



Rapport n° 2024-R-08-FR

Rapport sur l'état de la sécurité routière 2023

Où en sommes-nous deux ans après le lancement de « All for Zero » ?

Numéro du rapport	2024 - R - 08 - FR
Dépôt légal	D/2024/0779/17
Client	Service public fédéral Mobilité et Transports
Date de publication	30/01/2024
Auteur(s)	Sofie Boets, Freya Sloomans, Annelies Schoeters, Charlotte Dehaes
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 :

Boets, S., Sloomans, F., Schoeters, A., Dehaes, C. (2024). Rapport sur l'état de la sécurité routière 2023 - Où en sommes-nous deux ans après le lancement de « All for Zero » ?, Bruxelles : Vias institute
Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands.

Table des matières

Liste des tableaux et figures	4
Résumé	5
1 All for Zero	8
2 Nombre de tués et de blessés graves sur les routes	10
3 Indicateurs de comportement	12
3.1 Vitesse excessive	12
3.2 Conduite sous l'influence de l'alcool	14
3.3 Utilisation de la ceinture de sécurité	16
3.4 Distraction	17
3.5 Port du casque sur les deux-roues motorisés	19
4 Sécurité des véhicules	21
5 Soins médicaux après un accident de la route	23
6 Vue d'ensemble	25
Références	26

Liste des tableaux et figures

Tableau 1. Objectifs pour 2030 et 2050. Source : Plan fédéral de sécurité routière, 2021-2025 & Sloomans, F. (2022)	8
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	24
Figure 1. Évolution du nombre de tués 30 jours, 2012-2023. Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium).	10
Figure 2. Évolution du nombre de blessés graves, 2012-2023. Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium).	11
Figure 3. Évolution des victimes de la route avec blessures graves (MAIS3+), 2012-2022. Source : SPF Santé publique	11
Figure 4. Pourcentage de conducteurs roulant plus vite que la limite de vitesse, 2007-2021, et objectif pour 2030. Source : Wardenier et al. (2023)	13
Figure 5. Évolution de la proportion d'automobilistes ayant dépassé la limitation de vitesse sur les différents types de routes au moins plusieurs fois par mois au cours des 12 derniers mois (2020-2023). Source : Institut Vias (2023)	14
Figure 6. Pourcentage de conducteurs dont l'alcoolémie dépasse la limite légale, 2003-2021, et objectif pour 2030. Source : Boets et al. (2023)	15
Figure 7. Évolution de la proportion d'automobilistes qui ont pris le volant après avoir consommé de l'alcool au moins plusieurs fois par mois au cours des 12 derniers mois (2020-2023). Source : Institut Vias (2023)	15
Figure 8. Pourcentage de conducteurs et de passagers ne portant pas la ceinture de sécurité, 2003-2018, et objectif pour 2030. Source : Moreau et al. (2023)	16
Figure 9. Évolution de la proportion d'automobilistes qui rapportent ne pas avoir porté de ceinture en voiture au moins plusieurs fois par mois au cours des 12 derniers mois (2020-2023). Source : Institut Vias (2023)	17
Figure 10. Pourcentage de conducteurs avec un GSM (2013) / appareil mobile avec écran (2020) en main. Source : Boets et al. (2023)	18
Figure 11. Évolution de la proportion d'automobilistes qui déclarent avoir adopté les comportements suivants au volant au moins plusieurs fois par mois au cours des 12 derniers mois (2020-2023). Source : Institut Vias (2023)	19
Figure 12. Pourcentage de conducteurs et de passagers de deux-roues motorisés portant un casque, par type de véhicule. Source : Vermeulen et al. (2023)	20
Figure 14. Âge moyen du parc de voitures particulières, 2021. Source : ACEA (2023)	21
Figure 15. Évolution de l'âge du parc de voitures particulières, 2014-2023. Source : Statbel	22
Figure 16. 95 ^e percentile du délai d'intervention, comparaison européenne. Source : Nuyttens (2023)	24

Liste des abréviations

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.

Décès à 30 jours et blessés graves

Le nombre de décès à 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 2022, le nombre de décès à 30 jours était de 540, soit une baisse de 16 % par rapport à 2019. Les chiffres définitifs pour l'année 2023 ne sont pas encore disponibles. Cependant, le nombre de décès à 30 jours est estimé à 506, ce qui représenterait une baisse de 21 %. En 2019 (année de référence), 3 496 victimes ont été grièvement blessées (sur la base du MAIS3+). Ce nombre a augmenté de 9 % en 2022 pour atteindre 3 810 blessés graves.

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 pour 2023. En revanche, l'enquête nationale sur l'insécurité routière (ENIR) de 2023 permet de fournir un aperçu des résultats disponibles sur les comportements auto-rapportés pour les comportements à risque pertinents.

Vitesse excessive

Les résultats de la mesure de comportement révèlent qu'il y a encore beaucoup de progrès à faire en ce qui concerne la vitesse excessive. Selon le type de route, 42 à 78 % 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.

D'après l'enquête ENIR 2023, un quart des automobilistes interrogés indiquent être en excès de vitesse au moins plusieurs fois par mois sur les autoroutes (25,8 %) et sur les routes situées en agglomération (25,4 %). Ils sont moins nombreux à rapporter ce comportement pour les routes situées hors agglomération (9,5 %). Par rapport à 2020, le pourcentage de conducteurs rapportant dépasser la

limitation de vitesse au moins plusieurs fois par mois est en baisse sur les autoroutes (2020 : 32,0 %) tandis que sur les autres types de routes, ce pourcentage reste relativement stable.

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.

Selon l'enquête ENIR 2023, 11,1 % des automobilistes interrogés indiquent avoir pris le volant au moins plusieurs fois par mois après avoir consommé de l'alcool. Ce chiffre était de 8,6 % en 2020.

Non-utilisation 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 ENIR 2023 révèle que la proportion d'automobilistes indiquant ne pas porter la ceinture de sécurité au moins plusieurs fois par mois a augmenté au cours de la période entre 2020 (7,2 %) et 2023 (9,5 %).

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.

Il apparaît dans l'enquête ENIR 2023 que 10,3 % des conducteurs interrogés indiquent téléphoner en conduisant avec l'appareil en main au moins plusieurs fois par mois. En 2020, ce pourcentage était de 7,1 %. 11,4 % d'entre eux déclarent lire des e-mails ou des SMS (2020 : 10,0 %), 9,5 % envoyer des e-mails ou des SMS (2020 : 8,0 %) et 8,2 % faire des photos ou des vidéos tout en conduisant (2020 : 5,0 %).

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.

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 2020, le parc belge de voitures particulières était âgé de 9,2 ans en moyenne, alors que l'âge moyen dans l'UE était de 11,8 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. Une nouvelle édition des 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 & Slotmans, F. (2022)

	Valeur de référence	Objectif 2030	Objectif 2050
Nombre de personnes tués dans la circulation	644	< 320	0
Nombre de personnes gravement blessées (MAIS3+) dans la circulation	3.496 ⁵	< 1750	< 350
Pourcentage de conducteurs dépassant la limite 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 de conducteurs sous influence (CAS ≥ 0.5 g/l)	1,6%	0,8%	0,2%
Pourcentage d'occupants de voiture sans ceinture de sécurité			
Conducteurs	4,8%	2,4%	0,5%
Passagers avant	5,8%	2,9%	0,6%

¹ <https://all-for-zero.be/fr/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.

