



Rapport n° 2018-R-21-FR

La Belgique dans le contexte européen

Comparaison systématique des indicateurs de sécurité routière



La Belgique dans le contexte européen

Comparaison systématique des indicateurs de sécurité routière

Rapport n° 2018-R-21-FR

Auteurs : Annelies Schoeters, Stijn Daniels et Jonas Wahl

Éditeur responsable : Karin Genoe

Éditeur : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité Routière

Date de publication : 8/05/2019

Dépôt légal : D/2018/0779/109

Veuillez référer au présent document de la manière suivante : Schoeters, A., Daniels, S. & Wahl, J. (2019), La Belgique dans le contexte européen – Comparaison systématique des indicateurs de sécurité routière, Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands onder de titel: België in Europees perspectief. Een systematische vergelijking van indicatoren voor verkeersveiligheid

This report includes a summary in English.

Cette recherche a été rendue possible par le soutien financier du Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

Remerciements

Les auteurs et l'institut Vias tiennent à remercier les personnes suivantes pour leur collaboration très précieuse dans le cadre de cette étude :

- Uta Meesmann, Philip Temmerman, Nina Nuyttens, Quentin Lequeux, Freya Sloomans, Marc Broeckaert, Mark Tant et Wouter Van den Berghe (institut Vias) pour la révision interne de ce rapport, partiellement ou dans son intégralité ;
- Charlotte Bax (SWOV - Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, fondation néerlandaise pour l'étude scientifique de la sécurité routière) pour la révision externe de ce rapport ;
- Le bureau de traduction Dynamics Translations pour la traduction du rapport vers le français et Alexandre Lefebvre pour la traduction du résumé en anglais. Julien Leblud pour la relecture et la correction de la traduction.

Toutefois, la responsabilité exclusive du contenu du présent rapport incombe aux auteurs seuls.

Table des matières

Liste des tableaux et figures	3
Terminologie	7
Résumé	10
Summary	12
1 Introduction	14
2 Performances finales	17
2.1 Comparabilité internationale des indicateurs	17
2.2 Le risque de décès sur la route	17
2.2.1 Indicateurs de risque les plus récents	17
2.2.2 Évolution des indicateurs de risque	19
2.3 Le risque de décès sur la route pour des sous-groupes particuliers	22
2.3.1 Selon le mode de transport	22
2.3.2 Selon le sexe et l'âge	26
2.3.3 Selon le type de route	29
2.3.4 Selon la période de la semaine	32
2.4 Conclusions et points d'attention	35
3 Performances intermédiaires	37
3.1 Comportement des usagers de la route	37
3.1.1 Conduite sous l'influence de l'alcool	37
3.1.2 Excès de vitesse	47
3.1.3 Systèmes de protection	57
3.1.4 Distraction	66
3.1.5 Aptitude à conduire	73
3.1.6 Somnolence	75
3.1.7 Conduite sous l'influence de drogues et de médicaments	79
3.2 Infrastructure	90
3.2.1 Structure du réseau routier	90
3.2.1 Indicateurs de qualité	92
3.2.2 Mesures	94
3.2.3 Conclusion et points d'attention	94
3.3 Transport et parc automobile	95
3.3.1 Composition du trafic	95
3.3.2 Densité du trafic	98
3.3.3 Composition du parc automobile	99
3.3.4 Qualité du parc automobile	100
3.3.5 Conclusion et points d'attention	101
3.4 Services médicaux d'urgence	102
3.4.1 Le numéro d'appel d'urgence européen 112	102
3.4.2 Formation du personnel médical	103

Institut Vias	2
3.4.3 Délai de réponse	103
3.4.4 Le nombre de services d'urgence	104
3.4.5 Conclusion et points d'attention	105
4 Conclusions et recommandations	106
4.1 Conclusions	106
4.2 Recommandations	107
5 Références	108
Annexe	114

Liste des tableaux et figures

Tableau 1 : Abréviations des pays employées. Source: Eurostat.....	9
Tableau 2 : Période minimale et maximale du retrait du permis de conduire en cas d'une première infraction pour la conduite sous l'influence de l'alcool. Source : Meesmann & Rossi (2015).....	44
Tableau 3 : Limitations de vitesse maximale (km/h) sur différents types de routes, pays européens (2018). Source : Commission européenne, 2018.	52
Tableau 4 : Sanction pour le non-port de la ceinture de sécurité ou la fixation inappropriée des enfants en voiture, BE, DE, UK, FR, NL, LU (2018).....	65
Tableau 5 : Portée de la législation nationale sur la distraction, pays européens. Source : Janitzek et al., 2009	70
Tableau 6 : Prévalence observée de la conduite sous l'influence des drogues et des médicaments dangereux pour la conduite : pourcentage de conducteurs dans la population globale répartis en groupes s'excluant mutuellement selon la consommation d'une ou plusieurs substances et pourcentage global par substance, Belgique et Europe (2007-2009). Source : Houwing et al., 2011	80
Tableau 7 : Aperçu de la législation et du contrôle dans 26 pays européens. Source : OEDT, 2018	86
Tableau 8 : Sanctions pour conduite sous l'influence de drogues et de médicaments en Europe (première infraction). Source : OEDT (2018c)	89
Tableau 9 : Services d'urgence et sites hospitaliers pour 100.000 habitants (2013/2014/2015). Source : KCE, 2016	104
Figure 1 : Pyramide des indicateurs de sécurité routière. Source : Koornstra et al., 2002.....	15
Figure 2 : Nombre de tués 30 jours par million d'habitants, 31 pays européens (2018). Source : Commission européenne, 2019 & CARE.....	18
Figure 3 : Nombre de tués 30 jours par milliard de véhicules-kilomètres parcourus, 21 pays européens (2015-2017). Source : ETSC, 2018	18
Figure 4 : Nombre de tués 30 jours par 100.000 véhicules à moteur immatriculés (sauf les motocyclettes et les remorques), 28 pays européens (2016). Source : CARE, Statbel, IRTAD & Eurostat	19
Figure 5 : Évolution du nombre de tués 30 jours par million d'habitants, 29 pays européens (2004-2018, 2009-2018 et 2014-2018). Source : Commission européenne, 2019 & CARE	20
Figure 6 : Évolution du nombre de tués 30 jours par million d'habitants, 10 pays européens et Europe (1970-2017). Source : IRTAD & Eurostat.....	21
Figure 7 : Répartition du nombre de tués 30 jours par type d'usagers de la route, Belgique et Europe (2014-2016). Source : CARE & Statbel	22
Figure 8 : Nombre de tués 30 jours par million d'habitants selon le type d'usagers de la route, 30 pays européens (2014-2016). Source : CARE, Eurostat & Statbel	23
Figure 9 : Nombre de tués 30 jours par million d'habitants dans des accidents impliquant des utilitaires légers/camions ventilés selon les occupants et l'opposant, 30 pays européens (2014-2016). Source : CARE & Statbel	24
Figure 10 : Évolution du nombre de tués 30 jours par type d'usagers de la route, Belgique et Europe (2007-2016). Source : CARE & Statbel	24
Figure 11 : Évolution annuelle moyenne du nombre de tués 30 jours selon le type d'usagers de la route, 25 pays européens (2007-2016). Source : CARE & Statbel	25
Figure 12 : Nombre de tués 30 jours par million d'habitants selon le sexe, 29 pays européens (2014-2016). Source : CARE, Eurostat & Statbel.....	26
Figure 13 : Répartition du nombre de tués sur les routes par tranche d'âge et par sexe, Belgique et Europe, (2014-2016). Source : CARE & Statbel.....	26
Figure 14 : Nombre de tués 30 jours par million d'habitants selon la tranche d'âge, 30 pays européens (2014-2016). Source : CARE, Eurostat & Statbel	27
Figure 15 : Évolution du nombre de tués 30 jours selon la tranche d'âge, 28 pays européens (2007-2016). Source : CARE & Statbel	28
Figure 16 : Distribution du nombre de tués 30 jours selon les types de routes où se produit l'accident, 28 pays européens (2014-2016). Source : CARE & Statbel	29
Figure 17 : Tués 30 jours sur les autoroutes pour 1.000 km de route, 27 pays européens (2014-2016). Source : CARE, Statbel & Eurostat.....	30
Figure 18 : Tués 30 jours par milliard de véhicules-kilomètres parcourus sur autoroute, 14 pays européens (2016). Source : IRTAD	30
Figure 19 : Tués 30 jours en agglomération et hors agglomération pour 1.000 km de route, 16 pays européens (2014-2016). Source : IRTAD	31

Figure 20 : Évolution du nombre de tués 30 jours selon le type de route, 25 pays européens (2007-2016). Source : CARE & Statbel	31
Figure 21 : Répartition du nombre de tués 30 jours selon les jours de la semaine et selon les heures de la journée, Belgique et Europe (2014-2016). Source : CARE & Statbel	32
Figure 22 : Tués 30 jours par million d'habitants par heure selon la période de la semaine, 30 pays européens (2014-2016). Source : CARE & Statbel	33
Figure 23 : Évolution du nombre de tués 30 jours selon la période de la semaine, 26 pays européens (2007-2016). Source : CARE & Statbel	34
Figure 24 : Prévalence observée de la conduite sous l'influence de l'alcool : pourcentage observé d'automobilistes qui conduisent sous l'influence de l'alcool, selon le taux d'alcool ou la combinaison avec de la drogue ou des médicaments (2007-2009). Source : Houwing et al., 2011	38
Figure 25 : Prévalence auto-rapporté de conduite sous l'influence de l'alcool : pourcentage d'automobilistes qui affirment avoir pris le volant au moins un jour au cours des 30 derniers jours avec une alcoolémie probablement supérieure à la limite légale autorisée (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias.....	38
Figure 26 : Évolution du nombre total de tués sur la route et du nombre de tués sur la route liés à l'alcool, Belgique et UE des 25 (2006-2017). Source : Statbel & ETSC, 2018	39
Figure 27 : Consommation d'alcool globale : pourcentage de la population (15+) ayant consommé de l'alcool au cours des 12 derniers mois (2010) et la consommation d'alcool totale par habitant (litre d'alcool pur) (moyenne 2008-2010). Source : OMS	40
Figure 28 : Norme subjective par rapport à la conduite sous l'influence de l'alcool : pourcentage des personnes interrogées qui marquent leur accord avec l'affirmation « La plupart de mes connaissances/amis estiment que la conduite sous l'influence de l'alcool est inacceptable » (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias	41
Figure 29 : Limite d'alcoolémie légale générale (2018) et pourcentage de personnes interrogées qui se disent favorables à une « alcoolémie zéro » générale (2015/2016). Source : ETSC, 2018 & ESRA, institut Vias.....	42
Figure 30 : Limite d'alcoolémie légale pour les conducteurs novices (2018) et pourcentage de personnes interrogées qui se disent favorables à une « alcoolémie zéro » pour les conducteurs novices (2015/2016). Source : ETSC (2018) & ESRA, institut Vias	42
Figure 31 : Risque objectif et subjectif d'être pris pour conduite sous l'influence de l'alcool : pourcentage de personnes interrogées qui affirment avoir été soumises à un test d'haleine au moins une fois au cours de l'année écoulée et pourcentage de personnes interrogées qui affirment que le risque d'être contrôlé pour conduite sous l'influence de l'alcool pendant un trajet en voiture classique est (très) élevé (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias.....	43
Figure 32 : Pourcentage des personnes interrogées qui marquent leur accord avec l'affirmation « Les sanctions pour la conduite sous l'influence de l'alcool sont trop lourdes. » (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias.....	44
Figure 33 : Pays avec une législation sur l'éthylotest antidémarrage (2018) et pourcentage de personnes interrogées qui se disent favorables à l'instauration d'un éthylotest antidémarrage pour les conducteurs ayant déjà été pris pour conduite sous l'influence de l'alcool (2015/2016). Source : ETSC (2018) & ESRA, institut Vias.....	46
Figure 34 : Prévalence auto-rapportée de l'excès de vitesse : pourcentage de conducteurs qui indiquent avoir parfois dépassé la limitation de vitesse au cours des 12 derniers mois (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias.....	48
Figure 35 : Acceptabilité personnelle de l'excès de vitesse : pourcentage des personnes interrogées qui estiment acceptable de « rouler jusqu'à 10 km/h au-dessus de la limite légale » et de « rouler 20 km/h de plus que la limitation de vitesse hors agglomération (mais pas sur autoroute) », pays européens (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias.....	49
Figure 36 : Perception du risque et norme subjective par rapport à l'excès de vitesse : le pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec les affirmations « Si vous augmentez votre vitesse de 10km/h, vous courez beaucoup plus de risques d'avoir un accident » et « La plupart de mes connaissances/amis estiment que l'on doit respecter les limitations de vitesse », pays européens (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias.....	50
Figure 37 : Soutien pour les limitations de vitesse en vigueur et pour des règles plus strictes en matière de vitesse : pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec l'affirmation « Les limitations de vitesse sont généralement établies à des niveaux acceptables » et pourcentage de personnes interrogées qui estiment que les règles en matière de vitesse doivent être plus strictes. Source : ESRA, institut Vias	54

Figure 38 : Nombre d'amendes pour excès de vitesse pour 1.000 habitants (tous contrôles confondus), pays européens (2016). Source : ETSC, 2018	55
Figure 39 : Risque subjectif d'être pris pour excès de vitesse : pourcentage de personnes interrogées qui indiquent que le risque d'être contrôlé pour le respect des limitations de vitesse est (très) élevé, pays européens (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias	56
Figure 40 : Pourcentage observé d'automobilistes et de passagers arrière qui portent la ceinture de sécurité, provenant de mesures de comportement nationales (2009-2018), pays européens. Source : IRTAD (2018) & institut Vias (2018)	58
Figure 41 : Évolution sur +/- 5 ans du pourcentage observé d'automobilistes qui portent la ceinture de sécurité, provenant de mesures comportementales nationales, pays européens. Source : IRTAD (2018) & institut Vias (2018)	59
Figure 42 : Port de la ceinture auto-rapporté pour les occupants de voiture : pourcentage d'automobilistes et de passagers qui affirment porter (presque) toujours la ceinture au cours des 12 derniers mois (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias	60
Figure 43 : Utilisation auto-rapportée de dispositifs de retenue pour enfants chez les automobilistes : pourcentage d'automobilistes qui affirment avoir (presque) toujours fixé correctement des enfants dans un dispositif de retenue pour enfants adapté au cours des 12 derniers mois (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias	61
Figure 44 : Part d'occupants de voiture de 0 à 12 ans dans le nombre total de tués 30 jours, pays européens (2014-2016). Source : CARE & Statbel	61
Figure 45 : Utilisation auto-rapportée d'un casque chez les cyclomotoristes, les motocyclistes et les cyclistes : pourcentage de cyclomotoristes, de motocyclistes et de cyclistes qui affirment ne (presque) jamais avoir porté de casque au cours de 12 derniers mois (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias	62
Figure 46 : Pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec l'affirmation « Les règles devraient être plus strictes en matière de port de la ceinture de sécurité » (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias	63
Figure 47 : Port de casque obligatoire pour les cyclistes (2015) et soutien à une obligation générale du port de casque (2015/2016). Source : ETSC, 2015 & ESRA, institut Vias	64
Figure 48 : Risque subjectif d'être pris pour non-port de la ceinture de sécurité : pourcentage de personnes interrogées qui indiquent que le risque d'être contrôlé pendant un trajet en voiture classique par la police pour le port de la ceinture de sécurité est (très) élevé, pays européens (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias	65
Figure 49 : Distraction auto-rapportée chez les usagers de la route vulnérables : pourcentage de piétons ou de cyclistes qui indiquent avoir parfois écouté de la musique dans un casque au cours des 12 derniers mois (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias	67
Figure 50 : Distraction auto-rapportée chez les automobilistes : pourcentage d'automobilistes qui indiquent avoir parfois utilisé le téléphone mobile au volant au cours des 12 derniers mois (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias	68
Figure 51 : Perception du risque par rapport aux appels sans kit mains libres au volant : pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec l'affirmation « Les personnes qui appellent au volant sans kit mains libres courent davantage de risque d'être impliquées dans un accident » (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias	69
Figure 52 : Nombre d'amendes pour l'utilisation du téléphone au volant par 1.000 habitants, pays européens (2015) Source : ETSC, 2016	71
Figure 53 : Tarifs d'amende pour l'utilisation du téléphone mobile au volant sans kit mains libres, pays européens (2017). Source : ADAC, 2017	72
Figure 54 : Part des 65 ans ou plus dans la population en 2015 et projections pour 2050, pays européens. Source : Eurostat	73
Figure 55 : Somnolence auto-rapportée : pourcentage de conducteurs qui indiquent avoir parfois réalisé, au cours des 12 derniers mois, qu'ils sont trop fatigués pour conduire (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias	76
Figure 56 : Intention de conduire quand on se sent somnolent et perception du risque par rapport à la conduite en cas de somnolence : pourcentage des personnes interrogées qui marquent leur accord avec les affirmations « même si je me sens somnolent(e) au volant, je continue à conduire » et « quand je me sens somnolent(e) au volant, il y a plus de risque que je sois impliqué(e) dans un accident » (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias	77
Figure 57 : Estimation du pourcentage d'employés qui travaillent la nuit et en équipe, sur la base d'une enquête (2015). Source : Eurofound, 2018	78

Figure 58 : Pourcentage de jours prestés par les conducteurs de camions qui ont été soumis à un contrôle des périodes de conduite et des périodes de repos dans le cadre du règlement (CE) n° 561/2006, États membres de l'UE (2013-2014). Source : Commission européenne, 2017.	79
Figure 59 : Pourcentage observé d'automobilistes qui conduisent sous l'influence de médicaments ou de drogues illicites (usage unique), 13 pays européens (2007-2009). Source : Houwing et al., 2011	81
Figure 60 : Conduite auto-rapportée sous l'influence de drogues et de médicaments dangereux pour la conduite : pourcentage d'automobilistes qui indiquent avoir roulé au moins une fois, au cours des 12 derniers mois, une heure après avoir pris des drogues ou sous l'influence de médicaments dangereux pour la conduite. Source : ESRA, institut Vias	82
Figure 61 : Consommation de cannabis auto-rapportée dans les pays européens, Source : OEDT, 2018.	83
Figure 62 : Consommation d'antidépresseurs et d'analgésiques (« defined daily dose » par 1.000 habitants), pays européens (2016). Source : OCDE, 2018.	84
Figure 63 : Acceptabilité personnelle et perception du risque inhérent à la conduite sous l'influence de drogues, pays européens (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias	85
Figure 64 : Risques objectif et subjectif d'être pris pour conduite sous l'influence de drogues (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias	87
Figure 65 : Densité du réseau routier (nombre de kilomètres de route par superficie de 100 km ²), pays européens (2015). Source : Eurostat	91
Figure 66 : Densité du réseau autoroutier (km d'autoroute pour 1.000 km ² de superficie), pays européens (2015). Source : Eurostat	91
Figure 67 : Densité du réseau routier en agglomération (km de route en agglomération pour 1.000 km ² de superficie), pays européens (2015). Source : IRTAD	92
Figure 68 : Densité du réseau routier hors agglomération (km de route hors agglomération pour 1.000 km ² de superficie), pays européens (2015). Source : IRTAD	92
Figure 69 : Performances du réseau routier, pays européens (2018). Source : Forum économique mondial, Executive Opinion Survey(Schwab, 2018). Source : IRTAD	93
Figure 70 : Qualité perçue des routes (1 = très faible, 7 = très bonne), pays européens (2018). Source : Forum économique mondial, Executive Opinion Survey(Schwab, 2018)	93
Figure 71 : Investissements dans l'infrastructure routière par habitant, pays européens en EUR, 2016. Source : IRTAD	94
Figure 72 : Utilisation de moyens de transport : pourcentage de personnes interrogées pour lesquelles ce mode a fait partie du top trois au cours des 12 derniers mois, pays européens (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias	97
Figure 73 : Kilomètres parcourus en tant que conducteur ou passager d'une voiture particulière par habitant, pays européens (2016). Source : Eurostat.	98
Figure 74 : Kilomètres parcourus en tant que conducteur ou passager d'une moto par habitant, pays européens (2016). Source : Eurostat	98
Figure 75: Nombre moyen d'heures d'embouteillage par conducteur (2016). Source : Commission européenne	99
Figure 76 : Nombre de voitures particulières immatriculées pour 1.000 habitants, pays européens (2016). Source : Eurostat	99
Figure 77 : Nombre de motos immatriculées pour 1.000 habitants, pays européens (2016). Source : Eurostat	100
Figure 78 : Pourcentage de véhicules de moins de 6 ans par rapport au nombre total de voitures particulières immatriculées, pays européens (2016). Source : Eurostat	101
Figure 79 : Proportion de nouvelles voitures particulières avec une notation de 5 étoiles selon Euro NCAP, pays européens (2013). Source : ETSC (2016)	101
Figure 80 : Délai moyen de réponse à un appel au numéro d'urgence 112 et aux numéros d'urgence belges 100 et 101, et pourcentage d'appels pris après moins de 10 s. Source : Commission européenne, 2017.	103

Terminologie

Éthylotest antidémarrage

Un dispositif qui empêche le démarrage de la voiture jusqu'à ce que le conducteur ait passé un test de l'haleine négatif.

BAC

Alcoolémie (BAC pour « Blood Alcohol Concentration »).

Benchmarking

Un processus dans lequel les différents aspects des performances en matière de sécurité routière sont comparés entre les différentes unités (comme les pays) et où les plus performants sont identifiés.

CARE

La base de données des accidents de la Commission européenne contenant des données officielles sur les accidents des États membres et de quelques pays associés.

Tués 30 jours

Victimes de la route qui succombent à leurs blessures sur les lieux de l'accident de la route ou dans les 30 jours suivant l'accident.

DRUID

Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines : projet de recherche européen dans le cadre duquel une étude a été menée entre 2006 et 2011 sur la conduite sous l'influence de l'alcool, de drogues et de médicaments dans 13 pays européens.

Performances finales en matière de sécurité routière

Le nombre d'accidents et de victimes de la route

ESRA

E-survey of road users' attitudes : une enquête internationale en ligne qui sonde les attitudes et le comportement auto-rapporté par rapport à la sécurité routière, organisée dans 20 pays européens, notamment.

ETSC

European Transport Safety Council : une organisation qui œuvre pour un meilleur niveau de sécurité en Europe, collecte notamment les données relatives aux différents thèmes en matière de sécurité routière dans les différents pays européens et favorise l'échange de bonnes pratiques.

Euro NCAP

European New Car Assessment Programme (programme européen d'évaluation des nouveaux modèles de voitures)

Eurostat

Office statistique de l'Union européenne qui publie des informations de tous les États membres et quelques pays associés sur une très vaste série de thèmes.

Comportement observé vs comportement auto-rapporté

Le comportement observé est obtenu par des mesures comportementales où la prévalence ou la fréquence du comportement étudié est directement observée. Le comportement auto-rapporté provient d'enquêtes dans lesquelles les participants s'auto-rapportent sur la mesure dans laquelle ils adoptent un comportement déterminé.

Blessés

Victimes de la route blessées dans un accident de la route (quelle que soit la gravité de la blessure), mais dont la blessure n'est en l'occurrence pas létale.

Pyramide des indicateurs

Un modèle qui représente les différentes dimensions et les relations entre ces dimensions, nécessaires à une analyse des performances en matière de sécurité routière.

IRTAD

International Traffic Safety Data and Analysis Group : base de données internationale du Forum international

des Transports reprenant des données sur les accidents et des données sur les indicateurs de performances dans les pays de l'OCDE.

Dispositif de retenue pour enfants

Un ensemble d'éléments, composé d'une combinaison de sangles ou d'éléments flexibles équipés d'une fermeture, d'éléments de retenue réglables, qui peut être attaché à un véhicule à moteur. Ce dispositif est conçu afin de réduire le risque de blessures encouru par l'enfant en cas de collision ou de décélération abrupte du véhicule.

MAIS 3+

Toute blessure subie par une victime de la route reçoit un score de l'Abbreviated Injury Scale (AIS). Il s'agit d'une échelle permettant d'exprimer la gravité d'une blessure. Le score de la Maximum Abbreviated Injury Scale (MAIS) d'un patient correspond à la valeur AIS la plus élevée attribuée à ce patient. Tout comme l'échelle de gravité AIS, l'échelle, MAIS compte six niveaux de gravité : léger (1), modéré (2), grave (3), très grave (4), critique (5) et mortel (6). La MAIS 3+ est utilisée comme un indicateur alternatif des blessures graves.

Mortalité/mortalité routière

Le nombre de tués 30 jours par rapport à la population (souvent par million d'habitants)

Degré de motorisation

Nombre de véhicules à moteur immatriculés par rapport à la population (souvent par 1.000 habitants)

Risque d'être pris objectif vs subjectif

Le nombre réel d'expériences avec des contrôles de police (risque objectif d'être pris) ou le risque perçu d'être contrôlé pour une infraction routière (risque subjectif d'être pris)

Sous-enregistrement

Tous les accidents de la route ne sont pas enregistrés dans les bases de données du fait qu'ils ne sont pas signalés aux services compétents. Ce qui donne lieu à une sous-estimation du nombre effectif d'accidents et de victimes.

Risque d'accident

Le nombre d'accidents par unité d'exposition (souvent par milliard de véhicules-kilomètres parcourus)

Norme subjective

La perception de ce qui est important pour d'autres d'un comportement déterminé.

Moment

- Jour : période de 6h00 à 21h59
- Nuit : période de 22h00 à 5h59.
- Semaine : période du lundi 6h00 au vendredi 21h59
- Week-end: période du vendredi 22h00 au lundi 5h59

Véhicule-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par tous les véhicules à moteur sur une période déterminée dans une certaine zone. 1 véhicule-kilomètre = 1 véhicule qui parcourt 1 kilomètre.

Risque routier

Le nombre d'accidents ou de victimes par unité de longueur de route (par ex. nombre de tués pour 1.000 km d'autoroute)

OMS

Organisation mondiale de la Santé

Tableau 1: Abréviations des pays employées. Source: Eurostat

AT	Autriche
BE	Belgique
BG	Bulgarie
CH	Suisse
CY	Chypre
CZ	République tchèque
DE	Allemagne
DK	Danemark
EE	Estonie
EL	Grèce
ES	Espagne
FI	Finlande
FR	France
RH	Croatie
HU	Hongrie
IE	Irlande
IS	Islande
IT	Italie
LT	Lituanie
LU	Luxembourg
LV	Lettonie
MT	Malte
NL	Pays-Bas
NO	Norvège
PL	Pologne
PT	Portugal
RO	Roumanie
SE	Suède
SI	Slovénie
SK	Slovaquie
UK	Royaume-Uni

Résumé

Le présent rapport se penche sur les performances en matière de sécurité en Belgique dans une perspective européenne. Ladite pyramide des indicateurs de sécurité routière est utilisée comme cadre. Ce modèle, qui a été développé dans le cadre de plusieurs projets internationaux, structure les diverses dimensions du problème de la sécurité routière. Le modèle indique que les performances en matière de sécurité routière d'un pays dépendent des interventions et des performances à différents niveaux.

Dans le présent rapport, l'analyse comparative s'étend sur quatre niveaux :

- Le résultat final, en d'autres termes les accidents et les victimes de la route. L'analyse de ce rapport se limite aux tués de la route du fait qu'ils sont définis et enregistrés d'une façon similaire dans les pays européens, contrairement aux accidents et aux blessures ;
- Les performances intermédiaires : elles concernent les facteurs et les phénomènes pouvant causer des accidents ou en accroître la gravité, comme le comportement des usagers de la route, la qualité de l'infrastructure routière, la qualité du parc automobile et le fonctionnement des services d'urgence médicaux ;
- Les mesures et les interventions en matière de sécurité routière ;
- Les structures sous-jacentes et la culture.

Accidents et victimes de la route

En termes de tués de la route, la Belgique se positionne parmi les pays d'Europe les moins performants. Notre pays fait moins bien que la plupart des pays voisins, et ce sont presque exclusivement les pays d'Europe du Sud et de l'Est qui sont pire. La Belgique occupe une position centrale s'il est également pris en compte le nombre de véhicules immatriculés, mais affiche toujours un score plus mauvais que ses voisins. Les pays les plus performants en Europe sont la Norvège, la Suède et la Suisse. Toutefois, les pays voisins que sont les Pays-Bas et le Royaume-Uni enregistrent également un nombre de tués sur les routes relativement faible. Il y a donc encore une grande marge d'amélioration.

En Belgique, parmi les tués sur les routes, on recense une part relativement élevée de cyclistes et de conducteurs professionnels (occupants d'utilitaires légers et de camions). Bien que l'utilisation de la bicyclette soit plus élevée en Belgique que dans d'autres pays, cela n'explique qu'une partie des différences. Aux Pays-Bas, la bicyclette est en effet encore plus utilisée, mais l'on dénombre moins de cyclistes tués par million d'habitants. Il apparaît en outre que les autoroutes belges sont moins sûres que dans la plupart des autres pays européens. Même si l'on tient compte de la forte densité du réseau autoroutier belge et de l'intensité élevée de la circulation, la Belgique affiche un très faible score. Enfin, la Belgique connaît également une mortalité très élevée pendant les nuits de week-end.

Bien que, depuis le début du siècle, la sécurité routière en Belgique ait augmenté, la position relative ne s'est pas améliorée. En outre, divers pays comme l'Espagne et l'Estonie ont rattrapé le nôtre. Au cours des cinq dernières années, la Belgique a toutefois connu une plus forte amélioration de la sécurité routière que la plupart des pays européens, mais cela ne suffit pas pour compenser la différence avec les pays les plus performants. Cette évolution n'a pas été identique dans tous les groupes cibles : le nombre de tués chez les cyclistes, les conducteurs professionnels, les personnes âgées et les femmes a moins nettement chuté au cours des 10 dernières années que dans la plupart des pays européens. Sur les autoroutes, la baisse du nombre de tués est également restée relativement limitée.

Performances intermédiaires

Les indicateurs de performance analysés sont essentiellement liés au comportement des usagers de la route. Il n'est possible de faire une comparaison basée sur le comportement observé que pour certaines formes de comportement à risque. Pour les autres comportements, la comparaison s'appuie sur des données auto-rapportées. Pour la conduite sous l'influence de l'alcool et de médicaments dangereux pour la conduite, la Belgique affiche de moins bons scores que d'autres pays européens. Par ailleurs, les excès de vitesse hors agglomération et le non-port du casque de vélo sont plus souvent rapportés que la moyenne européenne. En ce qui concerne le port de la ceinture, la Belgique se hisse aujourd'hui au niveau des pays les plus performants.

L'infrastructure routière belge se caractérise par une densité et une intensité du trafic relativement élevées. La qualité des routes n'est perçue que comme modérée et le niveau des investissements est très faible. En revanche, la Belgique présente un parc automobile très moderne : près de la moitié des véhicules ont moins

de 6 ans. Les services d'urgence médicaux affichent des performances relativement bonnes, avec notamment un grand nombre de services d'urgence pour 100.000 habitants.

Mesures et interventions

Une grande partie de la réglementation en matière de sécurité routière est adoptée au niveau de l'Union européenne. Cependant, bon nombre de différences sont à observer dans la législation nationale, la manière et le niveau de contrôle et la sanction. La législation est plus stricte dans certains pays qu'en Belgique. Plusieurs pays présentent par exemple une limite d'alcoolémie plus basse (en général ou en particulier pour les jeunes conducteurs). Bien que la limitation de vitesse en Flandre sur les routes hors agglomération soit l'une des plus basses d'Europe, la limitation applicable en Wallonie est élevée par rapport à d'autres pays. Certains pays ont en outre une législation plus stricte dans des domaines spécifiques. Plusieurs pays appliquent, par exemple, un port de casque obligatoire pour les jeunes cyclistes, un examen médical obligatoire lors du renouvellement du permis de conduire ou des périodes de conduite et des périodes de repos également pour les conducteurs d'utilitaires légers.

L'approche du contrôle routier diffère également fortement au sein de l'Europe : en Belgique, le risque subjectif d'être pris pour excès de vitesse est relativement élevé, mais pour la conduite sous l'influence de l'alcool, le port de la ceinture de sécurité et la conduite sous l'influence de drogues, le risque d'être pris est jugé plutôt faible par rapport à d'autres pays européens. Par ailleurs, la Belgique fait partie des pays proposant des cours de réhabilitation à différents groupes de contrevenants et où il est possible d'installer un éthylotest antidémarrage. Un atout dans l'évaluation de l'aptitude à conduire en Belgique qui, contrairement à beaucoup d'autres pays européens, comprend une approche multidisciplinaire tenant compte des différents aspects du fonctionnement humain.

Structures sous-jacentes et culture

Certains modes de consommation sont plus fortement présents en Belgique que dans d'autres pays. C'est ainsi qu'une partie relativement importante de la population consomme régulièrement de l'alcool et que la consommation de certains médicaments dangereux pour la conduite est élevée par rapport à d'autres pays. La consommation de drogues (auto-rapporté) y est beaucoup plus faible.

Bien que, pour la plupart des attitudes et des points de la culture en matière de sécurité routière, la Belgique affiche des scores moyens voire relativement bons, la situation est particulièrement mauvaise par rapport à la norme subjective en matière de conduite sous l'influence de l'alcool et d'excès de vitesse. Par rapport à d'autres pays, relativement peu de Belges sont d'avis que leurs amis ou connaissances condamnent ces types de comportements.

Recommandations

Le présent rapport se clôture par quelques points d'attention pour la politique belge en matière de sécurité routière. Ils se rapportent à des mesures visant à influencer la norme subjective, à l'augmentation du risque subjectif d'être pris, à la diminution des limitations de vitesse en Wallonie et à l'encouragement du port du casque chez les cyclistes. De plus, des investissements ciblés dans l'infrastructure routière sont souhaitables en vue d'améliorer la sécurité routière.

Summary

This report deals with the road safety performance of Belgium from a European perspective. As a framework, the so-called pyramid of road safety indicators is used. This model, which was developed during several international projects, structures the different dimensions of the road safety problem. The model indicates that the road safety performance of a country depends on the interventions and performances at different levels.

The comparative analysis in this report is situated on four levels:

- The final result, i.e. the road accidents and victims. The analysis in this report is limited to road fatalities because they are defined and recorded in a corresponding way in European countries, which is not the case for accidents and injuries.
- Intermediate performance: this relates to factors and phenomena that can cause accidents or aggravate their severity, such as the road users' behaviour, the quality of road infrastructure, the quality of the vehicle fleet and the functioning of the emergency medical services.
- Measures and interventions in terms of road safety.
- The underlying structures and culture.

Road accidents and road victims

As far as road fatalities are concerned, Belgium positions itself among the less well-performing countries in Europe. Our country performs worse than the neighbouring countries, only South- and East-European countries perform worse. Belgium is in a middle position if the number of registered vehicles is also considered, but still performs worse than the neighbouring countries. The best performing countries in Europe are Norway, Sweden and Switzerland, but also the neighbouring countries, the Netherlands and the United Kingdom, have a relatively low number of road fatalities. There is therefore still a large margin for improvement.

Among the road fatalities in Belgium, there is a quite large proportion of cyclists and professional drivers (occupants of light lorries and lorries). Although bicycle use in Belgium is higher than in other countries, this only partly explains the differences; in the Netherlands bicycle use is even higher but there are fewer road fatalities per million inhabitants. In addition, it appears that Belgian motorways are less safe than in most other European countries. Even when considering the high density of the Belgian motorway network and the heavy traffic, Belgium scores very weak. Finally, Belgium also has a very high mortality rate during weekend nights.

Although road safety in Belgium has been increased since the beginning of the century, its relative position has not improved. Moreover, Spain and Estonia, among others, have overtaken our country. Over the past five years, Belgium has experienced a stronger road safety improvement than most European countries, but this is still insufficient to make up for the difference with the better performing countries. This evolution was not the same for all target groups: the number of road fatalities among cyclists, professional drivers, seniors and women decreased remarkably less over the past 10 years than in most European countries. On motorways, the decrease in the number of fatalities remained relatively limited too.

Intermediate performance

The performance indicators analysed are mainly related to the road users' behaviour. It is possible to make a comparison based on observed behaviour only for some forms of risk behaviour; for the other behaviours the comparison is based on self-reported data. Concerning driving under the influence of alcohol and medicines that are dangerous to drive, Belgium scores less well than other European countries. Riding too fast outside built-up areas and not wearing a bicycle helmet is also reported more often than average in Europe. In terms of wearing a seatbelt, Belgium is now at the level of the better performing countries.

The Belgian road infrastructure is characterised by a relatively high density and traffic intensity. The quality of the roads is perceived as poor and the level of investment is very low. On the contrary, Belgium has a very modern fleet of vehicles: almost half of the vehicles are less than 6 years old. The medical emergency services also perform relatively well, with a large number of emergency services per 100,000 inhabitants.

Measures and interventions

A large proportion of road safety legislation is decided at EU level. However, there are many differences in national legislation, the way and level of enforcement and penalties. The legislation is stricter in some countries than in Belgium: for example, there are several countries with a lower alcohol limit (general or specific for

young drivers). Although the speed limit in Flanders on roads outside built-up areas is among the lowest in Europe, it is high in Wallonia compared to other countries. Furthermore, there are countries that have stricter legislation in specific areas: for example, there are some countries with a helmet requirement for young cyclists, with a compulsory medical screening when renewing the driving licence or where the driving and rest periods also apply to drivers of light lorries.

The approach of traffic enforcement also differs widely within Europe: in Belgium, the subjective probability of being caught for speeding offences is relatively high, but for driving under the influence of alcohol, wearing a seatbelt and driving under the influence of drugs, the probability of being caught is estimated to be rather low in comparison with other European countries. Besides, Belgium belongs to the countries where there are rehabilitation courses for different groups of offenders and where an alcolock can be imposed. A plus point is the driving ability evaluation in Belgium which, unlike many other European countries, consists of a multidisciplinary approach that takes into account the different aspects of human functioning.

Underlying structures and culture

Certain consumption patterns are more prevalent in Belgium than in other countries. For example, a relatively large part of the population regularly drinks alcohol and the use of some medicines that are dangerous to drive is high compared to other countries. The (self-reported) use of drugs is much lower.

Although Belgium performs average or even relatively well for most attitudes and components of the road safety culture, the situation is particularly poor with regard to the subjective norm of driving under the influence of alcohol and exceeding the speed limit. Compared to other countries, relatively few Belgians believe that their friends or acquaintances disapprove of these forms of behaviour.

Recommendations

This report ends with some points of attention for the Belgian road safety policy. These relate to measures to influence the subjective norm, increasing the subjective probability of being caught, lowering the speed limits in Wallonia and encouraging the use of helmets by cyclists. Specific investments in road infrastructure that increase road safety are also recommended.

1 Introduction

L'objet de ce rapport est de comparer les performances de la Belgique en matière de sécurité routière avec celles d'autres pays européens.

Une première étape à cette fin consiste à définir les indicateurs sur lesquels s'appuie la comparaison. On utilise en l'occurrence la « pyramide des indicateurs », développée et appliquée dans le cadre de plusieurs projets européens : SUNflower (Koornstra, et al., 2002), SUNflower+6 (Wegman, et al., 2005) et SUNflowerNext (Wegman, et al., 2008). Ce modèle fournit un cadre de recherche comparative, car il inclut les différentes dimensions importantes pour les performances en matière de sécurité routière d'un pays et indique par ailleurs les liens de causalité entre les différents niveaux.

La pyramide des indicateurs en matière de sécurité routière est présentée en Figure 1. Au sommet de cette pyramide, on retrouve les coûts induits par les accidents de la route pour l'ensemble de la société. On ne vise en l'occurrence pas seulement les coûts directs, à savoir les coûts médicaux, les coûts liés au véhicule ou à l'infrastructure, les coûts induits par la perte de forces productives, etc., mais également les autres conséquences, notamment pour l'environnement ou la santé publique. Ce niveau dépasse toutefois le cadre de cette étude et n'est donc pas abordé.

Sous ce niveau, on trouve les « performances finales » de la sécurité routière, mesurées sur la base du nombre d'accidents et de victimes de la route. Ces indicateurs sont généralement collectés par les services de police. Cette collecte s'opère de manière relativement homogène dans les pays européens pour le nombre de tués, mais les définitions et les enregistrements divergent pour les accidents, les blessés et le niveau de gravité des blessures. De plus, on sait qu'il est question d'un sous-enregistrement des victimes dans tous les États membres, dont l'importance est inversement proportionnelle à la gravité des blessures. Par conséquent, dans le présent rapport, les analyses comparatives se limitent aux tués de la route, plus précisément les victimes de la route qui succombent à leurs blessures dans les 30 jours (« tués 30 jours »).

Le troisième niveau est constitué par lesdites « performances intermédiaires ». Les indicateurs de ce niveau portent sur les facteurs qui causent des accidents. Ils peuvent être ventilés selon les éléments suivants : le comportement des usagers de la route (la prévalence du comportement à risque comme l'excès de vitesse ou la conduite sous l'influence de l'alcool), la qualité de l'infrastructure routière, la qualité du parc automobile (le taux de renouvellement et le niveau de protection des passagers et des usagers de la route vulnérables) et le fonctionnement des services médicaux d'urgence. Les données pour les indicateurs de comportement sont de préférence collectées par le biais d'études observationnelles (ou « mesures de comportement »), mais celles-ci ne sont pas systématiquement menées dans tous les pays et les méthodes peuvent varier fortement. Des données auto-rapportées constituent une alternative et, grâce à des enquêtes internationales telles que le projet ESRA (Torfs, Meesmann, Van den Berghe, & Trotta, 2016), elles ont été recueillies de manière identique dans différents pays européens et non européens.

Au quatrième niveau de la pyramide, on retrouve les plans, les interventions et les mesures. Les données disponibles à ce niveau sont généralement purement qualitatives. À ce niveau, les politiques en matière de sécurité routière des différents pays peuvent être comparées les unes aux autres et donc également l'impact qu'exercent certains types de mesures sur les indicateurs de performances situés plus haut. Elles concernent la législation et son application (« Enforcement »), l'éducation et la sensibilisation (« Education »), et les améliorations techniques et infrastructurelles (« Engineering »).

La base de la pyramide est constituée des facteurs structurels et culturels directement ou indirectement liés à la sécurité routière et qui forment le cadre politique. Ces facteurs influent sur les indicateurs de performances et ont une influence sur le succès d'une politique en matière de sécurité routière. Par « facteurs structurels », l'on entend la situation socio-économique, le climat ou la topographie, la démographie, la mobilité et les systèmes administratifs d'un pays. Les facteurs culturels sont constitués des valeurs et normes dans un contexte social spécifique. Ils déterminent ce que les usagers de la route considèrent dans le trafic comme « normal », « comportement fréquent des autres » ou « ce qui est socialement accepté ». Pour des informations sur les autres pays, il est important de savoir si le contexte politique dans lequel des mesures de sécurité routière sont appliquées est comparable.

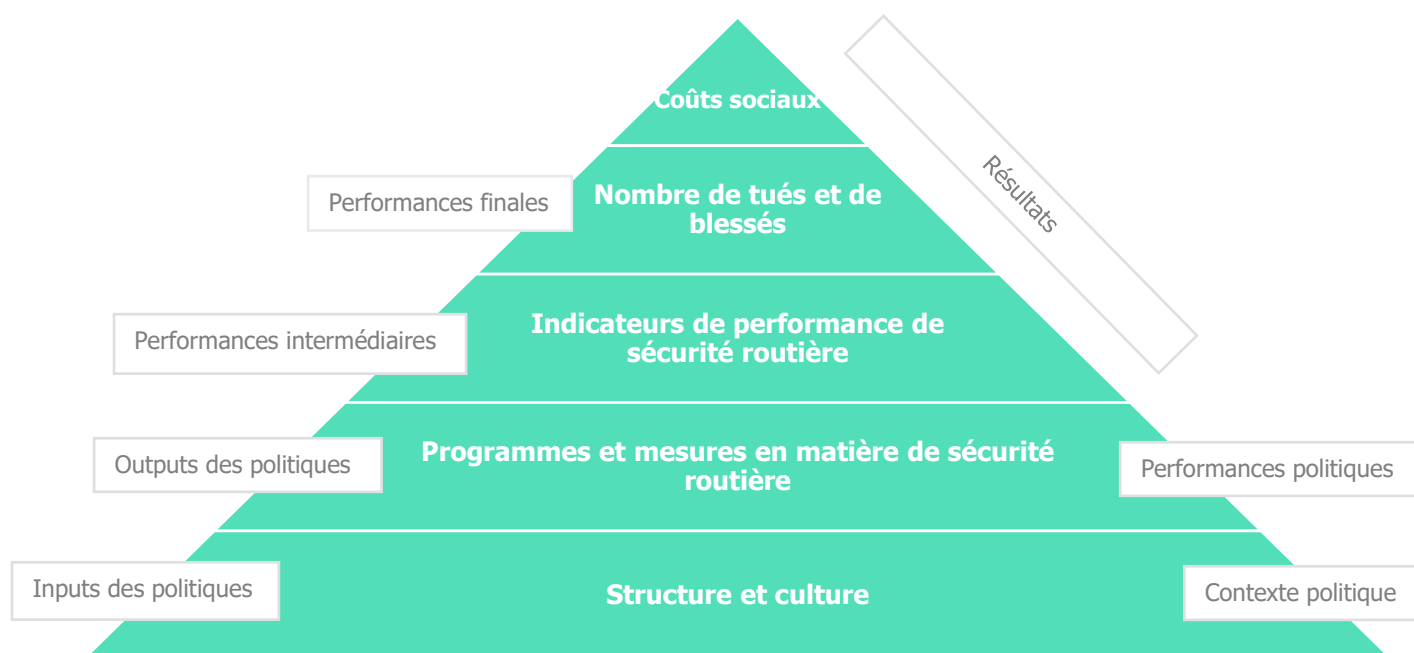


Figure 1 : Pyramide des indicateurs de sécurité routière. Source : Koornstra et al., 2002

Dans ce rapport, les comparaisons sont réalisées sur la base de données provenant de bases de données internationales ou publiées dans des rapports internationaux. Les principales sources de données consultées sont les suivantes :

- CARE : la base de données des accidents de la Commission européenne contenant des données sur les accidents détaillées provenant des statistiques officielles sur les accidents des États membres et de quelques pays associés ;
- IRTAD (International Traffic Safety Data and Analysis Group) : base de données internationale du Forum international des Transports reprenant des données sur les accidents et des données sur les indicateurs de performances dans les pays de l'OCDE (essentiellement) ;
- Eurostat : base de données de l'Union européenne contenant des statistiques de tous les États membres et quelques pays associés sur une très vaste série de thèmes ;
- OMS : l'Organisation mondiale de la Santé dispose d'une base de données reprenant des statistiques en matière de santé, notamment sur les victimes de la route ;
- ETSC (Conseil européen pour la sécurité des transports) : organisation indépendante qui collecte des données, issues des différents pays européens, sur divers thèmes articulés autour de la sécurité routière et identifie les meilleures pratiques ;
- ESRA (E-survey of road users' attitudes) : enquête internationale en ligne qui sonde les attitudes et le comportement auto-rapporté par rapport à la sécurité routière, organisée dans 20 pays européens, entre autres (Meesmann et al., 2018; Torfs et al., 2016).

Les données relatives aux accidents pour la Belgique proviennent de la base de données nationale sur les accidents de Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium). Il est à noter qu'une correction a été récemment apportée dans les statistiques relatives aux accidents de 2005 à 2016. Depuis, les données officielles ne correspondent plus à celles des bases de données internationales.

Pour ce rapport, il a été décidé de comparer la Belgique exclusivement avec d'autres pays européens. Ces pays sont définis comme les 28 États membres de l'Union européenne (situation au 1^{er} janvier 2019), ainsi que trois pays associés, à savoir l'Islande, la Norvège et la Suisse. Du fait qu'une partie de la législation relative à la sécurité routière n'est pas/plus adoptée au niveau national, mais au niveau de l'Union européenne, il est intéressant pour la Belgique de vérifier ses performances par rapport à des pays parfaitement comparables sur certains aspects. En outre, il existe pour ces pays certaines bases de données pertinentes où sont systématiquement collectées des données comparables (par ex. CARE et Eurostat).

Le principal objectif du rapport est de procéder à une analyse comparative entre les pays. Un « instantané » est pris : quelles sont les performances de la Belgique par rapport à d'autres pays pour certains indicateurs ? Ensuite, on examine s'il existe des facteurs structurels déterminés (par ex. par rapport à la composition du trafic, à l'infrastructure, aux attitudes, au comportement, à la législation) pour lesquels il existe des données chiffrées et qui peuvent expliquer, du moins en partie, les différences trouvées entre les pays. Sur la base de

ces résultats, nous tirons des conclusions et tentons de donner des pistes pour mener une éventuelle politique. Nous ne faisons délibérément aucune déclaration sur les effets éventuels ou escomptés des mesures, et encore moins sur le caractère souhaitable de l'adoption de mesures déterminées. Ce qui nous permet de mettre l'accent sur l'objectif principal du rapport, à savoir l'analyse comparative entre les pays.

Le rapport est structuré comme suit. Après l'introduction, les « performances finales » sont tout d'abord abordées, à savoir les victimes de la route. On y traite à la fois des indicateurs les plus récents et de leur évolution. Les différentes performances intermédiaires sont abordées au troisième chapitre. On y examine, une fois encore, les données les plus récentes et leur évolution. Les mesures les plus pertinentes sont abordées par domaine ainsi que les éléments du contexte structurel pouvant influencer l'indicateur de performance concerné. À chaque fois, on examine de façon spécifique les pays affichant les pires et les meilleures performances, ainsi que les pays qui connaissent la meilleure ou la pire évolution. Enfin, les principales conclusions sont résumées et quelques recommandations sont formulées. Toutes les données qui ont été abordées dans le rapport sont restituées dans les tableaux joints dans l'annexe. Elle peut donc faire office de référence.

2 Performances finales

2.1 Comparabilité internationale des indicateurs

Dans le domaine de la sécurité routière, les performances finales d'un pays s'apprécient généralement à partir de variables comme le nombre d'accidents et le nombre de victimes de la route. L'indicateur « tués 30 jours », soit le nombre de victimes de la route ayant succombé à leurs blessures sur place ou dans les 30 jours, est utilisé dans la plupart des analyses de sécurité routière du fait qu'il n'est pas seulement essentiel, mais qu'il est également le seul qui est systématiquement collecté et défini de la même façon dans tous les États membres de l'UE. Les données sur le nombre d'accidents ou la gravité des blessures s'appuient sur des définitions nationales et ne sont donc pas parfaitement comparables. Par ailleurs, ces données connaissent un sous-enregistrement plus important que le nombre de tués, un sous-enregistrement qui varie, en outre, fortement d'un pays à l'autre. Le nombre d'accidents corporels et de blessés dans les différents pays européens peut être consulté en annexe, à titre informatif, mais ne fait pas l'objet d'une analyse plus approfondie dans le présent rapport.

Toutefois, au cours des dernières années, davantage d'attention a été accordée au niveau européen à l'importance de l'enregistrement et de la comparabilité des blessés graves, en raison de leur impact important et du fait qu'ils ne suivent pas la même tendance à la baisse dans la plupart des pays européens que le nombre de tués de la route. Dans la plupart des pays, il existe un degré important de sous-enregistrement des blessés de la route du fait que ces données ne s'appuient généralement que sur des constatations faites par la police. La police n'est pas toujours appelée et à la détermination de la gravité des blessures, il s'agit souvent d'une évaluation subjective qui ne repose pas sur des critères médicaux. Pour ces raisons, la Commission européenne propose une nouvelle définition de « blessés graves », à savoir « blessés MAIS 3+ ». Cette définition est moins sujette au sous-enregistrement et s'appuie sur des critères médicaux (European Commission, 2013). Dans le cadre du projet européen SafetyCube (Perez, et al., 2016) ont été déterminés les pays qui ont déjà appliqué cette nouvelle définition. Il en est ressorti que seulement 13 pays européens disposaient d'une estimation du nombre de blessés MAIS3+. Cependant, la méthodologie utilisée pour cette estimation est très différente. Le rapport entre blessés MAIS3+ et tués de la route diverge donc très fortement.

2.2 Le risque de décès sur la route

2.2.1 Indicateurs de risque les plus récents

Il est peu pertinent de comparer le nombre absolu de tués entre des pays dont la population et le degré de motorisation (nombre de véhicules à moteur immatriculés par habitant) diffèrent fortement. Pour comparer des pays, on utilise généralement d'autres indicateurs, qui permettent une comparaison plus pertinente de la situation en matière de sécurité routière.

L'indicateur de risque le plus utilisé est la **mortalité routière**, exprimée en nombre de tués 30 jours par million d'habitants. Cet indicateur est souvent utilisé du fait que ces données sont disponibles dans pratiquement tous les pays. Cet indicateur présente en un clin d'œil l'impact de l'insécurité routière sur une communauté, sans toutefois tenir compte de l'exposition à la circulation (International Transport Forum, 2017) et du nombre d'étrangers sur les routes.

Il ressort de la Figure 2 que la mortalité routière en Belgique est supérieure à la moyenne des 31 pays européens (États membres de l'UE, Islande, Norvège et Suisse). Avec 52 tués de la route par million d'habitants, la Belgique est à la 18^e place. Elle affiche ainsi un score moindre par rapport à ses voisins, sauf le Luxembourg qui connaît une mortalité plus élevée (60 tués par million d'habitants). La France fait mieux que la Belgique avec une mortalité égale à la moyenne (48). Aussi l'Allemagne (38) occupe une position plus favorable que la Belgique. Les Pays-Bas (31) et le Royaume-Uni (28) sont parmi les meilleurs élèves. Les deux pays les plus performants sont la Norvège (20) et la Suisse (27). Outre de Luxembourg, les pays qui enregistrent une mortalité plus élevée que la Belgique sont exclusivement des pays de l'Europe de l'Est et du Sud, la Bulgarie (88) et la Roumanie (96) en tête.

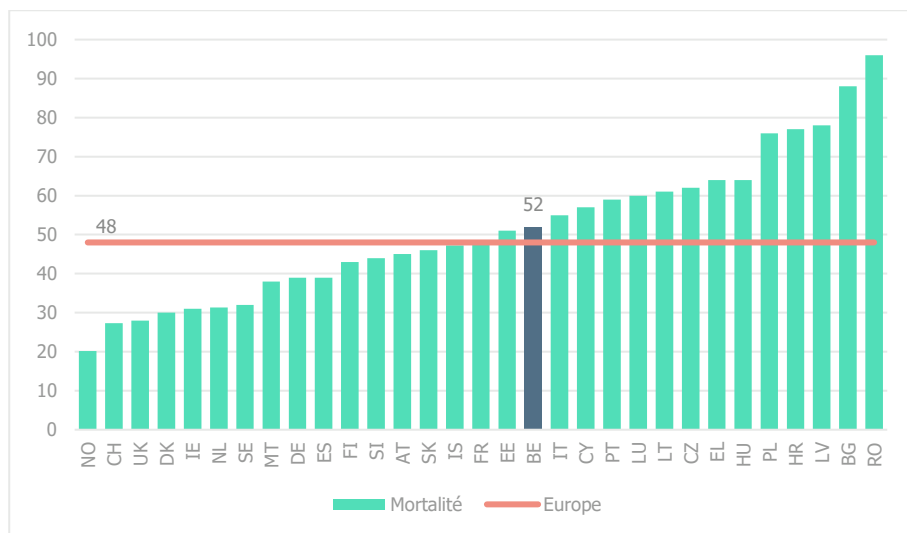


Figure 2 : Nombre de tués 30 jours par million d'habitants, 31 pays européens (2018¹). Source : Commission européenne, 2019 & CARE

D'autres indicateurs de risque tiennent compte de l'exposition à la circulation, comme le nombre de kilomètres parcourus par des véhicules dans un pays déterminé ou le nombre de véhicules immatriculés dans ce pays. L'inconvénient est que les deux indicateurs ne tiennent généralement pas compte des usagers de la route non motorisés (International Transport Forum, 2017) et/ou de la circulation des étrangers. Une comparaison sur la base du premier indicateur, le **nombre de tués 30 jours par milliard de véhicules-kilomètres parcourus**, est présentée en Figure 3. Par ailleurs, avec 7,3 tués par milliard de véhicules-kilomètres parcourus, le risque de mortalité en Belgique est supérieur à la moyenne européenne (5,8). Étant donné que les données sur les véhicules-kilomètres parcourus ne sont pas disponibles dans tous les pays, seuls 21 pays ont été inclus dans cette analyse.

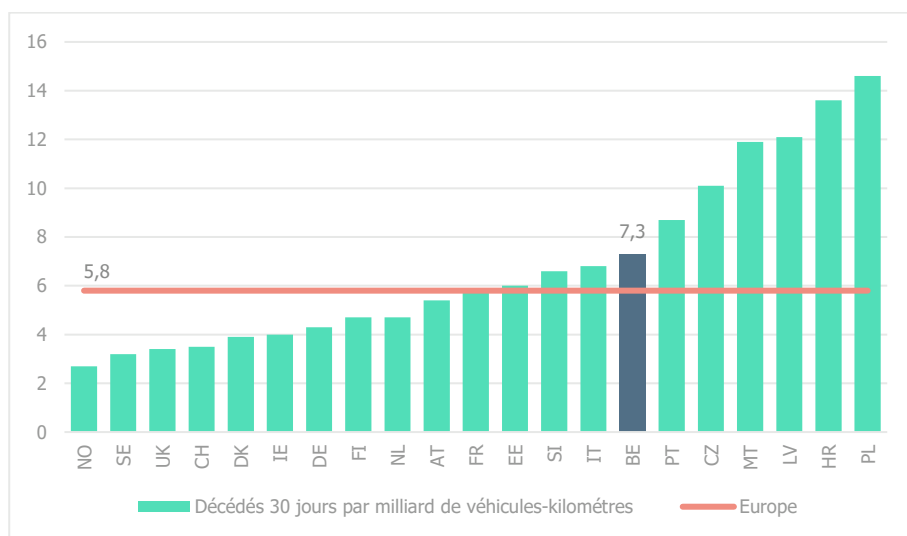


Figure 3 : Nombre de tués 30 jours par milliard de véhicules-kilomètres parcourus², 21 pays européens³ (2015-2017)⁴. Source : ETSC, 2018

Le **nombre de tués 30 jours par 100.000 véhicules immatriculés** est souvent utilisé comme une alternative à l'indicateur précédent, du fait que les chiffres sur le parc automobile sont disponibles dans plus de pays. Cependant, cet indicateur ne tient pas compte de la distance parcourue et se limite aux véhicules domestiques (International Transport Forum, 2017) et aux véhicules à moteur. Là aussi, la Belgique (10,1) se

¹ Ce sont des chiffres provisoires publiés par la Commission européenne le 4 avril 2019, les chiffres définitifs sont susceptibles de changer légèrement. Pour CH, IS, NL et NO, les chiffres provisoires pour 2018 ne sont pas encore connus et les chiffres pour 2017 sont utilisés.

² La méthode d'estimation du nombre de véhicules-kilomètres parcourus peut varier d'un pays à l'autre. En principe, cet indicateur se limite aux véhicules à moteur. En revanche, le nombre de tués concerne tous les tués 30 jours.

³ Aucune donnée sur les véhicules-kilomètres parcourus disponible pour BG, CY, EL, ES, HU, IS, LT, LU, RO et SK. Les données de GB sont utilisées au lieu de celles de UK.

⁴ AT, DK, FI, FR, IE, IT, NL, SI : 2014-2016 ; BE, PL : 2013-2015

positionne au-dessus de l'Europe (8,6), mais occupe une position plutôt centrale dans les 28 pays pour lesquels des données relatives au nombre de véhicules immatriculés sont disponibles (Figure 4).

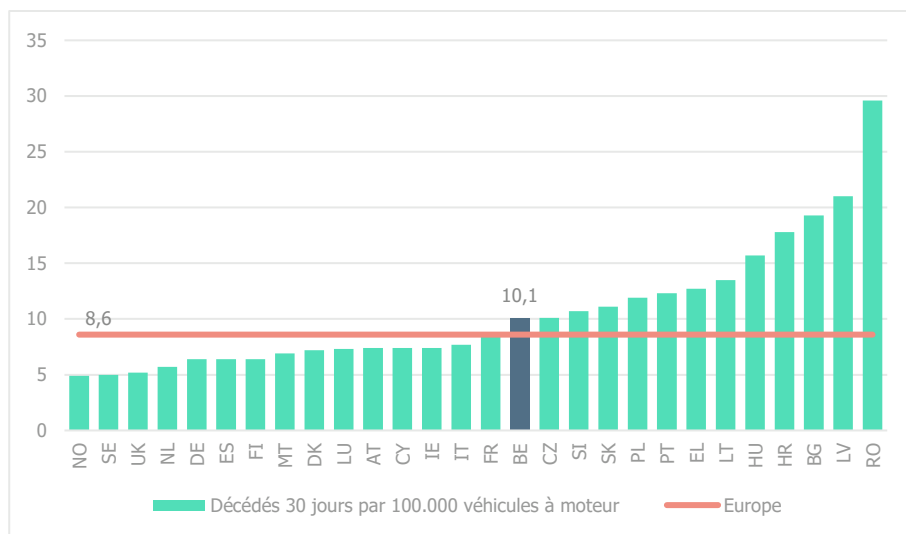


Figure 4 : Nombre de tués 30 jours par 100.000 véhicules à moteur immatriculés (sauf les motocyclettes et les remorques), 28 pays européens⁵ (2016⁶). Source : CARE, Statbel, IRTAD & Eurostat

2.2.2 Évolution des indicateurs de risque

Outre une analyse statique du nombre de tués sur les routes sur la base des données les plus récentes, il est également intéressant d'examiner l'évolution du risque de décès. La Figure 5 présente l'évolution de la mortalité pour trois périodes différentes : 5 ans, 10 ans et 15 ans.

En 2004, la mortalité en Belgique s'élevait encore à 112 tués par million d'habitants. La Belgique occupait ainsi la 17^e place des 31 pays européens, au-dessus de la moyenne européenne (96). La mortalité a diminué de moitié sur une période de 15 ans, tant en Belgique qu'au niveau européen, mais par rapport aux autres pays européens, la Belgique la position est restée quasi inchangée. Au cours de cette période de 15 ans, 14 pays ont enregistré une réduction plus nette. Ce sont surtout les pays baltes, la Slovaquie, l'Espagne et l'Irlande qui ont fait des progrès notables. Alors que l'Espagne affichait en 2004 un taux de mortalité similaire à celui de la Belgique (111), celui-ci a chuté de 65 % pour faire de l'Espagne l'un des meilleurs élèves en 2018 (10^{ème} place). En 2004, les pays baltes étaient encore les pays où la mortalité était la plus élevée. Ils ont toutefois connu de fortes baisses. En revanche, en Bulgarie et en Roumanie, le nombre de tués a à peine diminué (de moins de 30 %). Ces pays dégringolaient donc de leur position centrale en 2004 vers le bas du classement en 2018.

Entre 2009 et 2018, le nombre de décès en Belgique a légèrement diminué (-42%) par rapport au niveau européen (-31%). Les pays les plus performants sont la Suède (-18%), la Finlande (-17%) et les Pays-Bas (-20%). Les chutes dans les autres pays voisins sont également inférieures à la moyenne européenne.

Au cours des cinq dernières années (entre 2014 et 2018), la Belgique a connu une réduction singulièrement plus forte (- 22 %) que le niveau européen (- 5 %). Seules la Norvège, l'Irlande et deux pays baltes ont connu une baisse plus soutenue. Dans quelques pays, le nombre de tués au cours de cette période a même augmenté, à savoir les pays les plus performants la Suède et les Pays-Bas. Quand on observe l'évolution d'année en année, il s'avère qu'en Europe, on a relevé une stagnation du nombre de tués de la route à partir de 2013, alors que la Belgique enregistrerait encore des baisses relativement importantes entre 2015 et 2016 (- 12,1 % par rapport à -1,9 % en Europe) et entre 2016 et 2017 (-8,5 % par rapport à -2,0 % en Europe).

⁵ Aucune donnée récente sur le nombre de véhicules à moteur disponible pour CH, EE et IS.

⁶ PT : 2015



Figure 5 : Évolution du nombre de tués 30 jours par million d'habitants, 29 pays européens ⁷ (2004-2018, 2009-2018 et 2014-2018⁸). Source : Commission européenne, 2019 & CARE

Par ailleurs, il est également utile de tenir compte du contexte temporel plus large et d'examiner comment était la situation au moment où la plupart des pays ont systématiquement commencé à enregistrer des chiffres. Les chiffres les plus anciens figurent dans la base de données IRTAD et remontent à 1970. Cette année-là, la Belgique comptait près de 3.000 tués sur les routes et le taux de mortalité était de 305 tués par million d'habitants. Avec l'Autriche et la France, la Belgique était ainsi l'un des pays où la mortalité était la plus élevée. En Figure 6 est présentée l'évolution entre 1970 et 2017 pour la Belgique et une sélection de 9 autres pays : la Bulgarie (comme pays le moins performant en 2017), l'Autriche (comme pays le moins performant en 1970), le Royaume-Uni, la Norvège, la Suède, la Suisse et les Pays-Bas (les pays les plus performants en 2017) ainsi que la France et l'Allemagne (les autres pays voisins).

Dans cette figure, il est frappant de constater que la Bulgarie est le seul pays de cette sélection qui n'a pas connu de baisse de la mortalité. En 1970, la Bulgarie est le pays affichant la plus faible mortalité. Dans les années 90, ce taux a augmenté et ce n'est qu'à partir de 2008, qu'une baisse a de nouveau été amorcée. La mortalité en 2017 est dès lors au même niveau qu'en 1970. Une évolution similaire s'est également profilée en Grèce et en Pologne. Pendant les années 90, ces pays ont connu une croissance relativement élevée du parc automobile, tandis qu'une croissance similaire s'était déjà produite antérieurement en Europe de l'Ouest (Eurostat, 2018).

Par ailleurs, la figure montre que les pays les plus performants, à savoir la Norvège, la Suède et le Royaume-Uni, ont déjà connu dans les années 70 un taux de mortalité inférieur à la moyenne européenne. Dès la seconde moitié des années 80, les Pays-Bas intégraient, eux aussi, ce groupe et furent rejoints dans les années 90 par la Suisse. La Belgique, l'Autriche et la France enregistraient le taux de mortalité le plus élevé en 1970

⁷ Les évolutions à MT, LU et en IS font défaut, car elles s'appuient sur de très faibles chiffres. Elles sont toutefois prises en compte dans le calcul de la moyenne européenne.

⁸ Pour 2018, il s'agit de chiffres provisoires publiés par la Commission européenne le 4 avril 2019, les chiffres définitifs sont susceptibles de changer légèrement. Pour CH, IS, NL et NO, les chiffres provisoires pour 2018 ne sont pas encore connus et l'évolution par rapport à 2017 est indiquée.

et ont affiché une baisse analogue. Toutefois, la France et l’Autriche ont dépassé la Belgique au début du millénaire. En général, les différences entre les pays sélectionnés ont diminué, sauf pour la Bulgarie.

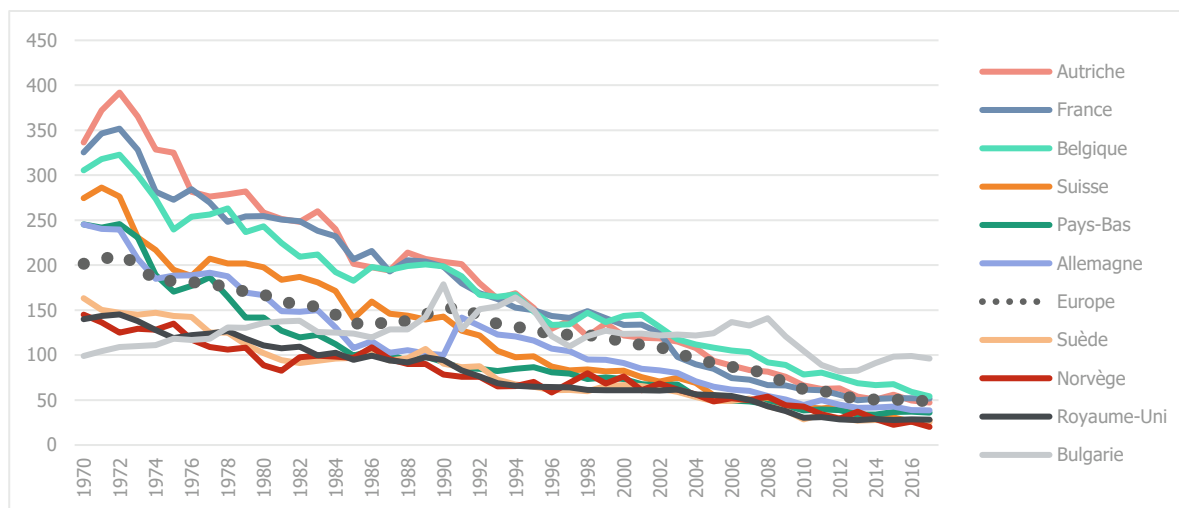


Figure 6 : Évolution du nombre de tués 30 jours par million d’habitants, 10 pays européens et Europe⁹ (1970-2017).
Source : IRTAD & Eurostat

Risque de décès sur la route

Position de la Belgique :

Modérée à plutôt mauvaise

Pays les plus performants :

Norvège, Suisse, Suède, Royaume-Uni et Danemark

Évolution de la position de la Belgique :

Stagnation

Récente tendance à l’amélioration

Pays aux avancées majeures :

Espagne, Slovaquie, Irlande et pays baltes

⁹ Sans CY, CZ, MT, RO ni SK.

2.3 Le risque de décès sur la route pour des sous-groupes particuliers

2.3.1 Selon le mode de transport

Dans le présent chapitre, les victimes de la route sont analysées selon le mode de transport. La Figure 7 présente la répartition du nombre de tués 30 jours selon les différents modes de transport en Belgique et en Europe entre 2014 et 2016. Il ressort de cette figure que la Belgique connaît, par rapport à l'Europe entière, une plus forte proportion de cyclistes (12 % contre 8 %), d'occupants d'utilitaires légers et de camions (7 % contre 5 %) et d'occupants de voitures (51 % par rapport à 45 %). La proportion de piétons est une fois encore remarquablement plus faible (13 % contre 21 %). La part des deux-roues motorisés est plus faible en Belgique (15 %) qu'en Europe (17 %).

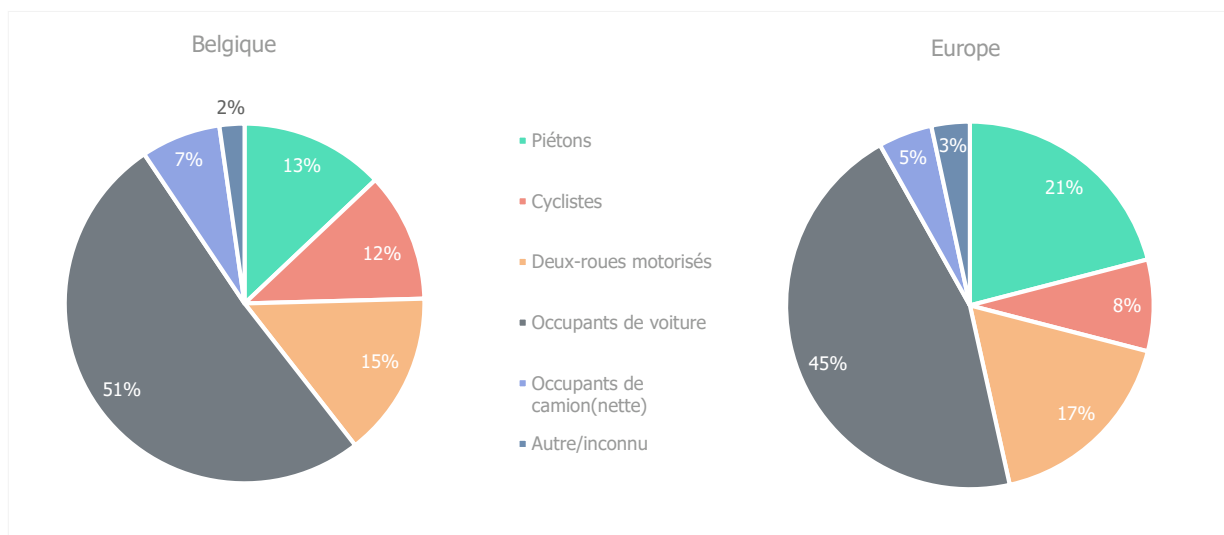


Figure 7 : Répartition du nombre de tués 30 jours par type d'usagers de la route, Belgique et Europe¹⁰ (2014-2016)¹¹.
Source : CARE & Statbel

Le taux de mortalité pour chaque type d'usagers de la route entre 2014 et 2016 est présenté en Figure 8. Il ressort de cette figure qu'en Belgique, seule la mortalité des piétons (8,4 piétons tués par million d'habitants) est inférieure à la moyenne européenne (10,6). La position de la Belgique est moins favorable pour les autres catégories d'usagers de la route. Pour les deux-roues motorisés, la Belgique affiche une mortalité de 9,6, juste au-dessus de la moyenne européenne (8,9). Le taux de mortalité pour cette catégorie d'usagers de la route est le plus élevé en Grèce et en Italie, entre autres, pays qui comptent également le plus grand nombre de motos immatriculées par habitant (§ 3.3.3).

En Belgique, pour les occupants de voitures particulières, le taux de mortalité (33,0) est supérieur à la moyenne européenne (23,0) et la Belgique se situe à la 23^e place des 30 pays repris dans l'analyse. En ce qui concerne la mortalité des cyclistes, la Belgique compte parmi les quatre pays les moins performants : seules la Hongrie, la Roumanie et la Pologne présentent un taux de mortalité plus élevée. Les Pays-Bas et le Danemark, où la bicyclette est un moyen de déplacement courant, se trouvent également au-dessus de la moyenne européenne, mais affichent un taux de mortalité plus faible qu'en Belgique.

À deux positions près, la Belgique occupe la pire place en termes de mortalité des occupants d'utilitaires légers et de camions : avec 4,6 tués par million d'habitants, en Belgique, ce taux est pratiquement deux fois plus élevé que la moyenne européenne (2,4). Seuls le Portugal et le Luxembourg ont un taux de mortalité plus élevé pour cette catégorie d'usagers de la route. Si l'on examine le nombre d'utilitaires légers et de camions par habitant, la Belgique n'occupe pas une position exceptionnelle. Avec 60,4 camions légers pour 1.000 habitants et 12,8 camions pour 1.000 habitants en 2015, la Belgique est proche de la moyenne européenne (61,7 utilitaires légers et 12,5 camions pour 1.000 habitants) (European Automobile Manufacturers Association, 2017). Toutefois, ces chiffres ne comprennent pas les véhicules étrangers sur les routes belges. Une analyse sur la base des données d'accidents issues de la base de données CARE indique que, sur la période en question, un tiers des occupants d'utilitaires légers et de camions en Belgique n'avaient pas la nationalité belge. C'est

¹⁰ Sans SK.

¹¹ 2015 pour BG, IE et LT.

plus que la moyenne européenne de 16 % et cela indique que davantage d'utilitaires légers et de camions étrangers circulent en Belgique que dans d'autres pays.



