



Rapport n° 2023-R-19-FR

## Rapport sur l'état de la sécurité routière

Où en sommes-nous après un an All for Zero ?



*Service public fédéral  
Mobilité et Transports*

Numéro du rapport	2023-R-19-FR
Dépôt légal	D/2023/0779/43
Client	Service Public Fédéral Mobilité et Transports
Date de publication	2/06/2023
Auteur(s)	Freya Sloomans
Editeur responsable	Karin Genoe

Les vues ou opinions exprimées dans ce rapport ne sont pas nécessairement celles du client.

La reproduction des informations contenues dans ce rapport est autorisée à condition que la source soit explicitement mentionnée : Sloomans, F. (2023). Rapport sur l'état de la sécurité routière - Où en sommes-nous après un an All for Zero ? Bruxelles : Institut Vias

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands.

# Table des matières

Liste des tableaux et figures	4
Résumé	5
1 All for Zero	7
2 Nombre de tués et de blessés graves sur les routes	8
3 Indicateurs de comportement	10
3.1 Vitesse excessive	10
3.2 Conduite sous l'influence de l'alcool	11
3.3 Utilisation de la ceinture de sécurité	12
3.4 Distraction	13
3.5 Deux-roues motorisés sans casque	15
4 Sécurité des véhicules	17
5 Soins médicaux après un accident de la route	19
6 Vue d'ensemble	21
Références	22

## Liste des tableaux et figures

Tableau 1 : Objectifs pour 2030 et 2050. Source : Plan fédéral de sécurité routière, 2021-2025	7
Tableau 2 : Percentiles pour var. TIMING (en minutes) par année, 2019 et 2020. Source : SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement, DGGG - Soins de santé – Service Data et Informations Stratégiques	20
Figure 1 : Evolution du nombre de tués 30 jours, 2012-2021. Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	8
Figure 2 : Evolution du nombre de blessés graves, 2012-2021. Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	9
Figure 3 : Évolution des victimes de la route blessures graves (MAIS3+), 2012-2020. Source : SPF Santé publique	9
Figure 4 : Pourcentage de conducteurs roulant plus vite que la limite de vitesse, 2007-2021. Source : Wardenier et al. (2023)	10
Figure 5 : Pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool, 2003-2021. Source : Brion et al. (2019); Boets et al. (2023)	12
Figure 6 : Pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool par période de la journée, 2003-2021. Source : Brion et al. (2019) & Boets et al. (2023)	12
Figure 7 : Évolution du pourcentage national de port de la ceinture de sécurité, proportion de conducteurs ne portant pas la ceinture de sécurité, 2003-2018. Source : Lequeux & Pelssers (2018) ; Moreau & Vervoort (2023)	13
Figure 8 : Évolution appareil mobile en main, 2013-2020. Source : Boets et al. (2023)	14
Figure 9 : Proportion de conducteurs avec un appareil mobile en main, moyenne nationale par type de route et de véhicule. Source : Boets et al. (2023)	14
Figure 10 : Proportion de conducteurs avec un appareil mobile en main, moyenne nationale et par type de véhicule, 2013-2022. Source : Riguelle & Roynard, 2013 ; Boets et al. (2023)	15
Figure 11 : Pourcentage de conducteurs et de passagers de deux-roues motorisés portant un casque, par type de véhicule. Source : Vermeulen et al. (2023)	16
Figure 12 : Âge moyen du parc de voitures particulières, 2020. Source : ACEA vehicles in use report 2022	17
Figure 13 : Évolution de l'âge du parc de voitures particulières, 2014-2021. Source : Statbel	18
Figure 14 : 95 <sup>e</sup> percentile du délai d'intervention, comparaison européenne. Source : Nuyttens, 2023	19

## Liste des abréviations

ICP	Indicateur Clé de Performance
MAIS	Maximum Abbreviated Injury Scale
MAIS3+	Score MAIS de 3 ou plus
BAC	Blood Alcohol Concentration

# Résumé

« All for Zero » a été lancé en 2021 avec les 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 décédés 30 jours et le nombre de blessés graves, mais aussi pour les comportements à risque, 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 décès sur le lieu de l'accident + le nombre de personnes décédées dans les 30 jours suivant un accident de la route) et le nombre de blessés graves doivent être réduits de 50% à l'horizon 2030. Concrètement, cela représente un maximum de 320 tués 30 jours et un maximum de 1.800 blessés graves.

Au cours de l'année de référence 2019, 644 personnes ont perdu la vie sur les routes belges. En 2021, le nombre de décédés 30 jours a diminué pour atteindre 516, ce qui représente une baisse de 20%. Au cours de l'année de référence 2019, il y a eu 3.600 blessés graves. Ce nombre a diminué de 14%, pour atteindre 3.098 blessés graves en 2021. Cependant, l'année 2021 est restée atypique, certaines mesures Covid ayant eu un impact conséquent sur la mobilité.

Le baromètre de la sécurité routière montre une tendance générale à la hausse en 2022, tant pour les décédés 30 jours que pour le nombre de blessés graves.

## **Comportements à risque**

En 2020 et 2021, des mesures du comportement ont été réalisées dans le cadre du projet Baseline, recueillant plusieurs Indicateurs Clés de Performance (ICP) dans les États membres européens. L'objectif est de réduire d'au moins 50% certains comportements à risque majeurs. Dans chaque cas, les résultats sont comparés aux résultats des mesures comportementales précédentes et des objectifs sont définis.

### *Vitesse excessive*

Il y a encore beaucoup de progrès à faire en ce qui concerne la vitesse excessive. Selon le type de route, 40 à 80% des Belges roulent trop vite.

Sur les routes où la vitesse est limitée à 30 km/h, 78% des conducteurs sont en infraction. Cela signifie que 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 limitées à 50 km/h (51%) et sur les routes limitées à 90 km/h (54%). Tant sur les routes limitées à 70 km/h que sur celles limitées à 120 km/h, 44% des conducteurs dépassent la vitesse autorisée.

### *Conduite sous l'influence de l'alcool*

La proportion de conducteurs sous influence est passée de 2,6% en 2003 à 1,6% en 2021. La proportion de conducteurs sous l'influence de l'alcool varie fortement en fonction de la période de la journée : cette proportion est la plus élevée pendant les nuits de week-end, suivie par les nuits de semaine. À ce niveau aussi, il reste un long chemin à parcourir.

### Utilisation de la ceinture de sécurité

La proportion de conducteurs ne portant pas la ceinture de sécurité est passée de 47% à 5% au cours de la période 2003-2022. Une nette tendance positive a également été observée pour les passagers avant : de 35% en 2003 à 6% en 2021. 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 ne respectaient pas la législation sur le port de la ceinture de sécurité. Cette proportion est passée à 16% lors de la mesure de comportement en 2022.

### Distraction

La mesure de comportement 2021 montre que 3% des conducteurs, tous types de véhicules confondus, ont un appareil mobile en main. Cette proportion est la plus faible chez les conducteurs de bus (0,9%) et la plus élevée chez les conducteurs de camionnette (5,3%) et de camion (5,1%). L'utilisation du GSM augmente également en fonction du régime vitesse. La proportion de conducteurs en infraction a diminué par rapport à la première mesure en 2013, mais cela ne signifie pas que nous utilisons moins notre téléphone portable. En fait, nous l'utilisons différemment : pour lire, écrire, « scroller », « swiper », mais moins pour téléphoner. En d'autres termes, la distraction est plus importante car elle est à la fois cognitive et visuelle.

### Deux-roues motorisés sans casque

La mesure de comportement dans le cadre du projet Baseline mesure pour la première fois la proportion de conducteurs de deux-roues motorisés qui ne portent pas de casque. Tous les passagers observés portent un casque. La proportion de conducteurs de deux-roues motorisés portant un casque est également proche de 100%. Les conducteurs de cyclomoteur portent le casque un peu moins souvent que les conducteurs de moto.

## **Sécurité des véhicules**

Il est difficile d'établir et de suivre un indicateur pour la sécurité des véhicules. L'ICP Baseline actuel pour mesurer la sécurité des véhicules est le pourcentage de voitures particulières nouvellement 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 2020, le parc belge de voitures particulières était âgé de 9,2 ans, alors que la moyenne de l'UE était de 11,8 ans.

