

Observatoire national interministériel de la sécurité routière

L'évolution du comportement des conducteurs : 2010 et années précédentes (hors vitesse) note de synthèse

Le 30 mars 2011

Les sondages sur l'observation de paramètres de sécurité routière réalisés par la société ISL 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 françaises¹, 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, le respect des intervalles de sécurité, l'utilisation des feux de jour, 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, les intervalles de sécurité 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 routier français (hors DOM) a été introduite en 2009 dans le cahier des charges de la société ISL qui réalise ces sondages sur le comportement des conducteurs pour le compte de l'Observatoire.

Note sur 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
- ou bien le conducteur a un téléphone en main mais pas sur l'oreille
- ou bien le conducteur n'a pas de téléphone en main²

¹ Les données sur les vitesses font l'objet d'une note quadrimestrielle publiée sur le site de l'Observatoire (l'observatoire des vitesses) : http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/IMG/pdf/observatoire_vitesse.pdf

² Noter que l'utilisation d'un « kit mains libres » n'est pas détectable par simple observation dans les conditions de ce sondage. Les conducteurs dotés d'un tel « kit », qu'ils s'en servent ou non au moment de l'observation, sont donc classés dans la 3^e catégorie.

En 2010, les observations ont porté sur 21 739 véhicules et se sont déroulées aux cours des mois de septembre à décembre 2010 sur 92 points d'observation répartis sur les différents types de réseaux.

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

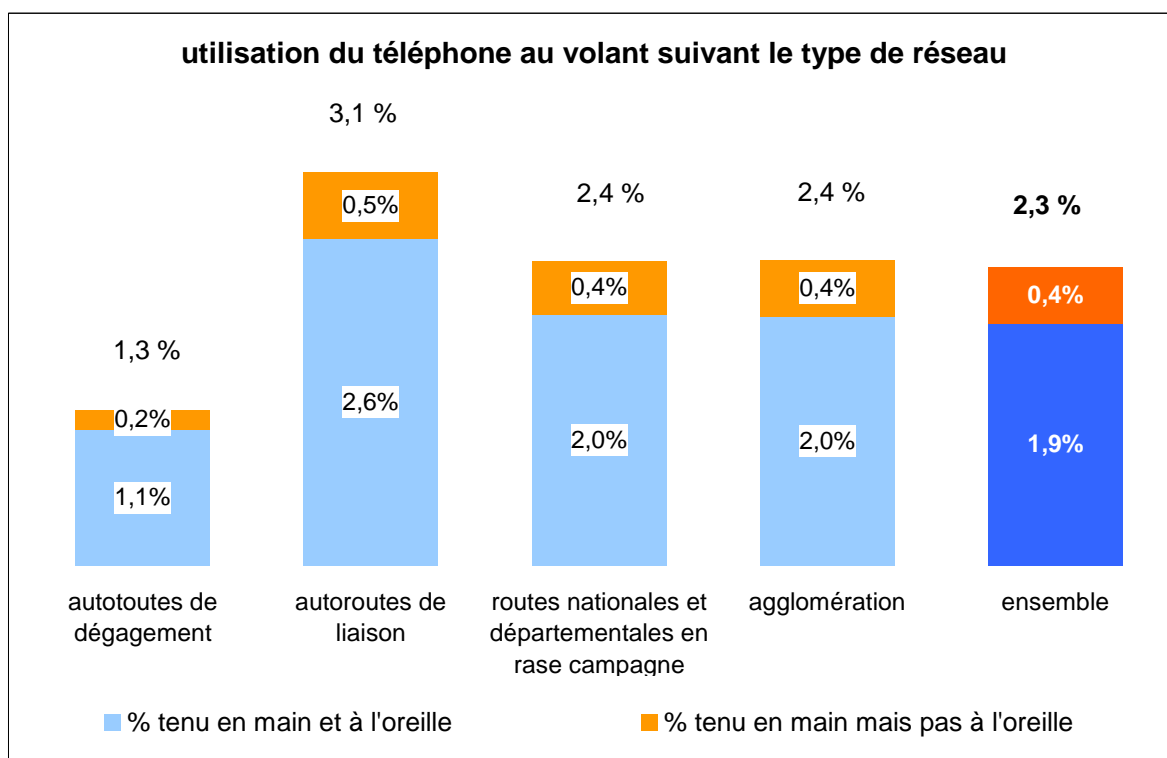
- Autoroutes de liaison : 3 438
- Autoroutes de dégagement : 3 190
- Routes nationales et départementales en rase-campagne : 11 016
- Agglomération : 4 095

