



Rapport n° 2021-R-14-FR

Rapport Statistique 2021

Accidents de la route 2020



Service public fédéral
Mobilité et Transports



Rapport Statistique 2021

Accidents de la route 2020

Rapport n° 2021-R-14-FR

Auteurs : Sloomans Freya

Éditeur responsable : Karin Genoe

Éditeur : Institut Vias

Date de publication : 12/07/2021

Dépôt légal : D/2021/0779/78

Veuillez référer au présent document de la manière suivante : Sloomans, F. (2021). Rapport Statistique 2021 – Accidents de la route 2020, Bruxelles : Institut Vias

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands onder de titel: Sloomans, F. (2021). Statistisch rapport 2021 – Verkeersongevallen 2020. Brussel: Vias institute

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

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

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

Table des matières

Contents	3
1 Les statistiques d'accidents corporels 2020 en un coup d'œil	4
2 Données générales	5
2.1 Chiffres-clés	5
2.2 Évolution à court et à long terme	6
2.3 Comparaison européenne	9
3 Lieu de l'accident	11
3.1 Régions et provinces	11
3.2 Type de route	14
4 Usagers de la route	16
4.1 Évolution	16
4.1.1 Piétons	18
4.1.2 Cyclistes	19
4.1.3 Cyclomotoristes	21
4.1.4 Speed pedelecs	21
4.1.5 Engin de micro-mobilité	22
4.1.6 Motocyclistes	22
4.1.7 Voitures	23
4.1.8 Camionnettes	23
4.1.9 Camions	23
4.2 Types d'usagers de la route	24
4.3 Âge	25
5 Période des accidents	30
5.1 Perspective globale	30
5.2 Variations mensuelles	31
5.3 Par semaine	33
5.4 Par heure de la journée	36
6 Caractéristiques des accidents	36
6.1 Type de collision	36
6.2 Matrice de collision	39
6.3 Circonstances aggravantes	40
6.4 Conduite sous influence d'alcool	42
7 Informations provenant des assurances	44

1 Les statistiques d'accidents corporels 2020 en un coup d'œil

Table 1. Les statistique d'accidents corporels 2020. Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels		Décédés 30 jours		Blessés		Gravité des accidents	
	2020	Évolution 2019-2020	2020	Évolution 2019-2020	2020	Évolution 2019-2020	2020	Évolution 2019-2020
Chiffres clés	30,232	-20%	499	-23%	37,112	-22%	16,5	-4%
Période de la semaine								
Jour de semaine	21,265	-18%	283	-18%	25,409	-21%	13,0	-2%
Jour de week-end	5,813	-17%	115	-18%	7,325	-21%	20,0	+0%
Nuit de week-end	1,676	-37%	51	-48%	2,133	-37%	30,0	-18%
Nuit de semaine	1,477	-25%	49	-17%	1,746	-28%	33,0	+10%
Luminosité								
Jour	21,079	-19%	301	-21%	25,537	-21%	14,0	-4%
Aube/Crépuscule	1,424	-21%	14	-42%	1,670	-24%	10,0	-25%
Nuit, sans éclairage public	728	-16%	41	+5%	884	-19%	56,0	+25%
Nuit, éclairage public allumé	280	-28%	11	+0%	358	-34%	39,0	+39%
Nuit, éclairage public présent, mais pas allumé	5,741	-24%	127	-31%	7,134	-26%	22,0	-9%
Conditions atmosphériques								
Pluie	3,266	-17%	55	-15%	4,093	-18%	16,8	+2%
Particulières (neige, grêle, ...)	579	-11%	10	-23%	716	-12%	17,3	-13%
Normales	23,376	-21%	410	-24%	28,536	-24%	17,5	-3%
État de la chaussée								
Sec	18,110	-20%	302	-22%	22,075	-23%	16,7	-2%
Humide, mouillé, flaques	3,544	-52%	91	-31%	4,336	-55%	25,7	+45%
Verglas/neige	5,834	/	96	/	7,272	/	16,5	-1%
Propre	3,184	-21%	87	-8%	3,851	-25%	27,3	+17%
Sale (sable, gravier, feuilles,...)	210	+0%	2	-71%	244	+2%	9,5	-71%
Région								
Région Bruxelles-Capitale	3,217	-18%	16	-20%	3,703	-19%	5,0	-2%
Région flamande	18,653	-19%	254	-19%	22,522	-22%	13,6	+0%
Région wallonne	8,362	-22%	229	-26%	10,388	-25%	27,4	-5%
Province								
Anvers	5,334	-21%	62	-21%	6,460	-23%	11,6	+1%
Bruxelles	3,217	-18%	16	-20%	3,703	-19%	5,0	-2%
Limbours	2,348	-16%	41	-29%	2,964	-19%	17,5	-15%
Flandre Orientale	4,845	-20%	68	-3%	5,723	-24%	14,0	+22%
Brabant Flamand	2,488	-20%	32	-38%	3,013	-22%	12,9	-23%
Flandre Occidentale	3,638	-16%	51	-11%	4,362	-18%	14,0	+6%
Hainaut	2,950	-21%	77	-33%	3,752	-24%	26,1	-15%
Liège	2,683	-20%	62	-18%	3,278	-24%	23,1	+1%
Luxembourg	734	-21%	29	-41%	883	-28%	39,5	-25%
Namur	1,180	-24%	42	-14%	1,485	-26%	35,6	+13%
Brabant wallon	815	-29%	19	-5%	990	-29%	23,3	+35%
Type de route								
En agglomération	17,838	-20%	180	-16%	20,731	-22%	10,1	+5%
Hors agglomération	9,064	-18%	230	-26%	11,673	-21%	25,4	-10%
Autoroute	2,039	-31%	85	-25%	2,856	-34%	41,7	+10%
Type de croisement								
Hors intersection	19,590	-20%	406	-22%	23,666	-23%	20,7	-3%
En intersection	9,753	-19%	86	-17%	11,956	-22%	8,8	+2%
En rond-point	888	-20%	6	-60%	991	-24%	6,8	-50%
Vitesse maximale autorisée								
30 km/h	2,719	-12%	16	-6%	3,048	-13%	5,9	+7%
50 km/h	15,693	-23%	178	-19%	18,379	-25%	11,3	+5%
70 km/h	5,432	-24%	138	-12%	7,026	-27%	25,4	+17%
90 km/h	2,012	-28%	76	-41%	2,725	-32%	37,8	-18%
120 km/h	1,576	-34%	69	-32%	2,252	-35%	43,8	+3%
Type d'accident								
Accidents impliquant un seul usager	7,583	-55%	243	-21%	8,831	-19%	32,0	+78%
Accidents impliquant plusieurs usagers	23,117	-54%	336	-25%	30,591	-29%	14,5	+63%
Mode de déplacement								
Piétons	3,273	-31%	65	-29%	3,165	-32%	19,9	+2%
Cyclistes	9,978	-3%	85	-10%	10,153	-2%	8,5	-7%
Cyclomotoristes	2,806	-18%	15	-25%	2,690	-19%	5,3	-9%
Motocyclistes	2,346	-18%	78	-7%	2,299	-19%	33,2	+13%
Occupants de voitures	22,394	-24%	221	-29%	15,794	-31%	9,9	-6%
Occupants de camionnettes	2,997	-13%	11	-35%	1,150	-21%	3,7	-24%
Occupants de camions	1,607	-19%	17	+55%	350	-14%	10,6	+93%
Occupants d'autobus/autocar	431	-35%	1	+0%	278	-40%	2,3	+53%
Sexe								
Hommes	41,004	-21%	383	-23%	21,565	-19%	9,3	-3%
Femmes	23,314	-26%	109	-19%	14,577	-27%	4,7	+9%
Age								
0-14	3,857	-30%	5	-55%	2,428	-30%	1,3	-35%
15-17	2,085	-24%	10	-9%	1,662	-23%	4,8	+20%
18-24	9,476	-24%	61	-30%	5,782	-24%	6,4	-9%
25-64	42,074	-22%	298	-17%	22,560	-22%	7,1	+8%
65+	6,663	-24%	118	-29%	3,727	-21%	17,7	-7%

2 Données générales

2.1 Chiffres-clés

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

En Belgique, on observe une diminution du nombre de sinistres, d'accidents corporels et de victimes de la circulation à court et moyen terme. Par rapport à 2019, il y a une diminution du nombre d'accidents corporels (-20%). On constate également une diminution similaire du nombre de blessés (-22%) et du nombre de décédés 30 jours (-23%). En 2020, 499 décédés 30 jours ont été enregistrés sur les routes belges. La diminution substantielle du nombre d'accidents corporels, de blessures et de décédés 30 jours est due à l'effet Covid.

Table 2. Chiffres-clés (2019-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	2019	2020	Évolution 2019-2020 #	Évolution 2019-2020 %
Accidents corporels	37719	30232	-7487	-20%
Blessés	47188	36613	-10575	-22%
Décédés 30 jours	644	499	-145	-23%
Sinistres	331516			

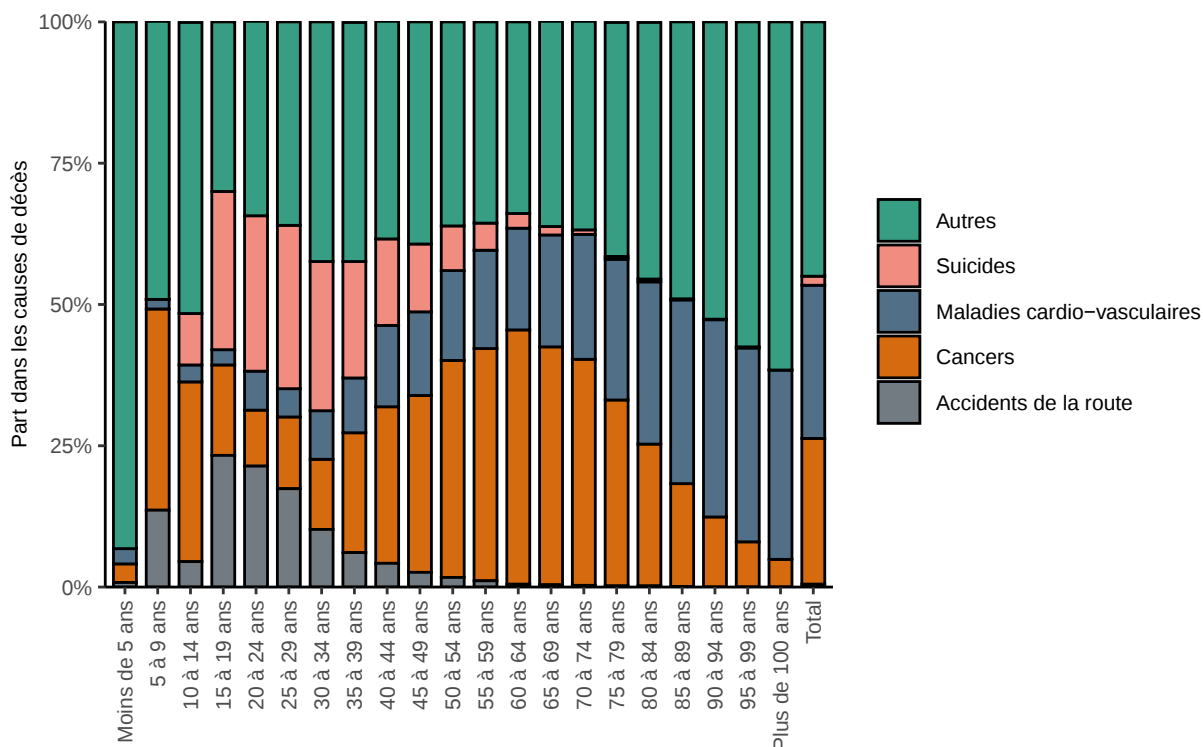
Le **Tableau 3** présente quelques indicateurs de la sécurité routière pour les deux dernières années. Il s'agit de chiffres relatifs basés sur le rapport entre des chiffres clés et les données d'exposition (telles que le nombre de véhicules-kilomètres parcourus, le nombre de passagers-kilomètres parcourus et la population) ou le nombre d'accidents avec blessés. Les chiffres montrent une tendance à la baisse de la mortalité (-23%), définie comme le nombre de décédés 30 jours par million d'habitants, et de la gravité (-4%), définie comme le nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents corporels.

Table 3. Indicateurs de sécurité routière (2019-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	2019	2020	Évolution 2019-2020 %
Mortalité (nombre de décédés 30 jours/million d'habitants)	56,3	43,4	-23%
Gravité des accidents corporels (nombre de décédés 30 jours/millier d'accidents corporels)	17,1	16,5	-4%

La **Figure 1** montre que les accidents de la circulation sont l'une des principales causes de décès. En 2018, 0,5% de tous les décès étaient dus à des accidents de la circulation. La figure ci-dessous montre la répartition par catégorie d'âge, et témoigne d'une grande divergence entre les catégories. Nous constatons que les accidents de la circulation sont une cause très importante de décès chez les jeunes : 18% de tous les décès chez les 20 à 24 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 (2018). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

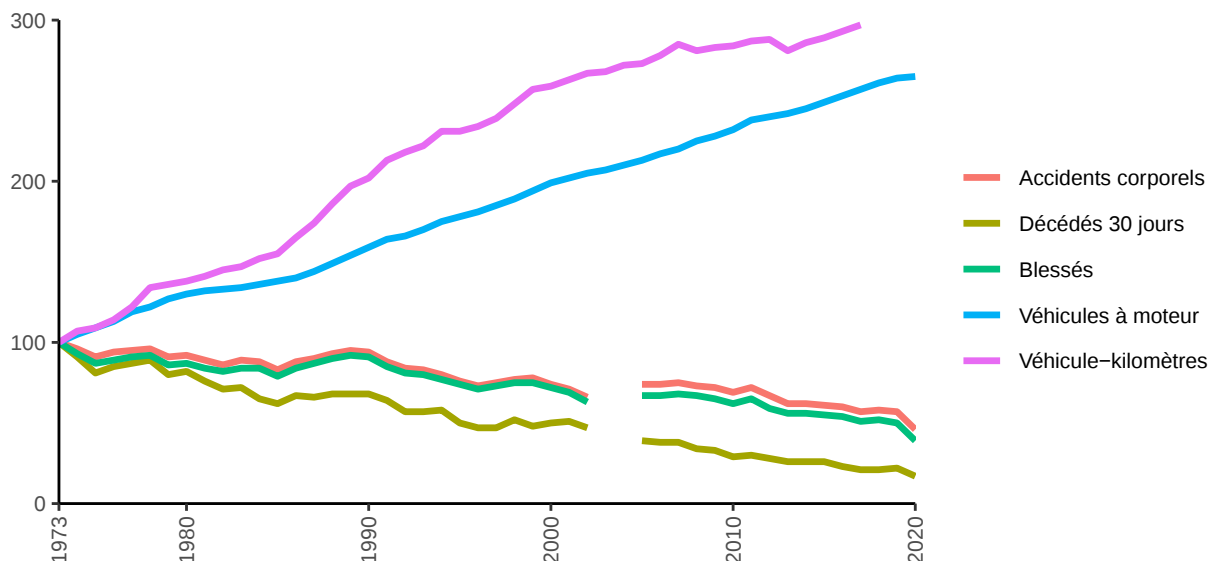


2.2 Évolution à court et à long terme

La **Figure 2** montre l'évolution du nombre d'accidents corporels, du nombre de décédés 30 jours, du nombre de véhicules motorisés et du nombre de véhicules-kilomètres parcourus entre 1973 et 2020. L'évolution est indiquée par rapport à l'année de référence 1973, qui dans la figure est égale à la base 100. La méthode de calcul des véhicules-kilomètres a été adaptée à partir de 2013. Pour la période allant jusqu'à 2004 inclus, le nombre d'accidents corporels est basé sur des chiffres non pondérés, ce qui explique l'augmentation soudaine en 2005. Par conséquent, la période antérieure à 2005 ne peut être comparée à la période débutant en 2005. Ceci ne s'applique qu'au nombre d'accidents corporels, aucun coefficient de pondération n'a été utilisé pour les décédés 30 jours. En raison du manque de fiabilité des chiffres de 2003 et 2004, ils ne sont pas publiés.

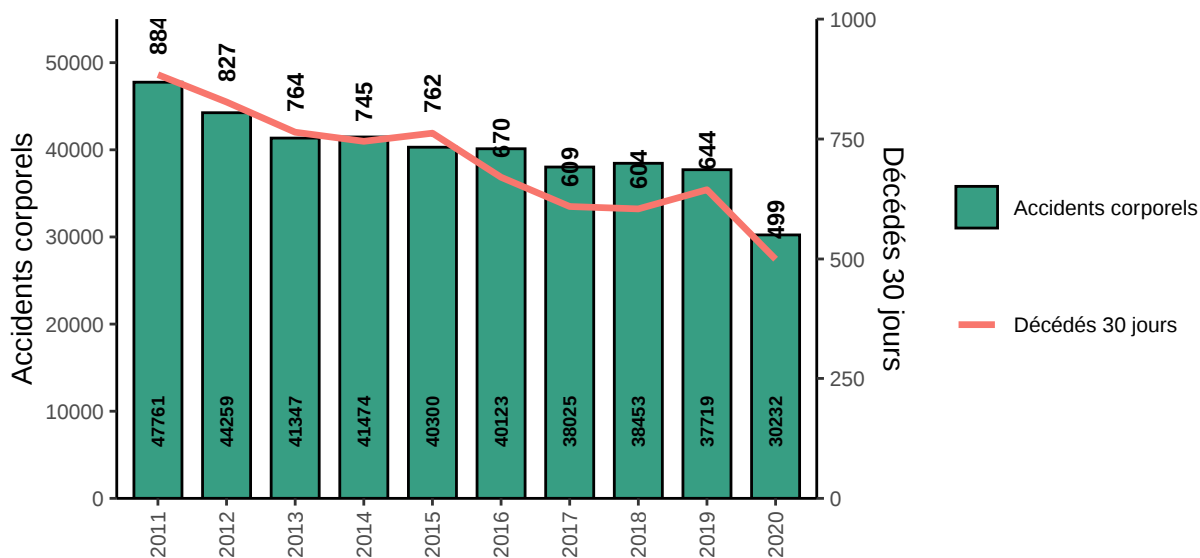
Le graphique indique une tendance à la baisse du nombre de collisions avec blessés et du nombre de décédés 30 jours, malgré l'augmentation constante du nombre de véhicules automobiles et du nombre de kilomètres parcourus sur nos routes. Cette évolution à long terme indique une amélioration générale de la sécurité sur nos routes au cours des dernières décennies. La forte baisse du nombre de décès sur 30 jours s'explique par une augmentation de la sécurité passive des véhicules, et par l'efficacité accrue des services d'urgence et des soins médicaux.

Figure 2. Évolution (1973 = base 100) du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, de véhicules motorisés et de véhicules-kilomètres (1973-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 3** montre l'évolution du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours pour la période de 2011 à 2020. Le graphique montre une tendance générale à la baisse du nombre d'accidents corporels jusqu'en 2017, pour ensuite stagner. En 2020, le nombre d'accidents corporels a fortement diminué (-20%) par rapport à 2019. Concernant le nombre de décédés 30 jours, une diminution a été enregistrée jusqu'en 2016. Sur la période 2017-2019 le nombre de décédés sur 30 jours a stagné, pour baisser de 23% en 2020.

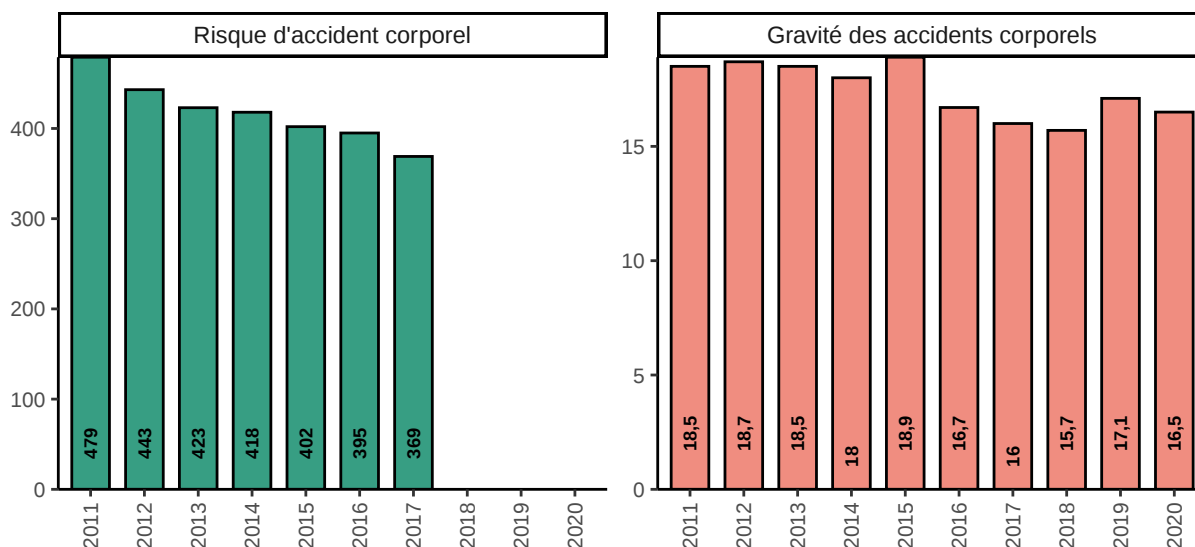
Figure 3. Évolution du nombre d'accidents corporels et des décédés 30 jours (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 4** montre, pour la période 2011-2020, l'évolution du risque d'accident (nombre d'accidents corporels par milliard de véhicules-kilomètres) et de la gravité des accidents (nombre de décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels). Le graphique indique une tendance générale à la baisse des deux indicateurs jusqu'en 2017. En 2020, nous constatons une légère diminution par rapport à 2019 (-4%).

Au moment de la publication de ce rapport, les chiffres relatifs aux véhicules-kilomètres pour 2019 et 2020 n'étaient pas encore connus. Le risque d'accident pour ces années n'a donc pas pu être calculé.

