0 %
Bolivie	15 %	5 %	11 %	13 %	17 %	0 %
Brésil	3 %	2 %	3 %	6 %	5 %	0 %
Canada	4 %	5 %	10 %	4 %	3 %	3 %
Chili	5 %	3 %	5 %	7 %	7 %	6 %
Colombie	8 %	6 %	9 %	9 %	9 %	16 %
Costa Rica	5 %	6 %	7 %	9 %	5 %	0 %
Danemark	1 %	1 %	13 %	3 %	1 %	6 %
Équateur	10 %	10 %	10 %	9 %	10 %	27 %
Espagne	2 %	3 %	4 %	6 %	2 %	0 %
États-Unis	8 %	14 %	18 %	9 %	7 %	8 %
Finlande	0 %	1 %	0 %	1 %	1 %	0 %
France	3 %	4 %	5 %	8 %	3 %	11 %
Grèce	2 %	3 %	3 %	5 %	3 %	0 %
Guatemala	8 %	8 %	12 %	13 %	11 %	13 %
Hongrie	1 %	2 %	0 %	2 %	1 %	0 %
Irlande	1 %	2 %	0 %	5 %	2 %	0 %
Israël	2 %	3 %	7 %	6 %	3 %	0 %
Italie	1 %	3 %	0 %	2 %	2 %	7 %
Mexique	9 %	4 %	7 %	11 %	12 %	7 %
Norvège	2 %	4 %	9 %	4 %	2 %	10 %
Paraguay	7 %	4 %	11 %	11 %	10 %	3 %
Pays-Bas	1 %	2 %	5 %	3 %	0 %	7 %
Pérou	12 %	10 %	12 %	9 %	15 %	0 %

Pays/groupe	piéton (y compris jogging, roller, skateboard,...)	cycliste	motocycliste (moto 50-125 cc)	automobiliste	passager de voiture	conducteur de camion
Pologne	1 %	2 %	0 %	4 %	1 %	5 %
Portugal	1 %	1 %	0 %	3 %	1 %	0 %
République de Corée	5 %	6 %	7 %	9 %	4 %	9 %
République tchèque	2 %	2 %	0 %	4 %	2 %	0 %
Royaume-Uni	1 %	3 %	10 %	8 %	2 %	0 %
Slovénie	1 %	2 %	0 %	4 %	3 %	5 %
Suède	1 %	2 %	11 %	3 %	1 %	0 %
Suisse	1 %	2 %	1 %	5 %	1 %	0 %
Uruguay	3 %	1 %	4 %	4 %	4 %	0 %
Venezuela	6 %	5 %	5 %	6 %	10 %	4 %
Moyenne du groupe LATAM	6 %	4 %	6 %	8 %	8 %	4 %
Moyenne du groupe Europe	2 %	2 %	4 %	5 %	2 %	3 %
Moyenne du groupe ESRA	4 %	5 %	12 %	7 %	4 %	7 %

Tableau 22 : quelle est, à votre avis, la probabilité d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour ... ?

Vous pouvez indiquer votre réponse sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie « très grande probabilité » et 5 « très petite probabilité ». Les notes 2, 3 et 4 peuvent être utilisées afin d'affiner votre réponse. Il existe aussi l'option : « ne sais pas / pas de réponse ». Si le taux de probabilité est situé entre 4 et 5, cela signifiera que vous pensez qu'il est hautement probable que vous vous fassiez contrôler.

Pays/groupe	**vérifier si le conducteur conduit sous influence d'alcool (donc être soumis à un test d'haleine)**	**vérifier si le conducteur conduit sous influence de drogues**	**vérifier si le conducteur et les passagers portent leur ceinture de sécurité**	**vérifier si le conducteur respecte les limitations de vitesse (y compris contrôle par voiture de police avec radar et/ou radars automatiques)**
Allemagne	8 %	6 %	11 %	25 %
Argentine	28 %	15 %	27 %	29 %
Australie	32 %	27 %	29 %	44 %
Autriche	15 %	6 %	18 %	39 %
Belgique	14 %	7 %	10 %	42 %
Bolivie	29 %	17 %	20 %	15 %
Brésil	19 %	14 %	18 %	20 %
Canada	18 %	15 %	19 %	28 %
Chili	28 %	16 %	28 %	36 %
Colombie	31 %	17 %	30 %	34 %
Costa Rica	23 %	17 %	31 %	27 %
Danemark	2 %	1 %	2 %	11 %
Équateur	33 %	26 %	42 %	51 %
Espagne	24 %	13 %	18 %	42 %
États-Unis	19 %	16 %	28 %	33 %
Finlande	4 %	3 %	3 %	33 %
France	29 %	22 %	27 %	55 %
Grèce	15 %	8 %	22 %	34 %
Guatemala	18 %	15 %	19 %	28 %
Hongrie	10 %	4 %	24 %	44 %

