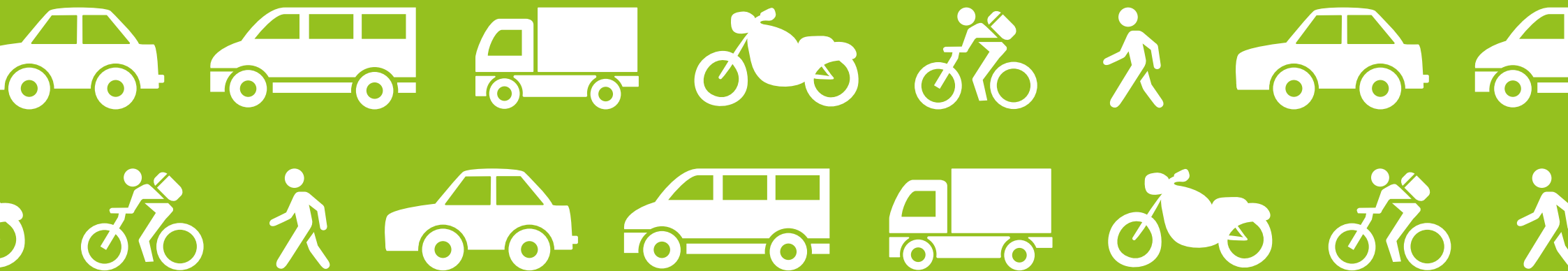


INDICATEURS CLÉS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2015



AVANT-PROPOS



Chaque jour, en moyenne, deux personnes perdent la vie dans un accident sur les routes belges. A ce chiffre s'ajoutent 10 personnes sévèrement blessées et plus de 100 légèrement blessées. Près de 1000 accidents avec dommage matériel ont aussi lieu quotidiennement. Même si déterminer les causes d'un accident en particulier n'est pas toujours facile, il apparaît que de nombreux facteurs ont un impact sur la sécurité des déplacements et, en conséquence, sur le nombre total d'accidents de la route. Parmi ces facteurs, citons les habitudes de mobilité, l'aptitude à la conduite, le comportement routier, ou encore l'état des véhicules et de l'infrastructure.

Étant donné le grand nombre d'éléments influençant la sécurité routière, il n'est pas toujours facile d'avoir une vue d'ensemble du domaine. Cette brochure vise à faire un pas dans cette direction en compilant différentes informations, non seule-

ment sur les accidents de la route, mais également sur une série de facteurs connexes liés au risque d'accident. La plupart des éléments ont déjà été publiés ailleurs, dans différents rapports de l'IBSR ou d'autres organismes. La valeur ajoutée de cette brochure est de les regrouper en un document pouvant servir de vade-mecum utile pour les personnes intéressées par la sécurité routière.

Le style de la brochure se veut volontairement synthétique. Nous avons sélectionné quelques thèmes importants liés à la sécurité routière. Pour chaque thème ne sont repris que de quelques indicateurs principaux et un minimum de commentaire. Le lecteur intéressé trouvera en fin de brochure les sources utilisées ainsi que les références de documents permettant d'approfondir certains thèmes.

Les thèmes sont abordés dans l'ordre suivant :

Thème 1 : Accidents et victimes

Thème 2 : Mobilité et exposition au risque

Thème 3 : Aptitude à la conduite

Thème 4 : Comportement des usagers

Thème 5 : Infrastructure

Thème 6 : Politique criminelle

L'IBSR vous souhaite une bonne lecture de cette brochure !

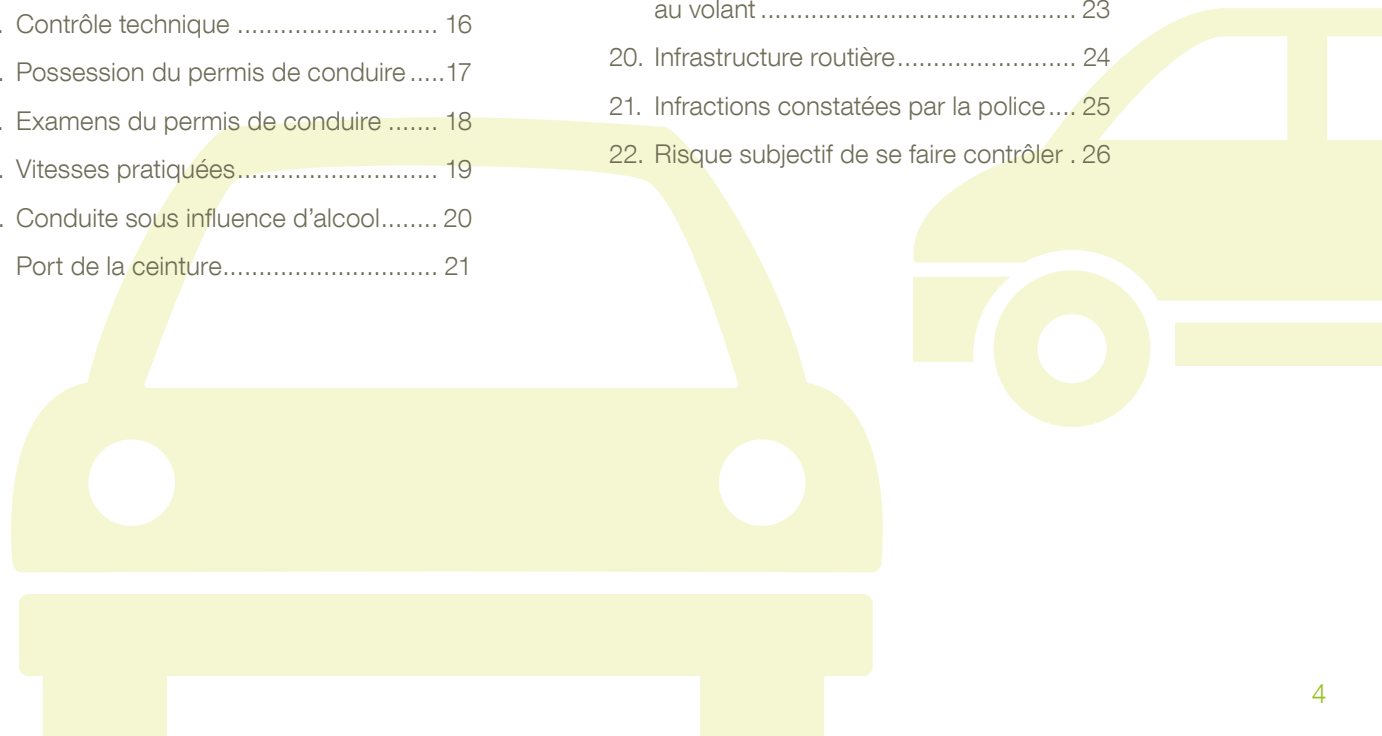
TABLE DES MATIÈRES



1. Tués dans la circulation	5
2. Blessés dans la circulation.....	6
3. Types de blessures	7
4. Gravité des accidents	8
5. Âge et sexe des victimes.....	9
6. Mode de déplacement des victimes ...	10
7. Accidents matériels	11
8. Importance du trafic motorisé	12
9. Importance du trafic non-motorisé.....	13

10. Âge et sexe des automobilistes.....	14
11. Parc de véhicules.....	15
12. Contrôle technique	16
13. Possession du permis de conduire	17
14. Examens du permis de conduire	18
15. Vitesses pratiquées.....	19
16. Conduite sous influence d'alcool.....	20
17. Port de la ceinture.....	21

18. Dispositifs de retenue pour enfants	22
19. Utilisation du GSM sans kit main libre au volant	23
20. Infrastructure routière.....	24
21. Infractions constatées par la police....	25
22. Risque subjectif de se faire contrôler .	26



1

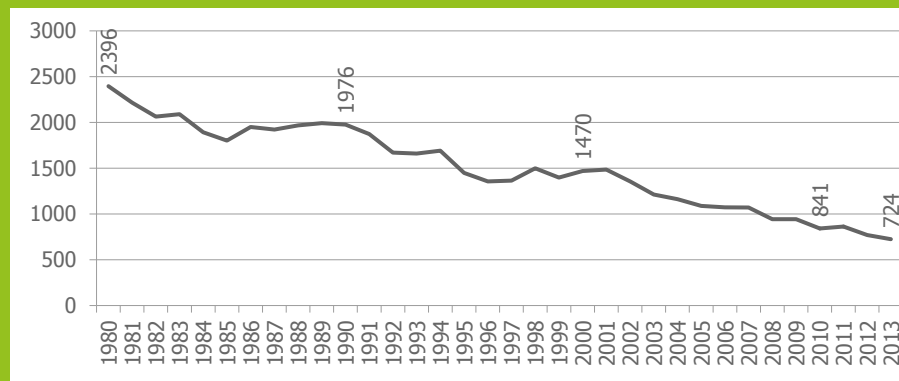
Tués dans la circulation

En Belgique, est considéré comme « tué sur la route » toute personne décédée sur le lieu-même de l'accident ou ayant succombé à ses blessures dans les 30 jours suivant l'accident. Les tués sur place sont comptabilisés par la police qui est chargée de remplir un formulaire d'analyse des accidents de la circulation (FAC) et un procès-verbal (PV) lors de chaque accident ayant entraîné des lésions corporelles. Les personnes décédant dans les 30 jours suivants sont comptabilisées par les parquets. L'ensemble des informations est centralisé par le SPF Économie DG Statistique qui calcule le nombre total de personnes victimes de la route (appelées les « décédés 30 jours »). La définition de décédé 30 jours est maintenant un standard européen, ce qui permet de comparer l'accidentalité de différents pays. Malgré l'augmentation constante du trafic sur les routes belges, le nombre de décédés 30 jours est à la baisse depuis les années 70.



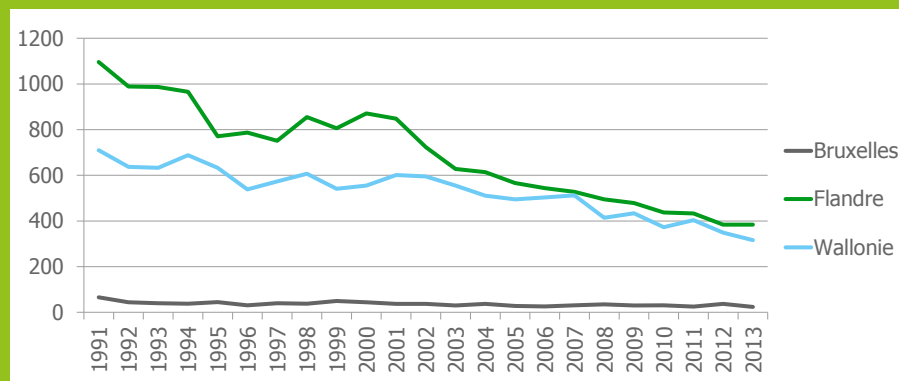
1.1

Évolution du nombre de décédés 30 jours



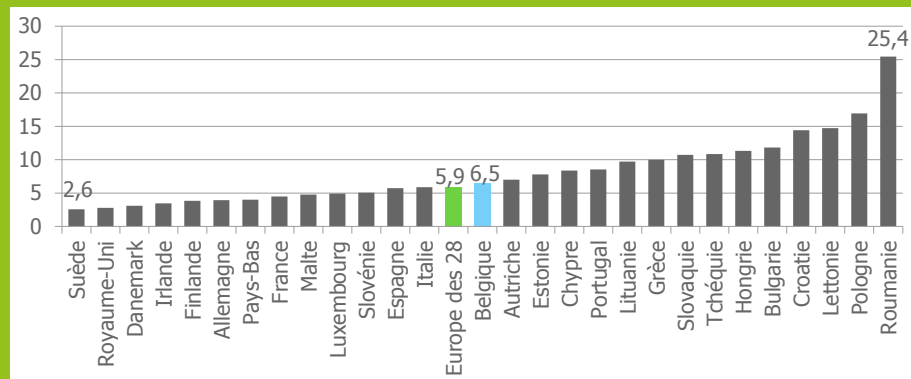
1.2

Évolution du nombre de décédés 30 jours par région



1.3

Décédés 30 jours par milliards de voyageurs-kilomètres en europe en 2012



2 Blessés dans la circulation

Une politique de sécurité routière efficace doit aussi veiller à faire diminuer le nombre de blessés sur les routes. Ce nombre n'est cependant pas connu précisément. Il fait en effet l'objet d'un sous-enregistrement dû principalement au fait que les policiers ne sont pas toujours appelés sur les lieux des accidents corporels comme ils devraient normalement l'être. Les statistiques officielles sous-estiment davantage le nombre d'usagers faibles blessés (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes) que le nombre de blessés parmi les conducteurs et les passagers de voitures.

L'IBSR n'utilise plus l'ancienne notion de blessé grave, défini comme une victime de la circulation séjournant au moins 24 heures dans un hôpital, car elle pose des problèmes de fiabilité. Il est en effet difficile pour un policier, dépourvu de formation médicale, d'estimer sur le lieu même de l'accident la gravité des blessures et la probable durée d'hospitalisation des victimes. Désormais, l'ISBR identifie les personnes sévèrement blessées sur base de l'échelle médicale AIS. Toutes les victimes dont la blessure la plus grave est associée à un score de 3 ou plus (MAIS 3+) sont considérées comme sévèrement blessées. Il s'agit souvent de blessures aux séquelles de longue durée, dont une part importante des victimes ne se rétablit jamais complètement.