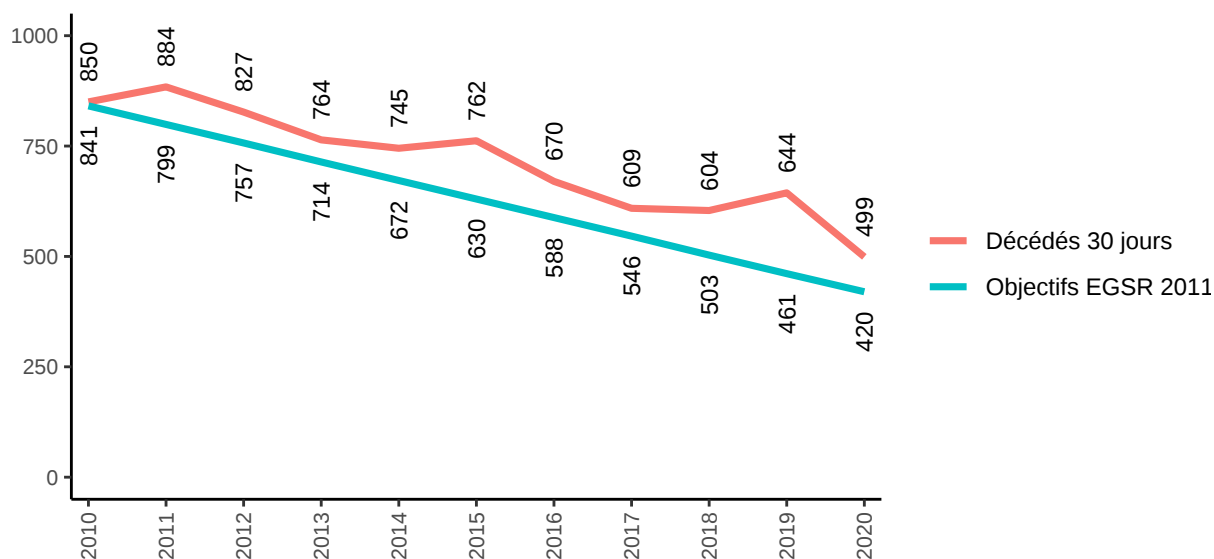
Figure 4. Évolution du risque d'accident et de la gravité des accidents corporels (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 5** montre l'évolution du nombre de décédés 30 jours au cours de la période de 2010 à 2020. 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. En 2019, le nombre effectivement enregistré de décès sur la route (644) est toujours supérieur à l'objectif (maximum de 461 décédés 30 jours). L'objectif de 420 décédés 30 jours n'est pas atteint, malgré l'effet Covid en 2020.

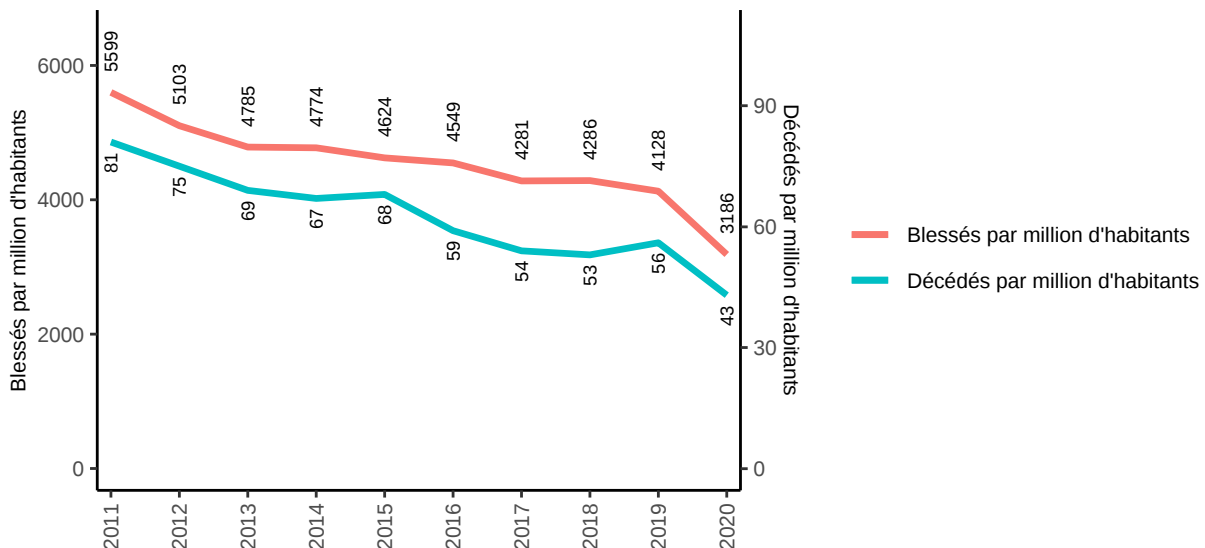
Figure 5. Évolution du nombre de décédés 30 jours par rapport aux objectifs des États Généraux de la Sécurité Routière (2010-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



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

du nombre de décédés par million d'habitants (axe vertical de droite). Le nombre de blessés par million d'habitants est en baisse constante depuis 2011. En 2020, il y a eu une diminution forte de 23% par rapport à 2019. Le nombre de décédés par million d'habitants a également diminué depuis 2011. Entre 2020 et 2019 une diminution de 23% a été enregistrée.

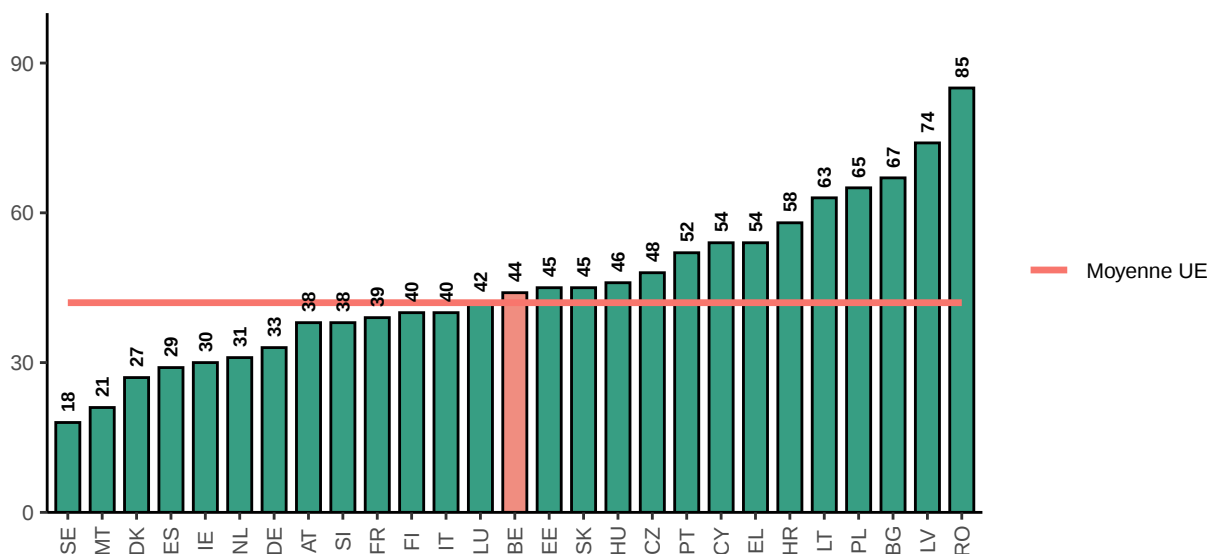
Figure 6. Évolution du nombre de morts et de blessés par million d'habitants (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



2.3 Comparaison européenne

La **Figure 7** montre le taux de mortalité (nombre de décédés 30 jours par million d'habitants) pour chacun des États Membres de l'UE en 2020. En Belgique, il y a eu 44 décès par million d'habitants, ce qui est légèrement supérieur à la moyenne européenne (42 décès par million d'habitants). En France, il y a 39 décès par million d'habitants, les Pays-Bas et l'Allemagne font aussi mieux que la Belgique avec respectivement 31 et 33 décès par million d'habitants.

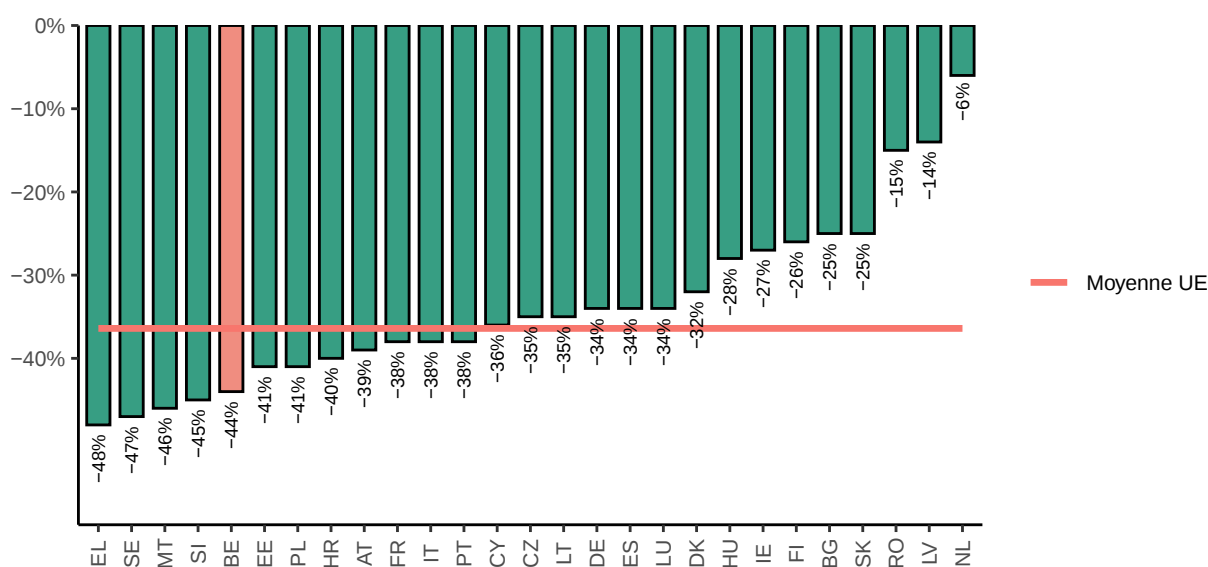
Figure 7. Mortalité (nombre de décédés 30 jours par million d'habitants) dans les pays de l'UE-27 (2020). Source : European Commission (2020) Road safety targets - Monitoring report June 2020



La **Figure 8** donne un aperçu global de l'évolution sur dix ans (2010-2019) du nombre de tués sur la route par million d'habitants. Dans tous les pays le nombre de tués sur la route a diminué. Les pays ayant connu l'évolution la plus favorable par rapport à 2010 sont la Grèce (-48%), la Suède (-47%) et Malte (-46%). La Belgique a enregistré une baisse de 44% du nombre de tués sur la route par million d'habitants, elle se positionne donc favorablement par rapport à la moyenne européenne. Les pays voisins enregistrent une baisse plus faible sur une période de dix ans : l'Allemagne enregistre une baisse de 34%, la France une baisse de 38% et les Pays-Bas enregistrent une baisse de 6%.

Cette figure montre que, même si nous n'avons pas atteint l'objectif de réduire de moitié le nombre de décès sur la route, la Belgique a connu une forte diminution du nombre de décédés 30 jours, malgré un taux de mortalité élevé. La réduction de 44% de la mortalité est plus favorable que la moyenne européenne (-36%).

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



3 Lieu de l'accident

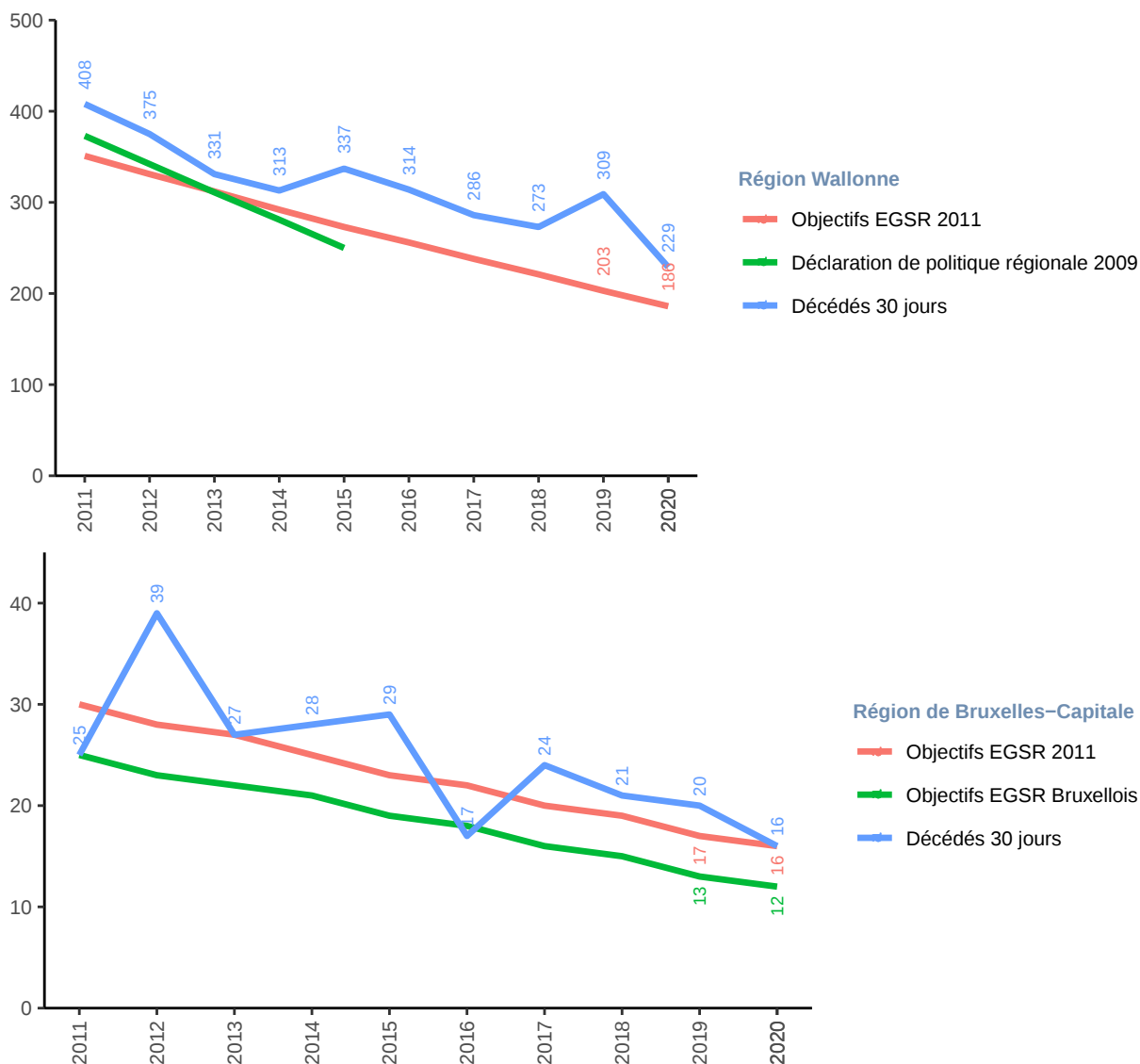
3.1 Régions et provinces

La **Figure 9** montre pour chaque région, lors de la période 2011-2020, l'évolution du nombre de décédés 30 jours. Ceux-ci sont comparés, d'une part, aux objectifs fédéraux fixés en 2011 par les EGSR (États généraux de la Sécurité routière) et, d'autre part, aux objectifs que chaque région s'est fixés.

La Région flamande a compté 254 décédés 30 jours en 2020, et finit donc bien au-delà des objectifs EGSR de 2011 (maximum 218 décédés 30 jours) et des objectifs que la Flandre elle-même a fixés dans différents plans d'action (maximum 200 décédés 30 jours). Il en va de même en Région wallonne : en 2020, il y a eu 229 décédés 30 jours, alors que l'objectif des EGSR 2011 était un maximum de 186 décédés 30 jours. En Région de Bruxelles-Capitale, 16 personnes ont été tuées en 2020. Cette région est la seule à atteindre l'objectif fixé par le EGSR 2011, mais pas l'objectif fixé par le EGSR 2011 de Bruxelles (12 décédés 30 jours).

Figure 9. Évolution du nombre de décédés 30 jours selon la région, par rapport aux objectifs fédéraux fixés par les États Généraux de la Sécurité Routière et par rapport aux objectifs régionaux (2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



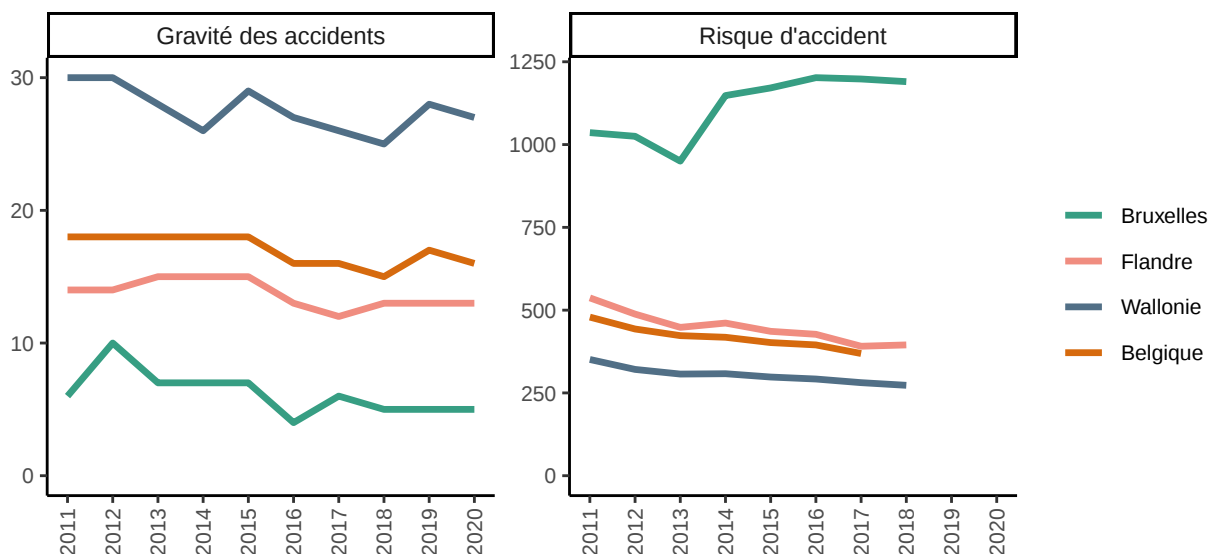


La **Figure 10** montre l'évolution entre 2011 et 2018 du risque d'accident corporel pour les différentes régions et pour la Belgique (nous n'avons pas les véhicules-kilomètres pour 2019 et 2020 et ne pouvons donc pas calculer le risque d'accident pour ces années). Le risque d'accident est défini comme le nombre d'accidents corporels par milliard de véhicules-kilomètres parcourus. La méthode de calcul des véhicules-kilomètres a été adaptée à partir de 2013, le risque d'accident calculé à partir de 2013 ne peut donc pas être comparé aux années précédentes.

Le graphique montre que l'évolution de la gravité des accidents, définie comme le nombre de décédés 30 jours pour 1 000 accidents corporels, pour la période de 2011 à 2020. Elle est la plus basse à Bruxelles et la plus élevée en Wallonie. En 2020, on constate une diminution de la gravité en Flandre et en Wallonie, par rapport à 2019; à Bruxelles la gravité stagne depuis 2017.

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

Figure 10. Évolution de la gravité d'accident corporel et du risque d'accident corporel, selon la région (2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 11** montre la gravité des accidents corporels pour chaque province en 2020. La gravité est définie comme le nombre de décédés 30 jours par 1 000 accidents corporels. Les zones sombres indiquent une gravité plus élevée. La gravité des accidents est la plus élevée dans la province de Luxembourg (où 39,5 décès pour 1000 accidents corporels ont été enregistrés). En revanche, la gravité des accidents est la plus faible dans la province d'Anvers, avec 11,6 décès pour 1000 accidents corporels.

La **Figure 12** montre que la gravité des accidents corporels en Région wallonne (27,4) est deux fois plus élevée qu'en Région flamande (13,6).

Figure 11. Gravité des accidents corporels selon la province

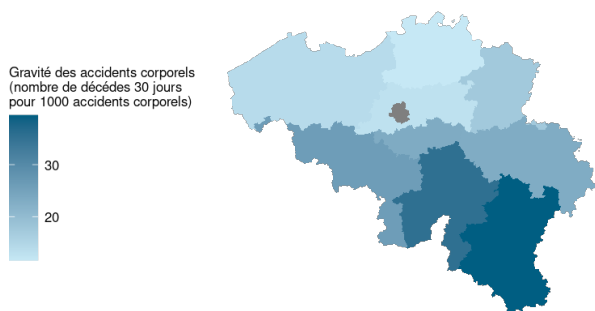
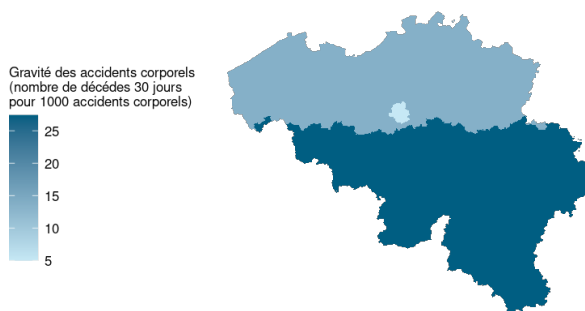
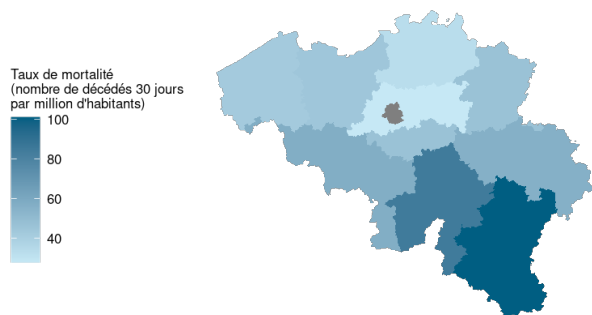
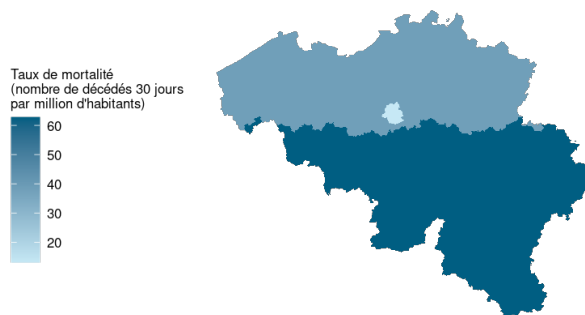


Figure 12. Gravité des accidents corporels selon la région



La **Figure 13** montre le taux de mortalité pour chaque province en 2020. La mortalité est définie comme le nombre de décédés 30 jours dus à des accidents de la route par million d'habitants. Cette carte montre des tendances relativement similaires à la **Figure 11**, mais de manière encore plus prononcée. Cela s'explique en partie par la densité de population moindre dans ces provinces. Par exemple, les provinces du Luxembourg (101,1 décès 30 jours par million d'habitants) et de Namur (84,7 décès 30 jours par million d'habitants) enregistrent les taux de mortalité les plus élevés.

A l'inverse, on constate dans la **Figure 14** que la mortalité est la plus faible pour la Région de Bruxelles-Capitale (13,1 décès par million d'habitants).