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

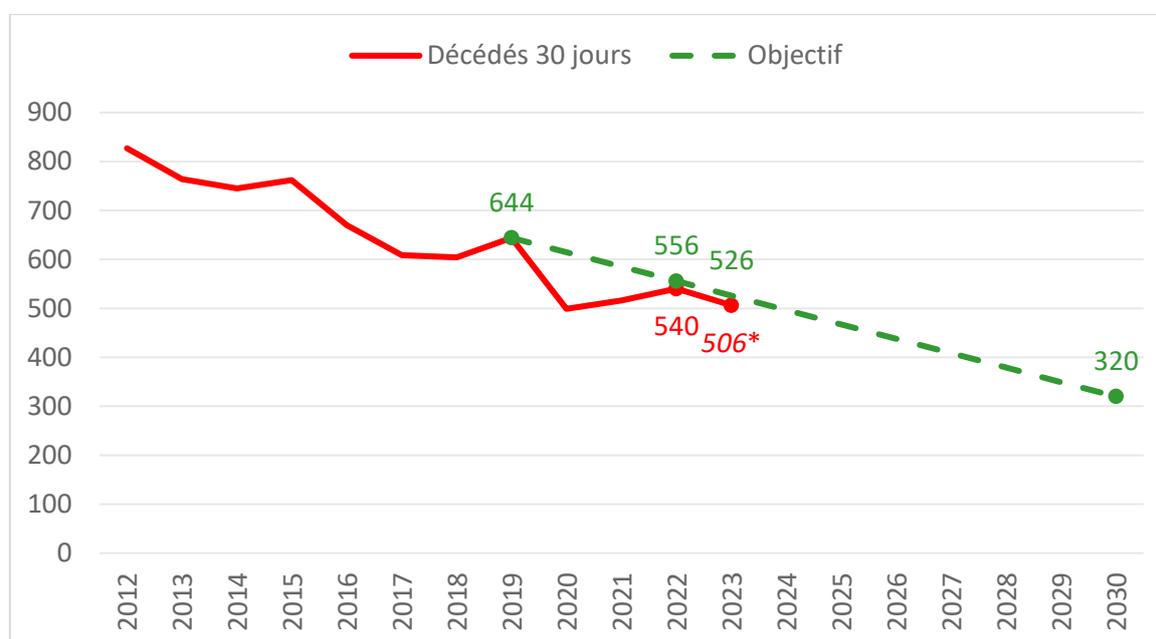
Des objectifs ont également été fixés en matière de sécurité des nouvelles voitures particulières et de délai d'intervention des services de secours après un accident de la route. Ces deux éléments font également partie des ICP prévus par la Commission européenne, avec une collecte de données dans le 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 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 2022, le nombre de décès à 30 jours était de 540, soit une baisse de 16 % par rapport à 2019. Les chiffres définitifs pour l'année 2023 ne sont pas encore disponibles. Cependant, le nombre de décès à 30 jours est estimé à 506, ce qui représenterait une baisse de 21 % (voir Figure 1). On observe une hausse du nombre de décédés 30 jours en 2022 par rapport à 2021 : de 516 décès à 540. 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.

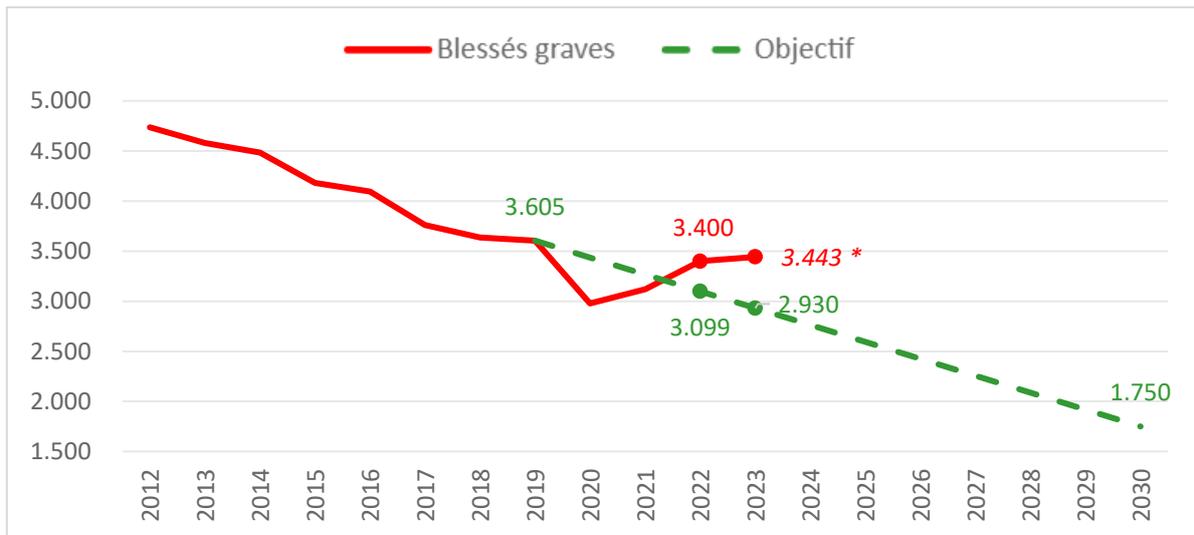
Figure 1. Évolution du nombre de tués 30 jours, 2012-2023. Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium).



* La valeur pour 2023 concerne une estimation provisoire de l'institut Vias

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 les routes. Ce nombre a diminué de 6 % pour atteindre 3 400 blessés graves en 2022. Les chiffres définitifs pour l'année 2023 ne sont pas encore disponibles, mais le nombre de blessés graves est estimé à 3.443. Cela équivaudrait à une baisse de 4 % par rapport à l'année de référence. Le nombre de blessés graves a toutefois augmenté de 9 % en 2022 par rapport à 2021. Malgré la diminution du nombre de blessés graves en 2022 par rapport à l'année de référence, le nombre de blessés graves dépasse le seuil fixé par l'objectif (voir Figure 2).

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

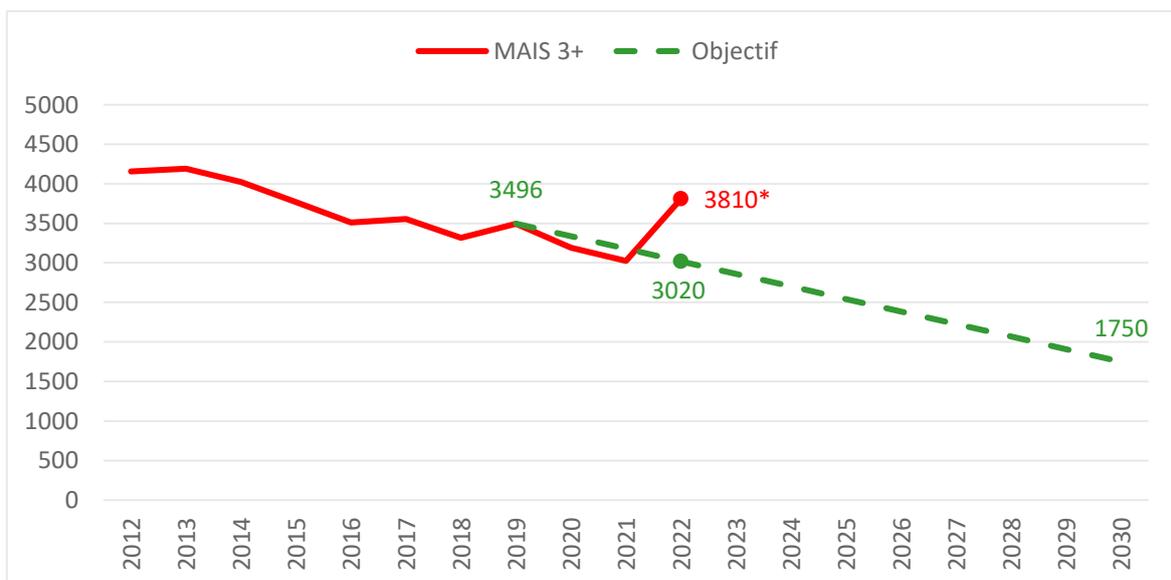


* La valeur pour 2023 concerne une estimation provisoire de l'institut Vias

Bien que les données policières contiennent des informations très détaillées sur les accidents de la route, elles ne sont pas exhaustives. Il arrive souvent 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 et al., 2022).

