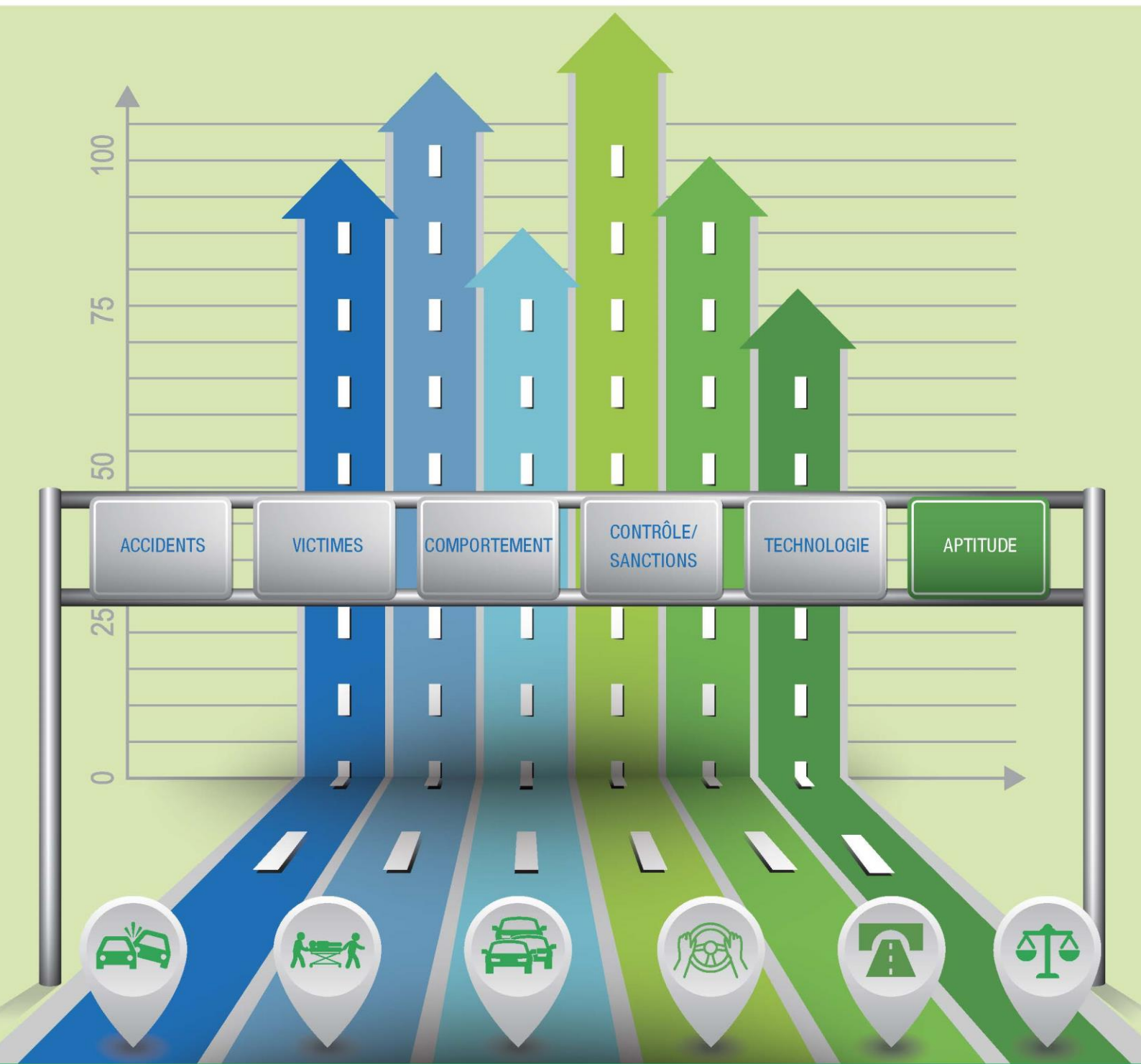


RAPPORT STATISTIQUE 2014

COMPÉTENCES ET APTITUDE À LA CONDUITE



Centre de Connaissance
Sécurité routière



Remerciements

L'auteur et l'Institut belge pour la Sécurité Routière veulent remercier les personnes et organisations suivantes pour leur contribution très appréciée à cette étude :

- Le Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire (GOCA), notamment Jacques Quoirin et Thomas Bullen, pour leur relecture critique et constructive et pour avoir fourni les données de l'enquête concernant la formation à la conduite.
- Le SPF Mobilité et Transports, notamment Marjan Mulliez, qui a fourni les chiffres nationales concernant les permis de conduire.
- Le service CARA de l'IBSR, notamment Mark Tant, qui a fourni les chiffres concernant les évaluations d'aptitude à la conduite.
- Le service Examens de réintégration de l'IBSR, notamment Anneleen Poll, qui a fourni les chiffres concernant les examens de réintégration.
- Wouter Van den Berghe, directeur du Centre de Connaissance pour sa relecture critique et constructive du rapport.
- Nathalie Focant, qui a coordonné les rapports statistiques et était responsable du contrôle final de la qualité.
- L'université de Mons, qui a traduit le rapport du néerlandais vers le français.

Rapport statistique 2014

Compétences et aptitude à la conduite

Rapport statistique 2014 – R2015-S-03-FR

Auteur : Sofie Boets

Editeur responsable : Karin Genoe

Editeur : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière

Date de publication : 16/04/2015

Veuillez faire référence au présent document de la manière suivante : Boets, S. (2015) *Rapport statistique 2014 Compétences et aptitude à la conduite*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière

Dit rapport is tevens verschenen in het Nederlands onder de titel: Boets, S. (2015) *Statistisch Rapport 2014 Rijvaardigheid en rijgeschiktheid*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum

Disclaimer

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

TABLE DES MATIERES

SCOPE.....	1
1. FORMATION ET EXAMEN POUR L'OBTENTION DU PERMIS DE CONDUIRE	2
1.1. EXAMENS THÉORIQUES	3
1.2. FORMATION À LA CONDUITE POUR LE PERMIS DE CATÉGORIE B	7
1.3. EXAMENS PRATIQUES	9
2. PERMIS DE CONDUIRE	16
3. EVALUATIONS D'APTITUDE A LA CONDUITE	20
3.1. EVALUATIONS DE L'APTITUDE À LA CONDUITE ET DÉCISIONS	20
3.2. CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES	22
4. EXAMENS DE RÉINTÉGRATION	24
4.1 EXAMENS ET ATTESTATIONS D'APTITUDE À LA CONDUITE	25
4.2 INFRACTIONS	27
4.3 CARACTÉRISTIQUES DE LA POPULATION.....	27
TERMINOLOGIE UTILISÉE.....	29
SOURCES DES DONNÉES	32

SCOPE

Le présent rapport s'inscrit dans une série de rapports statistiques publiés chaque année par l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR). Chaque rapport statistique comprend un ensemble limité de chiffres et de statistiques provenant aussi bien de l'IBSR que de sources externes. L'objectif est de dresser un tableau statistique de la situation le plus complet possible dans un domaine donné de la sécurité routière. Le présent rapport statistique synthétise les informations disponibles les plus récentes relatives aux compétences de conduite et à l'aptitude à la conduite des conducteurs.

Le terme « compétences de conduite » comprend l'ensemble des compétences (connaissances, capacités et attitudes) que doit posséder un conducteur pour prendre part à la circulation en toute sécurité. Le terme « aptitude à la conduite » comprend les exigences médicales et fonctionnelles, y compris physiques et cognitives, pour pouvoir conduire un véhicule. Ce rapport traite uniquement des candidats-conducteurs et des conducteurs de véhicules à moteur pour lesquels un permis de conduire est requis. Il ne contient donc pas de données concernant les usagers faibles.

Les compétences de conduite et l'aptitude à la conduite sont des conditions nécessaires pour un comportement sûr. Les mesures et processus les plus importants dont il est ici question sont : la formation routière, les examens pour l'obtention du permis de conduire ainsi que sa délivrance pour tous les conducteurs, l'évaluation de l'aptitude à la conduite pour les personnes souffrant de troubles médicaux et/ou psychologiques, ainsi que les examens de réintégration médicaux et psychologiques pour les auteurs d'infractions routières en cas de déchéance du droit de conduire.

Dans la mesure du possible, ce rapport est basé sur des chiffres officiels. Des données statistiques auto-rapportées ont été utilisées lorsque des chiffres officiels n'étaient pas disponibles. Ce rapport comprend un aperçu des chiffres (annuels) existants concernant (source des chiffres entre parenthèses) :

- ▶ les parcours de formation pour le permis B (voitures) (GOCA),
- ▶ les examens théoriques et pratiques (toutes catégories de permis) (GOCA),
- ▶ les permis délivrés et le profil sociodémographique des détenteurs d'un permis B (SPF Mobilité et Transports, BELDAM),
- ▶ les condamnations relatives au permis de conduire (SPF Justice),
- ▶ les évaluations d'aptitude à la conduite (service CARA de l'IBSR), et
- ▶ les examens de réintégration médicaux et psychologiques (service Examens de réintégration de l'IBSR).

La fin du rapport renvoie aux sources originelles. La terminologie utilisée est expliquée tant dans les textes introductifs que dans la liste terminologique en fin du rapport.

1. FORMATION ET EXAMEN POUR L'OBTENTION DU PERMIS DE CONDUIRE

Ce chapitre présente des chiffres récents relatifs à la formation (catégorie de permis de conduire B : voitures) et à l'examen pratique pour l'obtention d'un permis de conduire (toutes catégories de permis de conduire confondues) en Belgique. Ces données proviennent du GOCA (Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire).

Les données relatives aux examens théoriques et pratiques sont des données officielles publiées dans les rapports annuels du GOCA. Les sections qui suivent commencent par un aperçu du nombre d'examens passés annuellement et du pourcentage de réussite dans les différentes catégories de permis de conduire. Les catégories reprises sont :

- ▶ AM (anciennement catégorie A3) (vélomoteur)
- ▶ A1, A2, A (anciennement catégories A/A-) (motocyclette)
- ▶ B (voiture)
- ▶ B + E (voiture + remorque)
- ▶ G (véhicule agricole)

Depuis 2008-2009, les données concernant les catégories de permis de conduire C (camion) et D (autobus/autocar) ne sont plus publiées dans les rapports annuels du GOCA, celui-ci ne disposant plus de ces statistiques depuis la réforme qui stipule que ces catégories doivent répondre à des exigences de compétences professionnelles (depuis le 10/09/2008 pour la catégorie D et depuis le 10/09/2009 pour la catégorie C).

Après ces chiffres généraux et leur évolution, des graphiques présentent les mêmes données mais de façon différente, selon les caractéristiques de la population (âge, sexe).

Jusqu'à présent, des chiffres centralisés sur les formations à la conduite suivies en Belgique ne sont pas disponibles. La section concernant les formations à la conduite se base donc sur des données auto-rapportées de personnes qui présentent pour la première fois leur examen pratique pour le permis de conduire de la catégorie B. Ces données proviennent d'une enquête réalisée annuellement par le GOCA dans 10 centres d'examen sur un échantillon d'environnement 1000 candidats-conducteurs. Le but de ces enquêtes est d'obtenir des informations sur le parcours de formation et de déterminer si certaines tendances se confirment ou évoluent au fil des années (plus d'informations dans les sources des données). La formation à la conduite pour les candidats au permis de conduire B a été réformée le 1^{er} septembre 2006. Depuis lors, le candidat qui réussit le permis théorique a le choix entre deux modèles de formation :

- ▶ le permis de conduire provisoire de 18 mois (20h de leçon de conduite + rouler seul)
- ▶ le permis de conduire provisoire de 36 mois (conduire accompagné d'un guide, pas de leçon de conduite obligatoire).

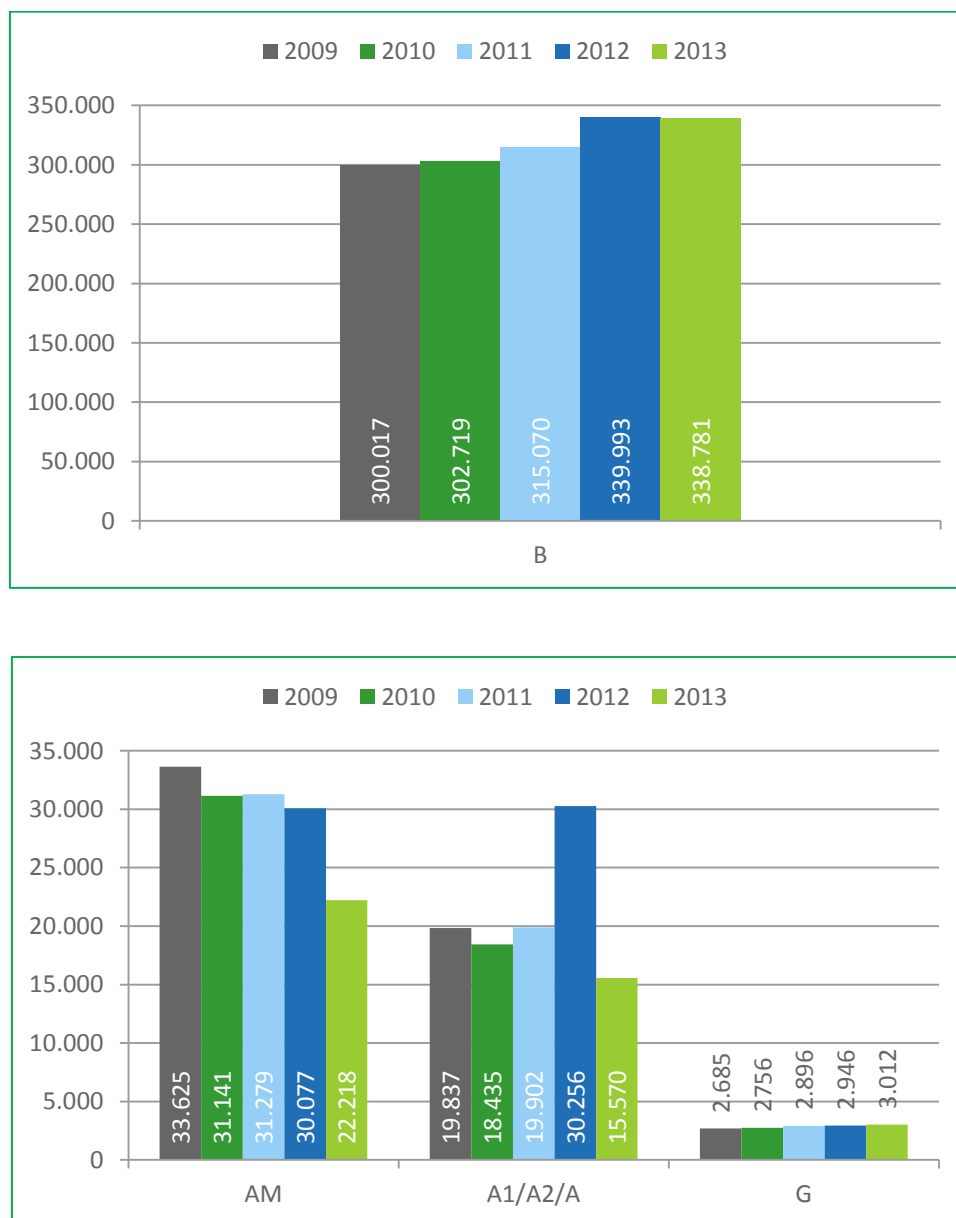
Cette section commence par un aperçu du choix opéré ces 5 dernières années entre les deux modèles de permis provisoires possibles. Figurent ensuite des graphiques faisant une distinction selon l'âge, le sexe et la région du candidat-conducteur.

Quelques graphiques basés sur une enquête du GOCA, et qui font le lien entre les données auto-rapportées et le pourcentage de réussite à l'examen pratique, sont repris à titre complémentaire à la fin de la section concernant les examens pratiques. Les variables abordées sont : le type de permis provisoire, le nombre de kilomètres parcourus avant l'examen pratique, et les éventuelles heures d'enseignement pratique suivies auprès d'une école de conduite.

