



Rapport n° 2020-S-04-FR

## Rapport Statistique 2020

Accidents de la route 2019

# Rapport Statistique 2020

## Accidents de la route 2019

Rapport n° 2020-S-04-FR

Auteurs : Sloomans Freya

Éditeur responsable : Karin Genoe

Éditeur : Vias institute – Centre de Connaissance Sécurité Routière

Date de publication : 29/12/2020

Dépôt légal : D/2020/0779/78

Veuillez référer au présent document de la manière suivante : Sloomans Freya, Rapport Statistique 2020 – Accidents de la route 2019, Bruxelles, Belgique : Vias institute – Centre Connaissance de Sécurité Routière

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands onder de titel: Sloomans Freya, Rapport Statistique 2020 – Verkeersongevallen 2019, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

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

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

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



# Table des matières

|                                                                 |    |
|-----------------------------------------------------------------|----|
| Liste des tableaux et figures                                   | 5  |
| Scope                                                           | 7  |
| 1 Les statistiques d'accidents corporels 2019 en un coup d'oeil | 8  |
| 2 Données Générale                                              | 10 |
| 2.1 Chiffres Clé                                                | 10 |
| 2.2 Évolution à court et à long terme                           | 11 |
| 2.3 Comparaison européenne                                      | 14 |
| 3 Lieu de l'accident                                            | 16 |
| 3.1 Régions et provinces                                        | 16 |
| 3.2 Type de route                                               | 18 |
| 4 Usagers de la route                                           | 21 |
| 4.1 Évolution                                                   | 21 |
| 4.1.1 Piétons                                                   | 22 |
| 4.1.2 Cyclistes                                                 | 23 |
| 4.1.3 Cyclomotoristes                                           | 25 |
| 4.1.4 Speed pedelecs                                            | 25 |
| 4.1.5 Engin de micro-mobilité                                   | 26 |
| 4.1.6 Motocyclistes                                             | 26 |
| 4.1.7 Voitures                                                  | 27 |
| 4.1.8 Camionnettes                                              | 28 |
| 4.1.9 Camions                                                   | 28 |
| 4.2 Types d'usagers de la route                                 | 29 |
| 4.3 Age                                                         | 30 |
| 5 Période des accidents                                         | 35 |
| 5.1 Perspective globale                                         | 35 |
| 5.2 Variation mensuelle                                         | 35 |
| 5.3 Par semaine                                                 | 36 |
| 5.4 Par heure de la journée                                     | 36 |
| 6 Caractéristiques des accidents                                | 40 |
| 6.1 Type de collision                                           | 40 |
| 6.2 Matrice de collision                                        | 42 |
| 6.3 Circonstances aggravantes                                   | 43 |
| 6.4 Conduite sous influence d'alcool                            | 45 |
| 7 Informations sur l'assurance                                  | 45 |
| Terminologie                                                    | 48 |
| Source des données                                              | 55 |

# Liste des tableaux et figures

|                                                                                                                                                                                                                                                                     |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figure 1. Répartition des principales causes de décès selon la catégorie d'âge (2017) .....                                                                                                                                                                         | 11 |
| Figure 2. Évolution (1973 = base 100) du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, de véhicules motorisés et de véhicules-kilomètres (1973-2019).....                                                                                                      | 12 |
| Figure 3. Évolution du nombre d'accidents corporels et des décédés 30 jours (2010-2019) .....                                                                                                                                                                       | 12 |
| Figure 4. Évolution du risque d'accident et de la gravité des accidents corporels (2010-2019).....                                                                                                                                                                  | 13 |
| Figure 5. Évolution du nombre de décédés 30 jours par rapport aux objectifs des États Généraux de la Sécurité Routière (2010-2020) .....                                                                                                                            | 13 |
| Figure 6. Évolution du nombre de morts et de blessés par million d'habitants (2010-2019) .....                                                                                                                                                                      | 14 |
| Figure 7. Évolution de la mortalité (nombre de décédés par million d'habitants) entre 2010 et 2019 dans les pays de l'EU-27 (2010-2020) .....                                                                                                                       | 14 |
| Figure 8. Mortalité (nombre de décédés 30 jours par million d'habitants) dans les pays de l'EU-27 (2019) .....                                                                                                                                                      | 15 |
| 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 (2009-2020).....                                                  | 16 |
| Figure 10. Évolution du risque d'accident corporel et du gravité d'accident corporel, selon la région (2010-2019) .....                                                                                                                                             | 17 |
| Figure 11. Gravité des accidents corporels selon la province (2019) .....                                                                                                                                                                                           | 18 |
| Figure 12. Mortalité selon la province (2019) .....                                                                                                                                                                                                                 | 18 |
| Figure 13. Répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents régimes de vitesse, par région (2019) .....                                                                                                                                             | 19 |
| Figure 14. Gravité des accidents, par type de route, selon la région (2019) .....                                                                                                                                                                                   | 19 |
| Figure 15. Répartition du nombre de décédés 30 jours selon les différents type d'usager de la route, en distinguant les accidents survenus en carrefour et en dehors des carrefours (2019).....                                                                     | 20 |
| Figure 16. Évolution (2010 = base 100) du nombre d'accidents corporels, selon les différents type d'usagers de la route (2010-2019) .....                                                                                                                           | 21 |
| Figure 17. Gravité spécifique (décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels pour l'usager en question) et gravité de l'opposant (décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels pour les opposants), selon les différents type d'usagers de la route (2019) ..... | 22 |
| Figure 18. Évolution des accidents avec un vélo classique et avec un vélo électrique (2010-2019) .....                                                                                                                                                              | 24 |
| Figure 19. Proportion des victimes (décédés 30 jours et blessés) avec un vélo classique et un vélo électrique, en fonction de l'âge (2010 en 2019) .....                                                                                                            | 25 |
| Figure 20. Répartition des victimes (décédés 30 jours et blessés) selon les différents type d'usagers de la route (2019) .....                                                                                                                                      | 29 |
| Figure 21. Évolution du nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) par 100.000 habitants, en fonction de la catégorie d'âge et du sexe (2010 en 2019) .....                                                                                                   | 30 |
| Figure 22. Nombre de victimes (décès 30 jours et blessures) pour 100 000 habitants, en fonction du type d'usager de la route, de l'âge et du sexe (2019).....                                                                                                       | 31 |
| Figure 23. Part des victimes par type d'usager de la route pour les enfants (0-14 ans) selon l'âge (2019) .....                                                                                                                                                     | 32 |
| Figure 24. Évolution des accidents impliquant des jeunes (18-24 ans) et des victimes (conducteurs et piétons) parmi les jeunes conducteurs (18- 24 ans) et des victimes parmi leurs opposants au cours des 10 dernières années (2010-2019)..                        | 32 |
| Figure 25. Évolution des accidents impliquant des personnes âgées (65+ ans) et des victimes parmi les conducteurs âgés (18-24 ans) et des victimes parmi leurs opposants au cours des 10 dernières années (2010-2019) .....                                         | 33 |
| Figure 26. Proportion des types d'usagers de la route parmi les victimes dans les différentes tranches d'âge (2019) .....                                                                                                                                           | 33 |
| Figure 27. Évolution du nombre de victimes parmi les personnes âgées (65 ans et plus) selon le type d'usager de la route (2010-2019).....                                                                                                                           | 34 |
| Figure 28. Répartition du nombre d'accidents au cours des mois de l'année et des heures de la journée (2010-2019) .....                                                                                                                                             | 35 |
| Figure 29. Répartition du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours au cours des mois de l'année (2019) .....                                                                                                                                             | 36 |
| Figure 30. Évolution de la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois, en fonction du type d'usager de la route (piétons – cyclistes – motocyclistes – voitures) (2010-2017, 2018 en 2019) .....                                                 | 36 |
| Figure 31. Répartition du nombre d'accidents corporels, de victimes et de véhicules-kilomètres au cours des périodes de la semaine (2019) .....                                                                                                                     | 37 |
| Figure 32. 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 (2018-2019) .....                                                                         | 38 |
| Figure 33. Évolution de la gravité des accidents (nombre de décédés 30 jours pour 1 000 blessés), en fonction de la période de la semaine (2018-2019).....                                                                                                          | 38 |
| Figure 34. Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours au cours des heures de la semaine (2018-2019) .....                                                                                                                                          | 39 |
| Figure 35. Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision (2019) .....                                                                                                                                                                  | 40 |
| Figure 36. Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision, par type de usager de la route (2019).....                                                                                                                                   | 40 |
| Figure 37. Répartition du nombre d'accidents corporels selon le type de la première collision, par type de route (2019) .....                                                                                                                                       | 41 |
| Figure 38. Part des accidents corporels n'impliquant qu'un seul véhicule en fonction du moment de la semaine (2019) .....                                                                                                                                           | 42 |
| Figure 39. Gravité des accidents unilatéraux et des accidents entre plusieurs usagers de la route, par période de la semaine (2019) .....                                                                                                                           | 42 |
| Figure 40. Matrice des collisions avec les victimes et leurs opposants impliqués dans des accidents mortels (2019).....                                                                                                                                             | 43 |
| Figure 41. Évolution des accidents corporels avec délit de fuite et des décédés 30 jours dans les accidents corporels avec délit de fuite (2010-2019).....                                                                                                          | 44 |
| Figure 42. Évolution des accidents corporels avec délit de fuite en fonction du degré d'urbanisation (2010-2019) .....                                                                                                                                              | 44 |

|                                                                                                                                                                                                                     |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figure 43. Évolution des accidents corporels avec défaut d'assurance et des décédés 30 jours dans les accidents avec défaut d'assurance (2010-2019).....                                                            | 45 |
| Figure 44. Évolution du pourcentage de conducteurs testés et du pourcentage de conducteurs positifs dans les accidents corporels (2010-2019).....                                                                   | 46 |
| Figure 45. Conduite sous influence d'alcool (dans les accidents corporels) selon le type d'usagers (2019) .....                                                                                                     | 46 |
| Figure 46. Pourcentage de conducteurs testés et pourcentage de conducteurs positifs dans les accidents corporels, par tranche d'âge (2019) .....                                                                    | 47 |
| Figure 47. Évolution du nombre et de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires » des compagnies d'assurances (2010-2019) .....                                   | 48 |
| Figure 48. Fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires », en fonction de l'âge et du sexe de l'assuré (2015-2019).....                                                | 49 |
| Figure 49. Évolution de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Véhicules motorisés », selon la catégorie du véhicule (2015-2019) .....                                             | 49 |
| Tableau 1. Les statistiques d'accidents corporels 2019 .....                                                                                                                                                        | 8  |
| Tableau 2. Chiffres-clés (2018-2019) .....                                                                                                                                                                          | 10 |
| Tableau 3. Indicateurs de sécurité routière (2017-2018).....                                                                                                                                                        | 10 |
| Tableau 4. Évolution du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, des blessés, des victimes, la gravité spécifique en la Gravité totale, selon les différents type d'usagers de la route (2010-2019) ..... | 21 |
| Tableau 5. Statistiques sur les accidents de piétons (2010-2019).....                                                                                                                                               | 23 |
| Tableau 6. Statistiques sur les accidents de cyclistes (2010-2019) .....                                                                                                                                            | 23 |
| Tableau 7. Statistiques sur les accidents de cyclistes équipés de vélo électrique (2010-2019).....                                                                                                                  | 24 |
| Tableau 8. Statistiques sur les accidents de cyclomotoristes (2010-2019).....                                                                                                                                       | 25 |
| Tableau 9. Statistiques sur les accidents de speed pedelec (2010-2019).....                                                                                                                                         | 26 |
| Tableau 10. Statistiques sur les accidents d'engin de micro-mobilité (2010-2019) .....                                                                                                                              | 26 |
| Tableau 11. Statistiques sur les accidents de motocyclistes (2010-2019) .....                                                                                                                                       | 27 |
| Tableau 12. Statistiques sur les accidents de voitures (2010-2019).....                                                                                                                                             | 27 |
| Tableau 13. Statistiques sur les accidents de camionnettes (2010-2019) .....                                                                                                                                        | 28 |
| Tableau 14. Statistiques sur les accidents de camions (2010-2019).....                                                                                                                                              | 29 |
| Tableau 15. 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).....                                    | 30 |
| Tableau 16. Statistiques sur les accidents avec la circonstance aggravante « délit de fuite » (2010-2019).....                                                                                                      | 43 |
| Tableau 17. Statistiques sur les accidents avec la circonstance aggravante de défaut d'assurance (2010-2019).....                                                                                                   | 45 |
| Tableau 18. Évolution de la concentration moyenne d'alcool dans le sang par groupe d'âge (2014-2019).....                                                                                                           | 47 |
| Tableau 19. Sources de données utilisées dans ce rapport .....                                                                                                                                                      | 56 |

## Scope

Le présent rapport s'inscrit dans une série de rapports statistiques publiés chaque année par l'institut Vias. Chaque rapport statistique comprend un ensemble limité de chiffres et de statistiques provenant aussi bien de l'institut Vias que de sources externes. L'objectif est de dresser un tableau statistique de la situation le plus complet possible dans un domaine donné de la sécurité routière. Le présent rapport statistique synthétise les informations disponibles les plus récentes en matière d'accidents de la route en Belgique.

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

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

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

Le présent rapport s'appuie sur des informations issues de différentes sources. La base de données des accidents de Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium), qui comprend un grand nombre de données sur les accidents de la route avec blessures, en constitue la source principale. Ces chiffres sont complétés par des données ayant trait non seulement aux accidents corporels, mais aussi à ceux occasionnant uniquement des dommages matériels. Ces informations proviennent notamment des compagnies d'assurances (pour le nombre de sinistres), des tribunaux de police (pour le nombre de personnes condamnées pour avoir causé un accident de la route) et du fonds des accidents du travail (pour le nombre d'accidents du travail survenus au cours d'un déplacement professionnel ou lors d'un trajet entre le domicile et le lieu de travail).

Notons que le nombre d'accidents et de victimes de la route mentionné dans ce rapport est très certainement sous-estimé : tous les accidents de la route ne sont pas intégrés dans les différentes bases de données consultées, car ils ne sont pas systématiquement signalés aux services compétents. Il s'agit essentiellement d'accidents impliquant des cyclistes, des piétons ou des blessés légers. Ce phénomène n'est pas typiquement belge : tous les pays qui établissent des statistiques y sont confrontés.

# 1 Les statistiques d'accidents corporels 2019 en un coup d'oeil

Tableau 1. Les statistique d'accidents corporels 2019

|                                                 | Accidents corporels |                     | Décédés 30 jours |                     | Blessés |                     | Gravité des accidents |                     |
|-------------------------------------------------|---------------------|---------------------|------------------|---------------------|---------|---------------------|-----------------------|---------------------|
|                                                 | 2019                | Évolution 2018-2019 | 2019             | Évolution 2018-2019 | 2019    | Évolution 2018-2019 | 2019                  | Évolution 2018-2019 |
| Chiffres clés                                   | 37699               | -2%                 | 646              | 7%                  | 47793   | -3,2%               | 17,1                  | 8,9%                |
| Période de la semaine                           |                     |                     |                  |                     |         |                     |                       |                     |
| Jour de semaine                                 | 26061               | -2,1%               | 347              | -0,9%               | 32028   | -3,3%               | 13,3                  | 1,5%                |
| Jour de week-end                                | 7003                | -2,8%               | 141              | 17,5%               | 9304    | -4,9%               | 20,1                  | 20,4%               |
| Nuit de week-end                                | 2661                | -0,4%               | 98               | 36,1%               | 3400    | -0,3%               | 36,8                  | 36,3%               |
| Nuit de semaine                                 | 1973                | 0,8%                | 59               | -4,8%               | 2415    | -0,8%               | 29,9                  | -5,7%               |
| Luminosité                                      |                     |                     |                  |                     |         |                     |                       |                     |
| Jour                                            | 25829               | -2,8%               | 380              | 5,8%                | 32382   | -3,9%               | 15,0                  | 11,1%               |
| Aube/Crépuscule                                 | 1772                | -5,9%               | 24               | -14,3%              | 2174    | -8%                 | 14,0                  | -6%                 |
| Nuit, sans éclairage public                     | 858                 | -0,9%               | 39               | -2,5%               | 1075    | -8%                 | 45,0                  | -2,6%               |
| Nuit, éclairage public allumé                   | 391                 | 8,3%                | 12               | -20%                | 541     | 6,3%                | 31,0                  | -25,5%              |
| Nuit, éclairage public présent, mais pas allumé | 7547                | 0,2%                | 183              | 18,1%               | 9587    | -1%                 | 24,0                  | 16,5%               |
| Conditions atmosphériques                       |                     |                     |                  |                     |         |                     |                       |                     |
| Pluie                                           | 4004                | 25,7%               | 68               | 47,8%               | 5081    | 21,3%               | 17,0                  | 18,1%               |
| Particulières                                   | 565                 | -10,7%              | 11               | -35,3%              | 711     | -12%                | 19,5                  | -27,5%              |
| Normal                                          | 29615               | -5,2%               | 539              | 3,3%                | 37524   | -6,2%               | 18,2                  | 9%                  |
| État de la chaussée                             |                     |                     |                  |                     |         |                     |                       |                     |
| Sec                                             | 22520               | -9,4%               | 385              | -8,1%               | 28425   | -10,5%              | 17,1                  | 1,2%                |
| Humide, mouillé, flaques                        | 7455                | 25,1%               | 133              | 26,7%               | 9561    | 22%                 | 17,8                  | 1,1%                |
| Verglas/neige                                   | 421                 | -11,4%              | 8                | 300%                | 521     | -9,7%               | 19,0                  | 352,4%              |
| Propre                                          | 4005                | -0,6%               | 95               | 41,8%               | 5085    | -2,1%               | 23,7                  | 42,8%               |
| Sale (sable, gravier, feuilles,...)             | 206                 | 3,5%                | 7                | 250%                | 235     | 0,9%                | 34,0                  | 236,6%              |
| Region                                          |                     |                     |                  |                     |         |                     |                       |                     |
| Région Bruxelles-Capitale                       | 3924                | 2,4%                | 20               | -4,8%               | 4575    | 1,4%                | 5,1                   | -7,3%               |
| Région flamande                                 | 23068               | -2,7%               | 315              | 1,6%                | 28732   | -3,9%               | 13,7                  | 4,6%                |
| Région wallonne                                 | 10707               | -1,9%               | 311              | 13,9%               | 13840   | -3,5%               | 29,0                  | 16%                 |
| Province                                        |                     |                     |                  |                     |         |                     |                       |                     |
| Anvers                                          | 6751                | -2,6%               | 78               | 23,8%               | 8376    | -3%                 | 11,6                  | 27,5%               |
| Bruxelles                                       | 3924                | 2,4%                | 20               | -4,8%               | 4575    | 1,4%                | 5,1                   | -7,3%               |
| Limbourg                                        | 2803                | -5,8%               | 58               | -1,7%               | 3676    | -7%                 | 20,7                  | 4,5%                |
| Flandre Orientale                               | 6085                | -2,3%               | 70               | -1,4%               | 7515    | -4,5%               | 11,5                  | 0,9%                |
| Brabant flamand                                 | 3105                | -0,6%               | 52               | 48,6%               | 3875    | -1,9%               | 16,7                  | 49,1%               |
| Flandre Occidentale                             | 4324                | -2,8%               | 57               | -30,5%              | 5290    | -3,7%               | 13,2                  | -28,3%              |
| Hainaut                                         | 3747                | -4,3%               | 115              | 26,4%               | 4943    | -4%                 | 30,7                  | 32,3%               |
| Liège                                           | 3330                | -0,3%               | 77               | 1,3%                | 4277    | -2,2%               | 23,1                  | 1,3%                |

Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

|                                        | Accidents corporels |                     | Décédés 30 jours |                     | Blessés |                     | Gravité des accidents |                     |
|----------------------------------------|---------------------|---------------------|------------------|---------------------|---------|---------------------|-----------------------|---------------------|
|                                        | 2019                | Évolution 2018-2019 | 2019             | Évolution 2018-2019 | 2019    | Évolution 2018-2019 | 2019                  | Évolution 2018-2019 |
| Luxembourg                             | 925                 | -3,6%               | 49               | 40%                 | 1227    | -5,8%               | 53,0                  | 45,2%               |
| Namur                                  | 1550                | -4,8%               | 50               | -5,7%               | 2007    | -9%                 | 32,3                  | -0,6%               |
| Type de route                          |                     |                     |                  |                     |         |                     |                       |                     |
| Brabant wallon                         | 1155                | 8,3%                | 20               | 11,1%               | 1386    | 5,6%                | 17,3                  | 2,4%                |
| En agglomération                       | 22170               | -0,6%               | 214              | 9,2%                | 26389   | -1,2%               | 9,7                   | 10,2%               |
| Hors agglomération                     | 10969               | -6,5%               | 312              | 0,6%                | 14736   | -7,8%               | 28,4                  | 7,6%                |
| Type de croisement                     |                     |                     |                  |                     |         |                     |                       |                     |
| Autoroute                              | 2975                | 0,2%                | 114              | 21,3%               | 4325    | -4,4%               | 38,3                  | 21,2%               |
| Hors intersection                      | 24548               | -1,6%               | 524              | 14,9%               | 30591   | -3,3%               | 21,3                  | 16,4%               |
| En intersection                        | 12035               | -3%                 | 105              | -21,6%              | 15254   | -3,8%               | 8,7                   | -19,4%              |
| Vitesse maximale autorisée             |                     |                     |                  |                     |         |                     |                       |                     |
| En rond-point                          | 1114                | 2,2%                | 15               | 7,1%                | 1302    | 3,7%                | 13,5                  | 5,5%                |
| 30 km/h                                | 2956                | 4,3%                | 15               | 0%                  | 3351    | 1,4%                | 5,1                   | -3,8%               |
| 50 km/h                                | 19601               | -5,1%               | 217              | 3,8%                | 23560   | -5,3%               | 11,1                  | 9,9%                |
| 70 km/h                                | 6941                | -9,2%               | 156              | -3,7%               | 9336    | -10,9%              | 22,5                  | 6,1%                |
| 90 km/h                                | 2672                | -10,2%              | 127              | 11,4%               | 3816    | -11,5%              | 47,5                  | 24%                 |
| Type d'accident                        |                     |                     |                  |                     |         |                     |                       |                     |
| 120 km/h                               | 2326                | -2,2%               | 100              | 11,1%               | 3414    | -6%                 | 43,0                  | 13,8%               |
| Accidents impliquant un seul usager    | 8746                | -44,4%              | 305              | 14,7%               | 10559   | -4,5%               | 34,9                  | 106,5%              |
| Accidents impliquant plusieurs usagers | 30103               | -36,3%              | 442              | -7,7%               | 41198   | -9,9%               | 14,7                  | 45,5%               |
| Mode de déplacement                    |                     |                     |                  |                     |         |                     |                       |                     |
| Piétons                                | 4711                | 1,7%                | 92               | 24,3%               | 4628    | 0,2%                | 19,5                  | 21,9%               |
| Cyclistes                              | 10304               | 2,2%                | 94               | 6,8%                | 10379   | 2,2%                | 9,1                   | 4,6%                |
| Cyclomotoristes                        | 3424                | 1,6%                | 20               | 5,3%                | 3298    | 0,5%                | 5,8                   | 3,6%                |
| Motocyclistes                          | 2863                | -8,7%               | 84               | -3,4%               | 2833    | -9,2%               | 29,3                  | 5,8%                |
| Occupants de voitures                  | 29505               | -3,9%               | 309              | 12,4%               | 22790   | -6,8%               | 10,5                  | 16,7%               |
| Occupants de camionnettes              | 3454                | -1,7%               | 17               | -43,3%              | 1452    | -4,3%               | 4,9                   | -42,4%              |
| Occupants de camions                   | 1977                | -3,7%               | 11               | -42,1%              | 406     | -10,8%              | 5,6                   | -39,8%              |
| Occupants d'autobus/autocar            | 663                 | 2,6%                | 1                | -50%                | 454     | -10,1%              | 1,5                   | -51,6%              |
| Sexe                                   |                     |                     |                  |                     |         |                     |                       |                     |
| Hommes                                 | 52067               | -2,8%               | 500              | 13,1%               | 26647   | -3,1%               | 9,6                   | 15,7%               |
| Femmes                                 | 31627               | -4,4%               | 135              | -11,8%              | 19897   | -4,1%               | 4,3                   | -6,5%               |
| Age                                    |                     |                     |                  |                     |         |                     |                       |                     |
| 0-14                                   | 5540                | -5,7%               | 11               | -21,4%              | 3473    | -6,5%               | 2,0                   | -16,7%              |
| 15-17                                  | 2729                | -1,2%               | 11               | 22,2%               | 2142    | -1%                 | 4,0                   | 21,2%               |
| 19-24                                  | 12442               | -2,9%               | 87               | 33,8%               | 7544    | -2,9%               | 7,0                   | 37,3%               |
| 25-64                                  | 54017               | -3,6%               | 358              | 5,9%                | 28703   | -3,7%               | 6,6                   | 10%                 |
| 65+                                    | 8784                | -1%                 | 167              | -1,2%               | 4700    | -2%                 | 19,0                  | 0%                  |

Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

## 2 Données Générale

### 2.1 Chiffres Clé

Le **Tableau 2** présente les chiffres-clés des accidents de la circulation pour 2018 et 2019. Les dommages sont le nombre de véhicules assurés tenus responsables en cas d'accident de la circulation. Ils comprennent les accidents de la route avec dommages matériels seulement ainsi que les accidents avec dommages corporels. Étant donné que plusieurs véhicules peuvent également être tenus responsables dans un même accident de la route, ce nombre ne correspond pas entièrement au nombre d'accidents de la route. Un accident corporel est un accident de la circulation enregistré par la police et dans lequel au moins une personne a été blessée (mortellement ou non). Toutes les définitions utilisées se trouvent à la fin de la liste terminologique.

En Belgique, on observe une diminution du nombre de sinistres, d'accidents corporels et de victimes de la circulation à court et moyen terme. Par rapport à 2018, il y a une légère diminution du nombre d'accidents corporels (-2%). On constate également une légère diminution du nombre de blessés (-3,3 %) mais aussi une augmentation du nombre de décédés 30 jours. En 2019, il y a eu 42 décès supplémentaires sur les routes belges, ce qui correspond à une augmentation de 7 %. Ainsi, il y a eu moins d'accidents corporels en 2019 qu'en 2018, mais ces accidents ont été plus graves.

**Tableau 2. Chiffres-clés (2018-2019)**

|                     | 2018   | 2019   | Évolution 2018-2019 # | Évolution 2018-2019 % |
|---------------------|--------|--------|-----------------------|-----------------------|
| Accidents corporels | 38453  | 37699  | -754                  | -2%                   |
| Blessés             | 48753  | 47147  | -1606                 | -3,3%                 |
| Décédés 30 jours    | 604    | 646    | +42                   | +7%                   |
| Sinistres           | 340618 | 331516 | -9102                 | -2,7%                 |

Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) & Assuralia, Évolution de la fréquence des sinistres en assurance RC automobile, 2019

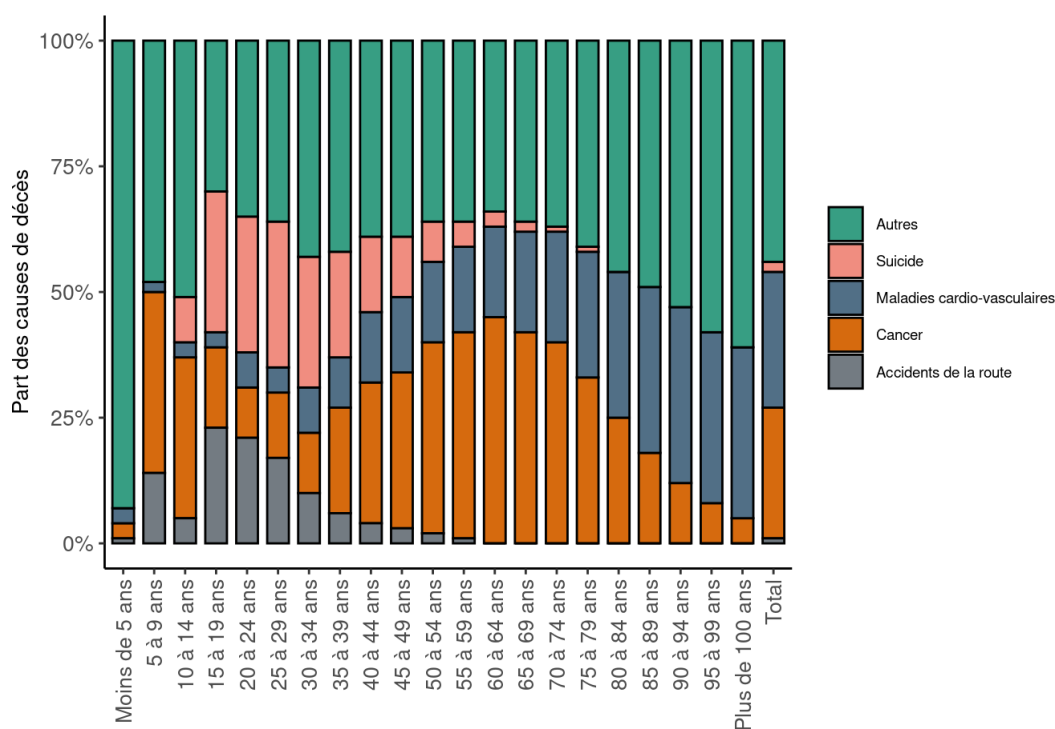
Le **Tableau 3** présente quelques indicateurs de sécurité routière pour les deux dernières années. Il s'agit de chiffres relatifs dans lesquels les chiffres clés sont comparés aux données d'exposition (telles que le nombre de véhicules-kilomètres parcourus, le nombre de passagers-kilomètres parcourus et la population) ou le nombre d'accidents avec blessés. Les chiffres montrent une tendance à la hausse de la mortalité (+6,4%), définie comme le nombre de décédés 30 jours par million d'habitants, et de la gravité (+8,9%), définie comme le nombre de décédés 30 jours par 1.000 accidents corporels. Cela confirme ce que nous avons vu dans le Tableau 2, à savoir que les accidents de la circulation en 2019 furent plus meurtriers que ceux de 2018.

**Tableau 3. Indicateurs de sécurité routière (2017-2018)**

|                                                                                            | 2018 | 2019 | Évolution 2018-2019 % |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|-----------------------|
| Mortalité (nombre de décédés 30 jours/million d'habitants)                                 | 53,1 | 56,5 | +6,4%                 |
| Gravité des accidents corporels (nombre de décédés 30 jours/millier d'accidents corporels) | 15,7 | 17,1 | +8,9%                 |

Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

La **Figure 1** montre que les accidents de la circulation sont l'une des principales causes de décès. En 2017, 1% 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 : 26% de tous les décès chez les 15 à 19 ans sont des victimes de la circulation. À mesure que l'âge augmente, les autres causes de décès deviennent plus importantes.

**Figure 1. Répartition des principales causes de décès selon la catégorie d'âge (2017)**

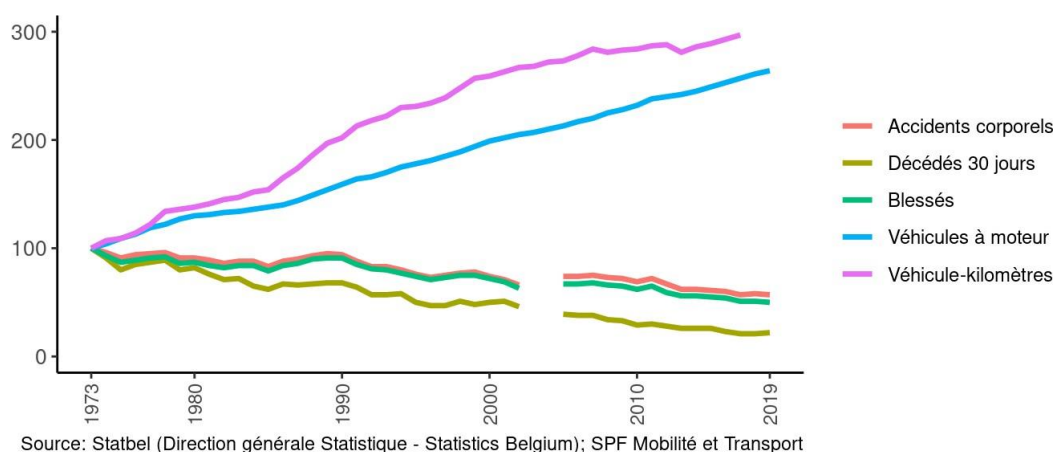
Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

## 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 2019. 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'en 2004 inclus, le nombre d'accidents corporels est basé sur des chiffres non pondérés, ce qui explique l'augmentation soudaine en 2005. Par conséquent, la période antérieure à 2005 ne peut être comparée à la période depuis 2005. Ceci ne s'applique qu'au nombre d'accidents corporels et au nombre de blessés, 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.

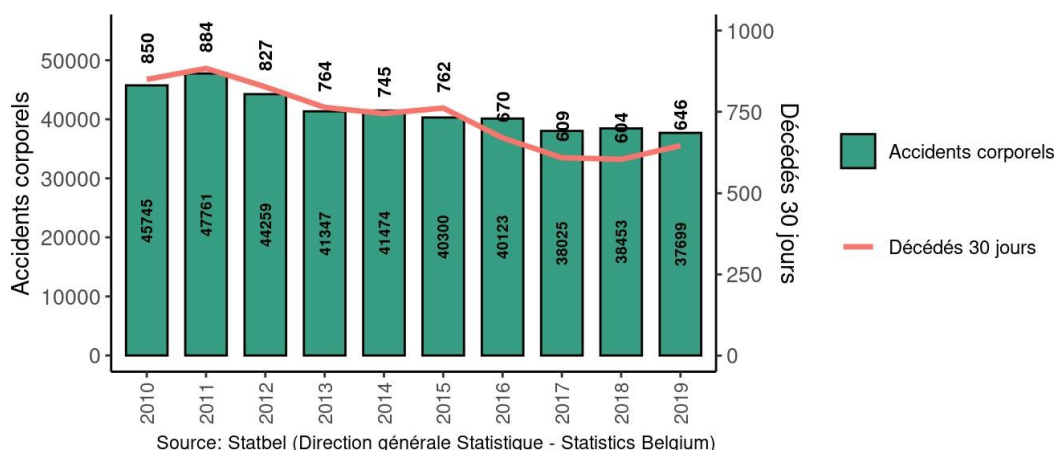
Le graphique montre que le nombre de collisions avec blessés et le nombre de décédés 30 jours montrent une tendance à la baisse, malgré l'augmentation constante du nombre de véhicules automobiles et du nombre de kilomètres parcourus sur nos routes. Cette évolution à long terme indique une amélioration 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 (1973-2019)**

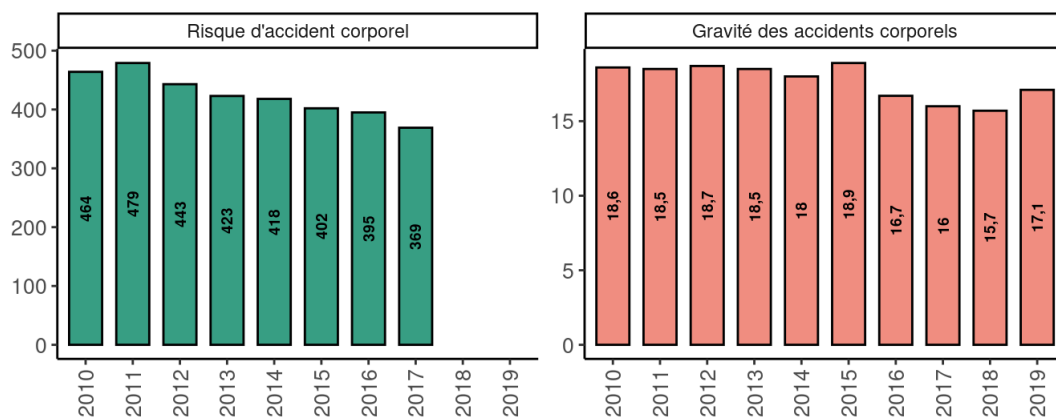


La **Figure 3** montre l'évolution du nombre d'accidents corporels et les décès 30 jours pour la période de 2010 à 2019. Le graphique montre une tendance générale à la baisse du nombre d'accidents corporels jusqu'en 2017, pour ensuite stagner. En 2019, le nombre d'accidents corporels a légèrement diminué (-2%) par rapport à 2018. Concernant le nombre de décès 30 jours, une diminution a été enregistrée jusqu'en 2016. En 2017 et 2018, le nombre de décès sur 30 jours a stagné, pour augmenter de 6,9 % en 2019.

**Figure 3. Évolution du nombre d'accidents corporels et des décédés 30 jours (2010-2019)**

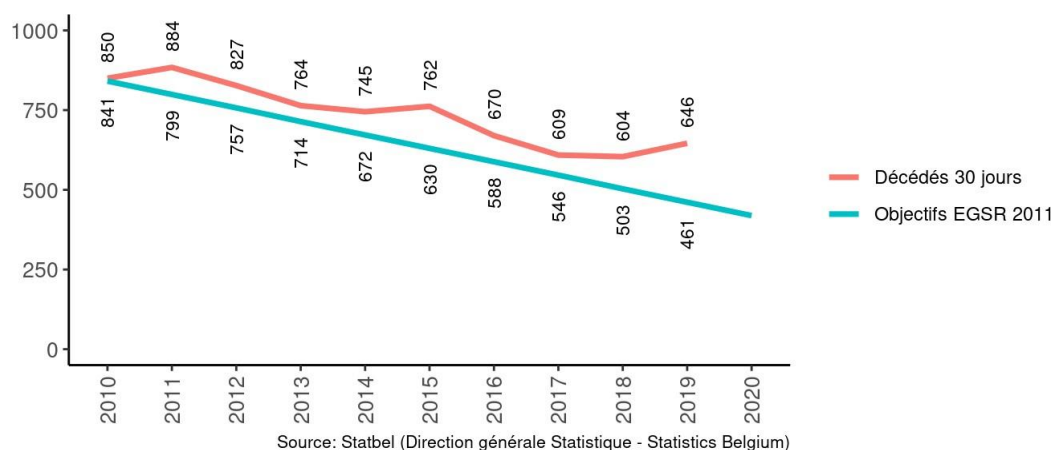


La **figure 4** montre, pour la période 2010-2019, l'évolution du risque d'accident (nombre d'accidents corporels par milliard de véhicules-kilomètres) et de la gravité des accidents (nombre de décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels). Le graphique montre une tendance générale à la baisse des deux paramètres jusqu'en 2018. En 2019, nous constatons une augmentation de la gravité des accidents par rapport à 2018 (+8,9 %). Au moment de la publication de ce rapport, les chiffres relatifs aux véhicules-kilomètres pour 2018 et 2019 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 (2010-2019)**

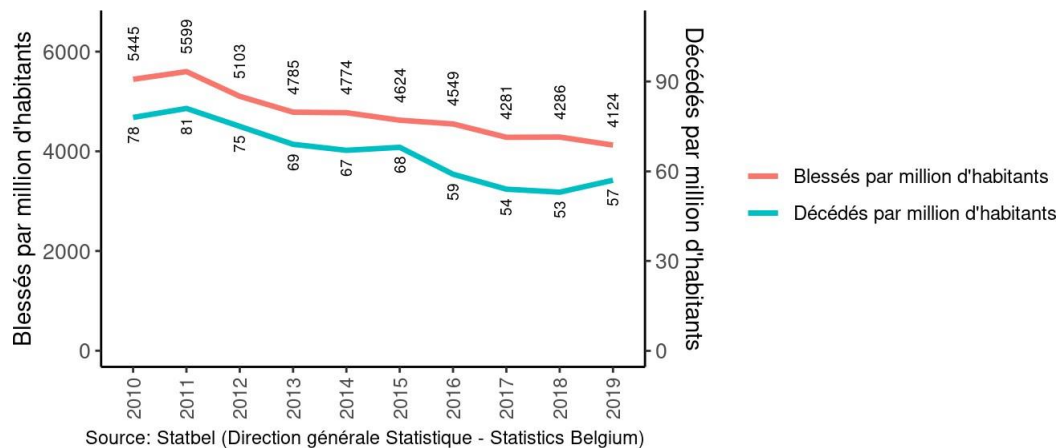
Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium); SPF Mobilité et Transport

La **Figure 5** montre l'évolution du nombre de décédés 30 jours au cours de la période de 2010 à 2019. 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 (646) est toujours supérieur à l'objectif (maximum de 461 décédés 30 jours). Enfin, nous visons une réduction de 50% d'ici 2020 par rapport à 2010 (maximum 420 décédés 30 jours). Le graphique montre qu'il sera impossible d'atteindre cet objectif.

**Figure 5. Évolution du nombre de décédés 30 jours par rapport aux objectifs des États Généraux de la Sécurité Routière (2010-2020)**

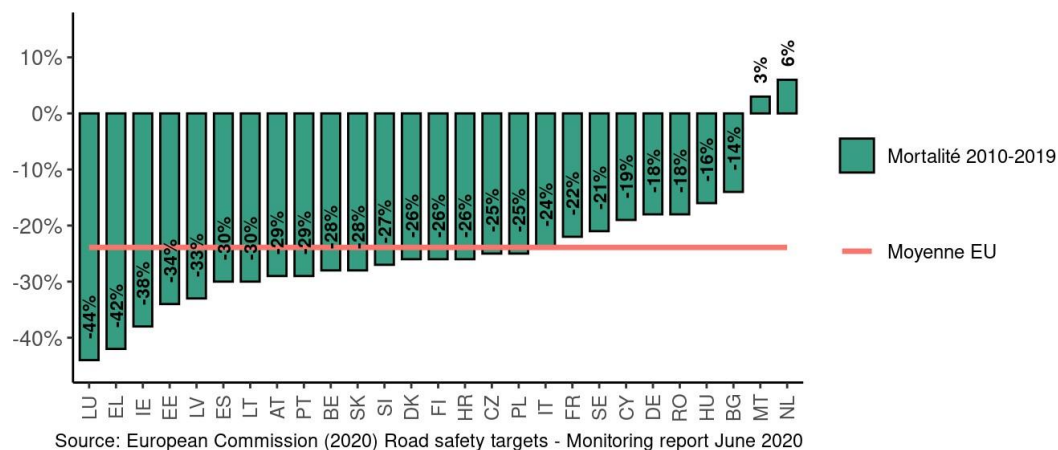
Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

La **Figure 6** montre l'évolution du nombre de blessés par million d'habitants (axe des y de gauche) et du nombre de décédés par million d'habitants (axe des y de droite). Le nombre de blessés par million d'habitants est en baisse constante depuis 2010. En 2019, il y a eu une diminution de 4 % par rapport à 2018. Le nombre de décédés par million d'habitants a également diminué depuis 2010, mais 2019 fut marqué par une augmentation de 8% par rapport à 2018.

