



Rapport n°2024-R-35-FR

Rapport sur l'état de la sécurité routière 2024

Où en sommes-nous trois ans après le lancement de « All For Zero » ?



SERVICE PUBLIC FÉDÉRAL
MOBILITÉ ET TRANSPORTS

Numéro du rapport	2024 - R - 35 – FR
Dépôt légal	D/2024/0779/83
Client	Service Public Fédéral Mobilité et Transports
Date de publication	26/11/2024
Auteur(s)	Freya Sloomans et Sofie Boets
Éditeur responsable	Karin Genoe

Les points de vue ou opinions exprimés dans ce rapport ne sont pas nécessairement ceux du client.

La reproduction des informations contenues dans ce rapport est autorisée à condition que la source soit explicitement mentionnée :

Sloomans, F., Boets, S. (2025). Rapport sur l'état de la sécurité routière 2024 – Où en sommes-nous trois ans après le lancement de « All For Zero » ?, Bruxelles : institut Vias
Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands.

Table des matières

Liste des tableaux et figures	4
Résumé	6
1 All for Zero	9
2 Nombre de tués et de blessés graves dans la circulation	11
3 Indicateurs de comportement	13
3.1 Vitesse excessive	13
3.2 Conduite sous l'influence de l'alcool	15
3.3 Utilisation de la ceinture de sécurité	17
3.4 Distraction	20
3.5 Port du casque sur les deux-roues motorisés	22
4 Sécurité des véhicules	24
5 Soins médicaux après un accident de la route	26
6 Vue d'ensemble	28
Références	29

Liste des tableaux et figures

Tableau 1.	Objectifs pour 2030 et 2050. Source : Plan fédéral de sécurité routière, 2021-2025 & Sloomans, F. (2022)	9
Tableau 2.	Percentiles pour var. TIMING (en minutes) par année, 2019 et 2020. Source : SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement, DGGS - Soins de santé – Service Data et Informations Stratégiques	27
Figure 1	Évolution du nombre de tués 30 jours, 2012-2023. Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	11
Figure 2	Evolution du nombre de blessés graves, 2012-2023. Source : Statbel (Direction Générale Statistique - Statistics Belgium)	12
Figure 3	Evolution des blessés graves dans la circulation hospitalisés (MAIS3+), 2012-2022. Source : SPF Santé Publique	12
Figure 4	Pourcentage de conducteurs dépassant la limitation de vitesse, 2007-2021, et objectif fixé pour 2030. Source : Wardenier et al. (2023a)	14
Figure 5	Prévalence auto-rapportée des excès de vitesse : pourcentage d'automobilistes indiquant avoir dépassé la limitation de vitesse au moins une fois au cours des 30 derniers jours. Source : Harkin et al. (2024)	15
Figure 6	Nombre de conducteurs testés et pourcentage de conducteurs positifs durant les campagnes BOB de fin d'année, 1995-2020 Source : police fédérale cité dans Sloomans & Van den Berghe (2021), mise à jour en 2024	16
Figure 7	Pourcentage de conducteurs ayant une alcoolémie à la limite légale, 2003-2021, et objectif pour 2030. Source : Boets et al. (2023a)	16
Figure 8	Prévalence auto-rapportée de la conduite sous influence : pourcentage de conducteurs indiquant avoir conduit au moins une fois sous influence au cours des 30 derniers jours. Source institut Vias, 2023a	17
Figure 9	Pourcentage de conducteurs et de passagers ne portant pas la ceinture de sécurité, 2003-2018, et objectif pour 2030. Source : Moreau et al. (2023)	18
Figure 10	Usage de la ceinture auto-rapporté pour les occupants de voiture : pourcentage d'automobilistes et de passagers indiquant ne pas avoir porté la ceinture au moins une fois au cours des 30 derniers jours. Source : institut Vias, 2023a	19
Figure 11	Part d'enfants en voiture transportés dans un siège-enfant durant le jour de semaine/le jour selon les observations le long de la route. Source : Van den Broek et al., 2022	19
Figure 12	Pourcentage de conducteurs avec un GSM (2013) / appareil mobile avec écran (2020) en main. Source : Boets et al. (2023)	21
Figure 13	Distraction auto-rapportée parmi les automobilistes : pourcentage de conducteurs indiquant avoir utilisé un téléphone mobile pendant la conduite, avoir lu un SMS/mail ou consulté les réseaux sociaux au cours des 30 derniers jours. Source : Areal et al., 2024	22
Figure 14.	Pourcentage de conducteurs et de passagers de deux-roues motorisés portant un casque, par type de véhicule. Source : Vermeulen et al. (2023)	22
Figure 15	Part de répondants qui trouvent acceptable de rouler sans casque sur un cyclomoteur/à moto ou à vélo. Source : institut Vias, 2023a	23
Figure 16.	Âge moyen du parc de voitures particulières, 2021. Source : ACEA (2023)	24
Figure 17.	Évolution de l'âge du parc de voitures particulières, 2015-2024. Source : Statbel	25
Figure 18.	95 ^e percentile du délai d'intervention, comparaison européenne. Source : Nuyttens (2023)	26

Liste des abréviations

CE	Commission européenne
UE	Union européenne
ICP	Indicateur Clé de Performance
MAIS	Maximum Abbreviated Injury Scale
MAIS3+	Score MAIS de 3 ou plus

CAS

Concentration d'alcool dans le sang

Résumé

« All for Zero » a été lancé en 2021 lors des États Généraux de la Sécurité Routière : l'ambition est de réduire à zéro le nombre de tués sur les routes en Belgique à l'horizon 2050. Le Plan fédéral de sécurité routière a fixé des objectifs pour 2030 et 2050, pour le nombre de décès à 30 jours et le nombre de blessés graves, mais aussi pour différents comportements à risque, pour la sécurité des véhicules et les soins médicaux après un accident de la route.

Décédés 30 jours et blessés graves

Le nombre de décédés 30 jours (le nombre de victimes décédées sur le lieu de l'accident + le nombre de victimes décédées dans les 30 jours suivant un accident de la route) et le nombre de blessés graves doivent être réduits de 50 % d'ici 2030. Concrètement, cela représente un maximum de 320 décès à 30 jours et un maximum de 1 750 blessés graves.

Au cours de l'année de référence 2019, 644 personnes ont perdu la vie sur les routes belges. En 2023, le nombre de tués était de 501, soit une baisse de 7 % par rapport à 2022 et de 22 % par rapport à l'année de référence 2019. Nous sommes donc en bonne voie pour atteindre l'objectif de réduire de moitié le nombre de décédés 30 jours à l'horizon 2030. Les chiffres provisoires pour l'année 2024 montrent une baisse de 12 % des décédés 30 jours au cours des six premiers mois de cette année par rapport aux six premiers mois de 2023.

Durant l'année de référence 2019, 3.131 blessés graves ont été recensés (sur la base de MAIS3+). En 2022, ce nombre s'élevait à 2.832, soit une diminution de 10%. En revanche, le nombre de blessés MAIS3+ a augmenté en 2022 par rapport à 2021. C'est donc moins bien que l'objectif fixé.

Comportements à risque

Entre 2020 et 2022, des mesures du comportement ont été réalisées dans le cadre du projet européen Baseline, recueillant des données pour plusieurs Indicateurs Clés de Performance (ICP) dans les États membres de l'Union européenne. Ces résultats servent à définir les objectifs. L'objectif est de réduire d'au moins 50 % la fréquence des comportements à risque pour chaque ICP d'ici à 2030.

Dans l'intervalle, le projet de suivi européen Trendline dans le cadre duquel de nouvelles mesures de comportement seront réalisées en Belgique (vitesse, alcool, distraction, port du casque à vélo, utilisation correcte des sièges enfant) a été lancé. Ces résultats seront disponibles en 2025. Il n'est dès lors pas encore possible de mettre à jour dans ce rapport les indicateurs relatifs aux comportements. Une vue d'ensemble des résultats disponibles concernant les comportements auto-rapportés pour les comportements à risque pertinents sur la base de l'enquête ESRA3 est dès lors présentée comme alternative.

Vitesse excessive

Les résultats des mesures de comportement montrent qu'il y a encore beaucoup de progrès à faire en matière de vitesse excessive. Suivant le type de route, 42 à 78% des Belges roulent trop vite. 78% des conducteurs sont en infraction sur les routes limitées à 30 km/h. Ainsi, les excès de vitesse sont de loin les plus fréquents sur ce type de route. Plus de la moitié des conducteurs roulent trop vite sur les routes où la vitesse est limitée à 50 km/h (51%) et sur les routes à 90 km/h (54%). 44% des conducteurs dépassent la limitation de vitesse autorisée sur les routes à 70 km/h et les routes à 120 km/h.

Selon l'enquête ESRA3, la Belgique affiche également des résultats plus mauvais que la moyenne en termes d'excès de vitesse. Les répondants belges rapportent plus d'infractions liées à la vitesse que la moyenne de l'UE22 dans tous les régimes de vitesse étudiés :

- En agglomération : 55,7% en Belgique versus 47,3% pour la moyenne de l'UE.
- Hors agglomération : 58,7% en Belgique versus 52,8% pour la moyenne de l'UE.
- Sur autoroute : 59% en Belgique versus 49,7% pour la moyenne de l'UE.

En outre, 35,7 % des Belges admettent avoir roulé trop vite au moins une fois par rapport aux conditions du moment, contre 30,5 % dans l'UE.

Conduite sous l'influence de l'alcool

Les résultats de la mesure de comportement indiquent que le pourcentage national de conducteurs sous l'influence de l'alcool s'élevait à 1,6 % en 2021. Ce chiffre varie fortement en fonction de la période de la semaine. Les conducteurs conduisent plus souvent sous influence de l'alcool les nuits de week-end, suivies par les nuits de semaine.

L'enquête ESRA3 montre que la Belgique obtient de mauvais résultats en matière de conduite sous l'influence de l'alcool. 24 % des Belges ont conduit au moins une fois au cours des 30 derniers jours après avoir consommé de l'alcool (contre 15,4 % en moyenne dans l'UE). Pour ce qui est de la conduite sous l'influence de drogues et de médicaments, les chiffres belges se rapprochent de la moyenne de l'UE. 8,5 % des Belges ont conduit moins d'une heure après avoir consommé de la drogue (contre 7,2 % en moyenne dans l'UE).

Usage de la ceinture de sécurité

D'après les résultats de la mesure de comportement, la proportion de conducteurs ne portant pas la ceinture de sécurité est passée de 47 % à 4,8 % au cours de la période 2003-2022. Une nette tendance positive a également été observée pour les passagers avant : de 35 % en 2003 à 5,8 % en 2022. La proportion de passagers arrière ne portant pas la ceinture de sécurité a été mesurée pour la première fois en 2015. À l'époque, 15 % des passagers arrière étaient en infraction. Cette proportion est de 15,6 % en 2022. Il y a donc encore une grande marge de progression pour le port de la ceinture à l'arrière.

L'enquête ESRA3 montre que les répondants belges obtiennent généralement des résultats légèrement inférieurs à la moyenne de l'UE en ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité, bien que le port de la ceinture de sécurité à l'arrière reste une préoccupation importante, à en croire le comportement auto-déclaré. 13,2 % des Belges interrogés ont déclaré avoir conduit sans ceinture de sécurité au moins une fois au cours des 30 derniers jours (la moyenne de l'UE est de 15 %). 15 % des Belges ont déclaré ne pas avoir bouclé leur ceinture de sécurité à l'avant au moins une fois (moyenne européenne de 14,7 %), et 28,3 % à l'arrière (moyenne de l'UE de 32 %).

Distraction

La mesure de comportement 2021 montre qu'en moyenne 3,2 % des conducteurs, tous types de véhicules confondus (voitures, camionnettes, camions et bus), tiennent un appareil mobile avec écran en main en conduisant. Cette proportion est la plus faible chez les conducteurs de bus (0,9 %) et la plus élevée chez les conducteurs de camionnettes (5,3 %) et de camions (5,1 %). En ce qui concerne les voitures particulières, ce phénomène a été observé chez 2,6 % des conducteurs. C'est sur les

autoroutes que l'utilisation manuelle d'un appareil mobile avec écran est le plus souvent observée. Le pourcentage national en 2021 (3,2 %) était plus faible qu'en 2013 (4,5 %). Là encore, il existe une marge de progression évidente, en particulier pour les camionnettes et les camions.

L'enquête ESRA3 présente des résultats mitigés pour la Belgique en matière de distraction au volant causée par l'usage d'un téléphone mobile. Concernant le fait de lire des messages, de consulter les réseaux sociaux et les actualités et de téléphoner avec le téléphone mobile en main, la Belgique fait partie des 5 meilleurs élèves. Quant au fait de téléphoner avec un kit mains libres, la Belgique présente de moins bons résultats que la moyenne de l'UE.

