VIAS institute

Rapport statistique 2017

Accidents de la route

Service public fédéral
Mobilité et Transports



Rapport statistique 2017

Accidents de la route

Rapport statistique 2017 – 2017-S-06-FR

D/2017/0779/84

Auteur: Lequeux Quentin
Éditeur responsable: Karin Genoe
Éditeur: Vias institute
Date de publication: 14/11/2017

Veuillez faire référence au présent document de la manière suivante: Lequeux, Q. (2017) Rapport statistique 2017 Accidents de la route. Bruxelles, Belgique: Vias institute

Dit rapport is tevens verschenen in het Nederlands onder de titel: Lequeux, Q. (2017) Statistisch Rapport 2017 Verkeersongevallen. Brussel, België: Vias institute

Disclaimer

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

Les chiffres mentionnés proviennent du SPF Économie, DG Statistique et correspondent aux chiffres d'accidents officiels publiés par cette organisation le 08/06/2017.

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

TABLE DES MATIÈRES

Scope **4**
1. Généralités **6**
1.1. Ampleur de la problématique 7
1.2. Évolution 10
1.3. Usagers de la route 14
2. Période **15**
2.1. Généralités 15
2.2. Mois 16
2.3. Semaine 18
2.4. Jour et heure 20
3. Lieu **21**
3.1. Régions et provinces 21
3.2. Type de route 25
4. Caractéristiques des accidents **27**
4.1. Type de collision 28
4.2. Mode de déplacement 30
4.3. Accidents mortels sur autoroutes 33
4.4. Conduite sous influence d'alcool 35
Terminologie **36**
Source des données **40**

Scope

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

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

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

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

Le présent rapport s'appuie sur des informations issues de différentes sources. La base de données des accidents du SPF Économie - DG Statistique, qui comprend un grand nombre de données sur les accidents de la route avec blessures, en constitue la source principale. Ces chiffres sont complétés par des données ayant trait non seulement aux accidents corporels, mais aussi à ceux occasionnant uniquement des dommages matériels. Ces informations proviennent notamment des compagnies d'assurances (pour le nombre de sinistres), des tribunaux de police (pour le nombre de personnes condamnées pour avoir causé un accident de la route) et du fonds des accidents du travail (pour le nombre d'accidents du travail survenus au cours d'un déplacement professionnel ou lors d'un trajet entre le domicile et le lieu de travail). Par ailleurs, certaines études de l'institut Vias se concentrant sur des aspects plus spécifiques des accidents de la route ont également été utilisées. Enfin, le présent rapport reprend également des informations relatives aux accidents de la route sur la base de comportements autodéclarés provenant d'une enquête de l'institut Vias. Les références aux sources originales sont disponibles à la fin du rapport. Des explications relatives à la terminologie employée se trouvent dans les textes introductifs et dans la liste terminologique figurant en fin de document.

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

Enfin, notons que la base de données du SPF Économie DG Statistique est constituée de trois façons différentes. Jusque 2013 (inclus), la base repose sur les formulaires d'analyse des accidents de la circulation (FAC) qui sont remplis par la police après un accident corporel. Suite à la réforme des polices en 2002, un nombre anormalement bas de FAC par rapport au nombre de PV dressés a été constaté. Un coefficient de pondération a alors été développé et appliqué aux donnés 2005-2013. Cette pondération n'est pas appliquée aux accidents mortels et aux accidents constatés par la police fédérale. Le présent rapport utilise systématiquement les chiffres pondérés du SPF Économie – DG Statistique pour les années 2005 à 2013, et les chiffres non pondérés pour les années antérieures. À partir de 2014, la base de données ne repose non

plus sur les FAC, mais sur les PV. Désormais, les accidents déclarés au poste de police, qui étaient auparavant estimés à travers le coefficient de pondération, sont directement repris dans la base de données, à côté des accidents constatés sur place par la police. Des changements brusques dans le nombre d'accidents corporels ou le nombre de blessés entre ces trois périodes d'enregistrement peuvent être la conséquence des différentes méthodes de constitution de la base de données. Cela concerne tant les chiffres absolus que les chiffres relatifs.

1. Généralités

Ce chapitre fournit quelques statistiques générales ayant trait aux accidents de la route. Il examine tout d'abord l'étendue de la problématique des accidents de la route. La première partie fournit des statistiques portant sur:

- les chiffres-clés de 2007 jusqu'à 2016 compris;
- les indicateurs de la sécurité routière de 2007 jusqu'à 2016 compris;
- la prévalence autodéclarée d'implication dans un accident de la route;
- le positionnement des « accidents de la route » parmi les principales causes de décès en 2014, pour différentes catégories d'âge.

Enfin, cette partie comprend un tableau récapitulatif des statistiques relatives aux accidents corporels pour l'année 2016.

La deuxième partie de ce chapitre s'intéresse aux modalités d'évolution des accidents de la route dans le temps. Elle analyse l'évolution à court terme (2007-2016) des éléments suivants:

- le nombre et la gravité des accidents corporels;
- le nombre de décédés 30 jours, comparé aux objectifs fixés en 2011 lors des États Généraux de la Sécurité Routière;
- le risque d'accident;
- les sinistres et leur fréquence dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires » des compagnies d'assurances;
- le nombre d'accidents du travail ayant lieu sur la route (à partir de 2010);
- le nombre de personnes condamnées par le tribunal de police pour des accidents avec dégâts matériels, des coups et blessures involontaires et des accidents avec homicide.

Parallèlement, elle analyse l'évolution à long terme (1973-2016) des éléments suivants:

- le nombre absolu d'accidents corporels et de décédés 30 jours;
- le nombre relatif d'accidents corporels, de décédés 30 jours, de véhicules à moteur et de véhicules-kilomètres parcourus par rapport à l'année de référence 1973.

Enfin, la troisième partie fournit des statistiques relatives aux usagers de la route impliqués dans un accident. Des figures présentent:

- l'évolution du nombre de victimes en fonction de leur âge et de leur sexe;
- la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires » des compagnies d'assurances, en fonction de l'âge et du sexe de l'assuré.

En ce qui concerne les caractéristiques des victimes des accidents de la route, de plus amples informations seront disponibles dans le rapport statistique intitulé « Victimes », qui sera publié à partir de cette année.

1.1. Ampleur de la problématique

Tableau 1: Chiffres-clés (2007-2016)

Ce tableau reprend les chiffres-clés concernant les accidents de la route pour la période 2007-2016. Les sinistres correspondent au nombre de véhicules assurés déclarés responsables d'un accident de la route. Ils englobent à la fois les accidents corporels et ceux n'ayant occasionné que des dommages matériels. Étant donné que plusieurs véhicules peuvent être déclarés responsables d'un même accident de la route, ce nombre ne correspond pas exactement au nombre d'accidents de la route. Un accident corporel correspond à un accident de la route enregistré par la police et au cours duquel au moins une personne a été victime de blessures (mortelles ou non). Toutes les définitions employées se trouvent dans la liste terminologique reprise en fin de document.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Évolution 2015-2016 *(Évolution annuelle moyenne 2007-2016)*
Sinistres (enregistrés par les compagnies d'assurances)	344.817	356.073	364.474	380.416	364.642	353.301	353.451	346.271	354.975	/	/
Accidents corporels (enregistrés par la police)	49.815	48.827	47.798	45.918	47.945	44.234	41.279	41.481	40.303	40.096	-0,5% *(-2,3%)*
Blessés	65.844	64.438	62.721	60.362	62.861	57.763	53.967	53.248	51.839	51.190	-1,3% *(-2,7%)*
Décédés 30 jours	1.071	944	943	841	862	770	724	727	732	637	-13,0% *(-5,4%)*

Sources: Assuralia, Évolution de la fréquence des sinistres en assurance RC automobile, 2016; SPF Économie - DG Statistique

Tableau 2: Indicateurs de sécurité routière (2007-2016)

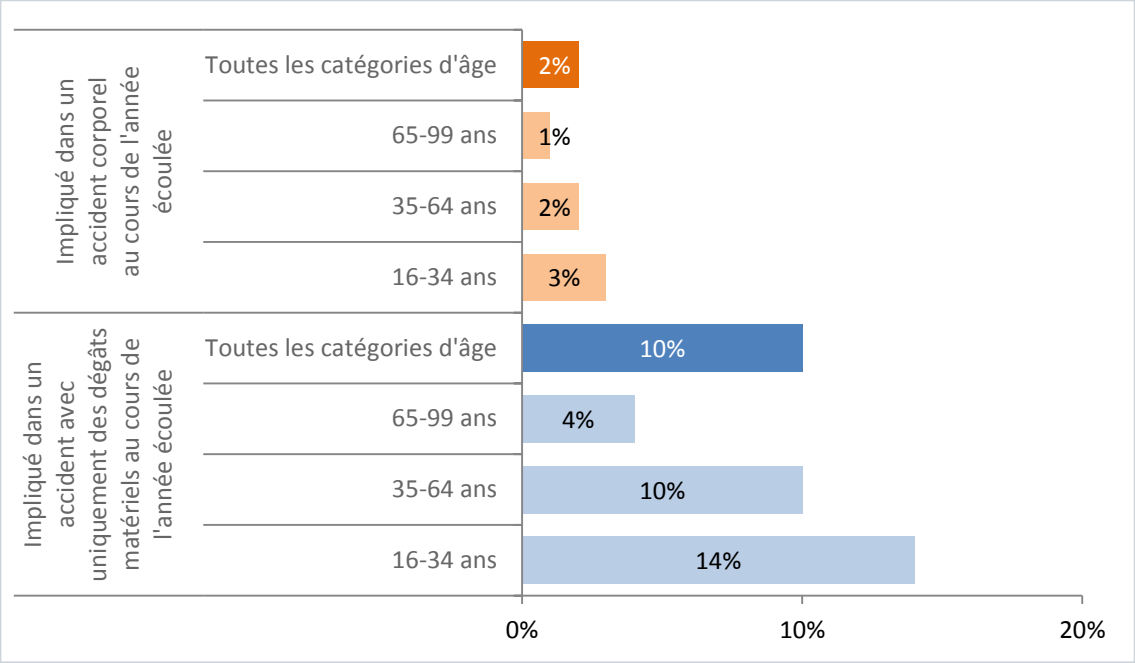
Ce tableau reprend quelques indicateurs en matière de sécurité routière pour la période 2007-2016. Il s'agit de chiffres relatifs où les chiffres-clés sont mis en rapport avec les données d'exposition (par exemple le nombre de véhicules-kilomètres, de voyageurs-kilomètres parcourus ou la population) ou le nombre d'accidents corporels.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Évolution 2015-2016 *(Évolution annuelle moyenne 2007-2016)*
Risque d'accident* (nombre d'accidents corporels/milliard de véhicules-kilomètres parcourus)	504	501	487	465	481	442	422	418	402	/	/
Risque de décès (nombre de décédés 30 jours/ milliard de voyageurs-kilomètres parcourus)**	7,3	6,4	6,4	5,7	5,7	5,1	4,6	/	/	/	/
Mortalité (nombre de décédés 30 jours/ million d'habitants)	101	88	88	78	79	70	65	65	65	57	-13,4% *(-6,1%)*
Gravité des accidents corporels (nombre de décédés 30 jours/ millier d'accidents corporels)	21,5	19,3	19,7	18,3	18,0	17,4	17,5	17,5	18,2	15,9	+12,5% *(-3,2%)*

* La méthode de calcul du nombre de véhicules-kilomètres a été modifiée à partir de 2013. Le nombre de véhicules-kilomètres parcourus en 2016 n'est pas connu à la clôture de ce rapport.
** Les données 2014-2016 relatives au nombre de voyageurs-km ne sont pas connues à la clôture de ce rapport.
Sources: SPF Économie - DG Statistique; SPF Mobilité et Transport

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

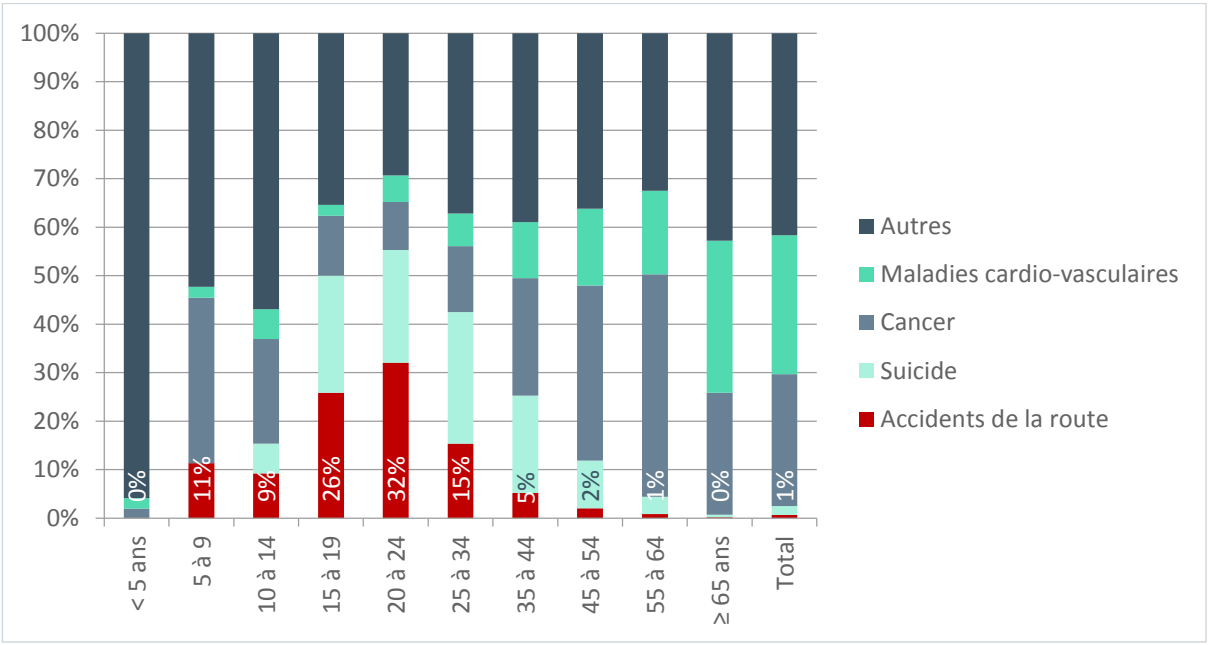
Cette figure contient les réponses à l'Enquête nationale d'insécurité routière 2016, qui demandait aux répondants (tout type d'usagers de la route) s'ils avaient été impliqués dans un accident corporel ou dans un accident purement matériel au cours de l'année écoulée. La figure compare les réponses fournies par les différents groupes d'âge.



Source: IBSR, Enquête nationale d'insécurité routière 2016

Figure 2: Répartition des principales causes de décès selon la catégorie d'âge (2014)

Cette figure présente le positionnement des accidents de la route parmi les principales causes de décès. Pour l'ensemble des Belges, les accidents de la route représentaient 1% des causes de décès en 2014. La figure ci-dessous montre la répartition par catégorie d'âge, qui diverge sensiblement selon les catégories.



Source: SPF Économie – DG Statistique

Tableau 3: Les statistiques d'accidents corporels 2016 en un coup d'œil

			Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Total Victimes	Part parmi les victimes	Gravité* des accidents
Total			**40.096**	**637**	**51.190**	**51.827**	**100%**	**15,9**
Période	**Période de la semaine**	Journée de semaine	27.525	340	34.622	34.962	67%	12,4
		Nuit de semaine	2.049	67	2.516	2.583	5%	32,7
		Journée de week-end	7.599	129	10.212	10.341	20%	17,0
		Nuit de week-end	2.923	101	3.840	3.941	8%	34,6
		Inconnu	0	0	0	0	/	/
	Luminosité	Jour	26.583	333	33.967	34.300	66%	12,5
		Aube/Crépuscule	1.846	21	2.337	2.358	5%	11,4
		Nuit, sans éclairage publique	1.051	64	1.392	1.456	3%	60,9
		Nuit, éclairage public allumé	7.809	186	10.183	10.369	20%	23,8
		Inconnu	2.807	33	3.311	3.344	6%	/
Conditions	**Conditions atmosphériques**	Normales	29.329	484	37.958	38.442	74%	16,5
		Particulières (pluie, brouillard, vent,...)	4.905	95	6.367	6.462	12%	19,4
		Inconnu	5.862	58	6.865	6.923	13%	/
	État de la chaussée	Sec	22.700	350	29.332	29.682	57%	15,4
		Humide, mouillé, flaques	7.886	153	10.255	10.408	20%	19,4
		Verglas, neige	423	5	541	546	1%	/
		Propre	6.679	133	8.812	8.945	17%	19,9
		Sale (sable, gravier, feuilles,...)	239	5	291	296	1%	/
		Inconnu	5.471	55	6.367	6.422	12%	/
Lieu	**Région**	Région flamande	24.978	318	31.638	31.956	62%	12,7
		Région wallonne	11.240	302	14.995	15.297	30%	26,9
		Région Bruxelles-Capitale	3.878	17	4.557	4.574	9%	4,4
	Province	Anvers	7.000	72	8.784	8.856	17%	10,3
		Limbourg	3.093	47	4.238	4.285	8%	15,2
		Flandre Orientale	6.639	77	8.263	8.340	16%	11,6
		Brabant flamand	3.320	38	4.283	4.321	8%	11,4
		Flandre Occidentale	4.926	84	6.070	6.154	12%	17,1
		Brabant wallon	1.061	25	1.311	1.336	3%	23,6
		Hainaut	4.042	104	5.386	5.490	11%	25,7
		Liège	3.509	85	4.678	4.763	9%	24,2
		Luxembourg	997	39	1.368	1.407	3%	39,1
		Namur	1.631	49	2.252	2.301	4%	30,0
	Type de route	Autoroute	3.127	96	4.713	4.809	9%	30,7
		Hors agglomération	11.836	324	16.198	16.522	32%	27,4
		En agglomération	21.179	175	25.549	25.724	50%	8,3
		Inconnu	3.954	42	4.730	4.772	9%	/
	Type de croisement	Hors intersection	26.610	510	33.900	34.410	66%	19,2
		En intersection	13.030	121	16.776	16.897	33%	9,3
		En rond-point	453	3	514	517	1%	/
		Inconnu	3	3	0	3	/	/
	Vitesse maximale autorisée	30 km/h ou moins	2.389	19	2.742	2.761	5%	8,0
		31 km/h - 50 km/h	20.154	181	24.542	24.723	48%	9,0
		51 km/h - 70 km/h	7.112	164	9.869	10.033	19%	23,1
		71 km/h - 90 km/h	3.730	160	5.319	5.479	11%	42,9
		Plus de 90 km/h	2.631	89	3.887	3.976	8%	33,8
		Inconnu	4.080	24	4.831	4.855	9%	/
Type	**Type d'accident**	Accidents n'impliquant qu'un seul usager	9.311	307	11.362	11.669	23%	33,0
Impliqués	**Mode de déplacement**	Piétons	4.738	78	4.726	4.804	9%	16,5
		Cyclistes	9.473	71	9.533	9.604	19%	7,5
		Cyclomotoristes	3.642	15	3.567	3.582	7%	4,1
		Motocyclistes	3.008	77	3.014	3.091	6%	25,6
		Occupants de voiture	32.441	328	26.592	26.920	52%	10,1
		Occupants de camionnette	3.610	37	1.536	1.573	3%	10,2
		Occupants de poids lourd	2.067	23	458	481	1%	11,1
		Occupants d'autobus/autocar	608	0	555	555	1%	/
		Autre/inconnu	/	8	1.209	1.217	2%	/
	Sexe	Hommes	33.994	481	28.507	28.988	56%	14,1
		Femmes	23.966	146	21.992	22.138	43%	6,1
		Inconnu	/	10	691	701	1%	/
	Age	0 à 17 ans	6.994	24	6.333	6.357	12%	3,4
		18 à 24 ans	11.405	87	8.680	8.767	17%	7,6
		25 à 39 ans	20.273	159	14.712	14.871	29%	7,8
		40 à 59 ans	20.643	180	13.879	14.059	27%	8,7
		60 ans et plus	10.422	178	6.884	7.062	14%	17,1
		Inconnu	/	9	702	711	1%	/

