

Observatoire national interministériel de sécurité routière

Le téléphone portable au volant

28 mars 2007

La présente étude a été réalisée par Jean Chapelon et Pierre Sibi de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière avec les conseils de Corinne Brusque et Marie-Pierre Bruyas (INRETS). Elle a bénéficié des remarques du comité des experts de la sécurité routière, qui l'a examinée le 21 février 2007.

Synthèse :

Une récente étude australienne de 2005 est venue préciser le sur-risque d'accident lié à l'utilisation du téléphone portable au volant qu'il soit tenu en main ou avec un kit mains-libres. C'est la raison pour laquelle l'Observatoire a décidé de faire le point sur cette question en essayant d'évaluer l'importance de l'enjeu du téléphone portable au volant pour la sécurité routière en France.

*Le sondage que nous avons fait réaliser sur la pratique d'usage du téléphone portable montre que le téléphone portable au volant représente un **enjeu non négligeable** pour la sécurité routière, que nous évaluons à hauteur de 7% à 8%.*

Afin de réduire cet enjeu, il conviendrait d'agir sur la réglementation en interdisant formellement toute utilisation du téléphone portable au volant, tandis qu'une amélioration des connaissances sur cette pratique, en réalisant des mesures au bord des routes et en poursuivant les recherches, apparaît également nécessaire.

*

* *

La décision prise par le gouvernement en 2003 d'interdire l'utilisation du téléphone mobile tenu en main au volant abondait dans le sens de l'opinion, qui estimait généralement qu'il s'agissait d'une pratique dangereuse. Elle ne s'appuyait en fait que sur un petit nombre de preuves scientifiques : on savait que l'utilisation du téléphone portable diminuait les capacités des conducteurs, mais on ne savait pas si cette diminution pouvait être compensée par une attention accrue de la part du conducteur. En 2003, seules deux études¹, employant la même méthodologie, montraient un sur-risque d'accident lorsque le conducteur téléphone au volant, mais cette méthodologie pouvait souffrir de contestation.

En 2005, une étude épidémiologique australienne² publiée a précisé le sur-risque d'accident lié à l'utilisation du

¹ Redelmeier, D., Tibshirani, R., 1997, Associations between Cellular-Telephone calls and motor vehicle collisions. The New England Journal of Medicine, 336 (7).

² McEvoy, S.P., Stevenson, M.R., and al., 2005, Role of mobile phones in motor vehicle crashes resulting in hospital attendance : a case-crossover study. British Medical Journal, 331.

téléphone portable tenu en main (un risque de 4,9) et à l'utilisation du kit mains-libres (3,8), qui s'avère être une pratique presque aussi dangereuse que le téléphone tenu en main, bien que celle-ci soit autorisée. Cette recherche, et l'exploitation des autres travaux³ qui ont pu être faits sur le sujet, nous donne l'occasion de faire le point sur la situation en France et laisse à penser qu'il s'agit d'un enjeu important.

Les différents types de recherche sur le téléphone portable au volant

Parmi les études pouvant être menées sur la conduite en téléphonant, on peut distinguer essentiellement trois types de recherche :

- **Les recherches expérimentales** : elles consistent à observer des individus en situation de conduite simple puis dans la situation de conduite en téléphonant. Au cours des expérimentations réalisées sur simulateur, sur piste, voire dans la circulation, différents paramètres relatifs au comportement du conducteur sont relevés et ensuite analysés pour comparer les deux situations de conduite.
- **Les études sur les pratiques** : elles sont réalisées en interrogeant des conducteurs ou en réalisant des observations au bord des routes.
- **Les recherches épidémiologiques** : elles permettent de vérifier si l'utilisation du téléphone portable au volant se traduit effectivement par une augmentation du risque d'avoir un accident. Il s'agit de comparer deux populations de conducteurs pour mesurer le sur-risque lié à l'utilisation du téléphone portable au volant. Différentes méthodes peuvent être employées pour mesurer ce sur-risque.

Les recherches expérimentales

C'est dans ce domaine que le plus grand nombre de recherches a été réalisé au niveau international. Plus particulièrement au niveau français, Marie-Pierre Bruyas (2006) a étudié l'impact de différentes activités vocales (écoute de la radio, discussion avec un passager, discussions téléphoniques factuelle et interactive, calcul mental par téléphone) sur l'attention du conducteur⁴, au moyen d'expérimentations sur simulateur ou sur piste.

Cette recherche a montré que la situation de conduite en téléphonant entraîne des temps de réaction significativement plus longs qu'en situation de conduite seule. De même, l'attention allouée à la conduite se trouve altérée tandis que la charge mentale, mesurée par le rythme cardiaque, augmente. De nombreuses études réalisées à l'étranger ont montré les mêmes résultats. Il s'avère également que l'altération des performances de conduite augmente avec l'interactivité, l'implication du conducteur, et la complexité de la discussion, sans pour autant que les conducteurs en aient toujours conscience.

