

Cyclomotoristes et motocyclistes

ESRA2 Rapport thématique n° 12 (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 du projet 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 (Allemagne), BFU (Suisse), CTL (Italie), IATSS (Japon), IFSTTAR (France), ITS (Pologne), KFV (Autriche), NTUA (Grèce), PRP (Portugal), SWOV (Pays-Bas), TIRF (Canada)). 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'emprise de l'alcool, de drogues et de médicaments, la vitesse, la distraction) et cible les occupants des voitures, les conducteurs de motos 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 deux vagues : une première vague en 2018 (ESRA2_2018) impliquant 32 pays et une deuxième vague en 2019 (ESRA2_2019), se terminant en 2020, incluant 16 pays supplémentaires. Au total, cette enquête a permis de recueillir des données auprès de plus de 45 000 usagers de la route dans 48 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 cyclomotoristes et les motocyclistes décrit la fréquence de la conduite d'un cyclomoteur ou d'une motocyclette, la perception de la sécurité de l'utilisation d'un cyclomoteur ou d'une motocyclette, les taux d'auto déclaration de consommation d'alcool, de conduite à une vitesse supérieure à la limite autorisée en dehors des agglomérations (mais pas sur les autoroutes et les voies rapides), de conduite sans casque et de lecture d'un message texte/email ou de consultation des réseaux sociaux pendant la conduite parmi les usagers de la route dans 48 pays. Elle comprend des comparaisons entre les pays participants ainsi que des résultats en fonction de l'âge et du sexe.

Principaux résultats

Les principaux résultats sont présentés ci-dessous pour chaque question de recherche.

Quelle est la fréquence d'utilisation d'un deux-roues motorisés ?

- L'utilisation des deux-roues motorisés comme mode de transport est plus répandue en Asie-Océanie et en Afrique.
- L'utilisation de deux-roues motorisés non électriques est plus courante que celle de deux-roues motorisés électriques.

Quelle est la perception de la sécurité de l'utilisation d'un deux-roues motorisés ?

- Dans tous les pays examinés, les scores de perception de la sécurité des deux-roues motorisés ne dépassent pas 7 points. Ce fait indique que les usagers de la route ne considèrent pas ces modes de transport comme suffisamment sûrs.

Quelle est la prévalence de l'alcoolisme autodéclaré chez les conducteurs de véhicules à moteur ? Et quelles sont les différences ?

- Le pourcentage de conducteurs de véhicules à moteur ayant admis avoir consommé de l'alcool au cours des 30 derniers jours varie, pour la majorité des pays, entre 10 et 30 %.
- Les différents groupes d'âge dans les quatre régions du monde présentent des tendances différentes en matière de consommation d'alcool et de conduite.
- En Europe, en Amérique et en Afrique, les taux de consommation d'alcool et de conduite autodéclarés sont plus élevés pour les hommes conducteurs de deux-roues motorisés, tandis qu'en Asie-Océanie, les taux respectifs sont plus élevés pour les conductrices de deux-roues motorisés.

Quel est le niveau d'excès de vitesse autodéclaré hors agglomération (mais pas sur les autoroutes et les voies rapides) par les conducteurs de véhicules à moteur ? Et quelles sont les différences ?

- Dans la plupart des pays participants du monde entier, près de la moitié des conducteurs de deux-roues motorisés admettent avoir fait des excès de vitesse en dehors des agglomérations (pas sur les autoroutes/libres) au cours des 30 derniers jours.
- En Europe, en Amérique et en Asie-Océanie, les excès de vitesse autodéclarés sont plus élevés dans les groupes d'âge les plus jeunes.
- En Europe, en Asie-Océanie et en Afrique, les hommes conducteurs de véhicules à moteur affichent des taux d'excès de vitesse plus élevés. Au contraire, en Amérique, des taux légèrement plus élevés correspondent aux conductrices de deux-roues motorisés.

