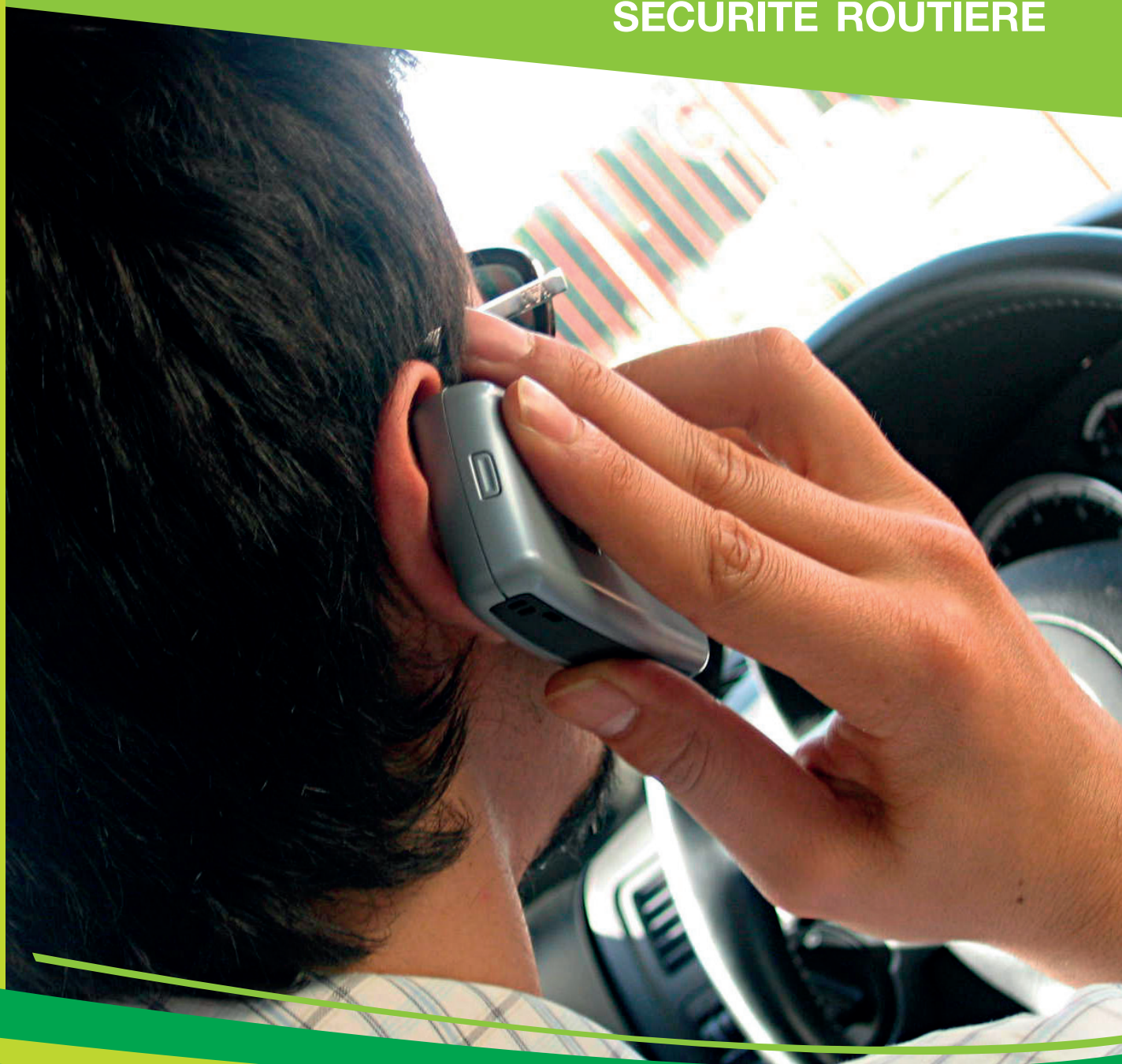


CENTRE DE CONNAISSANCE  
SÉCURITÉ ROUTIÈRE



IBSR

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

# **Résultats de la mesure d'attitudes en matière de sécurité routière menée tous les trois ans par l'IBSR**

## **Fatigue et distraction due à l'usage du GSM**

D/2014/0779/10

Auteurs : Uta Meesmann et Sofie Boets

Editeur Responsable : Karin Genoe

Editeur : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière

Date de publication : janvier 2014

Veuillez faire référence au présent document de la manière suivante :

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.

## Table des matières

|                                                                                                                                                          |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Résumé .....                                                                                                                                             | 3  |
| Summary .....                                                                                                                                            | 7  |
| Introduction .....                                                                                                                                       | 11 |
| Méthode .....                                                                                                                                            | 12 |
| 1. Distraction au volant liée à l'usage du GSM .....                                                                                                     | 13 |
| 1.1 Le risque de distraction au volant (GSM) .....                                                                                                       | 13 |
| 1.2 Usage avoué du GSM au volant .....                                                                                                                   | 14 |
| 1.3 Usage avoué du GSM au volant selon le sexe, l'âge et la Région .....                                                                                 | 15 |
| 1.4 Avis concernant l'usage du GSM pendant la conduite .....                                                                                             | 17 |
| 1.5 Avis concernant l'usage du GSM au volant selon le sexe, l'âge et la Région .....                                                                     | 18 |
| 1.6 Acceptabilité de l'usage du GSM au volant .....                                                                                                      | 20 |
| 1.7 Acceptabilité de l'usage du GSM au volant selon le sexe, l'âge et la Région .....                                                                    | 21 |
| 1.8 Inattention et usage du GSM comme cause d'accident – estimation subjective par les<br>répondants .....                                               | 22 |
| 1.9 Inattention et usage du GSM comme cause d'accident – estimation subjective par les<br>répondants en fonction du sexe, de l'âge et de la Région ..... | 23 |
| 2. Fatigue et somnolence au volant .....                                                                                                                 | 26 |
| 2.1 Risques liés à la fatigue et à la somnolence au volant .....                                                                                         | 26 |
| 2.2 Fatigue et somnolence avouées .....                                                                                                                  | 26 |
| 2.3 Fatigue/somnolence avouée pendant la conduite selon le sexe, l'âge et la Région .....                                                                | 27 |
| 2.4 Avis sur la somnolence au volant .....                                                                                                               | 28 |
| 2.5 Avis sur la somnolence au volant en fonction du sexe, de l'âge et de la Région .....                                                                 | 29 |
| 2.6 Acceptabilité de la fatigue au volant .....                                                                                                          | 31 |
| 2.7 Acceptabilité de la fatigue au volant selon le sexe, l'âge et la Région .....                                                                        | 32 |
| 2.8 Fatigue comme cause d'accident – estimation subjective par les répondants .....                                                                      | 32 |
| 2.9 Fatigue comme cause d'accident – estimation subjective par les répondants selon le sexe,<br>l'âge et la Région .....                                 | 33 |
| 3. Comparaison avec les résultats en provenance d'autres sources .....                                                                                   | 35 |
| 3.1 Données belges en matière de fatigue et de distraction due à l'usage du GSM .....                                                                    | 35 |
| 3.2 Données internationales en matière de distraction (GSM) et fatigue .....                                                                             | 37 |
| 4. Conclusions et recommandations .....                                                                                                                  | 41 |
| 4.1 Distraction (usage du GSM) au volant .....                                                                                                           | 41 |
| 4.2 Fatigue et somnolence au volant .....                                                                                                                | 41 |
| 4.3 Nécessité d'effectuer des recherches complémentaires .....                                                                                           | 41 |
| Aperçu des figures .....                                                                                                                                 | 43 |
| Aperçu des tableaux .....                                                                                                                                | 43 |
| Aperçu des annexes .....                                                                                                                                 | 43 |
| Références .....                                                                                                                                         | 44 |
| Annexes .....                                                                                                                                            | 47 |

## Résumé

La mesure d'attitudes menée par l'IBSR en 2012 est basée sur 1.540 interviews de conducteurs domiciliés en Belgique et ayant parcouru au cours des 6 mois précédant l'interview au moins 1500 km au volant d'une voiture ou d'une camionnette. Les interviews (face to face) ont été réalisées en septembre et octobre 2012.

La questionnaire de la mesure d'attitudes était composé d'un certain nombre d'affirmations sur lesquelles les répondants pouvaient se prononcer. Pour chaque affirmation, nous avons examiné l'existence éventuelle d'un lien entre les réponses données et certaines caractéristiques des conducteurs (sexe, âge, Région). Nous avons calculé à chaque fois le pourcentage de personnes ayant choisi chacune des différentes catégories de réponses ; dans la mesure du possible, les chiffres obtenus ont été comparés avec ceux des précédentes mesures d'attitudes de l'IBSR et avec des résultats issus d'autres sources. Nous avons vérifié s'il y avait des différences significatives selon le sexe, l'âge ou la Région du répondant.

La mesure d'attitudes 2012 comportait diverses sous-parties. Le présent rapport ne présente que les résultats concernant la fatigue et la distraction liée à l'usage du GSM pendant la conduite. La distraction est considérée comme l'un des principaux facteurs de risque dans la circulation, au même titre que la fatigue et la somnolence au volant. C'est pourquoi, depuis 2009, l'IBSR étudie tout particulièrement les expériences et les opinions sur le sujet.

### **DISTRACTION (USAGE DU GSM) PENDANT LA CONDUITE**

#### ***Usage avoué du GSM pendant la conduite***

Les principaux résultats concernant l'usage du GSM au volant (sur la base du comportement avoué) sont les suivants :

- En 2012, 45% des automobilistes belges avouent avoir téléphoné au moins une fois au volant<sup>1</sup> sans kit mains libres au cours de l'année écoulée, 34% admettent avoir envoyé au moins un SMS et 50% en avoir lu au moins un. L'usage du téléphone portable pendant la conduite est donc un phénomène largement répandu. Par ailleurs, l'usage avoué du GSM sans kit mains libres pour téléphoner et envoyer des SMS au volant est significativement plus élevé en 2012 qu'en 2009.
- Plus les répondants sont jeunes, plus ils indiquent significativement plus souvent utiliser le GSM au volant. Cela vaut tant pour le fait de téléphoner avec un GSM en main que pour l'envoi et la lecture de SMS. Aucune différence significative n'est apparue au niveau de l'usage avoué selon le sexe et la Région des répondants.
- Des informations complémentaires sont fournies par l'ENIR<sup>2</sup> de 2013. Pour ce qui est de l'usage avoué du GSM pendant la conduite, 26% de la population belge (16+) avouent téléphoner « de temps en temps » au volant avec le portable en main. A noter que, contrairement à la mesure d'attitudes de l'IBSR, le questionnaire de cette enquête ne précisait pas que l'usage du GSM en cas d'arrêt à un feu rouge ou dans un embouteillage était également concerné. Cette différence pourrait partiellement expliquer les résultats plus faibles par rapport à la mesure d'attitudes de l'IBSR (où ils atteignent 45%). Par ailleurs, 1 conducteur sur 3 (32%) indique téléphoner de temps en temps au volant avec un kit mains libres. Ce résultat va dans le même sens que l'étude de littérature OMS (2011) qui conclut que, dans les pays à hauts revenus, téléphoner au volant avec un kit mains libres est sans doute plus fréquent que téléphoner avec le GSM en main.

---

<sup>1</sup> Y compris à l'arrêt au feu rouge ou dans un embouteillage.

<sup>2</sup> Enquête Nationale d'Insécurité Routière.

- Une comparaison à l'échelon européen montre que les automobilistes belges ont moins tendance à téléphoner au volant avec le GSM en main que la moyenne des automobilistes européens (BE : 55% ; moyenne UE : 42% ; SARTRE4).

### ***Perception du risque***

- La grande majorité des conducteurs (82%) sait que l'attention portée à la circulation baisse (distraction cognitive) lorsque l'on téléphone au volant avec ou sans kit mains libres. 92% des conducteurs savent que les personnes téléphonant au volant avec le GSM en main courent plus de risques d'être impliquées dans un accident. En règle générale, nous pouvons affirmer que les jeunes conducteurs sous-estiment significativement plus les risques liés à l'usage du GSM au volant que les conducteurs plus âgés.
- Par rapport aux Wallons (75%) et aux Bruxellois (75%), les Flamands (85%) sont significativement plus nombreux à être (plutôt) d'accord avec l'affirmation selon laquelle l'attention portée à la circulation baisse lorsque l'on téléphone au volant avec ou sans kit mains libres. Pour l'affirmation relative à la perception du risque, nous n'avons pas pu constater de différence significative en fonction du lieu d'habitation des répondants.

### ***Norme sociale perçue<sup>3</sup>***

- 75% des répondants ont l'impression que presque tous les automobilistes téléphonent de temps en temps au volant avec le GSM en main. Par rapport à 2009 (79%), ce pourcentage a quelque peu baissé sans toutefois diminuer de manière significative. Les Bruxellois (82%) ont plus souvent l'impression que les Flamands (72%) et les Wallons (71%) que téléphoner au volant avec le GSM en main fait partie de la norme sociale.

### ***Acceptabilité de l'usage du GSM au volant***

- Pour la plupart des conducteurs belges (90%), envoyer un SMS au volant avec un GSM est inacceptable. Dans la liste des 12 comportements dangereux dans la circulation décrits dans le questionnaire, l'envoi de SMS occupe la 5<sup>e</sup> place, après la conduite sous l'influence de drogues, la conduite sans assurance, le fait de ne pas attacher les enfants en voiture (tous >97%) et le fait de ne pas boucler la ceinture à l'avant en voiture (un peu plus de 90%).
- La plupart des conducteurs belges trouvent que téléphoner au volant avec le GSM en main est également inacceptable (85%) mais néanmoins un peu plus acceptable que l'envoi de SMS (6<sup>e</sup> place dans la liste des 13 comportements de conduite dangereux). Ces résultats concernant l'acceptabilité de téléphoner et d'envoyer des SMS pendant la conduite ont à peine évolué par rapport à 2009. Nous notons clairement un effet graduel lié à l'âge : les jeunes conducteurs trouvent l'usage du GSM au volant plus acceptable que leurs homologues plus âgés et ce constat vaut tant pour l'envoi de SMS que pour le fait de téléphoner au volant sans kit mains libres. Nous n'avons pas pu relever de différences significatives au niveau de l'acceptabilité de l'usage du GSM au volant en fonction du sexe et du lieu d'habitation du répondant.

### ***Inattention et usage du GSM comme cause d'accident – estimation subjective par les répondants***

- Au cours des années, l'inattention a été toujours considérée par les automobilistes belges comme une cause importante d'accidents de la route (en 2012, elle occupe la 4<sup>e</sup> place au classement des 16 causes d'accidents). Téléphoner au volant sans kit mains libres est considéré comme étant à l'origine de 39% des accidents (place 7 sur 16), suivi par l'envoi de SMS pendant la conduite (38% ; place 8 sur 16).
- Les conducteurs de plus de 63 ans considèrent que 39% des accidents sont causés par l'inattention, c'est significativement moins que ce qu'avancent les 30-38 ans (45%). Le risque

---

<sup>3</sup> le comportement des autres



d'accident lié à l'usage du GSM a toutefois été moins souvent pointé du doigt par les 18-29 ans que par les autres catégories d'âge. Les Flamands estiment que 44% des accidents de la circulation sont causés par l'inattention, c'est significativement plus que les Wallons (42%). L'estimation du risque lié à l'usage du GSM est la plus élevée chez les Bruxellois et la plus basse chez les Wallons tandis que les Flamands se situent entre les deux. Nous n'avons pas pu observer de différence significative au niveau de la perception du risque lié à l'inattention et à l'usage du GSM selon le sexe du répondant.

## **FATIGUE ET SOMNOLENCE AU VOLANT**

### ***Fatigue et somnolence avouées pendant la conduite***

Les principaux résultats concernant la fatigue et la somnolence au volant (sur base du comportement avoué) sont les suivants :

- Plus de la moitié des conducteurs belges (58%) avouent avoir conduit en état de fatigue et de somnolence au cours de l'année écoulée.
- Les hommes (64%) admettent significativement plus souvent avoir conduit fatigués que les femmes (51%). Les conducteurs entre 18 et 49 ans (67%-70%) reconnaissent significativement plus souvent avoir conduit en état de fatigue ou de somnolence que les +50 ans (34%-53%). Par ailleurs, les 2 groupes des plus âgés présentent également des différences significatives entre eux : les conducteurs de 50-62 ans (53%) affirment plus souvent conduire fatigués que les +63 ans (34%). En d'autres termes, par rapport à toutes les autres catégories d'âge, la catégorie des plus âgés (+63 ans) est celle qui déclare avoir le moins conduit en état de fatigue ou de somnolence.
- Les résultats de la mesure d'attitudes concernant la conduite en état de fatigue correspondent aux résultats de l'ENIR de 2013. Dans cette étude, 59% des répondants avouent qu'il leur arrive de conduire lorsqu'ils sont fatigués (mesure d'attitudes : 58%). Une enquête antérieure de l'IBSR réalisée dans le cadre d'une préparation à une campagne sur la conduite en état de fatigue (PITSTOP, 2008) a confirmé les résultats de la mesure d'attitudes selon lesquels la fatigue au volant touche plus souvent les hommes et les jeunes conducteurs. Cette étude a également révélé que les conducteurs d'une classe sociale plus élevée et les chauffeurs professionnels conduisent plus souvent en état de fatigue que les autres groupes.

### ***Perception du risque***

- 93% des conducteurs réalisent que la somnolence au volant accroît le risque d'accident. Cette conscience du risque est significativement plus faible chez la catégorie d'âge la plus jeune (18-38 ; 80%) que chez les conducteurs âgés de 39 ans ou plus (marge de 89%-95%).

### ***Tendance à conduire en état de somnolence***

- En général, les automobilistes belges semblent bien informés des risques liés à la fatigue et à la somnolence au volant. 88% savent qu'il est préférable de ne pas conduire lorsque l'on se sent somnolent. Malgré cela, 19% avouent tout de même continuer à rouler lorsqu'ils se sentent somnolents<sup>4</sup>. Les hommes semblent un peu plus enclins que les femmes à conduire en état de somnolence. A noter, par ailleurs, que la tendance à conduire en état de somnolence diminue avec l'âge. Les Flamands (92%) reconnaissent plus souvent que les Wallons (84%) et les Bruxellois (81%) qu'ils feraient mieux de ne pas conduire en état de somnolence. Les Bruxellois (20%) sont les plus nombreux à affirmer qu'ils continuent à rouler même s'ils se sentent somnolents au volant (les Wallons : 16% et les Flamands : 19%).
- 

---

<sup>4</sup> En 2009, les mêmes questions ont été posées mais uniquement aux conducteurs qui avaient précédemment avoué s'être au moins une fois sentis somnolents au volant au cours du mois écoulé (293 répondants). En raison de cette sélection, les résultats de 2009 ne sont pas comparables avec ceux de 2012.

### ***Acceptabilité de la fatigue au volant***

- La plupart des conducteurs belges (85%) considèrent qu'il est inacceptable de continuer à conduire lorsque l'on est fatigué. La conduite en état de fatigue occupe la 9<sup>e</sup> place du classement reprenant les 13 descriptions de comportements dangereux dans la circulation. Par rapport à 2009, l'acceptabilité de la conduite en état de fatigue n'a guère évolué.

### ***Remèdes contre la conduite en état de fatigue/de somnolence***

- Une enquête de l'IBSR menée dans le cadre de la préparation de la campagne PITSTOP (2008) a révélé qu'1 conducteur sur 3 ne sait pas ce qu'il peut faire pour réduire la fatigue/la somnolence au volant, comme par exemple une sieste réparatrice de 15 minutes. Les « campagnes d'information/de sensibilisation » sont considérées, dans cette enquête, comme la mesure la plus efficace pour convaincre les conducteurs de ne pas conduire en état de fatigue.
- Selon les résultats de l'enquête européenne SARTRE4 (2010), l'automobiliste belge est deux fois moins enclin que la moyenne des automobilistes européens à s'arrêter et à faire une pause ou à boire une boisson énergisante lorsqu'il se sent fatigué. Il apparaît aussi dans d'autres domaines que les conducteurs belges prennent moins leurs responsabilités que la moyenne des conducteurs européens pour ce qui concerne la fatigue et la somnolence au volant.

### ***Fatigue comme cause d'accident – estimation subjective par les répondants***

- Les conducteurs belges estiment que 36% des accidents de la route sont dus à la fatigue (10<sup>e</sup> place sur 16 dans le classement des causes d'accidents). L'estimation du risque d'accident dû à la fatigue semble avoir diminué au fil des ans.
- Les jeunes conducteurs (18-29 ans) estiment le pourcentage d'accidents dus à la fatigue significativement moins élevé (32%) que les 39-49 ans et les 50-62 ans (37% dans les deux cas). Nous n'avons pas pu relever de différence significative au niveau de la perception du risque lié à la fatigue selon le sexe et le lieu d'habitation du répondant.

## **SENSIBILISATION ET POLITIQUE CRIMINELLE EN MATIÈRE DE FATIGUE ET DE DISTRACTION LIÉE À L'USAGE DU GSM AU VOLANT**

En Belgique, la distraction et la fatigue restent des problèmes de sécurité routière souvent sous-estimés. Il reste donc du pain sur la planche. Les campagnes de sensibilisation devraient être ciblées sur une conscientisation des risques - même en cas de kit mains libres - (par exemple « Pas de GSM au volant »), la norme sociale et l'inacceptabilité générale d'un tel comportement à risque. La diffusion d'informations concernant des remèdes efficaces (courte sieste réparatrice) semble également indispensable. La sensibilisation restera donc capitale au cours des prochaines années, tout comme la répression systématique en cas de non-utilisation du kit mains libres et de l'envoi de SMS.