Ces résultats sont conformes à la littérature scientifique internationale, tandis que d'autres travaux réalisés à l'étranger ont montré des résultats complémentaires :

- une moins bonne appréciation et perception de la situation
- une certaine fixité du regard,
- peu de modification de la vitesse,
- pas de déviation notable de trajectoire.

En outre, il n'apparaît pas que les conducteurs adoptent une conduite plus sûre pour compenser le fait qu'ils conduisent en téléphonant.

³ Un récent rapport fait une revue de la littérature scientifique sur le téléphone portable au volant : Brusque, C., 2007, The influence of in-vehicle information systems on driver behaviour and road safety. Cost 352 report

⁴ Bruyas, M.-P. et al., 2006, Evaluation de l'impact de communications vocales sur la conduite automobile. Recherche Transports Sécurité, 91, 99-119.

Les données sur les pratiques

- a) En France, Corinne Brusque a étudié l'utilisation du téléphone mobile au volant⁵, à partir d'une enquête par questionnaire sur un échantillon de 1973 individus. Ce travail a notamment permis de distinguer quatre catégories parmi les conducteurs utilisateurs de téléphone mobile (920 individus) :
- les non-utilisateurs (32%), qui n'utilisent jamais le téléphone en conduisant,
 - les utilisateurs prudents (37%), qui n'appellent jamais et décrochent selon le contexte de conduite,
 - les utilisateurs réguliers (27%), qui appellent rarement, ils ont des comportements moins homogènes pour décrocher,
 - les utilisateurs insouciantes (4%), qui déclarent les attitudes les plus extrêmes du point de vue du non-respect de la réglementation et de la prise de risque. Dans cette catégorie, les gros rouleurs (plus de 25000km par an) et les utilisateurs du téléphone pour raisons professionnelles sont sur-représentés.

Lorsqu'on passe des comportements prudents aux comportements insouciantes, la part des hommes, des personnes de moins de 44 ans et des actifs augmentent. Il est également intéressant de noter qu'il n'existe pas de lien direct entre la fréquence d'utilisation du téléphone mobile dans la vie courante et les comportements d'utilisation du téléphone au volant, mais les comportements les plus insouciantes vont de pair avec une conscience moindre du risque pris en téléphonant au volant.

Il convient de préciser qu'il s'agit d'une étude qualitative qui ne permet pas d'estimer la part de conducteurs dans la circulation qui téléphonent à un moment donné.

- b) A l'étranger, des enquêtes, proches de celle qui vient d'être présentée, ont également été réalisées. Mais il est aussi intéressant de constater que des approches quantitatives ont été menées au bord des routes afin de connaître la part de conducteurs qui conduisent en téléphonant. C'est le cas des Etats-Unis⁶ et du Royaume-Uni⁷, qui adoptent toutefois deux méthodologies très différentes l'une de l'autre :
- Aux Etats-Unis, les sondages sont réalisés lorsque les véhicules sont arrêtés à un « Stop » ou à un feu rouge, sur 1 200 sites représentatifs. Seuls les téléphones tenus en main sont relevés, la part de kits mains-libres étant ensuite estimée à partir de travaux de chercheurs. Les informations recueillies sont les suivantes : le sexe, l'âge (16 à 24 ans, 25 à 69 ans, plus de 70 ans) et la race (blanc, noir, autre). Les conducteurs ne sont pas interrogés, c'est à l'enquêteur d'apprécier. L'environnement (type de route, milieu urbain ou rural, conditions climatiques, régions), le type de véhicule et la présence de passagers à l'avant ou à l'arrière sont également relevés. En 2005, les sondages ont été réalisés du 6 au 25 juin, entre 8h et 18h, 974 000 véhicules ont été observés ; la part de conducteurs utilisant un téléphone tenu en main est de 6%, tandis que 0,7% des conducteurs utilisent un casque et un microphone.
 - Au Royaume-Uni, les sondages sont réalisés à partir de 38 sites localisés dans le sud-est de l'Angleterre. Les enquêteurs (au moins deux par site) sont équipés d'un détecteur de téléphone portable, le conducteur est considéré comme utilisateur du téléphone lorsqu'il y a eu à la fois détection par l'appareil et par l'enquêteur. Les sites présentent des caractéristiques différentes : autoroutes, deux voies, une voie, et milieu urbain ou rural. Une distinction était faite entre les véhicules légers et les autres véhicules. En 2004, l'enquête a été réalisée en avril, entre 7h30 et 18h, du lundi au vendredi et le samedi pour huit sites. Au total, 111 032 véhicules légers et 27 534 autres véhicules ont été observés. Il en ressort que la part de conducteurs de véhicules légers téléphonant au volant est de 3,1%, avec 1,2% des conducteurs qui utilisent le téléphone tenu en main et 1,9% avec un kit mains-libres.

