

Observatoire national interministériel de sécurité routière

L'évolution du comportement des conducteurs : 2009 et années précédentes (hors vitesse) note de synthèse

Les sondages sur l'observation de paramètres de sécurité routière réalisés par la société ISL pour le compte de l'Observatoire national interministériel de 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 véhicules².

I - Le téléphone au volant

La mesure du taux d'utilisation du téléphone par les conducteurs sur les réseaux routier français (hors DOM) n'a été introduite qu'en 2009 dans le cahier des charges de la société ISL qui réalise les sondages « vitesse » pour le compte de l'Observatoire. Nous ne disposons de ce fait à cette date que d'une seule campagne de mesure, et donc d'aucune série pluriannuelle sur les différents indicateurs s'y rapportant.

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 main³

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 L'observation de l'usage des feux de jour (et par temps sec) n'est pas exploitée ici, dans la mesure où cette expérimentation ancienne est restée sans suite. Hors toute obligation ou recommandation, l'évolution du taux d'allumage spontané est de faible intérêt.

³ Noter que l'utilisation d'un « kit mains libres » n'est pas détectable par simple observation dans les conditions

Les observations ont porté sur 21 039 véhicules et se sont déroulées aux cours des mois de septembre à décembre 2009 sur 85 points d'observation répartis sur les différents types de réseaux.

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

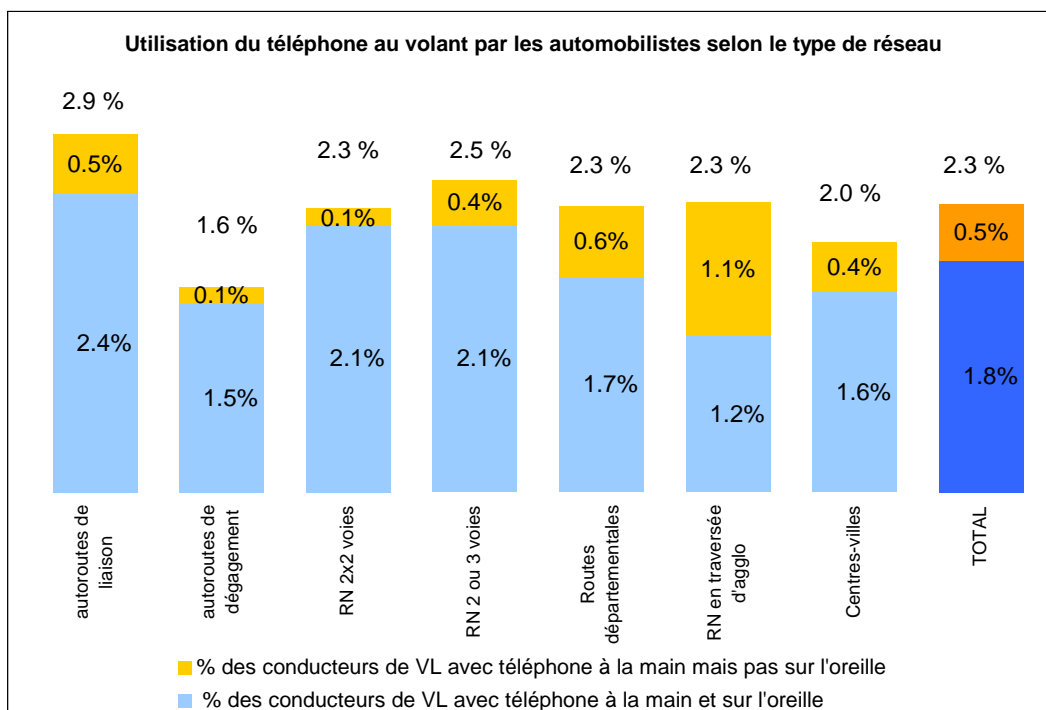
- Autoroutes de liaison : 3 854
- Autoroutes de dégagement : 2 845
- RN 2x2 voies : 2 825
- RN 2 ou 3 voies : 3 351
- RD : 4 031
- RN en traversée d'agglomération : 2 630
- Centres-villes : 1 503

