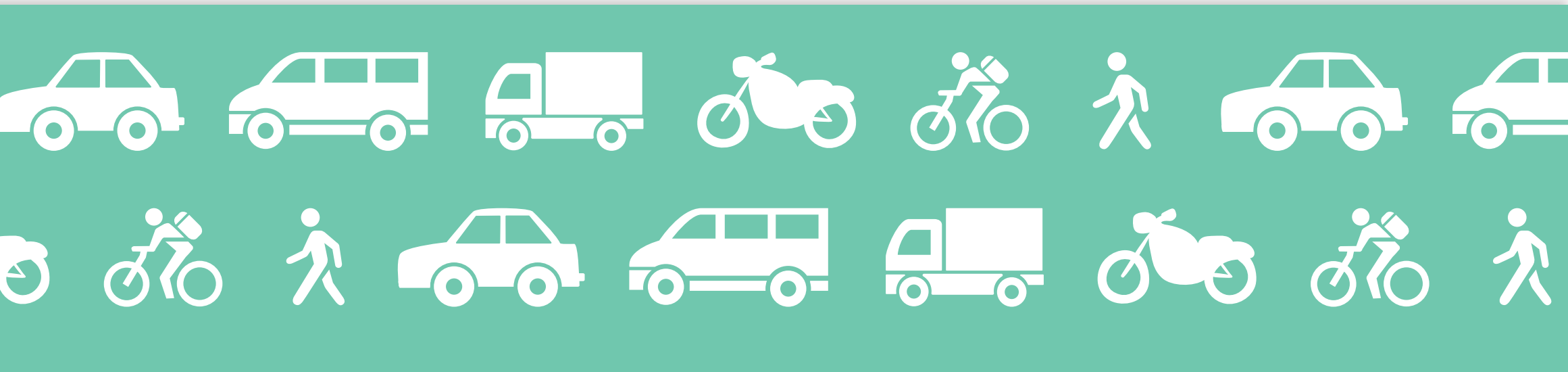


INDICATEURS CLÉS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

2017



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 1.000 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 seulement 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'institut Vias (anciennement 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 : les accidents de la route et les victimes, la mobilité et l'exposition au risque d'accident, l'aptitude à la conduite, le comportement des usagers, l'infrastructure et la politique criminelle. Pour chaque thème ne sont

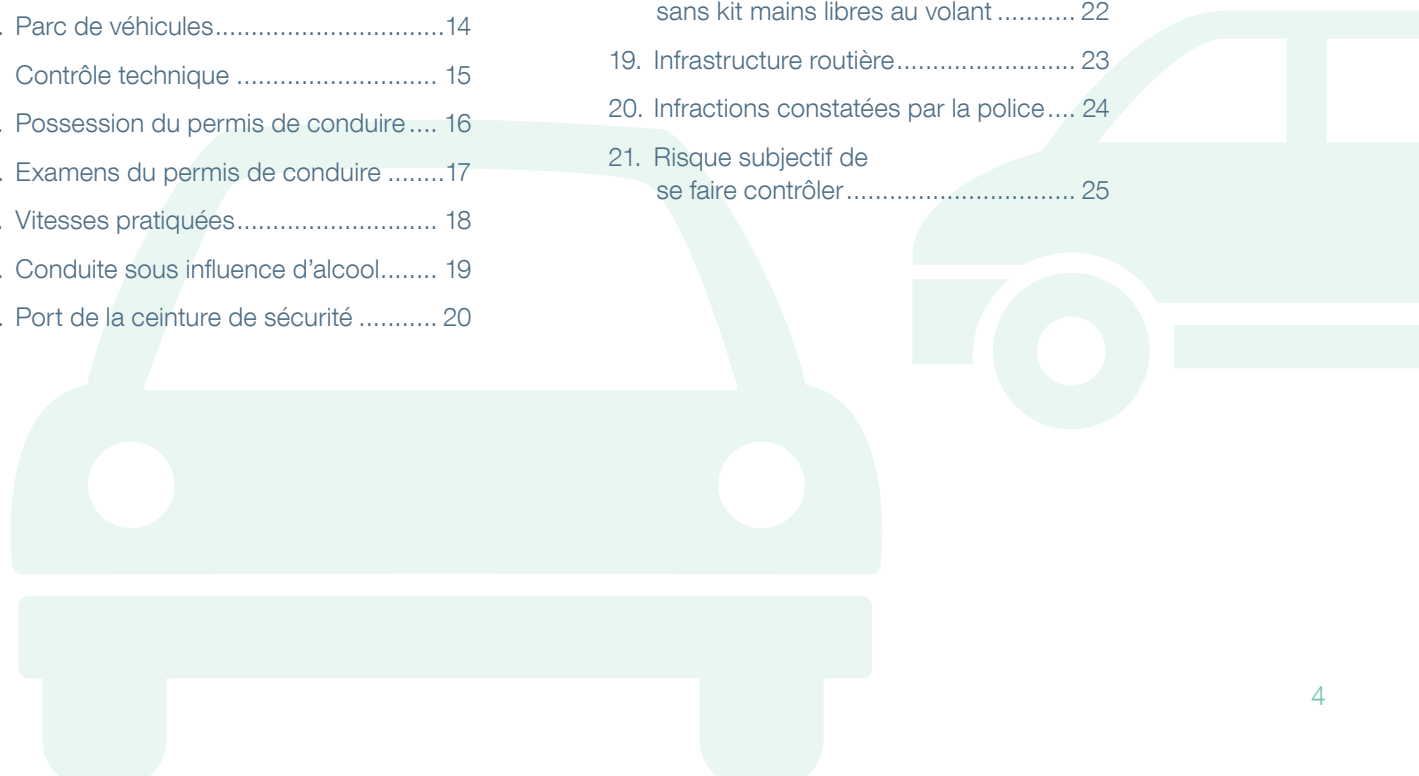
repris que quelques indicateurs principaux et un minimum de commentaire. Le lecteur intéressé trouvera en fin de brochure les sources utilisées ainsi que les références de documents permettant d'approfondir certains thèmes.

L'institut Vias vous souhaite une bonne lecture de cette brochure !

SOMMAIRE



1. Tués dans la circulation	5	8. Importance du trafic non-motorisé.....	12	17. Dispositifs de retenue pour enfant.....	21
2. Accidents corporels et victimes de la route.....	6	9. Âge et sexe des automobilistes.....	13	18. Utilisation du téléphone sans kit mains libres au volant	22
3. Risque d'accident et gravité des accidents.....	7	10. Parc de véhicules.....	14	19. Infrastructure routière.....	23
4. Âge et sexe des victimes.....	8	11. Contrôle technique	15	20. Infractions constatées par la police....	24
5. Mode de déplacement des victimes	9	12. Possession du permis de conduire	16	21. Risque subjectif de se faire contrôler	25
6. Accidents matériels.....	10	13. Examens du permis de conduire	17		
7. Importance du trafic motorisé	11	14. Vitesses pratiquées.....	18		
		15. Conduite sous influence d'alcool.....	19		
		16. Port de la ceinture de sécurité	20		



1

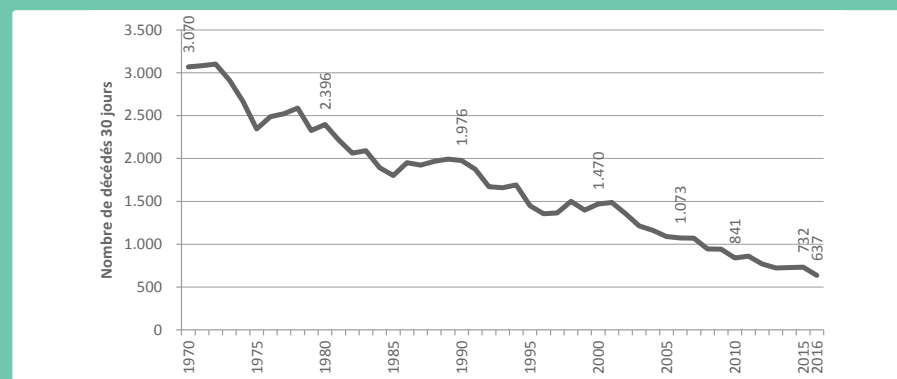
Tués dans la circulation

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.



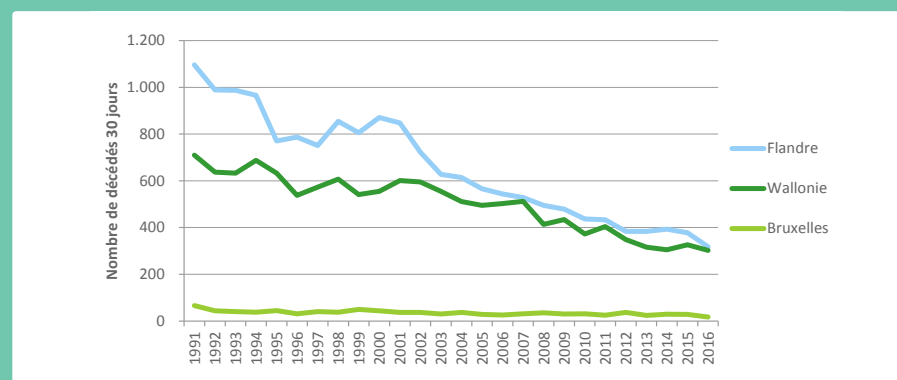
1.1

Évolution du nombre de décédés 30 jours



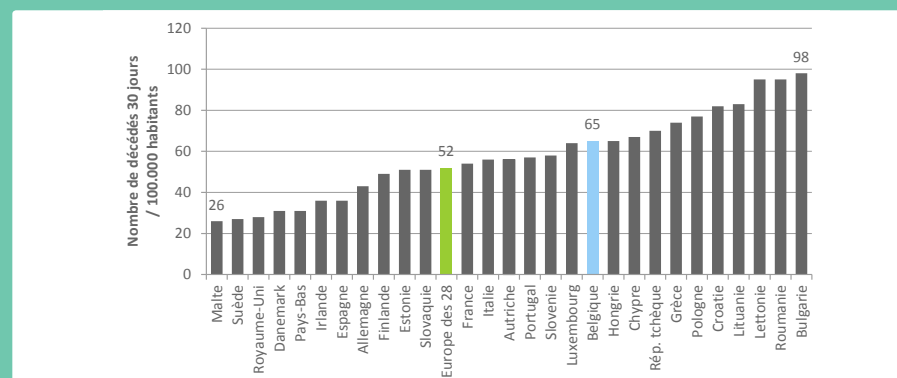
1.2

Évolution du nombre de décédés 30 jours par région



1.3

Comparaison internationale – Décédés 30 jours par 100.000 habitants (2015)



2

Accidents corporels et victimes de la route

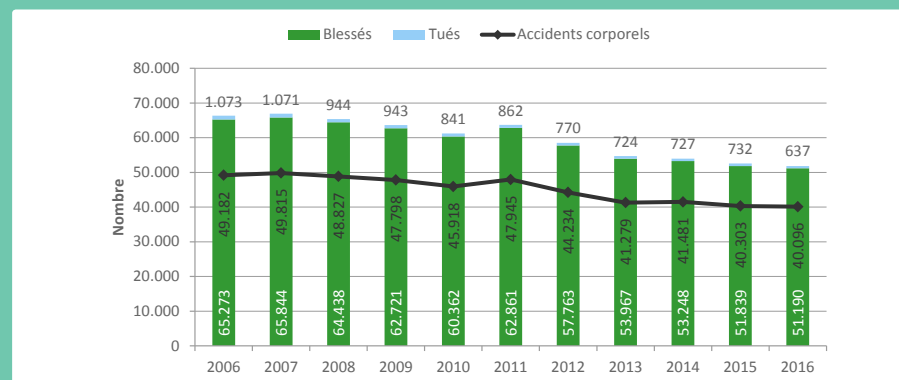
Une politique de sécurité routière efficace doit aussi veiller à faire diminuer le nombre de blessés sur les routes. Ce nombre n'est cependant pas connu précisément. Il fait en effet l'objet d'un sous-enregistrement dû principalement au fait que les policiers ne sont pas toujours appelés sur le lieu 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'institut Vias 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'institut Vias 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 (MAIS3+) 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.



