



Rapport n° 2025 - R - 10 - FR

Troisième mesure nationale de comportement « distraction au volant »

Prévalence des distractions potentielles visibles au volant



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS



Troisième mesure nationale de comportement « distraction au volant »

Prévalence des distractions potentielles visibles au volant

Numéro de rapport	2025 - R - 10 - FR
Dépôt légal	D/2025/0779/32
Client	Service Public Fédéral Mobilité et Transports
Date de publication	15/02/2026
Auteur(s)	Sofie Boets, Naomi Wardenier, Maya Vervoort, Nathalie Moreau
Relecteur(s)	dr. Ilse Harms
Éditeur responsable	Karin Genoe

Les vues ou opinions exprimées dans ce rapport ne sont pas nécessairement celles du client.

La reproduction des informations de ce rapport est autorisée à condition que la source soit explicitement mentionnée : Boets, S., Wardenier, N., Vervoort, M. & Moreau, N. (2026). Troisième mesure nationale de comportement « distraction au volant » – Prévalence des distractions potentielles visibles au volant, Bruxelles: Institut Vias.

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands.

This report includes a summary in English.

Table des matières

Liste des tableaux et figures	4
Résumé	6
Summary	10
1 Introduction	13
2 Méthode	15
2.1 Prévalence ponctuelle	15
2.2 Méthode d'échantillonnage	15
2.3 Déroulement des observations	17
2.4 Description de l'échantillon	20
2.5 Pondération et analyse	22
3 Résultats	25
3.1 Aperçu de l'ensemble des distractions	25
3.1.1 Situation en 2023	25
3.1.2 Évolution	27
3.2 Utilisation d'un appareil électronique mobile à écran en main	28
3.2.1 Prévalence nationale et par type de véhicule	28
3.2.2 Région	30
3.2.3 Type de route	32
3.2.4 Période de la semaine	33
3.2.5 Catégorie d'âge	34
3.2.6 Sexe	35
3.2.7 Présence de passagers	36
3.3 Manipulations du tableau de bord, y compris l'utilisation d'un appareil à écran dans un support fixe à l'avant du véhicule	37
3.4 (E-)cigarette en main	39
3.5 Autre objet en main	40
3.6 Communication/interaction	41
3.7 Port d'écouteurs/casque	43
4 Comparaison avec les pays de l'UE	45
5 Conclusions et recommandations	49
5.1 Conclusions	49
5.2 Recommandations	52
5.2.1 Recherches complémentaires	52
5.2.2 Mesures	53
Références	58
Annexes	61
Annexe 1: EC SWD KPI 5 for driver distraction by handheld devices	61
Annexe 2: Trendline exigences méthodologiques pour l'ICP	62

Liste des tableaux et figures

Tableau 1	Répartition de l'échantillon selon la région, le type de route et la période de la semaine (non pondéré)	21
Tableau 2	Pourcentage de conducteurs manipulant le tableau de bord du véhicule (y compris un appareil à écran dans un support fixe) selon les différentes stratifications, pour l'ensemble des quatre types de véhicules et par type de véhicule en 2023	37
Tableau 3	Pourcentage de conducteurs manipulant le tableau de bord du véhicule selon les différentes stratifications, pour l'ensemble des quatre types de véhicules et par type de véhicule en 2020	38
Tableau 4	Pourcentage de conducteurs tenant une cigarette en main ou en bouche selon les différentes stratifications, pour l'ensemble des quatre types de véhicules et par type de véhicule en 2023	39
Tableau 5	Pourcentage de conducteurs tenant des aliments/boissons ou un autre objet en main selon les différentes stratifications, pour l'ensemble des quatre types de véhicules et par type de véhicule en 2023	40
Tableau 6	Pourcentage de conducteurs en situation de communication–interaction selon les différentes stratifications, pour l'ensemble des quatre types de véhicules et par type de véhicule en 2023	42
Tableau 7	Pourcentage de conducteurs portant des écouteurs ou un casque selon les différentes stratifications, pour l'ensemble des quatre types de véhicules et par type de véhicule en 2023	43
Tableau 8	Infractions routières liées à l'usage du GSM enregistrées par la police en Belgique, 2015-2023 (Police fédérale, 2025)	54
Figure 1	Pourcentage de conducteurs (potentiellement) distraits en Belgique selon le type de distraction et le type de véhicule en 2020 (source : Boets et al., 2023).	13
Figure 2	Pourcentage de conducteurs (potentiellement) distraits en Belgique par catégorie de distraction, pour l'ensemble des quatre types de véhicules et par type de véhicule en 2023	26
Figure 3	Pourcentage de conducteurs (potentiellement) distraits en Belgique par catégorie de distraction, pour l'ensemble des quatre types de véhicules et par type de véhicule en 2013 (nouvelle pondération), vs 2020 et vs 2023	28
Figure 4	Pourcentage de conducteurs utilisant un appareil électronique mobile à écran en main, pour l'ensemble des quatre types de véhicules et par type de véhicule en 2023 (IC à 95%)	29
Figure 5	Pourcentage de conducteurs utilisant un appareil électronique mobile à écran en main selon les sous-catégories, pour l'ensemble des quatre types de véhicules et par type de véhicule en 2023	29
Figure 6	Comparaison du pourcentage d'utilisation du GSM/appareil électronique mobile à écran chez les conducteurs: 2013 (nouvelle pondération) vs 2020 vs 2023 (IC à 95%)	30
Figure 7	Pourcentage de conducteurs utilisant un appareil électronique mobile à écran en main, par région, pour l'ensemble des quatre types de véhicules et par type de véhicule en 2023 (IC à 95%)	31
Figure 8	Pourcentage d'utilisation du GSM/appareil électronique mobile à écran chez les conducteurs selon la région lors des éditions précédentes : 2013 (nouvelle pondération) et 2020 (IC à 95%)	32
Figure 9	Pourcentage de conducteurs utilisant un appareil électronique mobile à écran en main selon le type de route, pour l'ensemble des quatre types de véhicules et par type de véhicule en 2023 (IC à 95%)	32
Figure 10	Comparaison du pourcentage d'utilisation du GSM/appareil électronique mobile à écran chez les conducteurs selon le type de route : 2013 (nouvelle pondération) vs 2020 (IC à 95%)	33
Figure 11	Pourcentage de conducteurs utilisant un appareil électronique mobile à écran en main selon la période de la semaine, pour l'ensemble des quatre types de véhicules et par type de véhicule en 2023 (IC à 95%)	33
Figure 12	Comparaison du pourcentage d'utilisation du GSM/appareil électronique mobile à écran chez les conducteurs selon la période de la semaine : 2013 (nouvelle pondération) vs 2020 (IC à 95%)	34
Figure 13	Pourcentage de conducteurs de voitures utilisant un appareil électronique mobile à écran en main selon la catégorie d'âge estimée en 2020 vs 2023 (IC à 95%)	35
Figure 14	Prévalence auto-déclarée de l'utilisation du téléphone portable pendant la conduite selon l'âge, en Belgique en 2023, et moyenne des 22 pays européens participants (Wardenier et al., 2025 ; ESRA : www.esranet.eu) (IC à 95%)	35
Figure 15	Comparaison du pourcentage d'utilisation du GSM/appareil électronique mobile à écran chez les conducteurs selon le sexe observé : 2013 (nouvelle pondération) vs 2020 vs 2023 (IC à 95%)	36

Figure 16	Pourcentage de conducteurs utilisant un appareil électronique mobile à écran en main selon la présence de passagers, pour l'ensemble des quatre types de véhicules ainsi que pour les voitures et les camionnettes en 2020 (IC à 95%)	37
Figure 17	ICP Trendline – pourcentage national de conducteurs non distraits par pays : 3 types de véhicules et 3 types de routes combinés, en semaine (Source : Stelling, 2025)	45
Figure 18	ICP Trendline: pourcentage de conducteurs non distraits par type de véhicule, pour 3 types de routes combinés, en semaine, par pays (Source: Stelling, 2025)	46
Figure 19	ICP Trendline : pourcentage de conducteurs non distraits par type de route, pour les 3 types de véhicules combinés, en semaine, par pays (Source : Stelling, 2025)	46
Figure 20	ICP Trendline : pourcentage de conducteurs non distraits selon la période de la semaine, pour les 3 types de véhicules et de routes combinés, par pays (Source : Stelling, 2025)	47
Figure 21	ICP Trendline : pourcentage de conducteurs non distraits selon le sexe, pour les 3 types de véhicules et de routes combinés, en semaine, par pays (Source : Stelling, 2025)	47
Figure 22	ICP Trendline : pourcentage de conducteurs non distraits selon la catégorie d'âge, pour les 3 types de véhicules et de routes combinés, en semaine, par pays (Source : Stelling, 2025)	48

Résumé

Contexte et objectifs

La distraction au volant constitue une cause majeure d'insécurité routière. Les actions qui obligent le conducteur à détourner le regard de la route et qui requièrent des manipulations manuelles présentent le risque d'accident le plus élevé. Afin de mesurer la prévalence de « l'utilisation en main d'un appareil mobile à écran » pendant la conduite sur les routes belges, l'institut Vias a mené en 2023 une troisième mesure de comportement représentative au niveau national. Comme lors des mesures précédentes, réalisées en 2013 et en 2020, d'autres formes de comportements potentiellement distrayants ont également été observées. L'objectif de ces mesures de comportement est d'estimer la prévalence ponctuelle des comportements de distraction (potentielle) visibles, d'identifier les facteurs de risque et les prédicteurs associés à ces comportements, et d'en assurer le suivi dans le temps.

Dans ce rapport sont présentés les résultats de la troisième mesure de comportement relative à la distraction. Le travail de terrain s'est déroulé du 2 octobre au 7 novembre 2023.

Cette mesure de comportement s'inscrit dans le cadre du projet européen Trendline (2022-2025). L'édition précédente s'inscrivait dans le projet européen Baseline (2019-2022). L'objectif de ces projets européens successifs est de collecter, à l'échelle européenne, des indicateurs clés de performance (ICP) harmonisés en matière de sécurité routière, dont un ICP relatif à la distraction. L'ICP européen « Distraction » est défini comme le « *pourcentage de conducteurs qui n'utilisent pas d'appareil électronique mobile à écran en main pendant la conduite* ».

Méthode

La méthode de la mesure de comportement est identique d'une édition à l'autre : elle repose sur une observation directe sur la route de la fréquence à laquelle les conducteurs utilisent au volant un appareil électronique mobile à écran en main ou adoptent un autre comportement potentiellement distrayant. Les mesures ont été réalisées sur des sites sélectionnés aléatoirement, répartis sur les trois régions et sur différents types de routes (30-50 km/h en agglomération ; 70-90 km/h hors agglomération ; et routes à 120 km/h). Sur les routes hors autoroute (102 sites), les observations ont été effectuées depuis le bord de la route par des observateurs formés. Sur les autoroutes (21 tronçons), les observations ont été réalisées à partir d'un véhicule en mouvement dans le trafic. Tous les emplacements ont été choisis de manière à permettre l'observation des véhicules en circulation. Les mesures ont été effectuées à différentes périodes de la semaine : heures de pointe en semaine (7-9 h ou 16-18 h), heures creuses en semaine (10-15 h) et journée de week-end (9-18 h). Pour chaque véhicule observé, des données complémentaires ont été collectées :

- Type de véhicule : voiture / camionnette / camion / autobus ou autocar
- Estimation du sexe du conducteur : homme / femme / ne sait pas
- Catégorie d'âge estimée du conducteur : 18-24 / 25-64 / 65+ / ne sait pas
- Présence de passager(s) : oui / non / ne sait pas
- Présence d'un comportement (potentiellement) distrayant chez le conducteur : téléphone portable en main (à l'oreille vs en main) / autre appareil électronique à écran en main / (e-)cigarette en main / autre objet [que les précédents] en main / manipulations manuelles du tableau de bord / manipulations manuelles d'un écran fixé sur un support / interaction-communication / port d'écouteurs ou d'un casque

Au total, 19 098 conducteurs ont été observés : 13 678 en voitures, 2 226 en camionnettes, 2 907 en camions et 287 en autobus/autocars.

Pour la Belgique, l'indicateur principal est le « *pourcentage de conducteurs utilisant un appareil électronique mobile à écran en main* », ce qui correspond à la formulation inverse de l'ICP européen (« % ... *n'utilisant pas* ... »).

Afin que les résultats soient représentatifs du volume de trafic sur les routes belges, les données ont été pondérées, comme en 2020, sur la base des données officielles relatives au nombre de véhicules-kilomètres parcourus, par type de véhicule, par type de route et par région. Les résultats de cette mesure sont valablement comparables à ceux de 2020 ainsi qu'aux résultats de 2013 (pour les variables correspondantes), après application de la nouvelle procédure de pondération.

Principaux résultats

Prévalence de l'utilisation d'un appareil mobile à écran en main

En 2023, en moyenne 2,0% des véhicules-kilomètres parcourus en journée en Belgique l'ont été par des conducteurs utilisant un appareil mobile à écran en main. Il s'agit principalement de l'usage du GSM ; les autres appareils électroniques à écran ont été très rarement observés. Ce chiffre correspond à la moyenne nationale pondérée pour l'ensemble des voitures, camionnettes, camions et autobus/autocars. En 2020, cette prévalence s'élevait à 3,2% et en 2013 à 4,5%, ce qui indique une évolution positive de l'indicateur moyen national. Toutefois, lorsque l'on examine plus en détail le type d'utilisation de l'appareil, les résultats d'observation suggèrent une diminution des appels téléphoniques avec le GSM en main et une augmentation des manipulations de l'écran du téléphone portable. Les opérations manuelles sur écran requièrent davantage d'attention visuelle, ce qui accroît le risque d'accident. Le résultat de 2020 a servi de base à l'objectif fixé pour la distraction au volant à l'horizon 2030 dans le Plan fédéral de Sécurité Routière (2021), à savoir une réduction de moitié de la prévalence globale, de 3,2% en 2020 à 1,6% en 2030. Le résultat de la mesure réalisée en 2023 constitue une étape dans la bonne direction, mais, comme indiqué, la baisse du pourcentage global s'accompagne d'une évolution vers davantage de manipulations d'écrans.

Types de véhicules

Les conducteurs de camionnettes (3,3%) et de camions (3,7%) présentent ce comportement significativement plus souvent que les conducteurs de voitures (1,6%). L'échantillon des conducteurs d'autobus/autocars est trop limité pour permettre une analyse distincte. Pour les camions, cela signifie qu'un conducteur sur 27 utilise un appareil mobile à écran en main pendant la conduite, ce qui est préoccupant étant donné que les accidents impliquant des camions sont généralement plus graves. Cette différence significative selon le type de véhicule avait déjà été observée en 2013 et en 2020.

Région

La prévalence de l'utilisation d'un appareil mobile à écran en main ne diffère pas de manière significative entre les trois régions. Lors de l'édition précédente (2020), ce comportement était observé de manière significativement moins fréquente chez les conducteurs circulant sur les routes flamandes que sur les routes wallonnes et bruxelloises. Ce n'est plus le cas en 2023, principalement en raison d'une baisse du pourcentage en Wallonie (de 3,2% en 2020 à 2,2% en 2023) et à Bruxelles (de 4,1% à 2,1%), se rapprochant du niveau observé en Flandre, soit 1,8% (contre 2,1% en 2020). En 2013, la région de Bruxelles-Capitale se distinguait significativement sur cet indicateur (5,9%) par rapport aux deux autres régions (toutes deux à 4,5%).

Type de route

L'échantillonnage a été réalisé sur trois types de routes : les autoroutes, les routes en agglomération (30-50 km/h) et les routes hors agglomération (70-90 km/h). Pour l'ensemble des quatre types de véhicules, ainsi que séparément pour les camionnettes et les camions, l'utilisation d'un appareil mobile à écran en main est significativement plus fréquente sur les autoroutes que sur les routes à vitesse plus limitée. Aucun effet significatif du type de route n'est observé chez les conducteurs de voitures. Sur les autoroutes, la moyenne nationale atteint 2,7%, contre 1,5% sur chacun des deux autres types de routes. Lors de la mesure précédente (2020), ce comportement à risque était également observé de manière significativement plus fréquente sur les autoroutes, mais avec un pourcentage moyen national plus élevé (4,1%). En 2013, on observait encore un effet significatif en paliers, avec une augmentation du comportement à risque lorsque la limitation de vitesse augmentait.

Période de la semaine

Les conducteurs ont été observés au cours de trois périodes de la semaine, à savoir les heures creuses en semaine, les heures de pointe en semaine et les journées de week-end, uniquement en journée. Le pourcentage moyen national d'utilisation d'un appareil mobile à écran en main ne diffère pas significativement selon la période de la semaine, tant pour l'ensemble des conducteurs que pour les sous-groupes des conducteurs de voitures et de camions. En revanche, chez les conducteurs de camionnettes, l'utilisation d'un appareil à écran en main a été observée de manière significativement plus fréquente pendant les heures creuses en semaine que durant les autres périodes. Cet effet selon la période de la semaine avait déjà été constaté en 2020 chez les conducteurs de camionnettes.

Catégorie d'âge estimée et sexe

En 2023, comme en 2020, on observe une diminution statistiquement significative du pourcentage d'utilisation d'un appareil mobile à écran en main pendant la conduite à mesure que la catégorie d'âge estimée augmente (18-24 ans : 4,6% ; 25-64 ans : 1,6% ; 65 ans et plus : 0,0%). Dans la présente édition, aucun conducteur estimé âgé de plus de 65 ans n'a été observé avec un appareil à écran en main. Ces pourcentages ont diminué dans toutes les catégories d'âge par rapport à 2020 (18-24 ans : 5,7% ; 25-64 ans : 2,6% ; 65 ans et plus : 0,3%). En 2013, aucune catégorie d'âge n'avait été codée.

En ce qui concerne le sexe observé, les hommes (1,8%) semblent adopter ce comportement à risque plus souvent que les femmes (1,2%), mais cette différence n'est pas statistiquement significative. En 2013 et en 2020, les différences selon le sexe étaient, quant à elles, significatives.

Passagers

Le pourcentage moyen global d'utilisation d'un appareil à écran en main est plus de trois fois plus élevé dans les véhicules où le conducteur est seul (2,5%) que dans ceux où des passagers sont présents (0,7%). Cette différence est également observée chez les conducteurs de voitures et de camionnettes, ainsi que chez les conducteurs de camions, bien que, dans ce dernier cas, le sous-groupe « avec passagers » ne représente que 5% de l'ensemble des conducteurs. Ce contraste significatif entre véhicules avec et sans passagers avait déjà été observé en 2020.

Autres comportements potentiellement distrayants

D'autres comportements à risque observés chez les conducteurs pendant la conduite concernent les manipulations manuelles du tableau de bord (réglage de la radio ou de la climatisation, info-divertissement, navigation, etc.), y compris les manipulations d'un écran fixé sur un support à l'avant du véhicule. En 2023, on observe qu'en moyenne 2,6% des conducteurs en Belgique (tous types de véhicules confondus) ont les mains au niveau du tableau de bord pendant la conduite. Il s'agit d'une diminution par rapport à 2020 (3,4%). Ce comportement est observé de manière significativement plus fréquente chez les conducteurs de camionnettes (4,9%) et de camions (3,7%) que chez les conducteurs de voitures (2,1%). Cette différence entre conducteurs de voitures et de camionnettes était déjà apparente lors de la mesure précédente (2020). Comme en 2020, les manipulations manuelles du tableau de bord ont été observées significativement plus souvent sur les autoroutes (4,6%) que sur les routes à vitesse plus limitée (1,5% sur les routes à 30-50 km/h et 1,2% sur celles à 70-90 km/h). Enfin, concernant les caractéristiques sociodémographiques, les conducteurs de voitures avec un âge estimé entre 25 et 65 ans (2,3%) ont été observés significativement plus souvent avec les mains sur le tableau de bord que les 18-24 ans (0,3%) et que les conducteurs de 65 ans et plus (0,1%). Il en va de même pour les hommes (2,6%), davantage concerné que les femmes (1,2%).

Parmi les autres comportements mesurés, les conducteurs ont été le plus souvent observés en « interaction/communication visible » (6,4%). En 2020, cette proportion s'élevait à 6,1%. Dans les véhicules avec passagers, 18,5% des conducteurs étaient engagés dans une interaction visible. Cette catégorie de distraction potentielle est difficile à observer et constitue dès lors une estimation conservatrice.

Le fait de fumer ou de vapoter a été observé en moyenne dans 1,0% des véhicules, soit moins qu'en 2020 (1,3%). En 2013, cette proportion atteignait encore 2,2%. Ce comportement varie fortement selon le type de véhicule : les conducteurs de camionnettes (2,0%) et de camions (1,4%) fument significativement plus souvent que les conducteurs de voitures (0,8%). Il est également nettement plus fréquent dans les véhicules où le conducteur est seul (1,3%) que dans ceux où des passagers sont présents (0,3%).

Par ailleurs, le fait de tenir un autre objet en main (autre que ceux mentionnés ci-dessus) a été observé chez 2,3% des conducteurs : dans 1,2% des cas, il s'agissait de nourriture ou de boisson ; dans 1,1% des cas, il s'agissait de la catégorie résiduelle « autre », par exemple un mouchoir, du papier, des lunettes de soleil ou du maquillage.

Enfin, le port d'écouteurs ou d'un casque a été observé chez 0,2% des conducteurs. Il s'agit également d'une estimation conservatrice, ce comportement n'étant pas toujours clairement visible, notamment en raison de la coiffure.

Principales conclusions

Lorsque l'on combine la valeur de prévalence des manipulations manuelles du tableau de bord (y compris les écrans fixés sur support) avec celle de l'utilisation d'un appareil mobile à écran en main, on obtient une

indication du pourcentage estimé d'utilisation manuelle visible de technologies pendant la conduite. En 2023, en moyenne 4,4% des véhicules-kilomètres parcourus en Belgique l'ont été par des conducteurs effectuant, pendant la conduite, des manipulations manuelles liées à la technologie. Ce comportement est observé en moyenne dans 3,7% des voitures. Chez les conducteurs de camions, ce pourcentage atteint 7,4%, et chez les conducteurs de camionnettes, il s'élève même à 8,3%, soit un conducteur de camionnette sur 12. En 2020, la moyenne nationale était de 6,6%, donc plus élevée qu'en 2023. Ces comportements s'accompagnent souvent d'un détournement du regard par rapport à la route et de manipulations manuelles, en particulier lorsque des écrans sont utilisés, ce qui les rend particulièrement risqués. Un autre constat majeur est que ces comportements sont surtout fréquents dans le trafic professionnel (camionnettes et camions).

Comparaison européenne

Comparée aux autres pays européens dans le cadre du projet Trendline, la Belgique apparaît comme le pays le plus performant pour l'ICP « non distrait ». La part moyenne estimée plus élevée de conducteurs distraits parmi les conducteurs de camionnettes et de camions, ainsi que sur les autoroutes, est observée dans plusieurs pays, mais les écarts y sont généralement plus limités. Dans les pays où l'âge et le sexe des conducteurs ont été observés, on retrouve également le plus souvent un schéma de diminution de l'utilisation d'un appareil mobile à écran en main à mesure que l'âge augmente, sans effet marqué du sexe.

Recommandations

Les recommandations visant à lutter contre la distraction pendant la conduite sont formulées autour de trois grands axes : (1) législation et contrôle, (2) technologie et infrastructure, et (3) information et éducation.

Dans le Plan fédéral de Sécurité Routière (2021), l'objectif fixé pour la distraction au volant en Belgique consiste en une réduction de moitié du pourcentage global d'utilisation d'un appareil mobile à écran en main, de 3,2% en 2020 à 1,6% en 2030. Le résultat de la mesure réalisée en 2023 (2,0%) indique une évolution positive, mais des efforts soutenus restent nécessaires pour atteindre pleinement cet objectif.

Summary

Context and aims

Distracted driving is a major cause of road unsafety. Actions that force the driver to look away from the road and require manual handling pose the greatest accident risk. To measure the presence of the "use of a mobile screen device in the hand" while driving on Belgian roads, Vias institute conducted a third nationally representative behavioural measurement in 2023. As in the previous measurements, in 2013 and 2020, other potentially distracting behaviours were observed. The purpose of such on-road behavioural measurements is to estimate the point prevalence of (potential) distraction behaviour, to gain insight into risk factors and predictors for this risk behaviour and to monitor all this over time.

This report contains the results of the third behavioural measurement on distraction. The fieldwork took place from 2 October to 7 November 2023.

This edition is part of the European Trendline project, which is the successor of the Baseline project in which the previous measurement fell. The aim of these successive European projects is to collect uniform key performance indicators (KPIs) for road safety, including a KPI for Distraction, within Europe. The European KPI Distraction is defined as the "percentage of drivers not using a handheld mobile device".

Method

The method involves direct, on-the-road observation of the frequency with which drivers use a mobile electronic screen device in their hand or display other visible potentially distracting behaviours. The sampling took place at randomly selected locations across the three regions, on different road types (30-50 km/h inside built-up area; 70-90 km/h outside built-up area; and 120 km/h motorways). On the off-motorway roads (102 locations), the measurements were carried out by trained observers along the road. On the motorways (21 sections), the measurements were carried out from a moving car in traffic. All locations were chosen in such a way that the vehicles could be observed while driving. Measurements were carried out in different week periods: weekday peak hours (7-9am or 4-6pm), weekday off-peak hours (10am-3pm) and weekend day (9am-6pm). Additional data was collected for each observed vehicle:

- Vehicle type: car / van / truck / bus or coach
- Estimated gender of the driver: male / female / don't know
- Estimated age category of the driver: 18-24 / 25-64 / 65+ / don't know
- Presence of passenger(s): yes / no / don't know
- Presence of (potentially) distracting behaviour of the driver: mobile phone in the hand (at ear vs. in hand) / other electronic screen device in the hand / (e-)cigarette in hand / other object in the hand [than the previous] / manual actions on the instrument panel / manual actions on a screen device in a fixed holder / interaction-communication / wearing earphones or headphones

A total of 19,098 drivers were observed (13,678 in cars, 2,226 in vans, 2,907 in trucks and 287 in buses/coaches).

The most important national distraction indicator is the "*percentage of drivers using a mobile electronic screen device in their hand*", which is the reverse formulation of the European KPI ("% ... not using...").

For the results to be representative of the traffic volume on Belgian roads, the data were weighted, as in 2020, based on official data of the number of vehicle kilometres driven per vehicle type per road type per region. The results of this measurement are validly comparable with those of 2020 as well as with the results of 2013 (for the corresponding variables) after application of the new weighting procedure.

Main results

Prevalence of using a mobile screen device in the hand

In 2023, an average of 2.0% of vehicle kilometres driven during the day in Belgium were driven by drivers with a mobile screen device in their hand. This mainly concerns mobile phone use; other electronic screen devices were hardly observed. This is the national weighted average for passenger cars, vans, trucks and buses/coaches combined. In 2020 this was 3.2% and in 2013 4.5%, indicating a positive evolution of the national average indicator. However, when we zoom in on the type of screen device use, the observation results suggest a decrease in calling with the mobile phone in hand and an increase in screen operations on

the mobile phone. Manual screen operations require more visual attention, which increases the risk of accidents. The 2020 result was the basis of the target setting for distracted driving by 2030 in the Federal Road Safety Plan (2021), namely a halving of the overall prevalence from 3.2% in 2020 to 1.6% in 2030. The result of the measurement in 2023 is a step in the right direction, but as indicated, the lower overall percentage is accompanied by an evolution towards more screen operations.

Vehicle types

Drivers of vans (3.3%) and trucks (3.7%) exhibit mobile screen device use in the hand significantly more often than car drivers (1.6%). The sample of bus/coach drivers is too limited for separate analysis. For trucks, this means that 1 in 27 drivers use a mobile screen device in their hand while driving, which is worrying as accidents involving trucks are generally more serious. This significant difference by vehicle type was also found in 2013 and 2020.

Region

The prevalence of the use of a mobile screen device in the hand does not differ significantly between the three regions. In the previous edition (2020), this was significantly less observed among drivers on Flemish roads than on Walloon and Brussels roads. This is no longer the case in 2023, mainly due to a decrease in the percentage in Wallonia (2020: 3.2% to 2023: 2.2%) and Brussels (4.1% to 2.1%) towards the percentage of Flanders 1.8% (2020: 2.1%). In 2013, the Brussels-Capital Region (5.9%) stood out significantly on this indicator compared to the other two regions (both 4.5%).

Road type

The sampling took place on three road types: motorways, roads in built-up areas (30-50 km/h) and roads outside built-up areas (70-90 km/h). For the four vehicle types together and for vans and trucks separately, the use of a mobile screen device in the hand is significantly more common on motorways than on the lower speed roads. We do not see a significant difference according to road type among car drivers. On motorways, a national average percentage of 2.7% is reached, compared to 1.5% on the other road types. In the previous measurement (2020), this risk behaviour was also observed significantly more often on motorways, but then the national average percentage was higher (4.1%). In 2013, we saw a significant step-by-step effect of more risky behaviour with increasing speed limits.

Week period

Drivers were observed during three week periods, namely off-peak hours on weekdays, peak hours on weekdays and on weekend days, only during daylight hours. The national average percentage of handheld mobile screen device use does not differ significantly between week periods, and this is also true within the subsample of car and truck drivers. In contrast, van drivers were significantly more likely to have a screen device in their hand during weekday off-peak hours than during the other periods. In 2020, we also saw this effect among van drivers depending on the week period.

Estimated age range and gender

In 2023, as in 2020, we see a significant decrease in the percentage of mobile screen device use in the hand among drivers while driving with each higher estimated age category (aged 18-24: 4.6%; aged 25-64: 1.6%; aged 65+: 0.0%). In the current edition, not a single driver estimated to be over 65 years of age was observed with a screen device in the hand. These percentages have decreased within each age group compared to the percentages in 2020 (18-24: 5.7%; 25-64: 2.6%; 65+: 0.3%); in 2013, age groups were not coded.

With regard to observed gender, men (1.8%) seem to exhibit this risk behaviour more often than women (1.2%) but the difference is not significant. In 2013 and 2020, the indicators by observed gender did differ significantly.

Passengers

The overall average percentage of handheld screen device use is more than 3 times higher in vehicles where the driver sits alone (2.5%) compared to vehicles where passengers (0.7%) are present. We also see this difference in the separate sample of passenger cars and vans; and in trucks, but there the subgroup 'with passengers' concerns only 5% of all drivers. This significant difference between with and without passengers was also seen in 2020.

Other potential distractions

Other risk-increasing behaviour among drivers while driving involves manual actions on the instrument panel (setting the radio or air conditioning, info-divertissement, controlling navigation, etc.), including actions on a screen device in a fixed holder near the instrument board. In 2023, we see that on average 2.6% of drivers (4 vehicle types together) in Belgium manually handle the instrument panel while driving. This is a decrease compared to 2020 (3.4%). This behaviour is seen significantly more often in drivers in vans (4.9%) and trucks (3.7%) than in passenger cars (2.1%). The difference between car drivers and van drivers was also reflected in the previous measurement (2020). As in 2020, this behaviour was observed significantly more often on motorways (4.6%) than on the lower speed roads (1.5% on 30-50 km/h roads and 1.2% on 70-90 km/h roads). And finally, regarding socio-demographic characteristics, we saw that car drivers estimated to be 25-65 years old (2.3%) significantly more often had their hands at the instrument board than 18-24-year-olds (0.3%) and people over 65 (0.1%). This behaviour was also significantly more often displayed in male drivers (2.6%) than in female drivers (1.2%).

Of the other behaviours measured, drivers were most often observed in 'visible interaction/communication' (6.4%). In 2020, this was 6.1%. In vehicles with passengers, 18.5% of drivers are seen to be in visible interaction. This category of potential distraction is difficult to observe so this is a conservative estimate.

Smoking or vaping was observed on average in 1.0% of vehicles, which is less than the 1.3% in 2020. In 2013, still an average of 2.2% of drivers smoked. This behaviour varies greatly depending on vehicle type: drivers of vans (2.0%) and trucks (1.4%) smoke significantly more often than car drivers (0.8%). This is also clearly more common in vehicles where the driver is sitting alone (1.3%) than when there are passengers (0.3%).

Furthermore, holding an object in the hand (other than the ones mentioned above) was observed in 2.3% of the drivers: 1.2% involved food/drink; for 1.1% this concerned the residual category 'other', e.g. a handkerchief, paper, sunglasses, make-up.