Au cours de l'année de référence 2019, 3 496 victimes MAIS3+ ont été hospitalisées en Belgique à la suite d'un accident de la route. Ce nombre est passé à 3 025 en 2021, mais on estime qu'il a de nouveau augmenté et qu'il atteint 3 810 victimes en 2022, soit un nombre supérieur à celui attendu (3 020) en vue d'atteindre l'objectif fixé pour 2030 (voir Figure 3).

Figure 3. Évolution des victimes de la route avec blessures graves (MAIS3+), 2012-2022. Source : SPF Santé publique



* La valeur pour 2022 concerne une estimation provisoire de l'institut Vias.

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 seront 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'enquête ENIR (Enquête nationale d'insécurité routière) (Institut Vias, 2023). Cette enquête est menée chaque année auprès d'un échantillon de 6 000 répondants - un panel en ligne composé de citoyens majeurs résidant en Belgique. Une sélection des résultats de l'enquête ENIR 2023 est présentée ci-dessous et comparée avec les résultats des éditions précédentes récentes, pour autant que les données soient disponibles.

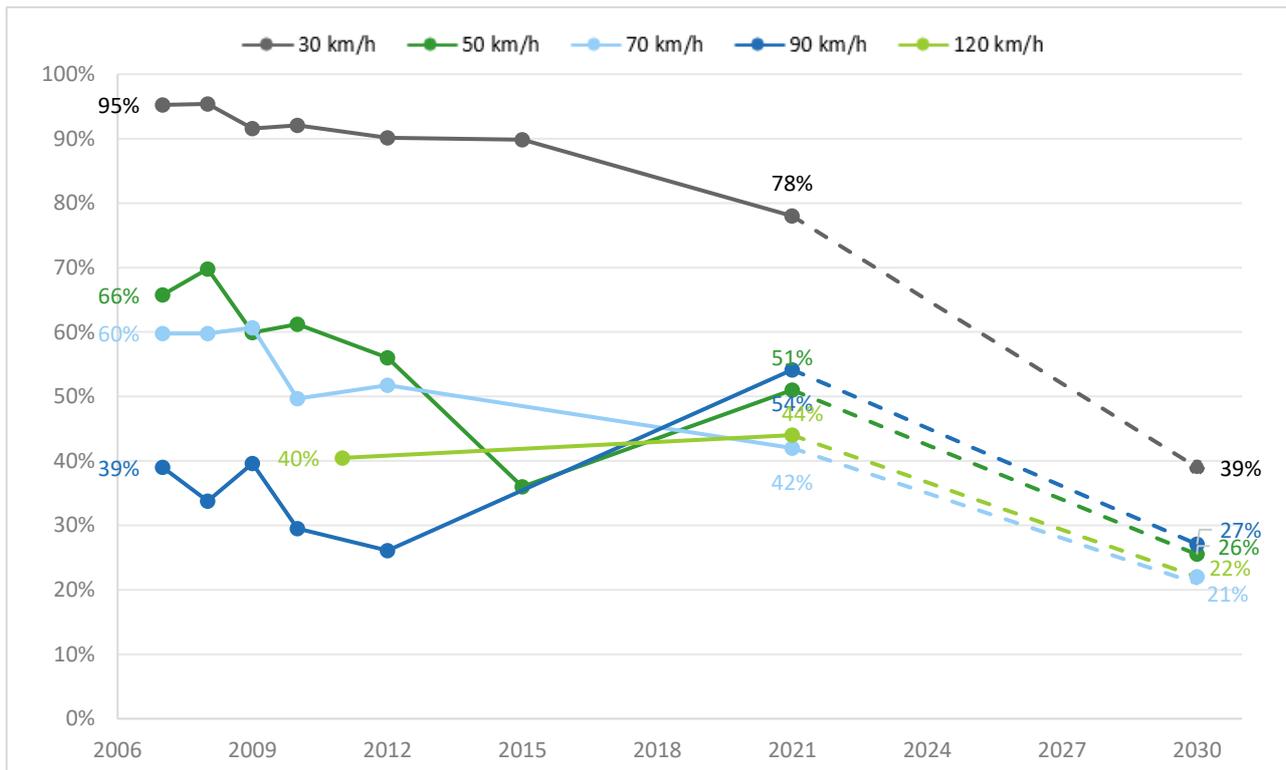
Il convient de souligner que les résultats des mesures de comportement sur la route et ceux des enquêtes ne peuvent pas être comparés directement. Ces deux types d'étude fournissent des informations spécifiques et sont, en d'autres termes, complémentaires. Les mesures de comportement concernent une mesure 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. Toutefois, les données auto-rapportées dans l'enquête ENIR ne permettent pas d'émettre des hypothèses (scientifiquement valides) sur l'évolution potentielle des indicateurs-clés de performance liés aux comportements tels qu'ils sont estimés par des observations directes lors des mesures de comportement.

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 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).

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., 2023).

Figure 4. Pourcentage de conducteurs roulant plus vite que la limite de vitesse, 2007-2021, et objectif pour 2030. Source : Wardenier et al. (2023)