## **NECESSITE D'EFFECTUER DES RECHERCHES COMPLEMENTAIRES**

Sur la base des résultats de cette étude et de l'état d'avancement des recherches scientifiques, l'IBSR plaide pour :

- la poursuite des mesures d'attitudes en matière de fatigue et de distraction
- la réalisation de mesures de comportement dans ces domaines
- l'analyse de la faisabilité, de l'adhésion sociale à d'éventuelles règles complémentaires concernant le fait de téléphoner au volant avec un kit mains libres
- un élargissement de la recherche à d'autres formes de distractions causées par l'infotainment à bord des voitures (par exemple: Internet, email, etc.)
- l'analyse de l'influence de la norme sociale concernant l'acceptabilité de la fatigue et de la distraction au volant.

## FATIGUE AND DISTRACTION THROUGH MOBILE PHONE USE

### Results of the BIVV/IBSR three-yearly road safety attitude survey.

#### Summary

The Belgian Institute for Road Safety (BIVV/IBSR) attitude survey 2012 is based on 1,540 interviews with drivers whose principal residence is in Belgium and who had driven a car or delivery van at least 1,500 km in the six months preceding the interview. The interviews were conducted verbally in September and October 2012.

In the attitude survey, respondents were asked to provide their opinion on a number of statements. For each attitude statement it was examined whether or not there was a relation between the answers on the statement and certain driver characteristics (gender, age and region). The analysis tested the existence of significant differences depending on the respondent's gender, age or region. Where possible the figures were compared with those from previous attitude surveys conducted by the BIVV/IBSR and with results from other sources.

The attitude survey 2012 comprises several sections. This report gives the results for fatigue and distraction only, more specifically the use of the mobile phone while driving. Distraction is seen as one of the main risk factors on the road, as are fatigue and drowsiness behind the wheel. For this reason, the BIVV/IBSR has been specifically measuring experiences and opinions related to these themes since 2009.

#### **DISTRACTION (MOBILE PHONE USE) WHILE DRIVING**

##### ***Self-reported mobile phone usage while driving***

The main findings in relation to mobile phone usage when driving (based on self-reported behaviour) are:

- In 2012, 45% of Belgian car drivers reported that in the last year, while driving<sup>5</sup>, they had made a non-hands-free call, 34% that they had sent a text message and 50% that they had read a text message. Use of the mobile phone while driving is therefore a widespread phenomenon. The analysis also showed that holding a mobile phone to make a call or text while driving had risen significantly in comparison with 2009.
- The younger the drivers are the more they report the use of a mobile phone while driving ( $p < 0,01$ ). This is true for making a call while holding a mobile phone and for sending and reading texts. There appeared to be no significant difference in reported mobile phone usage while driving based on respondents' gender or region.
- Information complementing this is found in the 2013 NVOV<sup>6</sup> survey. As regards self-reported mobile phone usage while driving, 26% of the Belgian population (16+) reports calling at least "sometimes" with a non-hands-free phone while driving. Note, however, that, as opposed to the BIVV attitude survey, this question did not stress that it also meant mobile phone use while stationary at a red light or in traffic. This difference might partly explain the lower result compared with the BIVV attitude survey (here: 45%). In addition, 1 in 3 (32%) report calling hands-free behind the wheel at times. This result points in the same direction as the WHO literature study (2011), which concludes that in high income countries, usage of hands-free mobile phone kits while driving is presumably greater than usage of non-hands-free mobile phone kits while driving.

---

<sup>5</sup> including when at rest at a red light or in traffic

<sup>6</sup> national traffic safety survey



- A European comparison shows that the Belgian car driver makes a call while holding a mobile phone less frequently than the average European car driver (BE: 55%; EU average: 42%; SARTRE4).

### ***Perception of risk***

- The vast majority of drivers (82%) know that awareness of the road traffic situation diminishes (cognitive distraction) when you make a call, hands-free or non-hands-free, while driving. 92% of drivers know that people who make calls with the mobile phone in their hand while driving are at greater risk of involvement in an accident. We can generally say that younger drivers estimate the risk of mobile phone use significantly lower than do older drivers.
- Flemings (85%) significantly (tend to) agree with the statement that awareness of the road traffic situation diminishes when you make a call, hands-free or non-hands-free, while driving, compared with Walloons (75%) and people living in Brussels (75%). As regards the statement on the perceived risk of accident, we found no significant difference based on respondents' place of residence.

### ***Perceived social norm<sup>7</sup>***

- 75% of respondents are under the impression that almost all car drivers make a non-hands-free call now and then while driving. Compared with 2009 (79%), this percentage has fallen slightly but not significantly. People living in Brussels (82%) are more frequently under the impression than are Flemings (72%) and Walloons (71%) that the social norm is to make a call with phone in hand at times while driving.

### ***Acceptability of mobile phone use while driving***

- Sending a text message from your mobile phone while driving is unacceptable to most Belgian drivers (90%). Compared with the 12 other descriptions of dangerous driving, sending text messages while driving takes 5th place, after driving under the influence of drugs, driving without insurance, not securing children for the journey (all >97%) and not wearing a seatbelt in the front of the car (a little over 90%).
- Making a call with your mobile phone in hand while driving is also unacceptable to most drivers (85%), but a little more acceptable than text messaging (6th place in the list of 13 dangerous driving behaviours). These findings on the acceptability of phoning and texting while driving have hardly changed compared to 2009. We note a clear and gradual age effect: younger drivers find the use of the mobile phone while driving more acceptable than do older drivers, and this is true for both text messages and non-hands free calls while driving. We found no significant differences based on respondents' gender and place of residence in respect of the acceptability of mobile phone use while driving.

### ***Inattentiveness and mobile phone use as a cause of accidents - subjective estimation by the respondents***

- Inattentiveness has, over the years, been seen by Belgian car drivers as a major cause of road accidents (in 2012 it was 4th out of 16 accident causes). Non-hands-free calls while driving were seen as a cause in 39% of all accidents (7th out of 16), followed by texting while driving (38%; 8th out of 16).
- The number of accidents to which inattentiveness contributed was estimated significantly lower by the 63+ group (39%) than by the 30 to 38-year-olds (45%). However, the risk of accident through mobile phone use was estimated lower by 18 to 29-year-olds than by the other age groups. Flemings estimate the number of road accidents caused by inattentiveness

---

<sup>7</sup> By this we mean the descriptive social norm

(44%) significantly higher than Walloons (42%). As regards risk-estimation for mobile phone use, people living in Brussels estimate the number of accidents highest, Walloons lowest and Flemings somewhere in between. We found no significant difference in the perceived risk of inattentiveness and mobile phone use based on respondents' gender.

## **FATIGUE AND DROWSINESS BEHIND THE WHEEL**

### ***Self-reported fatigue and drowsiness while driving***

The main results for fatigue and drowsiness behind the wheel (based on self-reported behaviour) are:

- More than half of Belgian drivers (58%) report that in the last year they have at some time felt tired and drowsy while driving.
- Men (64%) report this significant more frequently than women (51%). Drivers between the ages of 18 and 49 (67%-70% margin) report significant more frequently that they have driven while tired or drowsy than do the 50+ age group (34%-53% margin). Furthermore, the 2 oldest groups differ significantly from each other: 50 to 62-year-old (53%) drivers report this more often than the 63+ group (34%). In other words, compared to the other age groups, the oldest age category, 63+, least often reports having driven while tired or drowsy.
- The attitude survey results for tired driving correspond with the NVOV survey results for 2013. Here, 59% of respondents report having driven at times when they were tired (attitude survey: 58%). A previous BIVV/IBSR survey in the run up to a campaign on tired driving (PITSTOP, 2008) confirmed the finding in the attitude survey that tired driving is more frequent among men and young drivers. This study also showed that tired driving is more frequent among drivers from a higher social class and among professional drivers than among drivers in other groups.

### ***Perception of risk***

- 93% of drivers are aware that the risk of accident is greater when the driver feels drowsy behind the wheel. This risk awareness is significantly lower among the youngest age category (18-38; 80%) than among drivers of 39 and over (89%-95% margin).

### ***Tendency to drive while drowsy***

- Belgian car drivers appear to be well aware of the risks associated with fatigue and drowsiness behind the wheel. 88% know it is best not to drive when feeling drowsy. Nonetheless, 19% report that they would continue to drive if they felt drowsy behind the wheel<sup>8</sup>. Men appear more inclined than women to drive while drowsy. We also see that the tendency to drive while drowsy decreases with age. Flemings (92%) report less frequently than Walloons (84%) and people living in Brussels (81%) that they ought not to drive when feeling drowsy. People living in Brussels (20%) have the highest percentage of drivers that report they would continue to drive even if they felt drowsy while driving (Walloons 16% and Flemings 19%).

### ***Acceptability of tired driving***

- Continuing to drive when tired is unacceptable for most Belgian drivers (85%). Compared with the 13 other descriptions of dangerous driving, tired driving takes 9th place. Compared to 2009, the acceptability of tired driving has hardly changed.

### ***Remedies against driving when tired/drowsy***

---

<sup>8</sup> In 2009, the same questions were asked, but only to drivers who had previously reported that they had felt drowsy while driving at least once in the last month (293 respondents). As a result of this selection, the results for 2009 are not comparable with those of 2012.

- A BIVV/IBSR survey in the run up to the PITSTOP campaign (2008) showed that 1 in 3 drivers do not know what to do to prevent fatigue/drowsiness while driving, such as taking a 15-minute "powernap". In this survey, "Information/awareness raising campaigns" are seen as the most appropriate measure to persuade drivers not to drive when tired.
- According to the results of the European SARTE4 survey (2010), the Belgian driver, compared with the average European driver, is 50% less inclined to stop and take a break or drink an energy drink when he/she feels tired. In other areas too, it seems that Belgian drivers are less inclined than the average European driver to act responsibly in respect of fatigue and drowsiness while driving.

### ***Fatigue as a cause of accidents - subjective estimation by respondents***

- Belgian drivers estimate that 36% of road accidents are caused by fatigue (10th out of 16 accident causes). The estimation of the risk of accident due to fatigue would appear to have fallen over the years.
- Young drivers (18 to 29-year-olds) estimate the percentage of accidents (32%) caused by fatigue significantly lower than 39 to 49-year-olds and 50 to 62-year-olds (each 37%). We found no significant difference in the perceived risk of fatigue based on respondents' gender and place of residence.

### **AWARENESS RAISING AND ENFORCEMENT IN RELATION TO FATIGUE AND DISTRACTION THROUGH MOBILE PHONE USAGE WHEN DRIVING**

In Belgium, distraction and fatigue are still frequently underestimated as road safety problems. Awareness-raising campaigns should be designed to generate awareness of the risks, the social norm and the general unacceptability of this type of driving behaviour (the risk of hands free calling should also be emphasised).

It would also appear that there is a need to provide information on effective remedies for fatigue (short "powernap"). Awareness raising will continue to be very important in the years to come, as will systematic enforcement in cases of non-hands-free calls and text messages.

### **NEED FOR FURTHER RESEARCH**

On the basis of the results of this study and the current status of academic research, the BIVV/IBSR calls for further research in the following areas:

- Continuation of attitude surveys in the area of fatigue and distraction;
- Road side surveys in these areas;
- Study of the feasibility, support of potential legislation on hands-free calls;
- Widening of the research to other forms of distraction through in-car infotainment;
- Analysis of the influence of the social norm on the acceptability of tired and distracted driving.

## Introduction

A l'occasion des premiers États Généraux de la Sécurité Routière de 2002, un vaste ensemble d'indicateurs avaient été définis pour permettre de suivre les évolutions en matière de sécurité routière. Ces indicateurs se répartissent en trois catégories : les indicateurs relatifs au nombre d'accidents, les indicateurs concernant le comportement objectivement mesurable des conducteurs dans la circulation (indicateurs de comportement) et les indicateurs relatifs aux attitudes des automobilistes belges à l'égard de la sécurité routière (indicateurs d'attitudes).

Les statistiques d'accidents officielles sont transmises par le SPF Économie (DG SIE) et analysées de manière plus approfondie par l'IBSR. Des chiffres provisoires mais disponibles plus rapidement sont repris dans le baromètre de la sécurité routière (Observatoire de la Sécurité routière de l'IBSR). En vue d'obtenir les indicateurs de comportement, l'IBSR organise régulièrement des études d'observation à grande échelle (consacrées au port de la ceinture, à la vitesse, à la conduite sous influence<sup>9</sup>). Il est ainsi possible de déterminer dans quelle mesure les usagers de la route belges respectent les réglementations en matière de circulation routière.

Les indicateurs relatifs aux attitudes à l'égard de la sécurité routière sont mesurés grâce à une vaste enquête triennale. La première mesure d'attitudes a eu lieu en 2003, la deuxième en 2006 et la troisième en 2009. Le présent rapport analyse les résultats de la quatrième mesure d'attitudes, dont le travail de terrain s'est déroulé à l'automne 2012. À l'instar des études SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe<sup>10</sup>), nous utilisons une définition très large de la notion d' « attitude »<sup>11</sup>. Elle n'englobe pas uniquement les attitudes au sens strict du terme mais aussi les perceptions, les estimations et les évaluations subjectives à l'égard de différents aspects de la sécurité routière, tels que les accidents de la route, les mesures prises en matière de sécurité routière et le comportement personnel dans la circulation.

Les résultats de la mesure d'attitudes 2012 sont présentés dans cinq rapports et un rapport annexe :

1. Conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues
2. Vitesse et vitesse excessive
3. Usage de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants
4. Fatigue et distraction due à l'usage du GSM
5. Politique criminelle et adhésion sociale aux mesures

Annexe : Méthodologie et questionnaire

Le présent rapport contient les analyses des réponses relatives à la fatigue et à la distraction (GSM) au volant. En annexe 1 figure une liste de quelques questions sur la fatigue et la distraction qui ne sont pas traitées dans le présent rapport. Ces questions sont analysées dans le rapport 5.

<sup>9</sup> Cf. Riguelle, F. (2013), Roynard, M. (2012), Riguelle, F. (2012), Riguelle, F., & Dupont, E. (2012).

<sup>10</sup> Cf. SARTRE 1 (1994), SARTRE 2 (1998), SARTRE 3 (2004) et SARTRE 4 (2012). Pour ces enquêtes, le travail de terrain avait été exécuté en 1991, 1996, 2002 et 2010, respectivement.

<sup>11</sup> Les études SARTRE ne définissent la notion d' « attitude sociale » dans aucune de leurs publications. SARTRE se contente de spécifier à chaque fois que les « attitudes » englobent les « opinions and self-reported behaviours » des automobilistes.

## Méthode

Pour la mesure d'attitudes de 2012, une interview a été réalisée auprès de 1 540 conducteurs domiciliés en Belgique et qui, au cours des 6 mois précédant l'entretien, avaient parcouru au moins 1 500 km au volant d'une voiture ou d'une camionnette. Les interviews ont été effectuées au domicile des personnes interrogées au moyen d'un questionnaire standard. Ce questionnaire contenait des questions sur les principaux thèmes de sécurité routière avec principalement des possibilités de réponse fermées. Les entretiens ont été menés oralement par des enquêteurs du bureau d'études Significant GfK en septembre et octobre 2012. Pour davantage d'informations sur les aspects méthodologiques de la mesure d'attitudes 2012, veuillez-vous reporter au document « Mesure d'attitudes sécurité routière 2012 – Annexe Méthodologie et questionnaire » (Meesmann *et al.*, 2013). La procédure d'échantillonnage, le travail de terrain, les non-réponses, la composition exacte de l'échantillon et les détails statistiques des analyses effectuées y sont décrits en détail.

Lors de l'analyse des réponses des personnes interrogées, nous avons systématiquement commencé par calculer les pourcentages des différentes catégories de réponses. Ensuite, les catégories « Ne sait pas (NSP) » et « Non applicable (NA) » ont été redéfinies en tant que valeurs manquantes, après quoi les pourcentages des catégories de réponses ont été recalculés. Les nouveaux pourcentages ainsi obtenus sont désignés par la mention « % valide » dans le tableau récapitulatif.

Pour chaque affirmation concernant une attitude donnée, nous avons ensuite examiné l'existence éventuelle d'un lien entre cette affirmation et certaines caractéristiques des conducteurs (sexe, âge, Région). Bien que toutes les caractéristiques aient été analysées pour chaque affirmation, elles ne sont généralement mentionnées dans la présente publication que lorsqu'un lien significatif a pu être établi. Pour la détermination du caractère significatif des données, les variables ont systématiquement été recodées sous forme binaire<sup>12</sup>, avant que la présence de différences significatives en fonction du sexe, de l'âge ou de la Région de la personne interrogée soit vérifiée à l'aide d'un test de Wald ajusté. Dans le rapport, les observations concernant des différences non significatives sont systématiquement qualifiées de « tendances ». Toutes les analyses ont été réalisées dans STATA 13.0.

---

<sup>12</sup> Les catégories « ne sait pas (NSP) » et « pas d'application (PA) » ont été définies ici comme valeurs manquantes.



## 1. Distraction au volant liée à l'usage du GSM

### 1.1 Le risque de distraction au volant (GSM)

La distraction est l'un des principaux facteurs de risque dans la circulation. Selon l'ETSC (2010), elle joue un rôle crucial dans 20 à 30% des accidents de la route. Les conclusions concernant l'impact relatif des diverses formes de distraction ne sont toutefois pas univoques.

La « distraction au volant » est un phénomène très complexe qui peut être défini et opérationnalisé de diverses manières. Une définition courante consiste à dire qu'il s'agit d'un glissement de l'attention vers une activité autre que les actes critiques pour pouvoir effectuer une tâche de conduite en sécurité<sup>13</sup> (OMS, 2011 ; CTBSSP, 2011 ; Ranney, 2008 ; Stelling & Hagenzieker, 2012, etc.). Les ouvrages scientifiques distinguent plusieurs types de distraction, à savoir la distraction visuelle, cognitive, physique et auditive. Ces formes de distraction ont un impact sur une série d'aspects essentiels de la capacité de conduite se traduisant notamment par une moins bonne maîtrise du véhicule, un allongement du temps de réaction, une vitesse réduite ou la non-perception de certaines choses du fait de ne pas être concentré sur la conduite.

Des études révèlent que bon nombre d'usagers de la route sont occupés à des activités susceptibles de les distraire. Dans notre société en perpétuel mouvement et en pleine évolution technique, la capacité de « multitasking » est particulièrement valorisée. Des études neuropsychologiques ont néanmoins révélé qu'un individu n'est pas vraiment capable d'effectuer plusieurs tâches à la fois avec une concentration optimale. En fait, notre attention passe d'une tâche à l'autre avec le risque que nous rations des informations importantes sans nous en apercevoir (Johns Hopkins University, 2005). Il ressort d'études expérimentales menées à l'Université Johns Hopkins (2005) que, chez les participants sollicités par des tâches visuelles, l'activité cérébrale consacrée aux tâches auditives était réduite et vice versa. Les chercheurs en ont conclu que le cerveau ne peut à la fois consacrer toute son attention à la tâche auditive de l'écoute et aux tâches visuelles liées à la conduite. Lorsque les deux tâches sont réalisées en même temps, l'une d'elles en pâtit (Johns Hopkins University, 2005).

Il ressort d'études qu'un conducteur consacre près de 30% de son temps de conduite à des activités distrayantes (Ranney, 2008). Mais, en l'absence de définition claire et systématiquement utilisée et vu le fait qu'une conduite inattentive est difficilement mesurable dans la pratique, il reste difficile de déterminer le taux exact de distraction chez les conducteurs. Par ailleurs, l'expansion très rapide et le développement technique de systèmes de communication dans les véhicules font que les estimations sont parfois déjà dépassées avant la publication des données (Regan et al., 2008 ; OMS, 2011).

En Belgique, le conducteur d'un véhicule à moteur ne peut utiliser un téléphone portable en le tenant en main (Article 8.4 du Code de la Route). Pour ce qui concerne les autres sources de distraction, celles-ci sont également punissables chez nous - comme dans la plupart des autres pays - en vertu d'une réglementation générale relative aux règles de comportement des conducteurs : un conducteur doit être constamment en état de conduire et d'effectuer toutes les manœuvres qui lui incombent (Article 8.3 du Code de la Route).

L'usage d'un téléphone portable peut entraîner une distraction visuelle, cognitive, physique et auditive. Ainsi, le temps de réaction d'une personne qui téléphone au volant est deux fois plus long qu'en temps normal (Breen, 2009). Selon l'OMS (2011), c'est principalement la distraction cognitive, et donc le fait que la concentration soit détournée de la tâche de conduite primaire par d'autres pensées, qui influencerait le plus le comportement au volant. La complexité de la situation de conduite - mais également la complexité de la conversation proprement dite - jouent un rôle essentiel pour

---

<sup>13</sup> La recherche en matière de sécurité routière a plutôt tendance à utiliser une définition plus opérationnelle. Ainsi, on parle par exemple de distraction lorsqu'un usager de la route est occupé à une tâche qui n'est pas indispensable pour la réalisation de la tâche de conduite proprement dite. Une définition univoque et largement acceptée est souhaitable pour permettre l'interprétation et la comparaison des résultats de recherche mais un tel consensus reste difficile (Stelling & Hagenzieker 2012).

déterminer le taux de danger d'inattention (Breen, 2009 ; pour plus d'informations sur la distraction et l'usage du GSM au volant, voir la publication de l'IBSR : Meesmann & Opdenakker, 2013).

Lors de la mesure d'attitudes 2009, l'IBSR a réalisé une première analyse du comportement et des attitudes en matière de GSM au volant. Ces questions ont à nouveau été posées en 2012, sous une forme adaptée ou élargie. Les résultats sont commentés dans le chapitre qui suit.