Quel est le niveau de conduite autodéclarée sans casque ? Et quelles sont les différences ?

- Dans la plupart des pays, le pourcentage de conducteurs de véhicules à moteur qui admettent avoir roulé sans casque au cours des 30 derniers jours varie entre 20 et 45%. Les taux les plus élevés sont enregistrés chez les conducteurs de véhicules à moteur d'Asie-Océanie.
- Dans le monde entier, le comportement autodéclaré de conduite sans casque est plus élevé chez les jeunes conducteurs de véhicules utilitaires légers que chez les groupes d'âge plus élevés.
- Dans toutes les régions du monde, les conducteurs de véhicules à moteur sont plus nombreux à rouler sans casque que les femmes.

Quel est le niveau d'auto déclaration de lecture d'un texto ou d'un courriel ou de consultation des réseaux sociaux pendant la conduite ? Et quelles sont les différences ?

- Le pourcentage de conducteurs de véhicules à moteur qui admettent lire un texto ou un courriel ou consulter les réseaux sociaux pendant qu'ils conduisent varie de 22% en Europe à 31% en Afrique.
- Les différents groupes d'âge dans les quatre régions du monde présentent des habitudes différentes en ce qui concerne la lecture d'un texto ou d'un courriel ou la consultation des réseaux sociaux pendant la conduite.
- Dans toutes les régions examinées, à l'exception de l'Asie-Océanie, les taux de conducteurs de deux-roues motorisés admettant lire un texto/email ou consulter les réseaux sociaux pendant

qu'ils conduisent sont plus élevés que les taux respectifs des conductrices de deux-roues motorisés.

Quels sont les facteurs liés à l'auto déclaration de la consommation d'alcool lors de la conduite ?

- En Europe, les hommes qui conduisent des véhicules à moteur sont 1,67 fois plus susceptibles de déclarer avoir bu et conduit que les femmes.
- Les personnes interrogées qui pensent avoir un haut niveau d'auto-efficacité (c'est-à-dire qu'elles se font confiance pour conduire après avoir bu un verre d'alcool, qu'elles sont persuadées d'avoir la capacité de conduire lorsqu'elles sont un peu ivres après une fête ou de conduire même si elles sont un peu ivres après une fête, etc.) sont beaucoup plus susceptibles de déclarer qu'elles conduisent sous l'influence de l'alcool.
- Les conducteurs de véhicules à moteur qui s'opposent à l'obligation légale d'installer un éthylotest anti-démarrage pour les conducteurs qui ont été pris en flagrant délit de conduite en état d'ivresse sont dans près de 45% des cas (en Europe) et 65% des cas (en Afrique) plus susceptibles de signaler qu'ils ont bu et conduit.
- Chaque fois que les conducteurs de véhicules à moteur ont été impliqués dans un accident au cours des 12 derniers mois, ils sont 2,29 fois plus susceptibles de consommer de l'alcool en Europe, 1,92 fois en Asie-Océanie et 1,97 fois en Afrique.
- Une association significative a été trouvée entre le contrôle comportemental perçu et la consommation d'alcool et la conduite autodéclarée.

Quels sont les facteurs liés aux excès de vitesse déclarés en dehors des agglomérations (mais pas sur les autoroutes) ?

- Les hommes conducteurs de deux-roues motorisés sont généralement plus susceptibles de déclarer rouler vite, avec une différence significative entre les sexes en Europe et en Afrique.
- Les conducteurs de deux-roues motorisés qui ont déclaré faire des excès de vitesse en raison de l'impression de perdre du temps ont 3,49 fois plus de chances de le faire en Europe et 3,57 fois plus de chances de le faire en Asie-Océanie.
- Les conducteurs de véhicules à moteur qui se font confiance lorsqu'ils roulent nettement plus vite que la limite de vitesse ont 1,57 fois plus de chances de le faire en Europe, 1,46 fois en Asie-Océanie et 1,96 fois en Afrique.
- Les conducteurs de deux-roues motorisés qui conduisent souvent plus vite que la limite de vitesse ont 3,82 fois plus de chances de le faire en Asie-Océanie et 1,75 fois plus de chances de le faire en Afrique.
- Une association significative a été observée entre le contrôle comportemental perçu et le comportement autodéclaré.