Figure 13. Mortalité selon la province**Figure 14.** Mortalité selon la région

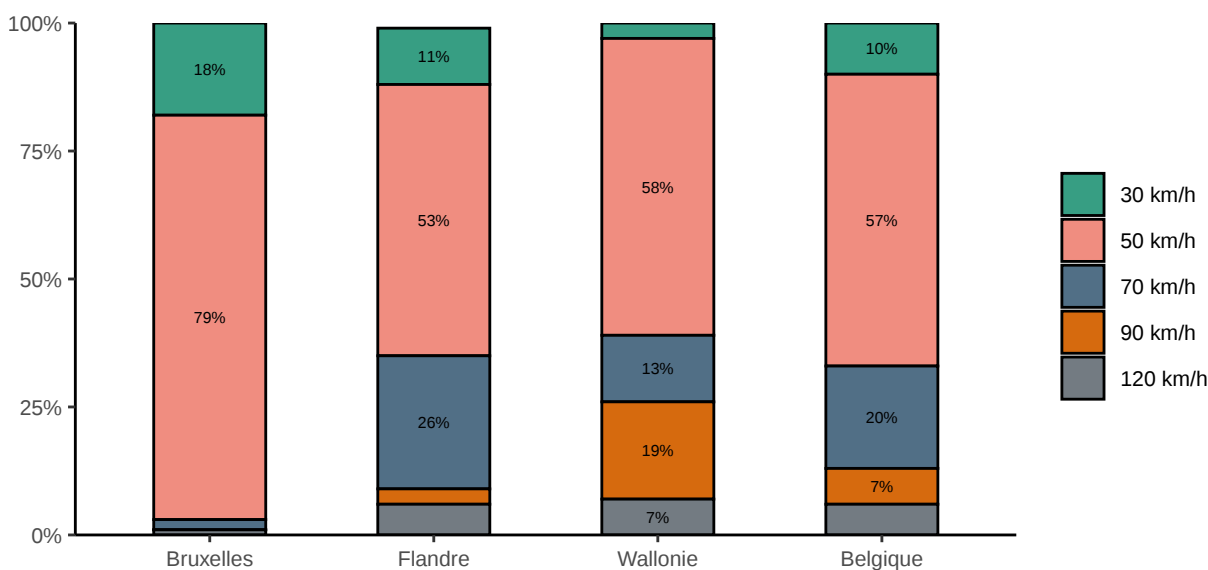
3.2 Type de route

La **Figure 15** montre la répartition du nombre d'accidents corporels entre les différents régimes de vitesse pour chaque région et pour la Belgique en 2020. 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 vitesse supérieure à 50 km/h est autorisée. En Flandre et en Wallonie, 60% des accidents se produisent sur des routes dont le régime de vitesse est compris entre 30 et 50 km/h, c'est-à-dire principalement dans les zones urbaines.

Par ailleurs, on constate qu'en Flandre, 26% des accidents corporels en 2020 se sont produits sur une route avec une vitesse maximale de 70 km/h, alors qu'en Wallonie, cette proportion n'est que de 13%. Cela tient bien sûr au fait qu'en Flandre, la vitesse sur les routes régionales a été réduite de 90 km/h à 70 km/h, alors qu'en Wallonie (et à Bruxelles), la limitation à 90 km/h sur ces routes est encore d'application.

Figure 15. Répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents régimes de vitesse, par région (2020).
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

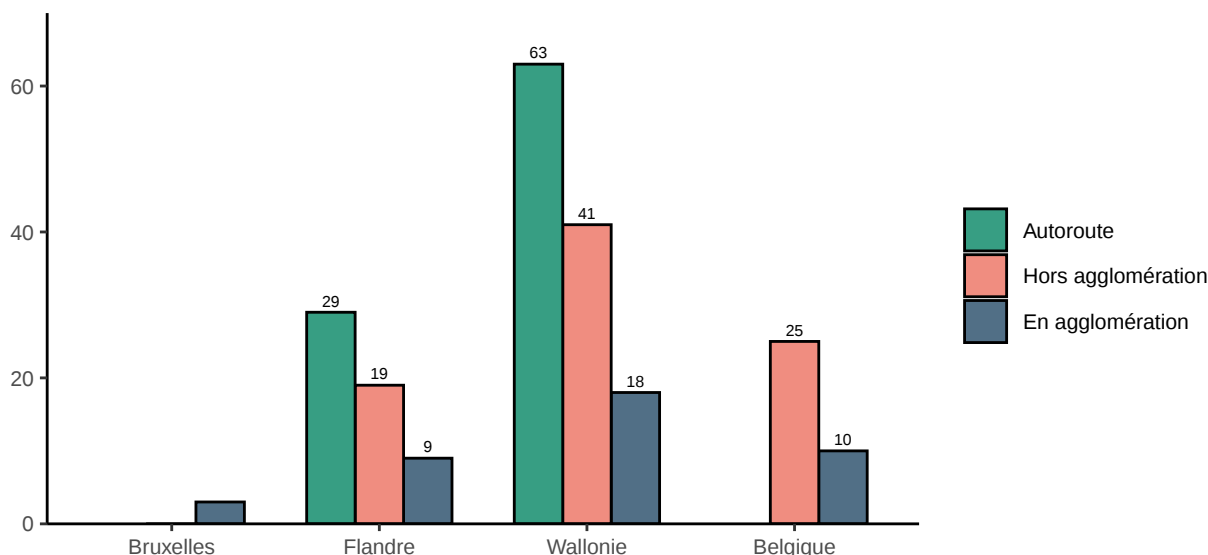


La **Figure 16** montre le taux de gravité des accidents en 2020 pour chaque type de route, par région. La

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

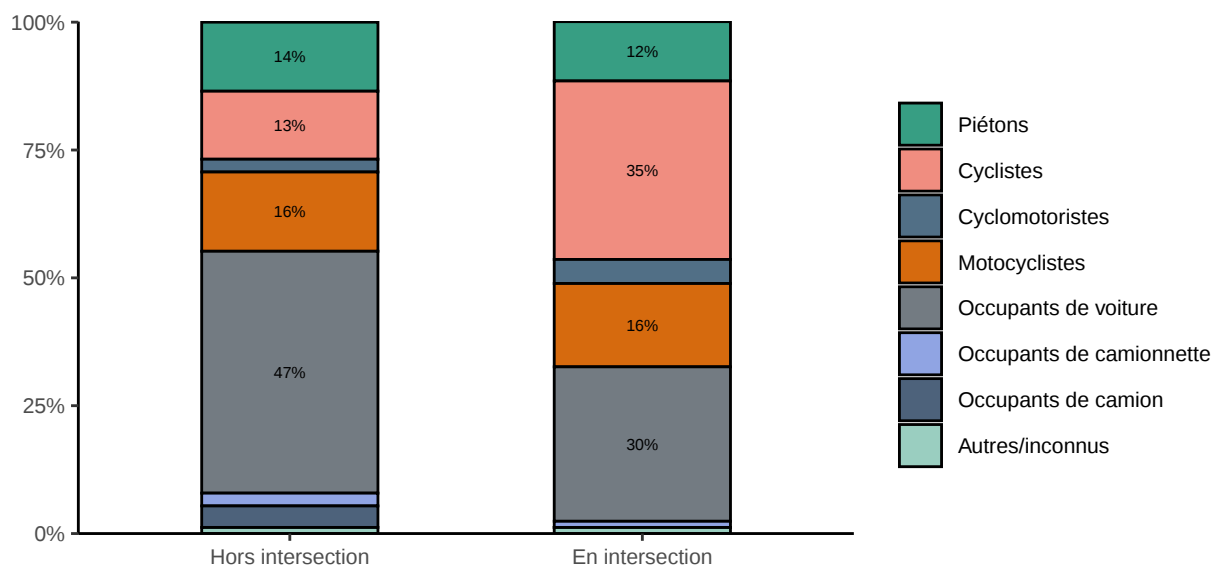
La gravité des accidents est plus élevée en Wallonie et en Flandre, quel que soit le type de route. La gravité des accidents est la plus élevée sur les autoroutes dans toutes les régions et la plus faible sur les routes en agglomération. Ceci est dû à la vitesse roulée : une vitesse plus élevée est associée à une gravité d'accident plus élevée. Le nombre d'accidents sur les autoroutes est proportionnellement plus bas que sur les autres routes si l'on tient également compte de l'intensité du trafic.

Figure 16. Gravité des accidents, par type de route, selon la région (2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 17** montre la répartition du nombre de décédés 30 jours en 2020 en fonction des différents modes de transport, d'une part dans les carrefours et d'autre part en dehors des croisements. Aux intersections, les cyclistes (35%), les occupants de voiture (30%) et les motocyclistes (16 %) constituent les groupes avec le plus de décédés 30 jours. 12 % des décédés 30 jours sont des piétons. Près de la moitié des décédés 30 jours hors croisement sont des occupants de voiture. 14 % des décédés 30 jours sont des piétons et 16 % des motocyclistes. Les cyclistes ne représentent que 13 % 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 (Nuyttens, 2013), et donc que la proportion de cyclistes dans ce chiffre peut être sous-estimée.

Figure 17. Répartition du nombre de décédés 30 jours selon les différents types d'usagers de la route, en distinguant les accident survenus dans un carrefour et en dehors des carrefours (2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



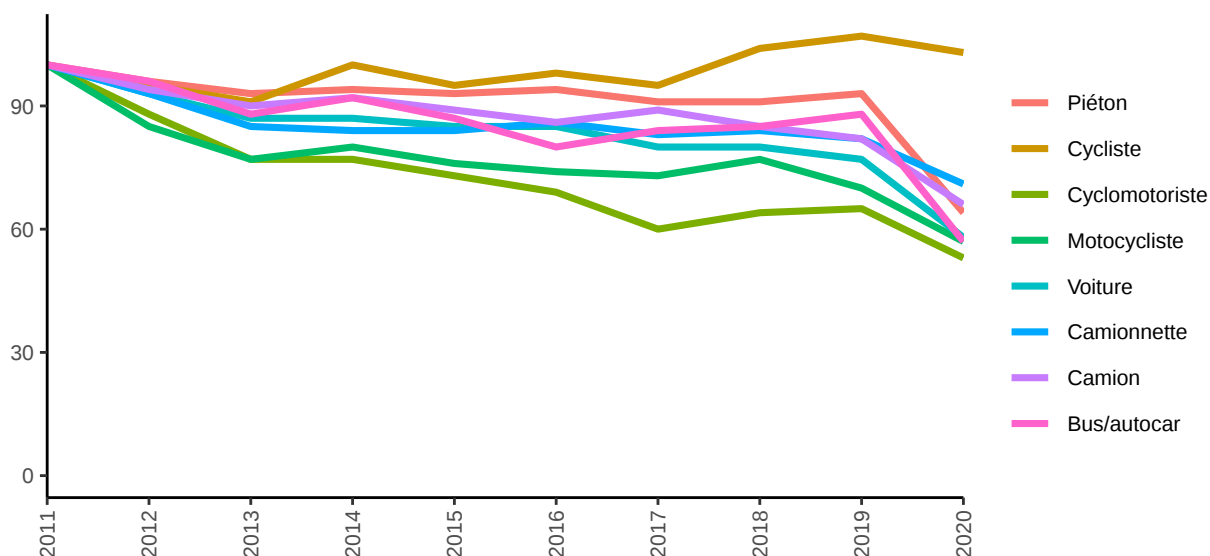
4 Usagers de la route

4.1 Évolution

La **Figure 18** montre l'évolution du nombre d'accidents corporels par type d'utilisateur de la route. Nous prenons 2011, qui dans la figure est égale à la base 100.

Nous pouvons distinguer quelques évolutions importantes. Pour la plupart des types d'usagers de la route, nous constatons une diminution du nombre d'accidents corporels sur une période de dix ans. La baisse la plus importante a été enregistrée pour les cyclomotoristes. Pour les piétons, nous constatons une forte diminution de 2020 par rapport à 2019 (-31%). En particulier pour les cyclistes, nous constatons une forte augmentation du nombre d'accidents par rapport à la 2011, bien qu'il y ait eu en 2020 une légère diminution par rapport à 2019.

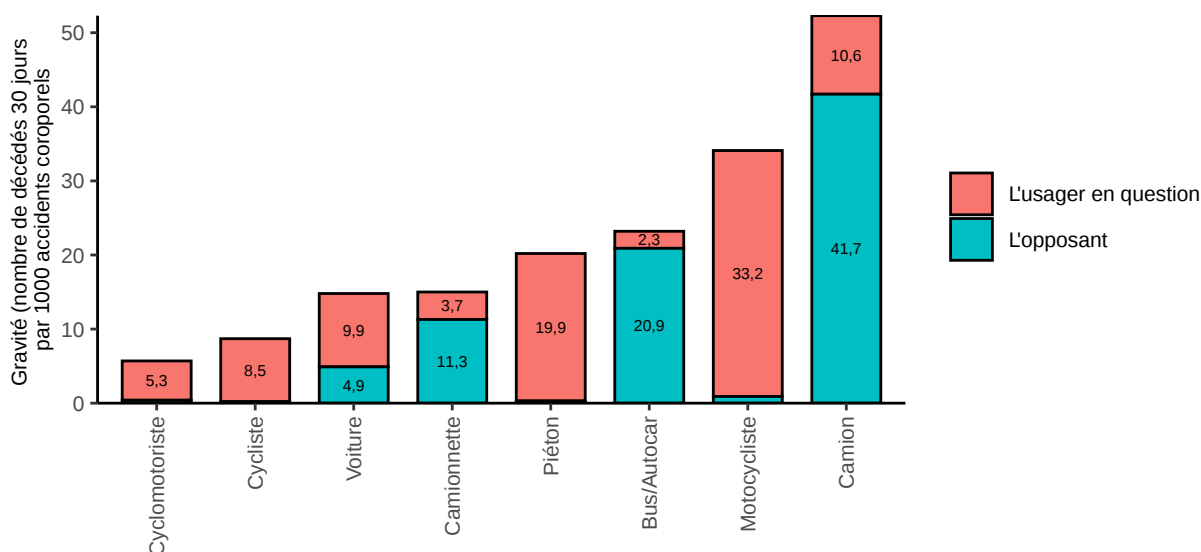
Figure 18. Évolution (2011 = base 100) du nombre d'accidents corporels, selon les différents types d'utilisateurs de la route (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 19** montre la gravité des accidents corporels pour les différents types d'utilisateurs de la route en 2020. La gravité d'un accident corporel est définie comme le nombre de décès 30 jours par 1 000 accidents corporels. Sur cette figure, une distinction est faite entre la gravité pour l'utilisateur de la route en question et la gravité pour l'opposant impliqué dans l'accident corporel. La hauteur totale de la barre indique la gravité totale de l'accident : elle reflète le nombre total de tués pour 1 000 accidents corporels impliquant l'utilisateur de la route en question. La partie rouge des barres correspond au nombre de tués pour 1 000 accidents corporels pour l'utilisateur de la route concerné et la partie bleue au nombre de tués pour 1 000 accidents corporels pour l'opposant.

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

Figure 19. Gravité spécifique (décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels parmi l'utilisateur en question) et gravité de l'opposant (décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels parmi les opposants), selon les différents types d'utilisateurs de la route (2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



Grâce au **Tableau 4** nous pouvons conclure que la gravité totale des accidents corporels (décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels) a le plus diminué parmi les accidents de camionnette (-26%) et les accidents de voiture (-14%). On observe une augmentation de la gravité des accidents impliquant des bus (+26%) des cyclomotoristes (+21%), des cyclistes (+10%) et des camions (+6%). En ce qui concerne la gravité spécifique (la gravité pour l'utilisateur de la route lui-même), on constate une forte augmentation pour les occupants de camions et de bus. La gravité spécifique des cyclistes, des cyclomotoristes et des motocyclistes a également augmenté.

Table 4. Évolution du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, des blessés, des victimes, de la gravité spécifique et de la gravité totale, selon les différents types d'utilisateurs de la route (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Gravité spécifique	Gravité totale
Piéton	-36%	-43%	-37%	-38%	-12%	-13%
Cycliste	+3%	+15%	+4%	+4%	+10%	+10%
Cyclomotoriste	-47%	-35%	-48%	-48%	+20%	+21%
Motocycliste	-43%	-41%	-44%	-44%	+3%	-3%
Voiture	-42%	-53%	-51%	-51%	-19%	-14%
Camionnette	-29%	-63%	-44%	-44%	-48%	-26%
Camion	-34%	+6%	-38%	-37%	+61%	+6%
Bus/Autocar	-43%	0%	-52%	-52%	+77%	+26%

Note :

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

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

4.1.1 Piétons

Le **Tableau 5** montre pour les piétons une forte diminution du nombre d'accidents corporels (-31%), de décédés 30 jours (-29%) et de blessés (-32%) en 2020 (par rapport à 2019). La diminution du nombre d'accidents corporels au cours des dix dernières années est de -36%. La gravité totale des accidents a diminué de 13% au cours de la dernière décennie.

Table 5. Statistiques sur les accidents de piétons (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposant	Gravité spécifique	Gravité opposant	Gravité totale
2011	5096	115	5053	5168	3	22,6	0,6	23,2
2012	4907	116	4808	4924	1	23,6	0,2	23,8
2013	4736	109	4698	4807	3	23	0,6	23,6
2014	4765	107	4753	4860	1	22,5	0,2	22,7
2015	4723	94	4706	4800	2	19,9	0,4	20,3
2016	4798	81	4795	4876	2	16,9	0,4	17,3
2017	4652	95	4578	4673	3	20,4	0,6	21,1
2018	4630	74	4619	4693	5	16	1,1	17,1
2019	4721	92	4642	4734	4	19,5	0,8	20,3
2020	3273	65	3165	3230	1	19,9	0,3	20,2
Évolution 2019-2020	-31%	-29%	-32%	-32%	-75%	+2%	-62%	0%
Évolution 2011-2020	-36%	-43%	-37%	-38%	-67%	-12%	-50%	-13%

Note :

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

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

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

4.1.2 Cyclistes

Le **Tableau 6** montre pour les cyclistes une augmentation des accidents corporels (+3%), des décédés 30 jours (+15%) et des blessés (+4%) sur dix ans. En 2019 le nombre de décédés 30 jours a diminué de 10% et le nombre de blessés a diminué de 2%.

Table 6. Statistiques sur les accidents de cyclistes (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposant	Gravité spécifique	Gravité opposant	Gravité totale
2011	9673	74	9802	9876	2	7,7	0,2	7,9
2012	9181	84	9068	9152	3	9,1	0,3	9,5
2013	8814	83	8955	9038	0	9,4	0	9,4
2014	9684	82	9866	9948	1	8,5	0,1	8,6
2015	9187	90	9268	9358	3	9,8	0,3	10,1
2016	9511	81	9594	9675	1	8,5	0,1	8,6
2017	9206	75	9234	9309	2	8,1	0,2	8,4
2018	10080	88	10160	10248	4	8,7	0,4	9,1
2019	10320	94	10410	10504	2	9,1	0,2	9,3
2020	9978	85	10153	10238	2	8,5	0,2	8,7
Évolution 2019-2020	-3%	-10%	-2%	-3%	0%	-7%	0%	-6%
Évolution 2011-2020	+3%	+15%	+4%	+4%	0%	+10%	0%	+10%

Note :

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

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

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

Les vélos électriques sont également inclus dans le tableau 6 pour les cyclistes. Depuis 2015, nous pouvons distinguer les vélos électriques dans la base de données. Le **Tableau 7** montre qu'entre 2015 et 2020, le nombre d'accidents impliquant un vélo électrique a presque quadruplé (+268%), tout comme le nombre de personnes blessées (+263%). Il n'est pas certain que cela soit dû non seulement à une exposition accrue, mais aussi au degré d'enregistrement (en 2015, les vélos électriques étaient peut-être encore enregistrés comme cyclistes "classiques"). La part des vélos électriques dans l'ensemble des accidents de vélo et des décédés à vélo a également augmenté. La gravité de l'accident (gravité spécifique) est plus élevée que pour les cyclistes non électriques (14,4 contre 8,5 en 2020).

Table 7. Statistiques sur les accidents de cyclistes équipés de vélo électrique (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

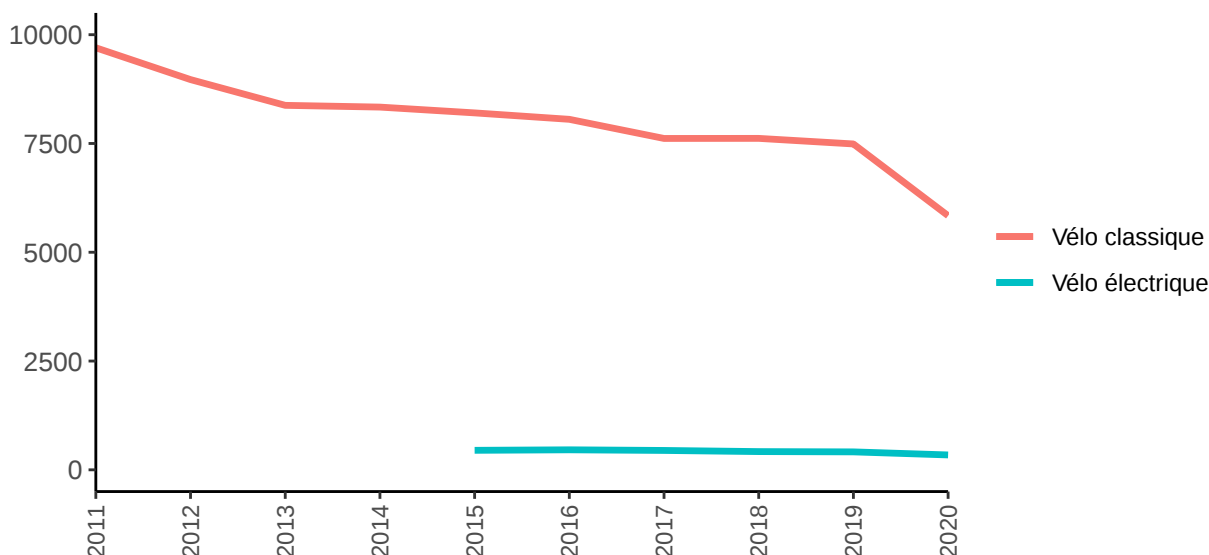
	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Proportion de tous les décédés à vélo	Proportion de tous les accidents de vélo	Gravité spécifique
2015	448	14	501	515	15,6%	4,9%	31,2
2016	460	13	729	742	16%	4,8%	28,3
2017	445	22	956	978	29,3%	4,8%	49,4
2018	419	21	1409	1430	23,9%	4,2%	50,1
2019	412	27	1819	1846	28,7%	4%	65,5
2020	342	30	2004	2034	35,3	3,4	87,7
Évolution 2019-2020	-2%	+29%	+29%	+29%	+20%	-5%	+31%
Évolution 2016-2020	-8%	+93%	+263%	+258%	+84%	-18%	+110%

Note :

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

La **Figure 20** montre l'évolution du nombre d'accidents impliquant des vélos classiques et des vélos électriques sur dix ans. Nous constatons une diminution du nombre d'accidents avec un vélo classique. L'enregistrement des accidents avec un vélo électrique a commencé en 2015. Comme mentionné précédemment, nous ne savons pas si l'augmentation du nombre d'accidents est due à une exposition accrue, à une amélioration de l'enregistrement ou à une combinaison des deux.

