



Rapport Statistique n° 2018-S-03-FR

Rapport Statistique 2018

Comportement dans le trafic



Rapport Statistique 2018

Comportement dans le trafic

Rapport Statistique n° 2018-S-03-FR

Auteurs : Louise Schinckus et Annelies Schoeters

Éditeur responsable : Karin Genoe

Éditeur : L'institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité Routière

Date de publication : 08/11/2018

Dépôt légal : D/2018/0779/46

Veillez référer au présent document de la manière suivante : Schinckus, L. & Schoeters, A. (2018) Rapport Statistique 2018 Comportement dans le trafic, Bruxelles, Belgique : L'institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands onder de titel: Statistisch Rapport 2018 Gedrag in het verkeer.

Ce rapport statistique a été rendu possible par le soutien financier du Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

Disclaimer

Les données reprises dans cette publication ont été rassemblées par l'institut Vias. Celui-ci ne peut être tenu responsable d'éventuelles fautes se trouvant dans les données provenant d'autres organismes. Les données de cette publication ne peuvent être reproduites ou diffusées qu'avec une mention claire et explicite de ce rapport et de la (des) source(s) initiale(s).

Table des matières

Table des matières	3
Contexte	4
Terminologie	5
1 Comportement dans le trafic - généralités	9
2 Conduite sous influence d'alcool	12
2.1 Prévalence nationale et régionale	12
2.2 Caractéristiques de l'utilisateur de la route	15
2.3 Autres facteurs déterminants	15
2.4 Comparaison avec d'autres pays	17
3 Vitesse et vitesse excessive	18
3.1 Prévalence nationale et régionale	18
3.2 Caractéristiques de l'utilisateur de la route	23
3.3 Autres facteurs déterminants	25
3.4 Comparaison avec d'autres pays	27
4 Port de la ceinture de sécurité	28
4.1 Prévalence nationale et régionale	28
4.2 Caractéristiques de l'utilisateur de la route	30
4.3 Autres facteurs déterminants	31
4.4 Comparaison avec d'autres pays	32
5 Utilisation des dispositifs de retenue pour enfant	33
5.1 Prévalence nationale et régionale	33
5.2 Caractéristiques de l'utilisateur de la route	34
5.3 Autres facteurs déterminants	35
5.4 Comparaison avec d'autres pays	36
6 Distraction	38
6.1 Prévalence nationale et régionale	38
6.2 Caractéristiques de l'utilisateur de la route	40
6.3 Autres facteurs déterminants	41
6.4 Comparaison avec d'autres pays	42
7 Somnolence et fatigue	45
7.1 Prévalence nationale et régionale	45
7.2 Caractéristiques de l'utilisateur de la route	48
7.3 Comparaison avec d'autres pays	49
8 Conclusion	50
Références	51
Source des données	52

Contexte

Le présent rapport fait partie d'**une série de rapports statistiques** que l'institut Vias publie chaque année. Chaque rapport statistique contient un ensemble limité de données, provenant tant de l'institut Vias que de sources externes, dans le but de fournir une image aussi complète que possible de la situation en matière de sécurité routière dans une ligne de recherche spécifique de l'institut Vias. Ce rapport compile les données les plus récentes relatives au comportement des usagers de la route en Belgique.

Il analyse essentiellement le comportement des automobilistes. Dans la mesure du possible, les prochaines versions de ce rapport intégreront également les caractéristiques des comportements à risque d'autres types d'usagers. Les données présentées proviennent essentiellement de projets de recherche et d'études menés par l'institut Vias. Bien entendu, il a été nécessaire d'effectuer une sélection parmi les données disponibles. Les sources originelles sont répertoriées à la fin du rapport. La terminologie utilisée est explicitée tant dans les textes introductifs que dans la liste des terminologies en fin d'ouvrage.

Dans ce rapport, l'accent est placé sur ce qu'on appelle le « **comportement à risque** ». Par ce terme, nous entendons le comportement propre à augmenter, pour les usagers de la route, le risque d'accident et la gravité de celui-ci. Les aspects du comportement à risque traités dans ce rapport sont :

- la conduite sous l'influence de l'alcool ;
- la vitesse excessive et inadaptée ;
- le (non-)port de la ceinture de sécurité ;
- l'utilisation (in)correcte des dispositifs de retenue pour enfant ;
- la distraction au volant ;
- la somnolence et la fatigue au volant.

Puisqu'il existe une relation de cause à effet entre ce type de comportement et les accidents de la route et leur gravité, les caractéristiques des comportements adoptés dans la circulation peuvent être considérées comme des indicateurs de performance en matière de sécurité routière. En d'autres termes, le comportement des usagers de la route constitue un bon moyen d'évaluer la sécurité routière :

- L'alcool augmente le risque d'accident car il affecte l'aptitude à conduire.
- La vitesse a un impact important aussi bien sur le risque d'accident que sur la gravité des accidents. Une vitesse excessive peut aussi bien être la cause directe d'un accident qu'en augmenter la probabilité car elle exerce une influence décisive sur le temps dont dispose un conducteur pour réagir à un événement inattendu. En effet, une vitesse élevée augmente tant la distance parcourue durant le temps de réaction du conducteur que la distance de freinage nécessaire. Ensuite, l'impact de la collision et, par conséquent, les lésions corporelles sont d'autant plus importants que la vitesse est élevée.
- Porter la ceinture et attacher correctement les enfants dans un dispositif de retenue prévu à cet effet ont également un impact majeur sur la gravité d'un accident. Une étude a permis d'établir que la moitié des personnes tuées sur la route auraient pu être sauvées si elles avaient été correctement attachées (Riguelle, 2013, p. 6).
- Par ailleurs, la distraction et la somnolence sont également deux causes importantes d'accident. Des recherches ont démontrées que notre cerveau éprouve de la difficulté à se concentrer simultanément sur plusieurs choses. Les stimuli visuels, cognitifs ou auditifs qui ne sont pas liés à la conduite, comme l'utilisation du GSM, peuvent détourner l'attention du conducteur de sa tâche primaire de conduite (De Nike, 2005).

Le présent rapport se fonde principalement sur le **comportement observé**. Lorsque celui-ci ne peut être déterminé par manque de données, des données statistiques relatives au **comportement auto-déclaré** sont utilisées. Ces dernières doivent être interprétées avec la prudence requise, étant donné le rôle joué par le caractère socialement souhaitable des réponses.

Ce rapport ne tient pas compte des déterminants sociocognitifs du comportement. En effet, les attitudes sous-jacentes, les normes subjectives ou le contrôle comportemental perçu, notamment, peuvent constituer les facteurs sous-jacents d'un comportement à risque spécifique. Des statistiques relatives à la perception du risque et à l'acceptabilité de certains comportements à risque sont présentées, à titre d'exemple, dans la première partie du rapport.

Terminologie

AAE

Air alvéolaire expiré.

Agglomération (hors/en)

L'agglomération est un terrain construit où la circulation locale est importante. Ses voies d'entrée sont signalées au moyen de panneaux de signalisation F1 et ses voies de sortie par des panneaux F3 (Tableau i). Les voies hors agglomération comprennent également les autoroutes.

Camionnette

Véhicule utilisé exclusivement pour le transport de marchandises et ne comportant donc aucune banquette ou vitre arrière.

CAS

Concentration d'alcool dans le sang.

Codes de pays

AR	Argentine
AT	Autriche
AU	Australie
BE	Belgique
BO	Bolivie
BR	Brésil
CA	Canada
CH	Suisse
CL	Chili
CO	Colombie
CR	Costa Rica
CZ	République Tchèque
DE	Allemagne
DK	Danemark
EC	Equateur
EL	Grèce
ES	Espagne
FI	Finlande
FR	France
GT	Guatemala
HU	Hongrie
IE	Irlande
IL	Israël
IT	Italie
KR	République de Corée
MX	Mexique
NL	Pays-Bas
NO	Norvège
PE	Pérou
PL	Pologne
PT	Portugal
PY	Paraguay
SE	Suède
SI	Slovénie
UK	Royaumes Unis
US	Etats Unis
UY	Uruguay
VE	Venezuela

Comportement observé vs comportement auto-déclaré

Le comportement observé est obtenu par des mesures de comportement, la fréquence du comportement étudié étant constatée directement. Le comportement auto-déclaré est connu grâce à des enquêtes dans le cadre desquelles un échantillon représentatif de la population étudiée est interrogé sur la fréquence d'un comportement déterminé. L'avantage de l'observation directe est qu'elle fournit une information objective qui ne dépend pas des modèles de réponse (par exemple, la désirabilité sociale) et n'est donc pas sujette au doute. Elle présente toutefois le désavantage de ne pas permettre de connaître certaines données telles que les caractéristiques sociodémographiques ou les motivations sous-jacentes. Ces données peuvent, quant à elles, être obtenues via des enquêtes.

Conduite sous influence

On parle de « conduite sous influence » lorsque la concentration d'alcool dans le sang du conducteur est supérieure ou égale à la limite légale de 0,22 mg/l AAE, ce qui correspond à 0,5 g/l CAS. Une concentration d'alcool de 0,35 mg/l AAE correspond à 0,8 g/l BAC.

Dispositif de retenue pour enfant

Un dispositif de retenue pour enfant (ou siège-enfant) un ensemble d'éléments pouvant comprendre une combinaison de sangles ou d'éléments souples avec boucle de fermeture, dispositifs de réglage, pièces de fixation et, dans certains cas, un dispositif supplémentaire tel qu'un lit-auto, un porte-bébé, un siège supplémentaire et/ou un bouclier d'impact. Il est conçu de façon à diminuer le risque de blessure pour l'enfant en cas de collision en limitant la mobilité du corps.

IBSR/Institut Vias

Depuis septembre 2017, L'institut Vias est la nouvelle appellation de l'ancien IBSR (Institut Belge pour la Sécurité Routière). Afin de conserver les références des rapports préalables à cette nouvelle appellation, le nom IBSR est encore indiqué pour les rapports antérieurs à septembre 2017.

Utilisation d'un dispositif de retenue inadapté pour enfant

L'utilisation d'un dispositif de retenue inadapté pour enfant désigne le fait d'attacher un enfant dans un dispositif qui ne correspond pas à sa morphologie (poids et/ou taille) ou son âge. Il peut s'agir, par exemple, de l'utilisation d'une simple ceinture de sécurité au lieu d'un DRE pour attacher un enfant. L'utilisation inadaptée englobe également l'utilisation d'un DRE qui ne répond pas à la norme européenne ECE R44.

Utilisation incorrecte d'un dispositif de retenue pour enfant

L'utilisation incorrecte d'un dispositif de retenue (« misuse ») désigne une mauvaise utilisation du dispositif de retenue par rapport aux recommandations qui figurent dans le manuel. Elle peut revêtir plusieurs formes : un montage ou une fixation erroné(e) du dispositif dans le véhicule (par ex. : un positionnement incorrect de la ceinture de sécurité, la non-utilisation du système anti-rotation pour les sièges ISOFIX, une position non autorisée dans le véhicule (par ex. : un siège pour bébé à installer dans le sens contraire au sens de la marche qui est installé dans le sens de la marche ou un siège pour bébé à installer dans le sens contraire au sens de la marche qui est installé sur le siège passager avant sans que l'airbag soit désactivé) ou un accrochage incorrect de l'enfant dans le DRE (par ex. : du jeu dans les sangles ou la ceinture de sécurité, ceinture de sécurité passant sous le bras ou derrière le dos...).

Mesure de comportement vs mesure d'attitude

Pour répondre aux attentes de la Commission fédérale sécurité routière, l'institut Vias organise chaque année, depuis 2003, des mesures de certains comportements chez les usagers de la route. Ce comportement observé fournit une bonne indication du comportement général des usagers de la route belges. Parallèlement, l'institut Vias organise également des mesures d'attitude, qui sondent le comportement avoué ou auto-déclaré des usagers de la route et leurs opinions sous-jacentes sur les aspects de la sécurité routière.

Moment

- **Jour**
Le jour commence à 6h00 et se termine à 21h59.
- **Nuit**
La nuit commence à 22h00 et se termine à 05h59.
- **Semaine**
La semaine s'étend du lundi 6h00 au vendredi 21h59.
- **Week-end**
Le week-end s'étend du vendredi 22h00 au lundi 05h59.

Prévalence

La fréquence à laquelle un certain comportement est adopté par la population étudiée

Régions

- **Flandre**
Région flamande
- **Wallonie**
Région wallonne
- **Bruxelles**
Région de Bruxelles-Capitale

Signification statistique

Dans une étude, un échantillon de personnes (représentatif) est souvent utilisé afin de réaliser des déclarations sur l'ensemble de la population. Si une différence est observée entre plusieurs groupes, un test statistique peut être utilisé pour déterminer si cette différence est significative. Une différence significative peut être généralisée à la population avec une certaine probabilité d'erreur maximale (dont le seuil est généralement fixé à 5%) que cette différence observée soit en réalité aléatoire.

Type de route

- **Zone 30** : zone dont le début est indiqué par le panneau de signalisation F4a et la fin par le panneau de signalisation F4b (Tableau i). La vitesse est limitée à 30 km/h dans cette zone.
- **Abords d'écoles** : zone autour d'une école dont le début est indiqué par la combinaison des panneaux de signalisation F4a et A23 et la fin par le panneau de signalisation F4b (Tableau i). Le panneau de signalisation F4a peut être un panneau variable. La vitesse est limitée à 30 km/h dans cette zone.
- **Une bande - 70 km/h** : voie à une bande de circulation par direction où la vitesse maximale est fixée à 70 km/h.
- **Une bande - 90 km/h** : voie à une bande de circulation par direction où la vitesse maximale est fixée à 90 km/h.
- **Deux bandes - 90 km/h** : voie à deux bandes de circulation par direction où la vitesse maximale est fixée à 90 km/h.
- **Deux bandes - 120 km/h** : voie à deux bandes de circulation par direction où la vitesse maximale est fixée à 120 km/h mais dont le début n'est pas indiqué par le panneau de signalisation F5 (Tableau i).
- **Autoroute** : route dont le début est indiqué par le panneau de signalisation F5 et la fin par le panneau de signalisation F7 (Tableau i).

Tableau i : Panneaux de signalisation

<p>F1a et F1b</p>	
<p>F3a et F3b</p>	
<p>F4a et F4b</p>	
<p>A23</p>	
<p>F5 et F7</p>	

Source : www.code-de-la-route.be

Véhicule à usage mixte

Véhicule pouvant être utilisé aussi bien pour le transport de personnes que pour le transport exclusif de marchandises.

Véhicules légers

Voitures particulières et camionnettes

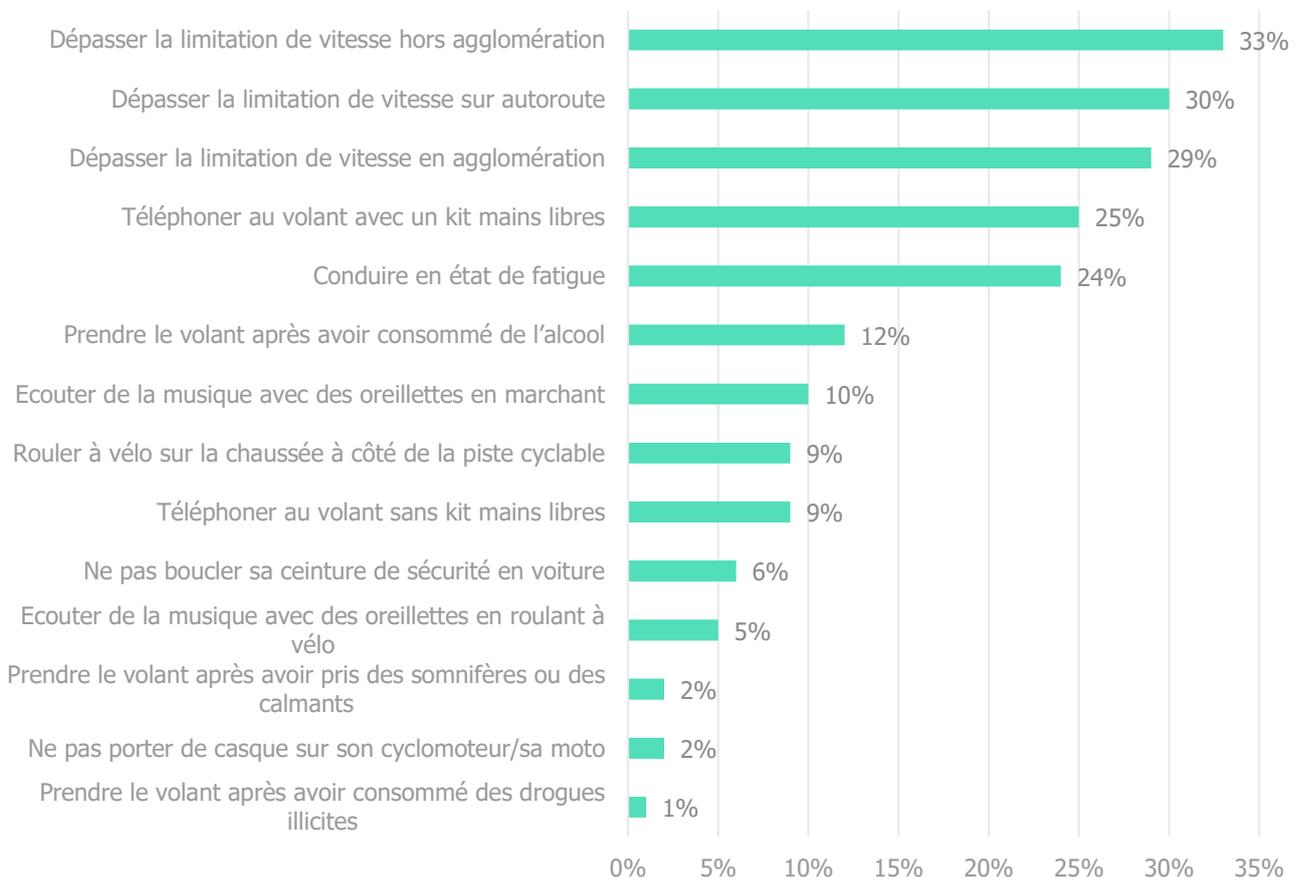
Vitesse excessive

On parle de « vitesse excessive » lorsqu'un véhicule motorisé dépasse la limite de vitesse légale.

1 Comportement dans le trafic - généralités

Ce chapitre contient quelques graphiques qui résument de manière générale le comportement des usagers de la route. Il s’agit à chaque fois ici de tous les usagers, donc pas uniquement des automobilistes. L’Enquête d’INSécurité Routière et l’enquête ESRA ont été utilisées pour ces graphiques. L’Enquête d’INSécurité Routière a été menée par le biais d’un panel en ligne de répondants belges. L’enquête ESRA a été menée par le biais d’un panel en ligne dans 38 pays différents; les résultats concernant la Belgique sont indiqués ci-dessous.

La [Figure 1-1](#) présente les réponses de l’Enquête d’insécurité routière 2017 et indique le pourcentage de personnes interrogées admettant avoir réalisé un certain comportement à risque au cours des 30 derniers jours. Parmi les comportements à risque adoptés par les usagers de la route, l’excès de vitesse est principalement rapporté, que cet excès soit réalisé hors agglomération (33%), sur autoroute (30%) ou en agglomération (29%). L’usage du GSM au volant et la conduite en état de fatigue sont chacun rapportés par près d’un quart des répondants (respectivement 25% et 24%). Les comportements à risque les moins fréquemment indiqués sont : la conduite après consommation de drogue (1%) ou de somnifères (2%), le non-port du casque pour les motocyclistes ou cyclomotoristes (2%).

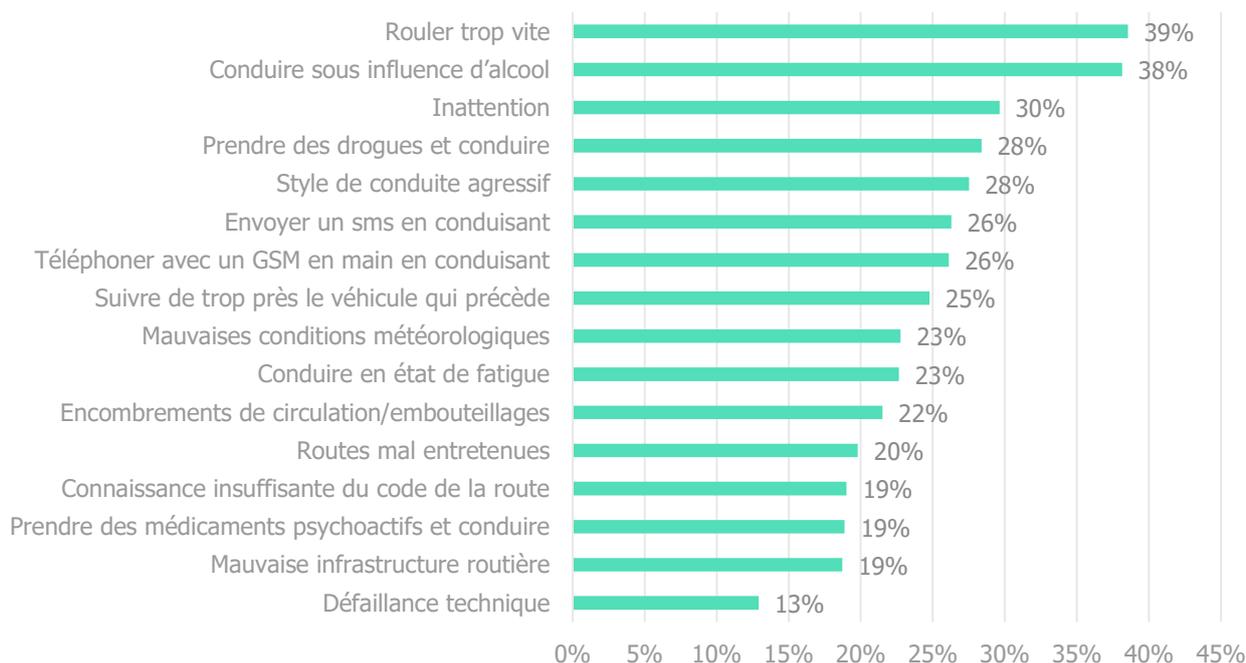


Source : L’institut Vias, Enquête nationale d’insécurité routière

Figure 1-1 : Comportement auto-déclaré des usagers de la route (2017)

La [Figure 1-2](#) présente les réponses à la question, posée à tous les usagers de la route (belges) dans le cadre de l'enquête d'ESRA en 2015 : « Sur 100 accidents, combien sont causés par les facteurs suivants ? ». Étant donné que différents facteurs peuvent être à l'origine d'un accident de la circulation, le total est supérieur à 100. Parmi les facteurs de risque d'accident les plus fréquemment considérés, les facteurs humains tels que l'excès de vitesse (39%), la conduite sous influence d'alcool (38%), l'inattention (30%) sont considérés comme responsables d'une large part des accidents de la route. Les facteurs environnementaux tels que de mauvaises conditions météorologiques (23%), l'encombrement dans la circulation (22%) et les routes mal entretenues (20%) sont chacun considérés comme intervenant dans au moins un accident sur 5. Finalement, les facteurs techniques sont estimés comme étant impliqués dans un peu plus d'un accident sur 10.

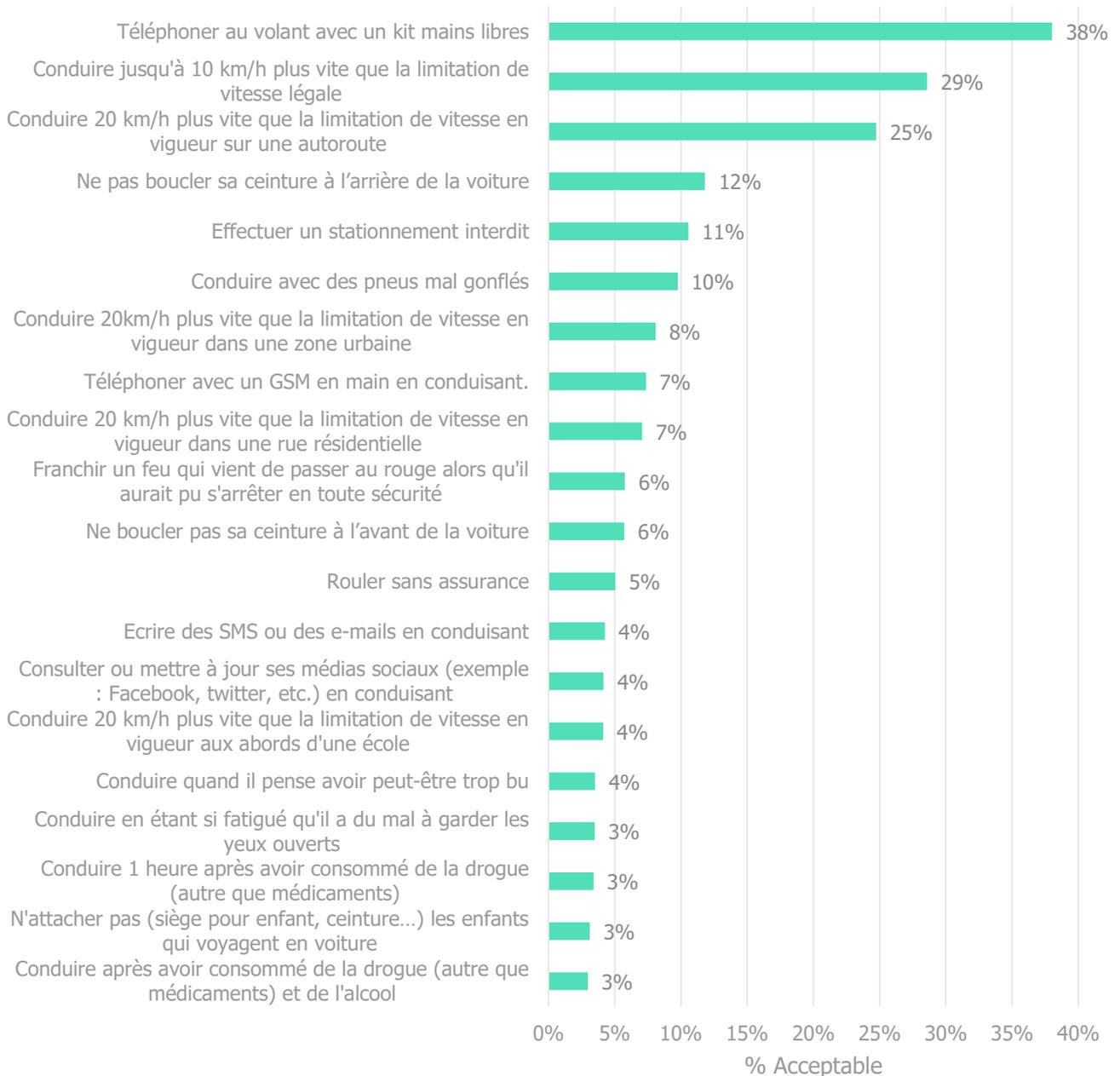
Nous attirons l'attention du lecteur sur le fait qu'il s'agit ici de la perception des usagers de la route et non des causes établies lors de rapports officiels. Il est toutefois intéressant de noter que les comportements à risque les plus fréquemment reportés par les usagers de la route ([Figure 1-2](#)), tels que les excès de vitesse et l'inattention, sont également ceux qui sont estimés comme étant le plus souvent impliqués dans les accidents de la route.



Source : L'institut Vias, ESRA

Figure 1-2 : Causes d'accident perçues par les usagers de la route (2015)

Lors de l'Enquête ESRA de 2015, les répondants ont reçu une liste décrivant plusieurs comportements dangereux et ont dû indiquer, sur une échelle de cinq points, dans quelle mesure ils trouvaient chacun de ces comportements personnellement acceptable ou inacceptable (1 signifiant « inacceptable » et 5 « acceptable »). La Figure 1-3 indique le pourcentage de répondants (tous types d'usagers de la route inclus) trouvant le comportement « acceptable » (options 4 et 5). Près de 4 répondants sur 10 estiment que téléphoner avec un kit mains libres est un comportement acceptable. Dépasser les limites de vitesse de 10 km/h et de 20 km/h sur autoroute est considéré comme acceptable pour près d'un quart des répondants. A l'inverse, seule une très faible minorité des répondants (< 4%) déclarent que conduire après avoir consommé de l'alcool et de la drogue, ne pas attacher les enfants en voiture, conduire dans un état de fatigue très avancé ou dépasser la limite de vitesse de 20 km/h aux abords des écoles sont des comportements acceptables.



