

Application de la loi et infractions au code de la route

ESRA2 Rapport thématique n° 6 (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'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 l'application du code de la route décrit l'implication des différents groupes d'usagers de la route dans les infractions au code de la route, l'expérience des contrôles routiers, la probabilité perçue de contrôles sur l'alcool et les drogues, et les opinions sur la rigueur de l'application et des sanctions. Elle comprend des comparaisons entre les 48 pays participants ainsi que des résultats en fonction de l'âge et du sexe. Les changements dans le temps - entre ESRA1 et ESRA2 - ont été examinés pour l'expérience autodéclarée des contrôles d'alcool et de drogues et pour l'implication dans l'alcool au volant, les excès de vitesse et la lecture de textes ou d'e-mails au volant. Une analyse plus poussée a été entreprise pour comprendre les variables qui sont associées à la conduite sous l'influence de l'alcool et de la drogue.

Principaux résultats

Nous présentons ci-dessous un résumé des principaux résultats sans prétendre à une couverture complète des résultats. Le résumé se limite principalement aux résultats au niveau mondial et régional. Les résultats complets par question, continent et pays sont présentés au chapitre 3 et dans les annexes 4 à 9 du rapport complet.

Prévalence des comportements routiers à risque autodéclarés

- Dans les quatre régions, les infractions au code de la route les plus fréquemment signalées sont la conversation au moyen d'un téléphone mains libres et l'excès de vitesse dans les zones urbaines, l'excès de vitesse sur les routes principales en dehors des zones urbaines et l'excès de vitesse sur les autoroutes, 40 à 70 % des usagers de la route admettant ces infractions.
- Un conducteur sur cinq en Europe, en Amérique et en Afrique et un conducteur sur six en Asie-Océanie déclarent avoir conduit après avoir consommé de l'alcool.

- L'utilisation d'un smartphone au volant pour appeler, lire des e-mails ou envoyer des SMS est devenue un comportement courant dans de nombreux pays. La variante la plus distrayante de l'utilisation du téléphone au volant est la lecture d'un SMS/email ou la consultation des réseaux sociaux, qui nécessite de détourner le regard de la route. Dans les pays africains, les pourcentages pour ce comportement à risque varient entre 22% et 52%. En Europe, ce comportement est un peu moins fréquent, les pourcentages variant principalement entre 15 % et 41 %, à l'exception des conducteurs islandais, qui sont un peu plus de 53 %.
- Le transport non sécurisé d'enfants est fréquent en Asie-Océanie et en Afrique (> 40%), et moins fréquent en Europe et en Amérique (< 15%).
- Les différences d'âge en matière de comportement à risque étaient presque toutes significatives dans les quatre régions, les jeunes conducteurs déclarant adopter un comportement plus risqué que les conducteurs plus âgés, l'ampleur de l'effet variant généralement de faible à moyenne.
- Dans trois régions - l'Europe, l'Amérique et l'Afrique - pour presque tous les comportements à risque, les hommes ont déclaré adopter plus fréquemment ces comportements que les femmes ; le plus souvent, les différences entre les sexes étaient assez faibles.

Violations du code de la route signalées par d'autres groupes d'utilisateurs de la route

Cyclomotoristes et motocyclistes:

- Dans les quatre régions, près de la moitié des cyclomotoristes et des motocyclistes déclarent rouler plus vite que les limitations de vitesse sur les routes en dehors des agglomérations.
- Rouler sans casque - qui n'est pas une infraction dans de nombreux pays du projet ESRA2 - est signalé par près de la moitié des motards en Afrique et en Asie-Océanie, par deux motards sur cinq en Amérique et par un motard sur quatre en Europe.
- Les cyclomotoristes et les motocyclistes les plus jeunes déclarent plus fréquemment adopter chacun des quatre comportements à risque (consommation d'alcool et conduite, excès de vitesse en dehors des agglomérations, conduite sans casque et lecture de SMS ou de courriels ou consultation de réseaux sociaux pendant la conduite). Presque toutes les tailles d'effet sont moyennes ou grandes.

Cyclistes:

- Dans les quatre régions, un cycliste sur six déclare faire du vélo après avoir bu un peu trop d'alcool.
- Les cyclistes d'Asie-Océanie et d'Afrique déclarent plus fréquemment que les cyclistes d'Europe et d'Amérique lire un SMS ou consulter les réseaux sociaux tout en faisant du vélo (environ un sur trois), faire du vélo avec des écouteurs (de deux sur cinq à environ la moitié) et faire du vélo sur la route à côté de la piste cyclable (un peu plus de la moitié).
- Les jeunes cyclistes ont signalé des comportements à risque plus fréquents que les cyclistes plus âgés dans trois régions - Europe, Asie-Océanie et Amérique - avec des effets de taille moyenne à grande.