## 1.2 Usage avoué du GSM au volant

La mesure d'attitudes de 2012 comporte plusieurs questions sur la fréquence à laquelle les personnes ont téléphoné et lu ou envoyé un SMS pendant la conduite<sup>14</sup> au cours de l'année écoulée (Tableau 1). 65% des conducteurs belges prétendent n'avoir jamais envoyé de SMS, 9% déclarent l'avoir fait souvent et 2% (presque) toujours. 50% des conducteurs prétendent n'avoir jamais lu un SMS pendant la conduite tandis que 15% reconnaissent l'avoir fait souvent et 2% (presque) toujours. Concernant le fait de téléphoner, nous avons constaté que 55% des répondants affirment ne jamais avoir, au cours de l'année écoulée, téléphoné au volant en tenant le GSM en main tandis que 10% déclarent l'avoir fait souvent et 2% (presque) toujours.

La part de conducteurs ayant déclaré ne pas utiliser de téléphone mobile est insignifiante (0,7%). Pratiquement l'ensemble du groupe de conducteurs interrogés possède/utilise donc un téléphone portable.

**Tableau 1 : Fréquence avouée de l'usage du GSM au volant par les conducteurs en Belgique (année écoulée) (2012)**

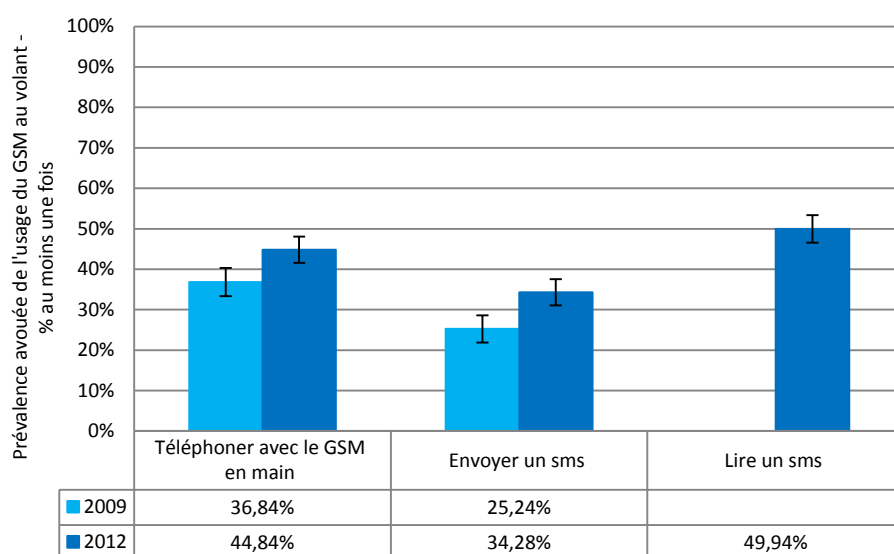
|                                | jamais | rarement | souvent | (presque)<br>toujours | NSP   | Je ne possède<br>pas/n'utilise pas de<br>téléphone mobile |
|--------------------------------|--------|----------|---------|-----------------------|-------|-----------------------------------------------------------|
|                                | 1      | 2        | 3       | 4                     |       |                                                           |
| Téléphoner avec le GSM en main | 54,73% | 32,47%   | 10,36%  | 1,66%                 | 0,07% | 0,71%                                                     |
| Envoyer un SMS                 | 65,27% | 23,79%   | 8,98%   | 1,27%                 | 0,70% |                                                           |
| Lire un SMS                    | 49,68% | 32,39%   | 15,07%  | 2,09%                 | 0,07% | 0,70%                                                     |

Source : IBSR

La Figure 1 montre l'évolution de l'usage avoué du GSM au volant entre 2009 et 2012. Cette Figure illustre le pourcentage de conducteurs qui déclarent « rarement », « souvent » ou « (presque) toujours » un certain comportement (score 2+3+4). Les catégories « ne sait pas » et « je ne possède pas/n'utilise pas de téléphone mobile » ont été considérées comme des valeurs manquantes.

<sup>14</sup> Y compris lors d'un arrêt au feu rouge ou dans un embouteillage.

**Figure 1 : Comportement avoué en matière d'usage du GSM au volant (au cours de l'année écoulée)  
- % de réponses au moins une fois (2009, 2012)**



Source : IBSR

L'usage avoué du téléphone en le tenant en main pour appeler ou envoyer des SMS pendant la conduite a augmenté de manière significative en 2012 par rapport à 2009. En 2012, 45% des automobilistes belges déclarent avoir téléphoné au moins une fois sans kit mains libres au cours de l'année écoulée, 34% déclarent avoir envoyé au moins un SMS et 50% en avoir lu au moins un.

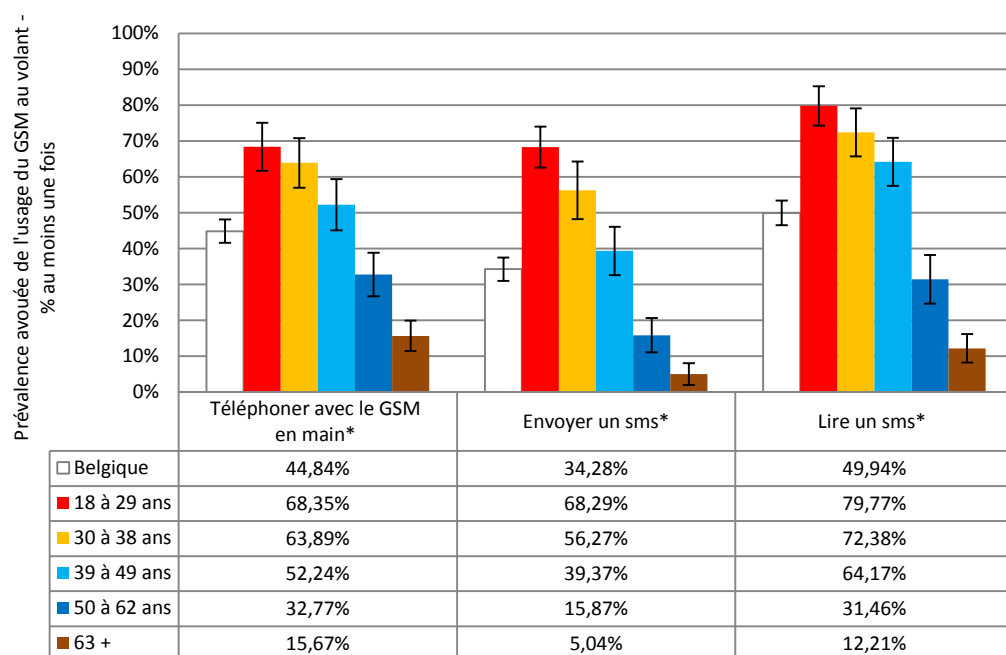
### 1.3 Usage avoué du GSM au volant selon le sexe, l'âge et la Région

Les analyses qui suivent ont trait au pourcentage de conducteurs qui déclarent avoir déjà utilisé un GSM pendant la conduite (rarement, souvent, (presque) toujours (score 2+3+4)). Les catégories « ne sait pas » et « je ne possède pas/n'utilise pas de téléphone mobile » ont été considérées comme des valeurs manquantes.

Nous n'avons pas pu trouver de différence significative au niveau de l'usage du GSM au volant selon le sexe. Nous n'avons pas non plus relevé de différences significatives entre les Régions.

Par contre, l'usage du GSM au volant diffère clairement en fonction de l'âge (Figure 2).

**Figure 2 : Fréquence avouée de l'usage du GSM au volant selon l'âge du conducteur (2012)**



significativement  
Source : IBSR

L'usage avoué d'un GSM pendant la conduite (téléphoner en tenant le portable en main, envoi et lecture d'un SMS) diminue graduellement avec l'âge. En d'autres termes : plus les personnes sont jeunes, plus elles déclarent significativement plus souvent utiliser le GSM pendant la conduite :

- En ce qui concerne le fait de téléphoner au volant avec le portable à la main, chaque catégorie d'âge diffère significativement des autres, à l'exception des 2 groupes les plus jeunes (18-29 : 68% ; 30-38 : 64% ; 39-49 : 52% ; 50-62 : 33% ; 63+ : 16% ; voir Annexe 2 pour les différences significatives).
- Concernant l'envoi de SMS, toutes les catégories d'âge présentent des différences significatives (18-29 : 68% ; 30-38 : 56% ; 39-49 : 39% ; 50-62 : 16% ; 63+ : 5% ; voir Annexe 2 pour les différences significatives).
- En ce qui concerne la lecture de SMS, la plupart des groupes présentent aussi des différences significatives, à l'exception des 2 groupes les plus jeunes et les groupes de la deuxième et troisième tranche d'âge (18-29 : 80% ; 30-38 : 72% ; 39-49 : 64% ; 50-62 : 31% ; 63+ : 12% ; voir Annexe 2 pour les différences significatives).

## 1.4 Avis concernant l'usage du GSM pendant la conduite

Il a été demandé à l'ensemble des conducteurs dans quelle mesure ils étaient d'accord ou non avec 3 affirmations concernant le fait de téléphoner au volant (Tableau 2).

**Tableau 2 : Attitudes des conducteurs belges concernant l'usage du GSM pendant la conduite (2012)**

| Affirmation                                                                                                                              | pas d'accord<br>1 | plutôt pas d'accord<br>2 | neutre<br>3 | plutôt d'accord<br>4 | d'accord<br>5 | NSP (ne pas lire)<br>6 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------------------|-------------|----------------------|---------------|------------------------|
| 1. Vous êtes moins attentif au trafic lorsque vous téléphonez au volant avec un kit mains libres ou non (distraction cognitive).         | 4,70%             | 4,13%                    | 9,54%       | 26,76%               | 54,16%        | 0,72%                  |
| 2. Presque tous les automobilistes téléphonent de temps en temps avec leur GSM en main lorsqu'ils conduisent.                            | 3,26%             | 8,83%                    | 13,13%      | 36,57%               | 37,83%        | 0,39%                  |
| 3. Les personnes qui conduisent avec leur GSM en main courent plus de risques d'être impliquées dans un accident (distraction physique). | 0,84%             | 1,84%                    | 5,76%       | 24,13%               | 67,22%        | 0,22%                  |

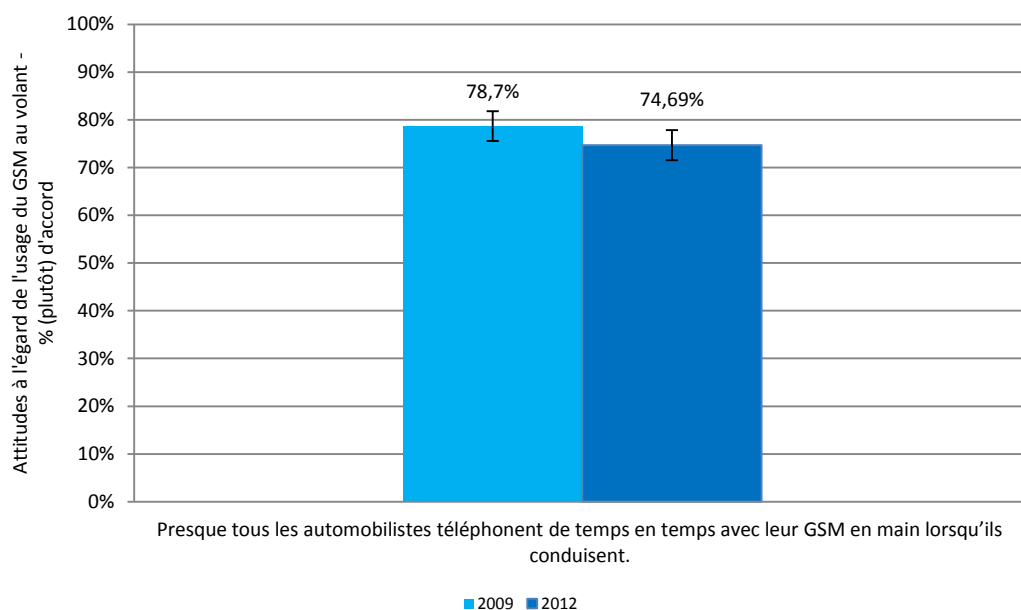
Source : IBSR

Les affirmations 1 et 3 visent à connaître la perception des risques par le conducteur. La grande majorité des conducteurs (82% (plutôt) d'accord ; affirmation 1) sait que le fait de téléphoner au volant avec un kit mains libres ou non réduit l'attention portée au trafic (distraction cognitive) ; 92% des conducteurs savent que les personnes qui téléphonent au volant en tenant leur GSM en main (distraction physique) courent plus de risques d'être impliquées dans un accident (affirmation 3). La formulation des affirmations 1 et 3 a changé par rapport à 2009. Les résultats ne sont donc pas comparables.

En 2012, la série d'affirmations concernant le fait de téléphoner au volant a été complétée par une affirmation reflétant la norme sociale telle qu'elle est perçue (que pensons-nous que les autres conducteurs font<sup>15</sup>) (affirmation 2). Dans ce cadre, il a été demandé aux répondants dans quelle mesure ils sont d'accord ou non avec la perception selon laquelle presque tous les automobilistes téléphonent de temps en temps avec leur GSM en main lorsqu'ils conduisent. 75% des répondants ont l'impression que cela arrive à pratiquement tous les automobilistes. Trois quarts des conducteurs ont donc l'impression que le fait de téléphoner de temps à autre pendant la conduite en tenant le GSM en main fait partie de la norme sociale. Par rapport à 2009, le pourcentage de conducteurs qui pensent que pratiquement tous les automobilistes téléphonent de temps en temps au volant a légèrement baissé, même si ce n'est pas de manière significative (2009 : 79%). La Figure 3 illustre l'évolution, par rapport à 2009, de la norme sociale perçue. La figure montre le pourcentage de conducteurs « plutôt d'accord » ou d'accord avec l'affirmation donnée (score 4+5). La catégorie « ne sait pas » a été considérée comme valeur manquante.

<sup>15</sup> Cette définition correspond au terme « norme descriptive » dans la littérature (par exemple Delhomme et al., 2009 ; Moan & Rise, 2011 ; Cialdini et al., 1990).

**Figure 3 : Avis concernant l'usage du GSM au volant - % (plutôt) d'accord (2009, 2012)**



Source : IBSR

## 1.5 Avis concernant l'usage du GSM au volant selon le sexe, l'âge et la Région

Les analyses qui suivent ont trait au pourcentage de conducteurs qui sont (plutôt) d'accord avec les affirmations (% (plutôt) d'accord=plutôt d'accord, d'accord (score 4+5)). La catégorie « ne sait pas » a été considérée ici comme valeur manquante.

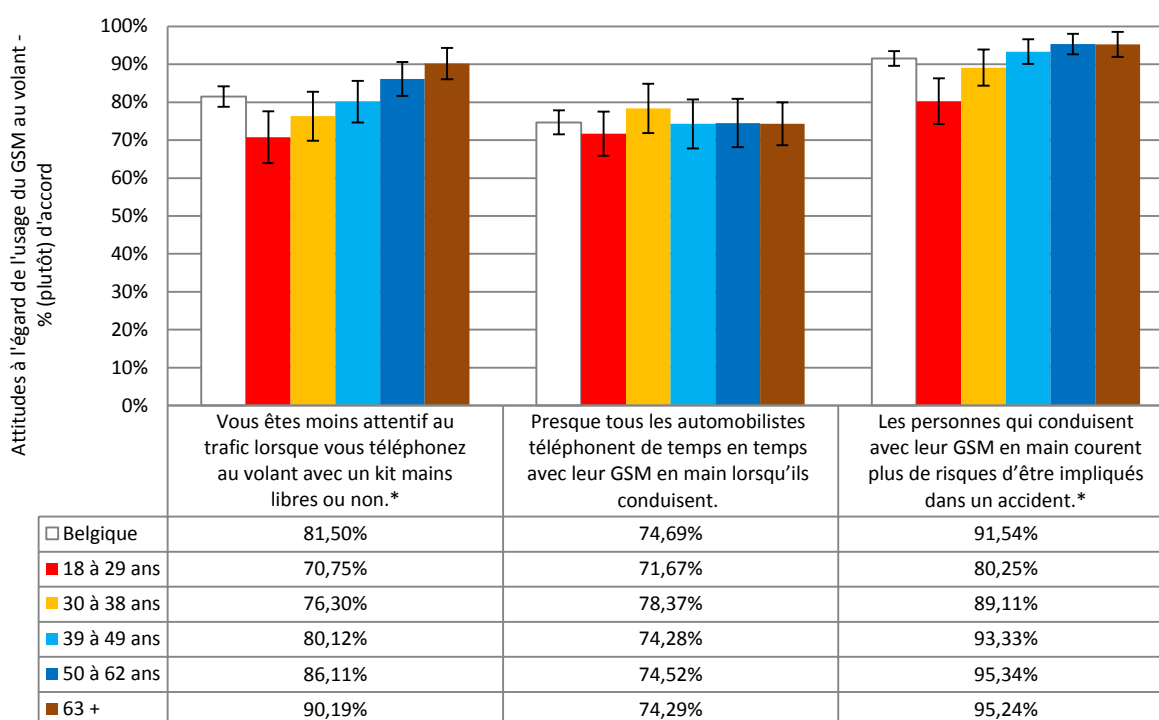
Nous n'avons pas pu trouver de différences significatives en fonction du sexe au niveau des avis concernant l'usage du GSM au volant.

### 1.5.1 Age

Les avis sur l'usage du GSM au volant diffèrent clairement selon l'âge (Figure 4).



**Figure 4 : Avis sur l'usage du GSM au volant selon l'âge du conducteur (2012)**



\* significatif

Source : IBSR

Le graphique illustre clairement l'effet graduel de l'âge sur la perception du risque lié au fait de téléphoner au volant. De manière générale, nous pouvons affirmer que les jeunes conducteurs considèrent le risque lié à l'usage du GSM au volant comme significativement moins élevé que les conducteurs plus âgés :

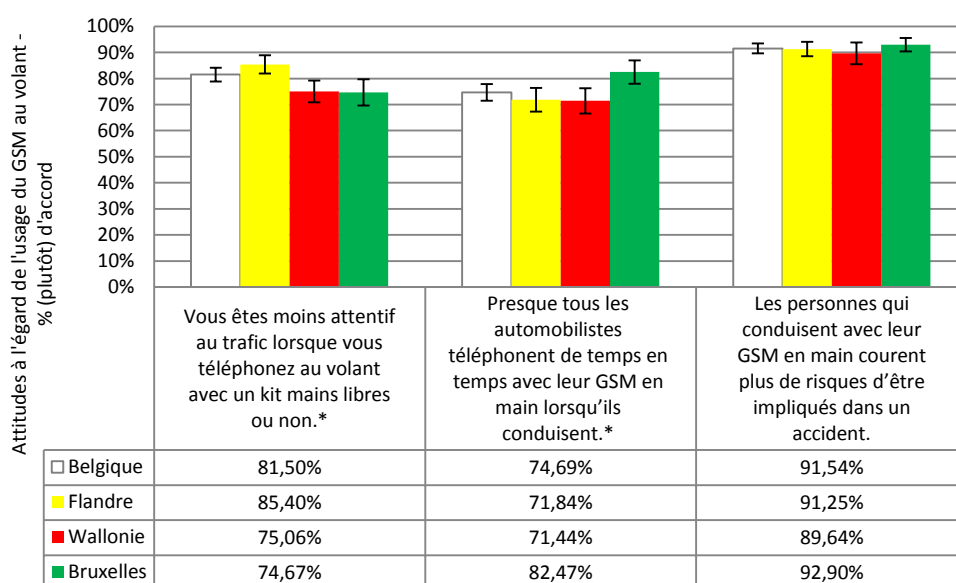
- Nous pouvons même parler d'un effet quasi linéaire en matière de reconnaissance de la distraction cognitive liée au fait de téléphoner au volant (plus nous vieillissons, plus nous nous accordons à dire que le fait de téléphoner au volant réduit l'attention ; 18-29 : 71% ; 30-38 : 76% ; 39-49 : 80% ; 50-62 : 86% ; 63+ : 90% ; voir Annexe 2 pour les différences significatives).
- Nous constatons le même effet concernant le risque élevé d'accident pour celui ou celle qui téléphone au volant sans kit mains libres sauf qu'ici, c'est surtout le groupe des plus jeunes qui sort du lot (différences significatives : 18-29 (80% (plutôt) d'accord)) par rapport à l'ensemble des groupes plus âgés (de 89% à 95%), et 30-38 (89%) par rapport aux 2 groupes les plus âgés (tous deux 95%) ; voir Annexe 2 pour les différences significatives).

Par contre, la norme sociale (descriptive) perçue concernant ce que nous pensons que les autres font ne varie pas en fonction de l'âge (affirmation 2 : presque tous les automobilistes téléphonent de temps en temps au volant avec leur GSM en main).

## 1.5.2 Région

Il ressort des résultats que certains avis concernant l'usage du GSM présentent des différences significatives en fonction de la Région où habite le répondant (Figure 5).

**Figure 5 : Avis sur l'usage du GSM au volant selon la Région du conducteur (2012)**



\* significativement

Source : IBSR

Les constatations relatives à la perception des risques révèlent une différence significative en fonction du lieu d'habitation pour une des affirmations :

- Les Flamands (85%) sont significativement plus souvent (plutôt) d'accord avec l'affirmation selon laquelle l'attention consacrée au trafic diminue du fait de téléphoner au volant avec un kit mains libres ou non en comparaison avec les Wallons (75%) et les Bruxellois (75% ; différence avec les Wallons  $F(1,126) = 14,04$  ;  $p < 0,01$  ; Bruxellois  $F(1,126) = 11,97$  ;  $p < 0,01$ ).
- Pour la deuxième affirmation qui vise à connaître la perception du risque d'accident (les personnes qui téléphonent en tenant leur GSM en main pendant la conduite courent plus de risques d'être impliqués dans un accident), nous n'avons pas pu constater de différence significative en fonction du lieu d'habitation.

