

EuroTest 2005

Enquête internationale auprès des automobilistes

Présentation et synthèse des résultats

TCS Vernier, le 27 octobre 2005

Cette enquête vise à évaluer la connaissance ou la méconnaissance des règles de base de la sécurité routière auprès des automobilistes européens. Celle-ci a été menée par le consortium EuroTest auquel ont participé 12 pays européens dont la Suisse représentée par le TCS.

Echantillon testé en Suisse :

140 conducteurs en Suisse ont été interviewés parmi les 2'700 conducteurs ayant participé à l'étude au niveau européen (12 pays). Temps moyen de réponse pour l'ensemble du questionnaire 20 minutes.

L'échantillon se compose de 1/3 de femmes et 2/3 d'hommes. 15% des sondés sont âgés de 18 à 25 ans, 33,6% âgés de 26 à 40 ans, 40,7% âgés de 41 à 60 ans et 10,7% âgés de 61 ans à plus. Ce qui représente une tranche de 74,3% de personnes adultes entre 26 et 60 ans.

Plus de 75,7% des sondés ont leur permis de conduire depuis 10 ans au moins et seul 2,9% depuis moins de 2 ans. 77% des personnes interviewées effectuent plus de 10'000 kilomètres par année.

L'échantillon suisse est essentiellement constitué de conducteurs, à priori, expérimentés. Ces conducteurs estiment, eux-mêmes, leur capacité de conduire de très bonne (28,6%) à bonne (69,3%), soit au total 97,9% des sondés s'estimant être de bons conducteurs!

Questions théoriques :

3 thèmes ont été abordés : les règles générales de comportement, les règles de circulation et environnement et les aspects techniques et équipement du véhicule.

1. Les règles générales de comportement (sécurité des enfants en bas-âge, ceinture de sécurité, comportement en cas d'aquaplaning, panne sur autoroute, système de freinage, manœuvres de dépassement) :

Au niveau de la comparaison européenne, les conducteurs helvétiques se classent en avant-dernière position (en moyenne, 33,2% de conducteurs ont répondu correctement alors qu'au niveau européen cette moyenne est de 40,9%). Cette comparaison tient compte des spécificités des lois et des recommandations propres à chaque pays qui peuvent être plus ou moins rigoureuses. La lecture du détail des résultats suisses permet de souligner les points forts et les faiblesses des connaissances des automobilistes circulant en Helvétie.

- **Points forts :** **le port de la ceinture obligatoire** pour tous les passagers du véhicule est cité par 98% des sondés. Dans le même ordre de grandeur, **la nécessité d'attacher les enfants en bas-âge sur des sièges adaptés** est mentionnée par 91,4% de l'échantillon. Notons que la législation suisse permet l'usage du siège adapté pour enfant à l'arrière comme à l'avant du véhicule ; 1/3 des sondés ont mentionné l'utilisation du siège uniquement à l'arrière.
- **Points faibles :** **En cas de panne sur autoroute**, seuls 17% des interviewés ont cité correctement les bonnes actions à réaliser, soit enclencher les feux de détresse, disposer le signal de panne 100m à l'arrière du véhicule et veiller à la sécurité des passagers, dans la mesure du possible, en les déplaçant derrière la glissière de sécurité. Parmi ces 3 actions, la pose du triangle de panne est la moins citée, seul 2/3 des conducteurs l'ont spécifiquement mentionné alors que cette mesure est primordiale en cas de panne.

Les comportements adéquats en cas d'aquaplaning ne sont que partiellement connus puisque 65,2% des sondés ont cité justement qu'il ne fallait pas freiner et tenir le volant droit et 14,5% ont correctement mentionné la nécessité de débrayer. Ces deux réponses indissociables ont correctement été mentionnées par seulement 9,3% des automobilistes.

