

## Baromètre de la conduite responsable

---

Synthèse des résultats

Ipsos / Fondation VINCI Autoroutes pour une conduite responsable

Deuxième édition - Février 2012



## LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE L'ENQUÊTE

*La Fondation VINCI Autoroutes pour une conduite responsable a mandaté Ipsos qui a mené les 10 et 11 février 2012 une enquête par téléphone auprès de 974 personnes constituant un échantillon national représentatif de la population française âgée de 18 ans et plus.*

### **En matière de violence routière, les Français ne cèdent pas au fatalisme : ils estiment que l'on peut encore diminuer le nombre de victimes et ses conséquences suscitent de plus en plus la colère**

**A ceux qui estimaient que les Français exprimaient une certaine lassitude vis-à-vis de la lutte contre la violence routière, voire du rejet parce que perçue comme trop contraignante, La nouvelle vague de l'Observatoire Ipsos / Fondation Vinci apporte un démenti cinglant. En 2011, son acceptation régresse.** Pour une majorité des personnes interrogées, le nombre de victimes de la violence routière n'est pas une fatalité, 58% estimant que le nombre de personnes tuées sur la route peut encore baisser de façon très importante dans les prochaines années. Surtout, ce sentiment est en progression (+3 points par rapport à la vague précédente réalisée en 2011), preuve que les Français ne semblent pas considérer la diminution continue de la violence routière comme un problème face auquel on peut désormais « lever le pied », bien au contraire. Ce sentiment que l'on peut encore faire plus croît au sein de l'ensemble des catégories de population : auprès des hommes comme des femmes mais aussi des plus jeunes comme des seniors. En 2012, seule une minorité de Français se montre fataliste et considère qu'il sera difficile de faire baisser beaucoup plus le nombre de personnes tuées (40%, -4 points).

**Face à ce type de violence, les sentiments des Français se radicalisent : de la tristesse et de la colère.** En effet, lorsqu'ils pensent au nombre de personnes tuées sur la route, les Français éprouvent en premier lieu de la tristesse (34%) ou de la colère (28%). Ce dernier sentiment est celui qui progresse le plus par rapport à 2011 (+7 points) et illustre non seulement une certaine forme d'exaspération face au phénomène mais aussi une très forte diminution de son acceptation. Face aux chiffres de la mortalité routière, les Français éprouvent de moins en moins des sentiments d'impuissance (19%, -4 points) et de peur (11%, -4 points). La résignation ne semble pas être de mise (seulement citée par 5%), pas plus que l'indifférence (2%).

### **Les Français perçoivent de plus en plus la diversité des causes de la violence routière : un début de prise de conscience ?**

**C'est l'un des autres grands enseignements de cette deuxième vague de l'Observatoire, il semble que les Français commencent à prendre conscience que les causes des accidents ne sont pas seulement et uniquement liées à la prise d'alcool ou de stupéfiants.** Certes, la conduite sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants est toujours perçue comme étant le plus souvent à l'origine des accidents mortels suivie de la vitesse excessive (35%) mais moins qu'en 2011 (respectivement -13 pts et -9 pts). Dans le même temps, les Français incriminent beaucoup plus les phénomènes d'inattention (35%, +8 points) et de somnolence (31%, +13 points). Nul doute que pour bon nombre d'automobilistes, faire uniquement porter la responsabilité de la violence routière sur la prise

d'alcool ou de stupéfiants, c'est aussi pour une part incriminer « l'autre », celui qui boit ou se drogue. En mettant en cause de façon plus forte les autres critères qui concernent tous les conducteurs, les automobilistes se responsabilisent un peu plus. On semble donc assister à une plus forte prise en compte de la dangerosité de ces phénomènes d'inattention ou de somnolence, mais qui, comme nous le verrons plus tard, n'arrive pas encore à faire changer certaines pratiques dangereuses dans le comportement des conducteurs français. De fait, si certains messages commencent à générer une certaine prise conscience, en revanche les comportements évoluent encore peu pour le moment.

