

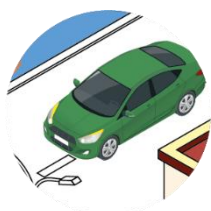
SOUS EMBARGO JUSQU'À 7h00

Enquête Ipsos bva pour la Fondation VINCI Autoroutes

Partage de la route : encore trop de règles transgressées au mépris de la sécurité de tous les usagers

- 58 % des automobilistes ne mettent pas leur clignotant pour doubler ou changer de voie
- 61 % des conducteurs de deux-roues motorisés empiètent sur le sas vélo
- 40 % des cyclistes réguliers passent au feu rouge même s'ils n'y sont pas autorisés
- 70 % des piétons traversent alors que le feu piéton est rouge
- 95 % des usagers de la route ont toujours peur du comportement à risque des autres

Alors que sur la voie publique, près d'1 personne tuée sur 2, et 2 blessés graves sur 3, sont des usagers vulnérables¹, la Fondation VINCI Autoroutes publie les résultats de la 5^e édition de son étude européenne sur le partage de la route. Dans le prolongement du Baromètre de la conduite responsable, cette enquête annuelle réalisée par Ipsos bva, examine spécifiquement les comportements des Européens confrontés, sur la route, à la cohabitation entre différents modes de déplacements. 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 ? Les réponses de 12 403 Européens, dont 2 403 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.



58%

des automobilistes ne mettent pas leur clignotant pour doubler ou changer de voie.



61%

des conducteurs de deux-roues motorisés empiètent sur le sas vélo.



40%

des cyclistes réguliers passent au feu rouge même s'ils n'y sont pas autorisés.



70%

des piétons traversent alors que le feu piéton est rouge.

¹ La sécurité routière en France – Bilan de l'accidentalité de l'année 2024 – ONISR, Septembre 2025 – Sont considérés vulnérables, les piétons, cyclistes, utilisateurs d'engins de déplacement personnels motorisés et conducteurs de deux-roues motorisés

PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS EN SYNTHÈSE

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

Dans un espace public de plus en plus contraint, la diversité des modes de déplacement complexifie la cohabitation entre les usagers. Cette diversité, combinée à un non-respect persistant de nombreuses règles du code de la route, engendre tensions, incivilités et sentiment d'insécurité. Il en résulte que **la quasi-totalité des usagers craint le comportement à risque des autres** (95 %), mais que dans le même temps, beaucoup contribuent à ce climat anxiogène par leur propre attitude vis-à-vis des autres usagers, et ce quels que soient leurs modes de déplacement.



• **Les automobilistes**

- 58 % ne mettent pas leur clignotant pour doubler ou changer de direction (*51 %*)
- 34 % ouvrent la portière sans vérifier si un cycliste arrive (*34 %*)
- 29 % empiètent sur le sas vélo (*22 %*)



• **Les cyclistes**

- 60 % déclarent qu'ils leur arrivent de circuler sur les trottoirs (*71 %*)
- 40 % reconnaissent passer au feu rouge même s'ils n'y sont pas autorisés (*37 %*)
- 33 % dépassent par la droite un bus ou un camion, même s'ils estiment faire attention aux angles morts (*49 %*)



• **Les deux-roues motorisés**

- 76 % déclarent qu'il leur arrive de se garer sur le trottoir (*61 %*)
- 61 % s'arrêtent sur le sas vélo (*55 %*)
- 39 % empruntent les pistes cyclables (*40 %*)



• **Les piétons**

- 70 % admettent traverser alors que le feu piéton est rouge (*56 %*)
- 76 % déclarent qu'il leur arrive de traverser en dehors de tout passage protégé alors même qu'il en existe un à moins de 50 mètres (*77 %*)
- 57 % utilisent leur téléphone en marchant (*57 %*)

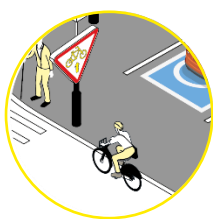
« Très nombreux à avoir peur du comportement des autres usagers, les Français admettent aussi largement leurs entorses au code de la route. Pour progresser vers une cohabitation sur la route plus sereine et plus sûre, chacun doit prendre conscience des conséquences de ses actes – pour les autres comme pour lui-même – et résister à l'impulsivité et à l'individualisme. C'est cette attitude responsable qui permettra de réduire le nombre de victimes et de sauver des vies, notamment celles des usagers vulnérables. »