Source : L'institut Vias, ESRA

Figure 1-3 : Caractère acceptable de comportements dangereux chez les usagers de la route (2015)

2 Conduite sous influence d'alcool

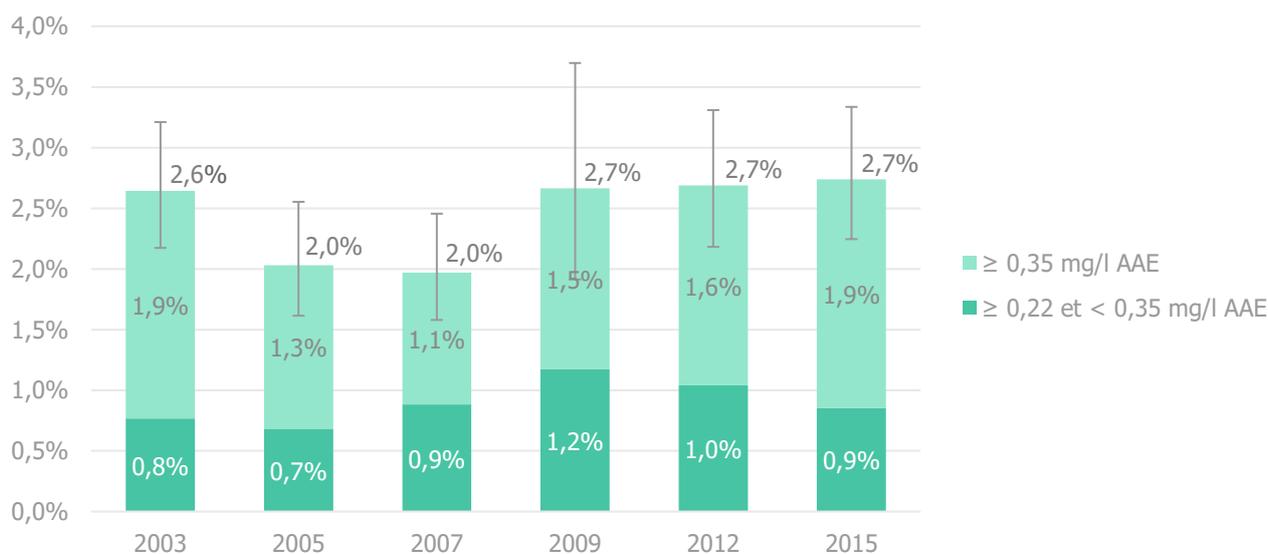
Ce chapitre fournit un aperçu de la prévalence de la conduite sous influence d'alcool sur les routes belges. Les taux d'alcoolémie sont exprimés en milligrammes par litre d'air alvéolaire expiré (mg/l AAE). En Belgique, la limite légale est fixée à 0,22 mg/l. Lorsqu'un conducteur présente un taux d'alcoolémie supérieur ou égal à cette limite légale, il est question de « conduite sous influence ». Dans les mesures de comportement de l'institut Vias, les conducteurs sous influence sont répartis en deux catégories : d'une part, les conducteurs avec un taux d'alcoolémie compris entre 0,22 mg/l AAE et 0,35 mg/l AAE et, de l'autre, les conducteurs avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,35 mg/l AAE. Les taux d'alcoolémie de 0,22 mg/l AAE et 0,35 mg/l AAE correspondent, respectivement, à une quantité d'alcool dans le sang de 0,5 et 0,8 pour mille (g/l).

Ce chapitre présente quelques statistiques issues de la mesure de comportement menée régulièrement par l'institut Vias auprès des automobilistes depuis 2003. Cette mesure est réalisée avec l'aide de la police. Celle-ci procède à des contrôles aléatoires de conducteurs de voitures particulières et de camionnettes dans des endroits choisis au hasard. Les conducteurs doivent se soumettre à un test d'haleine et compléter un questionnaire. Ces données sont complétées avec le nombre d'infractions constatées en matière de conduite sous influence. Des comparaisons internationales ont été menées sur base des résultats de l'étude ESRA. Cette enquête fut réalisée via un panel en ligne au sein de 38 pays, parmi lesquels 20 pays européens.

2.1 Prévalence nationale et régionale

La [Figure 2-1](#) présente l'évolution du pourcentage d'automobilistes conduisant sous influence d'alcool, observés durant les mesures de comportement de l'institut Vias de 2003 à 2015, répartis selon le taux d'alcoolémie. Ces résultats sont établis tous les 3 ans. Les lieux et moments de contrôles sont sélectionnés aléatoirement par l'institut Vias et les automobilistes sont arrêtés de façon non-sélective. Ces taux peuvent donc apparaître inférieurs à ceux établis lors des contrôles de police qui ciblent volontairement des zones et des périodes à risque de conduite sous influence.

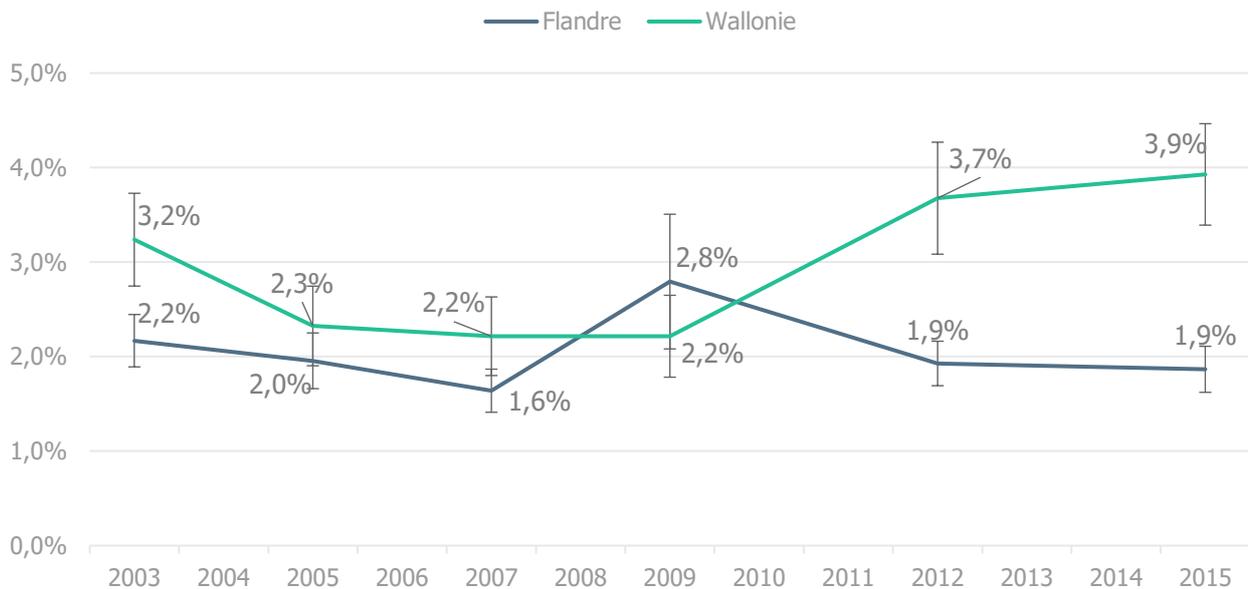
En 2015, 2,7% des automobilistes testés présentaient un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale de 0,22 mg/l AAE. Bien que ce taux apparaisse relativement stable depuis la mesure de 2009, une hausse significative est observée depuis les mesures de 2005 et 2007 où les proportions de conducteurs sous influence étaient de 2%. Parmi les conducteurs sous influence en 2015, plus de deux tiers (70%) excédaient les 0,35 mg/l AAE. Cette proportion de conducteurs fortement imbibés est également en augmentation depuis 2007 où celle-ci dépassait de peu la moitié des conducteurs sous influence d'alcool. Ce graphique indique dès lors une détérioration de la situation en matière de conduite sous influence au cours de ces dix dernières années.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool »

Figure 2-1 : Conduite sous influence d'alcool chez les automobilistes (2003-2015)

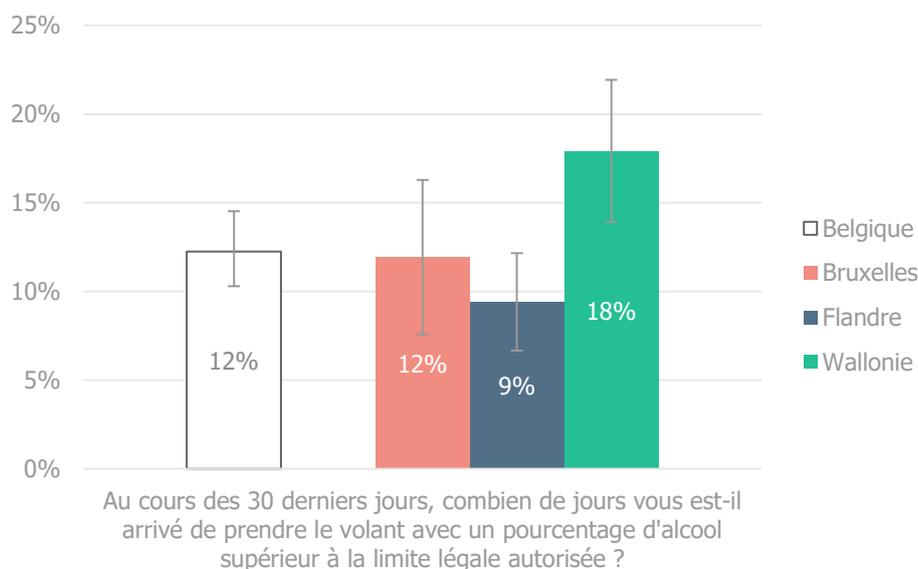
La [Figure 2-2](#) présente l'évolution du pourcentage d'automobilistes qui conduisent sous influence d'alcool, observés durant les mesures de comportement de l'institut Vias, selon la région. Etant donné que les dernières mesures de comportement comportaient trop peu d'observations pour la Région de Bruxelles-Capitale, cette région n'a pas été reprise dans la figure. Le pourcentage d'automobilistes dont l'alcoolémie dépasse la limite autorisée est statistiquement plus élevée en Wallonie qu'en Flandre en ce qui concerne les dernières mesures de 2012 et de 2015. Alors que la tendance en Flandre apparaît relativement stable depuis 2003 (à l'exception d'un pic observé en 2009), on observe une augmentation significative de personnes sous influence pour la Wallonie en 2012 et 2015. Les dernières mesures indiquent que la prévalence de conduite sous influence d'alcool est près de deux fois plus élevée parmi les automobilistes circulant en Wallonie (3,9%) que parmi les conducteurs roulant en Flandre (1,9%).



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool »

Figure 2-2 : Conduite sous influence d'alcool chez les automobilistes, en fonction de la région (2003-2015)

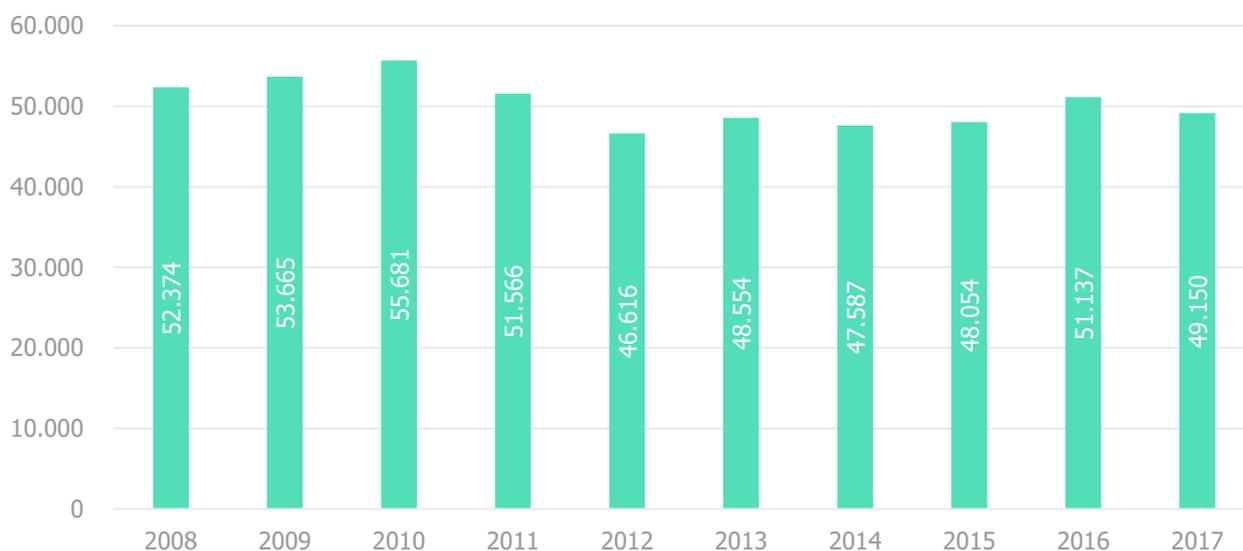
La différence observée entre la Flandre et la Wallonie lors des deux dernières mesures de comportement ([Figure 2-2](#)) est confirmée par les résultats de la mesure nationale d'attitudes de 2015. La [Figure 2-3](#) indique les pourcentages d'automobilistes déclarant avoir conduit avec une alcoolémie légalement trop élevée au cours des 30 derniers jours, pour la Belgique ainsi que les pourcentages par région (ce qui réfère au domicile du répondant). Les wallons interrogés reconnaissaient significativement davantage conduire sous influence (18%) que les conducteurs bruxellois (12%) et flamands (9%). Bien que la [Figure 2-2](#) et la [Figure 2-3](#) s'accordent sur les tendances et différences entre la Flandre et la Wallonie, les pourcentages relatifs à ces deux études ne peuvent faire l'objet d'une comparaison directe. Outre la différence de méthode (observation vs mesure auto-rapportée), les périodes auxquelles se réfèrent ces deux études sont également différentes. En effet, alors que la première étude mesure les comportements de conduite sous influence de l'alcool des conducteurs à un moment précis, la seconde interroge les personnes sur la réalisation de ce comportement (au moins une fois) au cours des 30 derniers jours.



Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes

Figure 2-3 : Conduite sous influence d'alcool chez les automobilistes, en fonction de la région de résidence (2015)

La Figure 2-4 indique l'évolution du nombre d'infractions constatées par la police fédérale et locale en matière de conduite sous influence d'alcool pour tous les usagers de la route. Entre 2008 et 2017, le nombre annuel d'infractions pour conduite sous influence d'alcool variait de 52.374 (en 2008) à 49.150 (en 2017). Le nombre le plus élevé d'infractions était 55.681 (en 2010) et le nombre le plus bas 46.616 (en 2013). La lecture de ce graphique ne permet néanmoins pas de tirer de conclusions concernant l'évolution du taux de conduite sous influence d'alcool. Il est en effet possible que les fluctuations du nombre d'infractions constatées soient le reflet de différences annuelles de contrôle de police.

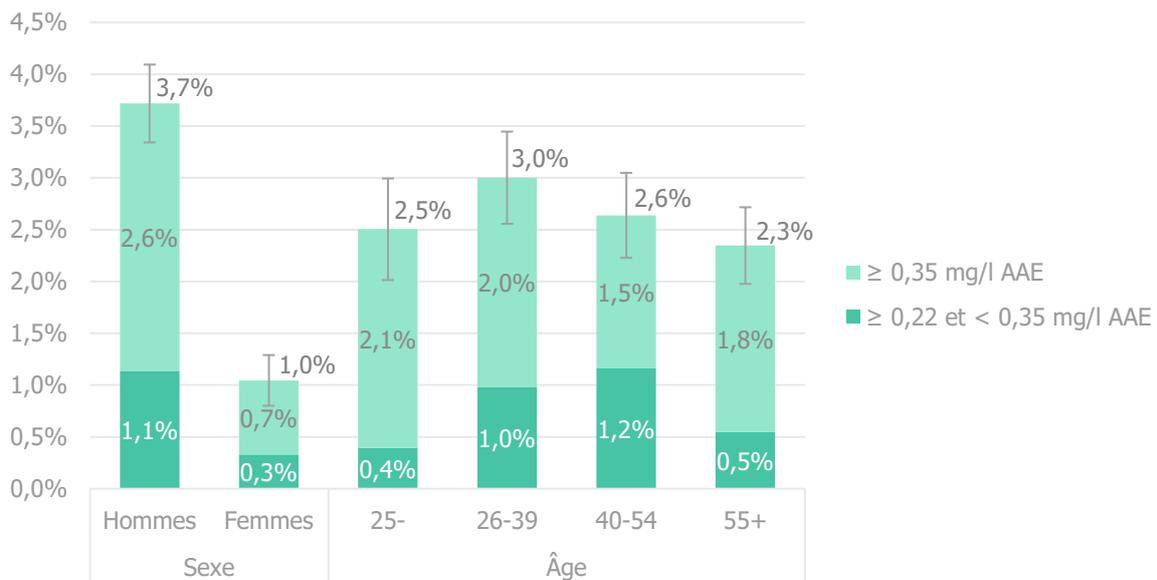


Source : Police fédérale – Direction de l'information policière et des moyens ICT – BIPOL

Figure 2-4 : Nombre d'infractions constatées en matière de conduite sous influence d'alcool (2008-2017)

2.2 Caractéristiques de l'usager de la route

La [Figure 2-5](#) indique le pourcentage d'automobilistes qui conduisaient sous influence d'alcool, observés durant la mesure de comportement de l'institut Vias en 2015, réparti selon le taux d'alcoolémie constaté. Une distinction est opérée entre les sexes et différentes catégories d'âge. En terme de genre, ce graphique indique que la prévalence d'hommes conduisant sous influence (3,7%) est près de quatre fois plus élevée que celle des femmes (1,0%). Cela peut s'expliquer par une consommation d'alcool globalement plus fréquente parmi les hommes (Gisle, 2014) ainsi que par une plus grande prudence chez les femmes quant au choix de reprendre le volant après avoir bu (Meesmann & Schoeters, 2016). En ce qui concerne l'âge, une plus grande prévalence de conduite sous influence semble être observée parmi les conducteurs de 26 à 39 ans (3,0% contre ± 2,5% pour les autres tranches d'âge). Néanmoins, les différences observées par catégories d'âge ne sont pas significatives et ne permettent pas de conclure que la conduite sous influence d'alcool varie entre les tranches d'âge).



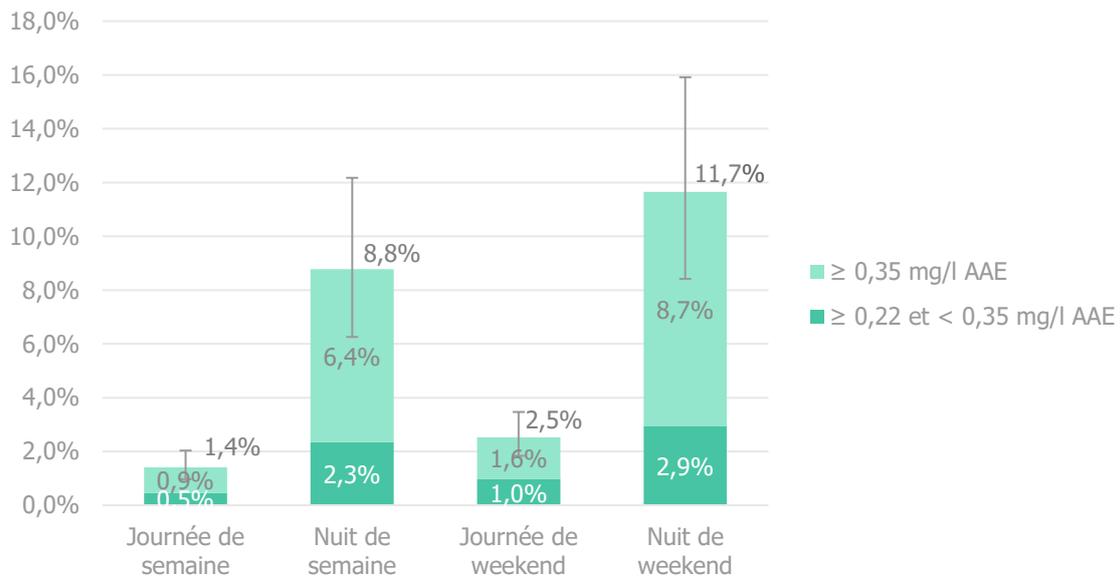
Source : IBSR, *Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool »*

Figure 2-5 : Conduite sous influence d'alcool chez les automobilistes, en fonction du sexe et de l'âge (2015)

2.3 Autres facteurs déterminants

Parmi les autres facteurs déterminants de la conduite sous influence d'alcool, la mesure de comportement de l'institut Vias en 2015 a examiné le pourcentage d'automobilistes qui conduisaient sous influence d'alcool en fonction du moment de la semaine ([Figure 2-6](#)) et en fonction de la provenance de l'automobiliste ([Figure 2-7](#)).

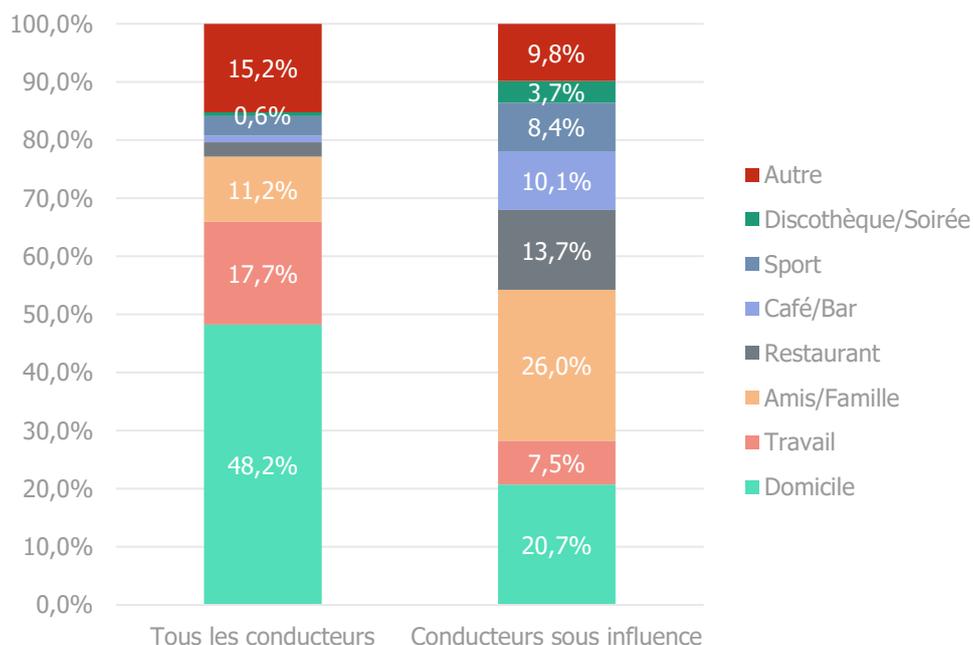
La [Figure 2-6](#) indique que la prévalence de conducteurs sous influence d'alcool varie en fonction du moment de la journée. La proportion de conducteurs sous influence est plus élevée en période de nuit (entre 22h et 6h) qu'en journée (6h à 22h), que ce soit durant la semaine ou le weekend. C'est essentiellement la proportion de conducteurs dépassant le seuil des 0,35 mg/l AAE qui semble augmenter en période de nuit. Cette différence de proportions peut sans doute s'expliquer par la différence de provenance des conducteurs en période de nuit : à ces heures, les conducteurs sont en effet plus susceptibles de revenir de lieux favorables à la consommation d'alcool. Bien que la proportion de conducteurs sous influence semble plus élevée durant le weekend que la semaine, la différence n'est toutefois pas significative.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool »

Figure 2-6 : Conduite sous influence d'alcool chez les automobilistes, en fonction du moment (2015)

La [Figure 2-7](#) indique les différentes provenances des automobilistes observées durant la mesure de comportement de l'institut Vias en 2015 en distinguant l'ensemble des automobilistes et les automobilistes sous influence. Pour l'ensemble des automobilistes, près de la moitié (48,2%) ont été observés alors qu'ils venaient de leur domicile. L'autre moitié des automobilistes revenaient de leur travail (17,7%), d'une visite auprès d'amis ou de la famille (11,2%), ou d'autres endroits non-spécifiés (15,2%). Ces proportions sont différentes pour les conducteurs sous influence pour lesquels les proportions relatives à une visite auprès des amis ou de la famille (26%), au domicile (20,7%), au restaurant (13,7%), au bar (10,1%) et à leur activité sportive (8,4%) étaient plus élevées. Notons également, qu'une part non négligeable d'automobilistes sous influence revenaient de leur lieu de travail (7,5%). Ces pourcentages attestent dès lors de la diversité des lieux de consommation d'alcool.



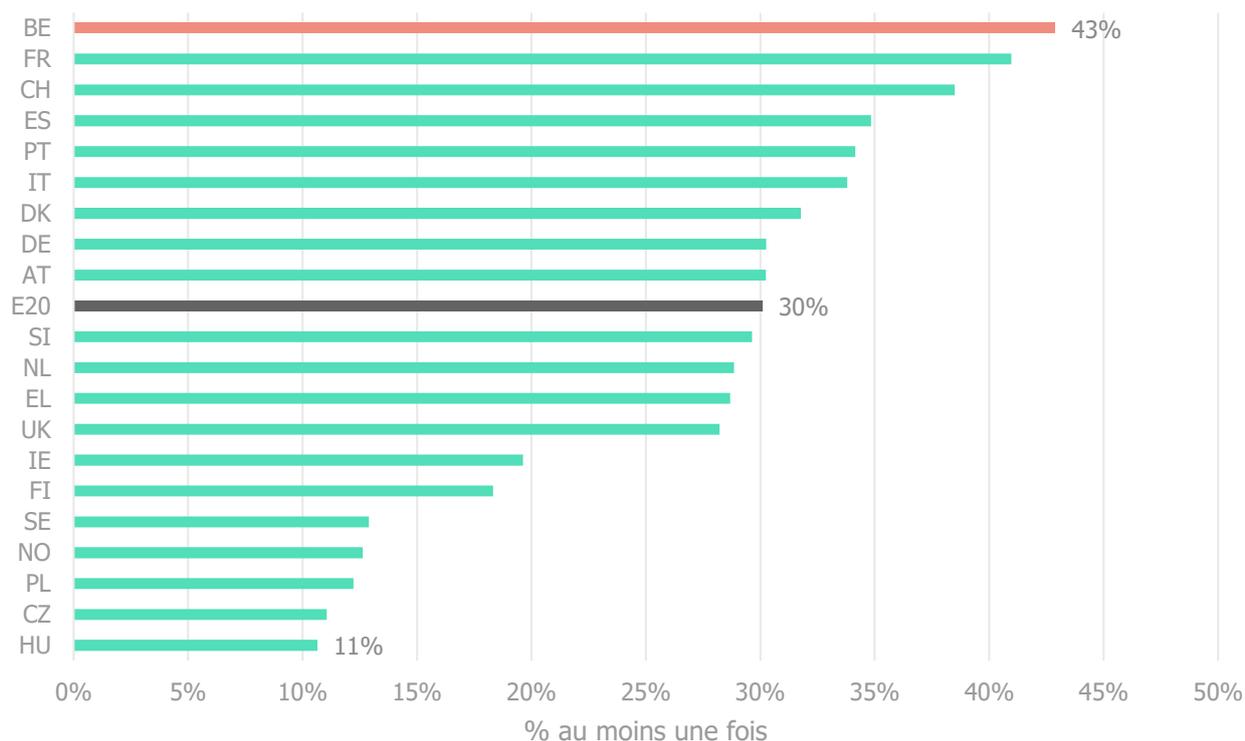
Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool »

Figure 2-7 : Provenance des automobilistes pour tous les conducteurs et pour les conducteurs sous influence (2015)

2.4 Comparaison avec d'autres pays

La Figure 2-8 montre, pour différents pays, le pourcentage de personnes interrogées qui, lors de l'enquête ESRA ont répondu « au moins une fois » (options 2, 3, 4 ou 5 sur une échelle où 1 signifie « jamais » et 5 « (presque) toujours ») à la question « Au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous pris le volant après avoir consommé de l'alcool ? ».