1.1. Examens théoriques

Figure 1 : Nombre d'examens théoriques du permis de conduire de la catégorie B par rapport aux permis de conduire AM, A1/A2/A, G, 2009-2013

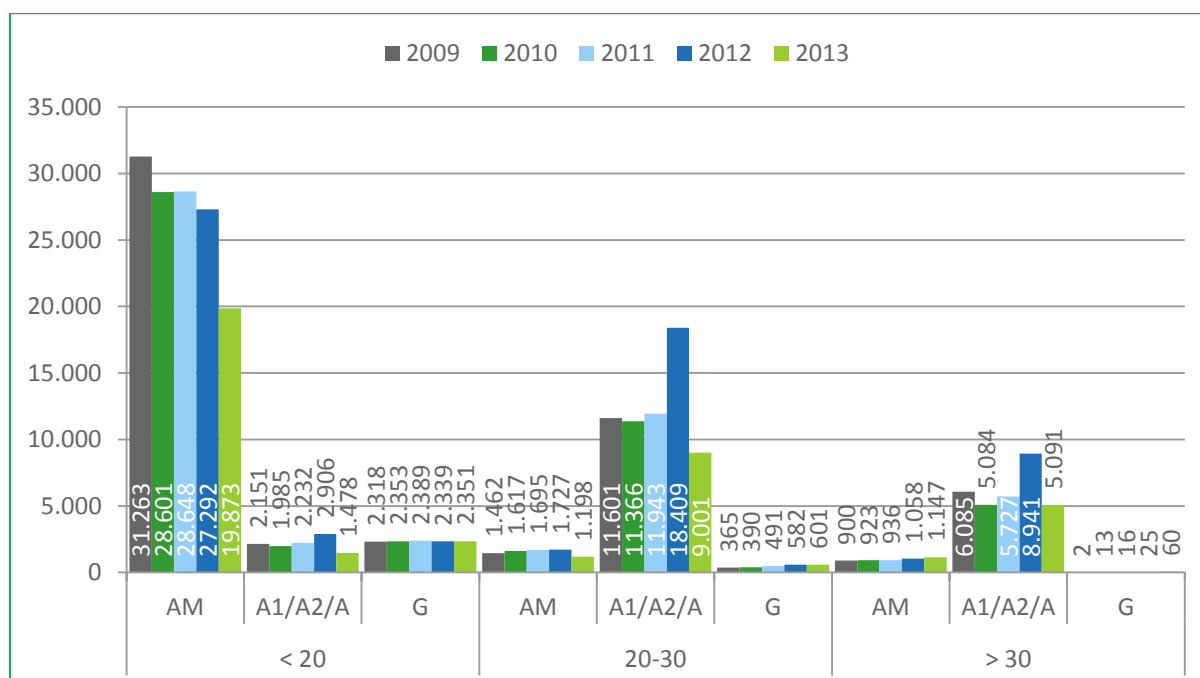
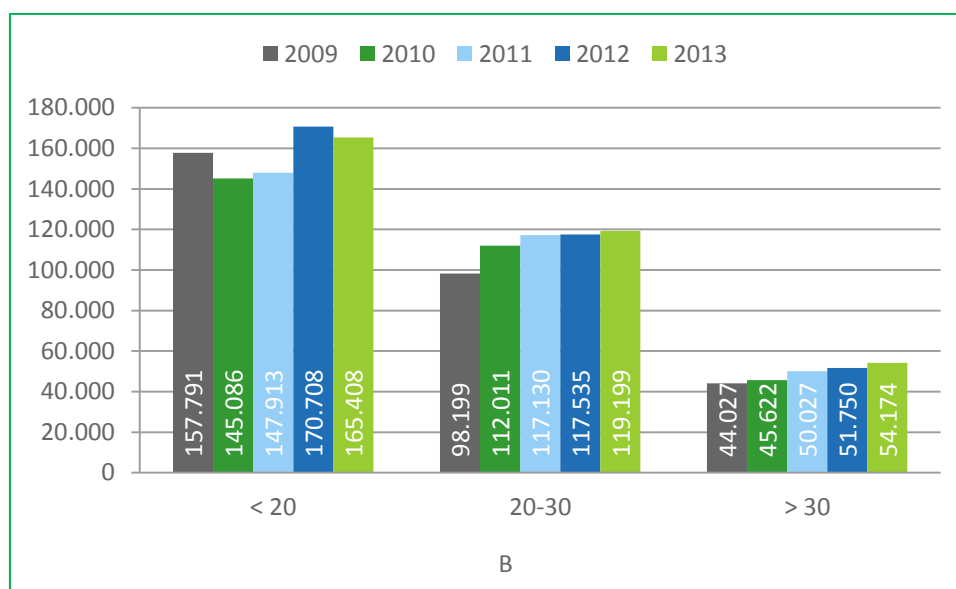
Les graphiques ci-dessous montrent l'évolution (2009-2013) du nombre d'examens de conduite théoriques passés pour les catégories AM, A1/A2/A, B et G. Les chiffres se rapportent au nombre d'examens théoriques et non au nombre de candidats. Un candidat peut passer un examen plusieurs fois. Les chiffres pour la catégorie B sont présentés séparément étant donné la différence d'échelle (qui varie entre les deux schémas).



Source: GOCA – Rapports annuels, 2009-2013

Figure 2 : Nombre d'examens théoriques du permis de conduire de la catégorie B par rapport aux permis de conduire AM, A1/A2/A, et G en fonction de l'âge, 2009-2013

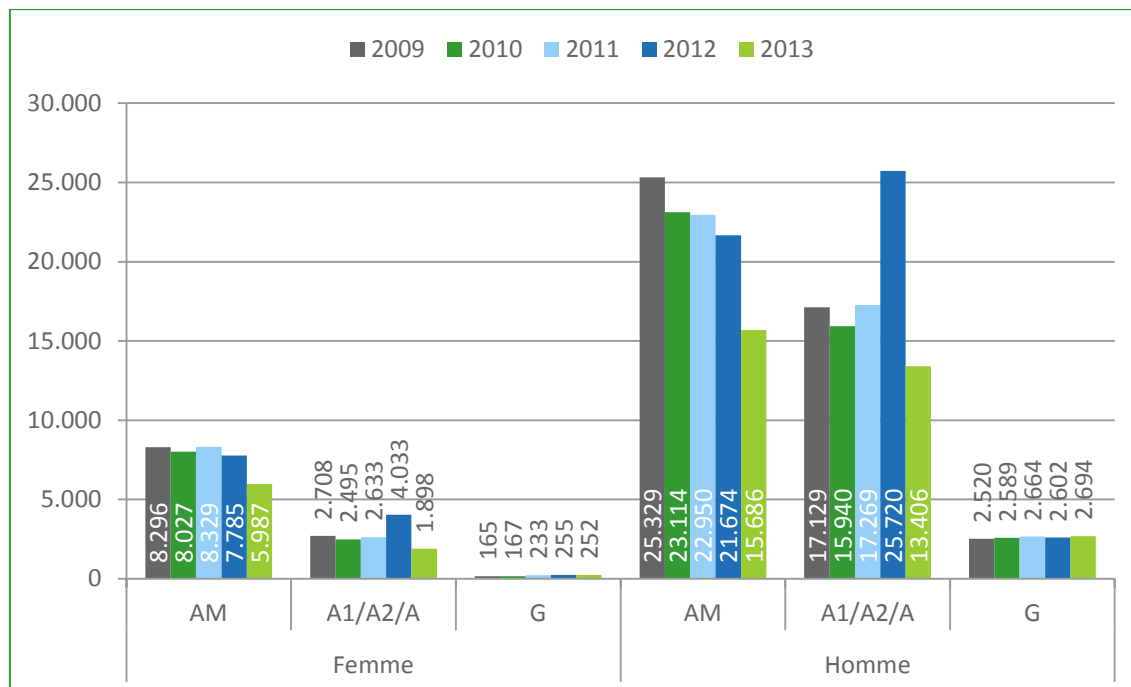
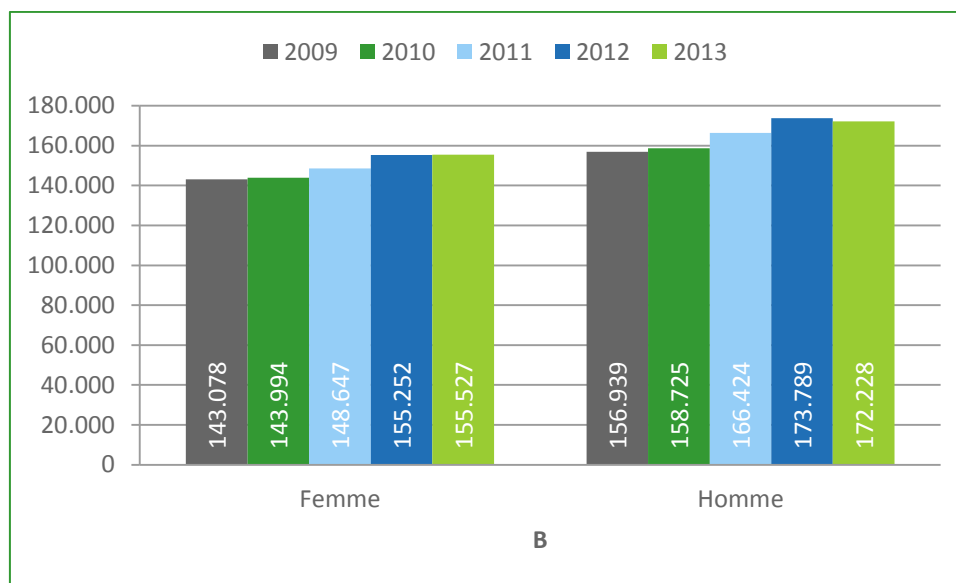
Ces graphiques montrent l'évolution (2009-2013) du nombre d'examens de conduite théoriques passés pour les catégories AM, A1/A2/A, B et G selon trois tranches d'âge : <20 ans, 20-30 ans et >30 ans. Les chiffres se rapportent au nombre d'examens théoriques et non au nombre de candidats. Un candidat peut passer un examen plusieurs fois. Les chiffres pour la catégorie B sont présentés séparément étant donné la différence d'échelle (qui varie entre les deux schémas).



Source : GOCA – Rapports annuels, 2009-2013

Figure 3 : Nombre d'examens théoriques du permis de conduire de la catégorie B par rapport aux permis de conduire AM, A1/A2/A, B et G en fonction du sexe, 2009-2013

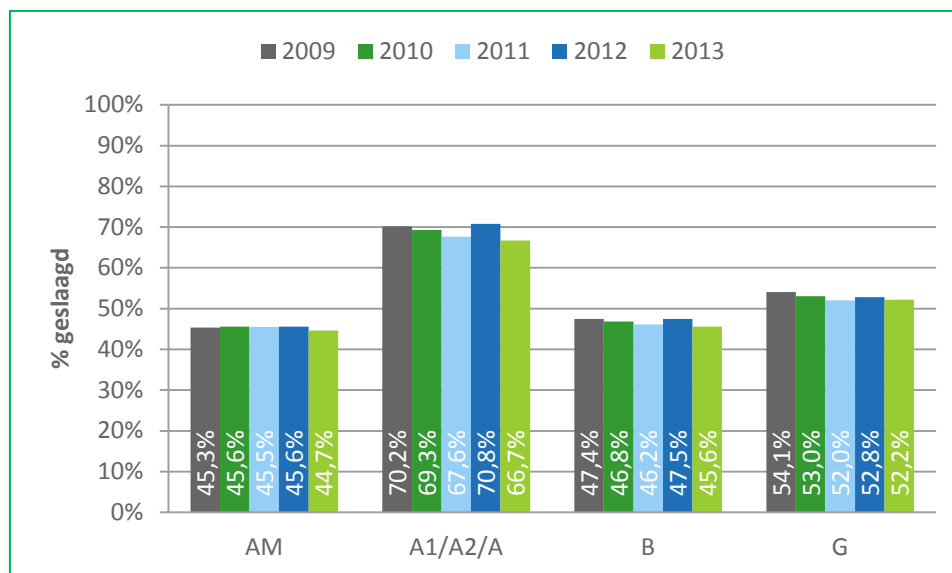
Ces graphiques montrent l'évolution (2009-2013) du nombre d'examens de conduite théoriques passés pour les catégories AM, A1/A2/A, B et G en fonction du sexe. Les chiffres se rapportent au nombre d'examens théoriques et non au nombre de candidats. Un candidat peut passer un examen plusieurs fois. Les chiffres pour la catégorie B sont présentés séparément étant donné la différence d'échelle (qui varie entre les deux schémas).



Source : GOCA – Rapports annuels, 2009-2013

Figure 4 : Pourcentage de réussite à l'examen théorique pour les permis de conduire des catégories AM, A1/A2/A, B et G, 2009-2013

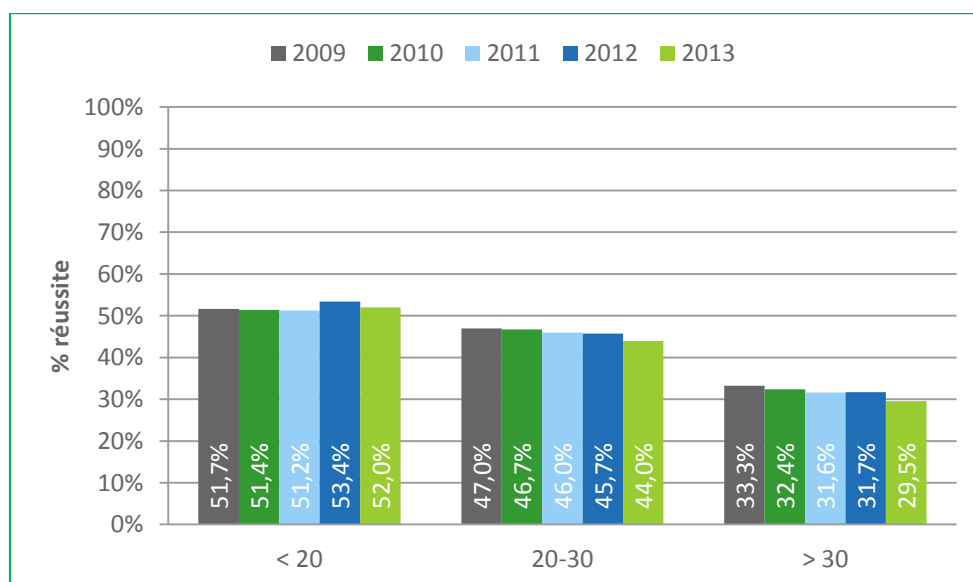
Le graphique ci-dessous montre l'évolution (2009-2013) du pourcentage de réussite aux examens de conduite théoriques passés pour les catégories AM, A1/A2/A, B et G.



Source : GOCA – Rapports annuels, 2009-2013

Figure 5 : Pourcentage de réussite à l'examen théorique pour les permis de conduire de la catégorie B, selon l'âge, 2009-2013

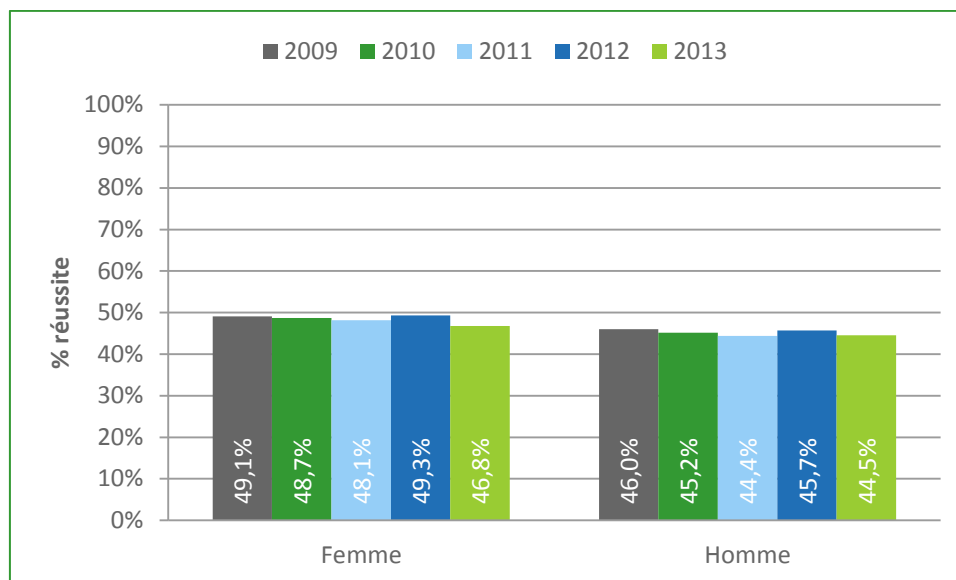
Ce graphique montre l'évolution (2009-2013) du pourcentage de réussite à l'examen théorique pour les permis de conduire de la catégorie B, selon trois tranches d'âge : <20 ans, 20-30 ans et >30 ans.



Source : GOCA – Rapports annuels, 2009-2013

Figure 6 : Pourcentage de réussite à l'examen théorique pour les permis de conduire de la catégorie B, en fonction du sexe, 2009-2013

Ce graphique montre l'évolution (2009-2013) du pourcentage de réussite à l'examen théorique pour les permis de conduire de la catégorie B, selon le sexe.



Source : GOCA – Rapports annuels, 2009-2013

1.2. Formation à la conduite pour le permis de catégorie B

Cette partie donne une vue d'ensemble sur les résultats d'une enquête réalisée annuellement par le GOCA dans 10 centres d'examen sur un échantillon d'environ 1000 personnes qui se présentent pour la première fois à l'examen pratique du permis de conduire de catégorie B. Les chiffres des cinq dernières années disponibles représentent le taux de répondants en fonction du modèle de permis de conduire provisoire (PCP) choisi. Puisque les chiffres semblent très peu varier depuis des années, seules les données de l'année la plus récente disponible sont illustrées dans le deuxième graphique.

