

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE

Observatoire des comportements (France métropolitaine) Résultats de l'année 2020

Septembre 2021



Sommaire

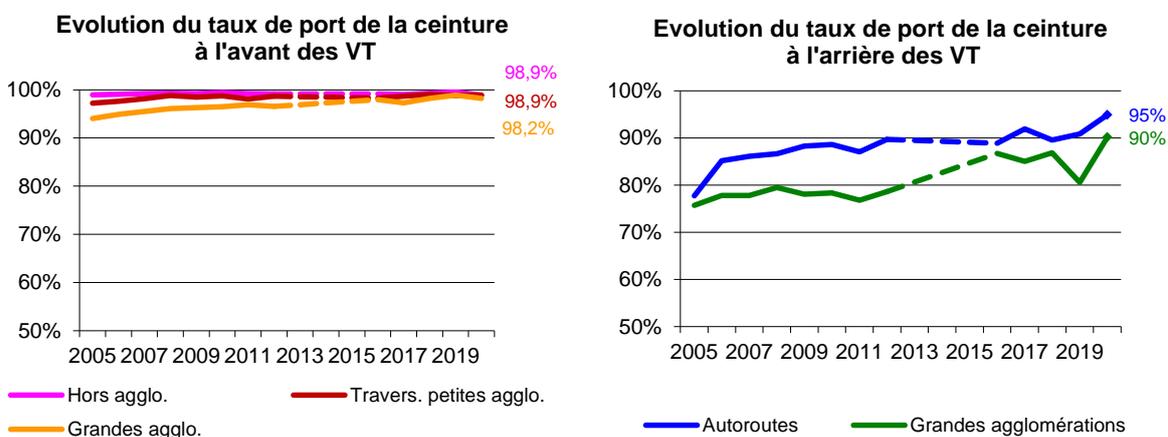
1. Introduction	6
2. Le port de la ceinture de sécurité	7
2.1. Réseaux hors agglomération.....	8
2.2. Traversées de petites agglomérations.....	9
2.3. Grandes agglomérations	10
3. Le port du casque.....	11
3.1. Usagers de 2RM hors agglomération	12
3.2. Usagers de 2RM en agglomération	12
3.3. Cyclistes en agglomération	13
4. L'utilisation d'un distracteur	14
4.1. Utilisation d'un distracteur par les automobilistes selon le type de réseau.....	15
4.2. Utilisation d'un distracteur par les piétons	16
4.3. Évolution 2009-2020 par type de réseau et d'usager.....	18
4.4. Utilisation du téléphone en main ou des oreillettes selon le type d'usagers et de jour	20
5. Le taux d'occupation des véhicules	21
5.1. Taux d'occupation des véhicules de tourisme	22
5.2. Taux d'occupation des véhicules utilitaires légers	23
Annexe 1 : Nombre de véhicules et de piétons observés	24
Annexe 2 : Méthodologie de l'observatoire des comportements	25
a) Modalités communes et panel de points d'observation	25
b) Port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules, port du casque pour les usagers de 2RM et taux d'occupation des véhicules.....	26
c) Port de la ceinture de sécurité aux places arrière des véhicules	27
d) Utilisation de distracteurs chez les conducteurs.....	27
e) Utilisation de distracteurs lors des traversées piétonnes.....	28

Synthèse

Depuis 2016, la méthodologie de l'observatoire intègre de nouvelles catégories d'usagers (port de la ceinture à l'avant des véhicules utilitaires légers, port du casque par les cyclistes en agglomération). En 2020 le renouvellement du marché a engendré l'ajout d'observations de l'usage de distracteurs par les piétons lors des traversées. La pandémie de Covid-19 et les mesures liées ont conduit à décaler légèrement la première vague d'enquête de façon à ce que les résultats soient comparables aux années précédentes. Les principales conclusions pour l'année 2020 sont les suivantes.

Le taux de port de la ceinture de sécurité par les occupants de véhicules de tourisme reste stable à l'avant par rapport à l'année précédente, avec un taux de non-port qui reste très marginal, de 1 à 2 %. La ceinture avant est moins portée dans les grandes agglomérations. A l'arrière des VT, on constate une hausse importante du taux de port de la ceinture sur les autoroutes (95 %, +4 points) et un retour au niveau de 2018 dans les grandes agglomérations (90 %) après la forte baisse de 2019. La comparaison entre jours ouvrés et week-end ne met pas en évidence d'écart significatif.

Pour les usagers de véhicules utilitaires légers, le taux de port de ceinture observé à l'avant est de 94 % hors agglomération et de 96 % dans les grandes agglomérations où il connaît une hausse significative de 4 points par rapport à 2019 et de 10 points par rapport à 2016.



Le port du casque par les usagers de deux-roues motorisés est quasi-général en France métropolitaine. En 2020, seuls 5 usagers sur les 572 observés ne le portaient pas, tous en agglomération. **Le port du casque par les cyclistes** continue à augmenter. Le taux est désormais de 31 %, contre 29 % en 2019 et 21 % en 2016. Il reste plus porté le week-end (37 %) que les jours ouvrés (27 %).

Les observations de **l'utilisation du téléphone** montrent une stabilité de l'usage du téléphone au volant pour les conducteurs de VT (3,3 %) et de PL (5,0 %). Ces taux sont plus importants les jours ouvrés que le week-end. Le taux d'utilisation du téléphone reste très élevé et continue à augmenter pour les conducteurs de VU dans les grandes agglomérations notamment, où il est de 14,7 % en 2020. Pour les cyclistes, il reste similaire à celui de 2016 (6,4 %). Les observations de l'utilisation du téléphone par les piétons au niveau des passages piétons, conduites pour la première fois en 2020, font ressortir que 27 % en font usage à un moment de la traversée dont 21 points avec le distracteur à la main.

Les observations dénombrent également les occupants des véhicules, permettant ainsi d'estimer un **taux moyen d'occupation**. Pour les véhicules de tourisme, il est de l'ordre de 1,33 à 1,57 selon les réseaux routiers (plus fort sur autoroute). Il est plus élevé le week-end qu'en jours ouvrés quel que soit le réseau considéré.

Indicateurs clés des bons comportements en circulation 2020

Key Performance Indicators (KPI) – Définition Commission Européenne

Taux de port de la ceinture de sécurité, de jour

Réseau	VT			VU (avant)
	Avant	Arrière		
		Adultes	Enfants	
Autoroutes de liaison	98,4 %	94,7 %	96,6 %	95,4 %
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération	98,6 %			92,7 %
Grandes agglomérations	98,2 %	89,6 %	93,1 %	96,2 %

Taux de port du casque, de jour

Réseau	2RM	Cyclistes
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération	100,0 %	
Grandes agglomérations	98,7 %	30,5 %

Taux de non-usage d'un distracteur par les conducteurs et les piétons, de jour

Réseau	Piétons	Cyclistes	VT	VU	PL
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération			97,6 %	97,3 %	
Grandes agglomérations	79,8 %	93,6 %	94,5 %	85,3 %	

1. Introduction

Depuis les années 1980, l'ONISR fait réaliser par un prestataire des mesures de vitesses et des observations du comportement des usagers de la route sur un ensemble de points d'observation du réseau routier métropolitain. Pour des raisons techniques, ce dispositif a été interrompu entre 2013 et 2015. Un dispositif de remplacement a été mis en œuvre sur cette période pour les mesures de vitesses, en revanche aucune observation n'a pu être conduite s'agissant des comportements. Les observations des comportements ont repris en 2016 après une évolution du panel de points d'observation ainsi que des modifications mineures intervenues dans la méthodologie. Le cahier des charges a été complété en 2020 pour y ajouter les observations de piétons.

Cette note de synthèse des résultats des observations 2020 aborde successivement le port de la ceinture de sécurité, le port du casque par les usagers de deux-roues, l'utilisation de distracteurs par les conducteurs et les piétons et le taux d'occupation des véhicules.

L'annexe 1 récapitule par type de réseau le nombre de véhicules observés de chaque catégorie.

L'annexe 2 présente de façon détaillée la méthodologie suivie pour les observations des comportements et signale les évolutions apportées par rapport au dispositif en vigueur jusqu'en 2012.

Impact de la pandémie de Covid-19 sur les observations :

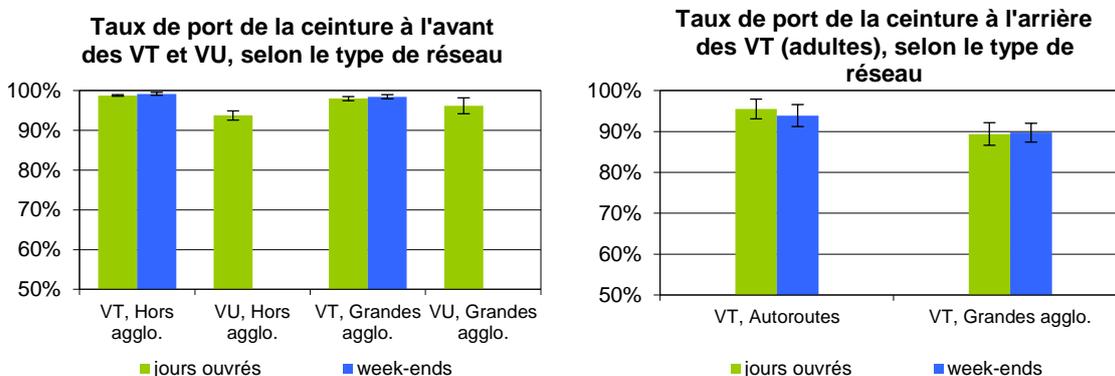
La pandémie de Covid-19 et les mesures liées ont conduit à décaler les observations menées durant la première vague de mesure de l'année. Habituellement menée entre mars et juin celle-ci a en 2020 été effectuée sur la période mai-juillet.

