

Que faire en cas de panne sur l'auto-
route? A-t-on le droit de se servir
d'un téléphone portable au volant?
Comment asseoir un enfant en bas
âge? Élémentaire, me direz-vous. Et
pourtant, on constate avec étonne-
ment qu'une proportion non négli-
geable d'usagers ignore tout ou par-
tie des règles en vigueur. C'est ce
que révèle une enquête menée dans
12 pays par le consortium Eurotest,
qui regroupe 15 clubs automobiles
européens, dont le TCS. Dans ce
cadre, 2700 femmes et hommes de
tous âges, se définissant comme
conducteurs expérimentés, ont ré-
pondu à un questionnaire sur la
législation et les aspects techniques
du véhicule.

La Suisse offre des résultats
contrastés, très bons dans certains
domaines – connaissance du taux lé-
gal d'alcoolémie, port de la ceinture,
législation sur les sièges enfants –
mais mitigés dans d'autres.

Triangle de panne oublié

Ainsi, en cas de panne sur l'autorou-
te, seuls 17% des Helvètes interrogés
ont dit qu'il convenait successive-
ment d'enclencher les feux de dé-
tresse, de disposer le triangle de
panne et de déplacer, dans la mesu-
re du possible, les passagers derriè-
re la glissière de sécurité. Parmi ces
trois actions, la moins citée est la
pose du triangle de panne, une mesu-
re pourtant vitale à la sécurité. Et s'il
pleut sur l'autoroute, seuls 9,3% des
Suisseurs interrogés auraient les bons
réflexes pour éviter l'aquaplaning,
soit s'abstenir de freiner, tenir le vo-
lant droit et débrayer. Le plus faible
taux de bonnes réponses émane des
conducteurs âgés de plus de 61 ans.

Autres points faibles: la conduite
respectueuse de l'environnement
n'a été correctement décrite que par
23,6% des sondés – enclencher la vi-
tesse supérieure le plus tôt possible
et éviter accélérations et freinages
brusques – tandis que 38% croient
à tort que le système ABS réduit la
distance de freinage.

Le sondage a aussi révélé une cer-
taine confusion concernant le télé-
phone au volant, puisqu'environ un
quart des sondés pense que cela est
strictement interdit, même avec kit
mains libres. On aura tendance à
pardonner cette inexactitude qui
aboutit, en l'espèce, à un surplus de
sécurité. Reste que dans la pratique,
le natel tenu à l'oreille semble loin
d'être une exception, tout comme
d'autres mauvaises habitudes rele-
vées au jour le jour par plusieurs ob-
servateurs (voir encadrés ci-contre).

Jacques-Olivier Pidoux

Plus d'informations sur cette étude à l'adres-
se internet www.eurotestmobility.com.

politique et économie

Conduire en toute ignorance de la loi

«Moi, je conduis bien», entend-t-on généralement. Une étude européenne démontre pourtant que la législation en vigueur et les réflexes essentiels à la sécurité sont loin d'être connus de tous. La Suisse ne fait pas exception.



Seuls 17% des sondés savent qu'il faut mettre le triangle en cas de panne sur l'autoroute.

«Imposons des heures d'auto-école obligatoires»

«Cette étude met en évidence le décalage entre perception subjective et réalité. 98% des Suisses s'estiment bons conducteurs, mais seuls 33% répondent correctement aux questions touchant à la législation. Elle met aussi en lumière le manque de maîtrise devant des situations inhabituelles, comme l'aquaplaning et le freinage d'urgence. Le fait de connaître une règle ne veut d'ailleurs pas forcément dire qu'on l'applique: si 98% des sondés savent que la ceinture est obligatoire, les derniers comptages officiels réalisés ce printemps font état de 82% seulement de conducteurs dûment attachés. Je suis encore frappé de constater que 49,6% des personnes interrogées se disent gênés par les conducteurs trop prudents.

Tout cela dénote un besoin de renouveler ses connaissances et de saisir le pourquoi des règles, car seules des règles bien comprises sont appliquées. A l'inverse du permis à repasser tous les dix ans, proposition qui me semble irréaliste, puisqu'elle obligerait à examiner 4,5 millions de conducteurs, je crois que la réponse se situe dans la formation de base où l'on devrait avoir le courage d'imposer un certain nombre d'heures d'auto-école obligatoires avec moniteur.



