

Soutien du public aux mesures politiques en matière de sécurité routière

ESRA2 Rapport thématique n° 9 (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 le soutien aux mesures politiques décrit les résultats relatifs à 15 mesures politiques possibles dans le domaine de la sécurité routière qui ont été incluses dans ESRA2 : trois mesures relatives à la conduite en état d'ivresse, deux relatives à la vitesse, quatre relatives aux systèmes de prévention, trois relatives au port du casque et trois relatives à la distraction. Les mesures envisagées visent différents groupes d'usagers de la route : automobilistes, cyclistes, piétons et motocyclistes/motocyclistes.

Le rapport présente et examine le niveau de soutien aux mesures envisagées, y compris les différences entre les régions du monde, les pays, les groupes d'âge et les sexes. Le soutien aux mesures est également comparé aux attitudes à l'égard des règles de circulation existantes, au nombre de décès sur la route et aux caractéristiques de la culture nationale.

Principaux résultats

Ce rapport est basé sur l'analyse des réponses à la question suivante dans ESRA2 :

"Êtes-vous opposé ou favorable à une obligation légale de ..."

- 1. Installer un éthylotest anti-démarrage pour les conducteurs qui ont été pris en flagrant délit de conduite en état d'ivresse à plusieurs reprises.*
- 2. Avoir une tolérance zéro pour l'alcool (0,0 ‰) pour les conducteurs novices (permis obtenu depuis moins de 2 ans).*
- 3. Avoir une tolérance zéro pour l'alcool (0,0 ‰) pour tous les conducteurs*

4. *Installer l'assistance intelligente à la vitesse (AIV) dans les nouvelles voitures (qui limite automatiquement la vitesse maximale du véhicule et peut être désactivée manuellement)*
5. *Installer des panneaux d'avertissement dynamique de vitesse (dispositifs de contrôle de la circulation programmés pour envoyer un message aux conducteurs qui dépassent un certain seuil de vitesse)*
6. *Disposer d'un système de rappel de ceinture de sécurité pour les sièges avant et arrière dans les nouvelles voitures*
7. *Obliger tous les cyclistes à porter un casque*
8. *Obliger les cyclistes de moins de 12 ans à porter un casque*
9. *Obliger tous les cyclomotoristes et motocyclistes à porter un casque*
10. *Obliger les piétons à porter des matériaux réfléchissants lorsqu'ils marchent dans les rues dans l'obscurité.*
11. *Exiger que les cyclistes portent des matériaux réfléchissants lorsqu'ils circulent dans l'obscurité.*
12. *Obliger les cyclomotoristes et les motocyclistes à porter des matériaux réfléchissants lorsqu'ils conduisent dans l'obscurité.*
13. *Avoir une tolérance zéro pour l'utilisation de tout type de téléphone portable au volant (tenu à la main ou mains libres) pour tous les conducteurs*
14. *Ne pas utiliser d'écouteurs (ou d'oreillettes) en marchant dans la rue*
15. *Ne pas utiliser de casque (ou d'oreillettes) en faisant du vélo".*

Les répondants pouvaient indiquer leur réponse sur une échelle de 1 à 5, où 1 correspondait à "contre" et 5 à "pour". Les réponses ont été dichotomisées en soutien (= score 4-5) et en opposition/neutre (= score 1-3). Tout au long de ce rapport, le pourcentage de répondants favorables a été utilisé comme indicateur clé pour l'analyse.

Les principaux résultats sont les suivants :

- Les résultats de l'enquête montrent que le niveau d'acceptabilité des politiques et des mesures diffère sensiblement selon le pays, le sexe et l'âge.
- Dans l'ensemble, la majorité des répondants ont tendance à soutenir les mesures politiques proposées dans l'enquête. Pour certaines mesures, même plus de 3/4 des répondants y sont favorables. Nous pouvons conclure que le niveau de soutien du public aux mesures politiques dans le domaine de la sécurité routière, dont la plupart tendent à limiter la liberté individuelle, est plus élevé que ce que supposent souvent les politiciens. Cela illustre le souci des gens d'éviter les dommages causés par les accidents de la route.
- Toutefois, ce résultat global ne peut être généralisé à tous les pays et à toutes les mesures. Pour la plupart des mesures, il existe au moins quelques pays où moins de la moitié de la population adulte soutient la mesure. Il existe également des différences dans le niveau de soutien entre les régions du monde. Ces différences reflètent la variété des circonstances nationales, les mesures de sécurité routière existantes, les niveaux d'application et les cultures nationales.
- Presque systématiquement, les femmes ont tendance à être plus favorables aux mesures de sécurité routière que les hommes. De même, et notamment en Europe²⁴, souvent plus les personnes sont âgées, plus elles ont tendance à être favorables aux mesures proposées. Mais pour certaines mesures et régions, cette tendance générale ne s'applique pas.
- Les mesures politiques dans le domaine de la conduite sous l'influence de l'alcool semblent être bien accueillies par la majorité des personnes interrogées dans les pays du monde entier. Le niveau de soutien le plus faible est lié à la mesure : "tolérance zéro pour l'alcool pour tous les conducteurs" en Europe²⁴ et en Amérique³, mais même dans ces régions du monde, en moyenne environ deux tiers de la population adulte est en faveur de la mesure.