Les effectifs observés n'ont pas été impactés.

2. Le port de la ceinture de sécurité

A retenir

- Le taux de port de la ceinture à l'avant est **quasi-généralisé** pour les véhicules de tourisme.
- Quel que soit le type de réseau, le taux de port de la ceinture est **plus important à l'avant qu'à l'arrière**.
- Le taux de port de la ceinture à l'avant est **plus faible chez les occupants de véhicules utilitaires**, que chez les occupants de véhicules de tourisme.



Méthodologie

Les observations du port de la ceinture à l'avant des véhicules sont réalisées sur tous types de réseaux routiers (voir le détail en annexe 2). Elles portent sur les véhicules de tourisme (VT) ainsi que, depuis 2016, sur les véhicules utilitaires légers (VU). Les exploitations conduisent à des résultats très proches pour les différents types de réseaux hors agglomération¹. En conséquence les observations ont été agrégées en trois groupes : réseaux hors agglomération, traversées de petites agglomérations, grandes agglomérations.

Pour des raisons pratiques (nécessité d'observer des véhicules à très basse vitesse), les observations du port de la ceinture à l'arrière des véhicules ne sont réalisées que sur deux types de réseaux : les barrières de péage autoroutières et les grandes agglomérations. Elles ne portent que sur les véhicules de tourisme, et distinguent parmi les passagers arrière les adultes et les enfants.

L'ensemble des observations, à l'avant comme à l'arrière, sont effectuées de jour.

Les résultats sont présentés ci-après par type de réseau selon le regroupement opéré pour les résultats relatifs au port de la ceinture à l'avant :

- réseaux hors agglomérations (autoroutes uniquement pour le port de la ceinture à l'arrière),
- traversées de petites agglomérations (uniquement pour le port de la ceinture à l'avant),
- grandes agglomérations.

Pour chaque type de réseau nous présentons successivement :

- l'évolution du taux de port de la ceinture sur la période 2005-2020, pour les occupants de VT ;
- une comparaison du taux de port observé les jours ouvrés et les week-ends en 2020, pour les occupants de VT ;
- pour les occupants de VU, le taux de port de la ceinture à l'avant observé depuis 2016 (première année intégrant ces véhicules).

Le nombre de VU observé le week-end est trop faible pour permettre une comparaison entre les jours ouvrés et les week-ends.

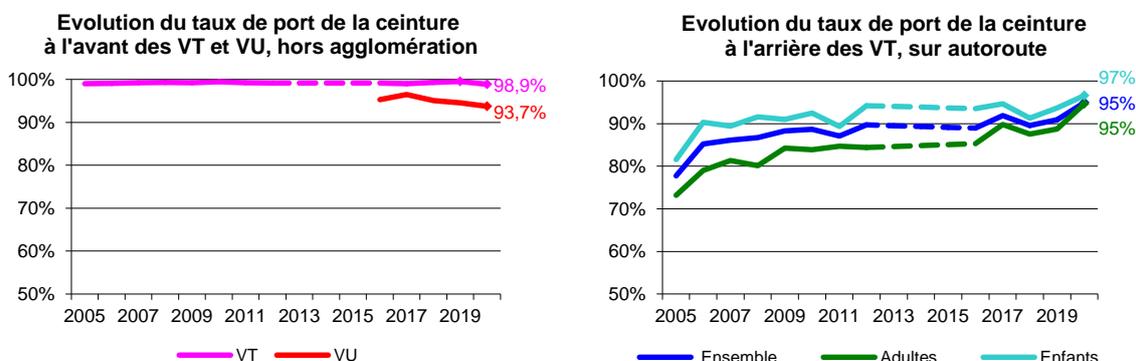
Chacun des taux mentionnés est accompagné de la valeur de l'intervalle de confiance associé en 2020.

¹ Les observations hors agglomération sont réalisées (sauf mention contraire) sur autoroutes de liaison, autoroutes de dégagement, routes à 2x2 voies, et routes à 2 ou 3 voies.

2.1. Réseaux hors agglomération

Les observations hors agglomération concernent les autoroutes de liaison, les autoroutes de déviation, les routes à 2x2 voies, et les routes à 2 ou 3 voies.

Occupants de VT et VU (ceinture avant depuis 2016), évolution 2005-2020



L'intervalle de confiance à 95 % associé aux taux de port de la ceinture calculés pour l'année 2020 est de :

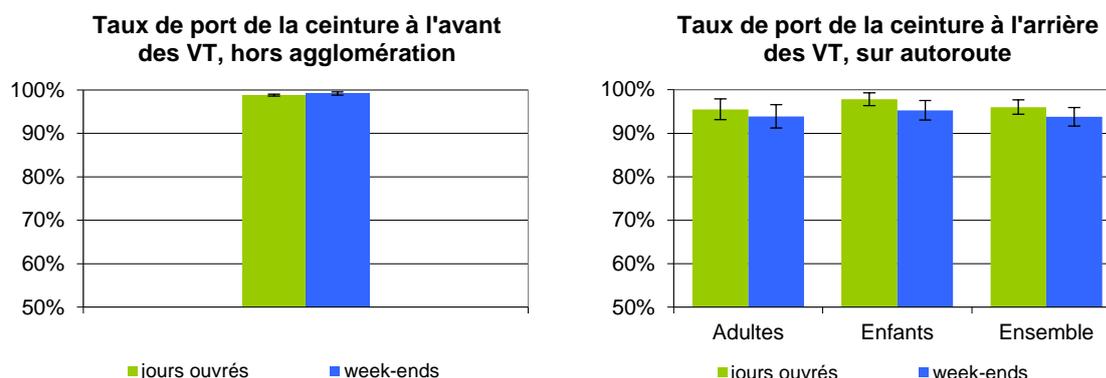
± 0,19 points pour le port de la ceinture à l'avant des VT et ± 1,1 points pour les VU, ± 1,3 points pour le port de la ceinture à l'arrière des VT sur autoroutes (± 1,8 points pour les adultes, ± 1,3 points pour les enfants).

Compte tenu de ces intervalles, le taux de port de la ceinture avant reste quasi-généralisé **pour les occupants de VT hors agglomération** malgré la légère baisse observée en 2020.

Pour le port de la ceinture à l'arrière sur autoroute, le taux augmente pour la deuxième année consécutive, et atteint son niveau le plus haut depuis le début des observations (95 % pour l'ensemble, + 4 points, 97 % pour les enfants, + 3 points).

Concernant **les occupants de VU**, le taux de port de la ceinture à l'avant baisse pour la troisième année consécutive (93,7 %, -2,8 % par rapport à 2017) même si l'intervalle de confiance plus important que pour les VT atténue en partie ce constat.

Comparaison jours ouvrés - week-ends (occupants de VT, 2020)

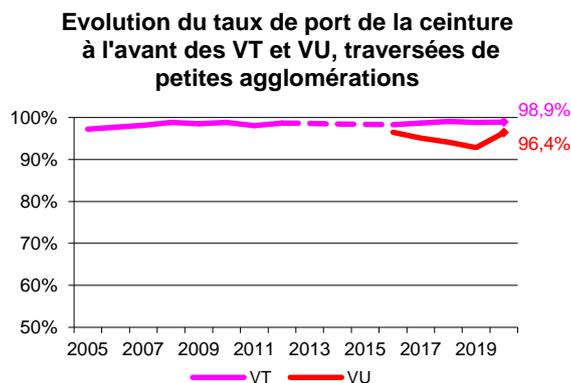


Les traits figurant au sommet de chaque barre représentent les intervalles de confiance à 95 %.

Le taux de port de la ceinture est similaire en jours ouvrés et le week-end à l'avant. A l'arrière sur autoroute la différence est un peu plus marquée avec un taux de port légèrement plus faible le week-end. Au regard des intervalles de confiance, l'écart n'est néanmoins pas statistiquement significatif.

2.2. Traversées de petites agglomérations

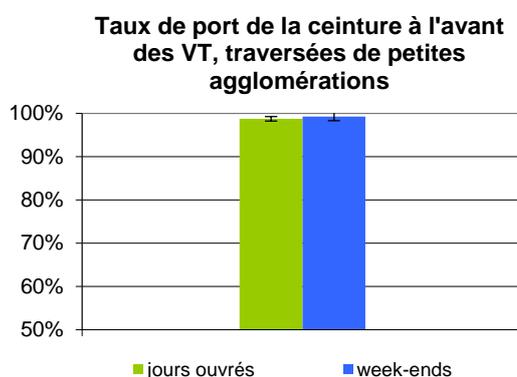
Occupants de VT et VU (depuis 2016), évolution 2005-2020



L'intervalle de confiance à 95 % associé au taux de port de la ceinture à l'avant des VT calculé pour l'année 2020 est de $\pm 0,5$ points. Compte tenu de cet intervalle, l'évolution de ce taux depuis 2012 n'est pas statistiquement significative.

Le taux de port de la ceinture à l'avant pour les occupants de VU est de 96,4 % $\pm 2,5$ points. Il remonte à un taux similaire à celui de 2016, mais au regard de l'intervalle de confiance, cette évolution n'est pas statistiquement significative.