La répartition des 21 739 véhicules observés s'effectue ainsi :

- 17 771 VL
- 2 088 VUL
- 1 704 PL
- 163 Bus
- 13 Divers

• Résultat global

L'utilisation du téléphone au volant selon le type de réseau est détaillée dans le graphique ci-après :

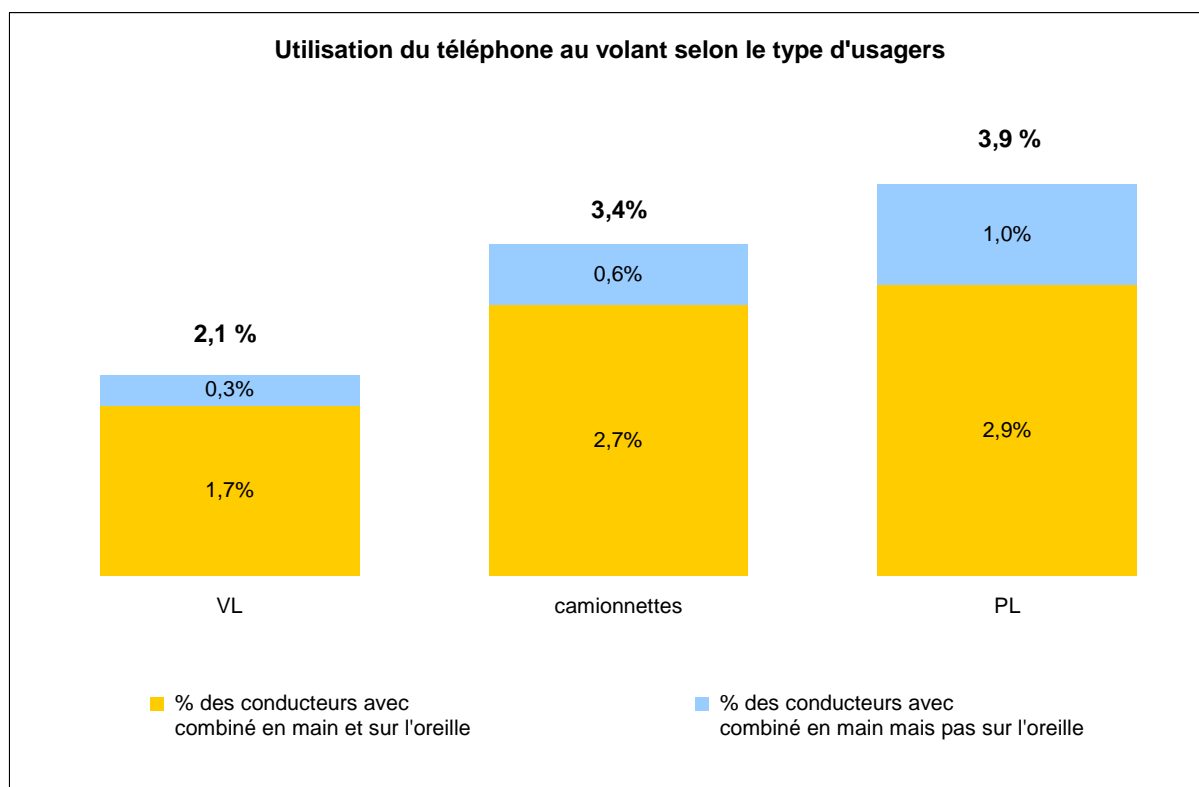


On observe que c'est sur les autoroutes de liaison que le taux est le plus élevé et sur les autoroutes de dégagement qu'il est le plus faible.

Par rapport à 2009, les résultats 2010 donnent des taux d'utilisation plus faibles sur autoroutes de liaison (3,1 % contre 3,4 % en 2009) et surtout sur autoroutes de dégagement (1,3 % contre 1,8 %). Le taux d'utilisation du téléphone au volant a été en revanche légèrement supérieur en

2010 en agglomération (2,4 % contre 2,2 % en 2010). La hiérarchisation par type de réseau reste cependant sans changement ainsi que le taux d'utilisation pour l'ensemble des réseaux (2,3 %).