Pays/groupe	vérifier si le conducteur conduit sous influence d'alcool (donc être soumis à un test d'haleine)	vérifier si le conducteur conduit sous influence de drogues	vérifier si le conducteur et les passagers portent leur ceinture de sécurité	vérifier si le conducteur respecte les limitations de vitesse (y compris contrôle par voiture de police avec radar et/ou radars automatiques)
Irlande	9 %	7 %	11 %	27 %
Israël	8 %	5 %	8 %	15 %
Italie	15 %	13 %	20 %	34 %
Mexique	34 %	19 %	29 %	29 %
Norvège	12 %	8 %	17 %	17 %
Paraguay	40 %	18 %	33 %	24 %
Pays-Bas	10 %	6 %	14 %	36 %
Pérou	29 %	21 %	33 %	27 %
Pologne	44 %	16 %	46 %	53 %
Portugal	23 %	8 %	23 %	35 %
République de Corée	33 %	17 %	31 %	43 %
République tchèque	21 %	7 %	24 %	40 %
Royaume-Uni	9 %	7 %	9 %	22 %
Slovénie	27 %	13 %	34 %	43 %
Suède	13 %	7 %	9 %	18 %
Suisse	19 %	11 %	21 %	43 %
Uruguay	24 %	12 %	24 %	34 %
Venezuela	11 %	11 %	25 %	12 %
Moyenne du groupe LATAM	25 %	16 %	25 %	25 %
Moyenne du groupe Europe	18 %	11 %	19 %	36 %
Moyenne du groupe ESRA	21 %	15 %	24 %	32 %

Tableau 23 : au cours des 12 derniers mois écoulés, combien de fois avez-vous été … ?

=> % au moins une fois

Pays/groupe	arrêté par la police pour un contrôle	soumis en tant qu'automobiliste à un éthylotest par la police	contrôlé par la police pour la conduite sous influence de drogues ou de médicaments en tant qu'automobiliste
Allemagne	16 %	8 %	2 %
Argentine	53 %	32 %	9 %
Australie	32 %	50 %	14 %
Autriche	34 %	17 %	2 %
Belgique	19 %	17 %	1 %
Bolivie	54 %	29 %	11 %
Brésil	39 %	10 %	5 %
Canada	12 %	9 %	4 %
Chili	51 %	22 %	5 %
Colombie	58 %	31 %	12 %
Costa Rica	31 %	8 %	5 %
Danemark	10 %	6 %	3 %
Équateur	53 %	17 %	13 %
Espagne	31 %	29 %	5 %
États-Unis	16 %	10 %	8 %
Finlande	30 %	37 %	0 %
France	29 %	23 %	7 %
Grèce	41 %	22 %	4 %
Guatemala	46 %	9 %	6 %
Hongrie	30 %	19 %	2 %
Irlande	39 %	9 %	2 %
Israël	27 %	16 %	2 %
Italie	67 %	17 %	5 %
Mexique	43 %	36 %	12 %
Norvège	26 %	24 %	4 %
Paraguay	65 %	39 %	10 %
Pays-Bas	18 %	17 %	2 %
Pérou	44 %	24 %	11 %
Pologne	46 %	47 %	6 %
Portugal	44 %	19 %	2 %
République de Corée	18 %	36 %	4 %
République tchèque	45 %	33 %	4 %
Royaume-Uni	8 %	5 %	4 %
Slovénie	42 %	25 %	3 %
Suède	25 %	29 %	3 %

Pays/groupe	arrêté par la police pour un contrôle	soumis en tant qu'automobiliste à un éthylotest par la police	contrôlé par la police pour la conduite sous influence de drogues ou de médicaments en tant qu'automobiliste
Suisse	33 %	14 %	3 %
Uruguay	32 %	19 %	6 %
Venezuela	30 %	5 %	4 %
Moyenne du groupe LATAM	43 %	21 %	8 %
Moyenne du groupe Europe	29 %	19 %	4 %
Moyenne du groupe ESRA	30 %	19 %	7 %

Annexe 3 : questionnaire ESRA de 2015

Légende

La dichotomisation des variables est indiquée en vert sous la question ; la catégorie de référence est indiquée en italique.

