

Publication des résultats du 16^e Baromètre de la conduite responsable

Sur-confiance des conducteurs et banalisation des comportements dangereux : un climat peu propice à une baisse de l'accidentalité

La Fondation VINCI Autoroutes publie les résultats de son 16^e Baromètre de la conduite responsable. Réalisée par Ipsos bva auprès de 12 100 personnes dans 11 pays européens, cette vaste enquête annuelle dresse un état des lieux des comportements et représentations des Européens au volant. Elle permet de suivre l'évolution des conduites à risque et des bonnes pratiques pour contribuer notamment à mieux orienter les messages de prévention. Malgré une baisse de 3 % en 2024, la mortalité routière en Europe demeure à un niveau préoccupant, avec près de 19 800 décès¹. Cette évolution modeste souligne un rythme d'amélioration insuffisant pour atteindre les objectifs européens et confirme la persistance d'une accidentalité élevée.

- **Des comportements à risque persistants qui confirment une sous-estimation des dangers** : 83 % des conducteurs français déclarent dépasser de quelques kilomètres/heures la limitation de vitesse indiquée ; 30 % déclarent qu'il leur arrive de prendre le volant alors qu'ils se sentent très fatigués.
- **L'ultra-connectivité impacte l'attention des automobilistes au mépris de la sécurité** : 65 % téléphonent au volant et 30 % utilisent des applications pour signaler un événement aux autres.
- **L'autosatisfaction des conducteurs - « Le problème c'est les autres »** : 64 % décrivent négativement le comportement des autres conducteurs alors qu'ils sont 97 % à juger positivement leur conduite.
- **Les jeunes conducteurs de 16 à 24 ans largement sur-représentés dans les comportements à risque** : 39 % envoient et/ou lisent des SMS (vs. 24 % des conducteurs en général) ou des mails et 4 % d'entre eux conduisent en ayant consommé des drogues — cocaïne, ecstasy, etc. — (vs. 2 % des conducteurs en général). Des chiffres à mettre en parallèle avec la mortalité importante des 18-24 ans sur la route ans qui représentent 12 % des décès, alors qu'ils ne constituent que 7 % de la population².



¹ Commission Européenne – Communiqué de presse - [2024 voit une baisse de 3 % du nombre de tués sur les routes de l'UE, mais les progrès restent lents](#)

² European Commission – Presse Release – EU road fatalities drop by 3% in 2024, but progress remains slow - [Most affected groups and risk factors](#)

PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS EN SYNTHÈSE

[Résultats européens en noir / *Résultats belges en bleu et italique*]
[Evolution par rapport à 2025 sauf mention particulière]

- **Incivilités au volant : la crainte des autres conducteurs toujours très élevée malgré une légère amélioration des comportements**



82 % des conducteurs européens déclarent avoir peur du comportement agressif des autres conducteurs (-1 ; *81 % des conducteurs belges*) ;
49 % admettent injurier d'autres conducteurs (-1 ; *49 %*) ;
45 % klaxonnent de façon intempestive les conducteurs qui les énervent (-2 ; *54 %*) ;
28 % « collent » délibérément le véhicule d'un conducteur qui les énerve (-2 ; *29 %*) ;
17 % descendent de leur véhicule pour s'expliquer avec un autre conducteur (-1 ; *11 %*).

- **Respect du code de la route : un accommodement avec les règles, incompatible avec la sécurité de tous**

83 % déclarent dépasser de quelques kilomètres/heures la limitation de vitesse indiquée (-2 ; *86 % des conducteurs belges*) ;
55 % ne respectent pas les distances de sécurité (-1 ; *58 %*) ;
50 % roulent sur la voie du milieu de l'autoroute alors que la voie de droite est libre (-1 ; *49 %*) ;
33 % doublent à droite sur l'autoroute (-1 ; *36 %*) ;
17 % n'attachent pas toujours leur ceinture de sécurité (-2 ; *7 %*).