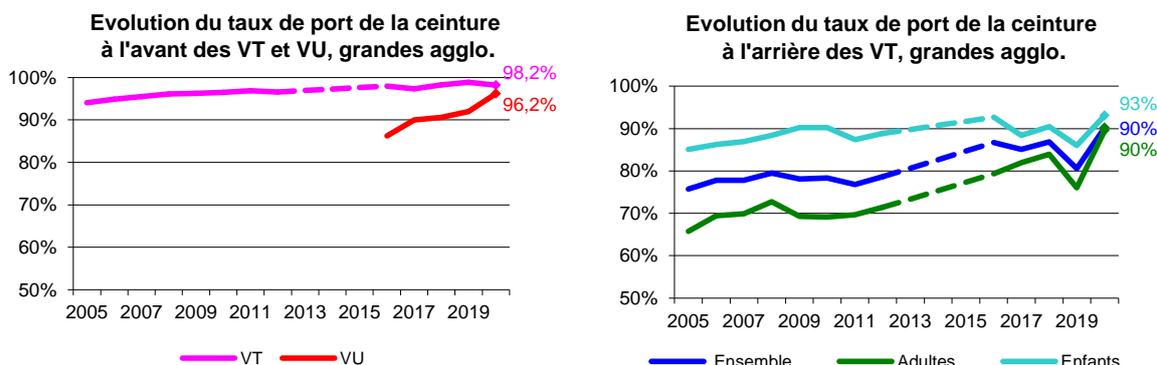
Comparaison jours ouvrés - week-ends (occupants de VT, 2020)



Le taux de port de la ceinture à l'avant observé dans les traversées de petites agglomérations est presque identique en jours ouvrés et le week-end.

2.3. Grandes agglomérations

Occupants de VT et VU (ceinture avant depuis 2016), évolution 2005-2020



L'intervalle de confiance à 95 % associé aux taux de port de la ceinture calculés pour l'année 2020 est de :

± 0,4 points pour le port de la ceinture à l'avant des VT et ± 2,0 points pour les VU

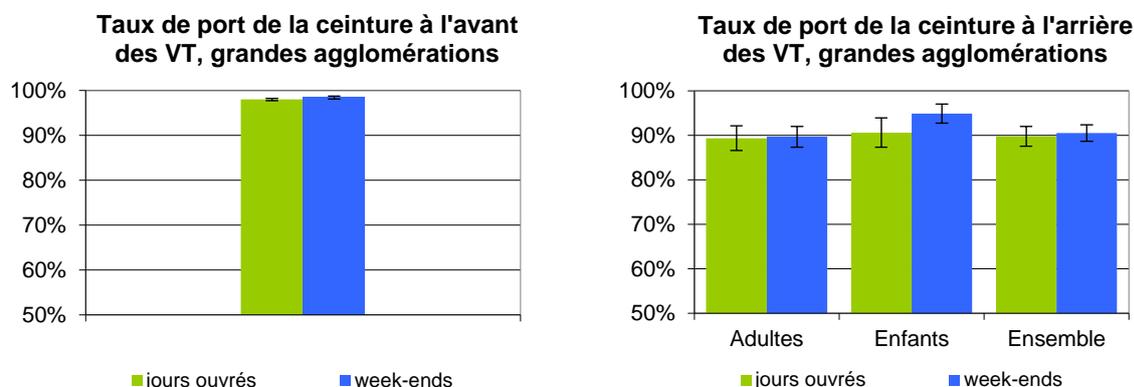
± 1,4 points pour le port de la ceinture à l'arrière des VT (± 1,8 points pour les adultes, ± 1,9 points pour les enfants).

Compte tenu de ces intervalles, la légère baisse de l'ensemble du taux de port de la ceinture à l'avant des VT ne présente **pas de variation significative par rapport à 2019 (- 0,4 points)**, le taux est similaire à celui observé en 2018. A l'arrière, la baisse importante observée en 2019 a été totalement récupérée par la hausse de + 9 points observée cette année (de 81 % à 90 %). Le taux de port chez les enfants reste sensiblement plus élevé que chez les adultes.

Les taux de port de la ceinture en agglomération restent plus faibles que ceux sur les réseaux hors agglomération. Environ 1,8 % des occupants à l'avant et 10 % des occupants à l'arrière ne portent pas la ceinture (respectivement 1,1 % et 5 % à l'arrière).

Le taux de port de la ceinture à l'avant pour **les occupants de VU** dans les grandes agglomérations continue d'augmenter pour la quatrième année consécutive et **se rapproche désormais du taux observé pour les occupants de VT**. Bien que les intervalles de confiance soient importants, on observe tout de même une hausse de + 10 points en 4 ans (de 86,2 % à 96,2 %).

Comparaison jours ouvrés - week-ends (occupants de VT, 2020)

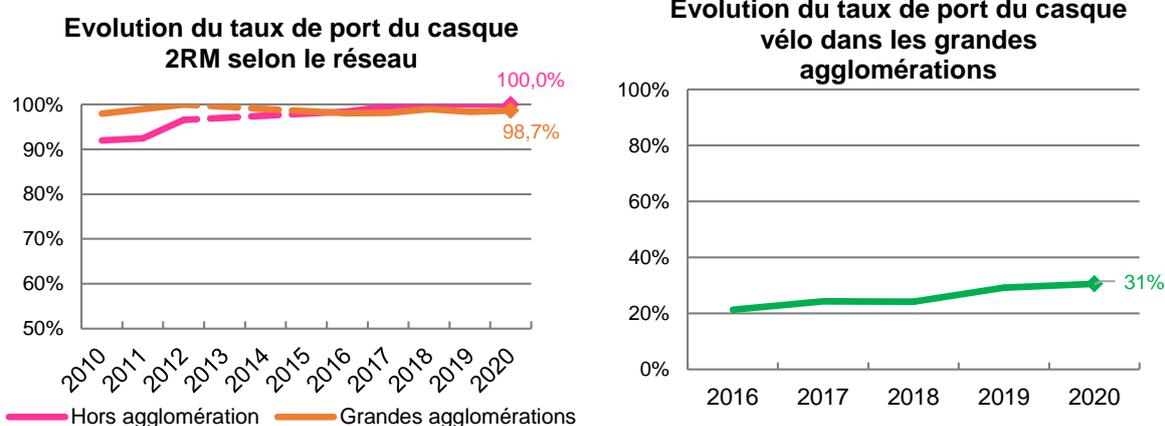


Le taux de port de la ceinture à l'avant des véhicules de tourisme est presque identique le week-end et en jours ouvrés. A l'arrière, le port est mieux respecté le week-end que les jours ouvrés pour les enfants, mais l'écart (+ 4 points) reste relatif au vu de l'intervalle de confiance à 95%. Le taux de port est identique pour les adultes.

3. Le port du casque

A retenir

- De manière générale, l'absence de port du casque par les usagers de 2RM est devenue **une exception**.
- Chez les cyclistes, le port du casque **tend à se développer**.



L'intervalle de confiance à 95 % associé au taux de port du casque est de :

- ± 0,0 points pour les 2RM hors agglomération (100 % de port) ;
- ± 1,1 points pour les 2RM dans les grandes agglomérations ;
- ± 4,1 points pour les cyclistes dans les grandes agglomérations.

Méthodologie

Les observations du port du casque par les deux-roues motorisés sont réalisées sur tous types de réseaux routiers (voir le détail en annexe 2), et ont été agrégées en deux groupes : réseaux hors agglomération, et grandes agglomérations.

Les observations du port du casque par les cyclistes sont effectuées en agglomération seulement.

L'ensemble des observations est effectué de jour.

Le nombre d'usagers observés étant relativement modeste (184 2RM hors agglomération, 388 2RM et 491 cyclistes dans les grandes agglomérations), les taux de port du casque calculés ont avant tout une valeur indicative.

3.1. Usagers de 2RM hors agglomération

Taux de port du casque par les usagers de 2RM - Hors agglomération

	Jours ouvrés	Week-ends	Ensemble
2010	205 sur 215 (95 %)	185 sur 209 (89 %)	390 sur 424 (92 %)
2011	180 sur 189 (95 %)	139 sur 156 (89 %)	319 sur 345 (92 %)
2012	160 sur 161 (99 %)	122 sur 131 (93 %)	282 sur 292 (97 %)
2016	120 sur 122 (98 %)	73 sur 74 (99 %)	193 sur 196 (98 %)
2017	167 sur 168 (99 %)	64 sur 64 (100 %)	231 sur 232 (100 %)
2018	132 sur 132 (100 %)	117 sur 117 (100 %)	249 sur 249 (100 %)
2019	93 sur 93 (100 %)	73 sur 73 (100 %)	166 sur 166 (100 %)
2020	143 sur 143 (100 %)	41 sur 41 (100 %)	184 sur 184 (100 %)

Hors agglomération, le port du casque est généralisé pour l'ensemble des 2RM observés en 2020 tout comme les deux années précédentes. Aucune différence n'est donc observée entre la semaine et le week-end.

3.2. Usagers de 2RM en agglomération

Dans les grandes agglomérations, les observations à compter de 2016 ont été rééquilibrées entre jours ouvrés et week-ends.

Taux de port du casque par les usagers de 2RM - Grandes agglomérations

	Jours ouvrés	Week-ends	Ensemble
2010	500 sur 508 (98 %)	n.d.	500 sur 508 (98 %)
2011	547 sur 552 (99 %)	n.d.	547 sur 552 (99 %)
2012	535 sur 537 (100 %)	n.d.	535 sur 537 (100 %)
2016	240 sur 246 (98 %)	158 sur 160 (99 %)	398 sur 406 (98 %)
2017	242 sur 248 (98 %)	177 sur 179 (99 %)	419 sur 427 (98 %)
2018	347 sur 349 (99 %)	151 sur 154 (98 %)	498 sur 503 (99 %)
2019	233 sur 238 (98 %)	121 sur 122 (99 %)	354 sur 360 (98 %)
2020	225 sur 229 (98 %)	158 sur 159 (99 %)	383 sur 388 (99 %)

Contrairement à ce qui est observé hors agglomération, certains 2RM ne portent pas le casque dans les grandes agglomérations. Néanmoins l'intervalle de confiance ne permet pas d'établir une réelle différence entre les deux types de réseau.

