



1



# Baromètre de la conduite responsable sur la route

---

Synthèse des résultats

Février 2011

© Ipsos Public Affairs

Contacts :

Etienne Mercier 01 41 98 92 79 [etienne.mercier@ipsos.com](mailto:etienne.mercier@ipsos.com)

Amandine Lama 01 41 98 92 87 [amandine.lama@ipsos.com](mailto:amandine.lama@ipsos.com)

## LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE L'ENQUÊTE

### Une majorité de Français considère que le nombre de personnes tuées en France sur les routes peut encore baisser de façon très importante

**Pour une majorité de Français, être passé en 2010 sous la barre symbolique de 4000 personnes tuées en une année sur les routes de France est aujourd'hui encore insuffisant : 55% d'entre eux considèrent même que le nombre de personnes tuées peut encore baisser de façon très importante. Ils sont aujourd'hui une minorité à faire preuve au contraire de fatalisme, considérant qu'il sera difficile de faire baisser beaucoup plus le nombre de personnes tuées, la route étant nécessairement dangereuse. Cette opinion est néanmoins majoritaire chez les plus jeunes (54% des 18-24 ans). Or, ils sont ceux qui ont aujourd'hui les comportements les plus fréquemment dangereux.**

**D'ailleurs, les chiffres de la mortalité routière ne provoquent pas en priorité un sentiment d'impuissance chez les sondés** (moins d'un répondant sur quatre dit éprouver ce sentiment en priorité, 23%) **et encore moins de la résignation** (5%) **ou de l'indifférence** (2%). Lorsqu'ils pensent au nombre de personnes tuées sur la route, les Français éprouvent avant tout de la tristesse (33%) et dans une moindre mesure de la colère (21%) et de la peur (15%). On remarque cependant que les hommes et les moins de 35 ans se disent plus souvent que la moyenne résignés, indifférents ou impuissants. Un tel bilan suscite en revanche plus souvent la colère chez les femmes (24%) et les plus de 35 ans (24%).

Si les Français considèrent qu'il est encore possible de diminuer de manière importante le nombre de personnes tuées sur la route, c'est vraisemblablement parce qu'ils ont le sentiment que des progrès peuvent être réalisés. **Seuls 17% d'entre eux considèrent d'ailleurs que la France est le pays où les conducteurs se montrent les plus responsables** (sur une liste de 6 pays qui leur était soumise : la Suède, l'Allemagne, la France, les Pays-Bas, l'Italie et l'Espagne). **S'ils se jugent plus responsables que les Hollandais** (10% considèrent que les Pays-Bas sont le pays où les conducteurs sont les plus responsables), **les Italiens** (2%) **ou les Espagnols** (1%), **ils ont aussi conscience qu'il est possible de faire mieux : en Suède** (25%) **ou encore en Allemagne** (25%).

### Un manque flagrant de prise de conscience : l'hypovigilance n'est que rarement perçue comme un facteur d'accident fréquent

**Pour continuer à réduire de manière importante la mortalité sur la route, il faudra cependant une véritable prise de conscience quant à l'ensemble des facteurs d'accident.** Si la conduite sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants est en effet très souvent identifiée par les Français comme une des principales causes d'accidents mortels sur la route en France (72%) avec la vitesse (44%), **le rôle de l'inattention** (27%) **ou de la fatigue** (18%) **dans les accidents mortels est sous-estimé** (la fatigue cause jusqu'à 30% des accidents sur autoroute, selon l'association Prévention Routière). **Comme**

**Le montre l'enquête, cette sous-estimation est particulièrement préoccupante parce que de très nombreux conducteurs ont déjà rencontré des problèmes d'hypovigilance (62%).**

**Si les Français considèrent que des progrès doivent encore être réalisés, ils doivent aussi encore faire un effort d'autocritique sur leurs comportements au volant**

**Lorsque les Français jugent l'attitude des autres conducteurs au volant, 85% d'entre eux expriment un sentiment négatif :** 44% estiment les autres conducteurs stressés (48% en Ile-de-France), 38% les considèrent irresponsables, 29% agressifs et 25% dangereux. Les femmes déplorent plus souvent la mauvaise attitude des autres conducteurs.

**Plus de 3 Français sur 4 disent d'ailleurs avoir déjà eu peur** (fréquemment, parfois ou rarement) **du comportement agressif d'un autre conducteur lorsqu'ils conduisaient** (78% dont 19% « fréquemment »).

**En revanche, lorsqu'il s'agit de juger leur propre attitude au volant, seuls 12% citent un adjectif négatif** (parmi les deux qui leur correspondent le mieux) : seulement 8% se jugent stressés (et 9% en Ile-de-France), 3% se jugent agressifs et 1% irresponsables (3% des moins de 35 ans). Les répondants ne se considèrent en aucun cas dangereux (0%). Au contraire, ils ont le sentiment d'être vigilants (80%), calmes (58%), courtois (38%) ou parfois vulnérables (5%).

