



« LES FRANÇAIS ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE »

Etude Syndicat des Equipements de la Route - OpinionWay - Treize Articles
22 septembre 2015

“opinionway

treize articles

La méthodologie de l'enquête quantitative



- ✓ Echantillon de **1043 personnes** représentatif de la population française âgée de 18 ans et plus.
- ✓ L'échantillon a été constitué selon la méthode des quotas, au regard des critères de sexe, d'âge, de catégorie socioprofessionnelle, de catégorie d'agglomération et de région de résidence.
- ✓ OpinionWay rappelle par ailleurs que les résultats de ce sondage doivent être lus en tenant compte des marges d'incertitude : 2 à 3 points au plus pour un échantillon de 1000 répondants.



- ✓ **Echantillon interrogé en ligne sur système CAWI** (Computer Assisted Web Interview)



- ✓ Le terrain a été réalisé les **26 et 27 août 2015**.



- ✓ OpinionWay a réalisé cette enquête en appliquant les procédures et règles de la **norme ISO 20252**

La méthodologie de l'enquête qualitative



- ✓ Echantillon de **12 personnes** : **élus locaux** en charge des transports et **parlementaires, techniciens** en charge des infrastructures dans les collectivités locales et **experts** des transports.
- ✓ Entretiens réalisés à **Paris et en Régions**.



- ✓ Echantillon interrogé en **face à face ou par téléphone** pendant une heure environ



- ✓ Treize articles a réalisé le terrain entre **juin et septembre 2015**.

A. ■

La sécurité routière en panne ?

Un constat en demi-teinte et l'attente d'une nouvelle dynamique

Au-delà de la dégradation des chiffres, les interviewés s'interrogent sur la nécessité de redéfinir la politique de sécurité routière.

– « On est arrivé à un moment où ça bute : les chiffres ne baissent plus et on a un peu l'impression d'être au bout du cycle . » (expert)

– « À un moment donné, on aura forcément un élément incompressible... Zéro mort, ce n'est pas possible, sauf à ce qu'il n'y ait plus de véhicules ! » (technicien)

– « Il faudrait peut-être inventer de nouvelles choses. On est arrivé à un certain ras-le-bol de nouvelles mesures, qui sont maintenant mal acceptées ou, en tous cas, mal comprises. » (élu)

Une absence de consensus sur les solutions à mettre en œuvre

**Les avis des élus, des techniciens et des experts divergent et se confrontent.
Il n'existe pas de vision partagée sur les solutions à mettre en œuvre et sur leur hiérarchisation pour relancer la sécurité sur la route.**

Alcool, vitesse, radar – on en parle mais sont – ils les seuls éléments de la sécurité routière ?

Chaque expert défend son point de vue avec conviction :

- Répression des excès de vitesse,
- Lutte contre l'alcool et la drogue,
- Amélioration des routes et des véhicules.

La répression des excès de vitesse

Selon les personnes interrogées, la répression automatisée des excès de vitesse, comme levier prioritaire de la sécurité routière, montre peut-être la limite de son efficacité.

– « Concernant la vitesse, on voudrait pénaliser des millions de conducteurs pour lutter contre les gens qui roulent vraiment trop vite... Non ! Il faut arriver à coincer les gens qui roulent vraiment trop vite et à les punir de façon vraiment dissuasive. » (élu)

– « En ne parlant que du comportement des conducteurs, de la vitesse au volant, on finit par provoquer des attitudes de défi, même si la majorité des conducteurs respectent les limitations. (...) La punition est nécessaire, mais, selon moi, elle n'est pas suffisante. » (élu)

La lutte contre l'alcool et la drogue

Pour d'autres, l'alcool et la drogue ne sont pas suffisamment traités comparé aux excès de vitesse.

- « *Il y a d'autres facteurs de risques d'accidents que la vitesse. Chez nous, c'est l'alcool, parce que beaucoup de mecs picolent. D'autres se droguent...* » (élu)
- « *Les deux causes principales (d'accident) aujourd'hui sont l'alcool et la drogue.* » (expert)
- « *L'alcool est impliqué dans un tiers des accidents et c'est un chiffre qui n'a pas baissé depuis qu'on a commencé les statistiques. Ça montre bien l'inefficacité de certaines mesures.* » (expert)
- « *Ce qui est dommageable, c'est que ces politiques de contrôle de la vitesse sont ultra majoritaires par rapport à la détection des conduites en état alcoolisé. Pour le coup, il y a un risque énorme que les comportements à risque se déplacent sur l'alcool.* » (élu)

L'amélioration des routes et des véhicules

L'entretien et l'optimisation des réseaux routiers, notamment ceux les plus à risque, comme l'amélioration des véhicules, sont perçus comme important pour certaines personnes interrogées.

