

# Ceinture de sécurité et systèmes de retenue pour enfants

ESRA2 Rapport thématique n° 7 (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'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](http://www.esranet.eu).

Dans le prolongement du projet ESRA1 (Meesmann et al., 2017) et du précédent rapport thématique ESRA1 (Trotta et al., 2016), ce rapport thématique ESRA2 se concentre sur deux sujets spécifiques : les attitudes et les opinions des usagers de la route sur le port de la ceinture de sécurité au volant d'une voiture ou en tant que passager d'une voiture et sur l'utilisation des systèmes de retenue pour enfants (SRE). Ce rapport analyse les aspects suivants : l'acceptabilité des comportements dangereux liés à l'utilisation de la ceinture de sécurité et des systèmes de retenue pour enfants ; les comportements (dangereux) autodéclarés ; les attitudes à l'égard des comportements dangereux ; le soutien aux mesures de sécurité routière ; ainsi que les contrôles de police signalés et la probabilité perçue de se faire prendre pour des infractions à la ceinture de sécurité. Les analyses fournissent une comparaison internationale de 48 pays participants dans quatre régions ; en outre, l'effet de l'âge et du sexe sur l'utilisation de la ceinture de sécurité et des systèmes de retenue pour enfant est examiné.

### Principaux résultats

Comportement autodéclaré de (non) sécurité dans la circulation routière

- Au niveau national, on constate de grandes différences entre les pays en ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité déclaré par les conducteurs par rapport aux passagers des sièges arrière, l'Allemagne présentant la plus petite différence et la Colombie la plus grande. Globalement, les taux de port de la ceinture de sécurité sont plus élevés pour les sièges avant que pour les sièges arrière. L'Europe affiche le taux de port de la ceinture le plus élevé pour les conducteurs, et l'Amérique pour les passagers sur les sièges arrière. Le taux de port de la ceinture le plus faible pour les conducteurs se trouve dans la région africaine et le taux de port de la ceinture pour les passagers aux places arrière est le plus faible dans la région Asie et Océanie. Quant à l'utilisation des systèmes de retenue pour enfant, les taux les plus élevés se trouvent en Amérique et les plus bas en Afrique. Les femmes présentent des taux plus élevés

que les hommes, tant pour le port de la ceinture de sécurité que pour l'utilisation du CRS. Dans les régions d'Europe et d'Amérique, ce sont les répondants les plus âgés qui déclarent le plus haut taux d'utilisation de la ceinture de sécurité et du SRE en tant que conducteur.

#### Acceptation d'un comportement dangereux dans la circulation

- Au niveau mondial, il est plus largement accepté de ne pas porter la ceinture de sécurité que de ne pas utiliser un SRE approprié. Au niveau régional, l'Europe présente le plus faible niveau d'acceptation autodéclarée de la conduite sans ceinture de sécurité (4,1%). Au niveau national, les taux d'acceptation dans les différents pays européens varient entre 1,3% en Irlande et 8,4% en Pologne. L'Amérique est la région où l'acceptation est la plus faible pour la non-utilisation d'un SRE approprié, avec un taux d'acceptation de 1,1%. L'acceptation la plus élevée pour les deux dispositifs de retenue se trouve dans la région africaine, au niveau national, le Cameroun révélant les taux d'acceptation les plus élevés : 44,6% pour le non-port de la ceinture de sécurité et 35,8% pour le transport d'enfants sans SRE.
- Non seulement le pays de résidence des répondants influence le niveau d'acceptation de la ceinture de sécurité et de l'utilisation d'un SRE, mais des différences significatives ont également été constatées entre les sexes et l'âge. Les femmes sont moins susceptibles d'accepter de conduire sans ceinture de sécurité et sans SRE que les hommes. En outre, les personnes interrogées les plus âgées acceptent moins bien le fait de ne pas utiliser la ceinture de sécurité ou un SRE que les plus jeunes, en Europe, en Amérique et en Asie-Océanie.

#### Attitudes à l'égard d'un comportement routier (non) sûr

- Le pourcentage d'accord sur le fait qu'il n'est pas nécessaire d'utiliser un SRE sur les trajets courts diffère d'un pays à l'autre, allant de 1,6 % en Finlande à 16,1 % en Égypte, la plupart des pays africains affichant plus de 9 % d'accord. Les hommes et les conducteurs âgés de moins de 35 ans en Europe et en Amérique sont les plus nombreux à penser qu'il n'est pas nécessaire d'utiliser un SRE sur les trajets courts, tandis qu'en Afrique, ce sont les répondants les plus jeunes (moins de 25 ans) qui sont les plus d'accord avec cette affirmation.