Figure 7 : Type de permis provisoire choisi, 2009-2013

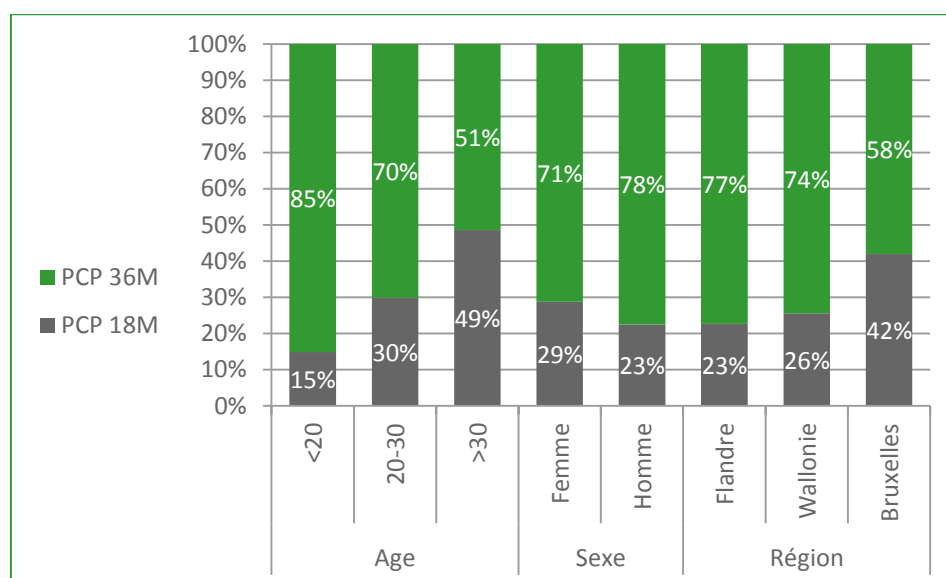
Ce graphique illustre l'évolution (2009-2013) du nombre de personnes interrogées qui déclarent avoir opté pour le permis provisoire (PCP) de 18 mois ou celui de 36 mois.



Source : GOCA - Enquêtes, 2009-2013

Figure 8 : Type de permis provisoire choisi en fonction de différentes caractéristiques, 2013

Ce graphique illustre le pourcentage de personnes interrogées qui déclarent avoir choisi le type de permis provisoire (PCP) de 18 mois ou celui de 36 mois, en fonction de leur catégorie d'âge (<20, 20-30, >30), de leur sexe et de leur région (la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale). Puisque les chiffres diffèrent à peine depuis les cinq dernières années, seuls les chiffres les plus récents disponibles sont donnés (2013).



Source : GOCA - Enquête, 2013

1.3. Examens pratiques

Tout individu souhaitant obtenir un permis de conduire doit passer un examen pratique, quelle que soit la catégorie de permis. Selon la catégorie de permis, l'examen pratique peut avoir lieu sur un terrain privé, à l'écart de la circulation, et/ou sur la voie publique. Pour les permis de conduire de catégorie AM (vélomoteur), l'examen doit se dérouler sur un terrain privé. Pour les permis de conduire de catégorie B (voiture), l'examen ne peut plus se dérouler sur un terrain privé depuis le 1^{er} décembre 2006. Depuis lors, les manœuvres sont examinées sur la voie publique.

Figure 9 : Nombre d'examens pratiques du permis de conduire de la catégorie B par rapport aux permis de conduire AM, A1/A2/A, BE et G, 2009-2013

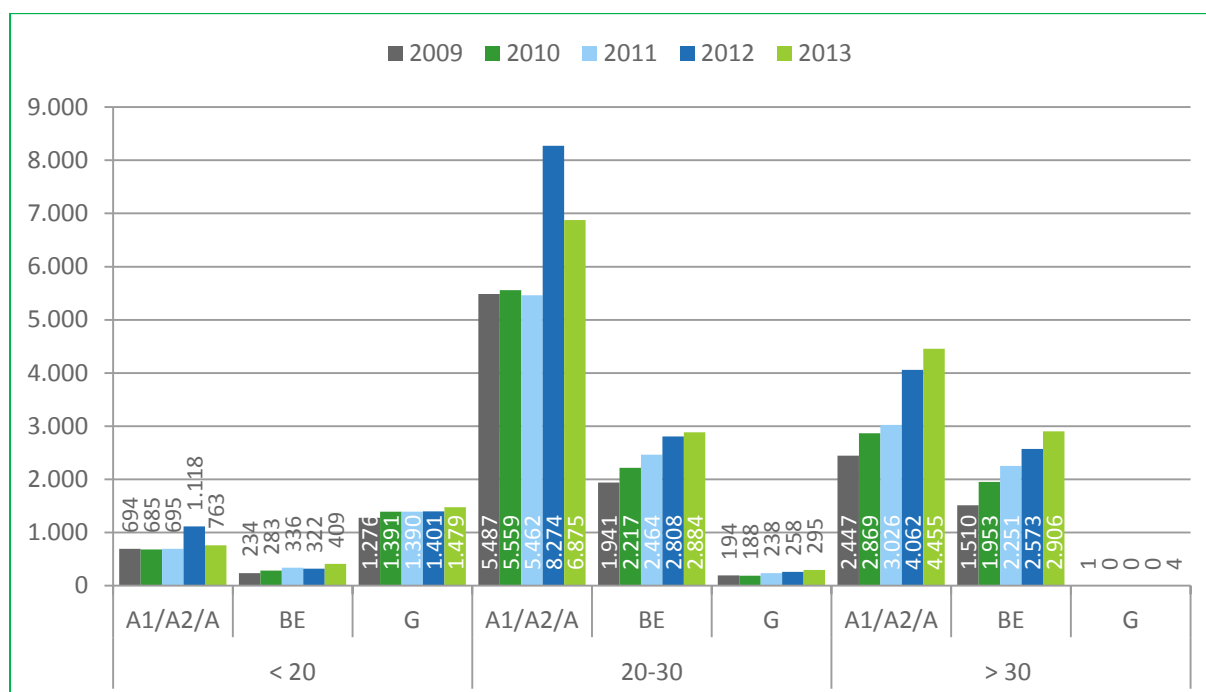
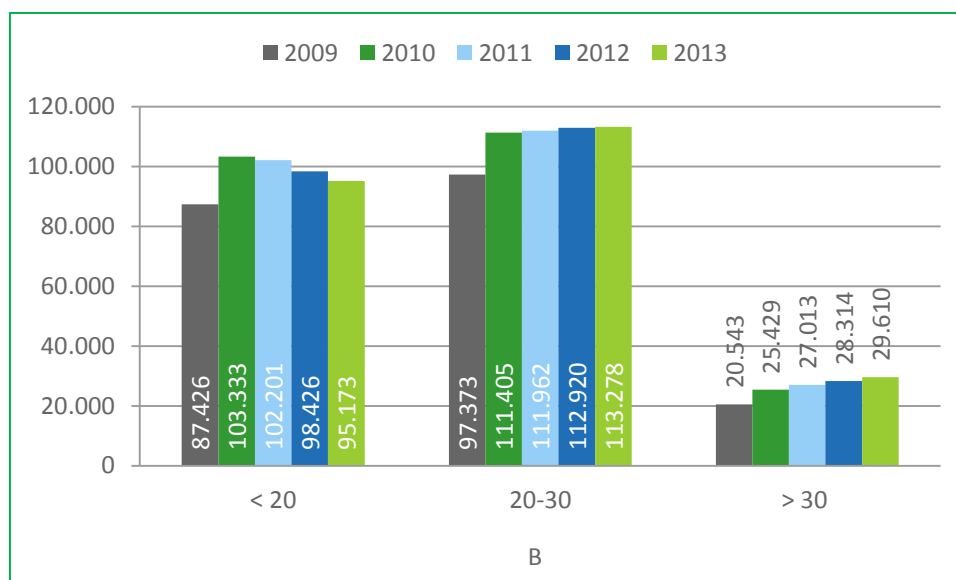
Ces graphiques présentent l'évolution (2009-2013) du nombre total d'examens pratiques présentés pour les permis de conduire de la catégorie AM, A1/A2/A, B, BE et G (effectués sur un terrain privé ou sur la voie publique). Notez que pour les permis de catégorie AM, l'examen pratique ne peut avoir lieu qu'en dehors du trafic. Ces chiffres se rapportent au nombre d'examens pratiques et non au nombre de candidats. Un candidat peut passer un examen plusieurs fois. Les chiffres pour la catégorie B sont présentés séparément étant donné la différence d'échelle (qui varie entre les deux schémas).



Source : GOC-A – Rapports annuels, 2009-2013

Figure 10 : Nombre d'examens pratiques du permis de conduire de la catégorie B par rapport aux permis de conduire A1/A2/A, B, BE et G en fonction de l'âge, 2009-2013

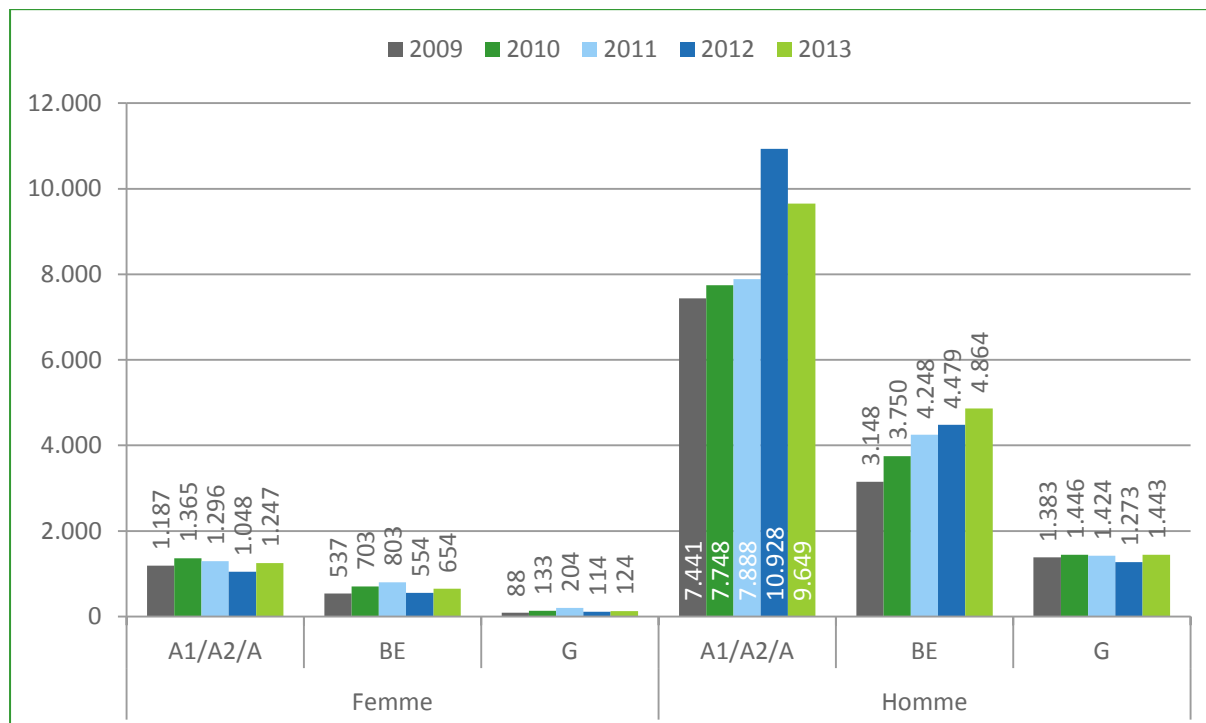
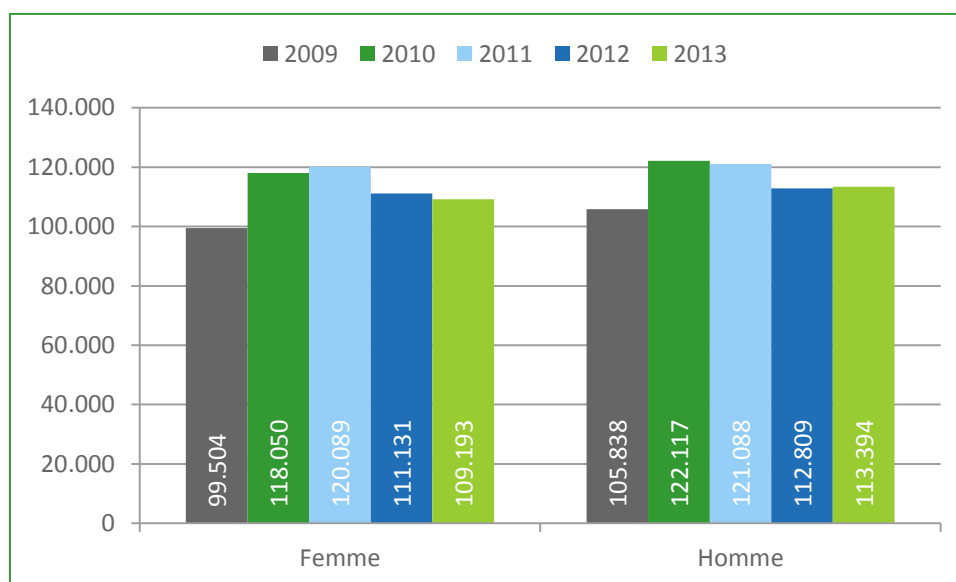
Ces graphiques présentent l'évolution (2009-2013) du nombre total d'examens pratiques effectués sur la voie publique, pour les permis de conduire de la catégorie A1/A2/A, B, BE et G, en fonction de ces 3 tranches d'âge : <20 ans, de 20 à 30 ans et >30 ans. Ces chiffres se rapportent au nombre d'examens pratiques et non au nombre de candidats. Un candidat peut passer un examen plusieurs fois. Les chiffres pour la catégorie B sont présentés séparément étant donné la différence d'échelle (qui varie entre les deux schémas).



Source : GOCA – Rapports annuels, 2009-2013

Figure 11 : Nombre d'examens pratiques du permis de conduire de la catégorie B par rapport aux permis de conduire A1/A2/A, BE et G en fonction du sexe, 2009-2013

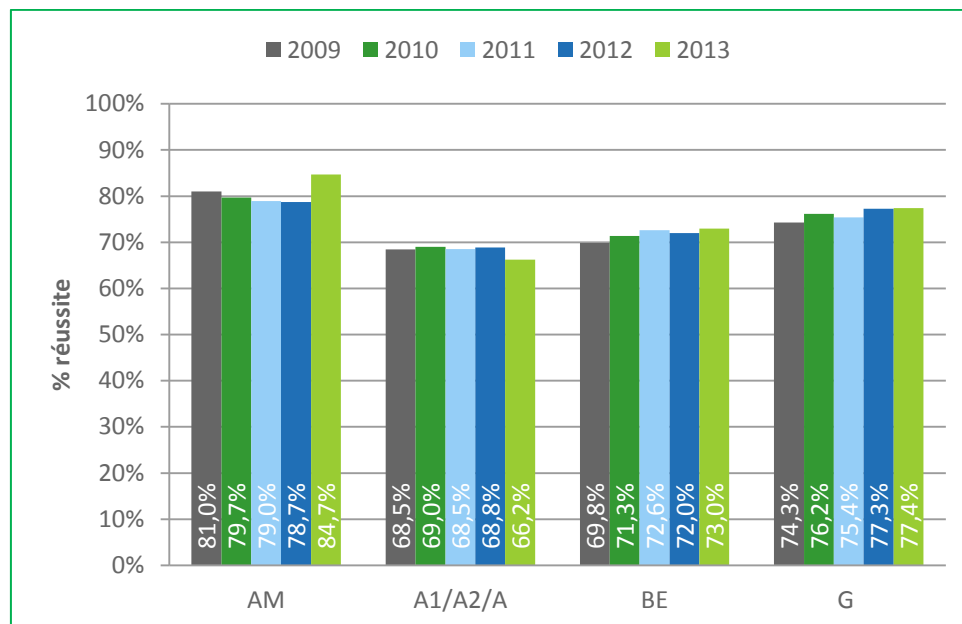
Ces graphiques présentent l'évolution (2009-2013) du nombre total d'examens pratiques effectués sur la voie publique, pour les permis de conduire de la catégorie A1/A2/A, BE et G, en fonction du sexe. Ces chiffres se rapportent au nombre d'examens pratiques et non au nombre de candidats. Les chiffres pour la catégorie B sont présentés séparément étant donné la différence d'échelle (qui varie entre les deux schémas).