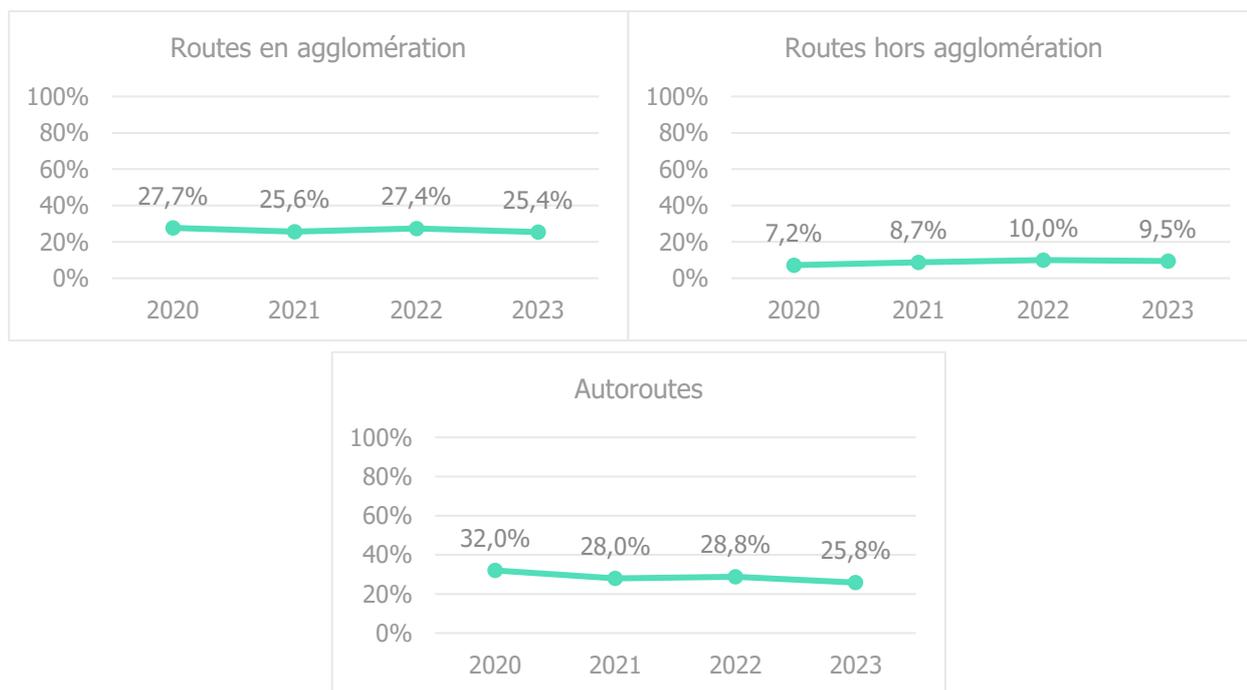


Les autres résultats de la mesure de comportement de 2021 concernent la vitesse moyenne pratiquée et le V85 (vitesse respectée par 85 % des conducteurs) pour chaque régime de vitesse : (moyenne / V85) 38,3 / 47,2 km/h pour les routes limitées à 30 km/h, 51,5 / 59,7 km/h pour les routes limitées à 50 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). Il en va de même lorsqu'on compare la vitesse moyenne sur les routes limitées à 50 et 90 km/h avec d'autres pays.

Dans le cadre de l'enquête ENIR, l'une des questions posées aux automobilistes portait sur la fréquence à laquelle ils dépassaient la limitation de vitesse sur les autoroutes, sur les routes hors agglomération et sur les routes en agglomération. La Figure 5 indique le pourcentage de conducteurs interrogés qui rapportent adopter un tel comportement au moins plusieurs fois par mois. Le pourcentage de conducteurs qui déclarent être en excès de vitesse est plus élevé sur les autoroutes. Toutefois, ce pourcentage diminue entre 2020 (32,0 %) et 2023 (25,8 %). C'est sur les routes hors agglomération que le pourcentage de conducteurs en excès de vitesse est le plus faible (9,5 %). Ce pourcentage est légèrement supérieur à celui de 2020 (7,2 %). Sur les routes en agglomération, la proportion de conducteurs qui dépassent la limitation de vitesse au moins plusieurs fois par mois reste aussi relativement stable. En 2020, 27,7 % des répondants déclaraient ainsi rouler trop vite, contre 25,6 % en 2021, 27,4 % en 2022 et, enfin, 25,4 % en 2023 (Institut Vias, 2023).

Figure 5. Évolution de la proportion d'automobilistes qui déclarent avoir dépassé la limitation de vitesse sur les différents types de routes au moins plusieurs fois par mois au cours des 12 derniers mois (2020-2023). Source : Institut Vias (2023)



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).

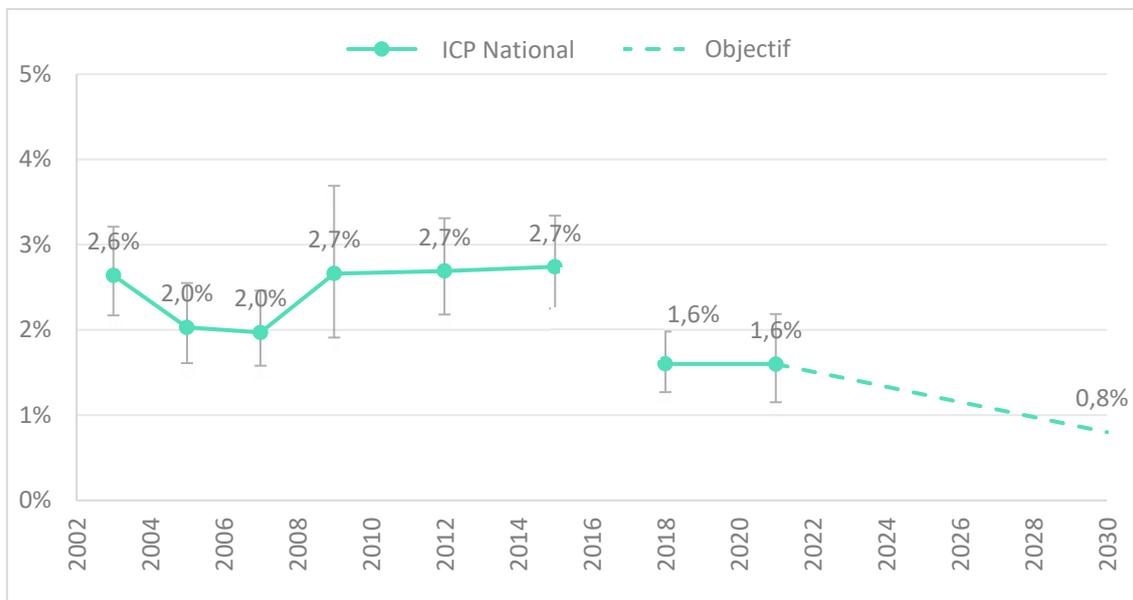
La Belgique est l'un des pays européens où la conduite sous l'influence de l'alcool est le plus souvent rapportée par les conducteurs. Il y a donc encore beaucoup de progrès à faire (Slootmans & Van den Berghe, 2022).

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., 2023). La proportion significativement plus élevée de conducteurs dépassant la limite durant les nuits de semaine (depuis l'édition 2009) et plus encore 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.

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., 2023).

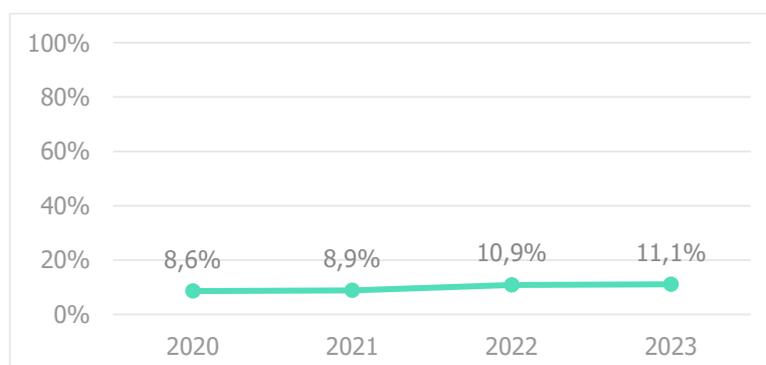
Figure 6. Pourcentage de conducteurs dont l'alcoolémie dépasse la limite légale, 2003-2021, et objectif pour 2030. Source : Boets et al. (2023)



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 %).

L'enquête ENIR 2023 révèle que la proportion d'automobilistes qui indiquent avoir pris le volant après avoir consommé de l'alcool au moins plusieurs fois par mois au cours des 12 derniers mois est un peu plus élevée en 2023 (11,1 %) qu'en 2020 (8,6 %) (voir Figure 7) (Institut Vias, 2023).