La norme sociale perçue en matière d'usage du GSM au volant diffère également en fonction du lieu d'habitation : les Bruxellois (82%) ont plus souvent que les Flamands (72%) et les Wallons (71%) l'impression que pratiquement tous les conducteurs téléphonent de temps en temps avec leur GSM en main pendant la conduite (différence avec : Flamands  $F(1,126) = 10,90$  ;  $p < 0,01$  ; Wallons  $F(1,126) = 11,03$  ;  $p < 0,01$ ).

## 1.6 Acceptabilité de l'usage du GSM au volant

Les répondants se sont vu présenter une liste avec 13 descriptions d'un comportement dangereux au volant (Tableau 3). Pour chaque comportement, il leur a été demandé dans quelle mesure ils le trouvaient personnellement acceptable ou inacceptable. Les réponses se situaient sur une échelle de 1 à 5 points (1 correspondant à inacceptable et 5 à acceptable).

**Tableau 3 : Acceptabilité d'un comportement dangereux au volant pour les conducteurs en Belgique (2012)**

| Rang* | Comportement dans la circulation                                                     | Inacceptable |       |       | Acceptable |       | Ne sait pas |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------|-------|------------|-------|-------------|
|       |                                                                                      | 1            | 2     | 3     | 4          | 5     |             |
| 1     | Conduire après avoir consommé de la drogue                                           | 93,71%       | 4,48% | 1,01% | 0,47%      | 0,28% | 0,05%       |
| 2     | Rouler sans assurance                                                                | 92,84%       | 4,32% | 2,15% | 0,38%      | 0,30% | 0,02%       |
| 3     | Ne pas attacher (siège pour enfant, ceinture...) les enfants qui voyagent en voiture | 91,00%       | 6,28% | 2,03% | 0,47%      | 0,19% | 0,03%       |

|    |                                                                                 |        |        |        |        |        |       |
|----|---------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| 4  | Ne pas boucler sa ceinture à l'avant de la voiture                              | 76,51% | 13,85% | 5,46%  | 2,56%  | 1,62%  | 0,00% |
| 5  | Envoyer un SMS avec son GSM en conduisant                                       | 72,03% | 18,14% | 6,35%  | 2,36%  | 1,09%  | 0,05% |
| 6  | Téléphoner avec un GSM en main en conduisant                                    | 63,54% | 21,89% | 10,19% | 3,09%  | 1,30%  | 0,00% |
| 7  | Prendre le volant sans savoir si son alcoolémie ne dépasse pas la limite légale | 58,81% | 25,08% | 12,42% | 2,75%  | 0,92%  | 0,02% |
| 8  | Ne pas boucler sa ceinture à l'arrière de la voiture                            | 56,76% | 19,73% | 15,43% | 5,14%  | 2,91%  | 0,02% |
| 9  | Continuer à rouler même lorsque l'on est trop fatigué                           | 53,12% | 31,82% | 11,98% | 2,62%  | 0,45%  | 0,00% |
| 10 | Rouler à 70 km/h en agglomération                                               | 49,62% | 26,12% | 16,19% | 4,72%  | 3,35%  | 0,00% |
| 11 | Stationner à un endroit interdit                                                | 38,16% | 26,25% | 26,66% | 7,26%  | 1,67%  | 0,00% |
| 12 | Rouler à 50 km/h où la vitesse maximale autorisée est limitée à 30 km/h         | 37,99% | 27,27% | 21,78% | 9,21%  | 3,72%  | 0,02% |
| 13 | Rouler à 140 km/h sur autoroute lorsqu'il n'y a pas de trafic                   | 22,02% | 16,92% | 20,16% | 15,89% | 25,01% | 0,00% |

\* sur la base du score 1 (inacceptable)

Source : IBSR

Les comportements à risque sont classés sur la base du score 1 (inacceptable). Le fait d'envoyer un SMS avec son GSM pendant la conduite est considéré comme inacceptable par la plupart des conducteurs belges (90% ; score 1+2). Par rapport aux 12 autres descriptions de comportements dangereux, le fait d'envoyer un SMS occupe la 5<sup>e</sup> place, derrière la conduite sous l'influence de drogues, la conduite sans assurance, le fait de ne pas attacher les enfants en voiture (tous >97%) et le fait de ne pas boucler sa ceinture à l'avant de la voiture (un peu plus de 90%).

Le fait de téléphoner au volant avec un GSM en main est également considéré comme inacceptable par la majorité des conducteurs belges (85% ; score 1+2). Cela dit, téléphoner sans kit mains libres est tout de même considéré comme légèrement plus acceptable que le fait d'envoyer des SMS (place 6 dans la liste des 13 comportements dangereux au volant ; mesuré sur la base du score 1).

Les constatations concernant l'acceptabilité de téléphoner et d'envoyer des SMS au volant n'ont pratiquement pas évolué par rapport à 2009.

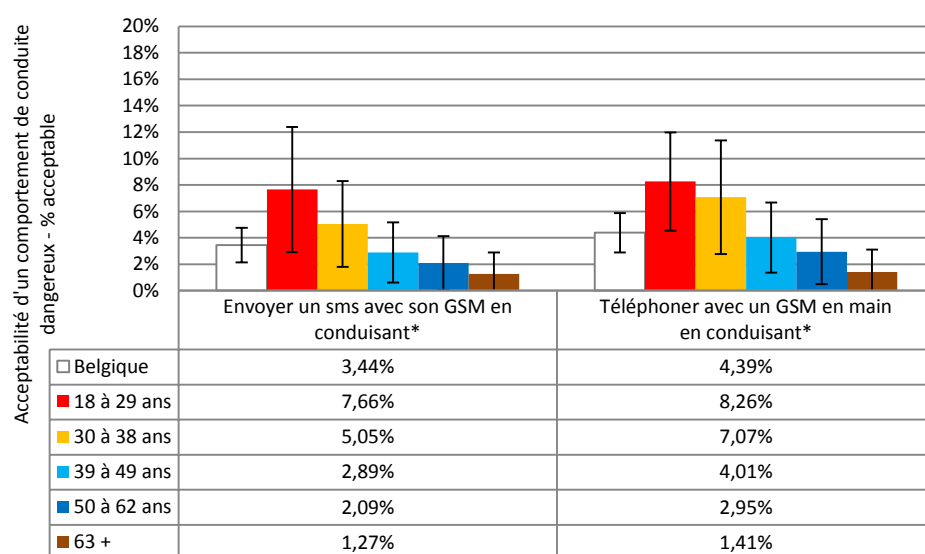
## 1.7 Acceptabilité de l'usage du GSM au volant selon le sexe, l'âge et la Région

Les analyses qui suivent ont trait au pourcentage de conducteurs qui considèrent comme acceptable certains comportements dangereux au volant. « Acceptable » est défini ici comme la somme des réponses relatives aux scores 4+5. La catégorie « ne sait pas » a été considérée comme valeur manquante.

Nous n'avons pas constaté de différences significatives selon le sexe ou la Région concernant l'acceptabilité de l'usage du GSM au volant.

L'acceptabilité de l'usage du GSM pendant la conduite diffère toutefois clairement en fonction de l'âge (Figure 6).

**Figure 6 : Acceptabilité de l'usage du GSM au volant selon l'âge du conducteur (2012)**



\* significatif

Source : IBSR

Nous constatons clairement un effet graduel lié à l'âge : les conducteurs plus jeunes sont plus facilement enclins que les conducteurs plus âgés à considérer l'usage du GSM pendant la conduite comme acceptable. Cela vaut tant pour l'envoi de SMS que pour le fait de téléphoner au volant en tenant le GSM en main.

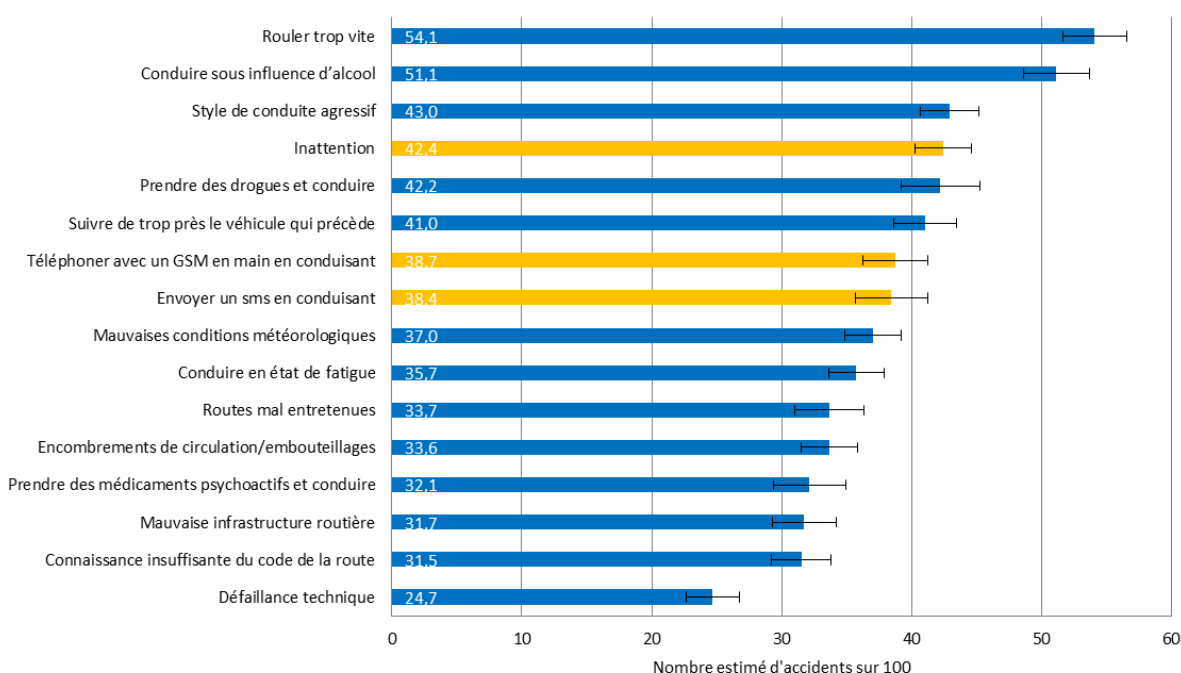
- Concernant l'acceptabilité d'envoyer des SMS pendant la conduite, nous constatons des différences significatives entre les 18-29-ans (8% acceptable) et les deux groupes les plus âgés (de 1 à 2%) ainsi qu'entre les 30-38 ans (5%) et le groupe le plus âgé (1%) (cf. Annexe 2 sur les différences significatives).
- Pour ce qui concerne l'acceptabilité de téléphoner au volant en tenant son GSM en main, nous constatons des différences significatives entre les groupes d'âge suivants : 18-29-ans (8% acceptable) par rapport aux trois groupes les plus âgés (de 1 à 4%), et 30-38 ans (7%) par rapport au groupe le plus âgé (1%) (cf. Annexe 2 sur les différences significatives).

## 1.8 Estimation subjective de la part d'accidents de la circulation selon la cause (2012)

Pour pouvoir nous faire une idée de la manière dont les conducteurs belges perçoivent les risques liés à certaines circonstances de conduite dangereuses, nous avons demandé aux répondants d'indiquer dans combien d'accidents de la route chacun des facteurs suivants joue un rôle selon eux. Pour chaque facteur (au total 16 types de circonstances de conduite dangereuses), il leur a été demandé d'estimer le pourcentage d'accidents<sup>16</sup> (Figure 7). La question posée précédemment en 2009 n'avait pas été formulée clairement et a donc été adaptée en 2012. Les instructions concernant l'estimation ont été reformulées plus clairement en 2012 par rapport à 2009. Les résultats ne sont dès lors pas tout à fait comparables.

<sup>16</sup> En d'autres termes, sur 100 accidents, combien ont pour cause les facteurs suivants. Par ex. 30 accidents = 30 accidents sur 100. Faites une estimation pour chaque facteur séparément. Répondez à chaque fois par un chiffre entre 0 et 100. Le total de tous les facteurs peut être supérieur à 100.

**Figure 7 : Estimation subjective de la part d'accidents de la circulation selon la cause (2012)**



Source : IBSR

L'inattention a été considérée par les automobilistes belges comme une cause importante d'accidents de la circulation. Les automobilistes belges estiment que l'inattention joue un rôle dans 42% des accidents de la route (place 4 sur 16 dans les causes d'accidents de la circulation). Le fait de téléphoner au volant sans kit mains libres a été perçu comme une cause dans 39% des accidents (place 7 sur 16), suivi de l'envoi de SMS pendant la conduite (38% ; place 8 sur 16)).

Même si les chiffres ne sont pas directement comparables avec les éditions précédentes des mesures d'attitudes de l'IBSR, nous pouvons tout de même comparer la position relative des différents facteurs au fil des ans. Il en ressort que le risque d'accident dû à l'inattention est considéré comme élevé (Tableau 4).

**Tableau 4 : Comparaison top 5 principales causes d'accidents de la route de 2006 à 2012**

| Top 5 | Mesure d'attitudes 2006   | Mesure d'attitudes 2009    | Mesure d'attitudes 2012    |
|-------|---------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 1.    | Alcool au volant          | Vitesse excessive          | Vitesse excessive          |
| 2.    | Vitesse excessive         | Alcool au volant           | Alcool au volant           |
| 3.    | Non-respect des distances | <b>Inattention</b>         | Style de conduite agressif |
| 4.    | Fatigue au volant         | Non-respect des distances  | <b>Inattention</b>         |
| 5.    | Drogues au volant         | Style de conduite agressif | Drogues au volant          |

Source : IBSR

En 2009 et 2012, l'« inattention » occupait les places 3 et 4. En 2006, ce facteur échappait de justesse au top 5 des causes d'accidents présentées. Dans les estimations des conducteurs belges, l'usage du GSM (téléphone et SMS) n'a jamais fait partie, dans aucune des éditions des mesures d'attitudes nationales, du top 5 des principales causes d'accidents.

## 1.9 Estimation subjective de l'usage du GSM comme cause d'accident en fonction du sexe, de l'âge et de la Région

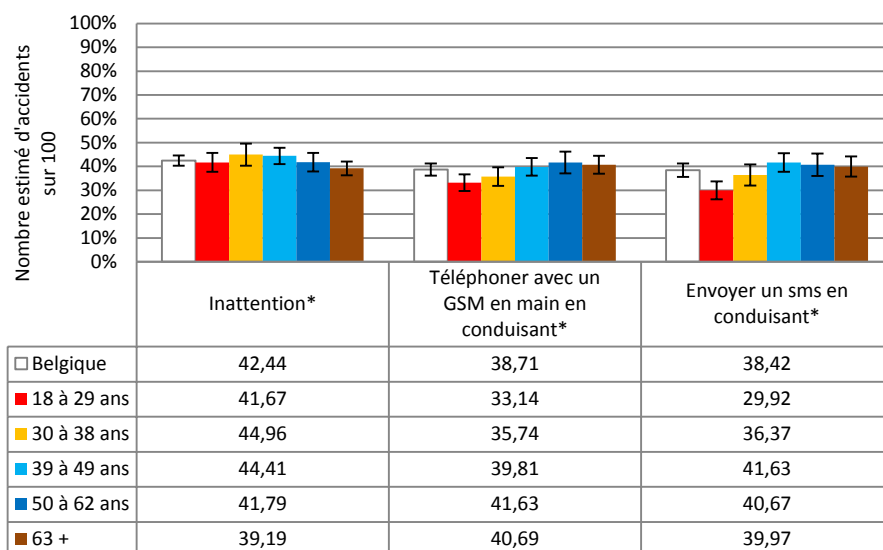
Dans les analyses qui suivent, nous avons examiné, sur la base du pourcentage moyen attribués aux causes estimées d'accidents, s'il existait des différences selon le sexe, l'âge et la Région.

Concernant la perception du risque liée à l'inattention et à l'usage du GSM, aucune différence significative n'a pu être constatée en fonction du sexe.

### 1.9.1 Age

Les estimations de la dangerosité liée à l'inattention et à l'utilisation du GSM varient significativement selon l'âge (Figure 8).

**Figure 8 : Estimation subjective de la part d'accidents de la route dus à l'inattention et à l'usage du GSM selon l'âge du répondant (2012)**



\* significatif

Source : IBSR

Les plus de 63 ans ont estimé à 39% la proportion d'accidents dus à l'inattention, ce qui est un pourcentage significativement moins élevé que celui estimé par les 30-38 ans (45% ;  $F(1,126) = 4,40$  ;  $p < 0,05$ ) et les 39-49 ans (44% ;  $F(1,126) = 5,12$  ;  $p < 0,05$ ).

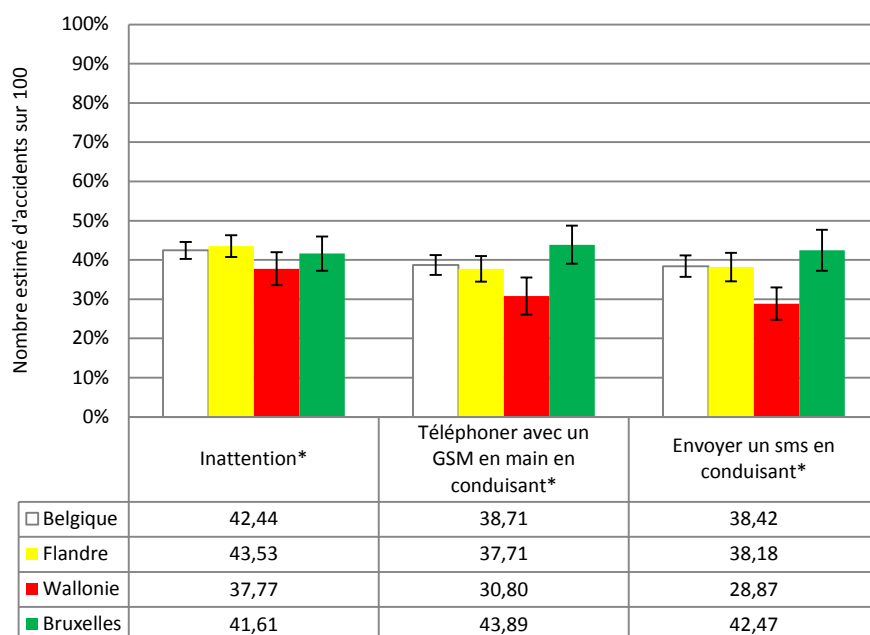
Pour ce qui concerne l'estimation subjective de la part d'accidents dus à l'utilisation du GSM, nous constatons la tendance inverse :

- Les 18-29 ans estiment à 33% la part d'accidents dus au fait de téléphoner au volant avec le GSM en main, ce qui est significativement moins que les plus de 39 ans (39-49 : 40% ; 50-62 : 42% ; 63+ : 41 ; cf. Annexe 2 pour les différences significatives). Les 30-38 ans, pour leur part, estiment à 36% la part d'accidents dus au fait de téléphoner au volant sans kit mains libres, ce qui est significativement moins que les 50-62 ans (42% ;  $F(1,126) = 4,35$  ;  $p < 0,05$ ).
- Le même scénario vaut pour l'estimation du pourcentage d'accidents liés au fait d'envoyer des SMS pendant la conduite : les 18-29 ans estiment à 30% la part d'accidents dus à l'envoi de SMS pendant la conduite, ce qui est significativement moins que tous les autres groupes d'âge (30-38 : 36% ; 39-49 : 42% ; 50-62 : 41% ; 63+ : 40% ; cf. Annexe 2 pour les différences significatives), et avec 36%, les 30-38 ans estiment également ce risque d'accident significativement moins élevé que les 39-49 ans (42% ;  $F(1,126) = 4,74$  ;  $p < 0,05$ ).

### 1.9.2 Région

La perception des risques liés à l'inattention et à l'usage du GSM diffère également selon la Région (lieu d'habitation) du répondant (Figure 9).

**Figure 9 : Estimation subjective de la part d'accidents de la route dus à l'inattention et à l'usage du GSM selon la Région du répondant (2012)**



\* significativement

Source : IBSR

Les Flamands estiment que 44% des accidents de la circulation sont dus à l'inattention, c'est significativement plus que les Wallons (42% ;  $F(1,126) = 5,11$  ;  $p < 0,05$ ).

L'estimation du risque liée à l'utilisation du GSM est la plus élevée chez les Bruxellois et la plus basse chez les Wallons tandis que les Flamands se situent entre les deux. Ces répartitions valent tant pour le fait de téléphoner sans kit mains libres que pour le fait d'envoyer des SMS pendant la conduite : les Bruxellois estiment que 44% des accidents sont dus au fait de téléphoner au volant sans kit mains libres et 42% à l'envoi de SMS pendant la conduite (chez les Flamands, ces pourcentages atteignent respectivement 38% et 38%, et chez les Wallons 31% et 30% ; cf. Annexe 2 pour les différences significatives).



## 2. Fatigue et somnolence au volant

### 2.1 Risques liés à la fatigue et à la somnolence au volant

La fatigue et la somnolence au volant constituent un problème majeur de sécurité routière (SWOV, 2012). Ces deux concepts sont souvent utilisés indifféremment dans la littérature. La « somnolence » peut être définie comme le besoin neurobiologique de sommeil résultant du cycle veille-sommeil. La fatigue est plutôt associée au travail physique ou, pour utiliser des termes actuels, aux prestations de travail. Bien que ces deux manifestations aient des causes différentes, les effets de la somnolence et de la fatigue sont très similaires, notamment une diminution des capacités de prestations mentale et physique. (SafetyNet, 2009 p.4).

