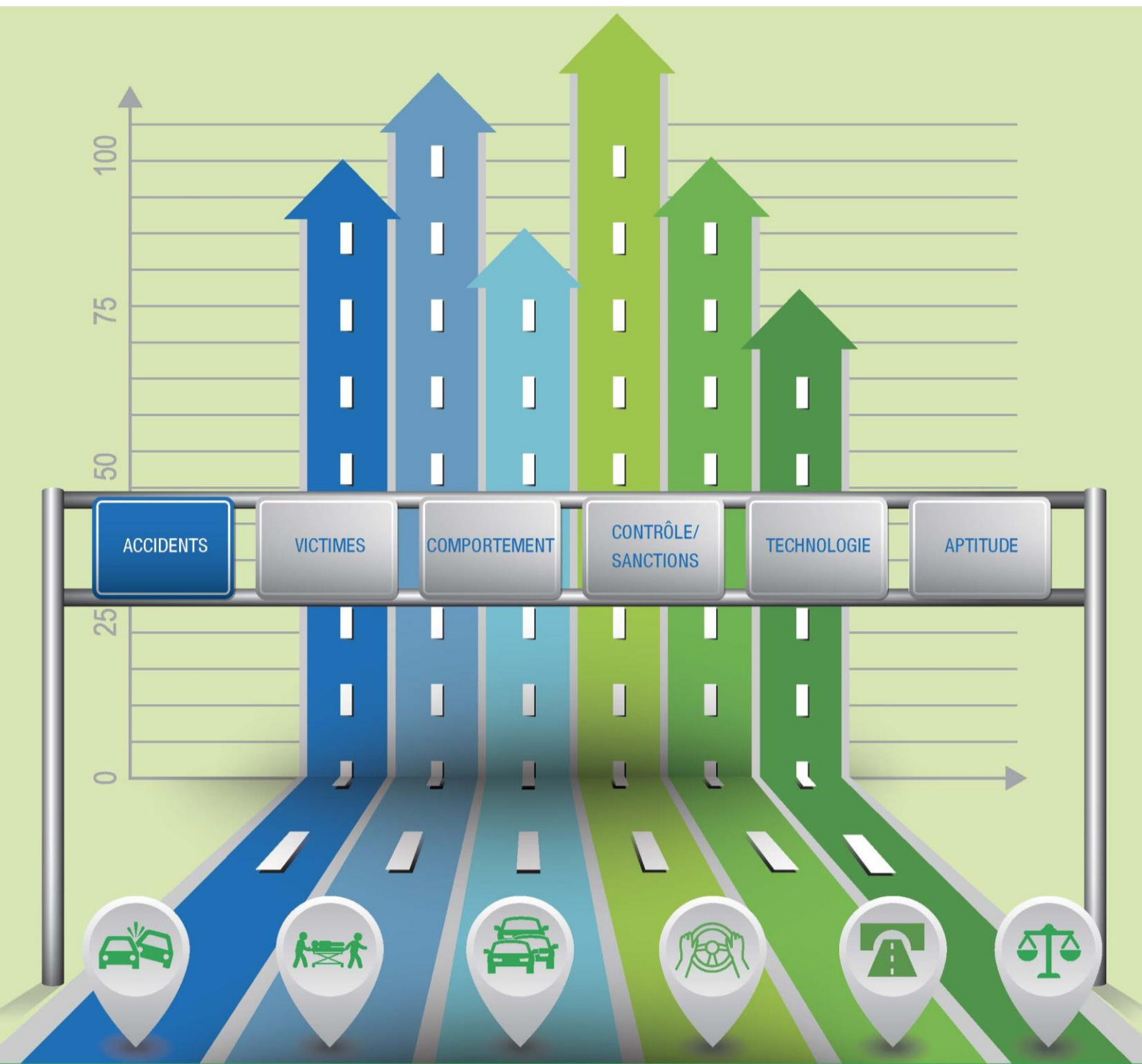


RAPPORT STATISTIQUE 2015

ACCIDENTS DE LA ROUTE



Centre de Connaissance
Sécurité routière



Rapport statistique 2015

Accidents de la route

Rapport statistique 2015 – R2016-S-04-FR

D/2016/0779/2

Auteur : Annelies Schoeters

Éditeur responsable : Karin Genoe

Éditeur : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance de Sécurité Routière

Date de publication : 23/02/2016

Veillez faire référence au présent document de la manière suivante : Schoeters, A. (2016) *Rapport statistique 2015 Accidents de la route*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière

Dit rapport is tevens verschenen in het Nederlands onder de titel: Schoeters, A (2016) *Statistisch Rapport 2015 Verkeersongevallen*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

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 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 du SPF Economie, DG Statistique et correspondent aux chiffres d'accidents officiels publiés par cette organisation le 03/12/2015.

TABLE DES MATIÈRES

SCOPE.....	1
1. GÉNÉRALITÉS.....	2
1.1. AMPLEUR DE LA PROBLÉMATIQUE.....	3
1.2. EVOLUTION	6
1.3. USAGERS DE LA ROUTE	10
2. PERIODE.....	11
2.1. GÉNÉRALITÉS	11
2.2. MOIS.....	12
2.3. SEMAINE.....	14
2.4. JOUR ET HEURE	16
3. LIEU	17
3.1. RÉGIONS ET PROVINCES.....	17
3.2. TYPE DE ROUTE	21
4. CARACTÉRISTIQUES DES ACCIDENTS.....	23
4.1. TYPE DE COLLISION.....	24
4.2. MODE DE DÉPLACEMENT.....	26
4.4. ACCIDENTS MORTELS SUR AUTOROUTES	29
TERMINOLOGIE.....	31
SOURCE DES DONNÉES	35

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 en matière d'accidents de la route en Belgique.

Bien que la plupart des sources utilisées dans le présent rapport s'appuient sur différentes définitions d'un accident de la route, cette notion se restreint généralement à « une collision entre deux usagers de la route ou une perte de contrôle d'un véhicule suivie ou non par une collision avec un obstacle ». Les définitions précises utilisées par les différentes sources sont reprises dans la liste terminologique en fin de document. Le présent rapport aborde à la fois les accidents de la route entraînant des blessures physiques et ceux occasionnant uniquement des dommages matériels.

Les caractéristiques des accidents de la route traités sont les suivantes :

- l'évolution du nombre d'accidents de la route à court et à long terme ;
- les caractéristiques des usagers impliqués dans des accidents ;
- le moment auquel les accidents de la route ont lieu ;
- le lieu où les accidents de la route se produisent ;
- les caractéristiques et les causes des accidents de la route.

Le présent rapport s'appuie sur des informations issues de différentes sources. La base de données des accidents du SPF Economie – DG Statistique, qui comprend un grand nombre de données sur les accidents de la route avec blessures, en constitue la source principale. Ces chiffres sont complétés par des données ayant trait non seulement aux accidents corporels, mais aussi à ceux occasionnant uniquement des dommages matériels. Ces informations proviennent notamment des compagnies d'assurances (pour le nombre de sinistres), des tribunaux de police (pour le nombre de personnes condamnées pour avoir causé un accident de la route) et du fonds des accidents du travail (pour le nombre d'accidents du travail survenus au cours d'un déplacement professionnel ou lors d'un trajet entre le domicile et le lieu de travail). Par ailleurs, certaines études de l'IBSR se concentrant sur des aspects plus spécifiques des accidents de la route ont également été utilisées. Enfin, le présent rapport reprend également des informations relatives aux accidents de la route sur la base de comportements autodéclarés provenant d'une enquête de l'IBSR. Les références aux sources originales sont disponibles à la fin du rapport. Des explications relatives à la terminologie employée se trouvent dans les textes introductifs et dans la liste terminologique figurant en fin de document.

Notons que le nombre d'accidents et de victimes de la route mentionné dans ce rapport est très certainement sous-estimé: tous les accidents de la route ne sont pas intégrés dans les différentes bases de données consultées, 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. Ce phénomène n'est pas typiquement belge : tous les pays qui établissent des statistiques y sont confrontés.

Enfin, notons que la base de données du SPF Economie DG Statistique est constituée de trois façons différentes. Jusqu'en 2004 (inclus), la base repose sur les formulaires d'analyse des accidents de la circulation (FAC) qui sont remplis par la police après un accident corporel. Suite à la réforme des polices en 2002, un nombre anormalement bas de FAC par rapport au nombre de PV dressés a été constaté. Un coefficient de pondération a alors été développé et appliqué aux données 2005-2013. Cette pondération n'est pas appliquée aux accidents mortels et aux accidents constatés par la police fédérale. À partir de 2014, la base de données ne repose plus sur les FAC, mais sur les PV. Désormais, les accidents déclarés au poste de police, qui étaient auparavant estimés à travers le coefficient de pondération, sont directement repris dans la base de données, à côté des accidents constatés sur place par la police. Le présent rapport utilise systématiquement les chiffres pondérés du SPF Economie – DG Statistique pour les années 2005 à 2013, et les chiffres non pondérés pour les années antérieures. Des changements brusques dans le nombre d'accidents corporels ou le nombre de blessés entre ces trois périodes d'enregistrement peuvent être la conséquence des différentes méthodes de constitution de la base de données. Cela concerne tant les chiffres absolus que les chiffres relatifs.

1. GÉNÉRALITÉS

Ce chapitre fournit quelques statistiques générales ayant trait aux accidents de la route. Il examine tout d'abord l'étendue de la problématique des accidents de la route. La première partie fournit des statistiques portant sur :

- ▶ les chiffres clés de 2005 jusqu'à 2014 compris ;
- ▶ les indicateurs de la sécurité routière de 2005 jusqu'à 2014 compris ;
- ▶ la prévalence des comportements autodéclarés dans le cadre d'un accident de la route ;
- ▶ le positionnement des « accidents de la route » parmi les principales causes de décès en 2012, pour différentes catégories d'âge.

Enfin, cette partie comprend un tableau récapitulatif des statistiques relatives aux accidents corporels pour l'année 2014.

La deuxième partie de ce chapitre s'intéresse aux modalités d'évolution des accidents de la route dans le temps. Elle analyse l'évolution à court terme (2005-2014) des éléments suivants :

- ▶ le nombre et la gravité des accidents corporels ;
- ▶ le nombre de décédés 30 jours, comparé aux objectifs fixés en 2011 lors des Etats généraux de la Sécurité routière (et prévision jusqu'à 2020) ;
- ▶ le risque d'accident (jusqu'à 2013) ;
- ▶ les sinistres et leur fréquence dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires » des compagnies d'assurances ;
- ▶ le nombre d'accidents du travail ayant lieu sur la route (à partir de 2010) ;
- ▶ le nombre de personnes condamnées par le tribunal de police pour des accidents avec dégâts matériels, des coups et blessures involontaires et des accidents avec homicide.

Parallèlement, elle analyse l'évolution à long terme (1973-2014) des éléments suivants :

- ▶ le nombre absolu d'accidents corporels et de décédés 30 jours ;
- ▶ le nombre relatif d'accidents corporels, de décédés 30 jours, de véhicules à moteur et de véhicules-kilomètres parcourus par rapport à l'année de référence 1973.

Enfin, la troisième partie fournit des statistiques relatives aux usagers de la route impliqués dans un accident. Des figures présentent :

- ▶ l'évolution du nombre de victimes en fonction de leur âge et de leur sexe ;
- ▶ la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires » des compagnies d'assurances, en fonction de l'âge et du sexe de l'assuré.

En ce qui concerne les caractéristiques des victimes des accidents de la route, de plus amples informations seront disponibles dans le rapport statistique intitulé « Victimes », qui sera publié à partir de cette année.

1.1. Ampleur de la problématique

Tableau 1 : Chiffres-clés (2005-2014)

Ce tableau reprend les chiffres-clés concernant les accidents de la route pour la période 2005-2014. Les sinistres correspondent au nombre de véhicules assurés déclarés responsables d'un accident de la route. Ils englobent à la fois les accidents corporels et ceux n'ayant occasionné que des dommages matériels. Étant donné que plusieurs véhicules peuvent être déclarés responsables d'un même accident de la route, ce nombre ne correspond pas exactement au nombre d'accidents de la route. Un accident corporel correspond à un accident de la route enregistré par la police et au cours duquel au moins une personne a été victime de blessures (mortelles ou non). Le nombre de blessés « MAIS3+ » est un indicateur reflétant les blessés graves basé sur les données du SPF Santé publique. Toutes les définitions employées se trouvent dans la liste terminologique reprise en fin de document.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Evolution 2013-2014 (Evolution annuelle moyenne 2005-2014)
Sinistres (enregistrés par les compagnies d'assurances)	327.448	328.887	344.817	356.073	364.474	380.416	364.642	353.301	353.451	346.271	-2,0% (+0,7%)
Accidents corporels (enregistrés par la police)	49.313	49.182	49.815	48.827	47.798	45.918	47.945	44.234	41.279	41.481	+0,5% (-1,8%)
Blessés	65.387	65.273	65.844	64.438	62.721	60.362	62.861	57.763	53.967	53.248	-1,3% (-2,2%)
Blessés MAIS 3+	3.091	3.268	3.586	3.523	3.369	3.170	3.288	3.048*	2.991*	2.979*	-0,4% (-0,3%)
Décédés 30 jours	1.089	1.073	1.071	944	943	841	862	770	724	727	+0,4% (-4,2%)

Sources : Assuralia, *Evolution de la fréquence des sinistres en RC pour les véhicules motorisés assurés, 2015* ; SPF Economie – DG Statistique ; IBSR, *Analyse des scores MAIS des victimes de la route, 2014*

*estimation

Tableau 2 : Indicateurs de sécurité routière (2005-2014)

Ce tableau reprend quelques indicateurs en matière de sécurité routière pour la période 2005-2014. Il s'agit de chiffres relatifs où les chiffres clés sont mis en rapport avec les données d'exposition (par exemple le nombre de véhicules-kilomètres, de voyageurs-kilomètres parcourus ou la population) ou le nombre d'accidents corporels.

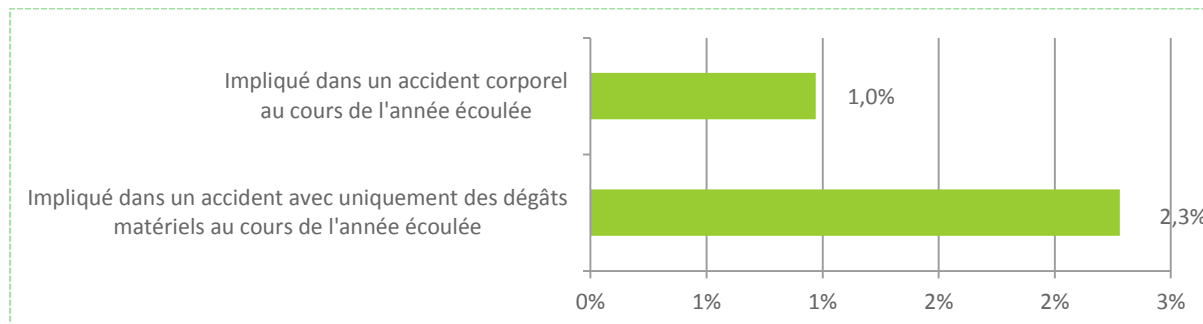
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Evolution 2013-2014 (Evolution annuelle moyenne 2005-2014)
Risque d'accident (nombre d'accidents corporels/milliard de véhicules- kilomètres parcourus)	519	510	504	501	487	465	481	442	403	/	/
Risque de décès (nombre de décédés 30 jours/ milliard de voyageurs-kilomètres parcourus)	7,7	7,5	7,3	6,4	6,4	5,7	5,7	5,1	4,6	/	/
Mortalité (nombre de décédés 30 jours/ million d'habitants)	104	102	101	88	88	78	79	70	65	65	+0,9% (-4,9%)
Gravité des accidents corporels (nombre de décédés 30 jours/ millier d'accidents corporels)	22,1	21,8	21,5	19,3	19,7	18,3	18,0	17,4	17,5	17,5	-0,1% (-2,5%)

Les données 2014 relatives au trafic ne sont pas encore connues à la clôture de ce rapport.

Sources : SPF Economie – DG Statistique ; SPF Mobilité et Transport

Figure 1 : La prévalence autodéclarée d'implication dans un accident de la route (2015)

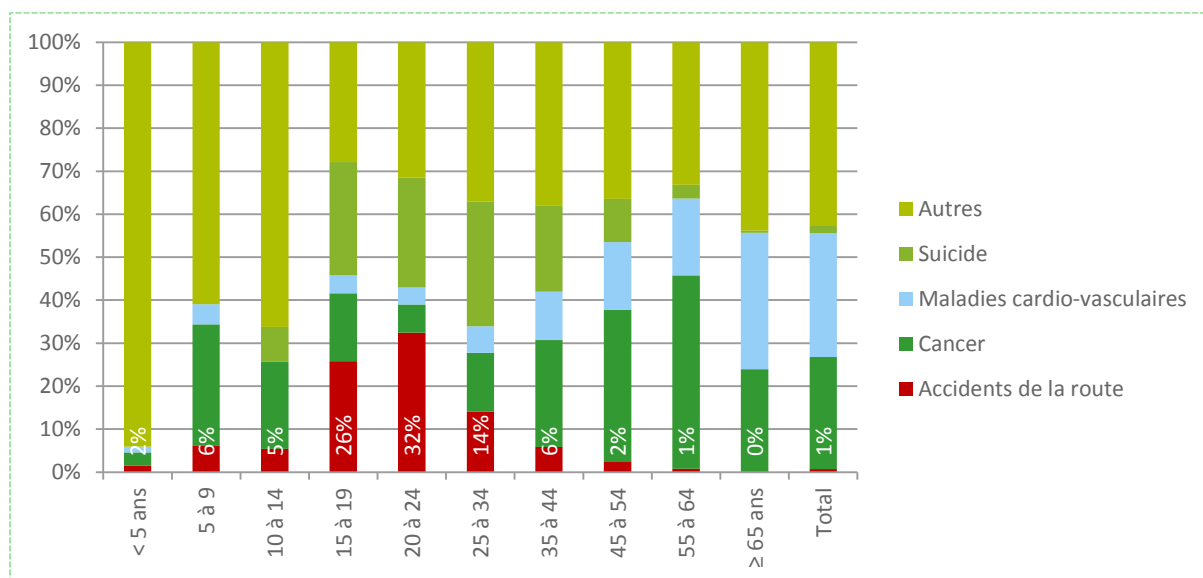
Cette figure contient les réponses à l'Enquête nationale d'insécurité routière, qui demandait aux répondants (tout type d'utilisateurs de la route) s'ils avaient été impliqués dans un accident corporel ou dans un accident purement matériel au cours de l'année écoulée. La figure compare les réponses collectées dans le cadre des Enquêtes nationales d'insécurité routière de 2015.