Figure 8 : Nombre de tués 30 jours par million d'habitants selon le type d'utilisateurs de la route, 30 pays européens¹² (2014-2016¹³). Source : CARE, Eurostat & Statbel

Puisqu'en cas d'accidents avec des utilitaires légers et des camions, ce n'est bien souvent pas les occupants eux-mêmes qui perdent la vie, mais l'opposant, il convient d'examiner le nombre total de tués dans des accidents impliquant ces véhicules. La Figure 9 indique le nombre de tués 30 jours dans des accidents impliquant des utilitaires légers et des camions par million d'habitants, selon les occupants eux-mêmes et l'opposant. Il en ressort que, bien que la Belgique connaisse l'un des taux de mortalité les plus élevés pour les occupants, le nombre total de décès dans ces accidents est moins exceptionnel. La Belgique passe de la 28^e à la 21^e place (sur 30 pays) quand la mortalité de toutes les personnes concernées est prise en compte. En

¹² Sans SK.

¹³ 2013-2015 pour BG, IE et LT.

Belgique, le nombre de tués par million d'habitants chez l'opposant d'utilitaires légers/camions est de 11,4, soit proche de la moyenne européenne (9,6).

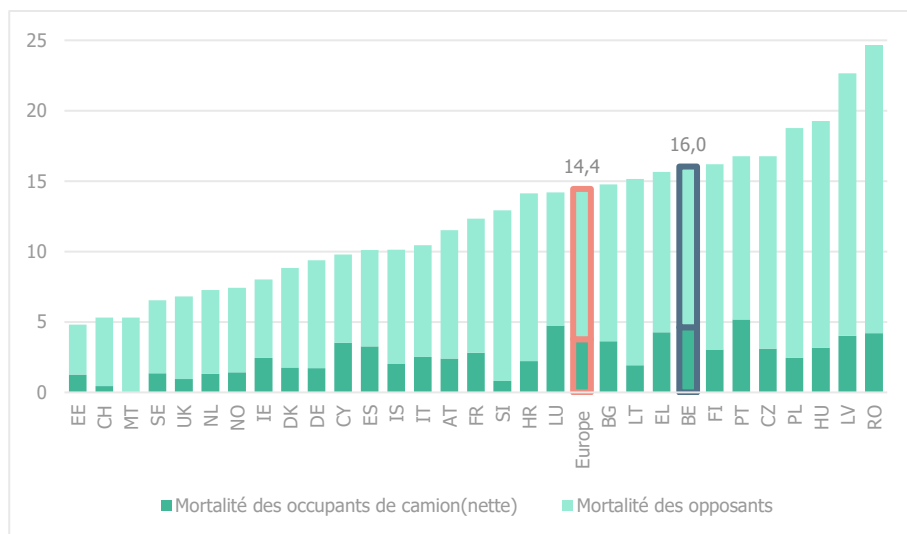


Figure 9 : Nombre de tués 30 jours par million d'habitants dans des accidents impliquant des utilitaires légers/camions ventilés selon les occupants et l'opposant, 30 pays européens¹⁴ (2014-2016¹⁵). Source : CARE & Statbel

L'évolution entre 2007 et 2016 du nombre de tués par catégorie d'utilisateurs de la route est présentée en Figure 10. La Belgique connaît une baisse analogue à celle de l'Europe en nombre de tués chez les deux-roues motorisés (-44 %), les passagers de voitures particulières (-40 %) et les piétons (-32 %). La baisse du nombre de décès chez les cyclistes (-13 %) y est toutefois bien plus faible qu'à l'échelle européenne (-23 %). Ce qui est probablement dû à l'utilisation accrue de la bicyclette en Flandre (VAB, 2019) et à Bruxelles (Pro Velo, 2019). Par ailleurs, le nombre de tués chez les occupants d'utilitaires légers et de camions n'a présenté qu'une baisse limitée en Belgique (-13 %) par rapport à l'Europe (-39 %).

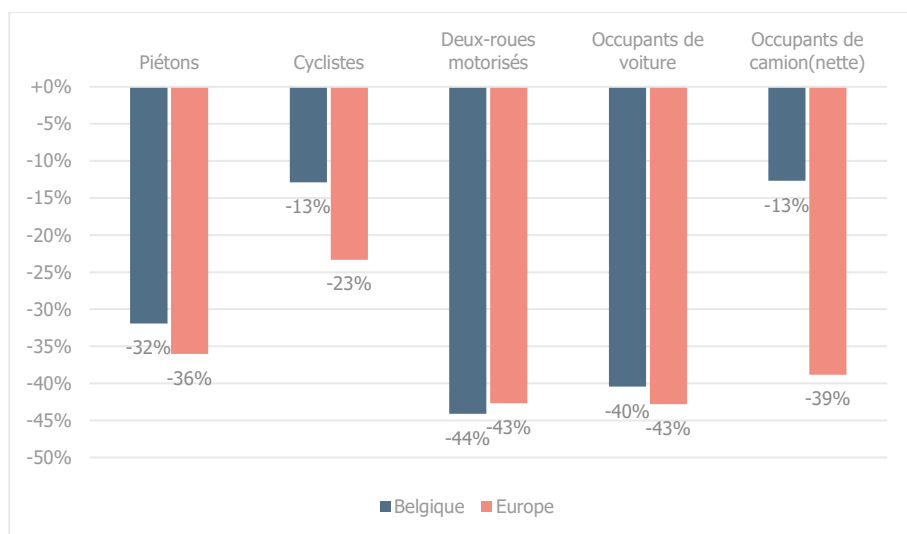


Figure 10 : Évolution du nombre de tués 30 jours par type d'utilisateurs de la route, Belgique et Europe¹⁶ (2007-2016). Source : CARE & Statbel

Cependant, une telle expression des évolutions présente un inconvénient majeur : elles sont exclusivement fondées sur les observations de deux ans. Au cours des deux années, des fluctuations aléatoires ont pu se produire, ce qui peut donner une image erronée de l'ampleur de l'évolution. Ce problème risque d'autant plus de se poser que les nombres de tués dont il est question ici sont ventilés par catégorie d'utilisateurs de la route, donc moins importants et davantage sujets à fluctuations. C'est la raison pour laquelle la Figure 11 présente l'évolution annuelle moyenne entre 2007 et 2016 pour chaque catégorie d'utilisateurs de la route par pays.

¹⁴ Sans SK.

¹⁵ 2013-2015 pour BG, IE et LT.

¹⁶ Sans BG, IE, LT ni SK.

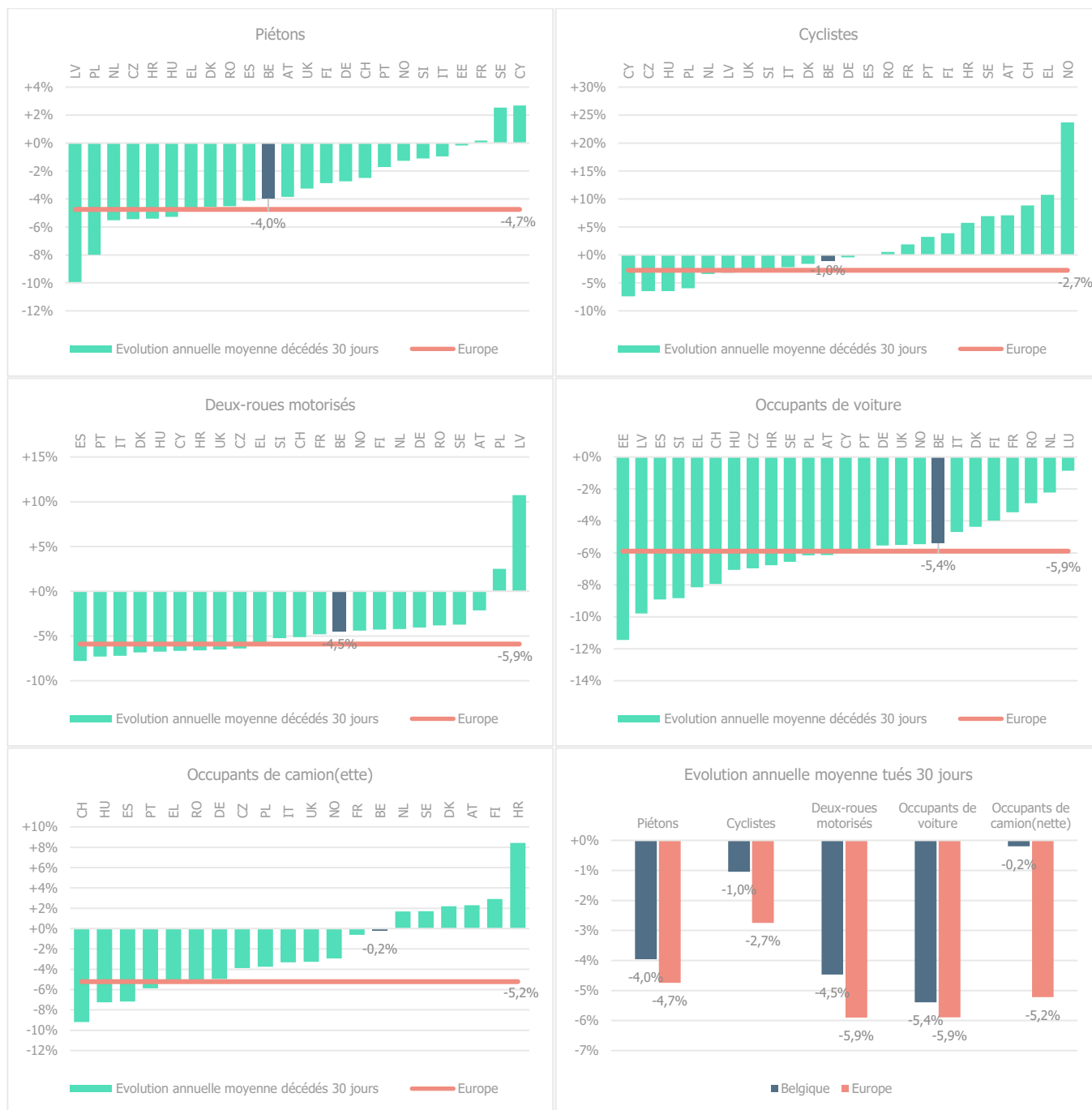


Figure 11 : Évolution annuelle moyenne du nombre de tués 30 jours selon le type d'utilisateurs de la route, 25 pays européens¹⁷ (2007-2016). Source : CARE & Statbel

Pour chaque catégorie d'utilisateurs de la route, l'évolution annuelle moyenne en Belgique est moins favorable qu'en Europe. Cette différence est une fois encore la plus importante pour les cyclistes et les occupants d'utilitaires légers et de camions. Pour les deux catégories, le taux de changement annuel est très limité. Toutefois, dans divers pays, essentiellement pour la catégorie des cyclistes, le nombre de tués augmente en moyenne chaque année. Les pays qui présentent une évolution très favorable du nombre de tués chez les occupants d'utilitaires légers et de camions sont la Suisse, la Hongrie et l'Espagne, avec une diminution annuelle moyenne de plus de 7 %. Chez les cyclistes, ce sont essentiellement la République tchèque, la Hongrie et la Pologne qui affichent une forte baisse annuelle de 6 % et plus.

¹⁷ Sans BG, IE, IS, LT, MT ni SK. Les pays pour lesquels de trop petits nombres induisent des évolutions extrêmes ne sont pas présentés séparément, mais sont bel et bien pris en compte dans le calcul de la moyenne européenne.

2.3.2 Selon le sexe et l'âge

En Belgique, 76 % des tués sur les routes en 2016 étaient des hommes. Ce ratio correspond à la moyenne européenne.

Dans chaque pays européen, le taux de mortalité chez les hommes est bien plus élevé (Europe : 77,2 tués par million d'habitants) que chez les femmes (Europe : 23,4 tués par million d'habitants) (Figure 12). En ce qui concerne la mortalité des femmes, avec 28,6, la Belgique se place en 20^e position sur 29 pays et pour la mortalité des hommes, la Belgique occupe la 21^e place (95,57 tués par million d'habitants). Il apparaît toutefois qu'au cours des 10 dernières années, la sécurité routière chez les hommes en Belgique s'est améliorée plus nettement (-42 % de tués sur les routes) que chez les femmes (-28 % de tués sur les routes), tandis qu'au niveau européen, elle a pratiquement tout aussi fortement diminué (-41 % de tués et -39 % de tués sur les routes).



Figure 12 : Nombre de tués 30 jours par million d'habitants selon le sexe, 29 pays européens¹⁸ (2014-2016)¹⁹. Source : CARE, Eurostat & Statbel

La ventilation du nombre de tués sur les routes selon les tranches d'âge en Belgique ne diffère pas énormément de la répartition en Europe (Figure 13). En Belgique, nous constatons, tant pour les hommes que pour les femmes, un pic entre 15 et 34 ans, qui commence un peu plus tôt chez les femmes (à 15 ans) et qui dure un peu plus longtemps chez les hommes (jusqu'à 34 ans). Chez les hommes, la proportion de tués diminue avec l'âge. En revanche, chez les femmes, on observe un second pic entre 65 et 84 ans. Le même schéma est relevé en Europe, bien que la Belgique affiche une plus forte proportion de victimes chez les jeunes usagers de la route entre 20 et 34 ans, et surtout chez les femmes de 15 à 19 ans. En revanche, la Belgique enregistre une proportion légèrement plus faible de victimes chez les femmes de 60 ans et plus.

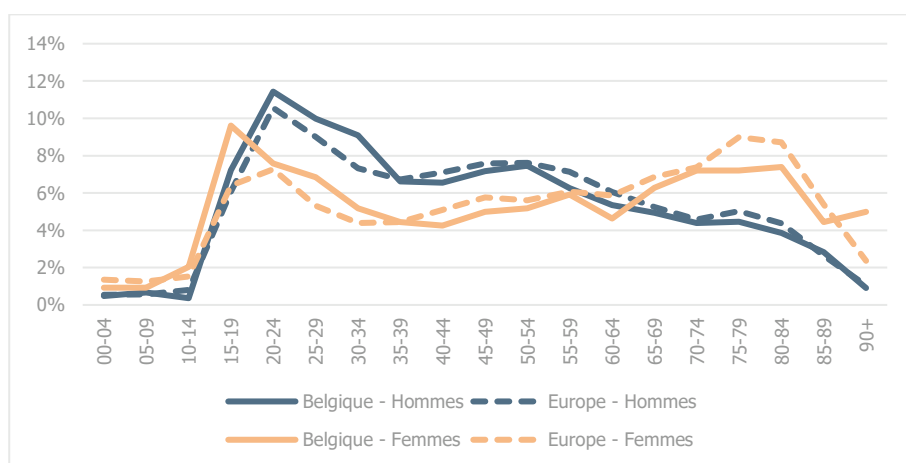


Figure 13 : Répartition du nombre de tués sur les routes par tranche d'âge et par sexe, Belgique et Europe²⁰, (2014-2016)²¹. Source : CARE & Statbel

¹⁸ Sans BG ni SK.

¹⁹ 2013-2015 pour IE et LT.

²⁰ Sans BG ni SK.

²¹ 2015-2016 pour MT ; 2013-2015 pour IE et LT.

En Figure 14, le taux de mortalité pour les différentes tranches d'âge est indiqué pour les pays européens pour la période entre 2014 et 2016. Dans tous les pays, la mortalité la plus faible est celle des enfants (0-14 ans). En Belgique, sur cette période, 9,4 enfants par million d'habitants ont perdu la vie, ce qui est juste au-dessus de la moyenne européenne (8,1). La Norvège, la Suède, l'Espagne et Chypre ont à peine enregistré des tués de la route dans cette tranche d'âge. La mortalité des 15-17 ans se situe entre celle des enfants et des usagers de la route adultes. Avec un taux de mortalité de 38,2, la Belgique se trouve dans la moyenne européenne, à la 17^e place sur 30 pays. Pour les 18 ans et plus, la Belgique dégringole encore. La mortalité la plus élevée est observée chez les 18-24 ans, où la Belgique occupe la 21^e place avec 106,1 tués par million d'habitants. La mortalité chez les 25-64 ans est de 65,3, ce qui est bien au-delà de la moyenne européenne de 50,6. Le taux de mortalité est encore plus élevé chez les seniors : en Belgique, 89,5 tués par million de 65 ans et plus ont été enregistrés, ce qui est au-dessus de la moyenne européenne de 71,2.

À titre de comparaison avec les pays voisins, le Royaume-Uni, les Pays-Bas et l'Allemagne obtiennent de meilleurs résultats pour chaque tranche d'âge que la Belgique et sont également sous la moyenne européenne. Seule la France recense de moins bons résultats pour les 15-17 ans (45,8 tués par million d'habitants) et les 18-24 ans (110,6 tués par million d'habitants).

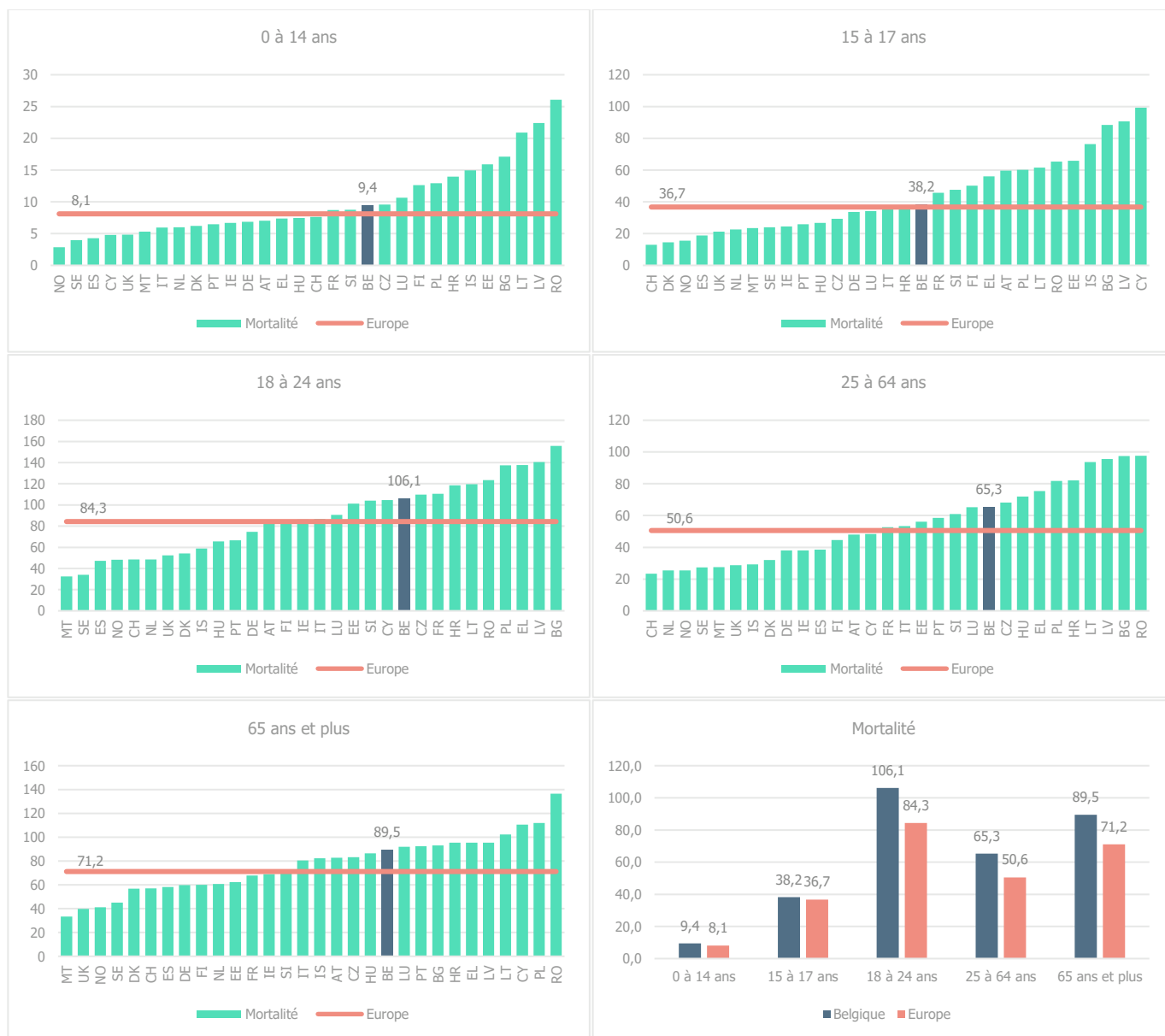


Figure 14 : Nombre de tués 30 jours par million d'habitants selon la tranche d'âge, 30 pays européens²² (2014-2016)²³.
Source : CARE, Eurostat & Statbel

²² Sauf SK.

²³ 2013-2015 pour BG, IE et LT.

L'évolution entre 2007 et 2016 du nombre de tués par tranche d'âge est présentée en Figure 15. Pour les tranches d'âge plus jeunes, le nombre de tués a plus fortement diminué en Belgique qu'en Europe : cette différence est plus nette pour les enfants (-56 % par rapport à -49 %) et les 18-24 ans (-60 % par rapport à -55 %). Pour 25-64 ans, la baisse en Belgique est de 41 %, ce qui est comparable à la baisse en Europe (-42 %). L'évolution est moins bonne en Belgique (-6 %) qu'en Europe uniquement pour les seniors (-16 %). Cette différence ne peut être attribuée à une augmentation plus importante du nombre de seniors dans la population, car elle était en Europe (+16 %) légèrement supérieure à celle de la Belgique (+14 %). Dans les pays limitrophes, aux Pays-Bas et en France, le nombre de tués chez les seniors évolue encore moins favorablement: alors que l'on observe une stagnation en France (-1 %), on note une augmentation aux Pays-Bas (+9 %).

Les pays enregistrant des évolutions favorables pour les 18-24 ans sont les suivants : Croatie (de 135 à 42), Espagne (de 550 à 176) et Slovénie (de 64 à 21). En revanche, dans les pays limitrophes, en France et aux Pays-Bas, et dans les pays les plus performants, en Norvège, en Finlande et au Danemark, la baisse dans cette tranche d'âge est plus limitée. Les pays affichant une belle progression en matière de sécurité routière des seniors sont la Slovénie (de 51 à 24), la Lettonie (de 73 à 35) et la Suisse (de 117 à 68).

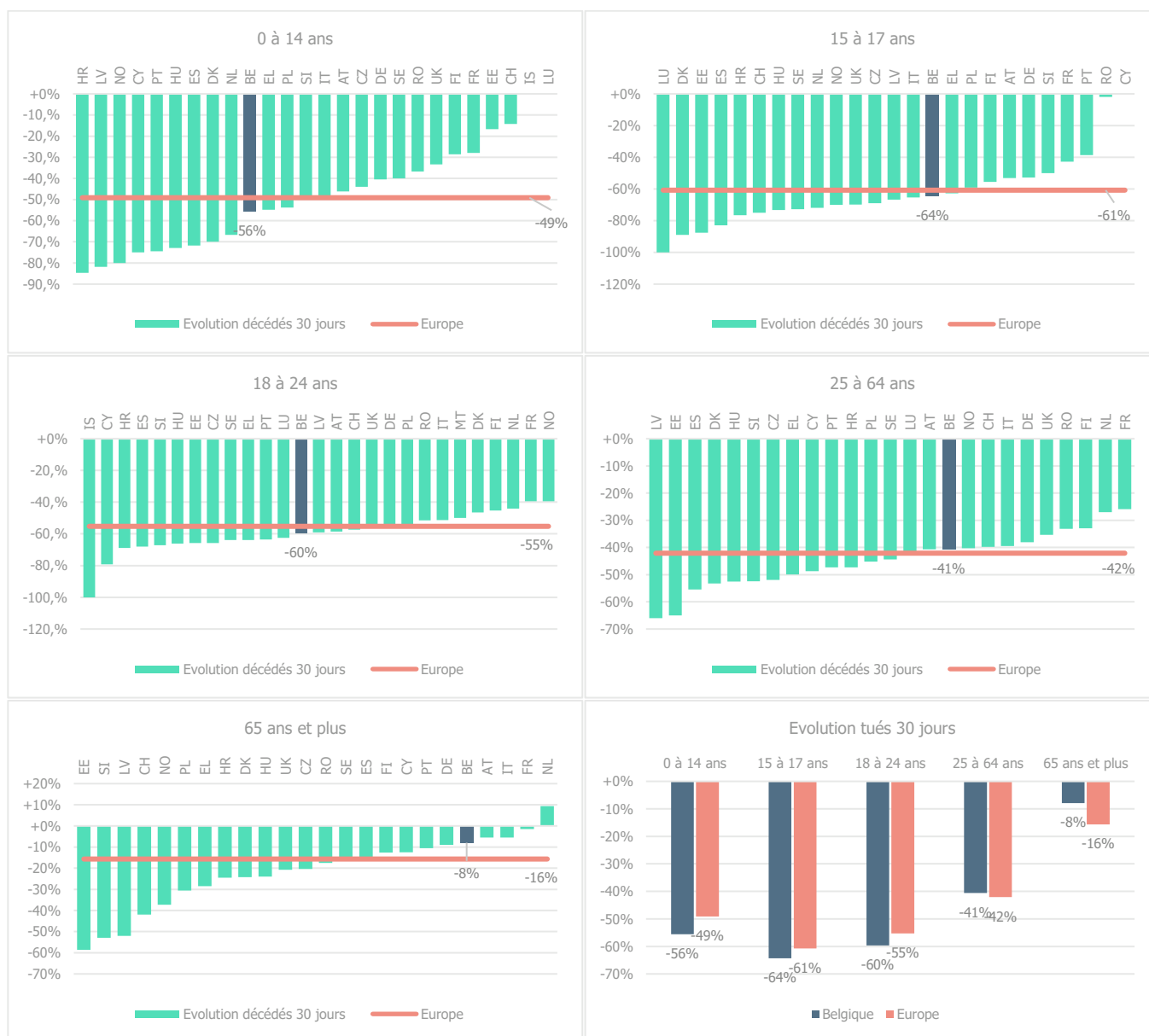


Figure 15 : Évolution du nombre de tués 30 jours selon la tranche d'âge, 28 pays européens²⁴ (2007-2016). Source : CARE & Statbel

²⁴ Sans BG, IE ni LT. Les pays pour lesquels de trop petits nombres induisent des évolutions extrêmes ne sont pas présentés séparément, mais sont bel et bien pris en compte dans le calcul de la moyenne européenne.

2.3.3 Selon le type de route

Les types de routes peuvent être définis de différentes manières en fonction de critères, comme le statut juridique, les caractéristiques d'équipement visibles, la densité du trafic ou leur fonction dans le réseau routier. Les bases de données internationales utilisent généralement une classification basée sur le statut juridique qui distingue les autoroutes (*motorways*), les routes en agglomération (*urban roads*) et les routes hors agglomération (*rural roads*).

En 2016, en Belgique, la majorité des tués a été relevée dans des accidents de la route hors agglomération (336). 194 tués ont été recensés sur les routes en agglomération et 100, sur autoroute. La ventilation du nombre de tués sur ces trois types de routes pour la période 2014-2016 est présentée en Figure 16 pour tous les pays pour lesquels des informations étaient disponibles.

Il ressort de la Figure 16 que la Belgique a une proportion relativement importante de tués sur autoroute (15 %), par rapport à d'autres pays européens (moyenne : 8 %). Uniquement en Espagne (17 %) et en Sloénie (15,4 %), une part plus élevée de tués a été enregistrée sur autoroute. En outre, les pays voisins tels que les Pays-Bas (14,7 %) et l'Allemagne (12 %), enregistrent une proportion importante de tués sur les autoroutes. La Belgique connaît une fois encore une proportion plus faible de tués sur les routes en agglomération (32 % par rapport à la moyenne européenne de 38 %). La proportion de tués sur les routes hors agglomération (53 %) est proche de la moyenne européenne (54 %).

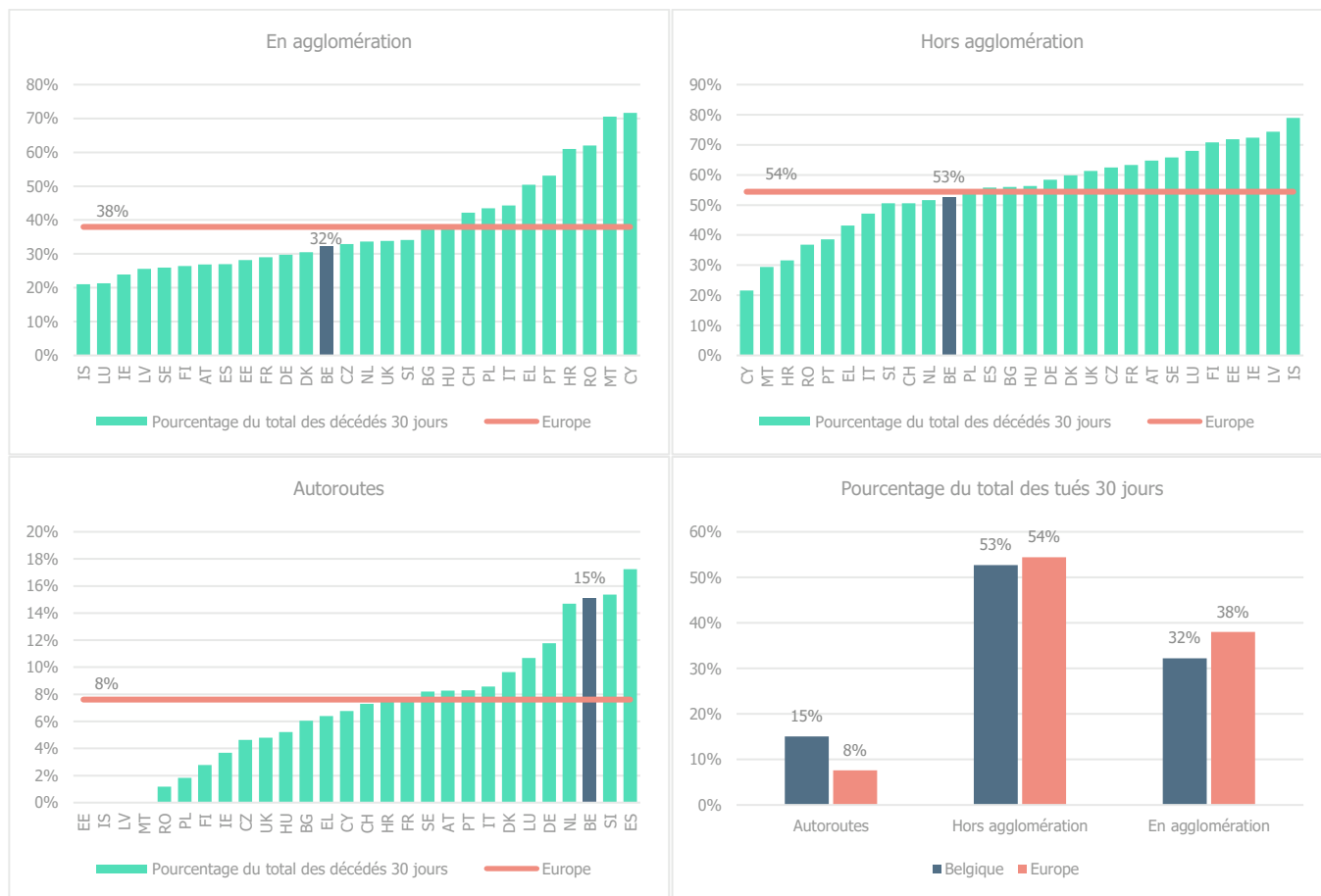


Figure 16 : Distribution du nombre de tués 30 jours selon les types de routes où se produit l'accident, 28 pays européens²⁵ (2014-2016)²⁶. Source : CARE & Statbel

Puisque la densité du réseau autoroutier diffère d'un pays à l'autre, il est également intéressant d'examiner le risque routier. Il est exprimé en nombre de tués pour 1.000 km d'autoroute (Figure 17). Ce qui ne modifie pas la position de la Belgique. En effet, avec 58 tués pour 1.000 km d'autoroute, la Belgique est le pays le moins performant en termes de sécurité routière sur autoroute. La Belgique connaît ainsi un risque routier qui est plus de deux fois plus élevé que la moyenne européenne (25). L'Irlande, la Finlande et la Suède font partie

²⁵ Sans LT, NO ni SK.

²⁶ 2013-2015 pour BG et IE.

des meilleurs élèves. Les pays voisins que sont la France, le Luxembourg et le Royaume-Uni se trouvent juste en dessous de la moyenne européenne et les Pays-Bas et l'Allemagne, légèrement au-dessus.

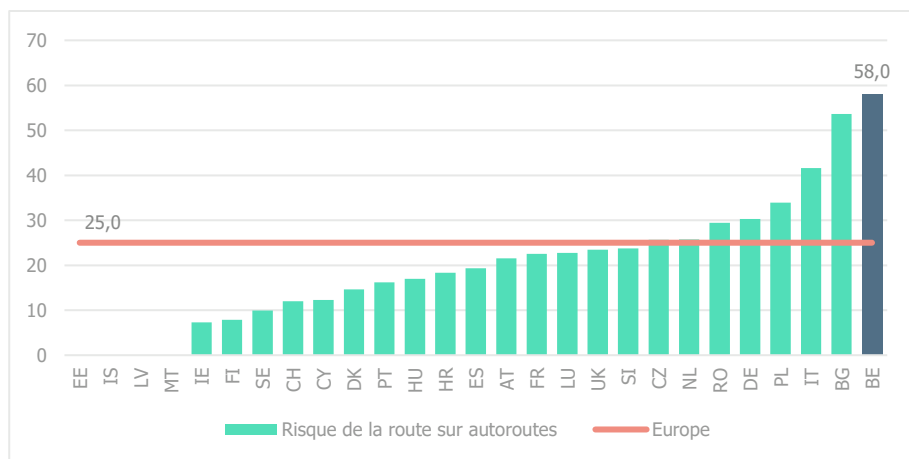


Figure 17 : Tués 30 jours sur les autoroutes pour 1.000 km de route, 27 pays européens²⁷ (2014-2016)²⁸. Source : CARE, Statbel & Eurostat

La faible position de la Belgique pourrait davantage s'expliquer par la forte densité de véhicules sur les autoroutes belges, en particulier par rapport à certains pays peu peuplés. La Figure 18 présente le risque de décès pour les autoroutes belges par rapport à plusieurs autres pays européens. Le risque de décès est exprimé comme le nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus par des véhicules à moteur sur des autoroutes. Cet indicateur est intéressant, car il tient compte de l'intensité du trafic et exprime dès lors le risque moyen que court une personne d'être victime d'un accident de la route mortel lors d'un trajet sur une certaine distance sur une autoroute. On y voit également que la Belgique affiche un piètre score par rapport aux autres pays européens. Le risque d'accident mortel sur les autoroutes belges est en moyenne deux fois plus élevé qu'aux Pays-Bas et même trois fois plus élevé qu'au Royaume-Uni. De plus, par rapport à ses voisins français et allemand, la Belgique affiche des scores nettement plus faibles avec des pourcentages de risque de respectivement 57 % et 71 % plus élevés.

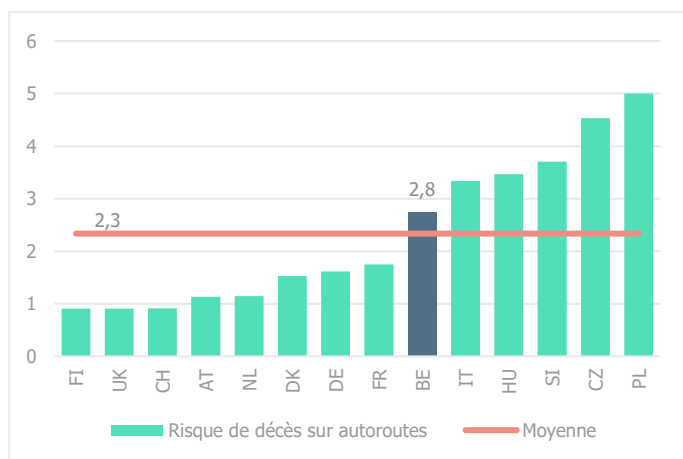


Figure 18 : Tués 30 jours par milliard de véhicules-kilomètres parcourus sur autoroute, 14 pays européens²⁹ (2016)³⁰. Source : IRTAD

Sur la base des Figure 17 et Figure 18, nous pouvons conclure que la Belgique affiche de piètres performances en matière de sécurité routière sur les autoroutes par rapport aux autres pays européens, et même nettement mauvais par rapport à ses voisins.

La Figure 19 présente le risque sur les routes en agglomération et hors agglomération pour plusieurs pays européens. Ce risque est à nouveau calculé comme le nombre de tués sur les routes pour 1.000 km de longueur de route. La figure indique que la Belgique enregistre des performances modérées en agglomération

²⁷ Sans EL, LT, NO ni SK.

²⁸ Tués 30 jours BG et IE : 2013-2015 ; Longueur des autoroutes BE : 2010, AT : 2014, IT : 2015.

²⁹ Sans BG, CY, EE, EL, ES, HR, IE, IS, LT, LU, LV, MT, NO, PT, RO, SE ni SK.

³⁰ 2013 pour PL, 2014 pour UK, 2015 pour BE et HU.

par rapport à d'autres pays européens. Certes, la Belgique est assez proche de la moyenne, comme ses voisins français et luxembourgeois, mais ses performances sont nettement plus faibles que celles des pays les plus performants pour ce critère, à savoir l'Autriche, la Suède et les Pays-Bas. Sur les routes hors agglomération, la Belgique est également mieux placée que la moyenne par rapport aux autres pays européens. Les données sont quelque peu incertaines, car en ce qui concerne la longueur du réseau routier, elles sont obsolètes pour plusieurs pays.

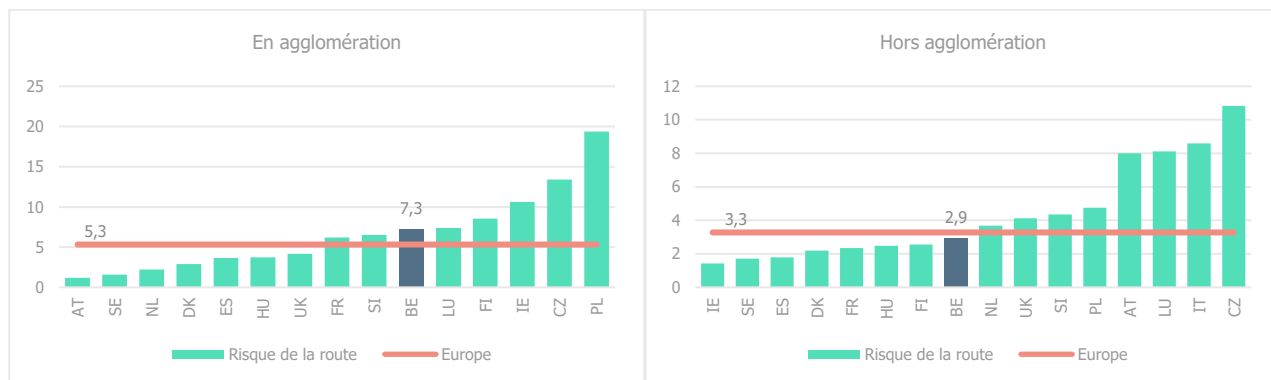


Figure 19 : Tués 30 jours en agglomération et hors agglomération pour 1.000 km de route, 16 pays européens³¹ (2014-2016)³². Source : IRTAD

Si l'on compare l'évolution du nombre de tués sur les différents types de routes en Belgique avec la moyenne européenne (Figure 20), il s'avère que la Belgique a réalisé une plus forte amélioration sur les routes hors agglomération (-45 % par rapport à une moyenne européenne de -41 %), mais a connu une baisse moins prononcée sur les routes en agglomération (-34 % par rapport à -39 %) et sur autoroute (-36 % par rapport à -41 %). Le Portugal, la Grèce et la Suisse ont connu une forte baisse du nombre de tués sur autoroute (de 60 % ou plus).

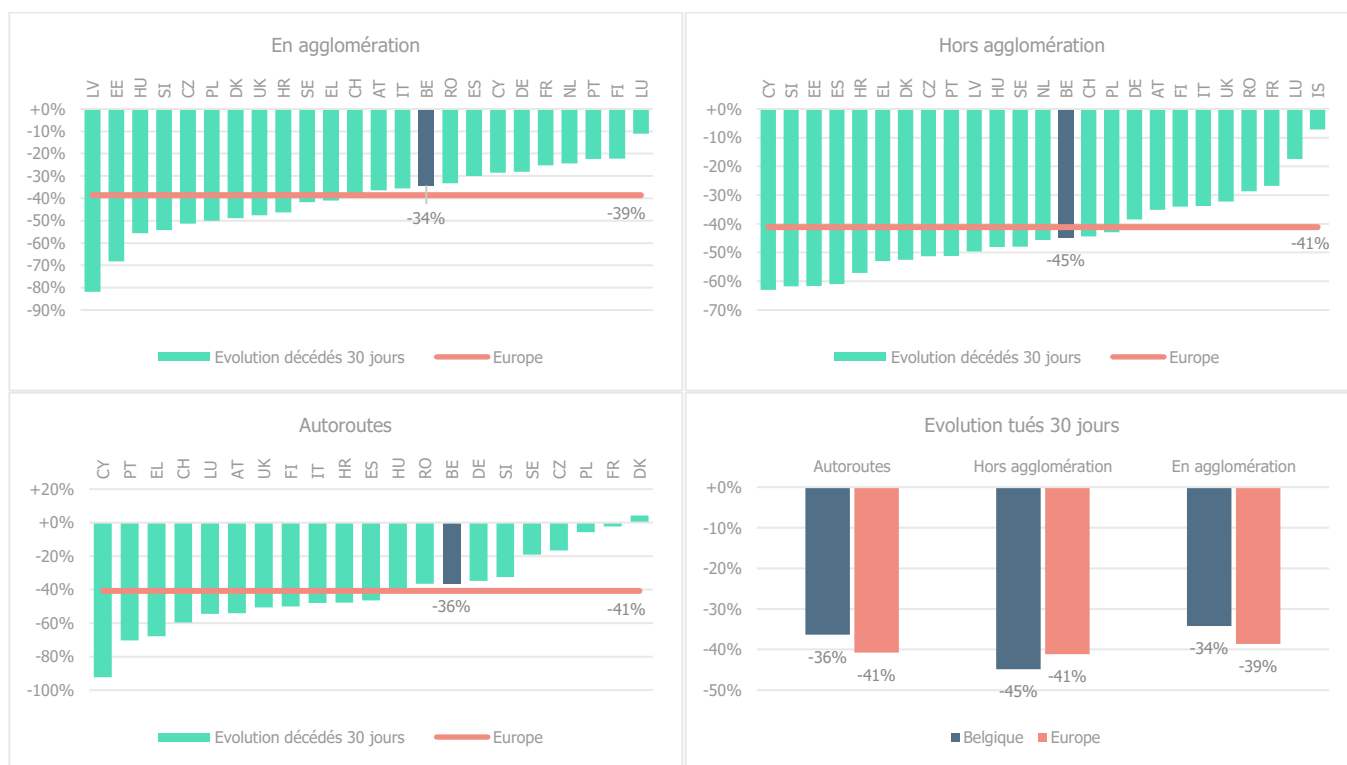


Figure 20 : Évolution du nombre de tués 30 jours selon le type de route, 25 pays européens³³ (2007-2016). Source : CARE & Statbel

³¹ En agglomération/hors agglomération sans BG, CH, CY, DE, EE, EL, HR, IS, LT, LV, MT, NO, PT, RO ni SK. En agglomération : sans IT.

³² Tués 30 jours IE : 2013-2015 ; Longueur du réseau routier : 2016 sauf DK et IE : 2001, BE et ES : 2007, FR : 2015.

³³ Sans BG, IE, LT, MT, NO ni SK. Les pays pour lesquels de trop petits nombres induisent des évolutions extrêmes ne sont pas présentés séparément, mais sont bel et bien pris en compte dans le calcul de la moyenne européenne.

2.3.4 Selon la période de la semaine

La Figure 21 présente la ventilation du nombre de tués selon les heures de la semaine. Il en ressort que la Belgique connaît un schéma similaire à l'Europe du lundi au vendredi. Ce n'est toutefois pas le cas le week-end. Les vendredi et samedi soirs, la différence est marquante : la Belgique connaît à ces moments-là un pic du nombre de tués, contrairement à l'Europe qui enregistre une baisse.

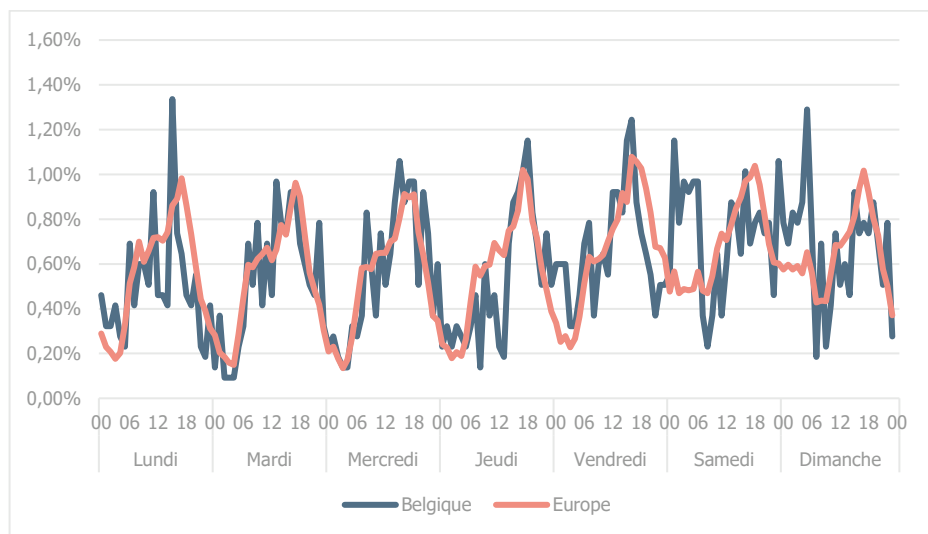


Figure 21 : Répartition du nombre de tués 30 jours selon les jours de la semaine et selon les heures de la journée, Belgique et Europe³⁴ (2014-2016)³⁵. Source : CARE & Statbel

Les heures de la semaine peuvent être classées en 4 périodes : jours de la semaine (du lundi au vendredi entre 6h00 et 21h59), nuits de semaines (du lundi au jeudi 22h00-5h59), jours de week-end (samedi et dimanche entre 6h00 et 21h59), nuits de week-end (vendredi entre 22h00 et 0h00, samedi et dimanche entre 22h00 et 23h59, et lundi entre 0h00 et 5h59). Le nombre de tués par million d'habitants par heure pour ces quatre périodes est présenté en Figure 21.

Il ressort de cette figure que la Belgique affiche des performances particulièrement mauvaises pendant les nuits de week-end : seule la Roumanie connaît une mortalité plus élevée au cours de cette période. Le taux de mortalité est de 4,3 tués par million d'habitants par heure, donc pratiquement deux fois plus élevé que la moyenne européenne (2,4). Par ailleurs, pour les nuits de semaine, la Belgique fait partie des plus mauvais élèves : bien que le taux de mortalité pour cette période soit le plus faible (2,5), il est bien au-delà de la moyenne européenne (1,6). Au cours des jours de semaine et des jours de week-end, la Belgique est toujours au-dessus de la moyenne européenne, mais elle occupe plutôt une position médiane (respectivement la 19^e et la 16^e place sur les 30 pays).

L'une des explications possibles pour lesquelles la Belgique enregistre un taux de mortalité aussi élevé pendant les nuits est que l'on y roule relativement plus sous l'influence de l'alcool que dans les autres pays. Entre 2007 et 2009, la conduite sous influence a été observée dans 13 pays européens dans le cadre du projet de recherche européen DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) (Houwing, et al., 2011). Il ressort que la Belgique connaît le pourcentage de conducteurs le plus élevé qui roulent la nuit avec un BAC > 0,1 g/l. Il ressort par ailleurs de la mesure de comportement national réalisée régulièrement en Belgique que le pourcentage de la conduite sous l'influence de l'alcool pendant les nuits de week-end ne diminue pas depuis 2003 et que le pourcentage de conduite sous l'influence de l'alcool pendant les nuits de semaine augmente même depuis 2009 (Focant, 2016).

³⁴ Sans SK.

³⁵ 2013-2015 pour BG, IE et LT.



Figure 22 : Tués 30 jours par million d'habitants par heure selon la période de la semaine, 30 pays européens³⁶ (2014-2016³⁷). Source : CARE & Statbel

La Figure 23 présente l'évolution entre 2007 et 2016 du nombre de décès pour les quatre périodes de la semaine. Au cours des 10 dernières années, le nombre de tués a diminué le plus nettement pendant les nuits de week-end. Tant en Belgique qu'en Europe, il s'agit d'une réduction de moitié. Au cours de cette période, différents pays ont connu une diminution très forte, comme l'Estonie (de 25 à 7), la République tchèque (de 155 à 50), le Danemark (de 66 à 20) et la Slovaquie (de 45 à 15). Les jours et les nuits de semaine, la diminution en Belgique (respectivement -32 % et -41 %) est inférieure à celle de l'Europe (respectivement -37 % et -44 %). Par ailleurs, pendant les nuits de semaine, la Slovaquie, la République tchèque et le Danemark ont enregistré une forte diminution.

Au Danemark et en Estonie, pour la même période, on a également relevé une forte baisse du nombre de tués liés à l'alcool. Au Danemark, les sanctions pour conduite sous influence ont été revues de façon plus stricte. Dès lors, depuis 2005, tous les conducteurs pris sont tenus de suivre un cours sur l'alcool et la sécurité routière.

³⁶ Sans SK.

³⁷ 2013-2015 pour BG, IE et LT.

Pour les conducteurs avec un BAC > 1,2 g/l, le permis de conduire est retiré sans réserve pendant au moins 3 ans. Depuis 2010, la police y fait également usage de dispositifs d'échantillonnage, davantage de contrôles pouvant ainsi être pratiqués. En Estonie, le nombre de contrôles d'alcool a fortement augmenté au cours de cette période, ce qui en fait même l'un des pays où les chiffres de contrôle sont les plus élevés d'Europe (ETSC, 2018).



Figure 23 : Évolution du nombre de tués 30 jours selon la période de la semaine, 26 pays européens³⁸ (2007-2016).
Source : CARE & Statbel

³⁸ Sans BG, IE, LT ni SK. Les pays pour lesquels de trop petits nombres induisent des évolutions extrêmes ne sont pas présentés séparément, mais sont bel et bien pris en compte dans le calcul de la moyenne européenne.

2.4 Conclusions et points d'attention

Sur la base de la comparaison internationale de chiffres officiels sur les accidents, nous pouvons tirer les **conclusions** suivantes.

- En 2018, le risque de décès en Belgique est plus élevé que dans les autres pays européens. Avec un taux de mortalité de 52 décès par million d'habitants, la Belgique se situe au-dessus de la moyenne européenne: outre le Luxembourg, ce sont exclusivement les pays d'Europe méridionale et orientale qui enregistrent une mortalité liée au trafic supérieure. Les pays voisins s'en tirent mieux, principalement les Pays-Bas et le Royaume-Uni, qui comptent parmi les pays les plus performants.
- Si l'on tient compte du degré de motorisation, la position de la Belgique glisse davantage vers la médiane, car notre pays connaît un parc automobile relativement important. Nous restons toutefois derrière nos voisins.
- Bien que la mortalité routière en Belgique ait diminué de moitié **en 15 ans**, la **position** de notre pays **est resté pratiquement inchangée** entre 2004 (17ème place sur 31 pays) et 2018 (18ème place sur 31 pays). Les pays baltes en particulier, ont connu une baisse particulièrement remarquable. Toutefois, la Slovénie, l'Irlande et l'Espagne ont également vu leur taux de mortalité chuter fortement. La mortalité en Belgique a évolué plus favorablement que dans les pays voisins plus performants que sont les Pays-Bas et le Royaume-Uni. Cela n'a toutefois pas suffi pour gommer le retard. Cependant, au cours des **cinq dernières années**, nous avons connu une évolution bien **plus favorable** que les autres pays européens.

Selon le mode de transport des victimes :

- La proportion de piétons dans le nombre total de tués sur les routes en Belgique est inférieure à la moyenne européenne.
- En revanche, la Belgique connaît l'un des taux de mortalité les plus élevés chez les **cyclistes** et les **occupants d'utilitaires légers et de camions**. La mortalité pour les victimes chez l'opposant en cas d'accidents avec des camions et des utilitaires légers est proche de la moyenne.
- L'évolution au cours des 10 dernières années était également moins favorable pour les cyclistes et les occupants d'utilitaires légers et de camions que dans les autres pays européens.

Selon le sexe et l'âge des victimes :

- Au cours des 10 dernières années, la sécurité routière pour les hommes en Belgique s'est aussi fortement améliorée qu'à l'échelle européenne. Toutefois, pour les **femmes**, l'amélioration a été moins franche.
- La Belgique présente une proportion de tués sur les routes plus importante chez les 20-34 ans que la moyenne européenne. Le taux de mortalité en Belgique se limite à la **population adulte** : chez les enfants et les 15-17 ans, la mortalité se situe dans la moyenne européenne.
- Le taux de mortalité pour les enfants et les 15-17 ans a également fortement diminué au cours des 10 dernières années par rapport à la moyenne européenne. De même, les 18-24 ans ont affiché une baisse plus prononcée.
- Dans toute l'Europe, la mortalité des **65 ans et plus** a chuté bien moins fortement que celle des autres tranches d'âge. En Belgique, à l'instar de la France et des Pays-Bas, cette baisse est remarquablement faible.

Selon le type de route :

- Par ailleurs, la Belgique, tout comme ses voisins luxembourgeois et néerlandais, recense une proportion relativement importante de tués sur les **autoroutes**. En revanche, la proportion de tués qui est enregistrée en agglomération est inférieure par rapport à la plupart des autres pays européens.
- Bien que la grande proportion de tués sur les autoroutes soit au moins partiellement due à la densité relativement élevée du réseau autoroutier en Belgique, notre pays connaît le nombre le plus élevé de tués par kilomètre d'autoroute. Même si l'on prend en compte la densité du trafic sur les autoroutes, la Belgique affiche toujours de piètres performances.
- Par ailleurs, l'évolution du nombre de tués sur les autoroutes au cours des 10 dernières années était moins favorable en Belgique que dans la plupart des autres pays européens.

Selon le moment :

- Enfin, la Belgique semble présenter une mortalité anormalement élevée pendant la nuit, surtout les **nuits de week-end**.

Enfin, de cette comparaison internationale, nous pouvons déduire quelques **points d'attention** pour des mesures futures en Belgique :

- L'analyse des performances finales indique que la Belgique affiche de moins bonnes performances que les pays voisins et qu'il y a encore une grande marge d'amélioration. La différence est importante, essentiellement avec les Pays-Bas et le Royaume-Uni qui font partie des meilleurs élèves depuis plusieurs décennies.

Les groupes cibles spécifiques dont il convient de tenir compte à l'élaboration de futures mesures sont les cyclistes, les conducteurs professionnels et les seniors. Il convient également d'accorder une attention particulière aux accidents sur autoroute et aux accidents de nuit.

3 Performances intermédiaires

3.1 Comportement des usagers de la route

Le présent chapitre porte sur le comportement à risque des usagers de la route. L'on entend en l'occurrence tout comportement qui accroît le risque d'accident et sa gravité pour les usagers de la route. Les comportements à risque qui sont abordés sont la conduite sous l'influence de l'alcool, l'excès de vitesse, l'utilisation ou non de dispositifs de retenue, la distraction, les affections médicales qui influencent l'aptitude à conduire, la somnolence au volant et la conduite sous l'influence de drogues et de médicaments.

Pour chaque comportement, la prévalence est abordée sur la base d'un comportement observé ou auto-rapporté. Toutefois, des données auto-rapportées doivent être interprétées avec la prudence requise du fait que le caractère souhaitable au niveau social joue en l'occurrence un rôle. Par ailleurs sont abordés les facteurs structurels et culturels pertinents qui ont un impact sur la prévalence du comportement. Enfin, les mesures envisagées pour remédier à ce comportement sont abordées.

3.1.1 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. Bien que seul un faible pourcentage des parcours en voiture se fassent sous l'influence d'alcool, ils ont proportionnellement une grande part dans les accidents de la route. L'alcool augmente le risque d'accidents, car il influence l'aptitude à conduire des conducteurs.

3.1.1.1 Prévalence

Sur la base de la **mesure de comportement** « Conduite sous l'influence de l'alcool » (Focant, 2016), il s'avère qu'en 2015, en Belgique, 2,7 % des conducteurs roulaient avec une alcoolémie (BAC³⁹) supérieure à 0,5 g/l. Ce taux n'a pas diminué par rapport à 2009 et est même bien plus élevé que le résultat de 2007 (2,0 %). Il est difficile de comparer ce pourcentage avec des mesures de comportement nationales de l'étranger du fait de la divergence de la méthodologie appliquée.

Au cours du projet de recherche européen DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) (Houwling, et al., 2011), la conduite sous l'influence de l'alcool, de drogues et de médicaments a été observée dans 13 pays européens, dont la Belgique. Les observations ont été réalisées entre 2007 et 2009 par le prélèvement d'échantillons de salive et de sang chez près de 50.000 automobilistes. Les résultats sont présentés en Figure 24. Il est ressorti de cette étude qu'en moyenne 3,9 % des conducteurs roulaient sous l'influence de l'alcool (BAC > 0,1 g/l), dont 0,4 % en combinaison avec de la drogue ou des médicaments. À l'exception de l'Italie, la Belgique affichait le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool le plus élevé, avec 6,7 %⁴⁰. En général, la prévalence de la conduite sous l'influence de l'alcool est supérieure dans les pays d'Europe du Sud participants et inférieure dans les pays d'Europe de l'Est et du Nord. De même, la proportion de conducteurs belges avec une alcoolémie supérieure à la limite légale de 0,5 g/l était, avec 2,2 %, au-dessus de la moyenne européenne (1,5 %). Seules l'Italie (5,2 %) et la Lituanie (2,3 %) affichaient une prévalence plus élevée.

³⁹ Alcoolémie

⁴⁰ La différence avec le résultat de la mesure de comportement (2,7%) est due au fait que les deux études utilisent une valeur limite différente : dans l'étude DRUID, c'est le pourcentage de conducteurs avec un BAC > 0,1 g/l qui était calculé tandis que la mesure de comportement mesurait le pourcentage de conducteurs avec un BAC supérieur à la limite légale (0,5 g/l).

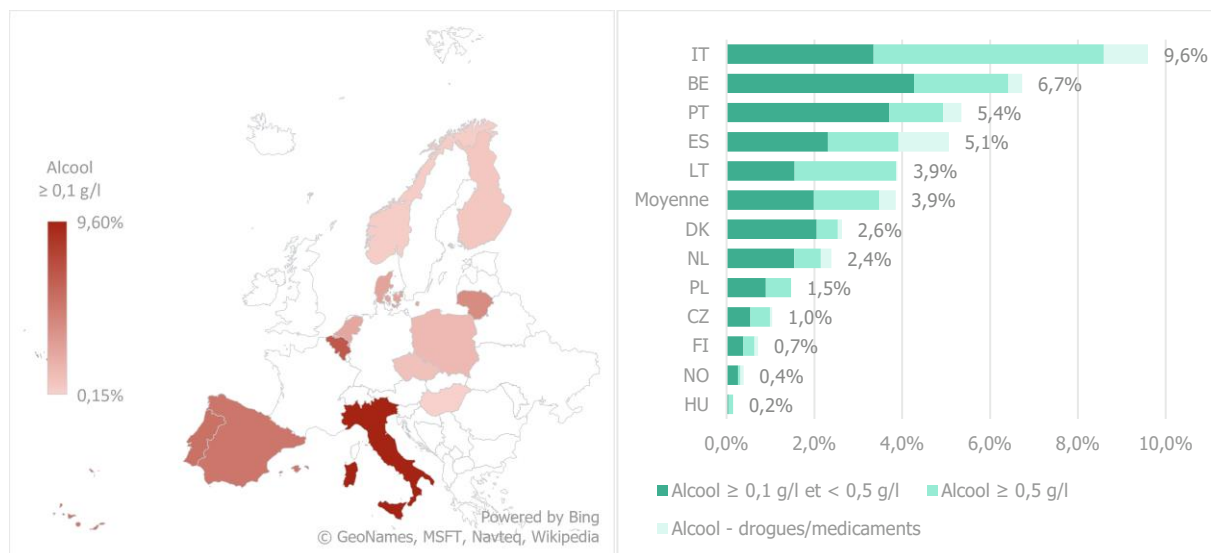


Figure 24 : Prévalence observée de la conduite sous l'influence de l'alcool : pourcentage observé d'automobilistes qui conduisent sous l'influence de l'alcool, selon le taux d'alcool ou la combinaison avec de la drogue ou des médicaments (2007-2009). Source : Houwing et al., 2011

De même, sur la base du **comportement auto-rapporté**, nous constatons que la Belgique affiche un très mauvais score en matière de conduite sous l'influence de l'alcool. Dans le cadre de l'enquête ESRA menée en 2015 et en 2016 dans 20 pays européens, notamment, a été posée la question suivante : « Au cours des 30 derniers jours, combien de jours vous est-il arrivé de prendre le volant avec une alcoolémie probablement supérieure à la limite légale autorisée ? ». 22 % des Belges interrogés ont répondu qu'ils ont conduit au moins une fois sous l'influence de l'alcool (Figure 25). Ce pourcentage n'est pas seulement bien supérieur à la moyenne européenne (11 %), il est également le pourcentage le plus élevé, à un près, qui a été relevé. Parmi les mauvais élèves, on trouve la France (22 %) et la Suisse (17 %). Parallèlement aux résultats basés sur le comportement observé dans l'étude DRUID, les prévalences les plus basses, sur la base du comportement auto-rapporté, sont également relevées dans les pays d'Europe du Nord et de l'Est.

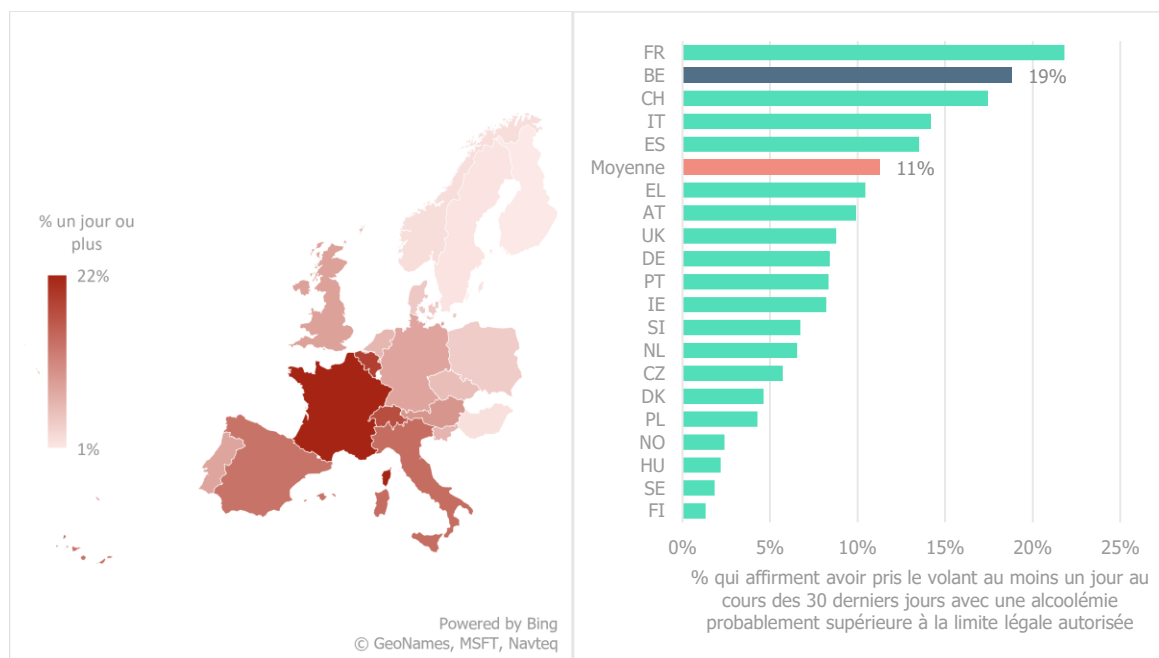


Figure 25 : Prévalence auto-rapportée de conduite sous l'influence de l'alcool : pourcentage d'automobilistes qui affirment avoir pris le volant au moins un jour au cours des 30 derniers jours avec une alcoolémie probablement supérieure à la limite légale autorisée (2015/2016⁴¹). Source : ESRA, institut Vias

⁴¹ AT, BE, CH, DE, DK, EL, ES, FI, FR, IE, IT, NL, PL, PT, SE, SI, UK : 2015 ; CZ, HU, NO : 2016

Le nombre d'**accidents liés à l'alcool** est défini en Belgique comme le nombre d'accidents corporels où au moins l'un des conducteurs ou piétons a présenté un test d'haleine positif. Toutefois, en 2017, seulement 65 % de l'ensemble des conducteurs et des piétons impliqués dans un accident corporel ont été soumis à un test d'haleine par la police. Au total, 38 tués ont été recensés dans des accidents liés à l'alcool. Il s'agit d'une sous-estimation du fait que pratiquement aucun test d'haleine n'est réalisé chez les conducteurs décédés ou grièvement blessés. Par ailleurs, il est également très difficile de comparer ce chiffre avec des données provenant d'autres pays européens, du fait que la définition et l'enregistrement de tués de la route liés à l'alcool présentent de nombreuses différences.

Une comparaison internationale peut toutefois être trouvée dans le rapport de l'ETSC (2018) où l'évolution du nombre de tués de la route liés à l'alcool entre 2006 et 2016 est comparée entre 25 pays européens⁴². La Figure 26 additionne tous les tués de la route liés à l'alcool officiellement recensés dans les 25 pays européens et l'évolution de ce nombre est comparée à l'évolution du nombre total de tués sur la route dans ces pays. Il en ressort que le nombre de tués liés à l'alcool a plus fortement diminué (-47 %) que le nombre total de tués de la route (-40 %). Si l'on compare ces chiffres avec les chiffres des statistiques d'accident officielles belges (Statbel, 2018), on relève que le nombre de tués liés à l'alcool en Belgique sur cette période a moins fortement diminué (-29 %) que le nombre total de tués de la route (-39 %).

Par ailleurs, il ressort de l'analyse réalisée par l'ETSC (2018) que le nombre de tués liés à l'alcool a très fortement chuté en Estonie, en Lettonie et au Danemark.

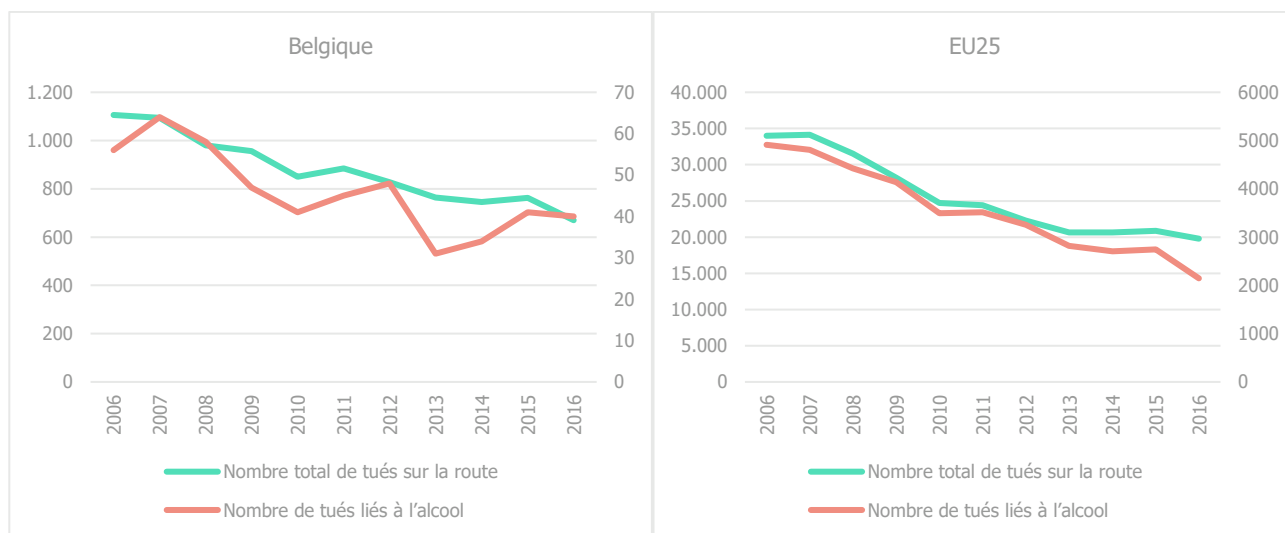


Figure 26 : Évolution du nombre total de tués sur la route et du nombre de tués sur la route liés à l'alcool, Belgique et UE des 25 ⁴³ (2006-2017). Source : Statbel & ETSC, 2018

Conduite sous l'influence de l'alcool

Position de la Belgique :

Parmi les pays les moins performants
(France, Suisse, Italie)

Pays les plus performants :

Pays d'Europe du Nord (Norvège, Suède et Finlande)
Pays d'Europe de l'Est (Hongrie, Pologne, République tchèque)

Évolution de la position de la Belgique :

Stagnation

Pays présentant la meilleure évolution :

Estonie, Lettonie et Danemark

⁴² Il s'agit des pays qui ont pu fournir des données comparables pour cette période, à savoir les pays de l'UE des 28 sans l'Italie, le Portugal et Malte.

⁴³ Moyenne de l'UE des 28 sans IT, PT et MT dont les données n'étaient pas disponibles.

3.1.1.2 Contexte structurel

L'Organisation mondiale de la Santé (OMS) publie diverses statistiques par rapport à la consommation d'alcool. La Figure 27 présente la part de la population qui consomme chaque année au moins une fois de l'alcool (à gauche) et la consommation d'alcool par habitant (à droite). Les deux figures affichent une image différente. Alors que c'est essentiellement dans les pays d'Europe de l'Ouest qu'une grande partie de la population consomme de l'alcool, c'est plutôt dans les pays d'Europe de l'Est que la consommation d'alcool par habitant est la plus élevée. Le Danemark et la République tchèque ont un score élevé pour les deux indicateurs. En Belgique, le nombre de consommateurs d'alcool est élevé (82,3 % de la population âgée de plus de 15 ans), mais la consommation d'alcool est plus faible par habitant (11 litres). Il ne semble pas y avoir de lien direct avec la prévalence de la conduite sous influence. Les pays d'Europe de l'Est les plus performants que sont la Hongrie, la République tchèque et la Pologne affichent une consommation d'alcool par habitant relativement élevée. En revanche, les pays moins performants que sont la France et la Suisse (ainsi que la Belgique) présentent une part plutôt élevée de la population qui consomme de l'alcool.

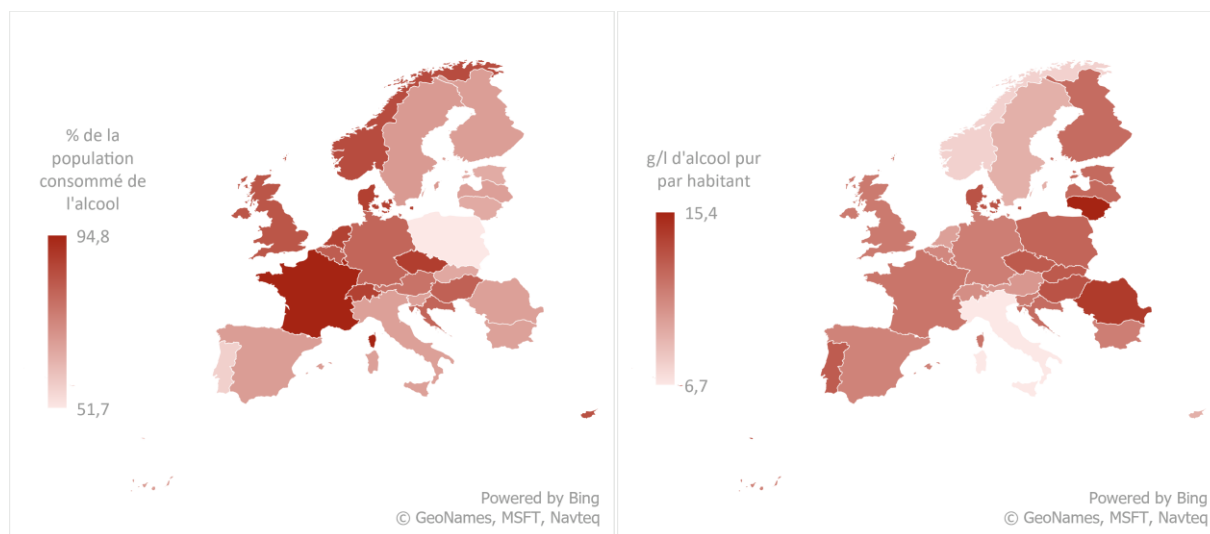


Figure 27 : Consommation d'alcool globale : pourcentage de la population (15+) ayant consommé de l'alcool au cours des 12 derniers mois (2010) et la consommation d'alcool totale par habitant (litre d'alcool pur) (moyenne 2008-2010). Source : OMS

Au cours de l'enquête ESRA, quelques attitudes ont été sondées par rapport à la conduite sous l'influence de l'alcool. Il en ressort notamment que 1,6 % des Belges estiment personnellement acceptable de conduire sous influence. Ce pourcentage est inférieur à la moyenne européenne (3,4 %). Les plus faibles scores sont recensés dans les pays aux bonnes performances comme la Hongrie, la République tchèque et la Finlande, tandis que les scores les plus élevés se trouvent dans les pays moins performants que sont l'Italie et la France.

En revanche, la Belgique affiche un score particulièrement mauvais en ce qui concerne la norme subjective (Figure 28). Par « norme subjective », l'on entend la perception de ce qui est important pour d'autres d'un comportement déterminé. Seulement 70 % des Belges marquent leur accord avec l'affirmation « La plupart de mes connaissances/amis estiment que la conduite sous l'influence de l'alcool est inacceptable », tandis que la moyenne européenne est de 78 %. De même, en Autriche (71 %) et en France (74 %), on relève une norme subjective défavorable. Les pays qui ont été identifiés comme les meilleurs élèves présentent également un score favorable en ce qui concerne la norme subjective. Il est ressorti d'une enquête de Meesmann, Martensen & Dupont (2015) que la norme sociale descriptive (le nombre de conducteurs qui pensent que leurs amis conduisent parfois sous l'influence de l'alcool) a un effet significatif sur la conduite sous influence auto-rapporté.