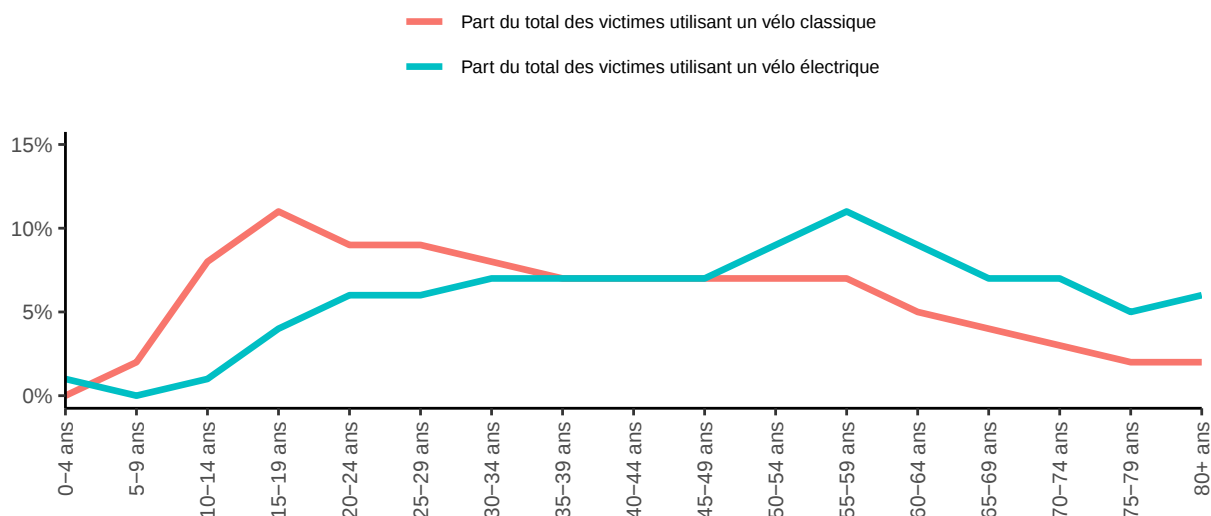
Figure 20. Évolution des accidents avec un vélo classique et avec un vélo électrique (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



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

Pour les vélos électriques, nous constatons une tendance inverse. La proportion augmente avec l'âge, avec un pic pour les personnes âgées de 55 à 59 ans. Les vélos électriques sont donc populaires parmi les cyclistes plus âgés, ce qui leur permet de continuer à faire du vélo lorsqu'utiliser un vélo classique n'est plus possible. La proportion de victimes ayant un vélo électrique augmente aussi fortement entre 10 et 24 ans.

Figure 21. Proportion des victimes (décédés 30 jours et blessés) utilisant un vélo classique ou un vélo électrique, en fonction de l'âge (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



4.1.3 Cyclomotoristes

Pour les cyclomotoristes, le **Tableau 8** montre une forte diminution du nombre d'accidents corporels (-47%) et de blessés (-48%) au cours des dix dernières années. En 2017, on a assisté à une augmentation soudaine du nombre de décédés en cyclomoteur (de 16 à 25) et à une diminution du nombre d'accidents de cyclomoteurs. Par conséquent, la gravité des accidents était élevée (8,2 décès pour 1000 accidents avec un cyclomotoriste) cette année-là. La baisse du nombre de décès et de la gravité des accidents que nous avons déjà constatée en 2018 se poursuivra en 2020. L'augmentation du nombre d'accidents corporels entre 2018 et 2019 est probablement due à une augmentation des accidents corporels avec des speed pedelecs.

Table 8. Statistiques sur les accidents de cyclomotoristes (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposant	Gravité spécifique	Gravité opposant	Gravité totale
2011	5276	23	5212	5235	2	4,4	0,4	4,7
2012	4661	17	4520	4537	5	3,6	1,1	4,7
2013	4070	14	4042	4056	1	3,4	0,2	3,7
2014	4050	19	4015	4034	4	4,7	1	5,7
2015	3829	20	3777	3797	1	5,2	0,3	5,5
2016	3653	16	3593	3609	2	4,4	0,5	4,9
2017	3168	25	3080	3105	1	7,9	0,3	8,2
2018	3369	19	3282	3301	1	5,6	0,3	5,9
2019	3442	20	3317	3337	1	5,8	0,3	6,1
2020	2806	15	2690	2705	1	5,3	0,4	5,7
Évolution 2019-2020	-18%	-25%	-19%	-19%	0%	-9%	+33%	-7%
Évolution 2011-2020	-47%	-35%	-48%	-48%	-50%	+20%	0%	+21%

Note :

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

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

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

4.1.4 Speed pedelecs

Le **Tableau 9** montre l'évolution des accidents impliquant des speed pedelecs. Les speed-pedelecs sont également inclus dans le tableau 6 concernant les cyclomotoristes. Depuis 2017, nous pouvons distinguer les speed pedelecs dans la base de données, mais il n'y a probablement pas eu d'enregistrement complet lors de cette année. En 2020, il y a eu deux décédés 30 jours pour 204 accidents. Le nombre d'accidents corporels est resté stable en 2020 par rapport à 2019.

Table 9. Statistiques sur les accidents de speed pedelec (2017-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposant	Gravité spécifique	Gravité totale
2017	15	1	14	15	0	66,7	66,7
2018	93	1	89	90	0	10,8	10,8
2019	207	1	196	197	0	4,8	4,8
2020	204	2	192	194	0	9,8	9,8
Évolution 2019-2020	+123%	0%	+120%	+119%		-56%	-56%
Évolution 2018-2020	+1280%	0%	+1300%	+1213%		-93%	-93%

Note :

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

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

4.1.5 Engin de micro-mobilité

À partir de 2016, nous pouvons trouver des dispositifs de micro-mobilité dans la base de données, mais là encore, nous devons signaler qu'il n'y a probablement pas eu d'enregistrement complet lors de cette année. Le **Tableau 10** nous permet de déduire qu'en 2020, le premier décès a été enregistré parmi les utilisateurs d'engin de micro-mobilité. Il y a également eu 51 blessés pour 72 accidents corporels. Le nombre d'accidents corporels en 2020 a augmenté de 36% par rapport à l'année dernière, tout comme le nombre de personnes blessées.

Table 10. Statistiques sur les accidents impliquant des engins de micro-mobilité (2016-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes
2016	3	0	2	2
2017	8	0	7	7
2018	25	0	18	18
2019	53	0	39	40
2020	72	1	51	51
Évolution 2019-2020	+112%		+117%	+122%
Évolution 2017-2020	+1667%		+1850%	+1900%

4.1.6 Motocyclistes

Le **Tableau 11** montre une diminution du nombre de décédés dans les 30 jours de 18,4 % au cours des dix dernières années. Le chiffre le plus bas a été atteint en 2017 (77 décès), en 2018 il y a eu une nouvelle augmentation du nombre de décédés 30 jours (+13%), avant de chuter à nouveau en 2019 et 2020. Bien que le nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours ait diminué en 2020 par rapport à 2019, nous constatons toujours une augmentation de la gravité des accidents. Cela est principalement dû à une augmentation de la gravité spécifique, c'est-à-dire la gravité pour les opposants aux motocyclistes.

Table 11. Statistiques sur les accidents de motocyclistes (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposant	Gravité spécifique	Gravité opposant	Gravité totale
2011	4089	132	4107	4239	11	32,3	2,7	35
2012	3476	99	3444	3543	2	28,5	0,6	29,1
2013	3129	106	3136	3242	5	33,9	1,6	35,5
2014	3265	85	3293	3378	4	26	1,2	27,3
2015	3101	105	3109	3214	4	33,9	1,3	35,1
2016	3021	79	3027	3106	6	26,2	2	28,1
2017	2987	77	2985	3062	4	25,8	1,3	27,1
2018	3137	87	3120	3207	1	27,7	0,3	28,1
2019	2867	84	2840	2924	7	29,3	2,4	31,7
2020	2346	78	2299	2377	2	33,2	0,9	34,1
Évolution 2019-2020	-18%	-7%	-19%	-19%	-71%	+13%	-62%	+8%
Évolution 2011-2020	-43%	-41%	-44%	-44%	-82%	+3%	-67%	-3%

Note :

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

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

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

4.1.7 Voitures

Les occupants de voitures ont vu leur nombre de décédés diminuer fortement (-53%) au cours des dix dernières années. En 2020, on constate une diminution du nombre de décédés 30 jours par rapport à 2019 (-29%). Sur une période de dix ans, le nombre de décès des occupants a diminué dans les mêmes proportions que celui des opposants, ce qui peut indiquer que les développements technologiques dans le domaine de la sécurité des véhicules profitent principalement aux occupants.

Table 12. Statistiques sur les accidents de voitures (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposant	Gravité spécifique	Gravité opposant	Gravité totale
2011	38436	467	32384	32851	190	12,2	4,9	17,1
2012	35633	404	29057	29461	190	11,3	5,3	16,7
2013	33559	369	28556	28925	186	11	5,5	16,5
2014	33485	394	27856	28250	160	11,8	4,8	16,5
2015	32809	376	27679	28055	193	11,5	5,9	17,3
2016	32707	343	26962	27305	156	10,5	4,8	15,3
2017	30621	285	25484	25769	174	9,3	5,7	15
2018	30705	275	24464	24739	155	9	5	14
2019	29612	311	22930	23241	156	10,5	5,3	15,8
2020	22394	221	15794	16015	109	9,9	4,9	14,7
Évolution 2019-2020	-24%	-29%	-31%	-31%	-30%	-6%	-8%	-7%
Évolution 2011-2020	-42%	-53%	-51%	-51%	-43%	-19%	0%	-14%

Note :

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

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

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

4.1.8 Camionnettes

Le **Tableau 13** montre une forte diminution du nombre de décédés 30 jours (-63%) au cours des dix dernières années. Le nombre de décédés 30 jours a diminué de 35% en 2020 par rapport à 2019 pour les occupants des camionnettes eux-mêmes.

Table 13. Statistiques sur les accidents de camionnettes (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposant	Gravité spécifique	Gravité opposant	Gravité totale
2011	4207	30	2049	2079	56	7,1	13,3	20,4
2012	3922	31	1790	1821	58	7,9	14,8	22,7
2013	3565	38	1665	1703	50	10,7	14	24,7
2014	3546	27	1560	1587	36	7,6	10,2	17,8
2015	3534	37	1614	1651	44	10,5	12,5	22,9
2016	3616	38	1543	1581	40	10,5	11,1	21,6
2017	3472	29	1525	1554	39	8,4	11,2	19,6
2018	3513	30	1517	1547	32	8,5	9,1	17,6
2019	3460	17	1463	1480	37	4,9	10,7	15,6
2020	2997	11	1150	1161	34	3,7	11,3	15
Évolution 2019-2020	-13%	-35%	-21%	-22%	-8%	-24%	+6%	-4%
Évolution 2011-2020	-29%	-63%	-44%	-44%	-39%	-48%	-15%	-26%

Note :

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

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

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

4.1.9 Camions

Le **Tableau 14** montre une diminution du nombre d'accidents corporels (-34%). Le nombre de décédés 30 jours a augmenté de 55 % entre 2020 et 2019. En 2020, par rapport à 2011, on constate une augmentation du nombre de décédés parmi les occupants des camions (+6%). Cependant, le nombre de décédés parmi les opposants aux camions a diminué de 32% en 2020. La gravité spécifique a augmenté de manière significative.

Table 14. Statistiques sur les accidents de camions (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposant	Gravité spécifique	Gravité opposant	Gravité totale
2011	2420	16	562	578	103	6,6	42,6	49,2
2012	2282	18	496	514	97	7,9	42,5	50,4
2013	2168	15	504	519	92	6,9	42,4	49,4
2014	2215	14	486	500	119	6,3	53,7	60
2015	2164	16	496	512	95	7,4	43,9	51,3
2016	2078	24	464	488	88	11,5	42,3	53,9
2017	2152	16	470	486	91	7,4	42,3	49,7
2018	2053	19	455	474	92	9,3	44,8	54,1
2019	1983	11	409	420	99	5,5	49,9	55,5
2020	1607	17	350	367	67	10,6	41,7	52,3
Évolution 2019-2020	-19%	+55%	-14%	-13%	-32%	+93%	-16%	-6%
Évolution 2011-2020	-34%	+6%	-38%	-37%	-35%	+61%	-2%	+6%

Note :

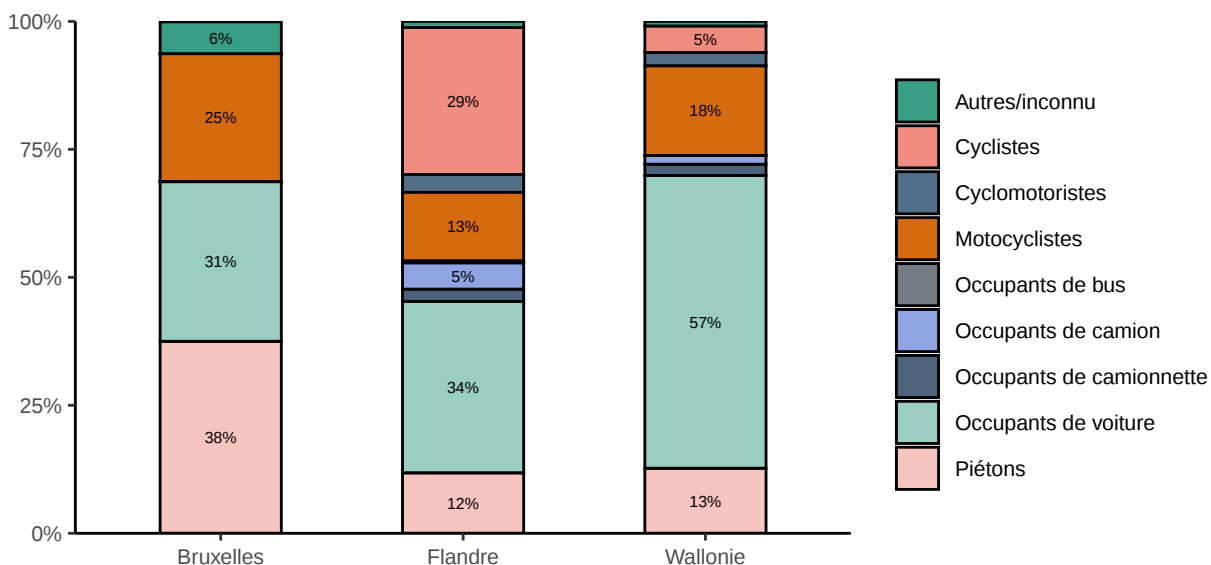
Gravité spécifique : Nombre de décès du type d'usager de la route en question / 1000 accidents corporels

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

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

4.2 Types d'usagers de la route

La **Figure 22** montre, pour chaque région et pour la Belgique dans son ensemble, la répartition du nombre de décédés 30 jours entre les différents types d'usagers de la route, en 2020. 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 (57%) que d'usagers de la route des autres catégories. En Flandre, plus d'un tiers des décédés 30 jours sont des occupants de voitures (34%), mais les cyclistes constituent un groupe de victimes presque équivalent (29%). Enfin, dans la Région de Bruxelles-Capitale, la proportion de piétons (38%) parmi les victimes est plus élevée que dans les autres régions.

Figure 22. Répartition des décédés 30 jours pas les différents type d'usagers de la route, selon la région (2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

La **Figure 23** présente la matrice des risques en fonction du nombre de kilomètres parcourus. Comme groupe de référence, nous considérons toujours le risque d'être victime en tant qu'automobilistes comme étant égal à 1. Ainsi, le risque d'accident mortel pour chaque groupe (mode de transport, tranche d'âge et sexe) a été mis en comparaison avec le risque d'accident mortel d'un automobiliste moyen. Un chiffre supérieur à 1 indique que le risque de décès pour le groupe concerné est supérieur à celui de l'automobiliste moyen, tandis qu'un chiffre inférieur à 1 indique un risque de décès moindre.

Le risque pour les deux-roues motorisés est particulièrement élevé (27,0), ce qui implique que l'échange de la voiture contre un cyclomoteur ou une motocyclette sans mesure d'accompagnement induirait une

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

Figure 23. Risque d'accident mortel relatif par mode de transport et par tranche d'âge en fonction du nombre de kilomètres parcourus (en millions) en Belgique (2012-2018)

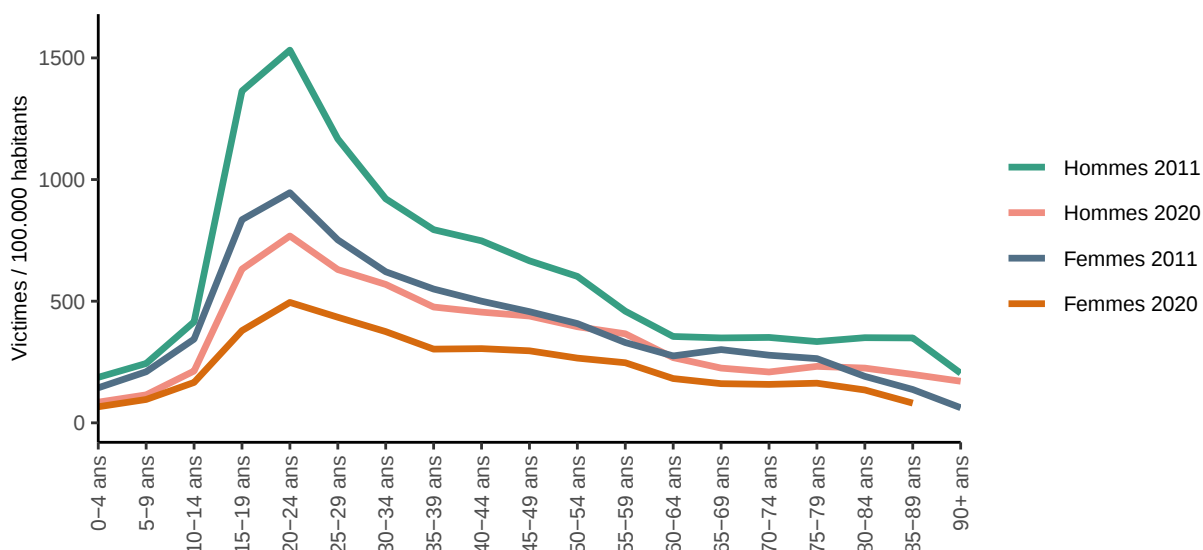
Source : Pelssers, B. (2020) Pelssers, B. (2020) Comment se déplacer de la manière la plus sûre? – Comparaison des modes de déplacement en fonction des risques encourus par les utilisateurs, Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière

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

4.3 Âge

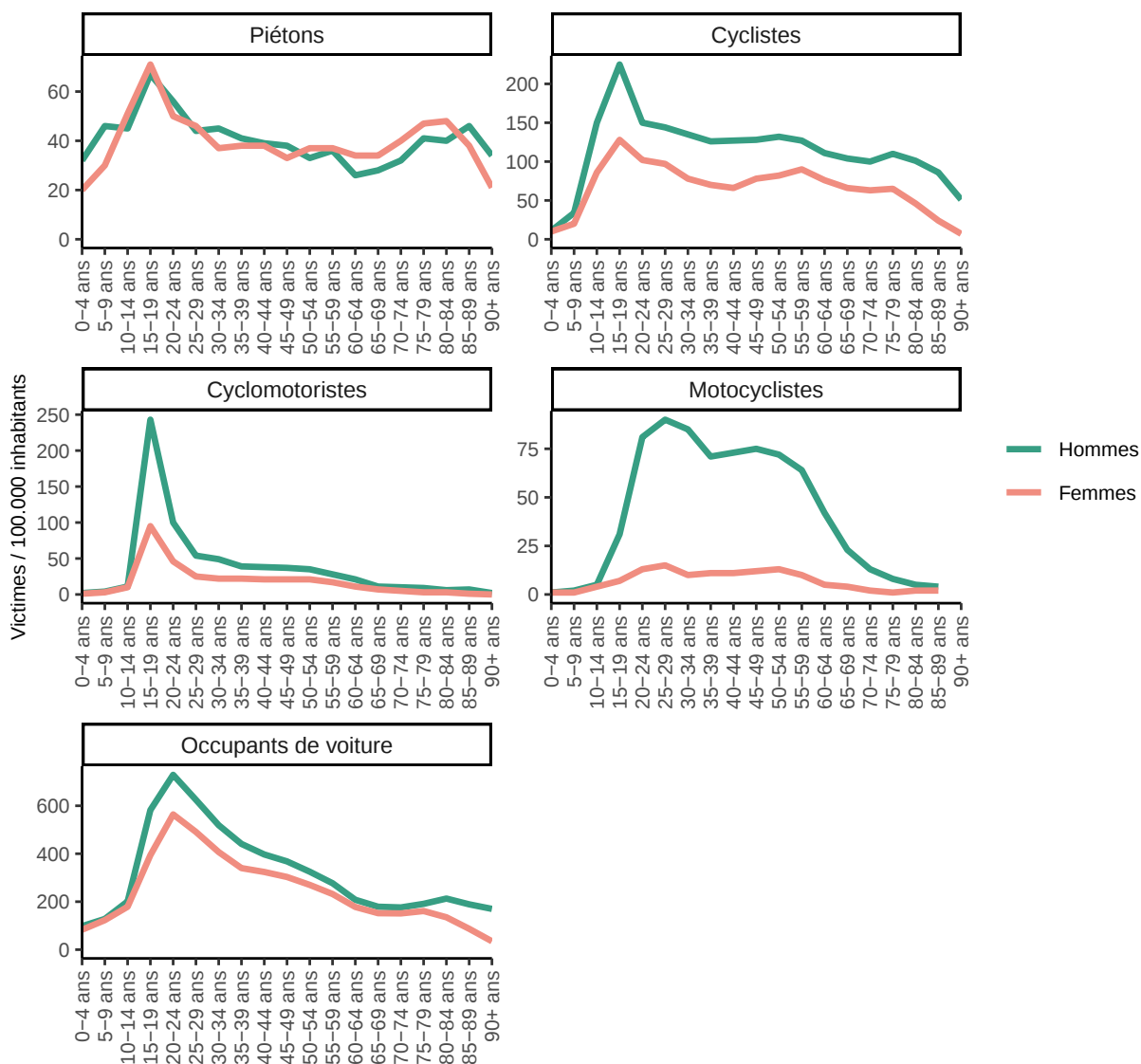
La **Figure 24** présente une comparaison du nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) pour 100 000 habitants du même groupe d'âge et du même sexe entre 2011 et 2020. En indiquant le nombre de victimes pour 100 000 habitants, nous évitons que la structure de la population par âge et par sexe n'influence le chiffre. Le graphique montre un pic dans le nombre de victimes de la route chez les jeunes, en particulier entre 20 et 24 ans. On constate également que le nombre de victimes masculines est systématiquement plus élevé que le nombre de victimes féminines, quel que soit le groupe d'âge. Enfin, il convient de noter que cette différence hommes-femmes dans le nombre de victimes est moins prononcée en 2020 pour presque toutes les catégories d'âge qu'en 2011. Pour les jeunes hommes âgés de 20 à 24 ans, le nombre de victimes pour 100 000 habitants a diminué de 50%.