Figure 7. Évolution de la proportion d'automobilistes qui rapportent avoir pris le volant après avoir consommé de l'alcool au moins plusieurs fois par mois au cours des 12 derniers mois (2020-2023). Source : Institut Vias (2023)



3.3 Utilisation de la ceinture de sécurité

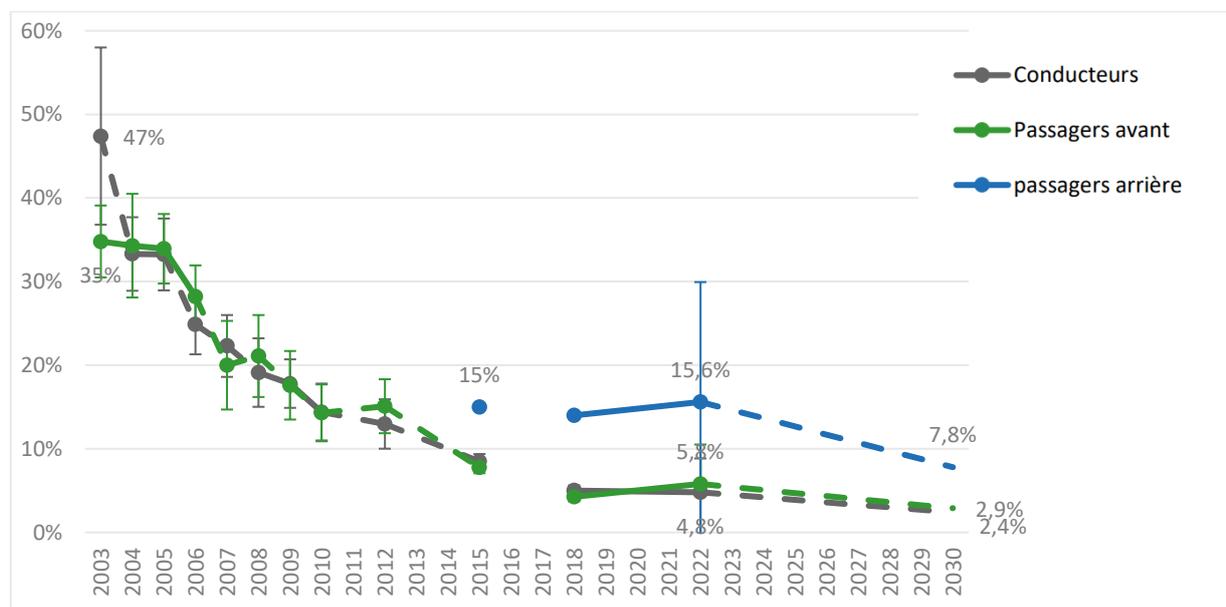
Le pourcentage d'occupants portant la ceinture de sécurité a également été inclus dans le Plan fédéral de sécurité routière. Là encore, l'objectif est de réduire de moitié le nombre d'occupants en infraction d'ici 2030.

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 8 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.

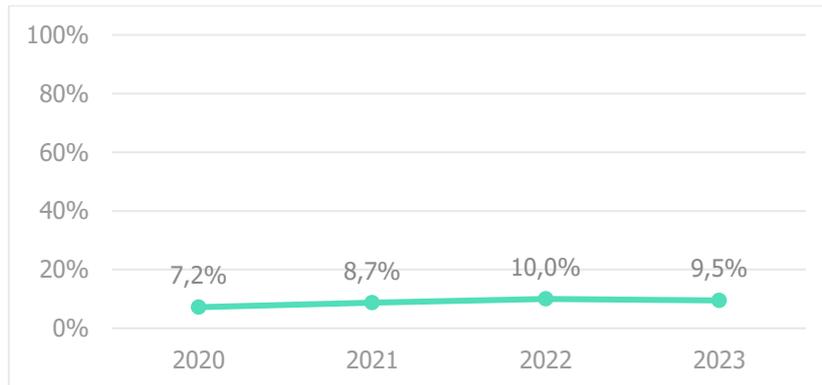
Figure 8. Pourcentage de conducteurs et de passagers ne portant pas la ceinture de sécurité, 2003-2018, et objectif pour 2030. Source : Moreau et al. (2023)



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.

La dernière enquête ENIR révèle que 9,5 % des répondants ont indiqué ne pas avoir porté de ceinture en voiture au moins plusieurs fois par mois au cours des 12 derniers mois (Figure 9). Un chiffre un peu plus élevé qu'en 2020 (7,2 %) (Institut Vias, 2023).

Figure 9. Évolution de la proportion d'automobilistes qui rapportent ne pas avoir porté de ceinture en voiture au moins plusieurs fois par mois au cours des 12 derniers mois (2020-2023). Source : Institut Vias (2023)



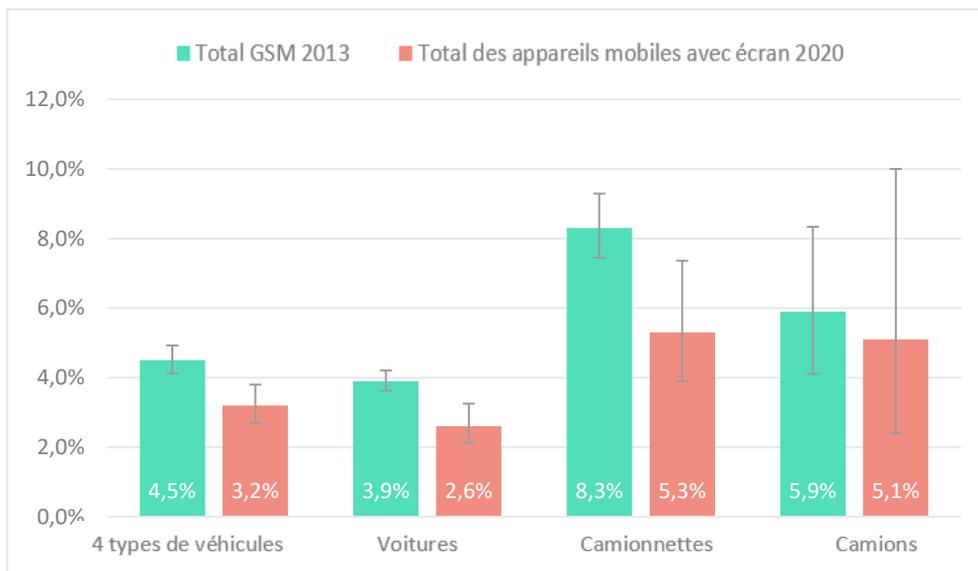
3.4 Distraction

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 (Institut Vias, 2023).

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.