La recherche européenne montre que bon nombre de conducteurs conduisent en état de fatigue/somnolence (European Commission Road Safety, 2010). Des études sur les risques s'accordent à dire que la fatigue joue un rôle de premier plan dans une grande partie des accidents de la route (entre 10 et 20%) et que les accidents dus à la fatigue causent souvent de graves blessures. On estime que le risque d'accident en cas de conduite après 17h sans sommeil est comparable au risque d'accident en cas de concentration d'alcool dans le sang de 0,5 g/l (deux fois plus élevé que le risque normal ; SafetyNet, 2009). Vu le risque accru d'accident en cas de fatigue au volant, la mesure d'attitudes 2009 a prévu, pour la première fois, des questions visant à sonder les expériences et les attitudes des répondants par rapport à la fatigue et de la somnolence au volant. En 2012, ces questions ont été reprises sous une forme légèrement adaptée.

### 2.2 Fatigue et somnolence avouées

Pour pouvoir nous faire une idée de la prévalence de la somnolence et de la fatigue au volant, nous avons demandé à tous les répondants à quelle fréquence ils se sont sentis fatigués et somnolents au volant au cours de l'année écoulée. Le Tableau 5 montre les réponses de 2012.

**Tableau 5 : Fréquence avouée de la fatigue/somnolence au volant par les conducteurs en Belgique (2012)**

|                                                                                                      | <b>jamais</b> | <b>rarement</b> | <b>souvent</b> | <b>(presque) toujours</b> | <b><i>Ne sait pas</i></b> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-----------------|----------------|---------------------------|---------------------------|
|                                                                                                      | <b>1</b>      | <b>2</b>        | <b>3</b>       | <b>4</b>                  | <b>5</b>                  |
| A quelle fréquence vous êtes-vous senti fatigué et somnolent au volant au cours de l'année écoulée ? | 41,89%        | 50,17%          | 7,32%          | 0,52%                     | 0,10%                     |

Source : IBSR

42% des conducteurs affirment ne jamais s'être sentis fatigués et somnolents au volant au cours de l'année écoulée, 50% rarement, 7% souvent et 1% (presque) toujours. En d'autres termes, 58% des conducteurs belges indiquent s'être au moins une fois sentis fatigués et somnolents au volant au cours de l'année écoulée.

Comme la question a changé par rapport à 2009, les résultats ne sont pas exactement comparables. En 2009, la question était la suivante : « Combien de jours vous êtes-vous senti somnolent au volant au cours des trente derniers jours ? ». A l'époque, 8 conducteurs belges sur 10 avaient déclaré ne s'être jamais sentis fatigués ou somnolents au volant au cours du mois écoulé. Près de 2 conducteurs sur 10 ont donc reconnu s'être sentis au moins une fois fatigués ou somnolents au volant au cours du dernier mois. La plupart d'entre eux se sont sentis de 1 à 5 fois somnolents pendant la conduite.

## 2.3 Fatigue/somnolence avouée pendant la conduite selon le sexe, l'âge et la Région

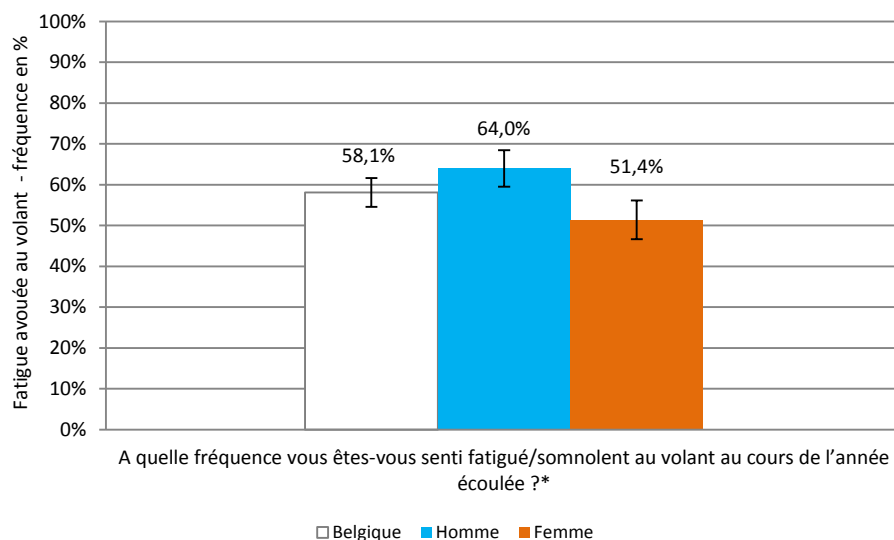
Les analyses qui suivent ont trait au pourcentage de conducteurs signalant s'être sentis fatigués ou somnolents au volant au cours de l'année écoulée. Elles décrivent le pourcentage de conducteurs déclarant « rarement », « souvent » ou « (presque) toujours » un comportement donné (score 2+3+4). La catégorie « ne sait pas » a été considérée comme valeur manquante.

Aucune différence significative n'a été relevée entre les Régions au niveau de la fréquence de la fatigue ou de la somnolence au volant.

### 2.3.1 Sexe

La fréquence avouée de fatigue/somnolence au volant diffère nettement en fonction du sexe (Figure 10).

**Figure 10 : Fréquence avouée de fatigue/somnolence au volant selon le sexe du conducteur (2012)**



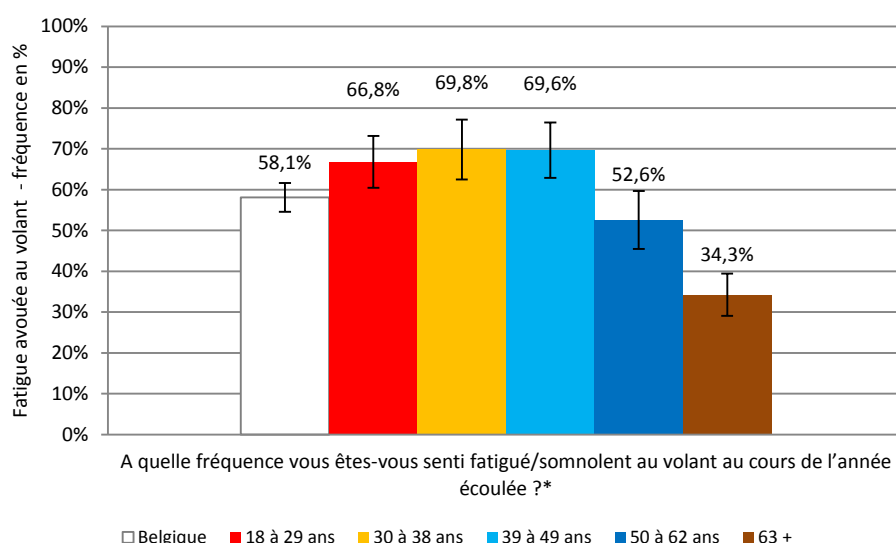
\* significatif  
Source : IBSR

Les hommes (64%) avouent significativement plus souvent que les femmes conduire en état de fatigue/de somnolence (51% ;  $F(1,126) = 17,46$  ;  $p < 0,01$ ). Grâce aux mesures de comportement de l'IBSR, nous savons que les hommes prennent plus souvent le volant que les femmes quelle que soit la période de la semaine et donc également la nuit. Cela peut expliquer la prévalence plus élevée de la conduite en état de fatigue chez les hommes (Riguelle, 2013 ; Riguelle, 2014).

### 2.3.2 Age

Par ailleurs, la fréquence avouée de la fatigue/somnolence au volant diffère également en fonction de l'âge (Figure 11).

**Figure 11 : Fréquence avouée de la fatigue/somnolence au volant selon l'âge du conducteur (2012)**



\* significatif  
Source : IBSR

Les conducteurs entre 18 et 49 ans (les 3 groupes d'âge les plus jeunes ; de 67% à 70%) déclarent significativement plus souvent avoir conduit en état de fatigue/de somnolence que les +50 ans (les 2 groupes les plus âgés). De plus, les 2 groupes les plus âgés diffèrent également significativement l'un de l'autre : les conducteurs de 50-62 ans (53%) avouent conduire plus souvent en état de fatigue/de somnolence que les +63 ans (34%). En d'autres termes, de toutes les catégories d'âge, la catégorie des plus âgés (63+) est celle qui déclare le moins conduire en état de fatigue/de somnolence (voir Annexe 5 pour des différences significatives). D'après les mesures de comportement de l'IBSR, ce groupe d'âge est également celui qui roule le moins souvent la nuit (Riguelle, 2013 ; Riguelle, 2014)

## 2.4 Avis sur la somnolence au volant

Il a été demandé à tous les conducteurs dans quelle mesure ils étaient d'accord ou non avec 3 affirmations relatives à la somnolence au volant (Tableau 6).

**Tableau 6 : Avis des conducteurs en Belgique sur la somnolence au volant (2012)**

|                                                                                               | Pas d'accord | Plutôt pas d'accord | Neutre | Plutôt d'accord | D'accord | Ne sait pas |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|---------------------|--------|-----------------|----------|-------------|
|                                                                                               | 1            | 2                   | 3      | 4               | 5        | 9           |
| Si je me sens somnolent, il vaut mieux que je m'abstienne de conduire.                        | 2,16%        | 3,76%               | 5,96%  | 23,38%          | 64,31%   | 0,43%       |
| Même si je me sens somnolent au volant, je continue à rouler.                                 | 47,18%       | 19,70%              | 13,72% | 13,67%          | 5,24%    | 0,49%       |
| Si je me sens somnolent au volant, je cours plus de risques d'être impliqué dans un accident. | 0,71%        | 1,26%               | 4,69%  | 27,56%          | 65,49%   | 0,30%       |

Source : IBSR

93% des conducteurs sont conscients du fait que la somnolence au volant accroît le risque d'accident (score 3+4). 88% savent même que, dans ce cas, il est préférable de ne pas conduire. De manière générale, les répondants semblent donc bien au courant des risques liés à la fatigue/somnolence au volant. Malgré cela, 19% déclarent qu'ils continuent à rouler s'ils se sentent somnolents au volant.

Les mêmes questions avaient été posées en 2009 mais uniquement aux conducteurs ayant admis précédemment qu'ils s'étaient sentis au moins une fois somnolents au volant au cours du dernier mois (293 répondants). En raison de cette sélection, les résultats de 2009 ne sont pas comparables avec ceux de 2012.

## 2.5 Avis sur la somnolence au volant en fonction du sexe, de l'âge et de la Région

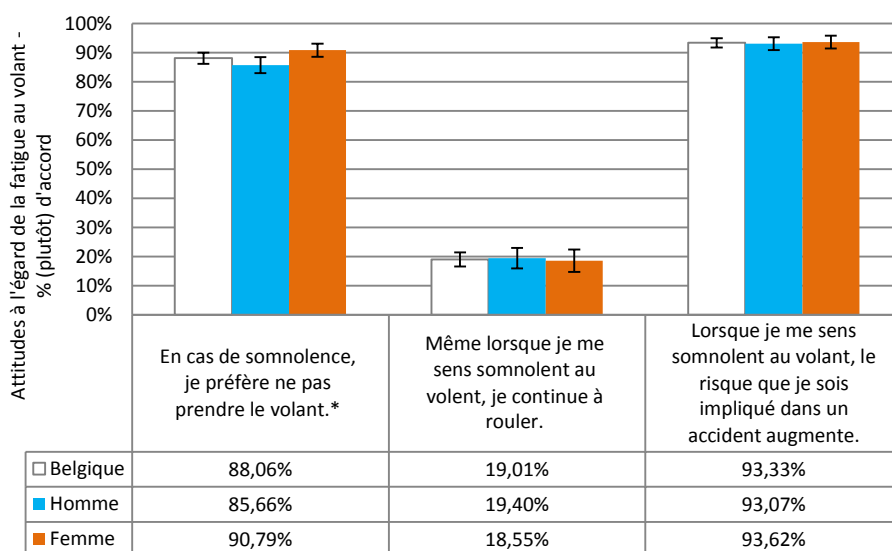
Les analyses qui suivent ont trait au pourcentage de conducteurs qui sont (plutôt) d'accord avec les affirmations (%(plutôt) d'accord = plutôt d'accord, d'accord (score 4+5)). La catégorie « ne sait pas » a été considérée comme valeur manquante.

Les résultats relatifs aux différences significatives ne sont pas comparables avec ceux de 2009 en raison du questionnement sélectif de l'époque (question posée uniquement aux conducteurs ayant admis précédemment s'être sentis au moins une fois somnolents au volant au cours du dernier mois ; en 2012 : question posée à tous les répondants).

### 2.5.1 Sexe

La Figure 12 montre les différents avis sur la conduite en état de somnolence selon le sexe.

**Figure 12 : Avis sur la somnolence au volant selon le sexe du conducteur (2012)**



\* significatif

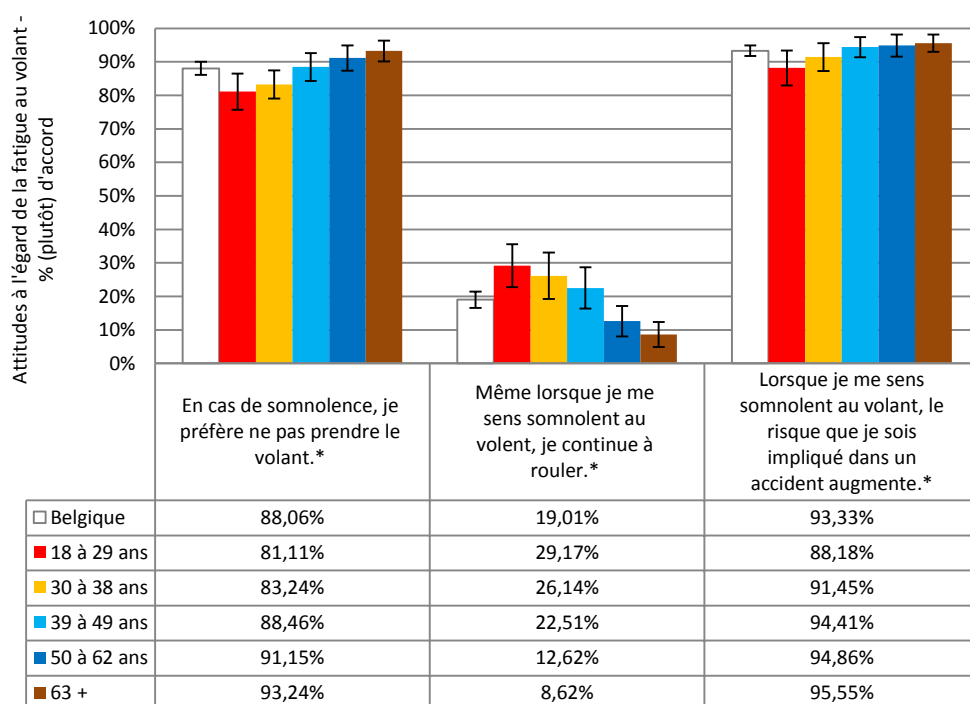
Source : IBSR

La seule différence significative entre les sexes concerne l'affirmation « Si je me sens somnolent, il vaut mieux que je m'abstienne de conduire ». Les femmes indiquent plus souvent que les hommes qu'en cas de somnolence au volant, elles feraient mieux de ne pas conduire (femmes : 91% ; hommes : 86% ;  $F(1,126) = 9,69$  ;  $p < 0,01$ ). Les hommes semblent un peu plus enclins que les femmes à prendre le risque de conduire en état de somnolence (voir également affirmation 2 (intention) : légère différence, pas significative). La conscience du risque (d'être impliqué dans un accident) est similaire pour les hommes et les femmes et est relativement élevée dans les deux groupes (hommes : 93,1% ; femmes : 93,6%).

### 2.5.2 Âge

Les avis sur la conduite en état de somnolence diffèrent nettement en fonction de l'âge (Figure 13).

**Figure 13 : Avis sur la somnolence au volant en fonction de l'âge du conducteur (2012)**



\* significatif

Source : IBSR

La tendance à conduire en état de somnolence (affirmations 1 et 2) diminue avec l'âge. Autrement dit, les jeunes conducteurs sont plus enclins que leurs homologues plus âgés à conduire même s'ils se sentent somnolents :

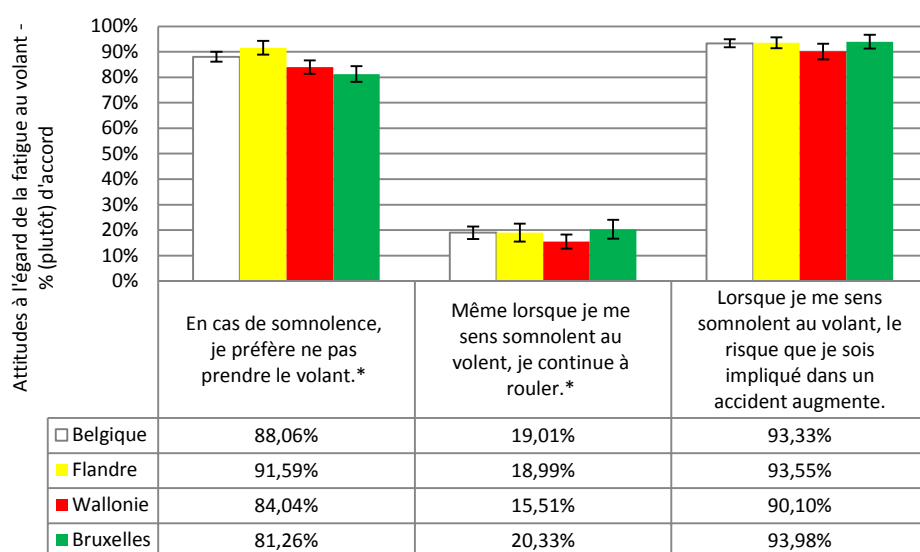
- Les 2 groupes des plus jeunes déclarent significativement moins souvent que les groupes plus âgés qu'il est préférable de ne pas conduire en état de somnolence (voir Annexe 2 pour les différences significatives).
- Les 2 groupes les plus âgés déclarent significativement moins souvent que les groupes plus jeunes qu'ils continueraient à conduire même s'ils se sentaient somnolents (voir Annexe 2 pour les différences significatives).

La prise de conscience du risque lié à la conduite en état de somnolence est significativement plus faible chez les plus jeunes que chez les conducteurs âgés de 39 ans et plus (voir Annexe 2 pour les différences significatives).

### 2.5.3 Région

Les analyses ont montré que certains avis sur la conduite en état de somnolence varient aussi en fonction de la Région où habite le répondant (Figure 14).

**Figure 14 : Avis sur la somnolence au volant en fonction de la Région du conducteur (2012)**



\* significativement

Source : IBSR

Les Flamands (92%) sont significativement plus nombreux que les Wallons (84%) et les Bruxellois (81%) à affirmer qu'ils feraient mieux de ne pas conduire lorsqu'ils se sentent fatigués (différence avec : Wallons  $F(1,126) = 15,77$  ;  $p < 0,01$  ; Bruxellois  $F(1,126) = 24,99$  ;  $p < 0,01$ ). Les Bruxellois comptent le pourcentage le plus élevé de conducteurs qui indiquent qu'ils continueraient à rouler même s'ils se sentaient somnolents au volant (20%). La différence est significative par rapport aux Wallons (16%) ( $F(1,126) = 4,27$  ;  $p < 0,05$ ) mais pas par rapport aux Flamands (19%). Pour l'affirmation 3 relative à la prise de conscience du risque lié à la conduite en état de somnolence, nous n'avons pas constaté de différences significatives selon le lieu d'habitation du conducteur.

## 2.6 Acceptabilité de la fatigue au volant

Le Tableau 7 reflète les avis des répondants sur l'(in)acceptabilité d'un comportement dangereux dans la circulation. Il a été demandé aux répondants d'indiquer, pour chaque comportement, dans quelle mesure ils le trouvaient personnellement acceptable ou inacceptable. Les réponses se situaient sur une échelle de 1 à 5 (1 correspondant à inacceptable et 5 à acceptable).

**Tableau 7 : Acceptabilité d'un comportement dangereux dans la circulation pour les conducteurs en Belgique (2012)**

| Rang* | Comportement dans la circulation                                                     | Inacceptable |        |        | Acceptable |       | Ne sait pas |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------|--------|------------|-------|-------------|
|       |                                                                                      | 1            | 2      | 3      | 4          | 5     |             |
| 1     | Conduire après avoir consommé de la drogue                                           | 93,71%       | 4,48%  | 1,01%  | 0,47%      | 0,28% | 0,05%       |
| 2     | Rouler sans assurance                                                                | 92,84%       | 4,32%  | 2,15%  | 0,38%      | 0,30% | 0,02%       |
| 3     | Ne pas attacher (siège pour enfant, ceinture...) les enfants qui voyagent en voiture | 91,00%       | 6,28%  | 2,03%  | 0,47%      | 0,19% | 0,03%       |
| 4     | Ne pas boucler sa ceinture à l'avant de la voiture                                   | 76,51%       | 13,85% | 5,46%  | 2,56%      | 1,62% | 0,00%       |
| 5     | Envoyer un SMS avec son GSM en conduisant                                            | 72,03%       | 18,14% | 6,35%  | 2,36%      | 1,09% | 0,05%       |
| 6     | Téléphoner avec un GSM en main en conduisant                                         | 63,54%       | 21,89% | 10,19% | 3,09%      | 1,30% | 0,00%       |
| 7     | Prendre le volant sans savoir si son alcoolémie ne dépasse pas la limite légale      | 58,81%       | 25,08% | 12,42% | 2,75%      | 0,92% | 0,02%       |
| 8     | Ne pas boucler sa ceinture à l'arrière de la voiture                                 | 56,76%       | 19,73% | 15,43% | 5,14%      | 2,91% | 0,02%       |
| 9     | Continuer à rouler même lorsque l'on est trop fatigué                                | 53,12%       | 31,82% | 11,98% | 2,62%      | 0,45% | 0,00%       |
| 10    | Rouler à 70 km/h en agglomération                                                    | 49,62%       | 26,12% | 16,19% | 4,72%      | 3,35% | 0,00%       |

|    |                                                                         |        |        |        |        |        |       |
|----|-------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| 11 | Stationner à un endroit interdit                                        | 38,16% | 26,25% | 26,66% | 7,26%  | 1,67%  | 0,00% |
| 12 | Rouler à 50 km/h où la vitesse maximale autorisée est limitée à 30 km/h | 37,99% | 27,27% | 21,78% | 9,21%  | 3,72%  | 0,02% |
| 13 | Rouler à 140 km/h sur autoroute lorsqu'il n'y a pas de trafic           | 22,02% | 16,92% | 20,16% | 15,89% | 25,01% | 0,00% |

\* sur la base du score 1

Source : IBSR

Continuer à rouler même lorsque l'on est trop fatigué est inacceptable pour la plupart des conducteurs belges (85% ; score 1+2). Rouler en étant fatigué occupe la 9<sup>e</sup> place du classement reprenant 13 descriptions de comportements dangereux au volant (mesuré sur la base du score 1).