Source : GOCA – Rapports annuels, 2009-2013

Figure 12 : Pourcentage de réussite à l'examen pratique sur un terrain à l'écart de la circulation, en fonction de la catégorie de permis, 2009-2013

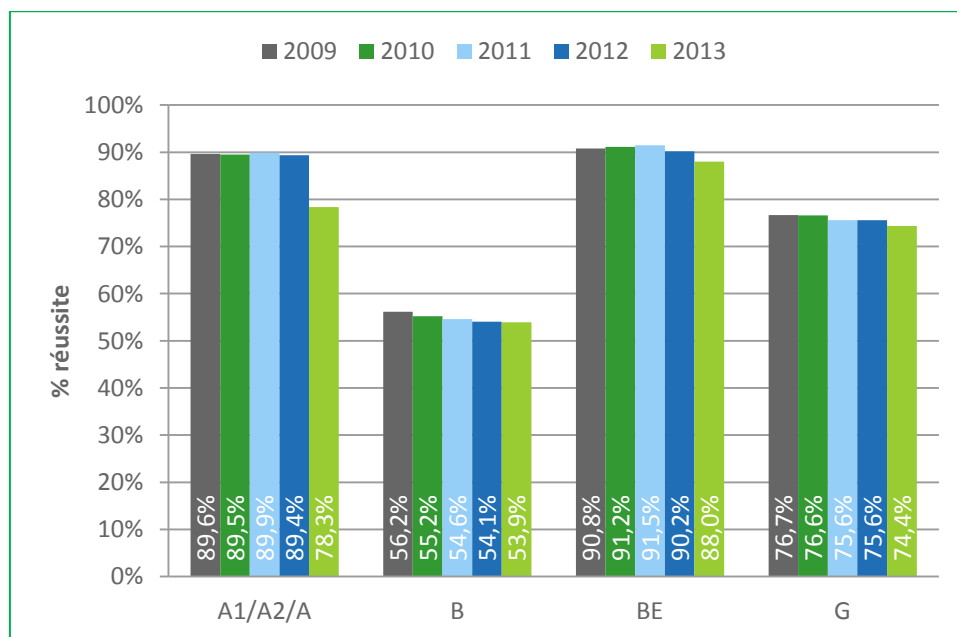
Ce graphique présente l'évolution du pourcentage de réussite (2009-2013) à l'examen pratique des permis de conduire AM, A1/A2/A, BE et G ayant eu lieu sur un terrain privé. Pour les permis de conduire de catégorie AM, l'examen doit se dérouler sur un terrain privé. Pour les permis de conduire de catégorie B, l'examen ne peut plus se dérouler sur un terrain privé depuis le 1^{er} décembre 2006.



Source : GOCA – Rapports annuels, 2009-2013

Figure 13 : Pourcentage de réussite à l'examen pratique sur la voie publique, en fonction de la catégorie de permis, 2009-2013

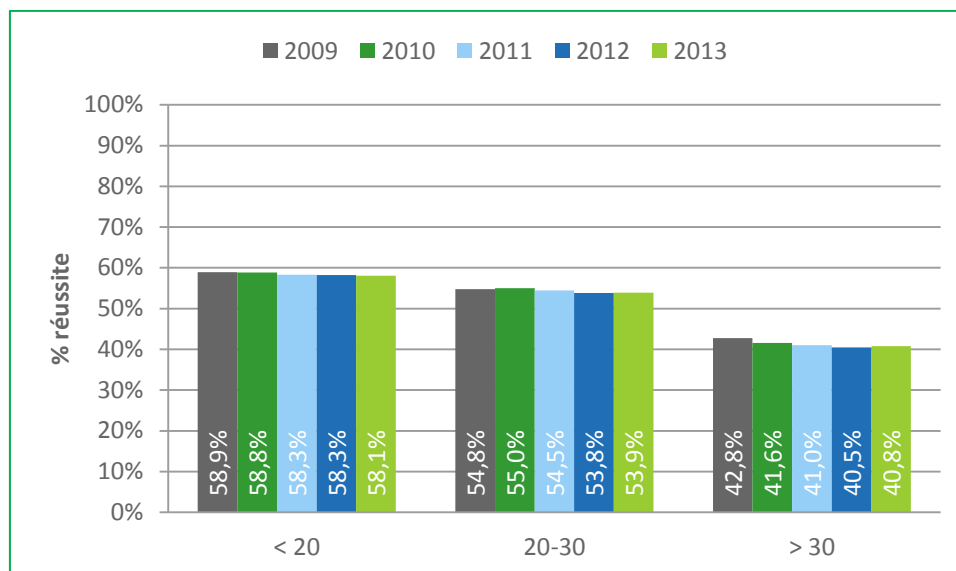
Ce graphique reflète l'évolution du pourcentage de réussite (2009-2013) à l'examen pratique des permis A1/A2/A, BE et G ayant eu lieu sur la voie publique. Pour les permis de conduire de catégorie AM, l'examen doit se dérouler sur un terrain privé.



Source : GOCA – Rapports annuels, 2009-2013

Figure 14 : Pourcentage de réussite à l'examen pratique du permis de conduire de catégorie B en fonction de l'âge, 2009-2013

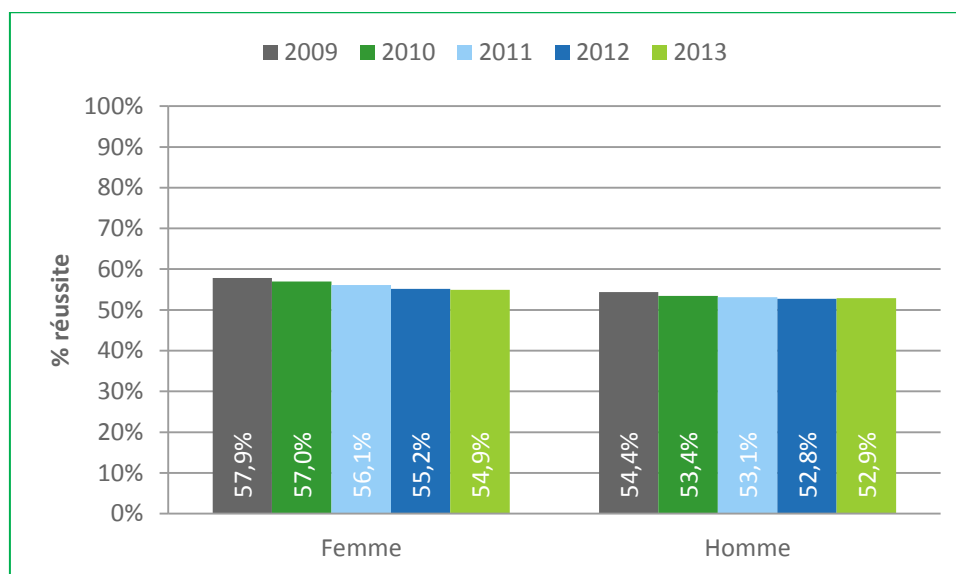
Ce graphique donne l'évolution (2009-2013) du pourcentage de réussite du permis de conduire de catégorie B en fonction de l'âge du candidat. Ces chiffres ne sont publiés que pour les examens pratiques du permis de conduire de catégorie B.



Source : GOCA – Rapports annuels, 2009-2013

Figure 15 : Pourcentage de réussite à l'examen pratique du permis de conduire de catégorie B en fonction du sexe, 2009-2013

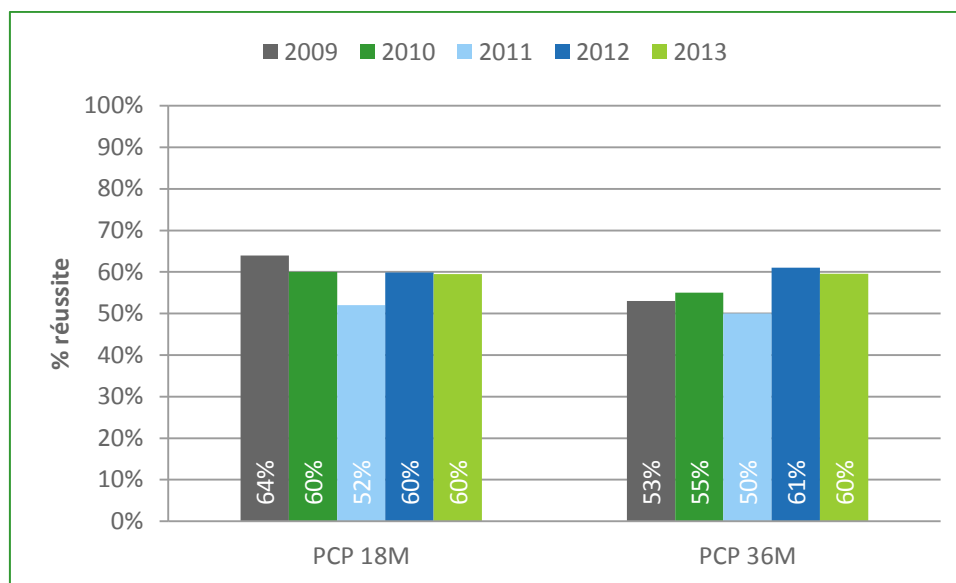
Ce graphique donne l'évolution (2009-2013) du pourcentage de réussite du permis de conduire de catégorie B en fonction du sexe du candidat. Ces chiffres ne sont publiés que pour les examens pratiques du permis de conduire de catégorie B.



Source : GOCA – Rapports annuels, 2009-2013

Figure 16 : Pourcentage de réussite à l'examen pratique du permis de conduire de catégorie B en fonction du type de permis provisoire, 2009-2013

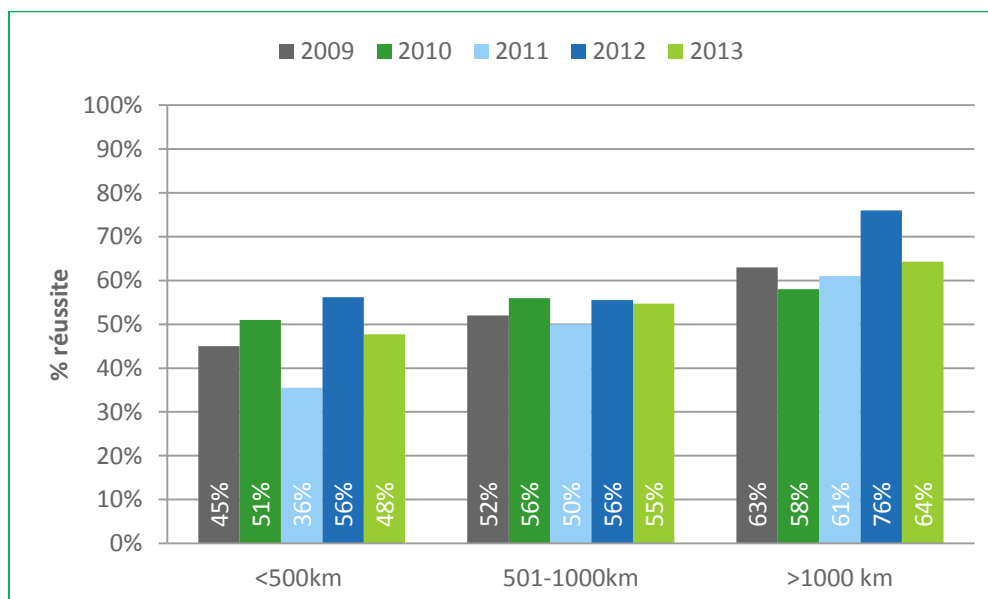
Ce graphique est basé sur les résultats d'une étude menée par le GOCA (enquête annuelle réalisée dans 10 centres d'examens grâce à un sondage mené auprès d'environ 1000 personnes qui passaient pour la première fois leur examen pratique du permis de conduire de catégorie B). Le pourcentage de réussite est donné en fonction du type de permis provisoire (PCP) choisi (18 ou 36 mois) (auto-rapportage). Ci-dessous, l'évolution 2009-2013.



Source : GOCA - Enquêtes, 2009-2013

Figure 17 : Pourcentage de réussite à l'examen pratique du permis de conduire de catégorie B, en fonction du nombre total de kilomètres parcourus avant la date de l'examen, 2009-2013

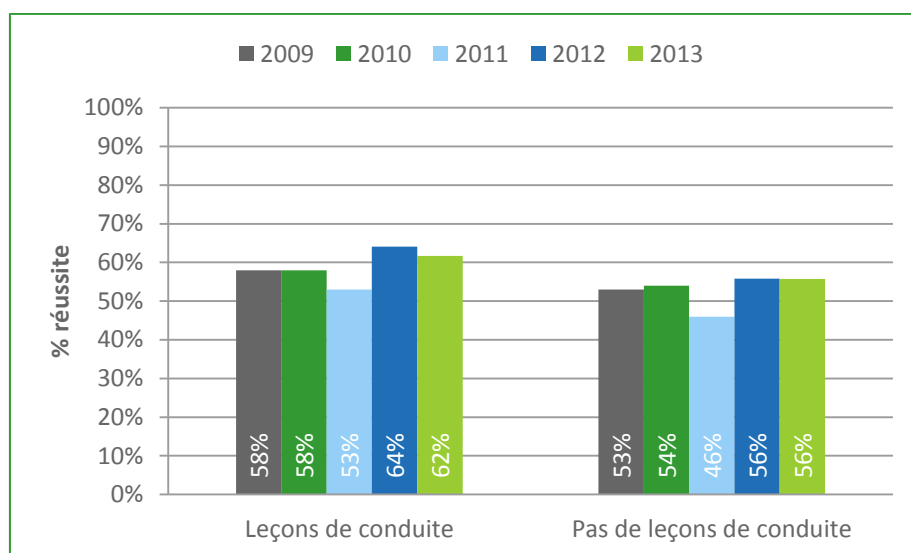
Ce graphique est basé sur les résultats d'une étude menée par le GOCA (enquête annuelle réalisée dans 10 centres d'examens grâce à un sondage mené auprès d'environ 1000 personnes qui passaient pour la première fois leur examen pratique du permis de conduire de catégorie B). Ce pourcentage de réussite est donné en fonction du nombre de kilomètres parcourus précédant la date d'examen (auto-rapportage). Ci-dessous, l'évolution 2009-2013.



Source : GOCA - Enquêtes, 2009-2013

Figure 18 : Pourcentage de réussite à l'examen pratique du permis de conduire de catégorie B en fonction des éventuelles leçons de conduite, 2009-2013

Ce graphique est basé sur les résultats d'une étude menée par le GOCA (enquête annuelle réalisée dans 10 centres d'examens grâce à un sondage mené auprès d'environ 1000 personnes qui passaient pour la première fois à leur examen pratique du permis de conduire de catégorie B). Ce pourcentage de réussite est donné en fonction des leçons de conduite que le candidat aurait suivies en auto-école (auto-rapportage). Ci-dessous, l'évolution 2009-2013.



Source : GOCA - Enquêtes, 2009-2013

2. PERMIS DE CONDUIRE

Ce chapitre donne un aperçu des données disponibles sur les permis de conduire.

La première partie présente les chiffres relatifs au nombre annuel de permis de conduire délivrés en Belgique. Il convient de distinguer les différents types de permis de conduire : les permis provisoires (différents modèles), les permis définitifs et les permis internationaux.

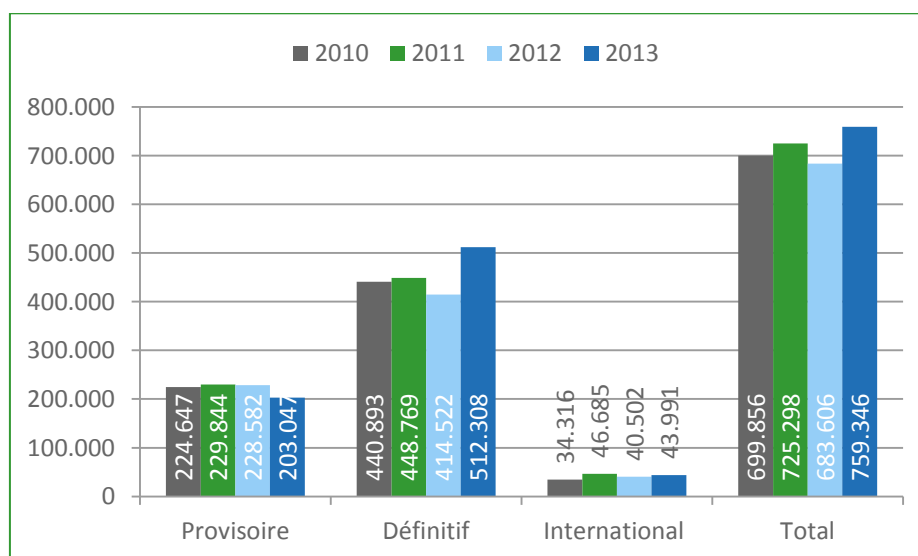
L'information qui suit concerne l'évolution du nombre annuel de condamnations relatives au permis de conduire. Ces chiffres proviennent du Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail du SPF Justice. Ce type de chiffres ne donne aucune information sur la prévalence des infractions étant donné que cette dernière est étroitement liée aux efforts en matière de politique criminelle (qui peuvent varier).

Une source d'information sur la détention d'un permis de conduire est l'enquête BELDAM (2012), réalisée auprès de plus de 8 500 familles en 2009 (<http://www.mobilit.fgov.be/beldam>, plus d'information dans la point « source de données »). Cette dernière permet également d'analyser les caractéristiques des titulaires d'un permis de conduire. Ce chapitre comprend deux graphiques basés sur ces informations auto-déclarées : d'une part, la détention d'un permis de conduire (toutes catégories confondues) en fonction de l'âge et le sexe, et, d'autre part, la détention d'un permis de conduire (toutes catégories confondues) en fonction de la région.