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



(NB : les conducteurs de bus et les « divers » n'ont pas été pris en compte, leurs effectifs étant nettement trop faibles)

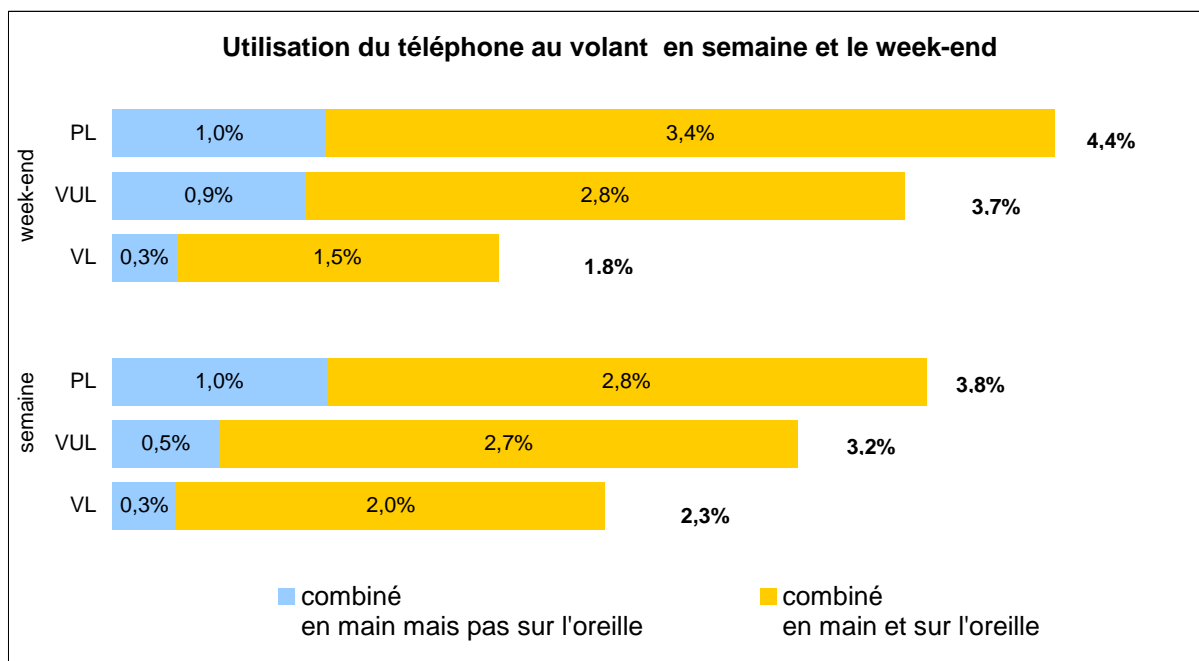
On constate que ce sont les conducteurs « professionnels » qui se servent le plus du téléphone au volant, avec en premier les conducteurs de PL, suivis par ceux des VUL, puis les conducteurs de VL.

Par rapport à 2009, on observe que si la hiérarchie par types d'usagers reste la même, les valeurs d'utilisation du téléphone au volant ont légèrement baissé pour les conducteurs de PL (3,9 % en 2010 contre 4,4 % en 2009) et pour les conducteurs de VL (2,1 % en 2010 contre 2,3 % en 2010), alors qu'elles ont augmenté pour les conducteurs de camionnettes (3,4 % en 2010 contre 2,7 % en 2009). Les valeurs 2009 s'inscrivent cependant dans les intervalles de confiance des valeurs 2010 comme le montre le tableau ci-dessous :

	valeur du taux	IC 95 %
<i>véhicules légers</i>	2,1%	[1,89 - 2,31]
<i>camionnettes</i>	3,4%	[2,62 - 4,18]
<i>poids lourds</i>	3,9%	[2,98 - 4,82]

En ce qui concerne les jours de la semaine, la situation est contrastée avec une utilisation plus fréquente en week-end pour les conducteurs de PL et de VUL, et une utilisation plus fréquente

en semaine pour les conducteurs de VL comme le montre le graphique suivant³ :



Alors qu'en 2009, la proportion de conducteurs de PL utilisant leur téléphone au volant était plus élevée en semaine que pendant le week-end, c'est le contraire en 2010. En semaine en effet, en 2010, 3,8% des conducteurs de PL utilisaient leur téléphone au volant (5,6 % en 2009) contre 4,4 % le week-end (4,1 % en 2009). En revanche, la situation s'est inversée dans l'autre sens pour les conducteurs de VL : ils sont proportionnellement plus nombreux en 2010 à utiliser leur téléphone au volant en semaine qu'au cours du week-end (2,3 % contre 1,8 %), alors qu'en 2009 ils étaient moins nombreux (2,0 % en semaine contre 2,7 % le week-end).

