

Neuf personnes sur dix se sentent en sécurité sur la route : un fort contraste avec la vision des experts

Une nouvelle étude d'Economist Enterprise, soutenue par Brembo, révèle un écart potentiellement dangereux entre la confiance du public et l'évaluation des experts en matière de sécurité routière sur les plus grands marchés automobiles au monde.

Londres, le 15 juillet 2026 - Neuf personnes sur dix déclarent se sentir en sécurité lors de leurs déplacements routiers quotidiens. Moins de la moitié (45 %) des professionnels du transport qui conçoivent, construisent et exploitent les systèmes de mobilité partagent cet avis. [Une nouvelle étude d'Economist Enterprise](#), soutenue par Brembo, révèle un « écart de confiance » frappant entre la perception du public et l'évaluation des experts – en particulier pour les marchés affichant les moins bons bilans en matière de sécurité routière.

L'étude, intitulée *Safety in motion: Driving trust in modern mobility*, a interrogé des usagers de la route et des professionnels du transport dans dix grands marchés constructeurs de véhicules : le Brésil, la Chine, la France, l'Allemagne, l'Inde, l'Italie, le Japon, la Corée du Sud, le Royaume-Uni et les États-Unis. Ensemble, ces pays représentent environ [75 %](#) de la production automobile mondiale.

Alors que [1,2 million](#) de personnes sont tuées chaque année sur les routes dans le monde, l'étude soutient que cette désillusion constitue un obstacle sous-estimé au progrès, et appelle les acteurs de l'industrie et les décideurs politiques à réduire cet écart afin d'asseoir la confiance du public sur des preuves, de la transparence et des résultats mesurables.

Les usagers se sentent le plus en sécurité là où les routes sont les plus dangereuses

L'écart entre la confiance des usagers et celle du secteur est le plus important au Brésil, en Chine et en Inde, où 94 % des usagers déclarent se sentir en sécurité (niveau le plus élevé parmi les marchés étudiés), contre seulement 18 % des professionnels du transport. Pourtant, ces pays enregistrent ensemble un taux moyen de mortalité routière de 16,2 décès pour 100 000 habitants, soit environ le double de la moyenne de l'étude.

« Au Brésil, en Chine et en Inde, la confiance du public a augmenté parallèlement à une modernisation rapide et visible : nouvelles infrastructures, véhicules plus intelligents, meilleures technologies », a déclaré **Pratima Singh, directrice principale des politiques et des insights chez Economist Enterprise**, qui a dirigé l'étude. « Mais la confiance a progressé plus vite que les performances réelles en matière de sécurité. Lorsque les usagers pensent que les systèmes sont plus sûrs qu'ils ne le sont, ils n'exercent souvent pas l'attention nécessaire pour rester en sécurité sur la route. »

L'interaction humain-système : une nouvelle dimension du risque en matière de sécurité

À mesure que les véhicules deviennent plus avancés, la façon dont les personnes interagissent avec des systèmes de mobilité de plus en plus automatisés apparaît comme un enjeu majeur de sécurité. Aujourd'hui, seuls 3 % des professionnels du secteur identifient les défaillances mécaniques comme l'une des principales causes d'incidents.

30 % citent plutôt la mauvaise utilisation ou la mauvaise compréhension des systèmes d'aide à la conduite comme la principale cause des problèmes de sécurité liés à la mobilité. Par ailleurs, 24 % estiment que les fonctionnalités qui détournent l'attention des usagers de la route constituent le risque de sécurité le plus sérieux. Les usagers eux-mêmes placent leur propre comportement sur la route au premier rang de leurs préoccupations.

Les professionnels suggèrent que la manière dont les technologies d'aide à la conduite sont commercialisées pourrait faire partie du problème : 65 % estiment que la publicité peut exagérer les capacités des systèmes ; 62 % affirment qu'elle laisse entendre que les usagers doivent accorder moins d'attention à la route ; et 60 % considèrent qu'elle met l'accent sur les bénéfices tout en minimisant les limites.

Le public souhaite des mesures de sécurité plus fortes

Malgré un niveau de confiance élevé, 88 % des usagers soutiennent des mesures de sécurité routière plus strictes, et notamment des limitations de vitesse plus basses et un renforcement des contrôles. Ils déclarent aussi être prêts à payer davantage pour des systèmes de transport plus sûrs. Pourtant, 68 % des professionnels du transport identifient le manque de coordination entre les régulateurs et l'industrie comme le principal obstacle à l'amélioration de la sécurité.