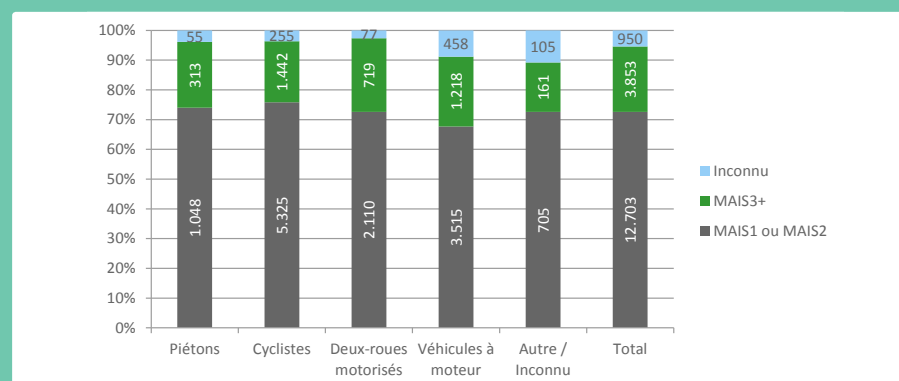
2.1

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



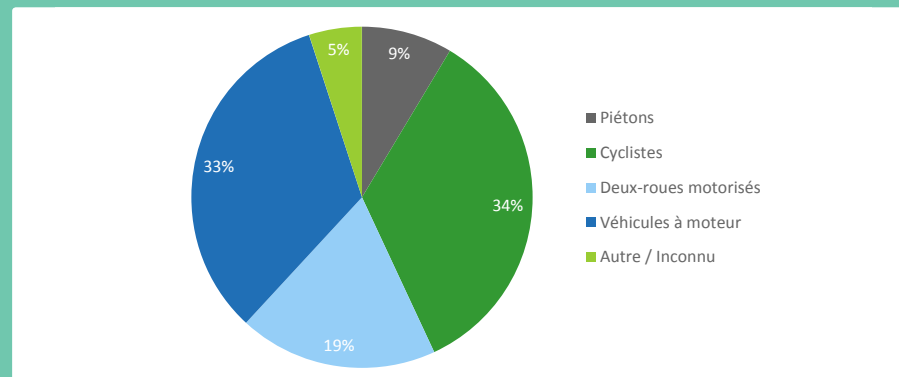
2.2

Répartition des victimes de la route hospitalisées selon leur score MAIS (2011)



2.3

Répartition des victimes de la circulation hospitalisées MAIS3+ selon leur mode de déplacement (2009-2011)



3

Risque d'accident et gravité des accidents

Le risque d'être tué ou grièvement blessé d'une catégorie d'utilisateur est calculé en divisant le nombre d'utilisateurs décédés ou sévèrement blessés (MAIS3+) de la catégorie considérée par le nombre de kilomètres parcourus sur nos routes par cette catégorie. 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.

La gravité des accidents se définit comme le nombre de décès 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.



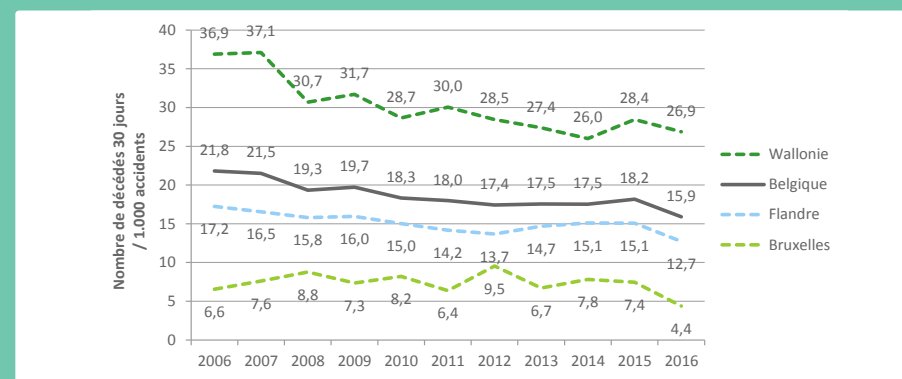
3.1

Risque relatif d'être tué ou sévèrement blessé (MAIS3+) en fonction du mode de déplacement et de l'âge (2007-2011)

Âge	Catégorie d'utilisateur						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

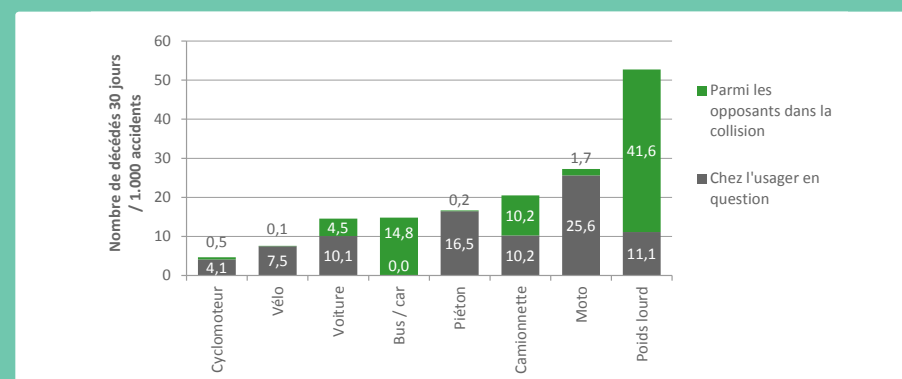
3.2

Évolution de la gravité des accidents en Belgique et dans les trois régions



3.3

Gravité des accidents selon le type d'utilisateur impliqué (2016)



4

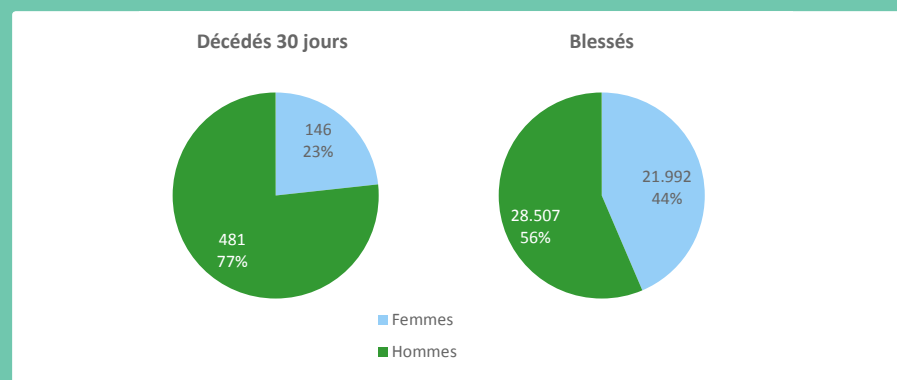
Âge et sexe des victimes

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.



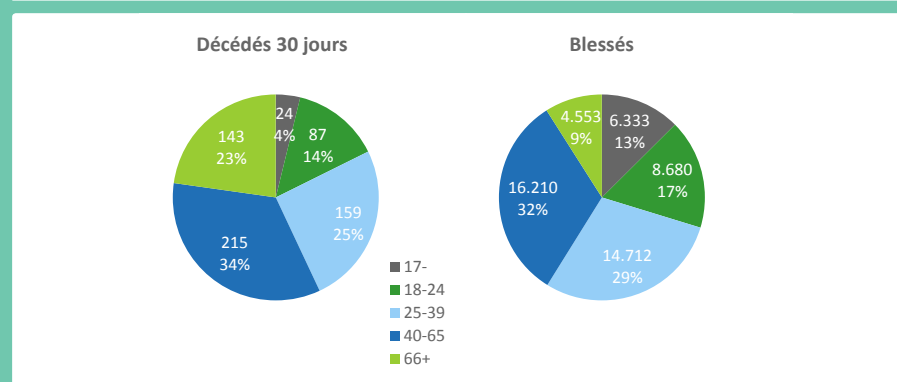
4.1

Répartition des tués et des blessés suivant le sexe (2016)



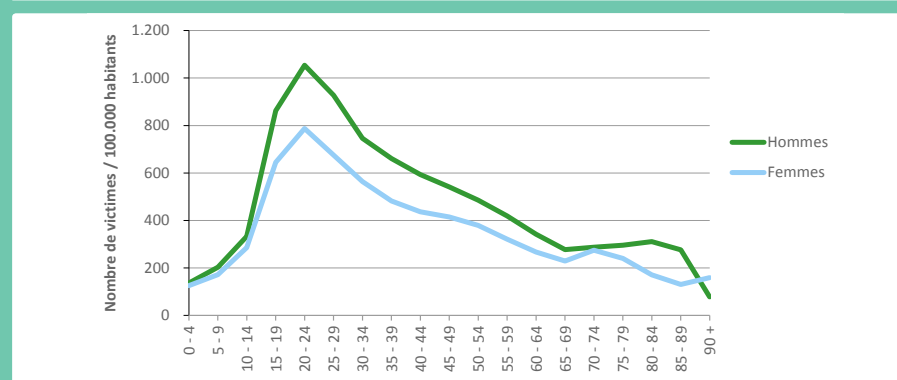
4.2

Répartition des tués et des blessés suivant l'âge (2016)



4.3

Nombre de victimes par 100.000 habitants selon la tranche d'âge et le sexe (2016)



5

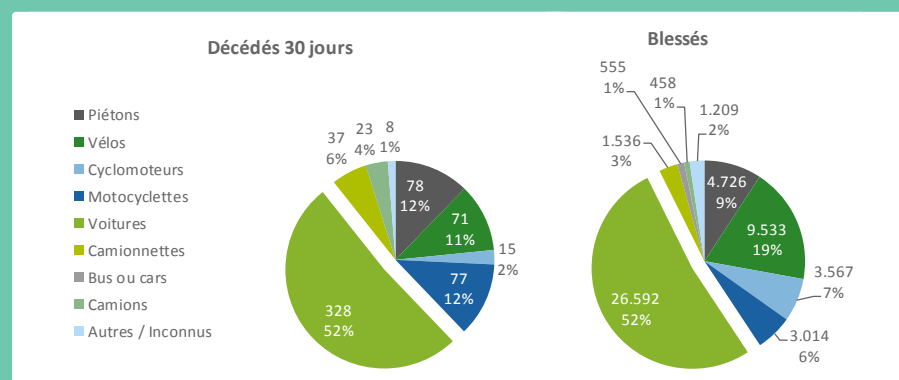
Mode de déplacement des victimes

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 5.2, les valeurs sont standardisées arbitrairement à 100 pour l'année 2006. Les valeurs des autres années représentent donc le pourcentage d'évolution par rapport à 2006. 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.

