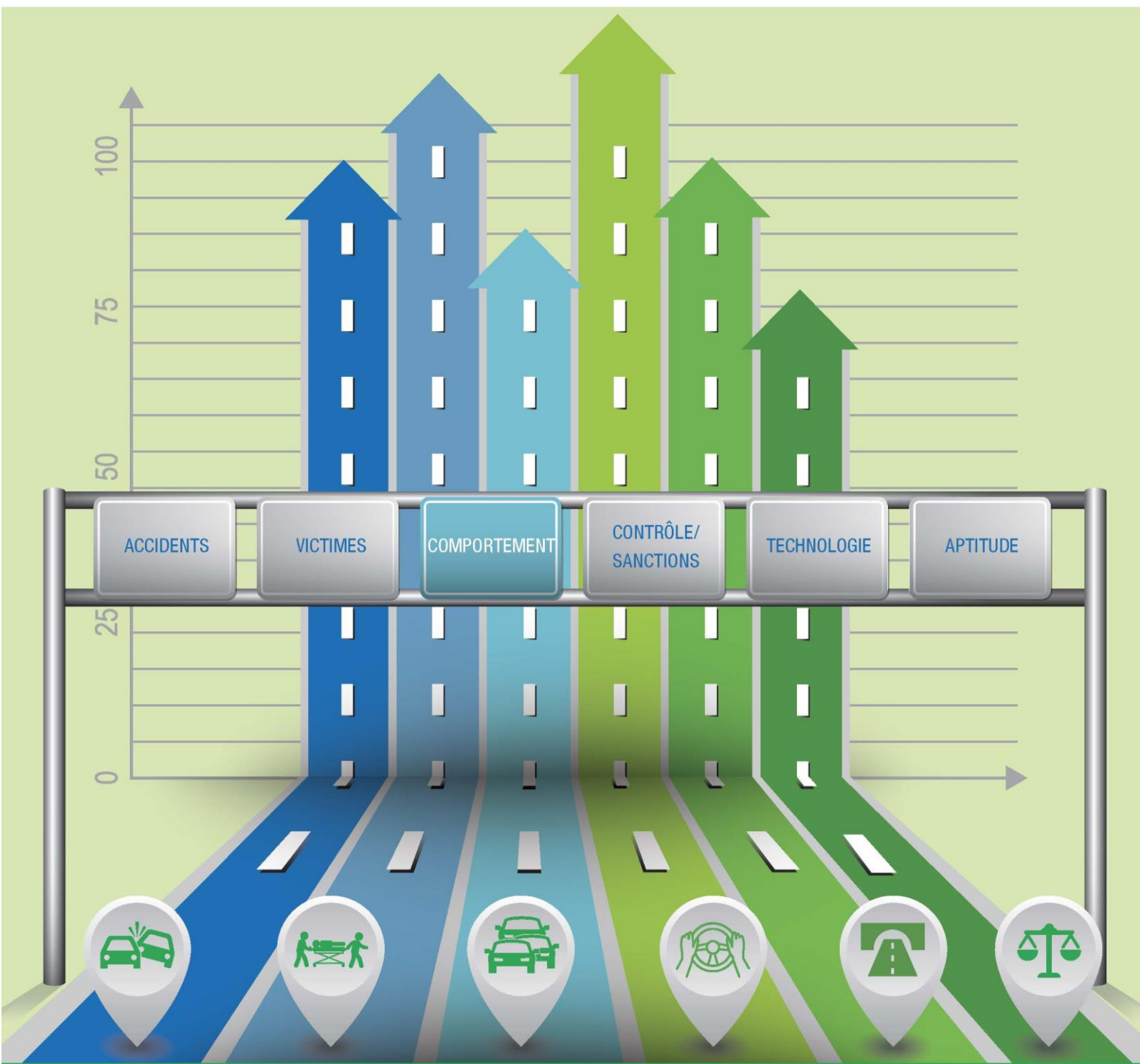


RAPPORT STATISTIQUE 2014

COMPORTEMENT DANS LE TRAFIC



Centre de Connaissance
Sécurité routière



Rapport statistique 2014 Comportement dans le trafic

Rapport statistique 2014 - 2015-S-01-FR

Auteurs : Annelies Schoeters, Uta Meesmann

Éditeur responsable : Karin Genoe

Éditeur : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance de Sécurité Routière

Date de publication : 02/03/2015

Veuillez faire référence au présent document de la manière suivante : Schoeters, A. & Meesmann, U. (2015) *Rapport Statistique 2014 Comportement dans le trafic*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière

Dit rapport is tevens verschenen in het Nederlands onder de titel: Schoeters, A. & Meesmann, U. (2015) *Statistisch Rapport 2014 Gedrag in het verkeer*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Disclaimer

Les données reprises dans cette publication ont été rassemblées par l'IBSR. Celui-ci ne peut être tenu responsable d'éventuelles fautes se trouvant dans les données provenant d'autres organismes. Les données de cette publication 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 MATIERES

SCOPE.....	1
1. COMPORTEMENT DANS LE TRAFIC - GENERALITES.....	2
2. CONDUITE SOUS INFLUENCE D'ALCOOL	4
2.1. PREVALENCE NATIONALE ET REGIONALE.....	4
2.2. CARACTERISTIQUES DE L'USAGER DE LA ROUTE.....	6
2.3. AUTRES FACTEURS DETERMINANTS.....	6
3. VITESSE ET VITESSE EXCESSIVE	8
3.1. PREVALENCE NATIONALE ET REGIONALE.....	8
3.2. CARACTERISTIQUES DE L'USAGER DE LA ROUTE.....	11
3.3. AUTRES FACTEURS DETERMINANTS.....	12
4. PORT DE LA CEINTURE DE SECURITE.....	13
4.1. PREVALENCE NATIONALE ET REGIONALE.....	13
4.2. CARACTERISTIQUES DE L'USAGER DE LA ROUTE.....	15
4.3. AUTRES FACTEURS DETERMINANTS.....	16
5. UTILISATION DES DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANT.....	17
5.1. PREVALENCE NATIONALE ET REGIONALE.....	17
5.2. CARACTERISTIQUES DE L'USAGER DE LA ROUTE.....	18
5.3. AUTRES FACTEURS DETERMINANTS.....	19
6. SOMNOLENCE	20
6.1. PREVALENCE NATIONALE ET REGIONALE.....	20
6.2. CARACTERISTIQUES DE L'USAGER DE LA ROUTE.....	21
7. DISTRACTION	22
7.1. PREVALENCE NATIONALE ET REGIONALE.....	22
7.2. CARACTERISTIQUES DE L'USAGER DE LA ROUTE.....	24
7.3. AUTRES FACTEURS DETERMINANTS.....	25
TERMINOLOGIE.....	26
SOURCE DES DONNEES	28

SCOPE

Le présent rapport fait partie d'une série de rapports statistiques que l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) publie chaque année. Chaque rapport statistique contient un ensemble limité de données, provenant tant de l'IBSR 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'IBSR. 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'IBSR. 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 somnolence et la fatigue au volant ;
- ▶ la distraction 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 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 plus 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 (ETSC, 2007 in Riguelle, 2013 p. 6).
- ▶ Par ailleurs, la distraction et la somnolence sont également deux causes importantes d'accident. Des recherches ont démontré 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 (Johns Hopkins University, 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 autodéclaré 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 socio-cognitifs du comportement. En effet, les attitudes sous-jacentes, la norme subjective 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.

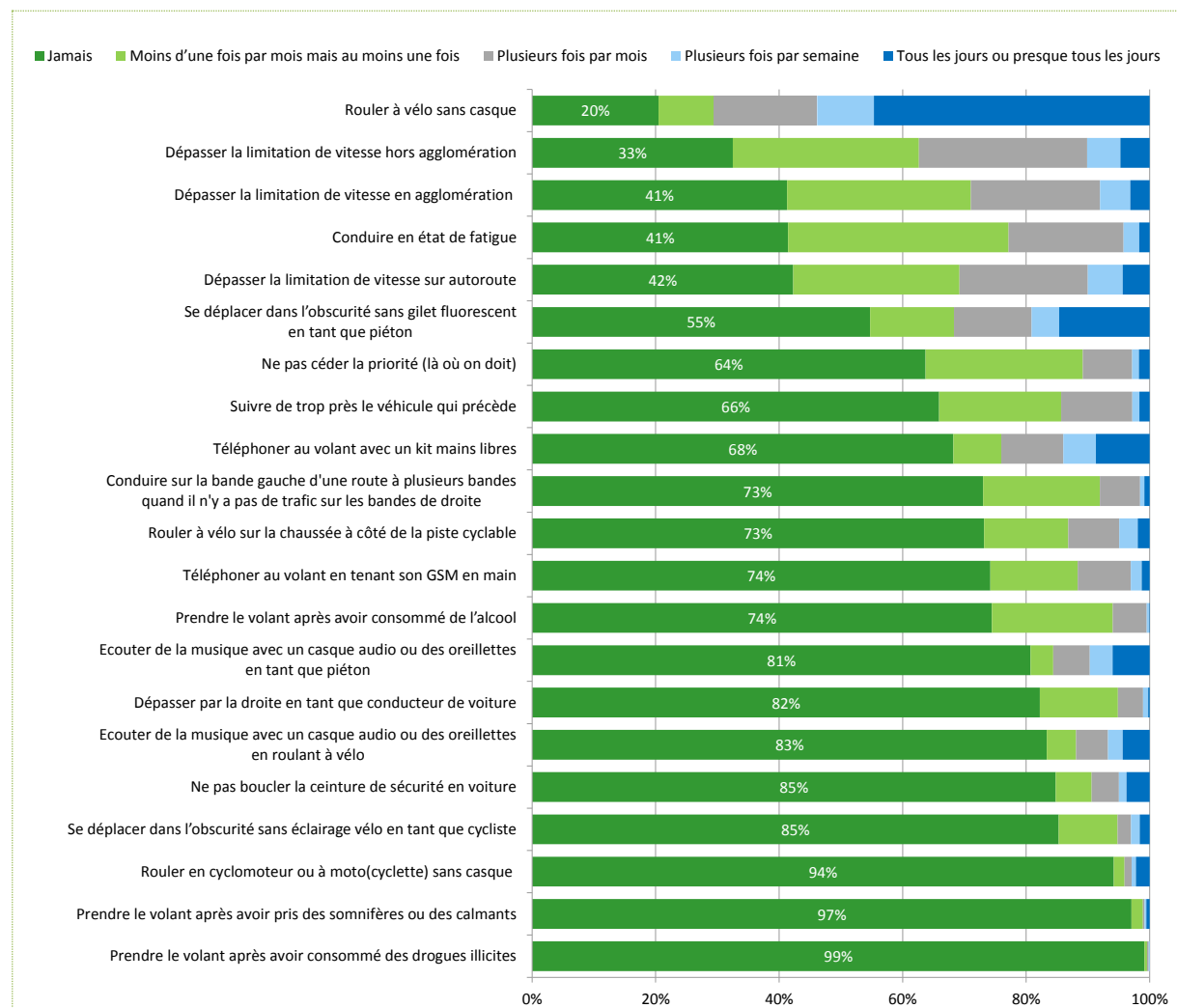
1. COMPORTEMENT DANS LE TRAFIC - GENERALITES

Ce chapitre contient quelques graphiques qui résument de manière générale le comportement des usagers de la route.

- ▶ Le premier fournit un aperçu des différents types de comportement risqué sur la route qui sont autodéclarés par l'ensemble des usagers de la route (donc, pas uniquement par les automobilistes).
- ▶ Sont ensuite proposées deux figures présentant quelques déterminants socio-cognitifs sous-jacents du comportement des automobilistes : la perception du risque et l'acceptabilité de différents comportements à risque sur la route.

Figure 1 : Comportement autodéclaré des usagers de la route (2013)

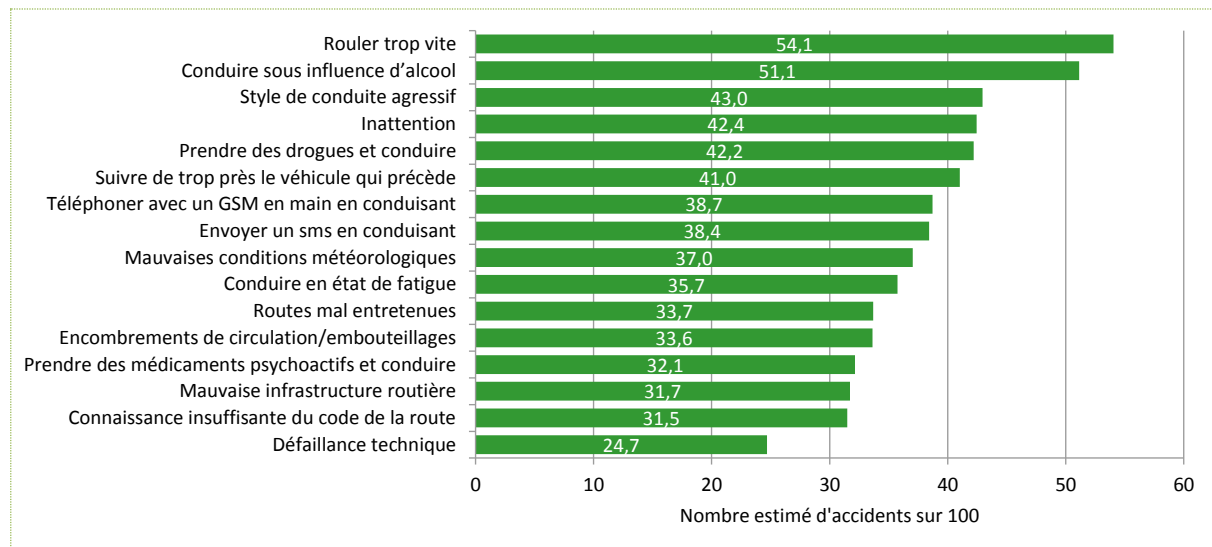
Cette figure présente les réponses de l'Enquête d'insécurité routière 2013 lors de laquelle les répondants (tous types d'usagers de la route) ont été interrogés sur la fréquence à laquelle ils adoptent un comportement à risque déterminé.



