



# Etude d'observations sur le partage de la route

06 septembre 2023 | Rapport d'étude



**ESOMAR**<sup>23</sup>  
Corporate





# Les objectifs





# Le partage de la route : un risque croissant d'incidents et d'écarts de conduite...

- La cohabitation entre les différents usagers et le partage de la route s'inscrivent dans le quotidien des Français des grandes agglomérations avec la multiplication des modes de transport utilisés par ces derniers : marche à pied, vélo, trottinette, voiture...
- Les accidents et les signes d'incivilité se multiplient rendant urgentes de nouvelles réglementations.
- Et de fait les débats autour des réglementations pour les différents usagers sont régulièrement au-devant de l'actualité.



# “...qui nécessite de continuer à sensibiliser l’ensemble des usagers sur les dangers encourus.



Dans la continuité de la communication menée en octobre 2022, MMA souhaite à nouveau reprendre la parole autour de la thématique du partage de la route afin d’alerter sur les comportements à risque et les dangers dû à une cohabitation compliquée entre les différents usagers.

L’agence Entre Nous Soit Dit, qui est en charge de la stratégie et de la conduite des actions de communication en prévention des risques routiers de MMA, a souhaité accompagner cette prise de parole avec des résultats chiffrés en menant une étude d’observations axés sur les incidents impliquant les différents usagers de la route.

C’est dans ce contexte que pour cette nouvelle édition, **OpinionWay** a été choisi pour mener cette nouvelle étude d’observations.



## Une étude d'observation ayant pour enjeu la sensibilisation des Français sur le sujet

Une étude reposant sur l'observation, dans 6 villes importantes et à différents points accidentogènes, des comportements sur 2 dimensions principales :

- ✓ Les incidents ou presque-accidents
- ✓ Les écarts au code de la route sans incident

**Pour in fine pouvoir démontrer quels sont les comportements des Français et resensibiliser aux risques liés à la multimodalité**





# La méthodologie



# “ La méthodologie



**Etude quantitative** réalisée auprès d'un **échantillon de 2298 observations de comportements déviants, d'une personne ou plus** au niveau d'un carrefour croisant différents types d'usagers, dans 30 points d'observations, situés dans 6 villes différentes : Lille, Nantes, Lyon, Montpellier, Paris et Toulouse.



Les observations ont été répertoriées **en face à face sur système CAPI** (Computer Assisted Personal Interviewing), par un enquêteur situé à chaque point d'observation. Le terrain a été administrée par notre partenaire CDA.



Les observations ont été réalisées **du 3 au 4 juillet 2023**.



Questionnaire



OpinionWay a réalisé cette enquête en appliquant les procédures et règles de la **norme ISO 20252**



Les résultats de ce sondage doivent être lus en tenant compte des marges d'incertitude : 0,6 à 2,2 points au plus pour un échantillon de 2000 observations.

**X% / X%** : Différences significativement supérieures ou inférieures observées sur différentes sous-cibles par rapport à l'ensemble des lecteurs, au seuil de confiance de 85%.



*Toute publication totale ou partielle doit impérativement utiliser la mention complète suivante :*

**« Sondage OpinionWay pour MMA – Etude sur le partage de la route »**  
*et aucune reprise de l'enquête ne pourra être dissociée de cet intitulé.*



# Les 30 points d'observations

Des passages piétons sélectionnés pour leurs passages denses, croisant différents usagers de la route.



	Paris	Lyon	Lille	Nantes	Montpellier	Toulouse
Point 1	Carrefour de l'Odéon	Cours Lafayette	Rue Solférino	Cours des 50 otages	Avenue Charles Flahaut	Carrefour allées Jean Jaurès – F. Roosevelt
Point 2	Rue La Fayette / Rue de la Victoire	Boulevard des Etats-Unis	Rue des postes / Rd point Porte des Postes	Place du Pont Morand	Chemin de Moularès / av. du Moulin des 7 Cans	Carrefour av. Frédéric Estèbe et bd P. et M. Curie
Point 3	Boulevard de Strasbourg	Avenue Jean Jaurès	Boulevard Montebello	Quai de la Fosse	Avenue de la Liberté / allée des Grèzes	Pont Matabiau
Point 4	Place du Châtelet	Rue Garibaldi,	Pont d'Erfut	Ile de Nantes Intersection bd des Martyrs de la résistance et bd Gustave Roch	Place du 11 novembre 1918	Pont Neuf – Quai Tounis
Point 5	Place du 8 juin 1940	Quai Maréchal Joffre	Place de la République	Gare de Nantes (croisement rue Stanislas Baudry et boulevard de Stalingrad)	Place Alexandre Laissac	Bd Lazare Carnot / Rue des Frères Lions

Trois tranches horaires d'observations : 8h-10h / 12h-14h / 16h-18h



# Contexte des points d'observations | Paris et Lyon

## Paris

## Lyon

OBSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT	Carrefour de l'Odéon	Rue La Fayette / Rue de la Victoire	Boulevard de Strasbourg	Place du Châtelet	Place du 8 juin 1940
Présence d'un feu tricolore (pour les véhicules)	X	X	X	X	X
Présence d'un passage piéton sans feu piétons		X			
Présence d'un passage piéton avec feu piétons	X	X	X	X	X
Présence d'une piste cyclable		X	X	X	X
Présence d'une voie pour les bus	X	X	X	X	X
Présence d'une voie de tramway					
Pluie / Chaussée mouillée					
Présence d'obstacles à proximité du passage piéton (entravant la visibilité)		X	X		
Problème de signal au niveau des feux tricolores				X	
Traffic routier dense			x	X	X
Travaux sur la chaussée				X	X

Cours Lafayette	Boulevard des Etats-Unis	Avenue Jean Jaurès	Rue Garibaldi	Quai Maréchal Joffre
X	X	X	X	X
X	X	X	X	X
X	X	X		X
X	X	X		X
X	X			
	X			
X			X	X
	X			



# Contexte des points d'observations | Lille et Nantes

## Lille

## Nantes

OBSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT	Rue Solférino	Rue des postes / Rd point Porte des Postes	Boulevard Montebello	Pont d'Erfut	Place de la République
Présence d'un feu tricolore (pour les véhicules)	X	X	X	X	X
Présence d'un passage piéton sans feu piétons		X			
Présence d'un passage piéton avec feu piétons	X	X	X	X	X
Présence d'une piste cyclable	X	X	X	X	X
Présence d'une voie pour les bus		X	X		X
Présence d'une voie de tramway					
Pluie / Chaussée mouillée					
Présence d'obstacles à proximité du passage piéton (entravant la visibilité)	X				
Problème de signal au niveau des feux tricolores					
Traffic routier dense		X			
Travaux sur la chaussée	X				

Cours des 5 otages	Place du Pont Morand	Quai de la Fosse	Ile de Nantes Intersection bd des Martyrs de la résistance, et bd Gustave Roch	Gare de Nantes Croisement rue Stanislas Baudry et boulevard de Stalingrad
	X	X	X	X
X				
	X	X	X	X
X	X	X	X	
	X	X		
X	X	X	X	X
	X			
	X	X		
	x			



# Contexte des points d'observations | Montpellier et Toulouse

## Montpellier

## Toulouse

OBSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT	Avenue Charmes Flahaut	Chemin de Moularès / av. du Moulin des 7 Cans	Avenue de la Liberté / allée des Grèzes	Place du 11 novembre 1918	Place Alexandre Laissac
Présence d'un feu tricolore (pour les véhicules)	X	X	x	X	X
Présence d'un passage piéton sans feu piétons			X	X	X
Présence d'un passage piéton avec feu piétons	X	X		X	X
Présence d'une piste cyclable	X	X		X	X
Présence d'une voie pour les bus	X				X
Présence d'une voie de tramway				X	X
Pluie / Chaussée mouillée					
Présence d'obstacles à proximité du passage piéton (entravant la visibilité)					
Problème de signal au niveau des feux tricolores					
Traffic routier dense	X	x	X	X	x
Travaux sur la chaussée					

Carrefour allées Jean Jaurès – F. Roosevelt	Caarefour av. Frédéric Estèbe et bd P. M. Curie	Pont Matabiau	Pont Neuf – Quai Tounis	Bd Lazare Carnot / Rue des Frères Lions
X	X	X	X	X
X	X	X	X	X
X	X		X	X
		X	X	
	X			
	X			
x	x		x	X



# Les résultats





# 01

Des incivilités fréquentes, souvent sans incidence mais qui témoignent d'un manque de prudence des Français sur et à proximité des voies de circulations.



