

Rapport de recherche n° 2018-S-01-FR

Rapport statistique 2018

Accidents de la route 2017



Rapport statistique 2018

Accidents de la route 2017

Rapport de recherche n° 2018-S-01-FR

Auteur: Lequeux Quentin & Leblud Julien

Éditeur responsable: Karin Genoe

Éditeur: Institut Vias - Centre de Connaissance

Date of publication: 11/04/2019

D/2018/0779/85

Veuillez faire référence au présent document de la manière suivante: Lequeux, Q. & Leblud, J. (2019). Rapport statistique 2018 - Accidents de la route 2017. Bruxelles, Belgique : Institut Vias - Centre Connaissance de Sécurité Routière

Dit rapport is tevens verschenen in het Nederlands onder de titel: Lequeux, Q. & Leblud, J. (2019). Statistisch Rapport 2018 - Verkeersongevallen 2017. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Disclaimer

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

Les chiffres mentionnés proviennent de Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) et correspondent aux chiffres d'accidents officiels publiés par cette organisation le 04/07/2018.

Ce rapport statistique a été rendu possible par le soutien financier du Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

Table des matières

Scope.....	4
1. Généralités	6
1.1. Ampleur de la problématique	7
1.2. Évolution	11
1.3. Usagers de la route	16
1.4. Comparaison européenne	18
2. Période	21
2.1. Généralités	21
2.2. Mois	22
2.3. Semaine	24
2.4. Jour et heure	26
3. Lieu.....	28
3.1. Régions et provinces	28
3.2. Type de route	32
4. Caractéristiques des accidents	35
4.1. Type de collision	36
4.2. Mode de déplacement	38
4.3. Accidents mortels sur autoroutes	43
4.4. Conduite sous influence d'alcool	44
Conclusion	46
Terminologie	47
Source des données	52

Scope

Le présent rapport s'inscrit dans une série de rapports statistiques publiés chaque année par l'institut Vias. Chaque rapport statistique comprend un ensemble limité de chiffres et de statistiques provenant aussi bien de l'institut Vias 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 de Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium), 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'institut Vias 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'institut Vias. 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 de Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) est constituée de trois façons différentes. Jusqu'en 2013 (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. Le présent rapport utilise systématiquement les chiffres pondérés de Statbel pour les années 2005 à 2013, et les chiffres non pondérés pour les années antérieures. À partir de 2014, la base de données ne repose non 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. 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 2008 jusqu'à 2017 compris ;
- les indicateurs de la sécurité routière de 2008 jusqu'à 2017 compris ;
- la prévalence autodéclarée d'implication dans un accident de la route ;
- le positionnement des « accidents de la route » parmi les principales causes de décès en 2015, pour différentes catégories d'âge.

Enfin, cette partie comprend un tableau récapitulatif des statistiques relatives aux accidents corporels pour l'année 2017.

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 (2008-2017) 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 États Généraux de la Sécurité Routière ;
- le risque d'accident ;
- 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 2011) ;
- 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 (1973-2017) 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.

1.1. Ampleur de la problématique

Chiffres clés

Le Tableau 1 reprend les chiffres-clés concernant les accidents de la route pour la période 2008-2017¹. 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). Toutes les définitions employées se trouvent dans la liste terminologique reprise en fin de document.

En Belgique, l'évolution à court et à moyen terme du nombre de sinistres, du nombre d'accidents corporels et du nombre de victimes de la route reste favorable. Comparativement à l'année 2016, on enregistre une diminution du nombre de sinistres de près de 4%. En outre, le pays enregistre également une baisse du nombre d'accidents corporels (-5,2%), de blessés (-5,5%) et de décédés 30 jours (-8,2%).

Tableau 1. Chiffres-clés (2008-2017) :

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Évolution 2016-2017 (Évolution annuelle moyenne 2008-2017)
Sinistres (enregistrés par les compagnies d'assurances)	356.073	364.474	380.416	364.642	353.301	353.451	346.271	354.975	356.268	342.876	-3,8% (-0,4%)
Accidents corporels (enregistrés par la police)	48.703	47.619	45.745	47.761	44.259	41.347	41.474	40.300	40.123	38.020	-5,2% (-2,7%)
Blessés	62.961	61.382	59.022	61.311	56.319	53.112	53.237	51.831	51.258	48.451	-5,5% (-2,8%)
Décédés 30 jours	980	956	850	884	827	764	745	762	670	615	-8,2% (-4,9%)

Sources : Assuralia, Évolution de la fréquence des sinistres 2008-2017 en assurance RC automobile;
Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

Indicateurs de sécurité routière

Le Tableau 2 reprend quelques indicateurs en matière de sécurité routière pour la période 2008-2017. 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 ou la population) ou le nombre d'accidents corporels. Ici encore, l'évolution des indicateurs en matière de sécurité routière reste favorable à court et à moyen terme. Les chiffres montrent une tendance générale à la baisse du risque d'accident sur la route, du taux de mortalité et de la gravité des accidents corporels ces 10 dernières années.

¹ Une mise à jour des chiffres d'accidents a été réalisée en 2018, ce qui explique que les chiffres présentés dans le Tableau 1 peuvent apparaître légèrement différents des chiffres d'accidents présentés dans les rapports statistiques précédents.

Tableau 2. Indicateurs de sécurité routière (2008-2017) :

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Évolution 2016-2017 (Évolution annuelle moyenne 2008-2017)
Risque d'accident (nombre d'accidents corporels/milliard de véhicules-kilomètres parcourus)	500	485	464	479	443	423*	418	402	395	/**	n/a
Mortalité (nombre de décédés 30 jours/ million d'habitants)	92	89	78	81	75	69	67	68	59	54	-8,6% (-5,5%)
Gravité des accidents corporels (nombre de décédés 30 jours/ millier d'accidents corporels)	20,1	20,1	18,6	18,5	18,7	18,5	18,0	18,9	16,7	16,2	-3,1% (-2,3%)

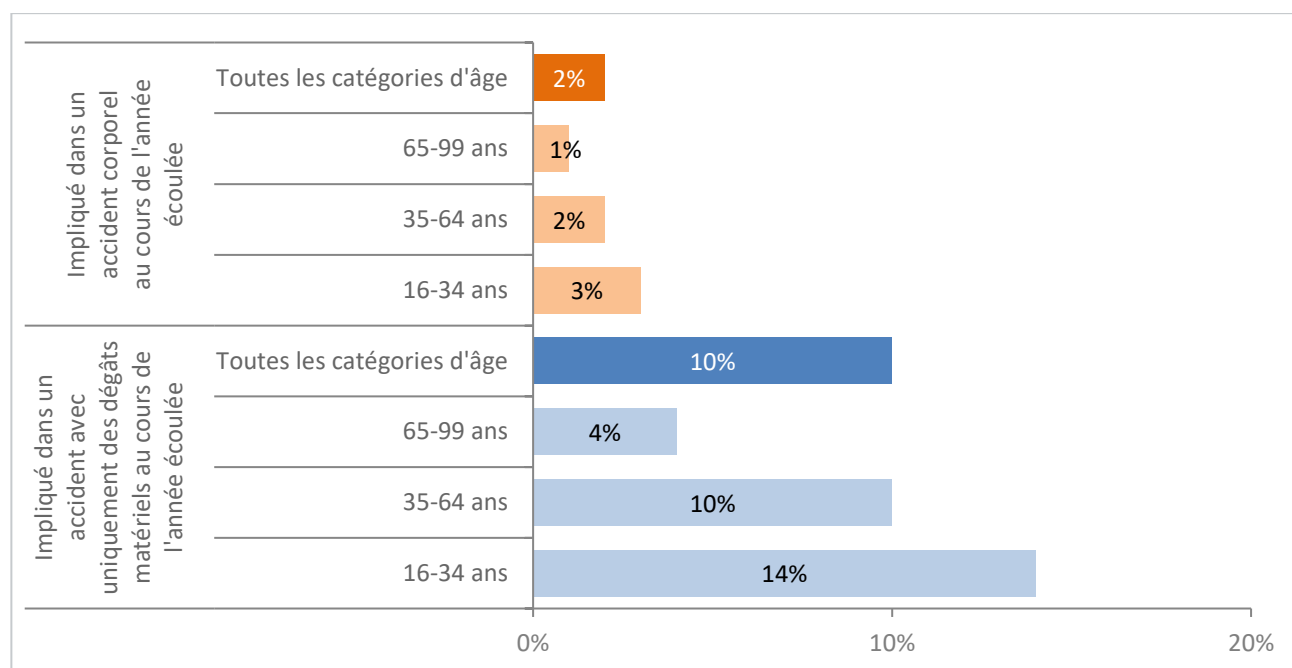
* La méthode de calcul du nombre de véhicules-kilomètres a été modifiée à partir de 2013.

** Le nombre de véhicules-kilomètres parcourus en 2017 n'est pas connu à la clôture de ce rapport.

Sources : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) ; SPF Mobilité et Transport.

Prévalence autodéclarée d'implication dans un accident de la route par catégories d'âge

La Figure 1 présente les résultats obtenus suite à l'Enquête nationale d'insécurité routière, qui demandait aux répondants (à différents types 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 2016. Qu'il s'agisse d'accidents matériels ou corporels, ces enquêtes montrent que les jeunes sont davantage impliqués dans un accident que les personnes plus âgées.

**Figure 1: Prévalence autodéclarée d'implication dans un accident de la route par catégories d'âge (2016)**

Source : Institut Vias, Enquête nationale d'insécurité routière 2016

Répartition des principales causes de décès selon la catégorie d'âge

La Figure 2 présente 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 2015. La figure ci-dessous montre la répartition par catégorie d'âge, qui diverge sensiblement selon les catégories. On constate, par exemple, que les jeunes de 20 à 24 ans sont proportionnellement plus fréquemment tués dans un accident de la route (29%) que les autres catégories d'âge.

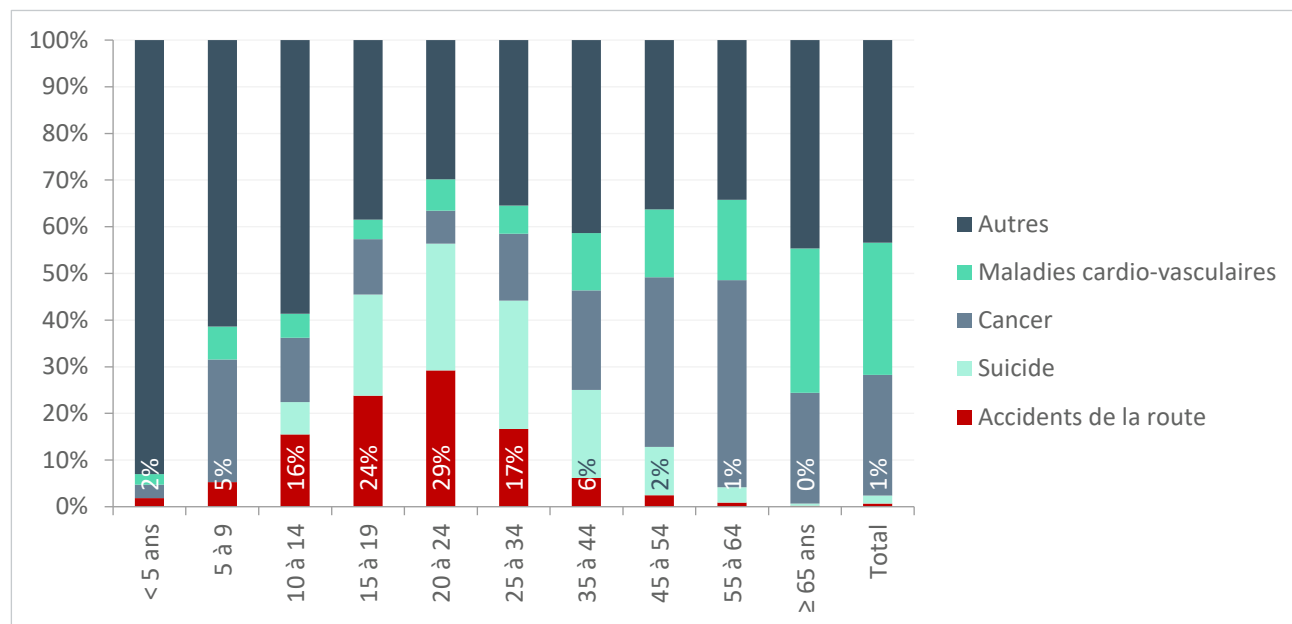


Figure 2 : Répartition des principales causes de décès selon la catégorie d'âge (2015)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

Tableau 3. Les statistiques d'accidents corporels 2017 en un coup d'œil :

		Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Total Victimes	Part parmi les victimes	Gravité des accidents
Période	Total	38.020	615	48.451	49.066	100%	16,2
	Période de la semaine	Journée de semaine	26.064	367	32.519	67%	14,1
		Nuit de semaine	2.026	49	2.561	5%	24,2
		Journée de week-end	7.161	103	9.691	20%	14,4
		Nuit de week-end	2.769	96	3.680	8%	34,7
	Luminosité	Jour	25.939	341	33.045	68%	13,1
		Aube/Crépuscule	1.813	34	2.247	5%	18,8
		Nuit, sans éclairage public	1.067	59	1.389	3%	55,3
		Nuit, éclairage public allumé	7.888	171	10.361	21%	21,7
		Inconnu	1.313	10	1.409	3%	/
	Conditions atmosphériques	Normales	29.799	502	38.435	79%	16,8
		Particulières (pluie, brouillard, vent,...)	4.830	98	6.261	13%	20,3
		Inconnu	3.391	15	3.755	8%	/
	État de la chaussée	Sec	22.699	356	29.096	60%	15,7
		Humide, mouillé, flaques	7.819	163	10.188	21%	20,8
		Verglas, neige	637	8	840	2%	12,6
		Propre	6.861	148	9.022	19%	21,6
		Sale (sable, gravier, feuilles,...)	253	3	308	1%	11,9
		Inconnu	3.000	7	3.250	7%	/
	Région	Région flamande	23.235	302	29.478	61%	13,0
		Région wallonne	10.939	289	14.394	30%	26,4
		Région Bruxelles-Capitale	3.846	24	4.579	9%	6,2
	Province	Anvers	6.595	92	8.211	17%	13,9
		Limbourg	2.739	35	3.668	8%	12,8
		Flandre Orientale	6.339	63	8.041	17%	9,9
		Brabant flamand	3.052	40	3.892	8%	13,1
		Flandre Occidentale	4.510	72	5.666	12%	16,0
		Brabant wallon	1.074	19	1.346	3%	17,7
		Hainaut	3.823	97	5.149	11%	25,4
		Liège	3.550	78	4.590	10%	22,0
		Luxembourg	933	34	1.238	3%	36,4
Type	Type de route	Namur	1.559	61	2.071	4%	39,1
		Autoroute	3.172	98	4.743	10%	30,9
		Hors agglomération	11.491	308	15.775	33%	26,8
		En agglomération	21.892	205	26.395	54%	9,4
	Type de croisement	Inconnu	1.465	4	1.538	3%	/
		Hors intersection	25.443	476	32.218	67%	18,7
		En intersection	11.549	126	15.039	31%	10,9
	Vitesse maximale autorisée	En rond-point	1.028	13	1.194	2%	12,6
		30 km/h ou moins	2.420	12	2.754	6%	5,0
		31 km/h - 50 km/h	20.278	203	24.583	51%	10,0
		51 km/h - 70 km/h	7.492	172	10.384	22%	23,0
		71 km/h - 90 km/h	2.851	120	4.078	9%	42,1
		Plus de 90 km/h	2.592	95	3.905	8%	36,7
	Type d'accident	Inconnu	2.387	13	2.747	6%	/
		Accidents impliquant un seul usager	8.806	257	10.565	22%	29,2
Immatriculés	Mode de déplacement	Accidents impliquant plusieurs usagers	8.806	257	10.565	22%	29,2
		Piétons	5.645	95	4.572	10%	16,8
		Cyclistes	9.199	77	9.220	19%	8,4
		Cyclomotoristes	3.161	25	3.073	6%	7,9
		Motocyclistes	2.982	77	2.980	6%	25,8
		Occupants de voiture	30.559	288	25.419	52%	9,4
		Occupants de camionnette	3.467	29	1.519	3%	8,4
		Occupants de poids lourd	2.145	17	467	1%	7,9
		Occupants d'autobus/autocar	637	1	480	1%	1,6
	Sexe	Autre/inconnu	/	6	306	1%	/
		Hommes	32.270	458	27.101	56%	14,2
		Femmes	22.634	149	20.793	43%	6,6
	Age	Inconnu	/	8	557	1%	/
		0 à 17 ans	6.472	26	5.766	12%	4,0
		18 à 24 ans	10.607	77	8.107	17%	7,3
		25 à 39 ans	19.335	163	14.001	29%	8,4
		40 à 59 ans	19.618	163	13.371	28%	8,3
		60 ans et plus	9.972	180	6.642	14%	18,1
		Inconnu	/	6	564	1%	/

*La gravité des accidents n'a pas été calculée pour les catégories « inconnu » ou lorsqu'il y a moins de 10 tués

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

1.2. Évolution

Évolution du nombre et de la gravité des accidents corporels

La Figure 3 présente l'évolution du nombre et de la gravité des accidents corporels pour la période 2008 à 2017. La gravité est définie comme le nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents corporels. Le graphique montre une tendance générale à la baisse du nombre d'accidents corporels depuis 2011, tandis que la gravité des accidents a fortement diminué à partir de 2015.

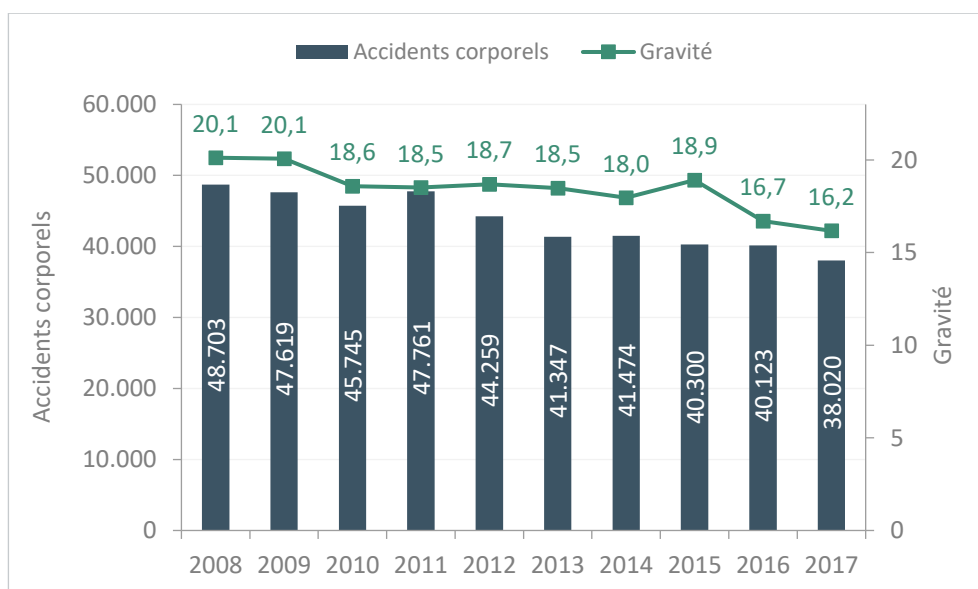


Figure 3: Évolution du nombre et de la gravité des accidents corporels (2008-2017)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

Évolution du nombre de décédés 30 jours par rapport aux objectifs des États Généraux de la Sécurité Routière

La Figure 4 montre l'évolution du nombre de décédés 30 jours pour la période 2008 à 2017. Celle-ci est comparée aux objectifs fixés en 2011 lors des États Généraux de la Sécurité Routière. Ces objectifs ont été formulés par rapport au point de référence de 840 décédés 30 jours. Une diminution de 25% par rapport à 2010 aurait dû être réalisée en 2015 (maximum 630 décédés 30 jours) mais cet objectif n'a pas été atteint. Le nombre de décédés 30 jours enregistrés en 2017 reste également trop élevé par rapport à l'objectif fixé (maximum de 546 décédés 30 jours). Enfin, une diminution de 50% par rapport à 2010 doit être réalisée d'ici à 2020 (maximum de 420 décédés 30 jours).