- Le soutien aux mesures contre les excès de vitesse - installation de l'assistance intelligente à la vitesse (AIV) et des panneaux d'avertissement de vitesse dynamique dans les nouvelles voitures - est plus élevé en Afrique¹² (80,5 % et 87,0 %) et en Asie-Océanie⁹ (77,1 % et 79,4 %) qu'en Europe²⁴ (60,9 % et 67,6 %) et en Amérique³ (47,6 % et 59,6 %). Le niveau de soutien varie également selon les groupes d'âge et les régions. En Europe²⁴, le soutien du groupe des 65 ans et plus à l'AIV (70,1 %) et aux panneaux d'avertissement dynamique de vitesse (76,4 %) est nettement supérieur à celui des autres groupes d'âge. En Amérique³, on observe une tendance similaire, tandis qu'en Afrique¹² et en Asie-Océanie⁹, il n'y a pas de tendance liée à l'âge. Pour les deux mesures, les taux de soutien sont plus élevés chez les femmes dans toutes les régions.
- La mesure visant à mettre en place un système de rappel du port de la ceinture aux places avant et arrière dans les nouvelles voitures a reçu un soutien plus important en Afrique¹² (87,0%) et en Asie-Océanie⁹ (83,7%), qu'en Europe²⁴ (78,8%) et en Amérique³ (75,9%) - mais également dans ces deux régions, les trois quarts de la population y étaient favorables. Dans chacune des quatre régions, le niveau de soutien à l'obligation de porter un casque pour les cyclistes était élevé ; il était même plus élevé pour les moins de 12 ans que pour l'ensemble des cyclistes. En Europe²⁴ (89,6 %) et en Asie-Océanie⁹ (88,5 %), le public était très favorable à l'obligation du port du casque pour tous les cyclomoteuristes et motocyclistes. Les analyses ont confirmé une nouvelle fois que les taux de soutien aux mesures liées aux systèmes de protection sont plus élevés chez les femmes dans toutes les régions.
- En ce qui concerne l'obligation de porter des matériaux réfléchissants dans l'obscurité - pour les piétons, les cyclistes, les cyclomoteuristes et les motocyclistes - le niveau de soutien dépend considérablement de l'usager de la route concerné. La mise en œuvre d'une telle mesure pour les cyclistes reçoit un soutien élevé en Afrique¹² (85,7%), en Europe²⁴ (85,3%), en Amérique³ (83,8%) et en Asie-Océanie⁹ (77,8%). Des niveaux de soutien similaires ont été constatés pour les motocyclistes : en Afrique¹² (84,0%), en Europe²⁴ (83,2%), en Amérique³ (81,0%) et en Asie-Océanie⁹ (75,3%). Le soutien à une mesure similaire visant les piétons est plus faible, bien que la majorité de la population des quatre régions y soit encore favorable : en Europe²⁴ (57,7%), en Asie-Océanie⁹ (57,6%), en Afrique¹² (56,9%) et en Amérique³ (56,0%). Pour les trois mesures, le niveau de soutien est plus élevé chez les femmes que chez les hommes dans toutes les régions.
- La tranche d'âge la plus jeune (18-24 ans) est la moins favorable aux mesures qui interdiraient aux cyclistes et aux piétons d'utiliser des écouteurs ou des oreillettes. Il en va de même pour la mesure visant à interdire l'utilisation de tout type de téléphone portable (tenu à la main ou mains libres) par les conducteurs de voiture. Dans seulement 18 des 48 pays considérés, il existe une (légère) majorité de la population en faveur de l'interdiction pour les piétons d'utiliser des écouteurs (ou des oreillettes) lorsqu'ils marchent dans la rue. Le niveau de soutien pour interdire cette pratique aux cyclistes est beaucoup plus élevé. L'interdiction de l'utilisation de tout type de téléphone portable par les conducteurs de voiture est soutenue par la majorité de la population dans 34 des 48 pays participants.