Source : IBSR, Enquête nationale d'insécurité routière 2013

Figure 2 : Causes d'accident perçues par les automobilistes (2012)

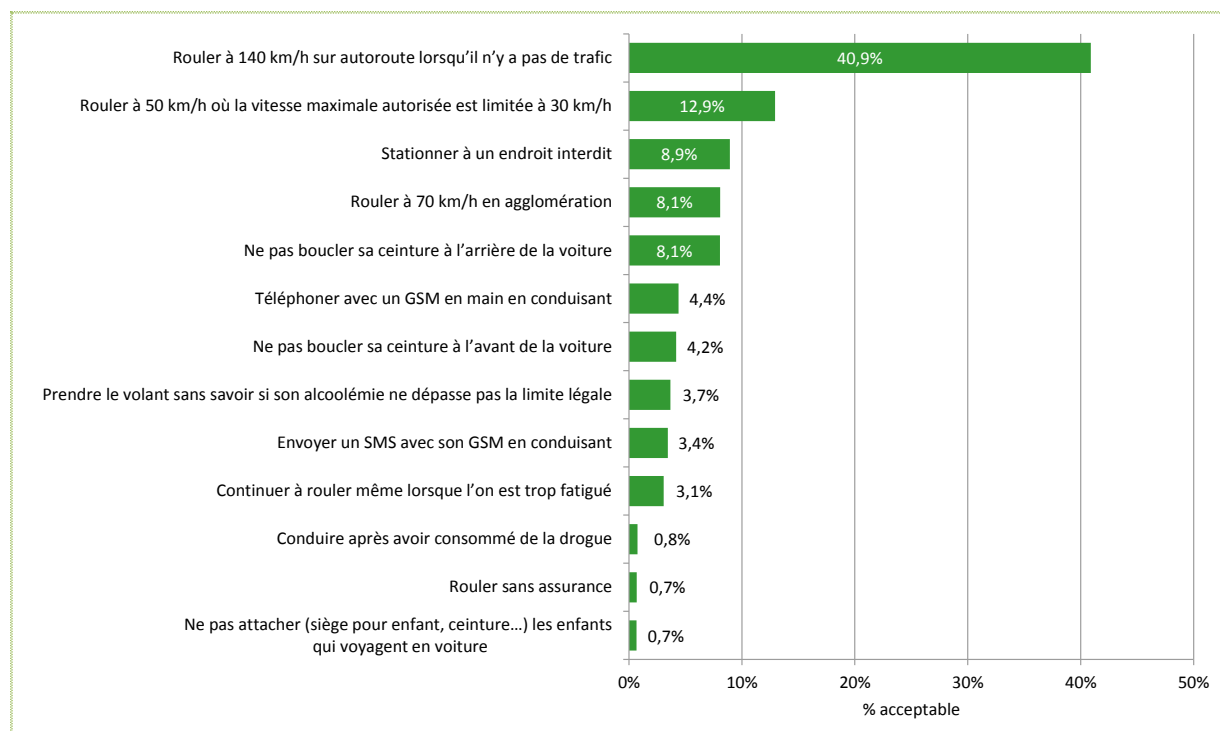
Cette figure présente les réponses à la question suivante, posée aux automobilistes dans le cadre de la mesure d'attitude de l'IBSR en 2012 : « Sur 100 accidents, combien sont causés par les facteurs suivants ? ». Étant donné que différents facteurs peuvent être à l'origine d'un accident de la circulation, le total est supérieur à 100.



Source : IBSR, Mesure nationale d'attitude 2012

Figure 3 : Caractère acceptable de comportements dangereux chez les conducteurs (2012)

Lors de la mesure d'attitude de l'IBSR de 2012, les répondants (automobilistes) ont reçu une liste décrivant 13 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. Cette figure indique le pourcentage de répondants qui trouvent le comportement « acceptable ».



Source : IBSR, Mesure nationale d'attitude 2012

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/1 AAE). En Belgique, la limite légale est fixée à 0,22 mg/1. 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'IBSR, les conducteurs sous influence sont répartis en deux catégories : d'une part, les conducteurs avec un taux d'alcoolémie compris entre 0,22 mg/1 AAE et 0,35 mg/1 AAE et, de l'autre, les conducteurs avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,35 mg/1 AAE. Les taux d'alcoolémie de 0,22 mg/1 AAE et 0,35 mg/1 AAE correspondent, respectivement, à une quantité d'alcool dans le sang de 0,5 et 0,8 pour mille (g/l).

Ce chapitre commence par un graphique montrant l'évolution du nombre d'infractions constatées en matière de conduite sous influence. Le reste de ce chapitre présente quelques statistiques issues de la mesure de comportement que l'IBSR mène tous les deux ans, depuis 2003, auprès des automobilistes. 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.

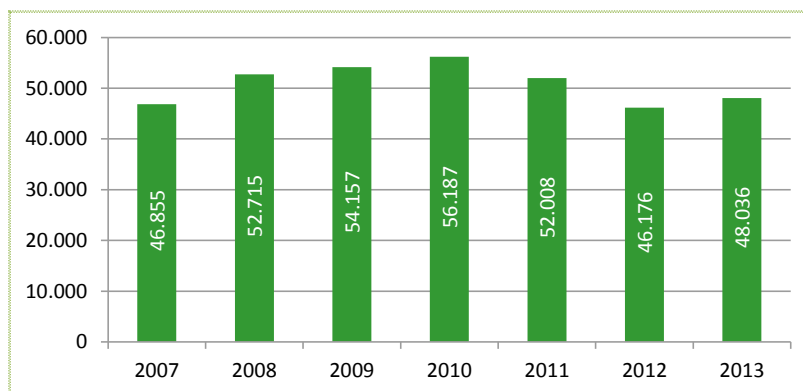
Les graphiques présentés concernent :

- ▶ l'évolution du nombre d'infractions constatées en matière de conduite sous influence d'alcool ;
- ▶ l'évolution du pourcentage observé d'automobilistes conduisant sous influence ;
- ▶ le pourcentage observé d'automobilistes qui conduisent sous influence, aux niveaux national et régional ;
- ▶ le pourcentage observé d'automobilistes qui conduisent sous influence, selon le sexe et l'âge du conducteur ;
- ▶ le pourcentage observé d'automobilistes qui conduisent sous influence, selon le moment dans la semaine, avec le pourcentage total et une distinction supplémentaire en fonction de l'âge ;
- ▶ le pourcentage observé d'automobilistes qui conduisent sous influence, selon la provenance.

2.1. Prévalence nationale et régionale

Figure 4 : Nombre d'infractions constatées en matière de conduite sous influence d'alcool (2007-2013)

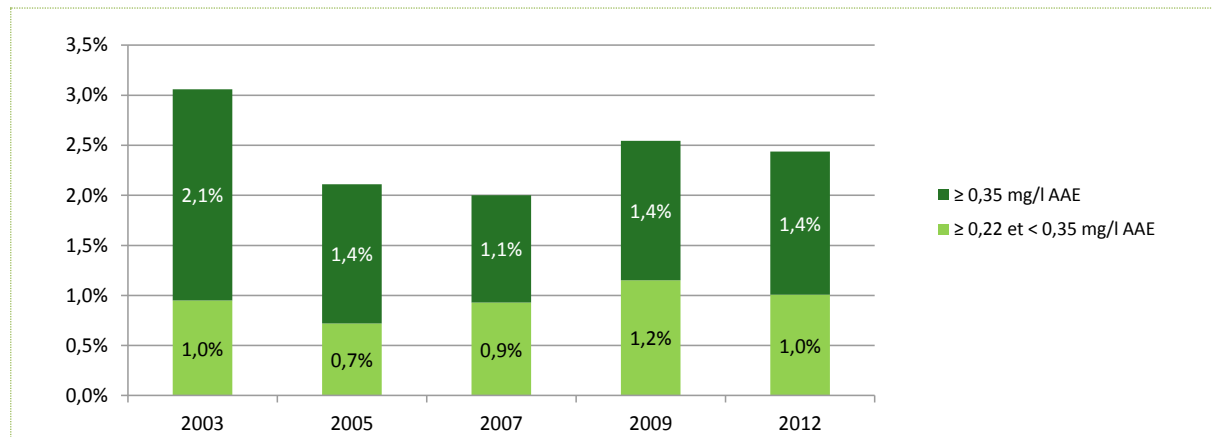
Cette figure indique l'évolution du nombre d'infractions constatées par la police fédérale et locale en matière de conduite sous influence d'alcool pour tous les usagers de la route.



Source : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL

Figure 5 : Conduite sous influence d'alcool chez les automobilistes (2003-2012)

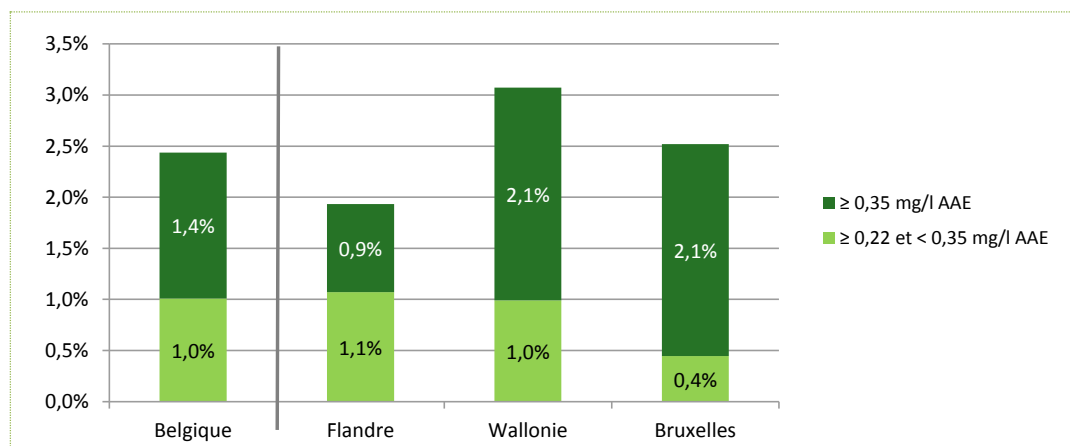
Cette figure présente l'évolution du pourcentage d'automobilistes qui conduisaient sous influence d'alcool, observés durant la mesure de comportement de l'IBSR, réparti selon le taux d'alcoolémie.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2012

Figure 6 : Conduite sous influence d'alcool chez les automobilistes, en fonction de la région (2012)

Cette figure indique le pourcentage d'automobilistes qui conduisaient sous influence d'alcool, observés durant la mesure de comportement de l'IBSR en 2012, réparti selon le taux d'alcoolémie constaté. Outre le pourcentage global pour la Belgique, les pourcentages par région sont également indiqués.

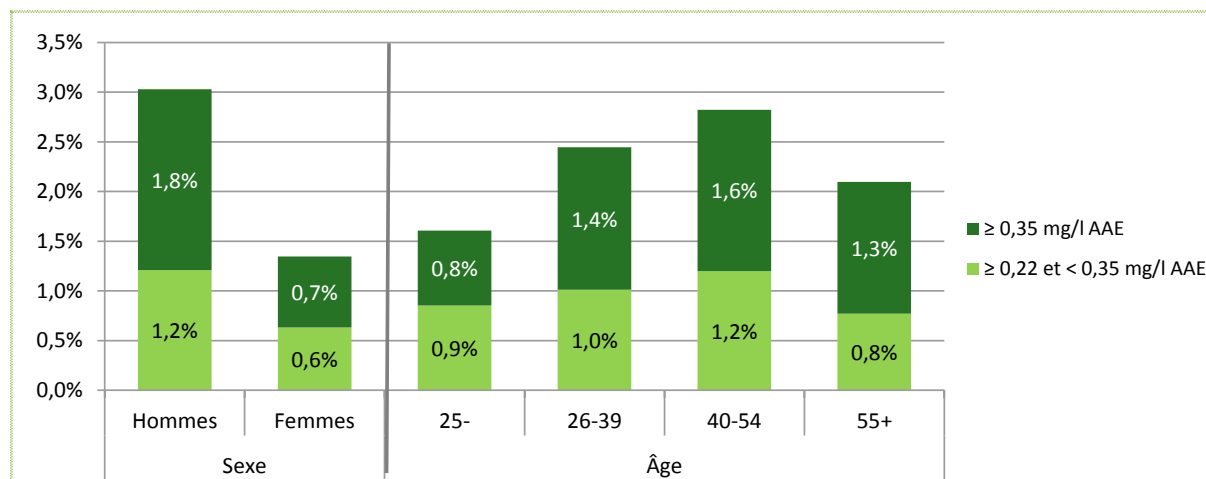


Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2012

2.2. Caractéristiques de l'usager de la route

Figure 7 : Conduite sous influence d'alcool chez les automobilistes, en fonction du sexe et de l'âge (2012)

Cette figure indique le pourcentage d'automobilistes qui conduisaient sous influence d'alcool, observés durant la mesure de comportement de l'IBSR en 2012, réparti selon le taux d'alcoolémie constaté. Une distinction est opérée entre les sexes et différentes catégorie d'âge.