Les observations ont porté sur 21 039 véhicules se répartissant ainsi :

- 17 236 VL
- 2 090 VUL
- 1 558 PL
- 152 Bus
- 13 Divers

Résultat global

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

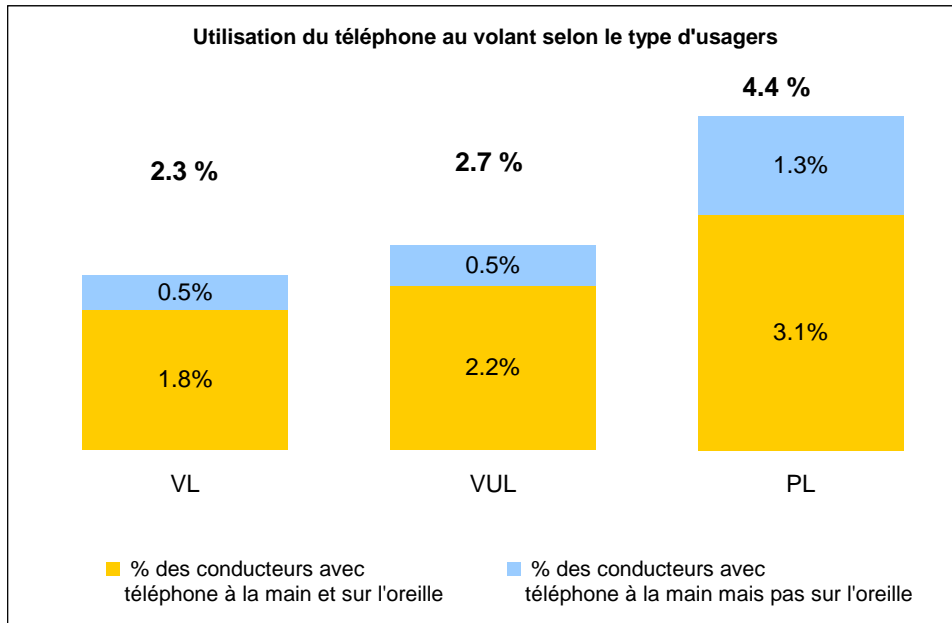


On observe que c'est sur les autoroutes de liaison que le taux est le plus élevé et lors de la traversée de petite agglomération par route nationale qu'il est le plus faible. C'est également

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.

lors de la traversée de petite agglomération par route nationale que le différentiel entre conducteurs « avec le téléphone en main et sur l'oreille » et ceux « avec téléphone en main mais pas sur l'oreille » est le plus faible, ce qui s'explique certainement par le besoin ressenti par les conducteurs d'augmenter leur vigilance à l'arrivée en zone urbaine.