Il est également à noter que la forte hausse des accidents impliquant un cycliste entre 2013 et 2014 s'explique en partie par une amélioration de l'enregistrement des accidents : depuis 2014, les accidents déclarés au poste de police par les usagers eux-mêmes sont également pris en compte dans les statistiques, à côté des accidents constatés sur place par la police. Or il est connu que la police n'est pas toujours appelée sur le lieu de l'accident lorsqu'un cycliste chute seul, sans collision avec un opposant. La prise en compte des accidents déclarés au poste de police permet donc d'avoir une image de l'accidentalité plus proche de la réalité, en particulier des accidents de cycliste. Au final, plusieurs éléments, non-exclusifs, peuvent expliquer la hausse du nombre de cyclistes victimes de la route qui s'observe depuis 2010 : un meilleur enregistrement de ces accidents, une augmentation de l'utilisation du vélo et/ou (on ne peut l'exclure) une certaine détérioration de la sécurité des cyclistes.

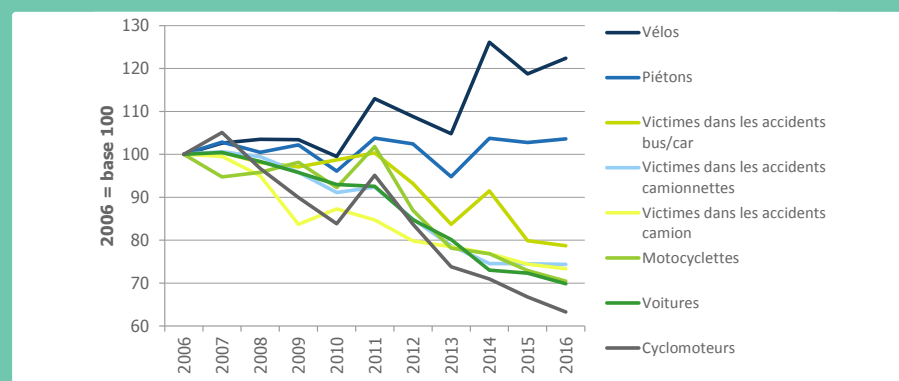
5.1

Répartition des victimes de la route en fonction du mode de déplacement (2016)



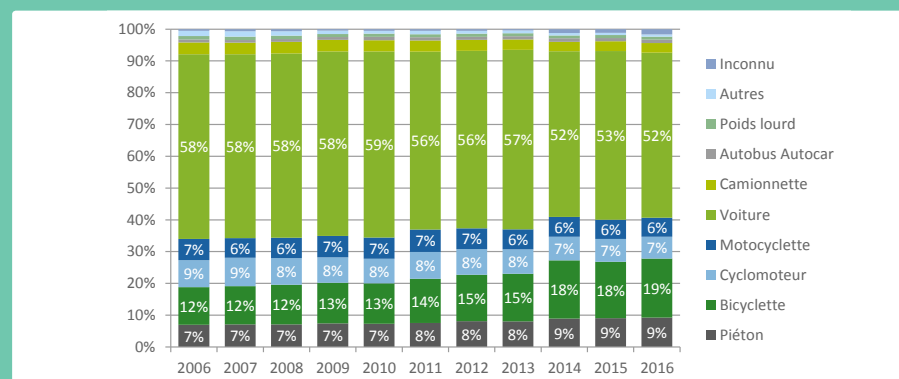
5.2

Évolution du nombre de victimes selon le mode de déplacement



5.3

Évolution de la répartition des victimes de la route (tués et blessés) par mode de déplacement



6

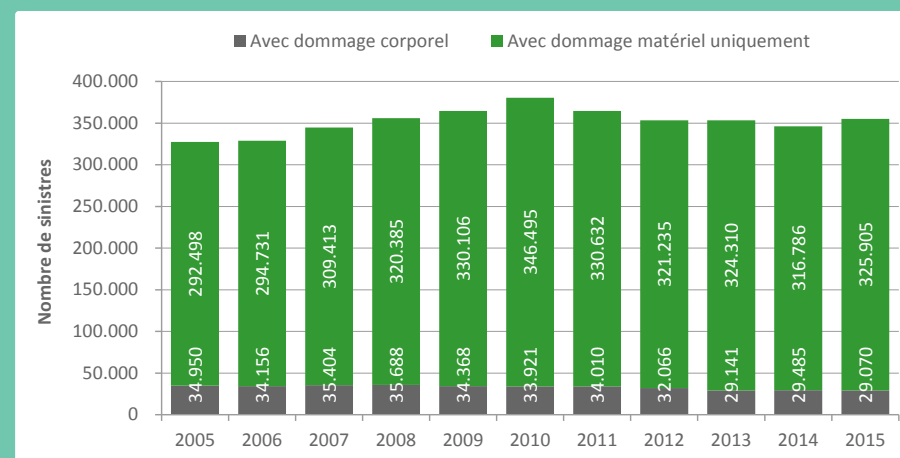
Accidents matériels

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 responsabilité civile « Tourisme et affaires ». Les sinistres avec dommage matériel uniquement constituent un peu plus de 90% des sinistres enregistrés par les compagnies d'assurance.

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.

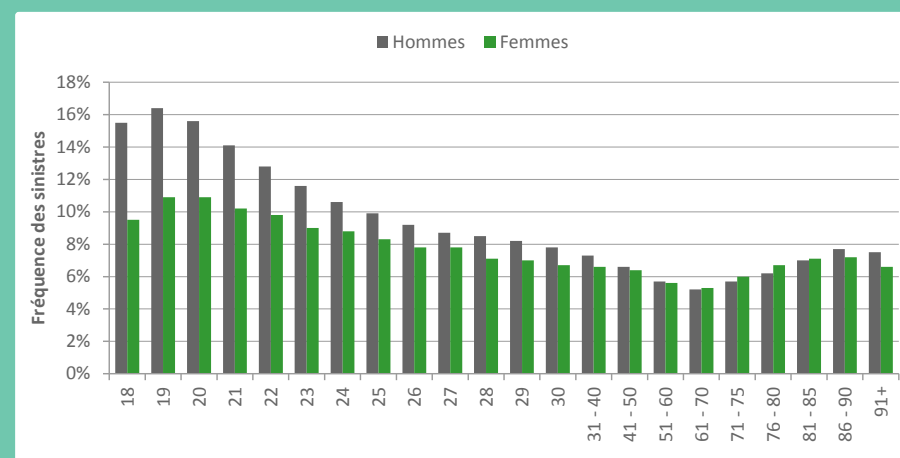
6.1

Évolution du nombre de sinistres des véhicules assurés en responsabilité civile « Tourisme et affaires »



6.2

Fréquence des sinistres des véhicules assurés en responsabilité civile « Tourisme et affaires » en fonction de l'âge et du sexe de l'assuré (2015)



7

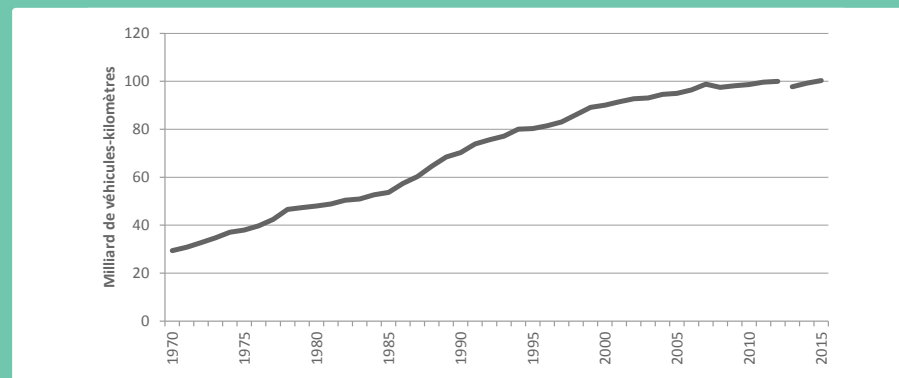
Importance du trafic motorisé

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.



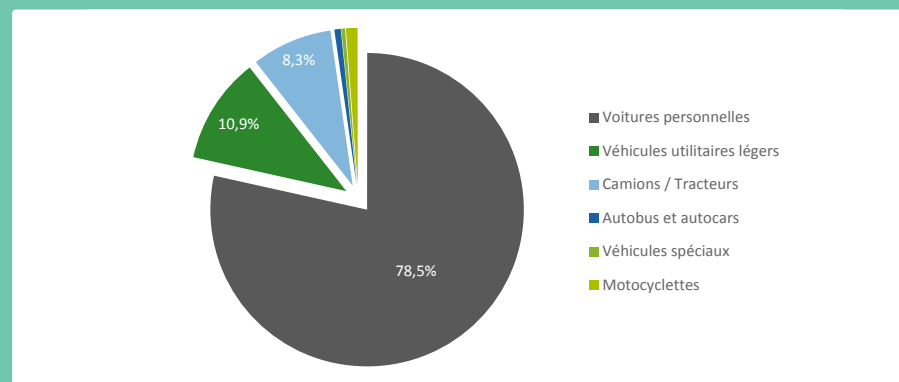
7.1

Évolution du nombre de véhicules-kilomètres parcourus



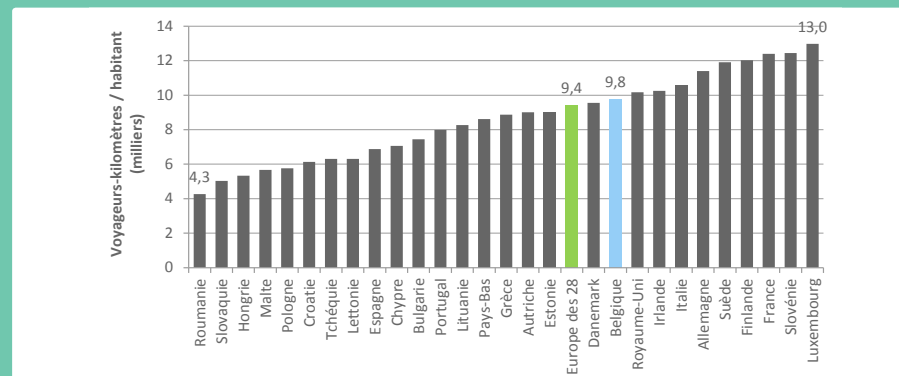
7.2

Répartition des véhicules-kilomètres parcourus entre les différents types de véhicules (2015)



7.3

Comparaison internationale – Nombre de voyageurs-kilomètres parcourus en voiture par habitant (2014)



8

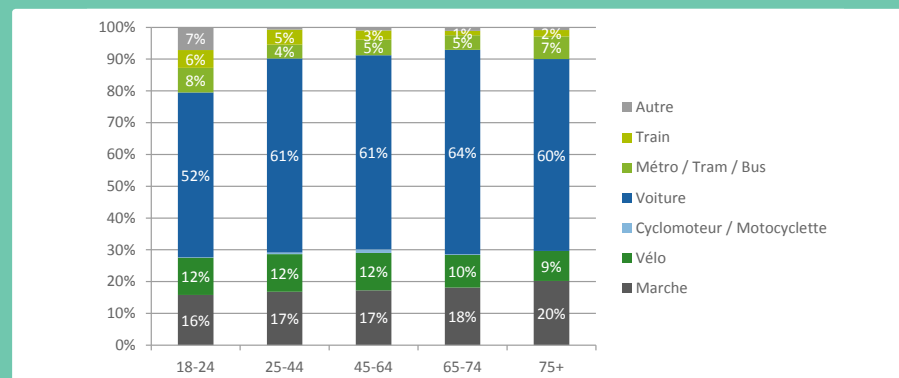
Importance du trafic non-motorisé

L'importance du trafic non-motorisé (cyclistes, piétons, etc.) 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 MONITOR dont des résultats sont repris à côté. Il faut signaler que MONITOR est une enquête portant sur les ménages belges. Les déplacements effectués en Belgique par des personnes ne résidant pas sur le territoire ne sont donc pas pris en compte.