Enfin, le fichier central des permis de conduire du SPF Mobilité et Transports permet également d'avoir une idée du profil des titulaires d'un permis de conduire. Ce chapitre comprend un tableau indiquant le nombre total de titulaires du permis B. Les données présentes dans ce tableau sont classées selon l'âge, le sexe et la région des conducteurs titulaires du permis B. Étant donné que tous les décès ne sont pas recensés, le nombre de personnes âgées titulaires d'un permis de conduire est certainement surestimé. Cela signifie que de nombreux permis de conduire sont considérés comme étant encore actifs alors que leur titulaire est décédé.

Figure 19 : Nombre de permis de conduire délivrés, 2010-2013

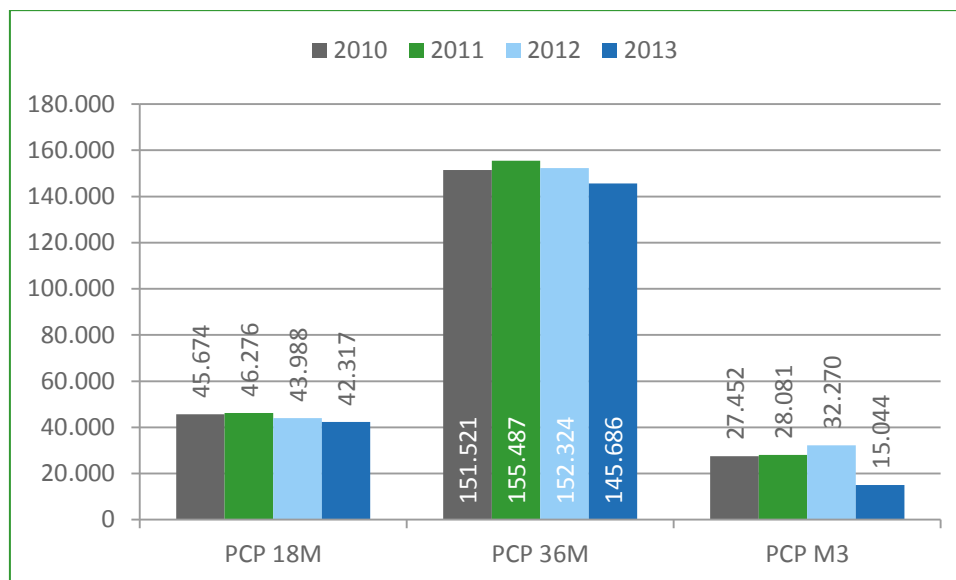
La figure ci-dessous indique l'évolution, entre 2010 et 2013, du nombre annuel de permis de conduire délivrés ainsi que la répartition annuelle des différents modèles de permis de conduire (provisoires, définitifs ou internationaux). Cette figure prend en compte tous les documents de permis de conduire effectivement délivrés, à savoir aussi bien les nouveaux permis de conduire que les extensions de catégorie du permis de conduire, le renouvellement des attestations médicales d'aptitude à la conduite (transport professionnel) et les duplicata (en cas de perte, de vol...).



Source : Service Public Fédéral Mobilité et Transports

Figure 20 : Nombre de permis de conduire provisoires délivrés, 2010-2013

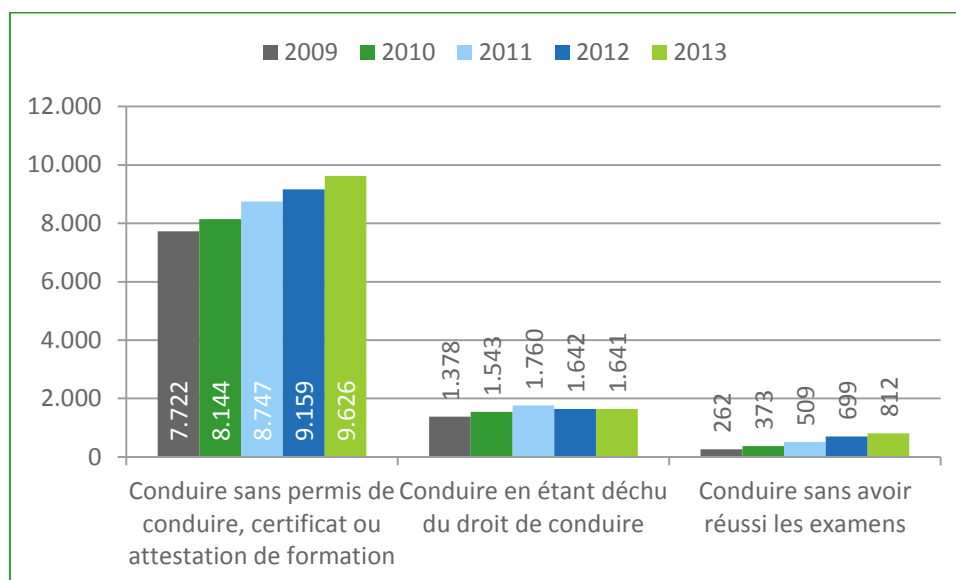
La figure ci-dessous indique l'évolution, entre 2010 et 2013, du nombre annuel de permis provisoires délivrés selon leur modèle : 18 mois, 36 mois et M3 (autres). Cette figure prend en compte tous les documents de permis de conduire effectivement délivrés, dont les duplicata (en cas de perte, vol...).



Source : Service Public Fédéral Mobilité et Transports

Figure 21 : Nombre de condamnations relatives au permis de conduire, 2009-2013

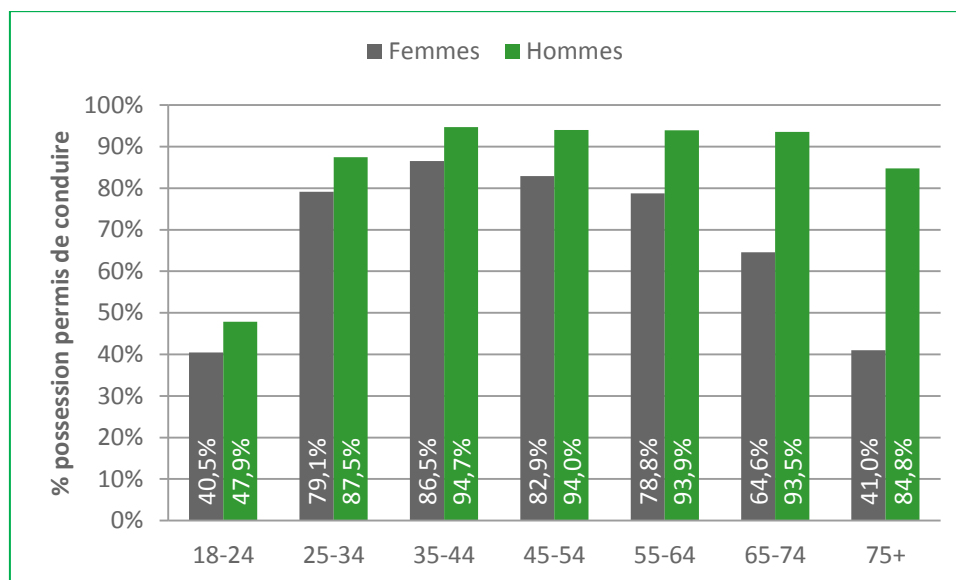
La figure ci-dessous indique l'évolution du nombre annuel de condamnations des infractions spécifiques au permis de conduire.



Source : Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail – Service Public Fédéral Justice

Figure 22 : Pourcentage de détention d'un permis de conduire en fonction de l'âge et du sexe, 2012

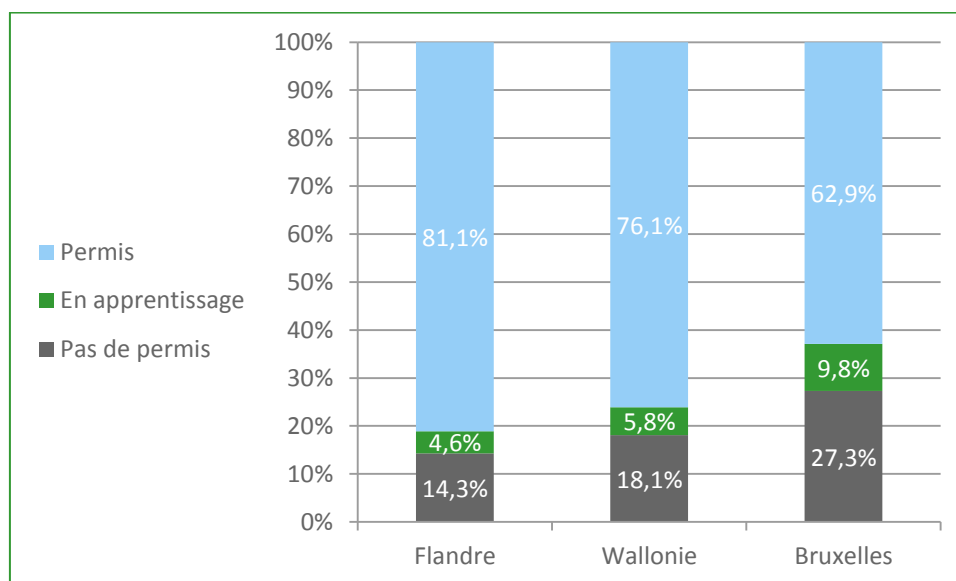
La figure ci-dessous se base sur les résultats de l'enquête BELDAM (réalisée en 2009 auprès de 8500 familles et publiée en 2012). Elle reprend les informations auto-déclarées de Belges de plus de 18 ans concernant la détention d'un permis de conduire (toutes catégories confondues). Elle donne le pourcentage de titulaires d'un permis de conduire, parmi les hommes et les femmes de 7 catégories d'âge.



Source : BELDAM, 2012

Figure 23 : Pourcentage de détention d'un permis de conduire en fonction de la région en 2012

La figure ci-dessous est issue des résultats de l'enquête BELDAM (réalisée en 2009 auprès de 8500 familles et publiée en 2012). Elle repose sur les informations auto-déclarées de Belges de plus de 18 ans et donne le pourcentage de titulaires d'un permis de conduire (toutes catégories confondues) selon la région des personnes interrogées.



Source : BELDAM, 2012

Tableau 1 : Répartition du nombre de titulaires d'un permis de conduire de catégorie B selon la région, le sexe et l'âge, 2014

Le tableau ci-dessous reprend le nombre de titulaires d'un permis de conduire de catégorie B selon la région, le sexe et la tranche d'âge. Au total, le fichier central des permis de conduire recense 7 659 797 titulaires d'un permis de catégorie B. Le lieu de délivrance du permis de conduire a été utilisé pour déterminer le paramètre « région ». Il est important de souligner que tous les décès ne sont pas recensés, ce qui peut conduire à des données moins fiables, notamment dans les tranches d'âge les plus avancées.

Hommes						
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sous-total
Flandre	333.704	336.775	468.362	576.490	674.306	2.389.637
Wallonie	186.118	181.901	255.784	305.840	368.665	1.298.308
Bruxelles	41.131	66.688	93.753	95.273	134.839	431.684
Total	560.953	585.364	817.899	977.603	1.177.810	4.119.629
Femmes						
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sous-total
Flandre	296.983	305.648	421.527	514.285	593.942	2.132.385
Wallonie	151.673	158.170	218.351	254.012	305.208	1.087.414
Bruxelles	27.202	50.074	67.155	71.202	104.736	320.369
Total	475.858	513.892	707.033	839.499	1.003.886	3.540.168

Source : Service Public Fédéral Mobilité et Transports

3. EVALUATIONS D'APTITUDE A LA CONDUITE

Ce chapitre contient des données sur l'évaluation de l'aptitude à la conduite en Belgique.

Depuis 1998 (AR du 23 mars 1998 et AM du 27 mars 1998), le département CARA (Centre d'Aptitude à la Conduite et d'Adaptation des véhicules) de l'IBSR est officiellement reconnu comme la seule instance agréée en matière d'évaluation de l'aptitude à la conduite des personnes présentant une diminution des capacités fonctionnelles qui sont essentielles à la conduite de véhicules à moteur pour lesquels un permis de conduire est requis.

Après un examen médical ou psychologique, les personnes se rendent au CARA pour une évaluation de leur aptitude à la conduite. Une équipe multidisciplinaire de médecins, psychologues et experts de la route détermine alors les conditions et/ou restrictions du permis de conduire, et les modifications éventuelles à apporter au véhicule. L'évaluation s'appuie sur des critères médicaux légaux. A la fin du processus d'évaluation, le CARA délivre une attestation d'aptitude à la conduite aux « candidats du groupe 1 » (catégorie AM, A1, A2, A, B, B+E ou G) ou un avis technique d'aptitude à la conduite pour les « candidats du groupe 2 » (candidats au permis de conduire des véhicules de catégorie C, C+E, D ou D+E ou de sous-catégorie C1, C1+E, D1 ou D1+E, ainsi que les conducteurs disposant d'un permis de catégorie A1, A2, A, B ou B+E et conduisant des véhicules destinés au transport rémunéré de personnes). Le CARA ne se charge ni de la délivrance des permis de conduire ni de leur retrait. Les services compétents en la matière peuvent se servir de l'attestation du CARA pour adapter le permis de conduire.

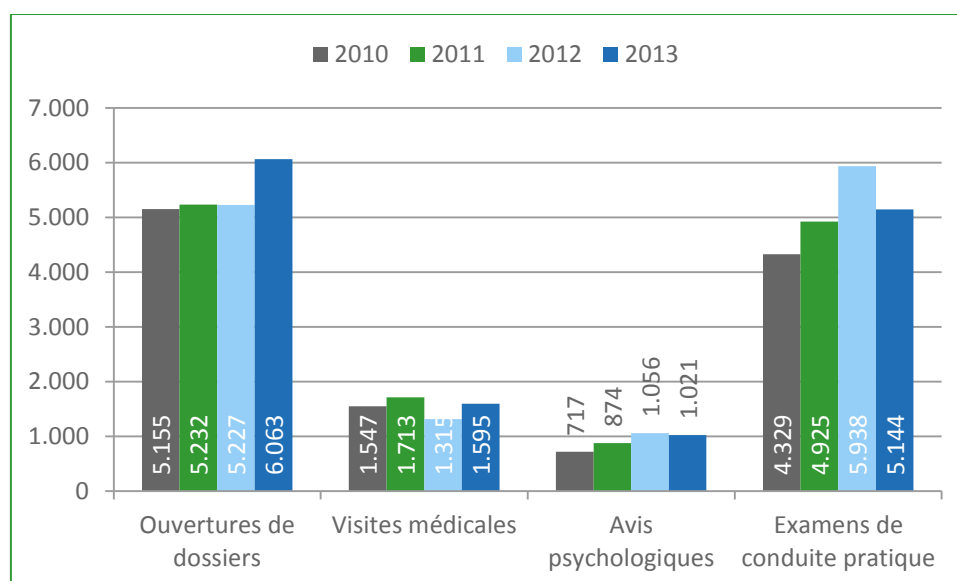
La première section de ce chapitre reprend l'évolutions des nombres de dossiers ouverts (enregistrés), de visites médicales prévues, d'avis psychologiques délivrés et de tests de conduite effectués. Un aperçu des décisions d'aptitude à la conduite est également fourni. La source de ces informations est la base de données du CARA.

La seconde section permet d'avoir une meilleure connaissance des caractéristiques des candidats du CARA (âge, lieu de résidence (région) et pathologie à l'origine de la demande auprès du CARA). La source de ces informations est une analyse des données du CARA de l'année 2013, dans laquelle des données auto-déclarées par 5861 candidats et relatives à leur évaluation ont été analysées.

3.1. Evaluations de l'aptitude à la conduite et décisions

Figure 24 : Nombre d'ouvertures de dossiers CARA et nombre d'évaluations effectuées, 2010-2013

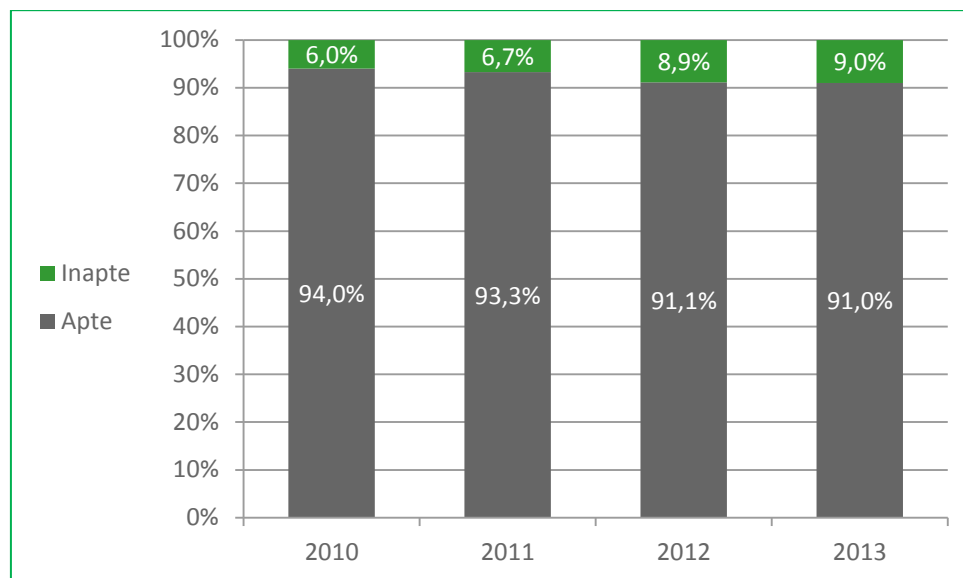
Ce graphique donne un aperçu de l'évolution (2010-2013) du nombre d'ouvertures de dossiers (dès qu'une demande est déposée), de visites médicales prévues, de diagnostics établis par les psychologues, et d'examen de conduite pratique effectués.