Deux-roues motorisés sans casque

La mesure de comportement réalisée en 2022 dans le cadre de Baseline a évalué pour la première fois le pourcentage de conducteurs de deux-roues motorisés ne portant pas de casque. Le port du casque s'élève à 99,1 % pour les cyclomoteurs et à 100 % pour les motos.

L'enquête ESRA3 montre que 4% des répondants belges trouvent acceptable de rouler sans casque sur un cyclomoteur ou à moto. Ce pourcentage est similaire à la moyenne de l'UE.

Sécurité des véhicules

Il est difficile d'établir et de suivre un indicateur pour la sécurité des véhicules. L'ICP Baseline actuel pour la sécurité des véhicules correspond au pourcentage de nouvelles voitures particulières immatriculées au cours de l'année écoulée dont la notation de sécurité Euro NCAP est égale ou supérieure à un seuil prédéterminé. En Belgique, 83 % des voitures particulières nouvellement immatriculées en 2019 ont une notation Euro NCAP de 4 étoiles ou plus, et 69 % ont une notation Euro NCAP de 5 étoiles.

Une alternative à cet ICP est l'âge moyen de l'ensemble du parc de voitures particulières. En 2021, le parc belge de voitures particulières était âgé de 9,5 ans, l'âge moyen dans l'UE était de 12 ans.

Soins médicaux après un accident

Pour ce qui est des soins médicaux prodigués après un accident, la Belgique s'est fixé pour objectif de figurer parmi les cinq premiers pays de l'UE en ce qui concerne cet ICP. Celui-ci est défini comme suit : « Il s'agit du temps écoulé entre l'appel d'urgence émis après un accident corporel dans la circulation et l'arrivée des services de secours sur les lieux de l'accident (valant le 95^e percentile) ». Le SPF « Santé Publique » a estimé qu'en Belgique, le temps écoulé est de 32 minutes. Cela place la Belgique au-dessus de la moyenne européenne sans toutefois placer notre pays parmi les cinq pays les plus performants. Cependant, il existe de nombreuses différences entre les méthodologies utilisées par les pays participants. Il est donc difficile de déterminer si les différences observées entre les pays sont des différences réelles ou des différences dues à la méthodologie utilisée.

1 All for Zero

Au niveau européen, l'objectif ambitieux a été fixé pour ne plus avoir de tués sur les routes d'ici 2050. La déclaration de La Valette sur la sécurité routière de mars 2017 s'est en outre engagée à réduire de moitié le nombre de personnes gravement blessées dans l'UE à l'horizon 2030. Les États Généraux de la Sécurité Routière a eu lieu en Belgique en 2021. C'est à cette occasion qu'a été lancée l'initiative « All for Zero » avec l'ambition de réduire à zéro le nombre de tués sur les routes d'ici 2050¹.

Pour atteindre cet objectif, des plans de sécurité routière ont été élaborés à chaque niveau du gouvernement. Le [Plan fédéral de sécurité routière](#) a fixé les objectifs pour 2030 et pour 2050. Ceux-ci sont présentés dans le Tableau 1. En raison du caractère atypique de l'année 2020², au cours de laquelle la pandémie de Covid a éclaté, l'année 2019 est utilisée comme année de référence en ce qui concerne le nombre de tués et de blessés graves sur les routes.

Dans le même temps, la Commission européenne a appelé à un meilleur suivi d'un certain nombre d'Indicateurs Clés de Performance (« ICP »). Dans ce contexte, un projet européen, [Baseline](#)³, a été développé. Des données relatives à ces ICP ont été collectées, dans le cadre de ce projet, dans les États membres de l'Union européenne. Les résultats belges de Baseline, qui étaient disponibles en 2022, sont utilisés comme valeur de référence pour définir les objectifs relatifs aux différents comportements à risque. Ces données ont été collectées entre 2020 et 2022. Les objectifs impliquent une réduction d'au moins 50 % pour la période 2020-2030 et une réduction de 90 % pour la période 2020-2050. Le projet de suivi européen [Trendline](#)⁴, qui a débuté en octobre 2022 et doit durer 3 ans, permettra d'assurer le suivi des ICP. Les résultats de Trendline seront disponibles en 2025.

Tableau 1. Objectifs pour 2030 et 2050. Source : Plan fédéral de sécurité routière, 2021-2025 & Sloopmans, F. (2022)

	Valeur référence	Objectif 2030	Objectif 2050
Nombre de tués dans la circulation	644	< 320	0
Nombre de blessés graves dans la circulation (MAIS3+)	3.131 ⁵	< 1565	< 331
Pourcentage d'automobilistes au-dessus de la limitation de vitesse			
30 km/h	78%	39%	8%
50 km/h	51%	26%	5%
70 km/h	42%	21%	4%
90 km/h	54%	27%	5%
120 km/h	44%	22%	4%
Pourcentage d'automobilistes sous influence (CAS ≥ 0.5‰)	1,6%	0,8%	0,2%
Pourcentage de passagers de voiture sans ceinture de sécurité			
Conducteurs	4,8%	2,4%	0,5%
Passagers avant	5,8%	2,9%	0,6%
Passagers arrière	15,6%	7,8%	1,6%
Pourcentage de conducteurs utilisant un appareil électronique mobile avec écran en main			
Voitures	2,6%	1,3%	0,3%
Camionnettes	5,3%	2,7%	0,5%

¹ <https://all-for-zero.be/nl/all-for-zero/>

² La pandémie du coronavirus a eu un impact important sur la mobilité des Belges. Pendant les différents confinements, seuls les déplacements nécessaires étaient possibles et les gens travaillaient beaucoup plus souvent à domicile. Même après les confinements, le nombre moyen de jours de télétravail est resté élevé et les déplacements ont été moins nombreux

³ <https://www.baseline.vias.be/en/>

⁴ <https://trendlineproject.eu/>

⁵ En raison d'une amélioration de la méthode d'analyse des données hospitalières, ce chiffre diverge de celui publié précédemment dans le Plan fédéral de sécurité routière.

Camions	5,1%	2,6%	0,5%
Pourcentage d'utilisateurs de deux-roues motorisés sans casque	0,3%	0%	0%

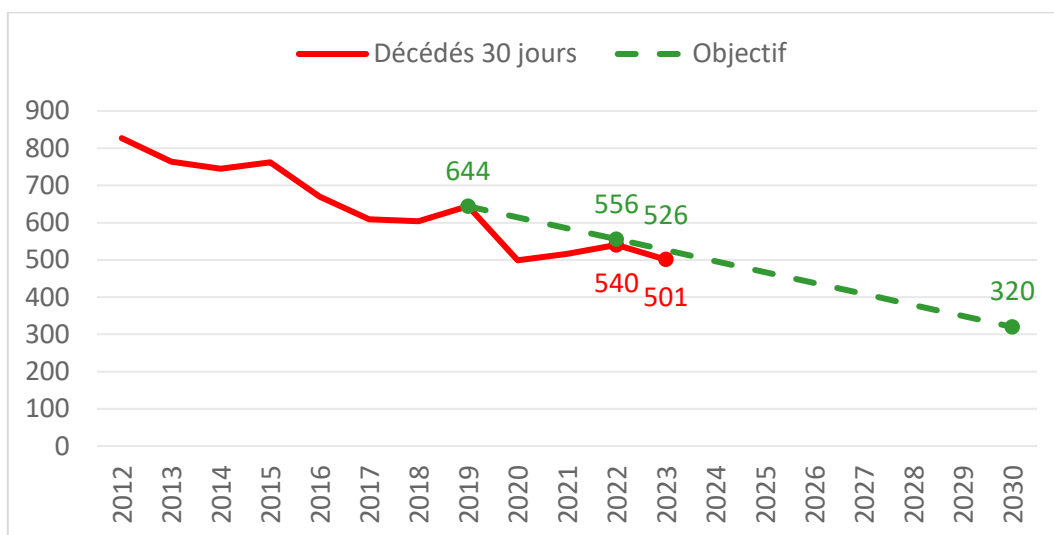
Des objectifs ont également été fixés en matière de sécurité des nouvelles voitures particulières et de délai d'intervention des services de secours après un accident de la route. Ces deux éléments font également partie des ICP prévus par la Commission européenne, avec une collecte de données dans le cadre du projet Baseline. Pour ce qui est du délai d'intervention des services de secours, la Belgique s'est fixé pour objectif de figurer parmi les cinq premiers pays de l'UE pour cet ICP de la Commission européenne, à savoir le temps écoulé entre l'appel d'urgence après un accident corporel et l'arrivée des services de secours sur le lieu de l'accident.

2 Nombre de tués et de blessés graves dans la circulation

Le nombre de **décédés 30 jours** est la somme des décès survenus sur les lieux de l'accident et des personnes décédées dans les 30 jours suivant l'accident (à la suite de cet accident). L'objectif est de réduire de moitié le nombre de tués 30 jours à l'horizon 2030.

Au cours de l'année de référence 2019, 644 personnes ont perdu la vie sur les routes belges. En 2023, le nombre de décédés 30 jours s'élevait à 501, ce qui correspond à une baisse de 22% en comparaison de l'année de référence et à une baisse de 7% par rapport à 2022. Nous sommes ainsi en bonne voie pour atteindre l'objectif de réduire de moitié le nombre de décédés 30 jours d'ici à 2030 (voir Figure 1). Les chiffres provisoires pour les 6 premiers mois de 2024 montrent une baisse de 12% du nombre de décédés 30 jours par rapport aux 6 premiers mois de 2022.

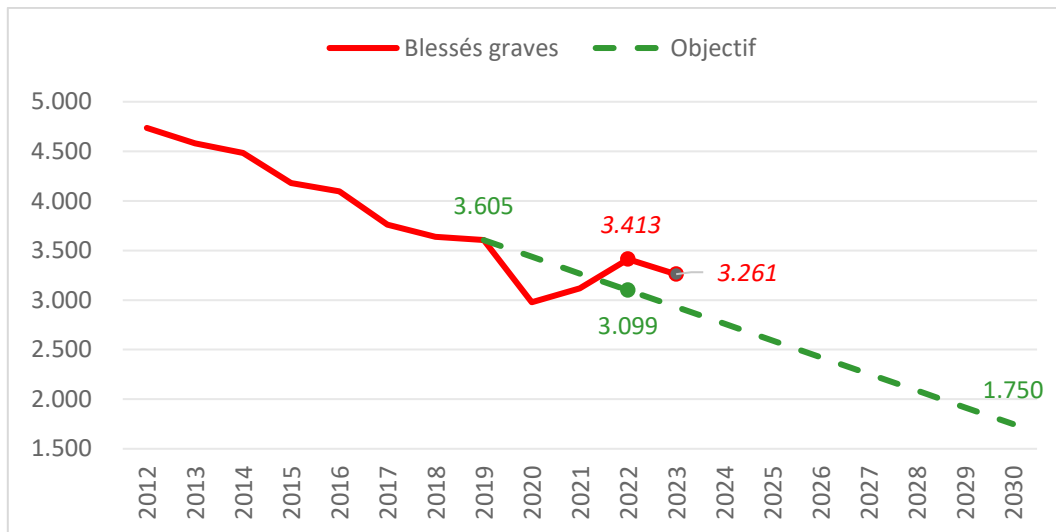
Figure 1 Évolution du nombre de tués 30 jours, 2012-2023. Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



L'objectif de réduire de moitié le nombre de blessés graves d'ici 2030 a également été fixé. L'évolution du nombre de **blessés graves** dans la circulation peut être analysée de plusieurs manières. D'une part, la police enregistre la gravité des blessures après un accident, ce qui permet de les retrouver dans la base de données officielle des accidents. Une personne gravement blessée est définie comme une personne hospitalisée pendant au moins 24 heures.

Au cours de l'année de référence 2019, il y a eu 3 605 blessés graves sur la route. Ce nombre a baissé de 10% pour atteindre 3.261 en 2023. Par rapport à 2022, le nombre de blessés graves a chuté de 4% en 2023. Malgré la diminution du nombre de blessés graves en 2023 par rapport à l'année de référence, le nombre de blessés graves dépasse le seuil fixé par l'objectif (voir Figure 2).

