

# Annexe à la note cadre Sécurité routière: analyse des indicateurs de sécurité routière

## 1. Cadre

Comme cela a déjà été précisé à maintes reprises, l'objectif de la politique de sécurité routière est de réduire le nombre de victimes sur les routes belges, de manière à ne pas dépasser 750 tués sur les routes d'ici 2010 et 500 d'ici 2015. Les mesures introduites pour atteindre ces objectifs doivent s'appuyer sur:

- une représentation objective de la situation de la sécurité routière en Belgique. Cette analyse est réalisée par l'Observatoire pour la Sécurité Routière mis en place au sein de l'IBSR en juin 2008;
- une liste d'actions basées sur les recommandations de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière (CFSR) et du Vlaams Verkeersveiligheidsplan.

La CFSR a recommandé que la sécurité routière et les souffrances indicibles endurées par les victimes de la route et leurs proches restent parmi les priorités du gouvernement. Le groupe de travail recommande par ailleurs que les problèmes de sécurité routière soient abordés régulièrement par les médias. Lorsque ce thème est abordé, il doit l'être sur le plan émotionnel mais également constituer l'occasion de transmettre des informations objectives sur l'impact réel de la vitesse excessive, du non-port de la ceinture et de la conduite sous influence.

Les campagnes de sensibilisation font partie des principaux instruments dont nous disposons pour orienter le comportement des usagers et renforcer l'adhésion sociale aux contrôles de police. Les analyses de l'Observatoire pour la Sécurité Routière basées sur des données en provenance de la Direction Générale Statistique et Information Economique du SPF Economie et des mesures de comportement et d'attitudes réalisées par l'IBSR sur base régulière montrent qu'au cours de ces cinq dernières années, le comportement des conducteurs belges a évolué de manière positive, et ce, à différents niveaux. Cependant, ces évolutions sont limitées, sauf en matière de port de la ceinture. Globalement, une série d'indicateurs de sécurité routière progressent dans la bonne direction, mais des problèmes spécifiques subsistent:

- les limitations de vitesse sont davantage respectées sur les routes à 90 km/h mais, sur les routes à 30 et 50 km/h, l'évolution semble nettement plus discrète;
- le pourcentage global de personnes conduisant sous influence a diminué entre 2003 et 2005 alors qu'en 2007, il stagnait au même niveau qu'en 2005. En outre, nous constatons qu'en 2007, durant les nuits de week-end, 10 % des conducteurs dépassent encore la vitesse autorisée (ce qui est supérieur aux pourcentages de 2003 et 2005 qui oscillaient entre 7 et 7,5 %) ;
- le taux de port de la ceinture, qui s'élevait encore à 56 % en 2003, a certes atteint pratiquement 80 % en 2007, mais reste encore très inférieur aux taux observés chez nos voisins (où l'on enregistre des pourcentages pouvant dépasser les 90 %). Concernant le port de la ceinture à l'arrière, nous ne disposons d'aucune mesure objective. Cependant, les mesures d'attitudes laissent présager qu'à l'arrière, le taux de port de la ceinture est sensiblement inférieur au taux déjà faible observé à l'avant.

Les données semblent donc indiquer que la stratégie combinant campagnes de sensibilisation et contrôles en matière de respect des vitesses, de conduite sous l'influence de l'alcool et de port de la ceinture a permis d'améliorer certains points, tandis que d'autres requièrent des efforts supplémentaires.

En dépit du fait que ces évolutions positives ne se reflètent que partiellement dans le comportement des conducteurs, une baisse significative du nombre de tués sur les routes a été enregistrée au cours de la période 2000-2006: en Belgique, ce nombre est passé de 1.616 en 2000 à 1.067 en 2007.

Afin que cette tendance à la baisse continue d'évoluer, il est nécessaire de poursuivre les efforts consentis en faveur de l'amélioration de la sécurité routière, et ce, dans tous les domaines: de la technologie automobile à l'éducation et la sensibilisation, en passant par les contrôles et la politique criminelle. Les contrôles policiers et l'optimisation de la politique de répression en sont des piliers cruciaux et incontournables. Ainsi, la vitesse respectée par 85 % des conducteurs est encore très largement supérieure à la vitesse autorisée. Selon une estimation de l'Observatoire réalisée sur la base de la situation belge en 2006, une diminution supplémentaire de 2 km/h de la vitesse moyenne aurait permis de sauver 120 vies de plus<sup>1</sup>. En outre, si le pourcentage de port de la ceinture avait atteint 95 %, on estime que 95 vies auraient pu être sauvées en 2006<sup>2</sup>.

Les analyses de l'Observatoire indiquent en outre que les motards et les chauffeurs de camions nécessitent des actions particulières et ciblées et que, par ailleurs, les accidents de week-end devront faire l'objet d'actions spécifiques.

En raison de l'expansion continue du parc des deux-roues motorisés, le nombre de personnes tuées sur les routes parmi ces conducteurs est en augmentation constante et doit donc faire l'objet d'actions spécifiques (en 2006, pas moins de 130 motards - dont 114 conduisaient une moto de 400 cc ou plus – et 35 cyclomotoristes ont perdu la vie sur les routes belges).

En Belgique (et plus particulièrement en Flandre), la problématique des accidents impliquant au moins un camion est importante (au total, 154 tués en 2007).

En outre, il s'avère qu'en Belgique, un grand nombre d'accidents restent imputables à la conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues. Ces accidents évitables doivent dès lors continuer à faire l'objet d'actions spécifiques et ciblées. Par ailleurs, l'attention accordée ces dernières années au rôle de la fatigue et du manque d'attention au volant a été minime. Des actions supplémentaires, et plus particulièrement de sensibilisation, consacrées à ces thématiques devront également être entreprises dans les années à venir.