Près de 2 300 observations ayant causé un incident ou un écart ont été enregistrées en 60 heures d'observation, soit une moyenne de 38 par heure.



**2298**

observations ayant causé un incident ou un écart au code de la route

Lyon	Nantes	Montpellier	Lille	Paris	Toulouse
588	390	356	342	335	287
58,8 par heure	39,0 par heure	35,6 par heure	34,2 par heure	33,5 par heure	28,7 par heure

8h-10h	12h-14h	16h-18h
796	1017	485
33,2 par heure	42,3 par heure	40,4 par heure



**Observations = nombre d'écarts ou d'incidents observés**  
**Personnes = nombre de personnes concernées par une de ces observations**



2298 observations ayant causé un incident ou un écart au code de la route



2311 personnes, avec 2276 personnes ayant effectué un écart au code de la route et 35 ayant entraîné ou subi un incident (sur 22 incidents)



**Dans la majorité des cas, ces observations étaient des écarts au code de la route, sans conséquence, mais 1 observation sur 100 a entraîné un incident.**

Q0. Type d'observation

**1%** des observations sont des incidents ou presque-accidents, soit **22** cas observés sur les 2298



**99%**

sont des écarts au code de la route (sans incident)

Ratio similaires entre les différentes villes et horaires sauf :

- 2% d'incidents à Toulouse, 0% à Montpellier
- 0,2% d'incidents entre 16h et 18h.

% / % : résultats significativement supérieur / inférieur à l'échantillon total



## Au-delà de ces observations portant sur des comportements déviants, quelques très rares actions bienveillantes ont été observées.

*« Une voiture qui cède le passage à un piéton alors qu'elle avait la priorité » Lille*

*« Une piétonne retenue par son compagnon pour ne pas passer au rouge » Paris*

*« Un bus qui laisse traverser un groupe de piétons » Lille*

*« Une voiture qui laisse un piéton terminer sa traversée malgré que ce dernier ait commencé alors que le feu passait au vert pour les véhicules » Nantes*





## 02

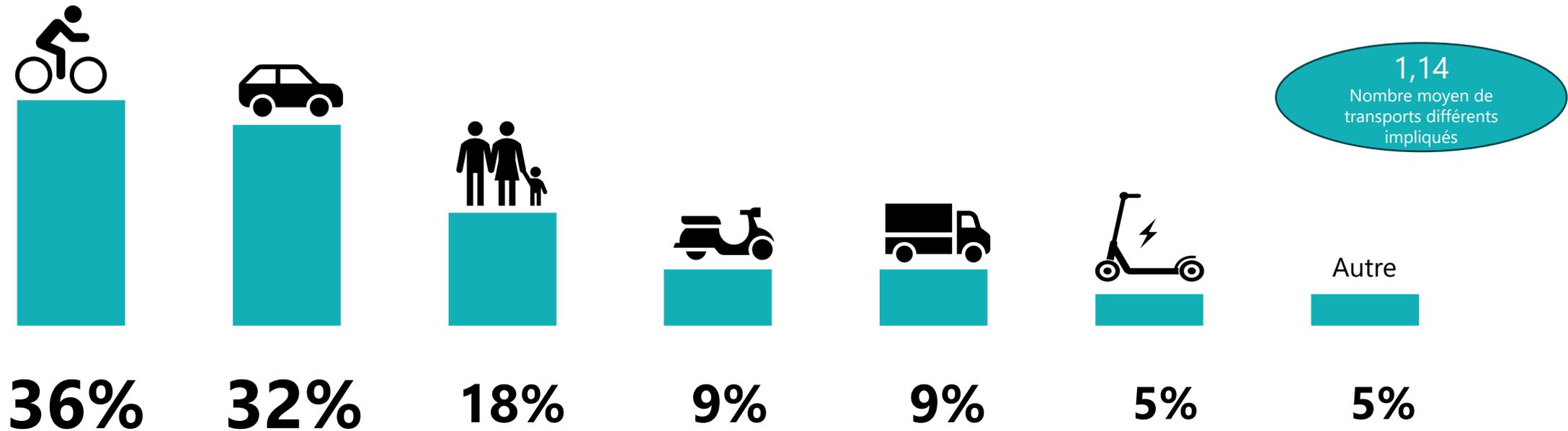
Des incidents plutôt à l'origine d'usagers de voitures ou vélos, qui refusent la priorité.



# Concernant les observations d'incidents, on constate que les vélos et les voitures sont davantage impliqués que les piétons ou les autres modes de transport.

Q1A. Modes de transport utilisés par les usagers impliqués dans l'incident observé

Base : 22 - incidents ou presque accidents observés

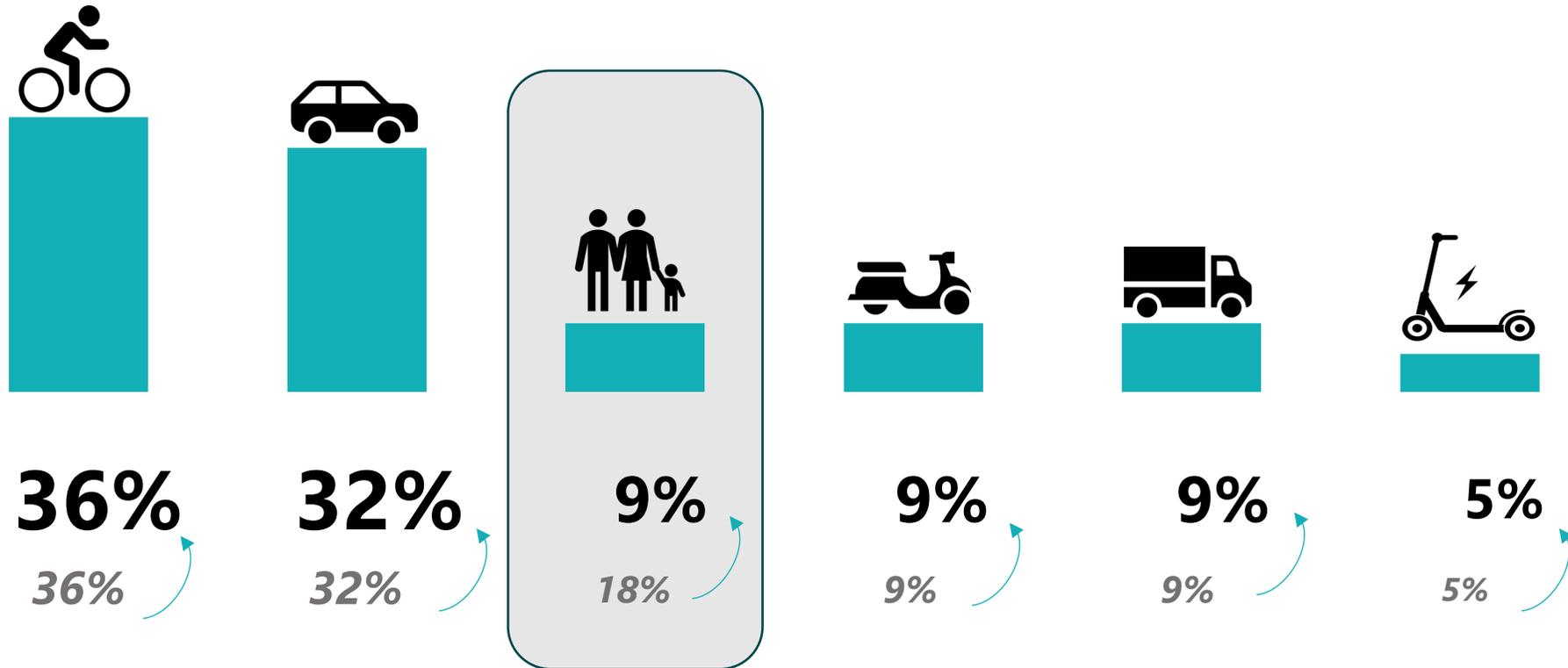




**Ce sont aussi les utilisateurs de vélos ou de voitures qui sont généralement à l'origine des incidents observés. Seuls les piétons, lorsqu'ils sont impliqués, sont à l'origine de l'incident que dans un cas sur 2.**

Q1B. Usager(s) à l'origine de l'incident observé

Base : 22 - incidents ou presque accidents observés



Rappel : Modes de transports utilisés par les usagers impliqués dans l'incident observé