Source : IBSR, Enquête nationale d'insécurité routière, 2015

Figure 2 : Répartition des principales causes de décès selon la catégorie d'âge (2012)

Cette figure indique le positionnement des accidents de la route parmi les principales causes de décès. Pour l'ensemble des Belges, les accidents de la route représentaient 1% des causes de décès en 2012. La figure ci-dessous indique la répartition par catégorie d'âge, qui diverge sensiblement selon les catégories.



Source : SPF Economie - DG Statistique

Tableau 3 : Les statistiques d'accidents corporels 2014 en un coup d'œil

			Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Total Victimes	Part parmi les victimes	Gravité des accidents	
Total			41.481	727	53.248	53.975	100%	17,5	
Période	Période de la semaine	Journée de semaine	28.162	380	35.438	35.818	66%	13,5	
		Nuit de semaine	2.192	76	2.729	2.805	5%	34,7	
		Journée de week-end	8.069	145	11.114	11.259	21%	18,0	
		Nuit de week-end	3.054	121	3.967	4.088	8%	39,6	
		Inconnu	4	5	0	5	0%	/	
	Luminosité	Jour	25.906	366	33.357	33.723	62%	14,1	
		Aube/Crépuscule	1.096	29	1.429	1.458	3%	26,5	
		Nuit, sans éclairage public	675	51	882	933	2%	75,6	
Conditions	Conditions atmosphériques	Nuit, éclairage public allumé	5.068	150	6.621	6.771	13%	29,6	
		Inconnu	8.736	131	10.959	11.090	21%	15,0	
		Normales	23.510	486	30.729	31.215	58%	20,7	
		Particulières (pluie, brouillard, vent,...)	2.929	53	3.895	3.948	7%	18,1	
	Etat de la chaussée	Inconnu	15.042	188	18.624	18.812	35%	12,5	
		Sec	18.143	381	23.788	24.169	45%	21,0	
		Humide, mouillé, flaques	4.849	100	6.430	6.530	12%	20,6	
		Verglas, neige	150	3	188	191	0%	20,0	
		Propre	6.205	130	8.088	8.218	15%	21,0	
		Sale (sable, gravier, feuilles,...)	180	0	228	228	0%	/	
		Inconnu	14.790	181	18.316	18.497	34%	/	
		Lieu	Région	Région flamande	26.037	393	33.312	33.705	62%
	Région wallon			11.732	305	15.514	15.819	29%	26,0
	Région Bruxelles-Capitale			3.712	29	4.422	4.451	8%	7,8
	Province		Anvers	7.190	90	9.024	9.114	17%	12,5
			Limbourg	3.251	68	4.471	4.539	8%	20,9
Flandre orientale			6.984	80	8.907	8.987	17%	11,5	
Brabant flamand			3.557	60	4.637	4.697	9%	16,9	
Flandre occidentale			5.055	95	6.273	6.368	12%	18,8	
Brabant wallon			1.168	27	1.497	1.524	3%	23,1	
Hainaut			4.197	103	5.576	5.679	11%	24,5	
Liège			3.731	75	4.928	5.003	9%	20,1	
Luxembourg			946	35	1.258	1.293	2%	37,0	
Namur			1.690	65	2.255	2.320	4%	38,5	
Type de route	Autoroute		3074	98	4678	4.776	9%	31,9	
	Hors agglomération		9139	276	12711	12.987	24%	30,2	
	En agglomération		16019	188	19522	19.710	37%	11,7	
	Inconnu		13249	165	16337	16.502	31%	12,5	
	Type de croisement		Hors intersection	27233	575	34792	35.367	66%	21,1
En intersection			14233	141	18448	18.589	34%	9,9	
En rond-point			6	1	8	9	0%	166,7	
Inconnu			9	10	0	10	0%	/	
Vitesse maximale autorisée	30 km/h ou moins		1.713	16	1.950	1.966	4%	9,3	
	31 km/h - 50 km/h		16.711	193	20.554	20.747	38%	11,5	
	51 km/h - 70 km/h		6.180	149	8.588	8.737	16%	24,1	
	71 km/h - 90 km/h		3.380	153	4.810	4.963	9%	45,3	
	Plus de 90 km/h		2.095	92	3.228	3.320	6%	43,9	
Inconnu	11.402		124	14.118	14.242	26%			
Type	Type d'accident	Accidents n'impliquant qu'un seul usager	8.258	302	10.127	10.429	19%	36,6	
Impliqués	Mode de déplacement	Piétons	4.717	106	4.703	4.809	9%	22,5	
		Cyclistes	9.637	76	9.820	9.896	18%	7,9	
		Cyclomotoristes	4.044	17	4.001	4.018	7%	4,2	
		Motocyclistes	3.256	85	3.285	3.370	6%	26,1	
		Occupants de voiture	33.386	381	27.764	28.145	52%	11,4	
		Occupants de camionnette	3.540	27	1.555	1.582	3%	7,6	
		Occupants de poids lourd	2.209	14	484	498	1%	6,3	
		Occupants d'autobus/autocar	694	2	595	597	1%	2,9	
	Sexe	Autre/inconnu	/	19	1.041	1.060	2%	/	
		Hommes	35.280	557	30.083	30.640	57%	15,8	
		Femmes	24.516	166	22.638	22.804	42%	6,8	
	Age	Inconnu	/	4	527	531	1%	/	
		0 à 17 ans	7.187	32	6.620	6.652	12%	4,5	
		18 à 24 ans	12.124	117	9.496	9.613	18%	9,7	
		25 à 39 ans	20.482	172	14.942	15.114	28%	8,4	
		40 à 59 ans	21.406	184	14.693	14.877	28%	8,6	
		60 ans et plus	10.487	214	7.106	7.320	14%	20,4	
		Inconnu	/	8	391	399	1%	/	

Source : SPF Economie – DG Statistique

1.2. Evolution

Figure 3 : Evolution du nombre et de la gravité des accidents corporels (2005-2014)

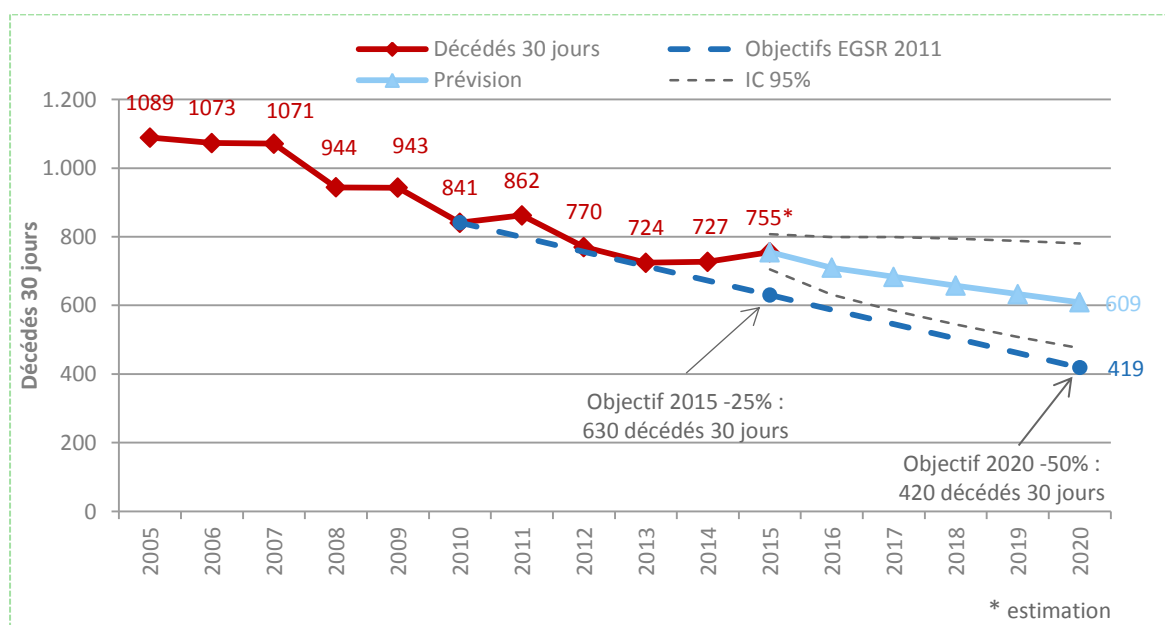
Cette figure indique l'évolution du nombre et de la gravité des accidents corporels pour la période 2005 à 2014. La gravité est définie comme le nombre de décès 30 jours par 1000 accidents corporels.



Source : SPF Economie – DG Statistique

Figure 4 : Evolution du nombre de décès 30 jours par rapport aux objectifs des Etats Généraux de la Sécurité Routière (2005-2020)

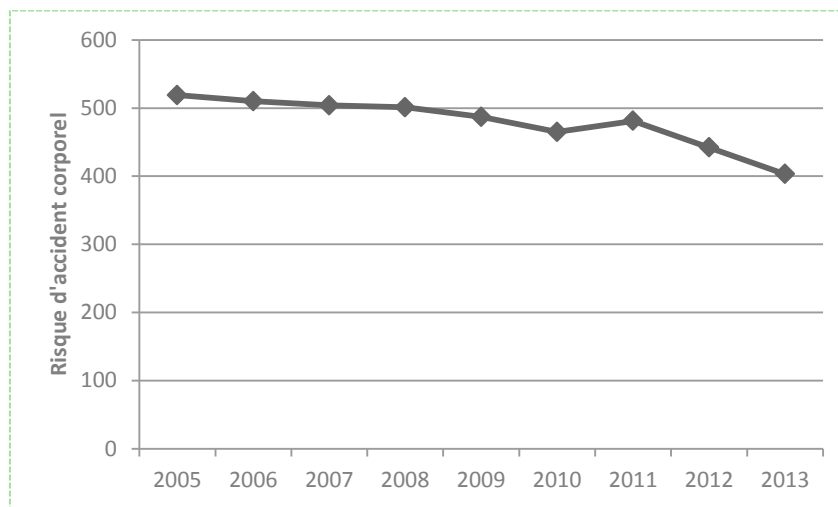
Cette figure indique l'évolution du nombre de décès 30 jours pour la période 2005 à 2014. Celle-ci est comparée aux objectifs fixés en 2011 lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière. Ces objectifs ont été formulés par rapport au point de référence de 840 décès 30 jours : une diminution de 25% doit être réalisée d'ici 2015 (maximum 630 décès 30 jours) et une diminution de 50% d'ici 2020 (maximum 420 décès 30 jours). Cette figure présente également une estimation du nombre de décès 30 jours pour l'année 2015 (estimation réalisée sur base du nombre de tués sur place enregistrés jusqu'au mois d'octobre 2015). Enfin, la courbe bleu clair fournit une prévision du nombre de décès 30 jours jusqu'à 2020. Cette prévision est accompagnée d'un intervalle de confiance de 95% représenté par les lignes pointillées.



Source : SPF Economie – DG Statistique

Figure 5 : Evolution du risque d'accident (2005-2013)

Cette figure indique l'évolution du risque d'accident pour la période 2005 à 2013. Celui-ci est défini comme le nombre d'accidents corporels par milliard de voyageurs-kilomètres.

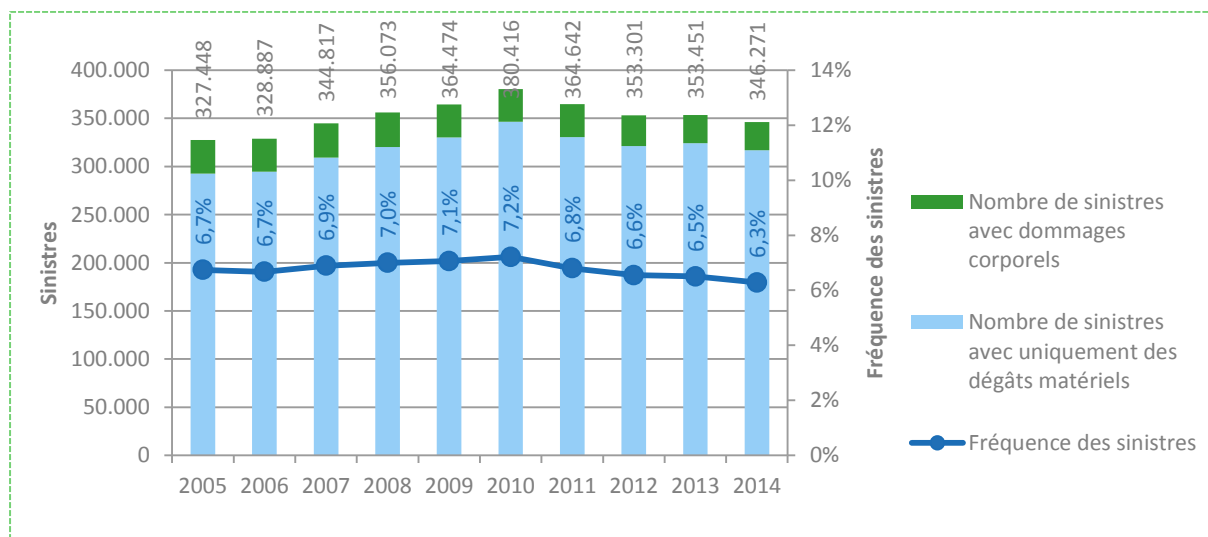


Les données 2014 relatives au trafic ne sont pas encore connues à la clôture de ce rapport.

Sources : SPF Economie – DG Statistique ; SPF Mobilité et Transport

Figure 6 : Evolution du nombre et de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires » des compagnies d'assurances (2005-2014)

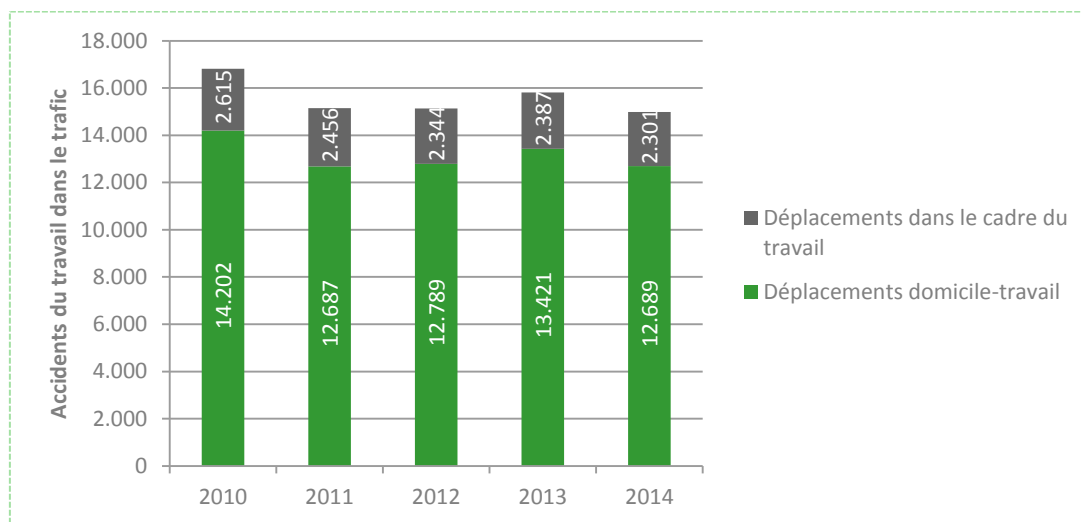
Cette figure indique l'évolution, d'une part, du nombre de sinistres et, d'autre part, de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires » des compagnies d'assurances, pour la période 2005 à 2014. Le nombre de sinistres correspond au nombre de véhicules assurés déclarés responsables d'un accident de la route, sachant que plusieurs peuvent l'être pour un même accident. La fréquence des sinistres correspond au nombre des sinistres divisé par le nombre de véhicules assurés au cours de la période considérée. Sur la figure, les sinistres sont répartis entre les accidents de la route ayant uniquement occasionné des dommages matériels et les accidents avec lésions. Les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires » concernent majoritairement des voitures particulières.



Source : Assuralia, Evolution de la fréquence des sinistres en RC pour les véhicules motorisés assurés, 2015

Figure 7 : Evolution du nombre d'accidents du travail sur la route (2010-2014)

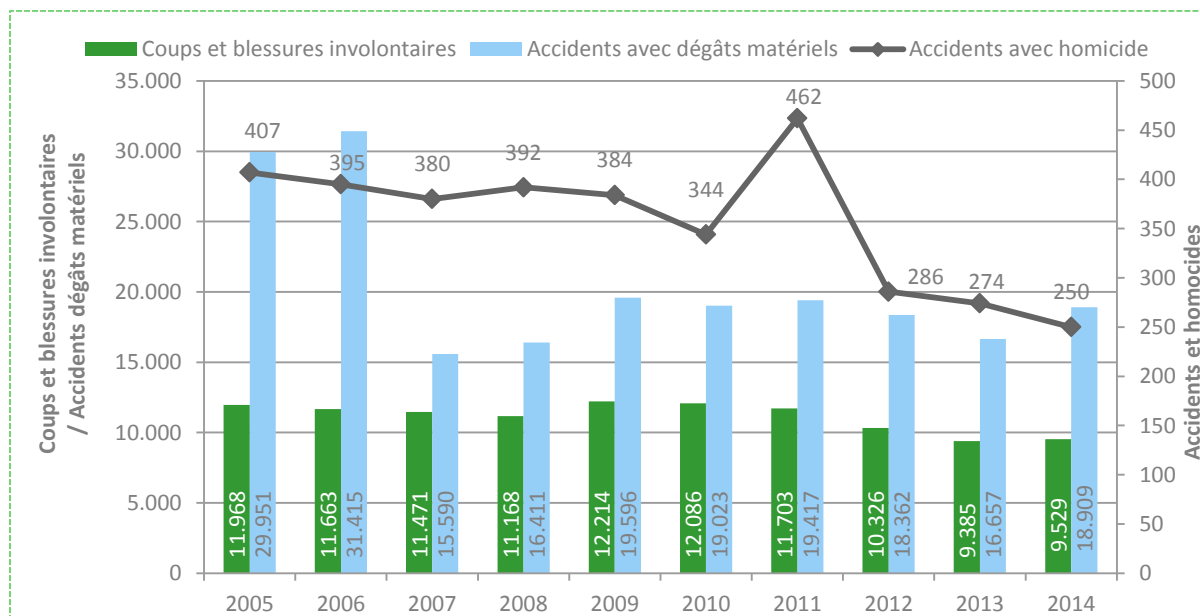
Cette figure indique l'évolution du nombre d'accidents du travail dans le secteur privé survenus sur la route pour la période 2010 à 2014. Ceux-ci sont répartis entre les accidents du travail survenus sur la route lors de trajets domicile-travail et ceux ayant eu lieu au cours de déplacements professionnels. Ces chiffres proviennent d'une étude de l'IBSR et s'appuient sur des données du FAT. Ils englobent à la fois les accidents corporels et les accidents purement matériels. Un même accident de la route faisant plusieurs victimes (se déplaçant dans le cadre de leur travail) est considéré comme plusieurs accidents.