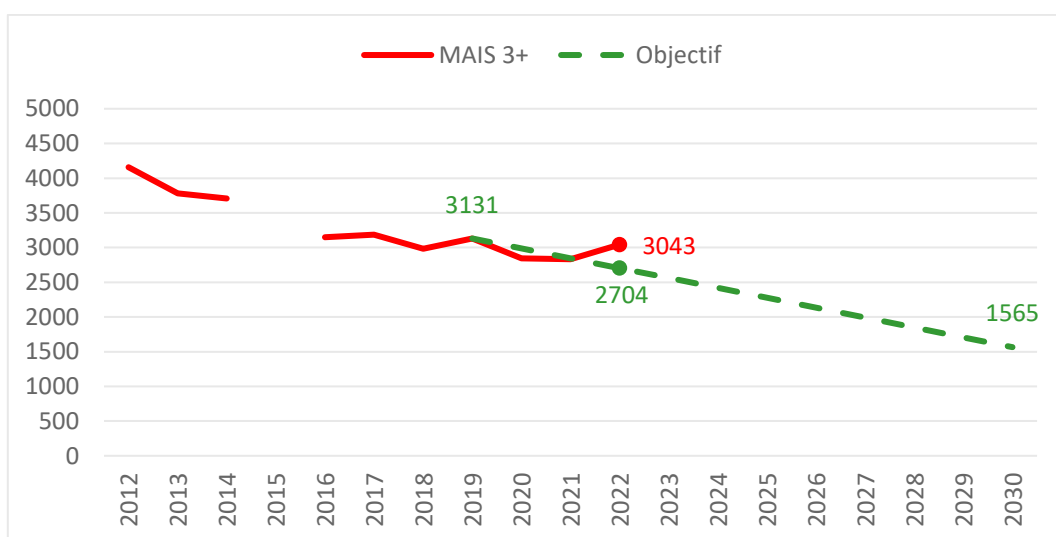
Figure 2 Evolution du nombre de blessés graves, 2012-2023. Source : Statbel (Direction Générale Statistique - Statistics Belgium)



Bien que les données policières contiennent des informations très détaillées sur les accidents de la route, elles ne sont pas exhaustives. Il arrive que des accidents ne soient pas enregistrés parce que la police n'en est pas informée. De plus, lorsque les services de police se trouvent sur les lieux de l'accident, il leur est parfois difficile d'estimer la durée de l'hospitalisation sur base des circonstances de l'accident. Les **données hospitalières** permettent de calculer le Maximum Abbreviated Injury Scale (MAIS), l'échelle de mesure standard évaluant la gravité des blessures. La définition d'une victime de la route gravement blessée est une victime de la route avec un score MAIS de 3 ou plus (MAIS3+) (Bouwen, 2024).

Au cours de l'année de référence 2019, 3 131 victimes MAIS3+ ont été hospitalisées en Belgique à la suite d'un accident de la route. Ce nombre a diminué pour passer à 2.832 en 2022. Cependant, le nombre de victimes MAIS3+ a augmenté en 2022 par rapport à 2021, pour atteindre 3 043. Nous faisons donc moins bien que l'objectif fixé (2.704) (voir Figure 3).

Figure 3 Evolution des blessés graves dans la circulation hospitalisés (MAIS3+), 2012-2022. Source : SPF Santé Publique



3 Indicateurs de comportement

Le rapport sur l'état de la sécurité routière de 2022 reprenait les résultats des mesures nationales de comportement les plus récentes en Belgique. Ces dernières ont eu lieu entre 2020 et 2022 et s'inscrivaient dans le cadre du projet européen [Baseline](#). Les résultats Baseline ont servi à définir les valeurs de référence et les objectifs pour les indicateurs-clés de comportement pour 2030 et 2050 comme prévu dans le Plan fédéral de sécurité routière 2021-2025.

Dans l'intervalle, le projet de suivi européen [Trendline](#) a été lancé. Durant ce projet, de nouvelles mesures de comportement sont réalisées en Belgique (vitesse, alcool, distraction, port du casque sur les deux-roues, utilisation correcte des sièges enfant). Ces résultats seront disponibles en 2025. Il n'est dès lors pas encore possible de mettre à jour les données sur les indicateurs de comportement définis dans ce rapport.

En guise d'alternative, nous reprenons dans cette section les résultats actualisés des comportements à risque auto-rapportés des usagers de la route. Les données liées aux comportements auto-rapportés sur la route sont recueillies dans le cadre de l'initiative [ESRA](#) (E-Survey of Road users' Attitudes), dont le but est de collecter et d'analyser des données comparables sur les prestations et la culture en matière de sécurité routière. Trois éditions d'ESRA ont déjà eu lieu : ESRA1 en 2015-2017, ESRA2 en 2018-2020 et ESRA3 en 2023. Les résultats d'ESRA3 sont commentés ci-après.

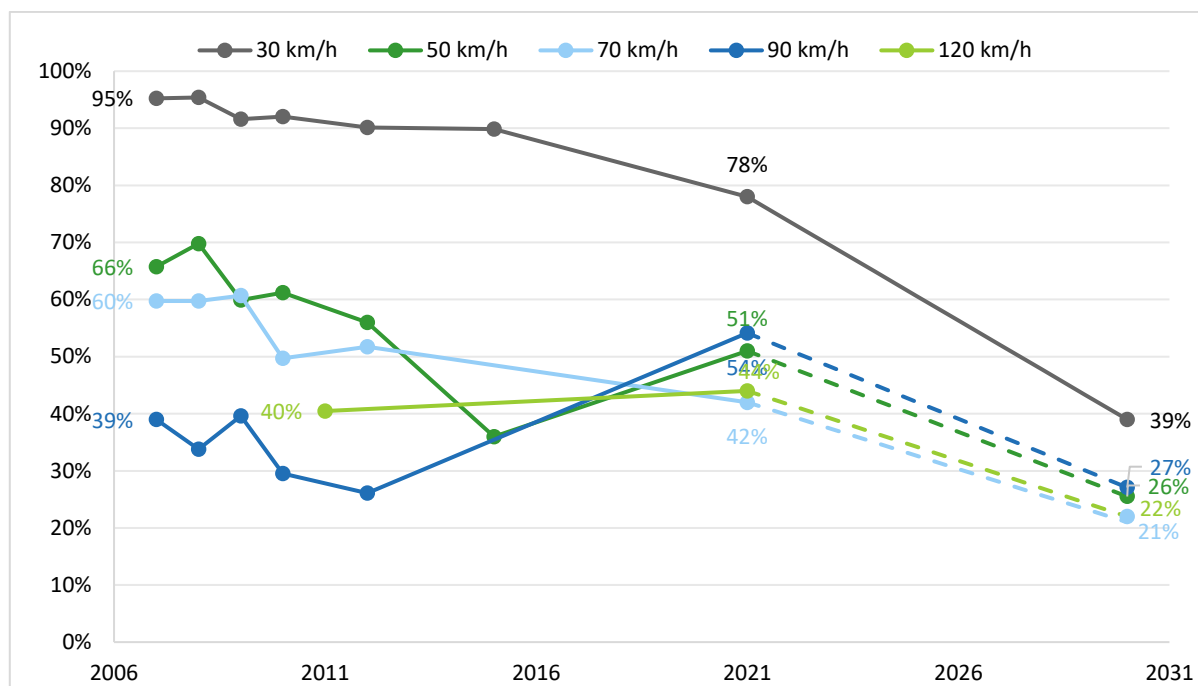
Il convient de souligner que les résultats des mesures de comportement sur la route et ceux des enquêtes ne peuvent pas être comparés directement. Ces deux types d'étude fournissent des informations spécifiques et sont, en d'autres termes, complémentaires. Les mesures de comportement concernent une mesure objective de la fréquence d'un comportement à risque sur la route par le biais d'une observation directe et elles mesurent de cette manière la prévalence ponctuelle du comportement (c'est-à-dire à un endroit et à un moment donnés). En revanche, les enquêtes sondent la fréquence auto-rapportée du comportement à risque étudié sur une période donnée (par exemple, l'année dernière) et donnent ainsi une idée de la prévalence périodique du comportement. Par conséquent, nous ne sommes pas en mesure de formuler des déclarations hypothétiques scientifiquement étayées sur l'évolution des indicateurs de comportement sur la base des données ESRA3.

3.1 Vitesse excessive

La vitesse joue un rôle important dans l'insécurité routière : elle influe à la fois sur le risque d'accident et sur sa gravité (Van den Berghe et Pelssers, 2020). Selon la Commission européenne, la vitesse est à l'origine de près de 30% des accidents mortels (Commission européenne, 2024). Une réduction de la vitesse initiale de 10 km/h pourrait entraîner une diminution d'environ 50 % du nombre d'accidents mortels.

La Figure 4 représente l'évolution historique des résultats (pourcentage de conducteurs roulant plus vite que la limite de vitesse en fonction du régime de vitesse) des mesures de vitesse nationales jusqu'à la dernière mesure réalisée en 2021 dans le cadre de Baseline et les objectifs qui en ont été déduits pour 2030, comme indiqué dans le Tableau 1. Ces mesures de comportement prennent uniquement en compte les conducteurs libres de choisir leur propre vitesse. L'ICP reflète ainsi le comportement des conducteurs en matière de vitesse librement choisie et il n'est pas influencé, par exemple, par la fréquence des embouteillages. Comme le montre la figure, il y a encore beaucoup de progrès à faire en matière d'excès de vitesse pour atteindre l'objectif fixé en 2050. Selon le type de route, 42 à 78 % des Belges roulent trop vite (Wardenier et al., 2023a).

Figure 4 Pourcentage de conducteurs dépassant la limitation de vitesse, 2007-2021, et objectif fixé pour 2030.
Source : Wardenier et al. (2023a)



Les autres résultats de la mesure de comportement de 2021 concernent la vitesse moyenne pratiquée et le V85 (vitesse respectée par 85 % des conducteurs) pour chaque régime de vitesse : (moyenne / V85) 38,3 / 47,2 km/h pour les routes limitées à 30 km/h, 51,5 / 59,7 km/h pour les routes limitées à 50 km/h, 69,2 / 78,1 km/h pour les routes limitées à 70 km/h, 93,2 / 106,1 km/h pour les routes limitées à 90 km/h et 119,1 / 130,9 km/h pour les routes limitées à 120 km/h.

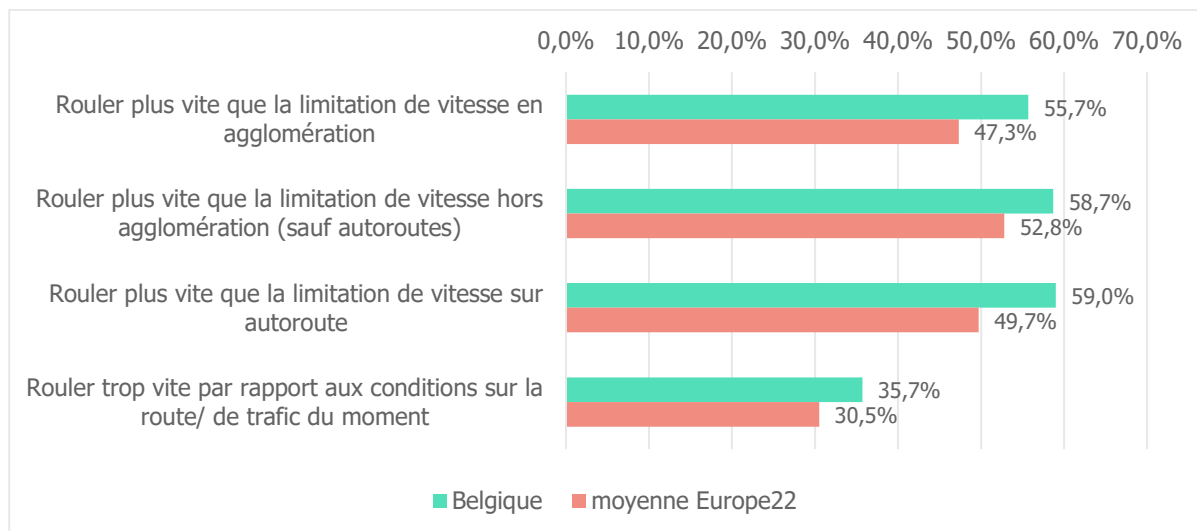
Les résultats de la dernière mesure de comportement peuvent également être comparés avec les données des 17 pays de l'UE qui ont fourni des ICP pour la vitesse dans le cadre de Baseline. Dans l'ensemble, la Belgique se situe dans la moyenne en ce qui concerne le pourcentage de conducteurs qui respectent la limitation de vitesse pour les trois types de routes qui ont été rapportés dans Baseline (urbaines, rurales et autoroutes).

L'enquête ESRA3 a évalué les comportements auto-rapportés pour trois régimes de vitesse (Harkin et al., 2024) : en agglomération, hors agglomération (sauf autoroute) et sur autoroute. La Figure 5 présente une comparaison des résultats pour la Belgique avec la moyenne de l'Europe des 22⁶.

