

Les jeunes usagers de la route

ESRA2 Rapport thématique n° 14 (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 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 jeunes usagers de la route se concentre sur deux questions de sécurité routière : 1) l'affaiblissement des facultés du conducteur dû à l'alcool, aux drogues, à la somnolence au volant ou à l'utilisation distraite d'un téléphone portable et 2) le dépassement de la vitesse autorisée. Le rapport comprend l'analyse des aspects liés aux comportements dangereux dans la circulation, à l'acceptabilité personnelle des comportements dangereux dans la circulation, aux attitudes envers la conduite en état d'ébriété et les excès de vitesse, à la perception des risques liés à la conduite en état d'ébriété et aux excès de vitesse, au soutien des mesures politiques et aux opinions sur les règles de circulation et les sanctions. Dans ces analyses, l'accent est mis sur les différences entre les jeunes conducteurs (18-24 ans) et les autres groupes d'âge. De plus, des analyses sur les différences entre les jeunes usagers de la route (18-24 ans) et le groupe d'âge des 25 ans et plus en ce qui concerne a) la perception de l'interaction entre les usagers de la route dans les pays européens et b) l'influence des variables normatives, de l'attitude, du comportement et du contrôle du comportement sur le comportement autodéclaré d'excès de vitesse des conducteurs de voiture en Europe ont été effectuées.

Principaux résultats concernant l'affaiblissement des facultés des jeunes usagers de la route

Comportements dangereux autodéclarés dans le trafic

Les résultats montrent que les jeunes conducteurs déclarent généralement des taux de comportements à risque plus élevés ou au moins similaires à ceux des autres groupes d'âge.

En ce qui concerne la conduite avec un taux d'alcoolémie potentiellement supérieur à la limite légale, dans les quatre régions, le taux des jeunes conducteurs est le plus élevé de tous les groupes d'âge.

En ce qui concerne la conduite en état de somnolence, en Europe²⁴, en Amérique³ et en Afrique¹², les jeunes conducteurs ont déclaré les taux les plus élevés parmi les groupes d'âge. En Asie-Océanie⁹, les jeunes conducteurs ont déclaré le troisième taux le plus élevé parmi les groupes d'âge.

Pour ce qui est de l'utilisation d'un téléphone portable au volant, les jeunes conducteurs ont déclaré le taux le plus élevé parmi les groupes d'âge en Europe²⁴ et en Amérique³. Pour ce qui est de la lecture d'un SMS/email ou de la consultation des réseaux sociaux au volant, les jeunes conducteurs ont déclaré le taux le plus élevé parmi les groupes d'âge uniquement en Europe²⁴, alors que dans toutes les autres régions, les taux déclarés par les jeunes conducteurs étaient les deuxièmes plus élevés.

L'acceptabilité des comportements dangereux en matière de circulation

Les attitudes d'acceptabilité personnelle sont très faibles à l'égard de la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de drogues, de la conduite en état de somnolence et de la conduite distraite, à l'exception de la conversation sur un téléphone portable mains libres au volant pour laquelle l'acceptabilité des participants est assez élevée. En outre, à l'exception de la conversation sur un téléphone tenu à la main et de la conversation sur un téléphone portable mains libres au volant, les taux d'acceptation en Europe²⁴ et en Amérique³ sont systématiquement plus faibles qu'en Asie-Océanie⁹ et en Afrique¹².

Les pourcentages d'acceptabilité personnelle de la conduite en état d'ébriété, de somnolence ou de distraction sont beaucoup plus faibles que les pourcentages des comportements autodéclarés correspondants, ce qui montre qu'un nombre important de conducteurs adoptent des comportements à risque liés à la conduite en état d'ébriété, de somnolence ou de distraction même s'ils considèrent ce comportement comme inacceptable.

Attitudes à l'égard des comportements dangereux dans la circulation

En ce qui concerne le pourcentage de répondants qui ont déclaré que la plupart de leurs amis conduisaient après avoir bu de l'alcool, en Europe²⁴, en Amérique³ et en Asie-Océanie⁹, les taux pour les jeunes conducteurs étaient les plus élevés de tous les groupes d'âge.

En ce qui concerne la possibilité d'écrire un texto sur le téléphone portable en conduisant, l'âge est un facteur dans toutes les régions et les jeunes conducteurs ont rapporté les taux les plus élevés parmi les groupes d'âge en Europe²⁴, en Asie-Océanie⁹ et en Amérique³, ce dernier étant également le plus haut niveau d'accord entre les régions. En Afrique¹², les jeunes conducteurs ont déclaré le deuxième taux le plus élevé parmi les groupes d'âge.

