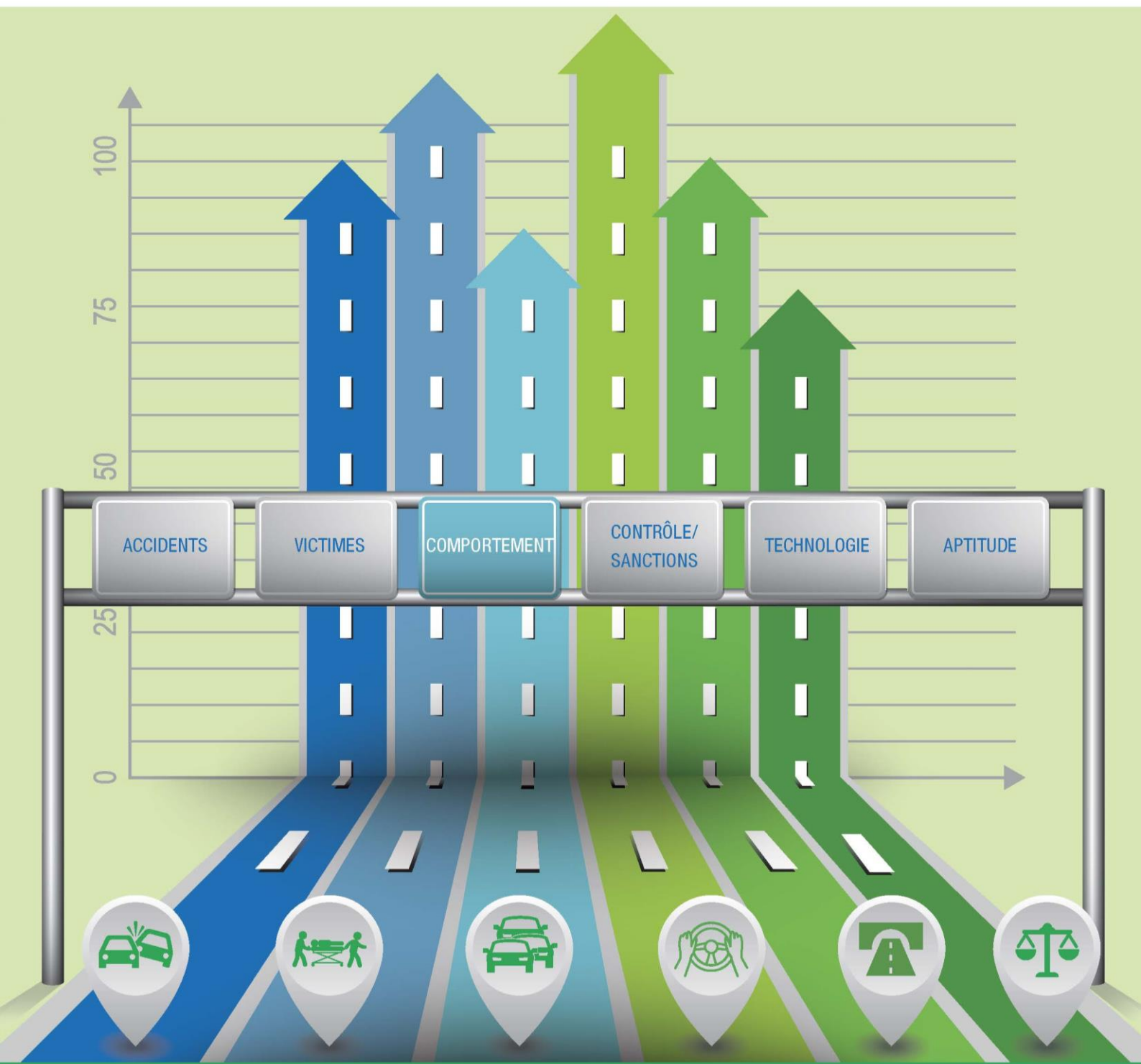


RAPPORT STATISTIQUE 2017

COMPORTEMENT DANS LE TRAFIC



Centre de Connaissance
Sécurité routière



Rapport statistique 2017 Comportement dans le trafic

Rapport statistique 2017 - 2017-S-03-FR

D/2017/0779/45

Auteur : Annelies Schoeters

Éditeur responsable : Karin Genoe

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

Date de publication 25/07/2017

Veillez faire référence au présent document de la manière suivante : Schoeters, A. (2017) *Rapport Statistique 2017 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. (2017) *Statistisch Rapport 2017 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 MATIÈRES

SCOPE.....	1
1. COMPORTEMENT DANS LE TRAFIC - GÉNÉRALITÉS.....	2
2. CONDUITE SOUS INFLUENCE D'ALCOOL.....	5
2.1. PRÉVALENCE NATIONALE ET RÉGIONALE.....	5
2.2. CARACTÉRISTIQUES DE L'USAGER DE LA ROUTE.....	7
2.3. AUTRES FACTEURS DÉTERMINANTS.....	8
3. VITESSE ET VITESSE EXCESSIVE.....	9
3.1. PRÉVALENCE NATIONALE ET RÉGIONALE.....	10
3.2. CARACTÉRISTIQUES DE L'USAGER DE LA ROUTE.....	13
3.3. AUTRES FACTEURS DÉTERMINANTS.....	15
4. PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ.....	17
4.1. PRÉVALENCE NATIONALE ET RÉGIONALE.....	17
4.2. CARACTÉRISTIQUES DE L'USAGER DE LA ROUTE.....	19
4.3. AUTRES FACTEURS DÉTERMINANTS.....	20
5. UTILISATION DES DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANT.....	21
5.1. PRÉVALENCE NATIONALE ET RÉGIONALE.....	21
5.2. CARACTÉRISTIQUES DE L'USAGER DE LA ROUTE.....	22
5.3. AUTRES FACTEURS DÉTERMINANTS.....	23
6. DISTRACTION.....	24
6.1. PRÉVALENCE NATIONALE ET RÉGIONALE.....	24
6.2. CARACTÉRISTIQUES DE L'USAGER DE LA ROUTE.....	26
6.3. AUTRES FACTEURS DÉTERMINANTS.....	27
7. SOMNOLENCE ET FATIGUE.....	28
7.1. PRÉVALENCE NATIONALE ET RÉGIONALE.....	28
7.2. CARACTÉRISTIQUES DE L'USAGER DE LA ROUTE.....	29
TERMINOLOGIE.....	30
SOURCE DES DONNÉES.....	33

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 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 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 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, 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.

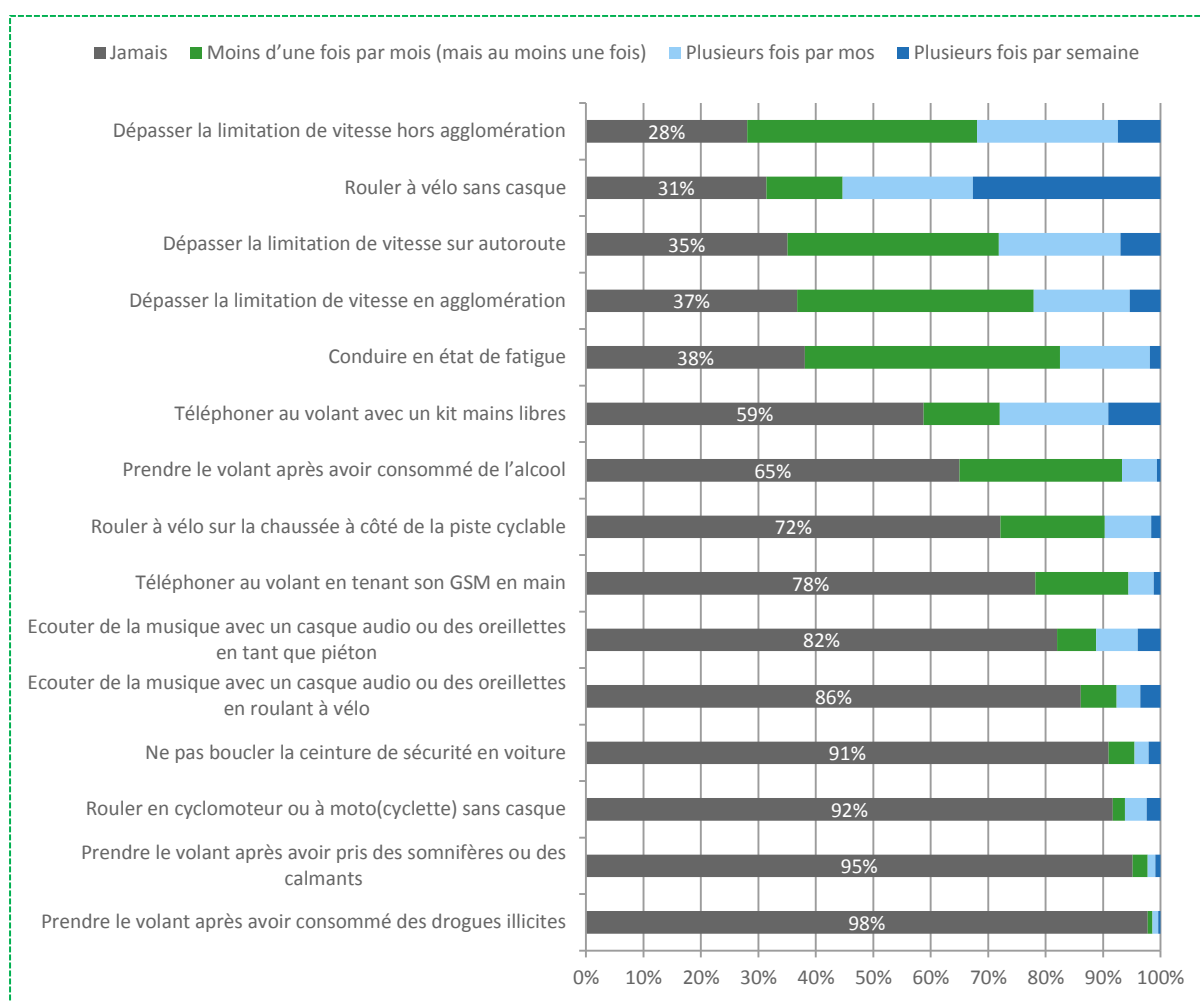
1. COMPORTEMENT DANS LE TRAFIC - GÉNÉRALITÉS

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 en 2016 par le biais d'un panel en ligne de répondants belges. L'enquête ESRA a été menée en 2015 par le biais d'un panel en ligne dans 17 pays différents ; les résultats concernant la Belgique sont indiqués ci-après.

- La première figure fournit un aperçu des différents types de comportement risqué sur la route qui sont auto-déclarés par l'ensemble des usagers de la route.
- Sont ensuite proposées deux figures présentant quelques déterminants sociocognitifs sous-jacents du comportement des usagers de la route : la perception du risque et l'acceptabilité de différents comportements à risque sur la route.

Figure 1-1 : Comportement auto-déclaré des usagers de la route (2016)

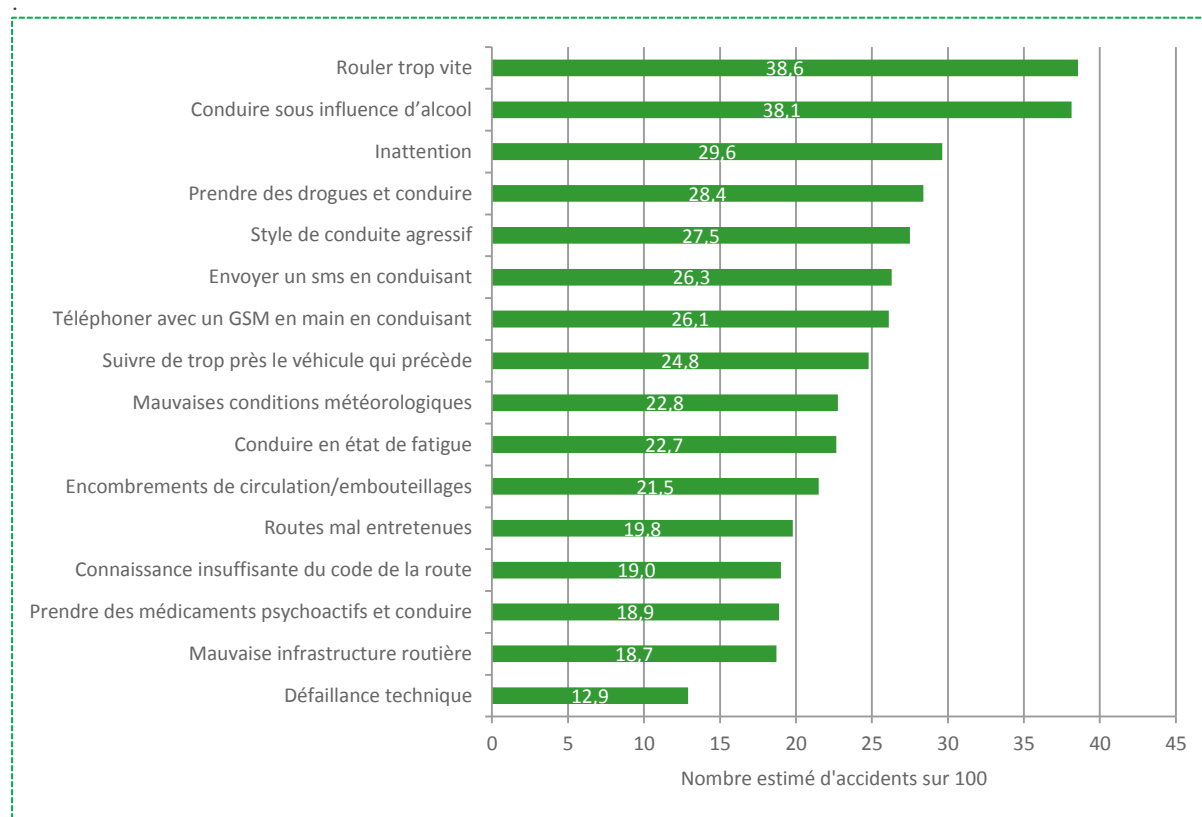
Cette figure présente les réponses de l'Enquête d'insécurité routière 2016 lors de laquelle les répondants (tous types d'usagers de la route) ont été interrogés sur la fréquence à laquelle ils adoptent un comportement à risque déterminé.



