

FEVRIER 2018

Les Français et la conduite responsable

Préparé pour La Fondation VINCI Autoroutes
pour une conduite responsable

Par Etienne Mercier et Amandine Lama

Fiche technique



ÉCHANTILLON

1000 personnes constituant un échantillon représentatif de la population française âgée de 15 ans et plus



DATES DE TERRAIN

Du **19** au **29** janvier 2018.



MÉTHODE

Interrogation par internet.

Méthode des quotas: sexe, âge, profession de l'interviewé, région et de catégorie d'agglomération.



Ce rapport a été élaboré dans le respect de la norme internationale ISO 20252 « Etudes de marché, études sociales et d'opinion ». *Ce rapport a été relu par Amandine Lama, Directrice de clientèle.*

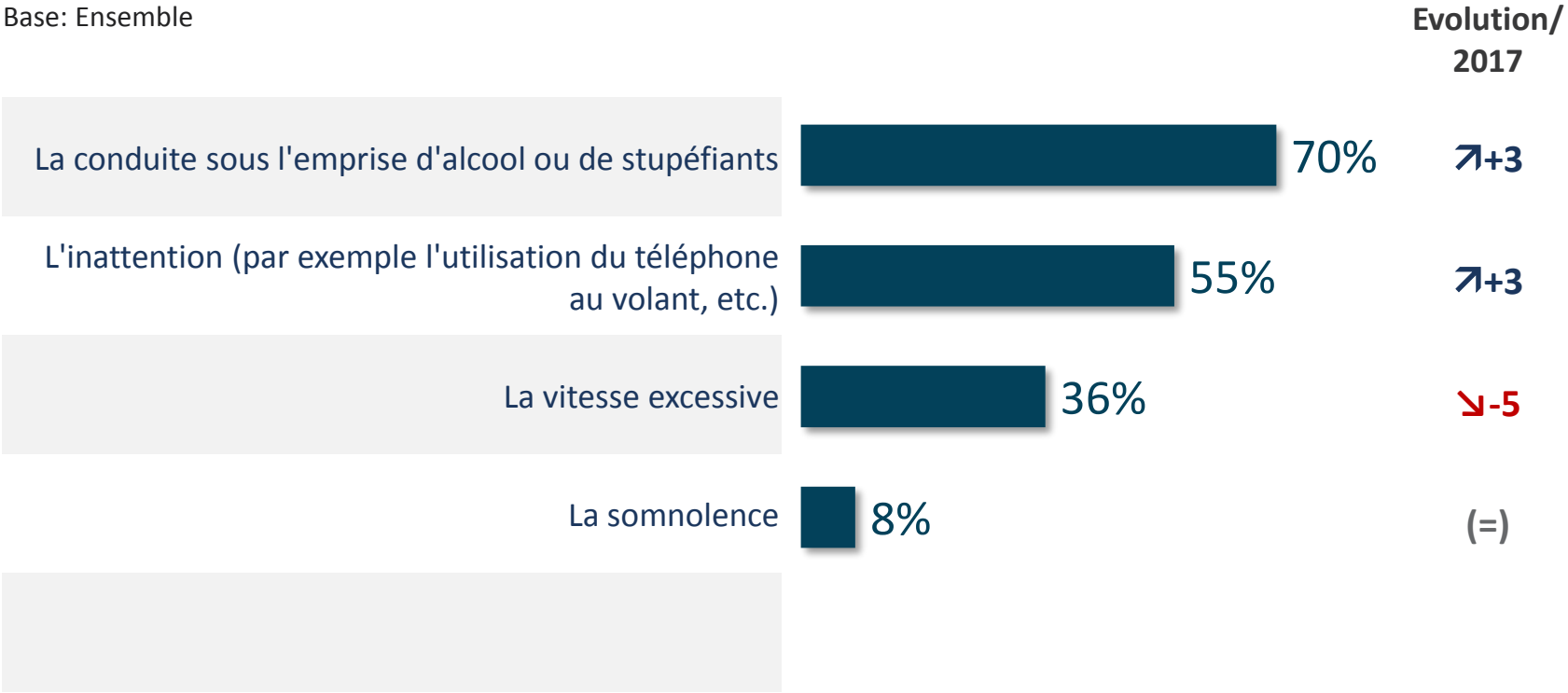


LA VIOLENCE ROUTIÈRE:

Principales causes perçues

Les principales causes perçues des accidents mortels sur les routes en général

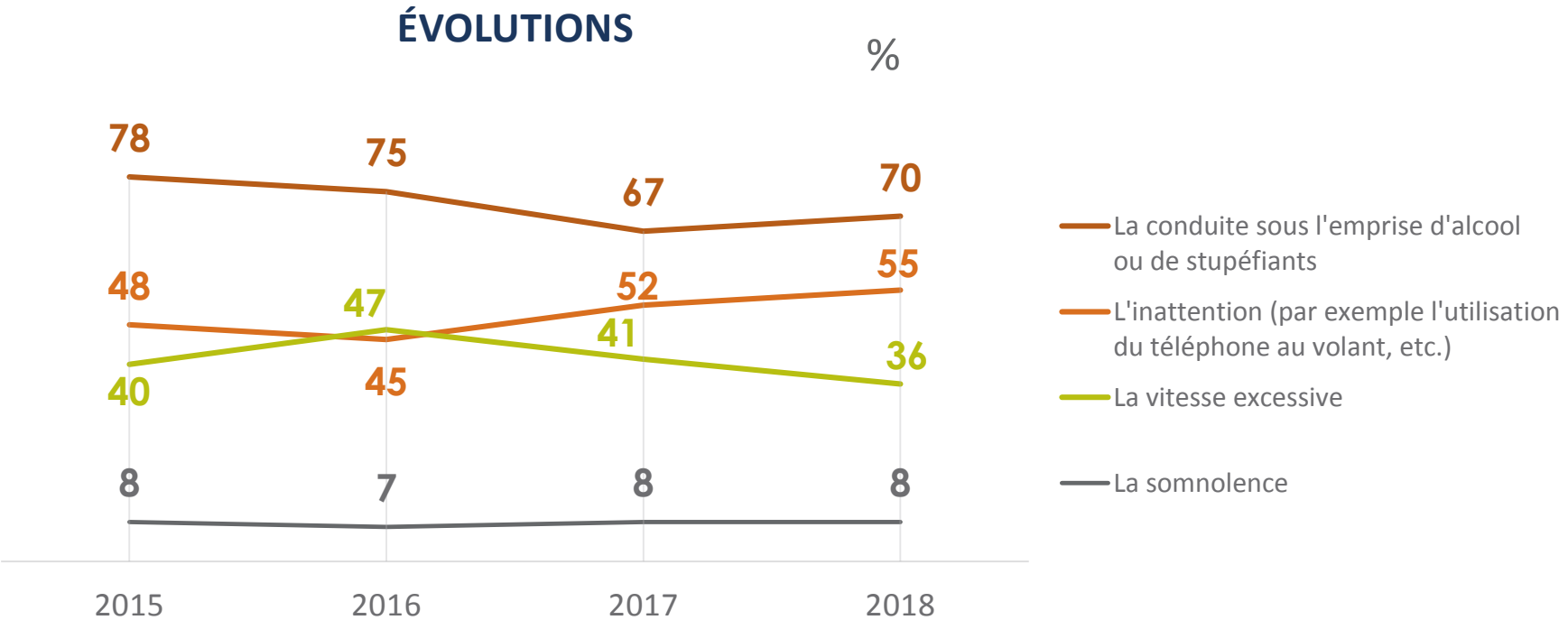
Base: Ensemble



Total supérieur à 100, plusieurs réponses possibles

4 Quelles sont selon vous les principales causes d'accidents mortels dans votre pays sur les routes en général ?

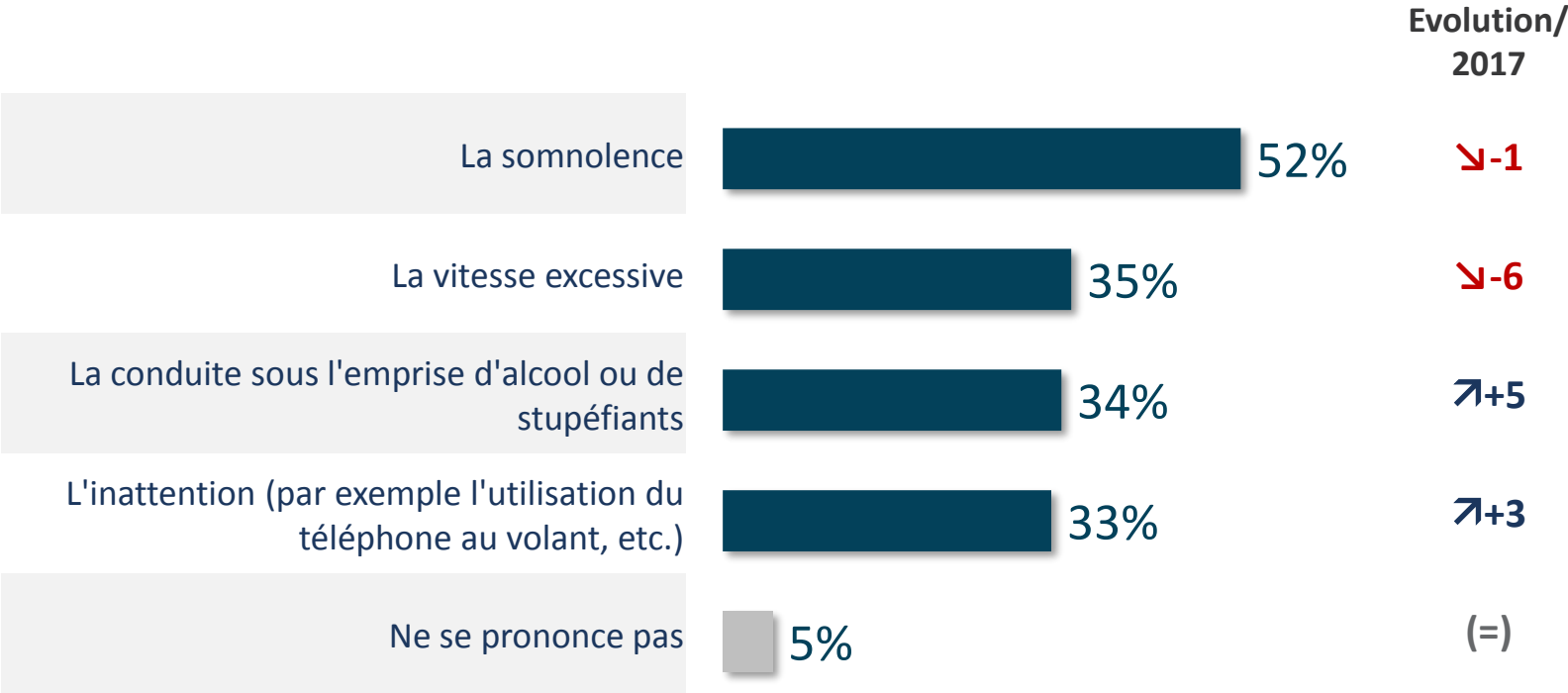
Les principales causes perçues des accidents mortels sur les routes en général (suite)



