

Rapport n°2020-S-03-FR

Indicateurs clés de la sécurité routière 2020

Indicateurs clés de la sécurité routière 2020

Rapport nr. 2020-S-03-FR

Auteurs: Brecht Pelssers & Nathan De Vos

Editeur responsable : Karin Genoe

Editeur: Institut Vias – Centre de connaissance Sécurité Routière

Date de publication: 31/08/2020

Dépôt légal: D/2020/0779/46

Veillez faire référence au présent document comme suit : Pelssers, B., & De Vos, N. (2020) Indicateurs clés de la sécurité routière 2020, Brussel, België: Institut Vias – Centre de connaissance Sécurité Routière

Ce rapport est également disponible en français sous le titre : Indicateurs clés de sécurité routière 2020

Cette étude a été rendue possible grâce au soutien financier du Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

Avant-propos

Chaque jour, en moyenne, deux personnes perdent la vie dans un accident sur les routes belges. A ce chiffre s'ajoutent 10 personnes sévèrement blessées et plus de 100 légèrement blessées. Près de 1.000 accidents avec dommage matériel ont aussi lieu quotidiennement. Même si déterminer les causes d'un accident en particulier n'est pas toujours facile, il apparait que de nombreux facteurs ont un impact sur la sécurité des déplacements et, en conséquence, sur le nombre total d'accidents de la route. Parmi ces facteurs, citons les habitudes de mobilité, l'aptitude à la conduite, le comportement routier, ou encore l'état des véhicules et de l'infrastructure.

Étant donné le grand nombre d'éléments influençant la sécurité routière, il n'est pas toujours facile d'avoir une vue d'ensemble du domaine. AVANT-PROPOS Ce document vise à faire un pas dans cette direction en compilant différentes informations, non seulement sur les accidents de la route, mais également sur une série de facteurs connexes liés au risque d'accident. La plupart des éléments ont déjà été publiés ailleurs, dans différents rapports de l'institut Vias ou d'autres organismes. La valeur ajoutée de ce document est de les regrouper en un aperçu pouvant servir de vade-mecum utile pour les personnes intéressées par la sécurité routière.

Le style du document se veut volontairement synthétique. Nous avons sélectionné quelques thèmes importants liés à la sécurité routière : les accidents de la route et les victimes, la mobilité et l'exposition au risque d'accident, l'aptitude à la conduite, le comportement des usagers, l'infrastructure et la politique criminelle. Pour chaque thème ne sont repris que quelques indicateurs principaux et un minimum de commentaire. Le lecteur intéressé trouvera en fin de document les sources utilisées ainsi que les références de documents permettant d'approfondir certains thèmes.

L'institut Vias vous souhaite une bonne lecture de ce document !

