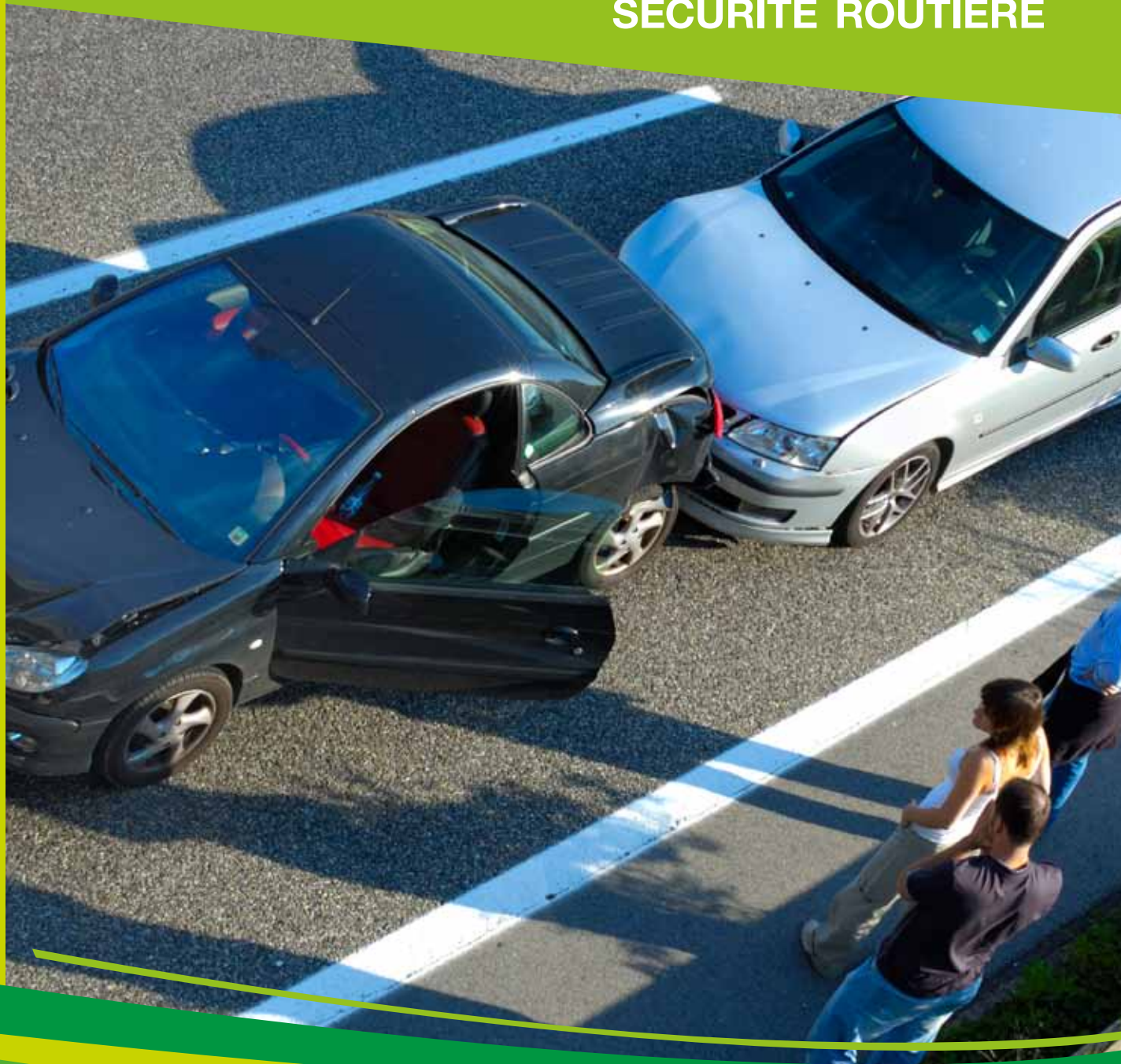


CENTRE DE CONNAISSANCE
SÉCURITÉ ROUTIÈRE



IBSR

ANALYSE STATISTIQUE DES
ACCIDENTS DE LA ROUTE 2011

TABLE DES MATIÈRES

1	ANALYSE SYNTHÉTIQUE DES STATISTIQUES D'ACCIDENTS DE LA ROUTE 2011	5
1.1	Evolution	6
1.1.1	Chiffres-clés 2011	6
1.1.2	Evolution par rapport à 2010.....	6
1.1.3	Evolution à long et moyen termes	6
1.1.4	Objectif 2020	6
1.2	Temps	7
1.2.1	Selon le mois	7
1.2.2	Selon la période de la semaine	7
1.2.3	Selon le jour et l'heure.....	8
1.3	Lieu	8
1.3.1	Selon la région	8
1.3.2	Selon la province	9
1.3.3	Selon la vitesse.....	9
1.4	Types d'accident	10
1.4.1	Accidents n'impliquant qu'un seul usager	10
1.4.2	Modes de déplacement et types de collision	10
1.5	Victimes	11
1.5.1	Selon l'âge et le sexe	11
1.5.2	Selon le mode de déplacement	11
1.5.3	Evolution selon le mode de déplacement.....	12
1.5.4	Evolution de l'âge et du sexe des victimes selon le mode de déplacement ...	12
1.6	Conduite sous influence d'alcool	13
1.6.1	Méthodologie.....	13
1.6.2	Chiffres-clés 2011	13
1.6.3	Evolution	13
1.6.4	Selon le mode de déplacement	14
1.6.5	Selon l'âge.....	14
1.6.6	Selon le sexe, le type d'accident et la région.....	14
1.7	Attitudes et comportements des usagers.....	14
1.7.1	Port de la ceinture de sécurité	14
1.7.2	Utilisation des dispositifs de retenue pour enfants.....	15
1.7.3	Vitesse pratiquée	15
1.7.4	Conduite sous influence d'alcool.....	16
1.7.5	Avis et sentiment des usagers à l'égard de la sécurité routière.....	16
2	STATISTIQUES D'ACCIDENTS 2011	19
2.1	Aperçu de l'année 2011	20
2.2	L'année 2011 dans une perspective temporelle	22
2.3	Comparaison européenne.....	25

Merci de référer à ce document de la façon suivante :

Focant, N. (2013) Analyse statistique des accidents de la route 2011. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissances Sécurité Routière

D/2013/0799/35
Auteur : Nathalie Focant
Avec la collaboration de: Ankatrien Boulanger, Yvan Casteels, Heike Martensen, François Riguelle, Mathieu Roynard et Peter Silverans
Editeur responsable : Karin Genoe
© IBSR, Centre de Connaissance Sécurité Routière, Bruxelles, 2013

TABLE DES MATIÈRES

- 2.4 Selon la période 26
 - 2.4.1 Selon le mois 26
 - 2.4.2 Selon la période de la semaine 27
 - 2.4.3 Selon le jour et l'heure..... 29
 - 2.4.4 Selon les conditions de déplacement 30
- 2.5 Selon le lieu 32
 - 2.5.1 Selon la région..... 32
 - 2.5.2 Selon la province 38
 - 2.5.3 Selon le type de route..... 40
 - 2.5.4 Selon le régime de vitesse 42
- 2.6 Types d'accident 43
- 2.7 Victimes 47
 - 2.7.1 Selon l'âge et le sexe 47
 - 2.7.2 Selon le mode de déplacement 49
- 2.8 Conduite sous l'influence d'alcool..... 60
- 3 COMPORTEMENTS ET ATTITUDES DES USAGERS 65
 - 3.1 Port de la ceinture de sécurité..... 66
 - 3.2 Utilisation des dispositifs de retenue pour enfants 67
 - 3.3 Vitesse pratiquée..... 68
 - 3.4 Conduite sous influence d'alcool 71
 - 3.5 Attitudes des usagers 72
- 4 DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS 75
 - 4.1 Général 76
 - 4.2 Période..... 78
 - 4.3 Modes de déplacement 78
 - 4.4 Conduite sous influence d'alcool 79
- 5 TABLEAUX ET FIGURES..... 81



ANALYSE SYNTHÉTIQUE DES STATISTIQUES D'ACCIDENTS DE LA ROUTE 2011

1.1 Evolution

1.1.1 Chiffres-clés 2011

L'insécurité sur les routes belges s'est traduite en 2011 par la survenue de 47 924 accidents corporels. Ces accidents ont conduit au décès de 858 personnes (soit plus de 2 décès par jour), ont grièvement blessé 6 164 usagers et en ont légèrement blessé 56 639. Déjà élevés, ces chiffres ne représentent pourtant qu'une partie de la réalité car tous les accidents et toutes les victimes ne sont pas enregistrés : on estime qu'un dixième des tués, la moitié des blessés graves et deux tiers des blessés légers sont absents des statistiques.

1.1.2 Evolution par rapport à 2010

Après une année 2010 particulièrement bonne en termes de sécurité routière, l'année 2011 présente des résultats bien moins favorables, avec une reprise à la hausse de tous les indicateurs : +2,0% de tués sur les routes par rapport à 2010 (soit 17 tués de plus), +3,0% de blessés graves (+182), +4,2% de blessés légers (+2 258) et +4,4% d'accidents corporels (+2 006). Même si elle n'est pas partagée par l'ensemble des pays européens, une telle hausse touche également nos voisins directs (+4% de tués aux Pays-Bas, +9% en Allemagne, +6% au Royaume-Unis et +13% au Luxembourg (CARE - Commission européenne DG Mobilité et Transports)).

Il faut remonter jusqu'en 2001 pour retrouver la dernière hausse en date du nombre de tués. L'année 2011 est donc en rupture avec une décennie de décroissance du nombre de tués. Ce retour à la hausse semble néanmoins être davantage le contrecoup des excellents résultats de l'année 2010 (résultats dus à un hiver particulièrement neigeux, favorable à une diminution des accidents les plus graves) qu'une véritable dégradation de la situation. L'évolution du nombre de tués entre 2009 et 2011 va dans le sens de cette hypothèse : il passe de 943 à 858, soit une diminution de 9,0%. Il en est de même pour le nombre de blessés graves qui s'est réduit de -7,3%.

1.1.3 Evolution à long et moyen termes

Malgré cette hausse en 2011, l'évolution à long terme des indicateurs de sécurité est très favorable. Le nombre de tués a diminué de -71% par rapport à 1973 et le nombre de blessés graves de -75%. Le nombre de blessés légers ne s'est, lui, réduit que de -32%, mais cette évolution reste positive au regard du trafic qui ne cesse de s'accroître sur les routes belges : le nombre de kilomètres parcourus a presque triplé durant cette période et le nombre de véhicules à moteur a plus que doublé. Cette longue tendance à la baisse des indicateurs s'est malheureusement ralentie au cours des dernières années, le nombre de victimes (décédés 30 jours + blessés graves + blessés légers) n'ayant diminué que de -4% par rapport à 2005. Ce ralentissement de la décroissance, qui semble avoir débuté en 2004, touche particulièrement les blessés graves et s'observe dans chacune des trois régions du pays. Seul le nombre de tués parvient à maintenir la tendance avec -21% par rapport à 2005. La croissance continue du trafic permet heureusement de toujours observer une diminution du risque d'accident et du risque de décès.

1.1.4 Objectif 2020

La hausse enregistrée en 2011 nous éloigne malheureusement de l'objectif fixé pour 2020 lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière, à savoir une réduction de -50% du nombre de décédés par rapport à 2010 (soit 420 tués maximum en 2020). La diminution annuelle de 42 tués exigée par cet objectif n'est, en soi, pas irréalisable car une

telle décroissance a été atteinte au cours de la dernière décennie. L'année 2012 semble d'ailleurs, d'après les estimations, nous replacer sur le bon chemin avec environs 750 décédés 30 jours. Néanmoins, maintenir la cadence durant une décennie exige une intensification des efforts fournis. D'après les estimations, si la tendance observée ces dernières années se poursuit, le nombre de tués avoisinera les 510 en 2020, soit 90 de plus que le maximum souhaité.

1.2 Temps

1.2.1 Selon le mois

Les résultats de 2011 concernant la temporalité des accidents s'inscrivent dans les tendances traditionnellement observées.

La répartition des accidents au fil des mois reproduit le cycle habituel marqué par une augmentation au printemps, un creux durant les grandes vacances et une diminution progressive durant l'automne. Deux éléments influencent ainsi fortement la mobilité des Belges et donc la répartition des accidents : les vacances scolaires et la météo. L'importance des conditions météorologiques pour certains modes de déplacement se reflète dans une saisonnalité des accidents plus ou moins marquée selon les types d'usagers. Alors que la répartition des accidents de voiture est plus ou moins uniforme au cours des mois, celle des accidents de moto ou de vélo présente un pic prononcé au printemps.

Deux autres exemples illustrent l'impact indirect de la météo sur le nombre d'accidents. En 2011, le printemps météorologique record (le plus ensoleillé, le second plus chaud et le troisième le plus sec depuis (au moins) 1833) et l'été particulièrement maussade qui l'a suivi (insolation et température peu élevées en juillet, pluviosité importante en août) se sont traduits par une plus grande part d'accidents en avril-mai et une moindre part en juillet-août que ce qui fut observé en 2005 et en 2010. De même, le mois de décembre 2011 enregistre 45% d'accidents de plus que celui de décembre 2010 car il n'a pas connu autant de jours de neige (23 jours en 2010, 5 en 2011) et n'a donc pas autant bénéficié des effets « protecteurs » de celle-ci en termes de sécurité routière. La gravité des accidents s'élève d'ailleurs à 19,3 tués pour 1000 accidents corporels en décembre 2011 contre seulement 14,4 en décembre 2010.

1.2.2 Selon la période de la semaine

Une autre problématique traditionnelle toujours présente en 2011 concerne les accidents survenant les nuits de week-end. Bien que la majorité des accidents (66%) et des victimes (65%) se comptabilisent durant les journées de semaine, ce sont bien les nuits de week-end qui constituent la période la plus « dangereuse ». Elles enregistrent le plus grand nombre de tués par heure (12,5 tués/100h), la plus haute gravité des accidents (37,4 tués/1000 accidents) et le plus grand risque de décès au regard des kilomètres parcourus. De plus, la sur-représentation traditionnelle des jeunes conducteurs (18-25 ans essentiellement) et (dans une moindre mesure) celle des hommes parmi les conducteurs de voiture impliqués dans un accident grave est exacerbée durant les nuits de week-end. Les jeunes de 18-25 ans représentent ainsi 39% des conducteurs de voiture impliqués dans un accident grave durant une nuit de week-end, mais ils ne forment pourtant que 17% de l'ensemble des conducteurs de voiture qui circulent à ce moment sur les routes. De même, 83% des conducteurs de voitures accidentés durant les nuits de week-end sont des hommes alors que ceux-ci ne représentent que 67% de l'ensemble des conducteurs au volant à ce moment-là.

Même s'il est moins prononcé, le problème de « dangerosité » se pose également

pour les nuits de semaine, de telle sorte que, au total, plus d'un tué sur trois perd la vie durant la nuit alors que seuls 9% des kilomètres sont parcourus pendant cette période. L'évolution du nombre de tués et de la gravité des accidents par rapport à 2005 montre heureusement de meilleurs résultats pour les nuits (de l'ordre de -30%) que pour les journées (environ -15%).

1.2.3 Selon le jour et l'heure

Les résultats de l'analyse de l'accidentologie selon le jour et l'heure est elle aussi sans surprise, avec une répartition des accidents corporels qui se calque fortement sur la répartition horaire du trafic : le vendredi est le jour de la semaine comptant le plus d'accidents (16,2%) et un nombre conséquent d'accidents s'observent du lundi au vendredi durant les heures de pointe (les pics matinaux étant moins marqués que ceux du soir). Ce sont, par contre, le samedi et le dimanche qui enregistrent le plus de tués et la gravité d'accident la plus élevée : les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche connaissent, en effet, un nombre de tués bien plus conséquent que ce qu'il ne devrait être au regard du nombre d'accidents.

1.3 Lieu

1.3.1 Selon la région

L'analyse spatiale de l'accidentalité met encore en avant cette année les importants écarts qui séparent les régions en termes de gravité des accidents. Alors que seulement 28% des accidents corporels surviennent en Région wallonne, 47% des tués y sont comptabilisés. On y dénombre ainsi 30 décès tous les 1000 accidents corporels. Inversement, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale enregistrent une part de tués (respectivement 50% et 3%) moindre que leur part d'accidents (respectivement 64% et 8%), ce qui se traduit par une plus faible gravité des accidents (respectivement 14,1 et 6,4). Il en résulte donc (toujours) que la gravité des accidents est deux fois plus élevée en Wallonie qu'en Flandre, et que la gravité en Flandre est elle-même deux fois plus élevée qu'à Bruxelles. Cette importante différence entre les régions, qui se maintient tant en agglomération, qu'en dehors et sur autoroute, trouve très certainement son origine dans des mobilités régionales spécifiques (comme par exemple, plus de cyclistes en Flandre) et dans des différences en termes de degré d'urbanisation, de densité de population, d'infrastructures routières et de pratiques en matière de répression criminelle. Toutefois, le risque de décès par kilomètre parcouru (données 2010) est très proche dans les trois régions, variant entre 5,4 tués par milliard de kilomètres parcourus en Flandre et 6,3 en Wallonie.

Comme au niveau national, les trois régions enregistrent une hausse du nombre d'accidents par rapport à l'année passée. Par contre, seule la Wallonie enregistre également une hausse du nombre de tués (+8%) alors que les deux autres régions parviennent à maintenir une décroissance de ce nombre. La Wallonie est ainsi seule à l'origine de la hausse du nombre de tués en Belgique. L'écart de gravité des accidents s'accroît de la sorte encore davantage entre la Wallonie d'une part et le reste du pays d'autre part.

Avec 430 tués en 2011, obtenus grâce au maintien de la diminution du nombre de tués entre 2010 et 2011, la Région flamande atteint, avec un an de retard seulement, l'objectif (transposition de l'objectif fédéral) qui lui était demandé pour 2010, à savoir un maximum de 435 décès. Il faut dire qu'elle est parvenue à réduire d'un quart le nombre de tués par rapport à 2005. En ce sens, réaliser sa part (max 315 tués en 2015) pour atteindre le prochain objectif fédéral n'est pas impossible pour la Flandre. Des efforts complémentaires seront par contre nécessaires si elle souhaite rencontrer l'objectif qu'elle s'est elle-même

fixé, à savoir 250 tués maximum en 2015. Les résultats sont un peu plus mitigés en ce qui concerne les blessés graves car ceux-ci n'évoluent plus depuis 2004, avec une réduction de « seulement » -6,2% par rapport à 2005. Ce sont ces victimes qui doivent désormais faire l'objet d'une attention particulière, car cette stabilisation éloigne la région de son objectif de maximum 2000 blessés graves en 2015.

Le nombre de tués évolue en « dents de scie » depuis de nombreuses années en Wallonie, mais la région enregistre néanmoins une diminution de près d'un cinquième par rapport à 2005. Elle compte 403 tués en 2011. L'objectif fédéral pour 2015 transposé à l'échelle régionale exige que la Wallonie ne dépasse pas 273 tués cette année-là. L'objectif régional posé par la Wallonie elle-même fixe la limite à 250. Répondre aux exigences demandera dans les deux cas de renforcer les efforts en matière de sécurité routière. Contrairement à la Flandre, la Wallonie enregistre une belle diminution du nombre de blessés graves entre 2005 et 2011 (-31%), mais ce résultat est dû à un nombre important de blessés graves en 2005 et un nombre exceptionnellement bas en 2011. En réalité, le nombre de blessés graves fut particulièrement stable entre 2006 et 2009. Les prochaines statistiques nous diront si la baisse enregistrée ces deux dernières années se maintient.

La Région de Bruxelles-Capitale, de son côté, compte 25 tués en 2011, soit le plus petit nombre qu'elle n'ait jamais enregistré. Ce sont tout de même 6 tués de moins que l'année passée, mais cette évolution est peu parlante vu le caractère aléatoire de l'évolution des petits nombres. En ce sens, il est difficile de dire si la région atteindra l'objectif (transposition de l'objectif fédéral) de maximum 23 tués en 2015. Comme les deux autres régions, Bruxelles enregistre une certaine stabilité du nombre de blessés graves depuis 2004. Avec 201 blessés graves (chiffre non pondéré) en 2011, elle est loin d'atteindre l'objectif qu'elle s'est fixé en la matière, à savoir maximum 68 blessés graves en 2020.

1.3.2 Selon la province

L'opposition Nord-Sud en termes de gravité des accidents se retrouve au niveau des provinces, les provinces flamandes enregistrant les plus basses valeurs. La scission est telle que la province wallonne aux accidents les moins graves (Liège, 23,8 tués / 1000 accidents) n'atteint même pas le niveau de la province flamande à la gravité la plus élevée (Limbourg, 17,6). Les meilleures évolutions du nombre de tués et de la gravité des accidents par rapport à 2005 s'observent néanmoins des deux côtés de la frontière linguistique (-50% de tués dans le Brabant flamand, -37 % dans la province de Namur, 36% dans la province de Luxembourg ; -46% pour la gravité des accidents dans le Brabant flamand, 33% dans le Limbourg et -30% pour Namur).

1.3.3 Selon la vitesse

Parmi les facteurs déterminant la survenue et la gravité des accidents, la vitesse pratiquée est l'un des plus importants. Même si les statistiques en notre possession ne concernent que la vitesse maximale autorisée à l'endroit de l'accident (et non la vitesse effectivement pratiquée par les usagers), il apparaît clairement que les accidents les plus graves surviennent dans les zones autorisant les vitesses les plus élevées. Il en est ainsi selon le régime de vitesse (30 km/h < 50 km/h < 70 km/h < 90 km/h et plus), selon le type de route (en agglomération < hors agglomération < sur autoroute) et selon le type d'intersection (en intersection < en section). Notons au sujet des autoroutes que même si les accidents corporels y sont plus souvent mortels, les caractéristiques de ce type de route y sont telles (infrastructure plus sûre, trafic unidirectionnel, usagers vulnérables moins présents, écarts de vitesse faibles, etc.) que le risque d'y avoir un accident et le risque d'y décéder sont moindres que sur les autres types de route.

1.4 Types d'accident

1.4.1 Accidents n'impliquant qu'un seul usager

Sur les 47 924 accidents corporels recensés en 2011, 11 572 n'impliquent qu'un seul usager, soit près d'un accident sur quatre (24%). Lorsqu'on ne prend en compte que les accidents graves, c'est même 34% des accidents qui consistent en une perte de contrôle du véhicule. L'importante « dangerosité » des accidents « seul » se traduit dans l'indicateur « gravité des accidents ». Au total, les 11 572 accidents « seul » ont mené au décès de 353 personnes, soit 31 tués/1000 accidents. Il s'agit du type d'accident à la gravité la plus élevée. Les collisions contre un obstacle situé en dehors de la chaussée, qui représentent 63% des accidents « seul », occupent le haut du classement avec une gravité de 39. Pour comparaison, les accidents impliquant au moins deux usagers enregistrent 13 décès pour 1000 accidents.

Selon les circonstances et les caractéristiques du conducteur et de son véhicule, la part représentée par ces accidents « seul » varie fortement. Ainsi, plus de la moitié des accidents corporels survenus de nuit (tant de week-end que de semaine) consistent en un accident n'impliquant qu'un seul véhicule. La part d'accidents « seul » est également d'autant plus importante que le conducteur est jeune et que celui-ci est un homme. Le record est ainsi atteint pour les accidents graves survenant de nuit et impliquant un jeune conducteur de voiture de 18-24 ans de sexe masculin : 63% de ces accidents n'impliquent que la voiture du jeune. De même, la part d'accidents (corporels) « seul » s'élève à 45% sur autoroutes (où ces accidents constituent, de la sorte, le type d'accident le plus fréquent), contre « seulement » 32% hors agglomération et 17% en agglomération. Selon le type d'usager, il apparaît que les pertes de contrôle du véhicule sont particulièrement fréquentes pour les motards (25% des accidents) et les voitures (20%).

Plusieurs facteurs expliquent en partie pourquoi la part représentée par les accidents « seul » varie selon les conducteurs et les circonstances. Il s'agit, entre autres, de la vitesse pratiquée, de la présence d'autres usagers, de la fatigue, de la luminosité et de la conduite sous influence d'alcool. Il est par exemple plus probable de ne heurter aucun autre usager lorsque ceux-ci sont peu nombreux sur la route (de nuit par exemple). La vitesse favorise elle aussi la perte de contrôle du véhicule, raison pour laquelle celle-ci est très fréquente sur autoroute. De même, une perte de contrôle est plus probable lorsque le conducteur est sous influence d'alcool et/ou fatigué, et ces deux états se rencontrent souvent durant la nuit. Le haut pourcentage de conducteurs alcoolisés dans les accidents « seuls » (40%, contre 8% dans les accidents avec opposant) atteste d'ailleurs du rôle de l'alcool dans la survenue de ce type d'accident. Il est par ailleurs plus « facile » de perdre le contrôle d'une moto, moins stable, que d'une voiture ou d'un bus. Quant à la sur-représentation des accidents « seul » chez les jeunes et chez les hommes, elle pourrait être le reflet de comportements différents en termes de vitesse, d'alcool, de motif et de temporalité des déplacements, etc.

1.4.2 Modes de déplacement et types de collision

Sans surprise, la très grande majorité (83%) des accidents (seule la première collision est prise en considération) impliquent une voiture. Parmi ceux-ci, 26 points-pourcents consistent en une collision entre deux voitures, 16 points-pourcents en une perte de contrôle du véhicule par l'automobiliste (accident « seul », avec ou sans obstacle) et 11% en une collision voiture-cycliste.

Comme dit ci-dessus, les accidents n'impliquant qu'un seul usager sont particulièrement fréquents chez les motards (1 accident sur 4) et les automobilistes (1 accident

sur 5). Les collisions latérales semblent typiques des deux-roues (plus de 45% des collisions des vélos, cyclomoteurs et motocyclettes) mêmes si elles représentent tout de même près d'un tiers des collisions des autres usagers. Les collisions avec un piéton sont, elles, particulièrement fréquentes pour les autobus/autocars alors que les collisions par l'arrière ou en parallèle sont plutôt nombreuses chez les camions (43%) et camionnettes (30%).

1.5 Victimes

1.5.1 Selon l'âge et le sexe

Les données 2011 réaffirment le danger que représente la route pour les jeunes : c'est, en effet, toujours pour les 20-24 ans (essentiellement chez les hommes) que culmine l'indicateur exprimant le nombre de décédés et blessés graves par 100 000 habitants. Les accidents de la route constituent d'ailleurs, selon les dernières données disponibles, datant de 2008, la première cause de mortalité chez les hommes de 10-24 ans et chez les femmes de 15-19 ans. Notons par ailleurs que la route tue trois fois plus d'hommes que de femmes, tous âges confondus. Chez les 20-24 ans, le ratio monte à près de 6 hommes décédés pour 1 femme.

Mais l'analyse de l'âge des victimes de la route révèle surtout une évolution problématique pour les personnes âgées : alors que le nombre de décédés et blessés graves par 100 000 habitants diminue progressivement au fil des ans pour tous les groupes d'âge jusqu'à 64 ans, il est stable depuis 2004 pour les 65 ans et plus. Une analyse selon le mode de déplacement montre en effet que le nombre de personnes âgées décédées et grièvement blessées (pour 100 000 habitants) ne diminue plus vraiment pour deux des trois principaux modes de déplacements de ces personnes (voiture et piéton) et augmente même pour le troisième (vélo). Même si établir les raisons de cette situation nécessite une étude approfondie, il est probable que cette stagnation soit liée à une augmentation de la mobilité des personnes âgées (et d'un intérêt de plus en plus grand de celles-ci pour le vélo).

1.5.2 Selon le mode de déplacement

La répartition des victimes selon le mode de déplacement reflète essentiellement, comme l'année passée, les modes de déplacements privilégiés. Au niveau national, 55,9% des victimes sont des occupants de voiture. Il s'agit à 70% de conducteurs. Viennent ensuite les deux-roues qui comptent pour 29,3% (cyclistes 13,9%, cyclomotoristes 8,4% et motocyclistes 7,0%) et, bien plus loin, les piétons qui représentent 7,6% des victimes. Vu les préférences régionales pour certains modes de déplacement, il n'est pas étonnant de constater que la Flandre compte plus de victimes cyclistes que les autres régions (19,1%), que la Wallonie compte plus de victimes « occupants de voiture » (67,0%) ou encore que Bruxelles compte plus de victimes piétonnes (23,1%). De même, la répartition des victimes effectuée pour les différents types de route reflète fortement les usagers qui y circulent le plus : plus de voitures et camionnette(s) sur autoroute, plus de piétons, cyclistes et cyclomotoristes en agglomération.