Finally, wearing earphones or headphones was seen in 0.2% of drivers, but this is also a conservative estimate as this is not always clearly visible, e.g. due to hair.

Main conclusions

If we combine the indicator values of manual actions at the instrument panel (incl. device in fixed holder) and of using a mobile screen device in the hand, we get an indication of the percentage of visible manual use of technology while driving. On average, 4.4% of vehicle kilometres in Belgium are driven in 2023 by drivers who perform manual actions related to technology while driving. This behaviour appears to occur on average in 3.7% of passenger cars. For truck drivers, this figure rises to 7.4% and for van drivers, it is as high as 8.3% or 1 in 12 van drivers. In 2020, the national average was 6.6%, so higher than in 2023. Such actions are often accompanied by averting one's gaze away from the road and manual actions, especially when screens are operated, which makes this behaviour extra risky. Another main finding is that this behaviour is especially common in professional road users (vans, trucks).

EU benchmarking

Compared to the other European countries in the context of the Trendline project, Belgium is the best performing country for the KPI 'not distracted'. The higher estimated average share of distracted drivers in vans and trucks and on motorways occurs in several countries, but the differences are usually small. In the countries that observed driver age and gender, we also tend to see a pattern of declining mobile screen device use in the hand with increasing age and no pronounced gender effect.

Recommendations

Recommendations to address distraction while driving are formulated within three broad domains: (1) Legislation and enforcement; (2) Technology and infrastructure; (3) Information and education.

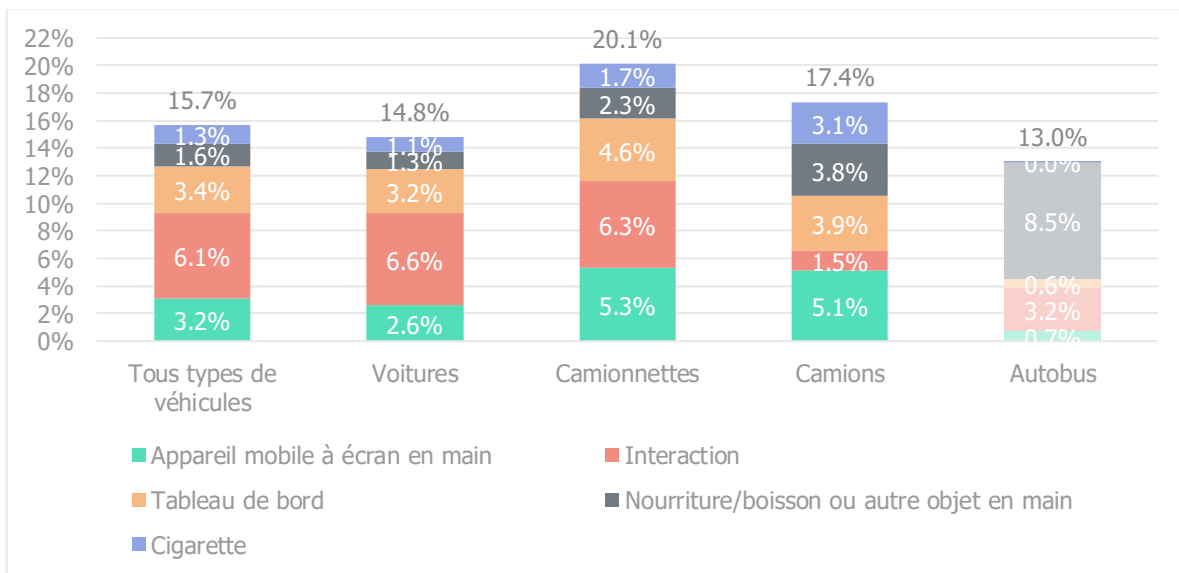
The Federal Road Safety Plan (2021) set a target for distraction while driving in Belgium to halve the overall percentage of the use of a mobile screen device in the hand from 3.2% in 2020 to 1.6% in 2030. The result of the measurement in 2023 (2.0%) indicates a positive evolution, but continued efforts are needed to achieve the target.

1 Introduction

La distraction au volant constitue une cause importante d'insécurité routière¹. Une définition couramment utilisée de la distraction dans la circulation est la suivante : « un détournement de l'attention dédiée aux activités essentielles à une conduite sûre vers une activité concurrente, ce qui peut entraîner une attention insuffisante ou inexistante pour les activités essentielles à une conduite sûre » (Regan, Hallett & Gordon, 2011). Compte tenu des nombreuses sources possibles de distraction (p. ex. l'utilisation du smartphone, d'autres appareils mobiles, l'info-divertissement embarqué, les conversations avec les passagers, les panneaux publicitaires, le fait de manger ou de boire), la distraction pendant la conduite est fréquente. Toutes les autres activités réalisées au volant ne conduisent toutefois pas nécessairement à de la distraction. Par exemple, manger, boire ou parler avec un passager peuvent potentiellement (et donc pas systématiquement) entraîner une distraction.

Les conducteurs distraits ont tendance à maintenir moins bien leur position sur la route, à réagir plus lentement et à manquer des informations provenant de l'environnement routier. Les effets spécifiques et les risques dépendent du type de distraction, du contexte, de l'utilisateur de la route et des caractéristiques individuelles. On estime généralement que la distraction joue un rôle dans 5 à 25% des accidents de la route en Europe, mais cette estimation est probablement sous-évaluée (Institut Vias, 2021). Les actions qui obligent le conducteur à détourner le regard de la route et qui nécessitent des manipulations manuelles sont plus risquées que les activités essentiellement mentales (Dingus et al., 2016 ; 2019). Martensen & Daniels (2020) ont estimé qu'en Belgique, l'absence totale de distraction au volant permettrait d'éviter chaque année entre 144 et 147 tués, entre 850 à 869 blessés graves, ainsi que 12 460 à 12 731 blessés légers.

Afin d'estimer la présence de comportements potentiellement distrayants dans la circulation, des études d'observation peuvent être menées. Celles-ci consistent à examiner le nombre et le type de « tâches secondaires » effectuées par les usagers de la route (Huemer et al., 2018). En Belgique, l'institut Vias a réalisé en 2013 une première étude d'observation représentative au niveau national sur les comportements potentiellement distrayants pendant la conduite (Riguelle & Roynard, 2014). En 2020, une deuxième mesure de comportement a été menée. La Figure 1 présente les résultats de 2020 : au total, 15,7% des conducteurs observés présentaient l'un des comportements mesurés. Parmi eux, 3,2% utilisaient un appareil électronique mobile à écran en main. Les comportements potentiellement distrayants ont été observés plus fréquemment chez les conducteurs de camionnettes et de camions que chez les conducteurs de voitures.



Couleur claire : échantillon restreint (< 500)

Figure 1 Pourcentage de conducteurs (potentiellement) distraits en Belgique selon le type de distraction et le type de véhicule en 2020 (source : Boets et al., 2023).

¹ Pour plus d'informations : institut Vias (2023). Il s'agit d'un briefing consacré au thème de la distraction dans le trafic (incluant notamment des informations sur les effets sur la conduite, le risque d'accident, la prévalence, les mesures, ainsi que la législation et les statistiques belges). Nous renvoyons également à un rapport thématique européen récent intitulé « Distraction » : Commission européenne (2023).

Du 2 octobre au 7 novembre 2023, l'institut Vias a réalisé en Belgique la **troisième mesure de comportement représentative au niveau national « distraction au volant »**. La même méthode que celle employée en 2013 et en 2020 a été utilisée. Des observateurs placés le long de la route ou à bord de véhicules en circulation (en tant que passagers à l'arrière) ont observé si les conducteurs utilisaient ou non un téléphone ou un autre appareil électronique mobile à écran en main. En outre, plusieurs autres formes visibles de comportements potentiellement distrayants ont été mesurées, ainsi que l'âge estimé et le sexe estimé du conducteur et la présence de passagers dans le véhicule. Les conducteurs de voitures, de camionnettes, de camions et d'autobus/autocars² ont été observés. Les mesures ont été effectuées dans les trois régions, sur différents types de routes (routes à 30-50 km/h, 70-90 km/h et 120 km/h) et au cours de différentes périodes de la semaine (heures de pointe/heures creuses en semaine, journée de week-end). Sur la base de cette mesure, il est possible d'estimer la prévalence ponctuelle³ de la distraction visible pendant la conduite au niveau national en 2023 et d'en analyser l'évolution par rapport à 2013 et 2020.

La mesure de comportement de 2020 a été partiellement financée par la Commission européenne (CE) dans le cadre du projet [Baseline](#). La mesure actuelle a été cofinancée par le projet européen de suivi, à savoir [Trendline](#). L'objectif de ces projets de la CE est de soutenir les États membres européens dans la production d'une série de nouveaux indicateurs clés de performance (ICP) en matière de sécurité routière. Dans le cadre du suivi de l'objectif à long terme de la CE (zéro mort sur les routes d'ici 2050) et des objectifs intermédiaires (50% de tués et de blessés graves en moins entre 2020 et 2030), la CE a défini, en collaboration avec des experts, huit nouveaux ICP qui, en complément des indicateurs principaux relatifs au nombre de tués et de blessés graves, fournissent un éclairage sur les facteurs influençant la sécurité routière globale. Ces ICP complémentaires portent sur la sécurité des infrastructures routières et des véhicules, la rapidité des interventions médicales et le comportement sûr des usagers de la route (vitesse, alcool, distraction, port de la ceinture, et utilisation de systèmes de retenue pour enfants et du casque). La CE a également défini un certain nombre d'exigences méthodologiques minimales pour chaque ICP. Celles-ci sont décrites dans le « Document de travail des services de la Commission » ou DTSC 283 (Commission européenne, 2019) (voir annexe 1). Dans le cadre du projet Baseline, ces exigences minimales ont été développées en lignes directrices méthodologiques minimales détaillées et en recommandations pour la production des ICP. Dans le cadre du projet Trendline, ces lignes directrices ont été actualisées et optimisées sur la base de l'expérience acquise dans le projet Baseline (voir annexe 2).

La Commission européenne définit l'ICP « Distraction » comme suit : « Pourcentage de conducteurs qui n'utilisent *pas* d'appareil mobile en main » (voir annexe 1 : exigences méthodologiques CE/DTSC pour l'ICP distraction). Dans les lignes directrices Baseline/Trendline, cette définition a été précisée comme le « pourcentage de conducteurs qui n'utilisent pas d'appareil électronique mobile à écran en main pendant la conduite » (Boets et al., 2021 ; Stelling et al., 2023). Dans le cadre de Trendline, cet ICP est comparé entre tous les États membres participants et des comparaisons peuvent être établies avec les résultats Baseline. L'ICP européen (axé sur le comportement sûr : % *sans* distraction) est formulé de manière inverse par rapport à la formulation standard de ce type d'indicateurs en Belgique (axée sur le comportement à risque : % de distraction).

Le présent rapport présente une vue d'ensemble de la méthode et des résultats de la mesure de comportement belge relative à la distraction en 2023, et se conclut par une comparaison européenne et des recommandations.

La mesure actuelle (2023) a été réalisée après l'actualisation de l'article 8.4 du Code de la route belge (www.codedelaroute.be). Lors du travail de terrain, la règle adaptée en vigueur depuis le 03/03/2022 s'appliquait donc : « *Sauf lorsque son véhicule est à l'arrêt ou en stationnement, le conducteur ne peut utiliser, tenir en main ni manipuler aucun appareil électronique mobile doté d'un écran⁴, à moins qu'il ne soit fixé au véhicule dans un support destiné à cette fin.* » Lors de la mesure précédente en 2020, l'ancienne règle interdisant l'utilisation d'un « téléphone portable en main » était encore d'application.

² Dans la suite du rapport, le terme « bus » est utilisé pour désigner les bus et les autocars.

³ Par session d'observation : le nombre de conducteurs distraits à un moment donné et sur un site donné, divisé par le nombre total de conducteurs observés passant à cet endroit. Ces données sont ensuite agrégées et pondérées (sur la base des estimations nationales des volumes de trafic) afin de calculer des proportions moyennes pour les différentes strates et au niveau national agrégé.

⁴ Exemples : smartphone, liseuse électronique, GPS, tablette, etc.

2 Méthode

La méthode de cette étude est entièrement conforme aux lignes directrices méthodologiques Baseline et Trendline (Boets et al., 2021 ; Silverans & Boets, 2021 ; Stelling et al., 2023) et aux recommandations de la FERSI pour la mesure de la prévalence de la distraction dans la circulation (Vollrath et al., 2019). La méthode d'échantillonnage correspond également entièrement aux mesures de comportement réalisées en 2013 (Riguelle & Roynard, 2014) et en 2020 (Boets et al., 2023). Les variables de distraction observées renvoient à des comportements potentiellement distrayants et ont été étendues en 2020 par rapport à 2013 (notamment : distinction supplémentaire entre téléphone portable et autre appareil électronique à écran en main, ajout de sous-catégories pour le téléphone portable en main, ajout d'une catégorie « conducteurs en communication/interaction » ; pour plus d'informations, voir Boets et al. (2023).

2.1 Prévalence ponctuelle

La méthode de cette mesure a été conçue afin d'obtenir des indicateurs représentatifs de la distraction pendant la conduite pour l'ensemble des conducteurs⁵ sur les routes belges. Il s'agit d'une observation directe sur la route de la fréquence à laquelle les conducteurs utilisent un téléphone portable ou un autre appareil électronique à écran en main, ou présentent un autre comportement potentiellement distrayant. Les indicateurs obtenus reflètent la prévalence ponctuelle de ce comportement. Ainsi, un pourcentage d'utilisation du téléphone portable en main de 3,3% pendant les heures de pointe signifie que, sur une image fictive figée à un instant donné durant les heures de pointe, 3,3% des conducteurs utiliseraient un téléphone portable, ou encore que 3,3% des kilomètres parcourus pendant les heures de pointe le sont par des conducteurs avec un téléphone portable en main.

La prévalence ponctuelle est mesurée en observant le comportement des conducteurs en différents endroits sélectionnés aléatoirement le long des routes belges. Ce type d'observation peut être (partiellement) automatisé, par exemple dans le cadre de mesures de vitesse réalisées au moyen de radars, ou grâce à des caméras implantées en bord de route qui enregistrent des images vidéo ou des photos des conducteurs (Stelling-Kończak et al., 2020 ; institut Vias, 2020). Dans cette étude, il est fait appel à des observateurs en bord de route et à bord de véhicules, ce qui correspond à la méthode recommandée dans Baseline/Trendline ainsi qu'à la méthode utilisée lors des deux mesures précédentes en Belgique.

La prévalence ponctuelle ne doit pas être confondue avec le pourcentage de personnes qui utilisent « de temps à autre » un téléphone portable en main pendant la conduite. Celui-ci est en effet nettement plus élevé que 3,3%. Un tel indicateur est obtenu via des études auto-déclarées (questionnaire, entretien). La question relative au comportement auto-déclaré est souvent posée pour une période donnée, par exemple : « *Au cours des 30 derniers jours, en tant qu'automobiliste, à quelle fréquence avez-vous utilisé un téléphone portable en main en conduisant ?* », comme dans l'enquête internationale ESRA, également réalisée en Belgique ([ESRA3 dashboard](#), 2023). Cet indicateur reflète la prévalence périodique (p. ex. résultat belge ESRA3 2023 : 17,7% des conducteurs de voitures interrogés en Belgique déclarent avoir téléphoné au moins une fois en tenant un téléphone portable en main pendant la conduite au cours des 30 derniers jours). Les deux types de mesure de la prévalence fournissent des informations précieuses. La mesure de la prévalence ponctuelle est la mesure la plus objective du comportement à risque, directement sur la route. La mesure de la prévalence périodique permet de recueillir des informations complémentaires sur les sous-types de comportement à risque, la fréquence et les motivations sous-jacentes, en fonction des caractéristiques individuelles. Les deux approches sont donc complémentaires.

2.2 Méthode d'échantillonnage

Outre la collecte d'indicateurs représentatifs de la prévalence globale des comportements potentiellement distrayants au sein de la population des conducteurs (indicateur agrégé), l'objectif de cette étude est également de mesurer les comportements potentiellement distrayants dans différents sous-groupes : selon le type de véhicule (voiture, camionnette, camion, autobus/autocar), l'estimation du sexe (homme, femme, ne sait pas) et de la catégorie d'âge (18-24, 25-64, 65+, ne sait pas), la présence de passagers (oui, non), la

⁵ L'étude est toutefois limitée aux conducteurs de voitures, camionnettes, camions et bus.

région (lieu de la mesure : Flandre, Wallonie, Bruxelles), le régime de vitesse/type de route⁶ (urbain 30-50 km/h, rural 70-90 km/h, autoroute 120 km/h) et la période de la semaine (heures de pointe en semaine, heures creuses en semaine, journée de week-end). Cela va au-delà des ICP européens minimaux requis tels que définis dans le projet Trendline, à savoir : (1) l'ICP moyen national pour trois types de véhicules combinés (voitures, camionnettes et camions) et (2) des ICP selon trois types de routes (urbain, rural et autoroute), uniquement « en journée » (donc sans distinguer différentes périodes de la semaine) (Stelling et al., 2023 ; voir également annexes 1 et 2 : exigences méthodologiques CE/DTSC et Trendline pour l'ICP Distraction). Les exigences méthodologiques minimales Baseline/Trendline constituent un compromis entre faisabilité/coûts pour les États membres et fiabilité/qualité des indicateurs. La Belgique dispose d'une longue tradition de mesure d'ICP nationaux, y compris en matière de distraction depuis 2013 ; c'est pourquoi les mesures de comportement belges sont généralement plus complètes que les exigences minimales au niveau européen.

Afin de pouvoir produire les indicateurs distincts requis (p. ex. selon le type de route), un échantillonnage a été mis en place de manière non entièrement proportionnelle à la taille de chaque sous-groupe dans la population réelle, de façon à disposer d'un nombre suffisant d'observations pour chaque sous-groupe. Pour obtenir des indicateurs représentatifs de l'ensemble de la population, une pondération des résultats est alors nécessaire (voir section 2.5). Lors de chaque session, les informations nécessaires ont été recueillies au moyen de comptages de trafic, afin de pouvoir pondérer l'importance de chaque sous-groupe dans le calcul des indicateurs et d'obtenir ainsi des résultats reflétant fidèlement la part réelle des différents types de véhicules et le volume de trafic par période de la semaine, région et type de route. Lors de chaque session, pendant 10 minutes, tous les véhicules passants ont été comptés (séparément pour les quatre types de véhicules).

Les mesures ont été réalisées sur un certain nombre de sites sélectionnés aléatoirement sur le réseau routier belge — de préférence les mêmes qu'en 2020 ou, lorsqu'ils n'étaient plus adaptés, sur des emplacements situés à proximité. Les sites sont répartis selon différents régimes de vitesse (routes à 30, 50, 70, 90 et 120 km/h) et dans les trois régions du pays. **Les sites d'observation** ont été choisis **de manière aléatoire** sur une carte du réseau routier belge afin d'assurer une représentativité optimale. Au total, 102 sites hors autoroute ont été sélectionnés (20 à Bruxelles, 41 en Flandre et 41 en Wallonie). Il s'agit de points fixes en bord de route. Sur les autoroutes, une autre procédure d'observation a été utilisée : en partie à partir d'un véhicule en mouvement pour les voitures et les camionnettes, et en partie depuis un endroit sûr sur une aire de repos autoroutière pour les camions et les autobus/autocars (voir section 2.3). Pour la partie « observation en mouvement », 20 sections d'autoroute ont été utilisées, définies comme des tronçons situés entre deux nœuds importants (11 en Flandre et 9 en Wallonie). Pour la partie « observation à l'arrêt », une aire de repos a été déterminée dans chaque section. Toutes les autoroutes belges ont été incluses.

Tous les sites ont été choisis de manière à permettre l'observation du trafic « roulant », c'est-à-dire hors feux de signalisation ou carrefours. Certains conducteurs ne prennent leur téléphone en main que lorsqu'ils sont à l'arrêt dans un embouteillage ou à un feu rouge ; ce qui est également interdit par la loi en Belgique, mais moins dangereux que l'utilisation du téléphone portable en main pendant la conduite effective. Les comportements de distraction dans le trafic ralenti ou à l'arrêt n'ont pas été inclus dans cette mesure, conformément aux lignes directrices Baseline/Trendline (uniquement des conducteurs roulants normalement, non entravés).

Enfin, une période de mesure a été attribuée à chaque point de mesure afin que, pour chacune des trois périodes de la semaine, des mesures soient effectuées sur un nombre approximativement égal de sites. Ces périodes étaient : heures de pointe en semaine (lundi-vendredi de 07h00 à 09h00 ou de 16h00 à 18h00), heures creuses en semaine (lundi-vendredi en dehors des heures de pointe) et journées de week-end (samedi et dimanche). Aucune observation n'a été planifiée en soirée ni la nuit, d'une part pour des raisons de fiabilité (l'observation est difficile dans l'obscurité) et, d'autre part, parce que la CE (Baseline/Trendline) et la FERSI fixent comme exigence minimale de réaliser les mesures en journée.

Dans Baseline, l'ICP national minimal requis portait sur les voitures, les camionnettes et les autobus/autocars combinés, tandis que, dans Trendline, les autobus/autocars ont été remplacés par les camions. Il s'agissait d'une recommandation figurant dans le rapport final Baseline sur l'ICP Distraction (Boets, 2023). Ainsi, dans cette étude, les catégories de conducteurs étaient : voitures, camionnettes, camions et autobus/autocars. Il

⁶ Les régimes de vitesse ont été utilisés comme proxy des types de voirie Baseline/Trendline, à savoir :
30 et 50 km/h = voirie urbaine ou en agglomération ;
70 et 90 km/h = voirie rurale ou hors agglomération ;
120 km/h = autoroutes.

a néanmoins été décidé d'inclure aussi les autobus/autocars afin de garantir la comparabilité avec 2013 et 2020. Les autobus/autocars ont toutefois été exclus du calcul des ICP Trendline.

Au sein des sessions d'observation, les observateurs devaient sélectionner les **conducteurs de manière aléatoire**, la règle étant qu'après avoir terminé d'observer et d'encoder les données pour un conducteur, l'observateur observait le premier conducteur suivant qui se présentait (d'un des quatre types de véhicules enregistrés).

En résumé, il s'agit d'un échantillonnage stratifié non-proportionnel en deux phases : (1) sélection aléatoire de sites avec attribution proportionnelle des périodes de la semaine — de manière disproportionnelle pour les différentes strates (type de route/période de la semaine/région) afin de disposer d'un nombre suffisant d'observations pour l'analyse des sous-groupes concernés — et (2) sélection aléatoire de conducteurs au cours des sessions d'observation.

2.3 Déroulement des observations

Le travail de terrain a été confié au bureau d'études M.A.S. (Market Analysis & Synthesis) et s'est déroulé du 2 octobre au 7 novembre 2023. Sur l'ensemble des sites situés hors autoroute, des observateurs se tenaient en bord de route afin de coder les comportements observés ainsi que les variables complémentaires. L'institut Vias a communiqué les emplacements et les périodes de la semaine correspondantes, tandis que M.A.S. Research était responsable de l'organisation pratique (dates et heures exactes). Une séance de briefing a été organisée en étroite collaboration avec M.A.S. afin d'informer les observateurs de l'objectif de l'étude et de la méthodologie, comprenant à la fois une partie théorique et une partie pratique au cours de laquelle les observateurs pouvaient s'exercer en bord de route, poser des questions et recevoir un feed-back. Une attention particulière a été accordée à la fiabilité entre évaluateurs : un codage parallèle a été réalisé, suivi d'une comparaison des résultats ; en cas de divergences, celles-ci ont été discutées afin d'aboutir à une évaluation uniforme. Comme en 2020, le codage pendant le travail de terrain s'est effectué sur tablette, contrairement à 2013 où des formulaires papier étaient utilisés. Le codage sur tablette comprenait trois volets par session (voir également ci-après) : (1) une fiche d'observation par conducteur, (2) le résultat du comptage des quatre catégories de véhicules (séparément) pendant 10 minutes et (3) les informations relatives au site et à la session.

Pour chaque session (à l'exception des autoroutes), un observateur unique observait le comportement des conducteurs pendant une heure complète. En 2013, deux observateurs par session étaient mobilisés. Toutefois, l'évaluation réalisée à l'issue de cette étude a montré qu'une observation avec un seul observateur était également possible, avec comme conséquence potentielle un nombre moindre d'observations en cas de trafic dense. Au milieu de la session (après 30 minutes d'observation de la distraction), un comptage du trafic par catégorie de véhicules (quatre types) devait être effectué pendant 10 minutes. Après ce comptage, l'observation de la distraction se poursuivait encore pendant 30 minutes.

Les observateurs recevaient l'emplacement précis du site d'observation. Ceux-ci étaient choisis de manière à faciliter au maximum les observations, toujours sur une route à circulation continue afin de pouvoir observer des véhicules en mouvement, et de manière à garantir la sécurité des observateurs (présence d'un trottoir ou d'un accotement à proximité où ils pouvaient se placer). La consigne consistait d'abord à vérifier si le site était toujours adapté à la mesure (trafic en mouvement, régime de vitesse/type de route conforme à la planification, visibilité suffisante). Si ce n'était pas le cas, il était demandé de trouver un emplacement approprié sur la même route ou sur une voie adjacente. Si cela s'avérait impossible, les observateurs devaient contacter les chercheurs concernés de l'institut Vias afin de déterminer un site de remplacement. Les observateurs devaient également veiller à ne pas gêner eux-mêmes les usagers de la route (par exemple, ne pas se tenir au milieu d'un trottoir, mais sur le côté). Des obstacles tels que les panneaux de signalisation pouvaient éventuellement être utilisés comme écran. En effet, les observateurs devaient rester aussi discrets que possible afin de ne pas influencer le comportement des conducteurs.

Une lettre portant le logo et les coordonnées de l'institut Vias était fournie aux observateurs. Celle-ci expliquait l'objectif de l'étude, la légitimité de la présence des observateurs le long de la route et le respect de l'anonymat des conducteurs observés. En cas d'interpellation par un conducteur ou toute autre personne, l'observateur devait présenter cette lettre.

Des chercheurs de l'institut Vias ont assisté à plusieurs sessions au début du travail de terrain afin de soutenir les observateurs et de vérifier que les instructions étaient correctement comprises et respectées.

Sur les autoroutes, la réalisation d'observations depuis le bord de la route est plus complexe. Ces observations ont donc été effectuées en partie depuis un véhicule en mouvement circulant dans le trafic autoroutier. Deux personnes se trouvaient à bord du véhicule : un conducteur et un observateur installé à l'arrière. Le véhicule roulait alternativement à vitesse plus faible et plus élevée (90-120 km/h) et sur différentes bandes de circulation, afin d'observer le comportement des conducteurs qui dépassaient et celui de ceux qui étaient dépassés. Les tronçons d'autoroute étaient généralement définis comme des tronçons situés entre deux nœuds routiers majeurs. La durée d'observation variait dès lors en fonction de la longueur des tronçons d'autoroute (l'objectif étant d'environ 15 minutes à vitesse plus faible et d'environ 15 minutes à vitesse plus élevée). Entre les sections, un arrêt était effectué sur une aire de repos⁷ afin de procéder, pendant 10 minutes, à un comptage du trafic passant (séparément pour les quatre catégories de véhicules), permettant d'obtenir un aperçu représentatif de la densité de trafic sur la section d'autoroute et de la part respective des différents types de véhicules. Depuis l'aire de repos, l'observation se concentrait également pendant 15 minutes sur le comportement des conducteurs de camions et d'autobus/autocars. Comme ces catégories de véhicules circulent presque toujours à une vitesse maximale de 90 km/h sur la bande de droite, elles sont plus facilement observables depuis le bord de l'autoroute (observation à l'arrêt). Cette méthode d'observation adaptée pour les camions et les autobus/autocars sur autoroute a été utilisée afin d'obtenir un nombre suffisant d'observations pour ces sous-groupes. Grâce aux comptages de trafic effectués sur les autoroutes, une éventuelle surreprésentation de ces sous-groupes dans l'échantillon peut être corrigée, permettant ainsi de calculer des indicateurs représentatifs de la composition réelle du trafic en Belgique.

Pour chaque véhicule observé, les variables suivantes ont été codées :

- **Type de véhicule** : voiture, camionnette, camion, autobus/autocar (les véhicules tels que Renault Kangoo et Citroën Berlingo étaient codés comme voitures lorsqu'ils disposaient de sièges/fenêtres à l'arrière, et comme camionnettes lorsqu'ils étaient aménagés pour le transport de marchandises).
- **Sexe observé du conducteur** : homme, femme, ne sait pas.
- **Catégorie d'âge estimée du conducteur** : 18-24, 25-64, 65+, ne sait pas.
- **Présence de passager** : seul, passager, ne sait pas.
- **Comportement potentiellement distrayant visible** : l'instruction consistait à ne coder un comportement que lorsqu'il avait été observé avec certitude ; dans le cas contraire, la catégorie « aucun » (des catégories ci-dessus) devait être sélectionnée⁸. Les résultats de cette étude constituent dès lors une estimation prudente des comportements potentiellement distrayants dans la circulation, étant donné que certains comportements peuvent passer inaperçus en raison de leur nature fugace ou parce que les conducteurs tiennent des objets d'une manière difficilement observable depuis l'extérieur du véhicule. Certaines formes de distraction ne peuvent de toute façon pas être appréhendées dans ce type d'étude, telles que la distraction purement cognitive/mentale (p. ex. rêverie, écoute de musique) ou la distraction due à des facteurs externes (p. ex. regarder des panneaux publicitaires). Six comportements principaux potentiellement distrayants pouvaient être codés, parfois assortis de sous-catégories supplémentaires (facultatives) qui apparaissaient sous forme de fenêtre contextuelle lorsque la catégorie principale était sélectionnée :
 - o **Téléphone portable (GSM) [en main] à l'oreille** : appel téléphonique avec l'appareil en main contre l'oreille.
 - o **Téléphone portable (GSM) en main** : téléphone en main, non porté à l'oreille, avec sous-catégories facultatives :
 - **Appel** : téléphone en main, non porté à l'oreille, le conducteur est en train de parler.
 - **Envoi de SMS** : saisie (téléphone en main, le conducteur regarde l'écran et l'utilise: tapoter, écrire, faire défiler...)
 - **Lecture/consultation** (téléphone en main, le conducteur regarde l'écran sans le manipuler).

⁷ Aires de repos permettant aux observateurs de se positionner suffisamment près de l'autoroute afin de réaliser l'observation depuis un endroit légal et sécurisé (en bordure de l'aire de repos, derrière la glissière de sécurité ou une clôture).

⁸ Peu de conducteurs roulent avec les deux mains sur le volant. Dans de nombreux cas, les observateurs devaient attendre que les véhicules se trouvent exactement en face d'eux afin de pouvoir déterminer si le conducteur tenait un objet en main. Les observateurs devaient par exemple veiller à ne pas confondre des conducteurs se grattant la tête ou se recoiffant avec des conducteurs utilisant un téléphone. Un codage n'était considéré comme valide que si au moins une catégorie de distraction ou l'option « aucun » était cochée pour les catégories concernées ; l'absence de réponse à cet égard entraînait un codage invalide.

- **Autre objet en main** : autre objet mobile que le téléphone, avec sous-catégories facultatives :
 - **Appareil électronique à écran** : p. ex. système de navigation, tablette.
 - **(E-)cigarette** : conducteurs fumant/vapotant (dans la bouche ou en main).
 - **Nourriture/boisson** : aliment ou boisson tenu(e) en main.
 - **Autre** : tous les autres objets, p. ex. journal, maquillage... Les observateurs pouvaient indiquer ultérieurement quels autres objets avaient été observés.
 - **Manipulations d'un appareil mobile à écran placé dans un support fixe** au niveau du tableau de bord du véhicule⁹.
 - **Manipulations du tableau de bord du véhicule** : manipulations manuelles sur l'ensemble de la console avant du véhicule, p. ex. pour régler la radio, la navigation ou la climatisation, ou pour ouvrir la boîte à gants.
 - **Communication–interaction** : p. ex. parler, gesticuler, sans téléphone en main et, en cas de présence d'un passager, regarder ce passager. Cette catégorie est analysée en combinaison avec la présence ou non d'un passager. En l'absence de passager, elle constitue un indicateur prudent des appels avec kit mains libres, même s'il s'agit toujours d'une sous-estimation, étant donné que les conducteurs avec passagers peuvent également téléphoner avec un kit mains libres. Dans certains cas, des conducteurs parlent seuls ou utilisent des technologies à commande vocale ; nous estimons toutefois que ces situations restent plutôt exceptionnelles.
- Enfin, le **port éventuel d'écouteurs ou d'un casque** pouvait être codé. Le port d'écouteurs n'est pas toujours clairement visible, notamment en raison de la chevelure, ce qui conduit également à une estimation prudente.