3.3. Cyclistes en agglomération

L'observation du port du casque par les cyclistes a été ajoutée dans le marché de recueil à compter de 2016, dans les grandes agglomérations uniquement.

Taux de port du casque par les cyclistes - Grandes agglomérations

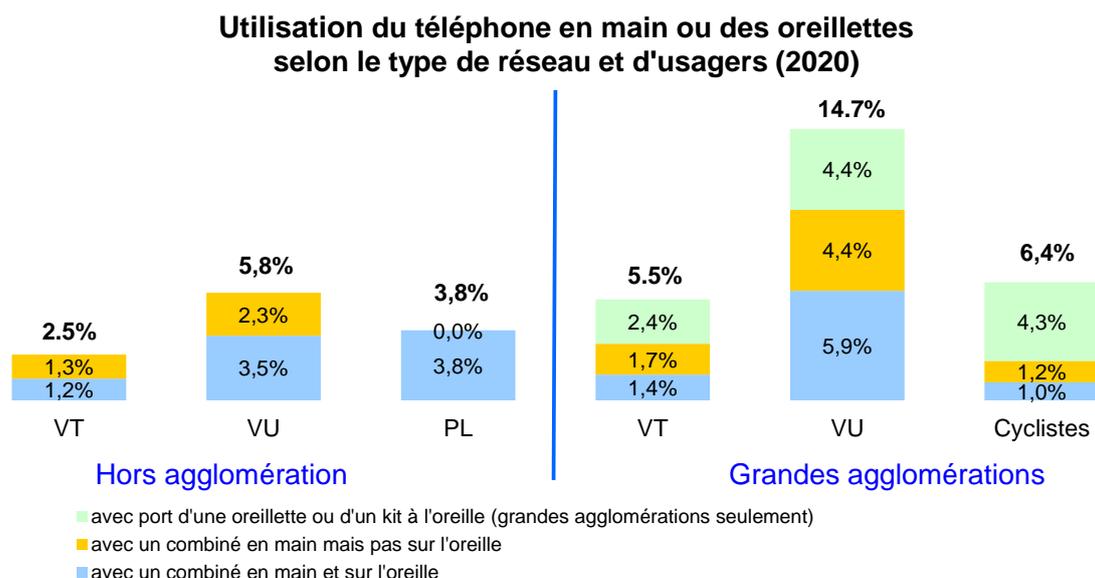
	Jours ouvrés	Week-ends	Ensemble
2016	35 sur 202 (17 %)	35 sur 126 (28 %)	70 sur 328 (21 %)
2017	36 sur 187 (19 %)	60 sur 207 (29 %)	96 sur 394 (24 %)
2018	58 sur 263 (22 %)	62 sur 232 (27 %)	120 sur 495 (24 %)
2019	60 sur 227 (26 %)	34 sur 95 (36 %)	94 sur 322 (29 %)
2020	87 sur 320 (27 %)	63 sur 171 (37 %)	150 sur 491 (31 %)

La hausse de 2 points observée pour l'ensemble des jours de la semaine par rapport à 2019 n'est pas statistiquement significative. Néanmoins on peut observer **une hausse de + 10 points par rapport à 2016**. Les observations montrent sur les cinq années observées un taux de port **plus important le week-end qu'en jours ouvrés**.

4. L'utilisation d'un distracteur

A retenir

- Le taux d'utilisation du téléphone en main ou des oreillettes reste **plus élevé pour les VU que pour les VT**.
- L'utilisation du téléphone est **plus importante dans les grandes agglomérations** que hors agglomération pour les VU et les VT.
- Le taux **reste stable chez les cyclistes**.
- L'usage de distracteurs lors des traversées piétonnes est plus important dans les **classes d'âge plus jeunes**.



L'intervalle de confiance à 95 % associé au taux global d'utilisation du téléphone est :

- hors agglomération, de $\pm 0,3$ points pour les VT, $\pm 1,7$ points pour les VU, et $\pm 3,3$ points pour les PL ;
- dans les grandes agglomérations, de $\pm 0,8$ points pour les VT, $\pm 3,9$ points pour les VU, $\pm 2,1$ points pour les cyclistes.

Méthodologie

L'observation de l'utilisation du téléphone par les conducteurs sur les réseaux routiers a été introduite en 2009 dans le cahier des charges des sondages alimentant l'observatoire des comportements. Les enquêteurs placés au bord des voies de circulation répertorient les véhicules en quatre catégories selon que le conducteur :

- a un téléphone en main et sur l'oreille,
- a un téléphone en main mais pas sur l'oreille,
- porte une oreillette, un kit à l'oreille ou un casque audio (dans les grandes agglomérations uniquement),
- n'a rien de tout cela.

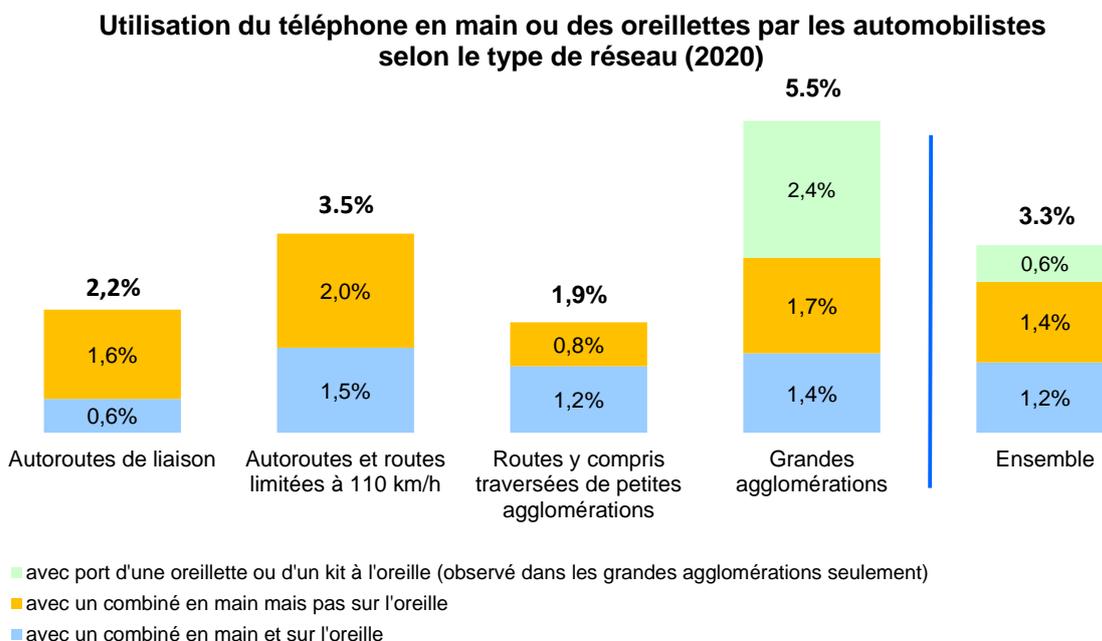
Les taux d'utilisation du téléphone sont détaillés pour quatre catégories d'usagers : les conducteurs de véhicules de tourisme (VT), d'utilitaires légers (VU), de poids lourds (PL, sauf dans les grandes agglomérations, où l'effectif est trop faible pour être statistiquement significatif) et les cyclistes (ceux-ci n'étant observés que dans les grandes agglomérations). Les observations hors agglomération concernent les autoroutes de liaison, les autoroutes de dégagement, les routes à 2x2 voies, et les routes à 2 ou 3 voies.

Le nombre de véhicules observés figure en annexe 1, et la méthodologie des observations est détaillée en annexe 2.

4.1. Utilisation d'un distracteur par les automobilistes selon le type de réseau

L'utilisation du téléphone en main ou des oreillettes par les automobilistes selon le type de réseau est détaillée dans la figure suivante.

Ces observations montrent une stabilisation de l'utilisation du téléphone en main ou des oreillettes dans l'ensemble par rapport à 2019. Les évolutions au détail par type de réseau ne sont pas statistiquement significatives.



L'intervalle de confiance à 95 % associé au taux global d'utilisation du téléphone est de :

- ± 0,8 points pour les Autoroutes de liaison ;
- ± 0,9 points pour les Autoroutes et routes limitées à 110 km/h ;
- ± 0,4 points pour les Routes ;
- ± 0,8 points pour les Grandes agglomérations ;
- ± 0,3 points pour le taux calculé sur l'Ensemble des réseaux.