Le classement des modes de déplacement selon la gravité des accidents est évidemment tout autre. Les accidents impliquant un camion présentent la gravité la plus élevée : ils engendrent le décès de près de 50 personnes tous les 1000 accidents corporels, soit un décès tous les 20 accidents corporels. Ces accidents sont suivis par les accidents impliquant une moto (32,0 décès/1000 accidents) et les accidents avec piéton (23,8). De façon contre intuitive, il apparaît que les accidents les moins graves impliquent deux types d'usagers faibles, à savoir les cyclomotoristes (4,0) et

les cyclistes (8,2). Le fait que ces usagers circulent essentiellement en agglomération (75% des accidents de vélos ou de cyclomoteurs y sont enregistrés), là où les vitesses pratiquées sont moindres et où les partenaires conflictuels potentiels sont moins fréquemment motorisés, pourrait en être une des raisons. Il n'en reste pas moins que les cyclomotoristes et les cyclistes, tout comme les piétons et les motocyclistes, sont des usagers vulnérables : ils constituent plus de 90% des tués comptabilisés dans les accidents les impliquant. La dangerosité de la moto ressort par ailleurs de façon particulièrement marquante des statistiques : alors qu'ils ne parcourent que 1% de la distance totale parcourue en Belgique, les motards représentent 6% des blessés légers, 13% des blessés graves et 15% des décédés 30 jours du Royaume. Le risque d'accident corporel est ainsi 6 fois plus élevé en moto qu'en voiture et le risque de décès est 14 fois élevé.

1.5.3 Evolution selon le mode de déplacement

La partie consacrée à l'évolution du nombre de victimes s'intéresse, d'une part, aux victimes parmi les piétons, les cyclistes, les cyclomotoristes, les motocyclistes et les occupants de voiture, et d'autre part aux victimes (tant occupants qu'opposants) dans les accidents impliquant une camionnette, un camion ou un bus/car.

La hausse du nombre total de victimes entre 2010 et 2011 (+4,0%) est la conséquence presque exclusive d'une hausse des victimes parmi les usagers vulnérables : +8,8% pour les piétons, +13,3% pour les cyclistes, +13,2% pour les cyclomotoristes et +10,2% pour les motocyclistes. Cette forte hausse est, pour les 4 usagers, en rupture avec la tendance observée jusque-là, à savoir une belle tendance à la baisse pour les cyclomotoristes et une certaine stabilité pour les trois autres modes de déplacement.

Globalement, piétons, cyclistes et motocyclistes forment un groupe dont l'ensemble des indicateurs (accidents, tués, blessés et gravité) n'ont pas évolué par rapport à 2005. Les pourcentages d'évolution ne dépassent pas les +10% ou -10%. Les accidents impliquant un camion rejoignent, eux, les accidents de cyclomotoristes avec des indicateurs enregistrant une baisse conséquente par rapport 2005 : les diminutions tournent autour de -20% et montent même à -30% en ce qui concerne le nombre de tués. Quant aux indicateurs relatifs aux voitures, aux accidents de camionnettes et aux accidents de bus/cars, ils présentent également une évolution globalement favorable car les nombres de tués et de blessés graves diminuent d'environ -20% malgré un nombre d'accidents plutôt stable.

1.5.4 Evolution de l'âge et du sexe des victimes selon le mode de déplacement

Enfants et (surtout) seniors sont particulièrement nombreux parmi les piétons et cyclistes tués et grièvement blessés (calculé par 100 000 habitants). Cela est probablement lié à leurs nombreux déplacements à pied et à vélo, à un comportement à risque plus fréquent chez les jeunes piétons/cyclistes et à une plus grande vulnérabilité des personnes âgées. La répartition selon l'âge n'a pas vraiment évolué par rapport à 2005, si ce n'est pour les jeunes cyclistes qui comptent en 2011 moins de tués et blessés graves pour 100 000 habitants qu'auparavant.

Le profil par âge des cyclomotoristes tués et blessés graves ne se modifie pas fondamentalement par rapport à 2005, les 15-19 ans restant les principales victimes (parce qu'ils en sont, en fait, les principaux utilisateurs). On compte néanmoins en 2011 deux fois moins de victimes de 15-19 ans par 100 000 habitants qu'en 2005 (tant chez les hommes que chez les femmes). Cette diminution peut être le reflet d'une diminution du nombre de cyclomotoristes sur les routes ou d'une réduction de la gravité des accidents (qui seraient dans ce cas plus souvent strictement matériels).

Chez les motards, le nombre de tués et blessés graves est très conséquent pour les hommes, ceux-ci utilisant davantage ce mode de déplacement que les femmes. On observe pour eux un écrasement de la courbe selon l'âge entre 2005 et 2011 : le pic présent en 2005 autour des 25-29 ans s'est aplati et le nombre de victimes graves a augmenté pour les quarantenaires et les cinquantenaires. La courbe présente désormais un plateau s'étalant de 20 à 54 ans. Cette évolution, qui s'observe depuis (au moins) 1991, pourrait avoir plusieurs causes complémentaires : un vieillissement des motards, un moindre attrait de la moto pour les jeunes et un nouvel intérêt des 40-60 ans pour ce mode de déplacement, une réduction de la dangerosité de la moto, etc.

Chez les occupants de voiture, la courbe du nombre de tués et blessés graves par 100 000 habitants présente un pic à 20-24 ans. Ce pic est près de 3 fois plus important chez les hommes que chez les femmes. L'inexpérience combinée à un éventuel style de conduite moins prudent entraîne un nombre élevé de victimes. Des courbes similaires (mais aux valeurs bien moindres) s'observent pour les tués et blessés graves dans les accidents impliquant une camionnette ou un camion, mais la décroissance des courbes au-delà du pic est plus lente dans le cas des camionnettes et camions. Dans tous les cas, l'indicateur a fortement diminué par rapport à 2005 pour les catégories d'âges de moins de 70 ans, mais la situation semble stagner pour les personnes plus âgées (et de sexe masculin surtout). Il ne serait pas étonnant que cela soit le reflet d'une mobilité plus importante des seniors.

1.6 Conduite sous influence d'alcool

1.6.1 Méthodologie

L'analyse de la conduite sous influence d'alcool dans les accidents de la route repose sur les tests d'haleine effectués auprès des conducteurs impliqués dans un accident corporel. Elle est soumise à deux limites : d'une part, le test d'haleine est rarement effectué pour les blessés graves et les tués et, d'autre part, les résultats des éventuels tests sanguins ne sont pas connus. Il apparaît malheureusement que les conducteurs tués ou grièvement blessés sont plus souvent sous influence que les conducteurs indemnes ou légèrement blessés. Les données relatives à la conduite sous influence dans les accidents corporels souffrent donc d'une sous-évaluation.

1.6.2 Chiffres-clés 2011

En 2011, 61,8% des conducteurs impliqués dans un accident corporel ont été soumis à un test d'haleine et 10,6% d'entre eux se sont révélés être effectivement sous influence d'alcool. La grande majorité de ces conducteurs alcoolisés (89%) dépassaient largement la limite autorisée des 0,5 g/L et présentaient un taux d'alcoolémie supérieur ou égal à 0,8g/L. Ce pourcentage de conducteurs positifs est bien plus élevé que lorsque les tests sont effectués sur l'ensemble des automobilistes (non accidentés) lors de contrôle d'alcoolémie asélectifs (2,4% de positifs en 2012).

1.6.3 Evolution

Même si seulement deux tiers des conducteurs sont testés à la suite d'un accident corporel, la situation est bien meilleure qu'en 2005 où le ratio n'était que d'un tiers (35,2%). Il semble néanmoins que le pourcentage de conducteurs testés ait atteint une sorte de plafond car l'augmentation est moindre d'année en année. Le pourcentage de conducteurs positifs est, lui, relativement stable depuis 2005. Après une légère hausse en 2009-2010, il retrouve le niveau qu'il avait atteint en 2006.

1.6.4 Selon le mode de déplacement

Les pourcentages de conducteurs testés et de conducteurs positifs, dans les accidents corporels, varient fortement selon le moyen de transport. Les conducteurs de voiture et de camionnette sont ceux qui sont le plus souvent sous influence d'alcool (respectivement 12,2% et 11,2%). Les chauffeurs professionnels tels que conducteurs de car/bus et de camion ne sont qu'exceptionnellement testés positifs (0,5% et 1,7%). Les cyclistes et surtout les piétons sont très peu soumis au test d'haleine (42,2% et 17,4%), probablement parce qu'ils sont souvent les victimes des accidents.

1.6.5 Selon l'âge

Contrairement aux idées reçues, les jeunes conducteurs de voiture circulent moins souvent sous influence d'alcool que les conducteurs plus âgés : le pourcentage de positifs est de 0,4% pour les 17-19 ans et 1,7% pour les 20-24 ans, contre au moins 2,2% pour les groupes d'âges plus élevés. Ces jeunes conducteurs sont pourtant aussi souvent (voire plus souvent) testés positifs que les conducteurs plus âgés dans le cadre des accidents de la route : 11,0% des 17-19 ans et 14,9% des 20-24 ans testés à la suite d'un accident sous effectivement sous influence, alors que le pourcentage est de moins de 12% pour les groupes d'âge au-delà de 30 ans. Ce phénomène peut s'expliquer, d'une part, par un comportement différent des jeunes en matière de consommation d'alcool (phénomène du « binge drinking ») et, d'autre part, par une influence négative plus prononcée de l'alcool sur les capacités de conduite des automobilistes moins expérimentés. Il apparaît par ailleurs que le pourcentage d'automobilistes sous influence est plus important de nuit et surtout durant les nuits de week-end, et ce pour tous les groupes d'âge.

1.6.6 Selon le sexe, le type d'accident et la région

Outre les jeunes, les hommes et les accidents n'impliquant qu'un seul usager méritent une attention particulière en terme de conduite sous influence car ils enregistrent de hauts pourcentages d'automobilistes sous influence : 16% des hommes testés à la suite d'un accident corporel sont positifs, contre seulement 5% des femmes ; et 40% des conducteurs impliqués dans un accident « seul » dépassaient la limite autorisée contre 8% des automobilistes impliqués dans un accident « avec opposant ». Au niveau régional, l'opposition Nord-Sud du pays se marque de nouveau, la Région wallonne enregistrant un pourcentage de conducteurs sous influence (16,5%) plus élevé que la Région flamande (10,6%). Cela se répercute au niveau provincial : la province wallonne la plus performante (Luxembourg, 14,9% de positifs) n'atteint même pas le niveau de la province flamande la moins bien classée (Flandre occidentale, 12,0%).

1.7 Attitudes et comportements des usagers

1.7.1 Port de la ceinture de sécurité

Rendue obligatoire à l'avant des véhicule en 1975 et à l'arrière en 1991, la ceinture de sécurité est l'un des systèmes les plus simples, les moins chers et les plus efficaces pour diminuer les conséquences des accidents. Elle n'est pourtant toujours pas portée par l'ensemble des personnes circulant sur les routes belges. Lors de la dernière mesure de comportement en la matière, en 2012, « seuls » 86,4% des conducteurs et passagers avant de voitures avaient effectivement bouclé leur ceinture. Si la progression est grande par rapport à 2003 où ce pourcentage s'élevait à 56,6%, le taux de port de la ceinture semble atteindre un palier depuis quelques années, avec aujourd'hui environ 14% des occupants avant qui négligent encore de s'attacher en voiture. Par

ailleurs, la mesure d'attitudes réalisée en 2009 par l'IBSR indique que le taux de port de la ceinture à l'arrière est nettement inférieur à ce qui est observé à l'avant avec à peine la moitié des passagers arrière qui boucleraient leur ceinture (comportement auto-rapporté).

Le sexe de la personne et la position dans le véhicule (conducteur ou passager avant) influencent le port de la ceinture, mais de façon assez modérée. Les hommes (85,3%) et les passagers avant (84,9%) ont tendance à avoir des taux de port de la ceinture plus bas que les femmes (87,6%) et les conducteurs (87,0%). Le port de la ceinture est également lié au régime de vitesse de la route où les personnes ont été observées. Les routes à 30 km/h se caractérisent par un taux de port de la ceinture significativement plus bas (77,8%) que les autres types de route (de 86 à 90%). Ce résultat pourrait être attribué à une plus grande négligence qu'auraient certains automobilistes au moment d'effectuer de petits trajets et à la sous-estimation du risque d'accident et de blessures en cas d'accident à petite vitesse. Mais la principale variable influençant le port de la ceinture est liée au lieu d'observation. Le taux de port de la ceinture en Flandre (89,2%) est significativement plus élevé que le taux wallon (82,5%). Bruxelles se situe entre les deux (83,9%).

1.7.2 Utilisation des dispositifs de retenue pour enfants

De nombreuses études internationales ont démontré la réduction du risque pour l'enfant d'être tué ou blessé entraînée par l'utilisation (correcte) d'un dispositif de retenue pour enfants. Le gain en sécurité varie en fonction du type de système utilisé mais est significativement supérieur à celui obtenu avec la seule ceinture de sécurité. Que dire dès lors lorsque l'enfant n'est pas du tout attaché.

Il ressort malheureusement de la mesure de comportement de l'IBSR dédiée à cette problématique que le taux (et la qualité) d'attachement des enfants est bien moindre que celui des occupants avant de voiture : au minimum 1 enfant sur 2 n'est pas correctement retenu (enfant non ou mal attaché, siège inadapté ou mauvaise utilisation du siège enfant) dont 1 enfant sur 10 qui n'est pas du tout attaché en voiture.

Différents facteurs influencent la sécurité des enfants en voiture. Parmi les plus significatifs se trouvent le port de la ceinture par le conducteur, la sensibilisation aux risques routiers, l'obtention de conseils lors de l'achat du DRE, la longueur et la fréquence du trajet. Lorsque le conducteur n'est lui-même pas ceinturé, près de 70% des enfants ne sont pas correctement retenus dont près d'un enfant sur 3 qui n'est pas du tout attaché. L'analyse par région révèle globalement un niveau de sécurité pour les enfants plus faible à Bruxelles que dans les autres régions. Ainsi, le taux d'enfants transportés dans des DRE appropriés est de 67% à Bruxelles, 75% en Flandre et 79% en Wallonie.

1.7.3 Vitesse pratiquée

Tant la vitesse excessive (vitesse supérieure à la limitation de vitesse) que la vitesse inadaptée (vitesse trop élevée par rapport à l'environnement routier ou aux conditions de circulation) augmentent le risque et la gravité des accidents. Pourtant, il ressort (de nouveau) de la mesure de comportement réalisée en 2012 (2011 sur autoroute) que la vitesse moyenne d'un automobiliste non gêné par les conditions de circulation est supérieure à la limite légale sur tous les types de route sauf les routes à 90 km/h et les autoroutes.

C'est dans les zones 30 dépourvues d'aménagement particulier que la vitesse moyenne est la plus éloignée de la limitation, ce qui n'est pas étonnant puisque l'infrastructure n'y est pas du tout adaptée à la limite de vitesse que l'on désire voir respectée. 90% des conducteurs y roulent donc en infraction, dont deux tiers au-dessus de 40 km/h. La vitesse moyenne sur les routes à 50 km/h et 70 km/h est relativement proche de

la limite autorisée, avec respectivement 52,5 km/h et 71,9 km/h, mais il n'en reste pas moins que plus de la moitié des conducteurs y roulent au-dessus de la limitation de vitesse.

Les routes limitées à 90 km/h et les autoroutes constituent les deux régimes de vitesse pour lesquels la vitesse moyenne pratiquée par les automobilistes est inférieure à la limite légale : 82,1 km/h de moyenne sur les routes à 90 km/h et 117,9 km/h sur les autoroutes. Respectivement un quart (26%) et 40% des conducteurs y sont néanmoins en infraction.

Au niveau régional, les principales différences s'observent sur les routes à 70 km/h et 90 km/h, mais elles ne semblent pas significatives (la vitesse moyenne en Flandre y est respectivement 4 et 3 km/h moins élevée qu'en Wallonie). Au niveau des plus petits régimes de vitesse, c'est la région de Bruxelles-Capitale qui se distingue par des vitesses moins élevées. Mais ce résultat, certes réjouissant, est vraisemblablement partiellement attribuable au fait que Bruxelles, région urbaine, présente moins de longs tronçons de routes propices à la vitesse que la Flandre ou la Wallonie.

1.7.4 Conduite sous influence d'alcool

La consommation d'alcool affecte fortement les capacités de conduite et accroît de la sorte le risque d'accident et la gravité de ceux-ci. La conduite sous influence d'alcool constitue ainsi une source majeure d'insécurité routière.

La mesure de comportement 2012 a permis d'établir que 2,4% des conducteurs roulaient sous influence d'alcool (c'est-à-dire au-dessus de la limite légale de concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré de 0,22 mg/L). Il y a peu d'évolution par rapport à la mesure de 2009 qui enregistrait 2,5% de conducteurs sous influence. Comme lors des mesures précédentes, le nombre de conducteurs présentant une forte alcoolémie (excédant les 0,35 mg/L AAE) est supérieur au nombre de conducteurs présentant une alcoolémie intermédiaire (concentration d'alcool entre 0,22 et 0,35 mg/L AAE), mais la part de conducteurs fortement imprégnés repart à la hausse en 2012 (59% des conducteurs sous influence, contre 55% en 2009 et 53% en 2007).

La prévalence de la conduite sous influence est nettement plus élevée la nuit qu'en journée, que ce soit en semaine ou le week-end. Les nuits de week-end s'avèrent être les plus dangereuses, avec près de 7,9% d'usagers sous influence d'alcool en 2012. Mais la conduite sous influence pendant les nuits de semaine présente aussi une valeur élevée (7,1%). La proportion de conducteurs ayant beaucoup bu ($\geq 0,35$ mg/L AAE) est néanmoins toujours bien plus élevée durant les nuits de week-end (57% des conducteurs sous influence) que durant les nuits de semaine (43%).

Des différences selon l'âge et la région existent mais il semble qu'elles ne soient pas statistiquement significatives. Par contre, il n'y a pas de doute quant à la plus forte prévalence de conduite sous influence chez les hommes, avec 3,0% des conducteurs soumis au test d'haleine qui roulaient effectivement sous influence, contre 1,3% des conductrices. Il apparaît en outre que les hommes excèdent plus fréquemment que les femmes le taux de 0,35 mg/L.

1.7.5 Avis et sentiment des usagers à l'égard de la sécurité routière

Le sentiment d'insécurité sur les routes belges a été sondé en 2012 lors de l'enquête nationale d'insécurité routière. De la question « Dans quelle mesure vous sentez-vous en sécurité lorsque vous vous déplacez avec les moyens de transports cités ? », il ressort que les deux-roues renvoient le plus grand sentiment d'insécurité. Cela s'explique probablement par le peu de protection offerte par ces véhicules en cas d'accident.

Les piétons sont également peu protégés, mais ils se sentent moins en insécurité, peut-être parce qu'ils se déplacent généralement sans entrer en contact direct avec les autres usagers.

Deux des principaux tueurs sur la route sont bel et bien identifiés comme cause importante d'accident par les usagers interrogés lors de la mesure d'attitude 2009. Il s'agit de la vitesse excessive (ou inadaptée) et de la conduite sous influence d'alcool. Selon les personnes interrogées, ces deux facteurs interviennent chacun dans environ un accident sur 2. Contre intuitivement au vu de ces résultats, seulement un tiers des répondants estiment que des règles plus strictes doivent être mises en œuvre en matière de vitesse. Par contre, la conduite sous influence de drogue, qui n'est classée qu'en 6ème position parmi les causes estimées d'accident, doit faire l'objet de règles plus sévères pour près de 80% des usagers interrogés.

Quant aux mesures qui pourraient aider les usagers à rouler de façon plus sûres, elles touchent tant l'infrastructure (mentionnée par 70% des répondants), la répression (l'efficacité probable des contrôles policiers et radars automatiques est mentionnée par plus de 60% des répondants) et la sensibilisation (les campagnes de sensibilisation, les messages relatifs aux accidents et les images de crash tests seraient efficaces pour plus de 50% des usagers questionnés).





2

**STATISTIQUES
D'ACCIDENTS 2011**

2.1 Aperçu de l'année 2011

TABLEAU 1 :
Les statistiques d'accidents en un coup d'œil (pondéré)

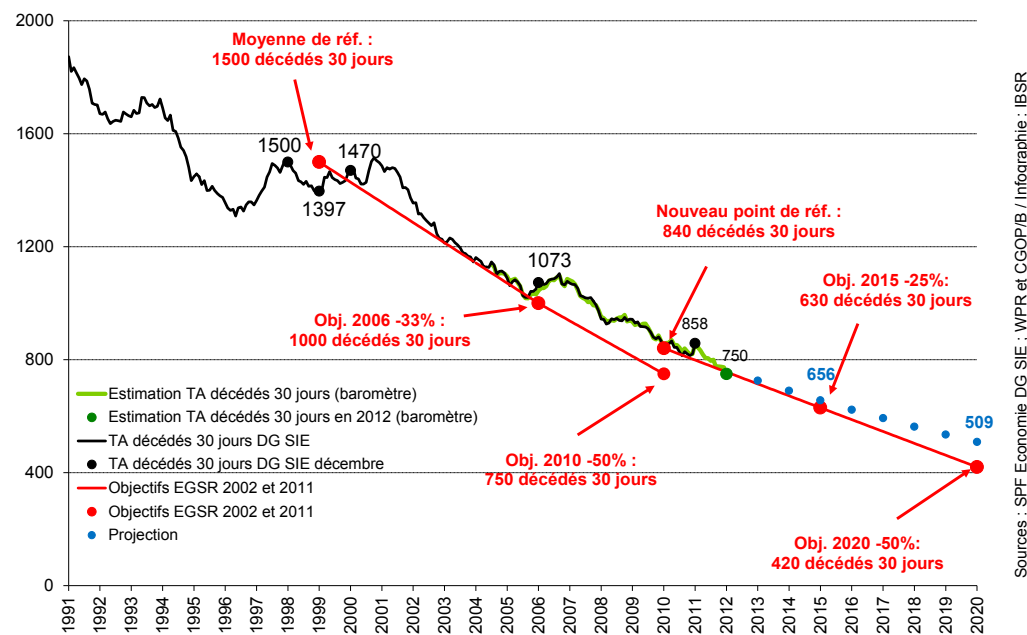
Pondéré			Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total Victimes	Accidents corporels
		Totaal	858	6 164	56 639	63 660	47 924
Temps	Période de la semaine	Journée de semaine	443	3 525	37 148	41 116	31 563
		Nuit de semaine	87	451	2 859	3 397	2 662
		Journée de week-end	171	1 389	11 696	13 256	9 496
		Nuit de week-end	157	799	4 936	5 892	4 203
	Luminosité	Jour	460	3 830	39 071	43 360	32 764
		Aube/Crépuscule	44	292	2 885	3 222	2 514
		Nuit	341	2 025	14 521	16 886	12 479
Lieu	Région	Région flamande	430	4 183	35 912	40 525	30 556
		Région wallonne	403	1 742	16 212	18 357	13 443
		Région de Bruxelles-Capitale	25	239	4 515	4 778	3 926
	Province	Anvers	118	1 155	9 925	5184	8 421
		Brabant flamand	40	483	4 661	1 661	3 968
		Brabant wallon	31	120	1 510	7 900	1 284
		Flandre occidentale	102	919	6 879	10 484	6 172
		Flandre orientale	100	1 033	9 352	6 595	8 012
		Hainaut	159	629	5 807	5 749	4 771
		Liège	102	424	5 223	5 758	4 286
		Limbourg	70	592	5 096	1 670	3 983
		Luxembourg	47	221	1 402	2 682	1 188
		Namur	64	348	2 270	4 778	1 914
	Type de route	Autoroute	122	926	3 858	4 906	3 366
		Hors agglomération	438	2 755	20 714	23 907	16 699
		En agglomération	280	2 480	32 063	34 823	27 836
	Type de croisement	Hors intersection	688	4 410	35 957	41 055	31 089
		En intersection	163	1 679	19 966	21 808	16 166
		En rond-point	7	75	715	797	669
	Vitesse maximale autorisée	30 km/h ou moins	16	212	2 354	2 582	2 182
		De 31 à 50 km/h	265	2 402	30 193	32 860	26 191
		De 51 km/h à 70 km/h	212	1 412	13 048	14 671	10 275
		De 71 km/h à 90 km/h	228	1 251	7 548	9 027	6 197
		Plus de 90 km/h	119	848	3 419	4 386	3 006
Victimes	Mode de déplacement	Piétons	111	687	4 050	4 848	4 737
		Cyclistes	68	1 027	7 754	8 849	8 586
		Cyclomotoristes	20	470	4 884	5 374	5 286
		Motocyclistes	127	802	3 532	4 461	4 283
		Occupants de voiture	456	2 767	32 365	35 588	39 780
		Occupants de camionnette	29	216	1 997	2 243	4 348
		Occupants de poids lourd	15	74	504	593	2 440
		Occupants d'autobus/autocar	1	19	613	633	771
	Sexe	Hommes	655	3 832	32 647	37 134	41 247
		Femmes	189	1 768	23 332	25 289	26 535
	Age	0 à 17 ans	48	558	7 532	8 138	7 392
		18 à 24 ans	141	1 023	11 162	12 326	14 888
		25 à 39 ans	227	1 383	16 175	17 785	28 432
		40 à 59 ans	222	1 642	14 825	16 689	28 355
		60 ans et plus	210	996	6 424	7 629	16 962
Type	Type d'accident	Accidents impliquant plusieurs usagers	468	4 041	44 001	48 509	35 260
		Accidents n'impliquant qu'un seul usager	353	2 031	11 505	13 888	11 572
		Accidents impliquant un conducteur sous influence d'alcool*	45	632	7 219	7 896	5 822

*En raison du sous-enregistrement des accidents impliquant un conducteur sous influence d'alcool (le test d'haleine n'est pas systématiquement réalisé, notamment lorsque le conducteur est décédé ou grièvement blessé), il s'agit d'un nombre minimum d'accidents et de victimes.t.

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

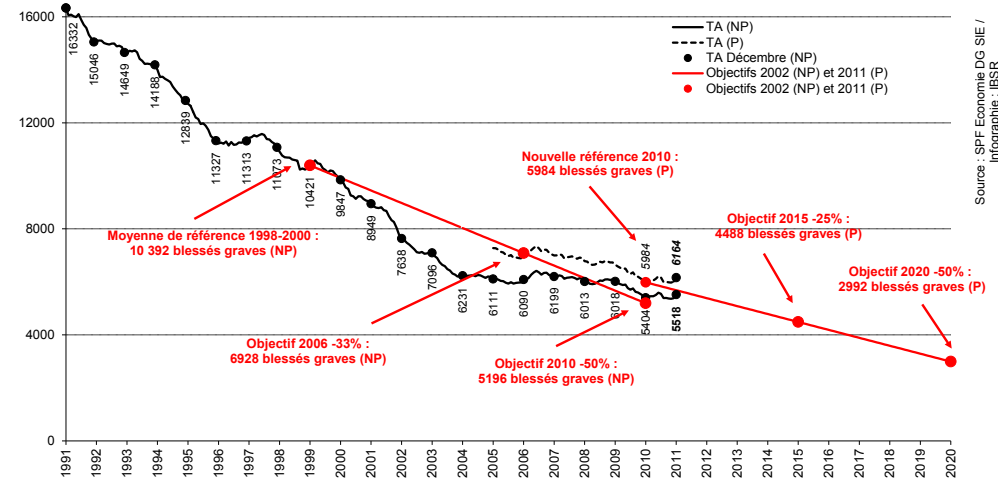
2.2 L'année 2011 dans une perspective temporelle

FIGURE 1 : Evolution (observée et estimée) du nombre de décédés 30 jours par rapport aux objectifs des Etats Généraux de la Sécurité Routière



TA = total annuel ; calculé pour chaque mois, il correspond au nombre de tués enregistrés au cours des 12 derniers mois.

FIGURE 2 : Evolution du nombre de blessés graves et objectifs



TA = total annuel ; calculé pour chaque mois, il correspond au nombre de blessés graves enregistrés au cours des 12 derniers mois.

P = chiffres pondérés, NP = chiffres non pondérés.