Source : IBSR, Enquête nationale d'insécurité routière 2016

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

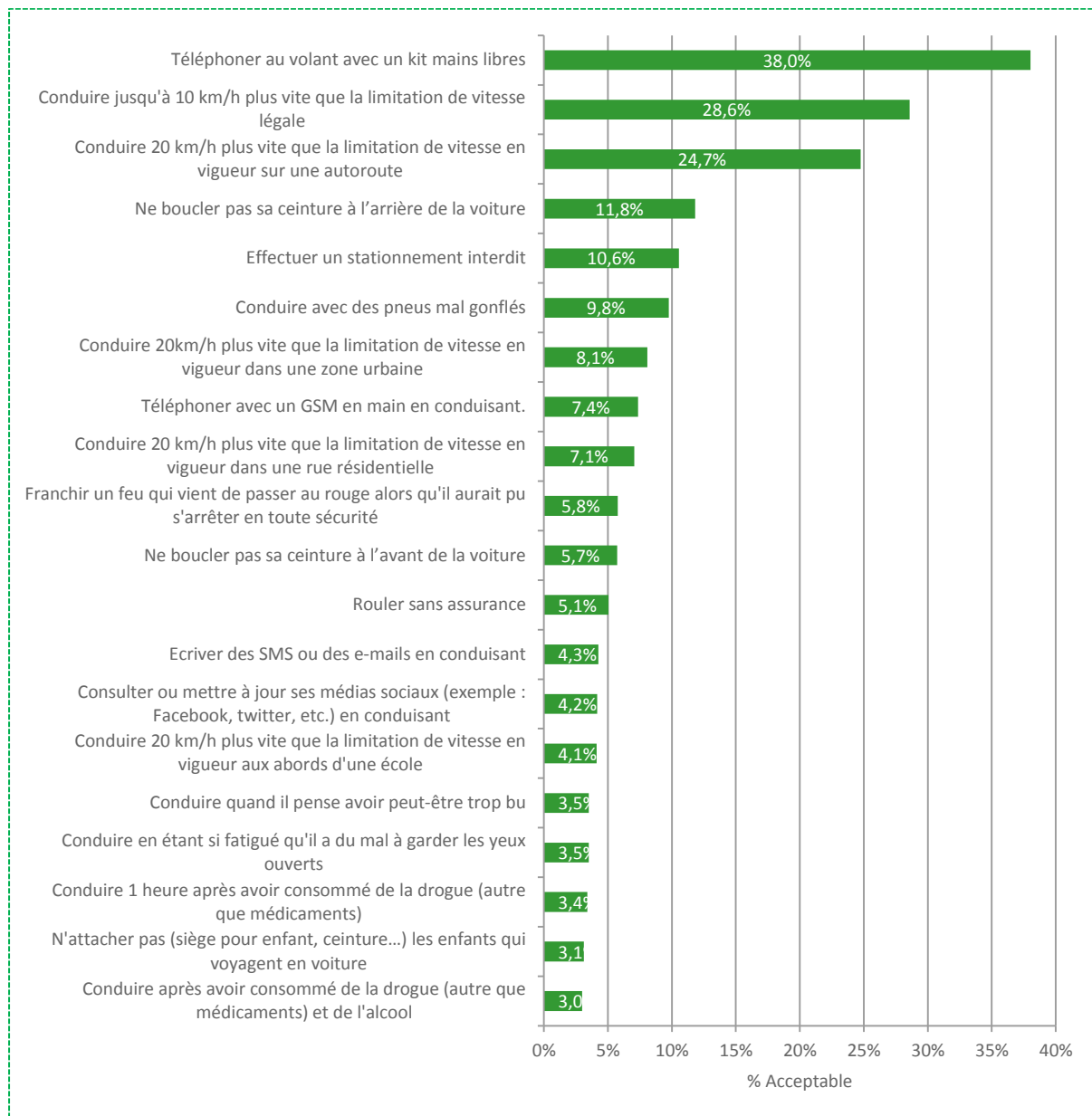
Cette figure présente les réponses à la question suivante, posée à tous les usagers de la route (belges) dans le cadre de l'enquête d'ESRA en 2015 : « Sur 100 accidents, combien sont causés par les facteurs suivants ? ». Étant donné que différents facteurs peuvent être à l'origine d'un accident de la circulation, le total est supérieur à 100



Source : IBSR, ESRA

Figure 1-3 : Caractère acceptable de comportements dangereux chez les usagers de la route (2016)

Lors de l'Enquête d'Insécurité Routière de 2016, 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 »). Cette figure indique le pourcentage de répondants (tous les usagers de la route) qui trouvent le comportement « acceptable » (options 4 et 5).



Source : IBSR, Enquête nationale d'insécurité routière 2016

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 présente quelques statistiques issues de la mesure de comportement menée régulièrement par l'IBSR 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.

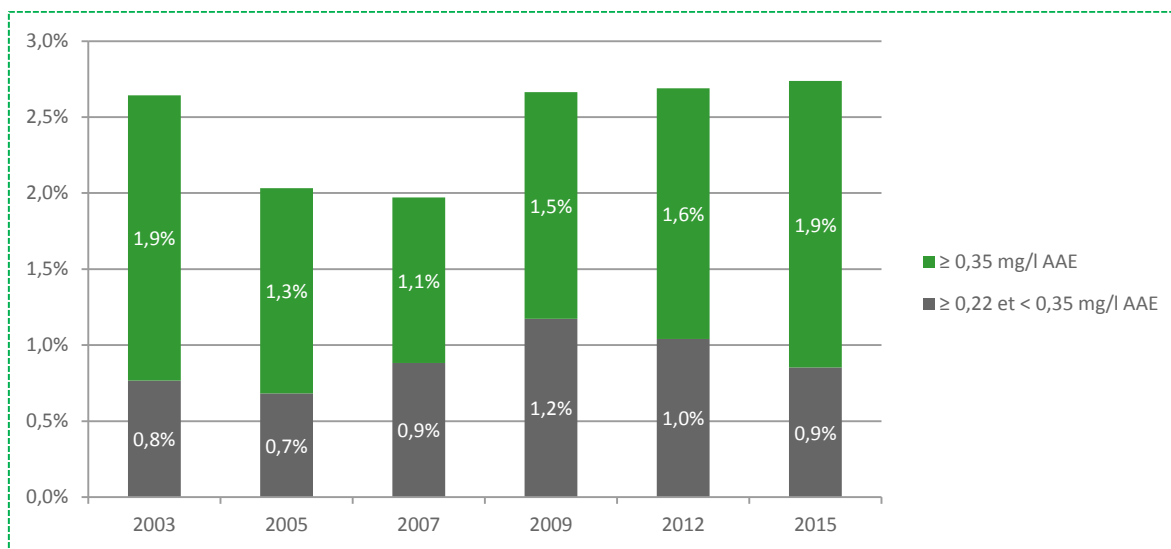
Les graphiques présentés concernent :

- ▶ l'évolution du pourcentage observé d'automobilistes conduisant sous influence ;
- ▶ l'évolution du pourcentage observé d'automobilistes conduisant sous influence, au niveau régional ;
- ▶ l'évolution du nombre d'infractions constatées en matière de conduite sous influence d'alcool ;
- ▶ le comportement auto-déclaré en matière de conduite sous influence, selon la région ;
- ▶ 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 ;
- ▶ le pourcentage observé d'automobilistes qui conduisent sous influence, selon la provenance.

2.1. Prévalence nationale et régionale

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

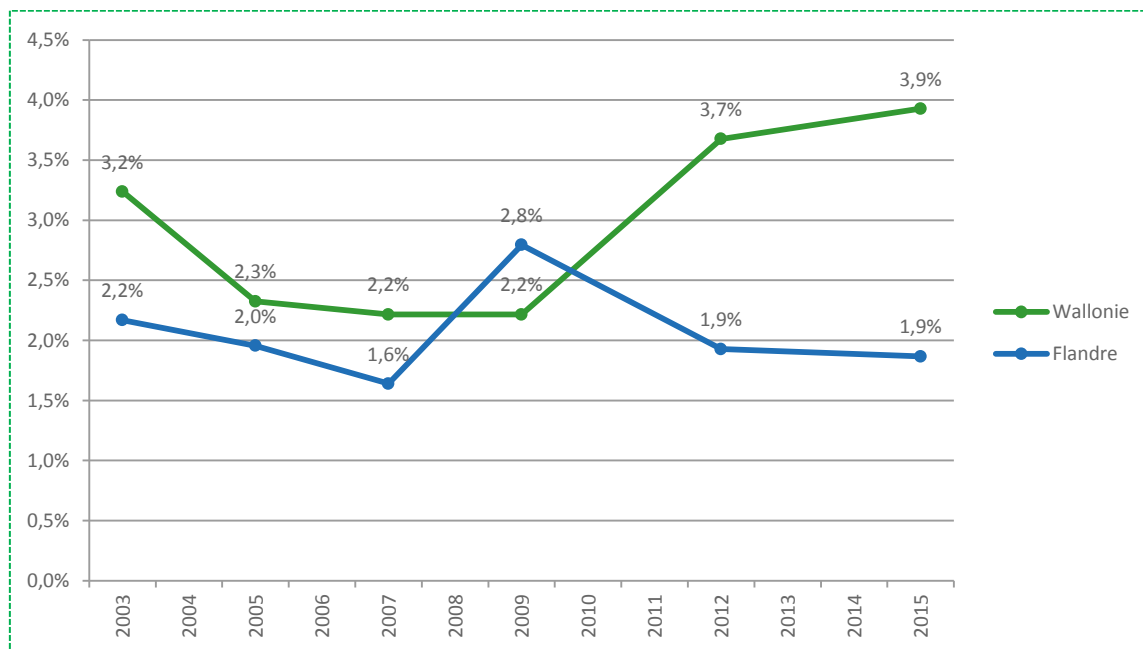
Cette figure présente l'évolution du pourcentage d'automobilistes qui conduisaient sous influence d'alcool, observés durant la mesure de comportement de l'IBSR, réparti selon le taux d'alcoolémie.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2015

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

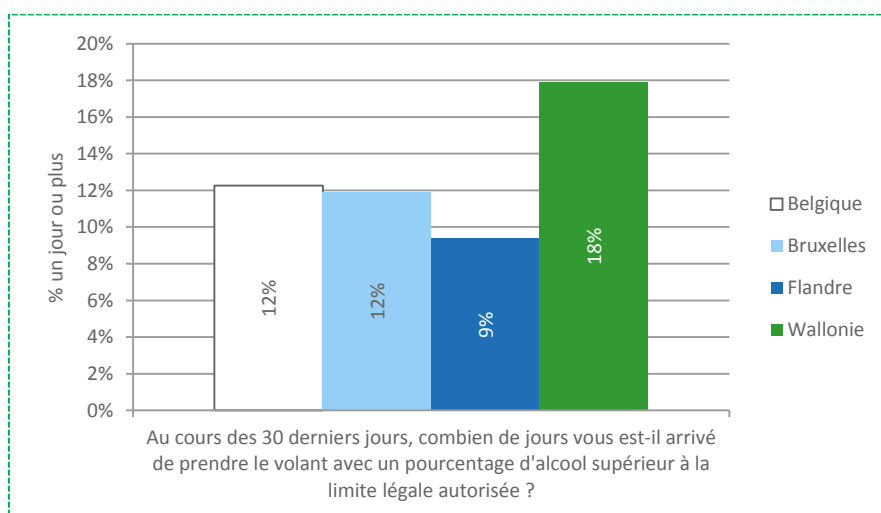
Cette figure présente l'évolution du pourcentage d'automobilistes qui conduisaient sous influence d'alcool, observés durant la mesure de comportement de l'IBSR, selon la région. Etant donné que les dernières mesures de comportement comportaient trop peu d'observations pour la Région de Bruxelles-Capitale, cette région n'a pas été reprise dans la figure.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2015

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

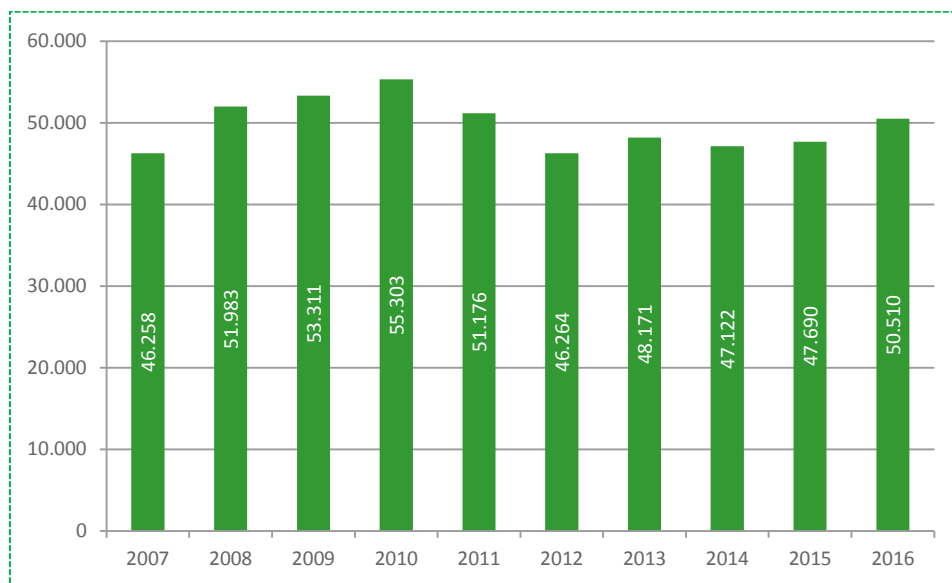
Cette figure montre le pourcentage d'automobilistes déclarant, lors de la mesure nationale d'attitude de 2015, avoir conduit avec une alcoolémie légalement trop élevée au cours des 30 derniers jours. Outre les pourcentages pour la Belgique, les pourcentages par région (ce qui réfère au domicile du répondant) sont également indiqués.



Source : IBSR, Mesure nationale d'attitude 2015

Figure 2-4 : Nombre d'infractions constatées en matière de conduite sous influence d'alcool (2007-2016)

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.

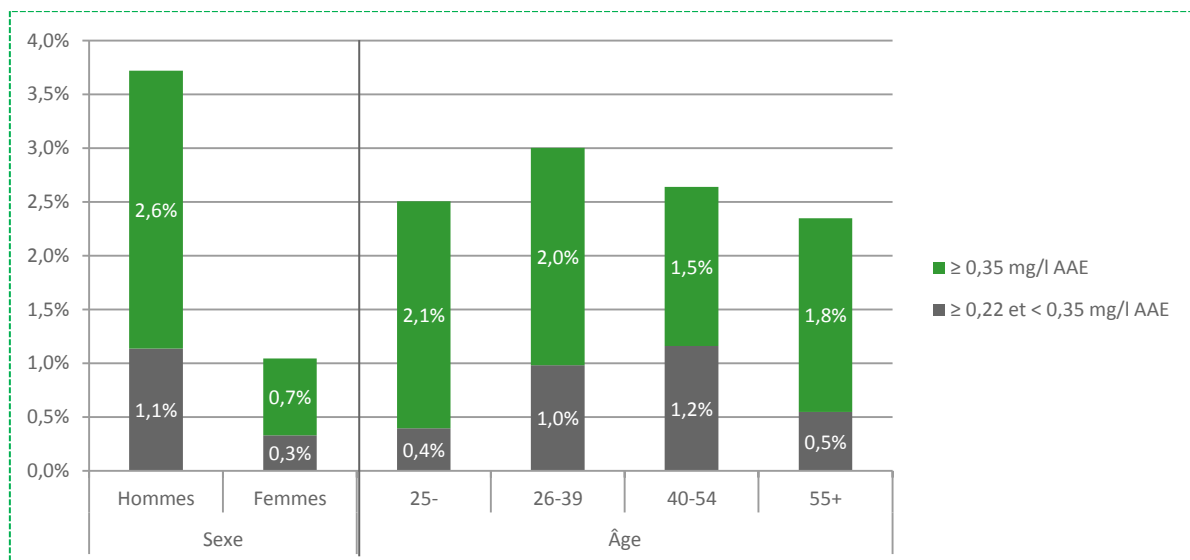


Source : Police fédérale – Direction de l'information policière et des moyens ICT – BIPOL

2.2. Caractéristiques de l'usager de la route

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

Cette figure indique le pourcentage d'automobilistes qui conduisaient sous influence d'alcool, observés durant la mesure de comportement de l'IBSR en 2015, réparti selon le taux d'alcoolémie constaté. Une distinction est opérée entre les sexes et différentes catégories d'âge.

