



Rapport n° 2020-S-01-FR

Rapport Statistique 2019

Accidents de la route 2018



Service public fédéral
Mobilité et Transports

Rapport Statistique 2019

Accidents de la route 2018

Rapport n° 2020-S-01-FR

Auteurs : Sloomans Freya

Éditeur responsable : Karin Genoe

Éditeur : Vias institute – Centre de Connaissance Sécurité Routière

Date de publication : 27/01/2020

Dépôt légal : D/2020/0779/2

Veuillez référer au présent document de la manière suivante : Sloomans Freya, Rapport Statistique 2019 – Accidents de la route 2018, Bruxelles, Belgique : Vias institute – Centre Connaissance de Sécurité Routière

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands onder de titel: Sloomans Freya, Statistisch rapport 2019 – Verkeersongevallen 2018, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

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 04/07/2019.

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

Table des matières

Liste des tableaux et figures	4
Scope	6
1 Données générale	7
1.1 Ampleur de la problématique	7
1.2 Évolution	10
1.3 Usagers de la route	13
1.4 Comparaison européenne	14
2 Période des accidents	16
2.1 Perspective globale	16
2.2 Variation mensuelle	16
2.3 Variation dans la semaine	19
2.4 Variation en fonction de l'heure de la journée	20
3 Lieu de l'accident	22
3.1 Répartition par région et par province	22
3.2 Différences selon le type de route	25
4 Caractéristiques des accidents	27
4.1 Mode de déplacement	27
4.2 Type de collision	29
4.3 Accidents mortels sur autoroutes	32
4.4 Conduite sous influence d'alcool	33
Conclusion	34
Terminologie	36
Source des données	41

Liste des tableaux et figures

Tableau 1. Chiffres-clés (2017-2018)	7
Tableau 2. Indicateurs de sécurité routière (2017-2018)	8
Tableau 3. Les statistiques d'accidents corporels 2018 en un coup d'œil	9
Tableau 4. Risque relatif de chaque usager de la route de subir des blessures graves ou mortelles sur la route par rapport au risque de l'automobiliste moyen	28
Tableau 5. Aperçu des principales causes d'accidents mortels sur les autoroutes (2014-2015)	32
Figure 1. Répartition des principales causes de décès selon la catégorie d'âge (2016)	8
Figure 2. Évolution du nombre et de la gravité des accidents corporels (2009-2018)	10
Figure 3. Évolution du nombre de décédés 30 jours par rapport aux objectifs des États Généraux de la Sécurité Routière (2009-2020)	10
Figure 4. Évolution du risque d'accident corporel (2008-2017)	11
Figure 5. Évolution du nombre et de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires » des compagnies d'assurances (2009-2018)	11
Figure 6. Évolution du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours (1973-2018)	12
Figure 7. Évolution (1973 = base 100) du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, de véhicules motorisés et de véhicules-kilomètres (1973-2018)	13
Figure 8. Évolution du nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) par 100.000 habitants, en fonction de la catégorie d'âge et du sexe (2009 et 2018)	13
Figure 9. Fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires », en fonction de l'âge et du sexe de l'assuré (2015-2018)	14
Figure 10. Mortalité (nombre de décédés 30 jours par million d'habitants) pour les pays de l'EU-28 (2017)	15
Figure 11. Évolution du nombre de tués sur la route par million d'habitants entre 2008 et 2017 dans les différents pays européens	15
Figure 12. Répartition du nombre d'accidents au cours des mois de l'année et des heures de la journée (2014-2018)	16
Figure 13. Répartition du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours au cours des mois de l'année (2018)	17
Figure 14. Évolution de la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois, en fonction du mode de déplacement (2009-2016, 2017, 2018)	18
Figure 15. Répartition du nombre d'accidents corporels, de victimes et de véhicules-kilomètres au cours des périodes de la semaine (2017)	19
Figure 16. Répartition de l'implication dans des accidents mortels et de la présence sur la route, par catégorie d'âge des automobilistes, selon la période de la semaine (2017-2018).	20
Figure 17. Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours au cours des heures de la semaine (2014-2018)	21
Figure 18. 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 (2009-2020)	23
Figure 19. Évolution du risque d'accident corporel selon la région (2008-2017)	23
Figure 20. Gravité des accidents corporels selon la province (2018)	24
Figure 21. Mortalité selon la province (2018)	24
Figure 22. Répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents régimes de vitesse, par région (2018)	25
Figure 23. Gravité des accidents, par type de route, selon la région (2018)	26
Figure 24. 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 (2018)	26
Figure 25. Répartition des victimes (décédés 30 jours et blessés) selon les modes de déplacement, par région (2018)	27
Figure 26. Gravité des accidents corporels, selon le type d'utilisateur impliqué (2018)	28
Figure 27. Évolution de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Véhicules motorisés », selon la catégorie du véhicule (2014-2018)	29
Figure 28. Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision (2018)	30
Figure 29. Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision, par mode de déplacement (2018)	30

Figure 30. Répartition du nombre d'accidents corporels selon le type de la première collision, par type de route (2018)	31
Figure 31. Part des accidents corporels n'impliquant qu'un seul véhicule par moment de la semaine (2018)	31
Figure 32. Interaction entre les facteurs humains, liés au véhicule et environnementaux dans les accidents mortels survenus sur les autoroutes (2014-2015)	33
Figure 33. Conduite sous influence d'alcool (dans les accidents corporels) selon le type d'utilisateur (2018)	33

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 toutes les sources utilisées dans ce rapport n'utilisent pas exactement la même définition d'un accident de la circulation, 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 collisions entre deux piétons ne sont pas couvertes par cette définition. 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 qui sont discutées 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 est fondé sur des données provenant de diverses sources. La principale source est la base de données nationale sur les accidents de la route de Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) qui contient une grande quantité de données sur les accidents de la route avec lésions corporelles. Ces chiffres sont complétés par des données qui incluent non seulement les accidents corporels, mais aussi les accidents de la circulation avec dommages matériels seulement. Les données de ce rapport proviennent des compagnies d'assurance (nombre de sinistres). En outre, il est également fait appel à certaines études de l'institut Vias qui se concentrent sur des aspects plus spécifiques des accidents de la circulation. Enfin, ce rapport contient également des informations sur les accidents de la circulation basées sur les comportements autodéclarés par l'institut Vias dans sa recherche par questionnaire. À la fin du rapport, il est fait référence aux sources originales. La terminologie utilisée est expliquée dans le texte et dans la liste terminologique à la fin du rapport.

Nous tenons à souligner que le nombre d'accidents de la circulation et de victimes mentionnés dans ce rapport est très probablement sous-estimé : tous les accidents corporels ne sont pas inclus dans les bases de données consultées car ils ne sont pas systématiquement déclarés aux services compétents. Cette sous-estimation concerne les accidents impliquant des cyclistes, des piétons et des personnes légèrement blessées. Il ne s'agit pas d'un phénomène typique en Belgique ; tous les pays qui établissent des statistiques sur les accidents y sont confrontés.

Enfin, il convient de mentionner que la base de données des accidents de Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) a été constituée de deux manières différentes. Jusqu'en 2004, 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. Cette pondération n'est pas appliquée aux accidents mortels et aux accidents constatés par la police fédérale. À partir de 2005, 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 Données générale

1.1 Ampleur de la problématique

Le **Tableau 1** présente les chiffres-clés des accidents de la circulation pour 2017 et 2018. Les dommages sont le nombre de véhicules assurés tenus responsables en cas d'accident de la circulation. Ils comprennent les accidents de la route avec dommages matériels seulement ainsi que les accidents avec dommages corporels. Étant donné que plusieurs véhicules peuvent également être tenus responsables dans un même accident de la route, ce nombre ne correspond pas entièrement au nombre d'accidents de la route. Un accident corporel est un accident de la circulation enregistré par la police et dans lequel au moins une personne a été blessée (mortellement ou non). Toutes les définitions utilisées se trouvent à la fin de la liste terminologique.

En Belgique, on observe une stagnation du nombre de sinistres, d'accidents corporels et de victimes de la circulation à court et moyen terme. Par rapport à 2017, il y a une légère diminution du nombre de sinistres en 2018 (-0,7%). On observe également une légère augmentation du nombre d'accidents corporels (+1,1%), du nombre de blessés (+0,6%) et une légère diminution du nombre de tués 30 jours (-0,8%).

Tableau 1. Chiffres-clés (2017-2018)

	2017	2018	Évolution 2017-2018
Sinistres (enregistrés par les compagnies d'assurances)	342.876	340.618	- 0,7%
Accidents corporels (enregistrés par la police)	38.025	38.455	+1,1%
Blessés	48.472	48.750	+0,6%
Décédés 30 jours	609	604	-0,8%

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

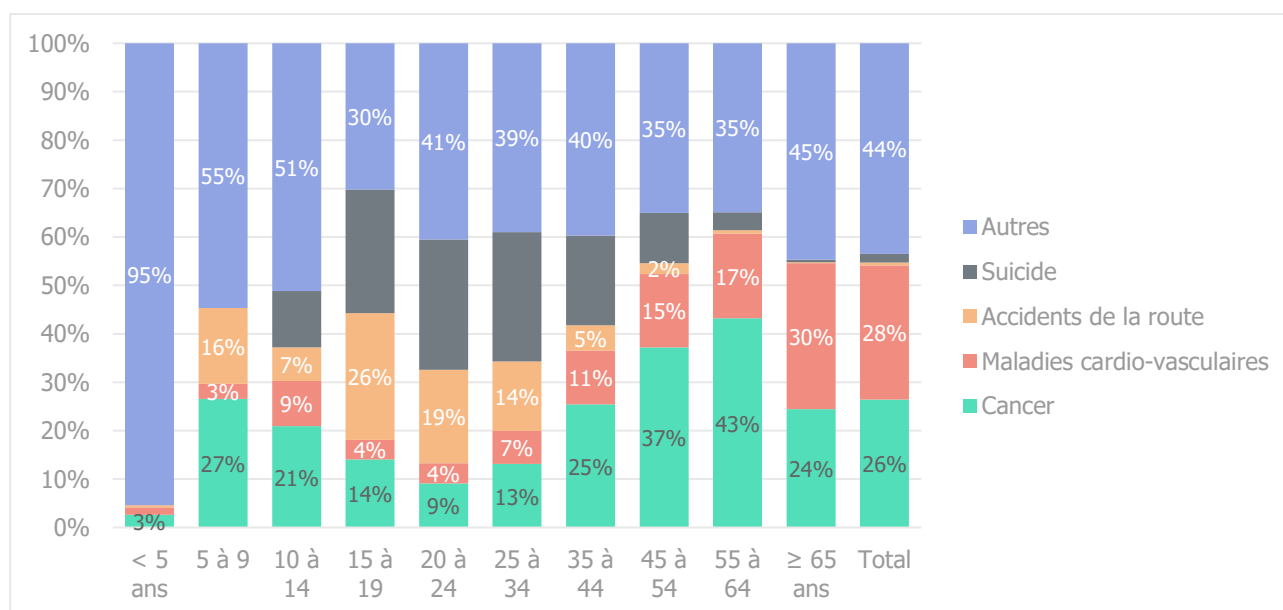
Le **Tableau 2** présente quelques indicateurs de sécurité routière pour 2017 et 2018. Il s'agit de chiffres relatifs dans lesquels les chiffres clés sont comparés aux données d'exposition (telles que le nombre de véhicules-kilomètres parcourus, le nombre de passagers-kilomètres parcourus et la population) ou le nombre d'accidents avec blessés. Ici aussi, nous constatons une stagnation de l'évolution à court terme. Les chiffres montrent une légère tendance à la baisse du risque d'accident, de la mortalité et de la gravité des accidents corporels.

Tableau 2. Indicateurs de sécurité routière (2017-2018)

	2017	2018	Évolution 2017-2018
Risque d'accident (nombre d'accidents corporels/milliard de véhicules-kilomètres parcourus)	369	/*	n/a
Mortalité (nombre de décédés 30 jours/ million d'habitants)	54	53	-1,3%
Gravité des accidents corporels (nombre de décédés 30 jours/ millier d'accidents corporels)	16,0	15,7	-1,9%

* Le nombre de véhicules-kilomètres parcourus en 2018 n'est pas connu à la clôture de ce rapport.
Sources : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) ; SPF Mobilité et Transport.

La **Figure 1** montre que les accidents de la circulation sont l'une des principales causes de décès. En 2016, 1% de tous les décès étaient dus à des accidents de la circulation. La figure ci-dessous montre la répartition par catégorie d'âge, ce qui montre que cette répartition est très différente pour les différentes catégories d'âge. Nous constatons que les accidents de la circulation sont une cause très importante de décès chez les jeunes : 26% de tous les décès chez les 15 à 19 ans sont des victimes de la circulation. À mesure que l'âge augmente, les autres causes de décès deviennent plus importantes.

**Figure 1. Répartition des principales causes de décès selon la catégorie d'âge (2016)**

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

Le **Tableau 3** résume les chiffres les plus importants concernant les accidents corporels en 2018.

Tableau 3. Les statistiques d'accidents corporels 2018 en un coup d'œil

			Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Total Victimes	Part parmi les victimes	Gravité des accidents
Total			38 455	604	48 750	49 354	100%	15,7
Période	Période de la semaine	Journée de semaine	26 621	350	33 123	33 473	68%	13,1
		Nuit de semaine	1 958	62	2 435	2 497	5%	31,7
		Journée de week-end	7 206	120	9 784	9 904	20%	16,7
		Nuit de week-end	2 670	72	3 408	3 480	7%	27,0
Circonstances	Luminosité	Jour	26 578	359	33 693	34 052	69%	13,5
		Aube/Crépuscule	1 880	28	2 356	2 384	5%	14,9
		Nuit, sans éclairage public	863	40	1 165	1 205	2%	46,3
		Nuit, éclairage public allumé	7 524	155	9 671	9 826	20%	20,6
		Nuit, éclairage public présent, mais pas allumé	360	15	506	521	1%	41,7
		Inconnu	1 250	7	1 359	1 366	3%	Na*
	Conditions atmosphériques	Normales	31 216	522	39 967	40 489	82%	16,7
		Particulières (pluie, brouillard, vent,...)	3 814	63	4 991	5 054	10%	16,5
		Inconnu	3 425	19	3 792	3 811	8%	Na*
	État de la chaussée	Sec	24 842	419	31 742	32 161	65%	16,9
		Humide, mouillé, flaques	5 958	105	7 831	7 936	16%	17,6
		Verglas, neige	493	2	595	597	1%	4,1
		Propre	7 293	148	9527	9 675	20%	20,3
		Sale (sable, gravier, feuilles,...)	235	3	286	289	1%	12,8
		Inconnu	2 959	9	3 185	3 194	6%	Na*
Lieu	Région	Région flamande	23 714	310	29 898	30 208	61%	13,1
		Région wallonne	10 908	273	14 341	14 614	30%	25,0
		Région Bruxelles-Capitale	3 833	21	4 511	4 532	9%	5,5
	Province	Anvers	6 932	63	8 634	8 697	18%	9,1
		Limbourg	2 976	59	3 954	4 013	8%	19,8
		Flandre Orientale	6 230	71	7 867	7 938	16%	11,4
		Brabant flamand	3 126	35	3 949	3 984	8%	11,2
		Flandre Occidentale	4 450	82	5 494	5 576	11%	18,4
		Brabant wallon	1 064	18	1 311	1 329	3%	16,9
		Hainaut	3 915	91	5 151	5 242	11%	23,2
		Liège	3 340	76	4 370	4 446	9%	22,8
		Luxembourg	960	35	1 303	1 338	3%	36,5
		Namur	1 629	53	2 206	2 259	5%	32,5
	Type de route	Autoroute	2 968	94	4 518	4 612	9%	31,7
		Hors agglomération	11 726	310	15 982	16 292	33%	26,4
		En agglomération	22 279	196	26 688	26 884	54%	8,8
		Inconnu	369	4	448	452	1%	Na*
	Type de croisement	Hors intersection	12 403	134	15 848	15 982	32%	10,8
		En intersection	24 964	456	31 649	32 105	65%	18,3
		En rond-point	1 088	14	1 253	1 267	3%	12,9
	Vitesse maximale autorisée	30 km/h ou moins	2 815	14	3 281	3 295	7%	5,0
		31 km/h - 50 km/h	20 531	209	24 722	24 931	51%	10,2
		51 km/h - 70 km/h	7 600	162	10 420	10 582	21%	21,3
		71 km/h - 90 km/h	2 962	114	4 287	4 401	9%	38,5
		Plus de 90 km/h	2 368	89	3 613	3 702	8%	37,6
		Inconnu	2 179	16	2 427	2 443	5%	Na*
Type	Type d'accident	Accidents impliquant un seul usager	7 473	221	8 542	8 763	18%	29,6
Impliqués	Mode de déplacement	Piétons	4 629	74	4 616	4 690	10%	16,0
		Cyclistes	10 079	88	10 157	10 245	21%	8,7
		Cyclomotoristes	3 369	19	3 281	3 300	7%	5,6
		Motocyclistes	3 136	87	3 118	3 205	6%	27,7
		Occupants de voiture	30 683	275	24 439	24 714	50%	9,0
		Occupants de camionnette	3 515	30	1 517	1 547	3%	8,5
		Occupants de poids lourd	2 053	19	454	473	1%	9,3
		Occupants d'autobus/autocar	645	2	502	504	1%	3,1
		Autre/inconnu	na	10	666	676	1%	Na*
	Sexe	Hommes	53 563	442	27 499	27 941	57%	8,3
		Femmes	33 071	153	20 739	20 892	42%	4,6
		Inconnu	3 843	9	512	521	1%	Na*
	Age	0 à 17 ans	8 634	23	5 875	5 898	12%	2,7
		18 à 24 ans	12 813	65	7 769	7 834	16%	5,1
		25 à 39 ans	25 997	142	13 940	14 082	29%	5,5
		40 à 59 ans	26 248	159	13 793	13 952	28%	6,1
		60 ans et plus	12 685	206	6 854	7 060	14%	16,2
		Inconnu	4 100	9	519	528	1%	2,2