## **Soins médicaux après un accident**

En ce qui concerne les soins médicaux prodigués après un accident, la Belgique s'est fixé pour objectif de figurer parmi les cinq premiers pays de l'UE en termes d'ICP, lequel est défini comme suit : « 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<sup>e</sup> percentile) ». L'estimation faite pour la Belgique par le SPF Santé publique est de 32 minutes. Cela place la Belgique au-dessus de la moyenne européenne et ne place pas notre pays parmi les 5 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.

# 1 All for Zero

Au niveau européen, l'objectif ambitieux de ne plus avoir de tués sur les routes européennes d'ici 2050 a été fixé. 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. Une nouvelle édition des États Généraux de la Sécurité Routière a eu lieu en 2021. C'est à cette occasion qu'a été lancée l'initiative « All for Zero » : l'ambition de réduire à zéro, également en Belgique, le nombre de tués sur les routes à l'horizon 2050<sup>1</sup>.

Pour atteindre cet objectif, des plans de sécurité routière ont été élaborés à chaque niveau de gouvernement. Le Plan fédéral de sécurité routière a fixé les objectifs pour 2030 et 2050. Ceux-ci sont présentés dans le Tableau 1. En raison du caractère atypique de l'année 2020<sup>2</sup>, au cours de laquelle la pandémie de Covid a éclaté, l'année 2019 est utilisée comme année de référence.

Dans le même temps, la Commission européenne appelle à un meilleur suivi d'un certain nombre d'Indicateurs Clés de Performance (« ICP »). Dans ce contexte, un projet européen, Baseline<sup>3</sup>, est en cours, dans le cadre duquel des données relatives à ces ICP sont collectées dans les États membres de l'Union européenne. Au moment où les États Généraux de la Sécurité Routière 2021 ont été lancés, aucun résultat n'était encore disponible et il n'était donc pas possible de déterminer des valeurs de référence et des objectifs. Il a donc été décidé, pour les comportements à risque énumérés dans le Tableau 1 de fixer comme objectif une réduction d'au moins 50% pour la période 2020-2030.

Tableau 1 : Objectifs pour 2030 et 2050. Source : Plan fédéral de sécurité routière, 2021-2025

	Valeur de référence (2019)	Objectif 2030	Objectif 2050
Nombre de personnes tuées dans la circulation	644	< 320	0
Nombre de personnes gravement blessées (MAIS3+) dans la circulation	3600	< 1800	< 360
Pourcentage de conducteurs dépassant la limite de vitesse	Réduction d'au moins 50 % entre 2020 et 2030		Réduction d'au moins 90 % entre 2020 et 2050
Pourcentage de conducteurs sous influence (taux d'alcoolémie de 0,05+)			
Pourcentage de conducteurs sans ceinture de sécurité			
Pourcentage de conducteurs utilisant un téléphone portable			
Pourcentage de deux-roues motorisés sans casque			

Des objectifs ont également été fixés en matière de sécurité des véhicules et de soins médicaux prodigués après un accident. En ce qui concerne les soins médicaux, la Belgique s'est fixé pour objectif de figurer parmi les cinq premiers pays de l'UE en termes d'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.

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

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> <https://www.baseline.vias.be/en/>

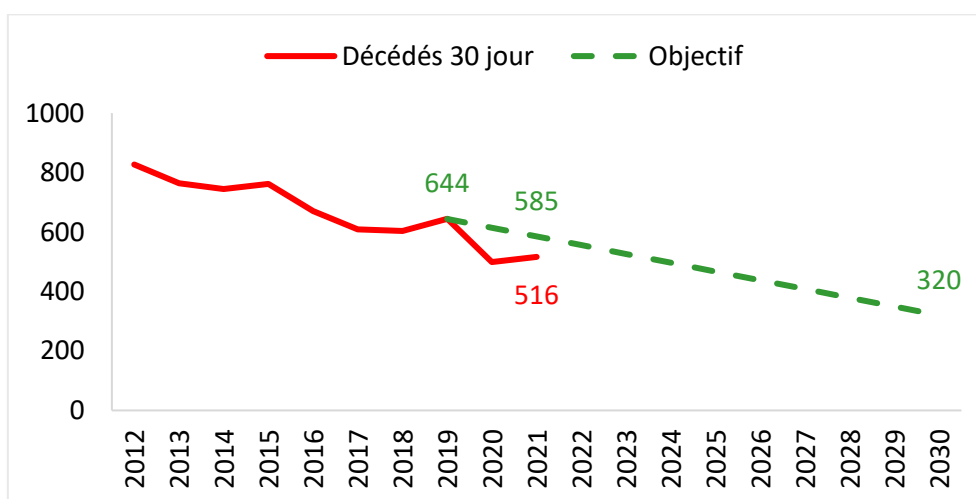
## 2 Nombre de tués et de blessés graves sur les routes

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 2021, le nombre de décédés 30 jours a diminué pour atteindre 516, ce qui représente une baisse de 20% (voir Figure 1). Cependant, 2021 a été une année atypique, avec des mesures Covid telles que le télétravail obligatoire, la fermeture de l'horeca pendant une certaine période, etc. qui ont eu un impact considérable sur la mobilité.

Le baromètre de la sécurité routière montre une tendance globale à la hausse en 2022 : au cours des 9 premiers mois de 2022, le nombre de décédés 30 jours a augmenté de 16% par rapport aux 9 premiers mois de 2021. Si cette augmentation se poursuit, il y aura 600 tués sur nos routes en 2022. Nous ferions ainsi à peine mieux que l'année de référence 2019.

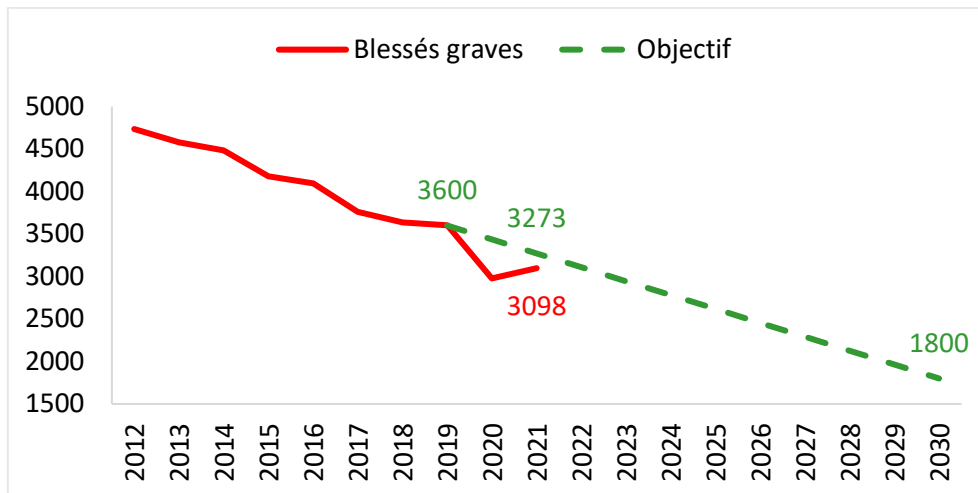
Figure 1 : Evolution du nombre de tués 30 jours, 2012-2021. Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



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 3.600 blessés graves. Ce nombre a diminué de 14% pour atteindre 3.098 blessés graves en 2021. Au cours des 9 premiers mois de 2022, on observe également une tendance négative du nombre de blessés graves. Il y a une augmentation de 12% par rapport aux 9 premiers mois de 2021. Toujours en ce qui concerne les blessés graves, la situation en 2022 ne serait que légèrement meilleure que celle de l'année de référence 2019.