Ces catégories de distraction reposent sur la recommandation de la FERSI et constituent une extension des catégories utilisées lors de la première mesure de comportement belge (cinq catégories principales en 2013, à savoir : GSM à l'oreille ; GSM en main ; cigarette ; autre objet en main ; tableau de bord — sans sous-catégories). En 2020, les manipulations d'un appareil mobile à écran placé dans un support fixe relevaient de la catégorie principale « manipulations du tableau de bord du véhicule ». Dans la présente édition, cette dimension est scindée afin d'évaluer cette différenciation. La comparaison avec 2020 reste possible en combinant les deux catégories. Une comparaison avec 2013 est également possible pour les catégories correspondantes.

Fumer¹⁰, manger et boire sont des comportements fréquents pendant la conduite ; ils ne sont pas interdits en tant que tels et sont faciles à observer. La recommandation de la FERSI est d'utiliser ces catégories comme benchmark afin de comparer la fréquence des autres catégories de distraction.

Les principales catégories de distraction mesurées sont l'utilisation d'un appareil mobile à écran en main et les manipulations du tableau de bord. Ces deux comportements sont fréquents dans la circulation (Huemer et al., 2018) et entraînent une augmentation du risque d'accident de la route (voir institut Vias, 2023). La priorité porte sur l'utilisation sans kit mains libres du téléphone portable et, dans son prolongement, d'autres appareils électroniques à écran, qui constituent les seuls comportements potentiellement distrayants mesurés et interdits légalement en Belgique pendant la conduite. De manière générale, les actions qui obligent le conducteur à détourner le regard de la route tout en nécessitant des manipulations manuelles sont les plus risquées. Les manipulations du tableau de bord en font également partie.

La catégorie « communication–interaction » peut correspondre à des échanges avec des passagers ou à des appels avec le kit mains libres. Ces deux formes de distraction peuvent également accroître le danger, mais dans une moindre mesure et de manière moins systématique que les autres catégories. L'observation de cette catégorie principale, ainsi que des sous-catégories liées à l'usage du téléphone portable (« appel », « lecture », « tapotement »), est complexe et peut nécessiter davantage de temps d'observation et d'interprétation que pour les autres catégories. Ces résultats doivent dès lors être interprétés avec prudence.

Outre les données relatives à chaque conducteur observé, des informations devaient également être codées sur des formulaires distincts sur la tablette concernant le comptage (résultats du comptage par type de

⁹ Ajoutée comme catégorie distincte dans cette édition. En 2020, ce comportement était inclus dans la catégorie « Manipulations du tableau de bord du véhicule ».

¹⁰ Les cigarettes électroniques avancées, équipées d'un écran, relèvent de l'article 8.4 (appareil mobile à écran).

véhicule), la session et le (site de) mesure (final) (date, nom de l'observateur, code du site, adresse, région, heure de début de l'observation, heure de fin de l'observation, période de la semaine [heures de pointe en semaine, heures creuses en semaine, week-end], régime de vitesse indiqué, régime de vitesse réel, type de route, mesure interrompue et, le cas échéant, durée [minutes], niveau de visibilité, conditions météorologiques, remarques générales [tout élément susceptible d'influencer la mesure ; si « autre » objet : lequel], téléchargement de photos [position de l'observateur et visibilité de la route], sens de circulation).

2.4 Description de l'échantillon

Au total, 19 098¹¹ conducteurs de voitures, de camionnettes, de camions et d'autobus/autocars ont été observés, un nombre qui garantit une bonne représentativité des résultats. Le Tableau 1 présente un aperçu de l'échantillon de conducteurs selon les principales stratifications (sous-échantillons par mode de transport selon le type de route, la période de la semaine et la région), les strates de petite taille (< 500 conducteurs) étant indiquées en rouge. Lorsque les échantillons sont de petite taille, les marges d'incertitude des valeurs des indicateurs sont plus importantes ; les résultats concernés seront dès lors signalés de manière spécifique dans la section des résultats. Pour les sous-groupes les plus restreints, aucune analyse distincte n'est réalisée.

Les conducteurs les plus fréquemment observés sont les conducteurs de voitures (13 678), suivis des conducteurs de camions (2 907) et de camionnettes (2 226). Relativement peu de conducteurs d'autobus ou d'autocars (287) ont été observés, notamment parce que les sites d'observation n'étaient pas spécifiquement adaptés aux itinéraires des transports publics. Les résultats relatifs aux conducteurs d'autobus/autocars ne seront donc pas interprétés séparément, mais ils sont intégrés dans la prévalence nationale pour l'ensemble des quatre types de véhicules. Les échantillons de camionnettes et de camions sont également trop restreints pour certaines analyses par sous-groupe (type de route : camions sur routes à 30-50 km/h et camionnettes sur autoroutes).

¹¹ La taille minimale totale de l'échantillon Trendline (2 000 véhicules) est largement atteinte, mais le minimum par sous-groupe requis pour certaines analyses (500) n'est pas atteint pour les conducteurs de bus.

Tableau 1 Répartition de l'échantillon selon la région, le type de route et la période de la semaine (non pondéré)

		<i>Tous les véhicules</i>	<i>%</i>	<i>Voiture</i>	<i>%</i>	<i>Camionnette</i>	<i>%</i>	<i>Camion</i>	<i>%</i>	<i>Autobus</i>	<i>%</i>
Région	Région de Bruxelles-Capitale	2 401	12.6	1 974	14.4	260	11.7	92	3.2	75	26.1
	Région flamande	9 424	49.4	6 346	46.4	1 163	52.3	1 780	61.2	135	47.0
	Région wallonne	7 273	38.1	5 358	39.2	803	36.1	1 035	35.6	77	26.8
Période	Semaine - heures creuses	7 000	36.7	4 543	33.2	834	37.5	1 515	52.1	108	37.6
	Semaine - heures de pointe	7 682	40.2	5 534	40.5	1 034	46.5	972	33.4	142	49.5
	Week-end	4 416	23.1	3 601	26.3	358	16.1	420	14.5	37	12.9
Type de route	Autoroute	3 519	18.4	1 280	9.4	207	9.3	1 973	67.9	59	20.6
	Hors agglomération	8 249	43.2	6 305	46.1	1 171	52.6	684	23.5	89	31.0
	En agglomération	7 330	38.4	6 093	44.6	848	38.1	250	8.6	139	48.4
Total		19 098	100	13 678	(71.6)	2 226	(11.7)	2 907	(15.2)	287	(1.5)

Rouge : échantillon trop restreint (<500 observations)

La taille totale de l'échantillon est comparable à celle de l'édition précédente (2020 : 19 169 conducteurs).

La répartition des différentes catégories de véhicules dans l'échantillon ne correspond pas parfaitement à leur répartition réelle dans le trafic. Grâce à l'intégration d'un coefficient de pondération fondé notamment sur les comptages de trafic réalisés lors des sessions et sur des données officielles de volume de trafic par type de véhicule, par type de route et par région, les données peuvent être pondérées de manière à ce que les indicateurs finaux calculés soient représentatifs du volume de trafic en Belgique. Le coefficient de pondération corrige la disproportion de l'échantillon en ce qui concerne la région (3), les types de routes (3), les types de véhicules (4), les périodes de la semaine (3) et le volume de trafic au moment de la session (voir section 2.5).

Pour l'ensemble des quatre types de véhicules, les hommes représentent 71,2% de l'échantillon, mais cette proportion varie fortement selon le type de véhicule. Parmi les conducteurs de voitures, 61,0% sont des hommes, contre 93,3% parmi les conducteurs de camionnettes et même 99,7% parmi les conducteurs de camions. Au total, 91,8% des conducteurs appartiennent à la large catégorie d'âge estimée de 25 à 64 ans. Pour les conducteurs de camions et de camionnettes, cette proportion concerne quasiment tous les conducteurs (respectivement 99,5% et 98,4%), tandis que, chez les conducteurs de voitures, elle s'élève à 88,9% (les 65 ans et plus représentant 7,9% et les 18-24 ans 3,2%). La répartition de l'échantillon selon le sexe et l'âge est considérée comme représentative de la population générale de conducteurs (en journée), étant donné que les observateurs n'avaient reçu aucune instruction visant à observer davantage de conducteurs d'un sexe ou d'une catégorie d'âge déterminés (sélection aléatoire). Compte tenu de la faible variabilité en matière de sexe et d'âge, aucune analyse distincte ne sera réalisée pour les conducteurs de camionnettes et de camions. Par ailleurs, 73,1% des conducteurs étaient seuls dans le véhicule au moment de l'observation. Cette proportion varie légèrement selon le type de véhicule : 69,6% des conducteurs de voitures étaient seuls, contre 72,4% des conducteurs de camionnettes et 94,3% des conducteurs de camions. Dans la région de Bruxelles-Capitale, moins d'observations ont été réalisées (12,6% du total), comparativement à la Flandre (49,4%) et à la Wallonie (38,1%), notamment parce qu'aucune session n'y a été menée sur autoroute. Dans chacun des cinq régimes de vitesse, au moins 15% des observations ont été réalisées, soit un minimum de 2 930 observations (routes à 30 km/h). Les routes à 50 km/h et à 70 km/h sont celles sur lesquelles le plus grand nombre de conducteurs ont été observés (respectivement 4 400 et 4 972), représentant ensemble plus de la moitié du total. Pour les trois types de routes « Baseline », les routes à 30 et 50 km/h ont été regroupées (urbain/en agglomération), de même que les routes à 70 et 90 km/h (rural/hors agglomération). Ces catégories représentent respectivement 38,4% et 43,2% des observations. Enfin, la majorité des observations a été réalisée durant les heures de pointe en semaine (40,2%), suivies des heures creuses en semaine (36,7%) et, dans une moindre mesure, des journées de week-end (23,1%).

La mesure de comportement précédente s'est déroulée pendant la pandémie de COVID-19 (octobre-décembre 2020), période marquée par un impact important sur la mobilité, tant en termes de modes de transport que de kilomètres parcourus. Ces conditions particulières ont pu influencer la représentativité de la mesure réalisée à l'époque en ce qui concerne les caractéristiques des conducteurs, les types de véhicules et le volume de trafic.

2.5 Pondération et analyse

Afin que les résultats soient représentatifs du trafic sur les routes belges, un coefficient de pondération a été attribué à chaque unité d'observation (conducteur), comme lors de l'édition précédente (2020). Cette pondération tient compte de la période de la semaine (correction du nombre de contrôles par période en fonction de la proportion [durée] réelle de ces périodes sur une semaine), de la durée des contrôles (standardisation) et du volume du trafic au cours des sessions (comptage des véhicules passants, par type de véhicule), ainsi que des données de volume de trafic par type de véhicule sur le réseau routier de chaque région.

Plus précisément, le coefficient de pondération comprend les facteurs suivants :

1. Facteur de pondération 1 – phase d'échantillonnage 1 (sessions) : correction de la période de la semaine dans l'échantillon : (% de temps de chaque période de semaine dans une semaine) divisé par (nombre de sessions par période de semaine).
2. Facteur de pondération 2- phase d'échantillonnage 2 (sélection des conducteurs au cours d'une session) : correction de la probabilité qu'un conducteur donné soit observé au cours d'une session : (nombre de véhicules comptés - par type - par minute) divisé par (nombre de conducteurs observés - par type - par minute * durée de la session).

3. Les facteurs de pondération 1 et 2 sont multipliés et, sur la base de cette pondération, la part des fréquences pondérées par région \times type de route est calculée.
4. Facteur de pondération 3 – correction du volume du trafic par type de véhicule \times type de route \times région, sur la base de données nationales (SPF Mobilité et Transports, 2017)¹² : (pourcentage de kilomètres-véhicules par type de véhicule \times type de route \times région) divisé par le résultat du point 3.
5. Formule de pondération finale : facteur de pondération 1 * facteur de pondération 2 * facteur de pondération 3.

Dans la présente édition, la même procédure de pondération que lors de la mesure précédente a été utilisée.

L'utilisation des données de volume du trafic (SPF Mobilité et Transports, 2017 ; facteur de pondération 3) pour la pondération constituait une nouveauté lors de l'édition précédente (2020). Cette adaptation répond aux recommandations relatives au traitement statistique dans le cadre de Trendline (Elgner et al., 2024). Les données nationales de volume du trafic du SPF Mobilité et Transports (2017) ne permettent pas d'établir de distinction en fonction de la période de la semaine ; par conséquent, le facteur de pondération 3 (volume du trafic) n'inclut pas de correction selon la période de la semaine. En revanche, une correction est appliquée à la durée des périodes de la semaine dans le facteur de pondération 1 pour ce qui concerne le nombre de sessions par période, et dans le facteur de pondération 2 pour l'intensité du trafic au cours des sessions (comptages), laquelle varie également selon la période de la semaine. Les facteurs de pondération 1 et 2, respectivement pour la correction du nombre de sessions en fonction de la durée réelle des périodes de la semaine et pour la pondération des sessions en fonction du volume du trafic sur la base des comptages, sont identiques à ceux utilisés lors des deux éditions précédentes. Lors de l'édition précédente (2020), cette nouvelle pondération a également été appliquée rétrospectivement à la première édition (2013), ce qui permet une comparaison correcte des résultats de 2013, 2020 et 2023.

Grâce à cette pondération, un intervalle de confiance (IC) est attribué aux « pourcentages de conducteurs distraits » des différents sous-groupes. Les proportions sont systématiquement présentées avec des intervalles de confiance à 95%, c'est-à-dire les limites entre lesquelles les proportions estimées ont 95% de chances de se situer. Lors du calcul des intervalles de confiance et des tests de significativité, la complexité du plan d'échantillonnage a été prise en compte. L'ampleur de l'intervalle de confiance dépend du nombre d'observations dans le sous-groupe étudié : les groupes comportant un nombre limité d'observations présentent une marge d'erreur plus élevée (intervalle de confiance plus large).

L'analyse principale porte sur le « pourcentage de conducteurs utilisant un appareil électronique mobile à écran en main », qui correspond à l'ICP Baseline/Trendline, mais formulé de manière inverse¹³. Cet indicateur comprend différentes sous-catégories codées lors du travail de terrain, à savoir : téléphone portable à l'oreille, téléphone portable en main (appel, envoi de SMS, lecture/consultation) et autre appareil électronique mobile à écran en main. Cet indicateur est analysé en fonction de différents facteurs, conformément aux recommandations Trendline et aux mesures précédentes (moyenne nationale pour l'ensemble des quatre types de véhicules et par type de véhicule, ainsi qu'une analyse désagrégée selon la période de la semaine, le type de route, la région, le sexe et la catégorie d'âge pour l'ensemble des types de véhicules et, lorsque la taille de l'échantillon le permet, séparément). Les mêmes analyses sont réalisées pour les autres sources potentielles de distraction, mais les résultats correspondants sont présentés de manière plus succincte.

Les analyses ont été réalisées à l'aide de la version 4.0.2 du logiciel statistique R (R Core Team, 2020), avec le package survey version 4.0 (Lumley, 2020) pour les analyses statistiques tenant compte d'un plan d'enquête complexe (échantillonnage en deux phases : d'abord la sélection des contrôles [site et période], puis la sélection des conducteurs imbriquée au sein des contrôles). Des statistiques descriptives ont été utilisées pour décrire les données. Pour comparer les proportions, des tests du chi carré (Adjusted Wald) ont été effectués lorsque les conditions d'application étaient remplies. Lorsque la valeur de p était inférieure ou égale à 0,05 ($p \leq 0,05$), la différence observée entre les proportions comparées était considérée comme statistiquement significative. Une valeur de $p \leq 0,05$ indique qu'il y a moins de 5 chances sur 100 que l'association observée soit due au hasard ; une valeur de $p \leq 0,01$ indique que cette probabilité est inférieure à 1 sur 100 ; et une valeur de $p \leq 0,001$ indique qu'elle est inférieure à 1 sur 1 000. Les résultats de prévalence sont présentés sur une échelle de 0% à un maximum de 20% (dans les figures, sur l'axe des ordonnées) afin de rendre les

¹² SPF Mobilité et Transports, sur la base des données des régions. Les chiffres utilisés, exprimés en millions de véhicules-kilomètres, sont des données nationales et régionales de 2017 (dernières données disponibles).

¹³ ICP Baseline/Trendline : pourcentage de conducteurs n'utilisant PAS d'appareil mobile à écran en main.

différences plus visibles. Cet agrandissement visuel des écarts ne doit toutefois pas être trompeur : les pourcentages restent globalement faibles.

Le présent rapport comprend une analyse descriptive des données de la mesure de comportement, permettant d'identifier les éléments qui influencent la probabilité de distraction au volant, mais ne permettant pas de déterminer l'effet propre de chaque variable prise isolément. Cela nécessiterait des analyses plus approfondies, qui dépassent le cadre du présent rapport.

3 Résultats

Ce chapitre présente un aperçu des résultats de la mesure de comportement relative à la distraction réalisée en 2023, avec un accent particulier sur l'indicateur européen « % d'utilisation d'un appareil mobile à écran en main » (description détaillée des résultats et de leur évolution selon les différentes stratifications), suivi des principaux résultats concernant les autres comportements potentiellement distrayants. Les indicateurs nationaux moyens pondérés (prévalence nationale) portent systématiquement sur l'ensemble des quatre types de véhicules (voitures, camionnettes, camions et autobus/autocars). Les valeurs d'indicateurs relatives à de petits sous-groupes sont représentées en couleur plus claire dans les figures afin d'indiquer que ces résultats sont purement indicatifs en raison de la taille limitée de l'échantillon (p. ex. conducteurs d'autobus/autocars). Par souci de lisibilité, le terme « distraction » est utilisé dans cette section pour désigner systématiquement la « distraction potentielle visible » mesurée.

Les résultats et les figures présentent le pourcentage moyen pondéré (valeur de l'indicateur), assorti de l'intervalle de confiance à 95%.

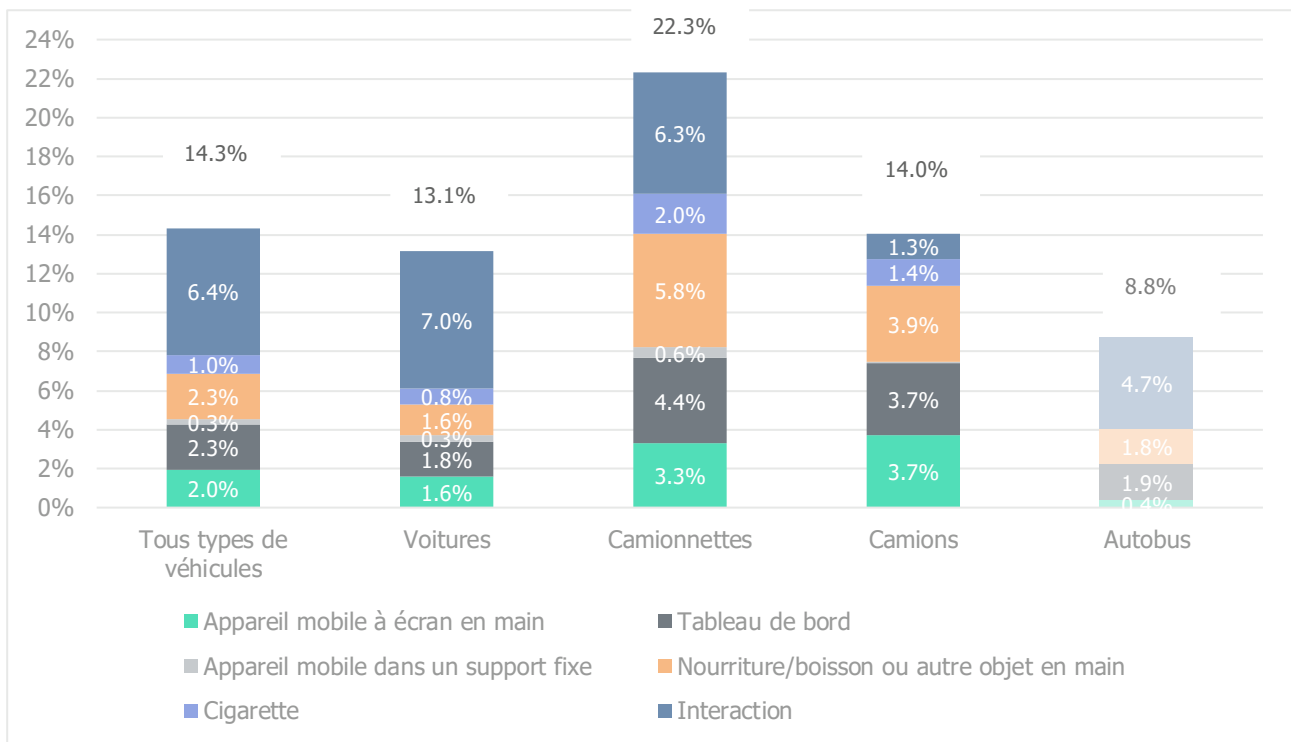
3.1 Aperçu de l'ensemble des distractions

3.1.1 Situation en 2023

Cette section présente un aperçu de l'ensemble des catégories de distraction observées. Dans les sections suivantes, les résultats sont détaillés par catégorie principale de distraction.

La Figure 2 présente la prévalence des six principales catégories de distraction mesurées (comportements potentiellement distrayants visibles) chez les conducteurs, pour l'ensemble des quatre types de véhicules et par type de véhicule. Sur cette base, on observe que 14,3% des conducteurs sur les routes belges sont potentiellement distraits lorsqu'ils conduisent ; cette proportion s'élève à 13,1% chez les conducteurs de voitures, à 22,3% chez les conducteurs de camionnettes et à 14,0% chez les conducteurs de camions.

Ces résultats étant représentatifs du volume du trafic sur les routes belges, on peut également dire qu'en moyenne 14,3% des kilomètres parcourus l'ont été par des conducteurs potentiellement « distraits ». Les catégories de distraction ne présentent évidemment pas toutes le même niveau de risque (p. ex. fumer ou manger/boire vs appareil mobile à écran en main), et seul l'usage d'un appareil électronique mobile à écran en main constitue un comportement punissable en tant que tel (institut Vias, 2023). En ce qui concerne les autres comportements susceptibles de détourner l'attention, il appartient à l'agent de police d'évaluer s'ils ont ou non une influence négative sur les capacités de conduite.



Couleur claire : échantillon restreint (< 500). Les pourcentages relatifs aux « manipulations d'un appareil mobile à écran dans un support fixe » sont indiqués en italique – cette catégorie relevait, lors de l'édition précédente, des « manipulations du tableau de bord ».

Figure 2 Pourcentage de conducteurs (potentiellement) distraits en Belgique par catégorie de distraction, pour l'ensemble des quatre types de véhicules et par type de véhicule en 2023

Des différences marquées apparaissent selon le type de distraction et le type de véhicule. En 2023, 2,0% des conducteurs (tous modes confondus) tiennent un appareil mobile à écran en main pendant la conduite. Les conducteurs de camionnettes (3,3% ; $p \leq 0,01$) et de camions (3,7% ; $p \leq 0,001$) adoptent ce comportement de manière significativement plus fréquente que les conducteurs de voitures (1,6%) (voir section 3.2). Les conducteurs tiennent également régulièrement d'autres objets en main. Le fait de tenir de la nourriture/des boissons ou un autre objet (hors produits du tabac) a été observé chez 2,3% des conducteurs, et ce comportement est significativement plus fréquent chez les conducteurs de camionnettes (5,8%) et de camions (3,9%) que chez les conducteurs de voitures (1,6% ; $p \leq 0,001$) (voir section 3.4). Les conducteurs fumeurs sont observés de manière significativement plus fréquente dans les camionnettes (2,0% ; $p \leq 0,001$) et les camions (1,4% ; $p \leq 0,05$) que dans les voitures (0,8%) (voir section 3.3). Lorsque l'on regroupe les manipulations du tableau de bord et celles d'un appareil mobile placé dans un support fixe (comme lors de l'édition précédente)¹⁴, on constate que 2,6% des conducteurs effectuent ce type de manipulations. Ce comportement a été observé de manière significativement plus fréquente chez les conducteurs de camionnettes (5,0%) et de camions (3,7%) que chez les conducteurs de voitures (2,1% ; $p \leq 0,001$) (voir section 3.5). Les manipulations d'un appareil fixé sur la console avant du véhicule ont été beaucoup moins fréquemment observées que les manipulations du tableau de bord (0,3% contre 2,3%), légèrement plus souvent dans les camionnettes que dans les voitures, et pas chez les conducteurs de camions. Compte tenu de la faible incidence de ce comportement et du fait qu'il s'agit d'une observation complexe et détaillée, les deux catégories seront à nouveau regroupées dans la section 3.5 des résultats. La communication-interaction visible¹⁵ pendant la conduite constitue la catégorie de distraction potentielle la plus fréquemment observée dans cette mesure. Il s'agit toutefois d'un comportement difficile à observer (le conducteur doit clairement être en train de communiquer, par exemple en parlant ou en gesticulant), de sorte que ce résultat ne représente qu'une estimation prudente. Les conducteurs de voitures (7,0%) sont le plus souvent observés en interaction visible, suivis des conducteurs de camionnettes (6,3%), tandis que ce comportement est très peu fréquent chez les conducteurs de camions (1,5% ; $p \leq 0,001$), où il est observé de manière significativement

¹⁴ Dans l'édition précédente (2020), aucune distinction n'était faite : les manipulations d'un appareil mobile à écran placé dans un support fixe étaient incluses dans les manipulations du tableau de bord.

¹⁵ Il s'agit d'une communication clairement observable, sans appareil en main, que le conducteur soit seul ou accompagné (appel avec kit mains libres ou interaction avec des passagers).

moins fréquente (voir section 3.6). Sur l'ensemble de la mesure, 22 conducteurs ont été observés avec plusieurs catégories de distraction codées simultanément (0,001% de l'échantillon)¹⁶.

3.1.2 Évolution

Lors de l'édition précédente, les résultats de 2013 ont été repondérés afin d'être comparables à ceux de 2020 (voir section 2.5). Comme en 2020, les résultats de 2023 peuvent être comparés, pour les variables de distraction correspondantes, à ceux des deux éditions précédentes, à savoir : GSM à l'oreille (y compris téléphoner avec le GSM en main), GSM en main (globalement et envoi de SMS), autre objet que le GSM en main, manipulations du tableau de bord y compris d'un appareil placé dans un support fixe, et tabagisme.

La Figure 3 présente un aperçu des résultats pour les années 2013, 2020 et 2023. En raison de la taille trop limitée de l'échantillon, les conducteurs d'autobus/autocars ont été exclus de la comparaison pour les trois éditions.

Tout d'abord, on observe en 2023 une diminution du pourcentage total de distraction pour l'ensemble des catégories de véhicules, à l'exception des camionnettes (2020 : quatre types de véhicules confondus 15,7%, voitures 14,8%, camionnettes 20,1%, camions 17,4% ; respectivement en 2023 : 14,3%, 13,1%, 22,3% et 14,0%). En 2023, le pourcentage national moyen de conducteurs tenant un GSM en main pendant la conduite continue de diminuer (4,5% en 2013, 3,0% en 2020 et 2,0% en 2023). Cette baisse concerne à la fois le GSM à l'oreille/les appels sans kit mains libres (2013 : 2,5%, 2020 : 1,0%, 2023 : 0,6%) et l'utilisation du GSM en main (2013 : 2,0%, 2020 : 2,0%, 2023 : 1,4%). En ce qui concerne le fait de tenir un autre objet en main (autre que le GSM ou des produits du tabac), par exemple de la nourriture, une boisson, du papier, un mouchoir ou du maquillage, aucune évolution univoque n'apparaît au niveau de l'indicateur national (2013 : 3,1%, baisse en 2020 à 1,7%, puis hausse en 2023 à 2,3%). Les manipulations du tableau de bord avaient fortement augmenté en 2020 par rapport à 2013 (2013 : 0,8%, 2020 : 3,4%). En 2023, on constate une nouvelle baisse (moyenne nationale de 2,6%), principalement due à une diminution chez les conducteurs de voitures (2020 : 3,2%, 2023 : 2,1%), tandis que ce comportement est resté globalement stable chez les conducteurs de camionnettes (légère hausse : de 4,6% en 2020 à 4,9% en 2023) et de camions (légère baisse : de 3,9% en 2020 à 3,7% en 2023). Enfin, le tabagisme a continué à diminuer au fil des trois éditions (2,2% → 1,3% → 1,0%), à l'exception des conducteurs de camionnettes où, après une baisse en 2020, une légère augmentation est observée en 2023 (3,9% → 1,7% → 2,0%).

Sur l'ensemble des trois éditions, les catégories de distraction mesurées restent les plus prévalentes chez les conducteurs de camionnettes et de camions, nettement plus que chez les conducteurs de voitures. Lors des éditions 2013 et 2020, on observait davantage de comportements potentiellement distrayants chez les conducteurs de camions que chez ceux de camionnettes, tandis qu'en 2023, la situation s'inverse en raison d'un niveau plus élevé de distraction chez les conducteurs de camionnettes pour l'ensemble des catégories (GSM en main, autre objet en main, manipulations du tableau de bord, tabagisme), à l'exception du GSM à l'oreille/appels sans kit mains libres, plus fréquemment observés chez les conducteurs de camions.

¹⁶ Nombre de combinaisons de la catégorie « interaction » avec d'autres catégories : 2× avec appareil à écran en main, 12× avec manipulations au tableau de bord, 3× avec manipulations d'un appareil en support fixe, 3× avec (e-)cigarette, 2× avec un autre objet en main.

