

Observatoire national interministériel de sécurité routière

L'évolution du comportement des conducteurs : 2011 et années précédentes (hors vitesse)

Note de synthèse

Les sondages sur l'observation de paramètres de sécurité routière réalisés pour le compte de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière comportent un certain nombre d'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 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 français (hors DOM) a été introduite en 2009 dans le cahier des charges du prestataire qui réalise les sondages « vitesse » 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 à l'oreille
- ou bien le conducteur n'a pas de téléphone en main¹

En 2011, les observations ont porté sur 21 128 véhicules et se sont déroulées aux cours des mois de septembre à décembre 2011, de jour, sur 92 points d'observation répartis sur les différents types de réseaux.

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 situation.*

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

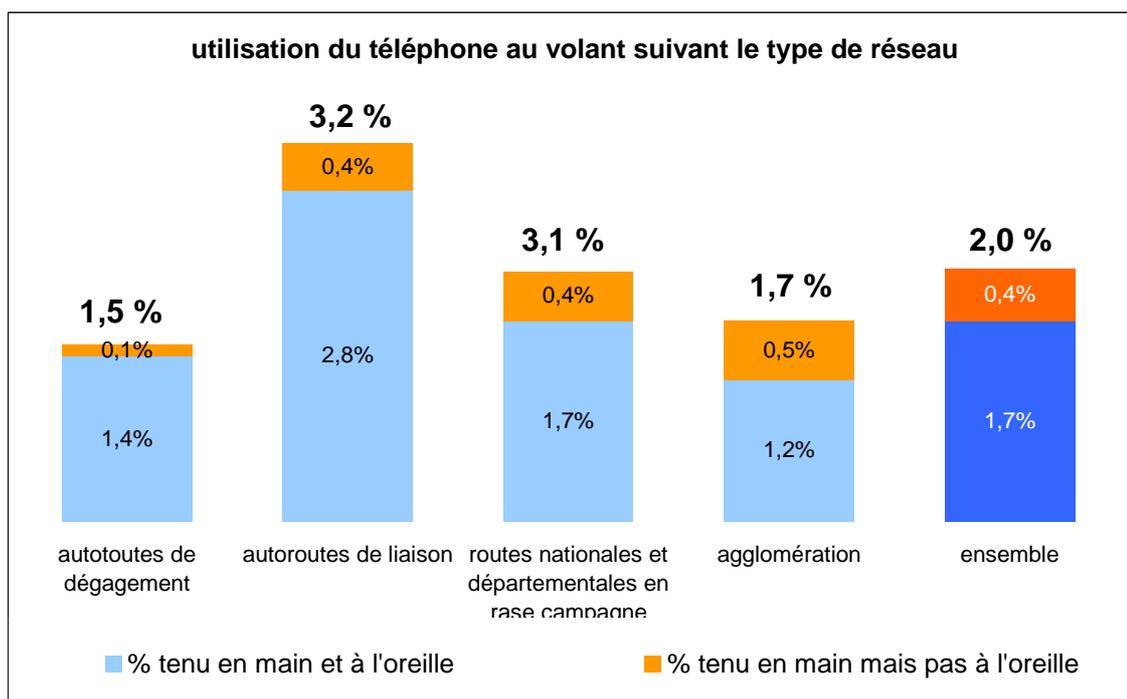
- Autoroutes de liaison : 3 331
- Autoroutes de dégagement : 3 246
- Routes nationales (RN) 2x2 voies : 3 306
- RN 2 ou 3 voies : 3 853
- Routes départementales (RD) : 3 751
- RN en traversée d'agglomérations : 1 663
- Centres-villes : 1 978

La répartition des 21 128 véhicules observés s'effectue ainsi :

- 17 447 véhicules légers (VL)
- 1 945 véhicules utilitaires (VUL)
- 1 556 poids lourds (PL)
- 148 bus
- 32 divers