Source : FAT

Figure 8 : Evolution du nombre de personnes condamnées par le tribunal de police pour des accidents avec dégâts matériels, des coups et blessures involontaires et des accidents avec homicide (2005-2014)

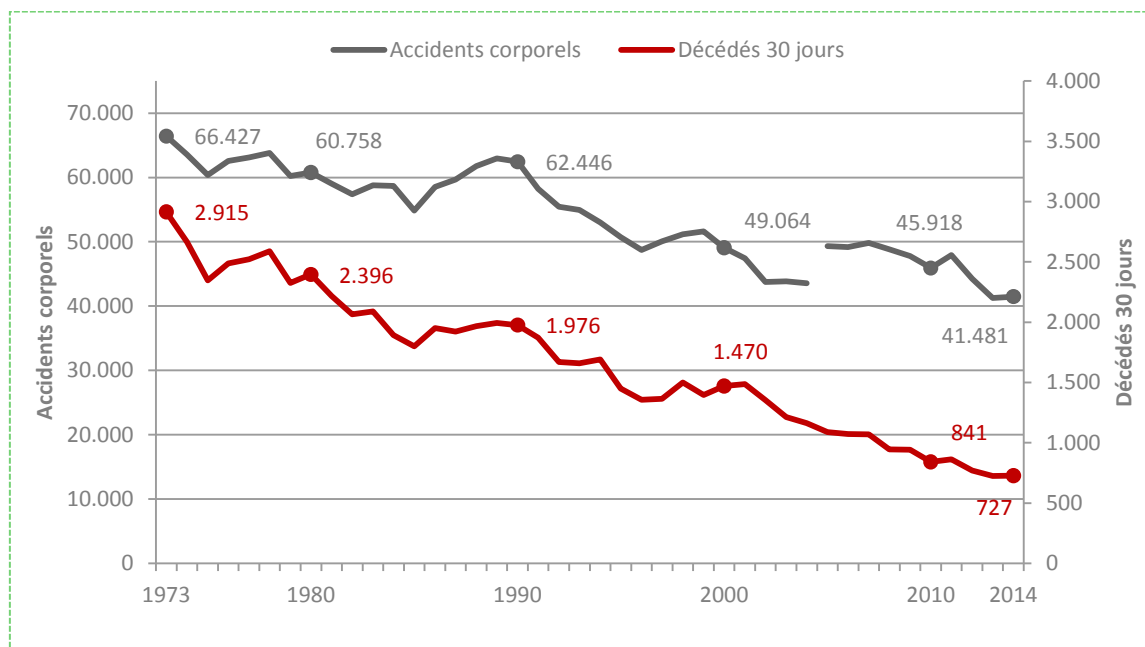
Cette figure indique l'évolution du nombre de condamnés par le tribunal de police pour la période 2005 à 2014. Ce tribunal est compétent, entre autres, pour les sanctions relatives aux infractions routières. La figure fait une distinction entre le nombre de condamnés pour des accidents avec homicide, avec coups et blessures involontaires (accidents avec blessés) et pour des accidents avec dégâts matériels.



Source : SPF Justice, Statistiques

Figure 9 : Evolution du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours (1973-2014)

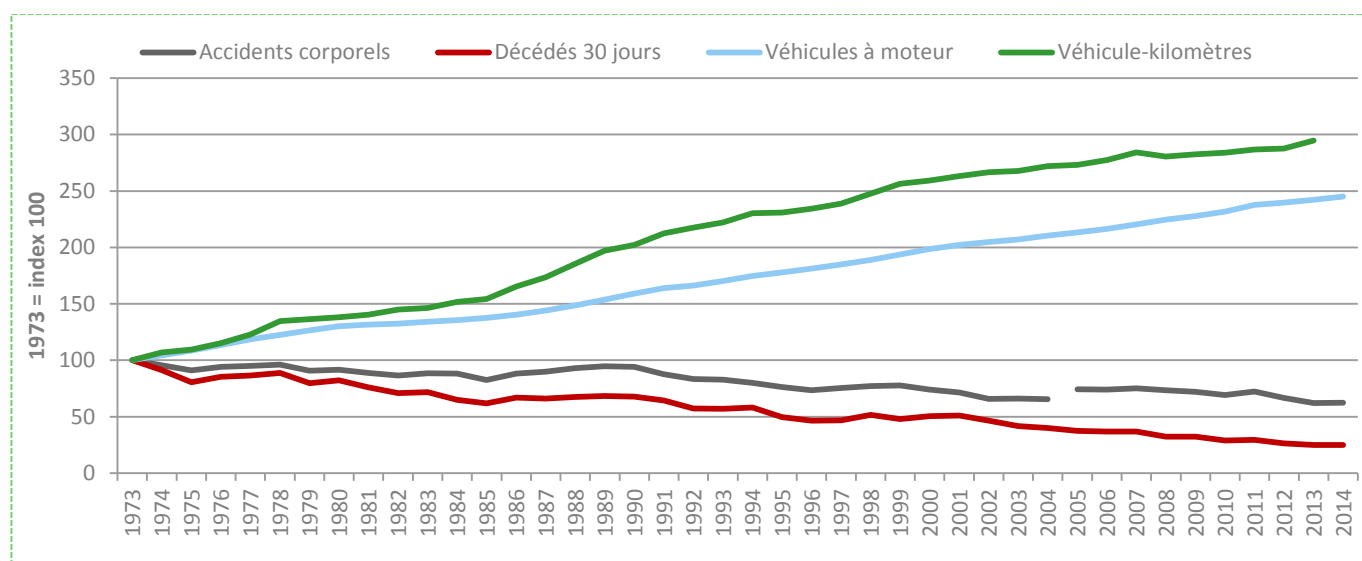
Cette figure indique l'évolution du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours pour la période 1973 à 2014. L'axe de gauche indique le nombre d'accidents corporels et l'axe de droite celui de décédés 30 jours. Le nombre d'accidents corporels de 1973 à 2004 est non pondéré, ce qui explique la brusque hausse en 2005. La période antérieure à 2005 ne peut donc être comparée avec la période 2005-2014. Ces remarques ne concernent que le nombre d'accidents car les données relatives aux décédés 30 jours ne font jamais l'objet de pondération.



Source : SPF Economie – DG Statistique

Figure 10 : Evolution (1973 = base 100) du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, de véhicules motorisés et de véhicules-kilomètres (1973-2014)

Cette figure indique pour la période 1973 à 2014 l'évolution du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, de véhicules motorisés et de véhicules-kilomètres (jusque 2013 pour ce dernier indicateur). Cette évolution est exprimée par rapport à l'année de référence 1973, assimilée à l'index 100 sur la figure. Le nombre d'accidents corporels de 1973 à 2004 est non pondéré, ce qui explique la brusque hausse en 2005. La période antérieure à 2005 ne peut donc être comparée avec la période 2005-2014. Ces remarques ne concernent que le nombre d'accidents car les données relatives aux décédés 30 jours ne font jamais l'objet de pondération.



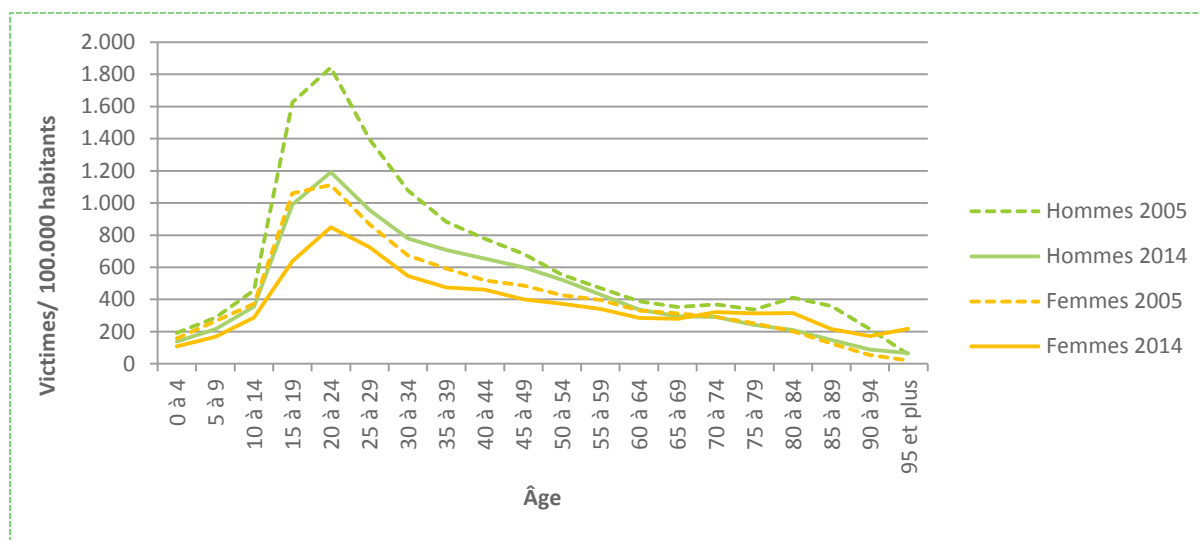
Les données 2014 relatives au trafic ne sont pas encore connues à la clôture de ce rapport

Sources : SPF Economie – DG Statistique ; SPF Mobilité et Transport

1.3. Usagers de la route

Figure 11 : Evolution du nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) par 100 000 habitants, en fonction de l'âge et du sexe (2005-2014)

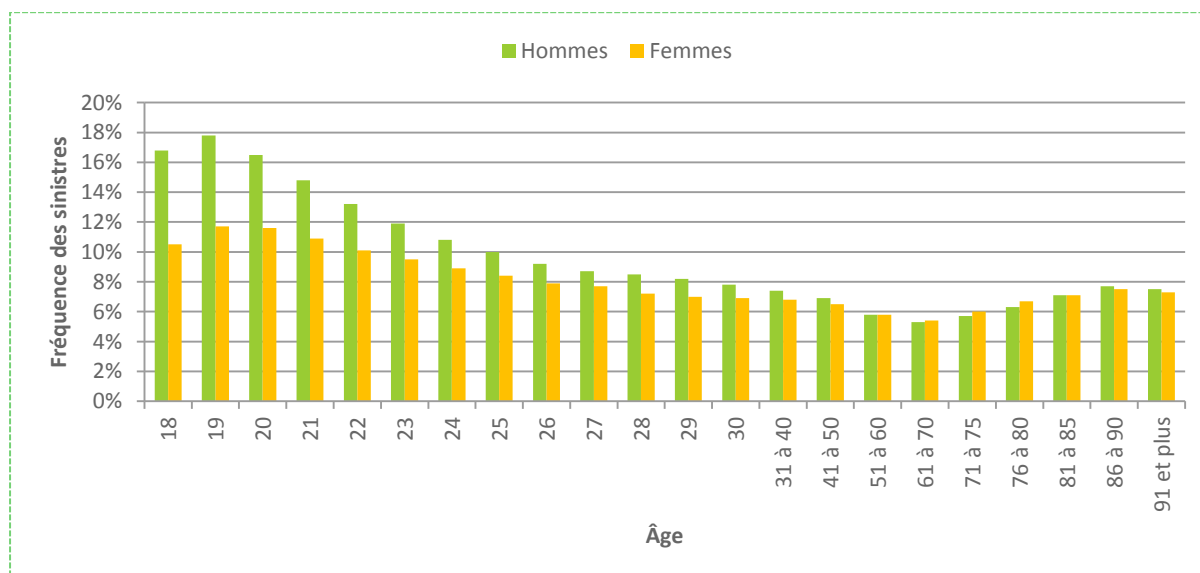
Cette figure compare, en 2005 et en 2014, le nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) par 100 000 habitants de même sexe et de même catégorie d'âge. Indiquer le nombre de victimes par 100 000 habitants appartenant à la même catégorie d'âge et de même sexe permet d'éviter que la structure de la population n'influence la figure en termes d'âge et de sexe.



Source : SPF Economie – DG Statistique

Figure 12 : Fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires », en fonction de l'âge et du sexe de l'assuré (2014)

Cette figure indique la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires » des compagnies d'assurances, pour différentes catégories d'âge et par sexe. Le nombre de sinistres correspond au nombre de véhicules assurés déclarés responsables d'un accident de la route, sachant que plusieurs peuvent l'être pour un même accident. La fréquence des sinistres correspond au nombre des sinistres divisé par le nombre de véhicules assurés au cours de la période considérée. Les dossiers de responsabilité civile englobent à la fois les accidents corporels et les accidents purement matériels. Les cas « Tourisme et affaires » concernent majoritairement des voitures particulières.



Source : Assuralia, Evolution de la fréquence des sinistres en RC pour les véhicules motorisés assurés, 2015

2. PERIODE

Ce chapitre indique la répartition des accidents de la route en fonction de la période au cours de laquelle ils se produisent.

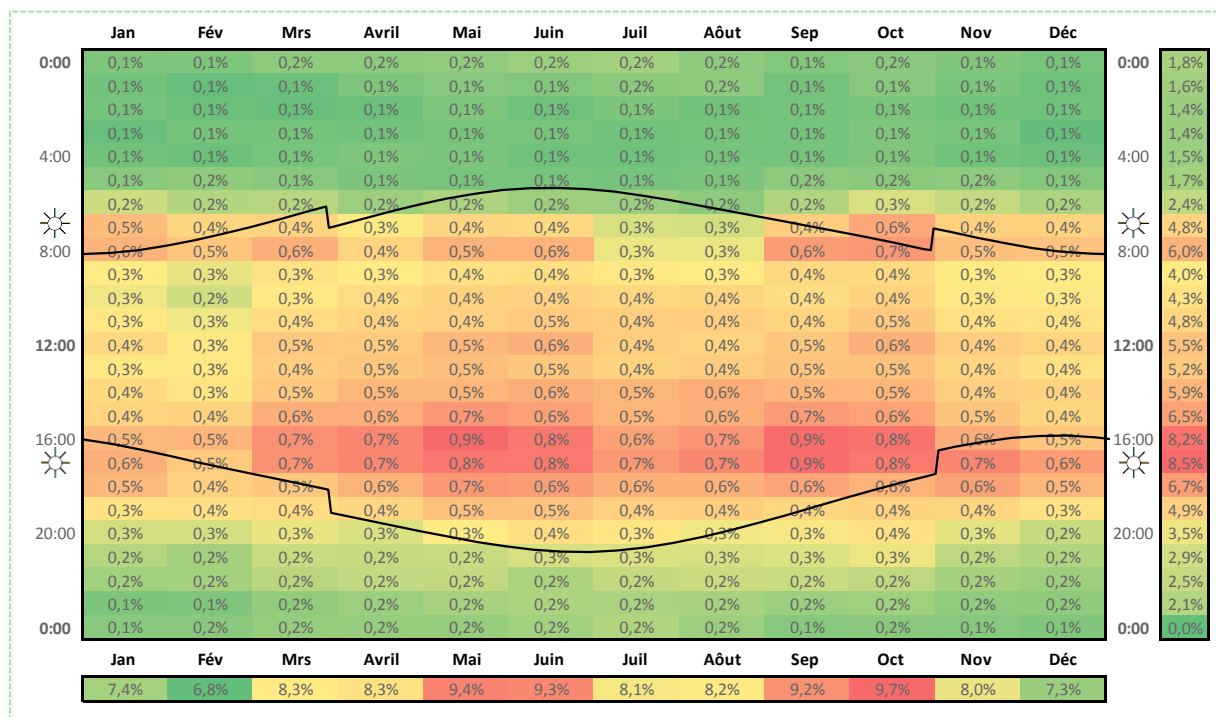
Des graphiques représentent :

- ▶ la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois de l'année et des heures de la journée ;
- ▶ la répartition du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours au cours des mois de l'année ;
- ▶ la répartition du nombre de victimes au cours des mois de l'année, en fonction du mode de déplacement ;
- ▶ la répartition du nombre d'accidents corporels, de victimes et de véhicules-kilomètres au cours des différentes périodes de la semaine ;
- ▶ la répartition de l'implication dans des accidents mortels et la présence sur la route, par catégorie d'âge du conducteur, selon la période de la semaine ;
- ▶ la répartition du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours au cours des heures de la semaine ;
- ▶ la répartition du nombre d'accidents du travail sur la route au cours des heures de la semaine.

2.1. Généralités

Figure 13 : Répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois de l'année et des heures de la journée (2010-2014)

Cette figure indique la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois de l'année et des heures de la journée pour la période 2010 à 2014 inclus. Les cellules vertes renvoient aux périodes présentant moins d'accidents corporels, tandis que les rouges en indiquent une concentration plus élevée. Les lignes noires indiquent l'heure du lever et du coucher du soleil. Chaque ligne noire comprend deux changements brusques, qui correspondent aux passages à l'heure d'été et d'hiver. La bande sur la droite indique la répartition par heure de la journée et celle située en dessous du tableau par mois de l'année.