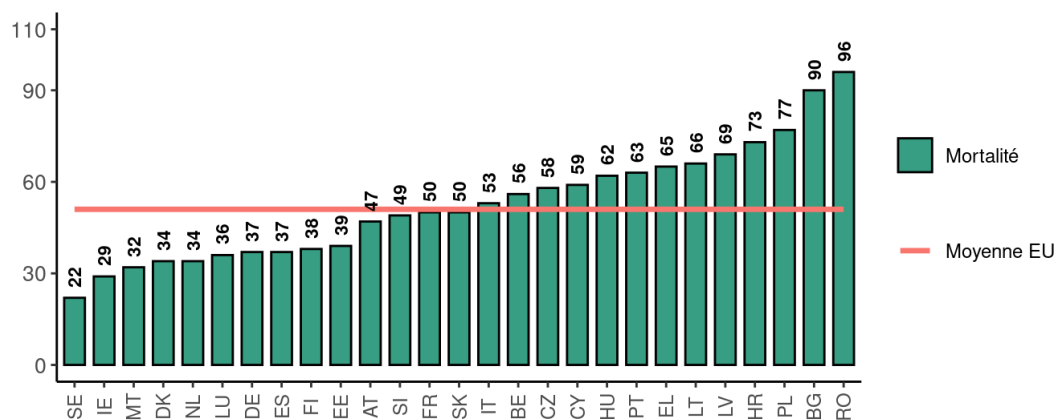
**Figure 6. Évolution du nombre de morts et de blessés par million d'habitants (2010-2019)**

## 2.3 Comparaison européenne

La **Figure 7** donne un aperçu global de l'évolution sur 10 ans (2010 - 2019) du nombre de tués sur la route par million d'habitants. Dans tous les pays, à l'exception de Malte en Les et des Pays-Bas, le nombre de tués sur la route a diminué. Les pays ayant connu l'évolution la plus favorable par rapport à 2008 sont le Luxembourg (-44%), Irlande (-42%) et la Grèce (-38%). La Belgique a enregistré une baisse de 28% du nombre de tués sur la route par million d'habitants, ce qui est conforme à la moyenne européenne. Les pays voisins enregistrent une baisse plus faible sur une période de 10 ans : en Allemagne une baisse de 18%, en France une baisse de 22% et aux Pays-Bas, une augmentation de 6% a même été enregistrée.

**Figure 7. Evolution de la mortalité (nombre de décès par million d'habitants) entre 2010 et 2019 dans les pays de l'EU-27 (2010-2020)**

La **Figure 8** montre le taux de mortalité (nombre de décès 30 jours par million d'habitants) pour chaque pays de l'UE-27 en 2019. En Belgique, il y a eu 56 décès par million d'habitants, ce qui est légèrement inférieur à la moyenne européenne (50 décès par million d'habitants). En France, il y a 50 décès par million d'habitants, les Pays-Bas et l'Allemagne font beaucoup mieux que la Belgique avec respectivement 34 et 37 décès par million d'habitants.

**Figure 8. Mortalité (nombre de décès 30 jours par million d'habitants) dans les pays de l'EU-27 (2019)**

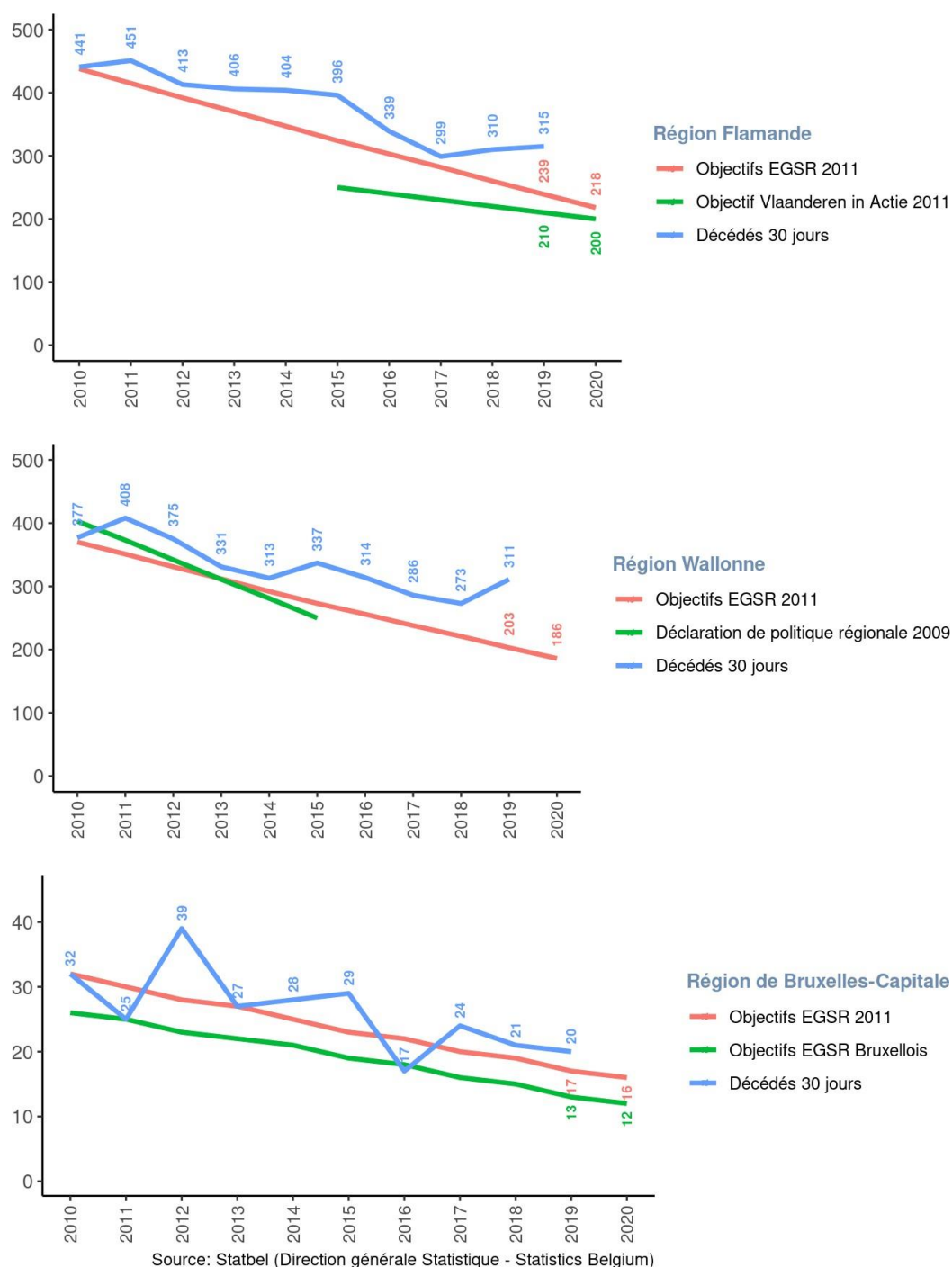
Source: European Commission (2020) Road safety targets - Monitoring report June 2020

## 3 Lieu de l'accident

### 3.1 Régions et provinces

La **Figure 9** montre pour chaque région, lors de la période 2010-2019, l'évolution du nombre de décédés 30 jours. Ceux-ci sont comparés, d'une part, aux objectifs fédéraux fixés en 2011 par le EGSR (États généraux de la Sécurité routière) et, d'autre part, aux objectifs que chaque région s'est fixés. La Région flamande a compté 315 décédés 30 jours en 2019, et finit donc bien au-delà des objectifs EGSR 2011 (maximum 239 décédés 30 jours) et des objectifs que la Flandre elle-même a fixés dans différents plans d'action (maximum 210 décédés 30 jours). Il en va de même en Région wallonne : en 2019, il y a eu 311 décédés 30 jours, alors que l'objectif des EGSR 2011 était un maximum de 203 décédés 30 jours. En Région de Bruxelles-Capitale, 20 personnes ont été tuées en 2019. Cela signifie que le résultat de la Région n'est que légèrement inférieure à l'objectif fixé par les EGSR en 2011 (13 décès).

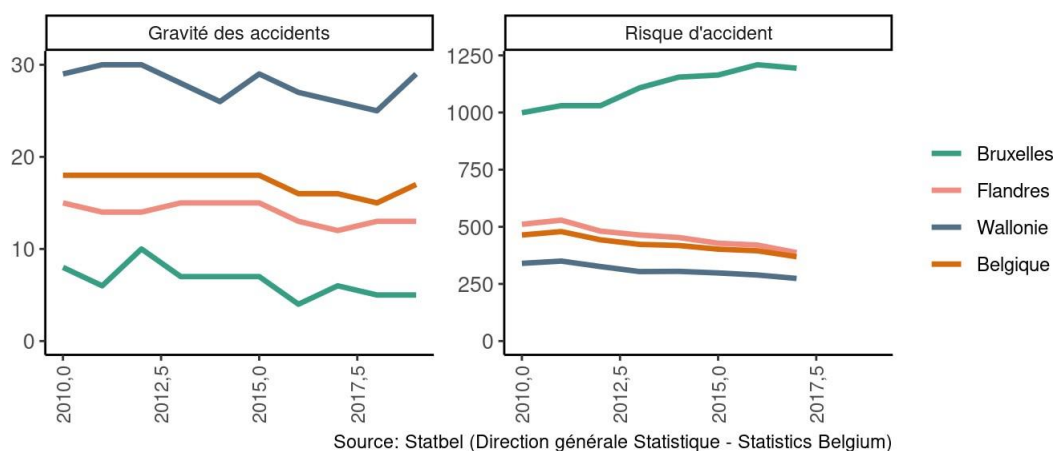
**Figure 9. Évolution du nombre de décédés 30 jours selon la région, par rapport aux objectifs fédéraux fixés par les États Généraux de la Sécurité Routière et par rapport aux objectifs régionaux (2009-2020)**



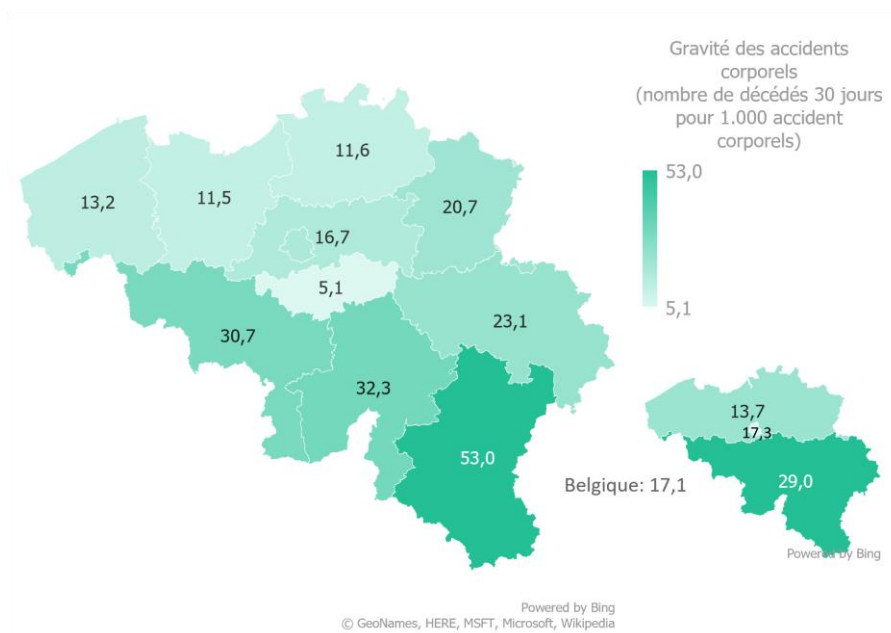
La **Figure 10** montre l'évolution entre 2008 et 2017 du risque d'accident corporel pour les différentes régions et pour la Belgique (nous n'avons pas les véhicules-kilomètres pour 2018 et 2019 et ne pouvons donc pas calculer le risque d'accident pour ces années). Le risque d'accident est défini comme 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 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 ici. Le risque d'accident est resté stable au fil des ans.

Nous montrons également l'évolution de la gravité des accidents, définie comme le nombre de décédés 30 jours pour 1 000 accidents corporels, pour la période de 2010 à 2019. Elle est la plus basse à Bruxelles et la plus élevée en Wallonie. En 2019, on constate une augmentation de la gravité à l'échelle de la Belgique, surtout en Wallonie, par rapport à 2018 ; à Bruxelles et en Flandre, la gravité stagne depuis 2017.

**Figure 10. Évolution du risque d'accident corporel et du gravité d'accident corporel, selon la région (2010-2019)**

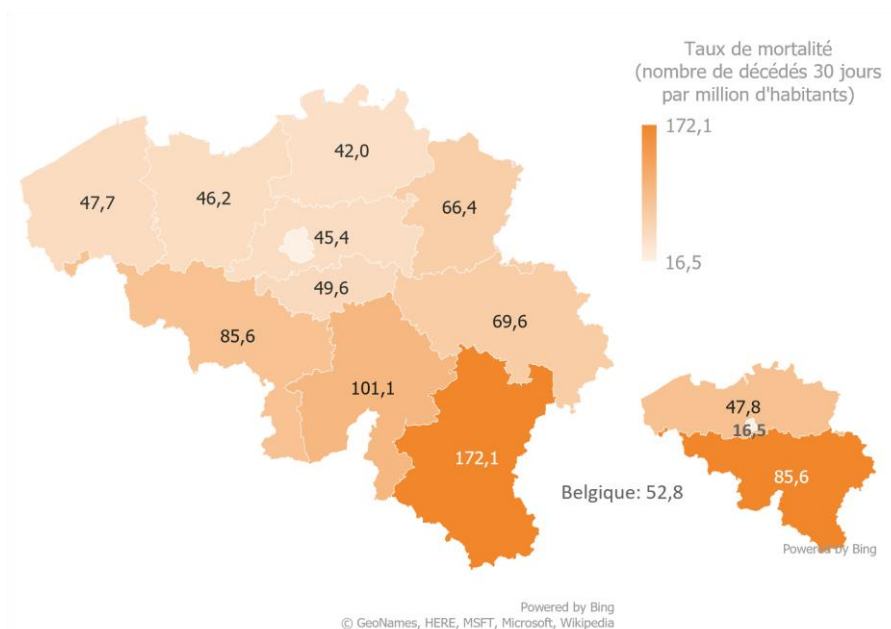


La **Figure 11** montre la gravité des accidents corporels pour chaque province en 2019. La gravité est définie comme le nombre de décédés 30 jours par 1 000 accidents corporels. Les zones sombres indiquent une gravité plus élevée. La carte montre que la gravité des accidents corporels en Région wallonne (29,0) est deux fois plus élevée que dans la Région flamande (13,7). La gravité des accidents est la plus élevée dans la province de Luxembourg (où 53 décès pour 1000 accidents corporels ont été enregistrés). En revanche, la gravité des accidents est la plus faible dans la province d'Anvers, avec 12 décès pour 1000 accidents corporels.

**Figure 11. Gravité des accidents corporels selon la province (2019)**

Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

La **Figure 12** montre le taux de mortalité pour chaque province en 2019. La mortalité est définie comme le nombre de décès 30 jours dus à des accidents de la route par million d'habitants. Cette carte montre des tendances relativement similaires aux précédentes, mais de manière encore plus prononcée. Cela s'explique en partie par la densité de population moindre de ces provinces. Par exemple, les provinces du Luxembourg (172,1 décès 30 jours par million d'habitants) et de Namur (101,1 décès 30 jours par million d'habitants) enregistrent les taux de mortalité les plus élevés. À l'inverse, la Région de Bruxelles-Capitale présente le taux de mortalité le plus faible (16,5 décès par million d'habitants).

**Figure 12. Mortalité selon la province (2019)**

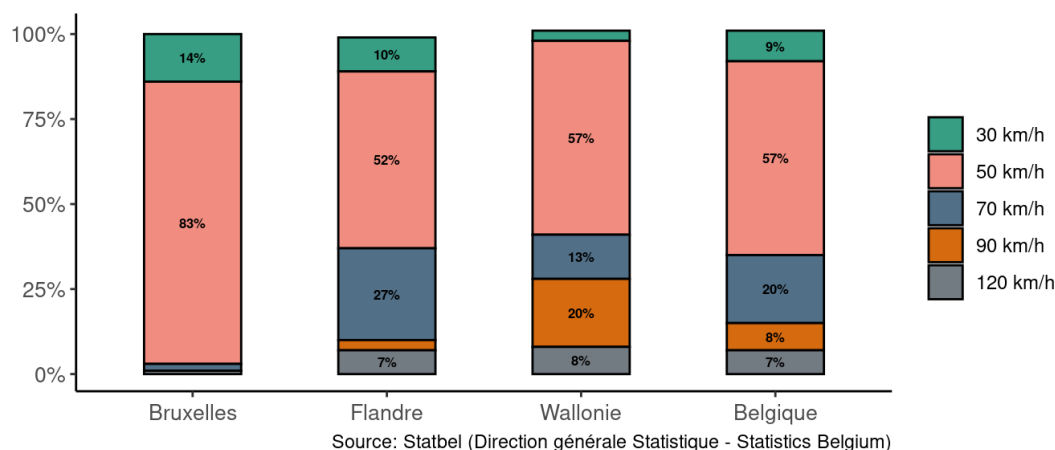
Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

## 3.2 Type de route

La **Figure 13** montre la répartition du nombre d'accidents corporels entre les différents régimes de vitesse pour chaque région et pour la Belgique en 2019. La répartition des accidents selon le régime de vitesse est bien entendu liée à la longueur du réseau routier pour chaque région et pour chaque régime de vitesse. Par exemple, 97% de tous les accidents corporels dans la Région de Bruxelles-Capitale se sont produits sur des routes avec une vitesse limite de 30 km/h ou 50 km/h. Il y a très peu de routes dans la Région de Bruxelles-Capitale où une limitation de vitesse supérieure à 50 km/h est autorisée. En Flandre et en Wallonie,

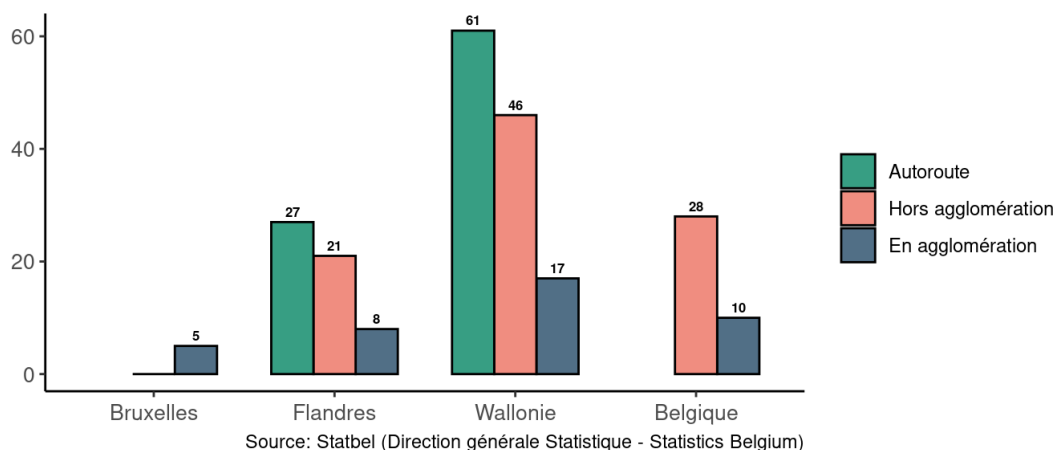
environ la moitié des accidents se produisent sur des routes dont le régime de vitesse est compris entre 30 et 50 km/h, c'est-à-dire principalement dans les zones urbaines. Le nombre d'accidents sur ces routes est très faible. Par ailleurs, on constate qu'en Flandre, près d'un tiers des accidents corporels en 2019 se sont produits sur une route avec une vitesse maximale de 70 km/h, alors qu'en Wallonie, cette proportion n'est que de 13%. Cela tient bien sûr au fait qu'en Flandre, la vitesse sur les routes régionales a été réduite de 90 km/h à 70 km/h, alors qu'en Wallonie (et à Bruxelles), on peut encore rouler à 90 km/h sur ces routes.

**Figure 13. Répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents régimes de vitesse, par région (2019)**



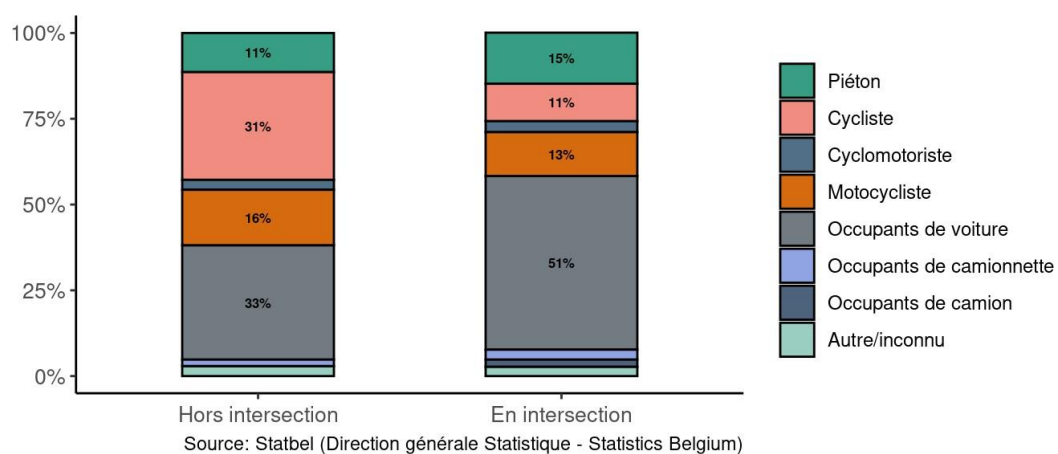
La **Figure 14** montre le taux de gravité des accidents en 2019 pour chaque type de route, par région. La gravité des accidents est définie comme le nombre de décédés 30 jours par 1 000 accidents corporels. La gravité des accidents est plus élevée en Wallonie et en Flandre, quel que soit le type de 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 entraînée : 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 14. Gravité des accidents, par type de route, selon la région (2019)**



La **Figure 15** montre la répartition du nombre de décédés 30 jours en 2019 en fonction des différents modes de transport, d'une part dans les carrefours et d'autre part en dehors des croisements. Aux intersections, les occupants de voiture (33%), les cyclistes (31 %) et les motocyclistes (16 %) constituent les groupes les plus nombreux de décédés 30 jours. 11 % des décédés 30 jours sont des piétons. Près de la moitié des décédés 30 jours hors croisement sont des occupants de voiture. 15 % des décédés 30 jours sont des piétons et 13 % des motocyclistes. Les cyclistes ne représentent que 11 % 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), de sorte que la proportion de cyclistes en dehors des intersections dans ce chiffre peut être sous-estimée.