- **Distracteurs au volant : une augmentation préoccupante des usages qui altère l'attention des conducteurs**

77 % des conducteurs européens utilisent leur smartphone ou programment leur GPS au volant (= ; *77 %*) ;
65 % téléphonent au volant (-2 ; *65 %*). Plus d'1 conducteur sur 2 (*58 %*) le fait via un système de conversation Bluetooth avec haut-parleur intégré (= ; *61 %*) et 21 % le font avec le téléphone tenu en main (-2 ; *11 %*) ;
24 % envoient ou lisent des SMS ou des mails en conduisant (-1 ; *21 %*) ;
78 % déclarent qu'il leur arrive de détourner le regard de la route plus de 2 secondes lorsqu'ils sont au volant (-3 ; *87 %*).

- **Somnolence et fatigue au volant : des prises de risque aux conséquences trop sous-estimées**



30 % des conducteurs européens déclarent prendre le volant alors qu'ils se sentent très fatigués (-2 ; *33 % des conducteurs belges*).

Parmi eux :

- **77 %** reconnaissent qu'il leur arrive d'être moins attentifs à leur conduite et que leur esprit vagabonde vs. 53 % des conducteurs en général (*78 % vs. 54 %*) ;
- **39 %** ont déjà eu l'impression de s'assoupir au volant vs. 24 % des conducteurs en général (*33 % vs. 19 %*) ;

- **38 %** ne s'arrêtent jamais au cours du trajet pour faire une sieste vs. 36 % des conducteurs en général (24 % vs. 19 %);
- **25 %** considèrent qu'il est vraiment très dangereux de prendre le volant en se sentant très fatigué vs. 49 % des conducteurs en général (21 % vs. 44 %).

- **Alcool, drogues et médicaments : une situation particulièrement préoccupante chez les jeunes conducteurs**

5 % des conducteurs (= ; 9 % des conducteurs belges) ont déjà pris le volant en état d'ébriété, c'est-à-dire en étant au-dessus de la limite du taux d'alcool autorisé et en ressentant les effets de l'alcool sur leur état physique ou leur perception. **Parmi eux**, seulement 44 % considèrent qu'il est vraiment très dangereux de conduire en état d'ébriété vs. 84 % des conducteurs en général ; (56 % vs. 83 %);

7 % ont déjà conduit en ayant consommé des médicaments qui sont susceptibles d'altérer leur vigilance (-1 ; 7 %);

4 % des 16 à 24 ans (+1 ; 10 %) conduisent après avoir consommé des drogues — cocaïne, ecstasy, etc. — vs. 2 % des conducteurs en général (= ; 2 %).



- **Sécurité des intervenants : un manque de vigilance toujours inquiétant**

71 % des conducteurs n'appliquent pas systématiquement les mesures de prudence indispensables à la sécurité des agents à l'approche d'une zone d'intervention (ralentir et s'écarter le plus possible (-2 ; 64 % des conducteurs belges);

53 % oublient de ralentir à proximité d'une zone de travaux (+2 ; 64 %).

« Face aux drames liés à l'insécurité routière qui perdurent d'année en année, tous les conducteurs doivent s'interroger sur leur propre comportement au volant. En premier lieu, les auteurs d'infractions majeures doivent mesurer les conséquences tragiques de leurs prises de risques inconsidérées mais chacun d'entre nous doit réaliser que la conduite nécessite un strict respect des règles du code de la route en vigueur dans chaque pays et une pleine attention. »

Bernadette Moreau
Déléguée générale de la Fondation VINCI Autoroutes

LES RESULTATS DETAILLES

[Résultats européens en noir / *Résultats belges en bleu et italique*]
[Evolution par rapport à 2025 sauf mention particulière]

Incivilités au volant : la crainte des autres conducteurs, toujours très élevée malgré une légère amélioration des comportements

Alors que la majorité des conducteurs européens se perçoivent, années après années, comme exemplaires au volant, ils se montrent parallèlement parmi les plus prompts à critiquer le comportement des autres, révélant une difficulté persistante à se remettre en question.

Ainsi, **97 % des Européens citent au moins un adjectif positif pour décrire leur propre attitude sur la route** (*97 % des conducteurs belges*). Ils se considèrent en grande majorité **vigilants** (73 % ; *63 %*) et près d'**1 sur 4 se déclare courtois au volant** (24 % ; *34 %*). Ils ne se voient presque jamais **agressifs** (2 % ; *3 %*) ou **irresponsables** (1 % ; *0,5 %*).