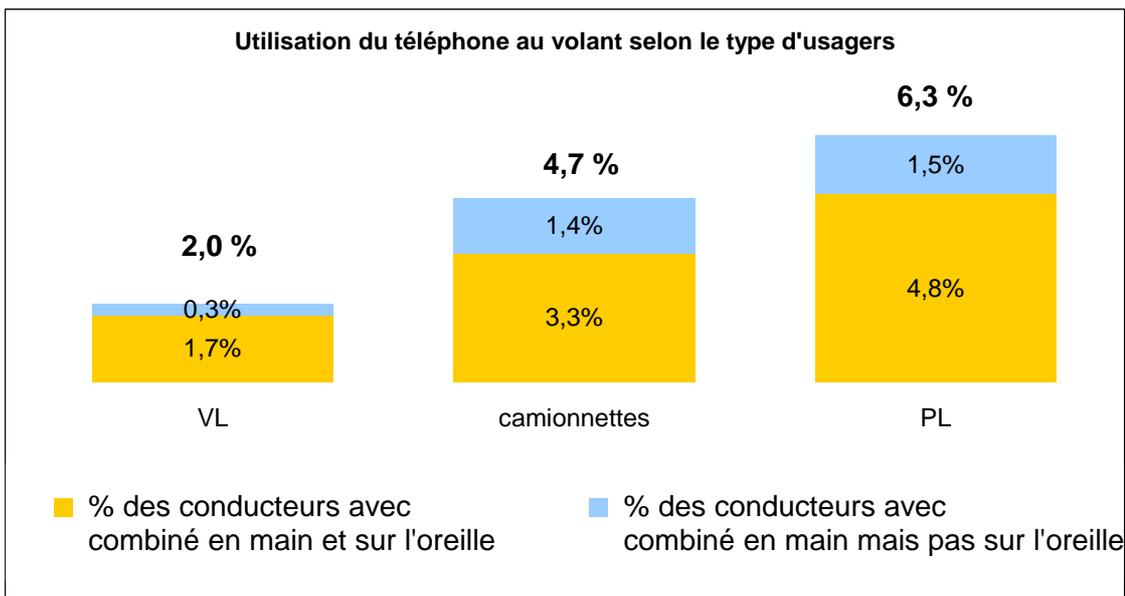
• Résultat global

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



On observe sur les autoroutes de liaison le taux le plus élevé d'utilisation alors qu'il est le plus faible sur les autoroutes de dégagement et en agglomérations.

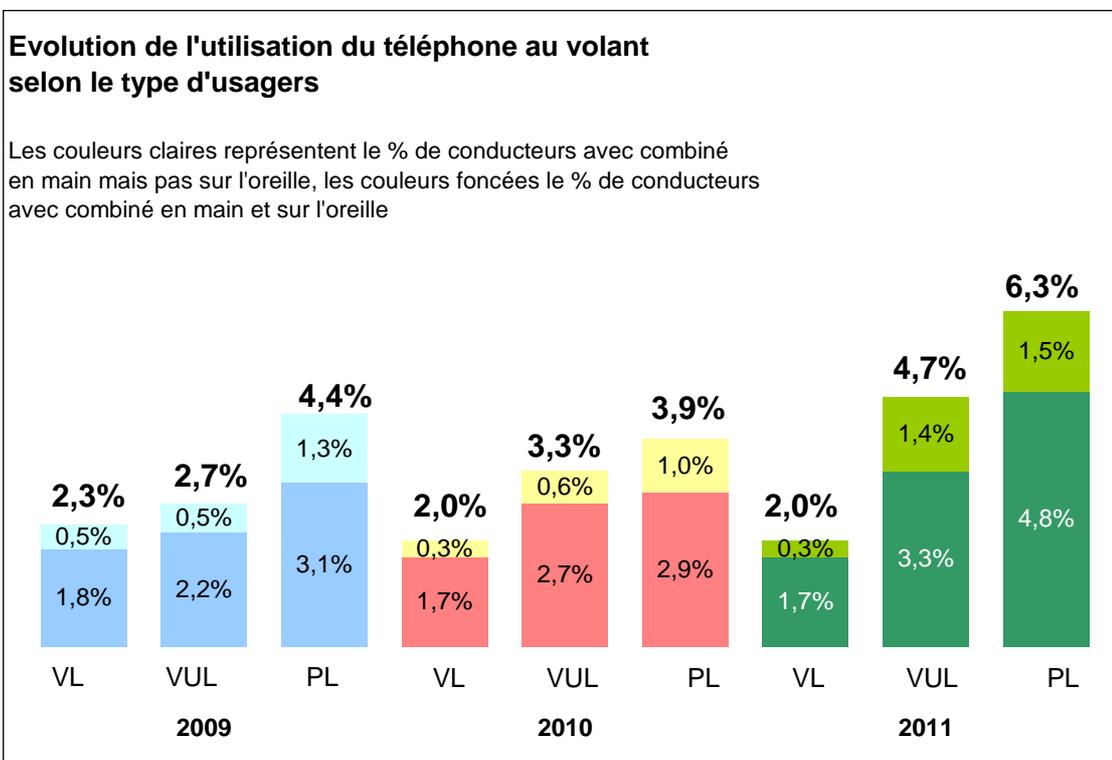
Le graphique suivant détaille les taux d'utilisation du téléphone au volant pour trois catégories d'usagers : les conducteurs de VL, de PL et de camionnettes (VUL).