⁵ Brusque, C., 2006, L'utilisation du téléphone mobile en France. Recherche Transports Sécurité, 91, 75-97.

⁶ Driver Cell phone Use in 2005 – Overall Results,
www.nrd.nhtsa.dot.gov/pdf/nrd-30/NCSA/RNotes/2005/809967.pdf

⁷ Hill, J. P., 2005, A survey of mobile phone used by drivers, April 2005. TRL Report TRL635.

Les recherches épidémiologiques

Les recherches épidémiologiques consistent à comparer des populations pour établir le risque lié à l'utilisation du téléphone portable au volant. Les plus intéressantes sont celles qui étudient s'il y avait utilisation du téléphone au moment de l'accident, mais elles sont très rares en raison de la difficulté de connaître l'instant exact de l'accident et de savoir si le téléphone était utilisé.

a) La recherche de Redelmeier et Tibshirani (1997), réalisée au Canada, s'appuyant sur 699 accidents, a établi un risque de l'ordre de 3,9 pour la conduite avec le téléphone, le téléphone main-libres présentant également un sur-risque. Les communications passées par les conducteurs accidentés ont été obtenues auprès des opérateurs de mobile afin d'établir un lien éventuel avec l'accident. Cette étude présentait toutefois quelques limites :

- seuls des accidents matériels sans blessé ou tué ont été pris en compte,
- la connaissance du moment de l'accident n'était pas très précise, de ce fait, il se peut que le conducteur ayant utilisé le téléphone juste après l'accident soit considéré comme l'ayant utilisé au moment de l'accident.

En employant la même méthode, Laberge-Nadeau⁸ a estimé un risque relatif de 5,13 en 2001.

b) La recherche de McEvoy (2005), réalisée en Australie, a obtenu des résultats proches de ces deux études : un risque de 4,9 pour le téléphone tenu en main et de 3,8 pour le téléphone main-libre. L'échantillon était de 456 conducteurs âgés de plus de 17 ans admis aux urgences à la suite d'un accident entre avril 2002 et juillet 2004. Les chercheurs ont analysé les appels sortants et entrants et les envois de message effectués juste avant l'accident mais aussi 24h, 72h et 7 jours avant. Ils ont également interviewé les conducteurs. La connaissance sur l'utilisation éventuelle du téléphone au moment de l'accident est plus précise que pour l'étude de Redelmeier et Tibshirani (1997), même s'il est possible que les participants aient menti aux enquêteurs ou bien qu'ils aient refusé de participer à l'étude car ils utilisaient justement le téléphone au moment de l'accident, ce qui tendrait alors à diminuer le risque trouvé. Par ailleurs, le kit mains-libres a été évalué à partir d'un nombre de cas peu élevé et sans tenir compte des différents modèles pouvant exister.

L'enjeu du téléphone portable en France

A partir de toutes ces données, il convient désormais d'estimer l'enjeu du téléphone portable pour la sécurité routière en France.

En premier lieu, il convient de préciser que le fichier national des accidents de la circulation routière ne permet pas de connaître cet enjeu. En effet, en 2005, pour 142 000 conducteurs impliqués dans un accident corporel 45 000 infractions étaient relevées, parmi lesquelles seulement 21 infractions relatives à l'utilisation du téléphone portable.

Ce chiffre est bien en-dessous de la réalité, car il est généralement impossible pour les forces de l'ordre, lorsqu'elles arrivent sur les lieux d'un accident, de savoir si le conducteur était en train de téléphoner au moment de l'accident.

⁸ Laberge-Nadeau, C., Maag, U., Bellavance, F., Desjardins, D., Messier, S., Saïdi, A. (2001). Les téléphones mobiles/cellulaires et le risque d'accidents, Université de Montréal (Canada), CRT-2001-03

En second lieu, il est possible de regarder le nombre d'infractions relevées par les forces de l'ordre pour l'utilisation du téléphone portable au volant :

Infractions téléphone portable	2003	2004	2005
Gendarmerie et Sécurité publique	43 939	203 862	315 490
Autres services (préfecture de police, CRS...)			107 488
Total			422 978

source : *Le permis à points, Bilan d'exécution - DLPAJ*

Il est vraisemblable que l'augmentation de ce nombre provienne de la nouveauté de la mesure. Par ailleurs, la répartition montre que 33% des infractions sont constatées par la gendarmerie, ce qui laisserait penser que l'utilisation du téléphone portable est plutôt sanctionnée en ville, là où c'est le plus facile à contrôler.