Bernadette Moreau
Déléguée générale de la Fondation VINCI Autoroutes

Des usagers autocentrés qui s'autorisent à enfreindre les règles du code de la route

Un certain nombre de règles du code de la route ayant pour objet de contribuer à un partage de la route équilibré, sont encore trop peu souvent appliquées par des usagers qui oublient la dimension collective de la conduite. Pourtant leur non-respect met en danger les autres usagers et crée des tensions et de l'insécurité sur les voies et les trottoirs.

- **Utilisation abusive des trottoirs** : ces espaces 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 (76 % des conducteurs de deux-roues motorisés ; 61 %) voire pour y circuler (60 % des cyclistes réguliers et 33 % des conducteurs de deux-roues motorisés ; respectivement 71 % et 40 %). Cette occupation abusive de l'espace constitue un danger pour **les piétons qui sont d'ailleurs 79 % à déclarer avoir déjà été frôlés par un vélo, une trottinette ou un hoverboard lorsqu'ils marchaient sur un trottoir (63 %)**. Ce phénomène est particulièrement inquiétant dans les agglomérations de 200 000 habitants et plus. Dans certaines d'entre elles, la quasi-totalité des piétons rapportent en avoir fait l'expérience, notamment à Lyon (93 %), Paris (91 %), et Lille (90 %).
- **Absence d'utilisation du clignotant par les automobilistes** pour doubler ou changer de direction : cette pratique, très révélatrice de l'individualisme et de l'indifférence aux autres usagers de la route, concerne plus d'1 conducteur sur 2 (58 % ; 51 %).
- **Non-respect d'un feu rouge ou du feu piéton** : il peut être fatal pour soi-même et pour les autres usagers de la route - en 2024, en agglomération, les piétons ont été tués principalement sur ou à moins de 50 mètres d'un passage protégé² -. Pourtant, cette infraction est largement reconnue 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 :
 - **67 % des automobilistes** reconnaissent passer au feu orange ou rouge (62 %) ;
 - **70 % des piétons** admettent traverser à un passage protégé alors que le symbole les concernant est rouge (+3 points ; 56 %) et 76 % reconnaissent qu'il leur arrive de traverser en dehors de tout passage protégé alors même qu'il en existe un à moins de 50 mètres (77 %) ;
 - **40 % des cyclistes réguliers** déclarent passer au feu rouge dans les situations où cela ne leur est pas autorisé par la signalisation (37 %). Dans les agglomérations de plus de 200 000 habitants, cette pratique est nettement plus fréquente (57 % soit +17 points qu'en moyenne).



Bon à savoir : les cédez-le-passage cyclistes aux feux tricolores (panneaux M12), positionnés en dessous d'un feu tricolore, autorisent les cyclistes à aller dans la ou les direction(s) indiqué(es) par les flèches, sans s'arrêter au feu rouge, mais avec l'obligation de céder le passage aux piétons et à tous les usagers de la voie sécante. Trop souvent méconnue, cette règle du code de la route peut être une source d'incompréhension, voire de conflit entre les différents usagers et donc de danger : les cyclistes ne laissant pas la priorité aux autres usagers et ces derniers considérant que leur passage au feu rouge est une infraction et une prise de risque.



Positionnement non-autorisé sur les sas vélo : ces espaces de protection sont exclusivement réservés aux vélos, aux engins de déplacement personnel motorisés (EDPM)³ et aux scooters de moins de 50 cm³ pour leur permettre de se positionner en amont des véhicules dans un carrefour à feux, afin de mieux voir et être vus. Cependant, 61 % des conducteurs de deux-roues motorisés (55 %) et 29 % des automobilistes (52 % à Tours et 45 % à Lyon ; 22 %) admettent s'y arrêter.