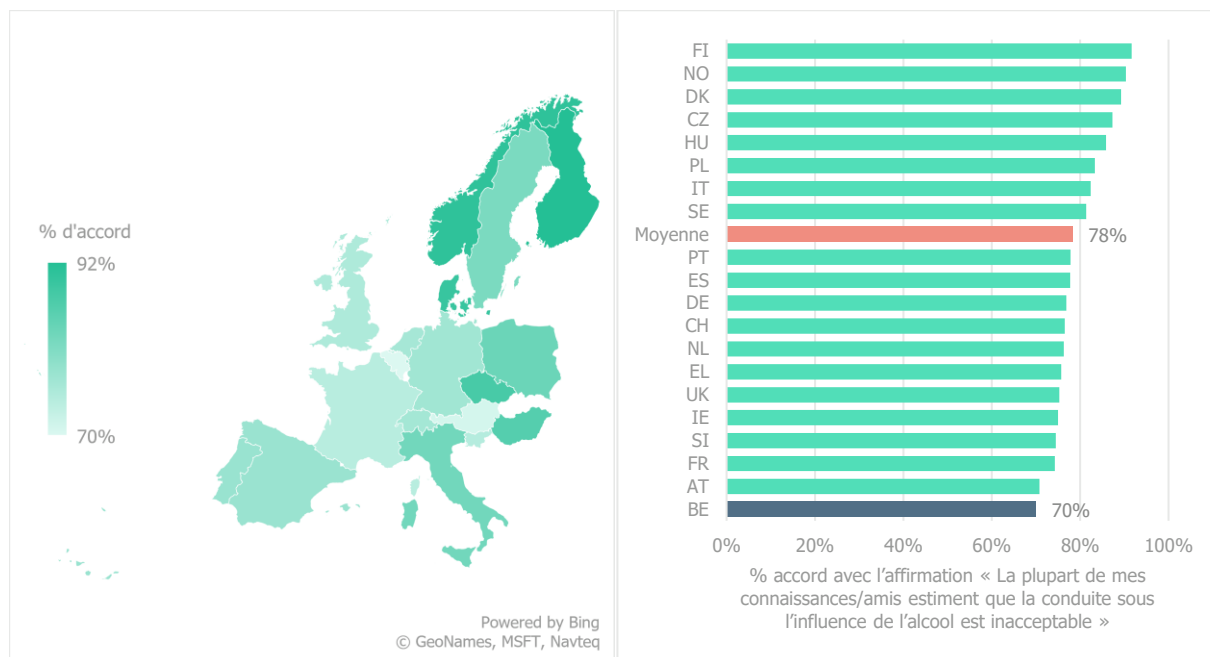


Figure 28 : Norme subjective par rapport à la conduite sous l'influence de l'alcool : pourcentage des personnes interrogées qui marquent leur accord avec l'affirmation « La plupart de mes connaissances/amis estiment que la conduite sous l'influence de l'alcool est inacceptable » (2015/2016⁴¹). Source : ESRA, institut Vias

Par ailleurs, neuf Belges interrogés sur dix marquent leur accord avec les affirmations qui portent sur la perception de contrôle du comportement (« Si vous conduisez sous l'influence de l'alcool, il est difficile de réagir correctement dans une situation dangereuse » ; 89 %) et la perception du risque (« La conduite sous l'influence de l'alcool augmente le risque d'accident dans une forte mesure » ; 90 %). Cette part est proche de la moyenne européenne. Les pourcentages les plus bas pour les deux affirmations sont français tandis que les plus élevés sont finlandais.

3.1.1.3 Mesures

Limites d'alcoolémie légales

La Commission européenne préconise une limite d'alcoolémie légale générale de 0,5 g/l BAC. Cette limite est appliquée par la plupart des pays européens, dont la Belgique. Seuls deux pays appliquent une limite d'alcoolémie légale supérieure de 0,8 g/l BAC : le Royaume-Uni (hors Écosse) et Malte. Plusieurs pays d'Europe de l'Est appliquent une « alcoolémie zéro » générale (République tchèque, Hongrie, Roumanie et Slovaquie) ou une limite de 0,2 g/l BAC (Estonie et Pologne) ou 0,4 g/l BAC (Lituanie). Dans les pays d'Europe du Nord, la Norvège et la Suède appliquent également une limite de 0,2 g/l BAC.

Il ressort de l'enquête ESRA qu'il existe un soutien plus important pour une « alcoolémie zéro » pour tous les conducteurs dans les pays où c'est déjà le cas ou qui appliquent une limite de 0,2 g/l BAC (Figure 29). Avec 58 % de partisans, la Belgique se trouve juste sous la moyenne européenne (61 %). Cette mesure connaît le soutien le plus faible au Danemark (48 %), en Suisse (49 %) et en Italie (50 %).

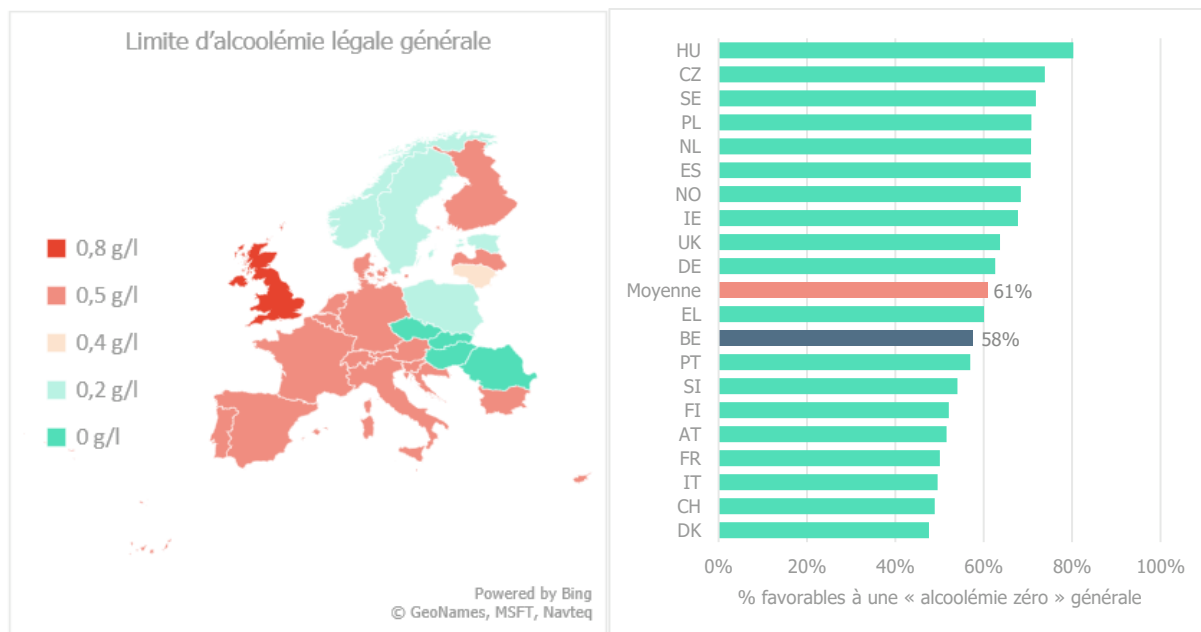


Figure 29 : Limite d'alcoolémie légale générale (2018) et pourcentage de personnes interrogées qui se disent favorables à une « alcoolémie zéro » générale (2015/2016⁴¹). Source : ETSC, 2018 & ESRA, institut Vias

En outre, la Commission européenne préconise une limite inférieure de 0,2 g/l BAC pour les conducteurs professionnels et les conducteurs novices. Les pays qui ont déjà une limite générale plus basse l'appliquent également aux conducteurs professionnels et aux conducteurs novices. La plupart des autres pays ont abaissé la limite pour les deux groupes cibles. Les limites générales s'appliquent à tous au Royaume-Uni, à Malte, en Écosse, au Danemark, en Finlande et en Bulgarie uniquement. En Belgique, depuis 2015, une limite de 0,2 g/l BAC s'applique aux conducteurs professionnels, mais pas aux conducteurs novices. Aux Pays-Bas, c'est l'inverse et une limite revue à la baisse n'est applicable qu'aux conducteurs novices.

En outre, une « alcoolémie zéro » pour les conducteurs novices est la plus soutenue dans les pays où elle est déjà instaurée ou où une limite de 0,1 g/l BAC est applicable (Figure 30). Dans les pays qui n'ont pas encore instauré de diminution de la limite d'alcoolémie pour les conducteurs novices, le soutien à une « alcoolémie zéro » est inférieur à la moyenne. Ce n'est pas le cas pour la Belgique seule : avec 83 % de partisans, le soutien est juste au-dessus de la moyenne européenne (80 %).

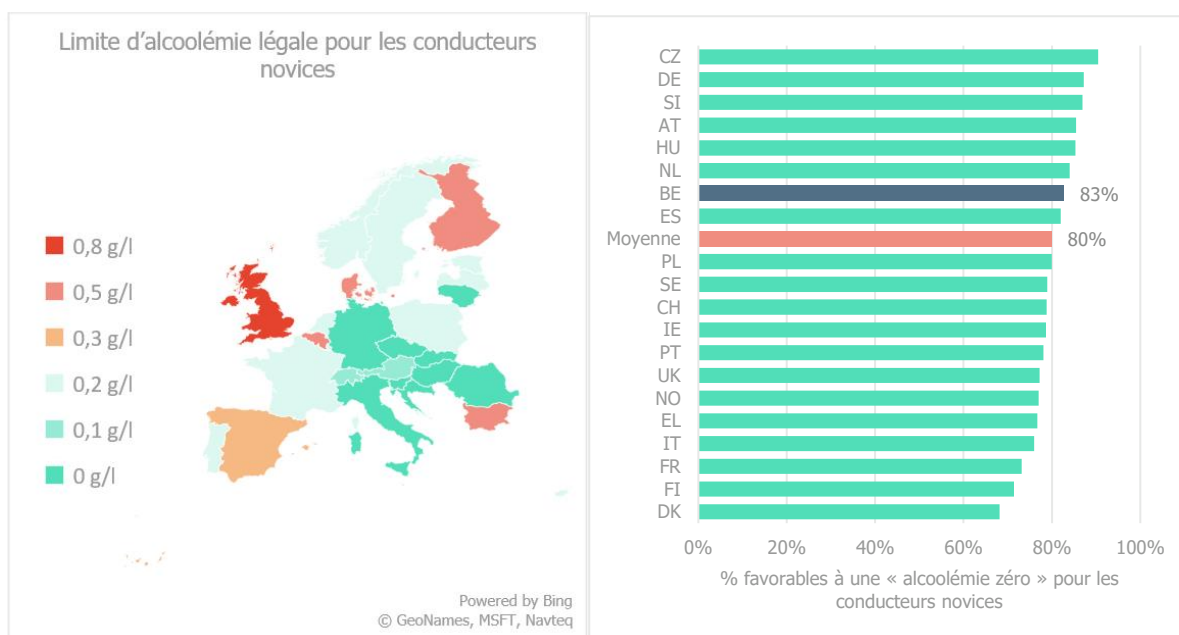


Figure 30 : Limite d'alcoolémie légale pour les conducteurs novices (2018) et pourcentage de personnes interrogées qui se disent favorables à une « alcoolémie zéro » pour les conducteurs novices (2015/2016⁴¹). Source : ETSC (2018) & ESRA, institut Vias

Contrôles

Dans la plupart des pays européens, la police peut effectuer des tests d'haleine aléatoires, ce qui n'est pas le cas en Allemagne, à Malte et en Grande-Bretagne. Pour la Belgique, il n'y a pas de chiffres totaux disponibles sur le nombre de contrôles d'alcoolémie effectués. Il ressort des chiffres collectés par l'ETSC (2018) que l'Estonie et la Pologne ont enregistré en 2014 et 2015 un nombre de contrôles d'alcoolémie relativement élevé (plus de 400 tests d'alcoolémie pour 1.000 habitants). De même, en Finlande, en Autriche et en Suède, des contrôles sont effectués relativement souvent (plus de 200 tests d'alcoolémie pour 1.000 habitants). En Lituanie et en Roumanie, les contrôles sont moins fréquents (moins de 80 tests d'alcoolémie pour 1.000 habitants). En Pologne, à la suite d'un très grave accident lié à l'alcool, le nombre de tests d'alcoolémie a considérablement augmenté, pour passer de 8,9 millions en 2013 à 17,8 millions en 2015.

Par ailleurs, des données auto-rapportées peuvent également donner une image du niveau de contrôle dans les différents pays européens. La question suivante a été posée dans le cadre de l'enquête ESRA : « Combien de fois, au cours des 12 derniers mois, avez-vous été soumis(e), en tant qu'automobiliste, à un test d'haleine de la police ? ». 17 % des Belges interrogés affirment avoir été soumis à un test d'haleine au moins une fois au cours de l'année écoulée. Soit sous la moyenne de 19 %. Il est déjà ressorti des chiffres de l'ETSC que relativement beaucoup de tests d'alcoolémie ont été réalisés en Pologne et en Finlande. Ce que confirment les chiffres auto-rapportés : pratiquement la moitié des Polonais interrogés ont indiqué avoir été soumis à un test d'alcoolémie au cours de l'année écoulée. Chez les Finlandais, ce pourcentage s'élève à 37 %. En outre, le niveau de contrôle auto-rapporté est relativement élevé en République tchèque, en Espagne et en Suède. Les chiffres de contrôle les plus faibles sont enregistrés au Royaume-Uni et en Allemagne, pays où des tests d'haleine aléatoires ne peuvent être effectués, ainsi qu'au Danemark.

Par ailleurs, l'enquête ESRA a également sondé le risque subjectif d'être pris par la question suivante : « Quand vous pensez à un trajet en voiture classique, selon vous, quelle est la probabilité d'être contrôlé (en tant que conducteur) par la police pour conduite sous l'influence de l'alcool (c'est-à-dire être soumis(e) à un test d'haleine) ? ». Ici aussi, avec 14 % des personnes interrogées qui perçoivent un (très) grand risque d'être pris, la Belgique est également sous la moyenne européenne (18 %). La Pologne et la France connaissent le plus grand risque subjectif d'être pris, tandis que le Danemark et, contrairement au risque objectif d'être pris, la Finlande affichent le risque subjectif d'être pris le plus faible.

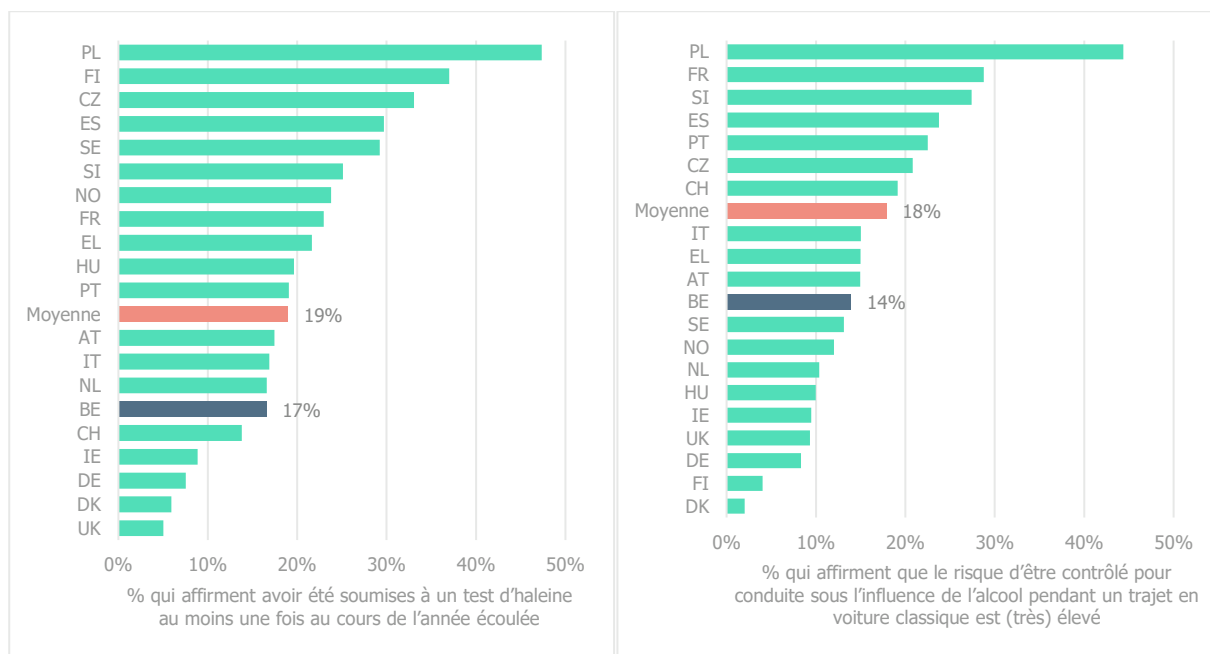


Figure 31 : Risque objectif et subjectif d'être pris pour conduite sous l'influence de l'alcool : pourcentage de personnes interrogées qui affirment avoir été soumises à un test d'haleine au moins une fois au cours de l'année écoulée et pourcentage de personnes interrogées qui affirment que le risque d'être contrôlé pour conduite sous l'influence de l'alcool pendant un trajet en voiture classique est (très) élevé (2015/2016⁴¹⁴¹). Source : ESRA, institut Vias

Sanctions

La conduite sous l'influence de l'alcool est passible d'amendes ou de retrait de permis de conduire dans tous les pays européens. Par ailleurs, des peines d'emprisonnement peuvent être infligées ou il peut être décidé d'immobiliser ou de saisir le véhicule. La plupart des pays appliquent des tarifs d'amende fixes et dans certains pays comme le Danemark, la Finlande et la Suède, la hauteur des amendes dépend des revenus du contrevenant (ETSC, 2018). Meesmann & Rossi (2015) ont interrogé quelques experts étrangers issus de 7 pays européens sur les mesures prises contre la conduite sous l'influence de l'alcool. Le Tableau 2 présente un aperçu de la période minimale et maximale au cours de laquelle un permis de conduire peut être retiré à la suite d'une première infraction pour conduite sous l'influence de l'alcool. Les auteurs concluent que les pays les plus performants présentent des sanctions plus sévères que la Belgique.

Tableau 2 : Période minimale et maximale du retrait du permis de conduire en cas d'une première infraction pour la conduite sous l'influence de l'alcool. Source : Meesmann & Rossi (2015)

	Durée de retrait du permis de conduire	
	minimum	maximum
Suède	12 mois ⁴⁴	3 ans
Finlande	1 mois	5 ans
Pologne	6 mois	10 ans
Estonie	3 mois	9 mois
Pays-Bas	0 mois	5 ans
Irlande	3 mois	Déterminé par le tribunal
Grèce	3 mois	6 mois
Belgique	0 mois	5 ans

Sur la base de l'enquête ESRA, il s'avère qu'en Belgique, il existe un soutien pour des peines plus sévères (Figure 32) : seulement 9 % des personnes interrogées estiment que les sanctions relatives à la conduite sous influence sont trop lourdes. Soit sous la moyenne de 12 %.

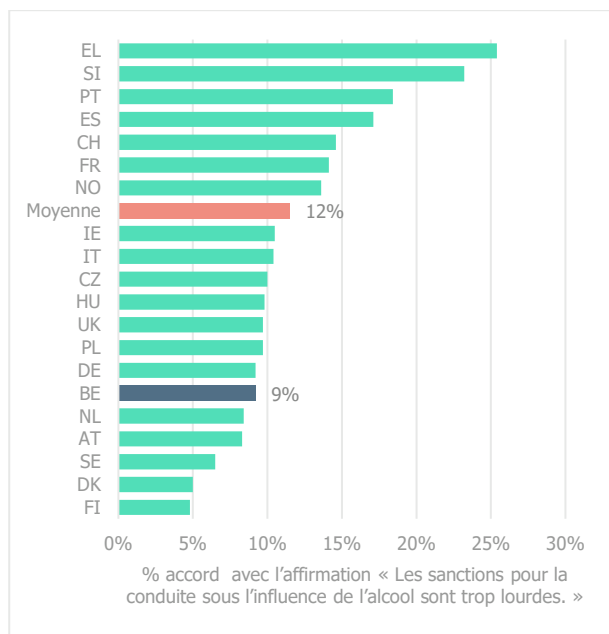


Figure 32 : Pourcentage des personnes interrogées qui marquent leur accord avec l'affirmation « Les sanctions pour la conduite sous l'influence de l'alcool sont trop lourdes. » (2015/2016⁴¹). Source : ESRA, institut Vias

Mesures de réhabilitation

Outre les amendes, il existe également des mesures ciblant la réhabilitation des contrevenants. Les mesures de réhabilitation sont des mesures éducatives qui ciblent le comportement déviant des usagers de la route, dans le but de corriger ce comportement. En fonction du groupe cible, les cours de réhabilitation sont plutôt

⁴⁴ Selon l'expert, les infractions mineures sont également sanctionnées par une amende uniquement et dans la plupart des cas, le permis de conduire est retiré pendant 1 à 2 ans.

axés sur l'acquisition de connaissances ou plutôt orientés sur la psychologie. Le but de ces cours est de modifier le comportement chez les contrevenants et d'éviter la récidive.

Le cadre dans lequel de tels cours sont imposés peut varier fortement d'un pays européen à l'autre (Niringiyimana & Brion, 2018). La participation peut y être volontaire ou imposée, éventuellement assortie d'autres sanctions, et est parfois liée à un système de points (SWOV, 2015). Certaines sont imposées par les autorités administratives et d'autres sont la conséquence d'une décision judiciaire.

Dans certains cas, en échange d'une participation à un cours de réhabilitation, le contrevenant a la possibilité de faire remettre sa peine, à savoir le retrait du permis de conduire ou une amende, entièrement ou en partie. Dans d'autres cas, le permis de conduire est retiré avant que le contrevenant ne commence la formation et il ne le récupère que lorsqu'il termine cette formation avec succès. Les formations de réhabilitation constituent donc une condition pour récupérer ce permis de conduire après une décision de déchéance du droit de conduire ou le retrait du permis de conduire. Dans les pays au système de permis de conduire à points, il est possible de récupérer des points en participant à la formation.

Dans les pays germanophones, de tels cours sont proposés aux contrevenants qui ont été soumis à un examen médico-psychologique. Aux Pays-Bas, les mesures pédagogiques (cours LEMA26 et EMA27) sont imposées par le biais d'une autorité administrative (CBR) si le contrevenant souhaite conserver son permis de conduire. Le suivi ou non d'un tel cours n'a aucun impact sur la sanction infligée par le juge pour ces faits. Dans d'autres pays, dont la Belgique, de tels cours sont instaurés comme une alternative à l'amende et/ou la peine d'emprisonnement prévues. Les cours relatifs à la conduite sous l'influence de l'alcool de l'institut Vias (« Driver Improvement ») sont généralement imposés par le tribunal comme condition probatoire pour le report intégral de l'amende. Dans un certain nombre d'arrondissements, le Parquet recourt également à cette possibilité par le biais de la médiation pénale. Le suivi du cours annule toute poursuite ultérieure. Exceptionnellement, un juge d'instruction peut également imposer le cours comme condition dans le cadre d'une liberté conditionnelle. La Belgique est le seul pays où les droits d'inscription ne sont pas payés par les participants.

En outre, l'éthylotest antidémarrage est également utilisé dans de nombreux pays comme mesure de réhabilitation (supplémentaire) (ETSC, 2018). Plusieurs pays européens ont adopté une législation qui permet d'imposer un éthylotest antidémarrage en guise de sanction (Figure 33). Par ailleurs, dans certains pays, un éthylotest antidémarrage est installé obligatoirement ou volontairement dans certains véhicules à usage professionnel, comme les autobus scolaires ou les camions. En Belgique, les juges ont la possibilité, depuis 2010, d'imposer un éthylotest antidémarrage comme sanction pour la conduite sous l'influence de l'alcool pour une alcoolémie à partir de 0,8 ‰. À partir de 2018 est instaurée l'obligation supplémentaire d'imposer un éthylotest antidémarrage à partir d'une alcoolémie de 1,8 ‰ ou en cas de récidive où un taux d'alcool dans le sang de plus de 1,2 ‰ a été relevé à deux reprises. Aujourd'hui, outre la Belgique, on dénombre 6 pays européens où un éthylotest antidémarrage peut être imposé à des contrevenants : France, Autriche, Danemark, Suède, Finlande et Pologne. Aux Pays-Bas, le programme d'éthylotest antidémarrage qui avait pu être imposé par une autorité administrative (CBR) sans l'intervention du juge a été supprimé après une décision judiciaire au motif qu'il induit une situation où un contrevenant est doublement sanctionné. Par ailleurs, l'éthylotest antidémarrage est obligatoire dans les autobus en France, dans les véhicules publics en Suède et dans les autobus scolaires en Finlande. Enfin, la législation pour l'obligation d'un éthylotest antidémarrage est en préparation en Norvège, en Irlande, en Lettonie et au Luxembourg. Dans 8 autres pays européens, un éthylotest antidémarrage ne peut être imposé, mais il peut être installé sur une base volontaire.

Au cours de l'enquête ESRA, il a été demandé aux personnes interrogées si elles sont favorables à un éthylotest antidémarrage pour contrevenants ayant déjà été pris pour conduite sous l'influence de l'alcool. En Belgique, l'éthylotest antidémarrage est soutenu par 80 % des personnes interrogées, soit juste au-dessus de la moyenne européenne de 77 %. Cette mesure trouve son principal soutien en Finlande, en Italie et en Hongrie, tandis que les soutiens allemand, suisse et autrichien sont les plus faibles.

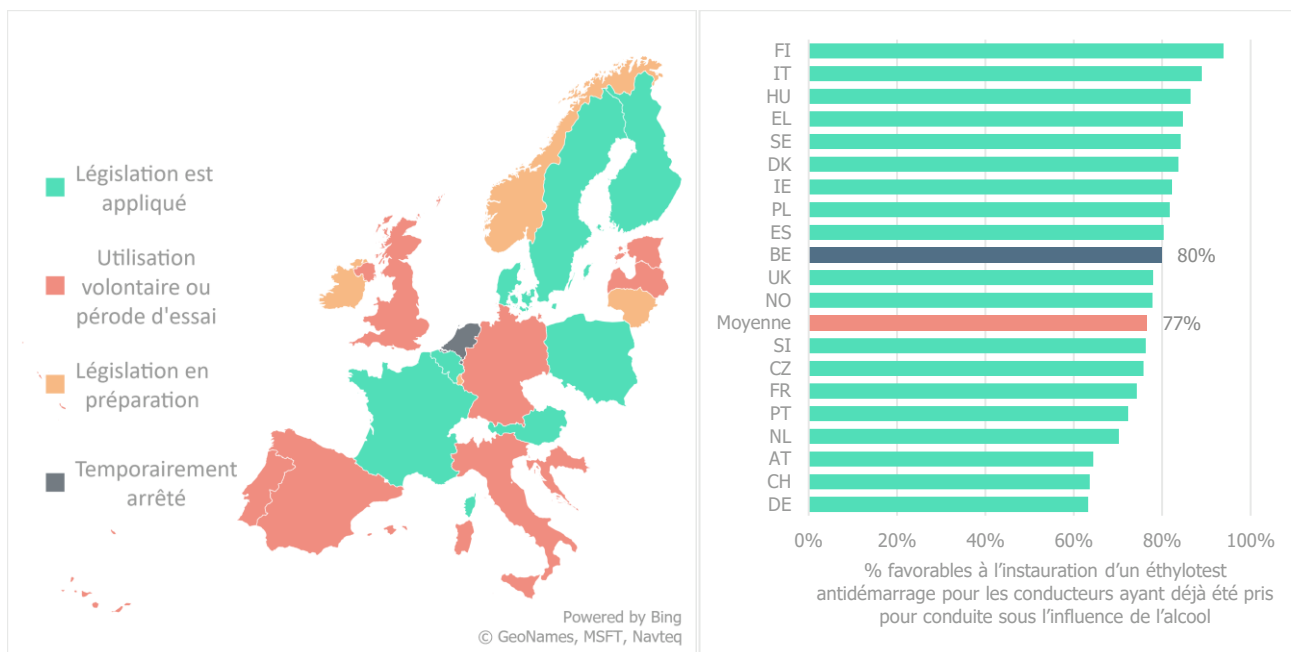


Figure 33 : Pays avec une législation sur l'éthylotest antidémarrage (2018) et pourcentage de personnes interrogées qui se disent favorables à l'instauration d'un éthylotest antidémarrage pour les conducteurs ayant déjà été pris pour conduite sous l'influence de l'alcool (2015/2016⁴¹). Source : ETSC (2018) & ESRA, institut Vias

3.1.1.4 Conclusion et points d'attention

Sur la base de la comparaison internationale, nous pouvons tirer les **conclusions** suivantes :

- En moyenne, en Belgique, 2,7 % des conducteurs roulent avec une alcoolémie supérieure à la limite légale. Ce pourcentage n'a pas diminué au cours des 10 dernières années.
- Les comparaisons internationales sur la base d'un comportement observé sont difficiles à défaut d'une collecte de données uniforme. Une seule étude a indiqué que le pourcentage de conducteurs sous influence en Belgique est supérieur à la moyenne européenne. Ce que confirment des mesures internationales répétées basées sur un comportement auto-rapporté.
- La Belgique fait partie, avec l'Italie, la France et la Suisse, des pays où l'on conduit le plus fréquemment sous influence. Quelques pays d'Europe de l'Est (République tchèque, Pologne et Hongrie) et les pays d'Europe du Nord affichent la prévalence la plus faible.
- Le nombre de tués sur la route liés à l'alcool en Belgique au cours des 10 dernières années a moins fortement diminué que le nombre total de tués. À l'échelle européenne, c'est l'inverse. L'Estonie, la Lettonie et le Danemark ont enregistré une baisse très importante.
- La consommation d'alcool par habitant dans un pays ne coïncide pas nécessairement avec la prévalence de la conduite sous influence. La Belgique fait partie des pays qui présentent une consommation d'alcool globale par habitant relativement faible et toutefois une prévalence plus élevée de la conduite sous influence.
- Bien que seul un très faible pourcentage de la population belge estime acceptable de conduire sous influence, la Belgique affiche des performances bien plus faibles que la moyenne en ce qui concerne la norme subjective, à savoir la perception de ce qui est important pour les autres du comportement en question.
- La Belgique fait partie d'un vaste groupe de pays d'Europe centrale dont la limite d'alcoolémie légale est identique, soit 0,5 g/l de BAC. En Suède, en Norvège et dans certains pays d'Europe de l'Est, la limite d'alcoolémie légale est plus basse.
- Dans une enquête représentative, 58 % des Belges indiquent être en faveur d'une diminution de la limite d'alcoolémie légale. Ce pourcentage est légèrement inférieur à la moyenne européenne.
- Il n'existe aucun chiffre objectif sur le nombre de contrôles d'alcoolémie réalisés en Belgique. L'enquête comparative internationale ESRA indique que 17 % des Belges ont été soumis à un test d'haleine au cours des 12 derniers mois. Soit sous la moyenne européenne de 19 %.
- Le risque subjectif perçu d'être pris pour la conduite sous influence est légèrement inférieur en Belgique par rapport à la moyenne européenne.
- Les meilleurs élèves présentent à la fois une limite d'alcoolémie générale faible, un nombre de contrôles élevé et des sanctions sévères.

- La Belgique fait partie des pays qui a adopté une législation en matière d'éthylotest antidémarrage, mais elle ne s'applique qu'aux contrevenants alors que certains pays appliquent également une obligation générale pour certains véhicules, comme les autobus (scolaires).

Enfin, de cette comparaison internationale, nous pouvons déduire quelques **points d'attention** pour des mesures futures en Belgique :

- En Belgique, on relève un soutien relativement large pour des mesures plus strictes (diminution de la limite d'alcoolémie pour les conducteurs novices, sanctions plus sévères) en matière d'alcool au volant, mais le soutien pour une diminution générale de la limite d'alcoolémie est légèrement inférieur à la moyenne européenne.
- Pour de nombreux aspects, la Belgique affiche des performances moyennes en Europe, mais elles sont considérablement plus faibles que la moyenne en ce qui concerne la norme subjective. Ce qui donne un point de départ éventuel vers des campagnes et autres actions de sensibilisation qui pourraient cibler spécifiquement l'influence de la norme subjective en matière de conduite sous l'influence de l'alcool.
- Par rapport à certains des pays les plus performants (notamment la Suède et la Finlande), en Belgique, le risque d'être pris est faible et il semble encore y avoir de la marge pour une amélioration. Par ailleurs, il est recommandé de collecter systématiquement des données sur le nombre de contrôles effectivement réalisés afin de permettre une surveillance fiable des efforts fournis.

3.1.2 Excès de vitesse

La vitesse joue un rôle important tant sur le risque d'accident que sur la gravité des accidents. L'excès de vitesse peut être la cause directe d'un accident ou contribuer à l'accident du fait que la vitesse a un impact décisif sur le délai de réponse dont dispose un conducteur pour réagir à un événement inattendu. En effet, une vitesse élevée accroît tant la distance parcourue pendant le délai de réponse du conducteur que la distance de freinage. Par ailleurs, plus la vitesse est élevée, plus l'impact de collision et, par conséquent, les blessures corporelles sont importants.

3.1.2.1 Prévalence

La prévalence des excès de vitesse sur les routes belges est suivie depuis 2003 via des **mesures de comportement** par l'institut Vias. Au cours de ces mesures de comportement, la vitesse libre des conducteurs est mesurée en choisissant les endroits de mesure où la vitesse n'est pas limitée par l'infrastructure ou un véhicule qui précède et où il n'y a pas non plus de feux de signalisation ni de caméras de contrôle de vitesse. Les mesures les plus récentes ont été réalisées en 2015. Sur les routes en agglomération, la vitesse a été mesurée par le biais de radars automatiques et sur les routes hors agglomération, il a été fait usage de « Floating Car Data »⁴⁵. Il est ressorti de ces mesures que le pourcentage d'excès de vitesse était le plus élevé dans les environnements scolaires (sans adaptations infrastructurelles) dont la limitation de vitesse est de 30 km/h. 90 % des conducteurs y roulaient trop vite. Moins d'infractions ont été relevées sur les routes dont la limitation de vitesse est de 50 km/h : seulement 36 % des conducteurs y roulaient trop vite (Temmerman, 2016). Hors agglomération, le pourcentage d'excès de vitesse le plus élevé a été relevé sur les routes à 90 km/h à deux voies (57 %) et le pourcentage le plus bas sur les routes à 90 km/h à une seule voie (29 %). Sur les routes limitées à 70 km/h, 41 % des conducteurs ont roulé trop vite, ce qui est analogue au pourcentage d'excès de vitesse sur les routes pour automobiles limitées à 120 km/h (40 %). Sur les autoroutes, le pourcentage d'excès de vitesse s'élevait à plus de la moitié (53 %).

À l'échelle internationale, dans le cadre du projet de l'UE SafetyNet (Hakkert & Gitelman, 2007), un manuel a été rédigé, établissant quelques exigences et critères méthodologiques pour la réalisation de mesures de vitesse dans le but de parvenir à une collecte de données uniforme dans les différents pays européens. Toutefois, il existe encore des différences significatives dans la méthodologie utilisée pour collecter des données sur la vitesse de conduite. Le type de véhicules pour lesquels les données sont collectées et les critères de sélection des endroits de mesure et des conditions de circulation sont très divers (ETSC, 2014).

Une comparaison peut toutefois être faite sur la base du **comportement auto-rapporté** en examinant les résultats de l'enquête ESRA menée dans 20 pays européens en 2015 et 2016 (Figure 34). Dans cette enquête, il a été demandé aux personnes interrogées à quelle fréquence il leur est arrivé, au cours des derniers mois, de dépasser la limitation de vitesse sur les différents types de routes. Les scores de la Belgique sont

⁴⁵ Via des systèmes de GPS présents dans des véhicules en mouvement, les données sur la vitesse et le trajet du véhicule (« Floating Car Data ») sont envoyées vers un système central qui les traite.

généralement dans la moyenne : 67 % admettent avoir parfois dépassé la limitation de vitesse en agglomération (moyenne : 68 %) et sur les autoroutes, ce pourcentage s'élève à 73 % (tout comme la moyenne). Sur les autres routes hors agglomération, les Belges indiquent conduire trop vite un peu plus souvent (76 %) que la moyenne (73 %). Dans l'ensemble, la Finlande enregistre les pourcentages d'excès de vitesse auto-rapportés les plus élevés, et l'Irlande et le Royaume-Uni, les pourcentages les plus faibles. Sur les autoroutes, la Norvège affiche la prévalence la plus élevée d'excès de vitesse auto-rapporté (89 %) et la Pologne, la prévalence la plus faible (57 %). Il s'agit par ailleurs des deux pays où la limitation de vitesse la plus faible (100 km/h) et la limitation de vitesse la plus élevée (140 km/h) s'appliquent respectivement sur les autoroutes. Alors que les pourcentages aux Pays-Bas et en France sont proches de la moyenne européenne pour la plupart des affirmations, l'Allemagne preste à chaque fois moins bien que la Belgique.

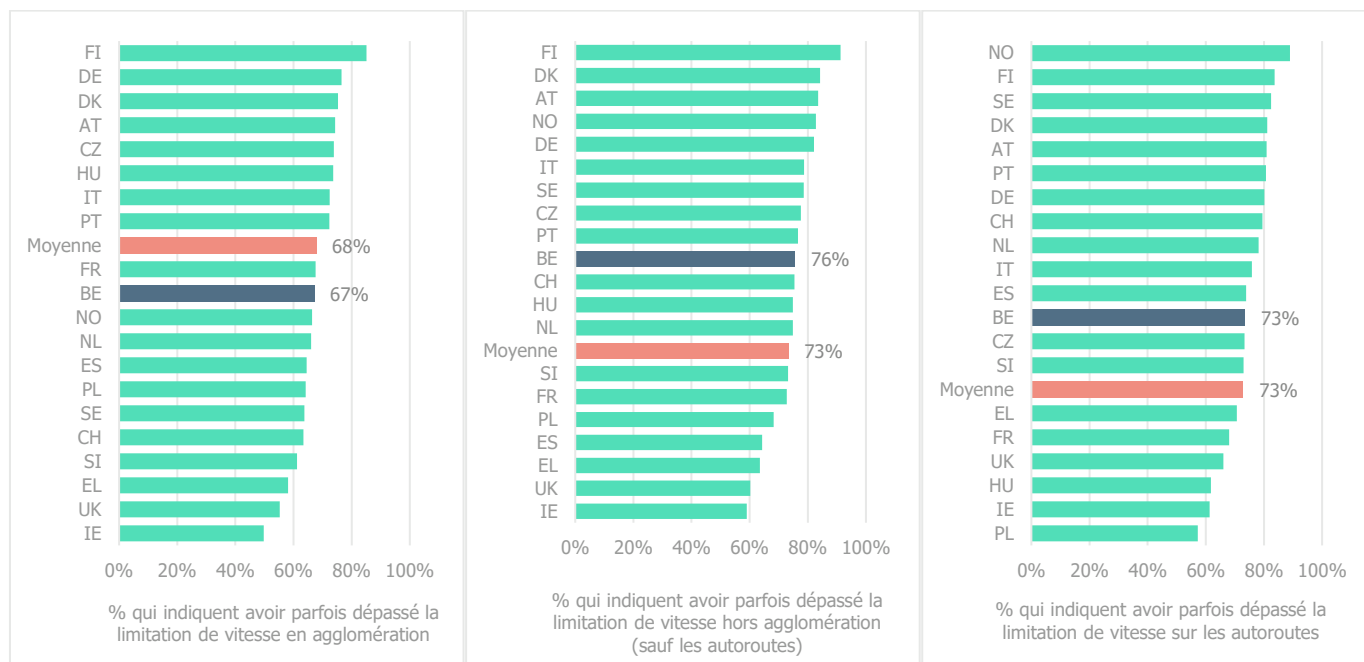


Figure 34 : Prévalence auto-rapportée de l'excès de vitesse : pourcentage de conducteurs qui indiquent avoir parfois dépassé la limitation de vitesse au cours des 12 derniers mois (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias



3.1.2.2 Contexte structurel

Au cours de l'enquête ESRA, quelques attitudes ont été sondées par rapport à l'excès de vitesse. L'acceptabilité sociale et personnelle du dépassement de la limitation de vitesse dans certaines situations a été sondée (Figure 35). Un tiers des Belges interrogés estime « rouler 10 km/h au-dessus de la limitation de vitesse » acceptable et 27 % estiment « rouler 20 km/h au-dessus de la limitation de vitesse sur autoroute » acceptable. Pour les deux affirmations, ces pourcentages sont proches de la moyenne européenne. Au Royaume-Uni et en Irlande, pays où la prévalence auto-rapportée est la plus faible, l'acceptabilité personnelle de ces affirmations est la plus faible. En revanche, l'Autriche affiche une forte acceptabilité pour les deux affirmations.

Les autres affirmations sondent l'acceptabilité de l'excès de vitesse sur les routes spécifiques qui ne sont pas des autoroutes. Dans tous les pays, l'acceptabilité de ces affirmations est bien plus faible. La part de Belges qui estime acceptable de rouler 20 km/h de plus en agglomération (5 %) ou à proximité d'une école (3 %) est par ailleurs sous la moyenne européenne (respectivement de 8 % et 4 %). Pour ces affirmations, l'Italie et la Pologne affichent des pourcentages remarquablement élevés. Pour l'affirmation « rouler 20 km/h de plus que la limitation de vitesse hors agglomération (mais pas sur autoroute) », l'acceptabilité en Belgique est

toutefois de 10 % supérieure à la moyenne européenne (7 %). Seuls la Pologne, les Pays-Bas et l'Italie affichent une acceptabilité plus élevée.

Lorsque l'on demande ce que l'on pense que la plupart des autres estiment acceptable, ces pourcentages se situent pour toutes les affirmations au-dessus de ce que l'on estime soi-même acceptable. En Italie et en Grèce, cette différence est la plus importante. La Belgique se positionne à nouveau près de la moyenne pour les affirmations relatives à l'acceptabilité sociale, sauf pour l'excès de vitesse hors agglomération pour lequel la Belgique fait partie des quatre pays affichant les plus gros pourcentages.

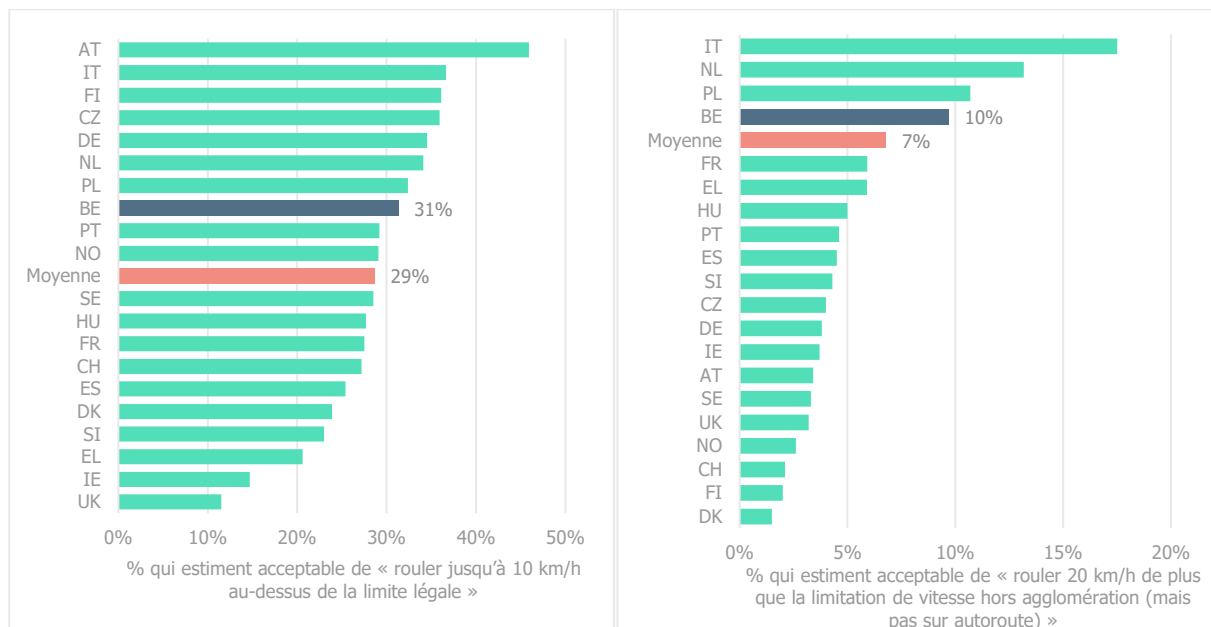


Figure 35 : Acceptabilité personnelle de l'excès de vitesse : pourcentage des personnes interrogées qui estiment acceptable de « rouler jusqu'à 10 km/h au-dessus de la limite légale » et de « rouler 20 km/h de plus que la limitation de vitesse hors agglomération (mais pas sur autoroute) », pays européens (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias

Par ailleurs, d'autres attitudes, comme la perception du risque, le contrôle comportemental perçu et la norme subjective, ont été sondées (Figure 36). 43 % des Belges marquent leur accord sur le fait que l'on court davantage de risques d'accident quand on augmente sa vitesse de 10 km/h. Ce pourcentage est légèrement inférieur à la moyenne européenne (46 %). Le Royaume-Uni et l'Irlande affichent ici aussi d'excellentes performances avec des pourcentages de 59 % ou plus. Les taux les plus bas sont recensés en Autriche et aux Pays-Bas (34 % ou moins). L'affirmation « Rouler vite, c'est mettre en danger votre propre vie et celle des autres » a été approuvée par plus de Belges interrogés (76 %), soit près de la moyenne européenne (77 %). C'est en l'occurrence la Finlande qui, malgré une prévalence auto-rapportée élevée, affiche le plus grand nombre de personnes interrogées qui marquent leur accord avec cette affirmation (87 %). Une fois de plus, les Pays-Bas connaissent le pourcentage le plus faible.

En ce qui concerne le contrôle comportemental perçu, la Belgique affiche de moins bonnes performances que la plupart des pays européens : seulement 65 % marquent leur accord avec l'affirmation « Conduire plus vite que la limitation de vitesse complique une réaction appropriée dans une situation dangereuse », alors que la moyenne européenne est de 72 %. Une fois encore, ce sont les Pays-Bas et l'Autriche qui affichent les pourcentages les plus bas. Enfin, la Belgique connaît également un score moins bon par rapport à la norme subjective : 56 % des Belges affirment que la plupart de leurs amis ou connaissances estiment que l'on doit respecter les limitations de vitesse. Ce pourcentage n'est inférieur qu'en Suisse, en Allemagne et en Autriche. En revanche, l'Italie, la Finlande et la République tchèque connaissent des pourcentages élevés de personnes interrogées qui marquent leur accord avec cette affirmation.



Figure 36 : Perception du risque et norme subjective par rapport à l'excès de vitesse : le pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec les affirmations « Si vous augmentez votre vitesse de 10km/h, vous courez beaucoup plus de risques d'avoir un accident » et « La plupart de mes connaissances/amis estiment que l'on doit respecter les limitations de vitesse », pays européens (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias

3.1.2.3 Mesures

Législation

Limitations de vitesse générales

Les limitations de vitesse sont généralement appliquées à trois types de routes différents : routes en agglomération (*urban roads*), routes hors agglomération (*rural roads*) et autoroutes (*motorways*). En outre, il existe encore un type de « routes pour automobiles », similaires aux autoroutes et souvent définies comme des « routes d'au moins 2 bandes de circulation par direction, avec une berme centrale ». Toutefois, contrairement aux autoroutes, des carrefours avec feux de circulation peuvent être aménagés sur des routes pour automobiles. Le Tableau 3 donne un aperçu des limitations de vitesse générales pour les États membres de l'Union européenne, la Suisse et la Norvège.

Sur les **routes en agglomération** belges s'applique une limitation de 50 km/h. Des limitations de vitesse inférieures ou supérieures peuvent être imposées par le biais d'un panneau de signalisation, par exemple, un panneau de limitation de vitesse, une zone 30, un environnement scolaire (30 km/h), une rue cyclable (30 km/h) ou une zone résidentielle (20 km/h). Tous les pays européens appliquent une limitation de vitesse de 50 km/h sur les *urban roads*. Des limitations de vitesse supplémentaires de 30 km/h comme en Belgique sont également de plus en plus courantes (European Commission, 2018). L'Espagne envisage de limiter la vitesse maximale en agglomération à 30 km/h de façon générale (ETSC, 2018).

Sur les **routes hors agglomération**, la limitation de vitesse générale en Belgique est de 90 km/h, sauf en Flandre où elle a été réduite à 70 km/h en 2017. Dans les autres pays européens, les limitations de vitesse sur les *rural roads* varient entre 70 et 100 km/h. La Suède est le seul pays où, à l'instar de la Flandre, la limitation de vitesse a été fixée à 70 km/h par défaut. La plupart des pays appliquent une limitation de 90 km/h sur les routes hors agglomération. La France avait une limitation de vitesse de 90 km/h, mais elle l'a réduite en 2018 à 80 km/h sur les routes hors agglomération sans berme centrale. En Suisse, à Chypre, au Danemark, en Espagne, en Finlande, en Irlande, à Malte, aux Pays-Bas et en Norvège s'applique une limitation de vitesse de 80 km/h sur les routes hors agglomération. La limitation de vitesse maximale sur les routes hors agglomération est de 100 km/h et est appliquée en Allemagne, en Autriche et au Royaume-Uni (60 mph). En Pologne et en Roumanie, la limitation de vitesse s'élève à 100 km/h sur certaines routes à deux bandes de circulation par direction qui ne sont pas des routes pour automobiles.

En ce qui concerne les **autoroutes**, de nombreux pays font la distinction entre « autoroutes » (*motorways*) et « routes pour automobiles » (*expressways*). En Belgique, une limitation de vitesse de 120 km/h s'applique

sur les deux types de routes. L'Allemagne est le seul pays où aucune limitation de vitesse générale n'est fixée sur les autoroutes. Toutefois, de nombreux tronçons ont une limitation de vitesse locale et par ailleurs, une vitesse maximale de 130 km/h est recommandée. La limitation de vitesse maximale la plus élevée est de 140 km/h. On la trouve en Pologne et en Bulgarie. La plupart des pays appliquent une limitation de 130 km/h, y compris les pays voisins. D'autres pays qui appliquent également la limite de 120 km/h sont l'Irlande, le Portugal, l'Espagne et la Suisse. Des limitations moindres sont appliquées au Royaume-Uni, en Suède, en Norvège, en Finlande et à Chypre. Contrairement à la Belgique, divers pays appliquent des limitations de vitesse moindres sur les routes pour automobiles.

De plus, les limitations de vitesse fixes peuvent également varier en fonction des conditions météorologiques ou du moment. Par exemple, sur les autoroutes italiennes, françaises et luxembourgeoises, une limitation de vitesse plus basse est appliquée en cas de précipitations. En Estonie, en Finlande et en Lituanie, la limitation de vitesse est plus basse en hiver qu'en été. En Pologne, une limitation de vitesse de 60 km/h s'applique en agglomération au lieu de 50 km/h entre 23 heures et 5 heures. De plus, en France, en Italie et en Lituanie, des limitations de vitesse plus basses sont fixées aux conducteurs détenteurs d'un permis de conduire depuis un nombre d'années limité.

Tableau 3 : Limitations de vitesse maximale (km/h) sur différents types de routes, pays européens (2018). Source : Commission européenne, 2018.

	Routes en agglomération (<i>urban roads</i>)	Routes hors agglomération (<i>rural roads</i>)	Routes pour automobiles (<i>expressways</i>)	Autoroutes (<i>motorways</i>)
AT	50	100	100	130
BE	50	90 70 en Flandre	120	120
BG	50	90	120	140
CH	50	80	100	120
CY	50	80	NA	100
CZ	50	90	110	130
DE	50	100	130 (<i>recommandé</i>)	130 (<i>recommandé</i>)
DK	50	80	110	130
EE	50	90	NA	90 (110 sur certaines routes en été)
ES	50	80 (100 sur les routes équipées d'une bande d'arrêt d'urgence ou de deux bandes de circulation)	NA	120
FI	50	80	100 (80 en hiver)	120 (100 en hiver)
FR	50	80	110 (100 en cas de précipitations ou permis de conduire < 3 ans)	130 (110 en cas de précipitations ou permis de conduire < 3 ans)
EL	50	90	110	130
HR	50	90	110	130
HU	50	90	110	130
IE	50	80	100	120
IT	50	90	110	130 (110 en cas de précipitations, 100 pour les conducteurs novices)
LT	50	90 (80 si permis de conduire < 2 ans, 70 sur les routes non asphaltées)	120 (110 en hiver, 90 si permis de conduire < 2 ans)	130 (110 en hiver, 100 si permis de conduire < 2 ans)
LU	50	90	NA	130 (110 en cas de précipitations)
LV	50	90 (80 sur des routes de gravier)	NA	NA
MT	50	80	NA	NA
NL	50	80	100	130
NO	50	80	90	100
PL	50 (60 entre 23 heures et 5 heures)	90/100	100/120	140
PT	50	90	100	120
RO	50	90/100	100	130
SE	50	70	NA	110
SI	50	90	110	130
SK	50	90		130 (90 en zone urbaine)
UK	48 (<i>30 mph</i>)	96 (<i>60 mph</i>)	112 (<i>70 mph</i>)	112 (<i>70 mph</i>)

Limitations de vitesse pour véhicules spécifiques

La plupart des pays appliquent des limitations de vitesse inférieures pour les camions (MMA > 3,5 tonnes) et les autobus. En Belgique, sur les **autoroutes** et les routes d'au moins 2 bandes de circulation par direction et avec une berme centrale (*expressways*) s'applique une limitation de vitesse inférieure de 90 km/h aux camions et autobus. Pratiquement tous les pays européens appliquent une limitation de vitesse inférieure sur les autoroutes et les routes pour automobiles aux camions et aux autobus. Seuls l'Estonie et le Royaume-Uni appliquent une limitation générale sur les autoroutes de respectivement 90 km/h et 112 km/h également aux camions et aux autobus. Une limitation de 80 km/h est applicable aux camions dans la plupart des pays. Outre la Belgique et l'Estonie, une limitation de vitesse de 90 km/h s'applique également aux camions sur les autoroutes en France, en Croatie, en Irlande, en Lituanie, au Luxembourg, au Portugal, en Suède, en Slovénie et en Slovaquie. Les limitations les plus élevées sont relevées au Royaume-Uni (112 km/h), en Roumanie (110

km/h), en Bulgarie et en Italie (100 km/h). Pour les autobus, en revanche, y sont essentiellement appliquées des limitations plus élevées que pour les camions : la plupart des pays appliquent une limitation de vitesse de 100 km/h pour les autobus sur autoroute.

Sur les autres **routes hors agglomération**, aucune limitation de vitesse spécifique n'est applicable en Belgique aux camions⁴⁶. En Suisse, en Estonie, en Espagne, en Finlande, en France, en Irlande, aux Pays-Bas, en Norvège et en Suède, aucune limitation de vitesse spécifique n'est applicable aux camions sur les routes hors agglomération. La plupart des pays ont une limitation de 80 km/h et des limites inférieures sont relevées au Luxembourg (75 km/h), en Suède, en Autriche, au Danemark, en Hongrie, en Pologne (70 km/h), à Chypre (64 km/h) et à Malte (60 km/h). Seules l'Estonie et la Slovaquie appliquent une limitation de 90 km/h aux camions hors agglomération. La plupart des pays appliquent la même limitation de vitesse aux autobus et aux camions sur les routes hors agglomération. Les exceptions en sont l'Autriche, Chypre, la République tchèque et le Danemark où les autobus sont soumis à une limitation de vitesse supérieure et la Belgique, le seul pays où les autobus ont une limitation de vitesse inférieure à celle des camions sur ces routes. La limitation de vitesse de 75 km/h s'applique uniquement aux routes hors agglomération qui ne se trouvent pas en Flandre.

En outre, Malte est le seul pays qui applique également une limitation de vitesse inférieure sur les routes **en agglomération** : les camions et les autobus ne peuvent y circuler qu'à 40 km/h.

Plusieurs pays appliquent également des règles plus strictes aux poids lourds (MMA > 7,5 tonnes ou > 12 tonnes), aux véhicules qui transportent des marchandises dangereuses ou aux véhicules tirant une remorque. Par ailleurs, la Bulgarie applique une vitesse autorisée inférieure aux motocyclistes : sur les routes hors agglomération, elle est fixée à 80 km/h, sur les routes pour automobiles, à 90 km/h et sur les autoroutes, à 100 km/h.

Soutien pour les limitations de vitesse

Pour le respect des limitations de vitesse, il est important qu'elles soient perçues par les conducteurs comme crédibles. Il a dès lors été demandé, dans le cadre de l'enquête ESRA, si l'on estime que les limitations de vitesse sont généralement établies à des niveaux acceptables (Figure 37). C'est en Finlande que le plus grand pourcentage de personnes interrogées marquent leur accord avec cette affirmation (69 %). Au Danemark et en Suisse, on relève un soutien relativement important pour les limitations de vitesse fixées (< 60 %). La Belgique se trouve dans les trois pays où le soutien est le plus faible : seulement 47 % estiment que les limitations de vitesse sont établies à des niveaux acceptables. Seules la France (45 %) et la Pologne (40 %) enregistrent un soutien encore plus faible. Par ailleurs, il a également été demandé si l'on estime que les règles en matière de vitesse doivent être plus strictes. 41 % des Belges interrogés y sont favorables, soit juste en dessous de la moyenne européenne (46 %). Au Danemark et en Norvège, il n'y a que peu de personnes interrogées en faveur de règles plus strictes en matière de vitesse (< 30 %) et en Grèce, qui applique des limitations de vitesse relativement élevées, 80 % des personnes interrogées estiment que les règles devraient être plus strictes.

⁴⁶ Sauf pour les camions avec une MMA > 7,5 tonnes pour lesquels il existe une restriction de 60 km/h sur les routes en dehors des agglomérations.

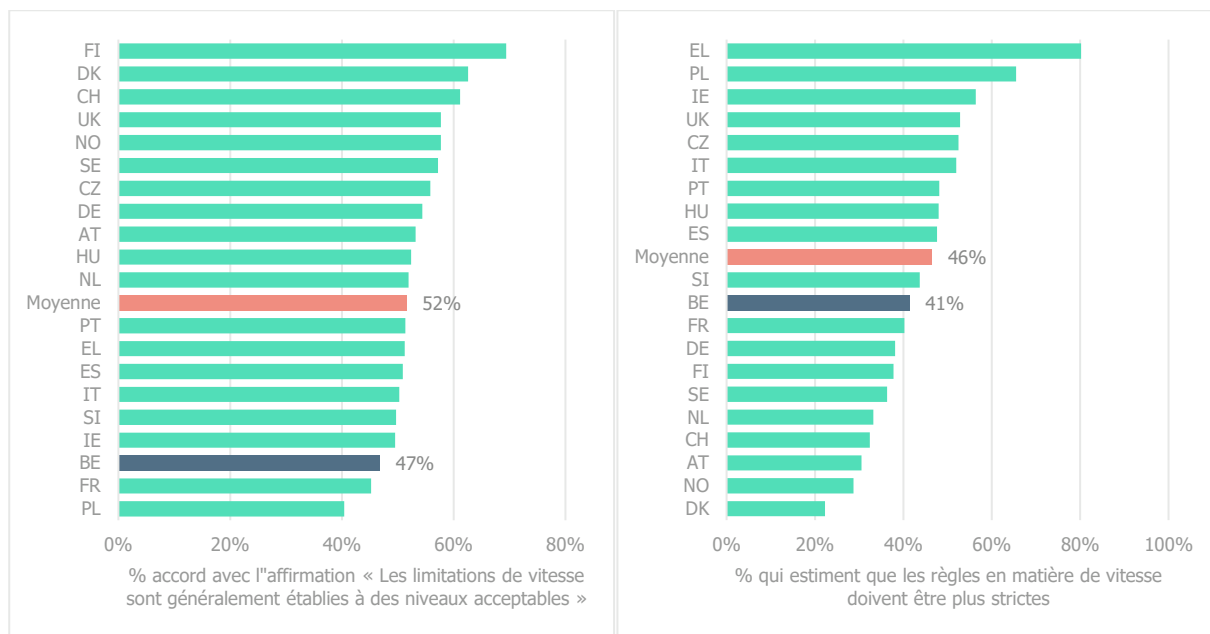


Figure 37 : Soutien pour les limitations de vitesse en vigueur et pour des règles plus strictes en matière de vitesse : pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec l'affirmation « Les limitations de vitesse sont généralement établies à des niveaux acceptables » et pourcentage de personnes interrogées qui estiment que les règles en matière de vitesse doivent être plus strictes. Source : ESRA, institut Vias

Détecteur de radars

Par ailleurs, en Belgique, comme dans pratiquement tous les pays européens, s'applique une interdiction de détecteurs de radars, à savoir des dispositifs qui détectent la présence d'un radar. En revanche, en Belgique, un « avertisseur ou indicateur de radars », à savoir un dispositif ou une application qui indique, sur la base d'informations partagées, où sont pratiqués des contrôles de vitesse, est autorisé. Par ailleurs, les appareils de navigation où sont préenregistrés les emplacements de radars ne sont pas interdits. Leur utilisation est également autorisée aux Pays-Bas, au Luxembourg, en Espagne, en Italie, au Portugal, en République tchèque, en Slovaquie, en Norvège et en Suède. En France et en Allemagne, ces appareils sont autorisés, mais ils ne peuvent pas indiquer l'emplacement exact, uniquement une zone à risque. De tels systèmes sont interdits en Autriche, en Suisse, en Slovaquie et à Chypre (Van Caneghem, 2018).

Contrôle

Le contrôle des limitations de vitesse peut se faire de diverses façons. Par le biais de contrôles avec agents, où la police contrôle la vitesse des véhicules sur la route et peut directement sanctionner, ou via des contrôles sans agents, où les vitesses sont enregistrées par une caméra, le conducteur recevant, en cas d'infraction, une amende ultérieurement par courrier. Des caméras sans agents peuvent être installées à des emplacements fixes ou peuvent être déplacées (caméras mobiles). En outre, il existe également des systèmes de radars tronçons qui mesurent la vitesse moyenne d'un véhicule sur une distance plus longue déterminée, à l'aide de mesures prises en deux points. Ce qui incite les conducteurs à respecter la limitation de vitesse sur une distance plus longue.

Il ressort de chiffres collectés par l'ETSC (2018) qu'en 2016, la Belgique recensait, à une place près, le nombre le plus élevé d'amendes pour excès de vitesse par 1.000 habitants (292) des 17 pays européens pour lesquels des données étaient disponibles. Seuls les Pays-Bas affichaient un nombre (bien) plus élevé (470). La France recense également un grand nombre d'amendes pour 1.000 habitants (252), mais dans les autres pays, ce nombre est nettement plus faible. Dans les pays d'Europe du Nord que sont la Suède et la Norvège et dans les pays d'Europe du Sud que sont la Grèce et le Portugal, le nombre d'amendes pour excès de vitesse est le plus faible : moins de 20 amendes pour excès de vitesse pour 1.000 habitants y ont été recensées.

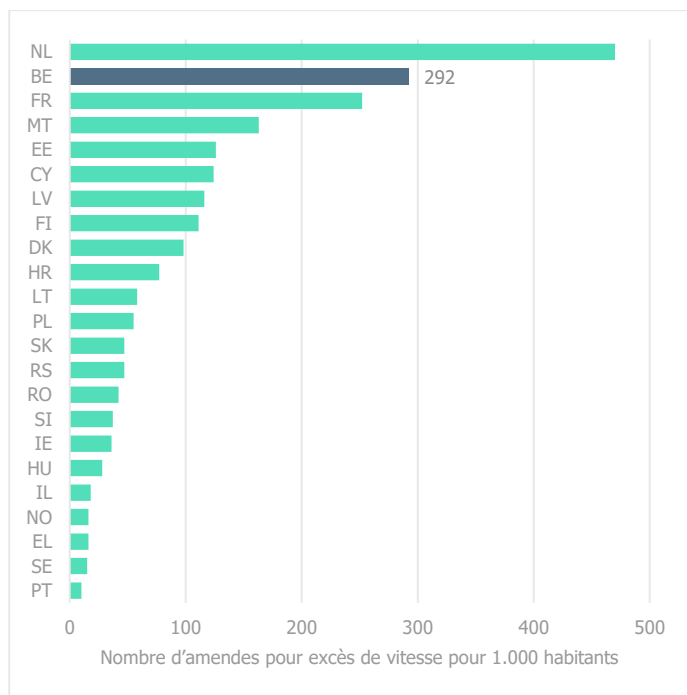


Figure 38 : Nombre d'amendes pour excès de vitesse pour 1.000 habitants (tous contrôles confondus), pays européens (2016⁴⁷). Source : ETSC, 2018

Par ailleurs, l'enquête ESRA a également sondé le risque subjectif d'être pris par la question suivante : « Quand vous pensez à un trajet en voiture classique, selon vous, quelle est la probabilité d'être contrôlé (en tant que conducteur) par la police pour le non-respect des limitations de vitesse (y compris le contrôle par voiture de police équipée d'une caméra et/ou par caméras automatiques) ? » (Figure 39). En moyenne, 36 % des Européens interrogés indiquent qu'ils perçoivent le risque d'un contrôle de vitesse comme (très) élevé. Dans tous les pays européens, le risque subjectif d'être pris pour excès de vitesse était supérieur au risque d'être pris pour conduite sous l'influence de l'alcool, conduite sous l'influence de drogues ou non-port de la ceinture. En Belgique, le risque subjectif d'être pris pour excès de vitesse est supérieur (42 %) à la moyenne. Le risque subjectif d'être pris le plus élevé est relevé en France et en Pologne, où plus de la moitié des personnes interrogées perçoivent un risque de contrôle de vitesse élevé. Ce sont les pays d'Europe du Nord qui présentent le risque subjectif d'être pris le plus faible. Au Royaume-Uni, en Allemagne et en Irlande, le risque d'être pris est perçu comme faible.

⁴⁷ NO : 2017

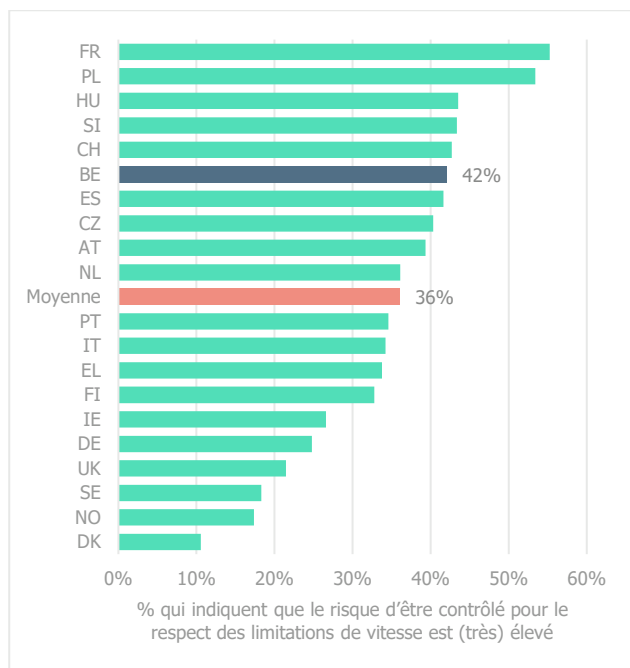


Figure 39 : Risque subjectif d'être pris pour excès de vitesse : pourcentage de personnes interrogées qui indiquent que le risque d'être contrôlé pour le respect des limitations de vitesse est (très) élevé, pays européens (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias

Il ressort enfin de l'enquête ESRA que 46 % des Belges estiment que les limitations de vitesse ne sont pas suffisamment contrôlées. Ce qui correspond à la moyenne européenne. En Grèce, le soutien pour davantage de contrôle est le plus élevé (75 %), alors qu'en Suisse et aux Pays-Bas, seul un tiers des personnes interrogées estime que le nombre de contrôles de la vitesse est insuffisant.

Sanctions

Dans tous les pays européens, une amende est infligée en cas de dépassement des limitations de vitesse. Cette sanction sera plus élevée en fonction de la taille de l'infraction. En outre, au-delà d'une certaine vitesse, le permis de conduire sera retiré et, dans certains cas, une peine d'emprisonnement sera prononcée. Dans certains pays, comme la Belgique, il est également possible de suivre un cours de réhabilitation, ciblant spécialement les contrevenants pour excès de vitesse. Bien souvent, la sanction est plus lourde en agglomération que sur l'autoroute et en cas de chantiers routiers, les sanctions infligées sont plus sévères (European Commission, 2018).

En Belgique, l'amende s'élève à 53 € pour un excès de 10 km/h et augmentera de 11 € (sur les routes en agglomération et sur les routes limitées à 30 km/h) ou 6 € (sur les autres routes) pour chaque kilomètre supplémentaire au-delà des 10 km/h. À partir d'un excès de 30 km/h en agglomération et d'un excès de 40 km/h sur les autres routes, le tribunal inflige une amende et le permis de conduire est retiré pour une période déterminée.

Avec ces tarifs d'amende, la Belgique fait partie des pays aux amendes pour excès de vitesse de hauteur moyenne. La France, la Finlande, l'Italie, l'Irlande, l'Espagne, les Pays-Bas et le Royaume-Uni font partie de ce groupe. Toutefois, en France, des peines d'emprisonnement sont infligées. Les pays dont les amendes pour excès de vitesse sont relativement faibles sont notamment l'Allemagne, la Grèce, le Luxembourg, l'Autriche, la Bulgarie, la Croatie, l'Estonie, la Pologne et la Roumanie. Des amendes élevées sont infligées au Danemark, en Suisse, au Portugal, en Espagne et en Norvège. Et en Espagne et en Norvège, des peines d'emprisonnement sont également prononcées (Toma, 2018).

Il ressort de l'enquête ESRA que 29 % des personnes interrogées en Belgique estiment les amendes pour excès de vitesse trop lourdes, ce qui correspond à la moyenne européenne (33 %). En Slovaquie, plus de la moitié des personnes interrogées estiment les sanctions trop lourdes (55 %). Ce pourcentage est également élevé dans les pays voisins que sont les Pays-Bas et la France. En Suède, au Danemark et en Finlande, moins d'un quart des personnes interrogées estiment les peines trop lourdes.

3.1.2.4 Conclusion et points d'attention

Sur la base de la comparaison internationale, nous pouvons tirer les **conclusions** suivantes :

- En raison d'un manque de méthodes uniformes pour les mesures de vitesse, il est difficile de procéder à une comparaison internationale des excès de vitesse sur la base du comportement observé.
- Selon le comportement auto-rapporté, il s'avère qu'en Belgique, on ne roule pas trop vite plus souvent que la moyenne sur les routes en agglomération et sur les autoroutes. En revanche, sur les autres routes hors agglomération, les Belges indiquent plus souvent que la moyenne qu'il leur arrive de rouler trop vite.
- Les attitudes des conducteurs belges par rapport aux excès de vitesse sont en général identiques à la moyenne européenne. Cela ne vaut toutefois pas pour l'acceptabilité sociale et personnelle de l'excès de 20 km/h sur des routes hors agglomération (sauf les autoroutes), pour laquelle la Belgique affiche des performances moins bonnes que la moyenne.
- La norme subjective est également moins bonne en Belgique que dans la plupart des autres pays européens : relativement peu de Belges estiment que leurs connaissances et amis pensent que l'on doit respecter les limitations de vitesse.
- En général, les limites de vitesse en Belgique sont plus faibles que dans la plupart des pays européens. Avec la Suède, la Flandre est la seule à appliquer une limitation générale de 70 km/h sur les routes hors agglomération. Sur l'autoroute également, la limitation de vitesse (120 km/h) est inférieure à la plupart des pays européens et inférieure aux pays limitrophes.
- Contrairement à d'autres pays européens, la Belgique n'applique pas de limitation de vitesse fixe à certaines conditions météorologiques ou à certains moments.
- Moins de la moitié des Belges estiment que les limitations de vitesse sont à des niveaux acceptables et moins de la moitié pensent que les limitations de vitesse peuvent être plus strictes. Les deux pourcentages sont plus faibles que dans la plupart des pays européens.
- Par rapport à d'autres pays européens, la Belgique enregistre un grand nombre d'amendes pour excès de vitesse et le risque subjectif d'être pris est relativement important.
- Comme dans pratiquement tous les pays européens, les systèmes de détection de radars sont interdits en Belgique. Les avertisseurs de radars sont toutefois autorisés, bien que plusieurs pays les aient également interdits.
- Avec les tarifs d'amende en vigueur, la Belgique fait partie des pays dont la sanction pour les excès de vitesse est moyenne. Un tiers des Belges pensent qu'elle est trop lourde, ce qui correspond à la moyenne européenne.

Enfin, de cette comparaison internationale, nous pouvons déduire quelques **points d'attention** pour des mesures futures en Belgique :

- En Belgique, la limitation de vitesse est le plus souvent enfreinte dans des environnements scolaires, sans adaptations infrastructurelles. Cela met en évidence l'importance d'un aménagement de route adapté qui contribue à ce que les conducteurs respectent d'eux-mêmes les limitations de vitesse.
- Dans certains pays, la législation est plus stricte qu'en Belgique pour les systèmes qui avertissent de la présence de contrôles de vitesse.
- Sur les routes hors agglomération en Wallonie, une limitation de vitesse relativement élevée est applicable (90 km/h) par rapport à la Flandre et à ce qui est d'usage dans d'autres pays.
- Des campagnes de sensibilisation peuvent cibler l'amélioration de certaines attitudes face aux excès de vitesse, comme la norme subjective.

3.1.3 Systèmes de protection

Il existe deux types de systèmes de protection : les systèmes de protection actifs sont conçus pour réduire le risque d'un accident, comme l'ISA (Intelligent Speed Adaptation) et l'ESP (Electronic Stability Program), tandis que les systèmes de sécurité passifs n'influencent pas le risque d'accident, mais réduisent seulement la gravité d'un accident pour les usagers. Le présent chapitre traite de l'utilisation de systèmes de protection passifs. De tels systèmes de protection existent pour différents types d'usagers de la route : la ceinture de sécurité et les dispositifs de retenue pour enfants protègent les occupants des voitures et d'autres véhicules motorisés, un casque protège les cyclistes et les conducteurs de deux-roues à moteur tandis que, pour les motocyclistes, des vêtements de protection spécifiques sont disponibles.

3.1.3.1 Prévalence

3.1.3.1.1 Port de la ceinture de sécurité

Sur la base de la **mesure de comportement** « Port de la ceinture de sécurité » (Lequeux & Pelssers, 2018), il s'avère qu'en 2018, en Belgique, 95,0 % des conducteurs ont bouclé leur ceinture de sécurité. Ce pourcentage constitue une grande progression par rapport à la première mesure de comportement de 2003 (52,6 %). Pour les passagers avant, ce pourcentage s'élève à 95,7 % et pour les passagers arrière, il est de 86,3 %. Bien qu'il n'existe aucune mesure de comportement internationale qui applique exactement la même méthodologie, on relève bon nombre de mesures de comportement nationales auxquelles les chiffres belges peuvent être comparés. Dans le projet SafetyNet (Hakkert & Gitelman, 2007) de l'UE, des critères et exigences stricts ont été développés pour l'exécution de mesures du port de la ceinture, afin de garantir leur comparabilité et leur fiabilité (ETSC, 2014).

