

PERCEPTION DE SÉCURITÉ DE LA MARCHE ET DU VÉLO : POURQUOI LA PRENDRE EN COMPTE ?

Contexte

La sécurité est l'un des principaux critères que l'on prend en compte au moment de choisir un mode de déplacement. La question du danger est d'autant plus importante pour la marche et le vélo, des modes qui, contrairement à la voiture, ne possèdent pas d'habitacle protecteur. Promouvoir les mobilités nécessite ainsi de prendre en compte à la fois le risque réel, objectif, et la sécurité perçue, subjective.

Du fait de sa subjectivité, la sécurité perçue est une notion difficile à appréhender. Pour mieux la prendre en compte, cette fiche explore ce concept en présentant l'impact que la sécurité perçue peut avoir sur la pratique de la marche et du vélo, ainsi que les facteurs qui contribuent à modeler cette perception pour différentes personnes.

L'impact de la sécurité perçue dans le choix du mode de déplacement

Tout au long du XX^e siècle, l'accroissement du trafic routier a eu un impact important sur la pratique de la marche et du vélo. La part des déplacements réalisés à pied et à vélo se sont réduits du fait de la concurrence des modes motorisés, en matière d'usage et d'espace public occupé. Si les enjeux de sécurité sont inhérents à chaque mode de déplacement, ceux associés à la marche et au vélo sont d'autant plus prégnants dans le contexte de prédominance des modes motorisés.

En parallèle, comme le choix d'un mode de déplacement est fortement conditionné par la sécurité¹, la réduction du risque de subir une chute ou une collision et une amélioration du sentiment de sécurité lors des déplacements à pied ou à vélo sont des leviers majeurs pour développer ces modes de déplacement. Comme le signale l'OCDE dans son rapport de 2015 « *Le vélo, santé et sécurité* », les politiques publiques doivent « *réduire la fréquence et la gravité des accidents réels et, surtout, promouvoir l'idée de la sécurité auprès des cyclistes potentiels.* »²

Quatre variables influençant la perception de sécurité

Lorsqu'un mode de déplacement ou un itinéraire est choisi, l'individu n'a pas de connaissance parfaite et absolue du risque pris en se déplaçant. L'estimation du risque est basée à la fois sur des éléments objectifs et subjectifs. Un large spectre de variables influe sur la sécurité perçue par un individu, rendant la prise de risque acceptable ou non. La sécurité perçue est construite à partir de 4 facteurs :

- L'expérience sociale
- L'expérience vécue
- Le profil de la personne
- Le contexte du déplacement

L'expérience sociale

En plus du « risque vécu », un individu perçoit également la sécurité d'un mode ou d'un déplacement à travers des expériences observées au sein de la société. Pour chaque individu, cette perception se construit à partir des expériences vécues au contact de son l'entourage direct et du contexte socio-culturel dans lequel il évolue. Par exemple, des travaux menés en Angleterre soulignent que le traitement médiatique des accidents de la route concernant des piétons ou des cyclistes a tendance à entretenir une vision dangereuse de la marche et du vélo³. Le chercheur David Horton rappelle aussi que les campagnes de sécurité routière, les campagnes sur le port du casque à vélo et les aménagements cyclables dits sécurisés entretiennent l'idée que l'usage du vélo est risqué, alors même que ces initiatives ont originellement pour objectif de rendre la pratique du vélo plus sûre⁴.

¹ « R. B. Noland, « *Perceived risk and modal choice: risk compensation in transportation systems* », *Accident; Analysis and Prevention* 27, no 4 (1995): 503-21.

