



Rapport n° 2022-S-01-FR

Rapport Statistique 2022

Accidents de la route 2021



Service public fédéral
Mobilité et Transports



Rapport Statistique 2022

Accidents de la route 2021

Rapport n° 2022-S-01-FR

Auteurs : Sloomans Freya

Éditeur responsable : Karin Genoe

Éditeur : Institut Vias

Date de publication : 12/07/2021

Dépôt légal : D/2022/0779/43

Veuillez référer au présent document de la manière suivante : Sloomans, F. (2022). Rapport Statistique 2022 – Accidents de la route 2021, Bruxelles : Institut Vias

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands onder de titel: Sloomans, F. (2022). Statistisch rapport 2022 – Verkeersongevallen 2021. Brussel: Vias institute

Les données reprises dans cette publication ont été rassemblées par l'institut Vias. Celui-ci ne peut être tenu responsable d'éventuelles fautes se trouvant dans les données provenant d'autres organismes. Les données de cette publication ne peuvent être reproduites ou diffusées qu'avec une mention claire et explicite de ce rapport et de la (des) source(s) initiale(s).

Les chiffres mentionnés proviennent de Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) et correspondent aux chiffres d'accidents officiels publiés par cette organisation le 08/06/2021.

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

Table des matières

Contents	3
1 Les statistiques d'accidents corporels 2021 en un coup d'œil	4
2 Données générales	5
2.1 Chiffres-clés	5
2.2 Évolution à court et à long terme	6
2.3 Comparaison européenne	9
3 Lieu de l'accident	11
3.1 Régions et provinces	11
3.2 Type de route	14
4 Usagers de la route	16
4.1 Évolution	16
4.1.1 Piétons	18
4.1.2 Cyclistes	19
4.1.3 Cyclomotoristes	22
4.1.4 Trottinettes électriques	23
4.1.5 Motocyclistes	23
4.1.6 Voitures	24
4.1.7 Camionnettes	24
4.1.8 Camions	25
4.2 Types d'usagers de la route	25
4.3 Âge	26
5 Période des accidents	31
5.1 Perspective globale	31
5.2 Variations mensuelles	32
5.3 Par semaine	34
5.4 Par heure de la journée	37
6 Caractéristiques des accidents	37
6.1 Type de collision	37
6.2 Matrice de collision	40
6.3 Circonstances aggravantes	41
6.4 Conduite sous influence d'alcool	43
7 Informations provenant des assurances	45

1 Les statistiques d'accidents corporels 2021 en un coup d'œil

Table 1. Les statistique d'accidents corporels 2021. Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels		Décédés 30 jours		Blessés		Gravité des accidents	
	2021	Évolution 2020-2021	2021	Évolution 2020-2021	2021	Évolution 2020-2021	2021	Évolution 2020-2021
Chiffres clés	34,640	-8%	516	-20%	42,566	-11%	14,9	-13%
Période de la semaine								
Jour de semaine	24,013	-8%	316	-8%	28,693	-10%	13,0	-2%
Jour de week-end	6,701	-4%	97	-31%	8,605	-8%	14,0	-30%
Nuit de week-end	2,169	-19%	55	-44%	2,688	-21%	25,0	-32%
Nuit de semaine	1,756	-11%	48	-19%	2,063	-15%	27,0	-10%
Luminosité								
Jour	24,218	-6%	317	-16%	29,595	-9%	13,0	-11%
Aube/Crépuscule	1,551	-13%	34	+42%	1,841	-16%	22,0	+64%
Nuit, sans éclairage publique	795	-9%	34	-13%	958	-12%	43,0	-4%
Nuit, éclairage public allumé	269	-31%	8	-27%	341	-37%	30,0	+7%
Nuit, éclairage public présent, mais pas allumé	6,377	-16%	115	-37%	7,810	-19%	18,0	-25%
Conditions atmosphériques								
Pluie	3,507	-11%	47	-28%	4,413	-12%	13,4	-19%
Particulières (neige, grêle, ...)	698	+7%	15	+15%	841	+3%	21,5	+8%
Normales	26,615	-11%	423	-22%	32,625	-14%	15,9	-12%
État de la chaussée								
Sec	20,284	-10%	310	-19%	24,779	-13%	15,3	-10%
Humide, mouillé, flaques	6,722	-10%	114	-14%	8,394	-12%	17,0	-4%
Verglas/neige	482	+11%	7	-12%	573	+7%	14,5	-21%
Propre	3,640	-10%	64	-33%	4,512	-13%	17,6	-25%
Sale (sable, gravier, feuilles,...)	192	-9%	6	-14%	214	-11%	31,2	-6%
Région								
Région Bruxelles-Capitale	3,534	-10%	8	-60%	4,094	-11%	2,3	-55%
Région flamande	21,213	-8%	310	-2%	25,481	-11%	14,6	+7%
Région wallonne	9,893	-8%	198	-36%	12,475	-10%	20,0	-31%
Province								
Anvers	6,325	-6%	81	+4%	7,625	-9%	12,8	+11%
Bruxelles	3,534	-10%	8	-60%	4,094	-11%	2,3	-55%
Limbours	2,646	-6%	67	+16%	3,277	-11%	25,3	+22%
Flandre Orientale	5,435	-11%	59	-16%	6,414	-15%	10,9	-5%
Brabant Flamand	2,882	-7%	46	-12%	3,488	-10%	16,0	-4%
Flandre Occidentale	3,925	-9%	57	+0%	4,677	-12%	14,5	+10%
Hainaut	3,495	-7%	72	-37%	4,454	-10%	20,6	-33%
Liège	3,271	-2%	51	-33%	4,109	-4%	15,6	-32%
Luxembourg	826	-11%	27	-45%	1,029	-16%	32,7	-38%
Namur	1,356	-13%	32	-35%	1,748	-13%	23,6	-25%
Brabant wallon	945	-18%	16	-20%	1,135	-18%	16,9	-2%
Type de route								
En agglomération	20,130	-10%	179	-16%	23,426	-12%	8,9	-7%
Hors agglomération	10,154	-8%	251	-19%	13,092	-12%	24,7	-12%
Autoroute	2,527	-15%	78	-31%	3,600	-17%	30,9	-19%
Type de croisement								
Hors intersection	22,278	-9%	390	-25%	27,074	-12%	17,5	-18%
En intersection	11,289	-6%	115	+11%	13,802	-10%	10,2	+19%
En rond-point	1,073	-4%	11	-27%	1,174	-10%	10,3	-24%
Vitesse maximale autorisée								
30 km/h	4,668	+51%	32	+88%	5,289	+51%	6,9	+25%
50 km/h	15,500	-24%	171	-23%	18,171	-26%	11,0	+2%
70 km/h	5,695	-21%	141	-10%	7,397	-24%	24,8	+14%
90 km/h	2,192	-21%	80	-38%	3,003	-25%	36,5	-20%
120 km/h	1,911	-20%	74	-27%	2,757	-21%	38,7	-9%
Type d'accident								
Accidents impliquant un seul usager	8,055	-56%	229	-25%	9,445	-14%	28,4	+70%
Accidents impliquant plusieurs usagers	25,362	-54%	372	-17%	33,679	-21%	14,7	+79%
Mode de déplacement								
Piétons	3,835	+17%	75	+15%	3,715	+17%	19,6	-1%
Cyclistes	8,026	+0%	44	-20%	7,911	-1%	5,5	-20%
Cyclomotoristes	3,296	+26%	16	+23%	3,119	+24%	4,9	-2%
Motocyclistes	2,396	+2%	62	-21%	2,360	+2%	25,9	-22%
Occupants de voitures	25,569	+14%	215	-3%	18,279	+15%	8,4	-14%
Occupants de camionnettes	3,488	+16%	28	+155%	1,291	+12%	8,0	+116%
Occupants de camions	1,752	+9%	15	-12%	336	-4%	8,6	-19%
Occupants d'autobus/autocar	536	+24%	2	+100%	387	+40%	3,7	+61%
Sexe								
Hommes	46,709	-12%	379	-32%	24,039	-11%	8,1	-19%
Femmes	27,872	-14%	126	-7%	17,234	-16%	4,5	+4%
Age								
0-14	4,875	-12%	18	+64%	3,031	-13%	3,7	+85%
15-17	2,818	+3%	7	-36%	2,172	+1%	2,5	-38%
18-24	11,551	-7%	62	-29%	7,094	-6%	5,4	-23%
25-64	47,628	-12%	270	-25%	24,874	-14%	5,7	-14%
65+	7,566	-14%	145	-13%	4,111	-13%	19,2	+1%

2 Données générales

2.1 Chiffres-clés

Le **Tableau 2** présente les chiffres-clés des accidents de la circulation pour 2020 et 2021. Compte tenu du caractère exceptionnel de 2020, nous comparons dans ce rapport les chiffres de 2021 avec ceux de 2019. Les sinistres sont le nombre de véhicules assurés tenus responsables en cas d'accident de la circulation. Ceux-ci comprennent les accidents de la route avec seulement des dommages matériels ainsi que les accidents avec dommages corporels. Étant donné que plusieurs véhicules peuvent être tenus responsables d'un même accident de la route, ce nombre ne correspond pas précisément au nombre d'accidents de la route. Les chiffres pour 2021 n'étaient pas encore disponibles au moment de la publication de ce rapport. Un accident corporel est un accident de la circulation enregistré par la police et dans lequel au moins une personne a été blessée (mortellement ou non).

En Belgique, on observe une diminution du nombre de sinistres, d'accidents corporels et de victimes de la circulation à court et moyen terme. Par rapport à 2019, le nombre d'accidents corporels a diminué de 8 % en 2021. On constate également une diminution similaire du nombre de blessés (-11%) et du nombre de décédés 30 jours (-20%). Même en 2021, la pandémie de COVID-19 a eu une influence réduite, mais encore clairement perceptible sur les routes belges.

Table 2. Chiffres-clés (2019-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	2019	2020	2021	Evolution 2019-2021 #	Evolution 2019-2021 %
Accidents corporels	37719	30251	34640	-3079	-8%
Blessés	47188	36651	42050	-5138	-11%
Décédés 30 jours	644	499	516	-128	-20%
Sinistres	331516				

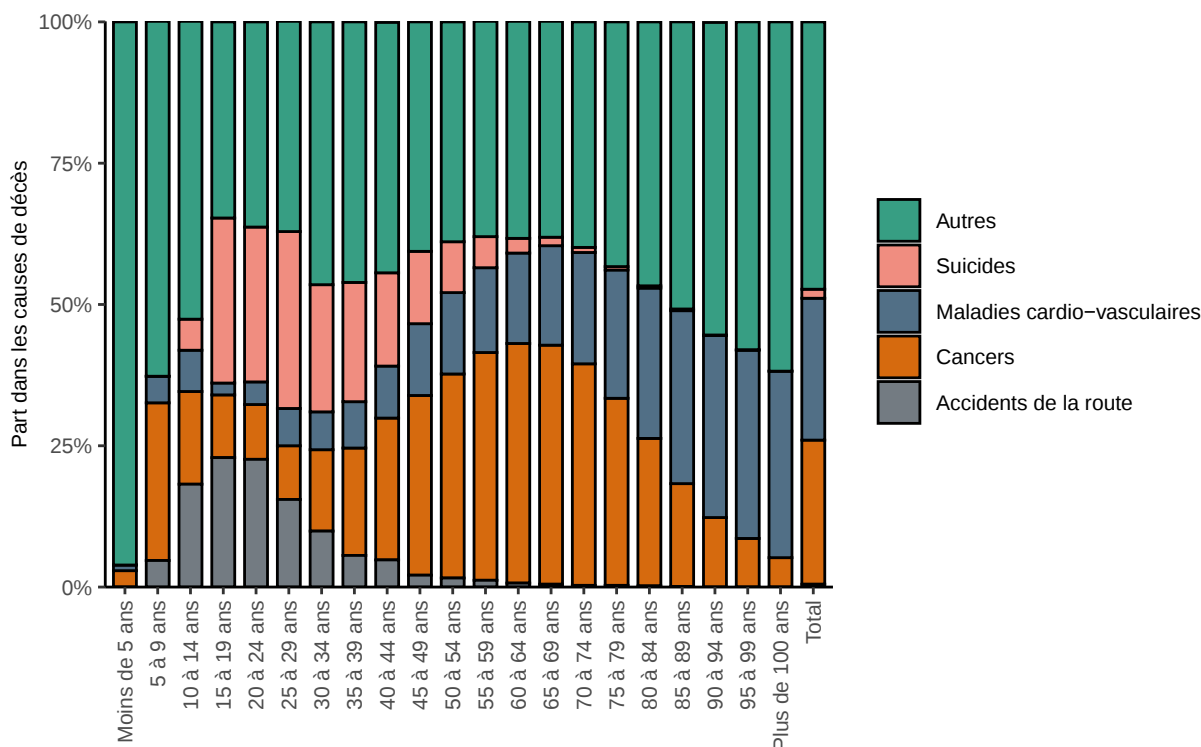
Le **Tableau 3** présente quelques indicateurs de la sécurité routière pour les trois dernières années. Il s'agit de chiffres relatifs où le nombre de décès dans la circulation est lié à la population et au nombre d'accidents corporels. Les chiffres montrent une tendance à la baisse de la mortalité (-20%), définie comme le nombre de décédés 30 jours par million d'habitants, et de la gravité (-13%), définie comme le nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents corporels.

Table 3. Indicateurs de sécurité routière (2019-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	2019	2020	2021	Évolution 2019-2021 %
Mortalité (nombre de décédés 30 jours/million d'habitants)	56,3	43,4	44,8	-20%
Gravité (nombre de décédés 30 jours/millier d'accidents corporels)	17,1	16,5	14,9	-13%

La **Figure 1** montre que les accidents de la circulation sont l'une des principales causes de décès. En 2019, 1% de tous les décès étaient dus à des accidents de la circulation. La figure ci-dessous montre la répartition par catégorie d'âge, et témoigne d'une grande divergence entre les catégories. Nous constatons que les accidents de la circulation sont une cause très importante de décès chez les jeunes : 23% de tous les décès chez les 15-19 ans et les 20 à 24 ans sont circulation dus à des accidents de la route. À mesure que l'âge augmente, les autres causes de décès deviennent plus importantes.

Figure 1. Répartition des principales causes de décès selon la catégorie d'âge (2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



2.2 Évolution à court et à long terme

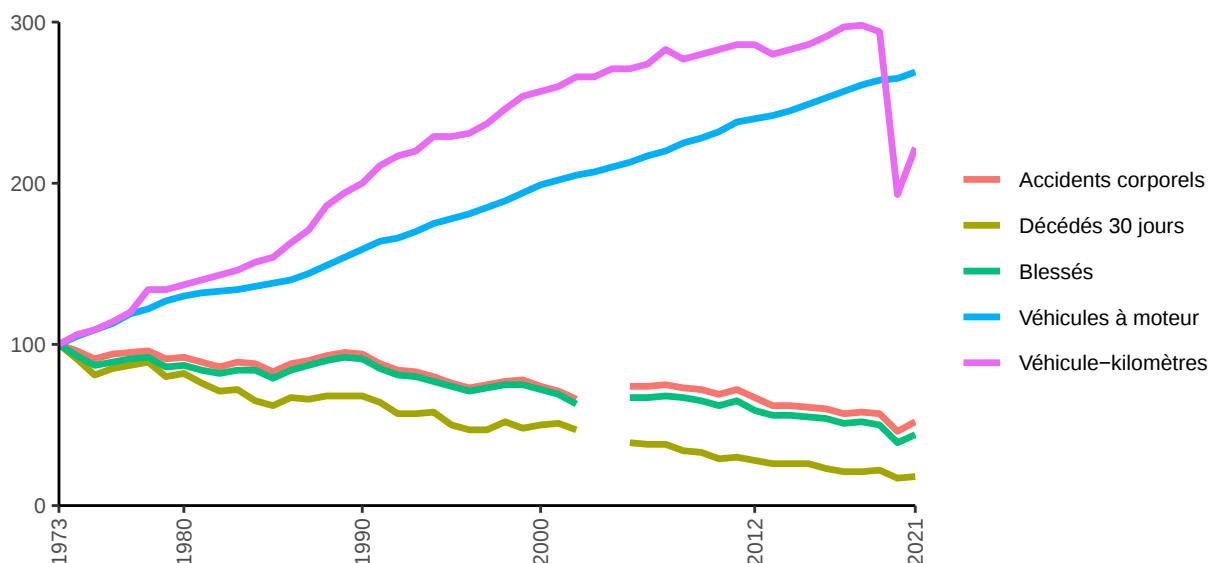
La **Figure 2** montre l'évolution du nombre d'accidents corporels, du nombre de décédés 30 jours, du nombre de véhicules motorisés et du nombre de véhicules-kilomètres parcourus entre 1973 et 2021. L'évolution est indiquée par rapport à l'année de référence 1973, qui dans la figure est égale à la base 100. La méthode de calcul des véhicules-kilomètres a été adaptée à partir de 2013. Pour la période allant jusqu'à 2004 inclus, le nombre d'accidents corporels est basé sur des chiffres non pondérés, ce qui explique l'augmentation soudaine en 2005. Par conséquent, la période antérieure à 2005 ne peut être comparée à la période débutant en 2005. Ceci ne s'applique qu'au nombre d'accidents corporels, aucun coefficient de pondération n'a été utilisé pour les décédés 30 jours. En raison du manque de fiabilité des chiffres de 2003 et 2004, ils ne sont pas publiés.

Les véhicules-kilomètres ont été mesurés au niveau fédéral jusqu'en 2017 inclus. À partir de 2017, le nombre de véhicules-kilomètres a été estimé sur base de l'enquête Omnibus, dans laquelle un échantillon de 12 000 répondants en moyenne par an a été interrogé. À partir de là, nous connaissons le nombre de kilomètres parcourus par les répondants sur une journée par mode de transport. Ensuite, un coefficient de pondération est appliqué afin de pouvoir généraliser les résultats de l'échantillon à l'ensemble de la population adulte et à tous les jours de l'année. De cette manière, on peut calculer le nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble de la population sur une année complète. Il s'agit toutefois du nombre de kilomètres parcourus par des personnes et non par des véhicules. Par conséquent, les chiffres à partir de 2018 ne sont pas comparables à ceux des années précédentes.

En termes de kilomètres parcourus, nous constatons une forte baisse en 2020, en raison de la pandémie de COVID-19.

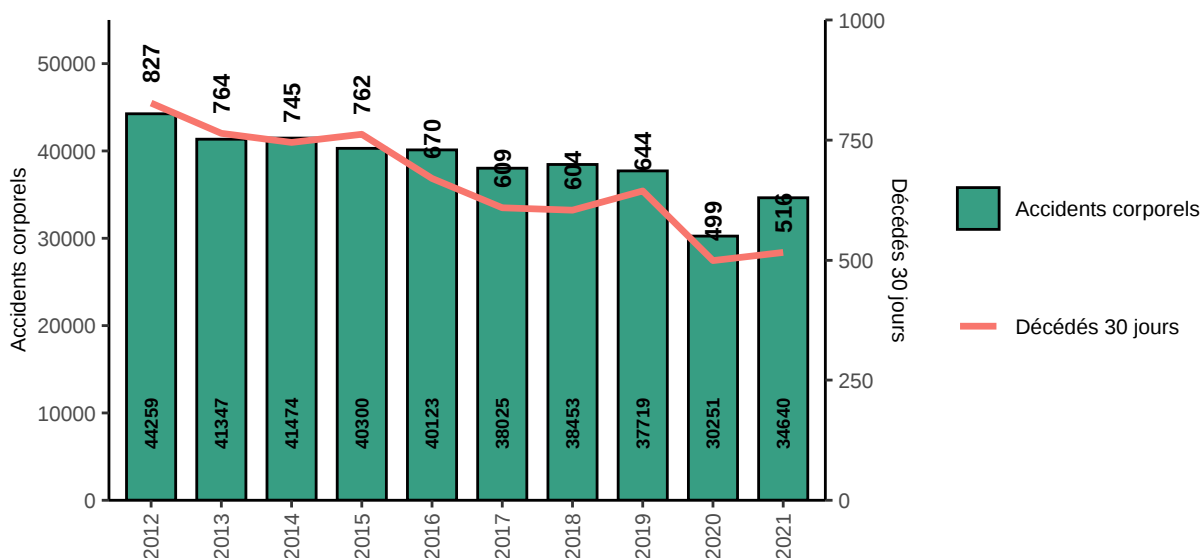
Le graphique indique une tendance à la baisse du nombre de collisions avec blessés et du nombre de décédés 30 jours, malgré l'augmentation constante du nombre de véhicules automobiles et du nombre de kilomètres parcourus sur nos routes. Cette évolution à long terme indique une amélioration générale de la sécurité sur nos routes au cours des dernières décennies.

Figure 2. Évolution (1973 = base 100) du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, de véhicules motorisés et de véhicules-kilomètres (1973-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 3** montre l'évolution du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours pour la période de 2012 à 2021. Le graphique montre une tendance générale à la baisse du nombre d'accidents corporels jusqu'en 2017, pour ensuite stagner. En 2021, le nombre d'accidents corporels a augmenté (+15%) par rapport à 2020. L'effet de la crise COVID-19 sur les accidents de la route en 2020 a été très important. Le nombre d'accidents de la route a diminué de 8% en 2021 par rapport à 2019.

Figure 3. Évolution du nombre d'accidents corporels et des décédés 30 jours (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

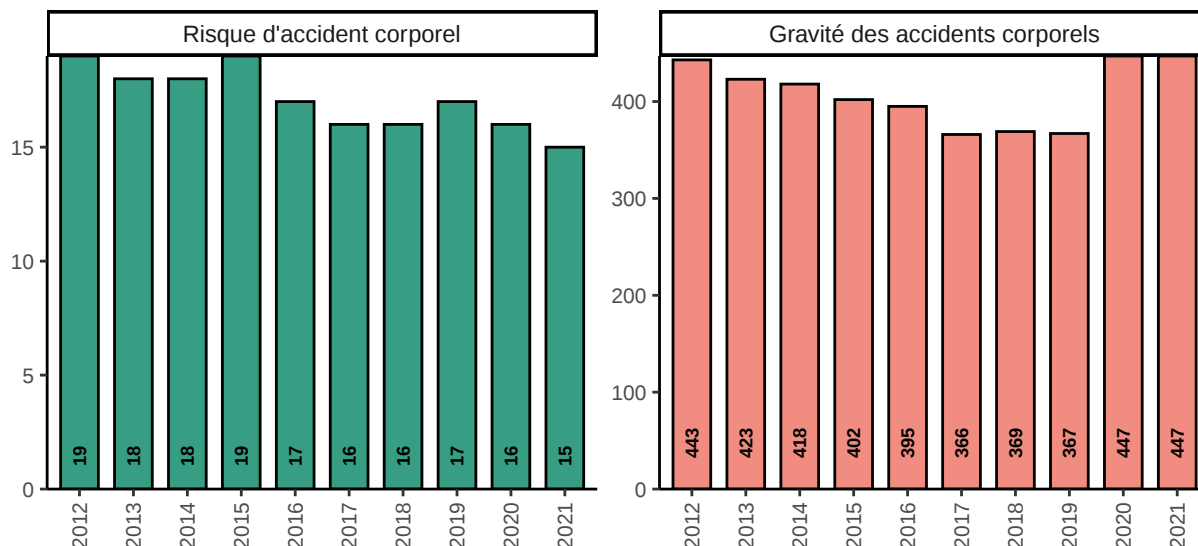


La **Figure 4** montre, pour la période 2012-2021, l'évolution du risque d'accident (nombre d'accidents corporels par milliard de véhicules-kilomètres) et de la gravité des accidents (nombre de décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels). Le graphique indique une tendance générale à la baisse des deux indicateurs jusqu'en 2017. En 2021, nous constatons une diminution par rapport à 2019 (-12%).

Les véhicules-kilomètres ont été collectés au niveau fédéral jusqu'en 2017 inclus. À partir de 2017, les

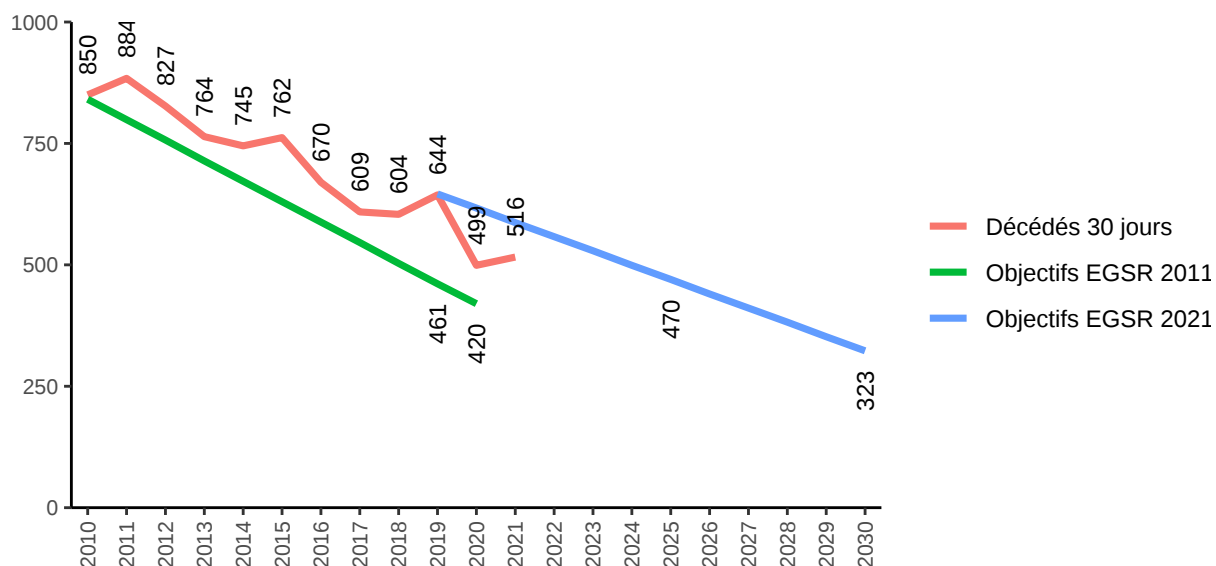
véhicules-kilomètres ont été estimés sur la base de l'enquête omnibus. Le risque d'accident avant 2018 et après 2018 n'est donc pas comparable.