**Figure 15. Répartition du nombre de décédés 30 jours selon les différents type d'utilisateur de la route, en distinguant les accident survenus en carrefour et en dehors des carrefours (2019)**

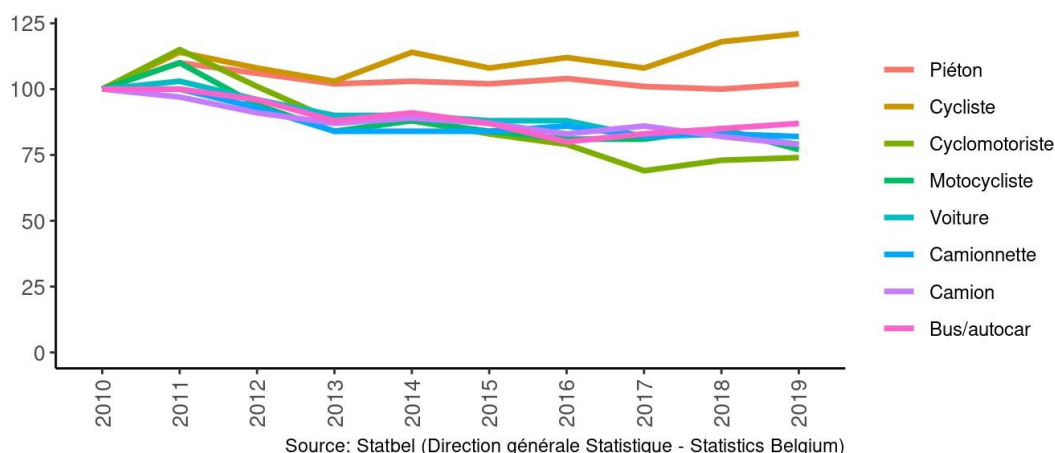


## 4 Usagers de la route

### 4.1 Évolution

La **figure 16** montre l'évolution du nombre d'accidents corporels par type d'usager de la route. Nous prenons 2010 comme base. 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 10 ans. La baisse la plus importante a été enregistrée pour les cyclomotoristes. Pour les piétons, le nombre d'accidents corporels n'a guère changé par rapport à dix ans auparavant. En 2019, il y a eu 87 accidents de piétons de plus qu'en 2010 (+2 %). C'est surtout pour les cyclistes que l'on constate une forte augmentation du nombre d'accidents. En 2010, il y a eu 8 517 accidents impliquant au moins un cycliste; en 2019, il y en a eu 10 304. Cela représente une augmentation de 21 %.

**Figure 16. Évolution (2010 = base 100) du nombre d'accidents corporels, selon les différents type d'usagers de la route (2010-2019)**



Dans le **tableau 4**, nous pouvons conclure que la Gravité totale des accidents corporels (décédés de 30 jours pour 1000 accidents corporels) a le plus diminué chez les accidents de camionnette (-17,2%) et les accidents de piéton (-13,6%). On observe une augmentation de la gravité des accidents avec des camions (+18,6 %), avec des bus (+15,3 %) avec des cyclomotoristes (+8,9 %), avec des motocyclistes (+7,4 %) et avec des cyclistes (+5,7 %). Pour les accidents de camionnette, on observe une diminution de la gravité pour les occupants de camionnette eux-mêmes, la diminution pour les opposants aux camionnettes est moins prononcée.

**Tableau 4. Évolution du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, des blessés, des victimes, la gravité spécifique en la Gravité totale, selon les différents type d'usagers de la route (2010-2019)**

|                | Accidents corporels | Décédés 30 jours | Blessés | Victimes | Gravité spécifique | Gravité totale |
|----------------|---------------------|------------------|---------|----------|--------------------|----------------|
| Piéton         | +1,9%               | -14,8%           | +0,5 %  | +0,1%    | -16,7%             | -13,6%         |
| Cycliste       | +21%                | +28,8%           | +19,7 % | +19,8%   | +5,8%              | +5,7%          |
| Cyclomotoriste | -25,7%              | -13%             | -28,9%  | -28,8%   | +16%               | +8,9%          |
| Motocycliste   | -22,8%              | -18,4%           | -24,8%  | -24,7%   | +5,4%              | +7,4%          |
| Voiture        | -20,6%              | -31,5%           | -30,4%  | -30,4%   | -13,2%             | -7,1%          |
| Camionnette    | -18,2%              | -56,4%           | -26,9%  | -27,5%   | -46,7%             | -17,2%         |
| Camion         | -20,7%              | -21,4%           | -31,3%  | -31,1%   | +0%                | +18,6%         |
| Bus/Autocar    | -13,2%              | -                | -21,9%  | -21,7%   | -                  | +15,3%         |

Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

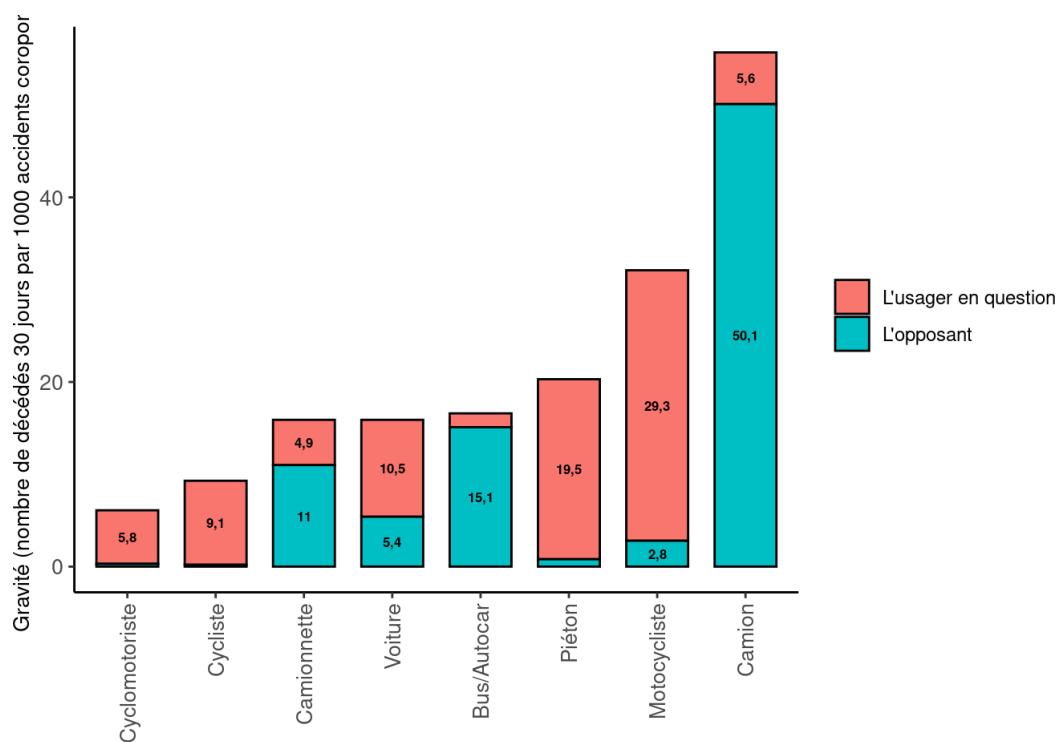
\* Gravité spécifique : Nombre de décès du type d'usager de la route en question / 1000 accidents corporels

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

La **Figure 17** montre la gravité des accidents corporels pour les différents types d'usagers de la route en 2019. La gravité d'un accident corporel est définie comme le nombre de décédés 30 jours par 1 000 accidents corporels. Sur cette figure, une distinction est faite entre la gravité pour l'usager de la route

en question et la gravité pour l'autre partie impliquée dans l'accident corporel. La hauteur totale de la barre indique la Gravité totale de l'accident : elle reflète le nombre total de tués pour 1 000 accidents corporels impliquant l'usager de la route en question. La partie verte des barres correspond au nombre de tués pour 1 000 accidents corporels pour l'usager de la route concerné et la partie rouge au nombre de tués pour 1 000 accidents corporels pour l'autre partie. Nous constatons que la gravité des accidents de la route varie considérablement selon les usagers de la route impliqués. Un accident impliquant un piéton est logiquement beaucoup plus grave pour le piéton que pour son opposant car le piéton est moins protégé. Inversement, un accident impliquant un camion ou un autobus est généralement plus grave pour l'autre partie que pour les occupants de ces véhicules. La Gravité totale est la plus élevée pour les accidents de camions et de motocyclistes, et la plus faible pour les accidents de cyclomoteurs.

**Figure 17. Gravité spécifique (décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels pour l'usager en question) et gravité de l'opposant (décédés 30 jours pour 1000 accident corporels pour les opposants), selon les différents type d'usagers de la route (2019)**



Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

#### 4.1.1 Piétons

Le tableau 5 montre pour les piétons une légère augmentation du nombre d'accidents corporels (+1,9 %) et de blessures (+0,5 %) en 2019 (par rapport à 2018). Le nombre de décédés 30 jours a augmenté brusquement en 2017 (de 81 à 95), a diminué à nouveau en 2018, puis a augmenté à nouveau en 2019 pour atteindre 92 décès (+24,3 % par rapport à 2018). La diminution au cours des dix dernières années s'élève à -14,8 %. En 2019, par rapport à 2018, le nombre de décédés 30 jours a augmenté de 24,3 % pendant 30 jours. Le taux de gravité des accidents a augmenté également en 2019 par rapport à 2018.

**Tableau 5. Statistiques sur les accidents de piétons (2010-2019)**

|                       | Accidents corporels | Décédés 30 jours | Blessés | Victimes | Décédés opposant | Gravité spécifique | Gravité opposant | Gravité totale |
|-----------------------|---------------------|------------------|---------|----------|------------------|--------------------|------------------|----------------|
| 2010                  | 4624                | 108              | 4606    | 4714     | 1                | 23,4               | 0,2              | 23,6           |
| 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                  | 4711                | 92               | 4628    | 4720     | 4                | 19,5               | 0,8              | 20,4           |
| Évolution 2018-2019 % | +1,7%               | +24,3%           | +0,2%   | +0,6%    | -20%             | +21,9%             | -27,3%           | +19,3%         |
| Évolution 2010-2019 % | +1,9%               | -14,8%           | +0,5%   | +0,1%    | +300%            | -16,7%             | +300%            | -13,6%         |

Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

### 4.1.2 Cyclistes

Le **tableau 6** montre pour les cyclistes une augmentation du nombre d'accidents corporels (+21%) et de décédés 30 jours (+19,8%) sur 10 ans. En 2019, le nombre de décédés 30 jours a augmenté de 6,8 % et le nombre de blessés de 2,2 %. On observe une forte augmentation du nombre de décédés au cours des dix dernières années (de 73 en 2010 à 94 en 2019, soit +28,8 %).

**Tableau 6. Statistiques sur les accidents de cyclistes (2010-2019)**

|                       | Accidents corporels | Décédés 30 jours | Blessés | Victimes | Décédés opposant | Gravité spécifique | Gravité opposant | Gravité totale |
|-----------------------|---------------------|------------------|---------|----------|------------------|--------------------|------------------|----------------|
| 2010                  | 8517                | 73               | 8668    | 8741     | 2                | 8,6                | 0,2              | 8,8            |
| 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                  | 10304               | 94               | 10379   | 10473    | 2                | 9,1                | 0,2              | 9,3            |
| Évolution 2018-2019 % | +2,2%               | +6,8%            | +2,2%   | +2,2%    | -50%             | +4,6%              | -50%             | +2,2%          |
| Évolution 2010-2019 % | +21%                | +28,8%           | +19,7 % | +19,8%   | +0%              | +5,8%              | +0%              | +5,7%          |

Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

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

2019, le nombre d'accidents impliquant un vélo électrique a presque quadruplé (+266,2%), tout comme le nombre de personnes blessées (+261,5%). 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 classés comme des cyclistes réguliers). 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 est plus élevée que pour les cyclistes non électriques (14,2 contre 9,1).

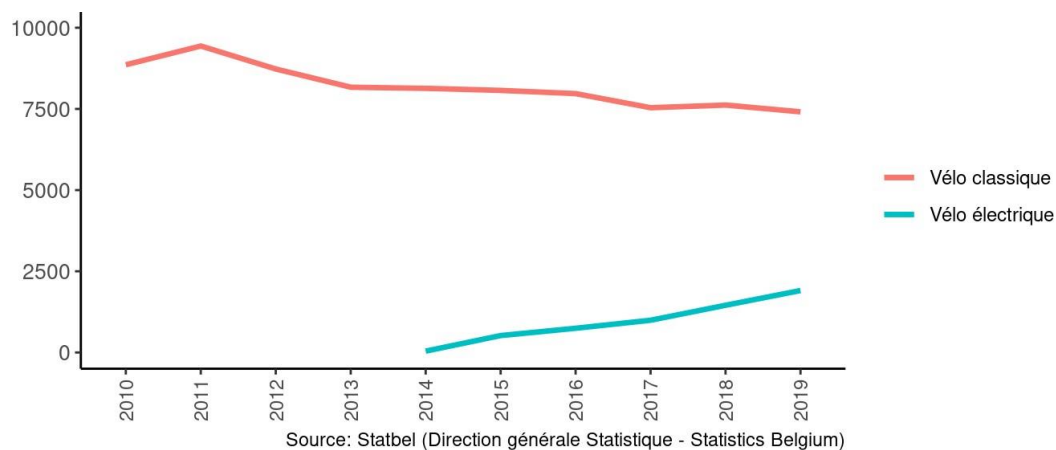
**Tableau 7. Statistiques sur les accidents de cyclistes équipés de vélo électrique (2010-2019)**

|                       | Accidents corporels | Décédés 30 jours | Blessés | Victimes | Proportion de tous les décédés à vélo | Proportion de tous les accidents de vélo | Gravité spécifique |
|-----------------------|---------------------|------------------|---------|----------|---------------------------------------|------------------------------------------|--------------------|
| 2015                  | 521                 | 14               | 501     | 515      | 15,6%                                 | 5,7%                                     | 26,9               |
| 2016                  | 746                 | 13               | 729     | 742      | 16%                                   | 7,8%                                     | 17,4               |
| 2017                  | 993                 | 22               | 956     | 978      | 29,3%                                 | 10,8%                                    | 22,2               |
| 2018                  | 1454                | 21               | 1409    | 1430     | 23,9%                                 | 14,4%                                    | 14,4               |
| 2019                  | 1908                | 27               | 1811    | 1838     | 28,7%                                 | 18,5%                                    | 14,2               |
| Évolution 2018-2019 % | +23,8%              | +22,2%           | +22,2%  | +22,2%   | +16,7%                                | +22,2%                                   | -1,4%              |
| Évolution 2015-2019 % | +266,2%             | +92,9%           | +261,5% | +256,9%  | +84%                                  | +224,6%                                  | -47,2%             |

Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

La **figure 18** montre l'évolution du nombre d'accidents avec des véhicules classiques et vélos électriques sur 10 ans. Nous constatons une diminution du nombre d'accidents avec un vélo classique. L'enregistrement des accidents avec un vélo électrique a commencé en 2014. 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.

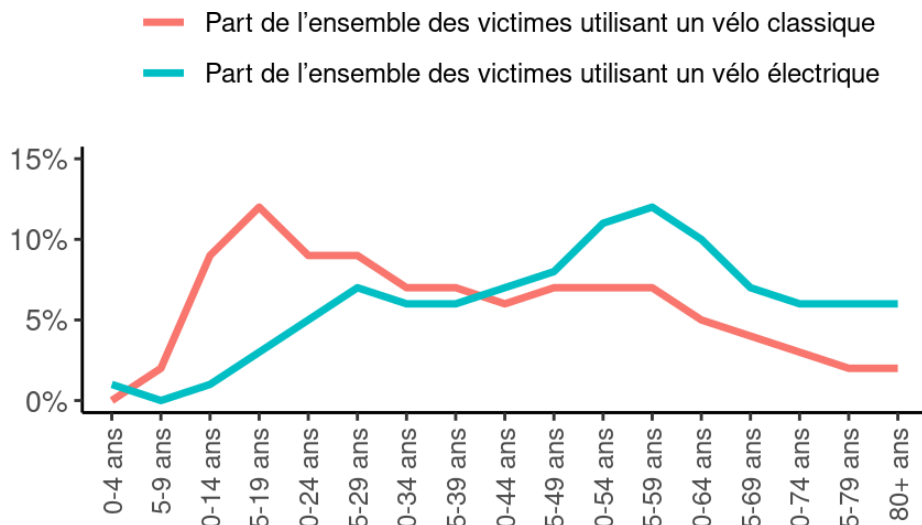
**Figure 18. Évolution des accidents avec un vélo classique et avec un vélo électrique (2010-2019)**



La **figure 19** 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, on voit 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 55-59 ans. Les vélos électriques sont donc populaires parmi les cyclistes plus âgés, ce qui leur permet de continuer à faire du vélo lorsqu'un vélo classique n'est plus possible. La proportion de victimes ayant un vélo électrique augmente aussi fortement entre 14 et 29 ans.

**Figure 19. Proportion des victimes (décédés 30 jours et blessés) avec un vélo classique et un vélo électrique, en fonction de l'âge (2010 en 2019)**



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 (-25,7 %) et de blessés (-28,9 %) au cours des 10 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). La baisse du nombre de décès et de la gravité des accidents que nous avons déjà constatée en 2018 se poursuivra en 2019. **L'augmentation du nombre d'accidents corporels entre 2018 et 2019 est probablement due à une augmentation des accidents corporels avec des speed pedelecs.**

**Tableau 8. Statistiques sur les accidents de cyclomotoristes (2010-2019)**

|                       | Accidents corporels | Décédés 30 jours | Blessés | Victimes | Décédés opposant | Gravité spécifique | Gravité opposant | Gravité totale |
|-----------------------|---------------------|------------------|---------|----------|------------------|--------------------|------------------|----------------|
| 2010                  | 4607                | 23               | 4638    | 4661     | 3                | 5                  | 0,7              | 5,6            |
| 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                  | 3424                | 20               | 3298    | 3318     | 1                | 5,8                | 0,3              | 6,1            |
| Évolution 2018-2019 % | +1,6%               | +5,3%            | +0,5%   | +0,5%    | +0%              | +3,6%              | +0%              | +3,4%          |
| Évolution 2010-2019 % | -25,7%              | -13%             | -28,9%  | -28,8%   | -66,7%           | +16%               | -57,1%           | +8,9%          |

Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

### 4.1.4 Speed pedelecs

Le **tableau 9** montre l'évolution des accidents avec les speed pedelecs. Depuis 2017, nous pouvons distinguer

les speed pedelecs dans la base de données, mais il n'y a probablement pas eu d'enregistrement complet cette année. En 2019, il y a eu un décès parmi 207 accidents. Les speed-pedelecs sont également inclus dans le tableau 6 concernant les cyclomotoristes.

**Tableau 9. Statistiques sur les accidents de speed pedelec (2010-2019)**

|                       | 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            |
| Évolution 2018-2019 % | +122,6%             | +0%              | +120,2% | +118,9%  |                  | -55,6%             | -55,6%         |

Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

### 4.1.5 Engin de micro-mobilité

À partir de 2016, nous pouvons trouver des dispositifs de engin 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 cette année. Le **tableau 10** nous permet de déduire qu'en 2019, le premier décès a été enregistré parmi les utilisateurs d'appareils d'engin de micro-mobilité. Il y a également eu 36 blessés parmi les usagers de la route.

**Tableau 10. Statistiques sur les accidents d'engin de micro-mobilité (2010-2019)**

|                       | Accidents corporels | Décédés 30 jours | Blessés | Victimes |
|-----------------------|---------------------|------------------|---------|----------|
| 2016                  | 3                   | 0                | 2       | 2        |
| 2017                  | 8                   | 0                | 7       | 7        |
| 2018                  | 25                  | 0                | 18      | 18       |
| 2019                  | 53                  | 1                | 36      | 37       |
| Évolution 2018-2019 % | +112%               |                  | +100%   | +105,6%  |

Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

### 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 record 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. Bien que le nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours ait diminué en 2019 par rapport à 2018, nous constatons toujours une augmentation de la gravité des accidents. Cela est principalement dû à une augmentation du nombre de décès parmi les opposants aux motocyclistes : de 1 décès en 2018 à 8 décès en 2019.

**Tableau 11. Statistiques sur les accidents de motocyclistes (2010-2019)**

|                       | Accidents corporels | Décédés 30 jours | Blessés | Victimes | Décédés opposant | Gravité spécifique | Gravité opposant | Gravité totale |
|-----------------------|---------------------|------------------|---------|----------|------------------|--------------------|------------------|----------------|
| 2010                  | 3707                | 103              | 3769    | 3872     | 8                | 27,8               | 2,2              | 29,9           |
| 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                  | 2863                | 84               | 2833    | 2917     | 8                | 29,3               | 2,8              | 32,1           |
| Évolution 2018-2019 % | -8,7%               | -3,4%            | -9,2%   | -9%      | +700%            | +5,8%              | +833,3%          | +14,2%         |
| Évolution 2010-2019 % | -22,8%              | -18,4%           | -24,8%  | -24,7%   | +0%              | +5,4%              | +27,3%           | +7,4%          |

Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

#### 4.1.7 Voitures

Les occupants de voitures ont vu leur nombre de décédés diminuer fortement (-31,5 %) au cours des dix dernières années. En 2019, on constate une augmentation du nombre de décédés 30 jours par rapport à 2018 (+12,4 %). Sur une période de 10 ans, le nombre de décès des occupants a diminué plus fortement que celui des opposants, ce qui peut indiquer que les développements technologiques dans le domaine de la sécurité des véhicules profitent principalement aux occupants. La gravité globale des accidents de voiture a augmenté en 2019. C'est surtout la gravité pour les occupants de la voiture eux-mêmes qui a augmenté.