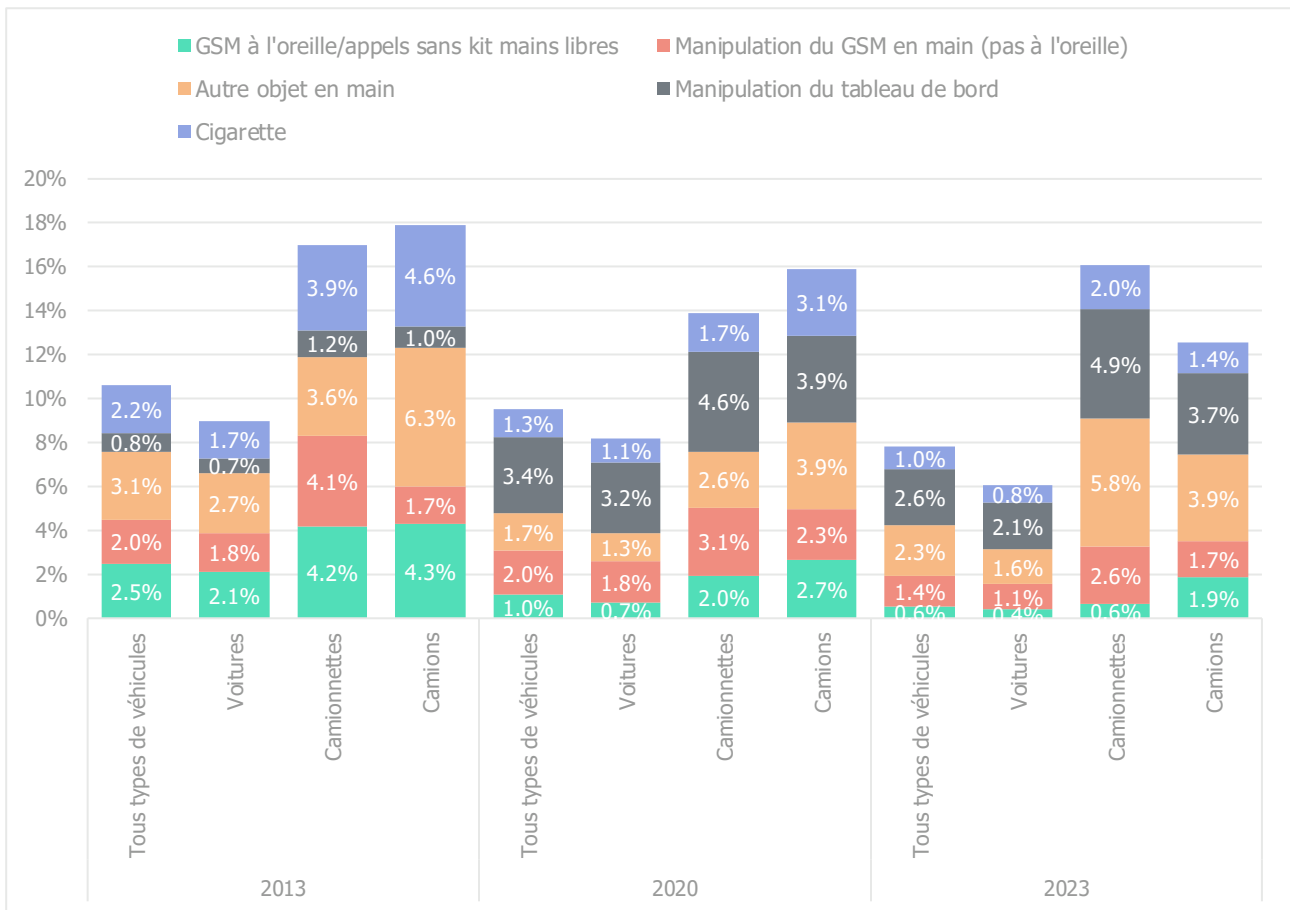


Figure 3 Pourcentage de conducteurs (potentiellement) distraits en Belgique par catégorie de distraction, pour l'ensemble des quatre types de véhicules et par type de véhicule en 2013 (nouvelle pondération), vs 2020 et vs 2023

3.2 Utilisation d'un appareil électronique mobile à écran en main

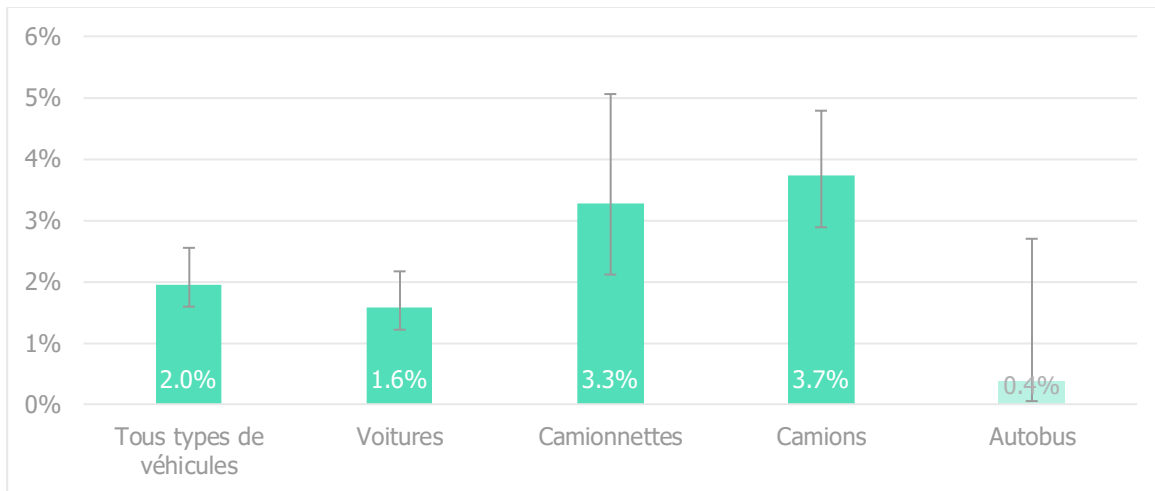
Le « pourcentage de conducteurs utilisant un appareil électronique mobile à écran en main » constitue l'ICP requis pour la distraction au niveau européen (Trendline) et comprend les sous-catégories suivantes : GSM à l'oreille, GSM en main — y compris les sous-catégories appel et SMS (lecture et/ou tapotement) — et autre appareil électronique à écran en main. Les résultats ci-dessous sont présentés selon différentes strates et variables (région, type de route, période de la semaine, catégorie d'âge, sexe et présence de passagers). Une brève comparaison avec les résultats des mesures précédentes est également proposée.

3.2.1 Prévalence nationale et par type de véhicule

L'estimation nationale pondérée du « pourcentage de conducteurs utilisant un appareil électronique mobile à écran en main » pour l'ensemble des quatre catégories de véhicules s'élève à 2,0%. Cela signifie que, tous types de routes confondus, pour les périodes de semaine et de week-end en journée, et pour l'ensemble des quatre types de véhicules, 2% des conducteurs utilisent en moyenne un appareil électronique mobile à écran en main pendant la conduite. Étant donné que ce pourcentage est pondéré sur la base des données de volume du trafic selon la région, le type de route et le type de véhicule, on peut en déduire que 2,0% des kilomètres-véhicules parcourus sur les routes belges le sont par des conducteurs tenant un appareil à écran en main lorsqu'ils conduisent.

Ce pourcentage varie selon le type de véhicule : les conducteurs de camionnettes (3,3% ; $p \leq 0,01$) et de camions (3,7% ; $p \leq 0,001$) utilisent statistiquement significativement plus souvent un appareil à écran en main que les conducteurs de voitures (1,6%). Ce comportement est également observé de manière significativement moins fréquente chez les conducteurs d'autobus/autocars (0,4%) que chez les conducteurs de camionnettes ($p \leq 0,05$) et de camions ($p \leq 0,01$). Le pourcentage observé pour les autobus/autocars est très faible et doit être interprété avec prudence compte tenu de la taille limitée de l'échantillon ($N = 287$).

Dans la suite de ce chapitre, aucune analyse distincte supplémentaire n'est présentée pour les autobus/autocars.



Couleur claire : échantillon restreint (<500)

Figure 4 Pourcentage de conducteurs utilisant un appareil électronique mobile à écran en main, pour l'ensemble des quatre types de véhicules et par type de véhicule en 2023 (IC à 95%)

L'utilisation d'un appareil mobile à écran en main comprend plusieurs sous-catégories. La Figure 5 présente un aperçu détaillé de la prévalence de ces sous-catégories.

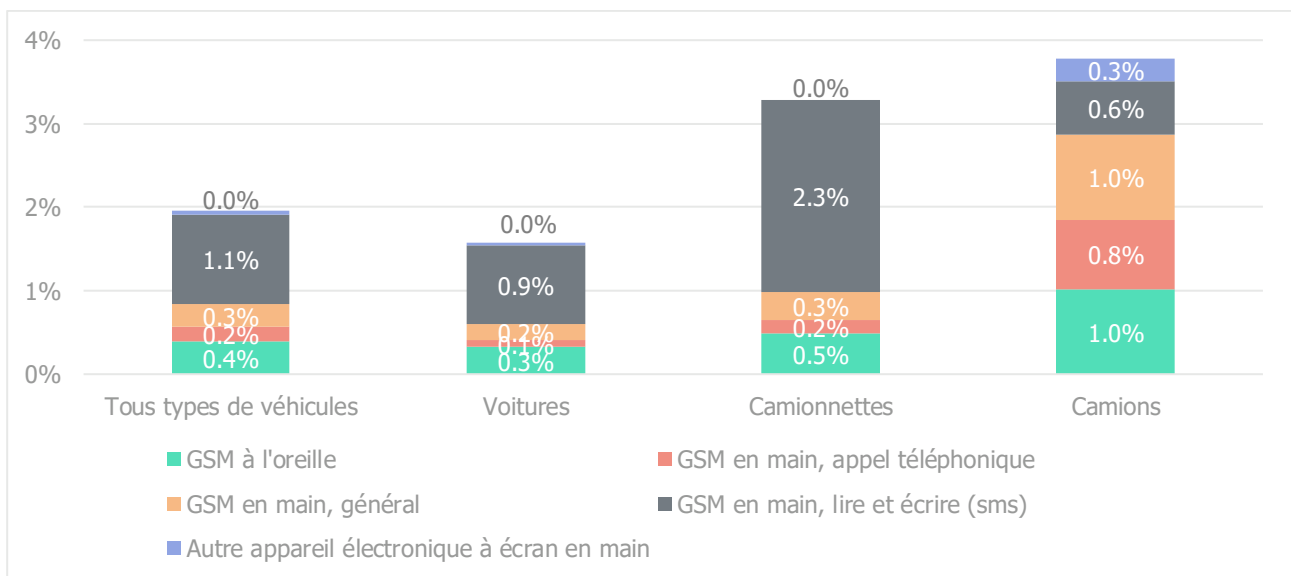


Figure 5 Pourcentage de conducteurs utilisant un appareil électronique mobile à écran en main selon les sous-catégories, pour l'ensemble des quatre types de véhicules et par type de véhicule en 2023

Il ressort de la Figure 5 que, parmi les conducteurs tenant un appareil mobile à écran en main, la majorité interagissait avec l'écran (SMS = lecture et/ou tapotement sur l'écran : 1,1%). Ce comportement est observé plus fréquemment chez les conducteurs de camionnettes (2,3% ; $p \leq 0,001$) que chez les conducteurs de voitures (0,9%) et de camions (0,6%). Vient ensuite l'usage du GSM à l'oreille (0,4%), qui, combiné à l'usage du GSM en main pour téléphoner (0,2%), correspond aux « appels sans kit mains libres ». Enfin, vient le GSM tenu en main sans typologie plus précise de l'usage (0,3%). Alors que les envois de SMS constituent clairement le comportement lié au GSM le plus fréquemment observé pour les voitures (0,9%) et les camionnettes (2,3%), les différents types d'usage du GSM sont plus uniformément répartis chez les conducteurs de camions, avec notamment une proportion nettement plus élevée « d'appels sans kit mains libres » (GSM à l'oreille + GSM en main pour téléphoner ; ensemble 1,8%) et de « GSM en main/non spécifié » (1,0%) que pour les autres types de véhicules. En outre, le fait de tenir un autre appareil à écran que le GSM n'a été observé qu'après des conducteurs de camions (0,3%).

Par rapport à 2020, on observe une diminution de l'usage du GSM pour l'ensemble des types de véhicules. L'estimation nationale pour l'envoi de SMS au volant s'élevait à 1,7% en 2020 et à 1,1% en 2023. Chez les conducteurs de voitures, ce pourcentage est passé de 1,4% en 2020 à 0,9% en 2023 ; chez les conducteurs de camionnettes, de 2,6% en 2020 à 2,3% en 2023 ; et chez les conducteurs de camions, de 2,0% en 2020 à 0,6% en 2023. Les appels avec le GSM à l'oreille ont diminué encore plus nettement par rapport à l'édition précédente, passant au niveau national de 0,8% en 2020 à 0,4% en 2023 ; pour les voitures de 0,6% à 0,3%, pour les camionnettes de 1,7% à 0,5% et pour les camions de 1,9% à 1,0%. Enfin, on constate qu'en 2023, le fait de tenir un autre appareil à écran que le GSM n'a été observé que chez les conducteurs de camions, alors qu'en 2020, ce comportement était davantage relevé chez les conducteurs de camionnettes, bien que de manière limitée (0,3%).

Toutes catégories confondues, la comparaison avec les éditions précédentes (Figure 6) met donc en évidence une tendance à la baisse persistante du pourcentage d'utilisation du GSM/appareil électronique mobile à écran¹⁷ dans la circulation, pour les différents types de véhicules.

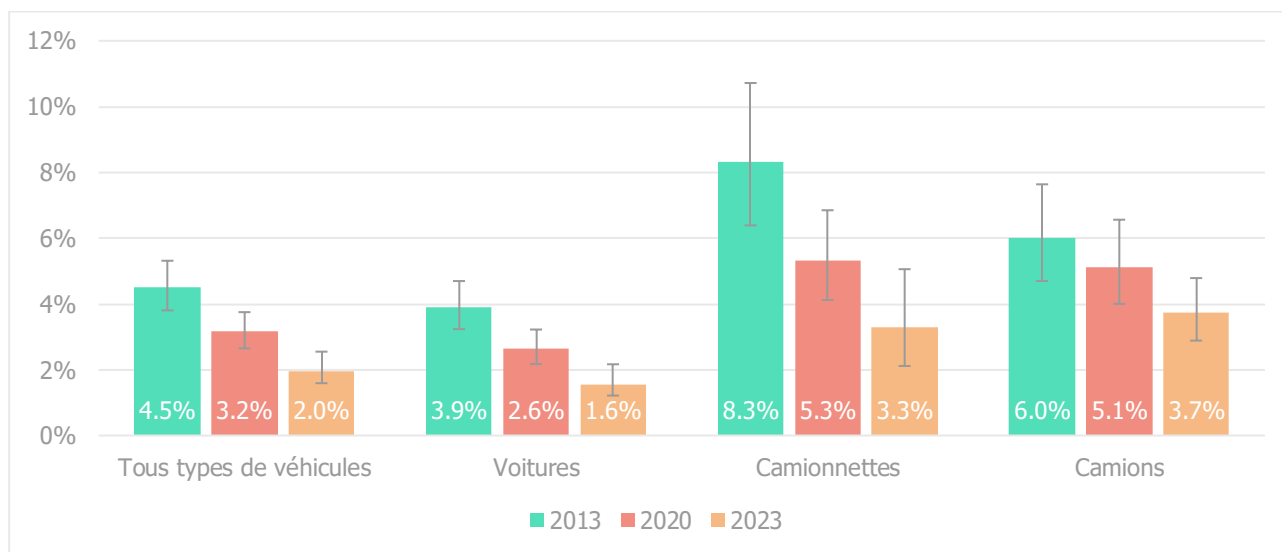


Figure 6 Comparaison du pourcentage d'utilisation du GSM/appareil électronique mobile à écran chez les conducteurs: 2013 (nouvelle pondération) vs 2020 vs 2023 (IC à 95%)

La diminution de la prévalence nationale de l'utilisation du GSM en main résulte à la fois d'une baisse du pourcentage de « téléphoner avec le GSM en main » et du pourcentage de « l'utilisation du GSM en main » au sens large (voir également Figure 3).

Dans la plus récente enquête ESRA ([ESRA3, 2023: dashboard](#)), qui portait sur les comportements auto-déclarés au cours des 30 derniers jours, 17,7% des répondants belges conduisant une voiture ont déclaré avoir téléphoné avec un GSM en main pendant la conduite. 55,5% ont indiqué avoir téléphoné avec un kit mains libres, et 23% ont déclaré avoir lu un message ou consulté les réseaux sociaux/l'actualité au volant. Comparativement aux autres pays européens (moyenne européenne : 22,2% ; $p \leq 0,001$), le pourcentage de conducteurs téléphonant avec un GSM en main pendant la conduite est significativement plus faible en Belgique, tandis que l'utilisation d'un dispositif kit mains libres y est significativement plus répandue (51% en moyenne en Europe ; $p \leq 0,01$) (Wardenier et al., 2025).

3.2.2 Région

La Figure 7 présente les pourcentages d'utilisation d'un appareil mobile à écran en main chez les conducteurs dans les trois régions en 2023, tandis que la Figure 8 reprend les résultats des deux éditions précédentes.

Pour l'ensemble des quatre types de véhicules, l'utilisation d'un appareil mobile à écran en main au volant est observée légèrement moins fréquemment en région flamande (1,8%) qu'en région de Bruxelles-Capitale (2,1%) et en région wallonne (2,2%), mais ces différences ne sont pas statistiquement significatives.

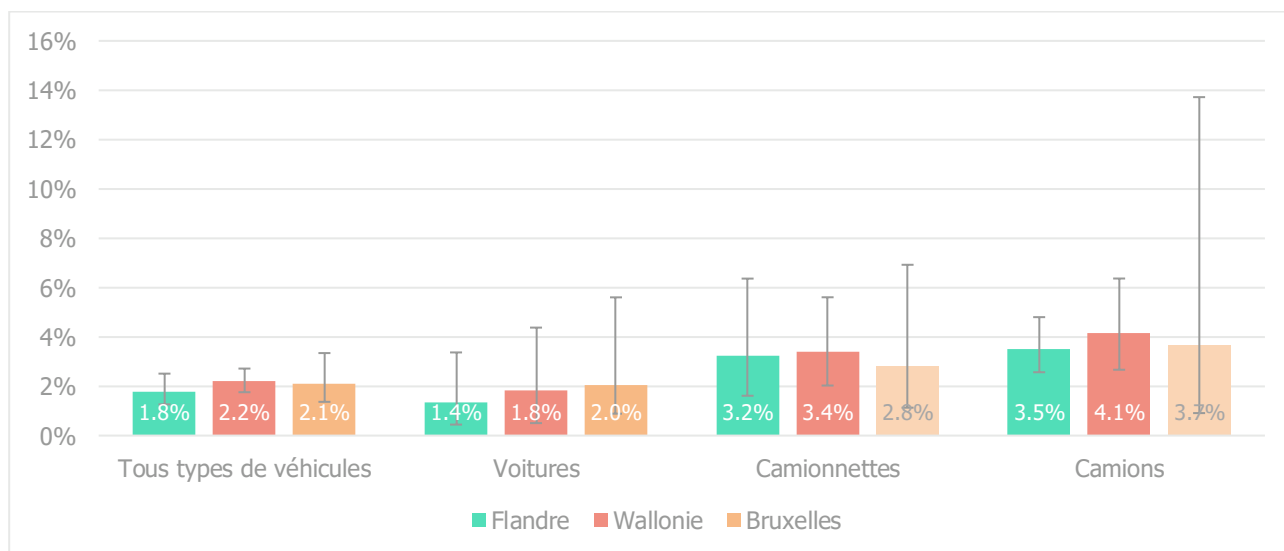
¹⁷ Uniquement le GSM en 2013 ; également les appareils électroniques à écran en 2020 et 2023, mais ceux-ci ont été très rarement observés.

En ce qui concerne spécifiquement les conducteurs de voitures, ce comportement a été observé le moins souvent en 2023 en région flamande (1,4%) et le plus souvent en région de Bruxelles-Capitale (2,0%). La prévalence en région wallonne se situe entre les deux (1,8%). Ces différences ne sont pas non plus statistiquement significatives, contrairement aux résultats de 2020, où ce comportement était significativement moins fréquent en Flandre (2,1%) qu'en Wallonie (3,2%) et qu'à Bruxelles (4,1%). En 2013, la prévalence la plus élevée était également observée à Bruxelles (5,9%), tandis que les pourcentages étaient identiques en Flandre et en Wallonie (tous deux 4,5%), sans différence statistiquement significative.

Ces résultats suggèrent une évolution positive de ce comportement chez les conducteurs de voitures dans les trois régions, allant jusqu'à une division par deux de l'ICP à Bruxelles par rapport à 2020. Il convient toutefois de préciser que l'ICP observé à Bruxelles ne reflète pas uniquement le comportement des résidents bruxellois, mais également celui des navetteurs flamands et wallons ainsi que d'autres conducteurs utilisant le réseau routier bruxellois (ce qui vaut d'ailleurs pour chaque région).

À titre indicatif, la comparaison avec les données auto-déclarées les plus récentes pour la Belgique (ESRA3, 2023) montre que les conducteurs de voitures résidant à Bruxelles déclarent, de manière significativement plus fréquente que ceux résidant en Flandre et en Wallonie, utiliser un GSM en main (au cours des 30 derniers jours). Pour les appels avec un GSM en main, la proportion atteint 31,5% à Bruxelles, contre 15,2% en Flandre ($p \leq 0,001$) et 18,3% en Wallonie ($p \leq 0,01$). Pour la lecture de messages ou la consultation des réseaux sociaux, la proportion est de 39,9% à Bruxelles, contre 22,0% en Flandre ($p \leq 0,001$) et 20,6% en Wallonie ($p \leq 0,001$). Il convient toutefois de souligner que, dans les résultats ESRA, la notion de région renvoie au lieu de résidence du répondant, tandis que, dans la mesure de comportement, elle correspond au lieu de l'observation.

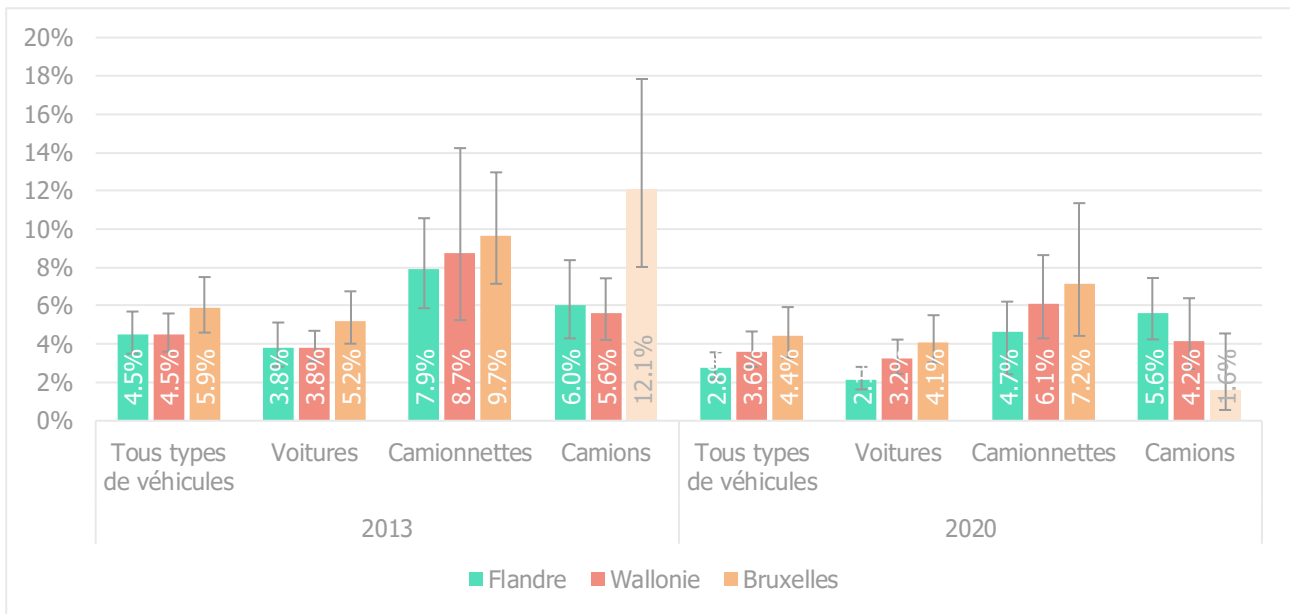
L'échantillon de conducteurs de camionnettes et de camions observés en région de Bruxelles-Capitale est limité (voir barres en couleur claire dans la Figure 7). Ces résultats relatifs à l'ICP ne sont donc pas interprétés séparément. Aucun écart statistiquement significatif n'est observé selon la région (Flandre vs Wallonie) au sein de ces deux modes, comme c'était déjà le cas en 2020.



Couleur claire : échantillon restreint (<500)

Figure 7 Pourcentage de conducteurs utilisant un appareil électronique mobile à écran en main, par région, pour l'ensemble des quatre types de véhicules et par type de véhicule en 2023 (IC à 95%)

Les chiffres de 2023 suggèrent une baisse générale du pourcentage d'utilisation d'un appareil mobile à écran dans chacune des régions par rapport aux éditions précédentes, tant pour l'ensemble des quatre types de véhicules que pour chaque type de véhicule (Figure 8). La diminution relative la plus marquée est observée à Bruxelles, suivie de la Wallonie, tandis qu'en 2020, la baisse la plus importante avait été constatée en Flandre (tous modes confondus).



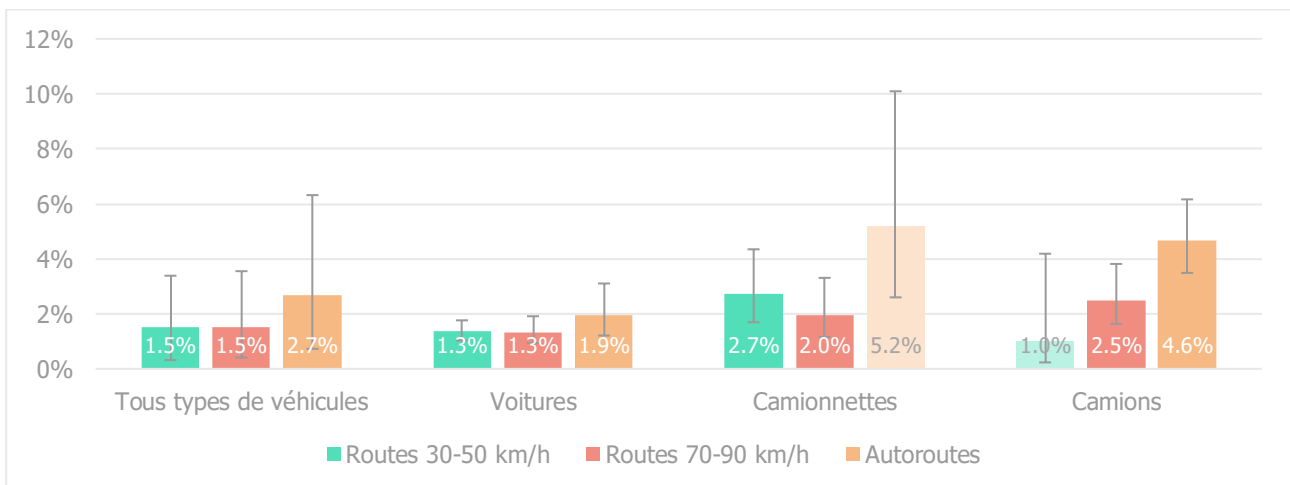
Couleur claire : échantillon restreint (<500)

Figure 8 Pourcentage d'utilisation du GSM/appareil électronique mobile à écran chez les conducteurs selon la région lors des éditions précédentes : 2013 (nouvelle pondération) et 2020 (IC à 95%)

3.2.3 Type de route

La Figure 9 présente le pourcentage observé de conducteurs utilisant un appareil mobile à écran en main selon le type de route (routes à 30-50 km/h, routes à 70-90 km/h et autoroutes à 120 km/h). Certains sous-échantillons de camionnettes et de camions sont trop restreints pour permettre une estimation fiable (camionnettes sur autoroutes et camions en agglomération ; voir barres en couleur claire).

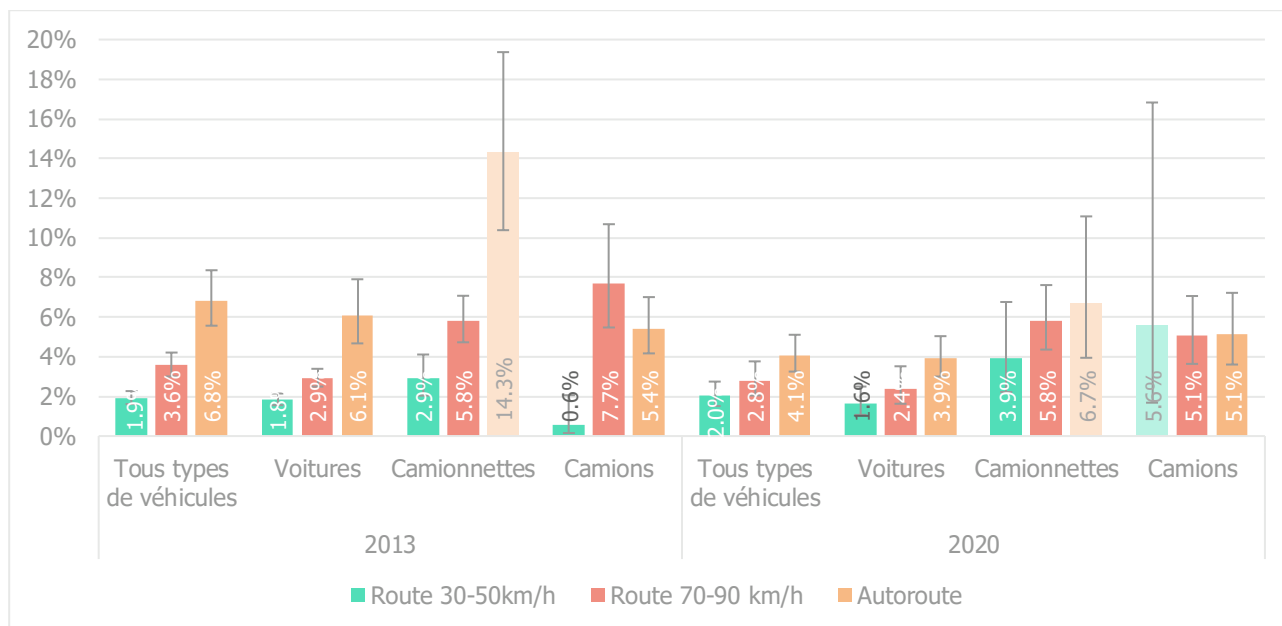
Il apparaît que le pourcentage de conducteurs observés avec un appareil mobile à écran en main est significativement plus élevé sur les autoroutes (2,7%) que sur les routes à vitesse plus faible (1,5% pour les deux catégories ; $p \leq 0,01$). Ce niveau plus élevé sur autoroute est principalement lié à une fréquence plus élevée de ce comportement chez les conducteurs de camions et de camionnettes sur autoroute que sur les routes à vitesse plus faible ($p \leq 0,05$). Il convient toutefois de préciser que l'ICP plus élevé pour les camionnettes sur autoroute repose sur un échantillon limité ($N = 207$), qui est néanmoins pris en compte dans le calcul pondéré de l'ICP autoroutier global (avec un poids à peu près équivalent à celui des camions sur autoroute). Chez les conducteurs de voitures, les valeurs estimées de l'ICP ne diffèrent pas de manière significative selon le type de route.



Couleur claire : échantillon restreint (<500)

Figure 9 Pourcentage de conducteurs utilisant un appareil électronique mobile à écran en main selon le type de route, pour l'ensemble des quatre types de véhicules et par type de véhicule en 2023 (IC à 95%)

En 2013 et en 2020, un effet en paliers avait été observé, avec une augmentation de l'usage du GSM à mesure que la limite de vitesse augmentait (voir Figure 10). En 2013, toutes les différences (au niveau national et par mode) étaient statistiquement significatives, à l'exception des camions. En 2020, seule l'ICP sur autoroute pour les voitures était significativement plus élevée que celle observée sur les routes à vitesse plus faible.

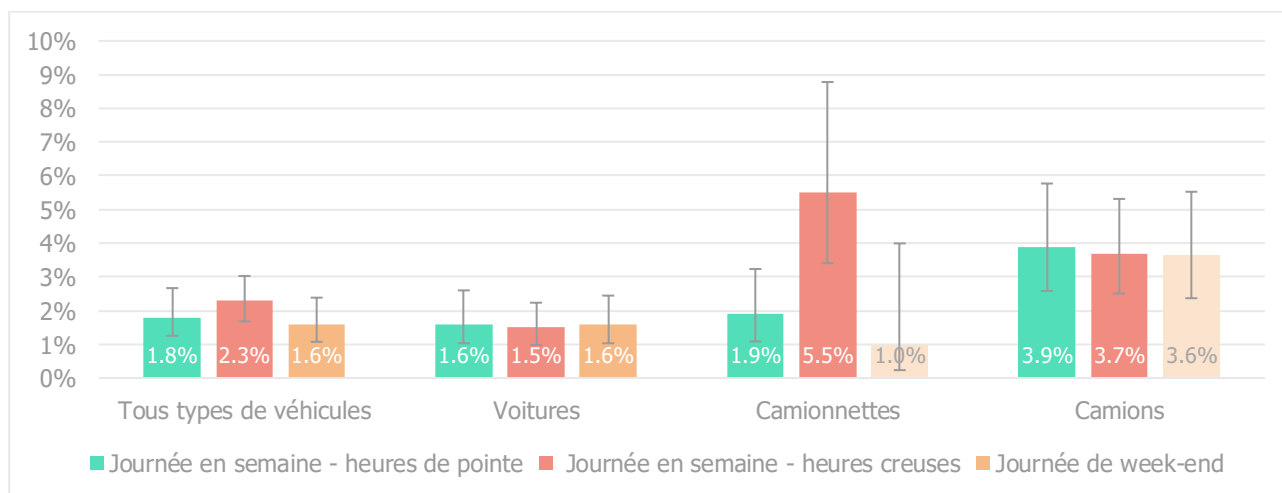


Couleur claire : échantillon restreint (<500)

Figure 10 Comparaison du pourcentage d'utilisation du GSM/appareil électronique mobile à écran chez les conducteurs selon le type de route : 2013 (nouvelle pondération) vs 2020 (IC à 95%)

3.2.4 Période de la semaine

La Figure 11 présente les pourcentages observés d'utilisation d'un appareil mobile à écran en main au volant selon la période de la semaine : heures de pointe en semaine, heures creuses en semaine et journées le week-end¹⁸. Aucune mesure n'a été réalisée de nuit. Les échantillons « week-end » pour les camionnettes (N = 358) et les camions (N = 420) sont limités (barres en couleur claire) ; les résultats correspondants doivent dès lors être interprétés avec prudence.