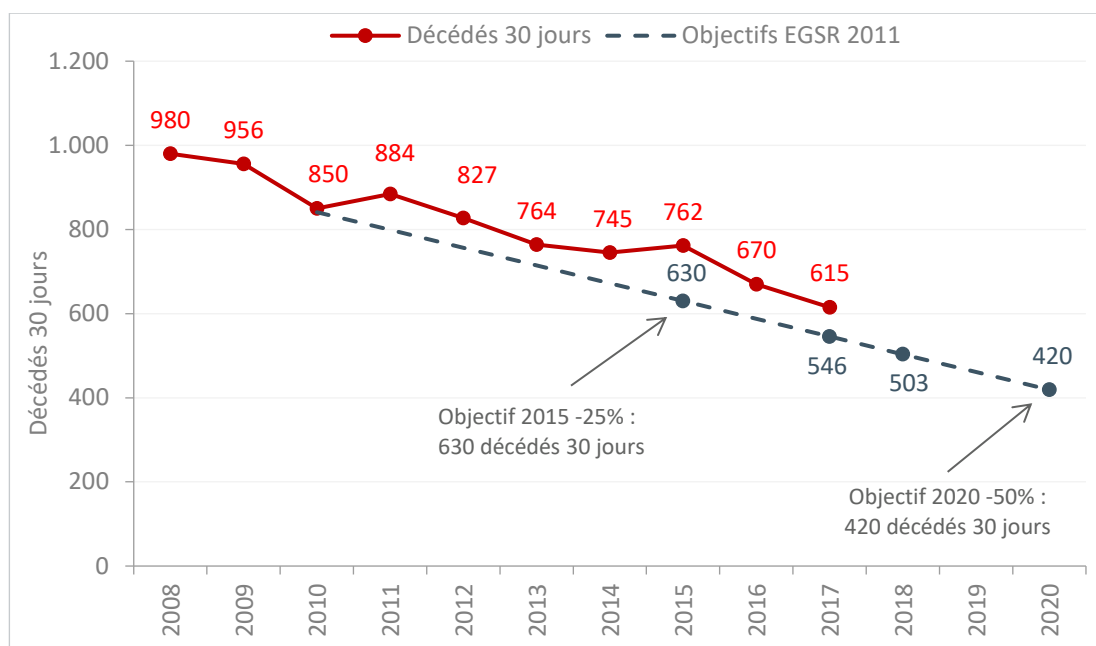


Figure 4: Évolution du nombre de décès 30 jours par rapport aux objectifs des États Généraux de la Sécurité Routière
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

Évolution du risque d'accident corporel

La Figure 5 présente l'évolution du risque d'accident corporel pour la période 2007 à 2016. Celui-ci est défini comme le nombre d'accidents corporels par milliard de véhicules-kilomètres. Comme indiqué précédemment, on observe une tendance générale à la baisse (-22%) du risque d'accident sur la route au cours des 10 dernières années.

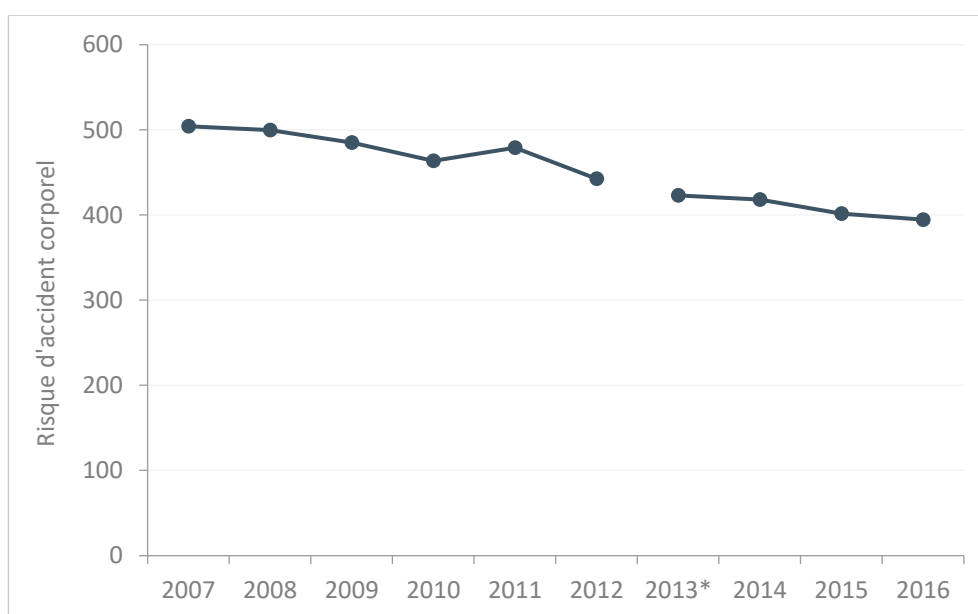


Figure 5 : Évolution du risque d'accident corporel (2007-2016)

* La méthode de calcul du nombre de véhicules-kilomètres a été modifiée à partir de 2013.

Sources : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) ; SPF Mobilité et Transport.

Évolution du nombre et de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires » des compagnies d'assurances

La Figure 6 montre 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 2008 à 2017. 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.

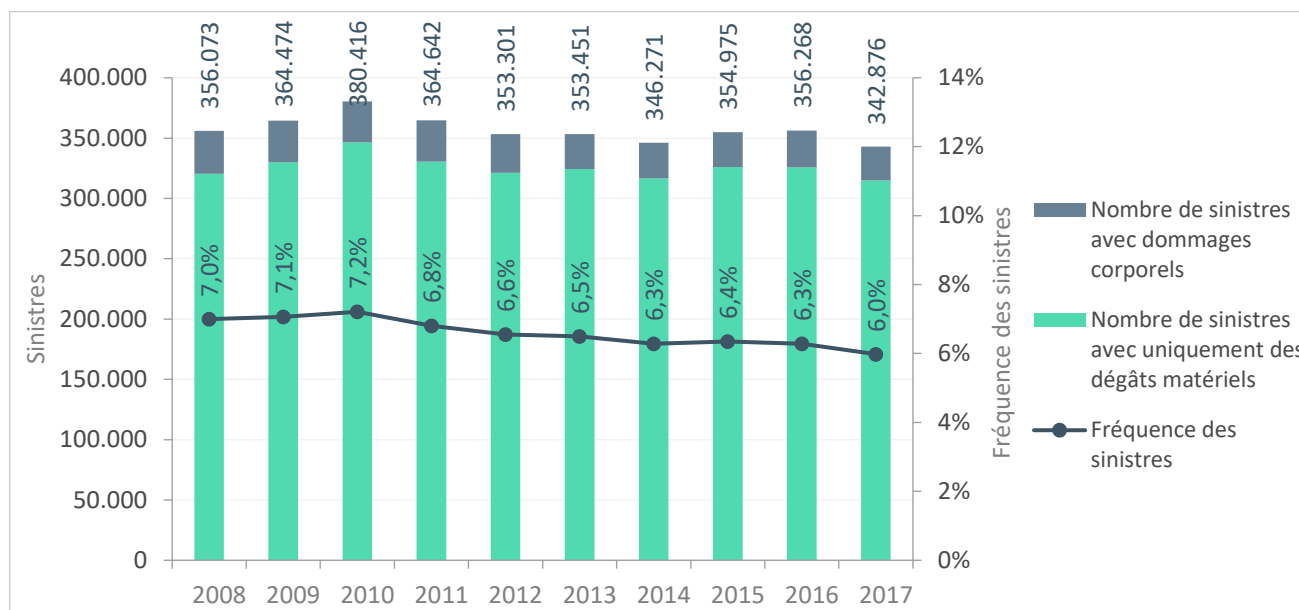


Figure 6 : Évolution du nombre et de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires » des compagnies d'assurances (2008-2017)

Source : Assuralia, Évolution de la fréquence des sinistres en assurance RC automobile, 2017

Évolution du nombre d'accidents du travail sur la route

La Figure 7 présente l'évolution du nombre d'accidents du travail dans le secteur privé survenus sur la route pour la période 2011 à 2016. 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 s'appuient sur des données de l'Agence fédérale des risques professionnels (Fedris) qui reprend les activités 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 du travail) est considéré comme plusieurs accidents. Le graphique montre que le nombre d'accidents survenus lors de déplacements dans le cadre du travail varie assez peu au fil des ans. Notons également que le nombre d'accidents survenus lors des déplacements domicile-travail atteint en 2016 son niveau le plus élevé au cours des dernières années, mais il est difficile d'expliquer cette hausse.

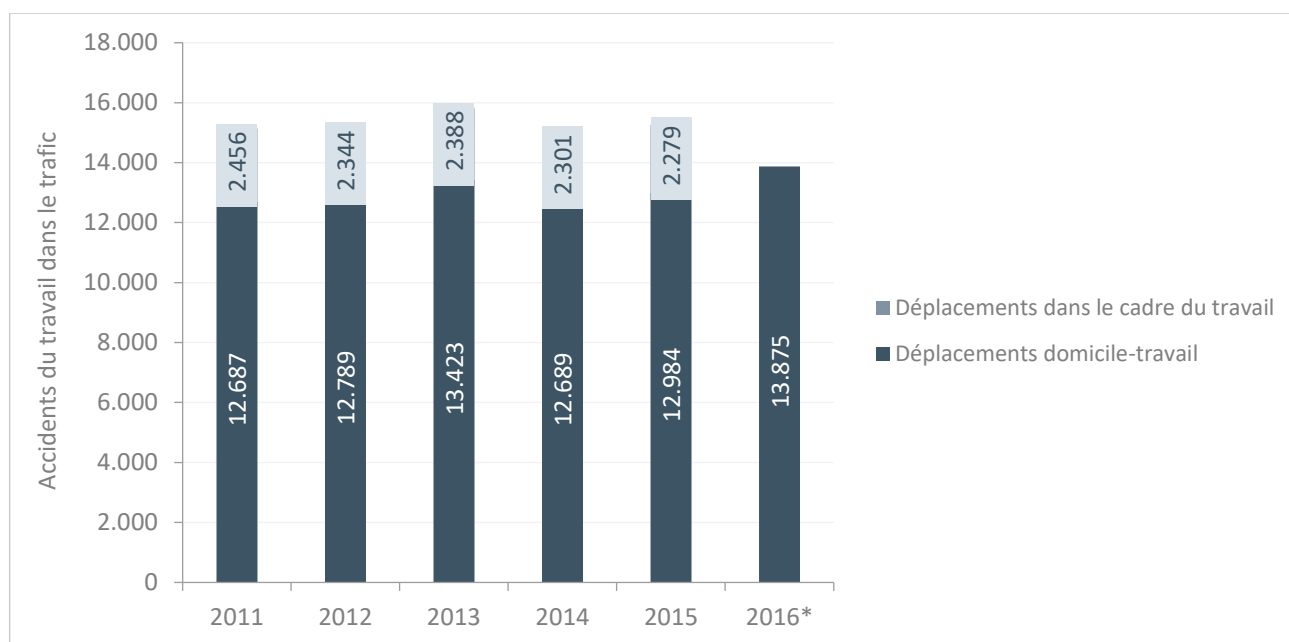


Figure 7 : Évolution du nombre d'accidents du travail sur la route (2011-2016)

* Les données 2016 relatives aux déplacements dans le cadre du travail ne sont pas disponibles pour le secteur privé.

Source : Fedris

Évolution 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

La Figure 8 montre l'évolution du nombre de condamnés par le tribunal de police pour la période 2006 à 2015². 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. Le graphique montre que le nombre de personnes condamnées pour des accidents avec blessés est en diminution depuis 2009. Le nombre de personnes condamnées pour accidents avec homicide tend à diminuer depuis 2008 malgré un pic observé en 2011. Enfin, le nombre de condamnés pour accidents avec dégâts matériels a baissé entre 2011 et 2014 mais a cependant légèrement augmenté en 2015.

² Suite à la modernisation récente des systèmes informatiques des tribunaux de police et des tribunaux de première instance et leur connexion au casier judiciaire central, les données relatives aux condamnations doivent être adaptées. C'est la raison pour laquelle les statistiques pour les années les plus récentes (après 2015) ne sont temporairement pas disponibles.

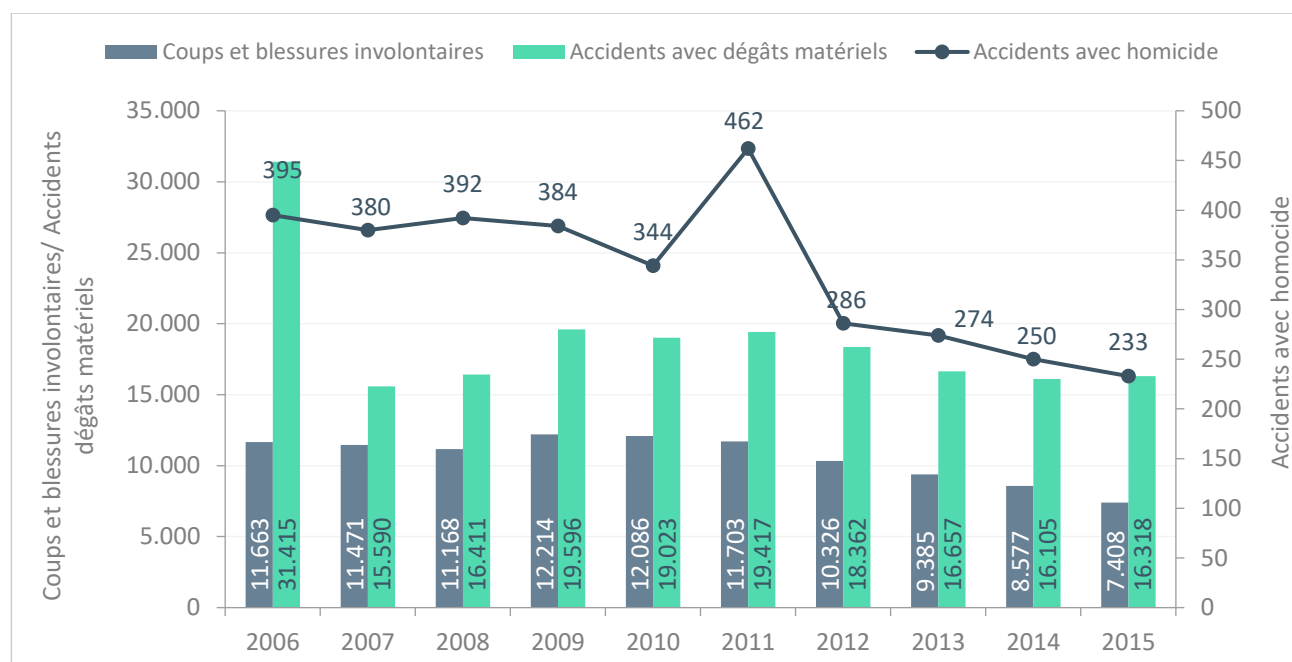


Figure 8 : Évolution du nombre de personnes condamnées par le tribunal de police pour des accidents avec dégâts matériels, des coups et blessures involontaires et des accidents avec homicide (2006-2015)

Source : SPF Justice, Statistique

Évolution du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours

La Figure 9 montre l'évolution du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours pour la période 1973 à 2017. L'axe de gauche représente 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 2005-2016. Ces remarques ne concernent que le nombre d'accidents car les données relatives aux décédés 30 jours ne font jamais l'objet de pondération. L'évolution à long terme du nombre d'accidents corporels et du nombre de tués montre une amélioration générale de la sécurité sur nos routes au cours des dernières décennies.

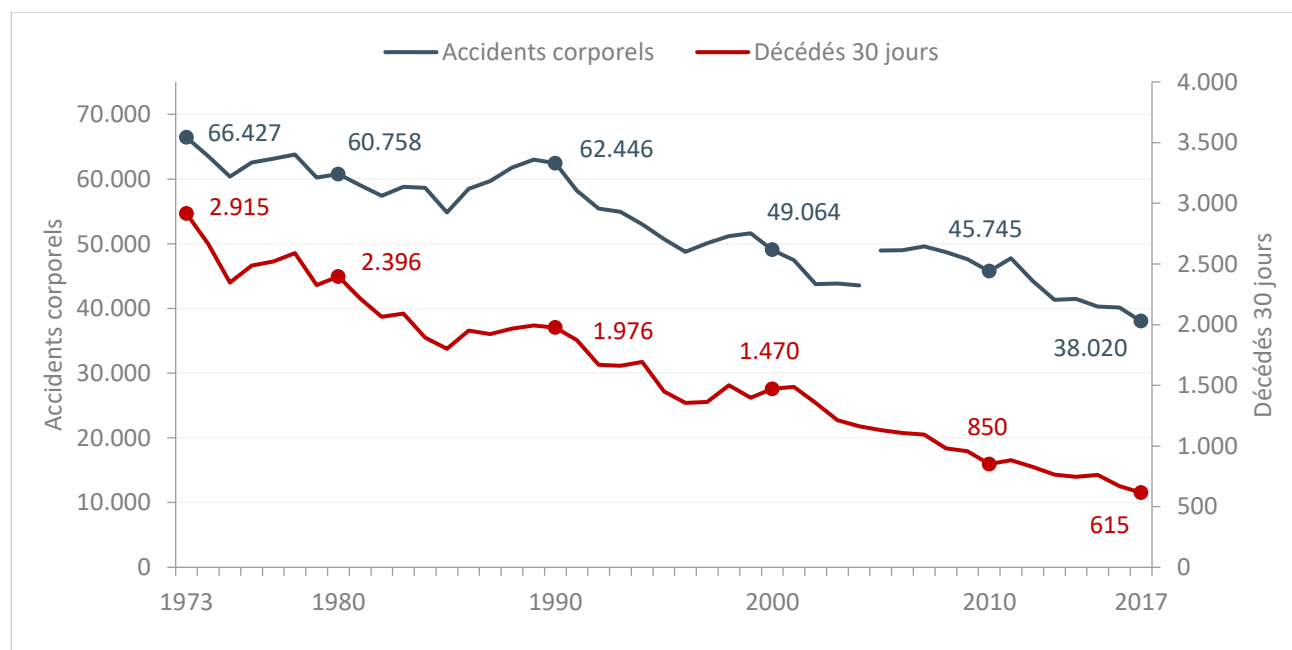


Figure 9 : Évolution du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours (1973-2017)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

Évolution du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, de véhicules motorisés et de véhicules-kilomètres

La Figure 10 présente pour la période 1973 à 2017 l'évolution du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, de véhicules motorisés et de véhicules-kilomètres parcourus. La méthode de calcul du nombre de véhicules-kilomètres a été modifiée à partir de 2013. 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 2005-2016. Ces remarques ne concernent que le nombre d'accidents car les données relatives aux décédés 30 jours ne font jamais l'objet de pondération.

Le graphique montre que, malgré une augmentation constante du nombre de véhicules à moteur et du nombre de véhicules-kilomètres parcourus sur nos routes, le nombre d'accidents corporels et le nombre de décédés 30 jours sont en constante diminution.