Figure 4. Évolution du risque d'accident et de la gravité des accidents corporels (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 5** montre l'évolution du nombre de décédés 30 jours au cours de la période de 2010 à 2021. Cette évolution est comparée aux objectifs fixés par les États Généraux de la sécurité routière en 2011. Un nouvel objectif a été formulé pendant les États Généraux de la Sécurité routière : une réduction de moitié du nombre de décès à 30 jours d'ici 2030, et 0 décès sur la route d'ici 2050. Ces objectifs ont été formulés par rapport au point de référence de 644 décès à 30 jours en 2019. En 2021, nous faisons provisoirement mieux que la ligne de tendance pour atteindre l'objectif en 2030.

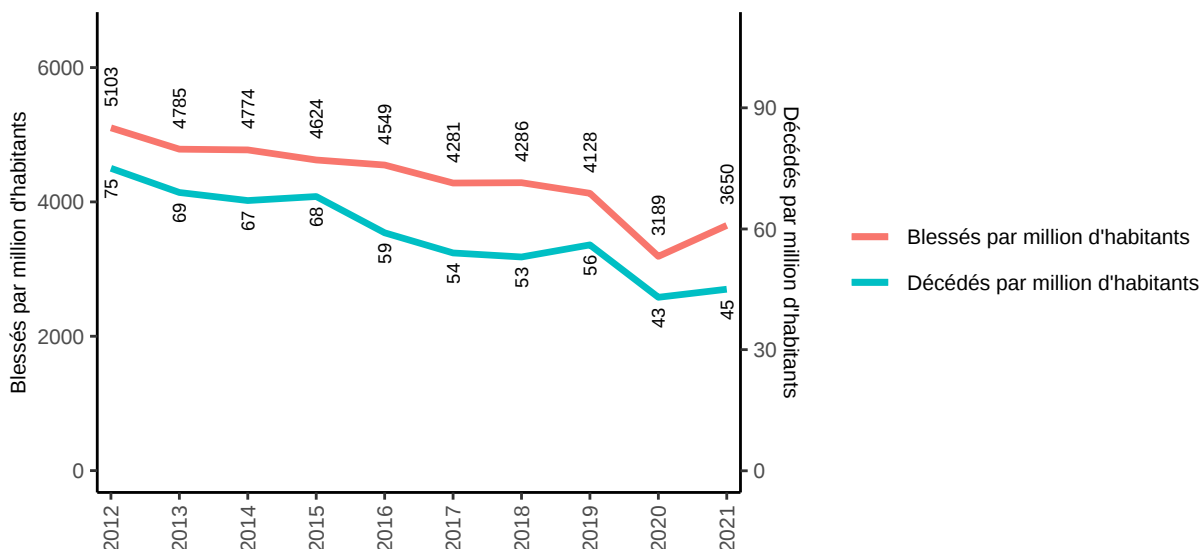
Figure 5. Évolution du nombre de décédés 30 jours par rapport aux objectifs des États Généraux de la Sécurité Routière (2019-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 6** montre l'évolution du nombre de blessés par million d'habitants (axe vertical de gauche) et du nombre de décédés par million d'habitants (axe vertical de droite). Le nombre de blessés par million

d'habitants est en baisse constante depuis 2012. En 2021, il y a eu une diminution forte de 20% par rapport à 2019. Le nombre de décédés par million d'habitants a également diminué depuis 2012. Entre 2021 et 2019 une diminution de 12% a été enregistrée.

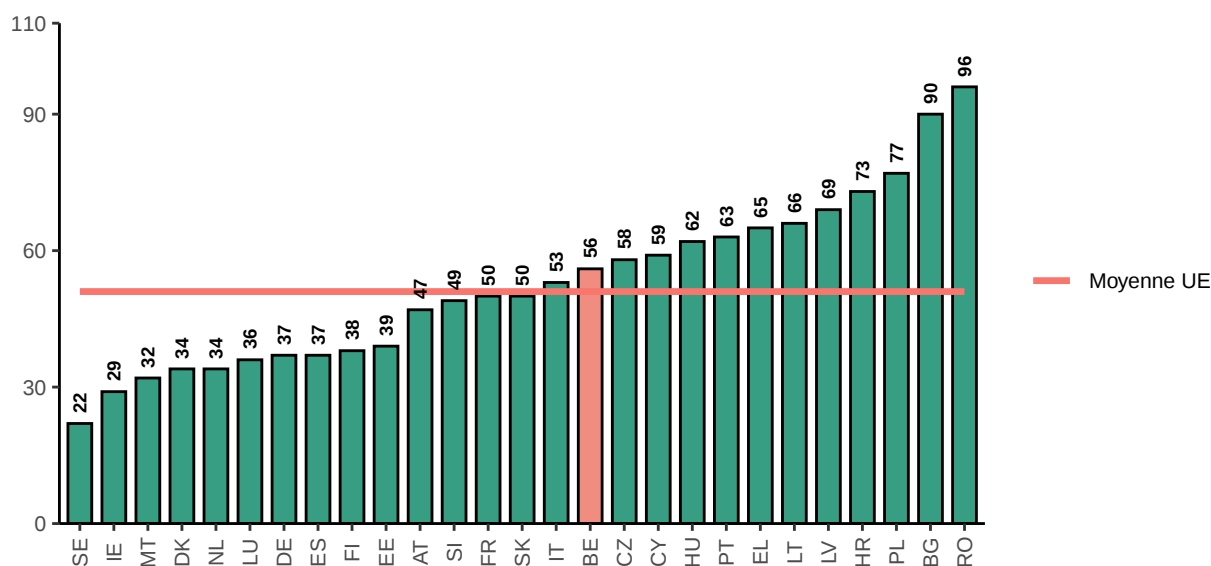
Figure 6. Évolution du nombre de morts et de blessés par million d'habitants (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



2.3 Comparaison européenne

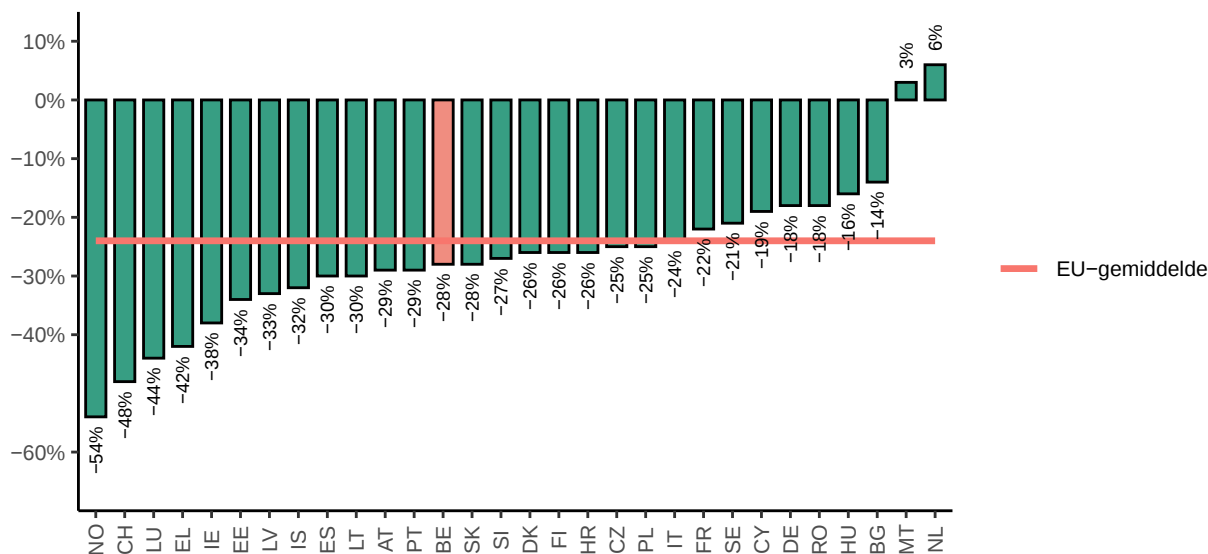
La **Figure 7** montre le taux de mortalité (nombre de décédés 30 jours par million d'habitants) pour chacun des États Membres de l'UE en 2019. En Belgique, il y a eu 56 décès par million d'habitants, ce qui est légèrement supérieur à la moyenne européenne (51 décès par million d'habitants). En France, il y a 50 décès par million d'habitants, les Pays-Bas et l'Allemagne font aussi mieux que la Belgique avec respectivement 34 et 37 décès par million d'habitants.

Figure 7. Mortalité (nombre de décédés 30 jours par million d'habitants) dans les pays de l'UE-27 (2019). Source : European Commission (2020) Road safety targets - Monitoring report June 2020



La **Figure 8** donne un aperçu global de l'évolution sur dix ans (2010 - 2019) du nombre de tués sur les routes par million d'habitants dans les pays de l'Union européenne. Dans la plupart des pays, on observe une diminution du nombre de tués sur les routes; seule une augmentation a été observée à Malte et aux Pays-Bas. Les pays ayant connu l'évolution la plus favorable au cours de cette période sont la Norvège (-54%), la Suisse (-48%), le Luxembourg (-44%) et l'Irlande (-42%). La Belgique enregistre une baisse de 28 % du nombre de tués sur les routes par million d'habitants et fait donc mieux que la moyenne européenne. Nos pays voisins affichent une baisse moins importante sur une période de dix ans : en France, la baisse est de 24 %, en Allemagne de 18 % et aux Pays-Bas, l'augmentation est de 6 %.

Figure 8. Evolution de la mortalité (nombre de décédés par million d'habitants) dans les pays de l'EU-27 (2010-2019).
Source : European Commission (2020) Road safety targets - Monitoring report June 2020



3 Lieu de l'accident

3.1 Régions et provinces

La **Figure 9** montre pour chaque région, lors de la période 2012-2021, l'évolution du nombre de décédés 30 jours. Ceux-ci sont comparés aux objectifs que chaque région s'est fixés.

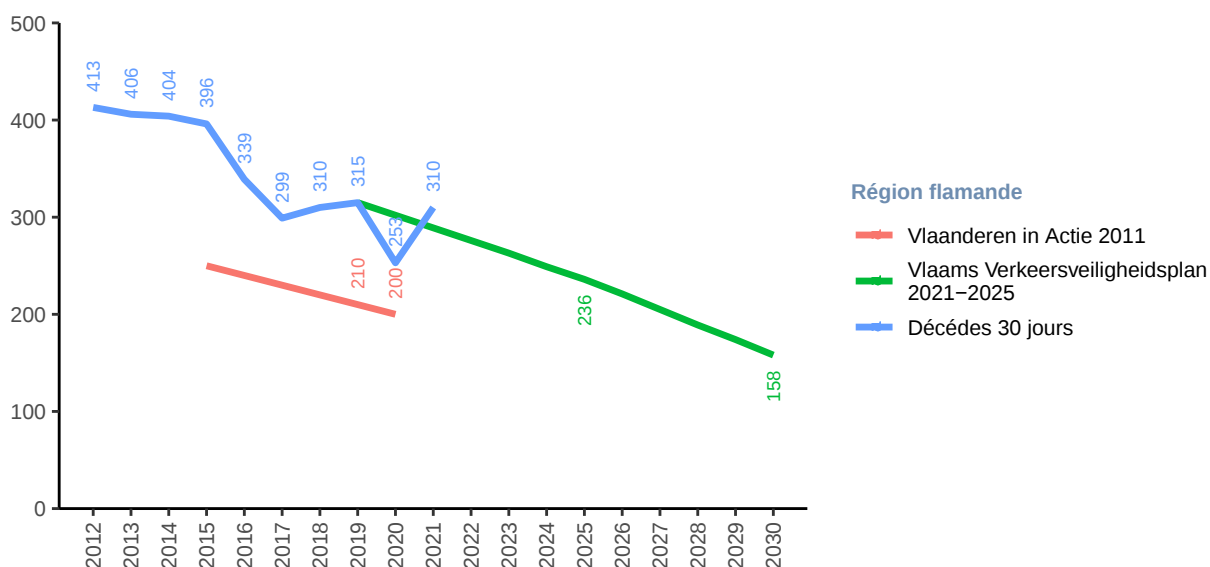
La Région flamande a enregistré 253 décédés à 30 jours au cours de 2021, ce qui est bien supérieur aux objectifs des EGSR 2011 (maximum 216 décès à 30 jours) et aux objectifs fixés par la Flandre elle-même dans divers plans d'action (maximum 200 décès à 30 jours). Le plan flamand de sécurité routière 2021-2025 vise à réduire le nombre de décédés à 30 jours de 25% en 2025 et de 50% en 2030. La diminution du nombre de décédés à 30 jours en 2021 n'est que de 2% par rapport à 2019.

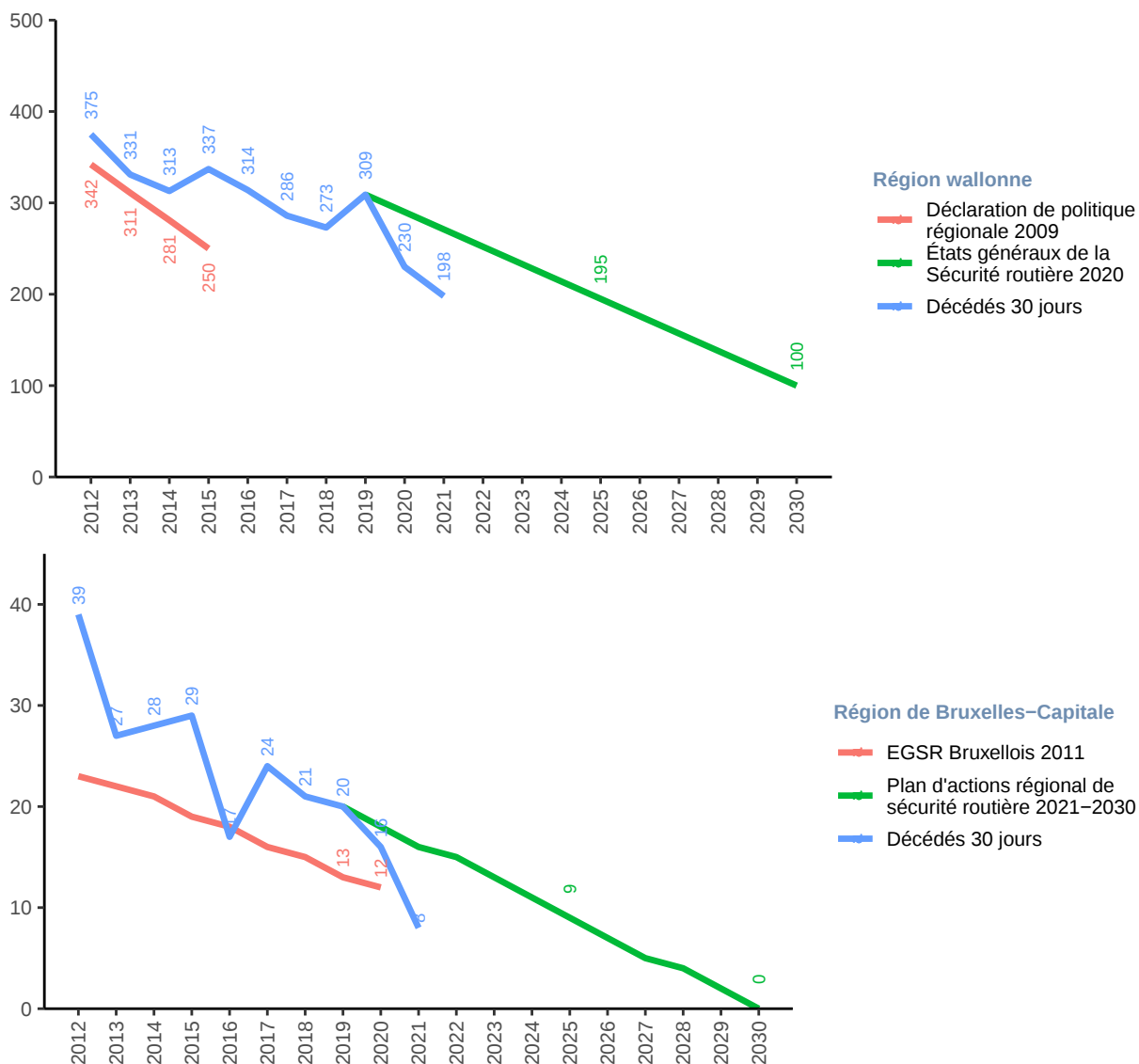
Il en va de même pour la Région wallonne : en 2021, 229 décédés à 30 jours ont été enregistrés, alors que l'objectif des EGSR 2011 était un maximum de 180 décès à 30 jours. Les États généraux de la Sécurité routière 2020 fixent comme objectif de ne pas dépasser 100 morts sur les routes d'ici 2030. La diminution du nombre de décédés à 30 jours en 2021 est de 36% par rapport à 2019.

Dans la région de Bruxelles, il y a eu 16 décès en 2021. Cela signifie que cette région est la seule à atteindre l'objectif fixé par les EGSR 2011, mais pas l'objectif de la EGSR 2011 de Bruxelles (12 décès). Le plan d'action régional pour la sécurité routière 2021-2030 propose de réduire à zéro le nombre de morts sur les routes d'ici 2030. C'est à Bruxelles que la baisse du nombre de décès à 30 jours est la plus importante : -60% en 2021 par rapport à 2019.

En 2021, la Flandre se situe légèrement au-dessus de la ligne de tendance pour atteindre l'objectif en 2030, la Wallonie et Bruxelles font mieux que cette ligne de tendance.

Figure 9. Évolution du nombre de décédés 30 jours selon la région, par rapport aux objectifs fédéraux fixés par les États Généraux de la Sécurité Routière et par rapport aux objectifs régionaux (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



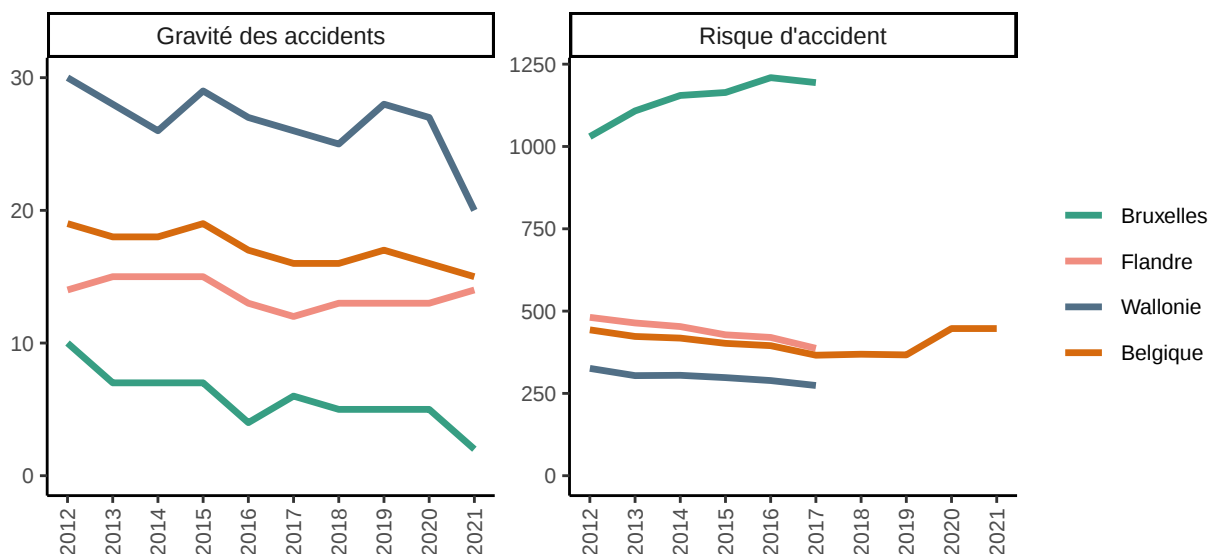


La **Figure 10** montre l'évolution entre 2012 et 2017 du risque d'accident corporel pour les différentes régions et pour la Belgique (nous n'avons pas les véhicules-kilomètres pour la période à partir de 2018 et ne pouvons donc pas calculer le risque d'accident pour ces années). Le risque d'accident est défini comme le nombre d'accidents corporels par milliard de véhicules-kilomètres parcourus. La méthode de calcul des véhicules-kilomètres a été adaptée à partir de 2013, le risque d'accident calculé à partir de 2013 ne peut donc pas être comparé aux années précédentes.

Nous montrons que le risque d'accident est beaucoup plus élevé à Bruxelles que dans les autres régions. Cela s'explique principalement par le fait que dans les zones densément peuplées, où la densité du trafic est plus élevée, les interactions entre usagers de la route sont plus fréquentes. Pour une même distance parcourue, plus d'interactions conduit généralement à plus d'accidents : le risque d'accident est donc plus élevé que dans les autres régions. Le risque d'accident diminue au fil des ans (pas à Bruxelles, mais les chiffres sont moindres).

Le graphique montre également que l'évolution de la gravité des accidents, définie comme le nombre de décédés 30 jours pour 1 000 accidents corporels, pour la période de 2012 à 2021. Elle est la plus basse à Bruxelles et la plus élevée en Wallonie. En Wallonie, nous constatons une forte diminution de la gravité en 2021 par rapport à 2019, en Flandre il y a une légère augmentation de la gravité des accidents depuis 2018. À Bruxelles, une forte baisse est observée en 2021.

Figure 10. Évolution de la gravité d'accident corporel et du risque d'accident corporel, selon la région (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 11** montre la gravité des accidents corporels pour chaque province en 2021. La gravité est définie comme le nombre de décédés 30 jours par 1 000 accidents corporels. Les zones sombres indiquent une gravité plus élevée. La gravité des accidents est la plus élevée dans la province de Luxembourg (où 32,7 décès pour 1000 accidents corporels ont été enregistrés). En revanche, la gravité des accidents est la plus faible dans la province de Flandre orientale, avec 10,9 décès pour 1000 accidents corporels.

La **Figure 12** montre que la gravité des accidents corporels en Région wallonne (20,0) est plus élevée que la gravité des accidents corporels en Région flamande (14,6).

Figure 11. Gravité des accidents corporels selon la province

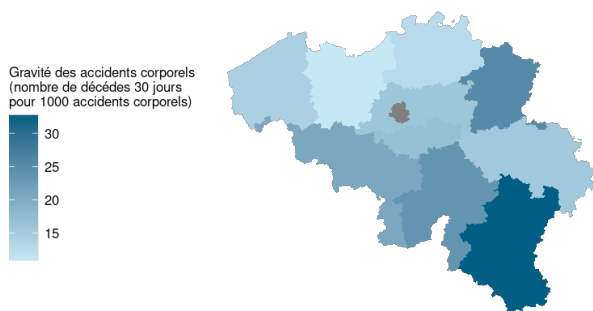
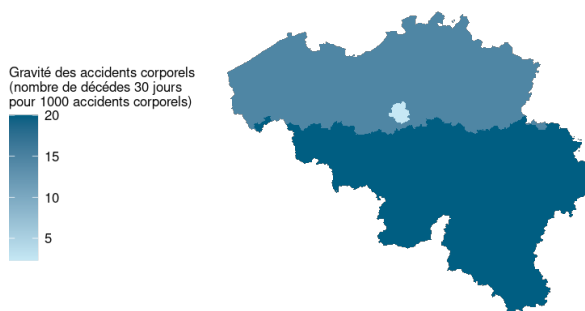
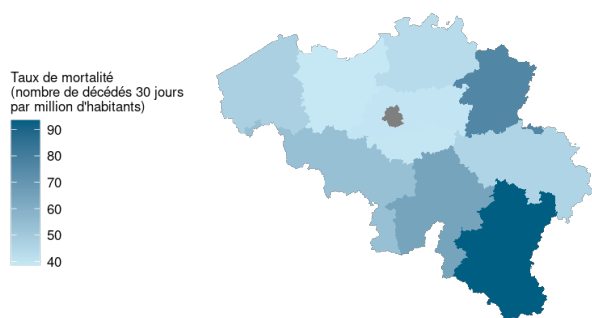
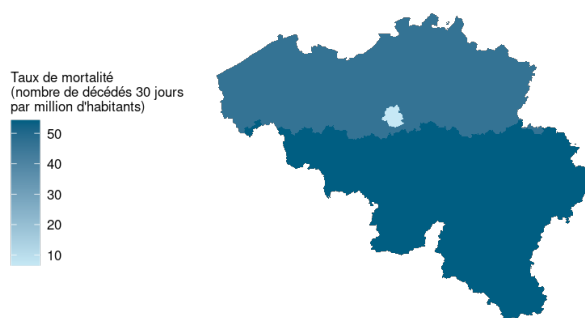


Figure 12. Gravité des accidents corporels selon la région



La **Figure 13** montre le taux de mortalité pour chaque province en 2021. La mortalité est définie comme le nombre de décédés 30 jours dus à des accidents de la route par million d'habitants. Cette carte montre des tendances relativement similaires à la **Figure 11**, mais de manière encore plus prononcée. Cela s'explique en partie par le fait que les provinces où le taux d'accidents est élevé sont également parmi les moins peuplées de Belgique. Par exemple, les provinces du Luxembourg (93,5 décès 30 jours par million d'habitants) et de Limbourg (76,1 décès 30 jours par million d'habitants) enregistrent les taux de mortalité les plus élevés.

A l'inverse, on constate dans la **Figure 14** que la mortalité est la plus faible pour la Région de Bruxelles-Capitale (6,6 décès par million d'habitants).

Figure 13. Mortalité selon la province

Figure 14. Mortalité selon la région


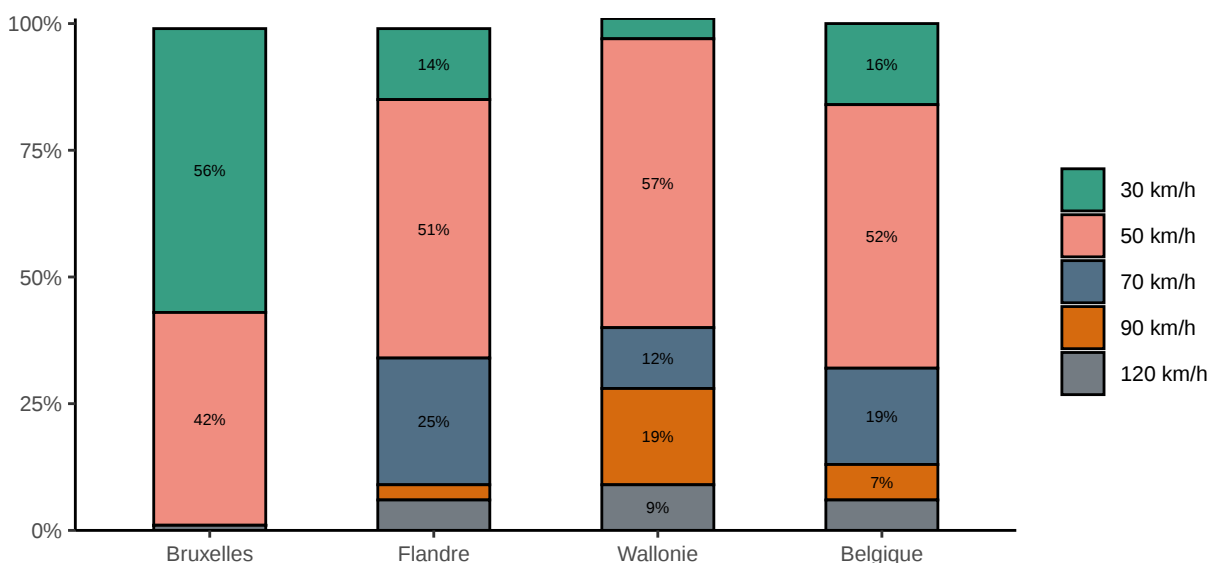
3.2 Type de route

La **Figure 15** montre pour 2021 la répartition du nombre d'accidents corporels entre les différents régimes de vitesse pour chaque région et pour la Belgique. La répartition des accidents selon le régime de vitesse est bien entendu liée à la longueur du réseau routier pour chaque région et pour chaque régime de vitesse.

