

ENQUETE IPSOS POUR LA FONDATION VINCI AUTOROUTES

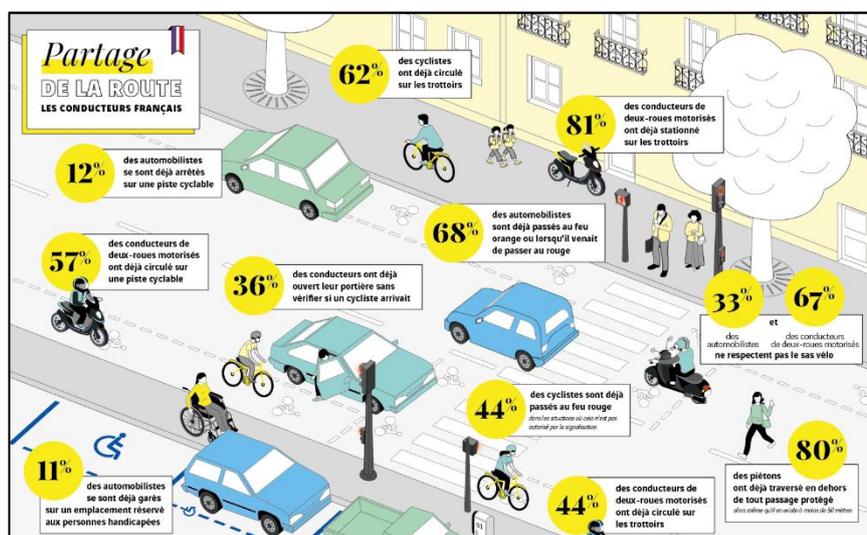
Partage de la route

Méconnaissance, inconscience ou toute puissance...

Les prises de risques envers les autres et envers soi-même sont légion.

- 33 % des automobilistes et 67 % des conducteurs de deux-roues motorisés empiètent sur le sas vélo.
- 44 % des cyclistes réguliers reconnaissent passer au feu rouge même en l'absence d'un cédez-le-passage.
- 80 % des piétons traversent en dehors de tout passage protégé alors même qu'il en existe à moins de 50 mètres.
- 95 % des usagers de la route ont toujours peur du comportement à risque des autres.
- 59 % des cyclistes réguliers français se sentent en sécurité sur la route vs. 80 % des Européens.
- 86 % des conducteurs « multi-usagers¹ » déclarent faire preuve d'une plus grande prudence vis-à-vis des autres sur la route.

Alors qu'une mission intitulée "Contre les violences, protéger tous les usagers de la route" a été annoncée il y a une dizaine de jours par François Durouvray, ministre des Transports, la Fondation VINCI Autoroutes publie les résultats de la 4^e édition de son étude sur le partage de la route. Dans le prolongement du Baromètre de la conduite responsable, cette enquête, réalisée par Ipsos, étudie spécifiquement les comportements des Européens confrontés, sur la route, à la cohabitation entre différents modes de déplacement. Qu'ils soient automobilistes, conducteurs de deux-roues motorisés, cyclistes ou piétons, quelle attention portent-ils aux autres usagers de la route ? Dans quelle mesure respectent-ils les règles de partage de la route ? Est-ce que leurs comportements sont influencés par les différents moyens de déplacement qu'ils utilisent ? Les réponses de 12 413 Européens, dont 2 413 Français, témoignent de la nécessité de sensibiliser toujours plus l'ensemble des usagers au respect d'autrui et des règles du code de la route, de façon à rendre possible une cohabitation harmonieuse sur la route.



¹ Conducteurs qui se déplacent aussi en deux-roues motorisé, vélo, EPDM

[Résultats français en noir/Résultats européens en bleu et italique]

En France, l'utilisation régulière de modes de déplacement actifs a légèrement régressé par rapport à 2023 et demeure encore largement inférieure à celle de la majorité des pays européens.

