



OBSERVATOIRE

POUR LA SECURITE ROUTIERE

IBSR

CHIFFRES-CLÉS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2010



Editeur responsable: M. Van Houtte
© IBSR, Observatoire pour la Sécurité routière, Bruxelles, 2011

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	4
1. ACCIDENTS DE LA CIRCULATION	5
1.1. Taux d'enregistrement.....	5
1.2. Chiffres-clés des accidents de la circulation 2009.....	5
1.3. Evolution générale	9
1.4. Comparaison européenne	12
1.5. Accidents selon le moment.....	13
1.6. Accidents selon le lieu	14
1.7. Accidents selon le type d'utilisateur.....	18
1.8. Accidents liés à la conduite sous influence d'alcool	23
1.9. Evolution de la fréquence des sinistres dans l'assurance responsabilité civile	23
2. INDICATEURS EN MATIÈRE DE COMPORTEMENT.....	24
2.1. Vitesse	24
2.2. Conduite sous influence d'alcool.....	25
2.3. Port de la ceinture de sécurité.....	28
3. INDICATEURS EN MATIÈRE D'ATTITUDES	31
3.1. Perception des accidents de la circulation.....	31
3.2. Attitudes à l'égard des mesures de sécurité routière	33
3.3. Comportement auto-rapporté	35
3.4. Attitudes à l'égard d'une vitesse excessive et inappropriée.....	36
4. INDICATEURS CONCERNANT LES MESURES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	37
4.1. Risque de se faire prendre et risque d'être sanctionné	37
4.2. Nombre d'infractions routières constatées par les polices locale et fédérale	39

INTRODUCTION



Dans le cadre des Etats Généraux de la Sécurité Routière (EGSR) du 11 mai 2011, plusieurs chiffres-clés sur la sécurité routière ont été regroupés dans cette brochure. Il s'agit d'une sélection des chiffres d'accidents, des indicateurs de comportement et d'attitudes ainsi que des constatations effectuées par les services de police qui sont disponibles auprès de l'Observatoire pour la Sécurité routière.

Vous trouverez plus de détails et un commentaire détaillé sur le site web de l'Observatoire (http://bivvweb.ipower.be/observ/observatorium_fr.htm).

1. ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

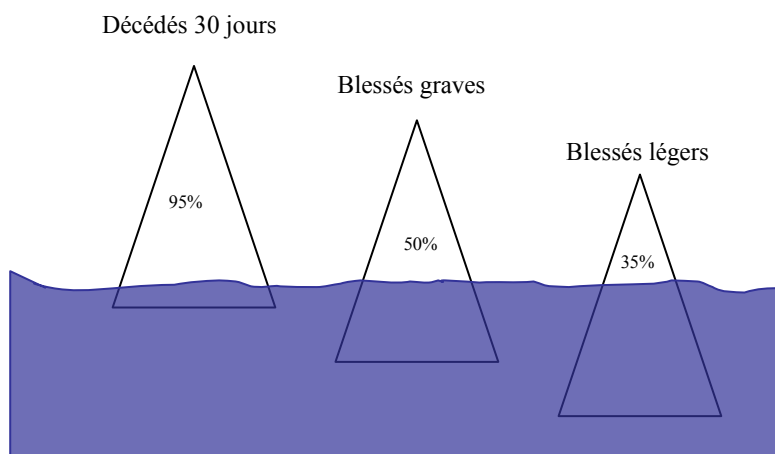
1.1. Taux d'enregistrement

En Belgique, comme dans tous les pays possédant des statistiques sur les accidents de la circulation, une partie des accidents corporels ne sont pas enregistrés par les services de police ; c'est ce que l'on appelle communément le sous-enregistrement des accidents corporels.

Aucune étude récente et de grande envergure n'a été menée en Belgique sur le sous-enregistrement. Néanmoins, nous estimons généralement que 5% des décédés 30 jours ne figurent pas dans la base de données officielle, de même qu'un blessé grave sur 2 et que 65% des blessés légers. Signalons tout de même que ce problème n'est pas spécifique à la Belgique. En fait, tous les pays ayant un système d'enregistrement des accidents de la route connaissent un problème de sous-enregistrement.

FIGURE 1 :

Taux d'enregistrement des victimes selon la gravité des blessures (estimations)



1.2. Chiffres-clés des accidents de la circulation 2009

Les statistiques d'accidents définitives les plus récentes dont on dispose sont celles de l'année 2009 (cf. SPF Economie, DGSIE, http://statbel.fgov.be/nl/modules/publications/statistiques/verkeer_vervoer/verkeer_en_vervoer_-_verkeersongevallen_2009_-_dossier.jsp). Etant donné que la base de données complète des accidents 2009 n'était pas en notre possession au moment de la mise sous presse de cette brochure, celle-ci ne tient compte que des chiffres disponibles sur le site web du SPF Economie.

1.2.1. Décédés 30 jours, blessés graves et blessés légers par région, 2007-2009

TABEAU 1 :

Décédés 30 jours, blessés graves et blessés légers par région, 2007-2009

	Nombre de victimes											
	Total			Tués 30 jours			Blessés graves			Blessés légers		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Belgique	66.915	65.381	63.661	1.071	944	944	6.997	6.782	6.640	58.847	57.654	56.077
Région de Bruxelles-Capitale	5.126	5.052	5.031	31	35	30	243	222	193	4.852	4.795	4.809
Région flamande	42.608	41.569	39.673	528	495	479	4.506	4.418	4.267	37.574	36.655	34.926
Région wallonne	19.182	18.761	18.956	512	414	435	2.249	2.142	2.180	16.421	16.205	16.341

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie: IBSR

1.2.2. Victimes selon le jour de la semaine

TABEAU 2 :

Nombre de victimes pendant la semaine et le weekend (2009)

Nombre de victimes	En semaine			Le week-end			Total des périodes
	Total	Durant le jour	Durant la nuit	Total	Durant le jour	Durant la nuit	
Total victimes	43.973	40.208	3.765	19.687	13.527	6.161	63.661
Tués sur place	469	373	96	373	206	167	842
Mortellement blessés	67	59	8	35	28	7	102
Total tués 30 jours	536	432	104	408	234	174	944
Blessés graves	4.257	3.759	498	2.383	1.519	864	6.640
Blessés légers	39.181	36.017	3.164	16.896	11.774	5.122	56.077

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie: IBSR

1.2.3. Victimes selon le type d'usager

TABEAU 3 :

Nombre de victimes selon le type d'usager de la route (2009)

Genre d' usagers	Nombre de victimes					
	Total	Tués sur place	Mortellement blessés	Tués 30 jours	Blessés graves	Blessés légers
Total général	63.661	842	102	944	6.640	56.077
Voiture voyageurs	31.885	361	34	395	2.891	28.600
Voiture à usage mixte	4.888	66	3	69	440	4.378
Minibus	126	1	0	1	18	107
Camionnette	2.355	37	6	43	253	2.059
Véhicule de camping	34	1	0	1	7	26
Camion	304	10	0	10	30	265
Tracteur + semi-remorque	257	10	0	10	35	213
Tracteur	22	0	0	0	1	21
Tracteur agricole	53	1	0	1	5	47
Autobus	525	0	0	0	6	519
Tram	42	0	0	0	0	42
Autocar	37	0	0	0	1	36
Moto ≤ 400 cc	1.138	17	5	22	191	925
Moto > 400 cc	3.167	110	5	115	697	2.355
Cyclomoteur A	2.296	7	3	10	181	2.105
Cyclomoteur B	2.757	10	5	15	249	2.493
Cyclomoteur à 3 ou 4 roues	38	0	0	0	4	34
Bicyclette	8.114	70	17	87	914	7.113
Véhicule attelé	40	1	0	1	5	34
Personne handicapée en fauteuil roulant	13	1	1	2	1	10
Piéton	4.717	85	16	101	634	3.983
Cavalier	11	0	0	0	1	10
Autre usager	522	4	1	5	48	469
Inconnu	229	48	6	54	27	148
Autres victimes	88	2	0	2	1	85

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie: IBSR

1.2.4. Décédés 30 jours par groupe d'âge

TABEAU 4 :

Nombre de décédés 30 jours, par catégorie d'âge, pendant la semaine et le week-end (2009)

Classe d'âge	En semaine			Le week-end			Total des périodes
	Total	durant le jour	durant la nuit	Total	durant le jour	durant la nuit	
Total	536	432	104	408	234	174	944
de 0 à 4 ans	7	7	0	2	1	1	9
de 5 à 9 ans	2	2	0	3	2	1	5
de 10 à 14 ans	8	7	1	0	0	0	8
de 15 à 19 ans	31	25	6	40	14	26	71
dont 16 à 17 ans	10	9	1	14	4	10	24
dont 18 à 19 ans	18	13	5	26	10	16	44
de 20 à 24 ans	50	36	14	68	28	40	118
de 25 à 29 ans	50	36	14	46	23	23	96
de 30 à 34 ans	41	26	15	29	12	17	70
de 35 à 39 ans	42	27	15	42	27	15	84
de 40 à 44 ans	41	35	6	36	23	13	77
de 45 à 49 ans	46	29	17	21	12	9	67
de 50 à 54 ans	40	32	8	22	13	9	62
de 55 à 59 ans	33	30	3	21	15	6	54
de 60 à 64 ans	28	27	1	14	13	1	42
de 65 à 69 ans	19	17	2	13	12	1	32
de 70 à 74 ans	29	28	1	14	12	2	43
de 75 à 79 ans	33	33	0	13	9	4	46
de 80 à 84 ans	17	17	0	10	9	1	27
85 ans et plus	18	18	0	9	8	1	27
âge inconnu	1	0	1	5	1	4	6