L'acceptabilité de la conduite en état de fatigue n'a guère changé par rapport à 2009 (2009 : 2,8% ; 2012 : 3,1).

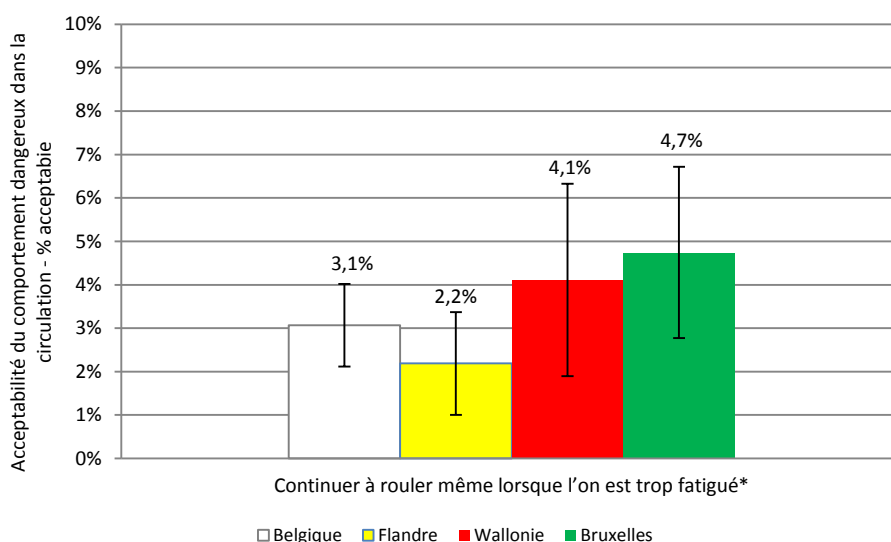
## 2.7 Acceptabilité de la fatigue au volant selon le sexe, l'âge et la Région

Les analyses qui suivent ont trait au pourcentage de conducteurs qui trouvent que « continuer à rouler même lorsque l'on est trop fatigué » est acceptable (63 personnes). « Acceptable » est défini ici comme le score 4 plus 5. La catégorie « ne sait pas » a été considérée comme valeur manquante.

Nous n'avons pas pu relever de différences significatives selon le sexe ou l'âge au niveau de l'acceptabilité de la conduite en état de fatigue.

On note toutefois des différences significatives en fonction du lieu d'habitation du répondant (Figure 15).

Figure 15 : Acceptabilité de la fatigue au volant selon la Région du conducteur (2012)



\* significatif

Source : IBSR

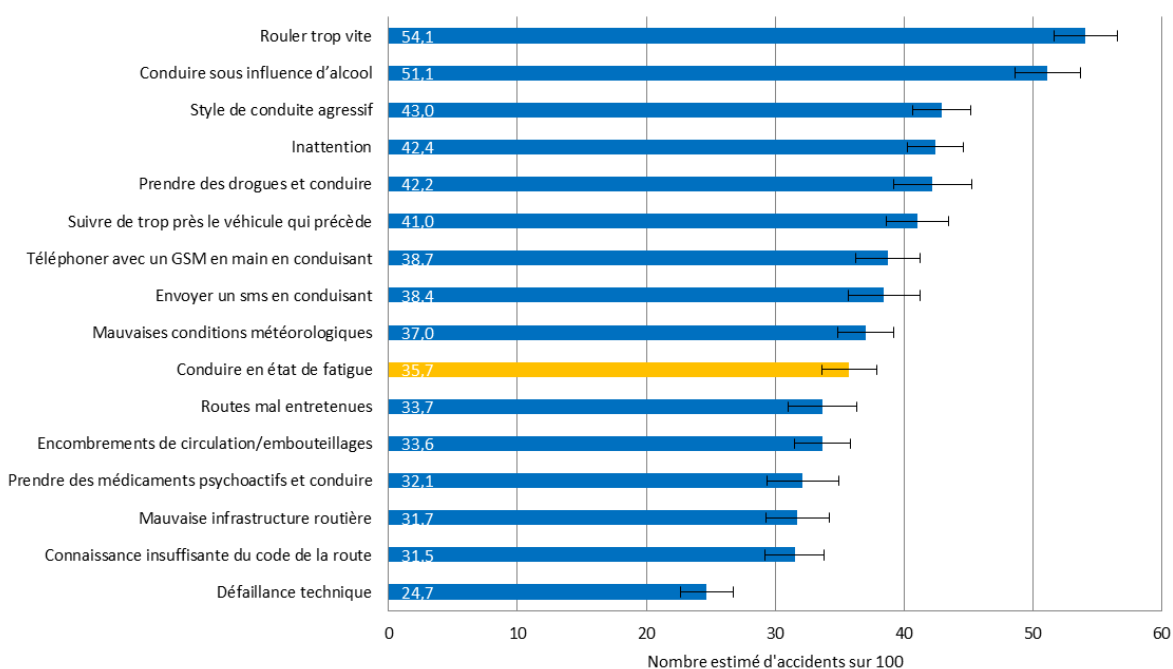
Les Flamands (2%) sont significativement moins nombreux que les Bruxellois (5% ;  $F(1,126) = 4,83$  ;  $p < 0,05$ ) à trouver acceptable le fait de rouler lorsque l'on est trop fatigué.

## 2.8 Estimation subjective de la fatigue comme cause d'accident

La Figure 16 présente l'estimation de la part d'accidents causés par certaines circonstances de conduite dangereuses. Plusieurs causes pouvaient être avancées pour cette question.



**Figure 16 : Estimation subjective du nombre d'accidents de la circulation par cause (2012)**



Source : IBSR

Les conducteurs belges estiment que 36% des accidents de la circulation sont dus à la fatigue au volant. La fatigue occupe ainsi la 10<sup>e</sup> place au classement des 16 causes d'accidents de la route présentées.

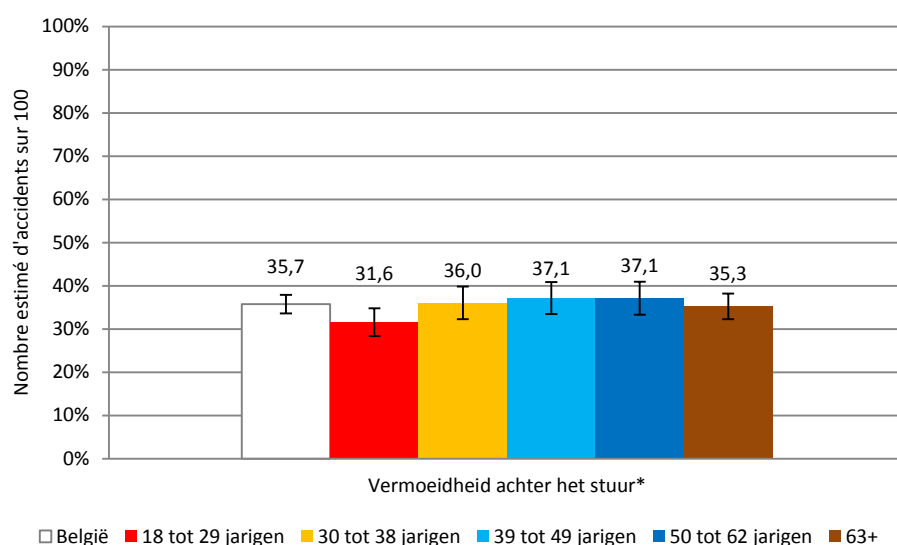
Si nous comparons avec le top 5 des causes d'accidents de la circulation reprises dans les précédentes mesures d'attitudes de l'IBSR, nous remarquons que la fatigue arrivait encore en 4<sup>e</sup> position en 2006 mais a chuté à la 10<sup>e</sup> place en 2012. Même si les chiffres ne sont pas directement comparables en raison du changement dans la formulation des questions, ce résultat indique tout de même que l'estimation du risque d'accident lié à la fatigue au volant a diminué au fil des ans (voir tableau 4).

## 2.9 Estimation subjective de la fatigue comme cause d'accident selon le sexe, l'âge et la Région

Dans les analyses qui suivent, nous avons examiné, sur la base du pourcentage moyen attribué aux différentes causes d'accidents, s'il y avait des différences selon le sexe, l'âge et la Région.

Concernant l'estimation subjective de la fatigue comme cause d'accident, nous n'avons pu relever de différence significative en fonction du sexe et du lieu d'habitation du répondant. Par contre, cette estimation diffère significativement en fonction de l'âge du répondant (Figure 17).

**Figure 17 : Estimation subjective du nombre d'accidents de la circulation dus à la fatigue selon l'âge du répondant (2012)**



\* significantif  
Source : IBSR

Les jeunes conducteurs (18-29 ans) évaluent le pourcentage d'accidents (32%) dus à la fatigue de façon significativement plus faible que les 39-49 ans et les 50-62 ans (à chaque fois 37% ; différence avec 39-49 :  $F(1,126) = 6,06$  ;  $p < 0,05$  ; différence avec 50-62 :  $F(1,126) = 5,89$  ;  $p < 0,05$ ).

### 3. Comparaison avec les résultats en provenance d'autres sources

#### 3.1 Données belges en matière de fatigue et de distraction due à l'usage du GSM

Il existe très peu d'informations sur la distraction et la fatigue au volant chez les conducteurs belges. De précédents résultats concernant l'usage du GSM sont repris dans les études d'évaluation des campagnes relatives à l'usage du GSM au volant de 2010 et 2009, dans l'étude d'évaluation de l'IBSR concernant la campagne « Pitstop » de 2008 sur la fatigue au volant et dans l'enquête préalable sur la fatigue de cette même année. L'ENIR (Enquête Nationale d'Insécurité Routière) (2013) reprenait, elle aussi, diverses questions sur la distraction (usage du GSM) et la fatigue (IBSR, résultats non publiés).

Ces références illustrent le fait que les chiffres belges disponibles à ce jour sur l'usage du GSM pendant la conduite s'appuient uniquement sur des éléments auto-rapportés. Nous ne disposons pas de chiffres s'appuyant sur une utilisation observée du GSM au volant. C'est pourquoi, à l'automne 2013, l'IBSR a lancé une mesure de comportement sur l'usage du GSM pendant la conduite. La phase d'observation est à présent clôturée. Les analyses des données sont en cours et seront publiées en 2014 (Riguelle, F. & Roynard, M. (manuscrit en cours de rédaction).

##### 3.1.1 Usage du GSM au volant (étude IBSR)

Dans le cadre de l'ENIR (2013), 26% de la population belge de plus de 16 ans déclare téléphoner au moins « de temps en temps » au volant en tenant le GSM en main. Toutefois, contrairement à la mesure d'attitudes de l'IBSR, cette enquête ne précisait pas que l'on visait également l'usage du GSM en situation d'arrêt devant un feu rouge ou dans un embouteillage. Cette différence pourrait expliquer en partie les chiffres moins élevés par rapport à la mesure d'attitudes IBSR (où ils atteignent 45%). Par ailleurs, 1 répondant sur 3 (32%) reconnaît téléphoner de temps en temps au volant avec un kit mains libres. Ce résultat rejoint l'étude de littérature OMS (2011) qui conclut que l'usage de kits mains libres est sans doute plus répandu que celui du portable que l'on tient en main.

A la question de l'ENIR concernant la fréquence à laquelle les répondants sont confrontés aux divers comportements dangereux des usagers dans la circulation, « les automobilistes qui sont occupés à autre chose (téléphoner, régler la radio) » occupe la 3<sup>e</sup> place sur 10, après « les automobilistes qui roulent beaucoup trop vite » et « les usagers qui conduisent de manière négligente (par ex. en n'utilisant pas leurs clignotants) ».

D'autres informations concernant l'usage du GSM au volant résultent d'une enquête menée par l'IBSR auprès d'un échantillon représentatif de conducteurs belges qui utilisent un GSM dans le cadre de la campagne « Conduire + GSM = mortel » de 2011. Le but de cette étude était de dresser un aperçu du problème : fréquence de l'usage du GSM au volant, utilisation d'un kit mains libres, types de comportements en cas d'usage du GSM au volant et infractions constatées (iVOX-Indigov, 2010<sup>17</sup>). Les principaux résultats de cette étude peuvent être résumés comme suit :

Usage du GSM au volant (y compris kit mains libres<sup>18</sup>) :

- 53% des titulaires belges d'un permis de conduire (18+) qui utilisent un GSM déclarent utiliser celui-ci en voiture, principalement pour recevoir des appels (44%)
- Un quart déclare aussi téléphoner au volant
- Il arrive également à un quart des conducteurs de lire un SMS pendant la conduite

Possession et usage d'un kit mains libres :

- 30% des personnes interrogées disposent d'un kit mains libres

<sup>17</sup> Enquête en ligne auprès d'un échantillon représentatif de la population belge (18 +) en possession d'un permis de conduire et d'un GSM (N =1218) ; base : iVOX online research panel ; période : 4-9 mai 2011.

<sup>18</sup> Donc pas comparables avec les résultats de la mesure d'attitudes 2012 (uniquement téléphoner avec le GSM en main) et ENIR (deux questions séparées qui ne s'excluent pas).

- 60% d'entre elles utilisent toujours le kit mains libres
- Téléphoner avec un GSM au volant (sans kit mains libres) :
- 39% des personnes interrogées ne téléphonent pas (toujours) avec un kit mains libres ou envoient des SMS au volant<sup>19</sup>
  - Environ 1 sur 3 téléphone ou décroche lorsqu'il/elle reçoit un appel en voiture, et pas (toujours) avec un kit mains libres
  - Il n'existe pas de différences significatives entre les groupes linguistiques et les Régions (comme dans la mesure d'attitudes 2012 IBSR), mais les femmes en général et les plus de 50 ans téléphonent moins au volant. La mesure d'attitudes 2012 de l'IBSR n'a pas révélé de différence significative selon le sexe mais bien que l'usage du GSM diminuait avec l'âge.
- Types de comportement :
- Quiconque téléphone au volant en tenant le GSM en main tente de limiter cette pratique au niveau du temps et de la fréquence
  - 3% des personnes interrogées ont déjà reçu une amende pour avoir téléphoné au volant en tenant le GSM en main.

Cette enquête fournit donc des informations complémentaires sur des aspects qui n'ont pas été abordés dans la mesure d'attitudes. Les résultats en matière d'usage avoué du GSM ne sont pas comparables à ceux de la mesure d'attitudes étant donné que les questions diffèrent (voir notes de bas de page dans le texte qui précède).

### 3.1.2 Fatigue au volant (enquête IBSR)

L'ENIR (2013)<sup>20</sup> fournit également quelques données récentes sur la fatigue et la somnolence au volant. 59% des répondants reconnaissent qu'il leur arrive de prendre le volant alors qu'ils sont fatigués. Ce chiffre correspond donc aux résultats repris dans la mesure d'attitudes 2012.

Pour des informations plus détaillées sur la fatigue au volant en Belgique, nous renvoyons à une enquête IBSR de 2008. Cette année-là, l'IBSR lançait la première campagne belge contre la fatigue au volant dans le cadre du projet européen CAST. Cette campagne, baptisée PITSTOP, visait à convaincre les jeunes conducteurs de 18 à 25 ans de stationner leur voiture à un endroit sûr et de faire un petit somme d'un quart d'heure au cas où ils se sentaient somnolents. En préparation à cette campagne, l'IBSR a mené une enquête concernant la fatigue au volant<sup>21</sup> auprès d'automobilistes belges (Ipsos Belgique, 2008). Les résultats de cette enquête sont venus compléter utilement les résultats de la mesure d'attitudes IBSR. De Dobbeleer et al. (2009, p. 14) ont résumé comme suit les principaux résultats de cette enquête :

- « Parmi une liste de 11 facteurs susceptibles de jouer un rôle dans les accidents, les conducteurs belges considèrent l'alcool au volant comme le plus dangereux, suivi de la conduite sous l'influence de drogues et des infractions liées à la priorité/au feu rouge (non-respect). En 4<sup>e</sup> place, nous retrouvons la « fatigue » et en 8<sup>e</sup> place la « distraction » (dans la mesure d'attitudes 2012, la « fatigue » occupait la 10<sup>e</sup> place sur 16 et « l'inattention », la 4<sup>e</sup> place sur 16 ; nous ne pouvons toutefois exclure que la notion d'« inattention » ait été comprise et donc évaluée différemment par les répondants que la notion de « distraction ». Les diverses positions relatives dans l'ordre d'apparition suggèrent une baisse de l'estimation du risque lié à la « fatigue » au volant en 2012 par rapport à 2008. Ceci ressort également des résultats des différentes éditions de la mesure d'attitudes de l'IBSR : en 2006, la

<sup>19</sup> Etant donné l'association de questions (téléphoner au volant sans kit mains libres ET envoyer des SMS), les chiffres ne peuvent être comparés à ceux de la mesure d'attitudes IBSR 2012 (deux questions distinctes). Par ailleurs, le questionnaire de la mesure d'attitudes précise explicitement que, par conduite, on entend également le fait d'être à l'arrêt devant un feu rouge ou dans un embouteillage.

<sup>20</sup> Interviews par téléphone à la demande de l'IBSR ; échantillon représentatif de la population belge (+16 ans ; N =2102) ; période : 01-31 août 2013.

<sup>21</sup> Interview face à face par Ipsos Belgique ; échantillon représentatif de la population belge titulaire d'un permis de conduire et utilisant la voiture au moins une fois par mois (N=615) ; période : 14-25 mars 2008.

- « fatigue » occupait encore la 4<sup>e</sup> place alors qu'en 2012, elle se retrouvait à la 10<sup>e</sup> place des 16 causes d'accidents possibles).
- Au cours de l'année écoulée, 1 conducteur sur 3 a pris le volant alors qu'il se sentait trop fatigué pour conduire. Cela a été déclaré significativement plus souvent par les hommes (comme dans la mesure d'attitudes 2012), les 15-34 ans, les gens appartenant à une classe sociale supérieure, les Bruxellois et les chauffeurs professionnels (dans la mesure d'attitudes 2012, plus de la moitié des conducteurs (58%) ont reconnu s'être sentis au moins une fois fatigués et somnolents au volant au cours de l'année écoulée (La formulation de la question est moins forte que dans l'étude CAST), et cela a été déclaré principalement par les hommes et les groupes d'âge plus jeunes (18-49 ans). La mesure d'attitudes n'a pas révélé de différences significatives selon le lieu d'habitation du répondant).
  - Le top 3 des « remèdes » spontanément évoqués par les répondants pour éviter ou réduire la fatigue au volant est le suivant : « baisser les vitres pour faire rentrer un maximum d'air frais », « écouter de la musique » (plus particulièrement pour les 15-34 ans) et « garer la voiture et se reposer » . « La consommation de café ou de boissons énergisantes » arrive en 4<sup>e</sup> place (vaut surtout pour les hommes).
  - A noter par ailleurs qu'un répondant sur 3 ne sait que faire pour éviter ou réduire la fatigue au volant.
  - Les « campagnes d'information et de sensibilisation » sont considérées comme la mesure la plus efficace pour convaincre les gens de ne pas prendre le volant en état de fatigue. Viennent ensuite « certains systèmes technologiques dans le véhicule » et « davantage de contrôles de police » en troisième position.

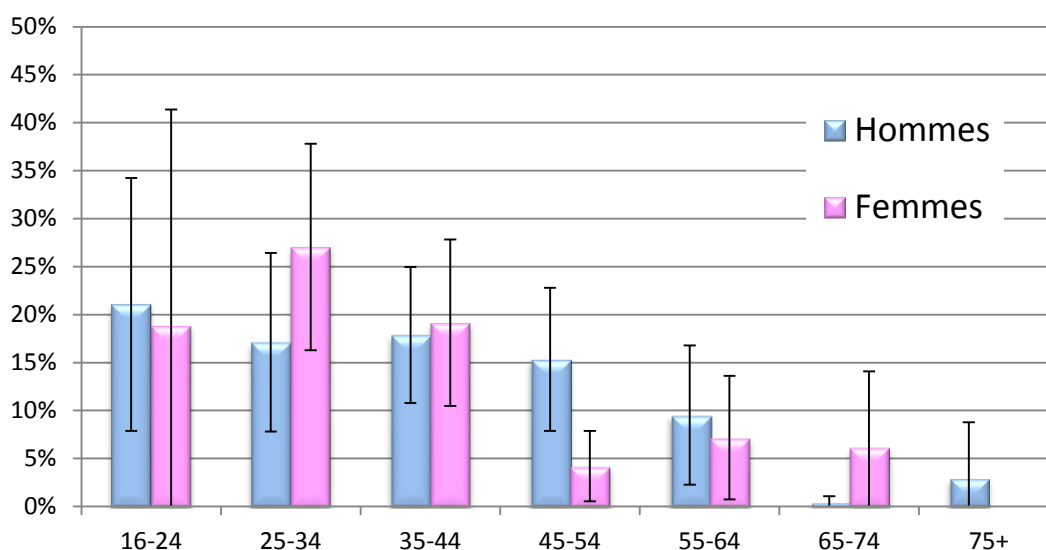
A l'issue de la campagne, il a été constaté une hausse sensible du pourcentage de jeunes connaissant le remède adéquat contre la somnolence, à savoir une courte sieste (hausse de 22% à 30%). L'étude d'évaluation a également révélé une diminution, après la campagne, du pourcentage de jeunes qui pensaient à tort que le fait de baisser la vitre est un bon remède (de 24% à 18%), ainsi qu'une baisse du sentiment d'invulnérabilité (de 32% à 27%). Pour plus de résultats, voir le rapport d'évaluation de la campagne (De Dobbeleer et al., 2009).