Source : IBSR : CARA (Centre d'Aptitude à la Conduite et d'Adaptation des Véhicules)

Figure 25 : Décisions du CARA concernant l'aptitude à la conduite, 2010-2013

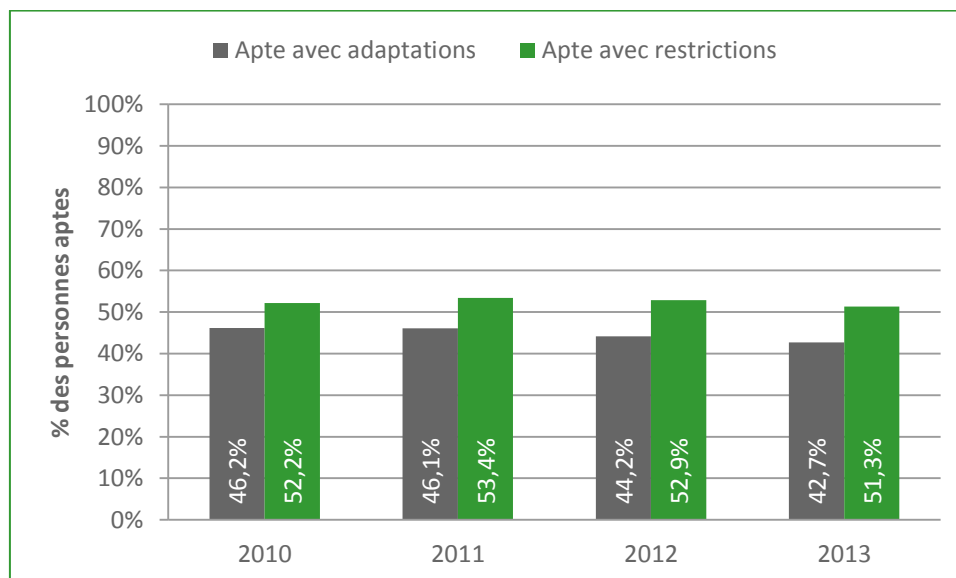
Ce graphique donne un aperçu des évaluations d'aptitude à la conduite effectuées de 2010 à 2013 par le CARA. Il y a deux catégories : l'aptitude et l'inaptitude à la conduite. L'aptitude à la conduite comprend également l'aptitude à la conduite avec certaines adaptations (boîte de vitesses ajustée, par exemple), conditions (port de verres correcteurs, par exemple) ou limitations (n'être autorisé à circuler que dans un certain périmètre autour du domicile, par exemple). L'inaptitude comprend également l'inaptitude temporaire. Ce graphique concerne toutes les catégories de permis de conduire.



Source : IBSR : CARA

Figure 26 : Décisions du CARA concernant l'aptitude à la conduite pour les permis de conduire de catégorie B, avec certaines adaptations, conditions ou limitations, 2010-2013

Ce graphique donne un aperçu du nombre d'évaluations d'aptitude à la conduite effectuées de 2010 à 2013, et pour lesquelles des adaptations, conditions ou limitations ont été imposées. Ces pourcentages ne concernent que les attestations délivrées pour la catégorie de permis B. Ce graphique distingue les décisions d'aptitude avec adaptations et les aptitudes sous conditions/restrictions.



Source : IBSR : CARA

Tableau 2 : Nombre de catégories de permis concernées par une demande d'évaluation auprès du CARA et nombre d'aptitudes à la conduite délivrées par catégorie de permis, 2013

Ce tableau donne un aperçu du nombre de catégories concernées par une demande d'évaluation auprès du CARA et du nombre d'autorisations délivrées par celui-ci en 2013. Il précise également le pourcentage par rapport au nombre total d'aptitudes délivrées cette année-là.

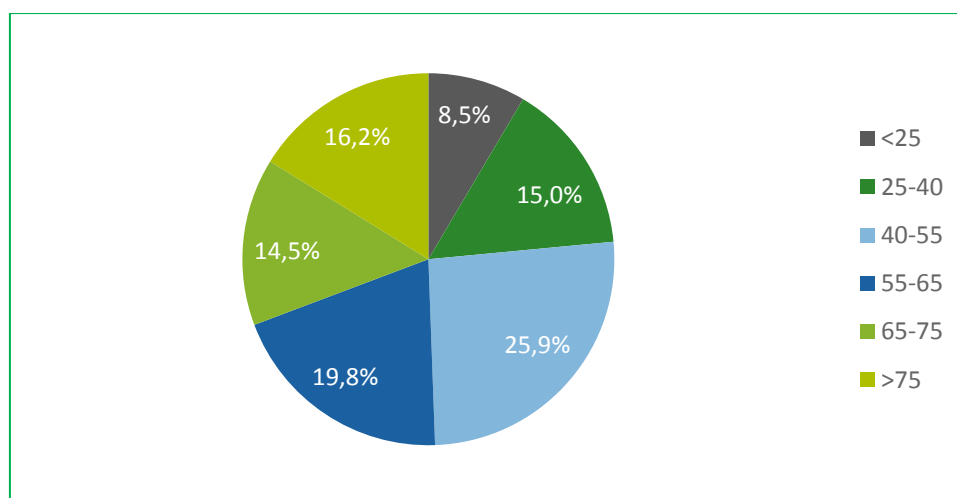
	Demandes	Autorisation délivrées	% autorisation
A	783	259	2,95
A1	53	34	0,39
A2	52	33	0,38
AM	2.952	2.020	23,03
B	5.712	4.896	55,81
B Gr2	24	13	0,15
B+ E	1.565	1.177	13,42
B+E Gr 2	16	9	0,10
C	132	82	0,93
C+E	99	66	0,75
C1	67	43	0,49
C1+E	46	33	0,38
D	38	26	0,30
D1	13	10	0,11
D+E	27	19	0,22
G	59	52	0,59

Source : IBSR : CARA

3.2. Caractéristiques démographiques

Figure 27 : Nombre de dossiers ouverts auprès du CARA en fonction de l'âge, 2013

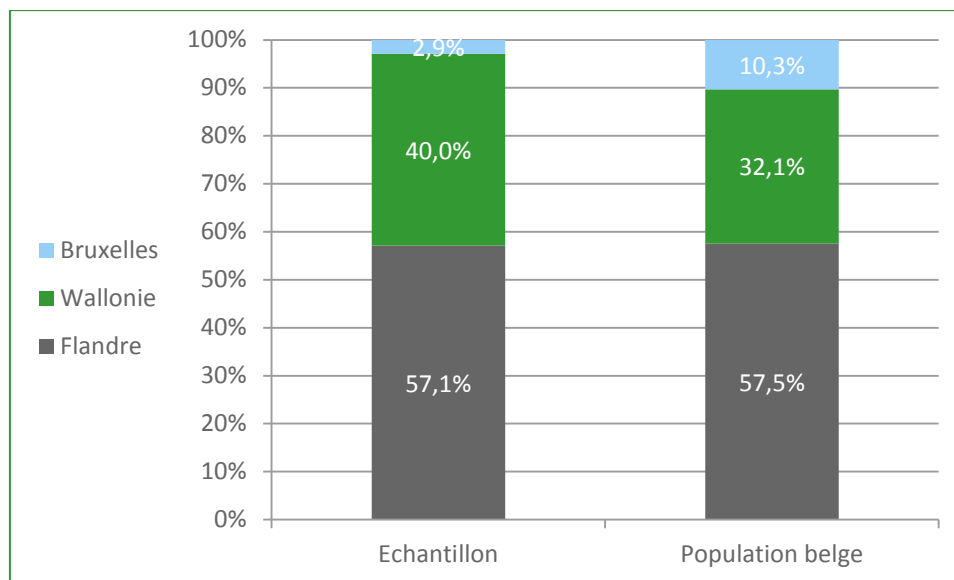
Ce graphique illustre la part des différentes catégories d'âge (tous permis confondus) des candidats à une évaluation d'aptitude à la conduite.



Source : IBSR : CARA

Figure 28 : Nombre de dossiers ouverts auprès du CARA en fonction du domicile (région), 2013

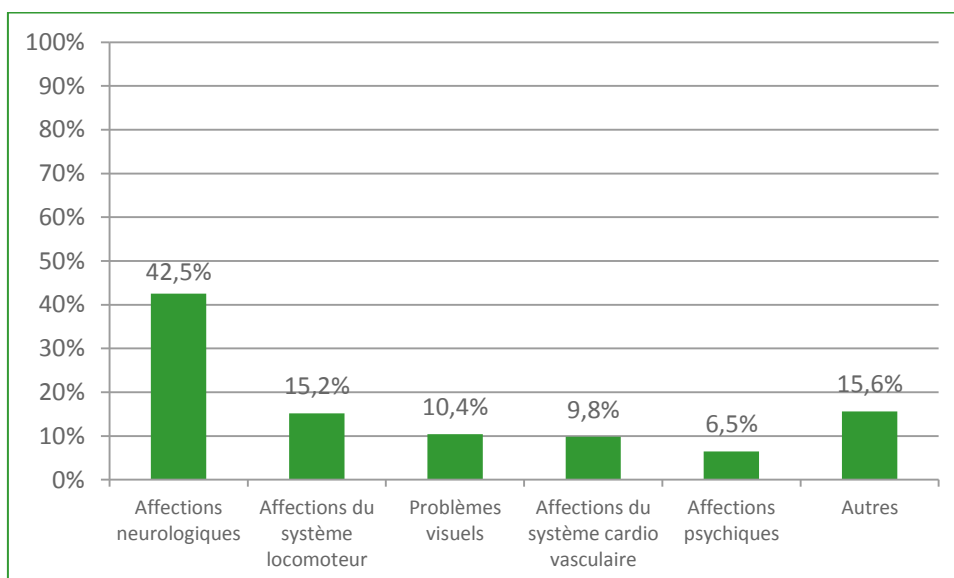
Ce graphique donne la répartition entre les trois régions des personnes candidates à une évaluation au CARA en 2013 (tous permis confondus). La région est déterminée par le domicile de la personne. La répartition de la population belge dans les trois régions est donnée à titre de comparaison. Ces données sont fournies par le SPF Économie.



Source : IBSR : CARA et SPF Économie

Figure 29: Affections les plus citées dans les dossiers ouverts auprès du CARA, 2013

Ce graphique illustre les cinq affections les plus fréquentes mentionnées pour une évaluation d'aptitude à la conduite auprès du CARA en 2013. La catégorie « autres » reprend l'épilepsie, le diabète sucré, les substances psychotropes, les médicaments et l'alcool, le système auditif et vestibulaire, les maladies rénales et hépatiques, les implants, la somnolence pathologique, la narcolepsie, la cataplexie et l'apnée du sommeil.



Source : IBSR : CARA

4. EXAMENS DE RÉINTÉGRATION

Ce chapitre contient des données relatives aux examens médicaux et psychologiques dans le cadre du « rétablissement du droit de conduire » (les conducteurs récupèrent leur permis de conduire et peuvent à nouveau conduire).

Les conducteurs qui doivent comparaître devant le juge de police peuvent être condamnés à la déchéance du droit de conduire dans certains cas : conduire sous influence de l'alcool, conduire sous influence de drogue, dépasser la vitesse maximale autorisée, récidiver dans les trois ans, conduire un véhicule sans permis de conduire (valable), ne pas satisfaire aux exigences physiques, commettre un délit de fuite, ne pas obtempérer aux injonctions d'un agent qualifié, conduire durant une déchéance, etc. Dans ce contexte, le juge peut subordonner la réintégration du droit de conduire à la réussite d'un ou plusieurs « examens ». Ces examens sont théoriques, pratiques, psychologiques et/ou médicaux. Le juge veut ainsi s'assurer que le conducteur satisfait aux normes médicales minimales décrites dans l'annexe 6 de l'arrêté royal du 23 mars 1998. Le juge doit ordonner un examen psychologique et médical si la personne concernée a été condamnée pour conduite sous influence d'alcool ou de stupéfiants et qu'elle ne satisfait pas aux exigences physiques.

Différentes institutions agréées par le SPF Mobilité et Transports organisent les examens de réintégration. L'IBSR en fait partie (depuis 2006) et les examens s'y effectuent au sein du département Examens de réintégration. En 2014, ce département compte 8 centres en Flandre, 7 en Wallonie et 1 à Bruxelles. Le parquet de police invite le conducteur condamné à choisir l'institution où ce dernier souhaite passer les examens imposés. Si le conducteur condamné ne choisit pas lui-même une institution, le parquet de police en désigne une.

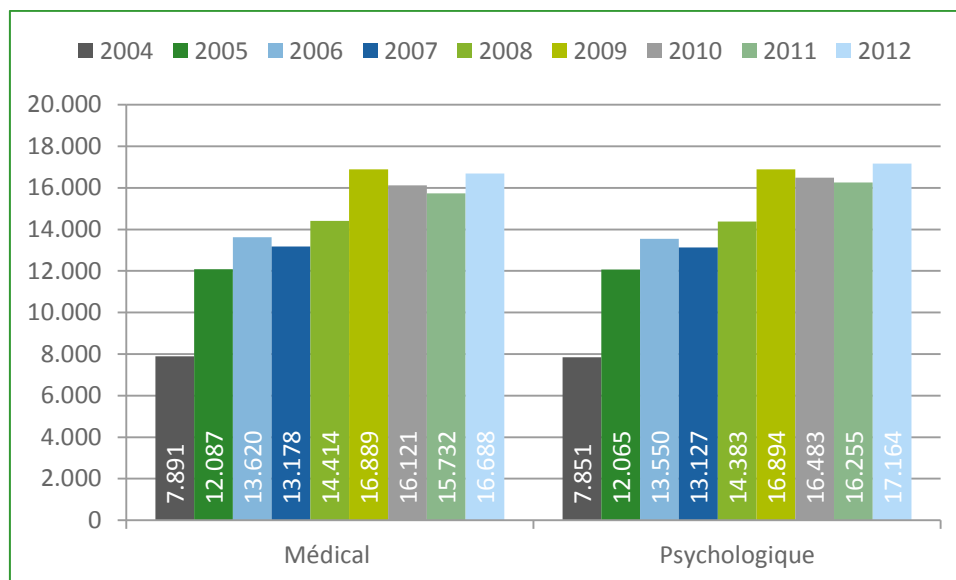
Ce chapitre commence par des chiffres nationaux de l'évolution du nombre d'examens médicaux et psychologiques imposés par un juge. Ces chiffres proviennent du SPF Justice. Ensuite suivent des graphiques représentant le nombre d'examens médicaux/psychologiques réalisés par l'IBSR ces dernières années. Enfin, ce chapitre présente le nombre de déclarations positives et négatives d'aptitude à la conduite rédigées par l'IBSR.

La deuxième section est consacrée aux caractéristiques sociodémographiques des candidats qui s'inscrivent à l'IBSR (sexe, âge, lieu de résidence (région)) ainsi qu'aux articles de loi transgressés qui sont à l'origine de la déchéance. Cette section s'inspire de l'analyse descriptive de données réalisée en 2012 par le département Examens de réintégration (Meesmann et al., 2014). Le but de cette analyse était d'esquisser une vue d'ensemble de ce groupe de conducteurs. Une analyse de 1693 dossiers a fourni des informations sur les caractéristiques sociodémographiques des candidats, les faits pour lesquels ils sont condamnés, les peines dont ils ont écopé et le déroulement de leur examen de réintégration.