Total supérieur à 100, plusieurs réponses possibles

Les principales causes perçues des accidents mortels sur les autoroutes

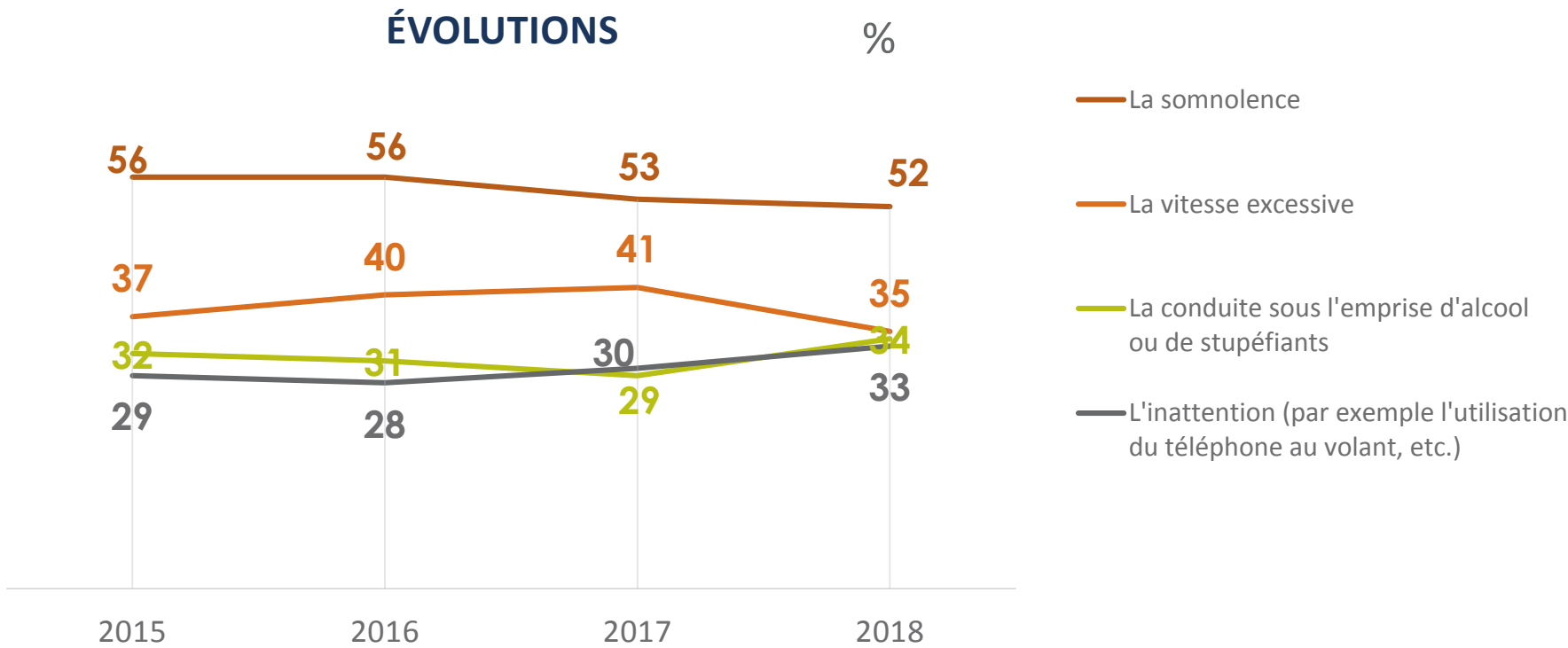
Base: Ensemble



Total supérieur à 100, plusieurs réponses possibles

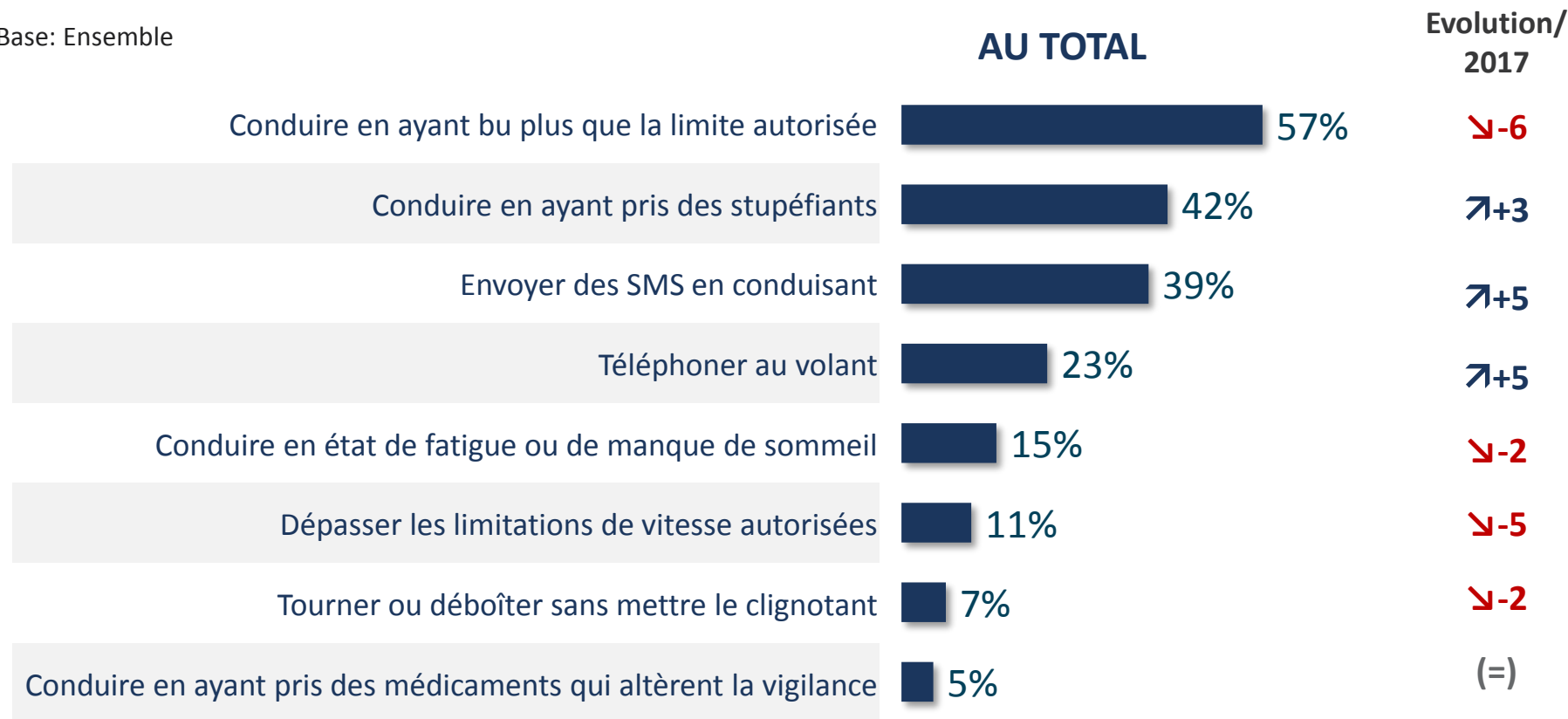
Les principales causes perçues des accidents mortels sur les autoroutes (suite)

Base: Ensemble



Les comportements jugés les plus risqués au volant

Base: Ensemble



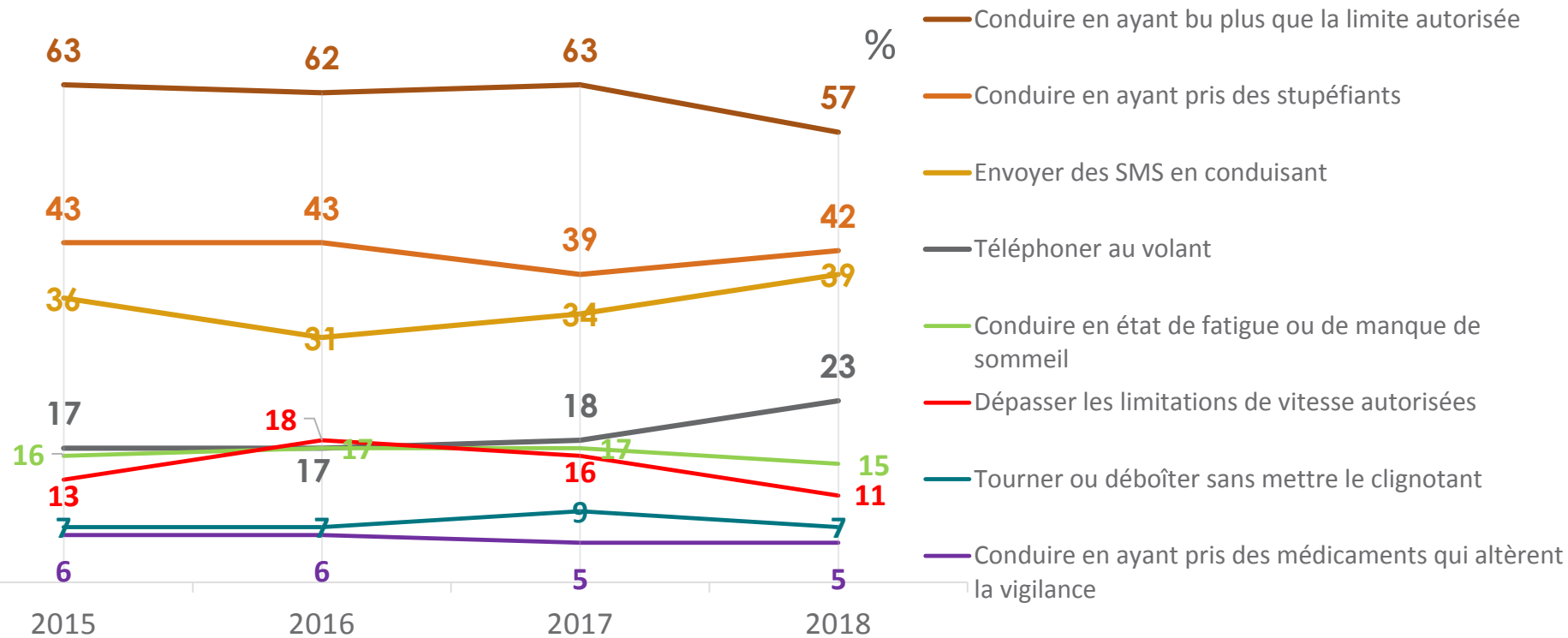
Parmi les comportements suivants, quels sont ceux que vous jugez les plus risqués ?

En premier ? Et en deuxième ?

Les comportements jugés les plus risqués au volant (suite)

Base: Ensemble

ÉVOLUTIONS

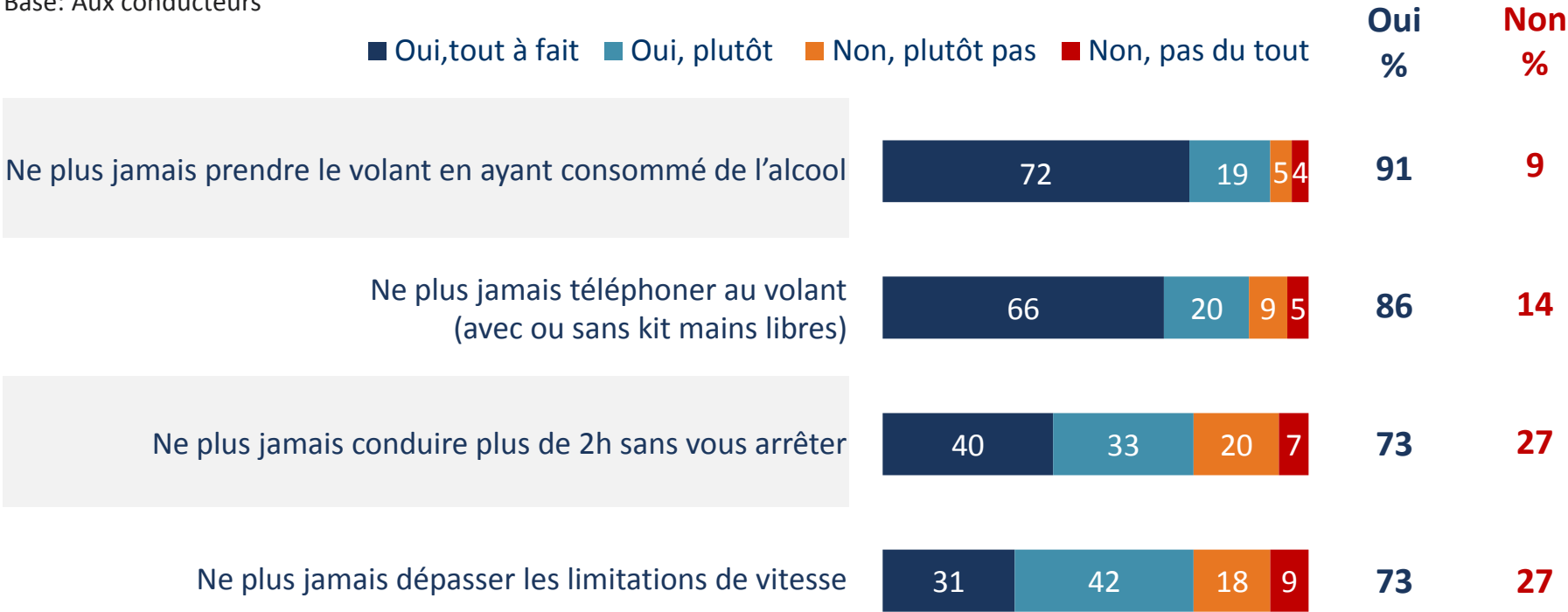


Parmi les comportements suivants, quels sont ceux que vous jugez les plus risqués ?