Le nombre d'infractions est élevé, cela montre qu'il s'agit d'une pratique assez répandue, mais il n'est pas possible d'estimer l'enjeu du téléphone portable à partir de ces données.

Réalisation d'un sondage sur le téléphone portable au volant en décembre 2006

Afin de disposer de plus de connaissances sur l'utilisation du téléphone portable au volant, et notamment de connaissances quantitatives, un sondage auprès d'un échantillon national représentatif de 1 000 individus a été réalisé en décembre 2006 par l'IFOP pour le compte de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière⁹. Il en ressort que 44% des conducteurs possesseurs d'un téléphone portable reconnaissent qu'il leur arrive de téléphoner en conduisant. Ce résultat est supérieur à celui obtenu dans le cadre du sondage *Les Français et la sécurité routière*¹⁰, réalisé deux fois par an pour le compte de la direction de la sécurité et de la circulation routières, avec une part d'utilisateurs du téléphone au volant inférieure à 40%. Etant donné qu'il s'agit d'une pratique partiellement interdite, on peut supposer qu'il y a une sous-déclaration et que ce taux est inférieur à la réalité.

Il apparaît également que l'utilisation du téléphone portable au volant est très fortement liée avec l'âge : 51% des conducteurs de moins de 50 ans reconnaissent téléphoner en conduisant (et 64% pour les 18-24 ans) contre 21% pour les plus de 50 ans. Il en est de même pour la lecture ou l'écriture de SMS, qui reste une pratique rare mais quasiment exclusive aux 15-34 ans.

Par ailleurs, 41% des conducteurs amenés à téléphoner en conduisant utilisent le plus souvent le téléphone tenu en main, bien qu'il s'agisse d'une pratique interdite. Ce résultat sur la répartition téléphone tenu en main/kit mains-libres est très proche du Royaume-Uni (39% des conducteurs avec le téléphone tenu en main). Il apparaît toutefois un lien marqué entre le type d'équipement et la fréquence d'usage, à savoir que les conducteurs utilisant fréquemment le téléphone au volant utiliseront généralement un dispositif pour pouvoir téléphoner en gardant les mains libres (kit mains-libres ou dispositif mains-libres installé dans le véhicule).

Concernant l'interdiction de toute utilisation du téléphone portable au volant, même non-tenu en main, les deux tiers des utilisateurs du téléphone portable au volant estiment que serait une bonne mesure. Ce sont principalement les utilisateurs fréquents du téléphone portable au volant qui seraient opposés à une telle mesure.

⁹ Voir annexe 1.

¹⁰ Voir annexe 2.

Enfin ce sondage a aussi permis d'obtenir des informations quantitatives sur l'utilisation du téléphone portable au volant : pour les personnes amenées à téléphoner en conduisant, la fréquence d'appel a été estimée à un appel tous les 67 km au cours d'une journée en semaine, et un appel tous les 111 km au cours du week-end.

A partir de ces informations, on peut avoir une idée approximative de la part de conducteurs en train de téléphoner à un instant donné dans la circulation, et il en ressort que celle-ci n'est pas infime, mais plutôt de l'ordre de 2,4% (cf. annexe 3), ce qui est d'ailleurs assez similaire au Royaume-Uni.

En prenant cette donnée ainsi que la part des communications passées avec un kit mains-libres (60%) résultant de notre sondage et en utilisant le risque obtenu dans la recherche de McEvoy (2005), on peut évaluer **la réduction du nombre d'accidents si aucun conducteur ne téléphonait en conduisant à 7% à 8%** (cf. annexe 3).

L'hypothèse sur la part de conducteurs en train de téléphoner dans la circulation mériterait bien sûr d'être vérifiée, mais elle permet d'avoir une première indication sur l'enjeu téléphone. Avec ces hypothèses, les parts dues au téléphone tenu en main et au kit mains-libres sont quasiment égales.

Conclusions et recommandations

Cette étude montre que malgré la réglementation de 2003, le téléphone portable au volant reste un enjeu non négligeable pour la sécurité routière. Il est donc important de s'en préoccuper d'autant qu'il ne pourra qu'aller en s'aggravant puisqu'il concerne surtout les jeunes conducteurs.

