

Les Français et la sécurité routière

PRÉSENTATION

En plus des résultats issus des sondages mis en oeuvre dans le cadre du baromètre de la communication gouvernementale, réalisés tous les six mois par l'IFOP, sont publiés dans la présente édition les principaux résultats d'un sondage IFOP mené fin août 2006 (du 23 au 2 septembre) visant à mesurer le comportement des conducteurs face au risque et à l'infraction.

LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU BAROMÈTRE

L'intérêt des Français pour les problèmes de sécurité sur la route

Une très large majorité de Français manifeste un haut niveau d'intérêt pour les problèmes de sécurité sur la route puisque 82 % en moyenne ont déclaré être beaucoup ou assez intéressés par ce sujet. Le résultat qui retient l'attention est le recul de l'intérêt manifesté par les 35-49 ans, passant de 90 % en octobre 2005 à 80 % en octobre 2006.

La connaissance des grandes orientations de l'action des pouvoirs publics

Entre octobre 2006 et octobre 2005, la connaissance enregistre une baisse de 4 points. Quant au souhait d'information en la matière, il augmente de 2 points en un an. Cette situation mise en perspective avec la baisse de l'indicateur de la pression médiatique, présentée dans le chapitre conjoncture, laisse à penser l'existence d'un lien entre ces infléchissements et le recul de l'offre médiatique.

La connaissance des diverses thématiques

On peut avancer que globalement, le niveau d'information des Français est plutôt élevé. On observe en effet que sur dix-huit thèmes testés en octobre 2006, 6 Français ou plus sur 10 ont estimé bien en connaître douze et c'est près de la moitié ou plus qui estime bien connaître les six autres. On retiendra également la progression des 15-24 ans dont le score est par ailleurs plus élevé que l'ensemble dans 2/3 des cas. Parmi les faits marquants, il sera en outre principalement signalé le recul de la connaissance de « l'évolution de la réglementation routière » qui a régressé de 5 points en un an tant pour l'ensemble de la population que pour les plus jeunes.

Les causes liées au comportement humain

Sur la période 2004-2006, à l'intérieur des huit causes proposées, on retiendra la forte progression de l'usage des drogues ou de médicaments que l'on peut sans doute relier à la campagne de communication sur le sujet au cours de l'été. Obtenant 26 % de citations en octobre 2006, cette cause vient à hauteur du non-respect des règles sur la priorité et la signalisation qui occupait systématiquement le troisième rang derrière les excès de vitesse et la conduite en état d'ivresse qui reste, avec 71 % de citations en octobre 2006, de loin la cause reconnue comme étant la plus importante.

Le comportement propre des conducteurs

« Ne pas boucler sa ceinture en ville » est le comportement qui en 2006 enregistre son meilleur score et la meilleure évolution, passant de 24 % en octobre 2003 à 11 % en octobre 2006 (-4 points par rapport à octobre 2005). Cette progression est confirmée dans le cadre des enquêtes mesurant le port de la ceinture. Sur les onze comportements à risques étudiés, 2006 marque une évolution générale contrastée où la plupart des comportements ont enregistré une remontée entre octobre 2005 et avril 2006 suivie ensuite par une baisse. « Rouler en dépassant les limites de vitesse » reste, avec 25 % de citations, le comportement le plus fréquemment cité.

LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU SONDAGE SUR LE COMPORTEMENT DES CONDUCTEURS

Le principal enseignement de ce sondage est que le comportement du conducteur oscille entre respect des règles et transgression. D'une manière générale, il ressort que les marges de tolérance sont fortement liées au sentiment de dangerosité.

Ainsi par exemple, pour l'infraction la plus fréquente « rouler au delà de la vitesse autorisée » déclarée comme étant commise souvent ou de temps en temps par 50 % et rarement par 35 %, on relève d'après le sondage que pour près d'un conducteur sur deux, le seuil de dangerosité en agglomération se situe à plus 10 km/h au-dessus de la vitesse autorisée et à plus de 20 km/h sur autoroute.