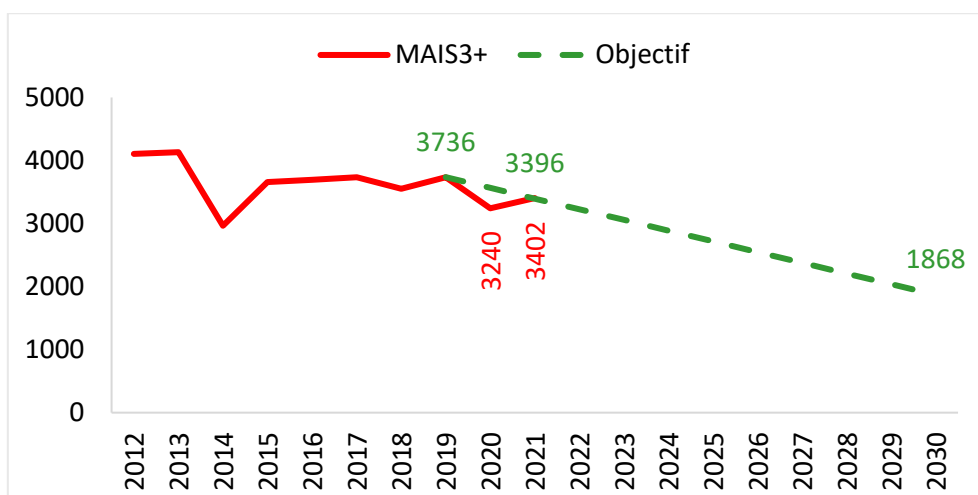
Figure 2 : Evolution du nombre de blessés graves, 2012-2021. Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



Bien que les données policières contiennent des informations très détaillées sur les accidents de la route, elles ne sont pas exhaustives. Certains accidents ne sont pas enregistrés parce que la police n'en est pas informée. De plus, il n'est pas facile pour les services de police, qui basent leur enregistrement sur les conditions sur le lieu de l'accident, de juger de la durée d'hospitalisation. 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 et al., non encore publié, Bouwen, L., Nuytens, N., & Martensen, H. (2022)).

Au cours de l'année de référence 2019, 3.736 victimes MAIS3+ ont été hospitalisées en Belgique à la suite d'un accident de la route. Ce nombre est tombé à 3.240 en 2020, dépassant légèrement l'objectif fixé. Le nombre de victimes MAIS3+ en 2021 a été estimé sur la base des données de la police. Cette estimation provisoire indique qu'il y a eu 3.402 victimes MAIS3+ cette année-là.

Figure 3 : Évolution des victimes de la route blessures graves (MAIS3+), 2012-2020. Source : SPF Santé publique



## 3 Indicateurs de comportement

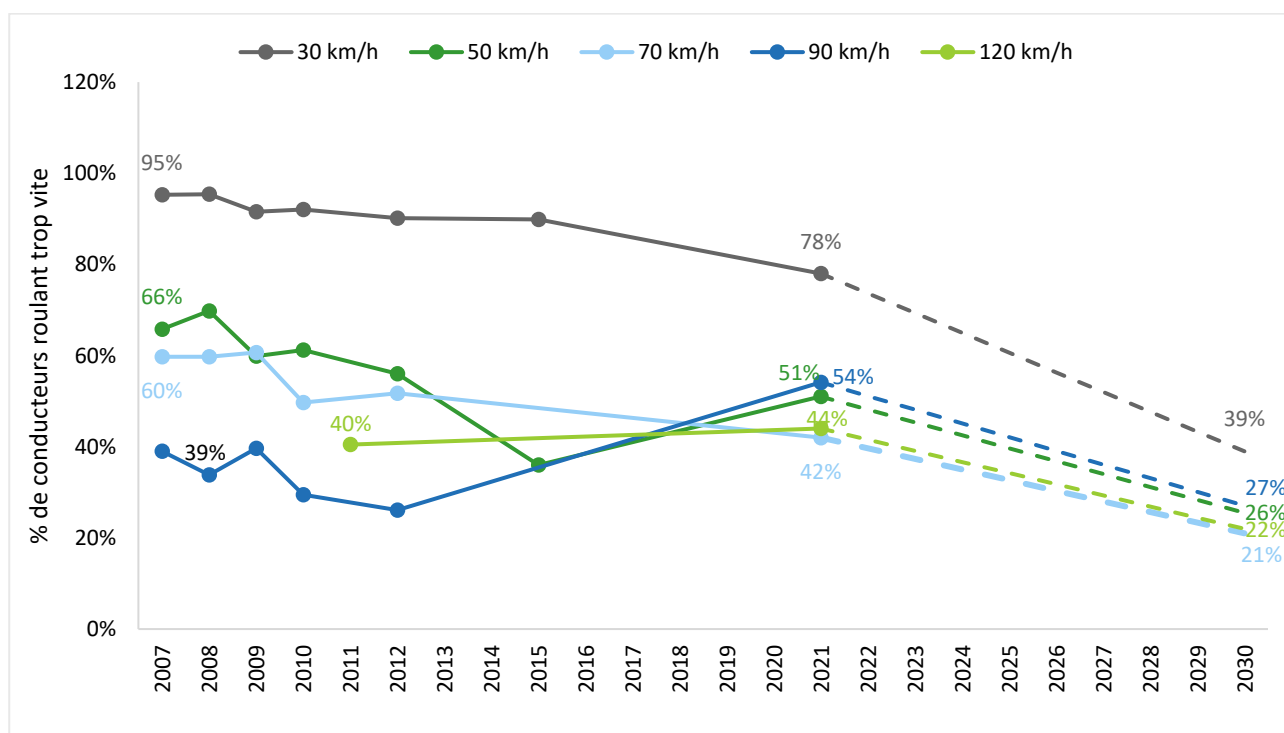
### 3.1 Vitesse excessive

La vitesse joue un rôle important dans la sécurité routière : elle influe à la fois sur le risque d'accident et sur sa gravité (Van den Berghe et Pelssers, 2020). Selon l'UE, entre 40 et 50% des conducteurs dépassent la limitation de vitesse, dont 10 à 20% de plus de 10 km/h (Commission européenne, 2018).

Depuis 2007, l'institut Vias effectue des mesures de vitesse sur des routes en fonction de différents régimes de vitesse (Riguelle, 2009 ; Riguelle, 2012b ; Riguelle, 2012a ; Riguelle, 2013a ; Temmerman, 2016 ; Trotta, 2016). La Figure 4 montre l'évolution historique des mesures de vitesse, les résultats de la mesure de comportement dans le contexte du projet Baseline et les objectifs qui peuvent en être déduits, comme indiqué dans le Tableau 1 (2021). Il existe de nettes différences dans la proportion de conducteurs en infraction en fonction du régime de vitesse. Tant pour les pourcentages Baseline que pour les pourcentages belges, seuls les conducteurs qui sont libres de choisir leur propre vitesse ont été pris en compte. L'ICP reflète ainsi principalement le comportement des conducteurs en matière de vitesse et n'est pas influencé, par exemple, par la fréquence des embouteillages. Techniquement, le libre choix de la vitesse signifie que les mesures n'ont été prises qu'à des emplacements sans éléments d'infrastructure influençant le comportement en matière de vitesse et que seules ont été retenues les mesures des conducteurs pour lesquels aucune autre voiture ne circulait 5 secondes avant la voiture observée.

Il y a encore beaucoup de progrès à faire en matière d'excès de vitesse. Selon le type de route, 40 à 80% des Belges roulent trop vite. L'objectif est de réduire de moitié le nombre de conducteurs dépassant la vitesse maximale autorisée à l'horizon 2030. Les objectifs sont présentés dans la Figure 4. Au cours de la mesure de comportement de 2021, 10,51 millions de voitures particulières ont été observées. Seules les voitures particulières circulant à vitesse libre (3,46 millions) ont été prises en compte pour l'analyse.

Figure 4 : Pourcentage de conducteurs roulant plus vite que la limite de vitesse, 2007-2021. Source : Wardenier et al. (2023)



Sur les routes où la vitesse est limitée à 30 km/h, 78% des conducteurs sont en infraction. Cela signifie que les excès de vitesse sont de loin les plus fréquents sur ce type de route. On observe toutefois une évolution positive pour ce régime de vitesse, car en 2007, pas moins de 95% des conducteurs ne respectaient pas la limitation de vitesse.

Plus de la moitié des conducteurs sont en excès de vitesse sur les routes limitées à 50 km/h (51%) et sur les routes limitées à 90 km/h (54%). Sur les routes limitées à 50 km/h, la mesure de vitesse de 2015 a enregistré une forte baisse du pourcentage de conducteurs en infraction. La mesure de comportement de 2021 montre toutefois une nouvelle hausse de ce pourcentage. Sur les routes limitées à 90 km/h, la proportion de conducteurs en infraction est passée de 39% en 2007 à 54% en 2021.