4.1 Examens et attestations d'aptitude à la conduite

Figure 30 : Nombre d'examens médicaux et psychologiques imposés dans le cadre de la déchéance du droit de conduire, 2004-2012

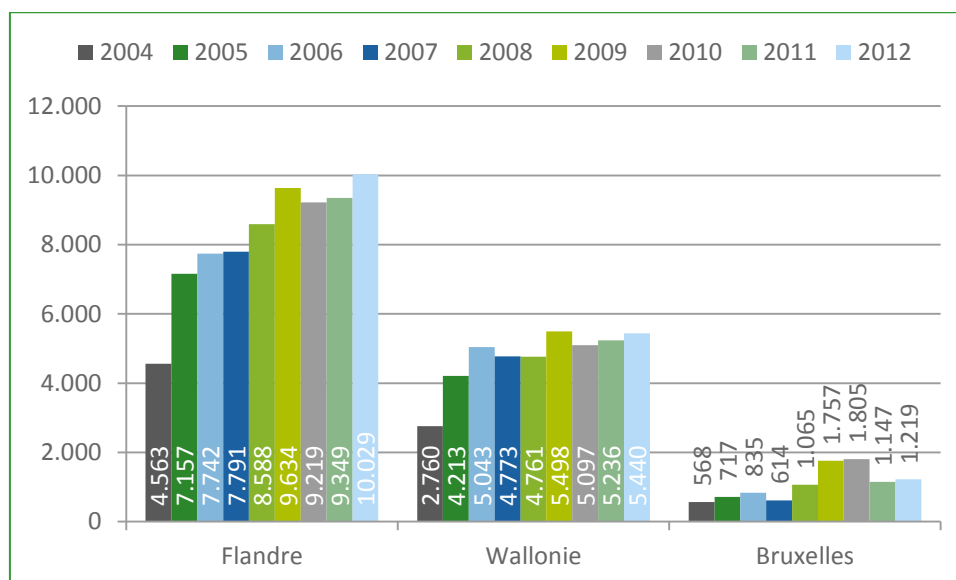
Cette figure donne un aperçu des examens médicaux et psychologiques de réintégration imposés par le juge dans le cadre de la déchéance du droit de conduire de 2004 à 2012.



Source : Service Public Fédéral Justice

Figure 31 : Nombre d'examens médicaux imposés par le juge dans le cadre de la déchéance du droit de conduire, selon la région, 2004-2013

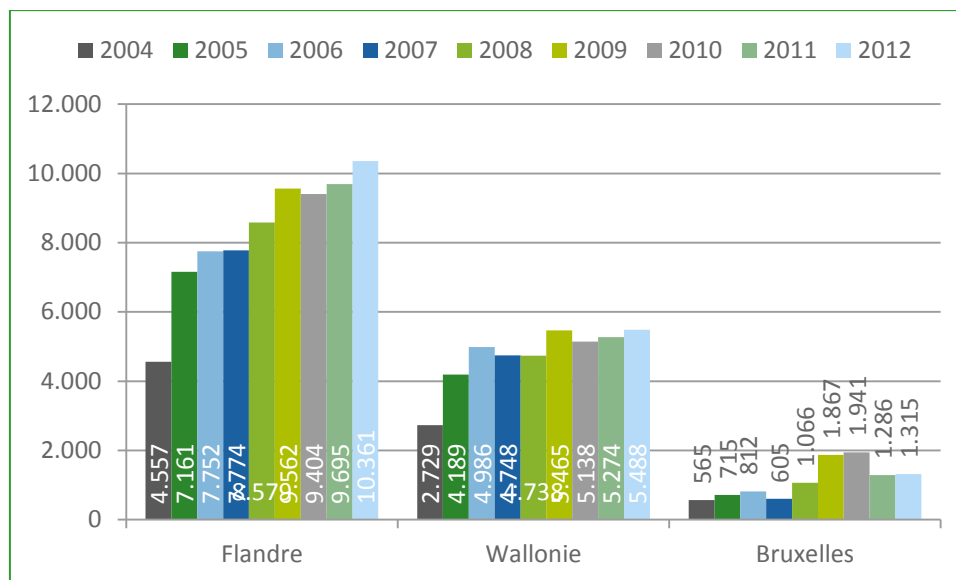
Cette figure donne un aperçu du nombre d'examens médicaux imposés par le juge dans la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale (basé sur la région du parquet).



Source : Service Public Fédéral Justice

Figure 32 : Nombre d'examens psychologiques imposés dans le cadre de la déchéance du droit de conduire, selon la région, 2013

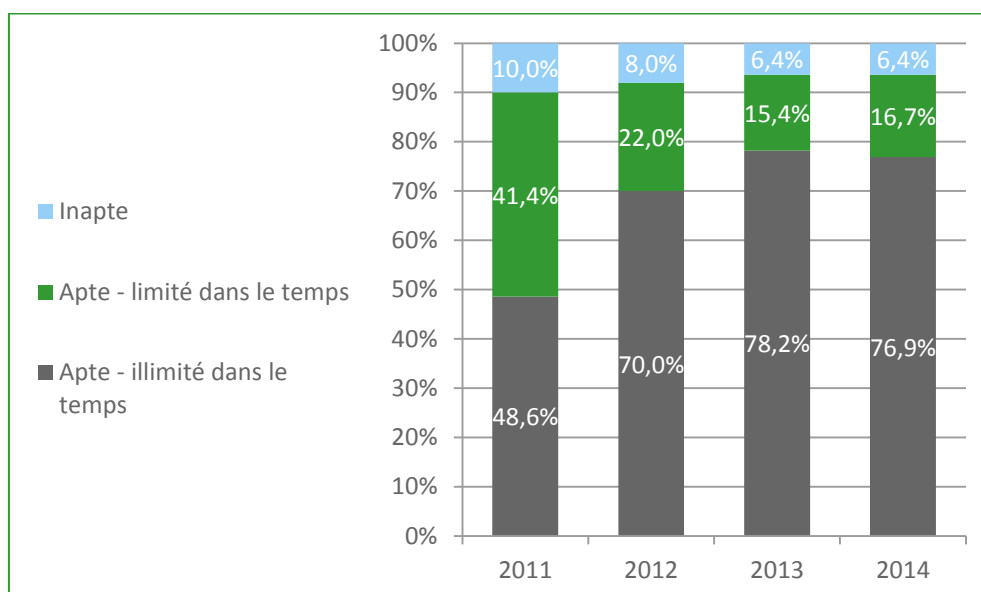
Cette figure donne un aperçu du nombre d'examens psychologiques imposés par le juge dans la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale (basé sur la région du parquet).



Source : Service Public Fédéral Justice

Figure 33 : Attestations d'aptitude à la conduite à la suite d'examens de réintégration organisés par l'IBSR, 2011-2014

Cette figure montre la proportion d'attestations d'aptitude (limitée dans le temps ou illimitée) ou d'inaptitude qui ont été enregistrées entre 2011 et 2014 par le département Examens de réintégration de l'IBSR. Cette proportion concerne les attestations délivrées.

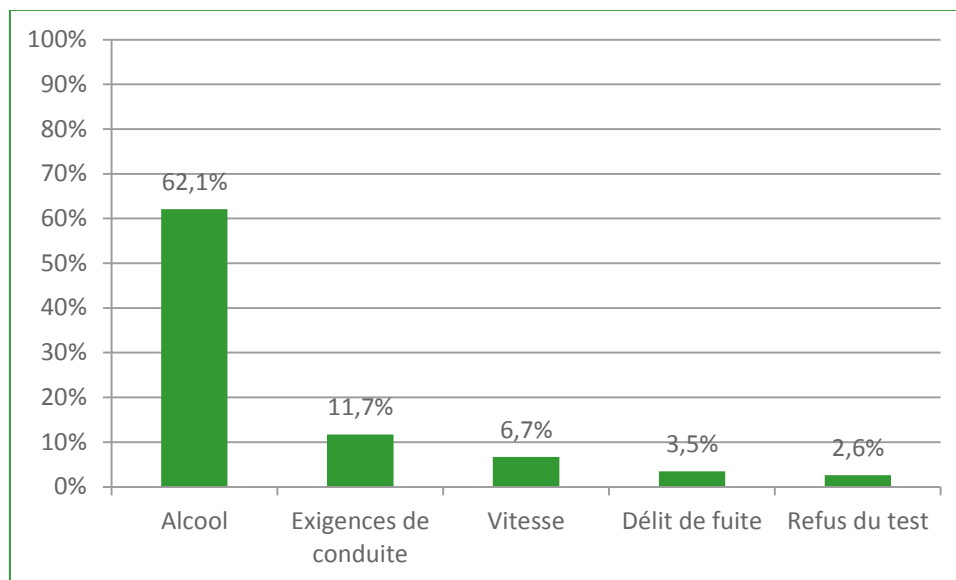


Source : IBSR – Département Examens de réintégration

4.2 Infractions

Figure 34 : Infractions les plus fréquemment commises par la population évaluée par l'IBSR, 2012

Cette figure montre les cinq infractions les plus fréquemment commises par la population évaluée par le département Examens de réintégration de l'IBSR en 2012.

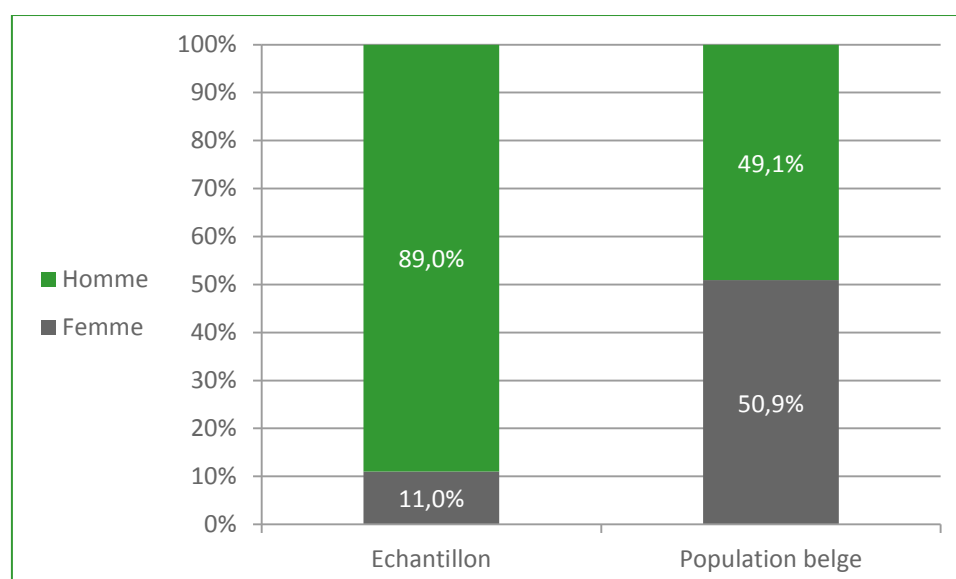


Source : IBSR – Département Examens de réintégration

4.3 Caractéristiques de la population

Figure 35 : Répartition par sexe de la population évaluée par l'IBSR, 2012

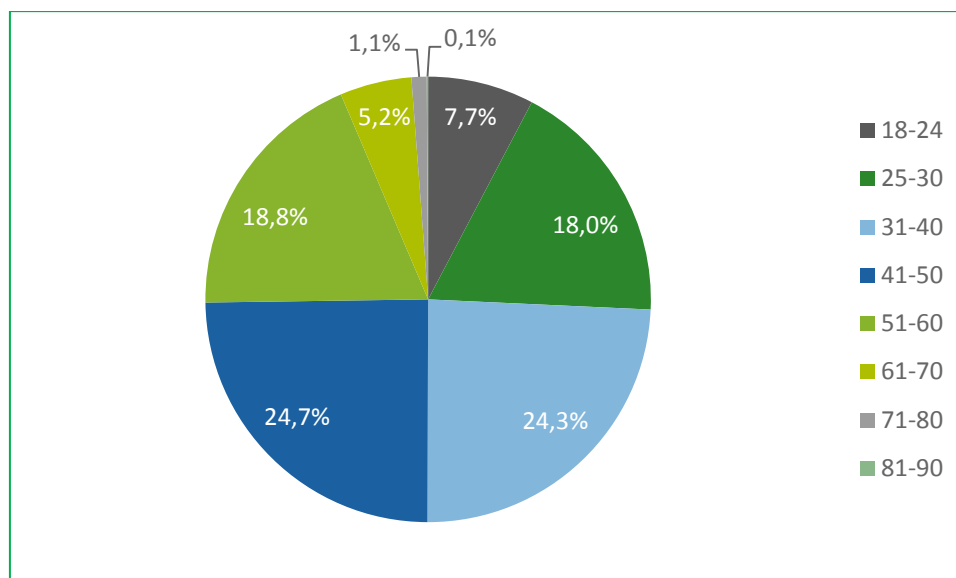
Cette figure montre la proportion d'hommes et de femmes parmi la population évaluée par le département Examens de réintégration de l'IBSR en 2012. La répartition de la population belge par sexe y est également indiquée à titre de comparaison. Ces chiffres proviennent du SPF Économie.



Source: IBSR – Département Examens de réintégration et SPF Économie

Figure 36 : Répartition par âge de la population évaluée par l'IBSR, 2012

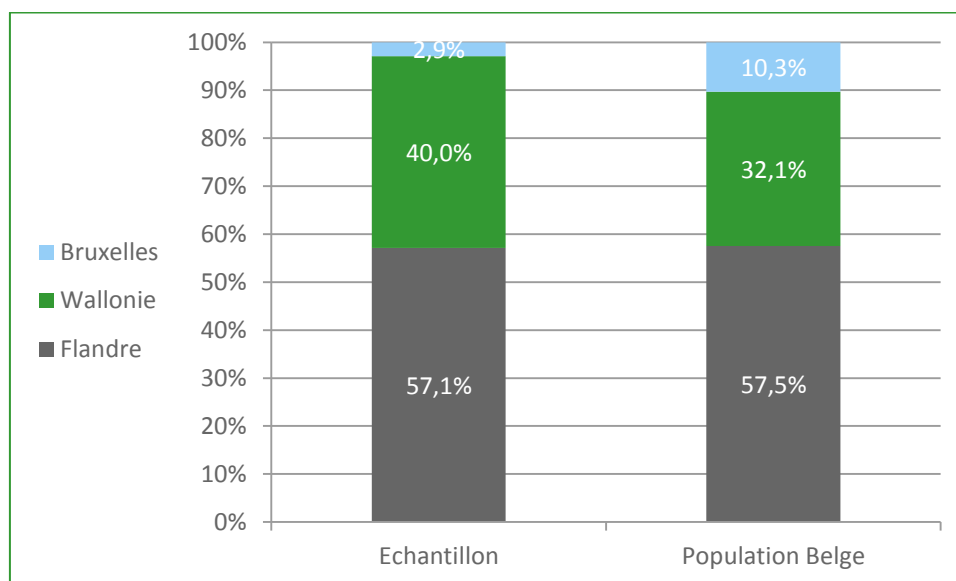
Cette figure montre le pourcentage des différentes catégories d'âge des candidats qui ont été évalués en 2012 par le département Examens de réintégration de l'IBSR.



Source : IBSR – Département Examens de réintégration

Figure 37 : Répartition de la population évaluée par l'IBSR selon la région de résidence, 2012

Cette figure montre la répartition des candidats évalués en 2012 par le département Examens de réintégration de l'IBSR, selon leur région de résidence. La répartition de la population belge par région y figure également à titre de comparaison. Ces chiffres proviennent du SPF Économie.



Source : IBSR – Département Examens de réintégration

TERMINOLOGIE UTILISÉE

AR du 23 mars 1998

Arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire. [M.B. 30.04.1998]

<http://www.code-de-la-route.be/textes-legaux/sections/ar/ar-230398>

AR du 27 mars 1998

Arrêté ministériel déterminant les modèles de documents visés à l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire. [M.B. 30.04.1998]

<http://www.code-de-la-route.be/textes-legaux/sections/am/am-270398/1104-art1-4>

Attestation d'aptitude à la conduite

Ces attestations sont délivrées par le CARA aux candidats-conducteurs de véhicules qui requièrent un permis de conduire du groupe 1 (catégorie AM, A, B, G).

BELDAM

Seconde enquête nationale sur la mobilité des Belges (BELgian Daily Mobility)

Bruxelles

Région de Bruxelles-Capitale

Candidat du groupe 1 (examen médical)

Candidat au permis de conduire, dans le cadre d'une procédure d'évaluation du respect des normes médicales minimales pour la conduite d'un véhicule motorisé de la catégorie AM, A1, A2, A, B, B+E ou G.

Candidat du groupe 2 (examen médical)

Dans le cadre d'un examen médical, candidat au permis de conduire d'un véhicule motorisé de la catégorie C1, C, C1+E, C+E, D1, D, D1+E ou D+E, ainsi que les conducteurs de véhicules mentionnés dans l'article 43 de l'Arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire (c-à-d catégorie A1, A2, A, B ou B+E, lorsque la conduite est destinée au transport rémunéré de personnes).

CARA

Centre d'Aptitude à la Conduite et d'Adaptation des Véhicules. Département de l'IBSR. Depuis 1998, le CARA est officiellement reconnu comme la seule instance agréée (AR du 23 mars 1998 et AM du 27 mars 1998) relative à l'évaluation de l'aptitude à la conduite et se limite aux fonctions importantes pour la conduite de véhicules à moteur pour lesquels un permis est requis. <http://bivv.be/fr/particuliers/cara>

Déchéance du droit de conduire

La déchéance du droit de conduire est une condamnation prononcée par un juge. Il existe deux types de déchéance. Une déchéance peut être prononcée à titre de peine par un juge lorsqu'une infraction a été commise. Cette condamnation peut être assortie de conditions. Une déchéance peut également être prononcée pour incapacité physique si, à l'occasion d'une condamnation pour infraction constatée par la police ou pour accident de roulage imputable au fait personnel de son auteur, le coupable est reconnu physiquement incapable de conduire un véhicule à moteur.