Introduction

Le questionnaire ci-dessous porte sur différentes situations de trafic et sur vos réactions vis-à-vis de ces situations. Nous aimerions que vos réponses se basent sur **votre avis concernant la sécurité routière en [PAYS]**, et ne tiennent par conséquent pas compte de votre éventuelle expérience de la sécurité routière à l'étranger.

Merci pour votre collaboration !

Informations socio-démographiques (1)

Q1) **Vous êtes un/une :** homme - femme

Q2a) **En quelle année êtes-vous né(e) ?** _ _ _ _

Q2b) **Durant quel mois êtes-vous né(e) ?** (menu déroulant)

Mobilité et expérience

Q3) **Avez-vous un permis de conduire "voiture" (permis B) ?** oui – non

Q4) **A quelle fréquence conduisez-vous une voiture ?**
Réponses : Au moins 4 jours par semaine – De 1 à 3 jours par semaine – Quelques jours par mois – Quelques jours par an – Jamais – Ne sais pas / pas de réponse

Q5a) **Au cours des 12 derniers mois, lesquels de ces modes de déplacement avez-vous utilisé en [PAYS] ?**
Réponses : marche à pied (y compris jogging, roller, skateboard, …) - bicyclette (vélo électrique) – bicyclette (pas vélo électrique) – vélomoteur/cyclomoteur comme conducteur (classe A max. 25 km/h ou classe B max. 45 km/h) – moto (>50cc) comme conducteur – voiture électrique ou hybride comme conducteur – voiture (hors électrique ou hybride) comme conducteur – voiture comme passager – camionnette ou minibus comme conducteur – camion comme conducteur – transports en commun – autre(s) :

Q5b) **Pouvez-vous classer ces modes de déplacement, de celui que vous avez utilisé le plus à celui que vous avez utilisé le moins ?** **Placez vos modes de transport dans l'ordre dans la colonne de droite. Placez le plus utilisé en premier, puis le deuxième plus utilisé, etc.** (drag & drop)
Réponses : seules les réponses choisies à la question 5a sont possibles.

Si le répondant a conduit une voiture dans les 12 derniers mois → Q6
Sinon → Q8

Q6) **Avez-vous conduit une voiture au cours des 6 derniers mois ?** oui – non

Q7) **Combien de kilomètres avez-vous conduit au cours des six derniers mois ?** __ km au total

Q8) **Repensez à tous les déplacements que vous avez effectués hier, pas seulement en tant que conducteur de voiture, mais également en tant que piéton, cycliste, passager de voiture, etc. Combien de kilomètres avez-vous effectués hier avec les modes de déplacement suivants ?**
Pour indiquer 500 mètres par exemple (un demi-kilomètre) : veuillez écrire 0,5 (limitez-vous à un chiffre après la virgule). Si vous n'avez pas voyagé avec un mode de transport particulier, veuillez l'indiquer en écrivant "0" à côté de ce mode.

Réponses : seules les réponses choisies à la question 5a sont possibles.

Sécurité routière en général

Q9) Vous sentez-vous préoccupé par les problèmes suivants ?
Vous pouvez répondre avec un chiffre de 1 à 4 où 1 signifie « tout à fait préoccupé » et 4 signifie « pas du tout préoccupé ». Vous pouvez utiliser les scores intermédiaires pour nuancer votre jugement.
Variable binaire : *préoccupé (1-2)* – pas préoccupé (3-4)

Réponses : le développement de la criminalité – la pollution - les accidents de la route - la qualité des soins médicaux - les encombrements de circulation – le chômage

Acceptabilité des comportements à risque sur la route

Q10) Là ou vous vivez, dans quelle mesure la majorité des habitants trouverait acceptable qu'un conducteur…. ?
Vous pouvez répondre avec un chiffre de 1 à 5 où 1 signifie « inacceptable » et 5 signifie « acceptable ». Vous pouvez utiliser les scores intermédiaires pour nuancer votre jugement.
Variable binaire : acceptable (4 à 5) – inacceptable (1 à 3)
Éléments de réponse (au hasard) :