TABLEAU 2 : Evolution à long terme des chiffres-clés (non pondéré)

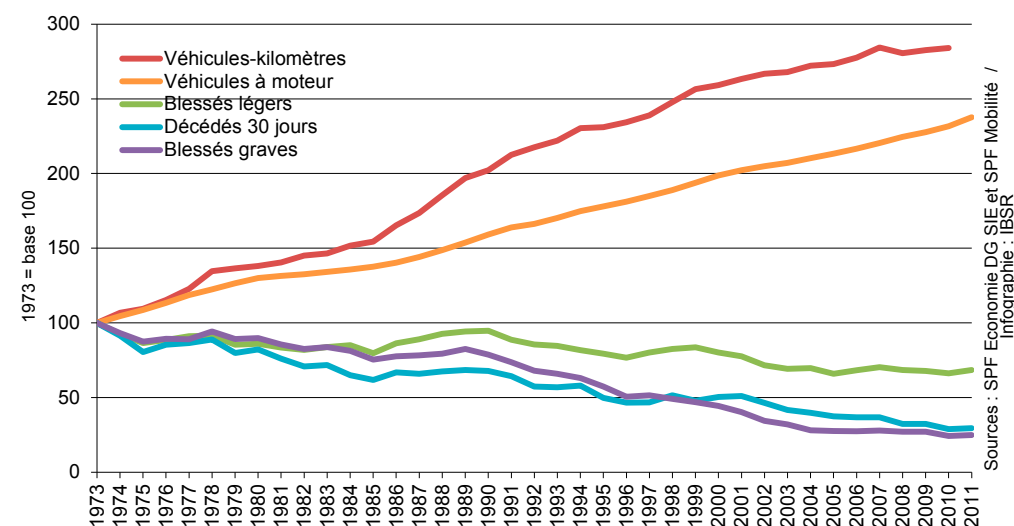
	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents mortels	Accidents graves	Accidents corporels	Gravité des accidents
1973	2 915	22 194	72 551	97 660	2 658	19 930	66 427	43,9
1974	2 665	20 654	67 167	90 486	2 393	18 899	63 539	41,9
1975	2 346	19 389	62 743	84 478	2 161	17 953	60 376	38,9
1976	2 488	19 813	64 250	86 551	2 264	18 321	62 548	39,8
1977	2 522	19 764	66 054	88 340	2 298	18 128	63 123	40,0
1978	2 589	20 911	66 363	89 863	2 372	19 017	63 814	40,6
1979	2 326	19 803	61 976	84 105	2 071	17 821	60 212	38,6
1980	2 396	19 929	62 375	84 700	2 173	18 088	60 758	39,4
1981	2 216	18 975	60 613	81 804	2 018	17 109	59 024	37,5
1982	2 064	18 313	59 380	79 757	1 870	16 471	57 407	36,0
1983	2 090	18 603	60 794	81 487	1 891	16 755	58 776	35,6
1984	1 893	18 019	61 659	81 571	1 732	16 203	58 659	32,3
1985	1 801	16 732	57 782	76 315	1 660	14 947	54 826	32,8
1986	1 951	17 239	62 622	81 812	1 786	15 550	58 515	33,3
1987	1 922	17 361	64 573	83 856	1 770	15 579	59 669	32,2
1988	1 967	17 604	67 247	86 818	1 771	15 800	61 756	31,9
1989	1 993	18 308	68 368	88 669	1 800	16 315	62 982	31,6
1990*	1 976	17 479	68 705	88 160	1 737	15 601	62 446	31,6
1991	1 873	16 332	64 323	82 528	1 680	14 645	58 223	32,2
1992	1 671	15 081	62 026	78 778	1 553	13 666	55 438	30,1
1993	1 660	14 630	61 385	77 675	1 517	13 197	54 933	30,2
1994	1 692	14 003	59 335	75 030	1 564	12 724	53 018	31,9
1995	1 449	12 717	57 588	71 754	1 337	11 604	50 744	28,6
1996	1 356	11 221	55 682	68 259	1 237	10 360	48 750	27,8
1997	1 364	11 432	58 111	70 907	1 255	10 484	50 078	27,2
1998	1 500	10 909	59 851	72 260	1 345	10 129	51 167	29,3
1999	1 397	10 421	60 725	72 543	1 299	9 760	51 601	27,1
2000	1 470	9 847	58 114	69 431	1 356	9 346	49 065	30,0
2001**	1 486	8 949	56 345	66 780	1 378	8 697	47 444	31,3
2002	1 355	7 638	51 910	60 903	1 264	7 604	43 740	31,0
2003	1 213	7 096	50 230	58 539	1 142	7 171	43 853	27,7
2004	1 162	6 231	50 583	57 976	1 096	6 446	43 565	26,7
2005	1 089	6 111	47 802	55 002	997	6 223	40 592	26,8
2006	1 073	6 090	49 506	56 669	1 001	6 275	41 863	25,6
2007	1 071	6 199	51 001	58 271	1 006	6 416	43 239	24,8
2008	944	6 013	49 630	56 587	869	6 059	42 115	22,4
2009	943	6 018	49 162	56 123	884	6 099	41 976	22,5
2010	841	5 404	48 013	54 258	787	5 477	40 593	20,7
2011	858	5 518	49 624	56 000	796	5 620	42 050	20,4

*Nouveau système d'enregistrement des accidents instauré le 01/07/1990.

**Nouvelle procédure pour la collecte des données à partir du 01/07/2001.

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 3 :
Evolution, en base 100, du nombre de victimes de la route, des véhicules à moteur* et des véhicules-kilomètres parcourus**



*Excepté cyclomoteurs.

**Les données 2011 relatives aux kilomètres parcourus ne sont pas encore connues lors de la clôture de ce rapport.

TABLEAU 3 :
Evolution à court terme des chiffres-clés (pondéré)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents mortels	Accidents graves	Accidents corporels	Gravité des accidents
2005	1 089	7 272	58 114	66 476	997	7 274	49 313	22,1
2006	1 073	6 999	58 274	66 346	1 001	7 096	49 182	21,8
2007	1 071	6 997	58 847	66 915	1 006	7 148	49 815	21,5
2008	944	6 782	57 655	65 382	869	6 764	48 827	19,3
2009	943	6 647	56 073	63 664	884	6 682	47 798	19,7
2010	841	5 982	54 381	61 203	787	6 010	45 918	18,3
2011	858	6 164	56 639	63 660	796	6 217	47 924	17,9
Evolution 2005-2011	-21,2%	-15,2%	-2,5%	-4,2%	-20,2%	-14,5%	-2,8%	-18,9%
Evolution 2010-2011	+2,0%	+3,0%	+4,2%	+4,0%	+1,1%	+3,4%	+4,4%	-2,2%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 4 :
Evolution à court terme du risque de décès et du risque d'accident (pondéré)

	Risque de décès	Risque d'accident
2005	7,7	519
2006	7,4	510
2007	7,2	504
2008	6,5	501
2009	6,5	487
2010	5,8	465

Les données 2011 relatives aux kilomètres parcourus ne sont pas encore connues lors de la clôture de ce rapport, ce qui rend impossible le calcul des risques de décès et d'accident et le calcul de l'évolution de ceux-ci jusqu'en 2011.

Sources : SPF Economie DG SIE et SPF Mobilité / Infographie : IBSR

2.3 Comparaison européenne

TABLEAU 5 :
Décédés 30 jours, décédés 30 jours par million d'habitants, décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres en Europe – 2010

Classement		Décédés 30 jours		Décédés 30 jours / million d'habitants		Décédés 30 jours/ milliard de voyageurs- kilomètres
1	MT	15	SE	28	SE	2,7
2	LU	32	UK	31	UK	2,9
3	CY	60	NL	32	NL	3,7
4	EE	78	MT	36	DE	4,0
5	SI	138	DE	45	FI	4,1
6	IE	212	DK	46	IE	4,6
7	LV	218	IE	47	LU	4,8
8	DK	255	FI	51	DK	4,9
9	SE	266	ES	54	SI	5,3
10	FI	272	EE	58	FR	5,4
11	LT	300	LU	63	IT	5,5
12	SK	371	FR	63	MT	6,6
13	NL	537	AT	66	ES	7,0
14	AT	552	SI	67	AT	7,4
15	HU	740	IT	68	EE	7,6
16	BG	776	SK	68	BE	8,1
17	CZ	802	HU	74	LT	9,8
18	BE	841	CY	75	CY	10,0
19	PT	937	CZ	76	PT	11,0
20	EL	1 258	BE	78	EL	11,9
21	UK	1 905	PT	88	CZ	12,0
22	RO	2 377	LT	91	LV	12,9
23	ES	2 479	LV	97	PL	12,9
24	DE	3 648	PL	102	SK	13,5
25	PL	3 908	BG	103	HU	13,7
26	FR	3 992	RO	111	BG	16,2
27	IT	4 090	EL	111	RO	30,3
EU27	EU27	31 030	EU27	62	EU27	6,4

UK : Grande-Bretagne, SE : Suède, NL : Pays-Bas, MT : Malte, DE : Allemagne, FI : Finlande, FR : France, IT : Italie, LU : Luxembourg, DK : Danemark, IE : Irlande, AT : Autriche, BE : Belgique, ES : Espagne, SI : Slovénie, T : Portugal, CY : Chypre, EL : Grèce, CZ : République Tchèque, LT : Lituanie, EE : Estonie, PL : Pologne, LV : Lettonie, SK : République Slovaque, HU : Hongrie, BG : Bulgarie, RO : Roumanie.

Pour des raisons de comparabilité, le risque de décès est ici, exceptionnellement, calculé selon la méthode de la Direction générale des Transports et de la Mobilité, c'est-à-dire en prenant exclusivement en compte les (voyageurs-) kilomètres parcourus par les voitures personnelles et les motos. Le risque de décès officiel reposant sur les voyageurs-kilomètres parcourus par les motos, les camion(nette)s, les autobus et autocars et les véhicules spéciaux s'élève à 5,8.

Sources : CARE (DG Mobilité et Transports) et SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

2.4 Selon la période

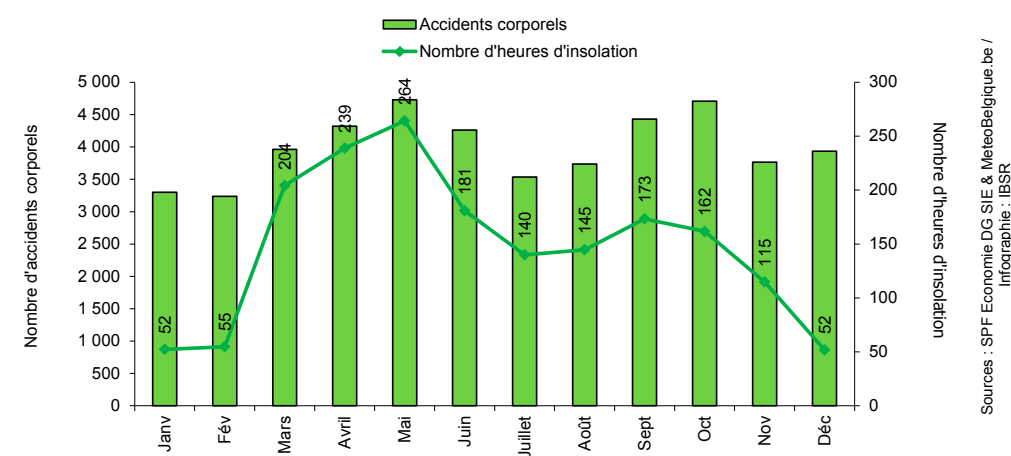
2.4.1 Selon le mois

TABLEAU 6 :
Chiffres-clés selon le mois – 2011 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Janvier	70	8,2%	445	7,2%	3 856	6,8%	4 371	6,9%	3 300	6,9%	21,2
Février	64	7,5%	389	6,3%	3 796	6,7%	4 249	6,7%	3 239	6,8%	19,8
Mars	73	8,5%	482	7,8%	4 748	8,4%	5 303	8,3%	3 963	8,3%	18,4
Avril	61	7,1%	608	9,9%	5 169	9,1%	5 839	9,2%	4 322	9,0%	14,1
Mai	79	9,2%	661	10,7%	5 488	9,7%	6 229	9,8%	4 729	9,9%	16,7
Juin	66	7,7%	562	9,1%	5 153	9,1%	5 781	9,1%	4 261	8,9%	15,5
Juillet	66	7,7%	488	7,9%	4 282	7,6%	4 836	7,6%	3 534	7,4%	18,7
Août	87	10,1%	494	8,0%	4 467	7,9%	5 047	7,9%	3 738	7,8%	23,3
Septembre	68	7,9%	561	9,1%	5 122	9,0%	5 751	9,0%	4 431	9,2%	15,3
Octobre	72	8,4%	520	8,4%	5 678	10,0%	6 270	9,8%	4 707	9,8%	15,3
Novembre	76	8,9%	483	7,8%	4 343	7,7%	4 902	7,7%	3 766	7,9%	20,2
Décembre	76	8,9%	471	7,6%	4 536	8,0%	5 084	8,0%	3 934	8,2%	19,3
Total	858	100%	6 164	100%	56 639	100%	63 660	100%	47 924	100%	17,9

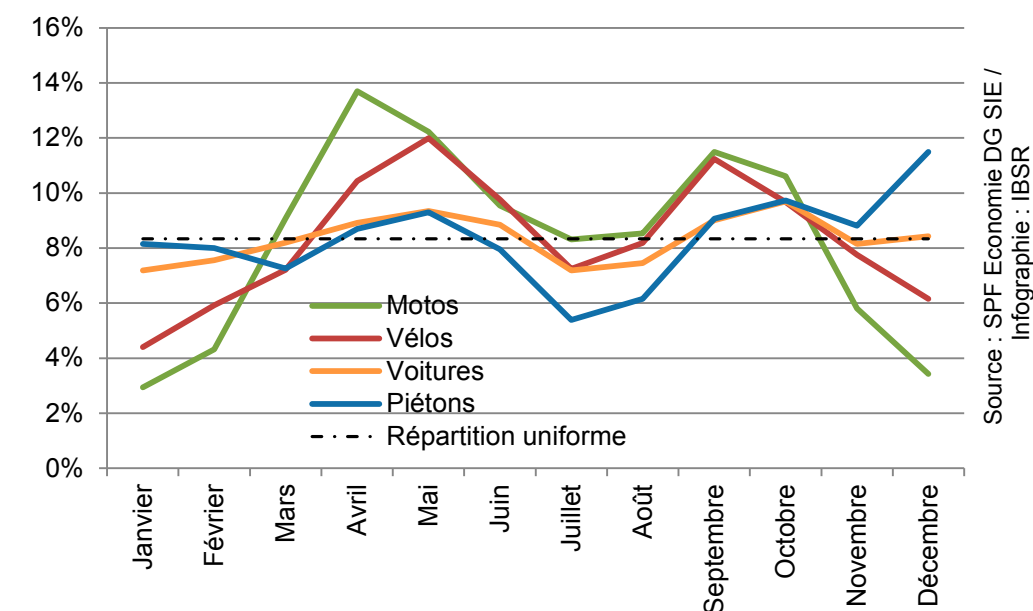
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 4 :
Nombre d'accidents corporels selon le mois et durée d'ensoleillement – 2011 (pondéré)



Sources : SPF Economie DG SIE & MétéoBelgique.be /
Infographie : IBSR

FIGURE 5 :
Répartition des accidents corporels selon le mois pour différents modes de déplacement – 2011 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE /
Infographie : IBSR

2.4.2 Selon la période de la semaine

TABLEAU 7 :
Chiffres-clés selon la période de la semaine – 2011 (pondéré)

		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Semaine	Jour	443	52%	3 525	57%	37 148	66%	41 116	65%	31 563	66%	14,0
Semaine	Nuit	87	10%	451	7%	2 859	5%	3 397	5%	2 662	6%	32,7
Week-end	Jour	171	20%	1 389	23%	11 696	21%	13 256	21%	9 496	20%	18,0
Week-end	Nuit	157	18%	799	13%	4 936	9%	5 892	9%	4 203	9%	37,4
Total		858	100%	6 164	100%	56 639	100%	63 660	100%	47 924	100%	17,9

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 6 :
Répartition des accidents, des victimes et des véhicules-kilomètres selon la période de la semaine – 2011 (pondéré)

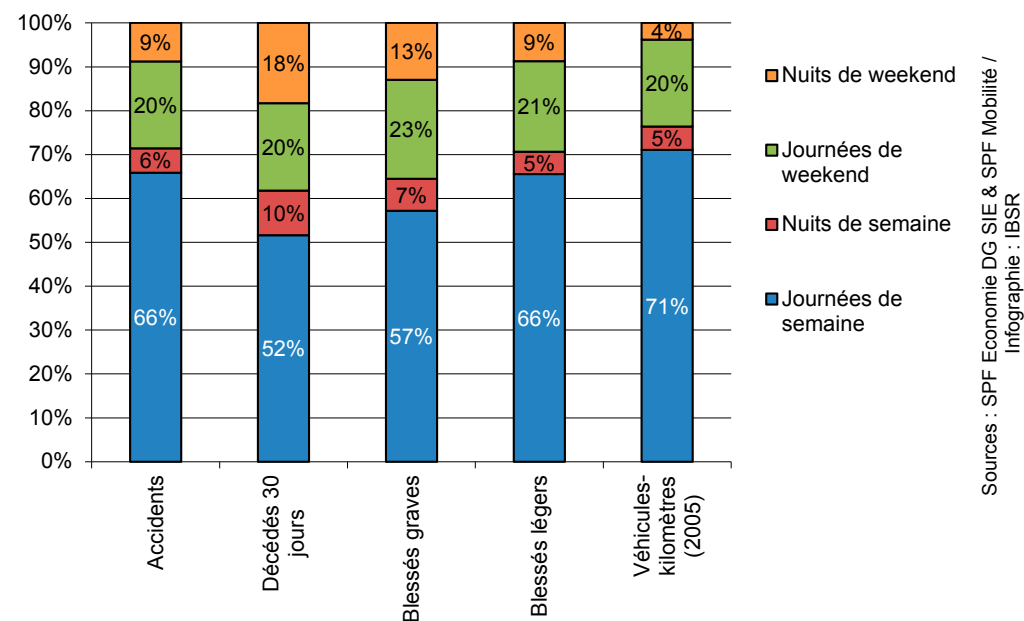
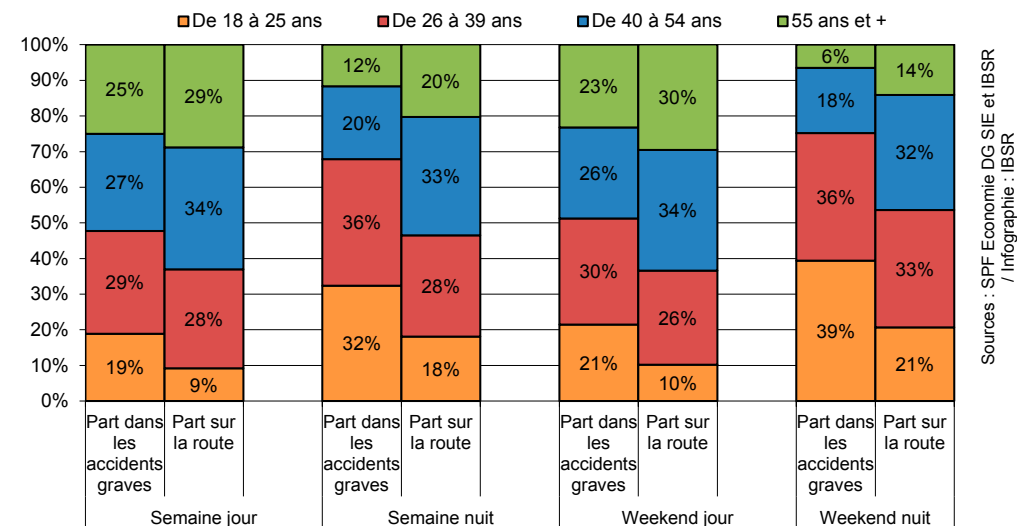
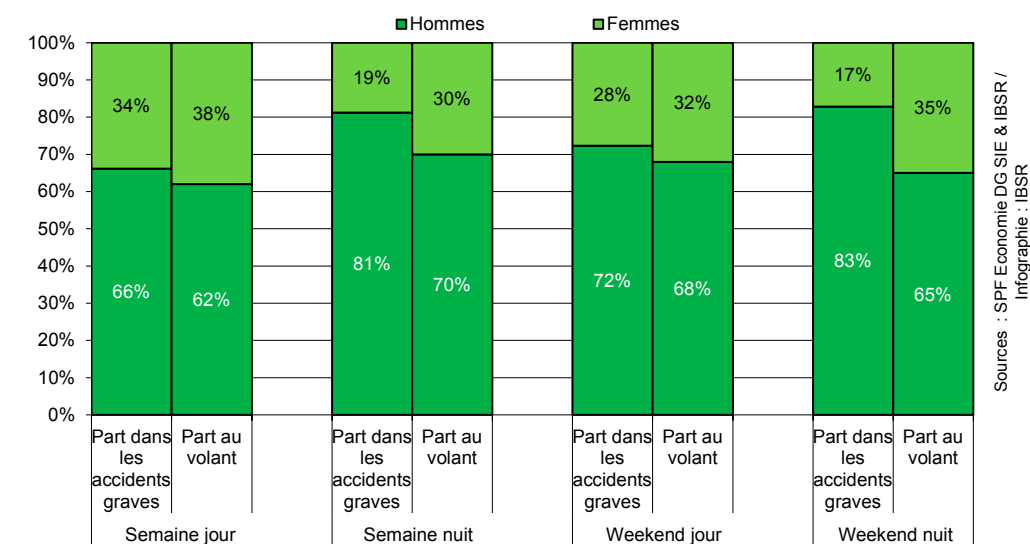


FIGURE 7 :
Répartition par groupe d'âge des conducteurs de voiture : comparaison dans les accidents graves (2011, pondéré) et sur la route* (2012), selon la période de la semaine



*Ces données sont tirées de la mesure nationale de conduite sous influence d'alcool : Riguelle, F. (à paraître). Mesure nationale de comportement « conduite sous influence d'alcool » 2012. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

FIGURE 8 :
Répartition par sexe des conducteurs de voiture : comparaison dans les accidents graves (2011, pondéré) et sur la route* (2012), selon la période de la semaine



*Ces données sont tirées de la mesure nationale de conduite sous influence d'alcool : Riguelle, F. (à paraître). Mesure nationale de comportement « conduite sous influence d'alcool » 2012. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

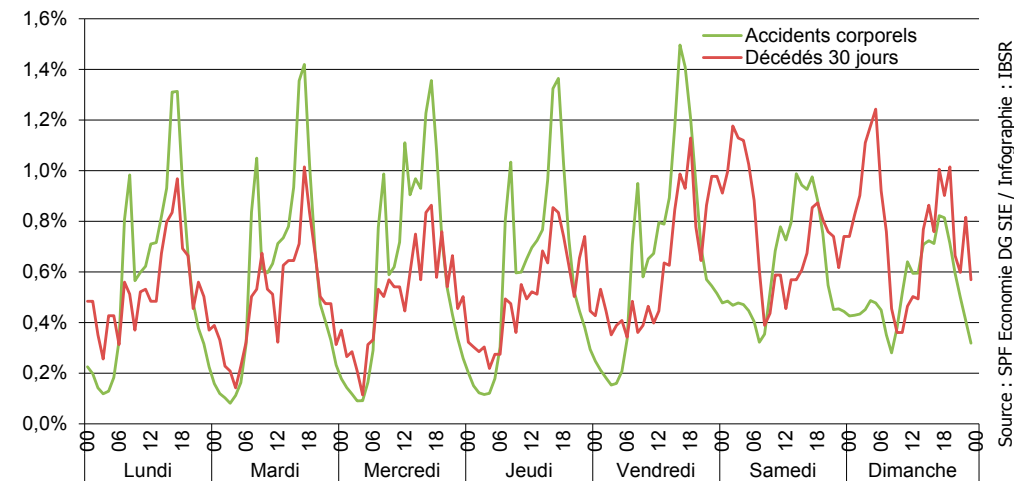
2.4.3 Selon le jour et l'heure

TABLEAU 8 :
Chiffres-clés selon le jour – 2011 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Lundi	104	12%	794	13%	7 726	14%	8 624	14%	6 623	14%	15,7
Mardi	101	12%	766	12%	7 936	14%	8 803	14%	6 807	14%	14,8
Mercredi	106	12%	823	13%	8 163	14%	9 093	14%	6 966	15%	15,2
Jeudi	108	13%	802	13%	7 980	14%	8 891	14%	6 885	14%	15,7
Vendredi	138	16%	957	16%	9 190	16%	10 285	16%	7 829	16%	17,6
Samedi	160	19%	1 012	16%	8 427	15%	9 598	15%	6 966	15%	23,0
Dimanche	141	16%	1 009	16%	7 217	13%	8 367	13%	5 848	12%	24,1
Total	858	100%	6 164	100%	56 639	100%	63 660	100%	47 924	100%	17,9

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 9 :
Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours selon le jour et l'heure – 2002-2011 (non pondéré)



Le pourcentage représente la part d'accidents corporels ou de décédés 30 jours se produisant une heure donnée par rapport au total d'accidents ou de décédés enregistrés au total de la semaine (168 heures). Une répartition équitable verrait 0,60% des accidents et des décédés 30 jours se produire chaque heure.

2.4.4 Selon les conditions de déplacement

TABLEAU 9 :
Chiffres-clés selon les conditions de luminosité – 2011 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Jour	460	54%	3 830	62%	39 071	69%	43 360	68%	32 764	68%	14,0
Aube ou crépuscule	44	5%	292	5%	2 885	5%	3 222	5%	2 514	5%	17,5
Nuit	341	40%	2 025	33%	14 521	26%	16 886	27%	12 479	26%	27,3
Inconnues	13	2%	17	0%	162	0%	192	0%	167	0%	78,0
Total	858	100%	6 164	100%	56 639	100%	63 660	100%	47 924	100%	17,9

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 10 :
Chiffres-clés selon les conditions météorologiques – 2011 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Normales	721	84%	5 376	87%	48 586	86%	54 683	86%	41 153	86%	17,5
Pluie	72	8%	556	9%	5 563	10%	6 191	10%	4 587	10%	15,7
Brouillard (visibilité de moins de 100m)	5	1%	50	1%	288	1%	343	1%	257	1%	19,4
Vent violent, rafales	5	1%	18	0%	172	0%	195	0%	155	0%	32,2
Chutes de neige	1	0%	11	0%	183	0%	195	0%	148	0%	6,8
Grêle	2	0%	3	0%	19	0%	25	0%	25	0%	81,1
Autre (fumée épaisse, ...)	6	1%	27	0%	234	0%	267	0%	207	0%	28,9
Inconnues	49	6%	130	2%	1 659	3%	1 839	3%	1 455	3%	33,7
Total	858	100%	6 164	100%	56 639	100%	63 660	100%	47 924	100%	17,9

Jusqu'à deux conditions atmosphériques peuvent être renseignées pour un même accident. Certains accidents (et certaines victimes) sont donc comptabilisé(s) deux fois dans le tableau ci-dessus. La somme des conditions météorologiques est ainsi supérieure au nombre d'accidents ou de victimes enregistré(s) en 2011 rappelé dans la ligne « Total ».

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 11 :
Chiffres-clés selon l'état de la chaussée – 2011 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Sec	546	64%	4 297	70%	37 334	66%	42 177	66%	31 750	66%	17,2
Humide, mouillée, flaques	170	20%	1 160	19%	10 721	19%	12 050	19%	8 855	18%	19,2
Verglas, neige	6	1%	83	1%	737	1%	826	1%	634	1%	9,5
Propre	222	26%	1 421	23%	12 504	22%	14 147	22%	10 491	22%	21,2
Sale (sable, gravier, feuilles,...)	6	1%	42	1%	381	1%	429	1%	350	1%	17,2
Inconnues	37	4%	79	1%	1 171	2%	1 288	2%	1 050	2%	35,3
Total	858	100%	6 164	100%	56 639	100%	63 660	100%	47 924	100%	17,9

Jusqu'à deux états de la chaussée peuvent être renseignés pour un même accident. Certains accidents (et certaines victimes) sont donc comptabilisé(s) deux fois dans le tableau ci-dessus. La somme des états de la chaussée est ainsi supérieure au nombre d'accidents ou de victimes enregistré(s) en 2011 rappelé dans la ligne « Total ».