Résultats supplémentaires

Quelques analyses supplémentaires plus poussées ont été entreprises :

- Une comparaison entre les données européennes des projets ESRA1 et ESRA2 a montré une cohérence entre les deux enquêtes. Le soutien aux mesures relatives à l'alcool est élevé, tant dans la première que dans la deuxième édition de l'enquête ; le soutien à l'installation d'un éthylotest anti-démarrage chez les récidivistes a même augmenté. Une autre similitude

frappante entre ESRA1 et ESRA2 est le soutien systématiquement plus élevé des femmes, par rapport aux hommes, aux mesures politiques dans le domaine de la sécurité routière.

- Une analyse de l'association entre, d'une part, les opinions sur les règles de circulation actuelles dans les domaines de la vitesse, de la conduite sous l'emprise de l'alcool et de la distraction par téléphone portable, et d'autre part, le niveau de soutien à des mesures supplémentaires dans ces domaines, a montré que plus les gens considèrent que les règles de circulation actuelles sont trop strictes, plus ils sont opposés à des mesures politiques supplémentaires dans ce domaine.
- Lorsqu'une personne adopte systématiquement un comportement risqué ou dangereux dans la circulation, par exemple en faisant des excès de vitesse ou en conduisant sous l'influence de l'alcool, il est plausible de supposer qu'elle peut être opposée à des mesures politiques qui sanctionnent ou restreignent davantage ce comportement. Les analyses entreprises sur la base des données d'ESRA2 montrent que cette hypothèse est souvent vraie, toutes les corrélations entre le soutien aux mesures et le comportement à risque autodéclaré étant négatives.
- Une autre analyse, portant sur l'impact de la culture nationale sur le soutien aux mesures politiques en matière de sécurité routière, a montré que la culture nationale, et en particulier la dimension "Indépendance", est fortement corrélée avec le niveau de soutien aux mesures politiques. Un score élevé pour la dimension "Indépendance" implique qu'un pays a un pourcentage relativement élevé de personnes qui valorisent la pensée indépendante. Une valeur faible signifie que de nombreuses personnes dans un pays fondent leurs opinions sur les intérêts et les besoins de leur groupe d'appartenance (famille, clan, groupe professionnel, communauté locale). Pour plusieurs des mesures considérées, plus de la moitié de la variation statistique entre les pays peut être expliquée par cette seule dimension. Plus le niveau d'indépendance est élevé, plus le soutien déclaré aux mesures est, en général, faible. Toutefois, la culture nationale semble être un facteur moins important lorsque le soutien à la mesure est très élevé dans tous les pays et/ou lorsque la mesure a déjà été mise en œuvre (ce qui pourrait être le résultat d'une culture nationale favorable).

Principales recommandations

Même si l'ensemble des mesures incluses dans le projet ESRA2 ne comprend qu'une fraction des mesures politiques qui pourraient être prises, les résultats montrent que le soutien aux mesures dans le domaine de la sécurité routière est souvent plus élevé que ne le pensent les décideurs politiques. Cela pourrait servir d'argument aux experts, aux agences de sécurité routière et aux représentants des usagers de la route pour convaincre les décideurs politiques de mettre en œuvre de nouvelles mesures de sécurité routière, même si, à première vue, elles ne semblent pas populaires.

Bien entendu, un niveau élevé de soutien public ne devrait pas être le seul argument pour mettre en œuvre de nouvelles mesures. L'efficacité attendue et le rapport coût-efficacité doivent également être des considérations primordiales. Chaque pays, région ou localité doit déterminer dans quels domaines les plus grands progrès en matière de sécurité routière peuvent être réalisés à un coût raisonnable. Il est également important d'informer le public de la pertinence de la mesure et des avantages attendus - tout en reconnaissant qu'il pourrait également y avoir des effets secondaires négatifs comme une certaine limitation de la liberté ou même des coûts supplémentaires.

Ce rapport illustre également qu'il est utile de collecter des données sur le soutien du public à certaines mesures et également d'identifier les facteurs qui peuvent expliquer le niveau de soutien à une mesure particulière. Les données du projet ESRA fournissent certains éléments sur les raisons pour lesquelles les gens soutiennent ou s'opposent à des mesures politiques, mais il est nécessaire de collecter

davantage de données et de mener des recherches sur les facteurs qui déterminent le soutien du public aux mesures et sur la manière dont le soutien du public aux mesures politiques pourrait être accru.

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.