

**Proposition de communication pour les
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

Titre :

Quelle relation à la sécurité routière chez les conducteurs ? Analyse des données ESRA1 pour la France

Auteur(s) :

Myriam EVENNOU, Ingénieur de Recherche, IFSTTAR, myriam.evennou@ifsttar.fr

Marie-Axelle GRANIE, Directrice de Recherche, IFSTTAR, marie-axelle.granie@ifsttar.fr

Florent VARET, Doctorant, IFSTTAR-Univ. AMU, florent.varet@ifsttar.fr

Laurent MONFRONT, Technicien, CEREMA, Laurent.Monfront@cerema.fr

Mots-clés :

Sécurité routière, attitudes, France

Session :

21. Les sciences humaines au service de la sécurité routière

39. Mobilité en sécurité : Comprendre et prévenir la conduite avec les capacités affaiblies et les autres comportements à risque

Résumé : 2 à 3 pages max., comprenant tableaux, figures et références, le cas échéant

Introduction

L'évolution des performances en matière de sécurité routière et le succès des politiques menées dans ce domaine peuvent être observés en utilisant des indicateurs de sécurité routière. Les sources de données les plus importantes pour évaluer la situation en matière de sécurité routière sont les statistiques d'accidents, les enquêtes en bord de route et les enquêtes par questionnaire. Ce dernier type de source, en particulier si les enquêtes sont réalisées en ligne, est un moyen relativement peu coûteux pour obtenir des indicateurs sur les habitudes de sécurité et de comportement des usagers de la route. Un des avantages majeurs des enquêtes par questionnaire est qu'elles fournissent des informations sur les déterminants sociocognitifs du comportement : attitudes, normes sociales perçues, perception du risque, habitudes, etc. Les facteurs sociocognitifs peuvent aider à comprendre les motivations sous-jacentes de certains comportements (Ajzen, 1991 ; Rosenstock, 1988 ; Vanlaar and Yannis, 2006).

Toutefois, les résultats des enquêtes nationales étant rarement comparables entre elles en termes d'objectifs, de taille d'échantillon, de méthodologie, la Commission européenne a lancé en 1991 le projet européen SARTRE (Attitudes sociales envers les risques de la route en Europe, page d'accueil : www.attitudes-roadsafety.eu/). Un modèle d'étude ainsi qu'un questionnaire commun ont été développés et des entrevues en face à face ont été menées auprès d'un échantillon représentatif des populations nationales adultes. L'enquête SARTRE a connu quatre itérations (en 1991, 1996, 2002 et 2010). Depuis 2010, plusieurs campagnes réalisées par l'Union européenne et ses pays membres pour améliorer la sécurité routière ont vu le jour mais aucune n'a évalué les attitudes, les comportements et les opinions des usagers de la route.

C'est pour combler cette lacune qu'en 2015, l'institut Vias a lancé le projet ESRA (E-Survey of Road users' Attitudes), originellement intitulé « European Survey of Road users' safety Attitudes ». ESRA vise à procéder, sur une périodicité triennale, à des enquêtes inspirées des enquêtes SARTRE, auprès des usagers de la route des différents pays européens concernant leurs attitudes, représentations et comportements sur la route (<http://www.esranet.eu/about-the-project>). Les enquêtes ESRA ont trois objectifs :

- Obtenir, pour tous les pays concernés, des informations nationales sur les opinions, les comportements déclarés et les attitudes à l'égard de la sécurité routière et des problèmes de transport connexes.
- Obtenir des informations comparables sur la sécurité routière dans les pays concernés pour permettre des comparaisons internationales fiables.
- Fournir aux décideurs des pays participants des données pour appuyer la formulation de mesures politiques.

La première enquête ESRA1 a été réalisée en ligne entre 2015 et 2017 sur des échantillons représentatifs (dont la taille était d'au moins N=1000) de citoyens adultes dans 38 pays. Un questionnaire commun a été développé et traduit en 33 langues officielles. L'enquête couvrait une grande variété de thèmes, y compris les attitudes envers les comportements à risque sur la route, les comportements à risque autodéclarés ainsi que le contrôle et le soutien des mesures de politique de sécurité routière. Le travail de terrain a été réalisé en trois vagues : la première en juin et juillet 2015, la deuxième en novembre 2016 et la troisième en juillet et août 2017. Au total, près de 40 000 usagers de la route de 38 pays du monde ont pris part à l'enquête ESRA1. De ce fait, l'enquête ESRA1 représente un ensemble de données très complet. Une vue d'ensemble du projet ainsi que ses résultats sont disponibles sur : www.esranet.eu.

