

Cyclistes

ESRA2 Rapport thématique n° 11 (version actualisée)

Résumé

Objectif et méthodologie

Le projet ESRA (E-Survey of Road users' Attitudes) est une initiative conjointe d'instituts de sécurité routière, de centres de recherche, de services publics et de sponsors privés du monde entier. L'objectif est de collecter et d'analyser des données comparables sur les performances en matière de sécurité routière, en particulier la culture et le comportement des usagers de la route. Les données d'ESRA servent de base à un vaste ensemble d'indicateurs de sécurité routière. Ceux-ci fournissent des preuves scientifiques pour l'élaboration de politiques aux niveaux national et international.

L'institut Vias à Bruxelles (Belgique) a lancé et coordonne le projet ESRA, en coopération avec onze partenaires du groupe central (BAST, BFU, CTL, IATSS, IFSTTAR, ITS, KfV, NTUA, PRP, SWOV, TIRF). Au cœur du projet ESRA se trouve un questionnaire d'enquête élaboré conjointement, qui est traduit dans des versions linguistiques nationales. Les thèmes couverts comprennent le comportement autodéclaré, les attitudes et les opinions sur les comportements dangereux dans la circulation, les expériences de contrôle et le soutien aux mesures politiques. L'enquête aborde différents sujets liés à la sécurité routière (par exemple, la conduite sous l'influence de l'alcool, de drogues et de médicaments, la vitesse, la distraction) et cible les occupants des voitures, les conducteurs de motocyclettes et de cyclomoteurs, les cyclistes et les piétons.

Le présent rapport est basé sur la deuxième édition de cette enquête mondiale, qui a été menée en 2018 (ESRA2_2018). Au total, cette enquête a permis de recueillir des données auprès de plus de 35 000 usagers de la route à travers 32 pays. Un aperçu de l'initiative ESRA et des résultats du projet est disponible sur : www.esranet.eu.

Ce rapport thématique du projet ESRA sur les cyclistes décrit la fréquence à laquelle les gens utilisent un vélo (électrique ou non), les comportements autodéclarés, la perception de la sécurité lors de l'utilisation d'un vélo et le soutien aux mesures politiques destinées aux cyclistes dans 32 pays. Il comprend des comparaisons entre les pays participants ainsi qu'entre les groupes d'âge et les sexes au niveau régional.

Principaux résultats

Les conclusions pertinentes basées sur les résultats d'ESRA2 concernant les cyclistes peuvent être résumées comme suit :

Fréquence des déplacements à vélo

- La région présentant la plus forte proportion de personnes déclarant faire du vélo est l'Asie-Océanie : 70% des personnes interrogées ont utilisé un vélo conventionnel (non électrique) et 33% un vélo électrique au moins quelques jours au cours des 12 derniers mois.
- Les pays présentant les pourcentages les plus élevés d'utilisateurs de bicyclettes conventionnelles sont principalement européens : en Pologne, au Vietnam, en Slovénie et en Hongrie, au moins 80% des personnes interrogées ont utilisé ce mode de transport au moins quelques jours au cours des 12 derniers mois. En outre, aux Pays-Bas, en Thaïlande et en Hongrie, 20% ou plus utilisent une bicyclette conventionnelle au moins 4 jours par semaine.
- L'utilisation des bicyclettes électriques est plus répandue en Asie-Océanie et en Afrique qu'en Europe et en Amérique. Les pourcentages les plus élevés de répondants ayant déclaré avoir utilisé un vélo électrique au moins quelques jours au cours des 12 derniers mois se trouvent au Vietnam (51%), en Égypte (36%), en Inde (33%) et en Malaisie (32%).

- Les hommes font plus souvent du vélo (classique ou électrique) que les femmes, et les jeunes adultes plus souvent que les personnes âgées.
- Au cours des trois dernières années, au sein des pays ayant participé aux deux enquêtes du projet ESRA (c'est-à-dire 2015/2016 et 2018/2019), le nombre de personnes ayant déclaré faire du vélo a augmenté.