Ensuite, pour éviter que les gens ne roulent des décennies sans remise à niveau, les assurances devraient encourager financièrement leurs assurés à suivre un cours de perfectionnement.»

Jean-Marc Thévenaz, chef sécurité routière au TCS

«Trop de gens ne savent pas rouler dans les giratoires»

«Les lacunes des automobilistes sont particulièrement criardes dans les giratoires. On pourrait décerner une médaille à ceux qui enclenchent leur clignotant à la sortie des giratoires. A l'entrée, la priorité de gauche n'est pas encore assimilée par tout le monde et certains usagers, souvent des personnes âgées, attendent alors qu'elles sont prioritaires, ce qui sème la pagaille. En outre, je constate un manque général de fair-play qui se traduit par de l'agressivité, l'oubli du clignotant et une tendance à se lancer sur la route sans regarder ou à vous ouvrir la portière sous le nez. Mais je fonde de grands espoirs dans la formation en deux phases qui entrera en vigueur le 1er décembre prochain. Si l'on a passé son permis par chance, cela transparaîtra ultérieurement au moment des cours obligatoires. Dans ces mêmes cours, je trouve aussi intéressant que chacun puisse s'essayer à un dérapage en courbe. Cela montre qu'un virage doit être négocié à une certaine allure et qu'au-delà, on part dans les décors.»



Pierre Ducrest, moniteur d'auto-école, Genève

«Téléphoner sans kit mains libres est monnaie courante»

«S'il y a tant d'erreurs sur la route, c'est notamment que la formation de base est déficiente. On apprend par cœur sa théorie et on s'empresse de l'oublier une fois le permis en poche. Mais on est persuadé de bien savoir conduire et on veut le montrer à ses copains, quitte à prendre des risques excessifs.

Les jeunes ont besoin d'encadrement, surtout ceux qui sont tentés par la vitesse. Plutôt que de l'ignorer, on serait bien inspiré de leur ouvrir les portes d'un circuit où ils pourraient évoluer sans risque, sous la houlette de professionnels.

Je suis aussi inquiet devant la consommation croissante de cannabis. On pourrait passer ses journées à arrêter ceux qui ont fumé! De même avec les natels. J'ai le sentiment que de plus en plus d'usagers téléphonent sans kit mains libres et, quand on les arrête, beaucoup relativisent le danger qu'ils font courir à autrui. Un kit mains libres ne coûte pourtant qu'environ 10 francs. Cela dit, répondre en deux secondes à son interlocuteur qu'on le rappelle n'est pas plus dangereux que de régler son autoradio ou boire une bouteille d'eau.

Quand je suis chef de patrouille, j'ai à cœur de faire de la sensibilisation intelligente en tenant compte du contexte où l'infraction est commise. Dénoncer systématiquement n'aboutit qu'à braquer les gens et retarder une prise de conscience salutaire.»



Vincent Schott, caporal de police, Vevey, 20 ans de service

«La nuit, les conducteurs s'octroient des libertés»

Une remise à jour périodique des connaissances s'imposerait quand on constate que les voitures n'accordent pas la priorité aux piétons dans les zones piétonnes! Peut-être que le panneau «zone piétonne» est inconnu de certains. On pourrait alors escompter que les gens se renseignent. Mais, comme ce n'est pas le cas, il n'y a d'autre alternative que les cours obligatoires, à l'instar des cours de sensibilisation suivis par chaque élève conducteur et que j'ai trouvés très bons. Cela aide à se souvenir des règles, car on en comprend le sens. Autrement, je suis effarée de voir le nombre de personnes téléphonant en conduisant et qui dévient de leur trajectoire.

Et quand je travaille épisodiquement comme agente de sécurité dans une discothèque à Delémont, je vois à quelle vitesse les gens arrivent et se garent. La nuit, on s'octroie pas mal de libertés. Mais grâce aux bus navettes nocturnes, on voit heureusement de moins en moins de conducteurs alcoolisés prendre le volant. **jo**



Irène Comte, mécanicienne auto, ex-Miss Jura