

Observatoire national interministériel de sécurité routière

L'évolution du comportement des conducteurs : 2012 et années précédentes (hors vitesse) note de synthèse

septembre 2014

Les sondages sur l'observation de paramètres de sécurité routière réalisés pour le compte de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière ne concernent pas seulement les vitesses pratiquées par les différentes catégories d'usagers sur les routes françaises, mais également d'autres indicateurs du comportement des conducteurs, notamment le port de la ceinture de sécurité et du casque pour les deux-roues motorisés et, depuis 2009, l'utilisation du téléphone au volant. Par ailleurs, l'observation annuelle d'environ 200 000 véhicules sur les différentes catégories de réseaux, en rase campagne comme en milieu urbain permet d'extrapoler un certain nombre de données pertinentes sur la composition du trafic ou le niveau d'occupation des véhicules.

Cette note, complémentaire à « l'observatoire des vitesses », aborde successivement le téléphone au volant, la ceinture de sécurité, le port du casque et le niveau d'occupation des véhicules.

• I - Le téléphone au volant

La mesure du taux d'utilisation du téléphone par les conducteurs sur les réseaux routiers a été introduite en 2009 dans le cahier des charges du prestataire qui réalise les sondages « vitesse » pour le compte de l'Observatoire.

La méthode utilisée

Elle consiste en une observation visuelle des véhicules par des enquêteurs placés au bord des voies de circulation sur les différents type de réseaux. Trois situations sont répertoriées :

- le conducteur a un téléphone en main et sur l'oreille
- le conducteur a un téléphone en main mais pas sur l'oreille
- le conducteur n'a pas de téléphone en main¹

En 2012, les observations ont porté sur 20 894 véhicules et se sont déroulées au cours des mois de septembre à décembre 2012, de jour, sur 92 points d'observation répartis sur les différents types de réseaux.

Par type de réseau, le nombre d'observations a été le suivant :

- Autoroutes de liaison : 3 053

¹ Noter que l'utilisation d'un « kit mains libres » (ou de fonctions téléphoniques « mains libres » intégrées au véhicule) n'est pas détectable par simple observation dans les conditions de ce sondage. Les conducteurs dotés de tels outils, qu'ils s'en servent ou non au moment de l'observation, sont donc classés dans la 3^e catégorie.

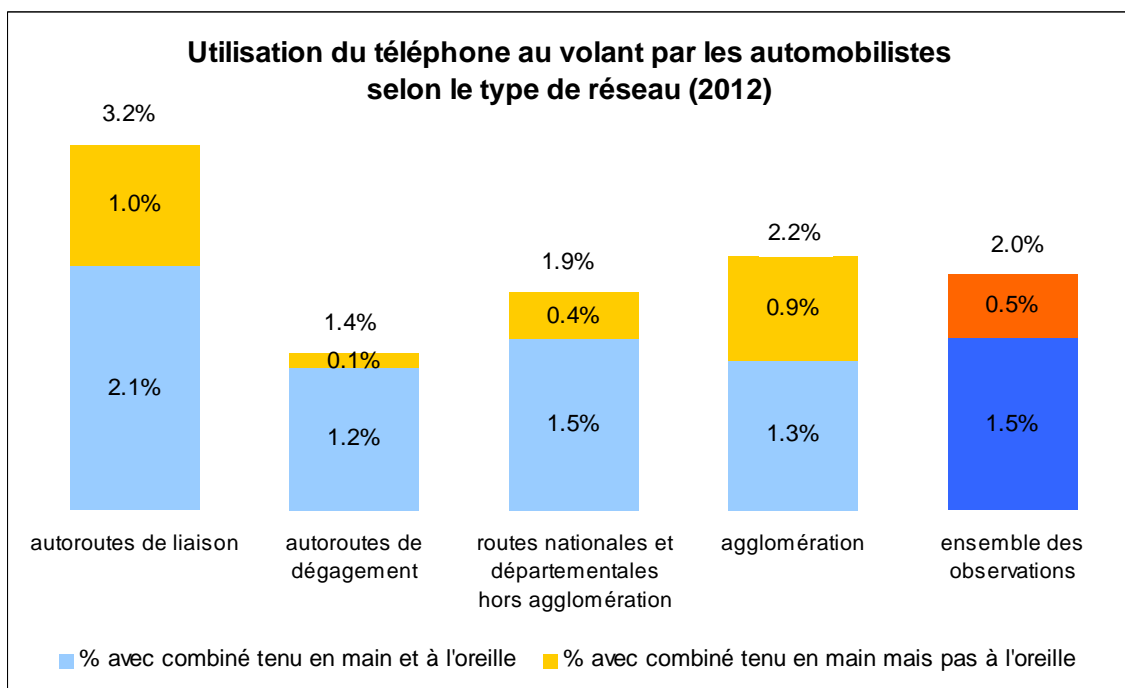
- Autoroutes de dégagement : 2 910
- RN à 2x2 voies : 3 757
- RN et RD à 2 ou 3 voies : 7 489
- Routes en traversée d'agglomération : 1 950
- Centres-villes : 1 735

