



**Les signes
d'endormissement
au volant**

PAR "40 MILLIONS D'AUTOMOBILISTES"

6 HEURES AU VOLANT





COMMUNIQUÉ
Paris, le 05/08/2025

6H DE CONDUITE DONT 1H21 SANS REGARDER LA ROUTE : « 40 MILLIONS D’AUTOMOBILISTES » DÉVOILE LES RÉSULTATS DE SON ÉTUDE SUR LA SOMNOLENCE AU VOLANT.

Un Français sur deux admet avoir déjà somnolé en conduisant et 38 % avouent avoir déjà eu peur de causer un accident parce qu’ils avaient une forte envie de dormir. Face à ce chiffre alarmant, des responsables de l’association « 40 millions d’automobilistes » ont décidé de se mettre à l’épreuve en conduisant 6h sur simulateur.

Pour visionner le reportage de « 40 millions d’automobilistes » sur la somnolence au volant, rendez-vous [à ce lien](#) ou sur [la chaîne YouTube de l’association](#).

Des résultats alarmants

À l’occasion de cette expérience, 3 responsables de « 40 millions d’automobilistes » ont accepté d’éprouver leurs capacités à conduire durant 6 heures pour étudier les effets de la fatigue sur leur comportement au volant, dans des conditions similaires à celles vécues par de nombreux automobilistes sur le trajet de leurs vacances. Afin d’observer et d’analyser précisément plusieurs paramètres de conduite – notamment le respect des distances de sécurité, le contrôle des rétroviseurs et du tableau de bord et, évidemment, les périodes de somnolence – l’expérience s’est déroulée sur des simulateurs de conduite Develter Innovation, équipés de programmes de prévention des risques routiers et du système d’eye tracking (suivi du regard) Tobii.

« Durant l’expérience, nous avons tous ressenti de la fatigue. Mais nous ne nous attendions pas à de tels résultats. Sur les 6h de trajet, Jade a passé 1h21 sans avoir les yeux sur la route, dont 18 minutes les yeux fermés à cause de la fatigue ! C’est réellement troublant de réaliser à quel point on peut avoir des phases de micro-sommeils sans même s’en apercevoir », commente Philippe NOZIÈRE, président de l’association « 40 millions d’automobilistes ».

Une probabilité d’accident augmentée

La fatigue est responsable de 30 % des accidents sur autoroute et 20 % sur les autres routes. Des études révèlent d’ailleurs que conduire après une nuit blanche équivaut à prendre la route avec une alcoolémie de 0,9 g/L, un taux illégal dans tous les pays de l’Union européenne.

« Il est important que tous les automobilistes prennent conscience des dangers encourus et de l’importance de faire une pause sur la route, même lorsqu’ils pensent être encore en capacité de rouler. Il est essentiel de s’arrêter dès que possible, pour prendre le temps de récupérer avant de reprendre la route, à la fois pour notre sécurité, celle de nos passagers et celle des autres usagers de la route », rappelle Pierre CHASSERAY, délégué général de « 40 millions d’automobilistes ».

Pour visionner le reportage de « 40 millions d’automobilistes » sur la somnolence au volant, rendez-vous [à ce lien](#) ou sur [la chaîne YouTube de l’association](#).

LES PARTENAIRES

LES PARTENAIRES

Develter Innovation

Develter Innovation porte le nom de son créateur, Stéphane Develter. Créée en 1995, la société est spécialisée dans la conception de simulateurs de conduite pour la prévention du risque routier. Cet outil est issu de technologies et de composants automobiles qui permettent une simulation au plus proche de la réalité. C'est une solution immersive mettant en œuvre l'intelligence artificielle, qui rend le trafic routier intelligent et permet la simulation en temps réel des scénarii d'accidents, l'évaluation des capacités de conduite du conducteur et l'apprentissage d'une conduite plus sûre.