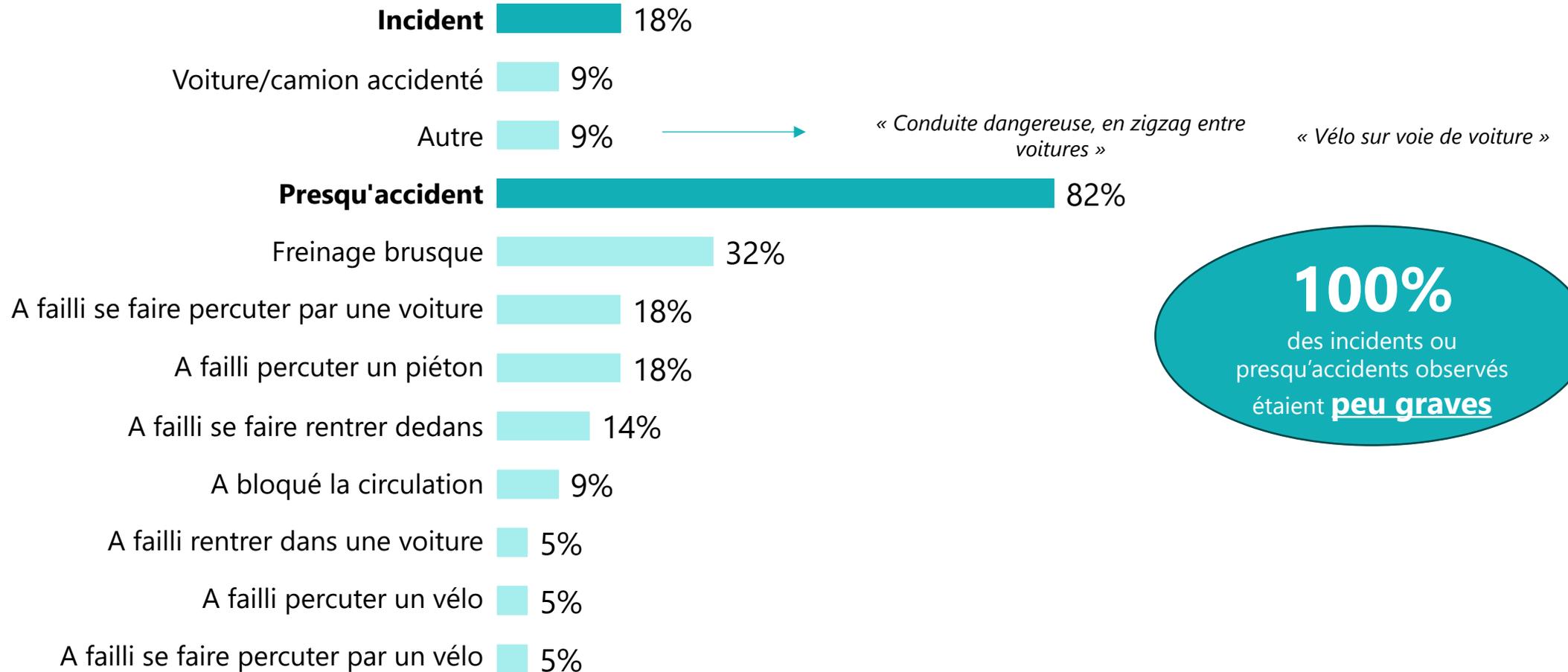


# La plupart des évènements concernent des véhicules ayant été percutés ou ayant failli l'être.

Q1C. Description de l'incident observé

Q1D. Gravité de l'incident observé

Base : 22 - incidents ou presque accidents observés



**100%**  
des incidents ou presque accidents observés étaient **peu graves**



# Détail par villes des incidents observés

Q1C. Description de l'incident observé

Base : 22 - incidents ou presque accidents observés

	Total	Paris	Lyon	Lille	Nantes	Montpellier	Toulouse
Bases	22	4	5	4	3	0	6
<b>Incident</b>	<b>18%</b>	<b>25%</b>	<b>40%</b>	<b>25%</b>	-	-	-
Voiture/camion accidenté	<b>9%</b>	-	40%	-	-	-	-
Autre*	<b>9%</b>	25%	-	25%	-	-	-
<b>Presqu'accident</b>	<b>82%</b>	<b>75%</b>	<b>60%</b>	<b>75%</b>	<b>100%</b>	-	<b>100%</b>
Freinage brusque	<b>32%</b>	-	40%	75%	67%	-	-
A failli se faire percuter par une voiture	<b>18%</b>	-	20%	50%	-	-	17%
A failli percuter un piéton	<b>18%</b>	-	20%	-	33%	-	33%
A failli se rentrer dedans	<b>14%</b>	25%	-	-	33%	-	17%
A bloqué la circulation	<b>9%</b>	50%	-	-	-	-	-
A failli rentrer dans une voiture	<b>5%</b>	-	-	-	-	-	17%
A failli percuter un vélo	<b>5%</b>	-	-	-	-	-	17%
A failli se faire percuter par un vélo	<b>5%</b>	-	20%	-	-	-	-

Autre\* « Conduite dangereuse, en zigzag entre voitures »  
« Vélo sur voie de voiture »



# Détail par horaires des incidents observés

Q1C. Description de l'incident observé

Base : 22 - incidents ou presqu'accidents observés

	Total	8h-10h	12h-14h	16h-18h
Bases	22	10	11	1
<b>Incident</b>	<b>18%</b>	-	<b>36%</b>	-
Voiture/camion accidenté	<b>9%</b>	-	18%	-
Autre	<b>9%</b>	-	18%	-
<b>Presqu'accident</b>	<b>82%</b>	<b>100%</b>	<b>64%</b>	<b>100%</b>
Freinage brusque	<b>32%</b>	60%	9%	-
A failli se faire percuter par une voiture	<b>18%</b>	40%	-	-
A failli percuter un piéton	<b>18%</b>	20%	9%	100%
A failli se rentrer dedans	<b>14%</b>	-	27%	-
A bloqué la circulation	<b>9%</b>	-	18%	-
A failli rentrer dans une voiture	<b>5%</b>	10%	-	-
A failli percuter un vélo	<b>5%</b>	10%	-	-
A failli se faire percuter par un vélo	<b>5%</b>	10%	-	-

Autre\*

« Conduite dangereuse, en zigzag entre voitures »

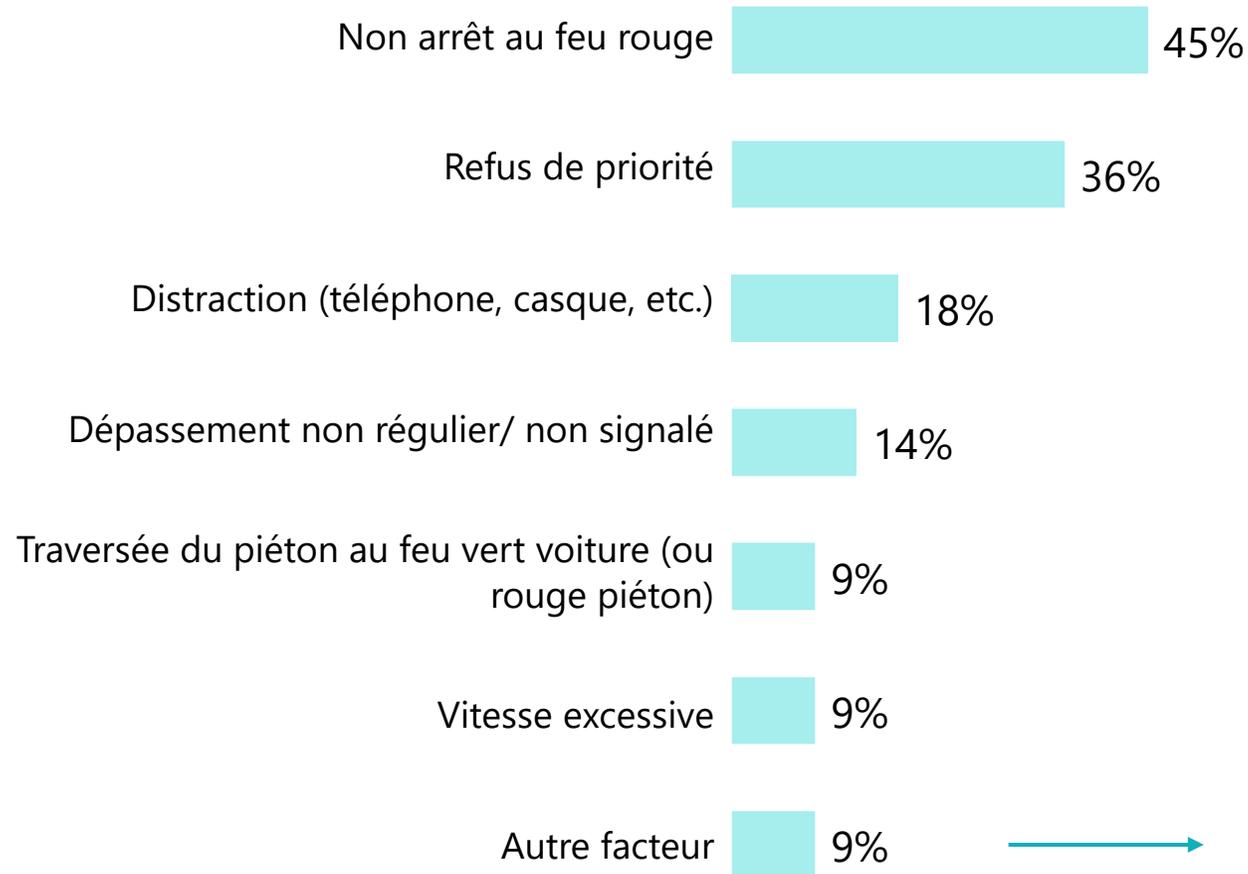
« Vélo sur voie de voiture »