Les 20 894 véhicules observés se répartissent en :

- 17 226 véhicules de tourisme (VT),
- 2 018 camionnettes (VUL),
- 1 650 poids lourds (PL).

Les résultats

L'utilisation du téléphone au volant par les automobilistes (VT) selon le type de réseau est détaillée dans le graphique ci-après.



Le taux d'utilisation du téléphone au volant par les automobilistes varie significativement selon le type de réseau. C'est sur les autoroutes de liaison qu'il est le plus élevé, et sur les autoroutes de dégagement qu'il est le plus faible.

Sur les autoroutes de dégagement et les routes hors agglomération, ces résultats sont similaires à ceux observés en 2011.

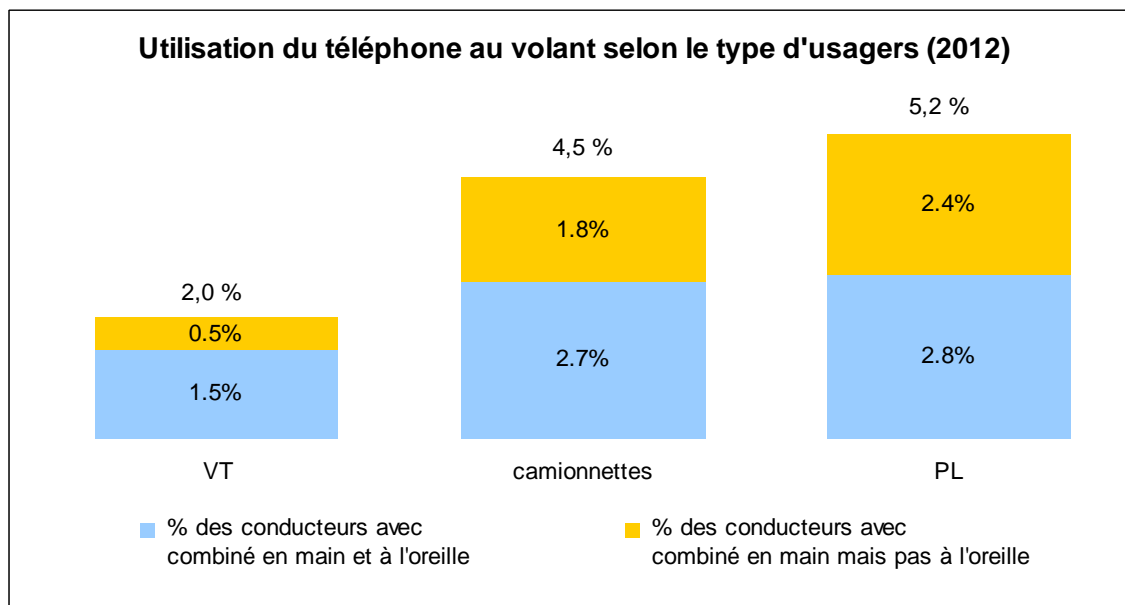
Sur les autoroutes de liaison, le taux d'utilisation global du téléphone au volant est également stable mais la répartition entre les deux modes d'utilisation évolue fortement, avec un doublement de la part de l'usage du téléphone tenu en main mais pas à l'oreille.

La seule augmentation significative du taux d'utilisation global du téléphone au volant s'observe en agglomération (+ 0,5 points) ; cette variation résulte pour l'essentiel d'un quasi-doublement du taux d'utilisation en main mais pas à l'oreille, alors que le taux d'utilisation en main et à l'oreille reste stable par rapport à 2011.

