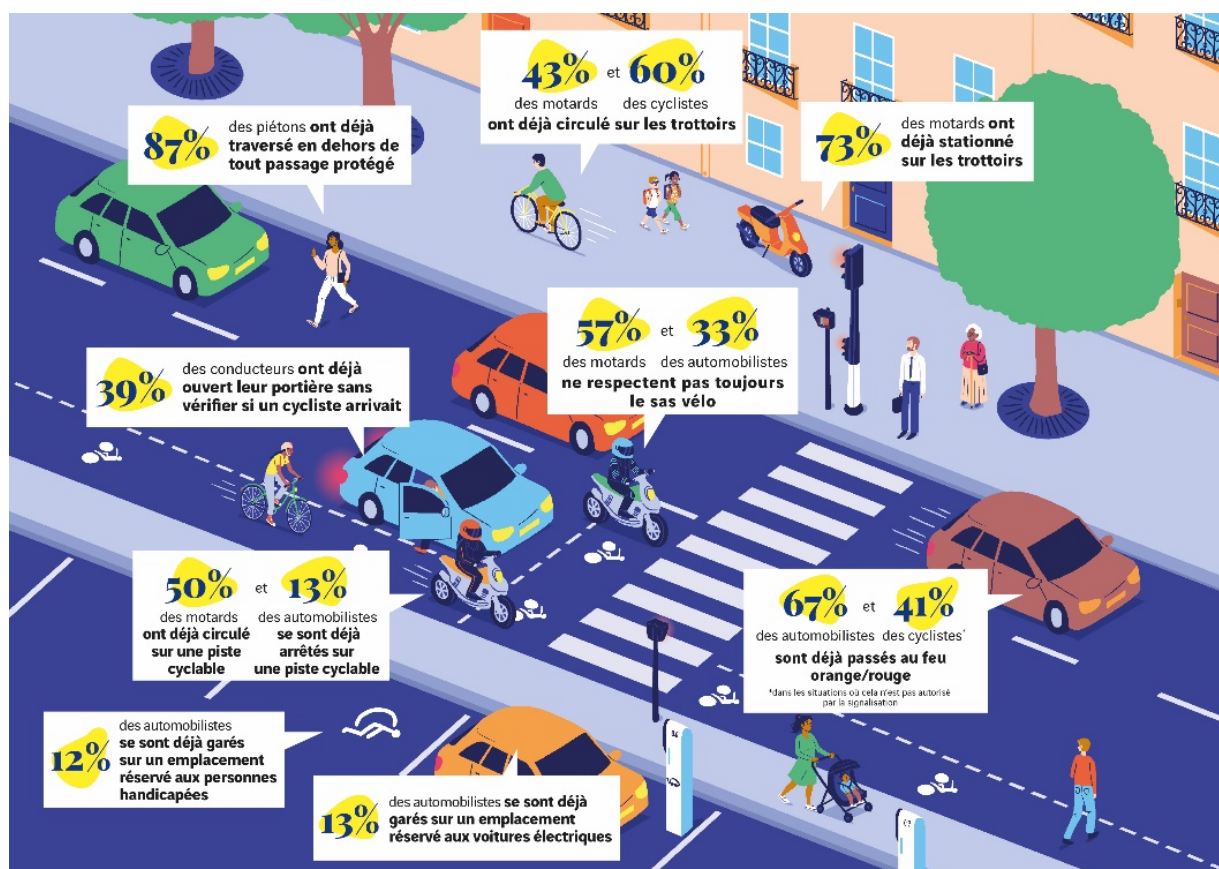


Enquête IPSOS pour la Fondation VINCI Autoroutes

Partage de la route : « Pousse-toi que je m’y mette ! » Des usagers peu enclins à faire de la place aux autres

- 33 % des automobilistes et 57 % des motards empiètent sur le sas vélo
- 60 % des cyclistes circulent sur les trottoirs
- 87 % des piétons traversent en dehors de tout passage protégé
- ... et 96 % des usagers de la route ont toujours peur du comportement à risque des autres.