En premier ? Et en deuxième ?

Les comportements que les conducteurs sont prêts à stopper pour faire baisser le nombre de tués sur la route

Base: Aux conducteurs



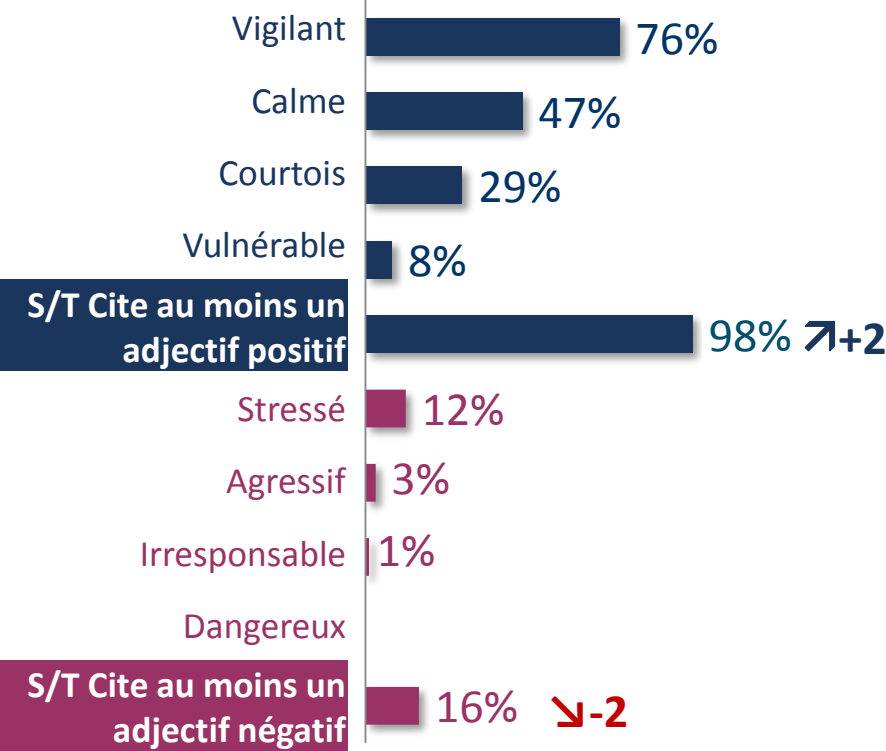


COMPORTEMENTS DANGEREUX AU VOLANT ET INCIVILITÉ

L'attitude des Français au volant : eux-mêmes vs. les autres

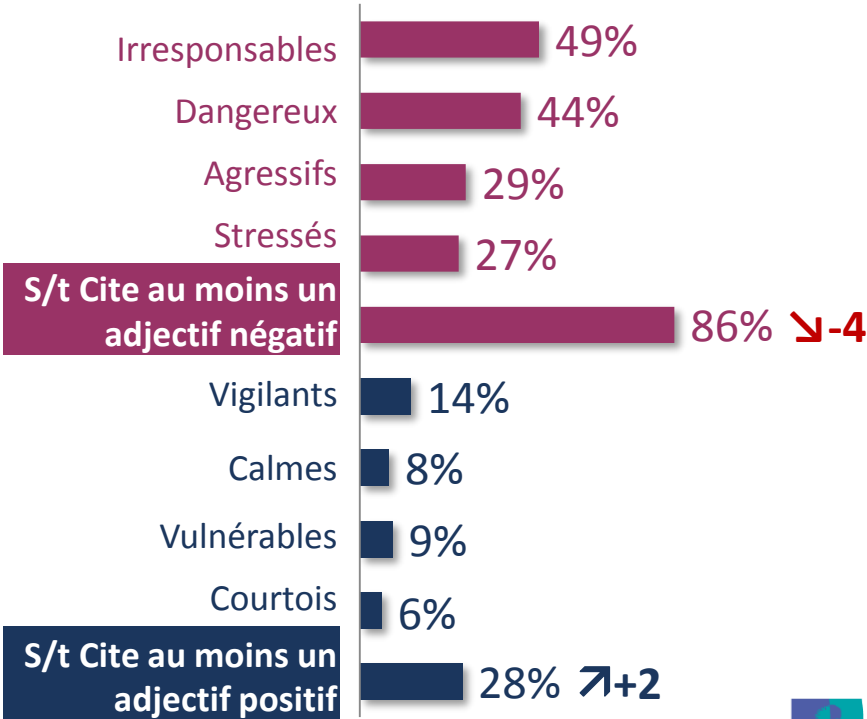
Parmi les adjectifs suivants, quels sont les deux qui vous correspondent le mieux lorsque vous conduisez ?

Base : A la moitié des conducteurs



Selon vous, parmi les adjectifs suivants, quels sont les deux qui correspondent le mieux aux autres conducteurs ?

Base : A l'autre moitié des conducteurs



Total supérieur à 100, plusieurs réponses possibles

GAME CHANGERS



L'incivilité au volant

Base: Aux conducteurs

■ Fréquemment ■ Parfois ■ Rarement ■ Jamais **Le fait %** Evolution /2017

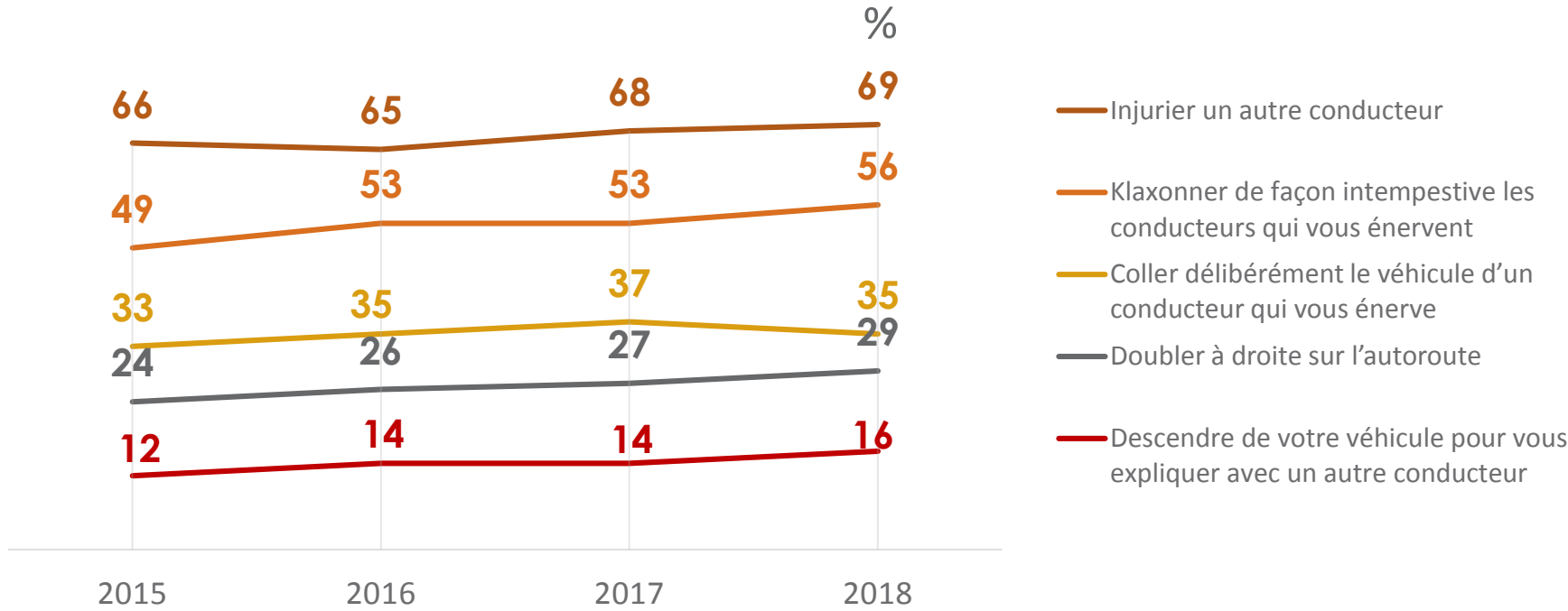
Avoir peur du comportement agressif d'un autre conducteur	14	42	30	14	86	(=)
Injurier un autre conducteur	8	25	36	31	69	↗+1
Klaxonner de façon intempestive les conducteurs qui vous énervent	3	14	39	44	56	↗+3
Coller délibérément le véhicule d'un conducteur qui vous énerve	1	7	27	65	35	↘-2
Doubler à droite sur l'autoroute	1	7	21	71	29	↗+2
Descendre de votre véhicule pour vous expliquer avec un autre conducteur	2	13		84	16	↗+2

Base : Aux conducteurs

L'incivilité au volant (suite)

Base: Aux conducteurs

ÉVOLUTIONS



Base : Aux conducteurs

L'incivilité au volant (suite – nombre moyen de comportements incivils selon le profil)

Base: Aux conducteurs

**Nombre moyen
de comportements incivils**



2,3



1,8

Ile-de-France
2,3

Province
2

Moins de 25 ans
2,6

65 ans et plus
1,6



2 roues
2,5



voiture
2

Prévalence des comportements dangereux

Base: Aux conducteurs

■ Souvent ■ Parfois ■ Rarement ■ Jamais

Le fait
%

Evolution
2018/2017

Dépasser de quelques kilomètres/heure la limitation de vitesse indiquée



91

(=)

Ne pas respecter les distances de sécurité



75

↘-1

Oublier de mettre votre clignotant pour doubler ou changer de direction



63

↗+3

Oublier de ralentir à proximité d'une zone de travaux



58

↗+3

Sur l'autoroute, circuler sur la voie du milieu alors que la voie de droite est libre



50

↗+5

Téléphoner en conduisant avec un système de conversation Bluetooth avec haut-parleur intégré