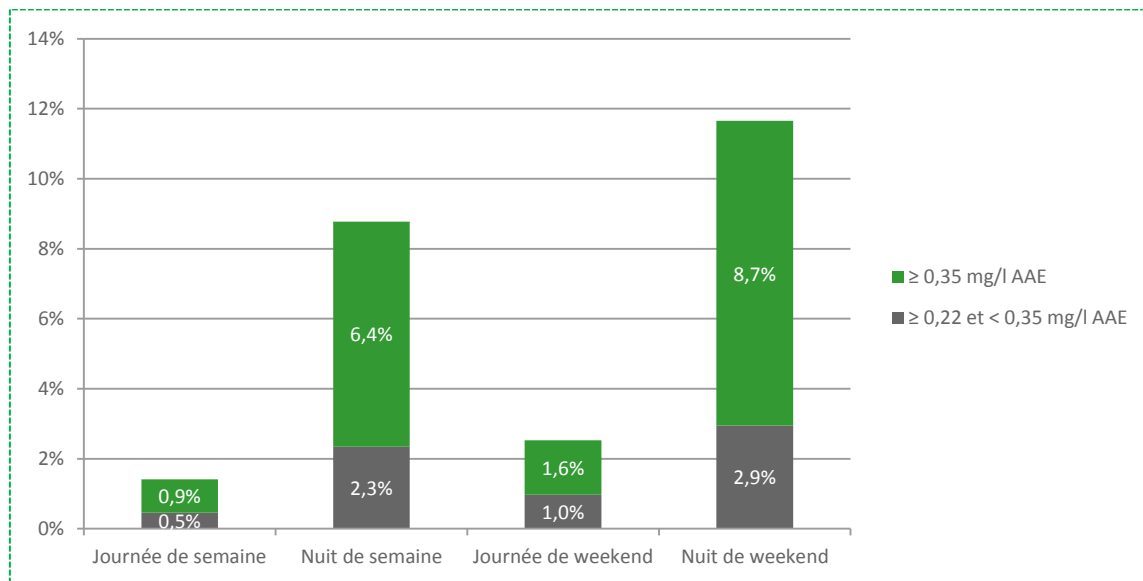


Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2015

2.3. Autres facteurs déterminants

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

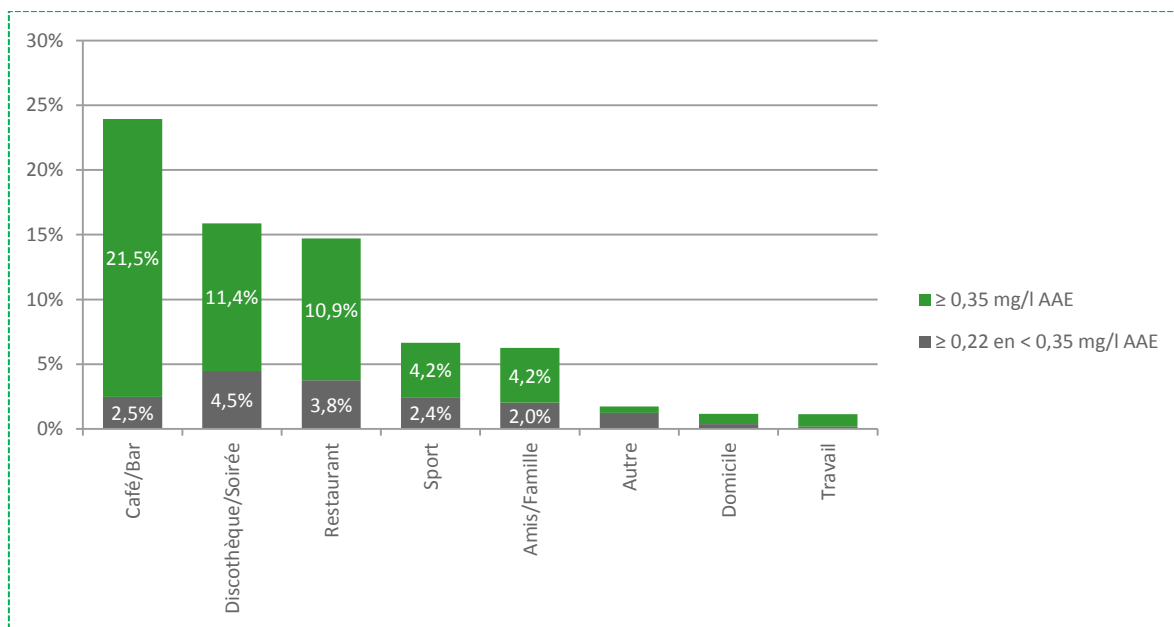
Cette figure indique le pourcentage d'automobilistes qui conduisaient sous influence d'alcool, observés durant la mesure de comportement de l'IBSR en 2015, en fonction du moment de la semaine.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2015

Figure 2-7 : Conduite sous influence d'alcool chez les automobilistes, en fonction de la provenance (2015)

Cette figure indique le pourcentage d'automobilistes qui conduisaient sous influence d'alcool, observés durant la mesure de comportement de l'IBSR en 2015, 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 » 2015

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'IBSR 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'attitude de l'IBSR.

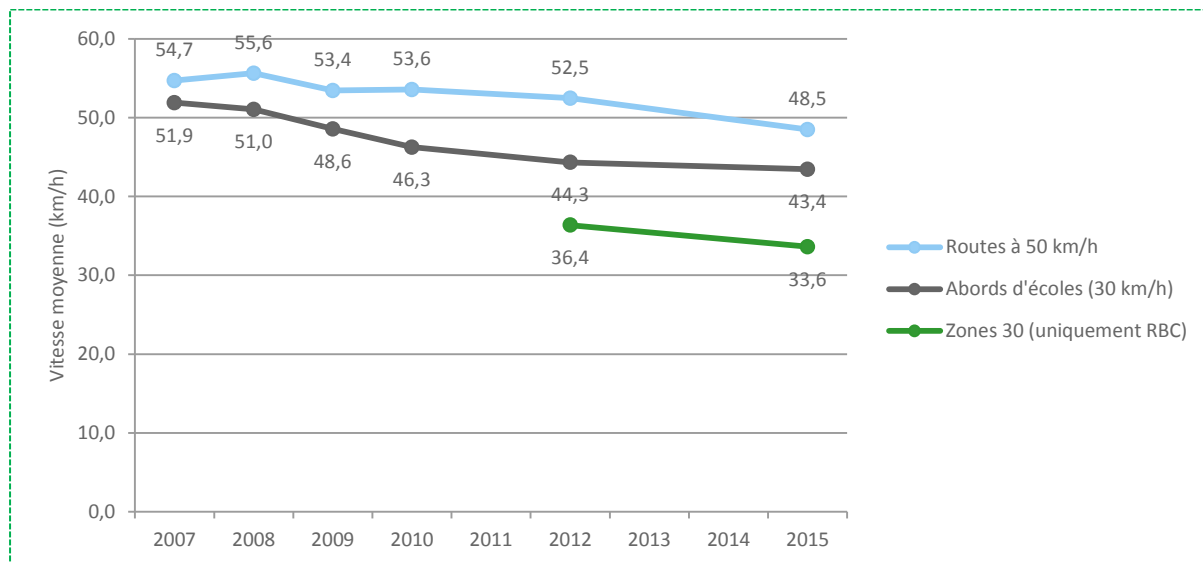
Les graphiques présentés concernent :

- ▶ l'évolution de la vitesse moyenne observée des voitures particulières en agglomération ;
- ▶ la vitesse moyenne observée des voitures particulières, aux niveaux national et régional, en agglomération ;
- ▶ la vitesse moyenne observée des véhicules légers, aux niveaux national et régional, hors agglomération ;
- ▶ le pourcentage observé de voitures particulières qui dépassent la limite de vitesse, en agglomération ;
- ▶ le pourcentage observé de voitures particulières qui dépassent la limite de vitesse, hors agglomération ;
- ▶ le comportement auto-déclaré en matière de vitesse, aux niveaux national et régional ;
- ▶ l'évolution du nombre d'infractions constatées en matière de vitesse excessive ;
- ▶ la vitesse moyenne observée des voitures particulières, véhicules à usage mixte et camionnettes ;
- ▶ la vitesse moyenne observée des véhicules légers et des camions, hors agglomération ;
- ▶ le comportement auto-déclaré en matière de vitesse, en fonction de l'âge ;
- ▶ le comportement auto-déclaré en matière de vitesse, en fonction du sexe ;
- ▶ la vitesse moyenne observée des voitures particulières, en fonction du jour de la semaine et de l'heure du jour, sur les routes à 30 km/h ;
- ▶ la vitesse moyenne observée des véhicules légers, en fonction du jour de la semaine, hors agglomération.

3.1. Prévalence nationale et régionale

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

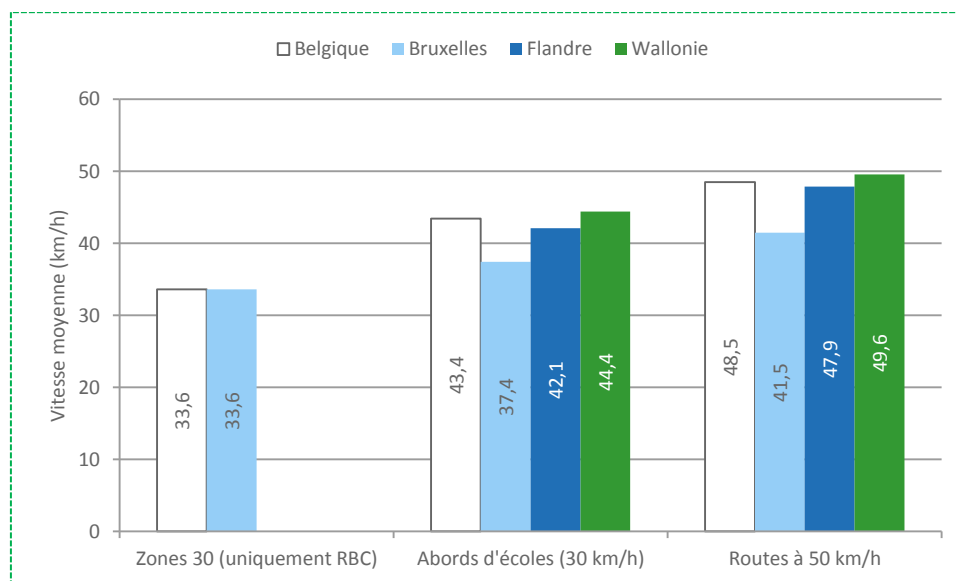
Cette figure indique, par régime de vitesse en agglomération, l'évolution de la vitesse moyenne des voitures particulières telle que mesurée lors de la mesure de comportement de l'IBSR. Seules les voies ne présentant pas d'adaptations au niveau de l'infrastructure susceptibles de limiter la vitesse ont 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 à la fin de ce rapport.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Vitesse en agglomération » 2015

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

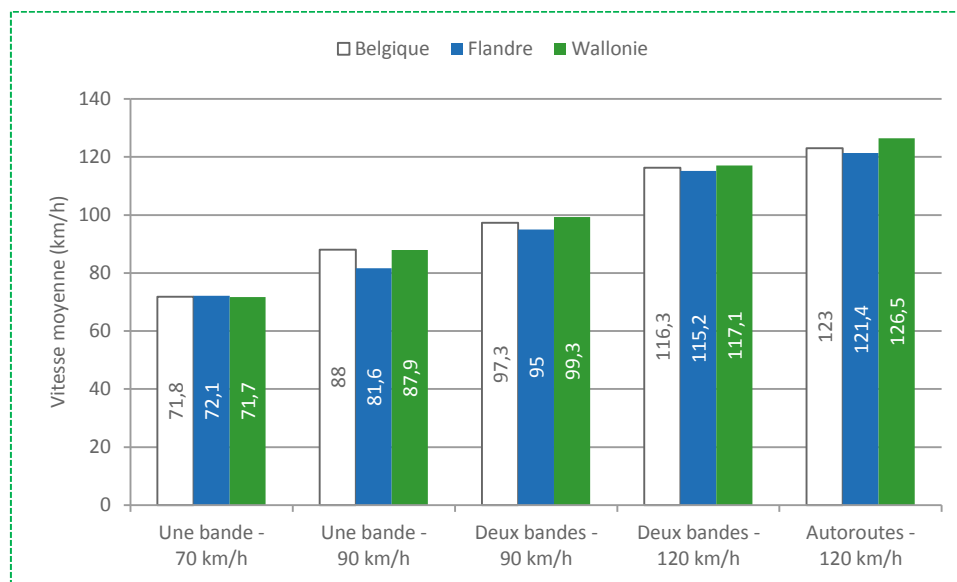
Cette figure indique, par régime de vitesse en agglomération, la vitesse moyenne des voitures particulières telle que mesurée lors de la mesure de comportement de l'IBSR en 2015. Une distinction est réalisée entre les régions où la vitesse a été mesurée. Seules les voies ne présentant pas d'adaptations 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 à la fin de ce rapport.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Vitesse en agglomération » 2015

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

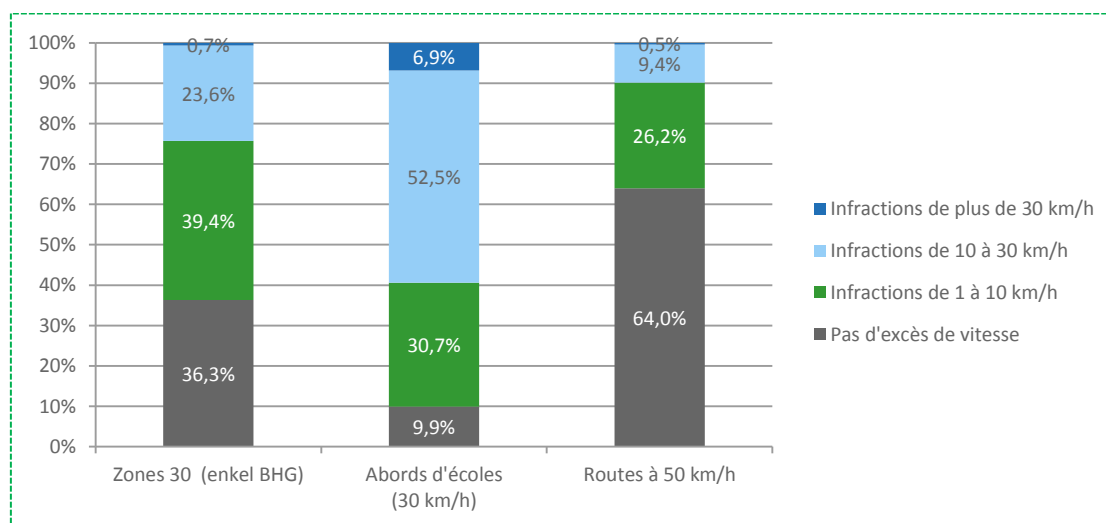
Cette figure indique, par régime de vitesse et type de route hors agglomération, la vitesse moyenne des véhicules légers (des voitures particulières et des camionnettes) telle que mesurée lors de la mesure de comportement de l'IBSR en 2015. Une distinction est réalisée entre les régions où la vitesse 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 à la fin de ce rapport.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement «Vitesse hors agglomération» 2015