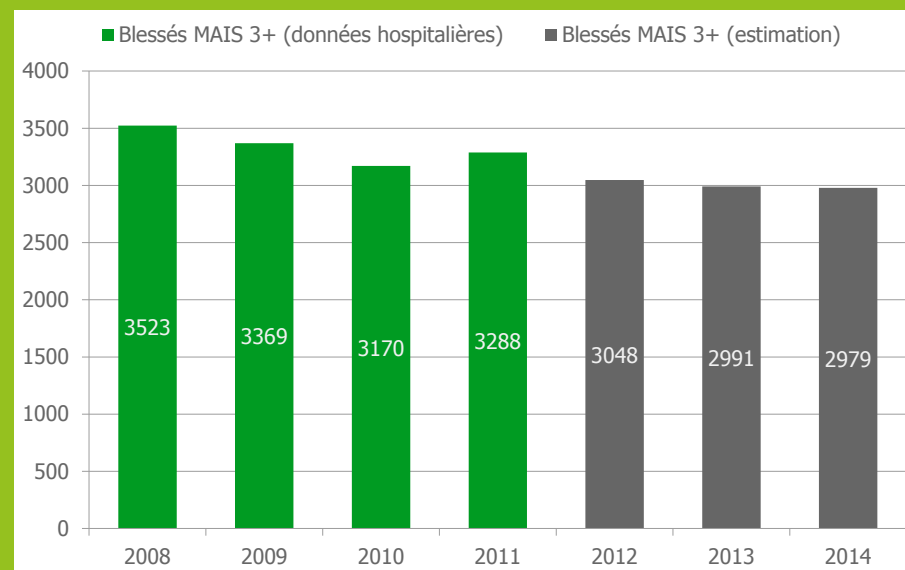
2.1

Évolution du nombre d'accidents corporels et de blessés dans la circulation



2.2

Évolution du nombre de blessés MAIS 3+



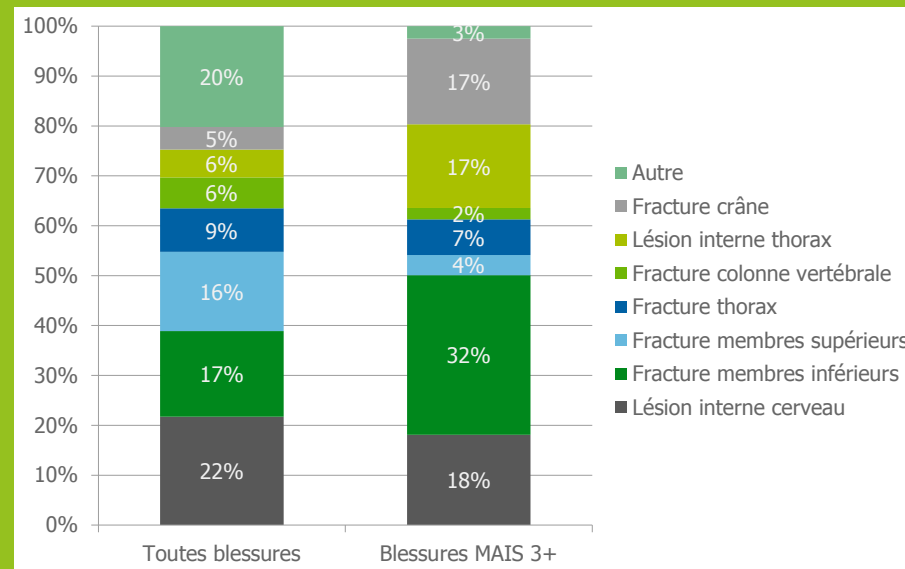
3 Types de blessures

Parmi toutes les blessures enregistrées chez les victimes de la route hospitalisées, plus de 50 % sont constituées par des fractures des membres inférieurs ou supérieurs, ou des lésions internes du cerveau. Les 7 types de blessure les plus courants se retrouvent en outre dans le top 10 des types de blessure de chaque catégorie d'usager de la route et de chaque tranche d'âge. Les fractures du crâne sont les blessures ayant proportionnellement le plus souvent des conséquences graves : 86% des fractures du crâne sont de gravité MAIS 3+.



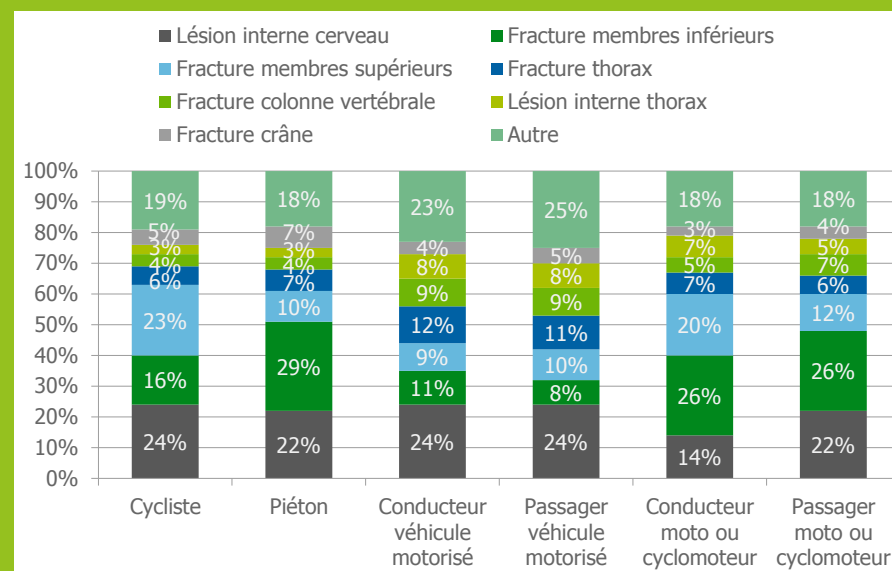
3.1

Types de blessure des victimes de la route hospitalisées (2004-2011)



3.2

Types de blessure des victimes de la route hospitalisées en fonction du type d'usager (2004-2011)



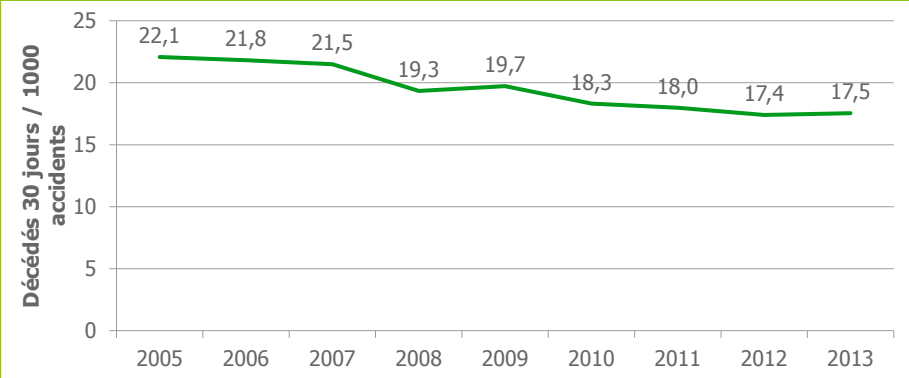
4 Gravité des accidents

La gravité des accidents se définit comme le nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents corporels enregistrés. Comme le nombre de tués, cet indicateur présente également une tendance à la baisse depuis les années 70. On note de grandes disparités géographiques : la gravité des accidents en Wallonie est environ deux fois plus élevée qu'en Flandre. La région de Bruxelles-Capitale présente la gravité la plus basse. Les accidents n'impliquant qu'un seul usager de la route présentent une gravité plus importante que les autres types d'accidents, sans doute parce que la vitesse joue un rôle majeur dans ce type d'accident. Le type de véhicule est également important : plus un véhicule est massif plus il infligera de dégâts à un opposant lors d'une collision.



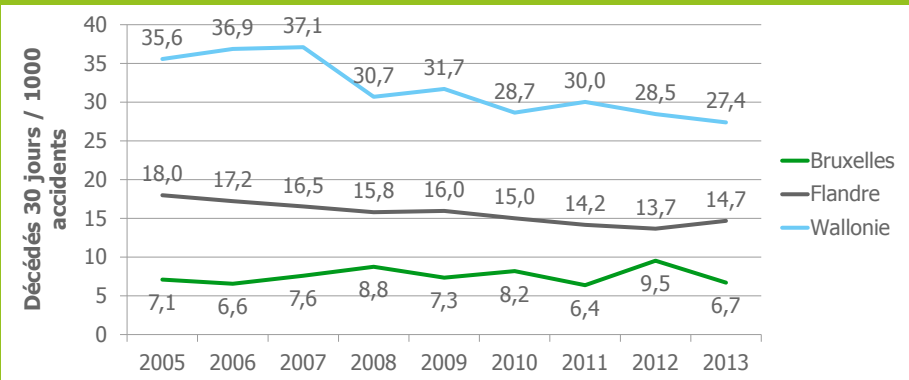
4.1

Évolution de la gravité des accidents en belgique



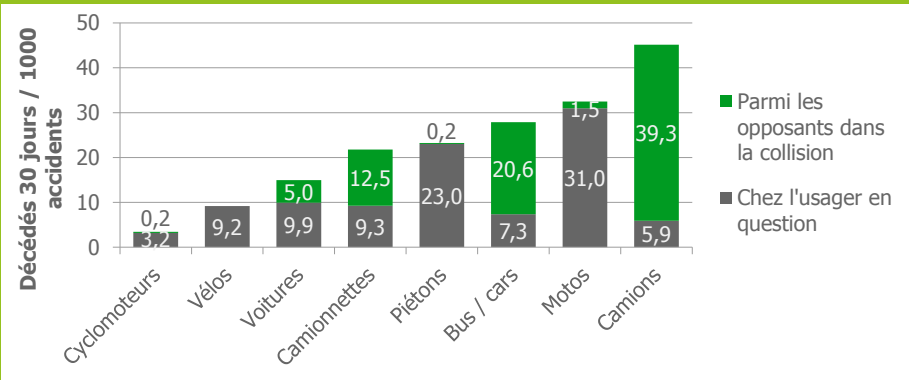
4.2

Évolution de la gravité des accidents par région



4.3

Gravité des accidents selon le type d'usager impliqué (2013)

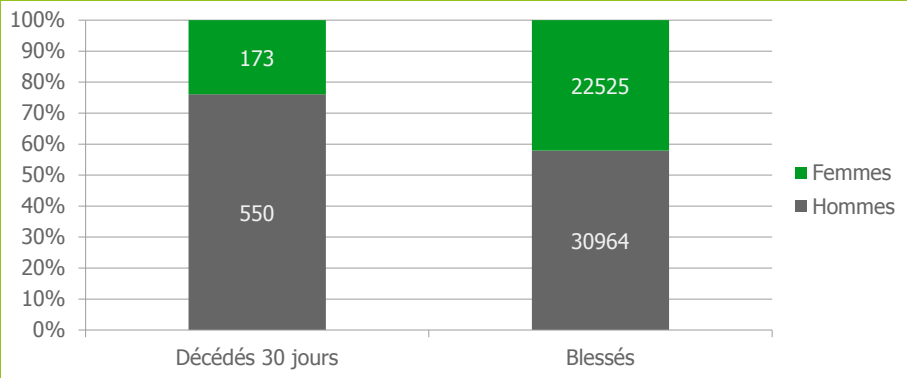


5 Âge et sexe des victimes

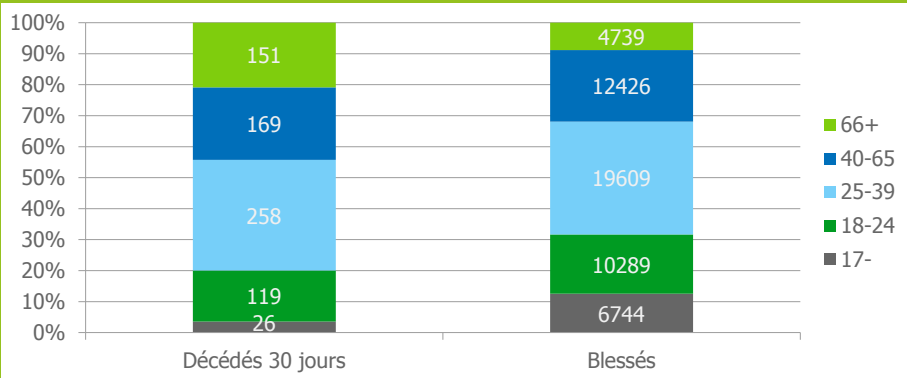
Hommes et femmes et jeunes et moins jeunes ne participent pas de la même façon au trafic. Certains se déplacent plus que d'autres et certains adoptent un comportement moins prudent que d'autres. Ces deux éléments, l'exposition au risque et le risque d'accident en tant que tel, expliquent les disparités qui peuvent s'observer entre groupes d'âge et entre sexes dans les statistiques d'accident. Les victimes de la route sont ainsi majoritairement de sexe masculin. Les jeunes de 15 à 30 ans présentent eux un risque d'être blessé ou tué nettement supérieur à celui des autres catégories d'âge, ce qui se traduit par un nombre conséquent de victimes. La différence de risque entre les jeunes et les autres groupes d'âge diminue cependant depuis une dizaine d'années.