## **2. Analyse des risques**

Dans une politique de sécurité routière stratégiquement fondée, les mesures doivent s'appuyer sur des faits objectifs et des objectifs chiffrés. Une analyse approfondie de la problématique et des solutions possibles s'impose donc. Une première impulsion est donnée par l'analyse des chiffres d'accidents 2000-2006 réalisée par l'Observatoire pour la Sécurité

---

<sup>1</sup> IBSR (2008). Evolution de la sécurité routière 2000-2006, p. 77

<sup>2</sup> IBSR (2008). Evolution de la sécurité routière 2000-2006, p. 78

Routière et complétée par des données issues d'études internationales. Certains facteurs de risques (conduite sous l'influence de drogues ou de médicaments, fatigue, distraction) requièrent une analyse supplémentaire afin de pouvoir décrire le problème avec précision.

En juin 2008, l'Observatoire pour la Sécurité Routière a publié une analyse des risques sur la base de l'évolution des statistiques d'accidents mises à disposition par la Direction Statistique du SPF Economie et les mesures de comportement et d'attitudes réalisées par l'IBSR. Cette analyse des risques permet de dégager plusieurs points d'attention et fait le point sur les trois grands facteurs de risques que sont la vitesse, l'alcool au volant et le port de la ceinture.

## **2.1. Points d'attention**

### ***2.1.1. Accidents impliquant des motocyclistes***

Les motocyclistes demandent une attention particulière. Ils représentent la seule catégorie d'usagers où le nombre de décédés 30 jours est en augmentation (le nombre de tués parmi les conducteurs de motos de  $\geq 400$  cc s'élevait à 104 tués en 2004, 107 en 2005 et 114 en 2006). Cette augmentation peut être partiellement imputée au fait que le nombre de kilomètres parcourus à moto a augmenté de 25 % en 2006 par rapport à la moyenne de 1998-2000. Cela dit, le nombre de kilomètres effectués par les motocyclistes ne représente toujours que 1,3 % du nombre total de kilomètres parcourus. Ce pourcentage est donc disproportionné par rapport au nombre de décédés 30 jours qui représente 12,2 % du nombre total en 2006. Le risque de décès par kilomètre parcouru est 10 fois plus important pour les motocyclistes que pour les conducteurs d'autres véhicules. Au fil des ans, le groupe à risque constitué par les motards s'est élargi. Il s'agit de conducteurs âgés de 20 à 50 ans, presque exclusivement des hommes (95,4%<sup>3</sup>).

### ***2.1.2. Accidents impliquant des piétons et des cyclistes***

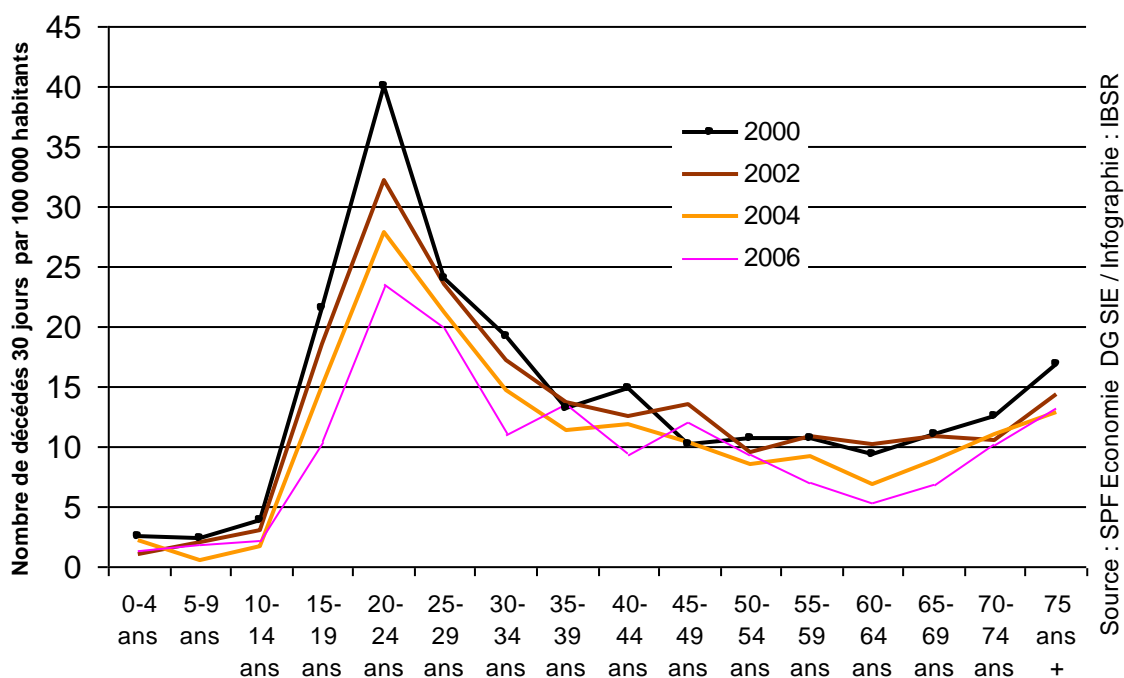
Chez les piétons et les cyclistes, le nombre de décédés 30 jours a connu une baisse sensible atteignant respectivement 20,1 et 30,2 %. Au cours de cette même période, le nombre de piétons grièvement blessés a diminué de 22,7 % tandis que chez les cyclistes, le nombre de blessés graves présentait une baisse de 28,2 %. En cas d'accident, ce sont surtout les jeunes piétons et cyclistes de moins de 20 ans qui sont grièvement blessés ou qui perdent la vie. Les piétons de plus de 70 ans représentent un groupe à risque. Les cyclistes, quant à eux, sont considérés comme un groupe à risque à partir de 60 ans. Les accidents entre des camions et des cyclistes méritent également une attention particulière. En 2006, sur les 1069 personnes tuées dans un accident de la circulation, on dénombrait 121 piétons et 91 cyclistes. Les piétons et les cyclistes représentent 20 % de l'ensemble des victimes décédées dans un accident de la route. Il n'existe pas, à ce jour, d'estimations fiables concernant le nombre de kilomètres parcourus par les piétons et les cyclistes mais les données dont on dispose semblent indiquer que le pourcentage de tués au sein de ces catégories d'usagers faibles est démesurément élevé par rapport au nombre de kilomètres parcourus.