*« Réduire cet écart de confiance exige une action collective à l'échelle de l'écosystème de la mobilité », déclare **Matteo Tiraboschi, président exécutif de Brembo**. « L'industrie doit continuer à innover de manière responsable, les responsables politiques doivent créer des cadres réglementaires efficaces et, ensemble, ils doivent aider les usagers à comprendre à la fois les capacités et les limites des nouvelles technologies. »*

La confiance dans la sécurité routière se gagne différemment selon les marchés

La confiance est moins façonnée par la technologie que par la culture locale, les institutions et les normes de gouvernance. Il est donc indispensable d'adapter les réponses apportées à cet enjeu à chaque contexte local. L'étude identifie quatre environnements de confiance distincts, chacun exigeant une réponse spécifique :

- Les optimistes de la confiance (Brésil, Chine, Inde) : un écart de confiance de 76 points (94 % des usagers, 18 % des professionnels), reflète un optimisme surprenant venant des marchés de l'étude affichant la mortalité la plus élevée.
- Les gardiens de la confiance (Japon, Corée du Sud) : l'écart le plus faible (84 % contre 70 %), fondé sur une validation indépendante et la fiabilité. Le risque : la confiance institutionnelle est fragile lorsque les performances s'érodent silencieusement.
- Les pragmatiques de la confiance (France, Allemagne, Italie) : les taux de mortalité les plus bas, mais un écart de 39 points entre la confiance de l'industrie et celle des consommateurs. Une forte confiance du public coexiste avec un scepticisme à l'égard de technologies perçues comme opaques ou exagérées.
- Les négociateurs de la confiance (Royaume-Uni, États-Unis) : une forte confiance des usagers (92 %) liée aux institutions. Le risque : une défaillance réglementaire ou une dissimulation de la part d'une entreprise peut avoir des conséquences disproportionnées.

[Plus de détails sur cette étude ici.](#)

A propos de l'étude

[Safety in motion: Driving trust in modern mobility](#) est un rapport d'Economist Enterprise, soutenu par Brembo. Il s'appuie sur une enquête exclusive menée en avril-mai 2026 auprès de 6 157 personnes au Brésil, en Chine, en France, en Allemagne, en Inde, en Italie, au Japon, en Corée du Sud, au Royaume-Uni et aux États-Unis. Cette enquête a été réalisée auprès de 5 135 usagers des transports et de 1 022 professionnels issus des secteurs de la production, de la technologie, des infrastructures et de la politique des transports. Les conclusions sont étayées par une analyse documentaire structurée et les avis d'un comité consultatif d'experts.

A propos d'Economist Enterprise

Economist Enterprise est la division du groupe The Economist qui fournit des services aux entreprises, aux organismes publics et aux institutions financières. Ses travaux s'appuient sur les valeurs du groupe The Economist : indépendance, intégrité et progrès. Economist Enterprise offre aux organisations les outils nécessaires pour prendre de meilleures décisions, agir en toute confiance et faire preuve de leadership sur la scène internationale. Pour en savoir plus sur Economist Enterprise : www.economistenterprise.com

A propos de Brembo

Brembo est un leader mondial de l'innovation pour la mobilité, développant des solutions avancées pour les applications automobiles et de compétition. Porté par sa mission « Shaping a Zero-Accident Future » (construire un avenir sans accident), Brembo associe excellence industrielle et innovation digitale afin d'intégrer sécurité, performance et durabilité au cœur de l'expérience de conduite.

À travers ses marques AP Racing, ByBre, Brembo, J.Juan, Marchesini, Öhlins et SBS Friction, le Groupe propose un écosystème intégré de technologies comprenant des systèmes de freinage, des amortisseurs, des embrayages et des roues, ainsi que des solutions logicielles basées sur l'intelligence artificielle.

Depuis plus de 50 ans, le Groupe Brembo est un acteur clé du sport automobile de haut niveau. Il fournit des équipes engagées dans les championnats les plus prestigieux et a contribué à plus de 1 000 titres remportés. Fondé en 1961 et basé à Bergame en Italie, Brembo est coté à la Bourse de Milan depuis 1995. En 2025, le Groupe a réalisé un chiffre d'affaires de 3,7 milliards d'euros et emploie 16 000 personnes dans 18 pays. Brembo dispose de 39 sites de production et commerciaux, de 10 centres de recherche et développement et de 2 Brembo Inspiration Labs.

www.brembogroup.com

###

FAQÀ propos de l'étude

Q : Qui a mené cette étude et comment a-t-elle été financée ?

L'étude a été menée par Economist Enterprise, la branche B2B de The Economist Group. Elle a été réalisée avec le soutien de Brembo, entreprise mondiale de technologies de mobilité. Economist Enterprise a conservé une indépendance éditoriale totale sur la conception de l'étude, sa méthodologie et ses conclusions.