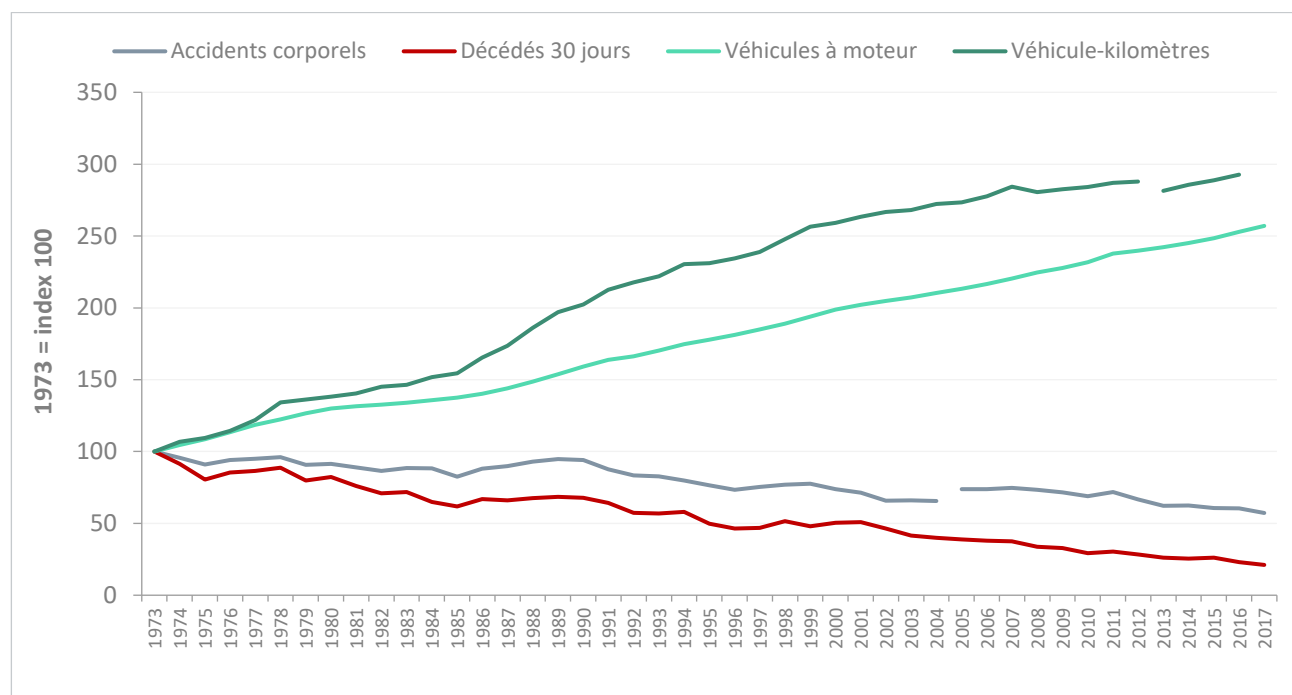


Figure 10 : Évolution (1973 = base 100) du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, de véhicules motorisés et de véhicules-kilomètres (1973-2017)

Sources : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium); SPF Mobilité et Transport

1.3. Usagers de la route

Évolution du nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) par 100.000 habitants, en fonction de la catégorie d'âge et du sexe

La Figure 11 compare, en 2008 et en 2017, 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 sexe permet d'éviter que la structure de la population n'influence la figure en termes d'âge et de sexe.

Le graphique montre un pic du nombre de victimes de la route parmi les jeunes, particulièrement entre 20 et 24 ans. On constate aussi que, quelle que soit la catégorie d'âge, les victimes de sexe masculin sont systématiquement plus nombreuses que les victimes de sexe féminin. Notons enfin que, pour pratiquement toutes les catégories d'âge, cette différence homme-femme en termes de nombre de victimes est moins perceptible en 2017 qu'en 2008.

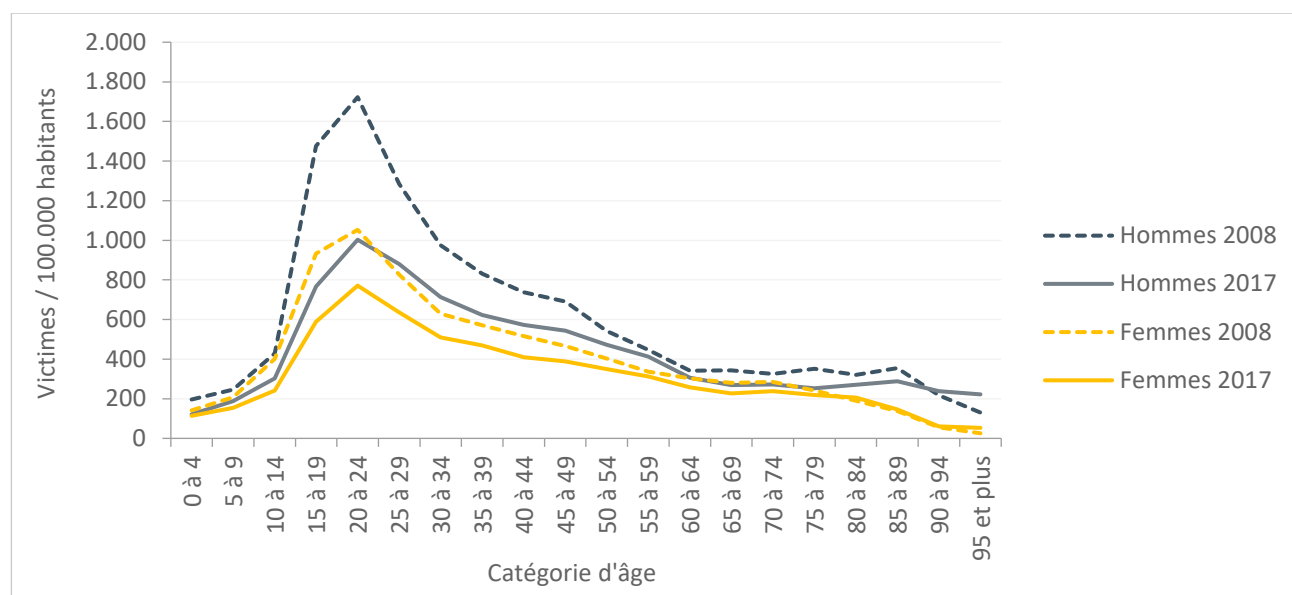


Figure 11 : Évolution du nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) par 100.000 habitants, en fonction de la catégorie d'âge et du sexe (2008 et 2017)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium).

Fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires », en fonction de l'âge et du sexe de l'assuré

La Figure 12 montre, pour la période 2014-2017, 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.

Il est intéressant de noter qu'en termes de fréquences des sinistres, les différences homme-femme sont particulièrement marquées chez les jeunes conducteurs. Ces différences s'estompent ensuite avec l'âge des conducteurs.

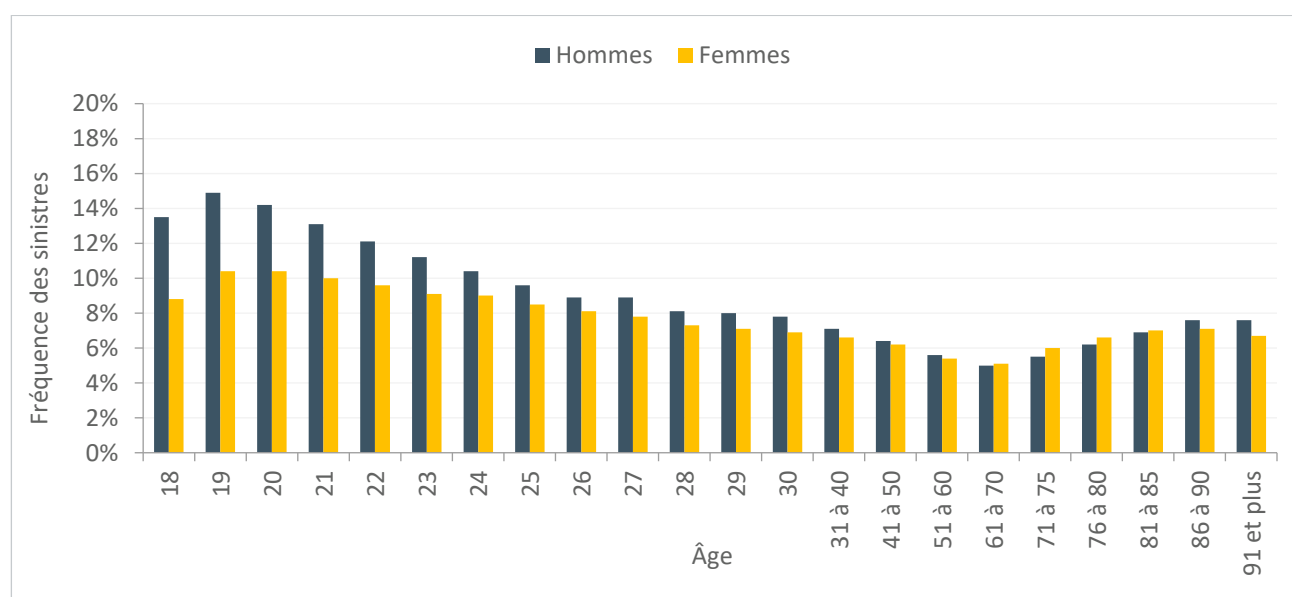


Figure 12 : Fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires », en fonction de l'âge et du sexe de l'assuré (2014-2017)

Source : Assuralia, Évolution de la fréquence des sinistres en assurance RC automobile, 2017

1.4. Comparaison européenne

Tous les pays d'Europe, bien entendu, visent à diminuer le nombre d'accidents corporels et de décès sur leurs routes. Si l'on compare ces résultats avec des pays voisins de la Belgique, on remarque par exemple que l'évolution du nombre d'accidents corporels de 2016 à 2017 est plus favorable dans notre pays (-5,2%) qu'en Allemagne (-1,8%) (Destatis, 2018) ou qu'en France où ce nombre est en hausse (+1,9%) (ONISR³, 2018).

Dans ce contexte, l'European Transport Safety Council (ETSC) publie régulièrement des rapports qui mettent en évidence les progrès de beaucoup de pays européens réalisés en la matière. En 2017, le nombre de tués rapporté au nombre d'habitants est plus important en Belgique (55 décès par million d'habitants) qu'en France (53), en Allemagne (38) ou aux Pays-Bas (31) (CARE, 2018); à noter que ce rapport est de 50 décès par million d'habitants au niveau européen (EU28) (ETSC, 2018).

La Figure 13 présente l'évolution du nombre de décès sur la route rapporté au nombre d'habitants entre 2016 et 2017. Cette évolution est très variable en fonction du pays considéré.

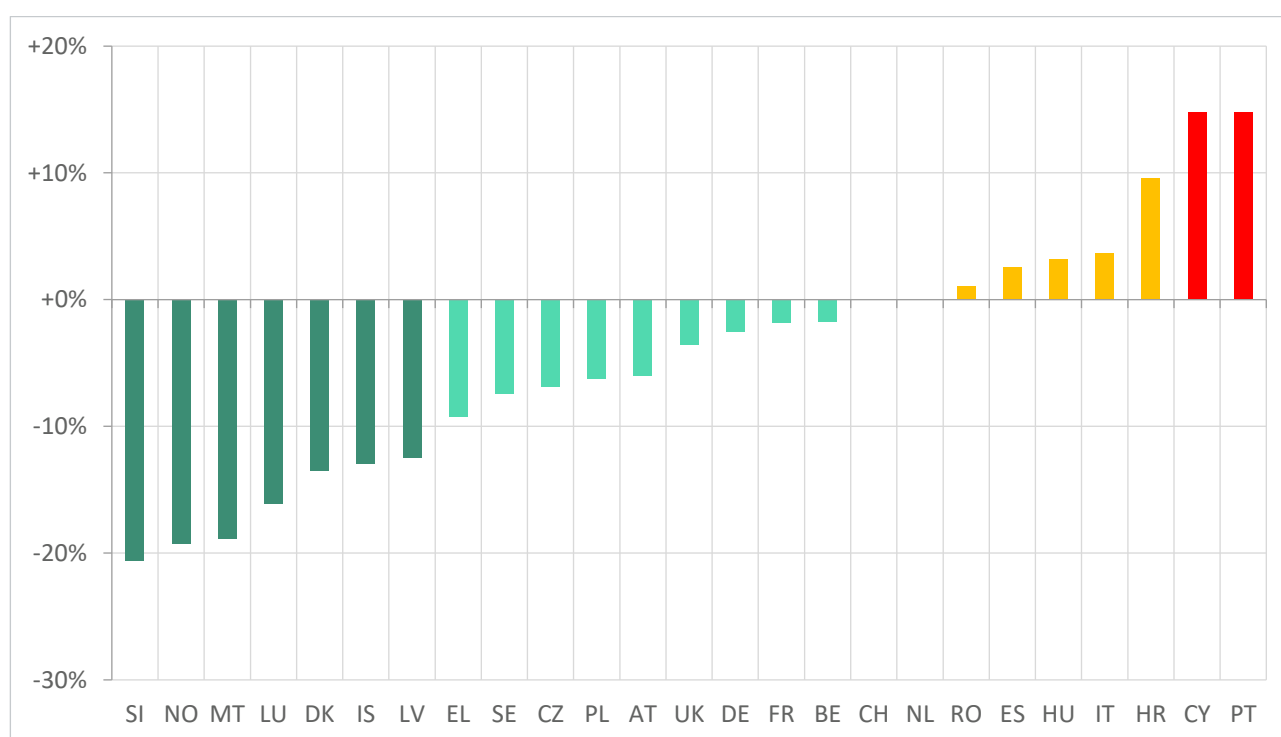


Figure 13 : Changement relatif du nombre de décès sur la route par millions d'habitants entre 2016 et 2017 dans divers pays européens.

Sources : CARE (nombre de décès) ; EUROSTAT (données démographiques) ; Vias institute (infographie).

Le pays qui enregistre l'évolution la plus favorable pour 2017 est la Slovaquie avec -21% de décès par millions d'habitants, tandis que l'évolution la moins favorable a été enregistrée à Chypre et au Portugal avec une augmentation du nombre de décès par millions d'habitants de 15%.

La Figure 14 présente une vue globale de l'évolution sur 10 ans du nombre de décès sur la route rapporté au nombre d'habitants. Les pays qui enregistrent les évolutions les plus favorables comparativement à 2008 sont l'Estonie (-63%) suivi du Danemark (-57%) et de la Slovaquie (-53%).

³ La sécurité routière en France [Bilan de l'accidentalité de l'année 2017](#).

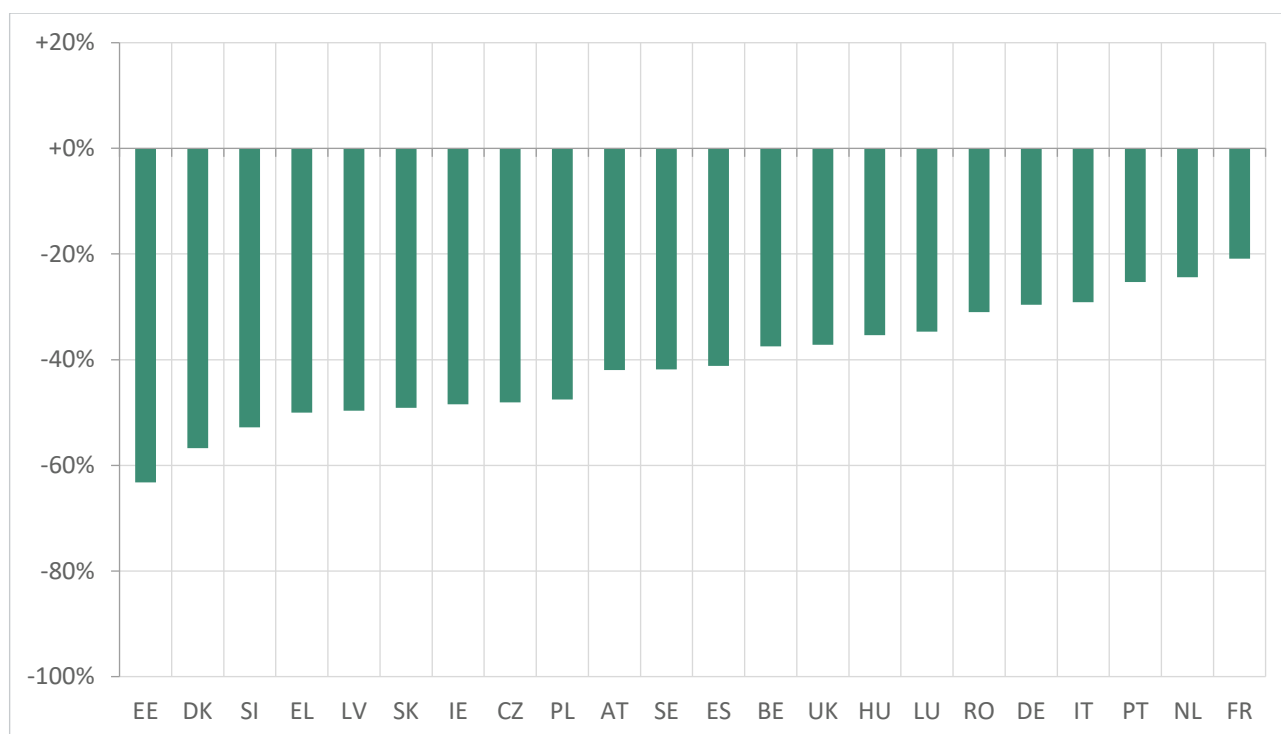


Figure 14 : Changement relatif du nombre de décès sur la route par millions d'habitants entre 2008 et 2017 dans divers pays européens.

Sources : CARE (nombre de décès) ; EUROSTAT (données démographiques) ; Vias institute (infographie).

Le tableau 4 illustre l'évolution du nombre de décédés 30 jours en Europe en fonction du type d'usager de la route entre 2007 et 2016. La plupart des pays européens enregistrent une nette diminution du nombre de tués pour toutes les catégories d'usagers de la route, à l'exception des occupants de camion parmi lesquels on enregistre une hausse de 25% du nombre de décédés 30 jours. On observe en revanche une baisse de 18% du nombre de tués parmi les piétons, de 50% chez les deux roues motorisés et de 73% chez les occupants de voiture.

Les résultats varient énormément entre les pays considérés. Il est donc difficile d'établir des tendances générales. La Belgique fait partie des pays où le nombre de décédés 30 jours a diminué pour toutes les catégories d'usagers.

Tableau 4: Évolution du nombre de décédés 30 jours en fonction du type d'usager de la route (2007-2016).

	Piétons	Cyclistes	Deux-roues motorisés	Occupants de voiture	Occupants de camions/caionnettes
AT	-32%	+30%	-23%	-49%	-33%
BE	-32%	-13%	-44%	-40%	-19%
BG	-37%	+10%	-45%	-54%	-75%
CH	-18%	-100%	-50%	-73%	+25%
CY	-44%	-54%	-55%	-50%	-62%
CZ	-28%	-8%	-33%	-41%	-25%
DE	-47%	-43%	-60%	-43%	-75%
DK	-42%	-69%	-71%	-73%	NA
EE	-42%	+13%	-43%	-56%	-45%
EL	-34%	-26%	-54%	-59%	-62%
ES	-40%	+18%	-49%	-38%	+17%
FI	-1%	+14%	-38%	-29%	-1%
FR	-46%	-4%	-59%	-52%	NA

HR	-47%	-54%	-55%	-52%	-68%
HU	+100%	NA	-33%	+18%	NA
IE	-9%	-22%	-50%	-36%	NA
IS	+14%	NA	-50%	-30%	NA
IT	-65%	-61%	+29%	-65%	NA
LT	+167%	NA	125%	+25%	NA
LU	-49%	-31%	-37%	-25%	-31%
LV	-35%	71%	-43%	-51%	-90%
MT	-56%	-46%	+17%	-45%	NA
NL	-21%	-4%	-52%	-46%	-41%
NO	-36%	-2%	-49%	-28%	-40%
PL	-28%	-33%	-41%	-51%	-33%
PT	-31%	-29%	-53%	-64%	-100%
RO	-30%	-24%	-47%	-43%	-19%
SE	-36%	-23%	-43%	-43%	-33%
SI	-32%	+30%	-23%	-49%	-33%
SK	-32%	-13%	-44%	-40%	-19%
UK	-37%	+10%	-45%	-54%	-75%
<i>Europe</i>	<i>-18%</i>	<i>-100%</i>	<i>-50%</i>	<i>-73%</i>	<i>+25%</i>

Source: CARE & Statbel

2. Période

Ce chapitre présente 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

Répartition du nombre d'accidents au cours des mois de l'année et des heures de la journée

La Figure 15 montre la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois de l'année et des heures de la journée pour la période 2013 à 2017 inclus. Les cellules vertes renvoient aux périodes présentant moins d'accidents corporels, tandis que les rouges en présentent 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 à la droite du tableau indique la répartition par heure de la journée et celle située en-dessous par mois de l'année.