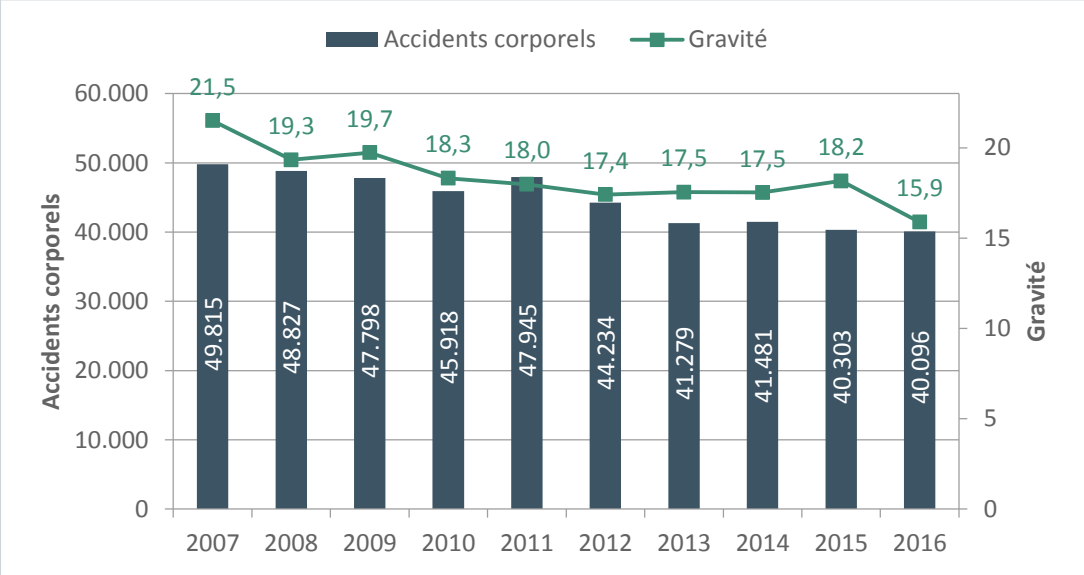
*La gravité des accidents n'a pas été calculée pour les catégories « inconnu » ou lorsqu'il y a moins de 10 tués

Source: SPF Économie – DG Statistique

1.2. Évolution

Figure 3: Évolution du nombre et de la gravité des accidents corporels (2007-2016)

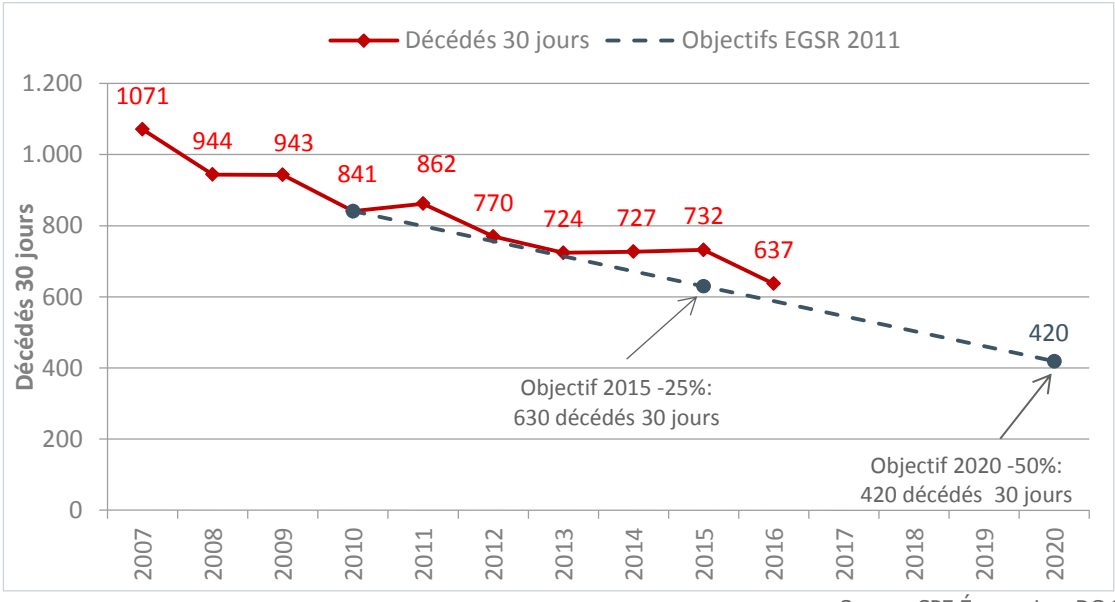
Cette figure présente l'évolution du nombre et de la gravité des accidents corporels pour la période 2007 à 2016. La gravité est définie comme le nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents corporels.



Source: SPF Économie – DG Statistique

Figure 4: Évolution du nombre de décédés 30 jours par rapport aux objectifs des États Généraux de la Sécurité Routière (2007-2020)

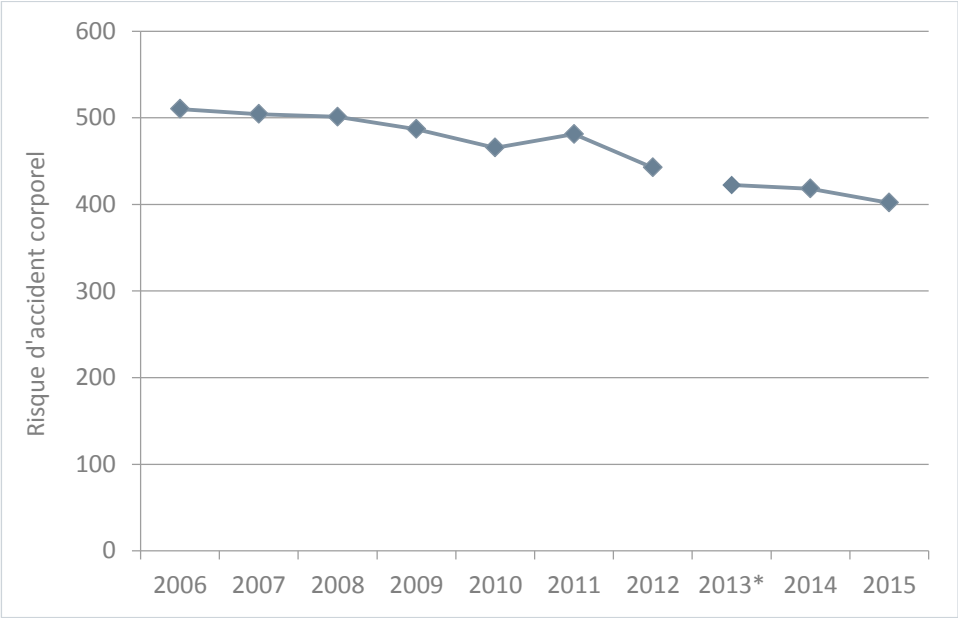
Cette figure montre l'évolution du nombre de décédés 30 jours pour la période 2007 à 2016. Celle-ci est comparée aux objectifs fixés en 2011 lors des États Généraux de la Sécurité Routière. Ces objectifs ont été formulés par rapport au point de référence de 840 décédés 30 jours. Le nombre de décédés 30 jours enregistrés en 2016 est trop élevé par rapport à la courbe à suivre pour atteindre l'objectif de 2020 (qui correspond à une diminution de 50% par rapport à 2010, à savoir maximum 420 décédés 30 jours).



Source: SPF Économie – DG Statistique

Figure 5: Évolution du risque d'accident corporel (2006-2015)

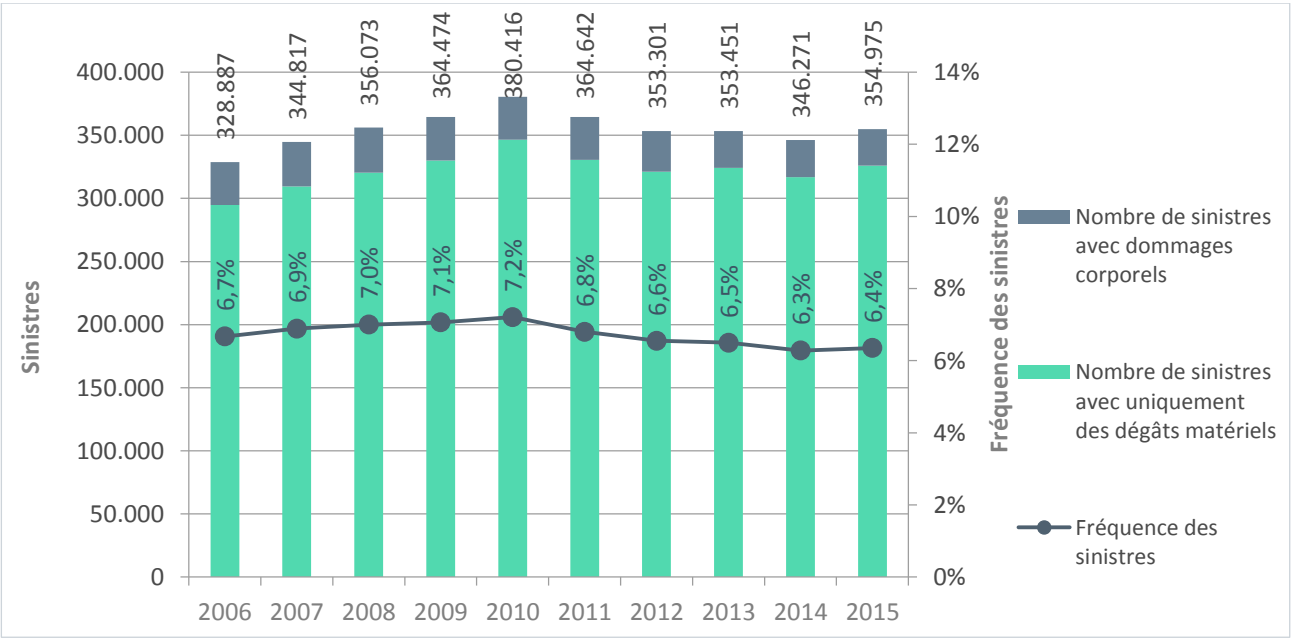
Cette figure présente l'évolution du risque d'accident corporel pour la période 2006 à 2015. Celui-ci est défini comme le nombre d'accidents corporels par milliard de véhicules-kilomètres.



* La méthode de calcul du nombre de véhicules-kilomètres a été modifiée à partir de 2013
Sources: SPF Économie – DG Statistique; SPF Mobilité et Transport

Figure 6: Évolution du nombre et de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires » des compagnies d'assurances (2006-2015)

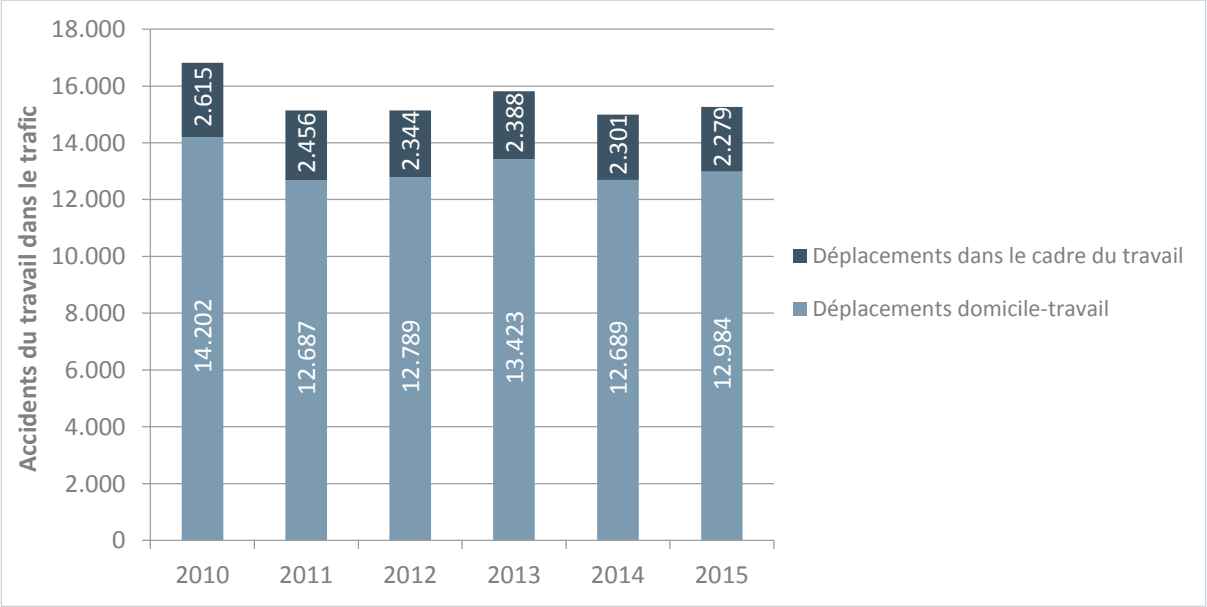
Cette figure montre l'évolution, d'une part, du nombre de sinistres et, d'autre part, de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires » des compagnies d'assurances, pour la période 2006 à 2015. Le nombre de sinistres correspond au nombre de véhicules assurés déclarés responsables d'un accident de la route, sachant que plusieurs peuvent l'être pour un même accident. La fréquence des sinistres correspond au nombre des sinistres divisé par le nombre de véhicules assurés au cours de la période considérée. Sur la figure, les sinistres sont répartis entre les accidents de la route ayant uniquement occasionné des dommages matériels et les accidents avec lésions. Les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires » concernent majoritairement des voitures particulières.



Source: Assuralia, Évolution de la fréquence des sinistres en assurance RC automobile, 2016

Figure 7: Évolution du nombre d'accidents du travail sur la route (2010-2015)

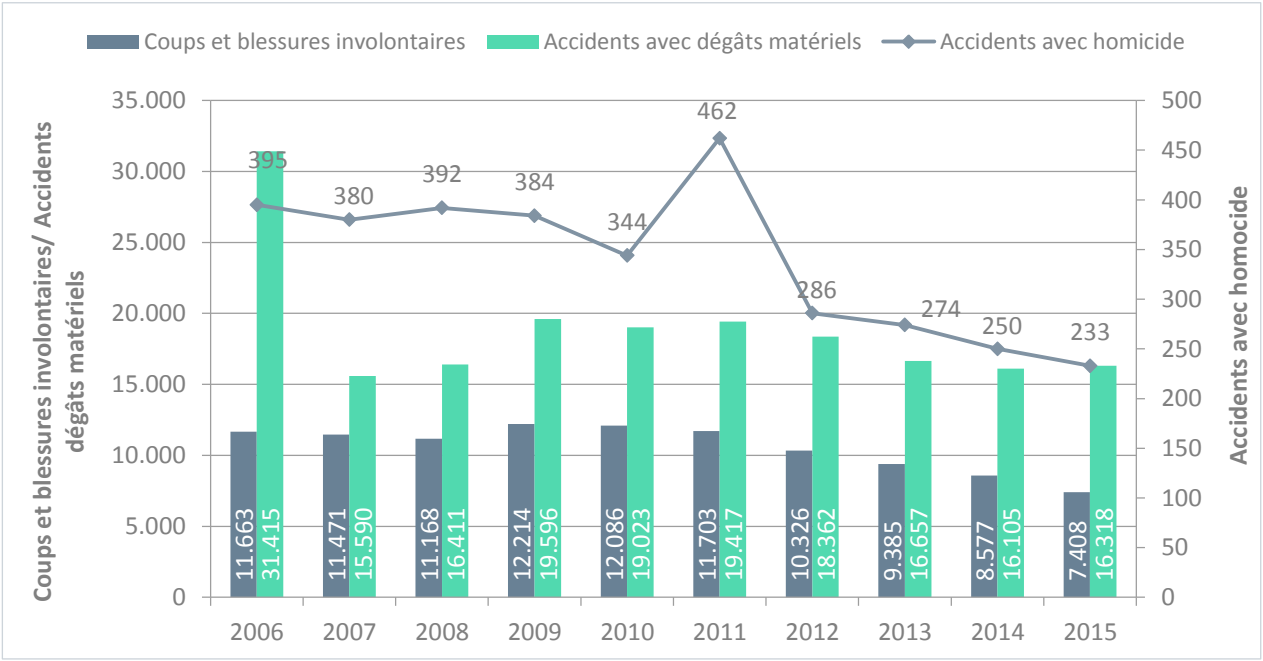
Cette figure présente l'évolution du nombre d'accidents du travail dans le secteur privé survenus sur la route pour la période 2010 à 2015. Ceux-ci sont répartis entre les accidents du travail survenus sur la route lors de trajets domicile-travail et ceux ayant eu lieu au cours de déplacements professionnels. Ces chiffres s'appuient sur des données de l'Agence fédérale des risques professionnels (Fedris) qui reprend les activités du FAT. Ils englobent à la fois les accidents corporels et les accidents purement matériels. Un même accident de la route faisant plusieurs victimes (se déplaçant dans le cadre de leur travail) est considéré comme plusieurs accidents.