La Fondation VINCI Autoroutes publie les résultats de la 3^e édition de l'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 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 modes de déplacement qu'ils utilisent ? Les réponses de 12 400 Européens, dont 2 400 Français, témoignent de la nécessité de sensibiliser toujours plus l'ensemble des usagers au respect d'autrui et des règles, de façon à rendre possible une coexistence harmonieuse sur la route.



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

En France, l'utilisation régulière de modes de déplacement actifs progresse mais demeure encore largement inférieure à celle de la majorité des pays européens.

La voiture est le premier mode de déplacement en France¹ et en Europe. Pour leurs trajets quotidiens, les Français et les Européens sont aussi adeptes des modes actifs. **Les Français sont 62 % (+3 points vs. 2022) à se déplacer régulièrement à pied**, soit 4 points de moins que la moyenne des Européens (66 %), et **13 % (+2 points vs. 2020) à utiliser régulièrement un vélo**, soit 9 points de moins que les autres Européens (22 %). Ils sont aussi 5 % à utiliser régulièrement un deux-roues motorisé (8 %) et 4 % une trottinette ou un hoverboard (4 %).



62%
des Français se déplacent régulièrement à pied

Sans surprise, ce sont les Néerlandais qui utilisent le plus régulièrement le vélo (58 %), largement devant les Belges (28 %), les Polonais (27 %) et les Allemands (26 %). Les Français se placent en 8^e position à égalité avec les Grecs (sur 11 pays européens sondés) (13%), juste devant les Britanniques (10 %) et les Espagnols (9 %).

En ce qui concerne la marche à pied, ce sont les Grecs qui la pratiquent le plus (78 %) et les Belges le moins (50 %).



13%
des Français utilisent régulièrement un vélo

|| A l'heure du nécessaire développement des modes de déplacement actifs, le partage de la route, et plus largement de l'espace public, requiert une faculté d'adaptation de chacun pour garantir à tous des déplacements sûrs et apaisés. Le manque d'infrastructures adaptées rend plus complexe la cohabitation entre les différents usagers mais ne peut justifier les nombreuses prises de risque et infractions qui exposent particulièrement les plus vulnérables. ||

Bernadette Moreau,

Déléguée générale de la Fondation VINCI Autoroutes

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

La diversité des modes de déplacement (voitures, deux-roues motorisés, vélos, 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 difficile.

¹ Évolution du mode de déplacements des ménages - Commissariat général au développement durable - 2023

Une très large majorité d'usagers témoigne d'un climat particulièrement anxiogène sur la route.

Cette inquiétude peut être liée à **des comportements à risque de la part d'autres usagers**. C'est ce que mentionnent 96 % d'entre eux (93 %), et plus particulièrement :

- ▶ 96 % des automobilistes (stable par rapport à 2020 ; 92 %),
- ▶ 96 % des cyclistes réguliers (+9 par rapport à 2020 ; 88 %),
- ▶ 92 % des motards (+11 par rapport à 2020 ; 87 %).

Les piétons sont également très affectés par les prises de risque des autres usagers. Ainsi, ils sont 95 % à avoir peur qu'un automobiliste ne s'arrête pas pour les laisser passer, alors qu'ils sont engagés sur un passage piéton (89 %).

La peur de l'agressivité des conducteurs motorisés est aussi très largement soulignée par l'ensemble des usagers : 88 % des automobilistes (82 %), 88 % des motards (82 %) et 83 % des cyclistes (78 %) en témoignent.



La résistance au partage de la route, mais aussi chez certains le sentiment d'être en danger, sont à l'origine d'un non-respect généralisé des espaces réservés à certaines catégories d'usagers.

L'aménagement des villes et des voiries doit garantir une cohabitation harmonieuse entre les divers modes de transport, en s'adaptant aux évolutions de la mobilité. Même dans des environnements contraints, il est essentiel de garantir le respect des espaces réservés aux usagers les plus vulnérables. Pourtant, le manque d'espace, la densité du trafic ou tout simplement la recherche de plus de sécurité sont autant de motivations à empiéter sur les espaces réservés aux autres usagers de la route au prix de leur mise en danger.