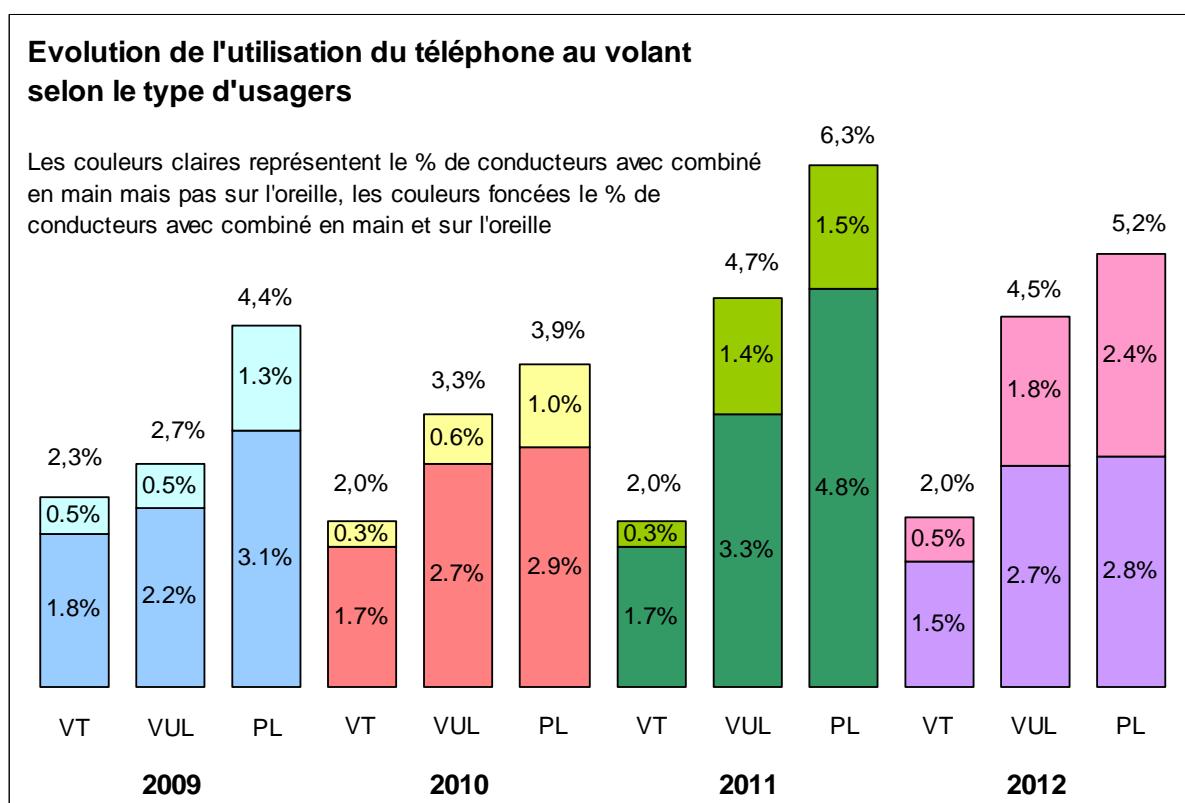
La relative stabilité globale de l'utilisation du téléphone au volant semble ainsi s'accompagner d'une évolution des usages tendant vers une consultation accrue des écrans des appareils.

Toutefois, sur l'ensemble des observations réalisées, l'utilisation à l'oreille représente encore les trois quarts de l'utilisation globale du téléphone au volant.