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

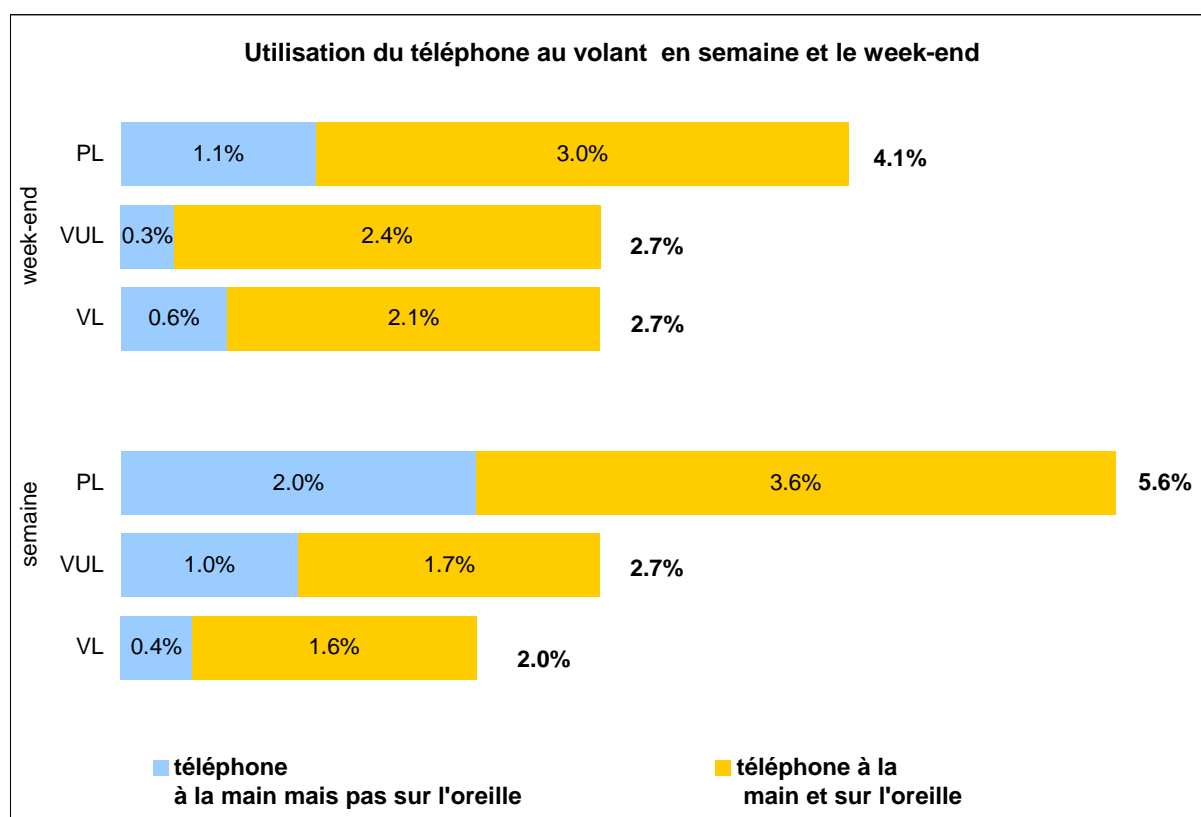


(NB : les conducteurs de bus et les « divers » n'ont pas été pris en compte, leurs effectifs étant nettement trop faibles)

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 ce qui concerne les jours de la semaine, la situation est contrastée avec une utilisation plus fréquente en semaine pour les conducteurs de PL et une utilisation plus fréquente le week-end pour les conducteurs de VL comme le montre le graphique suivant⁴ :

⁴ 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.