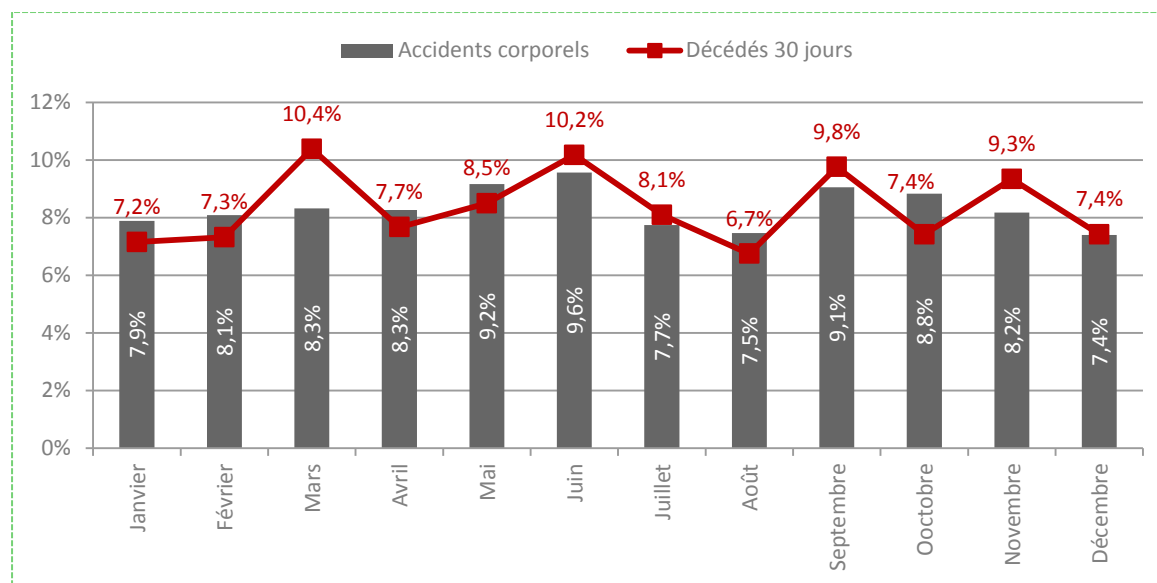


Source : SPF Economie – DG Statistique

2.2. Mois

Figure 14 : Répartition du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours au cours des mois de l'année (2014)

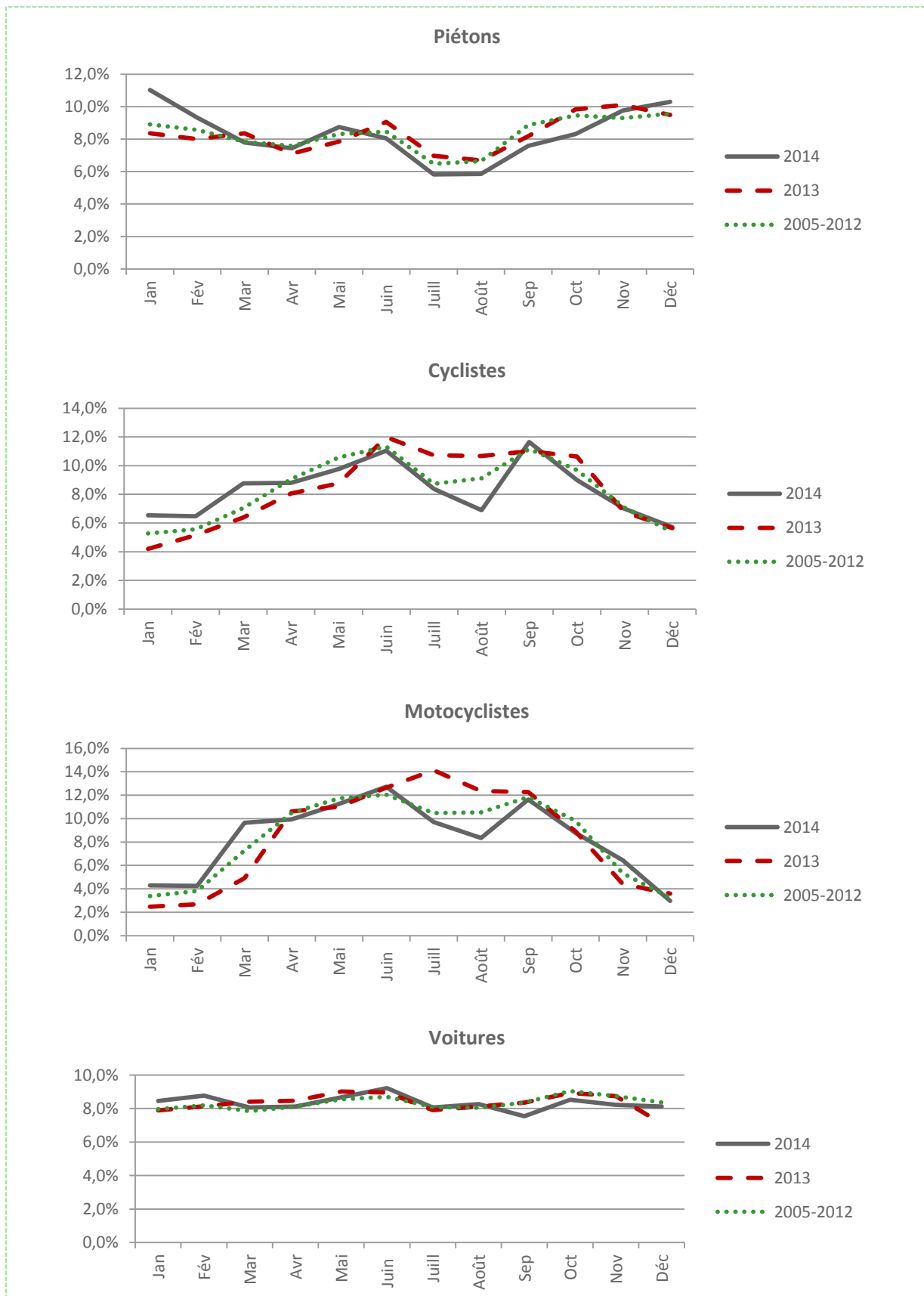
Cette figure indique, pour l'année 2014, la répartition du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours au cours des différents mois de l'année. Les nombres absolus d'accidents corporels et de décédés 30 jours par mois sont pondérés en fonction du nombre de jours par mois. La somme des valeurs de la courbe est égale à 100% et il en va de même pour celle des valeurs des barres.



Source : SPF Economie – DG Statistique

Figure 15 : Evolution de la répartition du nombre de victimes au cours des mois, en fonction du mode de déplacement (2005-2013, 2013, 2014)

Cette figure indique, pour chaque mode de déplacement, la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois de l'année pour la période 2005-2012, en 2013 et en 2014. Pour chaque mode de déplacement, le nombre absolu d'accidents corporels par mois est pondéré en fonction du nombre de jours par mois. La somme des valeurs de chaque courbe est égale à 100%.

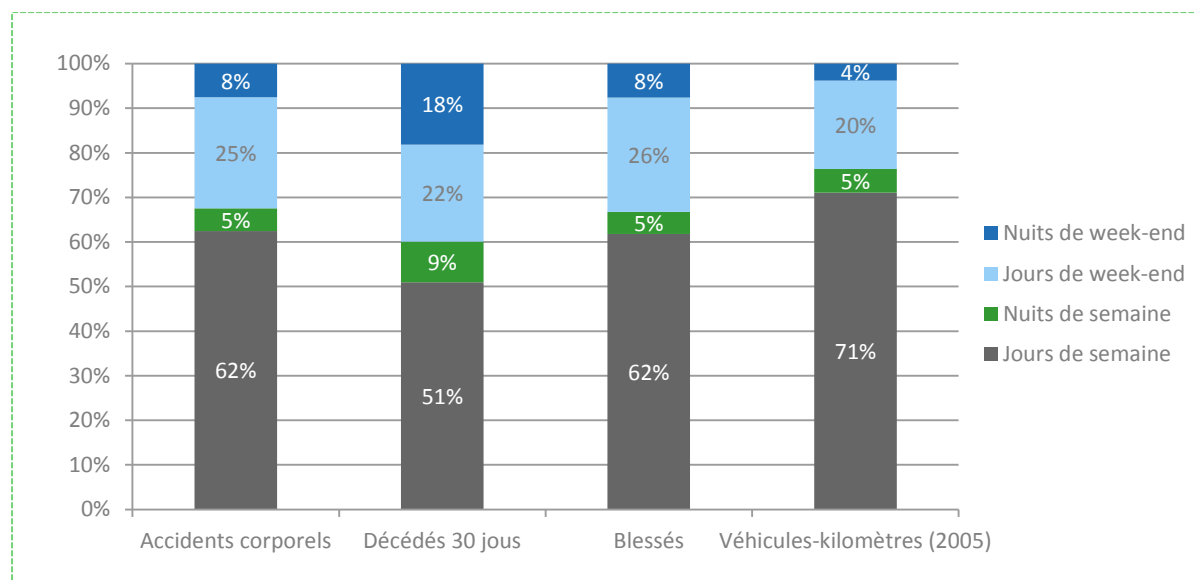


Source : SPF Economie – DG Statistique

2.3. Semaine

Figure 16 : Répartition du nombre d'accidents corporels, de victimes et de véhicules-kilomètres au cours des périodes de la semaine (2014)

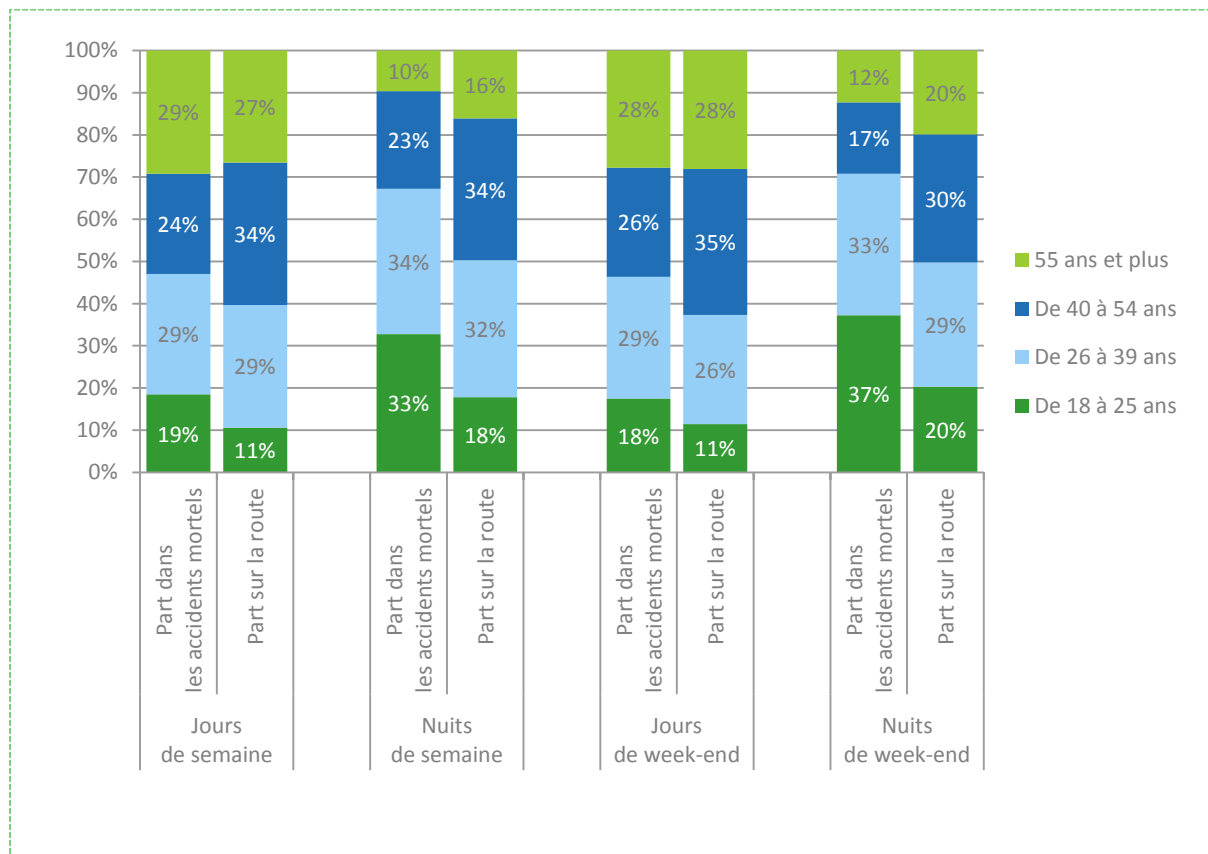
Cette figure indique, pour l'année 2014, la répartition du nombre d'accidents corporels, de victimes et de véhicules-kilomètres au cours des différentes périodes de la semaine. Les chiffres de 2005 sont les données les plus récentes exprimant une répartition des véhicules-kilomètres au cours des différentes périodes de la semaine. Lorsque la part des accidents ou des victimes est supérieure à la part des véhicules-kilomètres parcourus au cours de cette période, cette dernière est surreprésentée dans les catégories « accidents » et « victimes ».



Sources : SPF Economie – DG Statistique ; SPF Mobilité et Transport

Figure 17 : Répartition de l'implication dans des accidents mortels et de la présence sur la route, par catégorie d'âge du conducteur, selon la période de la semaine (2013-2014)

Pour chaque période de la semaine, cette figure indique la répartition, d'une part, de l'implication dans des accidents mortels et, d'autre part, de la présence sur la route par catégorie d'âge du conducteur. La répartition de l'implication dans des accidents mortels se fonde sur les chiffres de 2013 et 2014. Les chiffres relatifs à la présence sur la route proviennent quant à eux de la mesure de comportement intitulée « la conduite sous influence », réalisée par l'IBSR en 2015. Lorsque la part de conducteurs d'une certaine catégorie d'âge sur la route est inférieure à leur part dans les accidents mortels, les conducteurs de cette catégorie d'âge sont surreprésentés dans les accidents mortels.



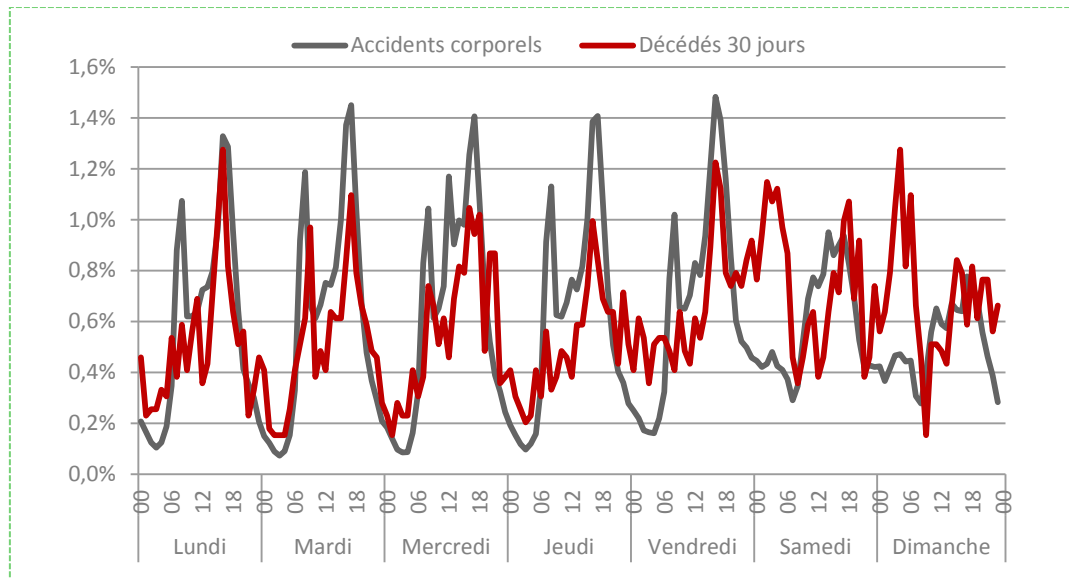
Sources : SPF Economie – DG Statistique ; IBSR, mesure de comportement « Alcool » 2015¹

¹ Focant, N. (2016). Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2015 Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière. [in press]

2.4. Jour et heure

Figure 18 : Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours au cours des heures de la semaine (2010-2014)

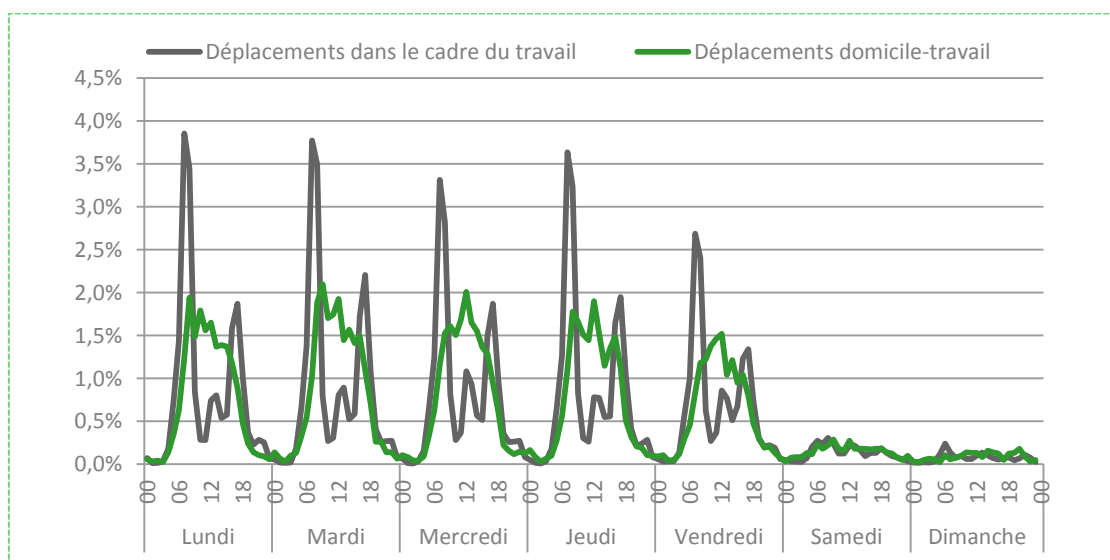
Cette figure indique la répartition du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours au cours des différentes heures de la semaine pour la période 2010 à 2014 inclus. Dans le cas d'une répartition équilibrée, chaque heure devrait comprendre 0,60% du nombre total d'accidents corporels ou de décédés 30 jours. La somme des valeurs de chaque courbe est égale à 100%.