Tant sur les routes limitées à 70 km/h que sur celles limitées à 120 km/h, plus de 4 conducteurs sur 10 roulent à une vitesse supérieure à celle autorisée. La première mesure de vitesse sur les routes limitées à 120 km/h a eu lieu en 2011.

## 3.2 Conduite sous l'influence de l'alcool

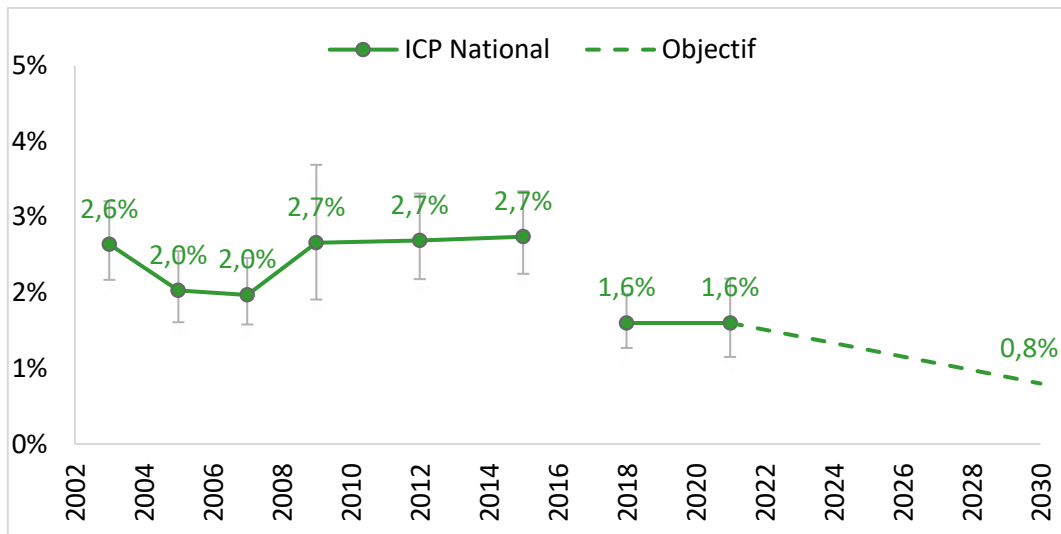
La conduite sous influence est l'une des principales causes d'insécurité routière. La consommation d'alcool affecte notre capacité à conduire, notamment en augmentant le temps de réaction, en diminuant la vigilance et la vision, et en réduisant le jugement et les réflexes (Meesmann et al., 2017). On estime qu'environ 2% des kilomètres parcourus dans l'UE le sont avec une alcoolémie (BAC) illégale 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 rapporté par les conducteurs. Il y a donc encore beaucoup de progrès à faire en Belgique en matière de conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues (Slootmans & Van den Berghe, 2021). 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 mesure de comportement de la conduite sous influence (CSI) a été réalisée tous les deux à trois ans de 2003 à 2018 par l'institut Vias (Dupont, 2005 ; Dupont, 2007 ; Riguelle & Dupont, 2012 ; Riguelle, 2014 ; Focant, 2015 ; Brion et al., 2019). Au cours de la mesure de comportement alcool 2021, 8.412 conducteurs de voiture particulière ont été contrôlés. L'évolution historique, les résultats de la mesure de comportement dans le cadre de Baseline et l'objectif sont présentés dans la Figure 5.

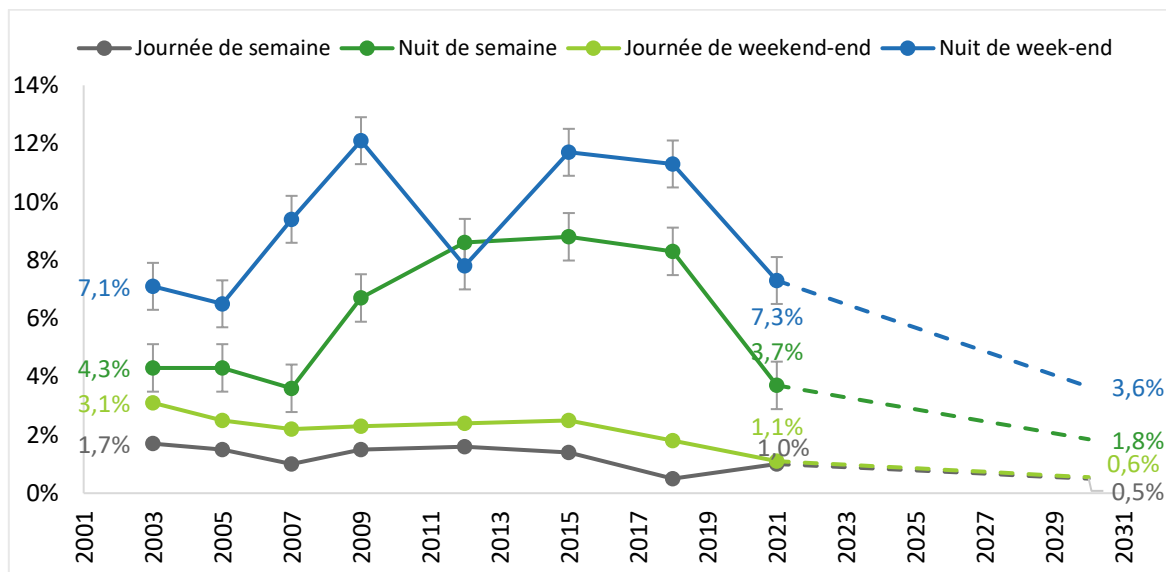
En raison d'une nouvelle formule de pondération, les résultats de la mesure de comportement de 2021 ne sont pas entièrement comparables à ceux des éditions précédentes. Cette nouvelle méthode de pondération a également été appliquée aux résultats de 2018, afin d'obtenir une image plus fidèle de l'évolution par rapport aux deux mesures du comportement. Le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool est resté le même entre 2018 et 2021 : 1,6% (Boets et al., 2023). 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 à 2030. Pour l'atteindre, il faudra déployer des efforts considérables, d'autant plus que cette mesure a été réalisée pendant la pandémie de COVID-19, qui pourrait avoir un impact sur la conduite sous l'influence d'alcool et sur ses facteurs de risque (Boets et al., 2023).

Figure 5 : Pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool, 2003-2021. Source : Brion et al. (2019); Boets et al. (2023)



La proportion de conducteurs sous l'influence de l'alcool varie fortement selon la période de la journée. La Figure 6 montre que la proportion de conducteurs conduisant sous l'influence de l'alcool est la plus élevée pendant les nuits de week-end (7,3% en 2021), suivie par les nuits de semaine (3,7% en 2021). La proportion de conducteurs en état d'ébriété est restée stable pendant les nuits de week-end, malgré de fortes hausses et baisses au fil du temps, par rapport au début des mesures en 2003.