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie: IBSR

1.3. Evolution générale

1.3.1. Evolution à moyen terme des principaux indicateurs : victimes

TABLEAU 5 :

Evolution des principaux indicateurs : victimes

	Décédés 30 jours		Tués sur place		Blessés graves		Décédés 30 jours + blessés graves		Blessés légers		Victimes	
	Nombre	Indice	Nombre	Indice	Nombre	Indice	Nombre	Indice	Nombre	Indice	Nombre	Indice
1998	1500		1373		10909		12409		59850		72259	
1999	1397		1269		10421		11818		60724		72542	
2000	1470		1364		9847		11317		58114		69431	
Moyenne 1998-2000	1456	100	1335	100	10392	100	11848	100	59563	100	71411	100
2001	1486	102	1394	104	8948	86	10434	88	56345	95	66779	94
2002	1355	93	1236	93	7647	74	9002	76	51932	87	60934	85
2003	1213	83	1097	82	7095	68	8308	70	50230	84	58538	82
2004	1162	80	1009	76	6231	60	7393	62	50583	85	57976	81
2005	1089	75	959	72	6075	58	7164	60	47535	80	54699	77
2006	1069	73	940	70	6022	58	7091	60	48593	82	55684	78
2007	1071	74	958	72	6199	60	7270	61	51001	86	58271	82
2008	944	65	835	63	6013	58	6957	59	49630	83	56587	79
2008 pondéré	944		835		6782		7726		57655		65382	

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie: IBSR

1.3.2. Evolution à moyen terme des principaux indicateurs : accidents et données d'exposition au risque

TABEAU 6 :

Evolution des principaux indicateurs : accidents et données d'exposition au risque

Année	Accidents mortels		Accidents graves		Accidents corporels		Gravité des accidents ¹		Milliard de véhicules-kilomètres parcourus ²		Parc des véhicules à moteur ³	
	Nombre	Indice	Nombre	Indice	Nombre	Indice	Nombre	Indice	Nombre	Indice	Nombre	Indice
1998	1345		10129		51167		29		86		5454056	
1999	1299		9760		51601		27		89		5596309	
2000	1356		9346		49065		30		90		5735034	
Moyenne 1998-2000	1333	100	9745	100	50611	100	29	100	88	100	5595133	100
2001	1378	103	8697	89	47444	94	31	109	91	103	5943892	106
2002	1264	95	7604	78	43740	86	31	108	93	105	5913746	106
2003	1142	86	7171	74	43853	87	28	96	93	105	5980428	107
2004	1096	82	6446	66	43565	86	27	93	95	107	6071824	109
2005	997	75	6190	64	40366	80	27	94	95	107	6158741	110
2006	1001	75	6210	64	41114	81	26	90	96	109	6251428	112
2007	1006	75	6416	66	43239	85	25	86	99	112	6362161	114
2008	869	65	6059	62	42115	83	22	78	97	110	6482033	116
2008 pondéré	869		6764		48827		19					

Source : SPF Economie DGSIE et SPF Mobilité / Infographie: IBSR

¹ Nombre de décès 30 jours pour 1 000 accidents.

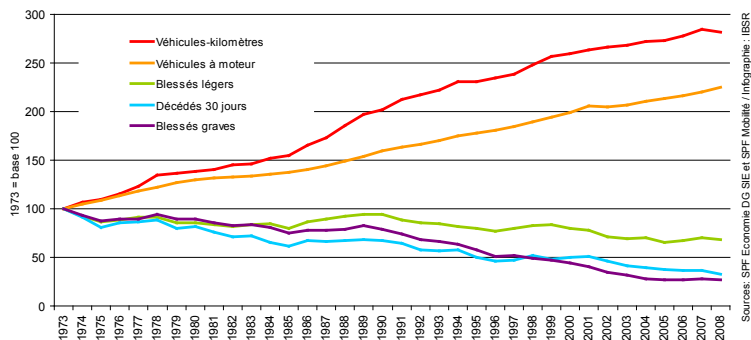
² Parcours par les motos, voitures, camionnettes, camions, bus et cars et véhicules spéciaux.

³ Excepté cyclomoteurs.

1.3.3. Evolution du nombre de victimes, véhicules à moteurs et véhicules-kilomètres parcourus

FIGURE 2 :

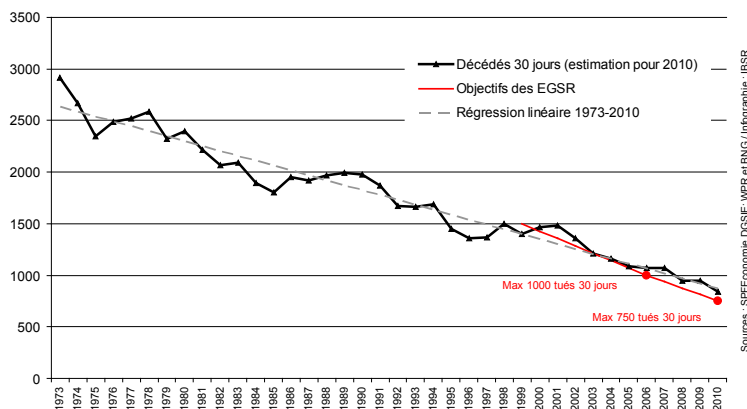
Evolution du nombre de victimes, véhicules à moteurs⁴ et véhicules-kilomètres parcourus⁵



Sources : SPPEconomie DG SIE et SPF Mobilité / Infographie : IBSR

FIGURE 3 :

Evolution du nombre de décédés 30 jours par rapport aux objectifs des EGSR



Sources : SPPEconomie DGSE, WPR et BNG / Infographie : IBSR

Sur la base des chiffres provisoires du baromètre de la sécurité routière, le nombre de tués sur la route pour 2010 est estimé à 840 décédés 30 jours.

⁴ Excepté cyclomoteurs.

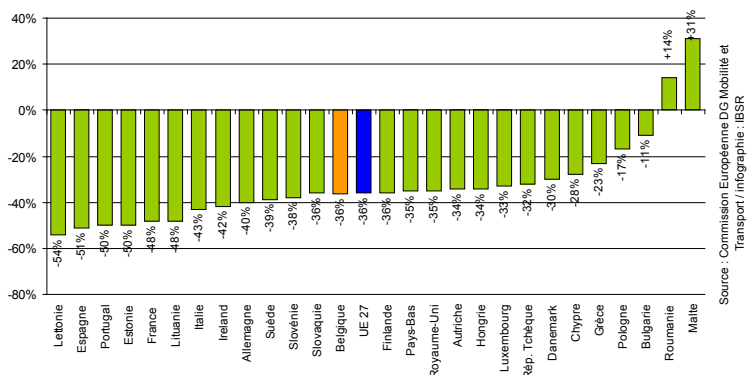
⁵ Parcours par les motos, voitures, camionnettes, camions, bus et cars et véhicules spéciaux.

1.4. Comparaison européenne

1.4.1. Diminution du nombre de décédés 30 jours entre 2001 et 2009 dans l'Union européenne

FIGURE 4 :

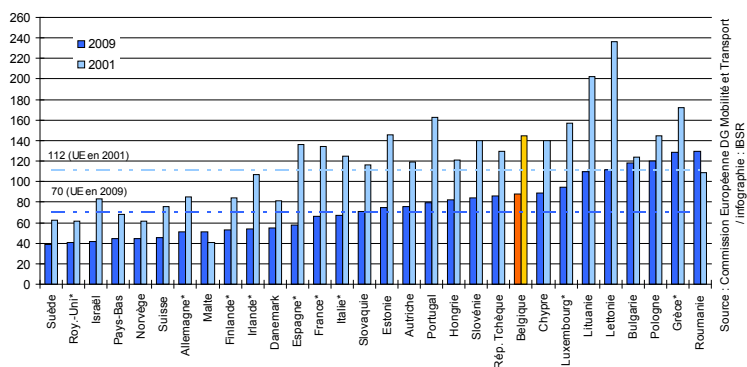
Diminution du nombre de décédés 30 jours entre 2001 et 2009 dans l'Union européenne



1.4.2. Comparaison européenne des décédés 30 jours par million d'habitants

FIGURE 5 :

Comparaison européenne des décédés 30 jours par million d'habitants (2001 et 2009)