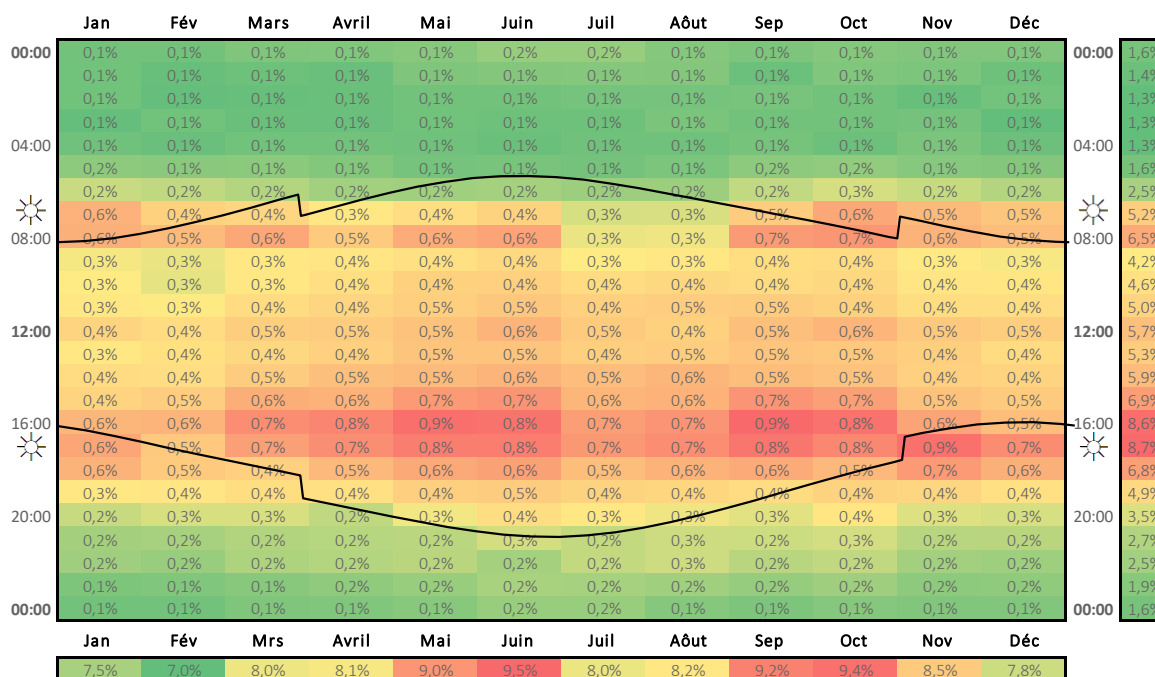


Figure 15 : Répartition du nombre d'accidents au cours des mois de l'année et des heures de la journée (2013-2017)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

2.2. Mois

Répartition du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours au cours des mois de l'année

La Figure 16 montre, pour l'année 2017, 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.

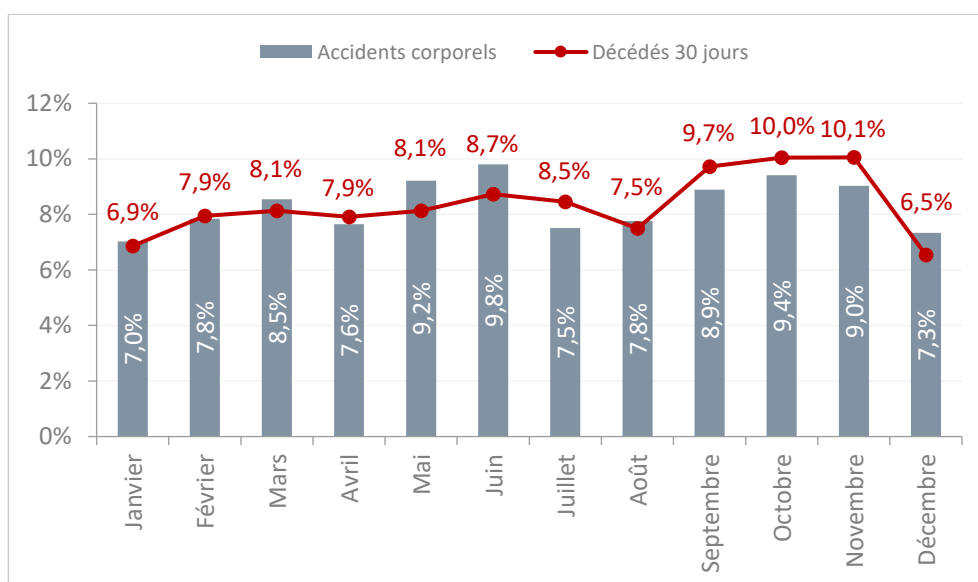


Figure 16 : Répartition du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours au cours des mois de l'année (2017)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

Évolution de la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois, en fonction du mode de déplacement

La Figure 17 présente, pour chaque mode de déplacement, la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois de l'année pour la période 2007-2015, en 2016 et en 2017. 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%.

Les graphiques montrent, par exemple, que la part des accidents corporels impliquant les cyclistes et celle impliquant les motocyclistes sont particulièrement faibles durant les mois d'hiver. Ceci peut notamment s'expliquer par une absence plus importante de ces types d'usagers sur la route lors de conditions météorologiques hivernales⁴.

⁴ Focant N. & Martensen H. (2014). Y a-t-il plus d'accidents de la route quand il pleut ? Analyse exploratoire de l'influence des conditions météorologiques sur le nombre d'accidents de la route en Belgique. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.

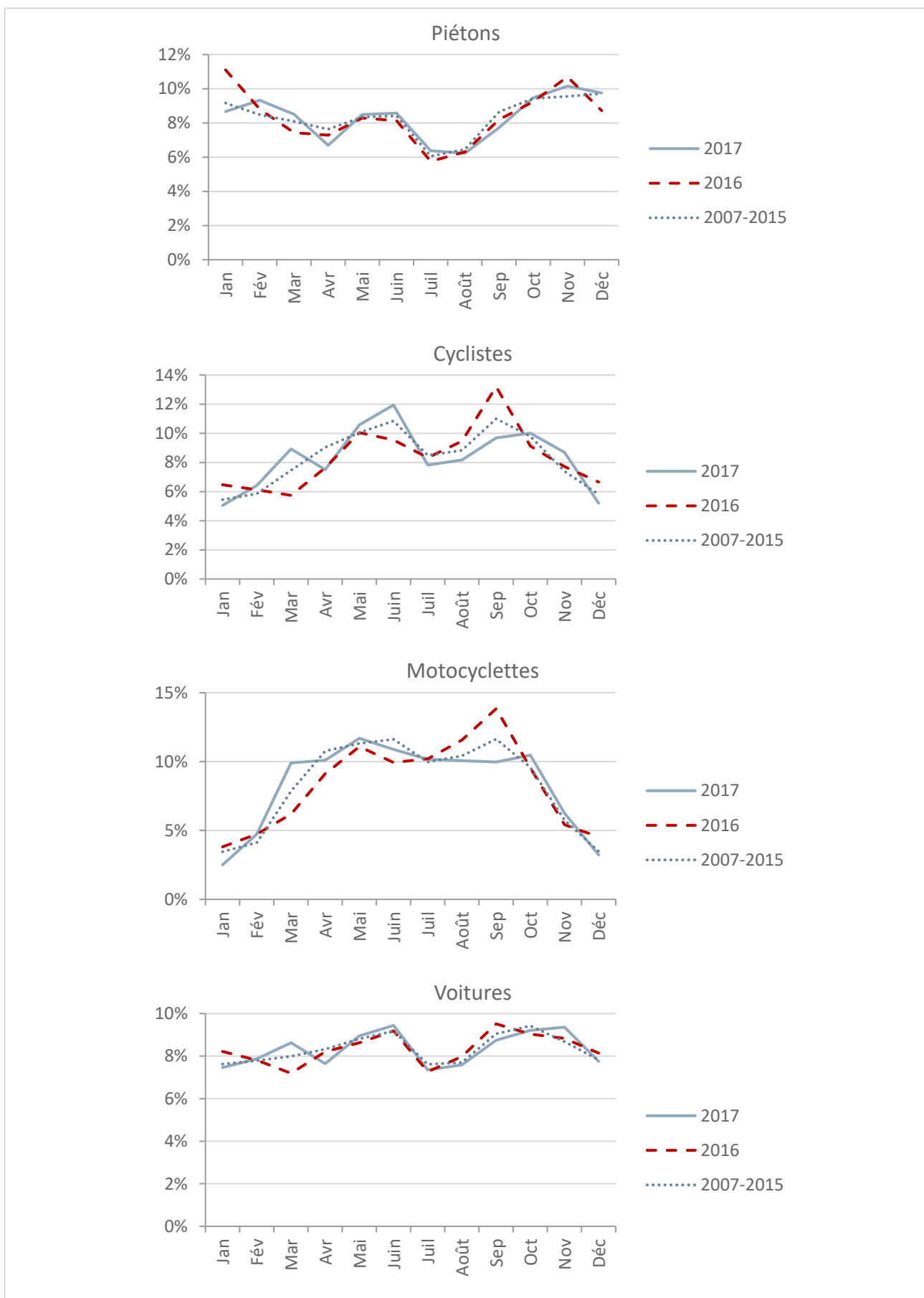


Figure 17 : Évolution de la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois, en fonction du mode de déplacement (2007-2015, 2016, 2017)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

2.3. Semaine

Répartition du nombre d'accidents corporels, de victimes et de véhicules-kilomètres au cours des périodes de la semaine

La Figure 18 présente, pour l'année 2017, la répartition du nombre d'accidents corporels et celle du nombre de victimes selon les différentes périodes de la semaine. Ces répartitions sont comparées au nombre de véhicules-kilomètres⁵ parcourus (dont les données les plus récentes datent de 2016). 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 ».

Cette figure permet d'illustrer le fait que le nombre d'accidents corporels, le nombre de décédés 30 jours et le nombre de blessés sont surreprésentés les nuits de week-end. En revanche, comparativement au nombre de véhicules-kilomètres parcourus, les décès sont sous-représentés les jours de semaine et les jours de week-end.

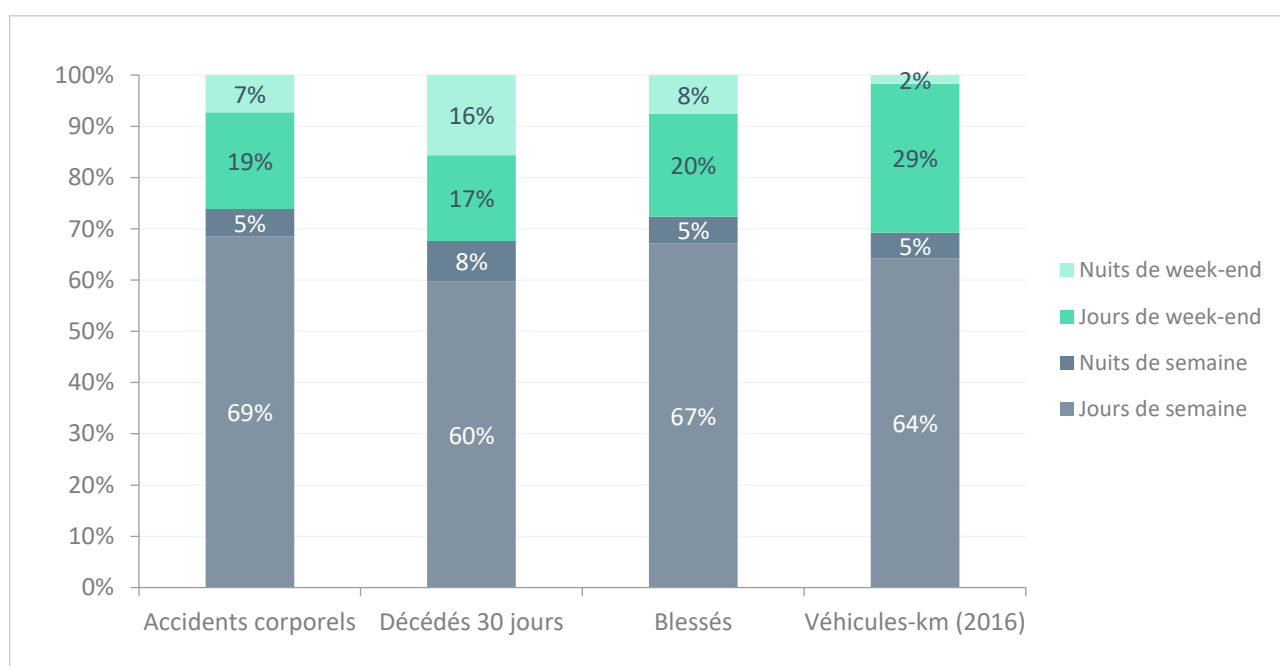


Figure 18 : Répartition du nombre d'accidents corporels, de victimes et de véhicules-kilomètres au cours des périodes de la semaine (2017)

Sources : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium); Monitor, 2017. Infographie : Vias institute

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

La Figure 19 présente, selon la catégorie d'âge et la période de la semaine, la part des conducteurs impliqués dans les accidents mortels et la part qu'ils représentent sur la route. La répartition de l'implication dans des accidents mortels se fonde sur les chiffres de 2016 et 2017. Les chiffres relatifs à la présence sur la route proviennent quant à eux de la mesure de comportement « Conduite sous influence d'alcool », réalisée par l'institut Vias en 2015. Lorsque la part de conducteurs d'une certaine catégorie d'âge sur la route est inférieure à la part correspondante dans les accidents mortels, les conducteurs de cette catégorie d'âge sont surreprésentés dans les accidents mortels.

Le graphique montre notamment que la part des jeunes conducteurs (18-25 ans) dans les accidents mortels est surreprésentée quelle que soit la période de la semaine. La part des conducteurs âgés de moins de 40 ans et impliqués dans les accidents mortels est surreprésentée durant les jours de week-end, et surtout durant les nuits de semaine et les nuits de week-end.

⁵ Nombre de véhicules-kilomètres parcourus par les motocyclettes, les voitures personnelles, les camionnettes, les poids lourds et les autobus/autocars.

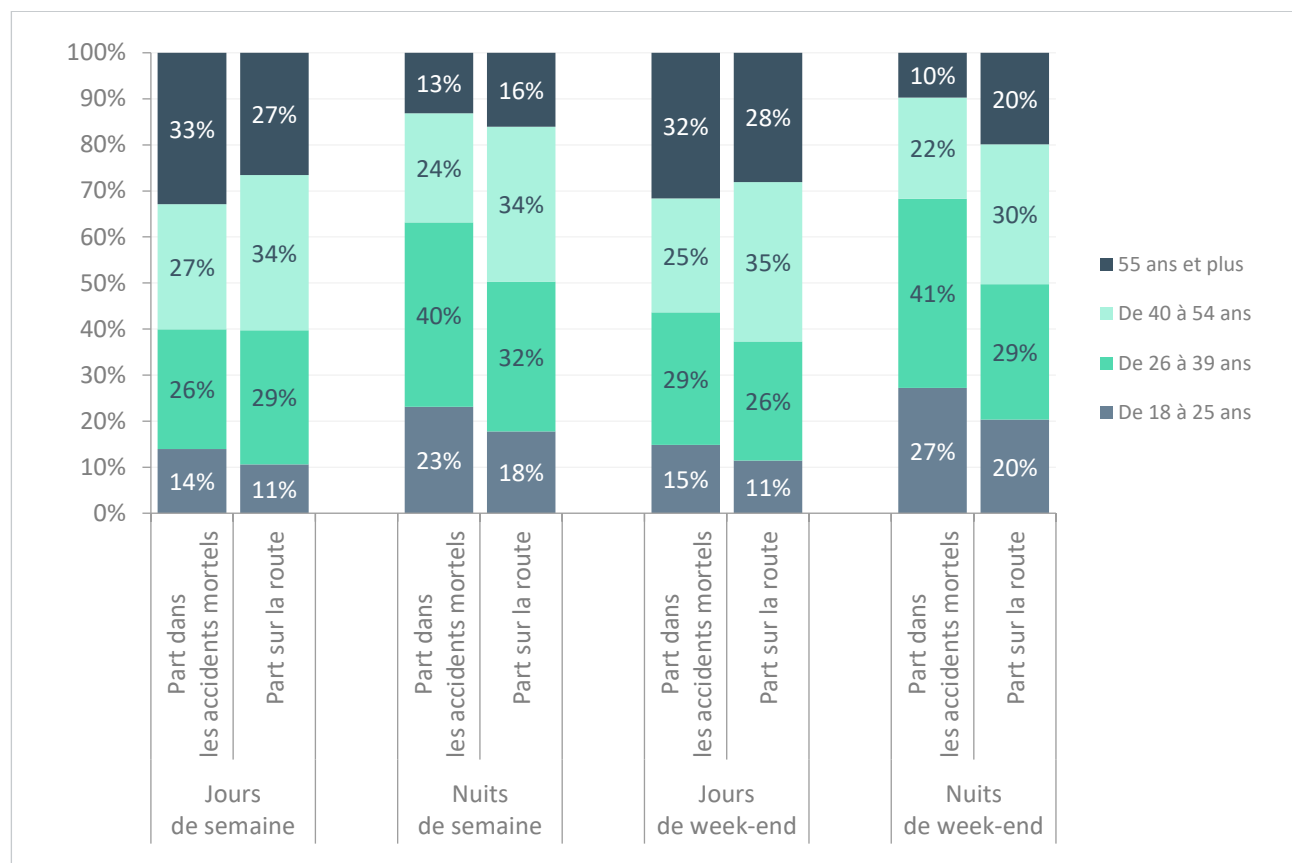


Figure 19 : Répartition de l'implication dans des accidents mortels et de la présence sur la route, par catégorie d'âge du conducteur, selon la période de la semaine (2016-2017).

Sources : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium); IBSR, mesure de comportement « Alcool » 2015⁶

⁶ 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.

2.4. Jour et heure

Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours au cours des heures de la semaine

La Figure 20 montre la répartition du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours au cours des différentes heures de la semaine pour la période 2013 à 2017 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%.