Couleur claire : échantillon restreint (<500)

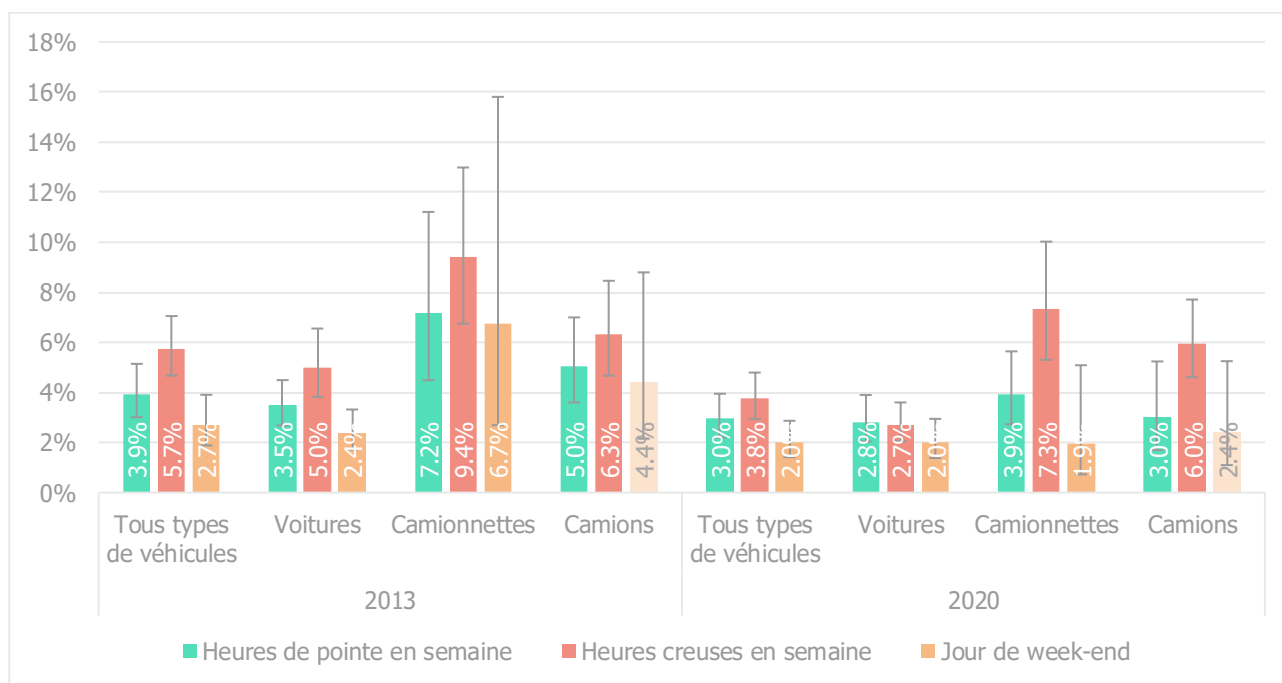
Figure 11 Pourcentage de conducteurs utilisant un appareil électronique mobile à écran en main selon la période de la semaine, pour l'ensemble des quatre types de véhicules et par type de véhicule en 2023 (IC à 95%)

¹⁸ Heures de pointe en semaine : lundi-vendredi 07h-09h ou 16h-18h ; heures creuses en semaine : lundi-vendredi 10h-15h ; jour de week-end : samedi et dimanche 09h-18h.

L'utilisation d'un appareil mobile à écran en main pendant la conduite ne varie pas de manière statistiquement significative selon la période de la semaine chez les conducteurs de voitures et de camions. En revanche, chez les conducteurs de camionnettes, ce comportement a été observé de manière statistiquement significative plus fréquemment pendant les heures creuses en semaine (5,5%) que pendant les heures de pointe en semaine (1,9% ; $p \leq 0,001$) et que durant le week-end (1,0% ; $p \leq 0,01$; échantillon limité $N = 358$). Cette différence avait déjà été observée en 2020. Les valeurs estimées de l'ICP national selon la période de la semaine (quatre types de véhicules confondus) ne présentent pas de différences statistiquement significatives.

Comme l'illustre la Figure 12, lors des mesures précédentes, l'utilisation observée du GSM/appareil à écran en main était presque systématiquement la plus élevée pendant les heures creuses en semaine, et l'écart entre la semaine et le week-end (période de moindre usage) était généralement plus marqué, avec une différence statistiquement significative entre l'ICP des heures creuses et celui du week-end (quatre modes, camionnettes), ainsi qu'entre l'ICP des heures creuses, d'une part, et ceux des heures de pointe et du week-end, d'autre part (camionnettes, camions). Chez les conducteurs de voitures, les ICP variaient déjà moins selon la période de la semaine en 2020.

Par rapport à 2020, on observe en 2023, au sein du groupe des conducteurs de voitures, une diminution principalement des pourcentages observés pendant la semaine, tandis que, chez les conducteurs de camions, la baisse concerne surtout les heures creuses.



Couleur claire : échantillon restreint

Figure 12 Comparaison du pourcentage d'utilisation du GSM/appareil électronique mobile à écran chez les conducteurs selon la période de la semaine : 2013 (nouvelle pondération) vs 2020 (IC à 95%)

3.2.5 Catégorie d'âge

Les analyses selon la catégorie d'âge observée ont uniquement été réalisées pour les conducteurs de voitures, étant donné que très peu de conducteurs âgés de 18 à 24 ans et de 65 ans et plus ont été observés dans les échantillons de camionnettes ($N = 20$ et 15) et de camions ($N = 12$ et 3). Même parmi les conducteurs de voitures, le nombre de 18-24 ans est logiquement plus faible que celui des groupes d'âge plus élevés ($N = 441$ contre 25-64 ans : $12\ 145$ et 65 ans et plus : $1\ 072$).

La Figure 13 montre que le pourcentage observé d'utilisation d'un appareil mobile à écran en main diminue de manière systématique avec l'augmentation de la catégorie d'âge, et que ces différences sont statistiquement significatives entre chaque groupe d'âge. Lors de cette mesure, aucun conducteur âgé de 65 ans ou plus n'a été observé en train d'utiliser un appareil mobile à écran en main pendant la conduite (0,0%), ce qui diffère de manière statistiquement significative des conducteurs âgés de 25 à 64 ans (1,6% ; $p \leq 0,05$)

et surtout de ceux âgés de 18 à 24 ans (4,6% ; $p \leq 0,001$). La différence entre les groupes 18-24 ans et 25-64 ans est également statistiquement significative ($p \leq 0,01$).

Une diminution des différentes valeurs estimées de l'ICP selon l'âge est observée par rapport à 2020, mais les écarts significatifs entre catégories d'âge constatés en 2020 se maintiennent. En 2013, aucune donnée relative à l'âge n'avait été collectée lors du travail de terrain.

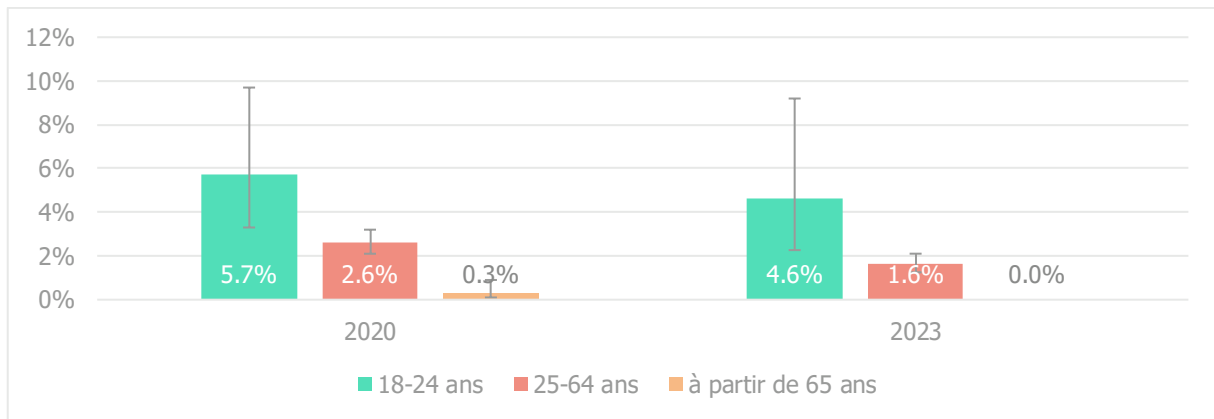


Figure 13 Pourcentage de conducteurs de voitures utilisant un appareil électronique mobile à écran en main selon la catégorie d'âge estimée en 2020 vs 2023 (IC à 95%)

Les résultats issus d'enquêtes par questionnaire auprès des conducteurs belges (ESRA3, 2023) montrent également que la fréquence de l'utilisation du téléphone portable en main varie de manière statistiquement significative selon la catégorie d'âge (voir Figure 14). Ce constat rejoint en partie les résultats de la présente étude. Le pourcentage d'utilisation auto-déclarée est particulièrement élevé chez les 25-34 ans et les 18-24 ans, suivis des 35-44 ans, et il est statistiquement significativement plus faible, pour ce qui concerne les appels, dans les groupes d'âge plus élevés ($p \leq 0,001$). Les différences entre catégories d'âge pour la consultation de contenus sur le GSM sont quant à elles presque toutes statistiquement significatives ($p \leq 0,001$) (Wardenier et al., 2025).

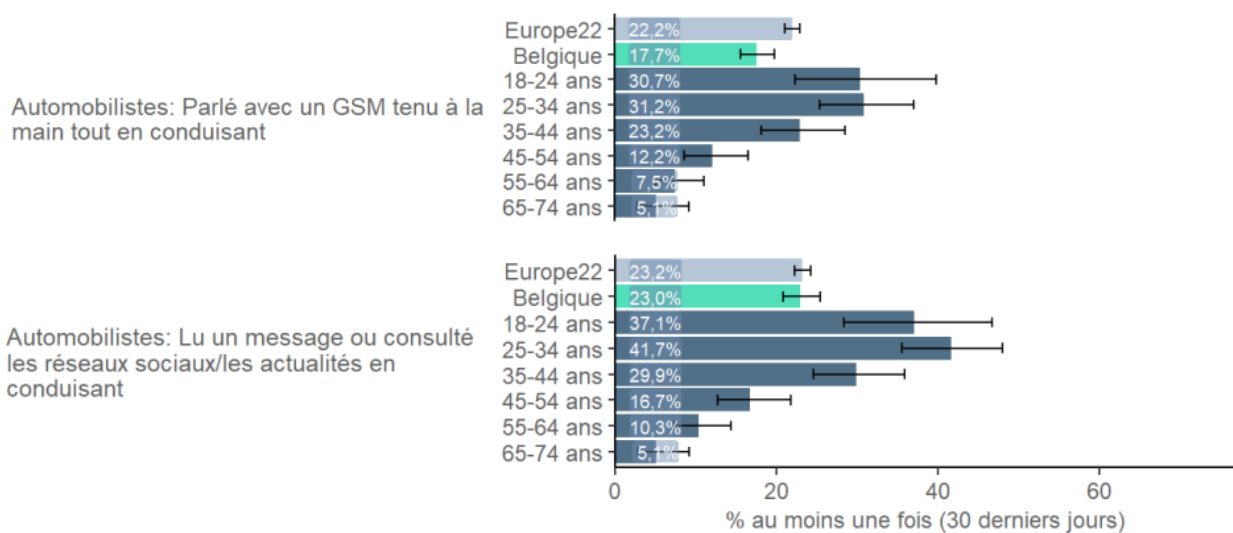


Figure 14 Prévalence auto-déclarée de l'utilisation du téléphone portable pendant la conduite selon l'âge, en Belgique en 2023, et moyenne des 22 pays européens participants (Wardenier et al., 2025 ; ESRA : www.esranet.eu) (IC à 95%)

3.2.6 Sexe

Les analyses selon le sexe observé ont uniquement été réalisées pour les conducteurs de voitures, étant donné que les femmes sont fortement sous-représentées parmi les conducteurs de camionnettes (N = 148) et de camions (N = 8). La Figure 15 présente les résultats pour 2023, en comparaison avec les éditions précédentes.

Les conducteurs masculins (1,8%) semblent utiliser plus fréquemment un appareil mobile à écran en main pendant la conduite que les conductrices (1,2%), mais cette différence n'est pas statistiquement significative. Lors des éditions précédentes, cette différence était en revanche statistiquement significative.

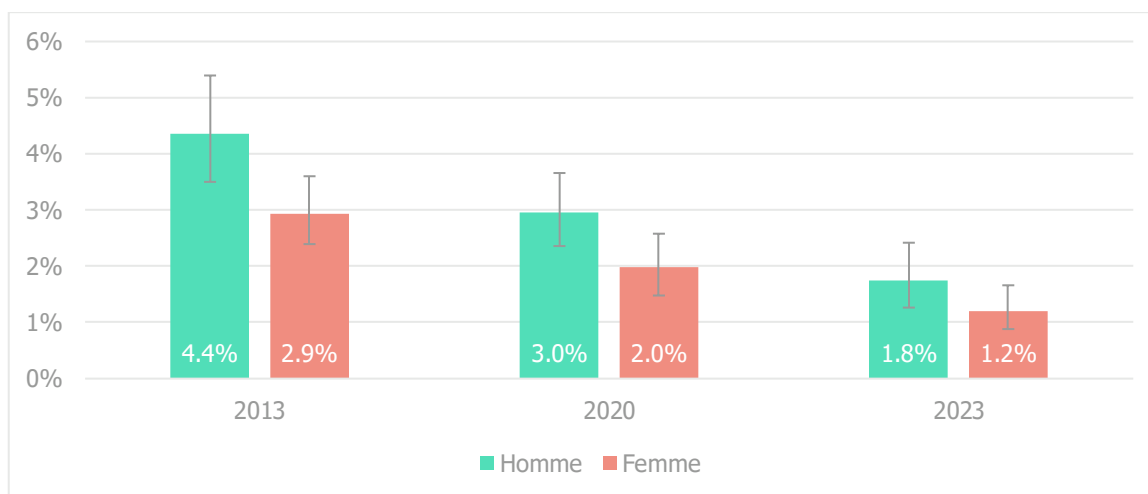


Figure 15 Comparaison du pourcentage d'utilisation du GSM/appareil électronique mobile à écran chez les conducteurs selon le sexe observé : 2013 (nouvelle pondération) vs 2020 vs 2023 (IC à 95%)

Ces résultats concordent avec ceux issus de récentes études auto-déclarées (Wardenier et al., 2025). Dans les résultats belges de l'enquête ESRA3 (2023), aucune différence significative selon le sexe n'a été observée en matière d'utilisation auto-déclarée du GSM au volant, quel que soit le type d'utilisation (appels sans kit mains libres au volant et lecture de SMS ou d'e-mails, ou consultation/mise à jour des réseaux sociaux au volant).

3.2.7 Présence de passagers

L'utilisation manuelle du GSM au volant diminue fortement lorsque le conducteur est accompagné d'au moins un passager (Figure 16). À un instant donné, 2,5% des conducteurs circulant seuls (pour l'ensemble des quatre types de véhicules) utilisent un GSM en main, contre 0,7% des conducteurs avec un ou plusieurs passagers. Cette différence est statistiquement significative ($p \leq 0,001$). L'utilisation diminue donc clairement lorsque la présence d'un ou de plusieurs passagers est constatée dans le véhicule. Cette différence est également observée séparément chez les conducteurs de voitures et de camionnettes. Cette analyse n'a pas été réalisée séparément pour les conducteurs de camions, étant donné que ceux-ci circulaient seuls dans 94,6% des observations.

Par rapport aux résultats de 2020, l'ensemble des pourcentages a diminué, tant chez les conducteurs circulant seuls que chez ceux accompagnés. En 2020 également, les conducteurs utilisaient significativement plus souvent le GSM lorsqu'ils étaient seuls ($p \leq 0,001$).

Plusieurs hypothèses avaient déjà été formulées à propos de ce constat dans le cadre de la première édition (Riguelle & Roynard, 2014) : « Un passager peut éventuellement répondre au téléphone ou taper un SMS à la place du conducteur, mais il est également possible qu'une forme de contrôle social intervienne, le conducteur ne souhaitant pas donner l'image d'un comportement dangereux en présence de passager(s). En outre, les conducteurs ayant tendance à utiliser un appareil mobile à écran/GSM pendant la conduite pour 'passer le temps' ou 'rendre le trajet aussi utile que possible' le feront moins en présence de passagers. Enfin, une proportion plus importante des conducteurs circulant seuls est en déplacement professionnel par rapport aux conducteurs accompagnés. La conduite à des fins professionnelles (p. ex. camionnettes, jours de semaine, autoroutes) est associée à une utilisation plus fréquente des appareils à écran au volant. »

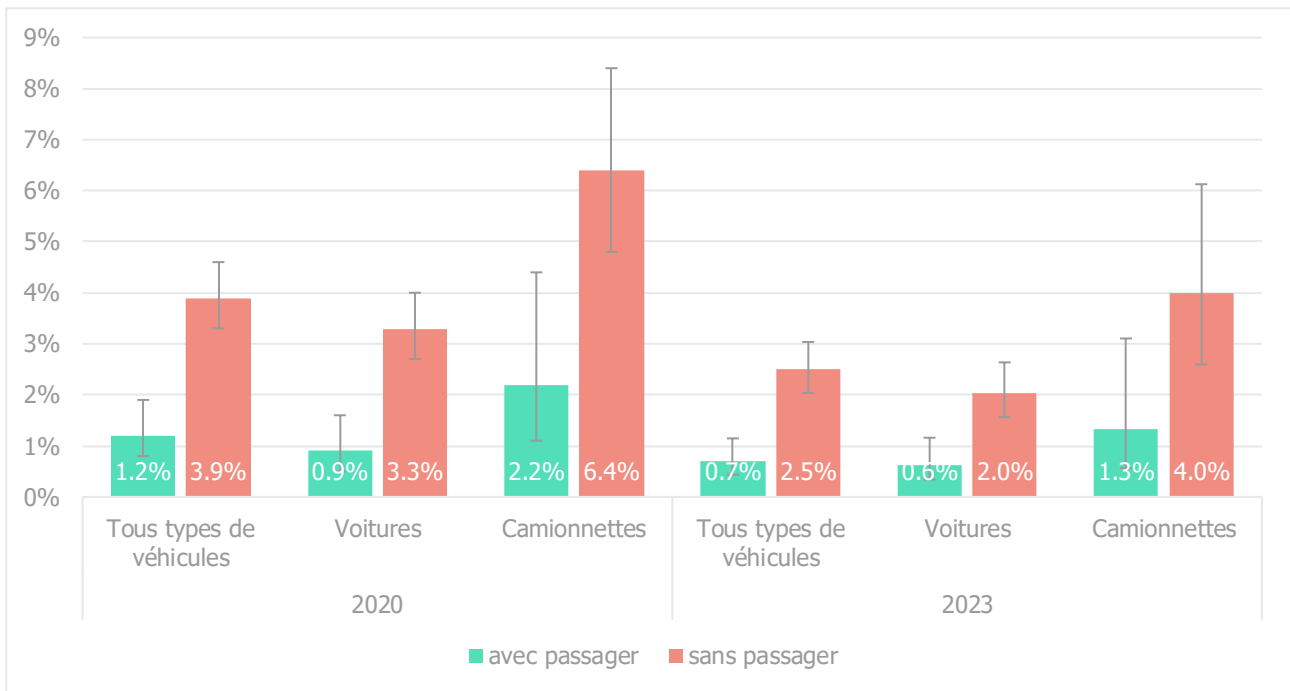


Figure 16 Pourcentage de conducteurs utilisant un appareil électronique mobile à écran en main selon la présence de passagers, pour l'ensemble des quatre types de véhicules ainsi que pour les voitures et les camionnettes en 2020 (IC à 95%)

3.3 Manipulations du tableau de bord, y compris l'utilisation d'un appareil à écran dans un support fixe à l'avant du véhicule

Les véhicules sont de plus en plus équipés de fonctions d'aide à la conduite, d'information et de divertissement destinées aux conducteurs. Cette catégorie de distraction potentielle comprend l'ensemble des tâches nécessitant une manipulation du tableau de bord (réglage de la radio ou de la climatisation, utilisation de l'info-divertissement, paramétrage de la navigation, etc.), y compris les manipulations effectuées sur un appareil à écran placé dans un support fixe situé sur ou à proximité du tableau de bord (y compris sur le pare-brise).

Le Tableau 2 présente un aperçu des estimations des indicateurs selon les différentes strates pour l'année 2023 (à l'exception de l'âge estimé et du sexe pour les conducteurs de camionnettes et de camions, en raison de la taille insuffisante des échantillons). Le Tableau 3 reprend les résultats de la mesure de comportement réalisée en 2020.

Tableau 2 Pourcentage de conducteurs manipulant le tableau de bord du véhicule (y compris un appareil à écran dans un support fixe) selon les différentes stratifications, pour l'ensemble des quatre types de véhicules et par type de véhicule en 2023

	Quatre types de véhicules	95 % IC		Voitures	95 % IC		Camionnettes	95 % IC		Camions	95 % IC	
<i>Belgique</i>	2.6%	2.1%	3.2%	2.1%	0.3%	1.7%	4.9%	0.8%	3.5%	3.7%	0.5%	2.8%
<i>Flandre</i>	2.3%	1.8%	2.9%	2.4%	1.5%	3.7%	3.9%	2.4%	6.2%	3.3%	2.3%	4.7%
<i>Wallonie</i>	3.1%	2.0%	4.6%	1.9%	1.4%	2.6%	6.7%	4.0%	11.0%	4.6%	3.2%	6.7%
<i>Bruxelles</i>	2.3%	0.9%	5.5%	2.6%	1.0%	6.6%	1.1%	0.3%	3.5%	1.7%	0.2%	11.2%
<i>30-50 km/h</i>	1.5%	1.1%	2.2%	1.4%	0.9%	2.1%	2.2%	1.3%	3.8%	4.2%	1.5%	11.6%
<i>70-90 km/h</i>	1.2%	0.9%	1.7%	1.0%	0.6%	1.5%	1.9%	1.2%	3.0%	2.6%	1.6%	4.3%
<i>Autoroute</i>	4.6%	3.5%	6.0%	3.8%	2.8%	5.2%	10.0%	6.4%	15.4%	4.3%	3.0%	6.1%
<i>Heures de pointe en semaine</i>	2.4%	1.8%	3.1%	2.3%	1.7%	3.0%	2.9%	1.8%	4.6%	2.5%	1.3%	4.5%

Heures creuses en semaine	2.5%	1.5%	4.1%	1.7%	0.9%	3.2%	5.4%	2.9%	10.0%	4.3%	3.0%	6.2%
Jour de week-end	3.1%	2.1%	4.3%	2.5%	1.6%	3.8%	8.4%	4.8%	14.1%	4.0%	2.1%	7.5%
18-24 ans	0.2%	0.0%	1.7%	0.3%	0.0%	1.8%						
25-64 ans	2.8%	2.3%	3.4%	2.3%	1.8%	3.0%						
≥65 ans	0.1%	0.0%	0.3%	0.1%	0.0%	0.3%						
Homme	3.1%	2.5%	3.9%	2.6%	2.0%	3.4%						
Femme	1.2%	0.9%	1.7%	1.2%	0.9%	1.7%						
Avec passager	1.0%	0.6%	1.6%	1.0%	0.6%	1.6%	1.0%	0.3%	3.3%	1.9%	0.6%	6.3%
Sans passager	3.3%	2.6%	4.1%	2.7%	2.0%	3.5%	6.3%	4.4%	9.0%	3.8%	2.9%	5.1%

Couleur claire : échantillon restreint (<500)

La valeur nationale estimée de l'ICP pour les manipulations du tableau de bord, y compris l'utilisation d'un appareil à écran dans un support fixe, est de 2,6% (quatre types de véhicules confondus). Cela signifie qu'à tout moment, en moyenne, 2,6% des conducteurs effectuent des manipulations du tableau de bord pendant la conduite. Il s'agit d'une diminution par rapport à 2020 (3,4%). En 2013, les manipulations du tableau de bord étaient très rarement observées (0,6%).

On observe une différence statistiquement significative selon le type de véhicule. Les conducteurs de **camionnettes** (4,9%) et de **camions** (3,7%) effectuent plus fréquemment des manipulations du tableau de bord que les conducteurs de voitures (2,1% ; $p \leq 0,001$). En 2020, une différence significative avait également été constatée entre les voitures (3,2%) et les camionnettes (4,6%), mais pas avec les camions (3,9%). La baisse observée entre 2020 et 2023 concerne surtout les voitures.

Comme en 2020, ce comportement potentiellement distrayant est observé, de manière statistiquement significative, plus fréquemment sur les **autoroutes** (4,6%) que sur les routes à vitesse plus faible (1,5% sur les routes à 30-50 km/h et 1,2% sur les routes à 70-90 km/h ; $p \leq 0,001$). Ce phénomène s'observe tant chez les conducteurs de voitures ($p \leq 0,001$) que chez les conducteurs de camionnettes ($p \leq 0,001$). Cela pourrait s'expliquer par le fait que de nombreux systèmes d'aide à la conduite sont principalement conçus pour une utilisation sur autoroute, ou encore par le fait que la conduite y est plus linéaire, ce qui peut donner aux conducteurs l'impression de disposer de davantage de temps et de marge pour effectuer ce type de manipulations.

Les pourcentages ne varient pas de manière statistiquement significative selon la période de la semaine ou selon la région.

Enfin, on constate qu'un pourcentage significativement plus élevé de conducteurs de voitures âgés de **25 à 65 ans** (2,3%) manipule le tableau de bord par rapport aux conducteurs plus jeunes (18-24 ans : 0,3% ; $p \leq 0,01$) et aux conducteurs plus âgés (65 ans et plus : 0,1% ; $p \leq 0,001$). Les **hommes** (2,6%) le font également de manière significativement plus fréquente que les femmes (1,2% ; $p \leq 0,001$). En 2020, ce comportement était déjà observé plus fréquemment chez les hommes, mais aucune différence significative n'était alors constatée selon l'âge. Les conducteurs sans passager (3,3%) manipulent plus souvent le tableau de bord que ceux avec au moins un passager (1,0% ; $p \leq 0,001$).

Tableau 3 Pourcentage de conducteurs manipulant le tableau de bord du véhicule selon les différentes stratifications, pour l'ensemble des quatre types de véhicules et par type de véhicule en 2020

	Quatre types de véhicules	95 % IC	Voitures	95 % IC	Camionnettes	95 % IC	Camions	95 % IC				
Belgique	3.4%	2.9%	4.1%	3.2%	2.7%	3.9%	4.6%	3.5%	5.9%	3.9%	3.1%	5.0%
Flandre	3.5%	2.8%	4.4%	3.3%	2.5%	4.2%	5.1%	3.8%	7.0%	3.7%	2.9%	4.8%
Wallonie	3.4%	2.5%	4.6%	3.2%	2.3%	4.5%	3.8%	2.3%	6.3%	4.4%	2.8%	6.9%
Bruxelles	2.5%	1.4%	4.3%	2.4%	1.3%	4.3%	3.7%	1.8%	7.2%	0.6%	0.2%	2.3%
30-50 km/h	1.9%	1.5%	2.6%	1.8%	1.3%	2.4%	3.2%	1.9%	5.3%	2.1%	0.5%	8.5%
70-90 km/h	3.0%	2.3%	3.9%	2.8%	2.1%	3.8%	4.1%	2.8%	6.1%	3.4%	2.4%	4.8%
Autoroute	4.6%	3.6%	5.9%	4.5%	3.4%	5.9%	5.8%	3.7%	8.8%	4.4%	3.3%	6.0%

Heures de pointe en semaine	3.2%	2.2%	4.7%	3.1%	2.1%	4.5%	4.1%	2.7%	6.2%	4.1%	2.5%	6.7%
Heures creuses en semaine	3.8%	3.1%	4.8%	3.6%	2.8%	4.7%	5.1%	3.4%	7.5%	3.9%	3.0%	5.2%
Jour de week-end	2.8%	2.0%	3.9%	2.7%	1.8%	3.9%	3.9%	2.1%	7.1%	3.2%	1.5%	6.6%
18-24 ans	2.4%	1.3%	4.5%	2.7%	1.5%	5.1%						
25-64 ans	3.5%	2.9%	4.1%	3.2%	2.7%	3.9%						
≥65 ans	3.0%	1.5%	5.8%	3.0%	1.5%	6.0%						
Homme	3.8%	3.1%	4.6%	3.6%	2.9%	4.5%						
Femme	2.7%	2.0%	3.5%	2.6%	2.0%	3.5%						
Avec passager	1.9%	1.4%	2.6%	1.9%	1.3%	2.6%	2.1%	0.9%	4.7%	3.8%	1.4%	9.7%
Sans passager	4.0%	3.3%	4.8%	3.8%	3.1%	4.7%	5.5%	4.2%	7.1%	4.0%	3.1%	5.1%

3.4 (E-)cigarette en main

Le fait de fumer au volant concerne tant les conducteurs tenant une (e-)cigarette en main que ceux qui conduisent avec une (e-)cigarette en bouche (ce qui implique nécessairement qu'elle soit prise en main à un moment donné). Ce comportement n'est pas interdit pendant la conduite, sauf en présence de mineurs dans le véhicule. L'objectif de cette catégorie est toutefois de servir de point de référence (benchmark) afin de comparer la fréquence des autres catégories de distraction.

Le Tableau 4 présente un aperçu global des pourcentages de conducteurs fumeurs selon les différentes strates (à l'exception de l'âge et du sexe pour les conducteurs de camionnettes et de camions, en raison de la taille insuffisante des échantillons). La moyenne nationale pondérée (quatre types de véhicules confondus) s'élève à 1,0% en 2023, soit un niveau légèrement inférieur à celui observé en 2020 (1,3%). En 2013, 2,2% des conducteurs fumaient encore pendant la conduite.

La plus récente Enquête de santé nationale de Sciensano montre que la proportion de personnes âgées de 15 ans et plus fumant quotidiennement du tabac a diminué, pour atteindre 12,8% (contre 15,4% en 2018). En revanche, cette enquête indique que l'usage de la cigarette électronique a légèrement augmenté, passant de 4,1% en 2018 à 6,3% en 2023-2024, principalement en raison d'une forte hausse chez les jeunes de 15 à 24 ans (Sciensano, 2025).

Comme en 2020, le fait de fumer est observé en 2023 significativement plus souvent chez les conducteurs de **camions** (1,4% ; $p \leq 0,05$) et de **camionnettes** (2,0% ; $p \leq 0,001$) que chez les conducteurs de voitures (0,8%). Ce comportement est également nettement plus fréquent lorsque le conducteur circule **sans passager** (1,3%) que lorsqu'il est accompagné d'un ou de plusieurs passagers (0,3%).