En ce qui concerne l'alcool, retenons que si 86 % estiment que les limitations d'alcool sont plutôt justifiées, 26 % des conducteurs ont déclaré « rouler rarement ou de temps en temps après avoir bu trois verres d'alcool ». Ajoutons également que 2,6 verres d'alcool représenteraient, d'après les conducteurs, le seuil à partir duquel la

conduite serait affectée et qu'elle ne deviendrait dangereuse qu'à partir de 3,7 verres.

L'INTÉRÊT DES FRANÇAIS POUR LES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

En moyenne, globalement stable par rapport à l'année précédente, avec 82 % de citations en octobre 2006 contre 83 % en 2005, l'intérêt selon les classes d'âges suit une évolution contrastée. Ont déclaré en octobre 2006 être beaucoup ou assez intéressés par les problèmes de sécurité sur la route :

- 78 % des 15-24 ans (80 % en octobre 2005),
- 86 % des 25-34 ans (82 % en octobre 2005),
- 80 % des 35-49 ans (90 % en octobre 2005),
- 87 % des 50-64 ans (82 % en octobre 2005),
- 77 % des 65 ans et plus (79 % en octobre 2005).

L'intérêt qui marque nettement le pas pour les 35-49 ans (– 10 points en un an), augmente en revanche pour les 25-34 ans et 50-64 ans et reste stable (– 2 points) pour les plus jeunes et les plus âgés.

En dépit de la baisse de deux points, le score des 15-24 ans consolide la forte avancée observée en 2005 (+ 7 points) par rapport à 2004) après un recul de 11 points précédemment.

L'INFORMATION ET L'OPINION PUBLIQUE

En rappelant qu'octobre 2005 marquait les meilleurs scores jamais enregistrés, 2006 reste depuis 2000 parmi les meilleures années et conforte ainsi le degré de sensibilisation des Français. Retenons que 64 % des Français en octobre 2006 contre 68 % en octobre 2005 ont déclaré bien connaître les grandes orientations de l'action des pouvoirs publics visant à diminuer dans les années qui viennent le nombre et la gravité des accidents d'une part et que 74 % ont dit souhaiter plus d'informations à ce sujet contre 72 % en octobre 2005 d'autre part.

Dans le détail, divers thèmes ont été proposés à l'opinion des Français. S'agissant de mesurer leur degré de connaissance et leurs attentes, en voici ci-après les principaux résultats.

Vous personnellement, avez-vous le sentiment d'être très bien, assez bien informé sur... ?					Souhaiteriez-vous ou non avoir beaucoup plus, un peu plus d'information sur... ?		
Réponses oui en %	Oct. 2005 (1)	Avr. 2006 (1)	Oct. 2006 (1)	15-24 ans Oct. 2006	Oct. 2005 (1)	Avr. 2006 (1)	Oct. 2006 (1)
« les conséquences du non-port de la ceinture »	80	78	82	82 (+ 1)	48	43	51
« le taux d'alcool autorisé pour la conduite »	77	76	77	81(+ 7)	49	44	49
« le permis à points »	71	71	74	79(+ 2)	52	51	53
« les pénalités qu'entraînent les vitesses excessives »	68	67	67	65 (- 1)	57	56	59
« les distances de sécurité à respecter »	71	70	72	72 (+ 5)	54	54	56
« les risques liés à l'utilisation du portable en conduisant ou du main libre »	72	70	71	74 (=)	51	46	52
« les distances de freinage nécessaires selon la vitesse et l'état de la route »	63	62	63	62 (+ 4)	57	55	58
« l'apprentissage anticipé de la conduite »	62	62	64	73 (+ 2)	51	46	49
« l'évolution de la réglementation routière »	60	54	55	56 (- 5)	66	66	67
« le nombre de morts et de blessés dus aux accidents de la route »	66	68	69	64 (+ 2)	53	49	53
« les conséquences du non-port du casque lorsqu'on se déplace en deux-roues »	66	62	64	69 (+ 1)	44	38	44
« le fonctionnement et l'implantation des radars automatiques »	72	72	72	78 (+ 2)	58	56	54
« le permis probatoire »	52	46	49	56 (- 4)	56	53	56
« les conséquences pénales et financières d'un accident lorsqu'on a bu »	55	56	58	55 (+ 4)	60	55	59
« les bénéfices en termes de sécurité des feux de croisement de jour »	48	45	48	49 (+ 7)	56	56	57
« la sécurité à 100 km/h »		50	55	50		46	40
« l'attestation scolaire de sécurité routière »		42	40	57		40	40
« les conséquences de la conduite d'un deux roues à moteur débridé »		40	46	52		40	45