La Belgique se situe au-dessus de la moyenne européenne en ce qui concerne les excès de vitesse. 55,7% des répondants belges indiquent commettre un excès de vitesse en agglomération alors que la moyenne de l'UE22 est de 47,3%. Hors agglomération, sauf autoroute, ce pourcentage atteint même 58,7% (contre 52,8% dans l'UE). Sur autoroute, la Belgique preste moins bien que la moyenne européenne, avec 59% des répondants indiquant ne pas respecter la vitesse contre 49,7% dans l'UE. En outre, 35,7 % des Belges admettent avoir roulé trop vite au moins une fois par rapport aux conditions du moment, contre 30,5 % pour la moyenne de l'Europe des 22.

⁶ La moyenne de l'Europe 22 dans le cadre d'ESRA3 est basée sur les résultats des 22 pays européens ayant participé à l'enquête ESRA3 : la Belgique, la Bosnie-Herzégovine, le Danemark, l'Allemagne, la Finlande, la France, la Grèce, l'Irlande, la Lettonie, le Luxembourg, les Pays-Bas, l'Autriche, la Pologne, le Portugal, la Serbie, l'Espagne, la Tchéquie, le Royaume-Uni, la Suède et la Suisse.

Figure 5 Prévalence auto-rapportée des excès de vitesse : pourcentage d'automobilistes indiquant avoir dépassé la limitation de vitesse au moins une fois au cours des 30 derniers jours. Source : Harkin et al. (2024)



Les hommes indiquent commettre plus d'excès de vitesse que les femmes quel que soit le type de route. En Europe, la différence la plus importante a été observée pour les « excès de vitesse liés à l'état de la route et aux conditions de circulation du moment ». En outre, les catégories d'âge les plus jeunes déclarent commettre des excès de vitesse plus fréquemment, l'effet le plus marqué étant celui de l'adaptation de la vitesse aux conditions (Harkin et al., 2024).

3.2 Conduite sous l'influence de l'alcool

La conduite sous l'influence de l'alcool est l'une des principales causes de l'insécurité routière. La consommation d'alcool affecte notre capacité à conduire, notamment en augmentant le temps de réaction, en diminuant la vigilance et l'acuité visuelle, et en réduisant le jugement et les réflexes (Meesmann et al., 2017). On estime qu'environ 2 % des kilomètres parcourus dans l'UE le sont avec une concentration d'alcool dans le sang (CAS) supérieure à la limite légale et qu'environ 25 % des tués sur la route sont dus à la consommation d'alcool (ETSC, 2019).

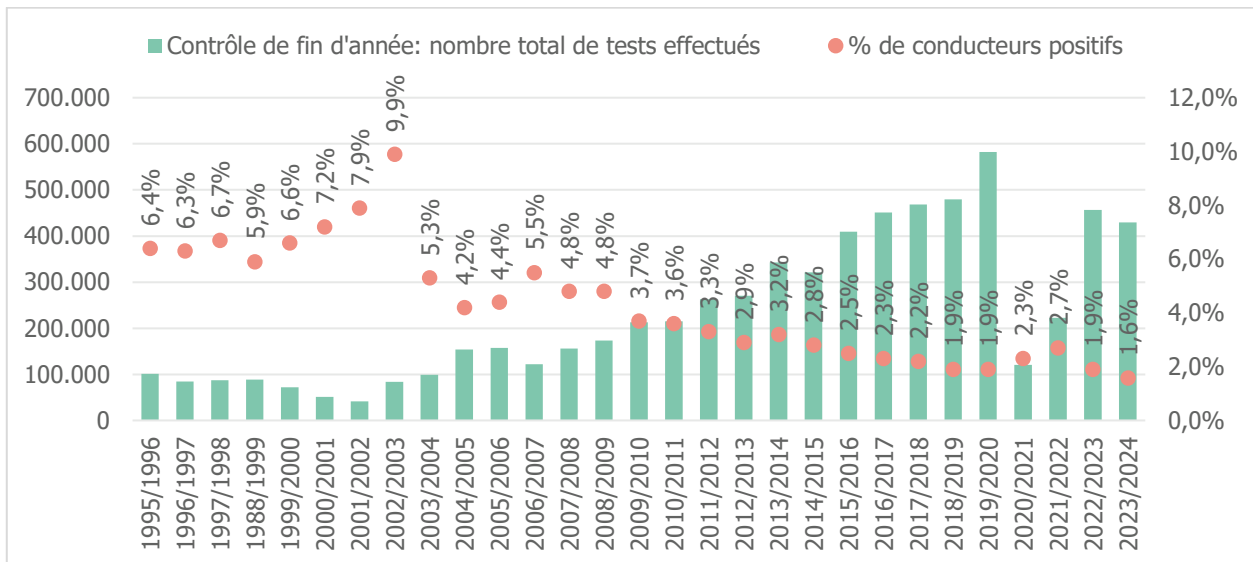
La Belgique est l'un des pays européens où la conduite sous l'influence de l'alcool est le plus souvent rapportée par les conducteurs. Il y a donc encore beaucoup de progrès à faire (Slootmans et al, 2022).

En ce qui concerne la conduite sous l'influence de l'alcool, l'objectif est de réduire de moitié la proportion de conducteurs en infraction à l'horizon 2030. La dernière mesure de comportement nationale basée sur des tests d'haleine aléatoires dans la circulation en 2021, c'est-à-dire la 8^e édition depuis 2003, montre que le pourcentage de conducteurs ayant une alcoolémie supérieure à la limite légale est resté identique par rapport à la mesure précédente en 2018, à savoir 1,6 % (Boets et al., 2023a). La proportion significativement plus élevée de conducteurs dépassant la limite durant les nuits de semaine (depuis l'édition 2009) et durant les nuits de week-end (depuis la première édition en 2003) par rapport aux journées de semaine et de week-end est stable. Une autre constante entre les mesures est que les hommes roulent plus souvent sous influence que les femmes et que les conducteurs sortant d'un café, d'un bar ou d'un restaurant conduisent le plus fréquemment sous influence.

La figure ci-dessous montre le nombre de contrôles d'alcoolémie effectués par la police lors des campagnes BOB de fin d'année de 1995 à 2020 et la part de contrôles positifs. Entre 1995 et 2000, le pourcentage de conducteurs positifs était constamment de l'ordre de 6 à 7 %. Ce pourcentage est tombé à environ 2 % dans

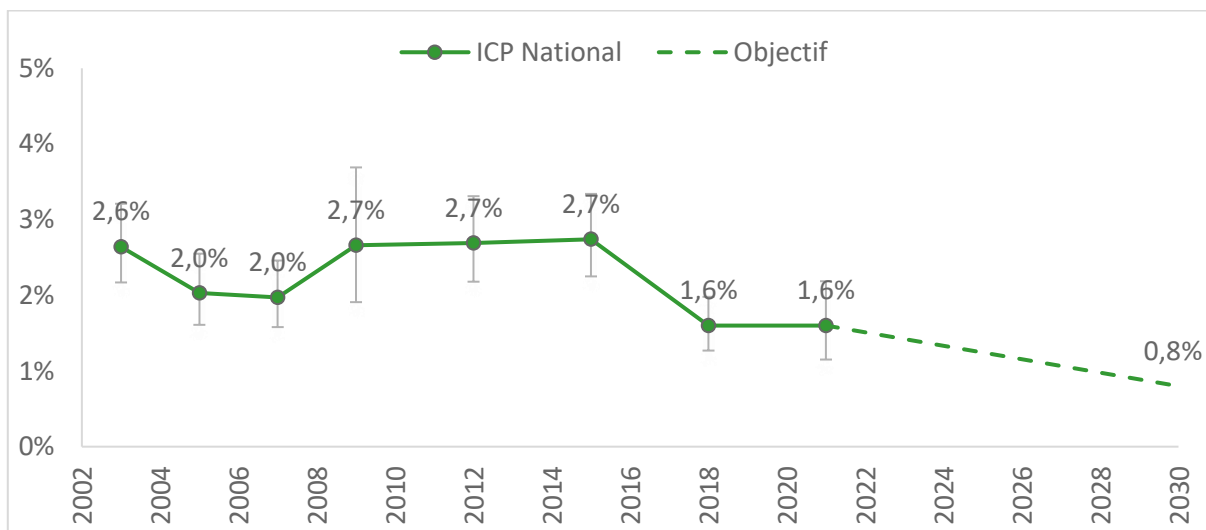
les années 2023-2024. Toutefois, il est important de noter que les données disponibles sur le pourcentage de conducteurs contrôlés sur la base de soupçons (ou d'autres contrôles sélectifs à des endroits et à des moments précis) sont insuffisantes. Ces chiffres ne peuvent dès lors pas être considérés comme une simple échelle de mesure du changement de comportement (institut Vias, 2024).

Figure 6 Nombre de conducteurs testés et pourcentage de conducteurs positifs durant les campagnes BOB de fin d'année, 1995-2020 Source : police fédérale cité dans Sloomans & Van den Berghe (2021), mise à jour en 2024



En partant de l'objectif d'une réduction de 50 % par rapport à l'année de référence 2021, cela signifie que seul 0,8 % des conducteurs pourraient encore conduire sous l'influence de l'alcool d'ici à 2030. Pour atteindre ce résultat, il faudra déployer des efforts considérables, d'autant plus que cette mesure de référence a été réalisée pendant la pandémie de COVID-19, qui pourrait avoir un impact sur la conduite sous l'influence de l'alcool et sur ses facteurs de risque (Boets et al., 2023a).

Figure 7 Pourcentage de conducteurs ayant une alcoolémie à la limite légale, 2003-2021, et objectif pour 2030. Source : Boets et al. (2023a)



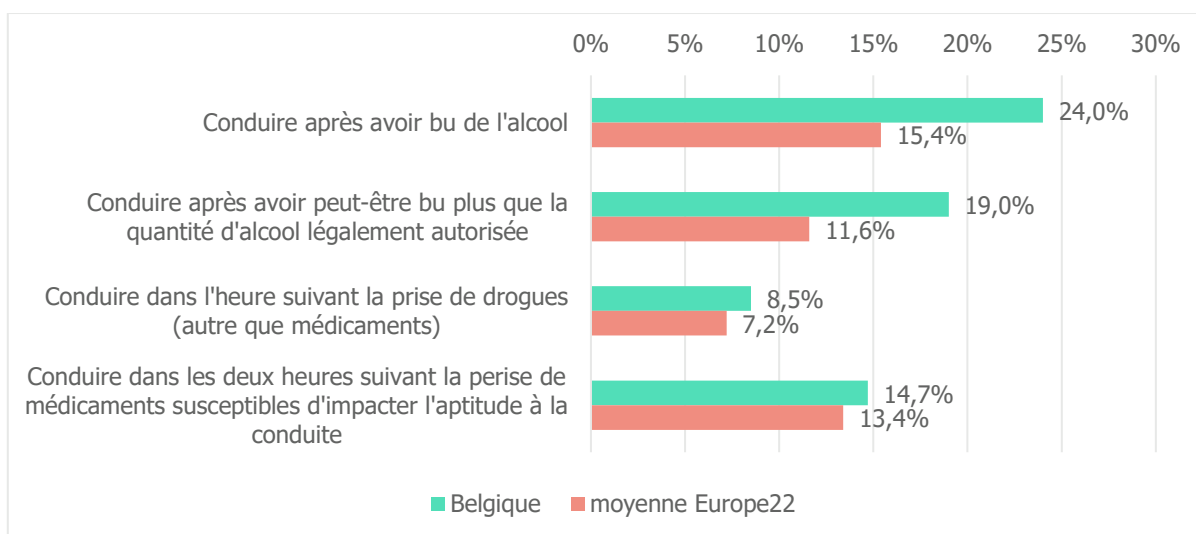
La comparaison internationale des résultats de Baseline pour l'ICP Alcool montre que le pourcentage de conducteurs « en-dessous » de la limite légale de CAS en fonction de la période de la semaine suit une tendance similaire dans les sept pays qui ont fourni des données sur la base de tests d'haleine aléatoires

menés auprès des conducteurs. Les valeurs des ICP sont moins élevées la nuit que le jour et nous observons partout l'ICP le plus bas (c'est-à-dire le pourcentage le plus élevé de conducteurs dépassant la limite) pour les nuits de week-end. Les ICP pour les jours de semaine diffèrent à peine entre les États membres (plus de 99,2 % pour les quatre pays les ayant fournis), tandis que les ICP pour les jours de week-end (3 pays) oscillent entre 98,2 % et 99,5 %, la Belgique se situant entre les deux (98,9 %).

Sur la base du comportement auto-rapporté dans l'enquête ESRA3, nous constatons également que la Belgique obtient de mauvais résultats en matière de conduite sous l'influence de l'alcool. 24 % des Belges interrogés ont admis avoir conduit après avoir consommé de l'alcool au moins une fois au cours des 30 derniers jours. Ce pourcentage est bien supérieur à la moyenne européenne de 15,4 %. De surcroît, 19 % des Belges interrogés ont admis avoir conduit au moins une fois après avoir bu plus que la quantité d'alcool légalement autorisée. La moyenne de l'UE22 est de 11,8%.