Source : SPF Economie – DG Statistique

Figure 19 : Répartition du nombre d'accidents du travail sur la route au cours des heures de la semaine (2010-2014)

Cette figure indique répartition du nombre d'accidents du travail survenant sur la route au cours des différentes heures de la semaine pour la période 2010 à 2014 inclus. Ceux-ci sont répartis entre les accidents du travail survenus sur la route lors de trajets domicile-travail et ceux ayant eu lieu au cours de déplacements professionnels. Dans le cas d'une répartition équilibrée, chaque heure devrait comprendre 0,60% du nombre total d'accidents survenus dans chaque catégorie. Ces chiffres proviennent d'une étude de l'IBSR et s'appuient sur des données du Fonds des Accidents du Travail. Ils englobent à la fois les accidents corporels et les accidents purement matériels. Un même accident de la route faisant plusieurs victimes (se déplaçant dans le cadre de leur travail) est considéré comme plusieurs accidents. La somme des valeurs de chaque courbe est égale à 100%.



Source : FAT

3. LIEU

Ce chapitre indique la répartition des accidents de la route en fonction du lieu où ils se produisent.

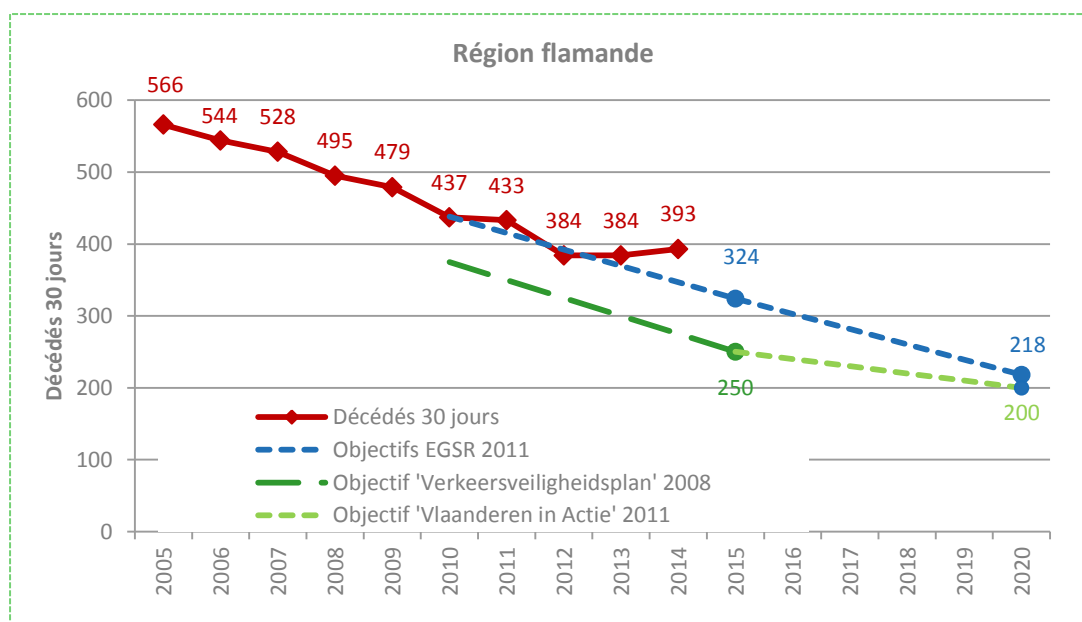
Des graphiques représentent :

- ▶ l'évolution du nombre de décédés 30 jours pour chaque région, comparé, d'une part, aux objectifs fédéraux fixés par les Etats Généraux de la Sécurité Routière 2011 et, d'autre part, aux objectifs régionaux ;
- ▶ l'évolution du risque d'accident selon la région ;
- ▶ la répartition de tous les accidents du travail et de ceux survenus sur la route dans les régions et à l'étranger ;
- ▶ la gravité des accidents corporels, selon la province ;
- ▶ la mortalité, selon la province ;
- ▶ la répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents régimes de vitesse, par province ;
- ▶ la gravité des accidents, par type de route, selon la province ;
- ▶ la répartition du nombre de décédés 30 jours selon les différents modes de déplacement, en distinguant les accidents se produisant sur un carrefour ou en dehors.

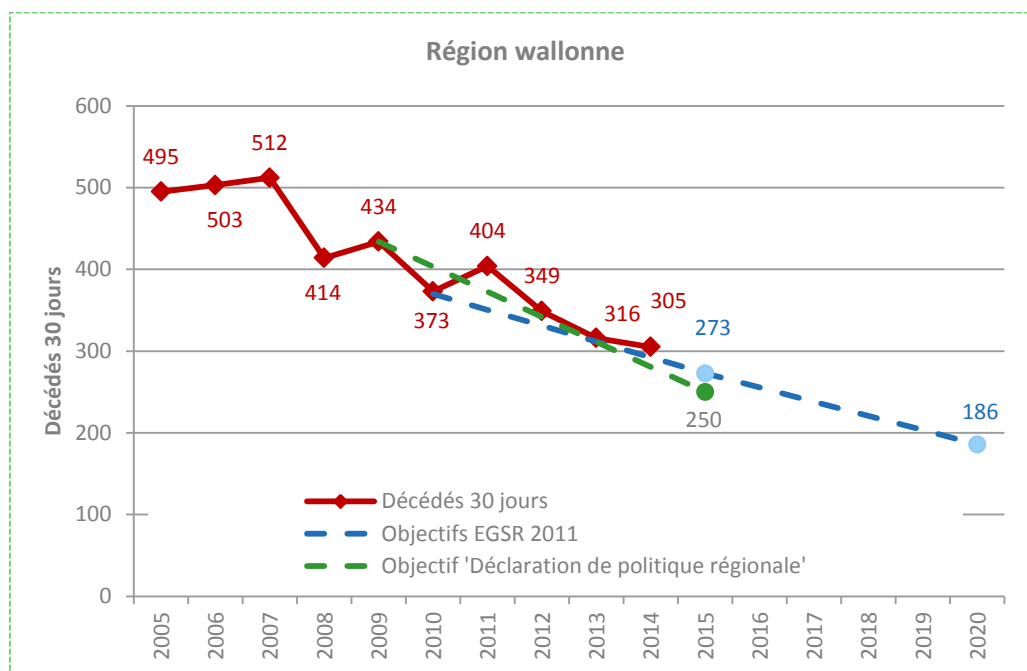
3.1. Régions et provinces

Figure 20 : Evolution du nombre de décédés 30 jours selon la région, par rapport aux objectifs fédéraux fixés par les Etats Généraux de la Sécurité Routière et par rapport aux objectifs régionaux (2005-2020)

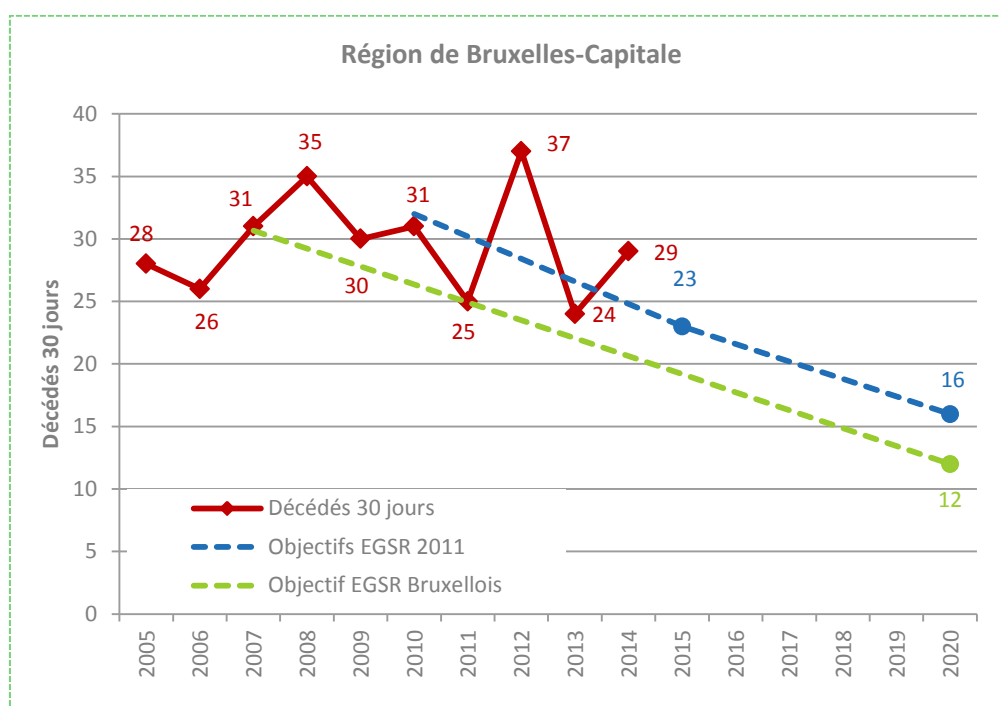
Cette figure indique, pour chaque province, l'évolution du nombre de décédés 30 jours pour la période 2005 à 2014. Ces chiffres sont comparés, d'une part, aux objectifs fédéraux fixés par les Etats Généraux de la Sécurité Routière 2011 et, d'autre part, aux objectifs établis par chaque région.



Source : SPF Economie – DG Statistique



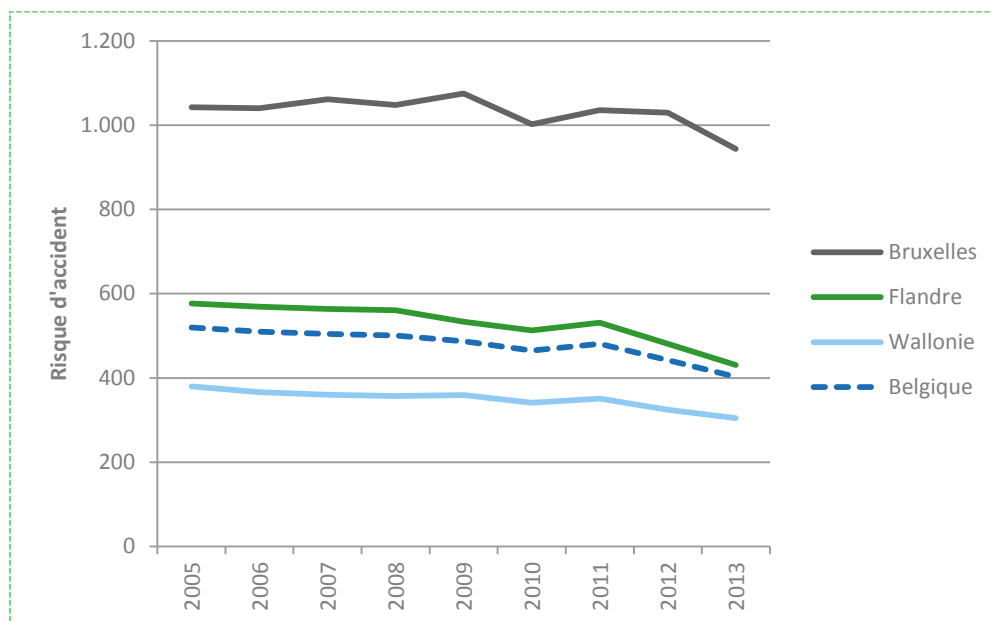
Source : SPF Economie – DG Statistique



Source : SPF Economie – DG Statistique

Figure 21 : Evolution du risque d'accident selon la région (2005-2013)

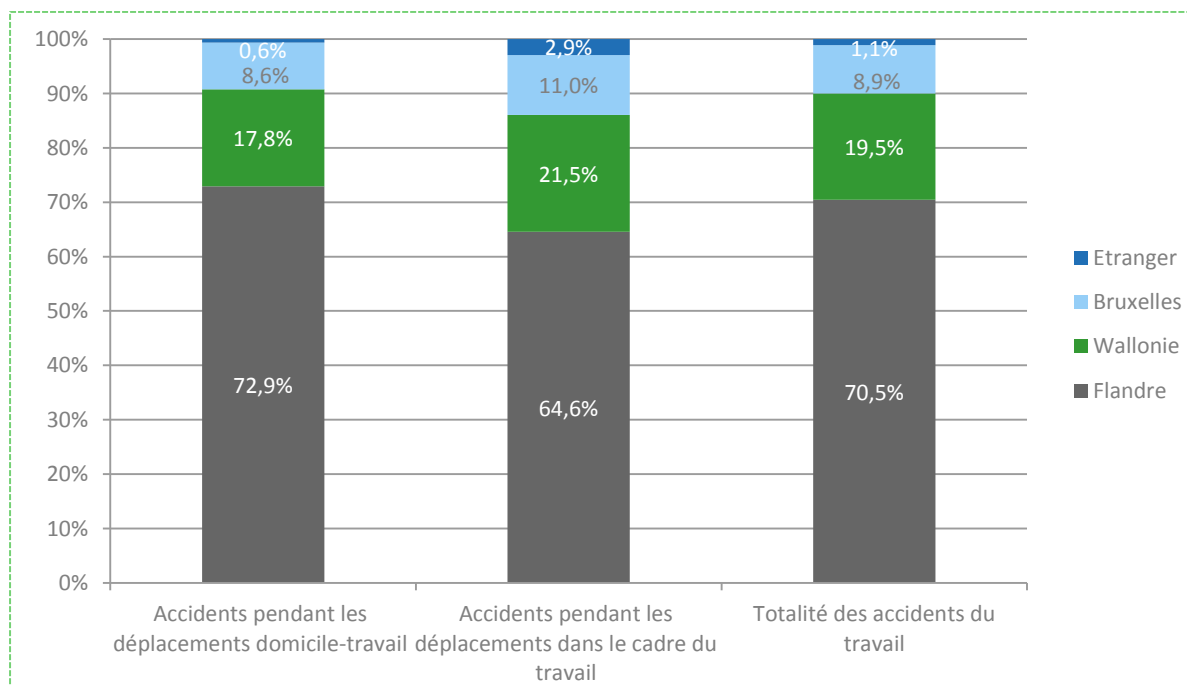
Cette figure indique l'évolution, entre 2005 et 2013, du risque d'accident pour les différentes régions et pour la Belgique. Celui-ci est défini comme le nombre d'accidents corporels par milliard de véhicules-kilomètres parcourus.



Sources : SPF Economie – DG Statistique ; SPF Mobilité et Transport

Figure 22 : Répartition de tous les accidents du travail et de ceux survenus sur la route entre les régions et à l'étranger (2014)

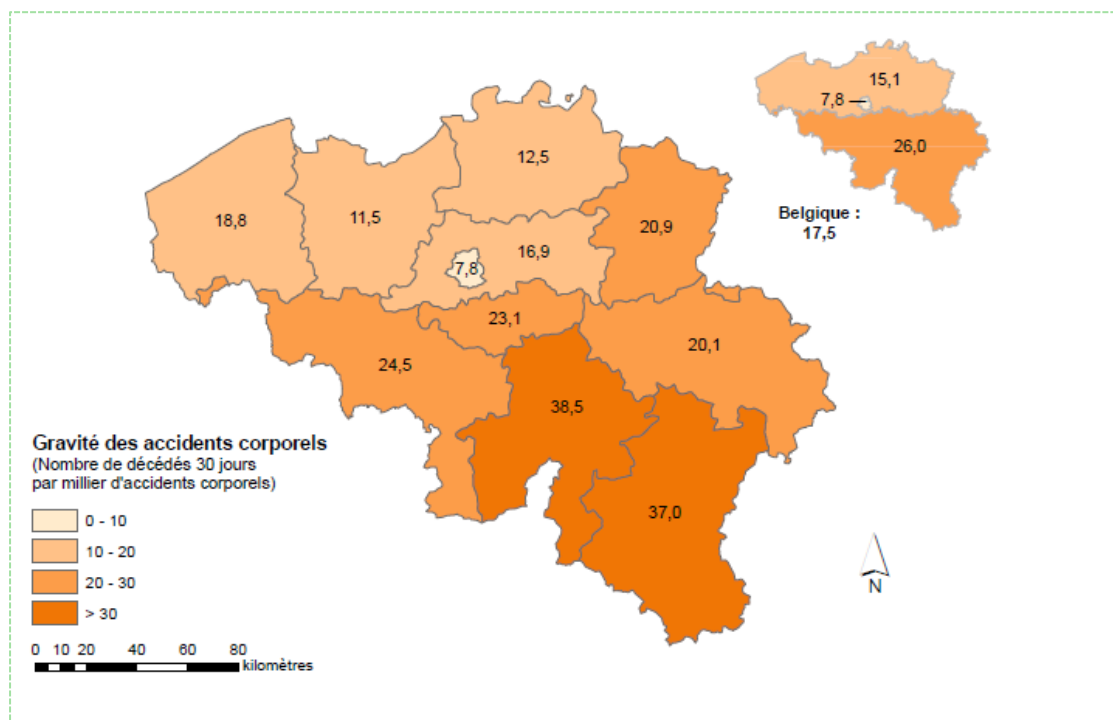
Cette figure indique, pour 2014, la répartition des accidents du travail (dans le secteur privé) survenus sur la route pendant les trajets domicile-travail, de ceux se produisant au cours de déplacements professionnels et de l'ensemble des accidents du travail entre les trois régions et l'étranger. Ces chiffres proviennent d'une étude de l'IBSR et s'appuient sur des données du Fonds des Accidents du Travail. Ils englobent à la fois les accidents corporels et les accidents purement matériels. Un même accident de la route faisant plusieurs victimes (se déplaçant dans le cadre de leur travail) est considéré comme plusieurs accidents.