La voiture est le premier mode de déplacement en France² et en Europe. Pour leurs trajets quotidiens, les Français sont également adeptes des modes actifs mais dans une moindre mesure que les Européens. **Les Français sont 57 % (-5 points vs. 2023) à se déplacer régulièrement à pied, soit 9 points de moins que la moyenne des Européens (66 %).** Ce sont les Espagnols qui marchent le plus (77 %) et les Belges le moins (53 %). **Les Français sont en avant-dernière position (57 %).**

En région, c'est en Ile-de-France que l'on marche le plus (74 %) et en Bourgogne-Franche-Comté le moins (47 %).



En ce qui concerne le vélo, les Français sont 11 % (-2 points vs. 2023) à en utiliser un régulièrement, soit 10 points de moins que la moyenne des Européens (21 %). Les hommes sont un peu plus nombreux que les femmes à circuler à vélo, régulièrement (12 % vs. 10 % ; *23 % vs. 19 %*) comme lors d'un usage ponctuel (40 % vs. 36 % ; *39 % vs. 36 %*).

Dans les agglomérations de 200 000 habitants et plus, la pratique régulière du vélo peut varier sensiblement : de Strasbourg et Bordeaux (22 %) à Nice (10 %) et Marseille (7 %).

Sans surprise, ce sont les Néerlandais qui utilisent le plus régulièrement le vélo (58 %), largement devant les Belges (26 %), les Allemands, les Polonais, et les Suédois (24 %). Les Français se placent en 8^e position (sur 11 pays européens sondés), juste devant les Grecs (10 %), les Britanniques et les Espagnols (7 %).

Les Français sont aussi 4 % à utiliser régulièrement un deux-roues motorisé (*6 %*) et 2 % une trottinette ou un hoverboard (*3 %*).

Une très large majorité d'utilisateurs témoigne d'un climat particulièrement tendu sur la route.

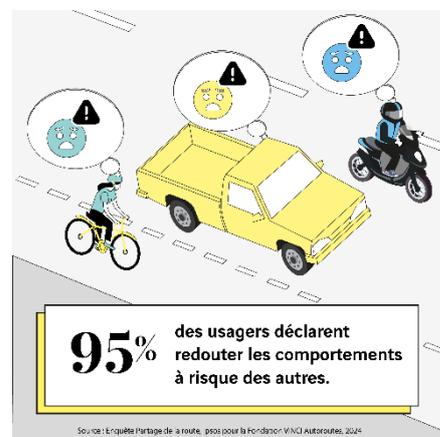
La diversité des modes de déplacement (voiture, deux-roues motorisé, vélo, engin de déplacement personnel motorisé (EDPM), marche à pied) et l'évolution de leur part respective dans un espace public contraint, rend la cohabitation entre les différents usagers complexe et souvent conflictuelle.

Quel que soit le mode de déplacement, la cohabitation avec les autres usagers est source d'anxiété et de tensions.

Une très large majorité d'entre eux (95 % ; *92 %*) redoute **les comportements à risque des autres**. C'est le cas pour :

- 97 % des cyclistes (*89 %*),
- 95 % des automobilistes (*91 %*),
- 92 % des conducteurs de deux-roues motorisés (*87 %*).

Les piétons sont également très affectés par les prises de risques des autres usagers. Ainsi, ils sont 93 % à avoir peur qu'un automobiliste ne s'arrête pas pour les laisser passer alors qu'ils sont engagés sur un passage protégé (*89 %*), et 80 % (+4 points depuis 4 ans) déclarent avoir été frôlés sur un trottoir par un vélo, une trottinette ou un hoverboard (*63 %*).



² Évolution du mode de déplacement des ménages - Commissariat général au développement durable - 2023

La peur de l'agressivité des conducteurs motorisés est aussi très largement répandue : elle concerne 89 % des conducteurs de deux-roues motorisés (81 %), 88 % des automobilistes (83 %) et 87 % des cyclistes (+6 points en 4 ans ; 80 %).