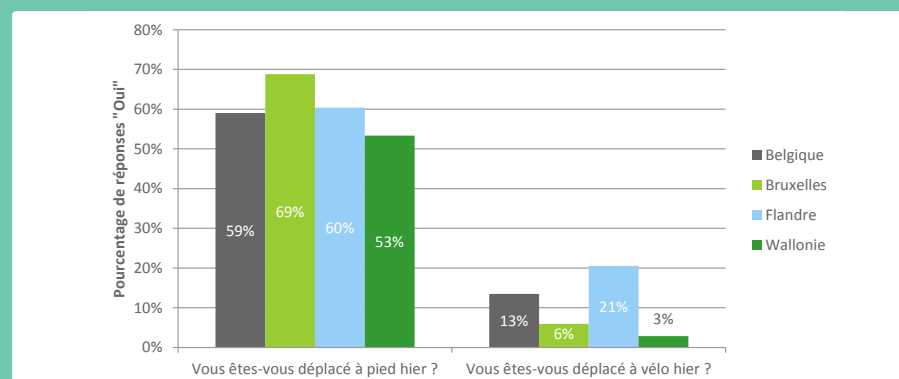
8.1

Répartition des déplacements selon le moyen de transport, en fonction de l'âge (2016)



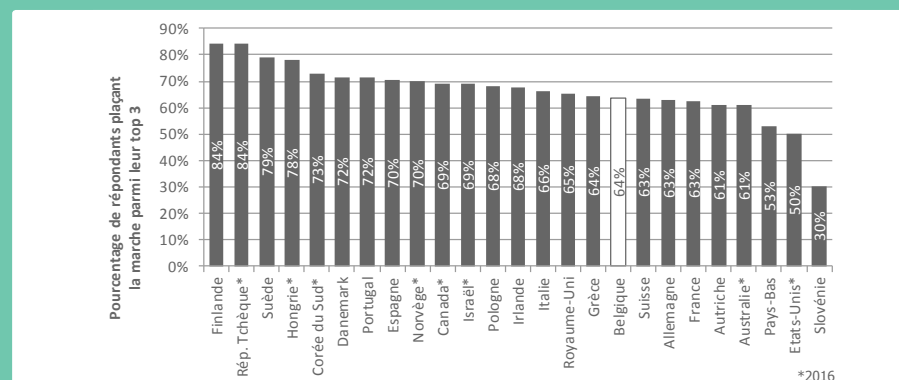
8.2

Usage déclaré de la marche à pied et du vélo (2016)



8.3

Comparaison internationale – Pourcentage de répondants plaçant la marche parmi leur top 3 des modes de déplacement les plus utilisés au cours des 12 derniers mois (2015/2016)



*2016



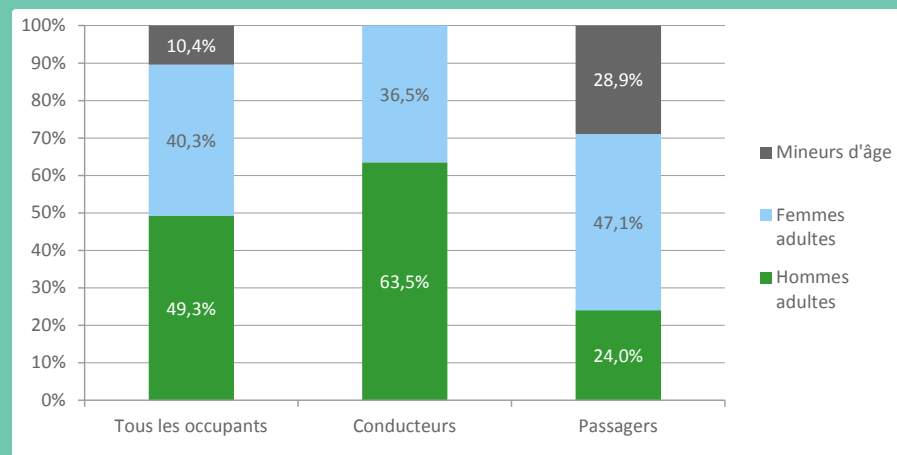
9 Âge et sexe des automobilistes

L'âge et le sexe des conducteurs présents sur les routes belges ne correspondent 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 sexe et de l'âge.



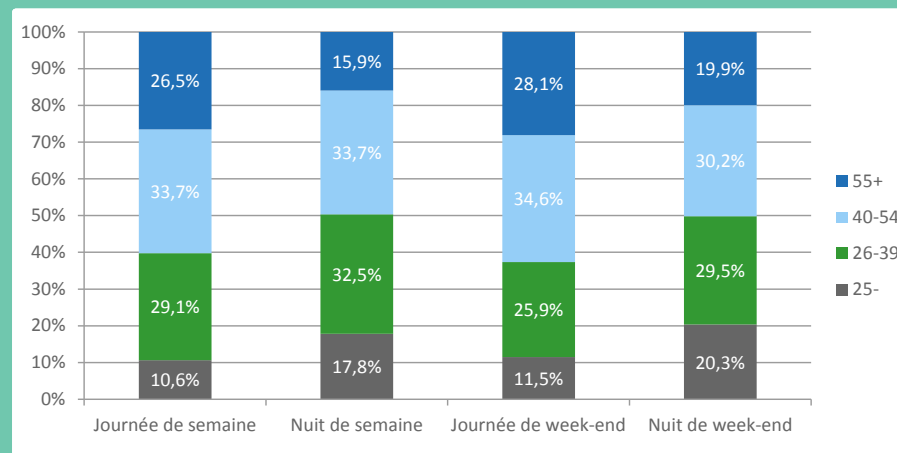
9.1

Proportion d'hommes, de femmes et de mineurs d'âge parmi les occupants de voiture (2015)



9.2

Répartition des conducteurs de voiture par catégorie d'âge et période de la semaine (2015)



10

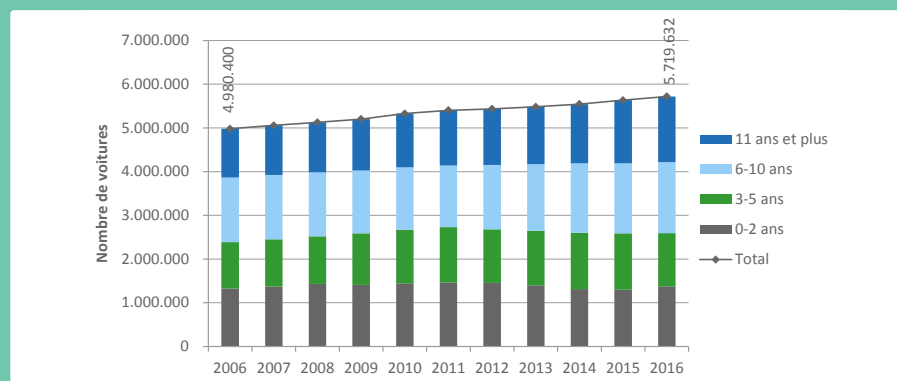
Parc de véhicules

Le nombre et le niveau de sureté des voitures circulant sur les routes influencent 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. 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.



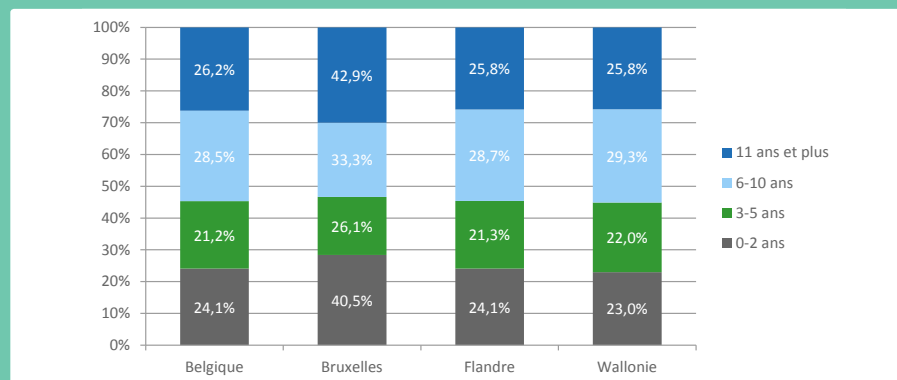
10.1

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



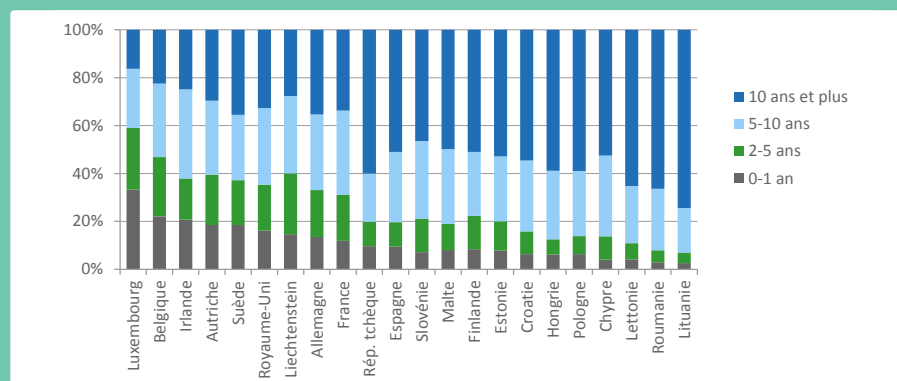
10.2

Répartition par âge des voitures personnelles par région (2016)



10.3

Comparaison internationale – Répartition des voitures particulières par âge (2015)



11

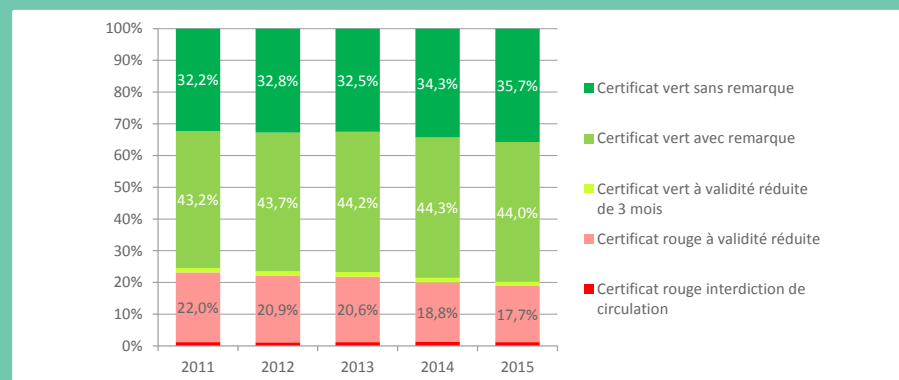
Contrôle technique

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.