---

<sup>3</sup> IBSR (2008). Evolution de la sécurité routière 2000-2006, p. 41

### 2.1.3. Accidents impliquant de jeunes conducteurs

Même si, entre 2000 et 2006, on a enregistré un net progrès au niveau du taux de mortalité dans la catégorie d'âge des 15-34 ans, les jeunes conducteurs restent surreprésentés dans les statistiques d'accidents. Ce sont surtout les accidents de week-end qui restent problématiques. Les nuits de week-end restent les plus meurtrières, suivies des jours de week-end, des jours de semaine et, enfin, des nuits de semaine.



### 2.1.4. Accidents sur autoroutes et sur les voiries hors agglomération

15 % des décès dans la circulation se produisent sur autoroutes. Pratiquement 75 % des tués sur les routes sont recensés hors agglomération. Les accidents impliquant des poids lourds sur autoroutes méritent une attention particulière. Des actions spéciales intégrées, basées sur des analyses d'accidents spécifiques doivent donc être développées. A cet effet, l'Observatoire effectuera, en 2009, en collaboration avec les autorités flamandes, une étude multidisciplinaire des accidents se produisant sur les autoroutes et les routes régionales. Dans le cadre de ce projet, il sera procédé à une analyse approfondie des causes d'accidents impliquant des camions dans les provinces de Flandre-Occidentale et de Flandre-Orientale. Cette étude servira de base à la méthodologie du Belgian Accidentology Research Team, qui, à l'avenir, analysera de manière spécifique les causes d'accidents afin de pouvoir prendre en considération les évidences causales lors de la formulation de recommandations politiques.

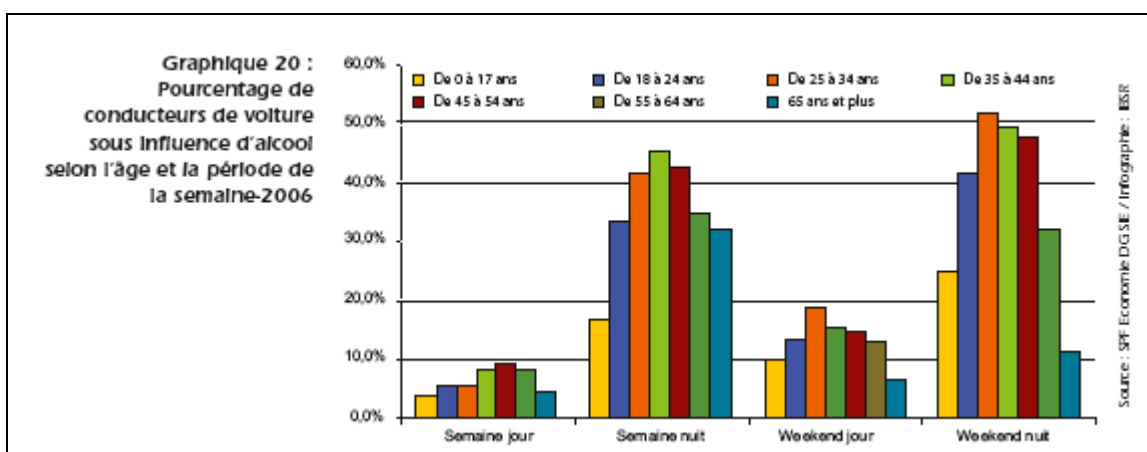
### 2.1.5. Trafic lourd

En 2006, 1069 personnes ont perdu la vie dans la circulation. Parmi elles, 133 ont été tuées dans un accident avec poids lourd et 95 dans un accident avec un camion léger (camionnette), ce qui équivaut, au total, à 20,1 % de l'ensemble des tués dans la circulation.

Les poids lourds, qui représentent 2 % de l'ensemble du parc des véhicules à moteur et parcourent 9 % de la totalité des véhicules-km, sont impliqués dans 6 % des accidents corporels qui font toutefois 12 % des tués. En d'autres termes, ce n'est pas tant la fréquence des accidents de camions qui interpelle, mais leur gravité.

### 2.1.6. Conduite sous l'influence de l'alcool

Selon les analyses de l'Observatoire pour la Sécurité Routière, 14 % des automobilistes impliqués dans un accident corporel en 2006 et soumis à un alcootest étaient sous l'influence de l'alcool. Au début de l'an 2000, ce pourcentage était encore plus élevé (20 à 22 %). A noter toutefois qu'au cours de la période 2003-2005, seuls 30 à 40 % des personnes impliquées dans un accident corporel ont subi un alcootest. En 2006, le pourcentage d'alcootests effectués lors d'accidents corporels ne dépassait toujours pas 45 %<sup>4</sup>. Le pourcentage de conducteurs testés est certes en hausse mais est encore loin de répondre à la recommandation des EGSR qui consiste à soumettre tous les conducteurs impliqués dans un accident corporel (c'est-à-dire 100 %) à un alcootest. On constate que le pourcentage de conducteurs positifs impliqués dans un accident les nuits de semaine et de week-end et qui sont soumis à un alcootest est nettement plus élevé qu'en journée, et ce, quelle que soit la tranche d'âge. Les nuits de week-end, plus de 50 % des automobilistes âgés de 25 à 34 ans affichent un résultat positif. Les nuits de semaine, ce sont les conducteurs entre 35 et 44 ans qui sont le plus souvent impliqués dans un accident lié à l'alcool. Les écarts entre les différentes catégories d'âge sont néanmoins assez réduits, surtout si l'on tient compte de l'impact très prononcé du moment de la journée et de la semaine. Ceci ressort clairement du graphique ci-après<sup>5</sup>:



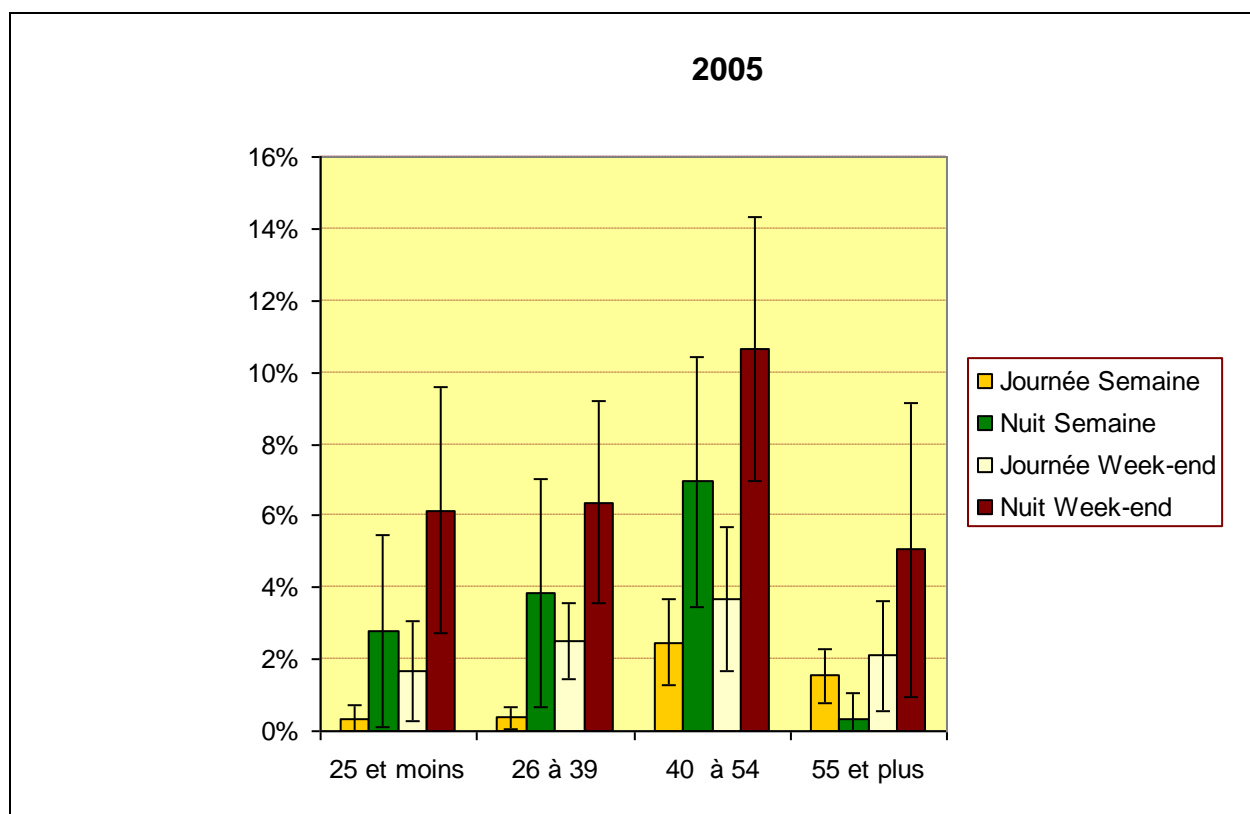
<sup>4</sup> IBSR (2008). Evolution de la sécurité routière 2000-2006, p. 39

<sup>5</sup> IBSR (2008). Evolution de la sécurité routière 2000-2006, p. 40

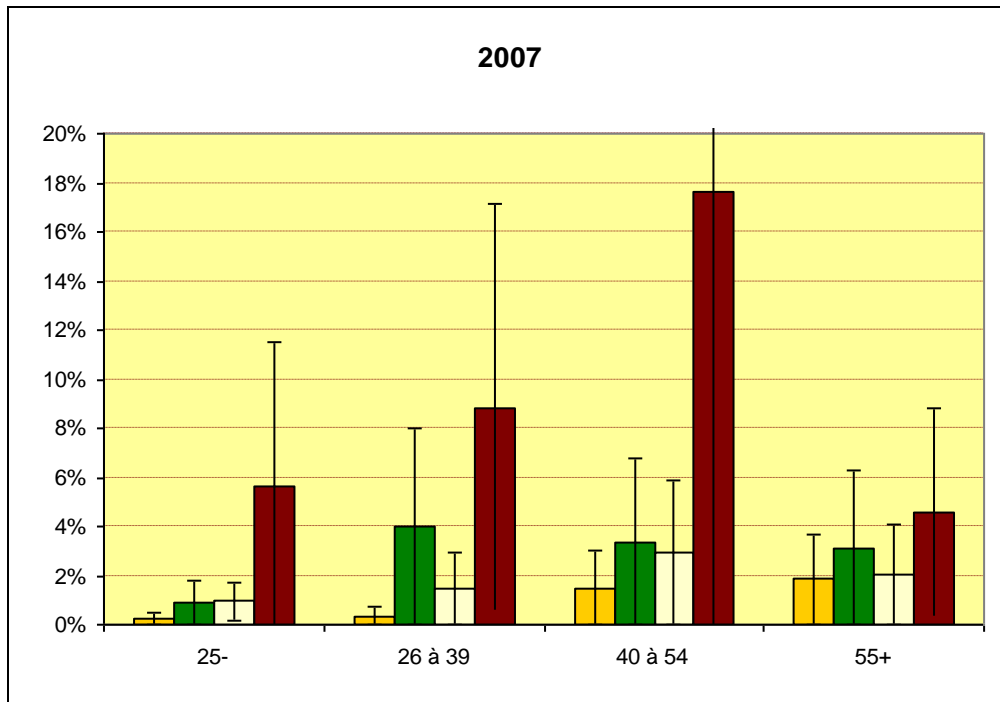
Cela dit, on constate une nouvelle fois que ces données se basent exclusivement sur la minorité de 45 % de conducteurs impliqués dans un accident corporel qui ont été soumis à un alcootest.