## **Sur la route, l'enfer, c'est les autres : les conducteurs se montrent peu critiques sur leurs propres attitudes et restent toujours sujets à de très nombreux comportements irresponsables**

**En matière d'attitude au volant, les conducteurs manquent toujours d'objectivité, voyant plus facilement les défauts des autres conducteurs que les leurs. Lorsque les Français jugent l'attitude des autres conducteurs au volant, ils expriment essentiellement des sentiments négatifs et plus rarement positifs.** Les « autres » sont en effet davantage perçus comme stressés (41%), irresponsables (31%), dangereux (26%) voire agressifs (23%). Ils sont plus rarement considérés comme vigilants (17%), courtois (15%) calmes ou vulnérables (12%). Pire encore, trois Français sur quatre (75%) avouent même avoir déjà eu peur du comportement agressif d'un autre conducteur lorsqu'ils conduisaient leur véhicule, crainte d'ailleurs davantage ressentie par les femmes (79%) et les seniors (70 ans et plus, 84%).

**A l'inverse lorsqu'il s'agit de juger leur propre attitude au volant, la quasi-totalité des Français s'attribue au moins un adjectif positif (98%) :** ils ont le sentiment d'être vigilants (72%), calmes (51%) et courtois (40%). Ils ne se considèrent en aucun cas dangereux (1%), irresponsables (1%) voire agressifs (3%).

**Des attitudes de plus en plus stressées, de moins en moins calmes et vigilantes :** le phénomène est encore tenu mais toutefois inquiétant parce qu'il dénote une plus forte propension à la perte de sang-froid. En 2012, la proportion de conducteurs se disant stressés au volant est en augmentation (12% contre 8% en 2011). Par ailleurs, ils s'attribuent un peu moins que l'année dernière le fait d'être « calme » (- 7pts). Ce phénomène sous-tend probablement une certaine montée de l'agressivité. Enfin, ils se perçoivent aussi comme moins vigilants qu'en 2011 (65%, -8 points) : le développement de l'hyper-connexion au volant que mesure par ailleurs l'enquête explique probablement en partie ce résultat.

**Les conducteurs reconnaissent toujours de très nombreux comportements irresponsables au volant de leur voiture.** Autre illustration de cette tendance à l'énervement au volant, 55% avouent qu'il leur arrive d'injurier un autre conducteur (dont 8% *fréquemment*), 42% de klaxonner de manière intempestive les conducteurs qui les énervent, 24% de coller délibérément le véhicule d'un conducteur qui les énerve 18% des conducteurs confessent même qu'il leur arrive de descendre de leur véhicule pour s'expliquer avec un autre conducteur (+2 points par rapport à 2011). Par ailleurs, et 21% des conducteurs avouent qu'il leur arrive de doubler à droite sur l'autoroute.

La pratique de ces comportements reste relativement stable par rapport à la vague d'enquête précédente, même si certaines disparités subsistent. En effet, les moins de 35 ans sont davantage enclins que leurs aînés à adopter ces comportements irresponsables, tout comme les hommes chez qui la pratique de ces comportements est en légère hausse par rapport à 2011.

## **Les femmes sur la route : des évolutions comportementales inquiétantes même si les conductrices se montrent toujours plus prudentes. Mais les hommes le savent-ils ?**

De leur propre aveu, par rapport à 2011, les femmes se disent un peu moins souvent calmes lorsqu'elles sont au volant (46%, -8 points par rapport à l'année dernière). De la même façon, elles se disent un peu plus stressées (13%, +1 point) et agressives (+1 point). La légère progression du stress et de l'agressivité dans les comportements n'est pas l'apanage des femmes. Par ailleurs, il leur arrive plus souvent que les hommes d'injurier un autre conducteur (56%, dont 10% *fréquemment*) mais peut-être sont-elles tout simplement plus honnêtes ? Elles sont aussi plus nombreuses qu'en 2011 à avouer descendre de leur véhicule pour s'expliquer avec un autre conducteur. (16%, + 4pts). Sans parler de dangerosité, on sent que la gent féminine est aujourd'hui un peu plus souvent sujette à l'agressivité qu'auparavant.

Il n'en reste pas moins vrai qu'elles affichent beaucoup moins fréquemment que les hommes avoir des comportements irresponsables, voire dangereux. Les Français dans leur ensemble semblent en avoir pris conscience puisqu'en 2012, une courte majorité d'entre eux affirme que ce sont les hommes qui conduisent le moins bien (52%). Mais les hommes ont un avis différent : « seulement » 42% d'entre eux estiment qu'ils conduisent moins bien. Les autres considèrent que ce sont plutôt les femmes qui sont les plus dangereuses (20%), voire aussi bien les hommes que les femmes (29%). Du côté des femmes, pour bon nombre d'entre elles, il n'y a aucun doute : ce sont les hommes qui conduisent le moins bien (60%).