Deux orientations sont à préconiser :

- **Une modification de la réglementation pour interdire l'utilisation du kit mains-libres** : le choix, pour des raisons pratiques et également parce qu'on n'était pas certain des dangers du kit mains-libres en 2003, d'interdire seulement l'usage du téléphone tenu en main a eu un effet regrettable en faisant croire aux conducteurs de bonne foi que l'utilisation du kit mains-libres ne pose pas de problème de sécurité. Or il n'en est rien, et il s'avère d'ailleurs qu'une majorité des utilisateurs du téléphone portable au volant en a conscience, reconnaissant que l'interdiction de l'utilisation du kit mains-libres serait une bonne mesure. Il est indéniable que cette mesure serait difficile à contrôler pour les forces de l'ordre sur la route, mais elle permettrait aux conducteurs d'avoir connaissance des risques inhérents à l'utilisation du kit mains-libres et il est très probable qu'une majorité d'entre eux cesserait alors cette pratique. Par ailleurs, en cas d'accident grave et pour déterminer les responsabilités, il serait possible d'interroger les opérateurs de téléphonie mobile pour savoir si le conducteur était en train de téléphoner.
- **L'acquisition de nouvelles connaissances** : il apparaît indispensable de continuer les recherches pour pouvoir mieux comprendre et estimer le danger que représente cette pratique. Mais surtout il faut pouvoir suivre un phénomène qui peut se développer dans les prochaines années. Tout comme il existe un observatoire des vitesses, la création d'un observatoire du téléphone portable au volant serait très intéressante. **La réalisation de sondages au bord des routes**, s'inspirant de ce qui est déjà fait au Royaume-Uni, permettrait de mesurer la pratique, de suivre son évolution et de mieux connaître sa répartition, notamment selon le type de route ou le moment de la journée. En outre, la poursuite des travaux de recherche démarrés au cours des dernières années serait également judicieuse et il serait notamment intéressant de mener une recherche en demandant aux forces de l'ordre ou aux autorités judiciaires d'interroger systématiquement les opérateurs de téléphonie mobile après un accident corporel durant une période déterminée et sur une zone géographique déterminée (quelques départements) pour savoir s'il y avait utilisation du téléphone mobile au moment de l'accident.

Annexe 1 : Principaux résultats du sondage sur l'utilisation du téléphone portable au volant réalisé pour l'observatoire national interministériel de la sécurité routière par l'IFOP (décembre 2006)

Le rappel du contexte

Contexte et objectifs

- La DSCR souhaite disposer de données quantitatives sur l'utilisation du téléphone portable en situation de conduite.

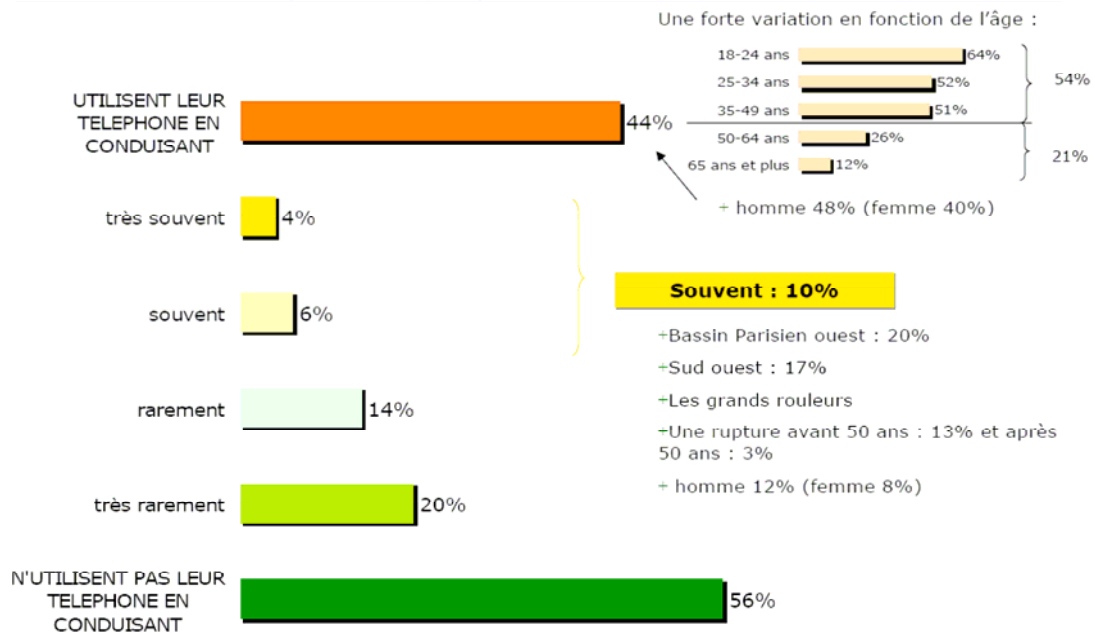
Méthodologie

- L'étude a été menée à partir **d'un échantillon national représentatif de 1 000 individus** âgés de 18 ans et plus.
- Le questionnaire a été **administré dans sa totalité auprès des individus conduisant une voiture et possédant un téléphonant mobile, soit 664 individus**. Les résultats présentés portent sur cette cible.
- Les questionnaires ont été administrés par téléphone, sous système CATI (Computer Assisted Telephone Interviews) le 7 et 8 décembre.