Tobii

Tobii est le leader mondial du suivi oculaire. Fondée en 2001, l'entreprise développe des eye-tracker via l'apprentissage automatique, l'intelligence artificielle et le traitement avancé du signal, pour mesurer l'attention du conducteur.

DES CHIFFRES PERCUTANTS

La somnolence au volant est un facteur majeur d'accidents de la route, souvent sous-estimé. Elle survient lorsque le conducteur ressent une fatigue excessive, réduisant sa vigilance, ses réflexes et sa capacité à réagir face aux dangers. Cette condition peut être causée par un manque de sommeil, des horaires décalés ou des trajets longs et monotones. Les signes d'alerte incluent des bâillements fréquents, des paupières lourdes ou encore des difficultés à maintenir une trajectoire.

Depuis toujours, il est conseillé aux automobilistes de faire des pauses toutes les deux heures et de s'arrêter dès qu'ils ressentent le moindre signe de fatigue et/ou de somnolence.

Cependant, près d'**un Français sur deux admet avoir déjà somnolé en conduisant** et **38% avouent avoir déjà eu peur de causer un accident parce qu'ils avaient une forte envie de dormir.**

Conduire en état de somnolence est aussi dangereux que de conduire sous l'effet de l'alcool. Des études révèlent d'ailleurs que conduire après une nuit blanche équivaut à prendre la route avec une alcoolémie de 0,9 g/L, un taux illégal dans tous les pays de l'Union européenne.

La fatigue est responsable de 30% des accidents sur autoroute et 20% sur les autres routes.

NOTRE OBJECTIF

NOTRE OBJECTIF

L'objectif principal de l'expérience était d'observer et d'analyser le comportement des automobilistes sur un trajet d'environ six heures, similaire à celui emprunté par de nombreux vacanciers.

Nous avons cherché à identifier les signes de fatigue, tels que la baisse de concentration, la diminution des réflexes, les épisodes de micro-sommeil ou encore l'évolution du regard du conducteur.

À travers ce reportage, l'association "40 millions d'automobilistes" souhaite sensibiliser les automobilistes aux dangers de la fatigue au volant et les inciter à faire des pauses régulières. Il est essentiel d'informer chacun des risques encourus afin de renforcer la sécurité sur la route.



NOTRE PROJET

NOTRE PROJET

Profils

Nous avons étudié trois profils de conducteur différents :



Philippe Nozière
69 ans



Pierre Chasseray
45 ans



Jade Thiéfaine
21 ans

Méthode utilisée

Le recours aux simulateurs de conduite Develter Innovation a permis de recréer des conditions réelles de circulation, de reproduire des situations à risques et de tester les comportements routiers des conducteurs sans les mettre en danger.

Nous avons simulé une conduite d'environ 720 kilomètres sur autoroute, soient 6 heures de conduite environ, dont 2 heures passées de nuit.

NOS RÉSULTATS

NOS RÉSULTATS

Quatre données principales ont fait l'objet d'une analyse.

I/ LA DISTANCE DE SÉCURITÉ

Le premier point observé concernait le respect des distances de sécurité sur la route. Pour rappel, la distance entre deux véhicules doit être équivalente à 2 secondes ou plus pour être sécuritaire.

Philippe a passé au total **4h15** à conduire en ayant une distance de sécurité **inférieure à 2 secondes**, dont **3h31 à moins de 1 seconde**.

Si l'on détaille son comportement heure par heure, on remarque une différence dans sa conduite : **lors de la première heure, il a passé 48 minutes avec une distance de sécurité inférieure à 1 seconde, contre 25 minutes lors de la dernière heure de conduite.**

Au bout de plusieurs heures de conduite, avec la fatigue qui s'installait, Philippe a adopté un comportement plus prudent et a augmenté, en partie, sa distance de sécurité.

Ce même comportement a été observé chez nos 3 automobilistes.