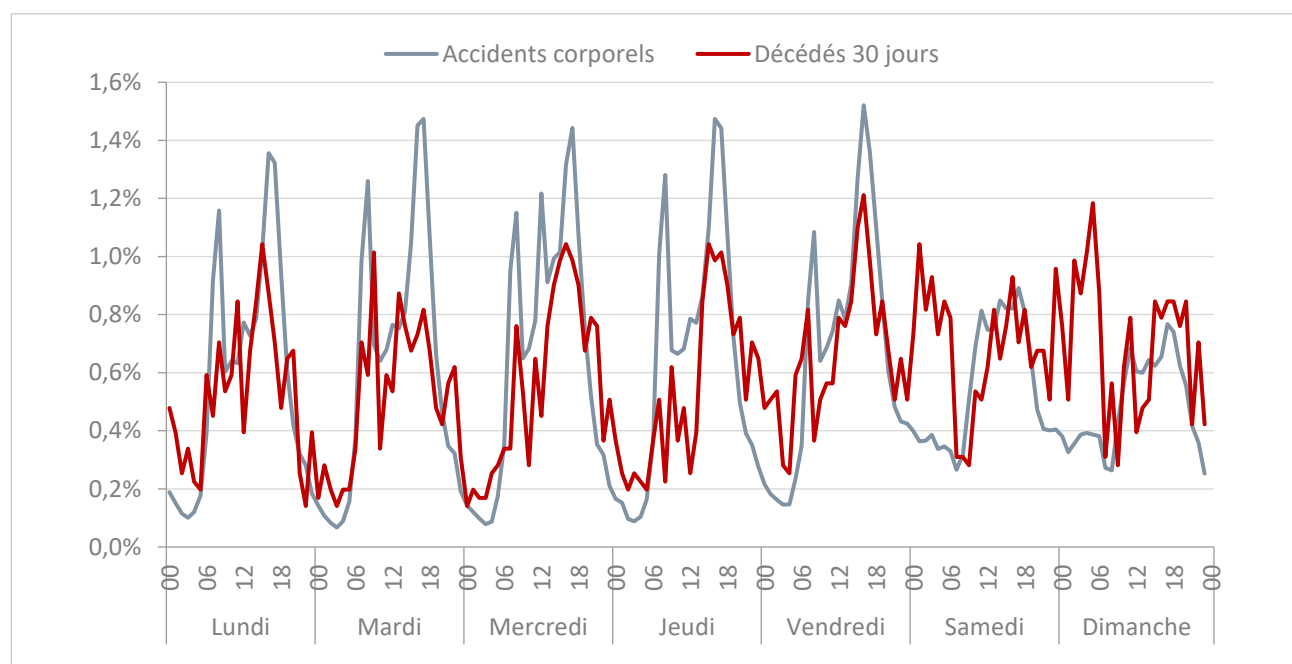
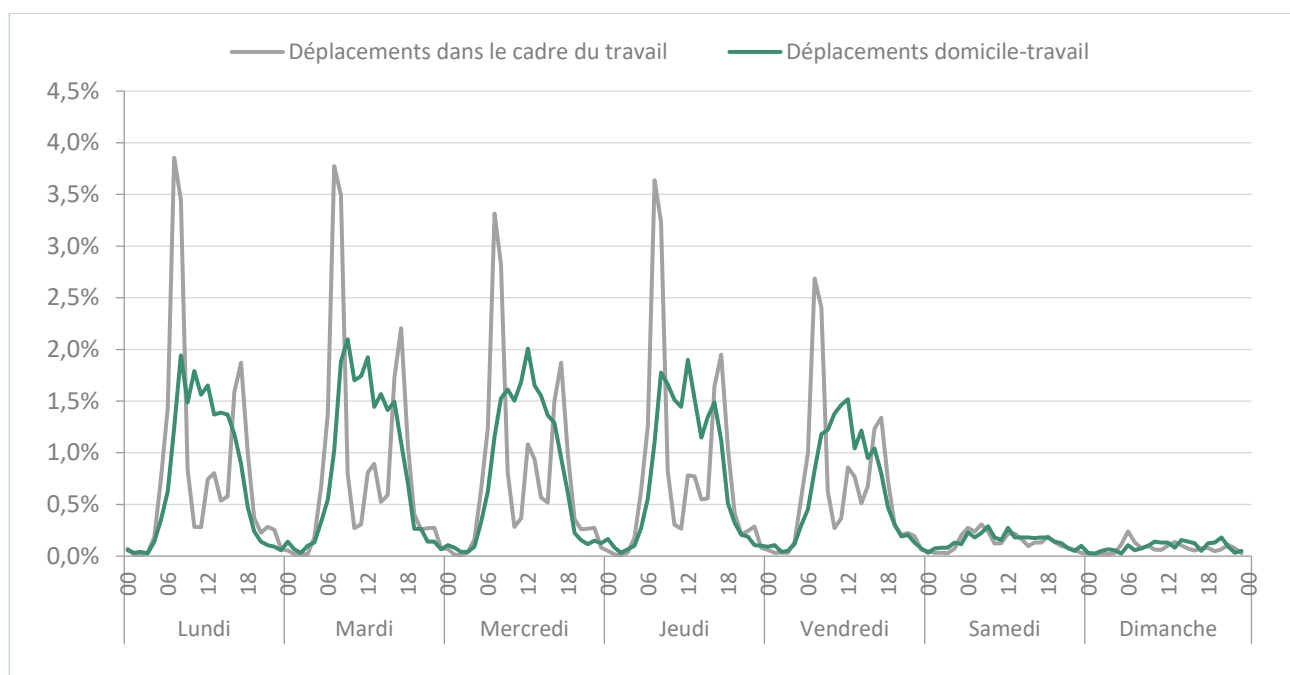


Figure 20 : Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours au cours des heures de la semaine (2013-2017)
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium).

Répartition du nombre d'accidents du travail sur la route au cours des heures de la semaine

La Figure 21 présente la 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'institut Vias et s'appuient sur les données de l'Agence fédérale des risques professionnels (Fedris). 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%.



3. Lieu

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

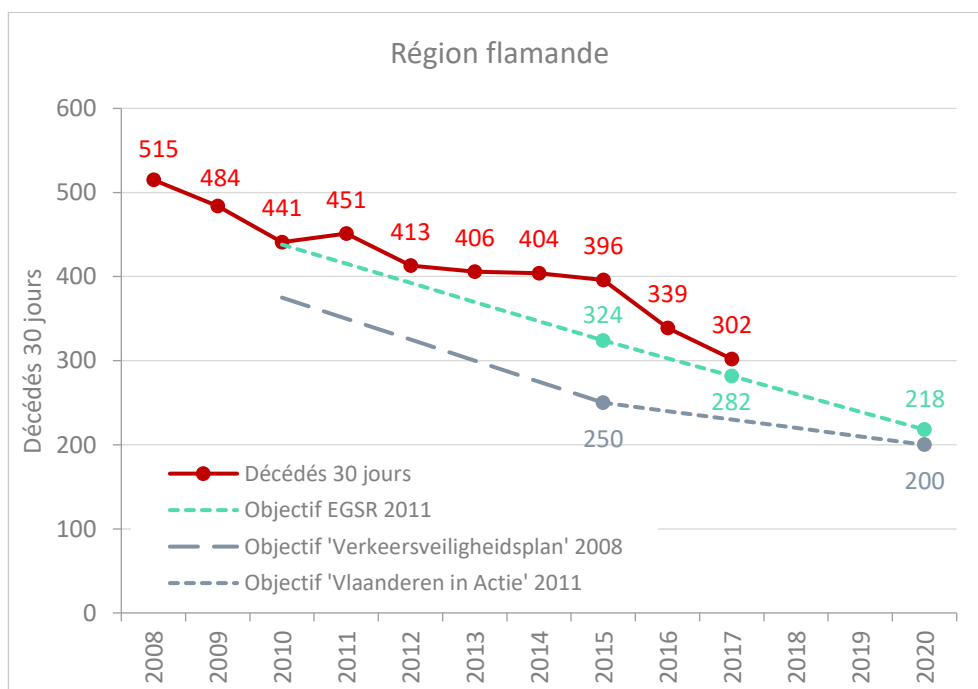
Des graphiques représentent :

- l'évolution du nombre de décédés 30 jours pour chaque région, comparé, d'une part, aux objectifs fédéraux fixés par les États 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.

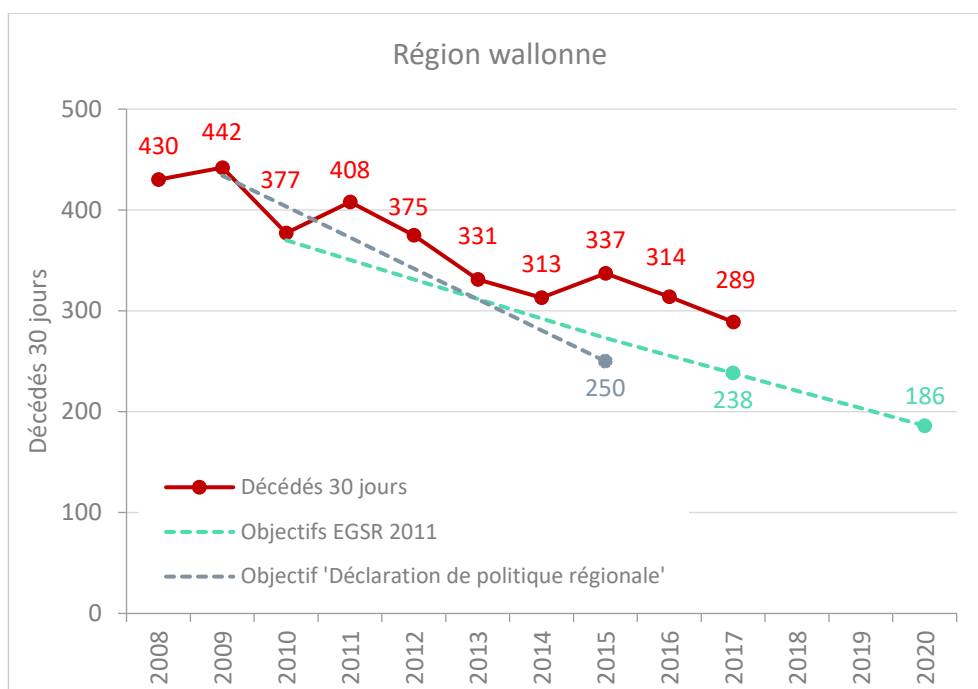
3.1. Régions et provinces

Évolution du nombre de décédés 30 jours selon la région, par rapport aux objectifs fédéraux fixés par les États Généraux de la Sécurité Routière et par rapport aux objectifs régionaux

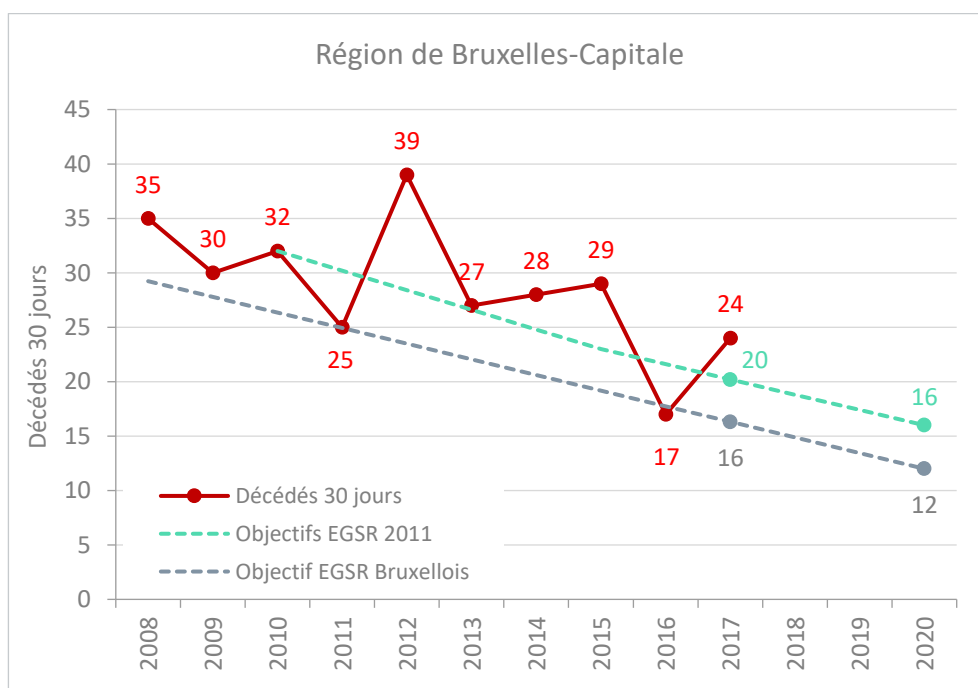
La Figure 22 montre, pour chaque région, l'évolution du nombre de décédés 30 jours pour la période 2008 à 2017. Ces chiffres sont comparés, d'une part, aux objectifs fédéraux fixés par les États Généraux de la Sécurité Routière 2011 et, d'autre part, aux objectifs établis par chaque région.



Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

Figure 22 : Évolution du nombre de décédés 30 jours selon la région, par rapport aux objectifs fédéraux fixés par les États Généraux de la Sécurité Routière et par rapport aux objectifs régionaux (2008-2020)

Évolution du risque d'accident corporel selon la région

La Figure 23 présente l'évolution, entre 2007 et 2016, du risque d'accident corporel pour les différentes régions et pour la Belgique. Celui-ci est défini comme le nombre d'accidents corporels par milliard de véhicules-kilomètres parcourus. La méthode de calcul du nombre de véhicules-kilomètres ayant été modifiée après 2012, le risque d'accident calculé à partir de 2013 ne peut être comparé à celui des années qui précèdent.

Le graphique montre que le risque d'accident corporel est beaucoup plus élevé à Bruxelles que dans les autres régions. Ceci s'explique notamment par le fait que dans les zones densément peuplées où le trafic est aussi plus dense, les interactions entre usagers sont aussi plus fréquentes. Pour une même distance parcourue, ces interactions entraînent généralement davantage d'accidents : le risque d'accident y est donc plus élevé.

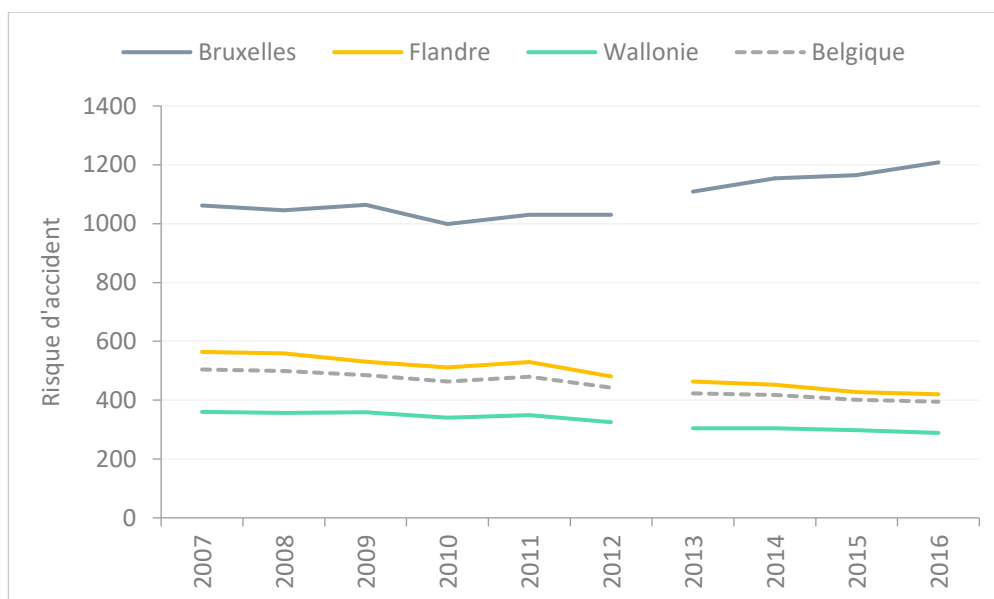


Figure 23 : Évolution du risque d'accident corporel selon la région (2007-2016)

Sources : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium); SPF Mobilité et Transport

Répartition de tous les accidents du travail et de ceux survenus sur la route selon les régions

La Figure 24 montre, pour 2015, 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 s'appuient sur les données de l'Agence fédérale des risques professionnels (Fedris). 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.

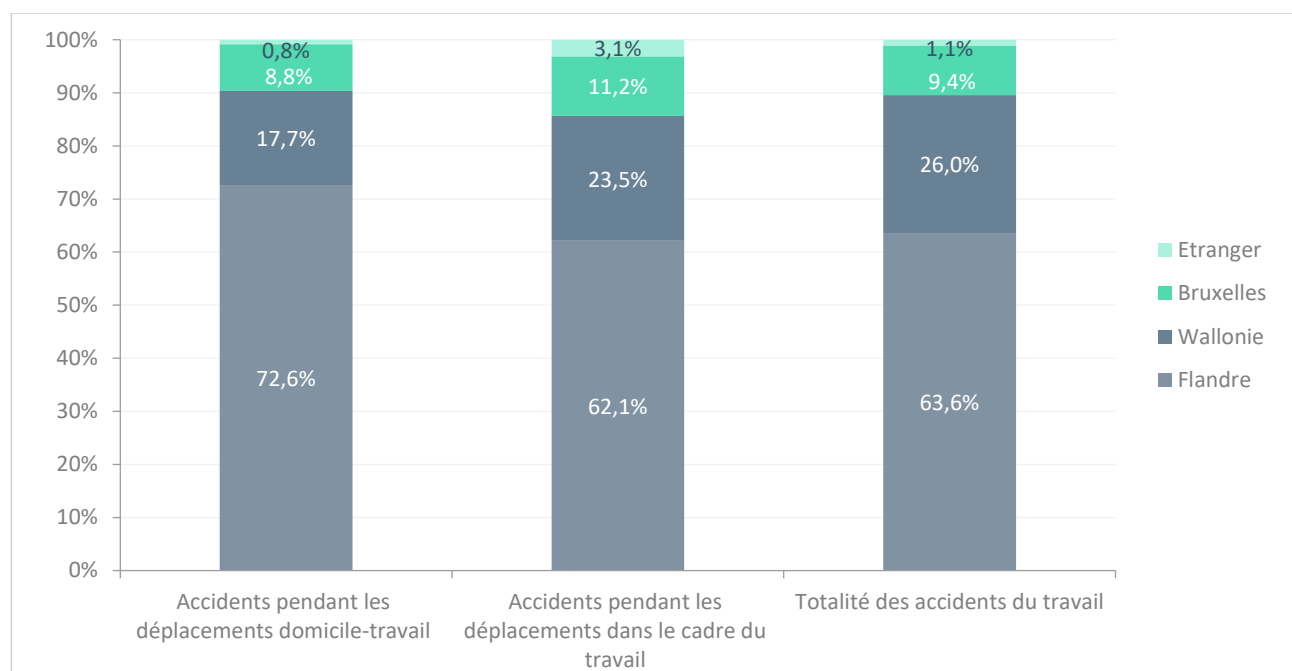


Figure 24 : Répartition de tous les accidents du travail et de ceux survenus sur la route selon les régions (2015)

Source : Fedris

Gravité des accidents corporels selon la province

La Figure 25 présente, pour 2017, 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. La carte montre que la gravité des accidents corporels en Région wallonne (26,4) est globalement plus élevée qu'en Région flamande (13,0). C'est dans la province du Luxembourg que la gravité des accidents est la plus élevée (on y déplore 36 décès pour 1000 accidents corporels). En revanche, c'est en Région de Bruxelles-Capitale que la gravité des accidents est la plus faible : on y enregistre « seulement » 6 décès pour 1000 accidents corporels.

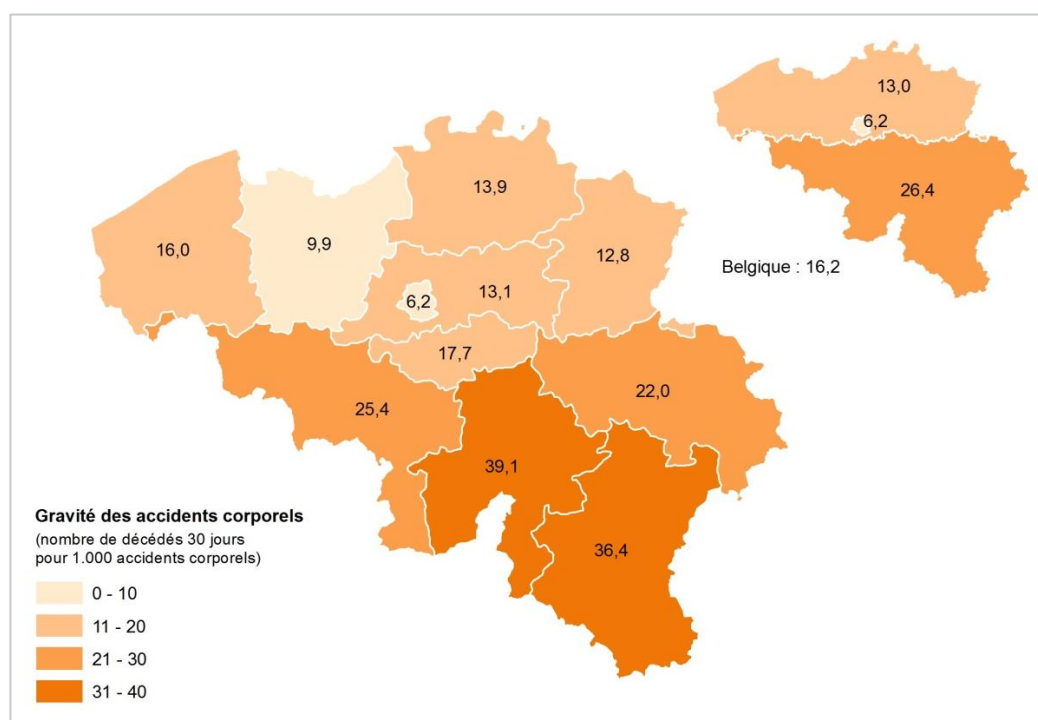


Figure 25 : Gravité des accidents corporels selon la province (2017)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

Mortalité selon la province

La Figure 26 montre, pour 2017, 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. Cette carte montre des tendances relativement semblables mais accentuées par rapport à celles observées en Figure 23. Cela peut en partie s'expliquer par le fait que les provinces qui présentent un nombre important de décédés 30 jours sont aussi parmi les provinces les moins densément peuplées de Belgique. Ainsi, la province de Namur et la province de Luxembourg enregistrent les taux de mortalité les plus importants. En revanche, la Région de Bruxelles-Capitale enregistre le taux de mortalité le plus faible (20 décès par million d'habitants).