- **Remarques :** **quelles que soient les questions, les résultats suisses montrent un plus faible taux de réponses correctes pour les conducteurs âgés de plus de 61 ans.**

2. Les règles de circulation et environnement (téléphone portable, équipement d'urgence à bord du véhicule, respect de l'environnement, taux d'alcoolémie) :

Au niveau de la comparaison européenne, les conducteurs helvétiques se classent en 4^{ème} position derrière le Portugal, l'Autriche et l'Allemagne (en moyenne, 52% de conducteurs ont répondu correctement alors qu'au niveau européen cette moyenne est de 44,4%).

- **Points forts :** **la limite du taux d'alcoolémie de 0,5g/l** est citée par 93,6% des sondés. Dans un ordre de grandeur plus faible, **l'obligation d'utiliser le téléphone mobile uniquement avec un kit main-libre** est mentionnée par 75,7% de l'échantillon alors que 24,3% pensent qu'il est strictement interdit de téléphoner au volant.
- **Points faibles :** la question traitant de **la conduite respectueuse de l'environnement** montre que 75% et 80,7% des usagers pensent qu'il faudrait enclencher la vitesse supérieure le plus tôt possible et respectivement éviter les accélérations et freinages brusques. Mais seuls 23,6% des sondés ont mentionné simultanément et, à juste titre, ces 2 réponses.
- **Remarque:** **on note une grande diversité des réponses à propos des équipements d'urgence obligatoires à bord du véhicule en vertu de la législation en vigueur.** Parmi les conducteurs interviewés :
 - i. 96% ont mentionné le signal de panne (seule réponse correcte en CH)
 - ii. 72% ont mentionné une roue de secours
 - iii. 44% ont mentionné des ampoules d'éclairage de rechange
 - iv. 30% ont mentionné une trousse de premier secours
 - v. 26% ont mentionné un gilet de sécurité

Le pourcentage de 15% des conducteurs ayant mentionné uniquement le seul équipement en vigueur en suisse, le signal de panne, est symptomatique de la confusion qui règne en Suisse et en Europe sur ce point. Parmi les 12 pays participants à l'étude, il n'y a pas moins de 10 variantes d'équipement obligatoire

différentes ! En Suisse, cette diversité des opinions est en faveur d'un surplus de sécurité mais elle souligne, surtout, le besoin d'uniformisation sur ce thème en Europe.

3. Les aspects techniques et équipement du véhicule (ABS, airbag, appui-tête, feux arrière de brouillard) :

Au niveau de la comparaison européenne, les conducteurs helvétiques se classent en 4^{ème} position derrière la Hollande, l'Allemagne et l'Autriche (en moyenne, 58,2% de conducteurs ont répondu correctement alors qu'au niveau européen cette moyenne est de 50,5%).

- **Points forts :** 78,6% des conducteurs savent qu'il ne faut **en aucun cas placer un siège enfant sur le siège du passager avant si le système d'allumage de l'airbag n'est pas éteint**. Dans le même ordre de grandeur, 72,9% des conducteurs ont mentionné **la bonne hauteur de l'appui-tête qui doit être au niveau du sommet de la tête**.
- **Points faibles :** **l'effet du système ABS** n'est qu'imparfaitement connu puisque 81,4% des sondés ont cité justement que l'ABS permet de continuer à manœuvrer en cas de freinage d'urgence mais 37,9% croient, à tort, que l'ABS réduit la distance de freinage. Ainsi, seuls 59,3% des conducteurs ont correctement répondu sans mentionner la réduction de la distance d'arrêt.

L'enclenchement des feux de brouillard arrière dès une visibilité inférieure à 50 mètres est mentionné par 42,1% des usagers, alors que 53,6% pensent qu'il faut toujours allumer ces feux en cas de brouillard et 32,9% en cas de mauvaise visibilité. La seule réponse correcte (distance de visibilité inférieure à 50 mètres) est uniquement citée par 22,1% de l'échantillon.