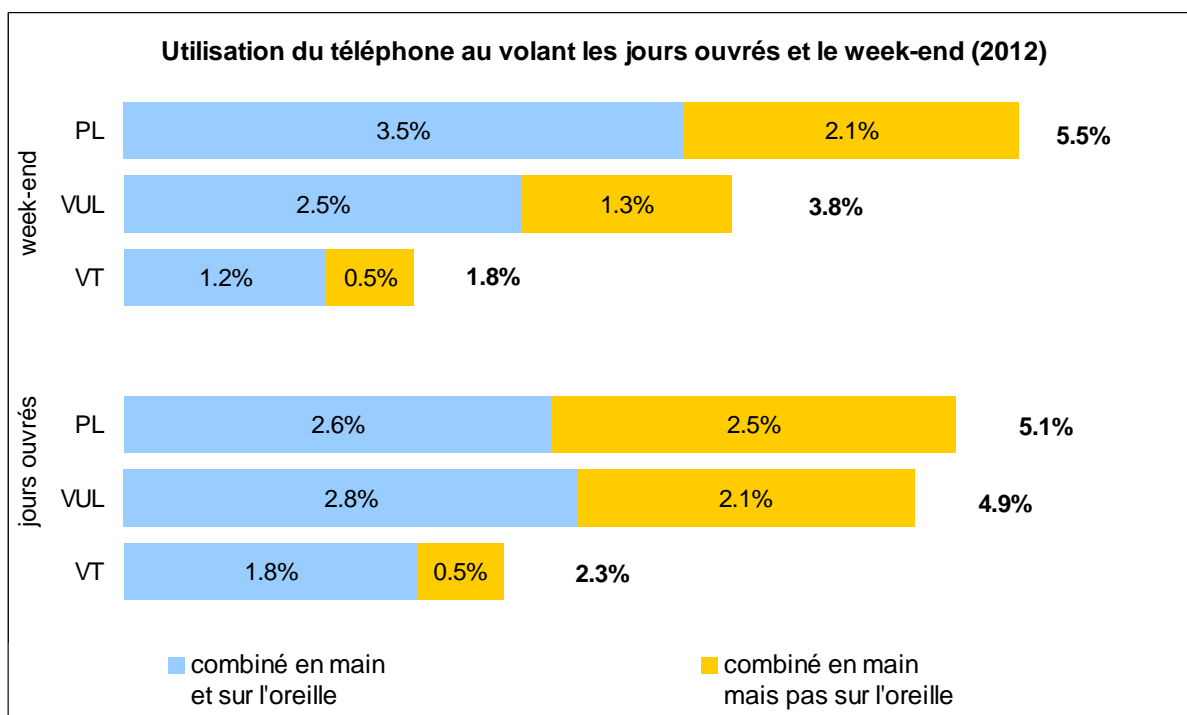
Le graphique suivant détaille les taux d'utilisation du téléphone au volant pour trois catégories d'utilisateurs : les conducteurs de VT, de PL et de camionnettes (VUL).



L'utilisation du téléphone au volant est 2 à 2,5 fois plus fréquente pour les conducteurs « professionnels » que pour les conducteurs de véhicules de tourisme. La part de l'utilisation du téléphone tenu en main mais pas à l'oreille est également plus élevée (de l'ordre de 4 utilisateurs sur 10) pour les conducteurs « professionnels ».



On n'observe pas de variation significative entre 2011 et 2012 pour les VT et les camionnettes. Eu égard à la taille de l'échantillon observé, la baisse de 1,1 points observée pour les PL n'est pas non plus statistiquement significative.