Tableau 4 Pourcentage de conducteurs tenant une cigarette en main ou en bouche selon les différentes stratifications, pour l'ensemble des quatre types de véhicules et par type de véhicule en 2023

	Quatre types de véhicules	95 % IC		Voitures	95 % IC		Camionnettes	95 % IC		Camions	95 % IC	
Belgique	1.0%	0.8%	1.3%	0.8%	0.6%	1.1%	2.0%	1.4%	3.0%	1.4%	0.8%	2.3%
Flandre	1.0%	0.7%	1.4%	0.9%	0.6%	1.4%	1.4%	0.7%	2.8%	1.5%	0.8%	2.8%
Wallonie	1.0%	0.7%	1.4%	0.7%	0.5%	1.0%	2.8%	1.7%	4.5%	1.1%	0.5%	2.5%
Bruxelles	1.2%	0.8%	1.9%	0.7%	0.4%	1.2%	4.6%	2.9%	7.3%	0.0%	0.0%	0.0%
30-50 km/h	1.2%	0.9%	1.6%	0.9%	0.7%	1.3%	3.2%	1.8%	5.6%	0.9%	0.3%	3.4%
70-90 km/h	1.0%	0.7%	1.4%	0.9%	0.6%	1.3%	1.4%	0.8%	2.5%	1.7%	0.7%	4.6%
Autoroute	0.9%	0.6%	1.5%	0.7%	0.4%	1.4%	2.1%	0.9%	4.7%	1.2%	0.8%	1.9%
Heures de pointe en semaine	1.0%	0.8%	1.4%	1.0%	0.7%	1.4%	1.5%	0.8%	2.8%	1.0%	0.6%	1.7%
Heures creuses en semaine	1.1%	0.8%	1.7%	0.9%	0.5%	1.5%	2.3%	1.3%	4.0%	1.3%	0.6%	2.9%

<i>Jour de week-end</i>	0.8%	0.5%	1.2%	0.5%	0.3%	0.9%	2.5%	1.0%	5.9%	2.8%	1.1%	6.9%
<i>18-24 ans</i>	1.0%	0.3%	3.3%	1.1%	0.3%	3.5%						
<i>25-64 ans</i>	1.1%	0.8%	1.3%	0.9%	0.6%	1.2%						
<i>≥65 ans</i>	0.4%	0.2%	0.9%	0.4%	0.2%	0.9%						
<i>Homme</i>	1.2%	0.9%	1.6%	1.0%	0.7%	1.5%						
<i>Femme</i>	0.5%	0.3%	0.7%	0.4%	0.3%	0.7%						
<i>Avec passager</i>	0.3%	0.2%	0.5%	0.2%	0.1%	0.5%	0.8%	0.4%	1.9%	0.0%	0.0%	0.0%
<i>Sans passager</i>	1.3%	1.0%	1.7%	1.1%	0.8%	1.5%	2.5%	1.7%	3.7%	1.4%	0.9%	2.4%

Couleur claire : échantillon restreint (<500)

Les indicateurs nationaux pondérés relatifs aux conducteurs fumeurs ne présentent pas de différences statistiquement significatives selon la région, le type de route ou la période de la semaine. En 2020, des différences significatives étaient en revanche observées selon la région, avec une prévalence plus faible en Flandre (1,0%) qu'en Wallonie (1,7%) et à Bruxelles (2,3%).

Au sein des différents types de véhicules, aucun écart significatif n'est observé selon ces strates, à l'exception des camionnettes. Les conducteurs de camionnettes fument significativement plus souvent en agglomération (3,2%) qu'hors agglomération (1,4%) ($p \leq 0,05$), ainsi que davantage à Bruxelles (4,6%) qu'en Flandre (1,4%) ($p \leq 0,01$). Ce dernier résultat doit toutefois être interprété avec prudence en raison de la taille limitée de l'échantillon bruxellois ($N = 260$).

En ce qui concerne les caractéristiques des conducteurs, l'analyse porte principalement sur les conducteurs de voitures, étant donné que les conducteurs de camionnettes et de camions présentent trop peu de variation selon le sexe et la catégorie d'âge. On observe que le tabagisme est significativement plus fréquent chez les conducteurs âgés de **25 à 65 ans** (0,9%) que chez les 65 ans et plus (0,4%) ($p \leq 0,05$). Enfin, comme en 2020, les **hommes** (1,0%) fument significativement plus souvent au volant que les femmes (0,4%) ($p \leq 0,01$).

3.5 Autre objet en main

Le Tableau 5 présente un aperçu global des pourcentages de conducteurs tenant un autre objet en main (c'est-à-dire autre qu'un GSM, un appareil mobile à écran ou une (e-)cigarette) selon les différentes strates, à l'exception de l'âge et du sexe pour les conducteurs de camionnettes et de camions, en raison de la taille insuffisante des sous-échantillons.

Cette catégorie de distraction comprend deux sous-types: **aliments/boissons** et **autres objets** (p. ex. mouchoir, papier, lunettes de soleil, maquillage). Tous types de véhicules et strates confondus, le pourcentage national observé d'aliments/boissons en main s'élève à 1,2%, tandis que le pourcentage d'autres objets en main est de 1,1%. Le Tableau 5 présente les résultats pour ces deux sous-types combinés.

Tableau 5 Pourcentage de conducteurs tenant des aliments/boissons ou un autre objet en main selon les différentes stratifications, pour l'ensemble des quatre types de véhicules et par type de véhicule en 2023

	Quatre types de véhicules	95 % IC		Voitures	95 % IC		Camionnettes	95 % IC		Camions	95 % IC	
<i>Belgique</i>	2.3%	1.8%	2.9%	1.6%	1.2%	2.1%	5.8%	3.5%	9.4%	3.9%	2.9%	5.2%
<i>Flandre</i>	2.7%	2.0%	3.7%	2.0%	1.4%	2.8%	6.8%	3.3%	13.4%	3.6%	2.3%	5.7%
<i>Wallonie</i>	1.7%	1.2%	2.4%	1.1%	0.7%	1.6%	4.7%	2.7%	8.0%	4.5%	3.7%	5.5%
<i>Bruxelles</i>	1.2%	0.7%	2.1%	0.9%	0.5%	1.7%	2.7%	0.7%	9.5%	3.1%	0.9%	10.1%
<i>30-50 km/h</i>	1.6%	0.8%	3.0%	1.3%	0.6%	3.0%	3.2%	1.8%	5.4%	2.6%	1.1%	6.3%
<i>70-90 km/h</i>	1.4%	0.9%	2.0%	1.1%	0.7%	1.7%	2.8%	1.8%	4.3%	2.0%	1.0%	4.0%
<i>Autoroute</i>	3.6%	2.8%	4.7%	2.3%	1.7%	3.2%	11.0%	5.6%	20.6%	5.1%	3.8%	6.8%

Heures de pointe en semaine	2.0%	1.3%	3.0%	1.4%	0.9%	2.2%	3.7%	2.2%	6.2%	5.2%	3.0%	8.9%
Heures creuses en semaine	2.8%	2.0%	4.0%	1.7%	1.1%	2.6%	8.9%	4.4%	17.2%	3.2%	2.3%	4.5%
Jour de week-end	1.9%	1.2%	3.1%	1.8%	1.0%	3.1%	3.0%	1.0%	8.5%	4.0%	1.8%	8.6%
18-24 ans	2.3%	0.8%	5.9%	2.4%	0.9%	6.4%						
25-64 ans	2.4%	1.9%	3.0%	1.7%	1.3%	2.2%						
≥65 ans	0.3%	0.1%	1.0%	0.3%	0.1%	1.0%						
Homme	2.6%	2.0%	3.3%	1.6%	1.1%	2.2%						
Femme	1.6%	1.1%	2.3%	1.6%	1.1%	2.3%						
Avec passager	1.1%	0.7%	1.9%	0.8%	0.4%	1.5%	3.8%	1.2%	10.8%	3.1%	0.6%	13.6%
Sans passager	2.8%	2.3%	3.5%	2.0%	1.5%	2.6%	6.6%	4.3%	10.0%	4.0%	3.0%	5.3%

Couleur claire : échantillon restreint (<500)

À tout moment, 2,3% des conducteurs tiennent un autre objet (aliments/boissons ou autre objet ; à l'exclusion des appareils à écran et des (e-)cigarettes) en main pendant la conduite. Ce pourcentage est plus élevé qu'en 2020 (1,6%).

Des différences statistiquement significatives apparaissent selon le type de véhicule ($p \leq 0,001$). Comme en 2020, les résultats montrent que les conducteurs de **camionnettes** (5,8%) et de **camions** (3,9%) sont plus enclins à tenir un autre objet en main que les conducteurs de voitures (1,6%). Dans les camionnettes et les voitures, tant les aliments/boissons que les autres objets ont été observés ; dans les camions, seuls les aliments/boissons ont été relevés. En 2020, le pourcentage était plus faible pour les camionnettes (2,3%), tandis que les valeurs pour les voitures (1,3%) et les camions (3,8%) diffèrent peu entre 2020 et 2023.

Des différences significatives sont également observées selon le type de route et la région : une prévalence plus élevée sur les **autoroutes** (3,6%) que dans (1,6% ; $p \leq 0,05$) ou hors agglomération (1,4% ; $p \leq 0,001$), ainsi qu'une prévalence plus élevée en **Flandre** (2,7%) qu'à Bruxelles (1,2% ; $p \leq 0,01$).

Chez les conducteurs de voitures, la différence entre les autoroutes (2,3%) et les routes hors agglomération (1,1%) est statistiquement significative ($p \leq 0,01$), de même que la différence entre la Flandre (2,0%) et les deux autres régions ($p \leq 0,05$; Wallonie : 1,1%, Bruxelles : 0,9%). Chez les conducteurs de camionnettes, la différence entre les autoroutes et les routes à plus faible vitesse est significative ($p \leq 0,01$ en agglomération ; $p \leq 0,001$ hors agglomération), tout comme la différence entre les heures de pointe et les heures creuses ($p \leq 0,05$). Chez les conducteurs de camions, la différence entre les autoroutes et les routes hors agglomération est également significative ($p \leq 0,01$).

En ce qui concerne l'âge et le sexe des conducteurs de voitures, les conducteurs âgés de 65 ans et plus tiennent significativement moins souvent un objet en main que les conducteurs de moins de 65 ans ($p \leq 0,001$). Aucune différence statistiquement significative n'est observée selon le sexe.

Comme pour les autres catégories de comportements potentiellement distrayants, la présence de passagers joue également un rôle : la probabilité de tenir un autre objet en main est plus élevée lorsque le **conducteur circule seul** dans le véhicule (2,8%) que lorsqu'il est accompagné d'au moins un passager (1,1% ; $p \leq 0,001$).

3.6 Communication/interaction

Le Tableau 6 présente un aperçu global du pourcentage de conducteurs en situation de communication/interactions selon les différentes strates (à l'exception de l'âge estimé et du sexe pour les conducteurs de camionnettes et de camions, en raison de la taille insuffisante des échantillons). Cette catégorie a été analysée en combinaison avec la présence ou l'absence de passagers. En l'absence de passager, elle constitue un indicateur prudent de l'utilisation du téléphone avec un kit mains libres, tout en sachant qu'il s'agit nécessairement d'une sous-estimation, puisque des conducteurs avec passagers peuvent également téléphoner avec un kit mains libres.

Ce comportement a été codé lorsqu'une interaction clairement visible était observée chez le conducteur, à savoir lorsque celui-ci parlait ou gesticulait (indépendamment de la présence éventuelle d'un passager) ou

regardait un passager, sans tenir de téléphone portable ni d'autre appareil à écran en main. Cette catégorie a été ajoutée lors de l'édition précédente à titre exploratoire, sur la base des recommandations de la FERSI (Vollrath et al., 2019), en tenant compte du fait qu'il s'agit d'un comportement difficile à observer et davantage sujet à des erreurs d'interprétation. Les appels avec un kit mains libres et les échanges avec des passagers sont en effet particulièrement difficiles à identifier de l'extérieur, sauf dans des situations très explicites. Comme en 2020, les pourcentages présentés dans le tableau constituent donc une estimation conservatrice de la distraction liée à l'interaction.

Tableau 6 Pourcentage de conducteurs en situation de communication–interaction selon les différentes stratifications, pour l'ensemble des quatre types de véhicules et par type de véhicule en 2023

	Quatre types de véhicules	95 % IC		Voitures	95 % IC		Camionnettes	95 % IC		Camions	95 % IC	
<i>Belgique</i>	6.4%	5.7%	7.3%	7.0%	6.2%	8.0%	6.3%	4.8%	8.1%	1.3%	0.8%	2.1%
<i>Flandre</i>	6.5%	5.5%	7.6%	7.2%	6.1%	8.5%	5.8%	4.1%	8.2%	1.4%	0.8%	2.5%
<i>Wallonie</i>	6.4%	5.3%	7.9%	6.9%	5.5%	8.5%	6.9%	4.6%	10.2%	1.0%	0.4%	2.9%
<i>Bruxelles</i>	6.0%	4.2%	8.6%	5.9%	3.9%	8.8%	7.7%	5.3%	11.1%	2.9%	1.6%	5.0%
<i>30-50 km/h</i>	6.7%	5.3%	8.3%	7.0%	5.5%	8.8%	5.1%	3.6%	7.1%	2.7%	1.1%	6.5%
<i>70-90 km/h</i>	5.7%	4.5%	7.2%	5.8%	4.5%	7.5%	6.7%	5.1%	8.7%	2.7%	1.7%	4.2%
<i>Autoroute</i>	7.1%	5.9%	8.5%	8.4%	7.2%	9.9%	6.5%	3.6%	11.6%	0.4%	0.1%	1.1%
<i>Heures de pointe en semaine</i>	6.4%	5.1%	8.0%	6.8%	5.3%	8.7%	6.9%	4.9%	9.6%	1.7%	0.8%	3.7%
<i>Heures creuses en semaine</i>	5.2%	4.3%	6.2%	5.8%	4.8%	7.0%	5.7%	3.6%	9.1%	1.0%	0.5%	2.2%
<i>Jour de week-end 18-24 ans</i>	8.7%	7.3%	10.3%	9.2%	7.8%	10.8%	6.3%	3.5%	11.0%	1.6%	0.5%	4.8%
<i>25-64 ans</i>	6.7%	4.5%	9.9%	6.7%	4.4%	10.0%						
<i>≥65 ans</i>	6.5%	5.7%	7.4%	7.2%	6.3%	8.2%						
<i>Homme</i>	5.8%	3.7%	8.9%	5.9%	3.8%	9.0%						
<i>Femme</i>	6.5%	5.6%	7.5%	7.4%	6.4%	8.6%						
<i>Avec passager</i>	6.5%	5.3%	7.9%	6.4%	5.2%	7.9%						
<i>Sans passager</i>	18.5%	16.7%	20.5%	18.4%	16.5%	20.5%	21.2%	16.7%	26.4%	13.6%	9.3%	19.4%
	1.2%	0.8%	1.9%	1.4%	0.9%	2.2%	0.8%	0.3%	2.2%	0.6%	0.2%	1.4%

Couleur claire : échantillon restreint (<500)

À l'échelle nationale, on estime qu'en moyenne 6,4% des conducteurs circulant en journée sont en situation de communication/interactions pendant la conduite. En 2020, cette proportion s'élevait à 6,1%.

Les résultats mettent en évidence des différences statistiquement significatives selon le type de véhicule : ce comportement est observé significativement moins souvent chez les conducteurs de camions (1,3%) que chez les conducteurs de **voitures** (7,0%) et de **camionnettes** (6,3%) ($p \leq 0,001$). Les conducteurs de camions observés circulaient en outre le plus souvent seuls, ce qui est moins le cas pour les autres catégories de véhicules. Par ailleurs, comme en 2020, ce comportement est observé significativement plus fréquemment le **week-end** (8,7%) qu'en semaine (heures de pointe : 6,4% ; $p \leq 0,05$; heures creuses : 5,2% ; $p \leq 0,001$), avec un contraste particulièrement marqué chez les conducteurs de voitures (week-end : 9,2% contre heures creuses en semaine : 5,8% ; $p \leq 0,001$). Parmi les hypothèses possibles figurent le fait que les déplacements privés sont plus fréquents le week-end, que l'on circule davantage accompagné ou avec un autre type de passagers, par exemple des enfants.

Aucune différence n'est observée dans les valeurs moyennes de l'indicateur pour les quatre types de véhicules confondus selon le type de route, la région, le sexe ou l'âge (comme en 2020). En revanche, au sein des voitures, on observe une différence selon le type de route : la communication–interaction est significativement plus fréquente sur les **autoroutes** (8,4%) que sur les routes à 70-90 km/h (5,8% ; $p \leq 0,05$).

Enfin, comme en 2020, l'interaction visible est observée significativement plus souvent chez les conducteurs **avec passager(s)** (18,5%) que chez ceux sans passager (1,2% ; $p \leq 0,001$). Cet effet se manifeste chez les conducteurs de voitures, de camionnettes et de camions ($p \leq 0,001$). Ce résultat est logique dans la mesure où la variable « interaction » est directement liée à la variable « passagers » et où l'interaction visible a principalement été observée lorsque le conducteur n'était pas seul dans le véhicule.

3.7 Port d'écouteurs/casque

Le port d'écouteurs, d'un casque ou d'un dispositif audio pendant la conduite peut entraîner une diminution de la perception des sons pertinents de l'environnement routier. Cette pratique est interdite pour les conducteurs dans certains pays européens (par exemple en France).

Le Tableau 7 présente un aperçu global du pourcentage de conducteurs portant des écouteurs ou un casque selon les différentes strates (à l'exception de l'âge estimé et du sexe pour les conducteurs de camionnettes et de camions, en raison de la taille insuffisante des échantillons). Il s'agit d'une estimation prudente, ce comportement étant difficile à observer, notamment lorsque le conducteur a les cheveux longs ou que les écouteurs sont de petite taille. Par ailleurs, le simple port d'écouteurs ou d'un casque n'implique pas nécessairement qu'ils soient utilisés à ce moment-là. Tous types de véhicules confondus, ce comportement a été observé en 2023 chez 0,2% des conducteurs, une proportion très faible et encore inférieure à celle de 2020 (0,5%).

Tableau 7 Pourcentage de conducteurs portant des écouteurs ou un casque selon les différentes stratifications, pour l'ensemble des quatre types de véhicules et par type de véhicule en 2023

	Quatre types de véhicules	95 % IC		Voitures		95 % IC		Camionnettes		95 % IC		Camions		95 % IC	
<i>Belgique</i>	0.2%	0.1%	0.3%	0.1%	0.1%	0.2%	0.3%	0.1%	0.6%	0.8%	0.3%	1.9%			
<i>Flandre</i>	0.2%	0.1%	0.4%	0.0%	0.0%	0.1%	0.4%	0.1%	1.0%	1.0%	0.3%	2.7%			
<i>Wallonie</i>	0.2%	0.1%	0.5%	0.2%	0.1%	0.5%	0.2%	0.1%	0.8%	0.4%	0.1%	2.2%			
<i>Bruxelles</i>	0.5%	0.3%	0.8%	0.5%	0.3%	0.9%	0.3%	0.0%	2.1%	0.0%	0.0%	0.0%			
<i>30-50 km/h</i>	0.2%	0.1%	0.4%	0.2%	0.1%	0.3%	0.0%	0.0%	0.3%	1.3%	0.4%	3.9%			
<i>70-90 km/h</i>	0.3%	0.2%	0.6%	0.1%	0.1%	0.3%	0.7%	0.3%	1.5%	2.1%	1.0%	4.3%			
<i>Autoroute</i>	0.1%	0.0%	0.4%	0.1%	0.0%	0.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			
<i>Heures de pointe en semaine</i>	0.2%	0.1%	0.4%	0.1%	0.1%	0.3%	0.3%	0.1%	0.8%	0.4%	0.1%	2.3%			
<i>Heures creuses en semaine</i>	0.3%	0.1%	0.6%	0.2%	0.1%	0.5%	0.4%	0.1%	1.3%	0.9%	0.3%	3.0%			
<i>Jour de week-end</i>	0.1%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	1.0%	0.7%	0.1%	4.9%			
<i>18-24 ans</i>	0.5%	0.1%	1.7%	0.4%	0.1%	1.8%									
<i>25-64 ans</i>	0.2%	0.1%	0.4%	0.1%	0.1%	0.2%									
<i>≥65 ans</i>	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%									
<i>Homme</i>	0.2%	0.1%	0.4%	0.1%	0.1%	0.2%									
<i>Femme</i>	0.2%	0.1%	0.5%	0.2%	0.1%	0.5%									
<i>Avec passager</i>	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%			
<i>Sans passager</i>	0.3%	0.2%	0.5%	0.2%	0.1%	0.3%	0.4%	0.2%	0.9%	0.8%	0.3%	2.0%			

Couleur claire : échantillon restreint (<500)

Comme en 2020, le port d'écouteurs est observé significativement plus souvent chez les **jeunes** conducteurs (0,5%) que chez les conducteurs de 65 ans et plus (0,0% ; $p \leq 0,001$), et cela concerne spécifiquement les voitures . En outre, les résultats montrent que les conducteurs **sans passager** (0,3%) portent significativement plus souvent des écouteurs ou un casque que les conducteurs avec passager(s) (0,0% ; $p \leq 0,001$), et cet effet est significatif tant pour les voitures que pour les camionnettes.

Le port d'écouteurs ou d'un casque a été le plus souvent observé chez les **conducteurs de voitures à Bruxelles** (0,5%), de manière significativement plus élevée qu'en Flandre (0,0% ; $p \leq 0,05$) ; en Wallonie, ce pourcentage s'élève à 0,2%. Enfin, ce comportement a été plus souvent observé sur les **routes à 70-90 km/h** que sur les autoroutes ($p \leq 0,05$), principalement en raison d'une différence marquée chez les conducteurs de camionnettes (significativement plus fréquent sur les routes à 70-90 km/h que sur les routes à 30-50 km/h et sur les autoroutes ; $p \leq 0,05$). Dans cette édition, aucune différence n'est observée selon le sexe (alors qu'en 2020 ce comportement était significativement plus fréquent chez les conducteurs masculins de camionnettes), ni selon la période de la semaine.

4 Comparaison avec les pays de l'UE

Comme indiqué dans l'introduction, cette étude s'inscrit en partie dans le cadre du projet européen [Trendline](#). La Commission européenne (CE) a défini l'ICP relatif à la distraction comme suit : « *Pourcentage de conducteurs qui n'utilisent pas d'appareil mobile à écran en main* » (voir l'annexe 1 pour les exigences minimales imposées par la CE). L'ICP européen est donc formulé à l'inverse des indicateurs utilisés habituellement en Belgique (pourcentage de conducteurs distraits). Dans le cadre du projet Baseline, ces exigences méthodologiques ont été précisées (Boets et al., 2021). Dans Trendline, elles ont été davantage optimisées et la catégorie minimale de véhicules requise « autobus » a été remplacée par « camions » (Stelling et al., 2023 ; voir l'annexe 2 pour une synthèse).

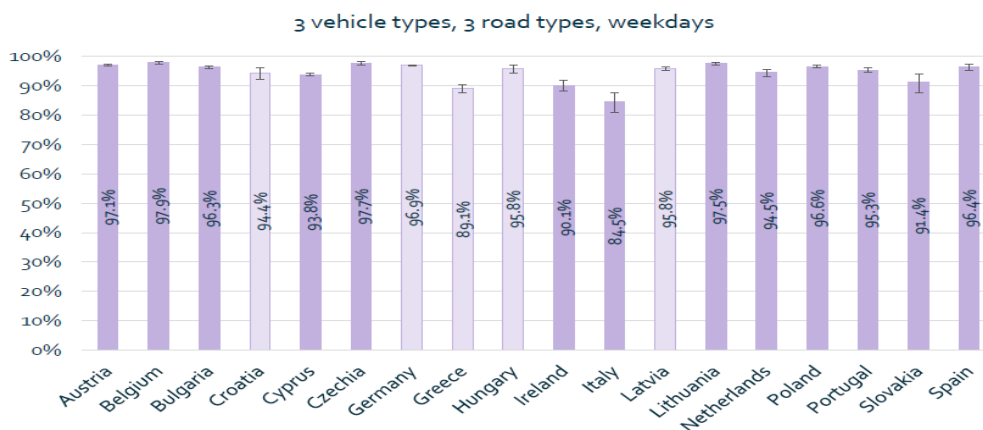
Parmi les 25 pays participants (et 4 pays observateurs) au projet Trendline, 20 pays ont fourni des ICP relatifs à la distraction : Autriche, Belgique, Croatie, Bulgarie, Chypre, Tchéquie, France, Allemagne, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie et Espagne (Stelling, 2025). La collecte des données a eu lieu, selon les pays, entre 2023 et 2025.

La majorité des pays respectaient la plupart des exigences méthodologiques minimales :

- Utilisation de la définition Trendline (à l'exception de la France et de la Slovaquie: définition plus large);
- Observation directe sur la voie publique par des observateurs formés;
- Échantillonnage aléatoire stratifié des sites (à l'exception de 4 pays: échantillonnage aléatoire simple; 3 pays: ensemble de sites historiquement utilisés, répartis sur le territoire);
- Minimum de 10 sites par type de route (à l'exception de la Croatie, de la France et de la Grèce: moins d'autoroutes; Grèce: moins de routes rurales);
- Taille minimale de l'échantillon total de 2000 véhicules (voitures, camionnettes et camions confondus) et au moins 500 par catégorie de véhicule (à l'exception de la France, de la Grèce et de l'Espagne: moins de camions; France: moins de camionnettes);
- Inclusion de 3 types de véhicules (à l'exception de l'Allemagne – pas de camions – et de la Hongrie – pas de camionnettes);
- Inclusion de 3 types de routes (à l'exception de la Lettonie: pas d'autoroutes);
- Pondération des ICP (à l'exception de la France).

Les principaux résultats sont présentés ci-dessous. Lors de la comparaison entre pays, il convient de tenir compte d'éventuelles différences méthodologiques. Les barres en couleur claire dans les figures signalent des écarts par rapport à la méthodologie standard (voir également les informations sous chaque figure). Les ICP concernés ne sont dès lors pas entièrement comparables à ceux des autres pays.

La Figure 17 présente un aperçu de l'ICP national minimal requis pour la distraction par pays : l'estimation nationale pondérée de la prévalence pour les trois types de véhicules (voitures, camionnettes et camions) et les trois types de routes (en et hors agglomération et autoroutes) combinés, en semaine.

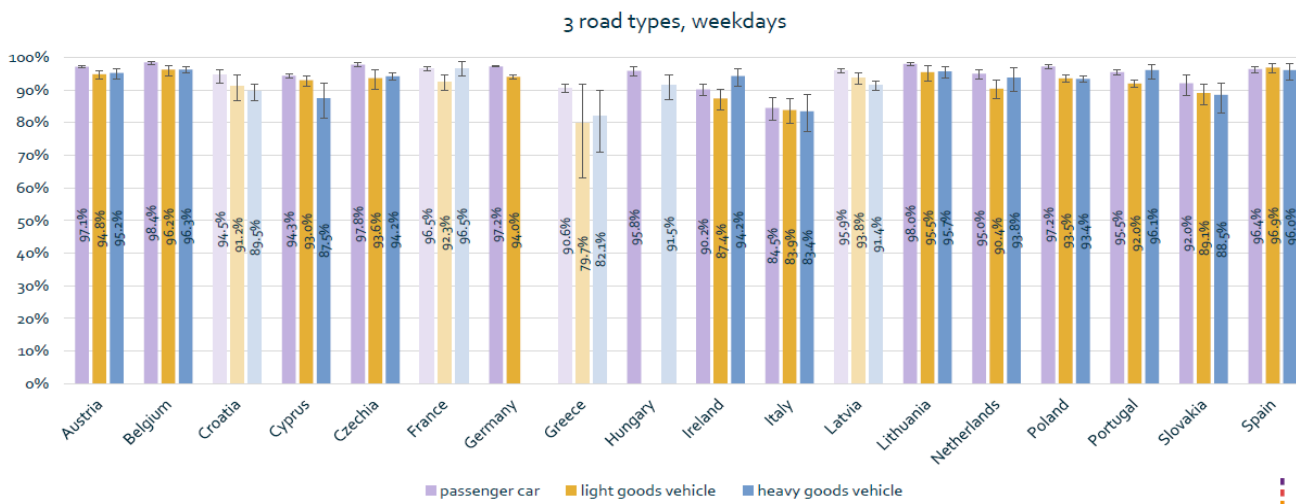


Non inclus : France (valeur ICP – 96,0%: pas de pondération, nombre limité de sites autoroutiers), Roumanie (valeur ICP – 94,4%: pas de pondération, méthode de calcul divergente par rapport à la méthodologie Trendline, nombre limité de sites autoroutiers); couleur claire : Croatie (peu de sites autoroutiers), Allemagne (pas de camions, méthodologie de pondération divergente), Grèce (peu de sites autoroutiers et de routes rurales), Hongrie (pas de camionnettes, pas de routes urbaines pour les camions), Lettonie (pas d'autoroutes).

Figure 17 ICP Trendline – pourcentage national de conducteurs non distraits par pays : 3 types de véhicules et 3 types de routes combinés, en semaine (Source : Stelling, 2025)

Les valeurs des ICP sont globalement élevées : dans la plupart des pays, elles dépassent 90%. La Belgique est le pays le plus performant, avec le pourcentage le plus élevé (97,9%). L'Italie affiche la valeur la plus basse (84,7%).

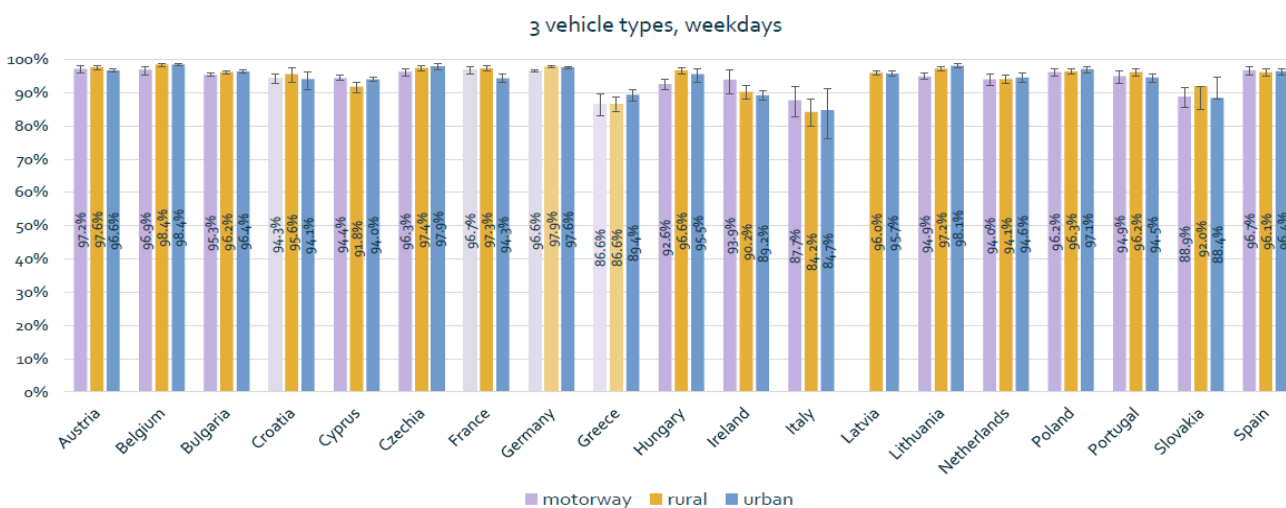
La Figure 18 présente les ICP par type de véhicule (recommandé), pour les trois types de routes combinés, en semaine. Dans la majorité des pays, y compris en Belgique, l'ICP est plus élevé pour les voitures que pour les camionnettes et/ou les camions. Seuls l'Irlande, le Portugal et l'Espagne font exception, l'ICP des voitures n'y étant pas le plus élevé.



Non inclus: Bulgarie et Roumanie (pas de ventilation par type de véhicule disponible); couleur claire: Croatie et France (peu de sites autoroutiers), Grèce (peu de sites autoroutiers et de routes rurales), Hongrie (pas de routes urbaines pour les camions), Lettonie (pas d'autoroutes).