4.2. Utilisation d'un distracteur par les piétons

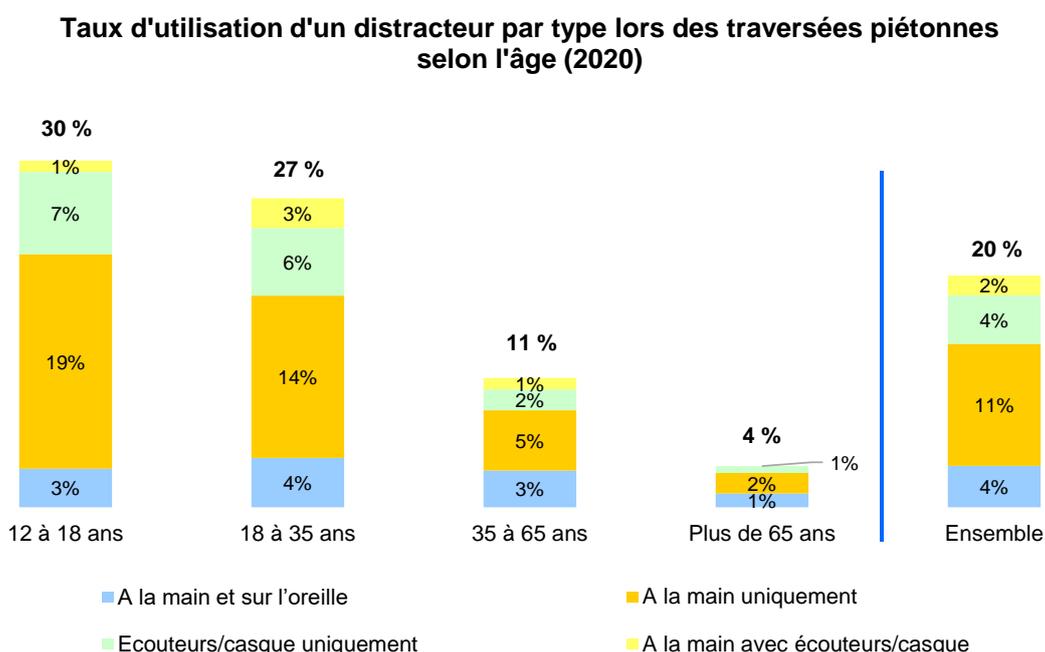
Méthodologie

Les observations d'usages de distracteurs par les piétons sont réalisées dans les grandes agglomérations. Les enquêteurs placés au bord de la route répertorient les usagers qui passent sur les traversées piétonnes ainsi que, pour chacun :

- le genre ;
- la tranche d'âge ;
- l'usage d'un distracteur à la main, à l'oreille, les deux, et l'usage de casque ou écouteurs.

Le nombre de piétons observés figure en annexe 1, et la méthodologie des observations est détaillée en annexe 2.

L'ensemble des observations est effectué de jour.



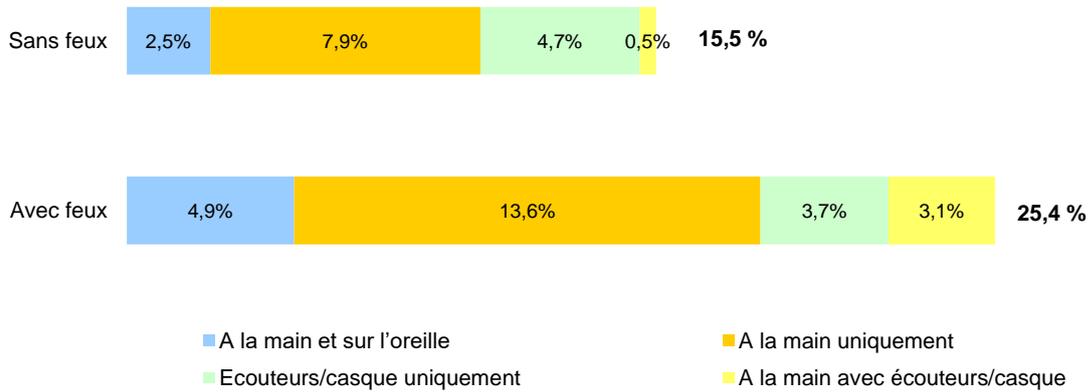
L'usage du téléphone ou d'écouteurs/casques par les piétons pendant les traversées est un phénomène **beaucoup plus présent chez les tranches d'âges plus jeunes**. On observe un taux total d'usage assez proche pour les tranches d'âges 12-18 ans et 18-35 ans (respectivement 30 % et 27 %), la différence étant surtout sur le taux d'usage du distracteur à la main uniquement, supérieur de 5 points chez les 18-35 ans.

Ce taux est beaucoup plus bas chez les 35-65 ans (11 %) et quasiment inexistant chez les plus de 65 ans (4 %).

On ne note **pas de différence selon le genre**, peu importe la classe d'âge.

Quelle que soit la classe d'âge, le type d'usage le plus observé est le **téléphone à la main uniquement**, puis les écouteurs/casques pour les tranches d'âges inférieures à 35 ans.

Taux d'utilisation d'un distracteur par type lors des traversées piétonnes selon le type de traversée (2020)



Les téléphones ou écouteurs/casques sont beaucoup **plus utilisés lors des traversées piétonnes avec feux** (10 points de plus). Lors des traversées piétonnes sans feux on retrouve un usage d'écouteurs ou de casque uniquement plus important que lorsqu'il y a la présence de feux, mais moins de piétons avec un distracteur à la main et écouteurs/casques. Les distracteurs visuels sont moins présents.

4.3. Évolution 2009-2020 par type de réseau et d'usager

La modification du panel intervenue entre 2012 et 2016, et notamment le renforcement des points d'observation dans les grandes agglomérations, a pu induire une augmentation artificielle du taux d'utilisation du téléphone calculé sur l'ensemble des réseaux. Par ailleurs le taux global calculé intègre maintenant le port d'une oreillette dans les grandes agglomérations. L'effet cumulé induit par ces deux modifications a été estimé à une augmentation de + 0,2 point pour les automobilistes et de + 0,3 point pour les conducteurs d'utilitaires légers, et à une diminution de - 0,2 point pour les conducteurs de poids lourds.

En 2020, **le taux global d'utilisation du téléphone par les conducteurs de véhicules utilitaires légers continue d'augmenter** (+ 0,8 point par rapport à 2019 et + 3,2 points par rapport à 2016. **Il est nettement plus élevé dans les grandes agglomérations que sur les réseaux hors agglomération.** Les observations de 2020 confirment la forte hausse observée en 2019 dans les grandes agglomérations (+ 6,5 points entre 2018 et 2019, +0,2 points entre 2019 et 2020).

Concernant les véhicules légers le taux reste stable mais concerne moins le port à l'oreille et plus l'oreillette ou le kit.

Pour les poids lourds, les évolutions ne sont pas statistiquement significatives compte tenu du nombre de véhicules observés.

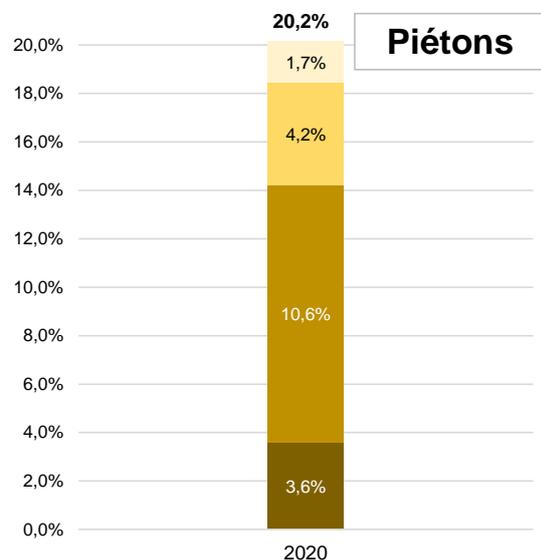
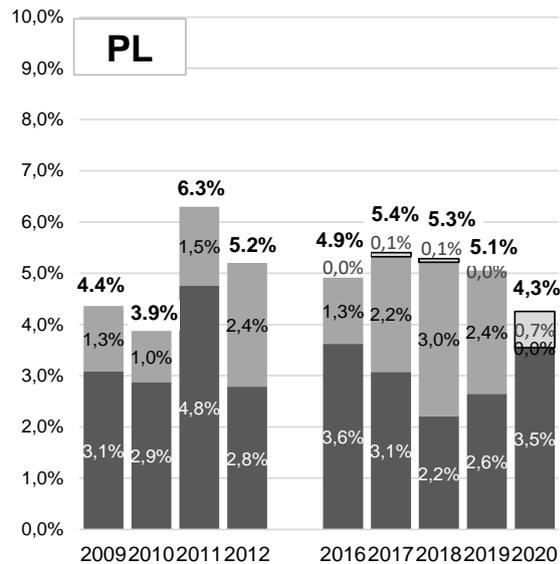
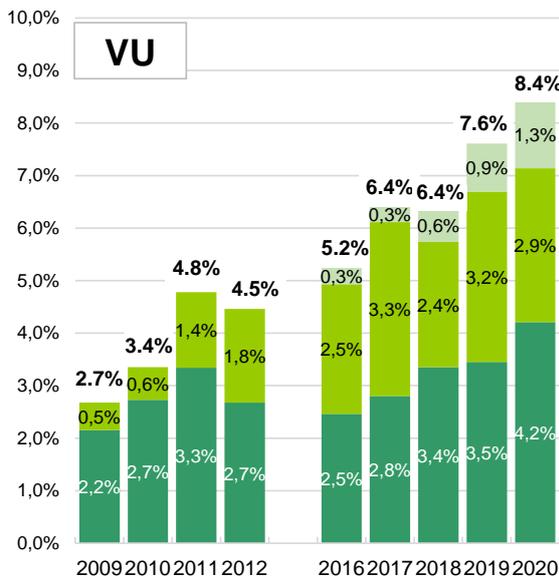
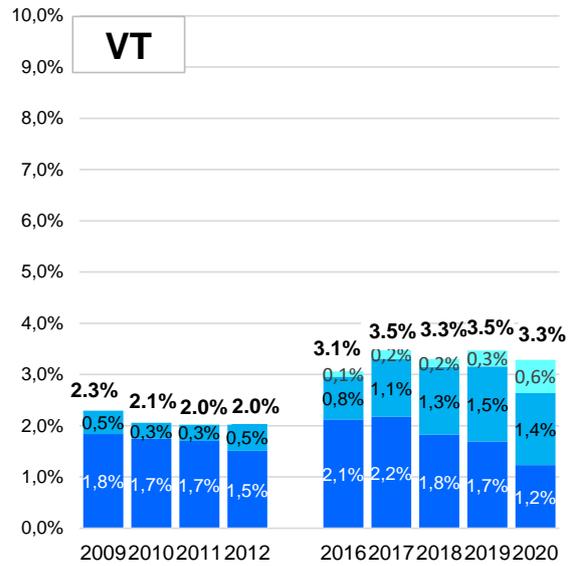
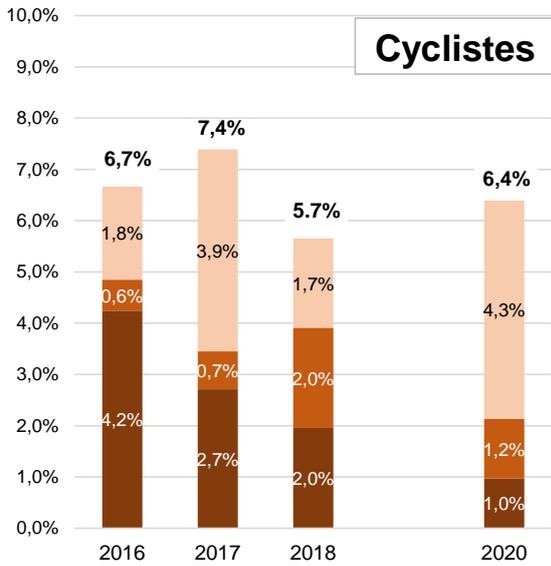
L'utilisation du téléphone en main ou des oreillettes est nettement plus fréquente pour les conducteurs « professionnels » que pour les conducteurs de véhicules de tourisme. L'écart s'est encore creusé en 2020 avec une baisse de 0,3 points pour les VT et une hausse de 0,2 points pour les VU dans les grandes agglomérations. Hors agglomération l'utilisation du téléphone ou des oreillettes a baissé de 0,4 points pour les VT alors qu'il a augmenté de 0,2 points pour les VU, bien que ces évolutions ne soient pas statistiquement significatives sur une année.