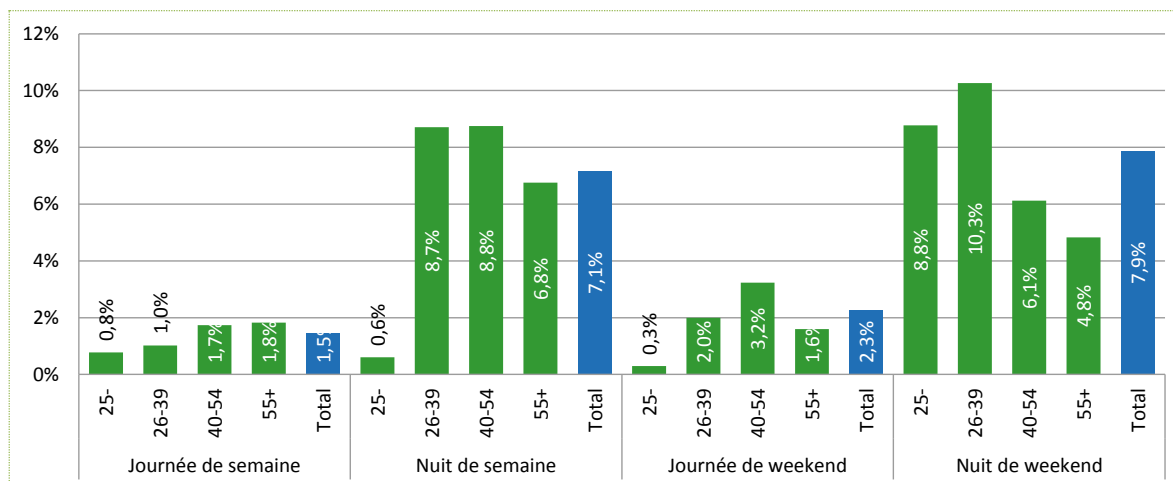


Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2012

2.3. Autres facteurs déterminants

Figure 8 : Conduite sous influence d'alcool chez les automobilistes, en fonction du moment et de l'âge (2012)

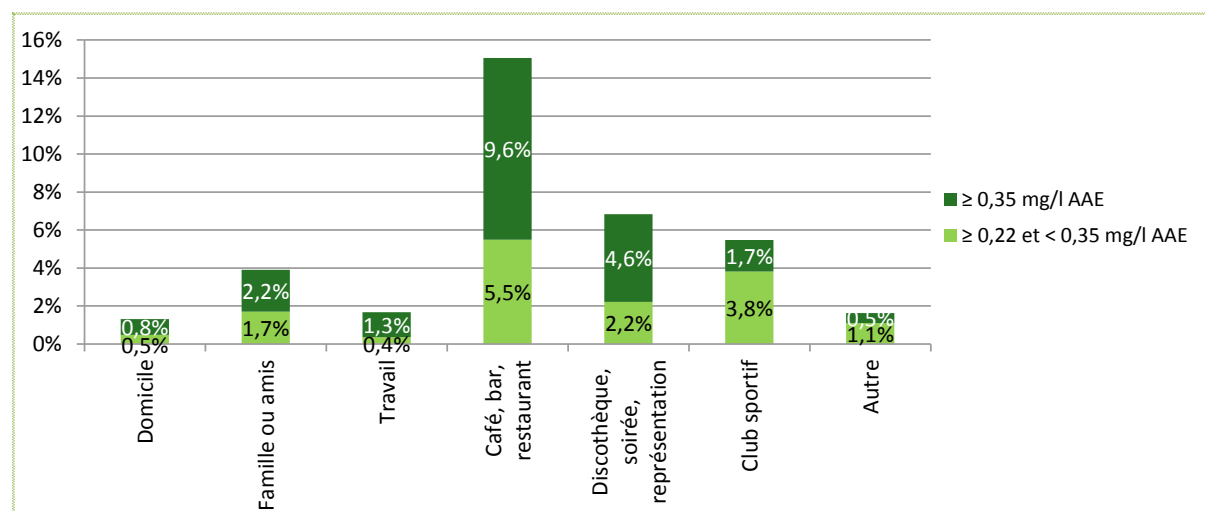
Cette figure indique le pourcentage d'automobilistes qui conduisaient sous influence d'alcool, observés durant la mesure de comportement de l'IBSR en 2012, en fonction du moment de la semaine et réparti selon la catégorie d'âge.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2012

Figure 9 : Conduite sous influence d'alcool chez les automobilistes, en fonction de la provenance (2012)

Cette figure indique le pourcentage d'automobilistes qui conduisaient sous influence d'alcool, observés durant la mesure de comportement de l'IBSR en 2012, réparti selon le taux d'alcoolémie constaté. Une distinction est réalisée entre différentes provenances de l'automobiliste.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool », 2012.

3. VITESSE ET VITESSE EXCESSIVE

Ce chapitre traite de la vitesse 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'IBSR mène chaque année depuis 2003 (sauf en 2011) 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 sont réalisées dans quatre régimes de vitesse : routes limitées à 30 km/h en abords d'école sans aménagement, routes limitées à 50 km/h, routes limitées à 70 km/h et routes limitées à 90 km/h. Une mesure a également eu lieu en 2011 sur les autoroutes.

Les mesures sont réalisées soit par radar automatique, soit à l'aide d'un pistolet laser actionné par une personne installée dans une voiture. Étant donné que ces mesures de comportement ne peuvent fournir aucune information quant aux caractéristiques du conducteur, ces données sont complétées avec le comportement autodéclaré par les automobilistes lors des mesures d'attitude de l'IBSR.

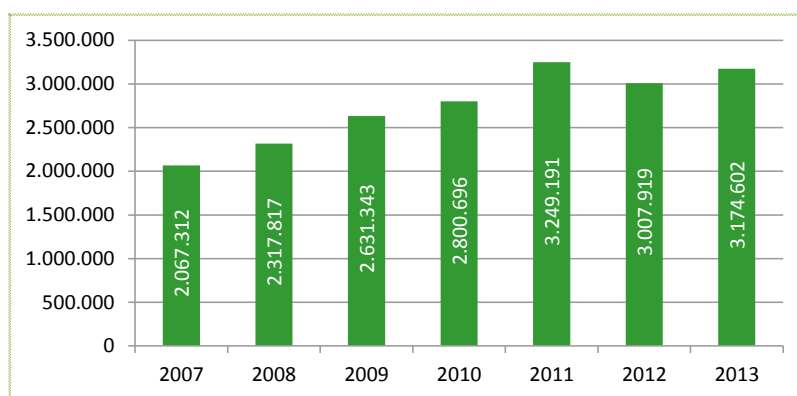
Les graphiques présentés concernent :

- ▶ l'évolution du nombre d'infractions constatées en matière de vitesse excessive ;
- ▶ l'évolution de la vitesse moyenne observée des voitures particulières ;
- ▶ la vitesse moyenne observée des voitures particulières, aux niveaux national et régional ;
- ▶ le pourcentage observé de voitures particulières qui dépassent la limite de vitesse ;
- ▶ le comportement autodéclaré en matière de vitesse, aux niveaux national et régional ;
- ▶ la vitesse moyenne observée des voitures particulières, véhicules à usage mixte et camionnettes ;
- ▶ le comportement autodéclaré en matière de vitesse, en fonction de l'âge ;
- ▶ le comportement autodéclaré en matière de vitesse, en fonction du sexe ;
- ▶ la vitesse moyenne observée, en fonction du jour de la semaine et de l'heure du jour, dans une zone 30 aux abords d'une école.

3.1. Prévalence nationale et régionale

Figure 10 : Nombre d'infractions constatées pour excès de vitesse (2007-2013)

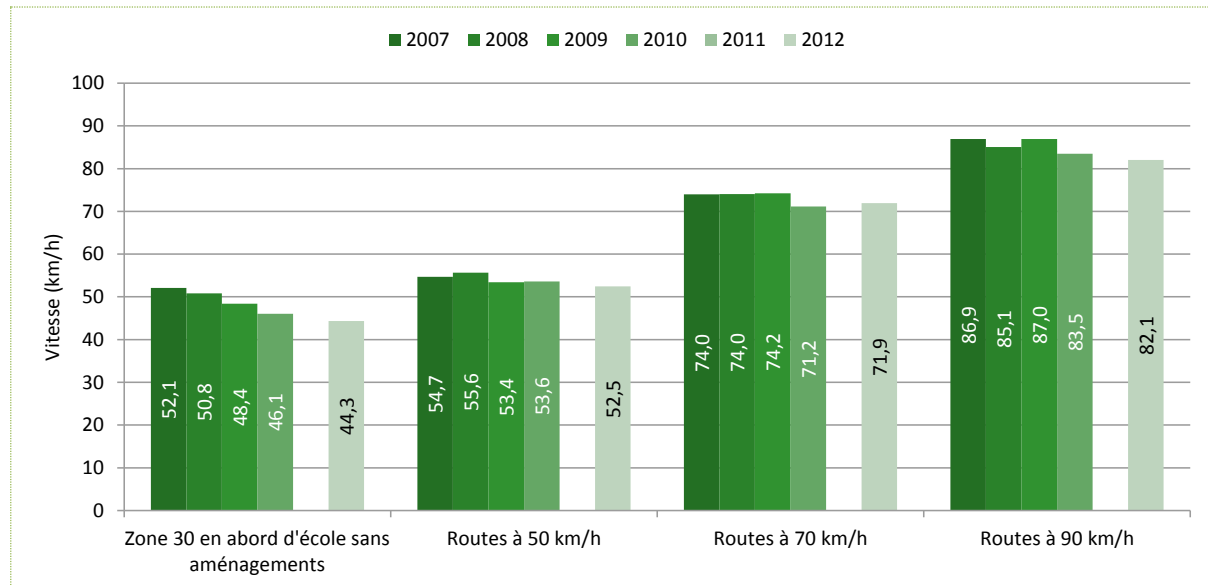
Cette figure indique l'évolution du nombre d'infractions pour excès de vitesse constatées par la police fédérale et locale pour tous les usagers de la route.



Source : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL

Figure 11 : Vitesse moyenne des voitures particulières, en fonction du régime de vitesse (2007-2012)

Cette figure indique, par régime de vitesse, l'évolution de la vitesse moyenne des voitures particulières telle que mesurée lors de la mesure de comportement de l'IBSR.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Vitesse » 2012

Figure 12 : Vitesse moyenne des voitures particulières, en fonction du régime de vitesse et de la région (2012)

Cette figure indique, par régime de vitesse, la vitesse moyenne des voitures particulières telle que mesurée lors de la mesure de comportement de l'IBSR en 2012 (2011 pour les autoroutes). Une distinction est réalisée entre les régions où la vitesse a été mesurée.

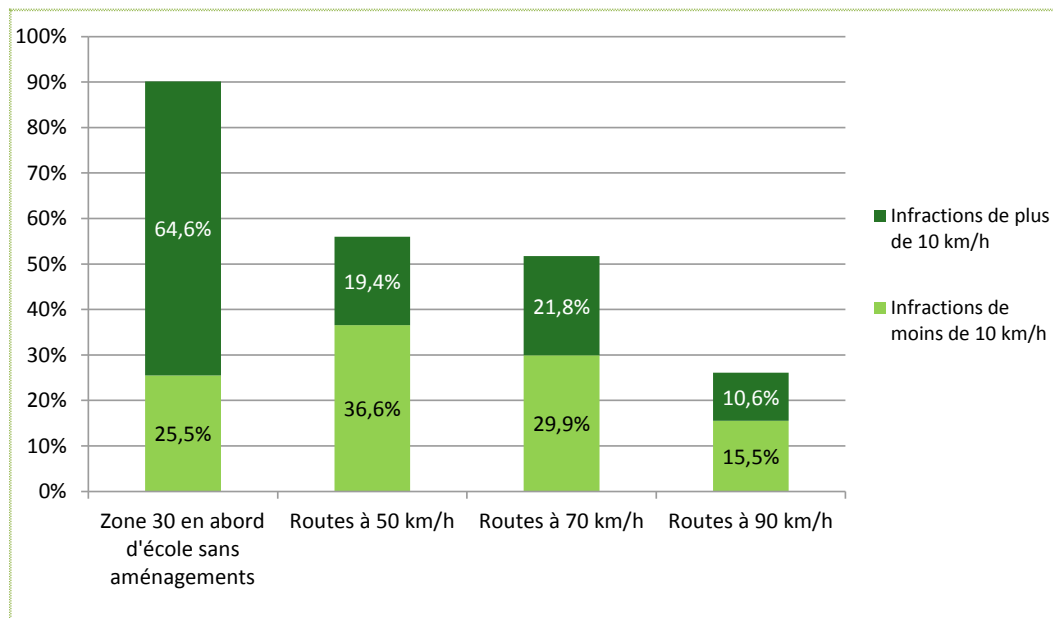


* 2011 pour les autoroutes.

Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Vitesse » 2012 & Mesure nationale de comportement « Vitesse sur autoroute » 2011

Figure 13 : Infractions pour excès de vitesse des voitures particulières, en fonction du régime de vitesse (2012)

Cette figure fournit, sur la base de la vitesse mesurée lors des mesures de comportement de l'IBSR de 2011 et 2012, un aperçu du pourcentage de voitures particulières qui ne respectent pas les limitations de vitesse. Une distinction est opérée entre les infractions légères (1 à 10 km/h) et les infractions lourdes (plus de 10 km/h).