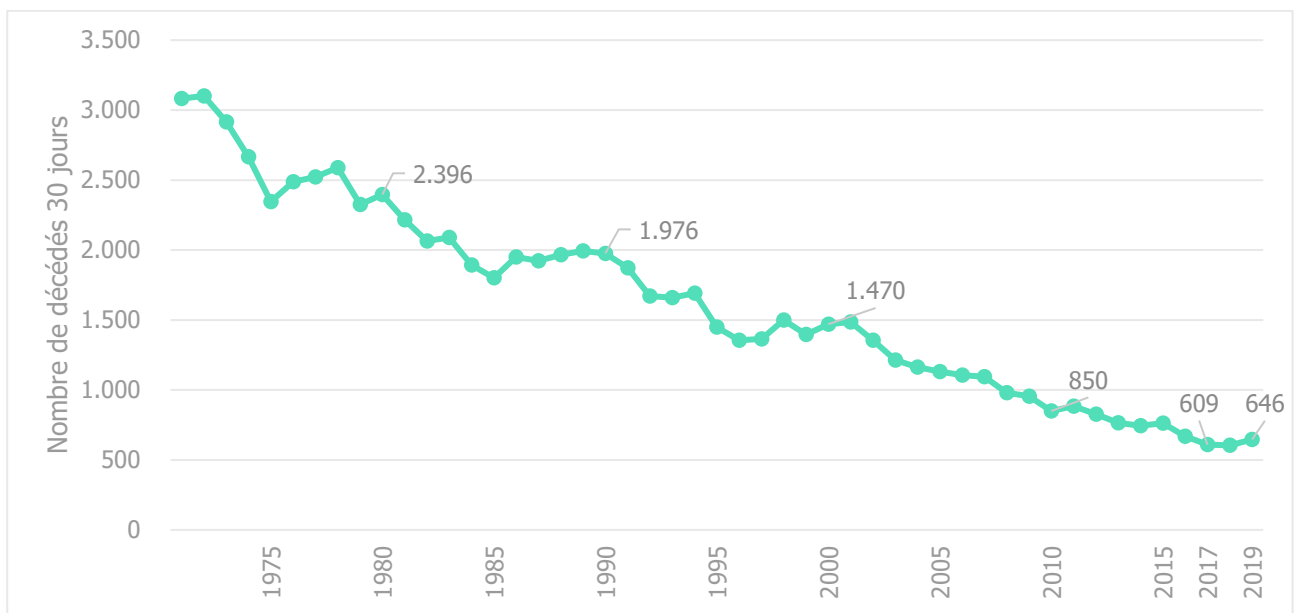
Table des matières

1	Tués dans la circulation	5
2	Accidents corporels et victimes de la route	7
3	Risque d'accident et gravité des accidents	9
4	Âge et sexe des victimes	11
5	Mode de déplacement des victimes	13
6	Accidents matériels	15
7	Importance du trafic motorisé	17
8	Importance du trafic non-motorisé	19
9	Âge et sexe des automobilistes	21
10	Parc de véhicules	22
11	Contrôle technique	24
12	Possession du permis de conduire	26
13	Examens du permis de conduire	28
14	Vitesses pratiquées	30
15	Conduite sous influence d'alcool	32
16	Port de la ceinture de sécurité	34
17	Dispositifs de retenue pour enfant	36
18	Utilisation du téléphone sans kit mains libres au volant	38
19	Infrastructure routière	40
20	Infractions constatées par la police	42
21	Risque subjectif de se faire contrôler	44
	Sources	45

1 Tués dans la circulation

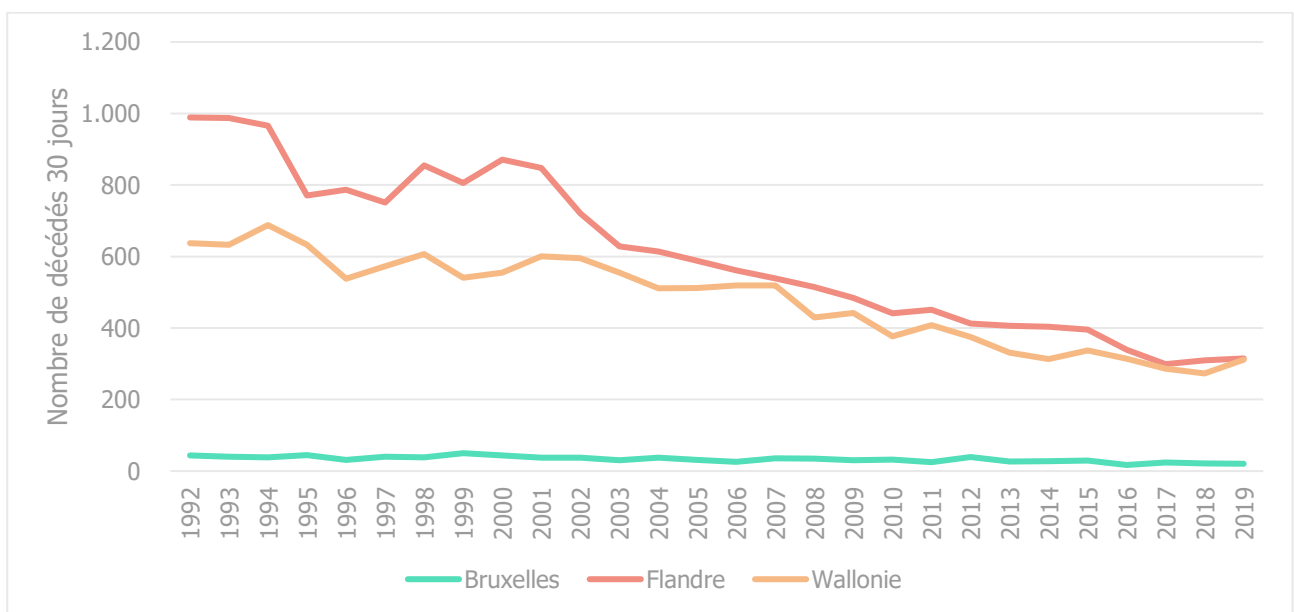
En Belgique, est considéré comme « tué sur la route » toute personne décédée sur le lieu-même de l'accident ou ayant succombé à ses blessures dans les 30 jours suivant l'accident. Les tués sur place sont comptabilisés par la police qui est chargée de remplir un formulaire d'analyse des accidents de la circulation (FAC) et un procès-verbal (PV) lors de chaque accident ayant entraîné des lésions corporelles. Les personnes décédant dans les 30 jours suivants sont comptabilisées par les parquets. L'ensemble des informations est centralisé par le SPF Économie DG Statistique qui calcule le nombre total de personnes victimes de la route (appelées les « décédés 30 jours »). La définition de décédé 30 jours est maintenant un standard européen, ce qui permet de comparer l'accidentalité de différents pays. Malgré l'augmentation constante du trafic sur les routes belges, le nombre de décédés 30 jours est à la baisse depuis les années 70.