Q : Quelle est la méthodologie ?

L'enquête propriétaire a été menée entre avril et mai 2026, auprès de 6 157 répondants répartis dans dix marchés. L'échantillon comprenait 5 135 membres du grand public se déplaçant au quotidien et 1 022 professionnels du secteur du transport issus de la production, de la technologie, des infrastructures et des politiques de transport. Les résultats quantitatifs sont complétés par une revue structurée de la littérature et par un comité consultatif d'experts.

Q : Pourquoi ces dix marchés ?

Ensemble, ces dix marchés représentent environ 75 % de la production automobile mondiale, mais ils ont été choisis autant pour leur diversité que pour leur poids. Ils couvrent l'ensemble du spectre des marchés de la mobilité, avec des modèles de gouvernance différents : des systèmes fortement dépendants de la voiture individuelle (les États-Unis), des marchés européens intégrés aux transports en commun (France, Allemagne, Italie, Royaume-Uni), des environnements de mégapoles hyperdenses (Chine, Inde) et des marchés de la mobilité aux trajectoires de développement différentes (Brésil, Japon, Corée du Sud). Ils varient également de manière significative en matière de résultats de sécurité routière, de maturité réglementaire et de niveaux

de confiance du public, ce qui rend la comparaison entre marchés réellement instructive, et non simplement illustrative.

Q : Comment l'étude définit-elle les « professionnels du transport/de l'industrie » ?

L'enquête a inclus 1 022 professionnels du secteur exerçant des fonctions directes dans l'écosystème de la mobilité, couvrant la fabrication de véhicules, la technologie, les infrastructures et les politiques de transport. Les répondants comprennent des ingénieurs, des responsables politiques et des opérateurs, ainsi que des constructeurs, des entreprises technologiques, des plateformes de VTC et des organismes publics.

Q : Comment l'étude définit-elle la « sécurité de la mobilité » ?

La sécurité de la mobilité désigne les systèmes, technologies et règles qui déterminent le niveau de sécurité des personnes lorsqu'elles se déplacent à travers tous les modes de transport routier, y compris les véhicules particuliers et les systèmes d'aide à la conduite/d'automatisation, les transports publics, les motos, les vélos électriques et les services de VTC. Cette définition reflète la manière dont les usagers et les professionnels du secteur vivent la sécurité de la mobilité au quotidien, plutôt qu'à travers un seul type de véhicule.

L'écart de confiance

Q : Qu'est-ce que l'« écart de confiance » ?

L'écart de confiance correspond à la différence entre la part des usagers de la route qui déclarent avoir une « confiance élevée » dans leurs déplacements quotidiens et la part des professionnels du transport (ceux qui conçoivent, construisent et exploitent les systèmes de mobilité), qui ressentent la même chose. Dans les dix marchés étudiés, 90 % des usagers déclarent se sentir en sécurité dans leurs déplacements quotidiens ; seuls 45 % des professionnels du transport partagent cet avis. L'écart est le plus important dans les marchés affichant les moins bons bilans en matière de sécurité routière.

Q : Pourquoi l'écart de confiance est-il important. N'est-ce pas positif que les gens se sentent en sécurité ?

L'étude soutient que l'excès de confiance peut constituer un risque de sécurité en soi. Lorsque les personnes pensent que les systèmes routiers sont plus sûrs qu'ils ne le sont réellement, elles sont plus susceptibles de prendre des risques inutiles, de se reposer sur des systèmes qui exigent de la vigilance et de moins réclamer des améliorations. Cela réduit également la pression politique et commerciale en faveur d'un relèvement continu des standards de sécurité.

Q : Pourquoi l'écart est-il le plus important au Brésil, en Chine et en Inde ?

Dans ces marchés, la modernisation rapide (nouvelles infrastructures, véhicules plus intelligents, technologies avancées) a entraîné des progrès visibles importants que les usagers perçoivent comme la preuve d'une sécurité accrue. Mais la confiance a progressé plus vite que les résultats réels. Ensemble, ces trois marchés enregistrent un taux moyen de mortalité routière de 16,2 décès pour 100 000 habitants, soit environ le double de la moyenne de l'étude, tandis que 94 % des usagers déclarent se sentir en sécurité - le chiffre le plus élevé parmi les dix marchés étudiés.

Principaux enseignements

Q : Que dit l'étude à propos des technologies d'aide à la conduite ?