- conduise 20 km/h au-dessus de la limitation de vitesse sur une autoroute ;
- conduise 20 km/h au-dessus de la limitation de vitesse dans une rue résidentielle ;
- conduise 20km/h au-dessus de la limitation de vitesse dans une zone urbaine ;
- conduise 20 km/h au-dessus de la limitation de vitesse aux abords d'une école ;
- conduise jusqu'à 10 km/h plus vite que la limitation de vitesse légale ;
- téléphone au volant avec un kit mains libres ;
- téléphone au volant sans kit mains libres ;
- écrive des textos (SMS) ou des e-mails en conduisant ;
- consulte ou mette à jour les médias sociaux (exemple : Facebook, twitter, etc.) en conduisant ;
- conduise en étant si fatigué qu'il a du mal à garder les yeux ouverts ;
- franchisse un feu qui vient de passer au rouge alors qu'il aurait pu s'arrêter en toute sécurité ;
- conduise quand il pense avoir peut-être trop bu ;
- conduise 1 heure après avoir consommé de la drogue (autre que médicaments) ;
- conduise après avoir consommé de la drogue (autre que médicaments) et de l'alcool ;
- conduise avec des pneus mal gonflés ;
- roule sans assurance ;
- effectue un stationnement interdit ;
- n'attache pas sa ceinture à l'arrière de la voiture ;
- n'attache pas sa ceinture à l'avant de la voiture ;
- n'attache pas (siège pour enfant, ceinture…) les enfants qui voyagent en voiture.

Q11) Dans quelle mesure trouvez-vous personnellement acceptable qu'un conducteur… ?
Vous pouvez répondre avec un chiffre de 1 à 5 où 1 signifie « inacceptable » et 5 signifie « acceptable ». Vous pouvez utiliser les scores intermédiaires pour nuancer votre jugement.
Variable binaire : acceptable (4 à 5) – inacceptable (1 à 3)
Éléments de réponse (au hasard) : idem Q10

Adhésion aux mesures de sécurité routière

Q12) Pouvez-vous, pour chaque mesure, indiquer si vous êtes pour ou contre cette mesure ?
Options de réponse : pour – contre – sans avis
Éléments de réponse (au hasard).

- Pneus hiver obligatoires pour les voitures, les camions et les bus.
- Un permis à points, pouvant aboutir à un retrait du permis au-delà d'un certain seuil de points, devrait être instauré pour sanctionner les infractions routières.

- Les conducteurs sanctionnés plus d'une fois pour conduite sous l'influence de l'alcool devraient être contraints d'installer un « éthylotest antidémarrage » (*) l'éthylotest antidémarrage est un appareil qui bloque le démarreur de la voiture jusqu'à ce que le conducteur réussisse son test de l'haleine. En d'autres termes, on ne peut pas démarrer sans avoir passé avec succès un test de l'haleine.
- La tolérance zéro en matière d'alcool (0,0 ‰) pour les conducteurs débutants (titulaires du permis depuis moins de 2 ans).
- La tolérance zéro en matière d'alcool (0,0‰) pour tous les conducteurs.
- Interdiction totale d'utilisation du téléphone portable au volant (avec ou sans kit mains libres) pour tous les conducteurs.
- Interdiction de vendre de l'alcool dans les stations-services le long des autoroutes.
- Permettre aux cyclistes de franchir le feu rouge aux endroits où des panneaux routiers spécifiques l'autorisent.
- Avoir une loi obligeant tous les cyclistes à porter un casque.
- Gilet fluo/réfléchissant obligatoire pour les piétons et les cyclistes quand il fait noir.
- Interdiction pour les piétons et les cyclistes d'utiliser un casque audio ou des écouteurs.

Q13) Que pensez-vous des règles de circulation et des sanctions actuellement fixées dans votre pays pour chacun des thèmes suivants ?

Options de réponse : oui – non – ne sais pas/pas de réponse

Éléments de réponse (au hasard) : à chaque fois pour : vitesse – alcool – drogues – ceinture de sécurité

- les règles devraient être plus strictes ;
- le respect des règles n'est pas suffisamment contrôlé ;
- les sanctions sont trop sévères.

Comportements autodéclarés

Q14) Au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous en tant qu'usager… ?