Ifop pour Observatoire national interministériel - L'utilisation du téléphone portable au volant - 22926 - Décembre 2006

Fréquence d'utilisation du téléphone portable au volant

Q.2.1 Avec quelle fréquence vous arrive-t-il de téléphoner en conduisant que ce soit pour répondre ou passer des appels?
 Base : ensemble des conducteurs possédant un téléphone portable - 100% = 664

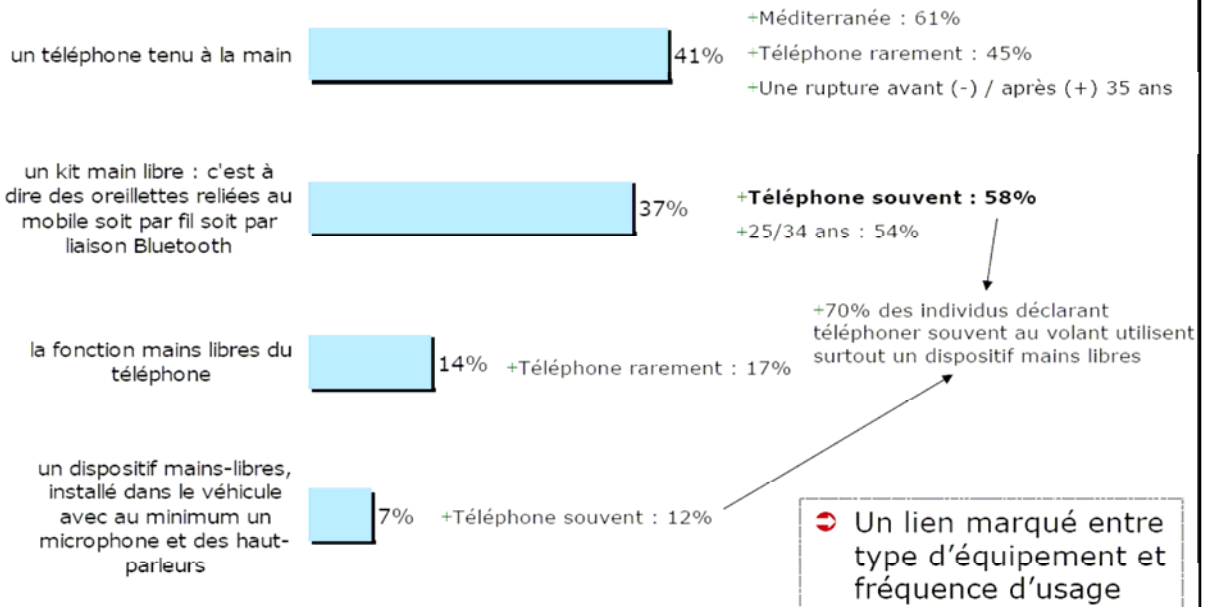


Ifop pour Observatoire national interministériel - L'utilisation du téléphone portable au volant - 22926 - Décembre 2006

Les différents modes d'utilisation du téléphone portable au volant

Q.2.2 Parmi les différentes situations que je vais vous décrire, quelle est celle qui correspond le plus à la vôtre ? Lorsque je téléphone en conduisant, j'utilise le plus souvent ?

Base : ensemble des conducteurs utilisant un téléphone portable au volant - 100% = 289

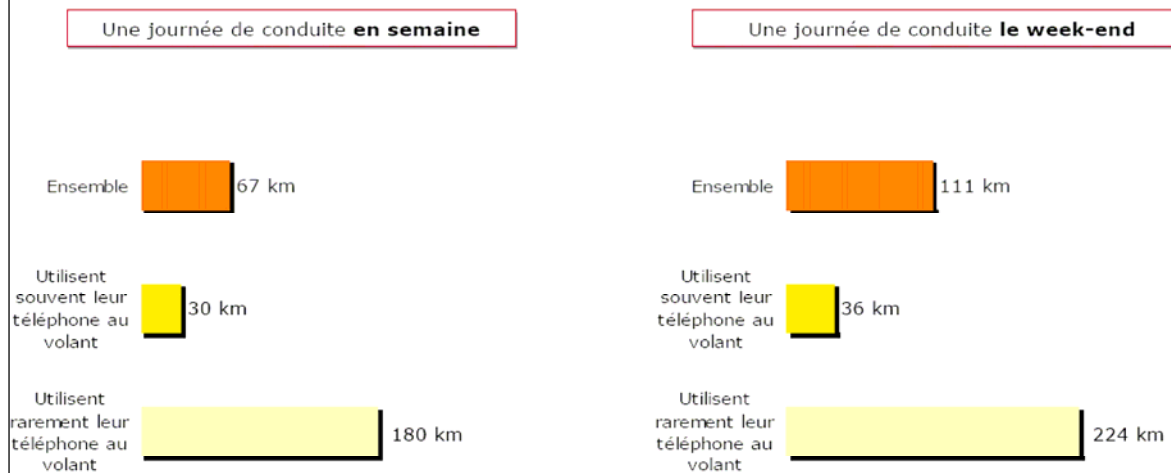


Ifop pour Observatoire national interministériel - L'utilisation du téléphone portable au volant - 22926 - Décembre 2006