Source: Fedris

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

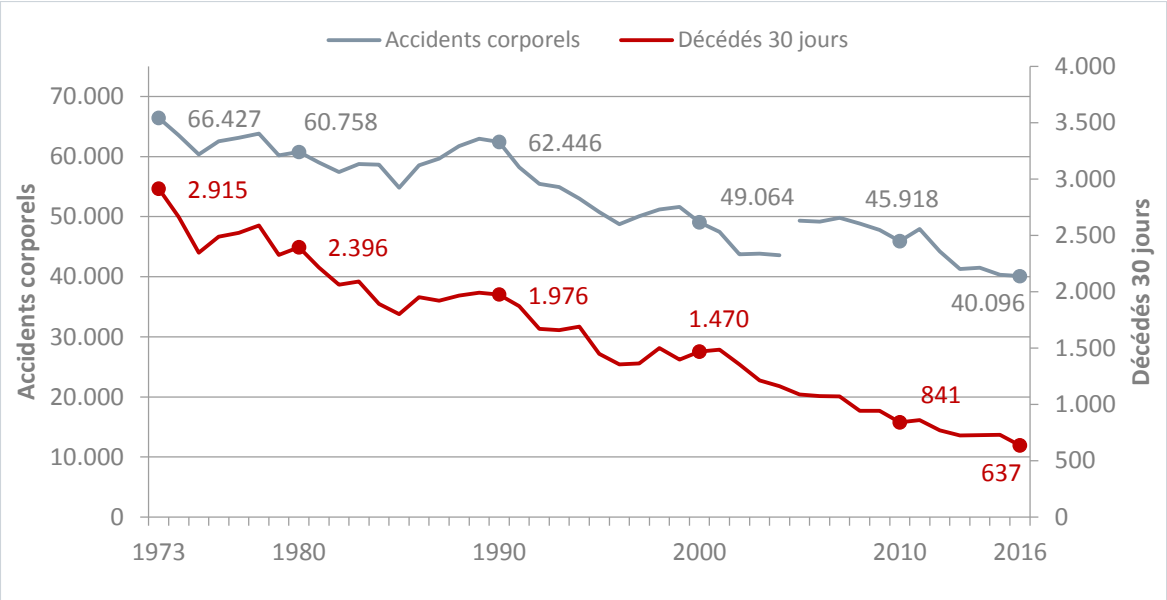
Cette figure montre l'évolution du nombre de condamnés par le tribunal de police pour la période 2006 à 2015. Ce tribunal est compétent, entre autres, pour les sanctions relatives aux infractions routières. La figure fait une distinction entre le nombre de condamnés pour des accidents avec homicide, avec coups et blessures involontaires (accidents avec blessés) et pour des accidents avec dégâts matériels.



Source: SPF Justice, Statistique

Figure 9: Évolution du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours (1973-2016)

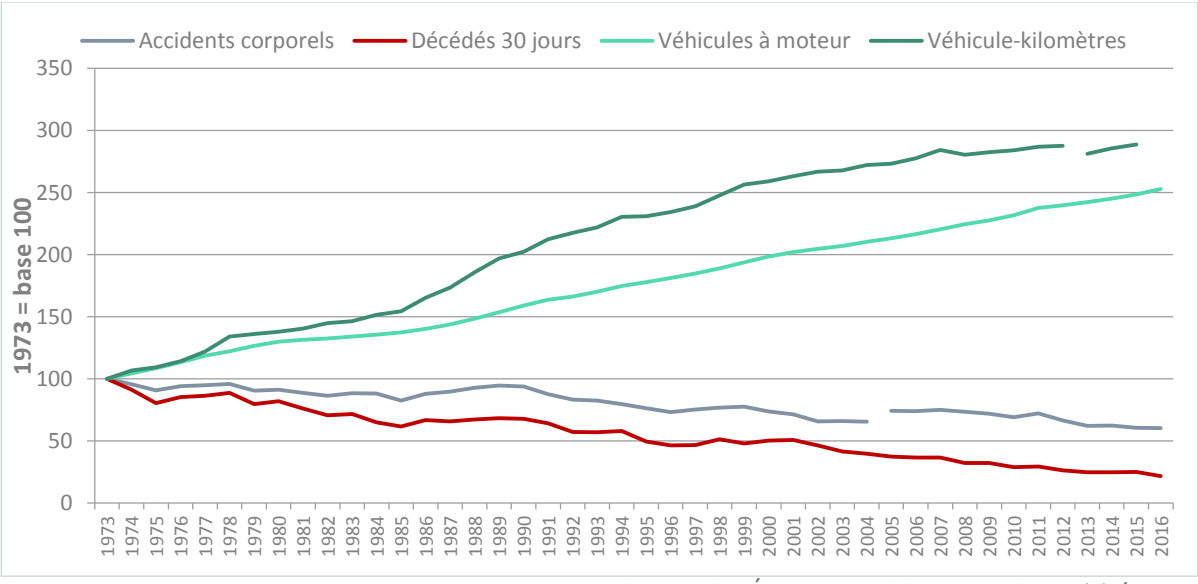
Cette figure montre l'évolution du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours pour la période 1973 à 2016. L'axe de gauche représente le nombre d'accidents corporels et l'axe de droite celui de décédés 30 jours. Le nombre d'accidents corporels de 1973 à 2004 est non pondéré, ce qui explique la brusque hausse en 2005. La période antérieure à 2005 ne peut donc être comparée avec la période 2005-2016. Ces remarques ne concernent que le nombre d'accidents car les données relatives aux décédés 30 jours n'ont jamais fait l'objet de pondération.



Source: SPF Économie – DG Statistique

Figure 10: Évolution (1973 = base 100) du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, de véhicules motorisés et de véhicules-kilomètres (1973-2016)

Cette figure présente pour la période 1973 à 2016 l'évolution du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, de véhicules motorisés et de véhicules-kilomètres parcourus. La méthode de calcul du nombre de véhicules-kilomètres a été modifiée à partir de 2013. Cette évolution est exprimée par rapport à l'année de référence 1973, assimilée à l'index 100 sur la figure. Le nombre d'accidents corporels de 1973 à 2004 est non pondéré, ce qui explique la brusque hausse en 2005. La période antérieure à 2005 ne peut donc être comparée avec la période 2005-2016. Ces remarques ne concernent que le nombre d'accidents car les données relatives aux décédés 30 jours n'ont jamais fait l'objet de pondération.

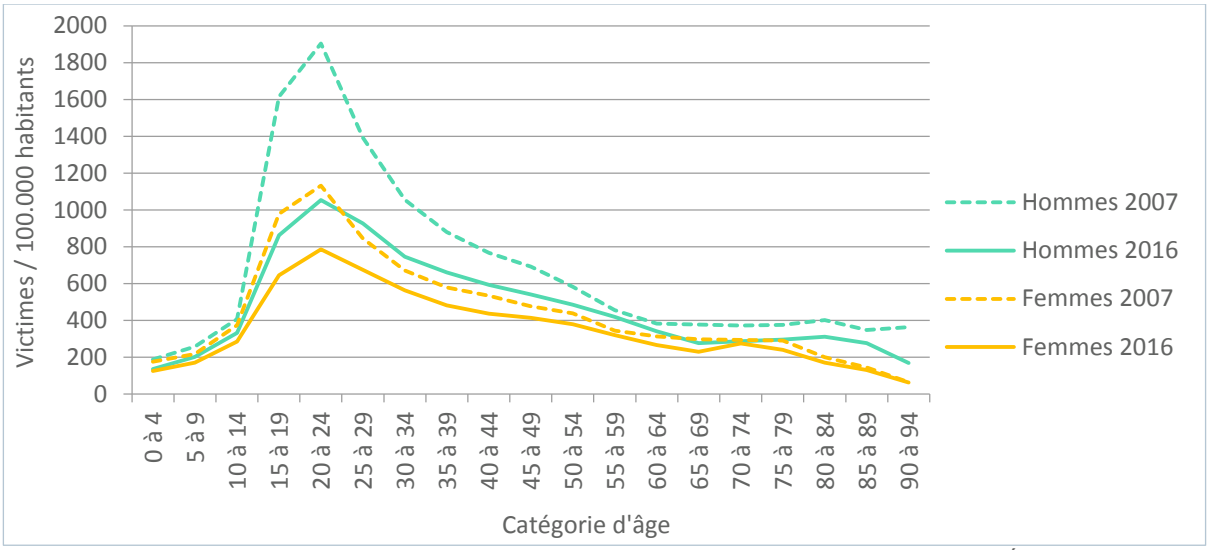


Sources: SPF Économie – DG Statistique; SPF Mobilité et Transport

1.3. Usagers de la route

Figure 11: Évolution du nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) par 100.000 habitants, en fonction de l'âge et du sexe (2007-2016)

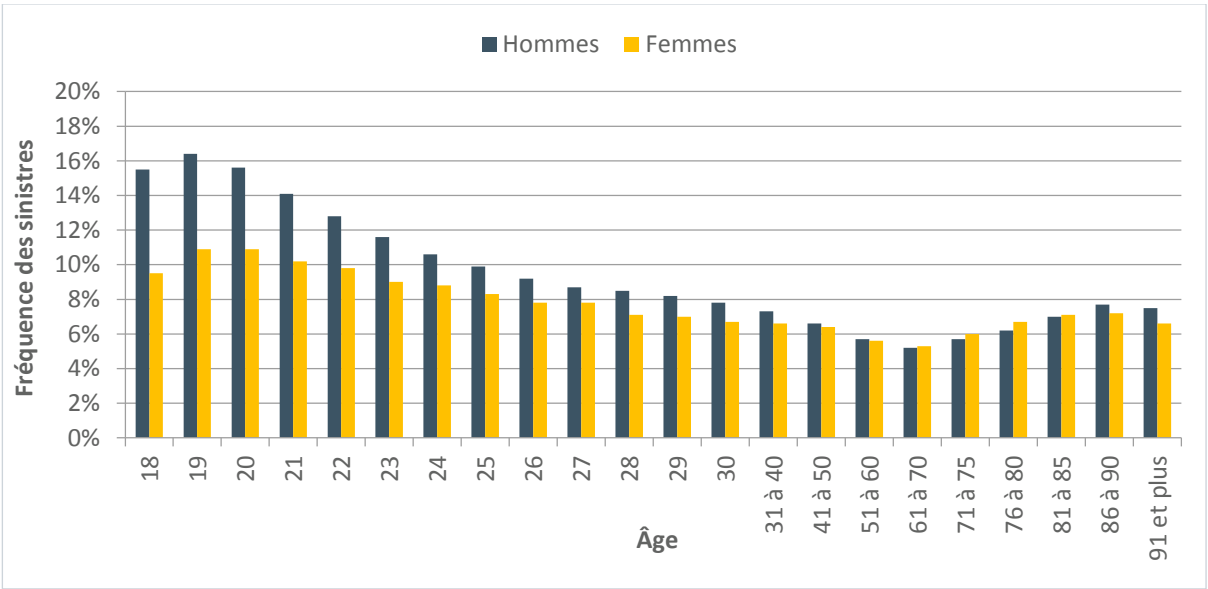
Cette figure compare, en 2007 et en 2016, le nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) par 100.000 habitants de même sexe et de même catégorie d'âge. Indiquer le nombre de victimes par 100.000 habitants appartenant à la même catégorie d'âge et de même sexe permet d'éviter que la structure de la population n'influence la figure en termes d'âge et de sexe.



Source: SPF Économie – DG Statistique

Figure 12: Fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires », en fonction de l'âge et du sexe de l'assuré (2012 - 2015)

Cette figure montre, pour la période 2012-2015, la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires » des compagnies d'assurances, pour différentes catégories d'âge et par sexe. Le nombre de sinistres correspond au nombre de véhicules assurés déclarés responsables d'un accident de la route, sachant que plusieurs peuvent l'être pour un même accident. La fréquence des sinistres correspond au nombre des sinistres divisé par le nombre de véhicules assurés au cours de la période considérée. Les dossiers de responsabilité civile englobent à la fois les accidents corporels et les accidents purement matériels. Les cas « Tourisme et affaires » concernent majoritairement des voitures particulières.



Source: Assuralia, Évolution de la fréquence des sinistres en assurance RC automobile, 2016

2. Période

Ce chapitre présente la répartition des accidents de la route en fonction de la période au cours de laquelle ils se produisent.

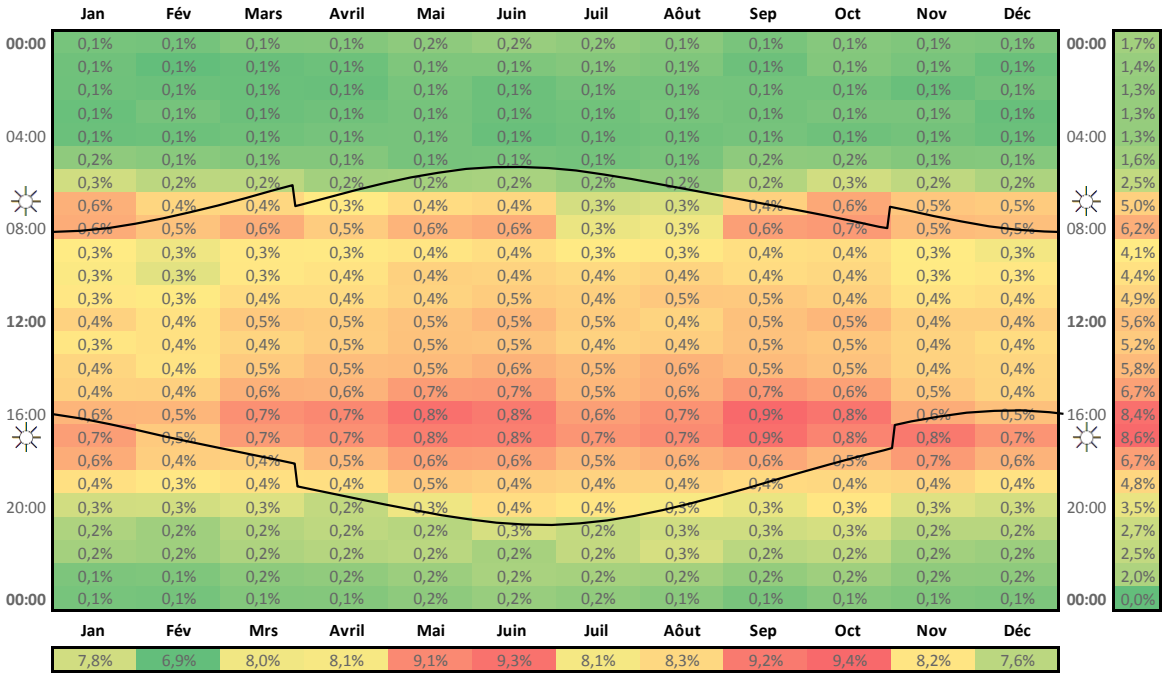
Des graphiques représentent:

- la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois de l'année et des heures de la journée;
- la répartition du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours au cours des mois de l'année;
- la répartition du nombre de victimes au cours des mois de l'année, en fonction du mode de déplacement;
- la répartition du nombre d'accidents corporels, de victimes et de véhicules-kilomètres au cours des différentes périodes de la semaine;
- la répartition de l'implication dans des accidents mortels et la présence sur la route, par catégorie d'âge du conducteur, selon la période de la semaine;
- la répartition du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours au cours des heures de la semaine;
- la répartition du nombre d'accidents du travail sur la route au cours des heures de la semaine.

2.1. Généralités

Figure 13: Répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois de l'année et des heures de la journée (2012-2016)

Cette figure montre la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois de l'année et des heures de la journée pour la période 2012 à 2016 inclus. Les cellules vertes renvoient aux périodes présentant moins d'accidents corporels, tandis que les rouges en présentent une concentration plus élevée. Les lignes noires indiquent l'heure du lever et du coucher du soleil. Chaque ligne noire comprend deux changements brusques, qui correspondent aux passages à l'heure d'été et d'hiver. La bande à la droite du tableau indique la répartition par heure de la journée et celle située en-dessous par mois de l'année.

