

Fatigue du conducteur

ESRA2 Rapport thématique n° 4 (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 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 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 la fatigue au volant décrit le taux de conduite fatiguée autodéclarée, l'acceptabilité personnelle de la conduite fatiguée et la perception de la fatigue au volant comme cause d'accident parmi les usagers de la route dans 48 pays. Il 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 prévalence de la conduite en état de fatigue ? Et quelles sont les différences ?

- Dans plus de la moitié des pays participants, 15 à 25 % des automobilistes déclarent avoir conduit en ayant du mal à garder les yeux ouverts au cours des 30 derniers jours.
- En Europe, en Amérique et en Afrique, les taux de conduite en état de fatigue autodéclarée sont (considérablement) plus élevés pour les conducteurs masculins que pour les conductrices féminines, en Asie-Océanie, les taux pour les conducteurs masculins et féminins sont presque égaux.
- En Europe, en Amérique et en Afrique, les taux de conduite en état de fatigue autodéclarée ont tendance à diminuer avec l'âge.

Quelle est l'acceptabilité personnelle de la conduite en état de fatigue ? Et quelles sont les différences ?

- Dans presque tous les pays participants, moins de 3% des usagers de la route jugent la conduite en état de fatigue acceptable, ce qui montre que les normes personnelles des usagers de la route rejettent ce comportement.

- En Europe, en Amérique et en Asie-Océanie, l'acceptabilité personnelle de la conduite en état de fatigue est (légèrement) plus élevée dans les groupes d'âge les plus jeunes.
- Dans quatre régions du monde, les différences entre les sexes en matière d'acceptabilité personnelle de la conduite en état de fatigue sont assez faibles. Néanmoins, en Europe, en Amérique et en Afrique, l'acceptabilité personnelle de la conduite en état de fatigue est plus élevée chez les usagers de la route masculins.

Quelle est la perception de la fatigue au volant comme cause d'accident ? Et quelles sont les différences ?

- Dans presque tous les pays participants, une grande majorité d'usagers de la route perçoit la fatigue au volant comme une cause fréquente d'accidents. Les usagers de la route européens sont ceux qui perçoivent le plus fréquemment la fatigue au volant comme une cause fréquente d'accident (74%), les taux étant plus faibles chez les usagers de la route d'Amérique (69%), d'Afrique (67%) et d'Asie-Océanie (51%).
- En Europe, en Amérique et en Asie-Océanie, la perception de la fatigue au volant comme cause fréquente d'accident tend à augmenter avec l'âge.
- Dans quatre régions du monde, les usagers de la route perçoivent la fatigue au volant comme une cause d'accident plus fréquemment que les usagers de la route.

Quels sont les facteurs liés à l'acceptabilité personnelle de la conduite en état de fatigue ? Et à la perception de la fatigue au volant comme cause d'accident ?

- Les variables les plus importantes qui expliquent les différences dans les réponses à l'acceptabilité personnelle de la conduite en état de fatigue sont : l'âge, le niveau d'éducation et l'implication personnelle dans des accidents.
- Les variables les plus importantes qui expliquent les différences dans les réponses à la perception de la fatigue au volant comme cause d'accident sont l'âge, la fréquence d'utilisation de la voiture et le sexe.

Quels sont les facteurs liés à la conduite en état de fatigue autodéclarée ?

- Les conducteurs qui estiment qu'il est acceptable de conduire en étant tellement endormis qu'ils ont du mal à garder les yeux ouverts sont 6,53 fois plus susceptibles de conduire lorsqu'ils sont fatigués.
- Par rapport aux conducteurs, la probabilité que les conductrices conduisent en état de fatigue est réduite de 47 %.
- Par rapport aux conducteurs âgés de 55 ans et plus, la probabilité de conduire en état de fatigue augmente de 30% pour les conducteurs âgés de 18 à 34 ans, et de 8% pour les conducteurs âgés de 35 à 54 ans.
- Par rapport aux conducteurs titulaires d'une maîtrise ou d'un diplôme supérieur, la probabilité de se déclarer fatigué au volant diminue de 46% pour les conducteurs titulaires d'une licence ou d'un diplôme similaire, de 51% pour les conducteurs ayant un niveau d'éducation secondaire et de 50% pour les conducteurs ayant un niveau d'éducation primaire ou inférieur.
- Les conducteurs qui pensent que la fatigue au volant est la cause d'un accident de la route impliquant fréquemment une voiture ont une probabilité réduite de 40% de se déclarer fatigué au volant.
- Les conducteurs qui vivent dans des zones urbaines ont 29% moins de chances de se déclarer fatigués au volant que les conducteurs qui vivent dans des zones semi-urbaines ou rurales.

- En Europe, les conducteurs d'Autriche, de Finlande et de Grèce présentent les rapports de cotes les plus élevés pour la conduite en état de fatigue autodéclarée (RC 1,5 à 1,9).
- En Europe, les conducteurs d'Italie, de Serbie et du Royaume-Uni présentent les rapports de cotes les plus faibles pour la conduite en état de fatigue autodéclarée (RC 0,6 - 0,7).
- En dehors de l'Europe, les conducteurs du Japon, de la République de Corée du Sud et de l'Égypte présentent des rapports de cotes plus élevés que la catégorie de référence pour la conduite en état de fatigue (RC 1,7 à 2,0).

Principales recommandations

- Les données autodéclarées de ESRA2 sur la conduite en état de fatigue confirment les données provenant d'autres sources selon lesquelles la conduite en état de fatigue est l'un des principaux problèmes de sécurité routière dans le monde. La prévalence élevée de la conduite en état de fatigue autodéclarée justifie que les décideurs en matière de sécurité routière s'y intéressent sérieusement.
- Pour prévenir la fatigue au volant, il convient de prendre des mesures supplémentaires dans les domaines de la législation, de l'infrastructure routière, de l'éducation et des campagnes, de la mise en œuvre de la culture de la sécurité et des programmes de gestion de la fatigue dans les entreprises.
- Dans le contexte d'une entreprise, des études ont montré qu'une culture de sécurité active et une gestion de la fatigue sont les meilleures mesures pour lutter contre la fatigue des conducteurs professionnels. La culture de la sécurité doit également être une "culture juste", où les conducteurs peuvent parler ouvertement des problèmes de fatigue au volant sans crainte de sanctions.
- Les campagnes de sensibilisation à la conduite en état de fatigue doivent fournir des instructions utiles et claires sur la manière de prévenir le problème et de réagir au problème dans une situation réelle.
- On peut conseiller aux conducteurs de se familiariser avec les systèmes de détection de la fatigue installés dans leur véhicule et de prendre au sérieux les signaux d'alerte émis par ces systèmes. Cependant, la responsabilité première de la prévention de la fatigue du conducteur incombe au conducteur lui-même et les systèmes de détection de la somnolence ne sont qu'une aide (pas parfaite) pour assumer cette responsabilité.
- Outre l'éducation, les campagnes et les programmes de culture de la sécurité, la mise en place de bandes rugueuses sur les grands axes routiers (autoroutes et routes rurales) est une mesure de sécurité sûre contre la fatigue au volant.

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.