Les **cyclistes**² ont été observés pour la première fois en 2016. Les observations effectuées en 2020 montrent un **taux d'utilisation similaire** à ceux qui étaient observés en 2016, 2017, et 2018 au regard de l'intervalle de confiance. En revanche, le port de l'oreillette semble avoir augmenté (+2,6 points par rapport à 2018) là où l'utilisation du téléphone en main, sur l'oreille ou non a baissé (-1,8 points par rapport à 2018).

² Les données de 2019 n'ont pas été conservées dans les séries longues, les résultats paraissant aberrants en comparaison des autres années.

Evolution de l'utilisation du téléphone en main ou des oreillettes selon le type d'usagers

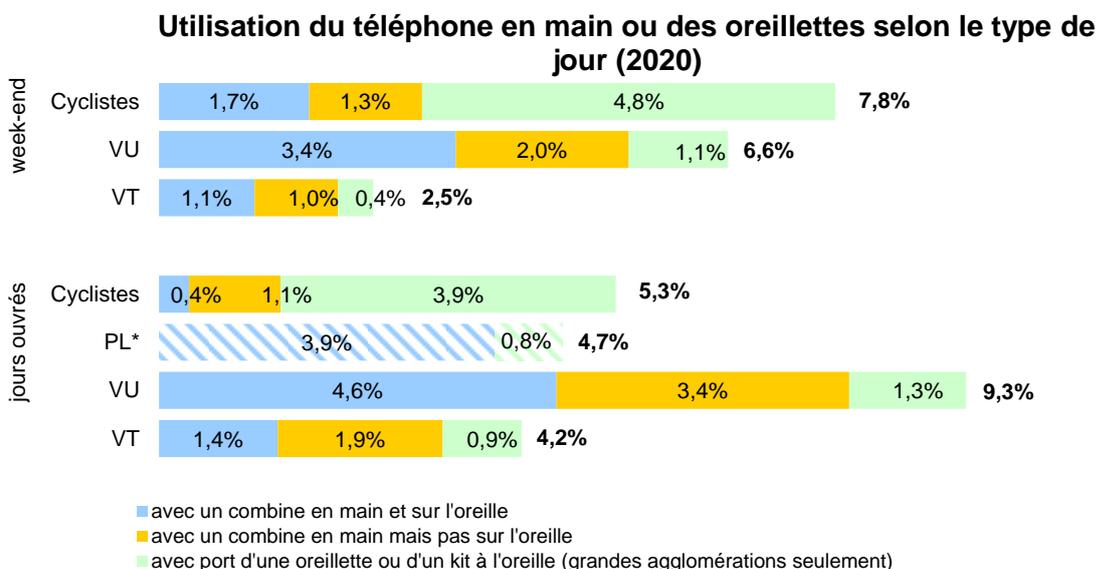
Les **couleurs claires** représentent la part de conducteurs avec port d'une **oreillette** ou d'un kit à l'oreille (observé à compter de 2016, uniquement dans les grandes agglomérations),
 les **couleurs intermédiaires**, la part de conducteurs avec combiné **en main mais pas sur l'oreille**,
 les **couleurs foncées**, la part de conducteurs avec combiné **en main et sur l'oreille**.



Pour les piétons uniquement, de la couleur la plus claire à la plus foncée :

- part des piétons avec un téléphone à la main et des écouteurs ou un casque audio,
- part des piétons avec des écouteurs ou un casque audio seulement,
- part des piétons avec un téléphone à la main uniquement,
- part des piétons avec un téléphone à la main et porté à l'oreille.

4.4. Utilisation du téléphone en main ou des oreillettes selon le type d'utilisateurs et de jour



*Effectifs faibles

L'intervalle de confiance à 95 % associé au taux global d'utilisation du téléphone est :

- le week-end, de $\pm 0,4$ points pour les VT, $\pm 2,6$ points pour les VU et $\pm 3,5$ points pour les cyclistes ;

- les jours ouvrés, de $\pm 0,5$ points pour les VT, $\pm 2,1$ points pour les VU, $\pm 3,6$ points pour les PL et $\pm 2,6$ points pour les cyclistes.

L'utilisation du téléphone en main ou des oreillettes par les automobilistes est plus fréquente les jours ouvrés que pendant le week-end.

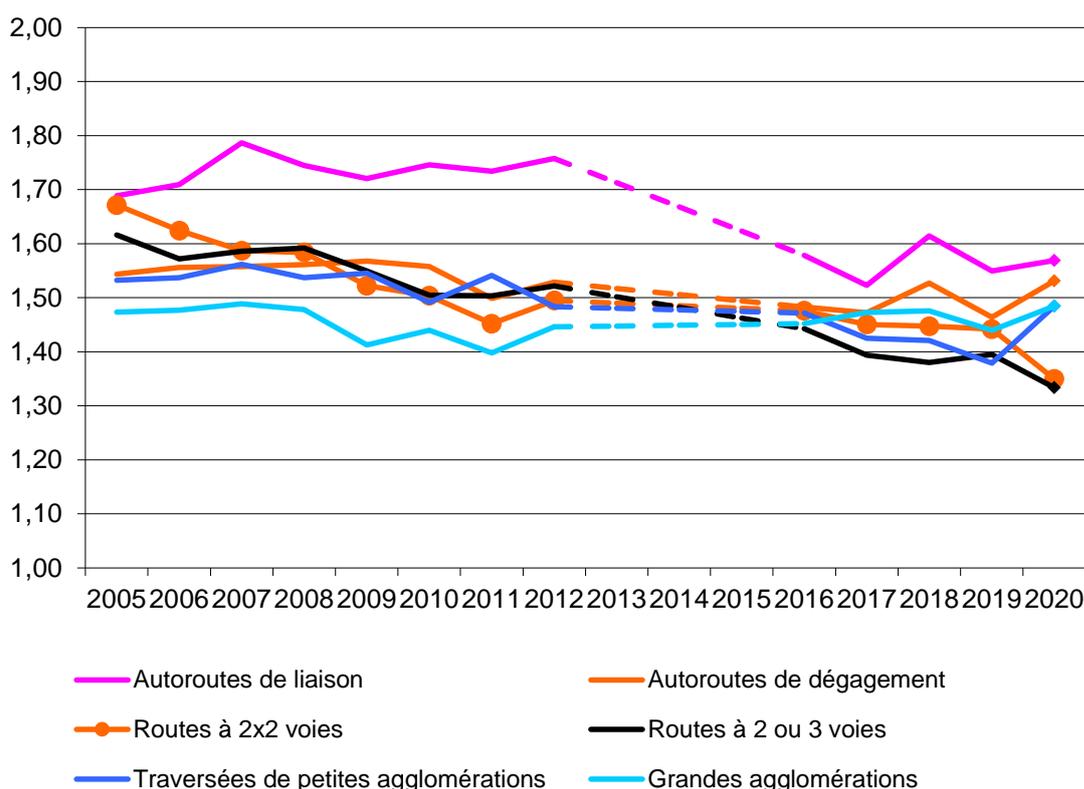
Pour les autres catégories d'utilisateurs, les écarts observés ne sont pas statistiquement significatifs.