Les piétons:

- Les comportements susceptibles d'accroître le risque pour les piétons - utilisation du téléphone, utilisation du casque, griller des feux rouges, traversée de la route à un autre endroit que le passage pour piétons - sont fréquemment signalés par les piétons dans les quatre régions (pourcentages variant le plus souvent entre 40 % et 75 %).
- Dans les quatre régions, les jeunes piétons déclarent plus fréquemment adopter un comportement à risque (écouter de la musique, lire des SMS/consulter les réseaux sociaux, griller un feu rouge, traverser un passage pour piétons à proximité) que les piétons plus âgés, l'ampleur de l'effet allant généralement de moyenne à grande.

Expérience des conducteurs en matière de contrôle de l'alcool ou des drogues dans la circulation

- Dans les quatre régions, les contrôles d'alcoolémie sont plus fréquents que les contrôles de stupéfiants, les pourcentages les plus élevés étant enregistrés en Asie-Océanie (33%) et les plus faibles en Amérique (5%), l'Europe (18%) et l'Afrique (17%) se situant entre les deux.
- En ce qui concerne les contrôles de la conduite sous l'emprise de drogues, les pourcentages les plus élevés sont enregistrés en Asie-Océanie et en Afrique (12% et 10%), et les plus faibles en Europe (4%) et en Amérique (2%).
- Dans les quatre régions, les conducteurs ont tendance à rapporter plus d'expérience en matière de contrôle d'alcoolémie ou de drogues que les conductrices, mais l'ampleur de l'effet statistique est toujours faible.
- Dans les quatre régions, les jeunes conducteurs ont tendance à déclarer avoir plus d'expérience en matière de contrôle que les conducteurs plus âgés, l'ampleur de l'effet allant de faible à moyenne.

Probabilité perçue d'être contrôlé

- Dans les quatre régions, la probabilité déclarée d'être contrôlé est la plus fréquente pour les excès de vitesse (pourcentages compris entre 30% et 46%) et pour les infractions au port de la ceinture de sécurité (pourcentages compris entre 25% et 46%).
- Les conducteurs des pays africains déclarent le plus souvent qu'ils considèrent qu'il est probable d'être contrôlé dans la circulation (pourcentages compris entre 24% et 46%) et les conducteurs américains déclarent cette probabilité le moins souvent (pourcentages compris entre 10% et 30%).
- Dans les quatre régions, les conducteurs ont tendance à déclarer une plus grande probabilité d'être contrôlés pour des infractions au code de la route que les conductrices, mais l'ampleur de l'effet statistique est toujours faible.
- Dans les quatre régions, les jeunes conducteurs ont tendance à déclarer une plus grande probabilité d'être contrôlés que les conducteurs plus âgés, avec des tailles d'effet allant de petites à moyennes.

Opinions sur la rigueur de l'application

- Dans le monde entier, dans presque tous les pays étudiés, les usagers de la route sont majoritairement favorables (> 60 %) à une approche plus stricte de l'alcool au volant, qui se traduirait par des sanctions plus sévères et davantage de contrôles routiers.
- Dans presque tous les pays interrogés, une majorité claire soutient une approche plus stricte de l'utilisation du téléphone au volant (pourcentages compris entre 65% et 95%).
- En ce qui concerne les questions relatives à la sévérité des sanctions et à l'application de la loi, les usagers de la route ont tendance à indiquer une préférence un peu plus marquée pour des sanctions plus strictes et une application plus importante de la loi que les usagers de la route, mais l'ampleur de l'effet statistique est faible.
- Les usagers de la route plus âgés étaient plus favorables à des sanctions plus strictes pour l'alcool au volant, les excès de vitesse et l'utilisation d'un téléphone portable tenu en main que les usagers de la route plus jeunes, avec des tailles d'effet allant de petites à moyennes. En Afrique, aucune différence d'âge n'a été constatée pour presque toutes les questions.

Changements dans le temps

Les réponses concernant le comportement des automobilistes en cas d'infraction ont été comparées entre ESRA1 et ESRA2. La définition opérationnelle des automobilistes a légèrement changé entre ESRA1 et ESRA2. Dans ce contexte, il ne peut être exclu que les différences rapportées ci-dessous soient en partie dues à des échantillons légèrement différents de ESRA1 et de ESRA2.

- En ce qui concerne l'alcool au volant, il semble que ce comportement à risque ait diminué au fil du temps ; la moyenne de l'UE est passée de 31% à 22% et dans un certain nombre de pays comme

le Danemark, la Finlande, la France, l'Allemagne, les Pays-Bas, l'Italie, l'Espagne et le Royaume-Uni, des réductions substantielles de l'alcool au volant autodéclaré ont eu lieu.