² OCDE, « *Le vélo, santé et sécurité* », 2015, 31

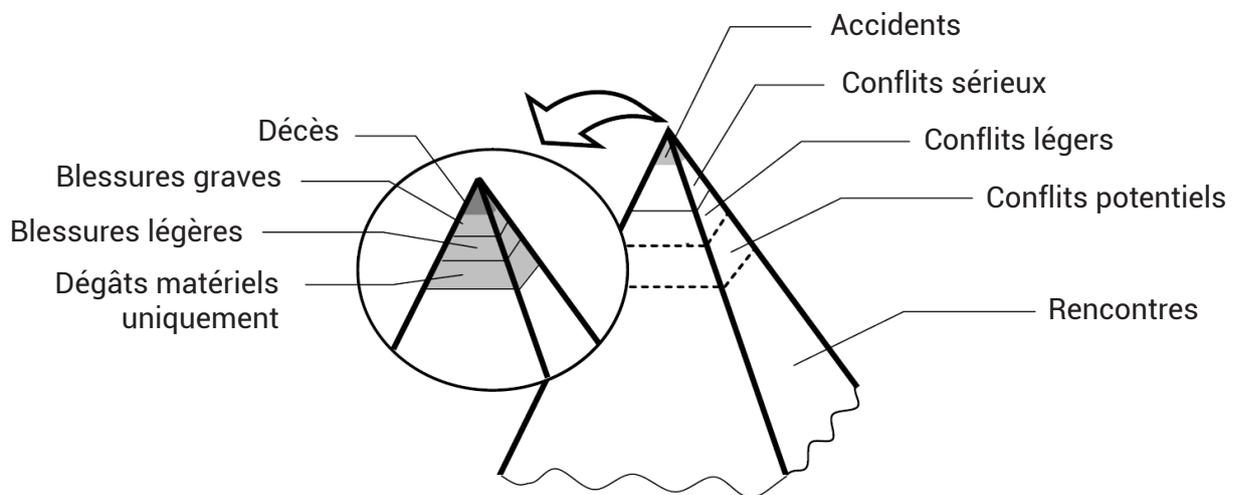
³ David Fevyer, « *Cycles of violence : Analysing media discourse in the newspaper reporting of bicycle users and road fatalities* » (2020),

⁴ Dave Horton, « *Fear of cycling* », in *Cycling and Society* (Aldershot, England ; Burlington, VT: Ashgate, 2007), 132-52.

L'expérience vécue

Avec l'accumulation d'expérience, une personne construit sa propre expérience du risque. Ce risque vécu est basé sur les incidents graves et légers qu'elle a subi, mais aussi sur la multitude d'interactions sans dommages qu'elle a expérimentée. D'après une étude réalisée à San Francisco, il a été démontré que le « risque vécu » d'un-e cycliste se construit à partir des chutes et des collisions avec blessures qu'il ou elle a vécues, ainsi que des interactions où l'incident a été évité de justesse, nommé « *near miss accident* »⁵. Selon la chercheuse Rebecca Sanders, ces interactions, que l'on traduit par « presque accident », ont davantage d'impact sur la construction du « risque vécu » que les accidents graves et légers. Le rôle prépondérant des « presque accidents » dans la construction du risque vécu s'explique notamment par le fait, qu'au niveau collectif comme individuel, ces interactions sont beaucoup plus nombreuses que les accidents légers et graves.

En reprenant les travaux réalisés sur les accidents du travail, des auteurs signalent qu'il y a une hiérarchie stricte dans les interactions vécues par les individus lors de leurs déplacements selon leur niveau de gravité⁶. Les interactions sans gravité sont plus communes que les accidents légers, qui sont eux-mêmes plus communs que les accidents graves et qu'enfin les collisions mortelles. Ce rapport entre les différentes interactions est souvent modélisé par une pyramide, dont la pointe représente les conflits provoquant un décès.



Pyramide des risques (adapté de la source)⁷

⁵ Rebecca L. Sanders, « Perceived traffic risk for cyclists: The impact of near miss and collision experiences », *Accident Analysis & Prevention* 75 (2015): 26-34, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.11.004>.

⁶ Aliaksei Lareshyn et Andras Varhelyi, *The Swedish Traffic Conflict Technique - Observer's manual*, 2018.

⁷ Lareshyn et Varhelyi.

⁸ Marie-Axelle Granié et al., « Genre, risques, éducation, socialisation (GENRES). La psychologie du développement au service de la compréhension de la différence des sexes dans l'accidentologie routière. », *Research Report (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS), 2008)*.

⁹ Eva Heinen, Bert van Wee, et Kees Maat, « Commuting by Bicycle: An Overview of the Literature », *Transport Reviews* 30, no 1 (2010): 59-96, <https://doi.org/10.1080/01441640903187001>.

¹⁰ Fadi Alhomaidat et Tamer Eljufout, « Perception of Cycling Risks and Needs Associated with Skill Level, Gender, and Age », *Archives of Transport* 59, no 3 (30 septembre 2021): 113-27.