	1ère heure	6ème heure
Philippe	48 minutes	25 minutes
Pierre	28 minutes	19 minutes
Jade	7 minutes	26 secondes

Distance de sécurité < 1 seconde

Il est tout de même important de rappeler et de prendre conscience qu'une distance de sécurité inférieure à 2 secondes est trop courte. Si l'automobiliste qui vous précède venait à freiner brusquement, vous n'auriez pas le temps de réagir et de freiner à temps !

II/ LES ÉCARTS DE TRAJECTOIRE

Le deuxième donnée analysée au cours de l'expérience est les écarts de trajectoire. On constate qu'ils sont plus fréquents au fur et à mesure du temps passé sur la route, et ce pour les 3 automobilistes.

	1ère heure	3ème heure	6ème heure	Total
Philippe	19	63	146	498
Pierre	126	8	141	434
Jade	50	62	123	397

Nombre d'écarts de trajectoire

Ces écarts de trajectoire se multipliant sur la fin de trajet peuvent être synonymes de perte de concentration et même de micro-endormissement. Cela prouve l'importance, pour tous les automobilistes, de faire des pauses régulièrement et dès lors qu'ils se rendent compte qu'ils dévient ou qu'ils fatiguent.

III/ LE NOMBRE DE CONTRÔLES DES RÉTROVISEURS ET DU TABLEAU DE BORD

Le contrôle excessif des rétroviseurs et du tableau de bord repose sur le même principe : un besoin de vigilance qui peut devenir une source de distraction.

Lors d'un trajet, il est essentiel de surveiller ses rétroviseurs et de jeter un œil au tableau de bord pour s'assurer du bon fonctionnement du véhicule et du respect de la vitesse. Cependant, si ces contrôles deviennent trop fréquents voire compulsifs, ils peuvent détourner l'attention de l'essentiel : la route et les dangers potentiels qui peuvent arriver à l'avant.

Dans l'expérience menée, Jade a regardé ses rétroviseurs et son tableau de bord de manière excessive, ce qui aurait pu engendrer un risque en cas de freinage brusque ou d'obstacle soudain.

Cette tendance à vérifier constamment les rétroviseurs ou le tableau de bord peut s'expliquer par un besoin inconscient de rester actif pour combattre la fatigue : en cherchant à maintenir une sensation de mouvement et de vigilance, le conducteur risque en réalité de détourner son attention des véritables dangers. Ainsi, bien que ces contrôles soient nécessaires, ils doivent être effectués avec mesure pour ne pas compromettre la sécurité au volant.

	1ère heure	Total des 6h		1ère heure	Total des 6h
Philippe	242	1578	Philippe	133	1202
Pierre	353	1129	Pierre	101	725
Jade	1301	6415	Jade	481	3246

Nombre de contrôles des rétroviseurs

Nombre de contrôles du tableau de bord

Dans le cas de Jade qui a **regardé 6 415 ses rétroviseurs sur une durée totale de 6 heures de conduite, cela représente 44 minutes passées à ne pas regarder la route.** Pour ce qui est du tableau de bord, l'avoir **regardé 3246 fois en 6 heures de route représente 19 minutes.**

Autrement dit, cela revient à conduire les yeux détournés de la route pendant l'équivalent d'une heure continue ! Ce qui, à nouveau, multiplie les risques et réduit considérablement la capacité à réagir face aux imprévus de la route.

IV/ LES YEUX FERMÉS

Cligner et fermer les yeux, même pour une fraction de seconde, peut sembler anodin lorsqu'on est au volant. Pourtant, sur un trajet de 6 heures, ces micro-pauses involontaires peuvent s'accumuler et représenter un danger réel.

Lors d'un long trajet, il est courant de cligner des yeux régulièrement, de les reposer brièvement ou, dans les cas de fatigue plus importants, de les fermer un peu plus longtemps sans même s'en rendre compte. Bien que ces moments soient brefs, ils restent des instants où le regard du conducteur n'est plus sur la route. À vitesse élevée, fermer les yeux pendant une seconde équivaut à parcourir plusieurs dizaines de mètres à l'aveugle.