- En ce qui concerne les excès de vitesse en dehors des agglomérations, il semble qu'ils aient quelque peu augmenté avec le temps.
- La lecture d'un SMS ou d'un courriel au volant semble avoir légèrement diminué dans l'ensemble, avec des réductions importantes dans certains pays (Italie, Finlande, Grèce, Pays-Bas, Suède). Toutefois, ces données ne doivent pas être pris en compte littéralement, car il semble qu'au moins pour l'un de ces pays (les Pays-Bas), les rapports du projet ESRA2 indiquant une diminution de la lecture de courriels et/ou de l'envoi de textos ne soient pas étayés par des observations réelles de l'utilisation du téléphone dans la circulation.

Variables associées à la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de drogues

- La probabilité de prendre le volant alors que l'on a peut-être consommé une quantité d'alcool supérieure à la limite légale au cours des trente derniers jours *augmente de* manière significative lorsque les personnes vieillissent, lorsqu'elles considèrent ce comportement comme plus acceptable socialement et personnellement, lorsqu'elles croient que leurs amis conduiraient sous l'emprise de l'alcool, que l'on peut boire et conduire en toute sécurité pour de courts trajets, lorsqu'elles ont confiance en leur propre capacité à conduire sous l'emprise de l'alcool, lorsqu'elles conduisent souvent après avoir bu de l'alcool, lorsqu'elles trouvent les sanctions trop sévères, lorsqu'elles perçoivent une plus grande probabilité de contrôles d'alcoolémie dans la circulation et lorsqu'elles ont effectivement été contrôlées pour conduite en état d'ivresse.
- En revanche, la probabilité de conduire en état d'ivresse au cours des trente derniers jours est significativement plus faible lorsque les conducteurs sont des femmes, lorsqu'ils pensent que l'alcool est une cause plus fréquente d'accidents, lorsqu'ils croient davantage que les règles relatives à l'alcool sont insuffisamment contrôlées et lorsqu'ils sont plus favorables aux mesures d'antidémarrage pour les contrevenants alcooliques et à la politique de tolérance zéro en matière d'alcool au volant.
- La probabilité de conduire sous l'influence de drogues est plus faible pour les conducteurs plus âgés, pour les femmes (par rapport aux hommes) et pour les conducteurs qui perçoivent la conduite sous l'influence de drogues comme une cause fréquente d'accident (par rapport à ceux qui le perçoivent moins). La probabilité de conduire sous l'emprise de drogues est plus élevée lorsque la conduite sous l'emprise de drogues est plus acceptable socialement et personnellement, lorsque la probabilité perçue d'un contrôle anti-drogue est plus élevée et lorsque l'expérience de la lutte anti-drogue est plus grande.
- La relation positive entre la probabilité de conduire sous l'emprise de l'alcool ou de drogues et la perception d'une plus grande probabilité de contrôle et d'être contrôlé pour conduite sous influence (DUI) peut s'expliquer par divers processus. On peut supposer que, premièrement, les conducteurs qui consomment des drogues le font à des moments et près d'endroits où la police peut concentrer ses efforts de contrôle, que, deuxièmement, ces conducteurs sont plus motivés à rechercher et à remarquer les contrôles de police, et que, troisièmement, ces conducteurs peuvent avoir un comportement de conduite qui alerte la police sur leur véhicule.

Principales recommandations

- L'alcool au volant et les excès de vitesse doivent rester les principales priorités de l'application des règles de circulation sur les quatre continents.
- L'application du port de la ceinture de sécurité et du transport sécurisé des enfants est particulièrement importante dans les pays d'Afrique et d'Asie-Océanie.
- L'utilisation fréquente de smartphones (tenus à la main) par les conducteurs, les cyclistes et les piétons constitue un nouveau défi pour l'application des règles de circulation dans le monde entier.
- La nouvelle législation sur la distraction dans la circulation et sur les drogues dans la circulation, ou la révision éventuelle de la législation actuelle, devrait tenir compte des pratiques de la police de la

circulation afin de faciliter autant que possible les opérations de contrôle de la circulation dans ces domaines.

- Dans certains pays, la conduite sous l'influence de drogues est un problème répandu et croissant qui nécessite une attention particulière en termes de prévention sanitaire, de communication et de répression routière.
- Les taux d'infraction déclarés relativement élevés des usagers de la route autres que les conducteurs - cyclomotoristes, motocyclistes, cyclistes et piétons - indiquent que ces groupes ne devraient pas être ignorés dans la planification des infrastructures routières, l'éducation routière ou la planification de l'application des règles de circulation. Le fait d'être à la fois vulnérables et d'avoir un comportement à risque peut faire des motocyclistes, des cyclomotoristes et des cyclistes des groupes cibles idéaux pour des campagnes spéciales de sécurité routière ou des actions de contrôle. Même si les piétons ne constituent probablement pas un groupe à haut risque, ils ne doivent pas être complètement ignorés lorsqu'on envisage des campagnes et des mesures de contrôle.

Remarque finale

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.