5. Le taux d'occupation des véhicules

A retenir

- Le **taux d'occupation des VT** est compris entre 1,33 et 1,57 selon le réseau.
- Le taux d'occupation des VT est **systématiquement plus important le week-end qu'en jours ouvrés**, notamment pour l'année 2020.
- Le **taux d'occupation des VU** (à l'avant) est plus faible que pour les VT, et en baisse sur l'ensemble des réseaux en 2020.
- De manière générale, les taux d'occupation des VT sont **en baisse depuis 2007** sur l'ensemble des réseaux.

Evolution du taux d'occupation des VT



Pour les observations 2020, l'intervalle de confiance à 95 % associé au taux d'occupation varie de $\pm 0,021$ à $\pm 0,046$ selon le type de réseau.

Méthodologie

Les observations du taux d'occupation des véhicules sont réalisées sur tous types de réseaux routiers (voir le détail en annexe 2), et sont menées sur les VT et les VU.

Ces observations sont réalisées simultanément aux observations du port de la ceinture et du port du casque pour les 2RM.

L'ensemble des observations est effectué de jour.

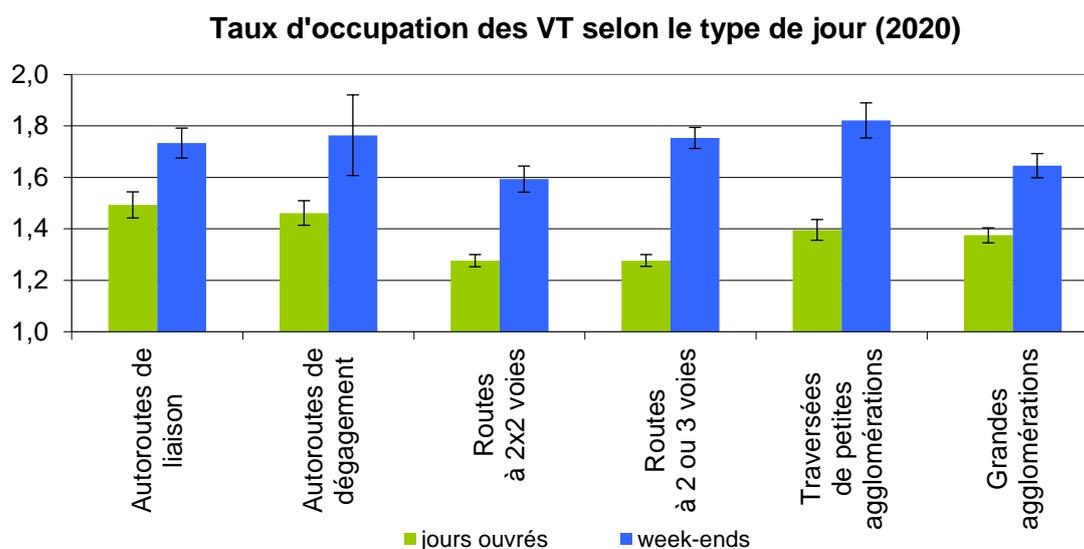
5.1. Taux d'occupation des véhicules de tourisme

Les taux d'occupation observés sur les différents réseaux sont entre 1,33 et 1,57, en baisse dans l'ensemble par rapport à 2012. On observe néanmoins une légère stagnation sur les autoroutes de dégagement, les traversées de petites agglomérations, et dans les grandes agglomérations par rapport à cette même année.

	Autoroutes de liaison	Autoroutes de dégagement	Routes à 2x2 voies	Routes à 2 ou 3 voies	Traversées de petites agglomérations	Grandes agglomérations
2005	1,69	1,54	1,67	1,62	1,53	1,47
2006	1,71	1,56	1,62	1,57	1,54	1,48
2007	1,79	1,56	1,59	1,59	1,56	1,49
2008	1,74	1,56	1,58	1,59	1,54	1,48
2009	1,72	1,57	1,52	1,55	1,55	1,41
2010	1,75	1,56	1,50	1,50	1,49	1,44
2011	1,73	1,50	1,45	1,50	1,54	1,40
2012	1,76	1,53	1,49	1,52	1,48	1,45
2016	1,58	1,48	1,48	1,44	1,47	1,45
2017	1,52	1,47	1,45	1,39	1,43	1,47
2018	1,61	1,53	1,45	1,38	1,42	1,48
2019	1,55	1,46	1,44	1,39	1,38	1,44
2020	1,57	1,53	1,35	1,33	1,48	1,48

Pas d'observations menées entre 2013 et 2015

La figure suivante compare, pour chaque type de réseau, le taux d'occupation des véhicules de tourisme observé en jours ouvrés (du lundi au vendredi) et le week-end. Les traits figurant au sommet de chaque barre représentent les intervalles de confiance à 95 %.



Le taux d'occupation observé le week-end est systématiquement supérieur à celui observé en jours ouvrés, de 0,24 sur les autoroutes de liaison, et jusqu'à 0,48 pour les routes à 2 ou 3 voies hors agglomération. Cet écart s'est fortement creusé par rapport à l'année 2019 pour ce dernier type de réseau ainsi que pour les traversées de petites agglomérations. Sur l'ensemble des types de réseaux, cet écart est statistiquement significatif.

Par rapport à 2019, l'impact de la pandémie semble avoir engendré une baisse du taux d'occupation sur les réseaux hors agglomération hors autoroutes, mais une hausse sur les autres réseaux. Les déplacements de très courtes ou de très longues distances semblent donc avoir été privilégiés par les automobilistes.

5.2. Taux d'occupation des véhicules utilitaires légers

Depuis 2016 l'observation du taux d'occupation, couplée avec celle du port de la ceinture à l'avant, intègre également les véhicules utilitaires légers. Le nombre de VU observés le week-end étant très faible, nous ne publions ici que les résultats relatifs aux jours ouvrés.

Taux d'occupation des VU à l'avant - Jours ouvrés

	Autoroutes de liaison	Autoroutes de dégagement	Routes à 2x2 voies	Routes à 2 ou 3 voies	Traversées de petites agglomérations	Grandes agglomérations
2016	1,39	1,50	1,35	1,35	1,37	1,31
2017	1,36	1,42	1,39	1,38	1,36	1,30
2018	1,41	1,27	1,27	1,37	1,40	1,35
2019	1,50	1,54	1,37	1,39	1,41	1,35
2020	1,42	1,40	1,31	1,26	1,29	1,27

La largeur de l'intervalle de confiance à 95 % associé au taux d'occupation est de $\pm 0,05$ à $\pm 0,08$ selon le type de réseau. On n'observe donc pas d'écart significatif entre les différents types de réseaux, ni d'évolution significative entre 2016 et 2020.

Annexe 1 : Nombre de véhicules et de piétons observés

Port de la ceinture à l'avant, port du casque et taux d'occupation (nombre de véhicules) :

Types de réseaux	Véhicules de tourisme	Utilitaires légers	2RM	Vélos
Hors agglomération	9 117	1 386	184	---
Routes en traversée de petite agglomération	1 733	223		
Grandes agglomérations	3 442	305	388	491
Ensemble	14 292	1 914	572	491

Port de la ceinture à l'arrière (nombre de véhicules) :

Types de réseaux	Véhicules de tourisme
Autoroutes	511
Grandes agglomérations	1 060
Ensemble	1 571

Usage d'un distracteur lors du déplacement (nombre de conducteurs et de piétons) :

Types de réseaux	Véhicules de tourisme	Utilitaires légers	PL	Vélos	Piétons
Autoroutes de liaison	1 345	126	25	---	---
Autoroutes et routes limitées à 110 km/h	3 355	290	85	---	---
Routes y compris traversées de petites agglomérations	5 839	357	22	---	---
Grandes agglomérations	3 166	320	9	516	2 386
Ensemble	11 784	1 093	141	516	2 386

*En italique : effectif insuffisant pour une analyse statistique

Annexe 2 : Méthodologie de l'observatoire des comportements

Les observations relatives aux comportements des usagers sont réalisées par un prestataire dans le cadre d'un marché comprenant également les mesures alimentant l'observatoire des vitesses. Pour des raisons techniques, ce dispositif a été interrompu entre 2013 et 2015. Sur cette période des mesures de vitesses ont été réalisées par le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) sur un échantillon de points représentatifs du panel de l'observatoire ; en revanche aucune observation n'a pu être conduite s'agissant des comportements.

Cette annexe présente le dispositif actuel et signale les évolutions apportées par rapport au dispositif en vigueur jusqu'en 2012.

a) Modalités communes et panel de points d'observation

L'ensemble des observations sont réalisées de jour depuis des emplacements situés au niveau des voies de circulation.

Le tableau suivant présente le nombre de points d'observation selon le type de réseau et le type de comportement observé. Il donne également en italiques et entre parenthèses le nombre de points en vigueur dans le dispositif antérieur lorsque celui-ci était différent.

Types de réseaux	Port de la ceinture à l'avant et du casque, taux d'occupation	Port de la ceinture à l'arrière	Téléphone	Distracteurs piéton
Autoroutes de liaison	21	---	4	---
Autoroutes de dégagement	12	---	4 (3)	---
Routes à 2x2 voies	36 (25)	---	4 (3)	---
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération	50 (98)	---	12 (25)	---
Routes en traversée de petite agglomération	25 (49)	---	5	---
Grandes agglomérations*	44	44	14 (6)	18
Barrières de péage sur autoroutes	---	11	---	---
TOTAL	188 (249)	55	43 (46)	18

* Les observations sont conduites dans sept grandes agglomérations : Paris, Lille, Metz, Nantes, Lyon, Toulouse, Avignon.