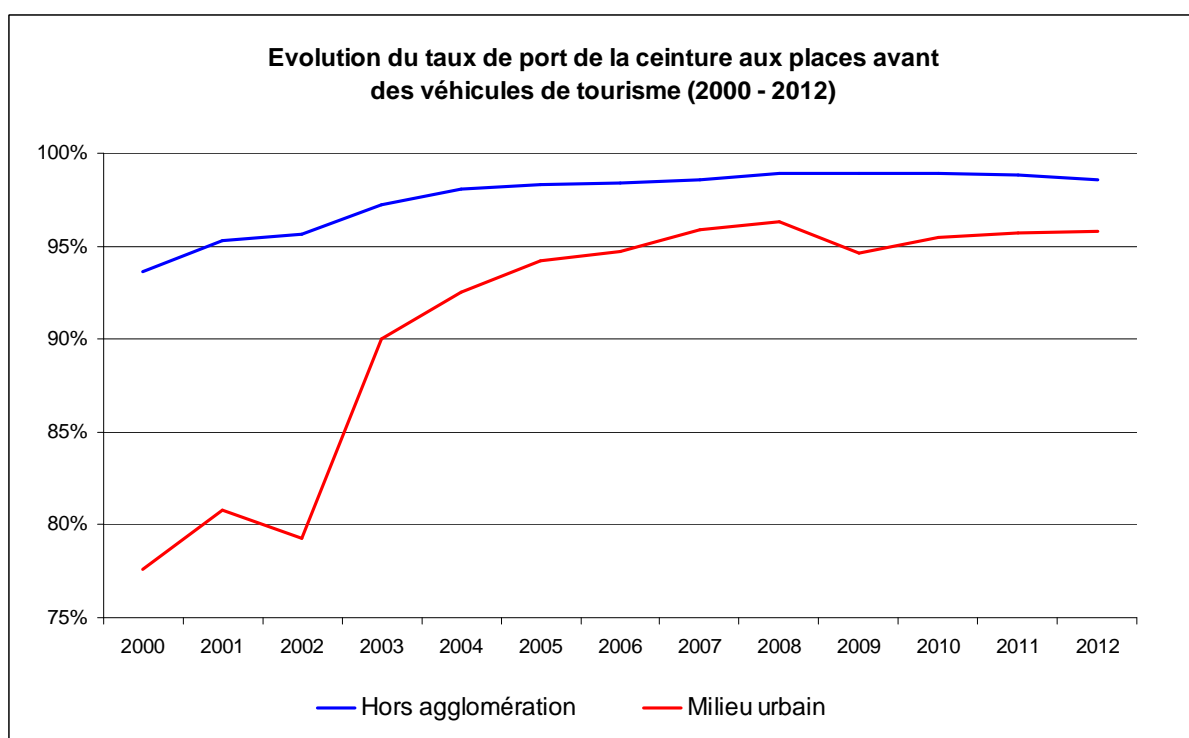
L'utilisation du téléphone au volant par les automobilistes est légèrement plus fréquente les jours ouvrés que pendant le week-end. En revanche, pour les camionnettes et les poids lourds, les effectifs observés ne permettent pas de considérer que les écarts entre jours ouvrés et week-end sont statistiquement significatifs.

II – La ceinture de sécurité

Le taux de port aux places avant des véhicules de tourisme

Les observations du port de la ceinture à l'avant sont réalisées de jour sur différents réseaux interurbains (autoroutes de liaison et de dégagement, routes nationales, routes départementales) ainsi que dans sept grandes agglomérations (Paris, Lille, Metz, Nantes, Lyon, Toulouse, Avignon). Le sondage 2012 porte sur 37 372 véhicules de tourisme.

Le taux observé de port de la ceinture aux places avant est de 98,6 % sur le réseau hors agglomération et de 95,8 % en agglomération. Les valeurs sont globalement stables depuis 2003 hors agglomération et depuis 2007 pour le milieu urbain.



Hors agglomération, les différents types de réseaux ne présentent pas entre eux de différence significative :