*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

La **Figure 2** montre l'évolution du nombre d'accidents corporels et de leur gravité pour la période de 2009 à 2018. La gravité est définie comme le nombre de décédés 30 jours par 1 000 accidents corporels. Le graphique montre une tendance générale à la baisse du nombre d'accidents avec blessés depuis 2009. La gravité des accidents est restée relativement stable entre 2010 et 2015, mais a fortement diminué en 2016

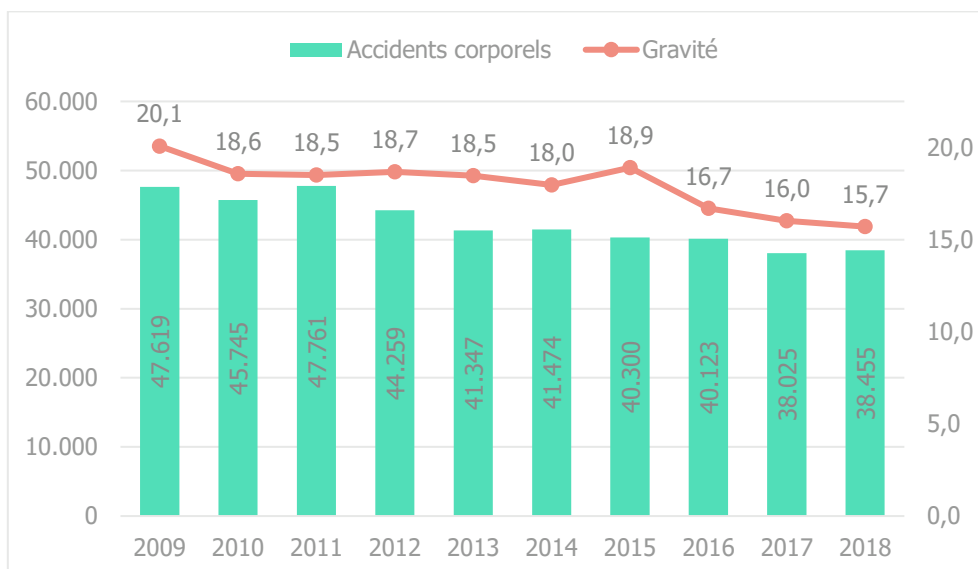


Figure 2. Évolution du nombre et de la gravité des accidents corporels (2009-2018)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

La **Figure 3** montre l'évolution du nombre de décédés 30 jours au cours de la période de 2009 à 2018. Cette évolution est comparée aux objectifs fixés par les États généraux pour la sécurité routière en 2011. Ces objectifs ont été formulés par rapport au point de référence de 850 tués 30 jours en 2010. L'objectif d'une réduction de 25 % en 2015 par rapport à 2010 (maximum de 630 décédés 30 jours) n'a pas été atteint. Toujours en 2018, le nombre effectivement enregistré de décès sur la route (604) est resté supérieur à l'objectif (maximum de 503 décédés 30 jours). Enfin, nous visons une réduction de 50% d'ici 2020 par rapport à 2010 (maximum 420 décédés 30 jours). Le graphique montre qu'il sera très difficile d'atteindre cet objectif.

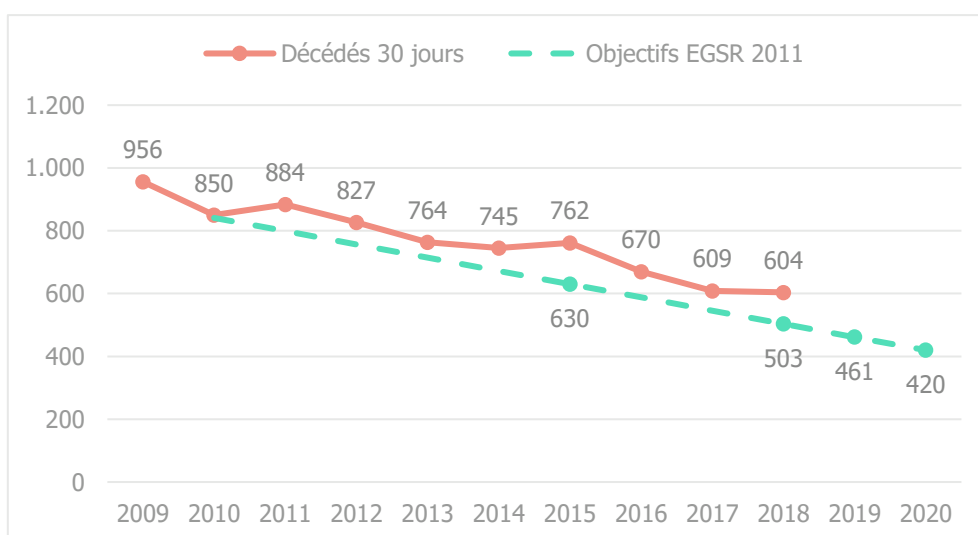


Figure 3. Évolution du nombre de décédés 30 jours par rapport aux objectifs des États Généraux de la Sécurité Routière (2009-2020)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

La **Figure 4** montre l'évolution du risque d'accident pour la période 2009-2018. Le risque d'accident est défini comme le nombre d'accidents corporels par milliard de véhicules-kilomètres. Au cours des 10 dernières années, le risque d'accident a connu une tendance générale à la baisse (-24%).

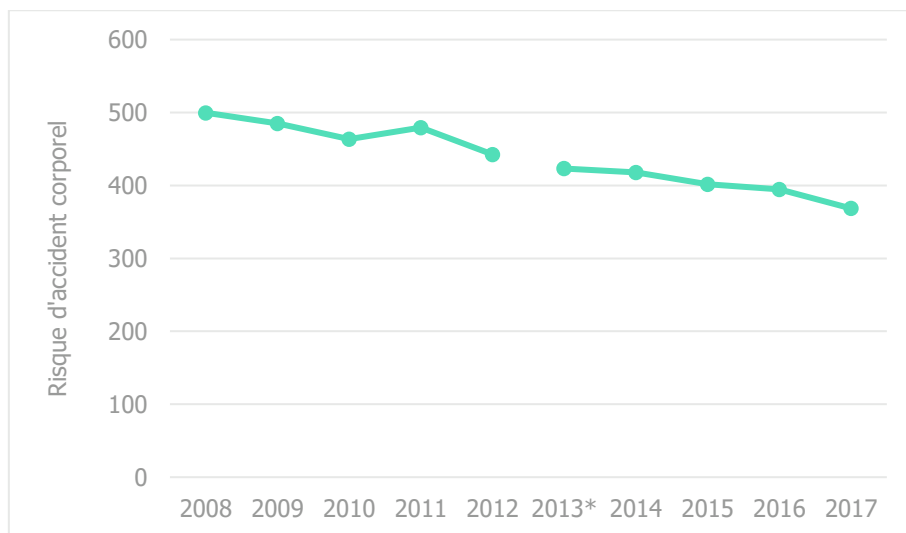


Figure 4. Évolution du risque d'accident corporel (2008-2017)

* 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.

Pour la période 2009-2018, la **Figure 5** montre l'évolution (1) du nombre de sinistres et (2) de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile " Tourisme & Affaires " des compagnies d'assurance. Le nombre de sinistres est le nombre de véhicules assurés qui sont tenus responsables dans un accident de la circulation, de sorte que dans un accident de la circulation, il peut y en avoir plus d'un. Au cours des dernières années, cela s'est traduit par environ 350 000 déclarations par an. La fréquence des dommages est le nombre de sinistres divisé par le nombre de véhicules assurés pendant la période considérée. Dans la figure, les sinistres sont divisés en accidents de la circulation ne causant que des dommages matériels et en accidents de la circulation ne causant que des dommages corporels. Les dossiers de responsabilité civile " Tourisme & Affaires " concernent principalement les voitures particulières. Plus loin dans le rapport, nous examinons les cas de dommages en fonction du mode de transport (voir 4.1).

Au cours des dix dernières années, le nombre de sinistres n'ayant causé que des dommages matériels a diminué, de même que le nombre de sinistres ayant causé des dommages matériels. La fréquence des sinistres a également diminué à son plus bas niveau en 10 ans. Une fréquence de sinistres de 5,9 % signifie que 59 sinistres ont été causés par 1 000 véhicules assurés en 2018.

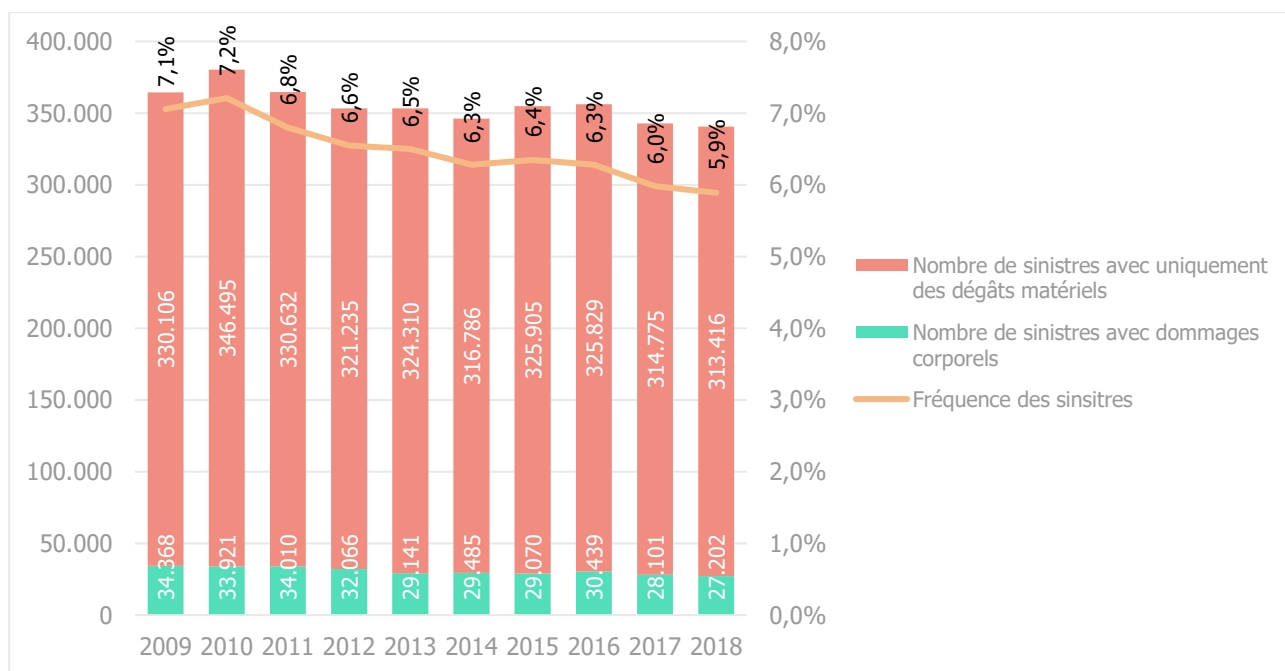


Figure 5. Évolution du nombre et de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires » des compagnies d'assurances (2009-2018)

Source : Assuralia, Évolution de la fréquence des sinistres en assurance RC automobile, 2019

La montre l'évolution du nombre d'accidents corporels, du nombre de blessés et du nombre de décédés 30 jours pour la période de 1973 à 2018. Le nombre d'accidents corporels et le nombre de blessés sont indiqués sur l'axe de gauche et le nombre de décédés 30 jours sur l'axe de droite. Pour la période allant jusqu'en 2004 inclus, le nombre d'accidents corporels est basé sur des chiffres non pondérés, ce qui explique l'augmentation soudaine en 2005. Par conséquent, la période antérieure à 2005 ne peut être comparée à la période depuis 2005. Ceci ne s'applique qu'au nombre d'accidents corporels, aucun coefficient de pondération n'a été utilisé pour les décédés 30 jours. L'évolution à long terme du nombre d'accidents corporels, du nombre de blessés et du nombre de tués sur les routes indique une amélioration générale de la sécurité routière au cours des dernières décennies. La forte baisse du nombre de décédés 30 jours s'explique par une augmentation de la sécurité passive des véhicules et l'efficacité accrue des services d'urgence et des soins médicaux.

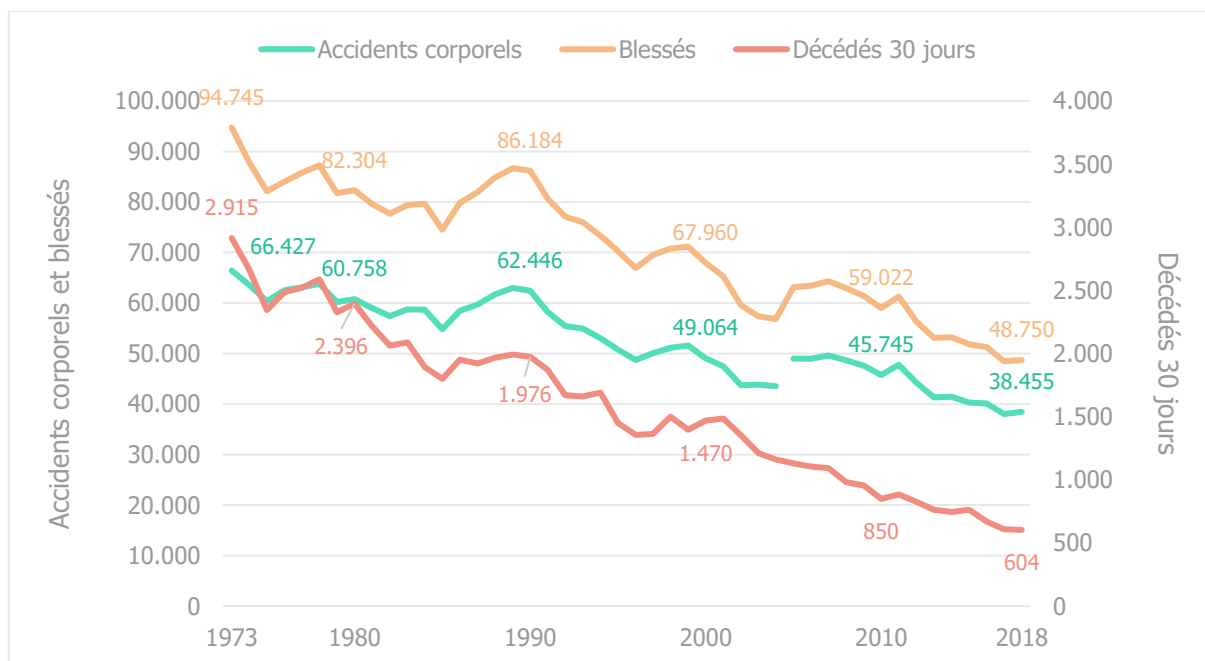


Figure 6. Évolution du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours (1973-2018)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

La **Figure 7** montre l'évolution du nombre d'accidents corporels, du nombre de décédés 30 jours, du nombre de véhicules motorisés et du nombre de véhicules-kilomètres parcourus entre 1973 et 2018. La méthode de calcul des véhicules-kilomètres a été adaptée à partir de 2013. Pour la période allant jusqu'en 2004 inclus, le nombre d'accidents corporels est basé sur des chiffres non pondérés, ce qui explique l'augmentation soudaine en 2005. Par conséquent, la période antérieure à 2005 ne peut être comparée à la période depuis 2005. Ceci ne s'applique qu'au nombre d'accidents corporels, aucun coefficient de pondération n'a été utilisé pour les décédés 30 jours.