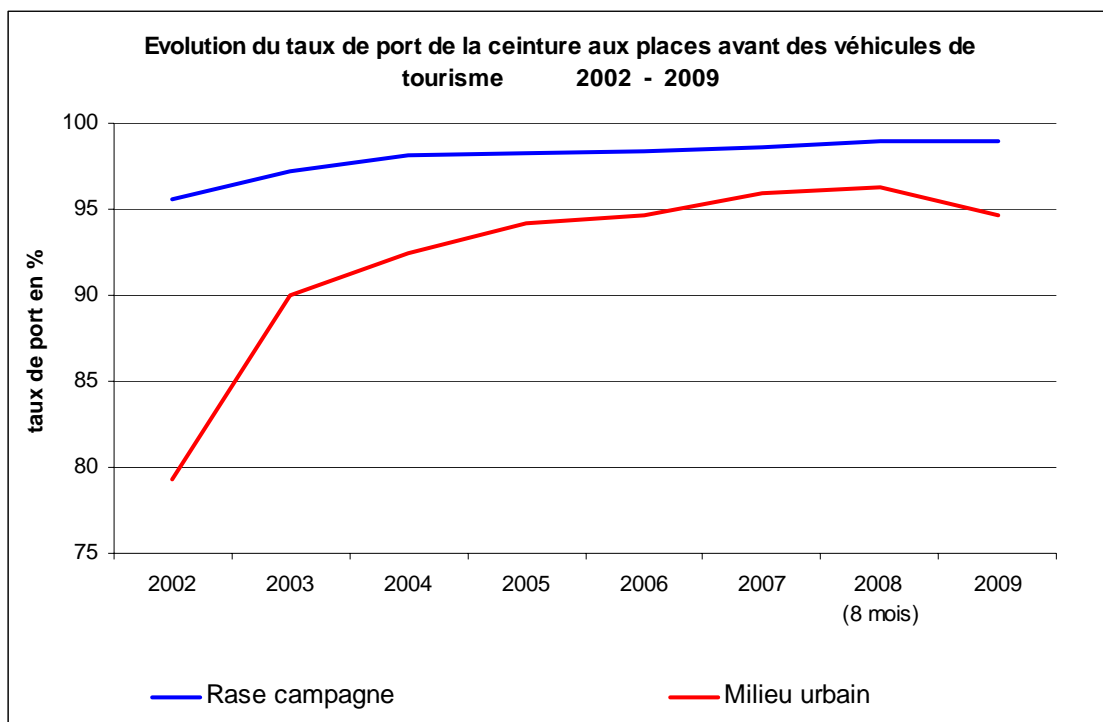


II – La ceinture de sécurité

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 (8 mois)	98,9 %	96,3 %
2009	98,9 %	94,6 %



Les taux de port aux places avant sont désormais très proches de 100 %, notamment en rase campagne. On assiste cependant pour la première fois en 2009 depuis dix ans à un recul sensible du port en milieu urbain.

Le tableau suivant détaille les taux de port relevés en 2009 aux places avant des véhicules de tourisme pour Paris et quelques grandes métropoles régionales, ainsi que pour les différents réseaux de rase campagne :

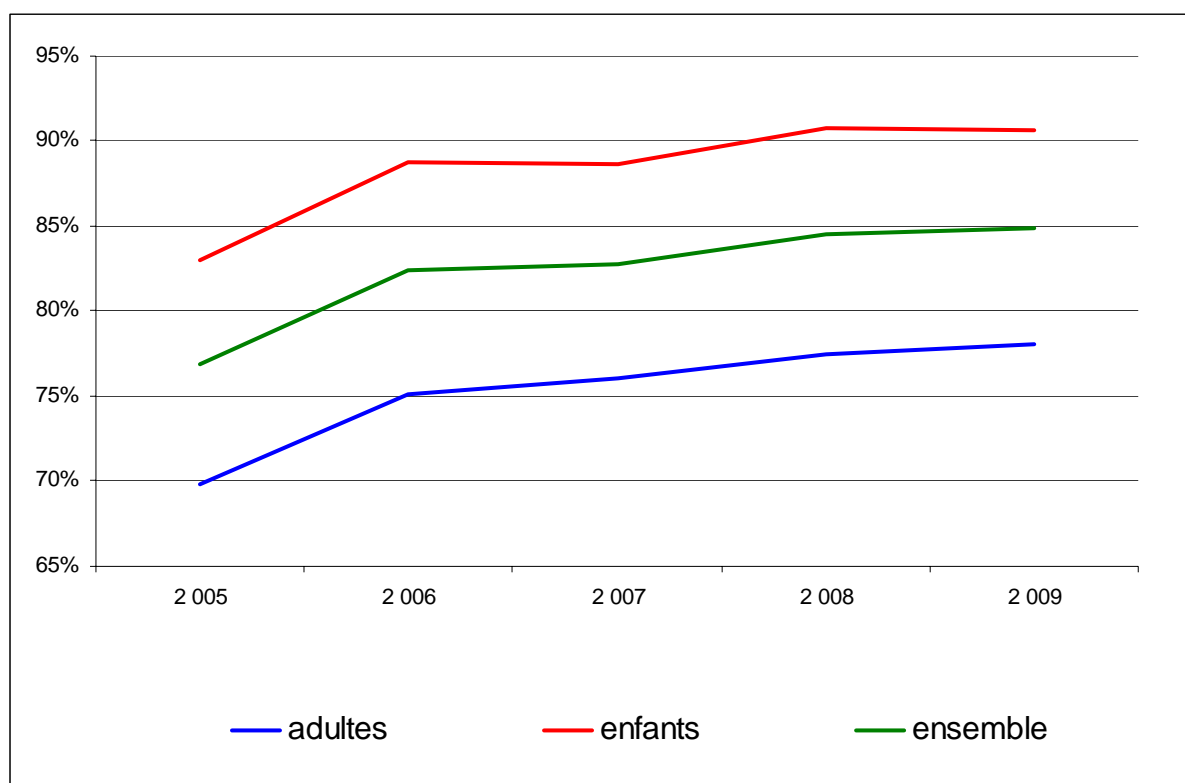
MILIEU URBAIN	
Paris	94,0%
Lille	98,4%
Metz	98,3%
Nantes	97,1%
Lyon	90,9%
Toulouse	94,5%
Avignon	94,9%