La figure montre que la Belgique a le plus mauvais score de tous les pays européens participants à l'enquête ESRA : 43% des répondants belges ont indiqué qu'ils avaient au moins une fois conduit sous l'influence de l'alcool au cours de l'année écoulée. Ce pourcentage est nettement supérieur à la moyenne des 20 pays européens (30%). Si l'on regarde les pays voisins, on trouve un pourcentage similaire en France (41%), mais beaucoup plus faible en Allemagne (30%) et aux Pays-Bas (29%). Les pourcentages les plus faibles (<15%) se trouvent dans trois pays d'Europe de l'Est (Hongrie, République tchèque et Pologne) et dans deux pays d'Europe du Nord (Norvège et Suède).



Source : L'institut Vias, ESRA

Figure 2-8 : Conduite sous l'influence de l'alcool selon les pays (2015*)

*2016 pour CZ, HU et NO

3 Vitesse et vitesse excessive

Ce chapitre traite de la vitesse des conducteurs et de la prévalence de la vitesse excessive sur les routes belges. Parallèlement au nombre d'infractions constatées par la police, les mesures de comportement que l'institut Vias mène presque chaque année depuis 2003 constituent une importante source d'information. Pour ces mesures de comportement, les lieux d'observation sélectionnés offrent au conducteur la possibilité de choisir librement sa vitesse. Il s'agit de lieux où la vitesse n'est limitée ni par l'infrastructure ni par un éventuel véhicule précédant le conducteur observé, de sorte que l'accent est placé sur le comportement choisi par les conducteurs.

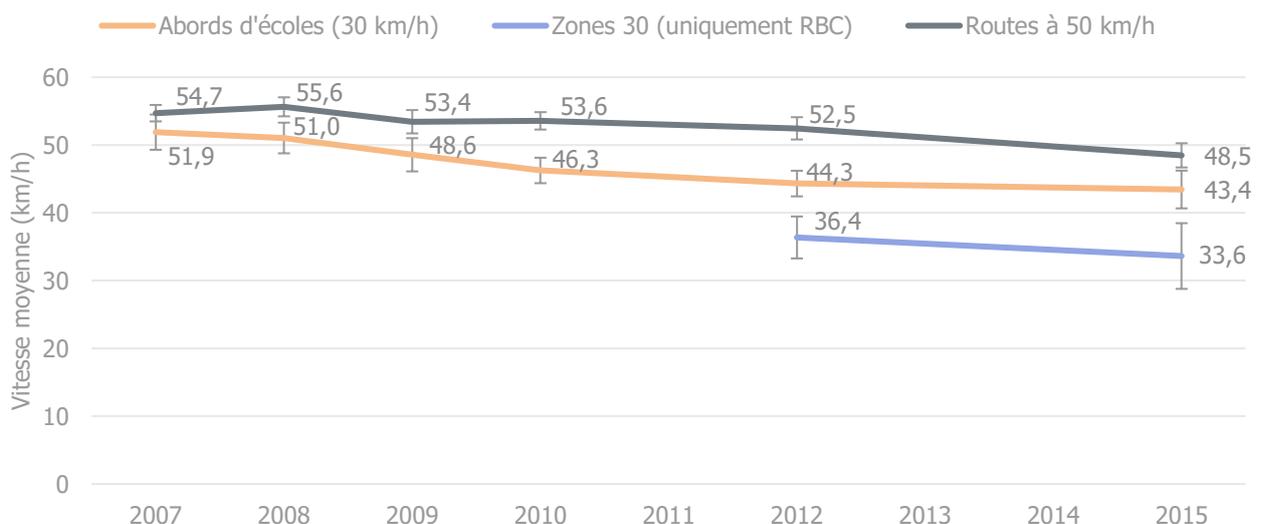
Les mesures effectuées jusqu'en 2012 inclus l'ont été soit par le biais de radars automatiques le long de la route soit via des pistolets laser actionnés depuis une voiture. Une nouvelle méthodologie a été utilisée pour la première fois en 2015 pour la mesure de vitesse sur les voies hors agglomération : via des systèmes de GPS présents dans des véhicules en mouvement, les données sur la vitesse et le trajet du véhicule (« Floating Car Data ») sont envoyées vers un système central qui les traite. La vitesse sur les routes en agglomération a encore été mesurée grâce aux radars automatiques en 2015. L'utilisation de la nouvelle méthodologie a pour conséquence une comparabilité limitée avec les résultats des précédentes mesures de vitesse et de la mesure de vitesse sur les voies en agglomération qui ont été menées suivant l'ancienne méthodologie.

Étant donné que ces mesures de comportement ne peuvent fournir aucune information quant aux caractéristiques du conducteur, ces données sont complétées avec le comportement auto-déclaré par les automobilistes lors des mesures d'attitudes de l'institut Vias. Des comparaisons internationales ont été menées sur base des résultats de l'étude ESRA. Cette enquête fut réalisée via un panel en ligne au sein de 38 pays, parmi lesquels 20 pays européens.

3.1 Prévalence nationale et régionale

La [Figure 3-1](#) indique, par régime de vitesse en agglomération, l'évolution de la vitesse moyenne des voitures particulières telle que mesurée lors des mesures de comportement de l'institut Vias. Seules les voies ne présentant pas d'adaptations au niveau de l'infrastructure susceptibles de limiter la vitesse ont été incluses. C'est pour cette raison que seules les zones 30 en Région de Bruxelles-Capitale ont été sélectionnées. Les définitions des régimes de vitesse sont reprises dans la terminologie au début de ce rapport.

Dès 2008, on observe une évolution favorable de la vitesse moyenne en agglomération avec un meilleur respect des limitations en zone 50. Bien que la vitesse moyenne tend également à diminuer dans les zones 30 et aux abords des écoles, elle reste néanmoins encore supérieure à la limite autorisée et demeure un point d'attention majeur dans ces zones.

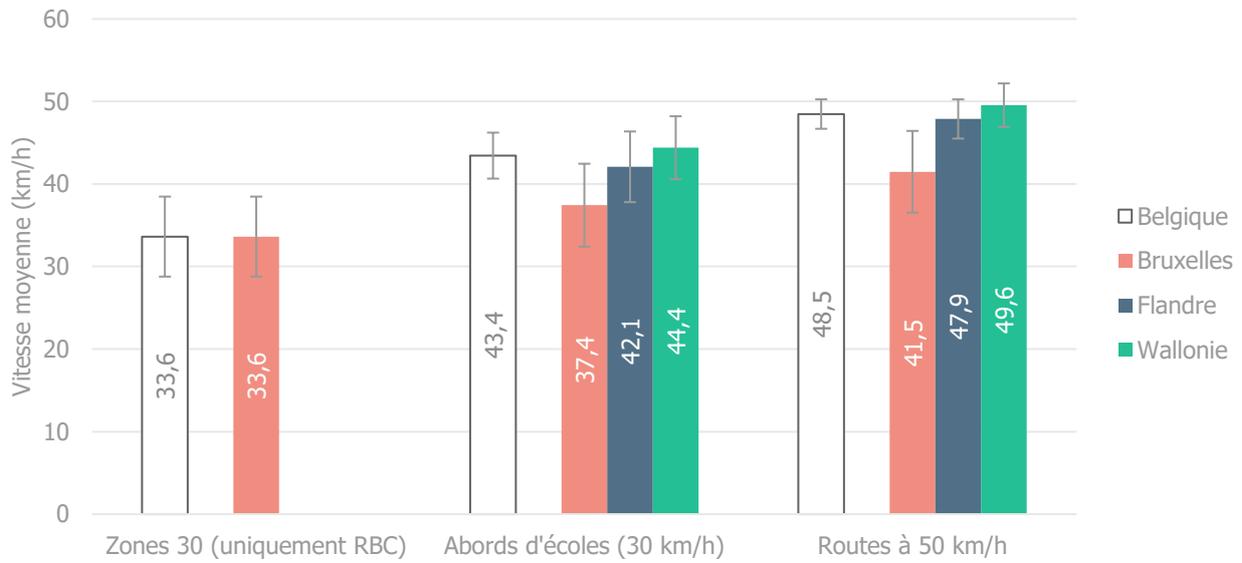


Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Vitesse en agglomération »

Figure 3-1 : Vitesse moyenne des voitures particulières en agglomération, en fonction du régime de vitesse (2007-2015)

La [Figure 3-2](#) indique, par régime de vitesse en agglomération, la vitesse moyenne des voitures particulières telle que mesurée lors de la mesure de comportement de l'institut Vias en 2015. Une distinction est réalisée entre les régions où la vitesse a été mesurée. Seules les voies ne présentant pas d'adaptations au niveau de l'infrastructure susceptibles de limiter la vitesse ont été sélectionnées. C'est pour cette raison que seules les zones 30 en Région de Bruxelles-Capitale ont été sélectionnées. Les définitions des régimes de vitesse sont reprises dans la terminologie au début de ce rapport.

Globalement la vitesse moyenne enregistrée en agglomération est plus faible à Bruxelles qu'en Flandre et en Wallonie, que ce soit aux abords des écoles ou sur les routes à 50 km/h. Bien que les vitesses les plus élevées aient été enregistrées en Wallonie en 2015, aucune différence significative n'est toutefois constatée avec la Flandre. Quelle que soit la région, les vitesses moyennes sont en deçà de la limite autorisée dans les zones à 50 km/h et au-dessus aux abords des écoles, ainsi que les zones 30.

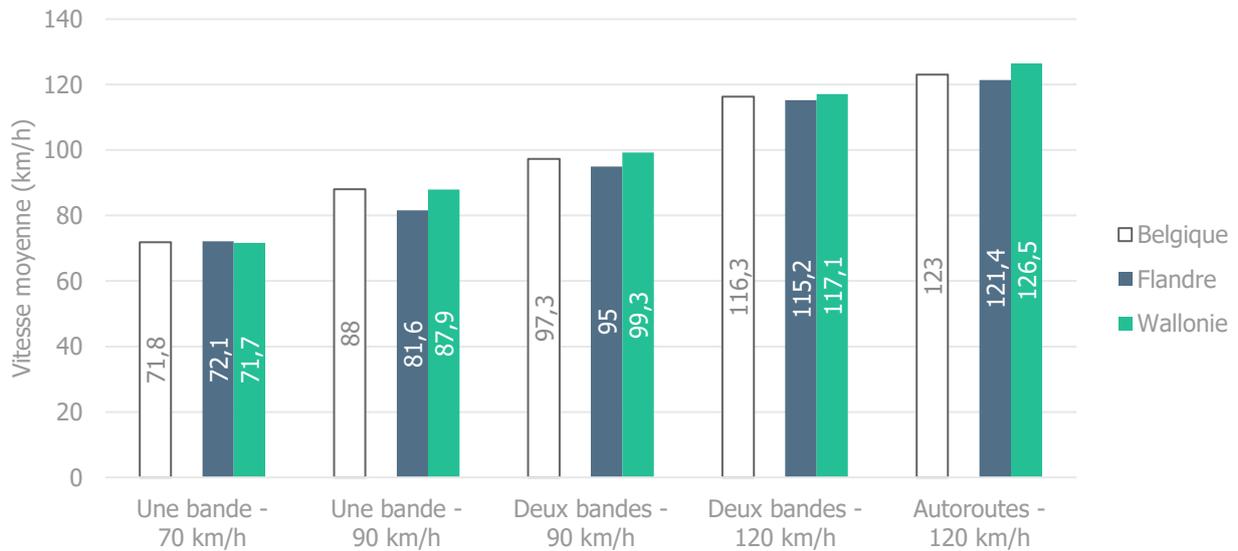


Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Vitesse en agglomération »

Figure 3-2 : Vitesse moyenne des voitures particulières en agglomération, en fonction du régime de vitesse et de la région (2015)

La [Figure 3-3](#) indique, par régime de vitesse et type de route hors agglomération, la vitesse moyenne des véhicules légers (des voitures particulières et des camionnettes) telle que mesurée lors de la mesure de comportement de l'institut Vias en 2015. Une distinction est réalisée entre les régions où la vitesse a été mesurée. Aucune voie répondant aux conditions requises n'a été trouvée en Région de Bruxelles-Capitale. Les définitions des régimes de vitesse sont reprises au début de ce rapport. On enregistre une vitesse moyenne en-deçà de la limite autorisée en Flandre et en Wallonie sur les routes à deux bandes limitées à 120 km/h et les routes à une bande limitées à 90 km/h. A l'inverse, sur les routes à une bande limitées à 70 km/h, les routes à deux bandes limitées à 90 km/h et les autoroutes, la vitesse moyenne dépasse la vitesse maximale autorisée. Sur les routes à deux bandes limitées à 90 km/h, la vitesse moyenne dépasse même de plus de 7 km/h la vitesse maximale autorisée.

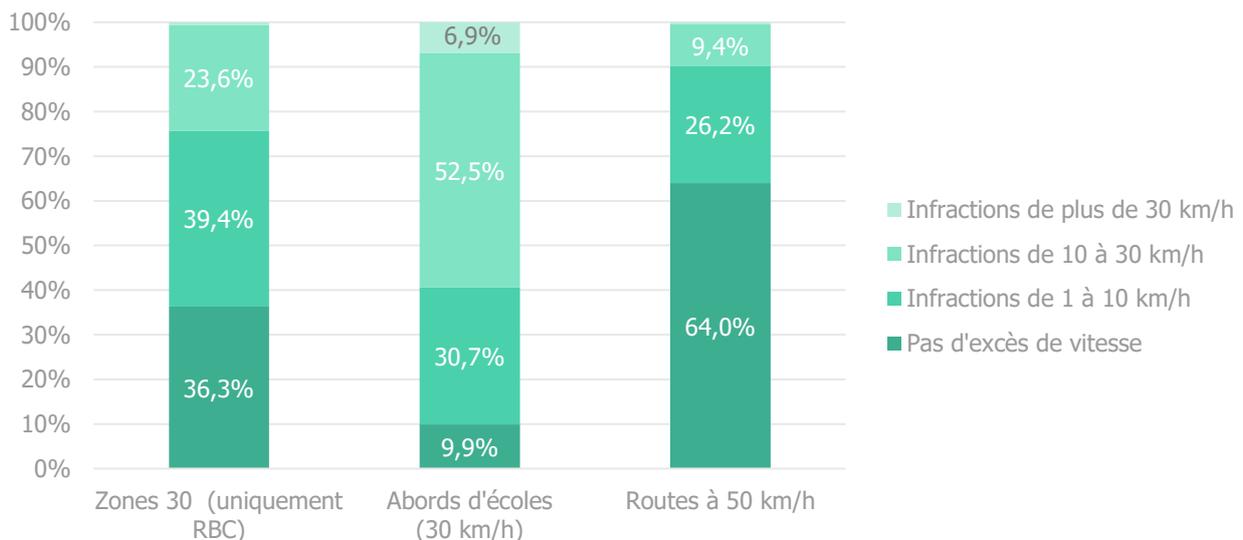
En considérant la situation par région, nous notons que la vitesse moyenne est plus élevée en Wallonie qu'en Flandre à l'exception des routes limitées à 70 km/h. Ces différences peuvent s'expliquer, entre autres, par des variations d'infrastructure routière. En Flandre, la limite à 70 km/h est désormais largement répandue pour les routes importantes de transit, alors que cette limitation en Wallonie est généralement réservée à des routes particulières telles que des zones bâties hors agglomération. L'écart de vitesse le plus important entre la Flandre et la Wallonie est trouvé sur les voies à une bande limitée à 90 km/h. Bien que ne dépassant pas la vitesse maximale autorisée, la vitesse moyenne en Wallonie est plus de 6 km/h au-dessus de la vitesse moyenne en Flandre. Cette différence de vitesse pourrait s'expliquer par une utilisation plus élevée en Wallonie des voies à 90 km/h comme routes préférentielles pour de long déplacement.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement «Vitesse hors agglomération»

Figure 3-3 : Vitesse moyenne des véhicules légers hors agglomération, en fonction du régime de vitesse et de la région (2015)

La Figure 3-4 suivante fournit, sur base de la vitesse mesurée lors des mesures de comportement de l'institut Vias de 2015, un aperçu du pourcentage de voitures particulières qui ne respectent pas les limitations de vitesse en agglomération. Une subdivision a été opérée entre les excès de vitesse de 1 à 10 km/h, les excès de vitesse de 10 à 30 km/h et les excès de vitesse de plus de 30 km/h. Seules les voies ne présentant pas d'adaptations au niveau de l'infrastructure susceptibles de limiter la vitesse ont été sélectionnées. C'est pour cette raison que seules les zones 30 en Région de Bruxelles-Capitale ont été sélectionnées. Les définitions des régimes de vitesse sont reprises dans la terminologie au début de ce rapport. Il apparaît que dans les zones 30 et aux abords des écoles, respectivement 63,7% et 90,1% des automobilistes ne respectent pas la limite de vitesse autorisée. Cette tendance est d'autant plus dramatique qu'aux abords des écoles, plus de la moitié des automobilistes dépassent la limite de vitesse de plus de 10 km/h et près de 7% roulent à plus de 60 km/h. Sur les routes à 50 km/h, 64% des automobilistes roulent à une vitesse inférieure à la limite autorisée. Un peu plus d'un quart dépassent cette limite de moins de 10 km/h.

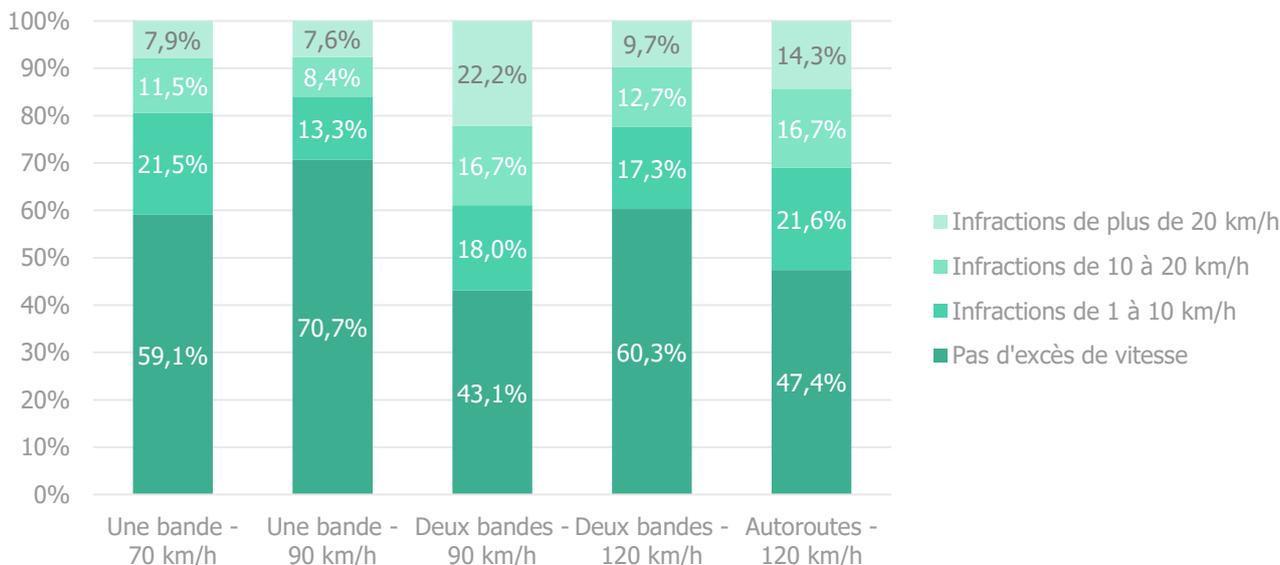


Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Vitesse en agglomération »

Figure 3-4 : Infractions pour excès de vitesse des voitures particulières en agglomération, en fonction du régime de vitesse (2015)

La [Figure 3-5](#) fournit, sur base de la vitesse mesurée lors des mesures de comportement de l'institut Vias de 2015, un aperçu du pourcentage de véhicules légers (des voitures particulières et des camionnettes) qui ne respectent pas les limitations de vitesse hors agglomération. Une subdivision a été opérée entre les excès de vitesse de 1 à 10 km/h, les excès de vitesse de 10 à 20 km/h et les excès de vitesse de plus de 20 km/h. Les définitions des régimes de vitesse sont reprises dans la terminologie à la fin de ce rapport.

En dehors des agglomérations, les routes à deux bandes limitées à 90 km/h et les autoroutes sont les zones qui enregistrent le plus d'infractions en général : plus de la moitié des automobilistes y sont en excès de vitesse. Les infractions commises sont également plus graves sur ces deux types de route. 22,2% des conducteurs roulent à plus de 110 km/h sur les routes à deux bandes limitées à 90. A l'inverse, la plupart des conducteurs tendent à respecter la limite de vitesse pour les routes à 90 km/h et une bande de circulation, les routes à 70 km/h et les deux bandes à 120 km/h.

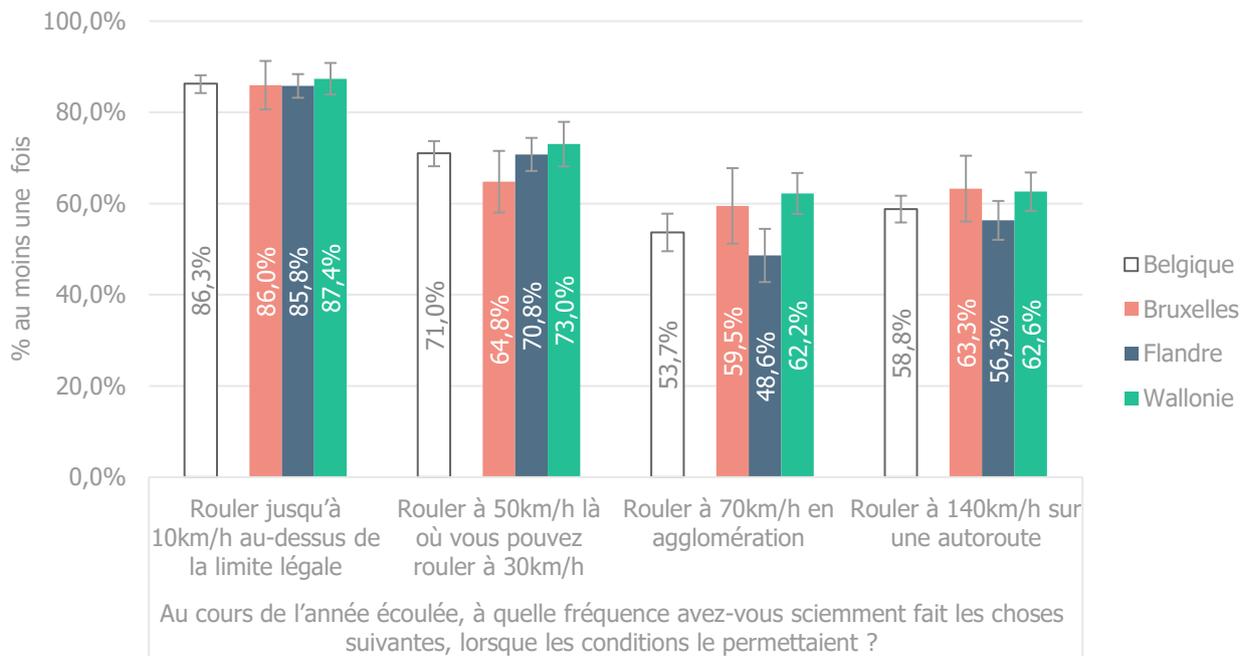


Source : IBSR, *Mesure nationale de comportement «Vitesse hors agglomération»*

Figure 3-5 : Infractions pour excès de vitesse des véhicules légers hors agglomération, en fonction du régime de vitesse (2015)

La [Figure 3-6](#) indique le pourcentage d'automobilistes qui déclarent, lors de la mesure nationale d'attitudes de 2015, avoir roulé trop vite au moins une fois (options « rarement », « souvent » ou « (presque) toujours ») au cours des 12 derniers mois, et ce, selon le régime de vitesse. Le graphique fournit les résultats tant pour la Belgique que pour les régions (ce qui réfère au domicile du répondant).

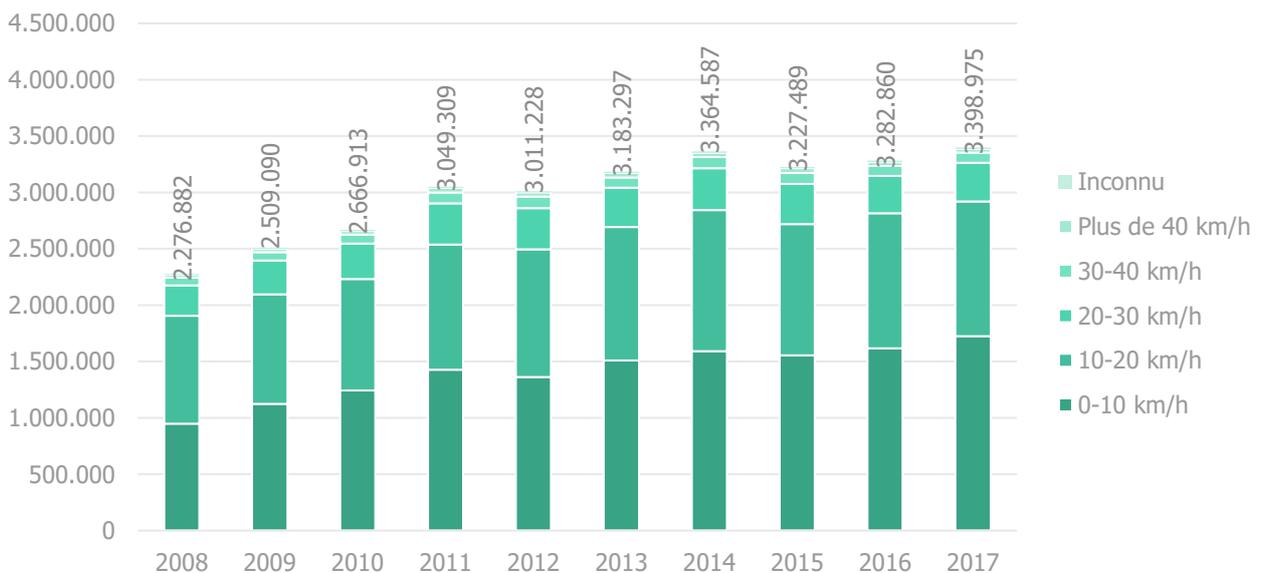
En Belgique, 86% des conducteurs admettent rouler 10 km/h au-dessus de la limite autorisée. Concernant les différents régimes de vitesse : le taux d'infraction rapportée est plus élevé dans les zones 30 (71%), confirmant les résultats des mesures de comportement. Plus de la moitié des répondants reconnaissent respectivement rouler à 140 km/h sur autoroute (59%) et à 70 km/h en agglomération (54%). En termes de différences régionales, les répondants wallons admettent davantage avoir commis un excès de vitesse que les flamands. La position des conducteurs bruxellois varie selon les régimes de vitesse : ils sont davantage à respecter les zones 30 que leurs voisins du nord et du sud du pays. Ils sont cependant également plus nombreux à rapporter commettre un excès de vitesse sur autoroute. Notons également que pour chacune des infractions, plus de la moitié des répondants, quelle que soit la région, avaient reconnu avoir commis au moins un excès de vitesse au cours de l'année écoulée.



Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes

Figure 3-6 : Vitesse excessive des automobilistes, en fonction de la région de résidence (2015)

La Figure 3-7 indique l'évolution du nombre d'infractions pour excès de vitesse constatées par la police fédérale et locale pour tous les usagers de la route. Une subdivision a été opérée entre les excès de vitesse de 0 à 10 km/h, les excès de vitesse de 10 à 20 km/h, les excès de vitesse de 20 à 30 km/h, les excès de vitesse de 30 à 40 km/h et les excès de vitesse de plus de 40 km/h. Entre 2008 et 2017, le nombre annuel d'infractions pour excès de vitesse a augmenté de près de 50%, passant de 2.276.882 (en 2008) à 3.398.975 (en 2017). En 2017, 50% des infractions constatées concernaient un excès de moins de 10 km/h et 35% un excès de 10 à 20 km/h. Moins de 15% des infractions enregistrées concernaient un excès de plus de 20 km/h. La lecture de ce graphique ne permet néanmoins pas de tirer de conclusions concernant l'évolution du taux d'infractions pour excès de vitesse. Il est en effet possible que les fluctuations du nombre d'infractions constatées soient le reflet de différences annuelles de contrôle de police.