# A l'origine de ces incidents, ce sont généralement des usagers qui refusent de s'arrêter (feu rouge, priorité) mettant en cause directement leurs responsabilités.

Q1E. Cause(s)/facteur(s) à l'origine de l'incident observé

Base : 22 - incidents ou presque accidents observés



Facteurs propres à l'utilisateur  
**95%**

Facteurs exogènes (ex : météo, infrastructures)  
**0%**

« Laxisme »

« Cycliste roulant sur un passage piéton avec feu piéton rouge »



# Détail par ville des éléments à l'origine des incidents

Q1E. Cause(s)/facteur(s) à l'origine de l'incident observé

Base : 22 - incidents ou presque accidents observés

	Total	Paris	Lyon	Lille	Nantes	Montpellier	Toulouse
Bases	22	4	5	4	3	0	6
<b>Sous-total Facteurs propres à l'utilisateur</b>	<b>95%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	-	<b>83%</b>
Non arrêt au feu rouge	45%	75%	60%	-	33%	-	50%
Refus de priorité	36%	75%	-	50%	100%	-	-
Distraction (téléphone, casque, etc.)	18%	-	40%	-	-	-	33%
Dépassement non régulier/ non signalé	14%	-	40%	25%	-	-	-
Traversée du piéton au feu vert voiture (ou rouge piéton)	9%	-	20%	-	-	-	17%
Vitesse excessive	9%	-	20%	25%	-	-	-
Circulation sur une voie réservée aux transports en commun	-	-	-	-	-	-	-
Traversée du piéton en dehors du passage piéton	-	-	-	-	-	-	-
Vélo cycliste/trottinettiste empruntant un sens interdit (alors qu'il n'est pas autorisé)	-	-	-	-	-	-	-
<b>Sous-total Facteurs exogènes</b>	-	-	-	-	-	-	-
Infrastructures (mauvais état de la route, travaux...)	-	-	-	-	-	-	-
Météo	-	-	-	-	-	-	-
Défaillance du moyen de transport ou mauvais entretien (frein absent, sonnette absente...)	-	-	-	-	-	-	-
<b>Autre facteur</b>	<b>9%</b>	-	-	-	-	-	33%



# Détail par horaires des éléments à l'origine des incidents

Q1E. Cause(s)/facteur(s) à l'origine de l'incident observé

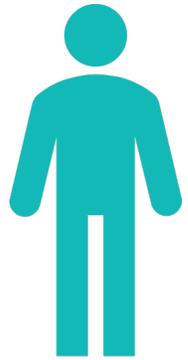
Base : 22 - incidents ou presque accidents observés

	Total	8h-10h	12h-14h	16h-18h
Bases	22	10	11	1
<b>Sous-total Facteurs propres à l'utilisateur</b>	<b>95%</b>	<b>90%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>
Non arrêt au feu rouge	<b>45%</b>	30%	55%	100%
Refus de priorité	<b>36%</b>	30%	45%	-
Distraction (téléphone, casque, etc.)	<b>18%</b>	40%	-	-
Dépassement non régulier/ non signalé	<b>14%</b>	-	27%	-
Traversée du piéton au feu vert voiture (ou rouge piéton)	<b>9%</b>	20%	-	-
Vitesse excessive	<b>9%</b>	10%	9%	-
<b>Sous-total Facteurs exogènes</b>	-	-	-	-
Infrastructures (mauvais état de la route, travaux...)	-	-	-	-
Météo	-	-	-	-
Défaillance du moyen de transport ou mauvais entretien (frein absent, sonnette absente...)	-	-	-	-
<b>Autre facteur</b>	<b>9%</b>	<b>20%</b>	-	-

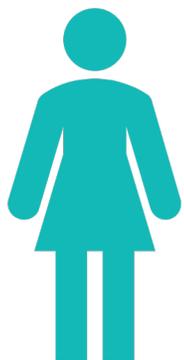


**Les usagers ayant eu des comportements ayant causé des incidents ou des presque accidents sont très majoritairement des hommes, âgés de 30 à 50 ans en moyenne.**