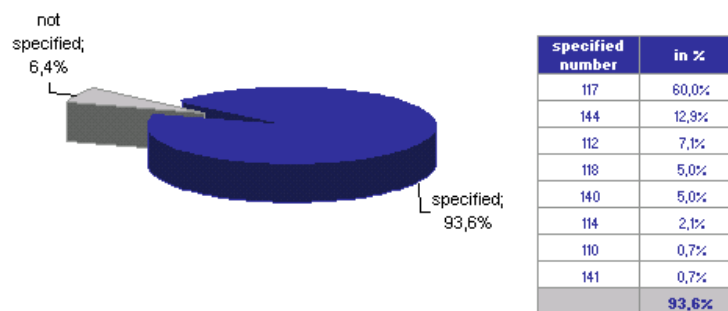
Questions pratiques :

Les interviewés ne présentent pas de difficultés particulières sur les questions pratiques qui traitent du montage du triangle de panne, de l'enclenchement des feux de détresse, des indications sur les pressions de gonflage des pneus. En moyenne, 92,9% des conducteurs inspectés auprès de leur véhicule sont à l'aise avec ces indications ou équipements ; ce résultat correspond à la 3^{ème} place au niveau européen.

Questions complémentaires:

1. les numéros d'urgence :

Une question subsidiaire a permis d'évaluer les numéros d'urgence les plus couramment mentionnés : en 1^{ère} position le numéro 117 (police) a été cité par 60% des sondés, en 2^{ème} position le numéro 144 (ambulance) n'est plus que nommé par 12,9% d'entre eux (voir tableau).



Répartition des réponses suisses sur les numéros d'urgence

Remarque : notons qu'en Europe¹, le numéro d'urgence unique 112 est en fonction dans la plupart des pays avec plus ou moins de succès et qu'il existe encore d'autres numéros d'urgence nationaux qui y s'ajoutent. Certains pays ont fusionné leurs numéros d'urgence avec le 112 afin d'offrir plus qu'un seul numéro.

2. Gênes générée par les autres conducteurs :

Notons que les conducteurs interviewés, qui s'estiment être de bons à très bons conducteurs pour 97,9% d'entre eux, se disent dérangés à extrêmement dérangés par les comportements agressifs des autres usagers (84,2%), par les conducteurs dépassent dangereusement (83,4%) et par ceux qui n'indiquent pas les changements de direction avec leur indicateur de direction (75,7%). On remarque aussi, mais dans une moindre mesure, une gêne vis-à-vis des conducteurs qui conduisent trop prudemment (49,6%) et trop lentement (47,1%). Ils sont encore 8,6% à se dire gênés des conducteurs qui respectent strictement les règles de conduite.

Conclusions :

Cette enquête internationale, menée en Suisse sur un échantillon de conducteurs à priori expérimentés, souligne la relation étroite entre la perception d'être un bon conducteur et la maîtrise des connaissances théoriques de base, généralement acquises par l'ensemble des sondés. Il s'agit, entre autres, des thèmes qui traitent de l'usage du téléphone portable lors de la conduite, du port de la ceinture de sécurité, de la limite du taux d'alcool au volant, de l'utilisation des sièges adaptés pour les enfants en bas âges. Cependant, les questions qui portent sur des connaissances plus spécifiques, traitant en particulier de la technique de conduite et du comportement à adopter en certaines circonstances précises, laissent apparaître de véritables lacunes. Il s'agit de thèmes liés notamment fonctionnement de l'ABS, au comportement à adopter en situation d'aquaplaning ou encore de panne sur autoroute et de la conduite respectueuse de l'environnement.

Parallèlement à ces constatations, les résultats mettent en évidence le besoin d'uniformisation au niveau européen des équipements de secours obligatoires à bord d'un véhicule : sur les 12 pays ayant participé à cette étude, pas moins de 10 variantes d'équipement sont obligatoires !

Contact : Thierry Pucci, Dr Ing. dipl. EPFL, Chef de projets Aménagements et trafic routiers
 tél. : 022 417 2846, tpucci@tcs.ch

¹ Afin de prendre connaissance des numéros d'urgence en service en Europe, veuillez-vous renseigner sous la rubrique des informations touristiques de notre site Internet : <http://www.tcs.ch/>