Le sentiment de sécurité à vélo, qui est un facteur important pour le développement de sa pratique, varie significativement selon les pays. Alors **qu'en moyenne, en Europe, 80 % des cyclistes se sentent en sécurité lorsqu'ils se déplacent régulièrement à vélo**, cette proportion passe de 93 % pour les Néerlandais à 59 % pour les Français (soit 34 points de différence !). Ces derniers sont d'ailleurs ceux qui se sentent le moins en sécurité parmi les citoyens des 11 pays observés³.

Dans les agglomérations de 200 000 habitants et plus, les cyclistes réguliers se sentent plus en sécurité (68 % soit 9 points de plus que la moyenne française ; 90 % à Strasbourg mais 25 % à Marseille-Aix-en-Provence).

Alors que les Français sont nombreux à craindre les comportements à risque des autres usagers de la route tout en contribuant souvent eux-mêmes à ce climat de tension, il est urgent de rappeler que le partage de la route et plus largement de l'espace public est l'affaire de chacun. Respecter les règles du code de la route, avoir conscience des conséquences de ses actes pour les autres et pour soi-même, résister à l'impulsivité et à l'individualisme, sont autant de moyens de préserver la sécurité de tous les usagers et des plus vulnérables en particulier

Bernadette Moreau

Déléguée générale de la Fondation VINCI Autoroutes

Méconnaissance du code de la route ou volonté délibérée de l'enfreindre ?

Un certain nombre de règles du code de la route qui doivent participer à un partage de la route équilibré, ne sont pas connues par l'ensemble des usagers et peuvent créer des tensions lorsqu'elles ne sont pas comprises et appliquées par tous. C'est particulièrement vrai pour les règles concernant la circulation des cyclistes.

Ainsi :



- **Les sas vélo** : sont exclusivement réservés aux cyclistes pour leur permettre de se positionner en amont des véhicules dans un carrefour à feux, afin de mieux voir et être vus. Cependant, 67 % des conducteurs de deux-roues motorisés (64 %) et 33 % des automobilistes (47 % à Paris et 27 % à Marseille – Aix-en-Provence ; 24 %) admettent s'y arrêter.
- **Les cédez-le-passage cyclistes aux feux tricolores (panneaux M12)** : positionnés en dessous d'un feu tricolore, ils autorisent les cyclistes à aller dans la ou les directions indiquées par les flèches, sans s'arrêter au feu rouge, mais en cédant le passage aux piétons et aux usagers de la voie sécante. Trop souvent méconnue, leur application par les cyclistes peut être assimilée par les autres usagers comme une infraction et une prise de risque. Sans présence de ces panneaux, les cyclistes ne sont pas autorisés à passer au feu rouge. Cela étant, 44 % des cyclistes réguliers reconnaissent passer dans les situations où cela ne leur est pas autorisé par la signalisation (+6 points en 2 ans ; 37 %). Dans les agglomérations de plus de 200 000 habitants, cette pratique est nettement plus fréquente (57 % soit +13 points).

³ En 2023, la mortalité cycliste a baissé de 13 % par rapport à 2022 en milieu urbain –pour une augmentation de la pratique de 6 %– et de 7 % hors agglomération pour une stagnation de la pratique en milieu rural. Entre 2019 et 2023, le nombre de cyclistes tués est cependant en augmentation de 18 %. - ONISR - La sécurité routière en France – Bilan de l'accidentalité 2023



- **Les trottoirs** : sont des espaces qui sont réservés aux piétons (seuls les enfants de moins de 8 ans à vélo et les trottinettes sans moteur peuvent y rouler) et pourtant les conducteurs de deux-roues motorisés et les cyclistes ont une forte tendance à se les approprier pour s'y garer (81 % des conducteurs de deux-roues motorisés ; 66 %) ou pour y circuler (62 % des cyclistes réguliers ; 72 % et 44 % des conducteurs de deux-roues motorisés ; 46 %). Dans les agglomérations de plus de 200 000 habitants, 72 % des cyclistes réguliers circulent sur les trottoirs soit plus 10 points par rapport à la moyenne française (83 % à Toulouse et 61 % à Nantes et Tours). Cette occupation abusive de l'espace constitue un danger pour **les piétons qui sont d'ailleurs 80 % à déclarer avoir déjà été frôlés par un vélo, une trottinette ou un hoverboard lorsqu'ils marchaient sur un trottoir (63 %).**