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

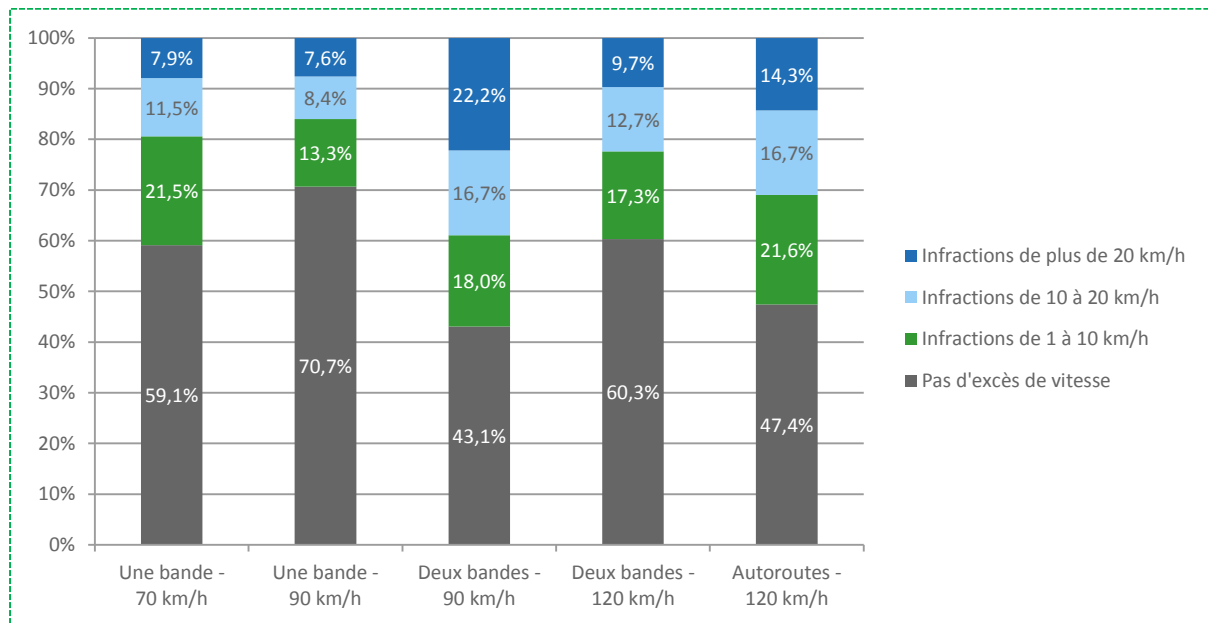
Cette figure fournit, sur la base de la vitesse mesurée lors des mesures de comportement de l'IBSR de 2015, un aperçu du pourcentage de voitures particulières qui ne respectent pas les limitations de vitesse en agglomération. Une subdivision a été opérée entre les excès de vitesse de 1 à 10 km/h, les 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 à la fin de ce rapport.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Vitesse en agglomération » 2015

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

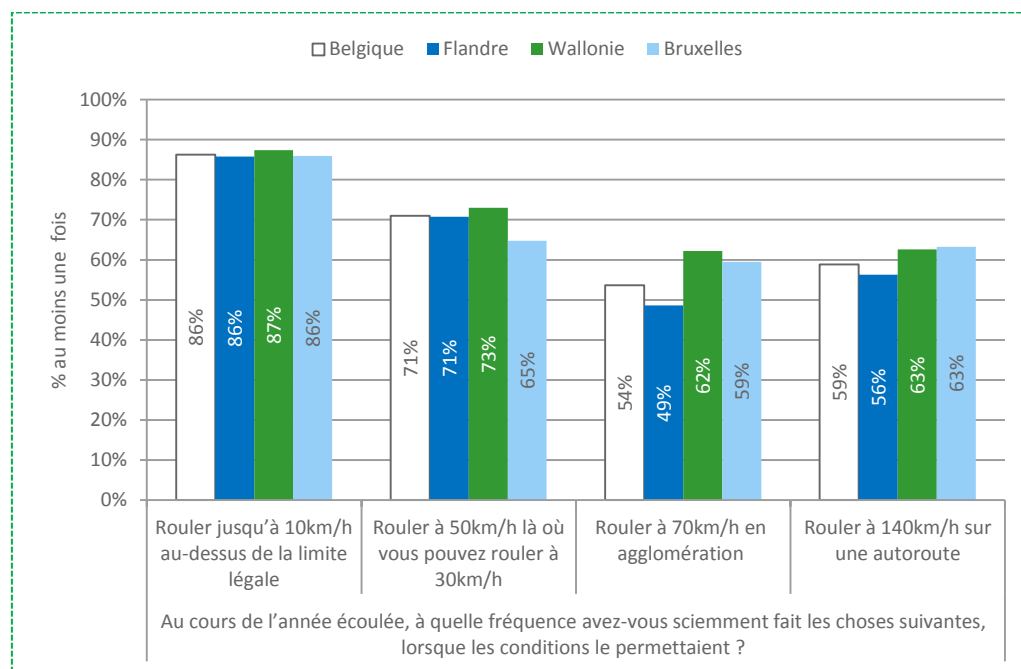
Cette figure fournit, sur la base de la vitesse mesurée lors des mesures de comportement de l'IBSR de 2015, un aperçu du pourcentage de véhicules légers (des voitures particulières et des camionnettes) qui ne respectent pas les limitations de vitesse hors agglomération. Une subdivision a été opérée entre 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.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement «Vitesse hors agglomération» 2015

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

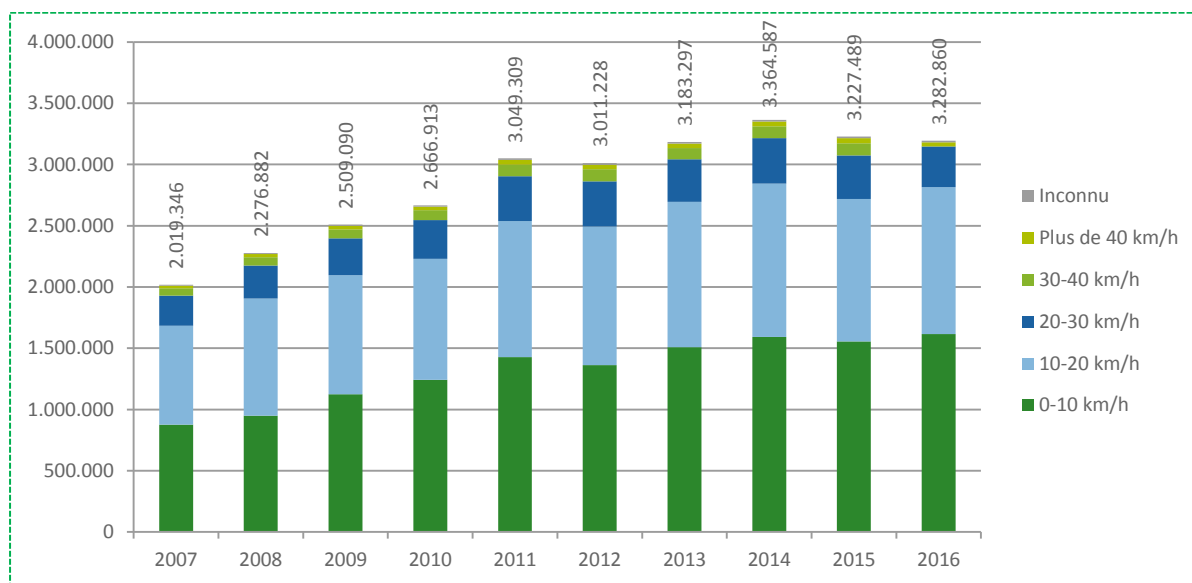
Cette figure indique le pourcentage d'automobilistes qui déclarent, lors de la mesure nationale d'attitudes de 2015, avoir roulé trop vite au moins une fois (options « rarement », « souvent » ou « (presque) toujours ») au cours des 12 derniers mois, et ce, selon le régime de vitesse. Le graphique fournit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



Source : IBSR, Mesure nationale d'attitude 2015

Figure 3-7 : Nombre d'infractions constatées pour excès de vitesse (2007-2016)

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. 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.

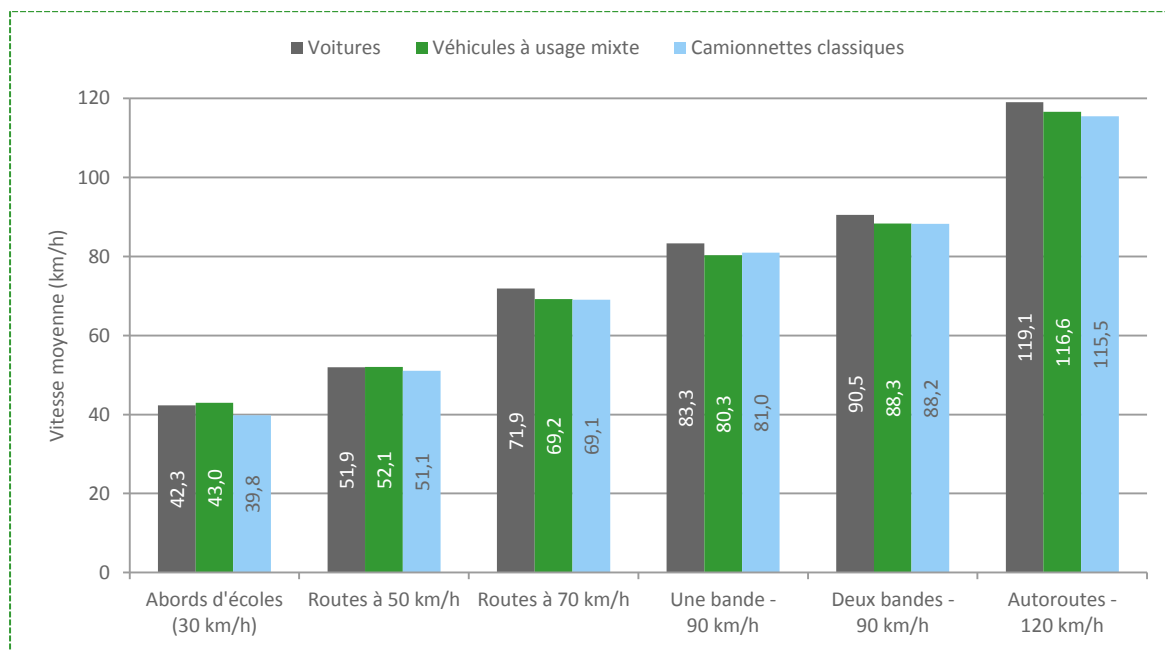


Source : Police fédérale – Direction de l'information policière et des moyens ICT – BIPOL

3.2. Caractéristiques de l'utilisateur de la route

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

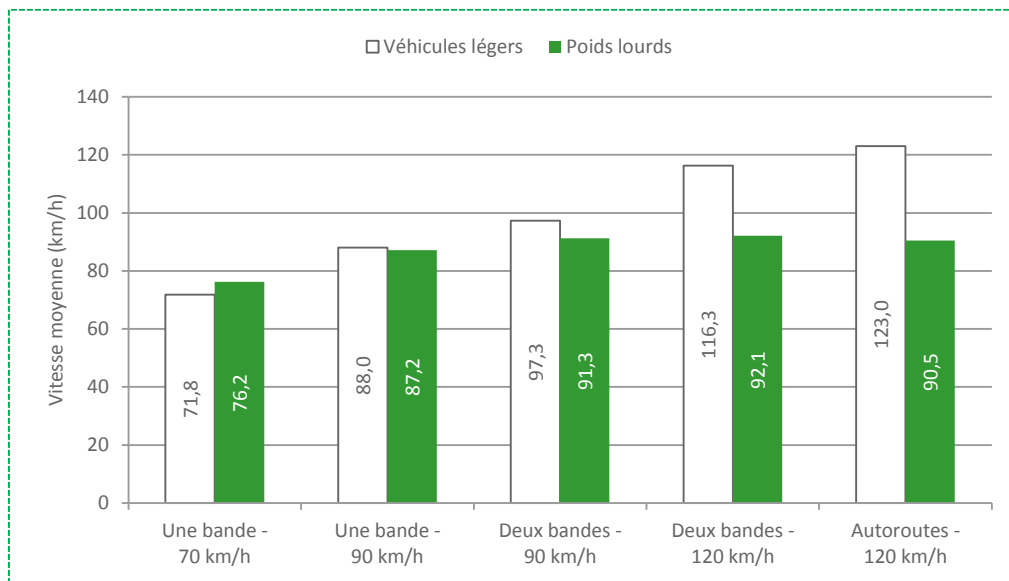
Cette figure indique, selon le régime de vitesse et le type de route, la vitesse moyenne telle que mesurée lors de la mesure de comportement de l'IBSR de 2013. Une distinction est opérée entre trois types de véhicule : les voitures particulières, les véhicules à usage mixte et les camionnettes classiques. 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 3-9 : Vitesse moyenne hors agglomération, en fonction du régime de vitesse et du type de véhicule (2015)

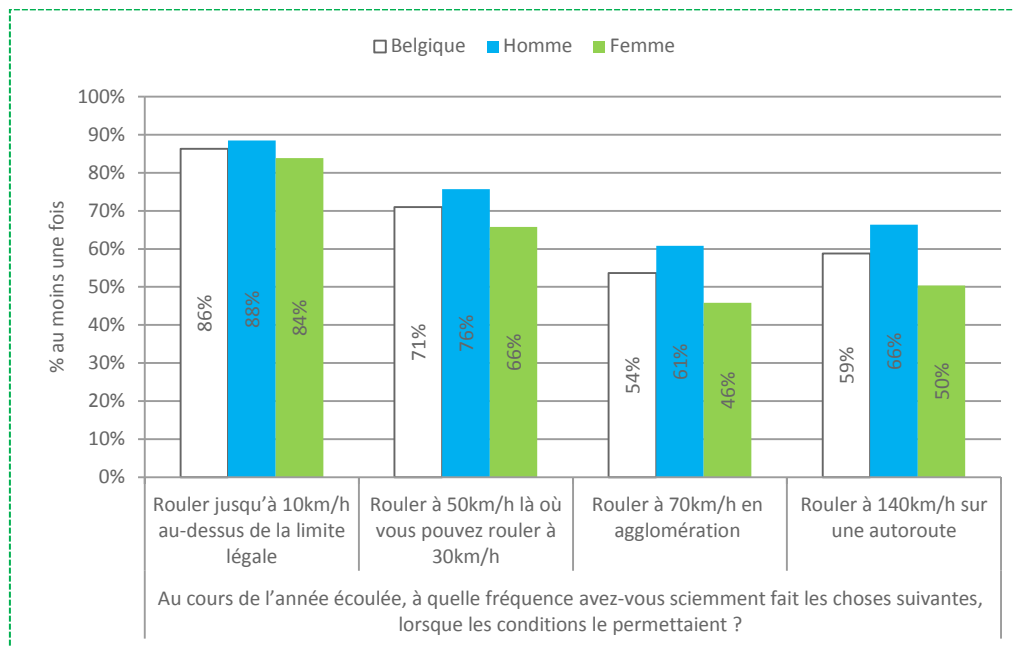
Cette figure indique, selon le régime de vitesse et le type de route hors agglomération, la vitesse moyenne telle que mesurée lors de la mesure de comportement de l'IBSR de 2015. Outre la vitesse moyenne des véhicules légers, cette figure montre également la vitesse moyenne des poids lourds. Les définitions des régimes de vitesse sont reprises dans la terminologie à la fin de ce rapport.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement «Vitesse hors agglomération» 2015