En Figure 40, le pourcentage de port de la ceinture est comparé entre tous les pays pour lesquels les résultats d'une mesure du port de ceinture étaient disponibles dans la base de données IRTAD. Les pourcentages se rapportent à la mesure de port de la ceinture la plus récente. Pour 18 des 21 pays, la mesure de comportement la plus récente date de 2014 ou ultérieurement. Il se peut qu'il y ait des différences dans la méthodologie appliquée entre les différents pays. Les résultats pour la Grèce (2009), les Pays-Bas (2010) et l'Espagne (2012) sont moins récents. Il ressort de la comparaison que les pourcentages relatifs au port de la ceinture pour le conducteur sont très proches les uns des autres : dans la plupart des pays, plus de 9 conducteurs sur 10 bouclent la ceinture de sécurité. Seules l'Italie (62,7 %) et la Grèce (77,0 %) affichaient des pourcentages plus faibles⁴⁸. La Belgique se situe légèrement au-dessus de la moyenne (92,8 %), mais n'avait, à ce moment-là, pas d'aussi bons résultats que les pays les plus performants, à savoir la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni et la Suède, où le port de la ceinture de sécurité est évalué à 98 % ou plus.

Pour les passagers arrière, le port de la ceinture est inférieur par rapport aux passagers avant dans tous les pays. Les résultats sont également plus éloignés les uns des autres. Certes, avec 86,3 %, la Belgique est dans la moitié supérieure, mais il a encore une marge d'amélioration par rapport aux meilleurs élèves (pays d'Europe du Nord, Allemagne et Royaume-Uni) où 9 occupants sur 10 portent également la ceinture à l'arrière.

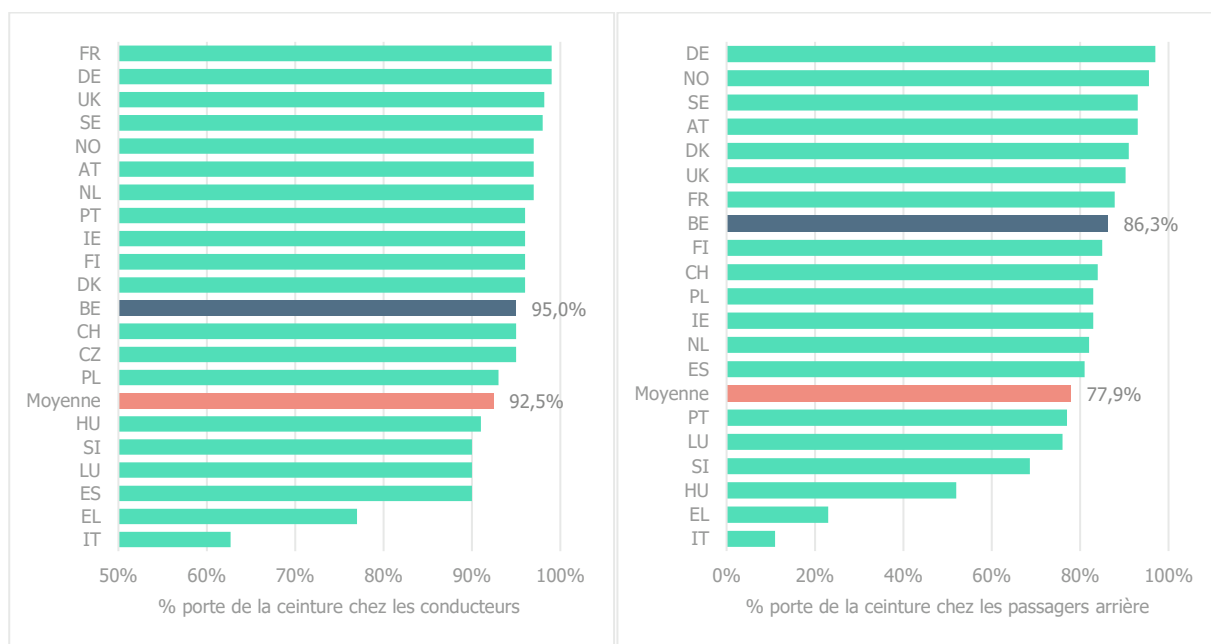


Figure 40 : Pourcentage observé d'automobilistes et de passagers arrière qui portent la ceinture de sécurité, provenant de mesures de comportement nationales (2009-2018), pays européens. Source : IRTAD (2018) & institut Vias (2018)

La Figure 41 compare l'évolution du port de la ceinture de sécurité dans plusieurs pays européens. Pour ce faire, les résultats de la mesure la plus récente ont été comparés avec les résultats de la mesure réalisée cinq ans auparavant. Puisque de telles mesures ne sont pas organisées tous les ans dans tous les pays, il s'agit, pour certains pays, d'une évolution sur 3 ans (Espagne), 4 ans (Norvège) ou 6 ans (Belgique, France, Slovaquie). La Belgique affiche une augmentation relativement importante du port de la ceinture chez les conducteurs (de

⁴⁸ Pour la Grèce, les mesures sont relativement obsolètes. Il se peut que la situation s'y soit améliorée entre-temps.

87 % en 2012 à 95 % en 2018). Seule la Hongrie a connu une augmentation encore plus importante (de 82 % en 2012 à 91 % en 2017). Les pays les plus performants enregistraient déjà des pourcentages de 98 % ou plus en début de décennie.

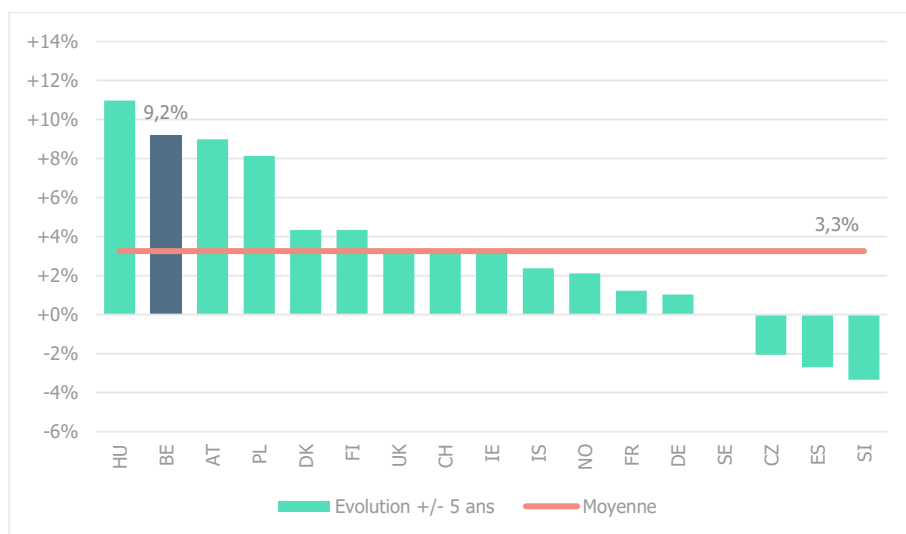


Figure 41 : Évolution sur +/- 5 ans du pourcentage observé d'automobilistes qui portent la ceinture de sécurité, provenant de mesures comportementales nationales, pays européens⁴⁹. Source : IRTAD (2018) & institut Vias (2018)

Par ailleurs, une comparaison peut être faite sur la base du **comportement auto-rapporté** en examinant les résultats de l'enquête ESRA menée dans 20 pays européens en 2015 et 2016. Au cours de cette enquête, il a demandé aux personnes interrogées à quelle fréquence, au cours des 12 derniers mois, elles ont porté la ceinture de sécurité (1) en tant qu'automobilistes, (2) en tant que passager avant dans une voiture et (3) en tant que passager arrière dans une voiture. En tant que passager avant, la Belgique affiche un très bon score : 89 % des Belges affirment porter (presque) toujours la ceinture en tant que conducteur et 92 %, comme passager avant. Seule la Finlande connaît des pourcentages plus élevés (respectivement 92 % et 93 %). 75 % des Belges affirment porter (presque) toujours la ceinture en tant que passager arrière. À ce niveau, la Belgique se situe également au-dessus de la moyenne européenne (62 %). Les quatre pays d'Europe du Nord affichent un score plus élevé.

Trotta et al. (2016) ont examiné la relation entre le comportement auto-rapporté et les résultats des mesures de comportement nationales. Il en est ressorti une corrélation significative entre les deux mesures ($R^2 = 0,63$ pour les occupants avant, $R^2 = 0,92$ pour les occupants arrière). Toutefois, les deux mesures n'affichent pas le même classement, ce qui est dû au fait que les pourcentages sont très proches les uns des autres.

⁴⁹ Aucune évolution ne peut être affichée pour EL, IT, LU, NL et PT du fait que des données ne sont disponibles que pour une seule année.

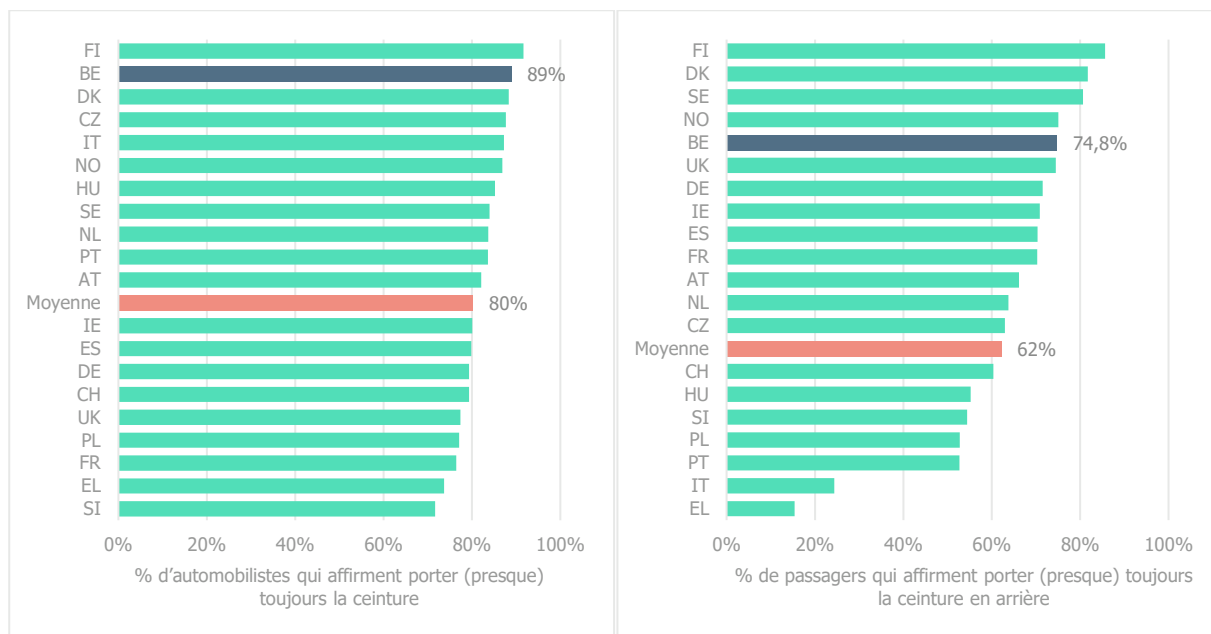


Figure 42 : Port de la ceinture auto-rapporté pour les occupants de voiture : pourcentage d'automobilistes et de passagers qui affirment porter (presque) toujours la ceinture au cours des 12 derniers mois (2015/2016).
Source : ESRA, institut Vias

Port de la ceinture de sécurité

Position de la Belgique :

Au-dessus de la moyenne
Amélioration possible pour port de la ceinture à l'arrière

Pays les plus performants :

Pays d'Europe du Nord (Finlande, Suède, Norvège, Danemark)
Pays d'Europe occidentale (France, Allemagne, Royaume-Uni)

Évolution de la position de la Belgique :

De gros progrès

Pays aux avancées majeures :

Hongrie, Autriche, Pologne

3.1.3.1.2 Utilisation de dispositifs de retenue pour enfants

Sur la base de la **mesure de comportement** selon l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants (Schoeters & Lequeux, 2018), il s'avère qu'en 2017, en Belgique, seulement 23 % des enfants de moins de 1m35 étaient attachés correctement à un dispositif de retenue pour enfants adapté. Les enfants sont bel et bien attachés en grande majorité dans un dispositif de retenue pour enfants ou avec la ceinture de sécurité. Toutefois, on relève dans bien des cas (60 %) une erreur d'installation (par ex. une ceinture torsadée, des sangles pas assez serrées, une installation dans le mauvais sens). En outre, les enfants sont souvent (14 %) installés dans un siège qui n'est pas adapté à leur poids ou à leur taille, ou ils sont attachés trop vite, uniquement avec la ceinture de sécurité. Dans 10 %, il n'y a même aucun dispositif de retenue.

Il existe plusieurs études observationnelles sur l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants dans d'autres pays, mais la méthodologie varie énormément. La plupart des études concluent qu'un tiers (entre 20 et 50 %) des enfants sont correctement attachés et que 15 à 30 % sont installés dans un dispositif inapproprié. Ce qui est similaire aux résultats issus de la mesure de comportement belge (Willis et al., 2004; Hummel et al., 2009; Lalande et al., 2003; Ledon, 2010; Piot, 2008; Vesentini & Willems, 2007).

Sur la base du **comportement auto-rapporté**, nous constatons que, dans l'enquête ESRA, en moyenne 63 % des personnes interrogées affirment que lorsqu'elles transportent des enfants, ils sont (presque) toujours fixés correctement dans un dispositif de retenue pour enfants adapté (Figure 43). La Belgique affiche des performances supérieures à cette moyenne, avec 76 %. Les pays aux pourcentages les plus élevés sont la Hongrie (83 %), le Danemark (80 %) et la Slovaquie (80 %). Il est toutefois ressorti de la mesure de

comportement belge selon l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants que de nombreux conducteurs (74 %) ne savaient pas qu'ils n'avaient pas fixé l'enfant correctement ou que l'enfant était assis dans un siège inadapté.

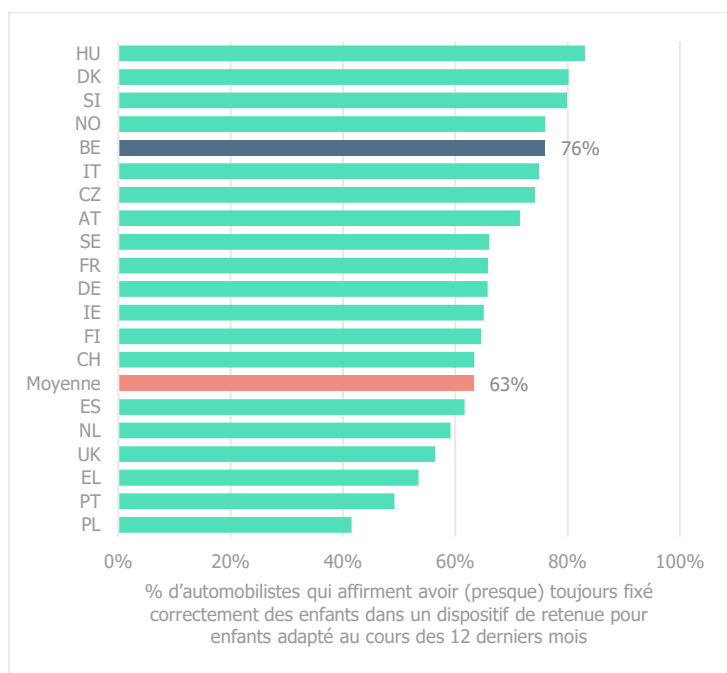


Figure 43 : Utilisation auto-rapportée de dispositifs de retenue pour enfants chez les automobilistes : pourcentage d'automobilistes qui affirment avoir (presque) toujours fixé correctement des enfants dans un dispositif de retenue pour enfants adapté au cours des 12 derniers mois (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias

En outre, une comparaison peut également être réalisée du nombre d'enfants qui décèdent comme passagers d'une voiture (Figure 44). Les passagers de voiture entre 0 et 12 ans représentent 1,0 % du nombre total de tués 30 jours en Belgique, ce qui correspond à la moyenne européenne. En raison de faibles nombres, trois années ont été combinées dans la comparaison. À Malte, en Norvège et en Slovaquie, aucun décès n'a été recensé chez les enfants en tant que passagers de voiture au cours des trois dernières années.

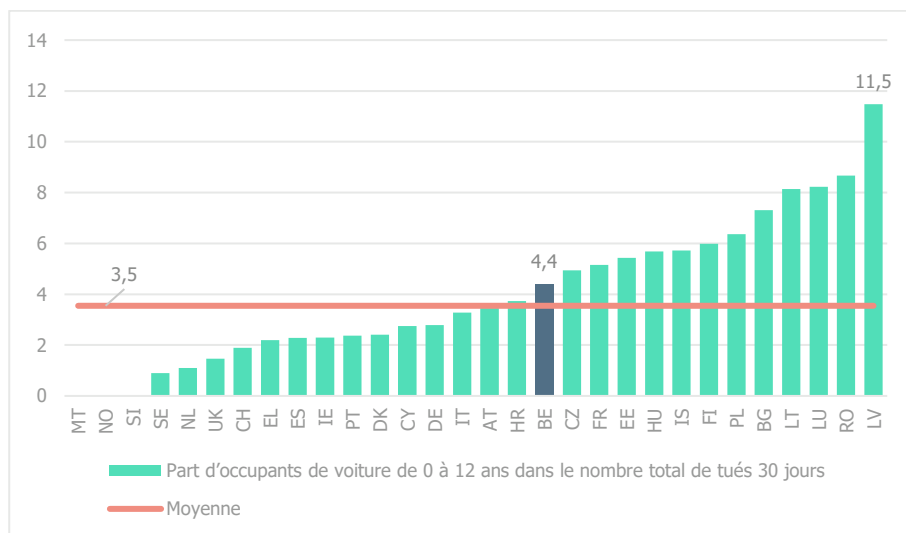


Figure 44 : Part d'occupants de voiture de 0 à 12 ans dans le nombre total de tués 30 jours, pays européens (2014-2016⁵⁰). Source : CARE & Statbel

3.1.3.1.3 Port du casque et combinaison de protection

Il existe peu de données quant au port du casque en vélo, en cyclomoteur ou en moto sur la base d'études observationnelles. En Belgique, en 2013, une **mesure de comportement** a été réalisée selon le port du

⁵⁰ 2013-2015 pour BG, EE, LT et 2012-2015 pour IE

casque et le port d'une combinaison de protection par les cyclomotoristes et motocyclistes dans la Région de Bruxelles-Capitale. Il en est ressorti que presque tous les conducteurs et passagers observés portaient un casque (99,3 %) et que 78,5 % des motocyclistes et des passagers portaient la combinaison de protection requise. Des mesures de comportement du port de casque chez les motocyclistes et les cyclomotoristes ont été réalisées au Danemark, au Luxembourg, en Irlande, en Italie, en Pologne, en Espagne, en Suède et en Suisse et les résultats les plus récents sont également tous arrivés dans la région de 100 % (IRTAD, 2018).

De plus, il est possible de faire usage du **comportement auto-rapporté** de l'enquête ESRA (Figure 45). L'enquête a démontré qu'en moyenne 6 % des cyclomotoristes et des motocyclistes affirment ne (pratiquement) jamais porter de casque. Le pourcentage le plus élevé est relevé aux Pays-Bas (12 %), où il n'y a pas d'obligation de casque pour les cyclomotoristes (cyclomoteur de classe A en Belgique). En revanche, au Danemark, aucune personne interrogée n'affirme ne jamais porter de casque sur un cyclomoteur ou une moto. La Belgique fait mieux que la moyenne européenne avec 5 % des personnes interrogées qui affirment ne (pratiquement) jamais porter de casque sur un cyclomoteur ou une moto. Le pourcentage de cyclistes ne portant jamais de casque est bien plus important pour tous les pays : en moyenne, 50 % des personnes interrogées qui utilisent le vélo affirment ne jamais porter de casque. Le pourcentage le plus élevé de personnes ne portant pas de casque est également recensé aux Pays-Bas (80 %) et le plus faible, au Royaume-Uni (25 %). La Belgique fait partie du top 3 des personnes ne portant pas de casque avec 68 % des personnes interrogées qui affirment ne jamais porter de casque de vélo.

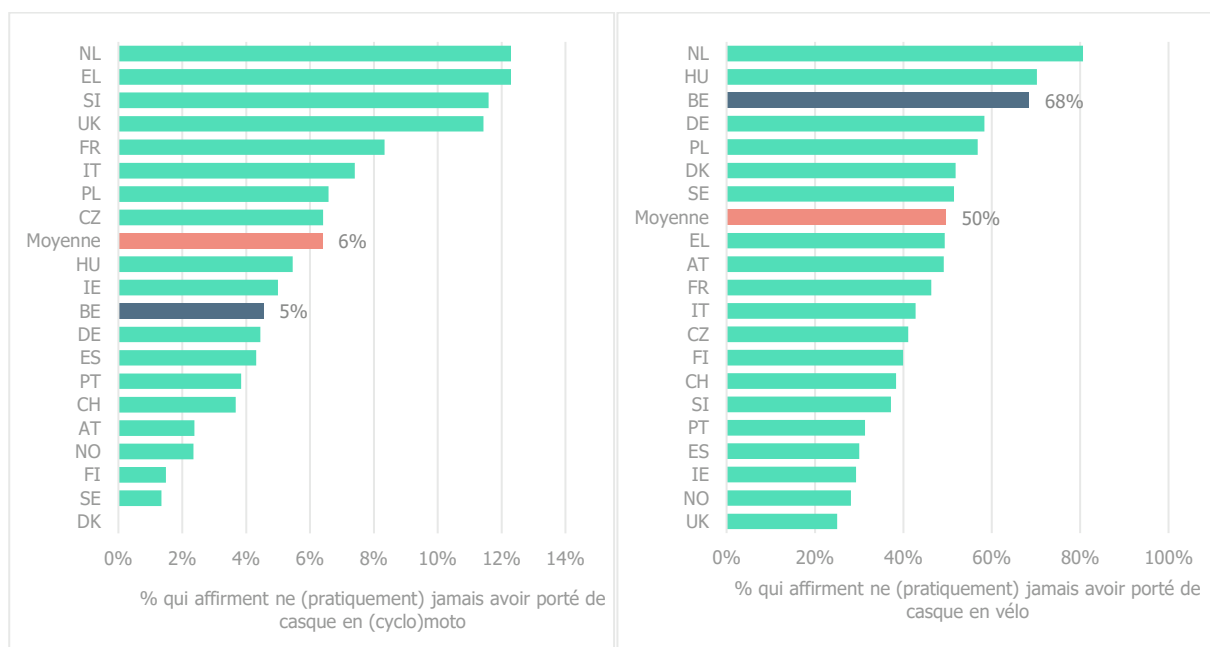


Figure 45 : Utilisation auto-rapportée d'un casque chez les cyclomotoristes, les motocyclistes et les cyclistes : pourcentage de cyclomotoristes, de motocyclistes et de cyclistes qui affirment ne (pratiquement) jamais avoir porté de casque au cours de 12 derniers mois (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias

3.1.3.2 Contexte structurel

L'enquête ESRA a sondé certaines attitudes relatives à l'utilisation de la **ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants**. Il est ressorti de cette enquête que les Belges présentent une attitude relativement positive, par rapport aux autres Européens, quant au port de la ceinture de sécurité ou la fixation adéquate des enfants.

Par exemple, seulement 4 % des Belges estiment acceptable de ne pas porter la ceinture de sécurité à l'avant, 8 % estiment qu'il est acceptable de ne pas porter la ceinture de sécurité à l'arrière et seulement 1,5% estime qu'il est acceptable de ne pas attacher les enfants en voiture. La Belgique affiche en l'occurrence à chaque fois de meilleurs scores que la moyenne européenne (12 %, 6 % et 3 % respectivement). Dans les pays les moins performants, à savoir l'Italie et la Grèce, on relève également une acceptabilité élevée du non-port de la ceinture de sécurité à l'avant (7 %) et à l'arrière (respectivement 25 % et 23 %). C'est également en Grèce et en Italie que l'acceptabilité sociale, à savoir ce que l'on pense que la plupart des autres estiment acceptable, de ne pas porter la ceinture de sécurité ou de ne pas attacher les enfants est remarquablement élevée.

En outre, seulement 7 % des Belges affirment qu'ils ne voient pas la nécessité de porter la ceinture de sécurité à l'arrière et 84 % disent qu'ils demandent toujours à leurs passagers de boucler leur ceinture. Pour les deux

affirmations, la Belgique enregistre de bien meilleurs résultats que la moyenne européenne (respectivement 15 % et 80 %). Seule la Finlande a obtenu de meilleurs résultats pour les deux affirmations. De même, en ce qui concerne les dispositifs de retenue pour enfants, la Belgique affiche de très bons résultats pour les affirmations proposées. Ainsi, seulement 6 % des Belges marquent leur accord avec le fait que, pour de courts trajets, il n'est pas vraiment nécessaire d'utiliser le dispositif de retenue pour enfants adéquat (par rapport à une moyenne de 13 %). De même, 94 % des Belges interrogés affirment qu'ils trouvent dangereux de ne pas attacher les enfants en voiture (par rapport à une moyenne de 87 %). Une fois encore, c'est en Finlande que l'on relève le meilleur score pour les deux affirmations. Enfin, 25 % des Belges indiquent que, selon eux, les modes d'emploi des sièges enfant ne sont pas clairs. Ce pourcentage tend vers la moyenne européenne (27 %) et est largement supérieur aux pourcentages relevés au Danemark (10 %) et en Finlande (12 %). Il y a donc encore une marge pour l'amélioration.

3.1.3.3 Mesures

Législation

Ceinture de sécurité et dispositif de retenue pour enfants

Selon la législation européenne, tous les passagers d'une voiture doivent porter leur ceinture de sécurité si leur siège en est équipé. De plus, les enfants de moins de 1m35 doivent être installés dans un dispositif de retenue pour enfants homologué et ajusté à leur poids ou à leur taille. Les sièges installés vers l'arrière ne peuvent pas être placés sur le siège du passager avant, à moins que l'airbag ne soit désactivé. Cette législation a été transposée en droit national par tous les pays de l'Union européenne (European Commission, 2018).

Toutefois, la plupart des pays européens ont une législation plus stricte en ce qui concerne l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants. Alors que les enfants de moins d'1m35 en Belgique doivent obligatoirement être installés dans un dispositif de retenue pour enfants adapté, d'autres pays européens ont tiré ce chiffre jusqu'à 1m50. De même, dans plusieurs pays, les enfants doivent obligatoirement être installés à l'arrière jusqu'à un certain âge (Fundación MAPFRE, 2018). En outre, il ressort de l'enquête ESRA que 66 % des Belges interrogés estiment que les règles en matière de port de la ceinture de sécurité peuvent être plus strictes (Figure 46). Ce qui est plus que la moyenne européenne (60 %).

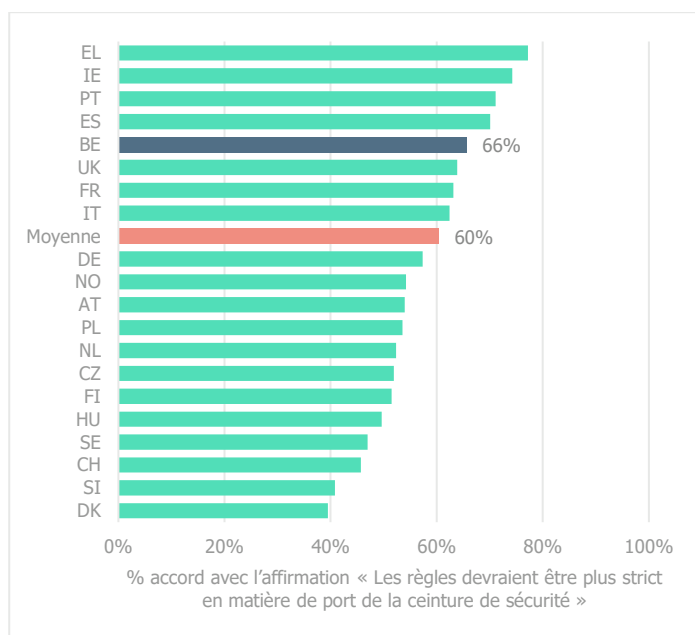


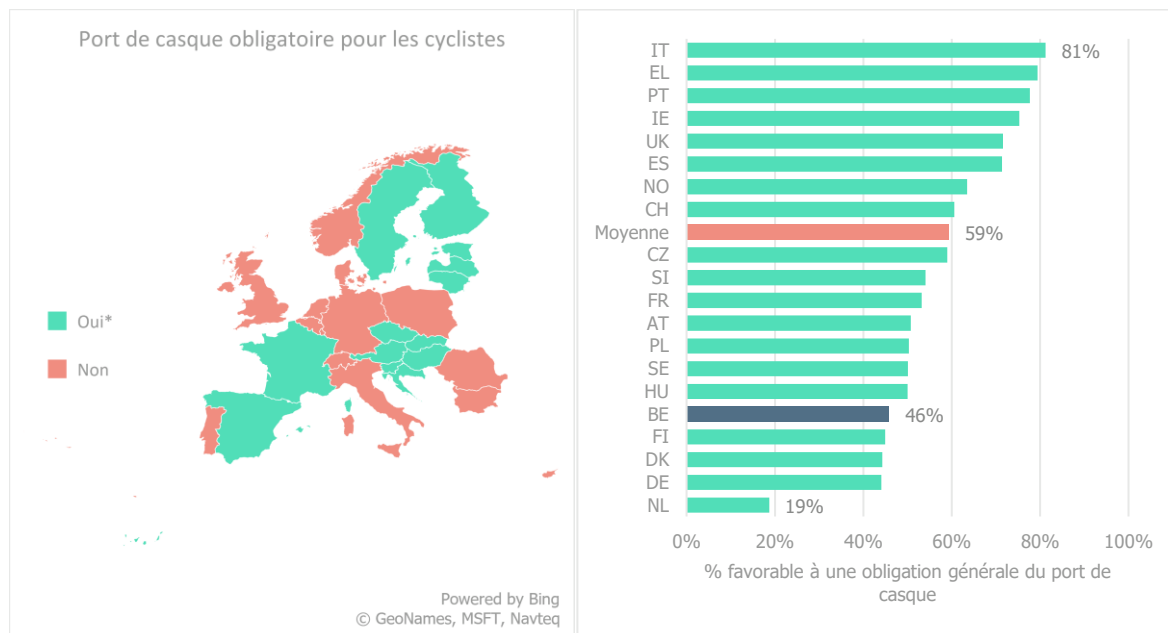
Figure 46 : Pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec l'affirmation « Les règles devraient être plus strictes en matière de port de la ceinture de sécurité » (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias

Port du casque et combinaison de protection

Dans tous les pays de l'Union européenne, il est obligatoire pour les cyclomotoristes et les motocyclistes de porter un casque (European Commission, 2018). Depuis le 1^{er} septembre 2011, la législation belge est adaptée en ce qui concerne la combinaison de protection des motocyclistes. Outre le port du casque, la législation belge prescrit également pour les motocyclistes le port d'une combinaison couvrant les bras et les jambes, de gants et de chaussures montantes jusqu'au-dessus des chevilles. Aucune exigence de qualité n'est applicable

pour le casque. La Belgique est le seul pays qui a explicitement édicté des exigences quant à la combinaison de protection dans sa législation. Seule la France oblige également le port de gants (European Commission, 2018).

L'obligation du port de casque pour les cyclistes n'est pas générale en Europe. 16 pays ont adopté une réglementation par rapport au port du casque de vélo (Figure 47). La plupart des pays limitent cette obligation à un certain âge, allant de 10 ans (Malte) à 18 ans (République tchèque et Lettonie). Par ailleurs, certains pays limitent également l'obligation à des routes hors agglomération (Espagne, Hongrie et Slovaquie). La Finlande applique une obligation générale du port de casque pour les cyclistes, mais son respect n'en est délibérément pas contrôlé (ETSC, 2015). Il ressort de l'enquête ESRA que les Belges n'affichent pas un grand soutien à l'instauration d'une obligation générale de port de casque pour les cyclistes. Seulement 46 % des personnes interrogées y sont favorables, soit moins que la moyenne européenne (59 %). Ce sont dans les pays qui comptent beaucoup de cyclistes et où aucune obligation n'est encore instaurée que le soutien est le plus faible (Pays-Bas, Allemagne et Danemark).



*pour certaines tranches d'âge (AT, CZ, EE, ES, FR, HR, IS, LT, LV, MT, SE, SI, SK), à certains endroits (ES, HU, SK) ou sans contrôle (FI)

Figure 47 : Port de casque obligatoire pour les cyclistes (2015) et soutien à une obligation générale du port de casque (2015/2016). Source : ETSC, 2015 & ESRA, institut Vias

Contrôle et sanctions

Un rapport de l'ETSC (2016) a comparé le niveau de contrôle de l'utilisation de la ceinture de sécurité entre les différents pays en examinant le nombre d'amendes par 1.000 habitants. Bien que ce ne soit pas le critère idéal pour la comparaison du contrôle de la circulation du fait que cet indicateur est également influencé par la prévalence du comportement, il s'agit du seul indicateur disponible dans la plupart des pays et il est admis qu'il est proportionnel au niveau des activités de contrôle. Il ressort de cette comparaison que la Roumanie (23,5), la Croatie (22,8) et la Slovaquie (19,6) affichaient en 2015 le plus grand nombre d'amendes infligées pour le non-port de la ceinture par 1.000 habitants. Ces chiffres sont bien au-dessus du nombre d'amendes en Belgique (7,0). Excepté en Croatie, au Danemark et en Hongrie, il n'y a pas eu d'augmentation du nombre d'amendes enregistrée entre 2010 et 2015. En Belgique, le nombre d'amendes au cours de cette période a diminué de 38 %.

Il est en outre ressorti de l'enquête ESRA que le risque subjectif d'être pris pour le non-port de la ceinture de sécurité en Belgique est inférieur par rapport à la plupart des autres pays européens (Figure 48). Seulement 10 % des Belges interrogés indiquent que le risque d'être contrôlé pour le port de la ceinture de sécurité pendant un trajet en voiture classique est (très) élevé. Ce qui est moins que la moyenne européenne (19 %). Le risque subjectif d'être pris n'est plus faible qu'au Danemark, en Finlande, en Suède et au Royaume-Uni. En revanche, en Pologne, il est très élevé (46 %).

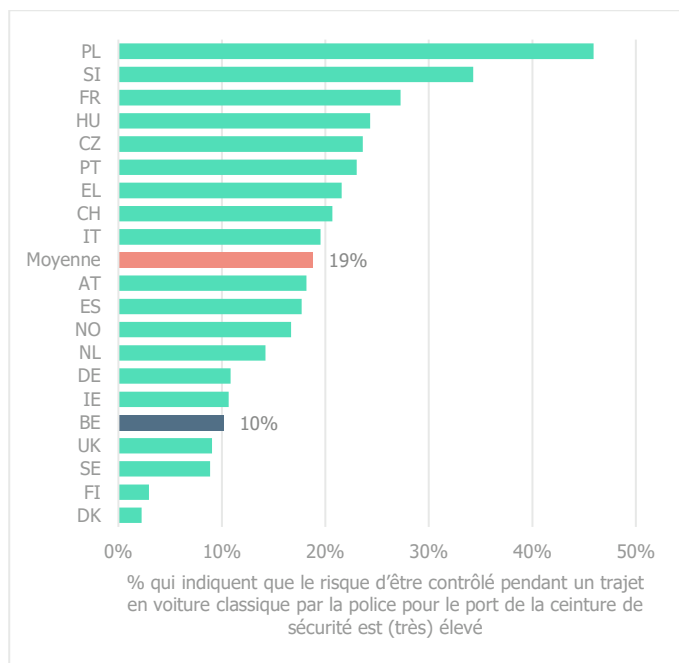


Figure 48 : Risque subjectif d'être pris pour non-port de la ceinture de sécurité : pourcentage de personnes interrogées qui indiquent que le risque d'être contrôlé pendant un trajet en voiture classique par la police pour le port de la ceinture de sécurité est (très) élevé, pays européens (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias

Il semble qu'en Belgique, il y ait un soutien important pour davantage de contrôle : 61 % des Belges interrogés ont répondu lors de l'enquête ESRA qu'ils estiment que les contrôles de port de la ceinture sont trop peu fréquents, ce qui est plus que la moyenne (54 %). Les peines les plus lourdes bénéficient également d'un soutien. En effet, en Belgique, 63 % des personnes interrogées ne marquent pas leur accord avec l'affirmation selon laquelle les peines sont trop lourdes, ce qui correspond à la moyenne (62 %).

Dans la plupart des pays, le non-port de la ceinture de sécurité ou la fixation inadéquate d'un enfant en voiture sont sanctionnés par une perception immédiate et la perte de points. Les montants peuvent varier quelque peu. Le Tableau 4 donne un aperçu des derniers tarifs d'amende applicables dans les pays voisins. Alors que les tarifs d'amende en Allemagne sont très faibles, les tarifs dans les autres pays voisins sont proches de ceux qui sont applicables en Belgique (116 €). Pour la fixation inappropriée des enfants en voiture, l'amende en Belgique est toutefois considérablement plus élevée (174 €).

Tableau 4 : Sanction pour le non-port de la ceinture de sécurité ou la fixation inappropriée des enfants en voiture, BE, DE, UK, FR, NL, LU (2018)

	Perception immédiate	Permis de conduire à points
BE	116 € (adultes) : infraction du 2^e degré 174 € (enfants) : infraction du 3^e degré	NA
DE	30 € (adultes) De 30 à 70 € (enfants)	+0 (adultes) +1 (enfants)
FR	135 € (adultes et enfants)	-3 (adultes et enfants)
LU	145 € (adultes et enfants)	-2 (adultes et enfants)
NL	140 € (adultes et enfants)	NA
UK	100 £ (adultes et enfants)	+0 (adultes et enfants)

Mesures technologiques

Les systèmes de rappel de bouclage de la ceinture de sécurité sont des systèmes d'alarme dans la voiture qui émettent un signal quand un occupant ne boucle pas sa ceinture. Depuis 2009, dans l'Union européenne, il est obligatoire d'installer de tels systèmes pour les places avant d'un véhicule. À compter de 2019, cette obligation est étendue à tous les sièges de la voiture (ETSC, 2018).

Par ailleurs, on note également des développements technologiques qui favoriseront l'utilisation adéquate des dispositifs de retenue pour enfants. Par exemple, à compter de 2011, toutes les voitures neuves devront être équipées du système ISOFIX. Il s'agit d'un système standard simple de fixation de dispositifs de retenue pour enfants à la voiture, qui ne requiert pas l'usage de la ceinture de sécurité. En outre, depuis 2013, des systèmes

de retenue pour enfants « i-Size » sont disponibles sur le marché : ils sont homologués selon des règles plus strictes qui amélioreront la facilité d'utilisation des sièges. Il ressort de la mesure de comportement belge (Schoeters & Lequeux, 2018) que seulement 19 % des dispositifs de retenue pour enfants étaient attachés via ISOFIX, malgré le fait que ce système était présent dans 91 % des voitures. Les sièges « i-Size » sont encore bien moins fréquents (seulement 2 %).

3.1.3.4 Conclusion et points d'attention

Sur la base de la comparaison internationale, nous pouvons tirer les **conclusions** suivantes :

- En Belgique, le pourcentage de port de ceinture des occupants avant a fortement augmenté au cours des 15 dernières années. Avec 95 % des occupants avant qui bouclent leur ceinture, la Belgique est proche des pays les plus performants (Europe de l'Ouest et Europe du Nord).
- Toutefois, avec 86,3 %, il y a encore une certaine marge d'amélioration pour la ceinture de sécurité chez les occupants arrière. Les attitudes sont cependant positives : seul un très faible pourcentage de Belges affirme qu'ils estiment inutile de boucler la ceinture à l'arrière.
- En raison de l'absence de mesures de comportement comparables, il est difficile de comparer la prévalence de la fixation adéquate des enfants dans un dispositif de retenue pour enfants approprié. Sur la base du comportement auto-rapporté, la Belgique se situe au-dessus de la moyenne, mais il ressort de diverses études que les conducteurs sont très mal informés d'une installation inadéquate ou de l'utilisation d'un mauvais siège.
- Bien que la législation pour le port de la ceinture de sécurité dans tous les pays européens soit plus ou moins identique, il y a encore des différences dans la législation relative à l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants. La législation en Belgique se limite aux enfants de 1m35, alors que dans de nombreux pays européens, elle a été élargie à 1m50. De même, la loi permet aux enfants de s'asseoir à l'avant, alors que c'est interdit dans d'autres pays.
- Par ailleurs, relativement beaucoup de Belges indiquent que les instructions des dispositifs de retenue pour enfants ne sont pas toujours claires.
- Le contrôle du port de la ceinture de sécurité a fortement diminué au cours des dernières années en Belgique et est bien moindre que dans certains pays d'Europe de l'Est.
- Pour le non-port de la ceinture de sécurité, l'amende en Belgique est comparable à celle qui est appliquée par les pays voisins, mais pour la non-fixation/fixation inappropriée des enfants, elle est légèrement supérieure.
- Alors qu'en Belgique, très peu de cyclomotoristes et de motocyclistes roulent sans casque, ce n'est pas le cas pour les cyclistes. Tout comme dans d'autres pays où le vélo est un moyen de transport populaire, le port du casque auto-rapporté est relativement faible. Le soutien s'avère également relativement faible pour le port du casque obligatoire.
- La Belgique est le seul pays à appliquer l'utilisation obligatoire d'une combinaison de protection pour les motocyclistes.

Enfin, de cette comparaison internationale, nous pouvons déduire quelques **points d'attention** pour des mesures futures en Belgique :

- Malgré les attitudes relativement bonnes, une amélioration est encore possible pour le port de la ceinture de sécurité à l'arrière. Outre une combinaison de contrôle accru et de sensibilisation, l'obligation européenne d'installer, à compter de 2019, des systèmes de rappel de bouclage de la ceinture de sécurité à tous les sièges dans toutes les voitures neuves contribuera à une augmentation du port de la ceinture de sécurité.
- Pour les dispositifs de retenue pour enfants, la complexité de l'installation semble être un point névralgique. Bien que la plupart des voitures disposent de systèmes ISOFIX qui facilitent l'installation, ceux-ci ne sont pas encore couramment utilisés. Des campagnes d'information peuvent y remédier.
- Dans certains domaines, il y a encore de la place pour un raffermissement de la législation : par exemple, la Belgique n'applique pas le port du casque obligatoire pour les cyclistes. Toutefois, on ne relève pas un grand soutien pour une telle mesure.

3.1.4 Distraction

Par « distraction », l'on entend un glissement de l'attention des activités qui sont essentielles à l'exécution en toute sécurité de la tâche de conduite vers une autre activité concurrente. Le téléphone mobile est l'une des principales sources de distraction. Toutefois, les lecteurs de musique, les systèmes de navigation, d'autres systèmes qui doivent soutenir le conducteur dans la tâche de conduite ou encore, des activités simples comme

manger et boire peuvent distraire les conducteurs (Slootmans & Desmet, 2018). La distraction n'est pas réservée qu'aux conducteurs de véhicules à moteur. Elle touche également les piétons et les cyclistes. Il est essentiel pour eux de maintenir leur attention sur la circulation.

3.1.4.1 Prévalence

La toute dernière **mesure de comportement** en Belgique selon la prévalence de la distraction dans la circulation d'un échantillon représentatif remonte à 2013 (Riguelle & Roynard, 2014). Il est ressorti de cette étude que 8,1 % des conducteurs observés ont exercé une action potentiellement source de distraction pendant la conduite. Chez 3,3 %, il s'agissait de l'utilisation du téléphone mobile et chez 5,2 %, il s'agissait d'autres actions comme la manipulation d'un objet, la commande du tableau de bord ou fumer une cigarette. Chez les conducteurs professionnels (d'utilitaires légers ou de camions), des actions distrayantes ont été plus fréquemment constatées.

Diverses études étrangères ont été menées pour observer l'utilisation du téléphone mobile ou une conception plus large de la distraction. La plupart des études relèvent une prévalence de l'utilisation du téléphone mobile au volant entre 1 et 11 % (European Road Safety Observatory, 2015). Les disparités peuvent s'expliquer par un contexte différent, une méthodologie ou une définition de la distraction utilisée différente (SWOV, 2013).

Par conséquent, la comparaison de la prévalence entre les pays est mieux garantie par le biais du **comportement auto-rapporté**. L'enquête ESRA a sondé la distraction d'utilisateurs de la route vulnérables dans 20 pays européens en demandant aux personnes interrogées si elles ont écouté de la musique avec un casque ou des écouteurs au cours des 12 derniers mois pendant des déplacements à pied ou en vélo. Par ailleurs, elle a sondé la distraction chez les automobilistes en demandant aux personnes interrogées à quelle fréquence elles ont utilisé leur téléphone mobile au volant au cours des 12 derniers mois.

Il est ressorti de cette enquête que la distraction chez les piétons et les cyclistes sous la forme de musique dans un casque est moins fréquemment rapportée en Belgique que dans les autres pays européens. Seuls 26 % des personnes interrogées affirment qu'il leur arrive d'écouter de la musique en tant que piéton, ce qui est le pourcentage le plus faible de l'ensemble des pays européens. Chez les cyclistes, ce pourcentage s'élève à 23 %, ce qui place la Belgique en 17^e position. Les pays où ces formes de distraction sont fréquemment rapportées sont l'Espagne, la Norvège, la Grèce et l'Irlande. Outre notre pays, la Hongrie, la République tchèque et l'Autriche connaissent également de faibles chiffres de prévalence.

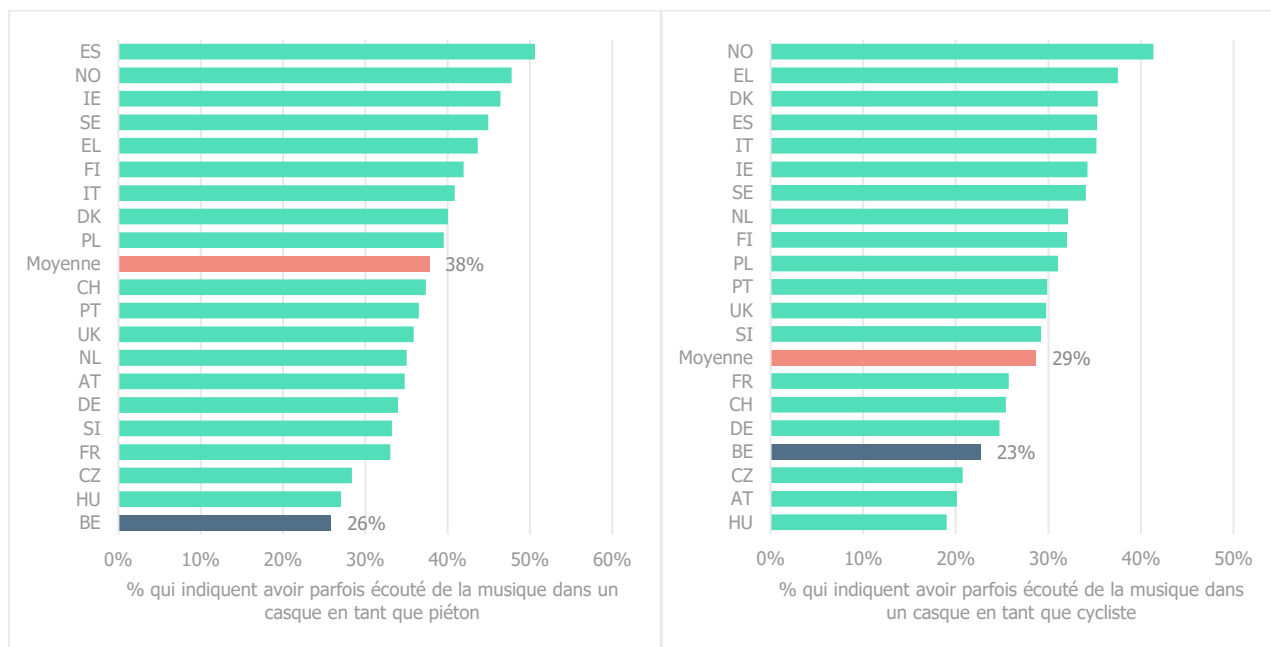


Figure 49 : Distraction auto-rapportée chez les usagers de la route vulnérables : pourcentage de piétons ou de cyclistes qui indiquent avoir parfois écouté de la musique dans un casque au cours des 12 derniers mois (2015/2016).
Source : ESRA, institut Vias

De même, en ce qui concerne le téléphone au volant chez les automobilistes, la Belgique affiche des pourcentages de prévalence auto-rapportée relativement faibles par rapport à d'autres pays européens. En ce qui concerne les appels avec kit mains libres (41 %) et les appels sans kit mains libres (28 %), la Belgique figure dans le top quatre des pays au plus faible pourcentage de personnes interrogées qui indiquent le faire.

quelquefois. Les pays voisins, à savoir les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la France, présentent également de faibles prévalences pour le téléphone (avec ou sans kit mains libres) au volant.

Toutefois, la Belgique dégringole dans le classement si l'on tient compte de la consultation ou de l'envoi de messages avec le téléphone mobile : avec 37 % de personnes interrogées qui affirment lire parfois un message au volant et 27 % qui affirment envoyer un message, la Belgique est proche de la moyenne européenne. Le Royaume-Uni et les Pays-Bas figurent encore parmi les meilleurs élèves, comme la Hongrie, la Pologne et l'Allemagne. Toutefois, les voisins français s'établissent également vers la moyenne européenne voire au-dessus. Tant pour les appels téléphoniques que la consultation ou l'envoi de messages, les taux de prévalence les plus élevés sont relevés dans les pays du Nord, en Italie et en Grèce.

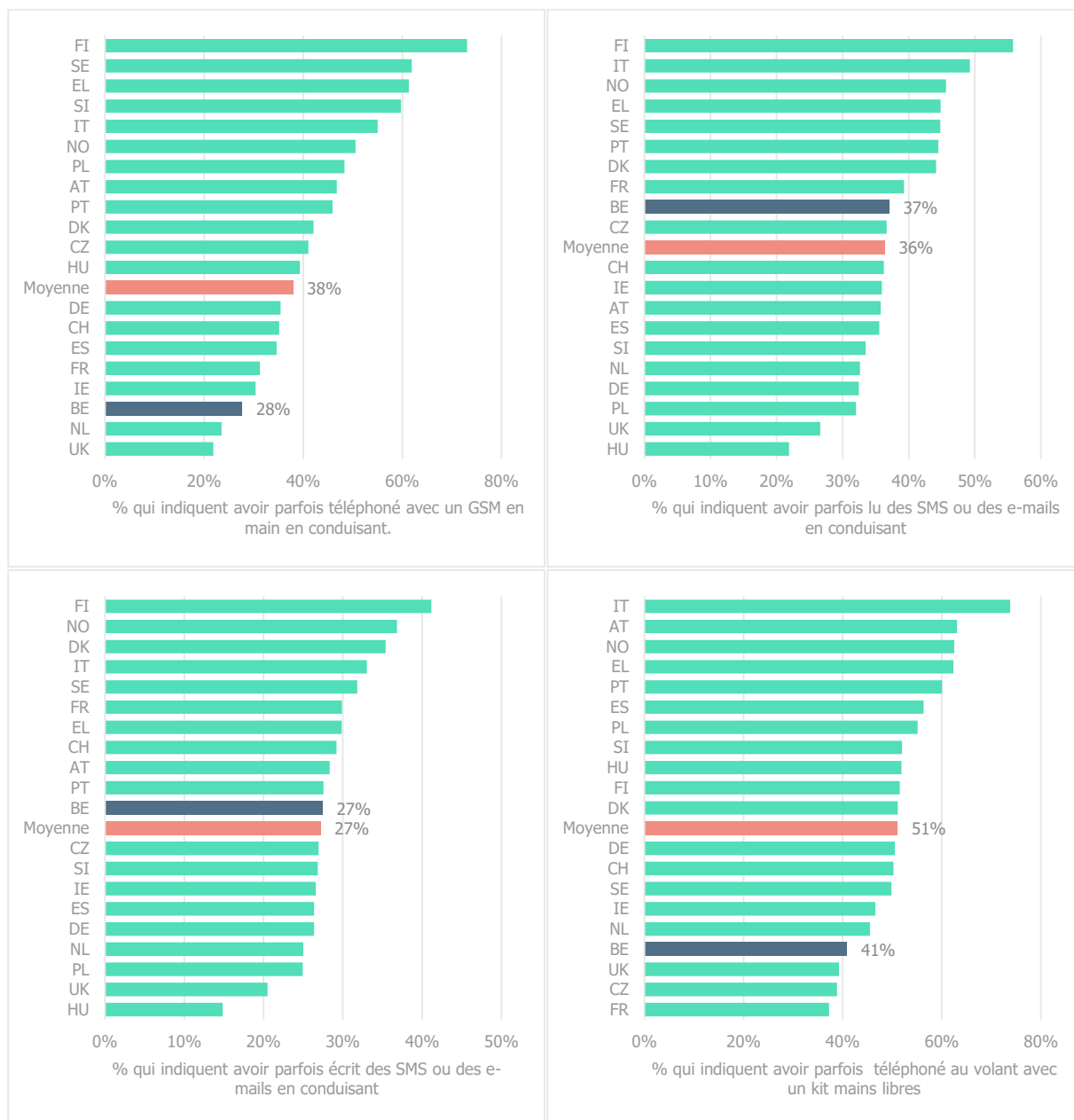


Figure 50 : Distraction auto-rapportée chez les automobilistes : pourcentage d'automobilistes qui indiquent avoir parfois utilisé le téléphone mobile au volant au cours des 12 derniers mois (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias

Utilisation du téléphone mobile au volant

Position de la Belgique :

Appels : parmi les pays les plus performants
Consultation et envoi de messages : dans la moyenne

Pays les plus performants :

Pays d'Europe de l'Ouest (Royaume-Uni, Pays-Bas, Allemagne)

3.1.4.2 Contexte structurel

Bien que la prévalence auto-rapportée des appels avec kit mains libres en Belgique soit inférieure à la moyenne, le pourcentage des Belges interrogés qui estiment cela acceptable est toutefois supérieur (41 %) à la moyenne européenne (38 %). Ce n'est pas le cas pour les appels sans kit mains libres au volant qui ne sont jugés acceptables que par 3% des Belges, la moyenne européenne étant de 7 %. En outre, en ce qui concerne l'acceptabilité de taper un message ou de consulter les réseaux sociaux au volant, la Belgique figure parmi les 7 pays où ce comportement est jugé le moins acceptable.

À la question de savoir ce que l'on pense que les autres jugent acceptable, une grande partie des Belges interrogés ont affirmé que des appels avec un kit mains libres sont acceptés par les autres (47 %), soit un pourcentage égal à la moyenne européenne. Pour les autres formes de distraction, la perception de ce que les autres jugent acceptable chez les Belges interrogés était inférieure à la moyenne européenne. Plus précisément, la norme sociale perçue a également été sondée : la moitié des Belges marquent leur accord avec l'affirmation « Il arrive à pratiquement tous les automobilistes de passer, de temps à autre, un appel au volant sans kit mains libres ». Ce pourcentage est identique à la moyenne européenne. Pour cette affirmation, le Royaume-Uni et les Pays-Bas affichent les pourcentages les plus bas : seul un tiers des personnes interrogées ont marqué leur accord avec cette affirmation.

En ce qui concerne la perception du risque, 91 % des Belges interrogés marquent leur accord avec l'affirmation « Les personnes qui appellent au volant sans kit mains libres courent davantage de risque d'être impliquées dans un accident » (Figure 51). La Belgique affiche ainsi la perception du risque la plus élevée des 20 pays européens qui ont participé à l'enquête. En outre, 80 % des Belges marquent leur accord avec l'affirmation « Mon attention pour le trafic diminue quand je téléphone au volant avec un kit mains libres », ce qui positionne la Belgique à la cinquième place. La perception du risque par rapport aux appels avec kit mains libres est plus faible : 57 % des Belges interrogés ont marqué leur accord sur le fait que leur attention est réduite. Les disparités entre les pays par rapport à cette affirmation sont très faibles.



Figure 51 : Perception du risque par rapport aux appels sans kit mains libres au volant : pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec l'affirmation « Les personnes qui appellent au volant sans kit mains libres courent davantage de risque d'être impliquées dans un accident » (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias

3.1.4.3 Mesures

Législation

Tous les pays de l'Union européenne ont interdit l'utilisation du téléphone mobile sans kit mains libres au volant. Avant mars 2018, la Suède était le seul pays où l'utilisation du téléphone mobile sans kit mains libres n'était pas explicitement interdite (Löfren, 2017). Dans tous les pays de l'Union européenne, il est toutefois autorisé d'appeler avec un kit mains libres. Toutefois, en France, en Espagne et au Portugal, un conducteur ne peut utiliser de casque ou d'écouteurs pour appeler avec un kit mains libres ou écouter de la musique (Commission européenne, 2018 et CNN, 2017). Une interdiction totale d'appeler avec kit mains libres existe en Australie et dans plusieurs États des États-Unis (European Road Safety Observatory, 2018).

Le projet européen SMART (Janitzek et al., 2009) a examiné la mesure dans laquelle d'autres formes de distraction sont prévues dans la législation nationale. Il ressort de l'étude que tous les pays disposaient d'une législation générale qui stipule que les conducteurs ont la responsabilité de rester attentifs pendant la conduite et d'une législation spécifique ciblant l'utilisation de téléphones mobiles. En outre, certains pays ont également une législation plus spécifique pour d'autres formes de distractions, comme les systèmes de navigation, les lecteurs de musique, les téléviseurs ou les lecteurs de vidéo. Ce n'est pas le cas en Belgique. Le Tableau 5 présente une vue d'ensemble. Aujourd'hui, l'étude a déjà 10 ans. Il se peut qu'elle soit obsolète sur certains points.

Tableau 5 : Portée de la législation nationale sur la distraction, pays européens. Source : Janitzek et al., 2009

	Téléphone mobile	Systèmes de navigation	Lecteurs de musique	Téléviseurs/lecteurs de vidéo
AT	Spécifique	Aucune	Aucune	Générale
BE	Spécifique	Aucune	Aucune	Aucune
BG	Spécifique	Aucune	Aucune	Aucune
CH	Spécifique	Générale	Générale	Générale
CY	Spécifique	Spécifique	Aucune	Spécifique
CZ	Spécifique	Générale	Aucune	Aucune
DE	Spécifique	Générale	Générale	Générale
DK	Spécifique	Générale	Aucune	Aucune
EE	Spécifique	Aucune	Aucune	Générale
EL	Spécifique	Générale	Spécifique	Spécifique
ES	Spécifique	Spécifique	Spécifique	Spécifique
FI	Spécifique	Spécifique	Spécifique	Spécifique
FR	Spécifique	Générale	Générale	Spécifique
HU	Spécifique	Aucune	Aucune	Aucune
IE	Spécifique	Aucune	Aucune	Aucune
IS	Spécifique	Aucune	Aucune	Aucune
IT	Spécifique	Générale	Générale	Générale
LT	Spécifique	Aucune	Aucune	Aucune
LU	Spécifique	Spécifique	Spécifique	Aucune
LV	Spécifique	Aucune	Aucune	Aucune
MT	Spécifique	Générale	Spécifique	Aucune
NL	Spécifique	Générale	Aucune	Générale
PL	Spécifique	Aucune	Aucune	Aucune
PT	Spécifique	Générale	Spécifique	Générale
RO	Spécifique	Aucune	Aucune	Aucune
SE	Spécifique ⁵¹	Aucune	Aucune	Aucune
SI	Spécifique	Générale	Générale	Générale
SK	Spécifique	Générale	Générale	Générale
UK	Spécifique	Générale	Aucune	Spécifique

⁵¹ En 2018, la Suède a également intégré une interdiction spécifique dans sa législation visant l'utilisation d'un téléphone mobile au volant.

Contrôle

L'utilisation d'un téléphone mobile ou de toute autre source de distraction est difficile à contrôler. En effet, il est difficile de détecter de l'extérieur du véhicule si le conducteur utilise ou non un appareil mobile qui le distrait dans sa tâche de conduite. Il n'est donc pas évident de contrôler la distraction dans la circulation de façon automatique (ETSC, 2010), même si, par exemple, des projets pilotes sont déjà menés aux Pays-Bas avec des radars spéciaux en mesure d'enregistrer si les automobilistes tiennent le téléphone mobile en main (RTL, 2018).

Un rapport de l'ETSC (2016) a comparé le niveau de contrôle de l'utilisation du téléphone mobile entre 17 pays européens en examinant le nombre d'amendes par 1.000 habitants. Bien que ce ne soit pas le critère idéal pour la comparaison du contrôle de la circulation, du fait que cet indicateur est également influencé par la prévalence du comportement, il s'agit du seul indicateur disponible dans la plupart des pays et il est admis qu'il est proportionnel au niveau des activités de contrôle. Il ressort de cette comparaison que l'Autriche (12,7), Chypre (12,0) et la Belgique (9,7) affichaient en 2015 le plus grand nombre d'amendes infligées pour l'utilisation d'un téléphone mobile par 1.000 habitants. Ces chiffres de contrôle sont toutefois bien inférieurs à ceux de la conduite sous l'influence de l'alcool ou de l'excès de vitesse. La plupart des pays connaissent une diminution par rapport à 2010 : seuls le Danemark, la Roumanie, la Lituanie, la Croatie et la Pologne affichent une augmentation du nombre d'amendes par 1.000 habitants.

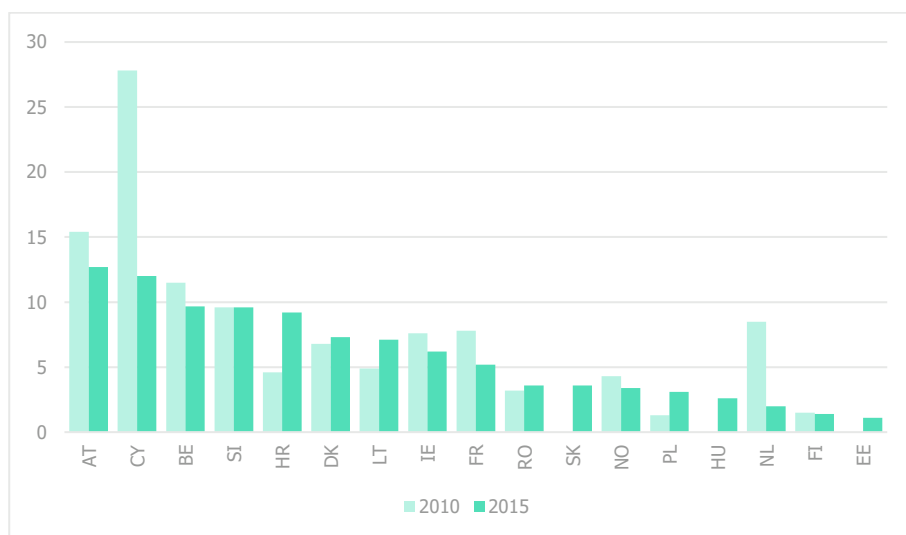


Figure 52 : Nombre d'amendes pour l'utilisation du téléphone au volant par 1.000 habitants, pays européens (2015)
Source : ETSC, 2016

Sanctions

Le club automobile allemand ADAC a dressé un aperçu des amendes infligées pour l'utilisation illégale du téléphone mobile au volant dans les différents pays européens (ADAC, 2017). En Belgique, l'utilisation du téléphone mobile sans kit mains libres constitue une infraction du deuxième degré et est passible d'une amende de 116 €. Les tarifs d'amende les plus élevés sont relevés aux Pays-Bas (230 €), au Royaume-Uni (225 €), au Danemark et en Espagne (200 €). En outre, en Suède, en Italie, en Norvège, en France, en Roumanie, au Portugal et en Slovaquie, les tarifs d'amende sont plus élevés qu'en Belgique. Chez les voisins allemands, l'amende s'élève à 100 € et à 74 € au Luxembourg. Les amendes les plus faibles sont relevées en Islande (40 €), en Bulgarie (25 €) et en Lettonie (15 €).

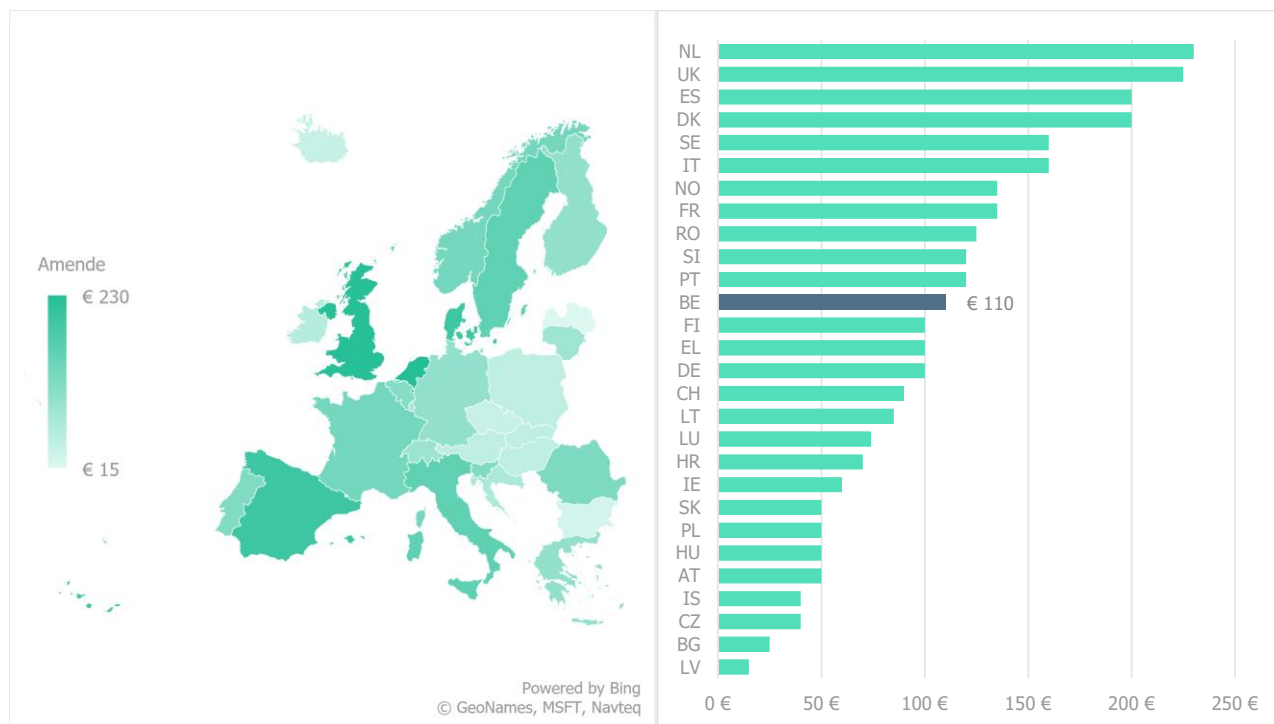


Figure 53 : Tarifs d'amende pour l'utilisation du téléphone mobile au volant sans kit mains libres, pays européens (2017).
Source : ADAC, 2017

3.1.4.4 Conclusion et points d'attention

Sur la base de la comparaison internationale, nous pouvons tirer les **conclusions** suivantes :

- On recense en Belgique moins de piétons ou de cyclistes qui écoutent de la musique qu'en moyenne dans les autres pays européens.
- En Belgique, 41 % des personnes interrogées affirment qu'il leur arrive de téléphoner avec un kit mains libres au volant et 28 % affirment qu'elles téléphonent parfois au volant sans kit mains libres. La Belgique fait ainsi partie des meilleurs élèves.
- En ce qui concerne la consultation et la rédaction de messages sur un téléphone mobile au volant, la prévalence auto-rapportée en Belgique avoisine la moyenne européenne.
- Les pays voisins, à savoir les Pays-Bas, le Royaume-Uni et l'Allemagne, comptent parmi les meilleurs élèves en ce qui concerne l'utilisation auto-rapportée du téléphone mobile au volant, tandis que les pays de l'Europe du Nord, la Grèce et l'Italie font partie des pays les moins performants.
- Les Belges jugent l'utilisation du téléphone au volant généralement moins acceptable que la plupart des autres Européens, à l'exception des appels avec kit mains libres que les Belges jugent acceptables à 41 %, soit plus que la moyenne européenne.
- En ce qui concerne la perception du risque, la Belgique figure parmi les meilleurs élèves en matière d'appels sans kit mains libres, mais parmi les pays les moins performants en termes de perception du risque des appels avec kit mains libres.
- La moitié des Belges pensent que presque tous les automobilistes appellent de temps en temps au volant sans kit mains libres. Ce qui est plus que dans les pays les plus performants, à savoir les Pays-Bas et le Royaume-Uni.
- En Belgique, la législation se limite à une interdiction de l'utilisation du téléphone mobile sans kit mains libres. D'autres appareils sources de distraction ou l'extension à d'autres usagers de la route ne sont pas prévus par la loi.
- Dans la plupart des pays, le contrôle de l'utilisation du téléphone mobile au volant est relativement faible par rapport aux autres infractions au législateur. Par rapport à d'autres pays, le nombre d'amendes pour 1.000 habitants en Belgique est élevé.
- En Belgique, l'utilisation du téléphone mobile au volant est passible d'une amende de 116 €, soit dans la moyenne.

Enfin, de cette comparaison internationale, nous pouvons déduire quelques **points d'attention** pour des mesures futures en Belgique :

- Malgré les attitudes relativement bonnes, une amélioration est encore possible pour la perception du risque relatif aux appels avec kit mains libres.
- La distraction au volant reste un défi majeur, en particulier compte tenu des possibilités d'application et de l'utilisation des smartphones sans cesse croissantes.

3.1.5 Aptitude à conduire

Par « aptitude à conduire », l'on entend les exigences médicales et fonctionnelles, y compris physiques et cognitives, pour pouvoir conduire un véhicule. Récemment, la définition suivante a été avancée : « la condition ou l'état dans lequel une personne dispose de fonctions physiques, visuelles et cognitives efficaces, et n'induisant aucune contre-indication d'ordre médical ou comportemental » (CIECA Fit to Drive meeting, Londres, juillet 2018). La précision suivante a également été apportée : « l'absence de tout trouble fonctionnel (sensoriel, perceptif, cognitif ou psychomoteur), de conditions médicales ou d'aspects de la personnalité qui limitent, de façon drastique, la capacité individuelle, d'une part, à maîtriser le véhicule de façon adéquate et, d'autre part, à respecter toutes les règles et prescriptions routières, ou qui induisent d'une autre façon un risque d'accident plus élevé (adapté de Transportation Research Board, 2016). Chez les conducteurs qui souffrent d'un ou de plusieurs troubles médicaux, l'aptitude à conduire peut se voir compromise, ce qui accroît l'insécurité routière.

3.1.5.1 Prévalence

Il existe peu de données sur la prévalence des conducteurs inaptes à conduire. Les décisions relatives aux évaluations de l'aptitude à conduire ne sont généralement pas centralisées et, dans la plupart des pays, une évaluation n'est en outre pratiquée que s'il est question de troubles médicaux déterminés. En Espagne, des chiffres sont toutefois disponibles. Tous les conducteurs qui demandent ou renouvellent un permis de conduire y sont soumis à une évaluation de l'aptitude à conduire. En 2017, 3.348.312 conducteurs ont été évalués quant à leur aptitude à conduire. 1,52 % de conducteurs ont alors été déclarés inaptes. L'invalidité est essentiellement attribuée à un dysfonctionnement d'ordre perceptif. En comparaison, en 2017, le pourcentage des déclarations d'inaptitude à conduire au service CARA de l'institut Vias était de 10 %. Les motifs de référencement ne sont bien sûr pas comparables entre le système espagnol et le système belge.

3.1.5.2 Contexte structurel

Les troubles médicaux qui limitent l'aptitude à conduire sont plus fréquents chez les usagers de la route plus âgés. Outre le déclin moteur, visuel et cognitif bien souvent associé au vieillissement, on relève également diverses maladies chroniques qui surviennent plus souvent chez les seniors, comme les maladies cardiovasculaires, le diabète ou la maladie d'Alzheimer (Ranchet, Lequeux, & Temmerman, 2018). En raison de la croissance démographique et du vieillissement de la population, on prévoit une augmentation du nombre de seniors titulaires d'un permis de conduire (Koppel & Berecki-Gisolf, 2015). En 2015, la part des personnes de plus de 65 ans au sein de la population belge était de 18 %. Sur la base de projections d'Eurostat (2018), cette proportion est estimée à 25 % pour l'horizon 2050 (Figure 54). Soit un chiffre légèrement inférieur au chiffre de l'Europe dont la part augmentera pour passer de 19 % en 2015 à 28 % en 2050. En 2015, l'Italie, l'Allemagne et la Grèce enregistraient la plus grande population de plus de 65 ans (plus de 20 %). En 2050, plus d'un tiers des populations grecque, portugaise et italienne aura 65 ans ou plus.

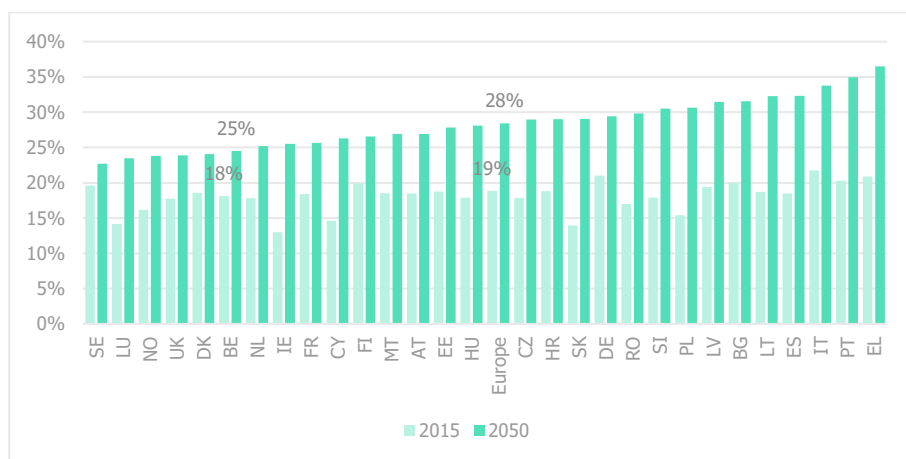


Figure 54 : Part des 65 ans ou plus dans la population en 2015 et projections pour 2050, pays européens. Source : Eurostat

3.1.5.3 Mesures

Législation

Au niveau européen a été adoptée une directive⁵² qui impose certaines conditions au renouvellement ou à l'obtention du permis de conduire, même pour les personnes avec des troubles médicaux spécifiques. Cette directive prescrit que les candidats au permis de conduire (pour le groupe 1, à savoir les catégories A, A1, A2, AM, B, B1 et BE) doivent passer un examen médical s'il s'avère qu'ils sont atteints d'une ou de plusieurs incapacités mentionnées à l'annexe III de cette directive. L'annexe III décrit les normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite d'un véhicule à moteur. Bien que cette directive soit obligatoire pour tous les États membres de l'Union européenne et doive être transposée dans la législation nationale, il existe de grandes disparités entre les pays au niveau des procédures pour l'évaluation de l'aptitude à conduire, de l'âge pour la première évaluation, des périodes de renouvellement et du rôle et de la responsabilité des médecins dans la décision d'aptitude à conduire (Ranchet, Lequeux, & Temmerman, 2018).