Les mauvais conducteurs sont encore et toujours les autres : près de 2 conducteurs sur 3 (64 % ; *55 %*) citent au **moins un adjectif négatif pour décrire le comportement des autres**, considérés comme **agressifs** (17 % ; *11 %*) ou **irresponsables** (47 % ; *44 %*).

82 % des conducteurs, soit plus de 8 sur 10, disent craindre l'agressivité des autres au volant, un niveau qui demeure très élevé au fil des années (-1 ; *81 %*).

Alors que les Européens expriment une confiance élevée dans leur conduite, les comportements agressifs sur la route demeurent cependant à un niveau préoccupant :

- ▶ **49 %** reconnaissent injurier les autres conducteurs (-1 ; *49 %*) ;
- ▶ **45 %** klaxonnent de façon intempestive les conducteurs qui les énervent (-2 ; *54 %*) ;
- ▶ **28 %** collent délibérément les véhicules des conducteurs qui les énervent (-2 ; *29 %*) ;
- ▶ **33 %** doublent par la droite sur l'autoroute (-1 ; *36 %*) ;
- ▶ **17 %** descendent de leur véhicule pour s'expliquer avec un autre conducteur (-1 ; *11 %*).



Respect des règles du code de la route : un accommodement avec les règles, incompatible avec la sécurité de tous

Une large majorité de conducteurs européens s'accommode des règles du code de la route par excès de confiance en sous-estimant les conséquences de ces pratiques pour eux-mêmes ou pour les autres. Ainsi :

- ▶ **83 %** des conducteurs européens dépassent de quelques kilomètres/heure la limitation de vitesse (-2 ; *86 % des conducteurs belges*) ;
Parmi eux :
 - **33 %** le font car la limitation en vigueur leur semble inadaptée ou trop basse par endroit (*34 %*) ;
 - **16 %** parce qu'ils se sentent en sécurité et pensent savoir maîtriser leur véhicule (*10 %*) ;
- ▶ **55 %** ne respectent pas les distances de sécurité (-1 ; *58 %*) ;
- ▶ **46 %** oublient de mettre leur clignotant pour doubler ou changer de voie (-5 ; *50 %*) ;
- ▶ **50 %** roulent sur la voie du milieu sur autoroute alors que la voie de droite est libre (-1 ; *49 %*) ;
- ▶ **33 %** doublent à droite sur autoroute (-1 ; *36 %*) ;
- ▶ **17 %** des conducteurs, soit près de 2 sur 10 (-1 ; *7 %*), déclarent qu'il leur arrive de ne pas attacher leur ceinture ; ce chiffre s'élève à **28 %** chez les hommes de moins de 35 ans (+11 ; *21 %*).

Distracteurs au volant : une augmentation préoccupante des usages qui altère l'attention des conducteurs

73 % des conducteurs européens se déclarent vigilants (63 %). Pourtant, **76 % d'entre eux** (vs. 77 % des conducteurs en général ; *75 % ; vs. 77 % des conducteurs en général*) **utilisent leur téléphone ou programment leur GPS au volant et 42 % téléphonent régulièrement au volant** (vs. 42 % des conducteurs en général ; *45 % ; vs. 46 % des conducteurs en général*).

78 % des conducteurs admettent d'ailleurs qu'il leur arrive de quitter la route du regard pendant plus de 2 secondes (-3 ; 87 %). Un manque d'attention très largement lié à l'utilisation du smartphone au volant dans toutes ses fonctionnalités — conversations téléphoniques, messages, mails, application GPS, etc. — qui progresse inexorablement et révèle une évolution générationnelle des usages impactant particulièrement les jeunes conducteurs :