Perception du risque

Dans l'ensemble, les répondants d'Europe²⁴ et d'Amérique³ sont plus susceptibles de déclarer que l'alcool, les drogues, la conduite en état de fatigue et l'utilisation d'un téléphone portable tenu à la main au volant sont des facteurs d'accidents de la route que les répondants d'Asie-Océanie⁹ et d'Afrique¹².

En ce qui concerne l'alcool, les jeunes conducteurs présentent le taux d'accord le plus faible parmi les groupes d'âge en Europe²⁴, et en Amérique³ et en Afrique¹², les jeunes conducteurs présentent l'avant-dernier taux d'accord parmi les groupes d'âge. Cependant, en Asie-Océanie⁹, les jeunes conducteurs ont déclaré le taux d'accord le plus élevé parmi les groupes d'âge, mais le plus faible dans toutes les régions.

En ce qui concerne la conduite en état de fatigue, les jeunes conducteurs ont déclaré le taux d'accord le plus faible parmi les groupes d'âge en Europe²⁴, en Amérique³ et en Afrique¹² et le deuxième taux le plus faible parmi les groupes d'âge en Asie-Océanie⁹.

En ce qui concerne l'utilisation d'un téléphone portable au volant, l'Europe²⁴ et l'Afrique¹² sont les régions dans lesquelles les jeunes conducteurs ont déclaré le plus faible taux d'accord parmi les groupes d'âge. En Amérique³, les jeunes conducteurs ont déclaré le deuxième taux le plus bas parmi les groupes d'âge.

Application, soutien aux mesures politiques, règles de circulation et sanctions

Dans l'ensemble, les mesures politiques visant à réduire la conduite sous l'emprise de l'alcool bénéficient d'un soutien élevé. Toutefois, on observe une tendance générale en Europe²⁴ et en Amérique³ : plus les groupes d'âge sont jeunes, plus le soutien aux mesures politiques est faible.

En ce qui concerne la tolérance zéro pour l'utilisation de tout type de téléphone portable au volant, le niveau de soutien est globalement plus faible, en particulier chez les jeunes conducteurs. En Europe²⁴, en Asie-Océanie⁹ et en Afrique¹², les jeunes conducteurs ont déclaré le plus faible taux de soutien parmi les groupes d'âge et en Amérique³, les jeunes conducteurs ont déclaré le deuxième plus faible taux parmi les groupes d'âge.

Résultats clés pour la conduite au-dessus de la limite de vitesse

Comportements dangereux autodéclarés dans le trafic

En ce qui concerne les excès de vitesse, les jeunes conducteurs signalent généralement (l'un des) taux les plus élevés dans les trois environnements de la région européenne. En Amérique³, l'âge est un facteur d'excès de vitesse sur les autoroutes/grandes routes, mais les jeunes conducteurs ont déclaré le taux d'excès de vitesse le plus faible de tous les groupes d'âge. En Asie-Océanie⁹, l'âge est un facteur de vitesse en dehors des agglomérations (mais pas sur les autoroutes) et sur les autoroutes, et les jeunes conducteurs affichent les taux les plus élevés de tous les groupes d'âge. En Afrique¹², l'âge est un facteur déterminant pour les excès de vitesse à l'intérieur des agglomérations et les jeunes conducteurs affichent des taux d'excès de vitesse parmi les plus élevés.

Acceptation des comportements dangereux en matière de circulation

Le taux d'acceptation des excès de vitesse est plus élevé que celui de la conduite en état d'ébriété, de la conduite en état de somnolence ou de la conduite distraite (à l'exception de la conversation sur un téléphone portable mains libres pendant la conduite), notamment en Europe²⁴ et en Amérique³, mais une majorité de personnes interrogées indique toujours que les excès de vitesse sont personnellement inacceptables. Les pourcentages d'acceptabilité personnelle des comportements liés à la vitesse sont beaucoup plus faibles que les pourcentages des comportements autodéclarés correspondants, ce qui montre qu'un nombre important de conducteurs adoptent des comportements à risque liés à la vitesse même s'ils considèrent ce comportement comme inacceptable.