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

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 %



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
Taux global	95,5%	96,2%	96,5%	96,9%	96,6%

On constate une baisse légère du taux de port en 2009. Cette baisse est principalement due à une dégradation du taux de port en milieu urbain.

III – Le casque

Les cyclomotoristes

La pratique du cyclomoteur (deux-roues motorisé de moins de 50 cm³ de cylindrée⁵) est essentiellement urbaine. Par ailleurs plusieurs catégories de routes lui sont interdites comme les autoroutes et les nationales à 2x2 voies. Pour toutes ces raisons, nous ne faisons état ici, pour les cyclomoteurs, que du port du casque en milieu urbain. Attention, le faible effectif observé annuellement dans cette catégorie (environ 300) rend ces résultats moins significatifs.

Résultats 2009

Voici les taux de port observés en 2009 à Paris et dans quelques grandes métropoles de province :

MILIEU URBAIN	
Paris	96,7%
Lille	100,0%
Metz	100,0%
Nantes	100,0%
Toulouse	100,0%
Avignon	100,0%

On constate que le port du casque par cette catégorie d'usagers est quasi-systématique.

Evolution 2002 – 2009

Milieu urbain (cyclos)

Taux de port (en %)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	8 mois 2008	2009
Ensemble des grandes agglomérations de province	95	95	94	94	94	96	94	100
Agglomération parisienne	99	100	100	99	87	100	100	98
dont Paris	98	98	100	99	100	100	100	97

⁵ Cette catégorie inclut les scooters de moins de 50 cm³ de cylindrée.

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	8 mois 2008	2009
Autoroutes de liaison	96	98	97	99	98	99	99	98
Autoroutes de dégagement	97	97	97	96	97	98	96	99
Routes nationales à 2 x 2 voies	94	96	88	90	94	91	93	92
Routes nationales à 2 ou 3 voies	97	94	94	96	98	94	93	91
Routes départementales à grande circulation	96	97	92	92	86	89	87	97

Milieu urbain (motos)

Taux de port (en %)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	8 mois 2008	2009
Routes nationales en traversées d'agglomérations	95	94	96	96	97	92	95	93
Ensemble des grandes agglomérations de province	97	96	95	97	95	98	98	94
Agglomération parisienne	98	99	99	99	99	99	100	99
dont Paris	98	99	98	99	98	99	100	97

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 que le taux de port est le plus faible en 2009. Il est quasi-généralisé sur les autoroutes. En milieu urbain on observe en 2009 une légère dégradation pour les grandes agglomérations provinciales.

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 secondes⁶.