## 3.2 Données internationales en matière de distraction (GSM) et fatigue

### 3.2.1 Usage du GSM au volant (OMS, SARTRE4)

Des études internationales sur l'usage du téléphone mobile pendant la conduite montrent que 1 à 10% des conducteurs utilisent « toujours » un GSM au volant et que pas moins de 60 à 70% le font « parfois ». Dans les pays à hauts revenus, l'utilisation du kit mains libres est sans doute encore plus répandue. Diverses études révèlent que les conducteurs de sexe masculin de moins de 30 ans ont plus souvent tendance à adopter ce type de comportement distractif que les autres groupes d'âge ou les femmes. Il ressort toutefois des derniers résultats de l'ENIR qu'en Belgique, les jeunes femmes (25-34 ans) sont plus nombreuses à téléphoner que les hommes mais que cette différence n'est pas significative (Figure 18).

**Figure 18 : Automobilistes (déplacement principal) qui téléphonent plusieurs fois par mois au volant en tenant le GSM en main**



Source : IBSR

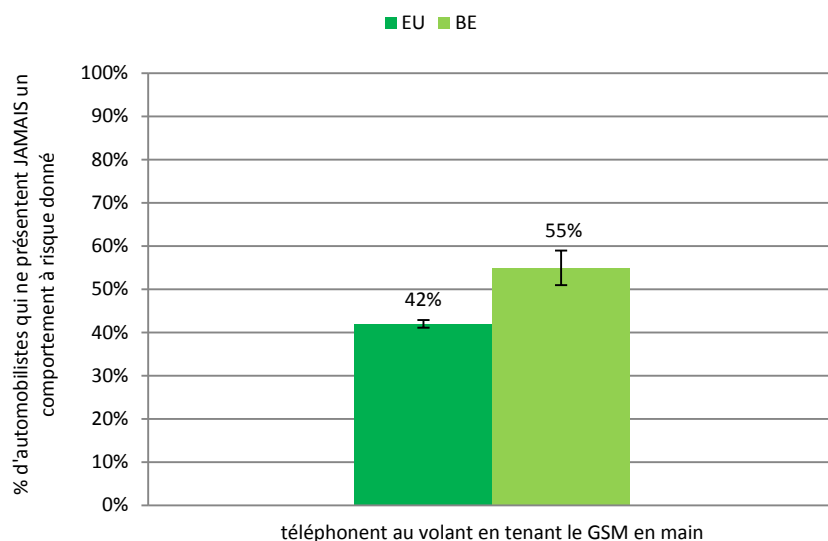
On ne connaît pas grand-chose sur l'ampleur du phénomène de l'envoi de SMS au volant. Le nombre de conducteurs qui envoient des SMS au volant est estimé entre 27 et 60%. Il s'agit principalement de personnes jeunes. 58% des conducteurs entre 17 et 29 ans lisent régulièrement leurs SMS et 37% en envoient pendant la conduite (pour plus d'informations voir Meesmann & Opdenakker, 2013 et OMS, 2011).

Le projet de recherche européen SARTRE4<sup>22</sup> a notamment rassemblé des informations sur le fait de téléphoner au volant sans kit mains libres (sur la base de comportements avoués). Dans le cadre de ce projet, 21.280 répondants au total (parmi lesquels 12.507 automobilistes) en provenance de 19 pays européens ont été interrogés en 2010 sur leurs opinions, comportement et attitudes à l'égard de différents thèmes de sécurité routière (interviews face à face). Les pays qui ont participé au projet sont la Belgique, Chypre, l'Allemagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Hongrie, l'Irlande, Israël, l'Italie, les Pays-Bas, la Norvège, l'Autriche, la Pologne, la Serbie, la Slovaquie, l'Espagne, la Tchéquie et la Suède. Comme pour les éditions précédentes, le travail sur le terrain en Belgique a été coordonné par l'IBSR. Au total, 1000 usagers de la route, parmi lesquels 600 automobilistes, ont ainsi été interrogés en Belgique.

Il ressort des résultats de SARTRE4 que le pourcentage d'automobilistes belges qui déclarent ne jamais téléphoner au volant en tenant le GSM en main est significativement plus élevé que la moyenne européenne (Figure 19).

<sup>22</sup> SARTRE4 est la quatrième édition du projet de recherche européen soutenu par la Commission européenne « Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe » ; Homepage: <http://www.attitudes-roadsafety.eu>

**Figure 19 : Pourcentage d'automobilistes qui ne téléphonent jamais au volant en tenant le GSM en main**



Source : IBSR

55% des automobilistes belges déclarent ne pas téléphoner au volant en tenant le GSM en main ; en Europe, ce pourcentage atteint 42%. Cette différence est significative ( $F(654) = 5,80$  ;  $p < 0,001$ ). Une analyse plus détaillée par pays ainsi que les intervalles de fiabilité correspondants et les valeurs du test de significativité sont repris dans le rapport « résultats belges du projet SARTRE 4 » (IBSR, manuscrit en cours de rédaction).

### 3.2.2 Fatigue au volant (SafetyNet, DoCoTA, SARTRE4)

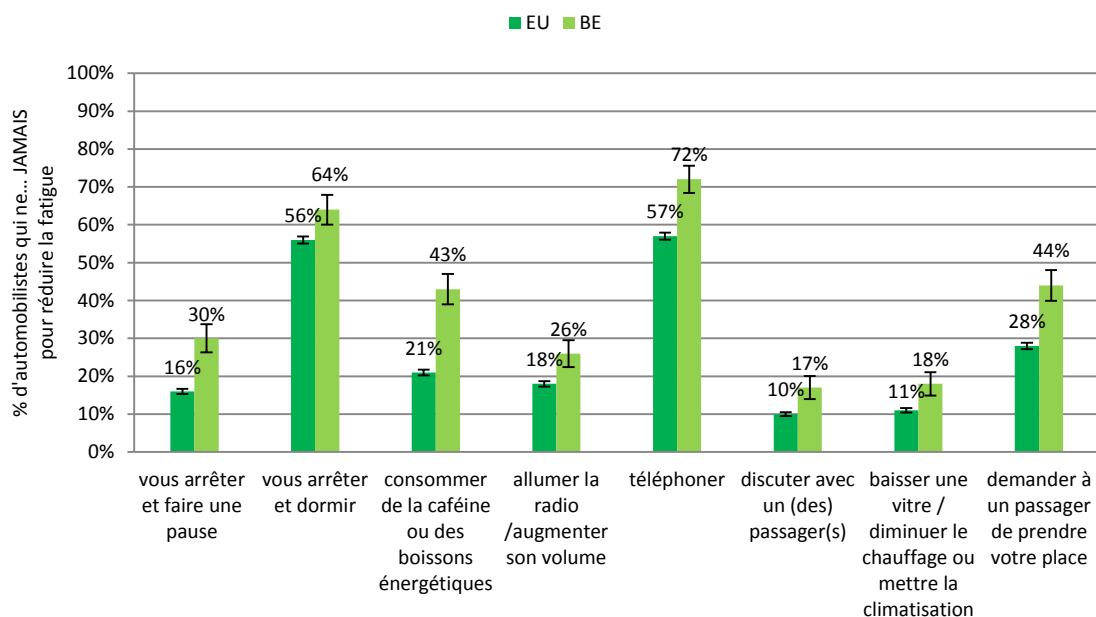
Dans la littérature internationale, nous retrouvons à la fois des références à la fatigue (liée à un effort) et à la somnolence (besoin en sommeil basé sur le rythme sommeil - éveil) au volant. Toutes deux ont toutefois un effet comparable sur les prestations mentales et physiques. Les éventuelles conséquences spécifiques sur la conduite sont notamment un allongement du temps de réaction, une moins bonne maîtrise du véhicule, une moins bonne capacité à respecter les distances par rapport au véhicule qui précède et un risque accru de déconcentration mentale par rapport à la tâche de conduite.

Des enquêtes réalisées auprès de populations de par le monde révèlent que plus de la moitié des conducteurs privés roulent au moins une fois par an en état de fatigue. Ce problème concerne plus spécifiquement les jeunes conducteurs et est lié à un certain style de vie (SafetyNet, 2009).

L'enquête SARTRE4 (pour plus d'informations, voir section 3.2.1) comprenait une question visant à connaître les remèdes utilisés par les conducteurs pour réduire la fatigue au volant. Baets & Silverans (IBSR, manuscrit en cours de rédaction, p. 18) ont résumé comme suit les résultats de SARTRE4 pour la Belgique (cf. également Figure 20) : La fatigue est un problème qui touche de nombreux automobilistes. Rouler dans un état de fatigue trop avancé représente un danger pour la sécurité routière. Ce phénomène est toutefois très difficile à contrôler. C'est à l'automobiliste à prendre ses responsabilités et à savoir à partir de quand il n'est plus capable de conduire de manière optimale. Les automobilistes belges sont moins nombreux à prendre cette responsabilité par rapport à la moyenne des Européens. Les conducteurs belges ont ainsi moins tendance à s'arrêter pour faire une pause ou pour dormir. Les Belges sont également moins enclins à consommer une boisson énergisante ou à utiliser d'autres stimulants tels qu'augmenter le son de la radio, baisser la vitre, téléphoner ou parler avec les passagers pour rester éveillés. Ils ont également moins tendance à laisser le volant à un passager. 66% des Belges ont déclaré n'avoir « jamais », au cours des 12 derniers mois, pris de pause alors qu'ils étaient trop fatigués pour continuer à rouler. En Europe, ce fut le cas (en moyenne) pour 48% des automobilistes.



**Figure 20 : Pourcentage d'automobilistes qui ne prennent JAMAIS de mesures pour réduire la fatigue au volant**



Source : IBSR

La Figure 20 montre que l'automobiliste belge est deux fois moins enclin que la moyenne des automobilistes européens à s'arrêter pour faire une pause ou pour boire une boisson énergisante lorsqu'il se sent fatigué. Toutes les différences entre les résultats belges et les moyennes pondérées européennes sont significatives. Une analyse plus détaillée par pays ainsi que les intervalles de fiabilité correspondants et les valeurs du test de significativité sont repris dans le rapport « résultats belges du projet SARTRE 4 » (IBSR, manuscrit en cours de rédaction).

## 4. Conclusions et recommandations

### 4.1 Distraction (usage du GSM) au volant

La plupart des conducteurs belges considèrent l'usage du GSM au volant comme inacceptable. 90 % d'entre eux estiment qu'il est inadmissible d'envoyer des SMS et 85 % qu'il est inacceptable de téléphoner avec un GSM en main pendant la conduite. Les jeunes conducteurs trouvent à chaque fois ces comportements plus acceptables que leurs aînés.

1 conducteur sur 3 admet néanmoins qu'il lui arrive d'envoyer un SMS pendant qu'il conduit. 1 sur 2 affirme même lire de temps en temps un SMS au volant et 45% reconnaissent avoir téléphoné au volant avec le GSM en main au cours de l'année écoulée. En dépit de ces chiffres élevés en matière de prévalence avouée, la Belgique obtient de meilleurs résultats que de nombreux autres pays européens pour ce qui est du fait de téléphoner au volant en tenant le GSM en main.

Ce sont principalement les jeunes conducteurs qui avouent utiliser le GSM pendant la conduite. En règle générale, nous pouvons dire que plus les répondants sont jeunes, plus ils avouent adopter ce comportement et cela vaut tant pour le fait de téléphoner avec le GSM en main que pour l'envoi et la lecture d'un SMS. Le même effet graduel lié à l'âge se remarque au niveau de l'acceptabilité de l'usage du GSM au volant : plus les répondants sont jeunes, plus ils trouvent ce comportement acceptable. Contrairement à bon nombre d'autres comportements à risque dans la circulation, nous n'avons pas pu relever de différence significative en fonction du sexe du répondant.

Les conducteurs belges sont conscients de la baisse d'attention portée à la circulation lorsqu'ils téléphonent au volant avec ou sans kit mains libres et des risques liés au fait de téléphoner au volant avec le GSM en main. Les conducteurs plus âgés et les Flamands sont, davantage que les conducteurs plus jeunes, les Wallons et les Bruxellois, conscients de la distraction cognitive. Cette conscience et la perception du risque d'accident augmentent avec l'âge : plus on est âgé, mieux on comprend les risques liés à l'usage du GSM au volant.

Même si le risque de distraction et d'accidents découlant de l'usage du GSM pendant la conduite est largement connu, les conducteurs ont l'impression qu'il arrive à pratiquement tout le monde d'utiliser son GSM au volant. Trois conducteurs sur quatre sont d'avis que quasiment tous les conducteurs téléphonent parfois au volant avec le GSM en main. Cela vaut plus pour les Bruxellois que pour les Flamands et les Wallons. Cette norme sociale telle qu'elle est perçue représente un frein au changement de ce comportement dangereux dans la circulation.

### 4.2 Fatigue et somnolence au volant

La plupart des conducteurs belges (76%) considèrent également comme inacceptable le fait de conduire en état de fatigue/somnolence. Les Bruxellois trouvent ce comportement plus acceptable que les Flamands. Nous avons néanmoins constaté que plus de la moitié des conducteurs belges déclarent s'être déjà sentis fatigués et somnolents au volant au cours de l'année écoulée. Cela arrive plus souvent aux hommes, aux jeunes et aux conducteurs issus du groupe d'âge moyen (18-49 ans).

9 conducteurs sur 10 connaissent le risque accru d'accident en cas de somnolence pendant la conduite. C'est moins vrai pour le groupe des plus jeunes (18-29 ans). 9 conducteurs sur 10 réalisent également que, dans ce cas, ils vaut mieux ne pas conduire. Cette prise de conscience est plus présente chez les femmes, les conducteurs plus âgés et les Flamands. Malgré cette bonne perception du risque, 1 conducteur sur 5 avoue néanmoins continuer à rouler lorsqu'il se sent fatigué au volant. Cette tendance à conduire en état de somnolence concerne surtout les jeunes conducteurs.

### 4.3 Nécessité d'effectuer des recherches complémentaires

Sur la base des résultats de cette étude et de l'état d'avancement des recherches scientifiques, l'IBSR plaide pour :

- la poursuite des mesures d'attitudes en matière de fatigue et de distraction

- la réalisation de mesures de comportement dans ces domaines
- l'analyse de la faisabilité, l'adhésion sociale et la répression liées à une éventuelle réglementation complémentaire en matière de kit mains libres
- un élargissement de la recherche à d'autres formes de distraction grâce à l'infotainment à bord des voitures
- l'analyse de l'influence de la norme sociale concernant l'acceptabilité de la fatigue et de la distraction au volant.

Chacune de ces activités de recherche est brièvement commentée dans les lignes qui suivent.

Il reste opportun de répéter les mesures d'attitudes à intervalles réguliers et de mesurer ainsi l'évolution en termes de sécurité routière. L'IBSR a dès lors l'intention de poursuivre la réalisation de ces mesures d'attitudes sur une base triennale et de les réitérer en 2015. Entre-temps, nous aurons recours à d'autres études et analyses (telles les mesures de comportement et les mesures réalisées dans le cadre des campagnes) pour recueillir des informations complémentaires en vue d'étudier plus en détail certains aspects spécifiques de la sécurité routière.

La mesure de comportement « usage du GSM au volant » réalisée par l'IBSR à l'automne 2013 fournit une première série de chiffres objectifs sur la fréquence de l'usage du GSM pendant la conduite par la population belge. Il serait également souhaitable d'effectuer des mesures de comportement sur la fatigue et la somnolence à la même échelle et avec la même fiabilité statistique. Cela peut, par exemple, se faire par le biais de « naturalistic driving studies ». Vu le coût élevé à l'heure actuelle de ce type de mesures, celles-ci ne sont pas vraiment réalisables pour l'instant. Il en sera peut-être autrement à l'avenir grâce aux évolutions technologiques.

La littérature internationale ainsi que de précédentes études de l'IBSR (OMS, 2011 ; ENIR 2013, etc.) montrent que, dans les pays à hauts revenus, il est plus fréquent de téléphoner au volant avec un kit mains libres qu'en tenant le GSM en main. Etant donné que le risque d'accident lié au fait de téléphoner pendant la conduite est surtout dû à la distraction cognitive, la question se pose de savoir si des mesures plus poussées ne devraient pas être prises à l'égard de l'usage du GSM au volant en général (avec ou sans kit mains libres). Plus d'études en la matière s'imposent donc (faisabilité, adhésion sociale...).

A noter, par ailleurs, qu'étant donné l'évolution technique très rapide dans le « secteur de l'infotainment », la recherche ne devrait pas se limiter à l'étude de l'usage du GSM sans kit mains libres. Elle devrait également tenir compte d'autres sources de distraction telles que les kits mains libres pour GSM, les smartphones, les tablettes et, en particulier, les activités liées à Internet.

Quant aux analyses des données d'attitudes belges, une précédente étude de l'IBSR a révélé que le nombre de kilomètres parcourus chaque mois par un conducteur et le nombre d'années d'expérience de conduite ont un impact sur la norme (descriptive) sociale perçue en matière d'usage du GSM au volant. En d'autres termes, plus on roule et on a d'expérience de conduite, plus on estime qu'il arrive à presque tous les conducteurs de téléphoner au volant. Cette étude a également révélé l'influence du statut social sur la fatigue/la somnolence au volant (les gens appartenant à une classe sociale élevée ont plus tendance à conduire en état de fatigue/ de somnolence). Des analyses complémentaires permettraient d'en savoir plus sur la question. Il faudrait également analyser plus en détail les motifs poussant des groupes cibles spécifiques à utiliser un GSM au volant ou à conduire en état de fatigue/de somnolence et examiner la meilleure façon d'influencer leur comportement. Ces informations pourraient aider à planifier les mesures de sensibilisation et de répression criminelle.

## Aperçu des figures

|                                                                                                                                                       |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figure 1 : Comportement avoué en matière d'usage du GSM au volant (au cours de l'année écoulée) - % de réponses au moins une fois (2009, 2012) .....  | 15 |
| Figure 2 : Fréquence avouée de l'usage du GSM au volant selon l'âge du conducteur (2012) .....                                                        | 16 |
| Figure 3 : Avis concernant l'usage du GSM au volant - % (plutôt) d'accord (2009, 2012) .....                                                          | 18 |
| Figure 4 : Avis sur l'usage du GSM au volant selon l'âge du conducteur (2012) .....                                                                   | 19 |
| Figure 5 : Avis sur l'usage du GSM au volant selon la Région du conducteur (2012) .....                                                               | 20 |
| Figure 6 : Acceptabilité de l'usage du GSM au volant selon l'âge du conducteur (2012) .....                                                           | 22 |
| Figure 7 : Estimation subjective de la part d'accidents de la circulation selon la cause (2012) .....                                                 | 23 |
| Figure 8 : Estimation subjective de la part d'accidents de la route dus à l'inattention et à l'usage du GSM selon l'âge du répondant (2012) .....     | 24 |
| Figure 9 : Estimation subjective de la part d'accidents de la route dus à l'inattention et à l'usage du GSM selon la Région du répondant (2012) ..... | 25 |
| Figure 10 : Fréquence avouée de fatigue/somnolence au volant selon le sexe du conducteur (2012) .....                                                 | 27 |
| Figure 11 : Fréquence avouée de la fatigue/somnolence au volant selon l'âge du conducteur (2012) .....                                                | 28 |
| Figure 12 : Avis sur la somnolence au volant selon le sexe du conducteur (2012) .....                                                                 | 29 |
| Figure 13 : Avis sur la somnolence au volant en fonction de l'âge du conducteur (2012) .....                                                          | 30 |
| Figure 14 : Avis sur la somnolence au volant en fonction de la Région du conducteur (2012) .....                                                      | 31 |
| Figure 15 : Acceptabilité de la fatigue au volant selon la Région du conducteur (2012) .....                                                          | 32 |
| Figure 16 : Estimation subjective du nombre d'accidents de la circulation par cause (2012) .....                                                      | 33 |
| Figure 17 : Estimation subjective du nombre d'accidents de la circulation dus à la fatigue selon l'âge du répondant (2012) .....                      | 34 |
| Figure 18 : Automobilistes (déplacement principal) qui téléphonent plusieurs fois par mois au volant en tenant le GSM en main .....                   | 38 |
| Figure 19 : Pourcentage d'automobilistes qui ne téléphonent jamais au volant en tenant le GSM en main .....                                           | 39 |
| Figure 20 : Pourcentage d'automobilistes qui ne prennent JAMAIS de mesures pour réduire la fatigue au volant .....                                    | 40 |

## Aperçu des tableaux

|                                                                                                                         |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tableau 1 : Fréquence avouée de l'usage du GSM au volant par les conducteurs en Belgique (année écoulée) (2012) .....   | 14 |
| Tableau 2 : Attitudes des conducteurs belges concernant l'usage du GSM pendant la conduite (2012) .....                 | 17 |
| Tableau 3 : Acceptabilité d'un comportement dangereux au volant pour les conducteurs en Belgique (2012) .....           | 20 |
| Tableau 4 : Comparaison top 5 principales causes d'accidents de la route de 2006 à 2012 .....                           | 23 |
| Tableau 5 : Fréquence avouée de la fatigue/somnolence au volant par les conducteurs en Belgique (2012) .....            | 26 |
| Tableau 6 : Avis des conducteurs en Belgique sur la somnolence au volant (2012) .....                                   | 28 |
| Tableau 7 : Acceptabilité d'un comportement dangereux dans la circulation pour les conducteurs en Belgique (2012) ..... | 31 |