**Tableau 12. Statistiques sur les accidents de voitures (2010-2019)**

|                       | Accidents corporels | Décédés 30 jours | Blessés | Victimes | Décédés opposant | Gravité spécifique | Gravité opposant | Gravité totale |
|-----------------------|---------------------|------------------|---------|----------|------------------|--------------------|------------------|----------------|
| 2010                  | 37141               | 451              | 32759   | 33210    | 182              | 12,1               | 4,9              | 17             |
| 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                  | 29505               | 309              | 22790   | 23099    | 158              | 10,5               | 5,4              | 15,8           |
| Évolution 2018-2019 % | -3,9%               | +12,4%           | -6,8%   | -6,6%    | +1,9%            | +16,7%             | +8%              | +12,9%         |

Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

|                       | Accidents corporels | Décédés 30 jours | Blessés | Victimes | Décédés opposant | Gravité spécifique | Gravité opposant | Gravité totale |
|-----------------------|---------------------|------------------|---------|----------|------------------|--------------------|------------------|----------------|
| Évolution 2010-2019 % | -20,6%              | -31,5%           | -30,4%  | -30,4%   | -13,2%           | -13,2%             | +10,2%           | -7,1%          |

Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

### 4.1.8 Camionnettes

Le tableau 13 montre une forte diminution du nombre de décédés 30 jours (-56,4 %) au cours des 10 dernières années. Le nombre de décédés 30 jours a diminué de 43,3 % en 2019 par rapport à 2018 pour les occupants des camionnettes eux-mêmes. Parmi les opposants à ces véhicules, on constate cependant une augmentation du nombre de décès (+18,8%). Les camionnettes se sont donc avérées particulièrement dangereuses pour leurs opposants en 2019.

**Tableau 13. Statistiques sur les accidents de camionnettes (2010-2019)**

|                       | Accidents corporels | Décédés 30 jours | Blessés | Victimes | Décédés opposant | Gravité spécifique | Gravité opposant | Gravité totale |
|-----------------------|---------------------|------------------|---------|----------|------------------|--------------------|------------------|----------------|
| 2010                  | 4222                | 39               | 1986    | 2025     | 42               | 9,2                | 9,9              | 19,2           |
| 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                  | 3454                | 17               | 1452    | 1469     | 38               | 4,9                | 11               | 15,9           |
| Évolution 2018-2019 % | -1,7%               | -43,3%           | -4,3%   | -5%      | +18,8%           | -42,4%             | +20,9%           | -9,7%          |
| Évolution 2010-2019 % | -18,2%              | -56,4%           | -26,9%  | -27,5%   | -9,5%            | -46,7%             | +11,1%           | -17,2%         |

Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

### 4.1.9 Camions

Le **tableau 14** montre une diminution du nombre d'accidents corporels (-20,7 %) et du nombre de décédés 30 jours (-21,4 %) sur 10 ans. En 2019, par rapport à 2018, on constate une forte diminution du nombre de décédés parmi les occupants des camions (-42,1 %). Cependant, le nombre de décédés parmi les opposants aux camions a augmenté de 7,6 % en 2019. La gravité spécifique a diminué de 39,8%, mais la Gravité totale a augmenté. On peut donc en conclure la même chose que pour les camionnettes. Les camions sont particulièrement dangereux pour leurs adversaires en 2019, mais pas pour les occupants des camions eux-mêmes.

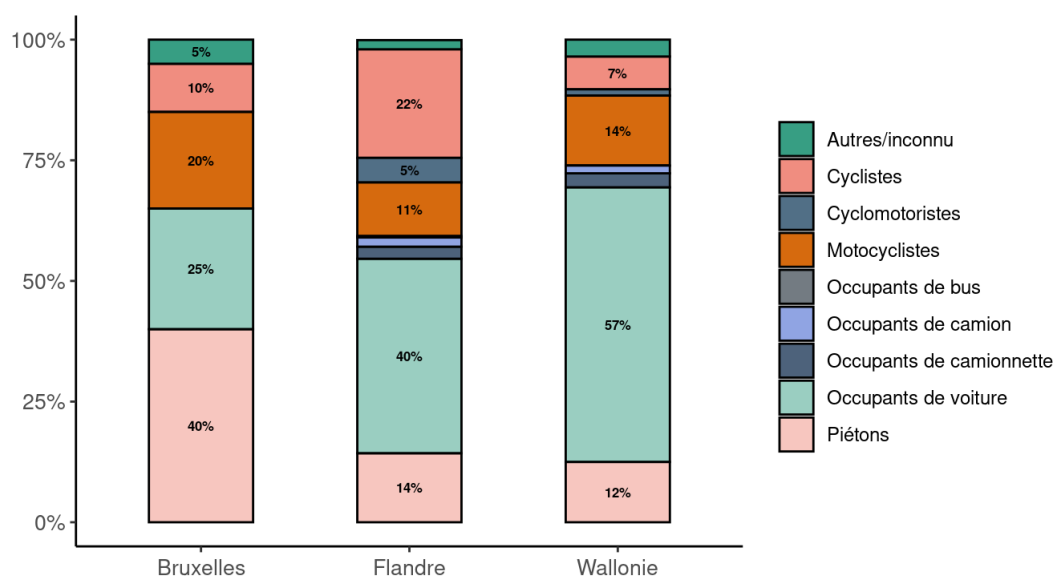
**Tableau 14. Statistiques sur les accidents de camions (2010-2019)**

|                       | Accidents corporels | Décédés 30 jours | Blessés | Victimes | Décédés opposant | Gravité spécifique | Gravité opposant | Gravité totale |
|-----------------------|---------------------|------------------|---------|----------|------------------|--------------------|------------------|----------------|
| 2010                  | 2494                | 14               | 591     | 605      | 103              | 5,6                | 41,3             | 46,9           |
| 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                  | 1977                | 11               | 406     | 417      | 99               | 5,6                | 50,1             | 55,6           |
| Évolution 2018-2019 % | -3,7%               | -42,1%           | -10,8%  | -12%     | +7,6%            | -39,8%             | +11,8%           | +2,8%          |
| Évolution 2010-2019 % | -20,7%              | -21,4%           | -31,3%  | -31,1%   | -3,9%            | +0%                | +21,3%           | +18,6%         |

Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

## 4.2 Types d'utilisateurs de la route

La **Figure 20** montre, pour chaque région et pour la Belgique au total, la répartition du nombre de décédés 30 jours entre les différents types d'utilisateurs de la route, en 2019. 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 les autres catégories d'utilisateurs de la route. En Flandre, une grande partie des victimes sont des occupants de voiture (49%), mais les cyclistes constituent également un groupe important de victimes (22%). Enfin, dans la Région de Bruxelles-Capitale, la proportion de piétons (49%) parmi les victimes est plus élevée que dans les autres régions.

**Figure 20. Répartition des victimes (décédés 30 jours et blessés) selon les différents types d'utilisateurs de la route (2019)**

Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

Le tableau 15 présente la matrice des risques en fonction du nombre de kilomètres parcourus. Comme groupe de référence, nous considérons toujours le risque d'être victime de tous les automobilistes comme étant égal à 1. Par ailleurs, 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.

**Tableau 15. 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)**

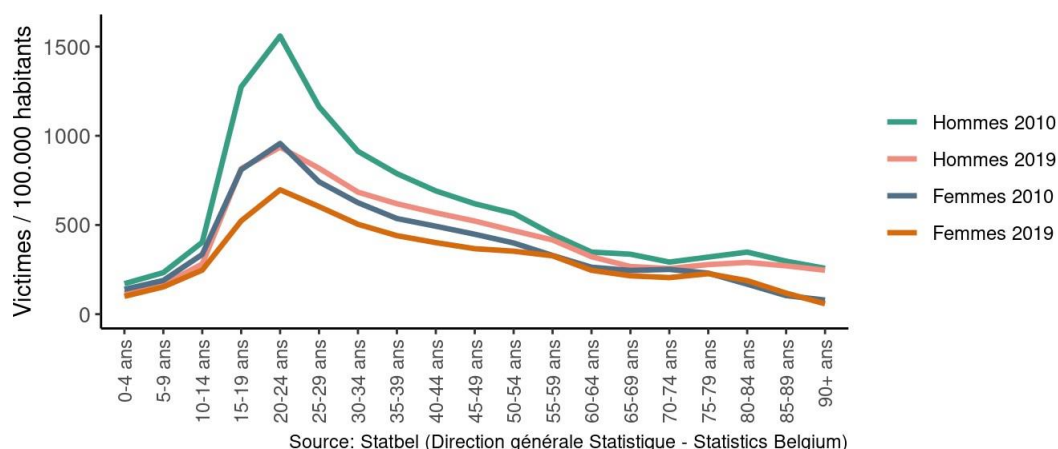
|                | À pied     | Vélo       | PTW         | Automobiliste | Passager de voiture | En bus     |
|----------------|------------|------------|-------------|---------------|---------------------|------------|
| <b>6-17</b>    | 4,8        | 2,0        | 32,5        | N/A           | 0,3  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

Source: 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

### 4.3 Age

La **Figure 21** 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 2010 et 2019. 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 2018 pour presque toutes les catégories d'âge qu'en 2009. Pour les jeunes hommes âgés de 20 à 24 ans, le nombre de victimes pour 100 000 habitants a diminué de 40 %.

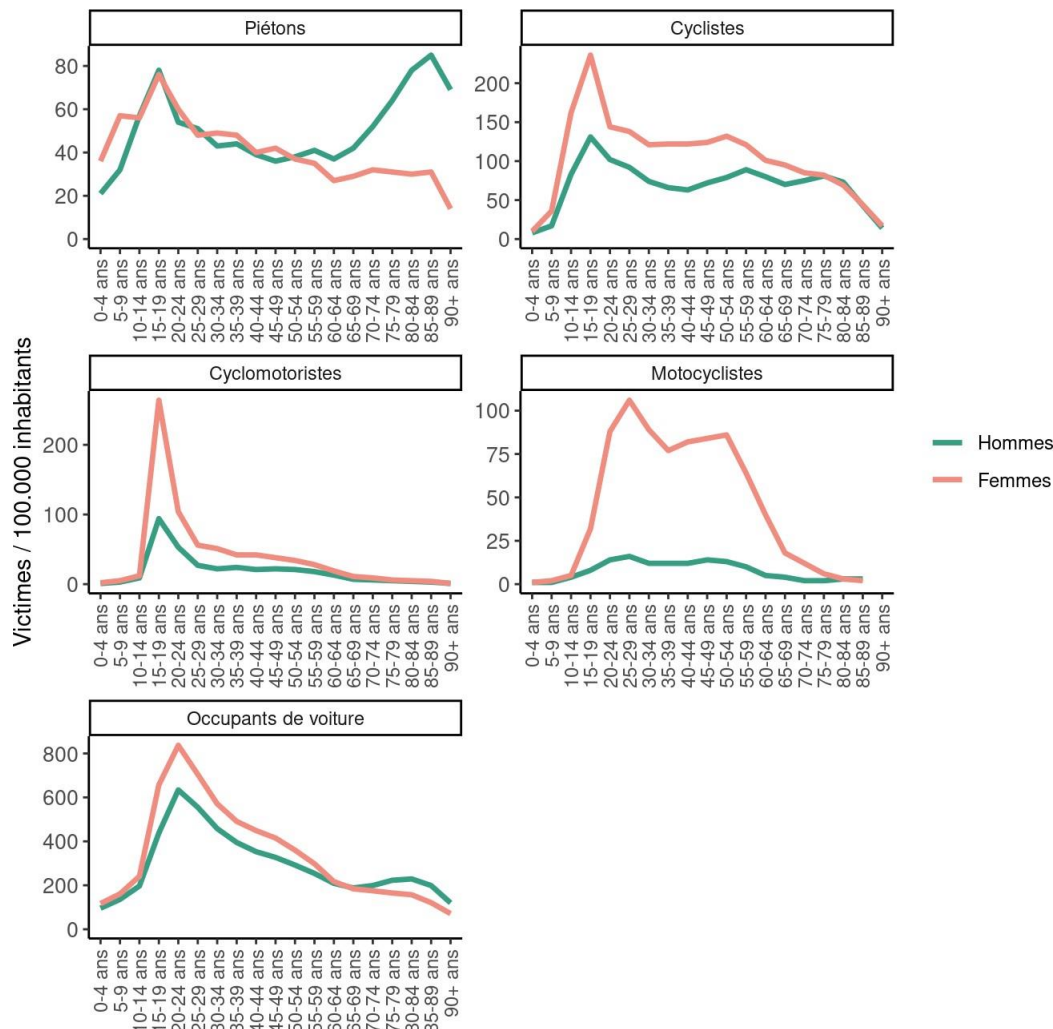
**Figure 21. Évolution du nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) par 100.000 habitants, en fonction de la catégorie d'âge et du sexe (2010 en 2019)**



La **figure 22** 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 15-19 ans, pour ensuite diminuer. Cependant, à partir de 60 ans, le nombre de victimes diminue à nouveau. Pour les cyclistes, les cyclomoteuristes et les occupants de voitures, il y a un pic évident chez les jeunes. Pour les cyclistes et les cyclomoteuristes, le pic est légèrement plus précoce (15-19 ans) que pour les occupants d'une voiture (18-24 ans). Dans 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 cyclomoteuristes. La courbe

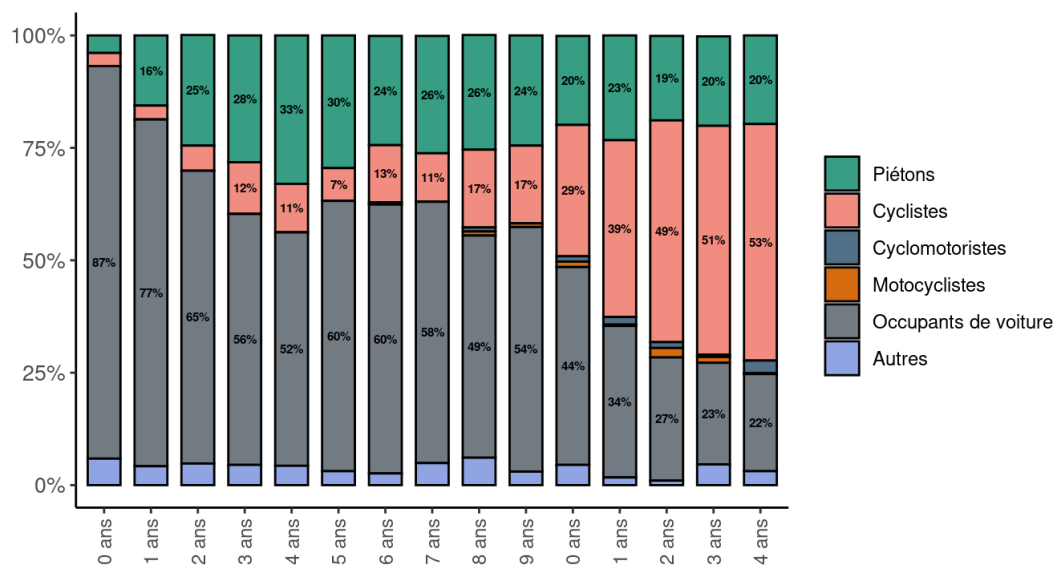
des motocyclistes diffère de celle des autres types d'utilisateurs de la route. On constate ici pour toutes les tranches d'âge que les femmes ont un faible nombre de victimes par 100 000 habitants. Chez les hommes, ce nombre est beaucoup plus élevé. On peut distinguer deux pics évidents : la tranche des 25-29 ans et celle des 50-54 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 22. 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 (2019)**



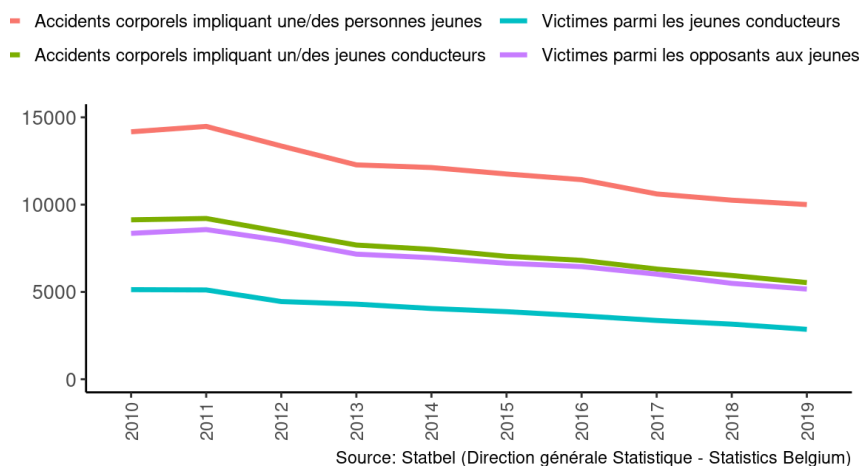
Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

La figure 23 montre la proportion de victimes par type d'utilisateurs de la route parmi les enfants âgés de 0 à 14 ans en 2019. 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, 53% se déplaçaient avec un vélo. La proportion de piétons augmente jusqu'à l'âge de 4 ans, pour diminuer ensuite. Cette proportion reste alors assez stable entre 6 et 9 ans, puis diminue à nouveau.

**Figure 23. Part des victimes par type d'usager de la route pour les enfants (0-14 ans) selon l'âge (2019)**

Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

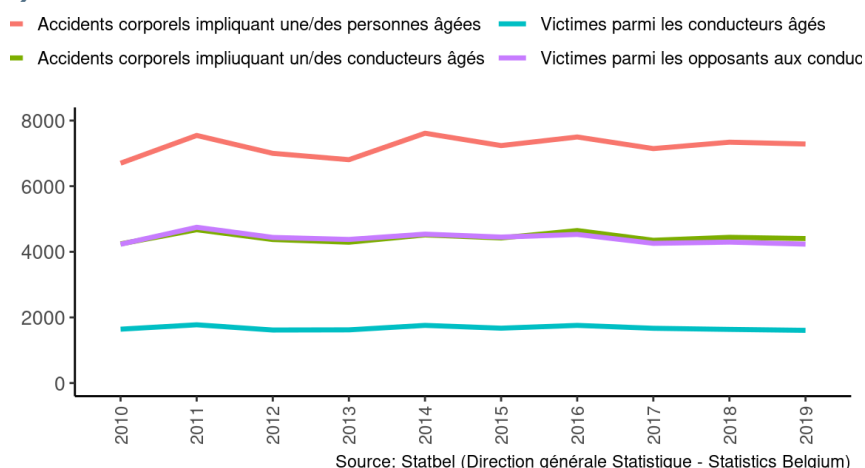
Au cours des dix dernières années, le nombre d'accidents corporels (quel que soit l'âge) a diminué de -17,6 %. En comparaison, le nombre d'accidents impliquant des jeunes a nettement plus diminué au cours de la dernière décennie (-29,4 % en général et -39,4 % pour les accidents avec jeune(s) conducteur(s) de voiture). Dans les accidents avec blessures impliquant de jeunes conducteurs, il y a moins de victimes parmi les jeunes conducteurs eux-mêmes que parmi leurs passagers et leurs opposants.

**Figure 24. Évolution des accidents impliquant des jeunes (18-24 ans) et des victimes (conducteurs et piétons) parmi les jeunes conducteurs (18- 24 ans) et des victimes parmi leurs opposants au cours des 10 dernières années (2010-2019)**

Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

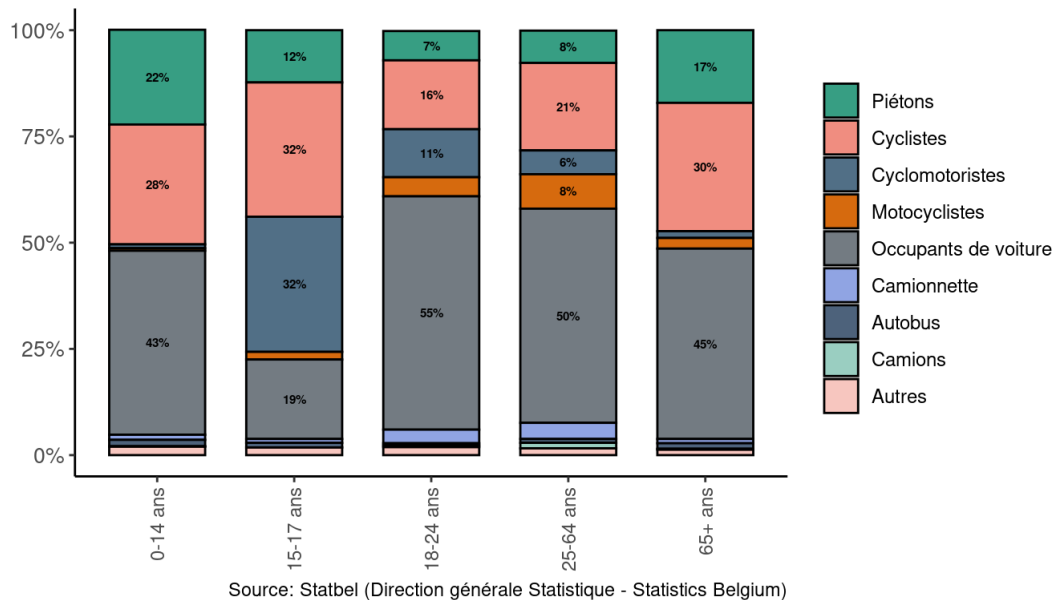
En revanche, le nombre d'accidents impliquant des personnes âgées (en général ou en tant que conducteur de voiture) évolue moins favorablement que l'évolution des accidents corporels en général. Le nombre d'accidents impliquant des personnes âgées a augmenté de 8,7 %, tandis que le nombre d'accidents impliquant des conducteurs âgés a augmenté de 3,8 %.