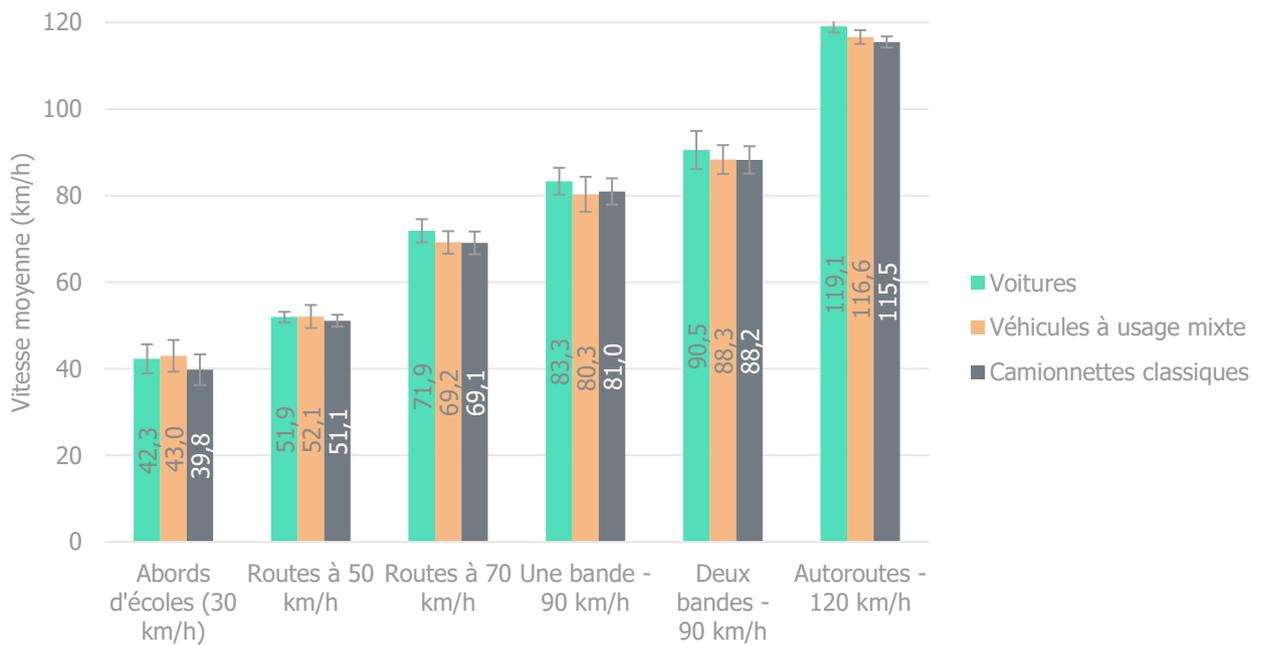


Source : Police fédérale – Direction de l'information policière et des moyens ICT – BIPOL

Figure 3-7 : Nombre d'infractions constatées pour excès de vitesse (2008-2017)

3.2 Caractéristiques de l'usager de la route

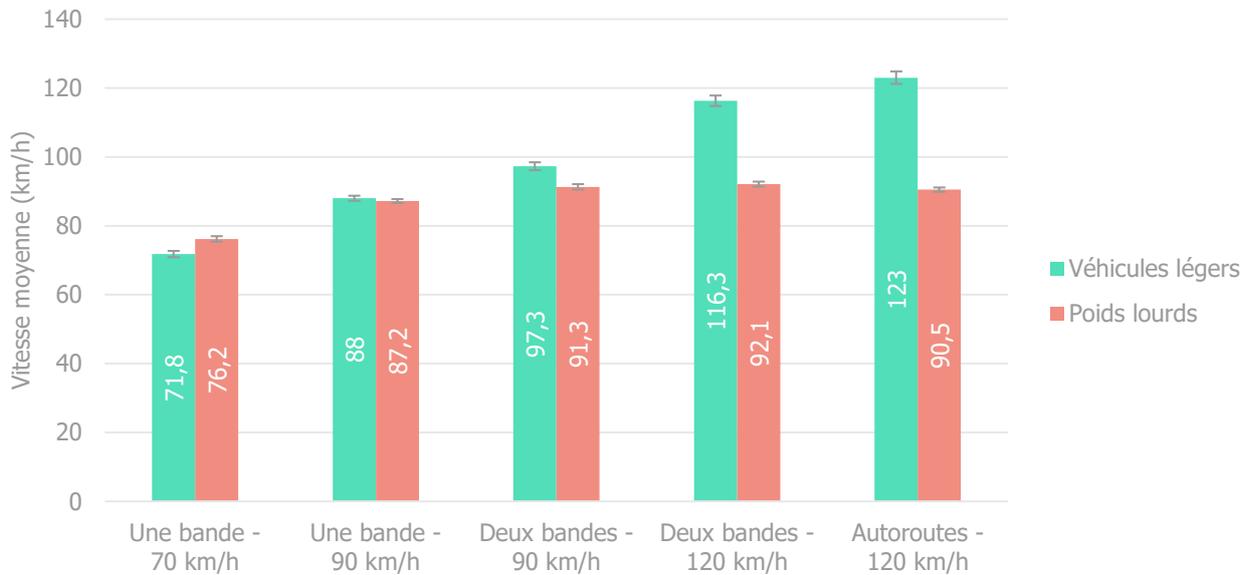
La [Figure 3-8](#) indique, selon le régime de vitesse et le type de route, la vitesse moyenne telle que mesurée lors de la mesure de comportement de l'institut Vias de 2013. Une distinction est opérée entre trois types de véhicule : les voitures particulières, les véhicules à usage mixte et les camionnettes classiques. Les véhicules à usage mixte sont des véhicules qui peuvent être utilisés aussi bien pour le transport de personnes que pour le transport exclusif de marchandises. Les camionnettes classiques sont des véhicules utilisés exclusivement pour le transport de marchandises et ne comportent donc aucune banquette arrière ou vitre à l'arrière du véhicule. Dans l'ensemble, peu de différences de moyenne de vitesse sont observées entre ces catégories de véhicules. Toutefois, la vitesse moyenne des voitures est significativement supérieure à celles des véhicules mixtes et des camionnettes sur les routes à 70 km/h, à 90 km/h à une voie et les autoroutes. Sur les routes limitées à 50 km/h et aux abords des écoles, la vitesse moyenne des véhicules mixtes semble supérieure à celle des voitures, mais cette différence n'est toutefois pas significative.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Vitesse des camionnettes »

Figure 3-8 : Vitesse moyenne, en fonction du régime de vitesse et du type de véhicule (2013)

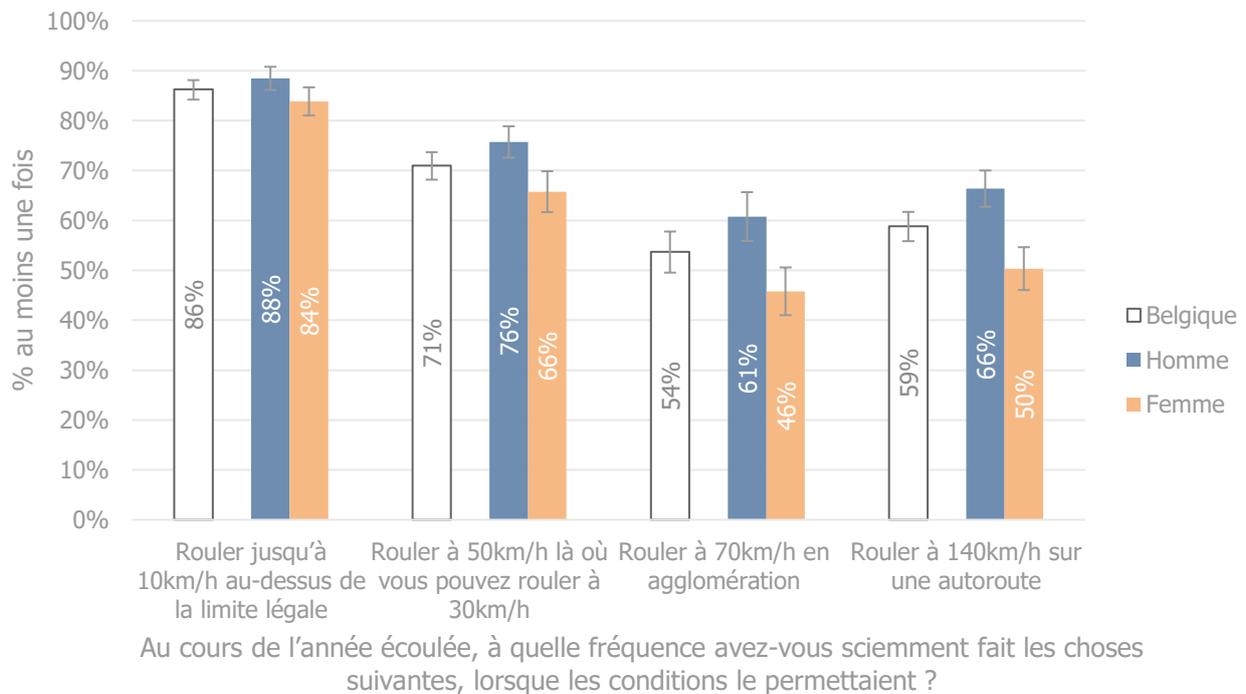
La [Figure 3-9](#) indique, selon le régime de vitesse et le type de route hors agglomération, la vitesse moyenne telle que mesurée lors de la mesure de comportement de l'institut Vias de 2015. Outre la vitesse moyenne des véhicules légers, cette figure montre également la vitesse moyenne des poids lourds. Les définitions des régimes de vitesse sont reprises dans la terminologie au début de ce rapport. Sur les routes à plus de deux voies de circulation (90 km/h, 120 km/h et autoroutes), la vitesse moyenne des véhicules légers dépasse celle des poids lourds. A l'inverse, la vitesse moyenne des poids lourds dépasse celle des véhicules légers sur les routes à 70 km/h. Il est également intéressant de noter que pour les poids lourds, la vitesse moyenne sur autoroute est inférieure à celle sur les routes à deux voies de circulation, que celles-ci soient limitées à 90 ou à 120 km/h.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement «Vitesse hors agglomération»

Figure 3-9 : Vitesse moyenne hors agglomération, en fonction du régime de vitesse et du type de véhicule (2015)

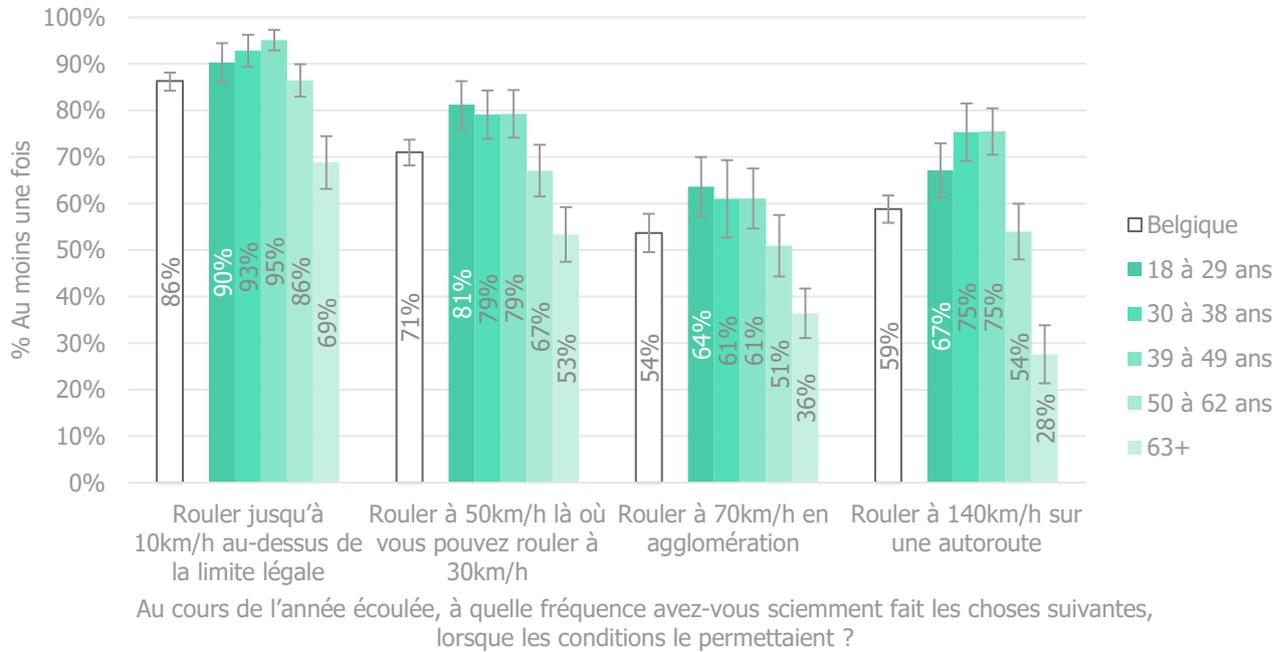
La Figure 3-10 indique le pourcentage d'automobilistes qui déclarent lors de la mesure nationale d'attitudes de 2015 avoir roulé trop vite au moins une fois (options « rarement », « souvent » ou « (presque) toujours ») au cours des 12 derniers mois, et ce en fonction du régime de vitesse. Le graphique fournit les résultats aussi bien pour la Belgique que selon le sexe du répondant. Globalement, on observe que les hommes rapportent davantage d'excès de vitesse que les femmes, quel que soit le type de route. Cet écart est davantage marqué pour les excès de vitesse en agglomération (61% des hommes contre 46% des femmes) et sur les autoroutes (66% des hommes contre 50% des femmes). Pour les excès de vitesse en zone 30 (76% des hommes et 66% des femmes) et les excès de vitesse de 10 km/h (88% des hommes et 84% des femmes), la différence de moyenne de vitesse entre les genres est moins importante .



Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes

Figure 3-10 : Vitesse excessive des automobilistes, en fonction du sexe (2015)

La [Figure 3-11](#) indique le pourcentage d'automobilistes qui déclarent, lors de la mesure nationale d'attitudes de 2015, avoir roulé trop vite au moins une fois (options « rarement », « souvent » ou « (presque) toujours ») au cours des 12 derniers mois, et ce en fonction du régime de vitesse. Le graphique fournit les résultats pour la Belgique et selon la catégorie d'âge du répondant. Globalement, les personnes de plus de 50 ans et davantage encore les personnes de plus de 63 ans rapportent moins d'excès de vitesse que les catégories de conducteurs plus jeunes. Cette différence est d'autant plus marquée sur les autoroutes. Pour les autres catégories d'âge, les 30 à 49 ans reconnaissent davantage commettre des excès de vitesse sur autoroute et dépasser la limite de vitesse de 10 km/h que les conducteurs plus jeunes.

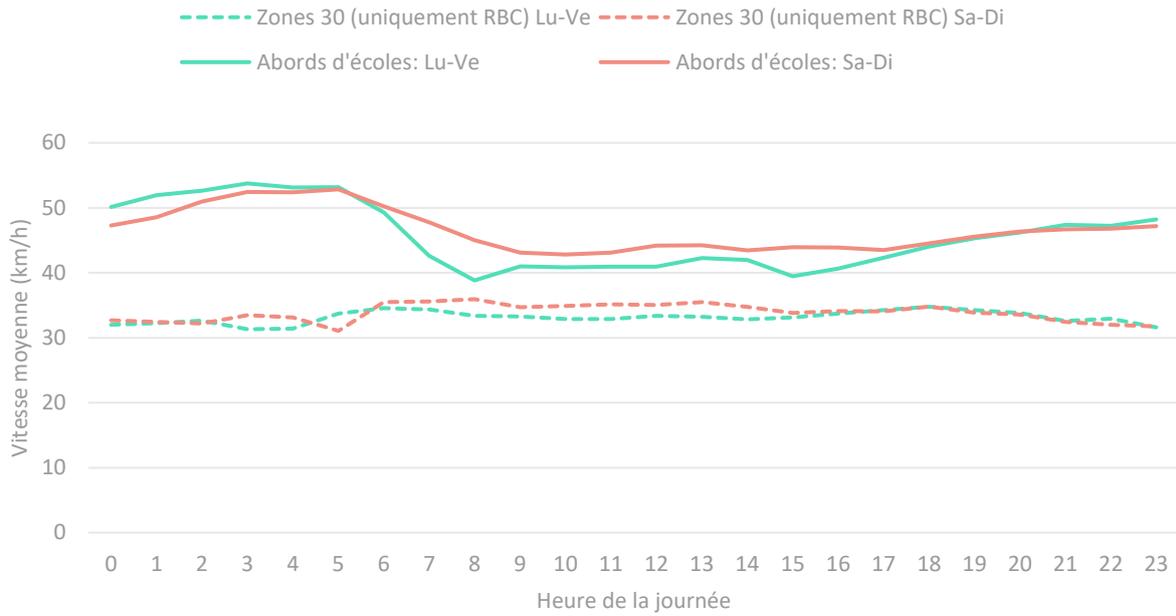


Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes

Figure 3-11 : Vitesse excessive des automobilistes, en fonction de l'âge (2015)

3.3 Autres facteurs déterminants

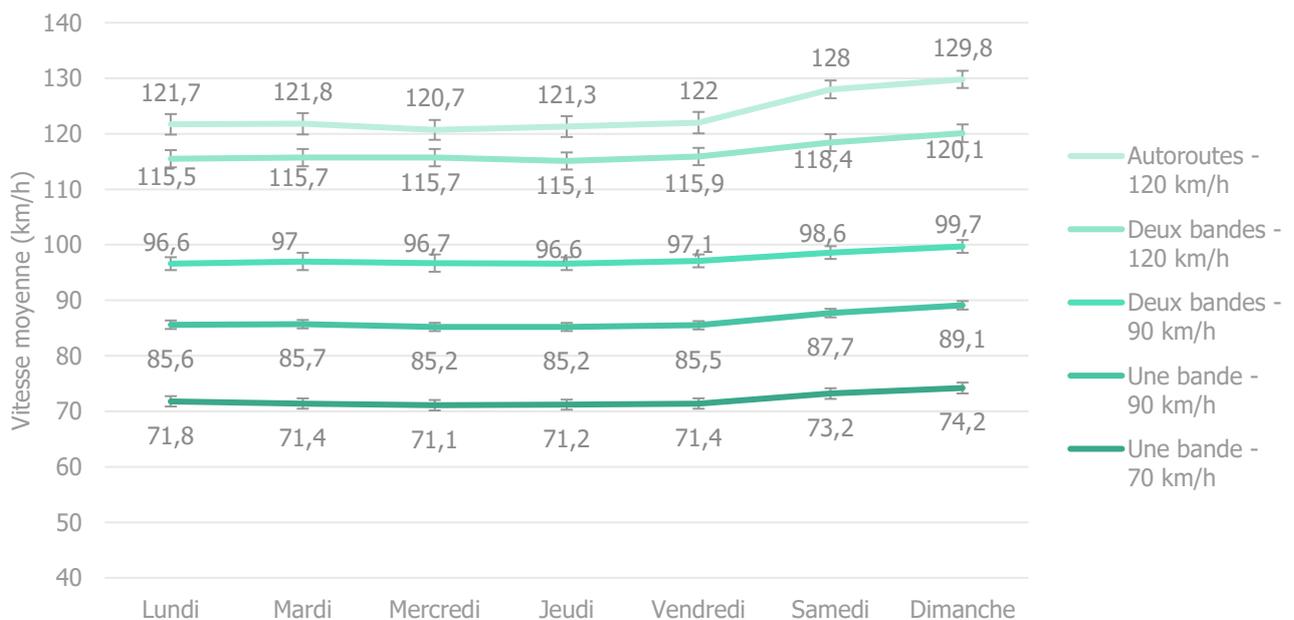
La [Figure 3-12](#) donne la vitesse moyenne des voitures les jours de semaine (du lundi au vendredi inclus) et les jours de week-end (du samedi au dimanche) selon l'heure de la journée sur les routes à 30 km/h (zone 30 ou abords d'écoles), telle que mesurée lors de la mesure de comportement de l'institut Vias en 2015. Seules les voies ne présentant pas d'adaptations au niveau de l'infrastructure susceptibles de limiter la vitesse ont été sélectionnées. C'est pour cette raison que seules les zones 30 en Région de Bruxelles-Capitale ont été sélectionnées. Que ce soit durant la semaine ou pendant le weekend, la vitesse en zones 30 varie peu au cours de la journée. En semaine et, dans une moindre mesure durant le weekend, nous notons une diminution de la vitesse moyenne durant les heures scolaires (de 8h à 16h) aux abords des écoles. Cette diminution ne permet toutefois pas à la vitesse moyenne d'être en-deçà de la limite autorisée. C'est durant la nuit, de 1h à 5h du matin qu'ont été relevées les vitesses moyennes les plus élevées aux abords des écoles.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Vitesse en agglomération »

Figure 3-12 : Vitesse moyenne des voitures particulières sur les routes à 30 km/h les jours de semaine et les jours de week-end, en fonction de l’heure du jour (2015)

La Figure 3-13 indique, par régime de vitesse et type de route hors agglomération, la vitesse moyenne des véhicules légers (des voitures particulières et des camionnettes) telle que mesurée lors de la mesure de comportement de l'institut Vias en 2015. Une subdivision a été opérée suivant le jour de la semaine lors duquel la vitesse a été mesurée. Les définitions des régimes de vitesse sont reprises à la fin de ce rapport. Quel que soit le type de route, la vitesse moyenne est relativement stable entre les différents jours de la semaine et augmente les jours de weekend. Cette augmentation est d’autant plus marquée pour le dimanche que pour le samedi. C’est sur les autoroutes que cette augmentation du weekend est la plus marquée avec une augmentation de près de 6 km/h de la vitesse moyenne le samedi et le dimanche. Sur les autres routes, la vitesse moyenne augmente en général de 2-3 km/h.



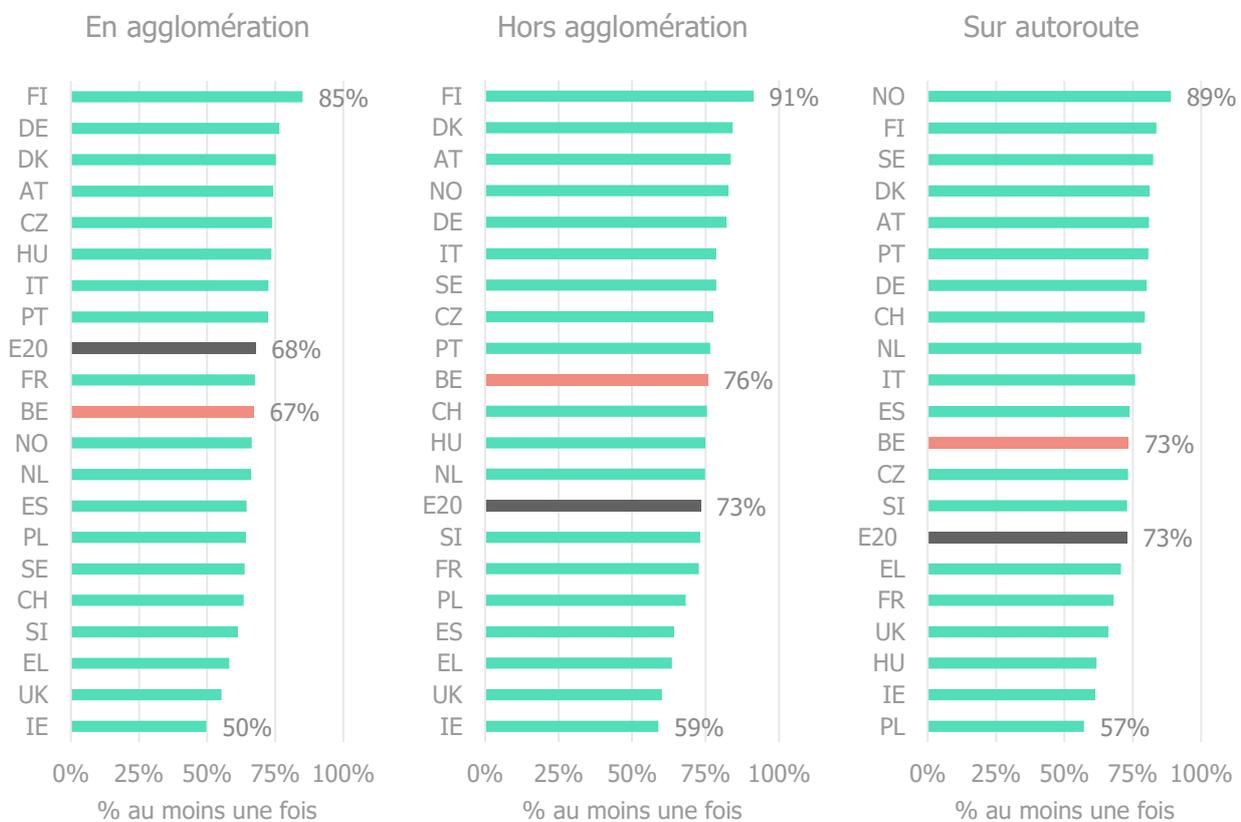
Source : IBSR, Mesure nationale de comportement «Vitesse hors agglomération»

Figure 3-13 : Vitesse moyenne des véhicules légers hors agglomération, en fonction du jour de la semaine (2015)

3.4 Comparaison avec d'autres pays

La Figure 3-14 montre, pour différents pays, le pourcentage de personnes interrogées qui ont répondu « au moins une fois » (options 2, 3, 4 ou 5 sur une échelle où 1 signifie « jamais » et 5 « (presque) toujours ») à la question « Au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous en tant qu'usager dépassé la limitation de vitesse en agglomération ? » au cours de l'enquête de l'ESRA. Une distinction a été faite en fonction du type de route.

La figure montre que la Belgique se situe autour de la moyenne européenne en ce qui concerne les excès de vitesse en agglomération (67%) et sur les autoroutes (73%). Les répondants belges ont indiqué un peu plus souvent (76%) que la moyenne européenne (73%) dépasser la limite de vitesse en dehors des agglomérations, ce qui place la Belgique en moins bonne position que ses pays voisins tels que les Pays-Bas (75%) et la France (73%). A l'inverse, en agglomération et sur les autoroutes, la situation en Belgique est plus favorable que celles de pays nordiques tels que la Finlande (respectivement 85% et 84%), la Norvège (66% et 89%), le Danemark (75% et 81%) la Suède (64% et 82%), ainsi que l'Allemagne voisine (76% et 80%). Les pays où les pourcentages sont faibles pour les trois types de routes sont l'Irlande (respectivement 50%, 59% et 61%), le Royaume-Uni (55%, 60% et 66%) et la Grèce (58%, 64% et 71%).