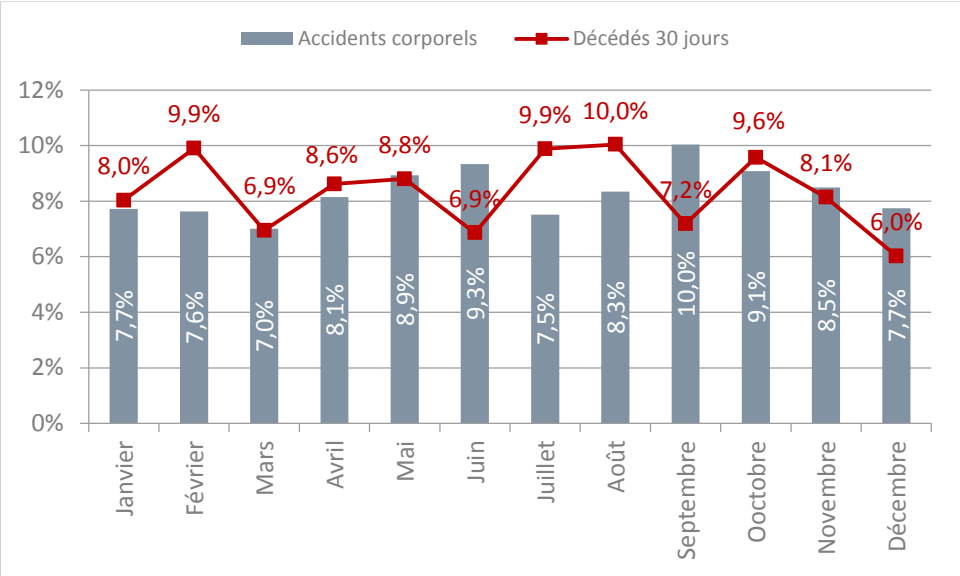


Source: SPF Économie – DG Statistique

2.2. Mois

Figure 14: Répartition du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours au cours des mois de l'année (2016)

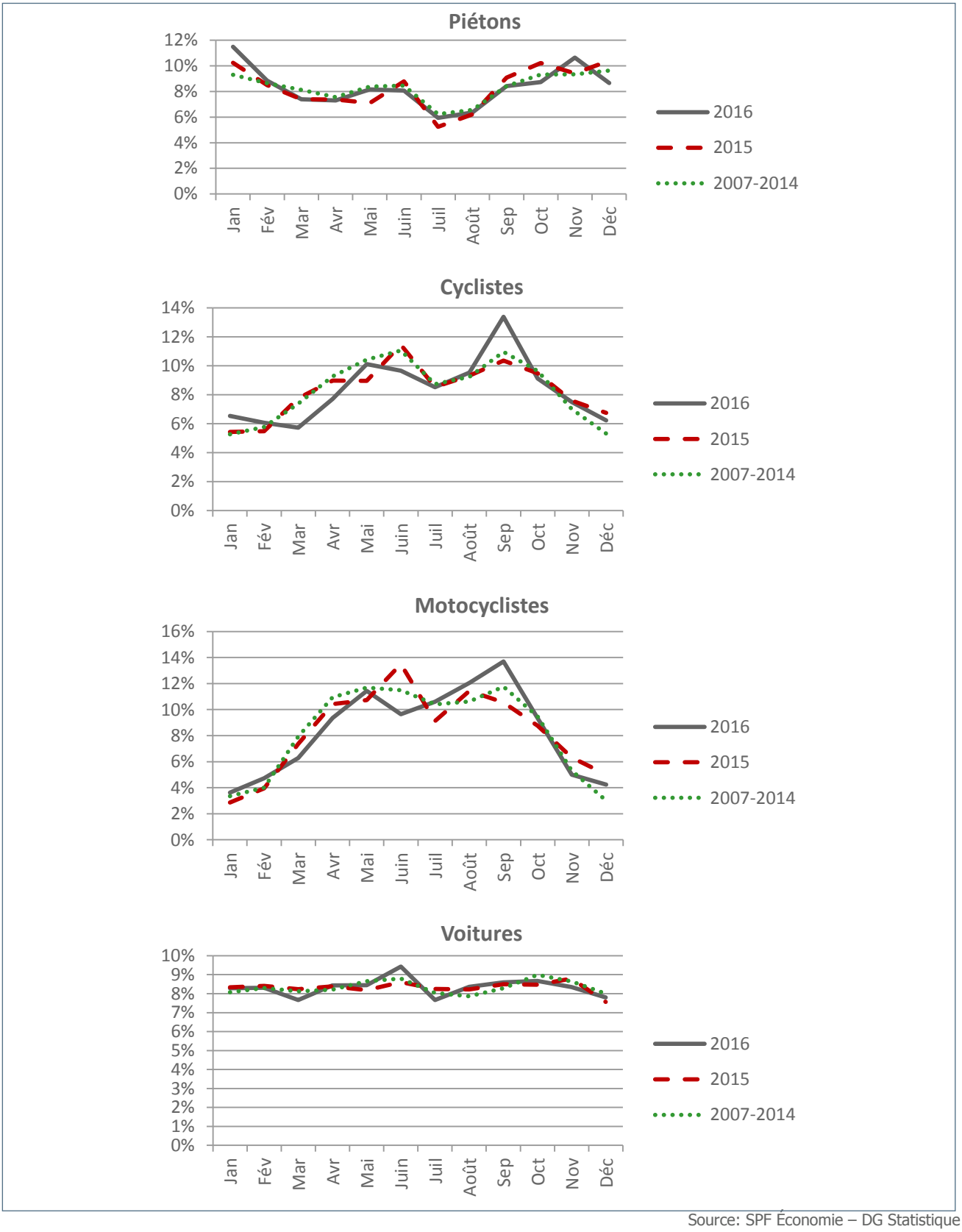
Cette figure montre, pour l'année 2016, la répartition du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours au cours des différents mois de l'année. Les nombres absolus d'accidents corporels et de décédés 30 jours par mois sont pondérés en fonction du nombre de jours par mois. La somme des valeurs de la courbe est égale à 100% et il en va de même pour celle des valeurs des barres.



Source: SPF Économie – DG Statistique

Figure 15: Évolution de la répartition du nombre de victimes au cours des mois, en fonction du mode de déplacement (2007-2014, 2015, 2016)

Cette figure présente, pour chaque mode de déplacement, la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois de l'année pour la période 2007-2014, en 2015 et en 2016. Pour chaque mode de déplacement, le nombre absolu d'accidents corporels par mois est pondéré en fonction du nombre de jours par mois. La somme des valeurs de chaque courbe est égale à 100%.

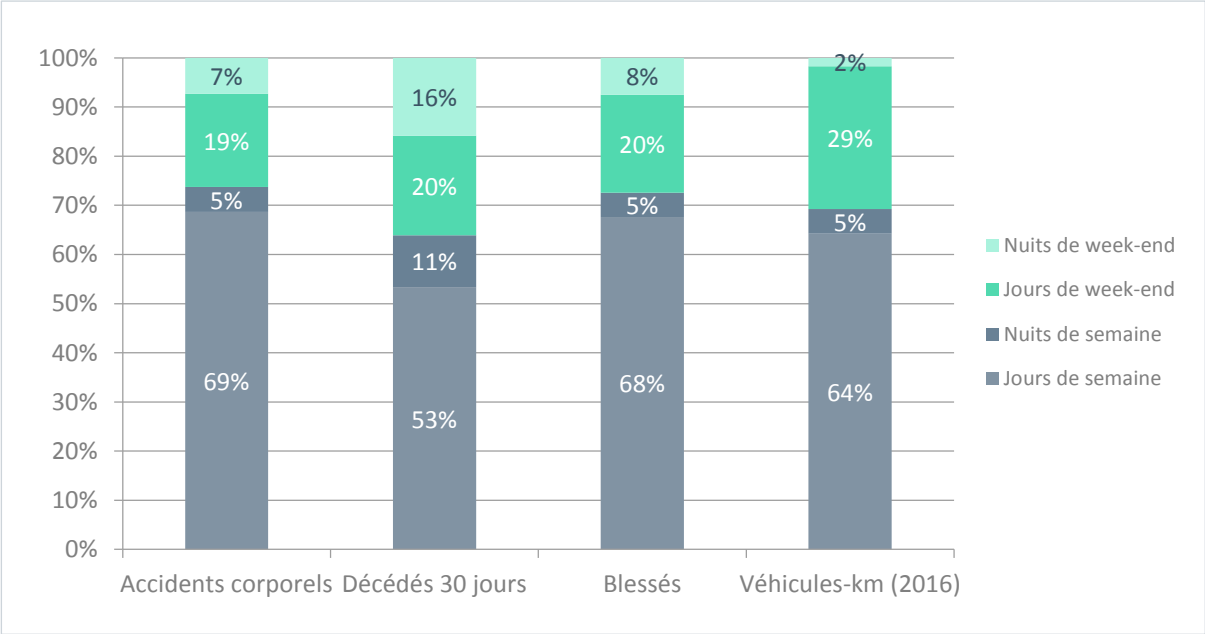


Source: SPF Économie – DG Statistique

2.3. Semaine

Figure 16: Répartition du nombre d'accidents corporels, de victimes et de véhicules-kilomètres au cours des périodes de la semaine (2016)

Cette figure présente, pour l'année 2016, la répartition du nombre d'accidents corporels et celle du nombre de victimes selon les différentes périodes de la semaine. Ces répartitions sont comparées au nombre de véhicules-kilomètres[1] parcourus (dont les données les plus récentes datent de 2016). Lorsque la part des accidents ou des victimes est supérieure à la part des véhicules-kilomètres parcourus au cours de cette période, cette dernière est surreprésentée dans les catégories « accidents » et « victimes ».

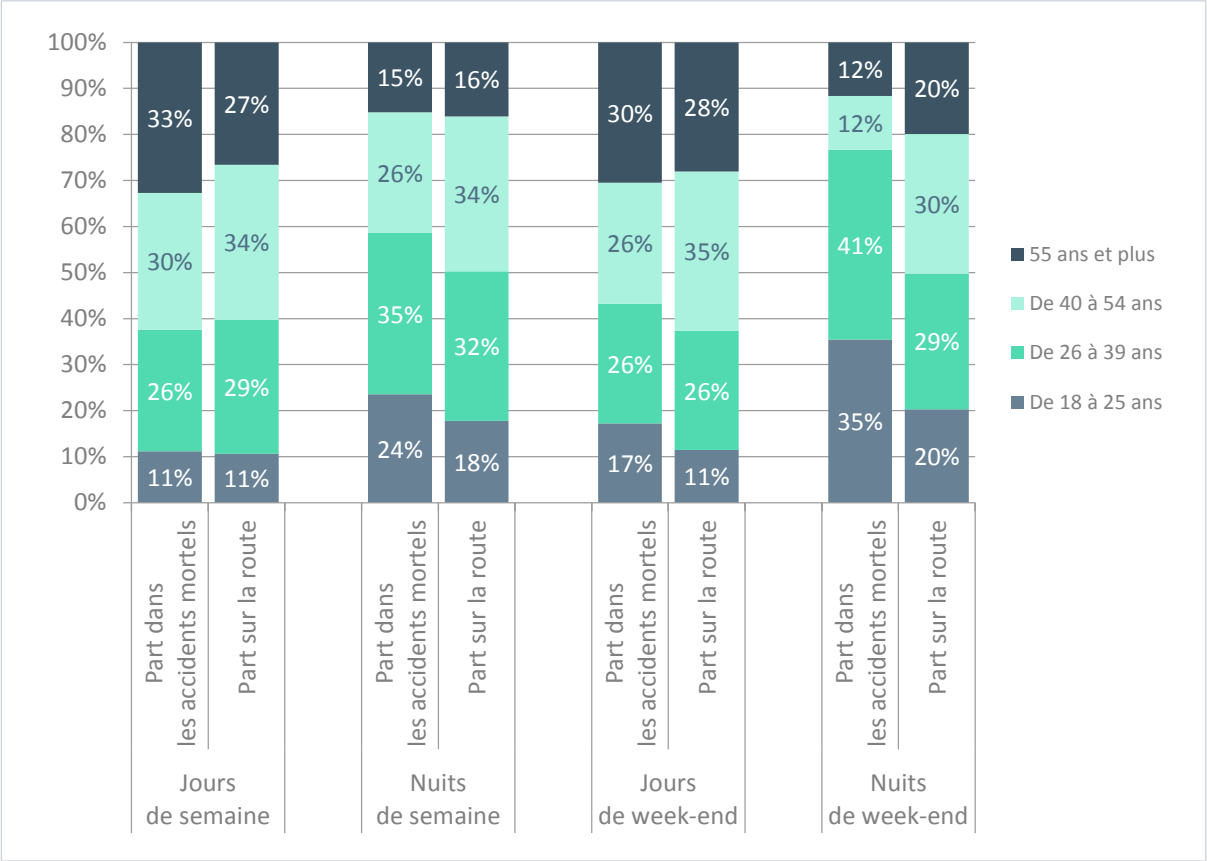


Sources: SPF Économie – DG Statistique; Monitor, 2017

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

Figure 17: Répartition de l'implication dans des accidents mortels et de la présence sur la route, par catégorie d'âge du conducteur, selon la période de la semaine (2015-2016)

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



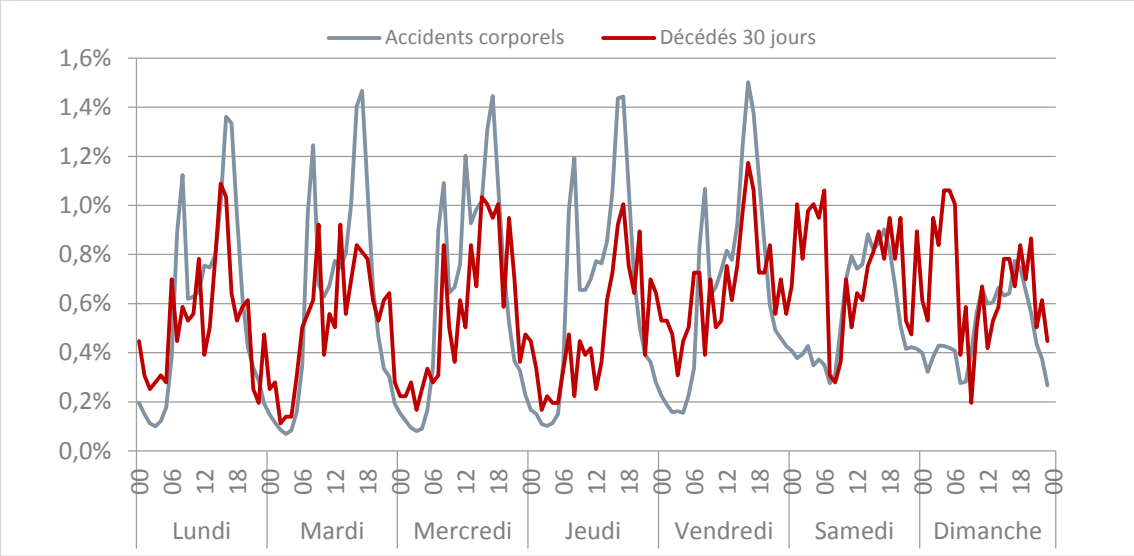
Sources: SPF Économie – DG Statistique; IBSR, mesure de comportement « Alcool » 2015[2]

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

2.4. Jour et heure

Figure 18: Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours au cours des heures de la semaine (2012-2016)

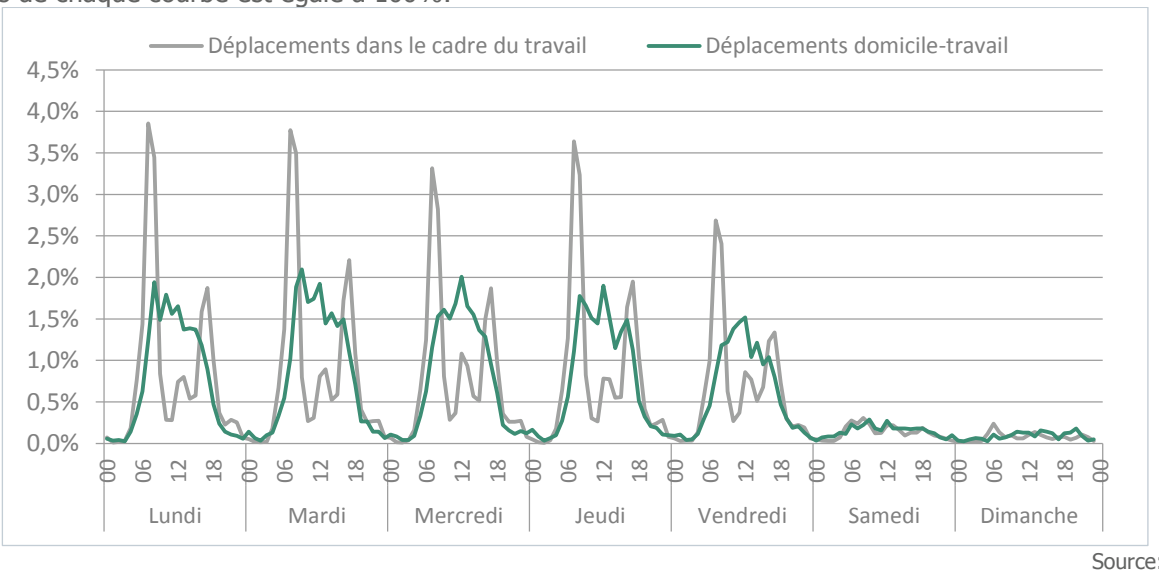
Cette figure montre la répartition du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours au cours des différentes heures de la semaine pour la période 2012 à 2016 inclus. Dans le cas d'une répartition équilibrée, chaque heure devrait comprendre 0,60% du nombre total d'accidents corporels ou de décédés 30 jours. La somme des valeurs de chaque courbe est égale à 100%.



Source: SPF Économie – DG Statistique

Figure 19: Répartition du nombre d'accidents du travail sur la route au cours des heures de la semaine (2010-2014)

Cette figure présente la répartition du nombre d'accidents du travail survenant sur la route au cours des différentes heures de la semaine pour la période 2010 à 2014 inclus. Ceux-ci sont répartis entre les accidents du travail survenus sur la route lors de trajets domicile-travail et ceux ayant eu lieu au cours de déplacements professionnels. Dans le cas d'une répartition équilibrée, chaque heure devrait comprendre 0,60% du nombre total d'accidents survenus dans chaque catégorie. Ces chiffres proviennent d'une étude de l'institut Vias et s'appuient sur les données de l'Agence fédérale des risques professionnels (Fedris). Ils englobent à la fois les accidents corporels et les accidents purement matériels. Un même accident de la route faisant plusieurs victimes (se déplaçant dans le cadre de leur travail) est considéré comme plusieurs accidents. La somme des valeurs de chaque courbe est égale à 100%.



Source: Fedris

3. Lieu

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

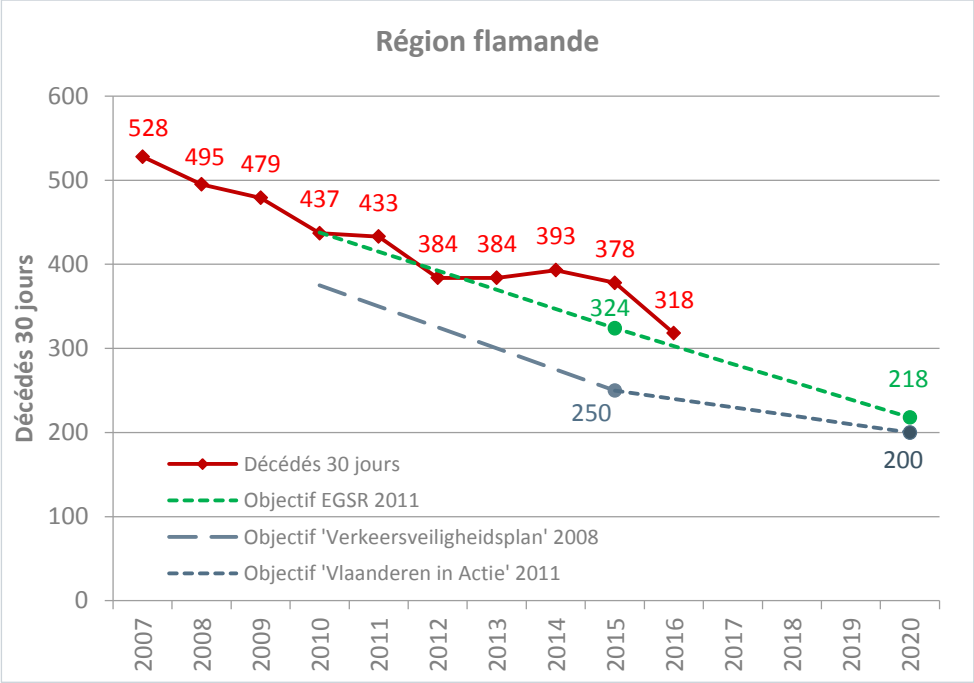
Des graphiques représentent:

- l'évolution du nombre de décédés 30 jours pour chaque région, comparé, d'une part, aux objectifs fédéraux fixés par les États Généraux de la Sécurité Routière 2011 et, d'autre part, aux objectifs régionaux;
- l'évolution du risque d'accident selon la région;
- la répartition de tous les accidents du travail et de ceux survenus sur la route dans les régions et à l'étranger;
- la gravité des accidents corporels, selon la province;
- la mortalité, selon la province;
- la répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents régimes de vitesse, par province;
- la gravité des accidents, par type de route, selon la province;
- la répartition du nombre de décédés 30 jours selon les différents modes de déplacement, en distinguant les accidents se produisant sur un carrefour ou en dehors.