Figure 24. Évolution du nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) par 100.000 habitants, en fonction de la catégorie d'âge et du sexe (2011 & 2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



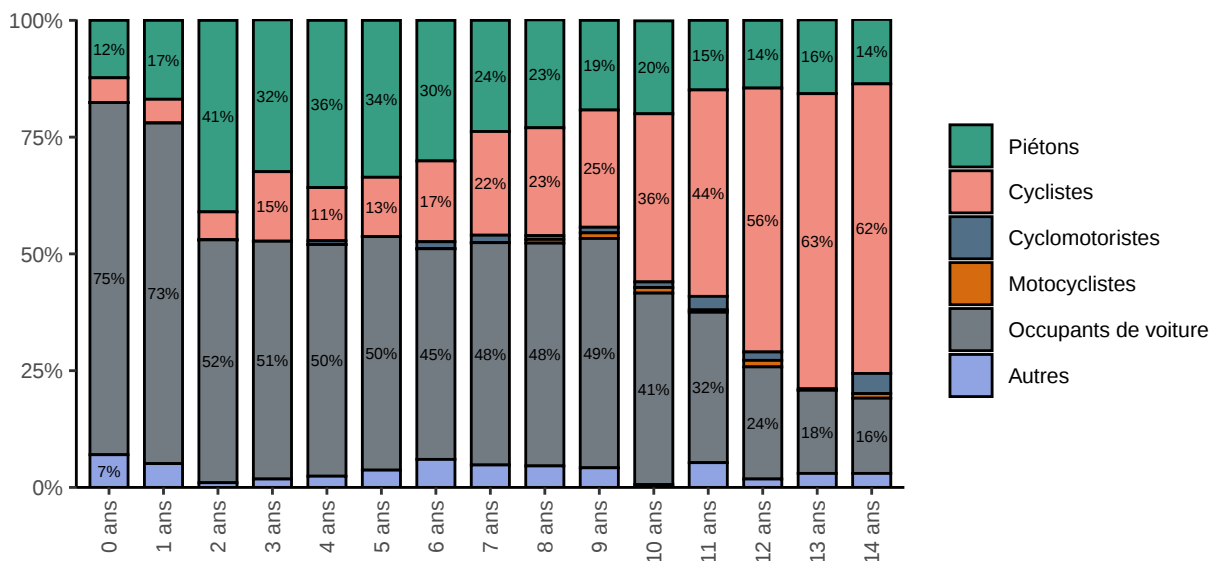
La **Figure 25** montre la répartition par âge du nombre de victimes pour 100 000 habitants selon le type d'utilisateur de la route et le sexe. Chez les piétons, le nombre de victimes atteint un pic chez Les personnes de 15 à 19 ans, pour ensuite diminuer. Cependant, à partir de 60 ans, le nombre de victimes diminue à nouveau. Pour les cyclistes, les cyclomotoristes et les occupants de voitures, il y a un pic évident chez les jeunes. Pour les cyclistes et les cyclomotoristes, le pic est légèrement plus précoce (15-19 ans) que pour les occupants d'une voiture (18-24 ans). Pour ces trois types d'utilisateurs de la route, il existe également une nette différence entre les hommes et les femmes. Le nombre de victimes pour 100 000 habitants est plus élevé pour les hommes que pour les femmes. La différence est la plus grande parmi les cyclomotoristes. La courbe des motocyclistes diffère de celle des autres types d'utilisateurs de la route. On constate ici pour toutes les tranches d'âge que les femmes ont un faible nombre de victimes par 100 000 habitants. Chez les hommes, ce nombre est beaucoup plus élevé. On peut distinguer deux pics évidents : chez les hommes de 25 à 29 ans et chez les hommes de 50 à 54 ans. Le risque reste élevé pour la tranche d'âge allant de 20 à 49 ans. Ce n'est qu'à partir de 55 ans que le nombre de victimes pour 100 000 habitants diminue rapidement.

Figure 25. Nombre de victimes (décès 30 jours et blessures) pour 100 000 habitants, en fonction du type d'utilisateur de la route, de l'âge et du sexe (2018 & 2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



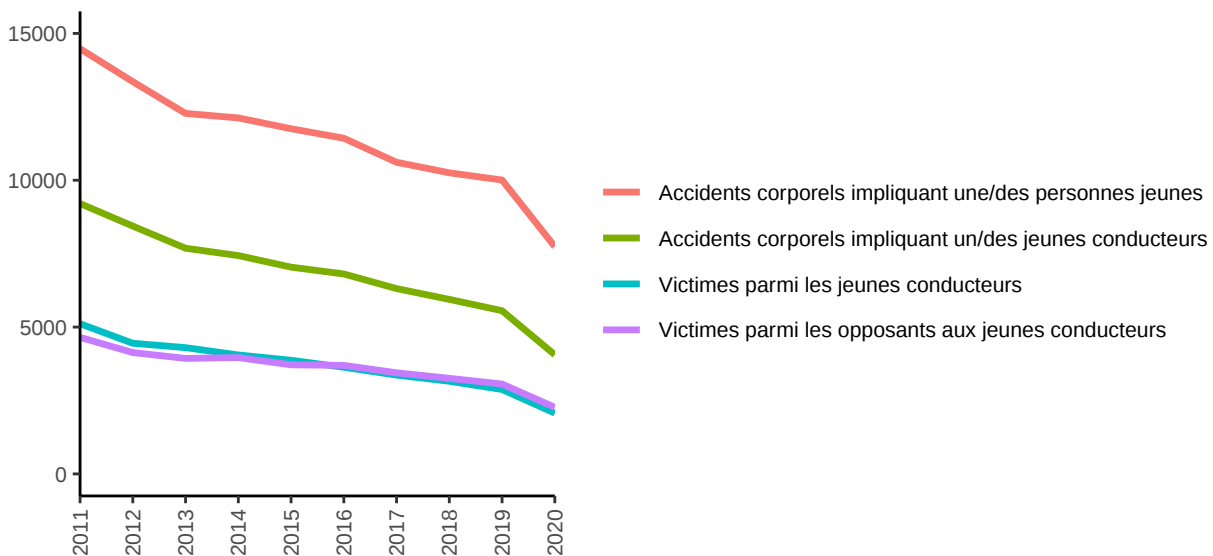
La **Figure 26** montre la proportion de victimes par type d'utilisateurs de la route parmi les enfants âgés de 0 à 14 ans en 2020. Tout d'abord, on constate que la proportion d'occupants de voiture diminue avec l'âge. Inversement, la proportion de cyclistes augmente avec l'âge. Parmi les victimes âgées de 14 ans, 62% se déplaçaient avec un vélo. La proportion de piétons augmente jusqu'à l'âge de 4 ans, pour diminuer ensuite.

Figure 26. Part des victimes par type d'usager de la route chez les enfants (0-14 ans) en fonction de l'âge (2018 & 2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



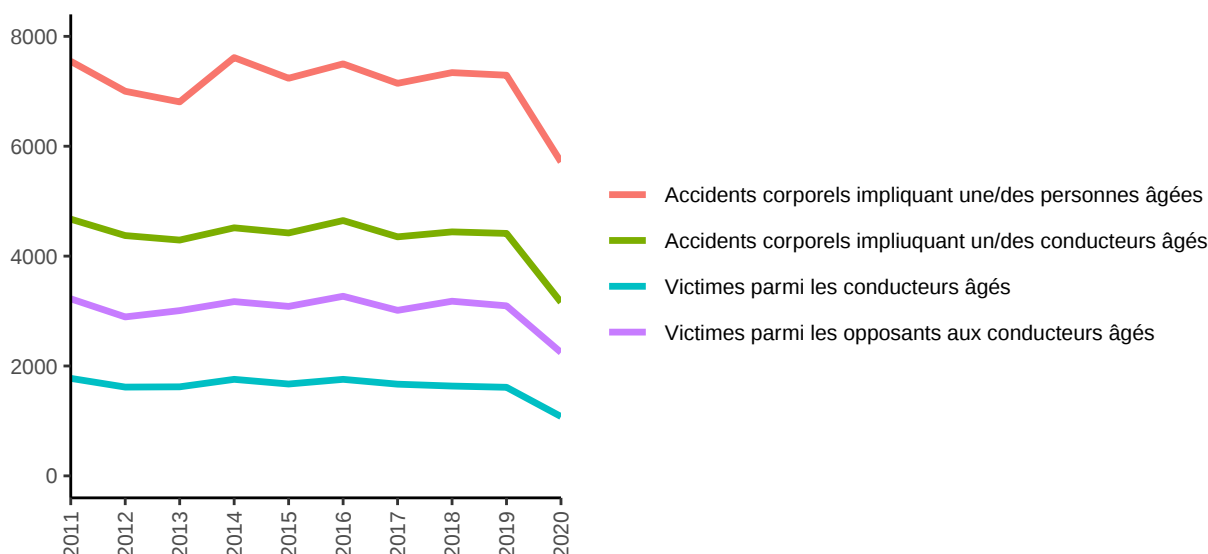
La **Figure 27** montre que le nombre d'accidents corporels impliquant des jeunes a considérablement diminué au cours de la dernière décennie (-47% en général et -56% en tant que conducteur de voiture). Il s'agit d'une forte baisse par rapport à celle de l'ensemble des accidents corporels (-20%).

Figure 27. Évolution du nombre d'accidents impliquant des jeunes (18-24 ans), des victimes parmi les jeunes conducteurs (18-24 ans) et des victimes parmi leurs opposants (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



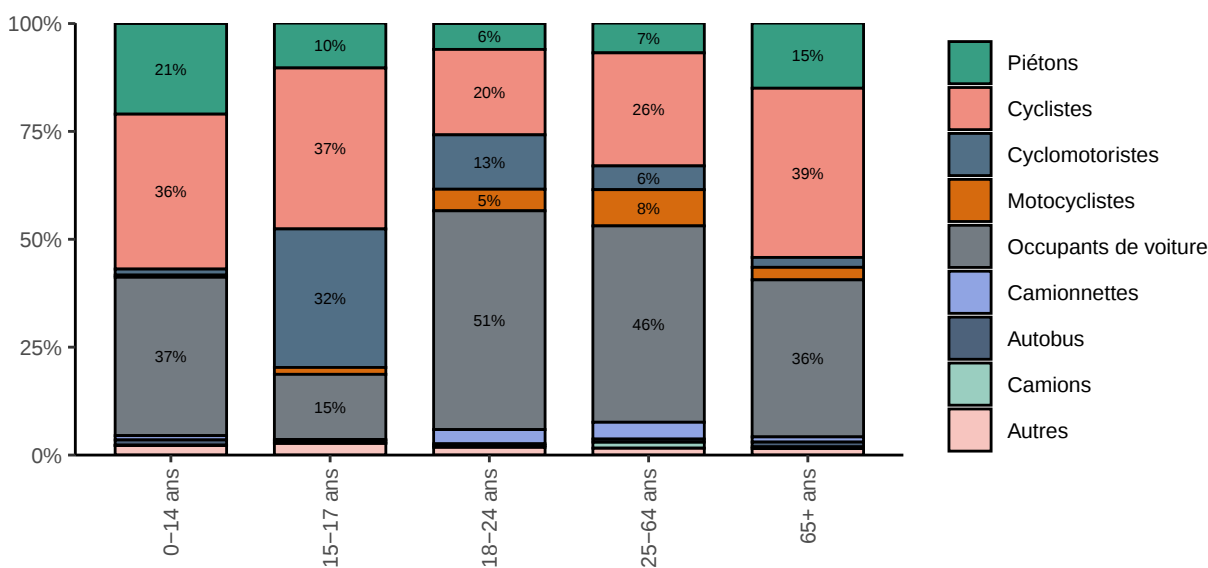
La **Figure 28** montre que le nombre d'accidents avec des personnes âgées (en général ou en tant que conducteur de voiture) évolue aussi favorablement que le nombre d'accidents corporels en général. Le nombre d'accidents corporels avec des personnes âgées a diminué de 24%, le nombre d'accidents avec des conducteurs âgés a diminué de 32%.

Figure 28. Évolution du nombre d'accidents impliquant des personnes âgées (65+ ans), des victimes parmi les conducteurs âgés (18-24 ans) et des victimes parmi leurs opposants (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



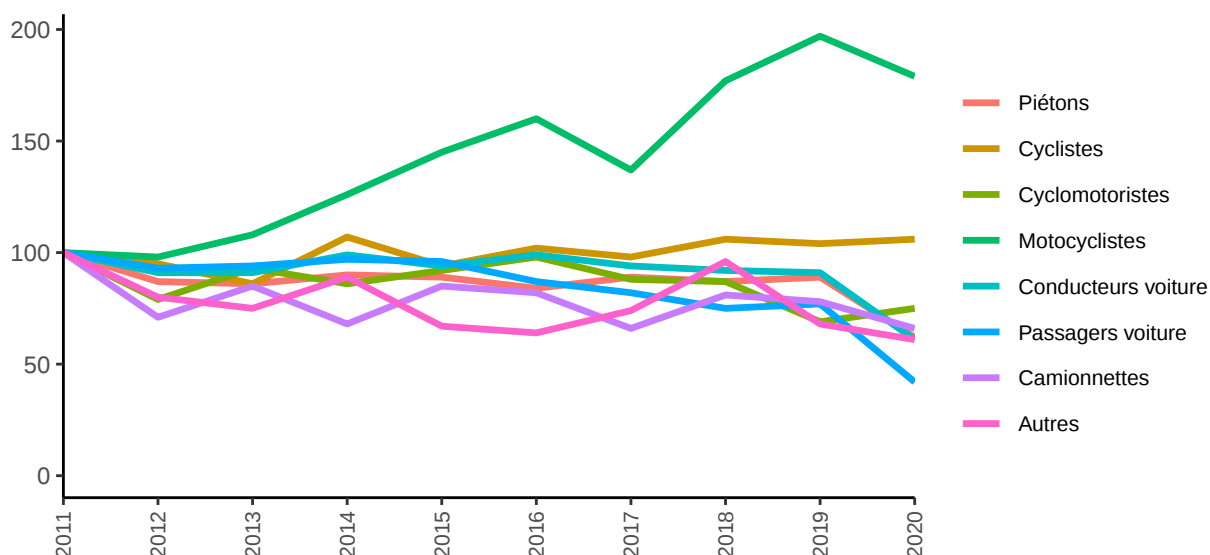
La **Figure 29** montre la proportion des différents types d'utilisateurs de la route parmi les victimes pour différentes tranches d'âge en 2020. La proportion d'occupants de voitures augmente avec l'âge, et est la plus élevée chez les 18 à 24 ans. La proportion de cyclistes est la plus élevée dans le groupe des 15 à 17 ans, mais elle est également élevée chez les 0 à 14 ans. Chez les personnes de plus de 65 ans, le pourcentage de cyclistes est à nouveau aussi élevé que chez les 15 à 19 ans. Comme il fallait s'y attendre, la proportion de cyclomoteuristes dans le groupe des 15 à 17 ans est élevée (32%), alors que dans les autres groupes d'âge, cette proportion n'est que de 13% ou moins. Pour les piétons, nous constatons la plus grande part de victimes parmi le groupe des plus jeunes. Cette proportion diminue avec l'âge, mais seulement jusqu'à l'âge de 64 ans. Chez les personnes plus de 65 ans, la proportion de piétons blessés augmente à nouveau pour atteindre 15%.

Figure 29. Proportion des types d'utilisateurs de la route parmi les victimes dans les différentes tranches d'âge (2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



Le nombre de victimes parmi les personnes âgées (65+) augmente fortement dans deux catégories d'utilisateurs de la route, en particulier chez les motocyclistes (+79%, de 62 victimes en 2011 à 111 victimes en 2020) et dans une moindre mesure chez les cyclistes (+6%). Pour les autres catégories d'utilisateurs de la route, on constate une diminution du nombre de victimes en dix ans.

Figure 30. Évolution du nombre de victimes parmi les personnes âgées (65 ans et plus) selon le type d'utilisateur de la route (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



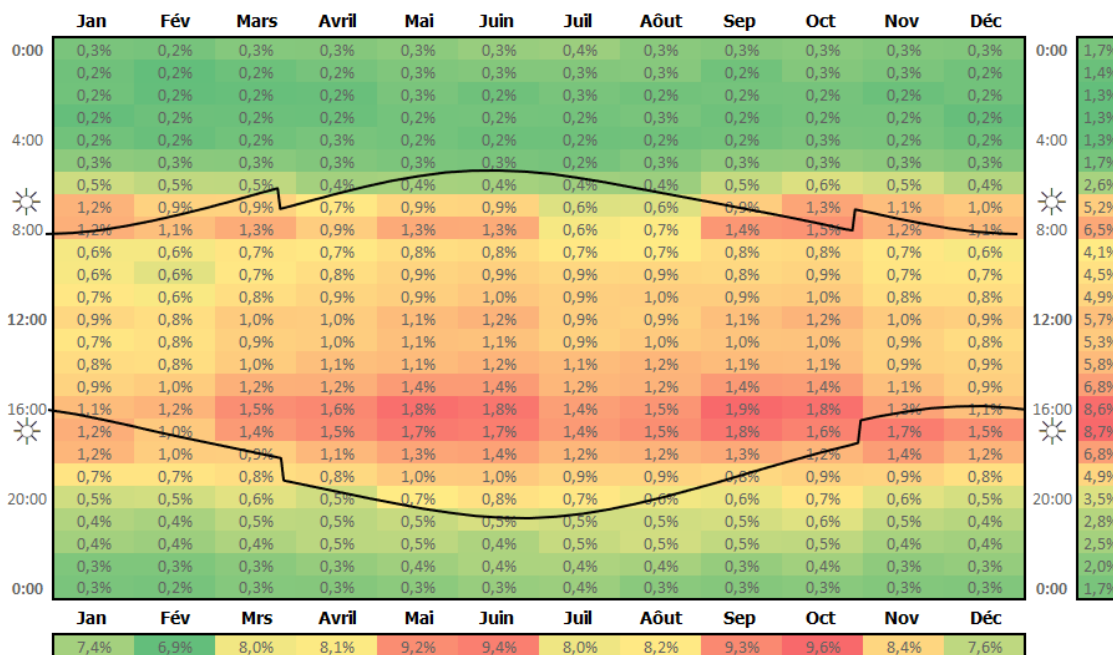
5 Période des accidents

5.1 Perspective globale

La **Figure 31** 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 2011 à 2020 inclus. Les cellules vertes indiquent moins d'accidents corporels, tandis que les cellules rouges indiquent une plus grande concentration d'accidents corporels. Les lignes noires représentent le lever et le coucher du soleil. Dans chaque ligne noire, il y a deux changements soudains qui reflètent le changement des heures d'été et d'hiver. L'axe vertical montre la distribution par heure de la journée et l'axe horizontal montre la distribution par mois de l'année.

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

Figure 31. Répartition du nombre d'accidents au cours des mois de l'année et des heures de la journée (2011-2020)
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

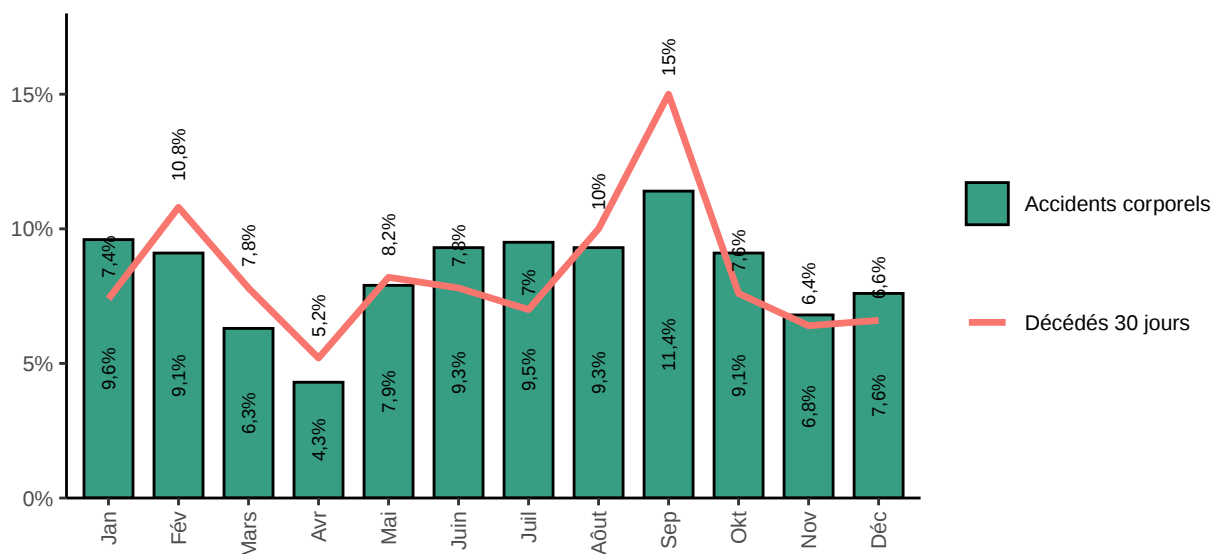


5.2 Variations mensuelles

La **Figure 32** montre la répartition du nombre d'accidents corporels et du nombre de décès pour 2020 au cours des différents mois de l'année. Le nombre absolu d'accidents avec blessés et le nombre absolu de décédés 30 jours par mois y sont pondérés en fonction du nombre de jours par mois. La somme des valeurs de la ligne rouge est égale à 100%, il en va de même pour la somme des valeurs situées sur les bâtonnets.

Nous pouvons clairement voir dans ce graphique l'effet des différents confinements qui ont été décrétés pendant 2020. Pendant ces confinements, les déplacements non essentiels étaient grandement limités, et le travail à domicile était soit obligatoire, soit fortement recommandé. En conséquence, il y avait moins de trafic sur les routes belges. En mars et avril, on observe une diminution du nombre d'accidents corporels et du nombre de décédés 30 jours. Ensuite, le nombre d'accidents corporels et le nombre de décédés 30 jours augmentent à nouveau. Un pic de les décédés 30 jours est observable en septembre.