## **Les comportements dangereux sont toujours de mise sur les longs parcours tandis que l'hyper-connectivité semble engendrer un fort accroissement de nouvelles attitudes dangereuses**

**Interrogés sur leur comportement au volant lors de trajets assez longs (au moins 3 heures), les Français reconnaissent qu'ils adoptent des comportements dangereux, aussi bien pour les autres que pour eux-mêmes.**

En premier lieu, les Français se rendent souvent coupables d'infractions au code de la route : 87% avouent qu'il leur arrive de dépasser de quelques kilomètres/heures la limitation de vitesse indiquée (dont 19% *fréquemment*), 61% de ne pas respecter les distances de sécurité, 52% de doubler en oubliant de mettre son clignotant et 32% d'oublier de ralentir à proximité d'une zone où interviennent des agents autoroutiers.

La fréquence déclarée de ce dernier comportement est d'autant plus inquiétant qu'il met directement des vies humaines en jeu. En revanche, seuls 2% avouent circuler sur l'autoroute sur la bande d'arrêt d'urgence.

**D'autre part, le phénomène d'hyper-connectivité (avec l'explosion des ventes de Smartphones) et des nouvelles technologies font leur entrée dans la sphère automobile et viennent perturber la conduite des Français (notamment auprès des plus jeunes).** L'utilisation de ces nouvelles technologies au volant de son véhicule se banalise et expose davantage le conducteur à une perte de vigilance sur la route : 31% des Français avouent qu'il leur arrive de téléphoner en conduisant avec kit mains libres, 26% de téléphoner en conduisant sans kit mains libres, 24% de paramétrer leur GPS en roulant et 20% d'envoyer et/ou de lire ses sms ou des mails en conduisant. Notons que l'usage des sms ou mails au volant connaît la plus forte progression depuis la vague d'enquête de l'année précédente (+ 8pts). Pour finir, utiliser son téléphone pour surfer sur internet (3%) ou regarder des films (1%) en conduisant reste très rare.

**Dans le domaine de l'hyper-connectivité, les comportements avoués par les conducteurs les plus jeunes (moins de 35 ans) sont particulièrement préoccupants.** Leur utilisation du téléphone sans kit mains libres ne diminue pas (39% comme en 2011). En revanche, La lecture de sms et de mails pendant la conduite explose (+18 points). Le fait de paramétrer son GPS en roulant est une pratique qui se développe (36%, +6 points). Enfin, près d'un jeune sur dix avoue utiliser son smartphone pour surfer sur internet ou pour jouer à des jeux tout en conduisant (8%).

**Si l'hypovigilance est aujourd'hui plus fréquemment perçue comme une cause majeure d'accidents de la route, en revanche les attitudes permettant de l'éviter sont encore largement méconnues.**

**Les comportements à avoir avant même le départ en vacances et un trajet en voiture assez long (au moins 3 heures) sont méconnus et les attitudes risquées sont répandues.** En effet, la veille de départ en vacances, une large majorité de Français déclare se coucher plus tard ou se lever plus tôt que d'habitude (82%, dont 34% *souvent*), partir de nuit (64%, dont 22% *souvent*) ou finir ses préparatifs de départ tard dans la soirée avant le départ (58%, dont 22% *souvent*). Au global, ce sont un peu plus d'un tiers des Français (38%) qui cumule même ces 3 comportements, et qui ont donc un risque d'ores et déjà important de rencontrer des problèmes d'hypovigilance. Dans le détail, ces pratiques touchent globalement toutes les catégories de la population mais concernent davantage les moins de 35 ans.

**Par ailleurs, un autre élément semble pouvoir potentiellement renforcer les problèmes d'hypovigilance lors de long trajet, il s'agit de l'utilisation d'un régulateur de vitesse :** 40% des Français déclare qu'il leur arrive de l'utiliser lorsqu'ils effectuent un trajet assez long, 29% d'entre eux le font même même *fréquemment*. L'usage du régulateur est plus répandu chez les hommes et les moins de 35 ans.