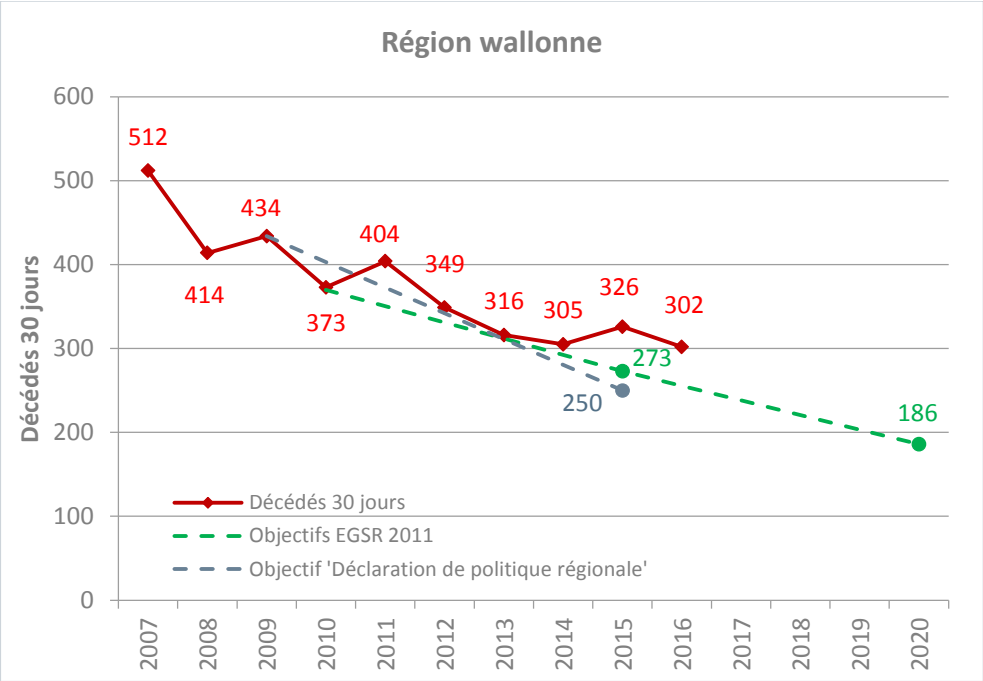
3.1. Régions et provinces

Figure 20: Évolution du nombre de décédés 30 jours selon la région, par rapport aux objectifs fédéraux fixés par les États Généraux de la Sécurité Routière et par rapport aux objectifs régionaux (2007-2020)

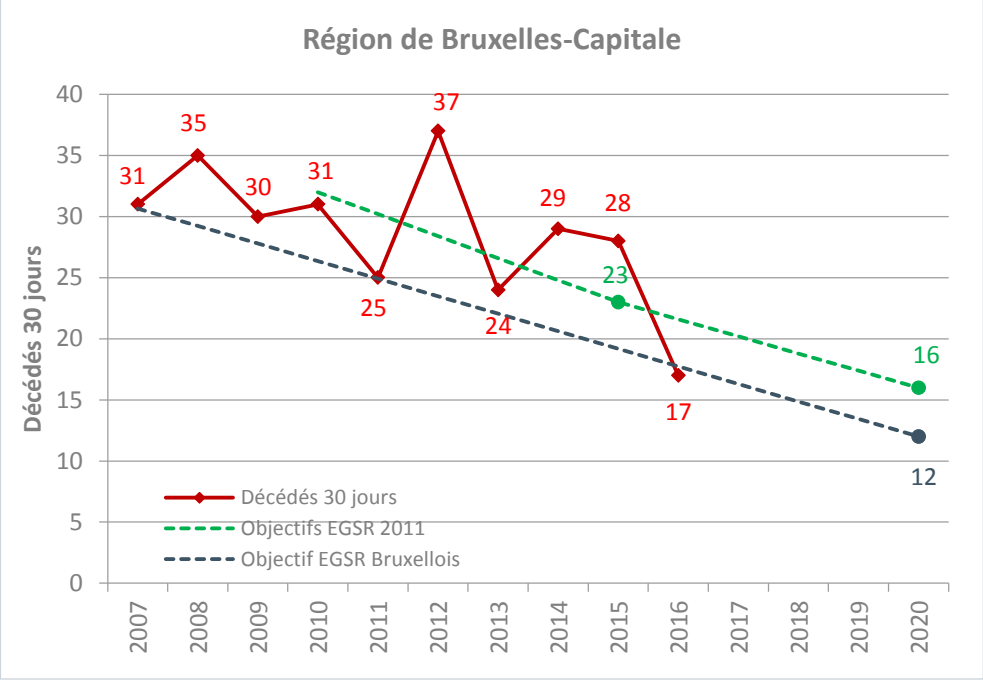
Cette figure montre, pour chaque région, l'évolution du nombre de décédés 30 jours pour la période 2007 à 2016. Ces chiffres sont comparés, d'une part, aux objectifs fédéraux fixés par les États Généraux de la Sécurité Routière 2011 et, d'autre part, aux objectifs établis par chaque région.



Source: SPF Économie – DG Statistique



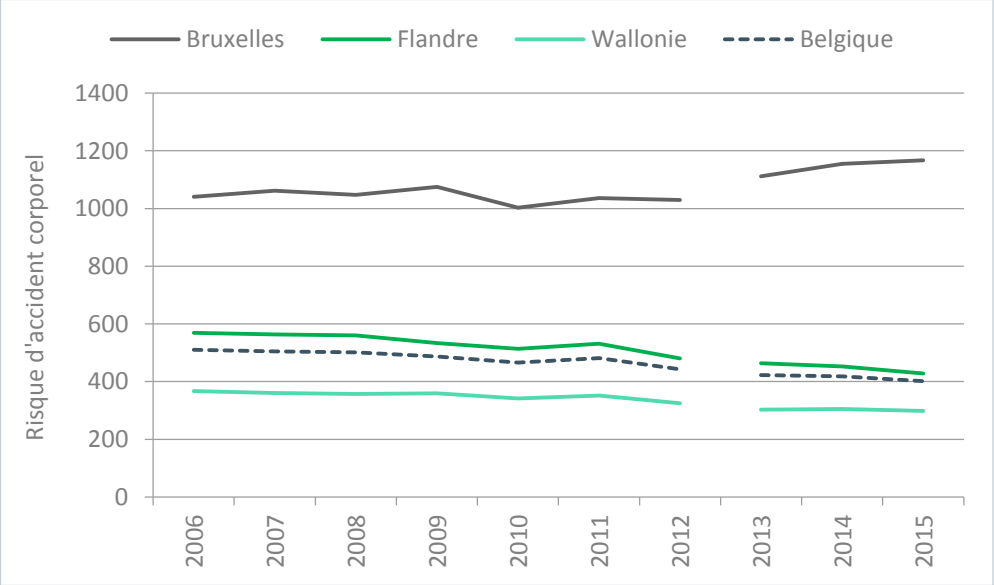
Source: SPF Économie – DG Statistique



Source: SPF Économie – DG Statistique

Figure 21: Évolution du risque d'accident corporel selon la région (2006-2015)

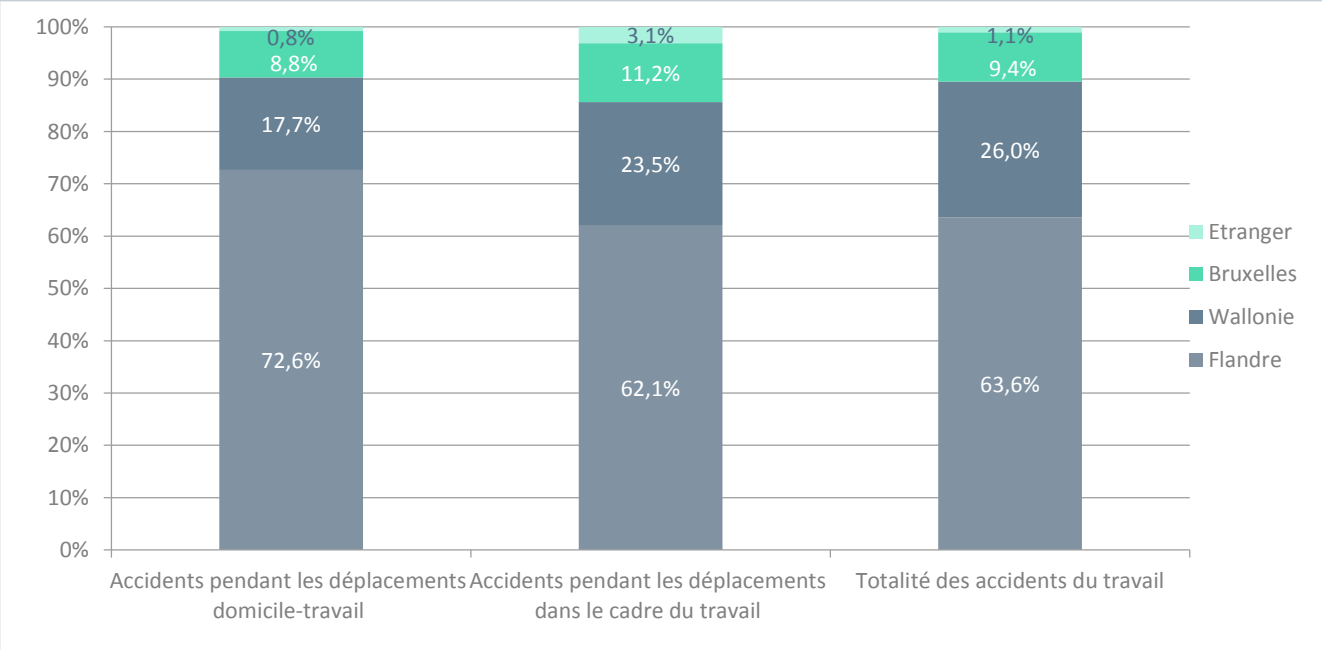
Cette figure présente l'évolution, entre 2006 et 2015, du risque d'accident corporel pour les différentes régions et pour la Belgique. Celui-ci est défini comme le nombre d'accidents corporels par milliard de véhicules-kilomètres parcourus. La méthode de calcul du nombre de véhicules-kilomètres ayant été modifiée après 2012, le risque d'accident calculé à partir de 2013 ne peut être comparé à celui des années qui précèdent.



Sources: SPF Économie – DG Statistique; SPF Mobilité et Transport

Figure 22: Répartition de tous les accidents du travail et de ceux survenus sur la route entre les régions et à l'étranger (2015)

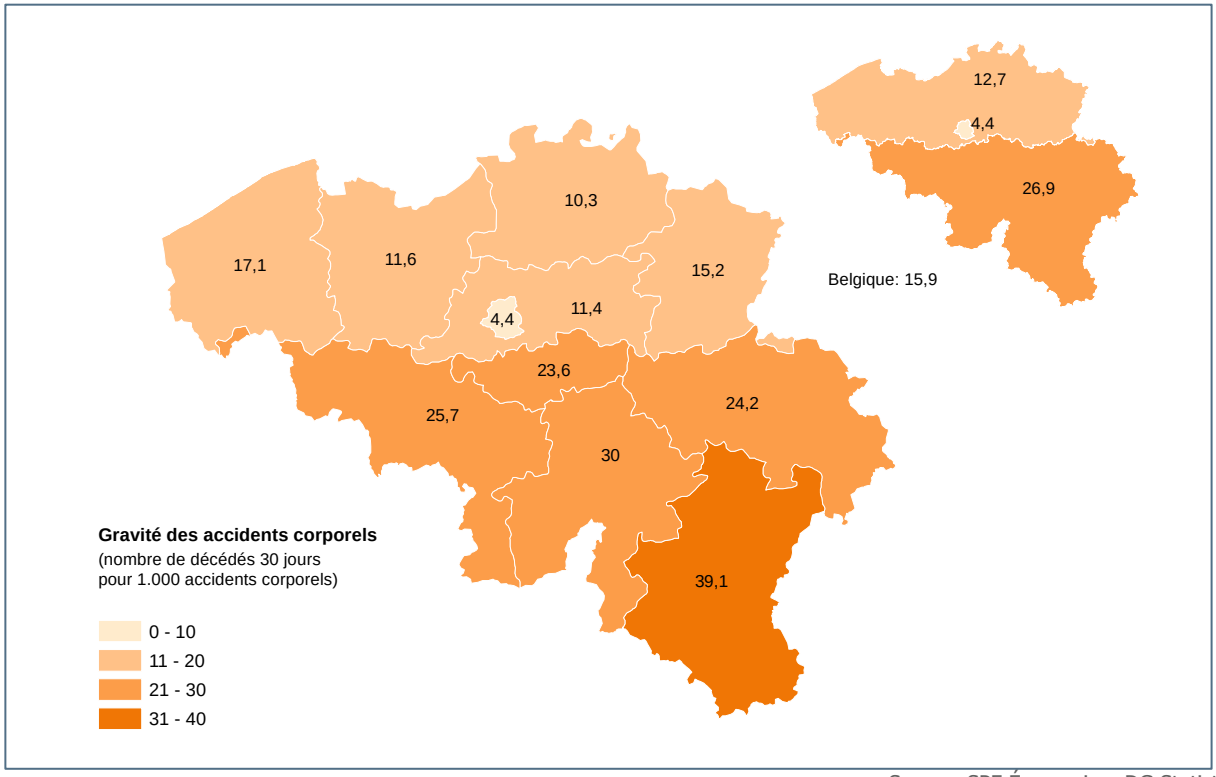
Cette figure montre, pour 2015, la répartition des accidents du travail (dans le secteur privé) survenus sur la route pendant les trajets domicile-travail, de ceux se produisant au cours de déplacements professionnels et de l'ensemble des accidents du travail entre les trois régions et l'étranger. Ces chiffres s'appuient sur les données de l'Agence fédérale des risques professionnels (Fedris). Ils englobent à la fois les accidents corporels et les accidents purement matériels. Un même accident de la route faisant plusieurs victimes (se déplaçant dans le cadre de leur travail) est considéré comme plusieurs accidents.



Source: Fedris

Figure 23: Gravité des accidents corporels selon la province (2016)

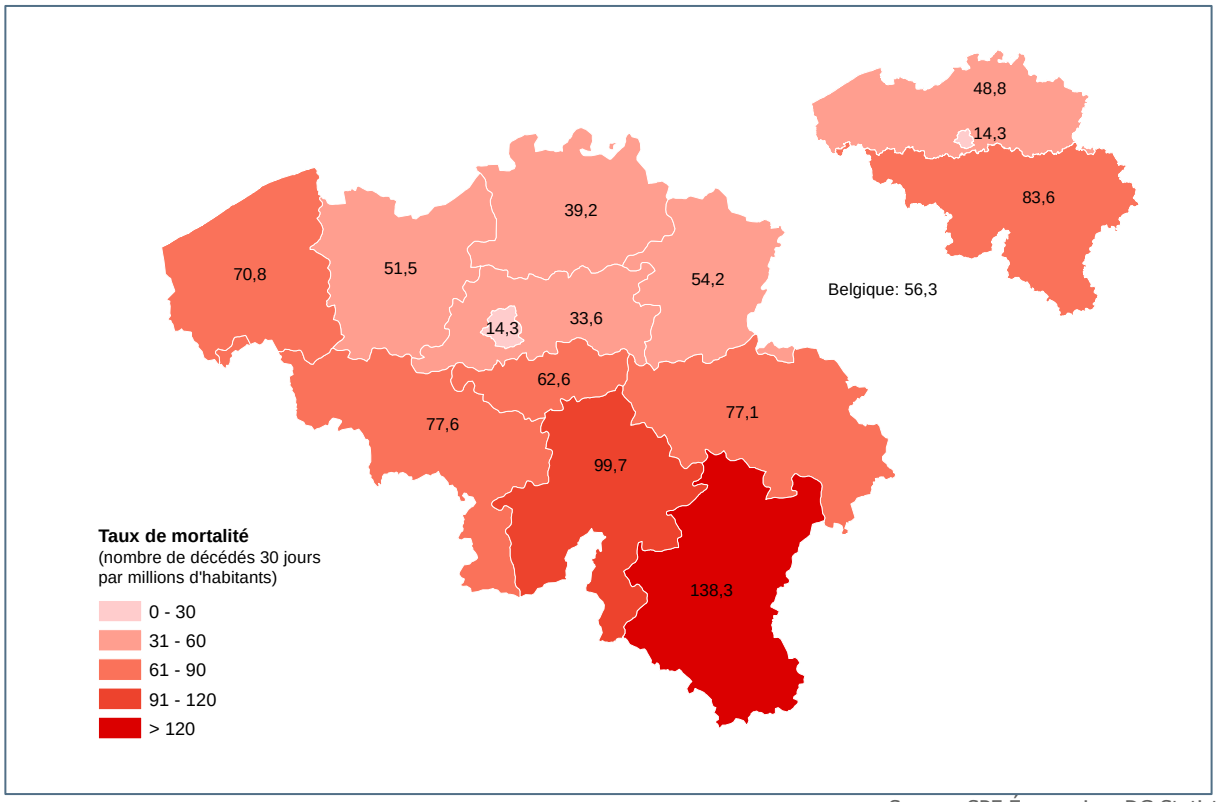
Cette figure présente, pour 2016, la gravité des accidents corporels pour chaque province. La gravité est définie comme le nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents corporels. Les entités plus foncées indiquent une gravité plus importante.



Source: SPF Économie – DG Statistique

Figure 24: Mortalité selon la province (2016)

Cette figure montre, pour 2016, la mortalité pour chaque province. La mortalité est définie comme le nombre de décédés 30 jours dans des accidents de la route par million d'habitants.