## Aperçu des annexes

|                                                                                                                                           |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Annexe 1 : Questions non reprises sur la distraction et la fatigue .....                                                                  | 47 |
| Annexe 2 : Aperçu de certaines différences significatives en matière de distraction liée à l'usage du GSM et à la fatigue au volant ..... | 48 |

## Références

- IBSR (manuscrit en cours de rédaction) *Résultats belges du projet SARTRE 4*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière
- IBSR (résultats non publiés) *Résultats ENIR édition 2013*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid.
- Boets, S. & 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.
- Boulanger, A. (2010) *Mesure d'attitudes en matière de sécurité routière 2009: Évolutions depuis 2003 et 2006*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Observatoire pour la Sécurité Routière. Consulté: <http://ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/mesure-attitudes-sr-2009-evolutions.pdf> [23.09.13].
- Boulanger, A., Dewil, N., Silverans, P. (2011) *Mesure d'attitudes sécurité routière. Résumé de partie 3: Normes sociales, perception des risques et nouveaux thèmes*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Observatoire pour la Sécurité Routière Consulté: <http://ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/Mesure-attitudes-sr-part3.pdf> [23.09.13].
- Breen, J. (2009) *Car telephone use and Road Safety: final report*. Consulté: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/knowledge/mobile/car\\_telephone\\_use\\_and\\_road\\_safety.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/mobile/car_telephone_use_and_road_safety.pdf) [18.10.13].
- Cialdini, R.B., Reno, R.R., Kallgren, C.A. (1990) *A focus theory on normative conduct: recycling the concept of norms to reduce littering in public places*. J. Pers. Soc. Psychol. 58 (6), 1015–1026.
- CTBSSP (2011) *CTBSSP Synthesis 24: Distracted Driving Countermeasures for Commercial Vehicles. A Synthesis of Safety Practice*. Consulté: [http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/ctbssp/ctbssp\\_syn\\_24.pdf](http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/ctbssp/ctbssp_syn_24.pdf) [18.10.13].
- De Dobbeleer, W., Nathanail, T., Adamos, G. (2009) *CAST Deliverable 5.2. PAN-EUROPEAN ROAD SAFETY CAMPAIGN: campaign design. CAMPAIGNS AND AWARENESS RAISING STRATEGIES IN TRAFFIC SAFETY*. Consulté: [http://www.cast-eu.org/docs/CAST\\_WP5\\_Deliverable%205.2.pdf](http://www.cast-eu.org/docs/CAST_WP5_Deliverable%205.2.pdf) [24.09.13].
- Delhomme, P., De Dobbeleer, W., Forward, S., Simões, A., Adamos, G., Areal, A., Chappé, J., Eyssartier, C., Loukopoulos, P., Nathanail, T., Nordbakke, S., Peters, H., Phillips, R., Pinto, M., Ranucci, M-F., Sardi, GM., Trigosso, J., Vaa, T., Veisten, K., Walter, E. (2009) *Manual for Designing, Implementing and Evaluating Road Safety Communication Campaigns*. Consulté: [http://www.cast-eu.org/docs/Manual\\_final.pdf](http://www.cast-eu.org/docs/Manual_final.pdf) [02.02.12].
- Dewil, N., Boulanger, A., Silverans, P. (2011) *Mesure d'attitudes sécurité routière. Résumé de partie 2: Déterminants d'attitudes*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Observatoire pour la Sécurité Routière. Consulté: <http://ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/Mesure-attitudes-sr-part2.pdf> [23.09.13].
- ETSC (2010). *Minimising in-vehicle distraction (PRAISE Thematic Report 5)*. Brussel, België: ETSC. Consulté: [http://www.etsc.eu/documents/PRAISE\\_Thematic\\_Report\\_Moving%20In%20Vehicle%20Distraction\\_2\\_1\\_December%202010.pdf](http://www.etsc.eu/documents/PRAISE_Thematic_Report_Moving%20In%20Vehicle%20Distraction_2_1_December%202010.pdf) [18.10.13].
- European Commission (2009) *Car telephone use and road safety. Final report. An overview preparation for the European Commission*. Consulté: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/car\\_telephone\\_use\\_and\\_road\\_safety.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/car_telephone_use_and_road_safety.pdf) [18.10.13].
- European Commission Road Safety (2010) EC information on the effects of fatigue on driving behaviour. Consulté: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/knowledge/fatigue/effects\\_of\\_fatigue\\_on\\_driving/driving\\_behaviour.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/fatigue/effects_of_fatigue_on_driving/driving_behaviour.htm) [18.10.13].

- Focant, N. (2013) *Analyse statistique des accidents de la route avec tués ou blessés enregistrés en 2012 en Belgique*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière. Consulté : <http://ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/Stat%202012%20FR%20-%20Analyse%20statistique%20des%20accidents%20de%20la%20route%20avec%20tues%20ou%20blesses%20enregistres%20en%202012.pdf> [22.04.14].
- Ipsos Belgique (2008) *Conduite en état de fatigue/somnolence – Prétest campagne*. A la demande de l'IBSR/BIVV, mars 2008. Document interne (ppt).
- IVOX – Indigov (2011) *Usage du GSM au volant – Prétest campagne*. A la demande de l'IBSR/BIVV, mai 2011. Document interne (ppt).
- 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](http://www.eurekalert.org/pub_releases/2005-06/jhu-myc062105.php) [18.10.13].
- Meesmann U., Boets S., Tant M. (2009) *MP3 players and traffic safety "State of the Art"*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière. Consulté: [http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/mp3study\\_final.pdf](http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/mp3study_final.pdf) [17.09.13].
- 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.
- Meesmann, U. & Boets, S. (2014) *Politique criminelle et adhésion sociale aux mesures. 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.
- 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.
- Meesmann, U. & Opdenakker, E. (2013) *Comportements détournant l'attention chez les conducteurs professionnels*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.
- Meesmann, U., Boets, S. & Silverans, P. (2014) *Annexe : Méthodologie et questionnaire. 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
- Moan, I.S & Rise, J. (2011) *Predicting intentions not to "drink and drive" using an extended version of the theory of planned behaviour*, Accident Analysis and Prevention 43, Issue 4, July 2011, Pages 1378-1384.
- Ranney, T.A. (2008) *Driver Distraction: A Review of the Current State-of-Knowledge*. Washington D.C., Verenigde Staten: NHTSA. Consulté: <http://www.scribd.com/doc/12073978/Driver-Distraction-A-Review-of-the-Current-StateofKnowledge> [18.10.13].
- Regan, M.A., Lee, J.D., Young, K.L. (2008) *Driver Distraction: Theory, Effects and Mitigation*. Boca Raton, Verenigde Staten: CRC Press.
- Riguelle, F & Roynard, M. (manuscrit en cours de rédaction) *Rouler sans les mains. L'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.
- SafetyNet (2009) *Fatigue* texte web. Consulté : [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/knowledge/pdf/fatigue.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pdf/fatigue.pdf) [15.10.2013].
- SARTRE4 (2012) *European road users' risk perception and mobility. The SARTRE 4 survey*. Consulté: [http://www.attitudes-roadsafety.eu/index.php?eID=tx\\_nawsecuredl&u=0&file=uploads/media/Sartre-4-report.pdf&t=1382171551&hash=9b3cfa3c3ba691cd2dee9419c861fe9b](http://www.attitudes-roadsafety.eu/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=uploads/media/Sartre-4-report.pdf&t=1382171551&hash=9b3cfa3c3ba691cd2dee9419c861fe9b) [18.10.13].
- Stelling, M.Sc. & Hagenzieker, M.P. (2012) *Afleiding in het verkeer*. Leidschendam, Nederland: SWOV. Consulté: <http://www.swov.nl/rapport/R-2012-04.pdf> [18.10.13].

SWOV (2012) *Vermoeidheid in het verkeer: oorzaken en gevolgen*. SWOV-Factsheet. . Leidschendam, Nederland: SWOV. Consulté: [http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet\\_vermoeidheid.pdf](http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_vermoeidheid.pdf) [12.11.13].

World Health Organization (2011) *Mobile phone use: a growing problem of driver distraction*. Geneva, Zwitserland: WHO. Consulté: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/distracted\\_driving\\_en.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/distracted_driving_en.pdf) [18.010.13].

## Annexes

### Annexe 1 : Questions non reprises sur la distraction et la fatigue

Les questions suivantes n'ont pas été reprises dans le rapport étant donné que la politique criminelle et l'adhésion sociale aux mesures feront l'objet d'un rapport séparé.

#### Question 31:

Au cours des 12 derniers mois, combien de fois avez-vous...

|                                                        | NOMBRE DE FOIS | NSP | Refuse de répondre |
|--------------------------------------------------------|----------------|-----|--------------------|
| a) ...été arrêté par la police pour une contrôle?      |                |     |                    |
| b) ...dû payer une amende pour délit routier?          |                |     |                    |
| c) ...été condamné par le tribunal pour délit routier? |                |     |                    |

#### Question 32

Pour quelles raisons avez-vous ...? Etait-ce pour ... ?

Plusieurs réponses possibles !

|                                                       |                                               | Oui                      | Non                      |
|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| ... été contrôlé par la police (arrêté ou non)?       | Vitesse                                       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                       | Consommation d'alcool                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                       | Consommation de drogues                       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                       | Port de la ceinture                           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                       |                                               |                          |                          |
|                                                       |                                               |                          |                          |
|                                                       | Autre raison                                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ...dû payer une amende pour délit routier ?           | Non-respect des limitations de vitesse        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                       | Conduite sous influence d'alcool              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                       | Conduite sous influence de drogues            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                       | Non-port de la ceinture                       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                       | Ne pas avoir correctement attaché les enfants | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                       | <b>Téléphoner au volant</b>                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                       | Stationnement fautif                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ... été condamné par le tribunal pour délit routier ? | Autre raison                                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                       | Non-respect des limitations de vitesse        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                       | Conduite sous influence d'alcool              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                       | Conduite sous influence de drogues            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                       | Non-port de la ceinture                       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|                                                       | Autre raison                                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



## Annexe 2 : Aperçu de certaines différences significatives en matière de distraction liée à l'usage du GSM et à la fatigue au volant

### Différences significatives au niveau de l'usage avoué du GSM au volant selon l'âge du conducteur

| Variable                                                       | Différence significative entre.... | Valeur F         | Valeur p |
|----------------------------------------------------------------|------------------------------------|------------------|----------|
| Téléphoner avec le GSM en main au volant (% au moins une fois) | 18-29 et 39-49                     | F(1,126)= 11,15  | p<0,01   |
|                                                                | 18-29 et 50-62                     | F(1,126)= 54,21  | p<0,01   |
|                                                                | 18-29 et 63+                       | F(1,126)= 162,43 | p<0,01   |
|                                                                | 30-38 et 39-49                     | F(1,126)= 5,36   | p<0,05   |
|                                                                | 30-38 et 50-62                     | F(1,126)= 50,98  | p<0,01   |
|                                                                | 30-38 et 63+                       | F(1,126)= 135,35 | p<0,01   |
|                                                                | 39-49 et 50-62                     | F(1,126)= 20,46  | p<0,01   |
|                                                                | 39-49 et 63+                       | F(1,126)= 74,39  | p<0,01   |
|                                                                | 50-62 et 63+                       | F(1,126)= 24,09  | p<0,01   |
| Envoyer un sms au volant (% au moins une fois)                 | 18-29 et 30-38                     | F(1,126)= 7,34   | p<0,01   |
|                                                                | 18-29 et 39-49                     | F(1,126)= 42,63  | p<0,01   |
|                                                                | 18-29 et 50-62                     | F(1,126)= 207,33 | p<0,01   |
|                                                                | 18-29 et 63+                       | F(1,126)= 350,53 | p<0,01   |
|                                                                | 30-38 et 39-49                     | F(1,126)= 8,70   | p<0,01   |
|                                                                | 30-38 et 50-62                     | F(1,126)= 78,29  | p<0,01   |
|                                                                | 30-38 et 63+                       | F(1,126)= 133,70 | p<0,01   |
|                                                                | 39-49 et 50-62                     | F(1,126)= 30,65  | p<0,01   |
|                                                                | 39-49 et 63+                       | F(1,126)= 82,91  | p<0,01   |
| Lire un sms au volant (% au moins une fois)                    | 50-62 et 63+                       | F(1,126)= 17,00  | p<0,01   |
|                                                                | 18-29 et 39-49                     | F(1,126)= 14,74  | p<0,01   |
|                                                                | 18-29 et 50-62                     | F(1,126)= 113,32 | p<0,01   |
|                                                                | 18-29 et 63+                       | F(1,126)= 358,71 | p<0,01   |
|                                                                | 30-38 et 50-62                     | F(1,126)= 73,48  | p<0,01   |
|                                                                | 30-38 et 63+                       | F(1,126)= 237,72 | p<0,01   |
|                                                                | 39-49 et 50-62                     | F(1,126)= 49,29  | p<0,01   |
|                                                                | 39-49 et 63+                       | F(1,126)= 158,64 | p<0,01   |
|                                                                | 50-62 et 63+                       | F(1,126)= 25,93  | p<0,01   |

Source : IBSR

### Différences significatives au niveau des opinions concernant l'usage du GSM au volant selon l'âge du conducteur

| Variable                                                                                                                            | Différence significative entre.... | Valeur F        | Valeur p |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|-----------------|----------|
| Vous êtes moins attentif au trafic lorsque vous téléphonez au volant avec un kit mains libres ou non (% (plutôt) d'accord).         | 18-29 et 39-49                     | F(1,126)= 4,71  | p<0,05   |
|                                                                                                                                     | 18-29 et 50-62                     | F(1,126)= 12,95 | p<0,01   |
|                                                                                                                                     | 18-29 et 63+                       | F(1,126)= 25,77 | p<0,01   |
|                                                                                                                                     | 30-38 et 50-62                     | F(1,126)= 7,60  | p<0,01   |
|                                                                                                                                     | 30-38 et 63+                       | F(1,126)= 14,42 | p<0,01   |
|                                                                                                                                     | 39-49 et 63+                       | F(1,126)= 7,98  | p<0,01   |
| Presque tous les automobilistes téléphonent de temps en temps avec leur GSM en main lorsqu'ils conduisent (% (plutôt) d'accord).    | Pas de différences significatives  |                 |          |
| Les personnes qui conduisent avec leur GSM en main courent plus de risques d'être impliqués dans un accident (% (plutôt) d'accord). | 18-29 et 30-38                     | F(1,126)= 5.19  | p<0,05   |
|                                                                                                                                     | 18-29 et 39-49                     | F(1,126)= 15.04 | p<0,01   |
|                                                                                                                                     | 18-29 et 50-62                     | F(1,126)= 21.28 | p<0,01   |
|                                                                                                                                     | 18-29 et 63+                       | F(1,126)= 19.69 | p<0,01   |
|                                                                                                                                     | 30-38 et 50-62                     | F(1,126)= 4.97  | p<0,05   |
|                                                                                                                                     | 30-38 et 63+                       | F(1,126)= 5.85  | p<0,05   |

Source : IBSR

### Différences significatives au niveau de l'acceptabilité de l'usage du GSM au volant selon l'âge du conducteur

| Variable                                                     | Différence significative entre.... | Valeur F        | Valeur p |
|--------------------------------------------------------------|------------------------------------|-----------------|----------|
| Envoyer un sms avec son GSM en conduisant (% acceptable).    | 18-29 et 50-62                     | F(1,126)= 4,53  | p<0,05   |
|                                                              | 18-29 et 63+                       | F(1,126)= 6,19  | p<0,05   |
|                                                              | 30-38 et 63+                       | F(1,126)= 4,14  | p<0,05   |
| Téléphoner avec un GSM en main en conduisant (% acceptable). | 18-29 et 39-49                     | F(1,126)= 3,95  | p<0,05   |
|                                                              | 18-29 et 50-62                     | F(1,126)= 5,87  | p<0,05   |
|                                                              | 18-29 et 63+                       | F(1,126)= 11,41 | p<0,01   |
|                                                              | 30-38 et 63+                       | F(1,126)= 6,54  | p<0,05   |

Source : IBSR

### Différences significatives au niveau de l'estimation de la part d'accidents liés à l'inattention et à l'usage du GSM selon l'âge du conducteur

| Nombre estimé d'accidents sur 100 liés à....     | Différence significative entre.... | Valeur F        | Valeur p |
|--------------------------------------------------|------------------------------------|-----------------|----------|
| ... inattention                                  | 30-38 et 63+                       | F(1,126)= 4,40  | p<0,05   |
|                                                  | 39-49 et 63+                       | F(1,126)= 5,12  | p<0,05   |
| ... téléphoner avec un GSM en main en conduisant | 18-29 et 39-49                     | F(1,126)= 8,87  | p<0,01   |
|                                                  | 18-29 et 50-62                     | F(1,126)= 10,76 | p<0,01   |
|                                                  | 18-29 et 63+                       | F(1,126)= 11,02 | p<0,01   |
|                                                  | 30-38 et 50-62                     | F(1,126)= 4,35  | p<0,05   |
|                                                  | 18-29 et 30-38                     | F(1,126)= 7,38  | p<0,01   |
| ... envoyer un sms en conduisant                 | 18-29 et 39-49                     | F(1,126)= 25,44 | p<0,01   |
|                                                  | 18-29 et 50-62                     | F(1,126)= 18,11 | p<0,01   |
|                                                  | 18-29 et 63+                       | F(1,126)= 15,48 | p<0,01   |
|                                                  | 30-38 et 39-49                     | F(1,126)= 4,74  | p<0,05   |

Source : IBSR

### Différences significatives au niveau de l'estimation de la part d'accidents liés à l'inattention et à l'usage du GSM selon la Région du conducteur

| Nombre estimé d'accidents sur 100 liés à....     | Différence significative entre.... | Valeur F        | Valeur p |
|--------------------------------------------------|------------------------------------|-----------------|----------|
| ... inattention                                  | flamands et wallons                | F(1,126)= 5,11  | p<0,05   |
| ... téléphoner avec un GSM en main en conduisant | flamands et wallons                | F(1,126)= 5,74  | p<0,05   |
|                                                  | flamands et bruxellois             | F(1,126)= 4,42  | p<0,05   |
|                                                  | wallons et bruxellois              | F(1,126)= 14,81 | p<0,01   |
|                                                  | flamands et wallons                | F(1,126)= 11,08 | p<0,01   |
| ... envoyer un sms en conduisant                 | wallons et bruxellois              | F(1,126)= 16,39 | p<0,01   |

Source : IBSR

### Différences significatives au niveau de la fréquence de conduite en état de fatigue/somnolence au volant selon l'âge du conducteur

| Variable                                                                                                                | Différence significative entre.... | Valeur F        | Valeur p |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|-----------------|----------|
| A quelle fréquence vous êtes-vous senti fatigué/somnolent au volant au cours de l'année écoulée ? (% au moins une fois) | 18-29 et 50-62                     | F(1,126)= 8,22  | p<0,01   |
|                                                                                                                         | 18-29 et 63+                       | F(1,126)= 61,94 | p<0,01   |
|                                                                                                                         | 30-38 et 50-62                     | F(1,126)= 10,67 | p<0,01   |
|                                                                                                                         | 30-38 et 63+                       | F(1,126)= 55,48 | p<0,01   |
|                                                                                                                         | 39-49 et 50-62                     | F(1,126)= 14,39 | p<0,01   |
|                                                                                                                         | 39-49 et 63+                       | F(1,126)= 68,12 | p<0,01   |
|                                                                                                                         | 50-62 et 63+                       | F(1,126)= 20,69 | p<0,01   |

Source : IBSR

**Différences significatives au niveau des opinions concernant la somnolence au volant selon l'âge du conducteur**

| Variable                                                                                                                       | Différence significative entre.... | Valeur F        | Valeur p |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|-----------------|----------|
| <b>En cas de somnolence, je préfère ne pas prendre le volant (% (plutôt) d'accord).</b>                                        | 18-29 et 39-49                     | F(1,126)= 4,22  | p<0,05   |
|                                                                                                                                | 18-29 et 50-62                     | F(1,126)= 9,64  | p<0,01   |
|                                                                                                                                | 18-29 et 63+                       | F(1,126)= 14,97 | p<0,01   |
|                                                                                                                                | 30-38 et 50-62                     | F(1,126)= 8,33  | p<0,01   |
|                                                                                                                                | 30-38 et 63+                       | F(1,126)= 18,48 | p<0,01   |
| <b>Même lorsque je me sens somnolent au volant, je continue à rouler (% (plutôt) d'accord).</b>                                | 18-29 et 50-62                     | F(1,126)= 17,02 | p<0,01   |
|                                                                                                                                | 18-29 et 63+                       | F(1,126)= 32,51 | p<0,01   |
|                                                                                                                                | 30-38 et 50-62                     | F(1,126)= 12,72 | p<0,01   |
|                                                                                                                                | 30-38 et 63+                       | F(1,126)= 18,18 | p<0,01   |
|                                                                                                                                | 39-49 et 50-62                     | F(1,126)= 5,38  | p<0,05;  |
|                                                                                                                                | 39-49 et 63+                       | F(1,126)= 14,19 | p<0,01   |
| <b>Lorsque je me sens somnolent au volant, le risque que je sois impliqué dans un accident augmente (% (plutôt) d'accord).</b> | 18-29 et 39-49                     | F(1,126)= 4,24  | p<0,05   |
|                                                                                                                                | 18-29 et 50-62                     | F(1,126)= 4,86  | p<0,05   |
|                                                                                                                                | 18-29 et 63+                       | F(1,126)= 6,25  | p<0,05   |

Source : IBSR