44

↗+4

Paramétrer votre GPS pendant que vous conduisez



38

↘-1

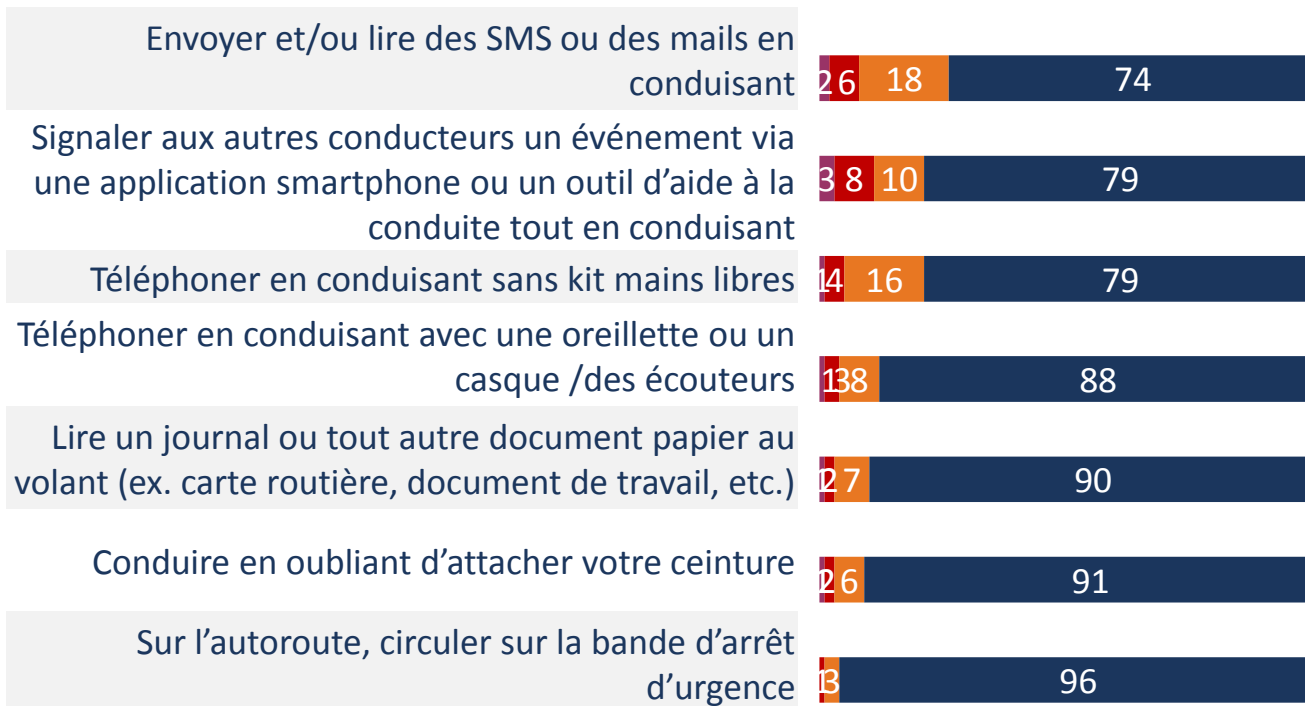
Prévalence des comportements dangereux (suite)

Base: Conducteurs

■ Souvent ■ Parfois ■ Rarement ■ Jamais

Le fait
%

Evolution
2018/2017



26

↘-3

21

↗+4

21

(=)

12

↘-4

10

↗+1

9

(=)

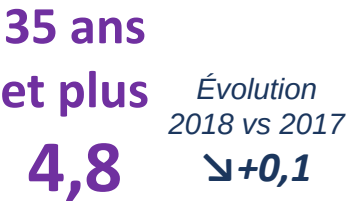
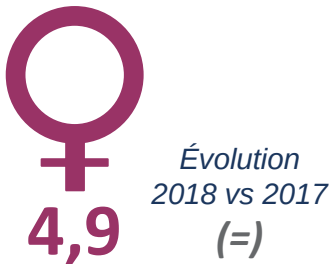
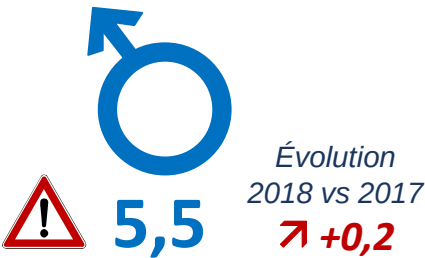
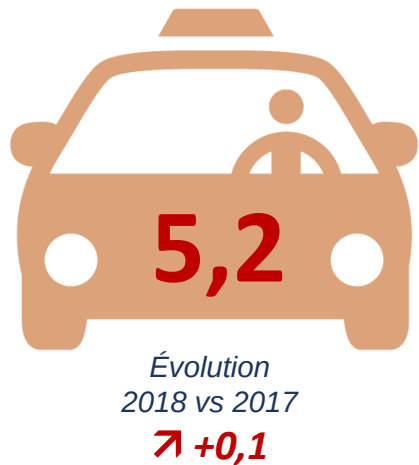
4

↗+1

Prévalence des comportements dangereux – nombre moyen

Base: Conducteurs

Nombre moyen de comportements dangereux



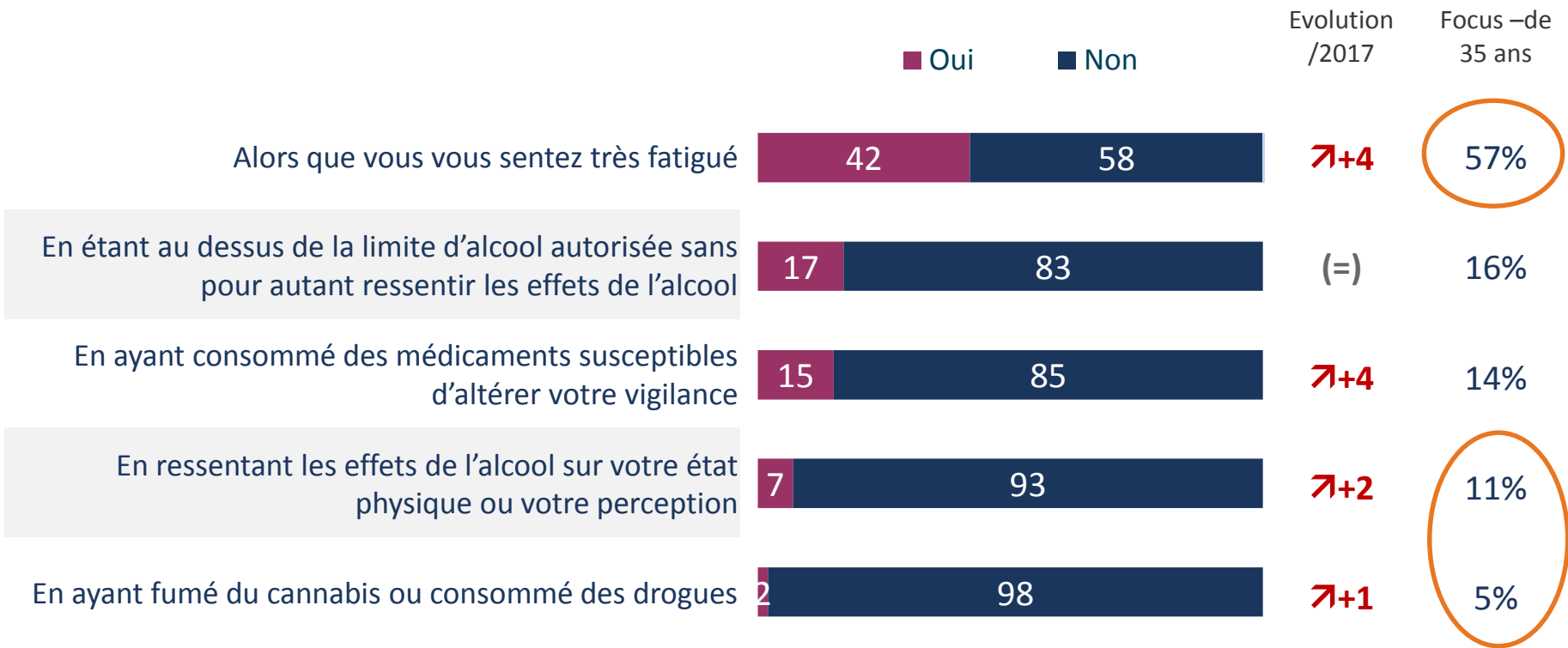


HYPOVIGILANCE ET COMPORTEMENTS À RISQUE

(alcool, drogue, médicaments et
manque de sommeil)

Prévalence des comportements à risque

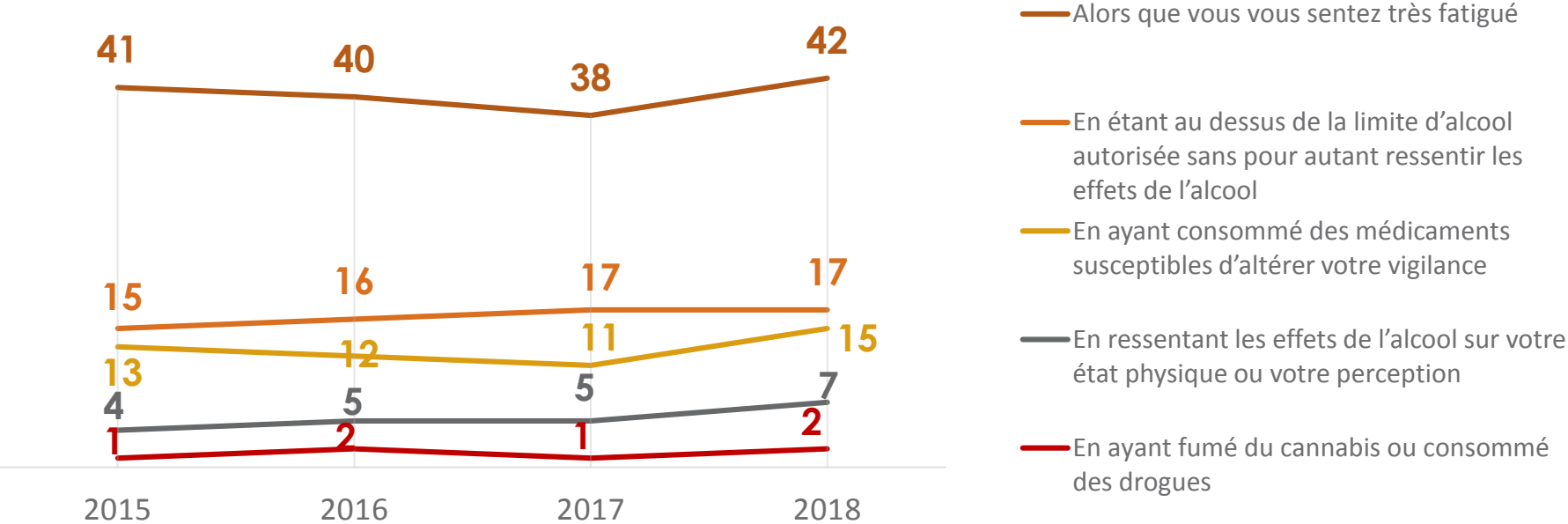
OUI



Base: Aux conducteurs

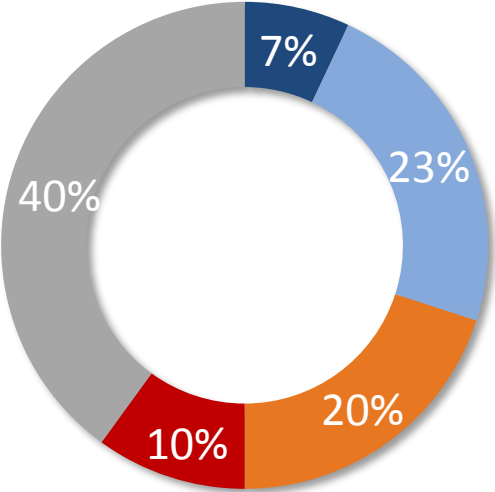
Prévalence des comportements à risque (suite)

ÉVOLUTIONS « OUI » %



Alcool au volant

- Moins de 2 verres
- 2 verres
- 3 verres et plus
- Je ne fais pas vraiment attention
- Je ne bois pas



Base : Aux conducteurs

Nombre moyen
de verres 2,4
évolution
2018 vs 2017
↘ (-0,1)



2,5

↘ -0,1



2,3

(=)