**Figure 25. Évolution des accidents impliquant des personnes âgées (65+ ans) et des victimes parmi les conducteurs âgés (18-24 ans) et des victimes parmi leurs opposants au cours des 10 dernières années (2010-2019)**



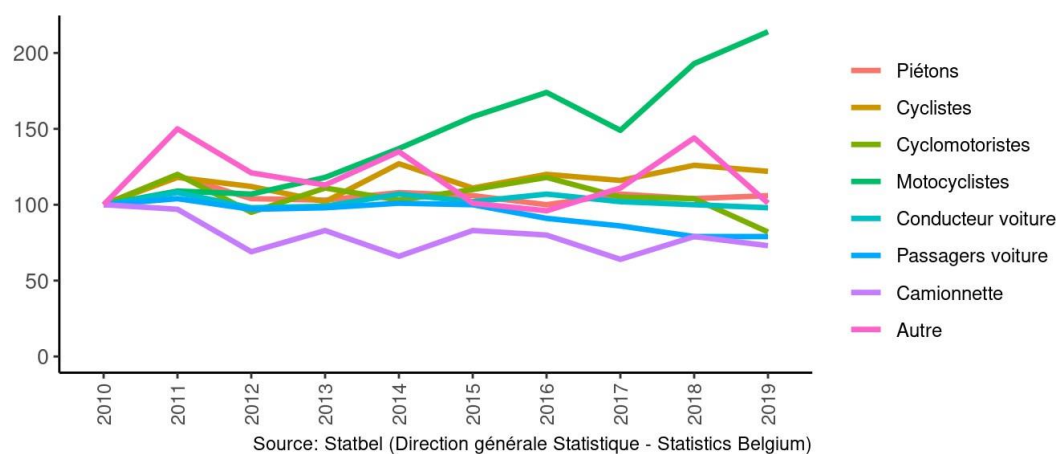
La **figure 26** montre la proportion des différents types d'utilisateurs de la route parmi les victimes pour différentes tranches d'âge. La proportion d'occupants de voitures augmente avec l'âge, et est la plus élevée chez les 18-24 ans. La proportion de cyclistes est la plus élevée dans le groupe des 15-17 ans, et diminue avec l'âge. Chez les personnes plus de 65 ans, le pourcentage de cyclistes est à nouveau aussi élevé que chez les 15-19 ans. Comme on peut s'y attendre, la proportion de cyclomotoristes dans le groupe des 15-17 ans est élevée (32 %), alors que dans les autres groupes d'âge, cette proportion n'est que de 11 % 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 17 %.

**Figure 26. Proportion des types d'utilisateurs de la route parmi les victimes dans les différentes tranches d'âge (2019)**



Le nombre de victimes parmi les personnes âgées (65+) augmente fortement dans deux catégories d'utilisateurs de la route, en particulier les motocyclistes (+114%, de 61 victimes en 2010 à 122 victimes en 2019). Pour les autres catégories d'utilisateurs de la route, on constate une diminution du nombre de victimes en 10 ans.

**Figure 27. Évolution du nombre de victimes parmi les personnes âgées (65 ans et plus) selon le type d'utilisateur de la route (2010-2019)**

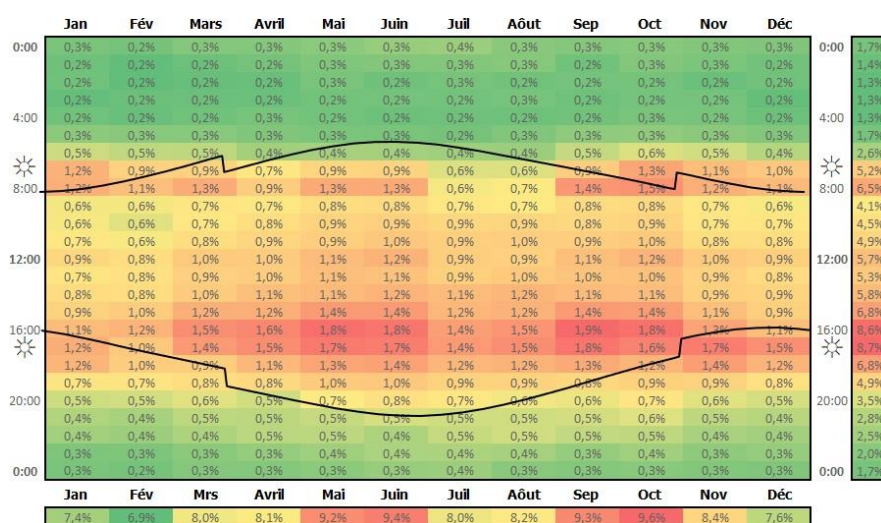


## 5 Période des accidents

### 5.1 Perspective globale

La **Figure 28** 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 2010 à 2019 inclus. Les cellules vertes indiquent moins d'accidents corporels, tandis que les cellules rouges indiquent une plus grande concentration d'accidents corporels. Les lignes noires représentent le lever et le coucher du soleil. Dans chaque ligne noire, il y a deux changements soudains, qui reflètent le changement des heures d'été et d'hiver. La barre de droite montre la distribution par heure de la journée et la barre du bas montre la distribution par mois de l'année. Le graphique montre que le plus grand nombre d'accidents se produit pendant la journée. Ceci est bien sûr dû au fait que la circulation est plus dense pendant la journée, en particulier aux heures de pointe. Le pourcentage d'accidents corporels est légèrement plus élevé en mai, juin, septembre et octobre. Durant ces mois, les piétons, les cyclistes et les motocyclistes sont de plus en plus présents dans la circulation.

**Figure 28. Répartition du nombre d'accidents au cours des mois de l'année et des heures de la journée (2010-2019)**

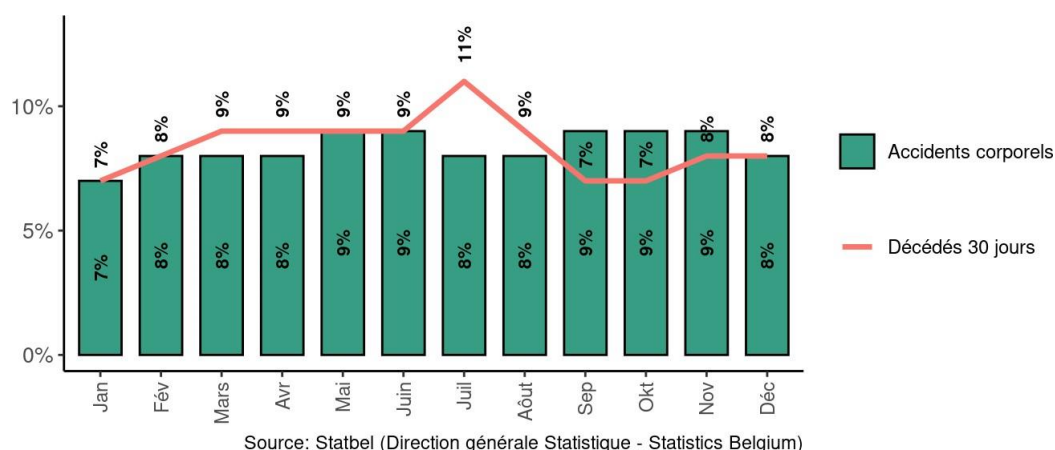


Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

### 5.2 Variation mensuelle

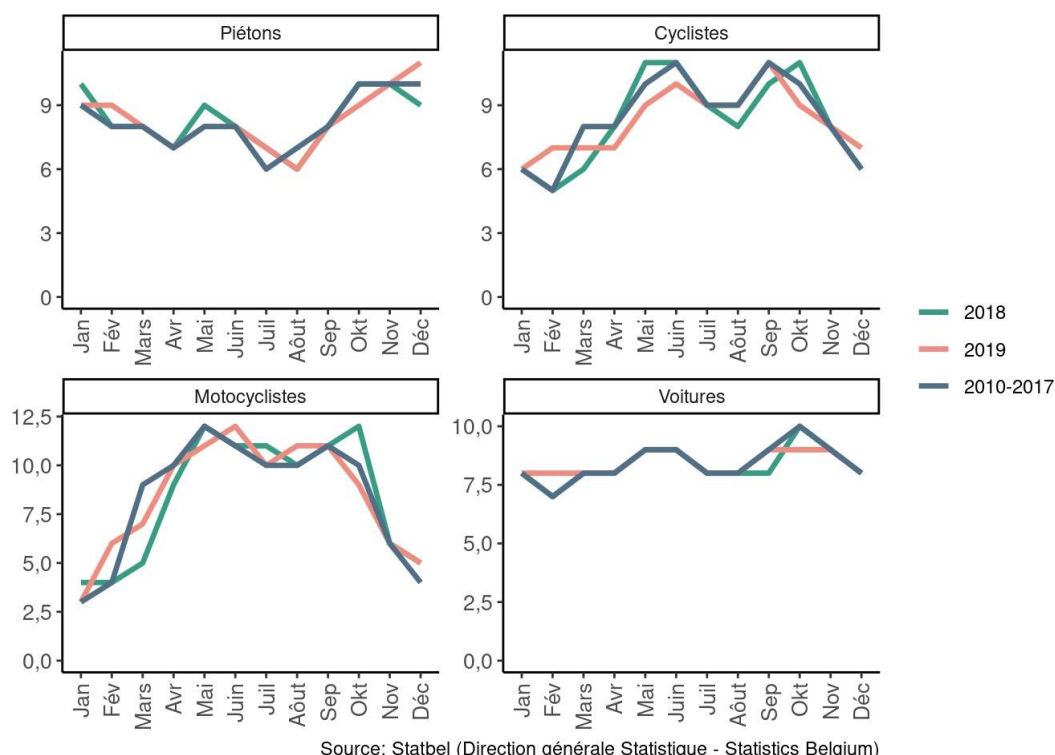
La **Figure 29** montre la répartition du nombre d'accidents corporels et du nombre de décès pour 2019 au cours des différents mois de l'année. Le nombre absolu d'accidents avec blessés et le nombre absolu de décédés 30 jours par mois y sont pondérés en fonction du nombre de jours par mois. La somme des valeurs de la ligne rouge est égale à 100%, il en va de même pour la somme des valeurs situées sur les barres. Le nombre d'accidents diminue pendant les mois de juillet et août, ainsi que pendant les quatre premiers mois de l'année. Cependant, il y a une augmentation des décédés 30 jours pendant les mois d'été, ce qui indique que la gravité moyenne y est alors plus élevée. Au cours des dernières années, on a également observé un pic du nombre de décédés 30 jours au cours de ces mois.

**Figure 29. Répartition du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours au cours des mois de l'année (2019)**



La **Figure 30** montre la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois de l'année entre 2010 et 2016, en 2017 et en 2018 pour quatre modes de transport. Dans ce chiffre, le nombre absolu de collisions avec blessés par mois est pondéré pour chaque mode de transport en fonction du nombre de jours par mois. La somme des valeurs de chaque ligne est égale à 100%. Les graphiques montrent, par exemple, que pendant les mois d'hiver, il y a beaucoup moins d'accidents corporels impliquant des cyclistes ou des motocyclistes. Cela s'explique notamment par le fait que les usagers de la route sont moins enclins à utiliser ces moyens de transport dans des conditions climatiques hivernales.

**Figure 30. Évolution de la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois, en fonction du type d'usager de la route (piétons – cyclistes – motocyclistes – voitures) (2010-2017, 2018 en 2019)**

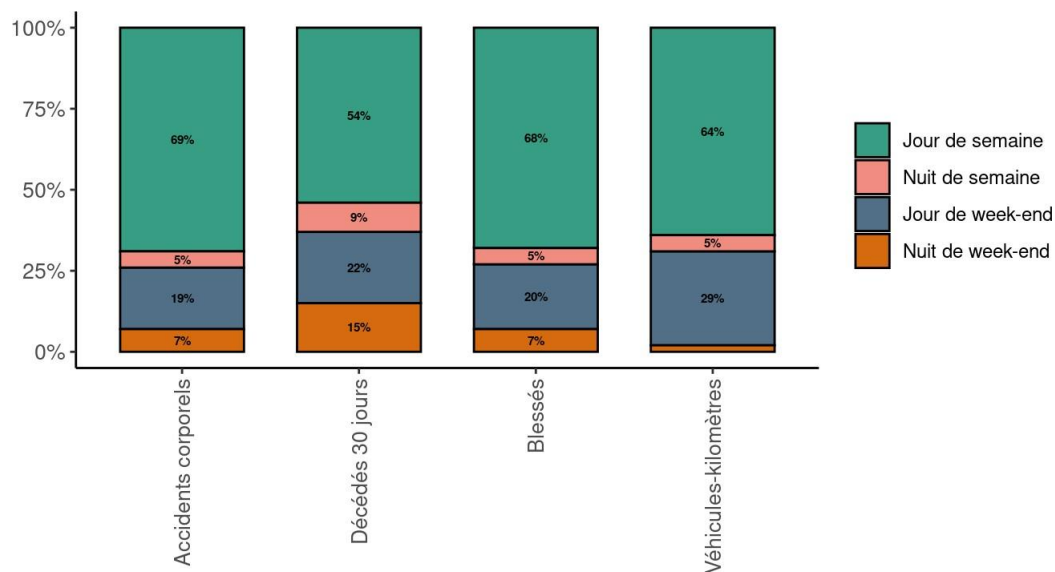


### 5.3 Par semaine

La **Figure 31** montre la répartition du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours et de blessés au cours des différentes périodes de la semaine pour 2019. Les chiffres pour 2016 sont les plus récents 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 d'accidents corporels, le nombre de décédés 30 jours et le nombre de blessés sont relativement plus élevés durant les nuits de week-end. Inversement, le

nombre de tués sur la route les jours de semaine et les jours de week-end est relativement plus faible par rapport au nombre de véhicules-kilomètres parcourus.

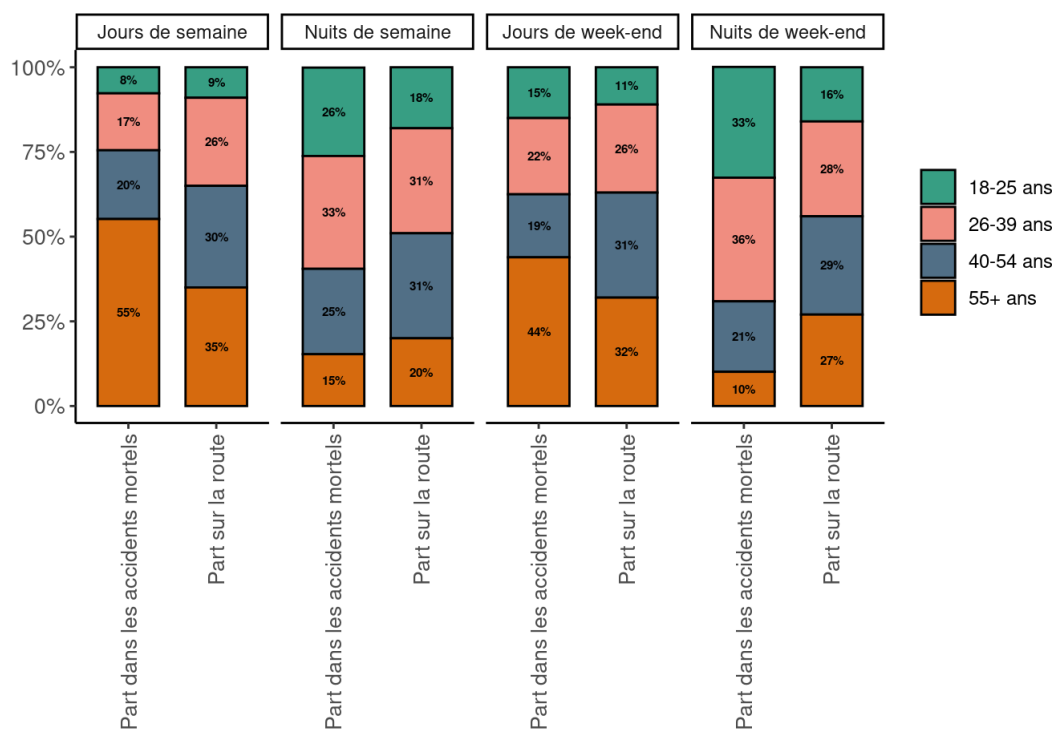
**Figure 31. Répartition du nombre d'accidents corporels, de victimes et de véhicules-kilomètres au cours des périodes de la semaine (2019)**



Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium); Monitor, 2017

La **Figure 32** montre, pour chaque période de la semaine et en fonction de l'âge des automobilistes, la répartition de l'implication de ces derniers dans les accidents mortels et la répartition de leur présence sur la route. La répartition de l'implication dans les accidents mortels est basée sur les chiffres de 2018 et 2019. Les chiffres relatifs à la "part sur la route" proviennent de la mesure comportementale " conduite en état d'ivresse " réalisée par l'Institut Vias en 2018. Lorsque la part des conducteurs d'un certain groupe d'âge présents 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. D'autre part, nous constatons que les automobilistes de moins de 40 ans sont particulièrement impliqués dans les accidents mortels. Par rapport à leur présence sur la route, ce groupe de conducteurs est donc surreprésenté dans les accidents mortels.

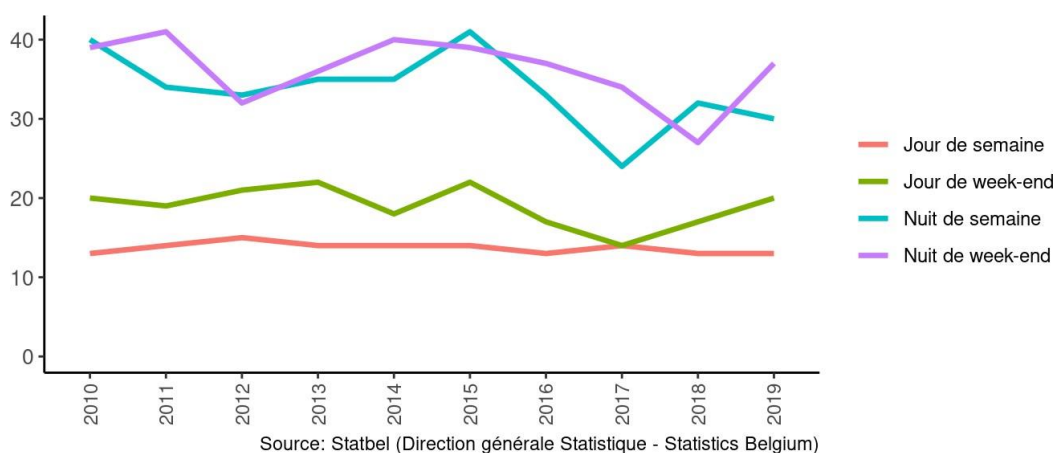
**Figure 32. Répartition de l'implication dans des accidents mortels et de la présence sur la route, par catégorie d'âge des automobilistes, selon la période de la semaine (2018-2019)**



e: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium); Vias institute, Gedragmeting 'Alcohol' 2015

La **figure 33** nous permet de déduire que la gravité (le nombre de décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels) est la plus élevée les nuits de week-end et les soirs de semaine. Nous constatons également que la gravité des nuits de week-end a diminué sur une période de 10 ans, alors qu'à d'autres moments de la semaine, la gravité est restée la même ou a même augmenté.

**Figure 33. Évolution de la gravité des accidents (nombre de décédés 30 jours pour 1 000 blessés), en fonction de la période de la semaine (2018-2019)**

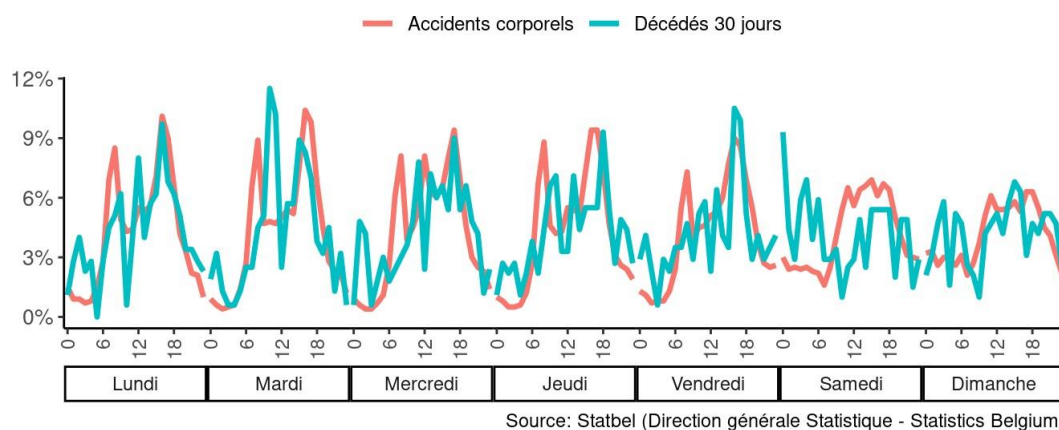


## 5.4 Par heure de la journée

La **Figure 34** montre la répartition du nombre d'accidents corporels et de décès au cours des différentes heures d'une semaine pour la période de 2014 à 2018 inclus. Avec une répartition égale de la circulation et des accidents de la route, chaque heure devrait contenir 0,60 % du nombre total d'accidents corporels ou de décédés 30 jours. La somme des valeurs de chaque ligne est égale à 100%. Pour les accidents corporels en semaine, il y a deux pics clairs : le pic du matin et le pic du soir. Le mercredi, il y a un troisième pic à midi. Pour les décédés 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 weekend, 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. Les différences de proportion entre accidents corporels et décès 30 jours montre moins de pics marqués en semaine.