Le graphique montre que le nombre de collisions avec blessés et le nombre de décédés 30 jours montrent une tendance à la baisse, malgré l'augmentation constante du nombre de véhicules automobiles et du nombre de kilomètres parcourus sur nos routes.

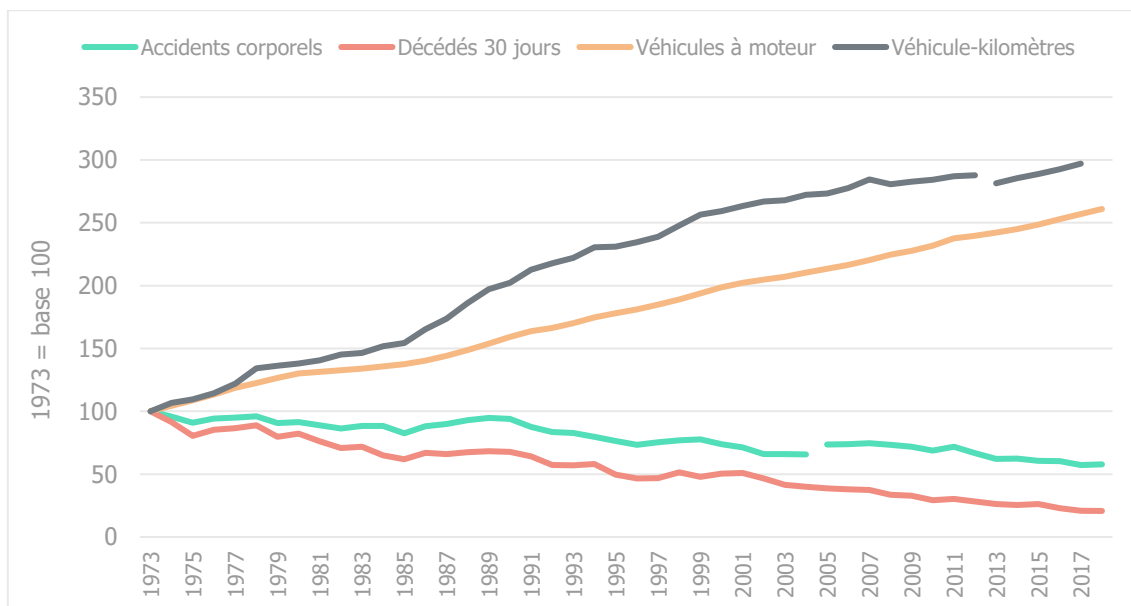


Figure 7. Évolution (1973 = base 100) du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, de véhicules motorisés et de véhicules-kilomètres (1973-2018)

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

1.3 Usagers de la route

La **Figure 8** présente une comparaison entre 2009 et 2018 du nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) pour 100 000 habitants du même groupe d'âge et du même sexe. En indiquant le nombre de victimes pour 100 000 habitants, on évite que la structure de la population par âge et par sexe n'influence le chiffre.

Le graphique montre un pic dans le nombre de victimes de la route chez les jeunes, en particulier entre 20 et 24 ans. On constate également que le nombre de victimes masculines est systématiquement plus élevé que le nombre de victimes féminines, quel que soit le groupe d'âge. Enfin, il convient de noter que cette différence hommes-femmes dans le nombre de victimes est moins prononcée en 2018 pour presque toutes les catégories d'âge qu'en 2009. Pour les jeunes hommes âgés de 20 à 24 ans, le nombre de victimes pour 100 000 habitants a diminué de plus de 40 %.

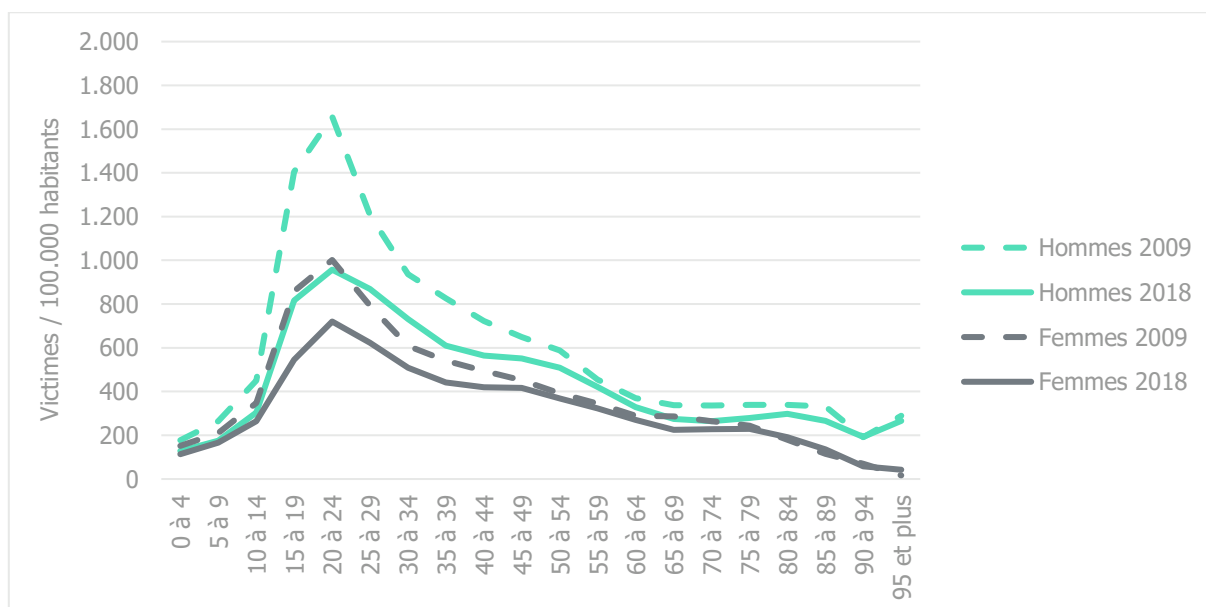


Figure 8. Évolution du nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) par 100.000 habitants, en fonction de la catégorie d'âge et du sexe (2009 et 2018)

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

Pour la période 2015-2018, la **Figure 9** montre la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile " Tourisme et Affaires " des compagnies d'assurance, pour différents groupes d'âge et par sexe. Le nombre de sinistres est le nombre de véhicules assurés qui sont tenus responsables dans un accident de la circulation, de sorte que dans un accident de la circulation, il peut y en avoir plusieurs. La fréquence des sinistres est le nombre de sinistres divisé par le nombre de véhicules assurés pendant la période considérée. Les dossiers de responsabilité civile contiennent à la fois des accidents corporels et des accidents avec dommages matériels seulement. Les dossiers de responsabilité civile " Tourisme & Affaires " concernent principalement les voitures particulières.

La fréquence des sinistres est généralement plus élevée chez les hommes que chez les femmes. Cette différence est plus prononcée chez les plus jeunes et s'estompe avec l'âge. La fréquence des sinistres est la plus élevée chez les conducteurs de 19 ans et diminue à mesure qu'ils vieillissent. Jusqu'à l'âge de 40 ans, la fréquence des sinistres est supérieure à la fréquence moyenne des sinistres pour tous les âges combinés sur la période 2015-2017. Chez les 40 à 70 ans, la fréquence des sinistres est inférieure à la moyenne. Dès l'âge de 70 ans, la fréquence des sinistres augmente encore.

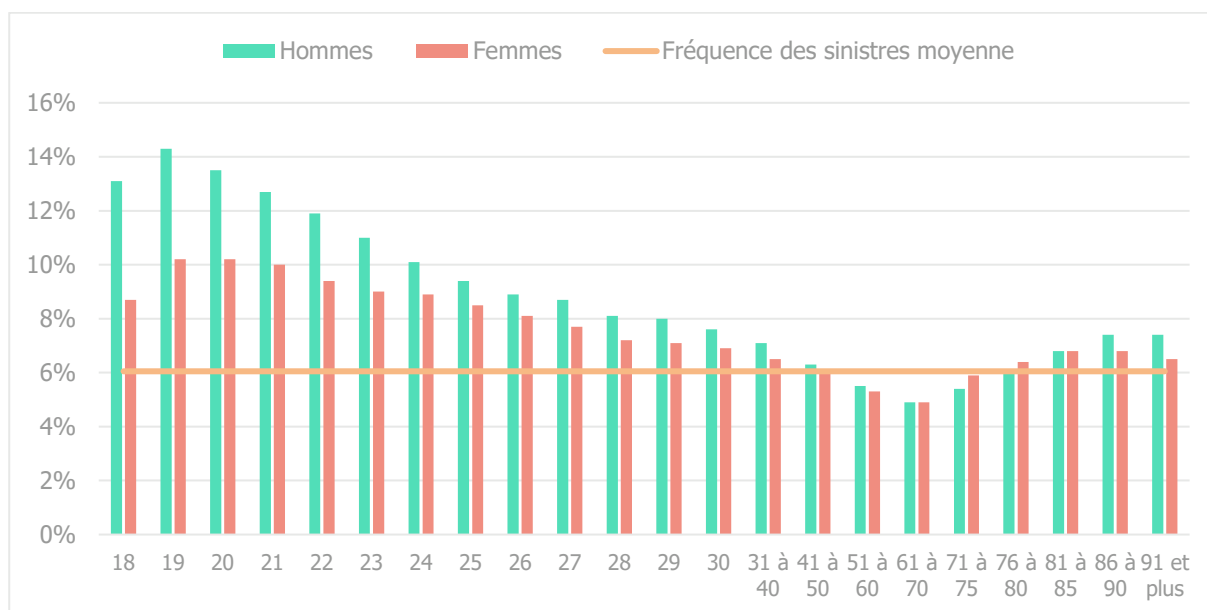


Figure 9. Fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires », en fonction de l'âge et du sexe de l'assuré (2015-2018)

Source : Assuralia, Évolution de la fréquence des sinistres en assurance RC automobile, 2019

1.4 Comparaison européenne

La **Figure 10** montre le taux de mortalité (nombre de décès 30 jours par million d'habitants) pour chaque pays de l'UE-28 en 2017. En Belgique, il y a 54 décès par million d'habitants, ce qui est légèrement inférieur à la moyenne européenne (48 décès par million d'habitants). En France, il y a 53 décès par million d'habitants, mais le Royaume-Uni, les Pays-Bas et l'Allemagne font beaucoup mieux que la Belgique avec respectivement 28, 31 et 39 décès par million d'habitants.

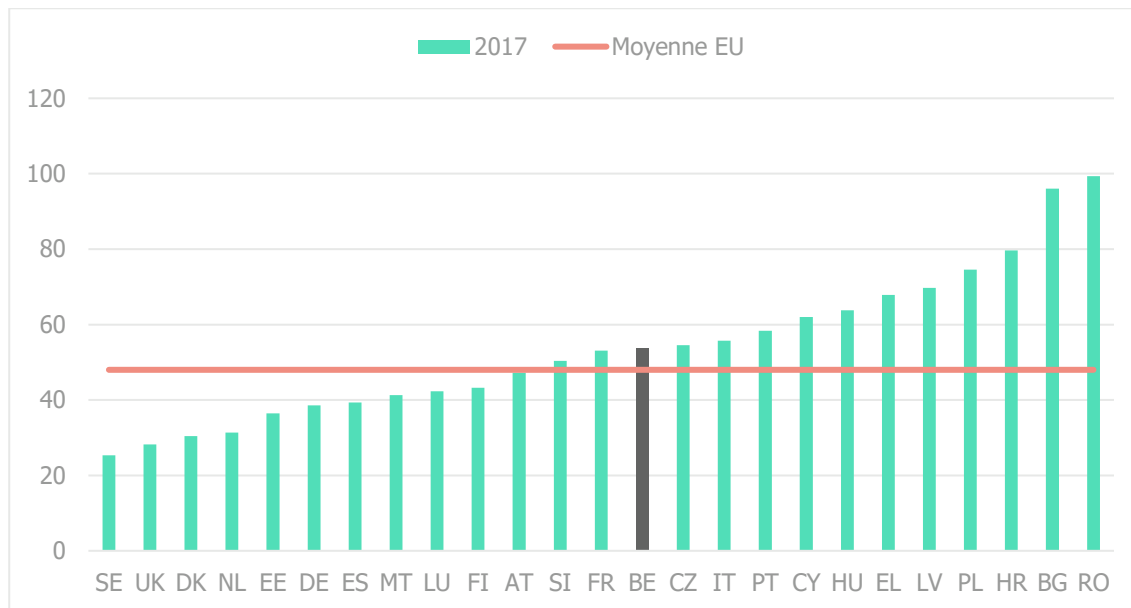


Figure 10. Mortalité (nombre de décédés 30 jours par million d'habitants) pour les pays de l'EU-28 (2017)

Sources : CARE ; Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

La **Figure 11** donne un aperçu global de l'évolution sur 10 ans (2008 - 2017) du nombre de tués sur la route par million d'habitants. Dans tous les pays, à l'exception de Malte, le nombre de tués sur la route a diminué. Nous ne disposons d'aucune information sur l'Irlande, la Lituanie et la Slovaquie. Les pays ayant connu l'évolution la plus favorable par rapport à 2008 sont l'Estonie (-63%), le Danemark (-59%) et la Slovénie (-53%). La Belgique a enregistré une baisse de 42 % du nombre de tués sur la route par million d'habitants, ce qui est conforme à la moyenne européenne. Nos pays voisins enregistrent une baisse plus faible sur une période de 10 ans : en Allemagne une baisse de 29%, aux Pays-Bas une baisse de 24% et en France une baisse de 23%.

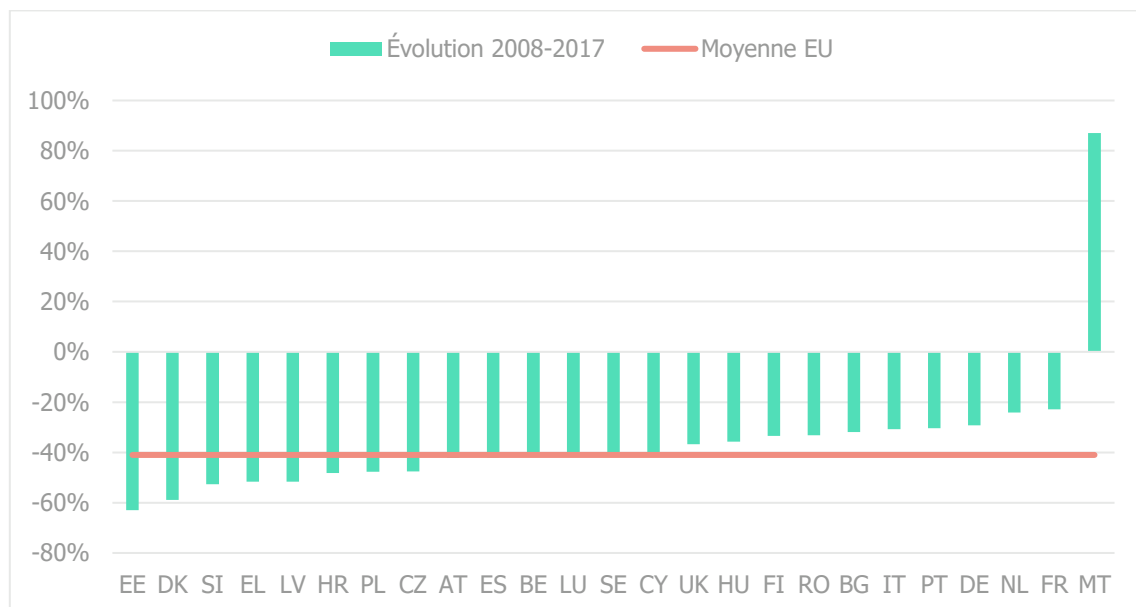


Figure 11. Évolution du nombre de tués sur la route par million d'habitants entre 2008 et 2017 dans les différents pays européens

Sources : CARE ; Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

2 Période des accidents

2.1 Perspective globale

La **Figure 12** montre la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois de l'année et des heures de la journée pour la période de 2014 à 2018 inclus. Les cellules vertes indiquent moins d'accidents corporels, tandis que les cellules rouges indiquent une plus grande concentration d'accidents corporels. Les lignes noires représentent le lever et le coucher du soleil. Dans chaque ligne noire, il y a deux changements soudains, qui reflètent le changement des heures d'été et d'hiver. La barre de droite montre la distribution par heure de la journée et la barre du bas montre la distribution par mois de l'année.

