



ESRA2 Rapport thématique n° 3 (version actualisée)

Distraction (utilisation du téléphone portable)

Résumé long

Objectif et méthodologie

Le projet ESRA (E-Survey of Road users' Attitudes) est une initiative conjointe d'instituts de sécurité routière, de centres de recherche, de services publics et de sponsors privés du monde entier. L'objectif est de collecter et d'analyser des données comparables sur les performances en matière de sécurité routière, en particulier la culture et le comportement des usagers de la route. Les données du projet ESRA servent de base à un vaste ensemble d'indicateurs de sécurité routière. Ceux-ci fournissent des preuves scientifiques pour l'élaboration de politiques aux niveaux national et international.

L'institut Vias à Bruxelles (Belgique) a lancé et coordonne le projet ESRA, en coopération avec onze partenaires du groupe central (BAST (Allemagne), BFU (Suisse), CTL (Italie), IATSS (Japon), Université Gustave Eiffel (France), ITS (Pologne), KFV (Autriche), NTUA (Grèce), PRP (Portugal), SWOV (Pays-Bas), TIRF (Canada)). Au cœur du projet ESRA se trouve un questionnaire d'enquête élaboré conjointement, qui est traduit dans des versions linguistiques nationales. Les thèmes couverts comprennent le comportement autodéclaré, les attitudes et les opinions sur les comportements dangereux dans la circulation, les expériences de contrôle et le soutien aux mesures politiques. L'enquête aborde différents sujets liés à la sécurité routière (par exemple, la conduite sous l'influence de l'alcool, de drogues et de médicaments, la vitesse, la distraction) et cible les personnes possédant des voitures, les conducteurs de motocyclettes et de cyclomoteurs, les cyclistes et les piétons.

Le présent rapport est basé sur la deuxième édition de cette enquête mondiale, qui a été menée en deux vagues : une première vague en 2018 (ESRA2_2018) impliquant 32 pays et une deuxième vague en 2019 (ESRA2_2019), se terminant en 2020, incluant 16 pays supplémentaires. Au total, cette enquête a permis de recueillir des données auprès de plus de 45 000 usagers de la route dans 48 pays. Un aperçu de l'initiative ESRA et des résultats du projet est disponible sur : www.esranet.eu.

Ce rapport thématique du projet ESRA sur la distraction (utilisation du téléphone portable) se concentre sur l'utilisation du téléphone portable pour parler (à la main et en mains libres) et pour envoyer des SMS (lire un SMS/email ou consulter des réseaux sociaux) pendant la conduite. Elle comprend l'analyse des aspects liés aux comportements dangereux déclarés dans la circulation, à l'acceptabilité des comportements dangereux dans la circulation (personnelle et sociale), aux attitudes envers l'utilisation du téléphone portable, à la perception des risques liés à l'utilisation du téléphone portable, au soutien des mesures politiques, aux opinions sur les règles de circulation et les sanctions, et à la perception de l'application des règles. Les résultats sont présentés séparément pour les quatre régions : Europe24, Amérique3, Asie-Océanie9, Afrique12. Le rapport comprend des comparaisons entre les régions ainsi que les résultats du lien entre l'âge et le sexe, et l'identification des facteurs qui influencent le comportement autodéclaré de parler au téléphone en le tenant à la main et d'envoyer des SMS au volant d'une voiture.

Principaux résultats

Comportements dangereux autodéclarés dans la circulation (30 derniers jours)

L'utilisation du téléphone portable au volant est plus fréquente dans la région Afrique12 : 64,6% des automobilistes ont déclaré avoir parlé sur un téléphone portable mains libres au volant, 51,7% ont parlé sur un téléphone portable en le tenant à la main et 44,5% ont lu un SMS/email ou consulté des réseaux sociaux.

L'Europe24 est la région où l'utilisation du téléphone portable au volant est la moins répandue : 48% ont utilisé des dispositifs mains libres, 28,9 % ont parlé sur un téléphone portable en le tenant à la main et 24,4% ont lu un SMS ou un courriel ou consulté des réseaux sociaux.

L'Amérique3 et l'Asie-Océanie9 présentent des pourcentages similaires de conducteurs déclarant utiliser le téléphone portable au volant, respectivement : 51,5% et 56,7% des conducteurs ont utilisé des dispositifs mains libres ; 37,3% et 40,5% des conducteurs ont parlé au téléphone en le tenant à la main ; et l'envoi de SMS a été déclaré par 35,7% et 39,8% des conducteurs.

L'utilisation du téléphone portable au volant est plus fréquente chez les hommes en Europe24 et en Afrique12 et chez les femmes en Amérique3, mais aucune différence significative n'a été constatée en Asie-Océanie9.

L'augmentation de l'âge est généralement associée à une diminution des comportements autodéclarés, sauf pour les conducteurs de voitures Africa12. Les effets de l'âge sont plus marqués pour la conversation sur un téléphone portable en le tenant à la main et pour l'envoi de SMS que pour l'utilisation de dispositifs mains libres.

L'envoi de SMS au volant est plus fréquent chez les automobilistes que chez les cyclomotoristes et les cyclistes.

Acceptation des comportements dangereux en matière de circulation

Les pourcentages d'acceptabilité personnelle sont inférieurs aux pourcentages des comportements autodéclarés correspondants - il y a beaucoup de conducteurs qui considèrent les comportements comme inacceptables mais qui les font quand même.

Dans l'ensemble, les personnes interrogées pensent que les comportements liés à l'utilisation de téléphones portables au volant sont plus acceptables par "les autres" que par elles-mêmes.

Les personnes interrogées considèrent qu'il est plus acceptable d'utiliser des dispositifs mains libres pour parler au volant que de parler avec un téléphone en le tenant à la main, et ce dans toutes les régions.