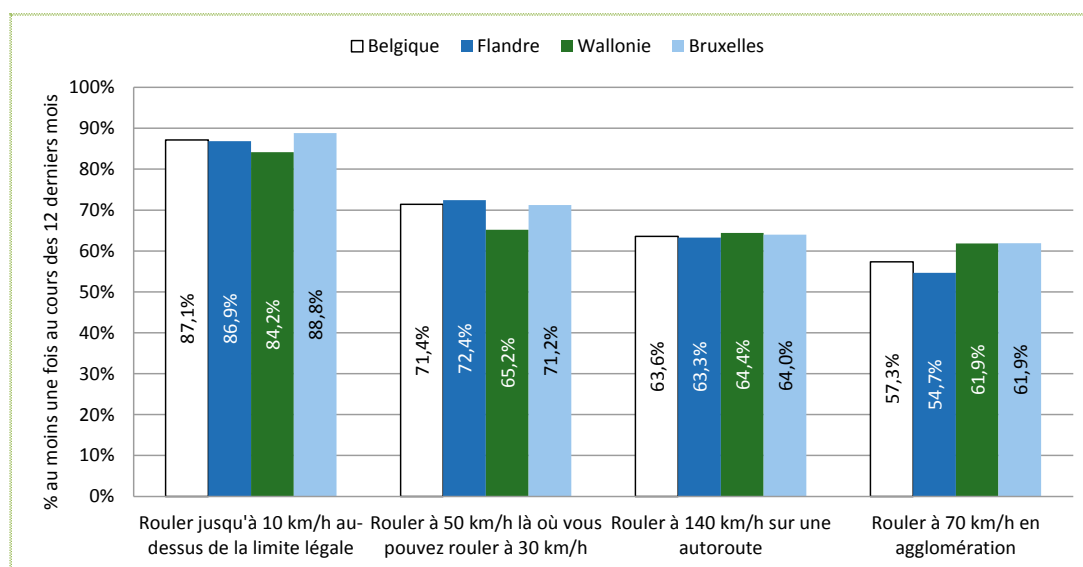


* 2011 pour les autoroutes.

Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Vitesse » 2012 & Mesure nationale de comportement « Vitesse sur autoroute » 2011

Figure 14 : Vitesse excessive des automobilistes, en fonction de la région de résidence (2012)

Cette figure indique le pourcentage d'automobilistes qui déclarent avoir roulé trop vite au moins une fois au cours des 12 derniers mois, réparti en fonction du régime de vitesse. Le graphique fournit les résultats aussi bien pour la Belgique que pour les régions (ce qui réfère au domicile du répondant).

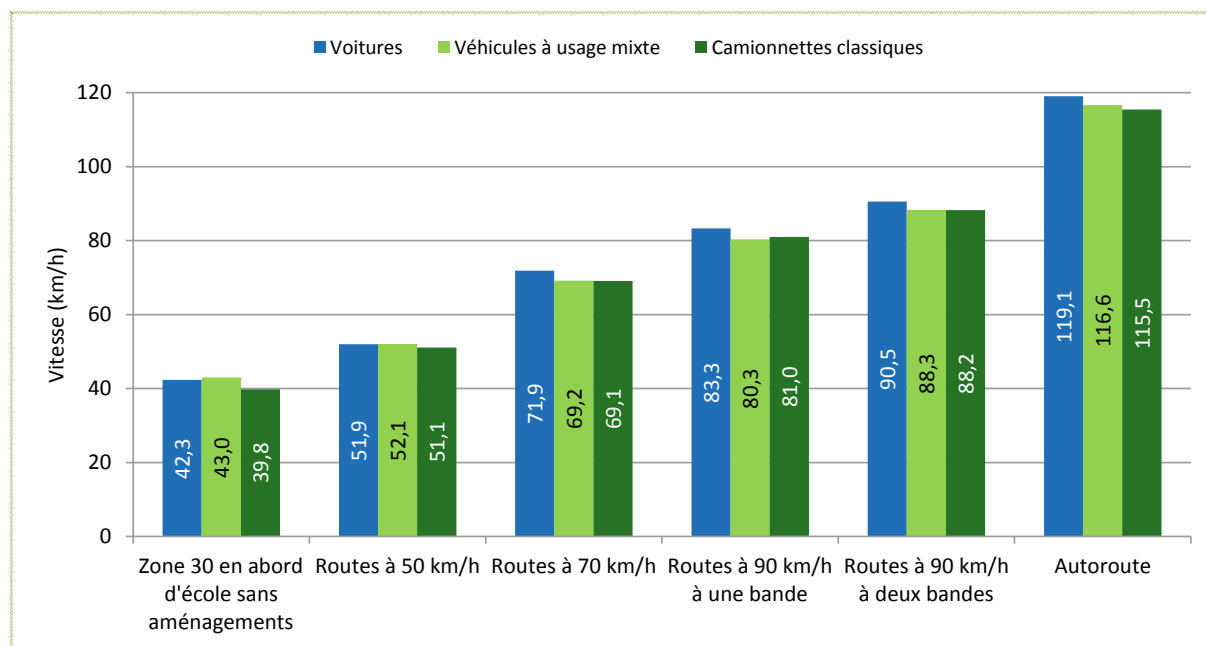


Source : IBSR, Mesure nationale d'attitude « Vitesse et vitesse excessive » 2012

3.2. Caractéristiques de l'usager de la route

Figure 15 : Vitesse moyenne, en fonction du régime de vitesse et du type de véhicule (2013)

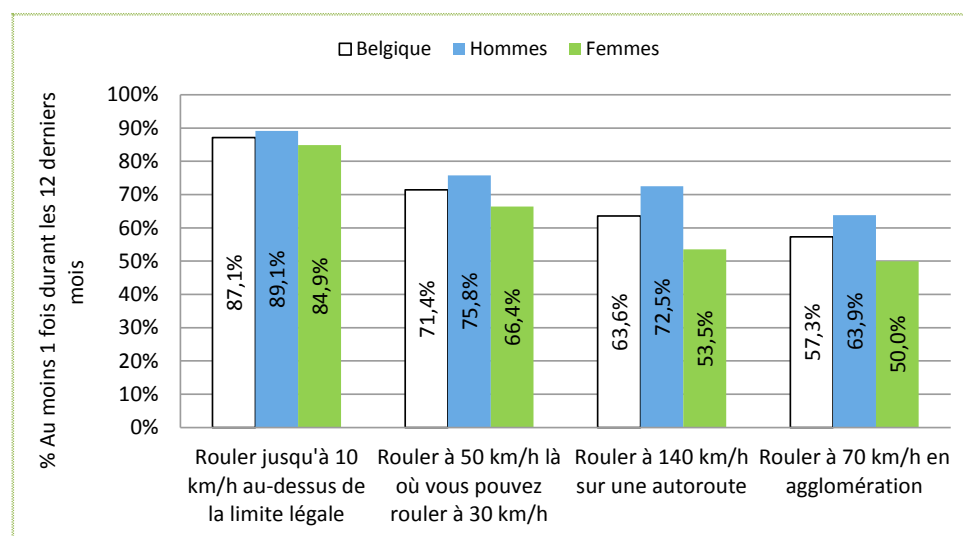
Cette figure indique, selon le régime de vitesse et le type de véhicule, la vitesse moyenne telle que mesurée lors de la mesure de comportement de l'IBSR de 2013. Une distinction est opérée entre trois types de véhicule : les voitures particulières, les véhicules à usage mixte et les camionnettes classiques. 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.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Vitesse des camionnettes » 2013

Figure 16 : Vitesse excessive des automobilistes, en fonction du sexe (2012)

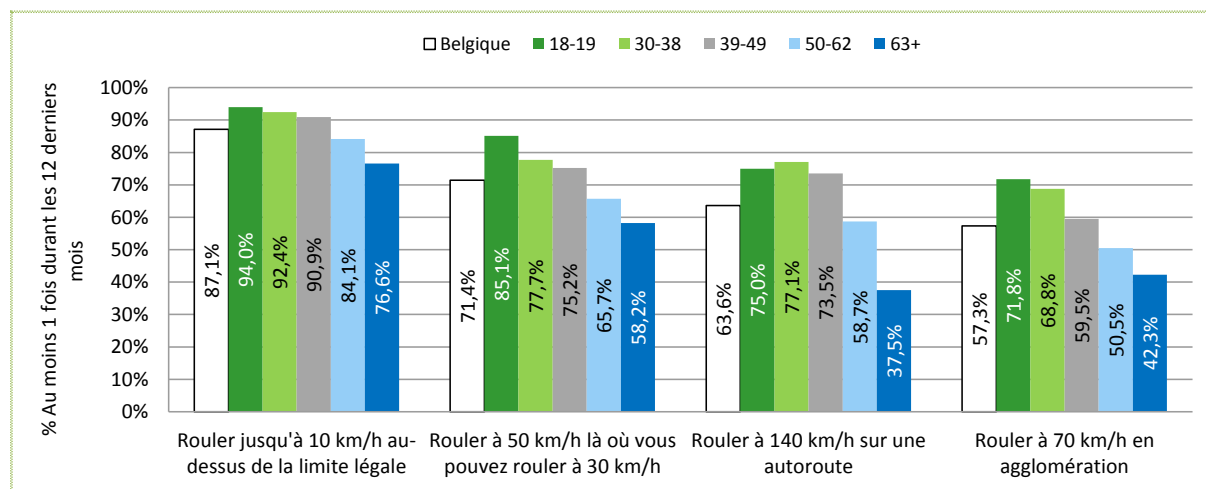
Cette figure indique le pourcentage d'automobilistes qui déclarent avoir roulé trop vite au moins une fois au cours des 12 derniers mois, réparti en fonction du régime de vitesse. Le graphique fournit les résultats aussi bien pour la Belgique que selon le sexe du répondant.



Source : IBSR, Mesure nationale d'attitude « Vitesse et vitesse excessive » 2012

Figure 17 : Vitesse excessive des automobilistes, en fonction de l'âge (2012)

Cette figure indique le pourcentage d'automobilistes qui déclarent avoir roulé trop vite au moins une fois au cours des 12 derniers mois, réparti en fonction du régime de vitesse. Le graphique fournit les résultats pour la Belgique et selon la catégorie d'âge du répondant.

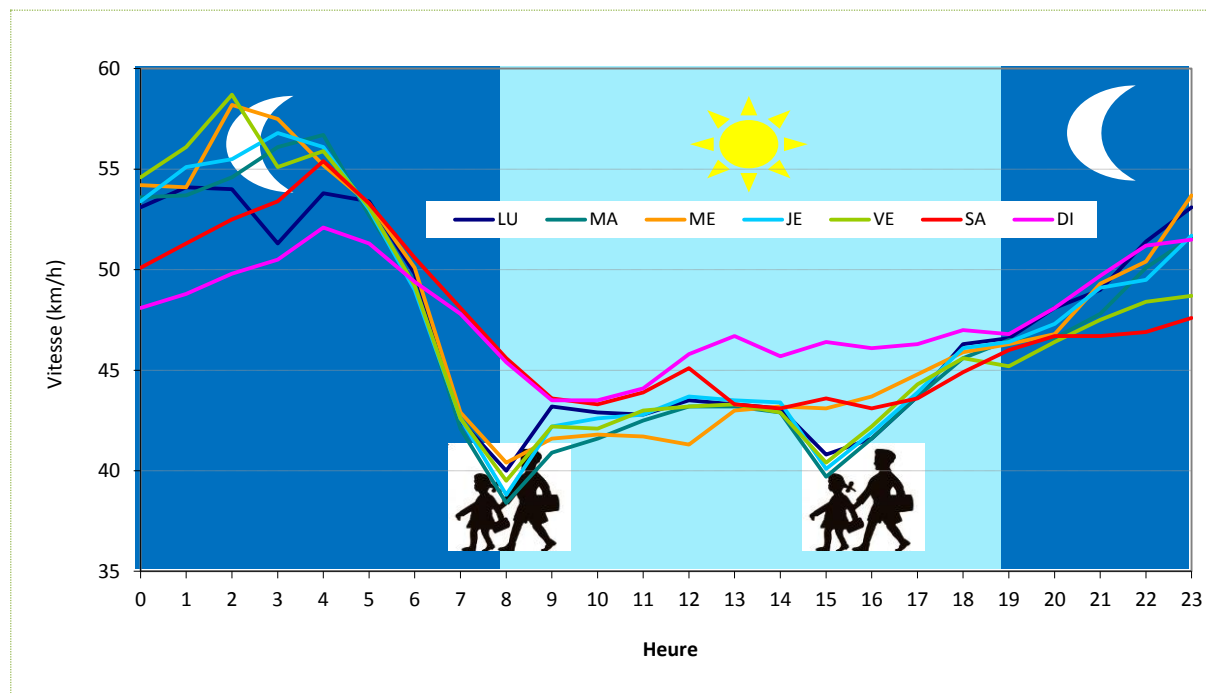


Source : IBSR, Mesure nationale d'attitude « Vitesse et vitesse excessive » 2012

3.3. Autres facteurs déterminants

Figure 18 : Vitesse moyenne des voitures particulières dans une zone 30 km/h aux abords d'une école, selon le jour de la semaine et l'heure du jour (2012)

Cette figure présente l'évolution de la vitesse moyenne des voitures particulières selon le jour de la semaine et l'heure du jour dans une zone 30, aux abords d'une école, telle que mesurée lors de la mesure de comportement de l'IBSR en 2012.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Vitesse » 2012

4. PORT DE LA CEINTURE DE SECURITE

Le présent chapitre contient des données relatives à la prévalence du port de la ceinture chez les occupants d'une voiture particulière en Belgique. En plus du nombre d'infractions constatées par la police, les mesures de comportement menées annuellement par l'IBSR depuis 2003 (sauf en 2011) et les mesures d'attitude exécutées tous les trois ans depuis la même année sont également utilisées. Les mesures de comportement ne fournissent des informations sur le port de la ceinture qu'à l'avant de la voiture, tandis que les mesures d'attitude fournissent également des informations sur le port de la ceinture à l'arrière.