Évaluation d'aptitude à conduire

En Belgique, l'obtention et la conservation d'un permis de conduire du groupe 2 (transport professionnel) sont conditionnées à un examen médical qui a lieu au moins tous les 5 ans. Pour un permis de conduire du groupe 1 (transport non professionnel), aucun examen médical explicite n'est requis. Le permis de conduire est émis après une déclaration médicale sur l'honneur par le demandeur. Cette déclaration est également produite à chaque demande de nouveau permis de conduire. Depuis 2013, les permis de conduire dans l'Union européenne présentent (pour la plupart) une validité administrative de 10 ou 15 ans. Ce n'est que lorsque cette déclaration sur l'honneur ne peut être signée par le demandeur qu'elle doit être remplacée par une attestation d'aptitude à la conduite d'un médecin choisi librement. Ce médecin déterminera si des examens doivent être réalisés avant de prendre une décision et si oui, lesquels. Il peut et doit parfois rediriger la personne vers un organe spécialisé, comme en Belgique le CARA (Centre d'Aptitude à la Conduite et d'Adaptation des Véhicules, division de l'institut Vias) qui délivrera alors une attestation d'aptitude à la conduite. La responsabilité incombe au conducteur de demander une évaluation d'aptitude à la conduite médicale, mais le médecin a l'obligation d'informer le conducteur sur les troubles médicaux qui peuvent affecter son aptitude à conduire.

Sur la base d'entretiens menés avec des experts issus de 9 pays européens (France, Allemagne, Pays-Bas, Royaume-Uni, Irlande, Suède, Norvège et Espagne), la procédure relative à l'évaluation de l'aptitude à conduire en Belgique peut être comparée à celle d'autres pays européens (institut Vias, 2018).

Dans presque tous les pays interrogés, une évaluation de l'aptitude à conduire n'est opérée que si le demandeur d'un permis de conduire indique qu'il présente des troubles médicaux qui peuvent influencer son aptitude à conduire. Ce n'est pas le cas en Espagne où toute personne qui demande un permis de conduire ou le renouvelle fait l'objet d'un examen médical et psychologique. Dans tous les pays, c'est le médecin qui est la personne centrale pour informer le patient sur son aptitude à conduire et les éventuelles procédures. Certains pays offrent une formation spécifique sur l'aptitude à conduire pour le personnel soignant ou les médecins en formation, ce qui induit souvent à une accréditation officielle. Ce n'est pas le cas en Belgique.

Certains pays, comme la Belgique, disposent d'une organisation spécialisée ou d'un système d'aptitude à la conduite où une équipe pluridisciplinaire d'experts évalue l'aptitude à conduire (Royaume-Uni, Irlande, Pays-Bas, Allemagne et Espagne). Dans d'autres pays, l'évaluation de l'aptitude à conduire est exclusivement opérée par des médecins (par ex. France, Suède et Norvège). La décision d'aptitude à conduire finale est souvent prise par l'organisme qui délivre les permis de conduire (Royaume-Uni, Irlande, Allemagne, Pays-Bas et Suède). Le rôle du médecin ou de l'organisme spécialisé consiste à émettre un avis médical. En Belgique, tout comme en Norvège, en France et en Espagne, la décision d'aptitude à conduire est prise par le médecin ou l'organisme spécialisé qui évalue l'aptitude à conduire. En l'occurrence, l'« avis », c'est également directement la « décision ».

Certains pays (Royaume-Uni, Irlande, Allemagne, Pays-Bas et Espagne) ont établi des lignes directrices spécifiques pour évaluer l'aptitude à conduire. Ces lignes directrices s'appuient sur l'annexe III de la législation européenne, mais ont une plus grande applicabilité clinique que le texte juridique. Les lignes directrices de ces pays diffèrent très fortement en termes de détail pour certaines conditions médicales. En Belgique, les exigences minimales pour l'aptitude à conduire sont décrites à l'annexe 6 de l'AR du 23 mars 1998, mais celles-ci ne sont pas suffisamment claires et l'applicabilité clinique est plutôt limitée.

⁵² 2006/126/CE du 20 décembre 2006

Dans la plupart des pays, le permis de conduire ne doit être renouvelé, comme en Belgique, que tous les 10 (ou 15) ans, indépendamment de l'âge du demandeur. Au Royaume-Uni et en Irlande, à partir de 70 ans, le permis de conduire doit être renouvelé tous les 3 ans, mais cette procédure consiste en l'occurrence purement et simplement à compléter un questionnaire pour déclarer les éventuels troubles médicaux. Aux Pays-Bas, en Norvège et en Espagne, il est obligatoire de passer un examen médical tous les 3 ou 5 ans à partir de l'âge de 65 ou 70 ans.

Adaptations au véhicule, au conducteur ou aux conditions de conduite

Après une évaluation de l'aptitude à conduire, il est également possible de décider d'imposer certaines conditions ou restrictions à la conduite d'un véhicule à moteur. Ces conditions peuvent concerner des adaptations au véhicule (par ex. frein à main, boîte automatique, etc.), des adaptations par rapport au conducteur (par ex. utilisation d'une prothèse, de lunettes, etc.) ou des limitations par rapport à la conduite (par ex. uniquement en journée, pas sur autoroute, etc.). Ces adaptations et limitations sont reprises sur le permis de conduire par certains codes fixés au niveau européen. Des codes relatifs aux adaptations liées au véhicule et au conducteur sont utilisés par tous les pays européens. Ce n'est pas le cas pour les codes relatifs aux limitations à la conduite : en Belgique, en Irlande et en Espagne, un cadre juridique est applicable à ce niveau et dans les autres pays interrogés, ils sont également appliqués, mais plutôt d'un commun accord entre le demandeur et le médecin.

3.1.5.4 Conclusions et points d'attention

Sur la base de la comparaison internationale, nous pouvons tirer les **conclusions** suivantes :

- Comme dans d'autres pays européens, la part des personnes de 65 ans et plus augmentera au cours des prochaines décennies. Cette évolution mènera à plus de conducteurs souffrant de troubles médicaux pouvant influencer leur aptitude à conduire.
- Bien que les exigences d'aptitude physique et psychique pour la conduite d'un véhicule soient une directive européenne, il existe de nombreuses différences dans son application par les pays européens.
- Contrairement à bien d'autres pays européens, l'évaluation de l'aptitude à conduire consiste, en Belgique, en une approche multidisciplinaire qui tient compte des différents aspects du fonctionnement humain.
- En Belgique, on recourt également fréquemment aux codes de permis de conduire qui imposent des limitations au véhicule ou au comportement. De cette façon, la mobilité du demandeur peut généralement être prolongée.

Enfin, de cette comparaison internationale, nous pouvons déduire quelques **points d'attention** pour des mesures futures en Belgique :

- Les évaluations de l'aptitude à conduire qui sont cliniquement applicables requièrent des critères clairs.
- En raison du manque d'accréditations formelles, chaque médecin peut effectuer une évaluation de l'aptitude à conduire et peut prendre une décision. De cette façon, il n'y a aucun contrôle de qualité des décisions d'aptitude à conduire, qui s'avèrent peu uniformes.

3.1.6 Somnolence

La somnolence est le sentiment que l'on peut s'endormir et indique une baisse de vigilance. Il convient de la distinguer de la fatigue qui fait plutôt référence à un manque d'énergie, mais pas systématiquement à une baisse de vigilance. Un manque de vigilance a un certain nombre d'effets négatifs sur le comportement dans la circulation, dont un temps de réaction plus lent et un degré de traitement des informations réduit (Riguelle & Goldenbeld, 2016).

3.1.6.1 Prévalence

Il est très difficile de faire une mesure directe de la prévalence de la somnolence au volant, car il s'agit d'un état qui n'est pas facile à détecter. En effet, contrairement à l'alcoolémie, par exemple, il n'existe aucun outil ou protocole permettant de mesurer la somnolence avec exactitude. Pour être en mesure d'estimer la prévalence de la somnolence au volant, la plupart des études internationales travaillent sur la base d'enquêtes où les conducteurs sont invités à indiquer à quelle fréquence ils se sentent fatigués ou somnolents au volant sur une période déterminée (Riguelle & Goldenbeld, 2016).

En Belgique, une nouvelle méthode a été appliquée pour la première fois en 2014 au cours de laquelle la prévalence ponctuelle de la somnolence au volant a été étudiée par le biais d'une enquête (Diependaele,

2015). La différence avec d'autres études est que celle-ci mesure la somnolence lors de déplacements individuels, basés sur le trajet, plutôt que sur un intervalle de temps déterminé. Par ailleurs, on recourt à des échelles de somnolence validées avec lesquelles la mesure de somnolence aiguë et chronique est évaluée. Il est ressorti de l'étude la plus récente en 2017 que 5,1 % des déplacements effectués par les automobilistes belges sont associés à une somnolence au volant (Pelssers & Diependaele, 2018).

Puisque la méthode belge n'a pas encore été appliquée dans d'autres pays, il est recommandé de comparer la prévalence de la somnolence au volant entre les pays européens sur la base de la prévalence auto-rapportée sur un intervalle de temps déterminé. Dans le cadre de l'enquête ESRA, il a été demandé aux personnes interrogées issues de 20 pays européens la fréquence à laquelle elles ont réalisé, au cours des 12 derniers mois, qu'elles étaient en fait trop fatiguées pour conduire (Figure 55). En moyenne, 60 % des personnes interrogées ont répondu qu'elles se sont parfois senties trop fatiguées pour conduire au cours de l'année dernière. En Belgique, ce pourcentage est inférieur et s'élève à 53 %. En bas du tableau, on trouve le Royaume-Uni et les Pays-Bas, où la moitié ou moins de la moitié des personnes interrogées se sont parfois senties trop fatiguées. En première position figure la Slovénie, où plus de trois quarts des automobilistes se font parfois sentis trop fatigués pour conduire. L'Italie affiche également un pourcentage élevé (70 %).

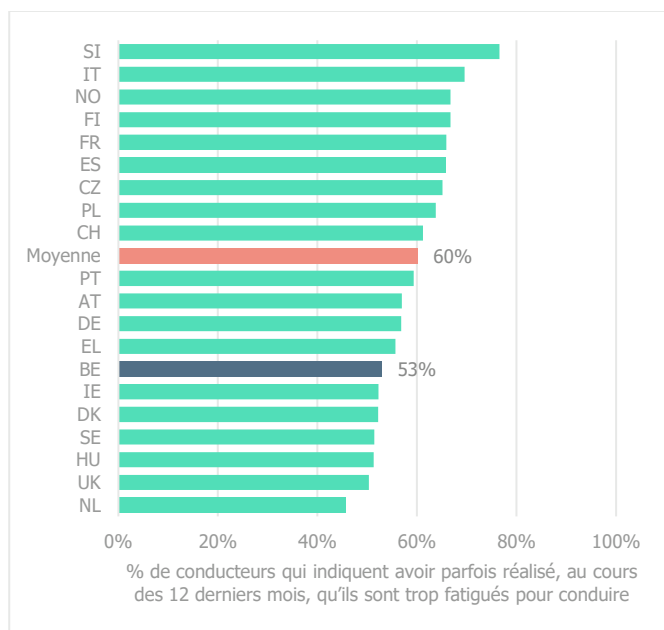


Figure 55 : Somnolence auto-rapportée : pourcentage de conducteurs qui indiquent avoir parfois réalisé, au cours des 12 derniers mois, qu'ils sont trop fatigués pour conduire (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias

3.1.6.2 Contexte structurel

Il ressort de l'enquête ESRA que seulement une très petite fraction (0,9 %) des Belges interrogés trouve acceptable de « conduire à un niveau de fatigue tel que l'on a du mal à garder les yeux ouverts ». Ce chiffre est inférieur à la moyenne européenne (3,4 %) et seules la Hongrie et la Finlande présentent une acceptabilité encore plus faible. Lorsque l'on interroge sur l'acceptabilité sociale, seulement 3,4 % des Belges indiquent que la plupart des autres trouveraient ce comportement acceptable. C'est à nouveau sous la moyenne européenne (7,4 %). Pour l'acceptabilité tant personnelle que sociale, l'Italie affiche un score relativement élevé. En revanche, la Slovénie se trouve à chaque fois sous la moyenne européenne. Par ailleurs, en moyenne 12 % des personnes interrogées affirment qu'elles continueront tout de même à conduire, même quand elles se sentent somnolentes. En Belgique, ce pourcentage est légèrement plus faible (11 %) (Figure 56). Les pourcentages les plus élevés sont relevés au Danemark (18 %), en France (15 %) et en Slovénie (14 %). Enfin, 87 % des Belges interrogés marquent leur accord avec l'affirmation « quand je me sens somnolent(e) au volant, il y a plus de risque que je sois impliqué(e) dans un accident ». Ce chiffre est légèrement supérieur à la moyenne (85 %) et dans les pays voisins, la perception du risque est plus faible.

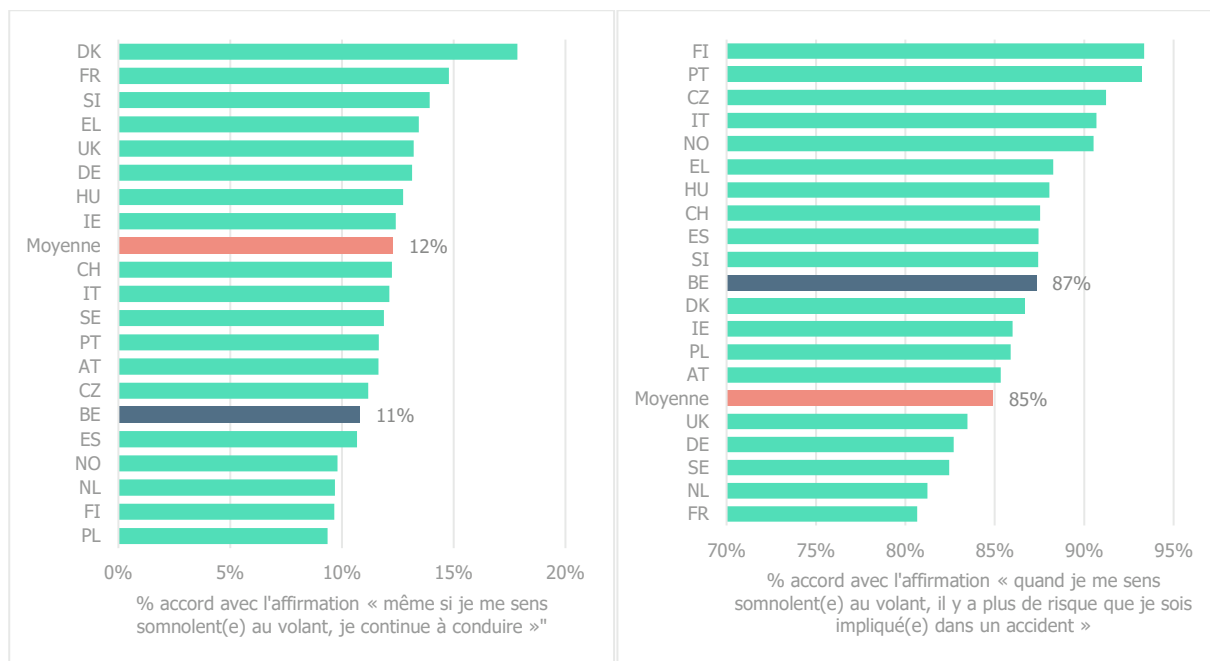


Figure 56 : Intention de conduire quand on se sent somnolent et perception du risque par rapport à la conduite en cas de somnolence : pourcentage des personnes interrogées qui marquent leur accord avec les affirmations « même si je me sens somnolent(e) au volant, je continue à conduire » et « quand je me sens somnolent(e) au volant, il y a plus de risque que je sois impliqué(e) dans un accident » (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias

Riguelle & Goldenbeld (2016) ont identifié plusieurs groupes à risque qui sont relativement souvent impliqués dans des accidents liés à la fatigue. En font partie les jeunes conducteurs, les conducteurs souffrant de troubles du sommeil, les conducteurs qui conduisent la nuit, les conducteurs qui parcourent de longues distances, les conducteurs professionnels et les conducteurs qui travaillent en équipe.

En outre, le European Working Conditions Survey (Eurofound, 2018) fournit une indication de la proportion d'employés qui travaillent la nuit et en équipe. Dans cette enquête menée en 2015 par le biais d'entretiens en face à face avec des personnes interrogées issues de tous les États membres de l'UE, 17,1 % des travailleurs belges indiquent travailler la nuit au moins une fois par mois. Ce pourcentage est plus élevé dans la plupart des pays. Seuls 8 pays affichent un pourcentage plus faible. Par ailleurs, 15,4 % des travailleurs belges indiquent travailler en équipe. Pour cet indicateur, seuls 4 pays enregistrent un pourcentage moindre. Pour les deux indicateurs, la Belgique ne connaît donc pas de risque accru de conducteurs fatigués.

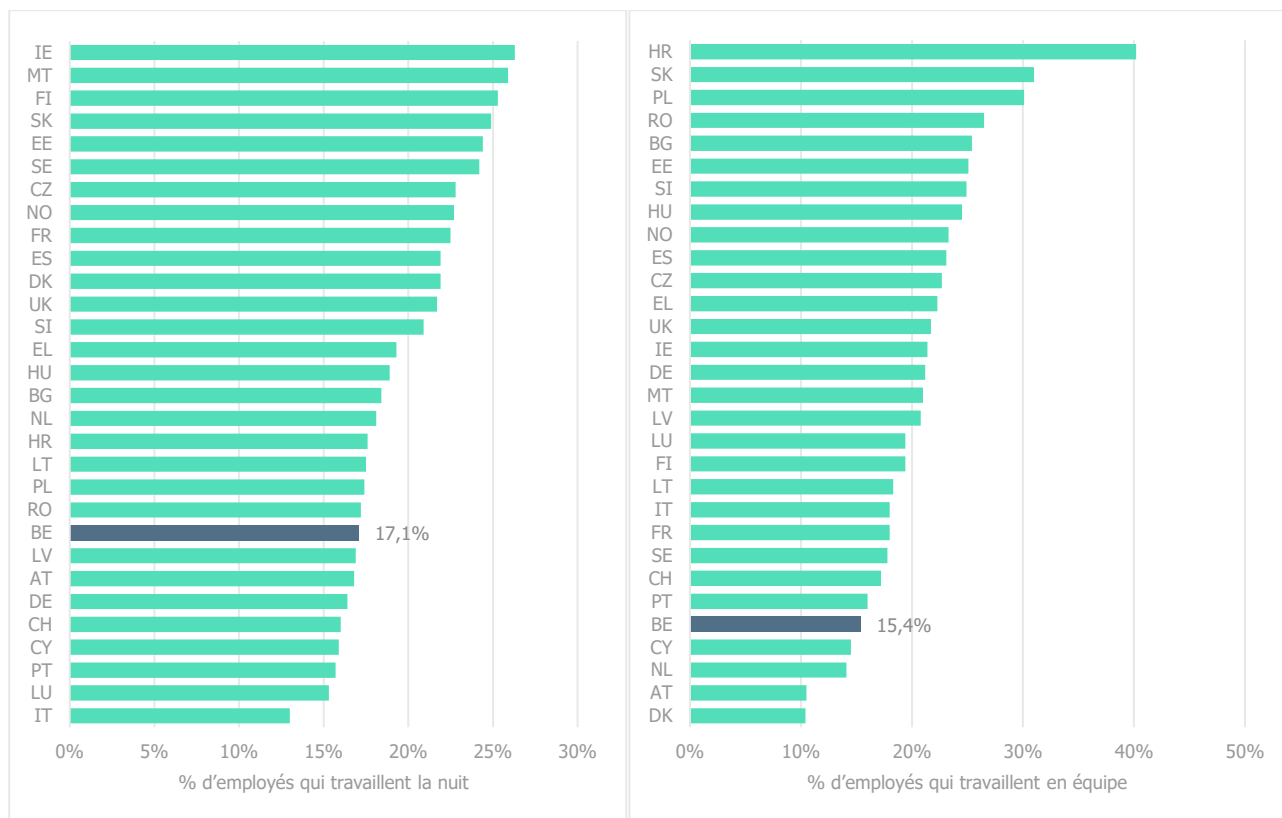


Figure 57 : Estimation du pourcentage d'employés qui travaillent la nuit et en équipe, sur la base d'une enquête (2015).
Source : Eurofound, 2018

3.1.6.3 Mesures

Législation

Pour éviter la somnolence chez les conducteurs professionnels, un règlement⁵³ a été adopté à l'échelle européenne, régissant les périodes de conduite et les périodes de repos des conducteurs de camions. Cette législation s'applique aux conducteurs de véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes et qui circulent en Europe, à quelques exceptions près. Les périodes de conduite et les périodes de repos sont enregistrées par un tachygraphe qui doit être obligatoirement installé dans chaque camion. Par ailleurs, l'Union européenne⁵⁴ réglemente également le temps de travail total par jour, semaine et mois de l'ensemble des travailleurs mobiles du secteur des transports avec comme objectif de ne pas submerger de travail les collaborateurs, ce qui aura indirectement un impact sur la somnolence au volant (ETSC, 2011).

Pour les autres conducteurs, il n'y a pas de législation belge ou européenne. La somnolence est donc très difficile à mesurer. L'Allemagne est le seul pays où les conducteurs de camionnettes d'une MMA entre 2,8 à 3,5 tonnes doivent également se conformer à la législation sur les périodes de conduite et les périodes de repos. En fait, ces véhicules sont de plus en plus utilisés pour le transport national et international de marchandises par la route, notamment en raison de l'augmentation du commerce électronique (Temmerman, Schoeters, & Daniels, 2018).

Contrôle

Le contrôle du respect des périodes de conduite et des périodes de repos, et de l'utilisation appropriée du tachygraphe est assuré par les États membres. L'UE prescrit que chaque État membre doit organiser un système de contrôles adéquats et réguliers tant sur la route que dans les locaux des entreprises. Au moins 3 % des jours prestés par des conducteurs de camions doivent être soumis à un contrôle. Il ressort d'un rapport d'évaluation de la Commission européenne (2017) des contrôles de 2013 et 2014 que quatre États membres n'ont pas atteint l'objectif visé de 3 % : la Croatie, la Lituanie, les Pays-Bas et la Grèce ont effectué moins de contrôles. Avec 3,36 %, la Belgique est juste au-dessus des 3 % exigés. Toutefois, la plupart des États membres ont effectué plus de contrôles (Figure 58).

⁵³ Règlement n° 561/2006

⁵⁴ Directive 2002/15/CE50

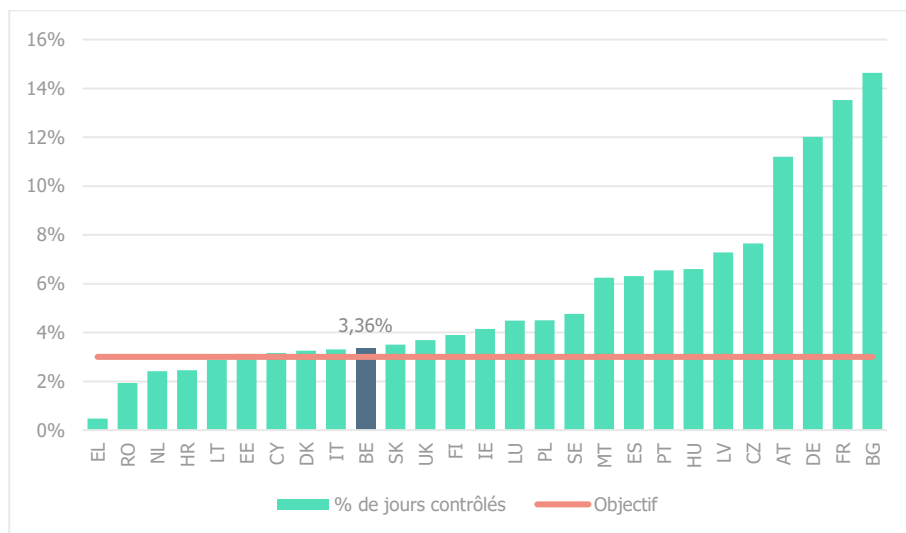


Figure 58 : Pourcentage de jours prestés par les conducteurs de camions qui ont été soumis à un contrôle des périodes de conduite et des périodes de repos dans le cadre du règlement (CE) n° 561/2006, États membres de l'UE (2013-2014). Source : Commission européenne, 2017.

3.1.6.4 Conclusions et points d'attention

Sur la base de la comparaison internationale, nous pouvons tirer les **conclusions** suivantes :

- Sur la base de comportements auto-rapportés, il s'avère qu'un peu plus de la moitié des Belges ont parfois réalisé qu'ils étaient trop fatigués pour conduire, ce qui est moins que la moyenne européenne. En outre, un peu plus de 10 % des Belges ont l'intention de tout de même conduire s'ils se sentent somnolents, ce qui est juste en dessous de la moyenne européenne.
- Les attitudes par rapport à la somnolence au volant sont en général plus favorables que dans les autres pays européens.
- Les conducteurs qui travaillent la nuit ou en équipe présentent un plus gros risque de somnolence au volant. En Belgique, la proportion de travailleurs qui affirment travailler la nuit ou en équipe est plus faible que dans les autres pays européens.
- L'Allemagne est le seul pays qui a étendu les périodes de conduite et les périodes de repos des conducteurs de camion aux conducteurs d'utilitaires légers.
- En Belgique, le nombre de contrôles du respect des périodes de conduite et des périodes de repos se situe juste au-dessus du minimum européen tandis que de nombreux pays européens pratiquent davantage de contrôles.

3.1.7 Conduite sous l'influence de drogues et de médicaments

Les drogues et les médicaments sont des substances psychoactives qui, à l'instar de l'alcool, affectent l'aptitude à conduire du conducteur et induisent dès lors un risque d'accident plus élevé. Les drogues sont définies comme des substances psychoactives illégales (par ex. cannabis, cocaïne, amphétamines et opiacés illégaux). Les médicaments sont définis comme des substances psychoactives qui sont prescrites et consommées dans le cadre d'un traitement médical. Ce sont essentiellement les médicaments qui agissent sur le système nerveux central, comme les antidépresseurs et les sédatifs, qui affectent l'aptitude à conduire et présentent un risque pour la sécurité routière.

3.1.7.1 Prévalence

La prévalence des drogues et médicaments en Europe peut être examinée sur la base des résultats de la **mesure de comportement** qui a été réalisée pendant le projet de recherche européen DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) (Houwinger, et al., 2011). Au cours de ce projet, entre 2007 et 2009, quelque 50.000 conducteurs de voitures particulières et d'utilitaires légers de 13 pays européens ont été testés sur 23 substances psychoactives, dont l'alcool, le cannabis, la cocaïne et les médicaments comme les benzodiazépines. Les résultats sont illustrés au Tableau 6 et en Figure 59. Il ressort de cette étude qu'environ 7,43 % des automobilistes européens roulaient sous l'influence d'une ou de plusieurs substances psychoactives. Ce qui est probablement une sous-estimation du fait que les tests portaient seulement sur un nombre limité de médicaments. Par ailleurs, la participation aux contrôles dans 12 des 13 pays participants

n'était pas obligatoire et le nombre de conducteurs qui ont refusé la participation varie fortement d'un pays à l'autre (de 1 % en Pologne à 52 % en Belgique, 17 % en moyenne).

L'alcool était en moyenne la substance psychoactive la plus commune lors de cette étude (3,48 %, à usage unique), suivie par les drogues (1,89 %, à usage unique) et les médicaments dangereux pour la conduite (1,38 %, à usage unique) (Tableau 6). En outre, 0,37 % des participants ont été testés positif à une combinaison d'alcool et d'une ou plusieurs autres substances psychoactives et 0,39 % des conducteurs semblaient conduire sous l'influence d'une combinaison de diverses drogues illicites ou de divers médicaments. La drogue illicite la plus courante était le cannabis (1,32 %), tandis que parmi les médicaments, ce sont les benzodiazépines (0,90 %) qui étaient les plus fréquentes.

En ce qui concerne l'usage unique de drogues, il était en Belgique (0,6 %) nettement inférieur à la moyenne européenne (1,89 %). Il convient en l'occurrence de ne pas oublier que la part de refus était particulièrement élevée chez les automobilistes belges (52 % contre 17 % en moyenne). Sur la base de la comparaison avec la consommation de drogues dans l'ensemble de la population belge (Ravera & de Gier, 2008) et de la consommation chez les automobilistes grièvement blessés (Isalberti, et al., 2011), il se peut que les chiffres donnent une sous-estimation de la consommation de drogues dans la circulation belge.

En revanche, la consommation de médicaments dangereux pour la conduite était, en Belgique, relativement élevée (3,0 % par rapport à la moyenne européenne de 1,4 %). En Belgique, ce sont essentiellement les benzodiazépines qui ont été plus souvent trouvées que la moyenne (2,0 % par rapport à une moyenne européenne de 0,9 %).

Tableau 6 : Prévalence observée de la conduite sous l'influence des drogues et des médicaments dangereux pour la conduite : pourcentage de conducteurs dans la population globale répartis en groupes s'excluant mutuellement selon la consommation d'une ou plusieurs substances et pourcentage global par substance, Belgique et Europe (2007-2009). Source : Houwing et al., 2011

		Substance psychoactive	Belgique	Moyenne européenne
	Aucune		89,35 %	92,57 %
Consommation unique	Alcool	Alcool (BAC $\geq$ 0,1 g/l)	6,42 %	3,48 %
		Alcool (BAC $\geq$ 0,5 g/l)	2,15 %	1,49 %
	Drogues	Cannabis (THC)	0,35 %	1,32 %
		Cocaïne	0,2 %	0,42 %
		Amphétamines, ecstasy	-	0,08 %
		Opiacés illicites (par ex. héroïne)	0,09 %	0,07 %
	Médicaments	Benzodiazépines	2,01 %	0,90 %
		Opiacés médicaux	0,22 %	0,35 %
		Drogues Z (zopiclone, zolpidem)	0,75 %	0,12 %
Consommation combinée	Drogues/médicaments		0,31 %	0,39 %
	Alcool + drogues/médicaments		0,3 %	0,37 %

La Figure 59 présente le pourcentage d'automobilistes qui roulaient sous l'influence de drogues illicites ou de médicaments dans les 13 pays européens participant au projet DRUID. Les pays les plus performants en termes de consommation de drogues illicites sont en Europe du Nord et en Europe de l'Est (Suède : 0,1 %, Finlande : 0,12 %, Danemark : 0,22 %, Lituanie : 0,22 % et Hongrie : 0,23 %), tandis que les pays d'Europe du Sud, à savoir l'Espagne (7,63 %) et l'Italie (2,7 %), affichent les moins bons résultats. En revanche, les médicaments sont les plus rencontrés en Belgique (2,99 %), au Portugal (2,84 %), en Finlande (1,71 %) et en Norvège (1,69 %) et le moins en Pologne (0,17 %), aux Pays-Bas (0,6 %) et en République tchèque (0,83 %).

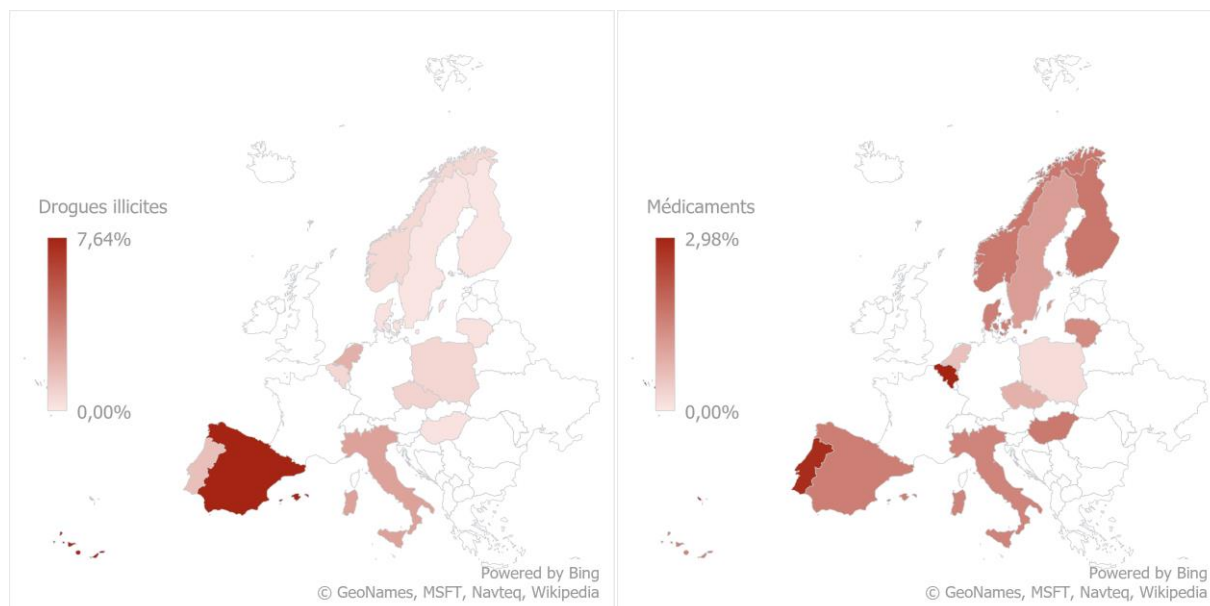


Figure 59 : Pourcentage observé d'automobilistes qui conduisent sous l'influence de médicaments ou de drogues illicites (usage unique), 13 pays européens (2007-2009). Source : Houwing et al., 2011

Il est également ressorti de l'étude DRUID que c'est surtout la combinaison de plusieurs drogues et de drogues et d'alcool qui augmentent considérablement le risque d'accident grave (5 à 30 fois pour une combinaison de plusieurs drogues, 20 à 200 fois pour une combinaison de drogues et d'alcool, Houwing et al., 2011). La consommation combinée semble moins fréquente dans la circulation belge que dans le reste de l'Europe (0,31 % de consommation combinée d'alcool et de drogues en Belgique par rapport à une moyenne européenne de 0,37 % ; 0,3 % de consommation combinée de drogues en Belgique par rapport à une moyenne européenne de 0,39 %).

En outre, l'enquête ESRA menée en 2015 et 2016 dans 20 pays européens donne des informations sur la conduite sous l'influence de drogues et de médicaments sur la base du **comportement auto-rapporté**. En moyenne, 11 % des personnes interrogées dans cette étude ont indiqué avoir conduit sous l'influence de drogues au cours des 12 derniers mois (Figure 60). Le pire résultat pour cette affirmation est présenté par la France avec 16 %. Avec la Finlande, la Belgique a affiché le meilleur résultat (3 %), ce qui confirme les bons résultats de la Belgique dans l'étude DRUID. Dans l'ensemble, une nette corrélation entre les résultats de l'enquête ESRA et les observations de DRUID a été relevée (Achermann Stürmer, 2016). Il ressort toutefois de la récente Enquête nationale d'insécurité routière (institut Vias, 2019), menée chaque année en Belgique, qu'une très grande part des jeunes indiquent rouler parfois sous l'influence de drogues chaque mois.

En ce qui concerne la conduite auto-rapportée sous l'influence de médicaments dangereux pour la conduite, la Belgique fait mieux que la moyenne européenne dans l'étude ESRA (19 % contre 22 %). Les meilleures performances proviennent en l'occurrence du Danemark (12 %), tandis que la France est à nouveau dernière avec 32 %. Contrairement à la problématique de la consommation de drogues, aucun lien n'a pu être observé entre les résultats d'ESRA et de DRUID par rapport à la conduite sous l'influence de médicaments dangereux pour la conduite (Achermann Stürmer, 2016). On pourrait expliquer cela par le fait que l'étude DRUID n'a testé qu'un nombre limité de médicaments et que de nombreux participants à l'étude ESRA ne savent pas quels médicaments peuvent affecter leur conduite.

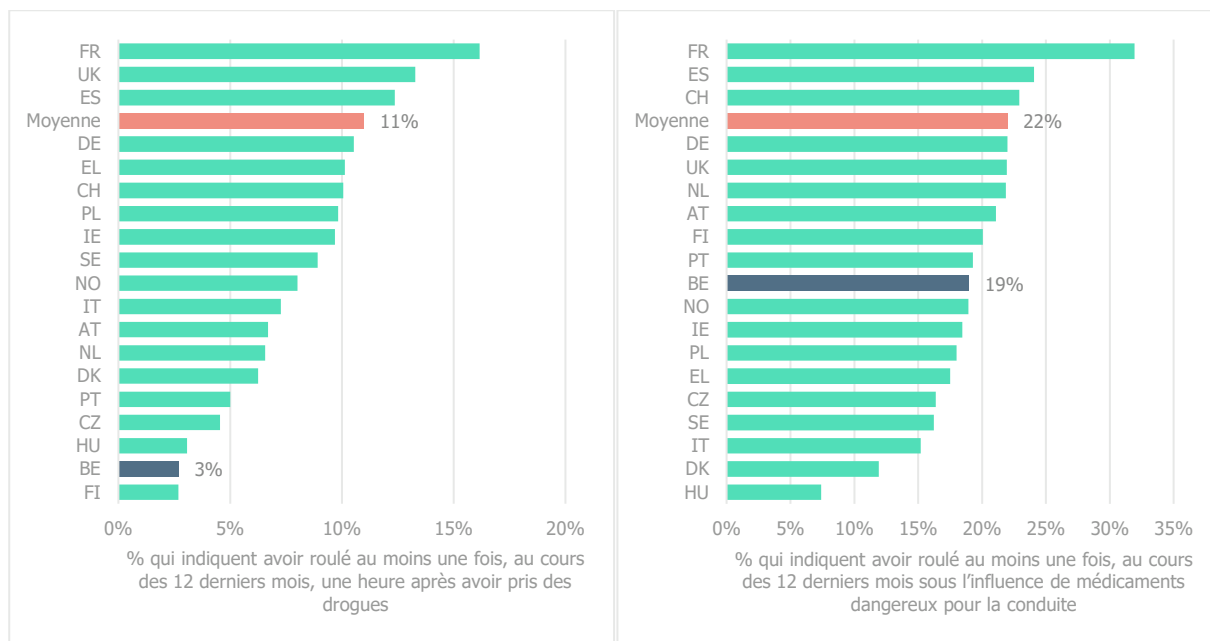


Figure 60 : Conduite auto-rapportée sous l'influence de drogues et de médicaments dangereux pour la conduite : pourcentage d'automobilistes qui indiquent avoir roulé au moins une fois, au cours des 12 derniers mois, une heure après avoir pris des drogues ou sous l'influence de médicaments dangereux pour la conduite. Source : ESRA, institut Vias

Conduire sous l'influence de drogues illicites

Position de la Belgique :

Parmi les pays les plus performants
(Danemark, Norvège, Finlande)

Pays les plus performants :

Pays d'Europe du Nord (Danemark, Norvège, Finlande)
Pays d'Europe de l'Est (Hongrie, Lituanie)

Pays les moins performants :

Pays d'Europe du Sud (Espagne, Italie), France

Conduite sous l'influence de médicaments

Position de la Belgique :

Moyenne (auto-rapportée) à mauvaise (observée)

Pays les plus performants :

Pays d'Europe de l'Est (Pologne, République tchèque)

Pays les moins performants :

Pays de l'Europe du Nord (Norvège, Finlande), Portugal, France

3.1.7.2 Contexte structurel

Consommation de drogues générales

Le rapport européen sur les drogues, publié chaque année par l'Observatoire européen des drogues et des toxicomanies (EMCDDA, 2018a), mesure la consommation de drogues au sein de la population européenne à l'aide du **comportement auto-rapporté**. Le rapport s'appuie en l'occurrence sur des enquêtes menées à l'échelle nationale qui ne datent pas de la même année pour tous les pays. Les données belges proviennent d'une enquête de santé réalisée par l'ISP en 2013 (Gisle, 2014) et sont donc moins récentes que dans la plupart des autres pays.

Selon le rapport de l'OEDT, près de 28 % des Européens entre 15 et 64 ans ont déjà consommé des drogues illicites. La drogue illicite la plus courante est le cannabis, que 26,3 % des adultes (de 15 à 64 ans) ont déjà expérimenté, puis la cocaïne (5,1 %), la MDMA (4,1 %) et les amphétamines (3,6 %).

En Belgique, ces pourcentages sont nettement plus faibles. Seulement 15 % de la population belge entre 15 et 64 affirment avoir consommé du cannabis au moins une fois dans leur vie. Même par rapport aux pays voisins (France : 41,4 %, Royaume-Uni : 29,6 %, Allemagne : 27,2 %, Pays-Bas : 25,2 %), il s'agit d'un pourcentage remarquablement faible.

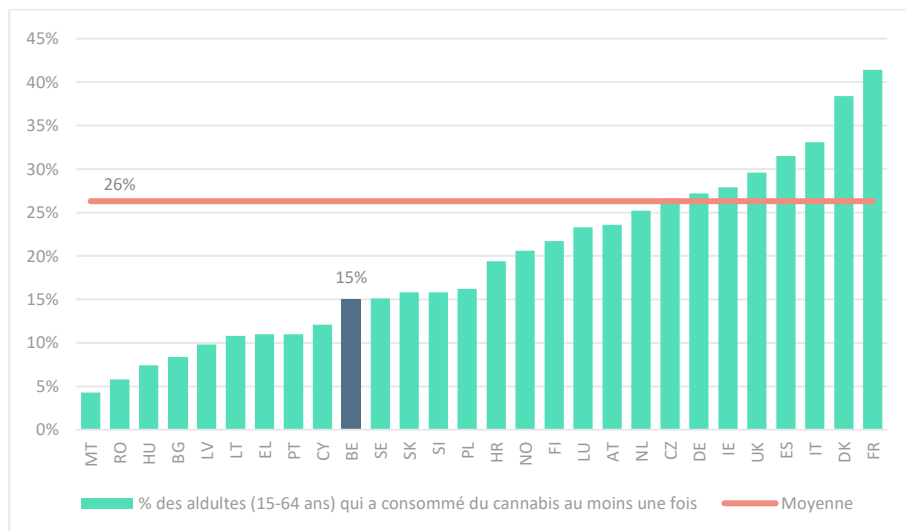


Figure 61 : Consommation de cannabis auto-rapporté dans les pays européens, Source : OEDT, 2018.

Par ailleurs, il s'avère que 3,6 % des Belges (entre 15 et 64 ans) ont déjà consommé d'autres drogues illicites que le cannabis (Gisle, 2014). Une fois encore, ce pourcentage est inférieur à la moyenne européenne pour les drogues spécifiques comme la cocaïne (5,1 %) et la MDMA (4,1 %). De plus, les chiffres auto-rapportés pour la consommation de cocaïne dans les pays voisins (Allemagne : 3,8 %, France : 5,4 %, Pays-Bas : 5,9 %, Royaume-Uni : 9,7 %) sont également supérieurs au pourcentage belge toutes drogues confondues (excepté le cannabis).

Consommation générale de médicaments

Pour certains pays européens, l'OCDE publie chaque année des données relatives à la consommation de certains médicaments. Dans ces statistiques, aucune distinction n'est faite entre les médicaments qui peuvent avoir un impact sur l'aptitude à conduire ou non. Deux groupes de médicaments, les *antidépresseurs* et les *analgésiques* (antidouleurs) contiennent un certain nombre de médicaments dangereux pour la conduite (par ex. benzodiazépines). La consommation en est illustrée en Figure 62. La figure donne la dose journalière moyenne (defined daily dosis, DDD) par 1.000 habitants par jour pour ces deux groupes de médicaments.

En Belgique, les antidépresseurs sont consommés plus souvent (79 DDD) que la moyenne européenne (58,5). Seuls la Suède (95), le Portugal (99,5) et la Grande-Bretagne (100,1) prennent plus d'antidépresseurs qu'en Belgique, tandis que ses voisins néerlandais (46,1) et allemands (56,5) sont proches de la moyenne. La consommation la plus faible est relevée dans les pays baltes que sont la Lettonie (13,3) et l'Estonie (27,2).

La consommation d'analgésiques (y compris benzodiazépines) est plus faible en Belgique et s'élève à 29,2 DDD, soit autant que la moyenne européenne. La plus forte consommation de ce groupe de médicaments est relevée dans les pays d'Europe du Nord (Finlande : 53,2, Norvège : 65,6, Suède : 74,3) tandis que la consommation est une fois encore la plus basse en Lettonie (6,3). De même, la consommation aux Pays-Bas (18,2) est inférieure à la moyenne. Les autres pays voisins que sont l'Allemagne (25,4) et le Luxembourg (32,7) affichent des résultats comparables à ceux de la Belgique. Le Royaume-Uni (43,1) fait partie du groupe de pays enregistrant une consommation élevée d'antidouleurs.

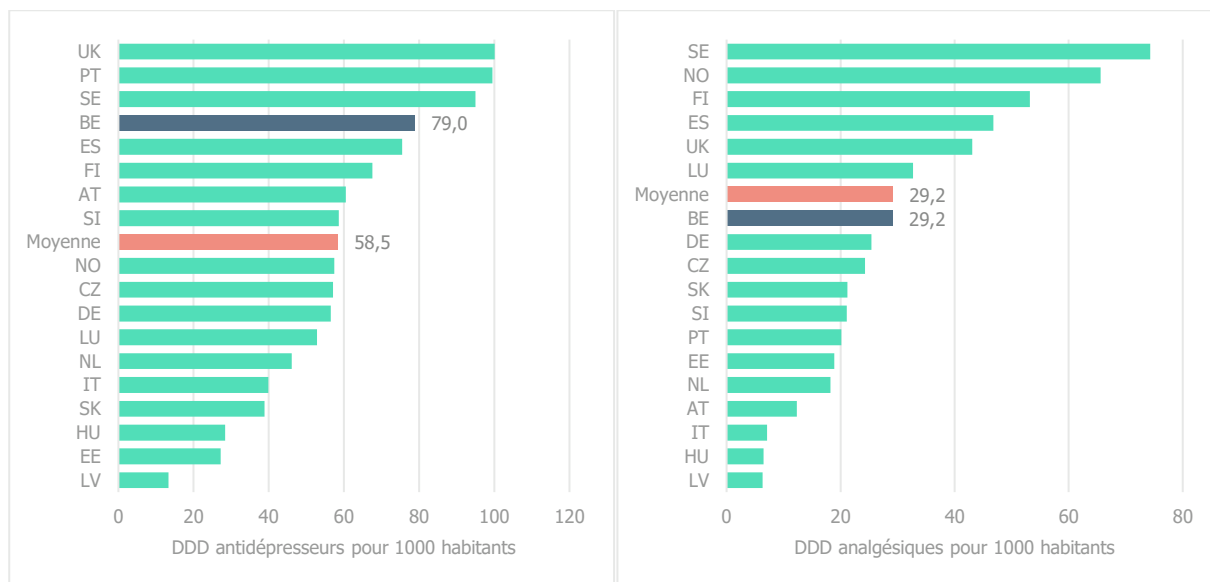


Figure 62 : Consommation d'antidépresseurs et d'analgésiques (« defined daily dose » par 1.000 habitants), pays européens (2016). Source : OCDE, 2018.

Attitudes par rapport à la conduite sous l'influence de drogues

Au cours de l'enquête ESRA, quelques attitudes ont été sondées par rapport à la conduite sous l'influence de drogues. Il ressort de cette enquête notamment que seulement très peu de personnes interrogées estiment que ce comportement est personnellement acceptable. En Belgique, il est jugé acceptable uniquement par 1,1 % des personnes interrogées. Seuls le Danemark et la Hongrie affichent une acceptabilité encore plus basse. L'acceptabilité sociale, à savoir à quel point les personnes interrogées pensaient qu'il est acceptable que la plupart des autres personnes de leur entourage roulent sous l'influence de drogues, est supérieure : en Belgique, 2,7 % pensent que les autres trouvent cela acceptable, ce qui reste inférieur à la moyenne européenne (5,1 %). Tant l'acceptabilité personnelle que l'acceptabilité sociale perçue sont élevées en Grèce, en Finlande et en Italie. La France et le Royaume-Uni, pays voisins, sont également au-dessus de la moyenne européenne, alors que les Pays-Bas sont en dessous.

Bien que la Belgique présente des attitudes relativement meilleures en termes d'acceptabilité (sociale) de la conduite sous l'influence de drogues, la Belgique est proche de la moyenne pour l'affirmation relative à la norme subjective : seulement 80 % marquent leur accord avec l'affirmation « La plupart de mes connaissances/amis estiment que la conduite sous l'influence de drogues est inacceptable ». En Finlande, en Norvège, en Hongrie et en République tchèque, ce pourcentage est de 90 % ou plus.

En outre, la perception du risque associée à la conduite sous l'influence de drogues a également été sondée. En Belgique, 94 % des personnes interrogées estiment que la consommation de drogues augmente considérablement le risque d'accident tandis que ce pourcentage s'élève en moyenne à 88 % en Europe. Dans les pays voisins, ce pourcentage est inférieur par rapport à la Belgique : la France (84 %), le Royaume-Uni (85 %) et l'Allemagne (86 %) sont tout en bas du classement. Bien que l'Italie et la Finlande affichent une acceptabilité (sociale) relativement élevée de la conduite sous l'influence de drogues, la perception du risque auto-rapporté dans ces pays est tout de même la plus élevée.

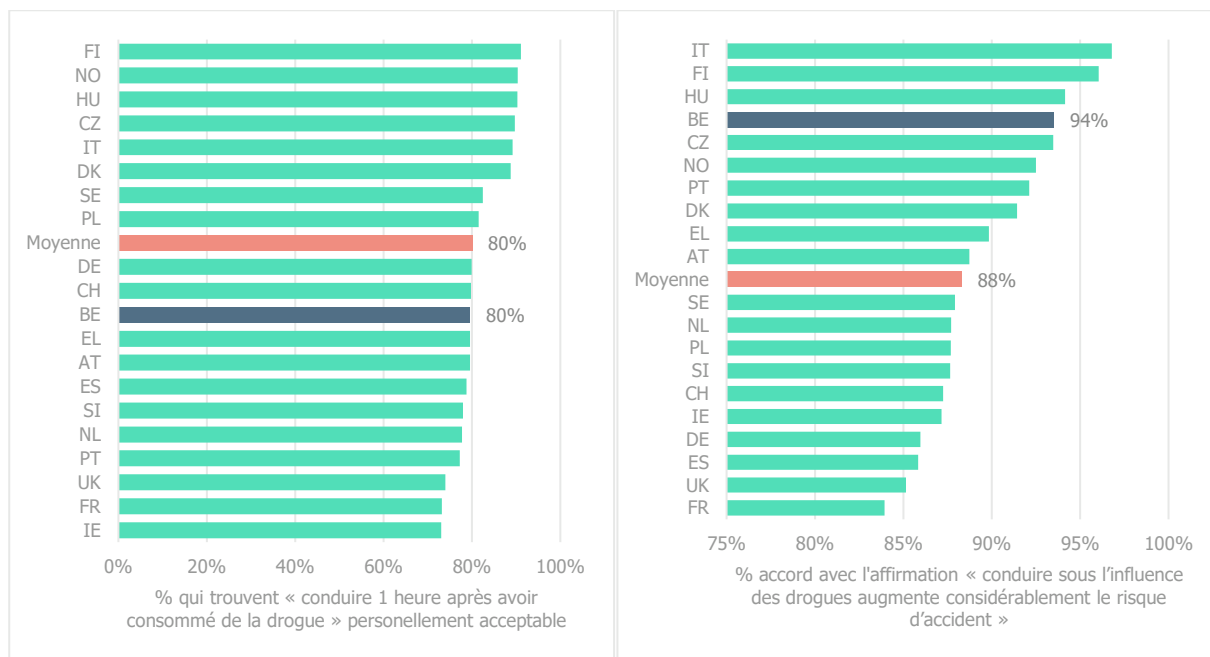


Figure 63 : Acceptabilité personnelle et perception du risque inhérent à la conduite sous l'influence de drogues, pays européens (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias

3.1.7.3 Mesures⁵⁵

Politique générale en matière de drogues

L'OEDT (2018b) dresse un aperçu de la politique générale en matière de drogues dans tous les États membres. Dans la plupart des pays européens, la consommation de substances psychoactives n'est en soi pas punissable, mais la détention de drogues est considérée comme une infraction administrative (Portugal) ou pénale. Les exceptions en sont la Suède et la Hongrie qui appliquent une tolérance zéro. Dans ces pays, la consommation de drogues et donc également la détention de drogues sont considérées comme une infraction pénale et peuvent induire une peine d'emprisonnement. Le Portugal adopte une approche opposée contraire. La détention d'une substance psychoactive en une quantité ne dépassant pas une dose de consommation individuelle moyenne n'y est classée que comme une infraction administrative. La personne concernée est obligée de comparaître devant un comité d'experts pour discuter d'une éventuelle problématique de toxicomanie et explorer d'éventuelles mesures de réhabilitation. Depuis l'introduction d'une nouvelle législation sur les drogues en 2001, le Portugal est devenu l'un des pays européens recensant le plus faible nombre de décès dus aux drogues. Aux Pays-Bas, la détention d'une petite quantité pour un usage personnel est, selon la loi, une infraction pénale, mais elle n'est généralement pas sanctionnée. En Belgique, la détention d'une petite quantité de cannabis n'est généralement pas non plus sanctionnée, sauf si l'ordre public s'en trouve perturbé (par ex. détention de cannabis en milieu scolaire). Pour d'autres drogues, ce n'est pas le cas, contrairement aux Pays-Bas. Dans certains pays d'Europe de l'Est (Pologne, Roumanie), la politique en matière de drogue a été moins stricte ces dernières années et en cas de détention de drogue, les tribunaux peuvent décider de ne pas prononcer de peine s'il s'agit d'une petite quantité pour un usage personnel.

Législation et contrôle par rapport à la conduite sous l'influence de drogues illicites

Dans le contexte de la législation et du contrôle en matière de conduite sous l'influence de drogues, il convient de faire une distinction entre deux concepts de base : (1) l'approche de « tolérance zéro » et (2) l'approche de « l'altération des capacités ». Dans une approche de « tolérance zéro », le dépassement d'un taux sanguin fixé par la loi d'une substance psychoactive est en fondamentalement interdit, indépendamment du fait que le conducteur présente les signes d'une aptitude à conduire amoindrie ou non. Si la constatation d'une aptitude à conduire amoindrie est considérée en soi comme une infraction ou si elle a un impact sur l'importance des peines, on parle d'une approche de « l'altération des capacités ». Le Tableau 7 indique pour tous les pays de l'UE, notamment, si l'approche de « l'altération des capacités » est appliquée et si certaines valeurs limites sont constatées pour un test sanguin. Comme dans la plupart des pays européens, les deux stratégies en Belgique sont combinées : les sanctions sont plus légères si la substance est seulement détectée et plus lourdes si le conducteur a en outre fait preuve d'une aptitude à conduire amoindrie. Certains pays européens,

⁵⁵ Une partie de cette section est reprise du Dossier thématique Sécurité routière n°4, 2018 (Leblud et al. 2018).

comme l'Autriche, appliquent une approche de « l'altération des capacités » pure. Ils n'ont fixé aucune valeur limite. Dans le projet DRUID, une approche combinée a été recommandée afin de pouvoir infliger une sanction progressive (Schulze, Schumacher, Urmeew, & Auerbach, 2012). Certains pays européens appliquent par ailleurs une tolérance zéro. Il s'agit d'un type d'approche de « tolérance zéro », ce qui signifie que la présence de substances illicites dans le corps du conducteur n'est en aucun cas tolérée. En règle générale, on fait alors référence à des concentrations pouvant être détectées par tous les laboratoires nationaux agréés avec une certitude scientifique. Cette tolérance zéro est également recommandée par l'ETSC (2017).

Pour faire appliquer la réglementation, les conducteurs doivent être testés sur la consommation de drogues. Ce qui est toutefois moins évident que les tests de conduite sous l'influence de l'alcool. Il existe diverses méthodes mises à la disposition des services de police (tests sanguins, tests de salive, tests d'urine et tests capillaires), dont les tests sanguins et salivaires ont été identifiés comme les plus efficaces dans la pratique (Veisten, Houwing, Mathijssen, & Akhtar, 2011). Le test salivaire est en l'occurrence la méthode qui a récemment connu l'évolution la plus importante et qui, contrairement au test sanguin, peut être effectuée sur place. En Belgique, les tests salivaires sont effectués sur place, contrairement à plusieurs pays (Tableau 7).

Tableau 7 : Aperçu de la législation et du contrôle dans 26 pays européens. Source : OEDT, 2018

	Altération des capacités	Valeurs limites tests sanguins	Tests salivaires sur place
AU	Oui	Non	Non
BE	Oui	Oui	Oui
CY	Oui	Non	Oui
CZ	Oui	Oui	Oui
DE	Oui	Oui, tolérance zéro	Selon le Land
DK	Oui	Oui	Oui
EE	Oui	Oui, tolérance zéro	Oui
FI	Oui	Oui	Oui
FR	Non	Oui, tolérance zéro	Oui
HR	Oui	Oui, tolérance zéro	Oui
HU	Oui	Non	Non
IE	Oui	Oui	Oui
IT	Non	Oui, tolérance zéro	Oui
LT	Non	Oui, tolérance zéro	Non
LU	Oui	Oui	Oui
LV	Non	Oui, tolérance zéro	Non
MT	Oui	Non	Non
NL	Oui	Oui	Oui
NO	Oui	Oui	Oui
PL	Non	Oui, tolérance zéro	Oui
PT	Non	Oui, tolérance zéro	Oui
RO	Non	Oui, tolérance zéro	Oui
SE	Non	Oui, tolérance zéro	Non
SI	Non	Oui, tolérance zéro	Oui
SK	Oui	Oui, tolérance zéro	Non
UK (uniquement Angleterre et Pays de Galles)	Oui	Oui	Oui

L'enquête ESRA s'est penchée sur le soutien à une législation plus stricte par rapport à la conduite sous l'influence de drogues. À travers toute l'Europe, le soutien à un raffermissement de la législation est important (87 %). En outre, en Belgique, 90 % des personnes interrogées sont en faveur d'une législation plus stricte. Ce pourcentage n'est plus élevé que dans quelques pays d'Europe de l'Est, au Portugal et en Finlande. En Grèce, le soutien à des lois plus strictes est le plus faible (74 %). En règle générale, on constate que les différences entre les pays sont assez faibles.

L'enquête ESRA peut également être utilisée pour comparer le niveau de contrôle entre les pays européens. Au cours de cette enquête, il a été demandé à des automobilistes à quelle fréquence ils ont été contrôlés au cours des 12 derniers mois par la police pour conduite sous l'influence de drogues, ce qui donne une indication du « risque objectif d'être pris ». En général, ces pourcentages sont très faibles. En Belgique, 1,3 % des

personnes interrogées affirment avoir été contrôlées au moins une fois. Ce pourcentage est inférieur à la moyenne européenne (3,9 %). La France affiche le risque d'être pris le plus élevé (6,6 %) et la Finlande, le plus faible (0,4 %).

Selon le rapport final du projet DRUID (Schulze, Schumacher, Urmeew, & Auerbach, 2012), le risque subjectif d'être pris est le principal moyen de dissuasion contre la conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues. Le risque subjectif d'être pris a également été sondé dans l'enquête ESRA par le biais de la question suivante : « Quand vous pensez à un trajet en voiture classique, selon vous, quelle est la probabilité d'être contrôlé (en tant que conducteur) par la police pour la conduite sous l'influence de drogues ? ». Il en ressort que, pour les Belges, le risque d'être contrôlé pour conduite sous l'influence de drogues est inférieur à la moyenne européenne (7 % contre 11 %). Le risque subjectif d'être pris le plus élevé a également été mesuré en France (22 %) et le risque le plus bas a été relevé au Danemark (1 %) et en Finlande (3 %).

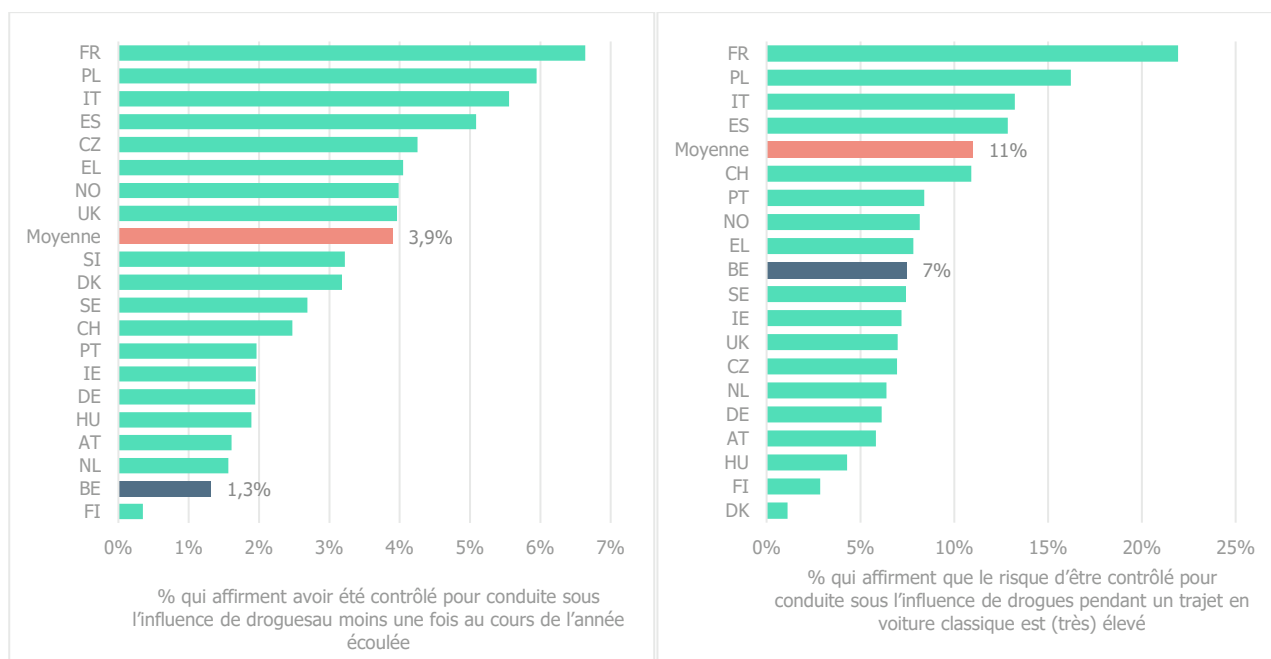


Figure 64 : Risques objectif et subjectif d'être pris pour conduite sous l'influence de drogues (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias

Il est en outre ressorti de l'enquête ESRA que la majorité des Européens sont d'avis que la conduite sous l'influence de drogues est insuffisamment contrôlée (68 %). En Belgique, ce pourcentage est encore plus élevé : 73 %. La Belgique affiche en l'occurrence des performances similaires à ses pays voisins, à savoir la France (74 %), les Pays-Bas (73 %) et l'Allemagne (72 %). Les pays où le soutien est moindre pour davantage de contrôle sont le Danemark (49 %) et la Suède (54 %). Bien que le risque d'être pris dans ces pays soit considéré comme faible et que la prévalence de la consommation de drogues soit élevée dans la comparaison européenne (Figure 61), le comportement auto-rapporté indique peu de conduite sous l'influence de drogues et la demande de lois plus strictes et de contrôles plus fréquents est la plus faible.

La façon dont le contrôle est organisé diffère d'un pays européen à l'autre. En Norvège, la police peut, par exemple, procéder à des contrôles routiers aléatoires tandis que la police allemande ne peut pratiquer des tests de drogues que s'ils sont suffisamment motivés (par ex. conduite anormale ou signes physiques d'abus de drogues). En Belgique, la police vérifie sur la base d'une liste de vérification si un conducteur présente des signes de conduite sous influence et décide alors si un test salivaire est indiqué. S'il est positif, un test salivaire ou sanguin est réalisé en laboratoire.

Outre les contrôles routiers aléatoires, la police peut également prélever un échantillon salivaire ou sanguin chez les conducteurs après un accident. En outre, en ce qui concerne ces *tests postcollision*, les modes de contrôle diffèrent d'un pays à l'autre et même sein des pays. En Finlande, par exemple, la police est contrainte, dans certaines régions, de soumettre les conducteurs décédés dans un accident à un test post mortem pour les substances psychoactives. Dans d'autres régions finlandaises, un tel test n'est pratiqué qu'en cas d'indications concrètes d'abus de drogues (ETSC, 2017).

Une analyse des coûts et bénéfices d'une politique de lutte contre la drogue dans la circulation (Veisten et al., 2011) révèle qu'une intensification de celle-ci à l'aide de tests salivaires peut être rentable (sur le plan

économique pour la société). Cela s'applique principalement aux pays où le niveau de contrôle est faible jusqu'à présent. L'étude a comparé la situation aux Pays-Bas, en Belgique et en Finlande, les Pays-Bas ayant le niveau le plus faible et la Finlande, le niveau le plus élevé. Dans cette comparaison, la Belgique occupait une position intermédiaire. Ensuite, d'après cette étude, un renforcement important des contrôles a été recommandé pour les Pays-Bas, un renforcement moyen pour la Belgique et un léger renforcement pour la Finlande. Afin de maximiser l'efficacité des contrôles, les chercheurs recommandent une présélection sur la base de caractéristiques spécifiques de la prévalence, comme le lieu, le moment et le groupe cible. Les auteurs soulignent en outre que le bénéfice en termes de sécurité obtenu grâce au renforcement de la lutte contre la drogue décroît si cette lutte porte préjudice aux contrôles d'alcoolémie, du fait que l'alcool reste la substance la plus fréquemment détectée chez les conducteurs et qu'il implique le risque le plus élevé d'accident grave.

Sanctions

Les sanctions pour conduite sous l'influence de drogues ou de médicaments varient considérablement au sein de l'Union européenne (EMCDDA, 2018c). Un conducteur sous l'influence de substances psychoactives doit compter, dans chaque État membre de l'UE sur un retrait de permis et le paiement d'une amende. De plus, la plupart des pays européens ont la possibilité d'infliger une peine d'emprisonnement.

Les différences dans la fixation de peines sont toutefois importantes, tant pour les amendes que pour les interdictions de conduire et les peines d'emprisonnement. Certains pays prévoient une interdiction de conduire d'au moins 6 mois (par ex. le Danemark, la République tchèque et le Royaume-Uni). Dans d'autres pays, une interdiction de conduire peut, dans les cas légers, ne durer que quelques semaines (Belgique, Allemagne, Italie et Suède). La limite inférieure et la limite supérieure d'une amende sont très différentes : en Belgique, une amende entre 1.000 € et 10.000 € peut être imposée ; au Danemark, il n'y a aucune restriction quant au montant d'une amende et en Norvège, en cas d'infraction liée à une consommation de drogue, un conducteur paiera une amende à hauteur d'une fois et demie ses revenus mensuels bruts. Le spectre de peines d'emprisonnement est également très diversifié au sein de l'Europe : l'Autriche et la Belgique n'infligent aucune peine d'emprisonnement tandis qu'en Italie, dans les cas graves avec des victimes mortellement blessées, jusqu'à 18 ans de prison sont possibles (Atchinson, 2017).

Par ailleurs, certains pays font une distinction entre infractions administratives et infractions pénales (par ex. Espagne, République tchèque) en fonction du niveau d'altération des capacités : une infraction de « tolérance zéro » est considérée comme administrative et une altération effective de l'aptitude à conduire est considérée comme pénale.

Dans le cadre du projet DRUID, le retrait du permis de conduire a été considéré comme un moyen de dissuasion plus efficace que les amendes et les peines d'emprisonnement (Schulze et al., 2012). Le projet recommande une durée de retrait de 3 à 12 mois, du fait qu'une durée plus longue peut inciter les conducteurs sanctionnés à ne pas respecter l'interdiction de conduire jusqu'à son terme.

Tableau 8 : Sanctions pour conduite sous l'influence de drogues et de médicaments en Europe (première infraction).
Source : OEDT (2018c)

	Durée de retrait du permis de conduire	Amendes	Peine d'emprisonnement éventuelle
AT	Au moins 4 semaines	800 € - 3.700 €	Non
BE	1 mois - 5 ans	200 € - 2.000 €	Non
CY	Non spécifié	Non déterminé	Oui
CZ	6 mois - 10 ans	75 € - 1.350.000 €	Oui
DE	1 - 3 mois ou révocation	Selon les revenus	Oui
DK	6 mois - à vie	Non déterminé	Oui
EE	Jusqu'à 3 ans	Selon les revenus	Oui
FI	Jusqu'à 5 ans	Selon les revenus	Oui
FR	Jusqu'à 3 ans	4.500 € à 9.000 € en combinaison avec l'alcool	Oui
HR	1 mois - 5 ans	680 € - 2.039 €	Oui
HU	1 an - à vie	Non déterminé	Oui
IE	Au moins 1 an	Jusqu'à 5.000 €	Oui
IT	15 jours - 4 ans	1.500 € - 6.000 €	Oui
LT	1 - 3 ans	300 € - 860 €	Non
LU	1 mois - à vie	250 € - 5.000 €	Oui
LV	Jusqu'à 5 ans	1.200 € – 50 fois le salaire minimum mensuel	Oui
MT	Au moins 6 mois	Au moins 1.200 €	Oui
NL	Jusqu'à 5 ans	325 € - 7.800 €	Oui
NO	Au moins 1 an	1,5 fois le salaire brut mensuel	Oui
PL	1 an - 10 ans	Selon les revenus	Oui
PT	2 mois - 2 ans	Selon les revenus	Oui
RO	90 jours	Selon les revenus	Oui
SE	1 mois - 3 ans	Selon les revenus	Oui
SI	Révocation et réexamen après 6 mois - 1 an	Au moins 1.200 €	Non
SK	Jusqu'à 10 ans	160 € - 331.930 €	Oui
UK (uniquement Angleterre et Pays de Galles)	Au moins 1 an	Illimité	Oui

Il ressort de l'enquête ESRA que 3 % des Belges marquent leur accord avec l'affirmation « Les sanctions pour conduite sous l'influence de drogues sont trop sévères », ce qui est le plus faible pourcentage mesuré en Europe et ce qui est bien en dessous de la moyenne européenne de 10 %. Les pourcentages les plus élevés ont été enregistrés en Europe du Sud, où 14 % des personnes interrogées ou plus estimaient que les sanctions pour conduite sous l'influence de drogues sont trop sévères (Portugal 14 %, Espagne 15 %, Grèce 15 %).

Mesures de réhabilitation

Dans la plupart des pays européens, le cadre juridique pour des mesures de réhabilitation en cas d'abus de drogues illicites au volant correspond à celui qui est appliqué pour les infractions liées à l'alcool. Nous faisons en l'occurrence principalement référence à la rubrique *Mesures de réhabilitation* du chapitre 3.1.1 *Conduit sous l'influence de l'alcool*.

En termes de contenu, certains pays (dont la Belgique, le Danemark et l'Allemagne) ont toutefois fait une tentative d'adaptation structurelle des cours DI aux infractions des participants. Cela signifie que, dans ces pays, les cours sont spécialement adaptés pour les conducteurs qui ont conduit sous l'influence de drogues illicites. En raison du nombre souvent faible de participants et des limitations dans le temps (ces cours doivent souvent être suivis sur une période déterminée), ce n'est toutefois pas toujours possible dans la pratique.

3.1.7.4 Conclusion et points d'attention

Sur la base de la comparaison internationale, nous tirons les **conclusions** suivantes :

- La conduite sous l'influence de drogues illicites semble, en Belgique, être un problème moins important pour la sécurité routière que dans plusieurs autres pays européens. Ce qui se confirme tant par les résultats de la mesure de comportement DRUID que par l'auto-rapportage ESRA. Cela peut s'expliquer par le fait qu'en Belgique, la consommation générale de drogues est inférieure à la moyenne européenne. Une étude récente indique toutefois une possible augmentation de la consommation de drogues chez les jeunes Belges dans la circulation. Une évolution qu'il convient de tenir à l'œil.
- Selon la mesure de comportement DRUID, les conducteurs belges roulent plus souvent sous l'influence de médicaments dangereux pour la conduite que les conducteurs dans les autres pays participants. Étant donné que le comportement auto-rapporté de l'enquête ESRA dresse un tableau différent, il semble possible que de nombreux Belges ne soient pas conscients des effets négatifs de certains médicaments sur la sécurité routière. Cependant, il conviendrait de mener des recherches plus approfondies afin de confirmer cette hypothèse.
- Les sanctions qui peuvent être infligées aux conducteurs en cas d'infractions liées à la drogue varient considérablement en Europe. Contrairement à la plupart des pays européens, la législation belge en cas d'abus de drogues au volant ne prévoit pas de peine d'emprisonnement s'il s'agit de la première infraction de ce genre. Le projet DRUID recommande également la réhabilitation plutôt que la peine d'emprisonnement.
- La législation belge s'appuie sur la combinaison d'une approche de « tolérance zéro » et d'une approche de « l'altération des capacités ». Cela correspond aux recommandations des experts et à l'approche de la plupart des autres pays.
- Les Belges estiment la probabilité d'être soumis à un contrôle de drogue plutôt faible, par rapport aux autres pays européens.
- Le soutien politique pour une législation plus stricte, des contrôles plus stricts et des sanctions plus sévères est aussi élevé en Belgique que dans le reste de l'Europe.

Enfin, nous en déduisons certains **points d'attention** pour des mesures futures en Belgique :

- Des campagnes d'information ciblant le grand public et la sensibilisation des médecins et pharmaciens sur la problématique pourraient aider à prévenir la conduite sous l'influence de médicaments dangereux pour la conduite. Pour ce faire, il peut être fait usage de la classification des risques qui a été établie dans le projet DRUID et des outils ICT qui ont été développés dans le cadre du projet (Isalberti, et al., 2011).
- Le contrôle des drogues pourrait être amélioré de façon rentable à l'aide de tests salivaires modernes. En raison de la plus grande influence de l'abus d'alcool au volant sur la mortalité routière, il est toutefois important que le contrôle des drogues ne compromette en aucun cas le contrôle de l'alcool.
- Des tests de dépistage de drogues après le constat d'une conduite sous l'influence de l'alcool (même sous la limite légale de 0,5 g/l BAC) pourraient lutter contre le danger d'une consommation combinée.

3.2 Infrastructure

Les caractéristiques infrastructurelles peuvent avoir un impact important sur le niveau de sécurité sur les routes et dans les carrefours. Il est donc intéressant de savoir dans quelle mesure les routes sont équipées, dans un pays déterminé, de certains aménagements, comme des pistes cyclables, des trottoirs, des sens de circulation séparés physiquement, des carrefours réglés par des feux de signalisation ou des zones sans obstacle. Il existe toutefois peu de données internationales qui permettent une comparaison fiable des caractéristiques infrastructurelles spécifiques entre les pays. Nous nous limitons donc à quelques indicateurs disponibles qui donnent un aperçu de certaines caractéristiques génériques du réseau routier belge par rapport à d'autres pays européens.

3.2.1 Structure du réseau routier

La Figure 65 représente la densité du réseau routier en Belgique par rapport aux autres États membres de l'UE et pays associés. La densité est une mesure très approximative, mais simple de la capacité et du maillage d'un réseau, et est exprimée en nombre de kilomètres de routes par kilomètre carré de superficie. La densité du réseau routier en Belgique est presque la plus élevée d'Europe. L'importance de ce paramètre pour la sécurité routière est indirecte. A priori, un réseau d'une densité supérieure compte davantage de croisements. À conditions égales, un nombre de croisements plus élevé dans un réseau induit un nombre plus élevé

d'accidents de la route du fait que chaque croisement constitue un point de conflit potentiel entre des flux de circulation. Cela pourrait fournir une explication partielle au faible score de sécurité de la Belgique. Les Pays-Bas, par exemple, ont également un réseau routier d'une densité similaire et comptent toutefois parmi les pays les plus performants d'Europe en matière de sécurité routière.