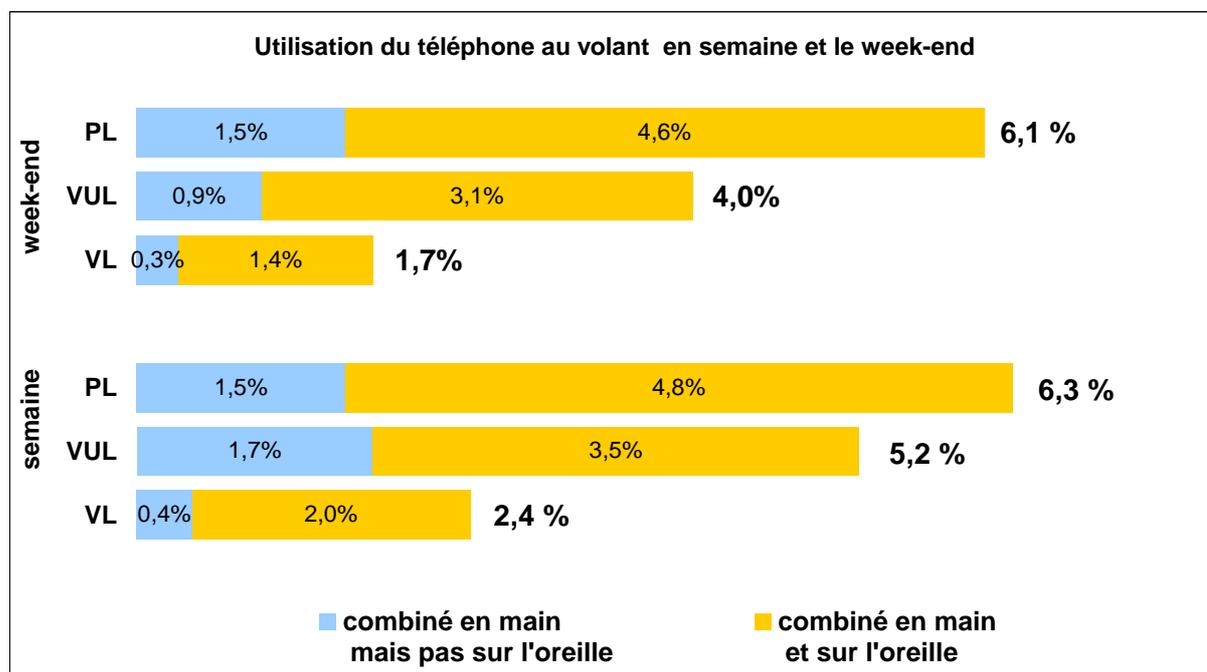
(NB : les conducteurs de bus et les « divers » n'ont pas été pris en compte, leurs effectifs étant nettement trop faibles pour une prise en compte statistique)

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.