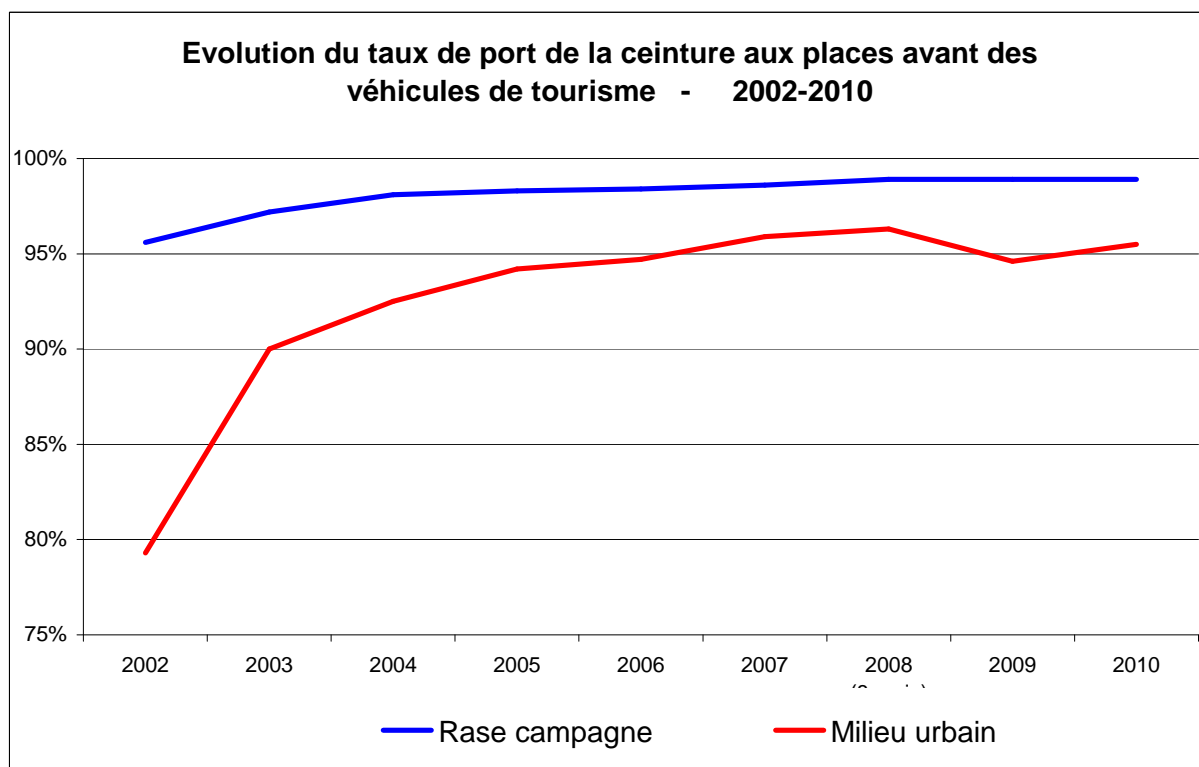
II – La ceinture de sécurité

Le taux de port aux places avant des véhicules de tourisme

- Evolution du taux de port depuis 2002

	Rase campagne	Milieu urbain
2002	95,6 %	79,3 %
2003	97,2 %	90,0 %
2004	98,1 %	92,5 %
2005	98,3 %	94,2 %
2006	98,4 %	94,7 %
2007	98,6 %	95,9 %
2008	98,9 %	96,3 %
2009	98,9 %	94,6 %
2010	98,9 %	95,5 %

³ Ici on raisonne en pourcentage des observations effectives, la différence du volume et de la composition du trafic entre semaine et week-end n'interfère donc pas.



Les taux de port aux places avant sont désormais très proches de 100 %, notamment en rase campagne. En milieu urbain, après une baisse assez marquée en 2009, on assiste en 2010 à un sensible redressement du taux de port, sans atteindre les valeurs observées en 2008.