Source : baromètre IFOP/DSCR _ (1) Ensemble des Français. Pour les 15-24 ans, le chiffre mis en parenthèse traduit l'écart par rapport au pourcentage obtenu en octobre 2005

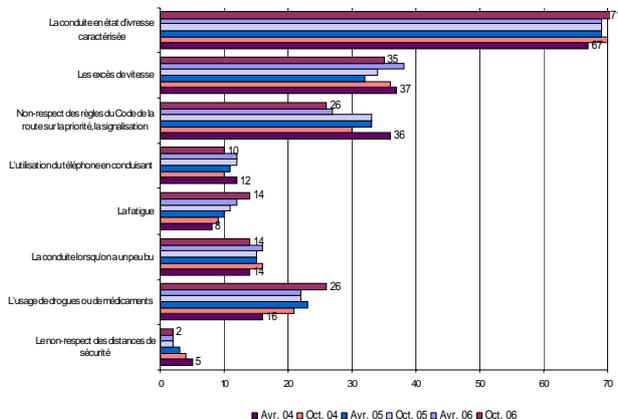
En rappelant que pour tous les items, octobre 2005 marquait les meilleurs scores tant au plan du niveau de connaissance que des demandes d'informations complémentaires, il est à retenir qu'en 2006 :

- au plan de la connaissance, seuls, trois thèmes enregistrent sur un an un léger retrait, le plus fort concernant la connaissance de l'évolution de la réglementation routière passant de 60 % de Français ayant déclaré estimer bien la connaître à 55 %,
 - au plan du souhait d'avoir plus d'informations, presque tous les thèmes restent au même niveau (10 thèmes sur 15 se situant entre + ou- 1 point par rapport à octobre 2005),

- se poursuit, pour la population des 15-24 ans, la progression du degré de connaissance qui sur l'ensemble des thèmes était passée de 50 à 63 % en moyenne entre 2004 et 2005,
 - la part des 15-24 ans estimant bien connaître les sujets proposés est, à douze reprises, plus élevée que la moyenne, ce qui depuis le suivi engagé en 2002 représentait un phénomène rarissime.

LES CAUSES DE RISQUES LIÉES AU COMPORTEMENT HUMAIN

« Parmi ces causes de risques liées au comportement humain, quelle est selon vous la plus importante ? Et en second ? » [les réponses, données en pourcentage, cumulent le total des citations]



Les faits marquants en 2006.

Si parmi les trois causes les plus fréquemment citées on retrouve, toujours largement au 1^{er} rang, la conduite en état d'ivresse caractérisée (71 % de citations) suivie ensuite par les excès de vitesse (35 %) puis par le non-respect des règles (26 %) dont le score représente une baisse de 7 points en un an, on remarque que l'usage de drogues ou de médicaments obtient également 26 % de citations ce qui représente sur un an, une augmentation de 4 points.