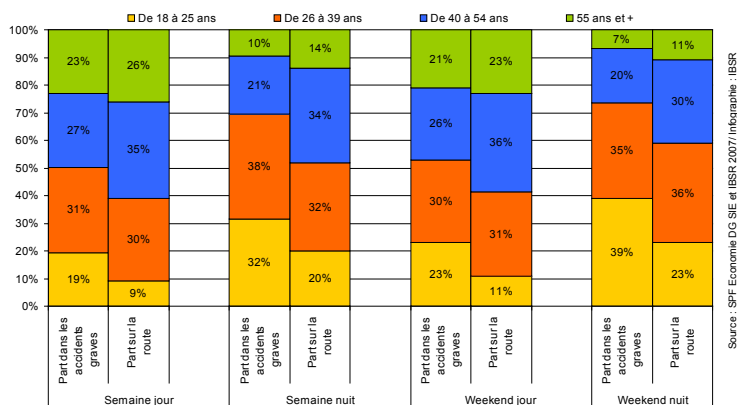
* Chiffres provisoires ou estimés

1.5. Accidents selon le moment

1.5.1. Part des conducteurs de voiture impliqués dans un accident grave, selon la catégorie d'âge et la période de la semaine

FIGURE 6 :

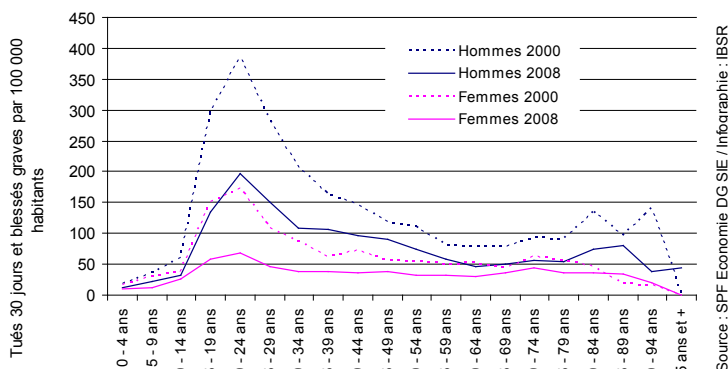
Part des conducteurs de voiture impliqués dans un accident grave, selon la catégorie d'âge et la période de la semaine (2008), comparée à la part des conducteurs sur la route (2007)



1.5.2. Evolution des décédés 30 jours et blessés graves par catégorie d'âge

FIGURE 7 :

Evolution des décédés 30 jours et blessés graves par catégorie d'âge et sexe (2000-2008)



1.6. Accidents selon le lieu

1.6.1. Evolution du nombre de décédés 30 jours et blessés graves aux niveaux national et régional

TABEAU 7 :

Evolution du nombre de décédés 30 jours et blessés graves et objectifs des EGSR régionaux

Année	Décédés 30 jours				
	Région flamande (non pondéré)		Région wallonne	Région de Bruxelles- Capitale	Belgique
Réf. 1998-2000	844		568	44	1456
2001	848		601	37	1486
2002	723		595	37	1355
2003	628		554	30	1212
2004	614		511	37	1162
2005	566		495	28	1089
2006	540		503	26	1069
2007	528		512	31	1071
2008	495		414	35	944
2008 (pondéré)	495		414	35	944
2009 (pondéré)	479		435	30	944
2010 (estimé sur base du baromètre)	± 440		± 370	Non disponible	± 840
Evolution jusqu'à 2008	-41,4%		-27,1%	-20,5%	-35,1%
Evolution jusqu'à 2009	-43,2%		-23,4%	-31,8%	-35,1%
Evolution jusqu'à 2010 (estimation)	± -48%		± -35%	Non disponible	± -42%
Objectif 2006 =		580	390	30	1000
Objectif 2010 =	375	435	292	23	750

■ Objectifs EGSR

■ Objectifs EGSR interprétés pour les Régions

■ Objectifs Région flamande

■ Objectifs Région wallonne

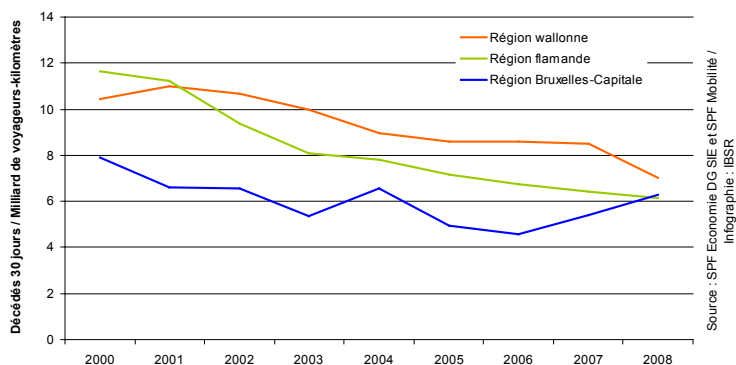
Blessés graves (non pondéré)				Décédés 30 jours + blessés graves			
Région flamande	Région wallonne	Région de Bruxelles-Capitale	Belgique	Région flamande	Région wallonne	Région de Bruxelles-Capitale	Belgique
6629	3545	218	10392	7473	4113	262	11848
5725	3040	184	8949	6573	3641	221	10435
4992	2519	136	7647	5713	3114	173	9000
4424	2553	119	7096	5052	3109	149	8310
3970	2104	157	6231	4584	2615	194	7393
3703	2193	179	6075	4269	2688	207	7164
3946	1934	142	6022	4486	2437	168	7091
3970	2044	185	6199	4498	2556	216	7270
3882	1954	177	6013	4377	2368	212	6957
4418	2142	222	6782	4913	2556	257	7726
4267	2180	193	6640	4746	2615	223	7584
-41,4%	-44,9%	-18,9%	-42,1%	-41,4%	-42,4%	-19,2%	-41,3%
					2180		
3250					1557		

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

1.6.2. Décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus par région

FIGURE 8 :

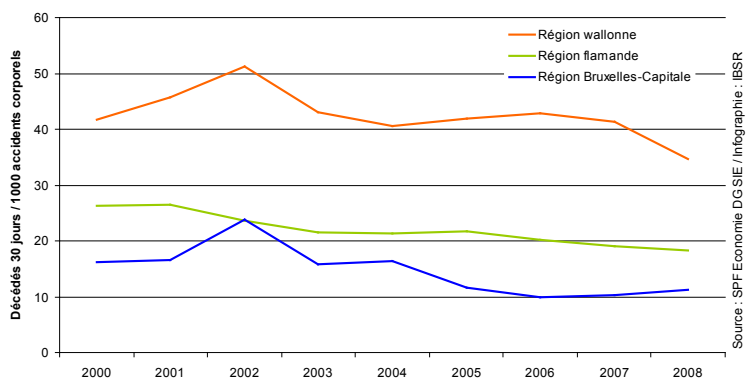
Décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus par région



1.6.3. Evolution de la gravité des accidents par région

FIGURE 9 :

Evolution de la gravité des accidents par région (chiffres non-pondérés)



1.6.4. Décédés 30 jours et blessés graves selon le type d'usager et la région

TABEAU 8 :

Décédés 30 jours et blessés graves, selon le type d'usager et la région (2009, chiffres pondérés)

		Région flamande		Région wallonne		Région de Bruxelles-Capitale		Belgique	
		#	%	#	%	#	%	#	%
Piéton		425	9%	214	8%	98	44%	737	10%
Deux-roues	Vélo	889	19%	97	4%	15	7%	1001	13%
	Cyclo	323	7%	133	5%	3	1%	459	6%
	Moto	622	13%	375	14%	28	13%	1025	14%
	Total deux-roues	1834	39%	605	23%	46	21%	2485	33%
Voitures	Voiture	2090	44%	1640	63%	64	29%	3794	50%
	Minibus	17	0%	2	0%	0	0%	19	0%
	Véhicule de camping	0	0%	8	0%	0	0%	8	0%
	Total voiture	2107	44%	1650	63%	64	29%	3821	50%
Transport de marchandises ou de personnes	Camionnette	215	5%	76	3%	4	2%	295	4%
	Camion	25	1%	14	1%	0	0%	39	1%
	Tracteur + semi-remorque	32	1%	12	0%	0	0%	44	1%
	Tracteur routier seul	1	0%	0	0%	0	0%	1	0%
	Bus ou car	6	0%	1	0%	0	0%	7	0%
	Total transport de marchandises ou de personnes	279	6%	103	4%	4	2%	386	5%
Autres	Tram	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Tracteur agricole	3	0%	2	0%	0	0%	5	0%
	Cavalier	0	0%	1	0%	0	0%	1	0%
	Véhicule attelé	2	0%	3	0%	0	0%	5	0%
	Autres	41	1%	11	0%	1	0%	53	1%
	Total autres	46	1%	17	1%	1	0%	64	1%
Inconnus		55	1%	26	1%	10	4%	91	1%
Total		4746	100%	2615	100%	223	100%	7584	100%

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie: IBSR

1.6.5. Principaux indicateurs selon le régime de vitesse

TABLEAU 9 :

Principaux indicateurs selon le régime de vitesse (2008, chiffres pondérés)

	Accidents		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité (10 ans)
	#	%	#	%	#	%	#	%	
30 km/h	1871	3,8%	22	2,3%	187	2,8%	2029	3,5%	10,7
50 km/h	26450	54,2%	271	28,7%	2553	37,6%	30640	53,1%	14,1
70 km/h	10066	20,6%	198	21,0%	1521	22,4%	12510	21,7%	28,7
90 km/h	6859	14,0%	254	26,9%	1502	22,1%	8328	14,4%	48,9
Plus de 90 km/h	3505	7,2%	141	14,9%	996	14,7%	4128	7,2%	46,4
Inconnu	76	0,2%	58	6,1%	23	0,3%	21	0,0%	53,2
Total	48827	100%	944	100%	6782	100%	57655	100%	27,5