A chaque type d'usagers, ses mauvais comportements avoués :



- **Trottoirs : trop souvent occupés par les cyclistes et les motards au détriment des piétons**

Les trottoirs sont des espaces dédiés aux piétons. Pourtant motards et cyclistes ont une forte tendance à se les approprier pour s'y garer (73 % des motards ; 61 %) ou pour y circuler (43 % des motards ; 45 % et 60 % des cyclistes réguliers ; 72 %). Cette occupation abusive de l'espace constitue un danger pour les piétons qui sont 82 % à déclarer avoir déjà été frôlés par un vélo, une trottinette ou un hoverboard lorsqu'ils marchaient sur un trottoir (64 %).

- **Sas vélo et pistes cyclables : la protection des cyclistes négligée**

Alors que 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, 57 % des motards (57 %) et 33 % des automobilistes (26 %) admettent pourtant s'y arrêter. Les pistes cyclables font, elles aussi, l'objet d'un usage abusif par les conducteurs de deux-roues ou de véhicules motorisés : 50 % des motards reconnaissent les emprunter (50 %) et 13 % des automobilistes les utilisent pour s'arrêter ou stationner (18 %).



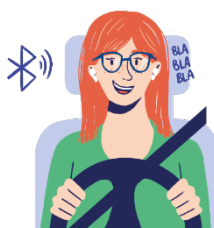
- **Stationnement, voies réservées : des comportements inappropriés et dangereux de la part des automobilistes**

Souvent perçues par les conducteurs comme des pratiques anodines, les libertés qu'ils prennent avec le code de la route peuvent avoir des conséquences graves sur les usagers vulnérables. Ainsi 28 % des automobilistes avouent régulièrement se garer en double file (32 %), 13 % admettent emprunter les voies de bus (21 %), 12 % reconnaissent utiliser des emplacements réservés aux personnes en situation de handicap (14 %) et 13 % les places dédiées aux véhicules électriques (15 %). Autre signe de négligence vis-à-vis des cyclistes, 39 % des automobilistes avouent ouvrir leur portière sans vérifier leur présence à proximité (36 %).

Les prises de risque et le non-respect de règles élémentaires du code de la route concernant toutes les catégories d'usagers.

Alors même que **l'utilisation du téléphone est reconnue comme l'une des principales sources de distraction**, à l'origine de nombreux accidents, plus de la moitié des automobilistes, des motards et des piétons téléphonent en conduisant ou en marchant :

- ▶ 62 % des automobilistes (66 %),
- ▶ 58 % des piétons (57 %),
- ▶ 51 % des motards réguliers (50 %),
- ▶ 31% des cyclistes réguliers (34 %).



62%
téléphonent
en conduisant



58%
téléphonent
en marchant



51%
téléphonent
en roulant



31%
téléphonent
en roulant

Le non-respect d'un feu rouge, ou du « petit bonhomme » rouge pour les piétons, peut être fatal pour soi-même et pour les autres usagers de la route - en 2022, en agglomération, les piétons tués l'ont été principalement sur un passage piéton ou à moins de 50 mètres d'un passage protégé (69 %)². Pourtant, cette infraction est largement admise à la fois par les conducteurs, les cyclistes et les piétons.

Ainsi :

- ▶ 67 % des automobilistes reconnaissent passer au feu orange ou rouge (63 %) ;
- ▶ 41 % des cyclistes réguliers reconnaissent aussi le faire dans les situations où cela ne leur est pas autorisé par la signalisation (37 %) ;
- ▶ 70 % des piétons admettent traverser à un passage piéton alors que le symbole les concernant est rouge (56 %) et 87% reconnaissent qu'il leur arrive de traverser en dehors de tout passage protégé (85%).



L'absence d'utilisation du clignotant pour doubler ou changer de direction, qui concerne plus d'1 conducteur sur 2 (58 % ; 52 %), est aussi révélatrice de l'individualisme et de l'indifférence aux autres usagers de la route qui prévalent.

La pratique de différents 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 l'usage de plusieurs modes de déplacement. 54 % des conducteurs utilisent au moins un mode de déplacement autre que la marche —deux-roues motorisé, vélo, trottinette, ...— (63 % des Européens - 85 % des Néerlandais et 39 % des Britanniques). Or, 78 % 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.) (73 %).