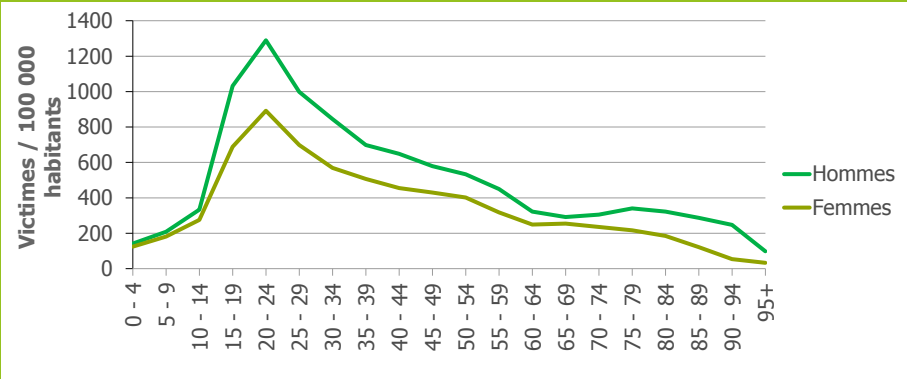
5.1 Répartition des tués et des blessés suivant le genre (2013)



5.2 Répartition des tués et des blessés suivant l'âge (2013)



5.3 Nombre de victimes par 100 000 habitants selon la tranche d'âge et le sexe (2013)



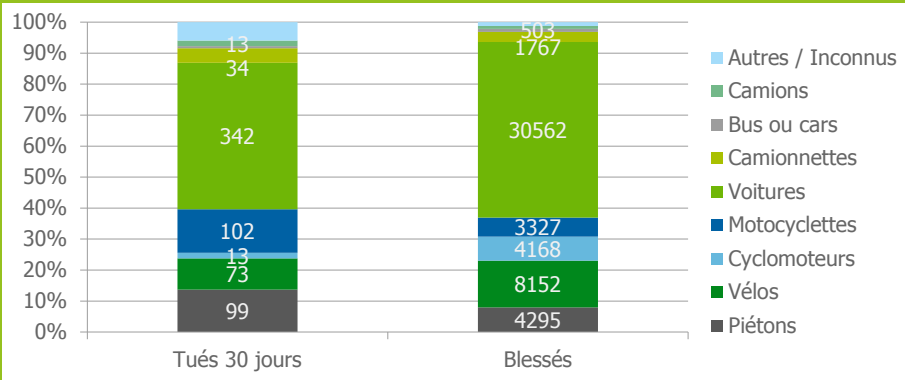
6 Mode de déplacement des victimes

Le moyen de transport utilisé influence la probabilité d'être victime de la route. Les automobilistes sont les victimes les plus fréquentes en nombre absolu mais cela est dû à la prédominance de la voiture sur nos routes. Dans le graphique 6.2, les valeurs sont standardisées arbitrairement à 100 pour l'année 2005. Les valeurs des autres années représentent donc le pourcentage d'évolution par rapport à 2005. Étant donné que, lors des accidents de bus/car, de camionnette ou de poids lourd, ce sont fréquemment les usagers antagonistes qui sont blessés ou tués, c'est l'évolution de l'ensemble des victimes comptabilisées dans ces accidents qui est reprise dans le graphique.

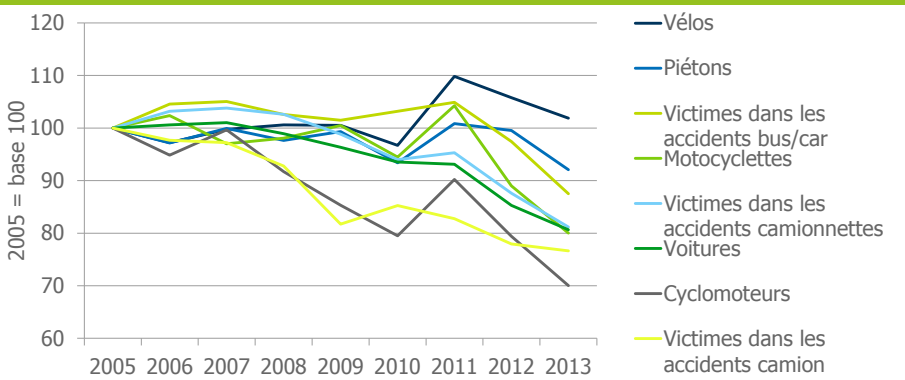
L'analyse en termes de risque relatif donne une autre information. Le risque d'être tué ou grièvement blessé d'une catégorie d'usager est calculé en divisant le nombre d'usagers décédés ou sévèrement blessés (MAIS3+) de la catégorie considérée par sa part dans les kilomètres parcourus sur nos routes. Le résultat est ensuite relativisé pour le comparer au risque de l'automobiliste moyen, fixé arbitrairement à 1. Cela signifie par exemple que le risque d'être victime de la route pour un piéton de 6 à 14 ans est 10,5 fois supérieur au risque d'un automobiliste moyen effectuant un déplacement d'une même longueur.



6.1 Répartition des victimes de la route en fonction du mode de déplacement (2013)



6.2 Évolution du nombre de victimes selon le mode de déplacement



6.3 Risque relatif d'être tué ou sévèrement blessé (mais 3+) en fonction du mode de déplacement et de l'âge

Âge	Catégorie d'usager						Tous les usagers
	Piéton	Cycliste	Cyclos – Motos	Conducteur voiture	Passager voiture	Passager bus & tram	
6-14	10,5	18,9			0,3	0,03	1,6
15-17	7,7	10,5			1,4	-	4,1
18-24	4,9	8	72,6	4,3	2,5	-	4,6
25-44	4,7	12,5	55,8	0,8	0,9	0,3	1,7
45-64	6,2	21,6	41,5	0,7	0,5	1,3	2,1
64-74	12	92,6		1,1	1,3	1	4,4
75+	27,5	122,9		3,4	3,1	7,1	10,9
Tous les âges	8,1	23	57	1	1	0,6	2,5

7

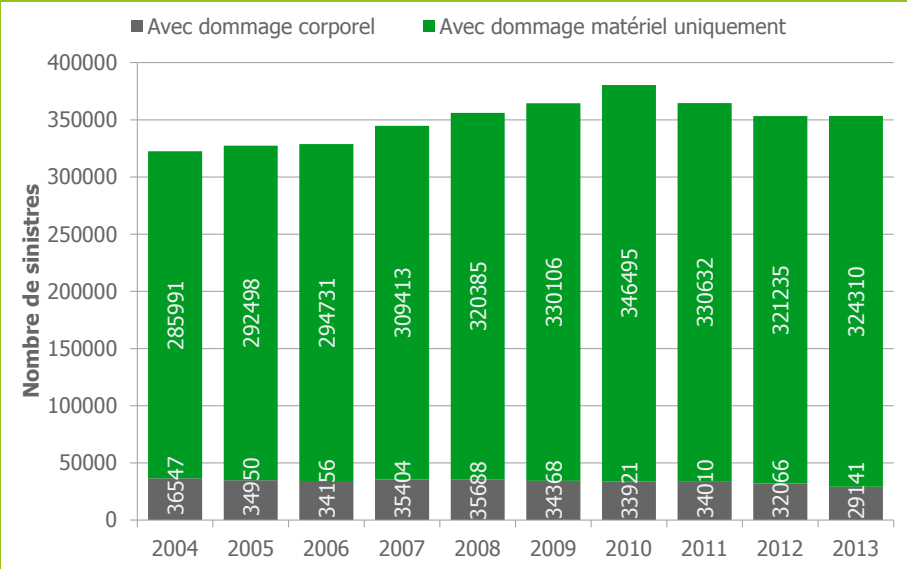
Accidents matériels

La majorité des accidents survenant sur les routes belges n'entraînent heureusement pas de dommages corporels. Le nombre d'accidents strictement matériels ne peut pas être estimé sur base des PV établis par la police, car celle-ci n'est pas systématiquement appelée lors d'un accident matériel. Les données des assurances, elles, le permettent. En comparant le nombre de personnes assurées en responsabilité civile « tourisme et affaires » reconnues en tort ou partiellement en tort dans un sinistre avec le nombre total de véhicules assurés de cette façon, on définit une fréquence des sinistres. La fréquence des sinistres est donc le pourcentage de véhicules (assurés) ayant causé un accident au cours de l'année considérée. En multipliant cette fréquence par le nombre total de voitures en circulation, on obtient une estimation du nombre total d'accidents liés aux véhicules assurés en RC « tourisme et affaire ». Les accidents matériels constituent un peu plus de 90% des sinistres enregistrés.

Pour connaître le nombre total d'accidents matériels, il faudrait ajouter les sinistres des véhicules assurés autrement (par exemple les motos et les véhicules utilitaires), assurés à l'étranger, ou non assurés (par exemple les vélos), mais ces données ne sont pas facilement ou pas du tout disponibles. Les accidents impliquant un seul véhicule où celui-ci n'est pas assuré en omnium et ceux où les personnes impliquées s'arrangent à l'amiable sans passer par leur assurance ne sont pas non plus comptabilisés dans les statistiques des assurances.

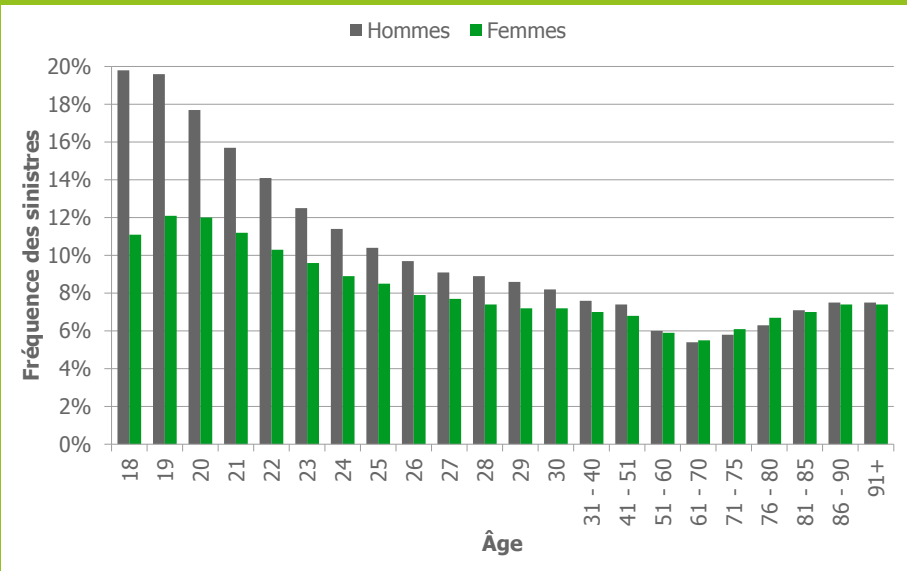
7.1

Évolution du nombre de sinistres des véhicules assurés en rc tourisme et affaires



7.2

Fréquence des sinistres des véhicules assurés en rc tourisme et affaires en fonction de l'âge et du genre de l'assuré (2013)



8

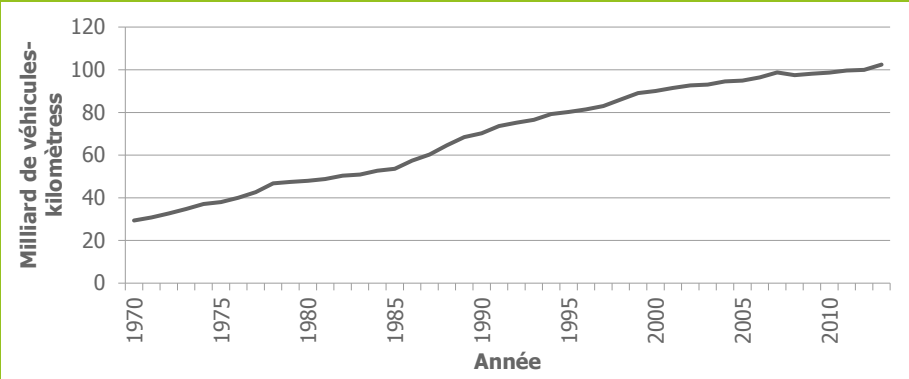
Importance du trafic motorisé

La quantité de trafic influence directement le nombre d'accidents survenant dans un pays. Il est donc important de prendre en compte cet élément pour estimer le risque d'accident. Le nombre de véhicules-kilomètres représente la distance totale parcourue par les véhicules motorisés. Cet indicateur est fréquemment utilisé pour relativiser les chiffres d'accidents de la route et pour comparer les risques de plusieurs entités géographiques distinctes. Les voyageurs-kilomètres constituent un indicateur similaire, obtenu en multipliant les véhicules-kilomètres par le nombre d'occupants des véhicules. Il constitue une mesure de l'exposition au risque d'être une victime de la circulation.