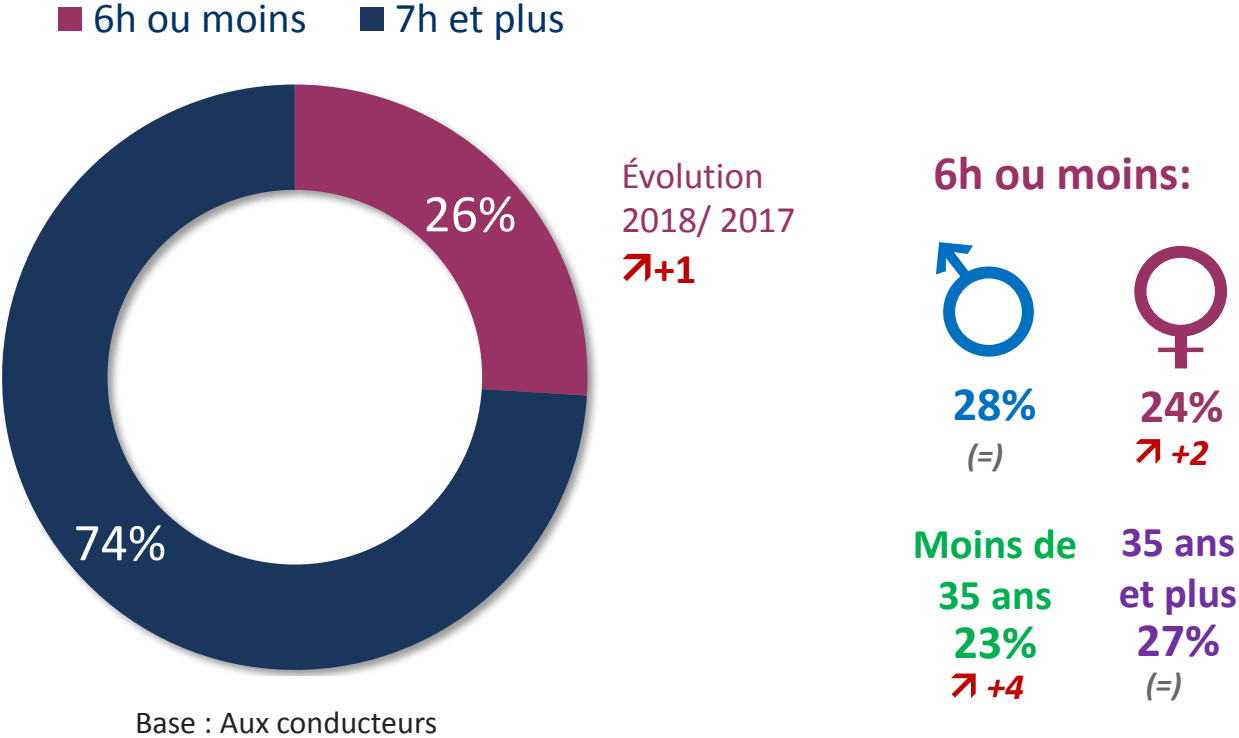
Moins de
35 ans
2,4

↘ -0,1

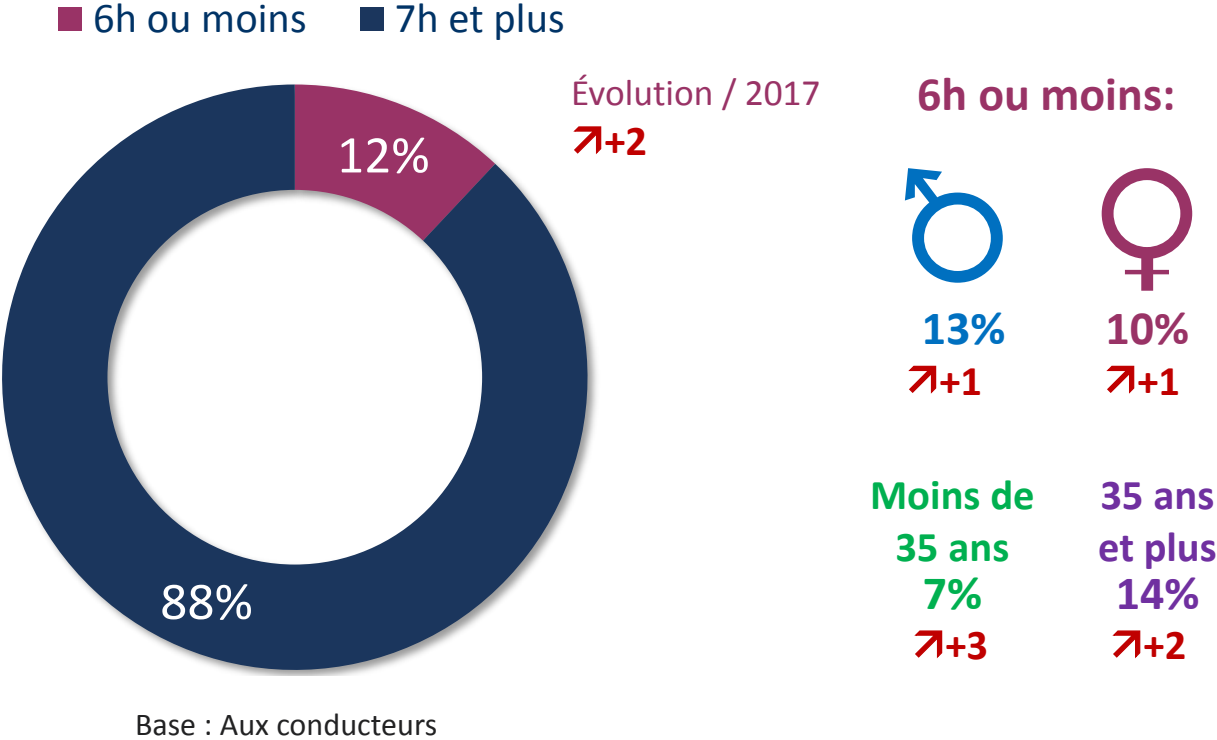
35 ans
et plus
2,4

↘ -0,1

Le déficit de sommeil pendant la semaine



Le déficit de sommeil le week-end





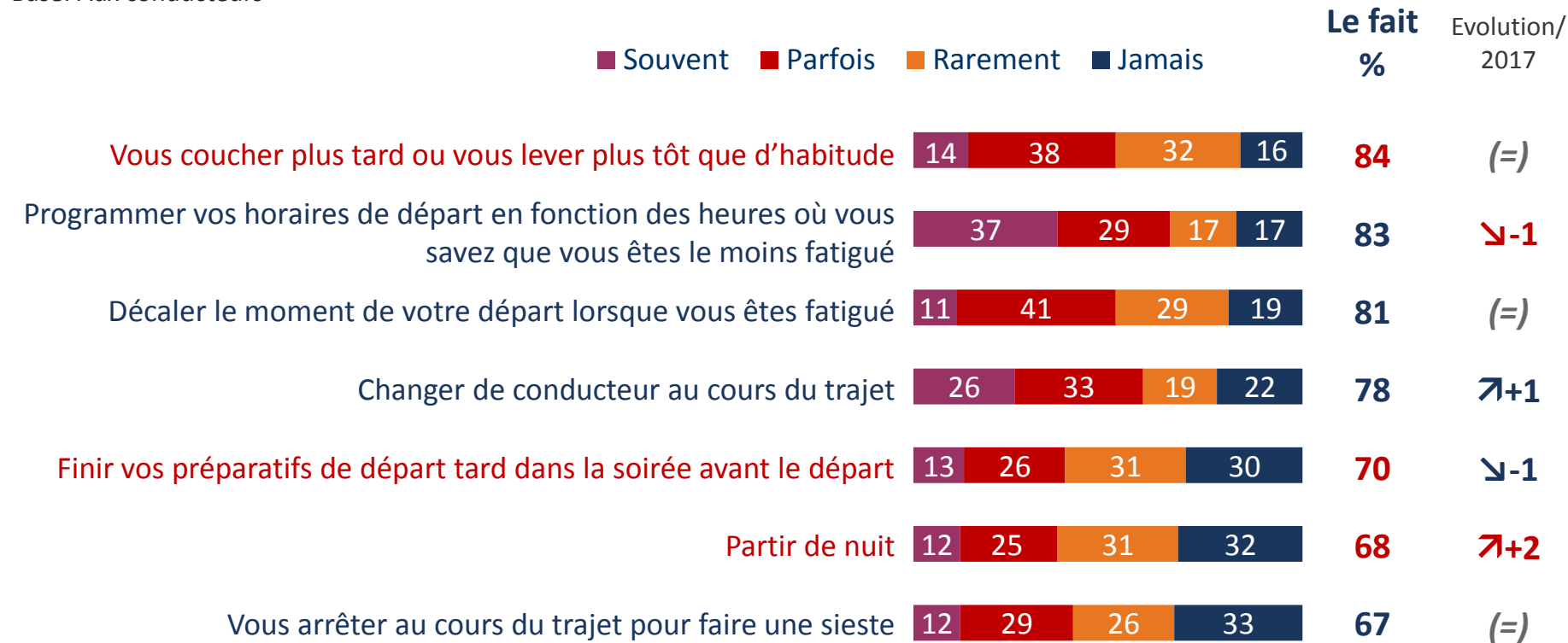
LES LONGS TRAJETS ET L'HYPONVIGILANCE

GAME CHANGERS

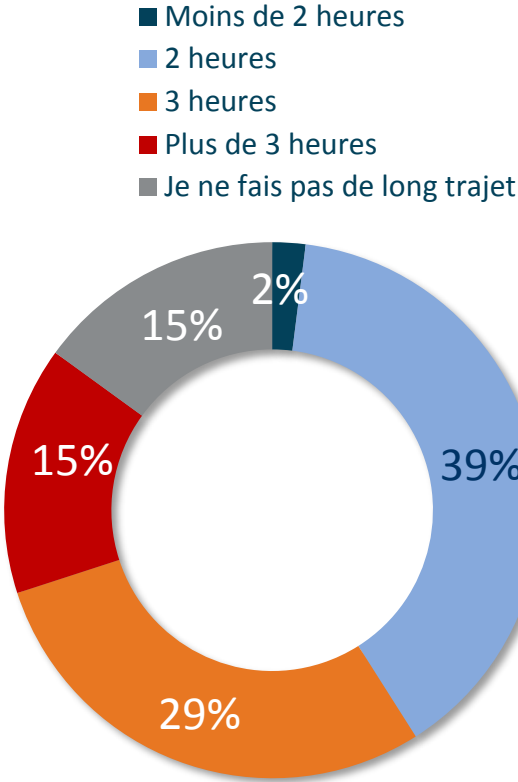


Comportements lors des longs trajets

Base: Aux conducteurs



Nombre d'heures conduites avant de réaliser une pause



Temps moyen
avant l'arrêt:
2h48 min
(-1 min/2017)

Hommes: 2h56
Femmes: 2h40

-de 35 ans: 2h58
(-de 25 ans: 3h03)
35-64 ans: 2h49
65 ans et plus: 2h34

Base: Aux conducteurs

Perception de la dangerosité de la conduite en état de fatigue

- Il ne faut jamais le faire
- On peut le faire si on est extrêmement prudent
- On peut le faire car il existe des moyens pour ne pas s'endormir

ÉVOLUTIONS « On peut le faire »