Figure 6 : Pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool par période de la journée, 2003-2021. Source : Brion et al. (2019) & Boets et al. (2023)



### 3.3 Utilisation de la ceinture de sécurité

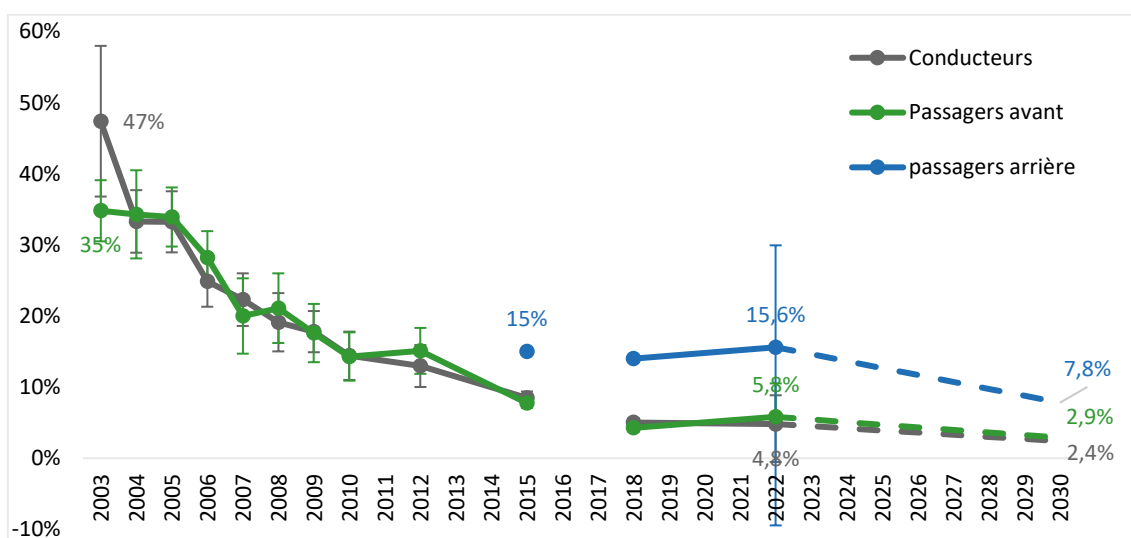
Le pourcentage d'occupants portant la ceinture de sécurité constitue également un ICP dans le projet Baseline. Il a également été inclus dans le Plan fédéral de sécurité routière. Là encore, l'objectif est de réduire de moitié le nombre d'occupants en infraction à l'horizon 2030.

Depuis 2003, l'institut Vias réalise des mesures de comportement liées au port de la ceinture de sécurité (Riguelle, 2013b ; Lequeux, 2016 ; Lequeux & Pelssers, 2018). La proportion de conducteurs ne portant pas la ceinture de sécurité a baissé de 47% à 5% sur la période 2003-2022. Une nette évolution positive a

également été observée pour les passagers avant. En 2003, 35% des passagers avant ne portaient pas la ceinture de sécurité. En 2022, cette proportion était encore de 6%. Pour les conducteurs comme pour les passagers avant, la proportion d'occupants ne portant pas la ceinture de sécurité est restée stable entre 2018 et 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 ne respectaient pas la législation en matière de port de la ceinture de sécurité. Cette proportion est restée stable lors de la mesure suivante du port de la ceinture de sécurité, mais est passée à 16% lors de la mesure de comportement en 2022.

Pour la Région bruxelloise, une amélioration a été observée avec la mesure de comportement 2022, tandis que la Flandre et la Wallonie affichent de moins bons résultats par rapport aux mesures précédentes.

Figure 7 : Évolution du pourcentage national de port de la ceinture de sécurité, proportion de conducteurs ne portant pas la ceinture de sécurité, 2003-2018. Source : Lequeux & Pelssers (2018) ; Moreau et al. (2023)



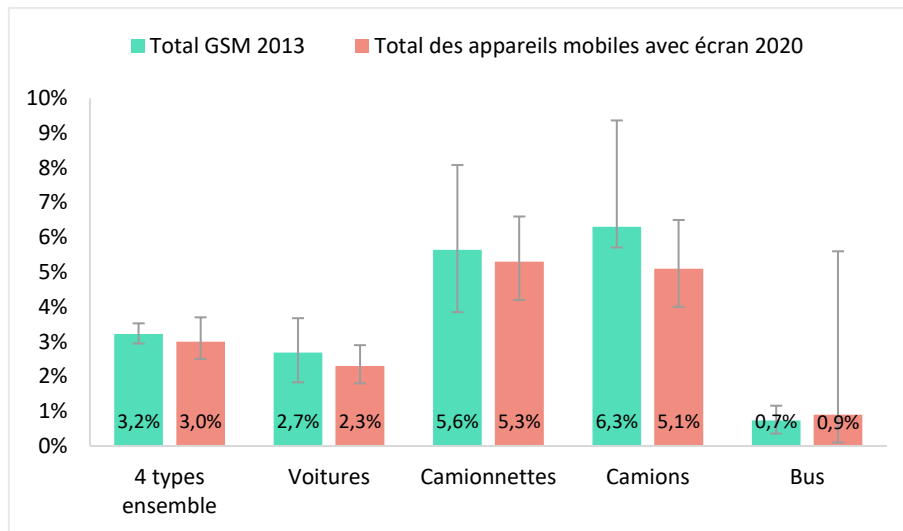
### 3.4 Distraction

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 en même temps 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 simultanément, ce n'est pas le cas en réalité (Slootmans & Desmet, 2019).

Une seule mesure de comportement liée à la distraction a été réalisée dans le passé (Riguelle & Roynard, 2014). Cette mesure portait sur l'utilisation illégale, c'est-à-dire sans kit mains libres, du GSM au volant en Belgique. Elle a montré que 4,5% des conducteurs observés étaient distraits par un téléphone portable.

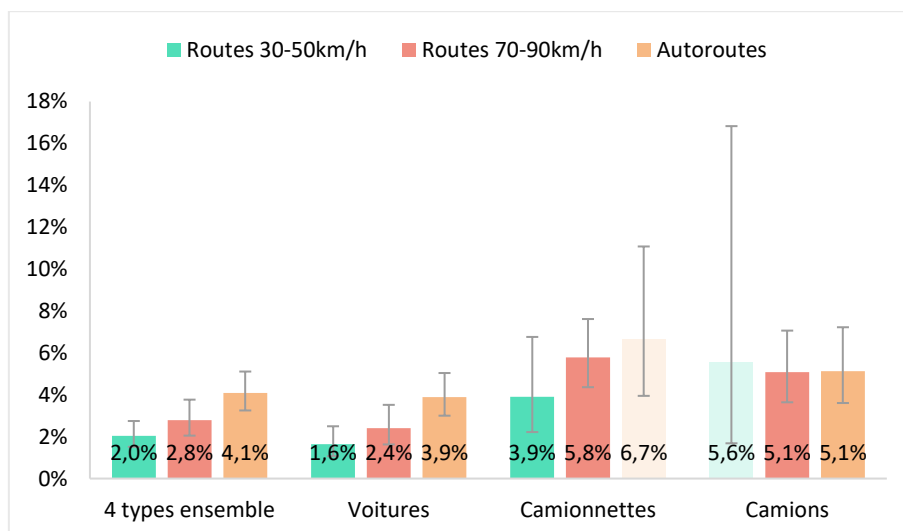
Lors de la mesure de comportement de 2021, la proportion de conducteurs conduisant avec un appareil électronique mobile avec écran en main a de nouveau été examinée. 16.845 conducteurs ont été observés, dont 14.104 voitures, 2.511 camionnettes, 2.324 camions et 230 bus. L'objectif est à nouveau de réduire de moitié le nombre de conducteurs en infraction à l'horizon 2030.

Figure 8 : Évolution appareil mobile avec écran en main, 2013-2020. Source : Boets et al. (2023)



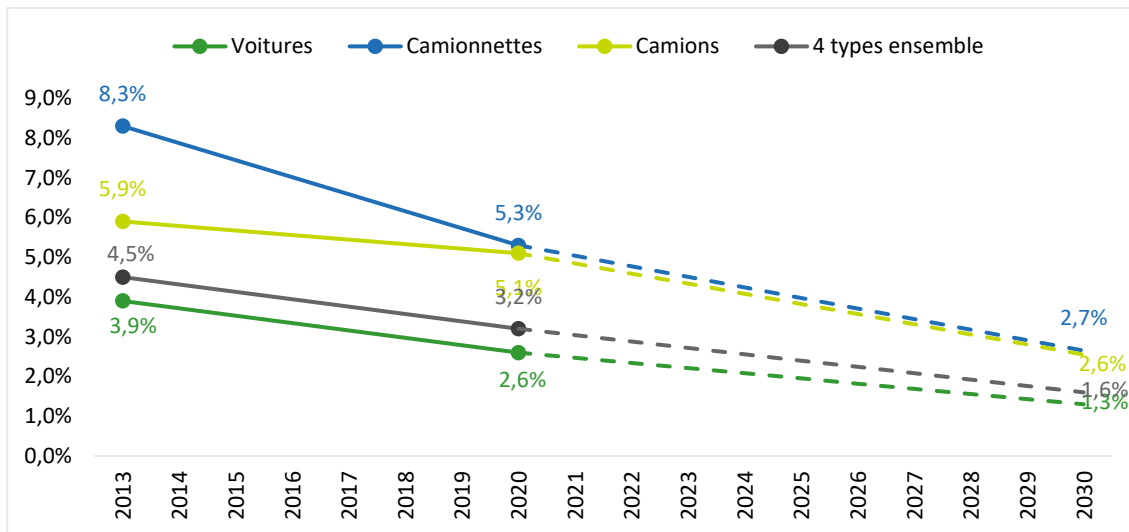
La proportion de conducteurs utilisant un appareil électronique mobile/GSM avec écran dans la circulation a diminué par rapport à 2013. Tous types de véhicules confondus, 3,2% des conducteurs tiennent un appareil mobile avec écran en main. Les conducteurs de camionnette (5,3%) et de camion (5,1%) conduisent nettement plus souvent avec un appareil avec écran en main que les conducteurs de voiture (2,6%) et les conducteurs de bus (0,7%). L'échantillon de conducteurs de bus est trop petit pour être analysé séparément. L'utilisation de l'appareil mobile avec écran augmente également en fonction du régime de vitesse : la proportion de conducteurs en infraction est la plus élevée sur les autoroutes et la plus faible sur les routes où la vitesse est limitée à 30 ou 50 km/h. Certains sous-groupes (camionnettes et camions) sont trop petits pour permettre une analyse fiable (voir les barres de couleur claire) (Boets et al., 2023).