- **Les places de stationnement ou voies réservées** : souvent perçus par les conducteurs comme des pratiques anodines, le stationnement sur des voies de circulation ou l'occupation d'espaces réservés à des usagers spécifiques, entravent la mobilité et mettent en risque des usagers vulnérables. Ainsi 25 % des automobilistes avouent se garer en double file (29 %), 13 % admettent emprunter les voies de bus (19 %), 11 % reconnaissent utiliser des emplacements réservés aux personnes en situation de handicap (12 %) et 11 % occupent des places dédiées aux véhicules électriques (13 %).

Inconscience ou toute puissance ?

- **Les pistes cyclables** : avec les bandes cyclables, elles sont réservées aux vélos et aux engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) mais elles font l'objet d'un usage abusif par les conducteurs. 57 % des deux-roues motorisés reconnaissent les emprunter (71 % dans les agglomérations de plus de 200 000 habitants ; 50 %) et 12 % des automobilistes admettent les utiliser pour s'arrêter ou stationner (16 % dans les agglomérations de plus de 200 000 habitants ; 15 %).
Autre signe de négligence vis-à-vis des cyclistes, 36 % des automobilistes avouent ouvrir leur portière sans vérifier leur présence à proximité (34 %).
- **Le non-respect d'un feu rouge, ou du « petit bonhomme » rouge pour les piétons** : il peut être fatal pour soi-même et pour les autres usagers de la route - en 2023, en agglomération, les piétons ont été tués principalement sur ou à moins de 50 mètres d'un passage protégé⁴ -. Pourtant, cette infraction est largement reconnue à la fois par les conducteurs, les cyclistes et même les piétons qui sont nombreux à négliger le risque encouru en traversant alors que le signal lumineux leur interdit de passer. Ainsi :
 - **68 % des automobilistes** reconnaissent passer au feu orange ou rouge (64 %) ;
 - **44 % des cyclistes réguliers** déclarent le faire dans les situations où cela ne leur est pas autorisé par la signalisation (+6 points en 4 ans ; 37 %) ;
 - **67 % des piétons** admettent traverser à un passage protégé alors que le symbole les concernant est rouge (-4 points en 4 ans ; 56 %) et 80 % reconnaissent qu'il leur arrive de traverser en dehors de tout passage protégé alors même qu'il en existe à moins de 50 mètres (78 %).
- **L'utilisation du téléphone et du smartphone au volant, au guidon ou à pied** est, sans conteste, identifiée comme l'une des principales sources de distraction, à l'origine de nombreux accidents. Pourtant, plus de la moitié des usagers avouent cette pratique :
 - **78 % des automobilistes** (77 %)⁵,
 - **57 % des piétons** (58 %),
 - **52 % des conducteurs de deux-roues motorisés** (49 %),
 - **36 % des cyclistes réguliers** (+5 points en un an ; 35 %).