- ▶ **77 %** des Européens utilisent leur smartphone ou programment leur GPS au volant (= ; *77 %*) vs. 88 % des 16 à 24 ans (*93 % des conducteurs belges*) ;
- ▶ **65 %** déclarent téléphoner au volant (-2 ; *65 %*) vs. 78 % des 16 à 24 ans (*81 %*) ;
- ▶ **51 %** paramètrent leur GPS en conduisant (+2 ; *57 %*) vs. 65 % des 16 à 24 ans (*71 %*) ;
- ▶ **24 %** envoient et/ou lisent des SMS ou des mails (-1 ; *21 %*) vs. 39 % des 16 à 24 ans (*30 %*) ;
- ▶ **30 %** signalent aux autres conducteurs des événements via une application (+5 ; *29 %*) vs. 43 % des 16 à 24 ans (*46 %*) ;
- ▶ **8 %** regardent des films ou vidéos sur smartphone ou tablette (+1 % ; *5 %*) vs. 17 % des 16 à 24 ans (*16 %*).

Les conducteurs téléphonent de plus en plus en Bluetooth (58 %, = ; 61 %) — bien que tolérée, cette pratique détourne tout autant l'attention que les autres modes de conversation. Les usages interdits par le code de route restent encore bien présents : 21 % des conducteurs téléphonent encore en ayant leur smartphone dans la main, c'est-à-dire sans kit main libre (-2 ; *11 %*) ou avec une oreillette, un casque ou des écouteurs (27 %, -3 ; *16 %*).



Somnolence et fatigue au volant : des prises de risque aux conséquences trop sous-estimées

La somnolence au volant constitue un risque routier majeur, étroitement lié à l'hygiène de sommeil des conducteurs. Une dette de sommeil cumulée se traduit par une somnolence diurne altérant directement la vigilance, les capacités de concentration et, in fine, la sécurité lorsque l'on conduit.

30 % des conducteurs européens déclarent prendre le volant alors qu'ils se sentent très fatigués (-2 ; 33 % des conducteurs belges). Parmi eux :

- ▶ **77 %** reconnaissent qu'il leur arrive d'être moins attentif à leur conduite et que leur esprit vagabonde vs. 53 % des conducteurs en général (*78 % vs. 54 %*) ;
- ▶ **39 %** ont déjà eu l'impression de s'assoupir au volant vs. 24 % des conducteurs en général (*33 % vs. 19 %*)
- ▶ **38 %** ne s'arrêtent jamais pour faire une sieste vs. 36 % des conducteurs en général (*24 % vs. 19 %*) ;
- ▶ **26 %** ont déjà empiété sur la bande d'arrêt d'urgence ou le bas-côté de la route à cause d'un moment d'inattention ou d'assoupissement vs. 17 % des conducteurs en général (*18 % vs. 12 %*).

Les risques liés à la conduite en état de fatigue demeurent largement sous-estimés, alors même qu'ils influent significativement sur la vigilance et le temps de réaction des conducteurs. Ainsi, parmi les 30 % de conducteurs qui déclarent prendre le volant alors qu'ils se sentent très fatigués, **seulement 25 % considèrent que cela est très dangereux** vs. 49 % des conducteurs en général (*21 % vs. 44 %*).

42 % des conducteurs, soit près d'1 sur 2, conduisent plus de 2 heures avant de réaliser une pause lors d'un long trajet (31 %). Le temps moyen de conduite avant de s'arrêter atteint ainsi **3h08** (-1 ; 2h50), **une durée bien au-delà des 2 heures recommandées par les spécialistes du sommeil.**

64 % des conducteurs s'arrêtent au cours du trajet pour faire une sieste (+2 ; 81 %) — pratique la plus efficace pour prévenir le risque d'endormissement au volant.

A noter que 72 % des conducteurs de véhicules électriques font une sieste lors de longs trajets, soit 8 points de plus que les conducteurs de véhicules thermiques (64 % ; 90 % vs. 80 %). Les temps d'arrêts nécessaires à la recharge offrent aux conducteurs l'opportunité de temps de pause favorisant ainsi la pratique de la sieste.



Alcool, drogues, médicaments : une situation particulièrement préoccupante chez les jeunes conducteurs

Les conduites sous l'emprise de l'alcool, de stupéfiants ou de médicaments constituent aujourd'hui l'une des principales causes d'accidents mortels sur les routes en Europe³. Ces substances altèrent les capacités essentielles à la conduite — temps de réaction, vigilance, vision, coordination et attention — augmentant significativement le risque d'accident.