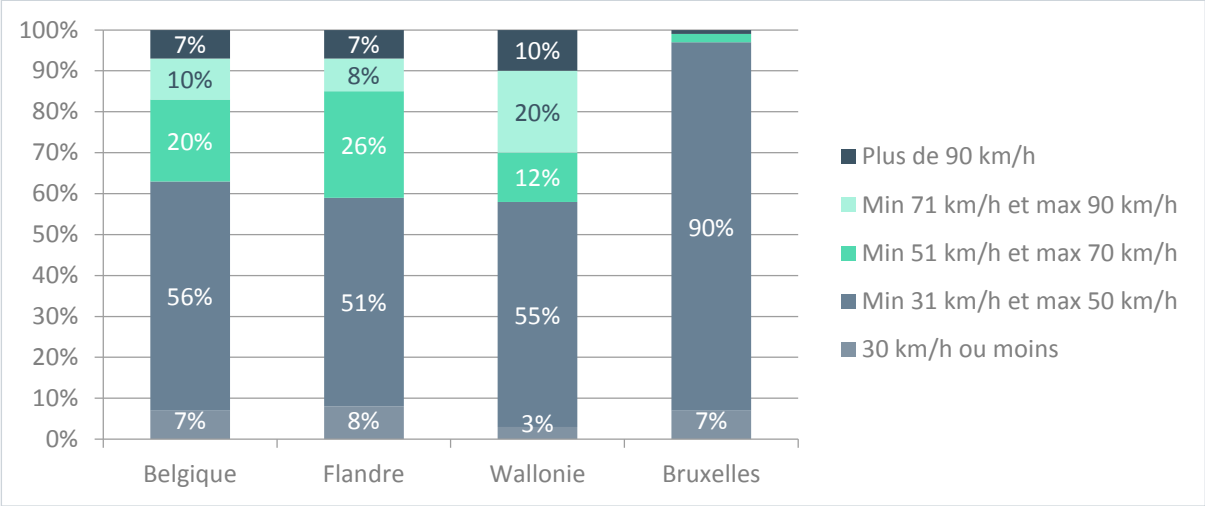


Source: SPF Économie – DG Statistique

3.2. Type de route

Figure 25: Répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents régimes de vitesse, par région (2016)

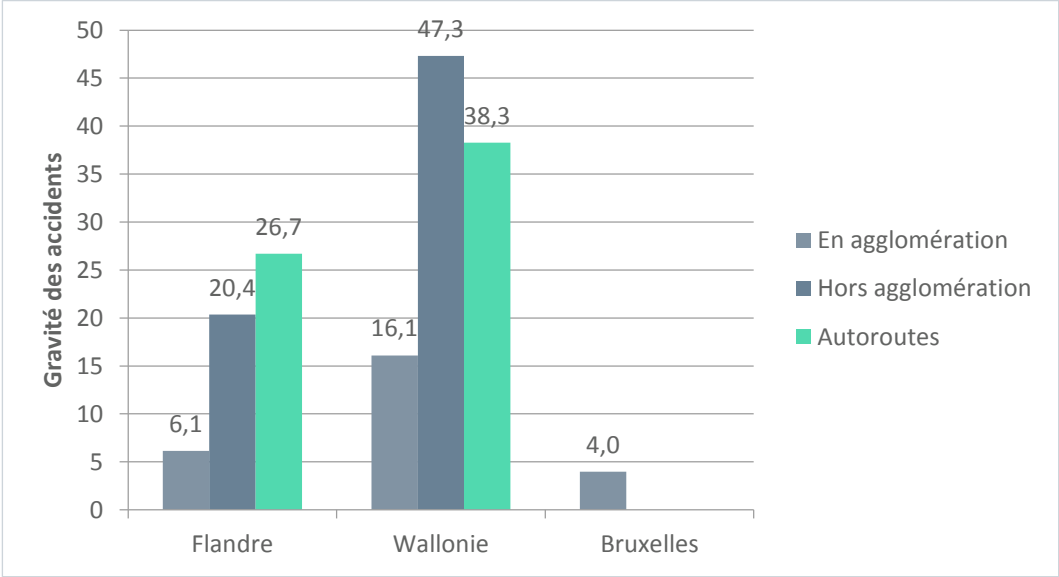
Cette figure présente, pour 2016, la répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents régimes de vitesse, pour chaque région et pour la Belgique.



Source: SPF Économie – DG Statistique

Figure 26: Gravité des accidents, par type de route, selon la région (2016)

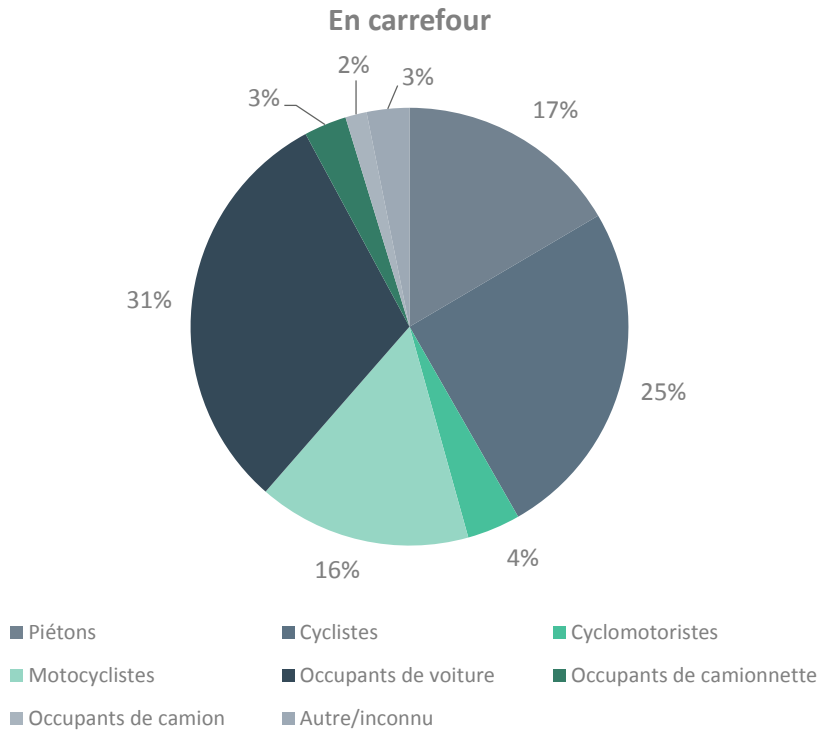
Cette figure présente la gravité des accidents par type de route pour 2016. La gravité des accidents est définie comme le nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents corporels.

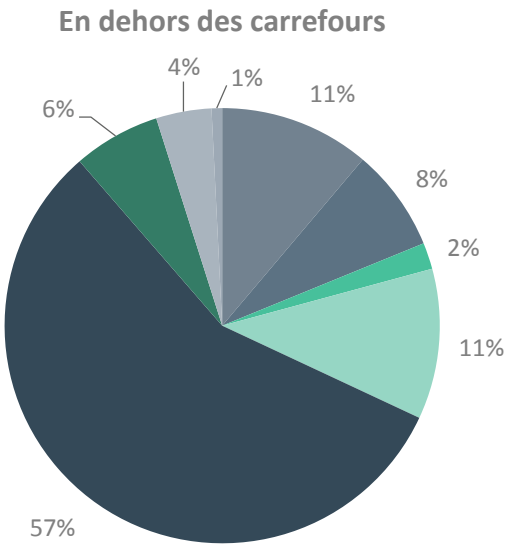


Source: SPF Économie – DG Statistique

Figure 27: Répartition du nombre de décédés 30 jours selon les différents modes de déplacement, en distinguant les accidents survenus en carrefour et en dehors des carrefours (2016)

Cette figure montre, pour 2016, la répartition du nombre de décédés 30 jours selon les différents modes de déplacement, en distinguant les accidents survenus en carrefour ou en dehors des carrefours.





Source: SPF Économie – DG Statistique

4. Caractéristiques des accidents

Ce chapitre présente la répartition des accidents de la route en fonction de leurs caractéristiques. Les données sont subdivisées selon le type de collision, le mode de déplacement des usagers de la route et les facteurs d'accident pour les accidents mortels survenus sur l'autoroute.

La première partie de ce chapitre décrit la répartition des accidents de la route en fonction du type de collision. Elle fournit des statistiques se rapportant à:

- la répartition du nombre d'accidents corporels par type de collision;
- la répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents types de collision, en fonction du mode de déplacement;
- la répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents types de collision, en fonction du type de route;
- la part d'accidents corporels n'impliquant qu'un seul véhicule, selon le moment de la semaine.

La deuxième partie de ce chapitre s'intéresse à la répartition des accidents de la route en fonction du mode de déplacement des usagers concernés. Elle fournit des statistiques se rapportant à:

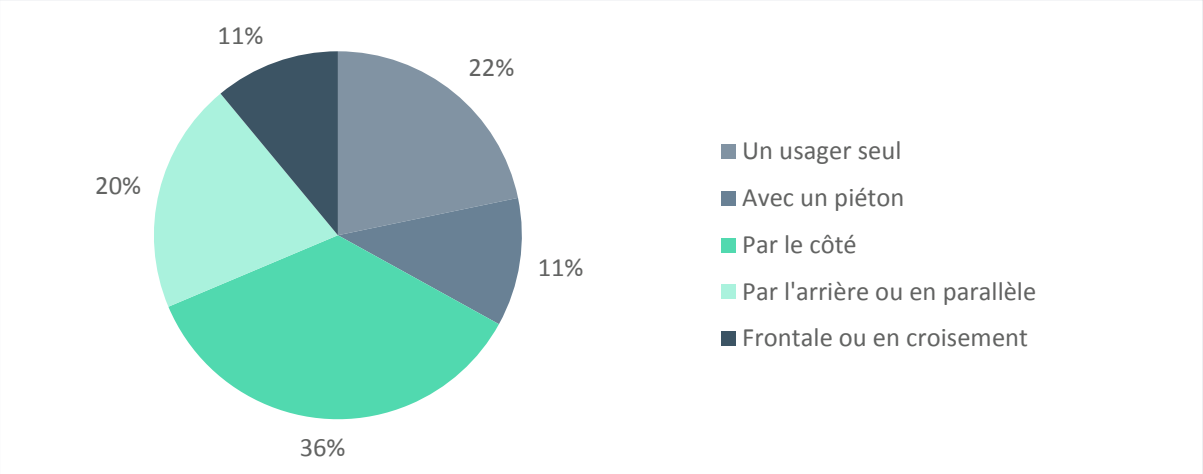
- la répartition des victimes selon les différents modes de déplacement, par région;
- la gravité des accidents corporels, selon le type d'usager de la route impliqué;
- le risque relatif de chaque usager de la route de subir des blessures graves ou mortelles sur la route par rapport au risque de l'automobiliste moyen;
- la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Véhicule motorisés » des compagnies d'assurances, selon la catégorie de véhicule;
- le nombre et la part des accidents corporels, selon les partenaires conflictuels.
- Le pourcentage de conducteurs sous influence d'alcool parmi les conducteurs impliqués dans un accident de la route

La troisième partie de ce chapitre aborde les facteurs d'accident qui sont à l'origine des accidents de la route. De manière générale, il est extrêmement difficile de caractériser les causes des accidents de la route. La base de données nationale sur les accidents du SPF Économie – DG Statistique ne permet pas de déterminer la (les) cause(s) précise(s) des accidents. Une manière d'analyser les facteurs des accidents de la route consiste à réaliser un examen approfondi des procès-verbaux, ce qu'a notamment fait l'institut Vias pour les accidents survenus sur autoroute entre 2014 et 2015. Les résultats de cette étude sont présentés dans la troisième partie de ce chapitre.

4.1. Type de collision

Figure 28: Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision (2016)

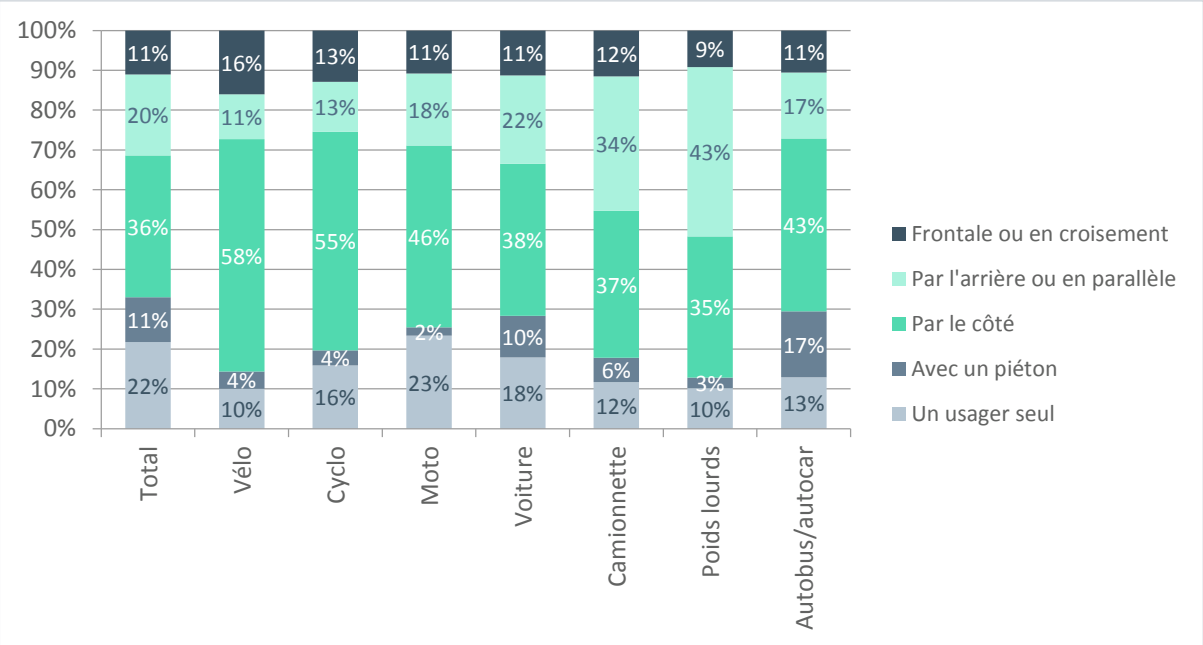
Cette figure montre la répartition du nombre d'accidents corporels par type de collision. Un même accident de la route peut consister en plusieurs collisions, mais le graphique ci-dessous retient uniquement la première. Les accidents dont le type de la première collision est inconnu ne sont pas pris en compte.



Source: SPF Économie – DG Statistique

Figure 29: Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision, par mode de déplacement (2016)

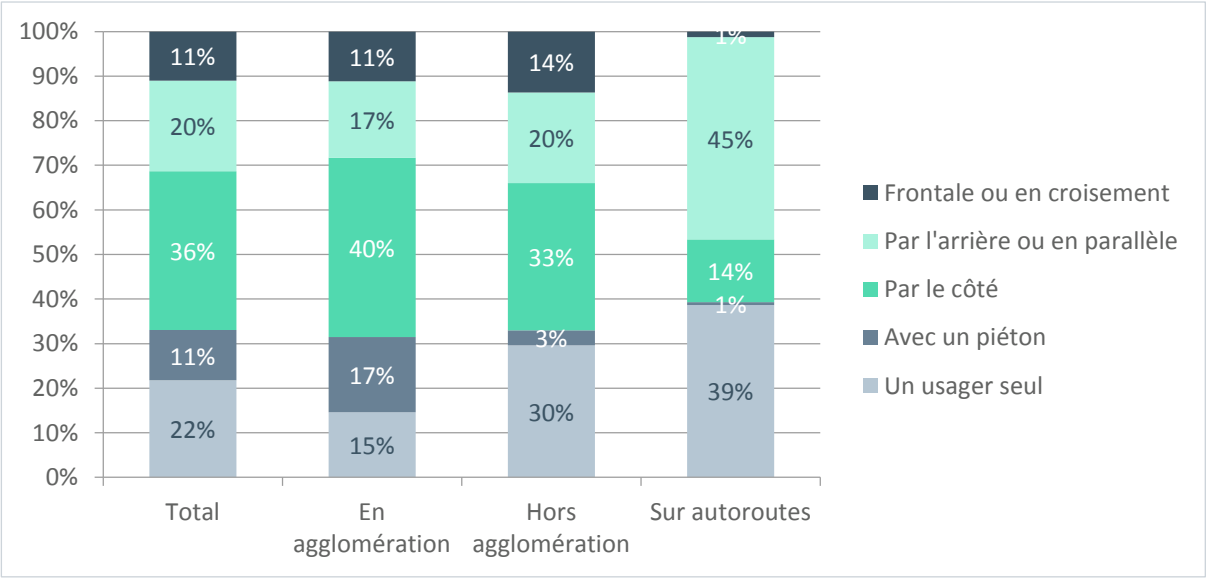
Cette figure présente, pour chaque mode de déplacement, la répartition du nombre d'accidents corporels par type de collision en 2016. Un même accident de la route peut consister en plusieurs collisions, mais le graphique ci-dessous retient uniquement la première. Les accidents dont le type de la première collision est inconnu ne sont pas pris en compte.



Source: SPF Économie – DG Statistique

Figure 30: Répartition du nombre d'accidents corporels selon le type de la première collision, par type de route (2016)

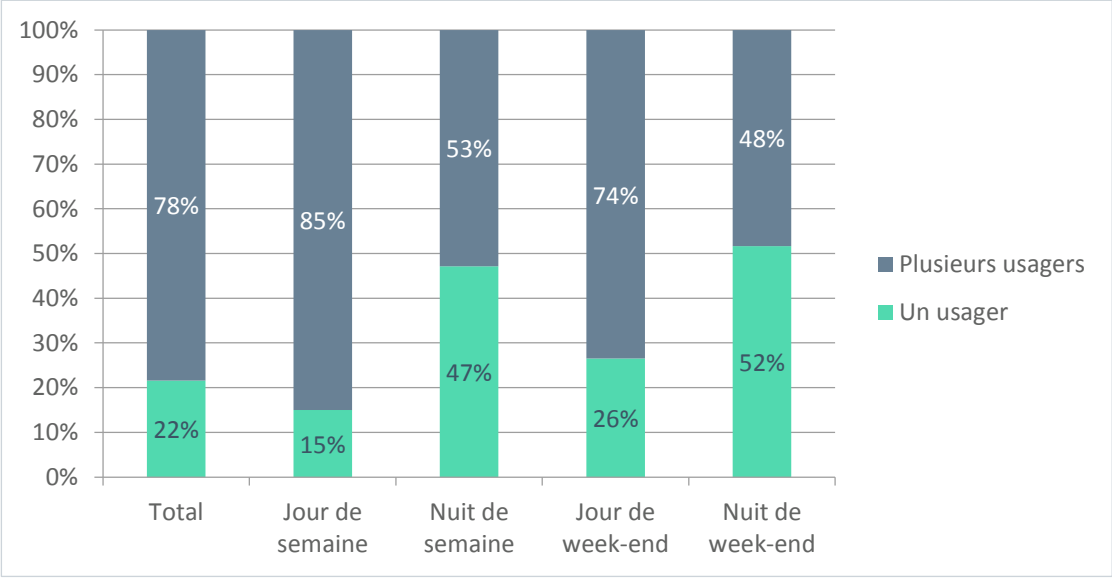
Cette figure montre, pour chaque type de route, la répartition du nombre d'accidents corporels par type de collision en 2016. Un même accident de la route peut consister en plusieurs collisions, mais le graphique ci-dessous retient uniquement la première. Les accidents dont le type de la première collision est inconnu ne sont pas pris en compte.