Vous pouvez répondre avec un chiffre de 1 à 5 où 1 signifie « jamais » et 5 signifie « (presque) toujours ». Vous pouvez utiliser les scores intermédiaires pour nuancer votre jugement. (+ options de réponses : « pas d'application » et « pas de réponse »)

Variable binaire : jamais (1) – au moins une fois (2 à 5)

Variable binaire pour la ceinture de sécurité : (presque) toujours (5) – pas toujours (1 à 4)

Éléments de réponses (au hasard ; seulement les éléments compatibles avec les types d'usagers de la route indiqués à la Q5a) :

- attaché votre ceinture de sécurité en tant que conducteur ;
- attaché votre ceinture de sécurité en tant que passager avant ;
- attaché votre ceinture de sécurité en tant que passager arrière ;
- attaché correctement (siège pour enfant, rehausseur) les enfants (mesurant moins d'1m35)[7] que vous transportiez ;
- attaché la ceinture des enfants (> 1m35) que vous transportiez ;
- écouté de la musique avec un casque audio ou des écouteurs en tant que piéton ;
- roulé à vélo sans casque ;
- écouté de la musique avec un casque audio ou des écouteurs en roulant à vélo ;
- roulé à vélo sur la chaussée à côté de la piste cyclable ;
- roulé en cyclomoteur ou à moto(cyclette) sans casque ;
- dépassé la limitation de vitesse en agglomération ;
- dépassé la limitation de vitesse hors agglomération (en dehors des autoroutes) ;
- dépassé la limitation de vitesse sur autoroute ;
- pris le volant après avoir consommé de l'alcool ;
- pris le volant après avoir consommé des drogues illicites ;
- téléphoné au volant sans kit mains libres ;
- téléphoné au volant avec un kit mains libres ;
- lu un texto (SMS) ou un e-mail au volant ;

[7] Adapté dans chaque pays selon la législation en vigueur (par ex, en BE 135cm)

- envoyé un texto (SMS) ou un e-mail au volant ;
- réalisé que vous étiez trop fatigué pour conduire ;
- fait un arrêt et pris une pause parce que vous étiez trop fatigué pour conduire ;
- conduit alors que vous preniez des médicaments vous avertissant qu'ils pouvaient influencer votre capacité à la conduite ;
- conduit de manière agressive ;
- roulé trop lentement ;
- conduit sans respecter la distance de sécurité avec les véhicules qui vous précèdent ;
- oublié d'indiquer le changement de direction quand vous avez dépassé, tourné à gauche ou à droite ;
- conduit dangereusement ;
- en tant que piéton, traversé la rue quand le feu piéton est rouge ;
- en tant que cycliste, traversé la rue quand le feu cycliste est rouge ;
- en tant que piéton, traversé en dehors des passages pour piétons.

Q15) Au cours du dernier mois (30 jours), à quelle fréquence avez-vous conduit une voiture en étant peut-être au-delà de la limite légale de consommation d'alcool pour pouvoir conduire ? (liste déroulante de 0 à 30 + option « pas de réponse »)
Variable binaire : jamais *(0)* - *au moins* une fois (1-30)

Attitudes vis-à-vis du comportement (imprudent) en matière de circulation

Q16) Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes ?
Vous pouvez répondre avec un chiffre de 1 à 5 où 1 signifie « pas d'accord » et 5 signifie « d'accord ». Vous pouvez utiliser les scores intermédiaires pour nuancer votre jugement.
Variable binaire : *d'accord (4-5)* - pas d'accord (1-3)
Propositions (choisies de manière aléatoire) :