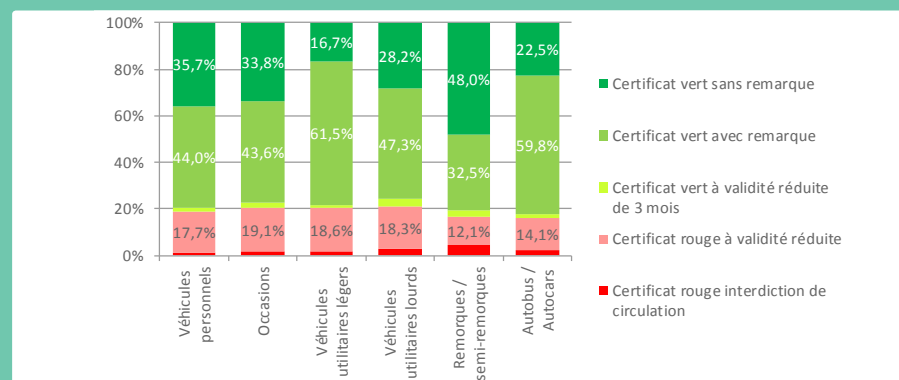
11.1

Évolution des résultats du contrôle technique pour la catégorie véhicules personnels



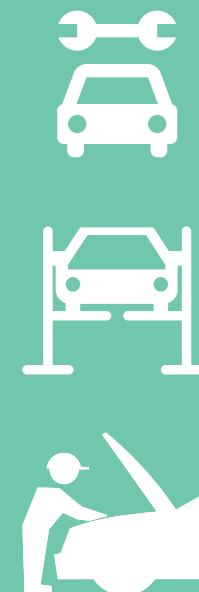
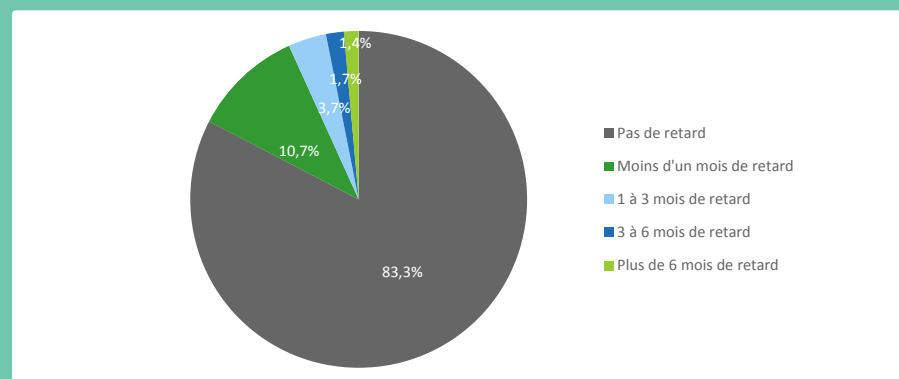
11.2

Résultats du contrôle technique en fonction du type de véhicule (2016)



11.3

Pourcentage de véhicules présentés en retard au contrôle technique (2016)



12

Possession du permis de conduire

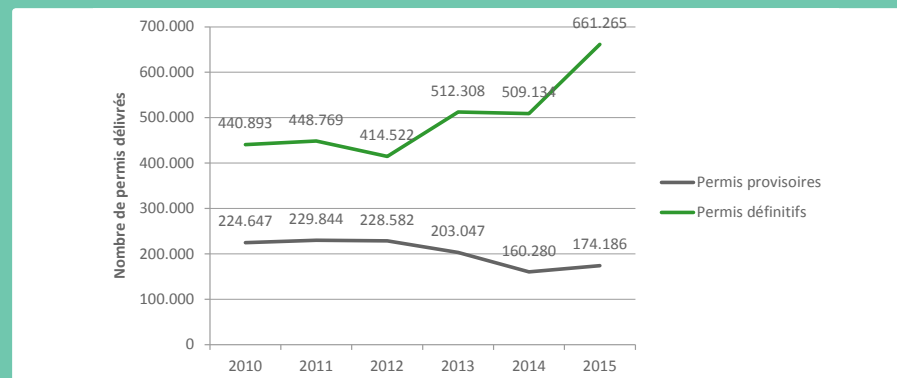
Un pourcentage important de Belges de plus de 16 ans possède un permis de conduire. Depuis 2012, la banque carrefour des permis de conduire centralise l'information sur la délivrance des permis. L'indicateur « nombre de permis délivrés » concerne toutes les catégories de permis et reprend aussi bien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



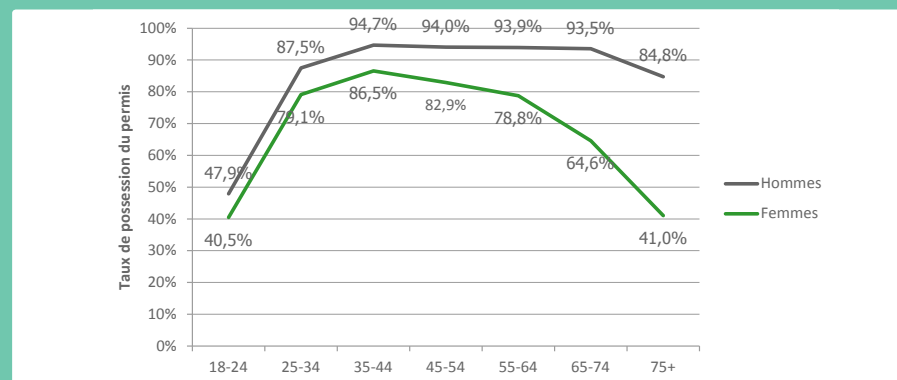
12.1

Évolution du nombre de permis de conduire délivrés



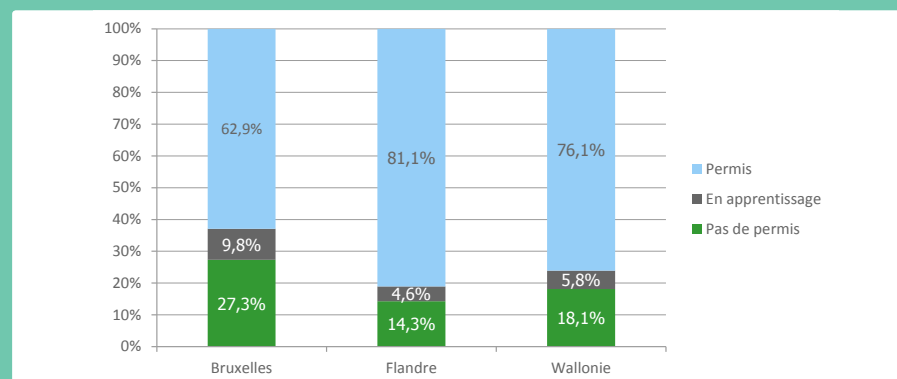
12.2

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



12.3

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



13

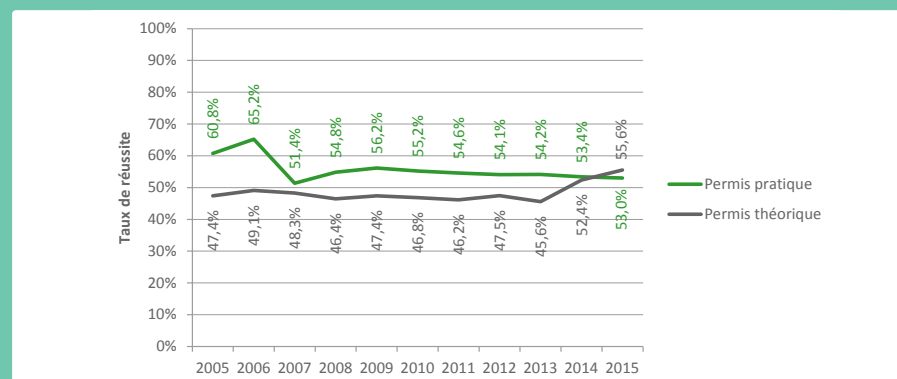
Examens du permis de conduire

L'aptitude à la conduite des futurs conducteurs d'engins motorisés est jugée sur base d'examen 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.



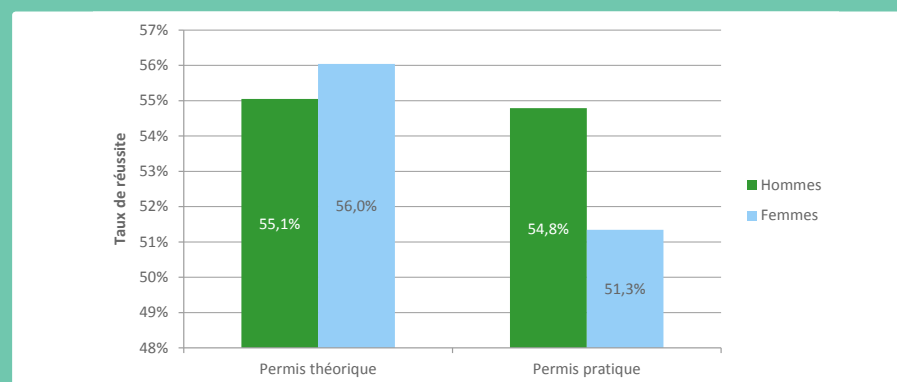
13.1

Évolution du taux de réussite au permis B



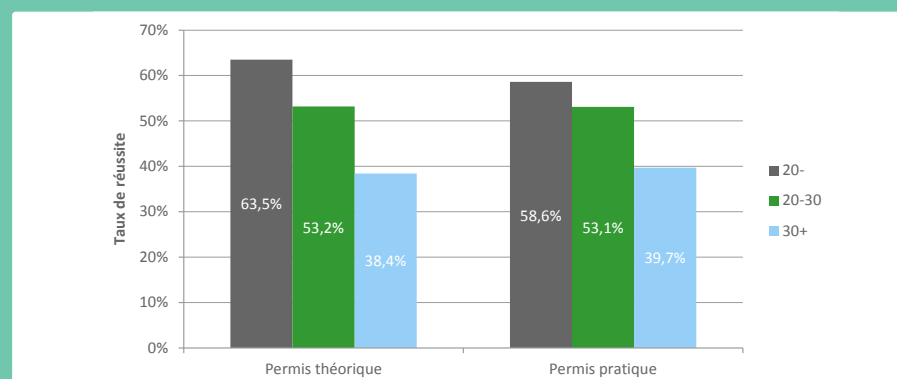
13.2

Taux de réussite au permis B en fonction du sexe (2015)



13.3

Taux de réussite au permis B en fonction de l'âge (2015)



14

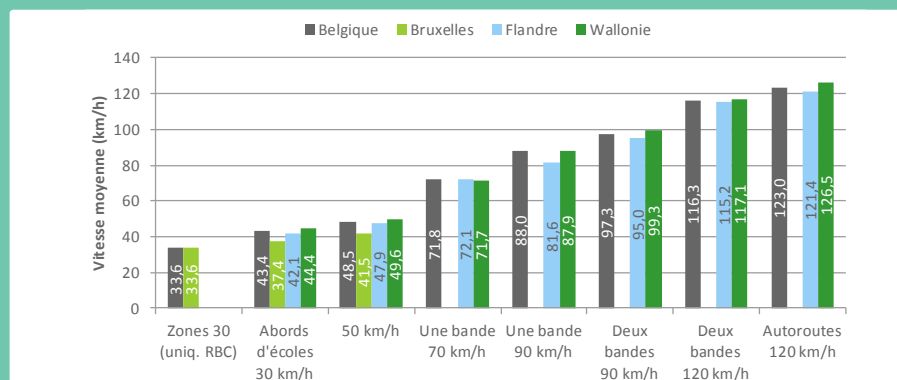
Vitesses pratiquées

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 sûreté sur les routes. La vitesse libre est la vitesse choisie par les 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.