Figure 32. Répartition du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours au cours des mois de l'année (2020).
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

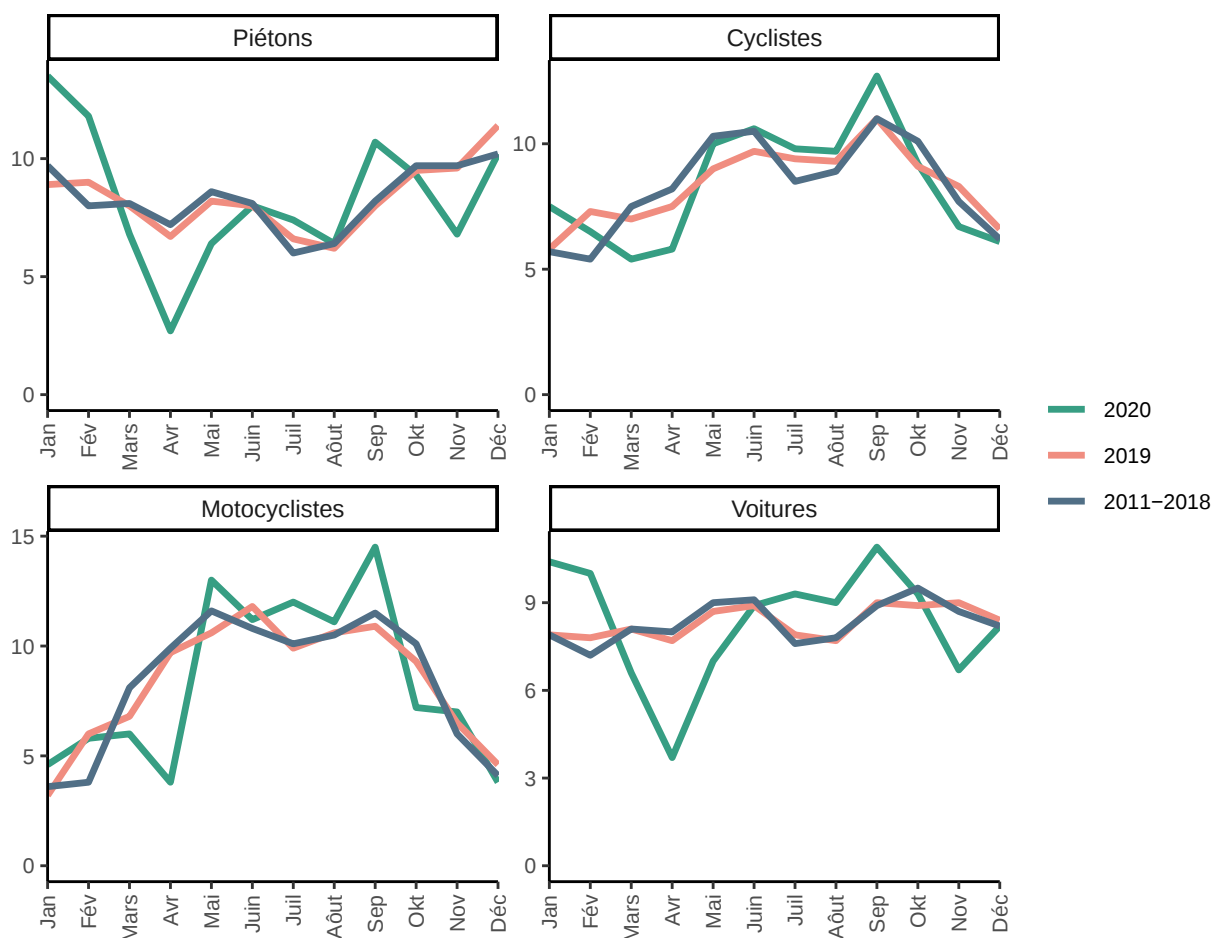


La **Figure 33** montre la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois de l'année entre 2011 et 2018, en 2019 et en 2020 pour quatre modes de transport. Dans ces chiffres, le nombre absolu de collisions avec blessés par mois pour chaque mode de transport est pondéré en fonction du nombre de jours par mois. La somme des valeurs de chaque courbe est égale à 100%.

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

Sur ce graphique, nous pouvons également voir l'effet covid en 2020. Pour tous les types d'usagers de la route, on observe une forte baisse du nombre d'accidents corporels en mars et avril, et un pic d'accidents en septembre.

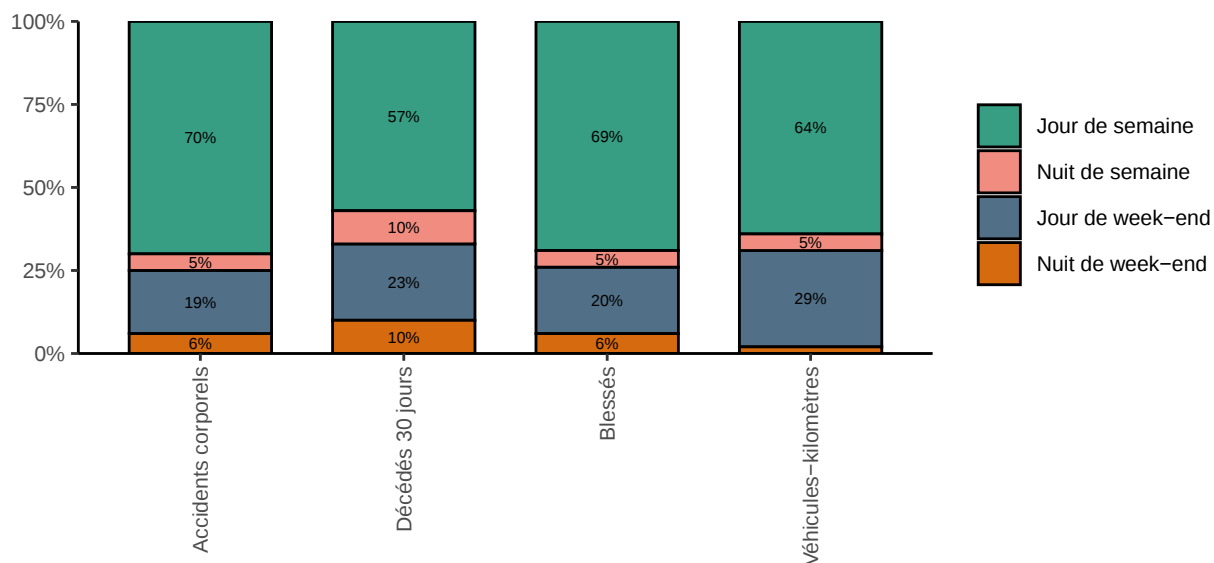
Figure 33. Évolution de la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois, en fonction du type d'utilisateur de la route (piétons – cyclistes – motocyclistes – voitures) (2011-2018,2019,2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



5.3 Par semaine

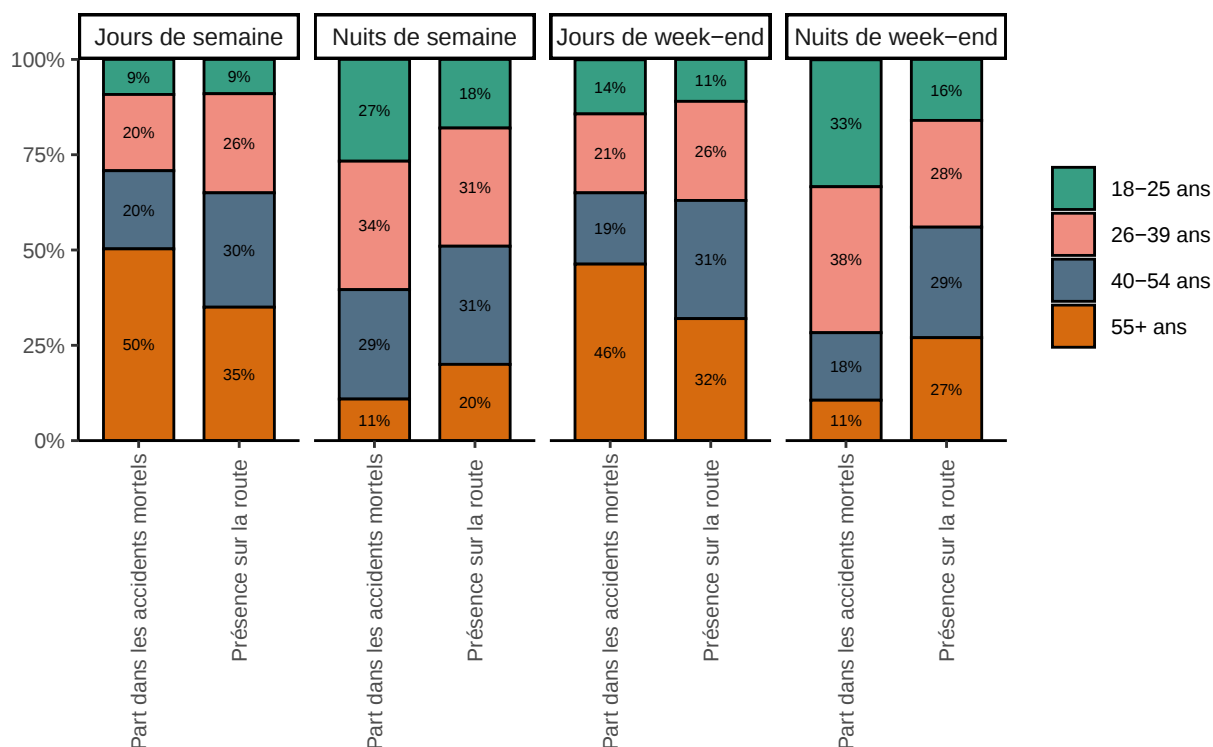
La **Figure 34** montre la répartition du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours et de blessés au cours des différentes périodes de la semaine pour 2020. Les données d'exposition pour 2016 sont les plus récentes qui donnent une ventilation des véhicules-kilomètres parcourus au cours des différentes périodes de la semaine. Si la proportion d'accidents ou de victimes enregistrée au cours d'une période est supérieure à la proportion de véhicules-kilomètres parcourus au cours de cette même période, alors cette période présente un risque plus élevé. Cette figure illustre le fait que le nombre de décédés 30 jours est relativement plus élevé durant les nuits de week-end et les nuits de semaine. Inversement, le nombre de tués sur la route les jours de semaine et les jours de week-end est relativement plus faible par rapport au nombre de véhicules-kilomètres parcourus.

Figure 34. Répartition du nombre d'accidents corporels, de victimes et de véhicules-kilomètres au cours des périodes de la semaine (2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



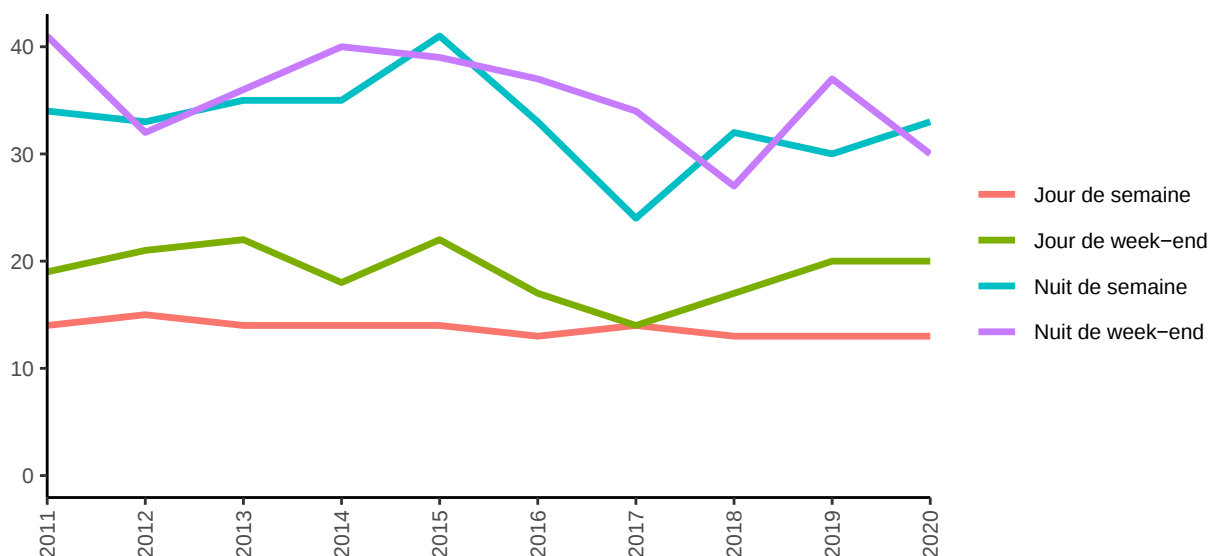
La **Figure 35** montre, pour chaque période de la semaine et en fonction de l'âge des automobilistes, la proportion de leur implication dans les accidents mortels et la proportion de leur présence sur la route. La répartition de l'implication dans les accidents mortels est basée sur les chiffres de 2019 et 2020. Les chiffres relatifs à la "présence sur la route" proviennent de la mesure comportementale " conduite en état d'ivresse " réalisée par l'Institut Vias en 2018. Lorsque la proportion de la présence des conducteurs d'un certain groupe d'âge sur la route est inférieure à leur part dans les accidents mortels, les conducteurs de ce groupe d'âge sont surreprésentés dans les accidents mortels. D'une part, la figure montre que la présence sur la route pendant les jours de semaine et de week-end est dominée par les automobilistes de 40 ans et plus. Pendant les nuits de semaine et les nuits de week-end, la proportion de jeunes conducteurs sur la route augmente. Nous constatons également que ce sont surtout les conducteurs de moins de 40 ans qui sont impliqués dans les accidents mortels pendant les nuits de week-end. Par rapport à leur présence sur la route à cette période de la semaine, ce groupe de conducteurs est donc surreprésenté dans les accidents mortels.

Figure 35. 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 (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 36** montre l'évolution de la gravité des accidents (nombre de décédés 30 jours pour accidents corporels), en fonction de la période de la semaine. Nous pouvons en déduire que la gravité est la plus élevée les nuits de week-end et les soirs de semaine.

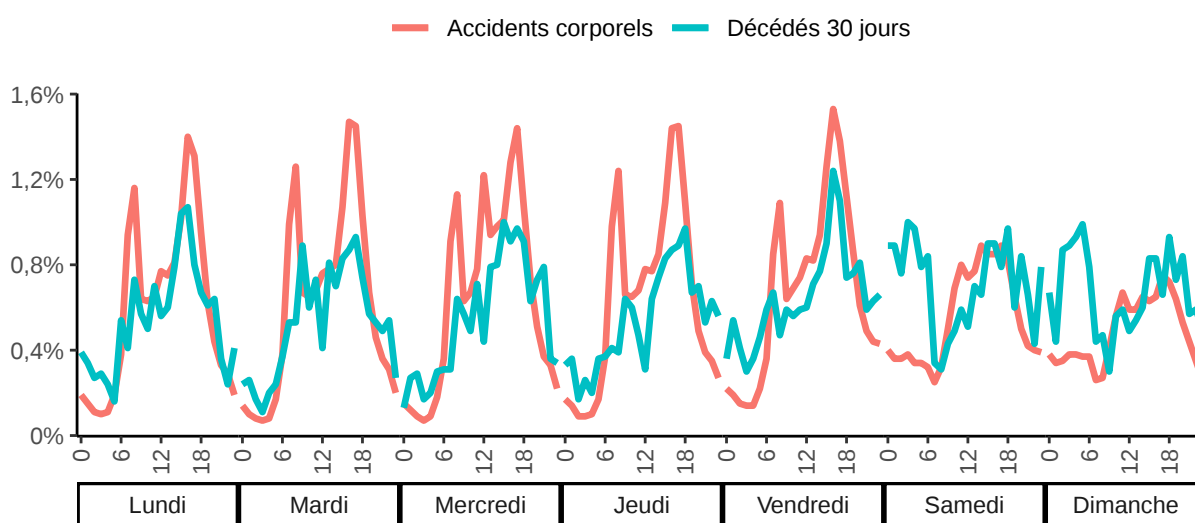
Figure 36. Évolution de la gravité des accidents (nombre de décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels), en fonction de la période de la semaine (2019-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



5.4 Par heure de la journée

La **Figure 37** montre la répartition du nombre d'accidents corporels et de décès au cours des différentes heures d'une semaine pour la période de 2017 à 2020 inclus. Avec une répartition égale de la circulation et des accidents de la route, chaque heure devrait contenir 0,60 % du nombre total d'accidents corporels ou de décès 30 jours. La somme des valeurs de chaque courbe est égale à 100%. Pour les accidents corporels en semaine, il y a deux pics clairs : le pic du matin et le pic du soir. Le mercredi, il y a un troisième pic à midi. Pour les décès 30 jours en semaine, nous retrouvons à nouveau ces deux sommets dans une moindre mesure, mais ici le pic est clairement plus élevé pendant l'heure de pointe du soir. Le week-end, il y a un pic de décès 30 jours dans les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche. Toutefois, cette augmentation n'est pas reflétée dans les accidents corporels. Les accidents pendant les nuits de fin de semaine sont donc moins fréquents mais très mortels. La répartition des accidents corporels et décès 30 jours montre moins de pics marqués en semaine.

Figure 37. Répartition des accidents corporels et des décès 30 jours au cours des heures de la semaine (2017-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

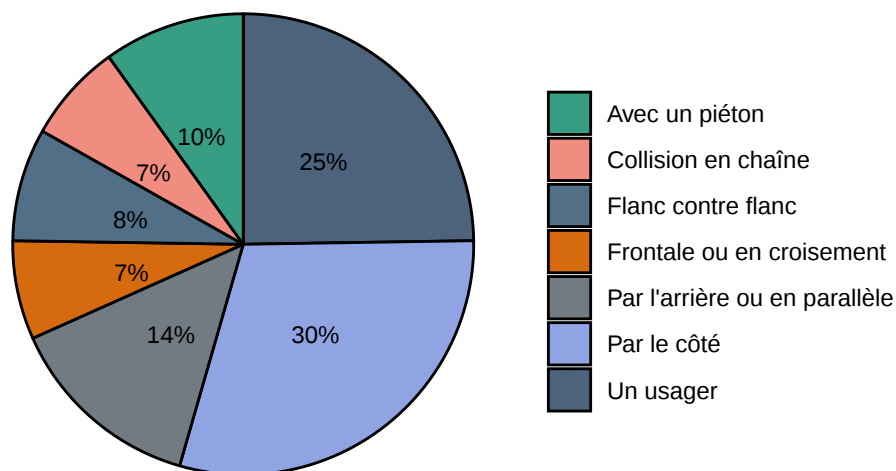


6 Caractéristiques des accidents

6.1 Type de collision

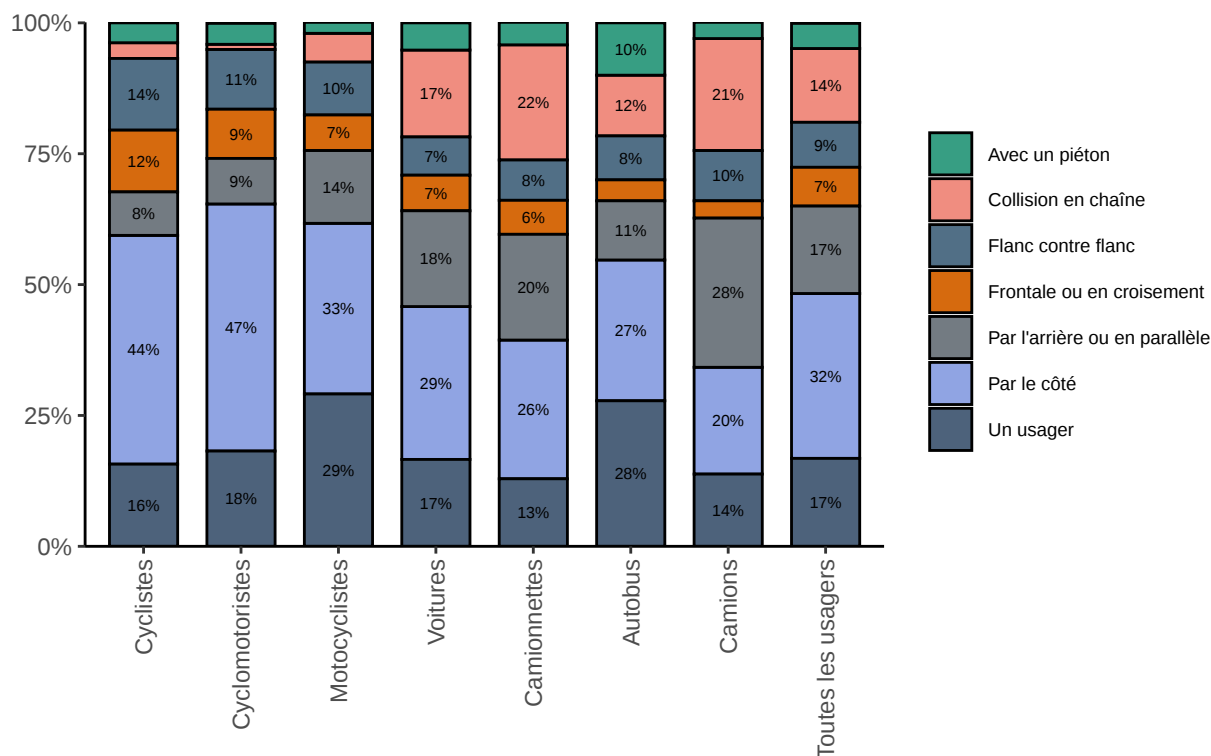
La **Figure 38** montre la répartition du nombre d'accidents corporels par type de collision en 2020 pour l'ensemble des usagers de la route. Un accident de la circulation peut se composer de plusieurs collisions; dans le graphique ci-dessous, seule la première collision est prise en compte. Si le type de la collision est inconnu, l'accident n'est pas inclus. Le graphique montre que la plupart des accidents (30%) peuvent être classés comme collisions latérales. Les accidents avec un seul usager de la route représentent 25% des accidents corporels, les collisions par l'arrière 14% et les collisions entre un véhicule et un piéton 10%. Les types de collision les moins courants sont : les collisions de flanc à flanc (8%), les collisions en chaîne (7%) et les collisions frontales (7 %).