⁴ ONISR - La sécurité routière en France - Bilan de l'accidentalité 2023

⁵ Y compris pour la programmation du GPS

- **L'absence d'utilisation du clignotant** pour doubler ou changer de direction, révélatrice de l'individualisme et de l'indifférence aux autres usagers de la route, concerne plus d'1 conducteur sur 2 (59 % ; 52 %).
- **La mauvaise appréciation des angles morts** par les conducteurs de véhicules lourds (poids lourd, bus, car) ou par les cyclistes, expose plus particulièrement ces derniers. Pourtant les cyclistes sont encore 40 % (49 %) à déclarer dépasser par la droite un bus ou un camion, même s'ils estiment faire attention aux angles morts.
- **L'absence ou l'insuffisance de dispositif lumineux et d'équipements réfléchissants** pour la circulation de nuit à vélo met en risque les cyclistes eux-mêmes et peut surprendre les autres usagers de la route. Cette mesure de sécurité essentielle est pourtant encore négligée par 27 % des cyclistes réguliers français (49 % à Paris et 12 % à Lille ; 27 %).
- **Le port du casque à vélo** pour les adultes n'est obligatoire dans aucun des pays couverts par l'enquête, à l'exception de l'Espagne où il est recommandé en zone urbaine et obligatoire en dehors de celle-ci. **En France, 51 % des cyclistes réguliers le portent fréquemment (29 %).** C'est moins que les cyclistes anglais (54 %) et espagnols (52 %) mais nettement plus que dans la majorité des autres pays européens, et en particulier aux Pays-Bas (7 %). Reste que les cyclistes français sont près d'1 sur 4 (25 %) à ne jamais en porter (45 %).

Le multi-usage des modes de déplacement, facteur d'un meilleur respect des autres sur la route ?

Savoir se mettre à la place de l'autre pour comprendre ses contraintes et sa vulnérabilité est l'un des bénéfices de la pratique de plusieurs modes de déplacement. 51 % des conducteurs utilisent au moins un mode de déplacement autre que la marche —deux-roues motorisé, vélo, trottinette, ...— (60 % des Européens - 85 % des Néerlandais et 35 % des Britanniques).

Or, 86 % de ces « multi-usagers » déclarent faire preuve d'une plus grande prudence vis-à-vis des autres sur la route : vérification des angles morts, respect des pistes cyclables et des places réservées aux personnes en situation de handicap, vigilance en ouvrant la portière, etc. (+8 points en un an ; 78 %).

Parmi les automobilistes qui utilisent régulièrement le vélo, 37 % estiment qu'ils respectent mieux la signalisation que lorsqu'ils sont en voiture (32 %) et 88 % considèrent qu'un trajet à bicyclette leur demande de faire plus attention qu'en voiture (+14 points en un an ; 62 %).

Le saviez-vous ?

- **Les trottoirs** sont réservés aux piétons. Seuls les enfants de moins de 8 ans à vélo et les trottinettes sans moteur peuvent y rouler.
 - **Les pistes cyclables** et les bandes cyclables sont réservées aux vélos et aux engins de déplacement personnel motorisés (EDPM). En l'absence de trottoir, les piétons peuvent marcher sur une piste cyclable.
 - **En l'absence de pistes cyclables**, les EPDM peuvent circuler sur des routes dont la vitesse maximum autorisée est 50 km/h. Les vélos sont autorisés à circuler sur la chaussée sauf en présence d'une piste cyclable obligatoire signalée par un panneau de forme ronde.
 - **Le « sas vélo »** est réservé aux cyclistes et aux utilisateurs d'EDPM. Les deux-roues motorisés et les véhicules doivent se placer derrière cet espace et en laisser l'accès libre.
 - **Le cédez-le-passage au feu tricolore ou « panneau M12 »** est placé au niveau de certains feux. Les cyclistes peuvent aller dans la ou les directions indiquées par les flèches, sans s'arrêter au feu rouge, mais en cédant le passage aux piétons et aux usagers de la voie sécante.
 - **Le dépassement d'un vélo :** la distance latérale de sécurité à respecter est de 1 m en agglomération et de 1,50 m hors agglomération.
- Pour en savoir plus <https://www.securite-routiere.gouv.fr/reglementation-liee-aux-modes-de-deplacements/velo>

Méthodologie de l'étude IPSOS :

Pour réaliser cette enquête, Ipsos a interrogé du 19 février au 19 mars 2024, par Internet, 12 413 personnes âgées de 16 ans et plus, dont 2 413 Français et 1 000 personnes minimum dans chacun des 10 autres pays sondés (Allemagne, Belgique, Espagne, Grèce, Italie, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède). En France, pour répondre aux objectifs de l'étude, les populations de certaines régions ont été surreprésentées dans l'échantillon afin de disposer d'un nombre d'interviews suffisant (200 par régions) pour analyser les résultats au sein de chaque région. Le poids de chaque région a ensuite été corrigé dans l'échantillon global, afin que chaque région retrouve son poids réel. Les résultats sont donc bien représentatifs de la population étudiée. La représentativité de chaque échantillon est assurée par la méthode des quotas.