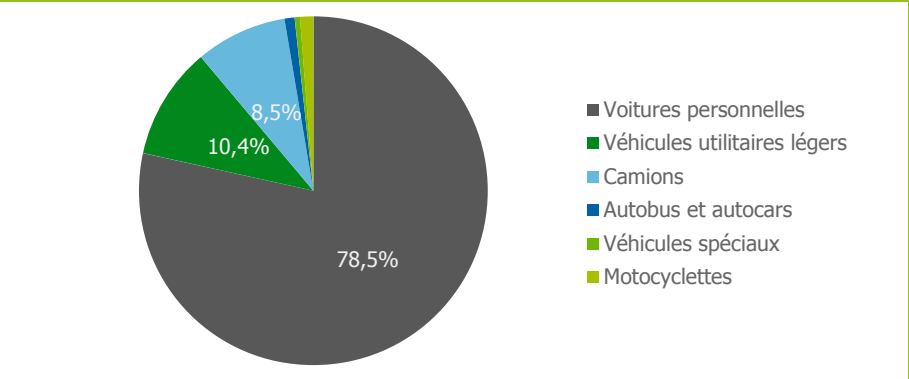
8.1

Évolution du nombre de véhicules-kilomètres en belgique



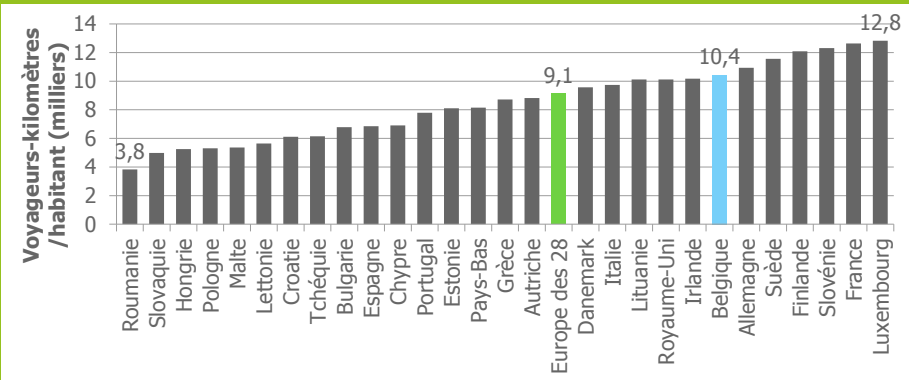
8.2

Répartition des véhicules-kilomètres entre les différents types de véhicules (2013)



8.3

Comparaison internationale du nombre de voyageurs-kilomètres en voiture par habitant (2012)



9

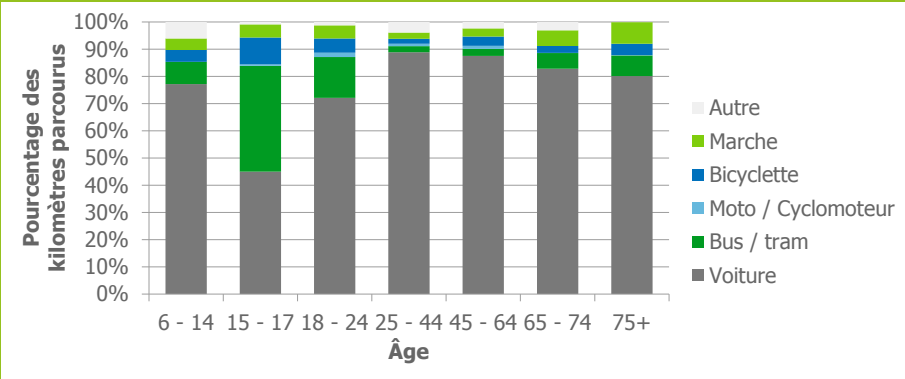
Importance du trafic non-motorisé

L'importance du trafic non-motorisé (cyclistes, piétons) n'est pas connue avec précision. Les engins de déplacement non-motorisés ne sont ni immatriculés, ni assurés, ce qui rend très difficile un suivi régulier de leur importance dans le trafic. Des estimations de l'importance du trafic piéton ou cycliste sont réalisées de façon ponctuelle, sur base de comptages ou d'enquêtes de mobilité, comme, par exemple, l'enquête Beldam dont des résultats sont repris à-côté. Il en ressort que la part représentée par la marche et le vélo est modeste car ces modes servent principalement à de petits déplacements. Il faut signaler que Beldam est une enquête portant sur les ménages belges. Les déplacements en Belgique de personnes ne résidant pas sur le territoire ne sont donc pas pris en compte.



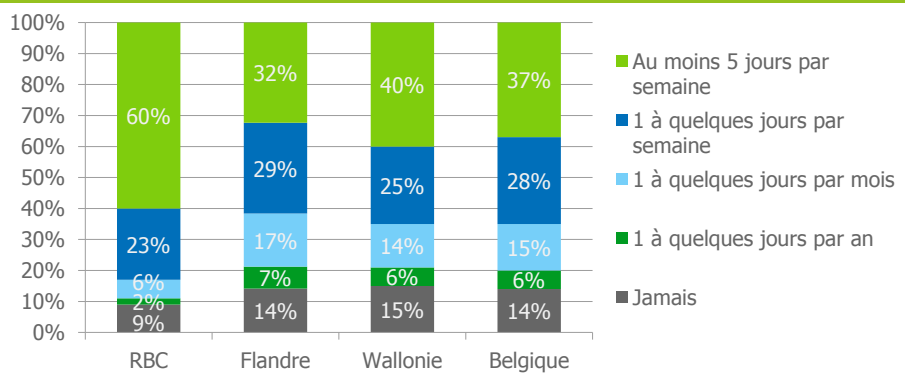
9.1

Part représentée par les différents moyens de transport (hors rail) en fonction de l'âge



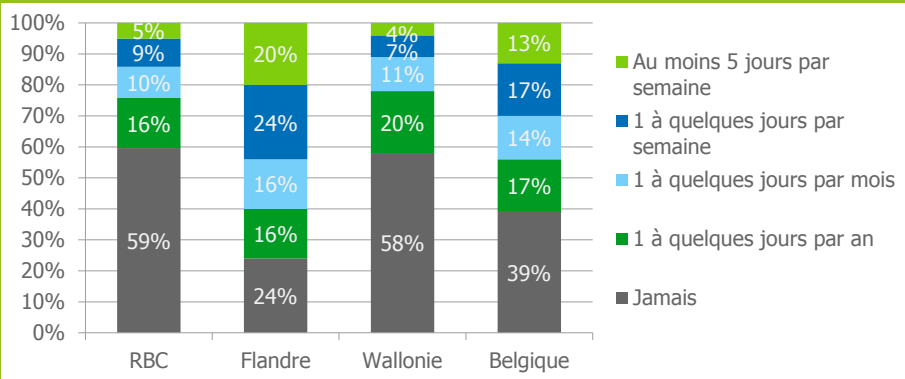
9.2

Usage déclaré de la marche à pied



9.3

Usage déclaré du vélo



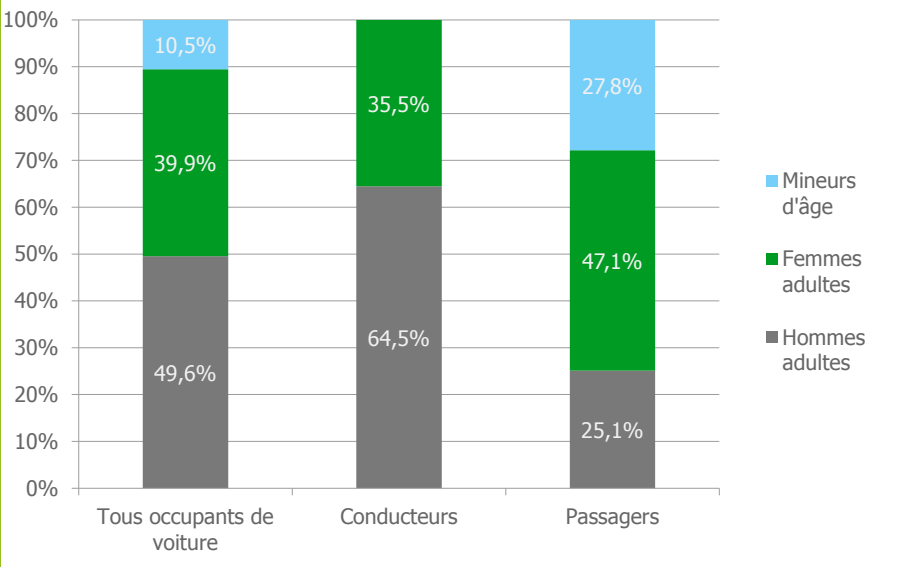
10

Âge et sexe des automobilistes

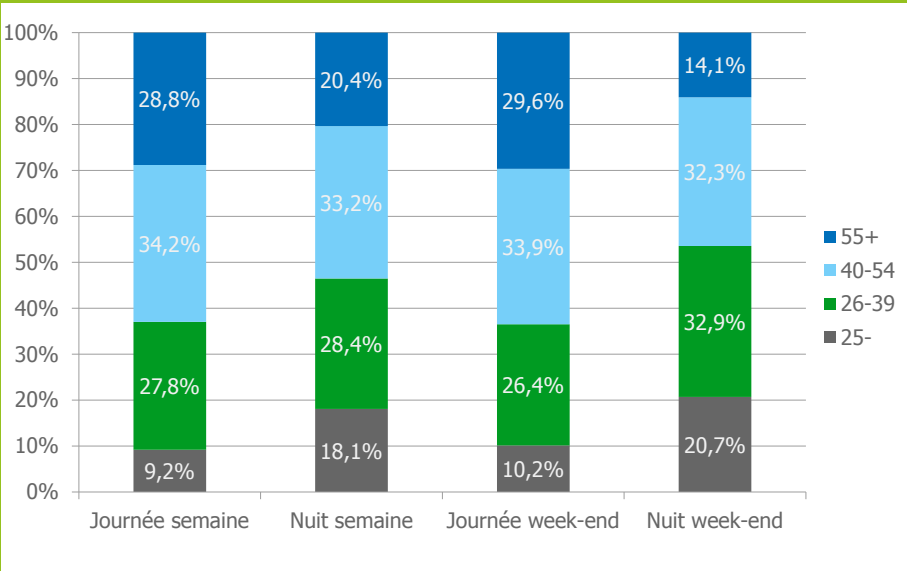
L'âge et le sexe de conducteurs présents sur les routes belges ne correspond pas à la composition de la population en général. On observe notamment une sous-représentation des femmes parmi les occupants de voiture, particulièrement parmi les conducteurs. Les différents groupes d'âges voient également leur proportion relative dans le trafic varier fortement en fonction du moment de la semaine, la part représentée par les jeunes étant plus conséquente la nuit (22h-6h) que la journée. Ces variations doivent être prises en compte pour comprendre les variations en termes de nombre d'accidents en fonction du genre et de l'âge.



10.1
Proportion d'hommes, de femmes et de mineurs d'âge parmi les occupants de voiture (2012)



10.2
Répartition des conducteurs de voiture par catégorie d'âge et période de la semaine (2012)



11

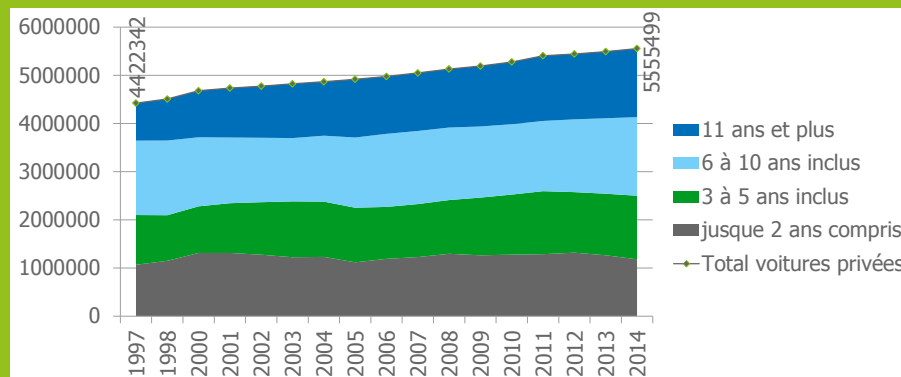
Parc de véhicules

Le nombre et le niveau de sureté des voitures circulant sur les routes influence logiquement la sécurité routière. Des voitures plus jeunes bénéficient plus souvent de technologies de sécurité active ou passive susceptibles d'éviter des accidents ou de réduire leur gravité, comme par exemple des alarmes de non port de la ceinture, des airbags latéraux ou un contrôle électronique de stabilité. Le nombre de voitures personnelles est en progression chaque année en Belgique (chiffres jusqu'à 2004 : au 1er janvier ; après 2004 : au 1er août). Même si la part des véhicules jeunes diminue légèrement depuis 2012, la Belgique est un des pays européens on l'on retrouve les véhicules les plus jeunes.



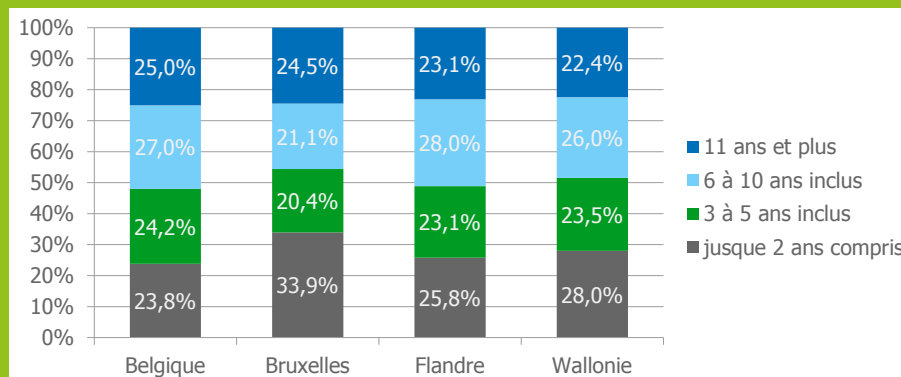
11.1

Évolution du nombre et de la répartition par âge des voitures personnelles



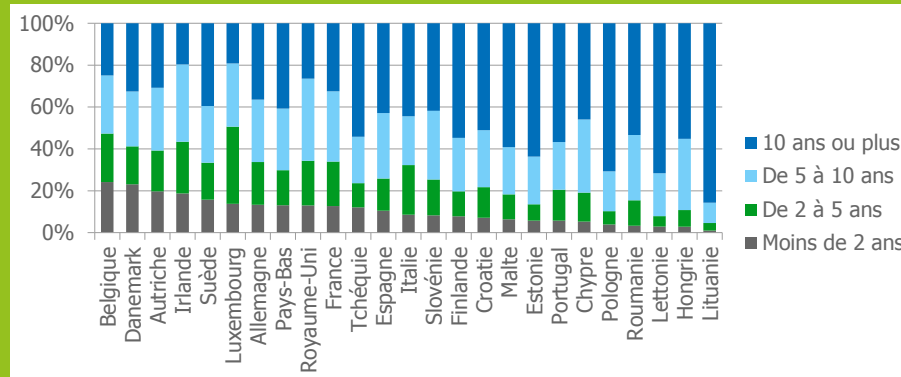
11.2

Répartition par âge des voitures personnelles par région (2011)



11.3

Comparaison internationale de la répartition des voitures particulières par âge (2012)



12

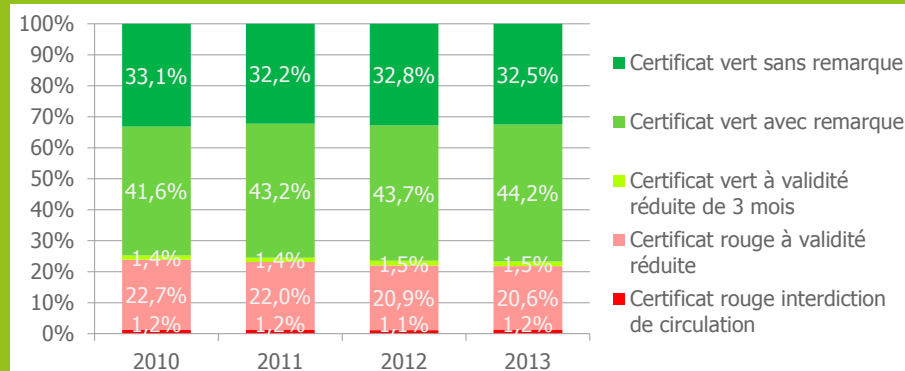
Contrôle technique

La qualité et la sécurité des voitures personnelles, des véhicules utilitaires et des bus circulant sur la voie publique sont vérifiées régulièrement lors du contrôle technique. Plus de 4.500.000 véhicules subissent chaque année ce contrôle dans une des entreprises membres du GOCA (Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire). Un véhicule reçoit un certificat de visite vert lorsqu'il ne présente aucun défaut technique de nature à mettre en danger le conducteur et les autres usagers de la route. Dans le cas contraire, un certificat rouge est délivré, laissant tout de même la possibilité aux propriétaires de repasser leur véhicule au contrôle après réparation des déficiences.