Par exemple, 99% de tous les accidents corporels dans la Région de Bruxelles-Capitale se sont produits sur des routes avec une vitesse limite de 30 km/h ou 50 km/h. Il y a très peu de routes dans la Région de Bruxelles-Capitale où une vitesse supérieure à 50 km/h est autorisée. En Flandre et en Wallonie, 60% des accidents se produisent sur des routes dont le régime de vitesse est compris entre 30 et 50 km/h, c'est-à-dire principalement dans les zones urbaines.

Par ailleurs, on constate qu'en Flandre, 25% des accidents corporels en 2021 se sont produits sur une route avec une vitesse maximale de 70 km/h, alors qu'en Wallonie, cette proportion n'est que de 13%. Cela tient bien sûr au fait qu'en Flandre, la vitesse sur les routes régionales a été réduite de 90 km/h à 70 km/h, alors qu'en Wallonie (et à Bruxelles), la limitation à 90 km/h sur ces routes est encore d'application.

Figure 15. Répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents régimes de vitesse, par région (2021).
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

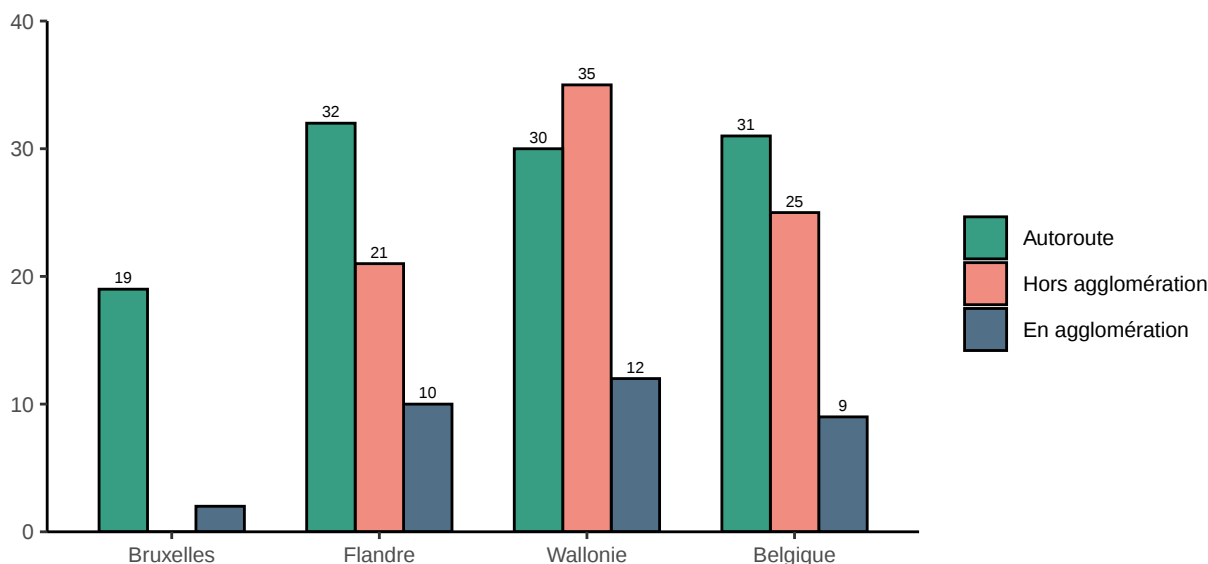


La **Figure 16** montre le taux de gravité des accidents en 2021 pour chaque type de route, par région. La

gravité des accidents est définie comme le nombre de décédés 30 jours par 1 000 accidents corporels.

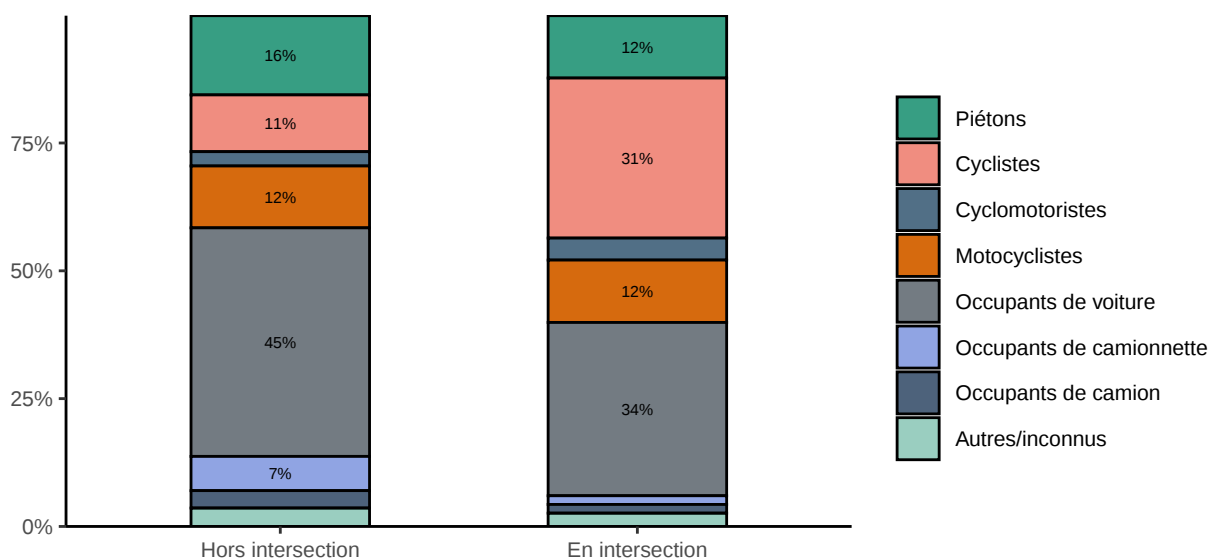
La gravité des accidents sur les routes hors agglomération et les routes en agglomération est plus élevée en Wallonie qu'en Flandre. En Flandre, la gravité des accidents est la plus élevée sur les autoroutes, tandis qu'en Wallonie, elle est la plus élevée sur les routes rurales. La gravité des accidents est la plus faible sur les routes en agglomération. Ceci est dû à la vitesse roulée : une vitesse plus élevée est associée à une gravité d'accident plus élevée.

Figure 16. Gravité des accidents, par type de route, selon la région (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 17** montre la répartition du nombre de décédés 30 jours en 2021 en fonction des différents modes de transport, d'une part dans les carrefours et d'autre part en dehors des croisements. Aux intersections, les occupants de voitures (34 %), les cyclistes (31 %), les motocyclistes (12 %) et les piétons (12 %) constituent les groupes avec le plus de décédés 30 jours. Près de la moitié des décédés 30 jours hors croisement sont des occupants de voitures. 16 % des décédés 30 jours sont des piétons et 12 % des motocyclistes. Les cyclistes ne représentent que 11 % des décès en dehors des intersections. Cela montre que les intersections sont particulièrement dangereuses pour les usagers de la route vulnérables, et en particulier pour les cyclistes. Nous savons que pour les cyclistes, il y a un sous-enregistrement important des accidents de la circulation (Nuytens, 2013), et donc que la proportion de cyclistes dans ce chiffre peut être sous-estimée.

Figure 17. Répartition du nombre de décédés 30 jours selon les différents types d'utilisateurs de la route, en distinguant les accidents survenus dans un carrefour et en dehors des carrefours (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



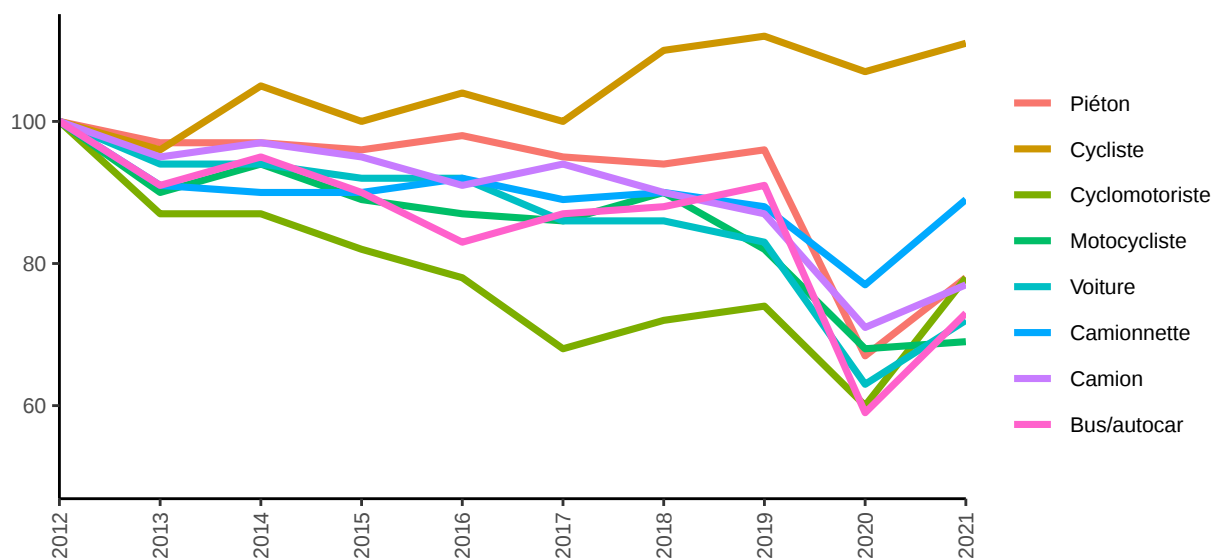
4 Usagers de la route

4.1 Évolution

La **Figure 18** montre l'évolution du nombre d'accidents corporels par type d'utilisateur de la route. Nous prenons 2012, qui dans la figure est égale à la base 100.

Nous pouvons distinguer quelques évolutions importantes. Pour la plupart des types d'utilisateurs de la route, nous constatons une diminution du nombre d'accidents corporels sur une période de dix ans. La baisse la plus importante a été enregistrée pour les cyclomotoristes. Pour tous les utilisateurs de la route, on constate une augmentation du nombre d'accidents corporels 2021 par rapport à 2020. On voit ici clairement un rétablissement de la situation lors de la crise du COVID-19. En particulier pour les cyclistes, nous constatons une augmentation du nombre d'accidents 2021. C'est surtout chez les cyclistes que l'on constate une forte augmentation du nombre d'accidents par rapport à 2012.

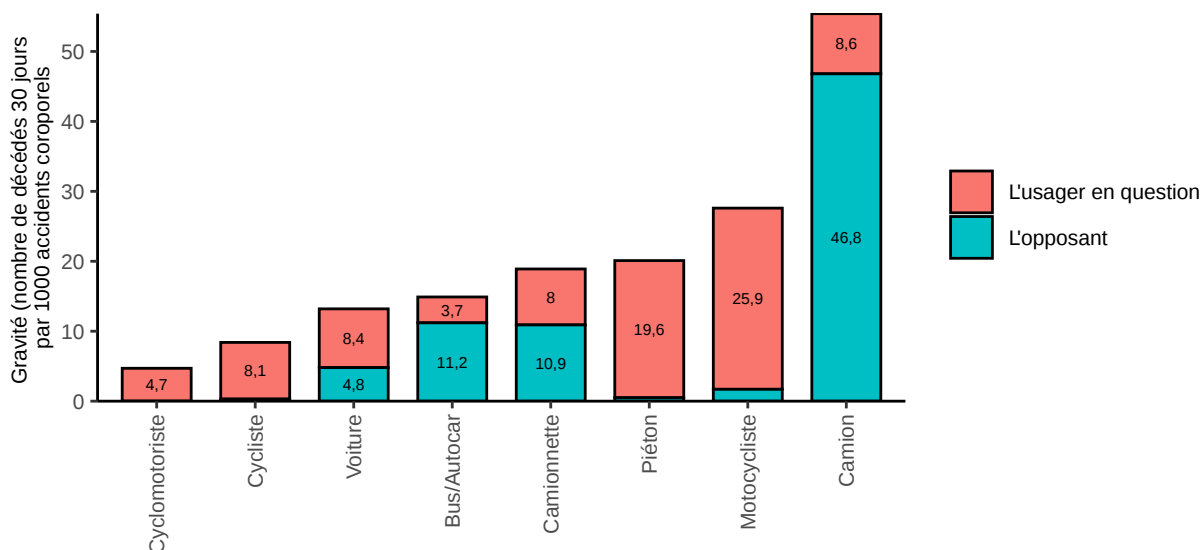
Figure 18. Évolution (2011 = base 100) du nombre d'accidents corporels, selon les différents types d'utilisateurs de la route (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 19** montre la gravité des accidents corporels pour les différents types d'utilisateurs de la route en 2021. La gravité d'un accident corporel est définie comme le nombre de décès 30 jours par 1 000 accidents corporels. Sur cette figure, une distinction est faite entre la gravité pour l'utilisateur de la route en question et la gravité pour l'opposant impliqué dans l'accident corporel. La hauteur totale de la barre indique la gravité totale de l'accident : elle reflète le nombre total de tués pour 1 000 accidents corporels impliquant l'utilisateur de la route en question. La partie rouge des barres correspond au nombre de tués pour 1 000 accidents corporels pour l'utilisateur de la route concerné et la partie bleue au nombre de tués pour 1 000 accidents corporels pour l'opposant.

Nous constatons que la gravité des accidents de la route varie considérablement selon les utilisateurs de la route impliqués. Un accident impliquant un piéton est logiquement beaucoup plus grave pour le piéton que pour son opposant car le piéton est moins protégé. Inversement, un accident impliquant un camion ou un autobus est généralement plus grave pour l'opposant que pour les occupants de ces véhicules. La gravité totale est la plus élevée pour les accidents de camions et de motocyclettes, et la plus faible pour les accidents de cyclomoteurs.

Figure 19. Gravité spécifique (décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels parmi l'utilisateur en question) et gravité de l'opposant (décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels parmi les opposants), selon les différents types d'utilisateurs de la route (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



Grâce au **Tableau 4** nous pouvons conclure que la gravité totale des accidents corporels (décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels) a le plus diminué parmi les accidents impliquant des bus (-39%) et les accidents des cyclistes (-38%) depuis 2012. On observe une augmentation de la gravité des accidents des cyclomotoristes (+4%), et des camions (+10%). En ce qui concerne la gravité spécifique (la gravité pour l'utilisateur de la route lui-même), on constate une forte augmentation pour les cyclomotoristes. La gravité spécifique des occupants de camions a également augmenté.

Table 4. Évolution du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, des blessés, des victimes, de la gravité spécifique et de la gravité totale, selon les différents types d'utilisateurs de la route (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Gravité spécifique	Gravité totale
Piéton	-22%	-35%	-23%	-23%	-17%	-16%
Cycliste	-13%	-48%	-13%	-13%	-40%	-38%
Cyclomotoriste	-29%	-6%	-31%	-31%	+36%	+4%
Motocycliste	-31%	-37%	-31%	-32%	-9%	-5%
Voiture	-28%	-47%	-37%	-37%	-26%	-20%
Camionnette	-11%	-10%	-28%	-28%	+1%	-17%
Camion	-23%	-17%	-32%	-32%	+9%	+10%
Bus/Autocar	-27%	-33%	-25%	-25%	-10%	-39%

Note :

Gravité spécifique : Nombre de décès du type d'utilisateur de la route en question / 1000 accidents corporels

Gravité totale : Nombre total de décès (type d'utilisateur de la route en question + opposants) / 1000 accidents corporels

4.1.1 Piétons

Le **Tableau 5** montre pour les piétons une forte diminution du nombre d'accidents corporels (-19%), de décédés 30 jours (-18%) et de blessés (-20%) en 2021 (par rapport à 2019). La diminution du nombre d'accidents corporels au cours des dix dernières années est de -22%. La gravité totale des accidents a diminué de 16% au cours de la dernière décennie.

Table 5. Statistiques sur les accidents de piétons (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposant	Gravité spécifique	Gravité opposant	Gravité totale
2012	4907	116	4808	4924	1	23,6	0,2	23,8
2013	4736	109	4698	4807	3	23	0,6	23,6
2014	4765	107	4753	4860	1	22,5	0,2	22,7
2015	4723	94	4706	4800	2	19,9	0,4	20,3
2016	4798	81	4795	4876	2	16,9	0,4	17,3
2017	4652	95	4578	4673	3	20,4	0,6	21,1
2018	4630	74	4619	4693	5	16	1,1	17,1
2019	4721	92	4642	4734	4	19,5	0,8	20,3
2020	3282	65	3175	3240	1	19,8	0,3	20,1
2021	3835	75	3715	3790	2	19,6	0,5	20,1
Évolution 2019-2021	-19%	-18%	-20%	-20%	-50%	+1%	-38%	-1%
Évolution 2012-2021	-22%	-35%	-23%	-23%	+100%	-17%	+150%	-16%

Note :

Gravité spécifique : Nombre de décès du type d'usager de la route en question / 1000 accidents corporels

Gravité opposant : Nombre de décès parmi les opposant / 1000 accident corporels

Gravité totale : Nombre total de décès (type d'usager de la route en question + opposants) / 1000 accidents corporels

4.1.2 Cyclistes

Le **Tableau 6** montre pour les cyclistes conventionnels une diminution des accidents corporels (-13%), des décédés 30 jours (-48%) et des blessés (-13%) sur dix ans. En 2020 le nombre de décédés 30 jours a diminué de 34% et le nombre de blessés a diminué de 7% à rapport de 2019.

Table 6. Statistiques sur les accidents de cyclistes (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposant	Gravité spécifique	Gravité opposant	Gravité totale
2012	9181	84	9068	9152	3	9,1	0,3	9,5
2013	8814	83	8955	9038	0	9,4	0	9,4
2014	9644	82	9825	9907	1	8,5	0,1	8,6
2015	8721	76	8767	8843	3	8,7	0,3	9,1
2016	8850	68	8865	8933	2	7,7	0,2	7,9
2017	8331	53	8278	8331	4	6,4	0,5	6,8
2018	8795	67	8751	8818	1	7,6	0,1	7,7
2019	8598	67	8540	8607	5	7,8	0,6	8,4
2020	8012	55	8019	8074	2	6,9	0,2	7,1
2021	8026	44	7911	7955	3	5,5	0,4	5,9
Évolution 2019-2021	-7%	-34%	-7%	-8%	-40%	-29%	-33%	-30%
Évolution 2012-2021	-13%	-48%	-13%	-13%	0%	-40%	+33%	-38%

Note :

Gravité spécifique : Nombre de décès du type d'usager de la route en question / 1000 accidents corporels

Gravité opposant : Nombre de décès parmi les opposant / 1000 accident corporels

Gravité totale : Nombre total de décès (type d'usager de la route en question + opposants) / 1000 accidents corporels

Les vélos électriques ne sont pas inclus dans le tableau 6 pour les cyclistes. Depuis 2014, nous pouvons distinguer les vélos électriques dans la base de données. Le **Tableau 7** montre une forte augmentation du nombre d'accidents impliquant des vélos électriques entre 2015 et 2021 et le nombre de décès 30 jours et de blessures dans ces accidents. Il n'est pas certain que cela soit dû non seulement à une exposition accrue, mais aussi au degré d'enregistrement (en 2015, les vélos électriques étaient peut-être encore enregistrés comme cyclistes "classiques").

La proportion des vélos électriques dans l'ensemble des accidents de vélo et dans l'ensemble des décès de cyclistes a également augmenté depuis 2014. La gravité de l'accident (gravité spécifique) est plus élevée que pour les cyclistes conventionnels (16,1 contre 5,5 en 2021).

Table 7. Statistiques sur les accidents de cyclistes équipés de vélo électrique (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Proportion de tous les décédés à vélo	Proportion de tous les accidents de vélo	Gravité spécifique
2014	42	0	41	41	0	0	0,4
2015	521	14	501	515	26,9	16,9	5,7
2016	746	13	729	742	17,4	15,9	7,8
2017	993	22	956	978	22,2	24,4	10,8
2018	1454	21	1409	1430	14,4	25,9	14,4
2019	1903	26	1812	1838	13,7	34,7	18,5
2020	2012	30	1941	1971	14,9	34,1	20,6
2021	2425	39	2336	2375	16,1	41,9	23,8
Evolutive 2019-2021	+27%	+50%	+29%	+29%	+18%	+21%	+29%
Evolutive 2014-2021	+5674%		+5598%	+5693%			+5850%

Note :

Gravité spécifique : Nombre de décès du type d'utilisateur de la route en question / 1000 accidents corporels

Le **Tableau 8** montre l'évolution des accidents impliquant des speed pedelecs. Depuis 2017, nous pouvons distinguer les speed pedelecs dans la base de données, mais il n'y a probablement pas eu d'enregistrement complet lors de cette année. En 2021, il y a eu un décès 30 jours pour 325 accidents. Le nombre d'accidents corporels a fortement augmenté en 2021 par rapport à 2019. L'augmentation explosive des accidents impliquant des speed pedelecs est en partie due à leur popularité : en 2017, un peu plus de 5 000 speed pedelecs étaient enregistrés en Flandre (où la majorité des speed pedelecs sont conduits); en 2021, ce chiffre est passé à plus de 50 000.

Table 8. Statistiques sur les accidents de speed pedelec (2017-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposant	Gravité spécifique	Gravité opposant	Gravité totale
2017	15	1	14	15	0	66,7	0	66,7
2018	93	1	89	90	0	10,8	0	10,8
2019	207	1	196	197	0	4,8	0	4,8
2020	199	2	186	188	0	10,1	0	10,1
2021	325	1	303	304	0	3,1	0	3,1
Evolutive 2019-2021	+57%	0%	+55%	+54%		-35%		-35%
Evolutive 2017-2021	+2067%	0%	+2064%	+1927%		-95%		-95%

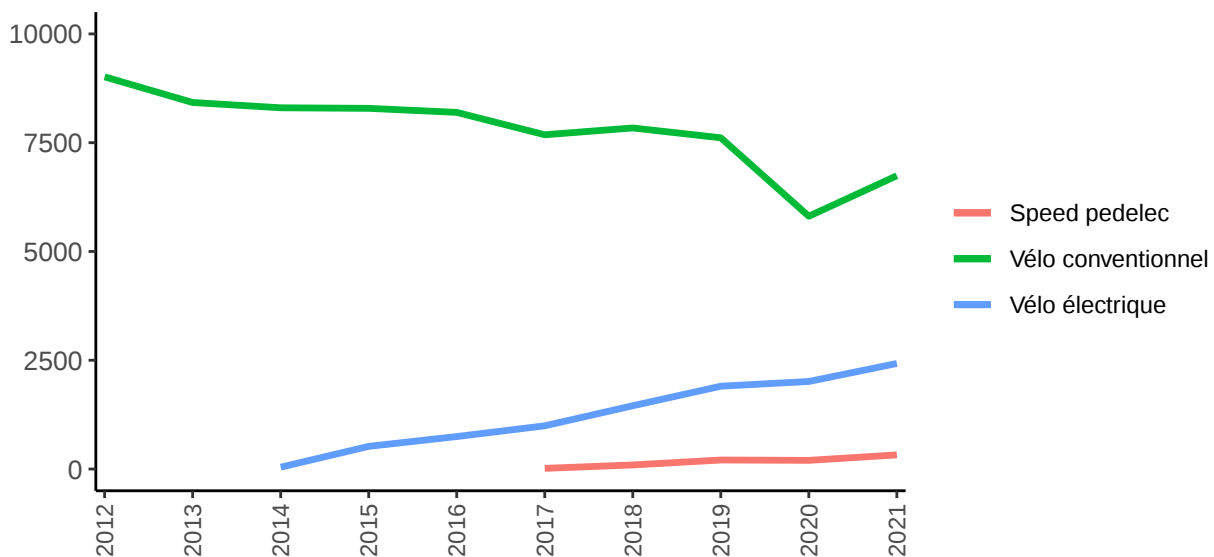
Note :

Gravité spécifique : Nombre de décès du type d'utilisateur de la route en question / 1000 accidents corporels

Gravité totale : Nombre total de décès (type d'utilisateur de la route en question + opposants) / 1000 accidents corporels

La **Figure 20** montre l'évolution du nombre d'accidents impliquant des vélos conventionnels, des vélos électriques et des speed pedelecs sur dix ans. Nous constatons une diminution du nombre d'accidents avec un vélo conventionnel. L'enregistrement des accidents avec un vélo électrique a commencé en 2014. Comme mentionné précédemment, nous ne savons pas si l'augmentation du nombre d'accidents est due à une exposition accrue, à une amélioration de l'enregistrement ou à une combinaison des deux. On constate également une augmentation du nombre d'accidents impliquant des speed pedelecs depuis le début de l'enregistrement en 2017.