Dans l'expérience menée, nous avons observé que la fatigue joue un rôle clé dans ces moments d'inattention : plus la durée de conduite s'allonge, plus les clignements deviennent fréquents et prolongés, réduisant ainsi la vigilance du conducteur. En cas d'imprévu, cela peut allonger le temps de réaction et augmenter considérablement le risque d'accident.

Ce phénomène souligne l'importance des pauses régulières et d'une bonne gestion du temps de conduite. Pour garantir la sécurité, il est essentiel d'anticiper ces moments en s'arrêtant dès les premiers signes de somnolence et en adoptant une conduite préventive.

Philippe	1H	2H	3H	4H	5H	6H	Total
Nombre	456	367	273	340	610	692	1578
Durée	32 sec	30 sec	21 sec	24 sec	54 sec	1 min 03	3 min 04

Nombre et durée des yeux fermés - Philippe

Pierre	1H	2H	3H	4H	5H	6H	Total
Nombre	369	369	695	794	347	643	3217
Durée	2min36	1min09	2min26	2min59	44sec	3min47	12 min 21

Nombre et durée des yeux fermés - Pierre

Jade	1H	2H	3H	4H	5H	6H	Total
Nombre	773	1069	701	901	1397	1739	6580
Durée	2min22	3min14	2min20	2min37	3min34	4min51	18 min 18

Nombre et durée des yeux fermés - Jade

LA NÉCESSITÉ DE LA PAUSE

LA NÉCESSITÉ DE LA PAUSE

L'expérience menée a permis de révéler aux 3 conducteurs les mécanismes d'apparition de la fatigue au volant, leurs expressions et l'ampleur des risques qu'ils engendrent pour les usagers.

Au cours du trajet réalisé, nos trois conducteurs se sont sentis plus ou moins fatigués, mais ne s'attendaient pas à de telles conséquences sur leur comportement au volant. Ils ne réalisaient pas à quel point une fatigue ressentie légèrement pouvait influencer leur manière de conduire, leur vigilance et surtout augmentait les risques d'accident.

Ce n'est qu'en analysant finement le comportement des 3 conducteurs grâce aux outils mis en place par Develter Innovation et Tobii qu'ils ont pris conscience des dangers encourus et de l'importance de faire une pause sur la route, même lorsqu'ils pensaient être encore en capacité de rouler.

Lors d'un long trajet, les automobilistes souhaitent souvent arriver le plus vite possible et sous-estiment les effets de la fatigue. Pourtant, les signes avant-coureurs - bâillements, lourdeur des paupières, baisse de concentration - doivent être pris au sérieux.

Cette expérience avait pour but de prouver qu'il est essentiel de s'arrêter dès qu'un de ces signaux apparaît, pour prendre le temps de récupérer avant de reprendre la route.

Il est temps de prendre conscience qu'une pause, même courte, peut suffire à retrouver un niveau de vigilance suffisant et éviter une situation dangereuse.

La page suivante présente les données complètes de notre analyse.



Départ en vacances

≈ 720 Kilomètres et 6 heures de route

Dont 4h00 de jour et 2h00 de nuit

JADE	1ère Heure	2ème Heure	3ème Heure	4ème Heure	5ème Heure	6ème Heure	Total	Moyenne
Distance de sécurité < 2"	13'49"	7'17"	4'42"	4'32"	1'03"	2'37"	33'20"	5'53"
Dont distance de sécurité < 1"	7'31"	2'56"	2'19"	2'45"	0'57"	0'26"	15'34"	2'56"
Ecart de trajectoire	50	38	62	75	49	123	397	66
Vision zone centrale	26'42"	23'17"	20'17"	26'27"	25'10"	21'27"	2h22'40"	24'13"
Nombre contrôle rétro	1 301	1 160	1 257	846	876	975	6 415	1 069
Durée contrôle rétro	9'19"	9'23"	10'26"	7'21"	3'51"	4'26"	44'06"	7'28"
moyenne contrôle rétro	0"43	0"49	0"50	0"52	0"43	0"50		0"48
Nombre contrôle tableau de bord	481	526	508	406	559	766	3 246	541
Durée contrôle tableau de bord	2'47"	3'27"	3'30"	2'32"	3'26"	4'46"	19'08"	3'18"
Moyenne contrôle tableau de bord	0"35	0"40	0"41	0"38	0"37	0"38		0"38
Nombre yeux fermés	773	1 069	701	901	1 397	1 739	6 580	1 097
Durée yeux fermés	2'22"	3'14"	2'20"	2'37"	3'34"	4'51"	18'18"	3'36"
Durée moyenne yeux fermés	0"19	0"20	0"20	0"18	0"20	0"17		0"19
Accident								
Temps de réaction moyen Stop		0"93		1"21		0"83		0"99