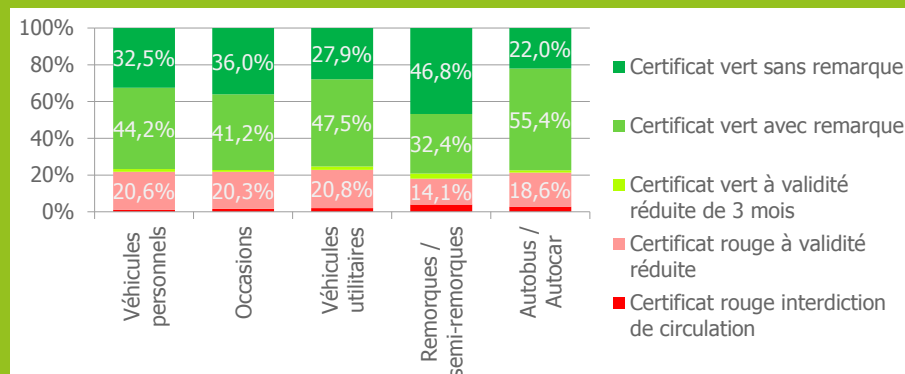
12.1

Évolution des résultats du contrôle technique pour la catégorie véhicules personnels



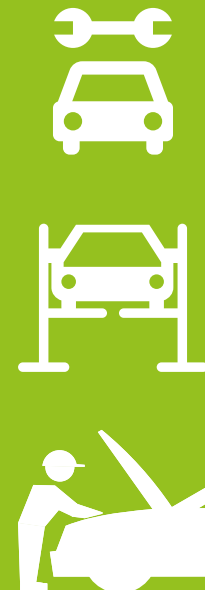
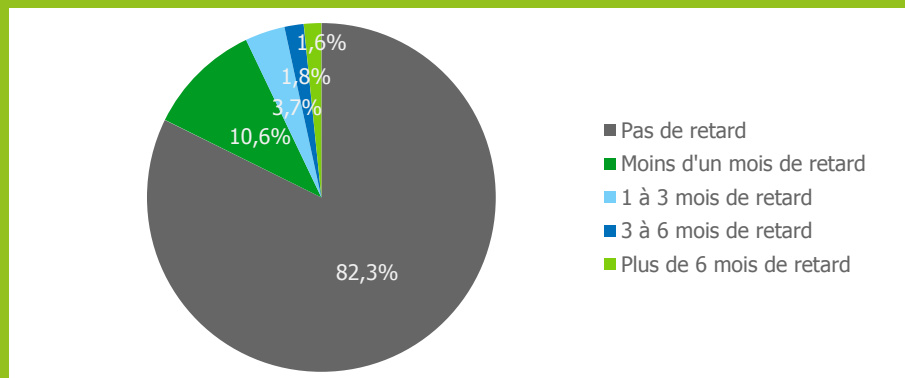
12.2

Résultats du contrôle technique en fonction du type de véhicule (2013)



12.3

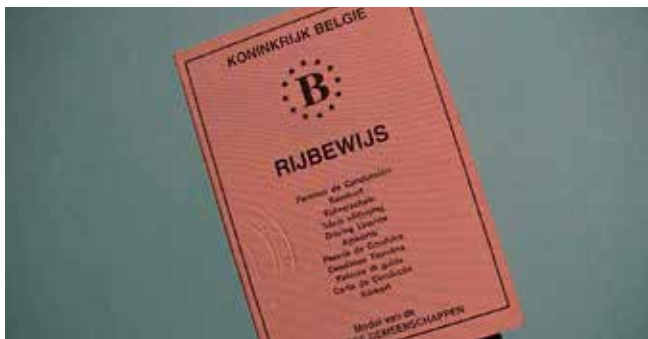
Pourcentage de véhicules présentés en retard au contrôle technique (2013)



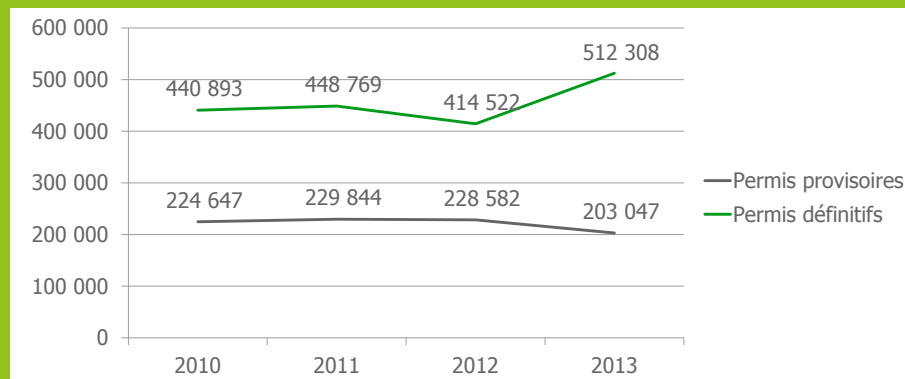
13

Un pourcentage important de Belges de plus de 16 ans possède un permis de conduire. Depuis 2012, la banque carrefour des permis de conduire centralise l'information sur la délivrance des permis. L'indicateur « nombre de permis délivrés » concerne toutes les catégories de permis et reprend aussi bien les premières délivrances que les changements de catégorie et duplicatas.

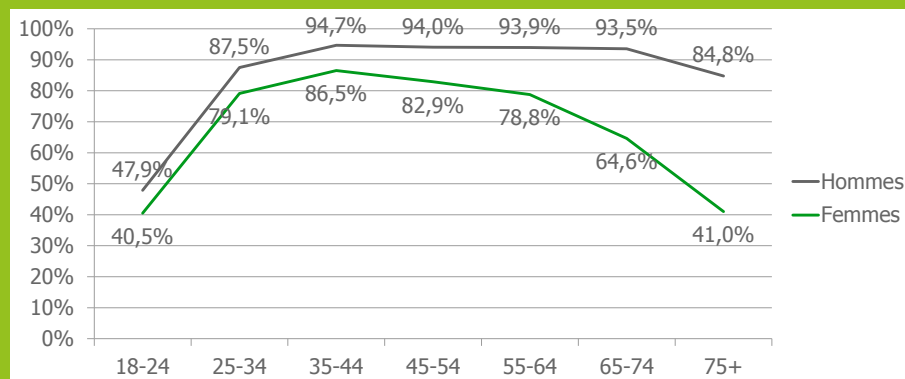
Au 15 janvier 2015, la banque carrefour comptabilisait 7.659.797 permis B actifs. Il s'agit toutefois d'une petite surestimation de la réalité car les permis ne disparaissent pas toujours immédiatement de la base de données lors du décès de leur titulaire. Pour connaître le taux de possession du permis parmi les personnes plus âgées, nous recourons donc à une estimation basée sur l'enquête Beldam. Elle indique que la différence de taux de possession du permis entre les hommes et les femmes est grande pour les personnes âgées mais diminue parmi les plus jeunes.



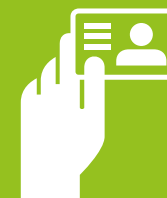
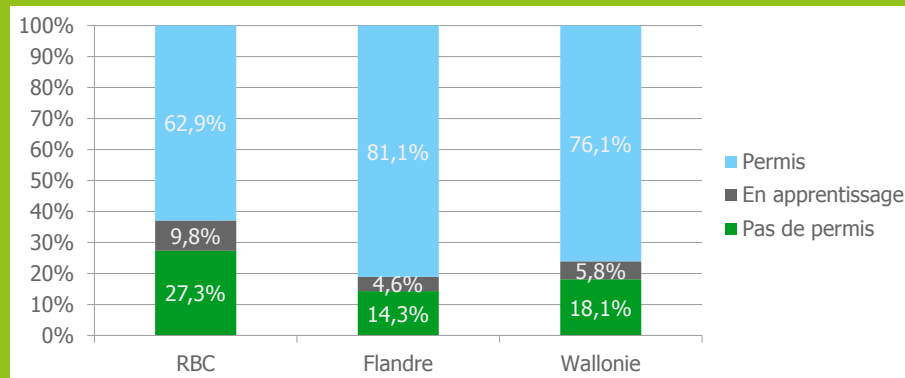
Évolution du nombre de permis de conduire délivrés



Taux de possession du permis de conduire en fonction du genre et de l'âge (2012)



Taux de possession du permis de conduire parmi les personnes de 18 ans et plus en fonction de la région (2012)



14

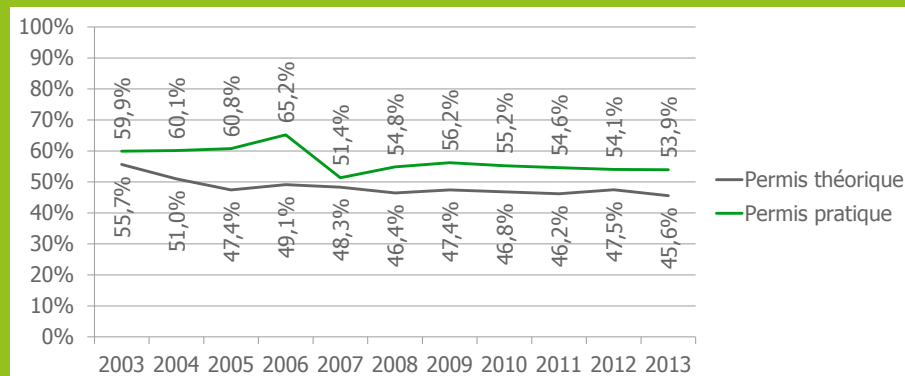
Examens du permis de conduire

L'aptitude à la conduite des futurs conducteurs d'engins motorisés est jugée sur base d'examens de conduite. Le permis B, tenté par une grande majorité des candidats, concerne les voitures (de masse maximale autorisée ne dépassant pas 3 500 kg et au nombre de places assises inférieur à 8 en plus du siège du conducteur). La formule des examens de conduite a changé plusieurs fois au cours des dernières années. Le permis B théorique actuel contient 50 questions, auquel le candidat doit au moins obtenir 41 points pour réussir. Jusqu'en 2006, l'examen pratique intégrait un exercice sur terrain privé, conditionnant l'accès à la partie suivante sur la voie publique. Les chiffres repris ci-joints pour la réussite à l'examen pratique ne comprennent que la partie « voie publique » de l'examen.