En 2003, 3,35 % des automobilistes conduisaient sous l'influence de l'alcool. 72 % d'entre eux affichaient un taux d'alcool dans l'haleine de 0,35mg/l ou plus. En 2005, le pourcentage total était de 2,10 %, parmi lesquels 64 % avaient 0,35mg/l AAE ou plus. Cette évolution, a priori favorable, ne s'est toutefois pas confirmée en 2007: la mesure de comportement relative à la conduite sous l'influence de l'alcool réalisée cette année-là a révélé que 2,00 % des conducteurs roulaient sous influence. Le pourcentage de conducteurs affichant un taux d'alcool dans l'haleine supérieur à 35 mg/l était toutefois moins élevé que les années précédentes (53 % en 2007 par rapport à 64 % en 2005 et 72 % en 2003).<sup>6</sup>

Sur cette base, nous ne pouvons donc pas parler d'une évolution favorable. Ainsi, les proportions de conducteurs sous influence selon les différents moments de la semaine sont restées pratiquement identiques. Par ailleurs, les nuits de week-end restent une période sensible. Les analyses montrent que les gens ont plus tendance à conduire sous influence la nuit (en semaine ainsi que le week-end) et le week-end (en journée ainsi que la nuit). Comme le montrent clairement les graphiques ci-après, le pourcentage de conducteurs sous influence s'avère le plus élevé parmi les personnes âgées de 40 à 54 ans:



<sup>6</sup> Dupont, E. La mesure nationale de comportement en matière de conduite sous l'influence de l'alcool. Présentation lors des déjeuners de la sécurité routière, 30 septembre 2008.



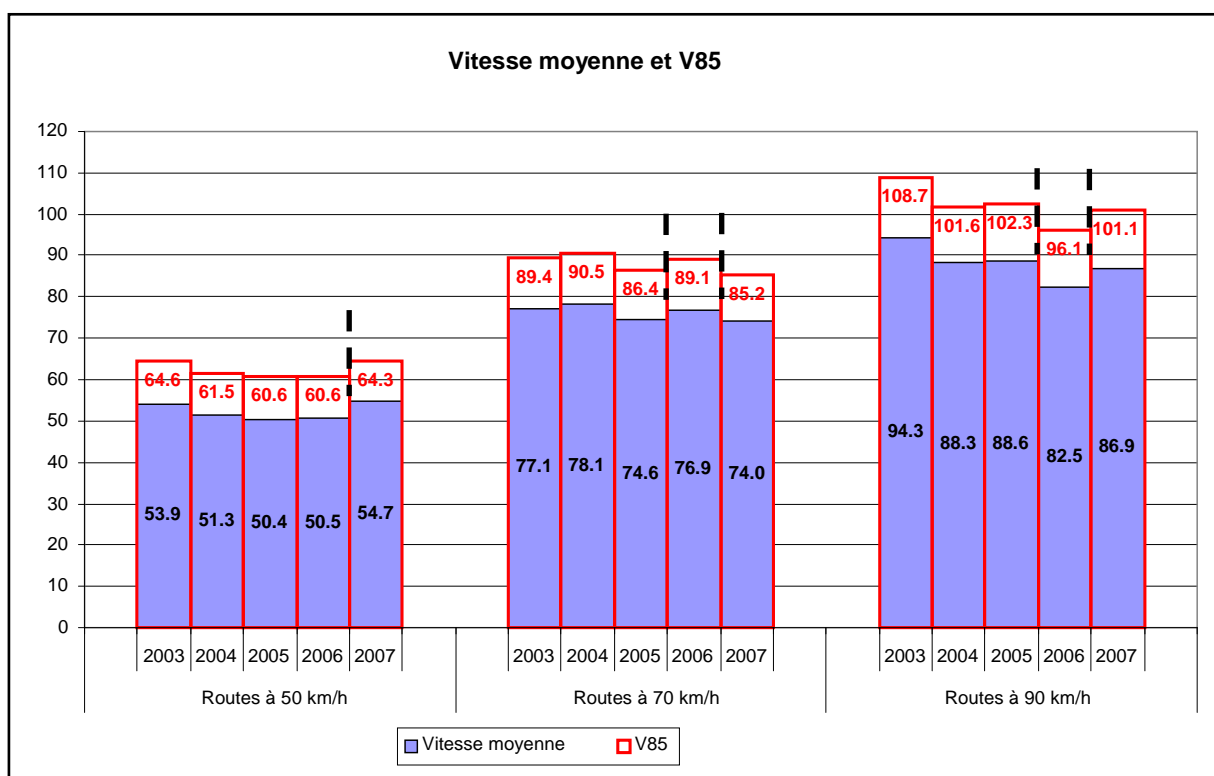
Ce sont surtout les hommes qui affichent un résultat positif à l'alcootest. Il s'avère, par ailleurs, que la connaissance de la limite légale n'affecte pas le choix d'un conducteur de prendre ou non le volant après avoir bu.

Lorsque l'on compare les résultats des mesures de *comportement* avec ceux des mesures d'*attitudes* réalisées par l'IBSR en 2006, on constate qu'il subsiste une distorsion entre les attitudes et le comportement liés à l'alcool au volant. La grande majorité des personnes interrogées (84,45 %) considère la conduite sous l'influence de l'alcool comme la principale cause perçue d'accidents. Cela dit, 12 % des personnes interrogées ont admis avoir conduit sous influence à une ou plusieurs reprises au cours du mois écoulé (comportement avoué). Cela montre que la conduite sous influence semble être une mauvaise habitude assez répandue. Les résultats de la mesure d'attitudes 2006 révèlent, par ailleurs, que 7,5 % des personnes interrogées ont été soumises à un ou plusieurs alcootests au cours de l'année écoulée (risque objectif avoué de se faire contrôler), et que le risque subjectif de subir un contrôle alcool est, lui aussi, très limité (seuls 8 % des personnes interrogées considèrent ce risque comme élevé à très élevé).