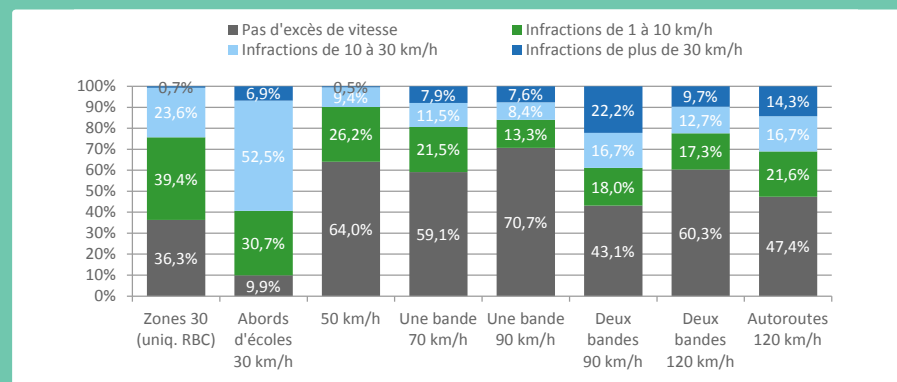
14.1

Vitesse moyenne libre des voitures par région et régime de vitesse (2015)



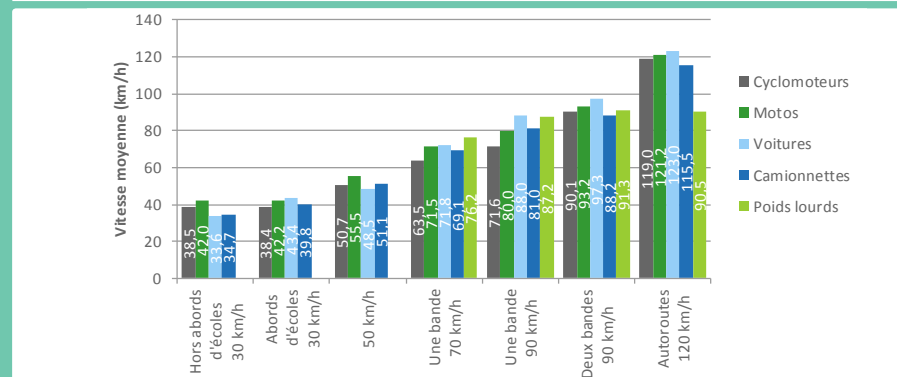
14.2

Infractions des voitures pour excès de vitesse en fonction du régime de vitesse



14.3

Vitesse moyenne libre par type de véhicule et régime de vitesse (scooters et motos : 2012, camionnettes : 2013, voitures et poids lourds : 2015)



15

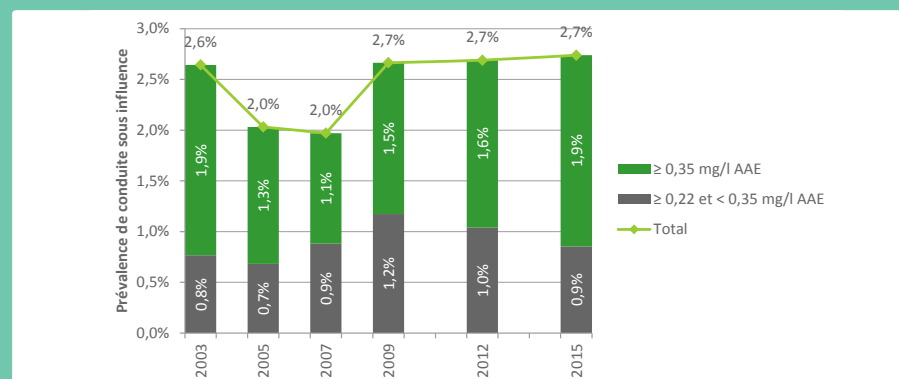
Conduite sous influence d'alcool

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'institut Vias 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.



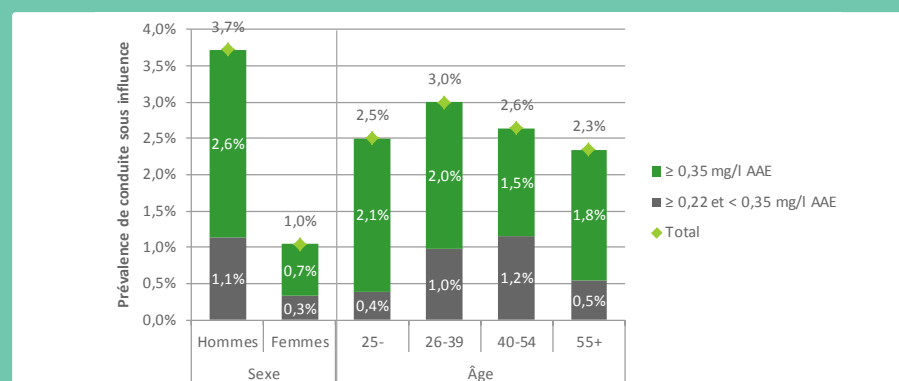
15.1

Évolution de la prévalence de conduite sous influence d'alcool chez les automobilistes



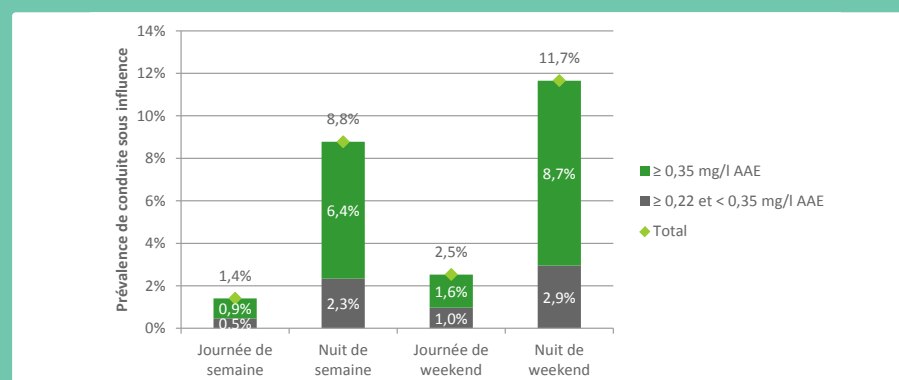
15.2

Prévalence de conduite sous influence d'alcool en fonction de l'âge et du sexe de l'automobiliste (2015)



15.3

Prévalence de conduite sous influence d'alcool chez les automobilistes en fonction du moment de la semaine (2015)



16

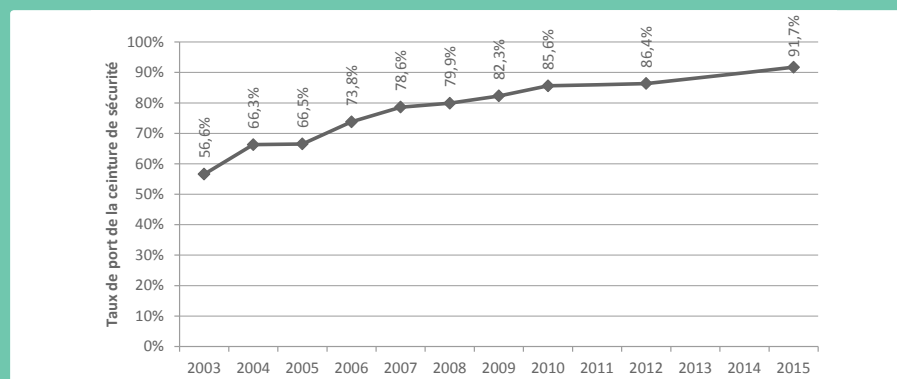
Port de la ceinture de sécurité

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 indiquent que le taux de port à l'arrière des véhicules est bien inférieur à ce qui est observé à l'avant.



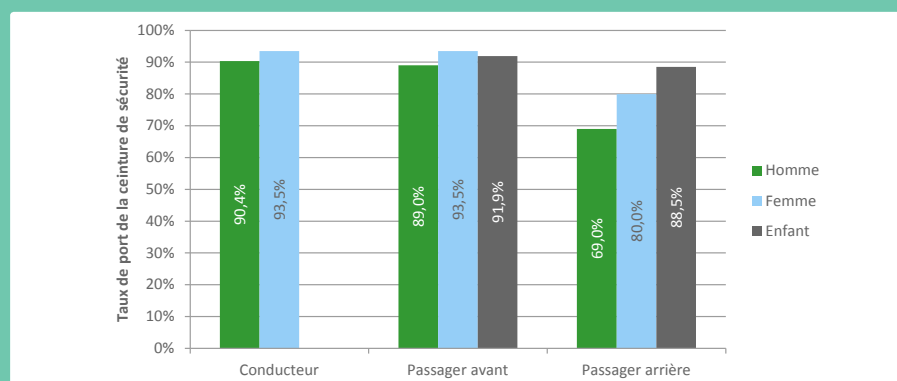
16.1

Évolution du taux de port de la ceinture de sécurité des conducteurs et passagers avant de voiture



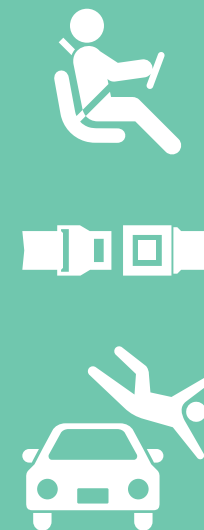
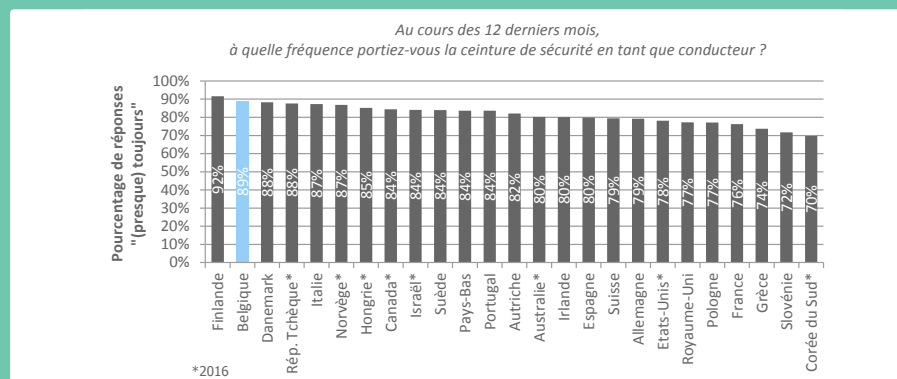
16.2

Taux de port de la ceinture de sécurité en fonction de la place occupée dans la voiture et le sexe (2015)



16.3

Comparaison internationale – Taux de port (auto-déclaré) de la ceinture de sécurité par les conducteurs de voiture (2015/2016)



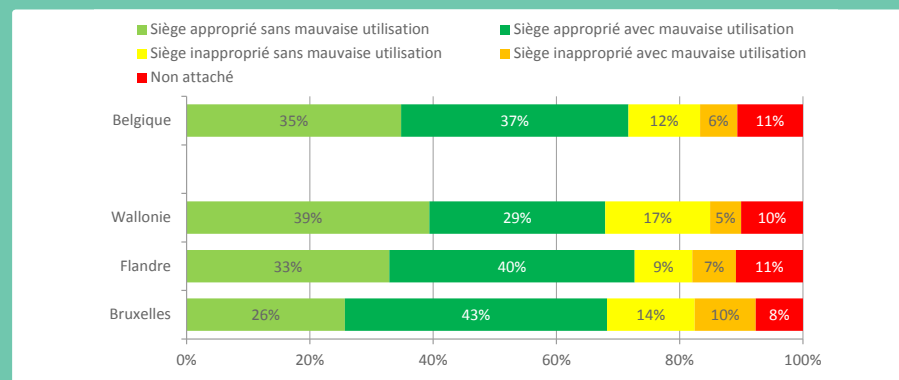
17

Dispositifs de retenue pour enfant

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.