² ONISR - La sécurité routière en France – Bilan de l'accidentalité 2024

³ Trottinette électrique, monoroue, gyropode, hoverboard

- **Non-respect des 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 22 % des automobilistes avouent se garer en double file (27 %), 10 % admettent emprunter les voies de bus (17 %), 8 % reconnaissent utiliser des emplacements réservés aux personnes en situation de handicap (11 %) et 9 % occupent des places dédiées aux véhicules électriques (13 %).
- **Arrêt et stationnement sur les pistes cyclables :** avec les bandes cyclables, elles sont réservées aux vélos et aux engins de déplacement personnel motorisés (EDPM). Pourtant, 39 % des deux-roues motorisés reconnaissent les emprunter (40 % dans les agglomérations de plus de 200 000 habitants ; 40 %) et 10 % des automobilistes admettent les utiliser pour s'arrêter ou stationner (14 % dans les agglomérations de plus de 200 000 habitants ; 14 %).
Autre signe d'imprudence vis-à-vis des cyclistes, 34 % des automobilistes avouent ouvrir leur portière sans vérifier leur présence à proximité (36 % dans les agglomérations de plus de 200 000 habitants ; 34 %).
- **Utilisation du téléphone et du smartphone au volant, au guidon ou à pied :** sans conteste, identifiée comme l'une des principales sources de distraction, elle est à l'origine de nombreux accidents. Pourtant, de très nombreux usagers reconnaissent cette pratique :
 - 75 % des automobilistes (77 %)⁴,
 - 57 % des piétons (57 %),
 - 34 % des conducteurs de deux-roues motorisés (44 %),
 - 27 % des cyclistes réguliers (33 %).

Un climat de tension et d'inquiétude sur la route qui domine

La diversité des modes de déplacement – voiture, deux-roues motorisé, vélo, engin de déplacement personnel motorisés (EPDM) ou encore marche à pied – combinée à l'évolution de leur part respective dans un espace public déjà contraint et au non-respect du code de la route, rend le partage de la route toujours plus complexe et souvent conflictuel. Quel que soit le mode de déplacement, la cohabitation entre les usagers demeure une source d'anxiété, de tensions et d'incivilités.

Bien qu'étant souvent eux-mêmes à l'origine de la mise en danger des autres, une très large majorité d'usagers de la route (95 %) **redoute toujours les comportements à risque des autres** (91 %). C'est le cas pour :

- 88 % des cyclistes réguliers (88 %),
- 95 % des automobilistes (92 %),
- 92 % des conducteurs de deux-roues motorisé (83 %).

Les piétons sont également très affectés par les prises de risques des autres usagers. Ainsi, ils sont 92 % à avoir déjà été confronté à un automobiliste ne s'arrêtant pas pour les laisser passer alors qu'ils sont engagés sur un passage protégé (89 %), et 79 % déclarent avoir été frôlés sur un trottoir par un vélo, une trottinette ou un hoverboard (63 %).

La peur de l'agressivité des conducteurs motorisés est toujours très présente chez les cyclistes réguliers (79 % ; 79 %) mais elle concerne aussi 84 % des conducteurs de deux-roues motorisés (79 %) et même 87 % des automobilistes (83 %).

⁴ Y compris pour la programmation du GPS

Le sentiment de sécurité à vélo, qui est un facteur important pour le développement de sa pratique, varie significativement selon les pays. En Europe, si 81 % des cyclistes réguliers déclarent se sentir en sécurité lorsqu'ils se déplacent à vélo et même 93 % des Néerlandais, seulement 57 % des Français partagent ce sentiment lors de leurs déplacements – un chiffre en baisse pour la deuxième année consécutive – faisant de **la France le pays où l'on se sent le moins en sécurité à vélo**.

Usage régulier de modes de déplacement actifs⁵ : les Français en retrait par rapport à la moyenne des Européens

La voiture est le premier mode de déplacement en France⁶ et en Europe. Pour leurs trajets quotidiens, les Français sont également adeptes des modes de déplacement actifs mais toujours en deçà des Européens, même si une légère progression est à souligner cette année. **Ils sont 61 % (+4 points vs. 2024) à se déplacer régulièrement à pied, soit 6 points de moins que les Européens (67 %)**. Ce sont les Espagnols et les Néerlandais qui marchent le plus (77 %) et les Belges le moins (53 %).

En région, c'est en Ile-de-France que l'on marche le plus (78 %) et en Normandie le moins (48 %).