### Sexe

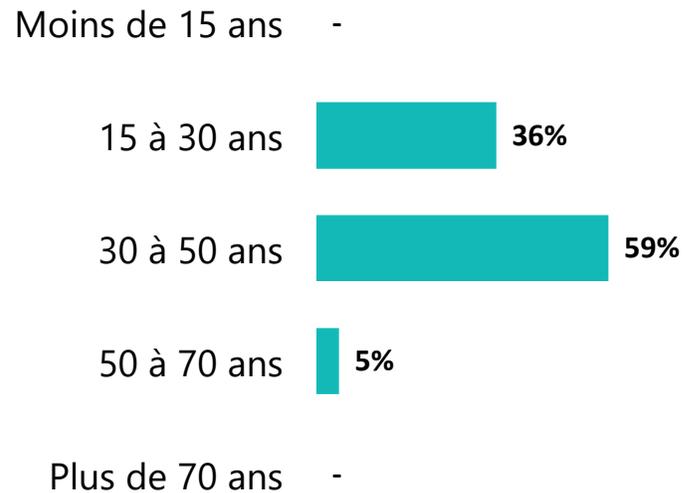


**91%**

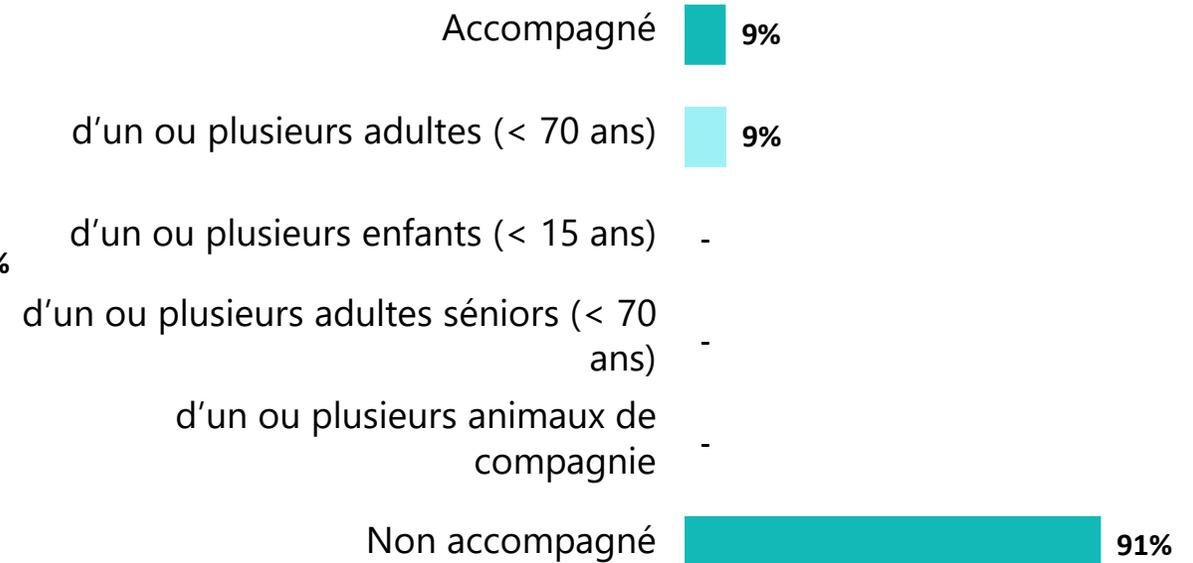


**9%**

### Âge estimé



### Accompagnement





# 03

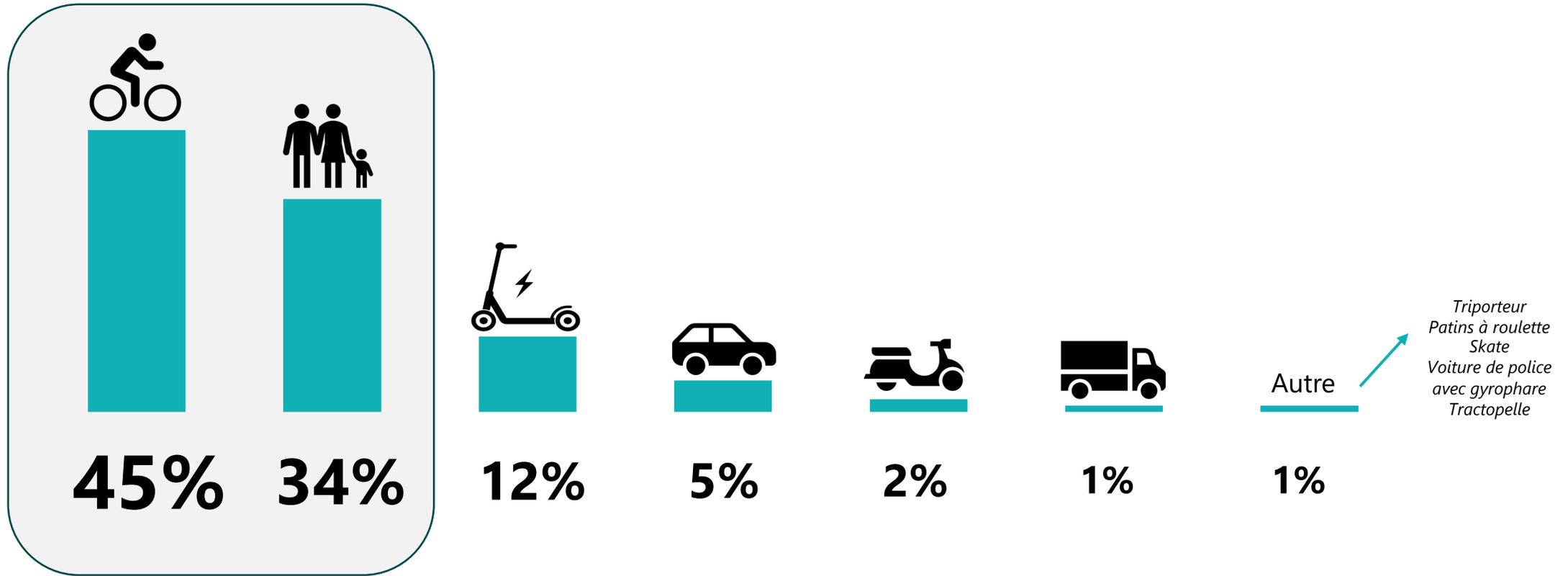
Des écarts au code de la route se traduisant par le passage des usagers à des moments inappropriés.



# Concernant les écarts au code de la route, les cyclistes sont les premiers concernés, suivis par les piétons puis les utilisateurs de trottinettes.

Q2A. Mode de transport utilisé par l'usager à l'origine de l'écart observé

Base : 2276 - écarts au code de la route observés





**Indépendamment de la différence de flux de ce type de mobilité entre les points observés, à Nantes et Toulouse, les cyclistes sont davantage responsables des infractions. On constate aussi qu'à Lille et à Montpellier, sur les points observés, ce sont les piétons qui commettent le plus d'écarts. Bien que moins fréquents que les deux premiers types d'utilisateurs mentionnés, les utilisateurs de trottinettes sont moins prudents à Lyon que dans les autres villes, toutes choses égales par ailleurs en termes de flux et moyens de circulation utilisés.**

Q2A. Mode de transport utilisé par l'utilisateur à l'origine de l'écart observé

Base : 2276 - écarts au code de la route observés

	Total	Paris	Lyon	Lille	Nantes	Montpellier	Toulouse
Bases	2276	331	583	338	387	356	281
<b>Vélo</b>	<b>45%</b>	46%	43%	41%	<b>52%</b>	41%	<b>51%</b>
<b>Piéton</b>	<b>34%</b>	<b>24%</b>	<b>28%</b>	<b>44%</b>	36%	<b>45%</b>	30%
<b>Trottinette électrique</b>	<b>12%</b>	12%	<b>17%</b>	11%	<b>8%</b>	11%	<b>6%</b>
<b>Voiture</b>	<b>5%</b>	<b>10%</b>	<b>8%</b>	<b>1%</b>	<b>0%</b>	<b>1%</b>	<b>8%</b>
<b>2 roues motorisées</b>	<b>2%</b>	4%	2%	2%	3%	2%	3%
<b>Camion/Camionnette</b>	<b>1%</b>	<b>2%</b>	1%	-	-	-	1%
<b>Autre</b>	<b>1%</b>	<b>2%</b>	1%	1%	1%	-	1%

Triporteur  
 Patins à roulette  
 Skate  
 Voiture de police avec gyrophare  
 Tractopelle

% / % : résultats significativement supérieur / inférieur à l'échantillon total



# Les écarts des cyclistes semblent plus fréquents le matin, tandis que les piétons et les conducteurs de voiture sont plus souvent fautifs en fin d'après-midi, en supposant un flux comparable d'usagers.

Q2A. Mode de transport utilisé par l'usager à l'origine de l'écart observé

Base : 2276 - écarts au code de la route observés

	Total	8h-10h	12h-14h	16h-18h
Bases	2276	786	1006	484
<b>Vélo</b>	<b>45%</b>	<b>51%</b>	48%	<b>30%</b>
<b>Piéton</b>	<b>34%</b>	<b>30%</b>	34%	<b>41%</b>
<b>Trottinette électrique</b>	<b>12%</b>	13%	12%	9%
<b>Voiture</b>	<b>5%</b>	<b>3%</b>	<b>2%</b>	<b>14%</b>
<b>2 roues motorisées</b>	<b>2%</b>	<b>2%</b>	3%	4%
<b>Camion/Camionnette</b>	<b>1%</b>	0%	0%	1%
<b>Autre</b>	<b>1%</b>	1%	1%	1%

→  
Triporteur  
Patins à roulette  
Skate  
Voiture de police avec gyrophare  
Tractopelle

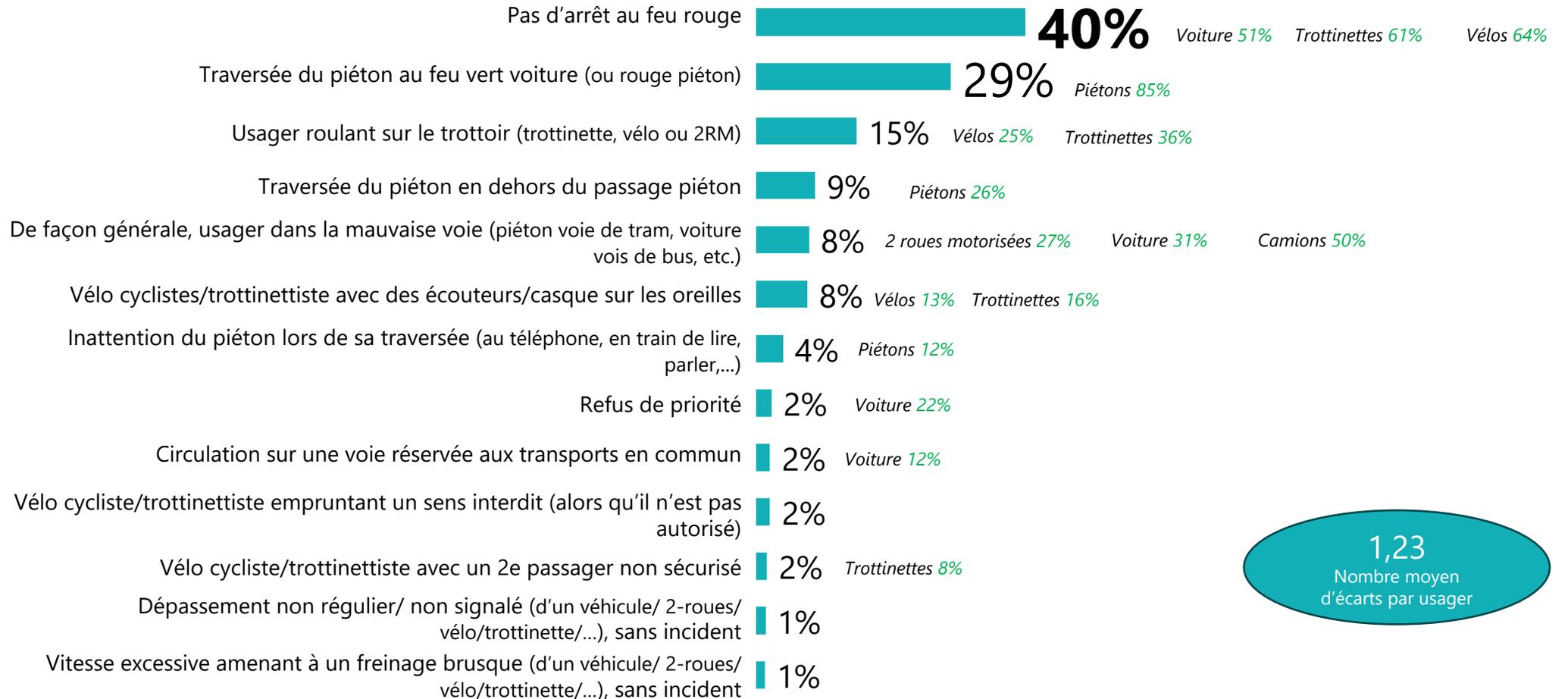
% / % : résultats significativement supérieur / inférieur à l'échantillon total