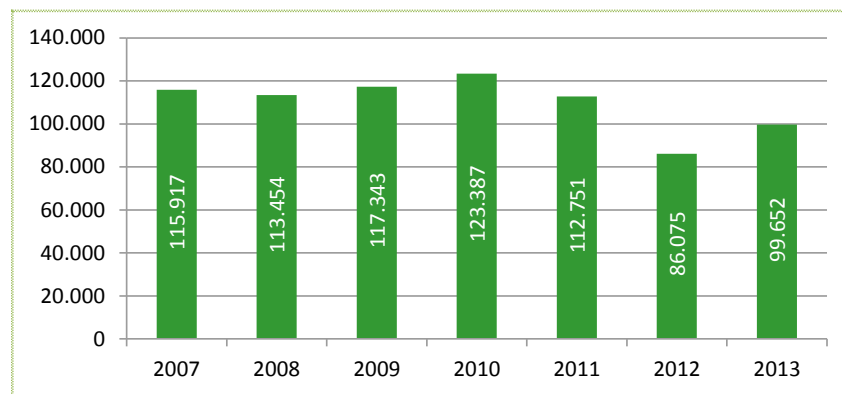
Les graphiques présentés concernent :

- ▶ l'évolution du nombre d'infractions concernant le non-port de la ceinture de sécurité ou la non-utilisation ou l'utilisation incorrecte d'un dispositif de retenue pour enfant ;
- ▶ l'évolution du port de la ceinture observé à l'avant dans les voitures particulières ;
- ▶ le port de la ceinture observé à l'avant dans les voitures particulières, selon la place dans le véhicule, aux niveaux national et régional ;
- ▶ l'évolution du port de la ceinture autodéclaré, selon la place dans le véhicule ;
- ▶ le port de la ceinture observé à l'avant dans les voitures particulières, selon le sexe et la place dans le véhicule ;
- ▶ le port de la ceinture autodéclaré, selon la catégorie d'âge et la place dans le véhicule ;
- ▶ le port de la ceinture observé à l'avant dans les voitures particulières, selon le régime de vitesse.

4.1. Prévalence nationale et régionale

Figure 19 : 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 (2007-2013)

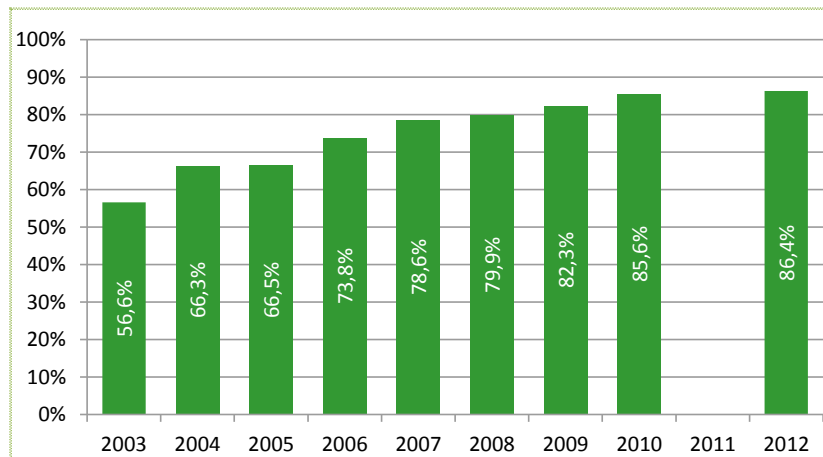
Cette figure présente l'évolution du nombre d'infractions constatées par la police fédérale et locale pour le non-port de la ceinture de sécurité ou la non-utilisation ou l'utilisation incorrecte d'un dispositif de retenue pour enfant, pour tous les usagers de la route.



Source : Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL

Figure 20 : Port de la ceinture à l'avant dans les voitures particulières (2003-2012)

Cette figure 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'IBSR.

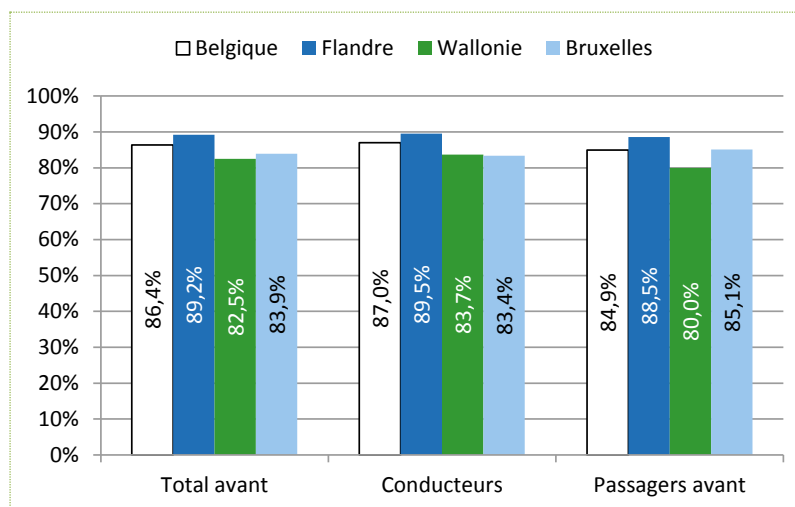


En 2011, aucune mesure de comportement concernant le port de la ceinture n'a été menée.

Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Port de la ceinture » 2012

Figure 21 : Port de la ceinture à l'avant dans les voitures particulières, selon la région et la place dans le véhicule (2012)

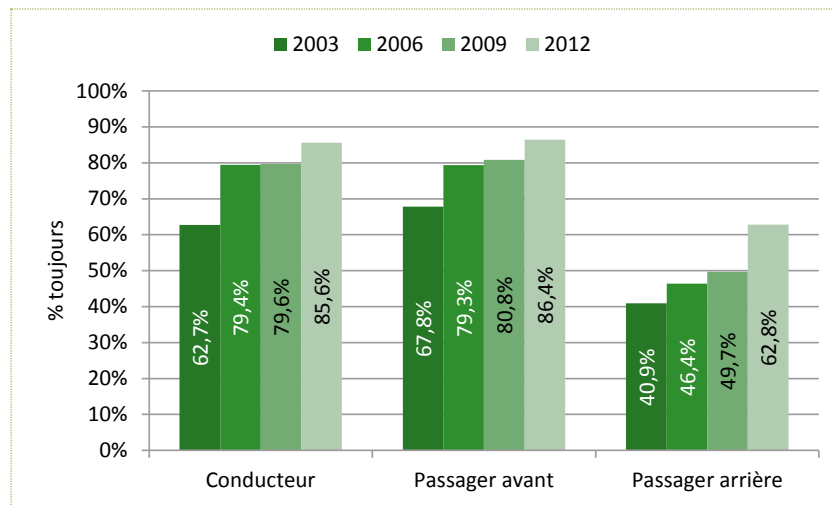
Cette figure présente le pourcentage des occupants à l'avant des voitures particulières portant la ceinture de sécurité, tel qu'observé lors de la mesure de comportement de l'IBSR de 2012, selon la place dans le véhicule. Outre les pourcentages pour la Belgique, les pourcentages par région sont également indiqués.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Port de la ceinture » 2012

Figure 22 : Port de la ceinture dans les voitures particulières, selon la place dans le véhicule (2003-2012)

Cette figure présente l'évolution du pourcentage d'automobilistes qui, lors de la mesure d'attitude de 2012, ont répondu « Toujours » à la question « Lorsque vous vous déplacez en voiture, à quelle fréquence attachez-vous votre ceinture ? ». Une distinction est réalisée selon la place occupée dans le véhicule.

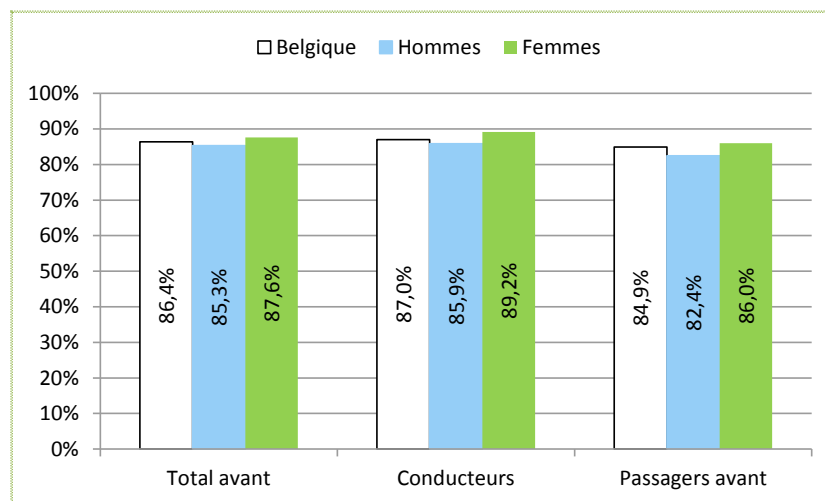


Source : IBSR, Mesure nationale d'attitude « Utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfant » 2012

4.2. Caractéristiques de l'usager de la route

Figure 23 : Port de la ceinture à l'avant dans les voitures particulières, selon le sexe et la place dans le véhicule (2012)

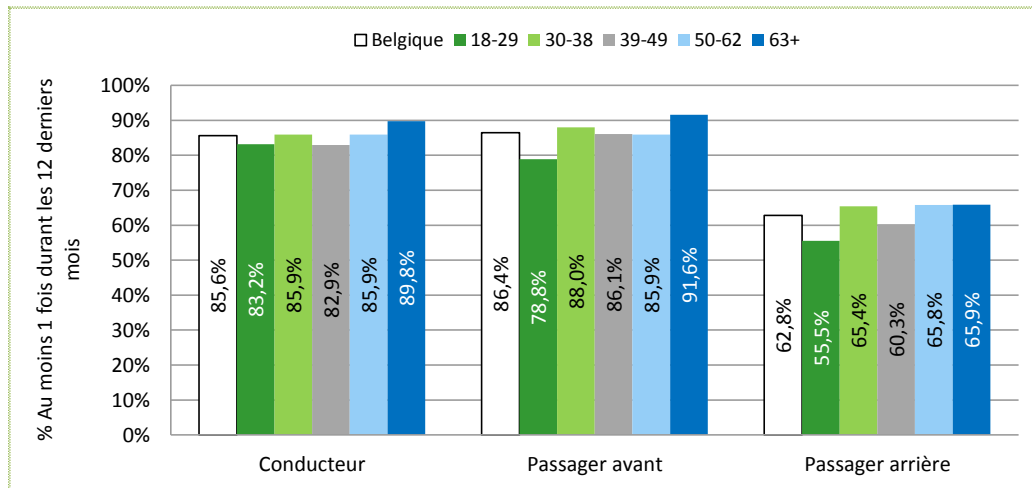
Cette figure présente le pourcentage des occupants à l'avant des voitures particulières qui portent la ceinture de sécurité, tel qu'observé lors de la mesure de comportement de l'IBSR de 2012, selon la place dans le véhicule et selon le sexe.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Port de la ceinture » 2012

Figure 24 : Port de la ceinture dans les voitures particulières, selon l'âge et la place dans le véhicule (2012)

Cette figure présente le pourcentage d'automobilistes qui, lors de la mesure d'attitude de 2012, 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.

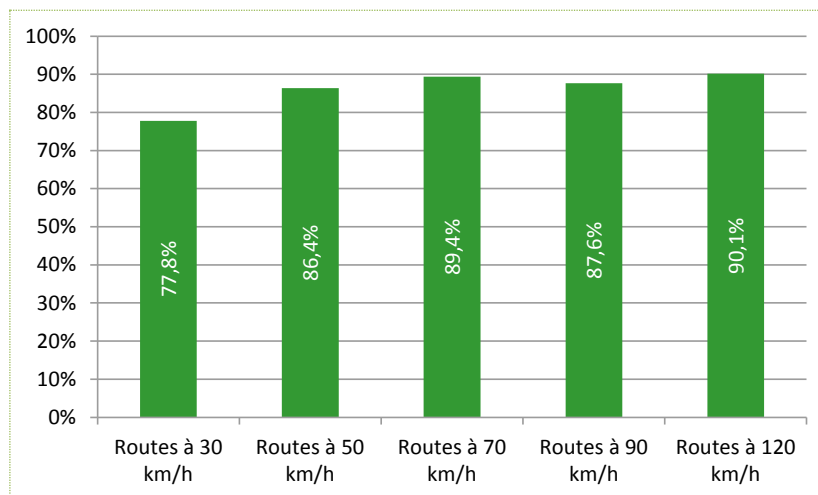


Source : IBSR, Mesure nationale d'attitude « Utilisation de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfant » 2012

4.3. Autres facteurs déterminants

Figure 25 : Port de la ceinture observé à l'avant dans les voitures particulières, selon le régime de vitesse (2012)

Cette figure présente le pourcentage d'occupants à l'avant des voitures particulières portant la ceinture de sécurité, tel qu'observé lors des mesures de comportement de l'IBSR en 2012, selon le régime de vitesse en vigueur sur le lieu de l'observation.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Port de la ceinture » 2012

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) 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, à la taille et à l'âge de l'enfant. Pour les enfants de moins de 135 cm, un dispositif de retenue (utilisé de manière adaptée et correcte) est obligatoire. Outre une utilisation inadaptée, 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'IBSR en 2011. 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.