**Figure 34. Répartition des accidents corporels et des décès 30 jours au cours des heures de la semaine (2018-2019)**

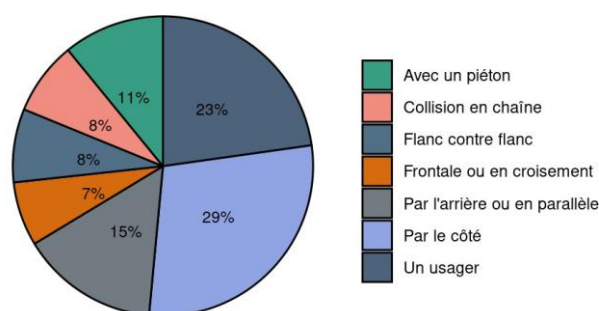


## 6 Caractéristiques des accidents

### 6.1 Type de collision

La **Figure 35** montre la répartition du nombre d'accidents corporels par type de collision en 2018 pour l'ensemble des usagers de la route. Un accident de la circulation peut se composer de plusieurs collisions, dans le graphique ci-dessous, seule la première collision est prise en compte. Si le type de la collision est inconnu, il n'est pas inclus. Le graphique montre que la plupart des accidents (29 %) peuvent être classés comme collisions latérales. Les accidents avec un seul usager de la route représentent 23 % des accidents corporels, les collisions par l'arrière 15 % et les collisions entre un véhicule et un piéton 11 %. Les types de collision les moins courants sont : les collisions de flanc à flanc (8 %), les collisions en chaîne (8 %) et les collisions frontale (7 %).

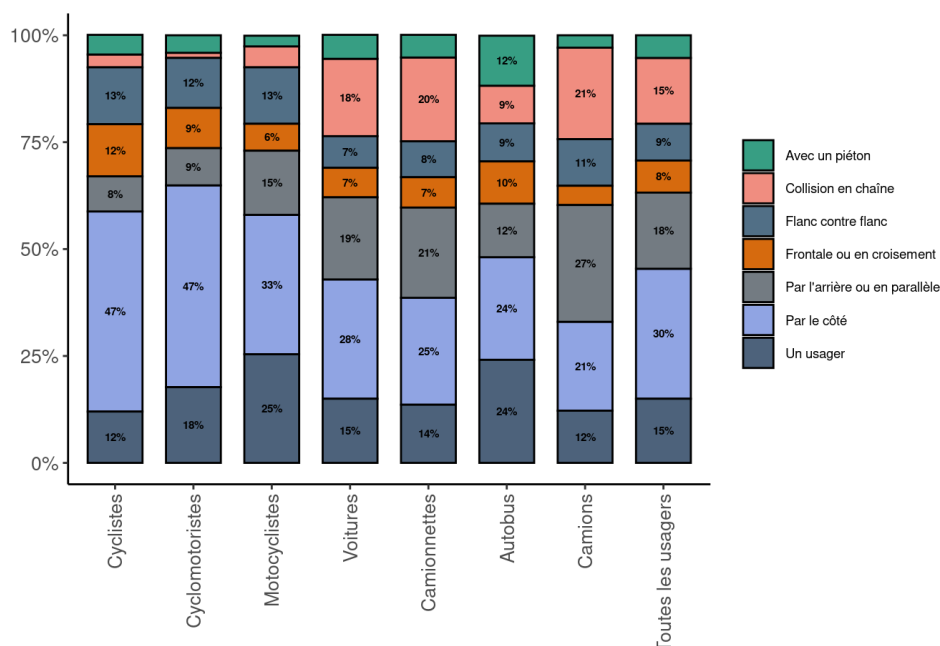
**Figure 35. Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision (2019)**



Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

La **Figure 36** montre la répartition du nombre d'accidents corporels par type de collision en 2019 pour chaque type d'usager 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'usager de la route. Un exemple : les collisions par l'arrière et les collisions par chaîne sont beaucoup plus fréquentes chez les camions que dans les autres catégories d'usagers de la route. Inversement, les cyclistes et les cyclomoteuristes sont plus souvent impliqués dans des collisions latérales.

**Figure 36. Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision, par type de usager de la route (2019)**

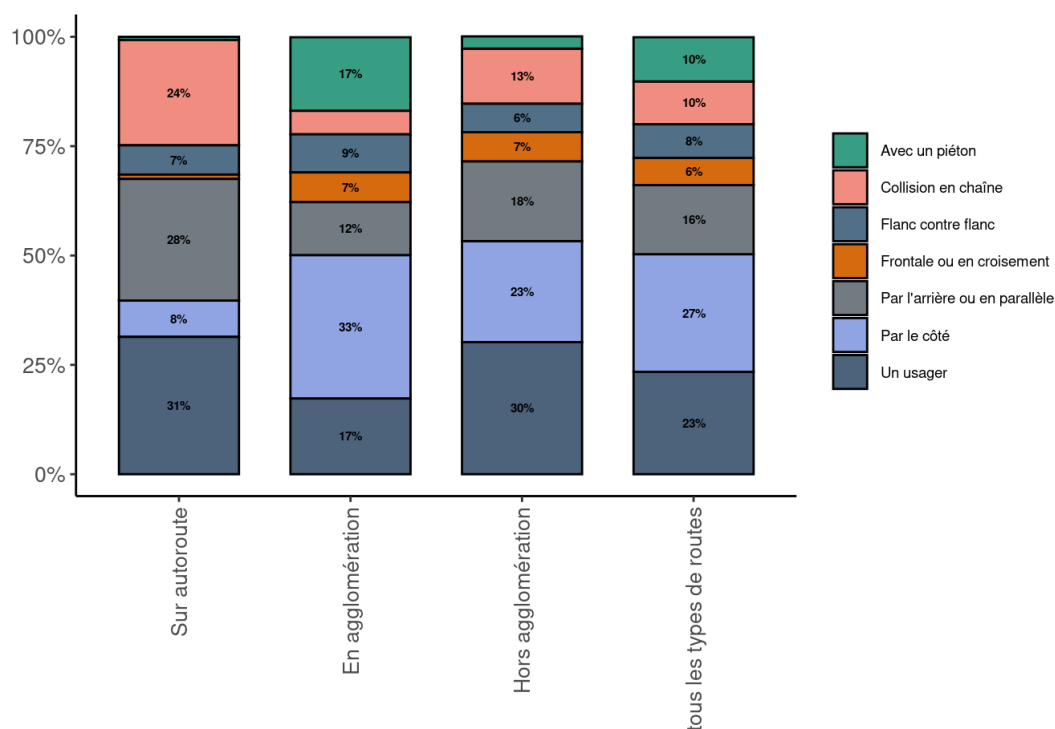


Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

La **Figure 37** montre la répartition du nombre d'accidents corporels par type de collision en 2019 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, il n'est pas inclus. Le graphique montre logiquement que les collisions avec choc latéral sont beaucoup plus fréquentes à l'intérieur et à l'extérieur des agglomérations (avec de nombreuses intersections qui permettent de telles collisions) que sur les autoroutes. Inversement, sur les autoroutes, nous enregistrons plus d'accidents avec collision par l'arrière et plus de collisions en chaîne, ainsi que plus d'accidents dans lesquels un seul usager de la route est impliqué.

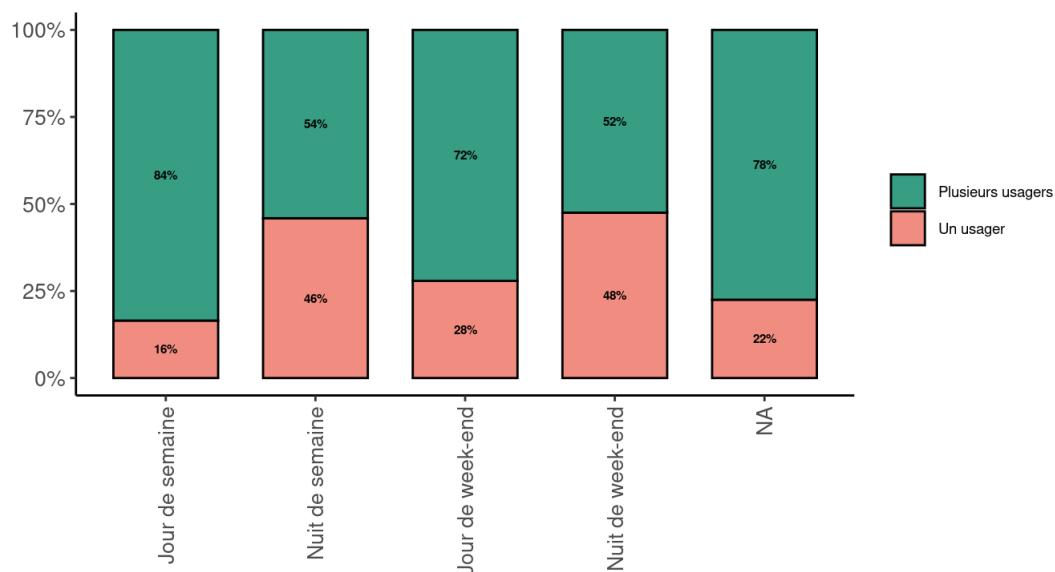
**Figure 37. Répartition du nombre d'accidents corporels selon le type de la première collision, par type de route (2019)**



Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

La **Figure 38** montre le pourcentage d'accidents corporels unilatéraux pour chaque période de la semaine en 2018. Si le type de collision était inconnu, il n'était pas inclus. Les accidents unilatéraux sont des accidents dans lesquels une seule partie est impliquée. 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 du jour.

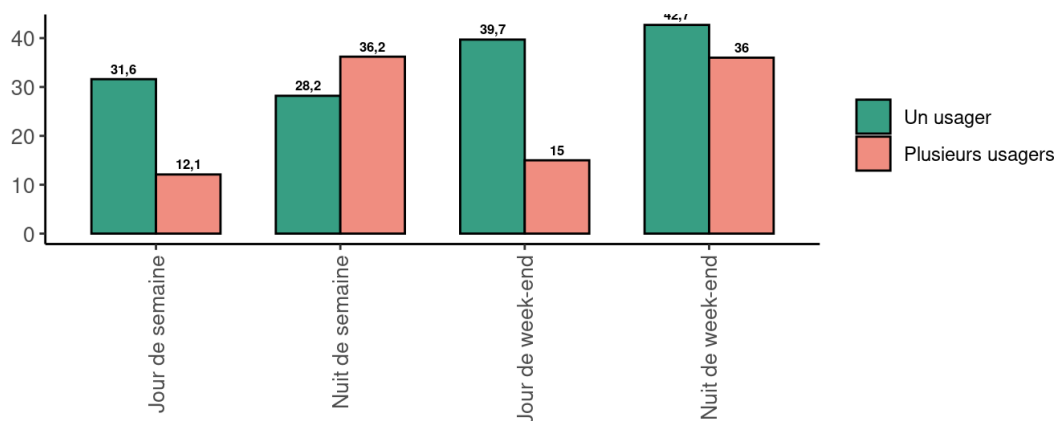
**Figure 38. Part des accidents corporels n'impliquant qu'un seul véhicule en fonction du moment de la semaine (2019)**



Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

La **figure 39** montre la gravité des accidents unilatéraux et des accidents impliquant plusieurs usagers de la route par période de la semaine. Les accidents unilatéraux sont nettement plus graves que les accidents impliquant plusieurs usagers de la route en semaine et le week-end. Cependant, pendant les nuits de semaine et de week-end, cette différence entre les deux types d'accidents disparaît. Les nuits de week-end, les accidents unilatéraux sont légèrement plus graves, mais les nuits de semaine, les accidents impliquant plusieurs usagers de la route sont plus graves que les accidents unilatéraux.

**Figure 39. Gravité des accidents unilatéraux et des accidents entre plusieurs usagers de la route, par période de la semaine (2019)**



Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

## 6.2 Matrice de collisions

Dans la matrice de collisions, nous indiquons les décédés 30 jours de 2019. Nous ne prenons en compte que la première collision lors de l'accident. Au niveau des lignes se trouvent les victimes, et au niveau des colonnes leurs opposants. Par exemple, on constate que 61 piétons ont été mortellement blessés après une collision avec une voiture. À l'inverse, 3 décès sont survenus dans une voiture après une collision avec un piéton.

Il y a eu 144 décédés 30 jours dans des accidents de voiture unilatéraux en 2019 et également de nombreux décédés après une collision avec une voiture particulière. Les accidents entre deux voitures ont fait 67 morts, et 61 piétons et 40 motocyclistes ont été blessés lors d'une collision avec une voiture. Les collisions entre voitures et camions se sont aussi avérées fatales : 47 automobilistes ont perdu la vie dans de tels accidents. 43 motards ont perdu la vie à la suite d'un accident unilatéral.

**Figure 40. Matrice des collisions avec les victimes et leurs opposants impliqués dans des accidents mortels (2019)**

|          |                | En cas de collision avec ... |          |                |              |         |             |                  |        |      |
|----------|----------------|------------------------------|----------|----------------|--------------|---------|-------------|------------------|--------|------|
|          |                | Piéton                       | Cycliste | Cyclomotoriste | Motocycliste | Voiture | Camionnette | Autobus, autocar | Camion | Seul |
| Victimes | Piéton         |                              |          |                | 2            | 61      | 10          | 3                | 13     |      |
|          | Cycliste       | 1                            | 4        |                | 2            | 34      | 5           | 3                | 14     | 24   |
|          | Cyclomotoriste |                              |          |                | 1            | 6       |             |                  |        | 11   |
|          | Motocycliste   | 1                            |          | 1              |              | 40      | 4           | 1                | 7      | 43   |
|          | Voiture        | 3                            | 2        |                | 2            | 67      | 8           | 3                | 47     | 144  |
|          | Camionnette    |                              |          |                |              | 2       |             |                  | 9      | 6    |
|          | Camion         |                              |          |                |              | 1       | 1           |                  | 5      | 4    |

Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

## 6.3 Circonstances aggravantes

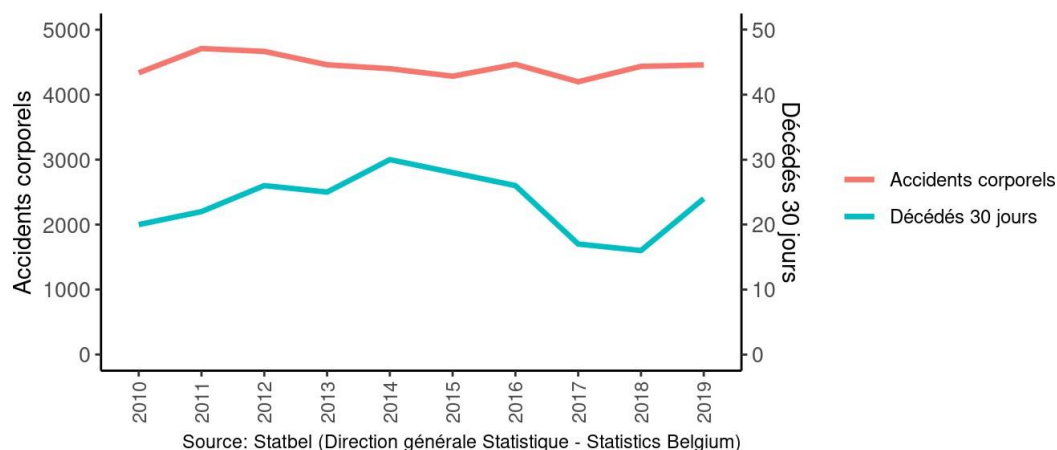
Le **tableau 16** et la **figure 41** montrent l'évolution des accidents avec délit de fuite. Le nombre d'accidents corporels avec un "délit de fuite" comme circonstance aggravante est resté stable au cours des dix dernières années (+2,8 %). Toutefois, leur part dans le nombre d'accidents corporels a augmenté (+24,2 %) : le "délit de fuite" a été enregistré dans 9,5 % des accidents corporels en 2010 et dans 11,8 % des accidents corporels en 2019. Le nombre de décédés, et par conséquent la gravité des accidents, ont augmenté de 20 % et 17,4 % respectivement. En général, la gravité des accidents est plus faible dans ces accidents (par rapport à l'ensemble des accidents avec blessures).

**Tableau 16. Statistiques sur les accidents avec la circonstance aggravante « délit de fuite » (2010-2019)**

|                       | Accidents corporels | Décédés 30 jours | Blessés | Risque d'accident | Part de tous les accidents corporels | Part de tous les décédés 30 jours |
|-----------------------|---------------------|------------------|---------|-------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|
| 2010                  | 4337                | 20               | 4821    | 4,6               | 9%                                   | 2%                                |
| 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%                                |
| Évolution 2018-2019 % | 0%                  | 50%              | 1%      | 50%               | 0%                                   | 33%                               |
| Évolution 2010-2019 % | 3%                  | 20%              | 2%      | 17%               | 33%                                  | 100%                              |

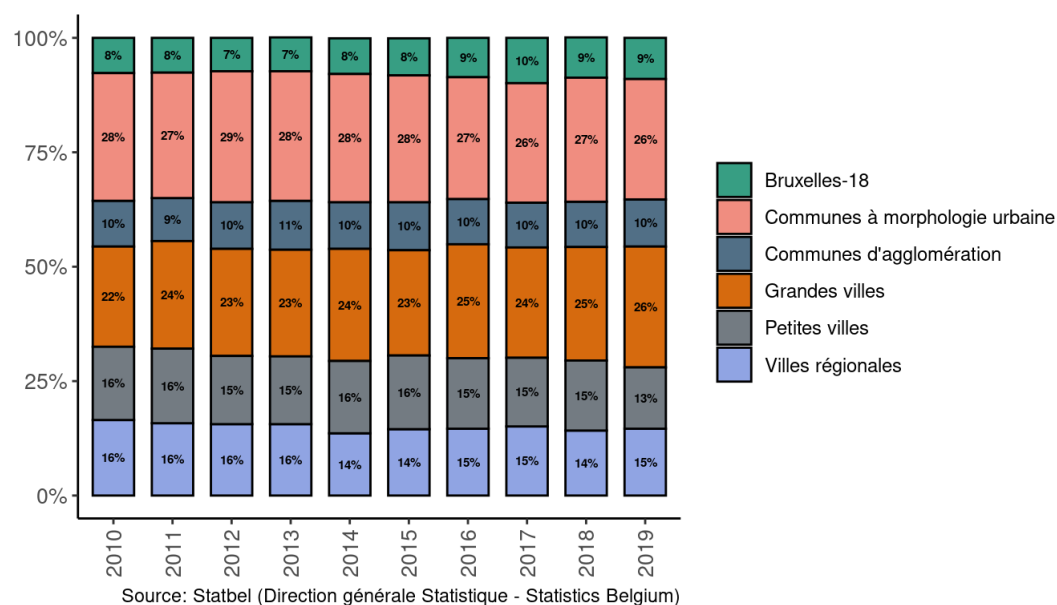
Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

**Figure 41. Évolution des accidents corporels avec délit de fuite et des décédés 30 jours dans les accidents corporels avec délit de fuite (2010-2019)**



La **figure 42** 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. Le délit de fuite est donc principalement un phénomène qui a lieu dans les (grandes) villes.

**Figure 42. Évolution des accidents corporels avec délit de fuite en fonction du degré d'urbanisation (2010-2019)**

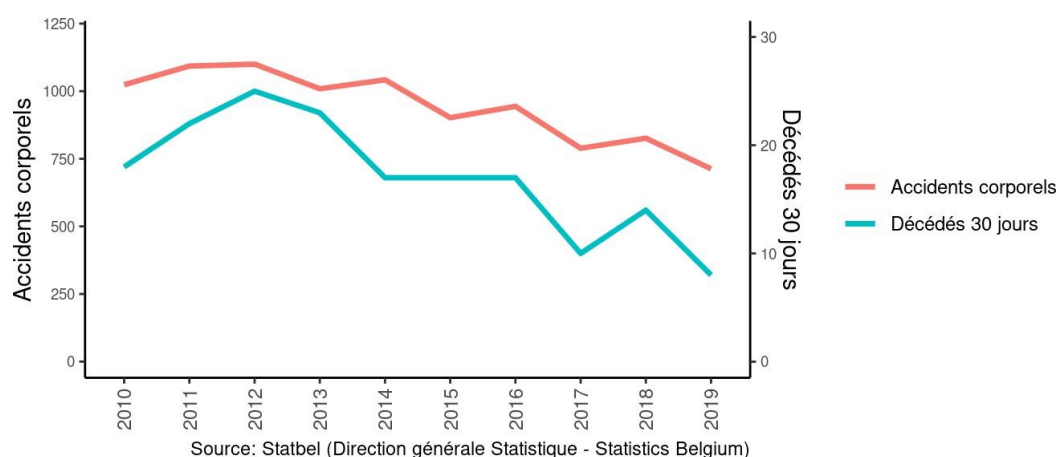


Le **tableau 17** et la **figure 43** montrent l'évolution des accidents corporels avec défaut d'assurance. Le nombre d'accidents pour lesquels le défaut d'assurance a été enregistré comme circonstance aggravante a augmenté entre 2010 et 2012, et a diminué à partir de 2014. Le nombre de décédés 30 jours a suivi la même tendance. La part des accidents corporels est restée stable : en 2010, ces accidents représentaient 2,2 % de l'ensemble des accidents corporels, en 2019, elle était également de 1,9 %. Toutefois, le nombre de décédés dans ces accidents a fortement diminué : de 18 en 2010 à 8 en 2019 (-55,6 %). La part des décès a diminué de 42,9 % en 2019 par rapport à 2018.