Figure 38. Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision (2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



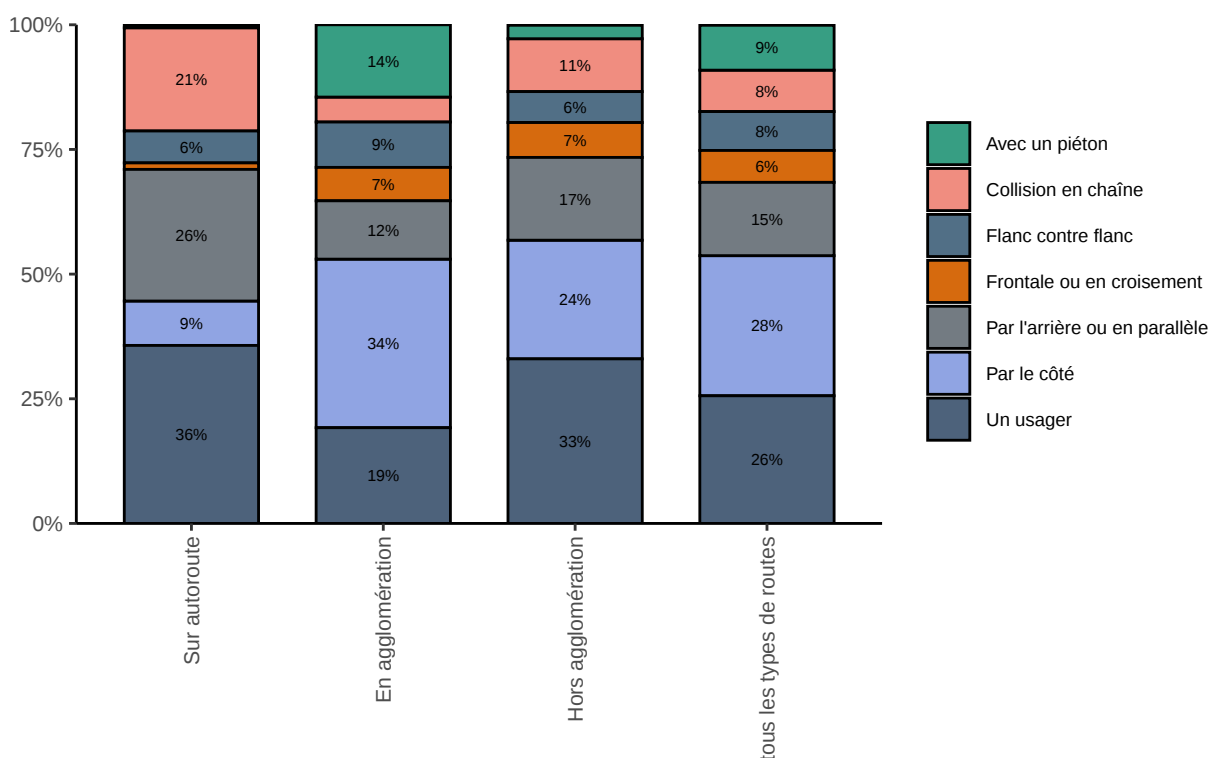
La **Figure 39** montre la répartition du nombre d'accidents corporels par type de collision en 2020 pour chaque type d'utilisateur de la route. Encore une fois, un accident de la route peut comporter plusieurs collisions; dans le graphique ci-dessous, seule la première collision est prise en compte. Si le type de la collision est inconnu, il n'est pas inclus. Le graphique montre que la répartition des accidents selon le type de collision diffère en fonction du type d'utilisateur de la route. Un exemple : les collisions par l'arrière et les collisions en chaîne sont beaucoup plus fréquentes chez les camions que chez les autres catégories d'utilisateurs de la route. Inversement, les cyclistes et les cyclomoteuristes sont plus souvent impliqués dans des collisions latérales.

Figure 39. Répartition des accidents corporels selon le type de première collision, par type d'utilisateur de la route (2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



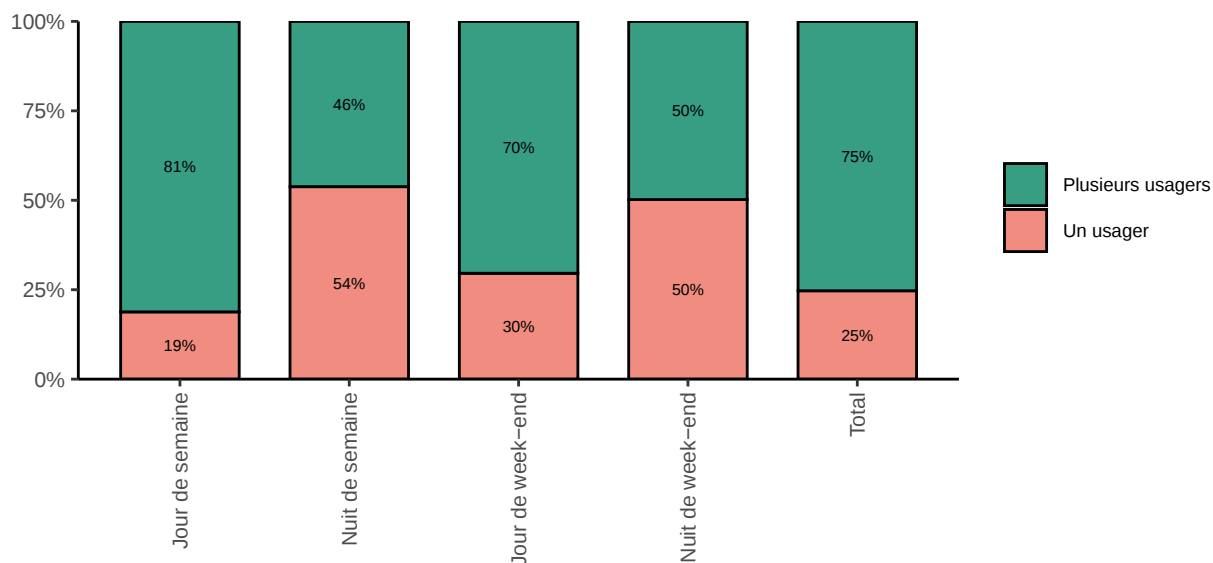
La **Figure 40** montre la répartition du nombre d'accidents corporels par type de collision en 2020 pour chaque type de route. Là encore, le même principe s'applique ici, à savoir qu'un même accident de la circulation peut être constitué de plusieurs collisions; dans le graphique ci-dessous, seule la première collision est prise en compte. Si le type de la collision est inconnu, l'accident n'est pas inclus. Le graphique montre logiquement que les collisions avec choc latéral sont beaucoup plus fréquentes à l'intérieur et à l'extérieur des agglomérations (avec de nombreuses intersections qui permettent de telles collisions) que sur les autoroutes. Inversement, sur les autoroutes, nous enregistrons plus d'accidents avec collision par l'arrière et plus de collisions en chaîne, ainsi que plus d'accidents dans lesquels un seul usager de la route est impliqué.

Figure 40. Répartition du nombre d'accidents corporels selon le type de première collision, par type de route (2020).
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



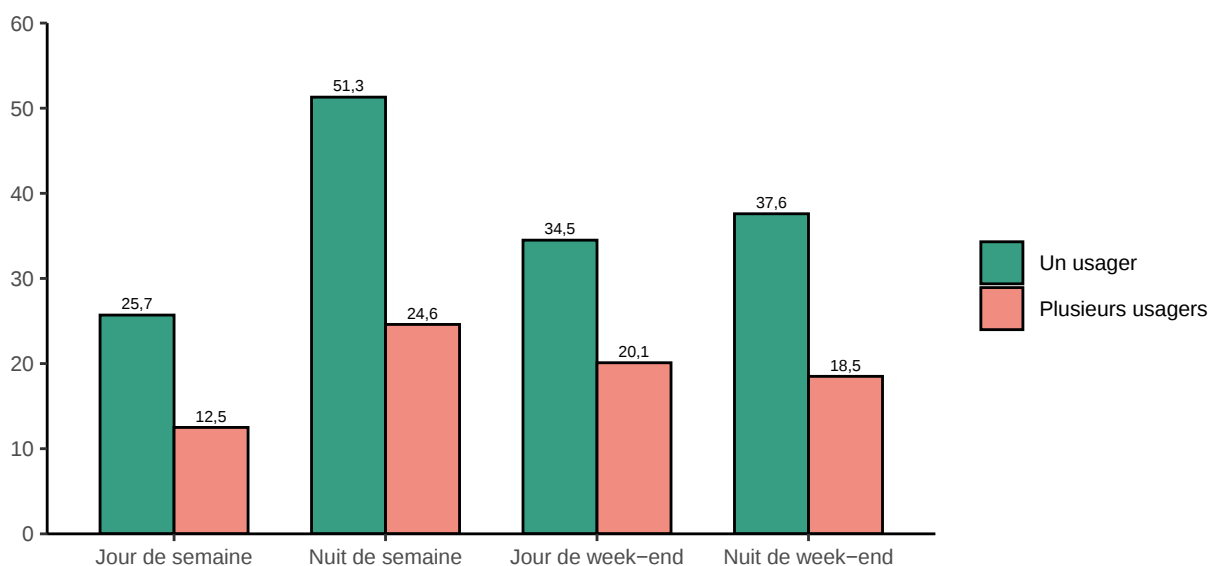
La **Figure 41** montre le pourcentage d'accidents corporels unilatéraux pour chaque période de la semaine en 2020. Si le type de collision est inconnu, l'accident n'est pas inclus. Les accidents unilatéraux sont des accidents dans lesquels un seul usager de la route est impliqué. Le graphique montre 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 la densité des véhicules qui y est inférieure à celle en journée.

Figure 41. Part des accidents corporels n'impliquant qu'un seul véhicule en fonction du moment de la semaine (2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 42** montre la gravité des accidents unilatéraux et des accidents impliquant plusieurs usagers de la route par période de la semaine en 2020. Les accidents unilatéraux sont en moyenne nettement plus graves que les accidents impliquant plusieurs usagers de la route, en semaine comme le week-end.

Figure 42. Gravité des accidents unilatéraux et des accidents entre plusieurs usagers de la route, par période de la semaine (2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



6.2 Matrice de collision

Dans la matrice de collision, nous indiquons les décédés 30 jours de 2020. Dans les lignes se trouvent les victimes, dans les colonnes leurs opposants.

Il y a eu 124 décédés 30 jours dans des accidents de voiture unilatéraux en 2020. Il y a également eu de nombreux décédés après une collision avec une voiture particulière. Les accidents entre deux voitures

ont fait 37 morts, mais 39 motocyclistes, 33 cyclistes et 32 piétons ont également été blessés lors d'une collision avec une voiture. 36 motards ont perdu la vie à la suite d'un accident unilatéral.

Figure 43. Matrice des collisions avec les victimes et leurs adversaires impliqués dans des accidents mortels (2019)
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

En cas de collision avec ...								
	 Cycliste	 Cyclomotoriste	 Motocycliste	 Voiture	 Camionnette	 Autobus, autocar	 Camion	 Seul
Décédés 30 jours	 Piéton			32	6	3	15	
	 Cycliste	7	1	33	9	1	11	17
	 Cyclomotoriste			5			2	5
	 Motocycliste	1		39	3		5	36
	 Voiture	1		37	8	3	18	124
	 Camionnette			1			5	4
	 Camion			1			10	6

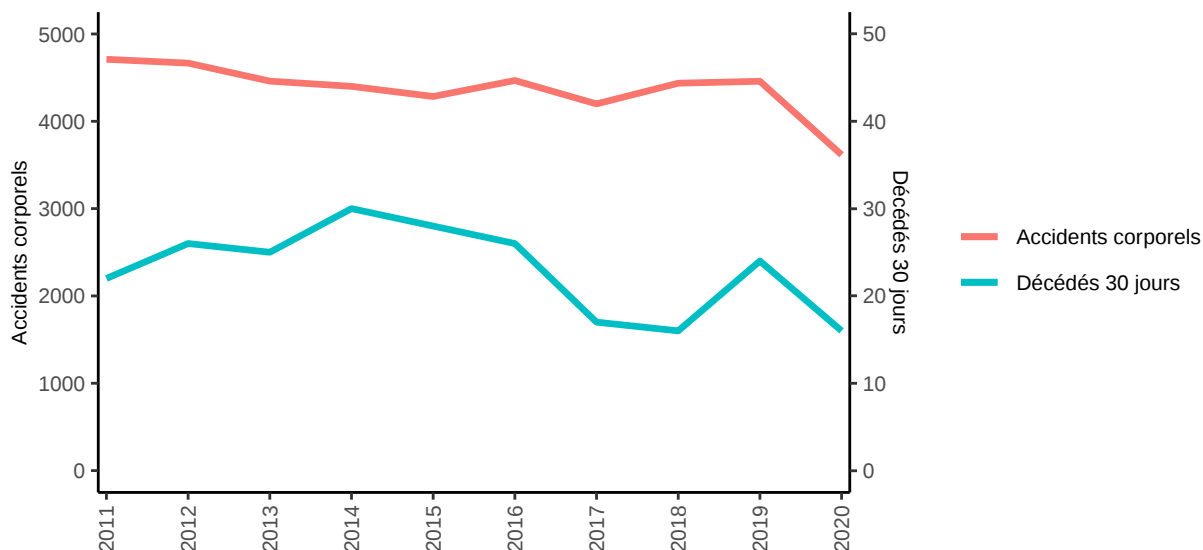
6.3 Circonstances aggravantes

La **Tableau 15** et la **Figure 44** montrent l'évolution des accidents avec délit de fuite. Le nombre d'accidents corporels avec un "délit de fuite" comme circonstance aggravante a fortement diminué au cours des dix dernières années (-23%). Toutefois, leur part dans le nombre d'accidents corporels a augmenté (+20%) : le "délit de fuite" a été enregistré dans 10% des accidents corporels en 2011 et dans 12% des accidents corporels en 2020. La proportion de l'ensemble des décédés a également augmenté de 50 %. Le nombre de décédés, et par conséquent la gravité des accidents, ont augmenté de 27% et 6% respectivement. En général, la gravité des accidents est plus faible dans ces accidents (par rapport à l'ensemble des accidents avec blessures).

Table 15. Statistiques sur les accidents avec la circonstance aggravante « délit de fuite » (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

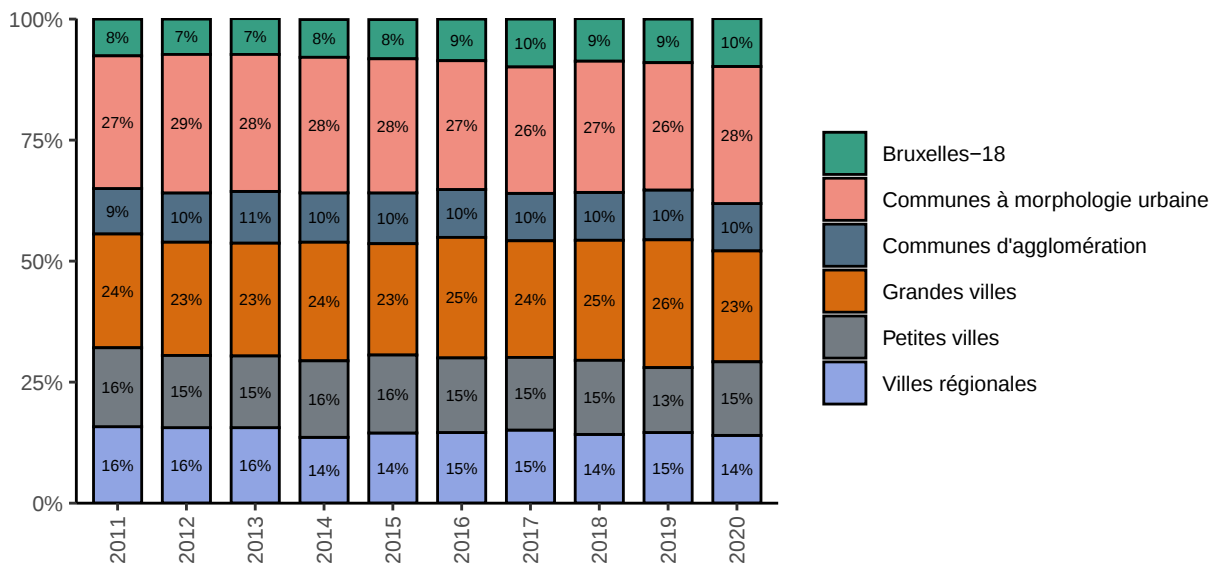
	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Risque d'accident	Part de tous les accidents corporels	Part de tous les décédés 30 jours
2011	4710	22	5233	4,7	10%	2%
2012	4666	26	5222	5,6	11%	3%
2013	4460	25	5019	5,6	11%	3%
2014	4400	30	4872	6,8	11%	4%
2015	4284	28	4744	6,5	11%	4%
2016	4467	26	4963	5,8	11%	4%
2017	4199	17	4667	4	11%	3%
2018	4436	16	4894	3,6	12%	3%
2019	4458	24	4932	5,4	12%	4%
2020	3616	16	3933	4,4	12%	3%
Évolution 2019-2020	-19	-33	-20	-19	+0%	-25%
Évolution 2011-2020	-23	-27	-25	-6	+20%	+50%

Figure 44. Évolution des accidents corporels avec délit de fuite et des décédés 30 jours dans les accidents corporels avec délit de fuite (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 45** montre la proportion d'accidents avec délit de fuite pour chaque degré d'urbanisation. La plus grande part des accidents avec délit de fuite se situe dans les zones à morphologie urbaine (zones où l'espace, physiquement, est occupé par la ville, c'est-à-dire avec une haute concentration de logements et d'équipements urbains) et dans les grandes villes.

Figure 45. Évolution des accidents corporels avec délit de fuite en fonction du degré d'urbanisation (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

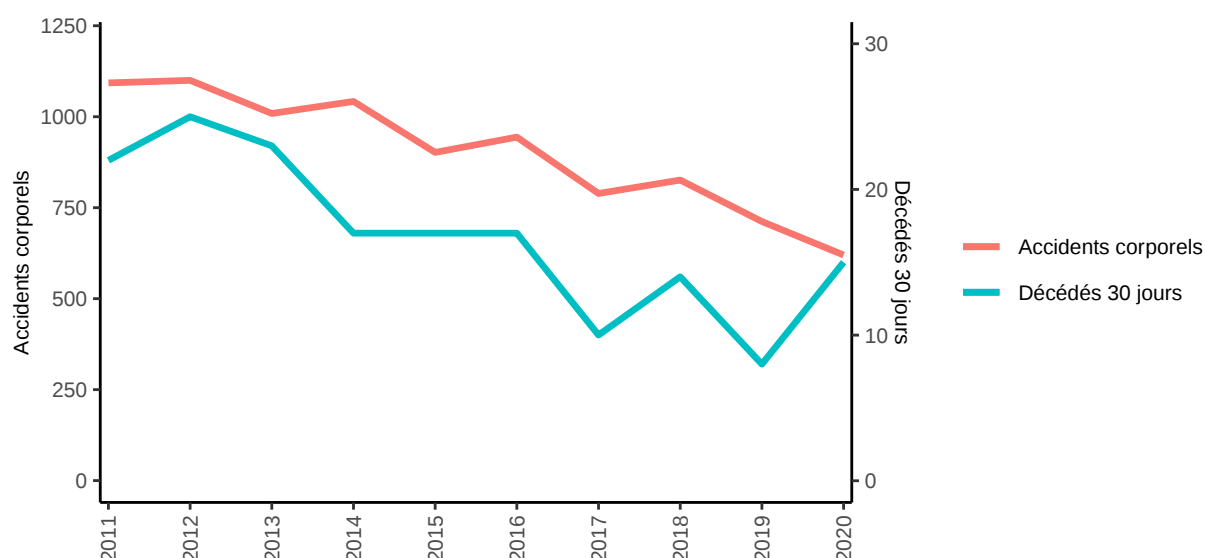


Le **Tableau 16** et la **Figure 46** montrent l'évolution des accidents corporels avec défaut d'assurance. Le nombre d'accidents avec défaut d'assurance a diminué à partir de 2014. Le nombre de décédés 30 jours a suivi la même tendance. La part des accidents corporels est restée stable. Toutefois, le nombre de décédés dans ces accidents a fortement diminué : de 22 en 2011 à 15 en 2020 (-32%). La proportion de décédés 30 jours a augmenté dans 2020, passant de 8 à 15 décédés 30 jours par rapport à 2019.

Table 16. Statistiques sur les accidents avec la circonstance aggravante de défaut d'assurance (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Risque d'accident	Part de tous les accidents corporels	Part de tous les décédés 30 jours
2011	1093	22	1449	20	2	2
2012	1100	25	1444	23	2	3
2013	1009	23	1345	23	2	3
2014	1042	17	1337	16	3	2
2015	902	17	1149	19	2	2
2016	944	17	1229	18	2	3
2017	789	10	1045	13	2	2
2018	826	14	1115	17	2	2
2019	712	8	948	11	2	1
2020	620	15	785	24	2	3
Évolution 2019-2020 %	-13%	+88%	-17%	+118%	+0%	+200%
Évolution 2011-2020 %	-43%	-32%	-46%	+20%	+0%	+50%

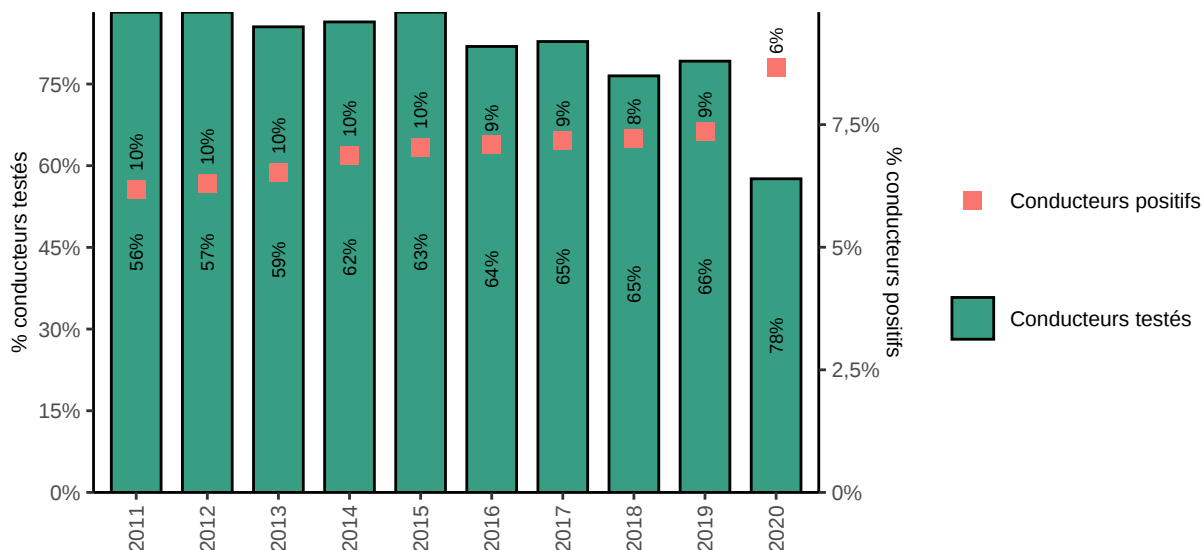
Figure 46. Évolution des accidents corporels avec la circonstance aggravante de défaut d'assurance et des décédés 30 jours dans ces accidents (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



6.4 Conduite sous influence d'alcool

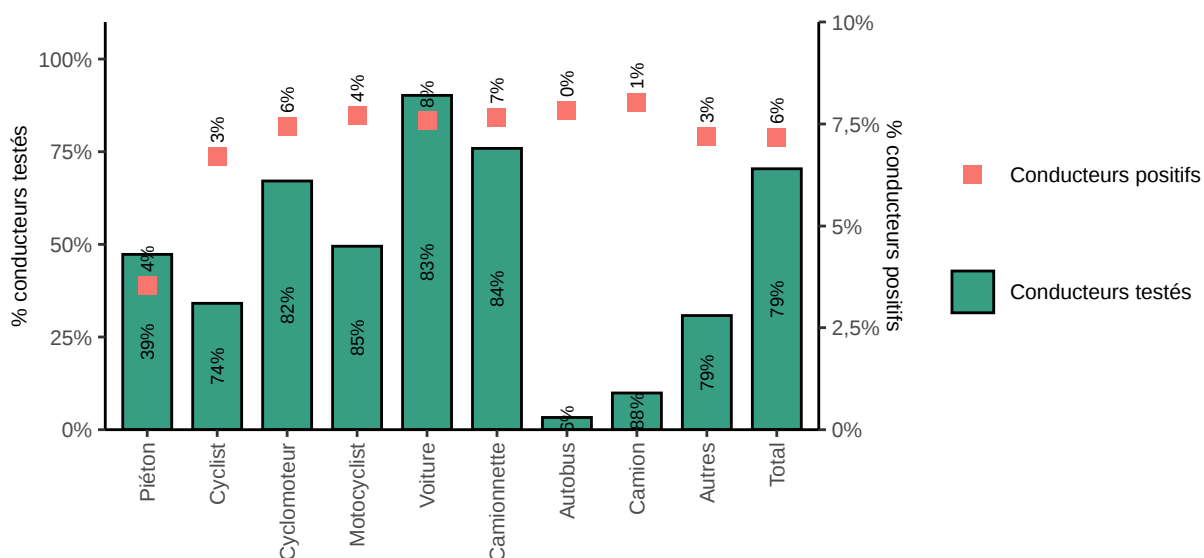
La **Figure 47** montre l'évolution du nombre de conducteurs impliqués dans un accident corporel testés et positifs au cours de la période 2011 à 2020. Le pourcentage de conducteurs testés est passé de 56% à 78% sur une période de dix ans. Le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool a diminué de 4%, passant de 10% dans 2011 à 6 % en 2020. La proportion de conducteurs contrôlés a également augmenté.