- « On doit travailler à améliorer les infrastructures pour qu'elles ne piègent pas. »(élu)

- « Je n'ai pas écarté le conducteur de la cause des accidents, (...) mais le reste est très important : le véhicule, l'infrastructure sont très importants. » (élu)

B.

Les sources d'inquiétude

Certaines situations de conduite se révèlent sources d'inquiétude

TOUS TYPES DE ROUTE CONFONDUS

- 76%** La présence de travaux mal signalés
- 73%** Les routes étroites, non rénovées
- 72%** Les routes de montagne sans barrières
- 69%** Les routes insuffisamment signalées (pas de marquage au sol ni panneaux)
- 63%** La route où la circulation est très dense (pas de gestion multimodale du trafic)



ET PARTICULIEREMENT EN VILLE

- 75%** La présence de travaux mal signalés
- 71%** Une signalétique insuffisante
- 67%** La présence de vélos
- 67%** Une chaussée mal entretenue

C.

Une route à deux vitesses ?

Une dégradation du réseau routier constatée par les Français sur la majorité du réseau : quelles corrélations avec la sécurité routière ?



51%

des Français considèrent que le budget des pouvoirs publics consacré à l'amélioration de la signalisation et des dispositifs de sécurité est insuffisant

L'ETAT DES ROUTES A EMPIRE CES DERNIERES ANNEES

PARTICULIEREMENT SUR LES ROUTES COMMUNALES



Routes communales	42%
Routes départementales	35%
Routes nationales	26%
Autoroutes	13%

Nb Accidents / Nb tués :

8 % / 8%	sur autoroutes
5% / 9%	sur nationales
32% / 65%	sur départementales
54% / 18%	sur autres routes

Source : ONISR

URF Faits et chiffres 2014

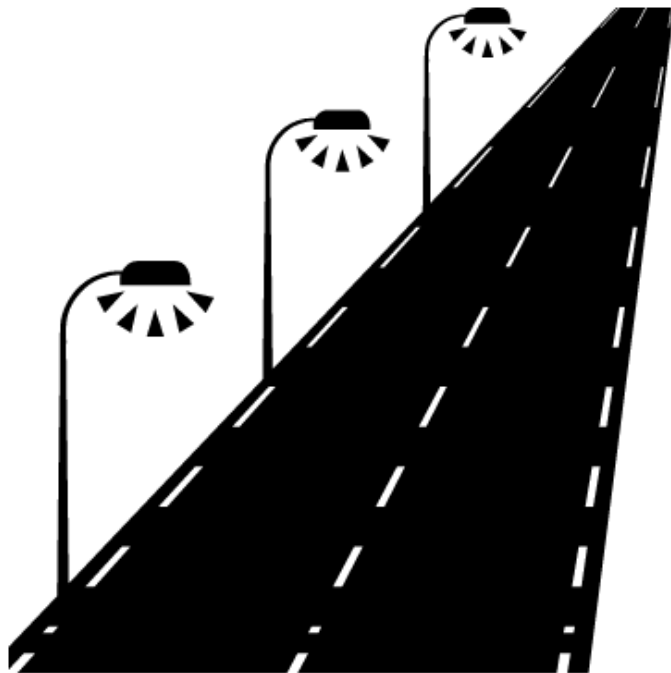
Autoroutes = 11 600 km	0,7% réseau
Nationales = 8 900 km	0,5% réseau
Départementales = 378 000 km	23%
Communes et rues = 666 350 km	40%
Chemin ruraux = 600 000 km	36%

Source : URF Faits et chiffres 2014

Les Français jugent la visibilité insuffisante sur les routes la nuit sur les axes secondaires : quelles corrélations avec la sécurité routière ?