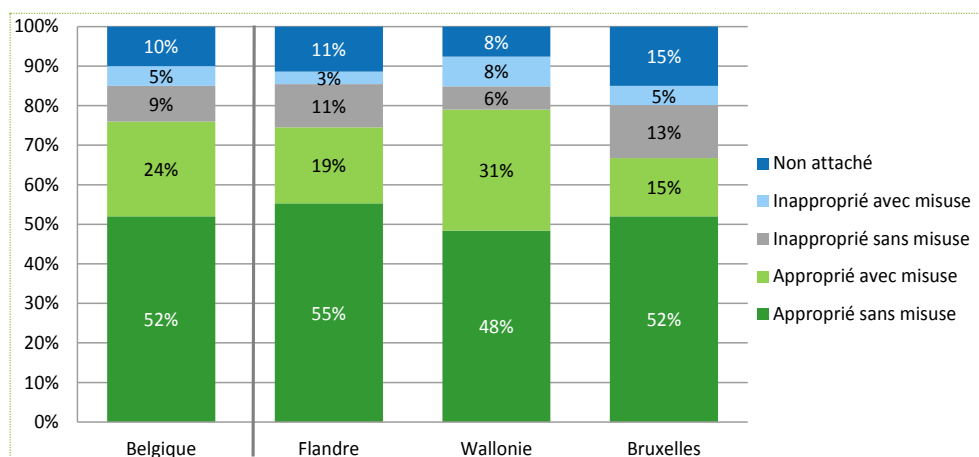
Les graphiques présentés concernent :

- l'utilisation observée et la qualité d'utilisation observée des dispositifs de retenue pour enfant dans les voitures particulières, aux niveaux national et régional ;
- l'utilisation observée et la qualité d'utilisation observée dans les voitures particulières, en fonction de la parenté du conducteur avec l'enfant ;
- l'utilisation observée et la qualité d'utilisation observée des dispositifs de retenue pour enfant dans les voitures particulières, en fonction du port de la ceinture par le conducteur ;
- l'utilisation observée et la qualité d'utilisation observée des dispositifs de retenue pour enfant dans les voitures particulières, en fonction de la personne qui a attaché l'enfant.

5.1. Prévalence nationale et régionale

Figure 26 : Utilisation et qualité d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant dans les voitures particulières, selon la région (2011)

Cette figure présente l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant dans les voitures particulières et la qualité (adaptée/inadaptée et utilisation correcte/incorrecte) de cette utilisation, tel qu'observées lors de la mesure de comportement de l'IBSR de 2011. Outre le pourcentage global pour la Belgique, les pourcentages sont également indiqués pour les différentes régions.

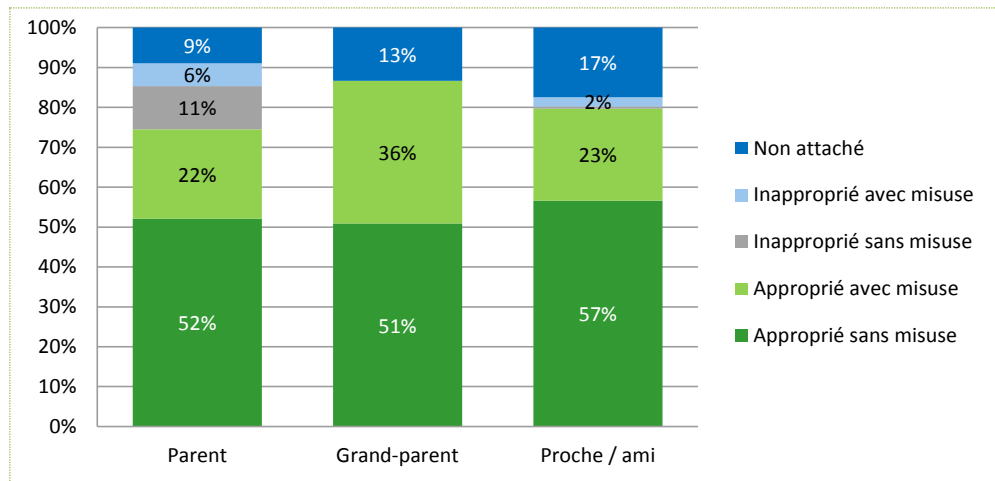


Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Utilisation des dispositifs de retenue pour enfant » 2011

5.2. Caractéristiques de l'usager de la route

Figure 27 : Utilisation et qualité d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant dans les voitures particulières, selon la parenté du conducteur avec l'enfant (2011)

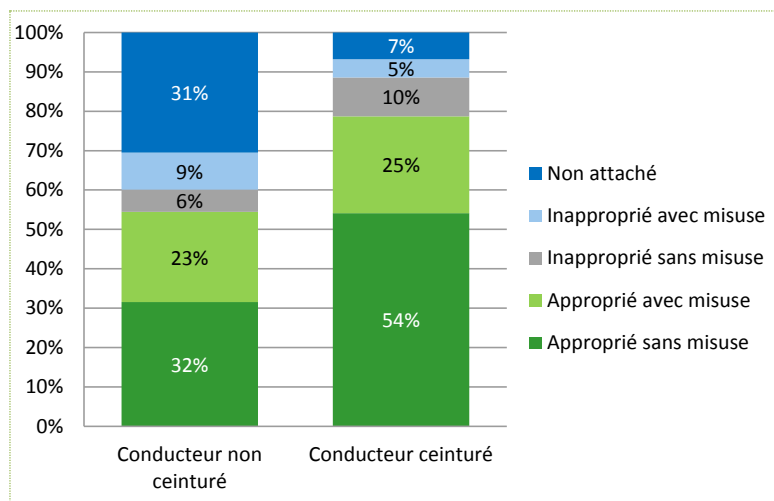
Cette figure présente l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant dans les voitures particulières et la qualité (adaptée/inadaptée et correcte/utilisation incorrecte) de cette utilisation, tel qu'observées lors de la mesure de comportement de l'IBSR de 2011. Une distinction est réalisée selon le lien de parenté du conducteur avec l'enfant, information obtenue par le biais du questionnaire complémentaire complété lors de la mesure de comportement.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Utilisation des dispositifs de retenue pour enfant » 2011

Figure 28 : Utilisation et qualité d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant dans les voitures particulières, en fonction du port de la ceinture par le conducteur (2011)

Cette figure présente l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant dans les voitures particulières et la qualité (adaptée/inadaptée et utilisation correcte/incorrecte) de cette utilisation, tel qu'observées lors de la mesure de comportement de l'IBSR de 2011. Une distinction est opérée selon que le conducteur porte ou non lui-même la ceinture de sécurité.

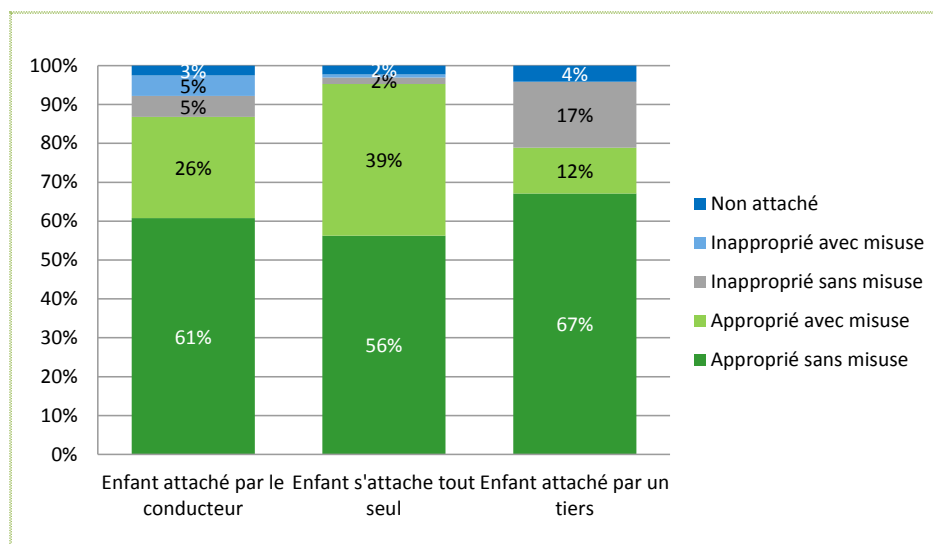


Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Utilisation des dispositifs de retenue pour enfant » 2011

5.3. Autres facteurs déterminants

Figure 29 : Utilisation et qualité d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant dans les voitures particulières, selon la personne qui fixe le système de retenue (2011)

Cette figure présente le pourcentage de l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant dans les voitures particulières et la qualité (adaptée/inadaptée et utilisation correcte/incorrecte) de cette utilisation, tel qu'observé lors de la mesure de comportement de l'IBSR de 2011. Une distinction est réalisée selon la personne ayant attaché l'enfant, information obtenue par le biais du questionnaire complémentaire complété lors de la mesure de comportement.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Utilisation des dispositifs de retenue pour enfant » 2011

6. SOMNOLENCE

Ce chapitre contient des données relatives à la prévalence de la somnolence ou de la fatigue au volant. Ces données proviennent de la mesure d'attitude de l'IBSR, qui, depuis 2009, comporte des questions sur la fatigue et la somnolence au volant. D'autres données présentées sont issues d'une enquête récente (2014) 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. Alors que la mesure d'attitude s'intéresse à la somnolence pendant l'année écoulée, les répondants étaient, dans le cadre de cette enquête, interrogés sur la somnolence durant un trajet effectué dans les dernières 24 heures. Il est ainsi possible d'évaluer la prévalence de la somnolence pour une certaine distance parcourue.

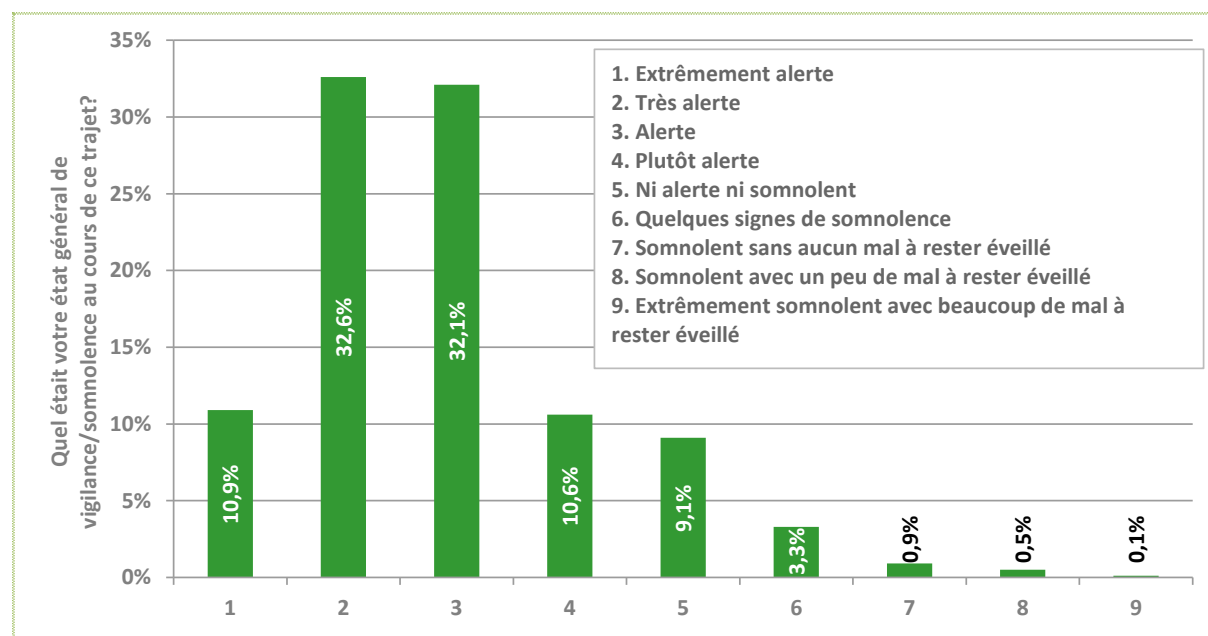
Les graphiques présentés concernent :

- ▶ la prévalence autodéclarée de somnolence au volant chez les conducteurs de voiture particulière et de camionnette, au niveau national ;
- ▶ la prévalence autodéclarée de fatigue ou somnolence au volant chez les automobilistes, aux niveaux national et régional ;
- ▶ la prévalence autodéclarée de fatigue ou somnolence au volant chez les automobilistes, en fonction du sexe et de l'âge.

6.1. Prévalence nationale et régionale

Figure 30 : Somnolence au volant chez les conducteurs de voiture particulière et de camionnette (2014)

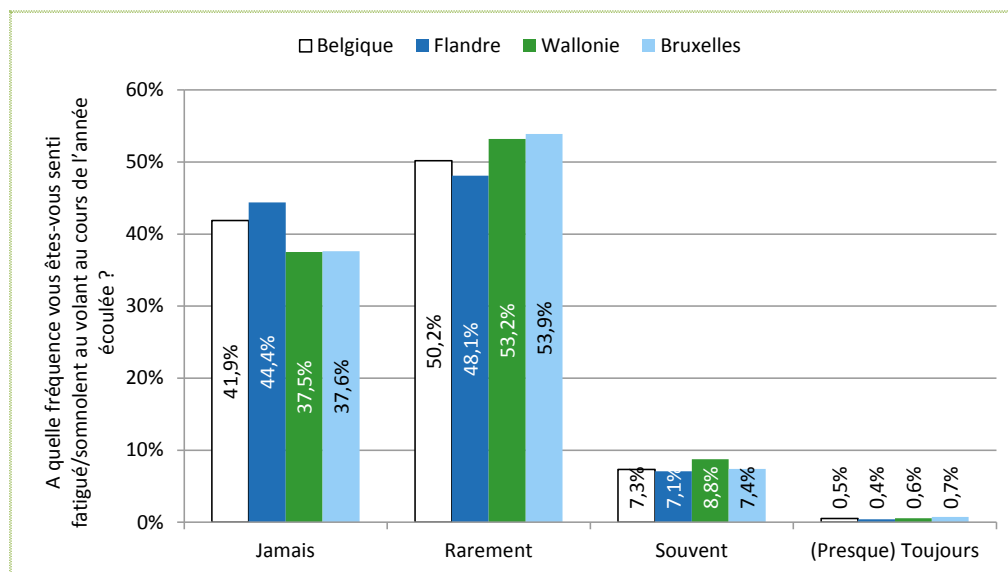
Cette figure présente les réponses des conducteurs de voiture et de camionnettes à la question suivante, posée dans le cadre de l'enquête de 2014 sur la somnolence au volant, et relative à trajet ayant eu lieu au cours des dernières 24 heures : « Dans quelle mesure vous êtes-vous, de manière générale, 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 »).