A côté de son intérêt pour la comparaison des données entre pays, les données fournies par l'enquête ESRA permettent aussi d'analyser, sur un échantillon représentatif de la population, les relations entre les différentes variables mobilisées. L'objectif de cette communication est de proposer une analyse approfondie des données de l'enquête ESRA de 2015 pour la France.

Méthode

Les données de l'enquête ont été recueillies en ligne (passation : 20mn maximum) auprès d'un échantillon de 1000 participants en France, selon la méthode des quotas respectant les répartitions en termes de sexe (homme/femme), d'âge (6 catégories : 18-24, 25-34, 35-44, 45-54, 55-64, 65+) et de différenciation géographique minimale (au moins rural, semi-urbain, urbain).

Les principaux thèmes abordés dans l'enquête sont récurrents au long des différents recueils trisannuels. Ils concernent:

- la mobilité et l'exposition dans les différents modes de déplacement
- l'acceptabilité des comportements (non) sûrs dans l'espace routier
- le soutien aux mesures politiques en place
- les comportements (non) sûrs déclarés dans l'espace routier
- les attitudes envers des comportements (non) sûrs dans l'espace routier
- la sécurité subjective et la perception du risque
- l'implication dans les accidents
- la perception du contrôle par les forces de l'ordre

Ces thèmes sont abordés pour plusieurs problématiques de sécurité routière : alcool/drogue, vitesse, attachement, distraction/fatigue. Même si les données ont été recueillies auprès des usagers des différents modes de déplacements motorisés ou non, notre présentation se concentrera sur la population des automobilistes.

Résultats

Le positionnement, pour chaque grande variable, de l'échantillon français est d'abord comparé à la moyenne européenne ESRA.

Les effets des variables sociodémographiques (âge et sexe) sur les différentes variables psychologiques ont été explorées. Les résultats montrent que les préoccupations concernant la sécurité routière et d'autres risques (criminalité, pollution) augmentent avec l'âge. L'acceptabilité sociale et personnelle des comportements infractionnistes, le soutien aux mesures de sécurité routière, la perception des risques et la perception d'un comportement dangereux chez autrui, le soutien à un renforcement des contrôles et des sanctions, concernant notamment l'alcool et la drogue, augmentent aussi avec l'âge. Au contraire, les comportements infractionnistes déclarés baissent avec l'âge. Pour tous ces effets de l'âge, le basculement dans les opinions et les attitudes s'observent autour de 35 ans et ne semblent donc pas liés à un effet de l'inexpérience.

Les résultats montrent également que la préoccupation pour la sécurité routière et le soutien aux politiques de sécurité routière, notamment concernant l'alcool, sont plus importants chez les femmes. L'acceptabilité sociale et personnelle de l'alcool au volant et celles du défaut d'attachement sont, au contraire, plus importantes chez les hommes. Les femmes prônent, plus que les hommes, un renforcement des règles et des contrôles, notamment de la vitesse. Pour autant, les comportements déclarés diffèrent peu en fonction du sexe, hormis sur les excès de vitesse et la conduite dangereuse, davantage déclarés par les hommes. De même, les risques perçus diffèrent entre hommes et femmes, ces dernières percevant plus de risques liés à la vitesse et son dépassement et à l'alcool. Les différences dans les perceptions du risque semblent liées à un sentiment de maîtrise plus important chez les hommes. Pour autant, la perception du comportement des autres conducteurs ne varie pas en fonction du sexe. Les hommes considèrent toutefois que le nombre de conducteurs en excès de vitesse a diminué ces dernières années. Les femmes estiment le risque de subir un contrôle d'alcoolémie plus important que les hommes, tandis que le nombre de moyen de contrôles effectivement subis est plus important chez les hommes.

Des analyses, en cours au moment de la soumission de ce résumé, permettront ensuite de saisir les liens entre les variables psychosociales testées (acceptabilité personnelle et sociale des comportements, perceptions des règles et des risques, perception du contrôle) et les comportements à risque déclarés.

Les résultats seront discutés en regard des enjeux repérés dans les accidents routiers en France (Granié, Psychopoulos & Varet, 2018).

Références citées

- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179-211.
- Granié, M.-A., Psychopoulos, A., & Varet, F. (2018). *Analyses des Enjeux de Sécurité Routière (AESR) pour un meilleur ciblage des politiques publiques de sécurité routière. Rapport final sur subvention DSR n°2201061806*. Bron: IFSTTAR-LMA-LESCOT.
- Rosenstock, I. M., Strecher, V. J., & Becker, M. H. (1988). Social learning theory and the Health Belief Model. *Health Education Quarterly*, 15(2), 175-183.
- Vanlaar, W., & Yannis, G. (2006). Perception of road accident causes. *Accident Analysis and Prevention*, 38, 155-161.