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

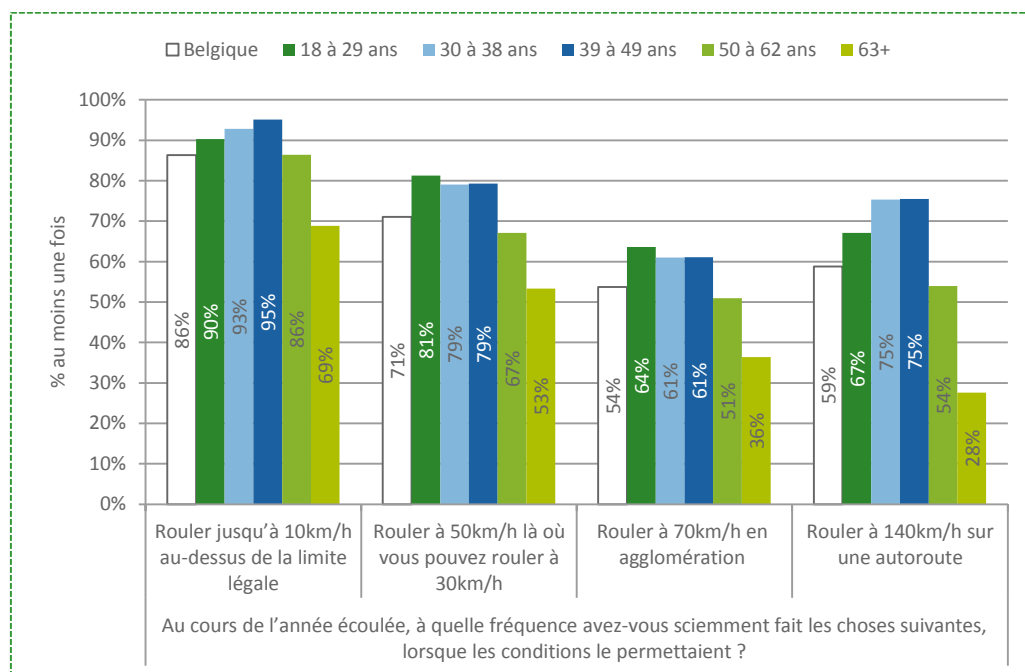
Cette figure indique le pourcentage d'automobilistes qui déclarent lors de la mesure nationale d'attitudes de 2015 avoir roulé trop vite au moins une fois (options « rarement », «souvent» ou « (presque) toujours ») au cours des 12 derniers mois, et ce en fonction du régime de vitesse. Le graphique fournit les résultats aussi bien pour la Belgique que selon le sexe du répondant.



Source : IBSR, Mesure nationale d'attitude 2015

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

Cette figure 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.

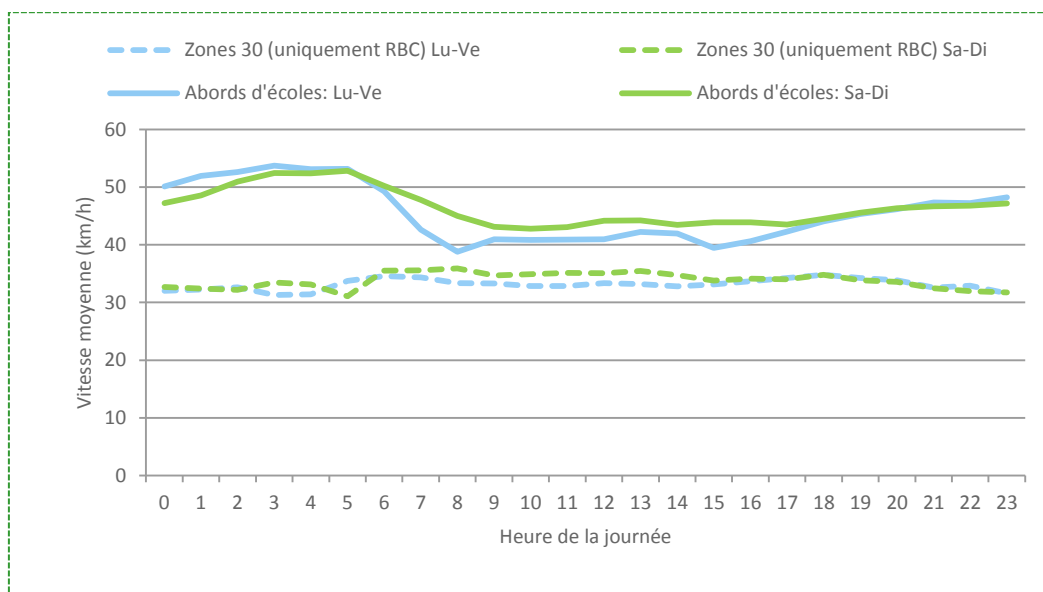


Source : IBSR, Mesure nationale d'attitude 2015

3.3. Autres facteurs déterminants

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)

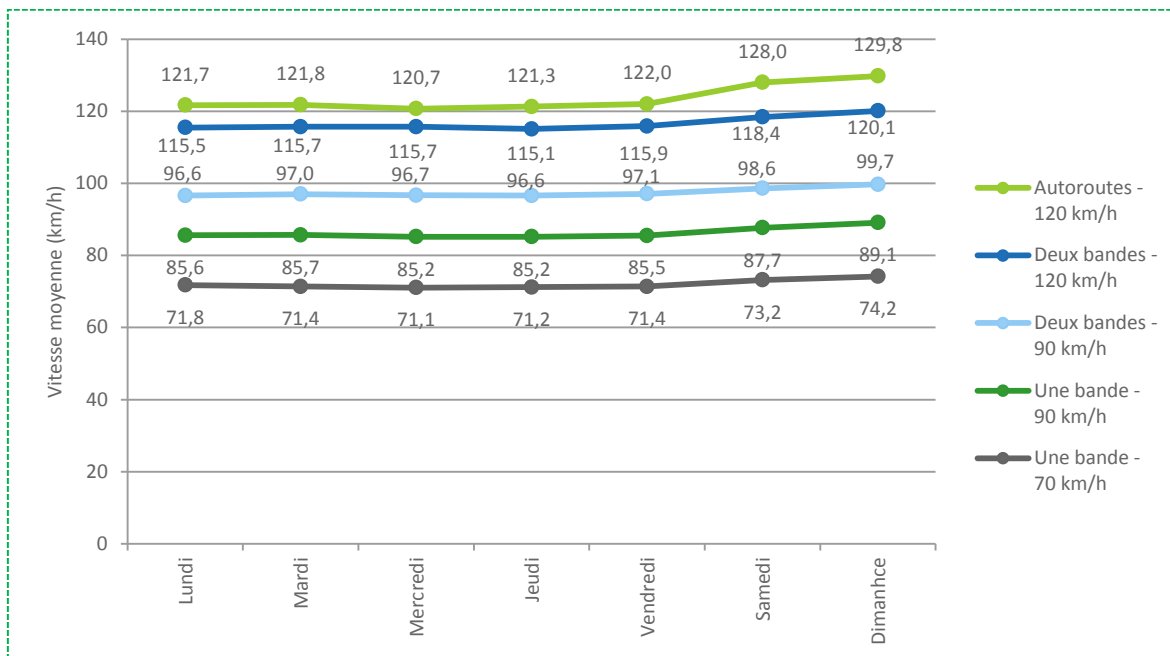
Cette figure donne la vitesse moyenne des voitures les jours de semaine (du lundi au vendredi inclus) et les jours de week-end (du samedi au dimanche) selon l'heure de la journée sur les routes à 30 km/h (zone 30 ou abords d'écoles), telle que mesurée lors de la mesure de comportement de l'IBSR en 2015. 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.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Vitesse en agglomération » 2015

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

Cette figure 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'IBSR 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.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement «Vitesse hors agglomération» 2015

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'IBSR 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'IBSR.

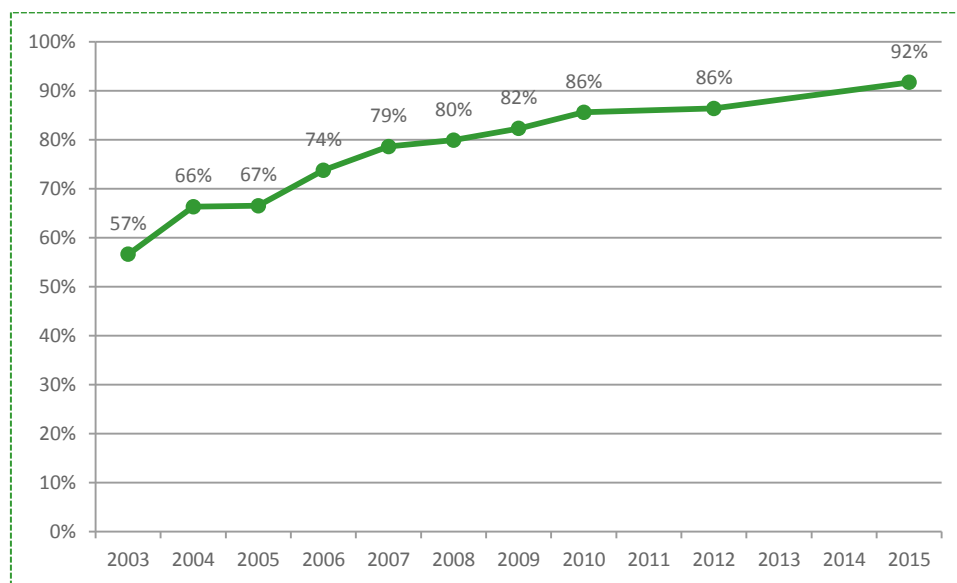
Les graphiques présentés concernent :

- ▶ l'évolution du port de la ceinture observé à l'avant dans les voitures particulières ;
- ▶ l'évolution du port de la ceinture observé à l'avant dans les voitures particulières, au niveau régional ;
- ▶ 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 ;
- ▶ le port de la ceinture observé dans les voitures particulières, en fonction du type d'occupant (homme, femme ou enfant) et de la place dans le véhicule ;
- ▶ le port de la ceinture auto-déclaré, en fonction de l'âge et de la place dans le véhicule ;
- ▶ le port de la ceinture observé dans les voitures particulières, en fonction du régime de vitesse.

4.1. Prévalence nationale et régionale

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

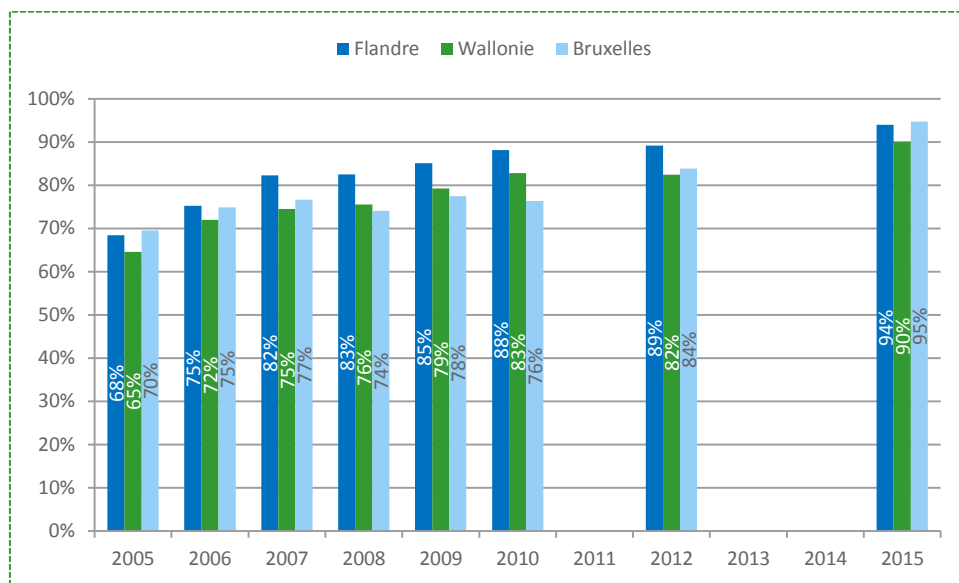
Cette figure présente l'évolution du pourcentage d'occupants à l'avant d'une voiture particulière portant la ceinture de sécurité, tel qu'observé lors des mesures de comportement de l'IBSR.



Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Port de la ceinture » 2015

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

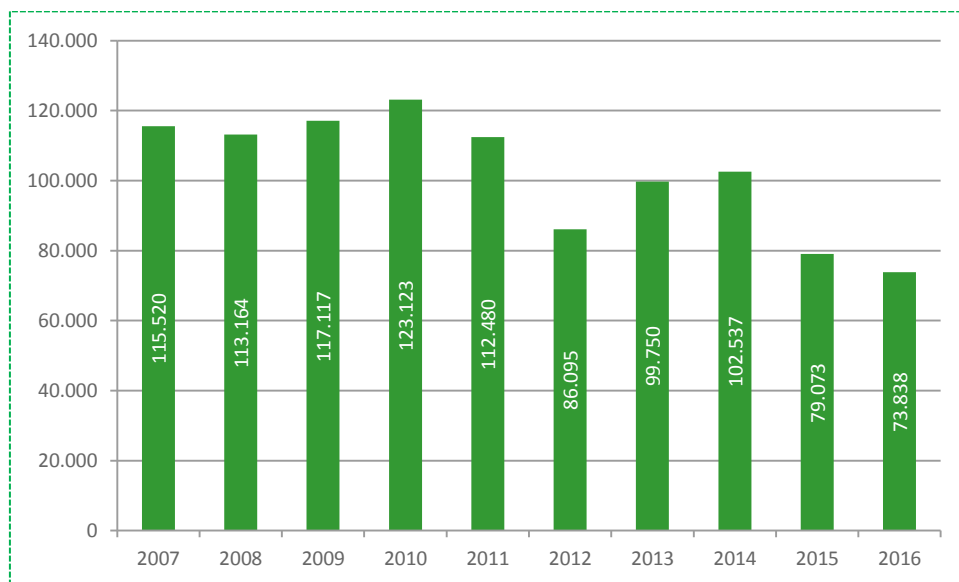
Cette figure présente l'évolution du pourcentage d'occupants à l'avant d'une voiture particulière portant la ceinture de sécurité, tel qu'observé lors des mesures de comportement de l'IBSR, en fonction de la Région.