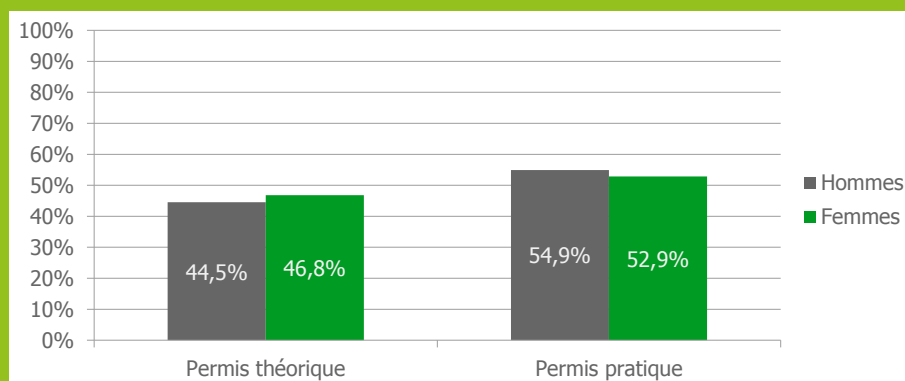
14.1

Évolution du taux de réussite au permis b



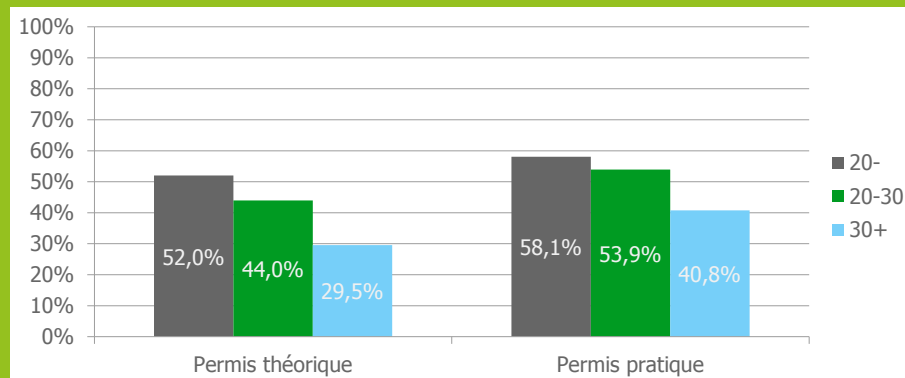
14.2

Réussite au permis b en fonction du sexe (2013)



14.3

Réussite au permis b en fonction de l'âge (2013)



15

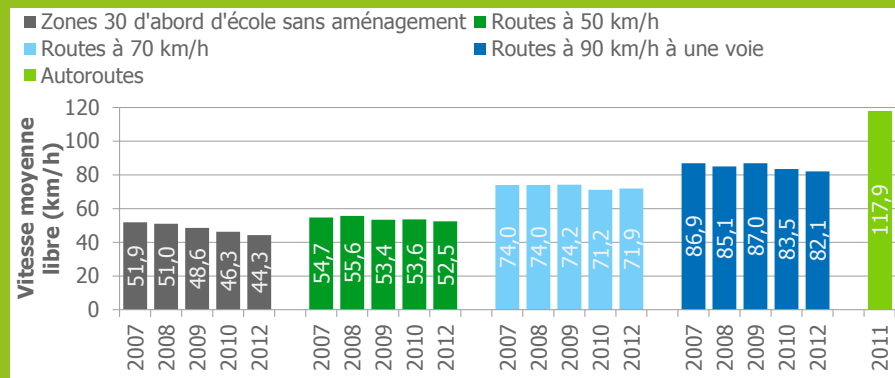
Vitesses pratiquées

La vitesse influence à la fois le risque d'accident et la gravité des accidents. Il est donc important de mesurer les vitesses moyennes pratiquées par les conducteurs pour évaluer le niveau de sureté sur les routes. La vitesse libre est la vitesse correspondant au choix des conducteurs quand ils ne sont pas confrontés à des contraintes en termes de quantité de trafic ou d'infrastructure. Elle est mesurée sur des routes rectilignes, où il n'y a pas de trafic congestionné, de ralentisseurs de vitesse, de carrefour ou de virage serré à proximité. Elle est un bon indicateur du risque pris par les conducteurs au volant. Une vitesse moyenne libre proche ou supérieure à la limitation de vitesse indique la présence de nombreux infractionnistes et donc une situation dangereuse sur les routes.



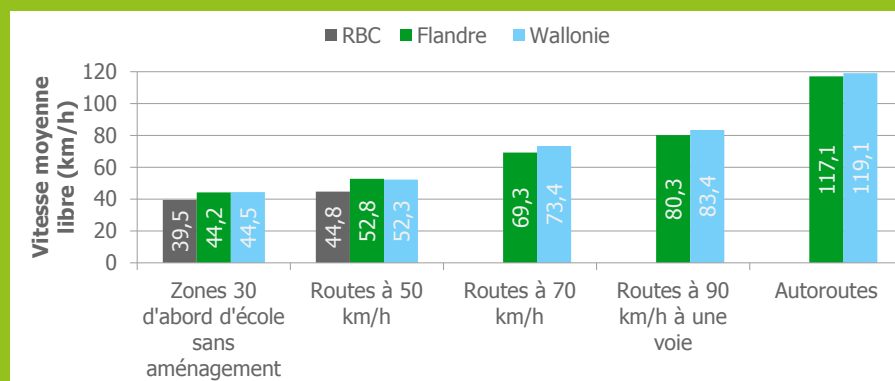
15.1

Évolution de la vitesse moyenne libre des voitures



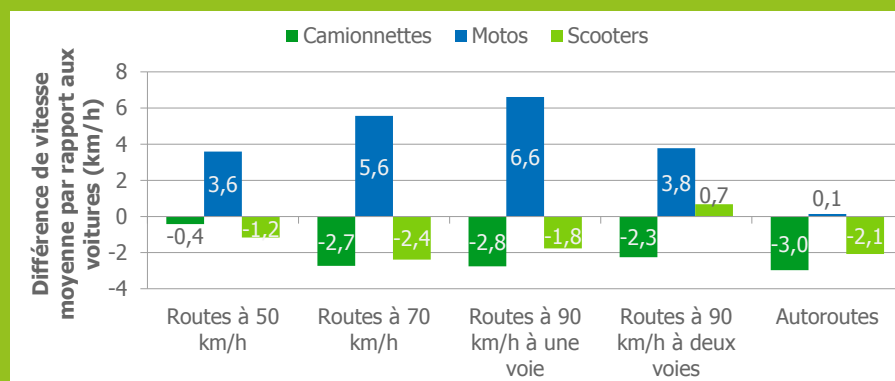
15.2

Vitesse moyenne libre des voitures par région (2012)



15.3

Différences de vitesse moyenne libre par rapport aux voitures en fonction du type de véhicule



16

Conduite sous influence d'alcool

L'alcool altère fortement les capacités de conduite et augmente donc le risque d'accident. En Belgique, une personne est considérée comme conduisant sous influence d'alcool lorsque la concentration d'alcool dans l'air alvéolaire qu'elle expire est égale ou supérieure à 0,22 mg/l (équivalent à 0,5 g/l de sang). En collaboration avec la police, l'IBSR mesure régulièrement l'évolution des comportements en matière d'alcool au volant. La prévalence de conduite sous influence représente le pourcentage d'automobilistes en infraction parmi les automobilistes arrêtés de façon aléatoire par les services de police. Cette prévalence varie fortement en fonction du moment de la semaine, de l'âge et du sexe du conducteur.



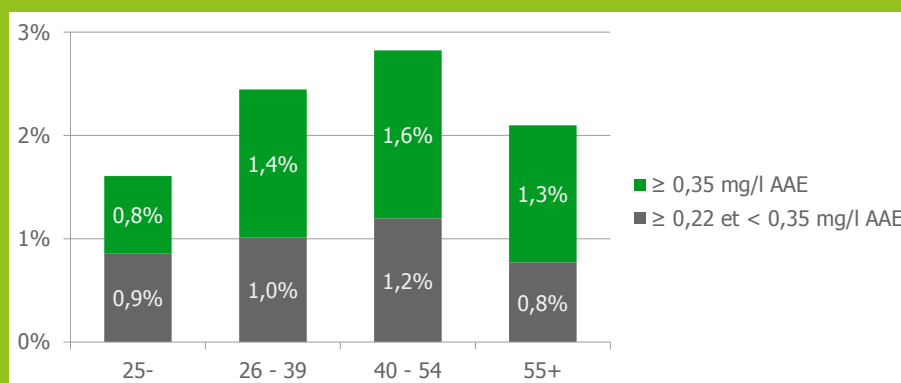
16.1

Évolution de la prévalence de la conduite sous influence



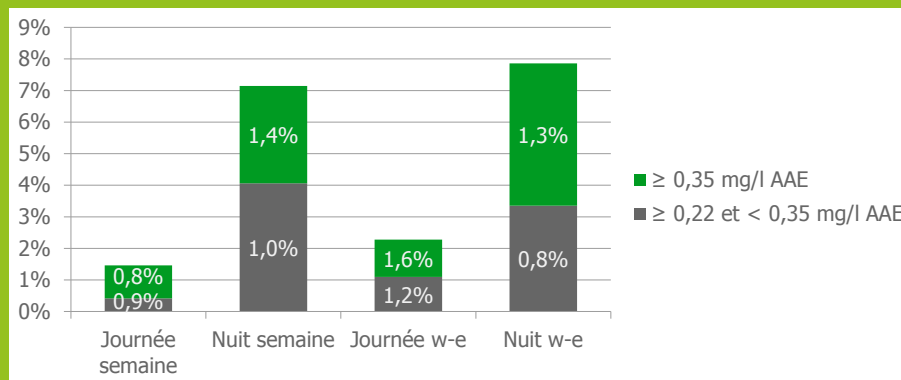
16.2

Prévalence de la conduite sous influence en fonction de l'âge (2012)



16.3

Prévalence de la conduite sous influence en fonction du moment de la semaine (2012)



17

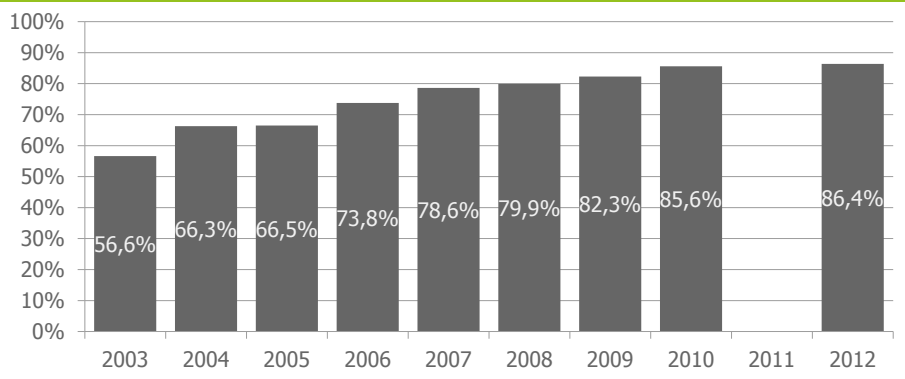
Port de la ceinture

La ceinture de sécurité est l'un des principaux éléments de sécurité passive visant à diminuer les conséquences des accidents. Son utilisation est obligatoire en Belgique depuis 1975 pour le conducteur et le passager avant et depuis 1991 pour les passagers arrière. Les statistiques belges sur les comportements ne renseignent pour le moment que sur le port de la ceinture à l'avant des véhicules, mais des enquêtes ont révélé que le taux port à l'arrière des véhicules est bien inférieur à ce qui est observé à l'avant.



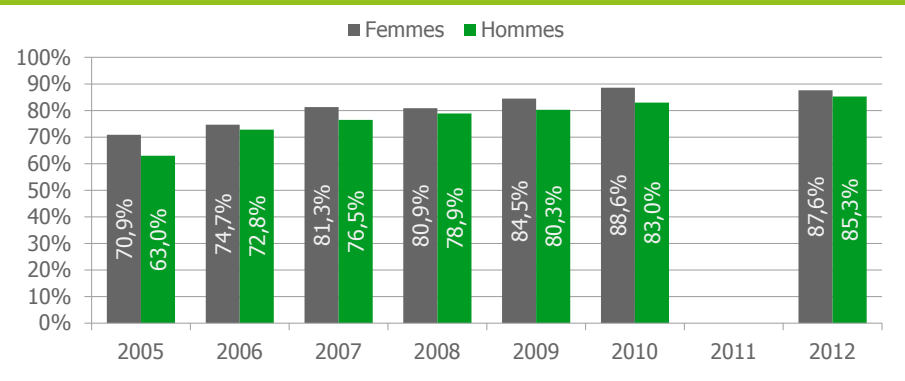
17.1

Taux de port de la ceinture des conducteurs et passagers avant de voiture



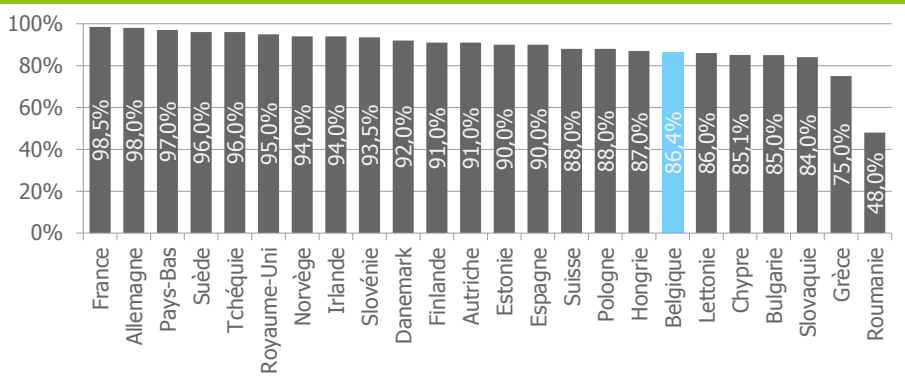
17.2

Taux de port de la ceinture des conducteurs et passagers avant de voiture en fonction du sexe



17.3

Comparaison internationale : port de la ceinture aux places avant des voitures



18

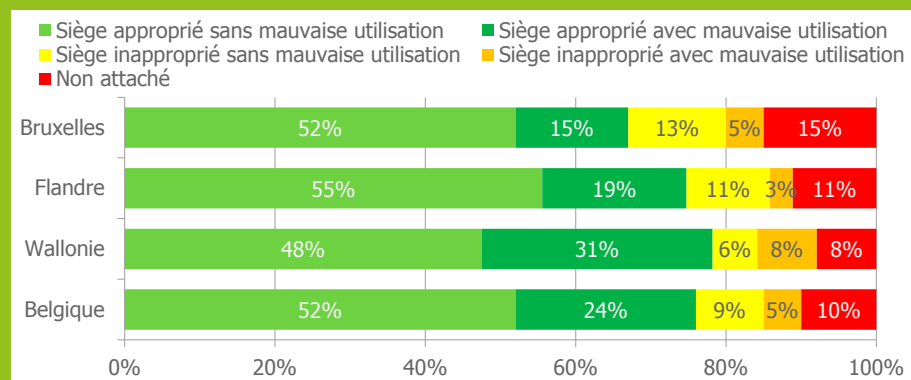
Dispositifs de retenue pour enfants

Les enfants passagers d'un véhicule automobile et qui mesurent moins de 135 cm doivent être transportés dans un dispositif de retenue adapté. Au cours de sa croissance, l'enfant sera transporté successivement dans un siège bébé dos à la route, un siège à coque face à la route et dans un rehausseur. Outre le choix d'un dispositif approprié, une utilisation correcte du dispositif est également importante. Des exemples de mauvaises utilisations sont des sièges mal fixés au véhicule ou mal orientés, un airbag non désactivé devant un siège dos à la route, ou encore des sangles pas assez serrées ou ne passant pas au bon endroit.