Figure 9 : Proportion de conducteurs avec un appareil mobile avec écran en main, moyenne nationale par type de route et de véhicule. Source : Boets et al. (2023)



Pour tous les types de véhicules, on constate une diminution de la proportion de conducteurs en infraction par rapport à la première mesure effectuée en 2013. Il apparaît donc que nous employons moins le GSM et que nous l'utilisons différemment : pour lire, écrire, « scroller », « swiper », et moins qu'avant pour téléphoner. Cela signifie que la distraction est plus importante, car elle est à la fois cognitive (l'esprit du conducteur est centré sur la lecture/l'écriture/le « scroll »/...) et visuelle (les yeux du conducteur sont rivés sur l'appareil mobile, et non sur la route).

Figure 10 : Proportion de conducteurs avec un appareil mobile en main, moyenne nationale et par type de véhicule, 2013-2022. Source : Riguelle & Roynard, 2013 ; Boets et al. (2023)



La proportion de conducteurs conduisant avec un appareil mobile avec écran en main est la plus élevée à Bruxelles et la plus faible en Flandre. La proportion de conducteurs en infraction est nettement plus élevée pendant les heures creuses en semaine que pendant les week-ends.. Cela pourrait s'expliquer par la composition du trafic : les jours de semaine, le trafic professionnel est plus important et le nombre de conducteurs sans passagers est plus élevé (Boets et al., 2023).

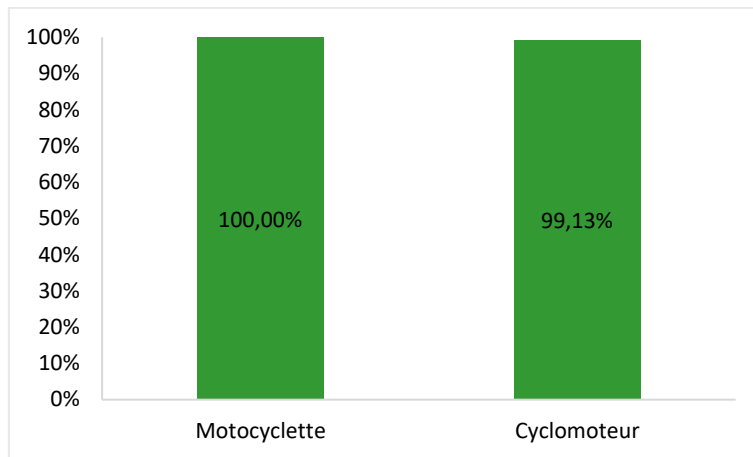
Pour les voitures particulières, l'âge et le sexe des conducteurs en infraction ont également été pris en compte. La proportion de conducteurs conduisant avec un appareil mobile avec écran en main diminue de manière significative avec l'âge. Les hommes sont aussi significativement plus susceptibles de conduire avec un appareil mobile avec écran en main que les femmes (Boets et al., 2023).

### 3.5 Deux-roues motorisés sans casque

Pour la première fois, la mesure de comportement dans le cadre du projet Baseline mesure la proportion de conducteurs de deux-roues motorisés ne portant pas de casque. Pour 1.183 conducteurs, dont 829 motocyclistes et 354 cyclomotoristes, et 80 passagers, il a été vérifié à 100 emplacements s'ils portaient ou non un casque. En ce qui concerne les autres comportements à risque, l'objectif est de réduire de moitié le nombre de conducteurs en infraction à l'horizon 2030.

Tous les passagers observés portaient un casque. La proportion de conducteurs de deux-roues motorisés qui portent un casque est également proche de 100%. Les conducteurs de cyclomoteurs (y compris les utilisateurs de speed pedelec) portent le casque un peu moins souvent que les conducteurs de motos.

Figure 11 : Pourcentage de conducteurs et de passagers de deux-roues motorisés portant un casque, par type de véhicule.  
Source : Vermeulen et al. (2023)





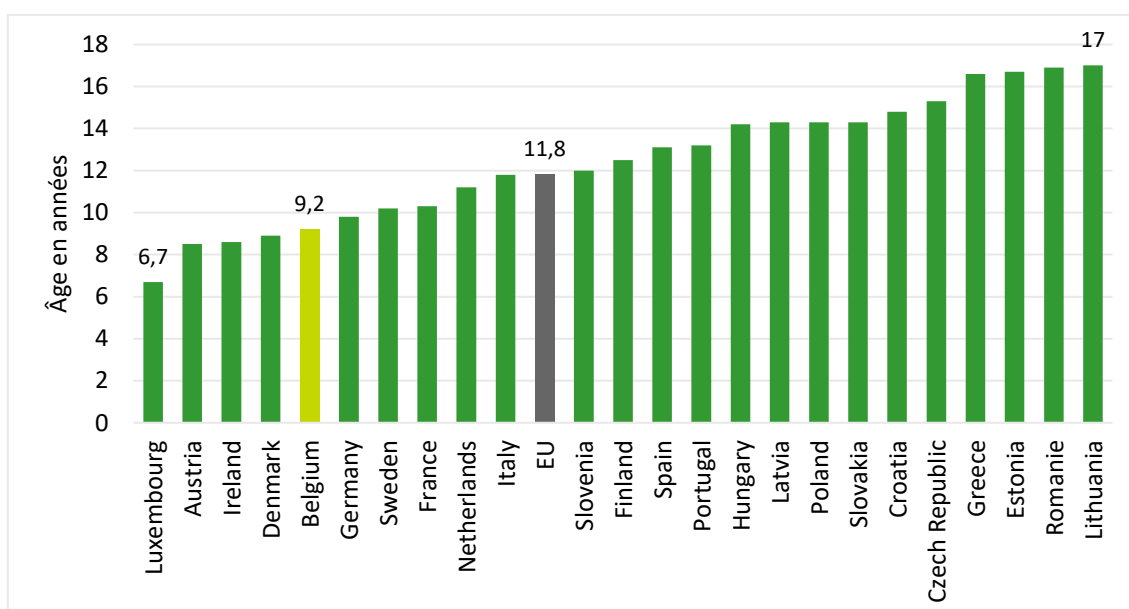
## 4 Sécurité des véhicules

Il est difficile d'établir et de suivre un indicateur de la sécurité des véhicules. L'ICP Baseline actuel pour la sécurité des véhicules est le pourcentage de voitures particulières nouvellement immatriculées au cours de l'année écoulée dont la notation de sécurité Euro NCAP est égale ou supérieure à une valeur seuil prédéterminée. 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 valable de la sécurité des véhicules dans un pays. L'indicateur ne concerne 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, non encore publié). 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, non encore publié).

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 (les voitures particulières sans notation Euro NCAP sont incluses dans le total) (Wardenier, non encore publié).