En terme d'évolution, on remarque qu'alors que le taux d'usage baisse pour les conducteurs de VL (à mettre en relation avec la montée en charge de la téléphonie intégrée et/ou une meilleure connaissance du risque), le taux des usagers « professionnels » augmente (+62% pour les routiers, +42,4% pour les VUL qui ne sont pas tous professionnels).



On remarque par ailleurs que l'utilisation du téléphone au volant par type d'utilisateurs est légèrement plus fréquente en semaine que pendant le week-end avec cependant les mêmes différences de comportement entre les trois catégories d'utilisateurs observées, comme le montre le graphique ci-après :



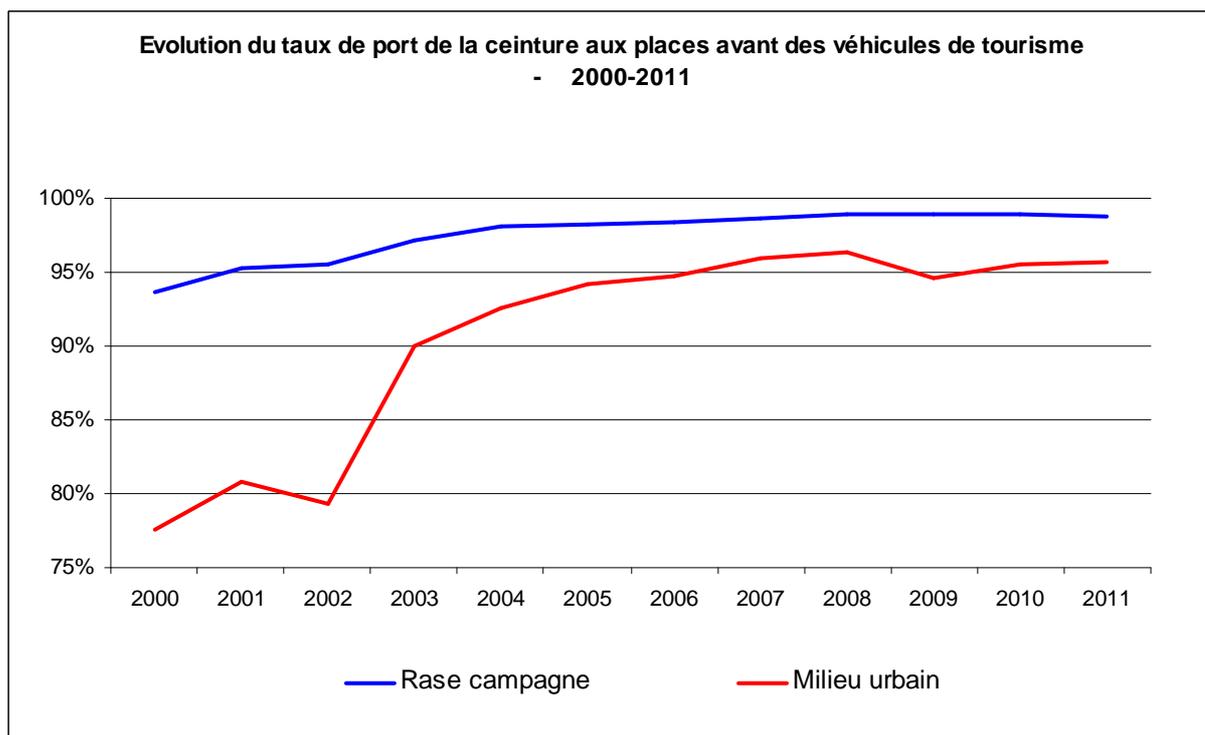
II – La ceinture de sécurité

Le taux de port aux places avant des véhicules de tourisme

Le sondage 2011 sur le taux de port de la ceinture aux places avant des véhicules de tourisme porte sur l'observation de jour, sur les différents réseaux urbains et de rase campagne, de 13 202 véhicules.