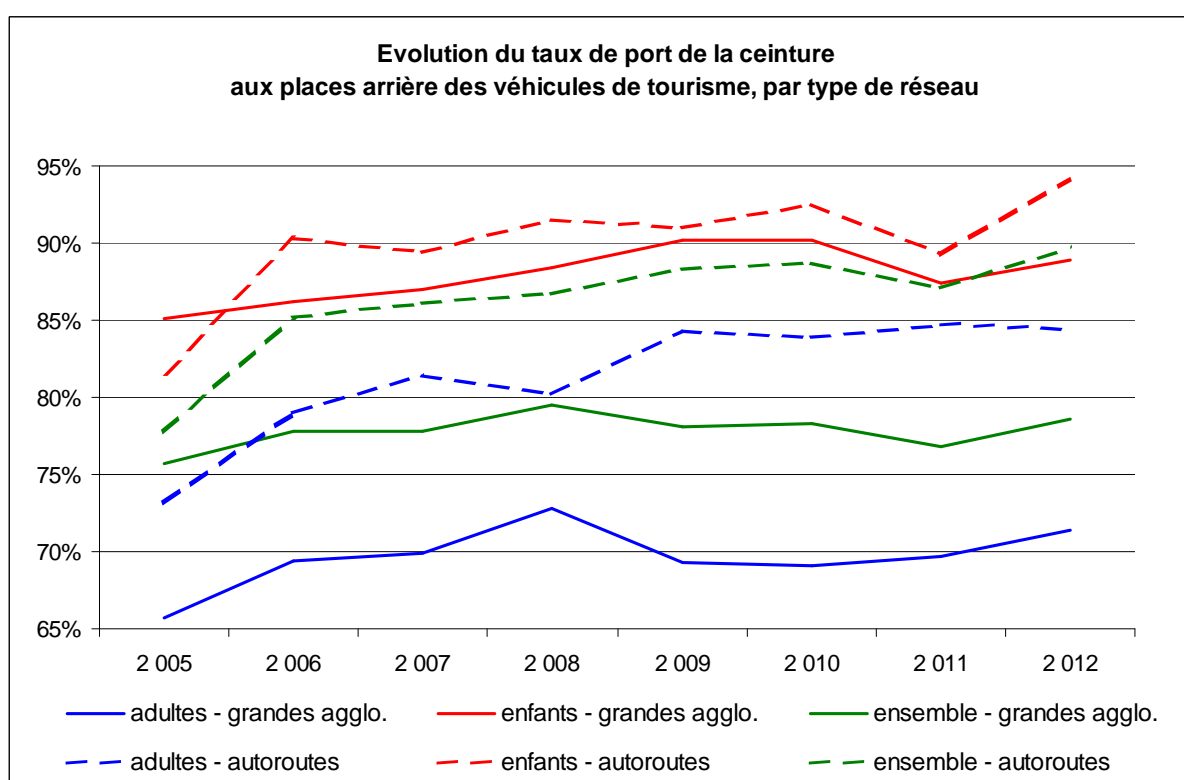
| HORS AGGLOMERATION | |
|---------------------------|--------|
| autoroutes de liaison | 98,8 % |
| autoroutes de dégagement | 98,9 % |
| routes nationales | 98,7 % |
| routes départementales | 98,4 % |

Le taux de port de la ceinture à l'avant est identique les jours ouvrés et le week-end sur le réseau hors agglomération. Les observations dans les grandes agglomérations ont été effectuées dans des villes différentes les jours ouvrés et le week-end, ce qui ne permet pas une comparaison directe entre les deux types de jours.

Le taux de port aux places arrière des véhicules de tourisme (adultes et enfants)

Les observations du port de la ceinture pour les occupants arrière sont réalisées de jour aux barrières de péage de certaines autoroutes ainsi que dans sept grandes agglomérations (Paris, Lille, Metz, Nantes, Lyon, Toulouse, Avignon). Le sondage 2012 porte sur 5 667 véhicules de tourisme.

| Sondage 2012 - Taux de port de la ceinture à l'arrière | | | | | |
|--|---------|----------|-----------------------------------|---------|----------|
| Grandes agglomérations | | | Barrières de péage sur autoroutes | | |
| adultes | enfants | ensemble | adultes | enfants | ensemble |
| 71 % | 89 % | 79 % | 84 % | 94 % | 90 % |



Les taux de port aux places arrière ont dans l'ensemble progressé depuis les premières observations de ce type réalisées en 2005. Le taux de port par les adultes est toutefois très nettement inférieur à celui des enfants.

Aux barrières de péage, le taux de port est plus élevé le week-end que les jours ouvrés, tant pour les adultes (jours ouvrés 82 %, week-end 89 %) que pour les enfants (jours ouvrés 93 %, week-end 96 %). Dans les grandes agglomérations, la structure des observations ne permet pas une comparaison directe entre les deux types de jours.

Il reste en tout état de cause des progrès importants à réaliser quant au port de la ceinture aux places arrière pour atteindre les taux de port observés aux places avant.

III – Le port du casque par les motocyclistes

Le sondage 2012 sur le taux de port du casque par les motocyclistes porte sur l'observation de jour de 733 motos², dont 243 sur différents réseaux interurbains et 490 dans sept grandes agglomérations, dont l'agglomération parisienne.

Les jours ouvrés, les observations ont porté sur 685 motocyclistes dont :

- 154 motocyclistes sur les réseaux interurbains,
- 350 motocyclistes en agglomération parisienne,
- 181 motocyclistes dans les grandes agglomérations de Province.

Parmi ceux-ci, seuls 2 ne portaient pas le casque (tous deux en agglomération parisienne).