Pour les causes qui suivent dont l'impact est très peu reconnu et tout au plus par un Français sur dix, on retient:

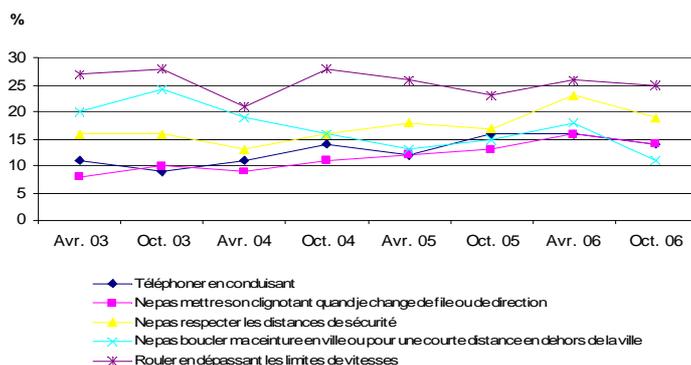
- que le risque lié à la fatigue est en constante progression;
- une légère inflexion quant à l'utilisation du portable en conduisant (10 %, soit – 2 points par rapport à octobre 2005);
- la stabilité du non-respect des distances de sécurité qui, avec un score de 2 % représente la cause de risque la moins citée.

LE COMPORTEMENT PROPRE DES CONDUCTEURS

« Pour chacune des choses que je vais vous citer, dites-moi s'il vous arrive assez souvent, de temps en temps, rarement ou jamais de le faire »

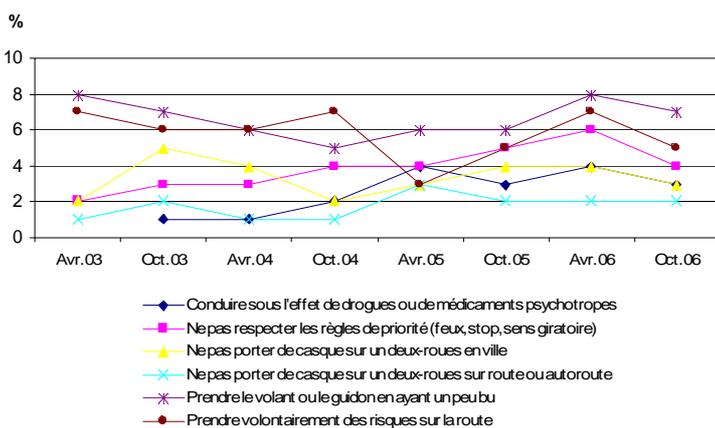
Évolution des cinq comportements généralement les plus fréquemment cités

[cumul en % des citations « assez souvent et de temps en temps »]



Si d'une période à l'autre le classement évolue peu, 2006 représente une année contrastée en ce sens que presque tous les comportements ont enregistré une hausse en avril et une baisse ensuite. Ne pas boucler sa ceinture en ville est le comportement qui en 2006 a atteint son meilleur score et qui enregistre la meilleure évolution.

Évolution des six comportements généralement les moins fréquemment cités



La dégradation précédemment observée entre octobre 2005 et avril 2006 suivie par une baisse s'applique également à la plupart des comportements les moins fréquemment cités. On notera que les scores d'octobre 2006 ne sont pas parmi les plus faibles de la série.

LE COMPORTEMENT DES CONDUCTEURS FACE AU RISQUE ET A L'INFRACTION

Les résultats ci-après détaillent quelques données du sondage réalisé par l'IFOP pour le compte de la DSCR visant à mieux comprendre les comportements dans le but de définir des actions de communication les mieux ciblées possibles.

Opinions sur la conduite

Presque tous les conducteurs (83 %) admettent que la tâche de conduite représente une pratique difficile et qu'elle implique notamment un important effort de vigilance pour 97 % des conducteurs (près d'un quart estimant que conduire c'est « plutôt » fatigant ou stressant; 30 % estimant que conduire représente une prise de risque).

On retiendra également que conduire est cité en premier lieu comme étant avant tout un moyen de se déplacer (71 % au 1er rang, 95 % au total) suivi par une forme de liberté (66 %) et un plaisir pour un conducteur sur deux.