Source: IBSR, Mesure nationale de comportement « Port de la ceinture » 2015

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 (2007-2016)

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.

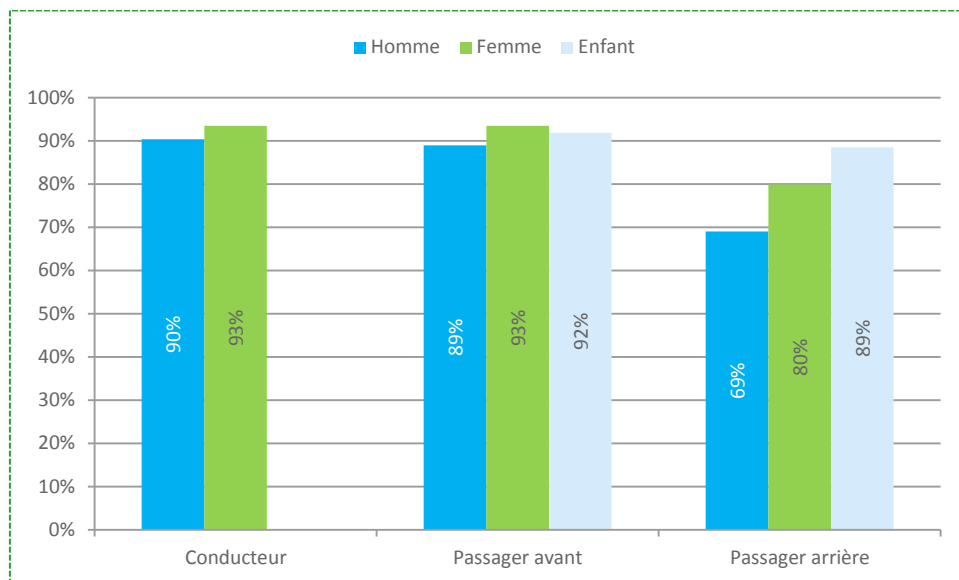


Source : Police fédérale – Direction de l'information policière et des moyens ICT – BIPOL

4.2. Caractéristiques de l'usager de la route

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)

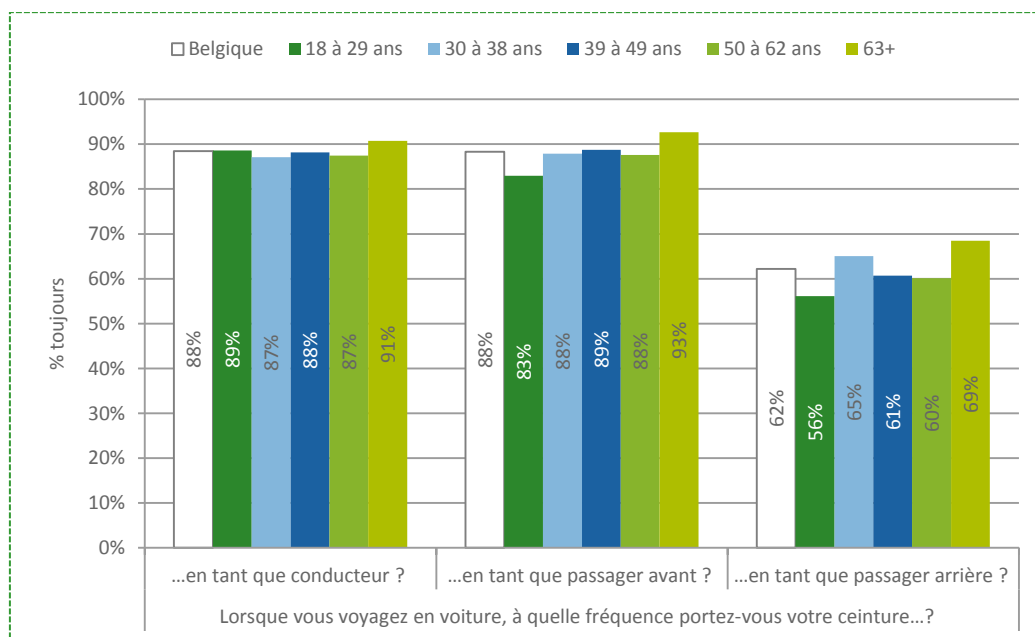
Cette figure présente le pourcentage des occupants des voitures particulières qui portent la ceinture de sécurité, tel qu'observé lors de la mesure de comportement de l'IBSR de 2015, selon la place dans le véhicule et selon le type d'occupant (homme, femme ou enfant).



Source: IBSR, Mesure nationale de comportement « Port de la ceinture » 2015

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

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

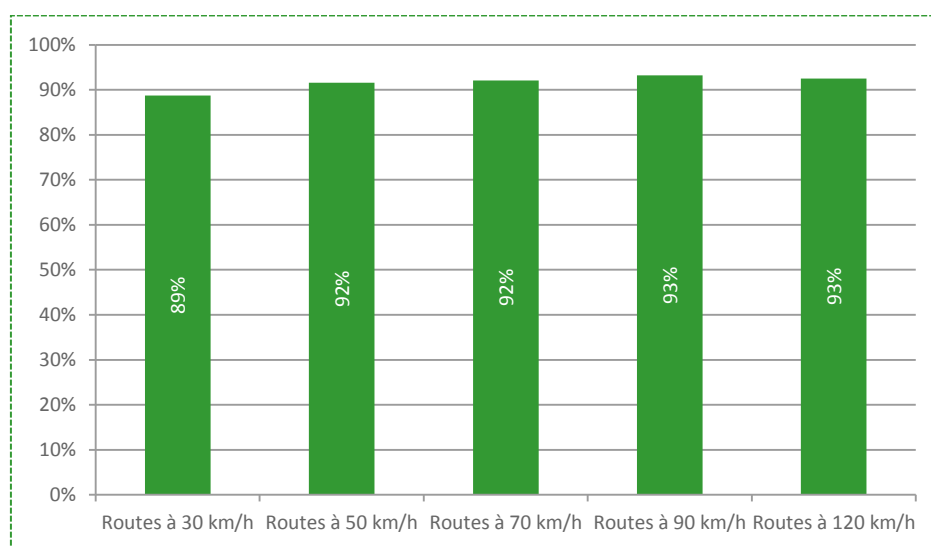


Source : IBSR, Mesure nationale d'attitude 2015

4.3. Autres facteurs déterminants

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

Cette figure présente le pourcentage d'occupants des voitures particulières portant la ceinture de sécurité, tel qu'observé lors des mesures de comportement de l'IBSR en 2015, selon le régime de vitesse en vigueur sur le lieu de l'observation.



Source: IBSR, Mesure nationale de comportement « Port de la ceinture » 2015

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, 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 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'IBSR en 2014. 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.

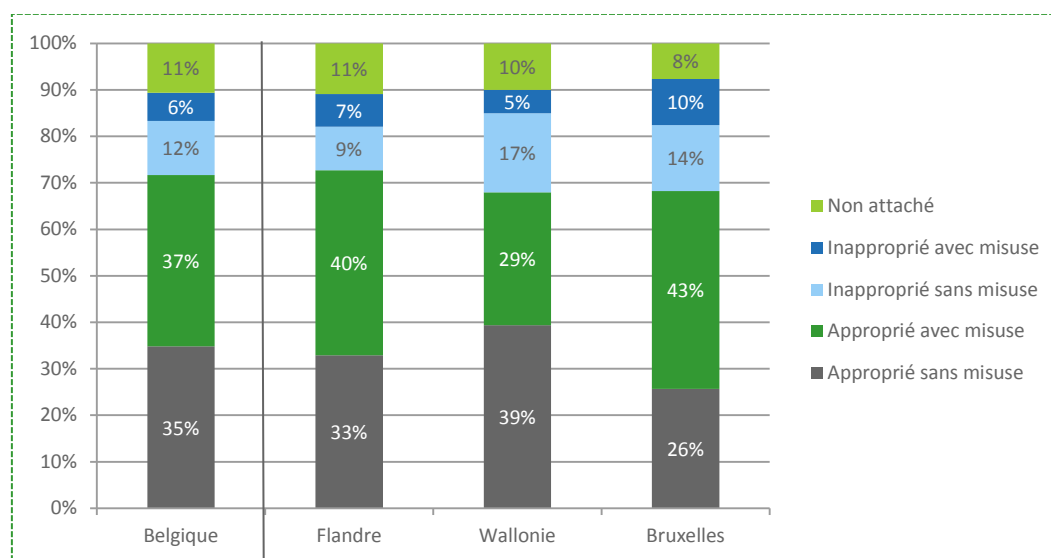
Les graphiques présentés concernent :

- ▶ 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 des dispositifs de retenue pour enfant 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 niveau d'étude déclaré atteint 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 recherche d'information avant l'achat du DRE.

5.1. Prévalence nationale et régionale

Figure 5-1 : Utilisation et qualité d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant dans les voitures particulières, en fonction de la région (2014)

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 2014. Outre le pourcentage global pour la Belgique, les pourcentages sont également indiqués pour les différentes régions.

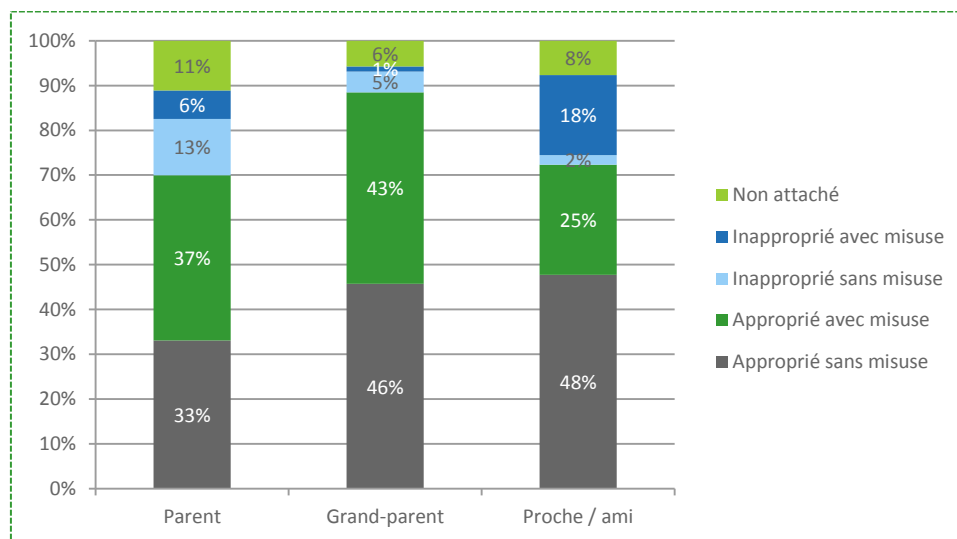


Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Utilisation des dispositifs de retenue pour enfant » 2014

5.2. Caractéristiques de l'usager de la route

Figure 5-2 : 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 (2014)

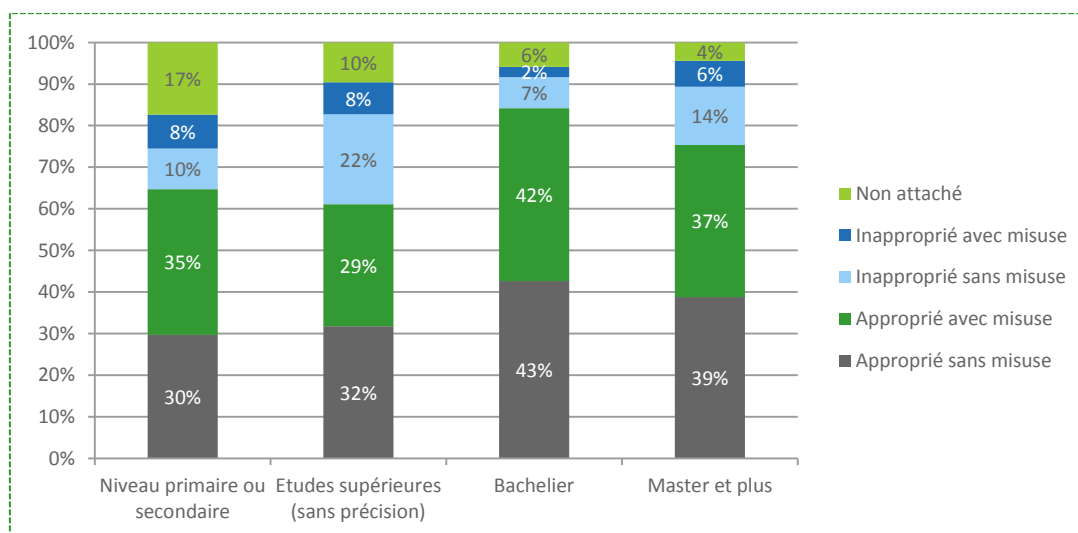
Cette figure présente l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant dans les voitures particulières et la qualité (adaptée/inadaptée et correcte/utilisation incorrecte) de cette utilisation, tel qu'observées lors de la mesure de comportement de l'IBSR de 2014. Une distinction est réalisée selon 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 » 2014

Figure 5-3 : 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 (2014)

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 2014. 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.

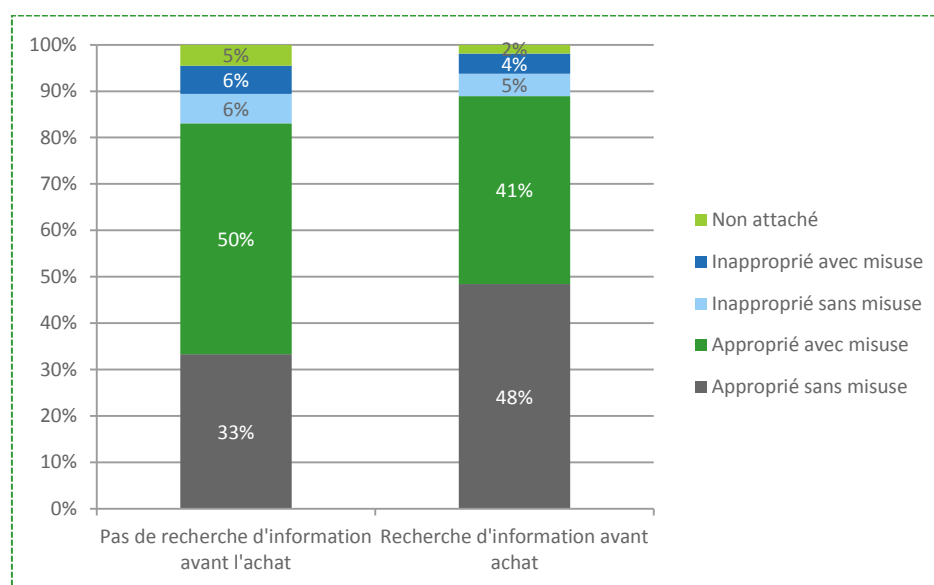


Source : IBSR, Mesure nationale de comportement « Utilisation des dispositifs de retenue pour enfant » 2014

5.3. Autres facteurs déterminants

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 (2014)

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 2014. Une distinction est réalisée selon que le conducteur a recherché ou non des informations avant l'achat du dispositif de retenue, donnée 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 » 2014

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'IBSR menée en 2013, de la mesure d'attitude 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.