Le week-end, les observations ont porté sur 145 motocyclistes se répartissant comme suit :

- 125 motocyclistes sur les réseaux interurbains ; 9 d'entre eux (7 %) ne portaient pas le casque ;
- 20 motocyclistes dans une grande agglomération de Province ; 4 d'entre eux (20 %) ne portaient pas le casque.

Les observations réalisées en 2010 et 2011 ont montré une différenciation similaire entre jours ouvrés et week-ends :

| Taux de port du casque | | Jours ouvrés | Week-ends |
|------------------------|------------------------|---------------------|--------------------|
| 2010 | Réseaux interurbains | 190 sur 200 (95 %) | 176 sur 200 (88 %) |
| | Grandes agglomérations | 481 sur 489 (98 %) | n.d.* |
| 2011 | Réseaux interurbains | 166 sur 173 (96 %) | 134 sur 151 (89 %) |
| | Grandes agglomérations | 539 sur 544 (99 %) | n.d.* |
| 2012 | Réseaux interurbains | 154 sur 154 (100 %) | 116 sur 125 (93 %) |
| | Grandes agglomérations | 529 sur 531 (100 %) | n.d.* |

* les effectifs observés dans les grandes agglomérations le week-end sont trop faibles pour permettre d'exprimer un taux de port du casque pertinent.

Ainsi, malgré les nombres relativement réduits d'usagers observés, il apparaît que l'absence de port du casque s'observe très majoritairement le week-end, alors que les jours ouvrés le taux de port est très proche de 100 %.

² Le très faible nombre de cyclomotoristes observé ne permet pas de produire de statistiques pertinentes pour ces usagers.

IV - Le niveau d'occupation des véhicules de tourisme

Résultats 2012

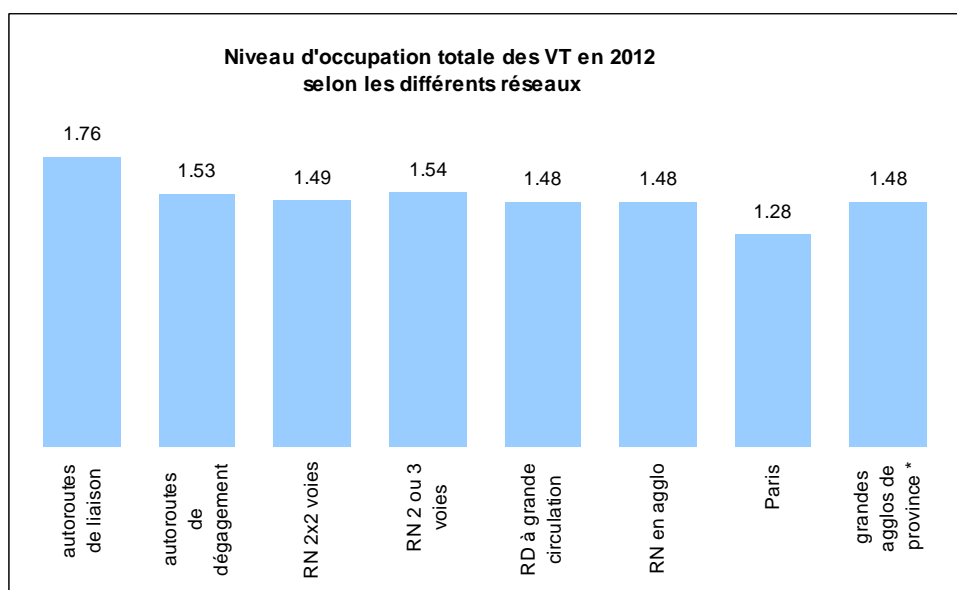
Le sondage 2012 sur le niveau d'occupation des véhicules de tourisme porte sur l'observation de jour, sur les différents réseaux urbains et hors agglomération, de 37 372 véhicules.