# Près de 7 écarts sur 10 concernent des usagers qui ne s'arrêtent pas au feu rouge ou traversent alors que les feux d'autres usagers sont encore au vert. Les mauvaises traversées se font surtout à de mauvais moments, plus qu'à de mauvais endroits.

Q2B. Ecart de conduite constaté /sans incident

Base : 2276 - écarts au code de la route observés



1,23  
Nombre moyen d'écarts par usager



## A Lyon, Montpellier et Toulouse, les refus de s'arrêter aux feux rouges routiers sont plus fréquents. A Nantes, Lille et Paris, un plus grand nombre d'usager se déplacent sur les mauvaises voies. Les cyclistes portant un appareil audio (casque, écouteurs), sont situés plus exclusivement à Paris.

Q2B. Ecart de conduite constaté /sans incident

Base : 2276 - écarts au code de la route observés

	Total	Paris	Lyon	Lille	Nantes	Montpellier	Toulouse
Bases	2276	331	583	338	387	356	281
Pas d'arrêt au feu rouge	<b>40%</b>	<b>18%</b>	<b>59%</b>	<b>26%</b>	<b>31%</b>	<b>47%</b>	<b>48%</b>
Traversée du piéton au feu vert voiture (ou rouge piéton)	<b>29%</b>	<b>19%</b>	28%	27%	33%	<b>42%</b>	26%
Usager roulant sur le trottoir (trottinette, vélo ou 2RM)	<b>15%</b>	<b>3%</b>	15%	17%	<b>28%</b>	16%	<b>7%</b>
Traversée du piéton en dehors du passage piéton	<b>9%</b>	<b>18%</b>	<b>4%</b>	<b>20%</b>	<b>3%</b>	9%	<b>4%</b>
De façon générale, usager dans la mauvaise voie (piéton voie de tram, voiture vois de bus, etc.).	<b>8%</b>	<b>17%</b>	<b>5%</b>	8%	<b>4%</b>	<b>4%</b>	<b>14%</b>
Vélo cyclistes/trottinettiste avec des écouteurs/casque sur les oreilles	<b>8%</b>	<b>28%</b>	6%	7%	<b>5%</b>	<b>0%</b>	<b>1%</b>
Inattention du piéton lors de sa traversée (au téléphone, en train de lire, parler, ...)	<b>4%</b>	<b>2%</b>	5%	<b>12%</b>	4%	-	<b>1%</b>
Refus de priorité	<b>2%</b>	<b>7%</b>	<b>4%</b>	<b>1%</b>	-	<b>0%</b>	1%
Circulation sur une voie réservée aux transports en commun	<b>2%</b>	3%	<b>4%</b>	3%	-	<b>1%</b>	1%
Vélo cycliste/trottinettiste empruntant un sens interdit (alors qu'il n'est pas autorisé)	<b>2%</b>	2%	<b>5%</b>	1%	<b>0%</b>	<b>1%</b>	2%
Vélo cycliste/trottinettiste avec un 2e passager non sécurisé	<b>2%</b>	<b>4%</b>	1%	1%	2%	<b>0%</b>	1%
Dépassement non régulier/ non signalé (d'un véhicule/ 2-roues/ vélo/trottinette/...), sans incident	<b>1%</b>	<b>3%</b>	<b>0%</b>	2%	-	-	<b>4%</b>
Vitesse excessive amenant à un freinage brusque (d'un véhicule/ 2-roues/ vélo/trottinette/...), sans incident	<b>1%</b>	1%	<b>3%</b>	2%	-	-	0%
2 roues motorisé non sécurisé (sans casque, ...)	<b>0%</b>	-	0%	-	-	-	-
Nombre moyen d'écarts par usager	<b>1,23</b>	<b>1,28</b>	<b>1,09</b>	<b>1,38</b>	1,20	1,25	<b>1,10</b>



# Les dix points d'observations avec le plus de passage au feu rouge roucier



1. À Lyon, Avenue Jean Jaurès, **85%** des écarts au code de la route sans incident concernant des passages de véhicules au feu rouge
2. À Montpellier, Avenue Charles Flahaut, **72%**
3. À Nantes, Quai de la fosse, **68%**
4. À Montpellier, Place du 11 Novembre 1918, **66%**
5. À Lyon, Quai Maréchal Joffre, **56%**
6. À Lyon, Cours Lafayette, **53%**
7. À Lyon, Boulevard des Etats-Unis, **48%**
8. À Toulouse, Carrefour allées Jean Jaurès – F. Roosevelt, **54%**
9. À Toulouse, Pont Neuf – Quai Tournis, **54%**
10. À l'île de Nantes, Intersection boulevard des Martyrs de la résistance - boulevard Gustave Roch, **48%** (non significatif)

*Rappel du pourcentage moyen tous points confondus : 40%*

*% / % : résultats significativement supérieur / inférieur à l'échantillon total*

# “ Les dix points d’observations avec le plus de passage au feu rouge piéton



1. À Paris, Place du 18 juin 1940, **96%** des écarts au code de la route sans incident concernent des passages de piétons au feu rouge
2. À Montpellier, Intersection avenue de la Liberté - allée des Grèzes, **71%**
3. À Nantes, Gare de Nantes (Intersection rue Stanislas Baudry - boulevard de Stalingrad), **69%**
4. À Montpellier, Place Alexandre Laissac, **55%**
5. À Toulouse, Intersection boulevard Lazare Carnot - rue des Frères Lions, **45%**
6. À Lyon, Rue Garibaldi, **42%**
7. À l’île de Nantes, Intersection boulevard des Martyrs de la résistance - boulevard Gustave Roch, **41%**
8. À Lyon, Boulevard des Etats-Unis, **38%**
9. À Lyon, Cours Lafayette, **34%** (non significatif)
10. À Montpellier, Intersection chemin de Moularès - avenue du Moulin des 7 Cans, **34%** (non significatif)

*Rappel du pourcentage moyen tous points confondus : 29%*

*% / % : résultats significativement supérieur / inférieur à l’échantillon total*



# Le fait de passer au feu rouge est plus fréquent en début et milieu de journée, tandis que les piétons ont plutôt tendance à passer au feu rouge en fin de journée. De plus, le nombre moyen d'écart par usager est significativement supérieur en fin de journée.