Le tableau suivant détaille les taux de port relevés en 2010 aux places avant des véhicules de tourisme pour Paris et quelques grandes métropoles régionales, ainsi que pour les différents réseaux de rase campagne :

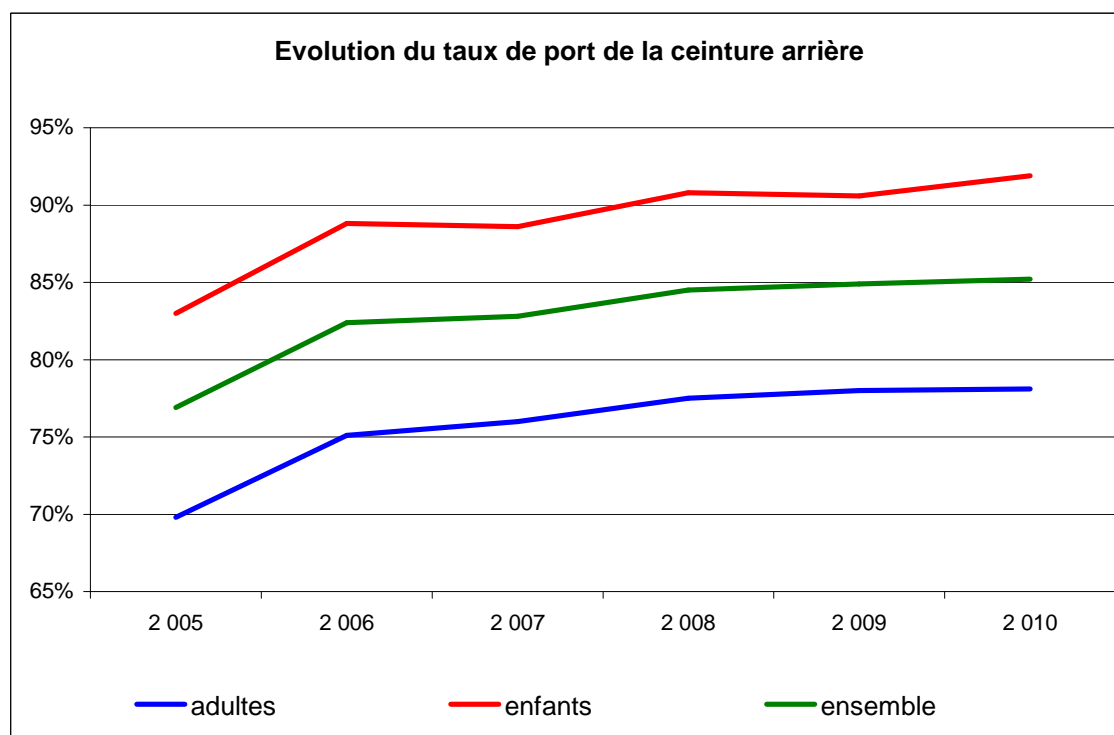
MILIEU URBAIN	
Paris	96,7%
Lille	98,3%
Metz	98,9%
Nantes	98,1%
Lyon	92,5%
Toulouse	89,1%
Avignon	97,0%

RASE CAMPAGNE	
Autoroutes de liaison	99,1%
autoroutes de dégagement	99,1%
routes nationales	99,0%
routes départementales	98,7%

Le taux de port aux places arrière des véhicules de tourisme

- Evolution du taux de port depuis 2005

	adultes	enfants	ensemble
2005	69,8 %	83,0 %	76,9 %
2006	75,1 %	88,8 %	82,4 %
2007	76,0 %	88,6 %	82,8 %
2008	77,5 %	90,8 %	84,5 %
2009	78,0 %	90,6 %	84,9 %
2010	78,1 %	91,9 %	85,2 %



Même s'ils demeurent plus faibles que les taux relevés aux places avant, les taux de port aux places arrière sont en constante progression depuis 2005 (début des sondages sur les ceintures aux places arrière). Le taux de port pour les enfants dépasse 90 % depuis 2008.

Il reste en tout état de cause des progrès importants à réaliser quant au port de la ceinture aux places arrière par les adultes.

Le taux de port global

Ce taux de port global de la ceinture de sécurité a été calculé en tenant compte du taux d'occupation moyen des véhicules de tourisme. Le « poids » des passagers aux places arrière intervient ainsi pour 8 % dans le calcul.

L'évolution depuis 2005 du taux de port global de la ceinture est la suivante :

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Taux global	95,5%	96,2%	96,5%	96,9%	96,6%	96,8%

Après une baisse du taux de port en 2009, on constate que le taux repart à la hausse, sans atteindre toutefois la valeur de 2008.

III – Le casque

Les cyclomotoristes

Le faible effectif observé annuellement dans cette catégorie (environ 300) rend les résultats trop peu significatifs pour être présentés.