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie: IBSR

1.7. Accidents selon le type d'usager

1.7.1. Evolution du nombre de décédés 30 jours selon le type d'usager de la route

TABLEAU 10 :

Evolution du nombre de décédés 30 jours selon le type d'usager de la route

	Piéton	Vélo	Cyclomoteur A	Cyclomoteur B	Moto <=400cc	Moto >400cc
1998	162	135	51	27	24	97
1999	154	122	33	23	15	127
2000	142	134	28	36	16	102
2001	158	128	42	21	21	126
2002	127	105	33	33	15	143
2003	113	109	27	18	14	109
2004	101	78	18	15	16	104
2005	108	71	18	12	16	107
2006	122	91	21	14	16	114
2007	104	90	14	12	11	128
2008	99	86	14	18	20	88
2009	103	87	10	15	22	115
Moyenne 1998-2000	153	130	37	29	18	109
Evolution	-33%	-33%	-73%	-48%	20%	6%

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie: IBSR



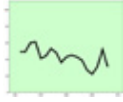
Voiture	Camionnette	Poids lourd	Minibus	Autobus et autocar	Autre	Inconnu	Total
936	40	15	4	6	1	2	1500
851	42	20	6	4	0	0	1397
922	52	20	6	2	9	1	1470
899	48	28	6	3	6	0	1486
779	40	15	8	1	6	50	1355
688	27	15	1	0	6	85	1212
623	32	18	3	2	17	135	1162
624	44	16	0	0	10	63	1089
589	34	16	0	0	11	41	1069
550	49	25	3	1	27	57	1071
479	40	25	0	2	11	62	944
464	43	20	1	0	7	0	887
903	45	18	5	4	3	1	1456
-49%	-4%	9%	-81%	-100%	110%	-100%	-39%

1.7.2. Décédés 30 jours selon le type de collision

FIGURE 10 :

Matrice des collisions – Nombre de tués selon le type de collision (1991-2008)





Légende



Aucun partenaire
conflictuel



Cycliste



Piéton



Cyclomotoriste



Motocycliste



Voiture ou voiture
mixte



Camionnette



Poids lourd, tracteur
routier avec ou sans
remorque



Bus

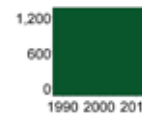
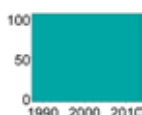
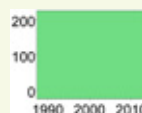
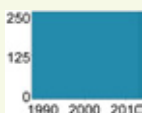
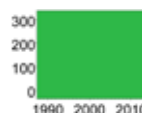
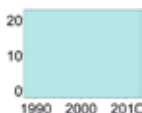
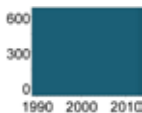


Autre (tracteur
agricole, tram,
cavalier, ...)



Inconnu

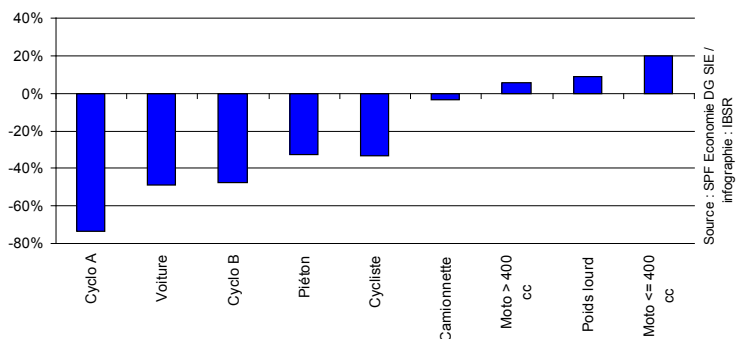
Code couleur pour les échelles



1.7.3. Evolution relative du nombre de décédés 30 jours

FIGURE 11 :

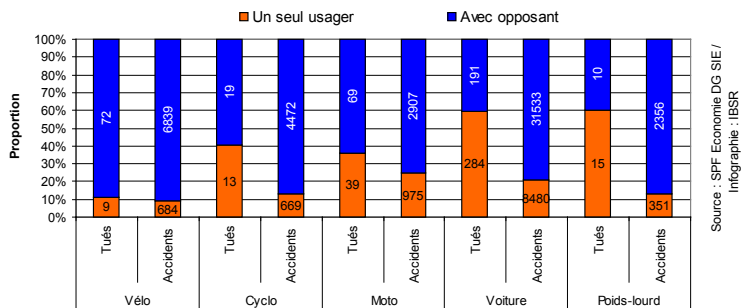
Evolution relative du nombre de décédés 30 jours entre la moyenne 1998-2000 et 2009



1.7.4. Part relative des accidents impliquant un seul usager

FIGURE 12 :

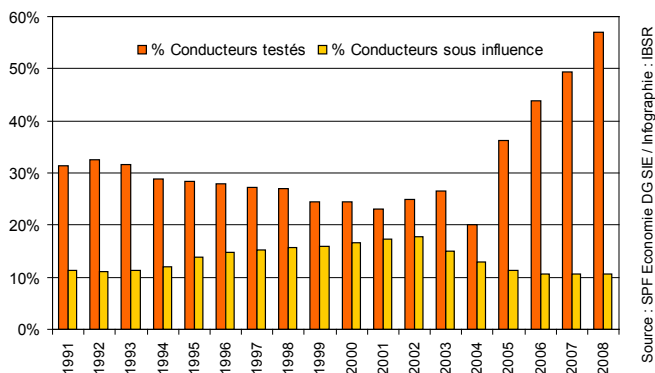
Répartition des accidents et décédés 30 jours entre les accidents impliquant un seul usager et les accidents avec opposant (2008, chiffres pondérés)



1.8. Accidents liés à la conduite sous influence d'alcool

FIGURE 13 :

Evolution du pourcentage de conducteurs testés et du pourcentage de positifs parmi ces conducteurs testés (chiffres non-pondérés)



1.9. Evolution de la fréquence des sinistres dans l'assurance responsabilité civile

La fréquence des sinistres avec dommages corporels en assurance RC tourisme et affaires est définie comme le nombre de sinistres avec dommages corporels – le véhicule assuré en RC pour tourisme et affaires étant en tort ou partiellement en tort et le sinistre étant survenu au cours de la période considérée – divisé par le nombre total de véhicules assurés en RC pour tourisme et affaires au cours de la période considérée. En multipliant cette fréquence des sinistres par le nombre total de voitures, on obtient une estimation du nombre total de sinistres (en tort ou partiellement en tort) avec dommages corporels⁶.

FIGURE 14 :

Evolution du nombre et de la fréquence des sinistres avec dommages corporels, responsabilité civile « Tourisme et affaires », pour la période 2001-2009



6 Cf. (Assuralia http://www.assuralia.be/fileadmin/content/stats/03_Cijfers_per_tak/01_Auto/08_Evolutie_schadefrequentie/FR/Evolution_fr%20E9quence_des_sinistres_RCAutomobile_2009_FINAL_FR.pdf)

2. INDICATEURS EN MATIÈRE DE COMPORTEMENT

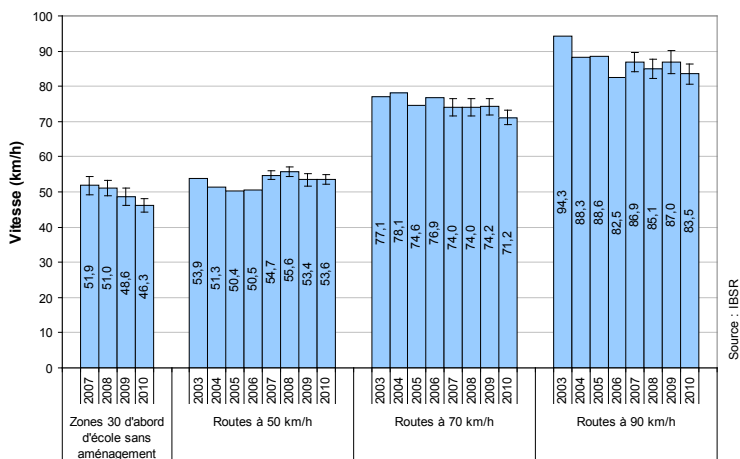
2.1. Vitesse

Les mesures de vitesse sont effectuées sur un échantillon de 150 points de mesure situés sur le réseau routier belge. A chacun de ces points, la vitesse a été mesurée 24 heures sur 24, et ce, une semaine durant, pendant le mois d'octobre. Pour ce faire, des radars de vitesse basés sur la technologie doppler ont été placés le long des routes. Vu l'impact des caractéristiques de la route et de l'environnement routier sur la vitesse pratiquée, et afin de garantir la comparabilité des indicateurs, des endroits de mesure standards ont dû être sélectionnés. Il s'agit plus précisément de tronçons de route rectilignes comportant un minimum d'éléments ralentisseurs. Ceci permet de procéder à une mesure de vitesse « libre » qui reflète mieux la liberté de choix des conducteurs. Pour le calcul des indicateurs, il est donc tenu compte uniquement des véhicules où le conducteur peut choisir librement sa vitesse et n'est donc pas gêné par un véhicule qui précède. Dans la pratique, cela signifie que seuls les véhicules séparés de ceux qui les précèdent par une distance correspondant à 5 secondes à la vitesse maximale entrent en ligne de compte. Comme la vitesse varie fortement en fonction du type de véhicule, il a été décidé, lors du développement des indicateurs de vitesse, de tenir compte uniquement des voitures. Les résultats de chaque édition de mesures de la vitesse sont basés sur 4 à 5 millions de véhicules.