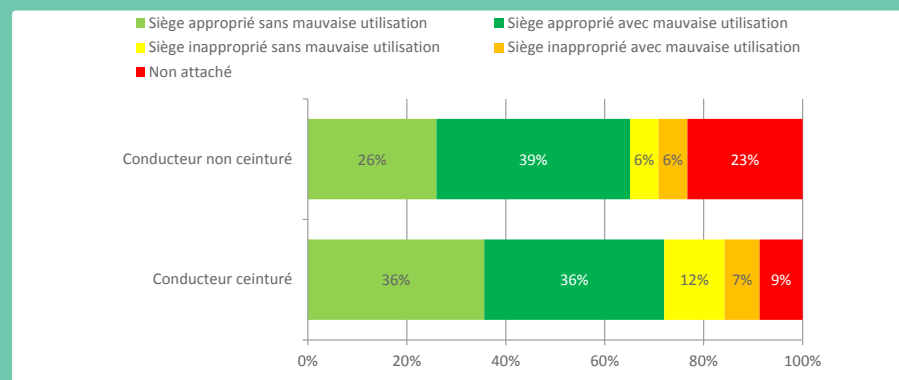
17.1

Taux d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant en fonction de la région (2014)



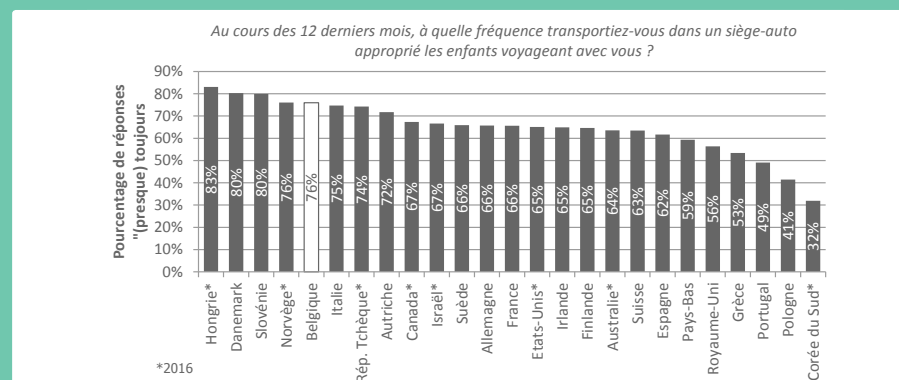
17.2

Taux d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant en fonction du port de la ceinture du conducteur (2014)



17.3

Comparaison internationale – Taux (auto-déclaré) d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant (2015/2016)



18

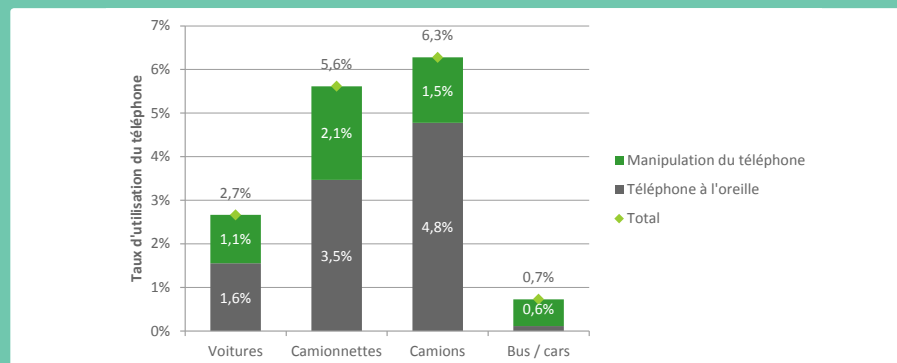
Utilisation du téléphone sans kit mains libres au volant

L'utilisation du téléphone au volant – avec ou sans kit mains libres – est l'une des principales sources de distraction. Téléphoner induit des distractions cognitives, auditives et, en l'absence de kit mains libres, physiques. Manipuler son téléphone pour écrire un SMS ou consulter une application génère également une distraction visuelle. Utiliser son téléphone sans kit mains libres au volant est interdit en Belgique. Le taux d'utilisation du téléphone a été déterminé en observant les conducteurs depuis le bord de la route. Il représente le pourcentage de conducteurs 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, comme cela apparaît sur le dernier graphique.



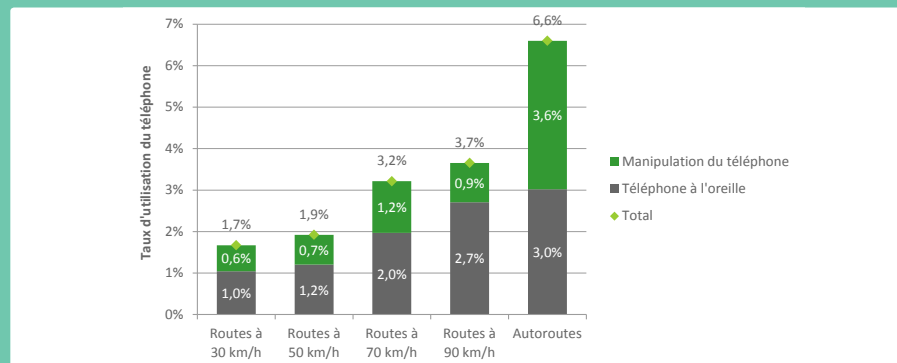
18.1

Taux d'utilisation du téléphone sans kit mains libres en fonction du type de véhicule (2013)



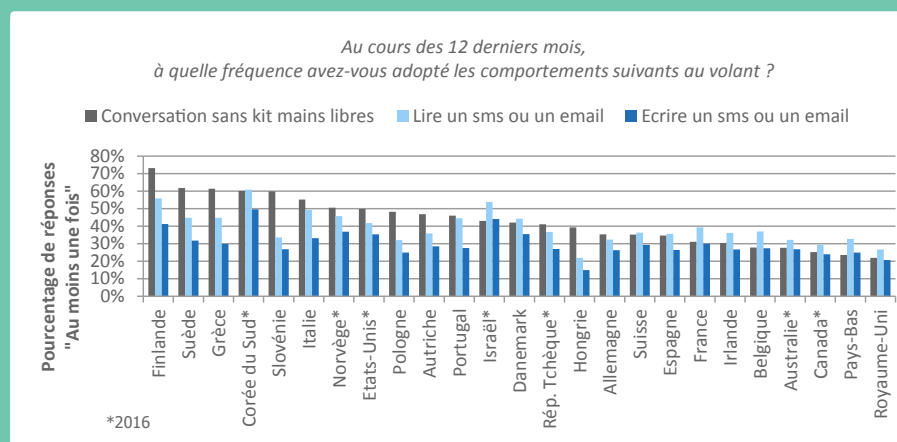
18.2

Taux d'utilisation du téléphone sans kit mains libres en fonction du type de route (2013)



18.3

Comparaison internationale – Pourcentage de personnes déclarant avoir manipulé leur téléphone au volant au moins une fois au cours des 12 derniers mois (2015/2016)



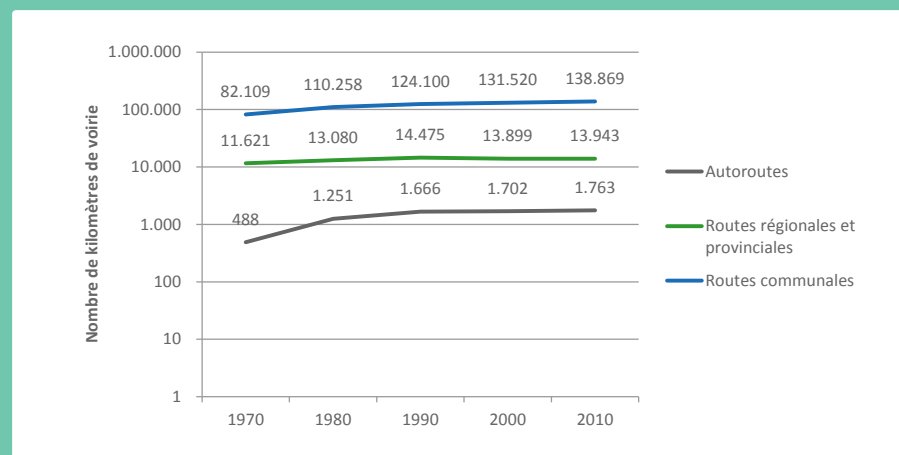
19

Infrastructure routière

L'état du réseau routier et les infrastructures de sécurité sont 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 tous les types de route sur la figure 19.1, nous utilisons une échelle verticale logarithmique où chaque graduation représente une différence d'un facteur 10.

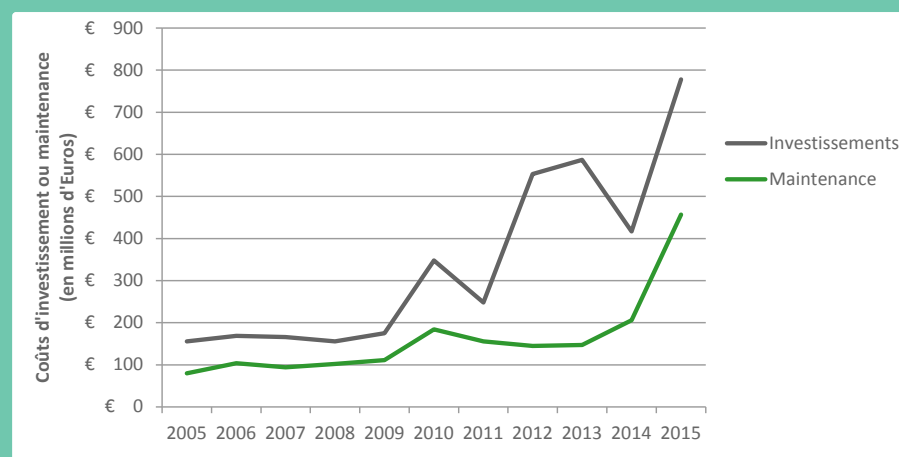
19.1

Évolution de la longueur du réseau routier par type de route



19.2

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



20

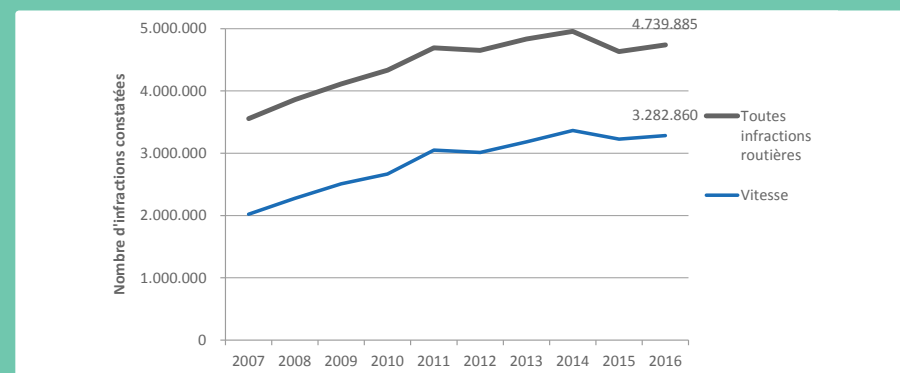
Infractions constatées par la police

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.