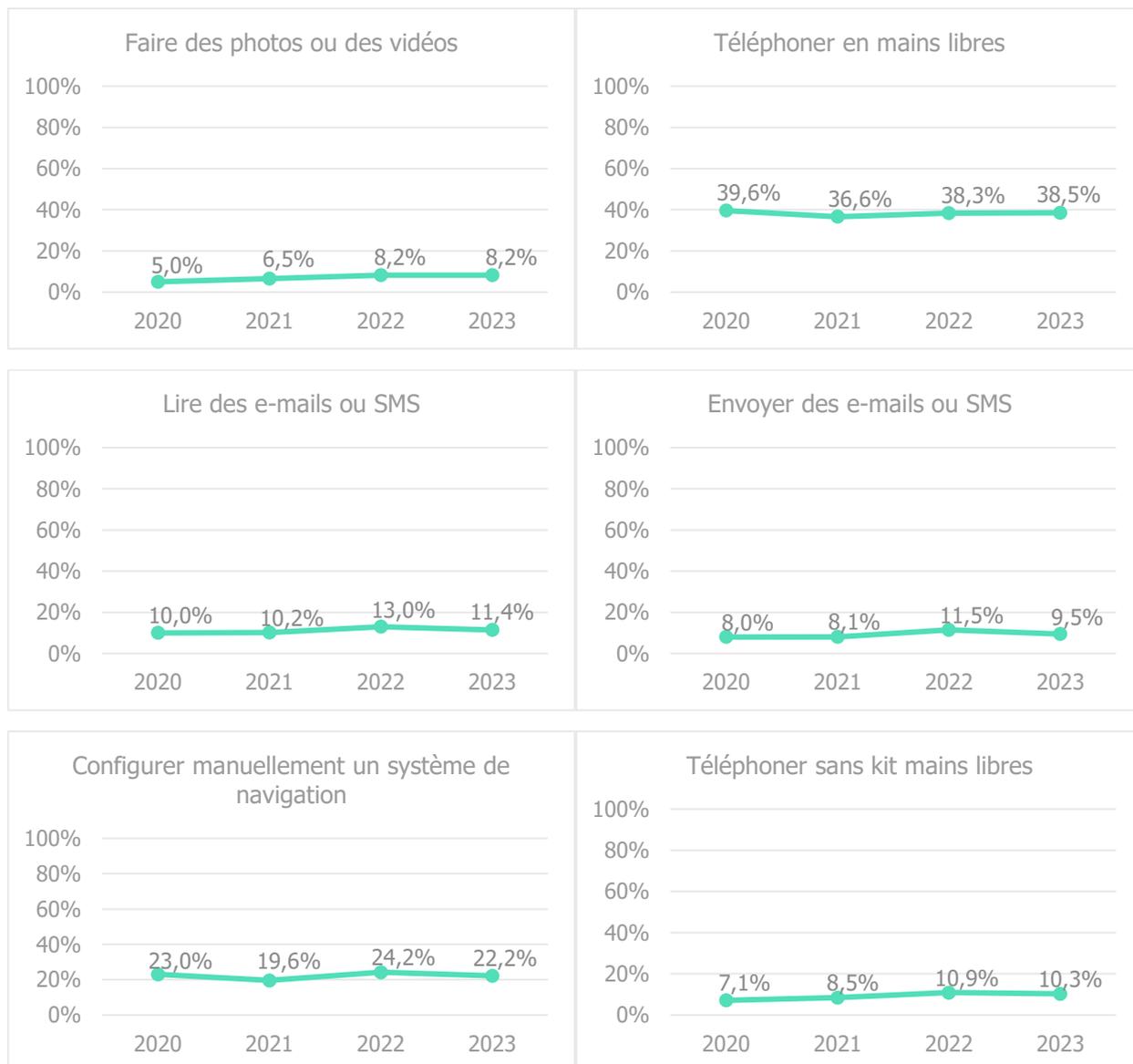
Figure 10. Pourcentage de conducteurs avec un GSM (2013) / appareil mobile avec écran (2020) en main. Source : Boets et al. (2023)



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.

L'enquête ENIR 2023 a posé aux automobilistes différentes questions sur la distraction au volant (Institut Vias, 2023). Les résultats à la Figure 11 représentent le pourcentage moyen de conducteurs interrogés qui indiquent avoir adopté un comportement donné au moins plusieurs fois par mois et l'évolution de ce pourcentage depuis 2020. En ce qui concerne les appels en mains libres, le pourcentage pour 2023 est de 38,5 %, un chiffre qui est resté relativement stable depuis 2020 : 39,6 % en 2020, 36,6 % en 2021 et 38,3 % en 2022. Lorsque l'on s'intéresse à la proportion de répondants qui indiquent avoir conduit en téléphonant sans kit mains libres au moins plusieurs fois par mois, il apparaît qu'ils étaient 10,3 % en 2023, ce qui est un peu plus qu'en 2020 (7,1 %). En 2023, 11,4 % des répondants ont indiqué avoir conduit au moins plusieurs fois par mois en lisant des e-mails/SMS en conduisant et ils sont 9,5 % à avoir conduit en envoyant des e-mails/SMS. Ces proportions fluctuent légèrement au cours des récentes éditions. Pour ce qui est de conduire en faisant des photos ou des vidéos, nous observons une légère augmentation sur la période de 2020 à 2023. En 2020, 5,0 % des répondants indiquaient le faire au moins plusieurs fois par mois. Ce chiffre est passé à 6,5 % en 2021 et à 8,2 % en 2022, mais est resté stable en 2023 (8,2 %). Une dernière question portait la conduite d'un véhicule en configurant manuellement un système de navigation. En 2023, la proportion de conducteurs concernés était de 22,2 %. Un chiffre qui a légèrement fluctué ces dernières années : 23,0 % en 2020, 19,6 % en 2021 et 24,2 % en 2022. Dans l'ensemble, nous pouvons affirmer que les comportements autorapportés susceptibles de détourner l'attention au volant sont restés relativement stables entre 2020 et 2023.

Figure 11. Évolution de la proportion d'automobilistes qui déclarent avoir adopté les comportements suivants au volant au moins plusieurs fois par mois au cours des 12 derniers mois (2020-2023). Source : Institut Vias (2023)

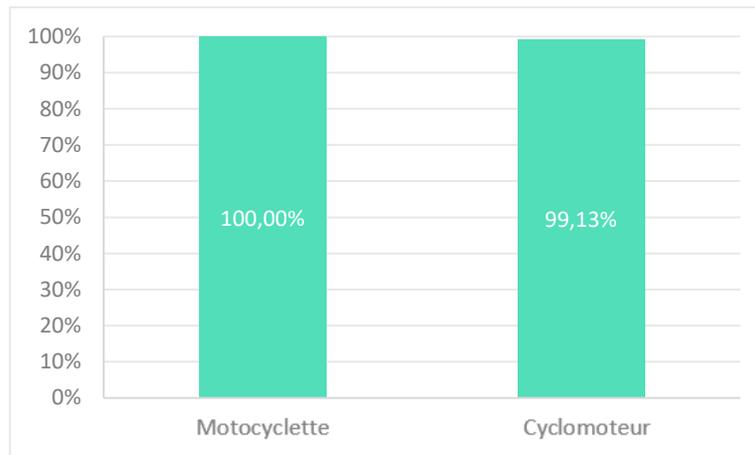


3.5 Port du casque sur les deux-roues motorisés

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



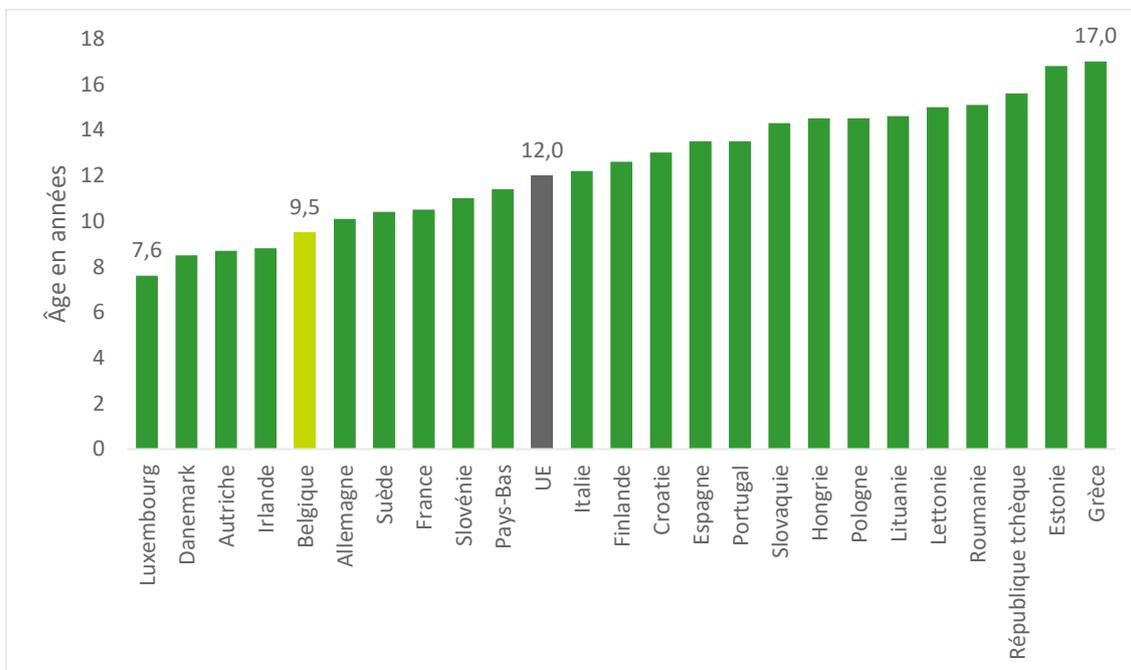
Il n'existe pas de résultats spécifiques pour les deux-roues motorisés dans l'enquête ENIR 2023.