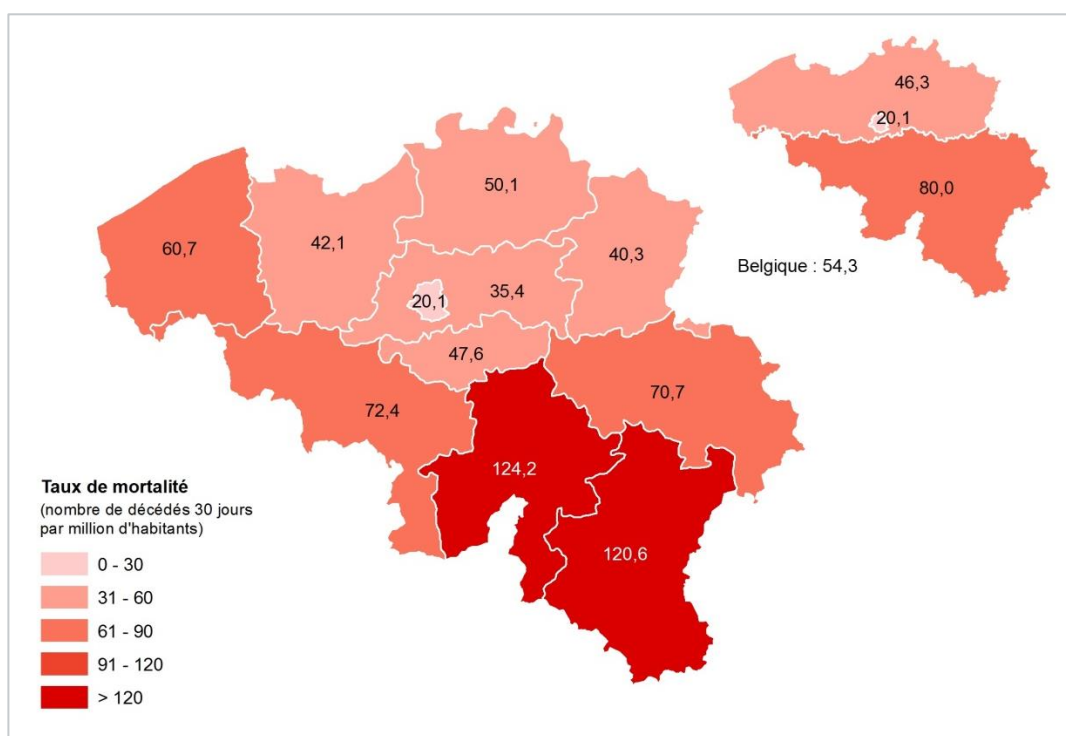


Figure 26 : Mortalité selon la province (2017)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

3.2. Type de route

Répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents régimes de vitesse, par région

La Figure 27 présente, pour 2017, la répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents régimes de vitesse, pour chaque région et pour la Belgique. La répartition des accidents selon les régimes de vitesse dépend évidemment surtout de la longueur du réseau routier propre à chaque région et à chaque régime de vitesse. Ainsi, par exemple, 97% des accidents corporels enregistrés en Région de Bruxelles-Capitale sont survenus sur les routes où la vitesse est limitée à 30 ou à 50 km/h (la Région ne compte en effet que très peu de routes où la vitesse autorisée est supérieure à 50 km/h).

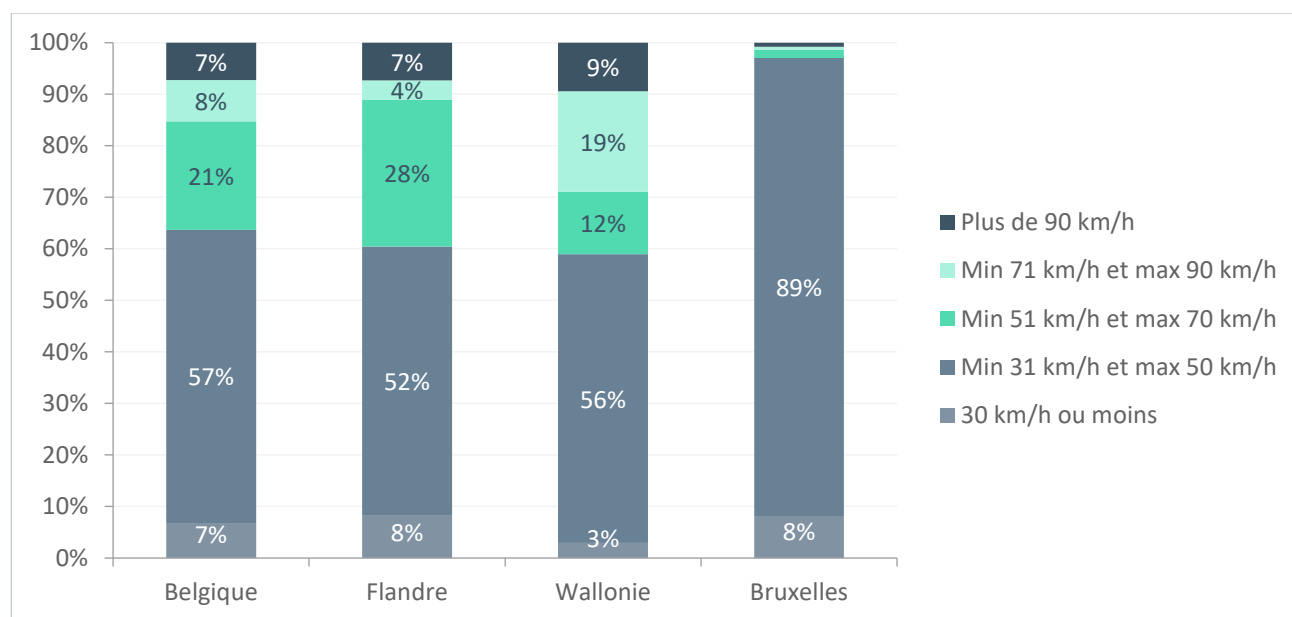


Figure 27 : Répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents régimes de vitesse, par région (2017)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

Gravité des accidents, par type de route, selon la région

La Figure 28 présente la gravité des accidents par type de route pour 2017. La gravité des accidents est définie comme le nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents corporels. Le graphique montre, tant pour la Flandre que pour la Wallonie, que c'est sur les autoroutes que la gravité des accidents est la plus élevée.

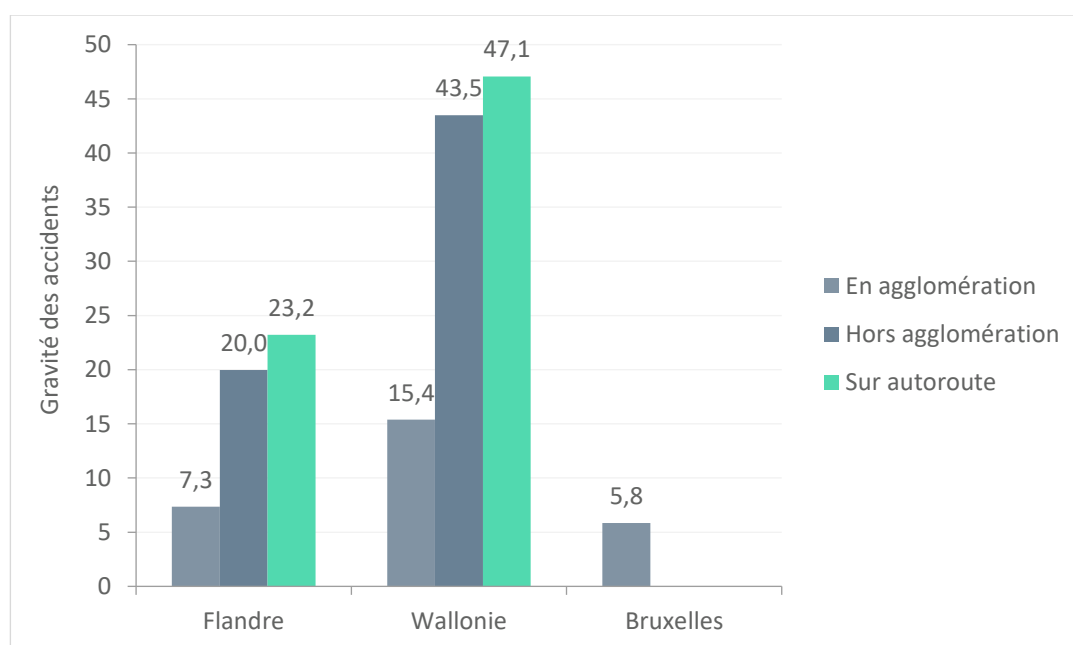


Figure 28 : Gravité des accidents, par type de route, selon la région (2017)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

Répartition du nombre de décédés 30 jours selon les différents modes de déplacement, en distinguant les accidents survenus en carrefour et en dehors des carrefours

La Figure 29 montre, pour 2017, la répartition du nombre de décédés 30 jours selon les différents modes de déplacement, en distinguant les accidents survenus en carrefour ou en dehors des carrefours.

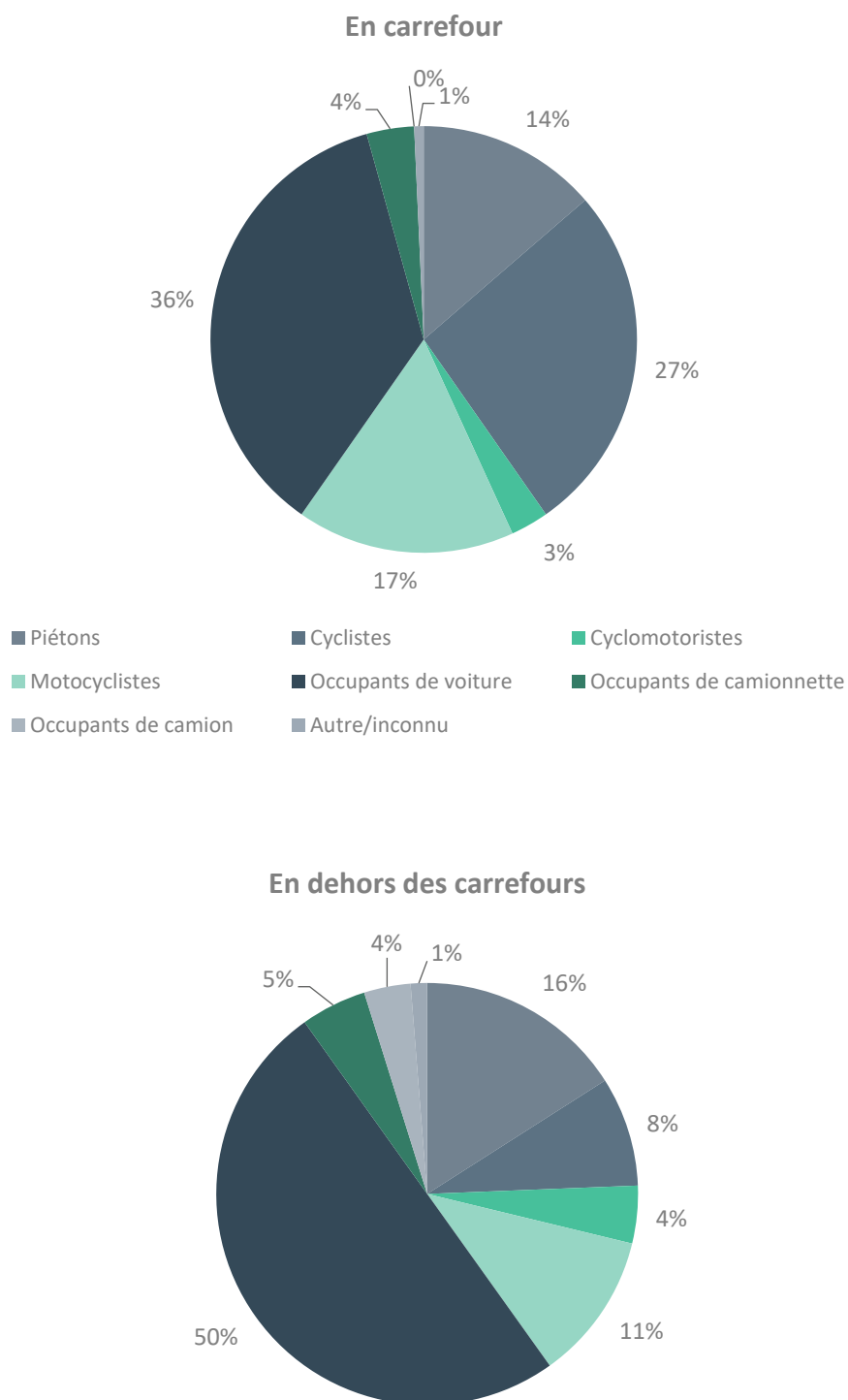


Figure 29 : Répartition du nombre de décédés 30 jours selon les différents modes de déplacement, en distinguant les accidents survenus en carrefour et en dehors des carrefours (2017)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

4. Caractéristiques des accidents

Ce chapitre présente 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 n'impliquant qu'un seul véhicule, selon le moment de la semaine.

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.
- Le pourcentage de conducteurs sous influence d'alcool impliqués dans un accident de la route.

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 de Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 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'institut Vias pour les accidents survenus sur autoroute entre 2014 et 2015. Les résultats de cette étude sont présentés dans la troisième partie de ce chapitre.

4.1. Type de collision

Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision

La Figure 30 montre 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. Le graphique montre que la plupart des accidents sont caractérisés par une collision par le côté (35%). Les accidents n'impliquant qu'un seul usager représentent toutefois 23% des accidents corporels tandis que les accidents avec collision frontale ou en croisement représentent 10% de l'ensemble des accidents.

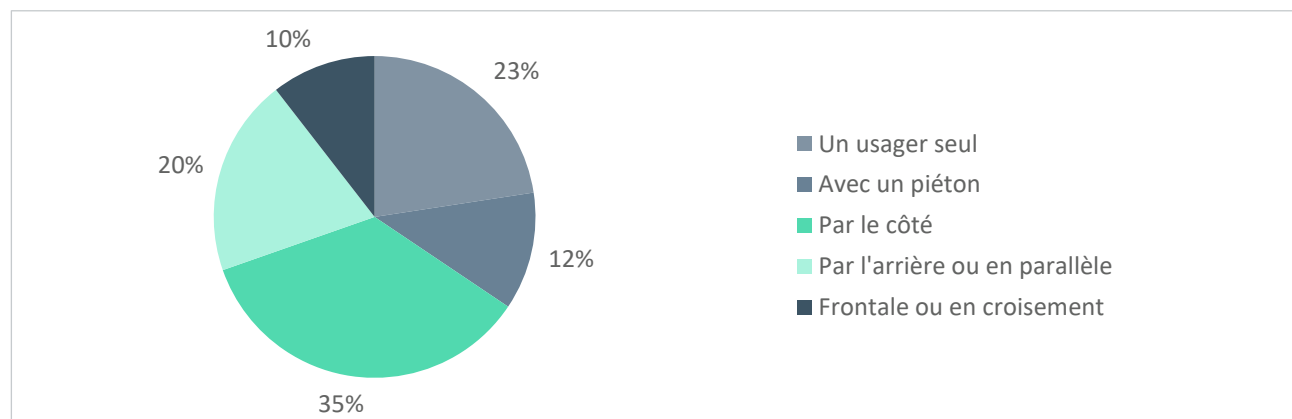


Figure 30 : Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision (2017)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision, par mode de déplacement

La Figure 31 présente, pour chaque mode de déplacement, la répartition du nombre d'accidents corporels par type de collision en 2017. 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. Le graphique montre que la répartition des accidents en fonction du type de collision diffère selon le type d'utilisateur. Par exemple, les accidents avec collision par l'arrière en ou parallèle sont beaucoup plus fréquents dans les accidents impliquant les poids lourds que dans les accidents impliquant d'autres catégories d'utilisateurs. Cela peut dans certains cas être dû aux dangers que représentent les angles morts pour cette catégorie de véhicules. En revanche, les cyclistes et les cyclomotoristes sont plus souvent confrontés à des collisions par le côté.

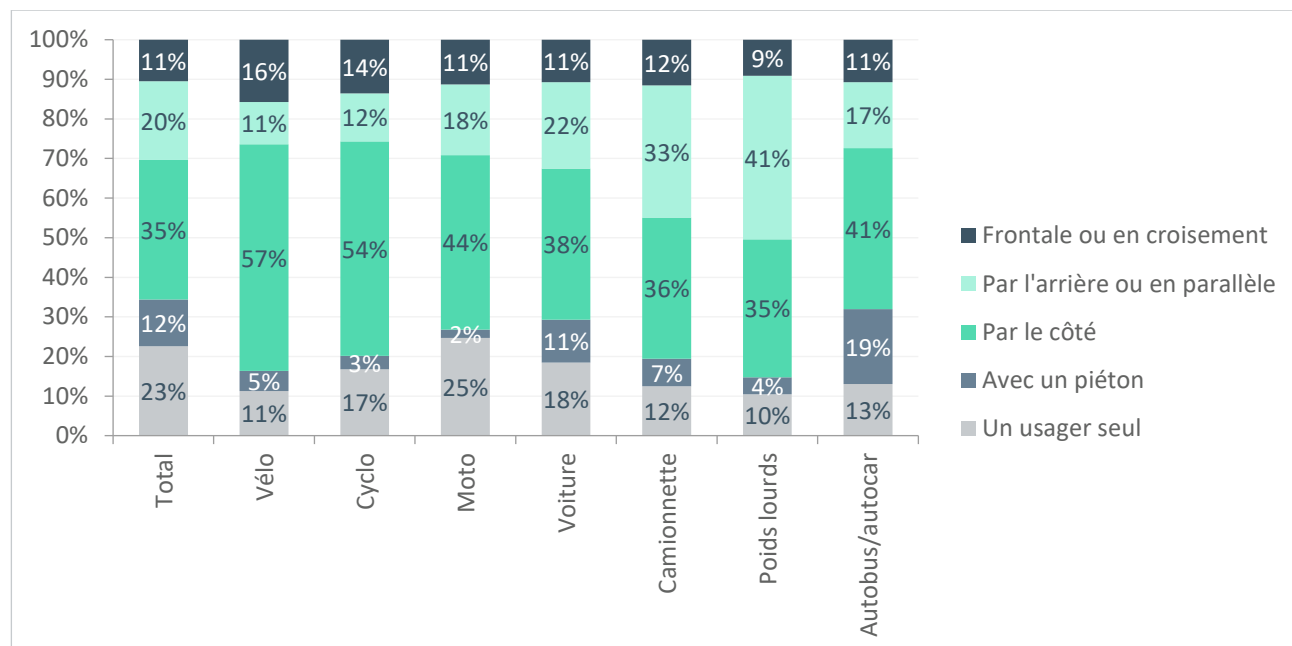


Figure 31 : Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision, par mode de déplacement (2017)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

Répartition du nombre d'accidents corporels selon le type de la première collision, par type de route

La Figure 32 montre, pour chaque type de route, la répartition du nombre d'accidents corporels par type de collision en 2017. 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. Le graphique montre, de manière logique, que les accidents avec collision par le côté sont beaucoup plus fréquents en agglomération (où les nombreux carrefours permettent de telles collisions) que sur les autoroutes. A contrario, on enregistre sur les autoroutes davantage d'accidents avec collision par l'arrière ou en parallèle ainsi que davantage d'accidents n'impliquant qu'un seul usager.