- **Evolution du taux de port depuis 2000**

	Rase campagne	Milieu urbain
2000	93,6 %	77,6 %
2001	95,3 %	80,8 %
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 %
2011	98,8 %	95,7 %



Les taux de port aux places avant sont désormais très proches de 100 %, notamment en rase campagne. Depuis 2003 pour la rase campagne et 2007 pour le milieu urbain on peut dire que la situation est très stable.

Le tableau suivant détaille les taux de port relevés en 2011 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	95,8 %
Lille	97,3 %
Metz	98,3 %
Nantes	97,9 %
Lyon	91,9 %
Toulouse	93,6 %
Avignon	97,2 %

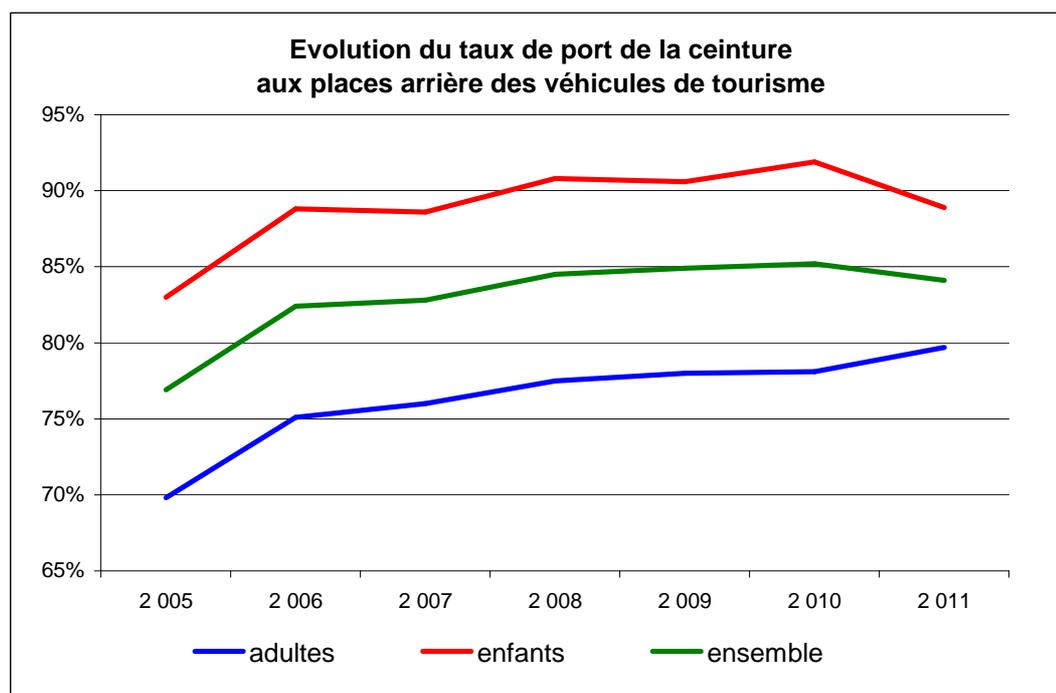
RASE CAMPAGNE	
autoroutes de liaison	98,9 %
autoroutes de dégagement	98,8 %
routes nationales	99,0 %
routes départementales	98,6 %

Le taux de port aux places arrière des véhicules de tourisme

Le sondage 2011 sur le taux de port de la ceinture aux places arrière des véhicules de tourisme porte sur l'observation de jour, en milieu urbain aux barrières de péage de certaines autoroutes, de 3 994 véhicules.

- **Evolution du taux de port depuis 2005²**

	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 %
2011	79,7 %	88,9 %	84,1 %



Même s'ils demeurent plus faibles que les taux relevés aux places avant, les taux de port aux places arrière ont dans l'ensemble progressés depuis les premières mesures en 2005. Le taux de port pour les enfants est désormais proche de 90 %, mais il a régressé en 2011.

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.

² Les premiers recueils des données sur le port de la ceinture pour les occupants arrière des véhicules de tourisme datent de 2005

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	2011
Taux global	95,5%	96,2%	96,5%	96,9%	96,6%	96,8%	96,7%

On constate que le taux est pratiquement sans changement significatif depuis 2007, entre 96,5 % et 96,9 %

Rappelons que dans les accidents corporels en 2010, 98% des personnes indemnes et des blessés légers étaient ceinturés mais seulement 93% des blessés hospitalisés et surtout 78% des personnes tuées.