2.1.1. Evolution de la vitesse moyenne de 2003 à 2010

FIGURE 15 :

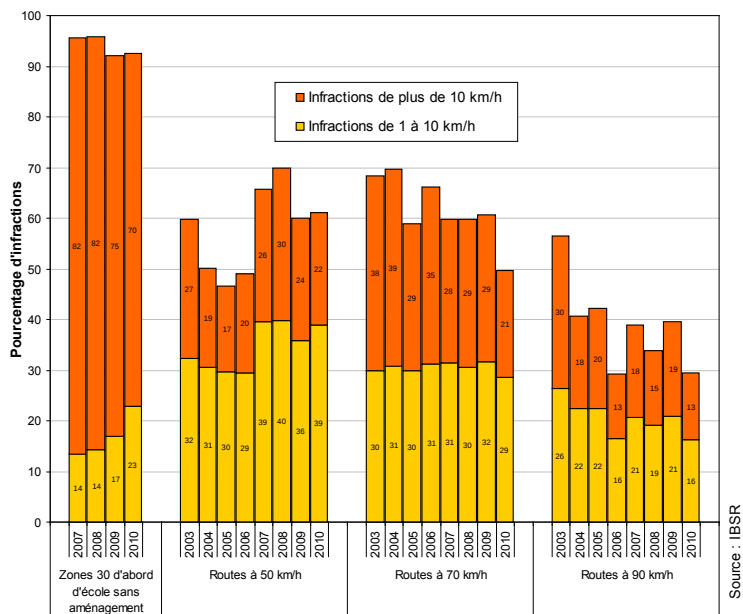
Evolution de la vitesse moyenne de 2003 à 2010



2.1.2. Evolution du pourcentage d'infractions de 2003 à 2010

FIGURE 16 :

Evolution du pourcentage d'infractions de 2003 à 2010



Source : IBSR

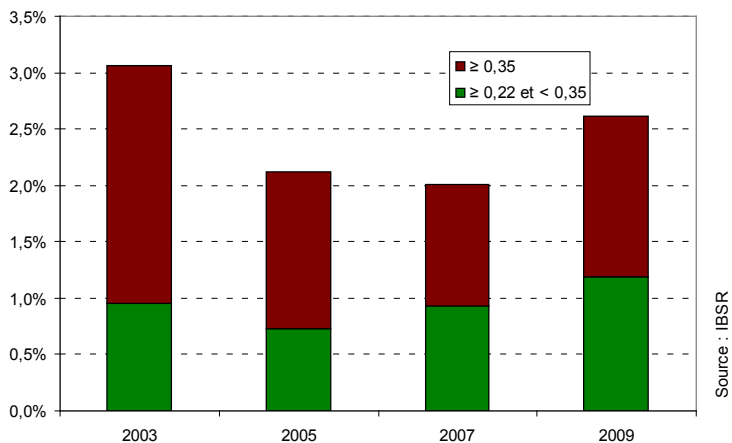
2.2. Conduite sous influence d'alcool

Dans le cadre de la mesure de comportement en matière de conduite sous influence d'alcool, la police fédérale et la police locale effectuent, des contrôles alcool non sélectifs à des moments et des endroits aléatoires. Les résultats sont basés sur plus de 10.000 automobilistes testés. Le pourcentage global de conducteurs conduisant sous influence est pondéré en fonction du volume de trafic aux endroits de mesure au moment où ces mesures sont effectuées.

2.2.1. Evolution du pourcentage global de conduite sous influence d'alcool

FIGURE 17 :

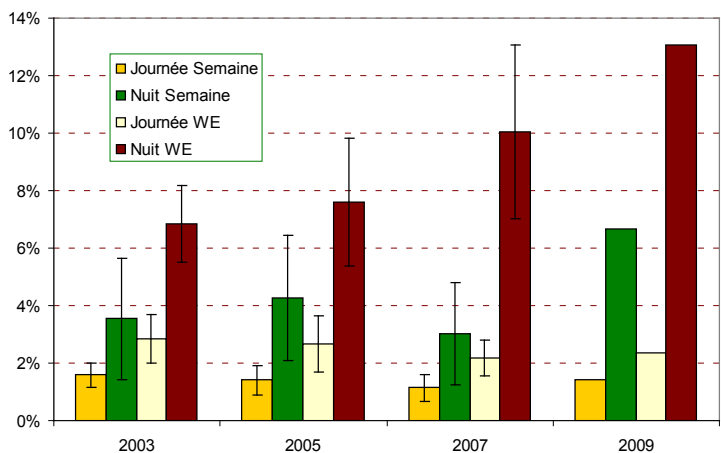
Evolution du pourcentage global de conduite sous influence d'alcool



2.2.2. Evolution du pourcentage de conducteurs sous influence selon le moment de la semaine

FIGURE 18 :

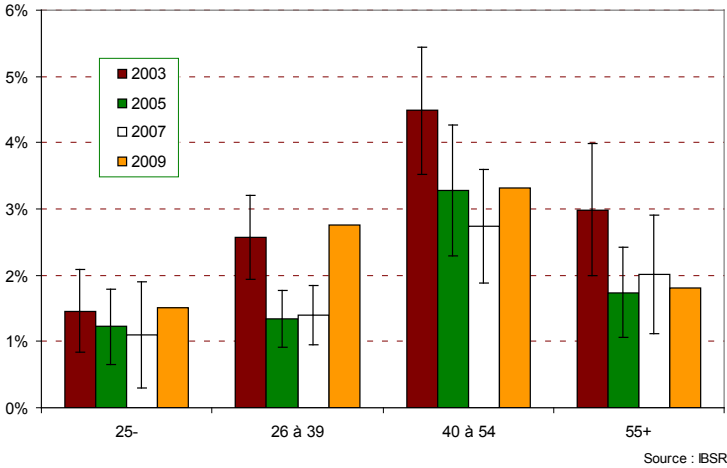
Conduite sous influence d'alcool, selon la période de la semaine



2.2.3. Conduite sous influence par catégorie d'âge

FIGURE 19 :

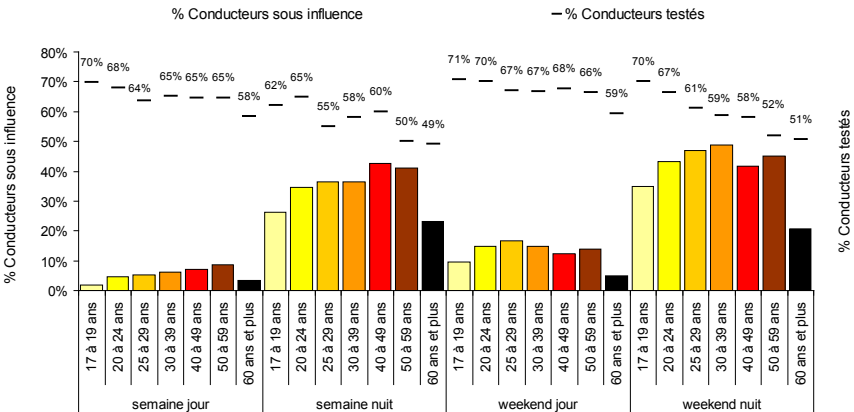
Conduite sous influence d'alcool par catégorie d'âge (2003-2009)



2.2.4. Pour comparaison : conducteurs de voiture IMPLIQUES DANS UN ACCIDENT testés et sous influence, par catégorie d'âge et période de la semaine

FIGURE 20 :

Pourcentage de conducteurs de voiture testés, et pourcentage de conducteurs positifs selon la catégorie d'âge et la période de la semaine (2008, chiffres pondérés)



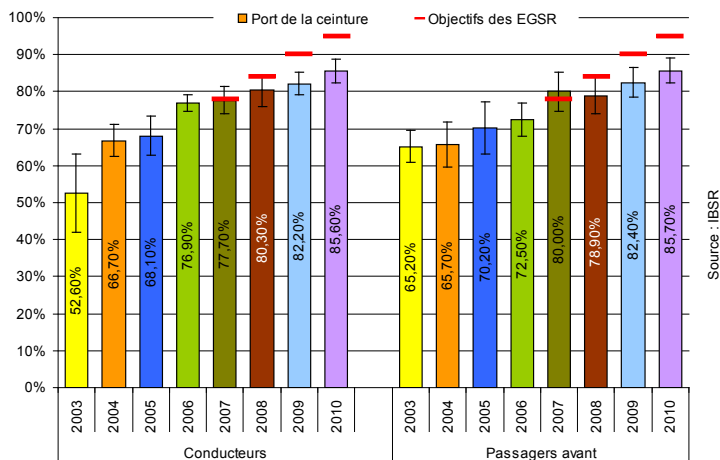
2.3. Port de la ceinture de sécurité

Les graphes concernant le port de la ceinture à l'avant sont établis sur la base des mesures de comportement. Chaque année, le port de la ceinture de près de 20 000 occupants de voitures est observé, et ce, sur un échantillon représentatif de 150 localisations.