Source : FAT

Figure 23 : Gravité des accidents corporels selon la province (2014)

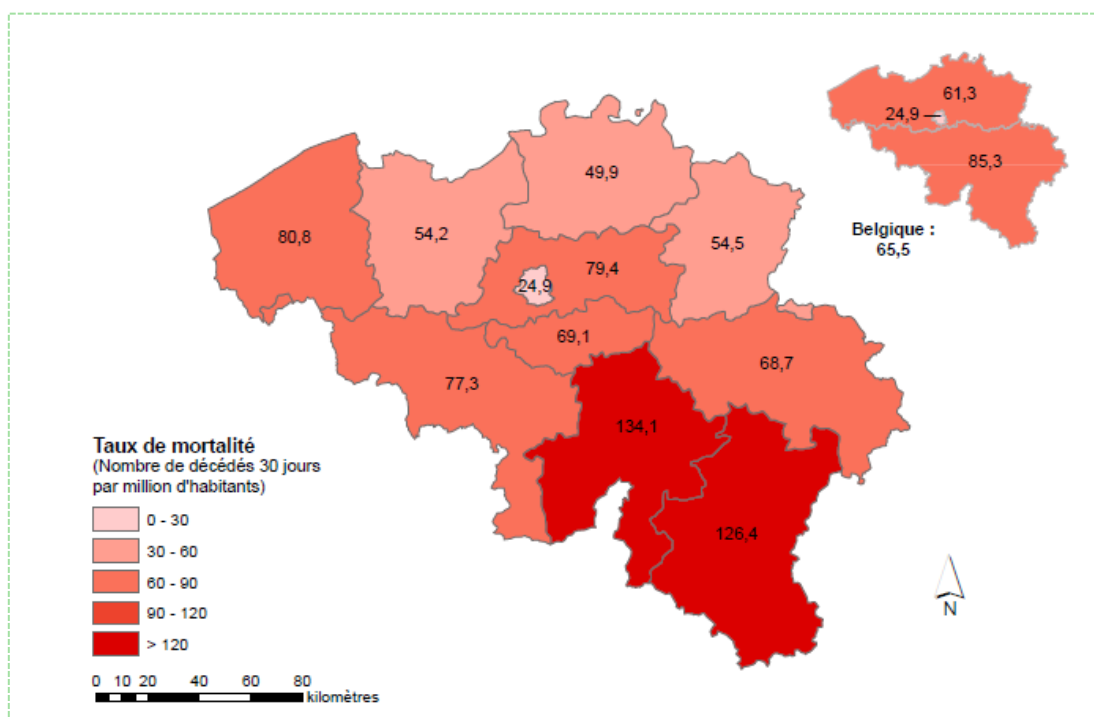
Cette figure indique, pour 2014, la gravité des accidents corporels pour chaque province. La gravité est définie comme le nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents corporels. Les entités plus foncées indiquent une gravité plus importante.



Source : SPF Economie – DG Statistique

Figure 24 : Mortalité selon la province (2014)

Cette figure indique, pour 2014, la mortalité pour chaque province. La mortalité est définie comme le nombre de décédés 30 jours dans des accidents de la route par million d'habitants.

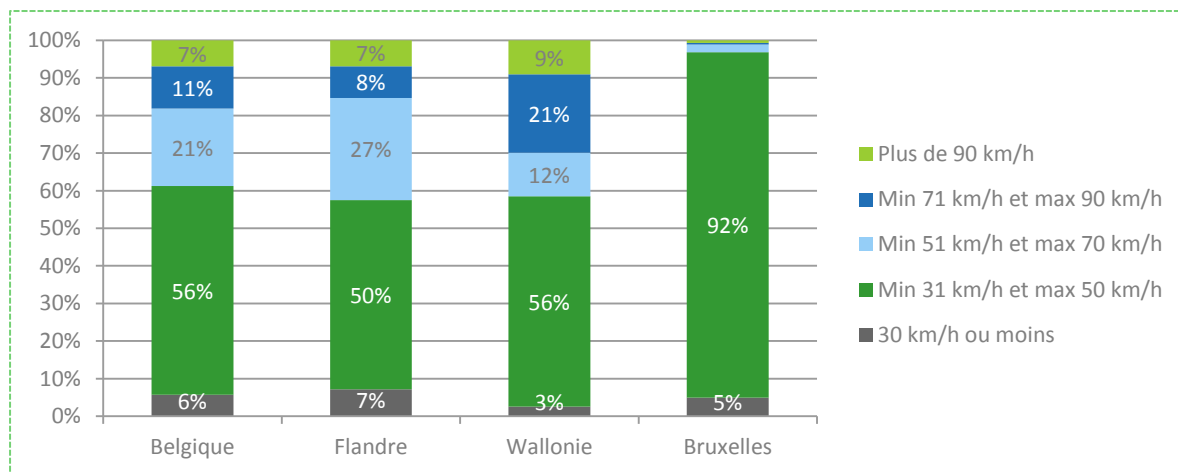


Source : SPF Economie – DG Statistique

3.2. Type de route

Figure 25 : Répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents régimes de vitesse, par région (2014)

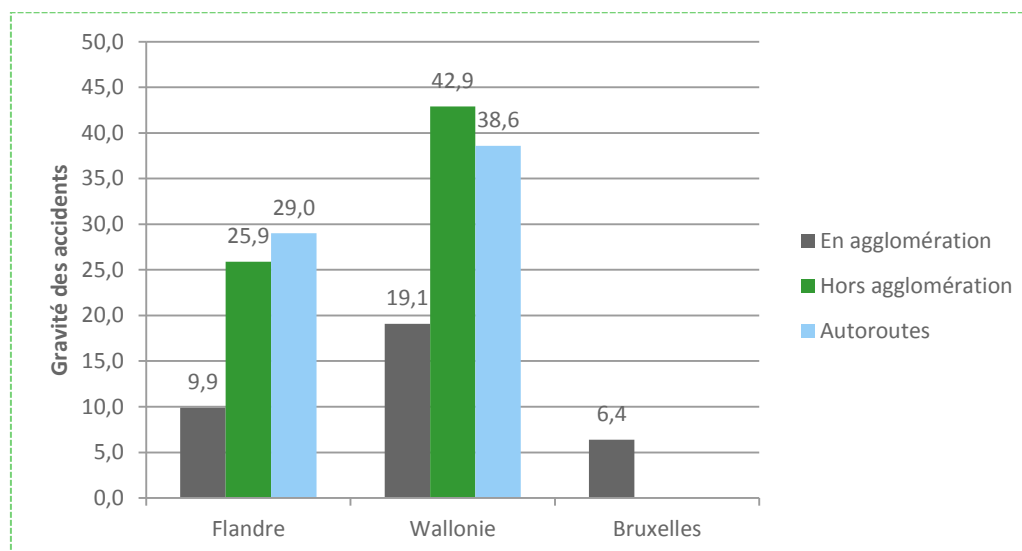
Cette figure indique, pour 2014, la répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents régimes de vitesse, pour chaque région et pour la Belgique.



Source : SPF Economie – DG Statistique

Figure 26 : La gravité des accidents, par type de route, selon la région (2014)

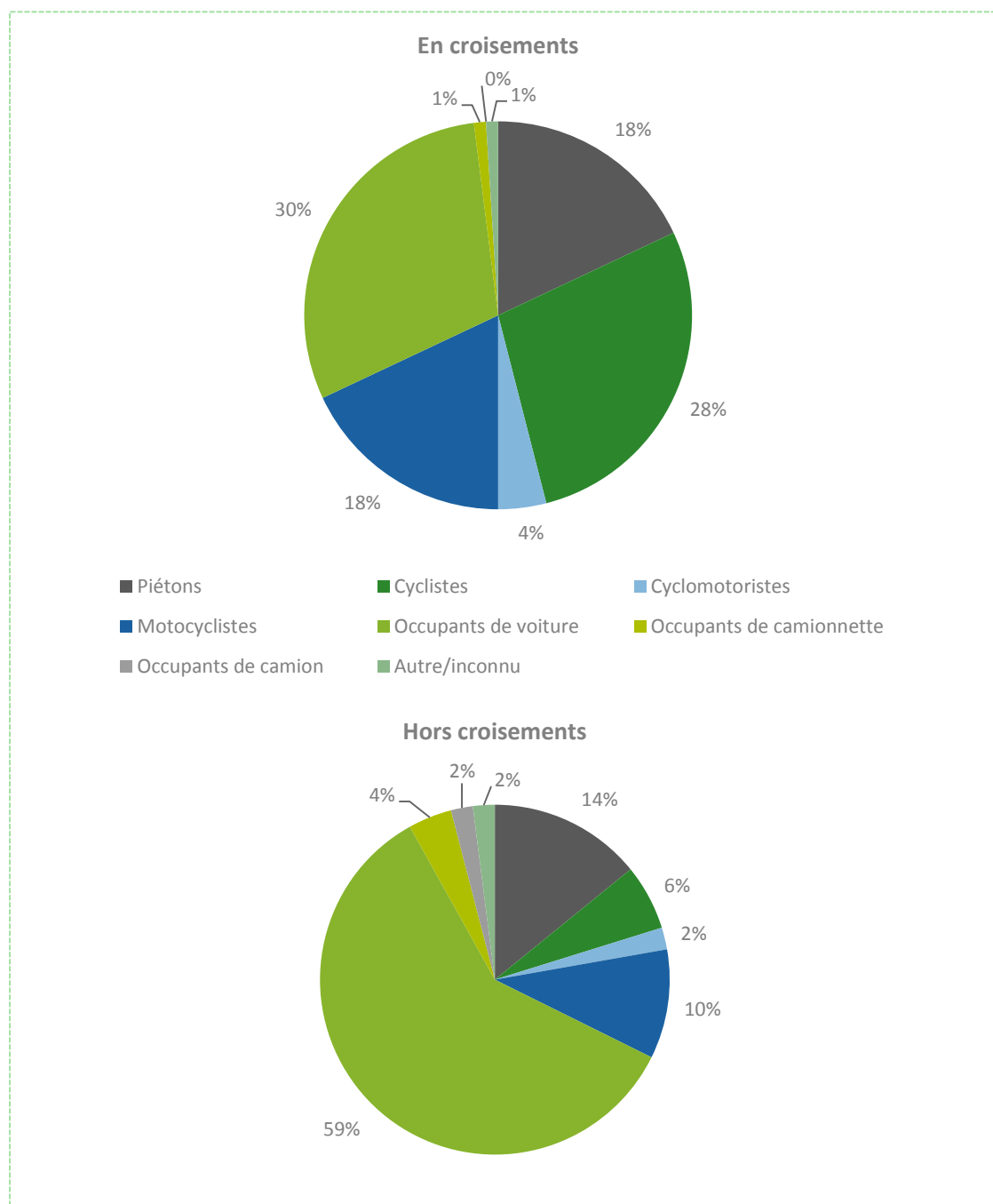
Cette figure indique la gravité des accidents par type de route pour 2014. La gravité des accidents est définie comme le nombre de décès 30 jours par 1000 accidents corporels.



Source : SPF Economie – DG Statistique

Figure 27 : Répartition du nombre de décédés 30 jours selon les différents modes de déplacement, en distinguant les accidents survenus sur un carrefour ou en dehors (2014)

Cette figure indique, pour 2014, la répartition du nombre de décédés 30 jours selon les différents modes de déplacement, en distinguant les accidents survenus en carrefour ou en dehors.



Source : SPF Economie – DG Statistique

4. CARACTÉRISTIQUES DES ACCIDENTS

Ce chapitre indique la répartition des accidents de la route en fonction de leurs caractéristiques. Les données sont subdivisées selon le type de collision, le mode de déplacement des usagers de la route et les facteurs d'accident pour les accidents mortels survenus sur l'autoroute.

La première partie de ce chapitre décrit la répartition des accidents de la route en fonction du type de collision. Elle fournit des statistiques se rapportant à :

- ▶ la répartition du nombre d'accidents corporels par type de collision ;
- ▶ la répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents types de collision, en fonction du mode de déplacement ;
- ▶ la répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents types de collision, en fonction du type de route ;
- ▶ la part d'accidents corporels d'un véhicule seul selon le moment de la semaine.

Un nombre élevé d'accidents pour lesquels le type de la première collision est inconnu a été constaté en 2014. Cela s'explique notamment par la prise en compte des accidents déclarés au poste de police. Il n'a pas été tenu compte de ces accidents à la première collision inconnue dans le calcul de la répartition selon le type de collision.

La deuxième partie de ce chapitre s'intéresse à la répartition des accidents de la route en fonction du mode de déplacement des usagers concernés. Elle fournit des statistiques se rapportant à :

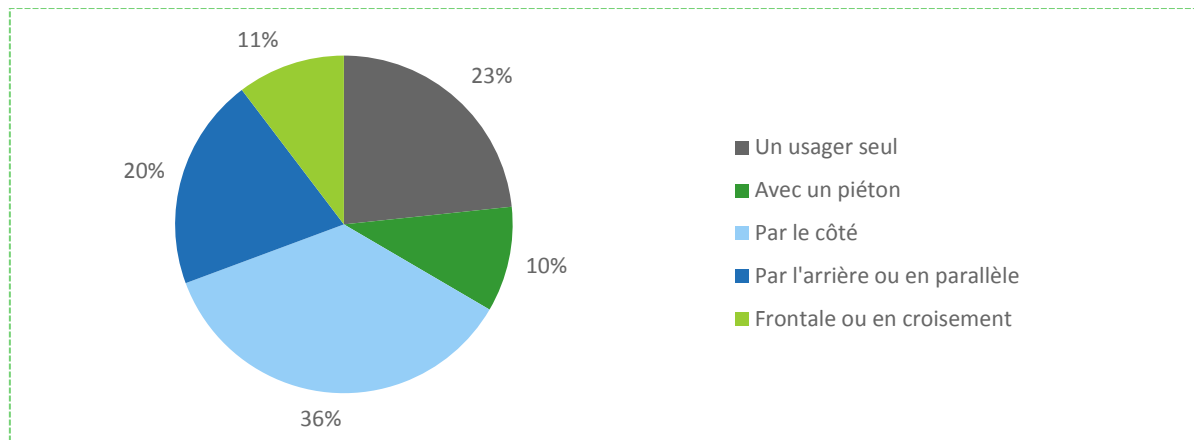
- ▶ la répartition des victimes selon les différents modes de déplacement, par région ;
- ▶ la gravité des accidents corporels, selon le type d'usager de la route impliqué ;
- ▶ le risque relatif de chaque usager de la route de subir des blessures graves ou mortelles sur la route par rapport au risque de l'automobiliste moyen ;
- ▶ la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Véhicule motorisés » des compagnies d'assurances, selon la catégorie de véhicule ;
- ▶ le nombre et la part des accidents corporels, selon les partenaires conflictuels.

La troisième partie de ce chapitre aborde les facteurs d'accident qui sont à l'origine des accidents de la route. De manière générale, il est extrêmement difficile de caractériser les causes des accidents de la route. La base de données nationale sur les accidents du SPF Economie – DG Statistique ne permet pas de déterminer la (les) cause(s) précise(s) des accidents. Une manière d'analyser les facteurs des accidents de la route consiste à réaliser un examen approfondi des procès-verbaux, ce qu'a notamment fait l'IBSR pour les accidents survenus sur autoroute entre 2009 et 2013. Les résultats de cette étude sont présentés dans la troisième partie de ce chapitre.

4.1. Type de collision

Figure 28 : Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision (2014)

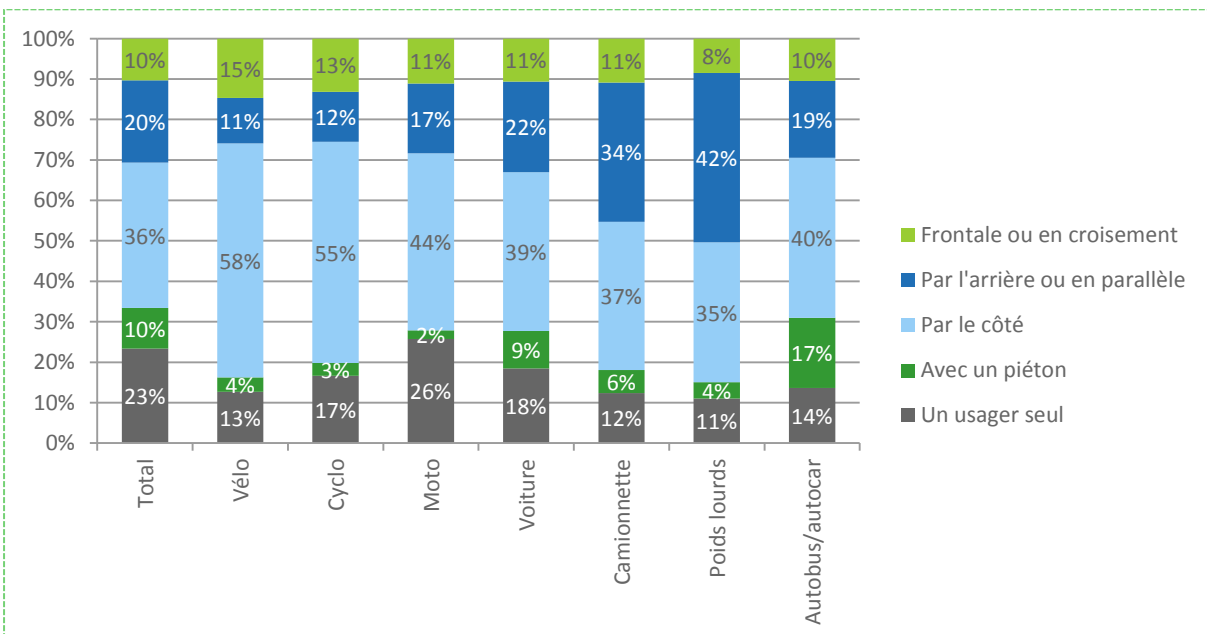
Cette figure indique la répartition du nombre d'accidents corporels par type de collision. Un même accident de la route peut consister en plusieurs collisions, mais le graphique ci-dessous retient uniquement la première. Les accidents dont le type de la première collision est inconnu ne sont pas pris en compte.