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

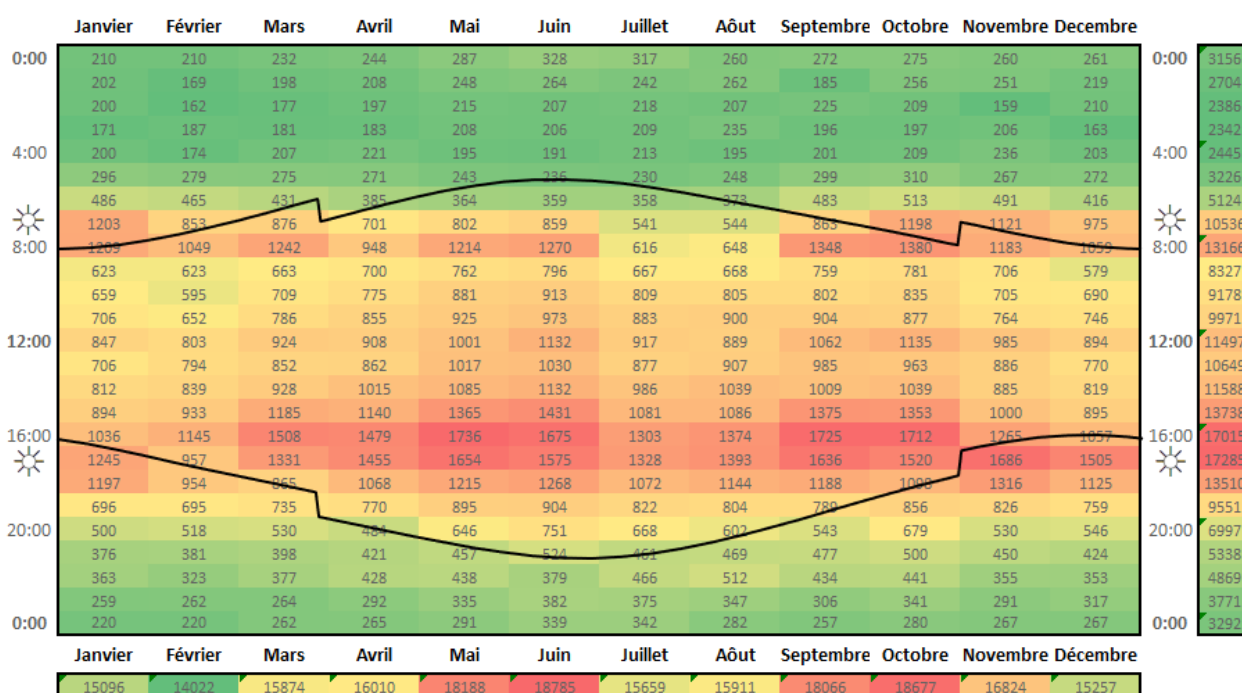


Figure 12. Répartition du nombre d'accidents au cours des mois de l'année et des heures de la journée (2014-2018)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

2.2 Variation mensuelle

La **Figure 13** montre la répartition du nombre d'accidents corporels et du nombre de décès pour 2018 au cours des différents mois de l'année. Le nombre absolu de collisions avec blessés et le nombre absolu de décès 30 jours par mois sont pondérés dans ce chiffre en fonction du nombre de jours par mois. La somme des valeurs sur la ligne rouge est égale à 100%, il en va de même pour la somme des valeurs sur les barres.

Le nombre d'accidents diminue pendant les mois de juillet et août, ainsi que pendant les trois premiers mois de l'année. Cependant, pour les décès 30 jours, il y a une augmentation pendant les mois d'été, ce qui indique que la gravité moyenne est alors plus élevée. Au cours des dernières années, on a également observé un pic du nombre de décès 30 jours au cours de ces mois, mais celui-ci n'a jamais été aussi élevé qu'en 2018. On constate que la gravité des accidents (nombre de décès pour 1.000 accidents corporels) impliquant des motocyclistes en juillet est particulièrement élevée. Ce mois-là, il y a 62 décès pour 1.000 accidents corporels, alors que la moyenne annuelle est de 25 décès pour 1.000 accidents corporels. La gravité pour les motocyclistes est deux fois plus élevée en juillet 2018 qu'en juillet 2017.

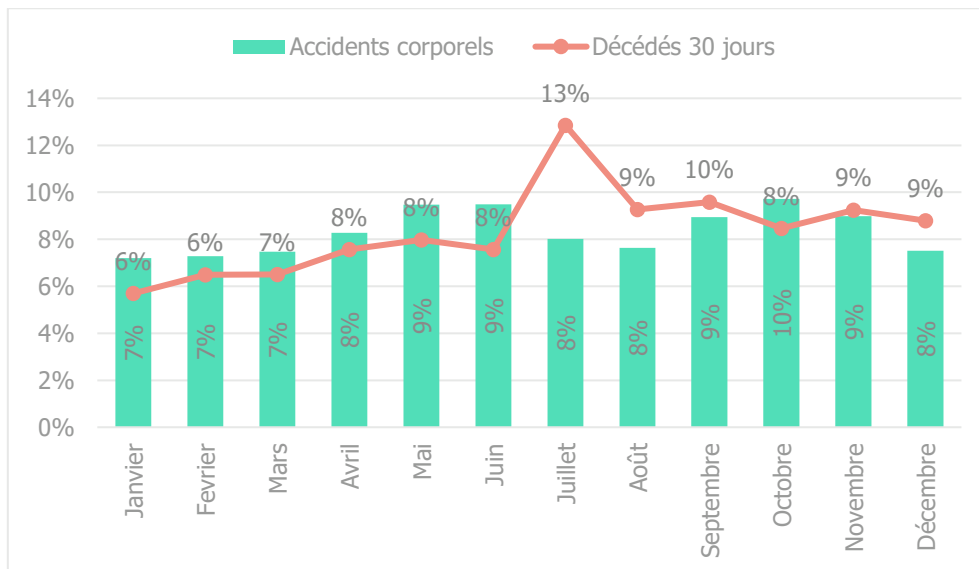


Figure 13. Répartition du nombre d'accidents corporels et de décès 30 jours au cours des mois de l'année (2018)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

La **Figure 14** montre la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois de l'année entre 2009 et 2016, en 2017 et en 2018 pour quatre modes de transport. Dans ce chiffre, le nombre absolu de collisions avec blessés par mois est pondéré pour chaque mode de transport en fonction du nombre de jours par mois. La somme des valeurs de chaque ligne est égale à 100%.

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



Figure 14. Évolution de la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois, en fonction du mode de déplacement (2009-2016, 2017, 2018)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

2.3 Variation dans la semaine

La **Figure 15** montre la répartition du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours et de blessés au cours des différentes périodes de la semaine pour 2018. Les chiffres pour 2016 sont les chiffres les plus récents donnant une ventilation des véhicules-kilomètres parcourus au cours des différentes périodes de la semaine. Si la proportion d'accidents ou de victimes enregistrée au cours d'une période est supérieure à la proportion de véhicules-kilomètres parcourus au cours de cette même période, alors cette période présente un risque plus élevé.

Cette figure illustre le fait que le nombre d'accidents corporels, le nombre de décédés 30 jours et le nombre de blessés sont relativement plus élevés durant les nuits de week-end. Inversement, le nombre de tués sur la route les jours de semaine et de week-end est relativement plus faible par rapport au nombre de véhicules-kilomètres parcourus.

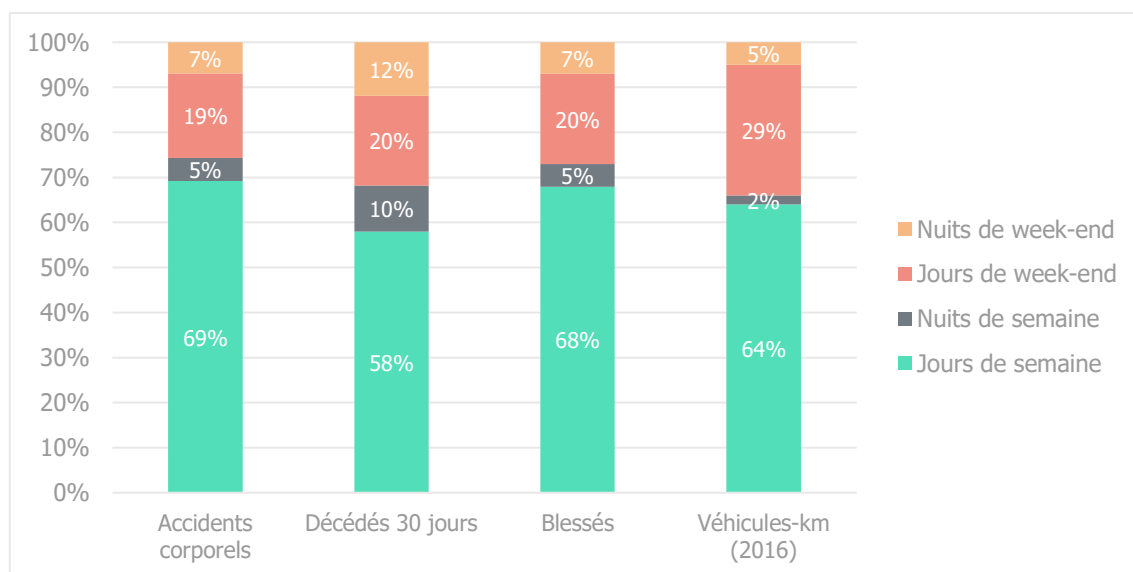


Figure 15. Répartition du nombre d'accidents corporels, de victimes et de véhicules-kilomètres au cours des périodes de la semaine (2017)

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

La **Figure 16** montre, pour chaque période de la semaine et en fonction de l'âge des automobilistes, la répartition de l'implication de ces derniers dans les accidents mortels et la répartition de leur présence sur la route. La répartition de l'implication dans les accidents mortels est basée sur les chiffres de 2017 et 2018. Les chiffres relatifs à la "part sur la route" proviennent de la mesure comportementale " conduite en état d'ivresse " réalisée par l'Institut Vias en 2015. Lorsque la part des conducteurs d'un certain groupe d'âge sur la route est inférieure à leur part dans les accidents mortels, les conducteurs de ce groupe d'âge sont surreprésentés dans les accidents mortels.

D'une part, la figure montre que la présence sur la route pendant les jours de semaine et de week-end est dominée par les automobilistes de 40 ans et plus. Pendant la semaine et le week-end, la proportion de jeunes conducteurs sur la route augmente. D'autre part, nous constatons que les automobilistes de moins de 40 ans sont particulièrement impliqués dans les accidents mortels. Par rapport à leur présence sur la route, ce groupe de conducteurs est donc surreprésenté dans les accidents mortels. Cette surreprésentation est encore plus prononcée chez les jeunes automobilistes âgés de 18 à 25 ans, où la part des accidents mortels en semaine et le week-end est presque deux fois plus élevée que leur part sur la route.

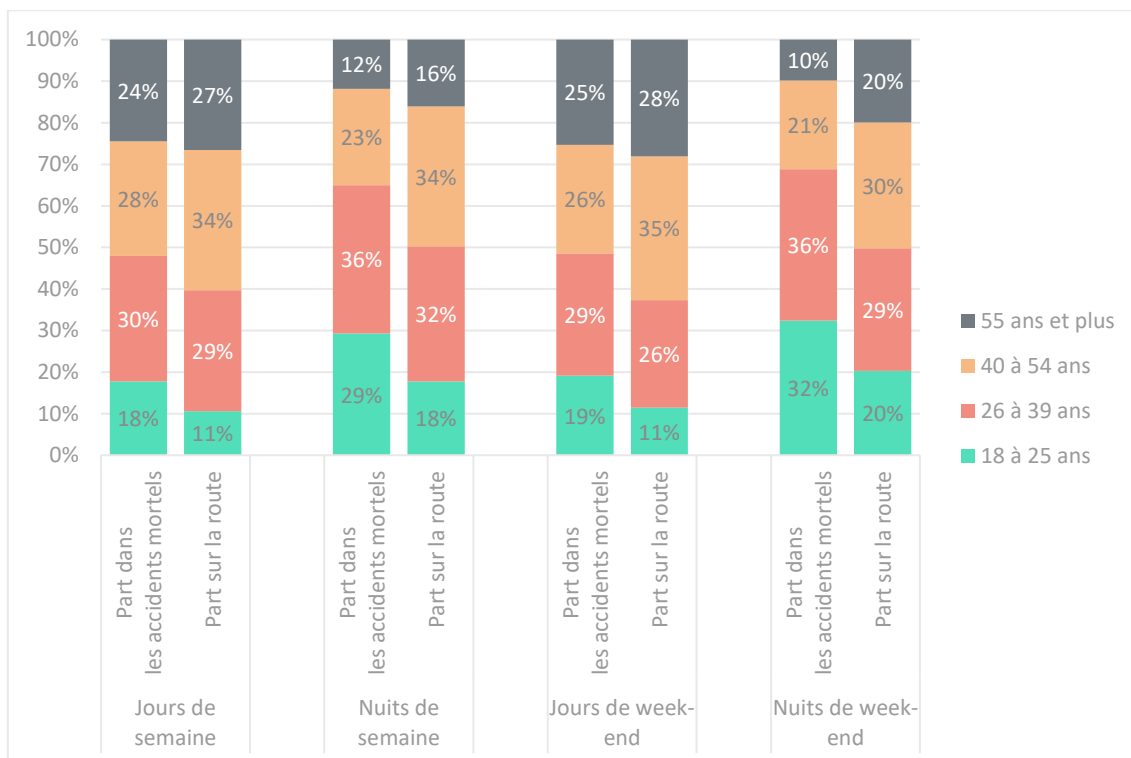


Figure 16. Répartition de l'implication dans des accidents mortels et de la présence sur la route, par catégorie d'âge des automobilistes, selon la période de la semaine (2017-2018).

Sources : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium); IBSR, mesure de comportement « Alcool » 2015¹

2.4 Variation en fonction de l'heure de la journée

La **Figure 17** montre la répartition du nombre d'accidents corporels et de décès au cours des différentes heures d'une semaine pour la période de 2014 à 2018 inclus. Avec une répartition égale de la circulation et des accidents de la route, chaque heure de la journée devrait contenir 0,60 % du nombre total d'accidents corporels ou de décès 30 jours. La somme des valeurs de chaque ligne est égale à 100%.