Pour les observations du port de la ceinture à l'avant, le panel a été réduit sur les routes à 2 ou 3 voies hors agglomération ainsi que les traversées de petites agglomérations, ces deux types de réseaux étant fondés antérieurement sur un nombre de points très conséquent. Cette modification est liée à l'évolution du panel des points de mesure de l'observatoire des vitesses (les points sont identiques exceptés pour les réseaux autoroutiers et les grandes agglomérations).

Pour les observations de l'usage du téléphone en conduite, le panel a été rééquilibré de façon à renforcer les observations dans les grandes agglomérations.

En outre certains points d'observation ont été déplacés, pour des motifs de sécurité des enquêteurs ou induits par les impératifs liés aux mesures de vitesses souvent réalisées aux mêmes emplacements.

Contrairement aux mesures de vitesses, pour lesquelles les caractéristiques de chaque point d'observation peuvent influencer sur la valeur mesurée, on peut raisonnablement considérer que les comportements observés (port de la ceinture, du casque, usage du téléphone) ne

dépendent pas, sur un type de réseau routier donné, des particularités de chaque point d'observation. Les seuls facteurs susceptibles d'influencer le résultat des observations sont le type de réseau routier, la catégorie de véhicules, la période de la journée et le type de jour (jour ouvré, week-end). En conséquence on peut considérer que les résultats des observations des comportements ont une représentativité absolue dès lors que ces facteurs sont pris en compte, et que cette représentativité n'est pas modifiée par une modification du panel de points d'observation.

Les résultats des observations réalisées à compter de 2016 sont donc directement comparables à ceux obtenus jusqu'en 2012, et il n'y a pas lieu comme dans le cas des mesures de vitesses de mettre en œuvre une démarche visant à corriger un éventuel effet de la modification du panel de points d'observation.

b) Port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules, port du casque pour les usagers de 2RM et taux d'occupation des véhicules

Dispositif en vigueur (depuis 2016)

Chacun des points du panel est observé une fois par an ; la durée de chaque observation est de 10 mn par voie sur les autoroutes et les routes à chaussées séparées, et de 30 mn par point sur les autres réseaux.

Dans les grandes agglomérations, la moitié des observations sont réalisées en jours ouvrés (du lundi au vendredi), le quart les samedis et le quart les dimanches, de façon à permettre une comparaison robuste entre les comportements en jours ouvrés et le week-end. Sur les autres réseaux, les observations sont réparties de manière uniforme sur les 7 jours de la semaine.

Les observations portent sur les véhicules de tourisme (VT), les véhicules utilitaires légers (VU) et les deux-roues motorisés (2RM) ; les vélos sont également observés dans les grandes agglomérations.

Pour le port de la ceinture, chacun des occupants des places avant est renseigné selon trois modalités possibles :

- porte la ceinture,
- ne porte pas la ceinture,
- le port est indéterminé.

Le taux de port de la ceinture est calculé en excluant les occupants dont le port est indéterminé.

Les exploitations conduisent à des résultats très proches pour les différents types de réseaux hors agglomération. En conséquence les observations sont agrégées en trois groupes : réseaux hors agglomérations, traversées de petites agglomérations, grandes agglomérations. Le taux de port de la ceinture associé à chaque groupe est calculé au prorata des nombres d'observations sans pondération entre types de réseaux. Il est accompagné d'un intervalle de confiance qui permet d'apprécier si les évolutions constatées sont statistiquement significatives.

Dispositif antérieur (jusqu'en 2012)

Dans le dispositif en vigueur jusqu'en 2012, les modalités énumérées ci-dessous étaient différentes :

- la périodicité des observations était d'une fois par an dans les grandes agglomérations (inchangée) et de trois fois par an sur les autres réseaux ;
- la répartition des observations entre les jours ouvrés et le week-end était déséquilibrée dans les grandes agglomérations : leur planification conduisait en pratique à effectuer la quasi-totalité des observations en jours ouvrés ; aucune observation n'était conduite les samedis, et les observations effectuées les dimanches étaient concentrées dans une unique agglomération. Il en résulte que le taux de port de la ceinture avant observé dans les grandes agglomérations n'était représentatif que des jours ouvrés ;

- l'observation des véhicules utilitaires légers, ainsi que des vélos dans les grandes agglomérations, a été ajoutée en 2016.

Les autres modalités d'observation n'ont pas été modifiées.

Dans la pratique antérieure le taux de port de la ceinture hors agglomération était calculé par une moyenne pondérée des taux observés sur chacun des types de réseau concernés, la pondération adoptée visant à rendre compte de leur poids relatif en termes de kilomètres parcourus. Ce principe a été abandonné et les résultats 2005-2012 ont été recalculés selon les principes maintenant en vigueur. Il peut en résulter, pour ces années, de légers écarts par rapport aux valeurs antérieurement publiées.

c) Port de la ceinture de sécurité aux places arrière des véhicules

Dispositif en vigueur (depuis 2016)

Pour des raisons pratiques (nécessité d'observer des véhicules à très basse vitesse), seuls deux types de réseau sont concernés : les grandes agglomérations et les barrières de péage autoroutières. Chacun des points du panel est observé une fois par an, pendant une durée d'une heure dans les grandes agglomérations et de deux heures sur les barrières de péage.

Les observations sont réparties pour la moitié en jours ouvrés (du lundi au vendredi), un quart les samedis et un quart les dimanches.

Seuls les véhicules de tourisme sont observés.

La caractérisation des occupants des places arrière ainsi que le calcul du taux de port de la ceinture suivent les mêmes principes que pour les observations relatives aux places avant. On distingue en outre spécifiquement les enfants de moins de dix ans (par appréciation visuelle des enquêteurs).

Dispositif antérieur (jusqu'en 2012)

Le port de la ceinture à l'arrière est observé depuis 2005. Dans le dispositif en vigueur jusqu'en 2012, les modalités énumérées ci-dessous étaient différentes :

- la périodicité des observations était de trois fois par an ;
- la durée de chaque observation était de 30 mn dans les grandes agglomérations (durée inchangée sur les barrières de péage) ;
- la planification des observations dans les grandes agglomérations comportait les mêmes biais que pour les observations du port de la ceinture à l'avant (voir plus haut). Pour les mêmes raisons le taux de port de la ceinture arrière observé dans les grandes agglomérations n'était donc représentatif que des jours ouvrés.

d) Utilisation de distracteurs chez les conducteurs

Dispositif en vigueur (depuis 2016)

Chacun des points du panel est observé deux fois par an, une fois en jours ouvrés (du lundi au vendredi) et une fois le week-end ; au sein de chaque type de réseau, les observations le week-end sont réparties approximativement à égalité entre les samedis et les dimanches. Chaque observation dure 30 mn.

Les observations portent sur les conducteurs de véhicules de tourisme (VT), d'utilitaires légers (VU), de poids lourds (PL) ainsi que sur les cyclistes dans les grandes agglomérations.

Chacun des conducteurs observés est renseigné selon quatre modalités possibles :

- il a un combiné en main et sur l'oreille,
- il a un combiné en main mais pas sur l'oreille,
- il porte une oreillette, un kit à l'oreille ou un casque audio (dans les grandes agglomérations uniquement),
- il n'a rien de tout cela.

Les exploitations conduisent à des résultats très proches pour certains types de réseaux. En conséquence les observations sont agrégées en quatre groupes : autoroutes de liaison, autoroutes et routes limitées à 110 km/h, routes y compris traversées de petites agglomérations, grandes agglomérations. Le taux d'utilisation du téléphone associé à chaque groupe est calculé au prorata des nombres d'observations sans pondération entre types de réseaux. Il est accompagné d'un intervalle de confiance qui permet d'apprécier si les évolutions constatées sont statistiquement significatives.

Dispositif antérieur (jusqu'en 2012)

L'usage du téléphone en conduite est observé depuis 2009. Le dispositif en vigueur jusqu'en 2012 était très proche, ont simplement été ajoutés en 2016 :

- l'observation des cyclistes dans les grandes agglomérations,
- l'observation du port d'une oreillette, d'un kit à l'oreille ou d'un casque audio (dans les grandes agglomérations uniquement).

Dans la pratique antérieure les types de réseaux étaient regroupés différemment lors de l'exploitation des résultats. Les résultats 2009-2012 ont été recalculés selon les principes maintenant en vigueur. Il peut en résulter, pour ces années, de légers écarts par rapport aux valeurs antérieurement publiées.

La modification du panel intervenue entre 2012 et 2016, et notamment le renforcement des points d'observation dans les grandes agglomérations, a pu induire une augmentation artificielle du taux d'utilisation du téléphone calculé sur l'ensemble des réseaux. L'effet induit par ce renforcement a été estimé à une augmentation de + 0,1 point pour les VT et + 0,2 point pour les VU, et à une diminution de - 0,2 point pour les PL.

e) Utilisation de distracteurs lors des traversées piétonnes

Dispositif en vigueur (depuis 2020)

Chacun des points du panel est observé deux fois par an, une fois en jours ouvrés (du lundi au vendredi) et une fois le week-end ; les observations le week-end sont réparties approximativement à égalité entre les samedis et les dimanches. Chaque observation dure 30 mn avec un minimum de 30 piétons observés.

Les observations portent sur les usagers piétons qui arrivent à hauteur d'un passage piéton. Chaque piéton observé est renseigné avec les informations suivantes :

- Type d'usager
- Genre
- Tranche d'âge (estimation visuelle)
- Utilisation du téléphone
- Port d'écouteurs / d'un casque audio / d'une oreillette
- Usager seul ou accompagné

Le type de traversée piétonne (sans feux/avec feux) est également renseigné par les enquêteurs.