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

2.5 Selon le lieu

2.5.1 Selon la région

TABEAU 12 :
Chiffres-clés selon la région – 2011 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité	Risque de décès (2010)*
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%		
Région flamande	430	50%	4 183	68%	35 912	63%	40 525	64%	30 556	64%	14,1	5,4
Région wallonne	403	47%	1 742	28%	16 212	29%	18 357	29%	13 443	28%	30,0	6,3
Région de Bruxelles-Capitale	25	3%	239	4%	4 515	8%	4 778	8%	3 926	8%	6,4	5,7
Total	858	100%	6 164	100%	56 639	100%	63 660	100%	47 924	100%	17,9	5,8

**Les données 2011 relatives aux kilomètres parcourus ne sont pas encore connues lors de la clôture de ce rapport, ce qui rend impossible le calcul du risque de décès pour cette année-là.*

Sources : SPF Economie DG SIE et SPF Mobilité / Infographie : IBSR

TABEAU 13 :
Evolution des chiffres-clés en Région flamande

	Décédés 30 jours	Blessés graves		Blessés légers		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité		Risque de décès*
	NP / P	NP	P	NP	P	NP	P	NP	P	NP	P	NP / P
2005	566	3 737	4 457	30 972	36 879	35 275	41 902	26 378	31 457	21,5	18,0	7,2
2006	544	3 963	4 600	31 880	37 266	36 387	42 410	27 008	31 578	20,1	17,2	6,8
2007	528	3 970	4 506	32 736	37 574	37 234	42 608	27 844	31 935	19,0	16,5	6,4
2008	495	3 882	4 418	31 616	36 655	35 993	41 569	27 057	31 341	18,3	15,8	6,2
2009	479	3 817	4 269	30 592	34 927	34 888	39 675	26 332	30 024	18,2	16,0	5,9
2010	437	3 453	3 879	29 822	34 137	33 712	38 453	25 477	29 120	17,2	15,0	5,4
2011	430	3 697	4 183	31 123	35 912	35 250	40 525	26 521	30 556	16,2	14,1	/
Evolution 2005-2011	-24,0%	-1,1%	-6,2%	+0,5%	-2,6%	-0,1%	-3,3%	+0,5%	-2,9%	-24,4%	-21,8%	/
Evolution 2010-2011	-1,6%	+7,1%	+7,8%	+4,4%	+5,2%	+4,6%	+5,4%	+4,1%	+4,9%	-5,5%	-6,2%	/

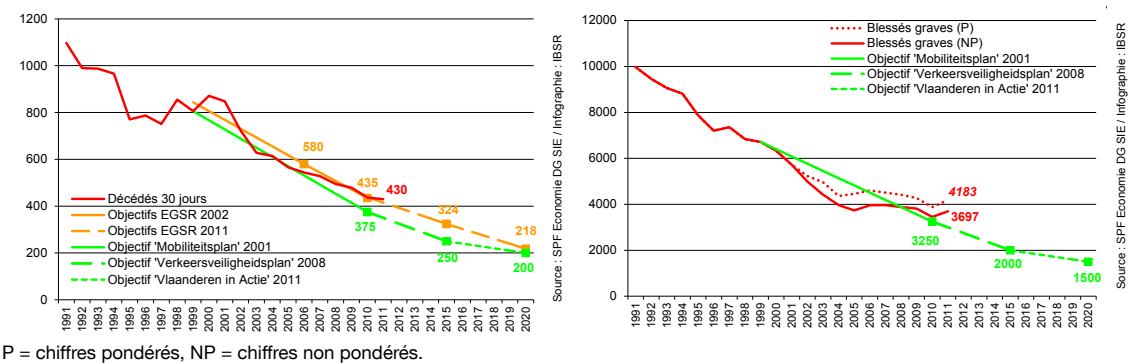
P = chiffres pondérés, NP = chiffres non pondérés.

**Les données 2011 relatives aux kilomètres parcourus ne sont pas encore connues lors de la clôture de ce rapport, ce qui rend impossible le calcul du risque de décès pour cette année-là.*

Sources : SPF Economie DG SIE et SPF Mobilité / Infographie : IBSR

FIGURE 10 :

Evolution des décédés 30 jours et des blessés graves par rapport aux objectifs des Etats Généraux de la Sécurité Routière fédéraux et aux objectifs régionaux, Région flamande



P = chiffres pondérés, NP = chiffres non pondérés.

TABLEAU 14 :

Evolution des chiffres-clés en Région wallonne

	Décédés 30 jours	Blessés graves		Blessés légers		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité		Risque de décès*
	NP / P	NP	P	NP	P	NP	P	NP	P	NP	P	NP / P
2005	495	2 195	2 526	13 968	16 535	16 658	19 557	11 810	13 918	41,9	35,6	8,6
2006	503	1 975	2 191	14 290	16 187	16 768	18 881	12 089	13 638	41,6	36,9	8,6
2007	512	2 044	2 249	14 673	16 421	17 229	19 181	12 364	13 802	41,4	37,1	8,5
2008	414	1 954	2 142	14 262	16 205	16 630	18 761	11 925	13 489	34,7	30,7	7,1
2009	434	2 051	2 184	14 981	16 339	17 466	18 957	12 586	13 691	34,5	31,7	7,3
2010	373	1 753	1 873	14 428	15 766	16 554	18 013	11 936	13 016	31,3	28,7	6,3
2011	403	1 620	1 742	14 713	16 212	16 736	18 357	12 232	13 443	32,9	30,0	/
Evolution 2005-2011	-18,6%	-26,2%	-31,0%	+5,3%	-2,0%	+0,5%	-6,1%	+3,6%	-3,4%	-21,4%	-15,7%	/
Evolution 2010-2011	+8,0%	-7,6%	-7,0%	+2,0%	+2,8%	+1,1%	+1,9%	+2,5%	+3,3%	+5,4%	+4,6%	/

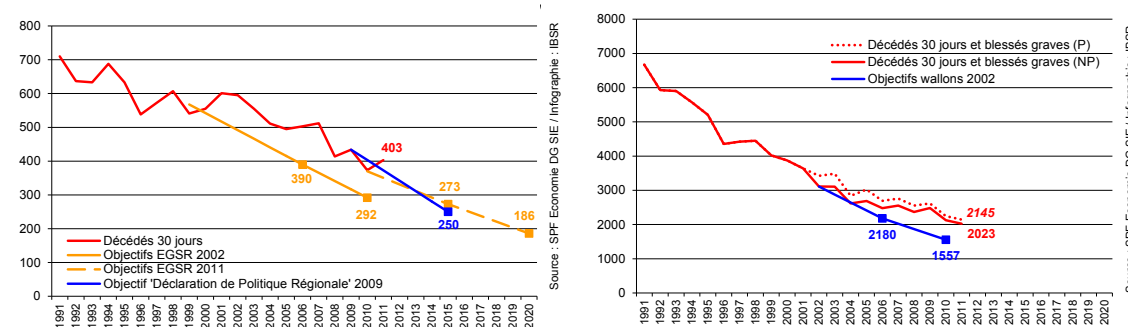
P = chiffres pondérés, NP = chiffres non pondérés.

*Les données 2011 relatives aux kilomètres parcourus ne sont pas encore connues lors de la clôture de ce rapport, ce qui rend impossible le calcul du risque de décès pour cette année-là.

Sources : SPF Economie DG SIE et SPF Mobilité/ Infographie : IBSR

FIGURE 11 :

Evolution des décédés 30 jours et des blessés graves par rapport aux objectifs des Etats Généraux de la Sécurité Routière fédéraux et aux objectifs régionaux, Région wallonne



P = chiffres pondérés, NP = chiffres non pondérés.

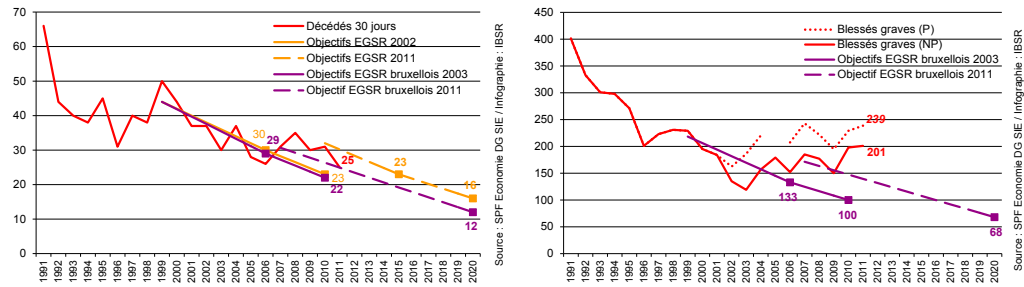
TABLEAU 15 :
Evolution des chiffres-clés en Région de Bruxelles-Capitale

	Décédés 30 jours	Blessés graves		Blessés légers		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité		Risque de décès*
	NP / P	NP	P	NP	P	NP	P	NP	P	NP	P	NP / P
2005	28	179	/	2 862	/	3 069	/	2 404	/	11,6	/	5,0
2006	26	152	207	3 336	4 821	3 514	5 055	2 766	3 966	9,4	6,6	4,6
2007	31	185	243	3 592	4 852	3 808	5 126	3 031	4 078	10,2	7,6	5,4
2008	35	177	222	3 752	4 795	3 964	5 052	3 133	3 997	11,2	8,8	6,4
2009	30	150	195	3 589	4 807	3 769	5 032	3 058	4 083	9,8	7,3	5,5
2010	31	198	229	3 763	4 477	3 992	4 738	3 180	3 782	9,7	8,2	5,7
2011	25	201	239	3 788	4 515	4 014	4 778	3 297	3 926	7,6	6,4	/
Evolution** 2006-2011	-3,8%	+32,2%	+15,0%	+13,5%	-6,4%	+14,2%	-5,5%	+19,2%	-1,0%	-19,3%	-2,9%	/
Evolution 2010-2011	-19,4%	+1,5%	+4,1%	+0,7%	+0,8%	+0,6%	+0,9%	+3,7%	+3,8%	-22,2%	-22,3%	/

P = chiffres pondérés, NP = chiffres non pondérés.
*Les données 2011 relatives aux kilomètres parcourus ne sont pas encore connues lors de la clôture de ce rapport, ce qui rend impossible le calcul du risque de décès pour cette année-là.
**En raison d'une grande différence entre les données pondérées et les données non pondérées en Région de Bruxelles-Capitale en 2005, les données 2005 pondérées ne sont pas inscrites dans ce tableau et l'année 2006 est exceptionnellement choisie comme référence pour calculs d'évolution.

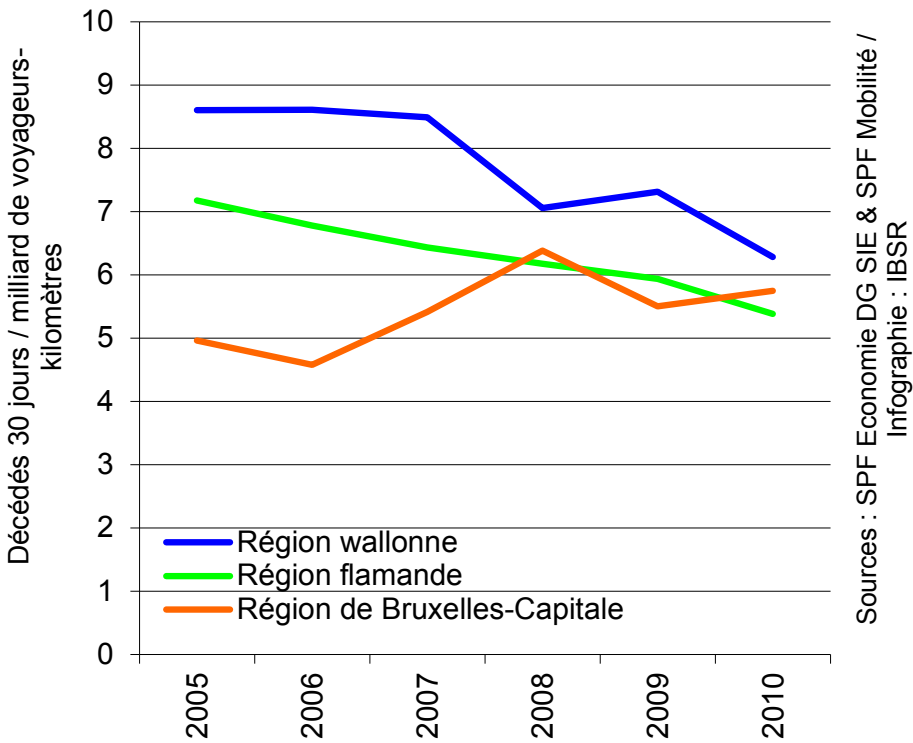
Sources : SPF Economie DG SIE et SPF Mobilité / Infographie : IBSR

FIGURE 12 :
Evolution des décédés 30 jours et des blessés graves par rapport aux objectifs des Etats Généraux de la Sécurité Routière fédéraux et aux objectifs régionaux, Région de Bruxelles-Capitale



P = chiffres pondérés, NP = chiffres non pondérés.
En raison d'une grande différence entre les données pondérées et les données non pondérées en Région de Bruxelles-Capitale en 2005, le nombre pondéré de blessés graves en 2005 n'apparaît pas dans ce graphique.

FIGURE 13 :
Evolution du risque de décès selon la région (pondéré)



Les données 2011 relatives aux kilomètres parcourus ne sont pas encore connues lors de la clôture de ce rapport, ce qui rend impossible le calcul du risque de décès pour cette année-là.

2.5.2 Selon la province

TABLEAU 16 :
Chiffres-clés selon la province – 2011 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Anvers	118	14%	1 155	19%	9 925	18%	11 198	18%	8 421	18%	14,0
Brabant flamand	40	5%	483	8%	4 661	8%	5 184	8%	3 968	8%	10,1
Brabant wallon	31	4%	120	2%	1 510	3%	1 661	3%	1 284	3%	24,1
Flandre occidentale	102	12%	919	15%	6 879	12%	7 900	12%	6 172	13%	16,5
Flandre orientale	100	12%	1 033	17%	9 352	17%	10 484	16%	8 012	17%	12,5
Hainaut	159	19%	629	10%	5 807	10%	6 595	10%	4 771	10%	33,3
Liège	102	12%	424	7%	5 223	9%	5 749	9%	4 286	9%	23,8
Limbourg	70	8%	592	10%	5 096	9%	5 758	9%	3 983	8%	17,6
Luxembourg	47	5%	221	4%	1 402	2%	1 670	3%	1 188	2%	39,6
Namur	64	7%	348	6%	2 270	4%	2 682	4%	1 914	4%	33,4
Bruxelles-Capitale	25	3%	239	4%	4 515	8%	4 778	8%	3 926	8%	6,4
Belgique	858	100%	6 164	100%	56 639	100%	63 660	100%	47 924	100%	17,9

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 14 :
Evolution des décédés 30 jours dans les différentes provinces

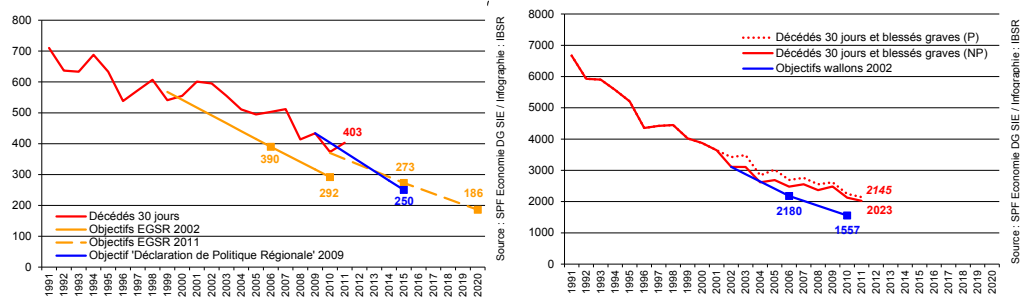
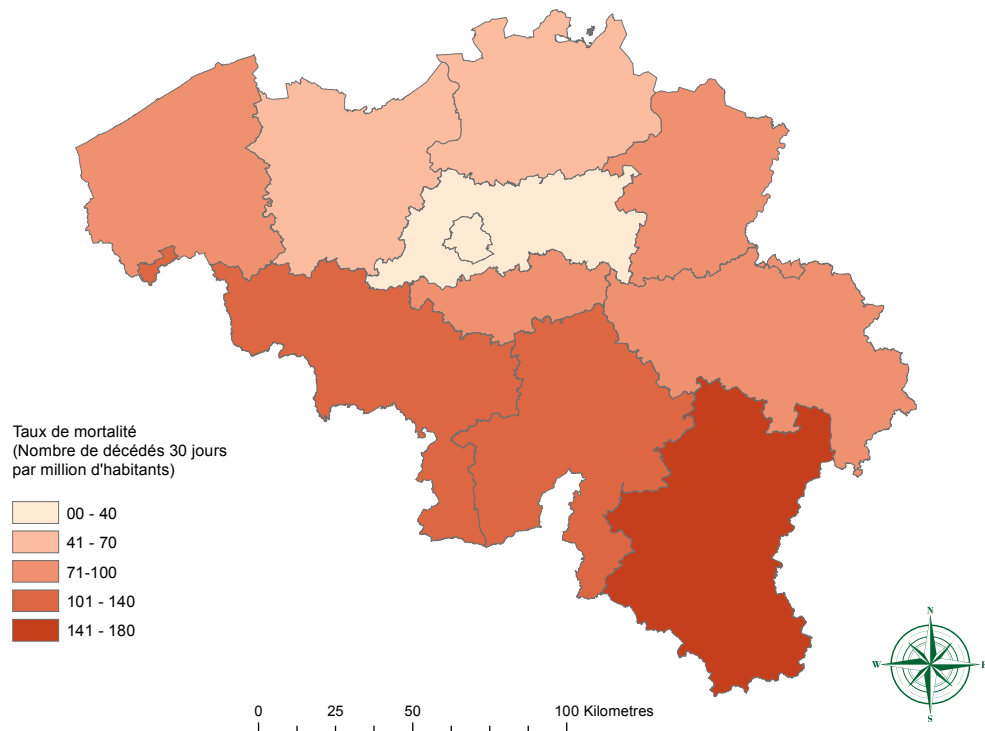
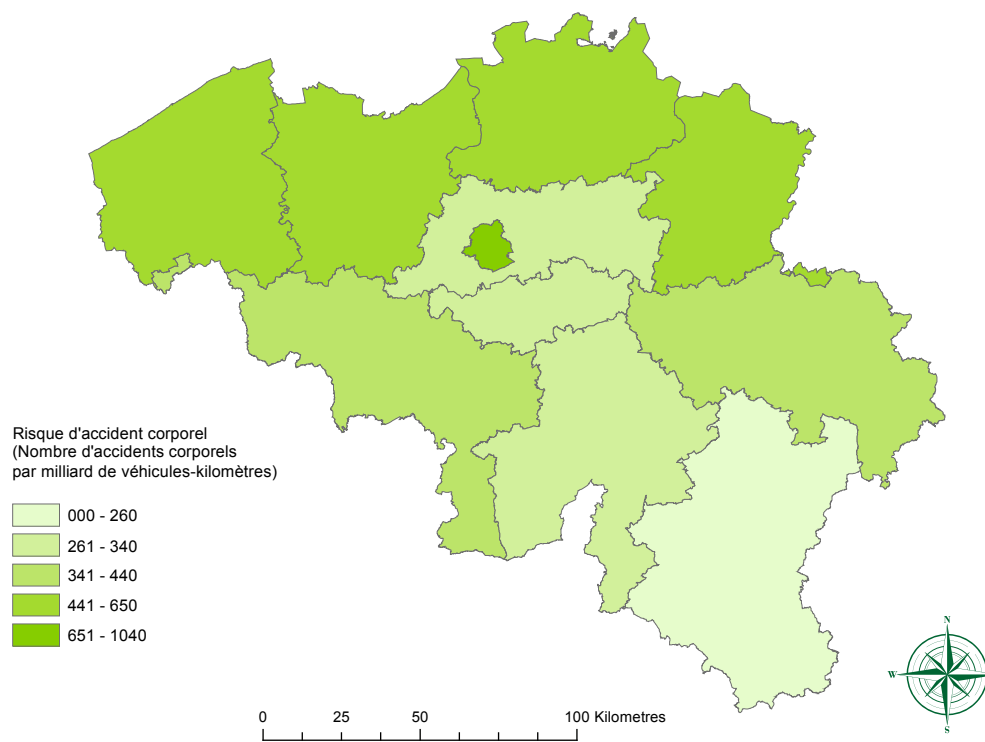


FIGURE 15 :
Taux de mortalité dans les différentes provinces – 2011



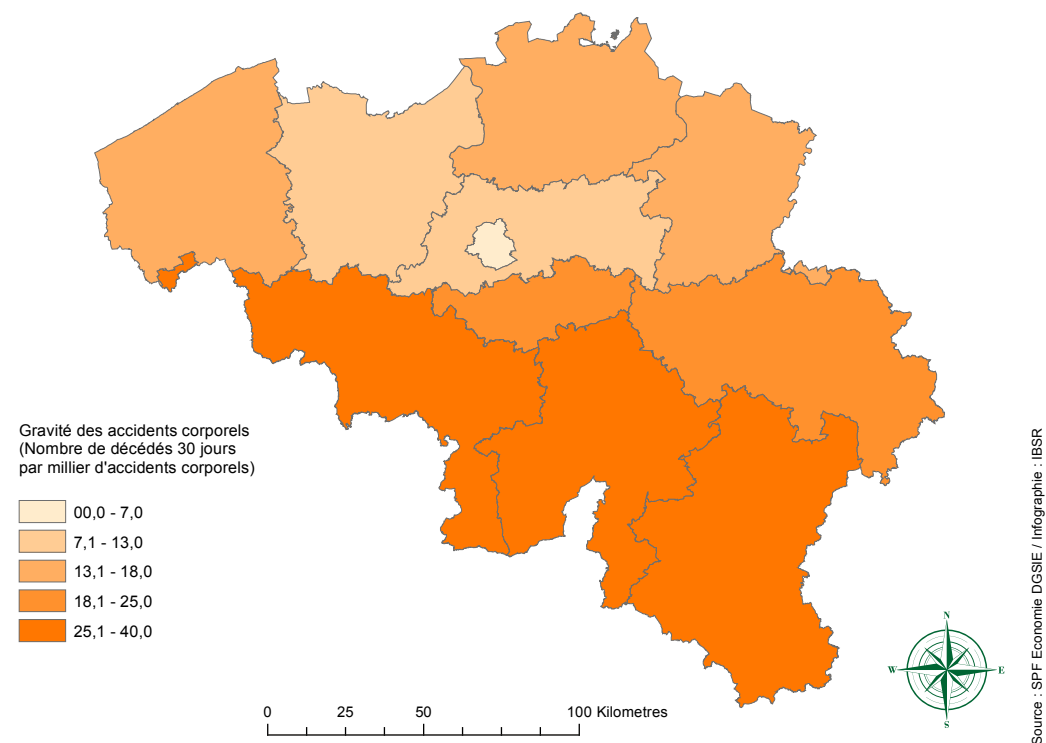
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 16 :
Risque d'accident corporel dans les différentes provinces – 2011 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 17 :
Gravité des accidents corporels dans les différentes provinces – 2011 (pondéré)



2.5.3 Selon le type de route

TABLEAU 17 :
Chiffres-clés selon le type de route – 2011 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Autoroute	122	14%	926	15%	3 858	7%	4 906	8%	3 366	7%	36,2
Hors agglomération	438	51%	2 755	45%	20 714	37%	23 907	38%	16 699	35%	26,2
En agglomération	280	33%	2 480	40%	32 063	57%	34 823	55%	27 836	58%	10,1
Inconnu	18	2%	2	0%	4	0%	25	0%	23	0%	797,2
Total	858	100%	6 164	100%	56 639	100%	63 660	100%	47 924	100%	17,9

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 18 :
Accidents, décédés 30 jours et gravité des accidents selon le type de route et la région – 2011 (pondéré)

	Région flamande			Région wallonne			Région de Bruxelles-Capitale		
	Décédés 30 jours	Accidents corporels	Gravité	Décédés 30 jours	Accidents corporels	Gravité	Décédés 30 jours	Accidents corporels	Gravité
Autoroute	53	2 085	25,4	69	1 234	55,9	0	48	0,0
Hors agglomération	241	12 466	19,3	197	4 208	46,8	0	25	0,0
En agglomération	127	15 993	7,9	132	7 994	16,5	21	3 848	5,5
Inconnu	9	11	792,3	5	7	692,5	4	4	1000,0
Total	430	30 556	14,1	403	13 443	30,0	25	3 926	6,4

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 19 :
Risque d'accident et risque de décès sur et hors autoroute

	Autoroute		Hors autoroute	
	Risque d'accident	Risque de décès	Risque d'accident	Risque de décès
2005	110	3,3	737	9,4
2006	114	3,4	726	9,2
2007	106	2,9	730	9,1
2008	106	2,7	728	8,1
2009	103	2,9	708	8,0
2010	99	2,0	677	7,4

*Les données 2011 relatives aux kilomètres parcourus ne sont pas encore connues lors de la clôture de ce rapport, ce qui rend impossible le calcul des risques de décès et d'accident pour cette année-là.

Sources : SPF Economie DG SIE et SPF Mobilité / Infographie : IBSR

TABLEAU 20 :
Chiffres-clés selon le type de croisement, hors agglomération – 2011 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité (10 ans)
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
En section	348	79%	1 896	69%	13 190	64%	15 434	65%	10 989	66%	44,8
En carrefour	87	20%	826	30%	7 280	35%	8 193	34%	5 481	33%	22,9
En rond-point	3	1%	33	1%	243	1%	279	1%	229	1%	25,9
Total	438	100%	2 755	100%	20 714	100%	23 907	100%	16 699	100%	37,1

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABLEAU 21 :
Chiffres-clés selon le type de croisement, en agglomération – 2011 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité (10 ans)
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
En section	202	72%	1 595	64%	18 944	59%	20 740	60%	16 747	60%	14,7
En carrefour	74	26%	845	34%	12 647	39%	13 566	39%	10 649	38%	9,0
En rond-point	4	1%	40	2%	472	1%	517	1%	439	2%	7,8
Total	280	100%	2 480	100%	32 063	100%	34 823	100%	27 836	100%	12,3

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

2.5.4 Selon le régime de vitesse

TABLEAU 22 :
Chiffres-clés selon le régime de vitesse – 2011 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité (10 ans)
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
30 km/h	16	1,9%	212	3,4%	2 354	4,2%	2 582	4,1%	2 182	4,6%	11,1
50 km/h	265	30,9%	2 402	39,0%	30 193	53,3%	32 860	51,6%	26 191	54,7%	12,6
70 km/h	212	24,7%	1 412	22,9%	13 048	23,0%	14 671	23,0%	10 275	21,4%	26,6
90 km/h	228	26,6%	1 251	20,3%	7 548	13,3%	9 027	14,2%	6 197	12,9%	48,4
Plus de 90 km/h	119	13,9%	848	13,8%	3 419	6,0%	4 386	6,9%	3 006	6,3%	43,6
Inconnu	18	2,1%	39	0,6%	77	0,1%	134	0,2%	74	0,2%	73,3
Total	858	100%	6 164	100%	56 639	100%	63 660	100%	47 924	100%	24,9

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

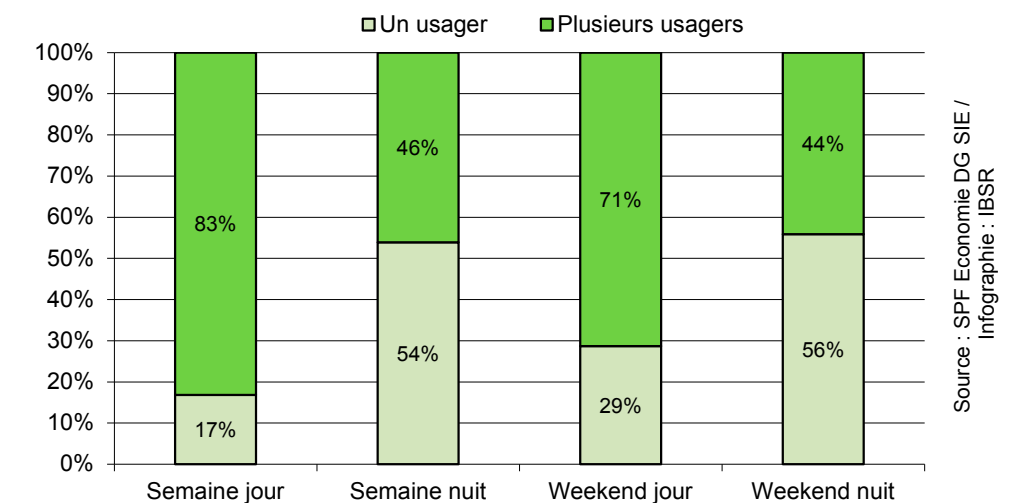
2.6 Types d'accident

TABLEAU 23 :
Chiffres-clés selon le type de la première collision – 2011 (pondéré)

		Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents corporels		Gravité
Entre conducteurs	en chaîne	4	48	780	832	358	0,7%	11,2
	frontale ou en croisement	127	776	6 618	7 521	4 863	10,1%	26,1
	par l'arrière ou en parallèle	80	843	12 641	13 564	9 210	19,2%	8,7
	par le côté	151	1 681	19 767	21 599	16 381	34,2%	9,2
Avec un piéton		106	693	4 195	4 994	4 449	9,3%	23,8
Un usager seul	contre un obstacle sur la chaussée	26	205	1 309	1 540	1 307	2,7%	19,9
	contre un obstacle hors chaussée	281	1 398	7 262	8 941	7 270	15,2%	38,7
	sans obstacle	46	428	2 933	3 407	2 994	6,2%	15,4
Autre ou inconnu		37	92	1 133	1 262	1 092	2,3%	33,9
Entre conducteurs		468	4 041	44 001	48 509	35 260	73,6%	13,3
Un usager seul		353	2 031	11 505	13 888	11 572	24,1%	30,5
Autre ou inconnu		37	92	1 133	1 262	1 092	2,3%	33,9
Total		858	6 164	56 639	63 660	47 924	100%	17,9