Figure 20. Évolution des accidents avec un vélo conventionnel, avec un vélo électrique et avec un speed pedelec (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

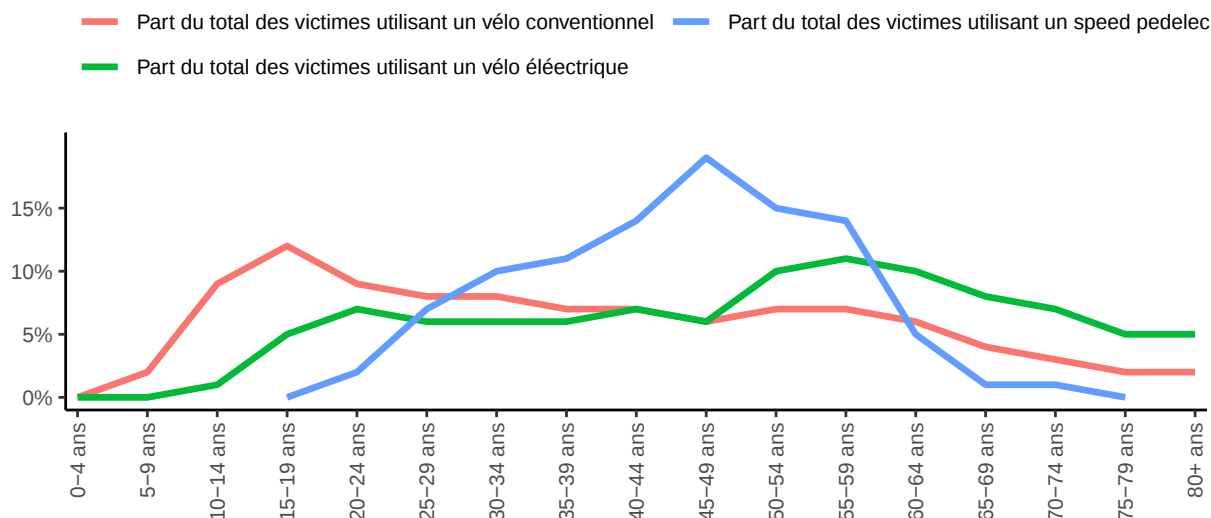


La **Figure 21** montre la proportion de victimes d'accidents de vélo en fonction de l'âge. Nous faisons une distinction entre le vélo conventionnel (ligne rouge), le vélo électrique (ligne vert) et le speed pedelec (ligne bleue). Pour le vélo classique, il y a un pic vers l'âge de 15 à 19 ans. La proportion de victimes diminue ensuite avec l'âge.

Pour les vélos électriques, nous constatons une tendance inverse. La proportion augmente avec l'âge, avec un pic pour les personnes âgées de 55 à 59 ans. Les vélos électriques sont donc populaires parmi les cyclistes plus âgés, ce qui leur permet de continuer à faire du vélo lorsqu'utiliser un vélo classique n'est plus possible. La proportion de victimes ayant un vélo électrique augmente aussi fortement entre 14 et 24 ans.

C'est dans la tranche d'âge des 45-49 ans que l'on trouve le plus de victimes utilisant un speed pedelec. La majorité des victimes ont entre 30 et 59 ans. Ensuite, le nombre de victimes diminue fortement. C'est donc principalement la population active qui utilise les speed pedelecs comme alternative pour les déplacements domicile-travail.

Figure 21. Proportion des victimes (décédés 30 jours et blessés) utilisant un vélo classique, un vélo électrique ou un speed pedelec en fonction de l'âge (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



4.1.3 Cyclomotoristes

Pour les cyclomotoristes (à l'exclusion des speed pedelecs), le **Tableau 9** montre une forte diminution du nombre d'accidents corporels (-29%) au cours des dix dernières années. Le nombre de décédés à 30 jours a également légèrement diminué (-6%). En 2017, on a assisté à une augmentation soudaine du nombre de décédés en cyclomoteur (de 16 à 24) et à une diminution du nombre d'accidents de cyclomoteurs. Par conséquent, la gravité des accidents était élevée (7,6 décès pour 1000 accidents avec un cyclomotoriste) cette année-là. La baisse du nombre de décès et de la gravité des accidents que nous avons déjà constatée en 2018 se poursuivra en 2021. Le nombre d'accidents corporels impliquant un cyclomotoriste a légèrement augmenté en 2021 par rapport à 2019.

Table 9. Statistiques sur les accidents de cyclomotoristes (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposant	Gravité spécifique	Gravité opposant	Gravité totale
2012	4661	17	4520	4537	5	3,6	1,1	4,7
2013	4070	14	4042	4056	1	3,4	0,2	3,7
2014	4050	19	4015	4034	4	4,7	1	5,7
2015	3829	20	3777	3797	1	5,2	0,3	5,5
2016	3653	16	3593	3609	2	4,4	0,5	4,9
2017	3154	24	3066	3090	1	7,6	0,3	7,9
2018	3278	18	3193	3211	1	5,5	0,3	5,8
2019	3239	19	3119	3138	1	5,9	0,3	6,2
2020	2610	13	2509	2522	1	5	0,4	5,4
2021	3296	16	3119	3135	0	4,9	0	4,9
Évolution 2019-2021	+2%	-16%	0%	0%	-100%	-17%	-100%	-21%
Évolution 2012-2021	-29%	-6%	-31%	-31%	-100%	+36%	-100%	+4%

Note :

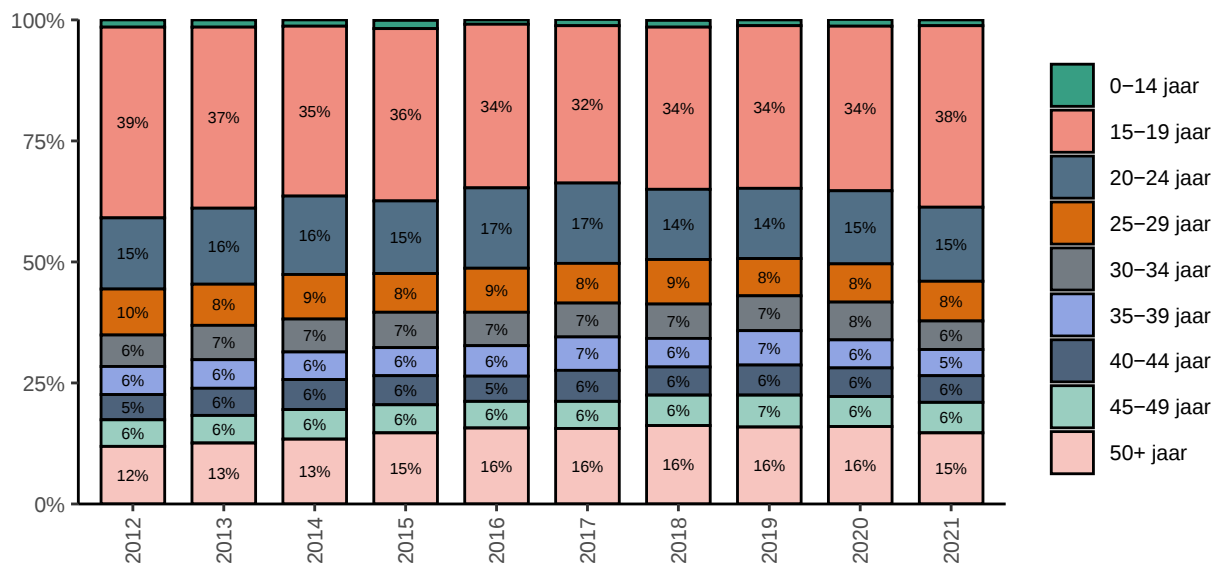
Gravité spécifique : Nombre de décès du type d'usager de la route en question / 1000 accidents corporels

Gravité opposant : Nombre de décès parmi les opposant / 1000 accident corporels

Gravité totale : Nombre total de décès (type d'usager de la route en question + opposants) / 1000 accidents corporels

La **Figure 22** montre la répartition des différentes tranches d'âge parmi les cyclomotoristes, au cours des 10 dernières années. La part des 15-19 ans est la plus élevée. Jusqu'en 2017, on observe une diminution de la part de ce groupe, mais depuis 2018, cette tranche d'âge est à nouveau d'avantage représentée. En 2021, 41% des cyclomotoristes ont été impliqués dans un accident entre 15 et 19 ans.

Figure 22. Part des accidents de cyclomoteurs en fonction de l'âge (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



4.1.4 Trotinettes électriques

À partir de 2019, nous pouvons trouver des trotinettes électriques dans la base de données, mais là encore, nous devons signaler qu'il n'y a probablement pas eu d'enregistrement complet lors de cette année. Le **Tableau 10** nous permet de déduire qu'en 2021 4 décès sont survenus parmi les utilisateurs de trotinettes électriques. Il y a également eu 949 usagers de la route blessés dans 1034 accidents corporels. Le nombre d'accidents corporels en 2021 a très fortement augmenté par rapport à 2019, de même que le nombre de personnes blessées.

Table 10. Statistiques sur les accidents impliquant des engins de micro-mobilité (2016-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes
2019	175	1	158	159
2020	409	1	371	372
2021	1034	4	949	953
Evolutie 2019-2021	+491%	+300%	+501%	+499%

4.1.5 Motocyclistes

Le **Tableau 11** montre une diminution du nombre de décédés 30 jours de 37% au cours des dix dernières années. Le chiffre le plus bas a été atteint en 2017 (77 décès). En 2018 il y a eu une nouvelle augmentation du nombre de décédés 30 jours (+13%), avant de chuter à nouveau en 2020 et 2021. La gravité spécifique, qui avait augmenté en 2019, a également diminué en 2021.

Table 11. Statistiques sur les accidents de motocyclistes (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposant	Gravité spécifique	Gravité opposant	Gravité totale
2012	3476	99	3444	3543	2	28,5	0,6	29,1
2013	3129	106	3136	3242	5	33,9	1,6	35,5
2014	3265	85	3293	3378	4	26	1,2	27,3
2015	3101	105	3109	3214	4	33,9	1,3	35,1
2016	3021	79	3027	3106	6	26,2	2	28,1
2017	2987	77	2985	3062	4	25,8	1,3	27,1
2018	3137	87	3120	3207	1	27,7	0,3	28,1
2019	2867	84	2840	2924	7	29,3	2,4	31,7
2020	2350	78	2305	2383	2	33,2	0,9	34
2021	2396	62	2360	2422	4	25,9	1,7	27,5
Évolution 2019-2021	-16%	-26%	-17%	-17%	-43%	-12%	-29%	-13%
Évolution 2012-2021	-31%	-37%	-31%	-32%	+100%	-9%	+183%	-5%

Note :

Gravité spécifique : Nombre de décès du type d'usager de la route en question / 1000 accidents corporels

Gravité opposant : Nombre de décès parmi les opposant / 1000 accident corporels

Gravité totale : Nombre total de décès (type d'usager de la route en question + opposants) / 1000 accidents corporels

4.1.6 Voitures

Les occupants de voitures ont vu leur nombre de décès diminuer fortement (-47%) au cours des dix dernières années. En 2021, on constate une diminution du nombre de décès 30 jours par rapport à 2019 (-31%). Sur une période de dix ans, le nombre de décès parmi les occupants a diminué davantage que le nombre de décès parmi les opposants, ce qui peut indiquer que les développements technologiques dans le domaine de la sécurité des véhicules profitent principalement aux occupants.

Table 12. Statistiques sur les accidents de voitures (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposant	Gravité spécifique	Gravité opposant	Gravité totale
2012	35633	404	29057	29461	190	11,3	5,3	16,7
2013	33559	369	28556	28925	186	11	5,5	16,5
2014	33485	394	27856	28250	160	11,8	4,8	16,5
2015	32809	376	27679	28055	193	11,5	5,9	17,3
2016	32707	343	26962	27305	156	10,5	4,8	15,3
2017	30621	285	25484	25769	174	9,3	5,7	15
2018	30705	275	24464	24739	155	9	5	14
2019	29611	311	22928	23239	156	10,5	5,3	15,8
2020	22458	221	15856	16077	109	9,8	4,9	14,7
2021	25569	215	18279	18494	124	8,4	4,8	13,3
Évolution 2019-2021	-14%	-31%	-20%	-20%	-21%	-20%	-9%	-16%
Évolution 2012-2021	-28%	-47%	-37%	-37%	-35%	-26%	-9%	-20%

Note :

Gravité spécifique : Nombre de décès du type d'usager de la route en question / 1000 accidents corporels

Gravité opposant : Nombre de décès parmi les opposant / 1000 accident corporels

Gravité totale : Nombre total de décès (type d'usager de la route en question + opposants) / 1000 accidents corporels

4.1.7 Camionnettes

Le **Tableau 13** montre une diminution du nombre d'accidents corporels (-11%), du nombre de décès 30 jours (-10 %) et du nombre de blessés (-10 %) au cours des dix dernières années. Cependant, le nombre de décès 30 jours a augmenté de 65% en 2021 par rapport à 2019 pour les occupants des camions légers eux-mêmes. Il en va de même pour le nombre de personnes blessées. C'est surtout la gravité spécifique qui augmente, c'est-à-dire chez les occupants des camions légers eux-mêmes.

Table 13. Statistiques sur les accidents de camionnettes (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposant	Gravité spécifique	Gravité opposant	Gravité totale
2012	3922	31	1790	1821	58	7,9	14,8	22,7
2013	3565	38	1665	1703	50	10,7	14	24,7
2014	3546	27	1560	1587	36	7,6	10,2	17,8
2015	3534	37	1614	1651	44	10,5	12,5	22,9
2016	3616	38	1543	1581	40	10,5	11,1	21,6
2017	3472	29	1525	1554	39	8,4	11,2	19,6
2018	3513	30	1517	1547	32	8,5	9,1	17,6
2019	3460	17	1463	1480	37	4,9	10,7	15,6
2020	3004	11	1154	1165	34	3,7	11,3	15
2021	3488	28	1291	1319	38	8	10,9	18,9
Évolution 2019-2021	+1%	+65%	-12%	-11%	+3%	+63%	+2%	+21%
Évolution 2012-2021	-11%	-10%	-28%	-28%	-34%	+1%	-26%	-17%

Note :

Gravité spécifique : Nombre de décès du type d'usager de la route en question / 1000 accidents corporels

Gravité opposant : Nombre de décès parmi les opposant / 1000 accident corporels

Gravité totale : Nombre total de décès (type d'usager de la route en question + opposants) / 1000 accidents corporels

4.1.8 Camions

Le **Tableau 14** montre une diminution du nombre d'accidents corporels (-23%). Le nombre de décédés 30 jours a augmenté de 36% entre 2021 et 2019. En 2021, par rapport à 2019, il y a eu une forte augmentation du nombre de décès parmi les occupants de camions (+36%), ce qui a également entraîné une forte augmentation de la gravité spécifique. Le nombre de morts parmi les opposants des camions a diminué de 17% en 2021.

Table 14. Statistiques sur les accidents de camions (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposant	Gravité spécifique	Gravité opposant	Gravité totale
2012	2282	18	496	514	97	7,9	42,5	50,4
2013	2168	15	504	519	92	6,9	42,4	49,4
2014	2215	14	486	500	119	6,3	53,7	60
2015	2164	16	496	512	95	7,4	43,9	51,3
2016	2078	24	464	488	88	11,5	42,3	53,9
2017	2152	16	470	486	91	7,4	42,3	49,7
2018	2053	19	455	474	92	9,3	44,8	54,1
2019	1983	11	409	420	99	5,5	49,9	55,5
2020	1609	17	351	368	67	10,6	41,6	52,2
2021	1752	15	336	351	82	8,6	46,8	55,4
Évolution 2019-2021	-12%	+36%	-18%	-16%	-17%	+56%	-6%	0%
Évolution 2012-2021	-23%	-17%	-32%	-32%	-15%	+9%	+10%	+10%

Note :

Gravité spécifique : Nombre de décès du type d'usager de la route en question / 1000 accidents corporels

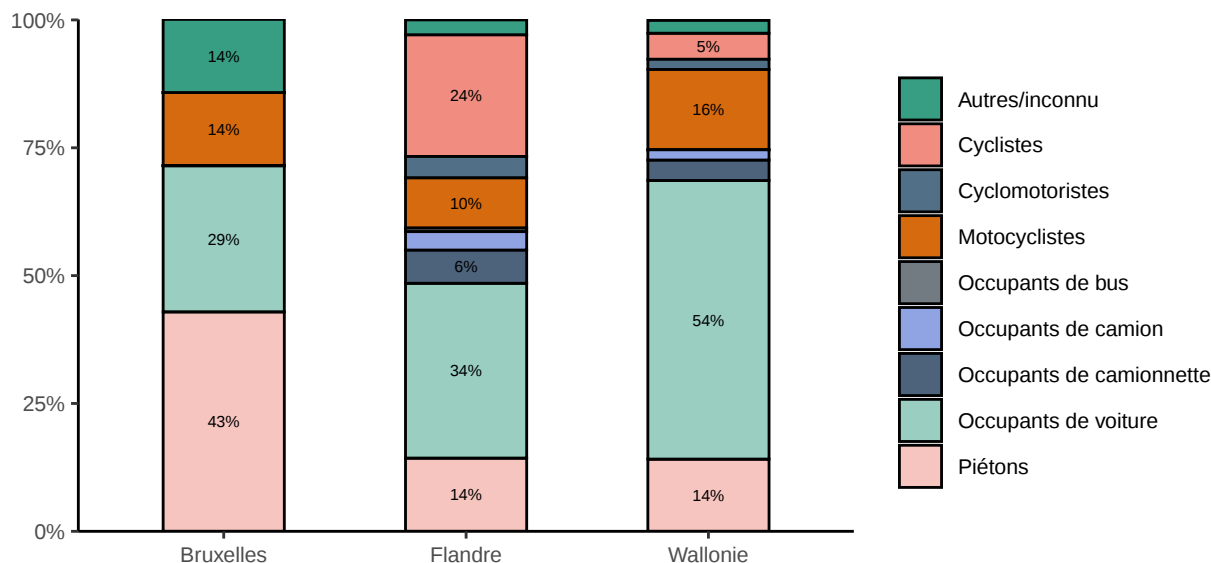
Gravité opposant : Nombre de décès parmi les opposant / 1000 accident corporels

Gravité totale : Nombre total de décès (type d'usager de la route en question + opposants) / 1000 accidents corporels

4.2 Types d'usagers de la route

La **Figure 23** montre, pour chaque région et pour la Belgique dans son ensemble, la répartition du nombre de décédés 30 jours entre les différents types d'usagers de la route, en 2021. Cette répartition varie considérablement d'une région à l'autre. En Wallonie, il y a relativement plus d'occupants de voitures parmi les victimes de la route (58%) que d'usagers de la route des autres catégories. En Flandre, bien qu'un décès sur trois soit des occupants de voitures, les cyclistes constituent également un groupe important (22%). Enfin, dans la Région de Bruxelles-Capitale, la proportion de piétons (40%) parmi les victimes est plus élevée que dans les autres régions.

Figure 23. Répartition des décédés 30 jours pas les différents type d'usagers de la route, selon la région (2021).
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 24** présente la matrice des risques en fonction du nombre de kilomètres parcourus. Comme groupe de référence, nous considérons toujours le risque d'être victime en tant qu'automobilistes comme étant égal à 1. Ainsi, le risque d'accident mortel pour chaque groupe (mode de transport, tranche d'âge et sexe) a été mis en comparaison avec le risque d'accident mortel d'un automobiliste moyen. Un chiffre supérieur à 1 indique que le risque de décès pour le groupe concerné est supérieur à celui de l'automobiliste moyen, tandis qu'un chiffre inférieur à 1 indique un risque de décès moindre.

Le risque pour les deux-roues motorisés est particulièrement élevé (27,0), ce qui implique que l'échange de la voiture contre un cyclomoteur ou une motocyclette sans mesure d'accompagnement induirait une augmentation du nombre de tués sur la route. Les piétons courent également un risque beaucoup plus élevé d'accident de la route mortel par kilomètre parcouru que les automobilistes. En moyenne, un kilomètre parcouru en voiture est 8 fois plus sûr qu'un kilomètre parcouru à pied. Bien que le risque de blessures graves pour les cyclistes semble considérablement accru, la présente étude indique que c'est beaucoup moins le cas si l'on considère uniquement le risque d'accident mortel (3,5). On constate toujours un risque accru de décès chez les jeunes cyclistes et les cyclistes plus âgés par rapport aux automobilistes, mais le facteur d'augmentation du risque est plus bas que chez les piétons. Les cyclistes de 18 à 24 ans parcourent chaque kilomètre de façon encore plus sûre que les automobilistes de la même tranche d'âge.

4.3 Âge

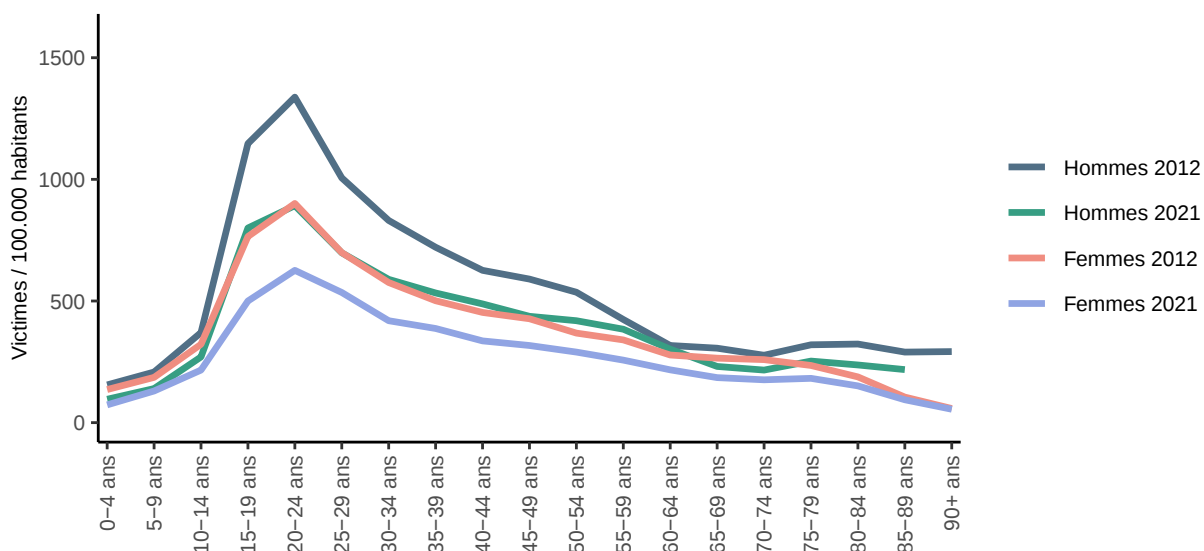
La **Figure 25** présente une comparaison du nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) pour 100 000 habitants du même groupe d'âge et du même sexe entre 2012 et 2021. En indiquant le nombre de victimes pour 100 000 habitants, nous évitons que la structure de la population par âge et par sexe n'influence le chiffre. Le graphique montre un pic dans le nombre de victimes de la route chez les jeunes, en particulier entre 20 et 24 ans. On constate également que le nombre de victimes masculines est systématiquement plus élevé que le nombre de victimes féminines, quel que soit le groupe d'âge. Enfin, il convient de noter que cette différence hommes-femmes dans le nombre de victimes est moins prononcée en 2021 pour presque toutes les catégories d'âge qu'en 2012. Pour les jeunes hommes âgés de 20 à 24 ans, le nombre de victimes pour 100 000 habitants a diminué de 34%.

Figure 24. Risque d'accident mortel relatif par mode de transport et par tranche d'âge en fonction du nombre de kilomètres parcourus (en millions) en Belgique (2012-2018)

Source : Pelssers, B. (2020) Pelssers, B. (2020) Comment se déplacer de la manière la plus sûre? – Comparaison des modes de déplacement en fonction des risques encourus par les utilisateurs, Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière

	À pied	Vélo	PTW	Automobiliste	Passager de voiture	En bus
6-17	4,8	2,0	32,5	N/A	0,3	0,0
18-24	5,3	1,0		2,3	1,7	0,0
25-44	4,2	1,1	40,3	0,9	0,7	0,0
45-64	6,5	2,8	14,0	0,7	0,5	0,1
65-74	12,4	8,8	127,6	0,9	0,7	0,2
75 et +	54,2	16,0		2,1	1,8	0,5
Total	8,4	3,5	27,0	1,0	0,7	0,1

Figure 25. Évolution du nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) par 100.000 habitants, en fonction de la catégorie d'âge et du sexe (2012 & 2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

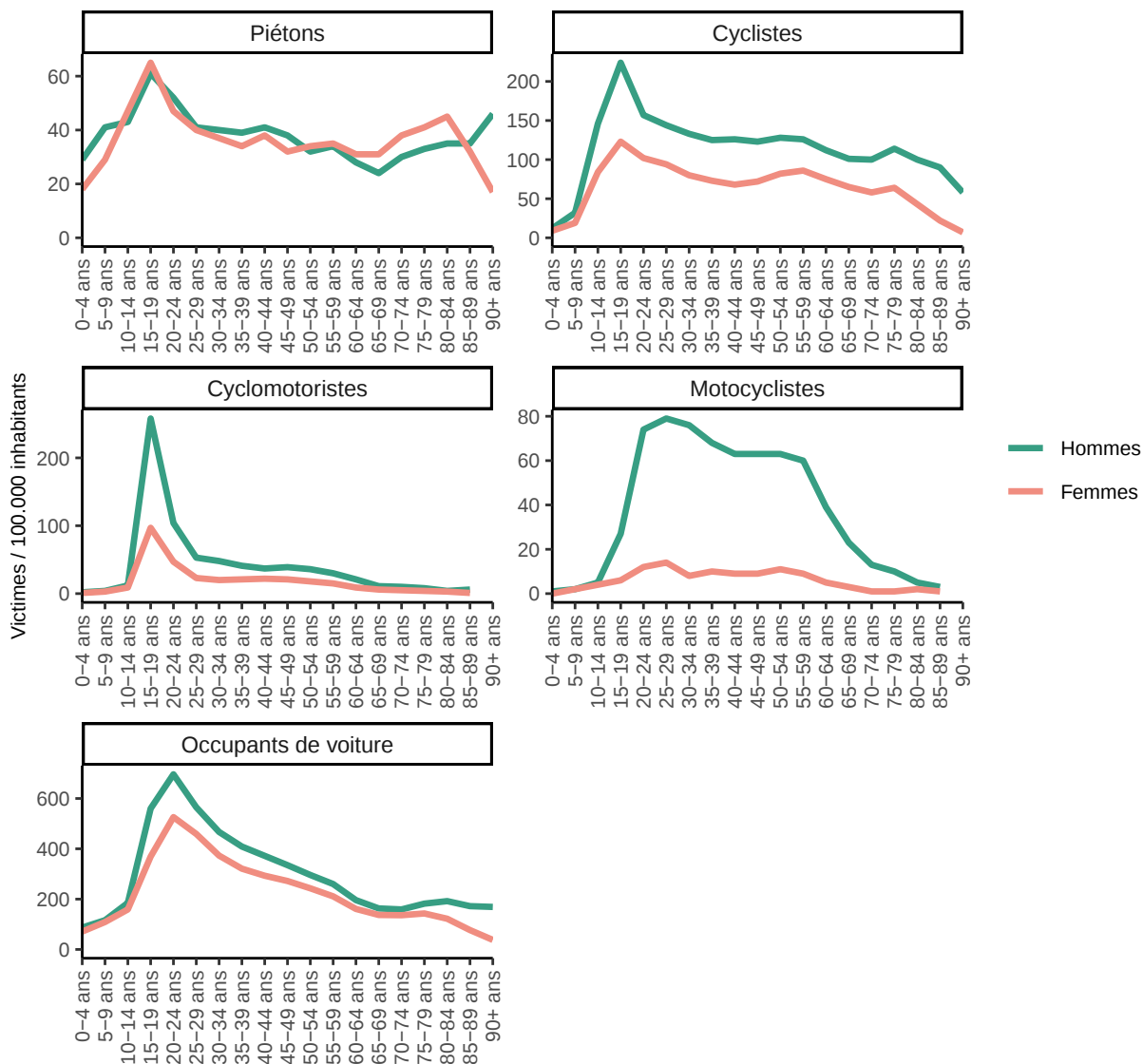


La **Figure 26** montre la répartition par âge du nombre de victimes pour 100 000 habitants selon le type d'utilisateur de la route et le sexe.