En ce qui concerne l'âge, dans les trois environnements, les jeunes conducteurs ont déclaré le niveau d'acceptation le plus élevé de tous les groupes d'âge en Europe²⁴, en Amérique³ et en Afrique¹² et le deuxième/troisième niveau d'acceptation le plus élevé de tous les groupes d'âge en Asie-Océanie⁹.

Attitudes à l'égard des comportements dangereux dans la circulation

En ce qui concerne le pourcentage de répondants ayant déclaré que la plupart de leurs amis conduiraient à 20 km/h au-dessus de la limite de vitesse dans une zone résidentielle, les jeunes conducteurs ont déclaré le taux le plus élevé parmi les groupes d'âge en Europe²⁴ et en Afrique¹², et le deuxième taux le plus élevé parmi les groupes d'âge en Amérique³ et en Asie-Océanie⁹, ce dernier étant le taux le plus élevé parmi les jeunes conducteurs dans toutes les régions.

En ce qui concerne la déclaration de confiance dans la capacité à dépasser la limite de vitesse, les jeunes conducteurs ont déclaré le taux le plus élevé parmi les groupes d'âge en Europe²⁴, en Afrique¹² et en Asie-Océanie⁹, ce dernier étant également le taux le plus élevé dans toutes les régions. En Amérique³, les jeunes conducteurs ont déclaré le deuxième plus haut niveau d'accord.

Perception du risque

Dans l'ensemble, les personnes interrogées en Europe²⁴ et en Amérique³ sont plus susceptibles de déclarer que le fait de rouler plus vite que la limite de vitesse autorisée est un facteur d'accident de la route que les personnes interrogées en Asie-Océanie⁹ et en Afrique¹². Dans ce cas, l'âge est un facteur en Europe²⁴ et en Amérique³ et les jeunes conducteurs présentent les taux d'accord les plus faibles parmi les groupes d'âge en Europe²⁴, en Amérique³ et en Afrique¹² et le quatrième taux le plus faible parmi les groupes d'âge en Asie-Océanie⁹.

Application, soutien aux mesures politiques, règles de circulation et sanctions

En ce qui concerne les mesures visant à réduire la vitesse, l'âge est un facteur déterminant dans toutes les régions. Tant pour l'installation de panneaux d'avertissement de vitesse dynamique que pour l'installation de l'assistance intelligente à la vitesse (ISA) dans les nouvelles voitures, les jeunes conducteurs ont déclaré les taux de soutien les plus faibles parmi les groupes d'âge en Asie-Océanie⁹ et en Afrique¹² et les deuxièmes taux de soutien les plus faibles parmi les groupes d'âge en Europe²⁴.

Influence des variables de la norme, de l'attitude, du comportement et du contrôle du comportement sur le comportement autodéclaré de dépassement de vitesse.

Si l'on se concentre sur les automobilistes européens, toutes les variables relatives aux normes, aux attitudes et au contrôle du comportement vis-à-vis des excès de vitesse (par exemple, "La plupart de mes amis conduiraient 20 km/h au-dessus de la limite de vitesse dans une zone résidentielle") ont une influence significative sur les excès de vitesse déclarés par les jeunes usagers de la route, à l'exception

de la variable "Je dois conduire vite, sinon j'ai l'impression de perdre du temps". Contrairement aux automobilistes âgés de 25 ans ou plus, pour lesquels toutes les variables - y compris la variable "Je dois rouler vite, sinon j'ai l'impression de perdre du temps" - ont une influence significative sur les excès de vitesse déclarés, les jeunes automobilistes ne dépassent pas la limite de vitesse parce qu'ils ont l'impression de perdre du temps.

Interaction entre les usagers de la route

En se concentrant sur neuf pays européens, les jeunes usagers de la route perçoivent globalement l'interaction entre les usagers de la route comme moins agressive et moins dure que les usagers de la route âgés de 25 ans et plus. Les jeunes usagers de la route d'Autriche, d'Allemagne et d'Italie perçoivent l'interaction comme étant moins agressive que celle des usagers de la route âgés de 25 ans et plus. De même, les jeunes usagers de la route d'Autriche, d'Allemagne et du Danemark perçoivent l'interaction comme étant moins dure que celle des usagers de la route âgés de 25 ans et plus. En ce qui concerne la perception de l'interaction entre les usagers de la route comme étant utile ou prévenante, presque aucune différence n'a été observée entre les deux groupes d'âge, sauf en Allemagne où les jeunes usagers de la route perçoivent l'interaction comme étant plus utile et plus prévenante que les usagers de la route âgés de 25 ans et plus.