Source : IBSR, Enquête « Sleepy at the wheel » 2014

Figure 31 : Fatigue/somnolence au volant chez les automobilistes, en fonction de la région de résidence (2012)

Cette figure indique les pourcentages correspondant aux réponses des automobilistes à la question suivante de la mesure d'attitude de 2012 : « A quelle fréquence vous êtes-vous senti fatigué/somnolent au volant au cours de l'année écoulée ? ». Outre le pourcentage global pour la Belgique, les pourcentages des différentes régions (de résidence) sont également indiqués.

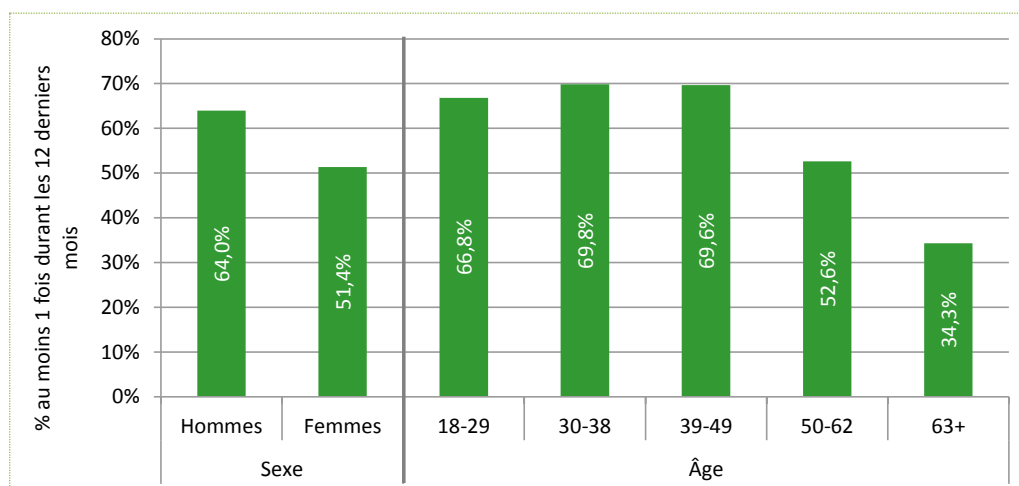


Source : IBSR, Mesure nationale d'attitude « Fatigue et distraction due à l'usage du GSM » 2012

6.2. Caractéristiques de l'utilisateur de la route

Figure 32 : Fatigue/somnolence au volant chez les automobilistes, en fonction du sexe et de l'âge (2012)

Cette figure indique le pourcentage d'automobilistes qui, en réponse à la question « A quelle fréquence vous êtes-vous senti fatigué/somnolent au volant au cours de l'année écoulée ? » de la mesure d'attitude 2012, ont avoué s'être déjà sentis fatigués ou somnolents au volant. Une distinction est réalisée selon le sexe et la catégorie d'âge du répondant.



Source : IBSR, Mesure nationale d'attitude « Fatigue et distraction due à l'usage du GSM » 2012

7. DISTRACTION

Le présent chapitre contient des données sur la prévalence de l'usage illégal du GSM au volant – c'est-à-dire téléphoner sans kit mains libres ou envoyer des SMS – par les conducteurs de tous les véhicules. 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 au volant constatées par la police, ce chapitre exploite des données issues de la mesure de comportement de l'IBSR menée en 2013 et de la mesure d'attitude de 2012. 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).

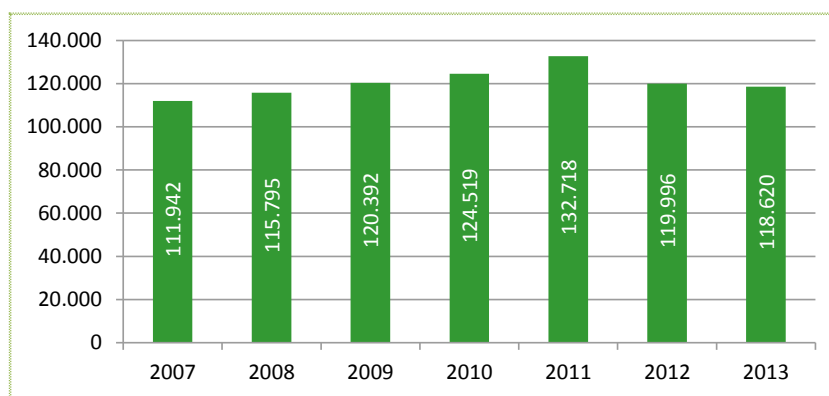
Les graphiques présentés concernent :

- ▶ l'évolution du nombre d'infractions pour l'utilisation d'un GSM sans kit mains libres au volant constatées par la police ;
- ▶ la prévalence observée de différentes sources de distraction au volant, aux niveaux national et régional ;
- ▶ la prévalence autodéclarée de l'utilisation du GSM au volant, aux niveaux national et régional ;
- ▶ la prévalence observée de différentes sources de distraction au volant, selon le sexe ;
- ▶ la prévalence observée de différentes sources de distraction au volant, selon l'âge ;
- ▶ la prévalence observée de différentes sources de distraction au volant, selon le régime de vitesse.

7.1. Prévalence nationale et régionale

Figure 33 : Nombre d'infractions constatées pour l'utilisation, sans kit mains libres, du GSM au volant (2007-2013)

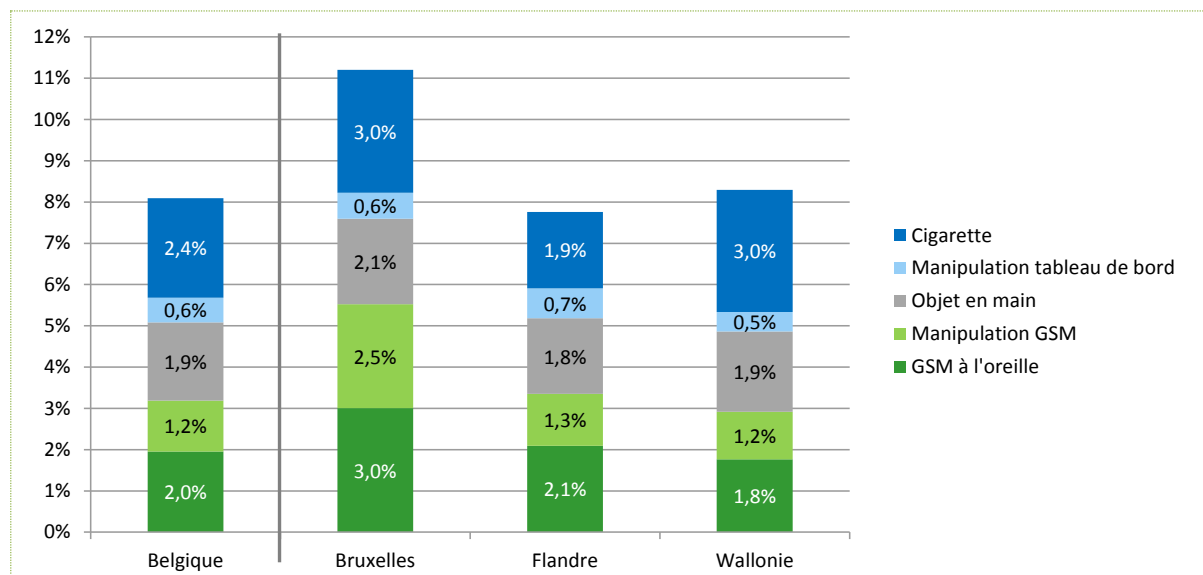
Cette figure présente l'évolution du nombre d'infractions pour l'utilisation, sans kit mains libres, du GSM au volant constatées par la police fédérale et locale, pour tous les usagers de la route.



Source : Police fédérale - CGO/CGOP/B

Figure 34 : Sources de distraction pour les conducteurs de tous types de véhicule, selon la région (2013)

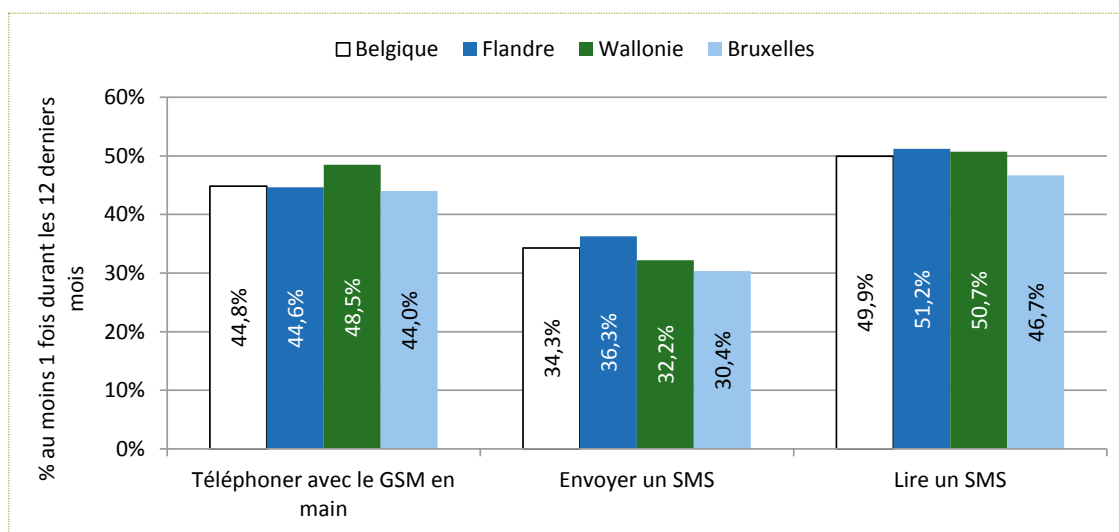
Cette figure indique la fréquence de différentes sources de distraction durant la conduite, telles qu'observées lors de la mesure de comportement de l'IBSR en 2013. Outre les pourcentages pour la Belgique, les pourcentages par région sont également indiqués. Les différentes sources de distraction sont : l'utilisation du GSM à l'oreille (téléphoner), l'utilisation du GSM (mais pas à l'oreille : par exemple, envoyer/lire des SMS), l'utilisation d'un objet, la manipulation du tableau de bord ou le fait de tenir une cigarette.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Distraction » 2013

Figure 35 : Utilisation avouée du GSM par les automobilistes, selon la région (2012)

Cette figure indique le pourcentage d'automobilistes qui, en réponse 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 : ... », ont indiqué avoir au moins une fois utilisé le GSM au volant. 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 par région sont également indiqués.

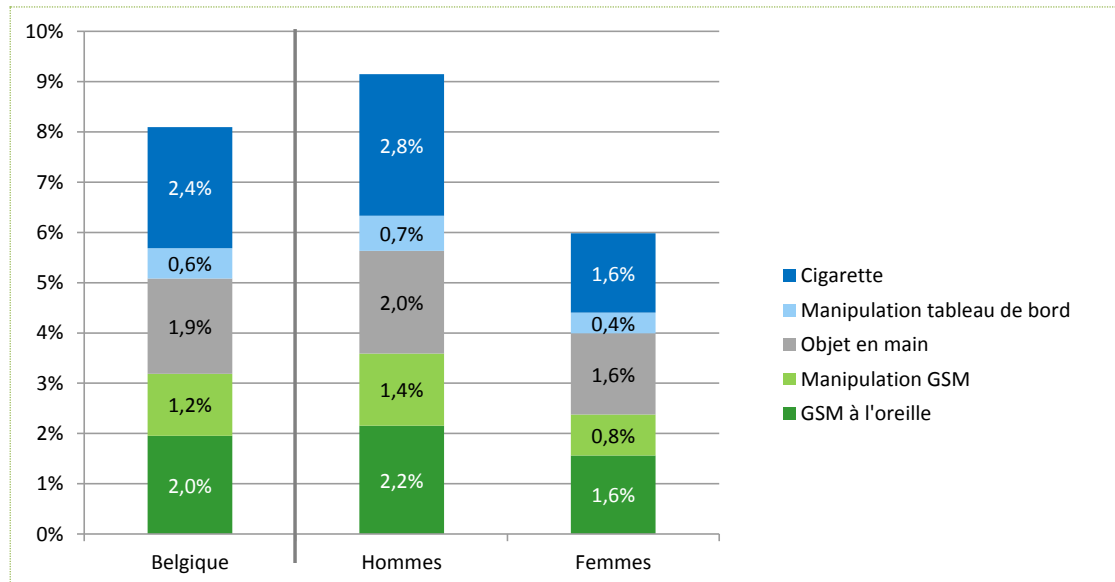


Source : IBSR, Mesure nationale d'attitude « Fatigue et distraction due à l'usage du GSM » 2012

7.2. Caractéristiques de l'usager de la route

Figure 36 : Sources de distraction pour les conducteurs de tous les types de véhicule, selon la région (2013)

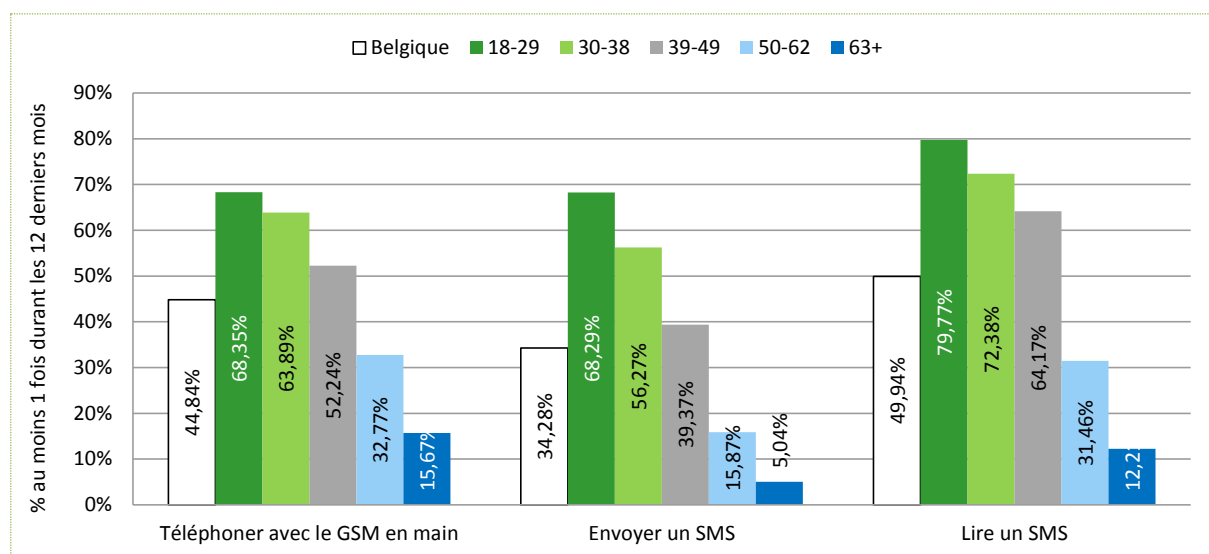
Cette figure indique la fréquence de différentes sources de distraction durant la conduite, telles qu'observées lors de la mesure de comportement de l'IBSR en 2013. Outre les pourcentages pour la Belgique, les pourcentages par sexe sont également indiqués.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Distraction » 2013

Figure 37 : Utilisation avouée du GSM par les automobilistes, selon l'âge (2012)

Cette figure indique le pourcentage d'automobilistes qui, en réponse 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 : ... », ont indiqué avoir au moins une fois utilisé le GSM au volant. 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 par catégorie d'âge sont également indiqués.