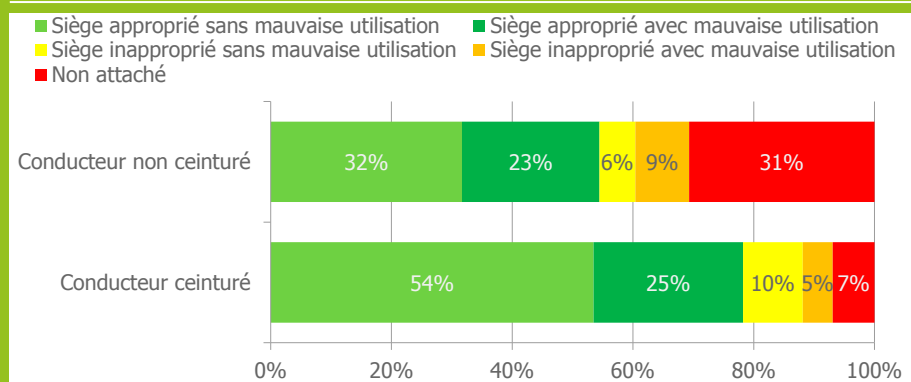
18.1

Taux d'utilisation des dispositifs de retenue enfant en fonction de la région (2011)



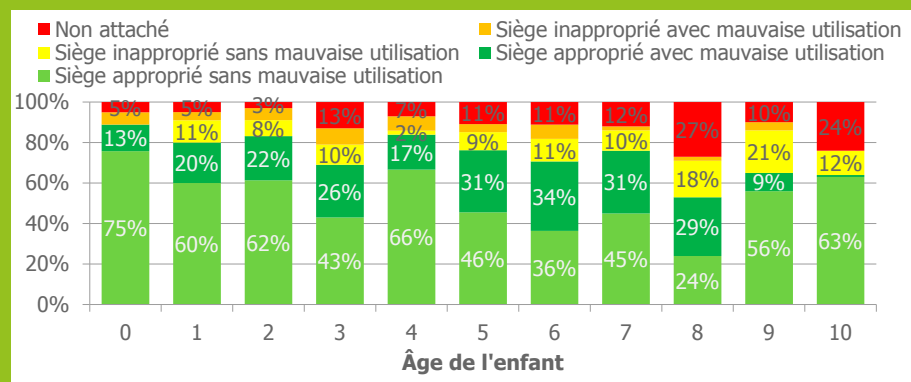
18.2

Taux d'utilisation des dispositifs de retenue enfant en fonction du port de la ceinture du conducteur (2011)



18.3

Taux d'utilisation des dispositifs de retenue enfant en fonction de l'âge de l'enfant (2011)



19

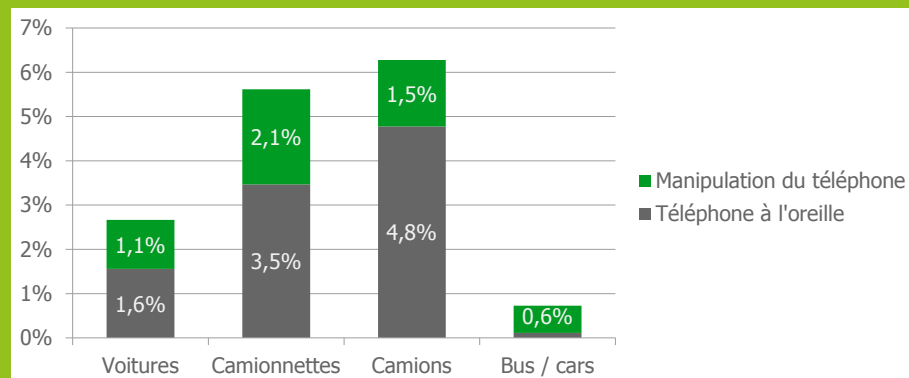
Utilisation du GSM sans kit main libre au volant

L'utilisation du téléphone au volant – avec ou sans kit main libre – est l'une des principales sources de distraction. Téléphoner induit des distractions cognitives, auditives et, en l'absence de kit main libre, physiques. Manipuler son téléphone pour écrire un SMS ou consulter une application génère également une distraction visuelle. Utiliser son téléphone sans kit main libre au volant est interdit en Belgique. Le taux d'utilisation du GSM a été déterminé en observant les conducteurs depuis le bord de la route. Il représente le pourcentage de conducteur adoptant le comportement distrayant, à un moment donné en Belgique. Il ne faut pas confondre ce taux avec le pourcentage de personnes à qui il arrive parfois de téléphoner au volant, qui est lui beaucoup plus élevé.



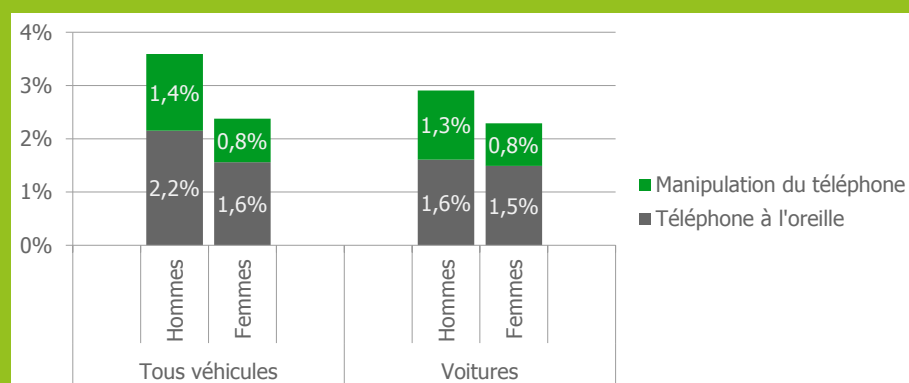
19.1

Taux d'utilisation du gsm sans kit main libre en fonction du type de véhicule



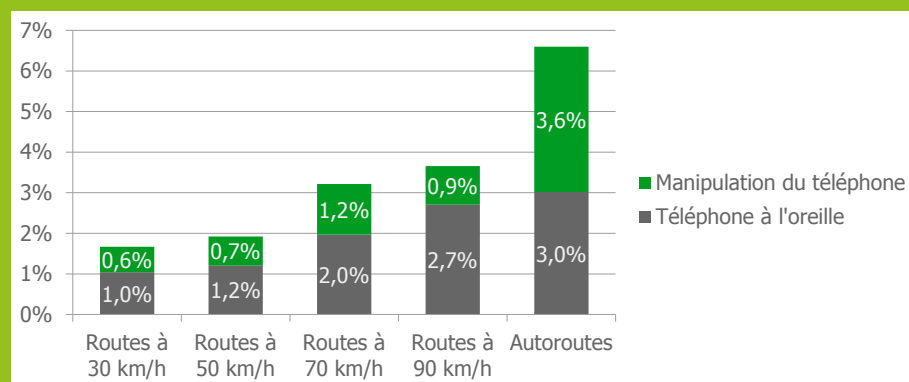
19.2

Taux d'utilisation du téléphone sans kit main libre en fonction du sexe



19.3

Taux d'utilisation du téléphone sans kit main libre en fonction du type de route



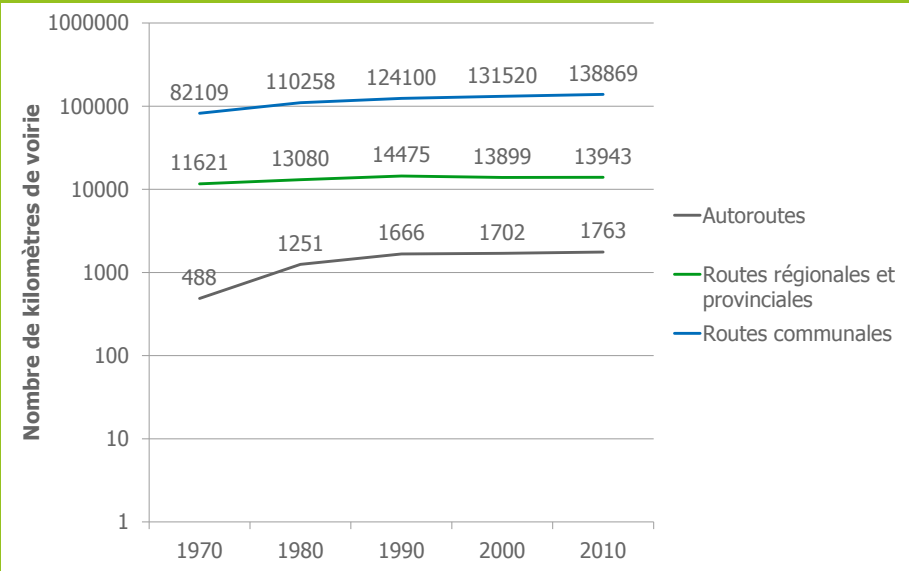
20

Infrastructure routière

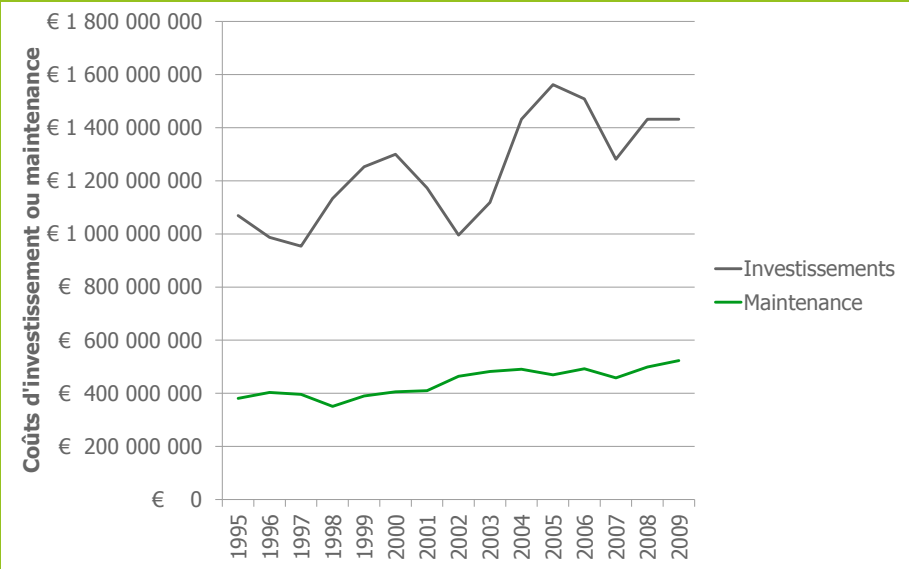
L'état du réseau routier et les infrastructures de sécurité est un élément important pour la sécurité routière. Il est cependant très difficile d'obtenir des informations globales sur l'état du réseau routier car une grande majorité du réseau est constitué de routes communales, gérées localement. En Belgique, le réseau routier a connu peu de nouveaux développements depuis les années 90 par rapport aux périodes précédentes. Les coûts d'investissement et de maintenance n'en sont pas moins élevés. En termes de longueur, les routes communales représentent une très grande majorité des routes du pays. Les autoroutes ne constituent qu'un peu plus de 1 % de la longueur de route mais supportent une part bien plus importante du trafic. Pour pouvoir représenter toutes les types de route sur la figure 20.1, nous utilisons une échelle verticale logarithmique où chaque graduation représente une différence d'un facteur 10.