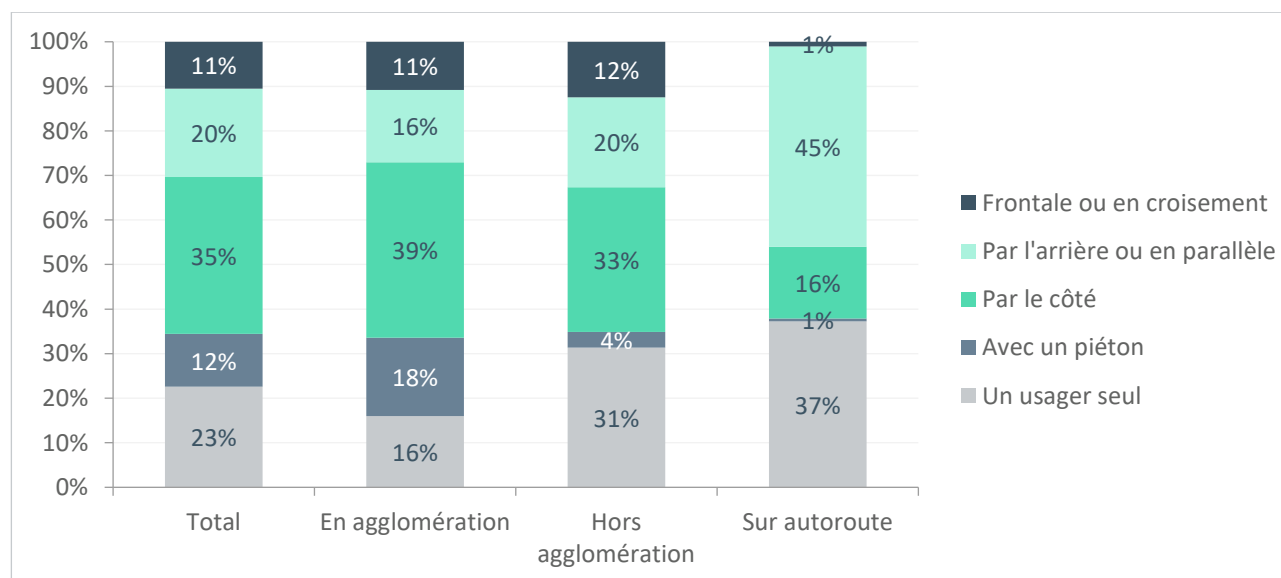


Figure 32 : Répartition du nombre d'accidents corporels selon le type de la première collision, par type de route (2017)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

Part des accidents corporels n'impliquant qu'un seul véhicule par moment de la semaine

La Figure 33 présente, pour l'année 2017, la répartition des accidents corporels selon le moment de la semaine et le nombre de véhicules impliqués dans la collision. Les données inconnues ne sont pas considérées dans l'analyse. Le graphique montre qu'environ la moitié des accidents enregistrés durant la nuit n'impliquent qu'un seul usager. Cela peut être expliqué par le fait que la densité de véhicules est plus faible pendant la nuit que pendant le jour. La nuit, la proportion d'accidents corporels n'impliquant qu'un seul usager est en effet beaucoup plus importante.

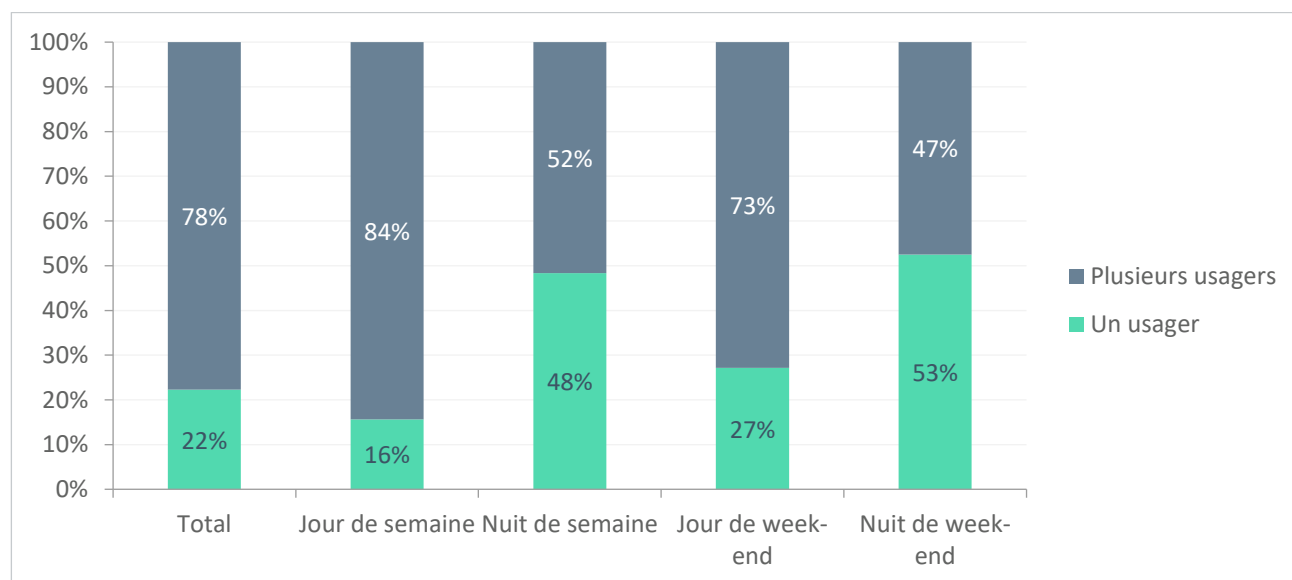


Figure 33 : Part des accidents corporels n'impliquant qu'un seul véhicule par moment de la semaine (2017)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

4.2. Mode de déplacement

Répartition des victimes (décédés 30 jours et blessés) selon les modes de déplacement, par région

La Figure 34 montre, 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 2017. Cette répartition varie fortement entre les différentes régions. En Wallonie, on compte une grande part de victimes parmi les occupants de voitures (67%) par rapport aux catégories d'usagers. En Flandre, bien que l'on observe également une part importante de victimes parmi les occupants de voitures (47%), on note aussi une grande part de victimes parmi les cyclistes (26%). Enfin, la Région de Bruxelles-Capitale enregistre une part plus importante de victimes parmi les piétons (25%) que dans les autres régions.

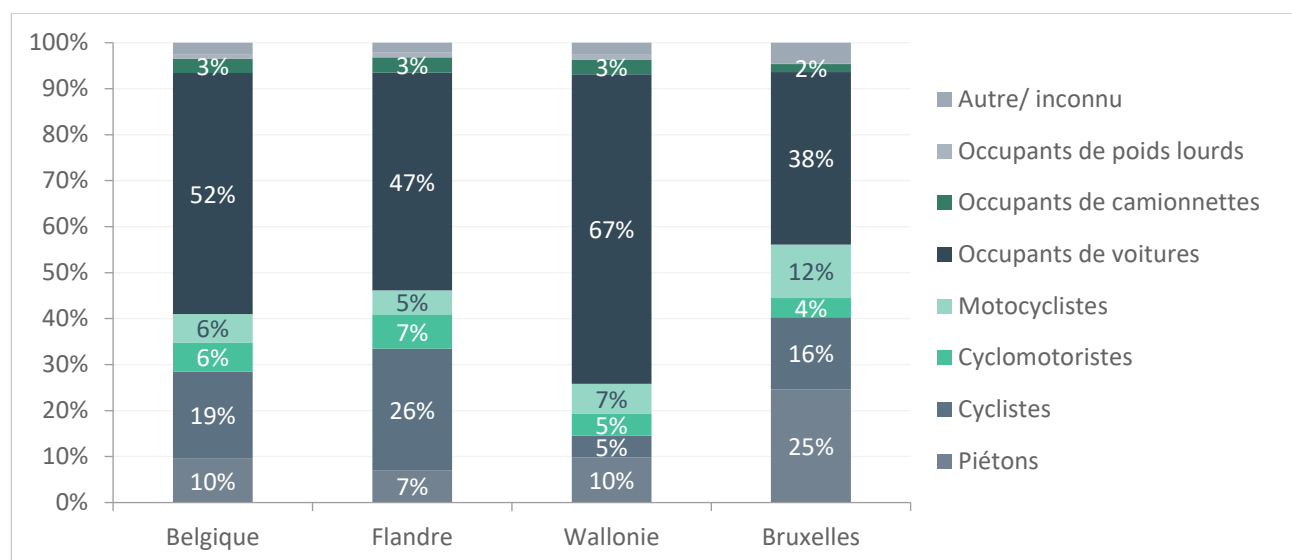


Figure 34 : Répartition des victimes (décédés 30 jours et blessés) selon les modes de déplacement, par région (2017)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

Gravité des accidents corporels, selon le type d'utilisateur impliqué

La Figure 35 présente, pour 2017, 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 1.000 accidents corporels. La figure fait une distinction entre la gravité des blessures de l'utilisateur 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'utilisateur 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'utilisateur en question, tandis que la partie en vert clair représente le nombre de décès par 1000 accidents corporels pour la partie adverse.

On constate que la gravité des accidents de la route varie fortement selon les usagers qui y sont impliqués. Ainsi, un accident impliquant un piéton est logiquement beaucoup plus grave pour le piéton en question que pour son opposant. À l'inverse, un accident impliquant un autocar ou un poids lourd est habituellement plus grave pour la partie adverse que pour ces les occupants de ces véhicules.

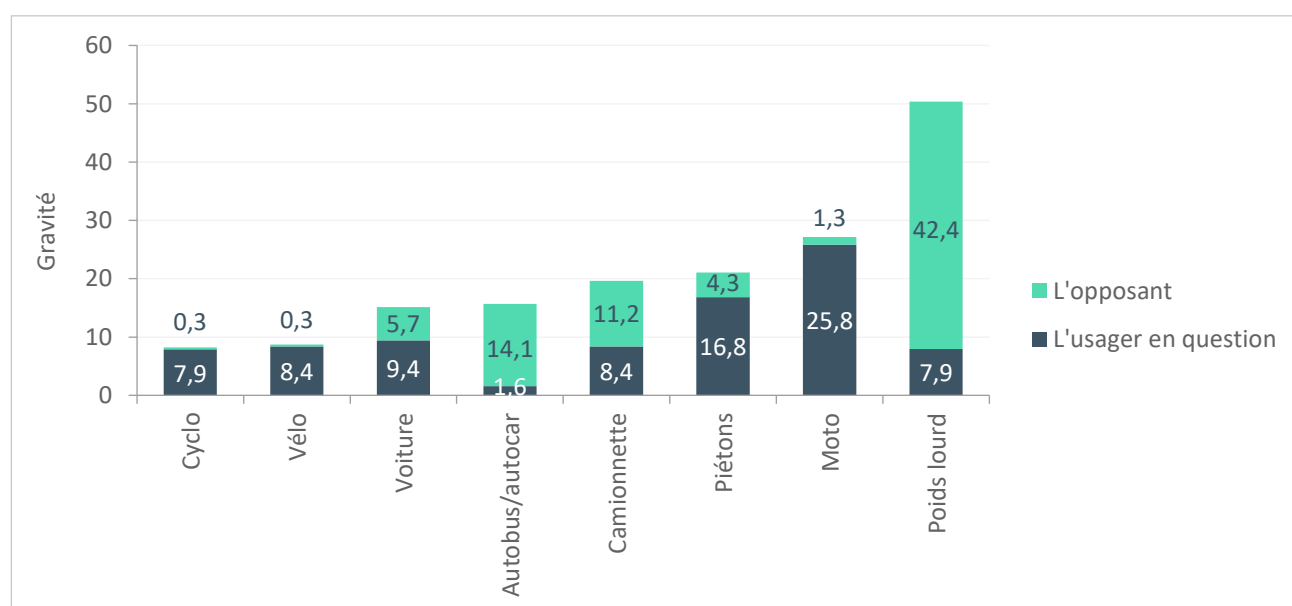


Figure 35 : Gravité des accidents corporels, selon le type d'utilisateur impliqué (2017)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

Le Tableau 5 présente 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 de Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 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.

Tableau 5. 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 :

	Piéton	Cycliste	Cyclo-motoriste/ Motard	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

Évolution de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « véhicules motorisés », selon la catégorie du véhicule

La Figure 36 montre l'évolution, entre 2013 et 2017, 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).

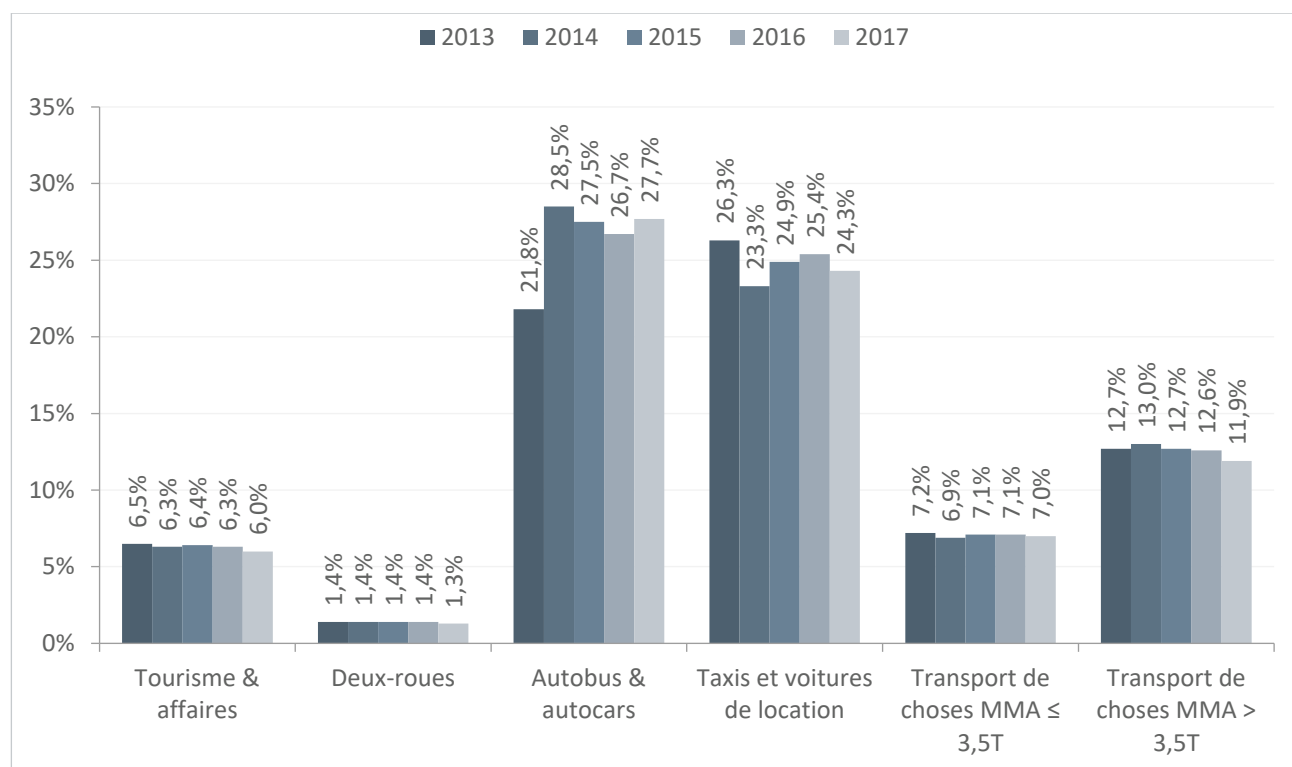


Figure 36 : Évolution de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Véhicules motorisés », selon la catégorie du véhicule (2013-2017)

Source : Assuralia, Évolution de la fréquence des sinistres en assurance RC automobile, 2017

Nombre et part des accidents corporels selon les « partenaires conflictuels »

Les tableaux suivants présentent, 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 présente 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'usager 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%	

Figure 37 : Nombre et part des accidents corporels selon les « partenaires conflictuels » (de la première collision) (2013)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

4.3. Accidents mortels sur autoroutes

Ces informations proviennent d'une enquête de l'institut Vias s'appuyant sur les procès-verbaux de 158 accidents mortels survenus sur les autoroutes belges pendant la période entre 2014 et 2015 inclus.

Le Tableau 6 montre 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. La distraction et l'inattention sont les principales causes d'accidents mortels sur autoroute (près de 30% des cas). Une mauvaise aptitude à la conduite fait également partie des principales causes d'accidents mortels (25% des cas). Parmi les causes les moins fréquentes, on note la présence d'obstacles sur la route, les problèmes liés à un chargement ou encore à un arrêt de la circulation.

Tableau 6. Aperçu des principales causes d'accidents mortels sur les autoroutes (2014-2015) :

	#	%
Distraction, inattention et autres causes	30	29,4%
Aptitude à la conduite	26	25,5%
Dépassement	11	10,8%
Erreurs de conduite lors d'une circulation dense	9	8,8%
Vitesse excessive ou inadaptée	6	5,9%
Utilisation incorrecte de la route	5	4,9%
État de la route	5	4,9%
Comportement irresponsable d'un piéton	4	3,9%
Défaillances techniques	3	2,9%
Obstacles sur la route	1	1,0%
Chargement	1	1,0%
Circulation à l'arrêt	1	1,0%

Source : Institut Vias, Le tribut mortel des autoroutes, 2017

Interaction entre les facteurs humains, liés au véhicule et environnementaux dans les accidents mortels survenus sur les autoroutes

La Figure 38 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 montre le nombre d'accidents impliquant au moins un facteur humain, un facteur lié au véhicule ou un facteur environnemental. Elle 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.

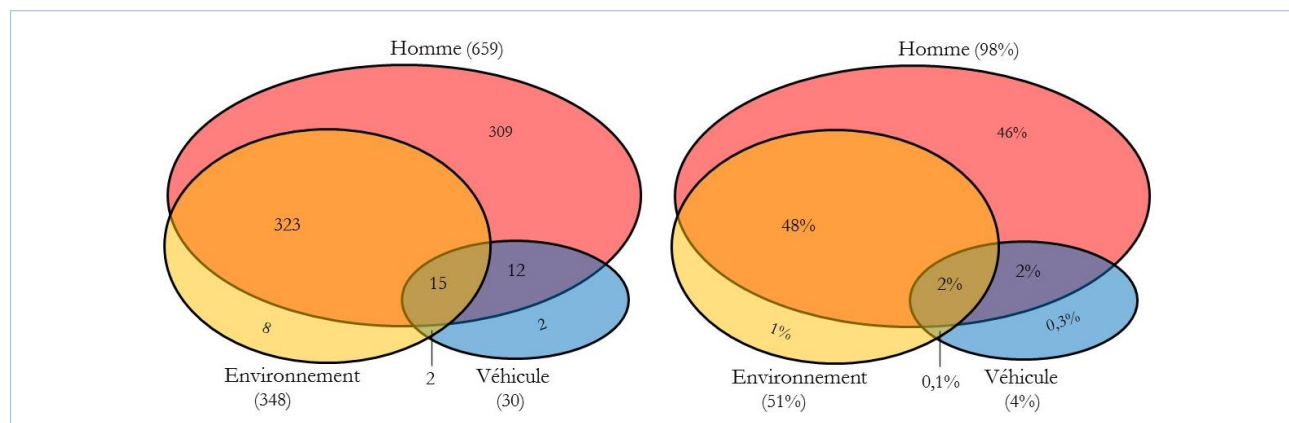


Figure 38 : Interaction entre les facteurs humains, liés au véhicule et environnementaux dans les accidents mortels survenus sur les autoroutes (2014-2015)

Source : Institut Vias, Le tribut mortel des autoroutes, 2017

Part des différents facteurs d'accident dans les accidents mortels sur les autoroutes

La Figure 39 montre 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.