Source : L'institut Vias, ESRA

Figure 3-14 : Excès de vitesse, selon les pays (2015*)

*2016 pour CZ, HU et NO

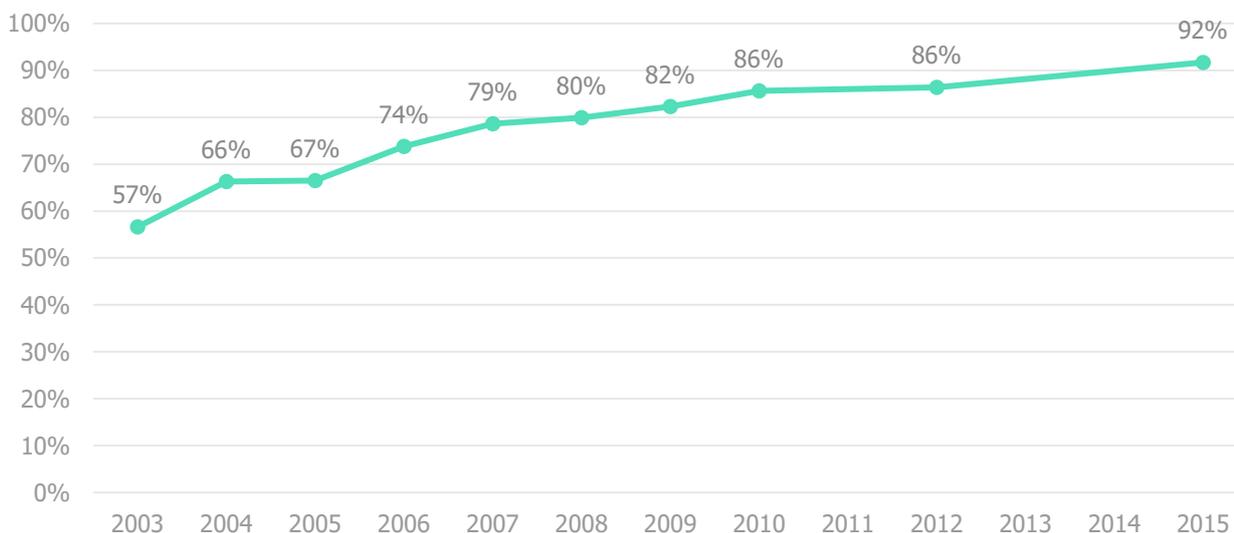
4 Port de la ceinture de sécurité

Le présent chapitre contient des données relatives à la prévalence du port de la ceinture chez les occupants d'une voiture particulière en Belgique. Nous avons eu recours aux mesures de comportement menées par l'institut Vias presque annuellement depuis 2003. Lors de la mesure de comportement de 2015, le port de la ceinture à l'arrière a été observé pour la première fois. Ces données sont complétées par le nombre d'infractions constatées par la police.

Vu que ces mesures de comportement ne contiennent pas toutes les informations sur les caractéristiques du conducteur, ces données sont complétées par le comportement auto-rapporté issu des mesures d'attitudes de l'institut Vias. Des comparaisons internationales ont été menées sur base des résultats de l'étude ESRA. Cette enquête fut réalisée via un panel en ligne au sein de 38 pays, parmi lesquels 20 pays européens.

4.1 Prévalence nationale et régionale

La [Figure 4-1](#) présente l'évolution du pourcentage d'occupants à l'avant d'une voiture particulière portant la ceinture de sécurité, tel qu'observé lors des mesures de comportement de l'institut Vias. La courbe indique une évolution continue et favorable du pourcentage de personnes portant la ceinture de sécurité à l'avant de la voiture. En 2003, seuls 57% des occupants observés à l'avant portaient la ceinture. Lors de la dernière mesure en 2015, 92% des personnes observées portaient la ceinture à l'avant.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Port de la ceinture »

Figure 4-1 : Port de la ceinture à l'avant dans les voitures particulières (2003-2015)

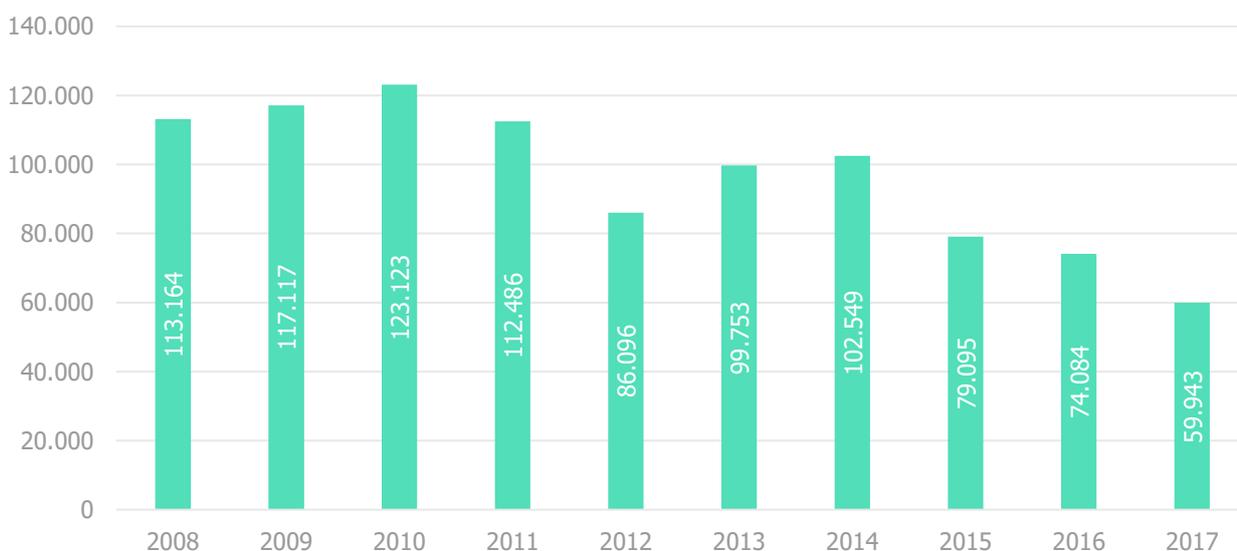
La [Figure 4-2](#) présente l'évolution du pourcentage d'occupants à l'avant d'une voiture particulière portant la ceinture de sécurité, tel qu'observé lors des mesures de comportement de l'institut Vias, en fonction de la Région. Cette évolution favorable du port de la ceinture est observée pour les trois régions du pays. De 2007 à 2012, la Flandre affichait un taux de port de ceinture légèrement supérieur qu'en Wallonie et à Bruxelles. A partir de 2012, Bruxelles rattrape son retard en matière de port de la ceinture à l'avant et son taux dépasse celui de la Flandre en 2015. Lors de cette dernière mesure, 95% des Bruxellois, 94% des Flamands et 90% des Wallons observés portaient leur ceinture à l'avant.



Source: IBSR, Mesure nationale de comportement « Port de la ceinture »

Figure 4-2 : Port de la ceinture à l'avant dans les voitures particulières, en fonction de la région (2005-2015)

La Figure 4-3 présente l'évolution du nombre d'infractions constatées par la police fédérale et locale pour le non-port de la ceinture de sécurité ou la non-utilisation ou l'utilisation incorrecte d'un dispositif de retenue pour enfant, pour tous les usagers de la route. Entre 2008 et 2017, le nombre annuel d'infractions pour non-port de la ceinture de sécurité, non-utilisation ou utilisation incorrecte d'un dispositif de retenue pour enfant a diminué de près de moitié, passant de 113.164 (en 2008) à 59.943 (en 2017). Cette dernière année reprend le nombre le plus bas d'infractions constatées. Les données de la police fédérale et locale semblent donc confirmer la tendance observée d'une amélioration du port de la ceinture au cours des dernières années. La lecture de ce graphique ne permet néanmoins pas de tirer de conclusions concernant l'évolution du taux d'infractions. Il est en effet possible que les fluctuations du nombre d'infractions constatées soient le reflet de différences annuelles de contrôle de police.

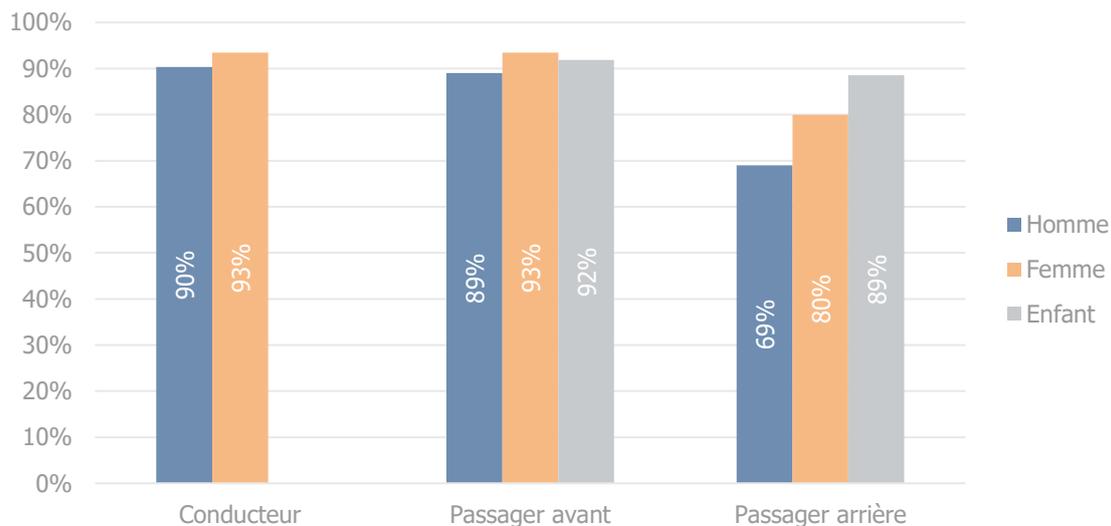


Source : Police fédérale – Direction de l'information policière et des moyens ICT – BIPOL

Figure 4-3 : Nombre d'infractions constatées pour le non-port de la ceinture de sécurité ou la non-utilisation ou l'utilisation incorrecte d'un dispositif de retenue pour enfant (2008-2017)

4.2 Caractéristiques de l'usager de la route

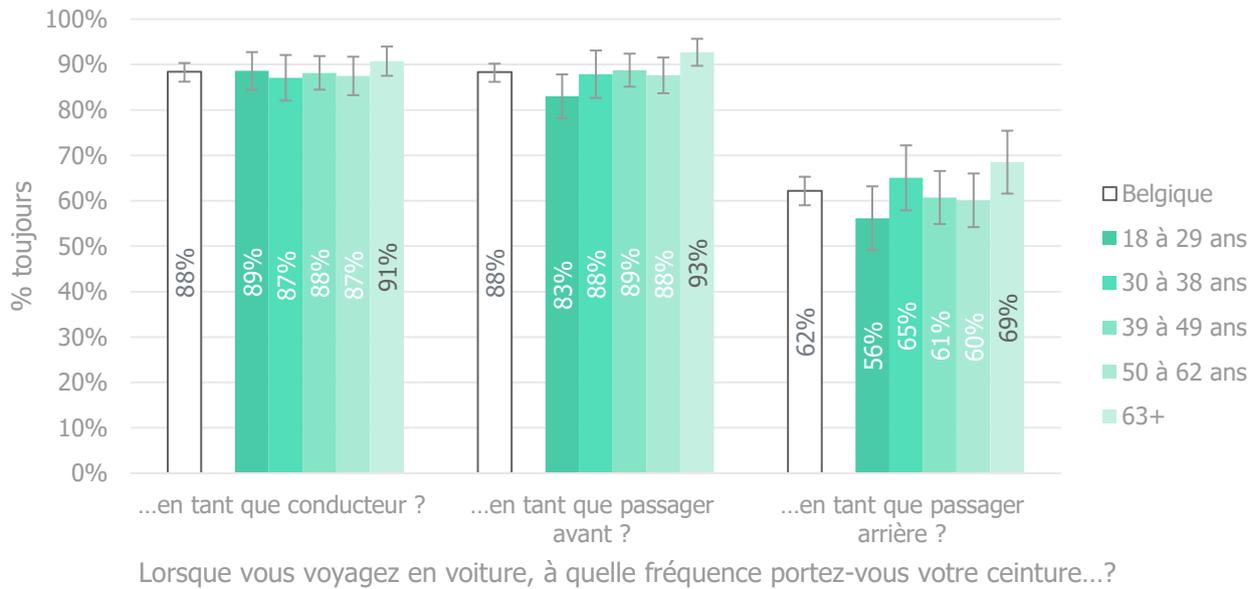
La **Figure 4-4** présente le pourcentage des occupants des voitures particulières qui portent la ceinture de sécurité, tel qu'observé lors de la mesure de comportement de l'institut Vias de 2015, selon la place dans le véhicule et selon le type d'occupant (homme, femme ou enfant). On constate que le taux de port de la ceinture de sécurité varie selon qu'il s'agit d'un occupant à l'avant (conducteur ou passager) ou à l'arrière, d'un homme, d'une femme ou d'un enfant. Globalement, les passagers avant et les conducteurs portent davantage la ceinture que les passagers à l'arrière. Cette différence est d'autant plus marquée pour les hommes. Ils sont 20% de moins à porter la ceinture à l'arrière qu'à l'avant. Cet écart se marque également pour les femmes : alors qu'elles sont 93% à porter la ceinture à l'avant, elles ne sont plus que 80% à l'arrière. Le pourcentage de port de la ceinture de sécurité chez les enfants, par contre, montre très peu de différences à l'avant et à l'arrière : 92% et 89% des enfants portent la ceinture lorsqu'ils sont respectivement passagers avant et passagers arrière.



Source: IBSR, Mesure nationale de comportement « Port de la ceinture »

Figure 4-4 : Port de la ceinture dans les voitures particulières en fonction du type d'occupant et de la place dans le véhicule (2015)

La **Figure 4-5** présente le pourcentage d'automobilistes qui, lors de la mesure d'attitudes de 2015, ont répondu « toujours » à la question « Lorsque vous vous déplacez en voiture, à quelle fréquence attachez-vous votre ceinture ? ». Une distinction est opérée selon la place occupée dans le véhicule. Outre les pourcentages pour la Belgique, les pourcentages pour certaines catégories d'âge sont également indiqués. Le taux de port de la ceinture auto-rapporté varie peu en fonction de l'âge lorsque l'on considère les conducteurs. En général, le taux le plus élevé de port de la ceinture est rapporté par le groupe d'âge le plus élevé. Cette différence est davantage marquée pour les passagers à l'avant : 93% des personnes âgées de plus de 63 ans et 88% des personnes âgées de 30 à 62 ans rapportent en moyenne toujours porter la ceinture lorsqu'ils sont passagers avant contre 83% des 18 à 29 ans. En tant que passager à l'arrière, seuls 56% des jeunes de 18 à 29 ans affirment toujours porter la ceinture contre 69% des plus de 63 ans et 65% des 30 à 38 ans. On note également une baisse de ce taux à 60% pour les 39 à 62 ans lorsqu'ils sont passagers arrière.

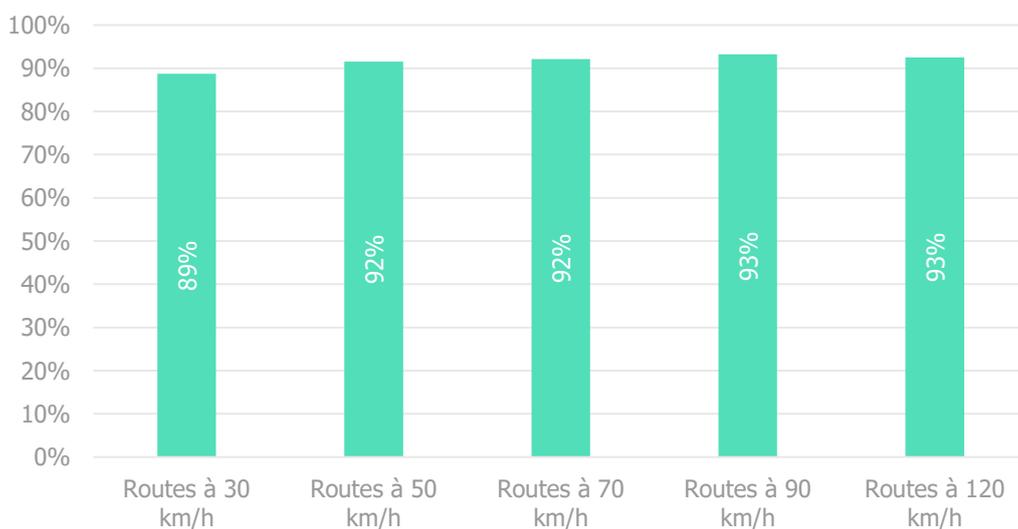


Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes

Figure 4-5 : Port de la ceinture dans les voitures particulières, en fonction de l'âge et de la place dans le véhicule (2015)

4.3 Autres facteurs déterminants

La Figure 4-6 présente le pourcentage d'occupants des voitures particulières portant la ceinture de sécurité, tel qu'observé lors des mesures de comportement de l'institut Vias en 2015, selon le régime de vitesse en vigueur sur le lieu de l'observation. Le taux observé de port de la ceinture est stable à travers les différents types de route et limites de vitesse autorisée, à l'exception des routes à 30 km/h où ce taux est légèrement, mais significativement, inférieur (89%). Cette proportion plus faible peut refléter la croyance qu'à faible vitesse, le risque et la gravité des accidents sont moindres et le port de la ceinture n'est dès lors plus considéré comme une nécessité.



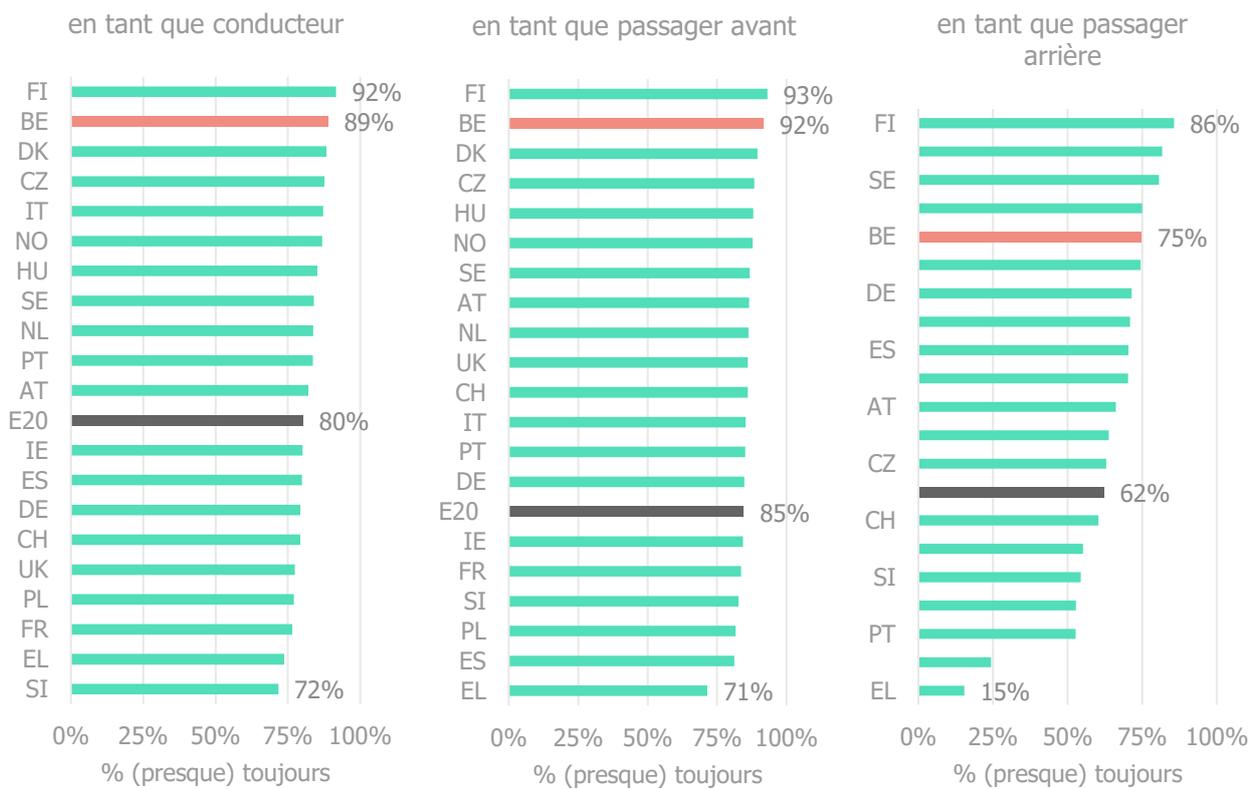
Source: IBSR, Mesure nationale de comportement « Port de la ceinture »

Figure 4-6 : Port de la ceinture dans les voitures particulières, en fonction du régime de vitesse (2015)

4.4 Comparaison avec d'autres pays

La Figure 4-7 montre, pour différents pays, le pourcentage de personnes interrogées ayant répondu « presque toujours » à la question « Au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous en tant qu'utilisateur porté votre ceinture de sécurité en tant que conducteur ? » lors de l'enquête ESRA (sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifiait « jamais » et 5 « presque toujours »). Une distinction a été faite en fonction de l'emplacement dans le véhicule.

La figure montre que la Belgique obtient de très bons résultats en termes de port de la ceinture de sécurité par rapport à d'autres pays européens. Pour chaque place dans la voiture, la Belgique se situe bien au-dessus de la moyenne européenne. Le pourcentage de répondants qui disent toujours porter la ceinture de sécurité en tant que conducteur (89%) ou en tant que passager avant (92%) n'est plus élevé qu'en Finlande (92% et 93% respectivement). En outre, 75% des Belges interrogés ont déclaré porter toujours la ceinture de sécurité à l'arrière ; quatre pays d'Europe du Nord s'en sortent mieux ici : la Finlande (86%), le Danemark (82%), la Suède (81%) et la Norvège (75%).



Source: L'institut Vias, ESRA

Figure 4-7 : Port de la ceinture, selon les pays (2015*)

*2016 pour CZ, HU et NO

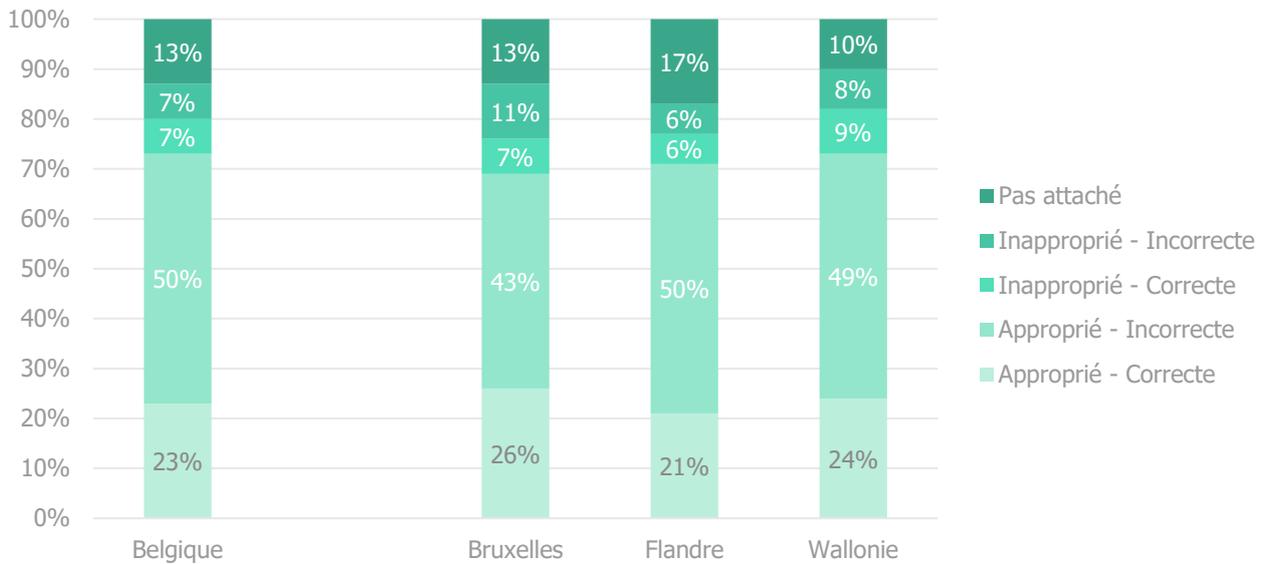
5 Utilisation des dispositifs de retenue pour enfant

Le présent chapitre contient des données sur la prévalence et la qualité d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant dans une voiture particulière. Un dispositif de retenue pour enfant (ou siège-enfant) est un ensemble d'éléments pouvant comprendre une combinaison de sangles ou d'éléments souples avec boucle de fermeture, dispositifs de réglage, pièces de fixation et, dans certains cas, un dispositif supplémentaire tel qu'un lit-auto, un porte-bébé, un siège supplémentaire et/ou un bouclier d'impact. Il est conçu de façon à diminuer le risque de blessure pour l'enfant en cas de collision en limitant la mobilité du corps. Un dispositif de retenue pour enfant doit être adapté au poids et/ou à la taille de l'enfant. Pour les enfants de moins de 135 cm, un dispositif de retenue (utilisé de manière adaptée et correcte) est obligatoire. Outre l'utilisation d'un dispositif inadapté, un dispositif de retenue pour enfant peut aussi être utilisé de manière incorrecte, par exemple lorsque le dispositif est mal fixé dans le véhicule, lorsqu'il est placé dans une position non autorisée ou lorsque l'enfant n'est pas correctement attaché dans le dispositif de retenue.

Pour ce chapitre, nous avons fait usage des données de la mesure de comportement menée par l'institut Vias en 2017. Lors de cette mesure, l'utilisation des sièges-enfants et la qualité de cette utilisation ont été observées en demandant aux voitures particulières de s'arrêter. Un questionnaire a en outre été complété en vue de recueillir davantage d'informations sur les usagers de la route. Le nombre d'infractions constatées par la police figure dans le chapitre précédent. Des comparaisons internationales ont été menées sur base des résultats de l'étude ESRA. Cette enquête fut réalisée via un panel en ligne au sein de 38 pays, parmi lesquels 20 pays européens.

5.1 Prévalence nationale et régionale

La [Figure 5-1](#) présente l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant dans les voitures particulières et la qualité (adaptée/inadaptée et correcte/incorrecte) de cette utilisation, telles qu'observées lors de la mesure de comportement par l'institut Vias en 2017. Outre le pourcentage global pour la Belgique, les pourcentages sont également indiqués pour les différentes régions. La première partie de ce graphique (à gauche) indique que, en Belgique, seul 23% des enfants sont attachés dans un système approprié et de façon correcte. 50% disposent d'un système approprié, mais l'enfant n'y est pas correctement attaché. 7% des dispositifs ne sont pas appropriés pour l'enfant mais celui-ci y est correctement attaché. 7% des dispositifs observés ne sont ni appropriés ni correctement employés pour attacher l'enfant. Finalement, dans 13% des cas, l'enfant n'est pas attaché. Ce dernier chiffre concerne tant les enfants sans aucun dispositif de retenue que les enfants avec un tel dispositif, mais qui ne sont pas attachés (par ex. harnais non bouclé) ou dont le dispositif n'est pas fixé au véhicule. La seconde partie du graphique (à droite) constitue une comparaison des trois régions et n'indique pas de différence significative entre celles-ci.

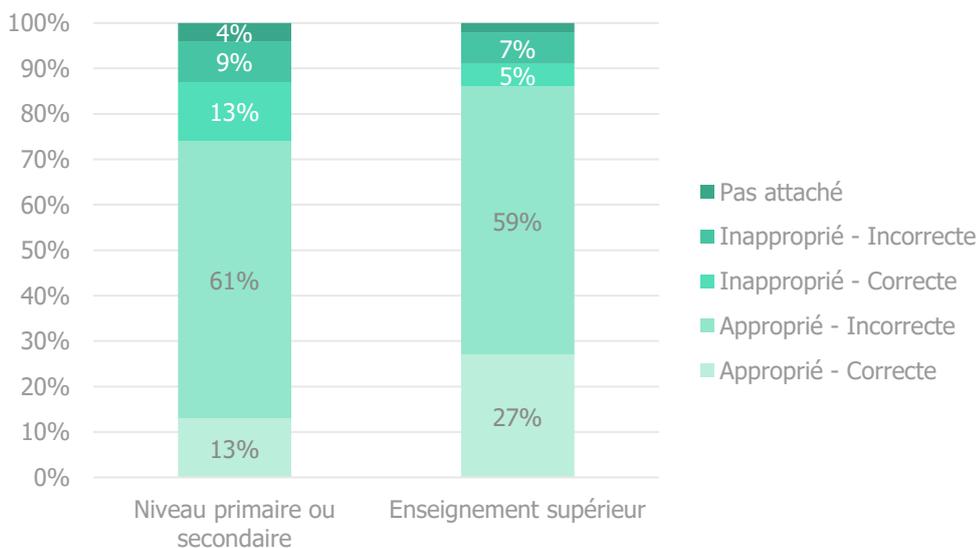


Source : L'institut Vias, Mesure nationale de comportement « Utilisation des dispositifs de retenue pour enfant »

Figure 5-1 : Utilisation et qualité d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant dans les voitures particulières, en fonction de la région (2017)

5.2 Caractéristiques de l'usager de la route

La [Figure 5-2](#) présente l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant dans les voitures particulières et la qualité (adaptée/inadaptée et correcte/utilisation incorrecte) de cette utilisation, telles qu'observées lors de la mesure de comportement par l'institut Vias en 2017. Le pourcentage d'enfants non-attachés se réfèrent aux enfants installés dans un dispositif de retenue, mais qui n'y étaient pas attachés ou le dispositif n'était pas fixé à la voiture. Une distinction est réalisée selon le niveau d'étude atteint par le conducteur, information obtenue par le biais du questionnaire complémentaire complété lors de la mesure de comportement. Les conducteurs disposant d'un niveau d'éducation supérieur (27%) étaient significativement plus susceptibles d'attacher correctement l'enfant dans un système de retenue approprié que les conducteurs titulaires d'un diplôme de primaire ou de secondaire (13%). Le taux d'enfants installés dans un système inapproprié était également significativement plus élevé pour les conducteurs détenteurs d'un diplôme primaire ou secondaire (22%) que pour les personnes détentrices d'un diplôme d'enseignement supérieur (12%).