LA VISIBILITE LA NUIT SUR LES ROUTES

EST JUGEE PARFOIS INSUFFISANTE



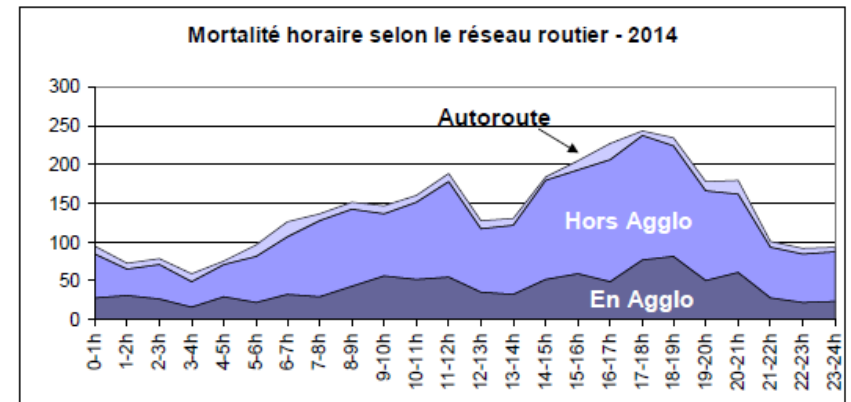
65%
Sur les routes (nationales, départementales, communales)

25%
En ville

24%
Sur autoroute



Mortalité routière : où et à quelle heure ?



64% de la mortalité sur les routes hors agglomérations, 7% sur autoroutes et 29% en agglomération. En 2014, la mortalité ne baisse que sur autoroute, mais ne réussit pas à compenser le retard pris depuis 2010.

44 piétons ont été tués en 2014 sur autoroute, pour 23 en 2013

28 mai 2015
Bilan sécurité routière 2014



La question budgétaire au cœur des problématiques d'équipement de la route

Élus et techniciens subissent les restrictions budgétaires des collectivités locales et tentent de s'en accommoder.

– « *Les élus en sont conscients : il faudrait au moins rajouter 5 à 10 millions aux 12 millions d'euros du budget actuel pour faire face à une maintenance correcte de notre patrimoine de routes départementales.* » (technicien)

– « *On a beaucoup investi dans la voirie entre 2000 et 2010 . Parce qu'à l'époque, on avait de l'argent. On a refait des kilomètres de chaussée. Aujourd'hui, je n'ai plus un kopeck. On est une ville bien gérée, mais on n'a plus d'argent.* » (élu)

– « *On a une enveloppe pluriannuelle pour la signalisation routière, mais elle n'est pas extensible.* » (élu)

Un réseau routier inégalement maintenu ?

Des restrictions et des arbitrages budgétaires qui peuvent aussi affecter l'entretien du patrimoine existant. Des politiques différentes selon les régions et la nature des routes.

– « *Tout coûte, parce que ce sont des matériaux qui doivent répondre à beaucoup de normes. La peinture au sol s'efface super vite ! (...) Je ne peux pas faire toute la ville d'un coup, donc, je réalise progressivement.* » (élu)

– « *Les insuffisances sont partout. En matière de matériels spécialisés, cette année, il n'y aura aucun renouvellement. Ce n'est pas comme ça qu'on va résorber notre retard en renouvellement. D'ailleurs, ça commence à grogner dans les équipes...* » (technicien)

– « *On met le paquet, sur le réseau de classe 1. C'est plutôt la classe 3 qui est défavorisée. En moyenne, le marquage y est renouvelé tous les cinq ou six ans.* » (technicien)

D



De nombreux enjeux et leviers d'amélioration



De nombreuses attentes du public quant à l'amélioration des routes



88%

des Français estiment que la rénovation des routes est un facteur qui rendra les routes plus sûres à l'avenir

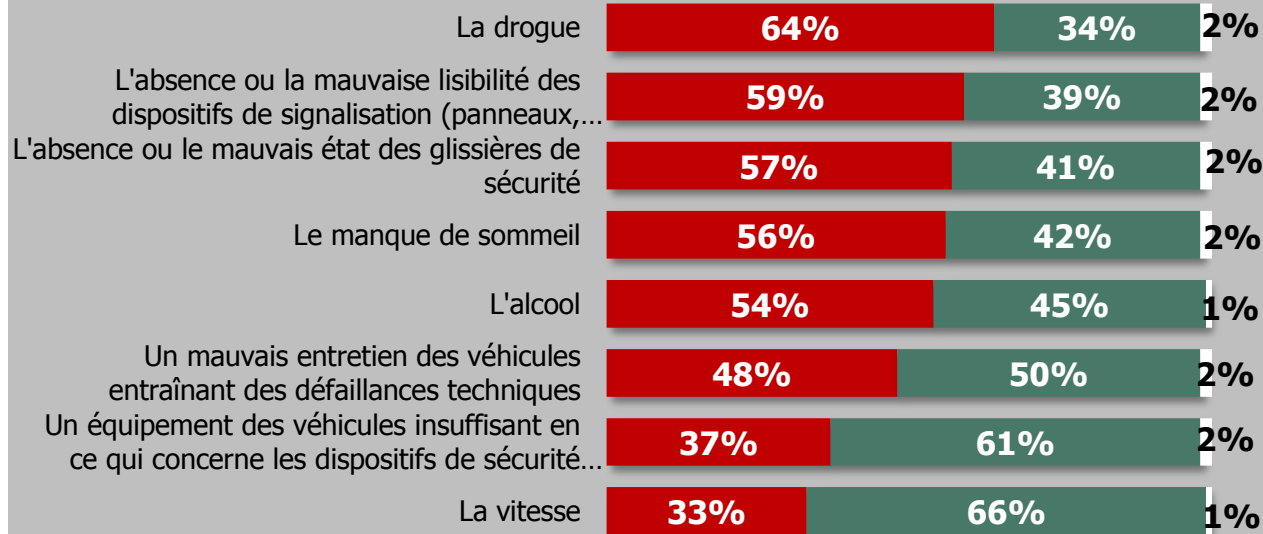
81% estiment que l'amélioration des systèmes de sécurité sur les véhicules y contribuera