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).

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.

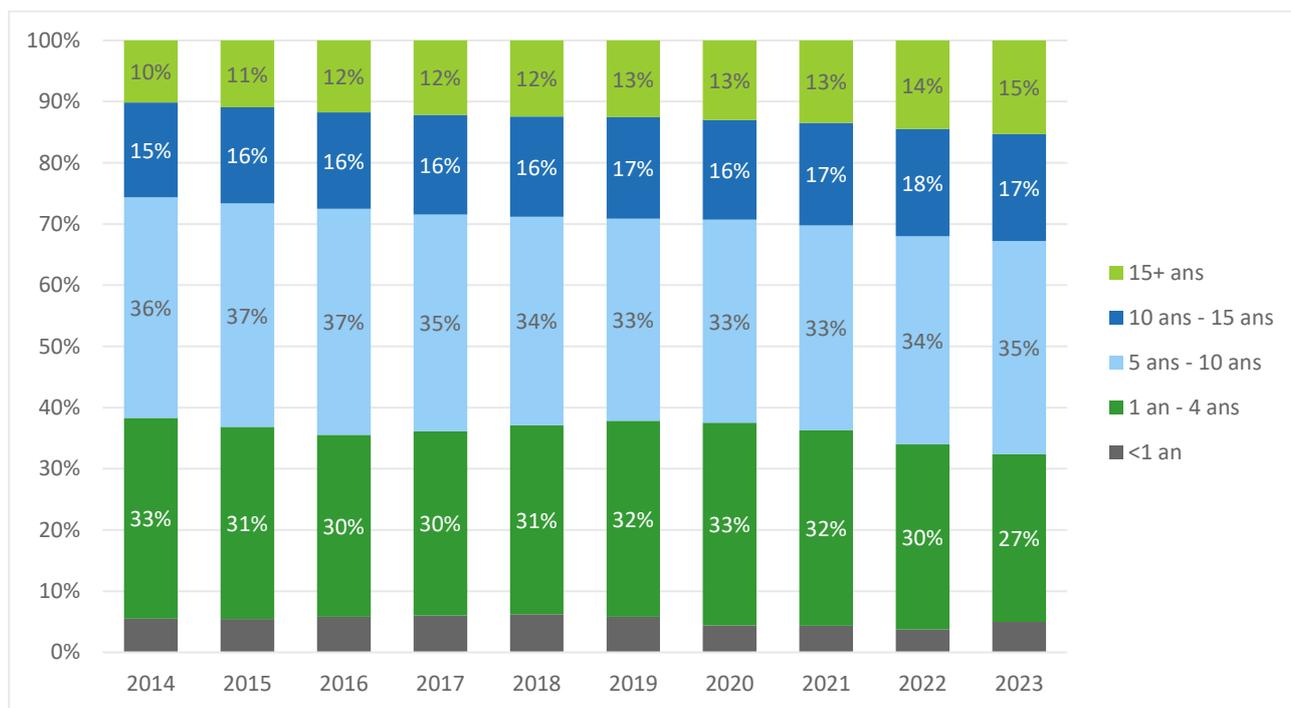
Figure 13. Âge moyen du parc de voitures particulières, 2021. Source : ACEA (2023)



Statbel recueille des données sur le parc des véhicules⁶, 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 14 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 a légèrement diminué.

Figure 14. Évolution de l'âge du parc de voitures particulières, 2014-2023. 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.

Pour combler les lacunes de l'ICP Baseline, l'ICP pour la sécurité des véhicules dans le cadre du projet Trendline a été étendu aux véhicules âgés de 0 à 5 ans inclus. Cet ICP englobe une plus grande partie du parc de voitures particulières et donne davantage d'informations sur la sécurité des voitures de ce type dans un pays donné. Cet ICP étendu pour la sécurité des véhicules sera disponible pour la Belgique en 2025 (Wardenier et al., 2023).

⁶<https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/parc-de-vehicules#documents>

5 Soins médicaux après un accident de la route

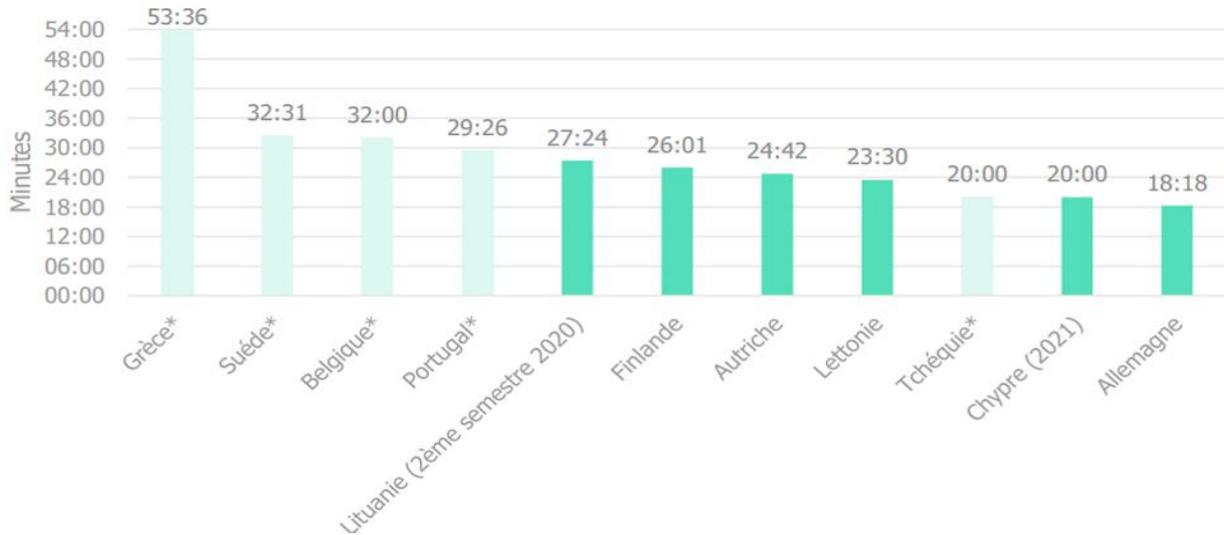
L'ICP établi dans le projet Baseline est le suivant : « Le temps écoulé entre l'appel d'urgence après un accident corporel dans la circulation et l'arrivée des services de secours sur les lieux de l'accident (valant le 95^e percentile) ». L'exigence minimale est de fournir le 95^e percentile du temps 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 ambureg⁷, 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).

⁷ 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.

Figure 15. 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.