1 341 personnes âgées de 16 ans plus issues de grandes agglomération françaises (576 issues de l'échantillon principal, et 765 d'un sur-échantillon) dont à minima 100 dans chacune des grandes agglomérations des villes suivantes : Paris (195), Marseille-Aix-en-Provence (140), Lyon, (162), Lille (126), Nice (132), Bordeaux (128), Toulouse (125), Nantes (131), Strasbourg (102), Tours (100).

A propos de la Fondation d'entreprise VINCI Autoroutes

Créée en février 2011, la Fondation VINCI Autoroutes est à la fois un laboratoire, un observatoire et un outil d'information dédié à l'évolution des comportements. Investie depuis l'origine dans la promotion de la responsabilité individuelle et collective sur la route, elle a progressivement élargi son territoire d'action à l'éducation, au respect de l'environnement et à l'ouverture aux autres par la lecture. Autant de traductions, pour tout un chacun, de l'aspiration à bien (se) conduire sur la route.

Depuis 2022, la Fondation soutien également des projets de préservation et de restauration du patrimoine naturel dans les territoires.

Ses champs d'action :

- Faire progresser la recherche en finançant des recherches scientifiques innovantes dans différents champs des conduites à risques, du respect de l'environnement et de la lecture comme vecteurs d'amélioration des comportements et, dans le domaine du génie écologique, en mesurant l'impact dans la durée des actions de restauration des milieux naturels soutenues ;
- Sensibiliser le grand public en menant des campagnes d'information et de sensibilisation aux risques routiers, à la conduite responsable et à la préservation de l'environnement ;
- Soutenir des initiatives associatives et citoyennes en promouvant des projets en faveur d'une mobilité sûre, respectueuse des autres et de l'environnement et en accompagnant des projets de restauration écologique.

<https://fondation.vinci-autoroutes.com> - [Twitter](#) - [Facebook](#) - [LinkedIn](#) et [Instagram](#)

Contacts presse

Anaïs Agozo-Ndelia, anais.agozo-ndelia@vae-solis.com - 06 60 90 69 72

Samuel Beauchef, samuel.beauchef@vinci-autoroutes.com - 06 12 47 58 91

Partage DE LA ROUTE LES CONDUCTEURS FRANÇAIS

12%

des automobilistes se sont déjà arrêtés sur une piste cyclable

62%

des cyclistes ont déjà circulé sur les trottoirs

81%

des conducteurs de deux-roues motorisés ont déjà stationné sur les trottoirs

57%

des conducteurs de deux-roues motorisés ont déjà circulé sur une piste cyclable

68%

des automobilistes sont déjà passés au feu orange ou lorsqu'il venait de passer au rouge

36%

des conducteurs ont déjà ouvert leur portière sans vérifier si un cycliste arrivait

33%

67%

et des automobilistes et des conducteurs de deux-roues motorisés ne respectent pas le sas vélo

44%

des cyclistes sont déjà passés au feu rouge dans les situations où cela n'est pas autorisé par la signalisation

80%

des piétons ont déjà traversé en dehors de tout passage protégé alors même qu'il en existe à moins de 50 mètres

11%

des automobilistes se sont déjà garés sur un emplacement réservé aux personnes handicapées

11%

des automobilistes se sont déjà garés sur un emplacement réservé aux voitures électriques

44%

des conducteurs de deux-roues motorisés ont déjà circulé sur les trottoirs

FONDATION
VINCI
AUTOROUTES
Bien (se) conduire