2.3.1. Evolution du port de la ceinture chez les conducteurs et passagers

FIGURE 21 :

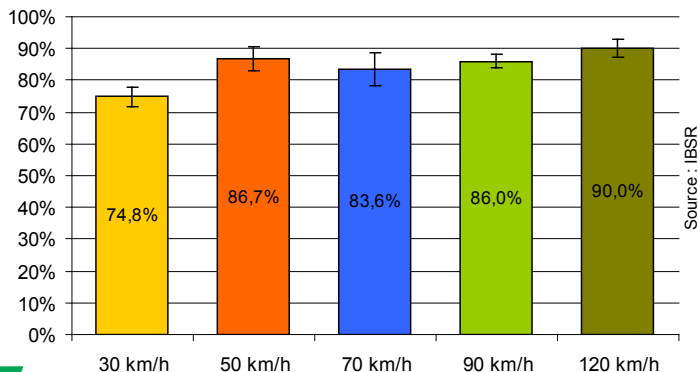
Evolution du port de la ceinture chez les conducteurs et passagers



2.3.2. Pourcentage de port de la ceinture des occupants de voitures personnelles, selon le régime de vitesse

FIGURE 22 :

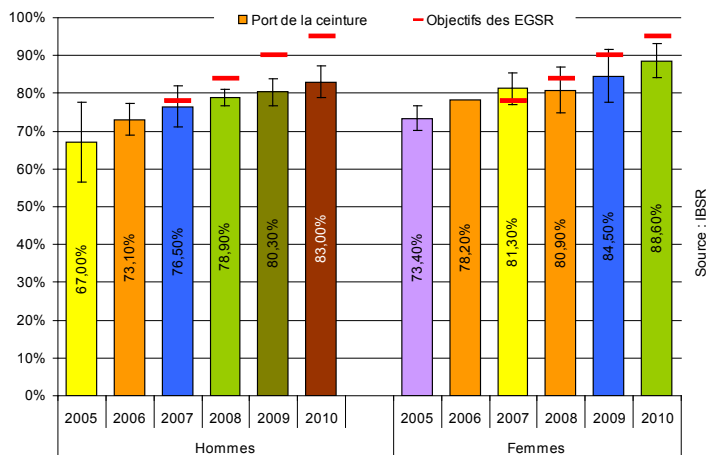
Pourcentage de port de la ceinture des occupants de voitures personnelles, selon le régime de vitesse (2010)



2.3.3. Port de la ceinture selon le sexe

FIGURE 23 :

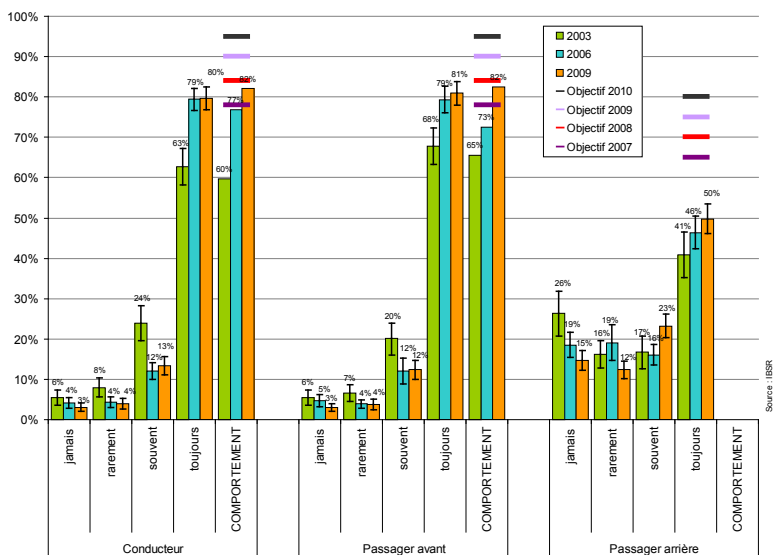
Port de la ceinture selon le sexe



2.3.4. Estimation du port de la ceinture à l'arrière des véhicules, sur base du comportement auto-rapporté

FIGURE 24 :

Port de la ceinture auto-rapporté comparé à la mesure de comportement correspondante (2003-2009) et aux objectifs des EGSR 2007 concernant le port de la ceinture

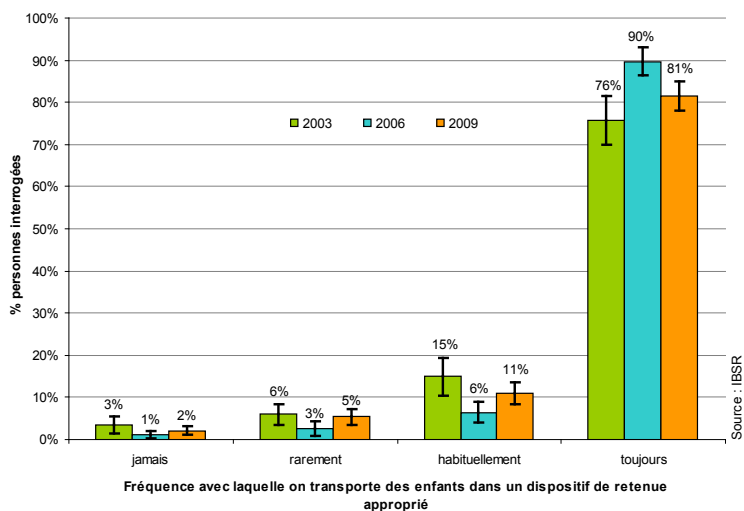


2.3.5. Estimation de la « sécurité » des enfants en voiture, sur la base du comportement auto-rapporté

FIGURE 25 :

Evolution de l'utilisation du système de retenue pour les enfants de moins de 1,35m (2003-2009)

Un des objectifs des Etats Généraux de 2002 était que, pour 2005, 95 % des enfants soient (correctement) protégés en voiture.



3. INDICATEURS EN MATIÈRE D'ATTITUDES

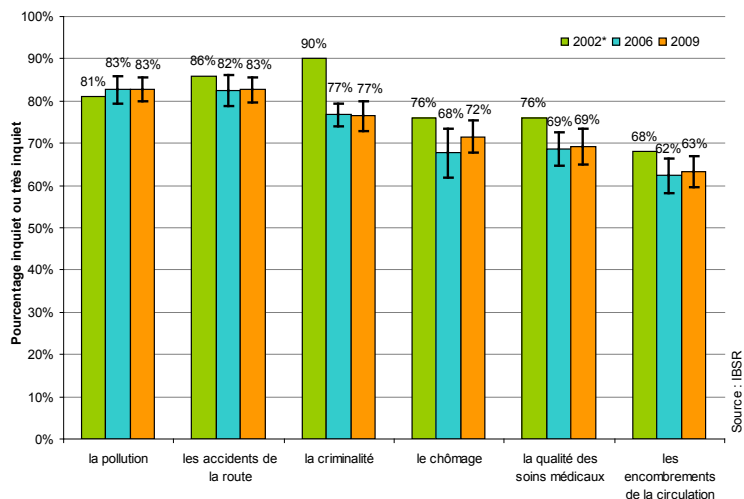
Les résultats repris dans ce chapitre proviennent des diverses éditions des mesures d'attitudes en matière de sécurité routière effectuées par l'IBSR (sauf indication contraire). Dans le cadre de ces mesures, un échantillon représentatif de 1500 conducteurs (interviewés à domicile) a, à chaque fois, été constitué.