Comportements dangereux déclarés par les cyclistes eux-mêmes

- Parmi les cinq comportements dangereux proposés, le fait de rouler sous l'emprise de l'alcool est le moins fréquemment mentionné par les cyclistes, et le fait de rouler sans casque est le plus fréquemment mentionné.
- Dans les juridictions où le port du casque est obligatoire pour tous les cyclistes (Australie, Nigeria et Afrique du Sud, certains États du Canada et des États-Unis ainsi que l'Espagne et Israël lorsqu'ils roulent en dehors des agglomérations), le pourcentage de personnes déclarant rouler sans casque est nettement plus faible (entre 30 % et 54 %) que dans la plupart des autres pays. Les pays ayant les pourcentages les plus élevés de cyclistes qui déclarent ne pas porter de casque sont tous européens (Pays-Bas, Hongrie et Belgique : tous supérieurs à 82%).
- Dans l'ensemble, les hommes sont plus susceptibles que les femmes de signaler des comportements dangereux et le pourcentage de répondants qui signalent des comportements dangereux à vélo tend à diminuer avec l'âge.

Perception de la sécurité lors de l'utilisation d'un vélo

- La plus forte proportion de répondants ayant indiqué se sentir en sécurité lorsqu'ils utilisent un vélo se trouvait en Asie-Océanie (score moyen de perception de la sécurité de 7 points sur une échelle allant de 0=très peu sûr à 10=très sûr pour les deux types de vélos), et la plus faible en Afrique (score de 5,7 points pour l'utilisation d'un vélo classique et de 4,9 points pour l'utilisation d'un vélo électrique).
- Le sentiment que l'utilisation d'un vélo conventionnel est sûre est le plus présent dans les pays européens, les cyclistes danois ayant le score le plus élevé de sécurité perçue (7.4). En dehors de l'Europe, les utilisateurs de bicyclettes conventionnelles au Vietnam ont rapporté le score de sécurité perçue le plus élevé (7.3). La sécurité perçue est très faible chez les cyclistes conventionnels du Liban (4,5), de la Grèce (4,5) et de la République de Corée (4,8).
- La perception la plus élevée de la sécurité pour l'utilisation d'une bicyclette électrique a de nouveau été enregistrée en Europe, avec le Danemark, l'Allemagne et l'Islande en tête (7,0 points chacun). L'Inde se classe en septième position avec 6,8 points. La perception de la sécurité la plus faible se trouve en Ouganda (3,9), au Cameroun (3,9), en Israël (4,1 points) et au Bénin (4,1).
- Au cours des deux ou trois dernières années, la perception de la sécurité par les cyclistes a légèrement évolué. Dans l'ensemble, les scores de perception de la sécurité ont augmenté de 7 points de pourcentage concernant l'utilisation de bicyclettes classiques et de 2 points de pourcentage pour les bicyclettes électriques. Il convient de prêter attention aux pays où la perception de la sécurité a diminué (par exemple, aux États-Unis, en Corée et en Grèce).

Soutien aux mesures politiques liées au vélo

- Les quatre mesures politiques proposées aux répondants (port obligatoire du casque pour tous les cyclistes, pour les cyclistes de moins de 12 ans, interdiction de l'utilisation d'écouteurs et obligation de porter des matériaux réfléchissants lorsqu'on roule dans l'obscurité) sont soutenues par toutes les régions, allant de 59% d'approbation pour l'interdiction de l'utilisation d'écouteurs à vélo en Amérique à 89% d'approbation pour le port obligatoire du casque pour les cyclistes de moins de 12 ans en Afrique.
- Les Pays-Bas, le Japon, le Luxembourg et le Vietnam sont les seuls pays où la majorité des personnes interrogées ne sont pas d'accord avec une obligation légale pour tous les cyclistes de porter un casque.