Opinions sur la vitesse

A la question, « selon vous, quelle est la vitesse au delà de laquelle il est dangereux de conduire, en agglomération et sur autoroute...? », il ressort des déclarations que :

- près d'un conducteur sur deux (48 %), situe le seuil de dangerosité en agglomération à + 10 km/h au moins au-dessus de la vitesse autorisée (23 % citant le seuil de dangerosité à partir de 70 km/h dont 10 % à 80 km/h et plus)
- près d'un conducteur sur deux (49 %), situe le seuil de dangerosité sur autoroute à + 20 km/h au moins au-dessus de la vitesse autorisée (33 % à partir de 150 et 16 % à partir de 160 km/h et plus).

A propos de la légitimité des limitations de vitesse, une large majorité (72 %) les considèrent comme plutôt justifiées, 28 % les trouvant plutôt exagérées.

Opinions sur l'alcool

La légitimité à l'égard des seuils d'alcoolémie est comparativement à la vitesse davantage reconnue, 86 % les estimant plutôt justifiés, 14 % plutôt exagérés.

Interrogés sur le nombre de verres à partir duquel ils estiment que les capacités sont réduites ou que la conduite devient dangereuse, le pourcentage de conducteurs en fréquence cumulée se répartit comme suit :

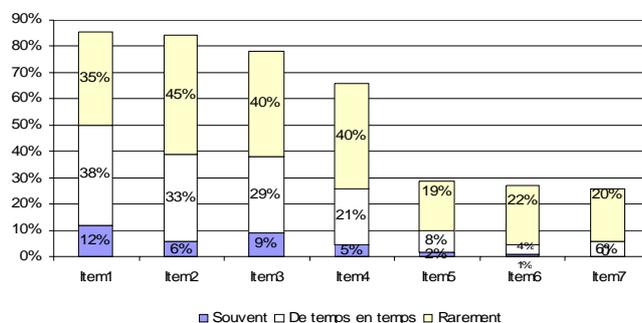
	les capacités sont réduites	la conduite devient dangereuse
1 verre	17%	9%
2 verres	35%	20%
3 verres	52%	37%
4 verres	60%	47%
5 verres	64%	55%
6 et plus	65%	64%

Les conducteurs considèrent, en moyenne, que les capacités sont réduites à partir de 2,6 verres et qu'il devient dangereux de conduire à partir de 3,7 verres. Cette marge de tolérance conduit 26 % des conducteurs à avouer rarement (20 %) et de temps en temps « rouler après avoir bu trois verres d'alcool ».

Les infractions et leur fréquence d'apparition

Sur 15 infractions testées, le pourcentage de conducteurs avouant « souvent » ou « de temps en temps » les commettre varie de 0 % à 50 % et si l'on tient compte de la fréquence « rarement », la variation va de 2 % à 85 %.

Les 7 infractions les plus fréquentes



Item 1 : Rouler au-delà de la vitesse autorisée

Item 2 : Passer à un feu orange

Item 3 : Ne pas respecter les distances de sécurité

Item 4 : Oublier de mettre son clignotant

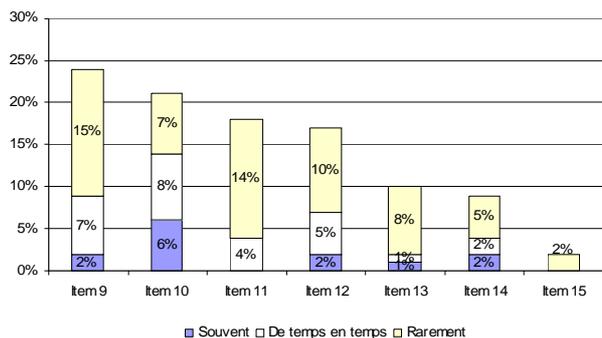
Item 5 : Ne pas marquer un stop (en situation de visibilité)