Chez les piétons, le nombre de victimes atteint un pic chez Les personnes de 15 à 19 ans, pour ensuite diminuer. Cependant, à partir de 65 ans, le nombre de victimes diminue à nouveau. Pour les cyclistes, les cyclomotoristes et les occupants de voitures, il y a un pic évident chez les jeunes. Pour les cyclistes et les cyclomotoristes, le pic est légèrement plus précoce (15-19 ans) que pour les occupants d'une voiture (18-24 ans). Pour ces trois types d'utilisateurs de la route, il existe également une nette différence entre les hommes et les femmes. Le nombre de victimes pour 100 000 habitants est plus élevé pour les hommes que pour les femmes. La différence est la plus grande parmi les cyclomotoristes.

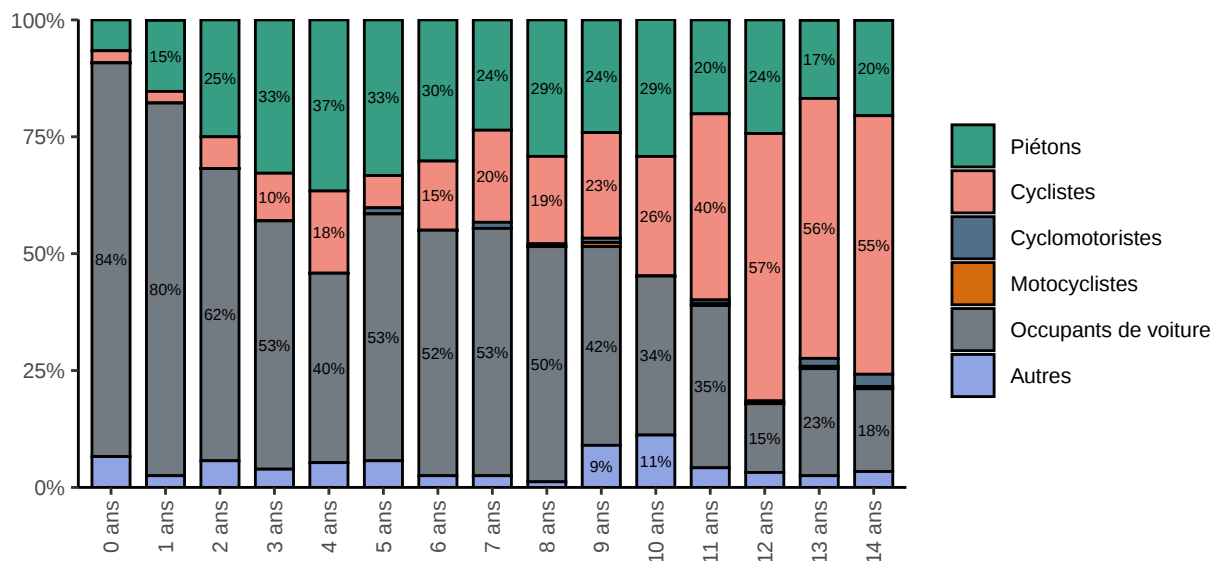
La courbe des motocyclistes diffère de celle des autres types d'utilisateurs de la route. On constate ici pour toutes les tranches d'âge que les femmes ont un faible nombre de victimes par 100 000 habitants. Chez les hommes, ce nombre est beaucoup plus élevé. On distingue un pic net chez les hommes de 20 à 29 ans, qui passe ensuite à un plateau jusqu'à la tranche d'âge des 50 à 54 ans. Le risque reste élevé pour la tranche d'âge allant de 20 à 49 ans. Ce n'est qu'à partir de 60 ans que le nombre de victimes pour 100 000 habitants diminue rapidement.

Figure 26. Nombre de victimes (décès 30 jours et blessures) pour 100 000 habitants, en fonction du type d'utilisateur de la route, de l'âge et du sexe (2019 & 2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



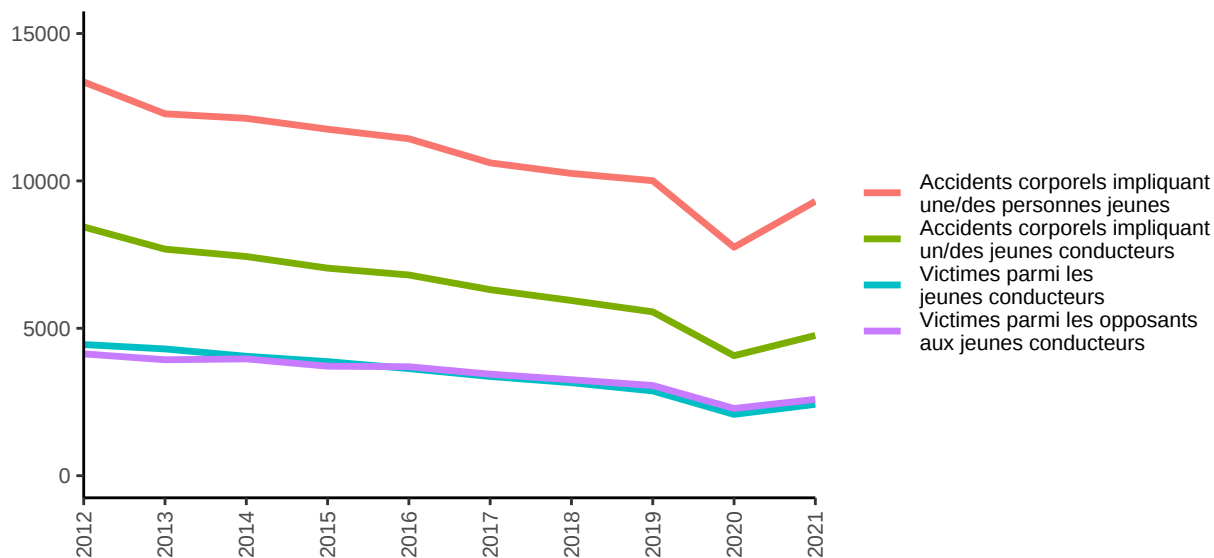
La **Figure 27** montre la proportion de victimes par type d'utilisateurs de la route parmi les enfants âgés de 0 à 14 ans en 2021. Tout d'abord, on constate que la proportion d'occupants de voiture diminue avec l'âge. Inversement, la proportion de cyclistes augmente avec l'âge. Parmi les victimes âgées de 14 ans, 55% se déplaçaient avec un vélo. La proportion de piétons augmente jusqu'à l'âge de 4 ans, pour diminuer ensuite.

Figure 27. Part des victimes par type d'usager de la route chez les enfants (0-14 ans) en fonction de l'âge (2019 & 2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



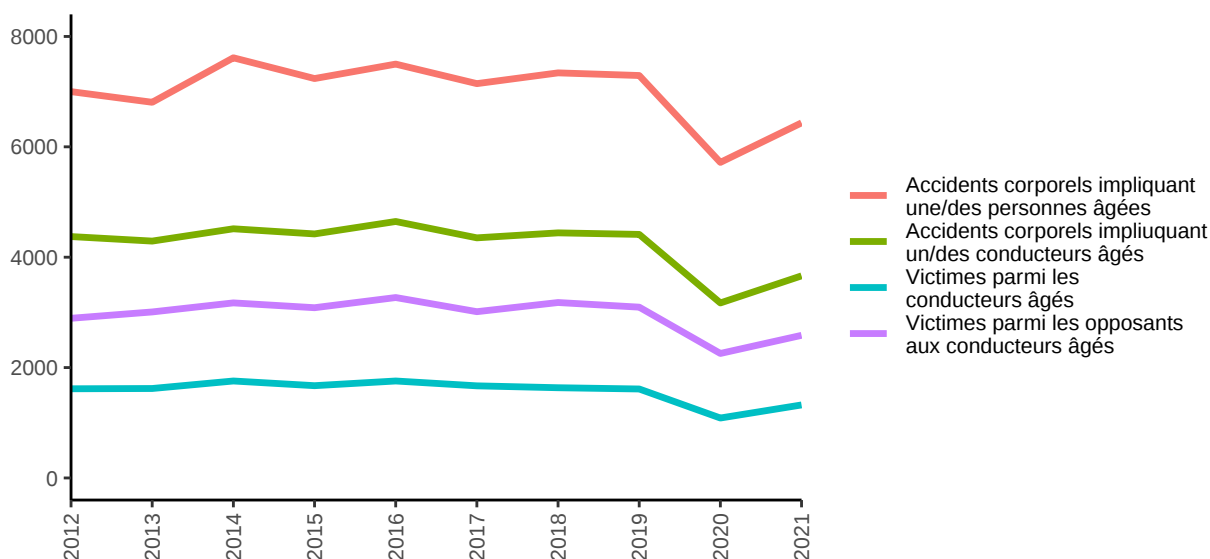
La **Figure 28** montre que le nombre d'accidents corporels impliquant des jeunes a considérablement diminué au cours de la dernière décennie (-30% en général et -44% en tant que conducteur de voiture). Il s'agit d'une forte baisse par rapport à celle de l'ensemble des accidents corporels (-22%).

Figure 28. Évolution du nombre d'accidents impliquant des jeunes (18-24 ans), des victimes parmi les jeunes conducteurs (18-24 ans) et des victimes parmi leurs opposants (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



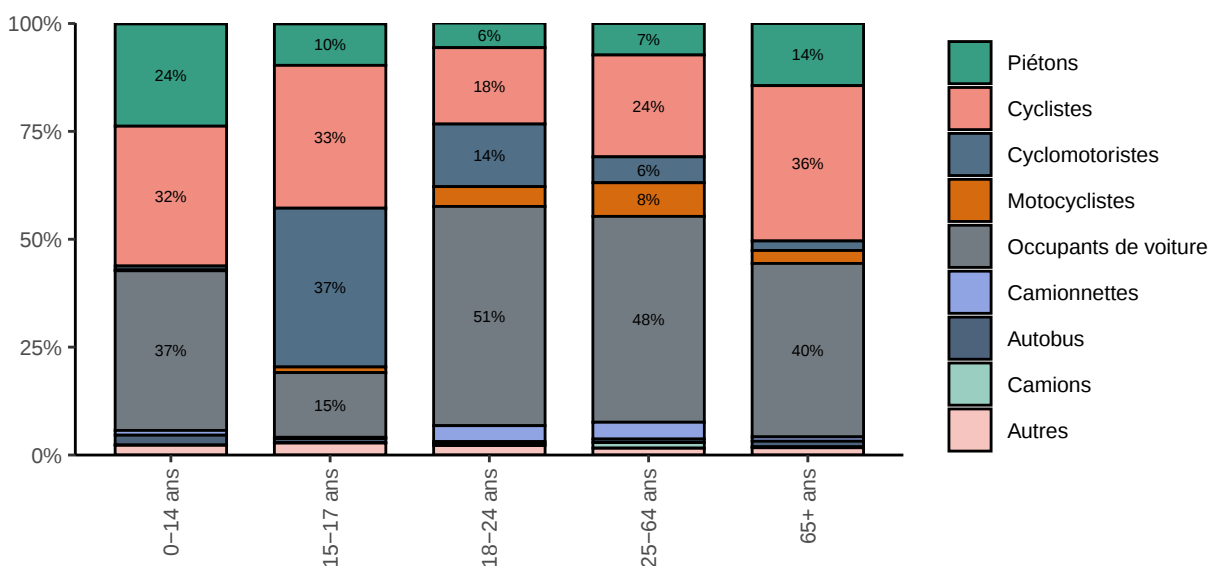
La **Figure 29** montre que le nombre d'accidents avec des personnes âgées (en général ou en tant que conducteur de voiture) évolue moins favorablement que le nombre d'accidents corporels en général. Le nombre d'accidents corporels avec des personnes âgées a diminué de 8%, le nombre d'accidents avec des conducteurs âgés a diminué de 16%.

Figure 29. Évolution du nombre d'accidents impliquant des personnes âgées (65+ ans), des victimes parmi les conducteurs âgés (18-24 ans) et des victimes parmi leurs opposants (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 30** montre la proportion des différents types d'usagers de la route parmi les victimes pour différentes tranches d'âge en 2021. La proportion d'occupants de voitures est la plus élevée chez les 18 à 24 ans. La proportion de cyclistes est la plus élevée chez les personnes de plus de 65 ans, mais elle est également élevée chez les 0 à 14 ans et les 15 à 17 ans. Comme il fallait s'y attendre, la proportion de cyclomotoristes dans le groupe des 15 à 17 ans est élevée (37%), alors que dans les autres groupes d'âge, cette proportion n'est que de 14% ou moins. Pour les piétons, nous constatons la plus grande part de victimes parmi le groupe des plus jeunes. Cette proportion diminue avec l'âge, mais seulement jusqu'à l'âge de 64 ans. Chez les personnes plus de 65 ans, la proportion de piétons blessés augmente à nouveau pour atteindre 14%.

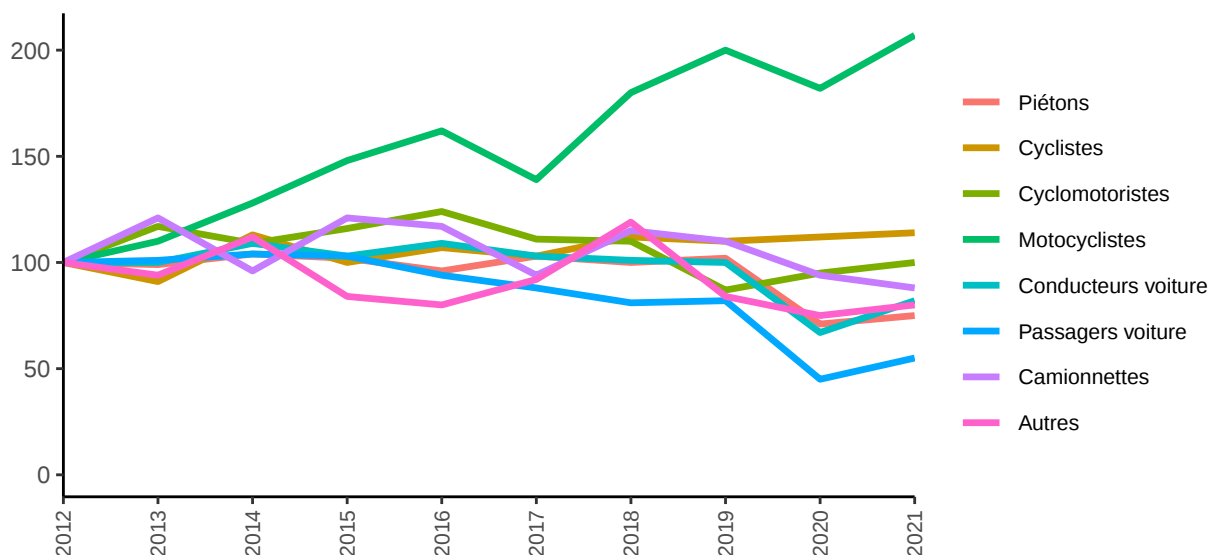
Figure 30. Proportion des types d'usagers de la route parmi les victimes dans les différentes tranches d'âge (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



Le nombre de victimes parmi les personnes âgées (65+) augmente fortement dans deux catégories

d'usagers de la route, en particulier chez les motocyclistes (+107%, de 61 victimes en 2012 à 126 victimes en 2021) et dans une moindre mesure chez les cyclistes (+14%). Pour les cyclomotoristes, on observe un statu quo, pour les autres catégories d'usagers de la route, on constate une diminution du nombre de victimes sur dix ans.

Figure 31. Évolution du nombre de victimes parmi les personnes âgées (65 ans et plus) selon le type d'usager de la route (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



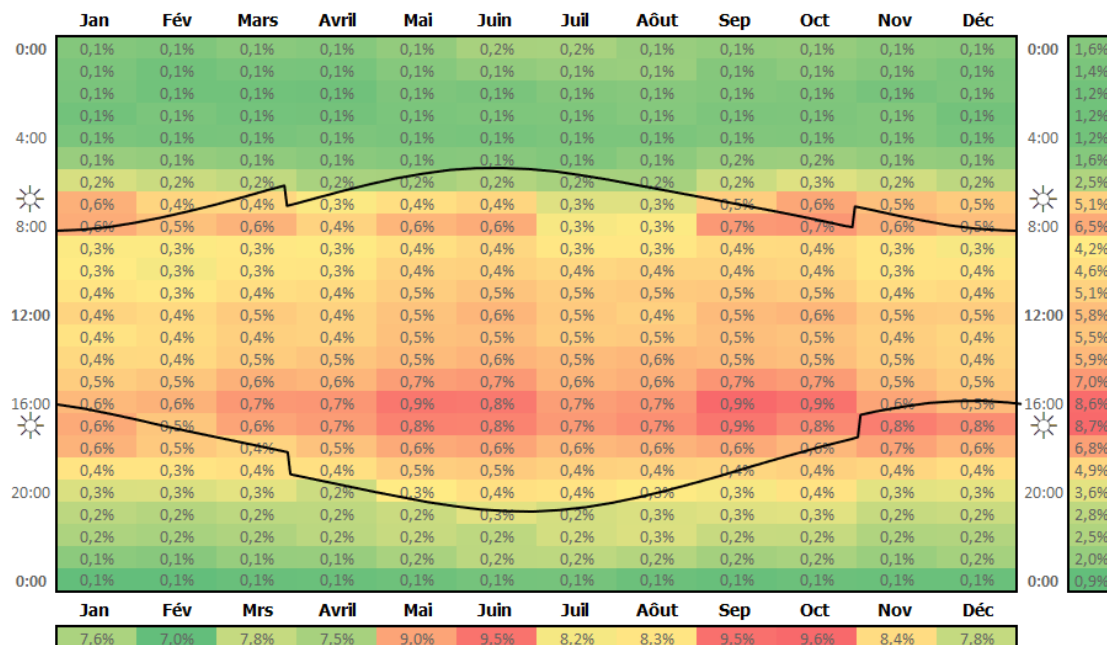
5 Période des accidents

5.1 Perspective globale

La **Figure 32** montre la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois de l'année et des heures de la journée pour la période de 2012 à 2021 inclus. Les cellules vertes indiquent moins d'accidents corporels, tandis que les cellules rouges indiquent une plus grande concentration d'accidents corporels. Les lignes noires représentent le lever et le coucher du soleil. Dans chaque ligne noire, il y a deux changements soudains qui reflètent le changement des heures d'été et d'hiver. L'axe vertical montre la distribution par heure de la journée et l'axe horizontal montre la distribution par mois de l'année.

Le graphique indique que le plus grand nombre d'accidents se produit pendant la journée. Ceci est bien sûr dû au fait que la circulation est plus dense pendant la journée, en particulier aux heures de pointe. Le pourcentage d'accidents corporels est légèrement plus élevé en mai, juin, septembre et octobre. Durant ces mois, les piétons, les cyclistes et les motocyclistes sont plus présents dans la circulation.

Figure 32. Répartition du nombre d'accidents au cours des mois de l'année et des heures de la journée (2011-2020)
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

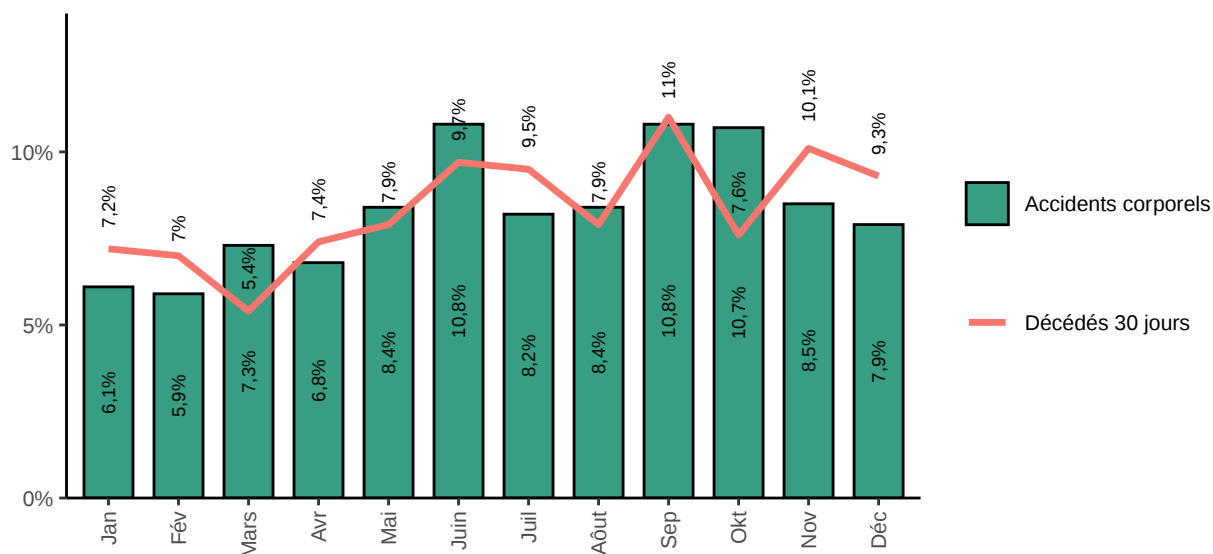


5.2 Variations mensuelles

La **Figure 33** montre la répartition du nombre d'accidents corporels et du nombre de décès pour 2020 au cours des différents mois de l'année. Le nombre absolu d'accidents avec blessés et le nombre absolu de décédés 30 jours par mois y sont pondérés en fonction du nombre de jours par mois. La somme des valeurs de la ligne rouge est égale à 100%, il en va de même pour la somme des valeurs situées sur les bâtonnets.

En 2021, il y a un pic d'accidents corporels et de décédés 30 jours en juin et septembre. En octobre, nous observons un pic d'accidents corporels, mais pas de décédés 30 jours. L'inverse est vrai pour les mois de juillet, novembre et décembre : la part des accidents corporels est moyenne, mais il y a un pic de la part des décédés 30 jours.

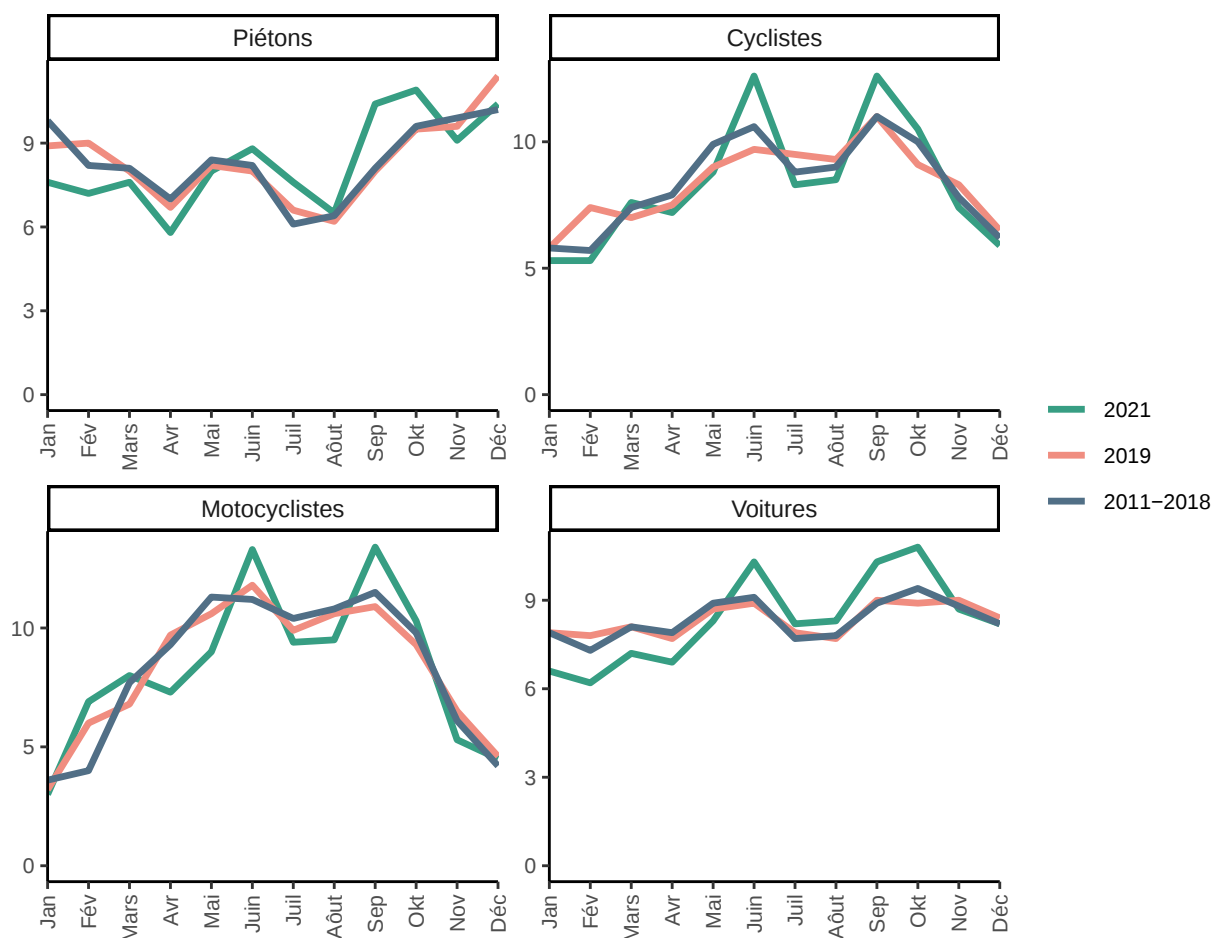
Figure 33. Répartition du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours au cours des mois de l'année (2021).
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 34** montre la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois de l'année entre 2011 et 2018, en 2019 et en 2021 pour quatre modes de transport. Dans ces chiffres, le nombre absolu de collisions avec blessés par mois pour chaque mode de transport est pondéré en fonction du nombre de jours par mois. La somme des valeurs de chaque courbe est égale à 100%.