Les résultats 2009

Les TIV relevés en 2009 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	29,6%	5,5%	57,0 %	52,7%	9,8%
Autoroutes de dégagement	35,4%	5,7%	64,8 %	55,0%	8,8%
Routes nationales à 2 x 2 voies	23,7%	5,8%	50,4 %	47,7%	11,6%
Routes nationales à 2 ou 3 voies	28,6%	6,3%	46,8 %	60,5%	13,4%
Routes départementales	19,6%	4,5%	31,9 %	58,9%	13,4%
Routes nationales en traversées d'agglomérations	21,2%	2,0%	41,2 %	49,7%	4,6%
Artères en agglomérations	22,7%	1,7%	48,9 %	48,9%	3,6%
Entrées/sorties d'agglomérations	28,2%	2,7%	48,4 %	58,0%	5,6%
Tous réseaux confondus	24.3%	4.4%	43.8%	49.7% (2)	10.5% (2)

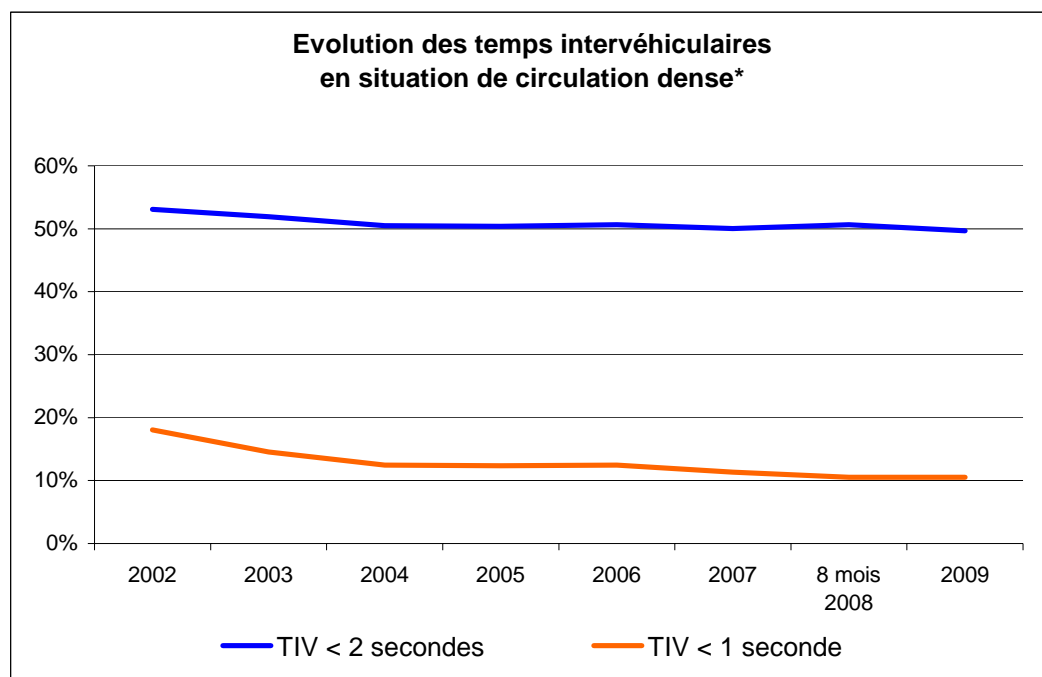
(1) le trafic dense est défini comme la fraction de trafic présentant des TIV inférieurs à quatre secondes, Les nombres en gras correspondent aux nombres les plus élevés,

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

⁶ Le calcul des TIV pour l'ensemble du trafic ne présente qu'un intérêt très limité. Moins le trafic est dense, plus on observe de TIV longs et très longs qui, par effets de moyenne, masquent les TIV courts.

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.

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 améliorée, passant de 18,0 % des conducteurs en 2002 à 10,5 % en 2009 (mais la règle, rappelons-le, impose un minimum de 2 secondes).