Les motocyclistes

Les tableaux ci-dessous récapitulent l'évolution du taux de port du casque depuis 2002 sur les réseaux de rase campagne et urbain. Ces données ont été recueillies à partir d'environ 1200 observations annuelles.

Rase campagne (motos)

Taux de port (en %)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Autoroutes de liaison	96	98	97	99	98	99	99	98	96
Autoroutes de dégagement	97	97	97	96	97	98	96	99	95
Routes nationales à 2 x 2 voies	94	96	88	90	94	91	93	92	88
Routes nationales à 2 ou 3 voies	97	94	94	96	98	94	93	91	93
Routes départementales à grande circulation	96	97	92	92	86	89	87	97	98

Milieu urbain (motos)

Taux de port (en %)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Routes nationales en traversées d'agglomérations	95	94	96	96	97	92	95	93	91
Ensemble des grandes agglomérations de province	97	96	95	97	95	98	98	94	94
Agglomération parisienne	98	99	99	99	99	99	100	99	98
dont Paris	98	99	98	99	98	99	100	97	99

NB : La faiblesse des effectifs observés ajoutée à la forte incidence de la saisonnalité sur la circulation des motocyclistes ne permet pas d'extraire un taux de port tous réseaux confondus.

Pour les réseaux de rase campagne, c'est sur les routes nationales à 2x2 voies que le taux de port est le plus faible en 2010. Par rapport à 2009, il s'est légèrement dégradé sur les autoroutes. En milieu urbain on observe également en 2010 une légère dégradation pour les traversées de petites agglomérations par RN.

IV – Les intervalles de sécurité (ou « temps inter-véhiculaires »)

L'article premier du décret du 23 novembre 2001 relatif aux intervalles de sécurité entre les véhicules stipule que « *lorsque deux véhicules se suivent, le conducteur du second doit maintenir une distance de sécurité suffisante pour pouvoir éviter une collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui le précède. Cette distance est d'autant plus grande que la vitesse est élevée. Elle correspond à la distance parcourue par le véhicule pendant un délai d'au moins deux secondes* ».

Les premières données sur les temps inter-véhiculaires (TIV) ont été réunies et exploitées par l'Observatoire en juillet 2002. Deux indicateurs ont été retenus : d'une part la proportion des infractionnistes, c'est-à-dire des conducteurs roulant à moins de deux secondes du véhicule qui les précède, d'autre part la proportion des TIV très courts, inférieurs à une seconde. Pour être d'avantage pertinentes, ces proportions sont recalculées à part pour la seule fraction « dense » du trafic, en ne considérant, dans l'ensemble du trafic, que les véhicules pour lesquels l'éventualité de « *ralentissement brusque ou arrêt subit du véhicule qui précède* » est significative. Arbitrairement, et pour avoir une base stable de résultats, le trafic « dense » a été défini comme la fraction du trafic présentant des TIV inférieurs à quatre secondes⁴.

⁴ *Le calcul des TIV pour l'ensemble du trafic ne présente qu'un intérêt très limité. Moins le trafic est dense, plus*

Les résultats 2010

Les TIV relevés en 2010 sur les différents types de réseaux sont consignés dans le tableau ci-dessous :

	Ensemble de la circulation		Proportion de trafic dense (1)	Trafic dense	
	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde		TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde
Autoroutes de liaison	29,9%	6,0%	56,7%	52,7%	10,6%
Autoroutes de dégagement	36,6%	6,7%	65,8%	55,7%	10,1%
Routes nationales à 2 x 2 voies	24,2%	6,6%	49,8%	48,6%	13,3%
Routes nationales à 2 ou 3 voies	28,1%	6,5%	46,4%	60,4%	14,0%
Routes départementales	21,3%	5,3%	33,9%	62,7%	15,5%
Routes nationales en traversées d'agglomérations	20,4%	2,2%	42,2%	48,3%	5,1%
Artères en agglomérations	23,0%	1,4%	46,8%	49,2%	3,0%
Entrées/sorties d'agglomérations	23,6%	2,7%	43,6%	54,0%	6,3%
Tous réseaux confondus	24,6%	4,9%	44,0%	51,3% (2)	12% (2)