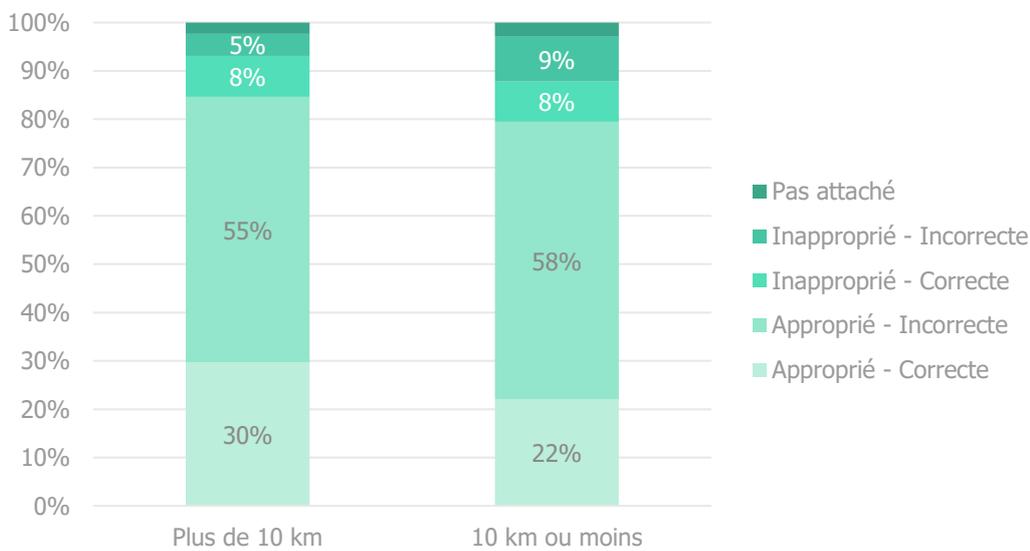


Source : L'institut Vias, Mesure nationale de comportement « Utilisation des dispositifs de retenue pour enfant »

Figure 5-2 : Utilisation et qualité d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant dans les voitures particulières, en fonction du niveau d'étude déclaré atteint par le conducteur (2017)

5.3 Autres facteurs déterminants

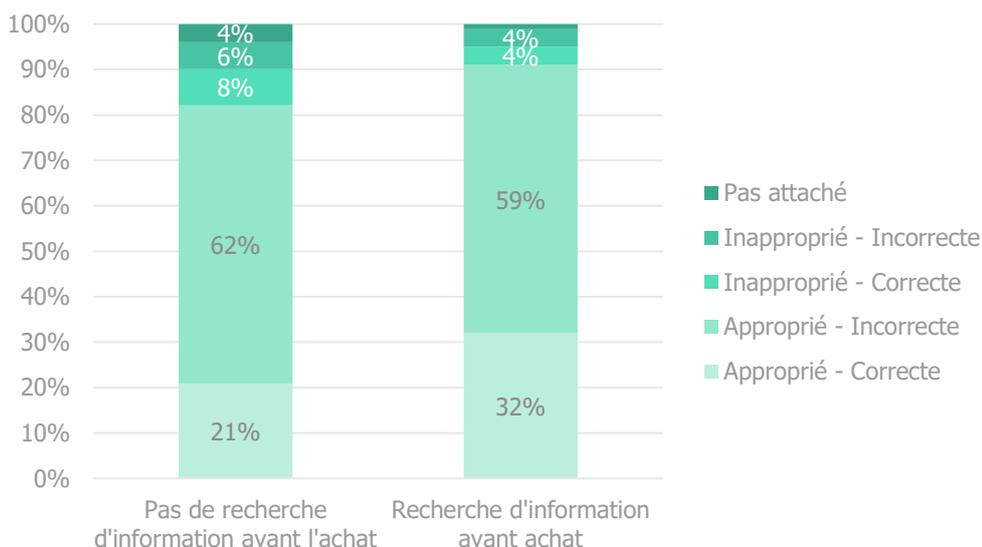
La [Figure 5-3](#) présente l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant dans les voitures particulières et la qualité (adaptée/inadaptée et correcte/incorrecte) de cette utilisation, telles qu'observées lors de la mesure de comportement par l'institut Vias en 2017. Seuls les enfants qui étaient installés dans un dispositif de retenue adapté ou au moyen d'une ceinture ont été inclus dans cet échantillon. Une distinction est réalisée selon la distance du trajet parcouru ou à parcourir, information obtenue par le biais du questionnaire complémentaire complété lors de la mesure de comportement. L'utilisation d'un dispositif de retenue pour enfant approprié et de façon correcte diffère significativement en fonction de la distance du trajet. Un taux significativement plus élevé d'enfants sont ainsi attachés de façon correcte dans un dispositif approprié pour un trajet de plus de 10 km (30%) que pour un trajet de moins de 10 km (22%). De même que la proportion d'enfants installés de façon incorrecte dans un dispositif inapproprié est significativement plus élevée pour les trajets de moins de 10 km (9%) que pour les trajets plus longs (5%).



Source : L'institut Vias, *Mesure nationale de comportement « Utilisation des dispositifs de retenue pour enfant »*

Figure 5-3 : Utilisation et qualité d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant dans les voitures particulières, en fonction de la parenté du conducteur avec l'enfant (2017)

La [Figure 5-4](#) présente l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant dans les voitures particulières et la qualité (adaptée/inadaptée et correcte/utilisation incorrecte) de cette utilisation, telles qu'observées lors de la mesure de comportement par l'institut Vias en 2017. Une distinction est réalisée selon que le conducteur a recherché ou non des informations avant l'achat du dispositif de retenue. Cette information a été obtenue par le biais du questionnaire complémentaire complété lors de la mesure de comportement. L'utilisation correcte d'un dispositif approprié est plus élevée pour les conducteurs ayant préalablement fait une recherche d'information avant l'achat du dispositif : 32% des conducteurs ayant cherché de l'information ont attaché correctement l'enfant dans un dispositif approprié contre seulement 21% des conducteurs rapportant ne pas avoir cherché de l'information avant l'achat.



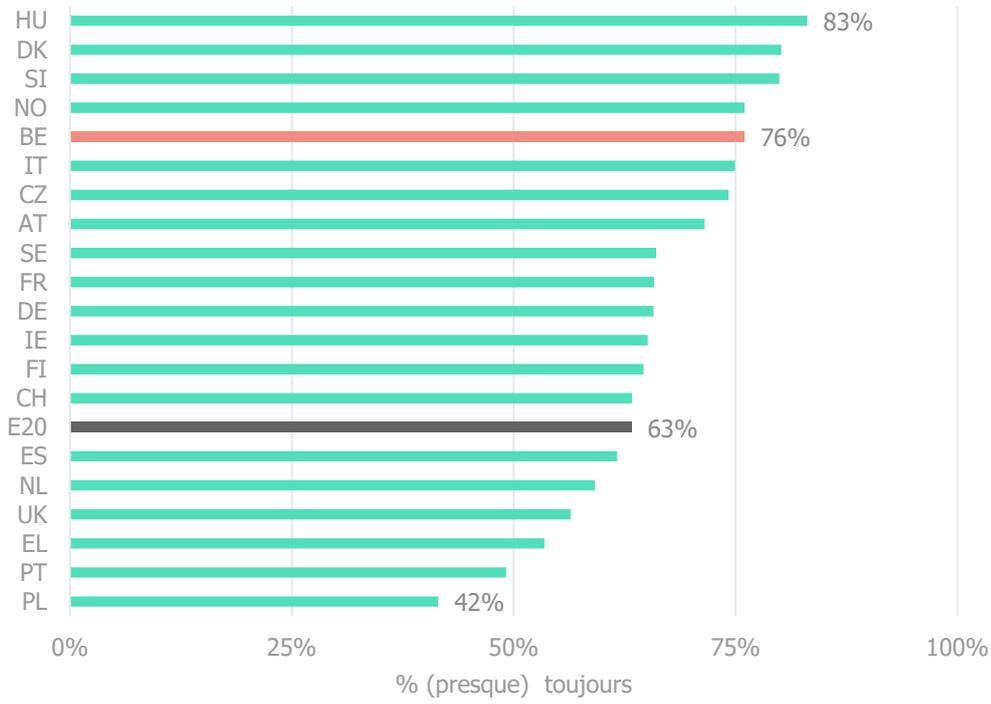
Source : L'institut Vias, *Mesure nationale de comportement « Utilisation des dispositifs de retenue pour enfant »*

Figure 5-4 : Utilisation et qualité d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant dans les voitures particulières, en fonction de la recherche d'information avant l'achat du DRE (2017)

5.4 Comparaison avec d'autres pays

La [Figure 5-5](#) montre, pour différents pays, le pourcentage de personnes interrogées qui ont répondu « presque toujours » à la question « Au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous en tant qu'utilisateur attaché correctement (siège pour enfant, rehausseur) les enfants (mesurant moins d'1m35) que vous transportiez ? », durant l'enquête ESRA (sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifiait « jamais » et 5 « presque toujours »).

La figure montre que la Belgique (76%) se situe bien au-dessus de la moyenne européenne (63%). Quatre pays obtiennent de meilleurs résultats que la Belgique : la Hongrie (83%), le Danemark (80%), la Slovénie (80%) et la Norvège (76%). La Belgique se positionne dès lors favorablement en comparaison à ses pays voisins, à savoir la France (66 %), l'Allemagne (66%) et les Pays-Bas (59%).



Source : L'institut Vias, ESRA

Figure 5-5 : Utilisation d'un système de retenue pour enfant, selon les pays (2015*)

*2016 pour CZ, HU et NO

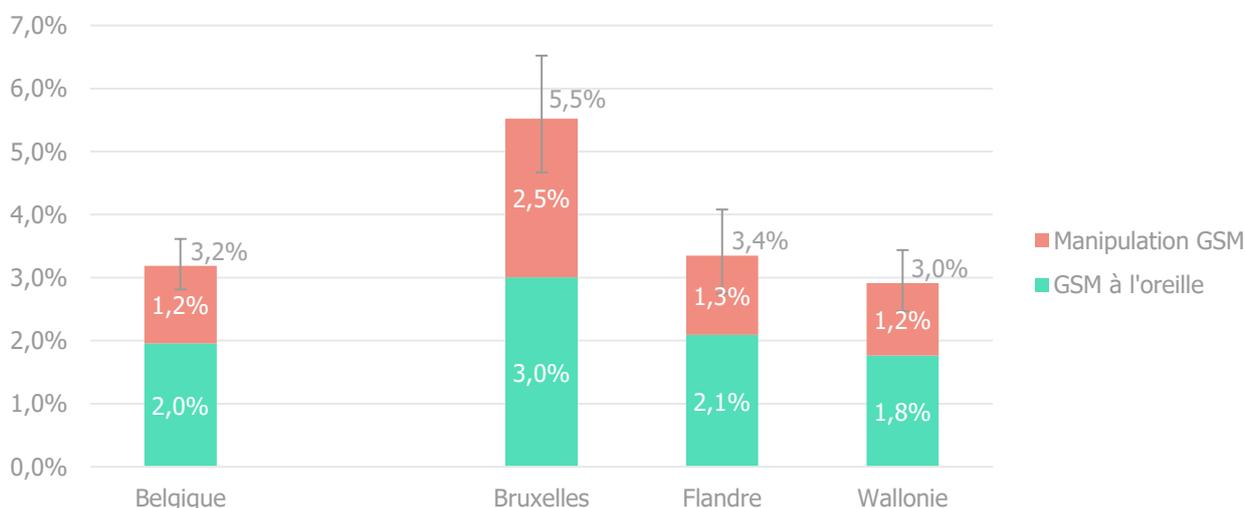
6 Distraction

Le présent chapitre contient des données sur la prévalence de l'usage du GSM par des usagers de la route différents. Seul l'usage manuel du GSM – c'est-à-dire téléphoner sans kit mains libres ou envoyer des SMS – a été observé. Y est également abordée la prévalence d'autres distractions potentielles pour les conducteurs, telles que le maniement d'objets/de nourriture ou du tableau de bord et fumer au volant.

En plus du nombre d'infractions pour usage illégal d'un GSM (c'est-à-dire sans kit mains libres) au volant constatées par la police, ce chapitre exploite des données issues de la mesure de comportement de l'institut Vias menée en 2013, de la mesure d'attitudes de 2015 et de la mesure exploratoire menée en 2016. Lors de la mesure de comportement, l'observation directe des usagers en un certain nombre de lieux représentatifs a permis de déterminer la fréquence à laquelle les conducteurs utilisaient un téléphone mobile sans kit mains libres ou s'adonnaient à une activité incompatible avec la conduite automobile. Les lieux en question ont été choisis de telle sorte que les véhicules puissent être observés en mouvement (c'est-à-dire hors feux de signalisation ou carrefours). En revanche, la mesure de comportement exploratoire réalisée en 2016 a uniquement observé l'usage manuel du GSM par les usagers aux feux rouges. Outre les conducteurs de voitures et de camionnettes, les cyclistes et piétons ont également été observés au niveau de l'usage du GSM. Des comparaisons internationales ont été menées sur base des résultats de l'étude ESRA. Cette enquête fut réalisée via un panel en ligne au sein de 38 pays, parmi lesquels 20 pays européens.

6.1 Prévalence nationale et régionale

La [Figure 6-1](#) indique la fréquence d'utilisation du GSM durant la conduite, telle qu'observée lors de la mesure de comportement de l'institut Vias en 2013. Outre les pourcentages pour la Belgique, les pourcentages par région sont également indiqués. L'utilisation du GSM est considérée suivant que celui-ci est à l'oreille (téléphoner) ou manipulé (mais pas à l'oreille : par exemple, envoyer/lire des SMS). La prévalence nationale observée de distraction parmi les conducteurs en Belgique était de 3,2% en 2013, parmi lesquels 2% téléphonaient le GSM à l'oreille et 1,2% manipulaient leur appareil. On constate que l'utilisation du GSM au volant était plus fréquemment observée à Bruxelles (5,5%) qu'en Flandre (3,4%) et qu'en Wallonie (3,0%).

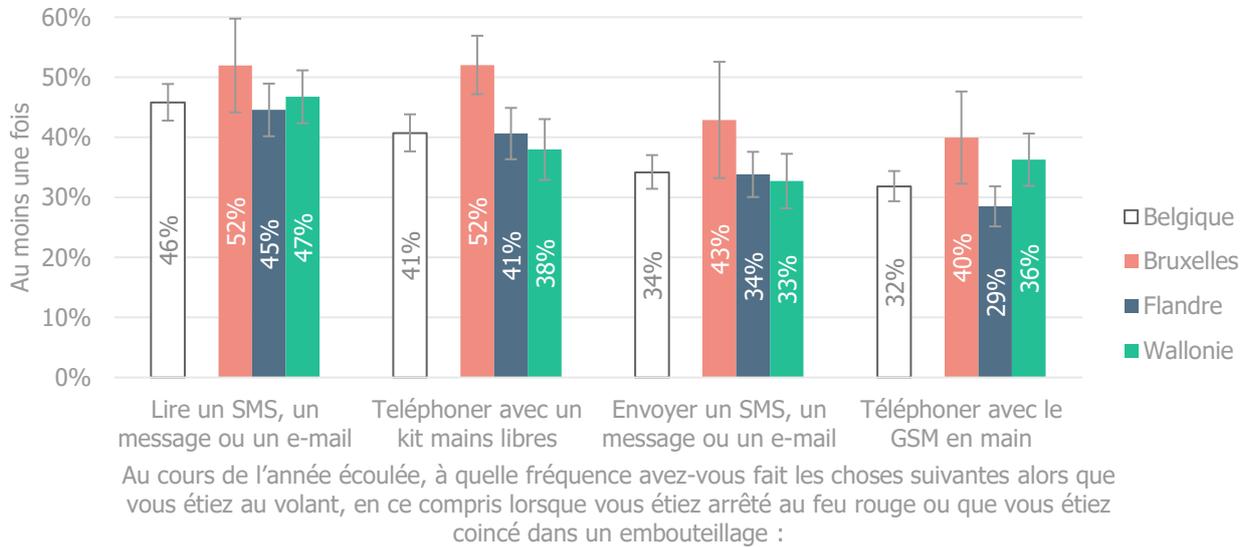


Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Distraction »

Figure 6-1 : Distraction chez les conducteurs de tous types de véhicule, en fonction de la région (2013)

La [Figure 6-2](#) présente le pourcentage d'automobilistes qui, lors de la mesure d'attitudes de 2015, ont répondu « au moins une fois » (options « rarement », « souvent » ou « (presque) toujours ») à la question « Au cours de l'année écoulée, à quelle fréquence avez-vous fait les choses suivantes alors que vous étiez au volant, en ce compris lorsque vous étiez arrêté au feu rouge ou que vous étiez coincé dans un embouteillage : ... ». Une distinction est réalisée entre quatre types d'utilisation du GSM : téléphoner avec un kit mains libres, téléphoner avec le GSM à la main, envoyer un SMS et lire un SMS. Outre les pourcentages pour la Belgique, les pourcentages par région (ce qui réfère au domicile du répondant) sont également indiqués. Cette mesure

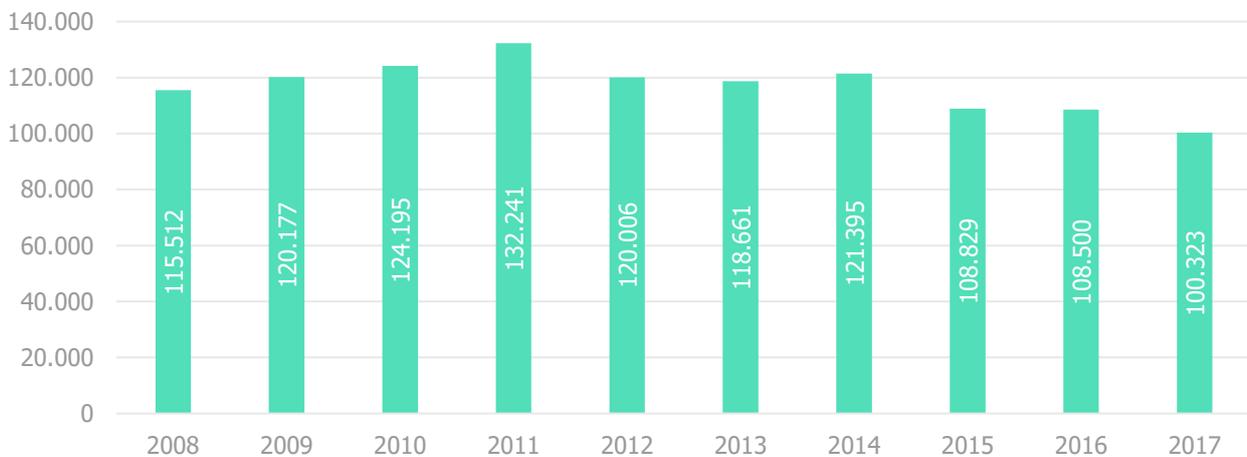
auto-rapportée confirme la tendance des comportements observés concernant la plus grande utilisation du GSM au volant en région bruxelloise. 52% des bruxellois reconnaissent avoir lu un sms, un message ou un e-mail au moins une fois au cours des 12 derniers mois alors qu'ils étaient au volant, contre 45% des flamands et 47% des wallons. Téléphoner avec un kit mains libres est également plus fréquent dans la capitale (52%) que dans les autres régions (respectivement 41% et 38% en Flandre et en Wallonie). Les bruxellois rapportent également davantage envoyer un sms (43%) en roulant de même que téléphoner en ayant le GSM en main (40%).



Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes

Figure 6-2 : Utilisation du GSM par les automobilistes, en fonction de la région de résidence (2015)

La Figure 6-3 présente l'évolution du nombre d'infractions pour l'utilisation, sans kit mains libres, du GSM au volant constatées par la police fédérale et locale, pour tous les usagers de la route. Entre 2008 et 2017, le nombre annuel d'infractions pour utilisation du GSM variait de 115.512 (en 2008) à 100.323 (en 2017). Un pic de 132.241 infractions a été relevé en 2011. C'est lors des trois dernières années (2015, 2016 et 2017) qu'ont été enregistrés les nombres les plus bas d'infractions. La lecture de ce graphique ne permet néanmoins pas de tirer de conclusions concernant l'évolution du taux d'infractions pour utilisation du GSM au volant. Il est en effet possible que les fluctuations du nombre d'infractions constatées soient le reflet de différences annuelles de contrôle de police.

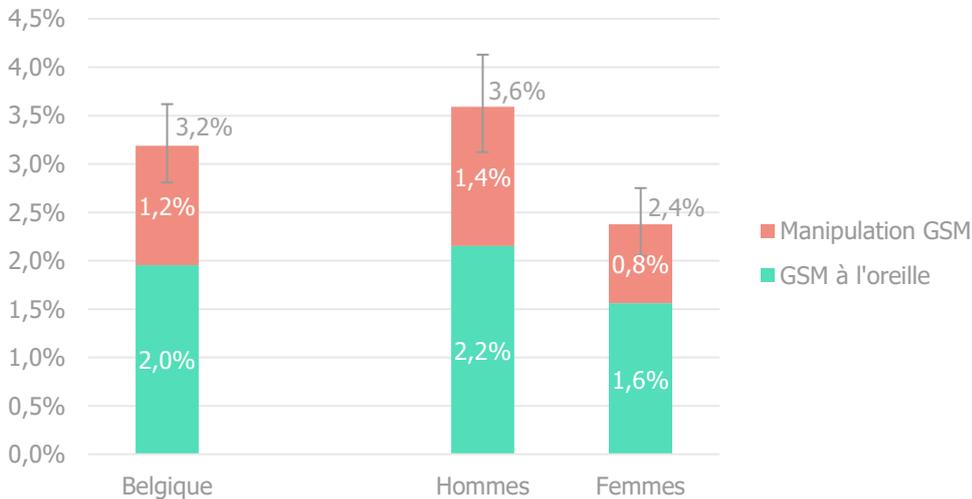


Source : Police fédérale – Direction de l'information policière et des moyens ICT – BIPOL

Figure 6-3 : Nombre d'infractions constatées pour l'utilisation, sans kit mains libres, du GSM au volant (2008-2017)

6.2 Caractéristiques de l'usager de la route

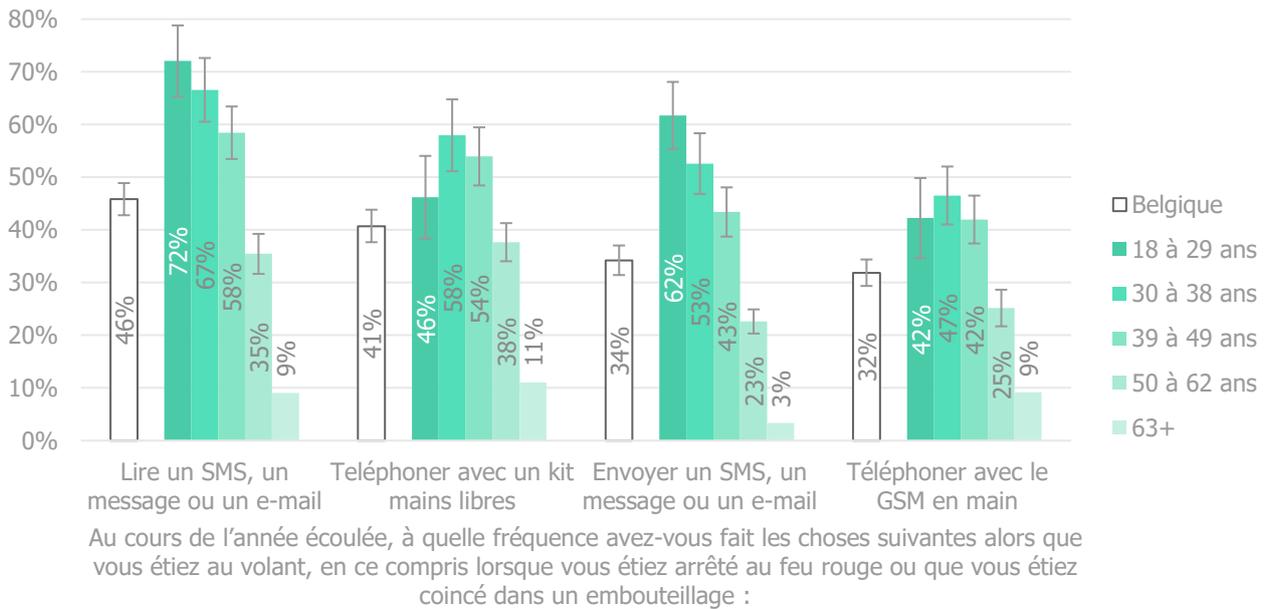
La **Figure 6-4** indique la fréquence d'utilisation du GSM durant la conduite, telles qu'observées lors de la mesure de comportement de l'institut Vias en 2013. Outre les pourcentages pour la Belgique, les pourcentages par sexe sont également indiqués. Une proportion significativement plus élevée d'hommes (3,6%) que de femmes (2,4%) ont été observés en train d'utiliser leur GSM. Cette différence n'est toutefois significative que pour la manipulation du GSM (1,4% des hommes et 0,8% des femmes) et non pour le fait de téléphoner avec le GSM à l'oreille (2,2% des hommes et 1,6% des femmes).