PHILIPPE	1ère Heure	2ème Heure	3ème Heure	4ème Heure	5ème Heure	6ème Heure	Total	Moyenne
Distance de sécurité < 2"	51'21"	50'52"	47'42"	35'08"	36'05"	33'47"	4h14'15"	42'29"
Dont distance de sécurité < 1"	48'14"	49'28"	42'49"	31'25"	30'35"	25'21"	3h31'07"	35'11"
Ecart de trajectoire	19	29	63	43	198	146	498	83
Vision zone centrale	37'28"	36'30"	37'28"	29'25"	37'51"	39'33"	3h37'35"	36'16"
Nombre contrôle rétro	242	271	418	255	248	144	1 578	263
Durée contrôle rétro	2'58"	3'05"	5'19"	1'45"	0'48"	0'42"	13'17"	2'20"
moyenne contrôle rétro	0"50	0"50	0"69	0"38	0"50	0"50		0"51
Nombre contrôle tableau de bord	133	239	237	177	220	196	1 202	200
Durée contrôle tableau de bord	1'22"	2'15"	1'58"	1'30"	1'53"	1'40"	9'18"	1'53"
Moyenne contrôle tableau de bord	0"62	0"56	0"50	0"51	0"51	0"52		0"54
Nombre yeux fermés	456	367	273	340	610	692	2 738	456
Durée yeux fermés	32"	30"	21"	24"	54"	1'03"	3'04"	37"
Durée moyenne yeux fermés	0"07	0"08	0"08	0"07	0"17	0"17		0"11
Accident								
Temps de réaction moyen Stop								

PIERRE	1ère Heure	2ème Heure	3ème Heure	4ème Heure	5ème Heure	6ème Heure	Total	Moyenne
Distance de sécurité < 2"	33'13"	4'14"	20'07"	24'15"	27'52"	29'04"	2h18'05"	23'01"
Dont distance de sécurité < 1"	28'59"	2'45"	9'06"	13'27"	20'12"	19'06"	1h32'55"	15'43"
Ecart de trajectoire	126	47	8	20	92	141	434	72
Vision zone centrale	34'14"	38'40"	45'45"	43'20"	40'08"	39'55"	4'01'22"	40'14"
Nombre contrôle rétro	353	333	175	131	119	118	1 229	205
Durée contrôle rétro	5'23"	3'42"	1'36"	1'38"	1'20"	1'57"	14'16"	2'36"
moyenne contrôle rétro	0"92	0"67	0"54	0"75	0"50	0"99		0"73
Nombre contrôle tableau de bord	101	228	107	70	97	122	725	121
Durée contrôle tableau de bord	1'13"	2'43"	1'06"	0'43"	0'53	1'24"	7'22"	1'14"
Moyenne contrôle tableau de bord	0"73	0"72	0"62	0"61	0"55	0"69		0"38"
Nombre yeux fermés	369	369	695	794	347	643	3 217	536
Durée yeux fermés	2'36"	1'09"	2'26"	2'59"	0'44	3'47"	12'21	2'04"
Durée moyenne yeux fermés	0"42	0"19	0"21	0"23	0"17	0"35		0"26
Accident								
Temps de réaction moyen Stop		0"63		0"65		0"67		0"65