Parmi les automobilistes qui utilisent régulièrement le vélo, 41 % estiment qu'ils respectent mieux la signalisation que lorsqu'ils sont en voiture (39 %) et 74 % considèrent qu'un trajet à bicyclette leur demande de faire plus attention qu'en voiture (64 %).

² ONISR - La sécurité routière en France - Bilan de l'accidentalité 2022

ZOOM VELO

Des spécificités propres à la pratique du vélo

En France, avec quelques différences selon les territoires, la pratique du vélo continue à se développer (+41 % entre 2018 et 2022)³.

Toutefois, la pratique régulière du vélo est très inférieure à la moyenne européenne (13 % vs. 22%). Les hommes sont plus nombreux que les femmes à circuler régulièrement à vélo (16 % vs. 10 % ; 25 % vs. 20 %). En revanche, cette différence entre hommes et femmes s'amointrit lors d'un usage ponctuel du vélo (40 % vs. 38 % ; 41 % vs. 38 %).

Dans les agglomérations de 200 000 habitants et plus, la pratique régulière du vélo est plus importante. (15% vs. 13% pour la moyenne nationale). Les cyclistes réguliers y sont notamment plus nombreux dans les régions Hauts-de-France (18 %), Auvergne-Rhône-Alpes, Grand-Est et Provence-Alpes-Côte d'Azur (17 %).

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 à vélo**, cette proportion passe de 93 % pour les Néerlandais à 60 % pour les Français (soit 33 points de différence !). Ces derniers sont d'ailleurs ceux qui se sentent le moins en sécurité parmi les citoyens des 11 pays observés.

L'accidentalité varie également selon les territoires. Ainsi, la mortalité cycliste a augmenté de 20% par rapport à 2019 en milieu urbain —pour une augmentation de la pratique de 34 %— et de 44 % hors agglomération pour une augmentation de la pratique de 18 %⁴.

► Port du casque



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 zones urbaines et obligatoire en dehors de celles-ci. En France, **48 % des cyclistes réguliers le portent fréquemment (28 %)** ; c'est moins que les cyclistes anglais (60 %) et espagnols (51 %), mais beaucoup plus que dans la majorité des autres pays européens et notamment aux Pays-Bas (8 %). Reste que les cyclistes français sont près d'1 sur 5 (18 %) à ne jamais en porter (44 %).

► Angle mort



En milieu urbain, très souvent, **c'est la mauvaise appréciation de l'angle mort**, par les conducteurs de véhicules lourds (poids lourd, bus, car), ou par les cyclistes, qui expose plus particulièrement ces derniers. Pourtant les cyclistes sont encore 44% (52 %) à déclarer dépasser par la droite un bus ou un camion, même s'ils estiment faire attention aux angles morts.

► Circulation de nuit sans dispositif lumineux



La circulation de nuit en vélo nécessite d'être bien visible pour préserver sa sécurité et éviter de surprendre les autres usagers de la route. Cette mesure de sécurité essentielle est pourtant encore négligée par 30 % des cyclistes réguliers français (28 %).

³ Vélo et Territoires, Plateforme nationale des fréquentations, 2022

⁴ ONISR - La sécurité routière en France - Bilan de l'accidentalité 2022

Le saviez-vous ?

- **Les trottoirs** sont réservés aux piétons. Seuls les enfants de moins de 8 ans en vélo et les trottinettes sans moteur peuvent rouler sur le trottoir
- **Les pistes cyclables** et les bandes cyclables sont réservées aux vélos et aux engins de déplacement personnel motorisé (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 est de 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 laisser l'accès.
- **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>

Méthodologie de l'enquête

Pour réaliser cette enquête, Ipsos a interrogé du 20 février au 9 mars 2023, par Internet,

12 400 personnes âgées de 16 ans et plus, dont 2 400 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.

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.

En 2022, la Fondation investit un nouveau domaine, en soutenant 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> et compte X : @FondationVA, Facebook LinkedIn, Instagram : fondation_vinciautoroutes

<https://roulons-autrement.com> et compte X : @RoulonsA

Contacts presse

Anais 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

Fondation d'entreprise VINCI Autoroutes

1973, boulevard de la Défense- Bâtiment Hydra – CS 10268 – 92757 Nanterre Cedex