**Des Français sont nombreux à avoir été confrontés aux conséquences de l'hypovigilance et surestiment leur capacité à savoir y résister**

**Au cours des dernières années, les Français sont nombreux à avoir rencontré des problèmes au volant liés à la fatigue.** Un Français sur trois reconnaît s'être déjà senti très fatigué mais avoir continuer parce qu'il y était contraint (38%), d'avoir eu l'impression de s'être assoupi durant quelques secondes au volant (37%), d'avoir été sur le point de s'endormir au volant (35%) ou d'avoir empiété sur

la bande d'arrêt d'urgence (32%). La proportion à déclarer être allé jusqu'à l'accrochage ou à l'accident suite à un moment de fatigue n'est nullement négligeable (6%). Ces résultats alarmants d'hypovigilance restent stables par rapport à la dernière vague d'enquête mais sont davantage prégnants chez les hommes, catégorie de la population à risque car plus nombreuse à être impliquée dans des accidents graves de la route. Notons toutefois qu'un quart des Français avoue avoir rencontré au moins 3 de ces problèmes ou plus liés à la fatigue, score encore plus alarmant chez les hommes (36%).

**Bien qu'étant nombreux à avoir déjà été confronté à la fatigue au volant, près d'un quart des Français surestime leur capacité à rester éveillé (26%) :** 14% considèrent qu'il est possible de conduire en état de fatigue si on est extrêmement prudent et 12% pensent que l'on peut le faire car il existe des astuces pour ne pas s'endormir (boire du café, écouter la radio très fort...). Notons que les répondants les plus jeunes sont plus nombreux à se surestimer (29%). Si la sensibilisation aux conséquences de l'hypovigilance sur les accidents de la route semble avoir progressé, en revanche, la connaissance des comportements à avoir pour empêcher d'en être victime ne progresse pas encore.

**Les conducteurs n'appliquent pas encore assez la règle du repos toutes les deux heures même si dans ce domaine, une amélioration des comportements est peut-être en cours.**

**Le nombre d'heures conduites avant de réaliser une pause lors d'un long trajet en voiture reste encore en deçà du celui préconisé.** En moyenne, les conducteurs déclarent s'arrêter après 2 heures et 30 minutes de conduite. Avec une petite majorité des répondants effectuant une pause toutes les deux heures (53%), la règle du repos imposé toutes les deux heures reste celle qui demeure la plus connue en matière d'hypovigilance. Notons toutefois que 10% des conducteurs avouent attendre 3 heures de conduite ou plus avant de réaliser la première pause. On note une légère amélioration de ces résultats par rapport à la précédente vague d'enquête, signe peut-être d'une légère amélioration des connaissances sur ce point très précis. Une évolution qui ne pourra être confirmée que lors des prochaines vagues d'enquête. Logiquement, ce sont plus souvent les hommes et les jeunes qui avouent retarder cette pause, bien au-delà des 2 heures (2h42 en moyenne pour les hommes et 2h38 pour les moins de 35 ans).

**Des Français en attente de réalisme dans les communications en matière de prévention.**

**Pour faire évoluer les comportements au volant, les Français sont en attente de réalisme dans les campagnes en faveur de la sécurité routière.** Une majorité des Français pense qu'il faut privilégier des témoignages de victimes blessées ou handicapées (50%). Les témoignages des familles sont aussi fortement plébiscités. Il s'agit là non seulement de donner la parole aux victimes mais aussi probablement d'être au plus proche de la réalité, de sa douleur et de sa violence. Par ailleurs, un tiers des Français plébiscite des images choquantes (34%) qui là encore sont perçues comme étant les plus à même de faire comprendre l'horreur de l'événement. Une prise de parole d'experts (3%) ou de personnes connues (3%) est complètement exclue. Autre illustration de la colère qu'ils disent éprouver face à cette violence, la parole des responsables est assez peu souhaitée (seulement 18%). Leur souffrance ne les intéresse qu'assez peu. Les Français veulent des communications directement en lien avec la violence routière, empreintes d'émotion et touchant au plus vrai. Dans le détail, les hommes et

les répondants de 35 ans et plus privilégient davantage les images choquantes tandis qu'à l'inverse les femmes et les plus jeunes sont plus nombreux à plébisciter les témoignages de victimes et de leur famille.