Quels sont les facteurs liés à la pratique autodéclarée de la moto sans casque ?

- Les hommes sont plus susceptibles de signaler le comportement consistant à rouler sans casque, avec une différence significative entre les sexes. Dans les pays européens et africains, ces taux sont respectivement de 1,67 et 1,45.
- Dans toutes les régions, les personnes qui soutiennent les obligations légales liées au port du casque sont moins susceptibles de rouler sans casque.
- Pour chaque fois que les conducteurs de véhicules à moteur ont été impliqués dans un accident au cours des 12 derniers mois, ils sont 2,43 fois plus susceptibles de rouler sans casque en Europe et 2,01 fois en Asie-Océanie.
- Les résultats indiquent également une association significative entre le contrôle comportemental perçu et le comportement autodéclaré.

Quels sont les facteurs liés à la lecture d'un texto ou d'un courriel ou à la consultation de réseaux sociaux pendant la conduite ?

- En Europe et en Afrique, la probabilité de lire un texto ou un courriel ou de consulter des réseaux sociaux en conduisant diminue avec l'augmentation de l'âge du conducteur.
- Plus l'accord sur l'utilisation d'un téléphone portable en conduisant un deux-roues motorisé est élevé (comme l'utilisation d'un téléphone en conduisant parce que l'on veut toujours être disponible, pour gagner du temps, et parce que l'on croit pouvoir parler au téléphone en conduisant), plus la probabilité de lire un SMS/email ou de consulter les réseaux sociaux est élevée.
- Les motards qui utilisent un téléphone portable parce qu'ils veulent être disponibles ont 5,02 fois plus de chances d'utiliser leur téléphone en Asie-Océanie et 1,83 fois en Afrique.
- En Europe et en Afrique, les conducteurs qui sont prêts à gagner du temps sont environ 1,99 fois plus susceptibles d'utiliser le téléphone en roulant.
- Les conducteurs qui ont tendance à se faire confiance lorsqu'ils consultent des messages sur le téléphone portable en conduisant ont 2,55 fois plus de chances d'utiliser leur téléphone en Asie-Océanie.

Principales recommandations

- Les motocyclistes et les cyclomotoristes constituent l'un des groupes d'utilisateurs de la route les plus vulnérables. Ce fait, associé aux pourcentages élevés de comportements à risque déclarés par les conducteurs de véhicules à moteur, impose des mesures ciblées pour améliorer leur comportement sur la route.
- Étant donné que les comportements à risque sont plus fréquents chez les hommes et les jeunes conducteurs de véhicules à moteur, les mesures visant à éliminer ces comportements devraient concerner la population générale des conducteurs de véhicules à moteur, mais aussi cibler particulièrement les hommes et les jeunes conducteurs.
- Des campagnes de sensibilisation devraient être organisées au niveau local pour expliquer le risque accru et la vulnérabilité des deux-roues motorisés, dans le but ultime de développer une culture de la sécurité routière promouvant la sécurité et le respect mutuel de tous les usagers de la route.
- Le contrôle de la sécurité des deux-roues motorisés doit être bien structuré, systématique et visible. Les résultats respectifs doivent être enregistrés et communiqués au public afin d'accroître la confiance dans les mesures de contrôle et leur impact.
- L'infrastructure routière doit être adaptée aux caractéristiques et aux besoins particuliers des deux-roues motorisés (par exemple, l'installation de barrières adaptées aux deux-roues motorisés), créant ainsi un environnement routier qui s'explique de lui-même et qui pardonne.

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, 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.