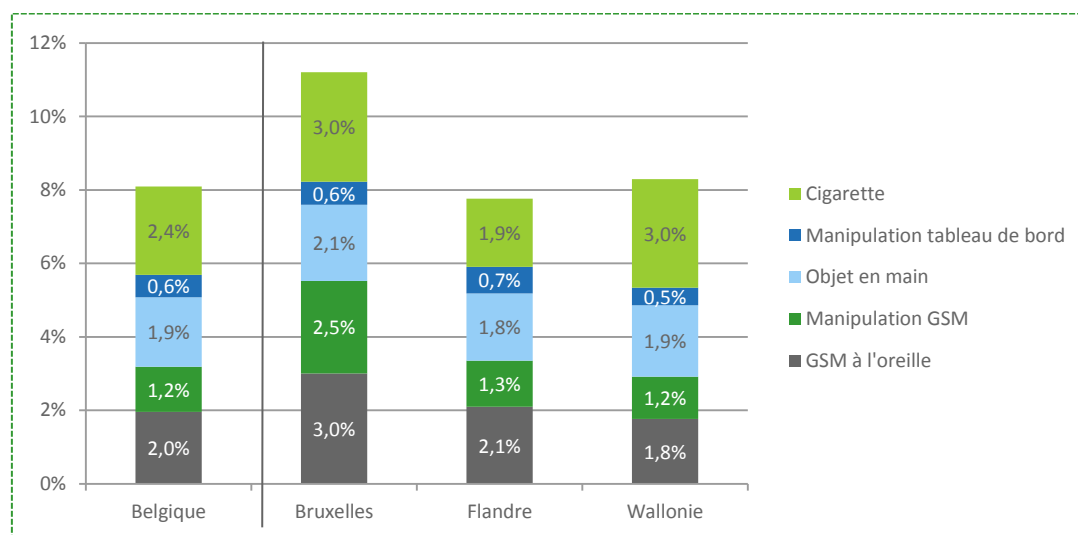
Les graphiques présentés concernent :

- ▶ la prévalence observée de différentes sources de distraction au volant, aux niveaux national et régional ;
- ▶ la prévalence auto-déclarée de l'utilisation du GSM au volant, aux niveaux national et régional ;
- ▶ 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, selon le sexe ;
- ▶ la prévalence observée de différentes sources de distraction au volant, selon l'âge ;
- ▶ la prévalence d'utilisation manuelle du GSM lors de l'attente au feu rouge, selon le type d'usager ;
- ▶ la prévalence observée de différentes sources de distraction au volant, selon le régime de vitesse.

6.1. Prévalence nationale et régionale

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

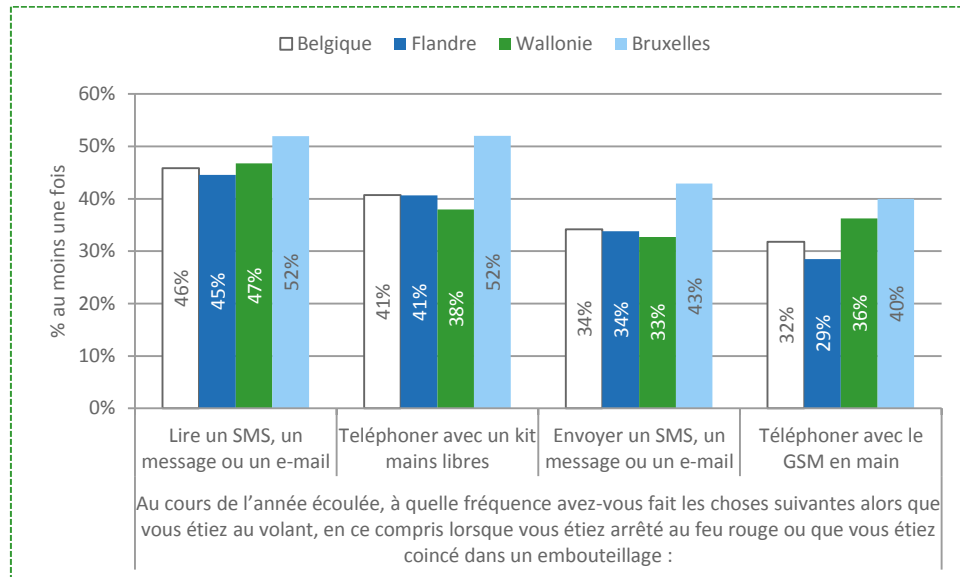
Cette figure indique la fréquence de différentes sources de distraction durant la conduite, telles qu'observées lors de la mesure de comportement de l'IBSR en 2013. Outre les pourcentages pour la Belgique, les pourcentages par région sont également indiqués. Les différentes sources de distraction sont : 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 6-2 : Utilisation du GSM par les automobilistes, en fonction de la région de résidence (2015)

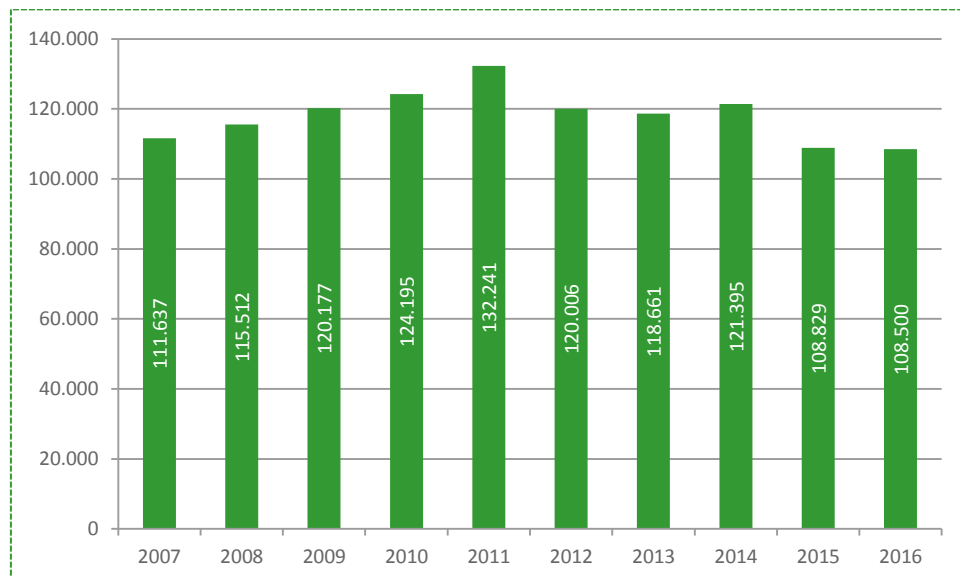
Cette figure présente le pourcentage d'automobilistes qui, lors de la mesure d'attitude de 2015, ont répondu « au moins une fois » (options « rarement », « souvent » ou « (presque) toujours ») à la question « Au cours de l'année écoulée, à quelle fréquence avez-vous fait les choses suivantes alors que 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 par région (ce qui réfère au domicile du répondant) sont également indiqués.



Source : IBSR, Mesure nationale d'attitude 2015

Figure 6-3 : Nombre d'infractions constatées pour l'utilisation, sans kit mains libres, du GSM au volant (2007-2016)

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.

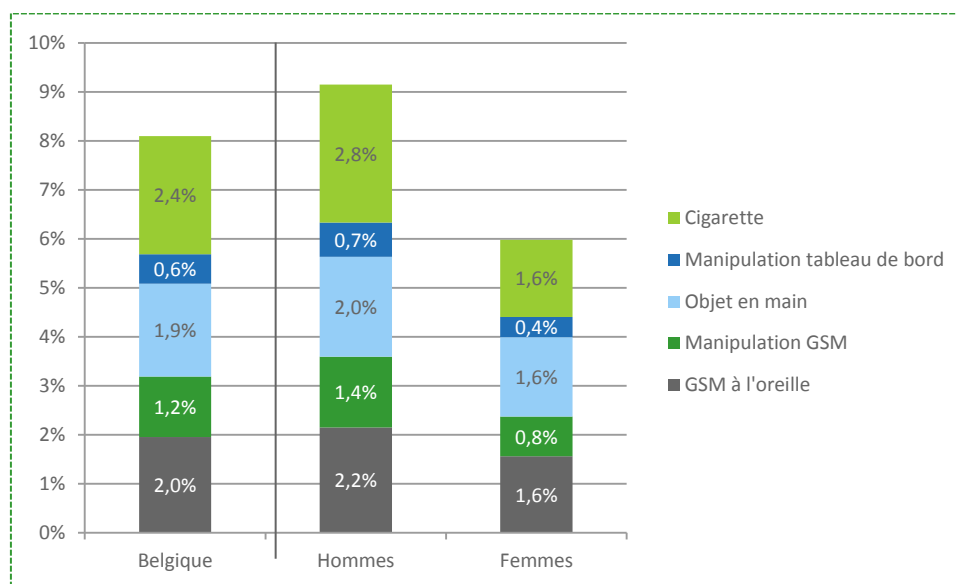


Source : Police fédérale – Direction de l'information policière et des moyens ICT – BIPOL

6.2. Caractéristiques de l'usager de la route

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

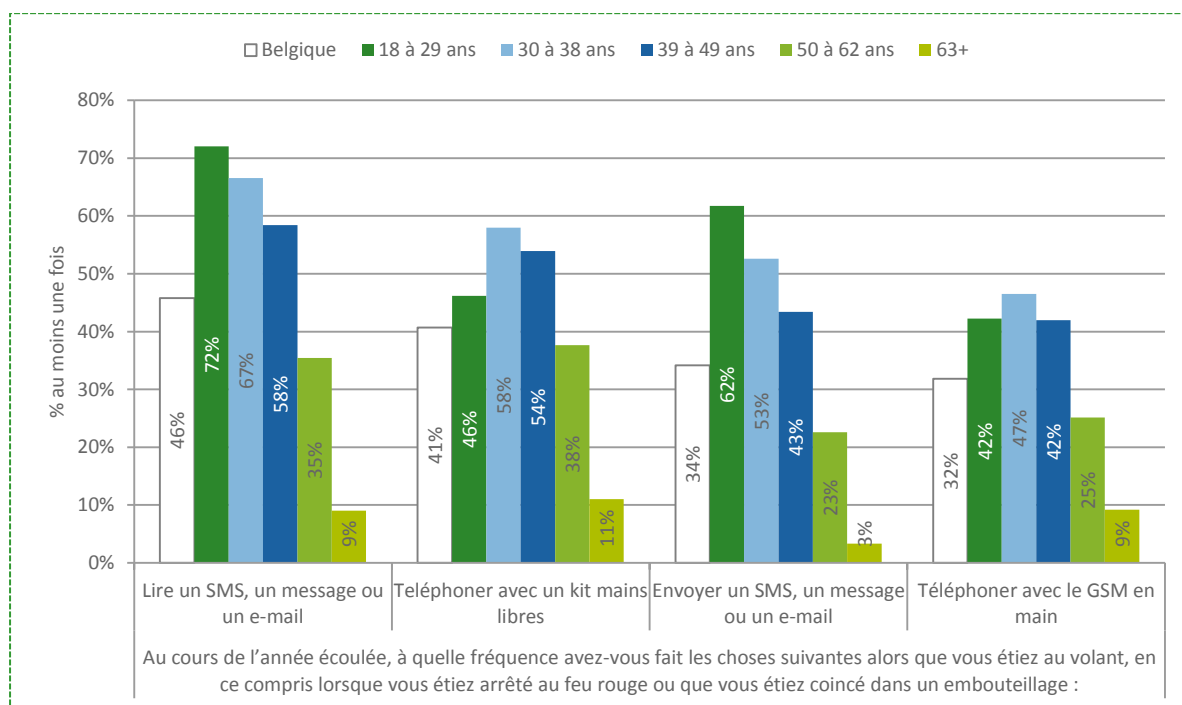
Cette figure indique la fréquence de différentes sources de distraction durant la conduite, telles qu'observées lors de la mesure de comportement de l'IBSR en 2013. Outre les pourcentages pour la Belgique, les pourcentages par sexe sont également indiqués.



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

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

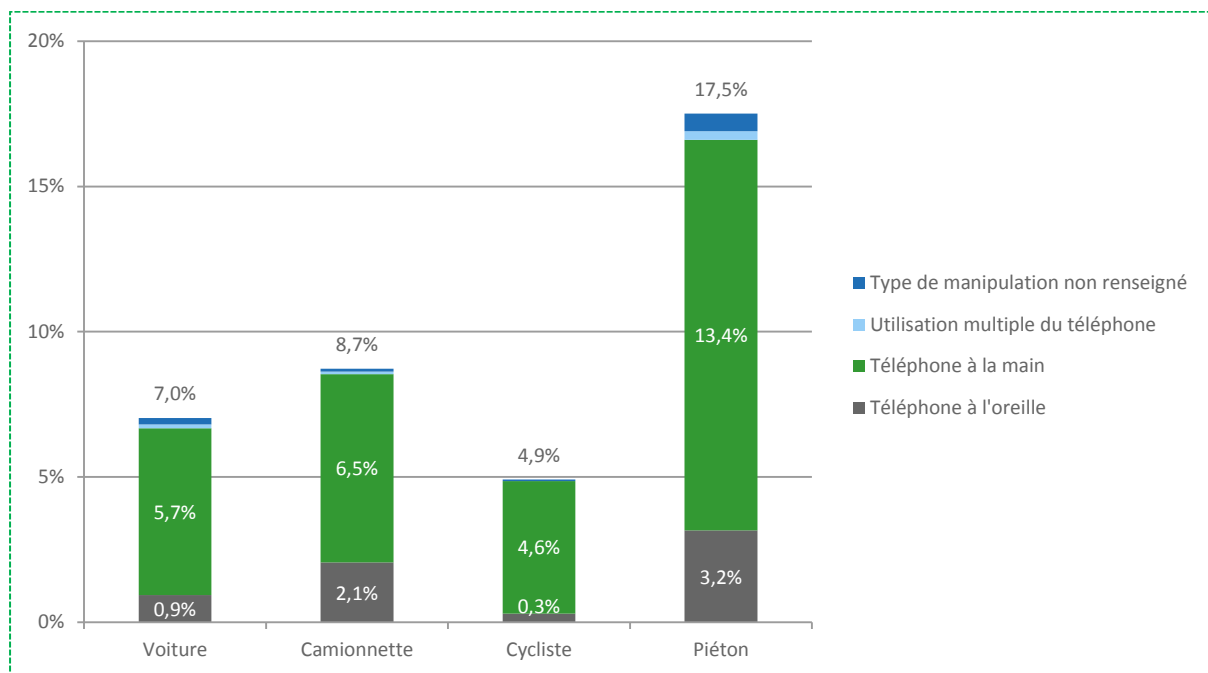
Cette figure présente le pourcentage d'automobilistes qui, lors de la mesure d'attitude de 2015, ont répondu « au moins une fois » (options « rarement », « souvent » ou « (presque) toujours ») à la question « Au cours de l'année écoulée, à quelle fréquence avez-vous fait les choses suivantes alors que 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.