Source : SPF Economie – DG Statistique

Figure 29 : Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision, par mode de déplacement (2014)

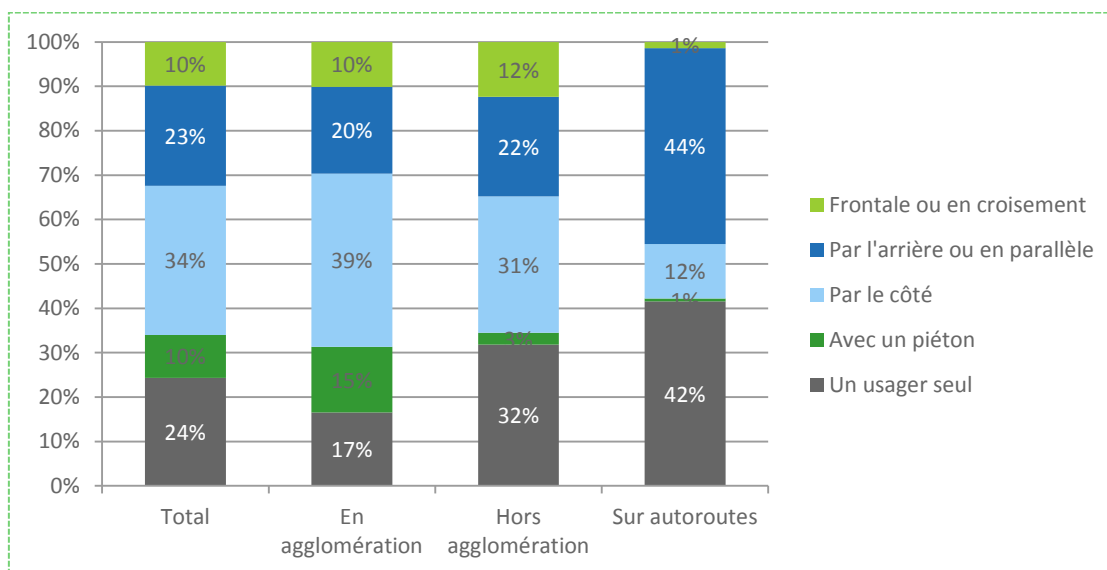
Cette figure indique, pour chaque mode de déplacement, la répartition du nombre d'accidents corporels par type de collision en 2014. Un même accident de la route peut consister en plusieurs collisions, mais le graphique ci-dessous retient uniquement la première. Les accidents dont le type de la première collision est inconnu ne sont pas pris en compte.



Source : SPF Economie – DG Statistique

Figure 30 : Répartition du nombre d'accidents corporels selon le type de la première collision, par type de route (2014)

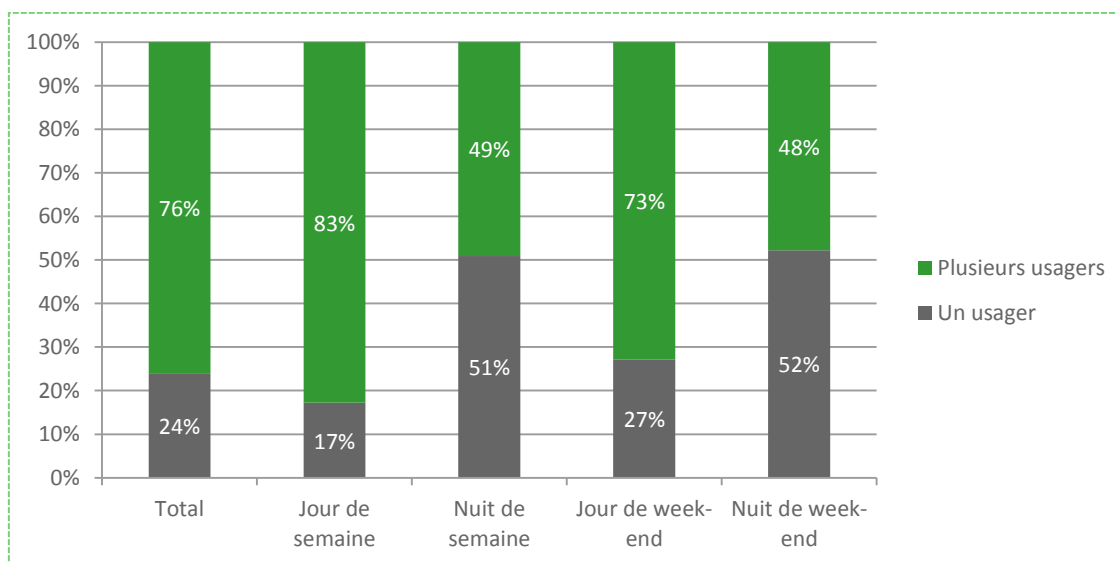
Cette figure indique, pour chaque type de route, la répartition du nombre d'accidents corporels par type de collision en 2014. Un même accident de la route peut consister en plusieurs collisions, mais le graphique ci-dessous retient uniquement la première. Les accidents dont le type de la première collision est inconnu ne sont pas pris en compte.



Source : SPF Economie – DG Statistique

Figure 31 : Part des accidents corporels n'impliquant qu'un seul véhicule par moment de la semaine (2014)

Cette figure indique, pour chaque moment de la semaine, la répartition des accidents corporels de 2014 selon le nombre de véhicules impliqués. Les accidents de type inconnu ne sont pas repris dans l'analyse. Les accidents dont le type de la première collision est inconnu ne sont pas pris en compte.

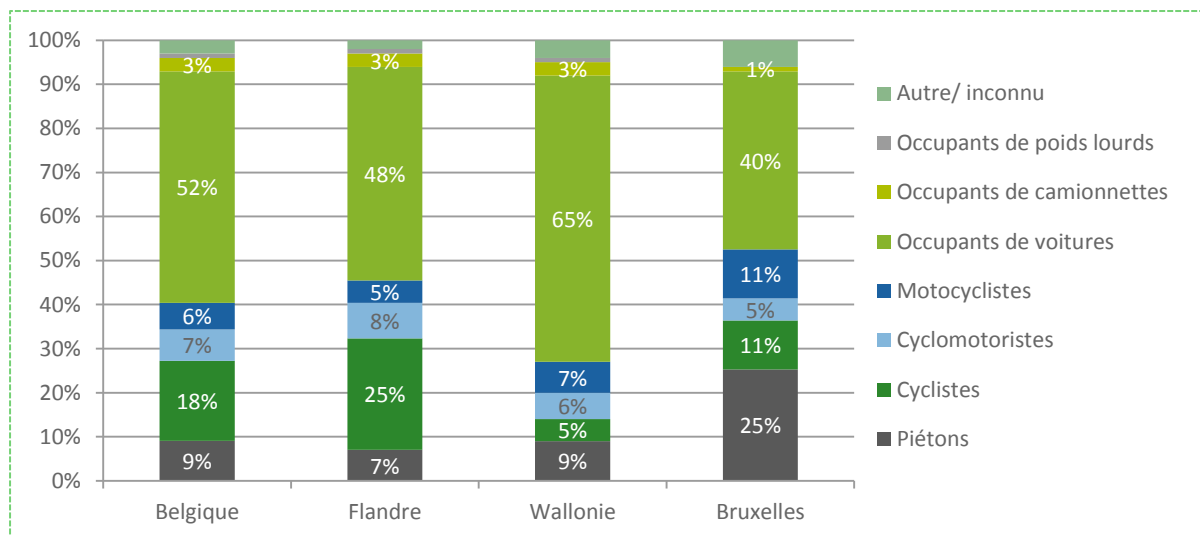


Source : SPF Economie – DG Statistique

4.2. Mode de déplacement

Figure 32 : Répartition des victimes (décédés 30 jours et blessés) selon les différents modes de déplacement, par région (2014)

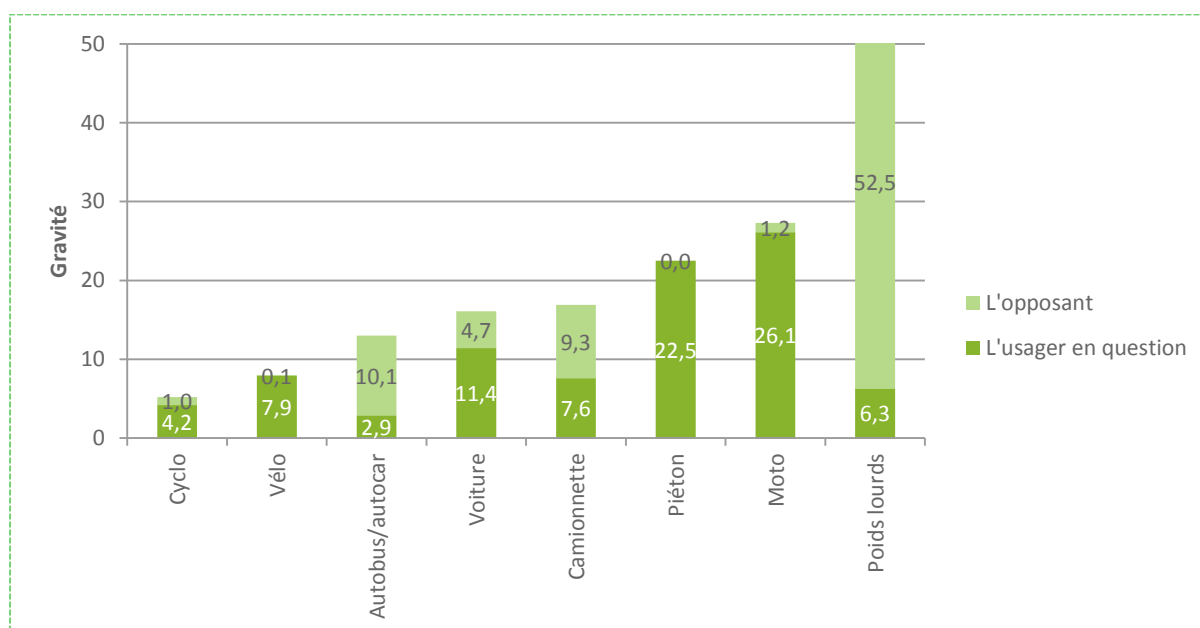
Cette figure indique, pour chaque région et pour la Belgique dans son ensemble, la répartition du nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) selon les différents modes de déplacement en 2014.



Source : SPF Economie – DG Statistique

Figure 33 : Gravité des accidents corporels, selon le type de route (2014)

Cette figure indique, pour 2014, la gravité des accidents corporels selon les différents modes de déplacement des usagers de la route. La gravité d'un accident corporel est définie comme le nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents corporels. La figure fait une distinction entre la gravité des blessures de l'usager de la route mentionné et celle de la partie adverse impliquée dans l'accident corporel. La hauteur totale de la barre indique la gravité totale de l'accident : elle reflète l'ensemble des décès par 1000 accidents corporels dans les accidents impliquant l'usager mentionné. Les parties en vert clair et en vert foncé indiquent la gravité spécifique. La partie en vert foncé représente le nombre de décès par 1000 accidents corporels pour l'usager en question, tandis que la partie en vert clair représente le nombre de décès par 1000 accidents corporels pour la partie adverse.



Source : SPF Economie – DG Statistique

Tableau 4 : Risque relatif de chaque usager de la route de subir des blessures graves ou mortelles sur la route par rapport au risque de l'automobiliste moyen

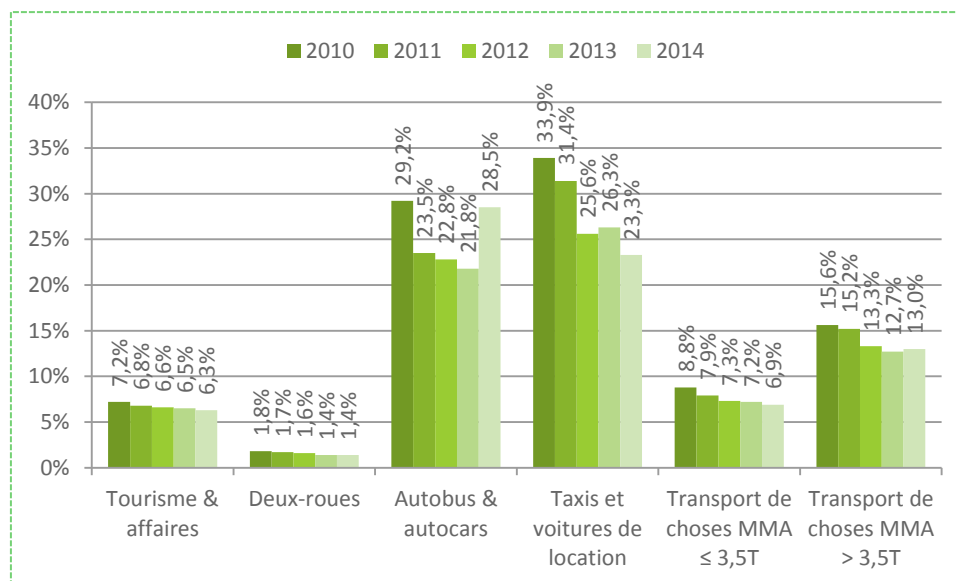
Ce tableau indique le risque relatif de subir des blessures graves ou mortelles (MAIS3+) par kilomètre parcouru sur la route, selon les différentes catégories d'âge et les modes de déplacement. Le risque pour chaque groupe est rapporté au risque de l'automobiliste moyen. Un nombre inférieur à 1 indique un risque inférieur et un nombre supérieur à 1 un risque supérieur. Certaines valeurs de risque ne peuvent pas faire l'objet d'une évaluation suffisamment fiable, c'est pourquoi certaines cellules sont vides. Les chiffres se rapportant aux blessés se basent sur des données du SPF Economie – DG Statistique et du SPF Santé publique. Ils datent de 2007 à 2011 inclus. Les chiffres relatifs aux distances parcourues proviennent de la BELDAM et datent de 2009.

	Piéton	Cycliste	Cyclo- motoriste/ Motocycliste	Conducteur de voiture	Passager de voiture	Passager de bus & tram	Tous les usagers
6 à 14	10,5	18,9			0,3	0,03	1,6
15 à 17	7,7	10,5	278,1		1,4	-	4,1
18 à 24	4,9	8,0	72,6	4,3	2,5	-	4,6
25 à 44	4,7	12,5	55,8	0,8	0,9	0,3	1,7
45 à 64	6,2	21,6	41,5	0,7	0,5	1,3	2,1
65 à 74	12,0	92,6		1,1	1,3	1,0	4,4
75 et plus	27,5	122,9		3,4	3,1	7,1	10,9
Tous les âges	8,1	23,0	57,0	1,0	1,0	0,6	2,5

Source : BIVV, @Risk, 2014

Figure 34 : Evolution de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Véhicules motorisés », selon la catégorie du véhicule (2010-2014)

Cette figure indique l'évolution, entre 2010 et 2014, 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 correspond au nombre de véhicules assurés déclarés responsables d'un accident de la route. La fréquence des sinistres correspond au nombre des sinistres divisé par le nombre de véhicules assurés au cours de la période considérée. Les dossiers de responsabilité civile englobent à la fois les accidents corporels et les accidents purement matériels. Les catégories de véhicules utilisées sont les suivantes : « tourisme et affaires » (essentiellement des voitures particulières), « deux-roues » (cyclomoteurs), « autobus et autocars », « taxis et véhicules de location » (voitures de location), « transport de marchandises MMA ≤ 3,5T » (camionnettes) et « transport de marchandises MMA > 3,5T » (poids lourds).



Source : Assuralia, Evolution de la fréquence des sinistres en RC pour les véhicules motorisés assurés, 2015

Figure 35 : Nombre et part des accidents corporels selon les « partenaires conflictuels » (de la première collision) (2013)

Les tableaux suivants indiquent, pour l'année 2013, le nombre et la part des accidents corporels selon le mode de déplacement des usagers de la route impliqués dans la première collision. Le premier schéma représente le nombre absolu d'accidents corporels, tandis que le deuxième rend compte de la part dans le nombre total d'accidents corporels. Pour chaque usager de la route, chaque rangée ou chaque colonne indique le nombre ou la part d'accidents corporels selon le « partenaire conflictuel », c'est-à-dire l'autre usager de la route impliqué dans la collision. Le nombre total ou la part d'accidents corporels dans lesquels le type d'utilisateur concerné a été impliqué se trouvent à la fin de chaque rangée ou colonne.

	Piéton	Cycliste	Cyclomotoriste	Motocycliste	Voiture	Camionnette	Poids lourds	Bus/ autocar	Autre/ Inconnu	Pas d'opposant	Total
Piéton	0	283	151	52	3170	180	76	137	133	3	4186
Cycliste	283	508	232	95	5117	462	195	70	105	847	7915
Cyclomotoriste	151	232	35	30	2685	228	74	24	35	601	4095
Motocycliste	52	95	30	53	2013	157	52	7	41	770	3271
Voiture	3170	5117	2685	2013	10942	1615	1119	292	538	6772	34264
Camionnette	180	462	228	157	1615	128	150	29	38	422	3409
Poids lourds	76	195	74	52	1119	150	125	19	22	188	2020
Bus/autocar	137	70	24	7	292	29	19	14	12	50	654
Autre/ inconnu	133	105	35	41	538	38	22	12	33	148	1104
Pas d'opposant	3	847	601	770	6772	422	188	50	148	0	9801
Total	4186	7915	4095	3271	34264	3409	2020	654	1104	9801	

	Piéton	Cycliste	Cyclomotoriste	Motocycliste	Voiture	Camionnette	Poids lourds	Bus/ autocar	Autre/ Inconnu	Pas d'opposant	Total
Piéton	0,0%	0,7%	0,4%	0,1%	7,6%	0,4%	0,2%	0,3%	0,3%	0,0%	0,0%
Cycliste	0,7%	1,2%	0,6%	0,2%	12,3%	1,1%	0,5%	0,2%	0,3%	2,0%	19,1%
Cyclomotoriste	0,4%	0,6%	0,1%	0,1%	6,5%	0,5%	0,2%	0,1%	0,1%	1,4%	9,9%
Motocycliste	0,1%	0,2%	0,1%	0,1%	4,9%	0,4%	0,1%	0,0%	0,1%	1,9%	7,9%
Voiture	7,6%	12,3%	6,5%	4,9%	26,4%	3,9%	2,7%	0,7%	1,3%	16,3%	82,5%
Camionnette	0,4%	1,1%	0,5%	0,4%	3,9%	0,3%	0,4%	0,1%	0,1%	1,0%	8,2%
Poids lourds	0,2%	0,5%	0,2%	0,1%	2,7%	0,4%	0,3%	0,0%	0,1%	0,5%	4,9%
Bus/autocar	0,3%	0,2%	0,1%	0,0%	0,7%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	1,6%
Autre/ inconnu	0,3%	0,3%	0,1%	0,1%	1,3%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,4%	2,7%
Pas d'opposant	0,0%	2,0%	1,4%	1,9%	16,3%	1,0%	0,5%	0,1%	0,4%	0,0%	23,6%
Total	10,1%	19,1%	9,9%	7,9%	82,5%	8,2%	4,9%	1,6%	2,7%	23,6%	

Source : SPF Economie – DG Statistique

4.4. Accidents mortels sur autoroutes

Ces informations proviennent d'une enquête de l'IBSR s'appuyant sur les procès-verbaux de 521 accidents mortels survenus sur les autoroutes belges pendant la période entre 2009 et 2013 inclus.