Les graphiques montrent, par exemple, que pendant les mois d'hiver, il y a beaucoup moins d'accidents corporels impliquant des cyclistes ou des motocyclistes. Cela s'explique notamment par la tendance des usagers de la route à moins utiliser ces moyens de transport dans des conditions climatiques hivernales.

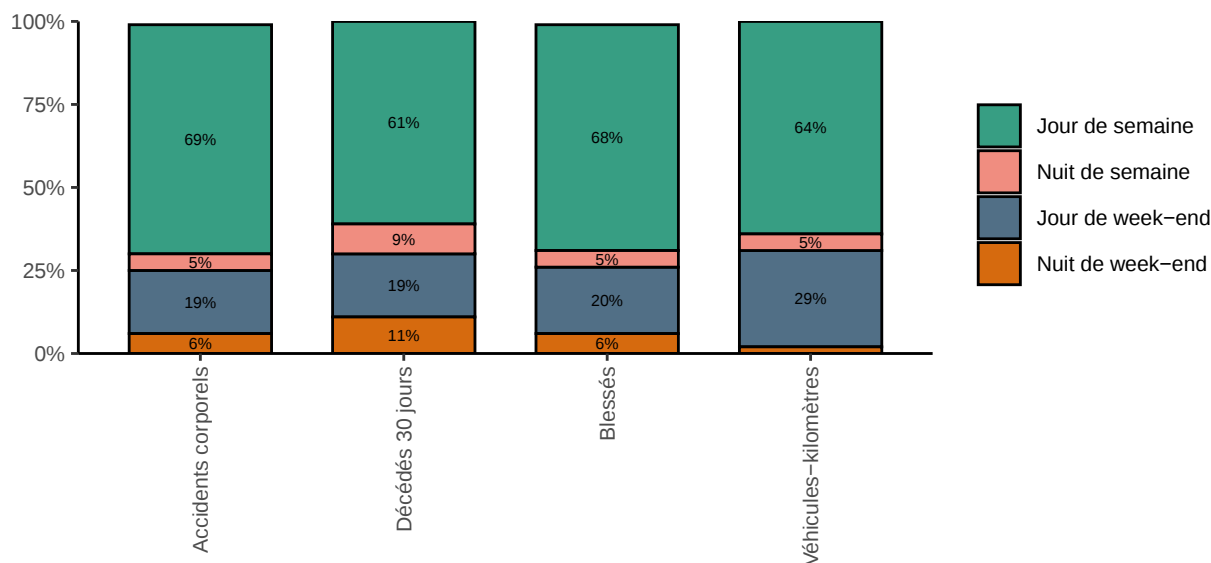
Figure 34. Évolution de la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois, en fonction du type d'utilisateur de la route (piétons – cyclistes – motocyclistes – voitures) (2012-2018,2019,2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



5.3 Par semaine

La **Figure 35** montre la répartition du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours et de blessés au cours des différentes périodes de la semaine pour 2021. Les données d'exposition pour 2016 sont les plus récentes qui donnent une ventilation des véhicules-kilomètres parcourus au cours des différentes périodes de la semaine. Si la proportion d'accidents ou de victimes enregistrée au cours d'une période est supérieure à la proportion de véhicules-kilomètres parcourus au cours de cette même période, alors cette période présente un risque plus élevé. Cette figure illustre le fait que le nombre de décédés 30 jours est relativement plus élevé durant les nuits de week-end et les nuits de semaine. Inversement, le nombre de tués sur la route les jours de week-end est relativement plus faible par rapport au nombre de véhicules-kilomètres parcourus.

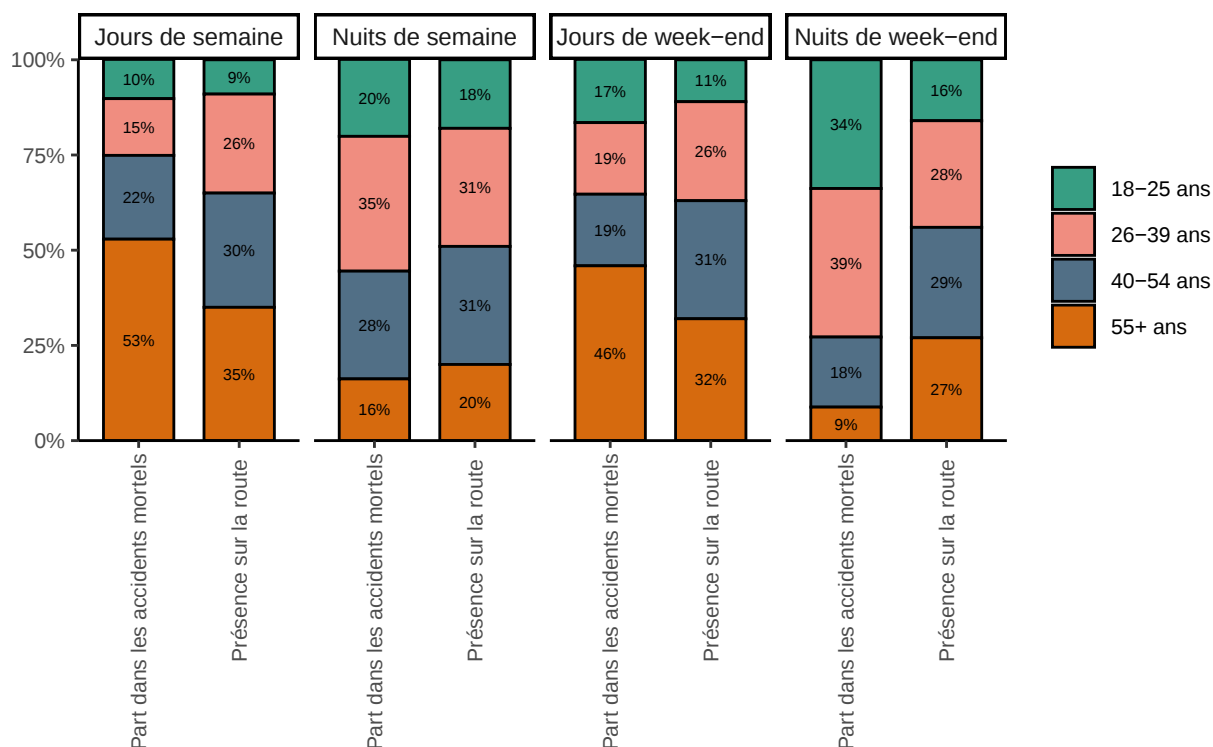
Figure 35. Répartition du nombre d'accidents corporels, de victimes et de véhicules-kilomètres au cours des périodes de la semaine (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 36** montre, pour chaque période de la semaine et en fonction de l'âge des automobilistes, la proportion de leur implication dans les accidents mortels et la proportion de leur présence sur la route. La répartition de l'implication dans les accidents mortels est basée sur les chiffres de 2019 et 2021. Les chiffres relatifs à la "présence sur la route" proviennent de la mesure comportementale " conduite en état d'ivresse " réalisée par l'Institut Vias en 2018. Lorsque la proportion de la présence des conducteurs d'un certain groupe d'âge sur la route est inférieure à leur part dans les accidents mortels, les conducteurs de ce groupe d'âge sont surreprésentés dans les accidents mortels.

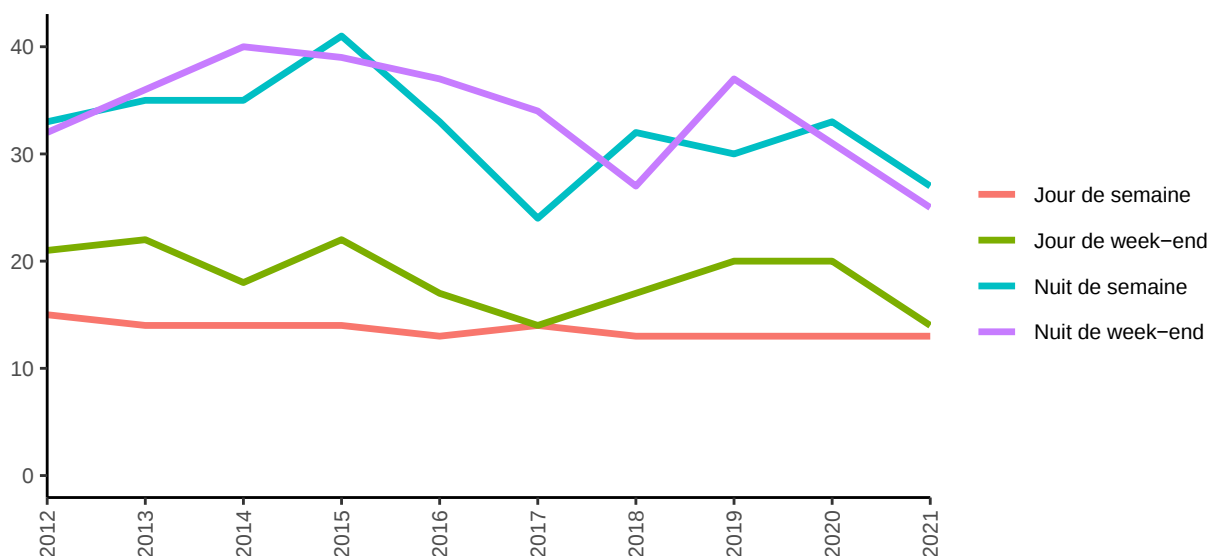
D'une part, la figure montre que la présence sur la route pendant les jours de semaine et de week-end est dominée par les automobilistes de 40 ans et plus. Pendant les nuits de semaine et les nuits de week-end, la proportion de jeunes conducteurs sur la route augmente. Nous constatons également que ce sont surtout les conducteurs de moins de 40 ans qui sont impliqués dans les accidents mortels pendant les nuits de week-end. Par rapport à leur présence sur la route à cette période de la semaine, ce groupe de conducteurs est donc surreprésenté dans les accidents mortels.

Figure 36. Répartition de l'implication dans des accidents mortels et de la présence sur la route, par catégorie d'âge des automobilistes, selon la période de la semaine (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 37** montre l'évolution de la gravité des accidents (nombre de décédés 30 jours pour accidents corporels), en fonction de la période de la semaine. Nous pouvons en déduire que la gravité est la plus élevée les nuits de week-end et les nuits de semaine.

Figure 37. Évolution de la gravité des accidents (nombre de décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels), en fonction de la période de la semaine (2020-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

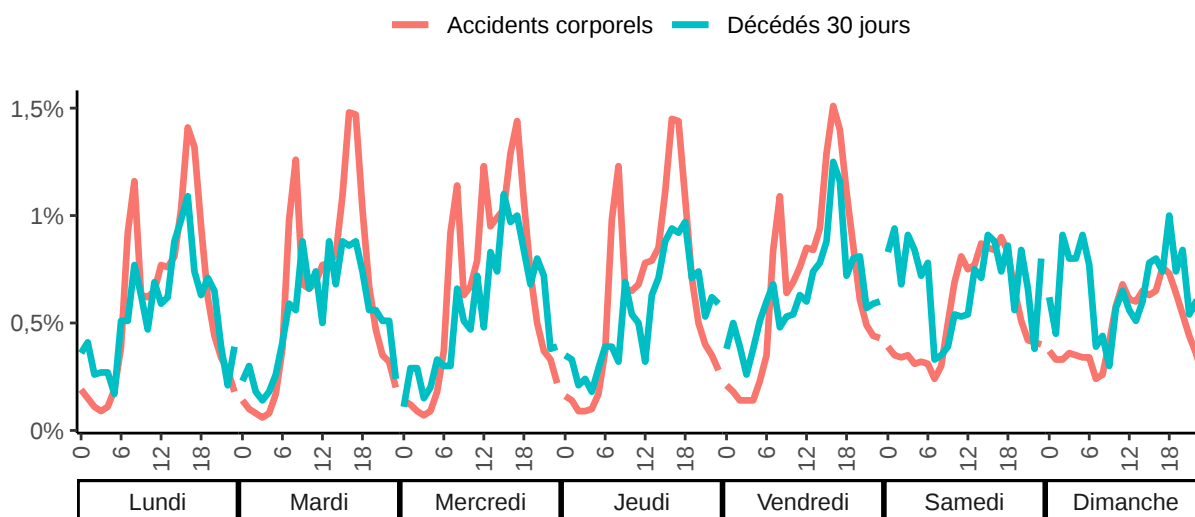


5.4 Par heure de la journée

La **Figure 38** montre la répartition du nombre d'accidents corporels et de décès au cours des différentes heures d'une semaine pour la période de 2017 à 2021 inclus. Avec une répartition égale de la circulation et des accidents de la route, chaque heure devrait contenir 0,60 % du nombre total d'accidents corporels ou de décédés 30 jours. La somme des valeurs de chaque courbe est égale à 100%.

Pour les accidents corporels en semaine, il y a deux pics clairs : le pic du matin et le pic du soir. Le mercredi, il y a un troisième pic à midi. Pour les décédés 30 jours en semaine, nous retrouvons à nouveau ces deux sommets dans une moindre mesure, mais ici le pic est clairement plus élevé pendant l'heure de pointe du soir. Le week-end, il y a un pic de décédés 30 jours dans les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche. Toutefois, cette augmentation n'est pas reflétée dans les accidents corporels. Les accidents pendant les nuits de fin de semaine sont donc moins fréquents mais très mortels. La répartition des accidents corporels et décédés 30 jours montre moins de pics marqués en semaine.

Figure 38. Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours au cours des heures de la semaine (2017-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

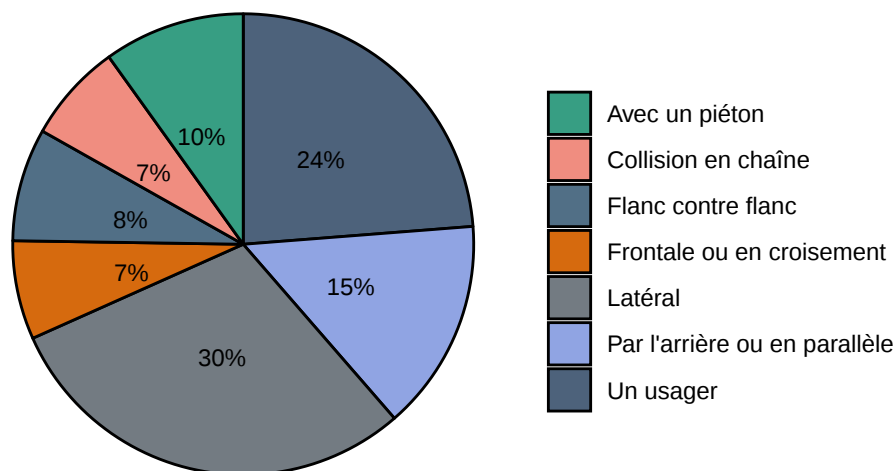


6 Caractéristiques des accidents

6.1 Type de collision

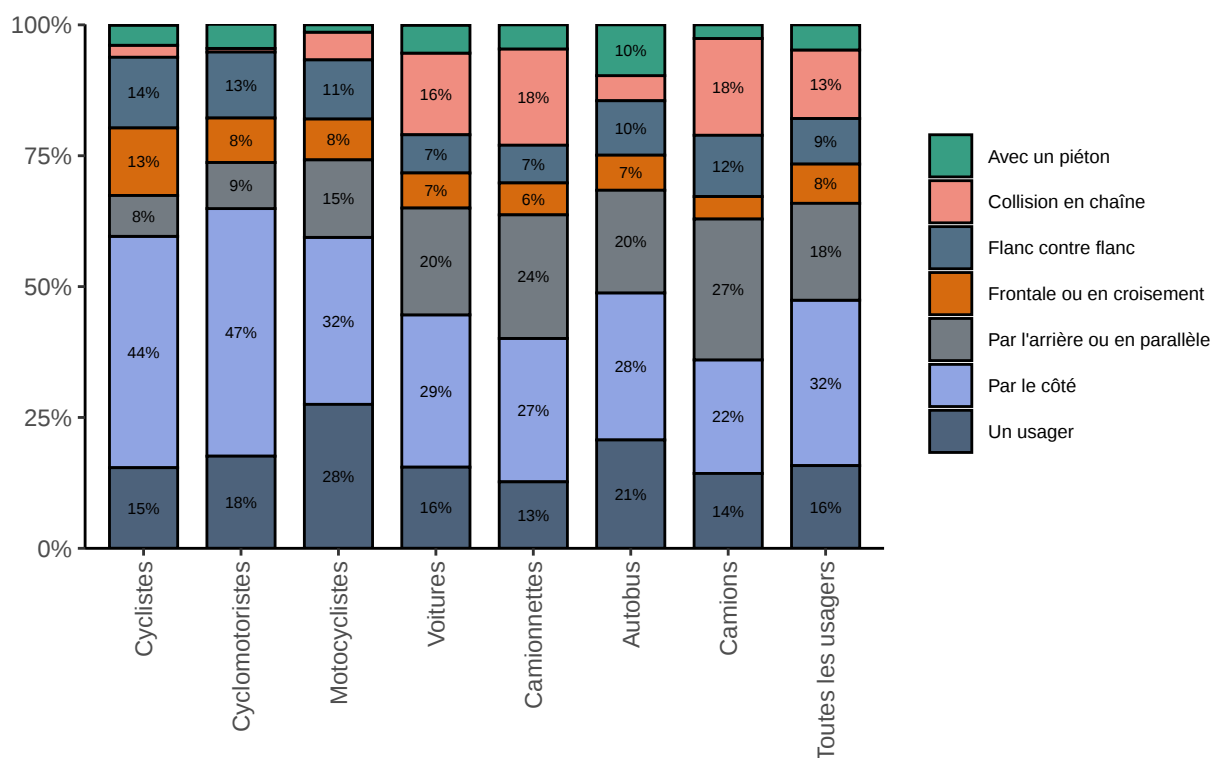
La **Figure 39** montre la répartition du nombre d'accidents corporels par type de collision en 2021 pour l'ensemble des usagers de la route. Un accident de la circulation peut se composer de plusieurs collisions; dans le graphique ci-dessous, seule la première collision est prise en compte. Si le type de la collision est inconnu, l'accident n'est pas inclus. Le graphique montre que le type de collision le plus fréquent est la "collision latérale." Les collisions avec un seul usager de la route représentent 24% des accidents corporels, les collisions par l'arrière 15% et les collisions entre un véhicule et un piéton 10%. Les types de collision les moins courants sont : les collisions de flanc à flanc (8%), les collisions en chaîne (7%) et les collisions frontales (7%).

Figure 39. Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



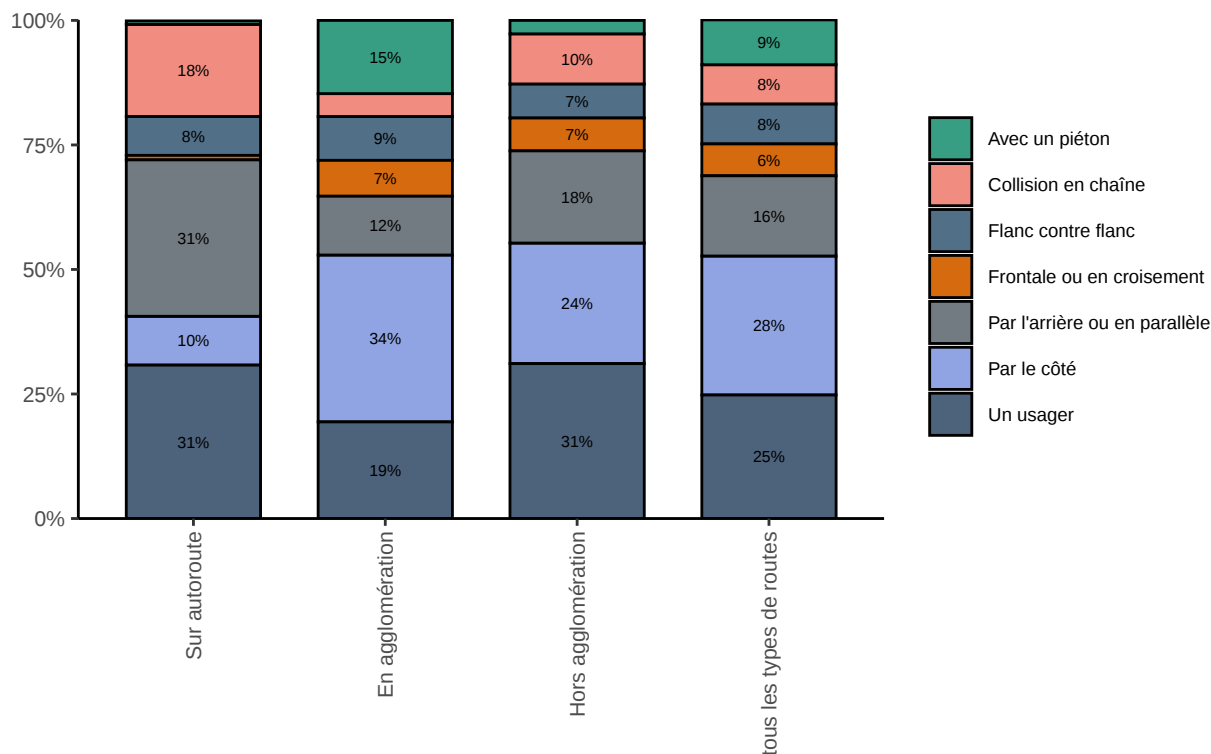
La **Figure 40** montre la répartition du nombre d'accidents corporels par type de collision en 2021 pour chaque type d'utilisateur de la route. Encore une fois, un accident de la route peut comporter plusieurs collisions; dans le graphique ci-dessous, seule la première collision est prise en compte. Si le type de la collision est inconnu, il n'est pas inclus. Le graphique montre que la répartition des accidents selon le type de collision diffère en fonction du type d'utilisateur de la route. Un exemple : les collisions par l'arrière et les collisions en chaîne sont beaucoup plus fréquentes chez les camions que chez les autres catégories d'utilisateurs de la route. Inversement, les cyclistes et les cyclomoteuristes sont plus souvent impliqués dans des collisions latérales.

Figure 40. Répartition des accidents corporels selon le type de première collision, par type d'utilisateur de la route (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



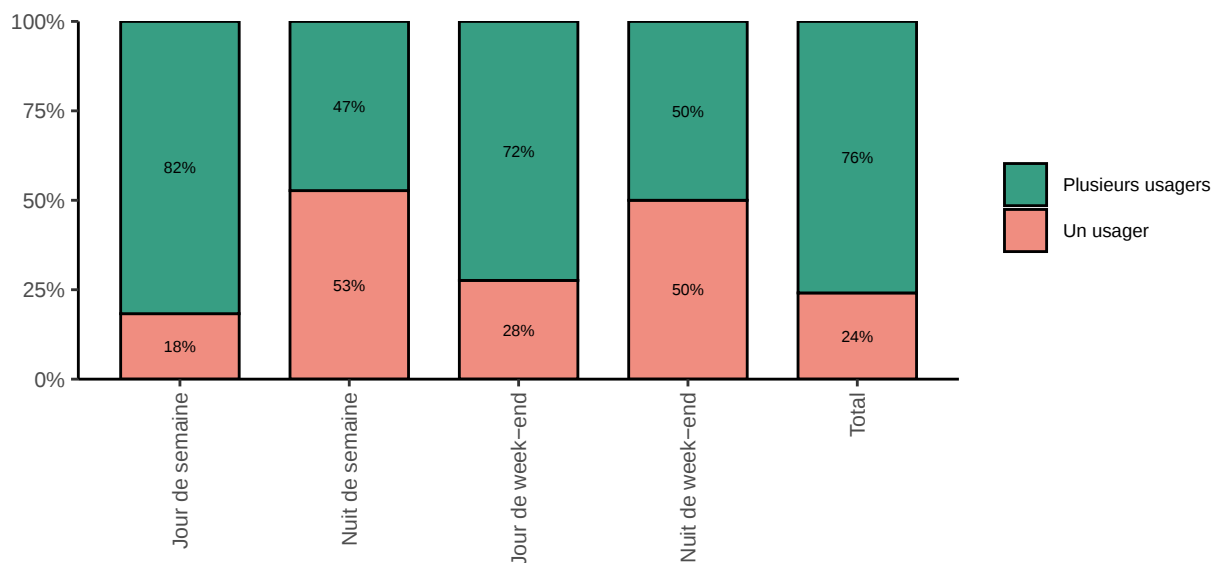
La **Figure 41** montre la répartition du nombre d'accidents corporels par type de collision en 2021 pour chaque type de route. Là encore, le même principe s'applique ici, à savoir qu'un même accident de la circulation peut être constitué de plusieurs collisions; dans le graphique ci-dessous, seule la première collision est prise en compte. Si le type de la collision est inconnu, l'accident n'est pas inclus. Le graphique montre logiquement que les collisions avec choc latéral sont beaucoup plus fréquentes à l'intérieur et à l'extérieur des agglomérations (avec de nombreuses intersections qui permettent de telles collisions) que sur les autoroutes. Inversement, sur les autoroutes, nous enregistrons plus d'accidents avec collision par l'arrière et plus de collisions en chaîne.