Pour ce qui est de la conduite sous l'influence de drogues et de médicaments, les résultats belges sont plus proches de la moyenne de l'UE22 : 8,5% des répondants belges ont déclaré avoir conduit au moins une fois dans l'heure suivant la prise de drogues (contre une moyenne de 7,2% pour l'UE22) et 14,7% ont déclaré avoir conduit au moins une fois dans les deux heures suivant la prise de médicaments susceptibles d'affecter l'aptitude à la conduite (contre une moyenne de 13,4% pour l'UE22).

Figure 8 Prévalence auto-rapportée de la conduite sous influence : pourcentage de conducteurs indiquant avoir conduit au moins une fois sous influence au cours des 30 derniers jours. Source institut Vias, 2023a



3.3 Utilisation de la ceinture de sécurité

Le pourcentage d'occupants portant la ceinture de sécurité a également été inclus dans le Plan fédéral de sécurité routière. Là encore, l'objectif est de réduire de moitié le nombre d'occupants en infraction d'ici 2030.

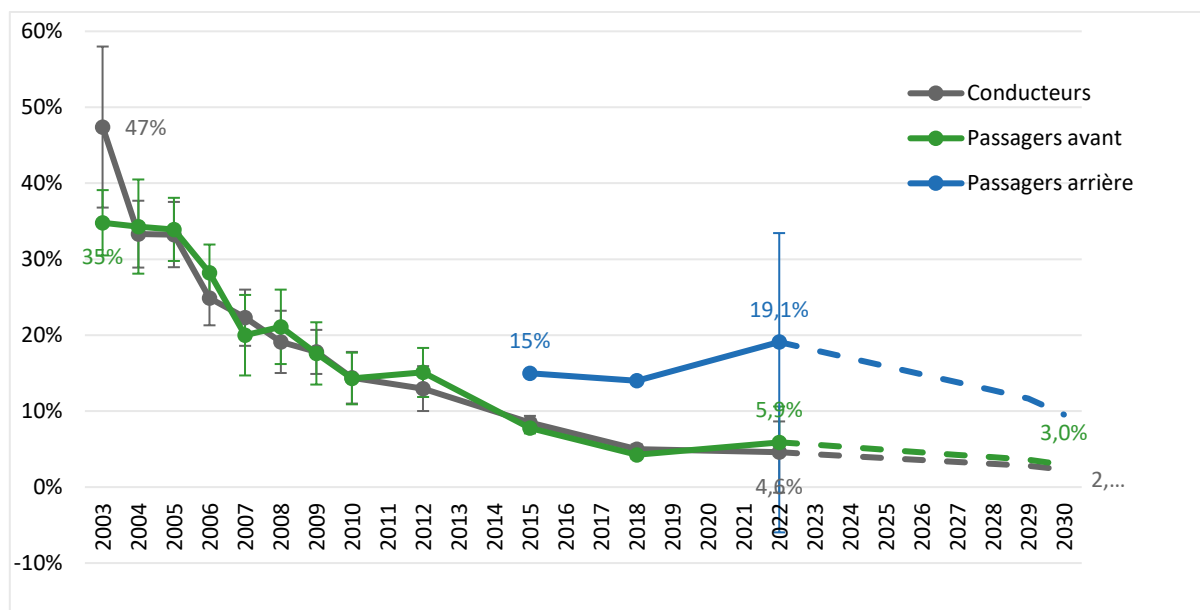
Depuis 2003, l'institut Vias réalise régulièrement des mesures de comportement liées au port de la ceinture de sécurité. La dernière mesure, organisée en 2022, s'inscrivait dans le cadre du projet Baseline (Moreau et al., 2023). La Figure 9 représente les résultats de la dernière mesure ainsi que ceux des éditions précédentes et des objectifs pour 2030 en fonction de la place dans la voiture.

En 2022, le port de la ceinture de sécurité était une pratique largement répandue en Belgique, en particulier à l'avant du véhicule : 95,3 % des conducteurs et 94,3 % des passagers avant portent leur ceinture. Les résultats montrent qu'il y a encore une grande marge de progression en ce qui concerne le port de la ceinture

à l'arrière (15,6 % des passagers arrière ne portent pas de ceinture ; ce pourcentage était comparable en 2018 : 15,2 %). Une utilisation incorrecte de la ceinture est relativement peu courante, mais doit être confirmée par d'autres mesures. Il apparaît que ce sont plus souvent les conducteurs masculins et les jeunes passagers qui ne portent pas de ceinture. Enfin, la mesure montre également que le port de la ceinture est plus souvent négligé sur les routes en agglomération que sur les routes hors agglomération et les autoroutes.

L'objectif à l'horizon 2030 est de ramener les pourcentages de non-port de la ceinture (y compris les dispositifs de retenue pour enfants) à 2,4 % des conducteurs, 2,9 % des passagers avant et 7,8 % des passagers arrière.

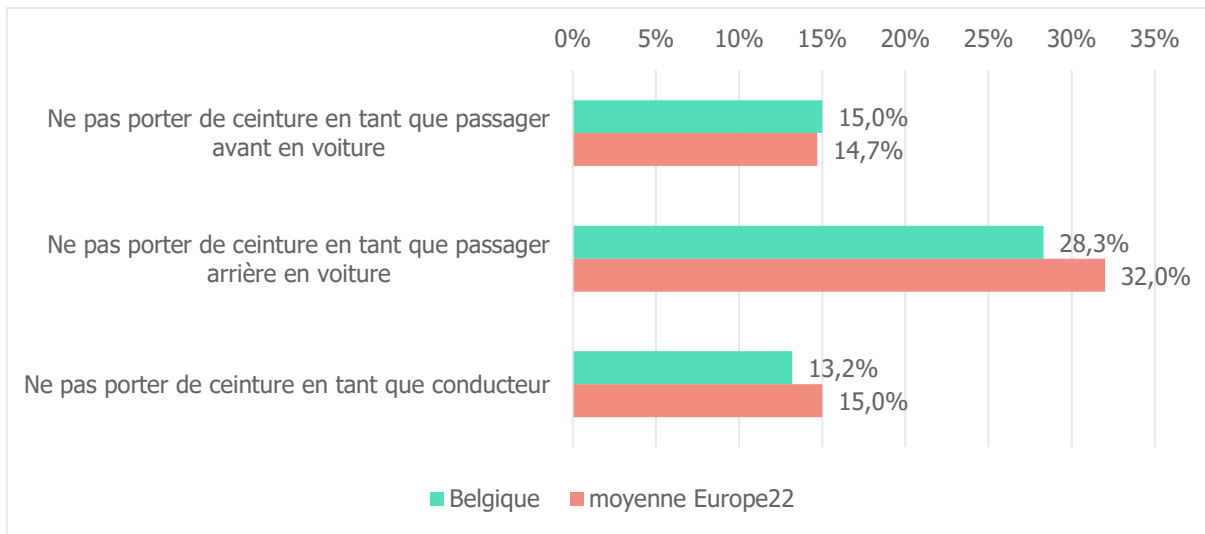
Figure 9 Pourcentage de conducteurs et de passagers ne portant pas la ceinture de sécurité, 2003-2018, et objectif pour 2030. Source : Moreau et al. (2023)



Pour les 15 pays qui ont fourni des indicateurs sur le port de la ceinture chez les conducteurs dans le cadre de Baseline, le pourcentage d'utilisation « correcte » varie les jours de semaine entre 69,8 % et 99,2 %. En Belgique, ce pourcentage est de 94,3 % (plaçant la Belgique à la 9^{ème} place sur 15). En ce qui concerne les passagers avant, la Belgique se hisse à la huitième position sur les 12 pays ayant fourni les données nécessaires et à la sixième position sur 14 pour les passagers arrière.

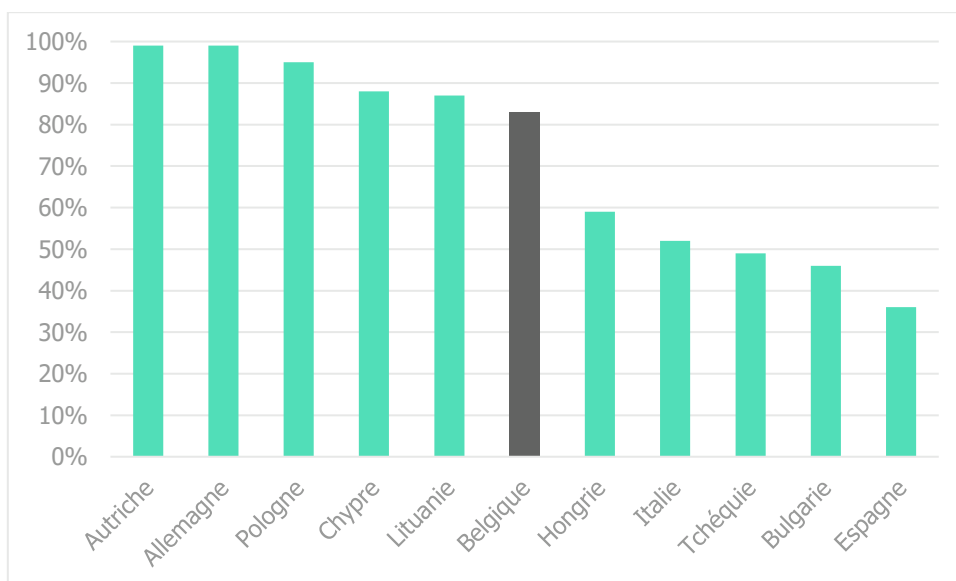
L'enquête ESRA3 (Institut Vias, 2023a) a interrogé les répondants sur le port de la ceinture de sécurité en tant que passager avant, passager arrière et conducteur au cours des 30 derniers jours. Il est important de noter que ces pourcentages « auto-rapportés » sont généralement plus élevés que les taux « observés ». 13,2% des répondants belges ont déclaré qu'ils avaient conduit sans porter la ceinture de sécurité au moins une fois. Ce chiffre est légèrement inférieur à la moyenne de 15% de l'UE22. En ce qui concerne les passagers avant, la Belgique (15,0%) fait aussi bien que la moyenne de l'UE22 (14,7%). La proportion de répondants belges déclarant avoir pris place au moins une fois dans la voiture en tant que passager arrière sans boucler la ceinture de sécurité s'élève à 28,3%. Ce chiffre est légèrement inférieur à la moyenne de l'UE22 (32%).

Figure 10 Usage de la ceinture auto-rapporté pour les occupants de voiture : pourcentage d'automobilistes et de passagers indiquant ne pas avoir porté la ceinture au moins une fois au cours des 30 derniers jours. Source : institut Vias, 2023a



Bien qu'aucun objectif n'ait été fixé pour l'usage correct des sièges-enfants, il est important de suivre cet indicateur. En effet, transporter correctement les enfants en voiture est essentiel pour leur sécurité. La dernière mesure de comportement concernant les sièges-enfants date de 2018. L'utilisation des sièges-enfants a été étudiée dans le cadre du projet Baseline. Cette mesure présente néanmoins de nombreux inconvénients. Il s'agit ainsi d'observations le long de la route. Au mieux, l'on pourra dire quelque chose sur l'utilisation d'un siège-enfant mais rien sur son utilisation *correcte*. En outre, il est probable que certains sièges-enfants, tels les rehausseurs, ne puissent pas être observés depuis le bord de la route. Les résultats montrent qu'en Belgique 83% des enfants sont transportés en voiture dans un siège-enfant (les jours de semaine) (Van den Broek et al., 2022). Dans le cadre du projet Trendline, une mesure du comportement est envisagée pour permettre une meilleure cartographie de l'utilisation correcte des sièges-enfants. Les résultats seront disponibles dans le courant de 2025.

Figure 11 Part d'enfants en voiture transportés dans un siège-enfant durant le jour de semaine/le jour selon les observations le long de la route. Source : Van den Broek et al., 2022



En 2022, l'institut Vias a mené une étude-pilote utilisant une nouvelle méthodologie pour collecter des données principalement qualitatives sur la manière dont les enfants sont transportés en toute sécurité dans les véhicules en Belgique. 312 enfants, répartis dans 230 véhicules ont été observés. Vu la petite taille de l'échantillon, les résultats obtenus doivent être considérés à titre indicatif. Les résultats montrent que 68% des enfants (soit deux enfants sur trois) n'étaient pas correctement transportés : cela allait de l'absence de dispositif de retenue pour enfants à la mauvaise utilisation dudit système. 3% des enfants n'étaient même pas attachés et 2% des enfants voyageaient sur les genoux ou dans les bras d'un passager (Tant & Ben Messaoud, 2023).