On peut le faire

24%

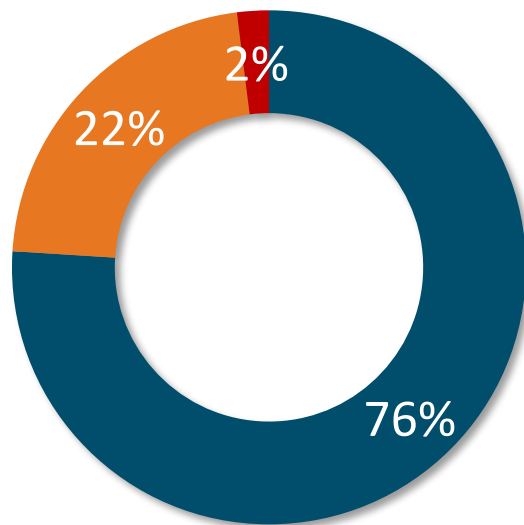
évolution
2018 vs 2017

↘-1

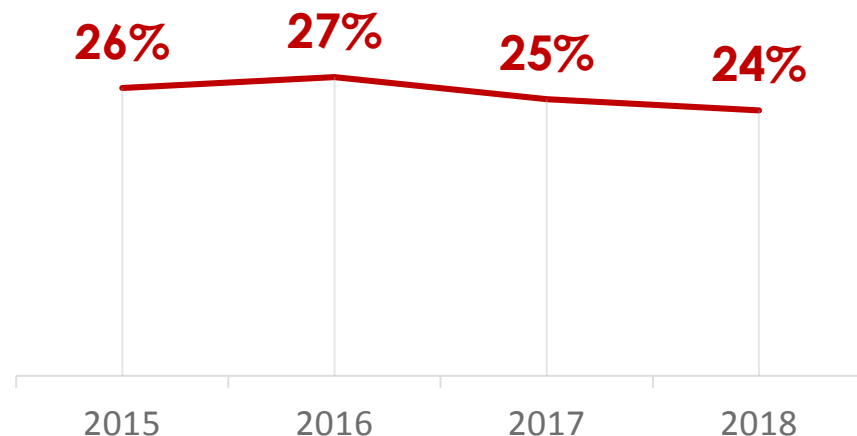
Hommes: 27%

Femmes: 22%

-de 25 ans: 35%

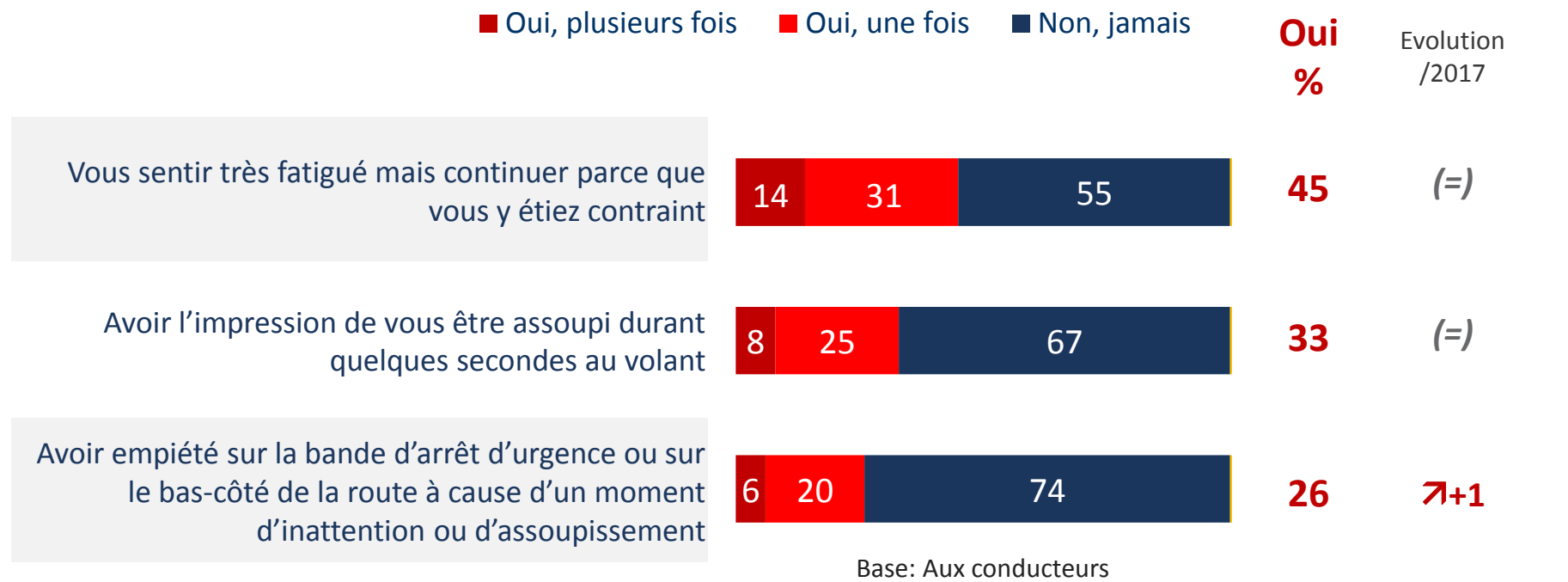


Base : Aux conducteurs



Lorsque vous pensez au fait de conduire en état de fatigue, de laquelle des propositions suivantes vous sentez-vous le plus proche ?

Incidents liés à l'hypovigilance



29 Plus précisément, au cours de ces dernières années, vous est-il déjà arrivé de rencontrer les problèmes suivants au volant ?



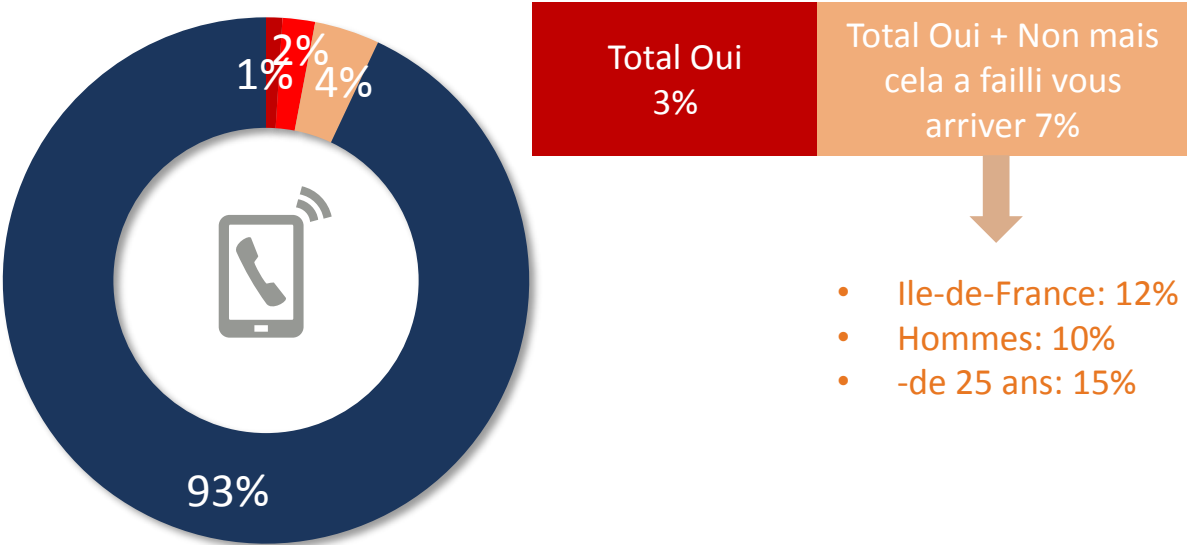
CONSEQUENCES DE CES COMPORTEMENTS A RISQUE

GAME CHANGERS



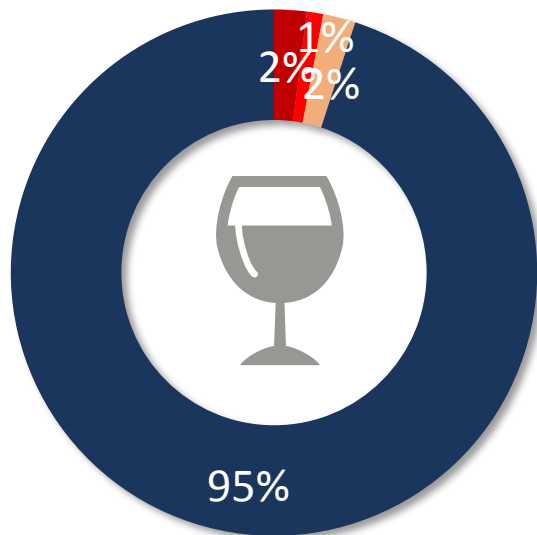
L'accident de voiture survenu en raison de l'utilisation d'un téléphone portable

- Oui, et vous étiez responsable de l'accident
- Oui et un autre conducteur était responsable de l'accident
- Non, mais cela a failli vous arriver
- Non, jamais



L'accident de voiture survenu en raison d'une consommation excessive d'alcool

- Oui, et vous étiez responsable de l'accident
- Oui et un autre conducteur était responsable de l'accident
- Non, mais cela a failli vous arriver
- Non, jamais



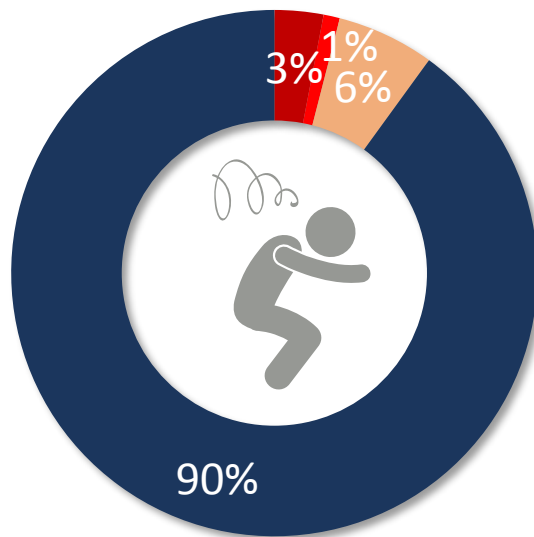
Base: Aux conducteurs



- Hommes: 9%
- -de 25 ans: 12%
- Conduit parfois en ayant trop bu sans ressentir les effets de l'alcool: 15%
- Conduit parfois en ayant trop bu et en ressentant les effets: 33%

L'accident de voiture survenu en raison d'un assoupissement ou d'un endormissement au volant

- Oui, et vous étiez responsable de l'accident
- Oui et un autre conducteur était responsable de l'accident
- Non, mais cela a failli vous arriver
- Non, jamais



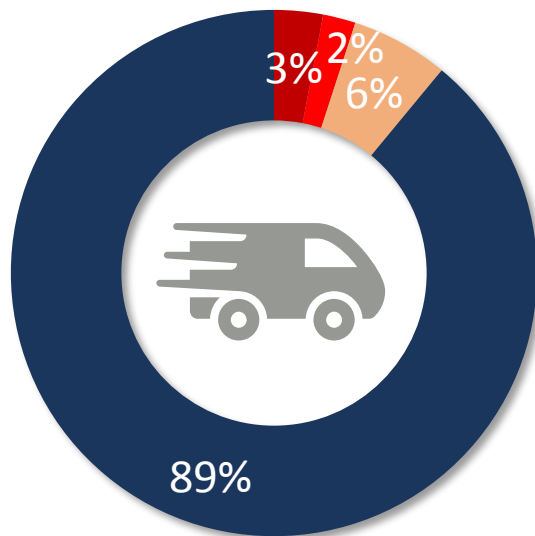
Base: Aux conducteurs



- Ile-de-France: 12%
- Hommes: 15%
- Conduit parfois en étant très fatigué: 16%
- Dort 6h ou – la semaine: 14%
- Conduit plus de 2h sans s'arrêter: 12%

L'accident de voiture survenu en raison d'une vitesse excessive ou inadaptée

- Oui, et vous étiez responsable de l'accident
- Oui et un autre conducteur était responsable de l'accident
- Non, mais cela a failli vous arriver
- Non, jamais



Base: Aux conducteurs



- Hommes: 17%
- -de 25 ans: 16%
- 35-44 ans: 18%
- 2 roues: 21%

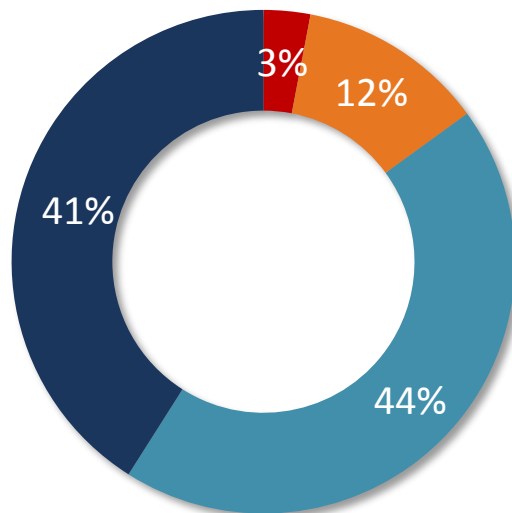


RESPONSABILITÉ DE L'ENTOURAGE DANS LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS

L'attitude à l'égard des conducteurs qui vont prendre la route en ayant bu **plus que la limite autorisée**

Base Ensemble

- Je ne lui dis rien, je n'ai pas à faire la morale aux autres
- Je lui conseille de ne pas prendre la route sans insister parce que c'est sa responsabilité
- J'insiste autant que je peux pour l'empêcher de prendre la route, quitte à ce qu'elle le prenne mal
- Je lui prends ses clés de voiture et lui impose une solution alternative (la ramener, rester dormir à la maison, prendre un taxi ou les transports en commun)



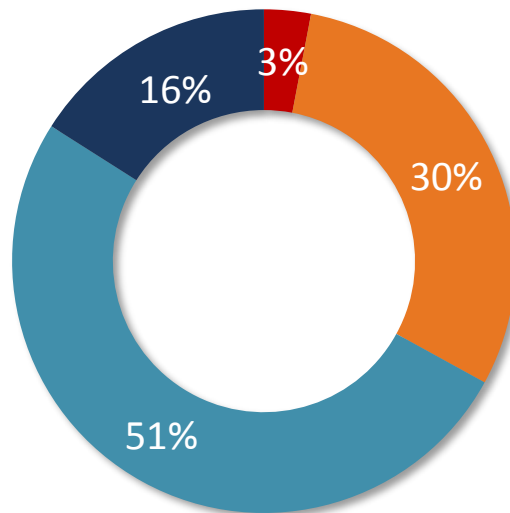
N'insiste pas
15%

18% des hommes vs. 12% des femmes
24% des moins de 25 ans

L'attitude à l'égard des conducteurs qui vont prendre la route **en ayant l'air très fatigué**

Base Ensemble

- Je ne lui dis rien, je n'ai pas à faire la morale aux autres
- Je lui conseille de ne pas prendre la route sans insister parce que c'est sa responsabilité
- J'insiste autant que je peux pour l'empêcher de prendre la route, quitte à ce qu'elle le prenne mal
- Je lui prends ses clés de voiture et lui impose une solution alternative (la ramener, rester dormir à la maison, prendre un taxi ou les transports en commun)



N'insiste pas
33%

38% des hommes vs. 28% des femmes
39% des moins de 25 ans

Lorsque vous êtes avec une personne qui va prendre la route et qui se trouve dans la situation suivante, que faites-vous le plus souvent ?

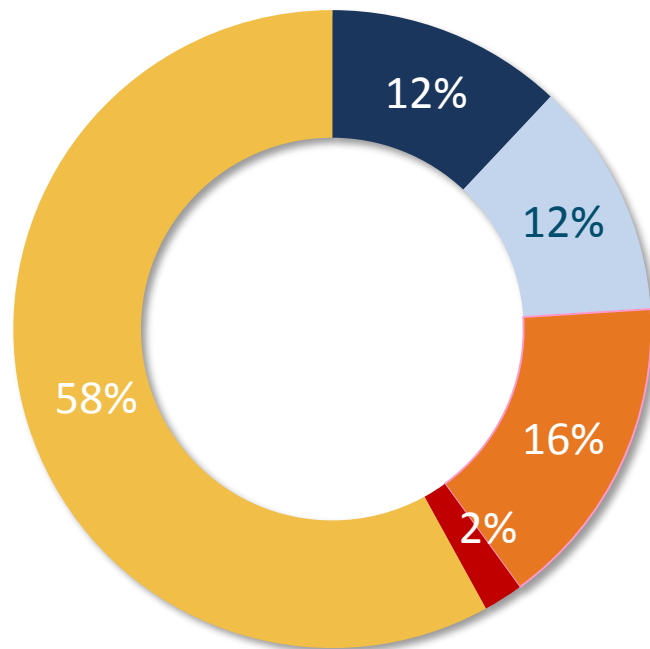


INFLUENCE DES PASSAGERS ET DU COVOITURAGE SUR LA CONDUITE

GAME CHANGERS



Conduire avec des passagers vs. conduire seul



Base: Aux conducteurs

**Plus
attention
seul
24%**

*évolution
2018 vs 2016
(=)*

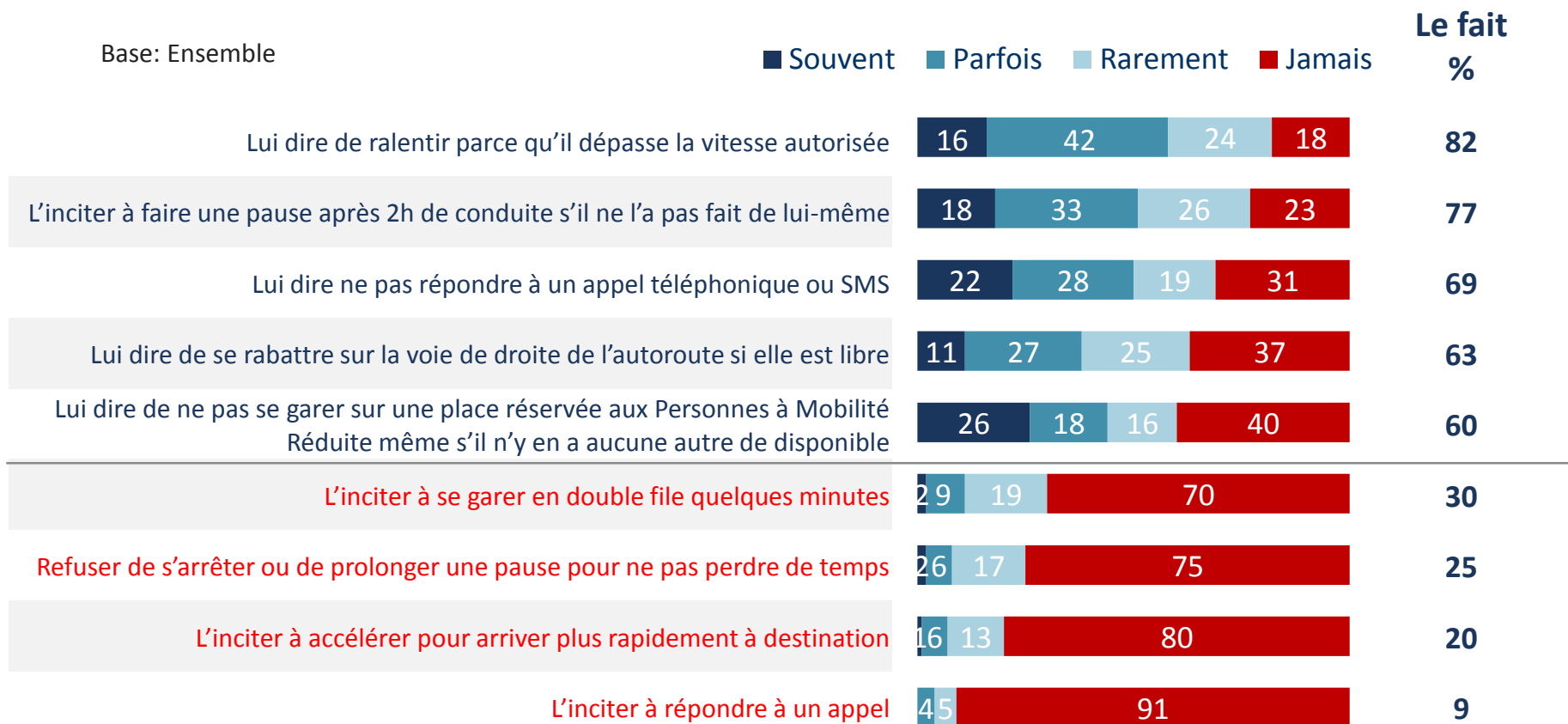
**Moins
attention
seule
18%**

*évolution
2018 vs 2016
↘ -4*

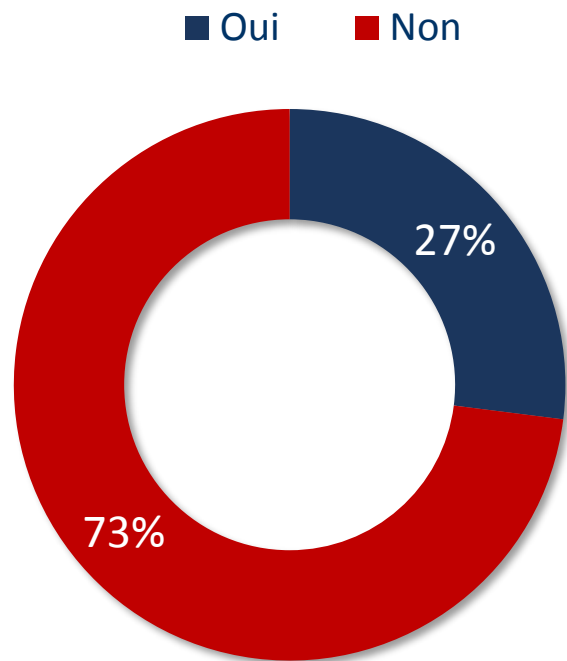
- Beaucoup plus attention lorsque vous êtes seul
- Un peu plus attention lorsque vous êtes seul
- Un peu moins attention lorsque vous êtes seul
- Beaucoup moins attention lorsque vous êtes seul
- Ni plus, ni moins attention

³⁹ A propos de la manière dont vous conduisez, diriez-vous que vous faites plus ou moins attention lorsque vous êtes seul ou lorsque vous êtes en présence de passagers ?