On peut donc conclure que les conducteurs belges ont conscience du danger lié à l'alcool au volant mais que cela ne se traduit pas suffisamment par une adaptation concrète du comportement, notamment en raison du fait que tant le risque objectif que subjectif de se faire prendre reste très limité. Il semblerait donc que la campagne Bob ait fait ses preuves au niveau des attitudes des conducteurs mais qu'il faut d'urgence augmenter le nombre de contrôles, également en dehors de la période de fin d'année, afin de renforcer sensiblement le risque subjectif et objectif de se faire prendre et soutenir ainsi les efforts en matière de sensibilisation (principe de base d'une approche intégrée). Un renforcement du risque de se faire prendre est, en effet, indispensable si l'on veut continuer à obtenir de bons résultats en matière d'attitudes et de comportement parmi une importante partie de la population belge.

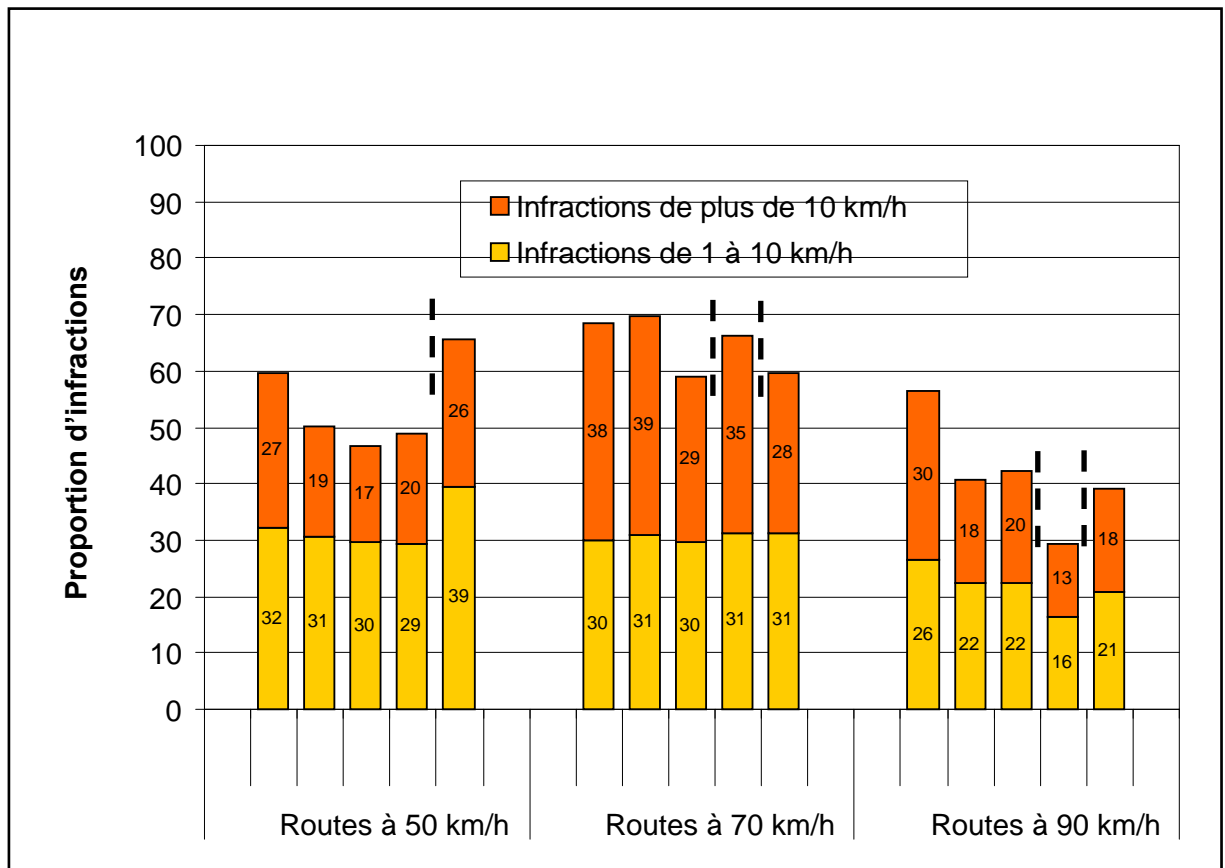
### 2.1.7. Vitesse

Depuis 2003, l'IBSR réalise chaque année une mesure de comportement en matière de vitesse. Celle-ci permet d'obtenir un aperçu représentatif du respect des limitations de vitesse. Le graphique ci-dessous compile les résultats majeurs des mesures de vitesse réalisées entre 2003 et 2007 en se basant sur leurs principaux paramètres: la vitesse moyenne par régime de vitesse et la V85: vitesse pratiquée par 85 % des conducteurs (15 % d'entre eux pratiquent donc une vitesse supérieure à la V85).



Source: Riguelle, F. (2008) La vitesse en Belgique: mesures 2003-2007. Présentation déjeuners de la sécurité routière 30 septembre 2008.

Pour les routes à 50 km/h, on constate que, depuis 2003, la vitesse moyenne est fort proche de la vitesse maximale autorisée, ce qui signifie qu'environ la moitié des conducteurs roulent trop vite. Le graphique ci-dessous illustre parfaitement cette constatation. Il indique, sur la base des mesures réalisées chaque année pour chaque régime de vitesse, le pourcentage de conducteurs qui dépassent la limitation de vitesse:



Source: Riguelle, F. (2008) La vitesse en Belgique: mesures 2003-2007. Présentation déjeuners de la sécurité routière 30 septembre 2008.

Pour les routes à 50 km/h, on constate qu'environ la moitié des conducteurs dépassent toujours la limitation de vitesse. Le pourcentage de conducteurs qui dépassent la vitesse autorisée de plus de 10 km/h avoisine toujours les 20 %.

Au niveau des routes à 70 km/h, la vitesse moyenne est même supérieure à la vitesse légale (de 4 à 8 km/h, en fonction de l'année où les mesures ont été effectuées).

Les seules routes pour lesquelles nous avons constaté une réelle diminution de la vitesse sont celles limitées à 90 km/h<sup>7</sup>. Cependant, même dans ce régime de vitesse, environ 40 % des conducteurs dépassent encore la vitesse légale.