Figure 47. Évolution du pourcentage de conducteurs testés et du pourcentage de conducteurs positifs dans les accidents corporels (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



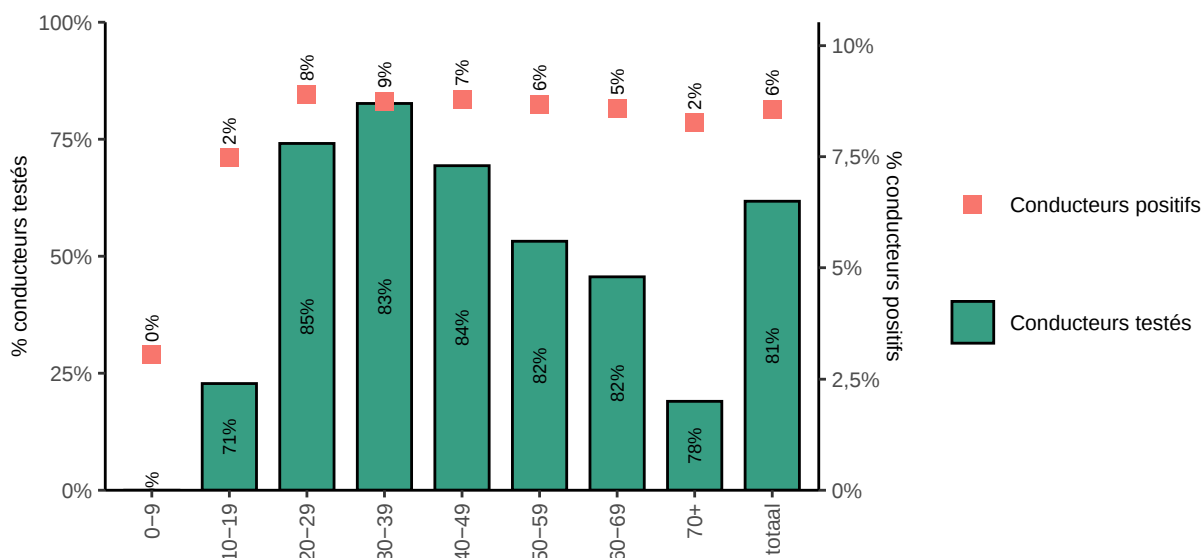
La **Figure 48** montre le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool par rapport au nombre total de conducteurs impliqués dans des accidents corporels et le pourcentage de conducteurs soumis à des tests, selon le type d'usagers de la route, pour l'année 2020. Le graphique montre que le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool impliqués dans un accident varie considérablement selon leur mode de transport. Par exemple, on note un pourcentage de 8% chez les automobilistes alors qu'il y en a seulement 1% chez les camionneurs. Le pourcentage de conducteurs qui passent un alcootest après un accident corporel diffère également selon le type d'usager de la route. Seulement 39% des piétons sont soumis à un alcootest, mais ce chiffre monte à 88% chez les conducteurs de camions impliqués dans un accident corporel. La base de données des accidents ne contient que le résultat de l'alcootest et non d'un éventuel test sanguin. Cependant, les personnes décédées sur les lieux ne peuvent pas souffler, et les personnes gravement blessées qui meurent plus tard en sont souvent incapables.

Figure 48. Conduite sous influence d'alcool (parmi les conducteurs impliqués dans un accident corporel) selon le type d'usager (2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 49** montre le pourcentage de conducteurs impliqués dans un accident corporel testés et positifs par catégorie d'âge. Le pourcentage de conducteurs contrôlés est le plus élevé pour le groupe des 20 à 29 ans, et diminue avec l'âge. Nous constatons la même tendance pour les conducteurs positifs, ce pourcentage est le plus élevé chez les 30 à 39 ans et diminue avec l'âge.

Figure 49. Pourcentage de conducteurs testés et pourcentage de conducteurs positifs dans les accidents corporels, par tranche d'âge (2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Table 17** montre l'évolution du taux moyen d'alcoolémie (BAC) par groupe d'âge. En 2020, les 45 à 64 ans avaient le taux d'alcoolémie moyen le plus élevé, suivis par les 25 à 44 ans et les 18 à 24 ans. Bien qu'un pourcentage plus faible de conducteurs d'âge moyen soient testés positifs (comme nous l'avons vu dans la Figure 49), ce sont en moyenne les cas les plus fortement sous l'influence de l'alcool.

Table 17. Évolution de la concentration moyenne d'alcool dans le sang par groupe d'âge (2015-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
18-24 ans	1,5 promille	1,5 promille	1,5 promille	1,6 promille	1,6 promille	1,5 promille
25-44 ans	1,8 promille	1,7 promille	1,7 promille	1,7 promille	1,7 promille	1,7 promille
45-64 ans	1,8 promille	1,8 promille	1,7 promille	1,8 promille	1,8 promille	1,8 promille
65+ ans	1,5 promille	1,5 promille	1,4 promille	1,5 promille	1,4 promille	1,4 promille
tous les âges	1,7 promille	1,7 promille	1,7 promille	1,7 promille	1,7 promille	1,7 promille

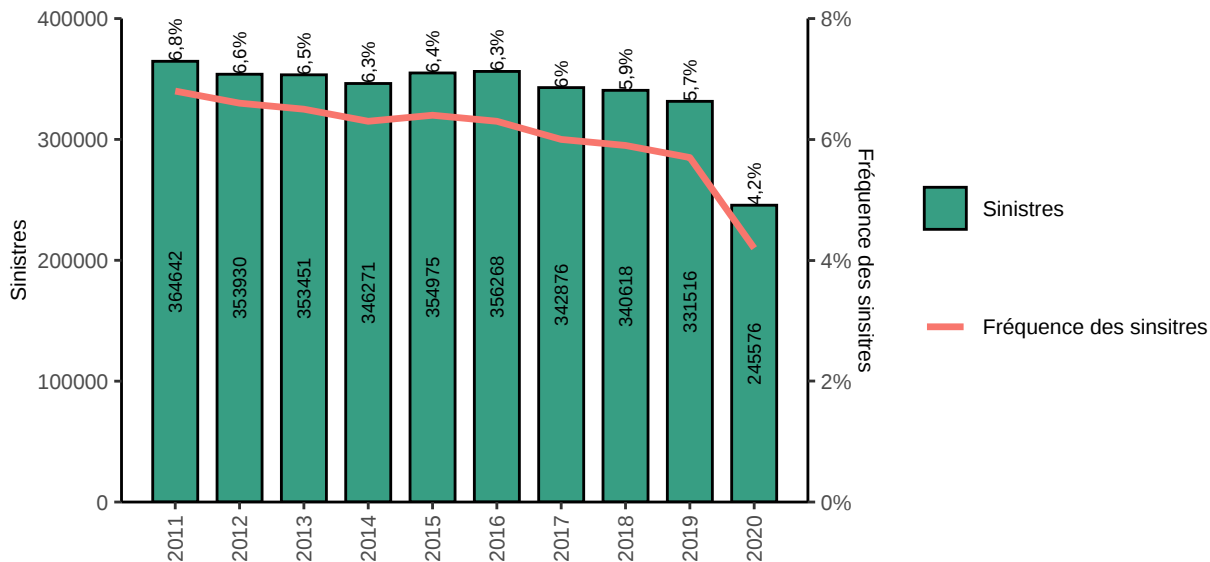
7 Informations provenant des assurances

Pour la période 2011-2020, la **Figure 50** montre l'évolution (1) du nombre de sinistres et (2) de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile " Tourisme & Affaires " des compagnies d'assurance. Le nombre de sinistres est le nombre de véhicules assurés qui sont tenus responsables dans un accident de la circulation, il peut donc y en avoir plus d'un dans un même accident de la circulation. Au cours des dernières années, cela s'est traduit par environ 350 000 déclarations par an. La fréquence des dommages est le nombre de sinistres divisé par le nombre de véhicules assurés pendant la période considérée. Les dossiers de responsabilité civile " Tourisme & Affaires " concernent principalement les voitures particulières. Ils comprennent à la fois les accidents corporels et les accidents impliquant uniquement des dommages matériels.

Au cours des dix dernières années, le nombre de sinistres a diminué. La fréquence des sinistres a également diminué à son plus bas niveau en dix ans. Une fréquence de sinistres de 4,2 % signifie que 42

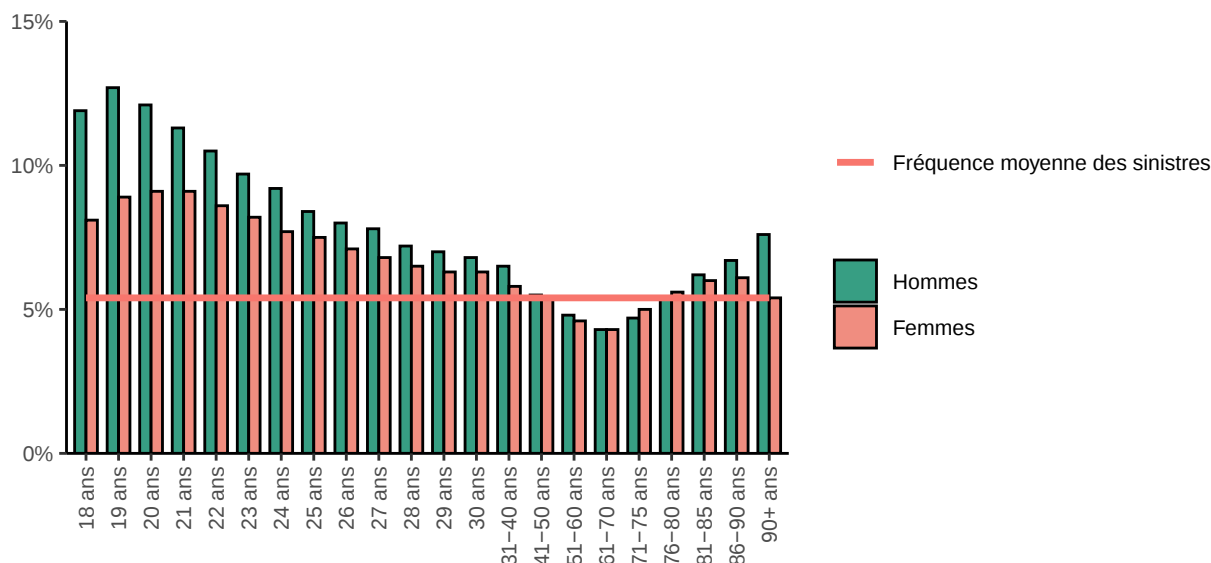
sinistres ont été en moyenne causés par 1 000 véhicules assurés en 2020.

Figure 50. Évolution du nombre et de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires » des compagnies d'assurances (2011-2020). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2020



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

Figure 51. Fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires », en fonction de l'âge et du sexe de l'assuré (2017-2020). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2020



La **Figure 52** montre l'évolution entre 2016 et 2020 de la fréquence des sinistres pour les différentes catégories de véhicules (motorisés) dans les dossiers de responsabilité civile des compagnies d'assurances. Le nombre de sinistres est le nombre de véhicules assurés tenus responsables dans un accident de la circulation. La fréquence des sinistres est le nombre de sinistres divisé par le nombre de véhicules assurés pendant la période prise en compte. Les dossiers de responsabilité civile contiennent à la fois des accidents corporels et des accidents avec seulement des dommages matériels. Les catégories de véhicules utilisées sont : "tourisme et affaires" (principalement voitures particulières), "deux-roues" (cyclomoteurs et motocycles), autobus et autocars, taxis et voitures de location, transport de marchandises MMA < 3,5T (camions légers), transport de marchandises MTM > 3,5T (camions). Les autobus et autocars, les taxis et les voitures de location sont plus souvent impliqués dans des accidents que les autres catégories de véhicules. Nous constatons que 1000 autobus et autocars assurés causent environ 220 accidents. 1000 taxis et voitures de location assurés causent 173 accidents en 2020. La fréquence des dommages est stable depuis 2016 pour la plupart des différentes catégories de véhicules, nous constatons une baisse en 2020 pour les autobus et autocars et pour les Taxis et voitures de location. Les chiffres ci-dessous ne tiennent pas compte des kilomètres parcourus par les différentes catégories de véhicules. Les autobus et les autocars, par exemple, parcourent probablement beaucoup de kilomètres, ce qui signifie qu'ils sont plus exposés aux risques que les autres catégories de véhicules. Par ailleurs, le nombre d'accidents corporels impliquant un autobus ou un autocar est faible, ce qui indique que pour une grande partie des accidents enregistrés par Assuralia, il s'agit de dommages purement matériels.

Figure 52. Évolution de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile ‘véhicules motorisés’, selon la catégorie du véhicule (2017-2020). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2020

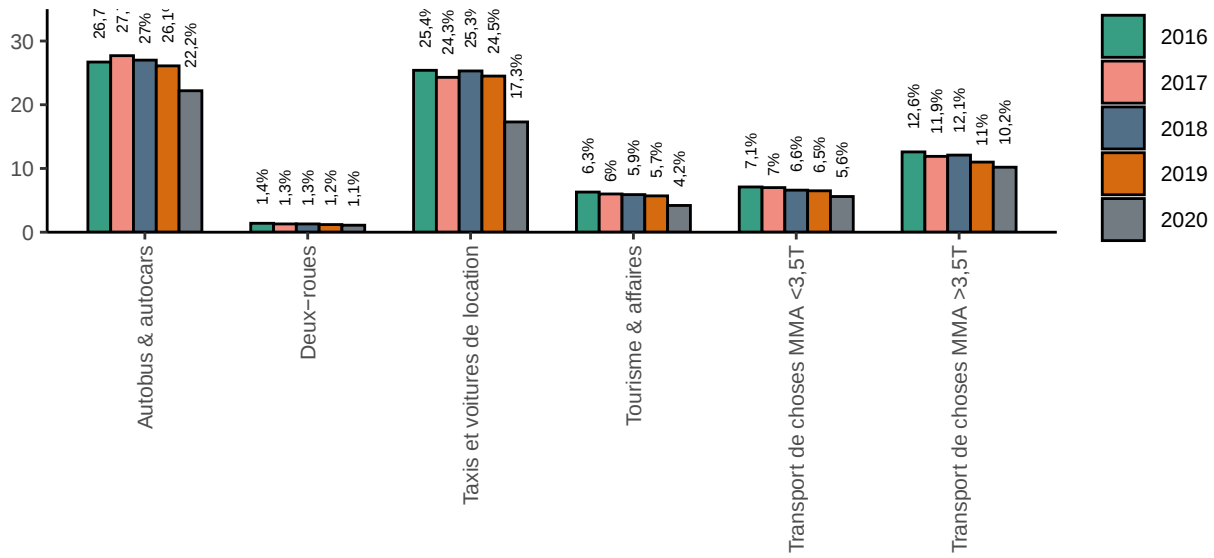


Table des figures

1	Répartition des principales causes de décès selon la catégorie d'âge (2018). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	6
2	Évolution (1973 = base 100) du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, de véhicules motorisés et de véhicules-kilomètres (1973-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	7
3	Évolution du nombre d'accidents corporels et des décédés 30 jours (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	7
4	Évolution du risque d'accident et de la gravité des accidents corporels (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	8
5	Évolution du nombre de décédés 30 jours par rapport aux objectifs des États Généraux de la Sécurité Routière (2010-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	8
6	Évolution du nombre de morts et de blessés par million d'habitants (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	9
7	Mortalité (nombre de décédés 30 jours par million d'habitants) dans les pays de l'UE-27 (2020). Source : European Commission (2020) Road safety targets - Monitoring report June 2020	9
8	Evolution de la mortalité (nombre de décédés par million d'habitants) dans les pays de l'EU-27 (2010-2019). Source : European Commission (2020) Road safety targets - Monitoring report June 2020	10
9	Évolution du nombre de décédés 30 jours selon la région, par rapport aux objectifs fédéraux fixés par les États Généraux de la Sécurité Routière et par rapport aux objectifs régionaux (2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	11
10	Évolution de la gravité d'accident corporel et du risque d'accident corporel, selon la région (2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	13
11	Gravité des accidents corporels selon la province	13
12	Gravité des accidents corporels selon la région	13
13	Mortalité selon la province	14
14	Mortalité selon la région	14
15	Répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents régimes de vitesse, par région (2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	14
16	Gravité des accidents, par type de route, selon la région (2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	15
17	Répartition du nombre de décédés 30 jours selon les différents types d'usagers de la route, en distinguant les accident survenus dans un carrefour et en dehors des carrefours (2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	16
18	Évolution (2011 = base 100) du nombre d'accidents corporels, selon les différents types d'usagers de la route (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	17
19	Gravité spécifique (décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels parmi l'usager en question) et gravité de l'opposant (décédés 30 jours pour 1000 accident corporels parmi les opposants), selon les différents types d'usagers de la route (2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	18
20	Évolution des accidents avec un vélo classique et avec un vélo électrique (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	20
21	Proportion des victimes (décédés 30 jours et blessés) utilisant un vélo classique ou un vélo électrique, en fonction de l'âge (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	21
22	Répartition des décédés 30 jours pas les différents type d'usagers de la route, selon la région (2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	24

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

44	Évolution des accidents corporels avec délit de fuite et des décédés 30 jours dans les accidents corporels avec délit de fuite (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	41
45	Évolution des accidents corporels avec délit de fuite en fonction du degré d'urbanisation (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	41
46	Évolution des accidents corporels avec la circonstance aggravante de défaut d'assurance et des décédés 30 jours dans ces accidents (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	42
47	Évolution du pourcentage de conducteurs testés et du pourcentage de conducteurs positifs dans les accidents corporels (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	43
48	Conduite sous influence d'alcool (parmi les conducteurs impliqués dans un accident corporel) selon le type d'usager (2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	43
49	Pourcentage de conducteurs testés et pourcentage de conducteurs positifs dans les accidents corporels, par tranche d'âge (2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	44
50	Évolution du nombre et de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires » des compagnies d'assurances (2011-2020). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2020	45
51	Fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires », en fonction de l'âge et du sexe de l'assuré (2017-2020). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2020	46
52	Évolution de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile 'véhicules motorisés', selon la catégorie du véhicule (2017-2020). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2020	47

Liste des tableaux

1	Les statistique d'accidents corporels 2020. Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	4
2	Chiffres-clés (2019-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	5
3	Indicateurs de sécurité routière (2019-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	5
4	Évolution du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, des blessés, des victimes, de la gravité spécifique et de la gravité totale, selon les différents types d'usagers de la route (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . .	18
5	Statistiques sur les accidents de piétons (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	19
6	Statistiques sur les accidents de cyclistes (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	19
7	Statistiques sur les accidents de cyclistes équipés de vélo électrique (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	19
8	Statistiques sur les accidents de cyclomotoristes (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	21
9	Statistiques sur les accidents de speed pedelec (2017-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	22
10	Statistiques sur les accidents impliquant des engins de micro-mobilité (2016-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	22
11	Statistiques sur les accidents de motocyclistes (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	22
12	Statistiques sur les accidents de voitures (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	23
13	Statistiques sur les accidents de camionnettes (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	23
14	Statistiques sur les accidents de camions (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	24
15	Statistiques sur les accidents avec la circonstance aggravante « délit de fuite » (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	40
16	Statistiques sur les accidents avec la circonstance aggravante de défaut d'assurance (2011-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	42
17	Évolution de la concentration moyenne d'alcool dans le sang par groupe d'âge (2015-2020). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	44

Terminologie

Pays européens selon la notation ISO

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

Accidents corporels versus accidents matériels

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

Accident de la route

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

- Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) :

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

- **Assuralia :**

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

- **SPF Santé publique :**

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

Accident n'impliquant qu'un seul véhicule

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

Accident mortel

Accident corporel comptant au moins un décédé 30 jours.

Agglomération

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

Blessé

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

Décédés 30 jours

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

EGSR

États Généraux de la Sécurité Routière

Gravité des accidents

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

Gravité totale

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

Gravité spécifique

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

MAIS 3+

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

Moment

Jour

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

Nuit

La nuit s'étend de 22h à 5h59.

Semaine

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

Week-end

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

Prévalence autodéclarée

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

Responsabilité civile/RC

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

Sinistre

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

Fréquence des sinistres

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

Tourisme et affaires

Voitures particulières et certaines camionnettes.

Risque d'accident

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

Sous-enregistrement

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

Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

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

FAC

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

Procès-verbal

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

Chiffres (non) pondérés

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

Usagers de la route

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

Conducteur et passager

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

Opposant/partenaire conflictuel

Partie adverse dans une collision.

Piéton

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

Cyclomoteur

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

Moto

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

Voiture particulière

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

Camionnette

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

Poids lourd

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

Véhicules-kilomètres

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

Victime

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

Source des données

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

Tableau 19. Sources de données utilisées dans ce rapport

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

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

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