V - Le niveau d'occupation des véhicules de tourisme

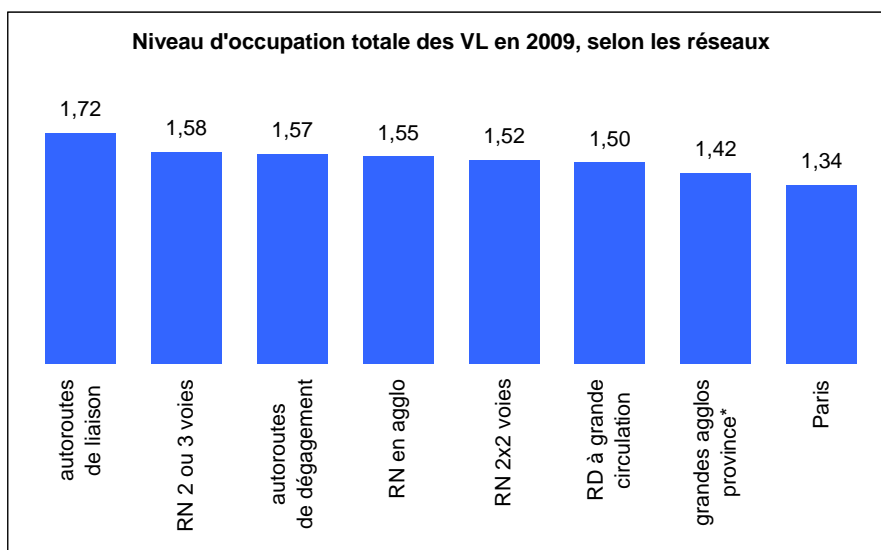
Résultats 2009

Le tableau suivant rapporte les niveaux d'occupation à l'avant et à l'arrière des véhicules de tourisme relevés en 2009 sur les différents types de réseau de rase campagne et urbains :

	autoroutes de liaison	RN 2 ou 3 voies	autoroutes de dégagement	RN en agglo	RN 2x2 voies	RD à grande circulation	grandes agglos province *	Paris
Occupation avant	1,53	1,44	1,44	1,41	1,41	1,39	1,32	1,25
Occupation arrière	0,19	0,13	0,13	0,14	0,12	0,11	0,10	0,09

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

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



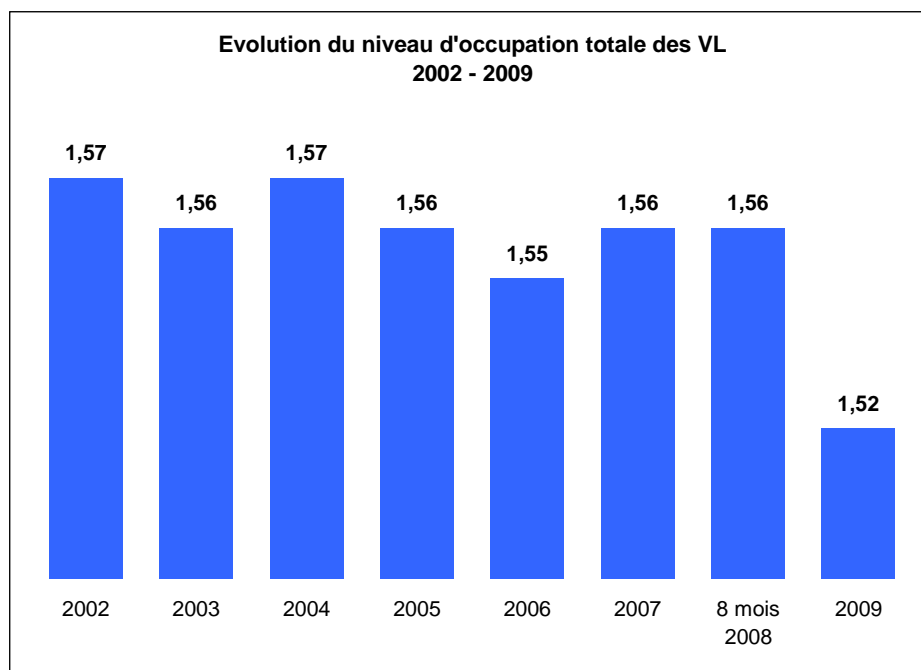
On observe que c'est sur autoroutes de liaison que le niveau d'occupation est le plus élevé. A l'opposé, il est le plus faible en milieu urbain, et notamment à Paris.

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 2009 sont les suivants :

niveau occupation avant	1,40
niveau occupation arrière	0,12
niveau occupation totale	1,52

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 ont une amplitude très réduite, on constate un taux en net retrait en 2009.