Une alternative à cet ICP est l'âge moyen de l'ensemble du parc de voitures particulières. Selon les chiffres de l'ACEA<sup>4</sup>, l'âge moyen du parc de voitures particulières en 2020 en Belgique était de 9,2 ans. En 2015, l'âge du parc belge de voitures particulières était de 7,7 ans. La moyenne européenne était de 11,8 ans en 2020. 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 12 : Âge moyen du parc de voitures particulières, 2020. Source : ACEA vehicles in use report 2022

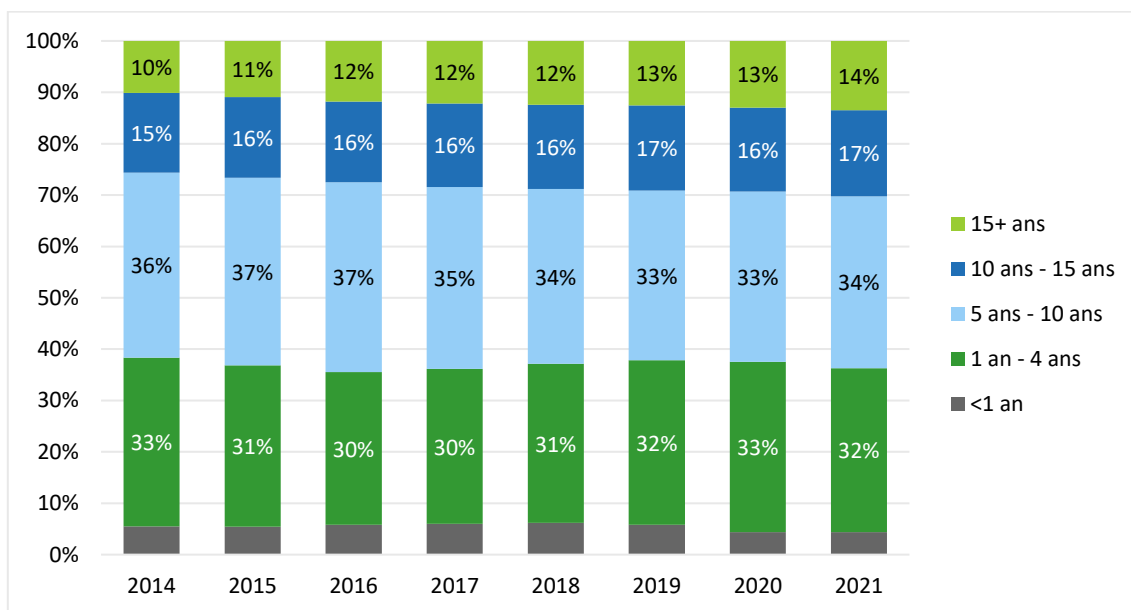


<sup>4</sup> <https://www.acea.auto/figure/average-age-of-eu-vehicle-fleet-by-country/>

Statbel recueille des données sur le parc des véhicules<sup>5</sup>, 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 13 montre que la répartition par âge du parc de voitures particulières est restée relativement stable au cours des huit 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 5 à 10 ans et de moins d'un an a légèrement diminué.

Figure 13 : Évolution de l'âge du parc de voitures particulières, 2014-2021. 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 7,8 ans en 2017-2018.

<sup>5</sup> <https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/parc-de-vehicules#documents>

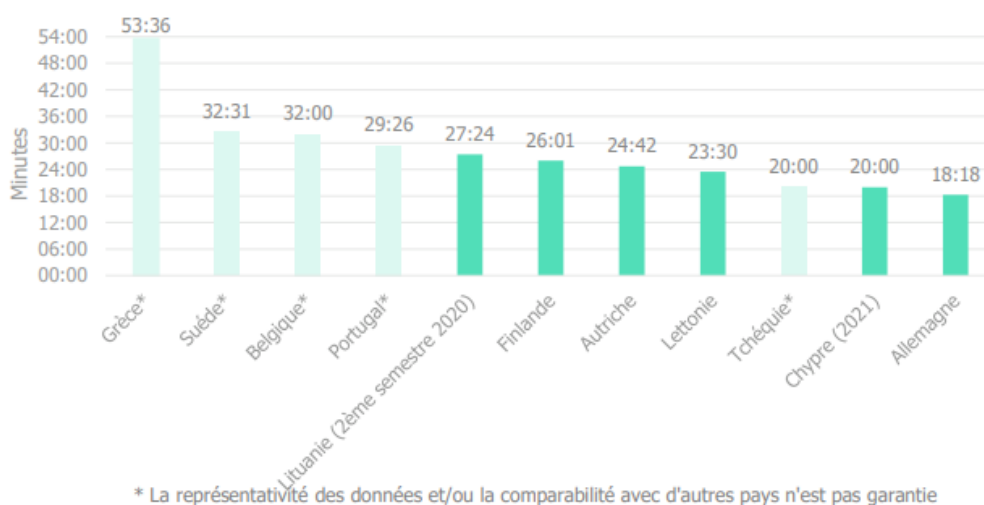
## 5 Soins médicaux après un accident de la route

L'ICP établi dans Baseline se définit comme suit : « 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<sup>e</sup> percentile) ». L'exigence minimale est de fournir le 95<sup>e</sup> 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, W. 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<sup>e</sup> 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 ambureg<sup>6</sup>, 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 dans la Figure 14. Onze pays européens ont calculé le 95<sup>e</sup> 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 et notre pays ne figure pas parmi les 5 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 14 : 95<sup>e</sup> percentile du délai d'intervention, comparaison européenne. Source : Nuyttens, 2023



<sup>6</sup> 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.

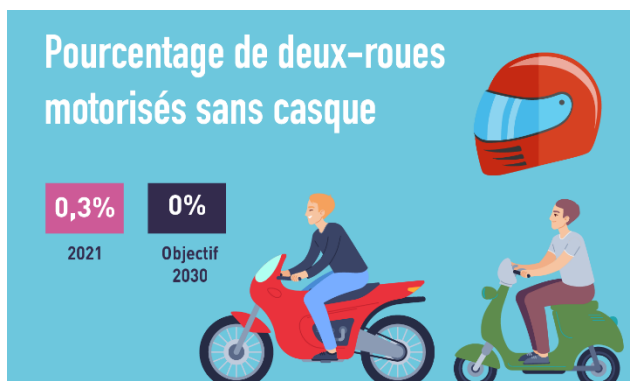
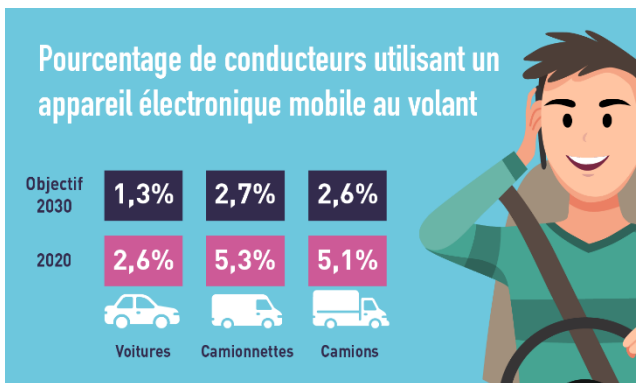
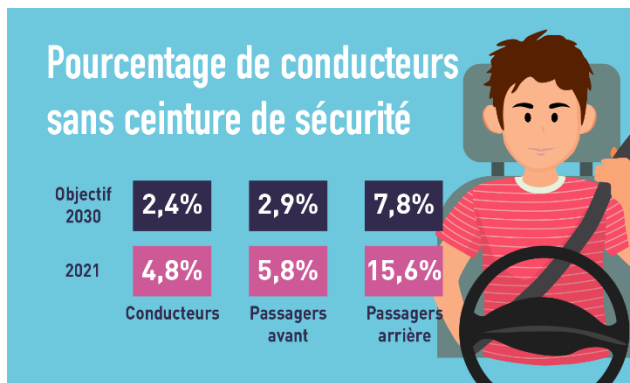
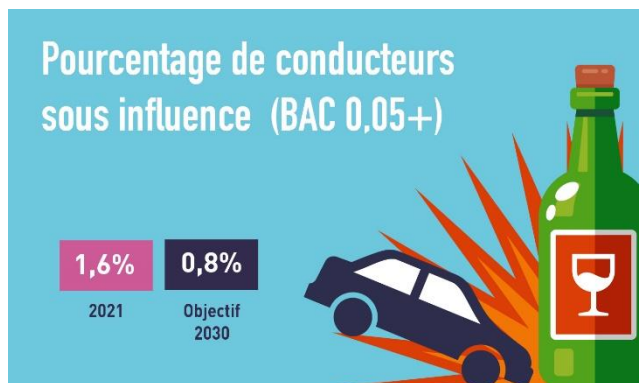
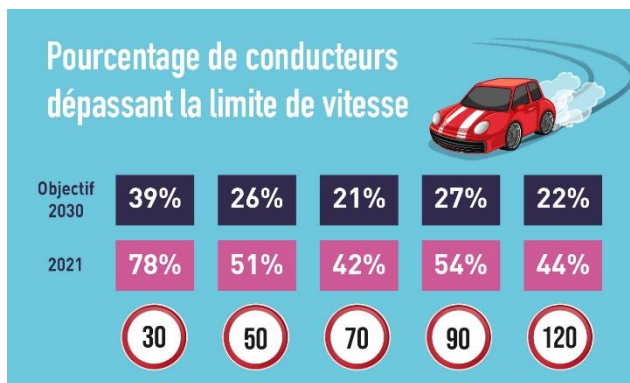
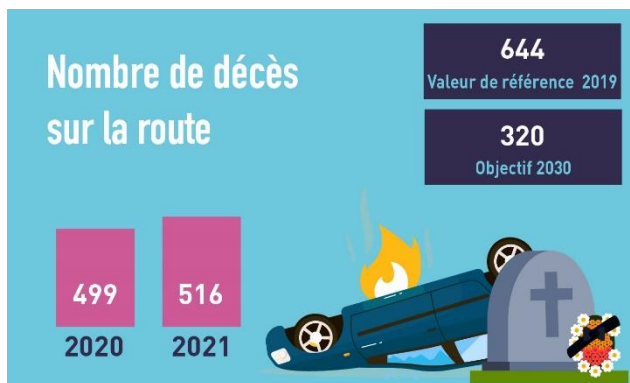
Les bonnes pratiques actuelles prévoient que 95% des services de secours soient sur place dans les 15 minutes suivant l'appel d'urgence (Van den Berghe, W. et al., 2021). C'est également l'objectif au niveau belge : le délai d'intervention pour 90% des interventions ne peut dépasser 15 minutes (c'est-à-dire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