Le comportement des passagers : incitations positives et négatives

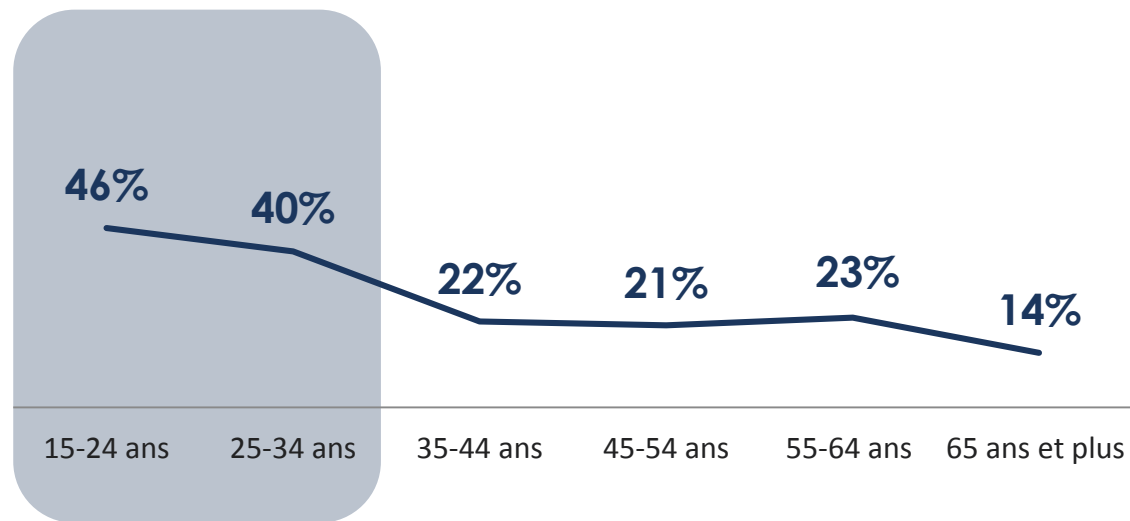


L'utilisation d'une plateforme de covoiturage, VTC ou taxi



Base: Ensemble

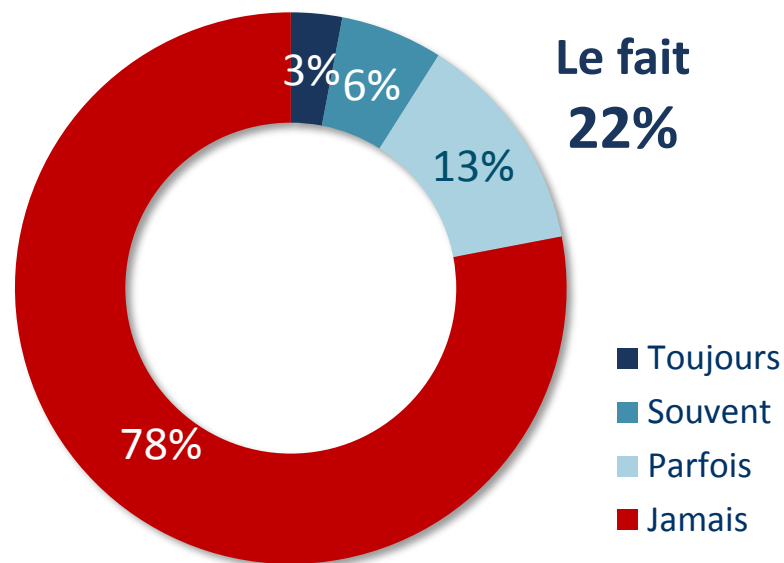
Réponse Oui %



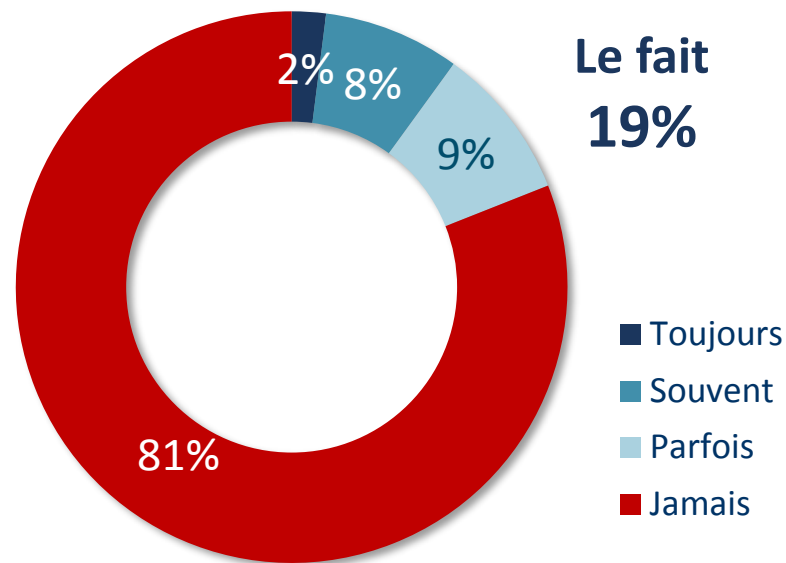
L'évaluation ou le signalement des conducteurs sur les plateformes de covoiturage

Base: A ceux qui ont déjà utilisé une plateforme de covoiturage soit 27% de l'échantillon

Une mauvaise note au conducteur
pour évaluer sa conduite



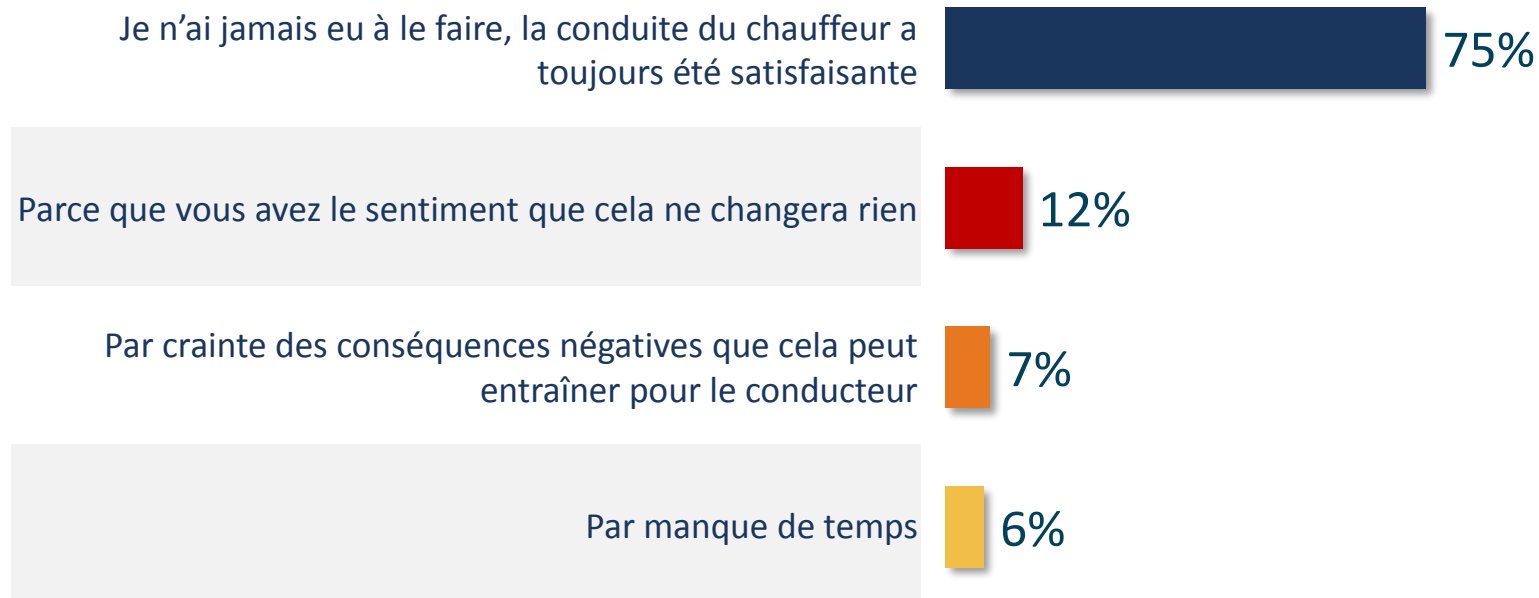
Un signalement si vous avez constaté un
comportement dangereux ou
irrespectueux du code de la route



Lorsque vous avez utilisé une plateforme de covoiturage, de VTC ou de taxi, après le trajet avez-vous déjà indiqué sur la plateforme ...

Les raisons de ne pas évaluer systématiquement les conducteurs après un trajet en covoiturage

Base: A ceux qui [n'évaluent pas/ne signalent pas] systématiquement les conducteurs





ANNEXES



FIABILITÉ DES RÉSULTATS : Études auto-administrées online

La fiabilité globale d'une enquête est le résultat du contrôle de toutes les composantes d'erreurs, c'est pourquoi Ipsos impose des contrôles et des procédures strictes à toutes les phases des études.

☑ EN AMONT DU RECUEIL

- **Echantillon** : structure et représentativité
- **Questionnaire** : le questionnaire est rédigé en suivant un process de rédaction comprenant 12 standards obligatoires. Il est relu et validé par un niveau senior puis envoyé au client pour validation finale. La programmation (ou script du questionnaire) est testée par au moins 2 personnes puis validée.

☑ LORS DU RECUEIL

- **Echantillonnage** : Ipsos impose des règles d'exploitation très strictes de ses bases de tirages afin de maximiser le caractère aléatoire de la sélection de l'échantillon: tirage aléatoire, taux de sollicitation, taux de participation, abandon en cours, hors cible...
- **Suivi du terrain** : La collecte est suivie et contrôlée (lien exclusif ou

contrôle de l'adresse IP, pénétration, durée d'interview, cohérence des réponses, suivi du comportement du panéliste, taux de participation, nombre de relances,...).

☑ EN AVAL DU RECUEIL

- Les résultats sont analysés en respectant les méthodes d'analyses statistiques (intervalle de confiance versus taille d'échantillon, tests de significativité). Les premiers résultats sont systématiquement contrôlés versus les résultats bruts issus de la collecte. La cohérence des résultats est aussi contrôlée (notamment les résultats observés versus les sources de comparaison en notre possession).
- Dans le cas d'une pondération de l'échantillon (méthode de calage sur marges), celle-ci est contrôlée par les équipes de traitement (DP) puis validée par les équipes études.



NOS ENGAGEMENTS :

Codes professionnels, certification qualité, conservation et protection des données

✓ Ipsos est membre des organismes professionnels français et européens des études de Marché et d'Opinion suivants :

- **SYNTEC** (www.syntec-etudes.com), Syndicat professionnel des sociétés d'études de marché en France
- **ESOMAR** (www.esomar.org), European Society for Opinion and Market Research,

✓ A ce titre, Ipsos France s'engage à appliquer **le code ICC/ESOMAR** des études de Marché et d'Opinion. Ce code définit les règles déontologiques des professionnels des études de marché et établit les mesures de protection dont bénéficient les personnes interrogées.

✓ Ipsos France s'engage à respecter l'article 29 de la Loi Informatique et Libertés du 6 janvier 1978 modifiée en 2004 et les recommandations de la **CNIL**. A ce titre, Ipsos a nommé un Correspondant Informatique et Libertés.

✓ Ipsos France est certifiée **ISO 9001: version 2008 et ISO 2052 : version 2012**. A ce titre, la durée de conservation des documents et données relatifs à l'étude sont , à moins d'un engagement contractuel spécifique , et à partir de la date d'achèvement du contrat :

- de 12 mois pour les données primaires (données sources d'enquête)
- de 24 mois pour les données secondaires (autres documents relatifs à l'étude)

✓ Ce document est élaboré dans le respect de ces normes internationales. Les éléments techniques relatifs à l'étude sont présents dans le descriptif de la méthodologie ou dans la fiche technique du rapport d'étude.

✓ Cette étude a été réalisée dans le respect de ces normes internationales

A PROPOS D'IPSOS

Ipsos est le troisième Groupe mondial des études. Avec une présence effective dans 87 pays, il emploie plus de 16 000 salariés et a la capacité de conduire des programmes de recherche dans plus de 100 pays. Créé en 1975, Ipsos est contrôlé et dirigé par des professionnels des études. Ils ont construit un groupe solide autour d'un positionnement unique de multi-spécialistes – Etudes sur les Médias et l'Expression des marques, Recherche Marketing, Etudes pour le Management de la Relation Clients / Employés, Opinion et recherche sociale, Recueil de données sur mobile, internet, face à face et téléphone, traitement et mise à disposition des résultats.

Ipsos is listed on Eurolist - NYSE-Euronext. The company is part of the SBF 120 and the Mid-60 index and is eligible for the Deferred Settlement Service (SRD). ISIN code FR0000073298, Reuters ISOS.PA, Bloomberg IPS:FP
www.ipsos.com

© 2016 IPSOS. ALL RIGHTS RESERVED.

This document constitutes the sole and exclusive property of Ipsos. Ipsos retains all copyrights and other rights over, without limitation, Ipsos' trademarks, technologies, methodologies, analyses and know how included or arising out of this document. The addressee of this document undertakes to maintain it confidential and not to disclose all or part of its content to any third party without the prior written consent of Ipsos. The addressee undertakes to use this document solely for its own needs (and the needs of its affiliated companies as the case may be), only for the purpose of evaluating the document for services of Ipsos. No other use is permitted.

GAME CHANGERS

Chez Ipsos, nous sommes passionnément curieux des individus, des marchés, des marques et de la société.

Nous aidons nos clients à naviguer plus vite et plus aisément dans un monde en profonde mutation.

Nous leur apportons l'inspiration nécessaire à la prise de décisions stratégiques.

Nous leur délivrons sécurité, rapidité, simplicité et substance.
Nous sommes des Game Changers

RETROUVEZ-NOUS



www.ipsos.fr



facebook.com/ipsos.fr



vimeo.com/ipsos



[@IpsosFrance](https://twitter.com/IpsosFrance)

GAME CHANGERS