Si la ceinture est portée massivement, son absence induit un sur risque d'être tué en cas d'accident supérieur à 10.

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

Le sondage 2011 sur le taux de port du casque des motocyclistes porte sur l'observation de jour, sur les différents réseaux urbains et de rase campagne, de 756 motos

Les tableaux ci-dessous récapitulent l'évolution du taux de port du casque depuis 2000 sur les réseaux de rase campagne et urbain.

Rase campagne (motos)

Taux de port en %	Autoroutes de liaison	Autoroutes de dégagement	Routes nationales à 2 x 2 voies	Routes nationales à 2 ou 3 voies	Routes départementales à grande circulation
2000	96%	97%	97%	99%	95%
2001	98%	98%	98%	99%	97%
2002	96%	97%	94%	97%	96%

2003	98%	97%	96%	94%	97%
2004	97%	97%	88%	94%	92%
2005	99%	96%	90%	96%	92%
2006	98%	97%	94%	98%	86%
2007	99%	98%	91%	94%	89%
2008	99%	96%	93%	93%	87%
2009	98%	99%	92%	91%	97%
2010	96%	95%	88%	93%	98%
2011	94%	97%	88%	95%	92%

Milieu urbain (motos)

Taux de port (en %)	Routes nationales en traversées d'agglomérations	Ensemble des grandes agglomérations de province	Agglomération parisienne	dont Paris
2000	98%	97%	97%	98%
2001	98%	97%	98%	98%
2002	95%	97%	98%	98%
2003	94%	96%	99%	99%
2004	96%	95%	99%	98%
2005	96%	97%	99%	99%
2006	97%	95%	99%	98%
2007	92%	98%	99%	99%
2008	95%	98%	100%	100%
2009	93%	94%	99%	97%
2010	91%	94%	98%	99%
2011	91%	98%	99%	100%

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 2011. Par rapport aux années précédentes, il s'est légèrement dégradé sur les autoroutes. En milieu urbain on observe également en 2011 le taux de port le plus faible lors des traversées de petites agglomérations par RN.

Le casque est donc porté massivement mais l'absence de casque induit un sur risque d'être tué en cas d'accident de 1,2 en rase campagne et de 3,7 en milieu urbain (données 2009). Si en milieu urbain, le casque peut souvent sauver des vies, vu les vitesses moindres, en rase campagne son efficacité est bien moindre en raison des vitesses élevées.

IV - Le niveau d'occupation des véhicules de tourisme

Résultats 2011

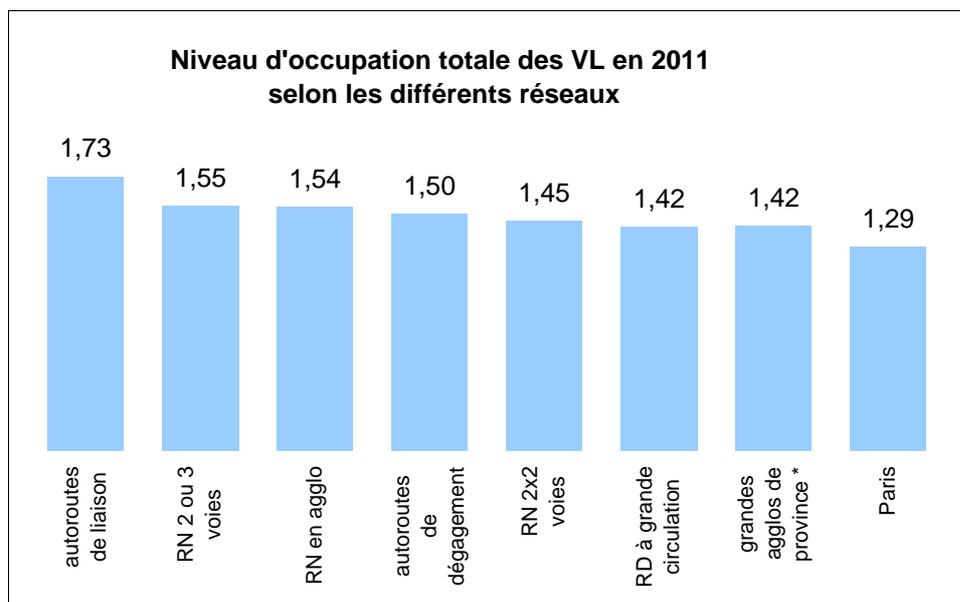
Le sondage 2011 sur le niveau d'occupation des véhicules de tourisme porte sur l'observation de jour, sur les différents réseaux urbains et de rase campagne, de 13 202 véhicules.