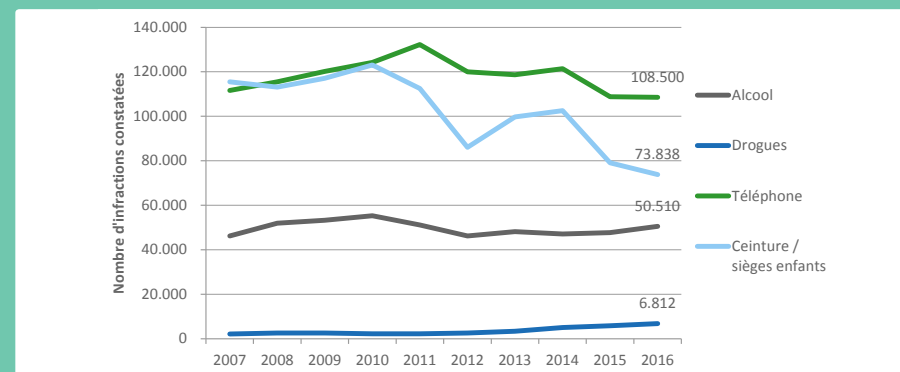
20.1

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



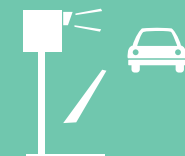
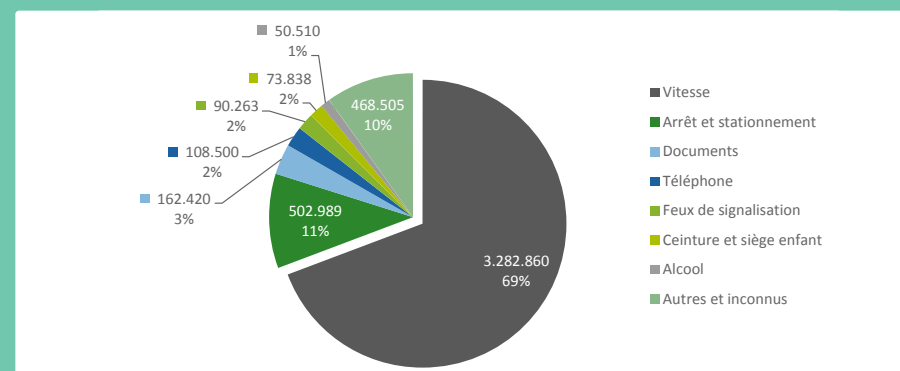
20.2

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



20.3

Répartition, selon le motif, des infractions constatées par la police (2016)



21

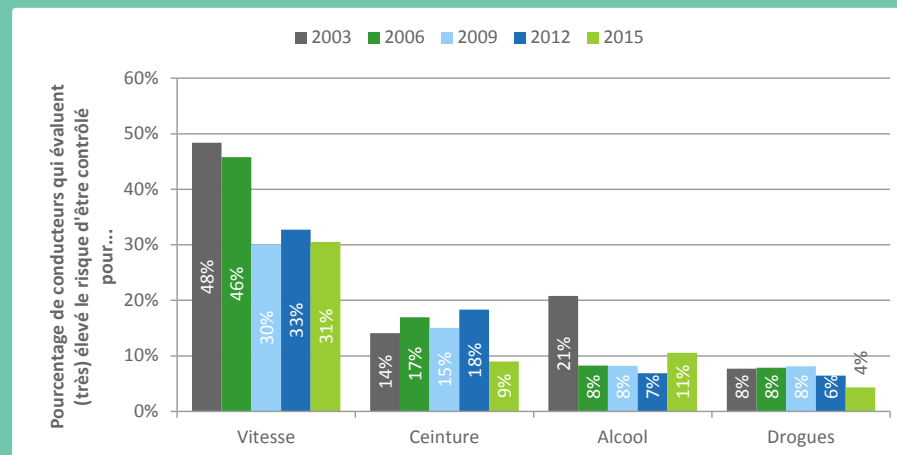
Risque subjectif de se faire contrôler

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.



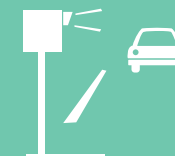
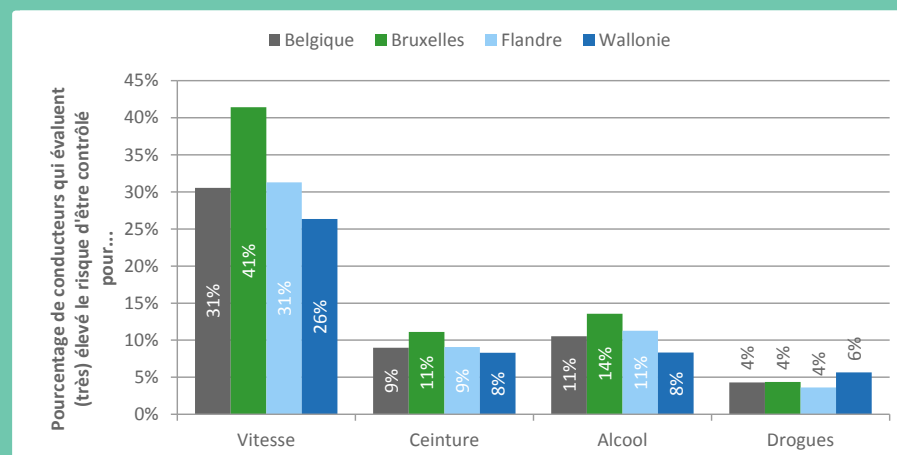
21.1

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



21.2

Risque subjectif de se faire contrôler en fonction de la région de domicile (2015)



SOURCES



1. Tués dans la circulation

1.1, 1.2 : SPF Économie / Direction générale Statistique / Statistics Belgium

Pour en savoir plus :

- Lequeux, Q. (2017). Rapport statistique 2016 Accidents de la route. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière

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

2. Accidents corporels et victimes de la route

2.1 : SPF Économie / Direction générale Statistique / Statistics Belgium

2.2, 2.3 : Base de données RECOVER (SPF Santé publique, IMA, Vias institute, VUB)

3. Risque d'accident et gravité des accidents

3.1 : BELDAM, SPF Économie / Direction générale Statistique / Statistics Belgium, Vias institute

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

3.2, 3.3 : SPF Économie / Direction générale Statistique / Statistics Belgium

4. Âge et sexe des victimes

4.1, 4.2, 4.3 : SPF Économie / Direction générale Statistique / Statistics Belgium

5. Mode de déplacement des victimes

5.1, 5.2, 5.3 : SPF Économie / Direction générale Statistique / Statistics Belgium

6. Accidents matériels

6.1, 6.2 : Assuralia

7. Importance du trafic motorisé

7.1, 7.2 : Service Public Fédéral Mobilité et Transports, Direction générale Politique de Mobilité Durable et Ferroviaire

7.3 : International Transport Forum, Eurostat via Commission européenne

SOURCES



8. Importance du trafic non-motorisé

8.1, 8.2 : Enquête MONITOR

Pour en savoir plus :

- [MONITOR : Enquête nationale sur la mobilité et la sécurité routière \(2016\)](#)

8.3 : ESRA (E-Survey of Road Users' Attitudes)

Pour en savoir plus :

- 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, Belgium : Belgian Road Safety Institute

9. Âge et sexe des automobilistes

9.1, 9.2 : Vias institute

10. Parc de véhicules

10.1, 10.2 : [Bureau Fédéral du Plan](#)

10.3 : [Eurostat](#)

11. Contrôle technique

11.1, 11.2, 11.3 : GOCA

Pour en savoir plus :

- [Rapport annuel du GOCA](#)

12. Possession du permis de conduire

12.1 : SPF Mobilité et Transports / Banque carrefour des permis

12.2, 12.3 : Enquête BELDAM

13. Examens du permis de conduire

13.1, 13.2, 13.3 : GOCA

Pour en savoir plus :

- [Rapport annuel du GOCA](#)

14. Vitesses pratiquées

14.1, 14.2, 14.3 : Vias institute

Pour en savoir plus :

- Trotta, M. (2016). Que nous apprennent les données GPS sur la vitesse sur nos routes ? Mesure de comportement vitesse hors agglomération 2015. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière

SOURCES



- [Temmerman P. \(2016\). Trop vite en agglomération – Résultats du mesure de comportement en matière de vitesse en agglomération réalisée par l'IBSR en 2015. Bruxelles, Belgique : 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, Belgique : 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](#)

15. Conduite sous influence d'alcool

15.1, 15.2, 15.3 : Vias institute

Pour en savoir plus :

- [Focant N. \(2016\). Boire et conduire : le faisons-nous trop souvent ? Mesure nationale de comportement "Conduite sous influence d'alcool" 2015. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière](#)

16. Port de la ceinture de sécurité

16.1, 16.2 : Vias institute

Pour en savoir plus :

- [Lequeux Q. \(2016\). Quid du respect du port de la ceinture de sécurité ? Résultats de la mesure de comportement ceinture 2015. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière](#)

16.3 : ESRA (E-Survey of Road Users' Attitudes)

Pour en savoir plus :

- [Trotta, M., Meesmann, U., Torfs, K., Van den Berghe, W., Shingo Usami, D., & Sgarra, V. \(2017\). Seat belt and child restraint systems. ESRA thematic report no. 4. ESRA project \(European Survey of Road users' safety Attitudes\). Brussels, Belgium : Belgian Road Safety Institute](#)

17. Dispositifs de retenue pour enfants

17.1, 17.2 : Vias institute

SOURCES



Pour en savoir plus :

- Roynard, M. (2015). Les enfants sont-ils transportés en toute sécurité ? Mesure nationale de comportement : utilisation des dispositifs de retenue pour enfants 2014. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière

17.3 : ESRA (E-Survey of Road Users' Attitudes)

Pour en savoir plus :

- Trotta, M., Meesmann, U., Torfs, K., Van den Berghe, W., Shingo Usami, D., & Sgarra, V. (2017). Seat belt and child restraint systems. ESRA thematic report no. 4. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes). Brussels, Belgium : Belgian Road Safety Institute

18. Utilisation du téléphone sans kit mains libres au volant

18.1, 18.2 : Vias institute

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

18.3 : ESRA (E-Survey of Road Users' Attitudes)

Pour en savoir plus :

- Trigos J., Areal A., & Pires C. (2016). Distraction and fatigue. ESRA thematic report no. 3. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes). Lisbon, Portugal : Prevenção Rodoviária Portuguesa

19. Infrastructure routière

19.1 : SPF Mobilité et Transports, SPF Économie / Direction générale Statistique / Statistics Belgium

19.2 : International Transport Forum, OCDE

20. Infractions constatées par la police

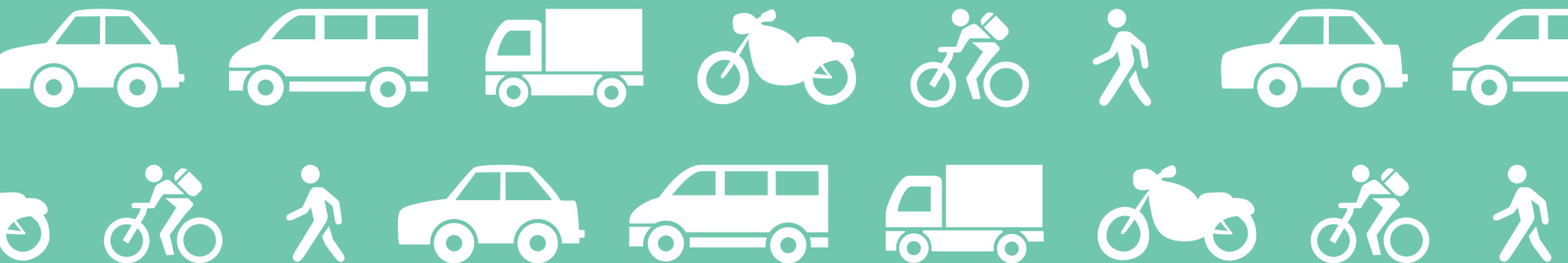
20.1, 20.2, 20.3 : Police Fédérale/PFP/DGR/DRI - BIPOL

21. Risque subjectif de se faire contrôler

21.1, 21.2 : Vias institute

Pour en savoir plus :

- Meesmann, U. & Schoeters, A. (2016). Quel regard les automobilistes portent-ils sur la sécurité routière ? Résultats de la cinquième mesure nationale d'attitudes en matière de sécurité routière de l'IBSR (2015). Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière



Editeur responsable : K. Genoe - Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel - www.vias.be - D/2017/0779/61