- conduire sous l'influence de l'alcool augmente considérablement le risque d'accident ;
- la plupart de mes connaissances/amis trouvent que conduire sous l'influence de l'alcool est inacceptable ;
- en conduisant sous l'influence de l'alcool, il est difficile de réagir correctement dans une situation dangereuse ;
- conduire sous l'influence des drogues augmente considérablement le risque d'accident ;
- la plupart de mes connaissances/amis trouvent que conduire sous l'influence de l'alcool est inacceptable ;
- je sais très bien quelle est ma propre limite d'utilisation des drogues pour être encore capable de conduire une voiture en toute sécurité ;
- rouler vite c'est risquer sa propre vie et celle des autres ;
- je dois rouler vite, sinon j'ai l'impression de perdre du temps ;
- en conduisant plus vite que la limite autorisée, il est difficile de réagir correctement dans une situation dangereuse ;
- la plupart de mes connaissances/amis trouvent qu'il faut respecter les limitations de vitesse ;
- généralement, les limitations de vitesse sont fixées à des niveaux acceptables ;
- si vous augmentez votre vitesse de 10km/h, vous courez beaucoup plus de risques d'avoir un accident ;
- à l'arrière, il n'est pas nécessaire de s'attacher ;
- je demande toujours à mes passagers d'attacher leur ceinture ;
- les modes d'emploi des sièges pour enfant ne sont pas clairs ;
- il est dangereux de transporter un enfant qui n'est pas attaché correctement ;
- pour les petits trajets, il n'est pas vraiment nécessaire d'utiliser le dispositif de retenue pour enfant approprié ;
- je suis moins attentif au trafic lorsque je téléphone au volant avec un kit mains libres ;
- je suis moins attentif au trafic lorsque je téléphone au volant sans kit mains libres ;
- presque tous les automobilistes téléphonent de temps en temps avec leur portable en main lorsqu'ils conduisent ;

- les personnes qui téléphonent au volant sans kit mains libres courent plus de risques d'être impliquées dans un accident ;
- en cas de somnolence, je préfère ne pas prendre le volant ;
- même lorsque je me sens somnolent au volant, je continue à conduire ;
- lorsque je me sens somnolent au volant, le risque que je sois impliqué dans un accident augmente.

Sécurité subjective et perception des risques

Q17)* Dans quelle mesure vous sentez-vous en sécurité (en danger) lorsque vous utilisez les modes de déplacement suivants en [pays] ?

Vous pouvez répondre avec un chiffre de 0 à 10 où 0 signifie « très en danger » et 10 signifie « très en sécurité ». Vous pouvez utiliser les scores intermédiaires pour nuancer votre jugement.

Propositions (choisies de manière aléatoire): seules les propositions indiquées dans la Q5 sont présentées.

Q18) Selon vous, combien d'accidents de la route sont causés par chacun des facteurs suivants ? Pour chaque facteur, estimez le pourcentage d'accidents. Autrement dit, sur 100 accidents, combien sont causés par les facteurs suivants ?

Fournir une estimation distincte pour chaque facteur. Toujours répondre en utilisant un chiffre compris entre 0 et 10 *(+ option : « ne sais pas »*). La somme totale des tous les facteurs ne peut excéder 100.

Propositions (choisies de manière aléatoire) :

- conduire en état de fatigue ;
- conduire sous influence d'alcool ;
- suivre de trop près le véhicule qui précède ;
- rouler trop vite ;
- prendre des médicaments psychoactifs et conduire *(*) médicaments psychoactifs : avec effets secondaires sur le système nerveux central (par exemple : sédatifs, antidépresseurs) ;*
- prendre des drogues et conduire ;
- routes mal entretenues ;
- mauvaise infrastructure routière ;
- téléphoner au volant sans kit mains libres ;
- encombrements de circulation/embouteillages ;
- mauvaises conditions météorologiques ;
- défaillance technique ;
- style de conduite agressif ;
- inattention ;
- connaissance insuffisante du code de la route ;
- envoyer un texto (SMS) en conduisant.

Comportement des autres usagers de la route

Q19) Pouvez-vous, pour chaque comportement, indiquer à quelle fréquence vous y êtes confronté en tant qu'usager de la route ?

Vous pouvez répondre par un chiffre de 0 à 10. 0 correspond à « jamais » et 10 à « très souvent ». Les notes entre 1 et 9 peuvent être utilisée afin d'affiner votre réponse.

Propositions (choisies de manière aléatoire) :

- conducteurs agressifs ;
- conducteurs distraits (occupés à autre chose comme téléphoner, régler la radio,...) ;
- usagers qui ne respectent pas les règles de circulation ;
- conducteurs qui roulent beaucoup trop vite ;
- conducteurs qui roulent beaucoup trop lentement ;
- conducteurs qui ne respectent pas les distances de sécurité ;
- usagers négligents (par ex. en n'utilisant pas leurs clignotants) ;

- conducteurs qui ne tiennent pas compte des autres usagers (par ex. en bloquant une sortie, en ne s'arrêtant pas à un passage pour piétons) ;
- conducteurs qui commettent des infractions dangereuses (par ex. en dépassant par la droite).