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 18 :
Part d'accidents corporels avec un ou plus d'un usager selon la période de la semaine – 2011 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE /
Infographie : IBSR

FIGURE 19 :
Pourcentages d'accidents de voiture n'impliquant qu'un seul usager parmi les accidents graves de voiture, selon l'âge et le sexe du conducteur et la période de la semaine – 2007-2011 (pondéré)

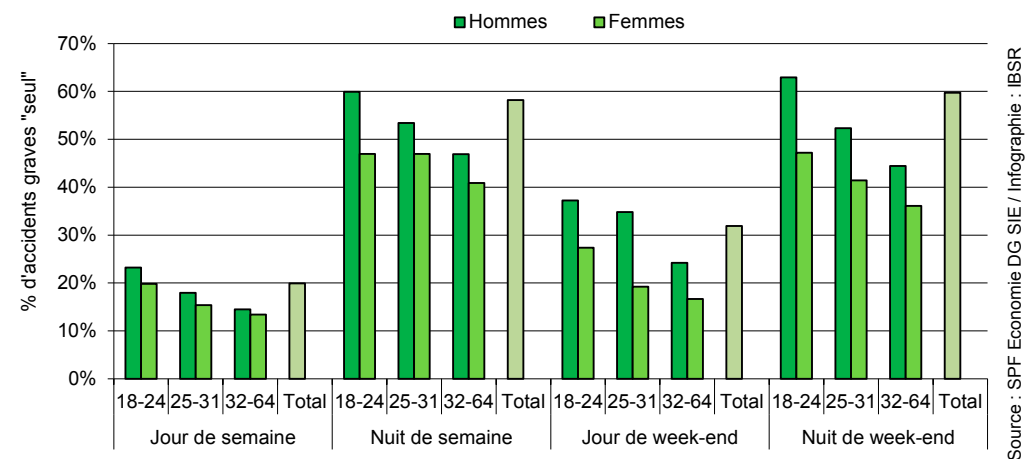


FIGURE 20 :
Type de la première collision, selon le type de route – 2011 (pondéré)

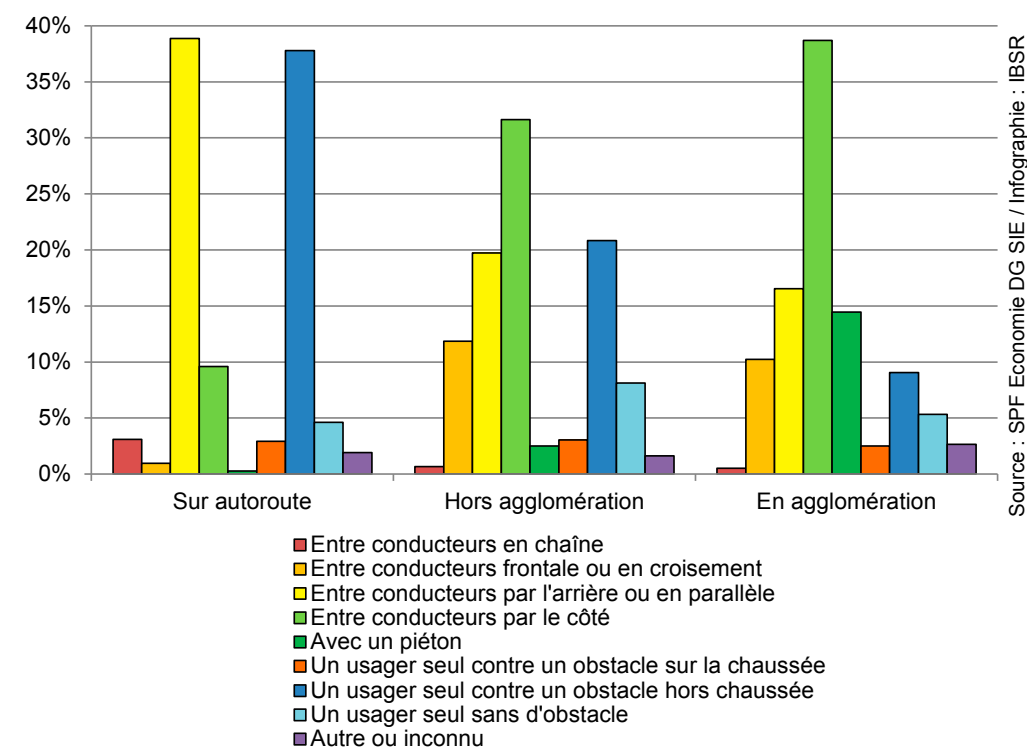


FIGURE 21 :
Type de la première collision selon le type d'usager – 2011 (pondéré)

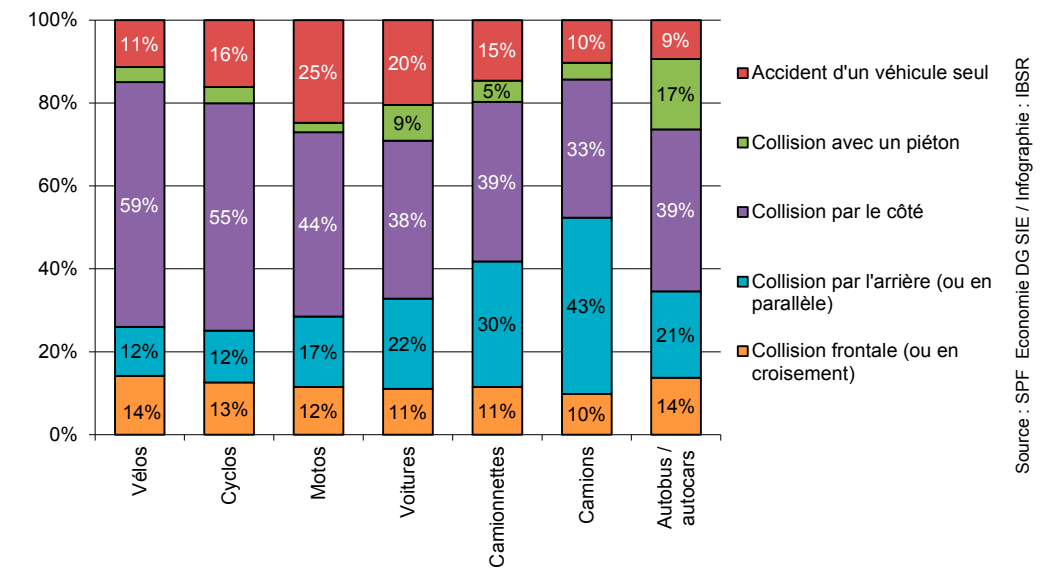


TABLEAU 24 :
Nombre et pourcentage d'accidents corporels (première collision) selon les partenaires conflictuels – 2011 (pondéré)

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	Voiture	Camion- nette	Camion	Bus / car	Autre/Inc	Pas d'oppo- sant
Piéton	0,0% 2*	0,6%	0,4%	0,2%	6,9%	0,4%	0,2%	0,3%	0,3%	
Vélo	306	1,1% 522	0,7%	0,2%	11,3%	1,0%	0,4%	0,2%	0,2%	1,9%
Cyclo	203	328	0,1% 58	0,1%	7,1%	0,6%	0,2%	0,1%	0,1%	1,7%
Moto	95	106	33	0,1% 52	5,5%	0,4%	0,1%	0,0%	0,1%	2,1%
Voiture	3 321	5 432	3 388	2 637	26,5% 1 2673	4,1%	2,6%	0,7%	1,5%	16,3%
camion- nette	209	500	268	177	1 942	0,3% 141	0,3%	0,1%	0,1%	1,2%
Camion	92	212	82	72	1245	156	0,3% 157	0,0%	0,1%	0,4%
Bus /car	127	81	25	15	352	31	20	0,0% 12	0,0%	0,1%
Autre / Inc	163	114	52	60	700	48	35	15	0,1% 33	0,3%
Pas d'oppo- sant		914	828	1 005	7 826	556	189	60	135	0,1% 71
Total 100% **47 877										

*Ces 2 accidents consistent en réalité en une collision entre un piéton et une personne se déplaçant en chaise roulante. En principe, les collisions entre 2 « piétons » (les chaises roulantes étant considérées comme tel) ne sont pas reprises dans les statistiques d'accidents de la route.

**Les 47 accidents manquants pour atteindre le nombre total d'accidents enregistrés en 2011 (47 924 exactement) consistent en des accidents de piéton sans opposant. Ces accidents ne doivent en principe pas être repris dans les statistiques d'accident de la route, raison pour laquelle ils ont été exclus de ce tableau

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

2.7 Victimes

2.7.1 Selon l'âge et le sexe

TABLEAU 25 :
Nombre de victimes de la route selon la catégorie d'âge et le sexe – 2011 (pondéré)

	Décédés 30 jours			Blessés graves			Blessés légers			Total Victimes		
	♂	♀	Total*	♂	♀	Total*	♂	♀	Total*	♂	♀	Total*
0 à 4 ans	1	5	9	40	28	70	544	413	994	585	446	1 073
5 à 9 ans	5	9	14	46	37	82	739	602	1 347	789	648	1 443
10 à 14 ans	8	3	11	91	53	145	1 081	906	1 993	1 180	962	2 149
15 à 19 ans	37	11	48	378	164	543	4 019	2 404	6 436	4 433	2 579	7 027
20 à 24 ans	91	16	107	558	182	741	4 815	3 073	7 924	5 464	3 271	8 772
25 à 29 ans	86	16	102	397	140	537	3 726	2 540	6 311	4 209	2 696	6 949
30 à 34 ans	60	8	69	342	102	444	3 026	2 154	5 198	3 428	2 264	5 711
35 à 39 ans	49	7	56	299	103	403	2 684	1 972	4 666	3 032	2 082	5 124
40 à 44 ans	52	6	58	318	118	435	2 681	1 858	4 559	3 051	1 982	5 052
45 à 49 ans	48	17	65	308	158	467	2 459	1 753	4 234	2 815	1 928	4 766
50 à 54 ans	46	9	55	279	130	408	2 095	1 474	3 579	2 420	1 613	4 043
55 à 59 ans	30	14	44	211	119	331	1 406	1 037	2 453	1 647	1 170	2 828
60 à 64 ans	19	8	27	131	77	207	1 004	843	1 853	1 154	928	2 088
65 à 69 ans	26	10	36	128	81	209	672	692	1 368	826	783	1 613
70 à 74 ans	31	12	43	98	98	198	617	586	1 209	746	697	1 450
75 à 79 ans	35	17	52	92	89	182	472	509	981	599	615	1 215
80 à 84 ans	22	9	31	70	63	133	342	311	654	434	384	818
85 à 89 ans	7	11	18	37	21	57	158	148	306	202	179	381
90 à 94 ans	2	1	3	3	3	7	29	20	49	35	24	59
95 et plus	0	0	0	1	1	3	1	4	5	3	5	7
Inconnu	0	0	10	6	2	562	76	34	522	82	36	1 093
Total	655	189	858	3 832	1768	6 164	32 647	23 332	56 639	37 134	25 289	63 660

*Y compris les victimes de sexe inconnu

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 22 :
Blessés graves et décédés 30 jours par 100 000 habitants selon la catégorie d'âge et le sexe – comparaison 2005/2011 (pondéré)

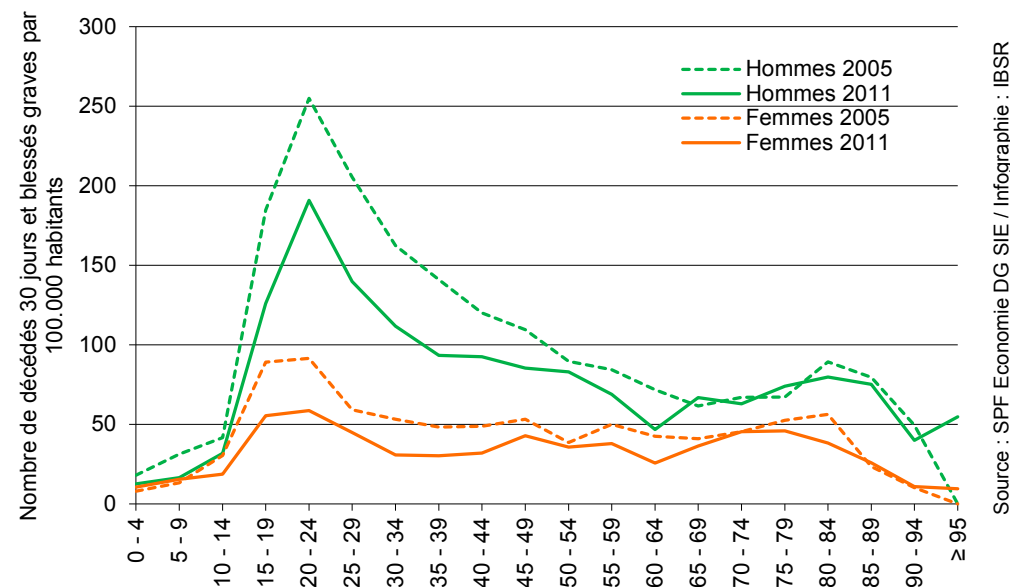
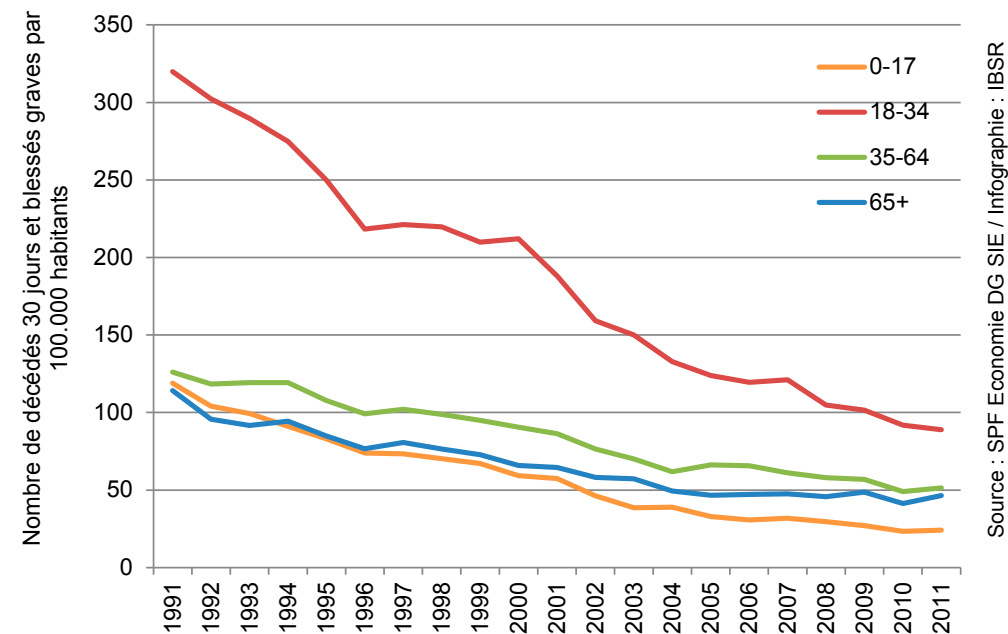


FIGURE 23 :
Evolution de l'indicateur « Blessés graves et décédés 30 jours par 100 000 habitants » selon la catégorie d'âge (non pondéré)



2.7.2 Selon le mode de déplacement

TABLEAU 26 :
Chiffres-clés selon le mode de déplacement – 2011 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Total Victimes		Accidents impliquant au moins un ...	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
Piéton	111	12,9%	687	11,2%	4 050	7,2%	4 848	7,6%	4 737	9,9%
Cycliste	68	7,9%	1 027	16,7%	7 754	13,7%	8 849	13,9%	8 586	17,9%
Cyclomotoriste - Total	20	2,3%	470	7,6%	4 884	8,6%	5 374	8,4%	5 286	11,0%
Cyclomotoriste A	10	1,2%	213	3,5%	2 288	4,0%	2 511	3,9%	2 428	5,1%
Cyclomotoriste B	10	1,2%	248	4,0%	2 559	4,5%	2 817	4,4%	2 822	5,9%
Cyclomotoriste 3-4 roues	0	0,0%	9	0,1%	37	0,1%	46	0,1%	53	0,1%
Motocycliste - Total	127	14,8%	802	13,0%	3 532	6,2%	4 461	7,0%	4 283	8,9%
Motocycliste <400cc	20	2,3%	197	3,2%	1 195	2,1%	1 412	2,2%	1 362	2,8%
Motocycliste ≥400cc	107	12,5%	605	9,8%	2 337	4,1%	3 049	4,8%	2 925	6,1%
Occupant de voiture - Total	456	53,1%	2 767	44,9%	32 365	57,1%	35 588	55,9%	39 780	83,0%
Conducteur de voiture	352	41,0%	1 656	26,9%	22 794	40,2%	24 802	39,0%	39 780	83,0%
Passager de voiture	104	12,1%	1 111	18,0%	9 571	16,9%	10 786	16,9%	7 895	16,5%
Occupant de camionnette	29	3,4%	216	3,5%	1 997	3,5%	2 243	3,5%	4 348	9,1%
Occupant de camion	15	1,7%	74	1,2%	504	0,9%	593	0,9%	2 440	5,1%
Occupant d'autobus ou d'autocar	1	0,1%	19	0,3%	613	1,1%	633	1,0%	771	1,6%
Autre	7	0,8%	55	0,9%	619	1,1%	681	1,1%	/	/
Inconnu	24	2,8%	46	0,7%	320	0,6%	389	0,6%	/	/
Total	858	100%	6 164	100%	56 639	100%	63 660	100%	47 924	100%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 24 :
Répartition des victimes (décédés 30 jours, blessés graves et blessés légers) selon le mode de déplacement : comparaison des régions – 2011 (pondéré)

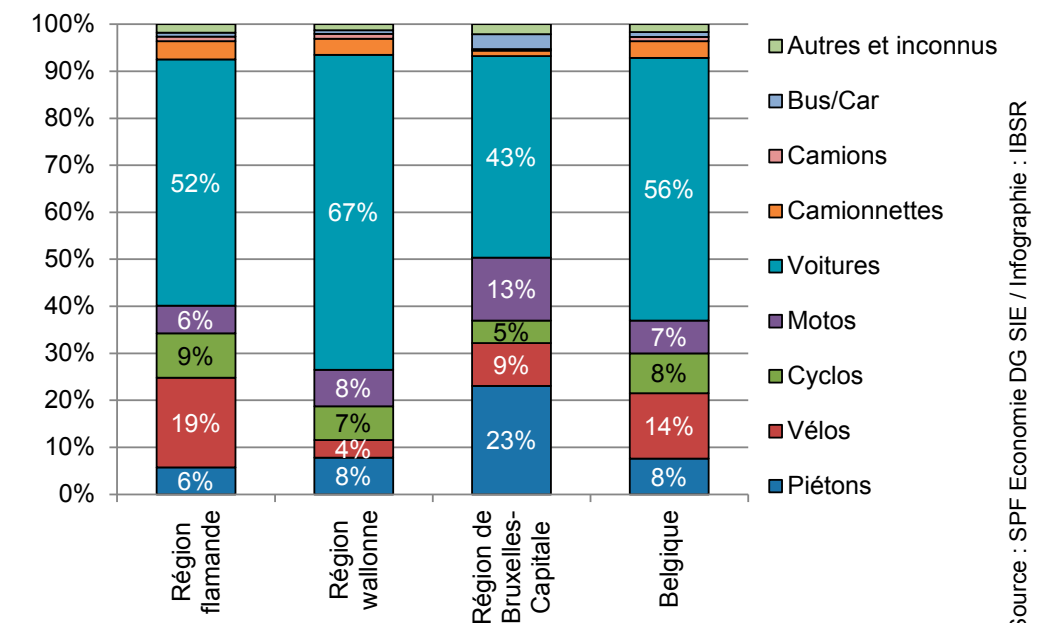
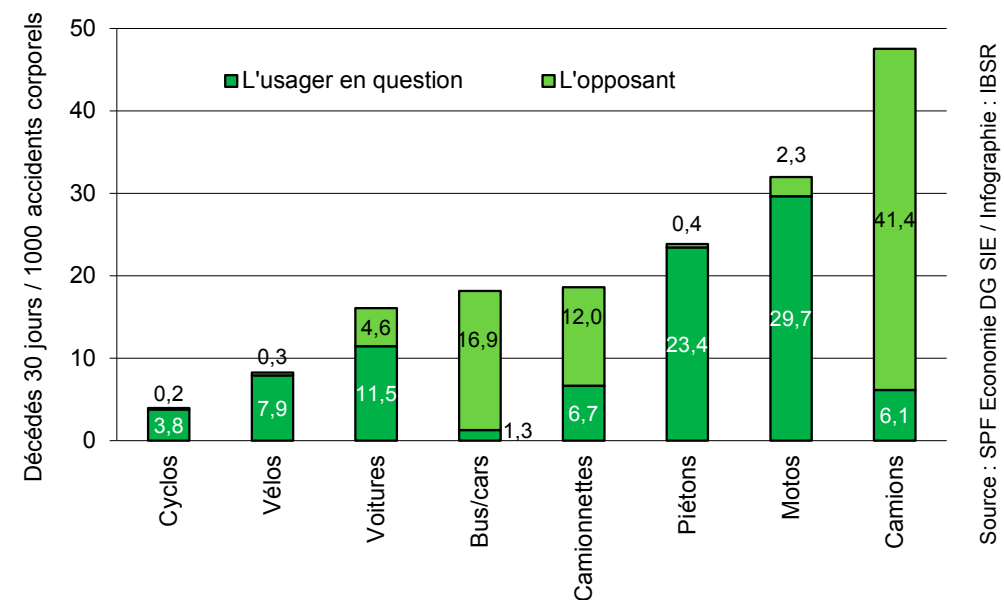
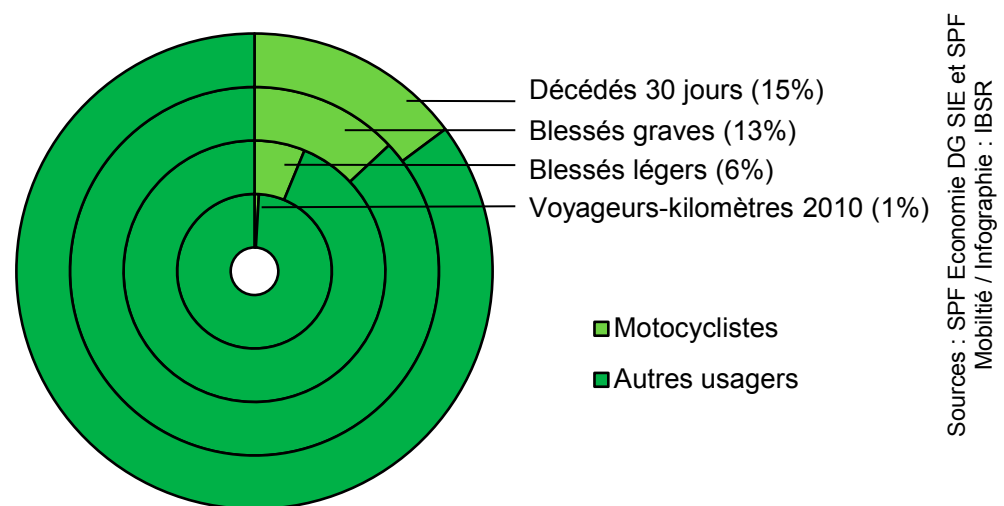


FIGURE 25 :
Gravité des accidents selon le type d'utilisateur impliqué – 2011 (pondéré)



La hauteur totale de la barre indique la gravité totale de l'accident : elle prend en compte l'ensemble des tués dans les accidents impliquant l'utilisateur mentionné. La part en vert foncé représente les tués parmi l'utilisateur en question, tandis que la part en vert clair représente les tués parmi les opposants.

FIGURE 26 :
Part des voyageurs-kilomètres parcourus par les motocyclistes et part des motocyclistes parmi les victimes – 2011 (pondéré)



Les données 2011 relatives aux kilomètres parcourus ne sont pas encore connues lors de la clôture de ce rapport.

FIGURE 27 :
Répartition des victimes (décédés 30 jours, blessés graves et blessés légers) selon le mode de déplacement : comparaison des types de route – 2011 (pondéré)

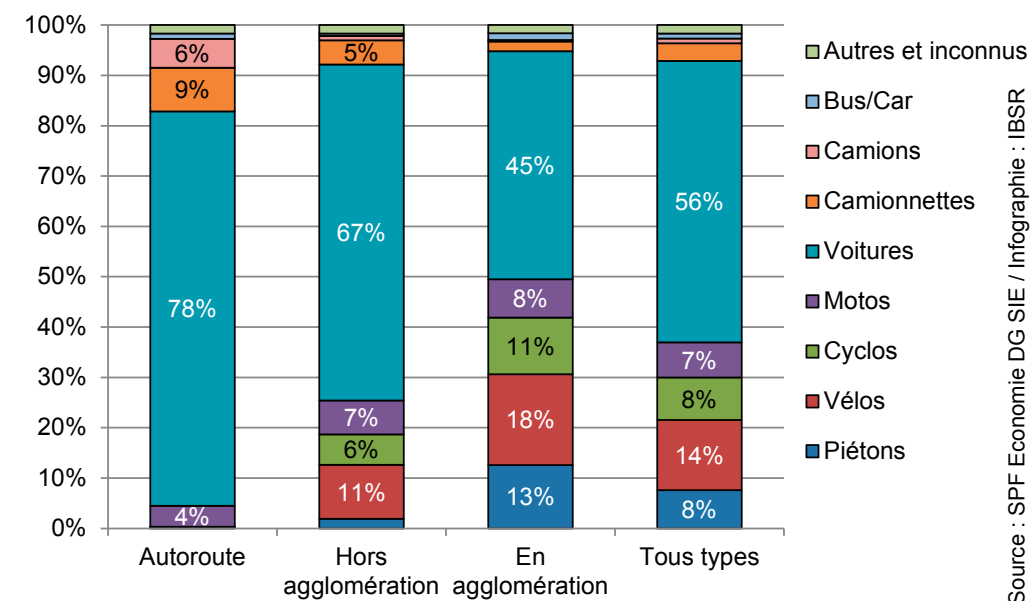
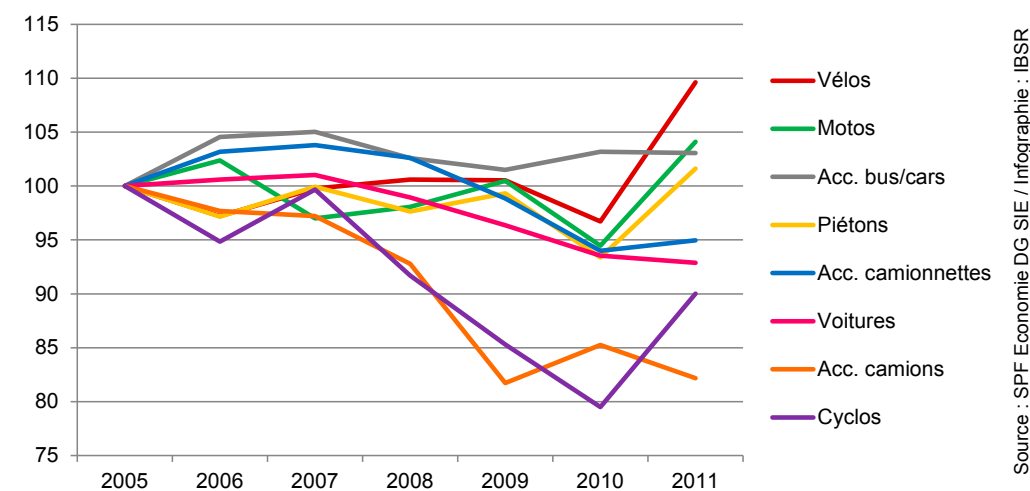


FIGURE 28 :
Evolution du nombre de victimes (décédés 30 jours, blessés graves et blessés légers) selon le mode de déplacement (pondéré)



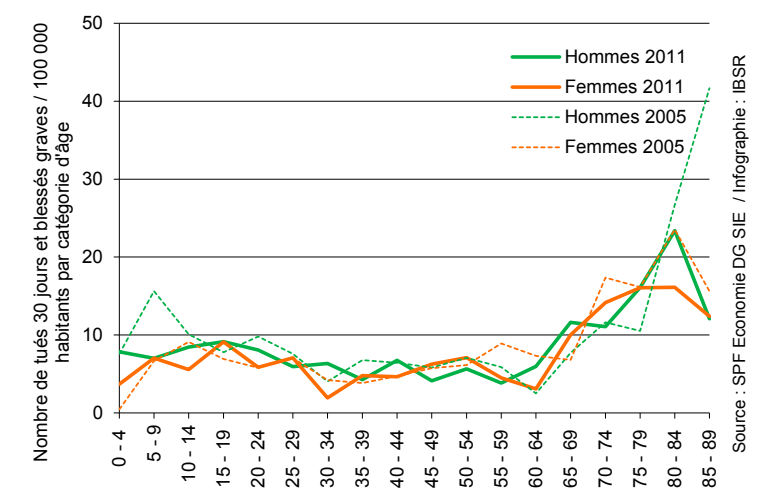
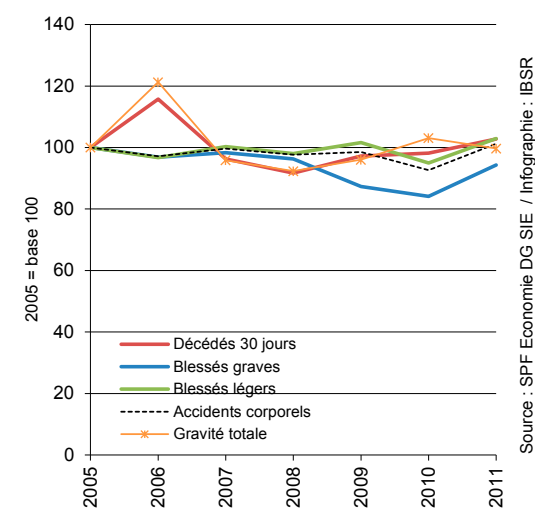
Dans le cas des accidents impliquant un camion, une camionnette ou un bus/car, l'ensemble des victimes (tant parmi le véhicule en question que parmi les opposants) sont pris en compte.