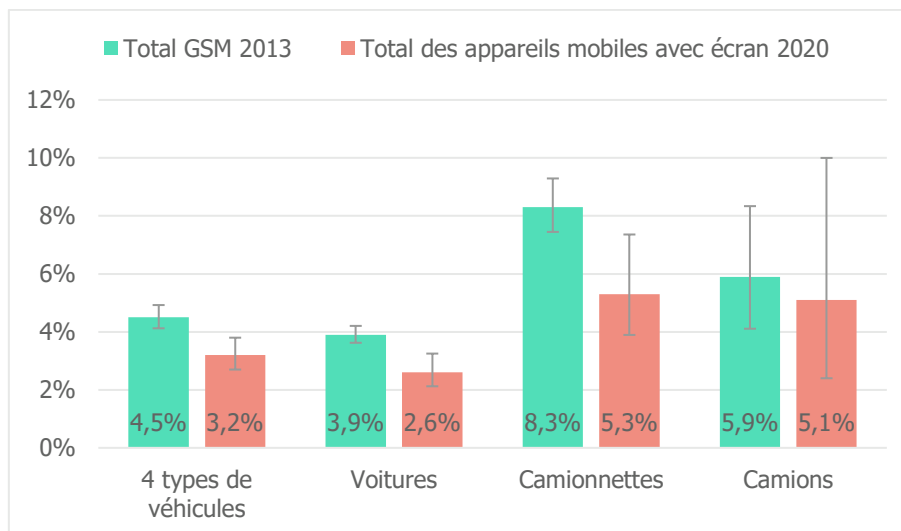
3.4 Distraction

La distraction au volant, qu'elle soit visuelle, auditive ou cognitive, a un impact significatif sur nos capacités de conduite. Nous ne pouvons pas accorder simultanément toute notre attention à une tâche visuelle, comme la conduite, et à une tâche auditive, comme un appel téléphonique. Bien que notre cerveau passe très rapidement d'une tâche à l'autre, ce qui nous donne l'illusion de pouvoir effectuer efficacement deux tâches en même temps, ce n'est pas le cas en réalité (Slootmans & Desmet, 2019). Les actions qui requièrent de détourner le regard de la route tout en nécessitant une action manuelle sont plus risquées que les activités essentiellement mentales (Vias institute, 2023b).

La dernière mesure de comportement nationale sur la distraction au volant, qui s'inscrivait également dans le cadre de Baseline, a révélé que la proportion de conducteurs qui utilisent un appareil mobile électronique avec écran/GSM en roulant était plus faible en 2020 qu'en 2013 (Boets et al., 2023). Tous types de véhicules confondus (voitures, camionnettes, camions et bus), 3,2 % des conducteurs tenaient un appareil mobile avec écran en main en 2020 (voir Figure 10). Ce phénomène a été observé beaucoup plus souvent chez les conducteurs de camionnettes (5,3 %) et de camions (5,1 %) que chez les automobilistes (2,6 %). L'objectif pour ces trois types de véhicules vise à diminuer de moitié ces pourcentages d'ici 2030 : 1,3 % pour les voitures particulières, 2,7 % pour les camionnettes et 2,6 % pour les camions (pourcentage national global, bus compris : 1,6 %).

La dernière mesure a également montré que l'utilisation manuelle d'appareils mobiles avec écran augmente en fonction du régime de vitesse : c'est sur les autoroutes que le pourcentage était le plus élevé et sur les routes limitées à 30 ou 50 km/h qu'il était le plus bas. Les hommes sont aussi significativement plus susceptibles de conduire avec un appareil mobile avec écran en main que les femmes, un comportement qui augmente également avec l'âge.

Figuur 12 Pourcentage de conducteurs avec un GSM (2013) / appareil mobile avec écran (2020) en main. Source : Boets et al. (2023)



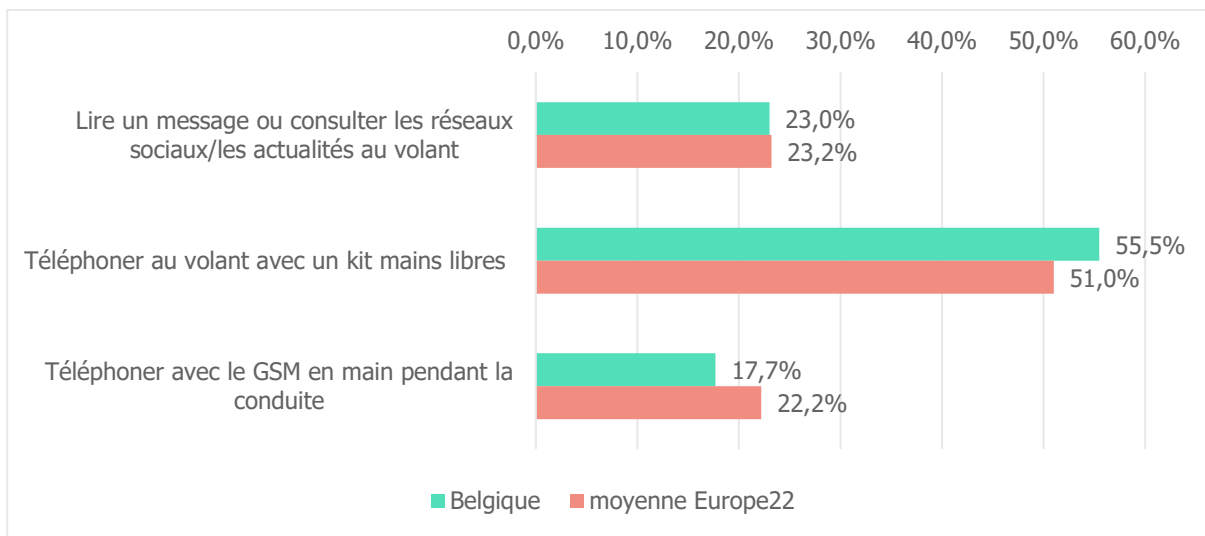
Par rapport aux autres pays européens dans le cadre de Baseline, la Belgique figure parmi les pays les plus performants pour l'ICP Distraction. La prévalence significativement plus élevée de l'utilisation d'un appareil avec écran en main chez les conducteurs de camionnettes par rapport aux conducteurs de voitures est une tendance commune à tous les pays qui ont fourni cet ICP. En revanche, la Belgique fait plutôt figure d'exception en ce qui concerne le pourcentage significativement plus élevé d'utilisation d'un appareil mobile avec écran en main sur les autoroutes par rapport aux routes à plus faible vitesse.

Selon l'enquête ESRA3 (Areal et al., 2024), les chiffres de prévalence pour la Belgique concernant « lire un message ou consulter les réseaux sociaux/ les actualités au volant » sont similaires à la moyenne européenne. La Belgique fait partie des 5 meilleurs élèves en la matière (les autres pays sont le Royaume-Uni (14,2%), les Pays-Bas (18,8%), l'Allemagne (20,4%) et la France (20,8%)). Pour ce qui est de « téléphoner avec le GSM en main pendant la conduite », les résultats de la Belgique sont inférieurs à la moyenne de l'UE22. Ici aussi, la Belgique fait partie des 5 premiers du classement, où seuls les Pays-Bas (14,6%), le Royaume-Uni (15,9%) et l'Allemagne (17,4%) nous devancent.

Concernant « téléphoner au volant avec un kit mains libres », nous observons une tendance inversée : la Belgique dépasse la moyenne de l'UE22 (Areal et al., 2024).

Pour ce qui est du fait de téléphoner sans kit mains libres, la Belgique intègre le top 5 (22%) (les autres pays sont le Royaume-Uni (10%), les Pays-Bas (12%), l'Espagne (22%) et l'Irlande (22%)). La Belgique « chute » toutefois au classement quand il s'agit de consulter des messages avec le téléphone mobile : avec 28% des personnes interrogées déclarant lire occasionnellement un message au volant, la Belgique est proche de la moyenne européenne (24%). Le Royaume-Uni et les Pays-Bas font encore partie des meilleurs élèves (Areal et al., 2024).

Figure 13 Distraction auto-rapportée parmi les automobilistes : pourcentage de conducteurs indiquant avoir utilisé un téléphone mobile pendant la conduite, avoir lu un SMS/mail ou consulté les réseaux sociaux au cours des 30 derniers jours. Source : Areal et al., 2024

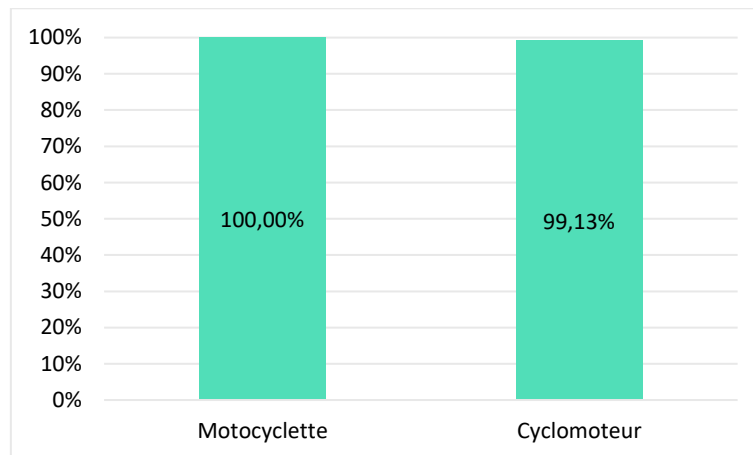


3.5 Port du casque sur les deux-roues motorisés

La proportion de conducteurs de deux-roues motorisés qui ne portent pas de casque a été mesurée pour la première fois dans le cadre du projet Baseline (Vermeulen et al., 2023). Tous les passagers observés portaient un casque. La proportion de conducteurs portant un casque approchait les 100 % : 99,7 %.

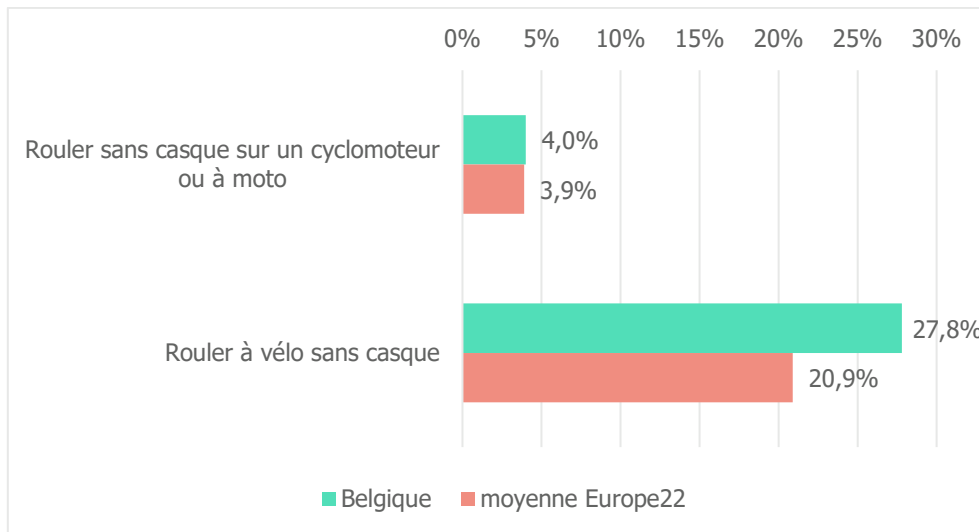
Le port du casque avoisine les 100 % (99,1 %) chez les conducteurs de cyclomoteurs (y compris les speed pedelecs) ; il est de 100 % chez les conducteurs de motos (Figure 12).

Figure 14. Pourcentage de conducteurs et de passagers de deux-roues motorisés portant un casque, par type de véhicule. Source : Vermeulen et al. (2023)



L'enquête ESRA3 (Institut Vias, 2023a) montre que 4 % des Belges interrogés jugent acceptable de rouler sur un cyclomoteur ou à moto sans casque. Ce chiffre est similaire à la moyenne de l'UE22. L'acceptabilité auto-rapportée de rouler à vélo sans casque est beaucoup plus élevée puisque 27,8 % des répondants belges trouvent cela acceptable.