Figure 18 ICP Trendline: pourcentage de conducteurs non distraits par type de véhicule, pour 3 types de routes combinés, en semaine, par pays (Source: Stelling, 2025)

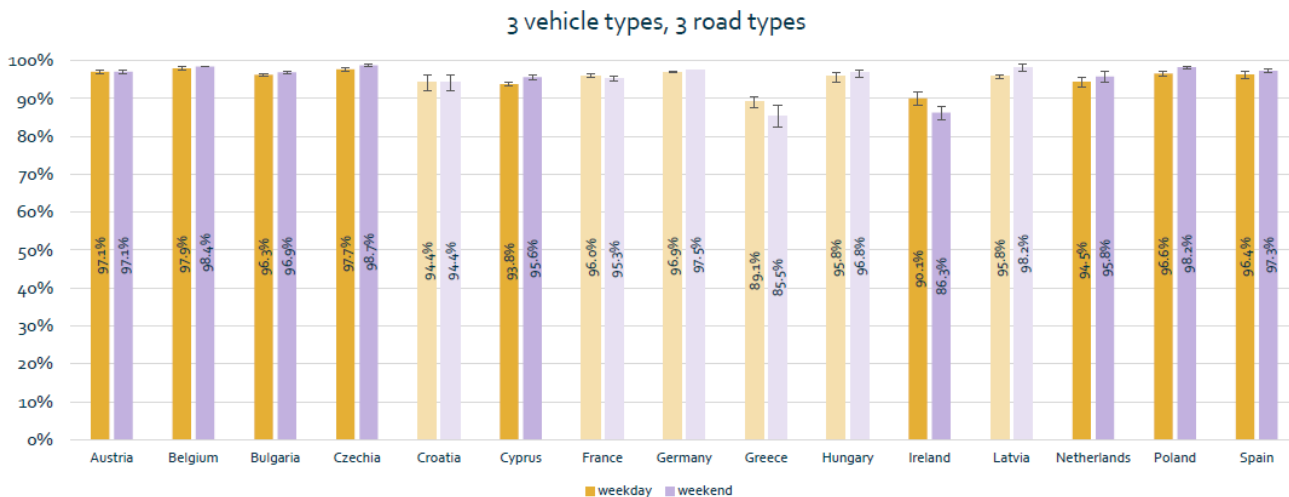
La Figure 19 montre les ICP par type de route, pour les trois types de véhicules combinés, en semaine. Aucun schéma clair ne se dégage selon le type de route à l'échelle européenne. Les valeurs les plus faibles sont généralement observées sur les autoroutes, ce qui signifie que la Belgique ne constitue pas une exception à cet égard. Dans quatre pays toutefois (Irlande, Italie, Chypre et Espagne), la valeur de l'ICP est la plus élevée sur les autoroutes. Le classement relatif des ICP pour les routes urbaines et rurales varie selon les pays. Les écarts sont le plus souvent limités et les intervalles de confiance se chevauchent.



Non inclus: Roumanie (ICP autoroutes – 94,0%; routes rurales – 94,4%; routes urbaines – 94,6%: méthode de calcul divergente de la méthodologie Trendline, 6 sites autoroutiers); couleur claire: Croatie et France (peu de sites autoroutiers), Grèce (peu de sites autoroutiers et de routes rurales), Lettonie (pas d'autoroutes).

Figure 19 ICP Trendline : pourcentage de conducteurs non distraits par type de route, pour les 3 types de véhicules combinés, en semaine, par pays (Source : Stelling, 2025)

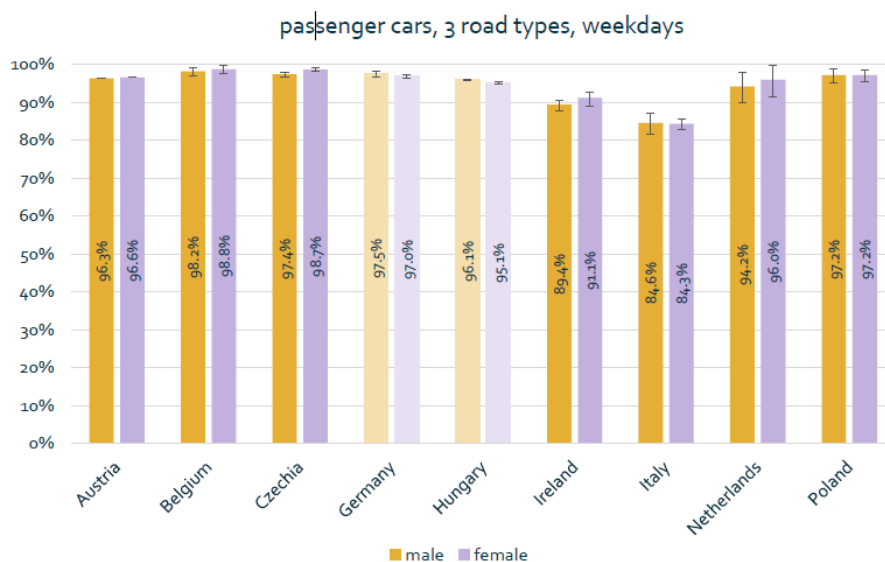
La Figure 20 présente les ICP selon la période de la semaine (en journée : semaine vs week-end). Aucun schéma clair ne se dégage et les différences observées sont souvent faibles, avec des intervalles de confiance qui se chevauchent. Dans la majorité des pays (9 pays), la valeur moyenne de l'ICP est légèrement plus élevée le week-end que les jours de semaine (dans 9 pays, dont la Belgique – différence non significative). Dans quelques autres pays, aucune différence n'est observée (3 pays) ou ce sont les jours de semaine qui présentent une valeur plus élevée (3 pays). Des différences plus marquées apparaissent en Bulgarie, Tchéquie, Chypre, Irlande, Lettonie et Pologne.



Couleur claire : Croatie et France (nombre limité de sites pour autoroutes), Allemagne (pas de camions), Grèce (nombre limité de sites autoroutiers et de routes rurales), Hongrie (pas de camionnettes, pas de routes urbaines pour les camions), Lettonie (pas d'autoroutes).

Figure 20 ICP Trendline : pourcentage de conducteurs non distraits selon la période de la semaine, pour les 3 types de véhicules et de routes combinés, par pays (Source : Stelling, 2025)

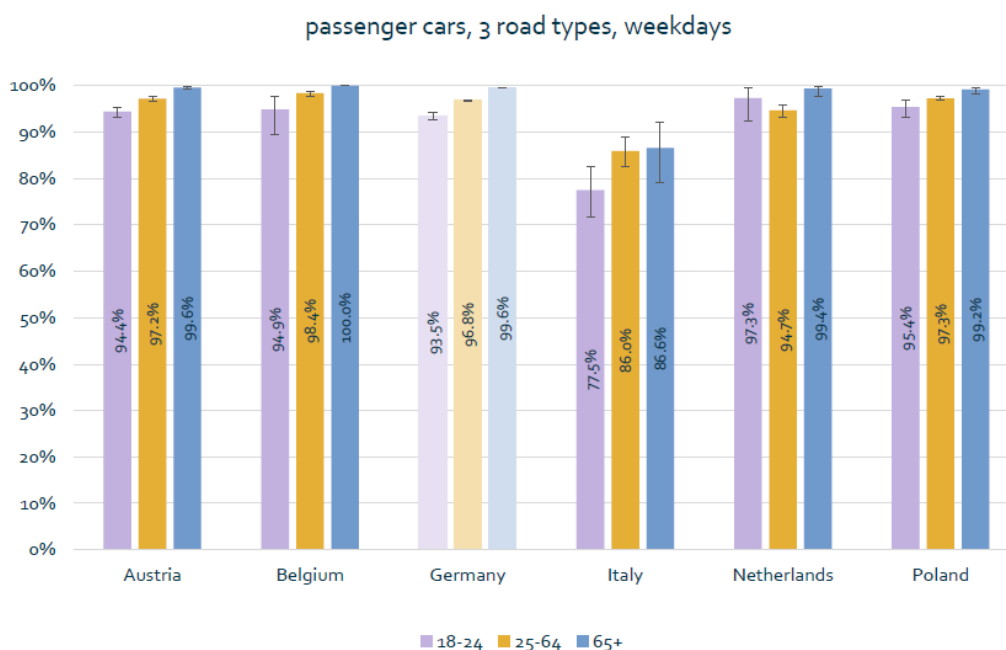
Les différences selon le sexe sont présentées à la Figure 21. Dans 5 des 9 pays ayant fourni ces ICP, des valeurs plus élevées ont été observées chez les femmes que chez les hommes. Dans trois pays (Allemagne, Italie et Hongrie), c'est l'inverse qui est observé. Les écarts restent toutefois très souvent limités, avec des intervalles de confiance qui se chevauchent. Cela vaut également pour la différence observée en Belgique, qui n'est pas statistiquement significative.



Couleur claire : Allemagne (pas de camions), Hongrie (pas de camionnettes, pas de routes urbaines pour les camions).

Figure 21 ICP Trendline : pourcentage de conducteurs non distraits selon le sexe, pour les 3 types de véhicules et de routes combinés, en semaine, par pays (Source : Stelling, 2025)

La Figure 22 présente les ICP selon trois catégories d'âge. Comme en Belgique, on observe dans l'ensemble des pays un schéma général d'augmentation de la valeur de l'ICP avec l'âge, à l'exception des Pays-Bas.



Couleur claire : Allemagne (pas de camions).

Figure 22 ICP Trendline : pourcentage de conducteurs non distraits selon la catégorie d'âge, pour les 3 types de véhicules et de routes combinés, en semaine, par pays (Source : Stelling, 2025)

Un certain nombre de pays avaient déjà fourni un ICP relatif à la distraction dans le cadre du projet Baseline (Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Tchéquie, Grèce, Lituanie, Allemagne, Pologne, Portugal et Espagne), ce qui permet une comparaison dans le temps. Les ICP globaux pour les trois types de véhicules combinés ne sont toutefois pas comparables, en raison du remplacement des autobus par les camions dans Trendline.

En ce qui concerne l'ICP pour les voitures (8 pays), on observe dans Trendline une augmentation dans tous les pays, à l'exception de l'Allemagne et de la Grèce. Les hausses les plus marquées ont été enregistrées en Belgique, à Chypre, en Pologne et en Espagne. L'ICP pour les camionnettes (7 pays) a également augmenté dans la plupart des pays (y compris en Belgique), à l'exception de la Tchéquie et de la Grèce.

Des considérations finales et des recommandations concernant les différents ICP Trendline et leur utilisation dans le processus d'élaboration des politiques publiques sont présentées dans Van den Berghe et al. (2025) et Aarts et al. (2025).

5 Conclusions et recommandations

5.1 Conclusions

Le présent rapport présente les résultats de la mesure de comportement nationale représentative de la distraction au volant (octobre–novembre 2023). Les résultats sont répartis en six grandes catégories de comportements potentiellement distrayants (utilisation d'un appareil électronique mobile à écran en main, (e-)cigarette en main, autre objet en main, manipulations du tableau de bord, manipulations d'un écran fixé dans un support, communication-interaction), pour quatre types de véhicules (voitures, camionnettes, camions et bus), et selon différentes stratifications et variables (région, type de route, période de la semaine ; catégorie d'âge estimée, sexe du conducteur et présence de passagers).

Les principaux résultats de cette mesure sont les suivants.

Prévalence de l'utilisation en main d'un appareil électronique mobile à écran

Cet indicateur renvoie à un comportement infractionnel au sens de l'article 8.4 du Code de la route belge (actualisé en 2022), qui stipule que les conducteurs ne peuvent utiliser, tenir ou manipuler un appareil électronique mobile doté d'un écran, sauf s'il est fixé dans un support prévu à cet effet dans le véhicule. Certains comportements, tels que la manipulation d'un écran posé sur les genoux, relèvent également de cette législation mais n'ont pas pu être observés dans le cadre de la mesure de comportement (seuls les appareils tenus en main ont été pris en compte). Cela signifie que la proportion réelle de conducteurs « en infraction au regard de la nouvelle législation » est vraisemblablement supérieure aux 2,0% estimés sur la base de cette mesure. Les résultats montrent qu'en moyenne, tous types de véhicules confondus (voitures, camionnettes, camions et bus), tous types de routes et toutes périodes de semaine en journée confondus, 2,0% des conducteurs utilisent un GSM/un appareil mobile à écran en main pendant la conduite (prévalence nationale/moyenne nationale pondérée). Étant donné que les données ont été pondérées sur la base des volumes du trafic, ce résultat peut également être exprimé en kilomètres-véhicules parcourus : 2,0% des kilomètres parcourus en journée sur les routes belges le sont par des conducteurs tenant un appareil électronique mobile à écran en main. Il s'agit d'une estimation prudente, et donc potentiellement sous-estimée, car ce comportement n'est pas toujours aisément observable, par exemple lorsque l'appareil est tenu bas, contre les genoux. Les comportements observés concernent principalement l'utilisation du GSM. Moins de 0,1% des observations portaient sur un « autre » appareil électronique mobile (tablette, système de navigation), et ce uniquement chez les conducteurs de camions.

La comparaison avec les valeurs moyennes nationales des ICP de 2013 (4,5%) et 2020 (3,2%) montre que l'utilisation manuelle d'un GSM/appareil mobile à écran pendant la conduite a continué de diminuer en 2023 (2,0%). Cette baisse se confirme pour les voitures, les camionnettes et les camions.

Types d'utilisation d'un appareil mobile à écran

L'analyse détaillée des sous-catégories montre que, en 2023, l'utilisation d'un GSM/d'un appareil mobile à écran en main concerne principalement le fait de tenir et de manipuler le GSM en main (1,4%, dont 1,1% spécifiquement pour l'envoi de SMS), et dans une moindre mesure l'appel sans kit mains libres (0,6%). Alors que la baisse observée en 2020 par rapport à 2013 était surtout liée à une diminution des appels téléphoniques avec GSM en main, la baisse observée en 2023 par rapport à 2020 concerne à la fois « l'appel sans kit mains libres » (de 1,0% à 0,6%) et la manipulation du GSM en main avec sous-catégorie « SMS » (de 1,7% à 1,1%). Comme en 2020, la part relative de la « manipulation du GSM en main » (GSM en main sans sous-catégorie : 0,3%, et avec sous-catégorie SMS : 1,1%, soit 1,4% au total) est plus élevée que celle de « l'appel sans kit mains libres » (0,6%), alors qu'en 2013 ces proportions étaient à peu près équivalentes. Les résultats actuels confirment donc le glissement déjà observé entre 2013 et 2020 vers moins d'appels et davantage de manipulations d'écran.

Prévalence selon le type de véhicule

Comme en 2020, la proportion observée de GSM/appareil mobile à écran en main varie significativement selon le type de véhicule. Les conducteurs de camionnettes (3,3%) et de camions (3,7%) présentent ce comportement plus fréquemment que les conducteurs de voitures (1,6%). L'échantillon de bus est trop restreint pour permettre une estimation fiable (0,4%) ; ce résultat est donc purement indicatif. La baisse globale observée en 2023 par rapport à 2020 s'explique par une diminution de ce comportement dans chacun des types de véhicules.

Prévalence selon la région

La proportion de conducteurs utilisant un GSM/appareil mobile à écran en main ne diffère pas significativement selon la région (Flandre : 1,8% ; Wallonie : 2,2% ; Bruxelles : 2,1%). En 2020, ce comportement était observé significativement moins souvent en Flandre qu'en Wallonie et à Bruxelles. En 2023, une diminution par rapport à 2020 est constatée dans les trois régions, la baisse relative la plus marquée étant observée à Bruxelles (de 4,4% à 2,1%), ce qui amène désormais Bruxelles à un niveau comparable à celui de la Wallonie.

Prévalence selon le type de route

Le pourcentage moyen observé de GSM/d'appareil mobile à écran en main est significativement plus élevé sur les autoroutes (2,7%) que sur les routes à vitesse plus faible (30–50 km/h et 70–90 km/h : 1,5% dans les deux cas). Cette différence est significative chez les conducteurs de camions et de camionnettes, et non significative chez les conducteurs de voitures. Dans les éditions précédentes, on observait au contraire une augmentation par paliers à mesure que la limitation de vitesse s'élevait.

Prévalence selon la période de la semaine

En ce qui concerne les différentes périodes de la semaine (uniquement en journée), les résultats sont moins marqués qu'en 2020. La valeur moyenne de l'ICP reste la plus élevée pendant les heures creuses en semaine (2,3%), mais n'est plus significativement différente de celle observée le week-end (1,6%). Chez les conducteurs de voitures (1,5–1,6%) et de camions (3,6–3,9%), on n'observe (quasi) aucune différence selon la période de la semaine. En revanche, chez les conducteurs de camionnettes, on observe à nouveau une valeur significativement plus élevée pendant les heures creuses (5,5%) par rapport aux heures de pointe (1,9%) et au week-end (1,0%) — ce dernier résultat restant indicatif en raison de la taille limitée de l'échantillon.

Prévalence selon la catégorie d'âge estimée et le sexe du conducteur

L'âge et le sexe (estimés) ont été analysés uniquement chez les conducteurs de voitures. Comme en 2020, on observe en 2023 une diminution statistiquement significative de l'utilisation d'un appareil mobile à écran en main avec l'augmentation de l'âge, la prévalence la plus élevée étant observée chez les 18–24 ans et la plus faible chez les 65 ans et plus. Par ailleurs, les conducteurs masculins (1,8%) semblent utiliser plus souvent un GSM/appareil mobile à écran en main que les conductrices (1,2%), mais cet écart s'est réduit par rapport aux éditions précédentes et n'est, pour la première fois, plus statistiquement significatif.

Prévalence selon que le conducteur circule seul ou avec passager(s)

La prévalence de l'utilisation d'un appareil électronique mobile à écran en main diminue fortement lorsqu'au moins un passager est présent dans le véhicule. Cette différence est statistiquement significative et se retrouve également dans les analyses distinctes pour les voitures et les camionnettes (aucune analyse séparée pour les camions, en raison d'un nombre insuffisant d'observations avec passager(s)).

Autres comportements potentiellement distrayants

La catégorie « manipulations du tableau de bord » (2,3%) a été regroupée avec les « manipulations d'un dispositif à écran fixé dans un support au niveau ou à proximité du tableau de bord » (0,3%), comme lors de l'édition précédente (sans distinction), étant donné la faible prévalence de cette seconde catégorie prise isolément. Ces manipulations sont donc, de manière générale, désignées comme des « manipulations du tableau de bord ». L'ICP national moyen pondéré est estimé à 2,6% pour l'ensemble des quatre types de véhicules, en baisse par rapport à 2020 (3,4%). En 2013, ce comportement était rarement observé (0,6%). Cette diminution est principalement imputable aux voitures (de 3,2% à 2,1%). À l'inverse, on observe une légère hausse chez les camionnettes (de 4,6% à 4,9%) et une relative stabilité chez les camions (de 3,9% à 3,7%). Comme pour l'utilisation d'un GSM/d'un appareil à écran en main, ce comportement est plus fréquent chez les conducteurs de camionnettes (4,9%) et de camions (3,7%), et davantage observé sur autoroute (4,6%) que sur les routes à vitesses plus faibles (< 1,5%). Les hommes et les conducteurs de la grande tranche d'âge intermédiaire y ont plus souvent recours que les femmes, les 18–24 ans et les 65 ans et plus.

Le fait de tenir d'autres objets que des GSM/appareils à écran pendant la conduite est également fréquent. En moyenne, 1,0% des conducteurs tiennent une (e-)cigarette (légère baisse par rapport à 1,3% en 2020), 1,2% tiennent de la nourriture ou une boisson, et 1,1% un autre objet (p. ex. mouchoir, papier, lunettes de soleil, maquillage) — soit 3,3% des conducteurs au total. Les conducteurs fumeurs sont surtout observés chez les camionnettes (2,0%) et les camions (1,4%), et concernent majoritairement des hommes. Ces conducteurs tiennent également plus souvent un autre objet que des dispositifs à écran ou une (e-)cigarette (camionnettes: 5,8% ; camions: 3,9%, contre voitures: 1,6%, le plus souvent nourriture/boisson). En 2023, ce comportement

est plus fréquent chez les voitures et camionnettes qu'en 2020 (tendance similaire pour les camions). Les différences selon le type de véhicule avaient déjà été observées en 2020.

Comme en 2020, la prévalence la plus élevée concerne la *communication visible* (6,4%), un niveau comparable à 2020 (6,1%). Cette catégorie recouvre tant l'interaction avec un passager que l'interaction avec une personne extérieure (p. ex. appel avec kit mains libres). Elle est plus fréquente le week-end (8,7%) qu'en semaine (< 6,4%), avec un écart marqué chez les voitures entre week-end (9,2%) et heures creuses en semaine (5,8%). L'interaction est plus souvent observée chez les conducteurs de voitures et de camionnettes que chez les conducteurs de camions. Sans surprise, elle est nettement plus fréquente en présence de passager(s) (18,5%) qu'en l'absence de passager (1,2%). Cette catégorie est la plus sensible à la subjectivité de l'observation, compte tenu de la complexité du comportement à observer. Les valeurs de l'indicateur concerné doivent dès lors être interprétées avec la prudence nécessaire et considérées comme indicatives.

Le port *d'écouteurs ou d'un casque* est, comme en 2020 (0,5%), rarement observé (0,2%). La méthode utilisée est par ailleurs peu adaptée à l'observation fine de ce comportement.

Évaluation globale

En considérant l'ensemble des six catégories principales de distraction potentielle visible, on estime que 14,3% des conducteurs sur les routes belges circulent en étant potentiellement distraits ; cette proportion est de 13,1% chez les conducteurs de voitures, 22,3% chez les conducteurs de camionnettes et 14,0% chez les conducteurs de camions.

La comparaison des catégories comparables depuis 2013 (GSM à l'oreille, GSM en main, autre objet en main, manipulations du tableau de bord, tabagisme) montre une diminution progressive des prévalences estimées pour tous les types de véhicules, à l'exception des camionnettes.

Principales conclusions synthétiques

Une distraction avant tout liée aux technologies

Parmi les catégories de distraction potentielle historiquement mesurées et les plus objectivement observables depuis 2013, les comportements liés aux technologies — à savoir l'utilisation d'un GSM/d'un appareil à écran en main et les manipulations du tableau de bord — demeurent les plus fréquents, touchant 4,6% des conducteurs observés (quatre types de véhicules confondus). Concrètement, en journée, près d'un conducteur sur 22 est engagé dans ce type d'activité à un instant donné. Par type de véhicule, cela concerne 3,7% des conducteurs de voitures, 7,4% des conducteurs de camions et 8,3% des conducteurs de camionnettes. Si l'utilisation d'un GSM/d'un appareil à écran en main est interdite par la loi, ce n'est pas le cas des manipulations du tableau de bord. Néanmoins, ces deux comportements impliquent généralement un détournement du regard de la route et des actions manuelles, ce qui les rend plus risqués que des activités essentiellement mentales (institut Vias, 2023). Un consensus international établit que ces comportements augmentent significativement le risque d'accident par rapport à une conduite attentive (facteur 2,5 pour l'interaction avec les systèmes du véhicule et 3,6 pour le téléphone en main ; Dingus et al., 2016).

Comme le soulignait déjà le rapport d'étude de la première mesure de comportement (2013), la quête d'hyperconnectivité — ou de connectivité numérique permanente (être connecté partout et à tout moment) — est omniprésente dans notre société. Depuis l'édition 2020, et plus encore en 2023, s'y ajoute la complexification croissante des véhicules, de plus en plus équipés de systèmes d'assistance à la conduite, d'information, de divertissement et d'info-divertissement, parfois connectés à des dispositifs mobiles, que les conducteurs manipulent régulièrement en roulant (Boets & Teuchies, 2019 ; institut Vias, 2022 ; institut Vias, 2024). Le recours accru aux écrans tactiles allonge souvent le temps de manipulation. Des solutions comme Apple CarPlay ou Android Auto visent à intégrer les fonctions clés du smartphone dans le système multimédia du véhicule, mais il arrive désormais que des fonctions liées à la conduite elle-même doivent être réglées via des menus à l'écran. Or, un consensus se dégage aujourd'hui en faveur de commandes tactiles physiques (p. ex. volume, température, essuie-glaces) plutôt que de systèmes tactiles ou de commandes vocales pour certaines fonctions de base (ETSC, 2024).

Utilisation d'un appareil mobile à écran en main principalement dans le trafic professionnel

Les résultats montrent que, comme en 2013 et en 2020, l'utilisation d'un appareil électronique mobile à écran en main (GSM) concerne principalement les conducteurs professionnels, en particulier les conducteurs de camionnettes et de camions. Il s'agit d'une responsabilité partagée entre les conducteurs et les employeurs. Les employeurs peuvent prendre clairement position contre ce type de comportement et encourager activement des pratiques de conduite sûres. En définitive, toutefois, c'est au conducteur qu'il revient d'adopter ou non ce comportement. Sur le plan légal, la responsabilité incombe au conducteur.

Une interaction fréquemment observée

Les conducteurs en situation d'interaction avec d'autres personnes ont été fréquemment observés. Il peut s'agir d'appels avec kit mains libres ou d'interactions avec un passager. De vastes études américaines de conduite naturaliste montrent que l'interaction avec un passager constitue le comportement de distraction le plus fréquent pendant la conduite. Ces études indiquent également que ce comportement est associé à une augmentation faible mais statistiquement significative du risque d'accident (facteur 1,4) par rapport à une conduite attentive.

Comparaison européenne

Comparée aux autres pays européens dans le cadre du projet Trendline, la Belgique apparaît comme le pays le plus performant pour l'ICP « non distrait ». La part moyenne estimée plus élevée de conducteurs distraits parmi les conducteurs de camionnettes et de camions, ainsi que sur les autoroutes, est observée dans plusieurs pays, mais les écarts y sont généralement plus limités. Dans les pays où l'âge et le sexe des conducteurs ont été observés, on retrouve également le plus souvent un schéma de diminution de l'utilisation d'un appareil mobile à écran en main à mesure que l'âge augmente, sans effet marqué du sexe.

5.2 Recommandations

5.2.1 Recherches complémentaires

La présente étude se concentre sur des sources de distraction visibles, observables depuis le bord de la route. Certains types de distraction, tels que l'interaction avec un passager ou les appels avec kit mains libres, sont plus difficiles à détecter par observation directe, ce qui peut conduire à une sous-estimation de leur prévalence dans le cadre de cette mesure. Ces sources de distraction moins visibles peuvent être évaluées par d'autres méthodes (p. ex. des enquêtes auto-déclarées auprès de conducteurs interceptés sur la route, des enquêtes en ligne représentatives, des études de *conduite naturaliste* portant sur des échantillons représentatifs de conducteurs).

Pour les comportements de distraction visibles, d'autres méthodes d'observation directe du comportement sur la route peuvent également être explorées, telles que l'utilisation de vidéos ou de photographies. Il est possible que certains comportements peu ou pas visibles pour un observateur humain le soient davantage pour des caméras intelligentes. L'expérience acquise dans le cadre du projet Baseline montre que les observateurs humains comme les caméras routières peuvent être utilisés pour la collecte de données. Ces deux méthodes présentent toutefois des avantages et des limites spécifiques qui doivent être évalués de manière approfondie. Si l'utilisation de caméras est envisagée, il est recommandé de mener au préalable une étude pilote afin d'évaluer la faisabilité technique et la qualité des images (p. ex. sur des routes à vitesse élevée, dans différentes conditions météorologiques, pour divers types de véhicules — y compris ceux à position de conduite élevée comme les camions et les bus — et sur des routes à plusieurs bandes). Un défi majeur lié à l'utilisation de caméras concerne les contraintes liées au RGPD, qui doivent être traitées en amont. Pour plus d'informations à ce sujet, voir Boets (2023) et Stelling-Kończak et al. (2020). Enfin, pour l'analyse des images, des caméras de haute qualité, positionnées selon un angle adéquat et limitant les reflets lumineux, sont essentielles. À défaut, il peut s'avérer difficile de distinguer, par exemple, l'utilisation d'un GSM d'autres gestes tels que se toucher les cheveux ou ajuster des lunettes.

La mesure régulière d'indicateurs uniformes de la distraction chez les conducteurs s'inscrit dans une politique de sécurité routière fondée sur des données probantes. Elle permet d'acquérir des connaissances sur l'ampleur du problème, d'identifier les groupes cibles et les facteurs de risque devant être traités en priorité, ainsi que de suivre l'évolution dans le temps. Outre le suivi de la distraction chez les conducteurs de véhicules motorisés, il serait également pertinent d'étendre ce monitoring à d'autres usagers de la route vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomoteurs, motocyclistes) lors de leur participation à la circulation. En 2021, l'institut Vias a déjà réalisé une première mesure de comportement chez les piétons et les cyclistes aux passages régulés par des feux de signalisation (Moreau et al., 2022). À l'heure actuelle, les informations disponibles concernant ces groupes d'usagers reposent uniquement sur la fréquence de la distraction au cours des 30 derniers jours, mesurée par auto-déclaration. L'enquête ESRA3 (2023) montre notamment que 28,2% des conducteurs réguliers de motocyclettes et de cyclomoteurs en Belgique déclarent avoir, à un moment donné, lu un message ou consulté les réseaux sociaux ou les actualités pendant la conduite, un pourcentage supérieur à la moyenne européenne (20,7%), sans différence statistiquement significative. Chez les cyclistes, cette proportion est de 22,7% en Belgique contre 20,6% en Europe (différence non significative). Pour les piétons, la proportion

globale atteint 61,3%, là encore sans différence significative par rapport à la moyenne européenne (63,7%) (Wardenier et al., 2025).

Il conviendrait en outre d'évaluer plus précisément dans quelle mesure la distraction, et plus particulièrement l'usage de dispositifs électroniques mobiles à écran, constitue une cause d'accidents de la circulation en Belgique. À cette fin, il est essentiel que la police encode systématiquement cette information dans le Formulaire d'analyse des accidents de la circulation (FAC), afin de disposer de données objectives à l'échelle nationale. Sur la base des taux d'exposition et des risques d'accident issus de Dingus et al. (2016 ; 2019), Martensen & Daniels (2020) ont estimé le nombre de victimes qui pourraient être évitées chaque année en Belgique si aucun conducteur n'était distrait, soit près de 150 décès par an.

Le présent rapport propose une analyse descriptive des données de mesure, permettant d'identifier les facteurs qui influencent la probabilité de distraction potentielle chez les conducteurs. Des analyses plus approfondies, telles que des modèles de régression logistique, pourraient être réalisées afin de déterminer l'effet propre de chaque facteur pris isolément.

5.2.2 Mesures

Cette section présente une mise à jour d'une partie des mesures recommandées figurant dans deux briefings récents de L'institut Vias consacrés à la distraction (2023) et à l'info-divertissement dans la circulation (2024). La documentation de mesures efficaces contre la distraction constituait en effet l'un des objectifs centraux de ces deux documents.

5.2.2.1 Législation et contrôle

En Belgique, la distraction peut être sanctionnée sur la base de trois dispositions du **Code de la route** belge:

- Article 7.2 : « Les usagers doivent se comporter sur la voie publique de manière telle qu'ils ne causent aucune gêne ou danger pour les autres usagers (...) ».
- Article 8.3 : « Tout conducteur doit être en état de conduire, présenter les qualités physiques requises et posséder les connaissances et l'habileté nécessaires. Il doit être constamment en mesure d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent et doit avoir constamment le contrôle du véhicule ou des animaux qu'il conduit. »
- Article 8.4 : « Sauf lorsque son véhicule est à l'arrêt ou en stationnement, le conducteur ne peut utiliser, tenir en main ni manipuler aucun appareil électronique mobile doté d'un écran, à moins qu'il ne soit fixé au véhicule dans un support destiné à cette fin. »

Les deux premiers articles constituent des dispositions générales : le premier concerne l'ensemble des usagers de la route, tandis que le deuxième (et le troisième) s'appliquent à tous les conducteurs de véhicules. Les articles 8.3 et 8.4 s'appliquent à tous les conducteurs, y compris les cyclistes et les usagers d'engins de déplacement motorisés, tels que les trottinettes électriques. La définition d'un « véhicule à l'arrêt » est la suivante : un véhicule immobilisé pendant le temps requis pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ou de choses. D'un point de vue juridique, s'arrêter à un feu rouge ou être immobilisé dans un embouteillage ne correspond donc pas à un arrêt au sens de la réglementation. Les infractions liées aux articles 8.3 et 8.4 (depuis le 03/03/2022) sont considérées comme des infractions du troisième degré, c'est-à-dire des infractions mettant directement en danger la sécurité des personnes. Elles donnent lieu à une perception immédiate de 174 €. En cas de non-paiement, une transaction pénale de 235 € est proposée. En cas de comparution devant le tribunal, le conducteur s'expose à une amende de 240 à 4 000 €. Le juge peut en outre prononcer une déchéance du droit de conduire (institut Vias, 2023).