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

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

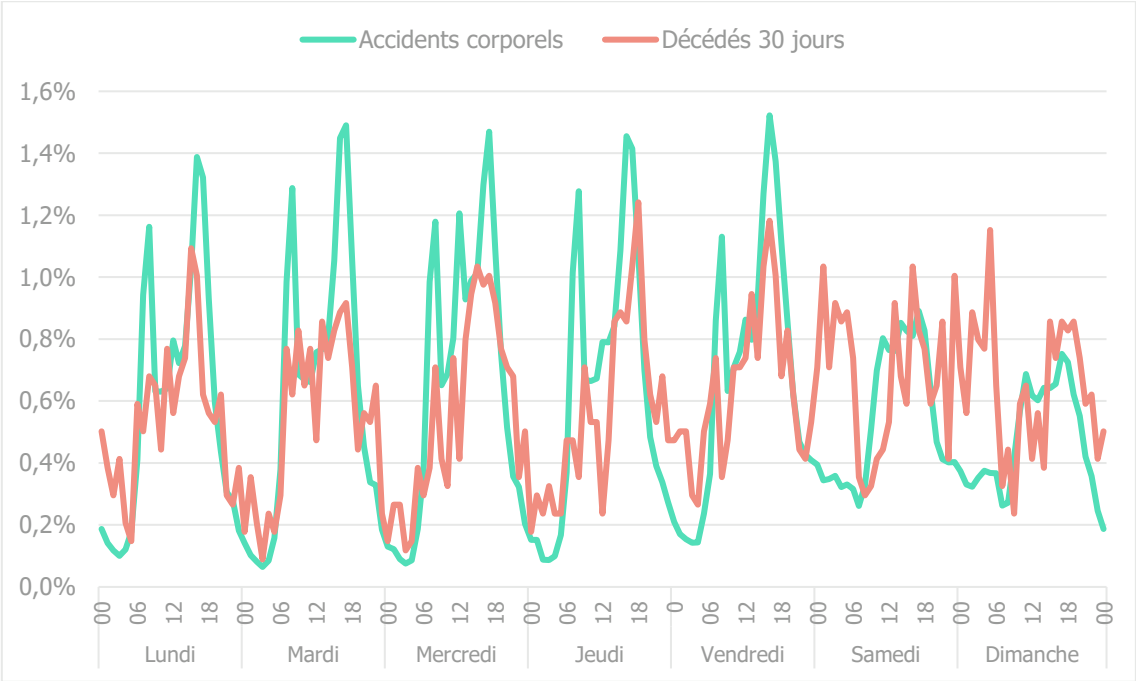


Figure 17. Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours au cours des heures de la semaine (2014-2018)

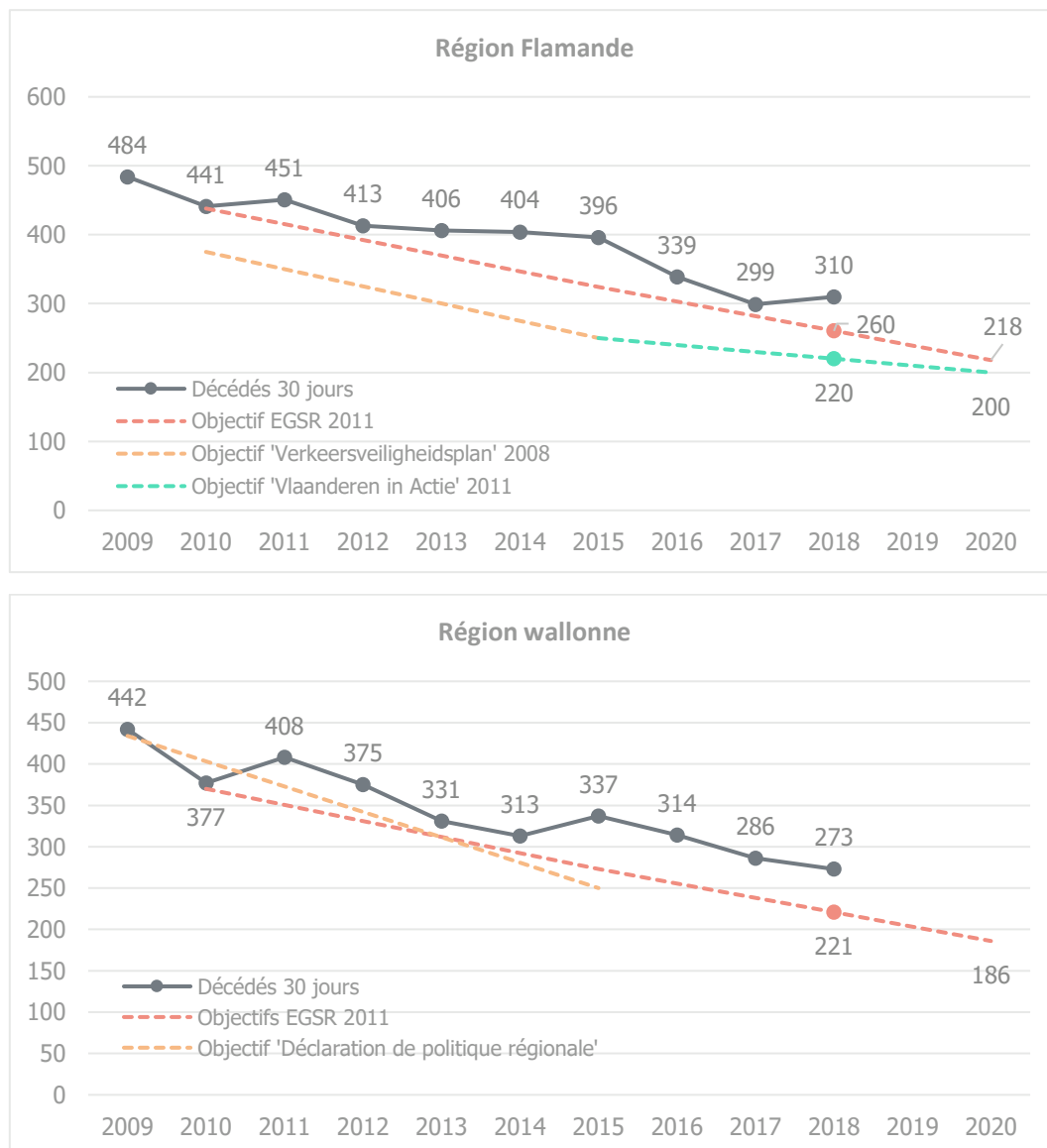
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium).

3 Lieu de l'accident

3.1 Répartition par région et par province

La **Figure 18** montre pour chaque région, pour la période 2009-2018, l'évolution du nombre de décédés 30 jours. Ceux-ci sont comparés, d'une part, aux objectifs fédéraux fixés en 2011 par le SGVV (Road Safety States General) et, d'autre part, aux objectifs que chaque région s'est fixés.

La Région flamande a compté 310 décédés 30 jours en 2018, et finit donc bien au-delà des objectifs EGSR 2011 (maximum 260 décès 30 jours) et des objectifs que la Flandre elle-même a fixés dans différents plans d'action (maximum 220 décès 30 jours). Il en va de même en Région wallonne : en 2018, il y a eu 273 décédés 30 jours, alors que l'objectif des EGSR 2011 était un maximum de 221 décédés 30 jours. En Région de Bruxelles-Capitale, 21 personnes ont été tuées en 2018. Cela signifie que la situation de la Région n'est que légèrement inférieure à l'objectif fixé par les EGSR en 2011 (19 décès).



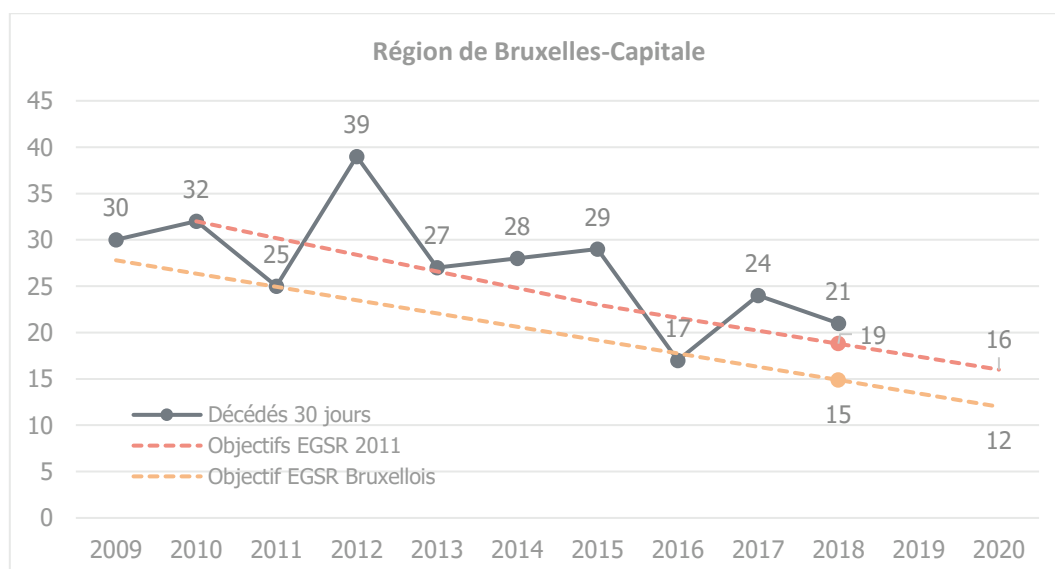


Figure 18. Évolution du nombre de décédés 30 jours selon la région, par rapport aux objectifs fédéraux fixés par les États Généraux de la Sécurité Routière et par rapport aux objectifs régionaux (2009-2020)

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

La **Figure 19** montre l'évolution entre 2008 et 2017 du risque d'accident corporels pour les différentes régions et pour la Belgique. Le risque d'accident est défini comme le nombre d'accidents corporels par milliard de véhicules-kilomètres parcourus. La méthode de calcul des véhicules-kilomètres a été adaptée à partir de 2013, de sorte que le risque d'accident calculé à partir de 2013 ne peut être comparé aux années précédentes.

Le graphique montre que le risque d'accident est beaucoup plus élevé à Bruxelles que dans les autres régions. Cela s'explique principalement par le fait que dans les zones densément peuplées, où la densité du trafic est plus élevée, il y a aussi des interactions plus fréquentes entre les utilisateurs. Pour une même distance parcourue, plus d'interaction conduit généralement à plus d'accidents : le risque d'accident est donc plus élevé ici.

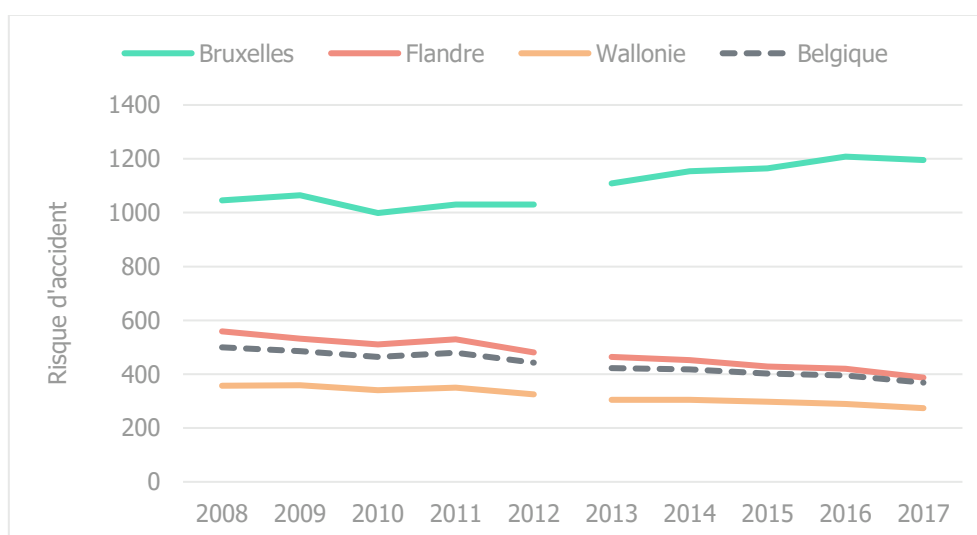


Figure 19. Évolution du risque d'accident corporel selon la région (2008-2017)

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

La **Figure 20** montre la gravité des accidents corporels pour chaque province en 2018. La gravité est définie comme le nombre de décès 30 jours par 1 000 accidents corporels. Les zones sombres indiquent une gravité plus élevée.

La carte montre que la gravité des accidents corporels en Région wallonne (25,0) est deux fois plus élevée que dans la Région flamande (13,1). La gravité des accidents est la plus élevée dans la province de Luxembourg (où 36,5 décès pour 1000 accidents corporels ont été enregistrés). En revanche, la gravité des accidents est la plus faible dans la Région de Bruxelles-Capitale, avec 5,5 décès pour 1000 accidents corporels.

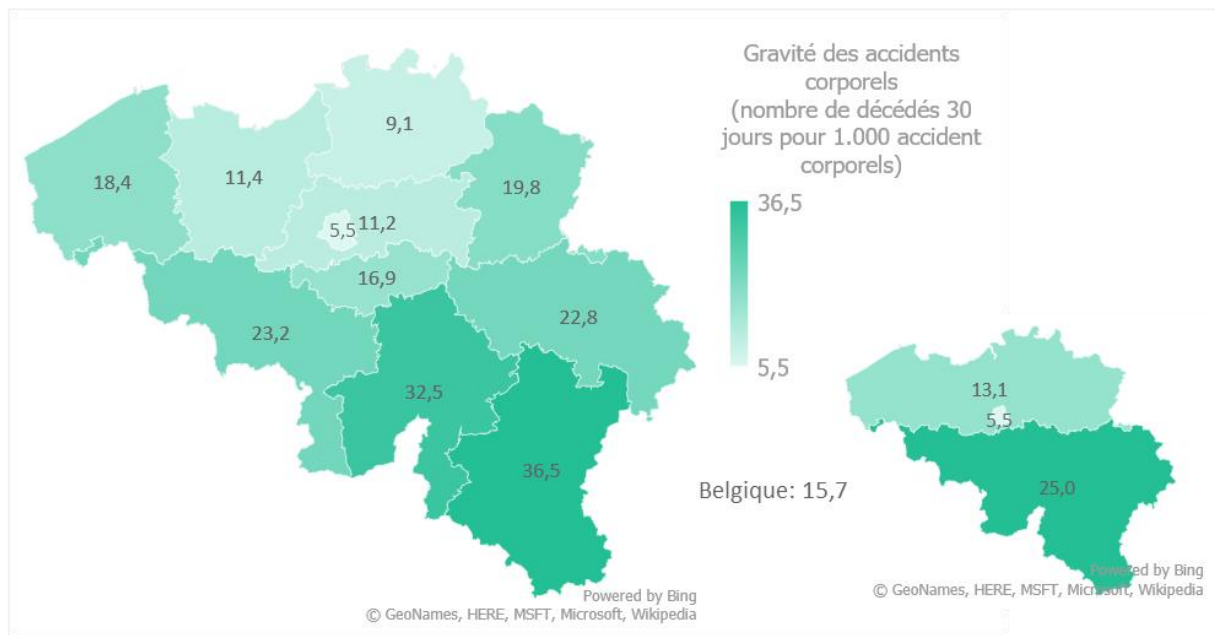


Figure 20. Gravité des accidents corporels selon la province (2018)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

La **Figure 21** montre le taux de mortalité pour chaque province en 2018. La mortalité est définie comme le nombre de décès 30 jours dus à des accidents de la route par million d'habitants. Cette carte montre des tendances relativement similaires aux précédentes, mais les tendances sont plus prononcées. Cela s'explique en partie par le fait que les provinces avec un nombre élevé de décès 30 jours figurent également parmi les provinces les moins peuplées de Belgique. Par exemple, les provinces de Namur et du Luxembourg enregistrent les taux de mortalité les plus élevés. A l'inverse, la Région de Bruxelles-Capitale présente le taux de mortalité le plus faible (17,4 décès par million d'habitants).

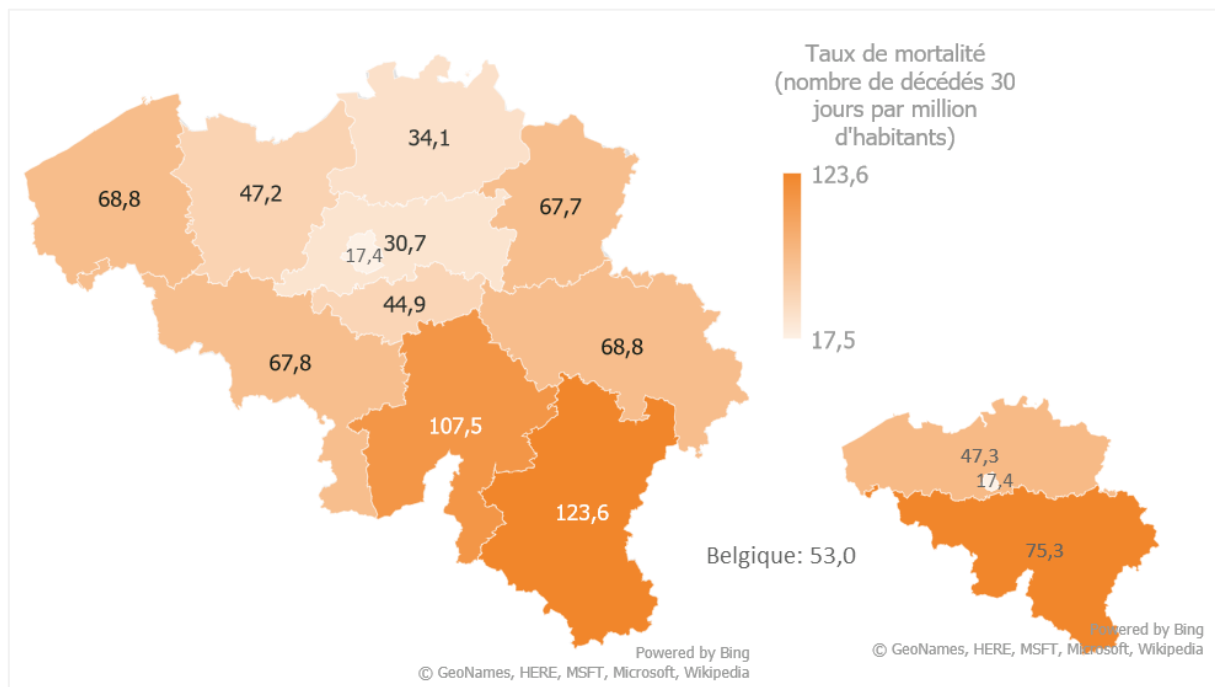


Figure 21. Mortalité selon la province (2018)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

3.2 Différences selon le type de route

La **Figure 22** montre la répartition du nombre d'accidents corporels entre les différents régimes de vitesse pour chaque région et pour la Belgique en 2018. La répartition des accidents selon le régime de vitesse est bien entendu liée à la longueur du réseau routier pour chaque région et pour chaque régime de vitesse.