- ▶ **5 % des conducteurs européens (9 % des conducteurs belges) reconnaissent qu'il leur arrive de prendre le volant en état d'ébriété⁴** alors que **près d'1 sur 2 considère qu'il est très dangereux de conduire en état d'ébriété (44 % ; 56 %).**
- ▶ **7 %** conduisent en ayant consommé des **médicaments susceptibles d'altérer leur vigilance** (-1 ; 7 %) et 10 % des 16 à 24 ans (14 %) ;
- ▶ **2 %** conduisent **après avoir fumé du cannabis** (= ; 2 %) et 7 % des 16 à 24 ans (8 %) ;
- ▶ **2 %** conduisent **après avoir consommé des drogues** — cocaïne, ecstasy, etc. — (= ; 2 %) et 6 % des hommes de 16 à 24 ans (10 %) ;



A noter que la dangerosité du protoxyde d'azote, bien qu'il s'agisse d'une pratique émergente, est d'ores et déjà reconnue par les Européens : **72 % des Européens considèrent qu'il est très dangereux de conduire après avoir consommé du protoxyde d'azote (81 %).**

³ European Commission – Thematic Report – [Alcohol and drugs](#)

⁴ C'est-à-dire en étant au-dessus du taux d'alcool autorisé et en ressentant les effets de l'alcool sur leur état physique ou leur perception.

Les jeunes conducteurs européens de 16 à 24 ans toujours largement sur-représentés dans les comportements dangereux :

- **Près de 9 jeunes sur 10 utilisent leur smartphone** ou programment leur GPS au volant (88 %, +5 ; *93 % des Belges de 16 à 24 ans*) ;
- **39 % envoient ou lisent des SMS ou des mails au volant** (-4 ; *30 %*) ;
- **40 %** prennent le volant alors qu'ils **se sentent très fatigués** (-2 ; *46 %*) ;
- **22 %** conduisent en oubliant d'attacher leur **ceinture de sécurité** (+9 ; *16 %*) ;
- **7 % reconnaissent qu'il leur arrive de prendre le volant en état d'ébriété** (-2 ; *7 %*) ;
- **4 %** conduisent **après avoir consommé des drogues** — cocaïne, ecstasy, etc. — (+1 ; *10 %*).

Sécurité des intervenants : un manque de vigilance toujours inquiétant

La sécurité des intervenants sur les routes et les autoroutes est une préoccupation majeure des exploitants de ces réseaux qui mènent régulièrement des campagnes de sensibilisation à destination des conducteurs.

- ▶ **75 %** des conducteurs n'appliquent pas systématiquement les mesures de prudence indispensables à la sécurité des agents à l'approche d'une zone d'intervention (ralentir et s'écarter le plus possible) (-2 ; *64 % des conducteurs belges*) ;
- ▶ **53 % oublient de ralentir à l'approche d'une zone de travaux** (+2 ; *64 %*).



En France, en 2025, 143 fourgons d'intervention ont été percutés, soit en moyenne près de 3 par semaine⁵, sur le réseau autoroutier concédé. Depuis le début de l'année 2026, sur le réseau VINCI Autoroutes, 16 fourgons ont déjà été percutés, soit près d'1 par semaine.

⁵ Baromètre sécurité du personnel en intervention 2025 - ASFA

Méthodologie de l'étude :

Pour réaliser cette enquête, Ipsos bva a interrogé du 11 février au 17 mars 2026, par Internet, 12 100 personnes âgées de 16 ans et plus, dont 3 600 Français et 700 personnes minimum dans chacun des 10 autres pays sondés (Allemagne, Belgique, Espagne, Grèce, Italie, Pays-Bas, Pologne, République Tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie). 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.

Depuis 2022, la Fondation soutient également 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> – [X](#) – [Facebook](#) – [LinkedIn](#) – [Instagram](#)

Contacts presse

Matthieu Sénécot, matthieu.senecot@va-solis.com, 06 51 92 53 14

Samuel Beauchef, samuel.beauchef@vinci-autoroutes.com, 06 12 47 58 91