

Excès de vitesse

ESRA2 Rapport thématique n° 2 (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 (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'influence de l'alcool, de drogues et de médicaments, la vitesse, la distraction) et cible les personnes possédant 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 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 excès de vitesse décrit les attitudes et les opinions des usagers de la route sur les excès de vitesse dans 48 pays de quatre régions différentes : Europe²⁴, Asie-Océanie⁹, Amérique³ et Afrique¹². Il comprend des comparaisons entre les pays et régions participants ainsi que des résultats descriptifs en fonction de l'âge et du sexe. Les aspects de l'excès de vitesse analysés dans ce rapport thématique couvrent l'acceptabilité personnelle de l'excès de vitesse (norme individuelle) et l'acceptabilité des autres (norme injonctive), le comportement autodéclaré d'excès de vitesse, les attitudes et les croyances à l'égard de l'excès de vitesse, le soutien aux mesures de sécurité routière, les contrôles de police déclarés et la probabilité perçue de se faire prendre pour excès de vitesse.

Principaux résultats

Parmi tous les pays participants, de 3,6 % (Vietnam) à 22,1 % (Autriche) des personnes interrogées ont exprimé l'opinion selon laquelle il est acceptable de rouler plus vite que la vitesse autorisée en dehors des agglomérations (mais pas sur les autoroutes). Comme dans la première édition du projet ESRA, la perception de l'acceptabilité par les autres de rouler plus vite que la limite de vitesse en dehors des agglomérations est légèrement plus élevée, de 7,1% (Vietnam) à 29,2% (Autriche).

Néanmoins, 47,5 % des automobilistes dans la région Asie-Océanie à 67,5 % dans la région Europe déclarent avoir dépassé la limite de vitesse en dehors des agglomérations (mais pas sur les autoroutes) au moins une fois au cours des 30 derniers jours. Les hommes sont plus nombreux que les femmes à déclarer avoir dépassé la limite de vitesse pour toutes les zones routières dans les quatre régions. Cependant, la différence n'est pas significative dans tous les cas.

70,9% à 78,2% des personnes interrogées dans les quatre régions indiquent en outre qu'elles feront de leur mieux pour respecter les limitations de vitesse dans les 30 prochains jours. Cette intention peut également s'expliquer par le fait que la plupart des usagers de la route déclarent ne pas vraiment se faire confiance lorsqu'ils conduisent beaucoup plus vite que la vitesse autorisée. La confiance la plus élevée est exprimée par les répondants d'Asie-Océanie (22,0 %), tandis que les usagers de la route d'Afrique déclarent avoir le moins confiance en eux lorsqu'ils roulent à une vitesse excessive (11,5 %).

La fréquence perçue de l'excès de vitesse comme cause d'un accident de la route diffère largement d'un pays à l'autre et est la plus élevée au Kenya (87,3 %), au Cameroun (84,3 %), suivi du Nigeria (82,4 %). Ce n'est qu'en Thaïlande (33,9 %), en République de Corée (34,1 %) et au Japon (42,0 %) que moins de la moitié des personnes interrogées pensent que les excès de vitesse sont fréquemment à l'origine d'un accident de la route. En outre, les pourcentages sont plus élevés chez les femmes que chez les hommes dans les quatre régions, avec une différence significative entre les hommes (70,9%) et les femmes (78,5%) dans les pays européens.

En moyenne, plus de la moitié des personnes interrogées ont tendance à considérer qu'il est plutôt improbable de se faire contrôler par la police pour avoir respecté les limitations de vitesse. Cette probabilité perçue devrait être améliorée afin de dissuader davantage de personnes de faire des excès de vitesse. La Zambie (73,2 %), l'Islande (57,7 %) et la Serbie (57,2 %) sont les pays où le plus grand nombre de personnes interrogées pensent qu'elles seront contrôlées au moins une fois au cours d'un trajet type.

Le soutien aux mesures politiques relatives aux excès de vitesse varie considérablement d'un pays à l'autre. Alors que 96,7 % des habitants du Bénin, 96,1 % de ceux du Cameroun, 95,8 % de ceux du Ghana, 95,3 % de ceux de la Côte d'Ivoire et 94,2 % de ceux de l'Inde sont d'accord pour que les règles de circulation soient plus strictes, seuls 17,9 % des habitants de l'Égypte expriment cette opinion, suivis par ceux de l'Autriche (37,4 %) et de la Norvège (37,9 %).

L'obligation d'installer des panneaux d'avertissement dynamique de vitesse est soutenue par plus de 50 % des répondants dans tous les pays, le Bénin affichant un taux de soutien élevé de 96,7 %. Le soutien à l'installation de panneaux d'assistance intelligente à la vitesse varie plus largement de 43,5 % (Autriche) à 95,5 % (Bénin).

En analysant l'impact de diverses attentes en matière de sécurité concernant les excès de vitesse, un modèle théorique a été développé et testé dans la partie analyses avancées. Ce modèle permet d'expliquer assez bien les excès de vitesse signalés ainsi que l'habitude des excès de vitesse et confirme le rôle important des attentes dans le contrôle des excès de vitesse.

Ces résultats fournissent une nouvelle vue d'ensemble des opinions, des attitudes et des comportements concernant les excès de vitesse dans le monde entier et peuvent être utilisés pour réfléchir à de nouvelles mesures préventives, en tenant également compte du point de vue de l'utilisateur de la route lui-même.

Principales recommandations

Recommandations au niveau européen

- Se concentrer sur la gestion de la vitesse en dehors des agglomérations, car c'est dans cette zone que les excès de vitesse sont le plus souvent signalés et c'est sur les routes rurales que l'on enregistre le plus de décès.
- Intensifier les accords entre les pays européens et l'apprentissage par l'observation, afin d'adapter les attitudes et les opinions très différentes d'un pays à l'autre en vue d'un comportement plus sûr en matière de vitesse.

Recommandations au niveau nord-américain

- Soulignez les avantages de l'AIIS, tels que les effets estimés en matière de sauvetage, afin de renforcer l'acceptabilité et le soutien d'une mise en œuvre.

- Renforcer les contrôles et la surveillance pour améliorer la probabilité relativement faible perçue d'être contrôlé par la police pour excès de vitesse lors d'un trajet typique.

Recommandations au niveau de l'Asie et de l'Océanie

- Évaluer et réviser les règles de circulation existantes (notamment en Inde et en République de Corée) pour répondre au pourcentage assez élevé d'utilisateurs de la route qui pensent que les règles de circulation devraient être plus strictes.
- Se concentrer sur les normes sociales lors de la création de stratégies de communication relatives aux excès de vitesse.

Recommandations au niveau africain

- Une attention particulière doit être accordée aux utilisateurs de la route âgés (65+), car c'est dans ce groupe que les excès de vitesse sont les plus fréquents et qu'ils sont les plus acceptables. Une communication spécifique sur les risques doit être développée pour atteindre ce groupe cible.
- Les analyses montrent de grandes différences entre les pays africains concernant le soutien aux mesures politiques. Les raisons possibles de la perception de règles strictes et de sanctions sévères en Égypte, par exemple, peuvent être étudiées en comparant les règles et lois de la circulation en Afrique.

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.