3.1. Perception des accidents de la circulation

3.1.1. Préoccupation envers les accidents de la circulation

FIGURE 26 :

Préoccupation des conducteurs belges pour différents problèmes de société : évolution 2002-2009



* Résultats belges issus du projet SARTRE3

3.1.2. Evolution de la perception des causes des accidents de la circulation

FIGURE 27 :

Estimation subjective de l'importance des causes des accidents de la circulation : évolution du top 5 depuis 2002

	2002*	2006	2009
1.	Conduire sous influence de l'alcool	Conduire sous influence de l'alcool	Rouler trop vite
2.	Rouler trop vite	Rouler trop vite	Conduire sous influence de l'alcool
3.	Suivre de trop près le véhicule qui précède	Suivre de trop près le véhicule qui précède	Inattention
4.	Conduire en état de fatigue	Conduire en état de fatigue	Suivre de trop près le véhicule qui précède
5.	Prendre des drogues et conduire	Prendre des drogues et conduire	Style de conduite agressif

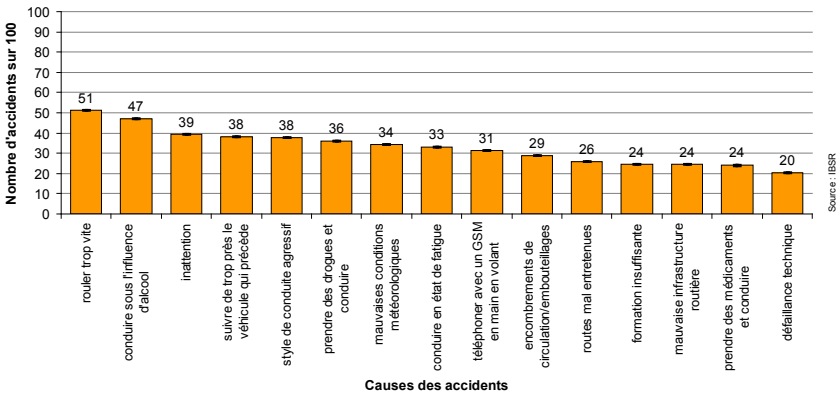
* Résultats belges issus du projet SARTRE3

Source : IBSR

3.1.3. Estimation subjective du nombre d'accidents dus à différents facteurs

FIGURE 28 :

Estimation subjective du nombre d'accidents (sur 100 accidents) selon la cause : classement de 2009

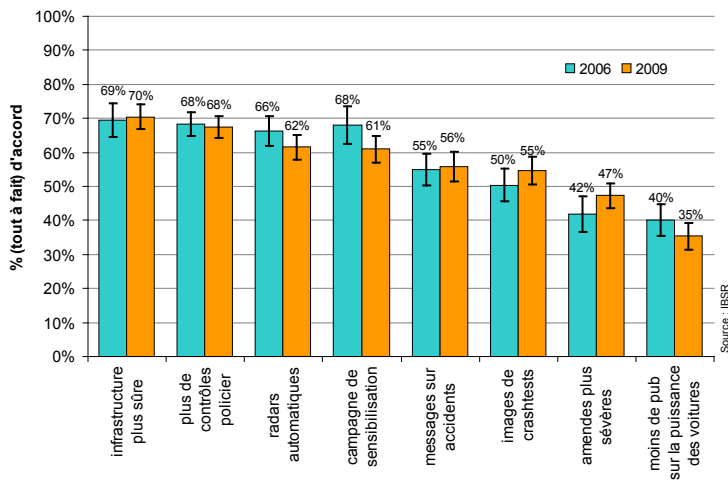


3.2. Attitudes à l'égard des mesures de sécurité routière

3.2.1. Impact subjectif des mesures de sécurité routière

FIGURE 29 :

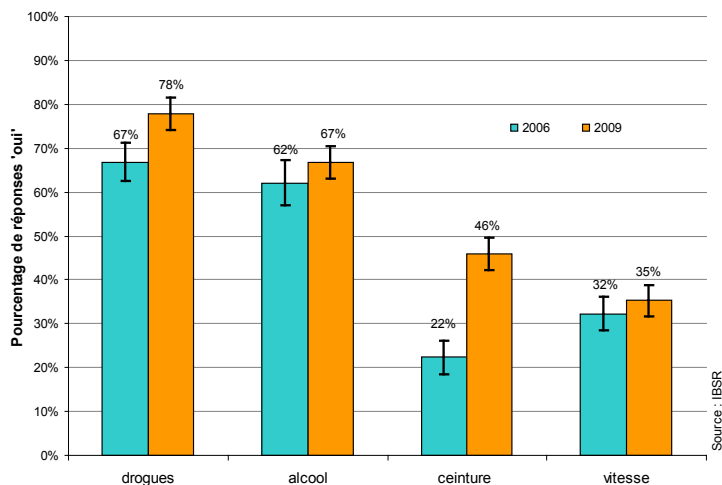
Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec le fait que les éléments suivants vous aident à rouler moins vite ? Pourcentage de réponses « d'accord » et « tout à fait d'accord ».



3.2.2. Perception de la sévérité de la réglementation pour différentes infractions

FIGURE 30 :

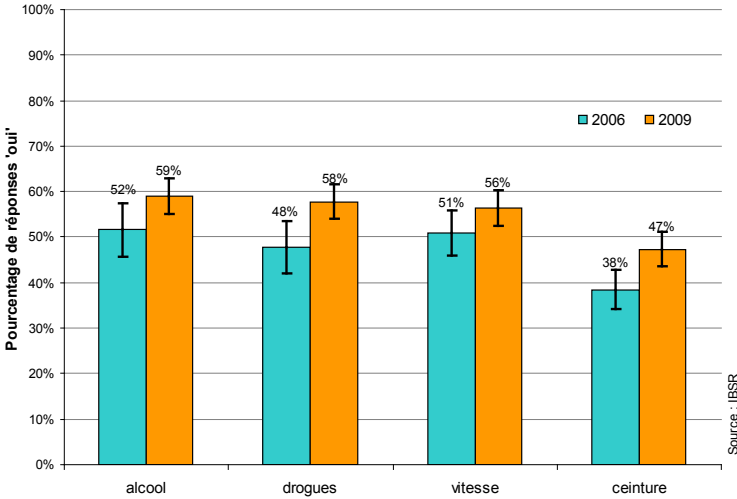
Des règles sont fixées pour les différents thèmes de sécurité routière suivants. Pour quels thèmes les règles devraient-elles être plus sévères ?



3.2.3. Perception de la mesure dans laquelle les diverses infractions font l'objet de poursuites

FIGURE 31 :

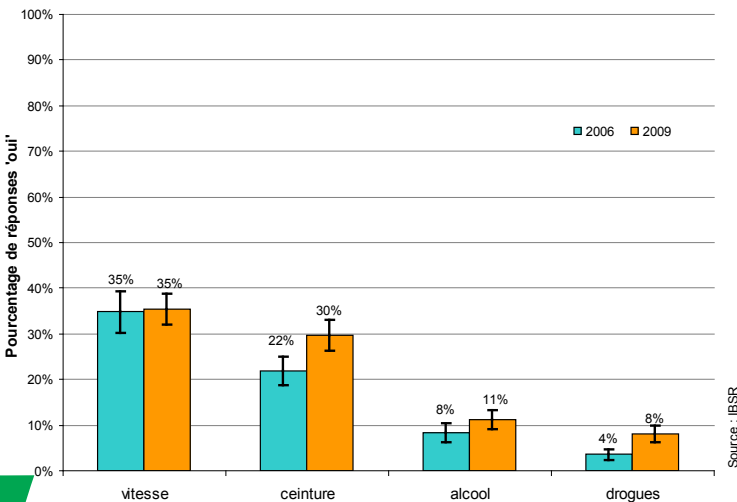
Des règles sont fixées pour les différents thèmes de sécurité routière suivants. Pour quels thèmes les règles ne sont-elles pas suffisamment respectées ?



3.2.4. Perception de la gravité des sanctions pour différentes infractions

FIGURE 32 :

Des règles sont fixées pour les différents thèmes de sécurité routière suivants. Pour quels thèmes trouvez-vous les sanctions trop graves ?



3.3. Comportement auto-rapporté

3.3.1. Comportement auto-rapporté de conduite sous influence d'alcool

Objectif des Etats Généraux de 2002 : à aucun moment de la journée, le nombre de conducteurs dépassant le taux d'alcoolémie légal ne peut être supérieur à 3%. Les mesures de comportement montrent que ce n'est pas le cas. En 2006, 12% des conducteurs ont signalé qu'ils avaient conduit sous influence au cours du mois précédent. En 2009, 13% :

TABEAU 11 :

Conduite sous influence d'alcool au cours du mois précédent (auto-rapporté)

Au cours des 30 derniers jours, combien de jours avez-vous conduit avec un taux d'alcoolémie supérieur à la limite légale ?	2006	2009
Aucun jour	87,77%	86,80%
1 à 5 jours	10,78%	12,44%
6 à 10 jours	1,23%	0,65%
11 jours ou plus	0,23%	0,11%

Source : IBSR

3.3.2. Comportement auto-rapporté de conduite sous influence de drogues

TABEAU 12 :

Conduite sous influence de drogues au cours du mois précédent (auto-rapporté)

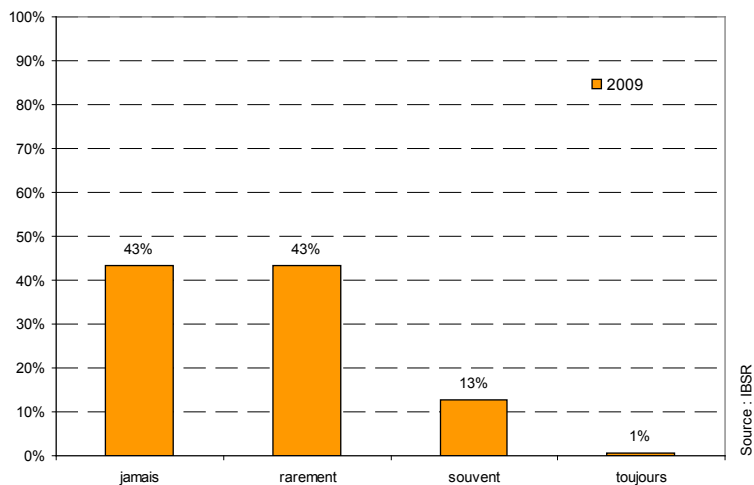
Au cours des 30 derniers jours, combien de jours avez-vous conduit sous l'influence de drogues ?	2006	2009
Aucun jour	99,25%	99,24%
1 à 5 jours	0,28%	0,34%
6 à 10 jours	0,27%	0,10%
11 jours ou plus	0,20%	0,32%