Figure 41. Répartition du nombre d'accidents corporels selon le type de première collision, par type de route (2021).
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



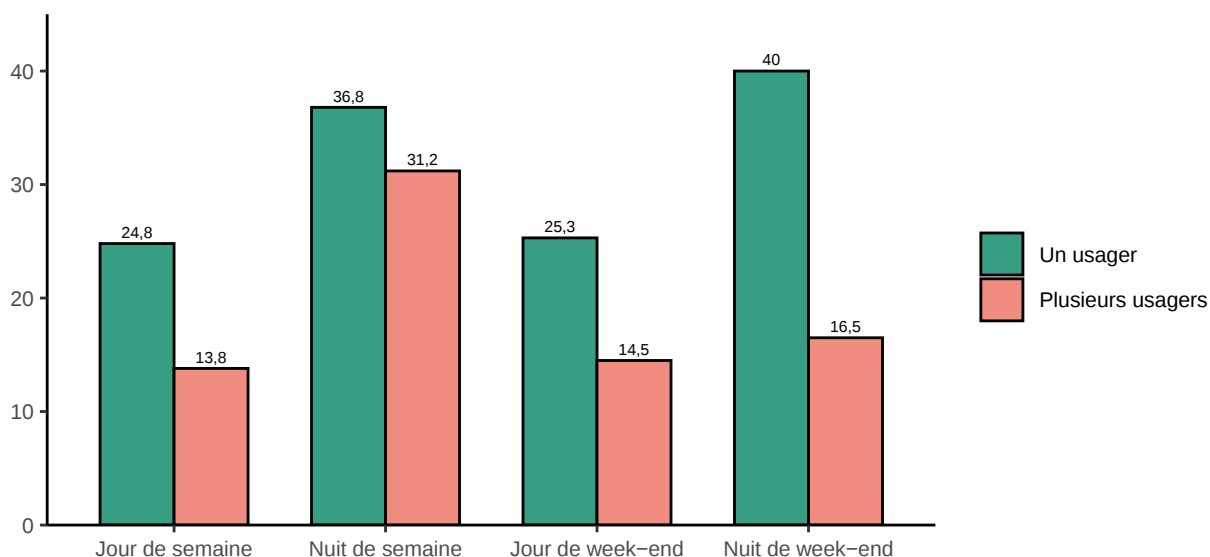
La **Figure 42** montre le pourcentage d'accidents corporels unilatéraux pour chaque période de la semaine en 2021. Si le type de collision est inconnu, l'accident n'est pas inclus. Les accidents unilatéraux sont des accidents dans lesquels un seul usager de la route est impliqué. Le graphique montre que dans 24% des accidents, un seul usager de la route est impliqué. La nuit, le nombre relatif d'accidents corporels unilatéraux augmente. Cela s'explique par la densité des véhicules qui y est inférieure à celle en journée.

Figure 42. Part des accidents corporels n'impliquant qu'un seul véhicule en fonction du moment de la semaine (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 43** montre la gravité des accidents unilatéraux et des accidents impliquant plusieurs usagers de la route par période de la semaine en 2021. Les accidents unilatéraux sont en moyenne nettement plus graves que les accidents impliquant plusieurs usagers de la route, pendant n'importe quelle période de la semaine.

Figure 43. Gravité des accidents unilatéraux et des accidents entre plusieurs usagers de la route, par période de la semaine (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



6.2 Matrice de collision

Dans la matrice de collision, nous indiquons les décédés 30 jours de 2021. Dans les lignes se trouvent les victimes, dans les colonnes leurs opposants.

Il y a eu 114 décédés 30 jours dans des accidents de voiture unilatéraux en 2021. Il y a également eu de nombreux décédés après une collision avec une voiture particulière. Les accidents entre deux voitures

ont fait 53 morts, mais 46 piétons, 32 cyclistes et 31 motocyclistes sont également décédés lors d'une collision avec une voiture. 24 motards ont perdu la vie à la suite d'un accident unilatéral.

Figure 44. Matrice des collisions avec les victimes et leurs adversaires impliqués dans des accidents mortels (2021)
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

En cas de collision avec ...									
									
Victimes	Piéton	Cycliste	Cyclomotoriste	Motocycliste	Voiture	Camionnette	Autobus, autocar	Camion	Seul
Piéton		1		3	46	4	2	17	
Cycliste		4			32	8	2	15	15
Cyclomotoriste					8	2		2	4
Motocycliste	1	1		1	31	5		5	24
Voiture					53	7	2	28	114
Camionnette					6			9	12
Camion				1			1		

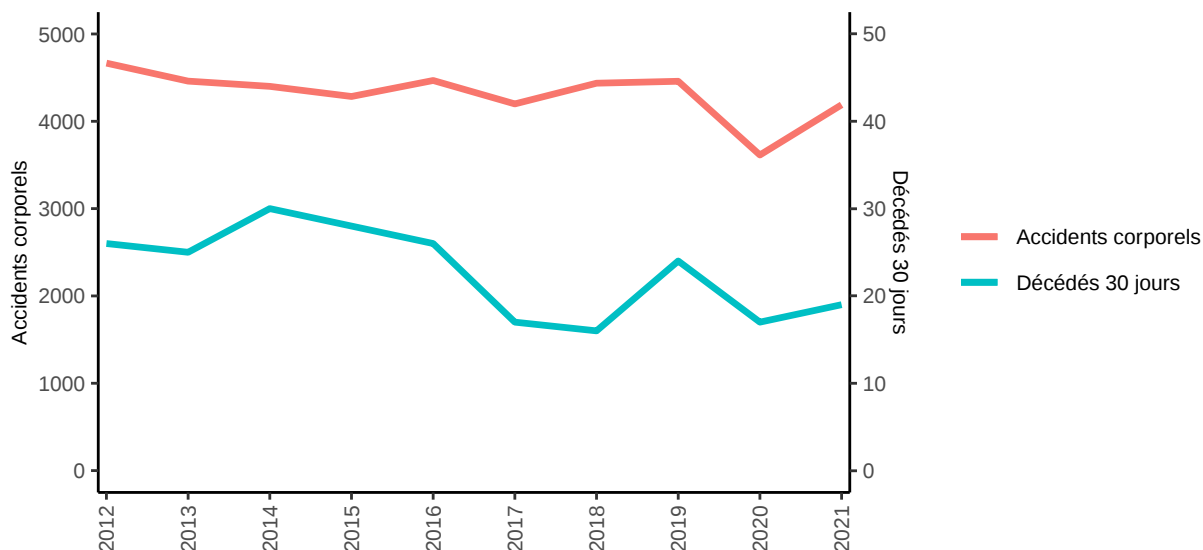
6.3 Circonstances aggravantes

La **Tableau 15** et la **Figure 45** montrent l'évolution des accidents avec délit de fuite. Le nombre d'accidents corporels avec un "délict de fuite" comme circonstance aggravante a diminué au cours des dix dernières années (-10%). Toutefois, leur part dans le nombre d'accidents corporels a augmenté (+9%) : le "délict de fuite" a été enregistré dans 11% des accidents corporels en 2012 et dans 12% des accidents corporels en 2021. La proportion de l'ensemble des décédés a également augmenté de 33%. Le nombre de décédés, et par conséquent la gravité des accidents, ont augmenté de 27% et 20% respectivement. En général, la gravité des accidents est plus faible dans ces accidents (par rapport à l'ensemble des accidents avec blessures).

Table 15. Statistiques sur les accidents avec la circonstance aggravante « délict de fuite » (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

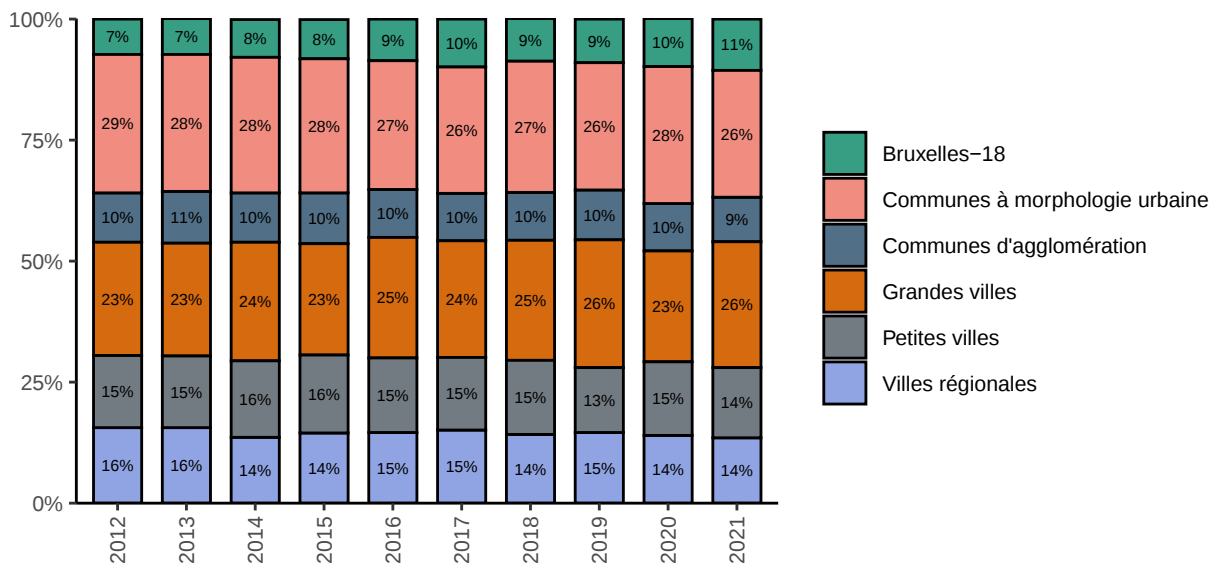
	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Risque d'accident	Part de tous les accidents corporels	Part de tous les décédés 30 jours
2012	4666	26	5222	5,6	11%	3%
2013	4460	25	5019	5,6	11%	3%
2014	4400	30	4872	6,8	11%	4%
2015	4284	28	4744	6,5	11%	4%
2016	4467	26	4963	5,8	11%	4%
2017	4199	17	4667	4	11%	3%
2018	4436	16	4894	3,6	12%	3%
2019	4458	24	4932	5,4	12%	4%
2020	3614	17	3931	4,7	12%	3%
2021	4189	19	4596	4,5	12%	4%
Évolution 2020-2021	+16	+12	+17	-4	+0%	+33%
Évolution 2012-2021	-10	-27	-12	-20	+9%	+33%

Figure 45. Évolution des accidents corporels avec délit de fuite et des décédés 30 jours dans les accidents corporels avec délit de fuite (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 46** montre la proportion d'accidents avec délit de fuite pour chaque degré d'urbanisation. La plus grande part des accidents avec délit de fuite se situe dans les zones à morphologie urbaine (zones où l'espace, physiquement, est occupé par la ville, c'est-à-dire avec une haute concentration de logements et d'équipements urbains) et dans les grandes villes.

Figure 46. Évolution des accidents corporels avec délit de fuite en fonction du degré d'urbanisation (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



Le **Tableau 16** et la **Figure 47** montrent l'évolution des accidents corporels avec défaut d'assurance. Le nombre d'accidents avec défaut d'assurance a diminué à partir de 2014. Le nombre de décédés 30 jours a suivi la même tendance. La part des accidents corporels est restée stable. Toutefois, le nombre de décédés dans ces accidents a fortement diminué : de 25 en 2012 à 14 en 2021 (-44%).

Table 16. Statistiques sur les accidents avec la circonstance aggravante de défaut d'assurance (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Risque d'accident	Part de tous les accidents corporels	Part de tous les décédés 30 jours
2012	1100	25	1444	23	2	3
2013	1009	23	1345	23	2	3
2014	1042	17	1337	16	3	2
2015	902	17	1149	19	2	2
2016	944	17	1229	18	2	3
2017	789	10	1045	13	2	2
2018	826	14	1115	17	2	2
2019	712	8	948	11	2	1
2020	619	15	783	24	2	3
2021	565	14	727	25	2	3
Évolution 2020-2021 %	-9%	-7%	-7%	+4%	+0%	+0%
Évolution 2012-2021 %	-49%	-44%	-50%	+9%	+0%	+0%

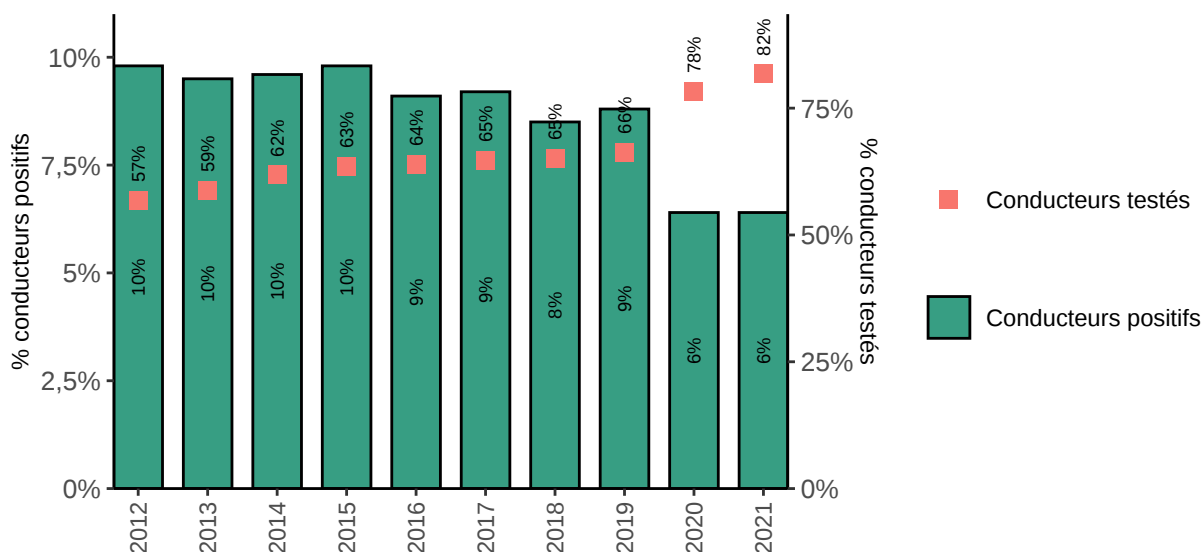
Figure 47. Évolution des accidents corporels avec la circonstance aggravante de défaut d'assurance et des décédés 30 jours dans ces accidents (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



6.4 Conduite sous influence d'alcool

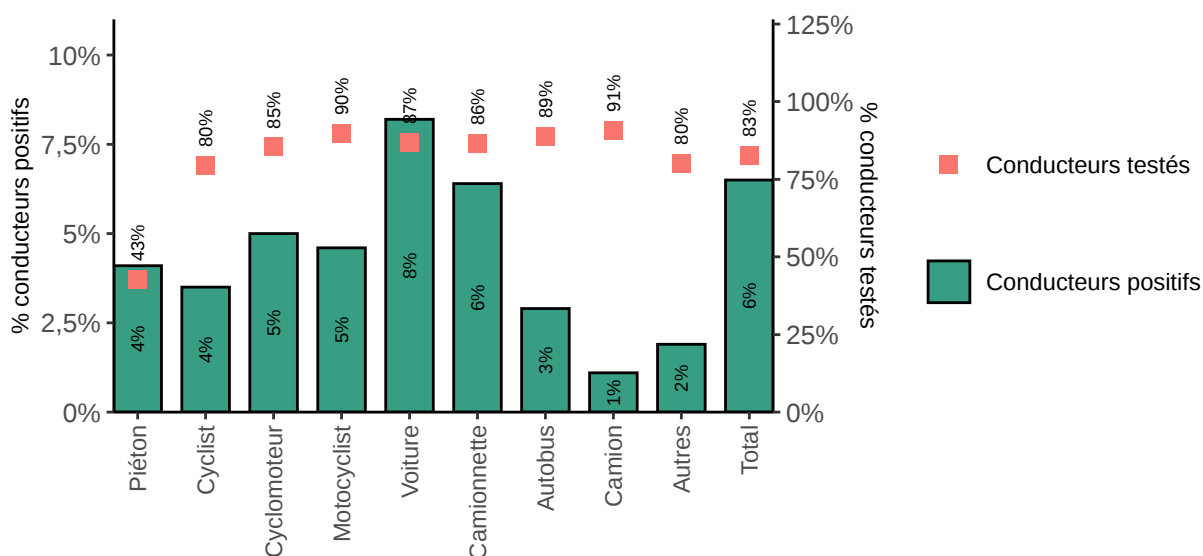
La **Figure 48** montre l'évolution du nombre de de conducteurs impliqués dans un accident corporel testés et positifs au cours de la période 2012 à 2021. Le pourcentage de conducteurs testés est passé de 57% à 82% sur une période de dix ans. Le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool a diminué de 4%, passant de 10% en 2012 à 6% en 2021. En 2021 la proportion de conducteurs contrôlés a augmenté, et la proportion de conducteurs sous l'influence de l'alcool a fortement diminué par rapport à 2019.

Figure 48. Évolution du pourcentage de conducteurs testés et du pourcentage de conducteurs positifs dans les accidents corporels (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



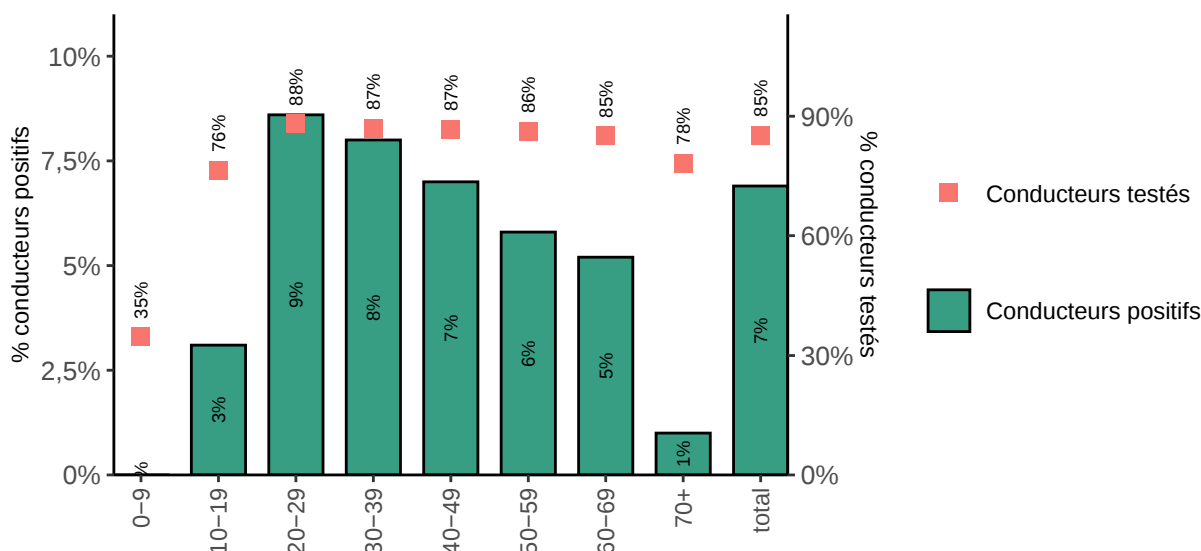
La **Figure 49** montre le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool par rapport au nombre total de conducteurs impliqués dans des accidents corporels et le pourcentage de conducteurs soumis à des tests, selon le type d'utilisateurs de la route, pour l'année 2021. Le graphique montre que le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool impliqués dans un accident varie considérablement selon leur mode de transport. Par exemple, on note un pourcentage de 8% chez les automobilistes alors qu'il y en a seulement 1% chez les camionneurs. Le pourcentage de conducteurs qui passent un alcootest après un accident corporel diffère également selon le type d'utilisateur de la route. Seulement 43% des piétons sont soumis à un alcootest, mais ce chiffre monte à 91% chez les conducteurs de camions impliqués dans un accident corporel. La base de données des accidents ne contient que le résultat de l'alcootest et non d'un éventuel test sanguin. Cependant, les personnes décédées sur les lieux ne peuvent pas souffler, et les personnes gravement blessées qui meurent plus tard en sont souvent incapables.

Figure 49. Conduite sous influence d'alcool (parmi les conducteurs impliqués dans un accident corporel) selon le type d'utilisateur (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 50** montre le pourcentage de conducteurs impliqués dans un accident corporel testés et positifs par catégorie d'âge. Le pourcentage de conducteurs contrôlés est le plus élevé pour le groupe des 20 à 29 ans, et diminue avec l'âge. Nous constatons la même tendance, mais dans une bien moindre mesure, pour les conducteurs positifs.

Figure 50. Pourcentage de conducteurs testés et pourcentage de conducteurs positifs dans les accidents corporels, par tranche d'âge (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Table 17** montre l'évolution du taux moyen d'alcoolémie (BAC) par groupe d'âge. En 2021, les conducteurs âgés de 25 à 44 ans ainsi que ceux âgés de 45 à 64 ans présentaient le taux d'alcoolémie moyen le plus élevé.

Table 17. Évolution de la concentration moyenne d'alcool dans le sang par groupe d'âge (2016-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

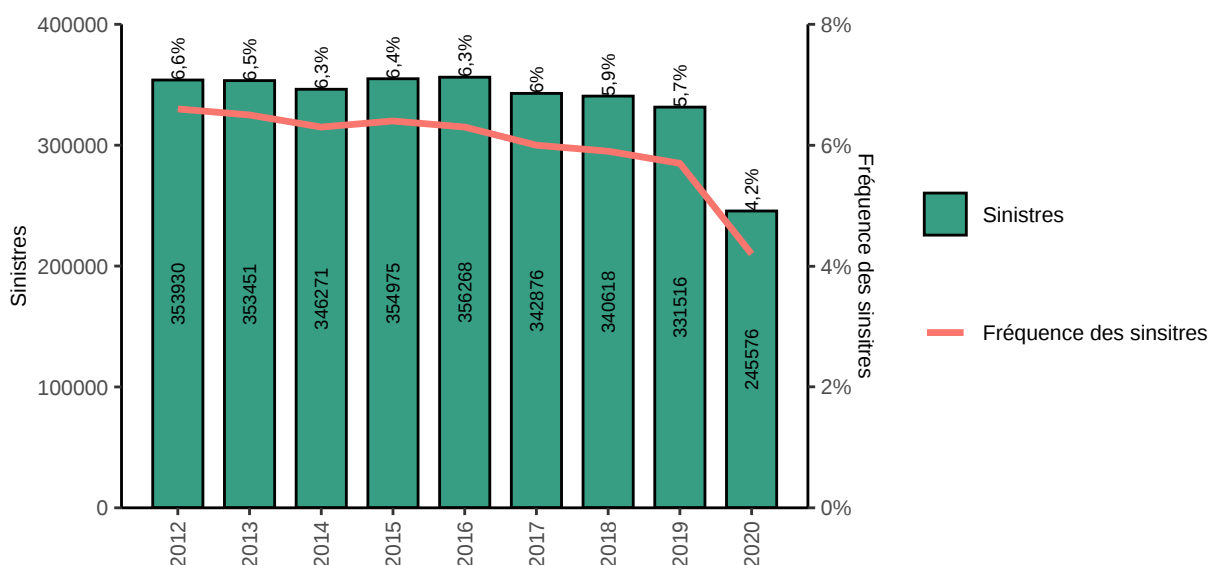
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
18-24 ans	1,5‰	1,5‰	1,6‰	1,6‰	1,5‰	1,5‰
25-44 ans	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰
45-64 ans	1,8‰	1,7‰	1,8‰	1,8‰	1,8‰	1,7‰
65+ ans	1,5‰	1,4‰	1,5‰	1,4‰	1,4‰	1,5‰
tous les âges	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰

7 Informations provenant des assurances

Pour la période 2011-2020, la **Figure 51** montre l'évolution (1) du nombre de sinistres et (2) de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile "Tourisme & Affaires" des compagnies d'assurance. Le nombre de sinistres est le nombre de véhicules assurés qui sont tenus responsables dans un accident de la circulation, il peut donc y en avoir plus d'un dans un même accident de la circulation. Au cours des dernières années, cela s'est traduit par environ 350 000 déclarations par an. La fréquence des dommages est le nombre de sinistres divisé par le nombre de véhicules assurés pendant la période considérée. Les dossiers de responsabilité civile "Tourisme & Affaires" concernent principalement les voitures particulières. Ils comprennent à la fois les accidents corporels et les accidents impliquant uniquement des dommages matériels.

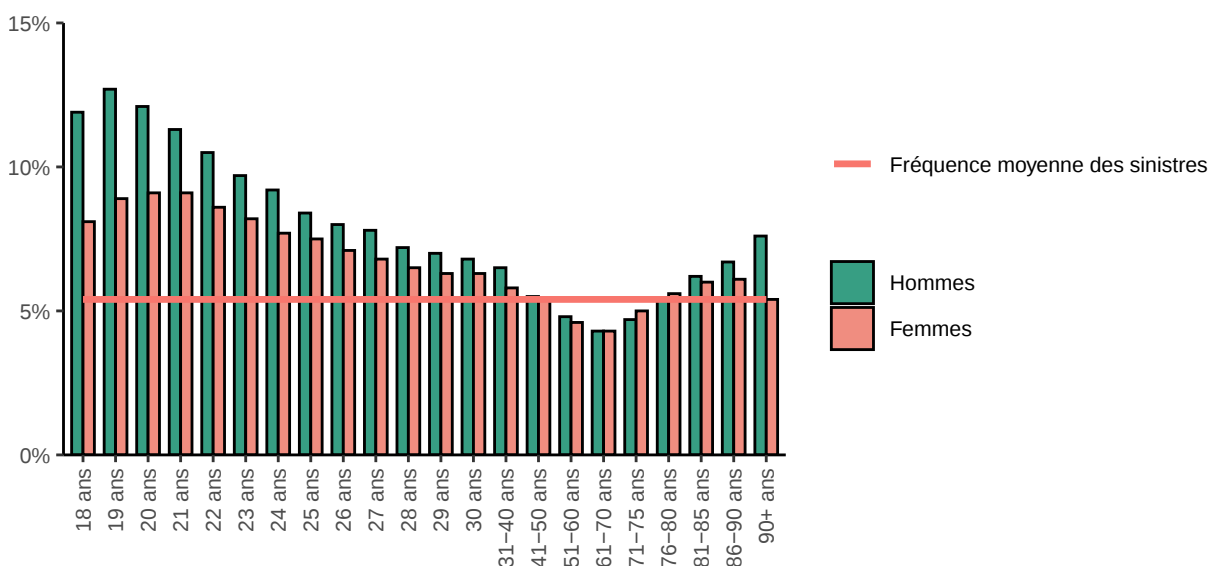
Au cours des dix dernières années, le nombre de sinistres a diminué. La fréquence des sinistres a également diminué à son plus bas niveau en dix ans. Une fréquence de sinistres de 4,2 % signifie que 42 sinistres ont été en moyenne causés par 1 000 véhicules assurés en 2020.

Figure 51. Évolution du nombre et de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires » des compagnies d'assurances (2012-2021). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2020



Pour la période 2017-2020, la **Figure 52** montre la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile "Tourisme et Affaires" des compagnies d'assurance, pour différents groupes d'âge et par sexe. Le nombre de sinistres est le nombre de véhicules assurés qui sont tenus responsables dans un accident de la circulation, il peut donc y en avoir plus d'un dans un même accident de la circulation. La fréquence des sinistres est le nombre de sinistres divisé par le nombre de véhicules assurés pendant la période considérée. La fréquence des sinistres est généralement plus élevée chez les hommes que chez les femmes. Cette différence est plus prononcée chez les plus jeunes et s'estompe avec l'âge. La fréquence des sinistres est la plus élevée chez les conducteurs de 19 ans et diminue à mesure qu'ils vieillissent. Jusqu'à l'âge de 51 ans, la fréquence des sinistres est supérieure à la fréquence moyenne des sinistres pour tous les âges combinés sur la période 2017-2020. Chez les 76 à 80 ans, la fréquence des sinistres s'élève à la moyenne. Dès l'âge de 81 ans, la fréquence des sinistres augmente encore.