Département Examens de réintégration

Il s'agit d'un département de l'IBSR agréé par le SPF Mobilité et Transports pour les examens de réintégration. Le parquet de police envoie aux personnes déchues du droit de conduire une liste des centres agréés où ils pourront passer ces examens de réintégration. S'ils ne font pas de choix, le parquet désignera un centre. <http://bivv.be/fr/particuliers/examens-de-r%C3%A9int%C3%A9gration>

Evaluation d'aptitude à la conduite

Évaluation d'aptitude à la conduite des personnes présentant une diminution de leurs capacités fonctionnelles susceptibles de compromettre la conduite en toute sécurité d'un véhicule à moteur pour lequel un permis de conduire est requis.

Examens de réintégration

Le juge peut subordonner la réintégration dans le droit de conduire à la réussite d'un ou de plusieurs examens (examen théorique, pratique, médical et/ou psychologique). Dans ce cas, la réintégration dans le droit de conduire ne sera possible qu'après réussite des examens.

Flandre

Région flamande

GOCA

Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire

Groupe 1

Conducteurs de véhicules de catégorie AM, A1, A2, A, B, B+E ou G.

Groupe 2

Conducteurs de véhicules de catégorie C1, C, C1+E, C+E, D1, D, D1+E, D+E.

PC

Permis de conduire

PCP

Permis de conduire provisoire

Permis de conduire de catégorie A1, A2, A (anciennement catégories A/A-)

Motocycllettes :

- ▶ Catégorie A: Motocycllettes avec ou sans side-car.
- ▶ Catégorie A-: Motocycllettes avec ou sans side-car, d'une puissance inférieure ou égale à 25 kW et d'un rapport puissance / poids inférieur ou égal à 0,16 kW / kg.

Depuis le 01/05/2013 les motocycllettes sont réparties en 3 catégories

- ▶ Catégorie A1 : max. 125 cm³ de cylindrée et 11kW avec un rapport puissance/poids inférieur à 0,1 kW/kg et tricycles jusqu'à 15 kW.
- ▶ Catégorie A2 : max. 35 kW et un rapport puissance/poids inférieur à 0,2 kW/kg. Il ne peut pas dériver d'un véhicule développant plus du double de sa puissance.
- ▶ Catégorie A : motocycllettes avec ou sans side-car avec une puissance de plus de 35 kW et tricycles avec un moteur d'une puissance de plus de 15 kW.

Une remorque peut être attachée aux motocycllettes, à l'exception des motocycllettes avec side-car dont les roues du side-car ne sont pas équipées d'un frein.

Permis de conduire de catégorie AM (anciennement catégorie A3)

Ce permis est requis lorsque vous désirez conduire un cyclomoteur à deux roues classe B, dont la cylindrée est inférieure ou égale à 50 cm³ et dont la vitesse maximale est de 45 km/h. Ce permis est obligatoire pour les personnes nées après le 14 février 1961 et qui conduisent un cyclomoteur à deux ou trois roues ou un quadricycle léger ayant une vitesse maximale par construction de 25 à 45 km/h (cylindrée inférieure ou égale à 50 cm³). Une remorque peut être attelée aux véhicules de cette catégorie. Le port du casque est obligatoire. Les personnes nées avant le 15 février 1961 n'ont pas besoin d'un permis de conduire de catégorie AM pour pouvoir conduire un cyclomoteur classe B. Pour conduire un cyclomoteur à une vitesse maximale inférieure ou égale à 25 km/h, vous n'avez pas besoin d'avoir un permis de conduire. Vous devez cependant être âgé de 16 ans minimum et porter un casque. Nouvelle réglementation en vigueur depuis le 1^{er} mai 2013 : la catégorie A3 a reçu la nouvelle dénomination catégorie AM.

Permis de conduire de catégorie B, BE

B : automobile ; BE : automobile + remorque.

Le titulaire d'un permis de catégorie B+E peut conduire un ensemble composé d'un véhicule tracteur de la catégorie B et d'une remorque ou semi-remorque dont la MMA (masse maximale autorisée) est de 750 kg à 3500 kg. Le titulaire d'un permis de conduire de catégorie B+E délivré avant le 1^{er} mai 2013 peut conduire un

ensemble composé d'un véhicule tracteur de la catégorie B et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée excède 3500 kg, à condition que la MMA de l'ensemble composé n'excède pas 12 000 kg. Le permis de conduire de catégorie B délivré avant le 1er janvier 1989 est aussi valable pour la catégorie BE.

Permis de conduire de catégorie BF

Véhicules adaptés

Permis de conduire de catégorie C, CE, C1 et C1-E

- ▶ C : Le titulaire d'un permis de conduire de catégorie C peut conduire d'autres véhicules que ceux des catégories D ou D1 dont la MMA (masse maximale autorisée) excède 7500 kg et ayant été conçus et construits pour le transport de maximum 8 passagers, conducteur non inclus. Une remorque d'une MMA de maximum 750 kg peut être attelée au véhicule.
- ▶ C1 : Le titulaire d'un permis de catégorie C1 peut conduire d'autres véhicules que ceux des catégories D ou D1 dont la MMA (masse maximale autorisée) est de 3500 kg à 7500 kg et ayant été conçus et construits pour le transport de maximum 8 passagers, conducteur non inclus. Une remorque d'une MMA de maximum 750 kg peut être attelée au véhicule.
- ▶ CE et C1 - E : camions + remorques. Depuis le 10 septembre 2009, certains conducteurs disposent d'un véhicule de catégorie C, C1, CE ou C1E assurant des transports professionnels et conformes aux exigences professionnelles.

Permis de conduire de catégorie D, DE, D1, D1E

- ▶ D et D1 : Autobus/Autocar
- ▶ DE et D1E : Autobus/Autocar + Remorques

Permis de conduire de catégorie G

Tracteurs agricoles et forestiers et leurs remorques, ainsi que les véhicules immatriculés en tant que matériel agricole, moteur agricole ou tondeuse.

Permis de conduire provisoire

- ▶ D'une durée de validité de 18 mois : Le candidat choisit une formation de 20 heures de cours de conduite minimum dans une école de conduite agréée. Pour obtenir un permis de conduire provisoire, le candidat doit être âgé d'au moins 18 ans et avoir réussi l'examen théorique. Ce document a une durée de validité de 18 mois et permet au candidat de conduire sans guide. Le candidat ne peut être accompagné que d'un seul passager, lui-même titulaire d'un permis de conduire B et âgé d'au moins 24 ans. Le permis de conduire provisoire sans guide n'est pas renouvelable.
- ▶ D'une durée de validité de 36 mois : Le candidat peut passer l'examen théorique à partir de l'âge de 17 ans. Après la réussite de l'examen théorique, le candidat reçoit un permis de conduire provisoire d'une durée de validité de 3 ans. À échéance de ce délai, le candidat ne peut demander à nouveau un permis de conduire provisoire qu'après avoir repassé avec succès l'examen théorique. En limitant ainsi le permis de conduire provisoire dans le temps, le candidat est encouragé à passer et à réussir son examen pratique dans un délai raisonnable. Durant cette période, le candidat doit toujours être accompagné d'un guide titulaire d'un permis de conduire belge de catégorie B depuis au moins 8 ans. Le candidat qui a choisi cette formule a la possibilité de suivre 6 heures de formation pratique dans une école de conduite.
- ▶ D'autres conditions sont également d'application pour les deux modèles de formations: le candidat ne peut conduire de 22 h à 6 h le lendemain matin les vendredis, samedis, dimanches, veilles de jours fériés légaux et jours fériés légaux.

SPF

Service Public Fédéral

Wallonie

Région wallonne

SOURCES 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 3 : Sources des données utilisées dans ce rapport

Source	Types de données	Description	Méthode de collecte	Période et portée	Organisations et référence la plus récente
GOCA, rapports annuels 2009-2013	Chiffres nationaux relatifs aux examens théoriques et pratiques effectués	Aperçu annuel du nombre d'examens théoriques et pratiques, et du taux de réussite aux examens pratiques du permis de conduire des catégories AM, A1/A2/A, B, BE et G, au total et selon l'âge et le sexe.	Données provenant des 32 centres d'examen (GOCA) pour l'obtention du permis de conduire.	► Belgique ► Annuel ► Disponible sur le site depuis 2001 ► Dernier disponible : 2013	GOCA Rapport de l'année 2013 : http://www.goca.be/upload/rapports_annuels/GOCA_Rapport_annuel_2013_FR.pdf
GOCA, enquêtes 2009-2013	Données autorapportées relatives au parcours de formation du permis B, entre autres : ► Type de permis provisoire ► Avec ou sans leçon de conduite ► Nombre de kilomètres parcourus en tant que candidat-conducteur	Cette enquête est effectuée chaque année depuis 2008 auprès de $\pm$ 1000 candidats répartis dans 10 centres d'examen. L'échantillonnage tient compte de la taille et du nombre d'élèves de l'école de conduite. Le but de cette enquête est de recueillir des informations relatives au trajet de formation des candidats au permis de conduire B, et de vérifier si certaines tendances se confirment ou évoluent au fil des années. L'enquête se déroule toujours en été et dure entre un et trois mois selon l'année. Étant donné que le taux de réussite des participants à l'enquête correspond plus ou moins au taux de réussite national au premier essai, les enquêteurs en ont conclu que les résultats étaient représentatifs de l'ensemble de la population. Les résultats de l'enquête réalisée par le GOCA sont liés aux résultats des examens de conduite.	Chaque enquête est réalisée auprès de $\pm$ 1000 candidats qui présentent l'examen pratique du permis de conduire B pour la première fois, répartis dans 10 centres d'examen belges.	► Depuis 2008 ► Échantillons (Belgique) ► Annuel ► Dernier disponible : 2013	GOCA – rapports internes
Service public fédéral Mobilité et Transports	Chiffres nationaux relatifs au nombre de permis délivrés et de fichiers de permis de conduire (catégorie de permis B)	► Nombre annuel de permis délivrés (provisoire : M18, M36 ou M3; définitif : international) ► Tableau présentant le nombre de titulaires d'un permis B selon les variables croisées que sont l'âge, le sexe et la région (habitation).	Base de données interne	► Belgique ► Annuel ► Dernier disponible : 2014 (permis délivrés), 2015 (fichier de données mis à jour)	Service public fédéral Mobilité et Transports – Service des permis de conduire, Banque-Carrefour des permis de conduire

Service public fédéral Justice – Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail	Chiffres nationaux relatifs au fonctionnement du ministère public, des cours et des tribunaux	Le Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail (BPSM) établit et publie des statistiques d'activité des cours et tribunaux. Le BPSM mesure également la charge de travail des cours d'appel et tribunaux du travail.	Base de données interne	► Depuis 1999 ► Belgique ► Annuel	SPF Finances - Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail (2013). <i>Les statistiques annuelles des cours et tribunaux. Données de l'année 2013. Tribunaux de police</i> http://justice.belgium.be/fr/binaries/Koophandel_2013_FR_tcm421-244097.pdf Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail (2012). <i>Les statistiques annuelles des cours et des tribunaux. Données de l'année 2012. Tribunaux de police.</i> http://justice.belgium.be/fr/binaries/PubpolitieparketFR2012_tcm421-232184.pdf
BELDAM, 2012	Données autorapportées, entre autres : ► Mobilité ► Possession du permis de conduire	L'enquête a été réalisée entre décembre 2009 et décembre 2010 auprès de 8532 ménages (soit 15821 personnes âgées de 6 ans et plus) et permet de donner un portrait récent de la mobilité en Belgique.	Au total, plus de 8500 ménages (4018 en Flandre, 3749 à Bruxelles et 8054 en Wallonie) ont été interrogés entre le 1 ^{er} décembre 2009 et le 31 janvier 2011.	► 1^{ère} enquête réalisée en 1999 (MOBEL) ► Belgique ► Annuel (sauf en 2011) ► Dernière publication : 2012 (collecte de données en 2010)	SPP Politique Scientifique fédérale (BELSPO) et SPF Mobilité et Transports. http://www.mobilit.fgov.be/Applications/Internet/beldamwww.nsf/Invitation?OpenForm CORNELIS, E., HUBERT, M., HUYNEN, P., LEBRUN, K., PATRIARCHE, G., DE WITTE, A., CREEMERS, L., DECLERCQ, K., JANSSENS, D., CASTAIGNE, M., HOLLAERT, L. et WALLE, F. (2012). <i>La mobilité en Belgique en 2010 : Résultats de l'enquête Beldam.</i> http://www.beldam.be/Rapport_final.pdf
Département CARA – IBSR	Chiffres nationaux relatifs aux évaluations de l'aptitude à la conduite, aux décisions d'aptitude à la conduite et aux caractéristiques des personnes inscrites au CARA	Le CARA est, depuis 1998, la seule instance agréée pour l'évaluation d'aptitude à la conduite des personnes présentant une diminution de leurs capacités fonctionnelles susceptibles de compromettre la conduite en sécurité d'un véhicule à moteur pour lequel un permis de conduire est requis (AR du 23 mars et AM du 27 mars 1998). Les données sont mises à jour selon : ► le nombre d'évaluations planifiées/réalisées (complètes, médicales, psychologiques, examen pratique de conduite)	Banque de données interne	► 2009 ► Belgique ► Dernière publication : 2013	IBSR – CARA http://ibsr.be/fr/particulieren/cara

		▶ les décisions d'aptitude à la conduite ▶ les caractéristiques : l'âge, la région, la pathologie Analyse en profondeur des données du CARA en 2013 : Données auto-rapportées (candidats et médecins accompagnants) et relatives à l'évaluation par le CARA de 5861 candidats.			
Service public fédéral Justice	Chiffres nationaux relatifs au nombre de décisions de déchéance du droit de conduire assortie d'examens de réintégration obligatoires	Aperçu annuel du nombre total de déclarations de déchéances du droit de conduire prononcées par le parquet de police, qu'elles soient assorties d'examens complémentaires obligatoires (théoriques et/ou pratiques), et/ou d'examens (médicaux et/ou psychologiques).	Banque de données interne	▶ Données disponibles depuis 2001 ▶ Belgique ▶ Annuel ▶ Dernière publication : 2012	SPF Justice http://justice.belgium.be/fr/information/statistiques/courts_et_tribunaux/ Service de la Politique Criminelle http://www.dsb-spc.be/web/index.php?option=com_wrapper&Itemid=172
Département Examens de réintégration – IBSR	Données du département Examens de réintégration de l'IBSR relatives aux examens de réintégration et aux déclarations d'aptitude à la conduite	Le département Examens de réintégration de l'IBSR est reconnu depuis 2006 par le SPF Mobilité et Transports comme organisme responsable pour les examens de réintégration. Les enregistrées sont, notamment : ▶ le nombre d'examens ▶ les déclarations d'aptitude à la conduite ▶ les caractéristiques : l'âge, le sexe, le domicile (région), le type d'infraction	Banque de données interne	▶ Depuis 2011 ▶ 16 centres du département ▶ Examens de réintégration de l'IBSR ▶ Annuel ▶ Dernière publication : 2014	IBSR – Examens de réintégration http://ibsr.be/fr/particuliers/examens-de-reintegration
Meesmann et al. 2012	Evaluation par le département Examens de réintégration de l'IBSR du profil des conducteurs déchu du droit de conduire	Analyse en profondeur des 1693 dossiers traités par le département Examens de réintégration de l'IBSR en 2013 : informations relatives aux caractéristiques sociodémographiques des candidats, motifs de condamnation, sanctions appliquées et déroulement de leur examen de réintégration.	Base de données interne : analyse en profondeur d'un échantillon arbitraire complexe des dossiers traités par le département Examens de réintégration de	▶ Données 2012 ▶ Echantillon au sein du département ▶ Examens de réintégration de l'IBSR	IBSR – Centre de connaissance MEESMANN, U., SLOOTMANS, F., OST, G. et S, BOETS S., <i>A nouveau apte à conduire? La pratique des examens médicaux et psychologiques en cas de déchéance du droit de conduire</i>, Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance, 2014.

	l'IBSR en 2013 (1693 dossiers)				
Service public fédéral Economie	Répartition de la population belge en fonction de caractéristiques sociodémographiques	Chiffres et statistiques belges concernant la structure de la population (âge, sexe, région)	Les données relatives à la structure de la population proviennent du Registre national (centralisation des registres de population régionaux)	► Depuis 1988 (Registre national) ► Belgique ► Annuel ► Dernier en date : 2014	SPF Economie http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/population/structure/agesexe/popbel/

Acteur clé dans la collecte et l'analyse données relatives à la sécurité routière, l'Institut Belge pour la Sécurité Routière publie annuellement (à partir de 2015) 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'IBSR 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.