Figure 15 Part de répondants qui trouvent acceptable de rouler sans casque sur un cyclomoteur/à moto ou à vélo.
Source : institut Vias, 2023a



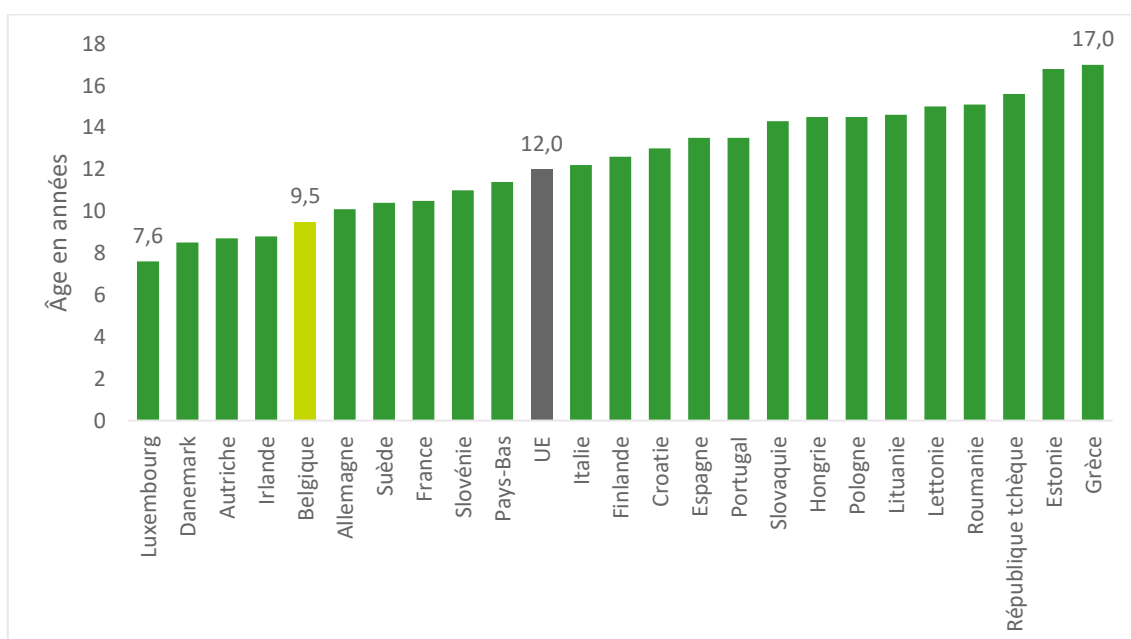
4 Sécurité des véhicules

Il est difficile d'établir et de suivre un indicateur pour la sécurité des véhicules. L'ICP Baseline actuel pour la sécurité des véhicules est le pourcentage de nouvelles voitures particulières immatriculées au cours de l'année écoulée dont la notation de sécurité Euro NCAP est égale ou supérieure à un seuil prédéterminé. Les valeurs seuils utilisées sont 4 étoiles Euro NCAP et 5 étoiles Euro NCAP (la notation maximale). Cet indicateur présente toutefois trop de lacunes pour constituer un indicateur valide de la sécurité des véhicules dans un pays. L'indicateur ne concerne en effet que les voitures particulières neuves immatriculées au cours de l'année écoulée. Il serait préférable de développer un indicateur qui couvre l'ensemble du parc automobile. Il s'agit toutefois d'un défi majeur pour plusieurs raisons (Wardenier & Silverans, 2023). Les notations de sécurité Euro NCAP n'existent actuellement que pour les voitures particulières. Le système de notation Euro NCAP est également en constante évolution, au fur et à mesure que la technologie évolue et que de nouvelles innovations sont disponibles (Euro NCAP, 2022). Par conséquent, les notations Euro NCAP existantes ne sont valables que pour six ans. Si l'on voulait cartographier l'ensemble du parc automobile, il faudrait notamment redéfinir les classifications des étoiles Euro NCAP existantes (Wardenier & Silverans, 2023). En Belgique, 83 % des nouvelles voitures particulières immatriculées en 2019 ont une notation Euro NCAP de 4 étoiles ou plus, et 69 % ont une notation Euro NCAP de 5 étoiles (les voitures particulières sans notation Euro NCAP sont incluses dans le total) (Wardenier, 2023).

Pour combler les lacunes de l'ICP Baseline, il est prévu d'étendre l'ICP relatif à la sécurité des véhicules aux véhicules âgés de 0 à 5 ans dans le cadre de Trendline. Cet ICP couvre une plus grande proportion du parc de voitures particulières et en dit plus sur la sécurité des voitures particulières dans un pays donné. En 2025, cet ICP plus exhaustif de la sécurité des véhicules sera disponible pour la Belgique. (Wardenier et al., 2023b).

Une alternative à cet ICP est l'âge moyen de l'ensemble du parc de voitures particulières. Selon les chiffres de la European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) (2023), l'âge moyen du parc de voitures particulières en Belgique était de 9,5 ans en 2021. En 2015, il était de 7,7 ans. La moyenne européenne était de 12,0 ans en 2021. Les voitures particulières en Belgique sont donc en moyenne plus jeunes. Le parc belge de voitures particulières est même l'un des plus jeunes d'Europe.

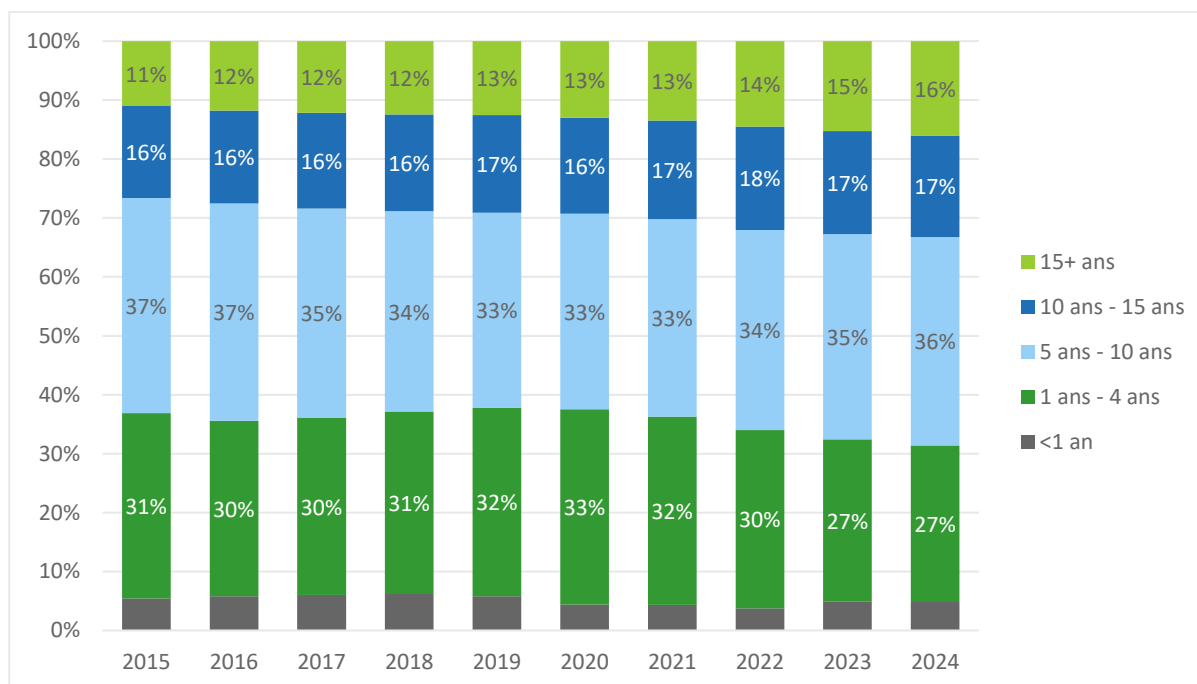
Figure 16. Âge moyen du parc de voitures particulières, 2021. Source : ACEA (2023)



Statbel recueille des données sur le parc des véhicules⁷, y compris l'année de la première immatriculation des voitures particulières. Ces données ne nous permettent toutefois pas de calculer l'âge moyen du parc de voitures particulières. Cependant, l'évolution des catégories d'âge peut être représentée graphiquement.

La Figure 15 montre que la répartition par âge du parc de voitures particulières est restée relativement stable au cours des dix dernières années. La part des voitures particulières âgées de 10 à 15 ans et celle des voitures particulières âgées de plus de 15 ans ont légèrement augmenté, tandis que la part des voitures particulières âgées de 1 à 4 ans est restée stable.

Figure 17. Évolution de l'âge du parc de voitures particulières, 2015-2024. Source : Statbel



Le rapprochement entre les données sur les accidents et la base de données sur les véhicules révèle que l'âge moyen des voitures particulières impliquées dans un accident était de 8,1 ans en 2021-2022.

⁷<https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/parc-de-vehicules#documents>

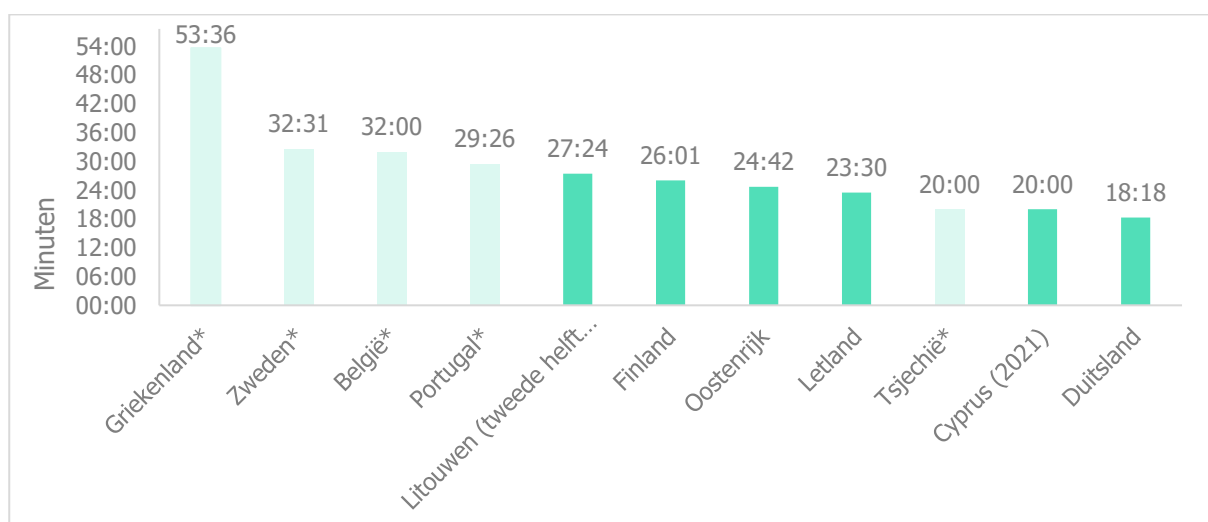
5 Soins médicaux après un accident de la route

L'ICP établi dans le projet Baseline est le suivant : « Le temps écoulé entre l'appel d'urgence après un accident corporel dans la circulation et l'arrivée des services de secours sur les lieux de l'accident (valant le 95^e percentile) ». L'exigence minimale est de fournir le 95^e percentile du temps écoulé entre l'appel d'urgence et l'arrivée des services de secours. Il s'agit de la durée que 95 % des délais d'intervention ne dépassent pas (Van den Berghe et al., 2021). Le temps est calculé à partir du moment où l'appel est pris par le centre de dispatching (et pas quand l'appel est terminé) et s'arrête au moment où les services de secours arrivent sur les lieux de l'accident (et pas quand les soins médicaux sont prodigués). Aucun objectif n'a été fixé quant au nombre de minutes que le 95^e percentile devrait atteindre au maximum, cet objectif ne sera formulé par la Commission européenne qu'à un stade ultérieur (Nuyttens, 2023).

L'estimation effectuée pour la Belgique par le SPF Santé publique, à partir de la base de données ambureg⁸, est fournie en unité de mesure minutes (et non en secondes). Aucune variable n'est disponible pour sélectionner les accidents de la route directement à partir des interventions. Au lieu de cela, deux variables de substitution sont utilisées. En outre, il n'est pas possible de sélectionner les délais d'intervention des médecins ou des infirmières dans la base de données ambureg ; seules les interventions avec deux ambulanciers secouristes peuvent être sélectionnées. Cela crée un biais de sélection. Une autre limitation des données est que 15,5 % des interventions n'ont pas été incluses en raison d'informations manquantes sur l'heure d'arrivée sur le lieu de l'accident (Nuyttens, 2023).

Dans ce cadre, la Belgique vise à se classer parmi les cinq premiers pays d'Europe. Une comparaison avec les autres pays européens participants s'impose donc. Cette comparaison est illustrée à la Figure 16. Onze pays européens ont calculé le 95^e percentile des délais d'intervention. Le délai d'intervention moyen non pondéré est de 27 minutes et 57 secondes. Avec 32 minutes, la Belgique se situe au-dessus de cette moyenne mais elle ne figure pas parmi les cinq pays les plus performants. Il existe de nombreuses différences entre les méthodologies utilisées par les pays participants. Il est donc difficile de déterminer si les différences observées entre les pays sont des différences réelles ou des différences dues à la méthodologie utilisée (Nuyttens et al., 2023).