Source: SPF Économie – DG Statistique

Figure 31: Part des accidents corporels n'impliquant qu'un seul véhicule par moment de la semaine (2016)

Cette figure présente, pour l'année 2016, la répartition des accidents corporels selon le moment de la semaine et le nombre de véhicules impliqués dans la collision. Les données inconnues ne sont pas considérées dans l'analyse.

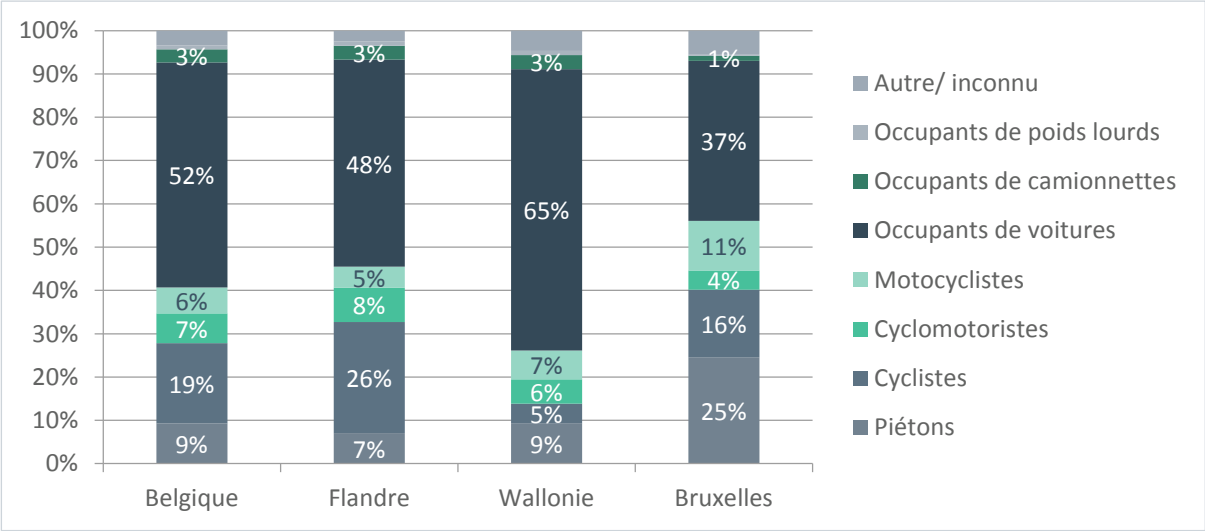


Source: SPF Économie – DG Statistique

4.2. Mode de déplacement

Figure 32: Répartition des victimes (décédés 30 jours et blessés) selon les différents modes de déplacement, par région (2016)

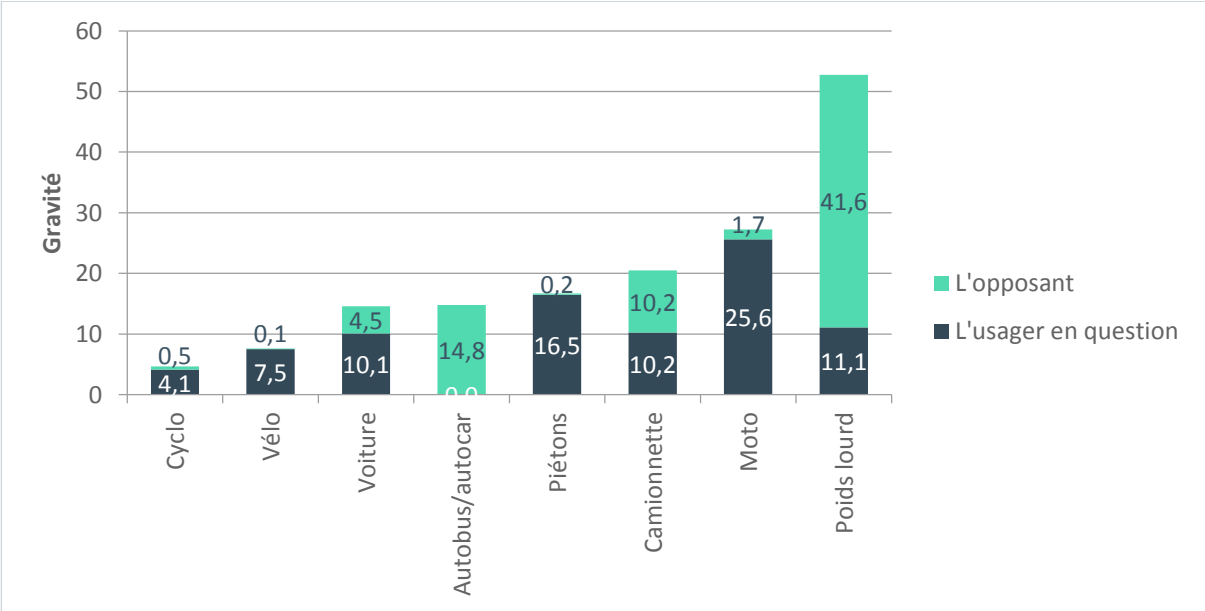
Cette figure montre, pour chaque région et pour la Belgique dans son ensemble, la répartition du nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) selon les différents modes de déplacement en 2016.



Source: SPF Économie – DG Statistique

Figure 33: Gravité des accidents corporels, selon le type d'usager impliqué (2016)

Cette figure présente, pour 2016, la gravité des accidents corporels selon les différents modes de déplacement des usagers de la route. La gravité d'un accident corporel est définie comme le nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents corporels. La figure fait une distinction entre la gravité des blessures de l'usager de la route mentionné et celle de la partie adverse impliquée dans l'accident corporel. La hauteur totale de la barre indique la gravité totale de l'accident: elle reflète l'ensemble des décès par 1000 accidents corporels dans les accidents impliquant l'usager mentionné. Les parties en vert clair et en vert foncé indiquent la gravité spécifique. La partie en vert foncé représente le nombre de décès par 1000 accidents corporels pour l'usager en question, tandis que la partie en vert clair représente le nombre de décès par 1000 accidents corporels pour la partie adverse.



Source: SPF Économie – DG Statistique

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

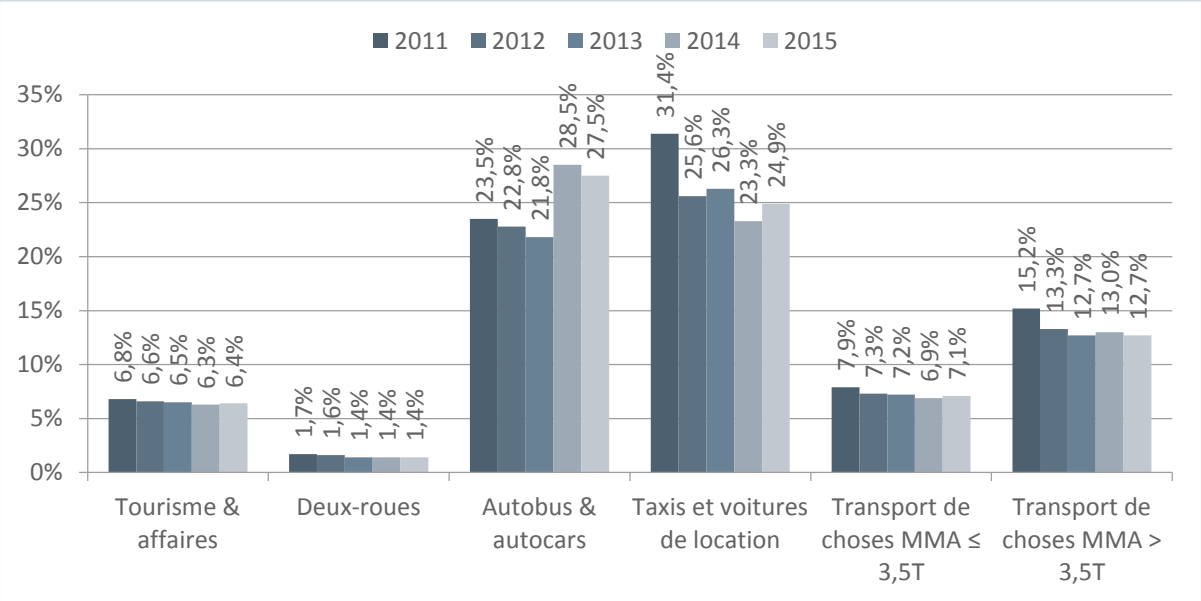
Ce tableau présente le risque relatif de subir des blessures graves ou mortelles (MAIS3+) par kilomètre parcouru sur la route, selon les différentes catégories d'âge et les modes de déplacement. Le risque pour chaque groupe est rapporté au risque de l'automobiliste moyen. Un nombre inférieur à 1 indique un risque inférieur et un nombre supérieur à 1 un risque supérieur. Certaines valeurs de risque ne peuvent pas faire l'objet d'une évaluation suffisamment fiable, c'est pourquoi certaines cellules sont vides. Les chiffres se rapportant aux blessés se basent sur des données du SPF Économie – DG Statistique et du SPF Santé publique. Ils datent de 2007 à 2011 inclus. Les chiffres relatifs aux distances parcoures proviennent de la BELDAM et datent de 2009.

	Piéton	Cycliste	Cyclo-motoriste/ Motocycliste	Conducteur de voiture	Passager de voiture	Passager de bus & tram	*Tous les usagers*
6 à 14	10,5	18,9			0,3	0,03	*1,6*
15 à 17	7,7	10,5	278,1		1,4	-	*4,1*
18 à 24	4,9	8,0	72,6	4,3	2,5	-	*4,6*
25 à 44	4,7	12,5	55,8	0,8	0,9	0,3	*1,7*
45 à 64	6,2	21,6	41,5	0,7	0,5	1,3	*2,1*
65 à 74	12,0	92,6		1,1	1,3	1,0	*4,4*
75 et plus	27,5	122,9		3,4	3,1	7,1	*10,9*
Tous les âges	*8,1*	*23,0*	*57,0*	***1,0***	*1,0*	*0,6*	*2,5*

Source: IBSR, @Risk, 2014

Figure 34: Évolution de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Véhicules motorisés », selon la catégorie du véhicule (2011-2015)

Cette figure montre l'évolution, entre 2011 et 2015, de la fréquence des sinistres pour les différentes catégories de véhicules (motorisés) dans les dossiers de responsabilité civile des compagnies d'assurances. Le nombre de sinistres correspond au nombre de véhicules assurés déclarés responsables d'un accident de la route. La fréquence des sinistres correspond au nombre des sinistres divisé par le nombre de véhicules assurés au cours de la période considérée. Les dossiers de responsabilité civile englobent à la fois les accidents corporels et les accidents purement matériels. Les catégories de véhicules utilisées sont les suivantes: « tourisme et affaires » (essentiellement des voitures particulières), « deux-roues » (cyclomoteurs), « autobus et autocars », « taxis et véhicules de location » (voitures de location), « transport de marchandises MMA ≤ 3,5T » (camionnettes) et « transport de marchandises MMA > 3,5T » (poids lourds).



Source: Assuralia, Évolution de la fréquence des sinistres en assurance RC automobile, 2016

Figure 35: Nombre et part des accidents corporels selon les « partenaires conflictuels » (de la première collision) (2013)

Les tableaux suivants présentent, pour l'année 2013, le nombre et la part des accidents corporels selon le mode de déplacement des usagers de la route impliqués dans la première collision. Le premier schéma représente le nombre absolu d'accidents corporels, tandis que le deuxième rend compte de la part dans le nombre total d'accidents corporels. Pour chaque usager de la route, chaque rangée ou chaque colonne présente le nombre ou la part d'accidents corporels selon le « partenaire conflictuel », c'est-à-dire l'autre usager de la route impliqué dans la collision. Le nombre total ou la part d'accidents corporels dans lesquels le type d'usager concerné a été impliqué se trouvent à la fin de chaque rangée ou colonne.

	Piéton	Cycliste	Cyclomotoriste	Motocycliste	Voiture	Camionnette	Poids lourds	Bus/ autocar	Autre/ Inconnu	Pas d'opposant	Total
Piéton	0	283	151	52	3170	180	76	137	133	3	4186
Cycliste	283	508	232	95	5117	462	195	70	105	847	7915
Cyclomotoriste	151	232	35	30	2685	228	74	24	35	601	4095
Motocycliste	52	95	30	53	2013	157	52	7	41	770	3271
Voiture	3170	5117	2685	2013	10942	1615	1119	292	538	6772	34264
Camionnette	180	462	228	157	1615	128	150	29	38	422	3409
Poids lourds	76	195	74	52	1119	150	125	19	22	188	2020
Bus/autocar	137	70	24	7	292	29	19	14	12	50	654
Autre/ inconnu	133	105	35	41	538	38	22	12	33	148	1104
Pas d'opposant	3	847	601	770	6772	422	188	50	148	0	9801
Total	4186	7915	4095	3271	34264	3409	2020	654	1104	9801	

	Piéton	Cycliste	Cyclomotoriste	Motocycliste	Voiture	Camionnette	Poids lourds	Bus/ autocar	Autre/ Inconnu	Pas d'opposant	Total
Piéton	0,0%	0,7%	0,4%	0,1%	7,7%	0,4%	0,2%	0,3%	0,3%	0,0%	10,1%
Cycliste	0,7%	1,2%	0,6%	0,2%	12,4%	1,1%	0,5%	0,2%	0,3%	2,1%	19,2%
Cyclomotoriste	0,4%	0,6%	0,1%	0,1%	6,5%	0,6%	0,2%	0,1%	0,1%	1,5%	9,9%
Motocycliste	0,1%	0,2%	0,1%	0,1%	4,9%	0,4%	0,1%	0,0%	0,1%	1,9%	7,9%
Voiture	7,7%	12,4%	6,5%	4,9%	26,5%	3,9%	2,7%	0,7%	1,3%	16,4%	83,0%
Camionnette	0,4%	1,1%	0,6%	0,4%	3,9%	0,3%	0,4%	0,1%	0,1%	1,0%	8,3%
Poids lourds	0,2%	0,5%	0,2%	0,1%	2,7%	0,4%	0,3%	0,0%	0,1%	0,5%	4,9%
Bus/autocar	0,3%	0,2%	0,1%	0,0%	0,7%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	1,6%
Autre/ inconnu	0,3%	0,3%	0,1%	0,1%	1,3%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,4%	2,7%
Pas d'opposant	0,0%	2,1%	1,5%	1,9%	16,4%	1,0%	0,5%	0,1%	0,4%	0,0%	23,7%
Total	10,1%	19,2%	9,9%	7,9%	83,0%	8,3%	4,9%	1,6%	2,7%	23,7%	

Source: SPF Économie – DG Statistique

4.3. Accidents mortels sur autoroutes

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

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

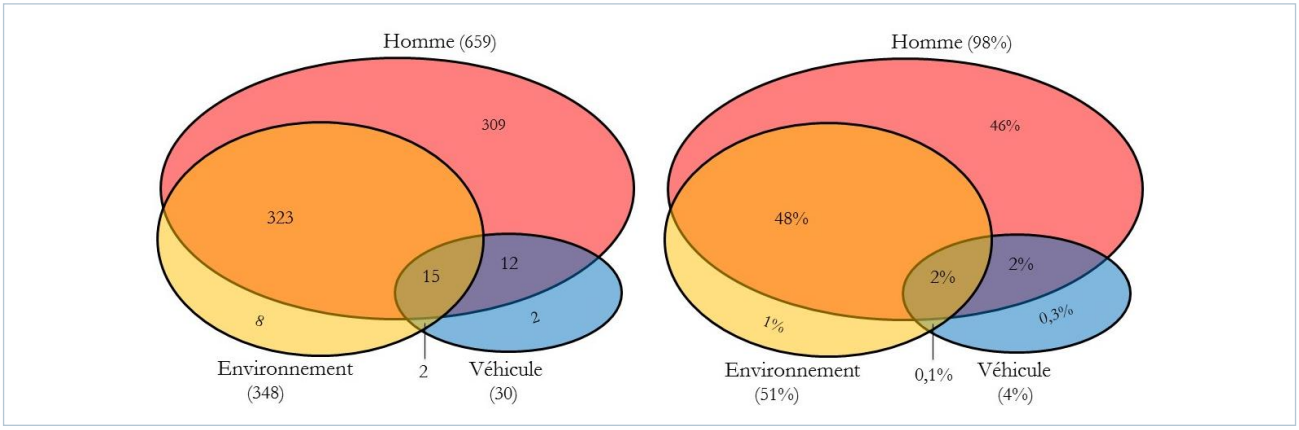
Ce tableau montre les principales causes d'accidents mortels sur l'autoroute. Ces facteurs sont déterminés par accident et non par usager de la route. La cause d'un tiers des accidents analysés n'a pas pu être établie en raison d'un manque d'informations dans les PV.

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

Source: IBSR, Le tribut mortel des autoroutes, 2017

Figure 36: Interaction entre les facteurs humains, liés au véhicule et environnementaux dans les accidents mortels survenus sur les autoroutes (2014-2015)

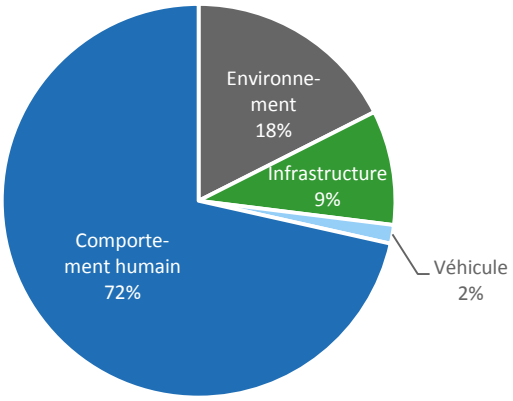
Cette figure représente l'interaction entre les différents facteurs d'accident dans les accidents mortels sur autoroute. Les facteurs d'accident attribués aux conducteurs et aux piétons impliqués dans un même accident ont été groupés. La figure montre le nombre d'accidents impliquant au moins un facteur humain, un facteur lié au véhicule ou un facteur environnemental. Elle indique en outre le nombre d'accidents concernés par des interactions entre ces différents facteurs. La catégorie « environnement » comprend également les facteurs relatifs à l'infrastructure.