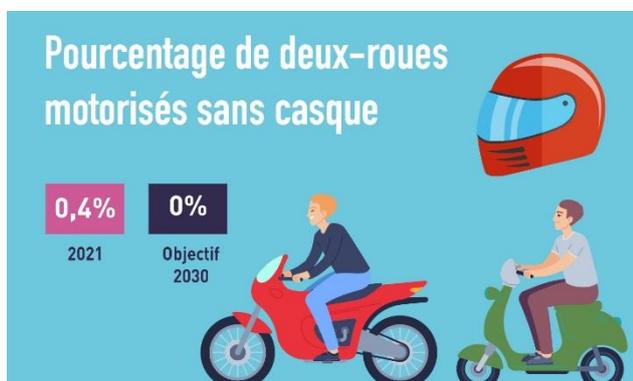
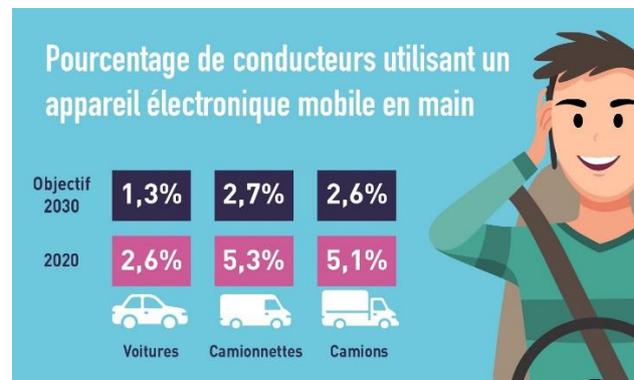
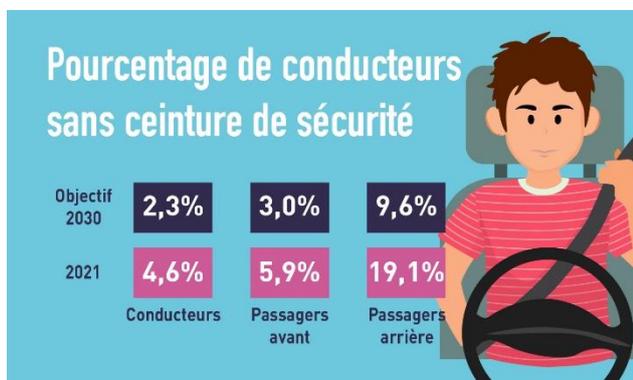
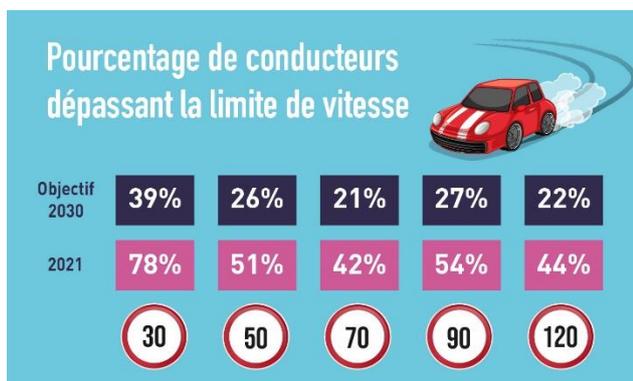
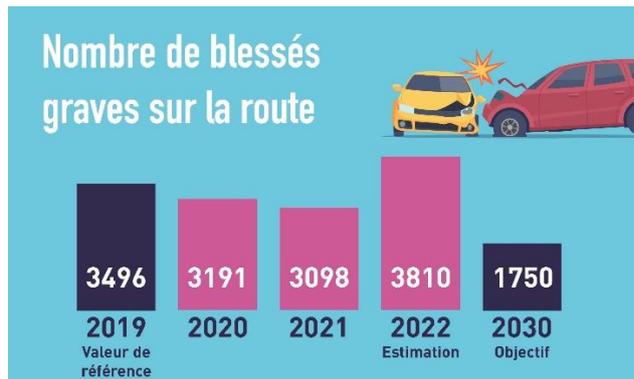
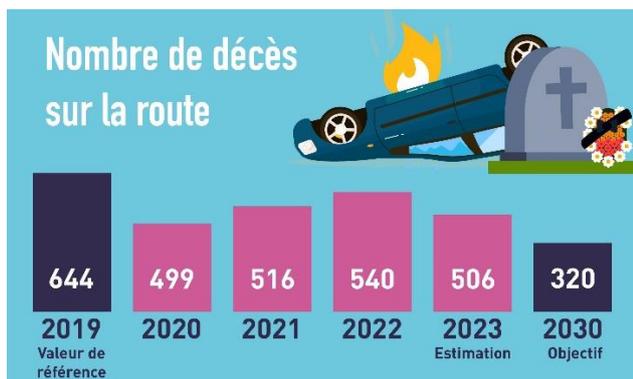
Les bonnes pratiques actuelles prévoient que 95 % des services de secours soient sur place dans les 15 minutes suivant l'appel d'urgence (Van den Berghe, W. et al., 2021). C'est également l'objectif au niveau belge : le délai d'intervention pour 90 % des interventions ne peut dépasser 15 minutes (c'est-à-dire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

Comme le montre le Tableau 2, 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/>
- 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). Deuxième mesure nationale de comportement « distraction au volant » - Prévalence des distractions potentielles visibles au volant, Bruxelles : Institut Vias.
- Bouwen, L., Nuytens, N., & Martensen, H. (2022). Les blessés de la route hospitalisés – Analyse des données hospitalières belges de 2005 à 2020, Bruxelles: Institut Vias.
- 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.
- Institut Vias (2023) Briefing « La distraction dans la circulation » Bruxelles, Belgique, institut Vias, www.vias.be/briefing
- Institut Vias (2023). Enquête nationale d'insécurité routière 2023. Bruxelles, Belgique : Institut Vias.
- Meesmann, U., Vanhoe, S. & Opdenakker, E. (2017) Dossier thématique Sécurité Routière n° 13. Alcool. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière
- Moreau N., Vervoort M., Boets S., Silverans P., Verwee I. (2023). Le port de la ceinture de sécurité et l'utilisation du dispositif de retenue pour enfant en Belgique – Mesure de prévalence, Bruxelles: Institut Vias.
- Nuytens, 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.
- Plan fédéral de sécurité routière 2021-2025. Version complète. <https://gilkinet.belgium.be/sites/default/files/articles/Plan%20f%C3%A9d%C3%A9ral%20s%C3%A9curit%C3%A9%20routi%C3%A8re%20-%20Finaal2.pdf>
- 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.
- 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). La sécurité des nouvelles voitures particulières. – Analyse de l'ICP « sécurité des véhicules » Baseline pour la Belgique. Bruxelles : Institut Vias.
- Wardenier, N., & Silverans, P. (2023). Baseline report on the KPI Vehicle Safety. Baseline project, Brussels: Vias institute.

Wardenier, N., Van den Berghe, W., Schram, R., Gaillet, J.-F., Thomas, P., Folla, K., Cleij, D., Silverans, P. & Rizzi, M. (2023). KPI Vehicle Safety. Methodological Guidelines. Report produced as part the of Trendline project, supported by the European Union. Report in preparation.

Wardenier, N., Vervoort, M., Silverans, P., Boets, S., Ben Messaoud, Y. (2023). Mesure nationale de comportement en matière de vitesse 2021 – Bruxelles : Institut Vias.



Institut Vias

Chaussée de Haacht 1405
1130 Bruxelles

+32 2 244 15 11

info@vias.be

www.vias.be