Par exemple, 97% de tous les accidents corporels dans la Région de Bruxelles-Capitale se sont produits sur des routes avec une vitesse limite de 30 km/h ou 50 km/h. Il y a très peu de routes dans la Région de Bruxelles-Capitale où une limitation de vitesse supérieure à 50 km/h est autorisée.

En Flandre et en Wallonie, environ la moitié des accidents se produisent sur des routes dont le régime de vitesse est compris entre 30 et 50 km/h, c'est-à-dire principalement dans les zones urbaines. Le nombre d'accidents sur ces routes est très faible. Par ailleurs, on constate qu'en Flandre, près d'un tiers des accidents corporels en 2018 se sont produits sur une route avec une vitesse maximale de 70 km/h, alors qu'en Wallonie, cette proportion n'est que de 13%. Cela tient bien sûr au fait qu'en Flandre, la vitesse sur les routes régionales a été réduite de 90 km/h à 70 km/h, alors qu'en Wallonie (et à Bruxelles), on peut encore rouler à 90 km/h sur ces routes.

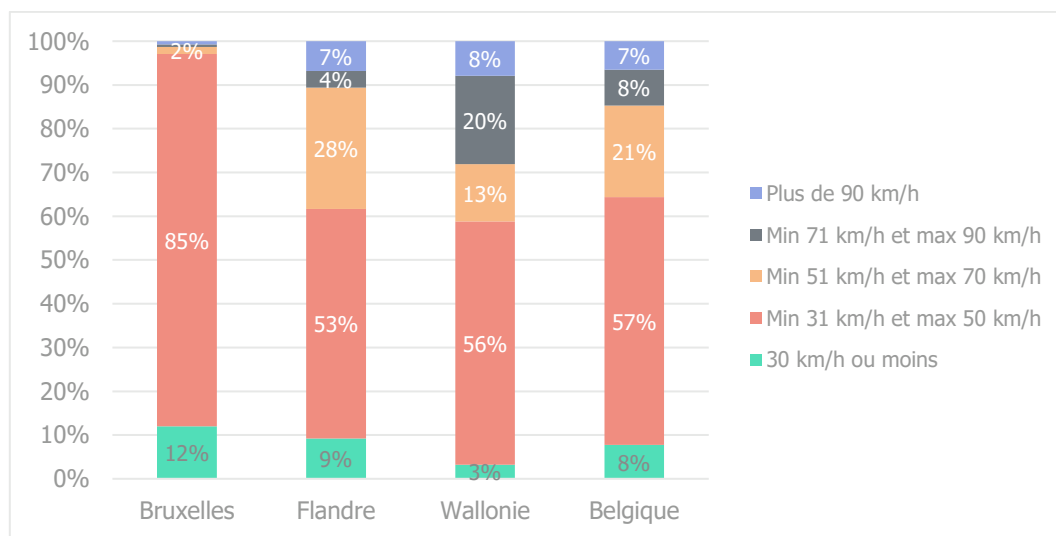


Figure 22. Répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents régimes de vitesse, par région (2018)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

La **Figure 23** montre le taux de gravité des accidents en 2018 pour chaque type de route, par région. La gravité des accidents est définie comme le nombre de décédés 30 jours par 1 000 accidents corporels. La gravité des accidents est plus élevée sur chaque type de route en Wallonie qu'en Flandre.

La gravité des accidents est la plus élevée sur les autoroutes dans toutes les régions et la plus faible sur les routes urbaines. Ceci est dû à la vitesse entraînée : une vitesse plus élevée est associée à une gravité d'accident plus élevée. Le nombre relatif d'accidents sur les autoroutes est plus faible que sur les autres routes si l'on tient également compte de l'intensité du trafic.

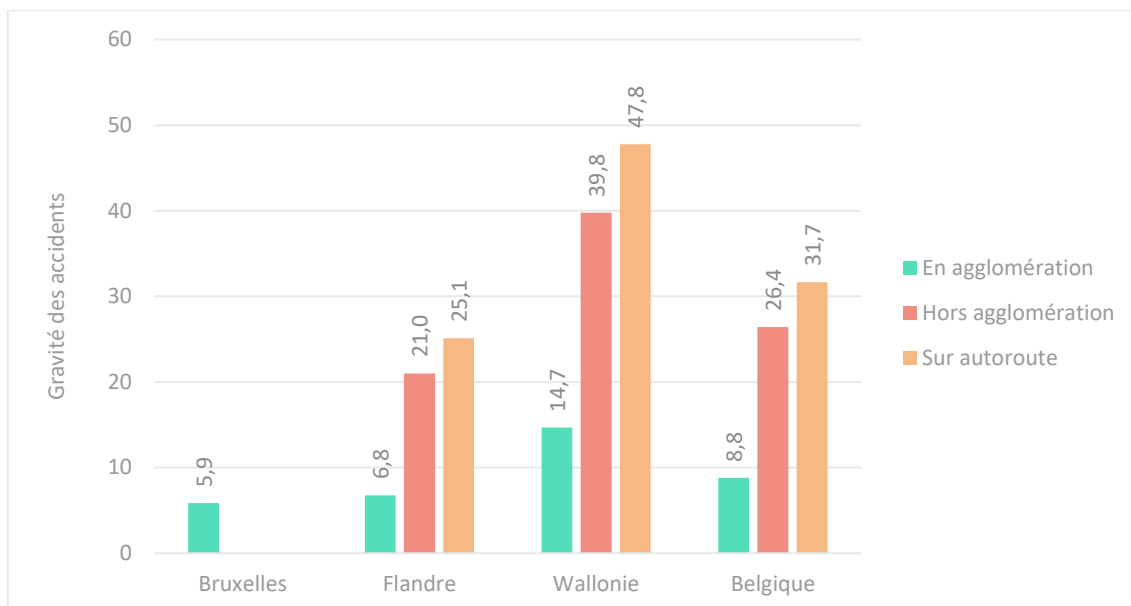


Figure 23. Gravité des accidents, par type de route, selon la région (2018)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

La **Figure 24** montre la répartition du nombre de tués en 2018 entre les différents modes de transport, d'une part aux intersections et d'autre part en dehors des intersections.

Aux intersections, les cyclistes (35 %), les automobilistes (28 %) et les motocyclistes (18 %) constituent les groupes les plus nombreux de décès. 9 % des décédés 30 jours sont des piétons. La moitié des décédés 30 jours à l'extérieur d'une intersection sont des occupants de voiture. 13 % des décédés 30 jours sont des piétons et 13 % des motocyclistes. Les cyclistes ne représentent que 8 % des décès en dehors des intersections.

Cela montre que les intersections sont particulièrement dangereuses pour les usagers de la route vulnérables, et en particulier pour les cyclistes. Nous savons que pour les cyclistes, il y a un sous-enregistrement important des accidents de la circulation (Nuytens, 2013), de sorte que la proportion de cyclistes en dehors des intersections dans ce chiffre peut être sous-estimée.

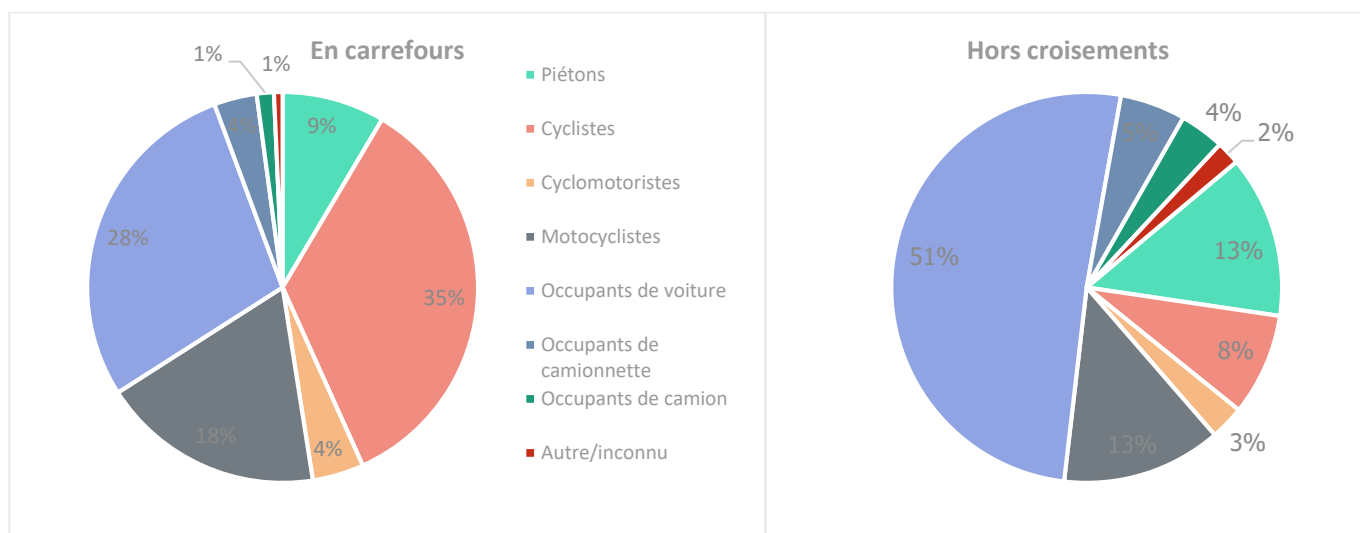


Figure 24. Répartition du nombre de décédés 30 jours selon les différents modes de déplacement, en distinguant les accidents survenus en carrefour et en dehors des carrefours (2018)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

4 Caractéristiques des accidents

4.1 Mode de déplacement

La **Figure 25** montre, pour chaque région et pour la Belgique au total, la répartition du nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) entre les différents types d'usagers de la route, en 2018.

Cette répartition varie considérablement d'une région à l'autre. En Wallonie, il y a relativement plus d'occupants de voiture parmi les victimes de la route (66%) que les autres catégories d'usagers de la route. En Flandre, une grande partie des victimes sont des occupants de voiture (45%), mais les cyclistes constituent également un groupe important de victimes (29%). Enfin, dans la Région de Bruxelles-Capitale, la proportion de piétons (24%) parmi les victimes est plus élevée que dans les autres régions.

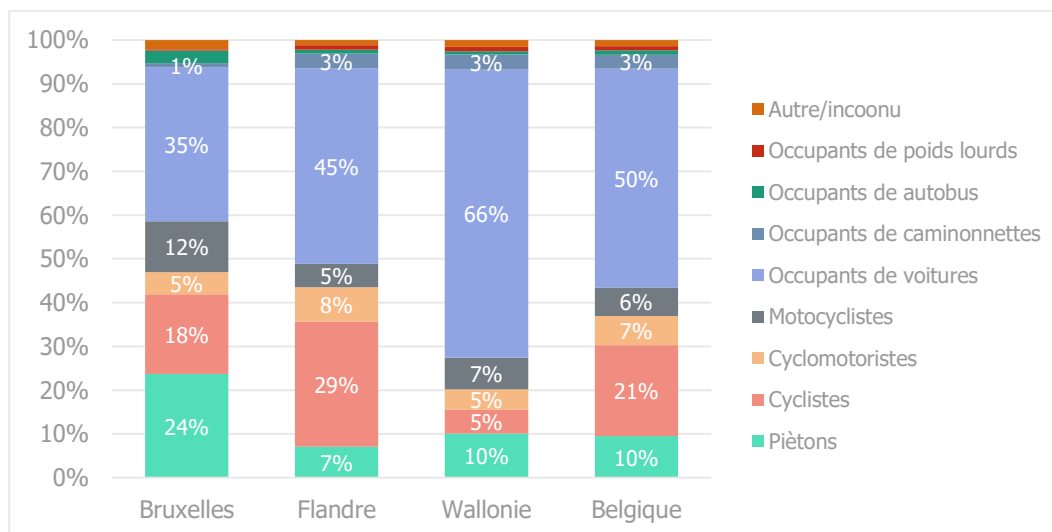


Figure 25. Répartition des victimes (décédés 30 jours et blessés) selon les modes de déplacement, par région (2018)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

La **Figure 26** montre la gravité des accidents corporels pour les différents modes de transport des usagers de la route en 2018. La gravité d'un accident corporel est définie comme le nombre de décédés 30 jours par 1 000 accidents corporels. Dans la figure, une distinction est faite entre la gravité pour l'utilisateur de la route en question et la gravité pour l'autre partie impliquée dans l'accident corporel. La hauteur totale de la barre indique la gravité totale de l'accident : elle reflète le nombre total de tués pour 1 000 accidents corporels impliquant l'utilisateur de la route en question. Les parties vert et rouge des faisceaux représentent la sévérité spécifique. La partie vert des barres correspond au nombre de tués pour 1 000 accidents corporels pour l'utilisateur de la route concerné et la partie rouge au nombre de tués pour 1 000 accidents corporels pour l'autre partie.

Nous constatons que la gravité des accidents de la route varie considérablement selon les usagers de la route impliqués. Un accident impliquant un piéton est logiquement beaucoup plus grave pour le piéton que pour son adversaire car le piéton est moins protégé. Inversement, un accident impliquant un camion ou un autobus est généralement plus grave pour l'autre partie que pour les occupants de ces véhicules.

La gravité totale est la plus élevée pour les accidents de camions et de motocyclettes, et la plus faible pour les accidents de cyclomoteurs.

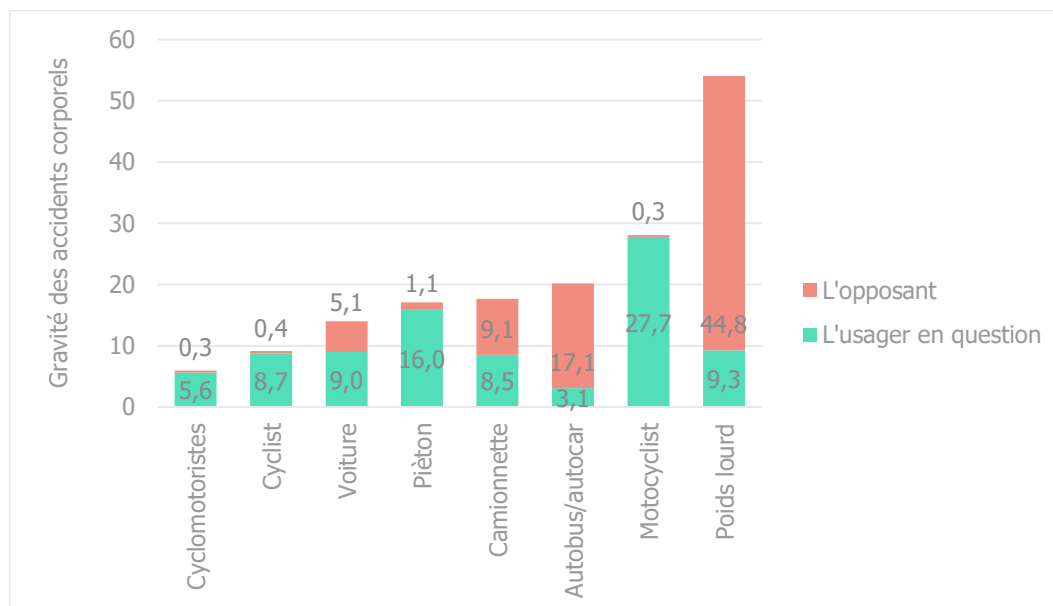


Figure 26. Gravité des accidents corporels, selon le type d'utilisateur impliqué (2018)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

Le tableau 4 montre les risques relatifs de blessures graves ou mortelles (MAIS3+) par kilomètre parcouru en circulation, pour les différentes catégories d'âge et modes de transport. Le risque pour chaque groupe est lié au risque d'un conducteur moyen ; un chiffre inférieur à 1 indique un risque inférieur et un chiffre supérieur à 1 indique un risque supérieur. Certaines valeurs de risque ne peuvent être estimées avec une fiabilité suffisante, c'est pourquoi certaines cellules ont été laissées vides. Les chiffres relatifs aux blessures sont basés sur les données de Statbel (Direction générale de la statistique - Statistics Belgium) et du SPF Santé publique et datent de 2007 à 2011 inclus. Les chiffres relatifs aux distances parcourues proviennent du BELDAM et datent de 2009.