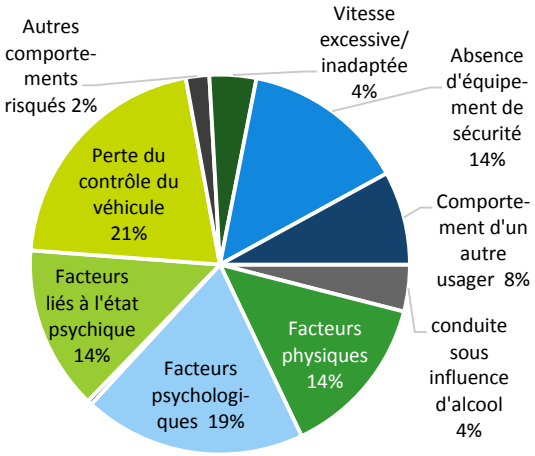
Source: IBSR, Le tribut mortel des autoroutes, 2017

Figure 37: Part des différents facteurs d'accident dans les accidents mortels sur les autoroutes (2014-2015)

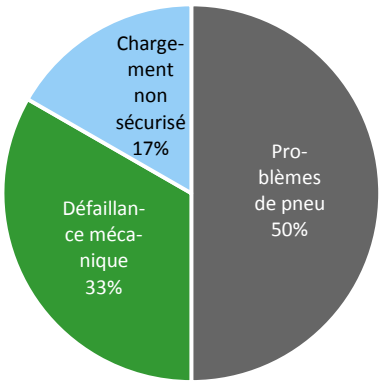
Les schémas suivants montrent les principales causes d'accidents mortels sur autoroute. Pour chaque conducteur et pour chaque piéton impliqué dans un accident de ce type, tous les facteurs d'accident ayant joué un rôle dans la survenue de l'accident et tous les facteurs influençant la gravité de celui-ci sont détaillés. Une distinction est établie entre le comportement humain, le véhicule, l'infrastructure et l'environnement.



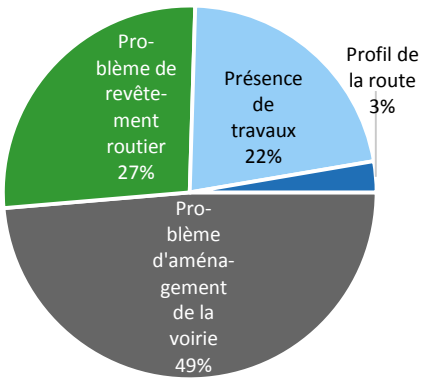
Facteurs humains



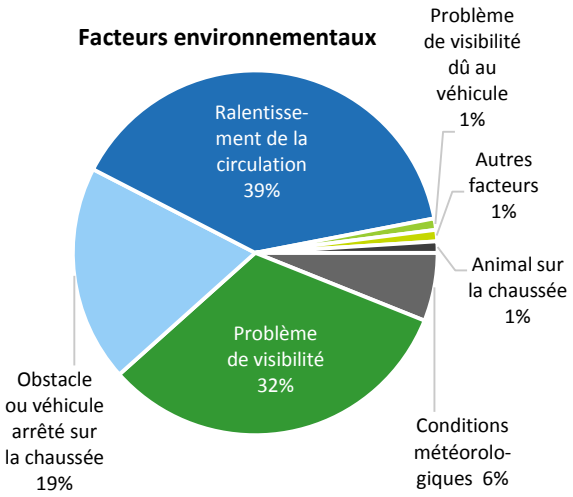
Facteurs liés au véhicule



Facteurs liés à l'infrastructure



Facteurs environnementaux

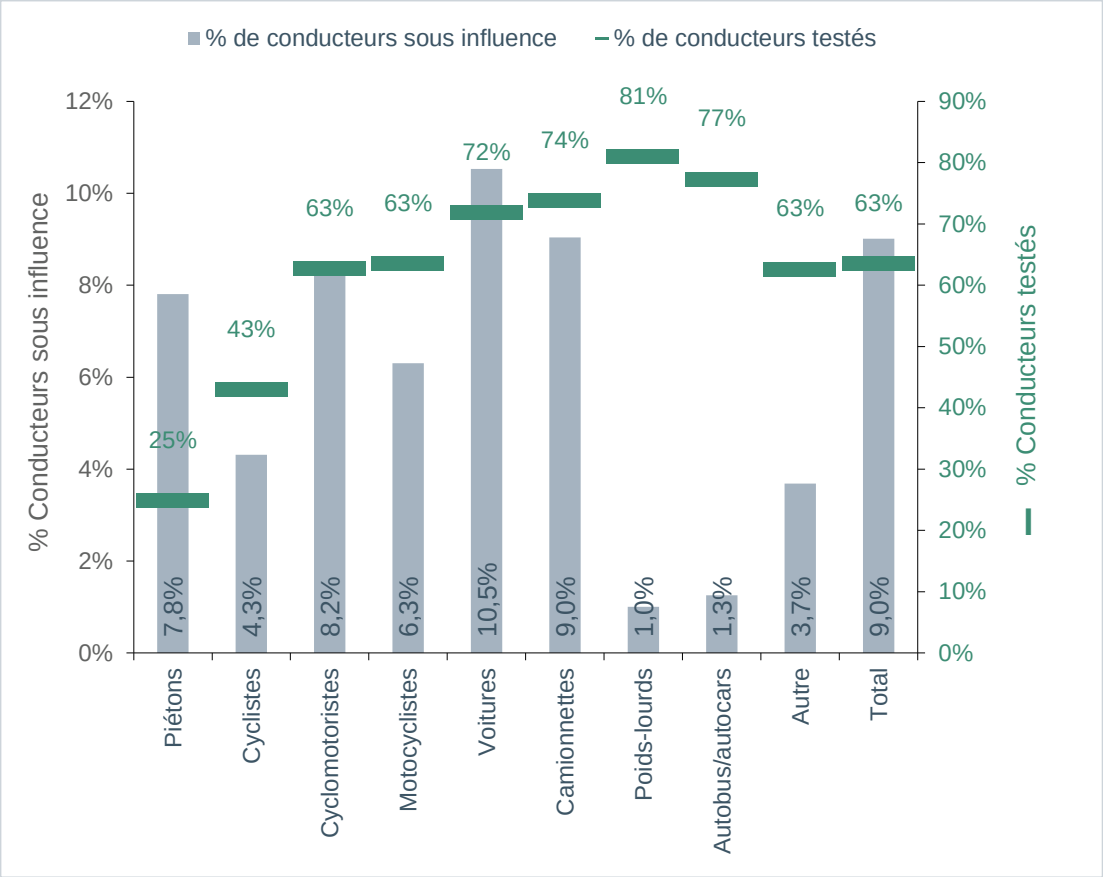


Source: IBSR, Le tribut mortel des autoroutes, 2017

4.4. Conduite sous influence d'alcool

Figure 38: Conduite sous influence d'alcool (dans les accidents corporels) selon le type d'usager (2016)

Cette figure montre, pour 2016, le pourcentage de conducteurs sous influence d'alcool parmi les conducteurs impliqués dans les accidents corporels et le pourcentage de conducteurs testés, selon le type d'usager.



Source: SPF Économie – DG Statistique

Terminologie

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

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

- SPF Economie – DG Statistique:
  Accident sur la voie publique impliquant au moins un véhicule (motorisé ou non) occasionnant des lésions physiques.
- Assuralia:
  Accident sur la voie publique dont au moins un véhicule motorisé est déclaré responsable. Lorsque plusieurs véhicules sont déclarés responsables d'un même accident de la route, on considère qu'il existe plusieurs sinistres.
- Fedris:
  Accident sur la voie publique survenant au cours d'un déplacement professionnel ou lors d'un trajet domicile-travail. Lorsqu'un même accident du travail fait plusieurs victimes, on considère qu'il existe plusieurs accidents.
- Tribunal de police:
  Accident impliquant des véhicules ou se produisant entre deux piétons. Ces cas comprennent également les accidents survenus à des endroits auquel le public n'a pas accès ainsi que les accidents avec des trains. En revanche, ils ne comprennent pas les délits intentionnels.
- SPF Santé publique:
  Accident sur la voie publique impliquant au moins un véhicule (motorisé ou non) occasionnant des lésions physiques.

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

Accident mortel
Accident corporel comptant au moins un décédé 30 jours.

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

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

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

EGSR
États Généraux de la Sécurité Routière

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

Accident du travail sur la route
Un accident de la route survenu au cours d'un déplacement professionnel ou d'un trajet domicile-travail.
Accident domicile-travail
Un accident de la route survenant lors de trajets domicile-travail.
Accident en déplacement professionnel
Un accident de la route survenant au cours d'activités professionnelles.

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

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

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

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

Moment
Jour
Le jour (la journée) s'étend de 6h à 21h59.
Nuit
La nuit s'étend de 22h à 5h59.
Semaine
La semaine s'étend du lundi 6h au vendredi 21h59.
Week-end
Le week-end s'étend du vendredi 22h au lundi 5h59.

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

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

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

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

Tourisme et affaires
Voitures particulières et certaines camionnettes.

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

Risque de décès
Nombre de décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus.

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

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

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

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

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

SPF Santé publique
Service public fédéral Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement.

Tribunal de police
Le tribunal de police est un tribunal pénal se prononçant notamment sur les infractions au code de la route, les infractions de roulage et toutes les actions en indemnisation civile engagées pour un préjudice résultant d'un accident de la route.

Condamnés
Accusés condamnés par le juge de police.

Accident avec homicide
Il s'agit d'être (partiellement) à l'origine d'un accident de la route au cours duquel une ou plusieurs autres personnes décèdent de leurs blessures. Cette infraction est définie aux articles 418 et 419 du Code pénal.

Coups et blessures involontaires
Il s'agit d'être (partiellement) à l'origine d'un accident de la route au cours duquel une ou plusieurs autres personnes subissent des blessures non mortelles. Cette infraction est définie aux articles 418 et 420 du Code pénal.

Accident avec dégâts matériels
Il s'agit d'être (partiellement) à l'origine d'un accident de la route au cours duquel une ou plusieurs autres personnes subissent des dégâts matériels. Cette infraction est définie à l'article 52.2 de l'Arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

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

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

Opposant/partenaire conflictuel
Partie adverse dans une collision.

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

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

Moto
Tout véhicule à deux roues, motorisé, avec ou sans side-car, dont la cylindrée est supérieure à 50 cm^3 et/ou qui roule à une vitesse supérieure à 45 km/h.

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

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

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

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

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

Voyageurs-kilomètres
Nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des personnes ayant voyagé sur un territoire donné pendant une période donnée. Le nombre de voyageurs-kilomètres est toujours plus élevé que celui de véhicules-kilomètres. Ainsi, un déplacement de deux kilomètres avec une voiture particulière et 2 occupants correspond à deux véhicules-kilomètres et quatre voyageurs-kilomètres.

Source des données

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

Tableau 6: Source des données utilisées dans ce rapport

Source	Type de données	Description	Méthode de collecte	Période et portée	Organisation et référence la plus récente
Assuralia, Évolution de la fréquence des sinistres en assurance RC automobile, 2016	**Sinistres de l'assurance en RC enregistrés par les compagnies d'assurances**	Caractéristiques et évolution des sinistres et de leur fréquence dans les dossiers RC de l'assurance des véhicules motorisés.	Collecte des données des dossiers RC de (85 à 90% de) toutes les compagnies d'assurances. Les chiffres sont pondérés afin d'obtenir une estimation pour la Belgique dans son ensemble.	- À partir de 2001 - Belgique - Annuellement - Données les plus récentes: 2015	Assuralia Assuralia (2016). Évolution de la fréquence des sinistres 2006-2015 en assurance RC automobile. Lien vers le rapport
IBSR, @Risk, 2014	**Risque de blessures graves et mortelles sur la route pour différents groupes d'usagers**	Risque relatif de subir des blessures graves sur la route, sur la base des comportements de déplacement et de la présence dans la circulation, par type d'usager et par catégorie d'âge. Les blessures graves sont définies comme relevant de l'échelle MAIS3+, c'est-à-dire que les victimes souffrent de handicaps physiques ou mentaux de longue durée (parfois à vie).	Les informations relatives aux déplacements et à la présence sur la route proviennent de l'étude BELDAM. Il s'agit d'une enquête qui, au travers de sondages, a déterminé les distances parcourues et le nombre de minutes passées sur la route, par type d'usager et par catégorie d'âge. Les données se rapportant aux blessures proviennent du SPF Économie – DG Statistique et du SPF Santé publique.	- Belgique	IBSR Martensen, H. (2014) @RISK: Analyse du risque de blessures graves ou mortelles dans la circulation, en fonction de l'âge et du mode de déplacement. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière. Lien vers le rapport
IBSR, Le tribut mortel des autoroutes, 2017	**Caractéristiques et facteurs d'accident des accidents mortels sur les autoroutes**	Ensemble de variables se rapportant aux accidents mortels survenus sur les autoroutes. Ces variables comprennent notamment les circonstances (le moment, le lieu, les conditions météorologiques, la luminosité), les caractéristiques de l'infrastructure, celles des véhicules, celles des usagers de la route et les facteurs d'accident.	Analyse des PV de la police rédigés à la suite d'accidents de la route mortels survenus sur les autoroutes.	- Etude précédente 2009-2013 - Etude en cours 2014-2015 - Belgique	IBSR Slootmans, F. (2017) Le tribut mortel des autoroutes. Analyse des accidents mortels sur les autoroutes belges pendant la période 2014-2015. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance de Sécurité Routière. [In press]
Monitor	**Nombre de véhicules-kilomètres parcourus**	Comportements autodéclarés par rapport à la mobilité et à l'implication dans les accidents de la route	Enquête en ligne: 10.000 personnes interrogées (parmi lesquelles 2.000 personnes de moins de 18 ans)	- 2016 et 2017 (en cours) - Belgique	IBSR et Service Publique Fédéral Mobilité et Transport Projet Monitor (2017). Enquête nationale sur la mobilité et la sécurité routière [Projet en cours] Lien vers le projet

IBSR, Enquête nationale d'insécurité routière 2016	**Prévalence autodéclarée concernant différentes conduites à risque sur la route**	Comportements autodéclarés et perception des risques de différentes conduites à risque par tous les usagers de la route, selon la région et l'âge.	Enquête en ligne, 1000 répondants belges	- À partir de 2012 - Belgique - Annuellement - Données les plus récentes: 2016	IBSR Institut Belge pour la Sécurité Routière (2016). Enquête nationale d'insécurité routière 2016. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière Lien vers l'enquête
Fedris	**Accidents du travail (aussi bien ceux avec blessures physiques que ceux occasionnant uniquement des dégâts matériels) survenant au cours d'une activité professionnelle ou lors d'un trajet domicile-travail**	Ensemble de données concernant les accidents du travail sur la route impliquant des salariés et signalés aux compagnies d'assurances par les employeurs. Les accidents du travail concernant les indépendants ou les employés du service publique ne sont pas repris dans cet ensemble. Les informations comprennent notamment les caractéristiques des victimes, le lieu, le moment, le secteur, les conséquences des accidents et les blessures subies.	La base de données du Fedris est complétée par des informations fournies par les compagnies d'assurances, auxquelles l'employeur doit notifier l'accident du travail.	- À partir de 2004 - Belgique - Annuellement - Données les plus récentes: 2015	Agence fédérale des risques professionnels Lien vers les données statistiques
SPF Économie – DG Statistique	**Caractéristiques des accidents de la route avec lésions et des victimes de la route**	Base de données relative aux accidents de la route avec blessés/décès pour lesquels la police a complété un FAC ou un PV. Les variables de ces bases de données comprennent notamment le lieu, le moment, les circonstances de l'accident, les véhicules impliqués et les caractéristiques des victimes.	La base de données est élaborée sur la base des formulaires d'analyse des accidents de la circulation (FAC) complétés par la police lors du constat d'un accident corporel. Elle est transmise au SPF Économie – DG Statistique, qui la contrôle et la valide. Les personnes mortellement blessées y sont ajoutées sur la base des bulletins de décès des parquets. À partir de 2014, la base de données repose sur les PV, qui reprennent, outre les accidents constatés sur place, également les accidents déclarés au poste de police.	- À partir de 1973 - Belgique - Annuellement - Données les plus récentes: 2016	SPF Économie, DG Statistique Liens vers les données statistiques
SPF Économie – DG Statistique	**Principales causes de décès**	Principales causes de décès (initiales), par sexe, catégorie d'âge et région.	Fusion de deux sources: - Le Registre national des personnes physiques (qui décrit les caractéristiques des personnes décédées) - Les formulaires de déclaration de décès auprès de l'état civil (qui contiennent des informations sur la cause du décès)	- À partir de 1998 - Belgique - Annuellement - Données les plus récentes: 2014	SPF Économie, DG Statistique Lien vers les données statistiques

SPF Justice, Statistiques	**Nombre de condamnés (partiellement) responsables d'un accident de la route avec décès, blessures ou dégâts matériels**	Nombre d'accusés, de condamnés et d'acquittés dans le cadre d'infractions routières relevant de la compétence correctionnelle du tribunal de police. Il s'agit notamment d'accidents avec homicide, de coups et blessures involontaires (accidents avec blessés) et d'accidents avec dégâts matériels.		- À partir de 1998 - Belgique - Annuellement - 2015	SPF Justice SPF Justice Statistiques (2015). Statistiques des cours et tribunaux Lien vers les données statistiques
SPF Mobilité et Transports	**Véhicules-kilomètres et voyageurs-kilomètres**	Nombre de kilomètres parcourus par tous les véhicules motorisés ou les usagers de la route (cyclomoteurs, voitures personnelles, camionnettes, autobus et autocars, poids lourds et véhicules spéciaux) sur un territoire donné pendant une période donnée. Par type de route, région et type de véhicule.	Comptages de la circulation	- À partir de 1970 - Belgique - Annuellement - Données les plus récentes: 2015	SPF Mobilité et Transport Lien vers les données statistiques

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

VIAS
institute