Source : IBSR

3.3.3. Respect auto-rapporté des limitations de vitesse

FIGURE 33 :

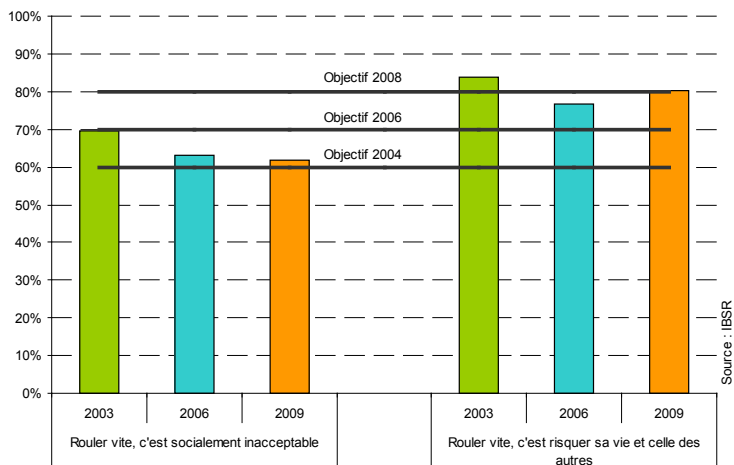
A quelle fréquence roulez-vous à plus de 70 km/h en zone urbaine (lors d'un trajet habituel en voiture) ?



3.4. Attitudes à l'égard d'une vitesse excessive et inappropriée

FIGURE 34 :

Attitudes à l'égard de la conduite à grande vitesse comparées aux objectifs des EGSR 2002 et 2007



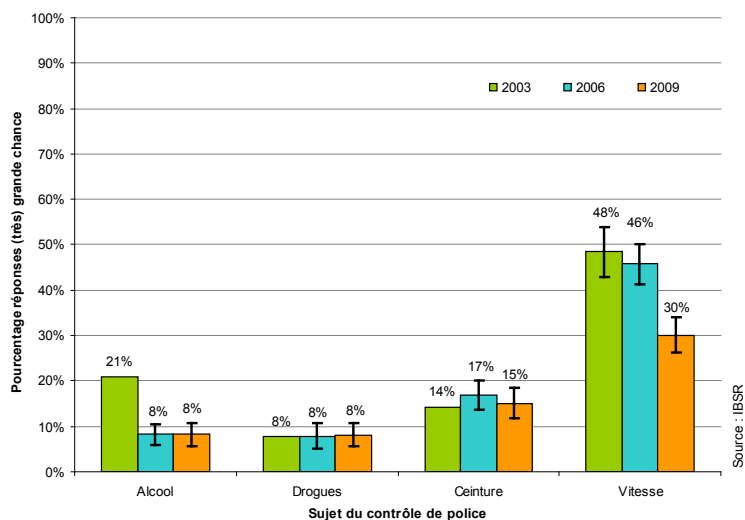
4. INDICATEURS CONCERNANT LES MESURES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

4.1. Risque de se faire prendre et risque d'être sanctionné

4.1.1. Evolution du risque subjectif de se faire prendre

FIGURE 35 :

Evolution du risque subjectif de se faire prendre : 2003, 2006 et 2009

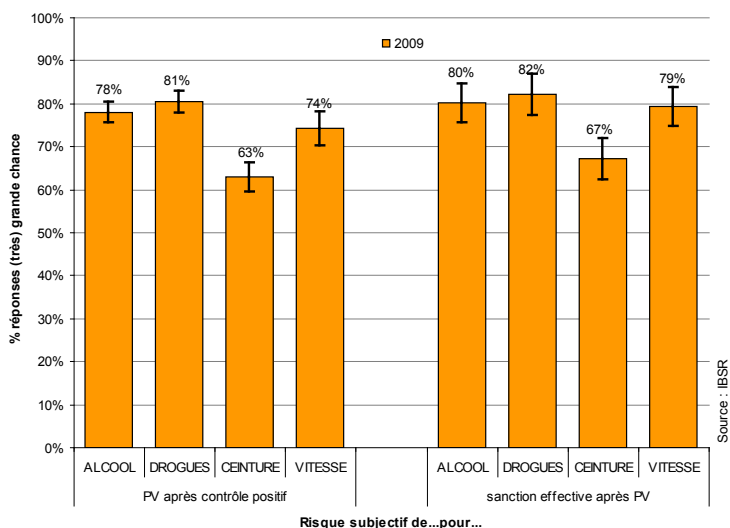


L'objectif des Etats Généraux de la Sécurité Routière de 2007 concernant le risque de se faire prendre par la police (tant pour drogues que pour alcool) était qu'au minimum 90% des conducteurs belges trouvent que le risque de se faire prendre est très élevé. Nous devons conclure que le risque subjectif de se faire prendre est en 2009, comme en 2003 et 2006, bien en deçà de l'objectif poursuivi.

4.1.2. Risque subjectif d'être sanctionné

FIGURE 36 :

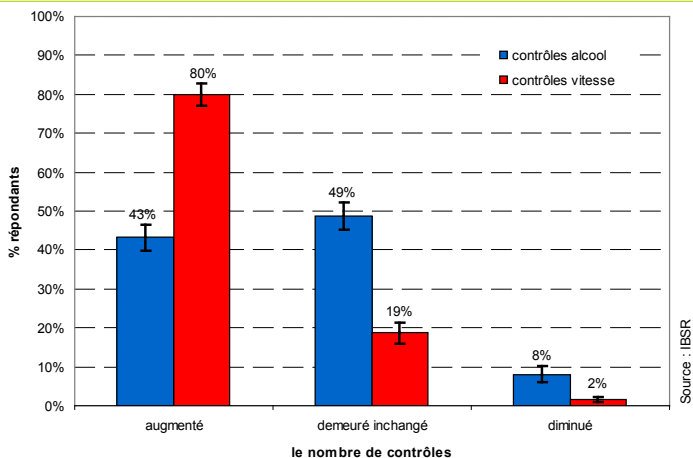
Risque subjectif d'être sanctionné (2009)



4.1.3. Perception de l'évolution du nombre de contrôles de vitesse et d'alcoolémie

FIGURE 37 :

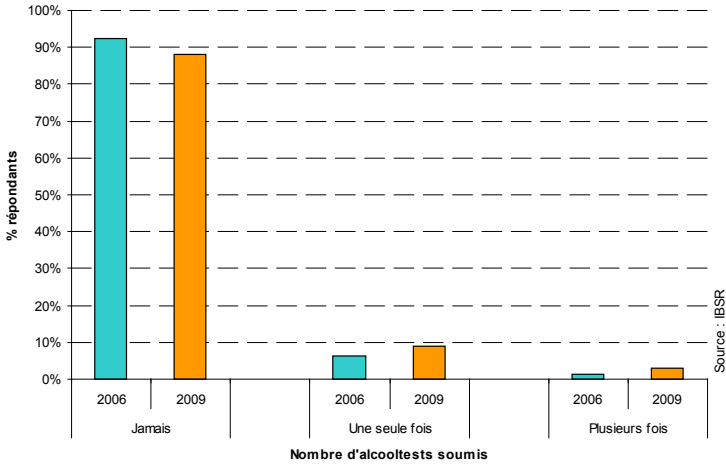
Perception de l'évolution du nombre de contrôles de vitesse et de tests de l'haleine menés par la police l'année précédente (2009 versus l'année précédente)



4.1.4. Evolution du nombre de tests d'alcoolémie auto-rapportés

FIGURE 38 :

Nombre auto-rapporté de tests de l'haleine subis au cours des 12 mois passés : évolution 2006-2009



Pour répondre à l'objectif des EGSR de 2007 visant à tester 1 conducteur sur 3 (2 100 000 tests), le pourcentage de réponses-« jamais » devrait être inférieur à 66%.

4.2. Nombre d'infractions routières constatées par les polices locale et fédérale

TABLEAU 13 :

Nombre d'infractions constatées – Général

	2009	2010
Semestre 1	2 066 919	2 299 649
Semestre 2	1 992 842	
Total	4 059 761	2 299 649

Source : Police fédérale - CGO/CGOP/B

TABLEAU 14 :

Nombre et type d'infractions constatées

	2009			2010	
	Semestre 1	Semestre 2	Total	Semestre 1	Total
Alcool	26 169	26 951	53 120	27 996	27 996
Drogues	1 444	1 127	2 571	1 103	1 103
Ceinture / Siège d'enfant	57 431	58 556	115 987	70 116	70 116
GSM	61 340	57 238	118 578	66 726	66 726
Casque	1 809	2 011	3 820	1 538	1 538
Parking	368 508	336 926	705 434	400 412	400 412
Feu rouge	34 092	38 333	72 425	45 306	45 306
Vitesse	1 273 014	1 232 998	2 506 012	1 407 265	1 407 265

Source : Police fédérale - CGO/CGOP/B

IBSR Institut Belge pour
la Sécurité Routière