En matière d'infractions, on constate une proportion élevée d'infractions de plus de 10 km/h. Le taux d'infraction de plus de 10 km/h avoisinait encore les 25 % en 2007 (avec un résultat légèrement meilleur sur les routes à 90 km/h) alors que les objectifs fixés lors des EGSR de 2002 étaient de 5 %.

On peut dire, pour conclure, que de nombreux efforts restent à faire pour résoudre le problème de la vitesse. En effet, le pourcentage d'infractions reste élevé, et ce, quel que soit le régime de vitesse.

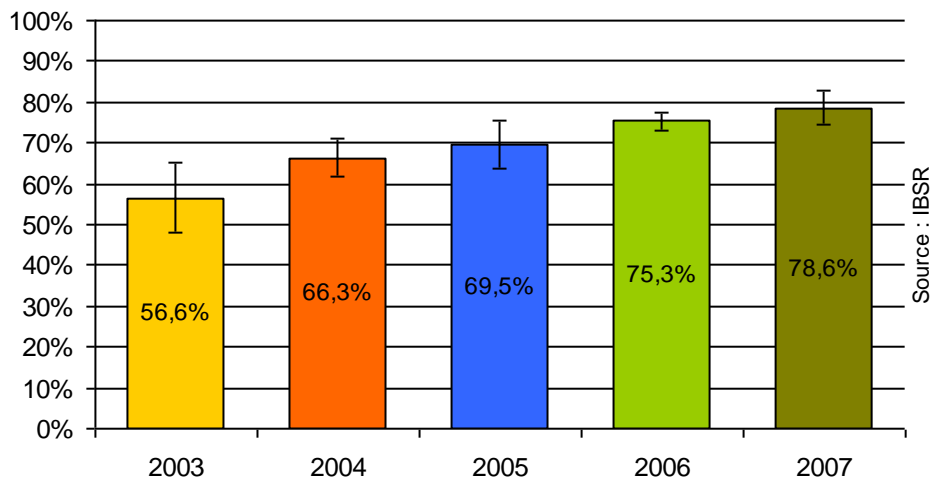
### **2.1.8. Port de la ceinture**

La proportion de conducteurs et de passagers avant qui portent la ceinture est en augmentation depuis 2003. L'augmentation est de quasiment 20 points puisque nous sommes passés de 56,6 % en 2003 à 75,3 % en 2006. Plus la limitation de vitesse est élevée, plus les conducteurs bouclent leur ceinture. Il semblerait donc que les conducteurs ne savent pas - ou ne tiennent pas compte du fait - que la ceinture offre la meilleure protection aux vitesses peu élevées et moyennes. Le pourcentage de port de la ceinture a augmenté pour tous les régimes de vitesse. La croissance est la plus forte sur les voiries où la vitesse est limitée à 50 km/h (de 49 % à 76,7 %). Le problème reste le plus important dans les zones 30, où le port de la ceinture atteint à peine 65 %. En ce qui concerne les passagers avant, les conclusions sont globalement les mêmes que pour les conducteurs. Les passagères portent beaucoup plus souvent leur ceinture que les passagers (75,7 % contre 64,9 %). Plus la vitesse autorisée est élevée, plus les passagers s'attachent. Le problème est donc également le plus préoccupant dans les zones 30, où à peine 60 % des passagers portent leur ceinture. En ce qui concerne la période de la semaine, tout comme pour les conducteurs, elle n'influence que très peu le port de la ceinture des passagers. Concernant le port de la ceinture à l'arrière, les mesures d'attitudes montrent que, selon les estimations, environ la moitié seulement des passagers arrière bouclent toujours leur ceinture.

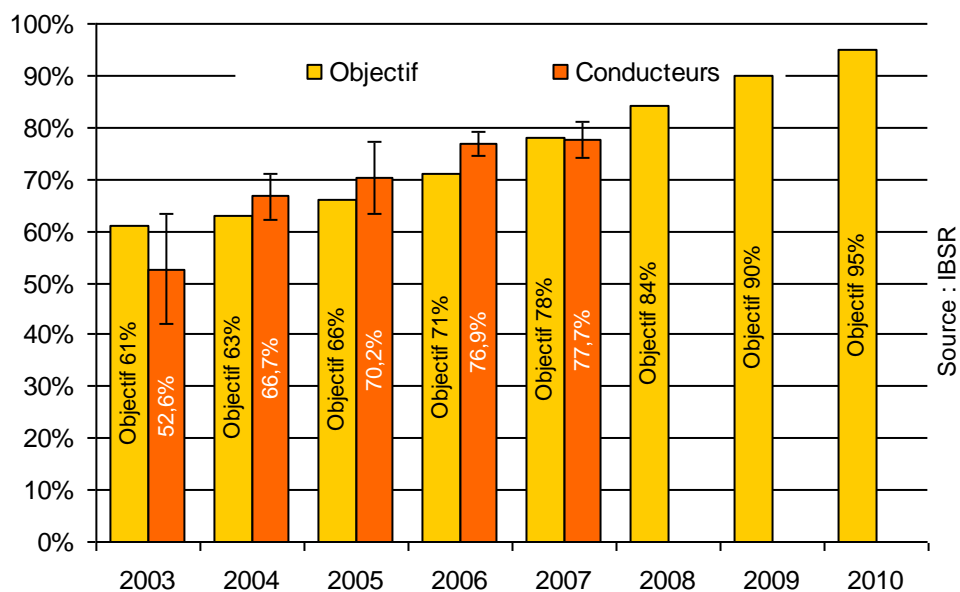
---

<sup>7</sup> La technologie actuelle ne permet pas de réaliser des mesures fiables sur autoroute (régime de vitesse: 120 km/h).