Nombre de kilomètres moyen parcourus pour une utilisation vocale du téléphone portable

Q.3.1 Au cours de la dernière journée de conduite en semaine, c'est à dire hors week end, combien de kilomètres avez-vous parcourus en tant que conducteurs / Q.3.1 Au cours de la dernière journée de conduite le week end, combien de kilomètres avez-vous parcourus en tant que conducteurs

Base : ensemble des conducteurs utilisant un téléphone portable au volant - 100% = 289



Ifop pour Observatoire national interministériel - L'utilisation du téléphone portable au volant - 22926 - Décembre 2006

Attitude à l'égard d'une évolution de la réglementation du téléphone portable

L'interdiction de téléphoner avec un kit main libre serait ...

Q.6.0 S'appuyant sur les résultats de recherches scientifiques, des experts prônent l'interdiction d'utiliser le téléphone au volant y compris avec un kit mains-libres. Selon vous, l'interdiction de téléphoner avec un kit mains-libres en conduisant serait plutôt ... ?

Base : ensemble des conducteurs possédant un téléphone portable - 100% = 664

Une bonne mesure



Une mauvaise mesure...

...car cette pratique ne présente pas de risque particulier



...car il est très important pour vous de pouvoir téléphoner en conduisant



+Utilisent souvent le TM : 32%

+Bassin Parisien ouest : 13%

+Agglomération Paris : 13%

+25/34 ans : 12%

Mauvaise mesure : 33%

+Utilisent souvent le TM : 57%

+25/34 ans : 43%

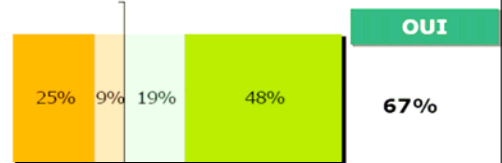
+Bassin Parisien ouest : 41%

Vous seriez prêt à renvoyer systématiquement les appels sur messagerie lorsque vous conduisez ?

Q.5.1 Seriez-vous prêt(e) à renvoyer systématiquement vos appels sur messagerie lorsque vous conduisez ?

Base : ensemble des conducteurs possédant un téléphone portable - 100% = 664

■ Non, pas du tout ■ Non, plutôt pas ■ Oui, plutôt ■ Oui, tout à fait



+Méditerranée : 75%

+35/49 ans : 75%

+Utilisation rare du TM : 72% (vs 27% fréquente)

➔ Une forte résistance au changement auprès des grands utilisateurs du TM au volant.

Ifop pour Observatoire national interministériel - L'utilisation du téléphone portable au volant - 22926 - Décembre 2006

Principaux enseignements

Une fréquence d'utilisation du portable au volant très variable selon l'âge en particulier

- Moins de la moitié (44%) des conducteurs possédant un téléphone mobile déclarent l'utiliser en situation de conduite.
- Cette fréquence d'utilisation du portable au volant semble très fortement lié à l'âge du conducteur. Plus celui-ci est âgé, moins la fréquence d'utilisation déclarée est élevée, avec un décrochage très net à partir de 50 ans (seuls 21% des plus de 50 ans déclarent utiliser leur portable au volant vs. 54% pour les moins de 50 ans).
- Par ailleurs, l'envoi ou la réception de SMS au volant est très faible, et quasiment exclusive aux 15-34 ans.
- Enfin, il semble également que les hommes soient plus nombreux à téléphoner au volant que les femmes (48% vs 40%).

Un mode d'utilisation du portable au volant lié à la fréquence d'usage

- Les gros utilisateurs de portables au volant sont davantage de kit main libre. Ainsi, 70% d'entre eux déclarent utiliser surtout un kit main libre lorsqu'ils téléphonent en conduisant, contre 44% pour la moyenne des utilisateurs.

Ifop pour Observatoire national interministériel - L'utilisation du téléphone portable au volant - 22926 - Décembre 2006

Principaux enseignements

- ⊖ **L'évolution de la réglementation du téléphone portable au volant : une acceptation liée à l'usage actuel**
 - ⊖ Au global, l'interdiction de téléphoner au volant, même avec un kit main libre semble plutôt bien acceptée (une bonne mesure pour 66% des conducteurs possédant un téléphone portable).
 - ⊖ Cette évolution de la réglementation rencontrerait toutefois une forte résistance auprès des gros utilisateurs de portables au volant, qui sont plus de la moitié (57%) à considérer que ce serait une mauvaise mesure.
 - ⊖ De surcroît, cette population est la moins encline à renvoyer systématiquement les appels sur la messagerie (à peine plus d'un quart le ferait contre 67% pour la moyenne des interrogés).