- Les femmes ont tendance à soutenir davantage les mesures politiques destinées aux cyclistes, mais les différences sont plutôt faibles.
- Dans l'ensemble, nous observons que plus les répondants sont âgés, plus le soutien aux mesures politiques est élevé (du moins dans la région européenne).
- Au cours des deux ou trois dernières années, le soutien au port obligatoire du casque pour tous les cyclistes a augmenté parmi les cyclistes (utilisant des bicyclettes non électriques ou électriques) dans la plupart des pays. Seuls les États-Unis, la République de Corée et la Pologne ont enregistré une baisse du soutien.

Variables explicatives associées à la pratique autodéclarée du vélo en écoutant de la musique, en lisant des textos ou en consultant des réseaux sociaux, ou encore sans casque.

- Les modèles de régression logistique ont confirmé les observations précédentes concernant les effets du sexe et de l'âge : les femmes et les cyclistes plus âgés sont moins susceptibles de signaler des comportements dangereux.
- Les personnes qui font fréquemment du vélo sont plus susceptibles de signaler des comportements dangereux que celles qui n'en font pas plus de quelques jours par mois. La probabilité que les personnes qui font du vélo au moins quatre jours par semaine, par rapport à celles qui en font rarement, augmente de 40% pour "ne pas porter de casque", de 18% pour "écouter de la musique" et de 75% pour "lire des textos/emails ou consulter des réseaux sociaux".
- La Suisse, l'Irlande, le Portugal, le Royaume-Uni, le Canada, Israël, les États-Unis, l'Australie et l'Afrique du Sud sont les pays où les cyclistes sont le plus susceptibles de porter un casque. Les pays où les cyclistes étaient les moins susceptibles de se protéger avec un casque sont la Belgique, les Pays-Bas, la Pologne, la Hongrie et la Serbie.
- Les cyclistes vivant en Autriche, en Suisse, en Slovénie et au Japon sont les plus susceptibles de déclarer qu'ils n'utilisent pas d'écouteurs lorsqu'ils font du vélo. À l'autre extrémité de l'échelle, on trouve la Grèce, la République de Corée, l'Inde et quatre des cinq pays africains : l'Égypte, le Kenya, le Nigeria et le Maroc.
- Par rapport à la Pologne, le "pays européen moyen" en ce qui concerne le comportement consistant à "lire un message/un courriel ou consulter des réseaux sociaux en faisant du vélo", plusieurs pays se situent bien en dessous de cette moyenne (probabilité diminuée d'au moins 30%) : Autriche, Suisse, Allemagne, Slovénie, Hongrie, Nigeria et Afrique du Sud. Dans deux pays seulement, l'Égypte et le Maroc, les cyclistes sont plus susceptibles de déclarer qu'ils "lisent un message/email" ou consultent des réseaux sociaux en faisant du vélo".

Description du groupe d'utilisateurs de la route "cyclistes".

- La proportion de femmes est plus faible dans le groupe des "cyclistes" (c'est-à-dire les personnes qui font du vélo au moins quelques jours par mois et conduisent une voiture au maximum quelques jours par mois) que dans le groupe des "automobilistes" (les personnes qui conduisent une voiture au moins quelques jours par mois et font du vélo au maximum quelques jours par mois). En Europe, par contre, il n'y a pas de différence entre les sexes pour ces deux groupes.
- Le groupe des "cyclistes" tend à être plus jeune que celui des "automobilistes".
- Une relation a été trouvée en Europe entre le niveau d'urbanisation et les types d'utilisateurs de la route, où le pourcentage d'utilisateurs de la route vivant dans une zone urbaine est significativement plus élevé chez les cyclistes (46%) que chez les automobilistes (36%). Cependant, dans les autres régions, aucune preuve de ce type n'a été trouvée.

Comparaison des réponses entre les "cyclistes" et les "automobilistes" en ce qui concerne le soutien aux mesures politiques ou aux règles de circulation, la perception des causes des accidents et l'implication dans les accidents de la route.