78% Jugent utile l'harmonisation des signalisations et dispositifs de sécurité dans toute l'UE.

49% Seulement perçoivent le développement de véhicules sans conducteurs comme une source d'amélioration

L'état de la route et de la signalisation ne fait pas partie des causes d'accidents mortels bien qu'elle soit une source d'insécurité reconnue par plus de 59% des Français

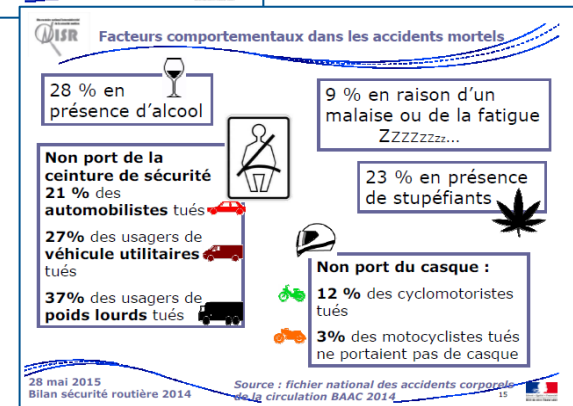
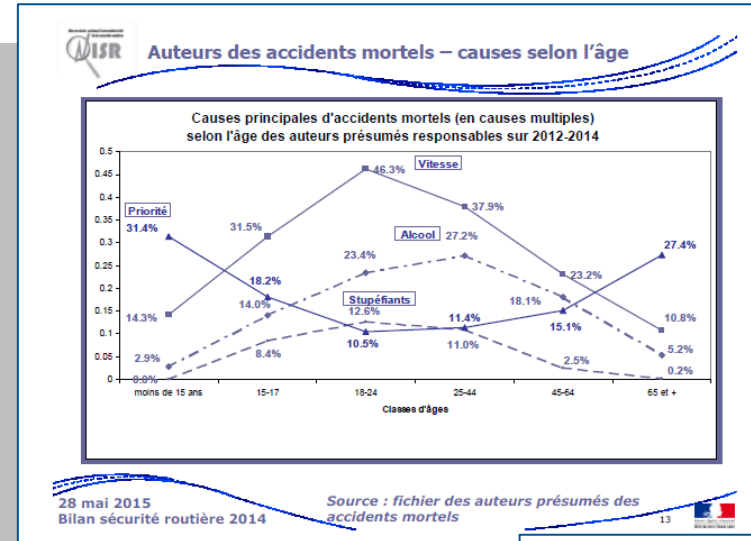
L'implication des pouvoirs publics dans la lutte contre l'insécurité sur les routes



 Pas suffisamment d'efforts

 Suffisamment d'efforts

 NSP



E.

Conclusions

Conclusions

- Une politique de la sécurité routière à renforcer sur ses 3 composantes : conducteur , véhicule et infrastructure
- Une route à 2 vitesses : il est crucial d'investir sur le réseau communal et départemental
- La visibilité de nuit de la route et de ses équipements est un sujet majeur de la sécurité routière
- Les Français attendent dorénavant une action claire des pouvoirs publics pour lutter contre le mauvais état de la signalétique et des dispositifs de sécurité routière
- Plus d'un Français sur deux est favorable à une augmentation des budgets pour œuvrer concrètement en faveur de la sécurité routière