Q20) Pensez-vous que la fréquence des comportements suivants a augmenté, est restée la même ou a diminué au cours des 2 dernières années ?
Réponses possibles : *augmenté* - resté la même - diminué
Propositions (choisies de manière aléatoire) : même chose que la Q19.

Implication dans des accidents de la route

Q21a) Au cours des 3 derniers mois, avez-vous été impliqué dans un accident de la route en tant que ... (si vous n'avez été impliqué dans aucun accident, réponse possible : « aucune de ces réponses »)
Propositions (plusieurs réponses possibles ; seules les propositions indiquées dans la Q5 sont présentées) :
Sous-propositions supplémentaires pour :
- motocyclisme : motocycliste (moto 50-125 cc) - motocycliste (moto >125 cc) ;
- transport public : dans le train - dans le métro - dans le tram - dans le bus.

Q21b) Quelle était la gravité de l'accident ?
Réponses possibles (plusieurs réponses possibles par mode de transport, par exemple : si un participant a subi plusieurs accidents en tant que piéton) : Sans dégât matériel ni blessure[8] - Uniquement avec des dégâts matériels – Une des personnes impliquées (moi ou quelqu'un d'autre) a été blessée (mais sans avoir dû être emmenée à l'hôpital) – Une des personnes impliquées a dû être transportée à l'hôpital.
Propositions : chaque mode de transport indiqué dans la Q21a.

Applications des sanctions et des règles de circulation

Si la réponse à Q3 = 'Non' → Q23

Q22) Quelle est, à votre avis, la probabilité d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour… ?
Vous pouvez répondre avec un chiffre de 1 à 5 où 1 signifie « très petite chance » et 5 signifie « très grande chance » . Vous pouvez utiliser les scores intermédiaires pour nuancer votre jugement. (+ option : ne sais pas/pas de réponse)
Variable binaire : *grande chance (4-5)* – petite chance (1-3)
Éléments (au hasard) :
- … vérifier si le conducteur conduit sous influence d'alcool (donc être soumis à un test d'haleine).
- … vérifier si le conducteur conduit sous influence de drogues
- … vérifier si le conducteur et les passagers portent leur ceinture de sécurité
- … vérifier si le conducteur respecte les limitations de vitesse (y compris contrôle par voiture de police avec radar et/ou radars automatiques)

Q23a) Au cours des 12 derniers mois, combien de fois avez-vous…
Options de réponse : nombre + ne sais pas/pas de réponse
Éléments :
- …été arrêté par la police pour un contrôle ?
- …dû payer une amende pour une infraction routière ?
- …été condamné par le tribunal pour délit routier ?

Q23b) S'agissait-il d'une amende pour…
Éléments (plusieurs réponses possibles) : non-respect des limitations de vitesse – conduite sous l'influence de l'alcool – conduite sous l'influence de drogues (autres que médicaments) – non-

[8] *Cette option renvoie à un « indicent » et non pas à un crash (non pris en compte dans cette analyse)*

port de la ceinture – ne pas avoir correctement attaché les enfants – téléphoner au volant sans kit mains libres – autre raison – pas de réponse

Q23c) S'agissait-il d'une condamnation pour …
Éléments (plusieurs réponses possibles) : idem Q23b

Q24 & Q25 ne doivent être soumis qu'aux participants ayant conduit une voiture ces 12 derniers mois

Q24) Au cours des 12 derniers mois écoulés, combien de fois avez-vous été à un alcootest par la police en tant que conducteur ? __
Variable binaire : *au moins une fois* – jamais

Q25) Au cours des 12 derniers mois, combien de fois avez-vous été contrôlé par la police pour la conduite sous influence de drogues ou de médicaments en tant qu'automobiliste ? ___
Variable binaire : *au moins une fois* – jamais

Information socio-démographique (2)

Q26) Quel est le diplôme le plus élevé que vous ayez obtenu ?
Éléments de réponses : aucun – brevet des collèges – CAP, BEP, Baccalauréat – DUT/BTS/Licence – Master ou plus – pas de réponse

Q27) Quel est le code postal de la commune où vous habitez ?[9]

[9] *Si dans un pays aucun code postal n'est utilisé, cette question est reformulée comme suit : quel est le code postal de la commune où vous habitez ?*

ESRA

www.esranet.eu

European Survey of Road users' safety Attitudes