Item 6 : Doubler en ayant très peu de temps ou de visibilité

Item 7 : Rouler après avoir bu trois verres d'alcool

L'infraction suivante qui occupe le huitième rang (ou rang médian) avec 15 % de réponses « rarement », 8 % de réponses « de temps en temps » et 2 % « souvent », soit globalement 24 % de conducteurs qui déclarent la commettre, est : « Doubler sur la droite un véhicule qui ne va pas assez vite ». Viennent ensuite :

Les 7 infractions les moins fréquentes



- Item 9 : Téléphoner en tenant l'appareil en main
- Item 10 : Téléphoner avec un kit main libre
- Item 11 : Franchir une ligne blanche pour doubler une autre voiture
- Item 12 : Ne pas s'attacher
- Item 13 : Prendre un sens interdit sur une courte distance
- Item 14 : Passer à un feu rouge (en situation de visibilité)
- Item 15 : Conduire après avoir consommé du cannabis

D'une manière générale, le sondage fait ressortir qu'une large majorité de conducteurs (82 %) reconnaît commettre des infractions au Code de la route, avec comme nous venons de le voir des différences notables selon les infractions.

Rappelons, tout type de fréquences confondues celles de très loin (37 points de différence entre la 4ème et la 5ème infraction), les plus souvent citées par les conducteurs :

- 85 % : Rouler au delà de la vitesse autorisée
- 84 % : Passer à un feu orange
- 77 % : Ne pas respecter les distances de sécurité
- 66 % : Oublier de mettre son clignotant

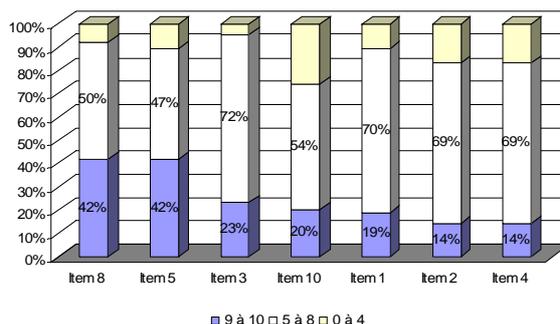
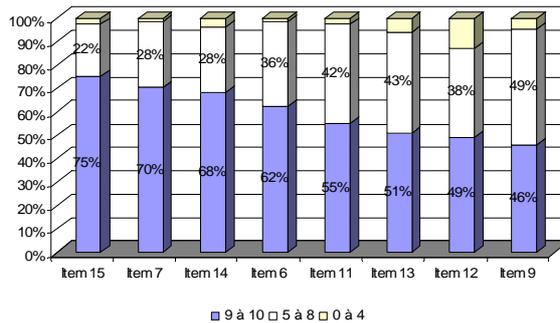
Le niveau de risque perçu

Il a été mesuré sur 4 niveaux de notes : de 0 à 4, de 5 à 6, de 7 à 8 et de 9 à 10.

Sur les 15 infractions testées, le niveau de risque moyen varie entre 6,1 et 9,1.

Pour présenter les résultats, nous avons choisi d'une part de regrouper les niveaux de notes 5 à 8 et de conserver les autres et de présenter d'autre part les infractions en fonction de la part décroissante du niveau de risque le plus élevé (9 à 10) sur deux graphiques. On terminera ce panorama par le classement des infractions en fonction du niveau de risque moyen obtenu.

Classement des 15 infractions par niveau de risque



A quelques exceptions près, on retient que:

- les infractions recueillant les plus faibles parts au score de risque le plus élevé sont celles que les conducteurs avouent « le plus » commettre;
- parmi les infractions signalées les plus à risques, « Rouler après avoir bu trois verres d'alcool (item 7) et « Doubler en ayant très peu de temps ou de visibilité » (item 6) sont parmi celles qu'un quart des conducteurs avouent encore commettre rarement ou de temps en temps.

Classement des 15 infractions selon le niveau de risque moyen