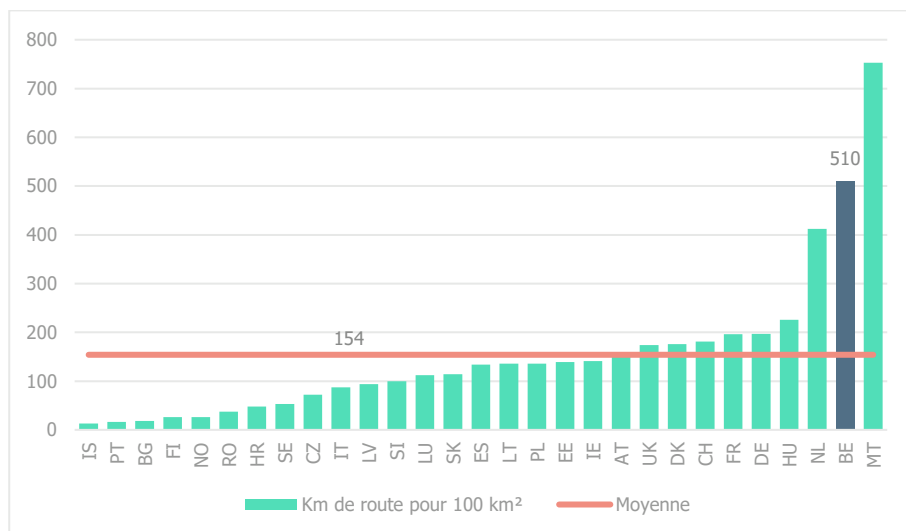


Figure 65 : Densité du réseau routier (nombre de kilomètres de route par superficie de 100 km²), pays européens⁵⁶ (2015). Source : Eurostat

Nous avons vu plus avant (voir point 2.3.3) que la Belgique affiche de piètres performances en matière de sécurité routière sur les autoroutes par rapport aux autres pays européens, et plus encore par rapport à ses voisins. La Figure 66 présente la densité du réseau autoroutier des pays européens. Il en ressort que la Belgique présente un réseau autoroutier relativement dense : 57,5 km d'autoroute pour 1.000 km² de superficie. Les Pays-Bas et le Luxembourg voisins enregistrent la plus forte densité. La Belgique se caractérise donc par un réseau autoroutier dense, mais cela vaut également pour ses pays voisins, à savoir les Pays-Bas, le Luxembourg et, dans une moindre mesure, l'Allemagne.

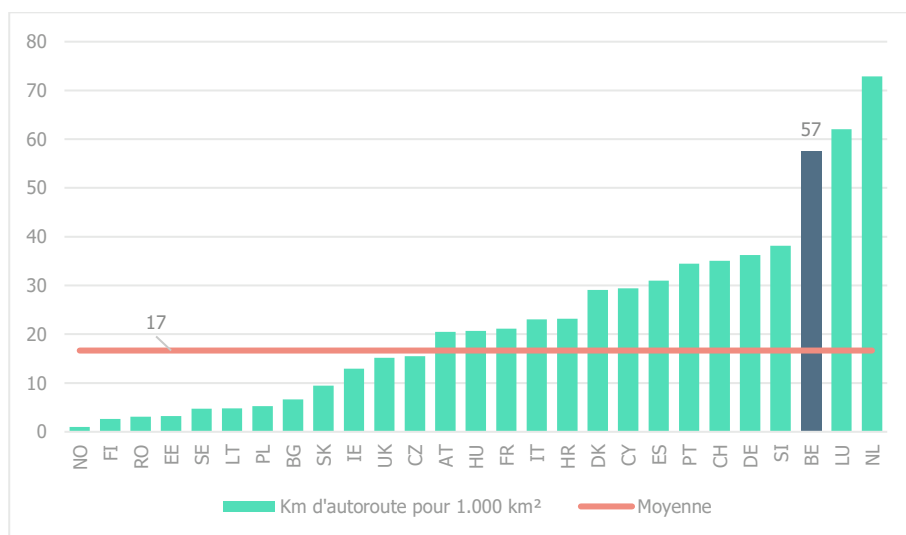


Figure 66 : Densité du réseau autoroutier (km d'autoroute pour 1.000 km² de superficie), pays européens⁵⁷ (2015). Source : Eurostat

Les Figure 67 et Figure 68 présentent la densité du réseau routier en agglomération (*urban roads*), d'une part, et hors agglomération (*rural roads*), d'autre part, pour un nombre limité de pays. La Belgique se caractérise par une forte densité et cela vaut pour toutes les catégories de routes. Pour les routes hors agglomération, la densité est même de loin la plus élevée de tous les pays européens pour lesquels des données sont disponibles.

⁵⁶ Aucune donnée pour CY ni EL

⁵⁷ Aucune donnée pour EL, IS, LV, MT

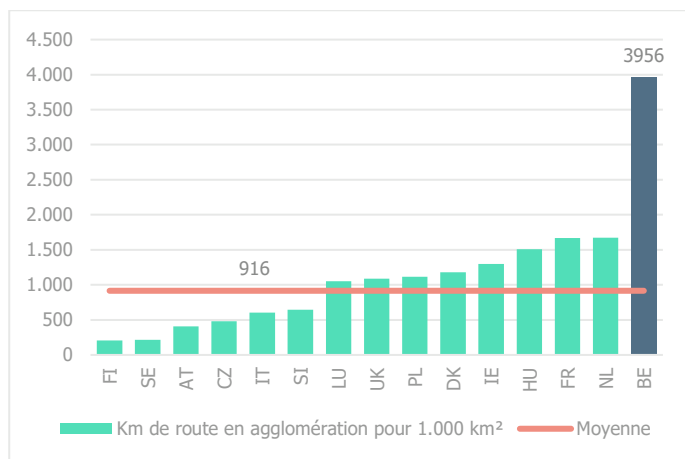


Figure 67 : Densité du réseau routier en agglomération (km de route en agglomération pour 1.000 km² de superficie), pays européens⁵⁸ (2015). Source : IRTAD

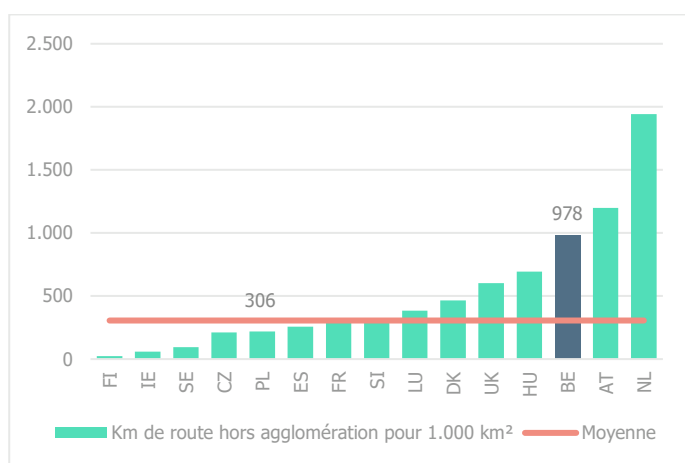


Figure 68 : Densité du réseau routier hors agglomération (km de route hors agglomération pour 1.000 km² de superficie), pays européens⁵⁹ (2015). Source : IRTAD

3.2.1 Indicateurs de qualité

La Figure 69 présente le « Road Quality Index » (Schwab, 2018). Cet indice évalue les performances du réseau routier en calculant la vitesse et la distance sur la route d'un trajet en voiture entre les 10 plus grandes villes du pays qui représentent au moins 15 % de la population totale de ce pays. Les données s'appuient sur des trajets simulés dans Google Directions. Les résultats sont exprimés en une valeur numérique de 0 (très faible) à 100 (excellent). La Belgique a obtenu 87 sur cet indicateur, soit plus que la moyenne européenne de 79. Certes, cet indicateur n'est pas directement associé à la sécurité routière, mais il indique la mesure dans laquelle un réseau fonctionne efficacement. Par « efficacité », on désigne en l'occurrence la mesure dans laquelle le réseau routier permet, dans la pratique, des déplacements rapides entre les principaux pôles d'attraction. Ainsi, la présence d'un réseau d'autoroutes qui relie les grandes villes les unes aux autres influence positivement l'indice. Les limitations de vitesse et les embouteillages auront une incidence en principe négative sur la valeur de cet indicateur.

⁵⁸ Aucune donnée pour BG, CH, CY, DE, EE, EL, HR, IS, IT, LT, LV, MT, NO, PT, RO, SK.

⁵⁹ Aucune donnée pour BG, CH, CY, DE, EE, EL, ES, HR, IS, LT, LV, MT, NO, PT, RO, SK.

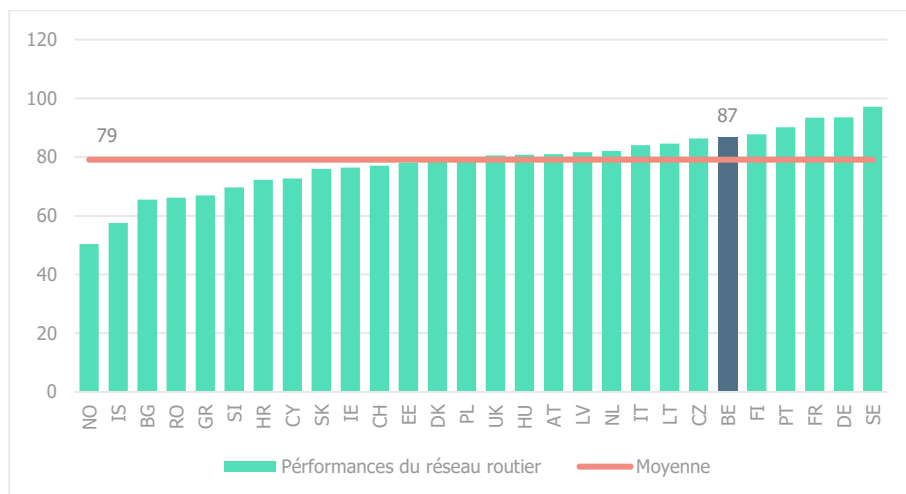


Figure 69 : Performances du réseau routier, pays européens (2018). Source : Forum économique mondial, Executive Opinion Survey(Schwab, 2018)⁶⁰. Source : IRTAD

Un indicateur qui, a priori, pourrait être en lien direct avec la sécurité routière est la qualité globale du réseau routier. Toutefois, aucune donnée utilisable et comparable au niveau international n'est disponible à ce sujet. La Figure 70 présente un indicateur approximatif, comme suggéré par le Forum économique mondial. Chaque année, le Forum économique mondial interroge des chefs d'entreprise et des cadres issus du monde entier sur les questions critiques liées à la compétitivité et pour lesquelles des données statistiques font défaut du fait qu'elles ne peuvent pas (facilement) être mesurées à une échelle mondiale. Pour l'édition 2018, 12.274 réponses ont été reçues de 140 pays entre janvier et avril 2018.

La Figure 70 illustre, pour les pays européens, la moyenne pondérée des réponses à la question « Quelle est la qualité (étendue et état) du réseau routier dans votre pays ? ». L'échelle de réponse varie de 1 = « extrêmement faible, parmi la plus faible au monde » à 7 = « extrêmement bonne, parmi la meilleure au monde ». Pour ce critère, la Belgique affiche des performances plus faibles que la moyenne européenne. Nos voisins tirent beaucoup mieux leur épingle du jeu.

Cet indicateur présente bon nombre de limitations, notamment en matière de signification exacte des informations présentées (ce que les personnes interrogées comprennent par « étendue » et « état » et lequel de ces deux concepts a le plus d'impact sur le score final ?) et de comparabilité entre pays (les différences entre les pays révèlent-elles quelque chose sur les différences réelles ou (également) quelque chose sur les différences culturelles, les différences de comportement de réaction, etc. entre les citoyens des différents pays ?). Toutefois, l'avantage de cet indicateur est qu'il fournit des informations sur les caractéristiques du réseau routier sur lesquelles il existe (trop) peu de données objectives.

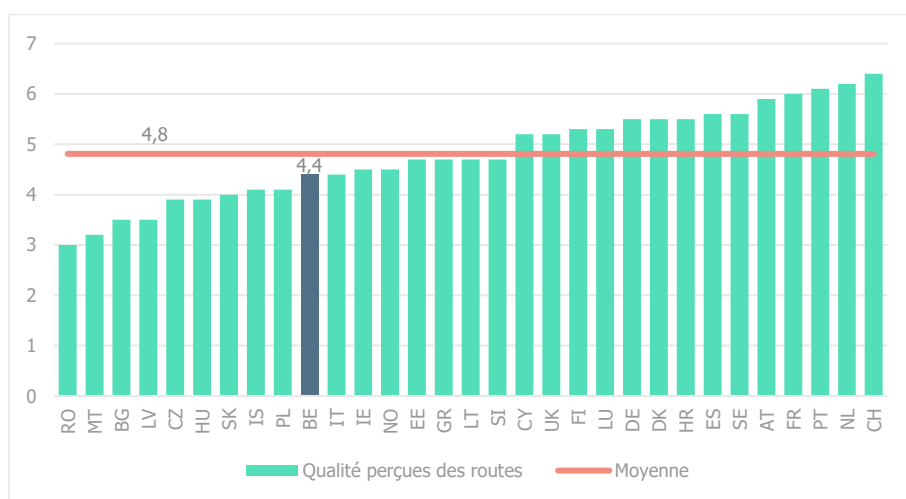


Figure 70 : Qualité perçue des routes (1 = très faible, 7 = très bonne), pays européens (2018). Source : Forum économique mondial, Executive Opinion Survey(Schwab, 2018)

⁶⁰ Aucune donnée pour LU ni MT

3.2.2 Mesures

3.2.2.1 Investissements/entretien

Il n'y a pas de chiffres comparables sur le plan international et utilisables pour exprimer le degré des investissements dans le (ré)aménagement ou l'entretien des routes, ciblant spécifiquement l'augmentation de la sécurité routière. La Figure 71 présente les investissements consentis en 2016 dans l'aménagement et l'entretien des infrastructures routières par habitant pour un grand nombre de pays européens. Il s'agit d'un indicateur indirect des investissements dans la sécurité routière. En l'utilisant, nous partons du principe que, toutes choses étant égales par ailleurs, un niveau d'investissement plus élevé dans un pays déterminé équivaut également à des dépenses supérieures pour une infrastructure routière qui profite en particulier à la sécurité routière. Les chiffres indiquent que le niveau d'investissement en Belgique en 2016, avec 71 € par habitant, est très faible tant par rapport à la moyenne européenne que par rapport aux pays voisins.

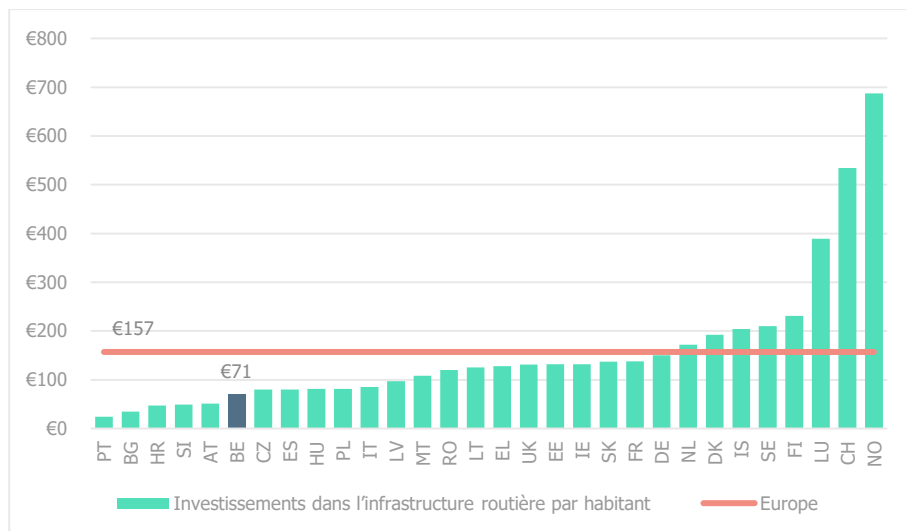


Figure 71 : Investissements dans l'infrastructure routière par habitant, pays européens⁶¹ en EUR, 2016. Source : IRTAD

3.2.3 Conclusion et points d'attention

Sur la base de la comparaison internationale, nous pouvons tirer les **conclusions** suivantes :

- Des données comparables sur le plan international sont disponibles pour la **sécurité routière** à 3 **types de routes** différents : autoroutes, routes en agglomération et routes hors agglomération. Nous avons déjà vu plus avant (voir point 2.3.3) que le niveau très modéré d'insécurité routière en Belgique se présente pour chacun de ces types de routes. Plus précisément pour la sécurité routière, il s'avère que la Belgique affiche de piètres performances par rapport à d'autres pays européens et même des performances extrêmement faibles par rapport à ses pays voisins. La **densité du réseau** et la **forte densité du trafic** y apportent une explication, dans une certaine mesure, car les deux facteurs peuvent induire structurellement une augmentation du nombre d'accidents. Néanmoins, ces facteurs sont tout aussi présents aux Pays-Bas et au Luxembourg, par exemple, et en faisant même abstraction de ces facteurs, les performances de la Belgique restent médiocres.
- Ensuite, nous examinons la mesure dans laquelle certains facteurs structurels peuvent fournir une meilleure vision :
 - La **densité** du réseau routier en Belgique est pratiquement la plus élevée d'Europe. Cela vaut pour tous les types de routes, mais surtout pour les routes hors agglomération.
 - C'est également à cause de cette forte densité que les **performances** globales (à savoir la mesure dans laquelle les destinations importantes sont reliées de façon fluide les unes aux autres) du réseau routier belge sont élevées.
 - Toutefois, la **qualité perçue** du réseau routier en Belgique est modérée.
 - Ce dernier point est également associé au **niveau d'investissement** en matière de travaux routiers en Belgique. Pour l'indicateur « Investissements dans l'aménagement et l'entretien des infrastructures routières par habitant », les performances de la Belgique sont particulièrement basses par rapport à la moyenne européenne et à ses voisins.

⁶¹ Aucune donnée pour CY

- La combinaison de faibles performances en matière de sécurité routière, d'une densité élevée du réseau routier et d'un faible niveau d'investissement est un indicateur de **sous-investissements** en matière de sécurité routière.

Enfin, de cette comparaison internationale, nous pouvons déduire quelques **points d'attention** pour des mesures futures en Belgique :

- Fondamentalement, les possibilités d'investir dans une infrastructure garante de sécurité routière dépendent, dans une large mesure, du **budget** global destiné aux investissements dans l'infrastructure routière. Les investissements dans l'infrastructure routière incluent des mesures telles que l'augmentation de la lisibilité et de la visibilité des éléments de la conception des routes, l'adaptation de points dangereux et la séparation autant que possible des usagers de la route vulnérables des véhicules à moteur.
- Des efforts sont nécessaires pour élever le niveau de sécurité routière sur les **autoroutes** belges. Ceci est en partie, mais pas exclusivement, dû aux investissements dans l'infrastructure routière. Outre les investissements dans l'infrastructure, on peut en l'occurrence également penser à des mesures permettant d'influencer les comportements (par ex. vitesse, distance de sécurité, dépassement par la droite), le contrôle (par ex. contrôles de vitesse, dépassement dangereux, périodes de conduite et périodes de repos) et la gestion du trafic (par ex. limitations de vitesse dynamiques).

3.3 Transport et parc automobile

Le volume de trafic et de la composition du trafic, à savoir le mélange des véhicules et des usagers de la route dans le trafic réel, est un facteur qui affecte à la fois le nombre d'accidents et la gravité de leurs conséquences.

Dans un premier temps, on relève un *effet d'exposition* (en anglais : « *exposure* »). Plus une certaine catégorie de véhicules est présente dans le flux de la circulation, plus cette catégorie de véhicules devrait être souvent impliquée dans des accidents de la route. Il y a donc plus d'accidents impliquant des cyclistes aux Pays-Bas ou plus d'accidents impliquant des cyclomotoristes en Italie que la moyenne d'autres pays européens, voir Figure 8.

Ensuite, il y a un effet sur le *risque d'accident*. À distance parcourue égale, le risque d'accident à l'utilisation de certains moyens de transport est supérieur que pour d'autres. Il est ainsi ressorti de recherches antérieures qu'en Belgique, à distance parcourue égale, le risque moyen pour les motocyclistes ou les cyclomotoristes est 57 fois plus élevé que pour les automobilistes. De même, les cyclistes et les piétons courent, par kilomètre parcouru, un risque plus élevé que les automobilistes (Martensen, 2014).

Enfin, il y a le *risque de blessure*. Certains moyens de transport sont mieux équipés que d'autres pour protéger les occupants lors d'un accident de la route. Les cyclistes et les piétons sont ainsi à peine protégés en cas de collision tandis que les voitures particulières modernes disposent de nombreux équipements de sécurité pour limiter le plus possible les blessures en cas d'accident.

Tout cela signifie qu'il est important, à la comparaison des performances de sécurité des différents pays, de tenir compte du volume du trafic et de la composition du trafic dans ces pays.

3.3.1 Composition du trafic

Nous utilisons un chiffre provenant des recherches ESRA pour avoir une idée de l'utilisation dans le trafic de certains moyens de transport dans les différents pays européens.

La Figure 72 présente pour les pays européens participants et cinq moyens de transport différents le pourcentage de toutes les personnes interrogées qui ont indiqué que ce moyen de transport a fait partie, au cours des 12 derniers mois, du top trois des moyens de transport personnellement les plus utilisés. Certes, cet indicateur ne fournit pas de mesure directe de la fréquence des déplacements ou des distances parcourues avec un moyen de transport déterminé, mais il donne un aperçu utile de l'utilisation de certains moyens de transport en Belgique par rapport à d'autres pays européens.

Pour les trajets en voitures particulières et en motos, des données comparables sont disponibles pour un certain nombre de pays européens. Elles sont présentées respectivement en Figure 73 et Figure 74. En Belgique, l'utilisation de la voiture est, selon ces chiffres, au même niveau que la moyenne européenne. C'est ce qui ressort des deux sources de données. L'utilisation de la moto en Belgique est nettement inférieure à la

moyenne européenne. Quoi qu'il en soit, les distances moyennes parcourues en moto dans tous les pays sont faibles par rapport aux trajets en voiture particulière : en moyenne 239 km par personne et par an en moto dans les pays pour lesquels des informations sont disponibles par rapport à une moyenne de 9.629 km par an et par personne avec la voiture.

En outre, la marche et les transports en commun sont moins populaires en Belgique qu'ailleurs. En revanche, la bicyclette est utilisée en Belgique plus souvent que la moyenne ailleurs en Europe. On relève des différences considérables entre les pays, en particulier pour les transports publics et le vélo. L'utilisation des transports en commun en Belgique est très comparable à celle des pays voisins que sont l'Allemagne et la France. C'est même bien plus qu'aux Pays-Bas, mais à nouveau moins qu'au Royaume-Uni. C'est clairement aux Pays-Bas que la bicyclette est la plus populaire. En Belgique, la bicyclette est nettement moins utilisée. Toutefois, en Belgique comme en Allemagne, elle est plus populaire qu'ailleurs en Europe. En France et au Royaume-Uni, elle est beaucoup moins utilisée.

Nous avons précédemment vu (en Figure 7) que la Belgique recense un nombre relativement plus faible de piétons parmi les tués de la route (12 %) que la moyenne en Europe (21 %). Cela peut donc partiellement s'expliquer par le nombre un peu moindre de déplacements à pied en Belgique par rapport à la moyenne européenne. Il est en revanche frappant de constater qu'en particulier, les pays d'Europe du Nord, à savoir la Finlande, la Suède, le Danemark et la Norvège, combinent une forte proportion de déplacements à pied avec une bien plus faible mortalité des piétons que la moyenne.

Toutefois, l'exposition n'explique qu'une partie des différences entre les pays. Par exemple, pour les cyclistes, on recense en Belgique (7,2) plus de tués qu'aux Pays-Bas (5,9) par million d'habitants tandis que l'utilisation de la bicyclette en Belgique est nettement plus faible selon la Figure 72.



Figure 72 : Utilisation de moyens de transport : pourcentage de personnes interrogées pour lesquelles ce mode a fait partie du top trois au cours des 12 derniers mois, pays européens (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias

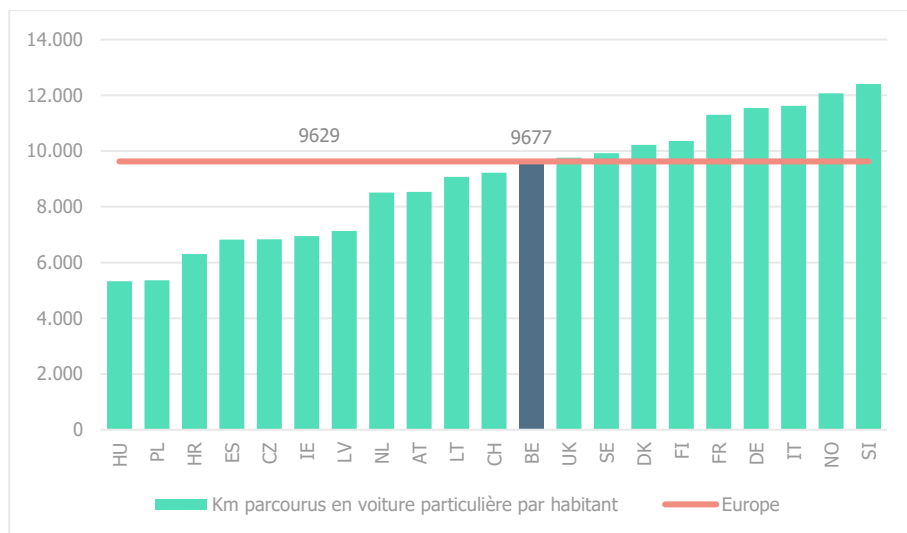


Figure 73 : Kilomètres parcourus en tant que conducteur ou passager d'une voiture particulière par habitant, pays européens (2016)⁶². Source : Eurostat.

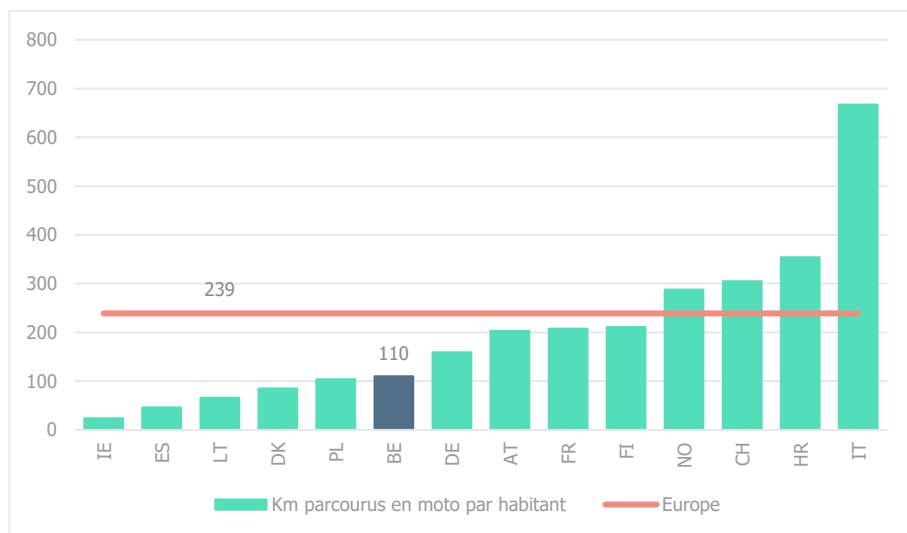


Figure 74 : Kilomètres parcourus en tant que conducteur ou passager d'une moto par habitant, pays européens (2016)⁶³. Source : Eurostat

3.3.2 Densité du trafic

Bien que le lien exact entre embouteillages et insécurité routière n'ait pas encore pu être tout à fait clairement établi (Hesjevoll, 2016), nous partons du principe que les embouteillages constituent un facteur de risque du fait que des accidents se produisent très souvent au passage d'une circulation fluide à une circulation ralentie. Cela vaut particulièrement pour les collisions par l'arrière.

La Figure 75 indique le nombre d'heures moyen par année que les conducteurs de voitures particulières passent dans les embouteillages en Europe. Les informations s'appuient sur les données des systèmes de navigation de véhicule. La Belgique compte parmi les pays les plus congestionnés et n'est précédée que du Royaume-Uni.

⁶² ES : 2015 ; NO : 2014 ; AT, BE, NL : 2013 ; UK : 2012 ; HU, IE : 2011 ; SI : 2010. Aucune donnée pour BG, CY, EE, EL, IS, LU, MT, PT, RO, SK

⁶³ ES : 2015 ; PL : 2014 ; AT, BE, CH : 2013 ; IE : 2011. Aucune donnée pour BG, CY, CZ, EE, EL, HU, IS, LU, LV, MT, NL, PT, RO, SE, SI, SK, UK

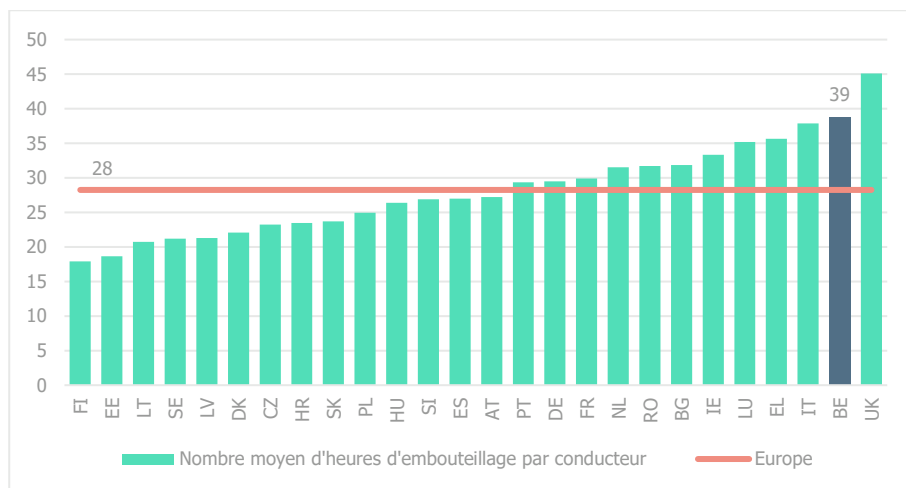


Figure 75: Nombre moyen d'heures d'embouteillage par conducteur (2016)⁶⁴. Source : Commission européenne

3.3.3 Composition du parc automobile

Pour compléter les données de l'ESRA, nous examinons la composition du parc automobile dans les pays européens. La composition du parc automobile influence au moins de deux façons la sécurité routière. Il y a tout d'abord l'effet d'exposition qui veille à ce que les véhicules qui sont utilisés plus souvent que la moyenne soient également plus souvent impliqués dans des accidents de la route. Par ailleurs, il y a également un effet de sévérité des blessures. La probabilité qu'un accident ait des conséquences graves est en effet plus importante lorsque des véhicules de masses différentes entrent en collision ou lorsque des usagers de la route moins protégés entrent en collision avec des usagers de la route qui sont mieux protégés par la structure de leur véhicule. C'est directement applicable aux piétons, aux cyclistes, aux cyclomotoristes et aux motocyclistes.

Des informations comparables sur le plan international portant sur le nombre de véhicules sont disponibles pour les voitures particulières, les motocyclettes et les camions. Pour les camions, nous considérons ces informations comme suffisamment significatives pour la représentation de la situation du trafic dans un pays individuel du fait que les entreprises de transport opèrent très fortement à l'international et que, dans la pratique, bon nombre de camions roulent également souvent en dehors du pays d'immatriculation.

La Figure 76 présente le nombre de voitures particulières pour 1.000 habitants dans chaque pays européen. On constate que la possession de voitures en Belgique est très similaire à la moyenne européenne. En comparaison avec les pays voisins, la possession de voitures en Belgique est légèrement supérieure au Royaume-Uni, en France et aux Pays-Bas, mais inférieure à l'Allemagne et au Luxembourg.

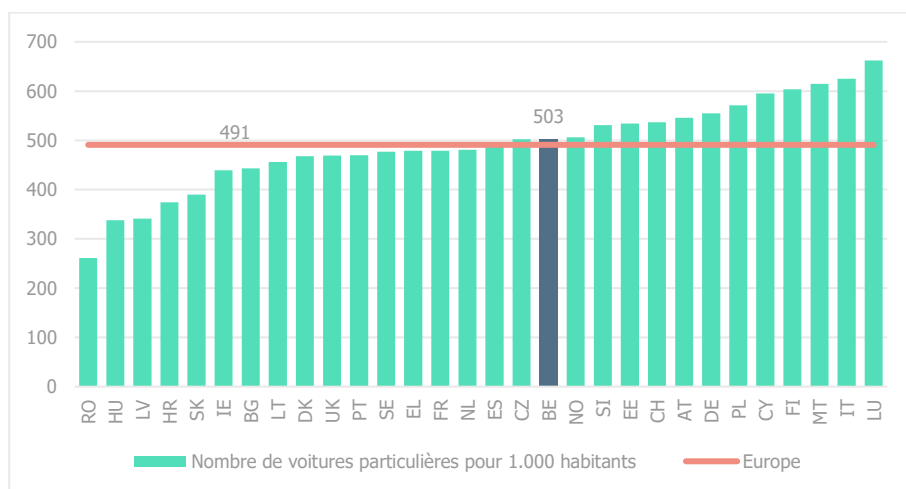


Figure 76 : Nombre de voitures particulières immatriculées pour 1.000 habitants, pays européens (2016⁶⁵). Source : Eurostat

⁶⁴ Aucune donnée pour CH, CY, IS, MT, NO

⁶⁵ AT, RO : 2015 ; DK : 2008 ; aucune donnée disponible pour IS

La Figure 77 présente le nombre de motos immatriculées pour 1.000 habitants dans chaque pays européen. Ce nombre est plus faible en Belgique que la moyenne ailleurs en Europe et ne diffère pas énormément des pays voisins que sont les Pays-Bas, l'Allemagne et le Luxembourg. C'est en Europe du Sud en particulier que la possession de motos est nettement plus élevée qu'ailleurs.

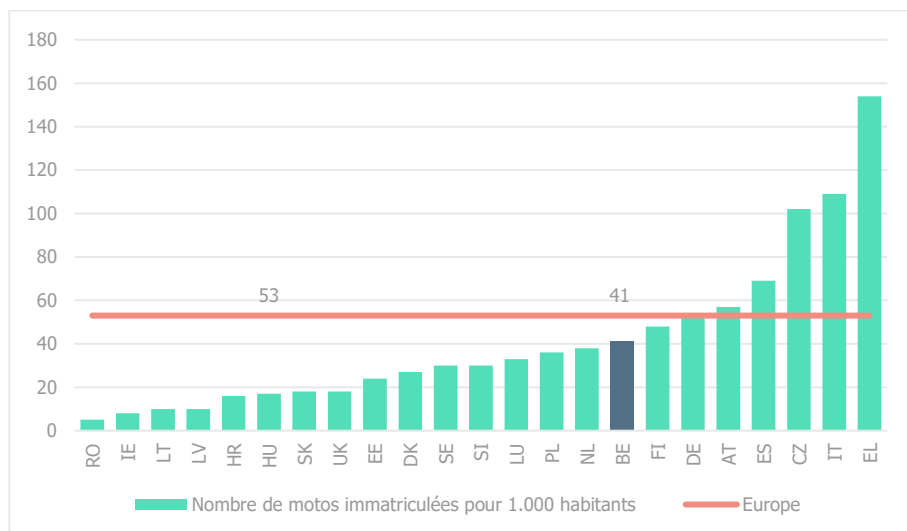


Figure 77 : Nombre de motos immatriculées pour 1.000 habitants, pays européens (2016⁶⁶). Source : Eurostat

3.3.4 Qualité du parc automobile

Les véhicules plus récents sont généralement mieux équipés que les véhicules anciens pour protéger les occupants en cas de collision. En règle générale, les véhicules plus récents sont également plus largement équipés de dispositifs d'assistance au conducteur pour éviter certains accidents. Cela est dû aux évolutions techniques qui offrent toujours plus de possibilités nouvelles et aux exigences en matière de sécurité pour les véhicules qui sont toujours plus strictes.

Il convient d'indiquer en outre que peu d'informations sont connues quant à la mesure dans laquelle certains outils techniques équipent le parc automobile. Un exemple : depuis quelques années, il existe sur le marché des systèmes de limitation de vitesse intelligents, mais il n'existe aucun chiffre relatif au nombre de véhicules bel et bien équipés d'un tel système.

Pour mesurer la qualité du parc automobile, nous nous limitons à deux indicateurs qui portent tous deux sur les voitures particulières. Pour les autres modes de transport, il n'y a pas suffisamment d'informations comparables sur le plan international disponibles.

La Figure 78 présente le pourcentage du parc automobile total par pays de moins de 6 ans. Il s'agit d'une mesure de la vitesse à laquelle le parc automobile se renouvelle dans un pays. En moyenne, la gravité des blessures en cas d'accidents avec des véhicules plus récents est inférieure à celle constatée avec des véhicules plus anciens (Rich, Prato, Hels, Lyckegaard, & Kristensen, 2013). On remarque que le parc automobile belge est plus jeune que celui de ses voisins que sont les Pays-Bas, la France, l'Allemagne et le Royaume-Uni. Il fait même partie, avec ceux du Luxembourg et du Danemark, des plus modernes d'Europe.

⁶⁶ BE, RO : 2015. Aucune donnée disponible pour BG, CH, CY, FR, IT, MT, NO, PT

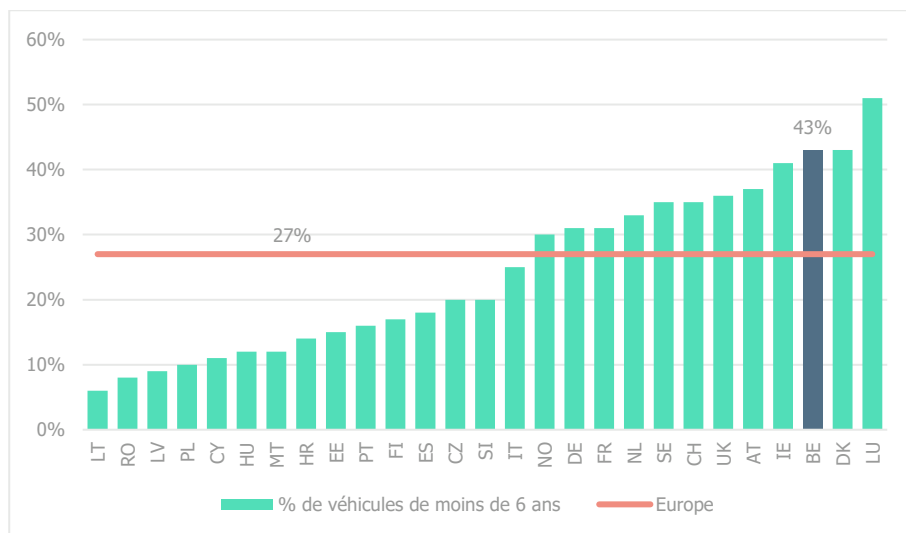


Figure 78 : Pourcentage de véhicules de moins de 6 ans par rapport au nombre total de voitures particulières immatriculées, pays européens (2016⁶⁷). Source : Eurostat

L'European New Car Assessment Programme (Euro NCAP, www.euroncap.com) évalue les performances d'un véhicule en cas d'accident, tant pour les passagers du véhicule que pour les personnes éventuellement renversées. L'Euro NCAP recourt pour ce faire à un système d'étoiles où les véhicules sont soumis à des tests qui peuvent mener à un score global maximal de 5 étoiles pour les modèles les plus performants.

La Figure 79 présente pour les pays européens, le pourcentage de nouveaux véhicules mis en circulation en 2013 et qui ont reçu 5 étoiles aux tests Euro NCAP⁶⁸. Le pourcentage belge est pratiquement identique à la moyenne européenne. Un pourcentage supérieur devrait veiller à une meilleure sécurité routière. Toutefois, il convient de faire remarquer que ce pourcentage est inférieur à la moyenne pour certains pays ayant un bon score de sécurité routière, comme les Pays-Bas ou le Danemark.

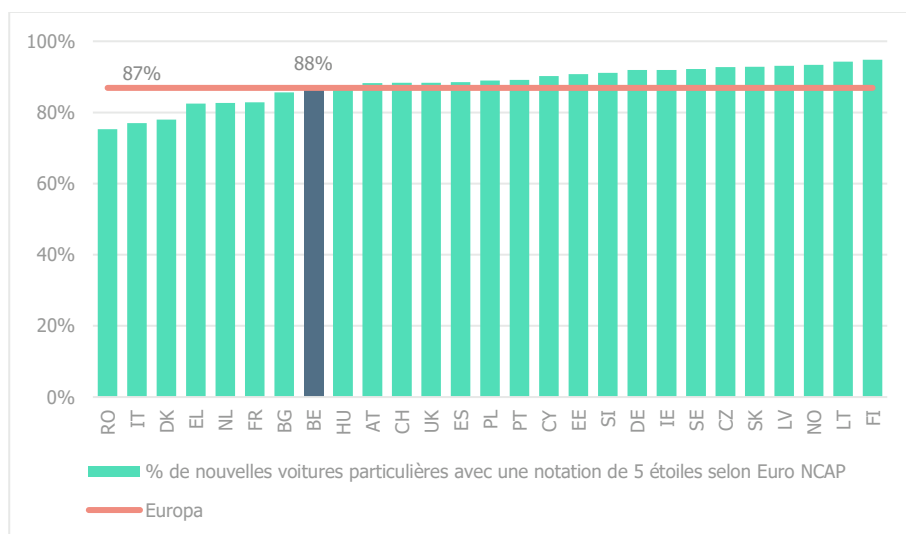


Figure 79 : Proportion de nouvelles voitures particulières avec une notation de 5 étoiles selon Euro NCAP, pays européens (2013⁶⁹). Source : ETSC (2016)

3.3.5 Conclusion et points d'attention

Sur la base de la comparaison internationale, nous pouvons tirer les **conclusions** suivantes :

- En général, la **composition du trafic** en Belgique est relativement identique à celle des autres pays d'Europe et certainement à celle des pays voisins. Néanmoins, des différences pertinentes sont à

⁶⁷ RO : 2015. Aucune donnée pour BG, EL, IS, SK

⁶⁸ Modèles de véhicules non pris en compte, pour lesquels un test EuroNCAP n'a pas été réalisé

⁶⁹ Nouvelles voitures particulières qui ont été vendues en 2013. Aucune donnée pour HR, LU, MT

relever. Puisque l'on pratique davantage la bicyclette en Belgique que dans la plupart des autres pays, la part de cyclistes est dès lors relativement élevée dans les accidents de la route. Toutefois, les exemples des Pays-Bas (cyclistes) et des pays d'Europe du Nord (piétons) indiquent qu'une utilisation élevée de ces moyens de transport ne doit, en général, pas systématiquement induire un plus grand nombre de victimes. Les Pays-Bas et les pays d'Europe du Nord recensent un pourcentage d'usagers faibles élevé et font toutefois partie des pays les plus performants en matière de sécurité routière en Europe. Par ailleurs, la congestion en Belgique semble également plus élevée qu'ailleurs en Europe.

- Le **parc automobile** en Belgique fait partie des plus modernes d'Europe.

De cette comparaison internationale, nous retenons essentiellement que la composition du flux de trafic et le parc automobile ne peuvent constituer partiellement qu'un facteur explicatif du score de la sécurité routière en Belgique.

3.4 Services médicaux d'urgence

Afin de réduire l'impact des accidents de la route, il est important que les victimes d'accidents soient aidées rapidement et par du personnel médical compétent. L'aide est en l'occurrence un processus complexe et se déroule en diverses étapes : l'avertissement des services d'urgence, l'envoi des services d'urgence appropriés sur les lieux de l'accident, le trajet des services d'urgence jusqu'aux lieux de l'accident, les services de secours sur place, le transfert des blessés vers un hôpital et le suivi médical à l'hôpital. En général, la comparaison de cette procédure entre les différents pays est compliquée du fait que peu de recherches comparatives ont été menées en la matière et qu'il n'y a pas de base de données internationales disponible à ce sujet. L'une des raisons en est que les services d'urgence nationaux sont organisés de différentes façons et que l'on relève même bien souvent des structures organisationnelles régionales ou locales (Bos, Krol, Veenvliet, & Plass, 2015). Par ailleurs, les services d'ambulance peuvent également être prestés par des entreprises privées.

3.4.1 Le numéro d'appel d'urgence européen 112

La première étape de l'implication des services d'urgence médicaux dans un accident de la route est la prise de contact par le biais d'un numéro d'urgence national ou transfrontalier. La Commission européenne a pour objectif officiel d'établir le numéro d'urgence européen 112 comme numéro de téléphone unique en cas d'urgence (European Commission, 2018). Dans certains pays européens (Danemark, Finlande, Estonie, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Suède et Islande), le 112 est déjà le seul numéro d'urgence, tandis que d'autres pays utilisent encore plusieurs numéros pour des services d'urgence spécifiques. Ce qui est également le cas de la Belgique, où le 100 peut être utilisé pour l'ambulance et le service d'incendie et le 101 pour la police. Un rapport d'évaluation (European Commission, 2017) sur la mise en œuvre du numéro d'urgence 112 dans l'UE s'est penché sur la rapidité avec laquelle il peut être répondu à un appel au numéro d'urgence 112 (Figure 80).

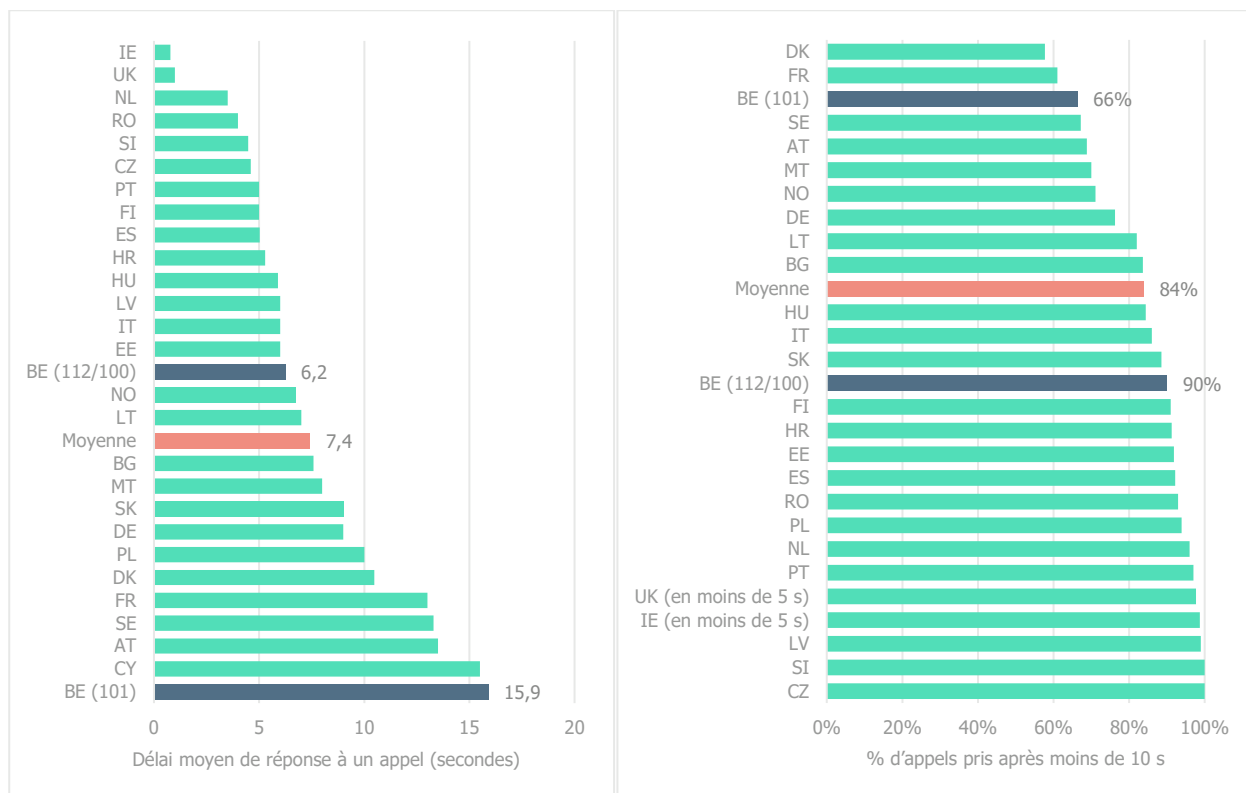


Figure 80 : Délai moyen de réponse à un appel au numéro d'urgence 112 et aux numéros d'urgence belges 100 et 101, et pourcentage d'appels pris après moins de 10 s. Source : Commission européenne, 2017.

Il ressort de la Figure 80 qu'il est répondu aux appels aux numéros d'urgence 112 et 100 en Belgique plus rapidement (6,24 s) que la moyenne (7,4 s) et qu'il est répondu à 90 % de ces appels en moins de 10 secondes, ce qui est également supérieur à la moyenne européenne (83,4 %). Le numéro d'urgence belge pour atteindre la police présente cependant un délai de réponse moyen plus long (15,9 s). Le délai de réponse en Irlande et au Royaume-Uni est le plus court (en moyenne moins de 1 s) et il est même répondu à plus de 97 % des appels en moins de 5 s. De même, aux Pays-Bas, le délai de réponse est court (3,5 s). Certains pays (France, Pologne, Chypre) utilisent un court programme de répondeur automatique pour dissuader les faux appels avant que l'appel ne soit transféré vers un employé, ce qui explique leurs délais de réaction relativement longs.

Pour optimiser la notification des services d'urgence, l'Union européenne exige par ailleurs des constructeurs automobiles d'intégrer, dès avril 2018, la technologie eCall dans les nouveaux véhicules. Une voiture dotée d'un système eCall contacte automatiquement le numéro d'urgence européen 112 en cas d'accident de sorte que les services d'urgence puissent prendre des mesures immédiates. Les estimations de l'impact que cette technologie pourrait avoir sur le nombre de tués sur les routes en Europe varient entre 1 à 20 % (ERSO, 2018).

3.4.2 Formation du personnel médical

De nombreux pays européens prévoient un programme de formation spécifique ciblant les soins médicaux en cas d'urgence. Pour les médecins, un tel programme dure en général 1 ou 2 ans, contre 6 mois au moins pour les infirmières. Dans l'« Observatoire mondial de la santé », l'OMS donne un aperçu de la disponibilité d'une telle formation. Alors que les médecins et les infirmières en Belgique doivent suivre une formation spéciale, ce n'est pas le cas en Allemagne ni au Luxembourg : pour les infirmières, dans ces deux pays, aucune formation spécifique sur les soins médicaux en cas d'urgence n'est prévue. En Espagne et au Danemark, une telle formation existe pour les médecins.

3.4.3 Délai de réponse

L'analyse comparative la plus récente sur les performances des services d'urgence médicaux en Europe remonte à 2006 (Shen, 2012) et a déjà été abordée dans l'étude comparative de Dupont & Van Cutsem (2013).

Il est ressorti de l'analyse de cette étude que la Belgique était en très bonne position par rapport aux autres pays en matière de délai d'intervention moyen des ambulances. Il s'agit du délai entre le départ de l'ambulance et l'arrivée sur les lieux de l'accident. En Belgique, ce délai n'était que de 6 minutes alors que dans les autres pays⁷⁰ qui ont pu fournir des données, il était plus long.

Pour la Belgique et les pays voisins, à savoir les Pays-Bas, l'Allemagne et le Royaume-Uni, des données sont en outre disponibles sur le délai de réponse moyen des services d'urgence spéciaux qui interviennent dans des situations mortelles, comme le SMUR (service mobile d'urgence et de réanimation) en Belgique ou le « Notarzt » en Allemagne. Le délai de réponse décrit en l'occurrence la période entre l'avertissement des services d'urgence et l'arrivée sur les lieux de l'accident. Il inclut également le temps écoulé entre l'appel et le départ des services d'urgence. La Belgique enregistre un délai de réponse moyen de 18 minutes 24 (SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement, 2016), ce qui est remarquablement plus long que dans les pays voisins. En Allemagne, le délai de réponse moyen est de 9 minutes 12 (BAST, 2013). Il est de 9 minutes 41 aux Pays-Bas (Ambulancezorg Nederland, 2018) et il n'est que de 7 minutes 40 au Royaume-Uni (NHS England, 2018).

Les mauvaises performances belges sont essentiellement dues au temps plus long entre la réponse à l'appel passé au numéro d'urgence 112/100 et le départ du SMUR (9 minutes). En Allemagne, le médecin d'urgence est généralement immédiatement disponible pour partir tandis que les membres d'un SMUR, quand ils ne sont pas en intervention, travaillent au service des urgences de l'hôpital.

3.4.4 Le nombre de services d'urgence

Après un accident de la route, les blessés sont emmenés par le service d'ambulance à un hôpital qui dispose d'un service des urgences. Le nombre d'hôpitaux offrant des services d'urgence et leur situation géographique ont un impact sur le temps qu'il faut à une ambulance pour transporter des blessés vers un endroit qui dispose des équipements médicaux requis.

Le Centre fédéral d'Expertise des Soins de Santé a publié un rapport sur le fonctionnement des services d'urgence belges (KCE, 2016), où le nombre de services d'urgence en Belgique était comparé au nombre de services d'urgence au Danemark, aux Pays-Bas, en France et en l'Angleterre (Tableau 9).

Tableau 9 : Services d'urgence et sites hospitaliers pour 100.000 habitants (2013/2014/2015). Source : KCE, 2016

	Sites hospitaliers aigus pour 100.000 habitants	Pourcentage de sites hospitaliers avec urgences	Nombre de services d'urgence pour 100.000 habitants
Danemark (2013)	0,87	44,9 %	0,33
Angleterre (2013-2014)	0,78	43,0 %	0,39
France (2013)*	2,41	41,1 %	0,99
Pays-Bas (2014)	0,78	69,5 %	0,54
Belgique (2015)	1,77	70,2 %	1,24
*En France, le nombre de sites est sous-évalué, seules les données sur le nombre d'établissements étant disponible pour les hôpitaux publics.			

Il ressort du Tableau 9 que la Belgique a une densité d'hôpitaux relativement élevée : avec 198 sites hospitaliers, soit près de 2 pour 100.000 habitants. Seule la France enregistre une densité hospitalière plus importante. Par ailleurs, il s'avère que 70,2 % (139) des sites hospitaliers disposent d'un service d'urgence, ce qui signifie 1,24 service d'urgence pour 100.000 habitants. Ce qui est plus qu'au Danemark, en Angleterre, en France et aux Pays-Bas. Ce qui constitue une bonne indication pour l'accessibilité rapide des soins médicaux après un accident en Belgique. Toutefois, le rapport fait également remarquer que le nombre de contacts d'urgence est très bas dans de nombreux services d'urgence, ce qui est moins favorable en termes de rentabilité du système de services d'urgence. Par ailleurs, le rapport mentionne que le nombre élevé de services d'urgence n'est pas géographiquement bien réparti. On en dénombre énormément dans les grandes

⁷⁰ CZ, DK, DE, SE, BG, EE, EL, HU, LV

viles tandis que l'accessibilité aux services d'urgence en zones rurales (par ex. en Ardennes) est plus restreinte (KCE, 2016).

3.4.5 Conclusion et points d'attention

Sur la base de la comparaison internationale, nous pouvons tirer les **conclusions** suivantes :

- Une comparaison des performances globales des services d'urgence médicaux en Europe est très complexe en raison d'un manque de données comparables et du fait que les structures organisationnelles sont très différentes.
- Les appels aux numéros d'urgence 112/100 sont traités plus rapidement en Belgique que la moyenne européenne. Ce qui n'est toutefois pas le cas pour les appels au numéro 101.
- Comme dans la plupart des pays européens, il existe, en Belgique, des formations spéciales aux soins médicaux en cas d'urgence.
- Sur la base des données de 2006, les ambulances belges sont moins longtemps sur les routes que les ambulances dans le reste de l'Europe. Toutefois, le délai de réponse du service mobile d'urgence et de réanimation (SMUR) est deux fois plus élevé que celui des unités similaires dans les pays voisins.
- La Belgique compte plus de services d'urgence par 100.000 habitants que les pays voisins, bien que la répartition géographique n'en soit pas optimale.

4 Conclusions et recommandations

4.1 Conclusions

Par rapport aux autres pays européens, la **Belgique** affiche des performances relativement **mauvaises** en matière de sécurité routière. Le **risque de mourir d'un accident de la route** y est plus élevé que dans la plupart des pays européens, y compris les pays voisins. Bien que la Belgique ait enregistré une progression relativement soutenue au cours des cinq dernières années, la position de notre pays n'a pas changé depuis 2004 et bon nombre d'efforts doivent encore être consentis pour atteindre les niveaux de la Norvège, de la Suède, de la Suisse ou des pays voisins, à savoir les Pays-Bas et le Royaume-Uni.

L'objet du présent rapport était de placer les performances de la Belgique en matière de sécurité routière dans une perspective comparative avec d'autres pays européens. Pour ce faire, il a été fait usage de la pyramide des indicateurs de sécurité routière qui a été développée dans le cadre de différents projets internationaux, et qui présente et structure les différentes dimensions de la problématique de la sécurité routière. Toutefois, les conclusions qui peuvent être tirées de cette analyse comparative se limitent aux dimensions pour lesquelles des données (comparables) sont disponibles.

Il ressort de la comparaison que les mauvaises performances se manifestent à différents niveaux. L'analyse des **performances finales** (nombre de tués sur les routes) indique que la sécurité routière est moins bonne que la moyenne pour **pratiquement tous les sous-groupes**. La plupart des catégories d'usagers de la route, des tranches d'âge, des types de routes et des moments de la journée sont concernés. Cela ne s'applique ni aux piétons ni, dans une moindre mesure, aux deux-roues motorisés, mais les déplacements tant à pied qu'en deux-roues motorisés sont moins fréquents en Belgique qu'ailleurs en Europe. De même, en ce qui concerne la sécurité des enfants et des jeunes, la Belgique est proche de la moyenne. Certaines sous-catégories affichent des résultats particulièrement médiocres, notamment les cyclistes, les conducteurs professionnels, les accidents sur autoroutes et les accidents de nuit. Pour les cyclistes, les conducteurs professionnels et les seniors, la sécurité routière ne s'est en outre que modérément améliorée au cours des 10 dernières années par rapport aux autres pays.

L'analyse des **performances intermédiaires**, facteurs qui causent les accidents et constituent le « système de sécurité », indique qu'un comportement à risque déterminé survient plus souvent en Belgique que dans d'autres pays européens, notamment la conduite sous l'influence de l'alcool, la conduite sous l'influence de médicaments dangereux pour la conduite, l'excès de vitesse hors agglomération et le non-port d'un casque de vélo. Dans d'autres domaines, la Belgique affiche de meilleures performances. C'est ainsi que le pourcentage de port de la ceinture (à l'avant) est proche de celui des pays les plus performants et que la conduite sous l'influence de drogues reste relativement limitée. Par ailleurs, l'infrastructure routière belge se caractérise par une densité et une intensité du trafic relativement élevées. La qualité des routes n'est perçue que comme modérée et le niveau des investissements est très faible. En revanche, le parc automobile belge est très moderne. Les services d'urgence médicaux affichent également des performances relativement bonnes, avec notamment un grand nombre de services d'urgence.

Quelques **facteurs culturels et structurels** qui pourraient avoir un effet négatif sur les performances intermédiaires sont identifiés. Par exemple, il y a en Belgique une norme subjective moins bonne que la moyenne pour des formes déterminées de comportement à risque, comme la conduite sous l'influence de l'alcool et le dépassement de la limitation de vitesse. En Belgique, une part relativement importante de la population consomme de l'alcool. La consommation de certains médicaments dangereux pour la conduite est également supérieure à la moyenne, mais l'utilisation globale des médicaments est dans la moyenne.

La comparaison des **programmes de sécurité routière** se limite essentiellement à des mesures au niveau de la législation et des contrôles. Sur les autres piliers de l'éducation, de la sensibilisation et de l'infrastructure, il y a très peu d'indicateurs disponibles. Il ressort de l'analyse du présent rapport que, bien qu'une grande partie de la réglementation en matière de sécurité routière soit adoptée au niveau européen, il existe tout de même des variations entre les pays. Par exemple, certains pays appliquent une limite d'alcoolémie inférieure ou une obligation du port du casque. Le niveau de contrôle semble également fortement varier. En l'occurrence, c'est surtout le risque subjectif d'être pris qui est important et en Belgique, il est souvent sous la moyenne, sauf pour les excès de vitesse. Bien qu'il semble difficile de collecter des données précises, des différences doivent également être constatées dans les peines infligées pour certaines infractions. Par ailleurs, en Belgique, des cours de réhabilitation sont prévus pour différents groupes de contrevenants et l'éthylotest

antidémarrage peut être imposé. L'évaluation de l'aptitude à conduire en Belgique consiste, contrairement à d'autres pays européens, en une approche multidisciplinaire qui tient compte des différents aspects du fonctionnement humain. Il est en outre fréquemment fait usage des codes de permis de conduire qui imposent des limitations au véhicule ou au comportement afin de maintenir la mobilité.

4.2 Recommandations

Dans le présent rapport, nous avons comparé les performances en matière de sécurité routière de la Belgique avec celles d'autres pays européens, en particulier avec les pays voisins du fait qu'ils sont les plus comparables avec la Belgique sur le plan socio-économique. Sur la base de ces analyses, nous arrivons à quelques recommandations d'ordre général pour la future politique de la Belgique en matière de sécurité routière. En formulant ces recommandations, nous avons amorcé le travail à partir de la logique de l'étude de référence internationale. Cela signifie que les recommandations ciblent essentiellement les aspects pour lesquels nous avons pu constater que la Belgique affiche de piètres performances par rapport aux autres pays. Les recommandations ne sont donc en aucune façon exhaustives. Elles abordent divers domaines politiques à différents niveaux administratifs, mais puisque les recommandations découlent d'une comparaison internationale, elles portent essentiellement sur des compétences qui sont, en Belgique, exercées par le gouvernement fédéral et les trois régions.

- Le score modéré de la Belgique doit servir, pour les responsables de divers niveaux et dans divers domaines, de solide impulsion pour passer à l'action. Une **politique en matière de sécurité routière** mûrement réfléchie et efficace s'avère nécessaire.
- Les groupes cibles spécifiques pour lesquels la Belgique est mal classée dans le contexte européen sont les **cyclistes**, les **conducteurs professionnels** et les **seniors**. La Belgique affiche également de mauvaises performances pour les accidents sur **autoroute** et les accidents **nocturnes**.
- La politique en matière d'**alcool au volant**, en particulier les campagnes et autres actions de sensibilisation, devrait se concentrer spécifiquement sur l'impact de la **norme subjective** en matière de conduite sous l'influence de l'alcool, qui est en Belgique nettement plus faible que la moyenne européenne. Par « norme subjective », l'on entend la perception de ce qui est important pour d'autres d'un comportement déterminé. En outre, par rapport à certains des pays les plus performants (notamment la Suède et la Finlande), le **risque d'être pris** pour **conduite sous l'influence de l'alcool** est faible et il semble encore y avoir une marge d'amélioration.
- Des campagnes de sensibilisation liées à la **vitesse** peuvent cibler l'amélioration de la norme subjective en matière d'excès de vitesse. Sur les routes hors agglomération, en Wallonie, une **limitation de vitesse** relativement élevée (90 km/h) est applicable par rapport à d'autres pays et à la Flandre. Une diminution de cette limitation de vitesse peut certainement contribuer à améliorer la sécurité routière.
- Malgré les attitudes relativement bonnes par rapport à d'autres pays, une amélioration est encore possible pour le **port de la ceinture de sécurité** à l'arrière de voitures particulières. L'obligation européenne d'installer, à compter de 2019, des systèmes de rappel de bouclage de la ceinture de sécurité à tous les sièges dans toutes les voitures neuves contribuera assurément à une augmentation du port de la ceinture de sécurité.
- Contrairement à d'autres pays, en Belgique aucune obligation du **port du casque** n'est applicable aux cyclistes. Le soutien à une obligation générale n'est pas très solide. Des alternatives sont une obligation pour certains groupes cibles (par ex. enfants jusqu'à 14 ans) ou des actions de sensibilisation.
- Des campagnes ciblant le grand public et la sensibilisation des médecins et pharmaciens pourraient aider à prévenir la conduite sous l'influence de **médicaments** dangereux pour la conduite.
- En Belgique, le niveau d'investissements dans l'**infrastructure routière** est l'un des plus bas d'Europe. De l'ensemble des indicateurs étudiés, celui-ci fournit l'une des différences les plus notables. Des investissements ciblés qui bénéficient à la sécurité routière sont souhaitables. Ils incluent des mesures telles que l'augmentation de la lisibilité et de la visibilité des éléments de la conception des routes, l'adaptation de points dangereux et la séparation autant que possible des usagers de la route vulnérables des véhicules à moteur.

5 Références

- Achermann Stürmer, Y. (2016). *Driving under the influence of alcohol and drugs. ESRA thematic report no 2. ESRA project*. Bern, Switzerland: Swiss Council for Accident Prevention.
- ADAC. (2017, March). *Traffic offences in European countries*. Opgehaald van adac: <https://www.adac.de/-/media/adac/pdf/jze/traffic-offences.pdf>
- Ambulancezorg Nederland. (2018). *Tabellenboek 2017*. Ambulancezorg Nederland.
- Atchinson, L. (2017). *Drug Driving in Europe - Policy measures for national and EU action*. ETSC.
- BAST. (2013). *Leistungen des Rettungsdienstes 2012/13*. Bundesanstalt für Straßenwesen.
- Bos, N., Krol, M., Veenvliet, C., & Plass, A. M. (2015). *Ambulance care in Europe*. Utrecht: Nederlands Instituut voor onderzoek van de gezondheidszorg.
- CNN. (2017, April 3). *Driving while distracted: Which countries have the toughest laws?* Opgehaald van CNN: <https://edition.cnn.com/2017/03/24/health/distracted-driving-laws-global-countries/index.html>
- Commission européenne. (2019, Avril 4). *Road safety: Data show improvements in 2018 but further concrete and swift actions are needed*. Opgehaald van Base de données des communiqués de presse: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-19-1951_en.htm?locale=FR
- Diependaele, K. (2015). *Slaperig achter het stuur. Analyse van de omvang en de kenmerken van slaperigheid bij Belgische automobilisten*. . Brussel: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Dupont, M., & Van Cutsem, M. (2013). *België in Europees perspectief: Vergelijkende analyse van de prestaties op het gebied van verkeersveiligheid*. Brussel: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.
- EMCDDA. (2018a). *European Drug Report 2018 - Trends and Developments*. EMCDDA.
- EMCDDA. (2018b, 11 29). *Countries*. Opgehaald van European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction: <http://www.emcdda.europa.eu/countries/>
- EMCDDA. (2018c, 11 29). *Legal approaches to drugs and driving*. Opgehaald van European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction: http://www.emcdda.europa.eu/publications/topic-overviews/legal-approaches-to-drugs-and-driving/html_en
- ERSO. (2018). *Post-impact care 2018*. European Road Safety Observatory.
- ETSC. (2011). *Tackling Fatigue: EU Social Rules and Heavy Goods Vehicle Drivers*. Brussels: ETSC.
- ETSC. (2014). *PIn Flash nr. 16 Tackling the three main killers on the roads. A priority for the forthcoming EU Road Safety Action Programme*. Brussels: European Transport Safety Council.
- ETSC. (2014). *Ranking EU progress on car occupant safety*. Brussels: European Transport Safety Council.
- ETSC. (2016). *PIN Flash 30 How safe are new cars sold in the EU? An analysis of the market penetration of Euro NCAP-rated cars*. Brussel: European Transport Safety Council.
- ETSC. (2018, 09 28). *Alcohol Interlock Barometer*. Opgehaald van etsc.eu: <https://etsc.eu/alcohol-interlock-barometer/>
- ETSC. (2018). *Progress in reducing drink driving in Europe*. Brussels: European Traffic Safety Council.
- ETSC. (2018). *Ranking EU progress on road safety. 12th Road Safety Performance Index Report*. Brussels: European Traffic Safety Council.
- ETSC. (2018, 09 28). *Seatbelt reminders on every new car seat from 2019*. Opgehaald van News: <https://etsc.eu/seatbelt-reminders-on-every-new-car-seat-from-2019/>

- ETSC. (2018, 12 14). *Spain to lower urban and rural speed limits*. Opgehaald van News: <https://etsc.eu/spain-to-lower-urban-and-rural-speed-limits/>
- Eurofound. (2018, 12 07). *Sixth European Working Conditions Survey: 2015*. Opgehaald van European Foundation for the Improvements of Living and Working Conditions: <https://www.eurofound.europa.eu/surveys/european-working-conditions-surveys/sixth-european-working-conditions-survey-2015>
- European Automobile Manufacturers Association. (2017). *Vehicles in use Europe 2017*. Brussels: ACEA.
- European Commission. (2013). *European Commission Staff Working Document On the implementation of objective 6 of the European Commission's policy orientations on road safety 2011-2020 – First milestone towards an injury strategy*. .
- European Commission. (2017). *Communications Committee - Working Document. Implementation of the European emergency number 112 - Results of the tenth data-gathering round*. Brussels.
- European Commission. (2018, 12 14). *Current speed limits*. Opgehaald van Mobility and Transport - Road Safety: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed/speed_limits/current_speed_limit_policies_en
- European Commission. (2018, 12 27). *Database*. Opgehaald van eurostat: <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>
- European Commission. (2018, 12 21). *EU Actions on 112*. Opgehaald van Commission and its priorities: <https://ec.europa.eu/digital-single-market/eu-actions-112>
- European Commission. (2018, November 15). *Going abroad*. Opgehaald van Transport Road Safety: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/search_en.htm
- European Commission. (2018, 09 28). *Helmets and other safety equipment*. Opgehaald van Mobility and Transport: Road Safety: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/users/young-people/helmets-and-other-safety-equipment_en
- European Commission. (2018, 09 28). *Seatbelts*. Opgehaald van Mobility and Transport: Road Safety: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/behaviour/seat-belts_en
- European Commission. (2018, 12 27). *Statistics - accidents data*. Opgehaald van Mobility and Transport - Road Safety: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics_en#
- European Commission. (2018, 09 28). *Transport: Road Safety*. Opgehaald van Going Abroad: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/belgium/seat_belts_en.htm
- European Road Safety Observatory. (2015). *Cell phone use while driving 2015*. Brussels: European Commission.
- European Road Safety Observatory. (2018). *Cell phone use while driving*. European Commission.
- Europese Commissie. (2017). *Report from the Commission to the European Parliament and the Council on the implementation in 2013-2014 of Regulation (EC) No 561/200*. Brussel.
- FIA . (2018, February 14). *CLUB NEWS: 29 EUROPEAN COUNTRIES PROHIBIT THE USE OF MOBILE PHONES WHILE DRIVING, REPORTS ADAC*. Opgehaald van FIAreion1: <https://www.fiareion1.com/club-news-29-european-countries-prohibit-the-use-of-mobile-phones-while-driving-reports-adac/>
- Focant, N. (2016). *Drinken en rijden: doen we het te veel? Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2015*. Brussel: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.
- FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu. (2016). *Jaarreport MUG* . FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu.
- Fundación MAPFRE. (2018, 09 28). *Should children use a child car seat until they are 135 cm tall or 150 cm tall?* Opgehaald van Children's Road Safety:

<https://babyseat.fundacionmapfre.org/children/news/children-child-car-seat-up-to-135-cm-or-up-to-150-cm-tall.jsp>

- Gisle, L. (2014). *Gebruik van illegale drugs. In Gezondheidsenquête 2013. Rapport 2: Gezondheidsgedrag en leefstijl*. Brussels, Belgium.: WIV-ISP, Gisle L.; Demarest, S. (ed.).
- Hakkert, A., & Gitelman, V. (2007). *Road Safety Performance Indicators: Manual. Deliverable D3.8 of the EU FP6 project SafetyNet*.
- Hesjevoll, I. (2016). *Congestion as a risk factor*. Opgehaald van www.roadsafety-dss.eu.
- Houwing, S., Hagenzieker, M., Matthijssen, R., Bernhoft, I., Hels, T., Janstrup, K., . . . Verstraete, A. (2011). *Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic Part II: Country reports. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.2.3 Part II*.
- Hummel, T., Finkbeiner, F., & Kühn, M. (2009). *Misuse of Child Restraint Systems- A 2008 Observation Study in Germany*. Berlin: Unfallforschung der Versicherer (GDV).
- International Transport Forum. (2017). *Road Safety Annual Report 2017*. OECD.
- Isalberti, C., Van der Linden, T., Legrand, S.-A., Verstraete, A., Bernhoft, I., Hels, T., . . . Mathijssen, R. (2011). *Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in injured and killed drivers. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.2.5*.
- Janitzek, T., Brenck, A., Jamson, S., Carsten, O., & Eksler, V. (2009). *Study on the regulatory situation in the member states regarding brought-in (i.e. nomadic) devices and their use in vehicles*. European Commission.
- Johnson, S. H. (2018, November 14). *Effects of Perceptual Variables on the Efficiency of Human-Touch Screen Interactions*. Opgehaald van <http://www.csic.cornell.edu/201/touchscreen/>
- KCE. (2016). *Organisatie en Financiering van spoeddiensten in België: huidige situatie en opties tot hervorming*. Federaal Kenniscentrum voor de Gezondheidszorg (KCE).
- Koornstra, M., Lynam, D., Nilsson, G., Noordzij, P., Petterson, H.-E., Wegman, F., & Wouters, P. (2002). *SUNflower: A comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands*. Leidschendam: SWOV.
- Koppel, S., & Berecki-Gisolf, J. (2015). Car Licensing Trends of the Babyboomer Cohort (b. 1946-1965) Compared to Earlier Birth Cohorts: Effects on the Driving Population in the State of Victoria, Australia. *Traffic Injury Prevention*, 16(7), 657-663. Opgehaald van <https://doi.org/10.1080/15389588.2014.1003817>
- Lalande, S., Legault, F., & Pedder, J. (2003). Relative degradation of safety to children when automotive. *Proceedings: International Technical Conference on the Enhanced Safety*, 13.
- Leblud, J., Meesmann, U., Houwing, S., (SWOV), & Opdenakker, E. (2018). *Drugs en geneesmiddelen in het verkeer - Themadossier verkeersveiligheid no.4*. Vias Institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Ledon, C. (2010). *Projet CEDRE (Contrôle et Etude des Dispositifs de Retenue Enfant)*. Opgehaald van Projet CEDRE (Contrôle et Etude des Dispositifs de Retenue Enfant): <http://www.projetcedre.fr/>
- Lequeux, Q., & Pelssers, B. (2018). *Hoe staat het met onze gordeldracht? Resultaten van de gedragsmeting gordel 2018*. Brussel: Vias institute.
- Löfren, E. (2017, December 1). *Sweden takes another shot at banning texting behind the wheel*. Opgehaald van The Local SE: <https://www.thelocal.se/20171201/sweden-takes-another-shot-at-banning-texting-behind-the-wheel>
- Martensen, H. (2014). *@RISK: Analyse van het risico op ernstige en dodelijke verwondingen in het verkeer in functie van leeftijd en verplaatsingswijze*. Brussel: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

- Meesmann, U., & Rossi, M. (2015). *Drinking and driving: learning from good practices abroad*. Brussels: Belgian Road Safety Institute.
- Meesmann, U., Martensen, H., & Dupont, E. (2015). Impact of alcohol checks and social norm on driving under the influence of alcohol (DUI). *Accident Analysis and Prevention*, 80, 251-261.
- Meesmann, U., Torfs, K., Nguyen, H., & Van den Berghe, W. (2018). *Do we care about road safety? Key findings from the ESRA1 project in 38 countries. ESRA project (E-Survey of road users' Attitudes)*. Brussels: Vias institute.
- Ministerie van Infrastructuur & Milieu . (2018). *Rijden onder invloed in Nederland in 2002-2017*. Ministerie van Infrastructuur & Milieu - Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving.
- Newzoo. (2018, November 12). *Top 50 Countries/Markets by Smartphone Users and Penetration*. Opgehaald van Newzoo: <https://newzoo.com/insights/rankings/top-50-countries-by-smartphone-penetration-and-users/>
- NHS England. (2018). *Ambulance Quality Indicators Data 2017-18*. Opgehaald van www.england.nhs.uk/statistics/statistical-work-areas/ambulance-quality-indicators
- Niringiyimana, M., & Brion, M. (2018). *Themadossier Verkeersveiligheid nr. 18. Rehabilitatie en re-integratie van verkeersdelinquenten*. Brussel: Vias institute.
- Organisation for economic co-operation and development. (2018, 12 27). *IRTAD database*. Opgehaald van OECD.stat: <https://stats.oecd.org/>
- Pelssers, B., & Diependaele, K. (2018). *Slaperig achter het stuur - Analyse van de omvang en de kenmerken van slaperigheid bij Belgische automobilisten in 2017*. Brussel: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Pelssers, B., Riguelle, F., Schoeters, A., & Leblud, J. (2017). *Themadossier Verkeersveiligheid nr. 9 Snelheid*. Brussel: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.
- Perez, K., Weijermars, W., Amoros, E., Bauer, R., Bos, N., Dupont, E., . . . Van den Berghe, W. (2016). *Practical guidelines for the registration and monitoring of serious traffic injuries, D7.1 of the H2020 project SafetyCube*.
- Piot, D. (2008). *Etude par observation de la qualité de fixation et d'utilisation des dispositifs de retenue pour*. Opgehaald van <http://www.zouletatou.fr/enquete.html>
- Pro Velo. (2019, February 15). *Het Brussels Fietsobservatorium 2018*. Opgehaald van Pro Velo: <https://www.provelo.org/nl/page/brussels-fietsobservatorium-2018>
- Ranchet, M., Lequeux, Q., & Temmerman, P. (2018). *Themadossier Verkeersveiligheid nr. 14 Rijgeschiktheid*. Brussel: Vias institute.
- Ravera, S., & de Gier, J. J. (2008). *Prevalence of psychoactive substances in the general population: DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.1.1.*
- Rich, J., Prato, C., Hels, T., Lyckegaard, A., & Kristensen, N. (2013). Analyzing the relationship between car generation and severity of motor-vehicle crashes in Denmark. *Accident Analysis and Prevention*, 54, 81-89.
- Riguelle, F., & Roynard, M. (2014). *Rijden zonder handen. Gebruik van de GSM en andere voorwerpen tijdens het rijden op het Belgische wegennet*. Brussel: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- RTL. (2018, April 9). *Politie gaat flitscamera's inzetten tegen appen achter het stuur*. Opgehaald van RTL Nieuws: <https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/3902556/politie-gaat-flitscameras-inzetten-tegen-appen-achter-het-stuur>
- Schoeters, A., & Lequeux, Q. (2018). *Klikken we onze kinderen wel veilig vast? Resultaten van de nationale Vias-gedragsmeting over het gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2017*. Brussel: Vias institute.