Tableau 5 : Aperçu des principales causes d'accidents mortels sur les autoroutes (2009-2013)

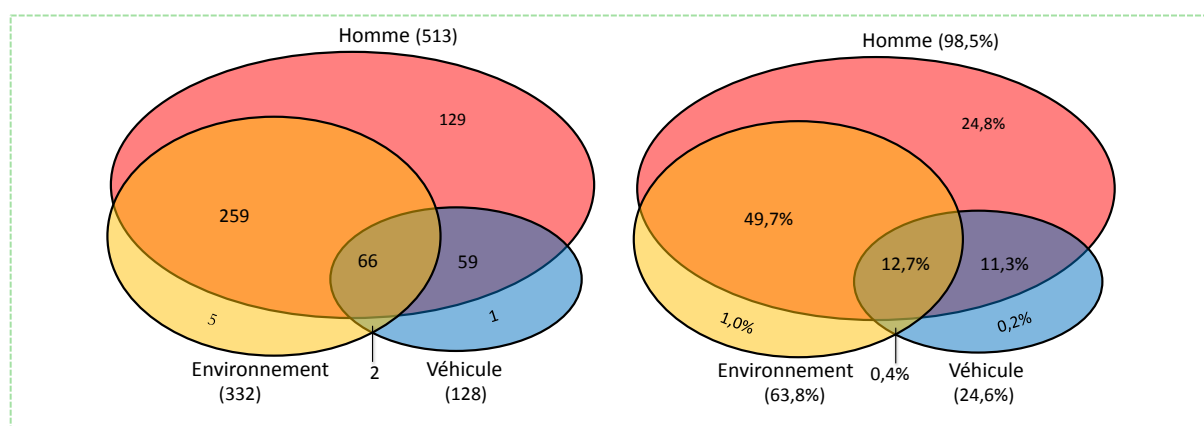
Ce tableau indique les principales causes d'accidents mortels sur l'autoroute. Ces facteurs sont déterminés par accident et non par usager de la route. La cause d'un tiers des accidents analysés n'a pas pu être établie en raison d'un manque d'informations dans les PV.

	#	%
Aptitude à la conduite	96	27,2%
Dépassement	51	14,4%
Distraction, inattention et autres causes	49	13,9%
Circulation longitudinale	39	11,0%
Vitesse	33	9,3%
Utilisation incorrecte de la route	21	5,9%
Etat de la route	17	4,8%
Comportement irresponsable d'un piéton	15	4,2%
Défaillances techniques	12	3,4%
Obstacles	7	2,0%
Distance	6	1,7%
Temps, visibilité	4	1,1%
Circulation à l'arrêt	3	0,8%

Source : IBSR, Les tués sur les autoroutes, 2014

Figure 36 : Interaction entre les facteurs humains, liés au véhicule et environnementaux dans les accidents mortels survenus sur les autoroutes (2009-2013)

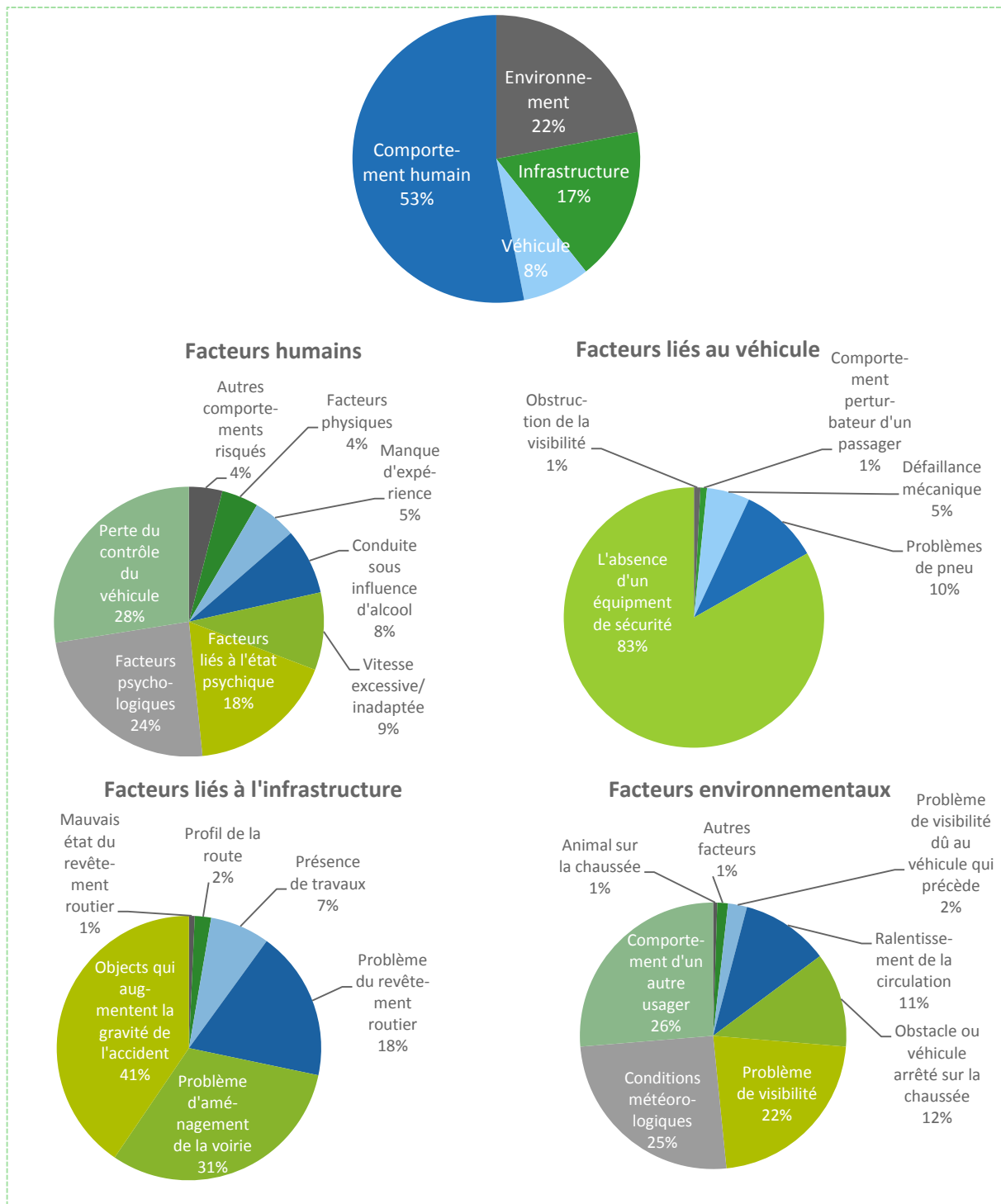
Cette figure représente l'interaction entre les différents facteurs d'accident dans les accidents mortels sur autoroute. Les facteurs d'accident attribués aux conducteurs et aux piétons impliqués dans un même accident ont été groupés. La figure indique le nombre d'accidents impliquant au moins un facteur humain, un facteur lié au véhicule ou un facteur environnemental. Il indique en outre le nombre d'accidents concernés par des interactions entre ces différents facteurs. La catégorie « environnement » comprend également les facteurs relatifs à l'infrastructure.



Source : IBSR, Les tués sur les autoroutes, 2014

Figure 37 : Part des différents facteurs d'accident dans les accidents mortels sur les autoroutes (2009-2013)

Les schémas suivants indiquent les principales causes d'accidents mortels sur autoroute. Pour chaque conducteur et pour chaque piéton impliqué dans un accident de ce type, tous les facteurs d'accident ayant joué un rôle dans la survenue de l'accident et tous les facteurs influençant la gravité de celui-ci sont détaillés. Une distinction est établie entre le comportement humain, le véhicule, l'infrastructure et l'environnement.



Source : IBSR, *Les tués sur les autoroutes*, 2014

TERMINOLOGIE

Accidents corporels et 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 :

- ▶ SPF Economie – DG Statistique :
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.
- ▶ FAT :
Accident sur la voie publique survenant au cours d'un déplacement professionnel ou lors d'un trajet domicile-travail. Lorsqu'un même accident du travail fait plusieurs victimes, on considère qu'il existe plusieurs accidents.
- ▶ Tribunal de police :
Accident impliquant des véhicules ou se produisant entre deux piétons. Ces cas comprennent également les accidents survenus à des endroits auquel le public n'a pas accès ainsi que les accidents avec des trains. En revanche, ils ne comprennent pas les délits intentionnels.
- ▶ 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.

Comportement autodéclaré

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

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

FAT

Fonds des Accidents du Travail

Accident du travail sur la route

Un accident de la route survenu au cours d'un déplacement professionnel ou d'un trajet domicile-travail.

Accident domicile-travail

Un accident de la route survenant lors de trajets domicile-travail.

Accident en déplacement professionnel

Un accident de la route survenant au cours d'activités professionnelles.

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.

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.

Risque de décès

Nombre de décédés 30 jours par milliard de voyageurs-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.

SPF Economie – DG Statistique

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) du Service public fédéral Économie (SPF Economie). 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. Les chiffres non pondérés sont utilisés exclusivement lorsque les données datent de 2004 ou d'avant cette date.

SPF Santé publique

Service public fédéral Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement.

Tribunal de police

Le tribunal de police est un tribunal pénal se prononçant notamment sur les infractions au code de la route, les infractions de roulage et toutes les actions en indemnisation civile engagées pour un préjudice résultant d'un accident de la route.

Condamnés

Accusés condamnés par le juge de police.

Accident avec homicide

Il s'agit d'être (partiellement) à l'origine d'un accident de la route au cours duquel une ou plusieurs autres personnes décèdent de leurs blessures. Cette infraction est définie aux articles 418 et 419 du Code pénal.

Coups et blessures involontaires

Il s'agit d'être (partiellement) à l'origine d'un accident de la route au cours duquel une ou plusieurs autres personnes subissent des blessures non mortelles. Cette infraction est définie aux articles 418 et 420 du Code pénal.

Accident avec dégâts matériels

Il s'agit d'être (partiellement) à l'origine d'un accident de la route au cours duquel une ou plusieurs autres personnes subissent des dégâts matériels. Cette infraction est définie à l'article 52.2 de l'Arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

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 (cyclomoteurs, 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.

Voyageurs-kilomètres

Nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des personnes ayant voyagé sur un territoire donné pendant une période donnée. Le nombre de voyageurs-kilomètres est toujours plus élevé que celui de véhicules-kilomètres. Ainsi, un déplacement de deux kilomètres avec une voiture particulière et 2 occupants correspond à deux véhicules-kilomètres et quatre voyageurs-kilomètres.

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 6 : Source des données utilisées dans ce rapport

Source	Type de données	Description	Méthode de collecte	Période et portée	Organisation et référence la plus récente
Assuralia, Evolution de la fréquence des sinistres en RC pour les véhicules motorisés assurés, 2015	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 : 2014	Assuralia Assuralia (2015). Evolution de la fréquence des sinistres 2004-2014 en assurance RC automobile http://www.assuralia.be/index.php?id=325&L=0&tx_ttnews[cat]=415
BIVV, @Risk, 2014	Risque de blessures graves et mortelles sur la route pour différents groupes d'usagers.	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'usager 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'usager et par catégorie d'âge. Les données se rapportant aux blessures proviennent du SPF Economie – DG Statistique et du SPF Santé publique.	▶ Belgique	Institut Belge pour la Sécurité Routière Martensen, H. (2014) @RISK: Analyse du risque de blessures graves ou mortelles dans la circulation, en fonction de l'âge et du mode de déplacement. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière. http://ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/2014R11FR_%40Risk_analyse_du_risque_de_blessures_graves_ou_mortelles_dans_la_circulation_en_fonction_de_l_age_et_du_mode_de_deplacement.pdf

IBSR, Analyse des scores MAIS des victimes de la route, 2014	Analyse des scores MAIS des victimes de la route hospitalisées en Belgique entre 2004 et 2011.	Nombre et répartition des « blessés MAIS3+ » comme indicateur du nombre de blessés graves et aperçu de la répartition de la nature des lésions des victimes de la route.	Deux bases de données ont été utilisées : ► Données policières du SPF Economie – DG Statistique : sélection de victimes grièvement ou mortellement blessées. ► Données hospitalières du SPF Santé publique : patients hospitalisés dont le code E correspond à la définition d'un accident de la route du SPF Economie – DG Statistique.	► 2004-2011 (estimation jusqu'en 2014) ► Belgique	Institut Belge pour la Sécurité Routière Nuytens, N. & Van Belleghem G. (2014) La gravité des blessures des victimes de la route. Analyse des scores MAIS des victimes de la route hospitalisées en Belgique entre 2004 et 2011. Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité routière & Vrije Universiteit Brussel – Interuniversity Centre for Health Economics Research http://ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/2014R13FR MAIS La gravite des blessures des victimes de la circulation.pdf
IBSR, Les tués sur les autoroutes, 2014	Caractéristiques et facteurs d'accident des accidents mortels sur les autoroutes.	Ensemble de variables se rapportant aux accidents mortels survenus sur les autoroutes. Ces variables comprennent notamment les circonstances (le moment, le lieu, les conditions météorologiques, la luminosité), les caractéristiques de l'infrastructure, celles des véhicules, celles des usagers de la route et les facteurs d'accident.	Analyse des PV de la police rédigés à la suite d'accidents de la route mortels survenus sur les autoroutes.	► 2009-2013 ► Belgique	Institut Belge pour la Sécurité Routière Slootmans, F. en De Schrijver, G. (2014). Les tués sur les autoroutes. Analyse approfondie des accidents de la circulation mortels sur les autoroutes belges pendant la période 2009-2013. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance de Sécurité Routière http://ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/2014R15FR Tues sur les autoroutes.pdf

IBSR, Impact des accidents du travail sur la route, 2015	Caractéristiques des accidents du travail survenant sur la route.	Nombre et part d'accidents du travail dans le secteur privé survenant sur la route et analyse des caractéristiques qui distinguent ceux-ci du nombre total d'accidents du travail et du nombre total d'accidents de la route.	Deux bases de données ont été utilisées : ► SPF Economie – DG Statistique : nombre total de victimes de la route (décédés 30 jours et blessés) ► FAT : nombre total de victimes d'accidents du travail sur la route (décès et incapacité permanente ou temporaire)	► 2010-2014 ► Belgique	Institut Belge pour la Sécurité Routière Steegmans, D. & Dupont, E. (2015). Impact des accidents de travail dans le trafic. Bruxelles, Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance de Sécurité Routière [In press]
IBSR, Enquête nationale d'insécurité routière, 2015	Comportements autodéclarés concernant différentes conduites à risque sur la route.	Comportements autodéclarés et perception des risques de différentes conduites à risque par tous les usagers de la route, selon la région et l'âge.	Enquête en ligne, 1000 répondants belges (les années antérieures, via 2100 interviews téléphoniques)	► À partir de 2012 ► Belgique ► annuellement ► Données les plus récentes : 2015	Institut Belge pour la Sécurité Routière Institut Belge pour la Sécurité Routière (2016). Enquête nationale d'insécurité routière 2015. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière www.ibsr.be
FAT	Accidents du travail (aussi bien ceux avec blessures physiques que ceux occasionnant uniquement des dégâts matériels) survenant au cours d'une activité professionnelle ou lors d'un trajet domicile-travail.	Ensemble de données concernant les accidents du travail sur la route impliquant des salariés et signalés aux compagnies d'assurances par les employeurs. Les accidents du travail concernant les indépendants ou les employés du service public ne sont pas repris dans cet ensemble. Les informations comprennent notamment les caractéristiques des victimes, le lieu, le moment, le secteur, les conséquences des accidents et les blessures subies.	La base de données du FAT est complétée par des informations fournies par les compagnies d'assurances, auxquelles l'employeur doit notifier l'accident du travail.	► À partir de 2005 ► Belgique ► Annuellement ► Données les plus récentes : 2014	Fonds des Accidents du Travail Statistiques: http://www.fao.fgov.be

SPF Economie – DG Statistique	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 au SPF Economie – DG Statistique, qui la contrôle et la valide. Les personnes mortellement blessées y sont ajoutées sur la base des bulletins de décès des parquets. Pour les chiffres 2014, la base de données repose sur les PV, qui reprennent, outre les accidents constatés sur place, également les accidents déclarés au poste de police.	▶ À partir de 1973 ▶ Belgique ▶ Annuellement ▶ Données les plus récentes : 2014	SPF Economie, DG Statistique Statistiques : http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/circulation_et_transport/circulation/accvict/
	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 : 2012	SPF Economie, DG Statistique Statistiques : http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/population/deces_mort_esp_vie/causes/

SPF Justice, Statistiques	Nombre de condamnés (partiellement) responsables d'un accident de la route avec décès, blessures ou dégâts matériels.	Nombre d'accusés, de condamnés et d'acquittés dans le cadre d'infractions routières relevant de la compétence correctionnelle du tribunal de police. Il s'agit notamment d'accidents avec homicide, de coups et blessures involontaires (accidents avec blessés) et d'accidents avec dégâts matériels.	▶ À partir de 1998 ▶ Belgique ▶ Annuellement ▶ 2014	SPF Justice Statistiques SPF Justice Statistiques (2015). Statistiques des cours et tribunaux http://justice.belgium.be/fr/information/statistiques/cours_et_tribunaux/
SPF Mobilité et Transports	Véhicules-kilomètres et voyageurs-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 les plus récentes : 2013	SPF Mobilité et Transport Statistiques : http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/chiffres/circulation_et_transport/circulation/distances/

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.