Comme le montre le Tableau 2, le 95<sup>e</sup> percentile général, toutes périodes et tous emplacements confondus, est de 32 minutes en 2019. Le 50<sup>e</sup> 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 vehicles in use report 2022 <https://www.acea.auto/files/ACEA-report-vehicles-in-use-europe-2022.pdf>
- Boets, S. ; Wardenier, N. ; De Vos, N. & Bouwen, L. (2023) Mesure nationale de comportement « Conduite sous l'influence de l'alcool » 2021 - L'alcool au volant en Belgique, Bruxelles : Institut Vias
- Boets, S., Wardenier, N., Moreau, N. & De Roeck, M. (2023). Nationale gedragsmeting "afleiding tijdens het rijden" 2020 – Prevalentie van zichtbare potentiële afleiding achter het stuur, Bruxelles: Institut Vias.
- Bouwen, L., Nuyttens, N., & Martensen, H. (2022). Les blessés de la route hospitalisés – Analyse des données hospitalières belges de 2005 à 2020, Bruxelles: Institut Vias
- Bouwen, L.; Nuyttens, N. & Martensen, H. (rapport en préparation). Les blessés de la route hospitalisés, Bruxelles: Institut Vias
- Brion, M., Meunier, J-C. & Silverans, P. (2019). Alcool au volant : l'état de la situation en Belgique. Mesure nationale de comportement « Conduite sous l'influence de l'alcool » 2019. Bruxelles, Belgique: Institut Vias – Kenniscentrum.
- Dupont, E. (2005). Mesure nationale de comportement « conduite sous influence » – édition 2005. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité routière.
- Dupont, E. (2007). Mesure nationale de comportement « Conduite sous l'influence de l'alcool » – 2007. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité routière.
- 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). Comment lire les étoiles? <https://www.euroncap.com/fr/euro-ncap/comment-lire-les-%C3%A9toiles/>
- European Commission. (2018). Speed and Speed Management. February (European Commission, Directorate General for Transport.), 121.
- Plan fédéral de sécurité routière 2021-2025. Version complète.
- Focant N. (2016) Boire et conduire : le faisons-nous trop souvent ? Mesure nationale de comportement « Conduite sous l'influence de l'alcool » 2015. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité routière
- Lequeux Q. (2016). Quid du respect du port de la ceinture de sécurité? Résultats de la mesure de comportement ceinture 2015. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité routière.
- Lequeux, Q. & Pelssers, B. (2018), Tout le monde porte-t-il la ceinture ? Résultats de la mesure de comportement sur le port de la ceinture de sécurité 2018, Bruxelles, Belgique: Institut Vias - Centre de Connaissance Sécurité routière
- Meesmann, U., Vanhoe, S. & Opdenakker, E. (2017) Dossier thématique Sécurité Routière n° 13. Alcool. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière
- Nuyttens, N. (2023). Quel est le délai d'intervention des services de secours après un accident de la route ? Analyse du KPI UE concernant le « post-crash care » en Belgique, Bruxelles: Institut Vias
- Riguelle, F. (2009). Mesure nationale de comportement vitesse 2003 – 2007. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité routière.
- Riguelle, F. (2012a). Mesure nationale de comportement "vitesse sur autoroutes" - 2011 Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité routière.
- Riguelle, F. (2012b). Mesure nationale de comportement vitesse – 2010. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité routière.

- Riguelle, F. (2013a). Mesure nationale de comportement vitesse - 2012. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité routière.
- Riguelle, F. (2013b). Mesure nationale de comportement port de la ceinture - 2012 Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité routière.
- Riguelle, F. (2014). Au volant après un verre de trop ? Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2012. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité routière.
- Riguelle, F., & Dupont, E. (2012). Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2009. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité routière
- Riguelle, F., & Roynard, M. (2014). Conduire sans les mains - Utilisation du GSM et manipulation d'autres objets pendant la conduite sur le réseau routier Belge. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité routière.
- Slootmans, F. & Van den Berghe, W. (2022). Situation de la sécurité routière en Belgique - Informations de base pour les États Généraux de la Sécurité Routière 2021, Bruxelles: Institut Vias
- Slootmans, F., & Desmet, C. (2019). Dossier thématique Sécurité routière n° 5. Distraction (Vol. 5). Bruxelles, Belgique: institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.
- Temmerman P. (2016). Trop vite en agglomération Résultats du mesure de comportement en matière de vitesse en agglomération réalisée par l'IBSR en 2015
- Trotta M. (2016) Que nous apprennent les données GPS sur la vitesse sur nos routes ? Mesure de comportement vitesse hors agglomération 2015. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité routière.
- Van den Berghe, W. & Pelssers, B. (2020). Dossier thématique n° 9 – Vitesse et vitesse excessive. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de connaissance Sécurité routière.
- Van den Berghe, W. et al. (2021). Methodological guidelines – KPI Post-crash Care. Baseline project, Brussels: Vias institute
- Vermeulen, C., Moreau, N., Boets, S., Wardenier, N., Vervoort, M., & Silverans, P. (2023). Port du casque et vitesse pratiquée des utilisateurs de deux-roues motorisés – Prévalence en Belgique, Bruxelles: Institut Vias
- Wardenier, N. (2023). De veiligheid van nieuwe personenwagens. Analyse van Baseline KPI vehicle safety voor België. Brussel: Vias institute.
- Wardenier, N., Vervoort, M., Silverans, P., Boets, S. & Ben Messaoud, Y. (2023) Mesure nationale de comportement en matière de vitesse 2021, Bruxelles : Vias institute



**Institut Vias**

Chaussée de Haacht 1405  
1130 Bruxelles

+32 2 244 15 11

[info@vias.be](mailto:info@vias.be)

[www.vias.be](http://www.vias.be)