FIGURE 29 :
Evolution des chiffres-clés et de l'indicateur « Blessés graves et décédés 30 jours par 100 000 habitants » selon le mode de déplacement (pondéré)

Piétons

	D30 Piétons	BG Piétons	BL Piétons	Victimes Piétons	Accidents	Gravité totale
2005	108	729	3 935	4 771	4 680	23,9
2006	125	706	3 805	4 636	4 548	29,0
2007	104	717	3 947	4 768	4 664	22,9
2008	99	702	3 858	4 658	4 570	22,1
2009	105	636	3 997	4 738	4 612	23,0
2010	106	613	3 736	4 455	4 337	24,7
2011	111	687	4 050	4 848	4 737	23,9
Evolution 2005-2011	+2,8%	-5,7%	+2,9%	+1,6%	+1,2%	-0,3%
Evolution 2010-2011	+4,7%	+12,2%	+8,4%	+8,8%	+9,2%	-3,3%

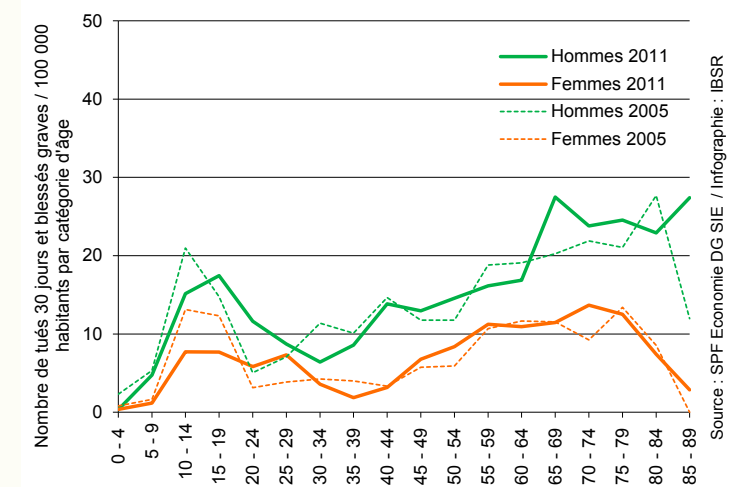
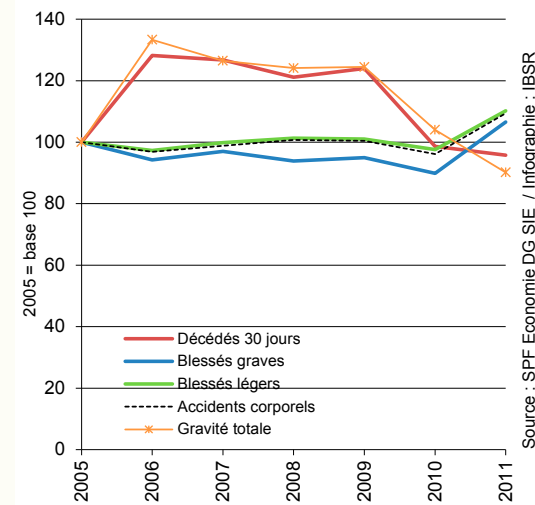
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR



Cyclistes

	D30 Vélos	BG Vélos	BL Vélos	Victimes Vélos	Accidents	Gravité totale
2005	71	964	7 038	8 073	7 850	9,2
2006	91	909	6 848	7 848	7 606	12,2
2007	90	936	7 028	8 054	7 760	11,6
2008	86	905	7 131	8 122	7 908	11,4
2009	88	915	7 112	8 115	7 883	11,4
2010	70	867	6 871	7 807	7 546	9,5
2011	68	1 027	7 754	8 849	8 586	8,3
Evolution 2005-2011	-4,2%	+6,5%	+10,2%	+9,6%	+9,4%	-9,8%
Evolution 2010-2011	-2,9%	+18,5%	+12,9%	+13,3%	+13,8%	-13,3%

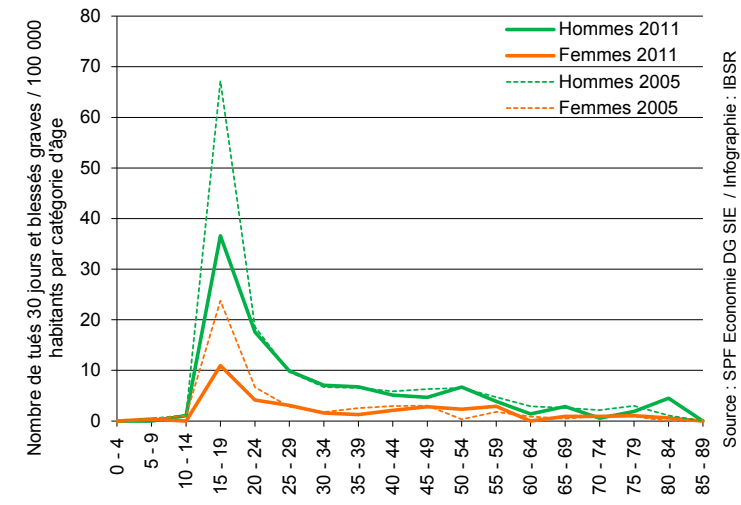
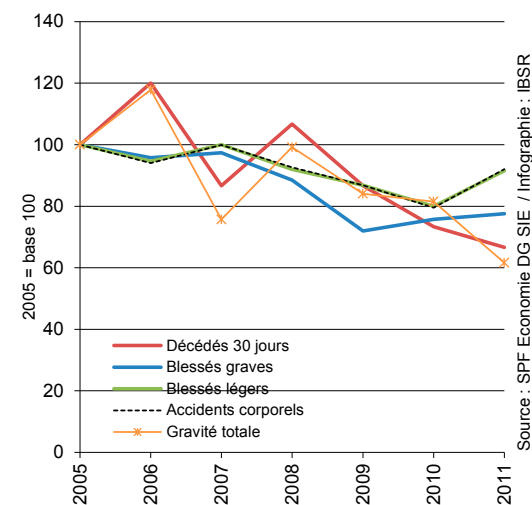
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR



Cyclomotoristes

	D30 Cyclos	BG Cyclos	BL Cyclos	Victimes Cyclos	Accidents	Gravité totale
2005	30	606	5 335	5 971	5 739	6,4
2006	36	581	5 046	5 663	5 397	7,6
2007	26	591	5 335	5 951	5 736	4,9
2008	32	536	4 907	5 475	5 319	6,4
2009	26	436	4 631	5 093	4 982	5,4
2010	22	459	4 265	4 747	4 566	5,3
2011	20	470	4 884	5 374	5 286	4,0
Evolution 2005-2011	-33,3%	-22,4%	-8,5%	-10,0%	-7,9%	-38,4%
Evolution 2010-2011	-9,1%	+2,4%	+14,5%	+13,2%	+15,8%	-24,4%

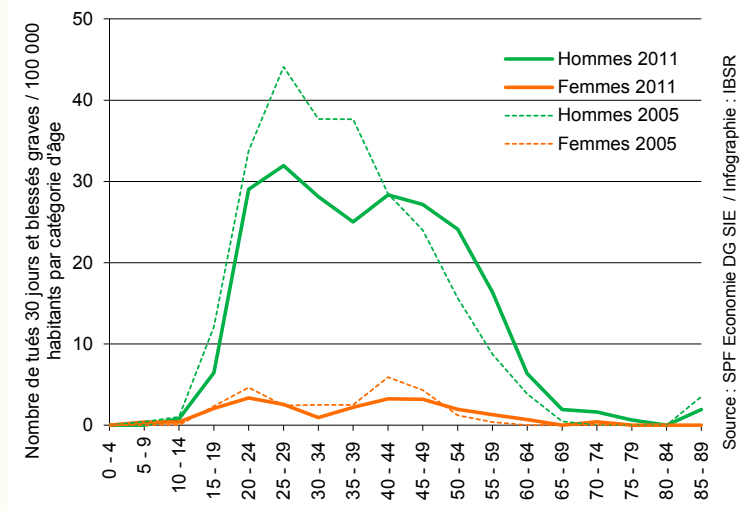
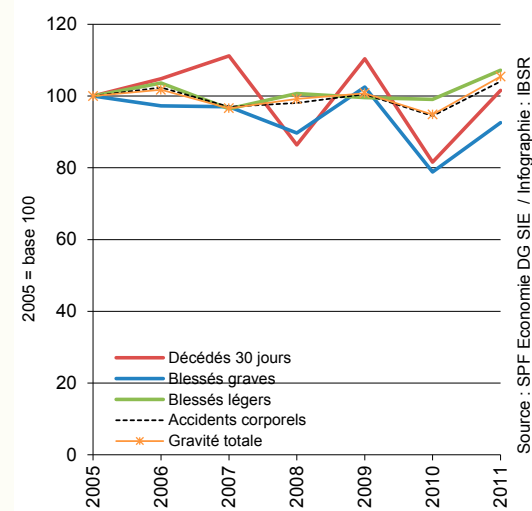
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR



Motocyclistes

	D30 Motos	BG Motos	BL Motos	Victimes Motos	Accidents	Gravité totale
2005	125	866	3 295	4 285	4 062	32,7
2006	131	842	3 414	4 387	4 132	35,3
2007	139	840	3 178	4 157	3 923	37,2
2008	108	777	3 318	4 203	4 029	28,5
2009	138	888	3 281	4 306	4 093	35,4
2010	102	683	3 264	4 049	3 853	28,3
2011	127	802	3 532	4 461	4 283	32,0
Evolution 2005-2011	+1,6%	-7,4%	+7,2%	+4,1%	+5,5%	-2,3%
Evolution 2010-2011	+24,5%	+17,5%	+8,2%	+10,2%	+11,2%	+13,1%

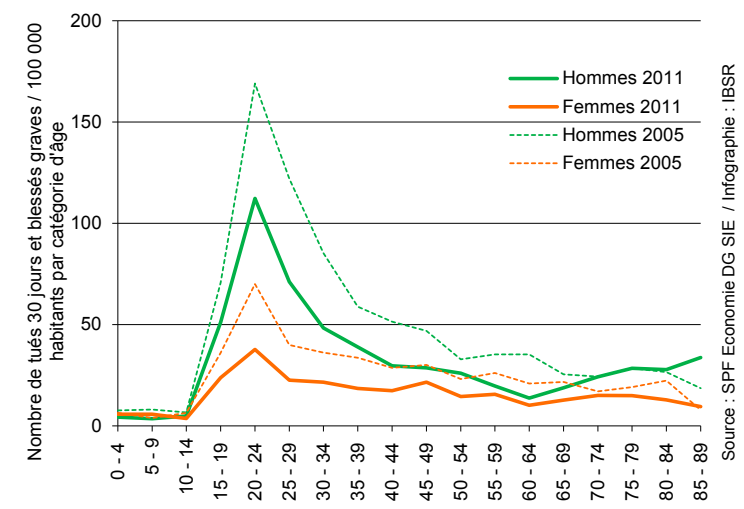
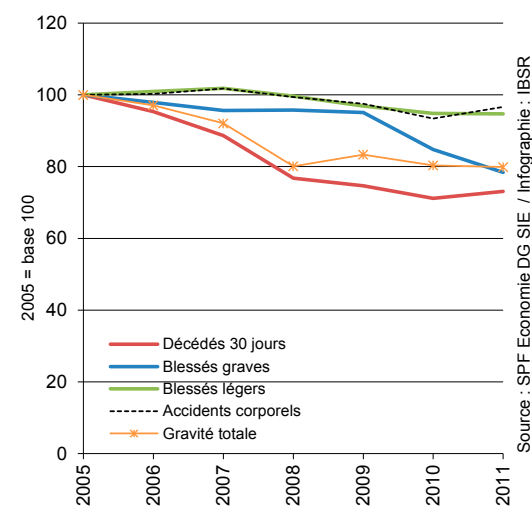
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR



Occupants de voiture

	D30 Voitures	BG Voitures	BL Voitures	Victimes Voitures	Accidents	Gravité totale
2005	624	3 530	34 168	38 322	41 161	20,1
2006	595	3 455	34 500	38 550	41 272	19,6
2007	553	3 375	34 789	38 718	41 897	18,5
2008	479	3 381	34 052	37 912	40 906	16,1
2009	466	3 355	33 102	36 924	40 151	16,8
2010	444	2 991	32 411	35 847	38 431	16,2
2011	456	2 767	32 365	35 588	39 780	16,1
Evolution 2005-2011	-26,9%	-21,6%	-5,3%	-7,1%	-3,4%	-20,1%
Evolution 2010-2011	+2,7%	-7,5%	-0,1%	-0,7%	+3,5%	-0,6%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

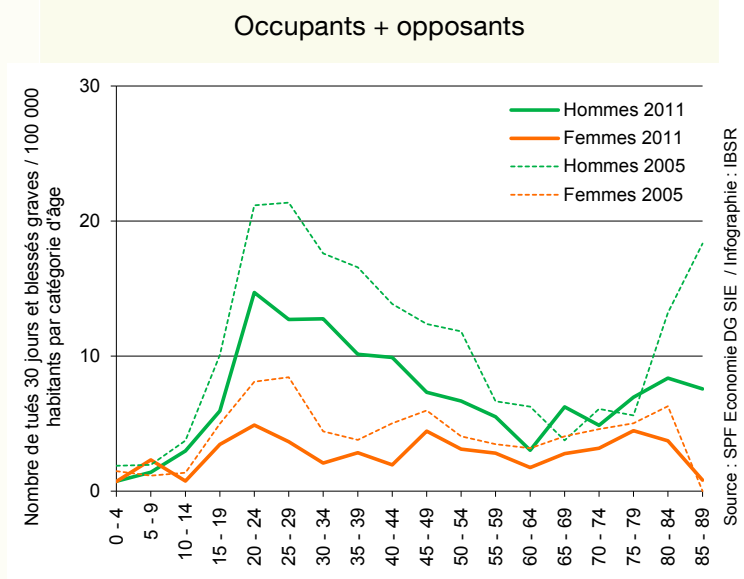
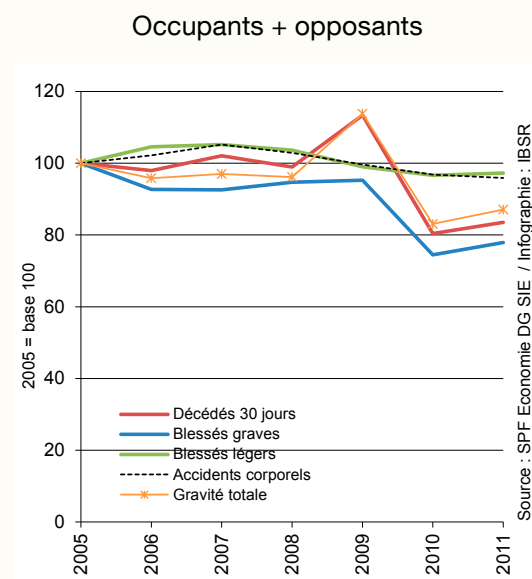


Accidents impliquant une camionnette

Occupants + opposants

	D30 Total	BG Total	BL Total	Victimes Total	Accidents	Gravité totale
2005	97	705	5 699	6 501	4 534	21,4
2006	95	653	5 960	6 708	4 635	20,5
2007	99	652	5 997	6 748	4 771	20,7
2008	96	667	5 907	6 671	4 666	20,6
2009	110	671	5 644	6 426	4 519	24,3
2010	78	525	5 507	6 110	4 389	17,8
2011	81	549	5 543	6 173	4 348	18,6
Evolution 2005-2011	-16,5%	-22,1%	-2,7%	-5,0%	-4,1%	-12,9%
Evolution 2010-2011	+3,8%	+4,6%	+0,7%	+1,0%	-0,9%	+4,8%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR



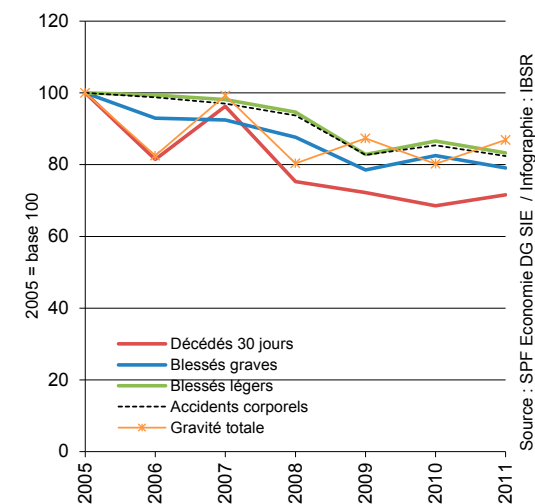
Accidents impliquant un camion

Occupants + opposants

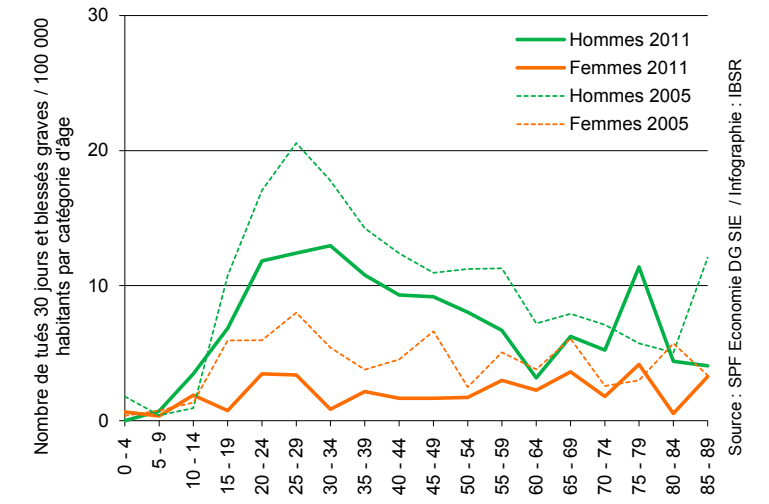
	D30 Total	BG Total	BL Total	Victimes Total	Accidents	Gravité totale
2005	162	605	3 216	3 982	2 961	54,7
2006	132	562	3 196	3 890	2 924	45,1
2007	156	559	3 156	3 871	2 873	54,3
2008	122	530	3 043	3 695	2 775	44,0
2009	117	475	2 663	3 255	2 449	47,8
2010	111	499	2 785	3 395	2 529	43,9
2011	116	478	2 678	3 273	2 440	47,5
Evolution 2005-2011	-28,4%	-20,9%	-16,7%	-17,8%	-17,6%	-13,1%
Evolution 2010-2011	+4,5%	-4,2%	-3,8%	-3,6%	-3,5%	+8,3%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Occupants + opposants



Occupants + opposants



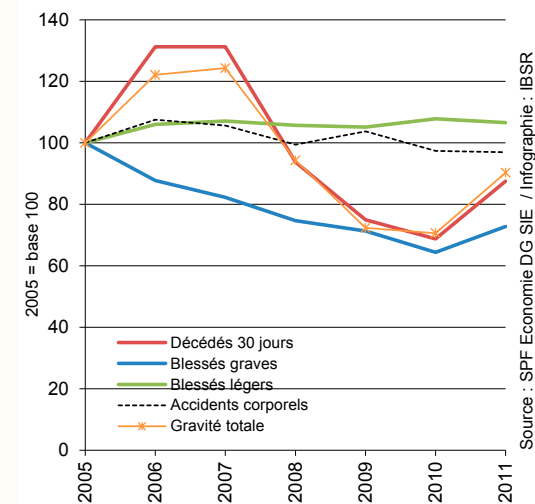
Accidents impliquant un autobus/autocar

Occupants + opposants

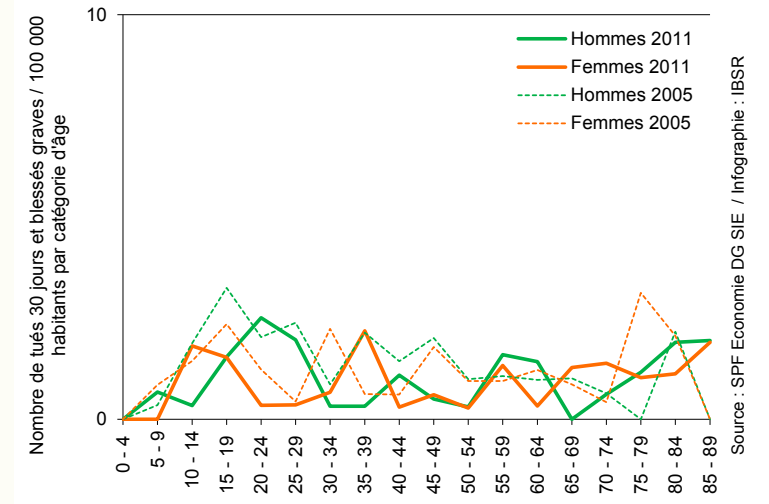
	D30 Total	BG Total	BL Total	Victimes Total	Accidents	Gravité totale
2005	16	121	1 129	1 266	796	20,1
2006	21	106	1 196	1 324	855	24,6
2007	21	100	1 209	1 330	840	25,0
2008	15	91	1 193	1 299	791	19,0
2009	12	86	1 186	1 285	825	14,5
2010	11	78	1 217	1 306	775	14,2
2011	14	88	1 203	1 305	771	18,2
Evolution 2005-2011	-12,5%	-27,2%	+6,5%	+3,1%	-3,1%	-9,7%
Evolution 2010-2011	+27,3%	+13,1%	-1,2%	-0,1%	-0,5%	+27,9%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Occupants + opposants



Occupants + opposants



2.8 Conduite sous l'influence d'alcool

TABLEAU 27 :

Evolution des nombres et pourcentages de conducteurs testés et de conducteurs sous influence dans les accidents corporels (pondéré)

	Conduc- teurs impli- qués	Conducteurs testés	Conducteurs sous influence	% de conducteurs testés	% de conducteurs sous influence
2005	93 257	32 804	3 755	35,2%	11,4%
2006	93 067	39 861	4 216	42,8%	10,6%
2007	94 474	46 118	4 941	48,8%	10,7%
2008	92 385	52 457	5 582	56,8%	10,6%
2009	90 202	52 644	6 307	58,4%	12,0%
2010	86 764	53 443	6 231	61,6%	11,7%
2011	91 180	56 393	5 960	61,8%	10,6%
Evolution 2005-2011	-2,2%	+71,9%	+58,7%	+75,8%	-7,7%
Evolution 2010-2011	+5,1%	+5,5%	-4,3%	+0,4%	-9,3%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 28 :

Taux d'alcoolémie des conducteurs sous influence dans les accidents corporels – 2011 (pondéré)

Test d'haleine refusé	129	2%
0,5-0,79	552	9%
≥0,8	5 280	89%
Total	5 960	100%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 30 :

Evolution des pourcentages de conducteurs testés et de conducteurs sous influence dans les accidents corporels (pondéré)

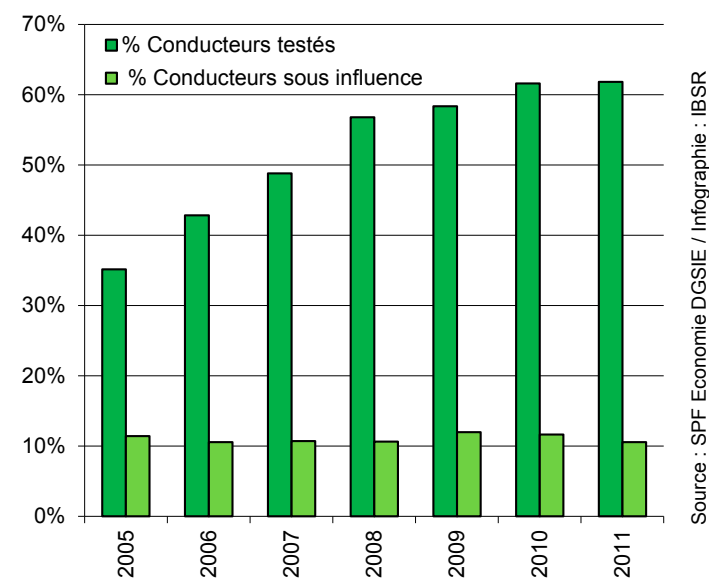


TABLEAU 29 :

Evolution du nombre d'accidents corporels impliquant au moins un conducteur sous influence, de leur gravité et des victimes de ces accidents (pondéré)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total Victimes	Accidents corporels	Gravité
2005	38	512	4 650	5 200	3 678	10,3
2006	54	450	5 311	5 815	4 115	13,1
2007	60	540	6 118	6 718	4 836	12,4
2008	54	588	6 842	7 483	5 457	9,9
2009	55	704	7 590	8 349	6 142	9,0
2010	49	659	7 591	8 299	6 054	8,1
2011	45	632	7 219	7 896	5 822	7,7
Evolution 2005-2011	+18,4%	+23,5%	+55,3%	+51,9%	+58,3%	-25,2%
Evolution 2010-2011	-8,2%	-4,1%	-4,9%	-4,9%	-3,8%	-4,5%

En raison du sous-enregistrement des accidents impliquant un conducteur sous influence d'alcool (le test d'haleine n'est pas systématiquement réalisé, notamment lorsque le conducteur est décédé ou grièvement blessé), il s'agit d'un nombre minimum d'accidents et de victimes.