¹¹ Esko Lehtonen et al., « Evaluating bicyclists' risk perception using video clips: Comparison of frequent and infrequent city cyclists », *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, Bicycling and bicycle safety*, 41 (1 août 2016): 195-203, <https://doi.org/10.1016/j.trf.2015.04.006>.

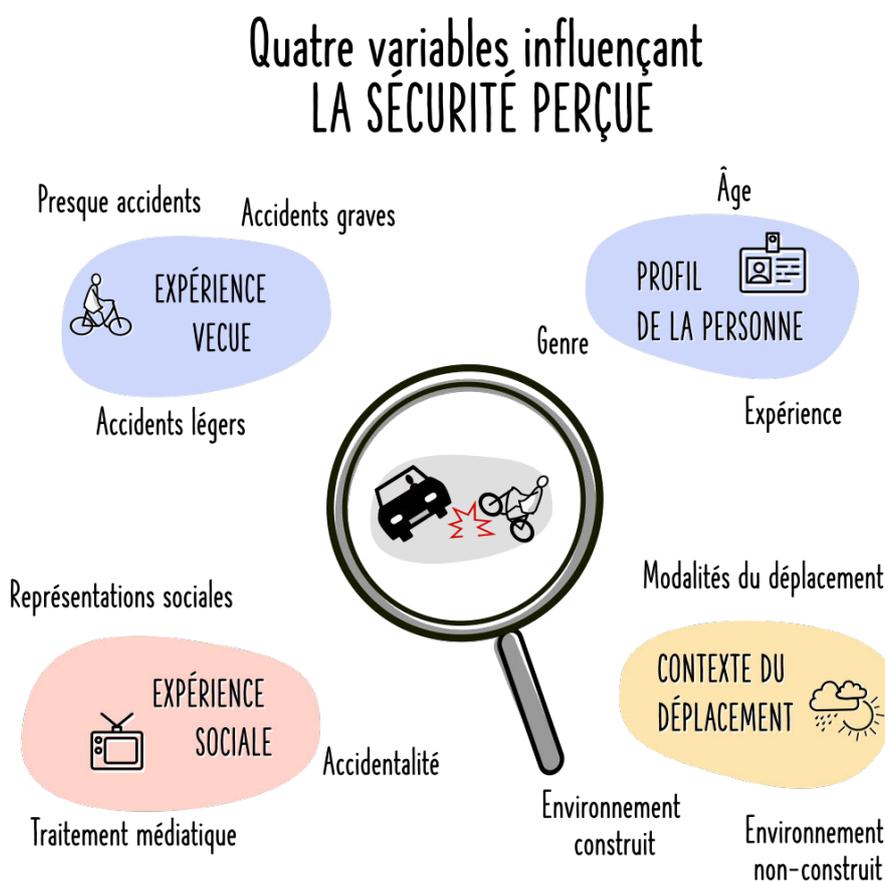
Le contexte du déplacement

La perception du risque d'un mode de déplacement ou d'un déplacement spécifique est dépendant du contexte dans lequel l'individu se déplace. Les éléments ayant un impact sur la perception du risque peuvent être divisés en trois catégories : les éléments liés à l'environnement construit, à l'environnement non construit et aux modalités du déplacement.

Les éléments liés à l'environnement construit qui influencent la sécurité perçue par les piétons et les cyclistes sont très variés. On sait que la forme urbaine¹², la présence d'espaces de stationnement motorisé¹³, le déploiement d'aménagements séparatifs pour piétons et cyclistes¹⁴ ainsi que le volume, la vitesse du trafic motorisé¹⁵ ont des impacts sur la perception des risques par les personnes à pied ou à vélo.

Les éléments liés à l'environnement non construit, tels que la luminosité, la météo et la saison, ont également des effets significatifs sur la perception. Si ces éléments sont davantage étudiés en termes d'impact sur la pratique de la marche et du vélo, ils peuvent également impacter la perception du risque. Par exemple, rouler à vélo en hiver plutôt qu'en été augmente la perception du risque de vivre une collision¹⁶.

Les éléments liés aux modalités du déplacement, comme le motif du trajet à vélo, peuvent également avoir des effets sur la perception du risque. Par exemple, pour une personne réalisant un déplacement à vélo pour accompagner un enfant, la perception du danger sera réévaluée à la hausse par rapport au même déplacement fait sans enfant¹⁷.