Le tableau suivant rapporte les niveaux d'occupation à l'avant et à l'arrière des véhicules de tourisme relevés en 2012 sur les différents types de réseau.

| | autoroutes de liaison | autoroutes de dégagement | RN 2x2 voies | RN 2 ou 3 voies | RD à grande circulation | RN en agglo | Paris | grandes agglos province* |
|--------------------|-----------------------|--------------------------|--------------|-----------------|-------------------------|-------------|-------|--------------------------|
| Occupation avant | 1,53 | 1,40 | 1,38 | 1,41 | 1,38 | 1,37 | 1,23 | 1,35 |
| Occupation arrière | 0,23 | 0,13 | 0,11 | 0,13 | 0,11 | 0,11 | 0,05 | 0,13 |

* Lille, Metz, Nantes, Lyon, Toulouse, Avignon

Le niveau d'occupation total (somme des niveaux avant et arrière) est illustré dans le graphique ci-dessous :



Depuis 2009, c'est sur autoroutes de liaison que le niveau d'occupation est le plus élevé. A l'opposé, il est le plus faible en milieu urbain, et notamment à Paris.

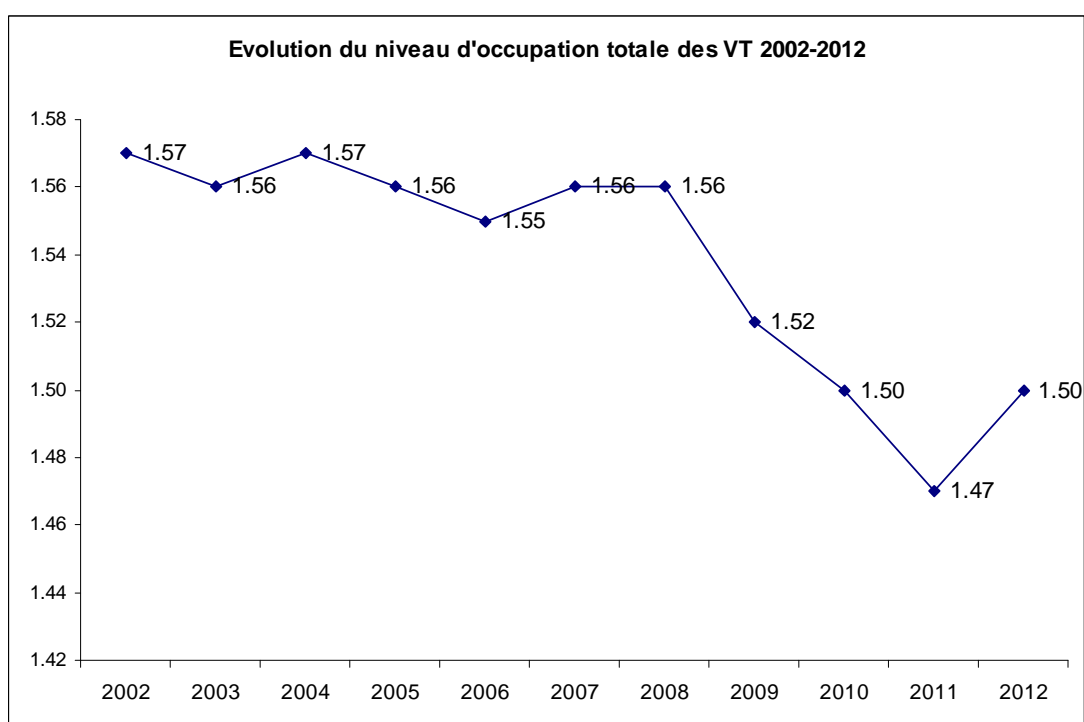
Globalement, corrigé du poids du trafic sur les différents types de réseaux, les niveaux d'occupation tous réseaux confondus pour 2012 sont les suivants :

| | |
|---------------------------------|-------------|
| niveau occupation avant | 1,38 |
| niveau occupation arrière | 0,12 |
| niveau occupation totale | 1,50 |

Sur les axes interurbains, le taux d'occupation est plus élevé le week-end (1,79 sur l'ensemble des observations) que les jours ouvrés (1,45 sur l'ensemble) ; ce constat est valable quel que soit le type de réseau. Les observations dans les grandes agglomérations ont été effectuées dans des villes différentes les jours ouvrés et le week-end, ce qui ne permet pas une comparaison directe entre les deux types de jours.

Evolution du niveau d'occupation des VT

Le graphique suivant retrace l'évolution du niveau d'occupation des véhicules de tourisme, tous réseaux confondus, depuis 2002.



Cette évolution présente deux périodes bien marquées : une relative stabilité de 2002 à 2008, puis une baisse à partir de 2009.