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 30 :

Nombres et pourcentages de conducteurs testés et de conducteurs sous influence dans des accidents corporels, selon le type d'utilisateur – 2011 (pondéré)

	Conducteurs impliqués	Conducteurs testés	Conducteurs sous influence	% de conducteurs testés	% de conducteurs sous influence
Piétons	5 059	881	85	17,4%	9,6%
Cyclistes	9 394	3 962	190	42,2%	4,8%
Cyclomotoristes	5 366	3 357	303	62,6%	9,0%
Motocyclistes	4 368	2 521	189	57,7%	7,5%
Voitures	57 139	38 915	4 747	68,1%	12,2%
Camionnettes	4 588	3 356	375	73,1%	11,2%
Camions	2 722	2 119	36	77,9%	1,7%
Autobus/autocars	784	520	2	66,2%	0,5%
Autres	1 091	635	21	58,2%	3,3%
Inconnus	669	127	13	18,9%	9,9%
Total	91 180	56 393	5 960	17,4%	10,6%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 31 :

Pourcentages de conducteurs testés et de conducteurs sous influence dans les accidents corporels, selon le type d'usager – 2011 (pondéré)

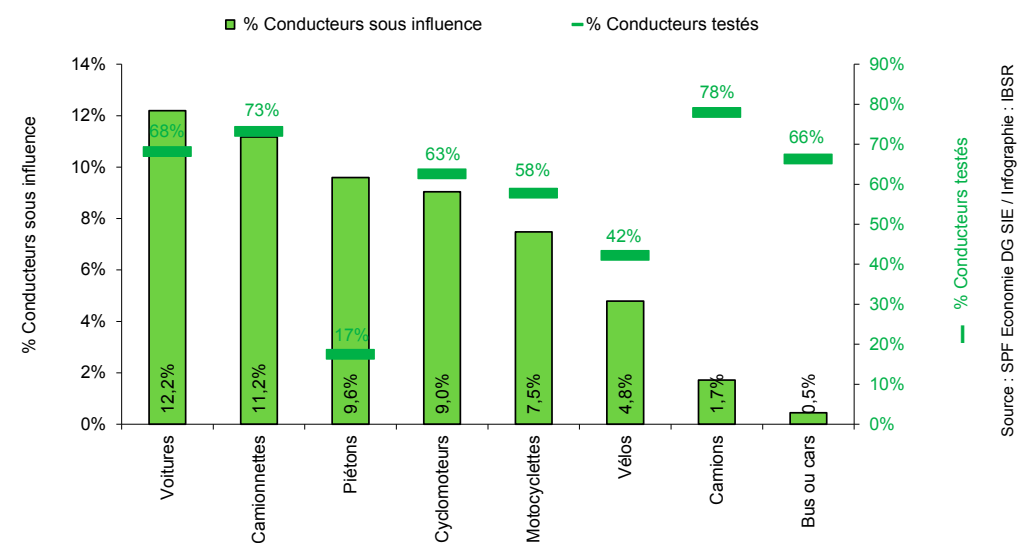


TABLEAU 31 :

Nombres et pourcentages d'automobilistes testés et d'automobilistes sous influence dans les accidents corporels, selon l'âge – 2011 (pondéré)

	Automobilistes impliqués	Automobilistes testés	Automobilistes sous influence	% d'automobilistes testés	% d'automobilistes sous influence
17 à 19 ans	2 300	1 711	188	74,4%	11,0%
20 à 24 ans	8 304	6 166	920	74,3%	14,9%
25 à 29 ans	7 318	5 213	859	71,2%	16,5%
30 à 39 ans	12 381	8 661	1 059	70,0%	12,2%
40 à 49 ans	10 692	7 533	852	70,5%	11,3%
50 à 59 ans	7 102	4 958	561	69,8%	11,3%
60 ans et plus	7 458	4 526	290	60,7%	6,4%
Inconnu	1 556	130	13	8,4%	9,9%
Total	57 111	38 898	4 744	68,1%	12,2%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 32 :

Pourcentages d'automobilistes testés et d'automobilistes sous influence dans les accidents corporels, selon l'âge et la période de la semaine – 2011 (pondéré)

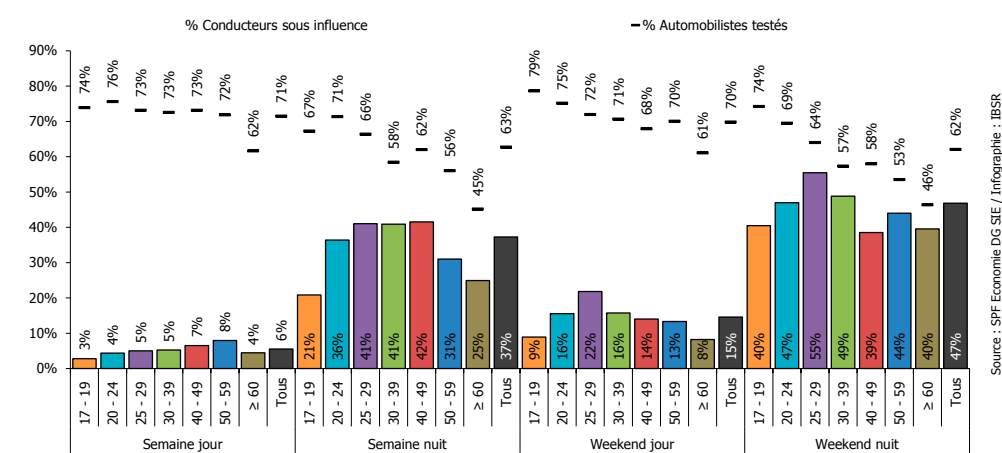
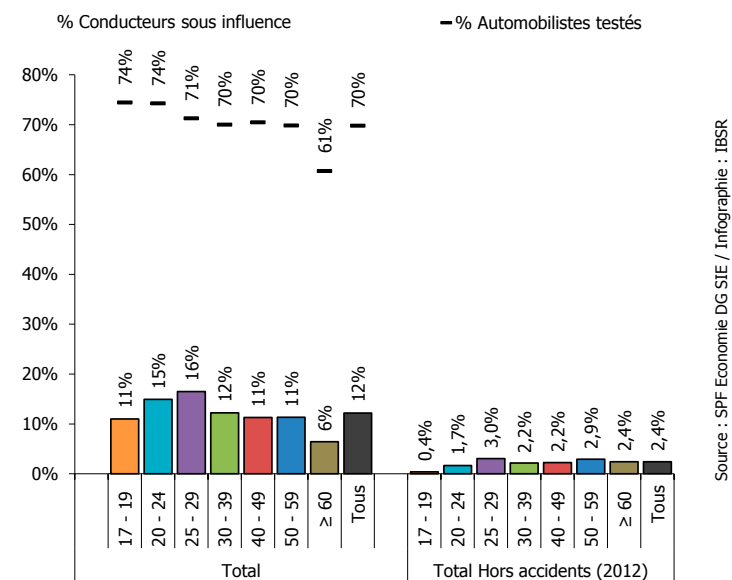


FIGURE 33 :

Pourcentages, selon l'âge, d'automobilistes testés et d'automobilistes sous influence dans les accidents corporels (2011 pondéré), comparés aux pourcentages d'automobilistes sous influence lors de contrôles asélectifs effectués en dehors d'un contexte d'accidents* (2012)



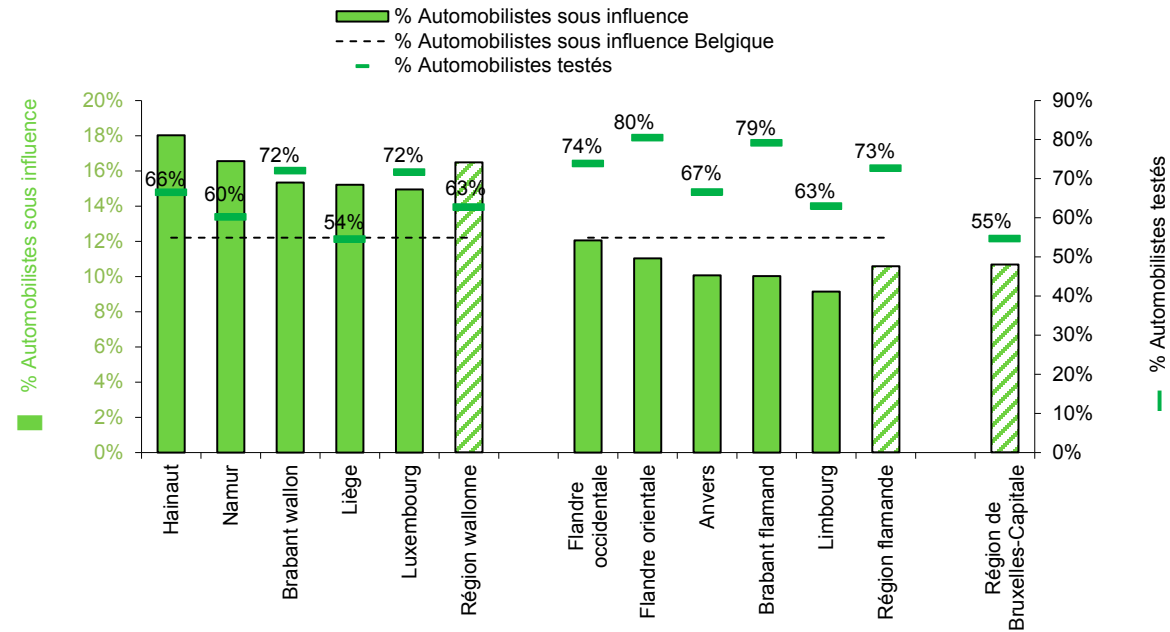
*Ces données sont tirées de la mesure nationale de conduite sous influence d'alcool : Riguelle, F. (à paraître). Mesure nationale de comportement « conduite sous influence d'alcool » 2012. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

TABLEAU 32 :
Nombres et pourcentages d'automobilistes testés et d'automobilistes sous influence dans les accidents corporels, selon différentes variables – 2011 (pondéré)

	Automobi- listes impli- qués	Automobi- listes testés	Automobi- listes sous influence	% Conduc- teurs testés	% Conduc- teurs sous influence
Hommes	35 401	25 306	4 058	71,5%	16,0%
Femmes	20 164	13 468	675	66,8%	5,0%
Journées de semaine	36 373	25 980	1 441	71,4%	5,5%
Nuits de semaine	2 957	1 853	691	62,7%	37,3%
Journées de week-end	11 214	7 827	1 143	69,8%	14,6%
Nuits de week-end	5 011	3 108	1 456	62,0%	46,8%
Autoroutes	4 359	3 501	452	80,3%	12,9%
Hors agglomération	20 278	14 169	1 707	69,9%	12,0%
En agglomération	32 497	21 239	2 588	65,4%	12,2%
Accidents "avec opposant"	47 700	33 213	2 700	69,6%	8,1%
Accidents "seul"	8 318	5 034	1 986	60,5%	39,5%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 34 :
Pourcentages d'automobilistes testés et d'automobilistes sous influence dans les accidents corporels, selon la région et la province – 2011 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

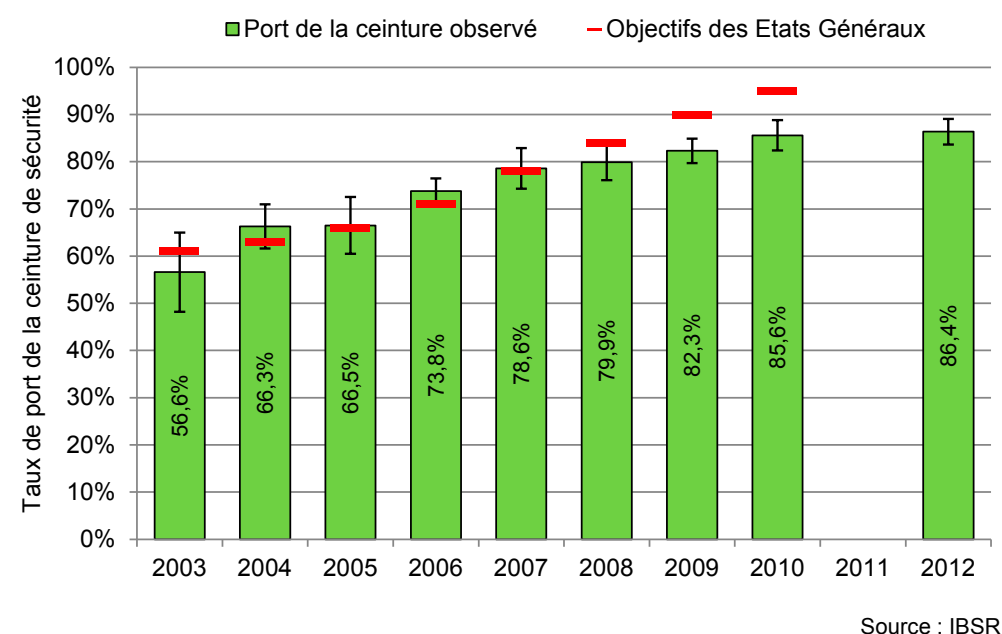
3

COMPORTEMENTS ET
ATTITUDES DES
USAGERS

3.1 Port de la ceinture de sécurité

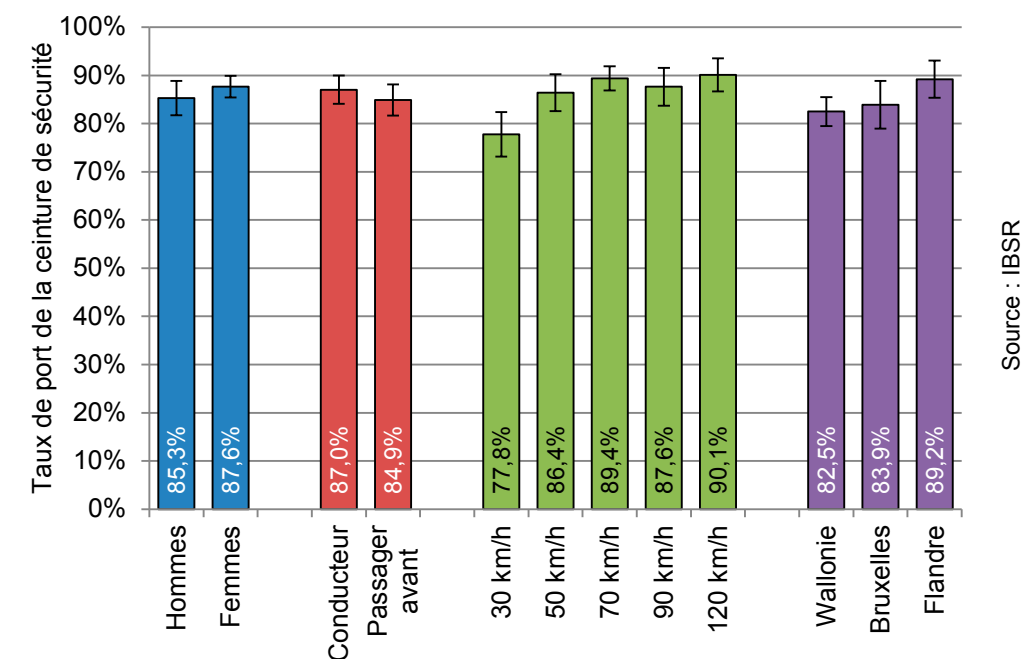
L'IBSR étudie régulièrement le comportement des usagers en matière de port de la ceinture de sécurité en Belgique. Une telle mesure fut réalisée annuellement entre 2003 et 2010 et de nouveau en 2012¹. Elle consiste en l'observation directe du port de la ceinture, réalisée par des enquêteurs placés le long des routes belges. Seule l'information sur le port de la ceinture des personnes installées à l'avant (conducteurs et passagers) des voitures personnelles est récoltée, le comportement des passagers arrière étant difficilement observable. Le sexe des occupants est également noté. Les comptages sont réalisés à 150 endroits, répartis dans les trois régions, sur des routes à différents régimes de vitesse et à des différents moments de la semaine.

FIGURE 35 :
Evolution du port de la ceinture en Belgique 2003-2012



¹ Riguelle, F. (2013). Mesure nationale de comportement port de la ceinture de sécurité – 2012. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.

FIGURE 36 :
Taux de port de la ceinture, selon différentes variables, 2012



3.2 Utilisation des dispositifs de retenue pour enfants

En septembre 2011, l'IBSR a réalisé une première mesure de comportement consacrée aux dispositifs de retenue pour enfants (sièges enfants et ceinture) (DRE)². Cette mesure a pour but de procéder à des observations, en conditions réelles, de la manière dont les enfants sont attachés en voiture et de mesurer le taux, les types et les principales raisons de mauvaises utilisations des DRE. L'échantillon est constitué de 1.461 enfants (mesurant moins de 135 cm) pour lesquels les conditions de retenue ont été observées de manière approfondie et le conducteur interrogé. L'enquête a eu lieu sur des sites sélectionnés aléatoirement sur l'ensemble du territoire et représentatifs de différents types de trajet : écoles, maternités, grandes surfaces, zones de loisirs et centres sportifs.

Non attaché : Un enfant est considéré comme non retenu lorsqu'il n'utilise aucun moyen de retenue (simplement assis sur le siège, assis sur les genoux d'un autre passager, debout...) ou que le DRE sur lequel il est installé n'est pas attaché au véhicule ou encore que l'enfant est assis dans un DRE fixé au véhicule sans que le harnais soit verrouillé.

Misuse : La mauvaise utilisation d'un dispositif de retenue (misuse) désigne un emploi incorrect du système de retenue par rapport aux recommandations décrites dans le manuel d'instruction.

(In)approprié : L'utilisation d'un système de retenue inappropriée est manifeste lorsque les enfants ne sont pas retenus dans un système conforme à leur morphologie (poids et/ou taille) ou leur âge. Il peut s'agir d'un enfant uniquement retenu par la ceinture de sécurité au lieu d'utiliser un DRE. L'utilisation inappropriée inclut également l'utilisation d'un DRE non conforme à la réglementation européenne ECE R44.

² Roynard, M. (2012). Mesure nationale de comportement : utilisation des dispositifs de retenue pour enfants 2011. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissances Sécurité Routière.

FIGURE 37 :

Distribution des enfants en fonction de la qualité d'utilisation des systèmes de retenue, selon la région (n=1457, données pondérées)

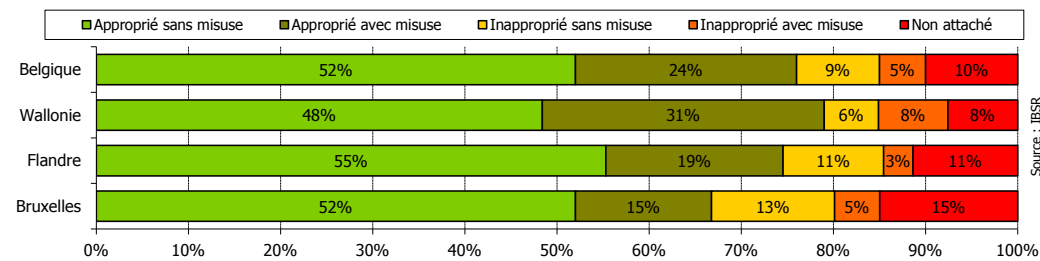
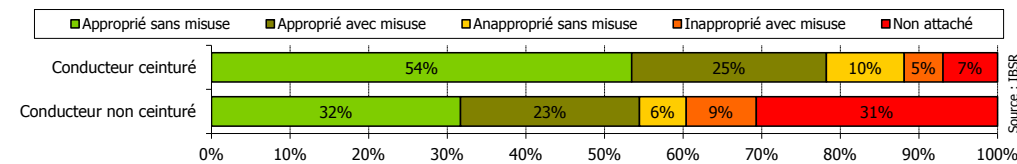


FIGURE 38 :

Distribution des enfants transportés selon la qualité d'utilisation des systèmes de retenue en fonction de l'utilisation ou non de la ceinture par le conducteur (n=1395, données pondérées)



3.3 Vitesse pratiquée

Les mesures de vitesse sont effectuées sur un échantillon de 150 endroits de mesure situés sur le réseau routier belge (hors autoroute)³. A chacun de ces endroits, la vitesse a été mesurée 24 heures sur 24, une semaine durant, pendant le mois d'octobre. Seuls des tronçons de route rectilignes comportant le moins possible d'éléments ralentisseurs ont été sélectionnés. Ceci permet de procéder à une mesure de vitesse « libre » qui reflète mieux la liberté de choix des conducteurs. Pour le calcul des indicateurs, il n'est tenu compte que des voitures et uniquement de celles dont le conducteur peut choisir librement sa vitesse, c'est-à-dire dont le conducteur n'est pas gêné par un véhicule qui précède. On peut la considérer comme une mesure de la vitesse que les conducteurs estiment raisonnable compte tenu de leurs impératifs de mobilité, de leur perception des risques d'accident liés à la vitesse et de leur probabilité subjective d'être contrôlé.

Ces mesures de comportement ne portant pas sur les autoroutes, une étude spécifique de la vitesse pratiquée sur ce réseau a été réalisée en 2011⁴. Des mesures ont été effectuées sur 30 sites, répartis équitablement entre Flandre et Wallonie. Sur chacun de ces sites, la vitesse a été mesurée pendant une semaine au mois d'octobre dans un sens de circulation.

³ Riguelle, F. (A paraître). Mesure nationale de comportement en matière de vitesse – 2012. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.

⁴ Riguelle, F. (2012). Mesure nationale de comportement « vitesse sur autoroute » – 2011. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.

FIGURE 39 :

Evolution de la vitesse moyenne de 2003 à 2012

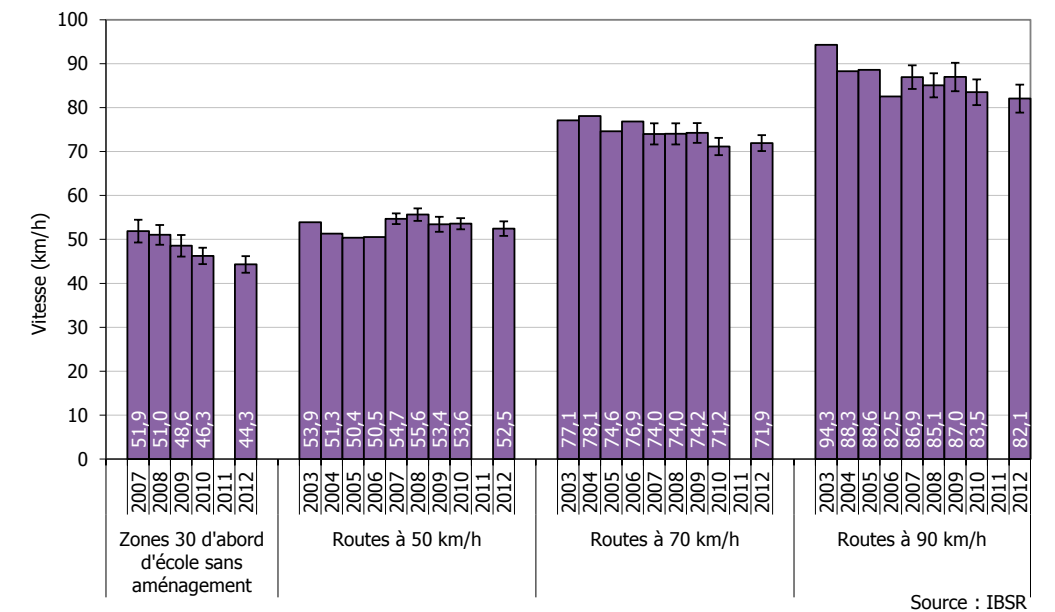


FIGURE 40 :

Vitesse moyenne par région en 2012

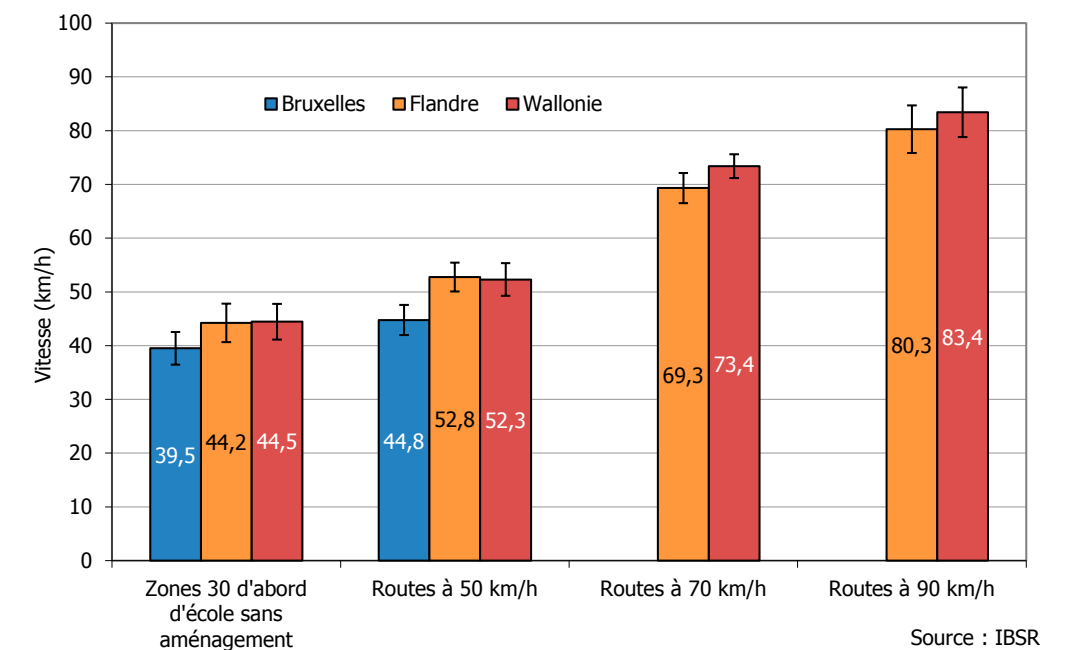


FIGURE 41 :
Vitesse moyenne des différents types de véhicule sur autoroute par région (2011)

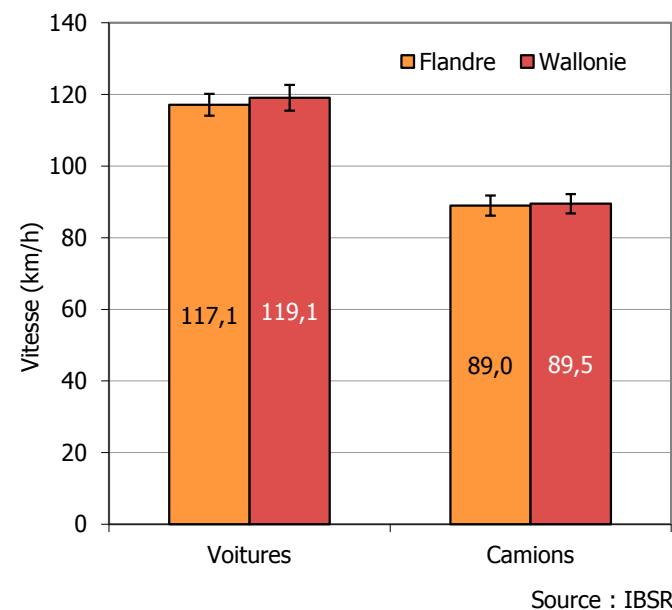
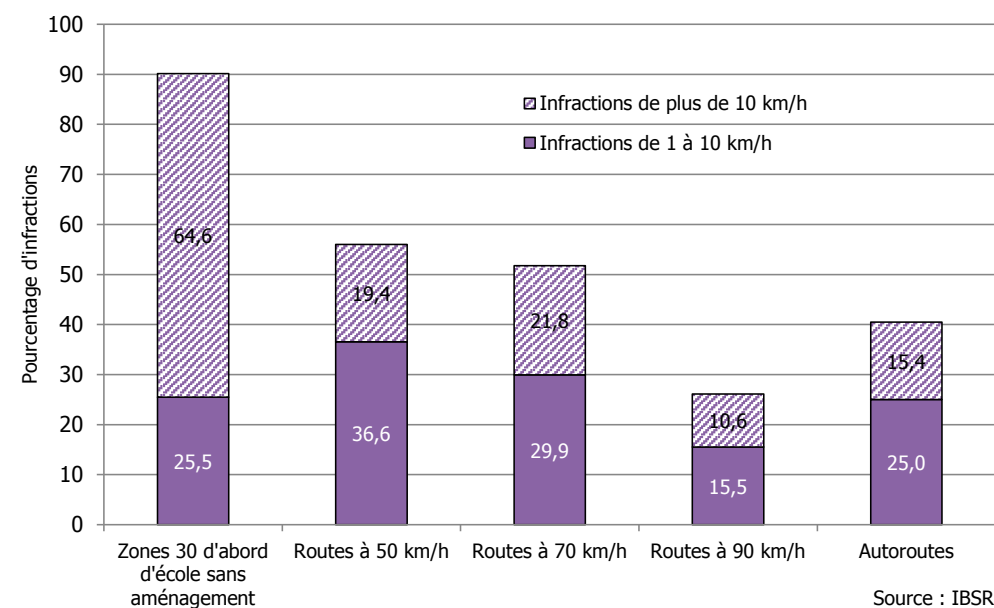


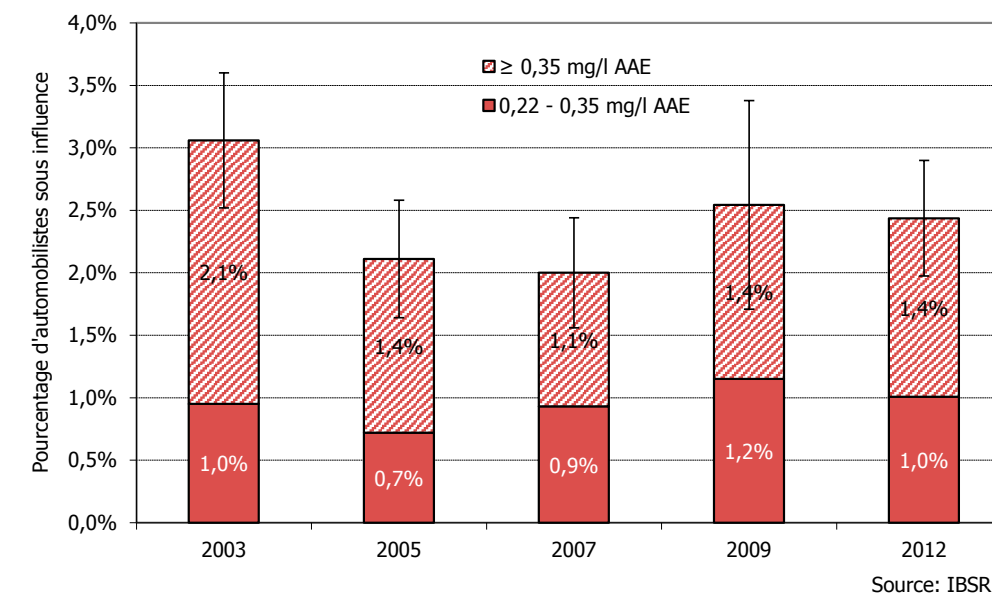
FIGURE 42 :
Pourcentage d'infractions des voitures sur les différents types de route en 2012 (autoroutes 2011)



3.4 Conduite sous influence d'alcool

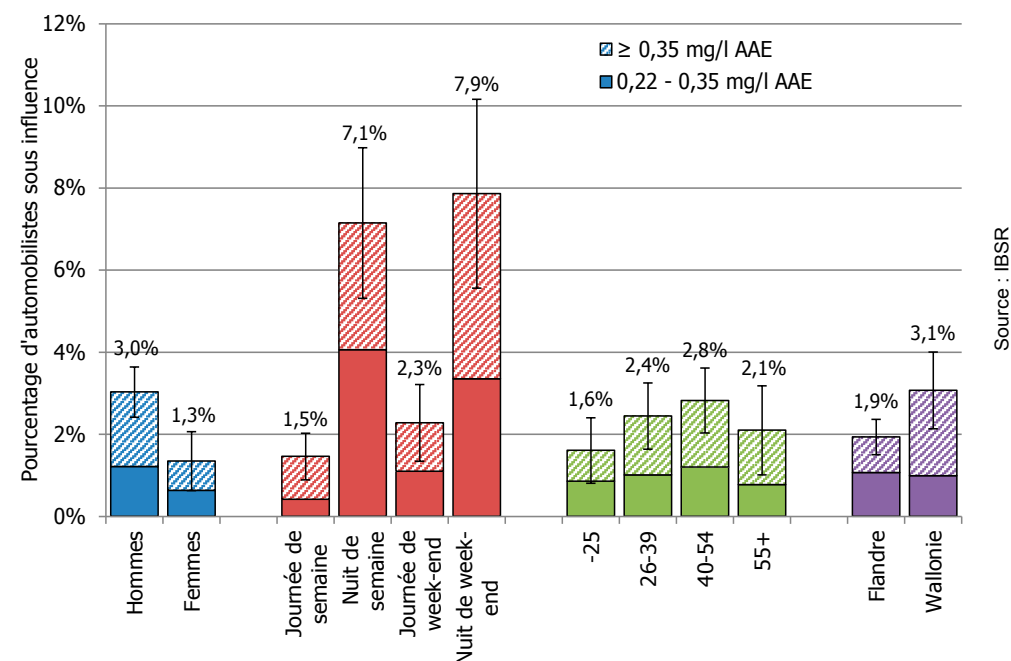
La mesure de comportement « conduite sous influence d'alcool » se déroule tous les deux ans depuis 2003 et a pour objectif de permettre un suivi des caractéristiques de la population belge en ce qui concerne la conduite sous influence⁵. La mesure est organisée par l'IBSR avec la collaboration des forces de police locale et fédérale qui effectuent les contrôles d'alcoolémie selon la méthodologie (lieu, plage horaire) établie par l'IBSR. Les contrôles proprement dits se déroulent de façon a-sélective, c'est-à-dire sans que la soumission des conducteurs à l'alcootest ne reposent sur des caractéristiques visibles (sexe, âge, modèle de voiture). Seules les voitures personnelles (et les camionnettes en 2012) sont arrêtées. Les conducteurs sont également soumis à un questionnaire après le test d'alcoolémie afin de récolter davantage d'informations sur leurs caractéristiques et le déplacement en cours.