¹² Marie Claude Montel et al., « Urban environments, pedestrian-friendliness and crossing decisions », in *Transportation Research Board 92nd Annual Meeting (Washington, France, 2013)*, 13p, <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00841335>.

¹³ Anita Graser et al., « Safety of urban cycling: A study on perceived and actual dangers » (*Transport Research Arena, Paris, 2014*), 10; Meghan Winters et al., « Safe cycling: how do risk perceptions compare with observed risk? », *Canadian Journal of Public Health = Revue Canadienne De Sante Publique* 103, no 9 Suppl 3 (2012): eS42-47.

¹⁴ Christopher M. Monsere et al., « User Behavior and Perceptions at Intersections with Turning and Mixing Zones on Protected Bike Lanes », *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 2520 (janvier 2015): 112-22, <https://doi.org/10.3141/2520-13>.

¹⁵ Hugo Quintin, Marie-Soleil Cloutier, et Owen Waygood, « Sécurité vécue et perçue par les piétons aux intersections signalées : comparaison entre l'environnement bâti, routier et le phasage des feux à Montréal et Québec, Canada », pdf, *RTS - Recherche Transports Sécurité*, 2021, 13 pages.

¹⁶ An-Magritt Kummeneje, Eirin Olaussen Ryeng, et Torbjørn Rundmo, « Seasonal Variation in Risk Perception and Travel Behaviour among Cyclists in a Norwegian Urban Area », *Accident Analysis & Prevention* 124 (1 mars 2019): 40-49, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.12.021>.

¹⁷ 6t-bureau de recherche et ADEME, « Mobilités d'accompagnement à Paris, Londres et Genève - Comprendre les contraintes vécues pour des stratégies de mobilité durables et inclusive - Synthèse », 2023.

La compréhension de la sécurité perçue pour guider les actions

La perception du risque d'une personne se déplaçant à pied ou à vélo est influencée par de multiples facteurs, à différentes échelles : la perception se fait à travers des facteurs d'ordre collectif, individuel ou situationnel. Si les éléments liés à l'expérience sociale, à l'expérience vécue, au contexte de déplacement et au profil de la personne ont été présentés séparément, ceux-ci ont des effets conjoints. Par exemple, une mère accompagnant régulièrement ses enfants et exposée aux discours médiatiques hostiles au vélo n'aura pas la même perception qu'un adolescent se déplaçant dans une ville cyclable et n'ayant pas vécu d'interactions négatives à vélo. Ainsi, la perception du risque influant sur les choix des individus en matière de mobilité doit être appréhendée en croisant l'ensemble des facteurs.

Ensuite, une meilleure compréhension de la perception des risques doit être un point de départ pour mener des actions permettant de réduire les écarts entre le risque réel et la perception du risque, et ainsi de favoriser l'usage des modes actifs.

Ainsi, l'écosystème d'acteurs réalisant des politiques ou des actions ayant trait à la marche et au vélo doivent prendre en compte la façon dont celles-ci influenceront les individus, notamment pour les profils les plus sensibles au risque.

Par exemple, une collectivité territoriale, dans le choix de l'aménagement de l'espace public, ou un média, dans le traitement des conflits d'usage entre piétons, cyclistes et automobilistes doivent considérer tant la sécurité objective que la sécurité perçue. Une équipe française de recherche rappelle d'ailleurs que s'il est difficile d'évaluer les effets précis de politique publique sur la réduction des écarts entre les risques réels et perçus, « *des politiques de sécurité bien affirmées et visibles par les usagers permettraient probablement de réduire les peurs et de rassurer ceux qui se sentent plus exposés que d'autres.* »¹⁸

¹⁸ Pierre Barjonet, Michelle Gezentsvey, et Celia Mores, « Perception des risques et choix du mode de transport. Approche conceptuelle et modélisation prédictive », *Flux 81*, no 3 (2010): 19-32, <https://doi.org/10.3917/flux.081.0019>.

Pour aller plus loin

www.mobilites-actives.fr

 @ADMA_fr

 Académie des Mobilités Actives

Pour citer cette fiche

Académie des experts en mobilités actives (2023). Perception de sécurité de la marche et du vélo : pourquoi la prendre en compte ? ADMA

Crédits visuels : ADMA