À la suite de l'actualisation de l'article 8.4 en 2022, une nouvelle directive du parquet à destination des services de police est entrée en vigueur le 01/02/2024, prévoyant une **approche de contrôle** plus stricte en matière de distraction au volant (<https://www.police.be/5382/fr/actualites/directive-du-parquet-utilisation-du-telephone-portable-au-volant>). Depuis cette date, la constatation de l'usage d'un GSM ou de tout appareil électronique mobile à écran au volant entraîne un retrait immédiat du permis de conduire pour une durée de 15 jours. Cette mesure concerne:

- la conduite d'un véhicule motorisé, à l'exception des cyclomoteurs de classe A ;
- un véhicule en mouvement (et donc pas à l'arrêt dans un embouteillage ou à un feu rouge).

Toutes les autres infractions à l'article 8.4 du Code de la route (notamment l'usage d'un GSM ou de tout appareil électronique mobile à écran au volant dans un embouteillage ou à un feu rouge ; cyclomoteurs de

classe A ; cyclistes) sont traitées selon la procédure habituelle, à savoir par perception immédiate, sans retrait immédiat du permis de conduire.

L'augmentation du **risque objectif et subjectif de verbalisation** est susceptible de favoriser la réduction de ce comportement à risque. Une large majorité des Belges (80%) se déclare d'ailleurs favorable à un renforcement des contrôles en la matière (Schinckus et al., 2021).

En ce qui concerne le risque objectif de verbalisation, nous ne disposons pas de données longitudinales sur l'intensité des contrôles policiers, mais bien du nombre annuel d'infractions routières enregistrées pour usage du GSM en Belgique (voir tableau 8). L'aperçu depuis 2015 montre que les niveaux les plus élevés d'infractions enregistrées se situent au cours des trois dernières années disponibles (2021-2023), avec plus de 114 500 infractions par an (Police fédérale, 2025: <https://www.police.be/statistiques/fr/circulation>). Cette évolution ne semble pas, à première vue, correspondre à celle observée dans les mesures de comportement (diminution depuis 2013). Toutefois, ces deux sources de données ne peuvent être comparées directement : le nombre d'infractions enregistrées dépend fortement de la politique de contrôle et ne reflète pas automatiquement la prévalence réelle du comportement à risque.

Tableau 8 Infractions routières liées à l'usage du GSM enregistrées par la police en Belgique, 2015-2023 (Police fédérale, 2025)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Infractions GSM	108 893	108 760	100 357	98 687	104 733	107 676	114 532	116 435	114 678

Le risque subjectif de verbalisation renvoie à l'estimation, par les conducteurs, de la probabilité d'être contrôlés pour un comportement à risque donné (et donc d'être sanctionnés). Cette probabilité est relativement faible en ce qui concerne l'usage du téléphone portable au volant chez les conducteurs de voitures en Belgique : l'enquête ESRA3 montre qu'en 2023, 18,0% des conducteurs de voitures estiment probable d'être contrôlés pour ce comportement. Lors de l'édition précédente en 2018, cette proportion s'élevait à 14,5%. Il s'agit donc d'une augmentation, mais non statistiquement significative (Wardenier et al., 2025).

Il est essentiel de pouvoir contrôler et sanctionner l'usage illégal, tel que le fait de tenir en main un appareil mobile en tant que conducteur. À l'heure actuelle, en Belgique, le contrôle et la verbalisation de l'usage illégal de systèmes d'info-divertissement au volant ne sont possibles que par des contrôles visuels effectués par les autorités compétentes. Il n'existe pas encore de possibilité de détection automatisée de l'usage illégal au volant au moyen de **caméras intelligentes (IA)**. Aux Pays-Bas, en Allemagne, au Royaume-Uni et en Australie, des systèmes de ce type sont déjà déployés (et autorisés). Le recours à des systèmes de caméras augmente le risque de verbalisation tout en réduisant la charge de travail des services compétents (Stelling-Kończak et al., 2020 ; institut Vias, 2025). L'institut Vias a récemment mené un projet pilote avec de telles caméras (Vias institute, 2020), dont les résultats ont montré que le système détecte avec précision les conducteurs utilisant un téléphone ou d'autres dispositifs électroniques. L'utilisation de caméras intelligentes dans le cadre de la sécurité routière est désormais intégrée dans [l'Accord de coalition fédérale 2025-2029](#) : « *Le gouvernement fédéral s'engage à utiliser le réseau de caméras ANPR et d'autres caméras de manière proportionnelle et efficace, avec une protection maximale de la vie privée. Ces caméras doivent par exemple pouvoir être utilisées pour signaler à la police les pirates de la route et les criminels de la route. Un cadre juridique, respectant toutes les règles applicables en matière de protection de la vie privée, doit permettre de détecter l'utilisation d'un téléphone au volant à l'aide d'un dispositif automatique et autonome.* »

5.2.2.2 Technologie et infrastructure

En matière de technologie, les **systèmes d'alerte et d'aide à la conduite** (ainsi que **l'automatisation** accrue), installés dans les véhicules, peuvent avertir les conducteurs distraits d'un danger ou intervenir en cas de situation dangereuse (par exemple : alerte de franchissement involontaire de ligne, assistance au maintien dans la voie, freinage d'urgence autonome, prévention des collisions). Les données d'accidents disponibles pour évaluer l'efficacité des systèmes d'alerte restent limitées, mais une analyse américaine récente montre que l'alerte de collision frontale réduit de 20% le nombre de collisions par l'arrière (IHHS/IIHS, 2019 ; Vlakveld, 2019). La combinaison de ce système avec le freinage d'urgence autonome s'avère également très efficace. Les systèmes automatiques de détection de la distraction mesurent le temps pendant lequel le conducteur détourne le regard de la route et émettent un avertissement lorsqu'un seuil est atteint. Ces systèmes évoluent en permanence et leur précision doit encore être optimisée (Vlakveld, 2019). L'impact sur l'implication dans les accidents nécessite des recherches complémentaires, mais, d'un point de vue théorique, un système précis

peut améliorer la sécurité routière, en particulier si le conducteur cherche à éviter la réception d'avertissements. Depuis 2022, des systèmes tels que l'assistance au maintien dans la voie, le freinage d'urgence avancé, la détection de la somnolence et de l'attention, ainsi que la reconnaissance et la prévention de la distraction (systèmes de surveillance du conducteur) sont obligatoires pour les nouvelles voitures et les camionnettes en Europe (Commission européenne, 2019).

Depuis le 7 juillet 2024, tous les nouveaux modèles de voitures et de camionnettes doivent obligatoirement être équipés d'un système d'avertissement avancé de distraction du conducteur (*Advanced Driver Distraction Warning – ADDW*) (Commission européenne, 2023). À partir du 7 juillet 2026, cette obligation s'appliquera à tous les nouveaux véhicules. L'objectif de ce système est d'avertir le conducteur lorsqu'il semble être distrait de la tâche de conduite pendant une durée excessive, notamment dans les situations suivantes :

- Le véhicule roule à 50 km/h ou plus et le conducteur détourne le regard vers le bas pendant 3,5 secondes ;
- Le véhicule roule à 20 km/h ou plus et le conducteur détourne le regard vers le bas pendant 6 secondes.

Un inconvénient potentiel des systèmes d'alerte et d'assistance à la conduite est toutefois qu'ils peuvent encourager certains conducteurs à effectuer davantage de tâches distrayantes, parce qu'ils se sentent « protégés » pendant la conduite, alors même que ces systèmes ne sont pas infaillibles (Vlakveld, 2018). Il est dès lors essentiel que les conducteurs soient conscients de l'objectif, des limites et des risques de défaillance des systèmes présents dans leur véhicule (Hungund et al., 2021).

Toutes les technologies embarquées ne contribuent pas de la même manière à la distraction. Certaines nouvelles technologies d'information et de divertissement à bord des véhicules, telles que les affichages tête haute (*head-up displays*) et la commande vocale, peuvent réduire la distraction visuo-manuelle. Elles peuvent toutefois aussi présenter des inconvénients, notamment en termes de distraction cognitive, la charge mentale demeurant présente (Vlakveld, 2018).

Une analyse de marché réalisée par Harms et al. (2025) montre que les interfaces homme-machine (IHM) dans les voitures sont devenues nettement plus complexes ces dernières années, en raison de l'augmentation du nombre de fonctions et du recours accru aux écrans tactiles. Entre 2020 et 2024, la taille des écrans tactiles a par ailleurs continué à augmenter. Pour de nombreuses fonctions — y compris certaines fonctions de commande de base liées à la conduite — les boutons physiques ont été remplacés par des écrans tactiles (Deguzman et al., 2024).

Afin de limiter au maximum la distraction du conducteur par rapport à la tâche de conduite, **l'industrie automobile** devrait, lors du développement des IHM, tenir compte de recommandations scientifiquement étayées en matière d'interfaces sûres, accessibles et centrées sur l'utilisateur. Le principe fondamental doit être de réduire autant que possible, et pour une durée aussi courte que possible, le détournement de l'attention du conducteur par rapport à la conduite (institut Vias, 2025). Des études montrent que l'utilisation de commandes tactiles physiques, en particulier pour certaines fonctions de base du véhicule, permet de réduire le risque de distraction (ETSC, 2024). Dans cette optique, Euro NCAP introduira à partir de 2026 des critères d'évaluation relatifs à l'utilisation des commandes générales du véhicule, afin d'éviter que les conducteurs ne détournent le regard de la route pendant de longues périodes. Cette évolution repose sur des preuves montrant que la conception des IHM peut engendrer une charge de travail accrue, de la distraction, un détournement du regard et une augmentation du risque d'accident. De cette manière, les constructeurs automobiles sont encouragés à intégrer les facteurs humains dans le développement des nouvelles IHM embarquées (Euro NCAP, 2025).

Du côté de l'industrie automobile, il est également possible de recourir à certaines technologies visant à empêcher les tâches non liées à la conduite, par exemple en rendant certaines fonctions des systèmes d'info-divertissement inaccessibles pendant la conduite (comme l'envoi ou la lecture de messages texte). En parallèle, il est important que les conducteurs se familiarisent avec le système d'info-divertissement de leur véhicule avant de l'utiliser en situation de conduite (Boets & Teuchies, 2021). Les Pays-Bas appliquent à cet égard des lignes directrices spécifiques pour le développement et l'utilisation des systèmes d'information embarqués (Harms et al., 2017 ; Kroon et al., 2019). Certaines applications installées sur le téléphone portable, configurées par le conducteur lui-même, peuvent également contribuer à réduire l'usage du téléphone au volant, mais celles-ci se révèlent relativement faciles à contourner (Vlakveld, 2018).

L'utilisation de caméras intelligentes (IA) pour le contrôle des comportements de distraction chez les conducteurs constitue également une mesure technologique potentielle. Cette thématique est abordée dans la section précédente, consacrée au contrôle).

En ce qui concerne l'infrastructure, il apparaît que les **bandes rugueuses** longitudinales en bord de route, qui avertissent les conducteurs distraits que leur véhicule est sur le point de quitter la voie, constituent une mesure rentable permettant de réduire le nombre d'accidents liés à la distraction (Elvik et al., 2009). Par ailleurs, la prévalence de la distraction peut être réduite par un **environnement routier** qui n'est pas intrinsèquement distrayant. Ainsi, l'installation de panneaux publicitaires potentiellement très distrayants le long des routes — en particulier les panneaux numériques lumineux — devrait être évitée (Weekley & Helman, 2019 ; recommandations à destination des gestionnaires de voirie: www.cedr-adverts.eu ; Van Schagen et al., 2018 ; Vlakveld, 2018).

5.2.2.3 Information et éducation

Les **campagnes de sensibilisation** ont pour objectif de contribuer à la sécurité routière en sensibilisant la population, notamment aux dangers liés à la distraction (Kaiser & Aigner-Breuss, 2017 ; Vlakveld, 2018). À titre d'exemple, une campagne récente sur la distraction, intitulée « Volant en main, GSM éteint », a été menée par l'institut Vias et Baloise Insurance en 2021. De telles campagnes gagnent à être répétées régulièrement, à s'appuyer sur des messages ciblés par groupe de population et, en cas de comportements interdits, à être couplées à une intensification des contrôles, afin d'en accroître l'impact (Delhomme et al., 2010). Une attention particulière doit être accordée aux jeunes conducteurs, qui ont souvent le réflexe « naturel » de saisir leur téléphone lorsqu'ils reçoivent un appel ou un SMS. La présente mesure de comportement montre également que les conducteurs les plus jeunes (18-24 ans) sont ceux qui utilisent le plus fréquemment le GSM en main pendant la conduite. Des campagnes ciblées à leur intention sont dès lors essentielles.

Comme le suggèrent également les résultats de la présente mesure de comportement, la sensibilisation à la distraction devrait aussi faire partie de la formation à la conduite des nouveaux conducteurs, ainsi que de la **formation** continue des conducteurs professionnels (Commission européenne, 2018). À l'instar de l'intégration de l'utilisation du système de navigation dans l'examen pratique de conduite en Flandre, il pourrait être pertinent d'envisager une approche similaire pour l'utilisation d'autres formes de systèmes d'info-divertissement ou d'information. Cela permettrait d'apprendre aux nouveaux conducteurs à les utiliser de manière plus sûre et de mieux appréhender les risques potentiels associés (Tant et al., 2024). Des approches plus intensives, telles que des programmes éducatifs visant à réduire la distraction ou à apprendre à y faire face de la manière la plus sûre possible, peuvent conduire à un changement de comportement. Il existe toutefois un risque que les conducteurs se sentent davantage capables d'effectuer des tâches distrayantes pendant la conduite après une formation, ce qui constituerait un effet indésirable (Vlakveld, 2018). Cet effet doit être évité.

Enfin, il ressort que le fait d'encourager les **employeurs** à mettre en place une politique de sécurité relative à la distraction au volant est également efficace. Des recherches montrent que les conducteurs travaillant dans des entreprises dotées d'une culture de sécurité claire utilisent moins leur téléphone pendant la conduite (Vlakveld, 2018). Les résultats de la présente mesure de comportement indiquent d'ailleurs que l'utilisation du GSM en main est particulièrement fréquente dans le trafic professionnel. Les employeurs portent dès lors eux aussi une responsabilité, par exemple lorsqu'ils attendent de leurs travailleurs qu'ils soient constamment joignables, y compris lorsqu'ils sont en déplacement.

5.2.2.4 Plan fédéral et interfédéral de sécurité routière

Le plan fédéral de la sécurité routière 2021-2025 est l'engagement du gouvernement fédéral à prendre les mesures nécessaires pour réduire le nombre de victimes blessées et décédées sur la route dans les domaines pour lesquels il est compétent ([Plan Fédéral de Sécurité Routière](#), 2021). Le résultat ICP de la mesure de comportement de 2020 a servi de base à la définition de l'objectif relatif à la conduite distraite à l'horizon 2030. L'objectif consiste en une réduction de moitié du pourcentage global d'utilisation d'un appareil électronique mobile à écran en main pour les voitures, les camionnettes, les camions et les bus confondus, passant de 3,2% en 2020 à 1,6% en 2030, ainsi qu'à une réduction de 90% d'ici 2050. Les objectifs de -50% en 2030 et de -90 % en 2050 s'appliquent également aux indicateurs individuels pour les voitures, les camionnettes et les camions (Slootmans et al., 2022 ; Slootmans, 2023 ; Slootmans & Boets, 2025).

La mesure de comportement de 2023 constitue la première mesure de suivi dans le cadre de ce dispositif de monitoring et fournit une indication de l'évolution de l'ICP en Belgique. Les résultats suggèrent d'ores et déjà

une tendance positive entre 2020 et 2023. Néanmoins, cet ICP devra être suivi dans le temps afin de pouvoir conclure à une évolution claire et de déterminer si les objectifs fixés pour 2030 et 2050 seront atteints ou non.

Le plan fédéral stipule que la lutte contre la conduite distraite doit être intensifiée. Un certain nombre des mesures évoquées ci-dessus étaient également incluses dans ce plan, notamment des contrôles plus efficaces et ciblés pour augmenter la probabilité d'être contrôlé, la modernisation de l'article 8.4 afin de couvrir tous les appareils électroniques dotés d'un écran (introduite en 2022), et la détection (semi-)automatisée de l'utilisation des appareils électroniques mobiles) (Plan Fédéral, 2021).

Le [plan interfédéral](#) « All for Zero » (2021) formalise l'engagement commun des autorités régionales et fédérales visant à mettre en œuvre des mesures en matière de sécurité routière afin d'atteindre les objectifs fixés. Cette vision commune s'inscrit dans la continuité des objectifs et plans d'action régionaux et fédéraux (<https://all-for-zero.be/>).

Références

- Aarts, L., Mons, C., Van den Berge, W., Heffernan, S., Larsson, P.C., Markov, M., Salathe, M., Silverans, P., Sternlund, S., Vadeby, A. (2025) *The use of KPIs in the policy process. Results of the Trendline Policy Integration Questionnaires. Final. Report* produced as part of the Trendline project. https://trendlineproject.eu/trendline-results/trendline_results-pac-questionnaires_final-2025.pdf
- Boets, S., Schumacher, M., Stelling, A., Jankowska-Karpa, D., & Pavlou, D. (2021) *Methodological guidelines – KPI Distraction Baseline project*. Brussels: Vias institute.
- Boets, S. & Teuchies, M. (2019) *Distraction au volant: l'impact des systèmes d'info-divertissement. Une revue de la littérature*. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de connaissances Sécurité Routière.
- Boets, S. (2023) *Baseline report on the KPI Distraction*. Baseline project, Brussels: Vias institute.
- Boets, S., Wardenier, N., Moreau, N. & De Roeck, M. (2023) Deuxième mesure nationale de comportement « distraction au volant » - Prévalence des distractions potentielles visibles au volant, Bruxelles : Institut Vias.
- Deguzman, C.A., Donmez, B., Harbluk, J., Lau, C., Burns, P.C. (2024) A Technology Scan of Touchscreen Trends in Passenger Vehicles. In Proceedings of the 16th International Conference on Automotive User Interfaces and Interactive Vehicular Applications, Automotive UI 2024 — Main Proceedings, Stanford, CA, USA, 22–25 September 2024; Association for Computing Machinery, Inc.: New York, NY, USA, 2024; pp. 149–159.
- Delhomme, P., De Dobbeleer, W., Forward, S., Simões, A., Adamos, G., Areal, A., Chappé, J., Eyssartier, C., Loukopoulos, P., Nathanail, T., Nordbakke, S., Peters, H., Phillips, R., Pinto, M., Ranucci, M.-F., Sardi, G. M., Trigoso, J., Vaa, T., Veisten, K., & Walter, E. (2010) Road Safety Communication Campaigns. Manual for design, implementation and evaluation. CAST project. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2010. <https://doi.org/10.2832/65366>
- Dingus, T. A., Guo, F., Lee, S., Antin, J. F., Perez, M., Buchanan-King, M., & Hankey, J. (2016) Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data. Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America (PNAS), 113(10), 2636–2641. <https://doi.org/10.1073/pnas.1513271113>
- Elgner, J., Andrášik, R., Bijleveld, F., Boets, S. and Van den Berghe, W. (2024) *Suggested approach for weighting sample data and calculation of statistics*. Note produced as part the Trendline project, supported by the European Union. <https://trendlineproject.eu/media/pages/publications/32e9d29d7c-1719921954/statistical-analysis-of-kpi-data.pdf>
- ETSC. (2024). *Cars will need buttons not just touchscreens to get a 5-star Euro NCAP safety rating*. <https://etsc.eu/cars-will-need-buttons-not-just-touchscreens-to-get-a-5-star-euro-ncap-safety-rating>
- Euro NCAP (2025) *Safe Driving - Driver Engagement - Protocol*. Version 1.0, March 2025. Available at: <https://www.euroncap.com/media/85854/euro-ncap-protocol-safe-driving-driver-engagement-v10.pdf>
- European Commission. (2019) *COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT - EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero". SWD(2019) 283 final*. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/swd20190283-roadsafety-vision-zero.pdf>
- European Commission (2023) *Road safety thematic report – Distraction*. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. Available at: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/3aa20fd9-b969-416a-9e43-094d445f6254_en?filename=ERSO-TR-Distraction_2023-12-19.pdf
- European Commission. (2023) *Commission Delegated Regulation (EU) 2023/2590 of 13 July 2023 supplementing Regulation (EU) 2019/2144 of the European Parliament and of the Council by laying down detailed rules concerning the specific test procedures and technical requirements for the type-approval of certain motor vehicles with regard to their advanced driver distraction warning systems and amending that Regulation*.
- European Union (2019) Regulation (Eu) 2019/2144 Of The European Parliament And Of The Council of 27 November 2019 on type-approval requirements for motor vehicles... Official Journal of the European Union 16.12.2019. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=celex:32019R2144>

- Harms, I.M., Auerbach, D.A.M., Papadimitriou, E., Hagenzieker, M.P. (2025) Frequently Used Vehicle Controls While Driving: A Real-World Driving Study Assessing Internal Human–Machine Interface Task Frequencies and Influencing Factors. *Appl. Sci.*, 15, 5230. <https://doi.org/10.3390/app15105230>.
- Harms, I. M., Dicke, M., Rypkema, J. A., & Brookhuis, K. A. (2017) Position paper. Verkeersveilig gebruik van smart devices én Smart Mobility Toegang tot Smart Mobility-diensten met aandacht voor het verkeer. Utrecht, Nederland: Smart Mobility Community for Standards and Practices, thema Human Behaviour.
- Huemer, A. K., Schumacher, M., Mennecke, M., & Vollrath, M. (2018) *Systematic review of observational studies on secondary task engagement while driving*. *Accident Analysis and Prevention*, 119(May), 225–236. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.07.017>
- Hungund, A. P., Pai, G., & Pradhan, A. K. (2021) Systematic Review of Research on Driver Distraction in the Context of Advanced Driver Assistance Systems. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2675(9), 756–765. <https://doi.org/10.1177/03611981211004129>.
- IHHS/IIHS. (2019) Real-world benefits of crash avoidance technologies. Insurance Institute for Highway Safety, Highway Loss Data Institute. <https://www.iihs.org/media/259e5bbd-f859-42a7-bd54-3888f7a2d3ef/shuYZQ/Topics/ADVANCED DRIVER ASSISTANCE/IIHS-real-world-CA-benefits.pdf>
- Institut Vias (2021) *Caméras pour détecter l'utilisation du GSM au volant: le 1er test concluant (Newsroom 13 novembre 2021)*. Bruxelles, Belgique, institut Vias. <https://www.vias.be/fr/newsroom/cameras-pour-detecter-lutilisation-du-gsm-au-volant-le-1er-test-concluant/>
- Institut Vias (2022) Briefing « Systèmes avancés d'aide à la conduite ». Bruxelles, Belgique, Institut Vias, [briefings.vias.be](https://www.vias.be/fr/briefings)
- Institut Vias (2023) Briefing « La distraction dans la circulation » Bruxelles, Belgique, institut Vias, [www.vias.be/briefing](https://www.vias.be/fr/briefing) [briefings.vias.be](https://www.vias.be/fr/briefings)
- Institut Vias (2024) Briefing « L'impact de l'infodivertissement sur la sécurité routière ». Bruxelles, Belgique, institut Vias, [briefings.vias.be](https://www.vias.be/fr/briefings)
- Kroon, E. C. M., Martens, M. H., Brookhuis, K. A., de Waard, D., Stuver, A., Westerhuis, F., Angelis, M., Hagenzieker, M., Alferdock, J., Harms, I., & Hof, T. (2019). Human factor guidelines for the design of safe in-car traffic information services. Rijksuniversiteit Groningen.
- Lumley, T. (2020). *Survey: analysis of complex survey samples*. (R package version 4.0).
- Martensen, H., Daniels S. (2020) Combien de victimes pourrait-on éviter en roulant plus prudemment ? – Ampleur des principaux facteurs de risque dans la circulation en Belgique, Bruxelles, Belgique : Vias institute – Centre de Connaissance Sécurité routière.
- Moreau N., Boets S., Wardenier N. & Silverans P. (2022) Mesure de la distraction chez les piétons et les cyclistes – Prévalence de l'utilisation du téléphone aux carrefours, Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de connaissances Sécurité Routière.
- R Core Team. (2020) *R: A language and environment for statistical computing*. R Foundation for Statistical Computing. Vienna, Austria.
- Regan, M. A., Hallett, C., & Gordon, C. P. (2011) Driver distraction and driver inattention: Definition, relationship and taxonomy. *Accident Analysis and Prevention*, 43(5), 1771–1781. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.04.008>.
- Riguelle, F. & Roynard, M. (2014) *Conduire sans les mains. Utilisation du GSM et d'autres objets pendant la conduite sur le réseau routier belge*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.
- Schinckus, L., Meesmann, U., Delannoy S., Wardenier, N. & Torfs, K. (2021) Quel regard les usagers de la route portent-ils sur la sécurité routière ? – Résultats de la sixième mesure nationale d'attitudes (2018), Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.
- Sciensano (2025) *Résultats de l'Enquête de Santé 2023-2024. Déterminants de santé*. <https://www.sciensano.be/fr/resultats-de-lenquete-de-sante-2023-2024/determinants-de-sante>
- Silverans, P. & Boets, S. (2021) *Considerations for sampling weights. Baseline project*. (Brussels: Vias institute (ed.)). Brussels: Vias institute.
- Slootmans, F. ; Delannoy, S. & Van den Berghe, W. (2022) Situation de la sécurité routière en Belgique –

- Informations de base pour les États Généraux de la Sécurité Routière 2021, Bruxelles : Institut Vias.
- Slootmans, F. (2023). Rapport sur l'état de la sécurité routière - Où en sommes-nous après un an All for Zero? Bruxelles : Institut Vias.
- Slootmans, F., Boets, S. (2025). Rapport sur l'état de la sécurité routière 2024 – Où en sommes-nous trois ans après le lancement de « All For Zero » ?, Bruxelles : institut Vias.
- Stelling-Kończak, A., Goldenbeld, C., & van Schagen, I. N. L. G. (2020). *Handhaving van het verbod op handheld telefoongebruik Een kijkje in de keuken van Nederland en andere landen (R-2020-23)*. Den Haag: SWOV.
- Stelling, A., Boets, S., González Hernández, B., Jankowska, D., Larsson, P., Schumacher, M., Vieira, S., & Ziakopoulos, A. (2023). *KPI Distraction. Methodological Guidelines. Report produced as part of the Trendline project, supported by the European Union.* <https://baseline.vias.be/storage/minisites/baseline-kpi-distraction.pdf>
- Stelling (2025) *Trendline project. Report on KPI Distraction.* Report produced as part the Trendline project, supported by the European Union. <https://trendlineproject.eu/media/pages/trendline-results/d092c92acd-1764252485/kpi-distraction-report.pdf>
- Tant, M., Vervoort, M., & Vandael Schreurs, K. (2024) Utilisation de l'info-divertissement par les conducteurs – Impact sur la conduite, Bruxelles: Institut Vias
- Van den Berghe, W. & Stelling , A. (Eds.) (2025) *Trendline 2022-2025 - Data collection and analysis of road safety KPIs in Europe.* Report produced as part the Trendline project, supported by the European Union. <https://trendlineproject.eu/media/pages/trendline-results/0009a5772a-1764261353/trendline-final-report.pdf>
- van Schagen, I., Boets, S., Daniels, S., Helman, S., Vlakveld, W., & Weekley, J. (2018) ADVERTS D1.2 Roadside advertising and road safety: what do we know, what do we do? Executive Summary. ADVERTS project, Assessing Distraction of Vehicle drivers in Europe from Roadside Technology-based Signage. CEDR Transnational Road Research Programme.
- Vlakveld, W. P. (2019) Veiligheidseffecten van rijtaakondersteunende systemen; Bijlage bij het convenant van de ADAS Alliantie. Den Haag: SWOV. www.swov.nl
- Vlakveld, W. P. (2018) Maatregelen tegen afleiding bij automobilisten. Een literatuurstudie. Den Haag: SWOV.
- Vollrath, M., Schumacher, M., Boets, S., & Meesmann, U. (2019). *Guidelines for assessing the prevalence of mobile phone use in traffic. FERSI technical paper, November 2019.* November, 42. <https://fersi.org/>
- Wardenier, N., Laurant, S. & Meesmann, U. (2025) Le point de vue des usagers de la route belges sur la sécurité routière – Résultats belges du questionnaire ESRA3 (2023), Bruxelles : Institut Vias.
- Weekley, J., & Helman, S. (2019) *Minimising distraction from roadside advertising Recommendations for road authorities.* ADVERTS project, Assessing Distraction of Vehicle drivers in Europe from Roadside Technology-based Signage. CEDR Transnational Road Research Programme.

Annexes

Annexe 1: EC SWD KPI 5 for driver distraction by handheld devices

Commission Staff Working Document - EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero", SWD (2019) 238, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>

Rationale

Driver distraction is considered as a collision factor of growing importance due to the increased use of mobile devices - mainly smartphones - during the past years, and the widespread use of texting applications has aggravated the existing problem of phone calls. This is why the use of a handheld mobile device while driving is proposed as a proxy to assess the driver distraction problem.

Definition of the KPI

Percentage of drivers NOT using a handheld mobile device.

Minimum methodological requirements

Data collection method	Direct observation by trained observers on roadside or from moving vehicles. Other alternatives could be used if available, e.g. automatic detection. To be decided by Member States.
Road type coverage	The indicator should cover motorways, rural non-motorway roads, and urban areas. The results may be presented separately for these three different road types.
Vehicle/user type	Cars, light goods vehicles, buses/coaches as a minimum. Other user types if possible (disaggregated by user type).
Location	Random sample (methodology for Member States to decide).
Time of day	Observations to take place during daylight.

Annexe 2: Trendline exigences méthodologiques pour l'ICP

Aperçu sommaire des exigences méthodologiques et des recommandations pour les études d'observation sur route dans le contexte de la dérivation de l'ICP Trendline pour la distraction (Stelling et al., 2023):

Appendix 5 Summary overview of on-road observation study requirements and recommendations

Trendline minimum requirements for on- road observation study	Trendline recommended options for on-road observation study
<ul style="list-style-type: none"> KPI: % not using a handheld mobile device - % no device in the hand + CI aggregated - % no device in the hand + CI per road type (3) 	<ul style="list-style-type: none"> - Different types of distraction - Driver characteristics
<ul style="list-style-type: none"> - Direct observation by well-trained observers along the road or from moving vehicles; alternatively roadside cameras may be used for observations (preferably a pilot study first) 	
<ul style="list-style-type: none"> - Three road types: rural roads, urban roads, motorways 	
<ul style="list-style-type: none"> - Locations: selection as random as possible, good view, safe, inconspicuous 	<ul style="list-style-type: none"> - Exclusion of locations with <10 vehicles/hour is allowed - Geographical coverage - Region stratification - A representative set of locations instead of randomly selected locations is allowed
<ul style="list-style-type: none"> - Three vehicle types: passenger cars, light goods vehicles, heavy goods vehicles 	
<ul style="list-style-type: none"> - Min. sample size: 2,000 observations for the 3 vehicle types together (it is allowed not to report disaggregate data for the 3 included vehicle types) 	<ul style="list-style-type: none"> - Boost sample size for more accurate estimates and further (crossed) stratifications - Collect data of 2,000 drivers per vehicle type (i.e. 2,000 for passenger cars, 2,000 for LGVs and 2,000 for HGVs).
<ul style="list-style-type: none"> - Min. 500 observations/road type (3) 	
<ul style="list-style-type: none"> - Min. 10 different locations/road type 	
<ul style="list-style-type: none"> - 1 location = min. 1 observation session of min. 30 minutes 	
<ul style="list-style-type: none"> - Fieldwork organisation: mix of daytime hours: on and off peak on week days, balanced over road types/locations 	<ul style="list-style-type: none"> - Time period stratification: week days versus weekend day (min. 10 locations per time period; min. 2 locations per time period x road type; min. 500 observations/ time period) - Additional time period stratification: week day peak, week day off-peak, weekend day (same requirements as above per time period)
<ul style="list-style-type: none"> - Not during holidays or heavy winter period 	
<ul style="list-style-type: none"> - Exclude observations of stopped vehicles, include all other 	
<ul style="list-style-type: none"> - Traffic counts during sessions (10 min) for weighing data + estimates of road network length (3 types) 	<ul style="list-style-type: none"> - Use available traffic volume data to sample locations and to weigh data according to included stratifications
	<ul style="list-style-type: none"> - Complete disaggregated data (crossed strata)



Institut Vias

Chaussée de Haecht 1405
1130 Bruxelles

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be