**Les Français reconnaissent pourtant qu'il leur arrive d'avoir un comportement irresponsable au volant de leur voiture :** 53% avouent qu'il leur arrive d'injurier un autre conducteur (dont 10% « fréquemment » et 18% des moins de 35 ans), 42% qu'il leur arrive de klaxonner de manière intempestive les conducteurs qui les énervent (dont 3% « fréquemment », 8% des moins de 35 ans), 24% de coller délibérément le véhicule d'un conducteur qui les énerve et 20% de doubler à droite sur l'autoroute. Enfin, 16% des conducteurs confessent qu'il leur arrive même de descendre de leur véhicule pour s'expliquer avec un autre conducteur (20% des hommes et 18% des moins de 35 ans).

**Sur les trajets longs, les comportements dangereux sont encore trop nombreux...**

**Interrogés sur leur comportement au volant lors de trajets assez longs (au moins 3 heures), les Français reconnaissent qu'ils se rendent coupables de nombreuses infractions au code de la route ou tout au moins qu'ils adoptent des comportements dangereux pour les autres et pour eux-mêmes :** 86% avouent qu'il leur arrive de dépasser de quelques kilomètres/heure la limitation de vitesse indiquée (dont 20% « fréquemment »), 64% reconnaissent qu'ils ne respectent pas les distances de sécurité et 50% qu'il leur arrive de doubler en oubliant de mettre leur clignotant. Les autres comportements testés sont adoptés moins fréquemment, mais leur dangerosité leur confère un caractère néanmoins alarmant : 31% avouent téléphoner en conduisant, avec kit mains libres, 28% qu'il leur arrive d'oublier de vérifier que les passagers à l'arrière ont bien mis leur ceinture ou encore de paramétrer leur GPS en roulant (21%). Enfin, 12% confessent même qu'il leur arrive d'envoyer des mails ou des SMS tout en conduisant (27% des moins de 35 ans) et 2% reconnaissent qu'ils roulent parfois sur la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute (4% des 18-24 ans).

## ...et la dangerosité de la fatigue sous-estimée alors même qu'ils sont très nombreux à y avoir déjà été confrontés : le « mécanisme » de l'hypovigilance est méconnu

**Si près de 3 répondant sur 4 considèrent qu'il ne faut jamais conduire en état de fatigue (74%), les Français sont encore trop souvent enclins à surestimer leur capacité à rester éveillés :** 21% considèrent que c'est dangereux, mais qu'on peut le faire si on est extrêmement prudent (24% des moins de 35 ans) et 5% pensent que ce n'est pas vraiment dangereux car on peut utiliser des astuces pour ne pas s'endormir (boire du café, écouter la radio très fort...).

**Une majorité d'entre eux considère d'ailleurs qu'il est plus facile de lutter pour rester éveillé lorsqu'on commence à s'endormir en conduisant, que lorsque l'on commence à s'endormir devant la télévision (54%)** alors qu'en réalité le phénomène d'endormissement est le même dans les deux cas.

**Les faits montrent qu'il est en réalité très difficile de lutter contre le sommeil en voiture :** 34% des conducteurs ont déjà eu l'impression de s'être assoupis durant quelques secondes au volant (dont 11% « plusieurs fois ») ou avoir eu le sentiment d'être sur le point de s'endormir au volant (34% dont 11% « plusieurs fois »). Enfin, 5% des conducteurs disent avoir déjà eu un accrochage ou un accident parce qu'eux-mêmes ou un autre conducteur était trop fatigué.

**Pourtant, parmi eux, 38% ont déjà continué à conduire alors qu'ils se sentaient très fatigués,** ce parce qu'ils y étaient contraints. Faire une pause dès les premiers signes de fatigue reste donc essentiel, même si l'on est presque arrivé : en fin de parcours, il y a 4 fois plus d'accidents.<sup>1</sup>

## La règle du repos toutes les deux heures est aujourd'hui assez peu appliquée

**En moyenne, les conducteurs déclarent s'arrêter après 2 heures et 36 minutes de conduite.** Seuls 57% d'entre eux respectent la règle du repos imposé toutes les deux heures. Plus grave, 14% des conducteurs avouent 3 heures de conduite ou plus avant de réaliser la première pause. Ce chiffre, ramené au nombre de conducteurs, est extrêmement préoccupant.

Logiquement, ce sont plus souvent les hommes et les jeunes qui avouent retarder leur pause, bien au-delà des 2 heures (2h54 en moyenne pour les hommes et 2h42 pour les moins de 35 ans).

*Clairement, l'hypovigilance reste un facteur d'accident que les Français ont aujourd'hui encore beaucoup de mal à appréhender. Ils en sous-estiment les risques alors même qu'une grande majorité d'entre eux a déjà été confronté à une situation d'endormissement. L'expérience ne génère pas de changements de comportements. De fait, les raisons et les mécanismes de l'hypovigilance sont méconnus par une bonne part de nos concitoyens qui estiment que résister au sommeil lorsque l'on conduit une voiture est plus*

---

<sup>1</sup> Source : Site Internet Vinci Autoroutes <http://www.vinci-autoroutes.com/109/view-52-advice.html>



5

*aisé que lorsque l'on regarde la télévision. Pire, pour un conducteur sur quatre, il est aujourd'hui parfaitement possible de lutter contre l'hypovigilance en utilisant certains « trucs ». La lutte contre l'endormissement est considérée comme une affaire de volonté. Presqu'un jeune conducteur sur trois en est même persuadé.*