- Schulze, H., Schumacher, M., Urmeew, R., & Auerbach, K. (2012). *Final Report: Work performed, main results and recommendations. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 0.1.8.*
- Schwab, K. (2018). *The Global Competitiveness Report*. Geneva: World Economic Forum.
- Shen, Y. (2012). *Inter-national Benchmarking of Road Safety Performance and Development using indicators and indexes: Data envelopment analysis based approaches*. Hasselt: Hasselt University.
- Slootmans, F., & Desmet, C. (2018). *Themadossier Verkeersveiligheid nr. 5 Afleiding*. Brussel: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium. (sd).
- SWOV. (2013). *SWOV-Factsheet: Afleiding in het verkeer*. Leidschendam, Nederland: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.
- SWOV. (2015). *Factsheet: Rehabilitatiecursussen voor verkeersdeelnemers*. Den Haag: SWOV.
- Temmerman, P. (2016). *Te snel in de bebouwde kom - Resultaten van de BIVV-gedragsmeting snelheid in de bebouwde kom in 2015*. Brussel: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.
- Temmerman, P., Schoeters, A., & Daniels, S. (2018). *Invoering van rij-en rusttijden voor bestelwagens gebruikt voor goederenvervoer voor derden. Wenselijkheid en haalbaarheid*. Brussel: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Toma, S. (2018, 09 24). *Speeding Fines In The EU - How Much Will It Cost If You Go 13 Mph Above*. Opgehaald van autoevolution: <https://www.autoevolution.com/news/speeding-fines-in-the-eu-how-much-will-it-cost-if-you-go-13-mph-above-112637.html>
- Torfs, K., Meesmann, U., Van den Berghe, W., & Trotta, M. (2016). *ESRA 2015 – The results. Synthesis of the main findings from the ESRA survey in 17 countries. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes)*. Brussels: Belgian Road Safety Institute.
- Trotta, M., Meesmann, U., Torfs, K., Van den Berghe, W., Shingo Usami, D., & Sgarra, V. (2016). *Seat belt and child restraint systems. ESRA thematic report no. 4. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes)*. Brussel: Belgian Road Safety Institute.
- VAB. (2019, February 15). *VAB-Fietsbarometer*. Opgehaald van VAB magazine: <https://magazine.vab.be/tag/vab-fietsbarometer/>
- Van Caneghem, X. (2018, 07 3). *Radars, radarverklidders en radarindicatoren*. Opgehaald van Europe Assistance: <https://blog.europ-assistance.be/nl/radars-radarverklidders-en-radarindicatoren/>
- Veisten, K., Houwing, S., Mathijssen, R., & Akhtar, J. (2011). *Cost-benefit analysis of drug driving enforcement by the police. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 3.3.1.*
- Verstraete, A., Knoche, A., Jantos, R., Skopp, G., Gjerde, H., Vindenes, V., . . . Lillsunde, P. (2011). *Per se limits - Methods of defining cut-off values for zero-tolerance - DRUID deliverable 1.4.2.*
- Vesentini, L., & Willems, B. (2007). Premature graduation of children in child restraint systems: an observational study. *Accident Analysis & Prevention*, 39(5), 867-872.
- Vias institute. (2019). *Nationale VerkeersONveiligheidsenquête 2019*. Brussel: Vias institute.
- Wegman, F., Commandeur, J., Doveh, E., Eksler, V., Gitelman, V., Hakkert, S., . . . Oppe, S. (2008). *SUNflowerNext: Towards a composite road safety performance index*. Leidschendam: SWOV.
- Wegman, F., Eksler, V., Hayes, S., Lynam, D., Morsink, P., & Oppe, S. (2005). *SUNflower+6 A comparative study of the development of road safety in the SUNflower+6 countries: Final report*. Leidschendam: SWOV.
- WHO. (2018, 12 21). *Global Health Observatory*. Opgehaald van World Health Organisation: <https://www.who.int/gho/en/>

- Wijnen, W., Weijermars, W., Vanden Berghe, W., Schoeters, A., Bauer, R., Carnis, L., . . . Martensen, H. (2017). *Crash cost estimates for European countries. Deliverable 3.2 of the H2020 project SafetyCube.* .
- Willis, C., Le Claire, M., Visvikis, C., Kirk, A., & Grant, R. (2004). *CHILD task 1.2. Overview report of research into the incorrect use of child restraints in selected countries.*

Annexe

Liste des tableaux

Tableau 10: Population, superficie des terres, densité de la population, PIB par habitant, distribution de la population par catégorie d'âge et part de la population urbaine (2016/2017). Source: Eurostat & World Bank.....	119
Tableau 11: Nombre d'accidents corporels, blessés et tués 30 jours (2017). Source: CARE, IRTAD	120
Tableau 12: Nombre de tués 30 jours par millions d'habitants (2018). Source: Commission européenne, 2019	120
Tableau 13: Nombre de tués 30 jours par milliard de véhicules-kilomètres (2015-2017). Source : ETSC, 2018	121
Tableau 14: Nombre de tués 30 jours par 100.000 véhicules à moteur immatriculés (sauf les motocyclettes et les remorques), 28 pays européens (2016). Source : CARE, Statbel, IRTAD & Eurostat	121
Tableau 15: Evolution de nombre de tués 30 jours par million d'habitants (2004-2018; 2009-2018; 2014-2018). Source : CARE & Statbel	122
Tableau 16: Nombre de tués 30 jours par million d'habitants (2004, 2009, 2014, 2015, 2016, 2017 & 2018). Source : CARE, IRTAD & Statbel	122
Tableau 17: Nombre de tués 30 jours par million d'habitants (1970, 1980, 1990, 2000 & 2010). Source : IRTAD & Eurostat.....	123
Tableau 18: Nombre de tués 30 jours selon le type d'utilisateurs de la route (2016). Source : CARE & Statbel	123
Tableau 19: Répartition du nombre de tués 30 jours par type d'utilisateurs de la route (2014-2016). Source : CARE & Statbel	124
Tableau 20: Nombre de tués 30 jours par million d'habitants selon le type d'utilisateurs de la route (2014-2016). Source : CARE & Statbel	124
Tableau 21: Nombre de tués 30 jours par million d'habitants dans des accidents impliquant des utilitaires légers/camions ventilés selon les occupants et l'opposant (2014-2016). Source : CARE & Statbel	125
Tableau 22: Évolution du nombre de tués 30 jours par type d'utilisateurs de la route (2007-2016). Source : CARE & Statbel	125
Tableau 23: Évolution annuelle moyenne du nombre de tués 30 jours selon le type d'utilisateurs de la route (2007-2016). Source : CARE & Statbel.....	126
Tableau 24: Nombre de tués 30 jours selon le sexe (2016). Source : CARE & Statbel	126
Tableau 25: Répartition du nombre de tués 30 jours par sexe (2016). Source : CARE & Statbel.....	127
Tableau 26: Nombre de tués 30 jours par million d'habitants selon le sexe (2014-2016). Source : CARE, Statbel & Eurostat.....	127
Tableau 27: Evolution du nombre de tués 30 jours selon le sexe (2007-2016). Source : CARE & Statbel .	128
Tableau 28: Nombre de tués 30 jours selon le sexe et l'âge, Belgique en Europe (2014-2016). Source : CARE & Statbel	128
Tableau 29: Répartition du nombre de tués 30 jours par catégorie d'âge, selon le sexe, Belgique et Europe (2014-2016). Source : CARE & Statbel.....	129
Tableau 30: Nombre de tués 30 jours selon le catégorie d'âge (2016). Source : CARE & Statbel.....	129
Tableau 31: Répartition du nombre de tués 30 jours selon le catégorie d'âge (2016). Source : CARE & Statbel	130
Tableau 32: Nombre de tués 30 jours par million d'habitants selon le catégorie d'âge (2014-2016). Source : CARE, Statbel & Eurostat.....	130
Tableau 33: Evolution du nombre de tués 30 jours selon le catégorie d'âge (2007-2016). Source : CARE & Statbel	131
Tableau 34: Nombre de tués 30 jours selon les types de routes où se produit l'accident (2016). Source : CARE & Statbel	131
Tableau 35: Répartition du nombre de tués 30 jours selon le types de route où se produit l'accident (2014-2016). Source : CARE & Statbel	132
Tableau 36: Nombre de tués 30 jours par milliard de véhicules-kilomètres parcourus sur autoroute (2016). Source : IRTAD.....	132
Tableau 37: Nombre de tués 30 jours sur les autoroutes (2016), les routes en agglomération (2017) et les routes hors agglomération (2017) pour 1.000 km de route. Source : CARE, Statbel, IRTAD	133

Tableau 38: Évolution du nombre de tués 30 jours selon les types de routes où se produit l'accident (2007-2016). Source : CARE & Statbel	133
Tableau 39: Nombre de tués 30 jours selon la période de la semaine (2014-2016). Source : CARE & Statbel	134
Tableau 40: Répartition du nombre de tués 30 jours selon la période de la semaine (2014-2016). Source : CARE & Statbel	134
Tableau 41: Nombre de tués 30 jours par million d'habitants par heure selon la période de la semaine (2014-2016). Source : CARE & Statbel	135
Tableau 42: Évolution du nombre de tués 30 jours selon la période de la semaine (2007-2016). Source : CARE & Statbel	135
Tableau 43: Prévalence observée de la conduite sous l'influence de l'alcool : pourcentage observé d'automobilistes qui conduisent sous l'influence de l'alcool, selon le taux d'alcool ou la combinaison avec de la drogue ou des médicaments (2007-2009). Source : Houwing et al., 2011	136
Tableau 44: Prévalence auto-rapportée de conduite sous l'influence de l'alcool : pourcentage d'automobilistes qui affirment avoir pris le volant au moins un jour au cours des 30 derniers jours avec une alcoolémie probablement supérieure à la limite légale autorisée (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute	136
Tableau 45: Évolution du nombre total de tués sur la route et du nombre de tués sur la route liés à l'alcool, Belgique et UE des 25 (2006-2017). Source : Statbel & ETSC, 2018	137
Tableau 46: Consommation d'alcool globale : pourcentage de la population (15+) ayant consommé de l'alcool au cours des 12 derniers mois (2010) et la consommation d'alcool totale par habitant (litre d'alcool pur) (moyenne 2008-2010). Source : WHO	137
Tableau 47: Acceptabilité de conduire sous l'influence de l'alcool : pourcentage des personnes interrogées qui estiment personnellement acceptable ou pensent que la plupart des autres estiment acceptable de « prendre le volant sans savoir si son alcoolémie ne dépasse pas la limite légale » (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute	138
Tableau 48: Attitudes face aux conduire sous l'influence de l'alcool : pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec les affirmations en matière de conduire sous l'influence de l'alcool (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute	138
Tableau 49: Limites d'alcoolémie légales (BAC): générale, conducteurs professionnelles et conducteurs novices (2018). Source : ETSC, 2018	139
Tableau 50: Risque objectif et subjectif d'être pris pour conduite sous l'influence de l'alcool : pourcentage de personnes interrogées qui affirment avoir été soumises à un test d'haleine au moins une fois au cours de l'année écoulée et pourcentage de personnes interrogées qui affirment que le risque d'être contrôlé pour conduite sous l'influence de l'alcool pendant un trajet en voiture classique est (très) élevé (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute	139
Tableau 51: Soutien pour certaines mesures face à la conduite l'influence de l'alcool : pourcentage de personnes interrogées qui se disent favorables à ces mesures (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute	140
Tableau 52: Avis sur les règles et les sanctions en vigueur : pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec les affirmations concernant des mesures en matière de conduire sous l'influence de l'alcool (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute	140
Tableau 53: Prévalence auto-rapportée de l'excès de vitesse : pourcentage de conducteurs qui indiquent avoir parfois dépassé la limitation de vitesse au cours des 12 derniers mois, selon le type de route (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute	141
Tableau 54: Acceptabilité personnelle de l'excès de vitesse : pourcentage des personnes interrogées qui estiment acceptable de dépasser la limitation de vitesse (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute	141
Tableau 55: Acceptabilité sociale de l'excès de vitesse : pourcentage des personnes interrogées qui pensent que la plupart des autres estiment acceptable de dépasser la limitation de vitesse (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute	142
Tableau 56: Attitudes face à l'excès de vitesse : pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec les affirmations en matière de l'excès de vitesse (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute	142
Tableau 57: Limitations de vitesse maximale (km/h) sur différents types de routes pour les poids lourds (2018). Source : Commission européenne, 2018	143
Tableau 58: : Limitations de vitesse maximale (km/h) sur différents types de routes pour les bus (2018). Source : European Commission, 2018	144

Tableau 59: Nombre d'amendes pour excès de vitesse pour 1.000 habitants (tous contrôles confondus) (2016). Source : ETSC, 2018	144
Tableau 60: Risque subjectif d'être pris pour excès de vitesse : pourcentage de personnes interrogées qui indiquent que le risque d'être contrôlé pour le respect des limitations de vitesse est (très) élevé (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute	145
Tableau 61: Avis sur les règles et les sanctions en vigueur : pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec les affirmations concernant des mesures en matière de vitesse (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute	145
Tableau 62: Pourcentage observé d'automobilistes et de passagers avant et arrière qui portent la ceinture de sécurité, provenant de mesures de comportement nationales (2009-2018). Source : IRTAD (2018) & Vias institute (2018).....	146
Tableau 63: Évolution sur +/- 5 ans du pourcentage observé d'automobilistes qui portent la ceinture de sécurité, provenant de mesures comportementales nationales. Source : IRTAD (2018) & Vias institute (2018).....	146
Tableau 64: Port de la ceinture auto-rapporté pour les occupants de voiture : pourcentage d'automobilistes et de passagers qui affirment porter (presque) toujours la ceinture au cours des 12 derniers mois. (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute	147
Tableau 65: Utilisation auto-rapportée de dispositifs de retenue pour enfants chez les automobilistes : pourcentage d'automobilistes qui affirment avoir (presque) toujours fixé correctement des enfants dans un dispositif de retenue pour enfants adapté au cours des 12 derniers mois	147
Tableau 66: Part d'occupants de voiture de 0 à 12 ans dans le nombre total de tués 30 jours (2014-2016). Source : CARE & Statbel	148
Tableau 67: Utilisation auto-rapportée d'un casque chez les cyclomotoristes, les motocyclistes et les cyclistes : pourcentage de cyclomotoristes, de motocyclistes et de cyclistes qui affirment ne (pratiquement) jamais avoir porté de casque au cours de 12 derniers mois (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute	148
Tableau 68: Acceptabilité du non-port de la ceinture de sécurité : pourcentage des personnes interrogées qui estiment personnellement acceptable ou pensent que la plupart des autres estiment acceptable de ne pas porter la ceinture de sécurité à l'avant ou à l'arrière (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute	149
Tableau 69: Acceptabilité de ne pas attacher les enfants en voiture: pourcentage des personnes interrogées qui estiment personnellement acceptable ou pensent que la plupart des autres estiment acceptable de ne pas attacher les enfants en voiture. (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute	149
Tableau 70: Attitudes face au non-port de la ceinture de sécurité: pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec les affirmations en matière de la ceinture de sécurité (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute.....	150
Tableau 71: Attitudes face à l'usage des dispositifs de retenue pour enfants: pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec les affirmations en matière des dispositifs de retenue pour enfants (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute.....	150
Tableau 72: Législation sur l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants: âge ou taille minimum de l'enfant jusqu'à quand l'utilisation d'un dispositif de retenue pour enfant est obligatoire (2018). Source : Fundación MAPFRE, 2018	151
Tableau 73: Législation concernant le port du casque de vélo (2015). Source : ETSC, 2015.....	151
Tableau 74: Soutien à l'obligation du port du casque de vélo: pourcentage de répondants qui se disent favorables à l'obligation de porter le casque de vélo pour tous les cyclistes (2016/2017). Source : ESRA, Vias institute	152
Tableau 75: Avis sur les règles et les sanctions en vigueur : pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec les affirmations concernant des mesures en matière de la ceinture de sécurité (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute	152
Tableau 76: Nombre d'amendes pour le non-port de la ceinture de sécurité pour 1.000 habitants (2014/2015). Source : ETSC, 2016	153
Tableau 77: Risque subjectif d'être pris pour non-port de la ceinture de sécurité : pourcentage de personnes interrogées qui indiquent que le risque d'être contrôlé pendant un trajet en voiture classique par la police pour le port de la ceinture de sécurité est (très) élevé (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute	153
Tableau 78: Distraction auto-rapportée chez les usagers de la route vulnérables : pourcentage de piétons ou de cyclistes qui indiquent avoir parfois écouté de la musique dans un casque au cours des 12 derniers mois (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute	154

Tableau 79: Distraction auto-rapportée chez les automobilistes : pourcentage d'automobilistes qui indiquent avoir parfois utilisé le téléphone mobile au volant au cours des 12 derniers mois (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute.....	154
Tableau 80: Acceptabilité personnelle de l'utilisation du téléphone au volant : pourcentage des personnes interrogées qui estiment personnellement acceptable d'utiliser le téléphone mobile au volant. (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute	155
Tableau 81: Acceptabilité sociale de l'utilisation du téléphone au volant: pourcentage des personnes interrogées qui pensent que la plupart des autres estiment acceptable d'utiliser le téléphone mobile au volant. (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute	155
Tableau 82: Attitudes face à l'utilisation du téléphone mobile au volant : pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec les affirmations en matière de l'utilisation du téléphone au volant (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute	156
Tableau 83: Nombre d'amendes pour l'utilisation du téléphone au volant par 1.000 habitants (2010 & 2015). Source : ETSC, 2016	157
Tableau 84: Tarifs d'amende pour l'utilisation du téléphone mobile au volant sans kit mains libres (2017). Source : ADAC, 2017.....	157
Tableau 85: Part des 65 ans ou plus dans la population en 2015 et projections pour 2050. Source : Eurostat	158
Tableau 86: Somnolence auto-rapportée : pourcentage de conducteurs qui indiquent avoir parfois réalisé, au cours des 12 derniers mois, qu'ils sont trop fatigués pour conduire (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute.....	158
Tableau 87: Acceptabilité de la somnolence au volant : pourcentage des personnes interrogées qui estiment personnellement acceptable ou pensent que la plupart des autres estiment acceptable de « conduire à un niveau de fatigue tel que l'on a du mal à garder les yeux ouverts » (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute.....	159
Tableau 88: Attitudes face à la somnolence au volant : pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec les affirmations en matière de la somnolence au volant (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute	159
Tableau 89: Estimation du pourcentage d'employés qui travaillent la nuit et en équipe, sur la base d'une enquête (2015). Source : Eurofound, 2018	160
Tableau 90: Pourcentage de jours prestés par les conducteurs de camions qui ont été soumis à un contrôle des périodes de conduite et des périodes de repos dans le cadre du règlement (CE) n° 561/2006 (2013-2014). Source : Commission européenne, 2017.....	160
Tableau 91: Prévalence observée de la conduite sous l'influence des drogues et des médicaments dangereux pour la conduite : pourcentage de conducteurs dans la population globale répartis en groupes s'excluant mutuellement selon la consommation d'une ou plusieurs substances et pourcentage global par substance, pays européens (2007-2009). Source : Houwing et al., 2011.....	161
Tableau 92: Conduite auto-rapportée sous l'influence de drogues et de médicaments dangereux pour la santé : pourcentage d'automobilistes qui indiquent avoir roulé au moins une fois, au cours des 12 derniers mois, une heure après avoir pris des drogues ou sous l'influence de médicaments dangereux pour la conduite (2015/2016). Source : ESRA, institut Vias.....	162
Tableau 93: Consommation de cannabis auto-rapportée. Source : EMCDDA, 2018.	162
Tableau 94: Consommation d'antidépresseurs et d'analgésiques (« defined daily dose » par 1.000 habitants) (2016). Source : OCDE, 2018.....	163
Tableau 95: Acceptabilité personnelle de conduire sous l'influence de drogues : pourcentage des personnes interrogées qui estiment personnellement acceptable de « conduire 1 heure après avoir consommé de la drogue (autre que médicaments) » et de « conduire après avoir consommé de la drogue (autre que médicaments) et de l'alcool » (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute.....	163
Tableau 96: Acceptabilité sociale de conduire sous l'influence de drogues : pourcentage des personnes interrogées qui pensent que la plupart des autres estiment acceptable de « conduire 1 heure après avoir consommé de la drogue (autre que médicaments) » et de « conduire après avoir consommé de la drogue (autre que médicaments) et de l'alcool » (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute.....	164
Tableau 97: Attitudes face à la conduite sous l'influence de drogues : pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec les affirmations en matière de conduite sous l'influence de drogues (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute	164
Tableau 98: Avis sur les règles et les sanctions en vigueur : pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec les affirmations concernant des mesures en matière de conduite sous l'influence de drogues (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute	165

Tableau 99: Risque subjectif d'être pris pour conduite sous l'influence de l'alcool : pourcentage de personnes interrogées qui affirment que le risque d'être contrôlé pour conduite sous l'influence de drogues pendant un trajet en voiture classique est (très) élevé (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute.....	165
Tableau 100: Densité du réseau routier. Source : IRTAD, Eurostat.....	166
Tableau 101: Performances du réseau routier, Europe. Source : World Economic Forum, Executive Opinion Survey (Schwab, 2018)	166
Tableau 102: Qualité perçue des routes (1 = très faible, 7 = très bonne), Europe. Source : World Economic Forum, Executive Opinion Survey (Schwab, 2018).....	167
Tableau 103: Investissements dans l'infrastructure routière par habitant (EUR, 2016). Source : IRTAD	167
Tableau 104: Utilisation de moyens de transport : pourcentage de personnes interrogées pour lesquelles ce mode a fait partie du top trois au cours des 12 derniers mois (2015/2016). Source : ESRA, Vias institute.....	168
Tableau 105: Kilomètres parcourus en tant que conducteur ou passager d'une voiture particulière par habitant par an (2016). Source : Eurostat.....	168
Tableau 106: Kilomètres parcourus en tant que conducteur ou passager d'une moto par habitant par an (2016). Source : Eurostat	169
Tableau 107 : Nombre moyen d'heures d'embouteillage par conducteur par an (2016). Source : Commission européenne	169
Tableau 108: Nombre de voitures particulières et motos immatriculées pour 1.000 habitants (2016). Source : Eurostat	170
Tableau 109: Pourcentage de véhicules de moins de 6 ans par rapport au nombre total de voitures particulières immatriculées (2016). Source : Eurostat	170
Tableau 110: Proportion de nouvelles voitures particulières avec une notation de 5 étoiles selon Euro NCAP. Source : ETSC (2016).....	171
Tableau 111: Délai moyen de réponse à un appel au numéro d'urgence 112 et aux numéros d'urgence belges 100 et 10. Source : Commission européenne, 2017.	171
Tableau 112: Pourcentage d'appels au numéro d'urgence 112 et aux numéros d'urgence belges 100 et 101 pris après moins de 10 s. Source : Commission européenne, 2017.	172

1. Caractéristiques générales des pays

Tableau 10: Population, superficie des terres, densité de la population, PIB par habitant, distribution de la population par catégorie d'âge et part de la population urbaine (2016/2017).
Source: Eurostat & World Bank⁷¹

	Population (2017)	Superficie des terres (2017)	Densité de la population (2017)	PIB par habitant (EUR 2016)	% de la population 0-14 jaar (2016)	% de la population 15-17 ans (2016)	% de la population 18-24 ans (2016)	% de la population 25-64 ans (2016)	% de la population 65 et plus (2016)	% de la population urbaine (2017)
AT	8.772.865	82.523	106,3	40.800	14%	3%	9%	56%	18%	58,1
BE	11.351.727	30.280	374,9	37.600	17%	3%	8%	53%	18%	98,0
BG	7.101.859	108.560	65,4	6.800	14%	3%	7%	56%	20%	74,7
CH	8.419.550	39.516	213,1	72.400	15%	3%	8%	56%	18%	73,8
CY	854.802	9.240	92,5	21.700	16%	3%	10%	55%	15%	66,8
CZ	10.578.820	77.210	137,0	16.700	15%	3%	7%	56%	18%	73,7
DE	82.521.653	348.900	236,5	38.400	13%	3%	8%	55%	21%	77,3
DK	5.748.769	42.262	136,0	49.200	17%	4%	9%	51%	19%	87,8
EE	1.315.635	42.390	31,0	16.500	16%	3%	8%	55%	19%	68,7
EL	10.768.193	128.900	83,5	16.400	14%	3%	7%	54%	21%	78,7
ES	46.527.039	500.210	93,0	24.100	15%	3%	7%	57%	19%	80,1
FI	5.503.297	303.890	18,1	39.300	16%	3%	8%	52%	20%	85,3
FR	66.989.083	547.557	122,3	33.300	18%	4%	8%	51%	19%	80,2
HR	4.154.213	55.960	74,2	11.200	15%	3%	8%	55%	19%	56,7
HU	9.797.561	90.530	108,2	11.600	14%	3%	8%	56%	18%	71,1
IE	4.784.383	68.890	69,4	57.500	21%	4%	8%	53%	13%	62,9
IS	338.349	100.250	3,4	55.900	20%	4%	10%	52%	14%	93,8
IT	60.589.445	294.140	206,0	27.900	14%	3%	7%	55%	22%	70,1
LT	2.847.904	62.650	45,5	13.500	15%	3%	9%	54%	19%	67,5
LU	590.667	2.590	228,1	91.300	16%	3%	8%	57%	14%	90,7
LV	1.950.116	62.180	31,4	12.800	15%	3%	7%	55%	20%	68,1
MT	460.297	320	1438,4	22.300	14%	3%	9%	55%	18%	94,5
NL	17.081.507	33.690	507,0	41.600	16%	4%	9%	53%	18%	91,1
NO	5.258.317	365.245	14,4	64.100	18%	4%	9%	53%	16%	81,9
PL	37.972.964	306.190	124,0	11.100	15%	3%	8%	58%	16%	60,1
PT	10.309.573	91.605	112,5	18.100	14%	3%	7%	54%	21%	64,7
RO	19.644.350	230.080	85,4	8.600	16%	3%	8%	56%	17%	53,9
SE	9.995.153	407.310	24,5	46.700	17%	3%	9%	51%	20%	87,1
SI	2.065.895	20.140	102,6	19.500	15%	3%	7%	57%	18%	54,3
SK	5.435.343	48.086	113,0	15.000	15%	3%	9%	58%	14%	53,8
UK	65.808.573	241.930	272,0	36.600	18%	3%	9%	52%	18%	83,1
<i>Europe</i>	<i>525.537.902</i>	<i>4.743.224</i>	<i>110,8</i>	<i>29.200</i>	<i>16%</i>	<i>3%</i>	<i>8%</i>	<i>54%</i>	<i>19%</i>	<i>75,4</i>

⁷¹ Superficie des terres et part de la population urbaine

2. Performances finales

Tableau 11: Nombre d'accidents corporels, blessés et tués 30 jours (2017). Source: CARE, IRTAD⁷²

	Accidents corporels	Blessés	Tués 30 jours
AT	47.258	37.402	414
BE	48.451	38.020	615
BG	8 680	6 888	682
CH	21.413	17.799	230
CY	NA	NA	NA
CZ	27.006	21.263	577
DE	390.312	302.656	3.180
DK	3.143	2.789	175
EE	1.724	1.405	48
EL	13.271	10.848	731
ES	139.162	102.233	1.830
FI	5.574	4.432	238
FR	73.382	58.609	3.444
HR	14.608	10.939	331
HU	21.455	16.489	625
IE	NA	NA	157
IS	1.371	952	16
IT	246.750	174.933	3.378
LT	3 567	3 059	191
LU	1.272	955	25
LV	4.824	3.875	136
MT	NA	NA	NA
NL	20.509	18.706	535
NO	4.909	4.086	106
PL	39.466	32.760	2.831
PT	43.893	34.416	602
RO	40.211	31.106	1.951
SE	19.662	14.951	253
SI	7.901	6.185	104
SK	6 884	5 638	276
UK	178.321	136.063	1.856
<i>Europe</i>	<i>1.415.848</i>	<i>1.083.872</i>	<i>25.606</i>

2.2 Risque de décès sur la route

Tableau 12: Nombre de tués 30 jours par millions d'habitants (2018⁷³). Source: Commission européenne, 2019

	Tués 30 jours par millions d'habitants
AT	45
BE	52
BG	88
CH	NA
CY	57
CZ	62
DE	39
DK	30
EE	51
EL	64
ES	39
FI	43
FR	48
HR	77
HU	64
IE	31
IS	NA
IT	55
LT	61
LU	60
LV	78
MT	38
NL	NA
NO	NA
PL	76
PT	59
RO	96
SE	32
SI	44
SK	46
UK	28
<i>Union européenne</i>	<i>49</i>

⁷² BG, IE, LT, et SK

⁷³ Chiffres provisoires qui sont communiqués le 4 avril 2019 par la Commission européenne

Tableau 13: Nombre de tués 30 jours par milliard de véhicules-kilomètres ⁷⁴ (2015-2017⁷⁵). Source : ETSC, 2018

	Tués 30 jours par milliard de véhicules-km parcourus	Période
AT	5,4	2014-2016
BE	7,3	2013-2015
BG	NA	2015-2017
CH	3,5	2015-2017
CY	NA	2015-2017
CZ	10,1	2015-2017
DE	4,3	2015-2017
DK	3,9	2014-2016
EE	6,0	2015-2017
EL	NA	2015-2017
ES	NA	2015-2017
FI	4,7	2014-2016
FR	5,9	2014-2016
HR	13,6	2015-2017
HU	NA	2015-2017
IE	4,0	2014-2016
IT	6,8	2014-2016
LT	NA	2015-2017
LU	NA	2015-2017
LV	12,1	2015-2017
MT	11,9	2015-2017
NL	4,7	2014-2016
NO	2,7	2015-2017
PL	14,6	2013-2015
PT	8,7	2015-2017
RO	NA	2015-2017
RS	NA	2015-2017
SE	3,2	2015-2017
SI	6,6	2014-2016
SK	NA	2015-2017
UK ⁷⁶	3,4	2015-2017
<i>Europe</i>	<i>5,8</i>	

⁷⁴ La méthode d'estimation du nombre de véhicules-kilomètres parcourus peut varier d'un pays à l'autre. En principe, cet indicateur se limite aux véhicules à moteur. En revanche, le nombre de tués concerne tous les tués 30 jours.

Tableau 14: Nombre de tués 30 jours par 100.000 véhicules à moteur immatriculés (sauf les motocyclettes et les remorques), 28 pays européens (2016⁷⁷). Source : CARE, Statbel, IRTAD⁷² & Eurostat

	Tués 30 jours par 100.000 véhicules à moteur immatriculés
AT	7,4
BE	10,1
BG	19,3
CH	NA
CY	7,4
CZ	10,1
DE	6,4
DK	7,2
EE	NA
EL	12,7
ES	6,4
FI	6,4
FR	8,8
HR	17,8
HU	15,7
IE	7,4
IS	NA
IT	7,7
LT	13,5
LU	7,3
LV	21,0
MT	6,9
NL	5,7
NO	4,9
PL	11,9
PT	12,3
RO	29,6
SE	5,0
SI	10,7
SK	11,1
UK	5,2
<i>Europe</i>	<i>8,6</i>

⁷⁵ DE, ES, EL, LT, PT: données provisoires pour 2017

⁷⁶ Les données de GB sont utilisées au lieu de celles de UK.

⁷⁷ PT: 2015

Tableau 15: Evolution de nombre de tués 30 jours par million d'habitants (2004-2018; 2009-2018; 2014-2018). Source : CARE & Statbel

	2004-2018	2009-2018	2014-2018
AT	-58%	-41%	-11%
BE	-54%	-42%	-22%
BG	-28%	-27%	-3%
CH	NA	NA	NA
CY	-65%	-36%	+9%
CZ	-54%	-28%	-5%
DE	-45%	-23%	-7%
DK	-56%	-45%	-7%
EE	-59%	-30%	-14%
EL	-58%	-51%	-12%
ES	-65%	-34%	+7%
FI	-40%	-18%	+2%
FR	-46%	-28%	-6%
HR	-45%	-39%	+6%
HU	-50%	-22%	+1%
IE	-67%	-41%	-26%
IS	NA	NA	NA
IT	-48%	-23%	-1%
LT	-72%	-48%	-33%
LU	-45%	-38%	-6%
LV	-66%	-34%	-26%
MT	+17%	-26%	+63%
NL	NA	NA	NA
NO	NA	NA	NA
PL	-49%	-37%	-10%
PT	-52%	-26%	-4%
RO	-15%	-30%	+5%
SE	-40%	-17%	+14%
SI	-68%	-48%	-16%
SK	-59%	-36%	-16%
UK	-50%	-26%	-3%
<i>Europe</i>	<i>-50%</i>	<i>-31%</i>	<i>-5%</i>

Tableau 16: Nombre de tués 30 jours par million d'habitants (2004, 2009, 2014, 2015, 2016, 2017 & 2018). Source : CARE, IRTAD⁷⁸ & Statbel

	2004	2009	2014	2015	2016	2017	2018
AT	108	76	51	56	50	47	45
BE	112	89	67	68	59	54	52
BG	122	121	91	98	99	96	88
CH	69	45	30	31	26	27	NA
CY	162	89	52	67	54	54	57
CZ	136	86	65	70	58	55	62
DE	71	51	42	43	39	39	39
DK	68	55	32	31	37	30	30
EE	124	73	59	51	54	36	51
EL	153	131	73	73	76	68	64
ES	111	59	36	36	39	39	39
FI	72	52	42	49	47	43	43
FR	89	66	51	52	52	51	48
HR	141	127	73	82	73	80	77
HU	128	82	63	65	62	64	64
IE	93	53	42	35	39	33	31
IS	79	53	12	49	54	47	NA
IT	106	72	56	56	54	56	55
LT	221	116	91	83	66	67	61
LU	110	97	64	64	56	42	60
LV	227	117	106	95	80	70	78
MT	33	51	23	25	51	51	38
NL	49	39	28	31	31	31	NA
NO	56	44	29	23	26	20	NA
PL	150	120	84	77	80	75	76
PT	124	80	61	57	54	58	59
RO	113	137	91	95	97	99	96
SE	53	39	28	27	27	25	32
SI	137	84	52	58	63	50	44
SK	113	71	54	57	51	51	46
UK	56	38	29	28	28	28	28
<i>Europe</i>	<i>96</i>	<i>70</i>	<i>51</i>	<i>51</i>	<i>50</i>	<i>47</i>	<i>49</i>

⁷⁸ BG, IE, MT, LT, et SK

Tableau 17: Nombre de tués 30 jours par million d'habitants (1970, 1980, 1990, 2000 & 2010). Source : IRTAD & Eurostat

	1970	1980	1990	2000	2010
AT	336	259	204	122	66
BE	305	243	199	144	78
BG	99	136	179	124	105
CH	275	198	143	83	42
CY	NA	NA	NA	NA	NA
CZ	NA	NA	NA	NA	NA
DE	245	167	100	91	45
DK	246	135	124	93	46
EE	186	206	278	146	59
EL	106	128	172	189	113
ES	125	134	179	143	53
FI	229	116	131	77	51
FR	326	255	193	133	62
HR	265	349	285	146	99
HU	165	152	234	117	74
IE	184	166	136	110	47
IS	103	110	95	115	25
IT	205	164	126	124	70
LT	214	229	253	183	95
LU	390	270	187	175	64
LV	275	260	329	247	103
MT	NA	NA	NA	NA	NA
NL	245	142	92	74	39
NO	145	89	78	76	43
PL	106	170	193	165	103
PT	186	266	265	181	89
RO	NA	NA	NA	NA	NA
SE	163	102	91	67	29
SI	361	295	259	158	67
SK	NA	NA	NA	120	66
UK	140	111	95	61	31
<i>Europe</i>	<i>207</i>	<i>172</i>	<i>150</i>	<i>116</i>	<i>60</i>

2.3 Selon le mode de transportation

Tableau 18: Nombre de tués 30 jours selon le type d'usagers de la route (2016⁷⁹). Source : CARE & Statbel

	Piétons	Cyclistes	Deux-roues motorisés	Occupants des voitures	Occupants des camion-nettes
AT	73	48	93	191	23
BE	78	71	93	327	60
BG	29	23	11	3	428
CH	50	33	49	75	2
CY	14	0	12	10	5
CZ	130	53	63	328	35
DE	500	393	604	1.537	133
DK	36	31	34	96	9
EE	22	4	4	33	2
EL	149	18	265	340	37
ES	389	67	397	754	143
FI	29	26	22	150	19
FR	553	162	734	1.760	185
HR	67	27	48	148	8
HU	152	73	64	269	27
IE	31	10	22	89	6
IS	2	0	2	13	1
IT	570	275	773	1.477	141
LT	22	1	4	1	118
LU	8	1	3	19	1
LV	55	7	18	71	5
MT	8	1	9	5	0
NL	44	101	78	225	30
NO	15	12	23	67	6
PL	868	271	321	1.417	114
PT	123	33	103	225	48
RO	717	176	79	785	74
SE	42	22	44	138	12
SI	22	12	25	45	3
SK	NA	NA	NA	NA	NA
UK	463	105	324	853	68
<i>Europe</i>	<i>5.261</i>	<i>2.056</i>	<i>4.321</i>	<i>11.451</i>	<i>1.743</i>

⁷⁹ BG, IE en LT: 2015

Tableau 19: Répartition du nombre de tués 30 jours par type d'usagers de la route (2014-2016⁸⁰). Source : CARE & Statbel

	Piétons	Cyclistes	Deux-roues motorisés	Occupants des voitures	Occupants des camion-nettes
AT	17%	10%	21%	46%	5%
BE	13%	12%	15%	51%	7%
BG	22%	5%	9%	58%	4%
CH	21%	15%	24%	35%	2%
CY	27%	1%	27%	33%	6%
CZ	20%	10%	13%	51%	5%
DE	16%	12%	20%	47%	4%
DK	15%	15%	18%	45%	5%
EE	33%	2%	2%	47%	2%
EL	17%	2%	34%	39%	6%
ES	21%	4%	22%	42%	9%
FI	13%	11%	8%	57%	7%
FR	15%	5%	22%	51%	5%
HR	21%	8%	18%	47%	3%
HU	24%	14%	12%	44%	5%
IE	19%	5%	13%	55%	5%
IS	8%	3%	8%	74%	5%
IT	17%	8%	24%	44%	5%
LT	37%	8%	6%	45%	2%
LU	17%	1%	17%	57%	8%
LV	34%	6%	8%	44%	4%
MT	30%	2%	25%	20%	0%
NL	10%	21%	16%	40%	4%
NO	11%	7%	17%	52%	6%
PL	32%	9%	10%	45%	3%
PT	23%	5%	20%	37%	9%
RO	37%	9%	4%	41%	4%
SE	15%	9%	17%	51%	5%
SI	15%	11%	19%	35%	1%
SK	NA	NA	NA	NA	NA
UK	25%	6%	19%	45%	3%
<i>Europe</i>	<i>21%</i>	<i>8%</i>	<i>17%</i>	<i>45%</i>	<i>5%</i>

Tableau 20: Nombre de tués 30 jours par million d'habitants selon le type d'usagers de la route (2014-2016⁸⁰). Source : CARE & Statbel

	Piétons	Cyclistes	Deux-roues motorisés	Occupants des voitures	Occupants des camion-nettes
AT	8,8	5,1	10,7	24,2	2,4
BE	8,4	7,5	9,6	33,0	4,6
BG	19,7	4,1	7,9	52,5	3,6
CH	6,1	4,3	7,0	10,0	0,4
CY	15,7	0,8	15,7	19,2	3,5
CZ	13,0	6,5	8,1	32,9	3,1
DE	6,4	4,8	8,1	19,4	1,7
DK	5,0	5,1	6,1	15,2	1,8
EE	18,2	1,0	1,0	25,6	1,3
EL	12,3	1,5	25,5	29,0	4,3
ES	7,8	1,4	8,1	15,6	3,3
FI	5,9	5,1	3,9	26,2	3,0
FR	7,6	2,4	11,6	26,2	2,8
HR	15,9	6,3	13,8	35,8	2,2
HU	15,3	8,6	7,3	28,0	3,2
IE	7,5	2,0	5,2	21,5	2,0
IS	3,0	1,0	3,0	28,4	2,0
IT	9,6	4,4	13,5	24,4	2,5
LT	32,4	6,7	5,5	38,6	1,9
LU	10,7	0,6	10,1	34,9	4,7
LV	31,7	5,4	7,9	41,5	4,0
MT	9,9	0,8	8,3	6,8	0,0
NL	3,0	6,4	4,7	12,0	1,3
NO	2,9	1,9	4,3	13,3	1,4
PL	25,4	7,5	7,9	35,9	2,5
PT	13,3	3,0	11,3	21,3	5,2
RO	34,6	8,2	4,1	38,5	4,2
SE	4,2	2,5	4,5	13,8	1,4
SI	8,4	6,3	11,0	20,0	0,8
SK	NA	NA	NA	NA	NA
UK	7,0	1,6	5,4	12,8	0,9
<i>Europe</i>	<i>10,6</i>	<i>4,1</i>	<i>8,9</i>	<i>23,0</i>	<i>2,4</i>

⁸⁰ BG, IE en LT: 2013-2015

Tableau 21: Nombre de tués 30 jours par million d'habitants dans des accidents impliquant des utilitaires légers/camions ventilés selon les occupants et l'opposant (2014-2016⁸¹). Source : CARE & Statbel

	Total	Occupants des camion- (nettes)	L'opposant
AT	11,5	2,4	9,1
BE	16,0	4,6	11,4
BG	14,8	3,6	11,1
CH	5,3	0,4	4,9
CY	9,8	3,5	6,3
CZ	16,8	3,1	13,7
DE	9,4	1,7	7,7
DK	8,8	1,8	7,1
EE	4,8	1,3	3,5
EL	15,7	4,3	11,4
ES	10,1	3,3	6,8
FI	16,2	3,0	13,2
FR	12,3	2,8	9,5
HR	14,1	2,2	11,9
HU	19,3	3,2	16,1
IE	8,0	2,4	5,5
IS	10,1	2,0	8,1
IT	10,5	2,5	7,9
LT	15,2	1,9	13,2
LU	14,2	4,7	9,5
LV	22,7	4,0	18,6
MT	5,3	0,0	5,3
NL	7,3	1,3	6,0
NO	7,4	1,4	6,0
PL	18,8	2,5	16,3
PT	16,8	5,2	11,6
RO	24,6	4,2	20,4
SE	6,5	1,4	5,2
SI	12,9	0,8	12,1
SK	6,8	0,9	5,9
UK	NA	NA	NA
<i>Europe</i>	<i>11,8</i>	<i>2,4</i>	<i>9,3</i>

Tableau 22: Évolution du nombre de tués 30 jours par type d'usagers de la route (2007-2016). Source : CARE & Statbel

	Piétons	Cyclistes	Deux-roues motorisés	Occupants des voitures	Occupants des camion- (nettes)
AT	-32%	+30%	-23%	-49%	-12%
BE	-32%	-13%	-44%	-40%	-13%
BG	NA	NA	NA	NA	NA
CH	-37%	+10%	-45%	-54%	-75%
CY	-18%	-100%	-50%	-73%	+25%
CZ	-44%	-54%	-55%	-50%	-47%
DE	-28%	-8%	-33%	-41%	-38%
DK	-47%	-43%	-60%	-43%	-68%
EE	-42%	-69%	-71%	-73%	-33%
EL	-42%	+13%	-43%	-56%	-47%
ES	-34%	-26%	-54%	-59%	-56%
FI	-40%	+18%	-49%	-38%	+0%
FR	-1%	+14%	-38%	-29%	-7%
HR	-46%	-4%	-59%	-52%	-53%
HU	-47%	-54%	-55%	-52%	-56%
IE	NA	NA	NA	NA	NA
IS	+100%	+0%	-33%	+18%	NA
IT	-9%	-22%	-50%	-36%	-31%
LT	NA	NA	NA	NA	NA
LU	+14%	NA	-50%	-30%	-75%
LV	-65%	-61%	+29%	-65%	-58%
MT	+167%	NA	+125%	+25%	+0%
NL	-49%	-31%	-37%	-25%	-29%
NO	-35%	+71%	-43%	-51%	-60%
PL	-56%	-46%	+17%	-45%	-42%
PT	-21%	-4%	-52%	-46%	-49%
RO	-36%	-2%	-49%	-28%	-43%
SE	-28%	-33%	-41%	-51%	-20%
SI	-31%	-29%	-53%	-64%	-57%
SK	NA	NA	NA	NA	NA
UK	-30%	-24%	-47%	-43%	-42%
<i>Europe</i>	<i>-36%</i>	<i>-23%</i>	<i>-43%</i>	<i>-43%</i>	<i>-39%</i>

⁸¹ BG, LT: 2013-2015; IE: 2012-2014

Tableau 23: Évolution annuelle moyenne du nombre de tués 30 jours selon le type d'usagers de la route (2007-2016). Source : CARE & Statbel

	Piétons	Cyclistes	Deux-roues motorisés	Occupants des voitures	Occupants des camion-nettes)
AT	-3,8%	+7,1%	-2,1%	-6,1%	+2,3%
BE	-4,0%	-1,0%	-4,5%	-5,4%	-0,2%
BG	NA	NA	NA	NA	NA
CH	-2,5%	+8,8%	-5,1%	-7,9%	-9,2%
CY	+2,7%	-7,4%	-6,7%	-5,9%	NA
CZ	-5,4%	-6,5%	-6,4%	-7,0%	-3,9%
DE	-2,7%	-0,5%	-4,0%	-5,5%	-5,0%
DK	-4,6%	-1,6%	-6,8%	-4,4%	+2,2%
EE	-0,2%	-19,1%	-39,8%	-11,4%	-4,8%
EL	-4,6%	+10,7%	-5,9%	-8,2%	-5,2%
ES	-4,1%	-0,1%	-7,8%	-8,9%	-7,2%
FI	-2,9%	+3,9%	-4,3%	-4,0%	+2,9%
FR	+0,2%	+1,9%	-4,8%	-3,5%	-0,6%
HR	-5,4%	+5,7%	-6,6%	-6,8%	+8,4%
HU	-5,3%	-6,5%	-6,8%	-7,1%	-7,3%
IE	-18,1%	-2,2%	-14,0%	-17,4%	-22,7%
IS	NA	NA	NA	+33,9%	NA
IT	-1,0%	-2,2%	-7,2%	-4,7%	-3,3%
LT	NA	NA	NA	NA	NA
LU	+65,0%	NA	+21,5%	-0,9%	NA
LV	-9,9%	-3,2%	+10,7%	-9,8%	NA
MT	NA	NA	NA	NA	NA
NL	-5,5%	-3,4%	-4,2%	-2,2%	+1,7%
NO	-1,3%	+23,7%	-4,4%	-5,5%	-2,9%
PL	-8,0%	-5,9%	+2,5%	-6,1%	-3,7%
PT	-1,7%	+3,2%	-7,3%	-5,7%	-5,9%
RO	-4,5%	+0,5%	-3,8%	-2,9%	-5,1%
SE	+2,5%	+7,0%	-3,7%	-6,6%	+1,7%
SI	-1,1%	-2,5%	-5,2%	-8,8%	+27,4%
SK	NA	NA	NA	NA	NA
UK	-3,2%	-2,6%	-6,5%	-5,5%	-3,3%
<i>Europe</i>	-4,7%	-2,7%	-5,9%	-5,9%	-5,2%

2.4 Selon le sexe et l'âge

Tableau 24: Nombre de tués 30 jours selon le sexe (2016⁸²). Source : CARE & Statbel

	Hommes	Femmes
AT	313	119
BE	481	146
BG	NA	NA
CH	151	65
CY	36	10
CZ	451	146
DE	2.342	864
DK	153	58
EE	49	21
EL	656	168
ES	1.395	410
FI	208	50
FR	2.635	836
HR	243	64
HU	461	145
IE	122	40
IS	13	5
IT	2.619	664
LT	165	74
LU	21	11
LV	123	35
MT	17	6
NL	385	148
NO	111	24
PL	2.269	757
PT	435	128
RO	1.405	508
SE	205	65
SI	102	28
SK	NA	NA
UK	1.376	484
<i>Europe</i>	<i>18.942</i>	<i>6.079</i>

⁸² LV, IE: 2015

Tableau 25: Répartition du nombre de tués 30 jours par sexe (2016⁸²). Source : CARE & Statbel

	Hommes	Femmes
AT	72%	28%
BE	77%	23%
BG	NA	NA
CH	70%	30%
CY	78%	22%
CZ	76%	24%
DE	73%	27%
DK	73%	27%
EE	70%	30%
EL	80%	20%
ES	77%	23%
FI	81%	19%
FR	76%	24%
HR	79%	21%
HU	76%	24%
IE	75%	25%
IS	72%	28%
IT	80%	20%
LT	69%	31%
LU	66%	34%
LV	78%	22%
MT	74%	26%
NL	72%	28%
NO	82%	18%
PL	75%	25%
PT	77%	23%
RO	73%	27%
SE	76%	24%
SI	78%	22%
SK	NA	NA
UK	74%	26%
<i>Europe</i>	<i>76%</i>	<i>24%</i>

Tableau 26: Nombre de tués 30 jours par million d'habitants selon le sexe (2014-2016⁸³). Source : CARE, Statbel & Eurostat

	Hommes	Femmes
AT	77,2	27,8
BE	95,7	28,6
BG	NA	NA
CH	43,1	14,9
CY	83,7	33,6
CZ	97,9	28,9
DE	61,7	21,3
DK	50,3	17,1
EE	78,0	33,8
EL	123,8	27,2
ES	58,0	17,0
FI	70,7	22,3
FR	80,7	24,7
HR	124,5	30,8
HU	98,4	31,3
IE	57,7	20,5
IS	54,5	22,4
IT	90,9	21,9
LT	135,3	44,1
LU	93,3	28,5
LV	157,7	39,4
MT	55,9	20,3
NL	44,9	16,1
NO	39,3	12,1
PL	125,6	38,0
PT	95,4	23,3
RO	144,2	46,9
SE	40,8	13,8
SI	88,1	28,2
SK	NA	NA
UK	43,0	14,2
<i>Europe</i>	<i>77,2</i>	<i>23,4</i>

⁸³ IE, LT: 2013-2015

Tableau 27: Evolution du nombre de tués 30 jours selon le sexe (2007-2016).
Source : CARE & Statbel

	Hommes	Femmes
AT	-26%	-41%
BE	-28%	-42%
BG	NA	NA
CH	-21%	-50%
CY	-29%	-52%
CZ	-47%	-52%
DE	-34%	-36%
DK	-45%	-49%
EE	-53%	-67%
EL	-50%	-48%
ES	-50%	-53%
FI	-50%	-25%
FR	-25%	-25%
HR	NA	NA
HU	-54%	-50%
IE	NA	NA
IS	+150%	+0%
IT	-34%	-37%
LT	NA	NA
LU	+57%	-45%
LV	-65%	-61%
MT	+500%	+55%
NL	-23%	-26%
NO	-66%	-32%
PL	-43%	-46%
PT	-32%	-44%
RO	-31%	-32%
SE	-49%	-40%
SI	-53%	-56%
SK	NA	NA
UK	-36%	-40%
<i>Europe</i>	<i>-39%</i>	<i>-41%</i>

Tableau 28: Nombre de tués 30 jours selon le sexe et l'âge, Belgique en Europe⁸⁴ (2014-2016⁸⁵). Source : CARE & Statbel

Âge	Hommes		Femmes	
	Belgique	Europe	Belgique	Europe
0-4	8	312	5	247
5-9	11	326	5	230
10-14	6	464	11	278
15-19	120	3.494	52	1.170
20-24	190	6.071	41	1.329
25-29	166	5.174	37	973
30-34	151	4.212	28	804
35-39	110	3.865	24	811
40-44	109	4.078	23	932
45-49	119	4.362	27	1.053
50-54	124	4.378	28	1.027
55-59	104	4.102	32	1.109
60-64	89	3.478	25	1.072
65-69	82	3.015	34	1.254
70-74	73	2.631	39	1.349
75-79	74	2.888	39	1.645
80-84	64	2.513	40	1.593
85-89	47	1.518	24	984
90+	15	601	27	434
Total	1.662	57.483	541	18.296

⁸⁴ Sans SK et BG

⁸⁵ LT: 2013-2015, IE: 2012-2014, MT: 2015-2016

Tableau 29: Répartition du nombre de tués 30 jours par catégorie d'âge, selon le sexe, Belgique et Europe⁸⁴ (2014-2016⁸⁵). Source : CARE & Statbel

Âge	Hommes		Femmes	
	Belgique	Europe	België	Belgique
0-4	0%	1%	1%	1%
5-9	1%	1%	1%	1%
10-14	0%	1%	2%	2%
15-19	7%	6%	10%	6%
20-24	11%	11%	8%	7%
25-29	10%	9%	7%	5%
30-34	9%	7%	5%	4%
35-39	7%	7%	4%	4%
40-44	7%	7%	4%	5%
45-49	7%	8%	5%	6%
50-54	7%	8%	5%	6%
55-59	6%	7%	6%	6%
60-64	5%	6%	5%	6%
65-69	5%	5%	6%	7%
70-74	4%	5%	7%	7%
75-79	4%	5%	7%	9%
80-84	4%	4%	7%	9%
85-89	3%	3%	4%	5%
90+	1%	1%	5%	2%
Totaal	100%	100%	100%	100%

Tableau 30: Nombre de tués 30 jours selon le catégorie d'âge (2016⁸⁶). Source : CARE & Statbel

	0-14	15-17	18-24	25-64	65+
AT	7	15	56	217	137
BE	16	10	88	370	162
BG	20	12	97	426	147
CH	12	4	26	106	68
CY	1	6	5	20	14
CZ	14	9	65	362	160
DE	66	83	435	1570	1049
DK	6	2	31	100	72
EE	5	1	14	34	17
EL	19	16	101	447	236
ES	28	23	176	1062	515
FI	10	8	41	130	69
FR	108	95	596	1789	883
HR	4	4	42	174	83
HU	10	8	47	382	159
IE	2	3	37	87	32
IS	1	2	0	9	6
IT	49	66	352	1737	1045
LT	5	6	29	133	66
LU	2	0	3	15	12
LV	2	5	18	88	35
MT	0	1	2	15	5
NL	12	9	75	238	198
NO	2	3	20	77	32
PL	72	74	440	1783	656
PT	7	7	54	293	201
RO	74	51	195	1075	509
SE	6	6	31	138	89
SI	3	3	21	79	24
SK	NA	NA	NA	NA	NA
UK	64	58	279	1002	456
<i>Europe</i>	<i>7</i>	<i>15</i>	<i>56</i>	<i>217</i>	<i>137</i>

⁸⁶ BG, IE, LT: 2015

Tableau 31: Répartition du nombre de tués 30 jours selon le catégorie d'âge (2016⁸⁶).
Source : CARE & Statbel

	0-14	15-17	18-24	25-64	65+
AT	2%	3%	13%	50%	32%
BE	2%	2%	14%	57%	25%
BG	3%	2%	14%	61%	21%
CH	6%	2%	12%	49%	31%
CY	2%	13%	11%	43%	30%
CZ	2%	1%	11%	59%	26%
DE	2%	3%	14%	49%	33%
DK	3%	1%	15%	47%	34%
EE	7%	1%	20%	48%	24%
EL	2%	2%	12%	55%	29%
ES	2%	1%	10%	59%	29%
FI	4%	3%	16%	50%	27%
FR	3%	3%	17%	52%	25%
HR	1%	1%	14%	57%	27%
HU	2%	1%	8%	63%	26%
IE	1%	2%	23%	54%	20%
IS	6%	11%	0%	50%	33%
IT	2%	2%	11%	53%	32%
LT	2%	3%	12%	56%	28%
LU	6%	0%	9%	47%	38%
LV	1%	3%	12%	59%	24%
MT	0%	4%	9%	65%	22%
NL	2%	2%	14%	45%	37%
NO	1%	2%	15%	57%	24%
PL	2%	2%	15%	59%	22%
PT	1%	1%	10%	52%	36%
RO	4%	3%	10%	56%	27%
SE	2%	2%	11%	51%	33%
SI	2%	2%	16%	61%	18%
SK	NA	NA	NA	NA	NA
UK	3%	3%	15%	54%	25%
<i>Europe</i>	<i>2%</i>	<i>2%</i>	<i>13%</i>	<i>54%</i>	<i>28%</i>

Tableau 32: Nombre de tués 30 jours par million d'habitants selon le catégorie d'âge (2014-2016⁸⁷). Source : CARE, Statbel & Eurostat

	0-14	15-17	18-24	25-64	65+
AT	7,0	59,6	83,5	48,0	82,8
BE	9,4	38,2	106,1	65,3	89,5
BG	17,1	88,4	155,7	97,5	93,1
CH	7,6	12,9	48,6	23,4	57,1
CY	4,8	99,2	104,5	48,4	110,5
CZ	9,6	29,4	109,7	68,3	83,2
DE	6,9	33,7	74,6	37,9	59,7
DK	6,2	14,4	54,2	32,0	56,8
EE	15,9	65,9	101,3	56,1	62,3
EL	7,4	56,0	137,5	75,4	95,3
ES	4,3	18,8	47,1	38,5	58,3
FI	12,7	50,2	86,1	44,5	59,9
FR	8,7	45,8	110,6	52,7	67,7
HR	14,0	37,6	118,6	82,1	95,3
HU	7,5	26,8	65,6	71,9	86,5
IE	6,7	24,5	86,3	38,0	69,0
IS	15,0	76,4	58,8	29,3	82,3
IT	6,0	37,5	86,7	53,4	80,5
LT	20,9	61,5	119,5	93,6	102,3
LU	10,7	34,2	90,6	65,2	92,0
LV	22,4	90,7	140,6	95,6	95,4
MT	5,3	23,5	32,5	27,5	33,4
NL	6,0	22,6	48,6	25,4	60,7
NO	2,9	15,5	48,4	25,4	41,2
PL	13,0	60,2	137,5	81,8	111,9
PT	6,5	25,8	66,6	58,6	92,5
RO	26,1	65,4	123,3	97,7	136,4
SE	4,0	24,0	34,0	27,4	45,0
SI	8,8	47,5	104,1	61,0	71,2
SK	NA	NA	NA	NA	NA
UK	4,8	21,3	52,3	28,7	39,8
<i>Europe</i>	<i>8,1</i>	<i>36,7</i>	<i>84,3</i>	<i>50,6</i>	<i>71,2</i>

⁸⁷ BG, IE, LT: 2013-2015

Tableau 33: Evolution du nombre de tués 30 jours selon le catégorie d'âge (2007-2016). Source : CARE & Statbel

	0-14	15-17	18-24	25-64	65+
AT	-46%	-53%	-59%	-41%	-6%
BE	-56%	-64%	-60%	-41%	-8%
BG	NA	NA	NA	NA	NA
CH	-14%	-75%	-57%	-40%	-42%
CY	-75%	+0%	-79%	-49%	-13%
CZ	-44%	-69%	-66%	-52%	-20%
DE	-41%	-53%	-55%	-38%	-9%
DK	-70%	-89%	-47%	-53%	-24%
EE	-17%	-88%	-66%	-65%	-59%
EL	-55%	-63%	-64%	-50%	-28%
ES	-72%	-83%	-68%	-55%	-15%
FI	-29%	-56%	-45%	-33%	-13%
FR	-28%	-43%	-39%	-26%	-1%
HR	-85%	-76%	-69%	-47%	-25%
HU	-73%	-73%	-66%	-53%	-24%
IE	NA	NA	NA	NA	NA
IS	+0%	-	-100%	+0%	+100%
IT	-48%	-65%	-51%	-39%	-5%
LT	NA	NA	NA	NA	NA
LU	+0%	-100%	-63%	-42%	+71%
LV	-82%	-67%	-59%	-66%	-52%
MT	NA	NA	NA	NA	NA
NL	-67%	-72%	-44%	-27%	+9%
NO	-80%	-70%	-39%	-40%	-37%
PL	-54%	-59%	-54%	-45%	-31%
PT	-74%	-39%	-64%	-47%	-10%
RO	-37%	-2%	-51%	-33%	-18%
SE	-40%	-73%	-64%	-44%	-15%
SI	-50%	-50%	-67%	-52%	-53%
SK	NA	NA	NA	NA	NA
UK	-33%	-70%	-56%	-35%	-21%
<i>Europe</i>	<i>-49%</i>	<i>-61%</i>	<i>-55%</i>	<i>-42%</i>	<i>-16%</i>

2.5 Selon le type de route

Tableau 34: Nombre de tués 30 jours selon les types de routes où se produit l'accident (2016⁸⁸). Source : CARE & Statbel

	Les routes en agglomération	Les routes hors agglomération	Les autoroutes
AT	110	288	34
BE	194	336	100
BG	269	379	60
CH	88	109	19
CY	35	10	1
CZ	215	356	40
DE	960	1.853	393
DK	66	120	25
EE	20	51	0
EL	427	352	45
ES	519	964	327
FI	63	188	7
FR	1.016	2.188	267
HR	176	97	34
HU	224	346	37
IE	34	121	7
IS	5	13	9
IT	1.463	1.546	274
LT	NA	NA	NA
LU	8	19	5
LV	30	128	0
MT	14	9	0
NL	204	239	77
NO	27	107	NA
PL	1.275	1.701	50
PT	302	223	38
RO	1.189	698	26
SE	74	168	17
SI	43	62	25
SK	NA	NA	NA
UK	618	1.151	91
<i>Europe</i>	<i>9.668</i>	<i>13.822</i>	<i>2.008</i>

⁸⁸ BG, IE: 2013-2015

Tableau 35: Répartition du nombre de tués 30 jours selon le types de route où se produit l'accident (2014-2016⁸⁹). Source : CARE & Statbel

	Les routes en agglomération	Les routes hors agglomération	Les autoroutes
AT	27%	65%	8%
BE	32%	53%	15%
BG	38%	56%	6%
CH	42%	51%	7%
CY	72%	22%	7%
CZ	33%	62%	5%
DE	30%	58%	12%
DK	30%	60%	10%
EE	28%	72%	0%
EL	50%	43%	6%
ES	27%	56%	17%
FI	26%	71%	3%
FR	29%	63%	8%
HR	61%	32%	7%
HU	38%	56%	5%
IE	24%	72%	4%
IS	21%	79%	0%
IT	44%	47%	9%
LT	NA	NA	NA
LU	21%	68%	11%
LV	26%	74%	0%
MT	71%	29%	0%
NL	34%	52%	15%
NO	NA	NA	NA
PL	44%	55%	2%
PT	53%	39%	8%
RO	62%	37%	1%
SE	26%	66%	8%
SI	34%	51%	15%
SK	NA	NA	NA
UK	34%	61%	5%
<i>Europe</i>	<i>38%</i>	<i>54%</i>	<i>8%</i>

Tableau 36: Nombre de tués 30 jours par milliard de véhicules-kilomètres parcourus sur autoroute (2016⁸⁹). Source : IRTAD

	Tués 30 jours par milliard de véhicules-kilomètres parcourus sur autoroute
AT	1,13
BE	2,75
BG	NA
CH	0,92
CY	NA
CZ	4,53
DE	1,61
DK	1,53
EE	NA
EL	NA
ES	NA
FI	0,91
FR	1,75
HR	NA
HU	3,47
IE	NA
IS	NA
IT	3,34
LT	NA
LU	NA
LV	NA
MT	NA
NL	1,14
NO	NA
PL	5,00
PT	NA
RO	NA
SE	NA
SI	3,71
SK	NA
UK	0,91
<i>Europe</i>	<i>2,34</i>

⁸⁹ CH, BE, HU: 2015; UK: 2014

Tableau 37: Nombre de tués 30 jours sur les autoroutes (2016⁹⁰), les routes en agglomération (2017⁹¹) et les routes hors agglomération (2017⁹¹) pour 1.000 km de route. Source : CARE, Statbel, IRTAD

	Tués 30 jours sur les autoroutes pour 1.000 km de route	Tués 30 jours sur les routes en agglomération pour 1.000 km de route	Tués 30 jours sur les routes hors agglomération pour 1.000 km de route
AT	19,8	1,06	7,52
BE	56,7	6,83	2,54
BG	82,4	NA	NA
CH	13,1	NA	NA
CY	3,7	NA	NA
CZ	34,4	12,91	9,4
DE	30,2	NA	NA
DK	19,9	3,29	2,34
EE	0,0	NA	NA
EL	NA	NA	NA
ES	21,2	4,05	NA
FI	7,9	5,26	2,35
FR	23,3	6,31	2,39
HR	26,0	NA	NA
HU	19,2	3,48	2,46
IE	5,5	9,8	1,22
IS	0,0	NA	NA
IT	39,5	NA	8,88
LT	0,0	NA	NA
LU	31,1	6,02	5,87
LV	0,0	NA	NA
MT	NA	NA	NA
NL	27,9	2,71	4,14
NO	NA	NA	NA
PL	30,5	18,56	4,87
PT	12,4	NA	NA
RO	34,8	NA	NA
SE	11,3	1,75	1,74
SI	32,3	6,88	4,67
SK	NA	NA	NA
UK	25,5	4,20	4,22
<i>Europe</i>	<i>26,2</i>	<i>6,21</i>	<i>4,31</i>

Tableau 38: Évolution du nombre de tués 30 jours selon les types de routes où se produit l'accident (2007-2016). Source : CARE & Statbel

	Les routes en agglomération	Les routes hors agglomération	Les autoroutes
AT	-36%	-35%	-54%
BE	-34%	-45%	-36%
BG	NA	NA	NA
CH	-38%	-44%	-60%
CY	-29%	-63%	-92%
CZ	-52%	-51%	-13%
DE	-28%	-38%	-35%
DK	-49%	-53%	+4%
EE	-68%	-62%	NA
EL	-41%	-53%	-68%
ES	-29%	-61%	-47%
FI	-22%	-34%	-50%
FR	-25%	-27%	-1%
HR	-46%	-57%	-48%
HU	-56%	-48%	-39%
IE	NA	NA	NA
IS	+400%	-7%	NA
IT	-36%	-34%	-48%
LT	NA	NA	NA
LU	-11%	-17%	-55%
LV	-82%	-50%	NA
MT	+17%	NA	NA
NL	-24%	-46%	NA
NO	NA	NA	NA
PL	-50%	-43%	-6%
PT	-22%	-51%	-70%
RO	-33%	-29%	-37%
SE	-46%	-46%	-4%
SI	-54%	-62%	-32%
SK	NA	NA	NA
UK	-48%	-36%	-48%
<i>Europe</i>	<i>-39%</i>	<i>-41%</i>	<i>-40%</i>

⁹⁰ Tués 30 jours BG et IE : 2013-2015 ; Longueur des autoroutes BE : 2010, AT : 2014, IT : 2015.

⁹¹ Tués 30 jours IE : 2013-2015 ; Longueur du réseau routier : 2016 sauf DK et IE : 2001, BE et ES : 2007, FR : 2015.