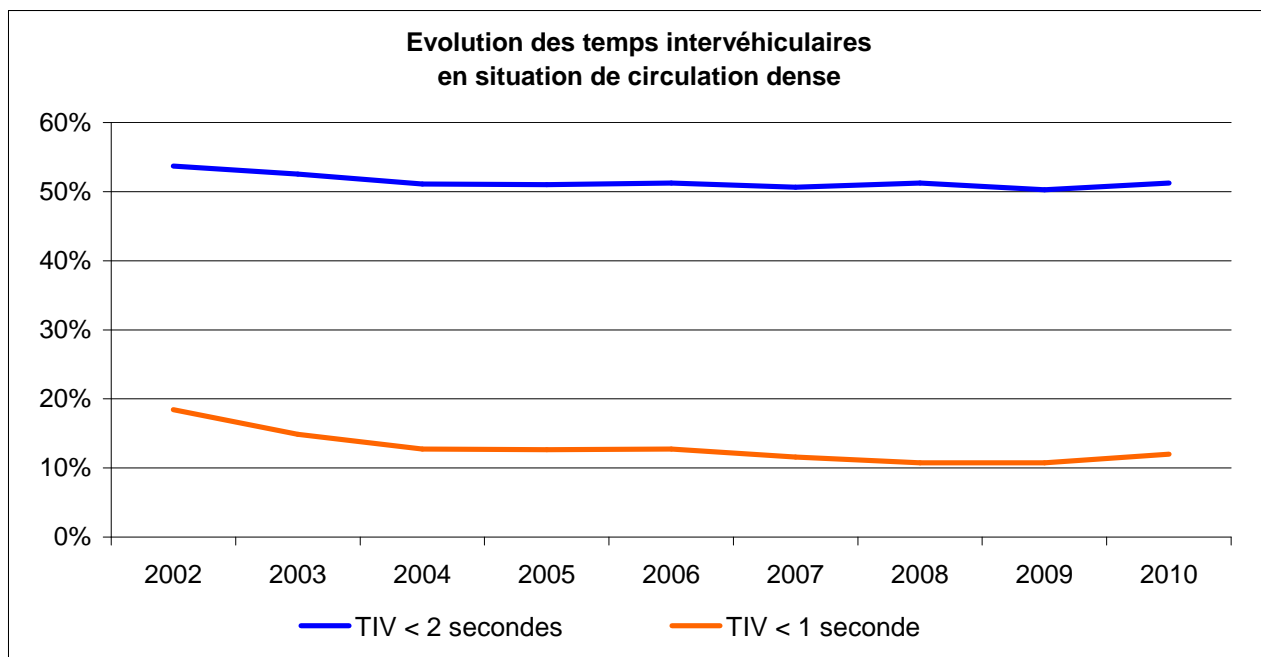
(1) le trafic dense est défini comme la fraction de trafic présentant des TIV inférieurs à quatre secondes, Les nombres en gras correspondent aux nombres les plus élevés,

(2) Les chiffres sont pondérés en tenant compte du trafic par réseau et de la proportion de trafic dense correspondante.

On observe que pour la fraction dense du trafic, c'est sur le réseau limité à 90 km/h que le temps intervéhiculaire est le moins respecté.

on observe de TIV longs et très longs qui, par effets de moyenne, masquent les TIV courts.

Evolution depuis 2002



Les données sont pondérées en tenant compte du trafic par réseau et de la proportion de trafic dense

C'est surtout la proportion des temps intervéhiculaires très courts (inférieurs à une seconde) qui s'est globalement améliorée depuis 2002, passant de 18 % des conducteurs en 2002 à 11,4 % en 2010 (mais la règle, rappelons-le, impose un minimum de 2 secondes). Les taux observés en 2010 montrent cependant une légère dégradation des comportements par rapport à l'année précédente.