**Tableau 17. Statistiques sur les accidents avec la circonstance aggravante de défaut d'assurance (2010-2019)**

|                       | Accidents corporels | Décédés 30 jours | Blessés | Risque d'accident | Part de tous les accidents corporels | Part de tous les décédés 30 jours |
|-----------------------|---------------------|------------------|---------|-------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|
| 2010                  | 1024                | 18               | 1364    | 17,6              | 2,2%                                 | 2,1%                              |
| 2011                  | 1093                | 22               | 1449    | 20,1              | 2,3%                                 | 2,5%                              |
| 2012                  | 1100                | 25               | 1444    | 22,7              | 2,5%                                 | 3%                                |
| 2013                  | 1009                | 23               | 1345    | 22,8              | 2,4%                                 | 3%                                |
| 2014                  | 1042                | 17               | 1337    | 16,3              | 2,5%                                 | 2,3%                              |
| 2015                  | 902                 | 17               | 1149    | 18,8              | 2,2%                                 | 2,2%                              |
| 2016                  | 944                 | 17               | 1229    | 18                | 2,4%                                 | 2,5%                              |
| 2017                  | 789                 | 10               | 1045    | 12,7              | 2,1%                                 | 1,6%                              |
| 2018                  | 826                 | 14               | 1115    | 16,9              | 2,1%                                 | 2,3%                              |
| 2019                  | 713                 | 8                | 950     | 11,2              | 1,9%                                 | 1,2%                              |
| Évolution 2018-2019 % | -14%                | -43%             | -15%    | -34%              | -10%                                 | -48%                              |
| Évolution 2010-2019 % | -30,4%              | -55,6%           | -30,4%  | -36,4%            | -13,6%                               | -42,9%                            |

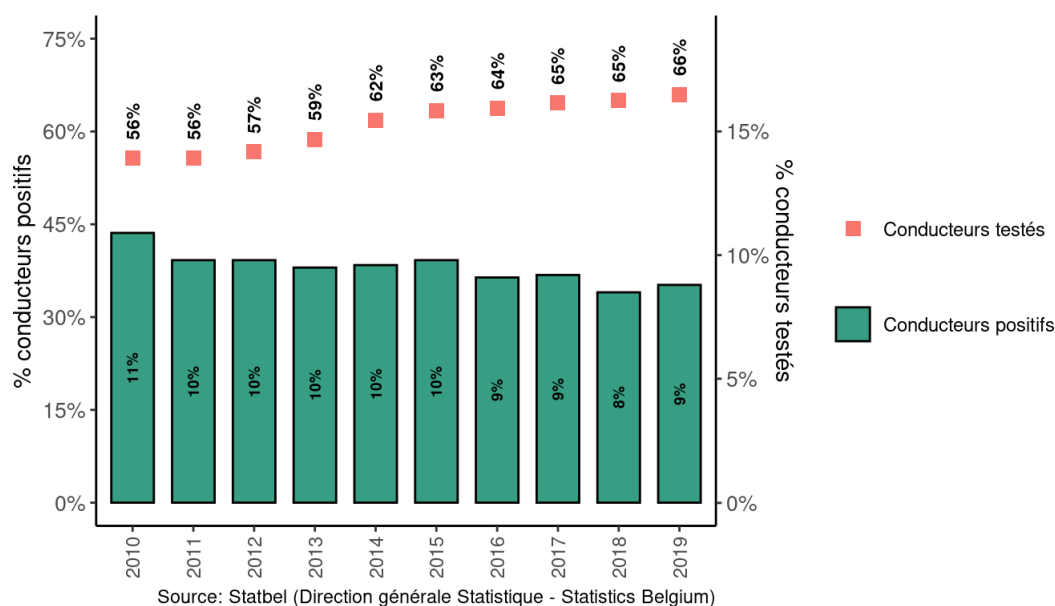
Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

**Figure 43. Évolution des accidents corporels avec défaut d'assurance et des décédés 30 jours dans les accidents avec défaut d'assurance (2010-2019)**

## 6.4 Conduite sous influence d'alcool

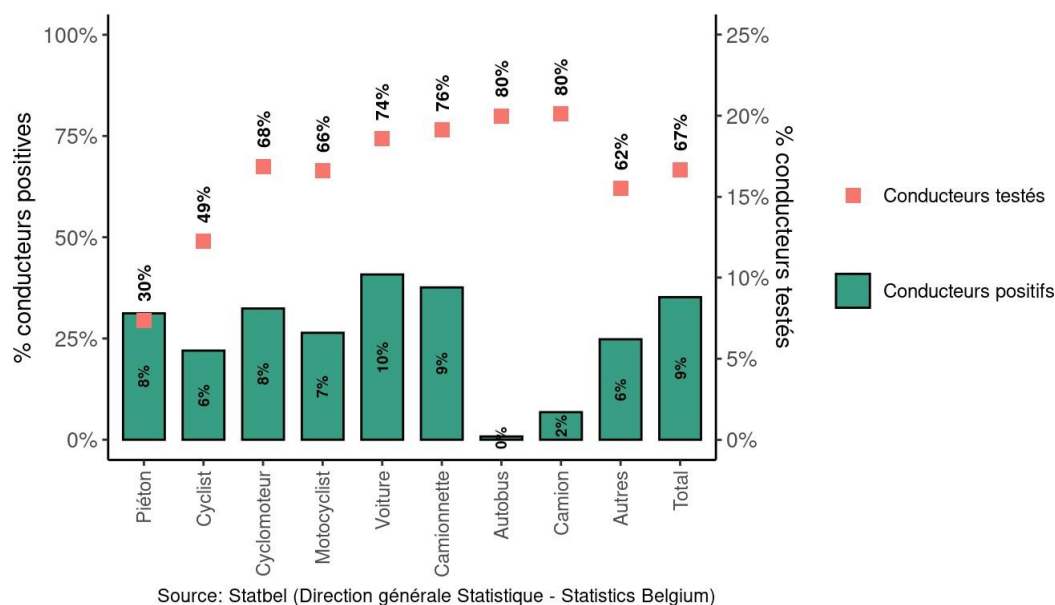
La **figure 44** montre l'évolution du nombre de conducteurs testés et positifs au cours de la période 2010 à 2019. Le pourcentage de conducteurs testés est passé de 56% à 66% sur une période de 10 ans. Le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool a diminué de 2%, passant de 11 % en 2010 à 9 % en 2019.

**Figure 44. Évolution du pourcentage de conducteurs testés et du pourcentage de conducteurs positifs dans les accidents corporels (2010-2019)**



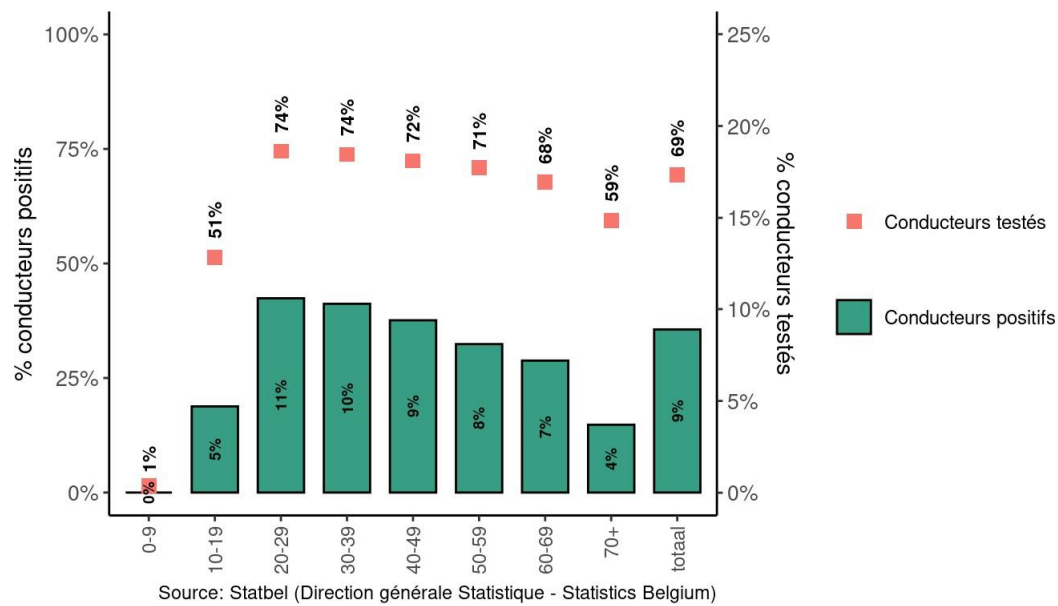
La **Figure 45** montre le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool par rapport au nombre total de conducteurs en cause dans des accidents corporels et le pourcentage de conducteurs soumis à des tests, selon le type d'utilisateurs de la route, pour l'année 2019. Le graphique montre que le pourcentage de conducteurs impliqués dans un accident qui sont sous l'influence de l'alcool varie considérablement selon leur mode de transport. Par exemple, on note un pourcentage de 10 % chez les automobilistes comparativement à seulement 2 % chez les camionneurs. Le pourcentage de conducteurs qui passent un alcootest après un accident corporel diffère également selon le type d'utilisateur de la route. Seulement 30 % des piétons sont soumis à un alcootest, mais ce chiffre monte à 80 % 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 sont souvent incapables de souffler.

**Figure 45. Conduite sous influence d'alcool (dans les accidents corporels) selon le type d'utilisateurs (2019)**



La **figure 46** montre le pourcentage de conducteurs testés et positifs par catégorie d'âge. Le pourcentage de conducteurs contrôlés est le plus élevé pour le groupe des 20-29 ans, et diminue avec l'âge. Nous constatons la même tendance pour les conducteurs positifs, ce pourcentage est le plus élevé chez les 20-29 ans et diminue avec l'âge.

Figure 46. Pourcentage de conducteurs testés et pourcentage de conducteurs positifs dans les accidents corporels, par tranche d'âge (2019)



Le **tableau 18** montre l'évolution du taux moyen d'alcoolémie par groupe d'âge. En 2019, les 45-64 ans avaient le taux d'alcoolémie moyen le plus élevé, suivis par les 25-44 ans et les 18-24 ans. Bien qu'un pourcentage plus faible de conducteurs d'âge moyen soient testés positifs (comme nous l'avons vu dans la figure 46), ce sont en moyenne les cas les plus fortement sous l'influence de l'alcool.

Tableau 18. Évolution de la concentration moyenne d'alcool dans le sang par groupe d'âge (2014-2019)

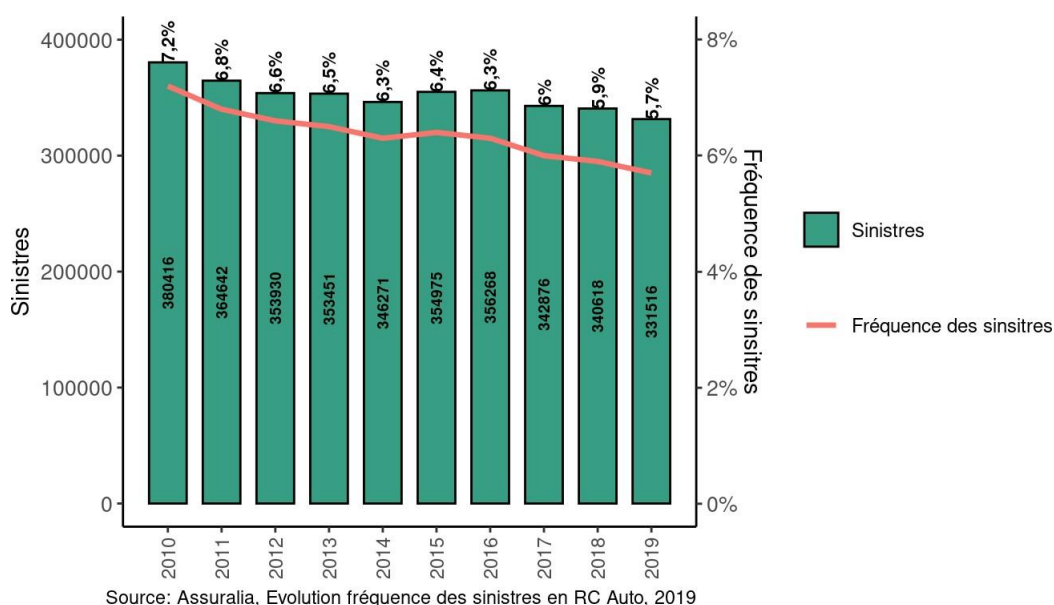
|               | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|---------------|------|------|------|------|------|------|
| 18-24 ans     | 1,5  | 1,5  | 1,5  | 1,5  | 1,6  | 1,6  |
| 25-44 ans     | 1,7  | 1,8  | 1,7  | 1,7  | 1,7  | 1,7  |
| 45-64 ans     | 1,7  | 1,8  | 1,8  | 1,7  | 1,8  | 1,8  |
| 65+ ans       | 1,4  | 1,5  | 1,5  | 1,4  | 1,5  | 1,4  |
| tous les âges | 1,7  | 1,7  | 1,7  | 1,7  | 1,7  | 1,7  |

Source: Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

## 7 Informations provenant des assurances

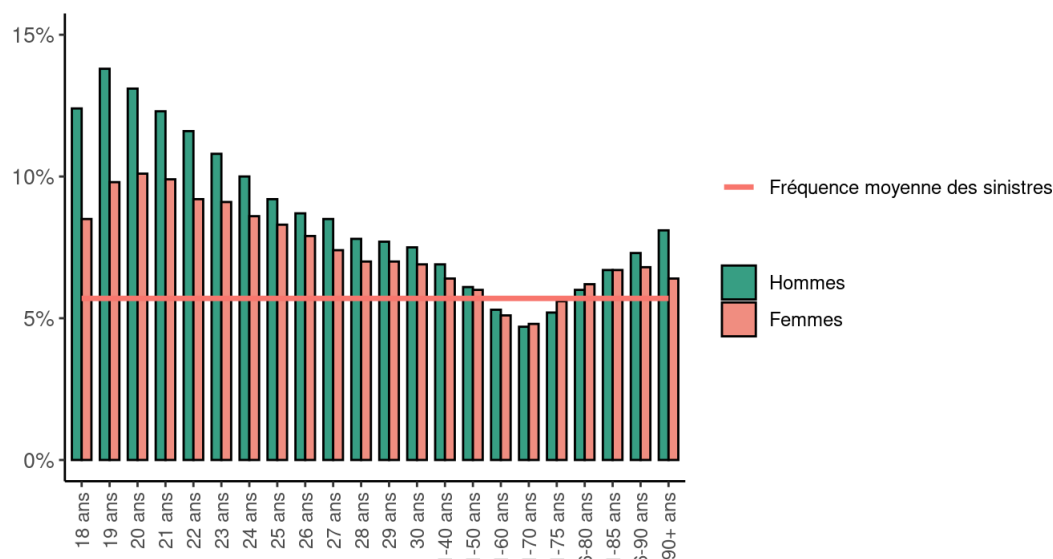
Pour la période 2010-2019, la **Figure 47** montre l'évolution (1) du nombre de sinistres et (2) de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile " Tourisme & Affaires " des compagnies d'assurance. Le nombre de sinistres est le nombre de véhicules assurés qui sont tenus responsables 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 10 ans. Une fréquence de sinistres de 5,7 % signifie que 57 sinistres ont été causés par 1 000 véhicules assurés en 2019.

**Figure 47. Évolution du nombre et de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires » des compagnies d'assurances (2010-2019)**



Pour la période 2015-2019, la Figure 48 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. 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 50 ans, la fréquence des sinistres est supérieure à la fréquence moyenne des sinistres pour tous les âges combinés sur la période 2015-2019. Chez les 50 à 70 ans, la fréquence des sinistres est inférieure à la moyenne. Dès l'âge de 70 ans, la fréquence des sinistres augmente encore.

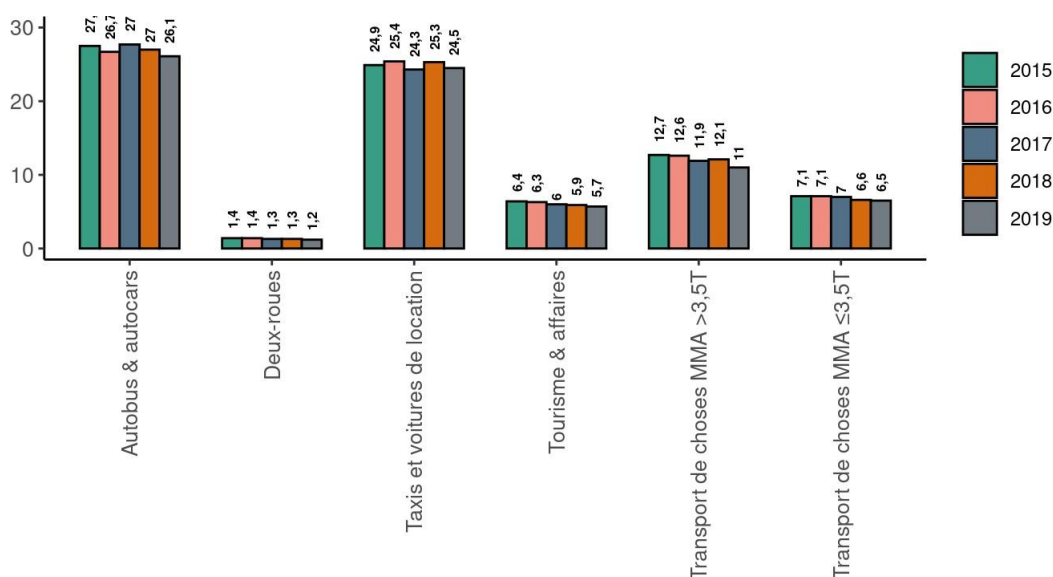
**Figure 48. Fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires », en fonction de l'âge et du sexe de l'assuré (2015-2019)**



Source: Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2019

La **Figure 49** montre l'évolution entre 2015 et 2019 de la fréquence des sinistres pour les différentes catégories de véhicules (motorisés) dans les dossiers de responsabilité civile des compagnies d'assurances. 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  $\leq 3,5T$  (camions légers), transport de marchandises MMA  $> 3,5T$  (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 260 accidents. 1000 taxis et voitures de location assurés causent 245 accidents en 2019. La fréquence des dommages est stable depuis 2014 pour les différentes catégories de véhicules. Le 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 49. Évolution de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Véhicules motorisés », selon la catégorie du véhicule (2015-2019)**



Source: Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2019

# Terminologie

## Pays européens selon la notation ISO

| <i><b>Abréviation</b></i> | <i><b>Pays</b></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.

- Assurialia :

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 cm<sup>3</sup> 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                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Assuralia, Évolution de la fréquence des sinistres en assurance RC automobile, 2019</b> | 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<br>- Belgique<br>- Annuellement<br>- Données les plus récentes: 2017 | Assuralia<br><br>Assuralia (2017). Évolution de la fréquence des sinistres 2010-2019 en assurance RC automobile.<br><a href="#">Lien vers le rapport</a>                                                                                                                                                       |
| <b>Institut Vias @Risk, 2020</b>                                                           | Risque de blessures graves et mortelles sur la route pour différents groupes d'usagers | Risque relatif de subir des blessures graves sur la route, sur la base des comportements de déplacement et de la présence dans la circulation, par type d'usager et par catégorie d'âge. Les blessures graves sont définies comme relevant de l'échelle MAIS3+, c'est-à-dire que les victimes souffrent de handicaps physiques ou mentaux de longue durée (parfois à vie). | Les informations relatives aux déplacements et à la présence sur la route proviennent de l'étude BELDAM. Il s'agit d'une enquête qui, au travers de sondages, a déterminé les distances parcourues et le nombre de minutes passées sur la route, par type d'usager et par catégorie d'âge. Les données se rapportant aux blessures proviennent de Statbel et du SPF Santé publique. | - Belgique                                                                              | Institut Vias<br><br>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<br><a href="#">Lien vers le rapport</a> |
| <b>Monitor</b>                                                                             | 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<br>- Belgique                                                            | Institut Belge pour la Sécurité Routière et Service Public Fédéral Mobilité et Transport<br>Projet Monitor (2017). Enquête nationale sur la mobilité et la sécurité routière [Projet en cours]<br><a href="#">Lien vers le projet</a>                                                                          |
| <b>Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)</b>                       | 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<br>- Belgique<br>- Annuellement<br>- Données les plus récentes: 2018 | Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)<br><a href="#">Liens vers les données statistiques</a>                                                                                                                                                                                           |

|                                                                      |                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                 |                                                                                                                     |
|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                      |                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 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.                                                                                            |                                                                                                 |                                                                                                                     |
| <b>Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)</b> | Principales causes de décès | Principales causes de décès (initiales), par sexe, catégorie d'âge et région.                                                                                                                                                                                                                                 | Fusion de deux sources :<br>- Le Registre national des personnes physiques (qui décrit les caractéristiques des personnes décédées)<br>- Les formulaires de déclaration de décès auprès de l'état civil (qui contiennent des informations sur la cause du décès) | - À partir de 1998<br>- Belgique<br>- Annuellement<br>- Données les plus récentes: 2017         | Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)<br><a href="#">Lien vers les données statistiques</a> |
| <b>SPF Mobilité et Transports</b>                                    | 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.<br>Par type de route, région et type de véhicule. | Comptages de la circulation                                                                                                                                                                                                                                      | - À partir de 1970<br>- Belgique<br>- Annuellement<br>- Données utilisées dans ce rapport: 2017 | SPF Mobilité et Transport<br><a href="#">Lien vers le rapport</a>                                                   |

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.