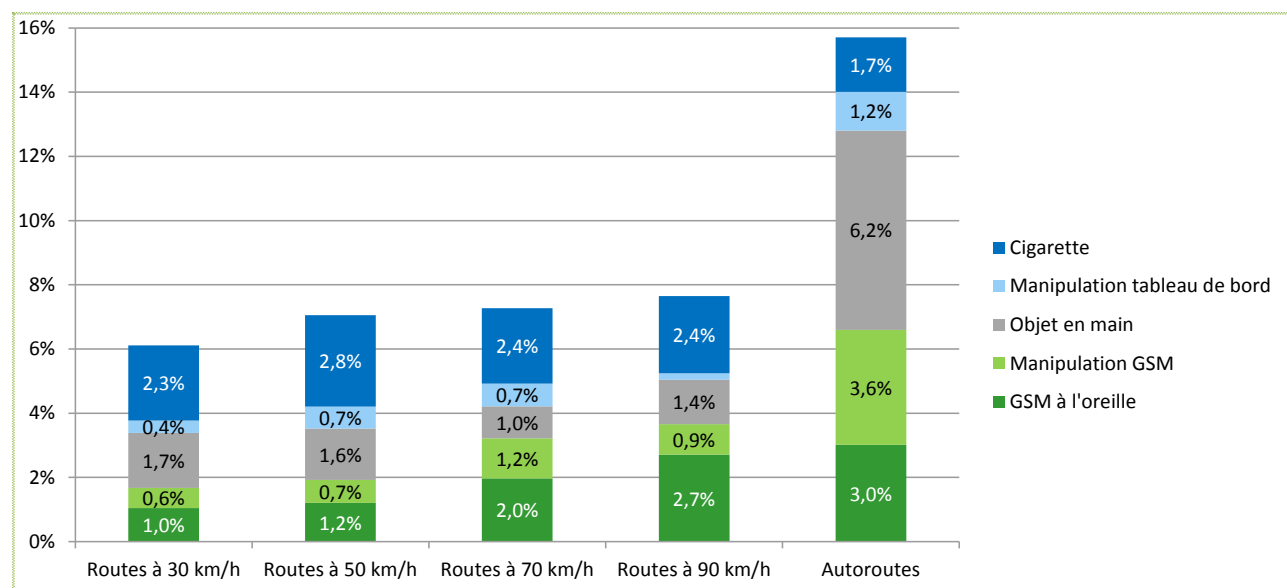


Source : IBSR, Mesure nationale d'attitude « Fatigue et distraction due à l'usage du GSM » 2012

7.3. Autres facteurs déterminants

Figure 38 : Sources de distraction pour les automobilistes, selon le régime de vitesse (2013)

Cette figure indique la fréquence de différentes sources de distraction durant la conduite, telles qu'observées lors de la mesure de comportement de l'IBSR en 2013. Les résultats sont donnés pour différents régimes de vitesse (vitesse maximale autorisée sur le lieu de l'observation).



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Distraction » 2013

TERMINOLOGIE

AAE

Air alvéolaire expiré.

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.

CGOP/B

Direction de l'information policière opérationnelle, Service d'Appui à la politique policière / Données de gestion

Comportement observé vs comportement autodéclaré

Le comportement observé est obtenu par des mesures de comportement, la fréquence du comportement étudié étant constatée directement. Le comportement autodéclaré 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 socio-démographiques 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/1 AAE, ce qui correspond à 0,5 g/1 CAS. Une concentration d'alcool de 0,35 mg/1 AAE correspond à 0,8 g/1 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.

Utilisation d'un dispositif de retenue inadapté pour enfant

L'utilisation d'un dispositif de retenue inadapté pour enfant désigne le fait d'arrimer 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'IBSR 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'IBSR organise également des mesures d'attitude, qui sondent le comportement avoué ou autodéclaré 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

Véhicule à usage mixte

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

Vitesse excessive

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

SOURCE DES DONNEES

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.

Références citées dans le scope :

- ▶ ETSC. (2007). Road Safety Performance Index Flash 4. Increasing seat belt use. Brussel, België : European Transport Safety Council.
- ▶ Johns Hopkins Universiteit (2005) Multitasking: You can't pay full attention to both sights and sounds. Consulté: http://www.eurekalert.org/pub_releases/2005-06/jhu-myc062105.php [18.10.13].

Tableau 1 : Source des données utilisées dans ce rapport

Source	Type de données	Description	Méthode de collecte	Période et portée	Organisation et référence la plus récente
IBSR, Enquête nationale d'insécurité routière 2013	Comportement auto-déclaré relatif à différents comportements à risque sur la route	Comportement autodéclaré et perception du risque lié à différents comportements à risque pour l'ensemble des usagers de la route, selon la région et l'âge	2 100 interviews téléphoniques (minimum)	▶ À partir de 2012 ▶ Belgique ▶ Annuel ▶ Données les plus récentes : 2014	Institut Belge pour la Sécurité Routière
					Institut Belge pour la Sécurité Routière (2014). Enquête nationale d'insécurité routière (2013). Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière http://enqueteibsr.be/fr/resultats-2013 Institut Belge pour la Sécurité Routière (2015). Enquête nationale d'insécurité routière (2013). Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière http://enqueteibsr.be/fr/resultats-2014
IBSR, Mesure nationale d'attitude 2012	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 fatigue et la distraction due à l'usage du GSM	Comportement autodéclaré, 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.	1 540 interviews individuelles	▶ À partir de 2003 ▶ Belgique ▶ Tous les trois ans ▶ Données les plus récentes : 2012	Institut Belge pour la Sécurité Routière Meesmann, U. & Boets, S. (2014) Conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues. Résultats de la mesure d'attitudes en matière de sécurité routière menée tous les trois ans par l'IBSR. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière. http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/2014R06FR_La_conduite_sous_l_influence_de_l_alcool_%20et_de_drogues.pdf Boets, S. en Meesmann, U. (2014) Vitesse et vitesse excessive. Résultats de la mesure d'attitudes en matière de sécurité routière menée tous les trois ans par l'IBSR. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/2014R05FR_Vitesse_et_vitesse_excessive.pdf

					Meesmann, U. & Boets, S. (2014) Usage de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants. Résultats de la mesure d'attitudes en matière de sécurité routière menée tous les trois ans par l'IBSR. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière. http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/2014R04FR_Usage_de_la_ceinture_de_securite_et_des_dispositifs_de_retenue_pour_enfants.pdf Meesmann, U. & Boets, S. (2014) Fatigue et distraction due à l'usage du GSM. Résultats de la mesure d'attitudes en matière de sécurité routière menée tous les trois ans par l'IBSR. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité routière. http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/2014R01FR_Fatigue_et_distraction_due_a_l_usage_du_GSM.pdf
Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL	Constatations de certaines infractions	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	Infractions de roulage observées	▶ À partir de 2007 ▶ Belgique ▶ Annuel ▶ Données les plus récentes : 2013	Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL
IBSR, Mesure nationale de comportement « Conduite sous l'influence de l'alcool » 2012	Comportement observé en matière de conduite sous influence d'alcool	Prévalence de la conduite sous influence chez les conducteurs de voiture particulière et de camionnette, selon différentes caractéristiques du conducteur (l'âge, le sexe, le niveau de formation...) et du déplacement (la région, la provenance, le moment de la semaine...)	Contrôles de police aléatoires en des lieux choisis au hasard, comprenant un test d'haleine et le remplissage d'un formulaire	▶ À partir de 2003 ▶ Belgique ▶ Tous les deux ans (sauf en 2011) ▶ Données les plus récentes : 2012	Institut Belge pour la Sécurité Routière Riguelle, F. (2014). Au volant après un verre de trop ? Mesure nationale de comportement « conduite sous influence d'alcool » 2012. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Mesure%20nationale%20de%20comportement%20en%20matiere%20de%20vitesse%202012.pdf

IBSR, Mesure nationale de comportement « Vitesse » 2012	Comportement observé en matière de vitesse et de vitesse excessive (en dehors des autoroutes)	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.	Radars automatiques placés le long de tronçons en ligne droite, sans gêne par une voiture qui précède (« vitesse libre »).	▶ À partir de 2003 ▶ Belgique ▶ Annuel (sauf en 2011) ▶ Données les plus récentes : 2012	Institut Belge pour la Sécurité Routière Riguelle, F. (2013). Mesure nationale de comportement en matière de vitesse – 2012. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière. http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Mesure%20nationale%20de%20comportement%20en%20matiere%20de%20vitesse%202012.pdf
IBSR, Mesure nationale de comportement « Vitesse sur autoroute » 2011	Comportement observé en matière de vitesse et de vitesse excessive sur autoroute	Vitesse moyenne, pourcentage d'infractions liées à la vitesse, vitesse V85 des voitures particulières et des camions, selon la région, la bande de circulation et le moment de la semaine.	Radars automatiques placés en des endroits sans entrave (« vitesse libre »)	▶ 2011 ▶ Belgique ▶ 1^{re} édition	Institut Belge pour la Sécurité Routière Riguelle, F. (2012). Mesure nationale de comportement « Vitesse sur autoroute » 2011. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière. http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Autoroutes_rapport_2011_fr.pdf
IBSR, Mesure nationale de comportement « Vitesse des camionnettes » 2013	Comportement observé en matière de vitesse des camionnettes	Vitesse moyenne des camionnettes classiques, voitures à usage mixte et voitures particulières, par régime de vitesse.	Pistolets laser actionnés manuellement depuis une voiture particulière en des endroits sans entrave (« vitesse libre »)	▶ 2013 ▶ Belgique ▶ 1^{re} édition	Institut Belge pour la Sécurité Routière Riguelle, F., Roynard, M. & Silverans, P. (2014). Les camionnettes roulent-elles trop vite ? Résultat de la première mesure de vitesse des camionnettes en Belgique. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière. http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/2014R12FR_Les_camionnettes_roulent_elles_trop_vite.pdf
IBSR, Mesure nationale de comportement « Port de la ceinture » 2012	Comportement observé en matière de port de la ceinture	Prévalence du port de la ceinture à l'avant 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, la province, le moment de la semaine)	Observation directe du port de la ceinture des occupants à l'avant d'une voiture particulière	▶ À partir de 2003 ▶ Belgique ▶ Annuel (sauf en 2011) ▶ Données les plus récentes : 2012	Institut Belge pour la Sécurité Routière Riguelle, F. (2013). Mesure nationale de comportement port de la ceinture de sécurité – 2012. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière. http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/rapport-mesure-nationale-de-comportement-port-de-la-ceinture-de-securite-2012.pdf

IBSR, Mesure nationale de comportement « Utilisation des dispositifs de retenue pour enfant » 2011	Comportement observé en matière d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant	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 (l'âge, le lien de parenté, le port de la ceinture...)	Observation directe et remplissage d'un questionnaire sur la base d'une interview personnelle	► 2011 ► Belgique ► 1^{re} édition	Institut Belge pour la Sécurité Routière Roynard, M. (2012). Mesure nationale de comportement : utilisation des dispositifs de retenue pour enfants 2011. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière. http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/mesure-nationale-comp-enfants-dispositifs-2011.pdf
IBSR, Enquête « Somnolence au volant » 2014	Comportement auto-déclaré en matière de somnolence au volant	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.	Enquête en ligne auprès de 2 638 répondants	► 2014 ► Belgique ► 1^{re} édition	Institut Belge pour la Sécurité Routière Diependaele, K. (2015). Sleepy at the wheel. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière. [In press]
IBSR, Mesure nationale de comportement « Distraction » 2013	Comportement observé en matière d'utilisation du GSM et d'autres objets au volant	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	Observation directe de véhicules en mouvement	► 2013 ► Belgique ► 1^{re} édition	Institut Belge pour la Sécurité Routière 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. http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/2014R08FR_Conduire_sans_les_mains.pdf

Acteur clé dans la collecte et l'analyse données relatives à la sécurité routière, l'Institut Belge pour la Sécurité Routière publie annuellement (à partir de 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'IBSR 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.