Le tableau suivant rapporte les niveaux d'occupation à l'avant et à l'arrière des véhicules de tourisme relevés en 2011 sur les différents types de réseau de rase campagne et en milieu urbain :

	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	1,38	1,35	1,41	1,34	1,40	1,23	1,32
Occupation arrière	0,21	0,11	0,10	0,08	0,08	0,14	0,06	0,10

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

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



On observe que, comme en 2009 et 2010, 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.

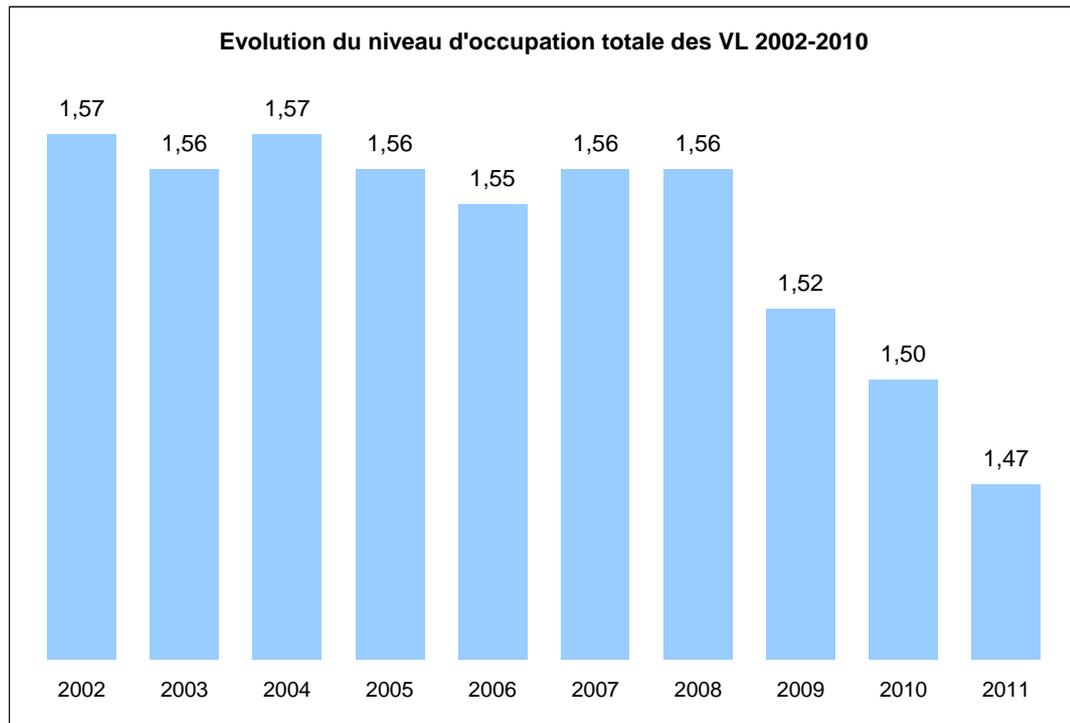
Globalement, corrigé du poids du trafic sur les différents types de réseaux de rase campagne et urbain, les niveaux d'occupation tous réseaux confondus pour 2011 sont les suivants :

niveau occupation avant	1,36
-------------------------	------

niveau occupation arrière	0,11
niveau occupation totale	1,47

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 des valeurs qui descendent régulièrement.