Q2B. Ecart de conduite constaté /sans incident

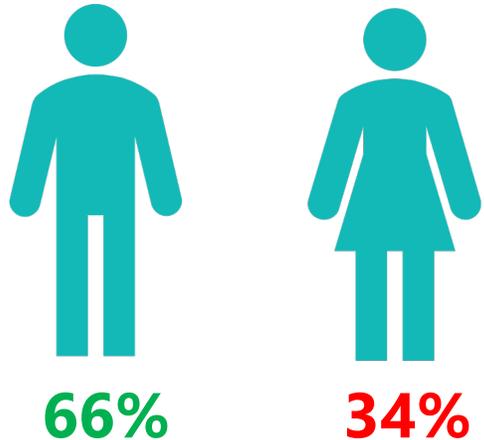
Base : 2276 - écarts au code de la route observés

	Total	8h-10h	12h-14h	16h-18h
Bases	2276	786	1006	484
Pas d'arrêt au feu rouge	<b>40%</b>	43%	<b>44%</b>	<b>28%</b>
Traversée du piéton au feu vert voiture (ou rouge piéton)	<b>29%</b>	<b>25%</b>	30%	<b>35%</b>
Usager roulant sur le trottoir (trottinette, vélo ou 2RM)	<b>15%</b>	17%	16%	<b>9%</b>
Traversée du piéton en dehors du passage piéton	<b>9%</b>	<b>6%</b>	<b>11%</b>	9%
De façon générale, usager dans la mauvaise voie (piéton voie de tram, voiture vois de bus, etc.).	<b>8%</b>	7%	6%	<b>13%</b>
Vélo cyclistes/trottinettiste avec des écouteurs/casque sur les oreilles	<b>8%</b>	<b>11%</b>	<b>6%</b>	7%
Inattention du piéton lors de sa traversée (au téléphone, en train de lire, parler, ...)	<b>4%</b>	4%	3%	<b>6%</b>
Refus de priorité	<b>2%</b>	1%	<b>1%</b>	<b>6%</b>
Circulation sur une voie réservée aux transports en commun	<b>2%</b>	2%	1%	3%
Vélo cycliste/trottinettiste empruntant un sens interdit (alors qu'il n'est pas autorisé)	<b>2%</b>	3%	<b>1%</b>	3%
Vélo cycliste/trottinettiste avec un 2e passager non sécurisé	<b>2%</b>	1%	1%	<b>3%</b>
Dépassement non régulier/ non signalé (d'un véhicule/ 2-roues/ vélo/trottinette/...), sans incident	<b>1%</b>	1%	1%	<b>3%</b>
Vitesse excessive amenant à un freinage brusque (d'un véhicule/ 2-roues/ vélo/trottinette/...), sans incident	<b>1%</b>	1%	1%	<b>2%</b>
2 roues motorisé non sécurisé (sans casque, ...)	<b>0%</b>	-	-	0%
<i>Nombre moyen d'écarts par usager</i>	<b>1,23</b>	1,23	1,22	1,27

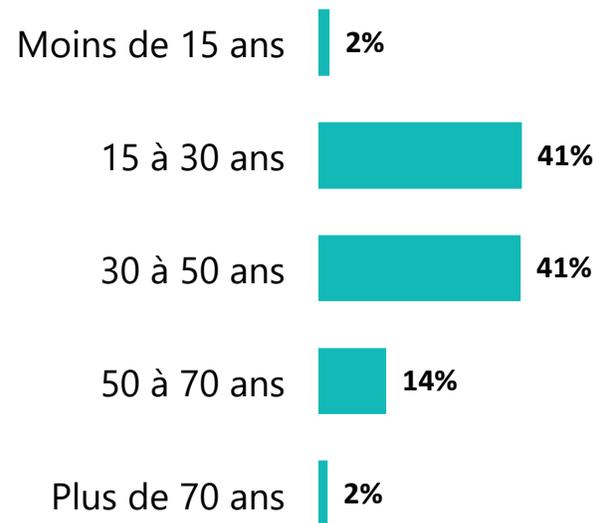


**Tout comme pour les incidents, mais dans une moindre mesure, on observe plus d'écarts au code de la route chez les hommes que chez les femmes.**

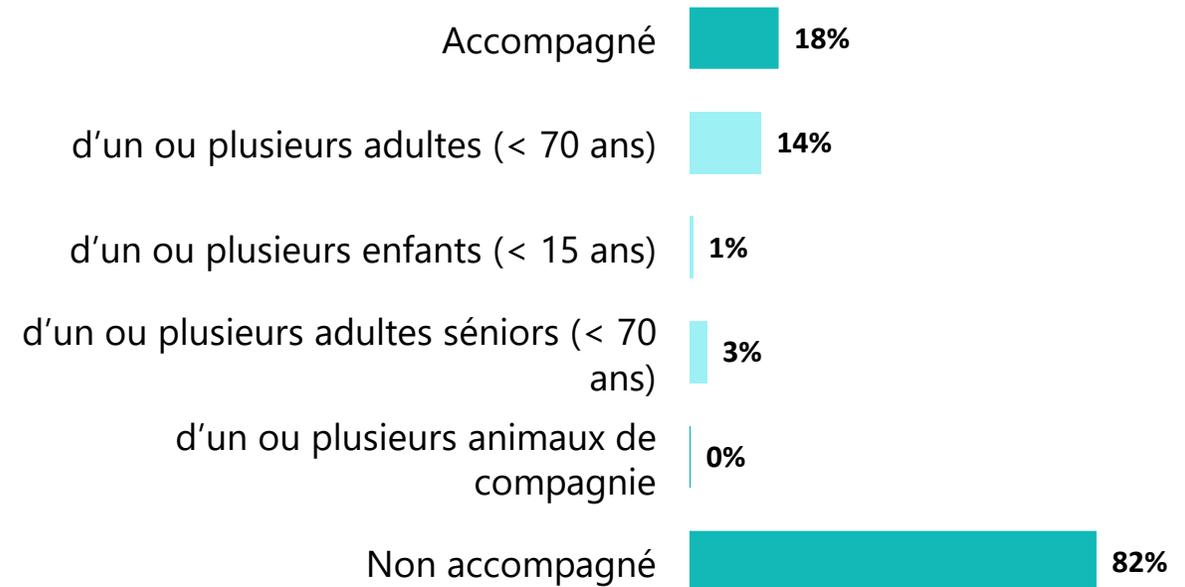
### Sexe



### Âge estimé



### Accompagnement





# La synthèse





# Synthèse des résultats



- Sur ces points d'observations réputés comme accidentogènes, environ **38 observations** ayant causé un incident ou un écart au code de la route **par heure** ont été constatés.
- Lorsque que des incidents ont eu lieu (1%), des vélos et des voitures étaient souvent impliqués, causant des **freinages brusques** ou des **risques de collision** entre un véhicule et un piéton.
- Mais dans la très grande majorité des cas, les traversées n'ont pas causé d'incidents (99%). Le plus souvent, des usagers (piétons, voitures, vélos, etc...) traversent **aux mauvais moments**, et quelque fois, aux mauvais endroits.
- En tenant compte d'une mixité globale de tous ces usagers, ces incivilités sont davantage présentes chez **les hommes** que les femmes, que ce soit pour les incidents ou les écarts sans incident.



# Synthèse des résultats – Résultats remarquables par ville



## À Paris

- ▶ Les piétons commettent moins souvent d'écarts (24% vs 34% en moyenne)
- ▶ Les écarts des piétons sont moins souvent des traversées au feu rouge (19% vs 29%) et plus souvent des traversées hors du passage piéton (18% vs 9%).
- ▶ Les véhicules (vélos, voitures, trottinettes...) passent moins souvent au feu rouge (18% vs 40%).
- ▶ Il y a plus de cyclistes/trottinettistes avec des écouteurs/casque sur les oreilles (28% vs 8%)

## À Lille

- ▶ Les piétons commettent plus souvent d'écarts (44% vs 34%)
- ▶ Il y a moins de véhicules (vélo, voiture, trottinette...) qui passent au feu rouge (26% vs 40%) et plus souvent des traversées de piétons hors du passage piéton (20% vs 9%)
- ▶ Le nombre moyen d'écarts par usager commettant une infraction est plus important (1,38 vs 1,23).

## À Lyon

- ▶ Les piétons commettent moins souvent d'écarts (28% vs 34%)
- ▶ Il y a beaucoup plus de véhicules (vélo, voiture, trottinette...) qui passent au feu rouge (59% vs 40%)

## À Nantes

- ▶ Les cyclistes commettent plus souvent d'écarts (52% vs 45%)
- ▶ Il y a plus souvent d'utilisateurs roulant sur le trottoir (trottinette, vélo ou 2RM) (28% vs 15%)
- ▶ Les véhicules passent moins souvent au feu rouge (31% vs 40%)

## À Montpellier

- ▶ Aucune observation n'a causé un incident, contre 1% au global
- ▶ Les piétons commettent plus souvent d'écarts (45% vs 34%), ce sont plus souvent des traversées au feu rouge (42% vs 29%)
- ▶ Les véhicules (vélo, voiture, trottinette...) passent aussi plus fréquemment au feu rouge (47% vs 40%)

## À Toulouse

- ▶ 2% des observations ont causé un incident, contre 1% au global
- ▶ Les cyclistes commettent plus souvent d'écarts (51% vs 45%)
- ▶ Les véhicules (vélo, voiture, trottinette...) passent aussi plus fréquemment au feu rouge (48% vs 40%)

*Observations effectuées sur des carrefours comparables en termes de trafic piéton et routier, et de typologie d'utilisateurs*



# Détails des incidents par ville

22 incidents ou presque-accidents observés au total, soit 1% des observations (2298 observations).