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Distraction »

Figure 6-4 : Distraction chez les conducteurs de tous types de véhicule, en fonction du sexe (2013)

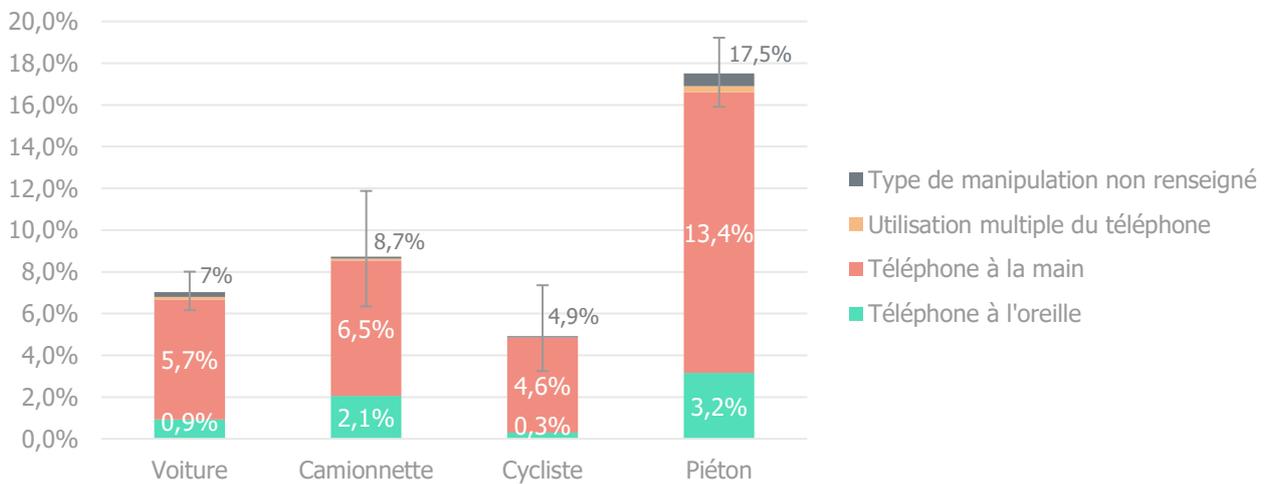
La **Figure 6-5** présente le pourcentage d'automobilistes qui, lors de la mesure d'attitudes de 2015, ont répondu « au moins une fois » (options « rarement », « souvent » ou « (presque) toujours ») à la question « Au cours de l'année écoulée, à quelle fréquence avez-vous fait les choses suivantes alors que vous étiez au volant, en ce compris lorsque vous étiez arrêté au feu rouge ou que vous étiez coincé dans un embouteillage: ... ». Une distinction est réalisée entre trois types d'utilisation du GSM : téléphoner, envoyer un SMS et lire un SMS. Outre les pourcentages pour la Belgique, les pourcentages pour certaines catégories d'âge sont également indiqués. En ce qui concerne la lecture et l'envoi de message, ces comportements sont très fréquemment rapportés par les jeunes conducteurs et on observe une diminution progressive à travers les différentes tranches d'âge : Ainsi, si 72% et 62% des 18 à 29 ans reconnaissent respectivement lire et envoyer leurs messages au volant, ils ne sont plus que 58% et 43% entre 39 et 49 ans. Une tendance différente est observée pour le fait de téléphoner au volant. Ce sont les 30 à 38 ans qui rapportent le plus téléphoner au volant, que ce soit avec (58%) ou sans kit mains libres (47%). La fréquence de ce comportement se réduit ensuite également progressivement dans les tranches d'âge supérieures.



Source : IBSR, Mesure nationale d'attitudes

Figure 6-5 : Utilisation du GSM par les automobilistes, en fonction de l'âge (2015)

La Figure 6-6 présente le pourcentage d'utilisation d'un GSM lors de l'attente à un feu rouge, telle qu'observée durant la mesure de comportement de l'institut Vias en 2016. Une distinction est faite suivant le type d'usager. L'utilisation du GSM est globalement davantage observée pour les piétons (17,5%) que pour les autres usagers de la route. Près d'un piéton sur 5 était observé en train d'utiliser son téléphone lors de l'attente au feu rouge. Près 8% des conducteurs de voiture et de camionnette utilisaient également leur téléphone durant le temps d'attente ainsi que près de 5% des cyclistes. Pour la plupart des usagers concernés par cette utilisation, il s'agissait de tenir le GSM à la main.



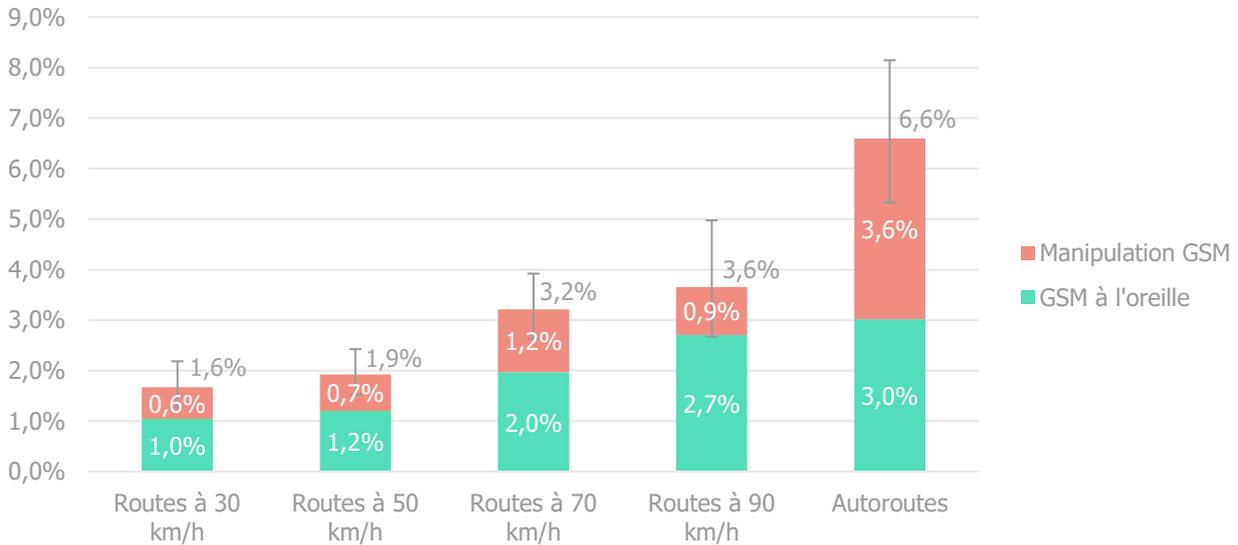
Source : IBSR, Mesure de comportement exploratoire « Utilisation du téléphone au feu rouge »

Figure 6-6 : Utilisation manuelle du GSM lors de l'attente au feu rouge, selon le type d'usager (2016)

6.3 Autres facteurs déterminants

La Figure 6-7 indique la fréquence d'utilisation du GSM durant la conduite, telle qu'observée lors de la mesure de comportement de l'institut Vias en 2013. Les résultats sont donnés pour différents régimes de vitesse (vitesse maximale autorisée sur le lieu de l'observation). On constate une augmentation d'utilisation du GSM en fonction du régime de vitesse. L'utilisation du GSM, que ce soit pour téléphoner ou manipuler l'appareil,

augmente proportionnellement avec la vitesse. Cet accroissement d'utilisation du GSM en fonction de la vitesse peut paraître surprenant compte tenu que les conséquences de cette distraction seraient plus dramatiques à haute vitesse qu'à basse vitesse. Néanmoins, il importe également de considérer que le conducteur est plus susceptible de devoir faire face à des situations inattendues et de devoir adapter sa conduite aux conditions de circulation et autres usagers de la route dans les zones limitées à 30 et 50 km/h. Le conducteur sur autoroute est également plus susceptible d'effectuer un long trajet et, dès lors, moins enclin à reporter un appel téléphonique.



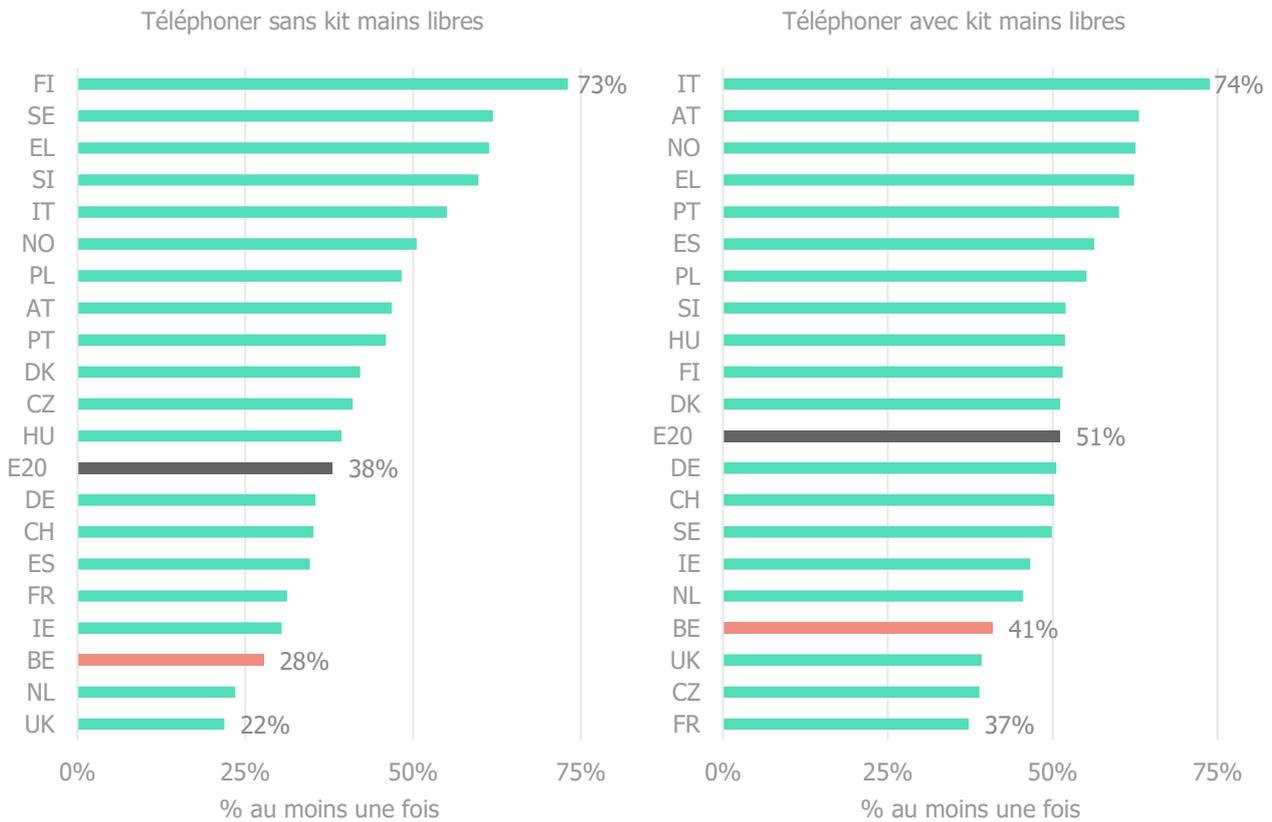
Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Distraction »

Figure 6-7 : Distraction chez les conducteurs de tous types de véhicule, en fonction du régime de vitesse (2013)

6.4 Comparaison avec d'autres pays

La Figure 6-8 et la Figure 6-9 montrent, pour différents pays, le pourcentage de personnes interrogées ayant répondu « au moins une fois » (options 2, 3, 4 ou 5 sur une échelle où 1 signifie « jamais » et 5 « (presque) toujours ») à la question « Au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous en tant qu'utilisateur téléphoné au volant en tenant son GSM en main ? », durant l'enquête ESRA. Une distinction a été faite entre les différents types d'utilisation du téléphone mobile.

La Figure 6-8 montre que la Belgique se comporte bien en termes d'appels avec et sans kit mains libres. Seuls 28% des Belges disent avoir passé des appels au volant sans kit mains libres au cours de l'année écoulée. Uniquement le Royaume-Uni (22%) et les Pays-Bas (24%) ont un pourcentage inférieur. Bien que le pourcentage d'appels avec kit mains libres soit plus élevé (41%), il est encore très inférieur à la moyenne européenne (51%), seuls la France (37%), la République tchèque (39%) et le Royaume-Uni (39%) s'en sortent mieux.

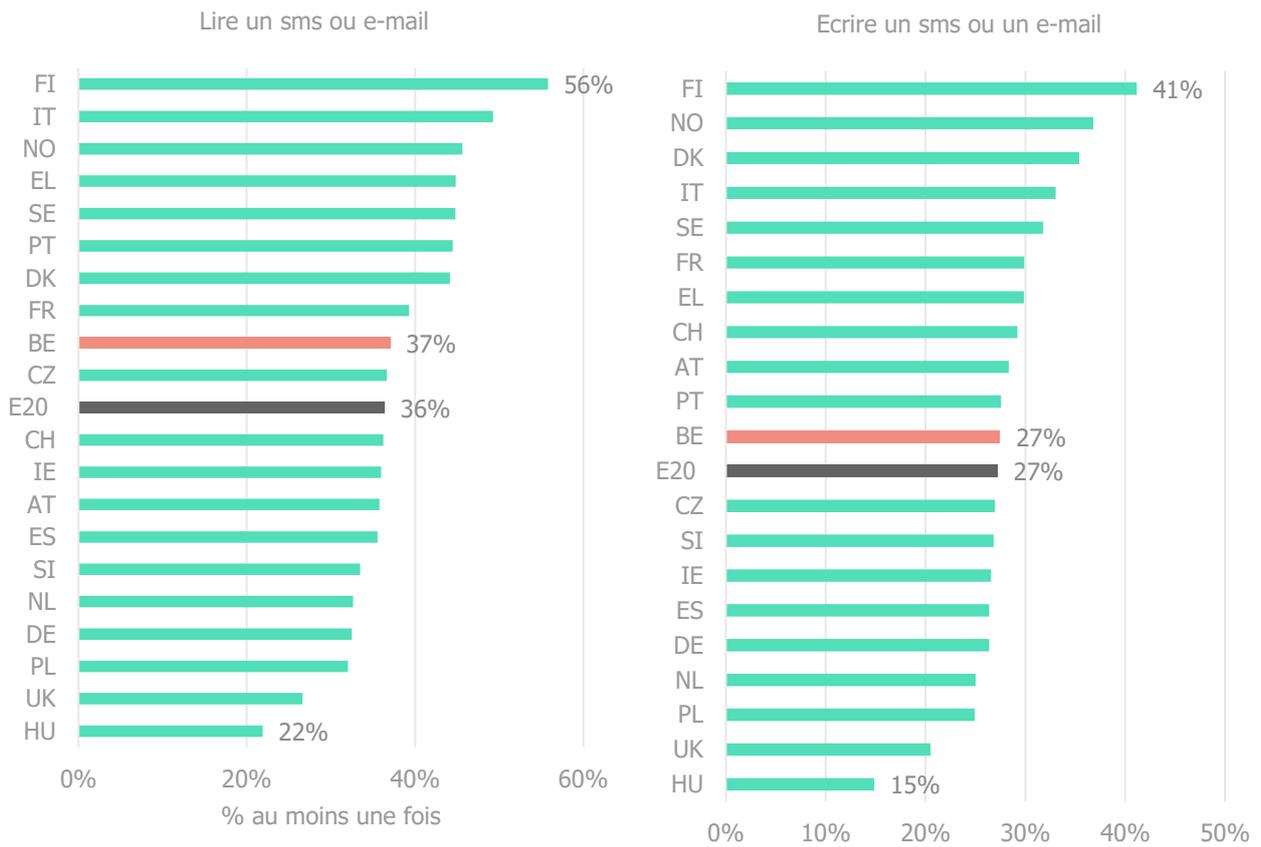


Source : L'institut Vias, ESRA

Figure 6-8 : Utilisation du GSM au volant, selon les pays (2015*)

*2016 pour CZ, HU et NO

En ce qui concerne l'utilisation du téléphone mobile pour lire ou écrire des SMS ou des e-mails, la Belgique se rapproche de la moyenne européenne. Au cours de l'année écoulée, 37% des répondants belges ont déclaré avoir lu des SMS ou des e-mails au volant et 27% ont déclaré avoir écrit des SMS ou des e-mails. Pour les deux questions, la Belgique obtient de meilleurs résultats (légèrement) que la France voisine (respectivement 39% et 30%), mais moins bons que les Pays-Bas (33% et 25%) et l'Allemagne (32% et 26%). Les pays où les personnes interrogées admettent le plus souvent lire un SMS ou un e-mail au volant sont la Finlande (56%), l'Italie (49%) et la Norvège (46%). Les pourcentages les plus faibles se trouvent en Hongrie (22%), au Royaume-Uni (27%) et en Pologne (32%).



Source : L'institut Vias, ESRA

Figure 6-9 : Utilisation du GSM au volant, selon les pays (2015*)

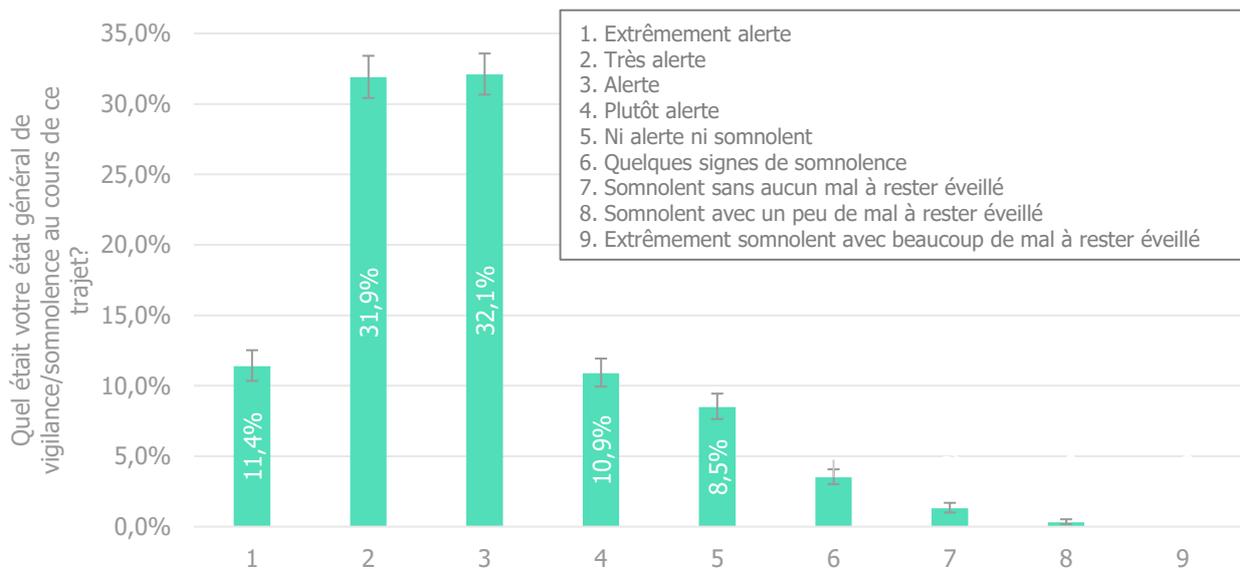
*2016 pour CZ, HU et NO

7 Somnolence et fatigue

Ce chapitre contient des données relatives à la prévalence de la somnolence et de la fatigue au volant. Une partie des données est issue de l'enquête ESRA, réalisée auprès d'un panel en ligne au sein de 38 pays parmi lesquels 20 pays européens, et qui s'est penchée sur la fatigue au volant. D'autres données présentées sont issues d'une enquête récente (2017) qui a sondé spécifiquement la somnolence (et non la fatigue) au volant. On parle de somnolence lorsque l'on a l'impression que l'on va s'endormir ; elle indique une diminution de la vigilance. La fatigue indique plutôt un manque d'énergie, sans nécessairement une diminution de la vigilance. Une seconde différence entre les deux enquêtes est la période à laquelle la question a trait. Alors que l'enquête ESRA s'intéressait à la prévalence de la fatigue au volant au cours de l'année écoulée, l'enquête de 2017 examinait la somnolence durant un trajet au cours des dernières 24 heures. Il est ainsi possible d'évaluer la fatigue au volant au cours des kilomètres réellement parcourus.

7.1 Prévalence nationale et régionale

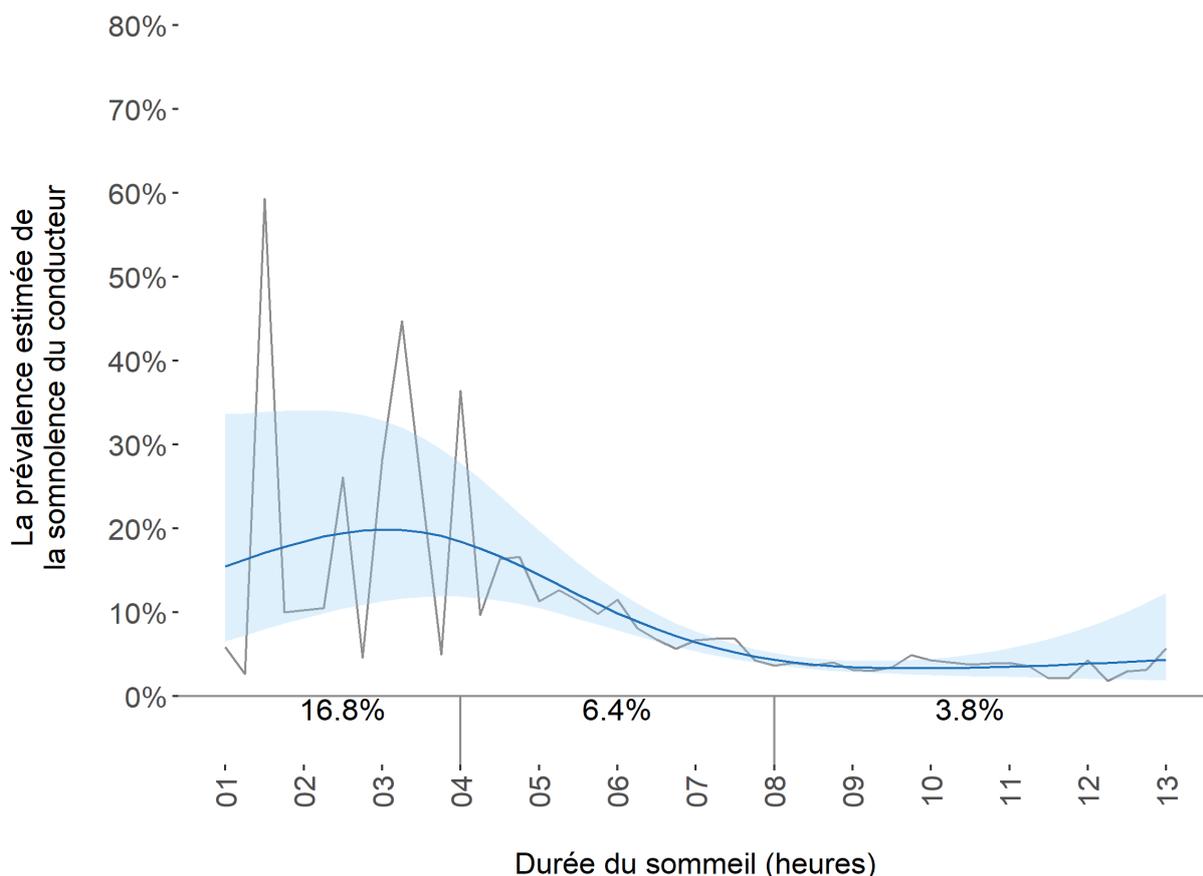
La [Figure 7-1](#) présente les réponses des conducteurs de voiture et de camionnette à la question suivante, posée dans le cadre de l'enquête de 2017 sur la somnolence au volant, et relative à un trajet ayant eu lieu au cours des dernières 24 heures : « Dans quelle mesure vous êtes-vous, de manière générale, senti(e) alerte/somnolent(e) durant ce trajet ? (définition de somnolent(e) : "qui se situe entre le sommeil et l'éveil") ». On peut parler de somnolence à partir d'un score de 6 (« quelques signes de somnolence »). Les résultats indiquent que 5,1% des répondants ont rapporté avoir réalisé un trajet en présentant des signes de somnolence au cours des dernières 24h.



Source : L'institut Vias, Enquête « Somnolence au volant »

Figure 7-1 : Somnolence au volant chez les conducteurs de voiture particulière et de camionnette (2017)

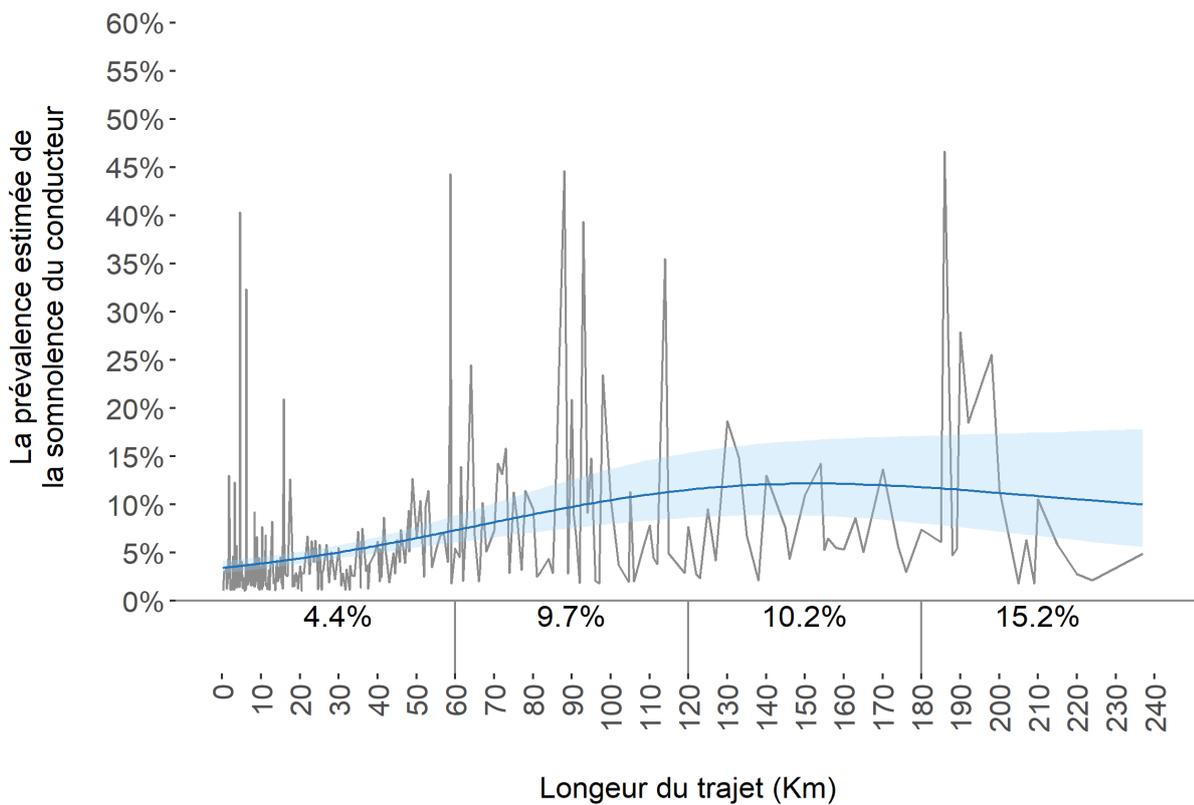
La [Figure 7-2](#) indique la prévalence estimée de somnolence en fonction de la durée du sommeil précédant le trajet. La durée du sommeil a été calculée sur base des réponses des participants aux questions : « À quelle heure vous êtes-vous couché » et « À quelle heure vous êtes-vous levé? » (en référence au dernier épisode de sommeil avant le trajet). Les résultats montrent sans surprise que des épisodes de sommeil plus longs avant la conduite se traduisent ensuite par une plus faible prévalence de la somnolence au volant. L'effet individuel de la durée du sommeil et l'intervalle de confiance à 95% sont représentés par la ligne et le ruban bleus. La prévalence estimée de la somnolence au volant dans l'échantillon est représentée en gris. Avec moins de huit heures de sommeil, on observe une augmentation rapide de la prévalence de la somnolence au volant. La prévalence de la somnolence ne semble plus augmenter à moins de 4 heures de sommeil. Toutefois, il convient d'être prudent dans l'interprétation de ces résultats étant donné le petit nombre de personnes interrogées qui indiquent avoir dormi moins de 4 heures dans cet échantillon.