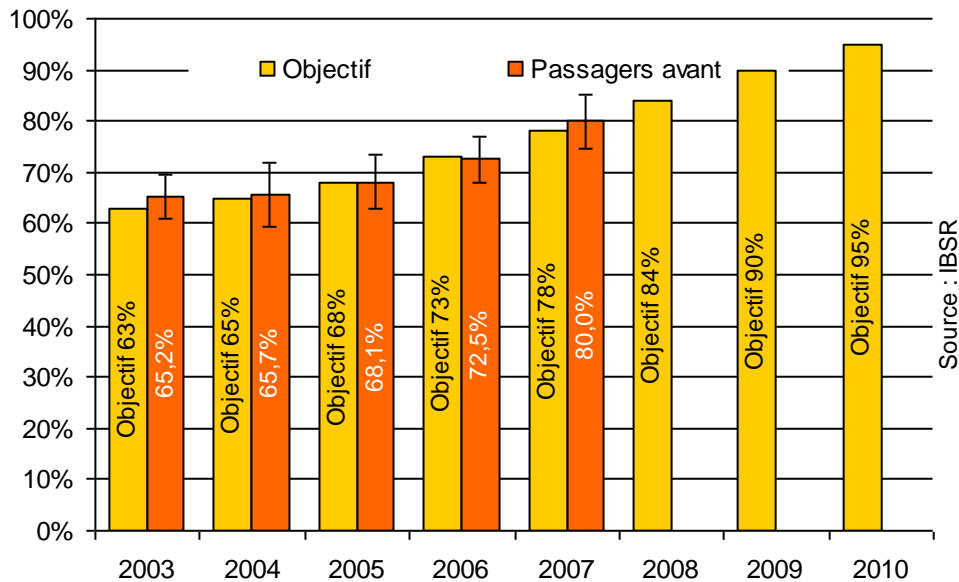
### Port de la ceinture à l'avant des voitures (moyenne pour l'ensemble des conducteurs et des passagers)



### Port de la ceinture chez les conducteurs de voitures



## Port de la ceinture chez les passagers avant de voitures



Nous pouvons donc conclure que le port de la ceinture nécessite des actions très ciblées, avec une attention particulière pour les petits trajets à faible vitesse et le port de la ceinture à l'arrière. Il est essentiel que la problématique liée au port de la ceinture fasse l'objet d'une approche intégrée. En effet, trop souvent les occupants d'une voiture ont l'impression qu'ils ne seront jamais soumis à un contrôle ceinture.

Le port de la ceinture doit devenir un réflexe. Pour y arriver, il s'agit de répéter régulièrement le message et de convaincre les jeunes enfants de l'importance de s'attacher et/ou de prendre place dans un siège-auto adapté.

## **2.2. Données issues d'études internationales**

Si l'on en croit des études internationales, un certain nombre de facteurs de risques jouent un rôle prépondérant dans la genèse des accidents. Ces facteurs sont la conduite sous l'influence de drogues et de médicaments, la fatigue et la distraction/le manque d'attention.

### **2.2.1.1. La conduite sous l'influence de drogues et de médicaments**

D'après les résultats d'une étude de littérature récemment menée dans le cadre de l'étude ROPS (Conduite sous l'Influence de Substances Psychotropes), à laquelle a également participé l'IBSR, de nombreux pays sont confrontés au problème de la conduite sous l'influence de substances psychotropes. D'après le SWOV néerlandais, la consommation de drogues chez les automobilistes a augmenté au cours des vingt dernières années. La drogue la plus souvent détectée dans la circulation est le cannabis. Aux Pays-Bas, un conducteur sur 20 présente des traces de cette drogue dans le sang. Par ailleurs, 3 % ont consommé des médicaments susceptibles d'avoir un effet négatif sur les capacités de conduite tels que somnifères, sédatifs et codéine. Il n'y a pas de raison de supposer que la situation dans notre pays diffère sensiblement de celle des Pays-Bas. La Belgian toxicology and trauma study (1995) a confirmé que 10 % des conducteurs victimes d'un accident de la route avaient consommé des drogues illicites. L'étude ROPS a clairement montré que la Belgique ne dispose pas de données récentes concernant le nombre d'accidents dus à la conduite sous l'influence de drogues. Les résultats de l'étude européenne DRUID (DRiving Under the Influence of Drugs, alcohol and medicines), un projet actuellement en cours auquel participe également notre pays, doit permettre de mieux déterminer l'ampleur du problème à partir de 2009.

### **2.2.1.2. Fatigue**

La fatigue entraîne une diminution des capacités de conduite se traduisant par un allongement du temps de réaction, un moins bon contrôle du véhicule, le non-respect des distances de sécurité et une diminution de l'attention. Selon l'European Road Safety Observatory (ERSO), la fatigue joue un rôle prépondérant dans 10 à 20 % de l'ensemble des accidents de la route. Une enquête IBSR menée dans le cadre du projet européen CAST a montré qu'au cours de l'année écoulée, 1 conducteur interrogé sur 3 a roulé au moins une fois en état de fatigue. Cette proportion est encore plus élevée chez les hommes, les jeunes, les classes sociales plus élevées et les chauffeurs professionnels. La Belgique ne dispose pas de chiffres spécifiques concernant le nombre d'accidents liés à la fatigue mais rien ne laisse supposer que la situation dans notre pays diffère fondamentalement des chiffres internationaux.

### **2.2.1.3. Distraction / manque d'attention**

Selon le SWOV, la distraction et le manque d'attention du conducteur interviennent dans 20 à 30 % des accidents. La perte d'attention pour la tâche de conduite peut être due au fait que le conducteur est occupé à autre chose (téléphoner, régler la radio ou le gps, manger...), a son attention attirée par un événement ou un objet à l'intérieur ou à l'extérieur du véhicule (un accident, des panneaux de publicité le long de la route...), pense à autre chose ou est en train de rêvasser sans qu'il soit question d'une influence spécifique de l'extérieur ou d'un état de fatigue. Dans ce cas, on parle d'une perte de la concentration. Les conducteurs distraits mettent plus de temps à réagir, perçoivent moins bien l'environnement

et freinent plus tard et plus fort. Par ailleurs, les personnes qui téléphonent au volant ont plus de difficultés à s'adapter aux autres usagers et aux conditions dangereuses telles que des routes glissantes. On ne dispose pas de chiffres concernant le nombre d'accidents dus à la distraction ou au manque d'attention sur les routes belges.

-----