- Les "cyclistes" ("personnes qui font du vélo au moins quelques jours par mois et ne conduisent pas une voiture plus de quelques jours par mois") sont beaucoup moins enclins à approuver les mesures politiques visant les cyclistes que les "automobilistes" (personnes qui conduisent une voiture au moins quelques jours par mois et ne font pas de vélo plus de quelques jours par mois). Comme ces mesures ne s'appliquent qu'aux cyclistes, il est compréhensible que les non-cyclistes, qui ne sont pas contraints de modifier leur comportement, y soient plus favorables.
- En ce qui concerne l'acceptation d'une obligation légale pour tous les cyclistes de porter un casque, il existe des différences considérables entre les types d'usagers de la route, notamment en Europe. Alors que les "automobilistes" acceptent cette mesure dans une proportion de 72%, la proportion parmi les "cyclistes" est de 50% (respectivement 57% pour ceux qui conduisent aussi souvent une voiture).
- Dans toutes les régions, les "cyclistes" ont répondu qu'ils étaient plus souvent impliqués dans un accident de la route que les "automobilistes". Il convient de souligner qu'un accident de la route peut également être un accident unilatéral, comme une chute de vélo sans collision.

Relation entre la sécurité perçue à vélo et le nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus à vélo.

- Dans les pays où le nombre de tués à vélo par milliard de km est relativement faible (Pays-Bas, Danemark, Suède, Suisse et Finlande), les scores moyens de perception de la sécurité à vélo sont plutôt élevés.
- Inversement, dans les pays où le nombre de tués à vélo par milliard de km est relativement élevé, les scores moyens de sécurité perçue à vélo sont plutôt bas. C'est le cas, par exemple, en Italie ou aux États-Unis.
- Il existe cependant des pays où les niveaux de sécurité perçue sont particulièrement bas par rapport à leur taux de mortalité lié à la distance. C'est le cas de l'Irlande, du Royaume-Uni, de la Belgique et de la France. De toute évidence, la perception de la sécurité ou de l'insécurité dans la circulation n'est pas seulement influencée par une mesure objective de la sécurité.

Principales recommandations

Les mesures présentées ci-dessous ont été proposées dans les travaux de Morris et al., 2018, Shinar, 2017, Schepers et al., 2017, Goodwin et al., 2015, OCDE/FIT, 2013 et Walter et al., 2012.

- Développer des réseaux (cyclables) de haute qualité et concevoir des carrefours fortement axés sur les aspects sécuritaires, ainsi qu'établir des zones de restriction d'accès telles que des zones à vitesse réduite.
- Veiller, par des mesures incitatives ou législatives, à ce que les véhicules à moteur (à savoir les voitures, les véhicules de transport de marchandises, les autocars et les autobus) soient équipés de systèmes électroniques, notamment de systèmes de détection des vélos ou de systèmes d'assistance au freinage.
- Encouragez les cyclistes à porter des matériaux fluorescents et rétro réfléchissants et à s'assurer que leurs vélos sont en bon état et que leurs feux sont en état de marche.
- Sensibiliser aux dangers spécifiques de certains comportements tels que la conduite en état d'ébriété, la distraction, la vitesse excessive ou le manque de visibilité.

- Donner des instructions aux automobilistes et aux cyclistes sur la manière dont ils doivent interagir en toute sécurité les uns avec les autres et les informer des exigences des lois pertinentes.
- Élaborer des recommandations sur les règles appropriées (c'est-à-dire les limites de vitesse) pour les vélos électriques lents et rapides et sur les règles d'interaction entre les vélos conventionnels et électriques.
- Promouvoir le port du casque à vélo par l'information, des mesures incitatives et/ou l'application des lois sur le port du casque.

L'initiative ESRA a démontré la faisabilité et la valeur ajoutée de la collecte conjointe de données sur les performances en matière de sécurité routière par des organisations partenaires du monde entier. L'intention est de répéter cette initiative sur une base triennale, en conservant un ensemble de questions de base à chaque vague. De cette façon, le projet ESRA produit des indicateurs de performance de sécurité routière cohérents et comparables qui peuvent servir de base aux politiques nationales de sécurité routière et aux systèmes internationaux de suivi des performances de sécurité routière.