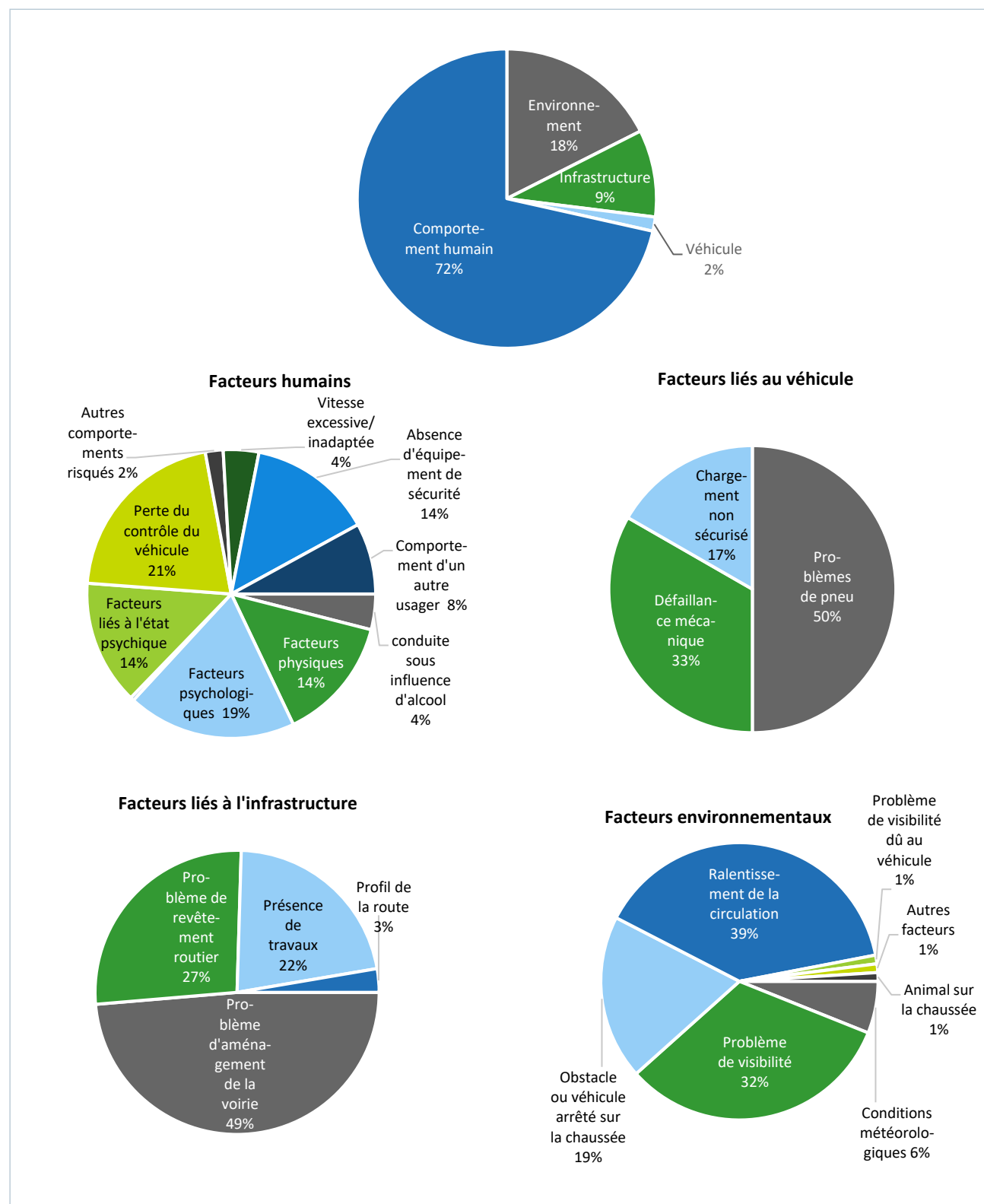


Figure 39 : Part des différents facteurs d'accident dans les accidents mortels sur les autoroutes (2014-2015)

Source : Institut Vias, Le tribut mortel des autoroutes, 2017

4.4. Conduite sous influence d'alcool

La Figure 40 montre, pour 2017, le pourcentage de conducteurs sous influence d'alcool dans les accidents corporels et le pourcentage de conducteurs testés, selon le type d'usager. Le graphique montre que le pourcentage de conducteurs sous influence d'alcool et impliqués dans un accident varie fortement d'une catégorie d'usager à l'autre. Par exemple, ce pourcentage est de 10,7% chez les conducteurs de voiture tandis qu'il n'est que de 0,9% chez les chauffeurs de poids lourd. Notons qu'en Belgique, la conduite sous l'influence de l'alcool est punissable d'une amende, d'une déchéance du droit de conduire, du passage d'un examen de réintégration ou, en cas de récidive, d'une peine d'emprisonnement⁷.

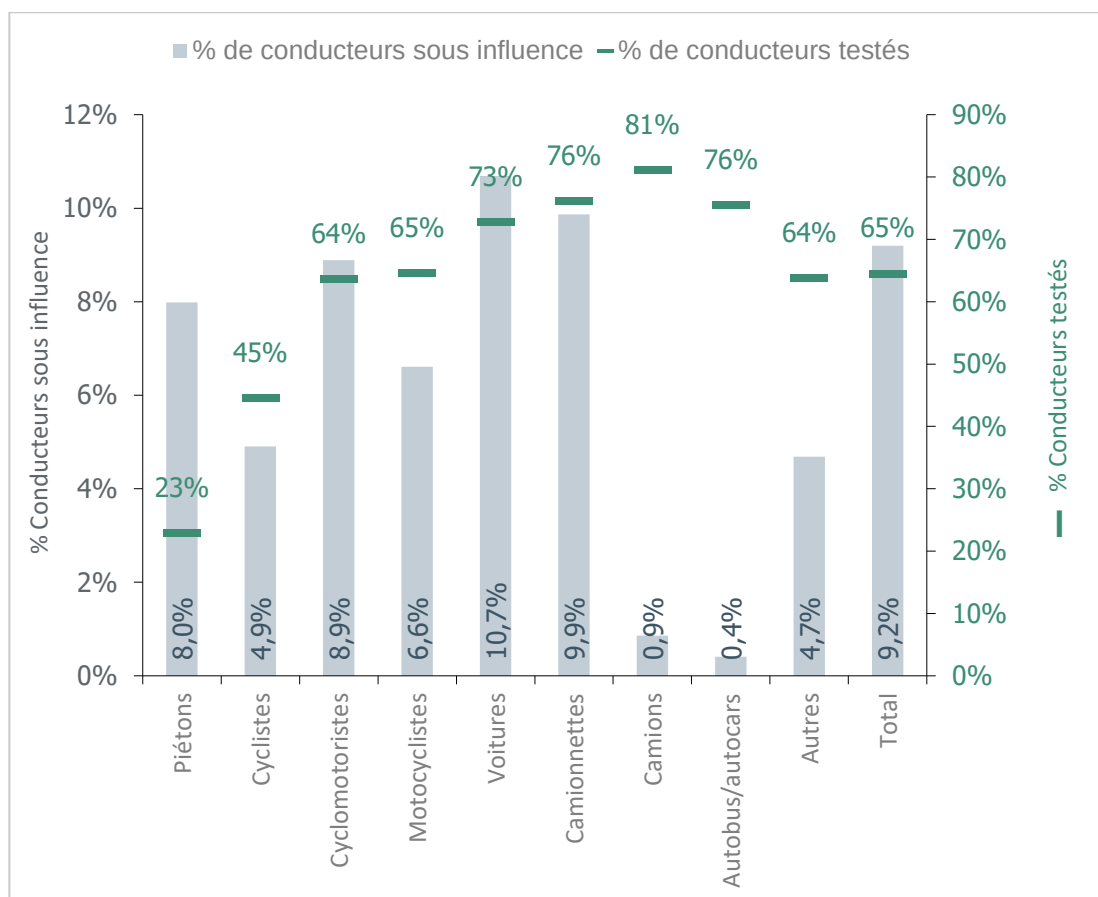


Figure 40 : Conduite sous influence d'alcool (dans les accidents corporels) selon le type d'usager (2017)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

⁷ Meesmann, U., Vanhoe, S. & Opdenakker, E. (2017). Dossier thématique Sécurité Routière n° 13. Alcool. Bruxelles, Belgique : Vias institute – Centre de Connaissance Sécurité routière.

Conclusion

Inscrit dans la lignée des rapports statistiques publiés annuellement par l'institut Vias, ce rapport a pour objectif de dresser un aperçu de l'évolution et des caractéristiques des accidents de la route en Belgique. La plupart des analyses statistiques présentées s'appuient sur les données officielles des accidents de la route issues de Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) et reposant sur les formulaires d'analyse des accidents de la circulation (FAC) remplis par la Police Fédérale. Tout d'abord, les chiffres-clés tels que l'évolution du nombre d'accidents corporels et du nombre de victimes sur les routes belges ainsi que l'évolution du risque d'accident ont été présentés. Ensuite, la nature et la distribution des accidents de la route et des victimes ont été étudiées en tenant compte notamment de caractéristiques telles que le genre et l'âge du conducteur, la période d'occurrence (mois de l'année, jour de la semaine, heure de la journée) ou encore le lieu de l'accident (régions, types de route). Enfin, une étude détaillée des caractéristiques des accidents a été réalisée en considérant notamment le type de collision, le mode de déplacement, ainsi qu'en tenant compte de cas particuliers tels que les accidents mortels sur autoroutes ainsi que la conduite sous influence d'alcool.

Les analyses ont montré qu'il existe une évolution positive des indicateurs d'accidents en Belgique (sur le court terme ainsi que sur le long terme), mais cette évolution ne semble pas suffisante pour atteindre les objectifs fixés pour 2020 (objectif fixé à un maximum 420 décès en 2020). En effet, le nombre de tués sur la route a suivi une tendance générale à la baisse au cours des dernières décennies, passant de près de 3.000 tués au début des années 1970 à 615 décédés 30 jours en 2017. Au cours des 10 dernières années, ce nombre est passé de 980 tués (en 2008) à 615 tués (en 2017), ce qui représente une diminution de 4,9%. À court terme, comparativement à l'année 2016, ce nombre a diminué de 8,2%, la mortalité a baissé de 8,6% et la gravité des accidents corporels de 3,1%. En 2017, le nombre de tués rapporté au nombre d'habitants est plus important en Belgique (55 décès par million d'habitants) qu'en France (53), en Allemagne (38) ou aux Pays-Bas (31). La moyenne européenne en 2017 est de 50 décès par million d'habitants au niveau européen. Ces chiffres sont donc encourageants, mais restent insuffisants.

Certains types d'utilisateurs ont des tendances saisonnières spécifiques, et devraient donc être particulièrement sensibilisés à certains moments de l'année : par exemple, on dénombre davantage d'accidents corporels impliquant des motocyclistes en été qu'en hiver (ils sont plus présents sur la route) ; a contrario, on dénombre plus d'accidents impliquant un piéton durant les mois d'hiver, ces derniers pouvant être moins visibles. L'heure à laquelle surviennent les accidents est aussi essentielle, on constate que les accidents se produisent principalement durant les heures de pointe. Enfin, phénomène connu mais à garder à l'esprit, les jeunes conducteurs sont toujours plus fréquemment impliqués dans un accident mortel pendant la nuit.

La gravité des accidents de la route varie nettement d'une province à l'autre. En effet, on observe que la gravité des accidents est plus élevée dans les provinces de Namur et de Luxembourg par exemple, que dans les provinces de Flandre-Orientale et du Limbourg qui enregistrent les scores les plus favorables. Les résultats ont aussi souligné le fait que la gravité des accidents dépend du type de route : les accidents sont plus graves sur autoroute qu'en agglomération. D'autre part, les utilisateurs de la route ne sont pas égaux face aux accidents : en effet, en raison de leur nombre important sur les routes et de leur exposition au risque d'accident, les occupants de voitures sont les utilisateurs de la route parmi lesquels on déplore le plus grand nombre de décès, aussi bien aux carrefours qu'en dehors de ceux-ci.

Enfin, l'analyse fine des accidents a pu identifier quelles sont les collisions les plus fréquentes pour les différents utilisateurs de la route. On note que globalement, les collisions les plus fréquentes sont des collisions par le côté. En fonction du lieu de l'accident, cette observation peut changer : sur autoroute par exemple, les collisions les plus fréquentes sont des collisions par l'arrière ou en parallèle, avec une proportion non négligeable d'accidents où seul un utilisateur est impliqué (perte de contrôle). Si l'on s'intéresse aux causes des accidents survenus sur autoroute, on a pu constater que la cause première d'accident est liée à la distraction des conducteurs, tandis qu'un défaut d'aptitude à la conduite représente la seconde cause d'accident sur autoroute. Enfin, notons également que l'alcool joue un rôle très important dans les accidents de la route, puisque plus de 10% des conducteurs de voitures impliqués dans un accident corporel sont contrôlés positif, ainsi que 10% des conducteurs de camionnette.

Terminologie

Pays européens selon la notation Eurostat

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

Accidents corporels 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 :

- Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) :
Accident sur la voie publique impliquant au moins un véhicule (motorisé ou non) occasionnant des lésions physiques.
- Assuralia :
Accident sur la voie publique dont au moins un véhicule motorisé est déclaré responsable. Lorsque plusieurs véhicules sont déclarés responsables d'un même accident de la route, on considère qu'il existe plusieurs sinistres.
- Fedris :
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.

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

Fedris

Le Fonds des accidents du travail (FAT) et le Fonds des maladies professionnelles ont fusionné pour devenir l'Agence fédérale des risques professionnels (Fedris).

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.

Prévalence autodéclarée

Les prévalences autodéclarées 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.

Responsabilité civile/RC

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

Sinistre

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

Fréquence des sinistres

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

Tourisme et affaires

Voitures particulières et certaines camionnettes.

Risque d'accident

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

Sous-enregistrement

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

Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

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

FAC

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

Procès-verbal

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

Chiffres (non) pondérés

Les statistiques relatives aux accidents de la DG Statistique utilisées dans ce rapport proviennent des formulaires d'analyse des accidents de la circulation (FAC) complétés par la police après le constat d'un accident corporel. La pondération des accidents corporels a été introduite en 2002 lorsque, à la suite de la réforme de la police, un nombre anormalement bas de FAC a été observé par rapport au nombre de procès-verbaux portant sur les mêmes accidents corporels. Depuis lors, les statistiques relatives aux accidents basées sur les FAC sont multipliées par un coefficient de pondération, de sorte que le nombre d'accidents corporels enregistrés dans les FAC corresponde à celui inscrit dans les PV. Les accidents mortels et les accidents corporels constatés par la police fédérale (contrairement à ceux constatés par la police locale) ne font pas l'objet d'une pondération. Étant donné que le coefficient de pondération n'est pas un nombre entier, les nombres pondérés de victimes et d'accidents corporels ne sont généralement pas non plus des nombres entiers. Dans le présent rapport, les décimales se rapportant au nombre de victimes et d'accidents corporels sont arrondies par excès ou par défaut afin d'obtenir des nombres entiers. 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 (motocyclettes, voitures personnelles, camionnettes, autobus et autocars, poids lourds et véhicules spéciaux) sur un territoire donné pendant une période donnée.

Victime

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

Source des données

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

Tableau 7. 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 , Évolution de la fréquence des sinistres en assurance RC automobile, 2017	Sinistres de l'assurance en RC enregistrés par les compagnies d'assurances	Caractéristiques et évolution des sinistres et de leur fréquence dans les dossiers RC de l'assurance des véhicules motorisés.	Collecte des données des dossiers RC de (85 à 90% de) toutes les compagnies d'assurances. Les chiffres sont pondérés afin d'obtenir une estimation pour la Belgique dans son ensemble.	- À partir de 2001 - Belgique - Annuellement - Données les plus récentes: 2017	Assuralia Assuralia (2017). Évolution de la fréquence des sinistres 2008-2017 en assurance RC automobile. Lien vers le rapport
IBSR @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 de Statbel 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. Lien vers le rapport
Institut Vias Le tribut mortel des autoroutes, 2017	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.	- Étude précédente 2009-2013 - Étude 2014-2015 - Belgique	Institut Vias Slootmans, F. (2017) Le tribut mortel des autoroutes. Analyse des accidents mortels sur les autoroutes belges pendant la période 2014-2015. Bruxelles, Belgique : Institut Vias - Centre de Connaissance de Sécurité Routière. Lien vers le rapport
Monitor	Nombre de véhicules-kilomètres parcourus	Comportements autodéclarés par rapport à la mobilité et à l'implication dans les accidents de la route	Enquête en ligne : 10.000 personnes interrogées (parmi lesquelles 2.000 personnes de moins de 18 ans)	- 2016 et 2017 - Belgique	Institut Belge pour la Sécurité Routière et Service Public Fédéral Mobilité et Transport Projet Monitor (2017). Enquête nationale sur la mobilité et la sécurité routière [Projet en cours] Lien vers le projet

IBSR Enquête nationale d'insécurité routière 2016	Prévalence autodéclarée 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	- À partir de 2012 - Belgique - annuellement - Données utilisées dans ce rapport: 2016	Institut Belge pour la Sécurité Routière (2016). Enquête nationale d'insécurité routière 2016. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière Lien vers l'enquête
Fedris	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 publique 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 Fedris est complétée par des informations fournies par les compagnies d'assurances, auxquelles l'employeur doit notifier l'accident du travail.	- À partir de 2004 - Belgique - Annuellement - Données les plus récentes: 2016	Agence fédérale des risques professionnels Lien vers les données statistiques
Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	Caractéristiques des accidents de la route avec lésions et des victimes de la route	Base de données relative aux accidents de la route avec blessés/décès pour lesquels la police a complété un FAC ou un PV. Les variables de ces bases de données comprennent notamment le lieu, le moment, les circonstances de l'accident, les véhicules impliqués et les caractéristiques des victimes.	La base de données est élaborée sur la base des formulaires d'analyse des accidents de la circulation (FAC) complétés par la police lors du constat d'un accident corporel. Elle est transmise à Statbel qui la contrôle et la valide. Les personnes mortellement blessées y sont ajoutées sur la base des bulletins de décès des parquets. À partir de 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: 2017	Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) Liens vers les données statistiques
Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	Principales causes de décès	Principales causes de décès (initiales), par sexe, catégorie d'âge et région.	Fusion de deux sources : - Le Registre national des personnes physiques (qui décrit les caractéristiques des personnes décédées) - Les formulaires de déclaration de décès auprès de l'état civil (qui	- À partir de 1998 - Belgique - Annuellement - Données les plus récentes: 2015	Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) Lien vers les données statistiques

	contiennent des informations sur la cause du décès)				
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 - Données utilisées dans ce rapport: 2015	SPF Justice Statistiques (2015). Statistiques des cours et tribunaux Lien vers le rapport
SPF Mobilité et Transports	Véhicules-kilomètres	Nombre de kilomètres parcourus par tous les véhicules motorisés ou les usagers de la route (cyclomoteurs, voitures personnelles, camionnettes, autobus et autocars, poids lourds et véhicules spéciaux) sur un territoire donné pendant une période donnée. Par type de route, région et type de véhicule.	Comptages de la circulation	- À partir de 1970 - Belgique - Annuellement - Données utilisées dans ce rapport: 2016	SPF Mobilité et Transport Lien vers le rapport

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