

# Sécurité subjective et perception des risques

ESRA2 Rapport thématique n° 15 (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 abordés sont les suivants : comportement autodéclaré, attitudes et opinions sur les comportements dangereux dans la circulation, expériences de contrôle et 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 personnes possédant 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 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](http://www.esranet.eu).

Ce rapport thématique du projet ESRA décrit les niveaux de sécurité perçus lors de l'utilisation de différents modes de transport, l'évaluation de différents facteurs de risque dans le trafic (par exemple, l'alcool, la vitesse) concernant leur contribution aux accidents et les attentes concernant les voitures particulières semi-automatiques et entièrement automatiques en termes de bénéfices potentiels pour la sécurité parmi les usagers de la route dans 32 pays du monde. L'association entre le niveau de sécurité perçu dans différents modes de transport - c'est-à-dire l'utilisation d'une voiture, d'une moto - et les décès sur la route est étudiée pour les pays européens et décrite dans la section "analyse avancée". À cette fin, les données de l'enquête ont été mises en relation avec les données d'accidents nationales telles que rapportées dans "CARE", la base de données des accidents de la route de l'Union européenne. En outre, des modèles de régression linéaire et logistique ont été calculés pour étudier en profondeur les facteurs contribuant au niveau subjectif de sécurité des automobilistes ainsi qu'au niveau individuel de perception de certains facteurs de sécurité routière tels que la vitesse ou l'affaiblissement des facultés.

### Principaux résultats

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

*Dans quelle mesure les usagers de la route se sentent-ils en sécurité ou non lorsqu'ils utilisent différents modes de transport ?*

- Dans les quatre régions, les personnes interrogées considèrent la moto et le vélo électrique ou le pédélec comme les modes de transport les moins sûrs. En revanche, l'avion et les transports publics étaient considérés comme les modes de transport les plus sûrs dans les quatre régions.
- Dans les quatre régions, les femmes ont tendance à se sentir moins en sécurité que les hommes lorsqu'elles utilisent les différents modes de transport.

- En Europe, en Amérique et en Afrique, pour certains modes (par exemple les transports publics), le niveau subjectif de sécurité tend à augmenter avec l'âge. En revanche, cette tendance à l'âge n'a pas été constatée pour l'Asie-Océanie, voire inversée.
- En ce qui concerne l'interrelation entre la sécurité subjective et les accidents de la route, les automobilistes se sentent plus en sécurité lorsque le nombre d'accidents de la route mortels est moindre dans leur pays. La même tendance a été observée pour les motocyclistes et les piétons.
- Le schéma est différent pour les cyclistes, l'association entre la sécurité subjective et les décès semble être positivement liée. Si l'on ajoute l'exposition comme dimension supplémentaire au tableau, on constate que les cyclistes des pays où l'exposition au cyclisme est plus élevée ont tendance à se sentir plus en sécurité.
- Afin de trouver les variables qui influencent la sécurité subjective et la perception des risques, nous avons ajusté des modèles de régression dont la variable dépendante est la sécurité subjective ou la perception des risques. Bien que certaines variables semblent avoir une influence sur la sécurité subjective, il ne peut être prouvé qu'il s'agit d'effets causaux.

*Quels facteurs ou comportements sont perçus comme des causes fréquentes d'accidents ?*

- En Europe et en Amérique, les personnes interrogées considèrent que conduire après avoir consommé de l'alcool est le facteur le plus risqué. En Asie-Océanie et en Afrique, l'excès de vitesse était considéré comme le facteur le plus risqué de tous.
- En Europe, après la conduite sous l'emprise de l'alcool, l'utilisation d'un téléphone tenu en main au volant est considérée comme le deuxième facteur de risque. Au contraire, l'utilisation d'un téléphone mains libres au volant était le comportement le moins risqué dans toutes les régions.
- Dans les quatre régions, les femmes considèrent que les comportements dangereux au volant sont plus risqués que les hommes.
- En Europe et en Amérique, la perception des risques liés à différents comportements augmente avec l'âge, alors que cette tendance n'a pas été observée en Asie-Océanie et en Afrique.

*Perception des avantages de l'automatisation des véhicules en matière de sécurité : quelle est la probabilité que les voitures particulières semi-automatisées et entièrement automatisées offrent des avantages en matière de sécurité ?*

- Pour les participants d'Asie-Océanie et d'Afrique, les avantages liés à la sécurité, tels que la diminution du nombre d'accidents et de la gravité des accidents grâce aux voitures particulières semi-automatiques et entièrement automatiques, sont plus probables que pour les participants d'Amérique et d'Europe.
- Dans les quatre régions, les hommes ont considéré que les avantages en matière de sécurité des voitures particulières semi-automatiques et entièrement automatiques étaient plus probables que les femmes.
- En Europe et en Amérique notamment, les attentes en matière de sécurité des voitures particulières semi-automatiques et entièrement automatiques diminuent avec l'âge.

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.