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

	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

La **Figure 27** 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'assurance. Le nombre de sinistres est le nombre de véhicules assurés tenus responsables dans un accident de la circulation. La fréquence des sinistres est le nombre de sinistres divisé par le nombre de véhicules assurés pendant la période sous revue. Les dossiers de responsabilité civile contiennent à la fois des accidents corporels et des accidents avec dommages matériels seulement. Les catégories de véhicules utilisées sont : "tourisme et affaires" (principalement voitures particulières), "deux-roues" (cyclomoteurs et motocycles), autobus et autocars, taxis et voitures de location (voitures de location), transport de marchandises MTM ≤ 3,5T (camions légers), transport de marchandises MTM > 3,5T (camions).

Les autobus et autocars, les taxis et les voitures de location sont plus souvent impliqués dans des accidents que les autres catégories de véhicules. Nous constatons que 1000 autobus et autocars assurés causent environ

270 accidents. 1000 taxis et voitures de location assurés causent 250 accidents en 2018. La fréquence des dommages est stable depuis 2014 pour les différentes catégories de véhicules.

Le chiffre ci-dessous ne tient pas compte des kilomètres parcourus par les différentes catégories de véhicules. Les autobus et les autocars, par exemple, parcourent probablement beaucoup de kilomètres, ce qui signifie qu'ils sont plus exposés aux risques que les autres catégories de véhicules. Par ailleurs, le nombre d'accidents corporels impliquant un autobus ou un autocar est faible, ce qui indique que pour une grande partie des accidents enregistrés par Assuralia, il s'agit de dommages purement matériels.

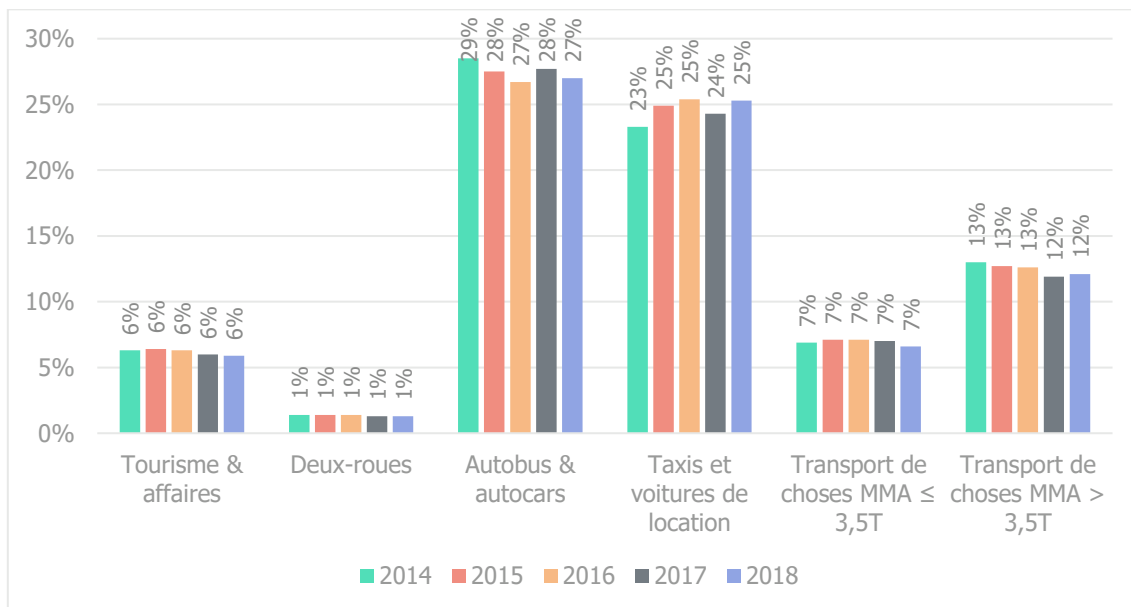


Figure 27. Évolution de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Véhicules motorisés », selon la catégorie du véhicule (2014-2018)

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

4.2 Type de collision

La **Figure 28** montre la répartition du nombre d'accidents corporels par type de collision en 2018 pour l'ensemble des usagers de la route. Un accident de la circulation peut se composer de plusieurs collisions, dans le graphique ci-dessous, seule la première collision est prise en compte. Si le type de collision était inconnu, il n'est pas inclus.

Le graphique montre que la plupart des accidents (33 %) peuvent être classés comme des collisions latérales. Les accidents avec un seul usager de la route représentent 21 % des accidents corporels, les collisions par l'arrière 15 % et les collisions entre un véhicule et un piéton 11 %. Les types de collision les moins courants sont : collision de flanc à flanc (7 %), collision frontale (7 %) et collision en chaîne (4 %).

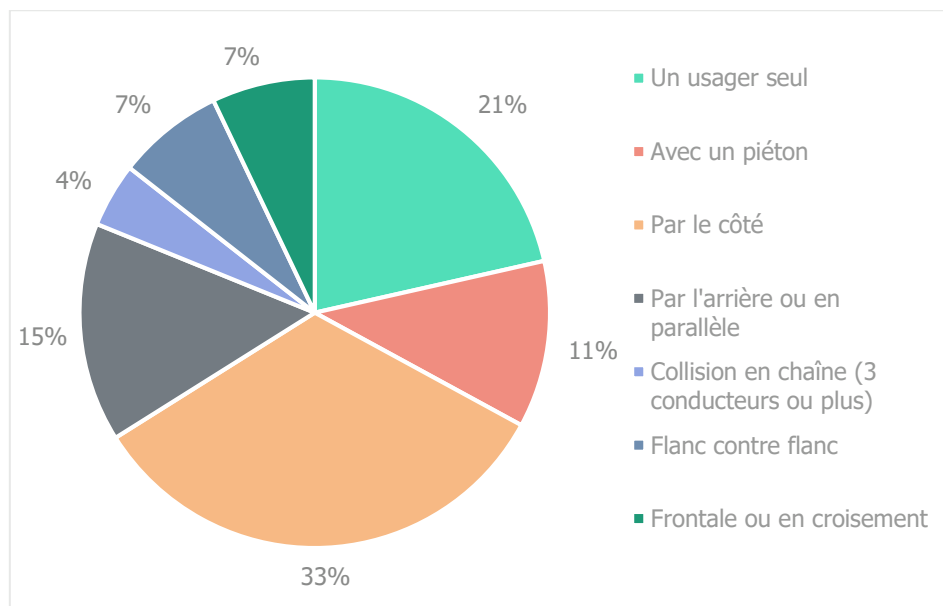


Figure 28. Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision (2018)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

La **Figure 29** montre la répartition du nombre d'accidents corporels par type de collision en 2018 pour chaque type d'utilisateur de la route. Encore une fois, un accident de la route peut comporter plusieurs collisions ; dans le graphique ci-dessous, seule la première collision est prise en compte. Si le type de collision était inconnu, il n'est pas inclus.

Le graphique montre que la répartition des accidents diffère selon le type de collision, en fonction du type d'utilisateur de la route. Un exemple : les collisions par l'arrière et les collisions par chaîne sont beaucoup plus fréquentes dans les camions que dans les autres catégories d'utilisateurs de la route. Inversement, les cyclistes et les cyclomotoristes sont plus souvent impliqués dans des collisions latérales.

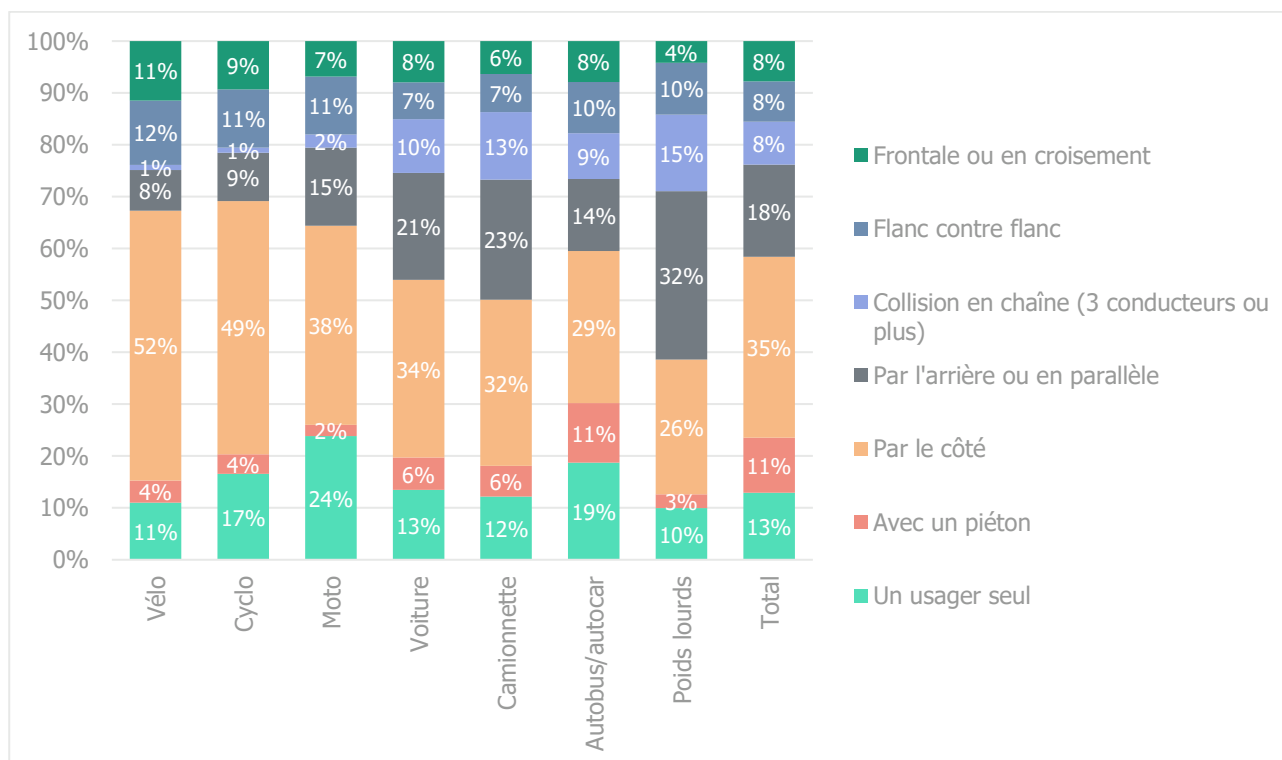


Figure 29. Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision, par mode de déplacement (2018)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

La **Figure 30** montre la répartition du nombre d'accidents corporels par type de collision en 2018 pour chaque type de route. Là encore, le même principe s'applique ici, à savoir qu'un même accident de la circulation peut être constitué de plusieurs collisions ; dans le graphique ci-dessous, seule la première collision est prise en compte. Si le type de collision était inconnu, il n'est pas inclus.

Le graphique montre logiquement que les collisions avec choc latéral sont beaucoup plus fréquentes à l'intérieur et à l'extérieur des agglomérations (avec de nombreuses intersections qui permettent de telles collisions) que sur les autoroutes. Inversement, sur les autoroutes, nous enregistrons plus d'accidents avec collision par l'arrière et plus de collisions en chaîne, ainsi que plus d'accidents dans lesquels un seul usager de la route est impliqué.

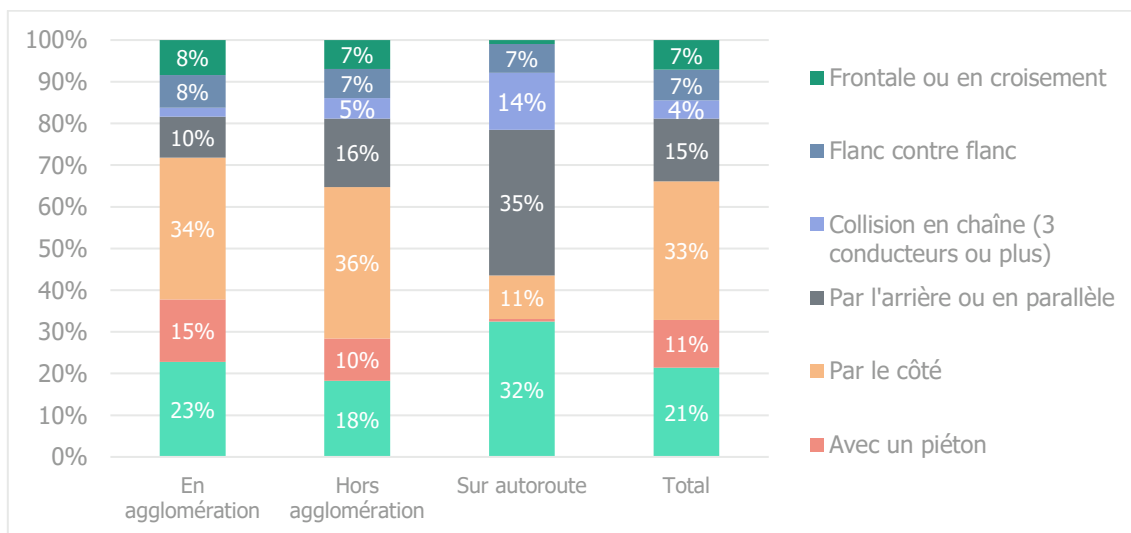


Figure 30. Répartition du nombre d'accidents corporels selon le type de la première collision, par type de route (2018)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

La **Figure 31** montre le pourcentage d'accidents corporels unilatéraux pour chaque période de la semaine en 2018. Si le type de collision était inconnu, il n'était pas inclus. Les accidents unilatéraux sont des accidents dans lesquels un seul usager de la route a été impliqué.

Le graphique montre qu'un accident corporel sur cinq implique un seul usager de la route. La nuit, le nombre relatif d'accidents corporels unilatéraux augmente. Cela s'explique par le fait que la densité des véhicules la nuit est inférieure à celle du jour.

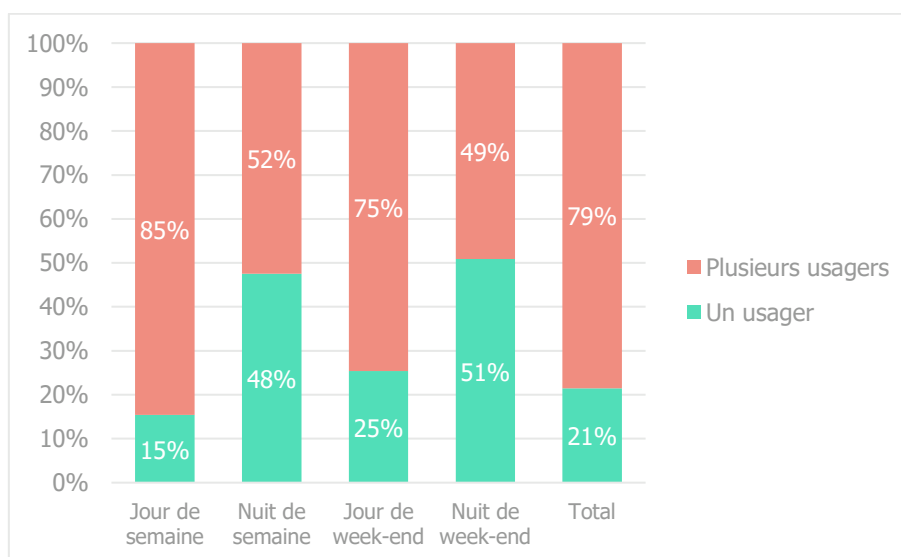


Figure 31. Part des accidents corporels n'impliquant qu'un seul véhicule par moment de la semaine (2018)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

4.3 Accidents mortels sur autoroutes

Ces données proviennent d'une étude de l'Institut Vias basée sur les 158 accidents mortels survenus sur les autoroutes belges entre 2014 et 2015. Cette méthode apporte une importante valeur ajoutée par rapport à l'analyse des statistiques officielles des accidents. Il est possible de regarder au-delà des caractéristiques des accidents telles qu'elles sont enregistrées dans le formulaire d'accident de la circulation (VOF).