#### Soutien aux mesures de la politique de sécurité routière

- Dans l'ensemble, les résultats montrent que les personnes interrogées dans les 48 pays participants conviennent que la politique de circulation en ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité pourrait être plus stricte, avec plus de 65% de soutien à l'obligation légale d'avoir un système de rappel de port de la ceinture de sécurité pour les sièges avant et arrière dans les nouvelles voitures. Malgré les taux les plus faibles d'utilisation de la ceinture de sécurité et du SRE dans les régions d'Afrique, d'Asie et d'Océanie, plus de 80 % des personnes interrogées dans ces régions sont favorables à une politique de sécurité plus stricte. Les femmes et les personnes les plus âgées y sont plus favorables que les hommes et les jeunes.

#### Contrôles de police signalés et probabilité perçue de se faire prendre pour des infractions routières

- La probabilité d'être contrôlé par la police pour le port de la ceinture de sécurité diffère selon les pays, la Finlande indiquant la probabilité la plus faible (10,4 %) et la Zambie la probabilité la plus élevée (65,6 %). Au niveau mondial, les personnes interrogées en Amérique déclarent la probabilité la plus faible d'être contrôlées (25,3%), tandis que les personnes interrogées en Afrique déclarent la probabilité la plus élevée (46,0%). Malgré cette probabilité perçue la plus élevée d'être contrôlé par la police pour le port de la ceinture de sécurité en Afrique, cette région déclare toujours les taux les plus élevés de conduite sans ceinture de sécurité.

#### Analyse complémentaire : régression logistique sur l'utilisation autodéclarée du SRE et le port de la ceinture de sécurité en tant que conducteur.

- Les femmes sont plus susceptibles de déclarer qu'elles attachent toujours les enfants de moins de 150 cm lorsqu'elles les transportent (OR=1,51,  $p < .001$ ) et aussi qu'elles portent une ceinture de sécurité en tant que conductrices (OR=1,45,  $p < .001$ ), par rapport aux hommes.
- Il existe une association significative entre l'âge des répondants et la propension à attacher les enfants, ainsi que la propension à porter la ceinture de sécurité au volant. Les résultats révèlent que les conducteurs les plus âgés sont plus susceptibles de déclarer qu'ils attachent correctement les enfants et qu'ils portent la ceinture de sécurité au volant, par rapport aux

conducteurs les plus jeunes. Par rapport aux conducteurs de moins de 25 ans, la probabilité de toujours utiliser un SRE augmente de 1,39 ( $p < .001$ ) pour les conducteurs âgés de 25 à 34 ans, de 1,38 ( $p < .001$ ) pour les conducteurs âgés de 35 à 44 ans, de 1,91 ( $p < .001$ ) pour les conducteurs âgés de 45 à 54 ans, de 2,44 ( $p < .001$ ) pour les conducteurs âgés de 55 à 64 ans, et la probabilité de toujours utiliser un SRE est de 3,22 ( $p < .001$ ) pour les conducteurs âgés de 65 ans et plus. En outre, par rapport aux conducteurs de moins de 25 ans, la probabilité de toujours porter une ceinture de sécurité au volant augmente de 1,23 pour les conducteurs âgés de 45 à 54 ans ( $p < .001$ ), de 1,45 pour les conducteurs âgés de 55 à 64 ans ( $p < .001$ ) et de 1,75 ( $p < .001$ ) pour les conducteurs âgés de 65 ans et plus.

- Un effet significatif est trouvé entre le niveau d'éducation et l'utilisation autodéclarée d'un SRE, les conducteurs ayant obtenu une licence montrant une diminution de la probabilité d'utiliser un SRE ( $OR=0.69$ ,  $p < .01$ ), tandis que les conducteurs ayant obtenu une maîtrise révèlent une augmentation de la probabilité d'utiliser une ceinture de sécurité au volant ( $OR=1.20$ ,  $p < .05$ ), dans les deux cas par rapport aux conducteurs ayant seulement une éducation primaire ou sans éducation.
- La fréquence de la conduite a un effet significatif sur l'utilisation appropriée d'un SRE, les conducteurs les plus fréquents déclarant davantage utiliser un SRE. Plus précisément, par rapport aux conducteurs qui ne conduisent que quelques jours par an, la probabilité de toujours utiliser un SRE est de 1,53 ( $p < .05$ ) pour les conducteurs qui conduisent quelques jours par mois, de 1,84 ( $p < .01$ ) pour les conducteurs qui conduisent de 1 à 3 jours par semaine et de 2,39 ( $p < .001$ ) pour les conducteurs qui conduisent au moins 4 jours par semaine. Cependant, la fréquence de conduite n'avait pas d'effet significatif sur la propension à porter la ceinture de sécurité en tant que conducteur.