2.6 Selon la période de semaine

Tableau 39: Nombre de tués 30 jours selon la période de la semaine (2014-2016⁹²).
Source : CARE & Statbel

	Jour de semaine	Nuit de semaine	Jour de week-end	Nuit de week-end
AT	804	108	306	123
BE	1.139	233	446	352
BG	1.097	187	481	205
CH	446	51	143	72
CY	81	17	31	19
CZ	1.198	160	461	192
DE	6.242	740	2.143	917
DK	372	51	95	53
EE	109	29	53	25
EL	1.255	264	581	312
ES	2.926	387	1.323	550
FI	424	64	167	102
FR	5.762	912	2.402	1.238
HR	513	95	224	131
HU	1.084	141	449	203
IE	302	48	102	91
IS	22	1	12	3
IT	5.493	955	2.401	1.215
LT	416	43	214	92
LU	61	6	29	7
LV	309	49	128	62
MT	11	5	14	4
NL	958	108	309	165
NO	232	42	74	51
PL	5.277	739	2.168	982
PT	1.074	110	459	151
RO	3.089	519	1.351	665
SE	461	46	172	103
SI	208	20	92	38
SK	NA	NA	NA	NA
UK	3.052	506	1.246	714
<i>Europe</i>	44.417	6.636	18.076	8.837

Tableau 40: Répartition du nombre de tués 30 jours selon la période de la semaine (2014-2016⁹²). Source : CARE & Statbel

	Jour de semaine	Nuit de semaine	Jour de week-end	Nuit de week-end
AT	60%	8%	23%	9%
BE	52%	11%	21%	16%
BG	56%	9%	24%	10%
CH	63%	7%	20%	10%
CY	55%	11%	21%	13%
CZ	60%	8%	23%	10%
DE	62%	7%	21%	9%
DK	65%	9%	17%	9%
EE	50%	13%	25%	12%
EL	52%	11%	24%	13%
ES	56%	7%	26%	11%
FI	56%	8%	22%	13%
FR	56%	9%	23%	12%
HR	53%	10%	23%	14%
HU	58%	8%	24%	11%
IE	56%	9%	19%	17%
IS	58%	3%	32%	8%
IT	55%	9%	24%	12%
LT	54%	6%	28%	12%
LU	59%	6%	28%	7%
LV	56%	9%	23%	11%
MT	32%	15%	41%	12%
NL	62%	7%	20%	11%
NO	58%	11%	19%	13%
PL	58%	8%	24%	11%
PT	60%	6%	26%	8%
RO	55%	9%	24%	12%
SE	59%	6%	22%	13%
SI	58%	6%	26%	11%
SK	55%	9%	23%	13%
UK	57%	9%	23%	11%
<i>Europe</i>	<i>60%</i>	<i>8%</i>	<i>23%</i>	<i>9%</i>

⁹² BG, IE en LT: 2013-2015

Tableau 41: Nombre de tués 30 jours par million d'habitants par heure selon la période de la semaine (2014-2016⁹²). Source : CARE & Statbel

	Jour de semaine	Nuit de semaine	Jour de week-end	Nuit de week-end
AT	3,9	1,7	3,7	2,0
BE	4,2	2,5	4,1	4,3
BG	6,3	3,4	6,9	3,9
CH	2,3	0,7	1,8	1,2
CY	4,0	2,3	3,8	3,1
CZ	4,7	1,9	4,6	2,5
DE	3,2	1,2	2,7	1,6
DK	2,7	1,2	1,7	1,3
EE	3,5	2,9	4,2	2,6
EL	4,8	3,2	5,6	4,0
ES	2,6	1,0	3,0	1,6
FI	3,2	1,5	3,2	2,6
FR	3,6	1,7	3,8	2,6
HR	5,1	2,8	5,5	4,3
HU	4,6	1,7	4,7	2,9
IE	2,7	1,5	2,3	2,7
IS	2,8	0,3	3,8	1,3
IT	3,8	2,0	4,1	2,8
LT	5,9	1,8	7,6	4,3
LU	4,5	1,7	5,4	1,7
LV	6,5	3,3	6,7	4,3
MT	1,5	2,8	4,9	1,9
NL	2,4	0,8	1,9	1,4
NO	1,9	1,1	1,5	1,4
PL	5,8	2,6	5,9	3,6
PT	4,3	1,3	4,6	2,0
RO	6,5	3,4	7,1	4,7
SE	2,0	0,6	1,8	1,5
SI	4,2	1,2	4,6	2,6
SK	2,0	1,0	2,0	1,5
UK	3,6	1,6	3,6	2,4
<i>Europe</i>	<i>3,9</i>	<i>1,7</i>	<i>3,7</i>	<i>2,0</i>

Tableau 42: Évolution du nombre de tués 30 jours selon la période de la semaine (2007-2016). Source : CARE & Statbel

	Jour de semaine	Nuit de semaine	Jour de week-end	Nuit de week-end
AT	-33%	-31%	-35%	-63%
BE	-32%	-41%	-42%	-50%
BG	NA	NA	NA	NA
CH	-39%	-25%	-54%	-53%
CY	-38%	-73%	-22%	-80%
CZ	-46%	-64%	-41%	-68%
DE	NA	NA	NA	NA
DK	-37%	-57%	-58%	-70%
EE	-69%	-17%	-66%	-72%
EL	-45%	-56%	-48%	-56%
ES	-48%	-58%	-58%	-59%
FI	-38%	+56%	-30%	-40%
FR	-22%	-18%	-28%	-35%
HR	-46%	-58%	-52%	-54%
HU	-51%	-66%	-42%	-53%
IE	NA	NA	NA	NA
IS	-8%	NA	+100%	+200%
IT	-32%	-39%	-38%	-43%
LT	NA	NA	NA	NA
LU	-32%	-60%	+83%	-80%
LV	-62%	-39%	-71%	-66%
MT	+75%	+300%	+120%	-50%
NL	-23%	-30%	-25%	-30%
NO	-42%	-19%	-57%	-19%
PL	-42%	-54%	-41%	-61%
PT	-37%	-47%	-36%	-64%
RO	-31%	-42%	-20%	-43%
SE	-50%	-66%	-26%	-18%
SI	-45%	-87%	-57%	-67%
SK	NA	NA	NA	NA
UK	-37%	-26%	-42%	-53%
<i>Europe</i>	<i>-37%</i>	<i>-44%</i>	<i>-40%</i>	<i>-51%</i>

3. Performances intermédiaires: comportement des usagers de la route

3.1 Conduite sous l'influence de l'alcool

Tableau 43: Prévalence observée de la conduite sous l'influence de l'alcool : pourcentage observé d'automobilistes qui conduisent sous l'influence de l'alcool, selon le taux d'alcool ou la combinaison avec de la drogue ou des médicaments (2007-2009). Source : Houwing et al., 2011

	Alcool $\geq 0,1$ g/l et $< 0,5$ g/l	Alcool $\geq 0,5$ g/l	Combinaison drogues/ médicaments	Alcool $\geq 0,1$ g/l
BE	4,3%	2,2%	0,3%	6,7%
CZ	0,5%	0,5%	0,1%	1,0%
DK	2,1%	0,5%	0,1%	2,6%
ES	2,3%	1,6%	1,1%	5,1%
FI	0,4%	0,3%	0,1%	0,7%
HU	0,1%	0,1%	0,0%	0,2%
IT	3,4%	5,2%	1,0%	9,6%
LT	1,6%	2,3%	0,0%	3,9%
NL	1,5%	0,6%	0,2%	2,4%
NO	0,3%	0,1%	0,1%	0,4%
PL	0,9%	0,6%	0,0%	1,5%
PT	3,7%	1,2%	0,4%	5,4%
<i>Moyenne</i>	<i>2,0%</i>	<i>1,5%</i>	<i>0,4%</i>	<i>3,9%</i>

Tableau 44: Prévalence auto-rapportée de conduite sous l'influence de l'alcool : pourcentage d'automobilistes qui affirment avoir pris le volant au moins un jour au cours des 30 derniers jours avec une alcoolémie probablement supérieure à la limite légale autorisée (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

Prévalence auto-rapportée de conduite sous l'influence de l'alcool	
AT	10%
BE	19%
CH	17%
CZ	6%
DE	8%
DK	5%
EL	10%
ES	14%
FI	1%
FR	22%
HU	2%
IE	8%
IT	14%
NL	7%
NO	2%
PL	4%
PT	8%
SE	2%
SI	7%
UK	9%
<i>Moyenne</i>	<i>11%</i>

⁹³ AT, BE, CH, DE, DK, EL, ES, FI, FR, IE, IT, NL, PL, PT, SE, SI, UK: 2015; CZ, HU, NO: 2016

Tableau 45: Évolution du nombre total de tués sur la route et du nombre de tués sur la route liés à l'alcool, Belgique et UE des 25 ⁹⁴ (2006-2017). Source : Statbel & ETSC, 2018

	Belgique		EU25	
	Nombre de tués sur la route liés à l'alcool	Nombre total de tués sur la route	Nombre de tués sur la route liés à l'alcool	Nombre total de tués sur la route
2006	56	1.106	4.912	34.002
2007	64	1.094	4.809	34.134
2008	58	980	4.423	31.534
2009	47	956	4.138	28.207
2010	41	850	3.498	24.695
2011	45	884	3.517	24.398
2012	48	827	3.258	22.278
2013	31	764	2.818	20.631
2014	34	745	2.703	20.649
2015	41	762	2.744	20.865
2016	40	670	2.146	19.784
2017	38	615	NA	NA

Tableau 46: Consommation d'alcool globale : pourcentage de la population (15+) ayant consommé de l'alcool au cours des 12 derniers mois (2010) et la consommation d'alcool totale par habitant (litre d'alcool pur) (moyenne 2008-2010). Source : WHO

	% de la population (15+) consommé de l'alcool	Consommation de l'alcool pur par habitant (g/l)
AT	77,4%	10,3
BE	82,3%	11
BG	67,4%	11,4
CH	88,5%	10,7
CY	85%	9,2
CZ	89,1%	13
DE	80,3%	11,4
DK	88,6%	13,3
EE	65,2%	12,3
EL	66,2%	10,3
ES	68,3%	11,2
FI	68%	12,2
FR	94,8%	11,8
HR	80,5%	12,2
HU	81,4%	13,3
IE	80,9%	11,9
IS	67,9%	7,1
IT	67,6%	6,7
LT	65,3%	15,4
LU	93,9%	11,9
LV	67,7%	12,3
MT	60,6%	7
NL	88,2%	9,9
NO	85,9%	7,7
PL	51,7%	12,5
PT	57%	12,9
RO	67,6%	14,4
SE	68,8%	9,2
SI	67,6%	11,6
SK	65,8%	13
UK	83,9%	11,6

⁹⁴ Moyenne de l'UE des 28 sans IT, PT et MT dont les données n'étaient pas disponibles.

Tableau 47: Acceptabilité de conduire sous l'influence de l'alcool : pourcentage des personnes interrogées qui estiment personnellement acceptable ou pensent que la plupart des autres estiment acceptable de « prendre le volant sans savoir si son alcoolémie ne dépasse pas la limite légale » (2015/2016⁹³).
Source : ESRA, Vias institute

	% personnellement acceptable	% acceptable pour la plupart des autres
AT	1,0%	3,1%
BE	1,6%	3,5%
CH	0,9%	2,2%
CZ	0,9%	1,4%
DE	2,7%	6,3%
DK	0,7%	1,2%
EL	3,1%	11,8%
ES	2,4%	4,6%
FI	0,6%	1,7%
FR	5,3%	7,2%
HU	0,4%	1,1%
IE	2,9%	6,0%
IT	5,6%	7,4%
NL	2,6%	2,7%
NO	1,9%	3,0%
PL	3,8%	5,1%
PT	1,1%	3,8%
SE	2,5%	4,3%
SI	2,2%	3,8%
UK	3,8%	4,4%
<i>Moyenne</i>	<i>3,4%</i>	<i>5,4%</i>

Tableau 48: Attitudes face aux conduire sous l'influence de l'alcool : pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec les affirmations en matière de conduire sous l'influence de l'alcool (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	« Conduire sous l'influence de l'alcool accroît considérablement le risque d'accident »	« La plupart de mes connaissances/amis trouvent que conduire sous l'influence de l'alcool est inacceptable »	« En conduisant sous l'influence de l'alcool, il est difficile de réagir correctement dans une situation dangereuse »
AT	91%	71%	86%
BE	90%	70%	89%
CH	88%	77%	86%
CZ	93%	87%	92%
DE	86%	77%	86%
DK	93%	89%	93%
EL	90%	76%	89%
ES	84%	78%	84%
FI	96%	92%	95%
FR	82%	74%	82%
HU	94%	86%	92%
IE	86%	75%	86%
IT	95%	82%	94%
NL	88%	76%	86%
NO	93%	90%	93%
PL	89%	83%	88%
PT	92%	78%	92%
SE	87%	81%	87%
SI	87%	75%	85%
UK	87%	75%	85%
<i>Moyenne</i>	<i>88%</i>	<i>78%</i>	<i>87%</i>

Tableau 49: Limites d'alcoolémie légales (BAC): générale, conducteurs professionnelles et conducteurs novices (2018). Source : ETSC, 2018

	Générale	Conducteurs professionnels	Conducteurs novices
AT	0,5 g/l	0,1 g/l	0,1 g/l
BE	0,5 g/l	0,2 g/l	0,5 g/l
BG	0,5 g/l	0,5 g/l	0,5 g/l
CH	0,5 g/l	0,1 g/l	0,1 g/l
CY	0,5 g/l	0,2 g/l	0,2 g/l
CZ	0 g/l	0 g/l	0 g/l
DE	0,5 g/l	0 g/l	0 g/l
DK	0,5 g/l	0,5 g/l	0,5 g/l
EE	0,2 g/l	0,2 g/l	0,2 g/l
EL	0,5 g/l	0,2 g/l	0,2 g/l
ES	0,5 g/l	0,3 g/l	0,3 g/l
FI	0,5 g/l	0,5 g/l	0,5 g/l
FR	0,5 g/l	0,2 g/l	0,2 g/l
HR	0,5 g/l	0 g/l	0 g/l
HU	0 g/l	0 g/l	0 g/l
IE	0,5 g/l	0,2 g/l	0,2 g/l
IT	0,5 g/l	0 g/l	0 g/l
LT	0,4 g/l	0 g/l	0 g/l
LU	0,5 g/l	0,2 g/l	0,2 g/l
LV	0,5 g/l	0,2 g/l	0,2 g/l
MT	0,8 g/l	0,8 g/l	0,8 g/l
NL	0,5 g/l	0,5 g/l	0,2 g/l
NO	0,2 g/l	0,2 g/l	0,2 g/l
PL	0,2 g/l	0,2 g/l	0,2 g/l
PT	0,5 g/l	0,2 g/l	0,2 g/l
RO	0 g/l	0 g/l	0 g/l
SCT	0,5 g/l	0,5 g/l	0,5 g/l
SE	0,2 g/l	0,2 g/l	0,2 g/l
SI	0,5 g/l	0 g/l	0 g/l
SK	0 g/l	0 g/l	0 g/l
UK	0,8 g/l	0,8 g/l	0,8 g/l
<i>Recommandation européenne</i>	<i>0,5 g/l</i>	<i>0,2 g/l</i>	<i>0,2 g/l</i>

Tableau 50: Risque objectif et subjectif d'être pris pour conduite sous l'influence de l'alcool : pourcentage de personnes interrogées qui affirment avoir été soumises à un test d'haleine au moins une fois au cours de l'année écoulée et pourcentage de personnes interrogées qui affirment que le risque d'être contrôlé pour conduite sous l'influence de l'alcool pendant un trajet en voiture classique est (très) élevé (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	Risque objectif	Risque subjectif
AT	17%	15%
BE	17%	14%
CH	14%	19%
CZ	33%	21%
DE	8%	8%
DK	6%	2%
EL	22%	15%
ES	30%	24%
FI	37%	4%
FR	23%	29%
HU	20%	10%
IE	9%	9%
IT	17%	15%
NL	17%	10%
NO	24%	12%
PL	47%	44%
PT	19%	23%
SE	29%	13%
SI	25%	27%
UK	5%	9%
<i>Moyenne</i>	<i>19%</i>	<i>18%</i>

Tableau 51: Soutien pour certaines mesures face à la conduite l'influence de l'alcool : pourcentage de personnes interrogées qui se disent favorables à ces mesures (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	« L'instauration d'un éthylotest antidémarrage pour les conducteurs ayant déjà été pris pour conduite sous l'influence de l'alcool »	« Alcoolémie zéro pour les conducteurs novices »	« Alcoolémie zéro pour tous les conducteurs »
AT	64%	86%	52%
BE	80%	83%	58%
CH	64%	79%	49%
CZ	76%	90%	74%
DE	63%	87%	63%
DK	84%	68%	48%
EL	85%	77%	60%
ES	80%	82%	71%
FI	94%	71%	52%
FR	74%	73%	50%
HU	86%	85%	80%
IE	82%	79%	68%
IT	89%	76%	50%
NL	70%	84%	71%
NO	78%	77%	68%
PL	82%	80%	71%
PT	72%	78%	57%
SE	84%	79%	72%
SI	76%	87%	54%
UK	78%	77%	64%
<i>Moyenne</i>	<i>77%</i>	<i>80%</i>	<i>61%</i>

Tableau 52: Avis sur les règles et les sanctions en vigueur : pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec les affirmations concernant des mesures en matière de conduire sous l'influence de l'alcool (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	« Les règles devraient être plus strictes »	« Le respect des règles fait l'objet d'un suivi insuffisant »	« Les sanctions sont trop sévères »
AT	78%	61%	8%
BE	74%	63%	9%
CH	68%	56%	15%
CZ	88%	65%	10%
DE	81%	68%	9%
DK	77%	49%	5%
EL	88%	76%	25%
ES	83%	57%	17%
FI	92%	71%	5%
FR	73%	65%	14%
HU	88%	60%	10%
IE	79%	68%	11%
IT	79%	65%	10%
NL	87%	66%	8%
NO	71%	71%	14%
PL	90%	76%	10%
PT	84%	58%	18%
SE	81%	53%	7%
SI	83%	69%	23%
UK	76%	57%	10%
<i>Moyenne</i>	<i>80%</i>	<i>64%</i>	<i>12%</i>

3.2 Excès de vitesse

Tableau 53: Prévalence auto-rapportée de l'excès de vitesse : pourcentage de conducteurs qui indiquent avoir parfois dépassé la limitation de vitesse au cours des 12 derniers mois, selon le type de route (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	En agglomération	Hors agglomération (sauf les autoroutes)	Sur les autoroutes
AT	74%	84%	81%
BE	67%	76%	73%
CH	63%	75%	79%
DE	76%	82%	80%
DK	75%	84%	81%
EL	58%	64%	71%
ES	64%	64%	74%
FI	85%	91%	84%
FR	68%	73%	68%
IE	50%	59%	61%
IT	72%	79%	76%
NL	66%	75%	78%
PL	64%	68%	57%
PT	72%	77%	81%
SE	64%	79%	82%
SI	61%	73%	73%
UK	55%	60%	66%
CZ	74%	78%	73%
HU	74%	75%	62%
NO	66%	83%	89%
<i>Moyenne</i>	<i>68%</i>	<i>73%</i>	<i>73%</i>

Tableau 54: Acceptabilité personnelle de l'excès de vitesse : pourcentage des personnes interrogées qui estiment acceptable de dépasser la limitation de vitesse (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	« rouler 20 km/h de plus que la limitation de vitesse ... »				« rouler jusqu'à 10 km/h au-dessus de la limite légale »
	...sur les autoroutes	...hors agglomération	...en agglomération	...à proximité d'une école	
AT	36%	3%	7%	3%	46%
BE	27%	10%	5%	3%	31%
CH	27%	2%	3%	2%	27%
DE	24%	4%	6%	3%	35%
DK	24%	2%	1%	1%	24%
EL	20%	6%	4%	3%	21%
ES	24%	5%	6%	4%	25%
FI	20%	2%	2%	1%	36%
FR	25%	6%	6%	5%	28%
IE	15%	4%	4%	3%	15%
IT	31%	18%	19%	5%	37%
NL	28%	13%	4%	3%	34%
PL	30%	11%	16%	8%	32%
PT	37%	5%	5%	3%	29%
SE	30%	3%	4%	3%	29%
SI	24%	4%	4%	3%	23%
UK	12%	3%	4%	4%	12%
CZ	24%	4%	5%	2%	36%
HU	23%	5%	7%	3%	28%
NO	29%	3%	3%	2%	29%
<i>Moyenne</i>	<i>25%</i>	<i>7%</i>	<i>8%</i>	<i>4%</i>	<i>29%</i>

Tableau 55: Acceptabilité sociale de l'excès de vitesse : pourcentage des personnes interrogées qui pensent que la plupart des autres estiment acceptable de dépasser la limitation de vitesse (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	« rouler 20 km/h de plus que la limitation de vitesse ... »				« rouler jusqu'à 10 km/h au-dessus de la limite légale »
	...sur les autoroutes	...hors agglomération	...en agglomération	...à proximité d'une école	
AT	43%	6%	10%	4%	57%
BE	30%	13%	6%	5%	41%
CH	30%	3%	4%	2%	36%
DE	40%	9%	12%	8%	48%
DK	30%	2%	2%	1%	29%
EL	36%	19%	18%	12%	37%
ES	33%	8%	12%	6%	37%
FI	26%	4%	5%	3%	48%
FR	28%	10%	11%	6%	33%
IE	23%	8%	8%	7%	25%
IT	46%	35%	29%	14%	61%
NL	31%	15%	5%	4%	41%
PL	34%	13%	20%	13%	40%
PT	44%	10%	13%	6%	39%
SE	40%	8%	8%	5%	41%
SI	29%	6%	5%	5%	31%
UK	17%	6%	6%	5%	18%
CZ	28%	6%	7%	4%	45%
HU	26%	7%	10%	5%	32%
NO	32%	5%	5%	3%	37%
<i>Moyenne</i>	<i>33%</i>	<i>13%</i>	<i>13%</i>	<i>8%</i>	<i>40%</i>

Tableau 56: Attitudes face à l'excès de vitesse : pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec les affirmations en matière de l'excès de vitesse (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	« Rouler vite c'est risquer sa vie et celle des autres »	« Je dois rouler vite, sinon j'ai l'impression de perdre du temps »	« En conduisant plus vite que la limite autorisée, il est difficile de réagir correctement dans une situation dangereuse »
AT	76%	11%	62%
BE	76%	9%	65%
CH	73%	11%	68%
DE	73%	10%	66%
DK	76%	8%	74%
EL	84%	15%	82%
ES	75%	13%	73%
FI	87%	7%	79%
FR	72%	17%	64%
IE	80%	11%	77%
IT	85%	30%	84%
NL	62%	9%	59%
PL	84%	13%	74%
PT	80%	12%	77%
SE	72%	10%	71%
SI	80%	10%	74%
UK	75%	10%	74%
CZ	86%	9%	70%
HU	83%	8%	75%
NO	80%	11%	75%
<i>Moyenne</i>	<i>77%</i>	<i>14%</i>	<i>72%</i>

Tableau 56: Attitudes face à l'excès de vitesse : pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec les affirmations en matière de l'excès de vitesse (2015/201693). Source : ESRA, Vias institute

	« La plupart de mes connaissances / amis trouvent qu'il faut respecter les limitations de vitesse »	« Généralement, les limitations de vitesse sont fixées à des niveaux acceptables »	« Si vous augmentez votre vitesse de 10km/h, vous courez beaucoup plus de risques d'avoir un accident »
AT	35%	53%	33%
BE	56%	47%	43%
CH	52%	61%	43%
DE	42%	54%	36%
DK	61%	63%	52%
EL	61%	51%	49%
ES	63%	51%	38%
FI	72%	69%	56%
FR	59%	45%	44%
IE	62%	50%	59%
IT	80%	50%	43%
NL	59%	52%	34%
PL	62%	40%	58%
PT	65%	51%	46%
SE	59%	57%	57%
SI	64%	50%	50%
UK	62%	58%	62%
CZ	71%	56%	47%
HU	69%	52%	38%
NO	61%	58%	61%
<i>Moyenne</i>	<i>60%</i>	<i>52%</i>	<i>46%</i>

Tableau 57: Limitations de vitesse maximale (km/h) sur différents types de routes pour les poids lourds (2018). Source : Commission européenne, 2018

	Routes en agglomération (urban roads)	Routes hors agglomération (rural roads)	Routes pour automobiles (expressways)	Autoroutes (motorways)
AT	50	70	80	80
BE	50	90 70 en Flandre	90	90
BG	50	80	90	100
CH	50	80	80	80
CY	50	64	NA	80
CZ	50	80	80	80
DE	50	80	80	80
DK	50	70	80	80
EE	50	90	NA	90
ES	50	80	80	80
FI	50	80	80	80
FR	50	80	80	90
EL	50	80	80	85
HR	50	80	90	90
HU	50	70	80	80
IE	50	80	90	90
IT	50	80	100	100
LT	50	80 (70: sur les routes non asphaltées)	90	90
LU	50	75	NA	90
LV	50	80	NA	NA
MT	40	60	NA	NA
NL	50	80	80	80
NO	50	80	80	80
PL	50 (60: entre 23 heures et 5 heures)	70	80	80
PT	50	80	80	90
RO	50	80/90	90	110
SE	50	70	NA	90
SI	50	80	80	90
SK	50	90	NA	90
UK	48 (30 mph)	80	112 (70 mph)	112 (70 mph)

Tableau 58 : Limitations de vitesse maximale (km/h) sur différents types de routes pour les bus (2018). Source : European Commission, 2018

	Routes en agglomération (urban roads)	Routes hors agglomération (rural roads)	Routes pour automobiles (expressways)	Autoroutes (motorways)
AT	50	80	100	100
BE	50	75 70 en Flandre	90	90
BG	50	80	90	100
CH	50	80	80	100
CY	50	80	NA	100
CZ	50	90	110	130
DE	50	80	80	80
DK	50	80	80	80
EE	50	90	NA	90
ES	50	80	100	100
FI	50	80	80	100
FR	50	80	90	100
EL	50	80	100	90
HR	50	80	100	100
HU	50	70	80	80
IE	50	80	100	100
IT	50	80	100	100
LT	50	80 (70: sur les routes non asphaltées)	90	100
LU	50	75	NA	90
LV	50	80	NA	NA
MT	40	60	NA	NA
NL	50	80	80	100
NO	50	80	80	80
PL	50 (60: entre 23 heures et 5 heures)	70	80	80
PT	50	80	90	100
RO	50	80/90	90	110
SE	50	70	NA	90
SI	50	80	80	100
SK	50	90	NA	100
UK	48 (30 mph)	80	112 (70 mph)	112 (70 mph)

Tableau 59: Nombre d'amendes pour excès de vitesse pour 1.000 habitants (tous contrôles confondus) (2016⁹⁵). Source : ETSC, 2018

Nombre d'amendes pour excès de vitesse pour 1.000 habitants	
BE	292
CY	124
DK	98
EE	126
EL	16
FI	111
FR	252
HR	77
HU	28
IE	36
IL	18
LT	58
LV	116
MT	163
NL	470
NO	16
PL	55
PT	10

⁹⁵ NO: 2017

Tableau 60: Risque subjectif d'être pris pour excès de vitesse : pourcentage de personnes interrogées qui indiquent que le risque d'être contrôlé pour le respect des limitations de vitesse est (très) élevé (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

Risque subjectif d'être pris pour excès de vitesse	
AT	39%
BE	42%
CH	43%
DE	25%
DK	11%
EL	34%
ES	42%
FI	33%
FR	55%
IE	27%
IT	34%
NL	36%
PL	53%
PT	35%
SE	18%
SI	43%
UK	21%
CZ	40%
HU	44%
NO	17%
<i>Moyenne</i>	<i>36%</i>

Tableau 61: Avis sur les règles et les sanctions en vigueur : pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec les affirmations concernant des mesures en matière de vitesse (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	« Les règles devraient être plus strictes »	« Le respect des règles fait l'objet d'un suivi insuffisant »	« Les sanctions sont trop sévères »
AT	31%	38%	40%
BE	41%	46%	29%
CH	32%	32%	41%
DE	38%	44%	25%
DK	22%	42%	23%
EL	80%	75%	30%
ES	48%	45%	47%
FI	38%	45%	24%
FR	40%	41%	48%
IE	56%	55%	27%
IT	52%	47%	25%
NL	33%	32%	49%
PL	66%	60%	27%
PT	48%	47%	44%
SE	36%	40%	23%
SI	44%	48%	55%
UK	53%	50%	24%
CZ	53%	51%	27%
HU	48%	47%	40%
NO	29%	46%	43%
<i>Moyenne</i>	<i>46%</i>	<i>46%</i>	<i>33%</i>

3.3 Systèmes de protection

Tableau 62: Pourcentage observé d'automobilistes et de passagers avant et arrière qui portent la ceinture de sécurité, provenant de mesures de comportement nationales (2009-2018). Source : IRTAD (2018) & Vias institute (2018)

	Conducteurs	Année	Passager à l'avant	Année	Passagers à l'arrière	Année
AT	97%	2017	98%	2017	93%	2017
BE	95%	2018	96%	2018	86%	2018
CH	95%	2017	93%	2017	84%	2017
CZ	95%	2015	95%	2015	NA	
DE	99%	2016	99%	2017	97%	2017
DK	96%	2014	96%	2014	91%	2016
EL	77%	2009	74%	2009	23%	2009
ES	90%	2012	91%	2012	81%	2012
FI	96%	2016	96%	2016	85%	2016
FR	99%	2016	98%	2016	88%	2016
HU	91%	2017	89%	2017	52%	2017
IE	96%	2017	96%	2017	83%	2017
IT	63%	2015	63%	2015	11%	2015
LU	90%	2015	90%	2015	76%	2015
NL	97%	2010	97%	2010	82%	2010
NO	97%	2017	94%	2013	96%	2013
PL	93%	2016	95%	2016	83%	2016
PT	96%	2017	96%	2017	77%	2017
SE	98%	2017	97%	2016	93%	2015
SI	90%	2017	92%	2017	69%	2016
UK	98%	2014	95%	2014	90%	2014
<i>Moyenne</i>	<i>92,5%</i>		<i>92,0%</i>		<i>77,9%</i>	

Tableau 63: Évolution sur +/- 5 ans du pourcentage observé d'automobilistes qui portent la ceinture de sécurité, provenant de mesures comportementales nationales. Source : IRTAD (2018) & Vias institute (2018)

	Mesure plus récente	Année	Mesure de 5 ans	Année	Évolution sur 5 ans ⁹⁶
AT	97%	2017	89%	2012	+9,0%
BE	95%	2018	87%	2012	+9,2%
CH	95%	2017	92%	2012	+3,3%
CZ	95%	2015	97%	2010	-2,1%
DE	99%	2016	98%	2011	+1,0%
DK	96%	2014	92%	2009	+4,3%
ES	90%	2012	93%	2009	-2,7%
FI	96%	2016	92%	2011	+4,3%
FR	99%	2016	98%	2010	+1,2%
HU	91%	2017	82%	2012	+11,0%
IE	96%	2017	93%	2012	+3,2%
NO	97%	2017	95%	2013	+2,1%
PL	93%	2016	86%	2011	+8,1%
SE	98%	2017	98%	2012	+0,0%
SI	90%	2017	93%	2011	-3,3%
UK	98%	2014	95%	2009	+3,4%
<i>Moyenne</i>					<i>+3,3%</i>

⁹⁶ BE, FR, SI: 6 jaar; NO : 4 jaar; ES: 3 jaar

Tableau 64: Port de la ceinture auto-rapporté pour les occupants de voiture : pourcentage d'automobilistes et de passagers qui affirment porter (presque) toujours la ceinture au cours des 12 derniers mois. (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	En tant que conducteur	En tant que passager à l'avant	En tant que passager à l'arrière
AT	82%	87%	66%
BE	89%	92%	74,8%
CH	79%	86%	60%
CZ	88%	88%	63%
DE	79%	85%	72%
DK	88%	90%	82%
EL	74%	71%	15%
ES	80%	81%	70%
FI	92%	93%	86%
FR	76%	84%	70%
HU	85%	88%	55%
IE	80%	84%	71%
IT	87%	85%	24%
NL	84%	86%	64%
NO	87%	88%	75,1%
PL	77%	82%	53%
PT	84%	85%	53%
SE	84%	87%	81%
SI	72%	83%	54%
UK	77%	86%	75%
<i>Moyenne</i>	<i>80%</i>	<i>85%</i>	<i>62%</i>

Tableau 65: Utilisation auto-rapportée de dispositifs de retenue pour enfants chez les automobilistes : pourcentage d'automobilistes qui affirment avoir (presque) toujours fixé correctement des enfants dans un dispositif de retenue pour enfants adapté au cours des 12 derniers mois

	Utilisation auto-rapportée de dispositifs de retenue pour enfants
AT	72%
BE	76%
CH	63%
CZ	74%
DE	66%
DK	80%
EL	53%
ES	62%
FI	65%
FR	66%
HU	83%
IE	65%
IT	75%
NL	59%
NO	76%
PL	42%
PT	49%
SE	66%
SI	80%
UK	56%
<i>Moyenne</i>	<i>63%</i>

Tableau 66: Part d'occupants de voiture de 0 à 12 ans dans le nombre total de tués 30 jours (2014-2016⁹⁷). Source : CARE & Statbel

% d'occupants de voiture de 0 à 12 ans	
AT	0,8%
BE	1,0%
BG	1,0%
CH	0,8%
CY	0,7%
CZ	1,0%
DE	0,8%
DK	1,1%
EE	1,3%
EL	0,4%
ES	0,8%
FI	1,9%
FR	1,6%
HR	0,6%
HU	1,1%
IE	1,1%
IS	2,6%
IT	0,7%
LT	1,2%
LU	1,9%
LV	1,6%
MT	0,0%
NL	0,5%
NO	0,0%
PL	1,0%
PT	0,5%
RO	1,2%
SE	0,5%
SI	0,0%
UK	0,8%
<i>Moyenne</i>	<i>1,0%</i>

Tableau 67: Utilisation auto-rapportée d'un casque chez les cyclomotoristes, les motocyclistes et les cyclistes : pourcentage de cyclomotoristes, de motocyclistes et de cyclistes qui affirment ne (pratiquement) jamais avoir porté de casque au cours de 12 derniers mois (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	Cyclistes	(Cyclo)motoristes
AT	49%	2%
BE	68%	5%
CH	38%	4%
CZ	41%	6%
DE	58%	4%
DK	52%	0%
EL	49%	12%
ES	30%	4%
FI	40%	1%
FR	46%	8%
HU	70%	5%
IE	29%	5%
IT	43%	7%
NL	81%	12%
NO	28%	2%
PL	57%	7%
PT	31%	4%
SE	51%	1%
SI	37%	12%
UK	25%	11%
<i>Moyenne</i>	<i>50%</i>	<i>6%</i>

⁹⁷ 2013-2015 voor BG, EE, LT en 2012-2015 voor IE

Tableau 68: Acceptabilité du non-port de la ceinture de sécurité : pourcentage des personnes interrogées qui estiment personnellement acceptable ou pensent que la plupart des autres estiment acceptable de ne pas porter la ceinture de sécurité à l'avant ou à l'arrière (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	« Ne pas porter la ceinture de sécurité à l'arrière »		« Ne pas porter la ceinture de sécurité à l'avant »	
	% personnellement acceptable	% acceptable pour la plupart des autres	% personnellement acceptable	% acceptable pour la plupart des autres
AT	7%	17%	6%	7%
BE	8%	14%	4%	8%
CH	9%	21%	7%	9%
CZ	7%	17%	5%	7%
DE	10%	19%	5%	10%
DK	4%	8%	2%	4%
EL	26%	45%	7%	26%
ES	6%	11%	4%	6%
FI	8%	20%	6%	8%
FR	9%	12%	7%	9%
HU	5%	16%	3%	5%
IE	6%	12%	3%	6%
IT	19%	54%	7%	19%
NL	7%	16%	5%	7%
NO	5%	8%	3%	5%
PL	13%	24%	10%	13%
PT	4%	17%	2%	4%
SE	10%	12%	5%	10%
SI	8%	9%	6%	8%
UK	5%	10%	5%	5%
Moyenne	10%	21%	6%	10%

Tableau 69: Acceptabilité de ne pas attacher les enfants en voiture: pourcentage des personnes interrogées qui estiment personnellement acceptable ou pensent que la plupart des autres estiment acceptable de ne pas attacher les enfants en voiture. (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	% personnellement acceptable	% acceptable pour la plupart des autres
AT	0,9%	2,6%
BE	1,5%	2,5%
CH	3,2%	3,3%
CZ	1,5%	2,3%
DE	3,4%	8,0%
DK	0,6%	0,9%
EL	1,8%	14,0%
ES	3,0%	6,5%
FI	2,2%	2,2%
FR	4,1%	6,9%
HU	1,3%	2,4%
IE	3,1%	5,7%
IT	0,0%	19,8%
NL	2,7%	3,5%
NO	2,1%	2,3%
PL	7,1%	7,7%
PT	1,2%	3,7%
SE	3,0%	4,9%
SI	2,5%	4,5%
UK	3,8%	4,9%
Moyenne	3,0%	7,9%

Tableau 70: Attitudes face au non-port de la ceinture de sécurité: pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec les affirmations en matière de la ceinture de sécurité (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	« A l'arrière, il n'est pas nécessaire des'attacher »	« Je demande toujours à mes passagers de boucler leur ceinture »
AT	13%	79%
BE	7%	84%
CH	18%	78%
CZ	13%	81%
DE	13%	81%
DK	7%	80%
EL	23%	73%
ES	12%	79%
FI	6%	86%
FR	14%	78%
HU	15%	84%
IE	11%	82%
IT	23%	79%
NL	13%	73%
NO	9%	83%
PL	21%	77%
PT	14%	84%
SE	11%	78%
SI	14%	74%
UK	12%	81%
<i>Moyenne</i>	<i>15%</i>	<i>80%</i>

Tableau 71: Attitudes face à l'usage des dispositifs de retenue pour enfants: pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec les affirmations en matière des dispositifs de retenue pour enfants (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	« Les modes d'emploi des sièges pour enfant ne sont pas clairs »	« Il est dangereux de transporter un enfant qui n'est pas attaché correctement »	« Pour les petits trajets, il n'est pas vraiment nécessaire d'utiliser le dispositif de retenue approprié »
AT	19%	89%	10%
BE	25%	94%	6%
CH	30%	87%	15%
CZ	19%	89%	9%
DE	19%	86%	12%
DK	10%	91%	5%
EL	32%	89%	12%
ES	32%	84%	13%
FI	12%	94%	5%
FR	33%	84%	17%
HU	17%	92%	9%
IE	20%	88%	9%
IT	37%	93%	15%
NL	20%	86%	10%
NO	32%	91%	8%
PL	29%	86%	14%
PT	29%	93%	14%
SE	26%	84%	8%
SI	18%	88%	9%
UK	21%	85%	11%
<i>Moyenne</i>	<i>27%</i>	<i>87%</i>	<i>13%</i>

Tableau 72: Législation sur l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants: âge ou taille minimum de l'enfant jusqu'à quand l'utilisation d'un dispositif de retenue pour enfant est obligatoire (2018). Source : Fundación MAPFRE, 2018

	Âge (ans)	Taille (cm)
AT	14	150
BE	NA	135
BG	3	NA
CH	12	150
CY	12	150
CZ	NA	135
DE	12	150
DK	NA	135
EE	NA	NA
EL	12	135
ES	NA	135
FI	NA	135
FR	10	NA
HR	NA	150
HU	NA	150
IE	NA	150
IS	NA	150
IT	NA	150
LT	12	135
LU	18	150
LV	NA	150
MT	NA	150
NL	NA	135
NO	NA	135
PL	12	150
PT	12	NA
RO	NA	150
SE	15	135
SI	NA	150
SK	NA	150
UK	12	135

Tableau 73: Législation concernant le port du casque de vélo (2015). Source : ETSC, 2015

Réglementation sur le port du casque pour les cyclistes	
AT	< 12 ans
BE	Aucune
BG	Aucune
CH	Aucune
CY	Aucune
CZ	< 18 ans
DE	Aucune
DK	Aucune
EE	< 16 ans
EL	Aucune
ES	< 16 ans et hors agglomération
FI	Pour tous les cyclistes
FR	< 12 ans
HR	< 16 ans
HU	Hors agglomération
IE	Aucune
IS	< 15 ans
IT	Aucune
LT	< 18 ans
LU	Aucune
LV	< 12 ans
MT	< 10 ans
NL	Aucune
NO	Aucune
PL	Aucune
PT	Aucune
RO	Aucune
SE	< 15 ans
SI	< 14 ans
SK	< 15 ans et hors l'agglomération
UK	Aucune

Tableau 74: Soutien à l'obligation du port du casque de vélo: pourcentage de répondants qui se disent favorables à l'obligation de porter le casque de vélo pour tous les cyclistes (2016/2017⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	% favorables
AT	51%
BE	46%
CH	61%
CZ	59%
DE	44%
DK	44%
EL	79%
ES	71%
FI	45%
FR	53%
HU	50%
IE	75%
IT	81%
NL	19%
NO	63%
PL	50%
PT	78%
SE	50%
SI	54%
UK	72%
<i>Moyenne</i>	<i>59%</i>

Tableau 75: Avis sur les règles et les sanctions en vigueur : pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec les affirmations concernant des mesures en matière de la ceinture de sécurité (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	« Les règles devraient être plus strictes »	« Le respect des règles fait l'objet d'un suivi insuffisant »	« Les sanctions sont trop sévères »
AT	54%	48%	27%
BE	66%	61%	21%
CH	46%	42%	31%
CZ	52%	47%	30%
DE	57%	56%	21%
DK	40%	43%	18%
EL	77%	71%	31%
ES	70%	53%	31%
FI	52%	52%	15%
FR	63%	54%	30%
HU	50%	48%	37%
IE	74%	64%	16%
IT	62%	54%	13%
NL	52%	45%	32%
NO	54%	54%	34%
PL	54%	51%	30%
PT	71%	55%	34%
SE	47%	41%	20%
SI	41%	45%	52%
UK	64%	56%	18%
<i>Moyenne</i>	<i>60%</i>	<i>54%</i>	<i>24%</i>

Tableau 76: Nombre d'amendes pour le non-port de la ceinture de sécurité pour 1.000 habitants (2014/2015). Source : ETSC, 2016

	2014	2015
AT	15,2	12
BE	9,1	7,1
CY	12,6	12,9
CZ	NA	1,9
DK	7,4	7,8
EE	6,1	4,8
EL	3,2	NA
ES	2,6	NA
FI	3	3
FR	3,2	2,5
FR	2,9	NA
HR	21,5	22,8
HU	7	3,9
IE	2,5	2,3
LT	7,2	7,4
LV	13,5	NA
NL	3,7	1,2
PL	11,4	10,7
PT	3,2	NA
RO	24,4	23,5
SE	2,1	1,5
SI	23,8	19,6
SK	NA	2,9

Tableau 77: Risque subjectif d'être pris pour non-port de la ceinture de sécurité : pourcentage de personnes interrogées qui indiquent que le risque d'être contrôlé pendant un trajet en voiture classique par la police pour le port de la ceinture de sécurité est (très) élevé (2015/2016⁹³⁴¹). Source : ESRA, Vias institute

Risque subjectif d'être pris pour non-port de la ceinture de sécurité	
AT	18%
BE	10%
CH	21%
DE	11%
DK	2%
EL	22%
ES	18%
FI	3%
FR	27%
IE	11%
IT	20%
NL	14%
PL	46%
PT	23%
SE	9%
SI	34%
UK	9%
CZ	24%
HU	24%
NO	17%
<i>Moyenne</i>	<i>19%</i>

3.4 Distraction

Tableau 78: Distraction auto-rapportée chez les usagers de la route vulnérables : pourcentage de piétons ou de cyclistes qui indiquent avoir parfois écouté de la musique dans un casque au cours des 12 derniers mois (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	En tant que piéton	En tant que cycliste
AT	35%	20%
BE	26%	23%
CH	37%	25%
CZ	28%	21%
DE	34%	25%
DK	40%	35%
EL	44%	38%
ES	51%	35%
FI	42%	32%
FR	33%	26%
HU	27%	19%
IE	46%	34%
IT	41%	35%
NL	35%	32%
NO	48%	41%
PL	40%	31%
PT	36%	30%
SE	45%	34%
SI	33%	29%
UK	36%	30%
<i>Moyenne</i>	<i>38%</i>	<i>29%</i>

Tableau 79: Distraction auto-rapportée chez les automobilistes : pourcentage d'automobilistes qui indiquent avoir parfois utilisé le téléphone mobile au volant au cours des 12 derniers mois (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	Lire des SMS ou des e-mails en conduisant	Écrire des SMS ou des e-mails en conduisant	Téléphoner au volant avec un kit mains libres	Téléphoner avec un GSM en main en conduisant.
AT	36%	28%	63%	47%
BE	37%	27%	41%	28%
CH	36%	29%	50%	35%
CZ	37%	27%	39%	41%
DE	32%	26%	51%	35%
DK	44%	35%	51%	42%
EL	45%	30%	62%	61%
ES	36%	26%	56%	35%
FI	56%	41%	52%	73%
FR	39%	30%	37%	31%
HU	22%	15%	52%	39%
IE	36%	27%	47%	30%
IT	49%	33%	74%	55%
NL	33%	25%	46%	24%
NO	46%	37%	63%	51%
PL	32%	25%	55%	48%
PT	44%	28%	60%	46%
SE	45%	32%	50%	62%
SI	33%	27%	52%	60%
UK	27%	20%	39%	22%
<i>Moyenne</i>	<i>36%</i>	<i>27%</i>	<i>51%</i>	<i>38%</i>

Tableau 80: Acceptabilité personnelle de l'utilisation du téléphone au volant : pourcentage des personnes interrogées qui estiment personnellement acceptable d'utiliser le téléphone mobile au volant. (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	Téléphoner au volant avec un kit mains libres	Téléphoner avec un GSM en main en conduisant	Écrire des SMS ou des e-mails en conduisant	Consulter ou mettre à jour ses médias sociaux en conduisant
AT	51%	10%	2%	2%
BE	42%	3%	2%	2%
CH	41%	6%	2%	2%
CZ	43%	5%	1%	1%
DE	45%	9%	3%	4%
DK	33%	5%	1%	1%
EL	34%	6%	4%	4%
ES	30%	5%	4%	3%
FI	57%	11%	2%	1%
FR	25%	7%	5%	6%
HU	47%	3%	1%	1%
IE	26%	6%	3%	3%
IT	52%	8%	7%	6%
NL	37%	6%	3%	3%
NO	35%	7%	3%	2%
PL	54%	14%	7%	6%
PT	37%	3%	1%	1%
SE	40%	12%	3%	3%
SI	31%	5%	2%	0%
UK	22%	4%	4%	4%
<i>Moyenne</i>	<i>38%</i>	<i>7%</i>	<i>4%</i>	<i>4%</i>

Tableau 81: Acceptabilité sociale de l'utilisation du téléphone au volant: pourcentage des personnes interrogées qui pensent que la plupart des autres estiment acceptable d'utiliser le téléphone mobile au volant. (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	Téléphoner au volant avec un kit mains libres	Téléphoner avec un GSM en main en conduisant	Écrire des SMS ou des e-mails en conduisant	Consulter ou mettre à jour ses médias sociaux en conduisant
AT	56%	14%	3%	4%
BE	47%	8%	5%	4%
CH	45%	6%	3%	3%
CZ	52%	10%	3%	2%
DE	56%	20%	9%	8%
DK	40%	8%	3%	2%
EL	51%	25%	13%	12%
ES	36%	9%	5%	5%
FI	63%	24%	5%	5%
FR	31%	11%	8%	9%
HU	54%	6%	2%	1%
IE	41%	12%	8%	7%
IT	69%	32%	19%	14%
NL	42%	6%	4%	4%
NO	39%	11%	5%	5%
PL	59%	17%	9%	7%
PT	45%	8%	5%	3%
SE	52%	21%	9%	7%
SI	33%	9%	5%	0%
UK	31%	7%	5%	5%
<i>Moyenne</i>	<i>47%</i>	<i>15%</i>	<i>8%</i>	<i>7%</i>

Tableau 82: Attitudes face à l'utilisation du téléphone mobile au volant : pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec les affirmations en matière de l'utilisation du téléphone au volant (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	« Vous êtes moins attentif au trafic lorsque vous téléphonez au volant avec un kit mains libres »	« Vous êtes moins attentif au trafic lorsque vous téléphonez au volant sans kit mains libres »
AT	55%	78%
BE	57%	80%
CH	60%	80%
CZ	58%	83%
DE	64%	78%
DK	60%	79%
EL	60%	80%
ES	61%	76%
FI	59%	78%
FR	58%	68%
HU	40%	75%
IE	59%	73%
IT	44%	80%
NL	57%	73%
NO	59%	74%
PL	44%	65%
PT	59%	83%
SE	55%	72%
SI	63%	78%
UK	57%	68%
<i>Moyenne</i>	<i>56%</i>	<i>75%</i>

Tableau 82: Attitudes face à l'utilisation du téléphone mobile au volant : pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec les affirmations en matière de l'utilisation du téléphone au volant (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	« Presque tous les automobilistes téléphonent de temps en temps avec leur GSM en main lorsqu'ils conduisent »	« Les personnes qui conduisent avec leur GSM en main courent plus de risques d'être impliqués dans un accident »
AT	57%	83%
BE	50%	91%
CH	51%	86%
CZ	56%	86%
DE	46%	82%
DK	46%	85%
EL	78%	83%
ES	49%	82%
FI	67%	82%
FR	49%	75%
HU	50%	86%
IE	45%	82%
IT	77%	87%
NL	33%	85%
NO	47%	82%
PL	58%	82%
PT	65%	88%
SE	52%	77%
SI	62%	58%
UK	28%	81%
<i>Moyenne</i>	<i>51%</i>	<i>82%</i>

Tableau 83: Nombre d'amendes pour l'utilisation du téléphone au volant par 1.000 habitants (2010 & 2015). Source : ETSC, 2016

	2010	2015
AT	15,4	12,7
BE	11,5	9,7
CY	27,8	12
DK	6,8	7,3
EE	NA	1,1
EL	1,7	NA
ES	4,2	NA
FI	1,5	1,4
FR	7,8	5,2
HR	4,6	9,2
HU	0	2,6
IE	7,6	6,2
LT	4,9	7,1
NL	8,5	2
NO	4,3	3,4
PL	1,3	3,1
RO	3,2	3,6
SI	9,6	9,6
SK	NA	3,6

Tableau 84: Tarifs d'amende pour l'utilisation du téléphone mobile au volant sans kit mains libres (2017). Source : ADAC, 2017

Tarifs d'amende pour l'utilisation du téléphone mobile au volant sans kit mains libres	
AT	€ 50
BE	€ 110
BG	€ 25
CH	€ 90
CZ	€ 40
DE	€ 100
DK	€ 200
EL	€ 100
ES	€ 200
FI	€ 100
FR	€ 135
HR	€ 70
HU	€ 50
IE	€ 60
IS	€ 40
IT	€ 160
LT	€ 85
LU	€ 74
LV	€ 15
NL	€ 230
NO	€ 135
PL	€ 50
PT	€ 120
RO	€ 125
SE	€ 160
SI	€ 120
SK	€ 50
UK	€ 225

3.5 Aptitude à conduire

Tableau 85: Part des 65 ans ou plus dans la population en 2015 et projections pour 2050. Source : Eurostat

	2015	2020	2030	2040	2050
AT	18%	19%	22%	25%	27%
BE	18%	19%	22%	24%	25%
BG	20%	22%	25%	28%	32%
CY	15%	17%	20%	23%	26%
CZ	18%	20%	23%	25%	29%
DE	21%	22%	26%	29%	29%
DK	19%	20%	22%	24%	24%
EE	19%	20%	23%	25%	28%
EL	21%	23%	27%	33%	36%
ES	18%	20%	25%	30%	32%
FI	20%	22%	25%	26%	27%
FR	18%	20%	23%	26%	26%
HR	19%	21%	25%	27%	29%
HU	18%	20%	22%	25%	28%
IE	13%	14%	18%	22%	26%
IT	22%	23%	27%	32%	34%
LT	19%	20%	27%	32%	32%
LU	14%	15%	18%	21%	23%
LV	19%	21%	25%	29%	31%
MT	19%	21%	24%	25%	27%
NL	18%	20%	23%	26%	25%
NO	16%	17%	20%	23%	24%
PL	15%	18%	23%	26%	31%
PT	20%	22%	27%	32%	35%
RO	17%	19%	22%	27%	30%
SE	20%	20%	21%	22%	23%
SI	18%	20%	25%	28%	31%
SK	14%	17%	21%	24%	29%
UK	18%	19%	21%	23%	24%
<i>Europe</i>	<i>19%</i>	<i>20%</i>	<i>24%</i>	<i>27%</i>	<i>28%</i>

3.6 Somnolence

Tableau 86: Somnolence auto-rapportée : pourcentage de conducteurs qui indiquent avoir parfois réalisé, au cours des 12 derniers mois, qu'ils sont trop fatigués pour conduire (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	Somnolence auto-rapportée
AT	57%
BE	53%
CH	61%
CZ	65%
DE	57%
DK	52%
EL	56%
ES	66%
FI	67%
FR	66%
HU	51%
IE	52%
IT	70%
NL	46%
NO	67%
PL	64%
PT	59%
SE	51%
SI	77%
UK	50%
<i>Moyenne</i>	<i>60%</i>

Tableau 87: Acceptabilité de la somnolence au volant : pourcentage des personnes interrogées qui estiment personnellement acceptable ou pensent que la plupart des autres estiment acceptable de « conduire à un niveau de fatigue tel que l'on a du mal à garder les yeux ouverts » (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	% personnellement acceptable	% acceptable pour la plupart des autres
AT	1,2%	4,0%
BE	0,9%	3,4%
CH	2,1%	3,2%
CZ	0,9%	2,6%
DE	2,8%	9,7%
DK	0,9%	2,6%
EL	2,3%	10,5%
ES	2,9%	5,3%
FI	0,4%	3,9%
FR	4,2%	6,0%
HU	0,7%	1,1%
IE	2,1%	6,4%
IT	4,8%	13,7%
NL	2,7%	3,5%
NO	2,8%	4,5%
PL	5,2%	6,1%
PT	1,7%	2,8%
SE	2,5%	6,7%
SI	1,9%	5,2%
UK	4,1%	5,1%
<i>Moyenne</i>	<i>3,4%</i>	<i>7,4%</i>

Tableau 88: Attitudes face à la somnolence au volant : pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec les affirmations en matière de la somnolence au volant (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	« En cas de somnolence, je préfère ne pas prendre le volant »	« Même lorsque je me sens somnolent au volant, je continue à conduire »	« Lorsque je me sens somnolent au volant, le risque que je sois impliqué dans un accident augmente »
AT	85%	12%	85%
BE	83%	11%	87%
CH	87%	12%	88%
CZ	89%	11%	91%
DE	81%	13%	83%
DK	83%	18%	87%
EL	89%	13%	88%
ES	85%	11%	87%
FI	87%	10%	93%
FR	75%	15%	81%
HU	82%	13%	88%
IE	83%	12%	86%
IT	94%	12%	91%
NL	78%	10%	81%
NO	89%	10%	91%
PL	87%	9%	86%
PT	91%	12%	93%
SE	82%	12%	82%
SI	82%	14%	87%
UK	82%	13%	83%
<i>Moyenne</i>	<i>84%</i>	<i>12%</i>	<i>85%</i>

Tableau 89: Estimation du pourcentage d'employés qui travaillent la nuit et en équipe, sur la base d'une enquête (2015). Source : Eurofound, 2018

	% d'employés qui travaillent la nuit	% d'employés qui travaillent en équipe
AT	16,8%	10,5%
BE	17,1%	15,4%
BG	18,4%	25,4%
CH	16,0%	17,2%
CY	15,9%	14,5%
CZ	22,8%	22,7%
DE	16,4%	21,2%
DK	21,9%	10,4%
EE	24,4%	25,1%
EL	19,3%	22,3%
ES	21,9%	23,1%
FI	25,3%	19,4%
FR	22,5%	18,0%
HR	17,6%	40,2%
HU	18,9%	24,5%
IE	26,3%	21,4%
IT	13,0%	18,0%
LT	17,5%	18,3%
LU	15,3%	19,4%
LV	16,9%	20,8%
MT	25,9%	21,0%
NL	18,1%	14,1%
NO	22,7%	23,3%
PL	17,4%	30,1%
PT	15,7%	16,0%
RO	17,2%	26,5%
SE	24,2%	17,8%
SI	20,9%	24,9%
SK	24,9%	31,0%
UK	21,7%	21,7%

Tableau 90: Pourcentage de jours prestés par les conducteurs de camions qui ont été soumis à un contrôle des périodes de conduite et des périodes de repos dans le cadre du règlement (CE) n° 561/2006 (2013-2014). Source : Commission européenne, 2017

	% de jours prestés par les conducteurs de camions qui ont été soumis à un contrôle
AT	11,20%
BE	3,36%
BG	14,64%
CY	3,16%
CZ	7,65%
DE	12,02%
DK	3,25%
EE	3,12%
EL	0,47%
ES	6,31%
FI	3,89%
FR	13,52%
HR	2,45%
HU	6,60%
IE	4,14%
IT	3,30%
LT	2,89%
LU	4,49%
LV	7,28%
MT	6,24%
NL	2,41%
PL	4,50%
PT	6,55%
RO	1,93%
SE	4,76%
SK	3,50%
UK	3,69%
<i>Objectif</i>	<i>3,00%</i>

3.7 Conduite sous l'influence de drogues et de médicaments

Tableau 91: Prévalence observée de la conduite sous l'influence des drogues et des médicaments dangereux pour la conduite : pourcentage de conducteurs dans la population globale répartis en groupes s'excluant mutuellement selon la consommation d'une ou plusieurs substances et pourcentage global par substance, pays européens⁹⁸ (2007-2009).
Source : Houwing et al., 2011

Négatif			Enkelvoudig gebruik van psychoactieve stoffen								Consommation combinée		
			Alcool ≥ 0,1 g/l*	Alcool ≥ 0,5 g/l	Cannabis (THC)	Cocaïne	Amphé-tamine	Opiacés illicites	Benzo-diazépines	Z-drugs	Opiacés médicaux	Alcool-drogues	Drogues-drogues
Europe du Nord	DK	95,52	2,53	0,48	0,2	-	0,02	-	0,47	0,32	0,79	0,1	0,06
	FI	97,15	0,64	0,26	0,04	0,03	0,05	-	0,79	0,36	0,56	0,08	0,29
	NO	97,03	0,32	0,06	0,48	0,06	0,06	-	0,84	0,69	0,16	0,07	0,28
	SE	98,66	N/A*	N/A*	0,03	-	0,07	-	0,19	0,31	0,63	N/A	0,12
Europe de l'Est	CZ	97,2	0,99	0,45	0,46	-	0,36	-	0,62	-	0,21	0,05	0,11
	HU	97,68	0,15	0,1	0,19	0,04	-	-	1,5	0,07	0,11	-	0,27
	LT	94,49	3,86	2,31	-	-	0,22	-	1,41	-	-	0,03	-
	PL	97,63	1,47	0,58	0,57	-	0,05	0,09	0,14	-	0,03	-	0,02
Europe du Sud	ES	85,15	3,92	1,61	5,99	1,49	0,11	0,05	1,4	-	0,19	1,14	0,57
	IT	84,99	8,59	5,24	1,15	1,25		0,3	0,97	-	0,53	1,01	1,22
	PT	90,01	4,93	1,22	1,38	0,03		0,15	2,73	-	0,11	0,42	0,23
Europe de l'Ouest	NL	94,49	2,15	0,61	1,67	0,3	0,19	0,01	0,4	0,04	0,16	0,24	0,35
	BE	89,35	6,42	2,15	0,35	0,2	-	0,09	2,01	0,22	0,75	0,31	0,37
Moyenne			3,48	1,49	1,32	0,42	0,08	0,07	0,9	0,12	0,35	0,39	0,37

⁹⁸ En Suède, les tests ne portaient pas sur l'alcool ; les drogues font référence ici aux drogues/médicaments.

Tableau 92: Conduite auto-rapportée sous l'influence de drogues et de médicaments dangereux pour la santé : pourcentage d'automobilistes qui indiquent avoir roulé au moins une fois, au cours des 12 derniers mois, une heure après avoir pris des drogues ou sous l'influence de médicaments dangereux pour la conduite (2015/2016⁹³). Source : ESRA, institut Vias

	Conduire une heure après avoir pris des drogues	Conduire sous l'influence de médicaments dangereux pour la conduite
AT	7%	21%
BE	3%	19%
CH	10%	23%
CZ	5%	16%
DE	11%	22%
DK	6%	12%
EL	10%	18%
ES	12%	24%
FI	3%	20%
FR	16%	32%
HU	3%	7%
IE	10%	18%
IT	7%	15%
NL	7%	22%
NO	8%	19%
PL	10%	18%
PT	5%	19%
SE	9%	16%
UK	13%	22%
<i>Moyenne</i>	<i>11%</i>	<i>22%</i>

Tableau 93: Consommation de cannabis auto-rapportée. Source : EMCDDA, 2018.

	% des adultes (15-64 ans) qui a consommé du cannabis au moins une fois	Année de l'enquête
AT	24%	2015
BE	15%	2013
BG	8%	2016
CY	12%	2016
CZ	27%	2016
DE	27%	2015
DK	38%	2017
EL	11%	2015
ES	32%	2015
FI	22%	2014
FR	41%	2016
HR	19%	2015
HU	7%	2015
IE	28%	2015
IT	33%	2017
LT	11%	2016
LU	23%	2014
LV	10%	2015
MT	4%	2013
NL	25%	2016
NO	21%	2016
PL	16%	2014
PT	11%	2016
RO	6%	2016
SE	15%	2016
SI	16%	2012
SK	16%	2015
UK	30%	2016
<i>Moyenne</i>	<i>26%</i>	<i>NA</i>

Tableau 94: Consommation d'antidépresseurs et d'analgésiques (« defined daily dose » par 1.000 habitants) (2016). Source : OCDE, 2018.

	DDD antidepressiva par 1.000 habitants	DDD analgetica par 1.000 habitants
AT	60,5	12,3
BE	79,0	29,2
CZ	57,1	24,3
DE	56,5	25,4
EE	27,2	18,9
ES	75,5	46,8
FI	67,6	53,2
HU	28,4	6,5
IT	39,9	7,1
LU	52,8	32,7
LV	13,3	6,3
NL	46,1	18,2
NO	57,4	65,6
PT	99,5	20,1
SE	95	74,3
SI	58,6	21,1
SK	38,9	21,2
UK	100,1	43,1
<i>Moyenne</i>	<i>58,5</i>	<i>29,2</i>

Tableau 95: Acceptabilité personnelle de conduire sous l'influence de drogues : pourcentage des personnes interrogées qui estiment personnellement acceptable de « conduire 1 heure après avoir consommé de la drogue (autre que médicaments) » et de « conduire après avoir consommé de la drogue (autre que médicaments) et de l'alcool » (2015/2016⁴¹). Source : ESRA, Vias institute

	« Conduire 1 heure après avoir consommé de la drogue (autre que médicaments) »	« Conduire après avoir consommé de la drogue (autre que médicaments) et de l'alcool »
AT	1,2%	0,9%
BE	1,1%	0,8%
CH	2,2%	1,1%
CZ	2,6%	2,0%
DE	0,8%	0,5%
DK	3,7%	3,3%
EL	2,6%	2,8%
ES	5,9%	0,5%
FI	4,3%	3,1%
FR	2,8%	3,0%
HU	4,9%	5,0%
IE	2,7%	2,0%
IT	4,2%	4,4%
NL	1,7%	0,9%
NO	2,7%	3,0%
PL	2,6%	2,1%
PT	3,7%	3,3%
SE	1,1%	0,5%
UK	0,7%	0,5%
<i>Moyenne</i>	<i>2,2%</i>	<i>2,0%</i>

Tableau 96: Acceptabilité sociale de conduire sous l'influence de drogues : pourcentage des personnes interrogées qui pensent que la plupart des autres estiment acceptable de « conduire 1 heure après avoir consommé de la drogue (autre que médicaments) » et de « conduire après avoir consommé de la drogue (autre que médicaments) et de l'alcool » (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	« Conduire 1 heure après avoir consommé de la drogue (autre que médicaments) »	« Conduire après avoir consommé de la drogue (autre que médicaments) et de l'alcool »
AT	2%	2%
BE	3%	6%
CH	2%	1%
CZ	2%	1%
DE	5%	4%
DK	1%	2%
EL	13%	5%
ES	5%	2%
FI	13%	4%
FR	6%	5%
HU	1%	2%
IE	6%	4%
IT	7%	2%
NL	4%	14%
NO	3%	5%
PL	5%	9%
PT	4%	1%
SE	5%	2%
UK	5%	5%
<i>Moyenne</i>	<i>5%</i>	<i>3%</i>

Tableau 97: Attitudes face à la conduite sous l'influence de drogues : pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec les affirmations en matière de conduite sous l'influence de drogues (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	« Conduire sous l'influence des drogues augmente considérablement le risque d'accident »	« La plupart de mes connaissances/amis trouvent que conduire sous l'influence de l'alcool est inacceptable »	« Je sais très bien quelle est ma propre limite d'utilisation des drogues pour être encore capable de conduire une voiture en toute sécurité »
AT	89%	80%	36%
BE	94%	80%	36%
CH	87%	80%	42%
CZ	93%	90%	14%
DE	86%	80%	40%
DK	91%	89%	47%
EL	90%	80%	48%
ES	86%	79%	30%
FI	96%	91%	27%
FR	84%	73%	38%
HU	94%	90%	14%
IE	87%	73%	23%
IT	97%	89%	53%
NL	88%	78%	36%
NO	93%	90%	27%
PL	88%	82%	16%
PT	92%	77%	30%
SE	88%	82%	22%
SI	88%	78%	30%
UK	85%	74%	26%
<i>Moyenne</i>	<i>88%</i>	<i>80%</i>	<i>34%</i>

Tableau 98: Avis sur les règles et les sanctions en vigueur : pourcentage de personnes interrogées qui marquent leur accord avec les affirmations concernant des mesures en matière de conduite sous l'influence de drogues (2015/2016⁹³).
Source : ESRA, Vias institute

	« Les règles devraient être plus strictes »	« Le respect des règles fait l'objet d'un suivi insuffisant »	« Les sanctions sont trop sévères »
AT	87%	69%	7%
BE	90%	73%	3%
CH	83%	64%	11%
DE	87%	72%	9%
DK	81%	49%	6%
EL	74%	69%	15%
ES	90%	61%	15%
FI	94%	74%	5%
FR	86%	74%	11%
IE	88%	70%	9%
IT	87%	65%	7%
NL	89%	73%	8%
PL	93%	77%	9%
PT	92%	61%	14%
SE	86%	54%	8%
SI	87%	76%	20%
UK	85%	62%	9%
CZ	93%	70%	8%
HU	92%	63%	7%
NO	82%	77%	12%
<i>Moyenne</i>	<i>87%</i>	<i>68%</i>	<i>10%</i>

Tableau 99: Risque subjectif d'être pris pour conduite sous l'influence de l'alcool : pourcentage de personnes interrogées qui affirment que le risque d'être contrôlé pour conduite sous l'influence de drogues pendant un trajet en voiture classique est (très) élevé (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	Risque subjectif d'être pris pour conduire sous l'influence des drogues
AT	6%
BE	7%
CH	11%
DE	6%
DK	1%
EL	8%
ES	13%
FI	3%
FR	22%
IE	7%
IT	13%
NL	6%
PL	16%
PT	8%
SE	7%
SI	13%
UK	7%
CZ	7%
HU	4%
NO	8%
<i>Moyenne</i>	<i>11%</i>

4. Performances intermédiaires : infrastructure

4.1 Structure du réseau routier

Tableau 100: Densité du réseau routier. Source : IRTAD, Eurostat

	Km de route pour 1.000 km ² de superficie	Km d'autoroute pour 1.000 km ² de superficie	Km de route en agglomération pour 1.000 km ² de superficie	Km de route hors agglomération pour 1.000 km ² de superficie
AT	151	20,5	1198,8	407,1
BE	510	57,5	978,1	3956,2
BG	18	6,7	NA	NA
CH	181	35,0	NA	NA
CY	NA	29,4	NA	NA
CZ	72	15,5	211,2	480,2
DE	197	36,3	NA	NA
DK	176	29,1	464,9	1178,1
EE	139	3,2	NA	NA
EL	NA	NA	NA	NA
ES	134	31,0	257,1	NA
FI	26	2,6	23,1	205,3
FR	196	21,1	293,9	1667,9
HR	48	23,2	NA	NA
HU	226	20,7	692,5	1509,7
IE	141	13,0	57,8	1296,7
IS	13	NA	NA	NA
IT	87	23,0	NA	603,7
LT	136	4,8	NA	NA
LU	112	62,0	384,2	1051,3
LV	94	0,0	NA	NA
MT	753	NA	NA	NA
NL	412	72,9	1943,1	1673,7
NO	26	1,0	NA	NA
PL	136	5,2	218,8	1113,3
PT	16	34,5	NA	NA
RO	37	3,1	NA	NA
SE	53	4,7	94,1	214,5
SI	100	38,1	308,3	644,8
SK	114	9,4	NA	NA
UK	174	15,2	602,8	1087,4
<i>Europe</i>	<i>154</i>	<i>15,6</i>	<i>305,7</i>	<i>915,5</i>

4.2 Qualité du réseau routier

Tableau 101: Performances du réseau routier, Europe. Source : World Economic Forum, Executive Opinion Survey (Schwab, 2018)

Performances du réseau routier	
AT	81,0
BE	86,6
BG	65,5
CH	77,1
CY	72,7
CZ	86,3
DE	93,5
DK	78,5
EE	78,0
ES	99,0
FI	87,7
FR	93,4
GR	66,9
HR	72,3
HU	80,8
IE	76,4
IS	57,5
IT	84,0
LT	84,6
LV	81,6
NL	82,1
NO	50,4
PL	78,7
PT	90,1
RO	66,2
SE	97,1
SI	69,7
SK	76,0
UK	80,5
<i>Europe</i>	<i>79,1</i>

Tableau 102: Qualité perçue des routes (1 = très faible, 7 = très bonne), Europe.
Source : World Economic Forum, Executive Opinion Survey (Schwab, 2018)

Qualité perçue des routes (1 = très faible, 7 = très bonne)	
AT	5,9
BE	4,4
BG	3,5
CH	6,4
CY	5,2
CZ	3,9
DE	5,5
DK	5,5
EE	4,7
ES	5,6
FI	5,3
FR	6
GR	4,7
HR	5,5
HU	3,9
IE	4,5
IS	4,1
IT	4,4
LT	4,7
LU	5,3
LV	3,5
MT	3,2
NL	6,2
NO	4,5
PL	4,1
PT	6,1
RO	3
SE	5,6
SI	4,7
SK	4
UK	5,2
<i>Europe</i>	<i>4,81</i>

4.3 Mesures

Tableau 103: Investissements dans l'infrastructure routière par habitant (EUR, 2016).
Source : IRTAD

Investissements dans l'infrastructure routière par habitant	
AT	€ 51
BE	€ 71
BG	€ 35
CH	€ 534
CZ	€ 80
DE	€ 150
DK	€ 192
EE	€ 132
EL	€ 128
ES	€ 80
FI	€ 231
FR	€ 138
HR	€ 47
HU	€ 81
IE	€ 132
IS	€ 204
IT	€ 85
LT	€ 125
LU	€ 389
LV	€ 97
MT	€ 108
NL	€ 172
NO	€ 687
PL	€ 81
PT	€ 24
RO	€ 120
SE	€ 210
SI	€ 49
SK	€ 137
UK	€ 131
<i>Moyenne</i>	<i>€ 157</i>

5. Performances intermédiaires : transport et parc automobile

5.1 Composition du trafic

Tableau 104: Utilisation de moyens de transport : pourcentage de personnes interrogées pour lesquelles ce mode a fait partie du top trois au cours des 12 derniers mois (2015/2016⁹³). Source : ESRA, Vias institute

	Voiture en tant que conducteur	Voiture en tant que passager	A pied	A vélo	Transport en commun
AT	61,8%	33,5%	61,2%	22,9%	39,2%
BE	74,5%	50,6%	63,7%	31,8%	30,3%
CZ	61,5%	57,0%	83,7%	20,5%	47,4%
DK	74,8%	53,5%	71,6%	44,5%	24,2%
FI	74,2%	59,0%	84,1%	28,4%	29,5%
FR	82,9%	40,6%	62,6%	15,3%	30,0%
DE	77,2%	39,2%	62,8%	33,4%	31,3%
EL	74,9%	40,6%	64,2%	7,5%	39,7%
HU	52,5%	46,1%	78,4%	33,3%	46,9%
IE	78,6%	58,9%	67,7%	12,5%	34,3%
IT	83,7%	43,4%	66,3%	21,7%	26,6%
NL	68,4%	39,1%	52,8%	50,5%	22,1%
NO	69,1%	55,6%	69,5%	21,4%	38,5%
PL	59,4%	47,4%	67,9%	35,4%	37,6%
PT	81,8%	62,1%	70,7%	6,9%	27,7%
SI	87,2%	24,3%	30,1%	16,0%	13,0%
ES	79,4%	49,9%	70,4%	8,1%	43,7%
SE	63,7%	51,9%	79,1%	29,8%	37,2%
CH	72,8%	39,6%	63,4%	17,9%	43,1%
UK	72,1%	53,4%	65,3%	8,0%	40,6%
<i>Europe</i>	<i>75,4%</i>	<i>46,2%</i>	<i>66,2%</i>	<i>22,1%</i>	<i>35,1%</i>

Tableau 105: Kilomètres parcourus en tant que conducteur ou passager d'une voiture particulière par habitant par an (2016). Source : Eurostat

Kilomètres parcourus en voiture particulière par habitant	
AT	8531
BE	9677
CH	9222
CZ	6830
DE	11540
DK	10225
ES	6825
FI	10359
FR	11297
HR	6302
HU	5333
IE	6945
IT	11628
LT	9078
LV	7127
NL	8512
NO	12072
PL	5367
SE	9926
SI	12409
UK	9766
<i>Europe</i>	<i>9629</i>

Tableau 106: Kilomètres parcourus en tant que conducteur ou passager d'une moto par habitant par an (2016). Source : Eurostat

Kilomètres parcourus en moto par habitant	
AT	203
BE	110
CH	305
DE	159
DK	85
ES	46
FI	211
FR	208
HR	354
IE	24
IT	667
LT	66
NO	288
PL	104
<i>Europe</i>	<i>239</i>

5.2 Densité du trafic

Tableau 107 : Nombre moyen d'heures d'embouteillage par conducteur par an (2016). Source : Commission européenne

Nombre moyenne d'heures d'embouteillage par conducteur	
AT	27,21
BE	38,82
BG	31,85
CZ	23,23
DE	29,51
DK	22,07
EE	18,66
EL	35,63
ES	26,97
FI	17,89
FR	29,91
HR	23,46
HU	26,41
IE	33,34
IT	37,86
LT	20,74
LU	35,18
LV	21,31
NL	31,52
PL	24,95
PT	29,34
RO	31,73
SE	21,19
SI	26,90
SK	23,68
UK	45,09
<i>Moyenne</i>	<i>28,25</i>

5.3 Composition du parc automobile

Tableau 108: Nombre de voitures particulières et motos immatriculées pour 1.000 habitants (2016). Source : Eurostat

	Voitures particulières	Motos
AT	546	57
BE	503	41
BG	443	NA
CH	537	NA
CY	595	NA
CZ	502	102
DE	555	52
DK	468	27
EE	534	24
EL	479	154
ES	492	69
FI	604	48
FR	479	NA
HR	374	16
HU	338	17
IE	439	8
IT	625	109
LT	456	10
LU	662	33
LV	341	10
MT	615	NA
NL	481	38
NO	506	NA
PL	571	36
PT	470	NA
RO	261	5
SE	477	30
SI	531	30
SK	390	18
UK	469	18
<i>Europe</i>	<i>491</i>	<i>53</i>

5.4 Qualité du parc automobile

Tableau 109: Pourcentage de véhicules de moins de 6 ans par rapport au nombre total de voitures particulières immatriculées (2016). Source : Eurostat

	% de véhicules de moins de 6 ans
AT	37
BE	43
CH	35
CY	11
CZ	20
DE	31
DK	43
EE	15
ES	18
FI	17
FR	31
HR	14
HU	12
IE	41
IT	25
LT	6
LU	51
LV	9
MT	12
NL	33
NO	30
PL	10
PT	16
RO	8
SE	35
SI	20
UK	36
<i>Europe</i>	<i>27</i>

Tableau 110: Proportion de nouvelles voitures particulières avec une notation de 5 étoiles selon Euro NCAP. Source : ETSC (2016)

% de nouvelles voitures particulières avec un notation de 5 étoiles	
AT	88,2
BE	87,6
BG	85,6
CH	88,3
CY	90,2
CZ	92,7
DE	91,9
DK	78,0
EE	90,8
EL	82,5
ES	88,5
FI	94,8
FR	82,8
HU	87,6
IE	91,9
IL	81,0
IT	77,0
LT	94,3
LV	93,1
NL	82,7
NO	93,4
PL	89,0
PT	89,1
RO	75,3
SE	92,2
SI	91,1
SK	92,8
UK	88,3
<i>Europe</i>	<i>86,9</i>

6. Performances intermédiaires : services médicaux d'urgence

Tableau 111: Délai moyen de réponse à un appel au numéro d'urgence 112 et aux numéros d'urgence belges 100 et 10. Source : Commission européenne, 2017.

Délai moyen (s)	
AT	13,5
BE (101)	15,9
BE (112/100)	6,2
BG	7,6
CY	15,5
CZ	4,6
DE	9,0
DK	10,5
EE	6,0
EL	NA
ES	5,0
FI	5,0
FR	13,0
HR	5,3
HU	5,9
IE	0,8
IT	6,0
LT	7,0
LU	NA
LV	6,0
MT	8,0
NL	3,5
NO	6,7
PL	10,0
PT	5,0
RO	4,0
SE	13,3
SI	4,5
SK	9,0
UK	1,0
<i>Moyenne</i>	<i>7,4</i>

Tableau 112: Pourcentage d'appels au numéro d'urgence 112 et aux numéros d'urgence belges 100 et 101 pris après moins de 10 s. Source : Commission européenne, 2017.

	% d'appels pris après moins de 10 s
AT	69%
BE (101)	66%
BE (112/100)	90%
BG	84%
CY	NA
CZ	100%
DE	76%
DK	58%
EE	92%
EL	NA
ES	92%
FI	91%
FR	61%
HR	91%
HU	84%
IE (en moins de 5s)	99%
IT	86%
LT	82%
LU	NA
LV	99%
MT	70%
NL	96%
NO	71%
PL	94%
PT	97%
RO	93%
SE	67%
SI	100%
SK	89%
UK (en moins de 5s)	98%
<i>Moyenne</i>	<i>84%</i>



Institut Vias

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be