Source : L'institut Vias, Enquête « Somnolence au volant »

Figure 7-2 : Prévalence estimée de la somnolence chez les conducteurs en fonction de la durée du sommeil avant le trajet (2017)

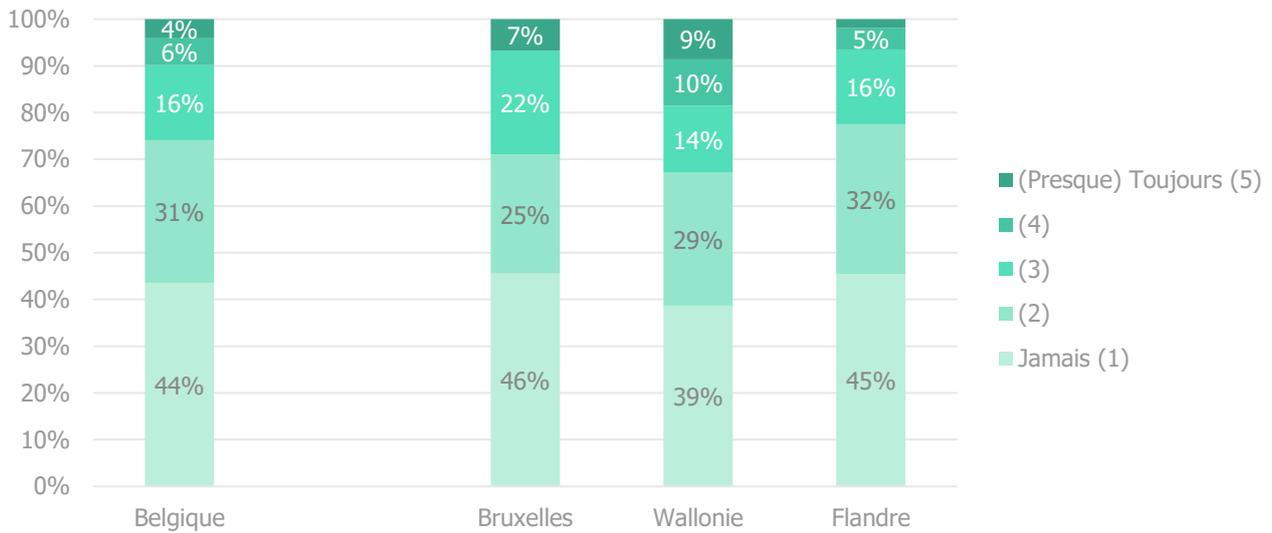
La Figure 7-3 représente la prévalence estimée de somnolence en fonction de la longueur du trajet. La ligne grise irrégulière montre que la prévalence de somnolence croît en fonction de la longueur du trajet (en moyenne 1% par 16 km). On constate dès lors que la prévalence estimée de somnolence pour les trajets inférieurs à 60km est de 4,4%, cette prévalence est proche de 10% en moyenne pour les trajets de 60 à 180 km et de 15% pour les trajets dépassant les 180 km.



Source : L'institut Vias, Enquête « Somnolence au volant »

Figure 7-3 : Prévalence estimée de la somnolence chez les conducteurs en fonction de la longueur du trajet (2017)

La [Figure 7-4](#) indique les pourcentages correspondant aux réponses des automobilistes (belges) à la question suivante de l'enquête ESRA de 2015 : « Au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous en tant qu'utilisateur réalisé que vous étiez trop fatigué pour conduire? ». Outre le pourcentage global pour la Belgique, les pourcentages des différentes régions (ce qui réfère au domicile du répondant) sont également indiqués. Les personnes interrogées répondaient à l'aide d'une échelle allant de 1 à 5 (1 signifiant « jamais » et 5 « (presque) toujours »). Alors que la [Figure 7-1](#) indiquait une somnolence au volant, c'est à dire une diminution de vigilance, la [Figure 7-4](#) aborde le problème de la fatigue, c'est-à-dire le manque d'énergie qui n'implique pas nécessairement un état de somnolence. Au cours des 12 derniers mois, 47% des conducteurs interrogés rapportaient rouler occasionnellement dans un état de fatigue trop avancé et 10% indiquaient le faire très régulièrement. La comparaison des différentes régions montre que les automobilistes wallons affirment rouler plus régulièrement dans un état de fatigue avancé que leurs voisins flamands.

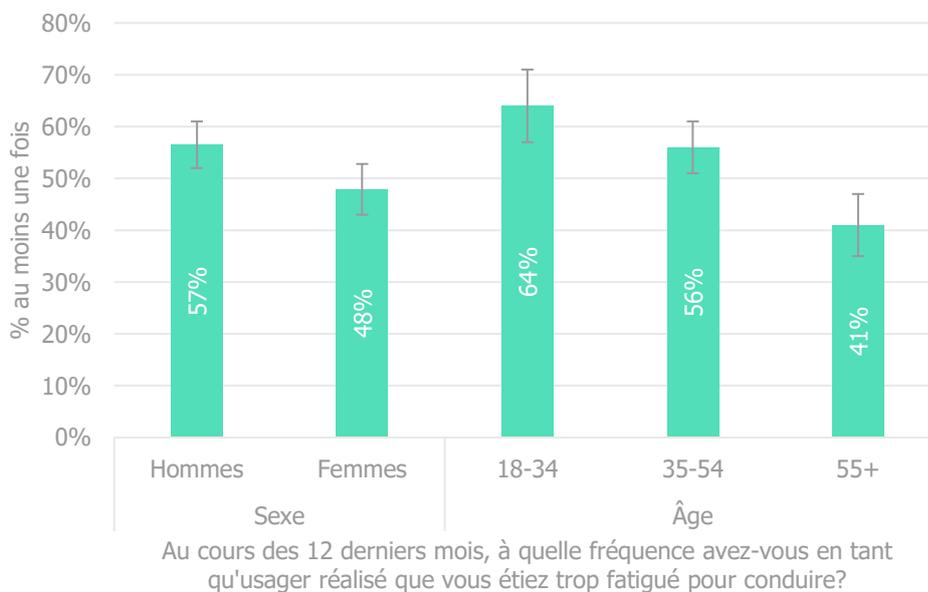


Source: L'institut Vias, ESRA

Figure 7-4 : Fatigue au volant chez les automobilistes, en fonction de la région de résidence (2015)

7.2 Caractéristiques de l'utilisateur de la route

La [Figure 7-5](#) présente le pourcentage d'automobilistes (belges) qui, lors de l'enquête ESRA de 2015, ont répondu « au moins une fois » (options 2, 3, 4 ou 5 sur une échelle où 1 signifie « jamais » et 5 « (presque) toujours ») à la question « Au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous en tant qu'utilisateur réalisé que vous étiez trop fatigué pour conduire ? ». Une distinction est réalisée selon le sexe et la catégorie d'âge du répondant. Une proportion significativement plus élevée d'hommes (57%) que de femmes (48%) affirment avoir roulé en étant trop fatigués. On note également un écart entre les différentes tranches d'âge : les conducteurs âgés de 18 à 34 ans sont 64% à reconnaître avoir conduit au moins une fois en étant trop fatigués au cours de l'année écoulée contre 56% des 35 à 54 ans et 41% des conducteurs de plus de 55 ans.



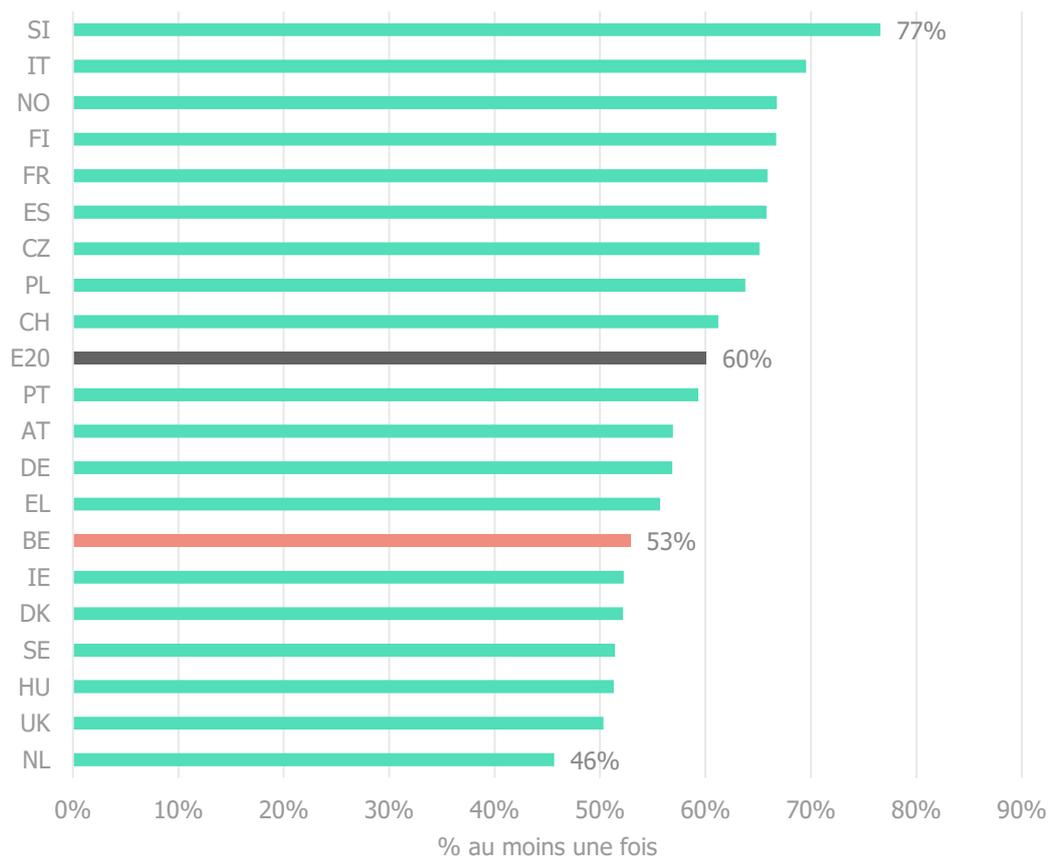
Source: L'institut Vias, ESRA

Figure 7-5 : Fatigue au volant chez les automobilistes, en fonction du sexe et de l'âge (2015)

7.3 Comparaison avec d'autres pays

La Figure 7-6 montre, pour différents pays, le pourcentage de répondants ayant répondu « au moins une fois » (options 2, 3, 4 ou 5 sur une échelle où 1 signifie « jamais » et 5 « (presque) toujours ») à la question « Au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous en tant qu'usager réalisé que vous étiez trop fatigué pour conduire ? » durant l'enquête ESRA.

La figure montre que la Belgique se situe en dessous de la moyenne européenne (60%), avec 53% des personnes interrogées qui ont réalisé l'année dernière qu'elles étaient trop fatiguées pour conduire. Le pourcentage le plus faible a été observé dans le pays voisin des Pays-Bas (46%). Les autres pays voisins, l'Allemagne (57%) et la France (66%) ont des pourcentages plus élevés que la Belgique. Le pourcentage le plus élevé est observé en Slovénie (77%).



Source: L'institut Vias, ESRA

Figure 7-6 : Fatigue au volant, selon les pays (2015*)

*2016 pour CZ, HU et NO

8 Conclusion

Inscrit dans la lignée des rapports statistiques publiés annuellement par l'institut Vias, ce présent rapport avait pour objectif de dresser un aperçu des différents comportements susceptibles d'augmenter le risque et la gravité des accidents de la route en Belgique. Les comportements successivement considérés étaient les suivants : la conduite sous influence de l'alcool, la vitesse excessive et inadaptée, le (non-)port de la ceinture de sécurité, l'utilisation (in)correcte des dispositifs de retenue pour enfant, la distraction au volant, la somnolence et la fatigue au volant. Pour chacun de ces comportements, la prévalence nationale et régionale, la prévalence selon les caractéristiques des usagers de la route ainsi que l'implication d'autres facteurs déterminants ont été établis au moyen d'observations directes, complétées par des mesures auto-rapportées. Une comparaison de la Belgique avec d'autres pays d'Europe a également été réalisée. Les données utilisées émanaient principalement des dernières études et enquêtes réalisées par l'institut Vias ainsi que des données enregistrées par la police fédérale (BIPOL).

A l'issue de ce rapport, il ressort que tant l'évolution au cours de ces dernières années que la position de la Belgique par rapport à ses pays voisins sont très variables d'un comportement à l'autre. Ainsi, si la situation s'est indéniablement améliorée en termes de port de la ceinture de la sécurité à l'avant et que la Belgique figure parmi les « bons élèves » des pays européens pour ce comportement, les mesures observées indiquent une détérioration en matière de conduite sous l'influence de l'alcool. Dans ce dernier cas, la Belgique affiche même le taux le plus élevé de conduite sous influence de l'alcool parmi les 20 pays européens du projet ESRA. Les tendances constatées pour les autres comportements sont moins évidentes et certains comportements ne peuvent être considérés sans tenir compte de facteurs externes tels que le type d'infrastructure routière ou le moment de la journée. De cette façon, on constate que le respect des limitations de vitesse dépend fortement du type de route, du moment de la semaine et de l'heure de la journée. L'utilisation du GSM au volant et le port de la ceinture de sécurité dépendent eux aussi du type de route, tandis que l'utilisation d'un dispositif de retenue adapté pour enfant varie selon la longueur du trajet. Pour certains des comportements envisagés, on distingue également des différences régionales où la Flandre affiche des résultats significativement plus favorables que la Wallonie. C'est le cas notamment pour la conduite sous influence de l'alcool, la vitesse hors agglomération et la fatigue au volant.

Certains groupes de personnes semblent également plus à risque de commettre ces comportements. Des différences en termes de genre sont observées pour l'ensemble des comportements étudiés dans ce rapport. Les hommes sont ainsi plus nombreux à conduire sous l'influence de l'alcool, à dépasser les limitations de vitesse, à ne pas porter leur ceinture à l'arrière du véhicule, à consulter leur sms/emails au volant et à conduire dans un état de fatigue avancé. En matière d'âge, les personnes de plus de 50 ans sont plus susceptibles de respecter les limites de vitesse et porter la ceinture. Les 39 à 49 ans sont ceux qui rapportent le plus téléphoner au volant, que ce soit avec ou sans kit mains libres. Les jeunes de 18 à 29 ans, quant à eux, rapportent davantage de ne pas porter la ceinture à l'arrière, consulter leur sms/emails au volant et rouler dans un état de fatigue avancé. Pour l'influence de l'alcool, les données rapportées n'indiquent aucune différence claire en termes de catégories d'âge.

Références

- De Nike. (2005). Multitasking: You can't pay full attention to both sights and sounds. Consulté 19 juin 2018, à l'adresse http://www.eurekalert.org/pub_releases/2005-06/jhu-myc062105.php
- Gisle, L. (2014). La consommation d'alcool. In *Enquête de santé 2013. Rapport 2: Comportements de santé et style de vie* (Gisle, L. & Demarest, S., p. 29-161). Bruxelles: WIV-ISP.
- Meesmann, U., & Schoeters, A. (2016). *Quel regard les automobilistes portent-ils sur la sécurité routière? Résultats de la cinquième mesure nationale d'attitudes en matière de sécurité routière de l'TBSR (2015)*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.
- Riguelle, F. (2013). *Mesure nationale de comportement port de la ceinture de sécurité - 2012*. Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.

Source des données

Le tableau ci-dessous fournit des informations sur la source et la méthodologie de collecte des différentes données présentées dans cette publication. Lorsque les données ont fait l'objet d'une publication, les références de celle-ci sont mentionnées. Un lien renvoie, le cas échéant, vers la page internet contenant cette publication ou d'éventuelles données brutes. Enfin, le nom de l'organisme producteur est précisé, afin de permettre de le contacter pour toute question ou demande de données supplémentaires. En cas de questions sur la méthodologie ou la façon d'interpréter les données présentées, il est conseillé de consulter les différentes références mentionnées ou de prendre contact avec l'organisme ayant produit les données.

Tableau ii : Source des données utilisées dans ce rapport

Source	Type de données	Description	Méthode de collecte	Période et portée	Organisation et référence la plus récente
L'institut Vias, Enquête nationale d'insécurité routière	Comportement auto-déclaré et attitudes relatifs à <ul style="list-style-type: none"> • un sentiment subjectif de sécurité et perception du risque • un comportement en matière de déplacement • la vitesse et la vitesse excessive • la distraction et la fatigue au volant • la conduite sous influence d'alcool, de drogue et de médicament • l'utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfant • l'utilisation d'un casque pour les cyclistes et cyclomotoristes • une politique criminelle en matière de circulation et adhésion sociale en faveur de mesures 	Comportement auto-rapporté, l'avis et les attitudes à l'égard de différents comportements à risque dans la circulation en fonction de la Province	Etude en ligne (6200 répondants belges de plus de 16 ans)	<ul style="list-style-type: none"> • À partir de 2012 • Belgique • Annuel • Données les plus récentes : 2017 	<p>L'Institut Vias</p> <p>L'Institut Vias (2018). Enquête nationale d'insécurité routière (2017). Bruxelles, Belgique : L'Institut Vias</p> <p>Lien vers le rapport</p>
L'institut Vias, ESRA	Comportement auto-déclaré et attitudes relatifs à <ul style="list-style-type: none"> • la vitesse et la vitesse excessive ; • la conduite sous influence d'alcool et de drogue ; • la distraction et la fatigue au volant ; • l'utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfant ; • le sentiment subjectif de sécurité et perception du risque ; • la politique criminelle en matière de circulation et à l'adhésion sociale en faveur de mesures ; • l'implication dans les accidents de la route. 	Comportement auto-rapporté, avis et attitudes à l'égard de différents comportements à risque de tous les usagers dans 38 pays (dont 20 européens), sur la base de l'âge, du sexe, du type d'utilisateur et de la nationalité	Etude en ligne (au total 38.738 répondants dont 1000 répondants belges (tous les usagers) et 630 automobilistes belges (ayant parcouru au moins 1500 km au volant d'une voiture au cours des 6 derniers mois))	<ul style="list-style-type: none"> • 1^{ère} édition : • 2015 : 17 pays européens (AT, BE, CH, DE, DK, EL, ES, FI, FR, IE, IT, NL, PL, PT, SE, SI UK) • 2016 : 3 pays européens (CZ, HU, NO), CA, IL, KR, US, AU • 2017 : 13 pays latino-américains (AR, BO, BR, CL, CO, CR, EC, GT, MX, PY, PE, UY, VE) 	<p>L'Institut Vias</p> <p>Meesmann, U., Torfs, K., Nguyen, H., & Van den Berghe, W. (2018). Do we care about road safety?. Key findings from the ESRA1 project in 38 countries. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Brussels, Belgium: Vias institute.</p> <p>Lien vers le rapport</p>

<p>IBSR, Mesure nationale de comportement « Conduite sous l'influence de l'alcool » 2015</p>	<p>Comportement observé en matière de conduite sous influence d'alcool</p>	<p>Prévalence de la conduite sous influence chez les conducteurs de voiture particulière et de camionnette, selon différentes caractéristiques du conducteur (l'âge, le sexe, nombre de contrôles alcool précédemment effectués, commune du domicile...) et du déplacement (la région, la provenance, le moment de la semaine, la durée du déplacement, la présence de passagers ...)</p>	<p>Contrôles de police aléatoires en des lieux choisis au hasard, comprenant un test d'haleine et le remplissage d'un formulaire</p>	<ul style="list-style-type: none"> • À partir de 2003 • Belgique • Tous les deux/trois ans • Données les plus récentes : 2015 	<p>L'Institut Vias</p> <p>Focant N. (2016) Boire et conduire : le faisons-nous trop souvent ? Mesure nationale de comportement "Conduite sous influence d'alcool" 2015. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance</p> <p>Lien vers le rapport</p>
<p>IBSR, Mesure nationale d'attitudes 2015</p>	<p>Comportement auto-déclaré et attitudes relatifs à la conduite sous l'influence de l'alcool et de la drogue la vitesse excessive et inadaptée l'utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfant la distraction due à l'usage du GSM la politique criminelle en matière de circulation et à l'adhésion sociale en faveur de mesures</p>	<p>Comportement auto-déclaré, opinion et attitudes relatifs à différents comportements à risque sur la route par des conducteurs de voiture particulière et de camionnette domiciliés en Belgique et qui ont parcouru au moins 1 500 km au cours des six derniers mois, selon l'âge, le sexe et la région</p>	<p>1.537 interviews individuelles</p>	<ul style="list-style-type: none"> • À partir de 2003 • Belgique • Tous les trois ans • Données les plus récentes : 2015 	<p>L'Institut Vias</p> <p>Meesmann, U. & Schoeters, A. (2016). Quel regard les automobilistes portent-ils sur la sécurité routière ? Résultats de la cinquième mesure nationale d'attitudes de l'IBSR (2015). Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.</p> <p>Lien vers le rapport</p>

<p>Police fédérale – Direction de l’information policière et des moyens ICT – BIPOL</p>	<p>Infractions routières constatées par la police</p>	<p>Nombre d'infractions routières en matière de vitesse, d'alcool, de drogues, de port de la ceinture et d'usage illégal du GSM, constatées par la police locale et fédérale</p>	<p>Infractions de roulage observées</p>	<ul style="list-style-type: none"> • À partir de 2008 • Belgique • Annuel • Données les plus récentes : 2017 	<p>Police fédérale – Direction de l’information policière et des moyens ICT – business BIPOL</p> <p>Lien</p>
<p>IBSR, Mesure nationale de comportement « Vitesse en agglomération » 2015</p>	<p>Comportement observé en matière de vitesse et de vitesse excessive en agglomération</p>	<p>Vitesse moyenne, pourcentage d'infractions liées à la vitesse, vitesse V85 des voitures particulières par régime de vitesse, selon la région et le moment de la semaine</p>	<p>Radars automatiques placés le long de tronçons en ligne droite, sans gêne par une voiture qui précède ou par l’infrastructure (« vitesse libre »)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • À partir de 2003 • Belgique • Annuel jusqu’en 2010 puis tous les 2/3 ans • Données les plus récentes : 2015 	<p>L’Institut Vias</p> <p>Temmerman P. (2016) Trop vite en agglomération – Résultats de la mesure de comportement en matière de vitesse en agglomération réalisée par l’IBSR en 2015 Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière</p> <p>Lien vers le rapport</p>
<p>IBSR, Mesure nationale de comportement « Vitesse hors agglomération » 2015</p>	<p>Comportement observé en matière de vitesse et de vitesse excessive hors agglomération</p>	<p>Vitesse moyenne, pourcentage d'infractions liées à la vitesse, vitesse V85 des véhicules légers et des camions par régime de vitesse, selon la région et le moment de la semaine</p>	<p>Floating Car Data: données sur la base de véhicules se déplaçant dans la circulation et qui, via des systèmes de navigation et de communication, envoient des informations sur leur trajet à un système central</p>	<ul style="list-style-type: none"> • À partir de 2003 • Belgique • Hors autoroutes : annuellement (jusqu’en 2010 inclus, puis en 2012); Autoroutes : 2011 (1^{ière} édition avec cette méthodologie) • Données les plus récentes : 2015 	<p>L’Institut Vias</p> <p>Trotta. M . (2016). Que nous apprennent les données GPS sur la vitesse sur nos routes ? Mesure de comportement vitesse hors agglomération 2015. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière</p> <p>Lien vers le rapport</p>

<p>IBSR, Mesure nationale de comportement « Vitesse des camionnettes » 2013</p>	<p>Comportement observé en matière de vitesse des camionnettes</p>	<p>Vitesse moyenne des camionnettes classiques, voitures à usage mixte et voitures particulières, par régime de vitesse</p>	<p>Pistolets laser actionnés manuellement depuis une voiture particulière en des endroits sans entrave (« vitesse libre »)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 2013 • Belgique • 1^{ère} édition 	<p>L'Institut Vias</p> <p>Riguelle, F., & Roynard, M. (2014). Les camionnettes roulent-elles trop vite ? Résultats de la première mesure de la vitesse des camionnettes en Belgique. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance.</p> <p>Lien vers le rapport</p>
<p>IBSR, Mesure nationale de comportement « Port de la ceinture » 2015</p>	<p>Comportement observé en matière de port de la ceinture</p>	<p>Prévalence du port de la ceinture à l'avant et à l'arrière dans les voitures particulières, selon différentes caractéristiques des occupants (le sexe, la place dans le véhicule) et du déplacement (le régime de vitesse, la région, le moment de la semaine)</p>	<p>Observation directe du port de la ceinture des occupants à l'avant d'une voiture particulière</p>	<ul style="list-style-type: none"> • À partir de 2003 • Belgique • Annuelle jusqu'en 2010, puis tous les 2/3 ans • Données les plus récentes : 2015 	<p>L'Institut Vias</p> <p>Lequeux, Q. (2016). Quid du respect du port de la ceinture de sécurité ? Résultats de la mesure de comportement 2015. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière</p> <p>Lien vers le rapport</p>
<p>IBSR, Mesure nationale de comportement « Utilisation des dispositifs de retenue pour enfant » 2017</p>	<p>Comportement observé en matière d'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants</p>	<p>Prévalence et qualité d'utilisation (adaptée ou incorrecte) des dispositifs de retenue pour enfant lors du transport d'enfants de moins de 135 cm dans une voiture particulière, selon les caractéristiques du déplacement (la région, le lieu d'observation, le trajet), les caractéristiques du dispositif de retenue (le type, le lieu d'achat, l'obtention d'un avis...) et les caractéristiques du conducteur et de l'enfant (le lien de parenté, le port de la ceinture, le niveau d'étude, la profession, le type d'habitation, l'origine géographique, la place dans la voiture...)</p>	<p>Observation directe et remplissage d'un questionnaire sur la base d'une interview personnelle</p>	<ul style="list-style-type: none"> • À partir de 2011 • Belgique • Tous les trois ans • Données les plus récentes : 2017 	<p>L'Institut Vias</p> <p>Schoeters, A. & Lequeux, Q. (2018). Nos enfants sont-ils correctement attachés en voiture ? Résultats de la mesure nationale de comportement de l'institut Vias en matière d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants 2017. Bruxelles, Belgique : l'institut Vias – Centre de connaissance Sécurité Routière.</p> <p>Lien vers le rapport</p>

<p>IBSR, Mesure nationale de comportement « Distraction » 2013</p>	<p>Comportement observé en matière d'utilisation du GSM et d'autres objets au volant</p>	<p>Prévalence des comportements distractifs (GSM à la main, envoi de SMS, maniement d'un objet, manipulation du tableau de bord, cigarette) chez les conducteurs d'une voiture particulière, camionnette, camion, bus ou car de tourisme, selon le type de véhicule, le type de route, le sexe, la présence de passagers et le moment de la semaine</p>	<p>Observation directe de véhicules en mouvement</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 2013 • Belgique • 1^{ère} édition 	<p>L'Institut Vias</p> <p>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.</p> <p>Lien vers le rapport</p>
<p>IBSR, Mesure de comportement exploratoire « Utilisation du téléphone au feu rouge » 2016</p>	<p>Comportement observé en matière d'utilisation du GSM au feu rouge</p>	<p>La prévalence de l'usage du GSM à la main ou à l'oreille chez les conducteurs d'une voiture ou d'une camionnette ou chez les cyclistes et les piétons qui attendent au feu rouge en fonction du type d'utilisateur, de l'âge (estimé), du sexe, de la présence d'autres passagers, de l'attente et du retard avant de traverser alors que le feu est vert.</p>	<p>Observation directe de voitures, camionnettes, cyclistes et piétons le long de la route aux carrefours équipés d'un feu de signalisation</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 2016 • Belgique • Etude exploratoire 	<p>L'Institut Vias</p> <p>Focant, N. (2017) Mesure de comportement exploratoire sur l'utilisation du téléphone au feu rouge (<i>Rapport interne</i>). Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.</p> <p>[rapport interne]</p>
<p>Institut Vias, Enquête au volant » 2018</p>	<p>Comportement auto-déclaré en matière de somnolence au volant</p>	<p>Prévalence de la somnolence au volant lors du parcours réel, complétée d'une analyse de régression approfondie dans laquelle différents facteurs de risque sont identifiés</p>	<p>Enquête en ligne auprès de 3 759 répondants</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 2017 • Belgique • 2^{ème} édition 	<p>L'Institut Vias</p> <p>Pelssers, B., & Diependaele, K. (2018). Somnolence au volant – Analyse de l'ampleur et des caractéristiques de la somnolence chez les conducteurs Belges en 2017. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.</p> <p>Lien vers le rapport</p>

Acteur clé dans la collecte et l'analyse données relatives à la sécurité routière, l'institut Vias publie régulièrement depuis 2015 un ensemble de rapports statistiques destinés à fournir une image chiffrée de la sécurité routière en Belgique. Six rapports composent cette série, s'intéressant chacun à un domaine particulier de la sécurité routière : accidents, victimes, comportement, compétence de conduite, technologie et politique criminelle. En regroupant les données les plus récentes et les plus pertinentes provenant de différentes sources, ces rapports fournissent ainsi un aperçu des phénomènes de sécurité routière en Belgique. Ces rapports statistiques viennent en complément des différentes publications de l'institut Vias telles la brochure « Indicateurs-clés de la sécurité routière », les baromètres trimestriels de la sécurité routière, les dossiers thématiques, ou encore les rapports de recherche plus spécifiques.



Vias institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411