Les professionnels du secteur sont de plus en plus préoccupés par la manière dont les systèmes automatisés et d'aide à la conduite sont utilisés et compris. Seuls 3 % identifient aujourd'hui les défaillances mécaniques comme la principale cause des problèmes de sécurité liés à la mobilité.

À l'inverse, 30 % citent la mauvaise utilisation ou la mauvaise compréhension des systèmes d'aide à la conduite, et 24 % pointent les fonctionnalités embarquées qui détournent l'attention des usagers de la route. La majorité des professionnels estime également que la publicité actuelle exagère les capacités des systèmes (65 %), laisse entendre que les usagers doivent accorder moins d'attention (62 %) et met l'accent sur les bénéfices tout en minimisant les limites (60 %).

Q : Le public souhaite-t-il davantage d'interventions en matière de sécurité routière ?

Oui. Malgré un niveau global de confiance élevé, 88 % des usagers de la route déclarent soutenir des mesures de sécurité plus strictes (notamment des limitations de vitesse plus basses et un recours plus large aux radars) et être prêts à payer davantage pour des transports plus sûrs. Cela suggère qu'il existe une véritable appétence du public pour des actions que les responsables politiques et l'industrie n'ont pas encore pleinement mises en œuvre.

Q : Quel est le principal obstacle à l'amélioration de la sécurité routière, selon les professionnels ?

Soixante-huit pour cent des professionnels du transport identifient le manque de coordination entre les régulateurs et l'industrie comme la principale défaillance dans la gouvernance actuelle, ce qui met en évidence un problème structurel au sein de l'écosystème, plutôt qu'un manque de technologie ou de volonté du public.

Q : Quels sont les quatre archétypes de confiance, et que signifient-ils pour l'avenir d'une mobilité sûre et déployable à grande échelle ?

L'étude identifie quatre environnements de confiance distincts, définis par la relation entre la confiance du public, l'évaluation des experts et les résultats en matière de sécurité routière. Ce sont des outils d'analyse, et non des classements : chacun décrit un point de départ différent pour construire des systèmes plus sûrs, et chacun exige une réponse différente.

- Les optimistes de la confiance (Brésil, Chine, Inde) présentent le défi le plus urgent. La confiance du public est la plus élevée de l'étude (94 %), tout comme le taux de mortalité (une moyenne de 16,2 décès pour 100 000 habitants), soit environ le double de la moyenne de l'étude. Lorsque la confiance dépasse aussi nettement les résultats, elle freine la demande d'amélioration et réduit la pression exercée sur l'industrie comme sur les responsables politiques pour agir. Les nouvelles technologies risquent d'être adoptées avec enthousiasme, mais sans les garde-fous réglementaires ni la compréhension du public nécessaires pour les déployer en toute sécurité à grande échelle.
- Les gardiens de la confiance (Japon, Corée du Sud) présentent l'écart de confiance le plus faible de l'étude (84 % des usagers, 70 % des professionnels) : résultat d'institutions solides, d'une validation indépendante et d'une prestation constante. C'est l'environnement le plus propice au déploiement prudent et fondé sur des preuves des systèmes de mobilité avancés. Le risque est la complaisance : la confiance institutionnelle est fragile, et une érosion progressive des performances peut passer inaperçue jusqu'à la rupture.
- Les pragmatiques de la confiance (France, Allemagne, Italie) enregistrent les taux de mortalité les plus bas de l'étude, mais un écart de 39 points persiste entre la confiance de l'industrie et celle des consommateurs. Les usagers ne sont pas désengagés : ils sont sceptiques, en particulier à l'égard des technologies perçues comme opaques ou dont les bénéfices semblent exagérés. L'adoption de nouveaux systèmes de mobilité dépendra de la transparence et de performances démontrées, non de promesses marketing.
- Les négociateurs de la confiance (Royaume-Uni, États-Unis) affichent une forte confiance du public (92 %), ancrée dans la confiance institutionnelle plutôt que dans l'expérience directe des performances des systèmes. Cela rend l'adoption de nouvelles technologies relativement simple, mais signifie également qu'une seule défaillance réglementaire très médiatisée ou un faux pas d'entreprise peut rapidement éroder ce socle. La crédibilité de la gouvernance est ici la variable la plus déterminante.

Ces archétypes sont importants parce qu'il n'existe pas de voie universelle pour construire et maintenir la confiance dans la sécurité de la mobilité. Une stratégie de déploiement qui fonctionne au Japon peut produire l'effet inverse au Brésil ; une approche de communication adaptée à l'Allemagne peut être sans pertinence en Inde. Les responsables politiques et l'industrie doivent diagnostiquer l'environnement de confiance dans lequel ils opèrent avant de décider comment intervenir.