La pratique du vélo est en très légère progression, les Français sont 12 % (+ 1 vs. 2024) à en utiliser un régulièrement, soit 9 points de moins que la moyenne des Européens (21 %). Les champions de la pratique régulière du vélo restent les Néerlandais (60 %), largement devant les Belges (26 %) et les Polonais (25 %). Les Français se placent en 8^e position à égalité avec les Grecs (12 %) et juste devant les Espagnols (7 %) et les Britanniques (7 %).

En France et en Europe, les hommes sont plus nombreux que les femmes à circuler à vélo ; que ce soit régulièrement (14 % des hommes vs. 10 % des femmes en France ; **22 % vs. 19 % en Europe**) ou ponctuellement (43 % vs. 31 % ; **41 % vs. 35 %**). Globalement c'est plus d'1 personne sur 3 (37 %) qui utilise ponctuellement un vélo pour se déplacer (soit au total près d'un sur deux l'utilisant régulièrement ou ponctuellement : 49 %).

Dans les agglomérations de 200 000 habitants et plus, des écarts notables sont relevés concernant la pratique régulière du vélo : de Strasbourg (31 %) et Lyon (19 %) à Marseille-Aix (7 %) et Nice (5 %).

Les Français sont aussi 4 % à utiliser régulièrement un deux-roues motorisé (6 %) et 2 % une trottinette ou un hoverboard (2 %). **Dans les grandes agglomérations de 200 000 habitants et plus, l'utilisation du deux-roues motorisé est nettement plus marquée** comme à Nice (18 %), Bordeaux (14 %) et Toulouse (8 %).

⁵ Marche à pied, vélo

⁶ Evolution du mode de déplacement des ménages – Commissariat général au développement durable - 2023

Focus sur les spécificités de la circulation à vélo en France

- **23 % des cyclistes réguliers français (25 %) circulent de nuit sans dispositif lumineux et équipements réfléchissants.** Pourtant, l'absence ou l'insuffisance de dispositifs 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.



➔ Un feu de position de couleur blanche ou jaune, non éblouissant, est obligatoire à l'avant du vélo. À l'arrière, la lumière doit être rouge. À l'avant comme à l'arrière, les feux de position ne doivent pas être clignotants ou intermittents⁷.

- **44 % des cyclistes réguliers portent un casque fréquemment (31 %).** C'est moins que les cyclistes espagnols (59 %) et anglais (57 %) mais nettement plus que dans la majorité des autres pays européens, et en particulier aux Pays-Bas (10 %). Reste que les cyclistes français sont plus d'1 sur 4 (27 %) à ne jamais en porter (45 %)⁸.



➔ En France, le casque est obligatoire pour les enfants de moins de 12 ans, conducteur ou passager d'un cycle.

- **33 % des cyclistes réguliers (49 %) dépassent par la droite un bus ou un camion, même s'ils estiment faire attention aux angles morts.** Pourtant, 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.



➔ Les véhicules de plus de 3,5 tonnes doivent être équipés d'une signalisation matérialisant la position des angles morts apposée sur le véhicule. Pour le cycliste ou les utilisateurs d'EDPM, il faut éviter les dépassements par la droite et veiller à rester dans le champ de vision des conducteurs.

⁷ Décret n° 2024-1074 du 27 novembre 2024 relatif aux engins de déplacement personnel motorisés et aux cycles

⁸ 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

Méthodologie de l'étude :

Pour réaliser cette enquête, Ipsos bva a interrogé du 11 février au 10 mars 2025, par Internet, 12 403 personnes âgées de 16 ans et plus, dont 2 403 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.

Un complément de 800 personnes âgées de 16 ans plus issues de grandes agglomération françaises a également été interrogé pour atteindre 1 317 interviews dans les grandes agglomérations dont à minima 100 interviews dans chacune des grandes agglomérations des villes suivantes : Paris (181), Marseille-Aix-en-Provence (132), Lyon, (145), Lille (126), Nice (133), Bordeaux (128), Toulouse (121), Nantes (123), Strasbourg (113), Tours (115).

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 soutient 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> – X - Facebook - LinkedIn et Instagram

Contacts presse

Matthieu Sénecot, matthieu.senecot@vae-solis.com, 06 51 92 53 14

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