On a constaté que les antécédents d'accidents avaient un impact sur la propension à utiliser la ceinture de sécurité au volant, les conducteurs qui déclarent avoir été impliqués dans un accident de la route au cours des 12 derniers mois étant moins susceptibles de toujours porter la ceinture de sécurité, par rapport aux conducteurs qui n'ont pas été impliqués dans un accident de la route ( $OR= 0.18$ ,  $p < .001$ ).

- Les résultats indiquent des effets significatifs des attitudes des conducteurs sur l'utilisation du SRE pour les enfants de moins de 150 cm, ainsi que sur le port de la ceinture de sécurité en tant que conducteur. Les conducteurs qui jugent acceptable de transporter des enfants sans les attacher ont moins de chances de toujours utiliser un SRE approprié ( $OR= 0.16$ ,  $p < .001$ ) et sont moins enclins à toujours utiliser une ceinture de sécurité en tant que conducteur ( $OR= 0.18$ ,  $p < .001$ ), tous deux par rapport aux conducteurs qui trouvent cela inacceptable ou qui se déclarent neutres. Les chances de toujours utiliser un SRE diminuent pour les conducteurs qui trouvent qu'il n'est pas vraiment nécessaire d'utiliser un SRE pour les petits trajets, par rapport aux conducteurs qui déclarent que c'est une nécessité ( $OR= 0.25$ ,  $p < .001$ ). Enfin, la probabilité d'utiliser un SRE ( $OR= 0.72$ ,  $p < .001$ ) et la probabilité d'utiliser la ceinture de sécurité au volant ( $OR= 0.58$ ,  $p < .001$ ) diminuent toutes deux pour les conducteurs qui considèrent qu'il est probable qu'ils soient contrôlés par la police, par rapport aux conducteurs qui considèrent que cela est peu probable.
- Les conducteurs qui se disent favorables à la mise en place d'un système de rappel du port de la ceinture de sécurité aux places avant et arrière dans les nouvelles voitures présentent une probabilité accrue de toujours utiliser le bon SRE au volant ( $OR=1,48$  ;  $p < 0,001$ ), ainsi qu'une probabilité accrue de toujours porter la ceinture de sécurité en tant que conducteur ( $OR= 1,97$ ,  $p < 0,001$ ).

## Principales recommandations

### Recommandations politiques au niveau mondial

- Mettre l'accent sur l'utilisation de la ceinture de sécurité et d'un système de retenue pour enfants (SRE) dans les futures mesures de politique de sécurité.
- Faciliter et soutenir l'échange des meilleures pratiques en termes d'utilisation et de contrôle de l'utilisation de la ceinture de sécurité et des SRE dans les États membres.

- Les exigences d'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur devraient inclure des rappels de ceinture de sécurité comme équipement standard pour tous les sièges, tant pour les sièges avant que pour les sièges arrière d'une voiture.

#### Recommandations politiques au niveau national et régional

- Fixer des objectifs nationaux pour le port de la ceinture de sécurité et élaborer des programmes de suivi appropriés pour mesurer les améliorations et les progrès réalisés au niveau national ou régional.
- Mener des campagnes de sensibilisation sur le risque de ne pas porter la ceinture de sécurité, en mettant l'accent sur les dangers et les avantages du port de la ceinture et d'un SRE approprié sur les sièges arrière d'une voiture.
- Renforcer l'application visible de la loi en ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation des SRE et augmenter la probabilité d'être contrôlé par la police. Des lois plus strictes pourraient décourager les occupants des voitures de voyager sans ceinture de sécurité ou sans SRE.
- Pour les pays où les taux sont relativement élevés, d'autres méthodes innovantes doivent être développées pour continuer à augmenter leurs taux de port de la ceinture de sécurité et l'utilisation des SRE.

#### Recommandations spéciales à l'intention de certaines parties prenantes

- [*Pour les organisations non gouvernementales (ONG)*] : Contribuez aux campagnes et événements d'éducation et de sensibilisation visant à promouvoir le port de la ceinture de sécurité et des SRE.

## Conclusion

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.