Le **Tableau 5** présente les principales causes d'accidents mortels sur l'autoroute. Ces facteurs ont été déterminés par accident et non par usager de la route. Pour un tiers des accidents ayant fait l'objet d'une enquête, aucune cause n'a pu être déterminée en raison d'un manque d'informations dans les rapports officiels. La somnolence et l'inattention sont les principales causes d'accidents mortels sur autoroute (près de 30% des cas). La mauvaise aptitude à conduire est également l'une des principales causes d'accidents mortels (25 %). Parmi les causes les moins fréquentes, on note la présence d'obstacles sur la route, des problèmes dus à une charge et à l'arrêt de la circulation.

Tableau 5. Aperçu des principales causes d'accidents mortels sur les autoroutes (2014-2015)

	#	%
Distraction, inattention et autres causes	30	19%
Aptitude à la conduite	26	16%
Dépassement	11	7%
Erreurs de conduite lors d'une circulation dense	9	6%
Vitesse excessive ou inadaptée	6	5%
Utilisation incorrecte de la route	5	3%
État de la route	5	3%
Comportement irresponsable d'un piéton	4	3%
Défaillances techniques	3	2%
Obstacles sur la route	1	1%
Chargement	1	1%
Circulation à l'arrêt	1	1%
Inconnu	56	35%

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

La **Figure 32** montre l'interaction des différents facteurs d'accidents dans les accidents mortels sur l'autoroute. Les facteurs d'accident attribués aux conducteurs et aux piétons impliqués dans un accident ont été combinés. La figure montre le nombre d'accidents dans lesquels au moins un facteur humain, au moins un facteur véhicule ou au moins un facteur environnemental intervient. En outre, la figure montre également le nombre d'accidents dans lesquels se produisent les interactions des différents facteurs. La catégorie "environnement" comprend également les facteurs liés à l'infrastructure. La figure de gauche montre les chiffres absolus, tandis que la figure de droite indique la part en pourcentage.

Au moins un facteur d'accident humain survient dans presque tous les accidents ayant fait l'objet d'une enquête. Dans 46 % des accidents, seuls les facteurs humains sont en cause, et dans 48 % des accidents, la combinaison des facteurs humains et environnementaux est en cause. Au moins un facteur environnemental a également été enregistré pour la moitié des accidents mortels sur autoroute. D'autres combinaisons sont beaucoup moins courantes.

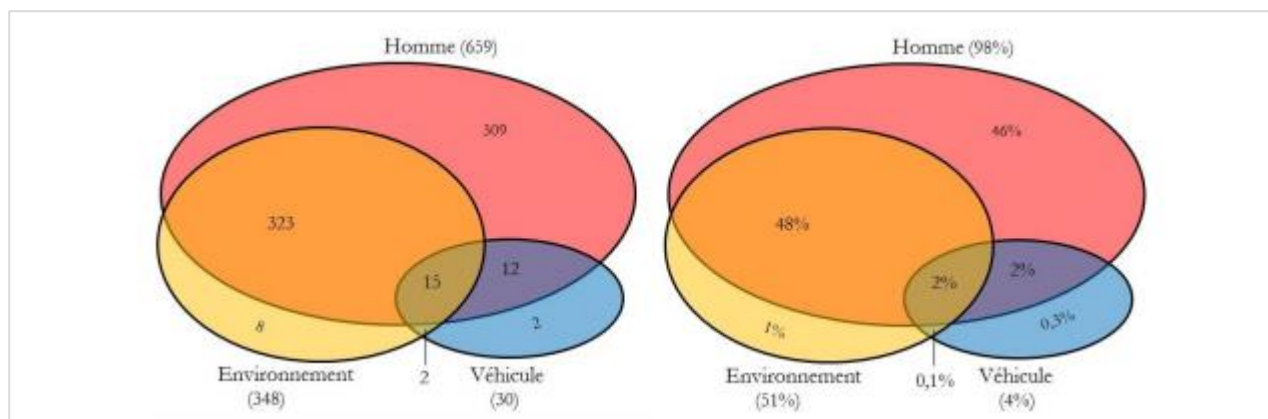


Figure 32. Interaction entre les facteurs humains, liés au véhicule et environnementaux dans les accidents mortels sur les autoroutes (2014-2015)

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

4.4 Conduite sous influence d'alcool

La **Figure 33** montre le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool par rapport au nombre total de conducteurs en cause dans des accidents corporels et le pourcentage de conducteurs soumis à des tests, selon le type d'usager de la route, pour l'année 2018.

Le graphique montre que le pourcentage de conducteurs impliqués dans un accident qui sont sous l'influence de l'alcool varie considérablement selon leur mode de transport. Par exemple, on note un pourcentage de 7 % chez les automobilistes comparativement à seulement 1 % chez les camionneurs.

Le pourcentage de conducteurs qui passent un alcootest après un accident corporel diffère également selon le type d'usager de la route. Seulement 26 % des piétons sont soumis à un alcootest, comparativement à 81 % des conducteurs de camions impliqués dans un accident corporel. La base de données des accidents ne contient que le résultat d'un alcootest et non d'un éventuel test sanguin. Cependant, les personnes décédées sur les lieux ne peuvent pas souffler, et les personnes gravement blessées qui meurent plus tard sont souvent incapables de souffler.

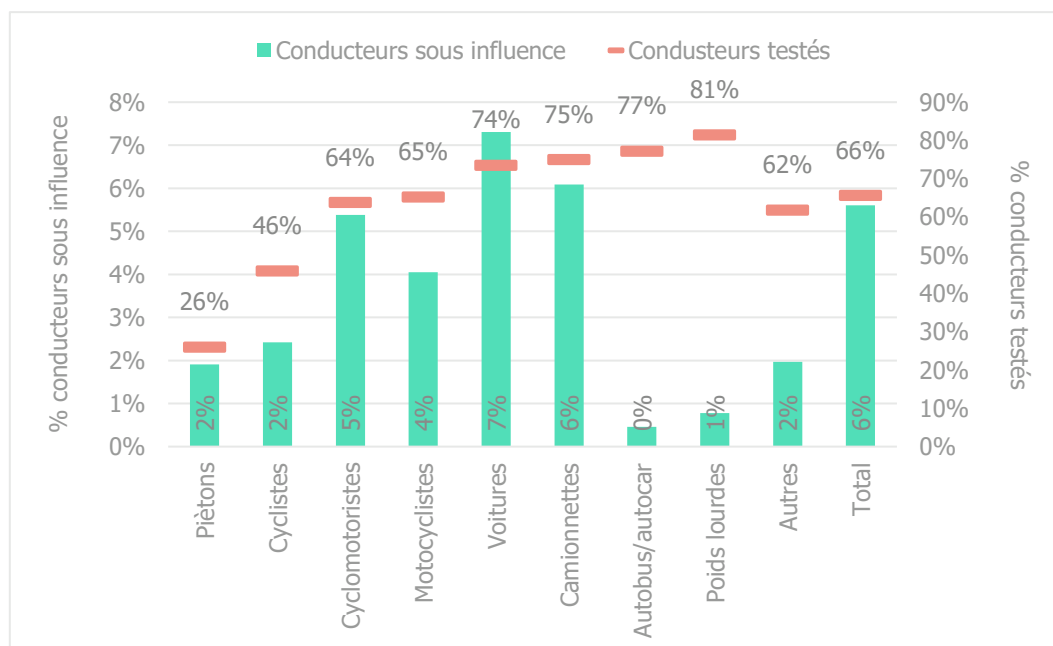


Figure 33. Conduite sous influence d'alcool (dans les accidents corporels) selon le type d'usager (2018)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

Conclusion

Chiffres clés

En 2018, 38.455 accidents corporels se sont produits, faisant 604 morts (30 jours) et 48.750 blessés. On note une légère augmentation du nombre d'accidents et du nombre de blessés, mais une légère diminution du nombre de décédés 30 jours par rapport à 2017. L'objectif des États généraux pour la sécurité routière, à savoir un maximum de 503 tués 30 jours en 2018, n'a pas non plus été atteint cette année. L'objectif d'un maximum de 420 décédés 30 jours d'ici 2020 sera donc difficile à atteindre. Néanmoins, l'évolution du nombre d'accidents corporels et du nombre de décédés 30 jours à long terme indique une amélioration de la sécurité routière dans notre pays.

La mortalité - le nombre de décès 30 jours par milliard de véhicules-kilomètres parcourus - et la gravité des accidents - le nombre de décès 30 jours par 1 000 accidents corporels - ont diminué par rapport à 2017. Pour ces deux indicateurs, nous avons connu une baisse constante au cours des dix dernières années, malgré l'augmentation constante du nombre de véhicules automobiles et du nombre de kilomètres parcourus sur nos routes. En Europe, il y a 48 décès par million d'habitants, de sorte que la Belgique, avec 54 décès par million d'habitants, fait légèrement moins bien que la moyenne européenne en termes de mortalité. La France a un taux de mortalité similaire (53 tués/million d'habitants), mais le Royaume-Uni (28 tués/million d'habitants), les Pays-Bas (31 tués/million d'habitants) et l'Allemagne (39 morts/million d'habitants) font mieux.

Le nombre de victimes de la route parmi les jeunes de 20 à 24 ans est encore le plus élevé. Le nombre de victimes masculines est plus élevé que le nombre de victimes féminines, mais cet écart est moins prononcé qu'il y a dix ans. Surtout chez les jeunes hommes, nous constatons une forte diminution du nombre de victimes pour 100 000 habitants.

Période

La proportion d'accidents corporels est la plus élevée entre le lever et le coucher du soleil, avec un pic clair aux heures de pointe du matin et du soir en semaine. En ce qui concerne le nombre de décédés 30 jours, nous observons également ces pics, mais ils sont moins prononcés avec un pic plus élevé à l'heure de pointe du soir qu'à l'heure de pointe du matin. La fin de semaine, il y a un pic de décédés 30 jours pendant la nuit, mais nous ne voyons pas cette augmentation du nombre d'accidents corporels. Les nuits de fin de semaine, les accidents corporels sont donc particulièrement mortels.

Au cours des mois d'été de 2018, le pourcentage d'accidents corporels a diminué, mais le pourcentage de décédés 30 jours. Le mois de juillet est particulièrement frappant, avec une part de 8 % des accidents corporels et une part de 13 % des décédés 30 jours. Au cours des mois d'hiver 2018, nous constatons une nette diminution du nombre d'accidents corporels impliquant des cyclistes et des motocyclistes.

Le nombre d'accidents corporels, de blessés et décédés 30 jours est relativement plus élevé la fin de semaine, lorsque l'on le compare avec le nombre de véhicules-kilomètres parcourus au cours des différentes périodes de la semaine. Les jeunes conducteurs sont plus susceptibles d'être impliqués dans des accidents mortels à tout moment de la semaine. Les conducteurs âgés de 40 ans et plus sont sous-représentés dans les accidents mortels. La proportion de conducteurs de moins de 40 ans est remarquablement élevée pendant les nuits de semaine et de week-end.

Lieu

La Région flamande a compté 310 décédés 30 jours en 2018 et a terminé bien au-delà de l'objectif fixé par la Flandre elle-même (maximum de 220 décédés 30 jours). Il en va de même pour la Région wallonne : elle compte 273 décédés 30 jours en 2018, l'objectif était de 221 décédés 30 jours. Seule la Région de Bruxelles-Capitale, avec 21 décédés 30 jours, a atteint l'objectif d'un maximum de 19 décédés de 30 jours en 2018.

Bien que la Flandre enregistre le plus grand nombre de décédés 30 jours en 2018, le risque d'accidents corporels (le nombre d'accidents corporels par milliard de véhicules-km parcourus) est le plus élevé à Bruxelles. Ce risque est le plus faible en Wallonie. En Région wallonne, la gravité des accidents (nombre de décès 30 jours pour 1.000 accidents corporels) est la plus élevée. Bien que le risque d'accident corporel y soit plus faible, les accidents sont plus graves que dans les autres régions.

La majorité des accidents corporels à Bruxelles se produisent sur des routes où la vitesse maximale est faible. En Flandre et en Wallonie, la moitié des accidents corporels en 2018 se produisent sur une route dont la vitesse est comprise entre 30 km/h et 50 km/h. En Flandre, la proportion d'accidents sur les routes où la vitesse est limitée à 70 km/h est plus élevée qu'en Wallonie, ce qui s'explique bien sûr par le fait qu'en Flandre, la vitesse maximale sur les routes régionales a été réduite à 70 km/h. Le taux de gravité des accidents a été le plus élevé sur les autoroutes en 2018 et le plus faible sur les routes en agglomération.

En 2018, les intersections se sont avérées particulièrement dangereuses pour les usagers de la route vulnérables, en particulier pour les cyclistes. La part des cyclistes parmi les victimes de la route est la plus élevée en Flandre, où ils représentent 29% de toutes les victimes de la route, contre 18% à Bruxelles et 5% en Wallonie.

Caractéristiques des accidents

La plupart des accidents impliquent une collision latérale. Les collisions avec un seul usager, les collisions par l'arrière et les collisions entre un véhicule et un piéton sont également fréquents. Nous voyons une proportion différente des types de collision pour chaque type d'usager de la route. Par exemple, les camions ont une forte proportion de collisions par l'arrière et de collisions en chaîne, tandis que les cyclistes sont plus susceptibles d'être impliqués dans des collisions latérales. La proportion d'accidents unilatéraux (avec un seul usager de la route) augmente la nuit.

En 2018, la gravité d'un accident de la circulation variera également considérablement selon le type d'usager de la route. La gravité totale est la plus élevée pour les accidents de camions et de motocyclettes, et la plus faible pour les accidents impliquant des cyclomoteurs. Cependant, nous constatons que la gravité spécifique, c'est-à-dire la gravité de l'accident pour l'usager de la route en question, est la plus élevée pour les motocycles et les piétons.

En 2018, 66 % des conducteurs ont été soumis à un alcootest. Ce pourcentage varie entre 26% (piétons) et 81% (conducteurs de camions). Nous voyons ici une relation avec la gravité spécifique aux différents types d'usagers de la route : les personnes décédées et gravement blessées ne peuvent pas souffler, ce qui signifie que le pourcentage de conducteurs contrôlés est inférieur pour les usagers de la route qui ont une gravité spécifique élevée.

Au total, 6 % des conducteurs ont été en cause dans un accident lié à l'alcool. Cependant, cela diffère fortement selon le mode de transport : 7 % des automobilistes conduisaient sous l'influence de l'alcool, contre 1 % des conducteurs de camions.

Terminologie

Pays européens selon la notation ISO

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

Accidents corporels vs accidents matériels

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

Accident de la route

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

- Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) :

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

- **Assuralia :**

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

- **SPF Santé publique :**

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

Accident n'impliquant qu'un seul véhicule

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

Accident mortel

Accident corporel comptant au moins un décédé 30 jours.

Agglomération

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

Blessé

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

Décédés 30 jours

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

EGSR

États Généraux de la Sécurité Routière

Gravité des accidents

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

Gravité totale

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

Gravité spécifique

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

MAIS 3+

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

Moment**Jour**

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

Nuit

La nuit s'étend de 22h à 5h59.

Semaine

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

Week-end

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

Prévalence autodéclarée

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

Responsabilité civile/RC

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

Sinistre

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

Fréquence des sinistres

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

Tourisme et affaires

Voitures particulières et certaines camionnettes.

Risque d'accident

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

Sous-enregistrement

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

Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

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

FAC

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

Procès-verbal

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

Chiffres (non) pondérés

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

Usagers de la route

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

Conducteur et passager

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

Opposant/partenaire conflictuel

Partie adverse dans une collision.

Piéton

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

Cyclomoteur

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

Moto

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

Voiture particulière

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

Camionnette

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

Poids lourd

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

Véhicules-kilomètres

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

Victime

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

Source des données

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

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
Institut Vias @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 Vias 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 motel 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 motel 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

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 2005, la base de données repose sur les PV, qui reprennent, outre les accidents constatés sur place, également les accidents déclarés au poste de police.	- À partir de 1973 - Belgique - Annuellement - Données les plus récentes: 2018	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 contiennent des informations sur la cause du décès)	- À partir de 1998 - Belgique - Annuellement - Données les plus récentes: 2016	Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) Lien vers les données statistiques
SPF Mobilité et Transports	Véhicules-kilomètres	Nombre de kilomètres parcourus par tous les véhicules motorisés ou les usagers de la route (cyclomoteurs, voitures personnelles, camionnettes, autobus et autocars, poids lourds et véhicules spéciaux) sur un territoire donné pendant une période donnée. Par type de route, région et type de véhicule.	Comptages de la circulation	- À partir de 1970 - Belgique - Annuellement - Données utilisées dans ce rapport: 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.