Source : IBSR, Mesure nationale d'attitude 2015

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

Cette figure présente le pourcentage d'utilisation d'un GSM lors de l'attente à un feu rouge, tel qu'observé durant la mesure de comportement de l'IBSR en 2016. Une distinction est faite suivant le type d'utilisateur.

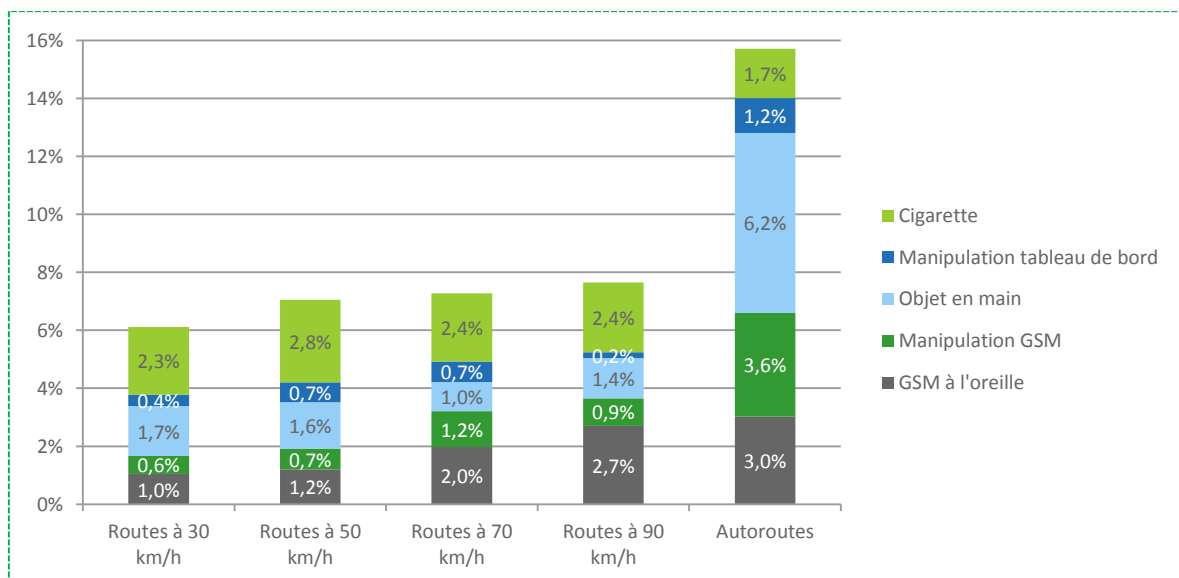


Source : IBSR, Mesure de comportement exploratoire « Utilisation du téléphone au feu rouge » 2016

6.3. Autres facteurs déterminants

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

Cette figure indique la fréquence de différences 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

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 menée par l'IBSR en 2015 et qui s'est penchée sur la fatigue 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. 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 somnolence au volant au cours de l'année écoulée, l'enquête de 2014 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.

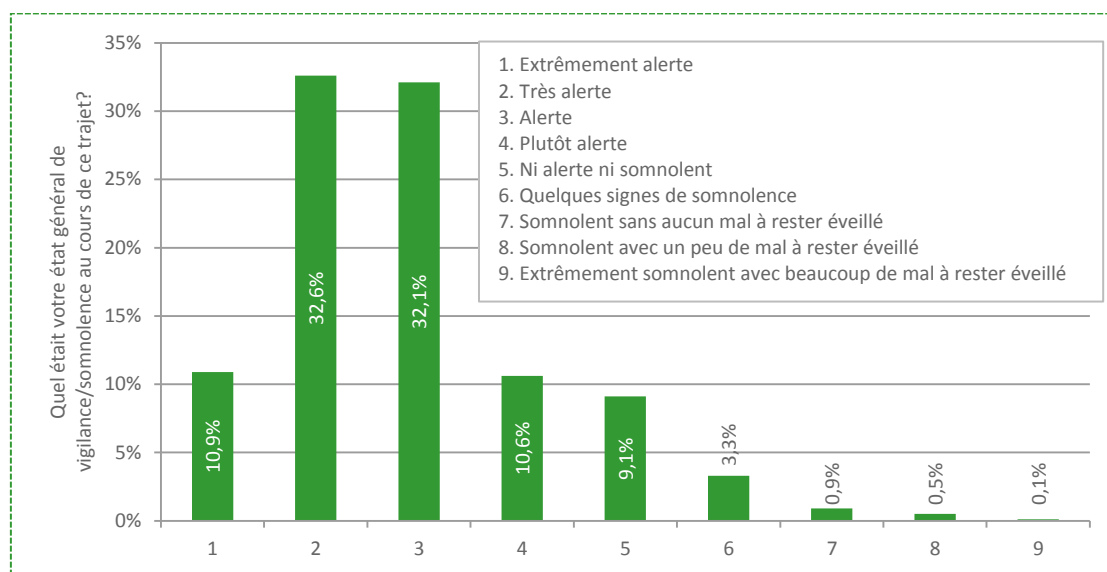
Les graphiques présentés concernent :

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

7.1. Prévalence nationale et régionale

Figure 7-1 : Somnolence au volant chez les conducteurs de voiture particulière et de camionnette (2014)

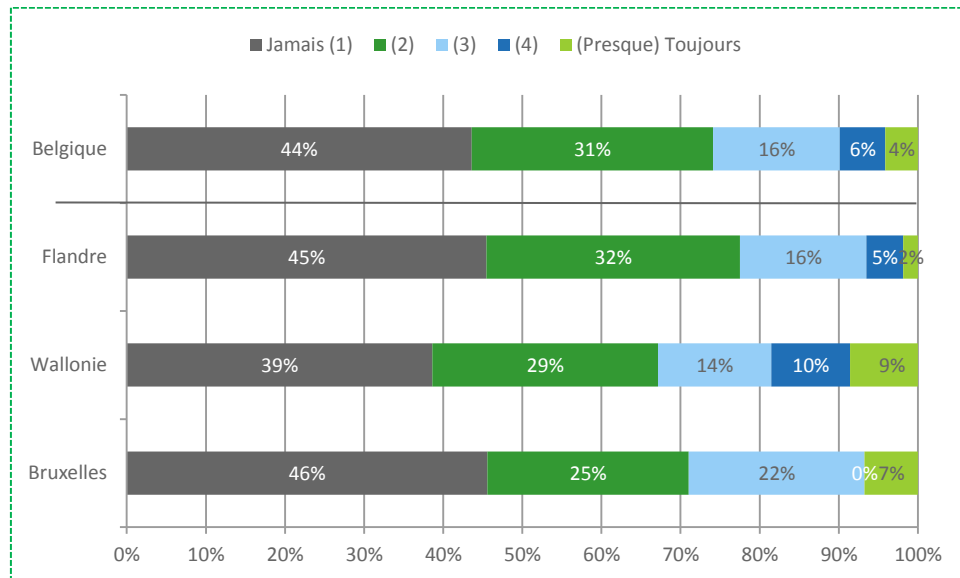
Cette figure présente les réponses des conducteurs de voiture et de camionnettes à la question suivante, posée dans le cadre de l'enquête de 2014 sur la somnolence au volant, et relative à trajet ayant eu lieu au cours des dernières 24 heures : « Dans quelle mesure vous êtes-vous, de manière générale,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

Figure 7-2 : Fatigue au volant chez les automobilistes, en fonction de la région de résidence (2015)

Cette figure 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 »).

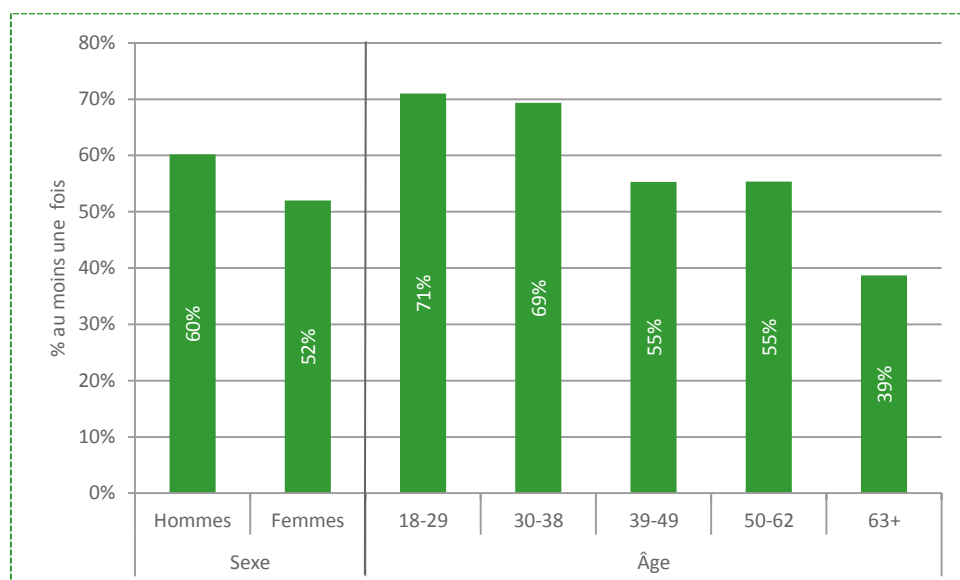


Source: IBSR, ESRA

7.2. Caractéristiques de l'utilisateur de la route

Figure 7-3 : Fatigue au volant chez les automobilistes, en fonction du sexe et de l'âge (2015)

Cette figure 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.



Source: IBSR, ESRA

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. 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.

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/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 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

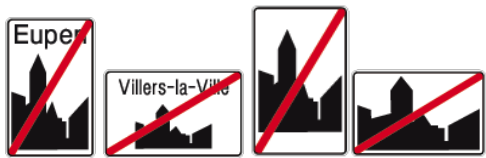
Bruxelles

Région de Bruxelles-Capitale

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 (Figure 43). 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 (Figure 43). 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 (Figure 43).
- **Autoroute** : route dont le début est indiqué par le panneau de signalisation F5 et la fin par le panneau de signalisation F7 (Figure 43).

Figure 0-1 : Panneaux de signalisation

F1a et F1b	
F3a et F3b	
F4a et F4b	
A23	
F5 et F7	

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.

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 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	Comportement auto-déclaré et attitudes relatifs à	Comportement auto-rapporté, l'avis et les attitudes à l'égard de différents comportements à risque dans la circulation et d'autres formes d'agression sociale en fonction de la Région, de l'âge, du sexe et du type d'utilisateur	Etude en ligne (2100 répondants belges de plus de 16 ans)	▶ À partir de 2012 ▶ Belgique ▶ Annuel ▶ Données les plus récentes : 2016	Institut Belge pour la Sécurité Routière
	▶ 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 ▶ d'autres formes d'agression sociale ▶ un comportement en matière de déplacement ▶ un sentiment subjectif de sécurité ▶ une politique criminelle en matière de circulation et adhésion sociale en faveur de mesures ▶ une implication dans les accidents de la route ▶ le fait d'être victime de différentes formes de criminalité				Institut Belge pour la Sécurité Routière (2017). Enquête nationale d'insécurité routière (2016). Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière Link
IBSR, ESRA	Comportement auto-déclaré et attitudes relatifs à	Comportement auto-rapporté, avis et attitudes à l'égard de différents comportements à risque de tous les usagers dans 17 pays européens, sur la base de l'âge, du sexe, du type d'utilisateur et de la nationalité	Etude en ligne (au total 17.767 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))	▶ 2015 ▶ 17 pays européens ▶ 1^{ère} édition	Institut Belge pour la Sécurité Routière Torfs, K., Meesmann, U., Van den Berghe, W. & Trotta, M. (2016). ESRA 2015 – The results. Synthesis of the main findings from the ESRA survey in 17 countries. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes). Brussels, Belgium: Belgian Road Safety Institute. Lien vers le rapport Belgian Road Safety Institute (2016). Country fact sheet Belgium. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes). Brussels, Belgium: Belgian Road Safety Institute. Lien vers le rapport

IBSR, Mesure nationale de comportement « Conduite sous l'influence de l'alcool » 2015	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, 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 ...)	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/trois ans ▶ Données les plus récentes : 2015	Institut Belge pour la Sécurité Routière 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 Lien vers le rapport
IBSR, Mesure nationale d'attitude 2015	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	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	1.537 interviews individuelles	▶ À partir de 2003 ▶ Belgique ▶ Tous les trois ans ▶ Données les plus récentes : 2015	Institut Belge pour la Sécurité Routière 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. Lien vers le rapport
Police fédérale – Direction de l'information policière et des moyens ICT – BIPOL	Infractions routières constatées par la police	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 : 2016	Police fédérale – Direction de l'information policière et des moyens ICT – business BIPOL Lien

IBSR, Mesure nationale de comportement « Vitesse en agglomération » 2015	Comportement observé en matière de vitesse et de vitesse excessive en agglomération	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 ou par l'infrastructure (« vitesse libre »)	▶ À partir de 2003 ▶ Belgique ▶ Annuel jusqu'en 2010 puis tous les 2/3 ans ▶ Données les plus récentes : 2015	Institut Belge pour la Sécurité Routière 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 Lien vers le rapport
IBSR, Mesure nationale de comportement « Vitesse hors agglomération » 2015	Comportement observé en matière de vitesse et de vitesse excessive hors agglomération	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	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	▶ 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	Institut Belge pour la Sécurité Routière 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 Lien vers le rapport
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^{ère} édition	Institut Belge pour la Sécurité Routière 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. Lien vers le rapport

IBSR, Mesure nationale de comportement « Port de la ceinture » 2015	Comportement observé en matière de port de la ceinture	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)	Observation directe du port de la ceinture des occupants à l'avant d'une voiture particulière	▶ À partir de 2003 ▶ Belgique ▶ Annuel jusqu'en 2010, puis tous les 2/3 ans ▶ Données les plus récentes : 2015	Institut Belge pour la Sécurité Routière 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 Lien vers le rapport
IBSR, Mesure nationale de comportement « Utilisation des dispositifs de retenue pour enfant » 2014	Comportement observé en matière d'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants	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...)	Observation directe et remplissage d'un questionnaire sur la base d'une interview personnelle	▶ À partir de 2011 ▶ Belgique ▶ Tous les trois ans ▶ Données les plus récentes : 2014	Institut Belge pour la Sécurité Routière Roynard, M. (2015). Les enfants sont-ils transportés en toute sécurité ? Mesure nationale de comportement : utilisation des dispositifs de retenue pour enfants 2014. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière. Lien vers le rapport
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^{ère} 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. Lien vers le rapport

IBSR, Mesure de comportement exploratoire « Utilisation du téléphone au feu rouge » 2016	Comportement observé en matière d'utilisation du GSM au feu rouge	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.	Observation directe de voitures, camionnettes, cyclistes et piétons le long de la route aux carrefours équipés d'un feu de signalisation	► 2016 ► Belgique ► Etude exploratoire ►	Institut Belge pour la Sécurité Routière 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. [rapport interne]
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^{ère} édition	Institut Belge pour la Sécurité Routière Diependaele, K. (2015) Somnolence au volant. Analyse de l'ampleur et des caractéristiques de la somnolence chez les conducteurs Belges. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière. Lien vers le rapport

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].

Acteur clé dans la collecte et l'analyse données relatives à la sécurité routière, l'Institut Belge pour la Sécurité Routière 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'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.