Figure 18. 95^e percentile du délai d'intervention, comparaison européenne. Source : Nuyttens (2023)



* La représentativité des données et/ou la comparabilité avec d'autres pays n'est pas garantie.

⁸ AMBUREG est un enregistrement obligatoire des données des interventions ambulancières pour toutes les ambulances agréées de Belgique. Il enregistre les données de toutes les interventions sur ordre du système d'appel unifié (centre 112) pour lesquelles une équipe ambulancière s'est mise en route. Cet enregistrement est obligatoire depuis janvier 2019.

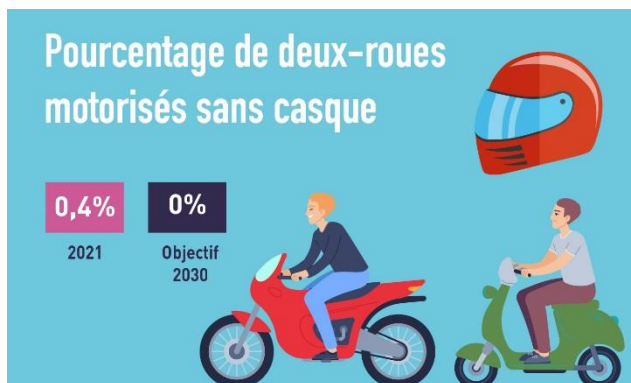
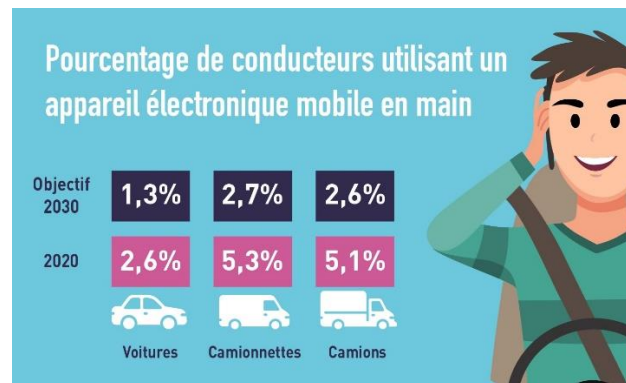
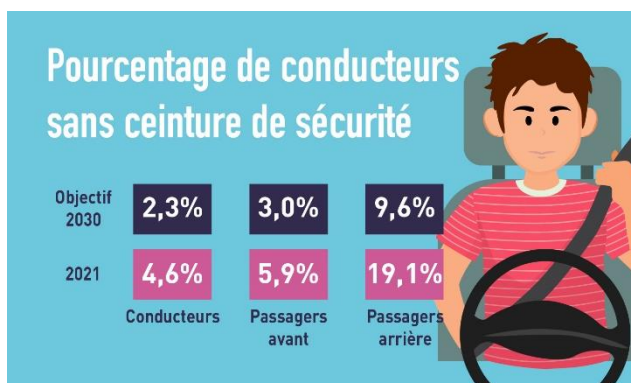
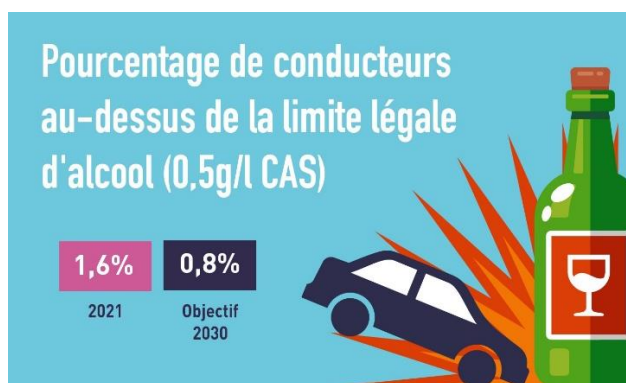
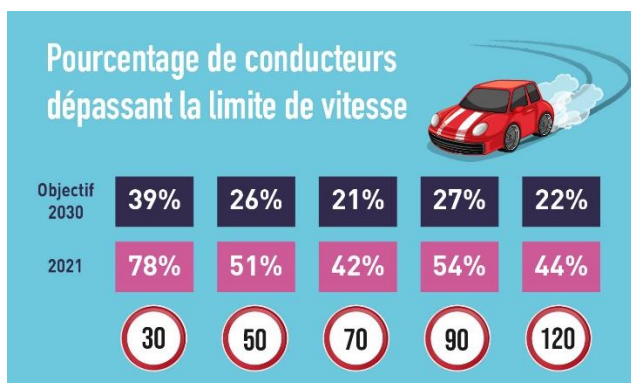
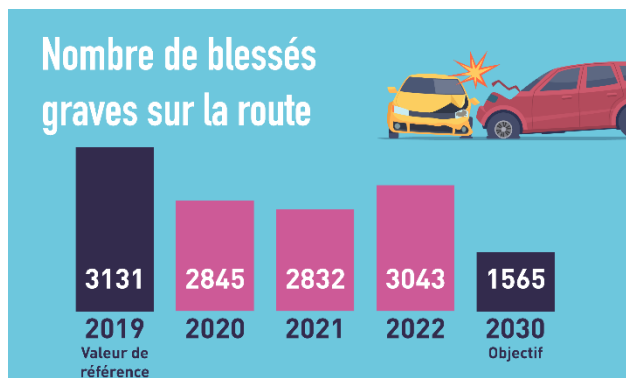
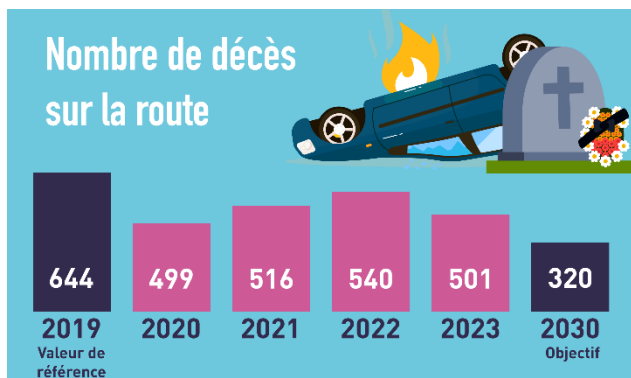
Les bonnes pratiques actuelles prévoient que 95 % des services de secours soient sur place dans les 15 minutes suivant l'appel d'urgence (Van den Berghe, W. et al., 2021). C'est également l'objectif au niveau belge : le délai d'intervention pour 90 % des interventions ne peut dépasser 15 minutes (c'est-à-dire que le 90^e percentile ne doit pas dépasser 15 minutes). Le délai d'intervention est défini de la même manière que dans le projet Baseline (Nuyttens, 2023).

Le 95^e percentile général, toutes périodes et tous emplacements confondus, est de 32 minutes en 2019. Le 50^e percentile, ou médiane, est de 11 minutes. L'objectif belge, visant un délai d'intervention de maximum 15 minutes pour 90 % des interventions, n'est pas atteint. En 2019, 72 % des interventions sont restées en dessous de l'intervalle de 15 minutes (Nuyttens, 2023).

Tableau 2. Percentiles pour var. TIMING (en minutes) par année, 2019 et 2020. Source : SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement, DGGS - Soins de santé – Service Data et Informations Stratégiques

Année	P-1	P-5	P-10	P-25	P-50	P-75	P-90	P-95	P-99
2019	3	5	6	8	11	16	24	32	58
2020	3	5	6	8	11	16	24	33	58

6 Vue d'ensemble



Références

- ACEA (2023) Average age of the EU vehicle fleet, by country. <https://www.acea.auto/figure/average-age-of-eu-vehicle-fleet-by-country/>
- Areal A., Pires C., Pita R., Marques P., & Trigo J. (2024). Distraction (mobile phone use) & fatigue. ESRA3 Thematic report Nr. 3. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). (2024-R-20-EN). Portuguese Road Safety Association. <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2023thematicreportno3distractionandfatigue.pdf>
- Boets, S., Wardenier, N., De Vos, N. & Bouwen, L. (2023a). Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2021 - Drinken en rijden in België, Brussel: Vias institute.
- Boets, S., Wardenier, N., Moreau, N. & De Roeck, M. (2023b). Tweede nationale gedragsmeting "afleiding tijdens het rijden" – Prevalentie van zichtbare potentiële afleiding achter het stuur, Brussel: Vias institute.
- Bouwen, L. (2024). Gehospitaliseerde verkeersgewonden in 2022 – Statistisch rapport, Brussel: Vias institute
- ETSC. (2019). Drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe (Issue December). <https://etsc.eu/progress-in-reducing-drink-driving-in-europe-2019/>
- Euro NCAP. (2022). Hoe moeten de sterren gelezen worden? <https://www.euroncap.com/nl/euro-ncap/hoe-moeten-de-sterren-gelezen-worden/>
- Europese Commissie. (2024). Road safety thematic report – Main factors causing fatal crashes. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/a7428369-8eaf-4032-806e-ea08b46028c0_en?filename=ERSO-TR-MainCauses.pdf
- Federaal Plan voor Verkeersveiligheid 2021-2025. Volledige versie. <https://all-for-zero.be/storage/minisites/federaal-plan-verkeersveiligheid-volledige-versie.pdf>
- Harkin, A. M., Nikolaou, D., Yannis, G. & Surges, F. (2024). Speeding. ESRA3 Thematic report Nr. 7. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). (2024-R-28-EN). Federal Highway Research Institute Germany (BASt). <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2023thematicreportno7speeding.pdf>
- Meesmann, U., Vanhoe, S. & Opendakker, E. (2017) Themadossier Verkeersveiligheid nr. 13. Alcohol. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Moreau N., Vervoort M., Boets S., Silverans P., Verwee I. (2023). Gordeldracht en het gebruik van kinderbeveiligingssystemen in België – Prevalentiemeting, Brussel: Vias institute
- Nuyttens, N. (2023). Hoe lang is de responstijd van de hulpdiensten na een verkeersongeval? Analyse van de EU KPI over "post-crash care" in België, Brussel: Vias institute.
- Slootmans, F. (2023). Statusrapport verkeersveiligheid – Waar staan we na één jaar All For Zero?, Brussel: Vias institute
- Slootmans, F., Delannoy, S. & Van den Berghe, W. (2022). Status van de verkeersveiligheid in België – Achtergrondinformatie bij de Staten-Generaal Verkeersveiligheid 2021, Brussel: Vias institute.
- Slootmans, F. & Desmet, C. (2019). Themadossier Verkeersveiligheid nr. 5. Afleiding, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Tant, M., & Ben Messaoud, Y. (2023). Klikken we onze kinderen wel veilig vast? – Resultaten van een observatiestudie over het gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2022, Brussel: Vias institute
- Van den Berghe, W. & Pelssers, B. (2020). Van den Berghe, W. & Pelssers, B. (2020). Themadossier, nr. 9 - Snelheid en te snel rijden. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Van den Berghe, W.; Nuyttens, N., Segui Gomez, M.; Bijleveld, F.; Weijermars, W. (2021). Methodological guidelines – KPI Post-crash Care. Baseline project, Brussels: Vias institute.

- Van den Broek B., Aarts, L. & Silverans, P. (2022). Baseline report on the KPI Safety belt and Child restraint systems. Baseline project, Brussels: Vias institute
- Vermeulen, C., Vervoort, M., Moreau, N., Boets, S., Wardenier, N., & Silverans, P. (2023). Helmdracht en rijnsnelheid bij de gebruikers van gemotoriseerde tweewielers – Prevalentie in België, Brussel: Vias institute.
- Vias institute. (2023a). Belgium – ESRA3 Country Fact Sheet. ESRA3 survey (E-Survey of Road users' Attitudes). Version 2 (01/2024). [Fact sheet].
<https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2023countryfactsheetbelgium-nl.pdf>
- Vias institute (2023b) Briefing "Afleiding in het verkeer". Brussel, België, Vias institute, www.vias.be/briefing
- Vias institute (2024) Briefing "Rijden onder invloed van alcohol". Brussel, België, Vias institute, www.vias.be/briefing
- Wardenier, N. (2023). De veiligheid van nieuwe personenwagens. Analyse van Baseline KPI vehicle safety voor België. Brussel: Vias institute.
- Wardenier, N., & Silverans, P. (2023). Baseline report on the KPI Vehicle Safety. Baseline project, Brussels: Vias institute.
- Wardenier, N., Vervoort, M., Silverans, P., Boets, S. & Ben Messaoud; Y. (2023a) Nationale gedragsmeting snelheid 2021, Brussel : Vias institute.
- Wardenier, N., Van den Berghe, W., Schram, R., Gaillet, J.-F., Thomas, P., Folla, K., Cleij, D., Silverans, P. & Rizzi, M. (2023b). KPI Vehicle Safety. Methodological Guidelines. Report produced as part the of Trendline project, supported by the European Union. Report in preparation.



Vias institute

Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be