# Détails des incidents par villes - Paris

## 4 incidents ou presque accidents

- ▶ Paris 1 : un camion est resté bloqué au milieu d'un croisement, car il ne s'est pas arrêté au feu rouge
- ▶ Paris 2 : un 2-roues motorisé a eu une conduite dangereuse, en effectuant des zigzags au milieu des voitures
- ▶ Paris 3 : une voiture est restée bloqué au milieu d'un croisement, car elle a refusé de laisser la priorité et est passé à un feu rouge.
- ▶ Paris 4 : une voiture a failli percuter une autre voiture en refusant la priorité, ce qui a entraîné le klaxonnement de l'autre véhicule.



# Détails des incidents par villes - Lyon

## 5 incidents ou presque'accidents

- ▶ Lyon 1 : un piéton a traversé au feu rouge, un vélo a dû freiner brusquement pour ne pas le renverser. Le piéton était distrait (téléphone ou casque audio).
- ▶ Lyon 2 : une voiture est passé au feu rouge, un bus a dû freiner pour ne pas la toucher.
- ▶ Lyon 3 : une trottinette électrique est passé au feu rouge, elle a dû freiner brusquement pour ne pas renverser un piéton (qui était prioritaire). Le conducteur de la trottinette électrique était distrait (téléphone ou casque audio).
- ▶ Lyon 4 : une voiture a eu un accident, non grave, à cause d'un dépassement non régulier et d'une vitesse excessive.
- ▶ Lyon 5 : un camion a eu un accident, non grave, à cause d'un dépassement non régulier.



# Détails des incidents par villes - Lille

## 4 incidents ou presque'accidents

- ▶ Lille 1 : un cycliste roulant à une vitesse excessive, a entraîné le freinage brusque d'un camion pour le laisser passer et éviter un accident.
- ▶ Lille 2 : un cycliste a refusé la priorité à un véhicule.
- ▶ Lille 3 : un cycliste roulait sur une voie de voiture et a dépassé de manière irrégulière un autre véhicule (alors qu'une voie pour cyclistes est présente).
- ▶ Lille 4 : une voiture a refusé la priorité à un autre véhicule, ce qui a entraîné un freinage brusque et le klaxonnement de l'autre véhicule.



# Détails des incidents par villes - Nantes

## 3 incidents ou presque'accidents

- ▶ Nantes 1 : un vélo a dû effectuer un freinage brusque pour ne pas renverser un piéton (qui avait la priorité).
- ▶ Nantes 2 : un vélo a dû effectuer un freinage brusque pour ne pas renverser un piéton (qui avait la priorité).
- ▶ Nantes 3 : une voiture est passé au feu rouge, a refusé la priorité à deux autres voitures, et s'est faite klaxonnée.



# Détails des incidents par villes - Montpellier

Pas d'incident ou de presque-accident observé



# Détails des incidents par villes - Toulouse

## 6 incidents ou presque'accidents

- ▶ Toulouse 1 : un 2-roues motorisé a grillé un feu rouge et a dû freiner brusquement pour ne pas écraser un piéton prioritaire.
- ▶ Toulouse 2 : un vélo a grillé un feu rouge, un piéton a dû courir pour éviter le vélo.
- ▶ Toulouse 3 : un piéton a traversé au feu rouge, ce qui a entraîné le freinage brusque d'un car pour éviter de le renverser. Le piéton était distrait (téléphone ou casque audio).
- ▶ Toulouse 4 : deux vélos ont failli se rentrer dedans car le premier a grillé un feu rouge.
- ▶ Toulouse 5 : une voiture a frôlé un cycliste qui roulait sur sa piste cyclable, car le conducteur roulait trop près de cette voie.
- ▶ Toulouse 6 : un vélo a emprunté un passage piéton alors que le feu piéton est au rouge. Le vélo a failli heurter une voiture qui s'engageait sur la voie et qui était prioritaire. Le cycliste était distrait (téléphone ou casque audio).



## RENDRE LE MONDE INTELLIGIBLE POUR AGIR AUJOURD'HUI ET IMAGINER DEMAIN

# WE ARE DIGITAL !

**Fondé en 2000 sur cette idée radicalement innovante pour l'époque, OpinionWay a été précurseur dans le renouvellement des pratiques de la profession des études marketing et d'opinion.**

Forte d'une croissance continue depuis sa création, l'entreprise n'a eu de cesse de s'ouvrir vers de nouveaux horizons pour mieux adresser toutes les problématiques marketing et sociétales, en intégrant à ses méthodologies le Social Média Intelligence, l'exploitation de la smart data, les dynamiques créatives de co-construction, les approches communautaires et le storytelling.

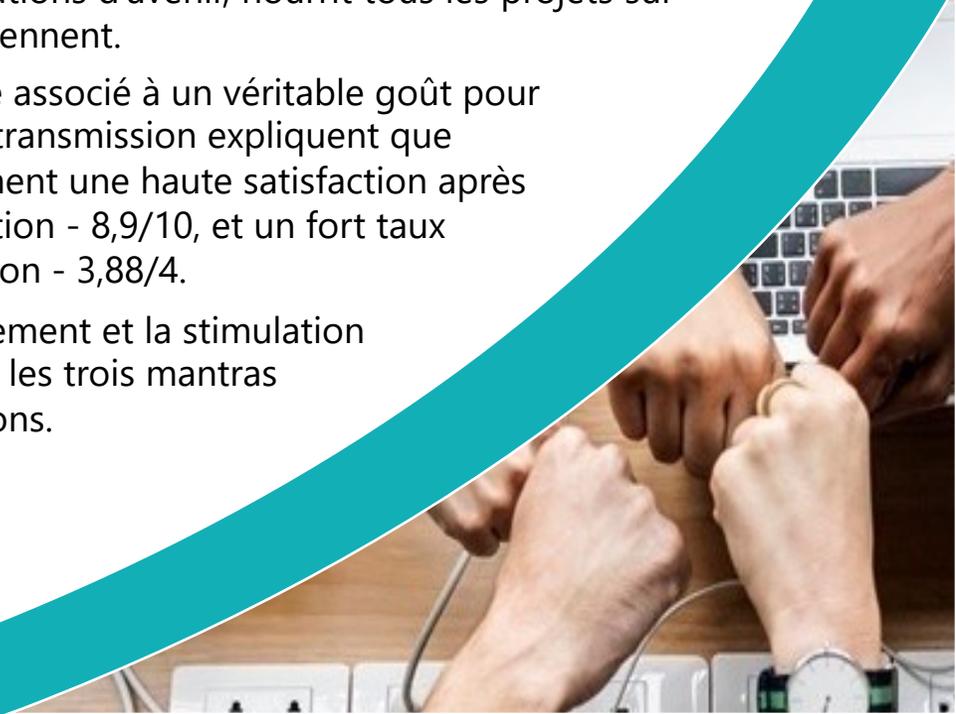
Aujourd'hui OpinionWay poursuit sa dynamique de croissance en s'implantant géographiquement sur des zones à fort potentiel que sont l'Europe de l'Est et l'Afrique.

**C'est la mission qui anime les collaborateurs d'OpinionWay et qui fonde la relation qu'ils tissent avec leurs clients.**

Le plaisir ressenti à apporter les réponses aux questions qu'ils se posent, à réduire l'incertitude sur les décisions à prendre, à tracker les insights pertinents et à co-construire les solutions d'avenir, nourrit tous les projets sur lesquels ils interviennent.

Cet enthousiasme associé à un véritable goût pour l'innovation et la transmission expliquent que nos clients expriment une haute satisfaction après chaque collaboration - 8,9/10, et un fort taux de recommandation - 3,88/4.

Le plaisir, l'engagement et la stimulation intellectuelle sont les trois mantras de nos interventions.





## RESTONS CONNECTÉS !

[www.opinion-way.com](http://www.opinion-way.com)



### Envie d'aller plus loin ?

Recevez chaque semaine nos derniers résultats d'études dans votre boîte mail en vous abonnant à notre

[newsletter !](#)

*“opinionway*

15 place de la République  
75003 Paris

PARIS  
CASABLANCA  
ALGER  
VARSOVIE  
ABIDJAN