20.1
Évolution de la longueur du réseau routier par type de route



20.2
Évolution des dépenses d'investissement et de maintenance du réseau routier



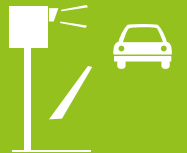
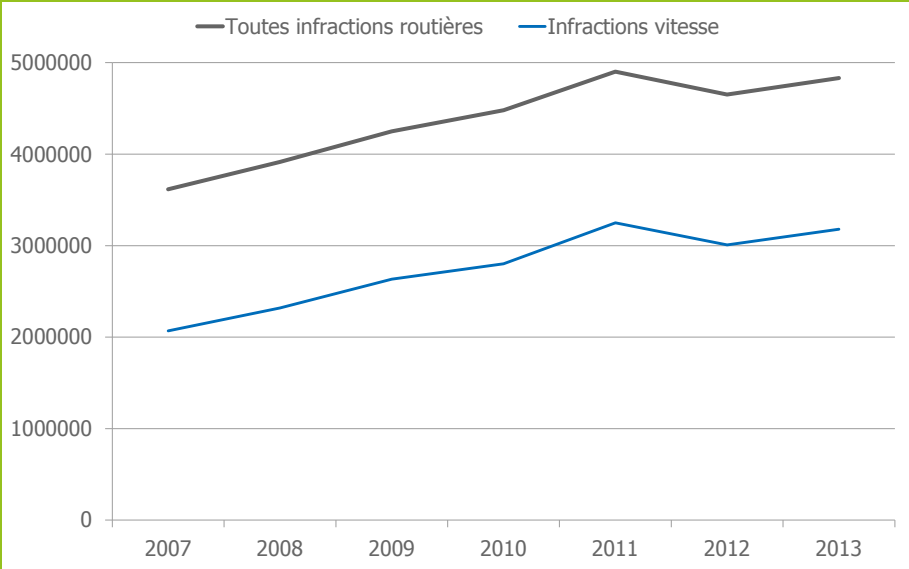
21

Infractions constatées par la police

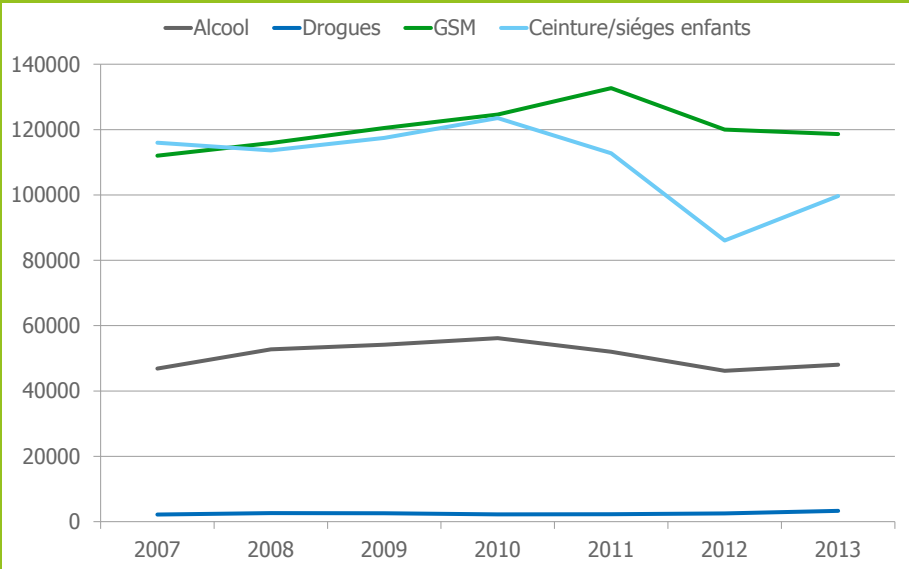
La politique criminelle vise à dissuader les usagers de la route de commettre des infractions au code de la route. Le nombre d'infractions constatées ne dépend pas que du nombre d'infractions réellement commises mais surtout des moyens mis en place par la police et de la facilité technique pour détecter une infraction. Les chiffres rapportés ci-joints concernent les infractions constatées par la police fédérale et les zones de police locales ayant conduit à une perception immédiate ou un procès-verbal. Les autres types d'infractions telles que, par exemple, les Sanctions Administratives Communales (SAC) ne sont donc pas comptabilisées. La majorité des infractions constatées concernent la vitesse excessive.



21.1
Évolution du nombre total d'infractions constatées par la police et du nombre d'infractions liées à la vitesse



21.2
Évolution du nombre d'infractions constatées en fonction du motif (hormis vitesse)



22

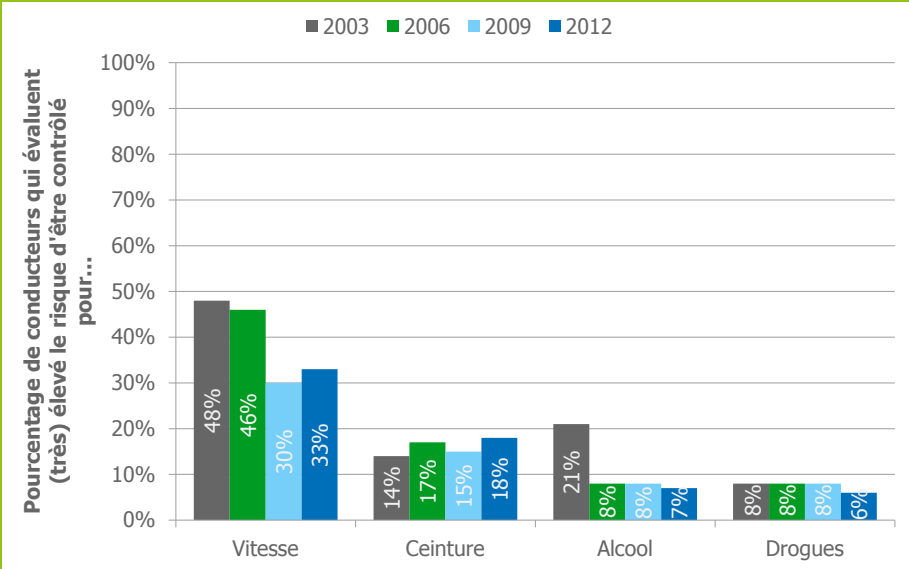
Risque subjectif de se faire contrôler

Le risque subjectif de se faire contrôler représente la probabilité ressentie par les conducteurs de voir leur comportement routier être contrôlé. Ce sentiment subjectif ne dépend pas que du nombre effectif de contrôles mais aussi de la communication qui est effectuée autour de ces contrôles, de leur visibilité et de leur mode de fonctionnement. L'existence d'un risque subjectif élevé parmi les conducteurs est importante pour garantir l'effet dissuasif des contrôles.



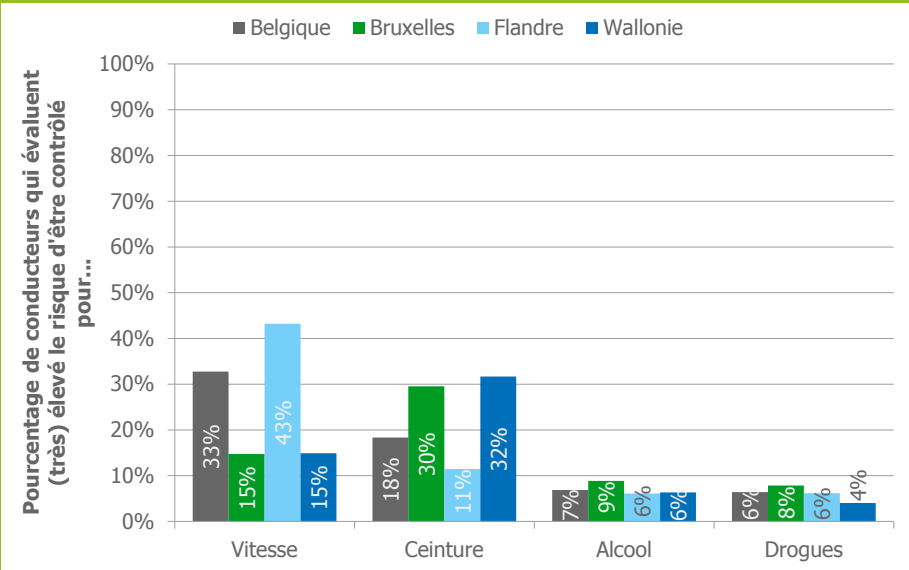
22.1

Évolution du risque subjectif de se faire contrôler en fonction du motif



22.2

Risque subjectif de se faire contrôler en fonction de la région de domicile (2012)



SOURCES



1. Tués dans la circulation

1.1, 1.2 : SPF Économie / DGSIE

1.3 : CARE database (DG Mobility and Transport), International Transport Forum, sources nationales et Eurostat via Union Européenne

Pour en savoir plus :

- Focant, N. (2013). Analyse statistique des accidents de la route avec tués ou blessés enregistrés en 2012. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière

2. Blessés dans la circulation

2.1 : SPF Économie / DGSIE

2.2 : SPF Santé Publique / DG statistique, IBSR et VUB

Pour en savoir plus :

- Nuyttens, N. (2013). Sous-enregistrement de victimes de la circulation. Comparaison des données relatives aux victimes de la circulation grièvement blessées admises dans les hôpitaux et des données reprises dans les statistiques nationales d'accidents. Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité routière

- Nuyttens, N. & Van Belleghem G. (2014) La gravité des blessures des victimes de la route. Analyse des scores MAIS des victimes de la route hospitalisées en Belgique entre 2004 et 2011. Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité routière & Vrije Universiteit Brussel – Interuniversity Centre for Health Economics Research

3. Types de blessures

3.1, 3.2 : SPF Santé Publique / DG statistique, IBSR et VUB

Pour en savoir plus :

- Nuyttens, N. & Van Belleghem G. (2014) La gravité des blessures des victimes de la route. Analyse des scores MAIS des victimes de la route hospitalisées en Belgique entre 2004 et 2011. Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité routière & Vrije Universiteit Brussel – Interuniversity Centre for Health Economics Research

4. Gravité des accidents

4.1, 4.2, 4.3 : SPF Économie / DGSIE

5. Âge et sexe des victimes

5.1, 5.2, 5.3 : SPF Économie / DGSIE

SOURCES



6. Mode de déplacement des victimes

6.1, 6.2 : SPF Économie / DGSIE

6.3 : Beldam, SPF Économie / DGSIE, IBSR

Pour en savoir plus :

- Martensen, H. (2014) @RISK: Analyse du risque de blessures graves ou mortelles dans la circulation, en fonction de l'âge et du mode de déplacement. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière

7. Accidents matériels

7.1, 7.2 : Assuralia

8. Importance du trafic motorisé

8.1, 8.2 : Service Public Fédéral Mobilité et Transports, Direction générale Politique de Mobilité Durable et Ferroviaire

8.3 : International Transport Forum, Eurostat via Union Européenne

9. Importance du trafic non-motorisé

9.1, 9.2, 9.3 : Enquête BELDAM

Pour en savoir plus :

- Cornelis, E. (2012). BELdam Belgian Daily Mobility 2012. Bruxelles : SPF Mobilité et Transports

10. Âge et sexe des automobilistes

10.1, 10.2 : Données IBSR

11. Parc de véhicules

11.1, 11.2 : SPF Économie / DGSIE

11.3 : Eurostat

12. Contrôle technique

12.1, 12.2, 12.3 : GOCA

Pour en savoir plus :

- Rapport annuel du GOCA

13. Possession du permis de conduire

13.1 : SPF Mobilité / Banque carrefour des permis

13.2, 13.3 : Enquête BELDAM



SOURCES



14. Examens du permis de conduire

14.1, 14.2, 14.3 : GOCA

Pour en savoir plus :

- Rapport annuel du GOCA

15. Vitesses pratiquées

15.1, 15.2, 15.3 : IBSR

Pour en savoir plus :

- Riguelle, F. (2013). Mesure nationale de comportement en matière de vitesse – 2012. Bruxelles: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière
- Riguelle, F., & Roynard, M. (2014). Les camionnettes roulent-elles trop vite? Résultats de la première mesure de la vitesse des camionnettes en Belgique. Bruxelles: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière
- Temmerman, P., & Roynard, M. (2015). Mesure de vitesse des motocyclettes 2014 – Résultats de la première mesure de comportement de la vitesse des motos en Belgique. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière

16. Conduite sous influence d'alcool

16.1, 16.2, 16.3 : IBSR

Pour en savoir plus :

- Riguelle, F. (2014). Au volant après un verre de trop ? Mesure nationale de comportement « conduite sous influence d'alcool » 2012. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière

17. Port de la ceinture

17.1, 17.2 : IBSR

Pour en savoir plus :

- Riguelle, F. (2013). Mesure nationale de comportement port de la ceinture de sécurité –2012. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière
- 17.3 : IRTAD, OCDE

SOURCES



18. Dispositifs de retenue pour enfants

18.1, 18.2, 18.3 : IBSR

Pour en savoir plus :

- Roynard, M. (2012). Mesure nationale de comportement : utilisation des dispositifs de retenue pour enfants 2011. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière

19. Téléphone sans kit main libre au volant

19.1, 19.2, 19.3 : IBSR

Pour en savoir plus :

- Riguelle, F., & Roynard, M. (2014). Conduire sans les mains. Utilisation du GSM et d'autres objets pendant la conduite sur le réseau routier belge. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière

20. Infrastructure routière

20.1 : SPF Mobilité et Transports - DGSIE

20.2 : International Transport Forum, OCDE

21. Infractions constatées par la police

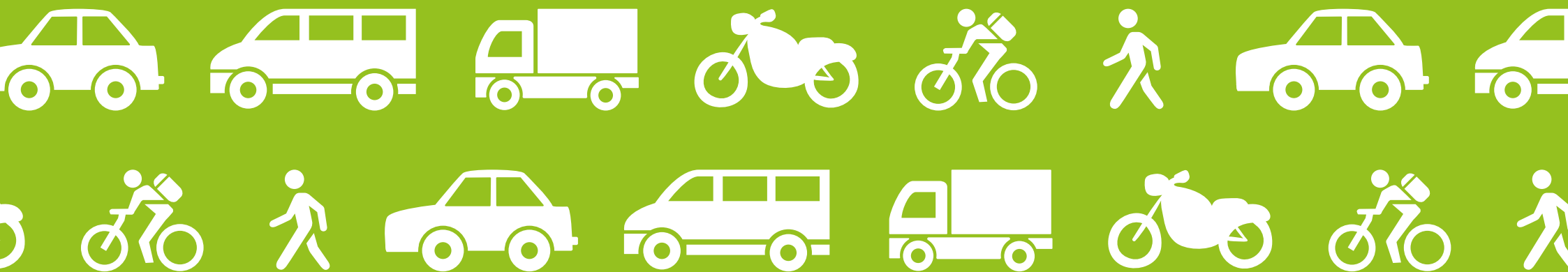
21.1, 21.2 : Police Fédérale/CGO/CGOP/B Traffic

22. Risque subjectif de se faire contrôler

22.1, 22.2 : IBSR

Pour en savoir plus :

- Meesmann, U. & Boets, S. (2014), Politique criminelle et adhésion sociale aux mesures. Résultats de la mesure d'attitudes en matière de sécurité routière menée tous les trois ans par l'IBSR. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité routière



Éditeur responsable: K. Genoe - Chaussée de Haecht 1405, 1130 Brussel - www.ibsr.be - D/2015/0779/31