Annexe 2 : Les résultats de la question sur le téléphone portable au volant dans le sondage les Français et la Sécurité routière réalisé par l'IFOP pour le compte de la direction de la sécurité et de la circulation routière.

Question posée : *Vous arrive-t-il de téléphoner en conduisant?*

	Avril 2000	novembre 2000	Avril 2001	novembre 2001	Avril 2002	Octobre 2002	Avril 2003	Octobre 2003	Avril 2004	Octobre 2004	Avril 2005	Octobre 2005	Avril 2006
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Total Souvent, de temps en temps	8	9	13	12	15	13	11	9	11	14	12	16	16
• Assez souvent	2	2	3	2	4	5	2	1	2	2	3	4	4
• De temps en temps	6	7	10	10	11	8	9	8	9	12	9	12	12
Total Rarement, jamais	84	82	79	80	77	82	83	84	84	79	88	83	83
• Rarement	13	12	15	15	18	16	16	18	18	17	18	21	21
• Jamais	71	70	64	65	59	66	67	66	66	62	70	62	62
Ne se prononcent pas	8	9	8	8	8	5	6	7	5	7	-	1	1

Les Français et la sécurité routière, Sondage IFOP réalisé pour la direction de la sécurité et circulation routières, avril 2006

Depuis 2003, la tendance est plutôt stable, voire à une légère dégradation. La part de conducteurs à qui il arrive de téléphoner en conduisant est certes faible mais non négligeable et il est possible qu'il y ait un effet de sous-déclaration, étant donné qu'il s'agit d'une pratique partiellement interdite, et que par conséquent cette part soit inférieure à la réalité. Par ailleurs, ces résultats sont limités car le sondage ne nous informe pas sur le nombre de conducteurs à un moment donné qui conduisent en téléphonant.

Annexe 3 : estimation de la part de conducteurs dans la circulation en train de téléphoner et de l'enjeu du téléphone portable

➤ Part de conducteurs qui téléphonent dans la circulation

Hypothèses :

Kilomètres parcourus en France : 560 Md km

Répartition des parcours entre la semaine et le week-end : 70% - 30%. Cette répartition est estimée à partir d'un document du Sétra sur la structure du trafic sur le réseau routier national de 1998. Le trafic est plus élevé sur les autoroutes au cours du week-end pour les véhicules légers, et assez stable sur les autres routes.

Durée moyenne d'un appel : dans l'étude de Corinne Brusque, la durée moyenne d'un appel a été estimée à environ trois minutes. Des opérateurs de téléphonie mobile donnent également cette valeur pour la durée moyenne d'un appel. Nous estimerons la durée moyenne d'un appel à 3min ± 15s

La vitesse moyenne d'un véhicule est estimée à 81,5 km/h (Observatoire des vitesses de l'ONISR).

Ainsi la distance moyenne parcourue durant un appel est estimée à 4,08km ± 0,34 km

Résultat du sondage :

Distance parcourue par les conducteurs ne téléphonant jamais (56%) : 314 Md km

Distance parcourue par les conducteurs qui téléphonent (44%) : 246 Md km

Fréquence d'appel en semaine : 1 appel tous les 67 km

Fréquence d'appel le week-end : 1 appel tous les 111 km

Nombre de kilomètres parcourus en téléphonant : 14 Md km ± 1 Md km

⇒ **Part de la conduite en téléphonant : 2,4% ± 0,2%**

➤ Enjeu du téléphone portable

Le risque lié à l'utilisation du téléphone portable est le suivant :

$$Risque_{avec_téléphone} = Risque_{sans_téléphone} \times [97,5\% + 2,5\% (40\% \times 4,9 + 60\% \times 3,8)]$$

La réduction du nombre d'accidents si aucun conducteur ne conduisait en téléphonant serait :

$$Réduction = \frac{Risque_{avec_téléphone} - Risque_{sans_téléphone}}{Risque_{avec_téléphone}}$$

⇒ **Soit une réduction des accidents de 7,2% ± 0,5%**

Les enjeux liés au téléphone tenu en main et au kit mains-libres sont quasiment équivalents :

$$Part_kit_mains-libres = \frac{60\% \times 3,8}{40\% \times 4,9 + 60\% \times 3,8} = 54\%$$

L'enjeu se répartit donc de la façon suivante entre le kit mains-libres et le téléphone tenu en main :
54% - 46%