Perception du risque

Le pourcentage de personnes interrogées qui ont déclaré que le fait de parler au téléphone en conduisant est souvent/fréquemment la cause d'un accident de la route (75,5% en Europe24, 70,7% en Amérique3, 63,7% en Afrique12 et 52% en Asie-Océanie9) est plus élevé que le comportement autodéclaré, ce qui suggère que de nombreux conducteurs considèrent ce comportement comme risqué mais le font quand même.

L'utilisation de dispositifs mains libres pour parler au volant est considérée comme moins risquée que la conversation sur un téléphone portable en le tenant à la main.

Application, soutien aux mesures politiques, règles de circulation et sanctions

Plus de la moitié des personnes interrogées sont favorables à la tolérance zéro pour l'utilisation de tout type de téléphone portable au volant pour tous les conducteurs dans toutes les régions : 64,8% en Asie-Océanie9, 59,8% en Afrique12, 53,7% en Europe24, et 53,1% en Amérique3.

La plupart des répondants (plus de 2 sur 3) d'Europe24, d'Amérique3 et d'Asie-Océanie9 sont d'accord pour dire que les règles de circulation/sanctions devraient être plus strictes et ne sont pas suffisamment contrôlées. Une minorité est d'accord pour dire que les règles de circulation/sanctions sont trop sévères : 22,6% en Europe24 ; 20,8% en Amérique3 ; 34,6% en Asie-Océanie9.

En Afrique12, le pourcentage de répondants qui estiment que les règles de circulation/sanctions devraient être plus strictes (63,5%) et ne sont pas suffisamment contrôlées (65,7%) est nettement inférieur à celui des autres régions, et le pourcentage de ceux qui estiment que les règles de circulation/sanctions sont trop sévères (37,8%) est nettement supérieur à celui des autres régions.

L'Afrique¹² est la région où la perception des contrôles est la plus élevée : 31,9% des automobilistes ont déclaré qu'ils risquaient d'être contrôlés par la police pour avoir utilisé un téléphone portable en le tenant à la main pendant la conduite, cette perception est plus faible dans d'autres régions : 26,1% en Asie-Océanie⁹, 19,1% en Europe²⁴ et 13,9% en Amérique³.

L'application et les sanctions routières actuelles concernant l'utilisation du téléphone portable au volant n'influencent pas les comportements déclarés.

Facteurs qui influencent l'utilisation du téléphone portable au volant d'une voiture

L'acceptabilité personnelle et le contrôle comportemental perçu de l'utilisation du téléphone portable au volant (parler sur un téléphone portable en le tenant à la main et envoyer des SMS) sont les facteurs qui augmentent le plus la probabilité de parler sur un téléphone portable en le tenant à la main et d'envoyer des SMS au volant.

La probabilité d'utiliser un téléphone portable au volant diminue avec l'augmentation de la perception du risque.

Les conducteurs qui ont une profession libérale sont plus susceptibles d'utiliser le téléphone au volant que les conducteurs sans profession.

Les conducteurs qui soutiennent l'obligation légale d'appliquer une tolérance zéro pour l'utilisation de tout type de téléphone portable au volant sont moins susceptibles d'adopter ce comportement.

Les pays qui imposent des restrictions concernant l'utilisation de dispositifs mains libres pour parler au volant ont une prévalence plus faible de ce comportement.

Les pays dont la population passe plus de temps par jour à utiliser internet sur leur téléphone portable et les réseaux sociaux présentent des pourcentages plus élevés de conducteurs déclarant envoyer des SMS au volant.

Principales recommandations

Recommandations politiques au niveau national et régional

- Définir des indicateurs liés à la distraction et fixer des objectifs au niveau régional, tels que la prévalence de la distraction au volant, le nombre de contrôles de l'utilisation du téléphone portable et le nombre de victimes de la circulation imputables à la distraction.
- Mener des campagnes de sensibilisation aux risques de la distraction au volant.
- Intégrer des informations sur les risques liés à la distraction dans les programmes éducatifs et dans la formation au permis de conduire.
- Renforcer l'application de la loi (et la perception de l'application) et trouver de nouvelles méthodes d'application de la loi en ce qui concerne l'utilisation du téléphone portable au volant. Veiller à ce que des sanctions soient appliquées aux conducteurs qui enfreignent la loi.

Recommandations spécifiques à certaines parties prenantes

- *[Aux organisations non gouvernementales (ONG)]* Contribuer aux campagnes et événements d'éducation et de sensibilisation contre la distraction au volant.
- *[Aux constructeurs automobiles, aux autres entreprises et aux organismes de recherche]* Développer des solutions peu coûteuses à intégrer dans les véhicules pour détecter ou prévenir la distraction au volant.
- Développer des plans de sécurité routière qui incluent des politiques concernant l'utilisation du téléphone portable au volant.

L'initiative ESRA a démontré la faisabilité et la valeur ajoutée de la collecte conjointe de données sur les performances en matière de sécurité routière par des organisations partenaires du monde entier. L'intention est de répéter cette initiative sur une base triennale, en conservant un ensemble de questions de base à chaque vague. De cette façon, le projet ESRA produit des indicateurs de performance de

sécurité routière cohérents et comparables qui peuvent servir de base aux politiques nationales de sécurité routière et aux systèmes internationaux de suivi des performances de sécurité routière.

Pour citer ce document: Pires, C., Areal, A., & Trigo, J. (2019) Distraction (mobile phone use). ESRA2 Thematic report Nr. 3. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Lisbon, Portugal: Portuguese Road Safety Association.

Rapport complet: <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2018thematicreportno3distraction.pdf>