Figure 52. Fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires », en fonction de l'âge et du sexe de l'assuré (2018-2021). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2020



La **Figure 53** montre l'évolution entre 2016 et 2020 de la fréquence des sinistres pour les différentes catégories de véhicules (motorisés) dans les dossiers de responsabilité civile des compagnies d'assurances. Le nombre de sinistres est le nombre de véhicules assurés tenus responsables dans un accident de la circulation. La fréquence des sinistres est le nombre de sinistres divisé par le nombre de véhicules assurés pendant la période prise en compte. Les dossiers de responsabilité civile contiennent à la fois des accidents corporels et des accidents avec seulement des dommages matériels. Les catégories de véhicules utilisées sont : "tourisme et affaires" (principalement voitures particulières), "deux-roues" (cyclomoteurs et motocycles), autobus et autocars, taxis et voitures de location, transport de marchandises MMA < 3,5T (camions légers), transport de marchandises MTM > 3,5T (camions). Les autobus et autocars, les taxis et les voitures de location sont plus souvent impliqués dans des accidents que les autres catégories de véhicules. Nous constatons que 1000 autobus et autocars assurés causent environ 220 accidents. 1000 taxis et voitures de location assurés causent 173 accidents en 2020. La fréquence des dommages est stable depuis 2016 pour la plupart des différentes catégories de véhicules, nous constatons une diminution en 2020 pour toutes les catégories de véhicules. Les chiffres ci-dessous ne tiennent pas compte des kilomètres parcourus par les différentes catégories de véhicules. Les autobus et les autocars, par exemple, parcourent probablement beaucoup de kilomètres, ce qui signifie qu'ils sont plus exposés aux risques que les autres catégories de véhicules. Par ailleurs, le nombre d'accidents corporels impliquant un autobus ou un autocar est faible, ce qui indique que pour une grande partie des accidents enregistrés par Assuralia, il s'agit de dommages purement matériels.

Figure 53. Évolution de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile 'véhicules motorisés', selon la catégorie du véhicule (2018-2021). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2020

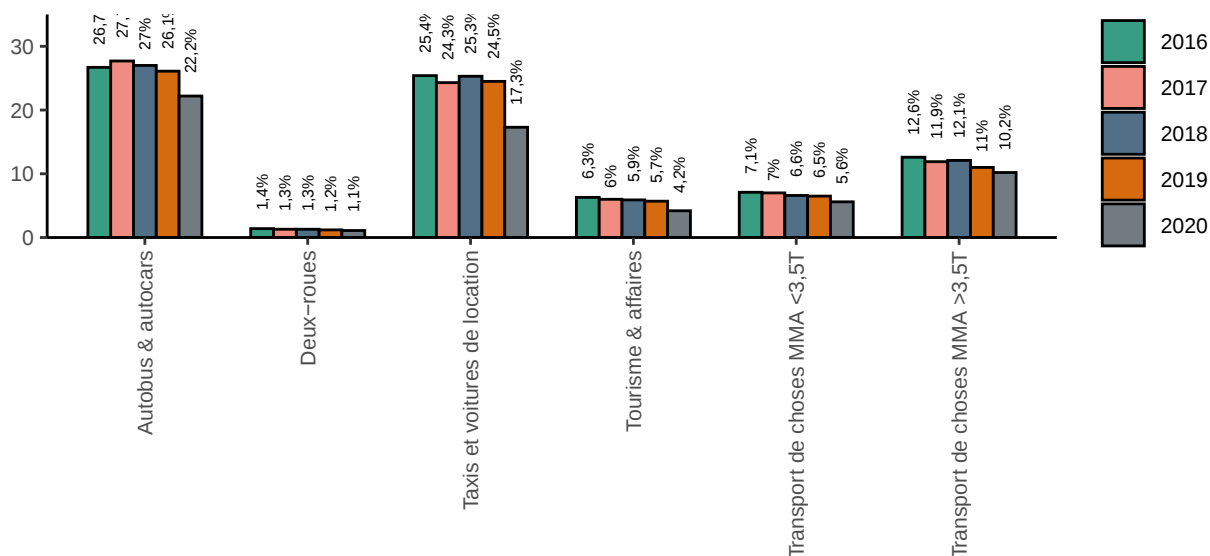


Table des figures

1	Répartition des principales causes de décès selon la catégorie d'âge (2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	6
2	Évolution (1973 = base 100) du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, de véhicules motorisés et de véhicules-kilomètres (1973-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	7
3	Évolution du nombre d'accidents corporels et des décédés 30 jours (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	7
4	Évolution du risque d'accident et de la gravité des accidents corporels (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	8
5	Évolution du nombre de décédés 30 jours par rapport aux objectifs des États Généraux de la Sécurité Routière (2019-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	8
6	Évolution du nombre de morts et de blessés par million d'habitants (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	9
7	Mortalité (nombre de décédés 30 jours par million d'habitants) dans les pays de l'UE-27 (2019). Source : European Commission (2020) Road safety targets - Monitoring report June 2020	9
8	Evolution de la mortalité (nombre de décédés par million d'habitants) dans les pays de l'EU-27 (2010-2019). Source : European Commission (2020) Road safety targets - Monitoring report June 2020	10
9	Évolution du nombre de décédés 30 jours selon la région, par rapport aux objectifs fédéraux fixés par les États Généraux de la Sécurité Routière et par rapport aux objectifs régionaux (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	11
10	Évolution de la gravité d'accident corporel et du risque d'accident corporel, selon la région (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	13
11	Gravité des accidents corporels selon la province	13
12	Gravité des accidents corporels selon la région	13
13	Mortalité selon la province	14
14	Mortalité selon la région	14
15	Répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents régimes de vitesse, par région (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	14
16	Gravité des accidents, par type de route, selon la région (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	15
17	Répartition du nombre de décédés 30 jours selon les différents types d'usagers de la route, en distinguant les accident survenus dans un carrefour et en dehors des carrefours (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	16
18	Évolution (2011 = base 100) du nombre d'accidents corporels, selon les différents types d'usagers de la route (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	17
19	Gravité spécifique (décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels parmi l'usager en question) et gravité de l'opposant (décédés 30 jours pour 1000 accident corporels parmi les opposants), selon les différents types d'usagers de la route (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	18
20	Évolution des accidents avec un vélo conventionnel, avec un vélo électrique et avec un speed pedelec (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	21
21	Proportion des victimes (décédés 30 jours et blessés) utilisant un vélo classique, un vélo électrique ou un speed pedelec en fonction de l'âge (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	22
22	Part des accidents de cyclomoteurs en fonction de l'âge (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	23
23	Répartition des décédés 30 jours pas les différents type d'usagers de la route, selon la région (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	26

24	Risque d'accident mortel relatif par mode de transport et par tranche d'âge en fonction du nombre de kilomètres parcourus (en millions) en Belgique (2012-2018) Source : Pelssers, B. (2020) Pelssers, B. (2020) Comment se déplacer de la manière la plus sûre? – Comparaison des modes de déplacement en fonction des risques encourus par les utilisateurs, Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière	27
25	Évolution du nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) par 100.000 habitants, en fonction de la catégorie d'âge et du sexe (2012 & 2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	27
26	Nombre de victimes (décès 30 jours et blessures) pour 100 000 habitants, en fonction du type d'utilisateur de la route, de l'âge et du sexe (2019 & 2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	28
27	Part des victimes par type d'utilisateur de la route chez les enfants (0-14 ans) en fonction de l'âge (2019 & 2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	29
28	Évolution du nombre d'accidents impliquant des jeunes (18-24 ans), des victimes parmi les jeunes conducteurs (18-24 ans) et des victimes parmi leurs opposants (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	29
29	Évolution du nombre d'accidents impliquant des personnes âgées (65+ ans), des victimes parmi les conducteurs âgés (18-24 ans) et des victimes parmi leurs opposants (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	30
30	Proportion des types d'utilisateurs de la route parmi les victimes dans les différentes tranches d'âge (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	30
31	Évolution du nombre de victimes parmi les personnes âgées (65 ans et plus) selon le type d'utilisateur de la route (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	31
32	Répartition du nombre d'accidents au cours des mois de l'année et des heures de la journée (2011-2020) Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	32
33	Répartition du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours au cours des mois de l'année (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	33
34	Évolution de la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois, en fonction du type d'utilisateur de la route (piétons – cyclistes – motocyclistes – voitures) (2012-2018,2019,2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	34
35	Répartition du nombre d'accidents corporels, de victimes et de véhicules-kilomètres au cours des périodes de la semaine (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	35
36	Répartition de l'implication dans des accidents mortels et de la présence sur la route, par catégorie d'âge des automobilistes, selon la période de la semaine (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	36
37	Évolution de la gravité des accidents (nombre de décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels), en fonction de la période de la semaine (2020-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	36
38	Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours au cours des heures de la semaine (2017-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	37
39	Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	38
40	Répartition des accidents corporels selon le type de première collision, par type d'utilisateur de la route (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	38
41	Répartition du nombre d'accidents corporels selon le type de première collision, par type de route (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	39
42	Part des accidents corporels n'impliquant qu'un seul véhicule en fonction du moment de la semaine (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	40
43	Gravité des accidents unilatéraux et des accidents entre plusieurs usagers de la route, par période de la semaine (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	40
44	Matrice des collisions avec les victimes et leurs adversaires impliqués dans des accidents mortels (2021) Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	41

45	Évolution des accidents corporels avec délit de fuite et des décédés 30 jours dans les accidents corporels avec délit de fuite (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	42
46	Évolution des accidents corporels avec délit de fuite en fonction du degré d'urbanisation (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	42
47	Évolution des accidents corporels avec la circonstance aggravante de défaut d'assurance et des décédés 30 jours dans ces accidents (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	43
48	Évolution du pourcentage de conducteurs testés et du pourcentage de conducteurs positifs dans les accidents corporels (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	44
49	Conduite sous influence d'alcool (parmi les conducteurs impliqués dans un accident corporel) selon le type d'usager (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	44
50	Pourcentage de conducteurs testés et pourcentage de conducteurs positifs dans les accidents corporels, par tranche d'âge (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	45
51	Évolution du nombre et de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires » des compagnies d'assurances (2012-2021). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2020	46
52	Fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires », en fonction de l'âge et du sexe de l'assuré (2018-2021). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2020	46
53	Évolution de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile 'véhicules motorisés', selon la catégorie du véhicule (2018-2021). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2020	47

Liste des tableaux

1	Les statistique d'accidents corporels 2021. Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	4
2	Chiffres-clés (2019-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	5
3	Indicateurs de sécurité routière (2019-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	5
4	Évolution du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, des blessés, des victimes, de la gravité spécifique et de la gravité totale, selon les différents types d'usagers de la route (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . .	18
5	Statistiques sur les accidents de piétons (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	19
6	Statistiques sur les accidents de cyclistes (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	19
7	Statistiques sur les accidents de cyclistes équipés de vélo électrique (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	20
8	Statistiques sur les accidents de speed pedelec (2017-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	20
9	Statistiques sur les accidents de cyclomotoristes (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	22
10	Statistiques sur les accidents impliquant des engins de micro-mobilité (2016-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	23
11	Statistiques sur les accidents de motocyclistes (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	24
12	Statistiques sur les accidents de voitures (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	24
13	Statistiques sur les accidents de camionnettes (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	25
14	Statistiques sur les accidents de camions (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	25
15	Statistiques sur les accidents avec la circonstance aggravante « délit de fuite » (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	41
16	Statistiques sur les accidents avec la circonstance aggravante de défaut d'assurance (2012-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	43
17	Évolution de la concentration moyenne d'alcool dans le sang par groupe d'âge (2016-2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	45

Terminologie

Pays européens selon la notation ISO

<i>Abréviation</i>	<i>Pays</i>
AT	Autriche
BE	Belgique
BG	Bulgarie
CH	Suisse
CY	Chypre
CZ	Tchéquie
DE	Allemagne
DK	Danemark
EE	Estonie
EL	Grèce
ES	Espagne
FI	Finlande
FR	France
GB	Grande Bretagne
HU	Hongrie
HR	Croatie
IE	Irlande
IL	Israël
IT	Italie
LT	Lituanie
LU	Luxembourg
LV	Lettonie
MT	Malte
NL	Les Pays-Bas
NO	Norvège
PL	Pologne
PT	Portugal
RO	Roumanie
RS	Serbie
SE	Suède
SI	Slovénie
SK	Slovaquie
TR	Turquie
UK	Royaume-Uni

Accidents corporels versus accidents matériels

Un accident corporel est un accident de la route impliquant au moins un véhicule et entraînant des blessures physiques. Un accident matériel est un accident de la route occasionnant uniquement des dégâts matériels.

Accident de la route

Collision entre deux usagers de la route ou perte de contrôle d'un véhicule, suivie ou non d'une collision avec un obstacle. La définition précise d'un accident de la route diffère selon les sources :

- Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) :

Accident sur la voie publique impliquant au moins un véhicule (motorisé ou non) occasionnant des lésions physiques.

- **Assuralia :**

Accident sur la voie publique dont au moins un véhicule motorisé est déclaré responsable. Lorsque plusieurs véhicules sont déclarés responsables d'un même accident de la route, on considère qu'il existe plusieurs sinistres.

- **SPF Santé publique :**

Accident sur la voie publique impliquant au moins un véhicule (motorisé ou non) occasionnant des lésions physiques.

Accident n'impliquant qu'un seul véhicule

Un seul véhicule (vélos compris) est impliqué dans l'accident, les cas concernant un piéton seul (chute) étant exclus (ceux-ci ne sont en effet pas repris dans les accidents de la route).

Accident mortel

Accident corporel comptant au moins un décédé 30 jours.

Agglomération

L'agglomération est un terrain construit où la circulation locale est importante. Ses voies d'entrée sont signalées au moyen de panneaux de signalisation F1 et ses voies de sortie par des panneaux F3. Les voies hors agglomération comprennent également les autoroutes.

Blessé

Toute personne blessée dans un accident de la route (qu'elle soit ou non admise à l'hôpital), mais qui n'y laisse pas la vie.

Décédés 30 jours

Toute personne qui décède au cours d'un accident de la route ou des suites de ses blessures dans les 30 jours suivant l'accident.

EGSR

États Généraux de la Sécurité Routière

Gravité des accidents

La gravité des accidents correspond au nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents corporels enregistrés.

Gravité totale

Le calcul de la gravité intègre tous les tués de la route impliqués dans un accident corporel.

Gravité spécifique

La gravité spécifique est parfois prise en considération dans le calcul de la gravité des accidents corporels par type d'usager de la route. La gravité spécifique des accidents de poids lourds, par exemple, correspond au nombre d'occupants de poids lourd décédés par 1000 accidents de poids lourds. La gravité totale des accidents de poids lourds correspond au nombre total de décédés 30 jours (occupants du poids lourd et opposants) dans des accidents de poids lourds par 1000 accidents de poids lourds.

MAIS 3+

Abréviation de Maximum Abbreviated Injury Scale. Lorsqu'une victime de la route subit plusieurs blessures, chacune d'entre elles se voit attribuer une valeur sur l'échelle AIS, employée pour exprimer la gravité d'une lésion. La valeur MAIS d'un patient correspond à la valeur AIS la plus élevée enregistrée pour celui-ci. Tout comme l'échelle de gravité AIS, l'échelle MAIS connaît six niveaux de gravité : léger (1), moyen (2), grave (3), très grave (4), critique (5) et mortel (6). L'échelle MAIS3+ est utilisée pour désigner les blessés graves.

Moment

Jour

Le jour (la journée) s'étend de 6h à 21h59.

Nuit

La nuit s'étend de 22h à 5h59.

Semaine

La semaine s'étend du lundi 6h au vendredi 21h59.

Week-end

Le week-end s'étend du vendredi 22h au lundi 5h59.

Prévalence autodéclarée

Les prévalences autodéclarées sont issues d'enquêtes dans le cadre desquelles un échantillon représentatif de la population étudiée est interrogé au sujet de la fréquence d'un comportement déterminé.

Responsabilité civile/RC

En Belgique, il est obligatoire de souscrire une assurance en responsabilité civile pour tout véhicule motorisé. Chaque dossier traite le remboursement des dommages subis lors d'un accident de la route dont le véhicule assuré est déclaré (partiellement) responsable.

Sinistre

Accident de la route dont un véhicule motorisé assuré est déclaré responsable. Il s'agit à la fois d'accidents de la route avec blessures physiques et d'accidents occasionnant uniquement des dégâts matériels. Chaque véhicule déclaré responsable est considéré comme un sinistre, y compris lorsque plusieurs véhicules sont déclarés partiellement responsables d'un même accident.

Fréquence des sinistres

Elle correspond au rapport entre le nombre de sinistres dans lesquels le véhicule assuré est (partiellement) en tort et le nombre de véhicules assurés pendant la période considérée.

Tourisme et affaires

Voitures particulières et certaines camionnettes.

Risque d'accident

Nombre d'accidents corporels par milliard de véhicules-kilomètres parcourus.

Sous-enregistrement

Tous les accidents de la route ne sont pas présents dans les bases de données, car ils ne sont pas systématiquement signalés aux services compétents. Il s'agit essentiellement d'accidents impliquant des cyclistes, des piétons ou des blessés légers. Ainsi, le nombre réel d'accidents et de victimes est sous-évalué.

Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

La majorité des informations se rapportant aux accidents utilisées dans ce rapport statistique proviennent de la base de données des accidents corporels de la Direction générale Statistique (DG Statistique) de Statbel. En principe, ces données sont définitives, bien qu'elles puissent encore faire l'objet de modifications mineures après leur diffusion.

FAC

Formulaire d'analyse des accidents de la circulation. Celui-ci est complété par la police après le constat d'un accident corporel.

Procès-verbal

Document élaboré par la police contenant l'ensemble des observations, des recherches et des dépositions se rapportant à un délit.

Chiffres (non) pondérés

Les statistiques relatives aux accidents de la DG Statistique utilisées dans ce rapport proviennent des formulaires d'analyse des accidents de la circulation (FAC) complétés par la police après le constat d'un accident corporel. La pondération des accidents corporels a été introduite en 2002 lorsque, à la suite de la réforme de la police, un nombre anormalement bas de FAC a été observé par rapport au nombre de procès-verbaux portant sur les mêmes accidents corporels. Depuis lors, les statistiques relatives aux accidents basées sur les FAC sont multipliées par un coefficient de pondération, de sorte que le nombre d'accidents corporels enregistrés dans les FAC corresponde à celui inscrit dans les PV. Les accidents mortels et les accidents corporels constatés par la police fédérale (contrairement à ceux constatés par la police locale) ne font pas l'objet d'une pondération. Étant donné que le coefficient de pondération n'est pas un nombre entier, les nombres pondérés de victimes et d'accidents corporels ne sont généralement pas non plus des nombres entiers. Dans le présent rapport, les décimales se rapportant au nombre de victimes et d'accidents corporels sont arrondies par excès ou par défaut afin d'obtenir des nombres entiers. Ce n'est que lorsque les chiffres de 2004 ou des années antérieures sont utilisés que les chiffres pondérés sont utilisés. Depuis 2005, la base de données est établie sur la base des PR et la pondération n'est donc plus nécessaire. Les chiffres contiennent alors non seulement les constatations sur place, mais aussi les déclarations qui ont été faites au bureau.

Usagers de la route

Personnes prenant part à la circulation, à pied ou à bord d'un véhicule.

Conducteur et passager

Par conducteur, on entend tout usager de la voie publique participant activement à la circulation. Contrairement à un conducteur, un passager ne participe pas activement à la circulation : il voyage passivement avec un autre usager de la route. Conformément à ces définitions, les piétons sont intégrés dans la catégorie des conducteurs.

Opposant/partenaire conflictuel

Partie adverse dans une collision.

Piéton

Usagers de la route se déplaçant à pied ou poussant un vélo ou un cyclomoteur ainsi que les usagers en chaise roulante.

Cyclomoteur

Cyclomoteur de type A ou B ou un cyclomoteur à trois ou quatre roues.

Moto

Tout véhicule à deux roues, motorisé, avec ou sans side-car, dont la cylindrée est supérieure à 50 cm³ et/ou qui roule à une vitesse supérieure à 45 km/h.

Voiture particulière

Voiture personnelle, voiture à double emploi, mini-bus ou camping-car.

Camionnette

Véhicule motorisé destiné au transport de marchandises avec une masse maximale autorisée de 3 500 kilogrammes.

Poids lourd

Véhicule motorisé destiné au transport de marchandises avec une masse maximale autorisée supérieure à 3 500 kilogrammes, ou tracteur avec ou sans semi-remorque.

Véhicules-kilomètres

Nombre de kilomètres parcourus par tous les véhicules (motocyclettes, voitures personnelles, camionnettes, autobus et autocars, poids lourds et véhicules spéciaux) sur un territoire donné pendant une période donnée.

Victime

Toute personne tuée ou blessée lors d'un accident de la route.

Source des données

Le tableau ci-dessous fournit des informations sur la source et la méthodologie de collecte des différentes données présentées dans cette publication. Lorsque les données ont fait l'objet d'une publication, les références de celle-ci sont mentionnées. Un lien renvoie, le cas échéant, vers la page internet contenant cette publication ou d'éventuelles données brutes. Enfin, le nom de l'organisme producteur est précisé, afin de permettre de le contacter pour toute question ou demande de données supplémentaires. En cas de questions sur la méthodologie ou la façon d'interpréter les données présentées, il est conseillé de consulter les différentes références mentionnées ou de prendre contact avec l'organisme ayant produit les données.

Tableau 19. Sources de données utilisées dans ce rapport

Source	Type de données	Description	Méthode de collecte	Période et portée	Organisation et référence la plus récente
Assuralia, Évolution de la fréquence des sinistres en assurance RC automobile, 2020	Sinistres de l'assurance en RC enregistrés par les compagnies d'assurances	Caractéristiques et évolution des sinistres et de leur fréquence dans les dossiers RC de l'assurance des véhicules motorisés.	Collecte des données des dossiers RC de (85 à 90% de) toutes les compagnies d'assurances. Les chiffres sont pondérés afin d'obtenir une estimation pour la Belgique dans son ensemble.	- À partir de 2001 - Belgique - Annuellement - Données les plus récentes: 2017	Assuralia Assuralia (2017). Évolution de la fréquence des sinistres 2010-2019 en assurance RC automobile. Lien vers le rapport
Institut Vias @Risk, 2020	Risque de blessures graves et mortelles sur la route pour différents groupes d'utilisateurs	Risque relatif de subir des blessures graves sur la route, sur la base des comportements de déplacement et de la présence dans la circulation, par type d'utilisateur et par catégorie d'âge. Les blessures graves sont définies comme relevant de l'échelle MAIS3+, c'est-à-dire que les victimes souffrent de handicaps physiques ou mentaux de longue durée (parfois à vie).	Les informations relatives aux déplacements et à la présence sur la route proviennent de l'étude BELDAM. Il s'agit d'une enquête qui, au travers de sondages, a déterminé les distances parcourues et le nombre de minutes passées sur la route, par type d'utilisateur et par catégorie d'âge. Les données se rapportant aux blessures proviennent de Statbel et du SPF Santé publique.	- Belgique	Institut Vias Pelssers, B. (2020) Comment se déplacer de la manière la plus sûre ? – Comparaison des modes de déplacement en fonction des risques encourus par les utilisateurs, Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière Lien vers le rapport
Monitor	Nombre de véhicules-kilomètres parcourus	Comportements autodéclarés par rapport à la mobilité et à l'implication dans les accidents de la route	Enquête en ligne : 10.000 personnes interrogées (parmi lesquelles 2.000 personnes de moins de 18 ans)	- 2016 et 2017 - Belgique	Institut Belge pour la Sécurité Routière et Service Public Fédéral Mobilité et Transport Projet Monitor (2017). Enquête nationale sur la mobilité et la sécurité routière [Projet en cours] Lien vers le projet
Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	Caractéristiques des accidents de la route avec lésions et des victimes de la route	Base de données relative aux accidents de la route avec blessés/décès pour lesquels la police a complété un FAC ou un PV. Les variables de ces bases de données comprennent notamment le lieu, le moment, les circonstances de l'accident, les véhicules impliqués et les caractéristiques des victimes.	La base de données est élaborée sur la base des formulaires d'analyse des accidents de la circulation (FAC) complétés par la police lors du constat d'un accident corporel. Elle est transmise à Statbel qui la contrôle et la valide. Les personnes mortellement blessées y sont ajoutées sur la base des bulletins de décès des parquets.	- À partir de 1973 - Belgique - Annuellement - Données les plus récentes: 2021	Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) Liens vers les données statistiques

			À partir de 2005, la base de données repose sur les PV, qui reprennent, outre les accidents constatés sur place, également les accidents déclarés au poste de police.		
Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	Principales causes de décès	Principales causes de décès (initiales), par sexe, catégorie d'âge et région.	Fusion de deux sources : - Le Registre national des personnes physiques (qui décrit les caractéristiques des personnes décédées) - Les formulaires de déclaration de décès auprès de l'état civil (qui contiennent des informations sur la cause du décès)	- À partir de 1998 - Belgique - Annuellement - Données les plus récentes: 2019	Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) Lien vers les données statistiques
SPF Mobilité et Transports	Véhicules-kilomètres	Nombre de kilomètres parcourus par tous les véhicules motorisés ou les usagers de la route (cyclomoteurs, voitures personnelles, camionnettes, autobus et autocars, poids lourds et véhicules spéciaux) sur un territoire donné pendant une période donnée. Par type de route, région et type de véhicule.	Comptages de la circulation	- À partir de 1970 - Belgique - Annuellement - Données utilisées dans ce rapport: 2017	SPF Mobilité et Transport Lien vers le rapport

Acteur clé dans la collecte et l'analyse données relatives à la sécurité routière, l'Institut Belge pour la Sécurité Routière publie annuellement un ensemble de rapports statistiques destinés à fournir une image chiffrée de la sécurité routière en Belgique. Six rapports composent cette série, s'intéressant chacun à un domaine particulier de la sécurité routière : accidents, victimes, comportement, compétence de conduite, technologie et politique criminelle. En regroupant les données les plus récentes et les plus pertinentes provenant de différentes sources, ces rapports fournissent ainsi un aperçu des phénomènes de sécurité routière en Belgique. Ces rapports statistiques viennent en complément des différentes publications de l'institut Vias telles la brochure « Indicateurs-clés de la sécurité routière », les baromètres trimestriels de la sécurité routière, les dossiers thématiques, ou encore les rapports de recherche plus spécifiques.