V - Le niveau d'occupation des véhicules de tourisme

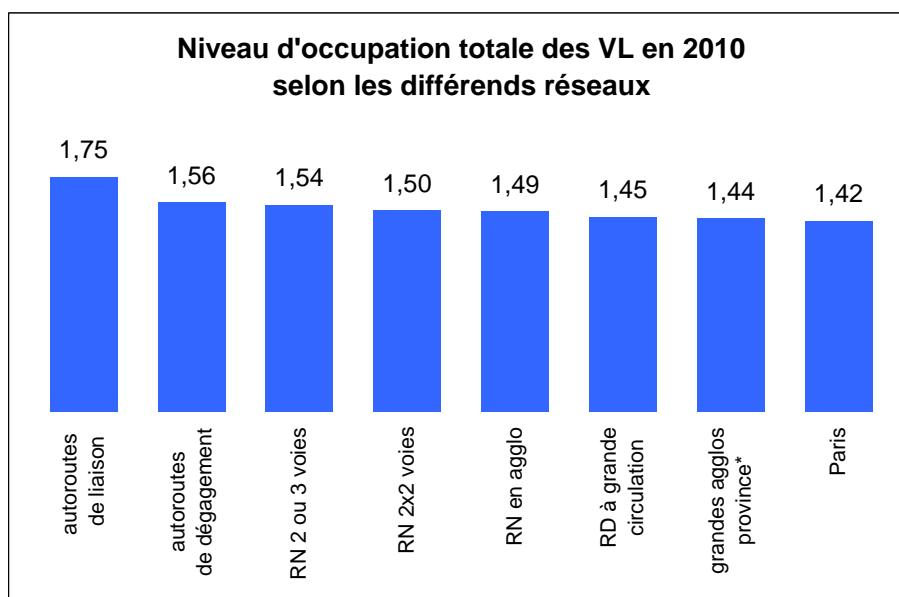
Résultats 2010

Le tableau suivant rapporte les niveaux d'occupation à l'avant et à l'arrière des véhicules de tourisme relevés en 2010 sur les différents types de réseau de rase campagne et urbains :

	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	1,54	1,44	1,38	1,41	1,36	1,37	1,34	1,33
Occupation arrière	0,20	0,12	0,13	0,13	0,09	0,12	0,08	0,11

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

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



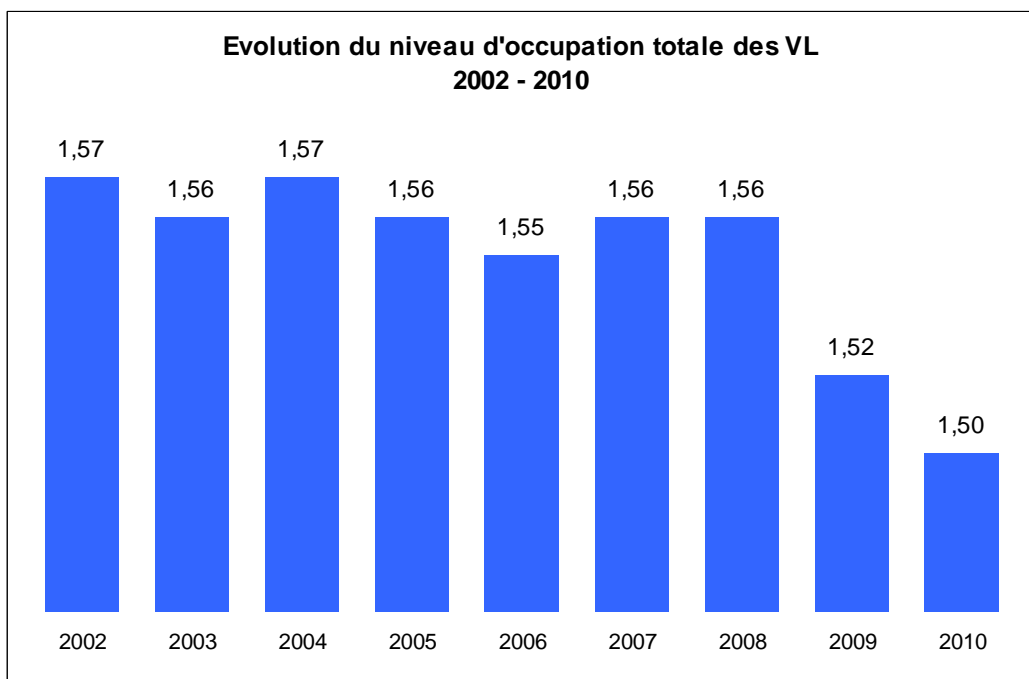
On observe que, comme en 2009, c'est sur autoroutes de liaison que le niveau d'occupation est le plus élevé. A l'opposé, il est le plus faible en milieu urbain, et notamment à Paris.

Globalement, corrigé du poids du trafic sur les différents types de réseaux de rase campagne et urbain, les niveaux d'occupation tous réseaux confondus pour 2010 sont les suivants :

niveau occupation avant	1,39
niveau occupation arrière	0,12
niveau occupation totale	1,50

Evolution du niveau d'occupation totale des VL

Le graphique ci-dessous retrace l'évolution du niveau d'occupation total des véhicules de tourisme, tous réseaux confondus, depuis 2002 :



Alors que depuis 2002 les variations du niveau d'occupation des véhicules de tourisme avaient une amplitude très réduite, on observe depuis 2009 un taux en net retrait.