FIGURE 43 :
Evolution de la prévalence globale de conduite sous influence parmi les automobilistes



⁵ Riguelle, F. (À paraître). Mesure nationale de comportement « conduite sous influence d'alcool » 2012. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.

FIGURE 44 :
Prévalence de conduite sous influence des automobilistes, selon différentes variables, 2012



3.5 Attitudes des usagers

Les attitudes des conducteurs belges sont évaluées via une enquête à grande échelle réalisée tous les trois ans par l'IBSR⁶. La mesure d'attitudes comprend non seulement les attitudes au sens strict du mot, mais aussi les perceptions et les évaluations subjectives par rapport à un ensemble d'aspects de la sécurité routière (accidents de la route, mesures prise en vue d'améliorer la sécurité routière, comportement personnel dans la circulation, etc.). Afin d'analyser l'influence d'attitudes spécifiques sur le comportement au volant et de faire le point sur la dispersion de certains comportements, le comportement auto-rapporté des conducteurs belges est également sondé. Lors de la dernière étude en date, organisée en 2009, 1 500 conducteurs ont été interrogés oralement à leur domicile. Le groupe cible était composé de conducteurs résidant en Belgique et ayant effectué au moins 1.500 km au volant d'une voiture ou d'une camionnette dans les 6 derniers mois.

En 2012, l'IBSR a complété ces mesures d'attitudes par une enquête nationale d'insécurité routière⁷. Des enquêtes téléphoniques ont été réalisées en octobre 2012 auprès d'un échantillon représentatif de 2.241 Belges de plus de 16 ans. L'objectif était d'établir quels facteurs déterminent le sentiment subjectif d'insécurité afin de pouvoir prendre en compte ces éléments lors de la mise en œuvre des actions de communication et de sensibilisation visant à modifier durablement le comportement de l'utilisateur. L'opération sera réitérée annuellement jusqu'en 2020.

⁶ Boulanger, A. (2010). Mesure d'attitudes en matière de sécurité routière 2009. Evolutions depuis 2003 et 2006. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Observatoire pour la Sécurité Routière.

⁷ <http://enqueteibsr.be/fr/>

FIGURE 45 :
Sentiment d'insécurité selon le mode de déplacement : « Dans quelle mesure vous sentez-vous en sécurité lorsque vous vous déplacez avec les moyens de transports cités ? » (2012)

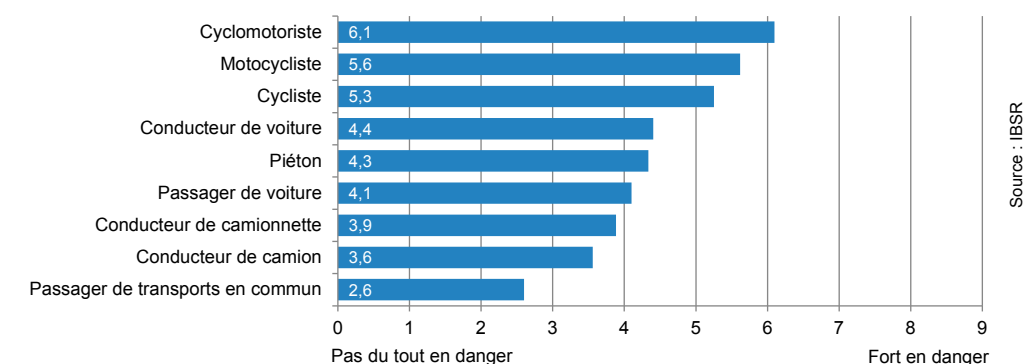


FIGURE 46 :
Nombre d'accidents de la route selon la cause : « Dans combien d'accidents (sur 100) chacun des facteurs suivants a-t-il, selon vous, joué un rôle causal ? » (2009)

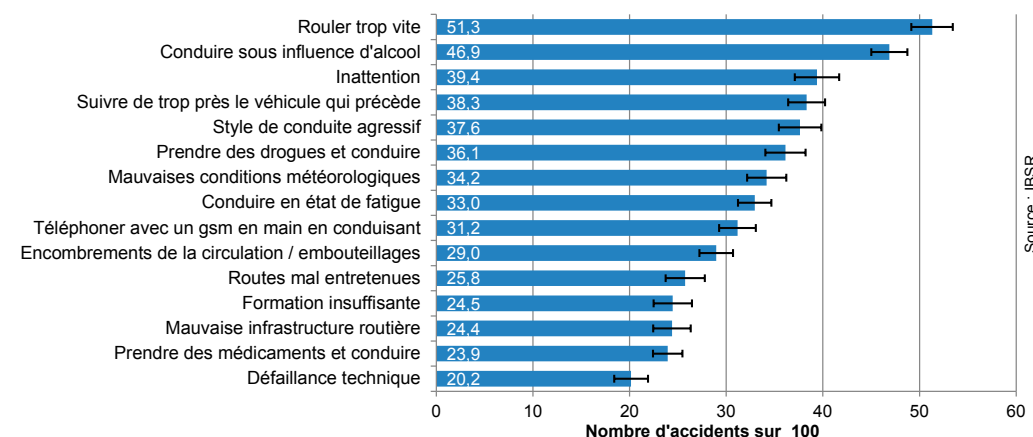


FIGURE 47 :

Effectivité subjective des mesures de sécurité routière : « Dans quelle mesure êtes-vous d'accord pour dire que les éléments suivants vous aident à rouler de manière sûre ? » (2009)

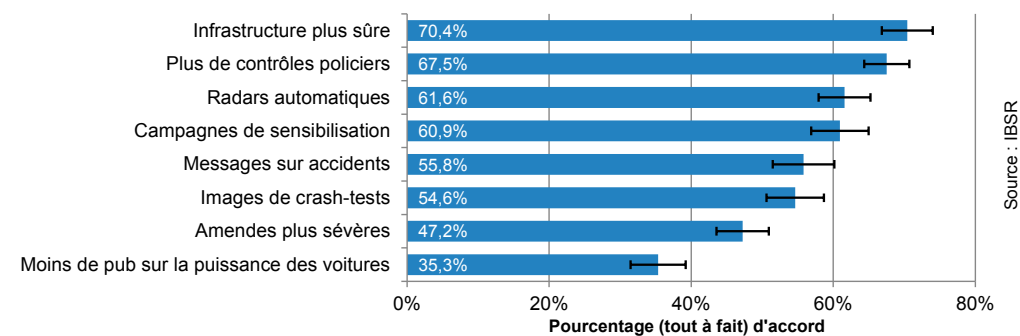
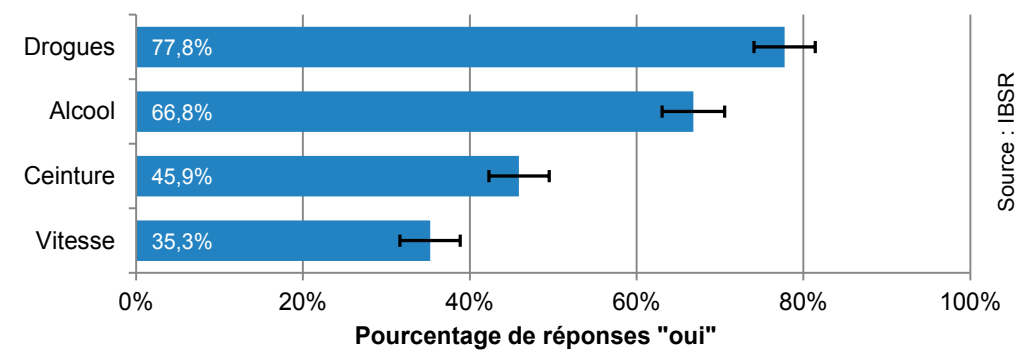


FIGURE 48 :

Support social pour le renforcement des règles : « Que pensez-vous des règles qui sont fixées pour chacun des thèmes suivants ? Les règles devraient être plus strictes pour ... » (2009)



4

DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS

4.1 Général

DG SIE

Direction Générale Statistique et Information Economique

EGSR

Etats Généraux de la Sécurité Routière

Pondéré/non pondéré

Les statistiques analysées par la DG SIE dans ce rapport sont issues des Formulaires d'analyse des Accidents de la Circulation (FAC) complétés par les policiers à la suite d'un constat d'accident corporel.

La pondération des accidents corporels a été introduite en 2002 suite à la réforme des polices, après que l'on ait constaté un nombre anormalement bas de FAC par rapport au nombre de procès-verbaux relatifs à ces mêmes accidents. Depuis lors, ces statistiques sont multipliées par un coefficient de pondération afin que le nombre d'accidents corporels enregistrés au moyen des FAC soit identique au nombre d'accidents recensés dans les registres de PV.

Les accidents mortels et les accidents corporels enregistrés par la police fédérale (contrairement aux accidents corporels enregistrés par la police locale) ne connaissent pas une telle pondération. Par ailleurs, le recours à la pondération des données d'accidents n'ayant débuté qu'en 2005 et s'étant fait progressivement, les analyses d'évolution à long terme nécessitent de travailler avec des données non pondérées.

Comme le coefficient de pondération n'est pas un nombre entier, les nombres d'accidents et de victimes présentent souvent des décimales. Les chiffres après la virgule se rapportant au nombre de victimes et d'accidents corporels sont arrondis vers le haut ou vers le bas, de manière à obtenir des chiffres entiers. Il se peut dès lors que les totaux des tableaux (basés sur des nombres non-entiers) ne soient pas toujours strictement égaux à la somme des nombres arrondis qui les composent.

Pour plus d'informations sur la pondération des résultats, voir le chapitre 3 du rapport suivant :

Nuytens, N., Focant, N., Casteels, Y. (2012) Analyse statistique des accidents de la route 2010. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière

<http://ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/analyse-stat-accidents-2010.pdf>

Décédés 30 jours

Toute personne tuée sur place ou mortellement blessée.

Tué sur place

Toute personne impliquée dans un accident de la route décédée sur le lieu de l'accident ou décédée avant son admission à l'hôpital.

Mortellement blessé

Toute personne qui décède des suites d'un accident de la route dans les 30 jours suivant la date de l'accident, mais qui n'est pas décédée sur place ou avant son admission à l'hôpital.

Blessé grave

Toute personne blessée dans un accident de la route dont l'état nécessite l'hospitalisation pour une durée supérieure à 24 heures.

Blessé léger

Toute personne blessée dans un accident de la route pour laquelle la définition de mortellement ou gravement blessé n'est pas d'application.

Victime

Blessé léger, blessé grave ou décédé 30 jours.

Accident corporel

Un accident corporel de la circulation est un accident impliquant au moins un véhicule, qui occasionne des dommages corporels et qui s'est produit sur la voie publique (il ne s'agit pas d'accidents qui se sont produits sur un terrain privé accessible au public (par ex. parking d'un grand magasin)). Sauf mention contraire, le terme « accident » utilisé seul fait référence, dans ce rapport, à « accident corporel ».

Collision

Un accident pour se composer de plusieurs collisions : c'est le cas lorsqu'un conducteur heurte successivement plusieurs usagers ou obstacles (par exemple lorsqu'une voiture percute un autre véhicule avant de s'encastrer dans un arbre). Une collision en chaîne, durant laquelle plusieurs véhicules se percutent simultanément, ne constitue qu'une seule collision.

Accident mortel

Accident corporel entraînant au moins un décédé 30 jours.

Accident grave

Accident corporel entraînant au moins un blessé grave ou un décédé 30 jours.

Gravité des accidents

Nombre de décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels enregistrés.

Gravité totale

Toutes les personnes décédées dans l'accident sont prises en compte dans le calcul de la gravité.

Gravité spécifique

Cette gravité est parfois utilisée pour les accidents impliquant un type particulier d'usager. Elle ne prend en compte que les décédés 30 jours parmi cet usager en question. Par exemple, la gravité spécifique des accidents impliquant un camion est le nombre d'occupants de camions décédés pour 1000 accidents de camions. La gravité totale de ces accidents comptabilisent l'ensemble des décédés (y compris dans le camp des opposants) pour 1000 accidents de camions.

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.

Voyageurs-kilomètres

Nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des personnes (occupants de motocyclettes, voitures personnelles, camionnettes, autobus et autocars, poids lourds et véhicules spéciaux) ayant voyagé sur un territoire donné pendant une période donnée. Un déplacement de 2 kilomètres d'une voiture avec 2 occupants correspond à 2 véhicules-kilomètres et 4 voyageurs-kilomètres parcourus.

Risque

Le « risque » met en rapport un indicateur de sécurité routière (nombre de décédés, de blessés graves, d'accidents,...) avec une donnée d'exposition (véhicules-kilomètres, population, etc.).

Risque de décès

Nombre de décédés 30 jours / milliard de voyageurs-kilomètres parcourus.

Risque d'accident

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

Accident « seul »

Accident n'impliquant qu'un seul véhicule (le vélo est aussi un véhicule). Les accidents impliquant uniquement un ou plusieurs piétons ne sont pas repris dans la base de données. Les accidents « seul » regroupent les collisions contre un obstacle (situé sur la chaussée ou en-dehors) et les pertes de contrôle du véhicule sans collision contre un obstacle.

4.2 Période

Jour/journée

Période de 6h00 à 21h59.

Nuit

Période de 22h00 à 5h59 le jour suivant.

Semaine

La semaine débute le lundi à 06h00 et se clôture le vendredi à 21h59.

Week-end

Le week-end commence le vendredi à 22h00 et se termine le lundi à 5h59.

4.3 Modes de déplacement

Automobiliste

Conducteur d'une voiture.

Conducteur et passager

Un conducteur est tout usager de la voie publique qui prend part activement au trafic. Un passager, contrairement au conducteur, ne prend pas part activement au trafic et circule donc avec un autre usager. Conformément à cette définition les piétons sont intégrés à la catégorie des conducteurs.

Opposant

Conducteur adverse percuté dans une collision.

Piéton

Usager se déplaçant à pied ou poussant un vélo ou cyclomoteur, ou personne en fauteuil roulant.

Cyclomoteur

Cyclomoteur de classe A ou cyclomoteur de classe B ou cyclomoteur à 3 ou 4 roues.

Motocyclette/moto

Moto de 400cc ou moins ou moto de plus de 400cc.

Voiture

Voiture personnelle, voiture mixte, minibus, véhicule de camping.

Camion

Camion ou tracteur routier, avec ou sans remorque.

4.4 Conduite sous influence d'alcool

Conducteur testé

Conducteur ayant un résultat positif ou négatif au test d'haleine ou ayant refusé le test.

Conducteur sous influence (ou positif)

Conducteur qui est testé positif au test d'haleine (concentration d'alcool dans le sang supérieure ou égale à 0,5g/l) ou qui refuse le test.

Pourcentage de conducteurs testés

Nombre de conducteurs testés / nombre de conducteurs impliqués dans les accidents.

Pourcentage de conducteurs sous influence

Nombre de conducteurs sous influence / nombre de conducteurs testés.

CAS

Concentration d'Alcool dans le Sang. Est considérée sous influence d'alcool toute personne dont la CAS est supérieure ou égale à 0,5g/l.

Accident lié à l'alcool

Accident impliquant au moins un conducteur (piéton compris) sous influence d'alcool (CAS $\geq$ 0,5 g/l).



5

TABLEAUX ET FIGURES

TABLEAUX

TABEAU 1 :	Les statistiques d'accidents en un coup d'œil (pondéré).....	20
TABEAU 2 :	Evolution à long terme des chiffres-clés (non pondéré)	23
TABEAU 3 :	Evolution à court terme des chiffres-clés (pondéré).....	24
TABEAU 4 :	Evolution à court terme du risque de décès et du risque d'accident (pondéré).....	24
TABEAU 5 :	Décédés 30 jours, décédés 30 jours par million d'habitants, décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres en Europe – 2010.....	25
TABEAU 6 :	Chiffres-clés selon le mois – 2011 (pondéré).....	26
TABEAU 7 :	Chiffres-clés selon la période de la semaine – 2011 (pondéré).....	27
TABEAU 8 :	Chiffres-clés selon le jour – 2011 (pondéré)	29
TABEAU 9 :	Chiffres-clés selon les conditions de luminosité – 2011 (pondéré)	30
TABEAU 10 :	Chiffres-clés selon les conditions météorologiques – 2011 (pondéré).....	31
TABEAU 11 :	Chiffres-clés selon l'état de la chaussée – 2011 (pondéré).....	31
TABEAU 12 :	Chiffres-clés selon la région – 2011 (pondéré).....	33
TABEAU 13 :	Evolution des chiffres-clés en Région flamande	33
TABEAU 14 :	Evolution des chiffres-clés en Région wallonne.....	35
TABEAU 15 :	Evolution des chiffres-clés en Région de Bruxelles-Capitale.....	37
TABEAU 16 :	Chiffres-clés selon la province – 2011 (pondéré)	38
TABEAU 17 :	Chiffres-clés selon le type de route – 2011 (pondéré).....	40
TABEAU 18 :	Accidents, décédés 30 jours et gravité des accidents selon le type de route et la région – 2011 (pondéré).....	41
TABEAU 19 :	Risque d'accident et risque de décès sur et hors autoroute	41
TABEAU 20 :	Chiffres-clés selon le type de croisement, hors agglomération – 2011 (pondéré).....	41
TABEAU 21 :	Chiffres-clés selon le type de croisement, en agglomération – 2011 (pondéré).....	42
TABEAU 22 :	Chiffres-clés selon le régime de vitesse – 2011 (pondéré)	42
TABEAU 23 :	Chiffres-clés selon le type de la première collision – 2011 (pondéré)	43
TABEAU 24 :	Nombre et pourcentage d'accidents corporels (première collision) selon les partenaires conflictuels – 2011 (pondéré).....	46
TABEAU 25 :	Nombre de victimes de la route selon la catégorie d'âge et le sexe – 2011 (pondéré).....	47
TABEAU 26 :	Chiffres-clés selon le mode de déplacement – 2011 (pondéré)	49
TABEAU 27 :	Evolution des nombres et pourcentages de conducteurs testés et de conducteurs sous influence dans les accidents corporels (pondéré)	60
TABEAU 28 :	Taux d'alcoolémie des conducteurs sous influence dans les accidents corporels – 2011 (pondéré).....	60
TABEAU 29 :	Evolution du nombre d'accidents corporels impliquant au moins un conducteur sous influence, de leur gravité et des victimes de ces accidents (pondéré).....	61
TABEAU 30 :	Nombres et pourcentages de conducteurs testés et de conducteurs sous influence dans des accidents corporels, selon le type d'usager – 2011 (pondéré).....	61
TABEAU 31 :	Nombres et pourcentages d'automobilistes testés et d'automobilistes sous influence dans les accidents corporels, selon l'âge – 2011 (pondéré).....	62
TABEAU 32 :	Nombres et pourcentages d'automobilistes testés et d'automobilistes sous influence dans les accidents corporels, selon différentes variables – 2011 (pondéré).....	64

FIGURES

FIGURE 1 :	Evolution (observée et estimée) du nombre de décédés 30 jours par rapport aux objectifs des Etats Généraux de la Sécurité Routière	22
FIGURE 2 :	Evolution du nombre de blessés graves et objectifs.....	22
FIGURE 3 :	Evolution, en base 100, du nombre de victimes de la route, des véhicules à moteur* et des véhicules-kilomètres parcourus**.....	24
FIGURE 4 :	Nombre d'accidents corporels selon le mois et durée d'enselement – 2011 (pondéré)	26
FIGURE 5 :	Répartition des accidents corporels selon le mois pour différents modes de déplacement – 2011 (pondéré).....	27
FIGURE 6 :	Répartition des accidents, des victimes et des véhicules-kilomètres selon la période de la semaine – 2011 (pondéré).....	28
FIGURE 7 :	Répartition par groupe d'âge des conducteurs de voiture : comparaison dans les accidents graves (2011, pondéré) et sur la route* (2012), selon la période de la semaine.....	28
FIGURE 8 :	Répartition par sexe des conducteurs de voiture : comparaison dans les accidents graves (2011, pondéré) et sur la route* (2012), selon la période de la semaine	29

FIGURE 9 :	Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours selon le jour et l'heure – 2002-2011 (non pondéré).....	30
FIGURE 10 :	Evolution des décédés 30 jours et des blessés graves par rapport aux objectifs des Etats Généraux de la Sécurité Routière fédéraux et aux objectifs régionaux, Région flamande.....	34
FIGURE 12 :	Evolution des décédés 30 jours et des blessés graves par rapport aux objectifs des Etats Généraux de la Sécurité Routière fédéraux et aux objectifs régionaux, Région de Bruxelles-Capitale	36
FIGURE 13 :	Evolution du risque de décès selon la région (pondéré).....	37
FIGURE 14 :	Evolution des décédés 30 jours dans les différentes provinces	38
FIGURE 15 :	Taux de mortalité dans les différentes provinces – 2011.....	39
FIGURE 16 :	Risque d'accident corporel dans les différentes provinces – 2011 (pondéré).....	39
FIGURE 17 :	Gravité des accidents corporels dans les différentes provinces – 2011 (pondéré)	40
FIGURE 18 :	Part d'accidents corporels avec un ou plus d'un usager selon la période de la semaine – 2011 (pondéré).....	43
FIGURE 19 :	Pourcentages d'accidents de voiture n'impliquant qu'un seul usager parmi les accidents graves de voiture, selon l'âge et le sexe du conducteur et la période de la semaine – 2007-2011 (pondéré)	44
FIGURE 20 :	Type de la première collision, selon le type de route – 2011 (pondéré)	44
FIGURE 21 :	Type de la première collision selon le type d'usager – 2011 (pondéré).....	45
FIGURE 22 :	Blessés graves et décédés 30 jours par 100 000 habitants selon la catégorie d'âge et le sexe – comparaison 2005/2011 (pondéré)	48
FIGURE 23 :	Evolution de l'indicateur « Blessés graves et décédés 30 jours par 100 000 habitants » selon la catégorie d'âge (non pondéré).....	48
FIGURE 24 :	Répartition des victimes (décédés 30 jours, blessés graves et blessés légers) selon le mode de déplacement : comparaison des régions – 2011 (pondéré).....	49
FIGURE 25 :	Gravité des accidents selon le type d'usager impliqué – 2011 (pondéré).....	50
FIGURE 26 :	Part des voyageurs-kilomètres parcourus par les motocyclistes et part des motocyclistes parmi les victimes – 2011 (pondéré)	50
FIGURE 27 :	Répartition des victimes (décédés 30 jours, blessés graves et blessés légers) selon le mode de déplacement : comparaison des types de route – 2011 (pondéré).....	51
FIGURE 28 :	Evolution du nombre de victimes (décédés 30 jours, blessés graves et blessés légers) selon le mode de déplacement (pondéré).....	51
FIGURE 30 :	Evolution des pourcentages de conducteurs testés et de conducteurs sous influence dans les accidents corporels (pondéré)	60
FIGURE 31 :	Pourcentages de conducteurs testés et de conducteurs sous influence dans les accidents corporels, selon le type d'usager – 2011 (pondéré)	62
FIGURE 32 :	Pourcentages d'automobilistes testés et d'automobilistes sous influence dans les accidents corporels, selon l'âge et la période de la semaine – 2011 (pondéré)	63
FIGURE 33 :	Pourcentages, selon l'âge, d'automobilistes testés et d'automobilistes sous influence dans les accidents corporels (2011 pondéré), comparés aux pourcentages d'automobilistes sous influence lors de contrôles asélectifs effectués en dehors d'un contexte d'accidents* (2012)	63
FIGURE 34 :	Pourcentages d'automobilistes testés et d'automobilistes sous influence dans les accidents corporels, selon la région et la province – 2011 (pondéré)	64
FIGURE 35 :	Evolution du port de la ceinture en Belgique 2003-2012.....	66
FIGURE 36 :	Taux de port de la ceinture, selon différentes variables, 2012.....	67
FIGURE 37 :	Distribution des enfants en fonction de la qualité d'utilisation des systèmes de retenue, selon la région (n=1457, données pondérées).....	68
FIGURE 38 :	Distribution des enfants transportés selon la qualité d'utilisation des systèmes de retenue en fonction de l'utilisation ou non de la ceinture par le conducteur (n=1395, données pondérées).....	68
FIGURE 39 :	Evolution de la vitesse moyenne de 2003 à 2012	69
FIGURE 40 :	Vitesse moyenne par région en 2012.....	69
FIGURE 41 :	Vitesse moyenne des différents types de véhicule sur autoroute par région (2011).....	70
FIGURE 42 :	Pourcentage d'infractions des voitures sur les différents types de route en 2012 (autoroutes 2011).....	70
FIGURE 43 :	Evolution de la prévalence globale de conduite sous influence parmi les automobilistes	71
FIGURE 44 :	Prévalence de conduite sous influence des automobilistes, selon différentes variables, 2012	72
FIGURE 45 :	Sentiment d'insécurité selon le mode de déplacement : « Dans quelle mesure vous sentez-vous en sécurité lorsque vous vous déplacez avec les moyens de transports cités ? » (2012).....	73
FIGURE 46 :	Nombre d'accidents de la route selon la cause : « Dans combien d'accidents (sur 100) chacun des facteurs suivants a-t-il, selon vous, joué un rôle causal ? » (2009)	73
FIGURE 47 :	Effectivité subjective des mesures de sécurité routière : « Dans quelle mesure êtes-vous d'accord pour dire que les éléments suivants vous aident à rouler de manière sûre ? » (2009)	74
FIGURE 48 :	Support social pour le renforcement des règles : « Que pensez-vous des règles qui sont fixées pour chacun des thèmes suivants ? Les règles devraient être plus strictes pour ... » (2009)	7