1.1 Évolution du nombre de décédés 30 jours



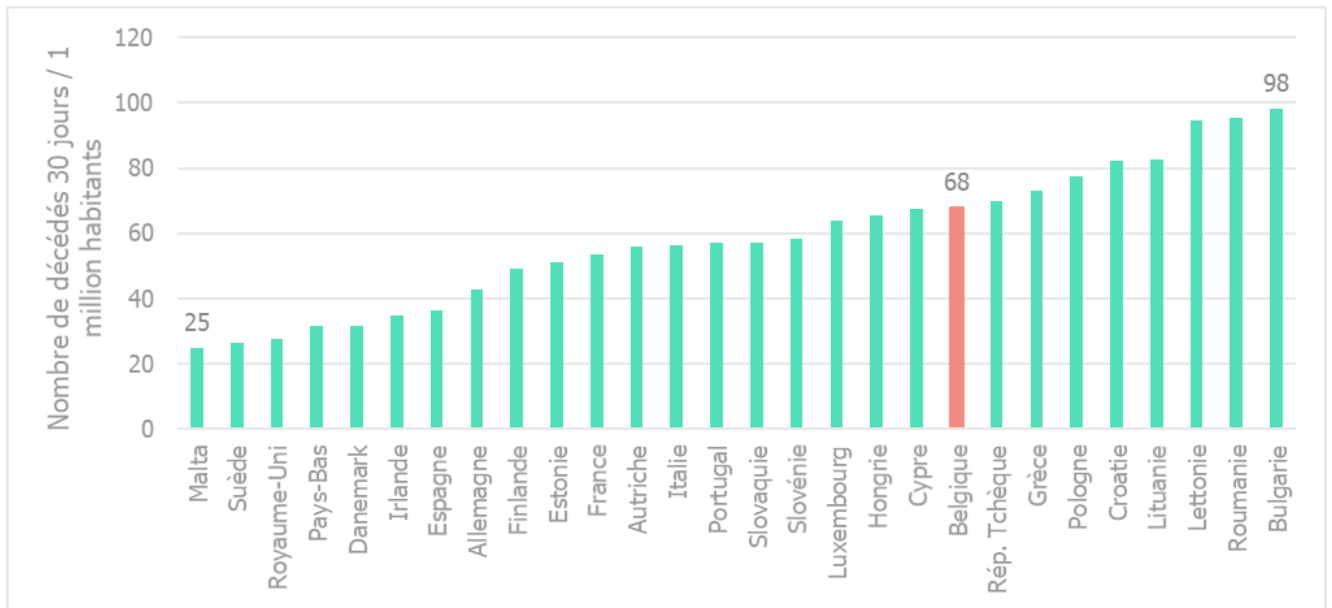
Source : SPF Économie / Direction générale Statistique / Statistics Belgium

1.2 Évolution du nombre de décédés 30 jours



Source : SPF Économie / Direction générale Statistique / Statistics Belgium

1.3 Comparaison internationale – décédés 30 jours par 100.000 habitants (2015)



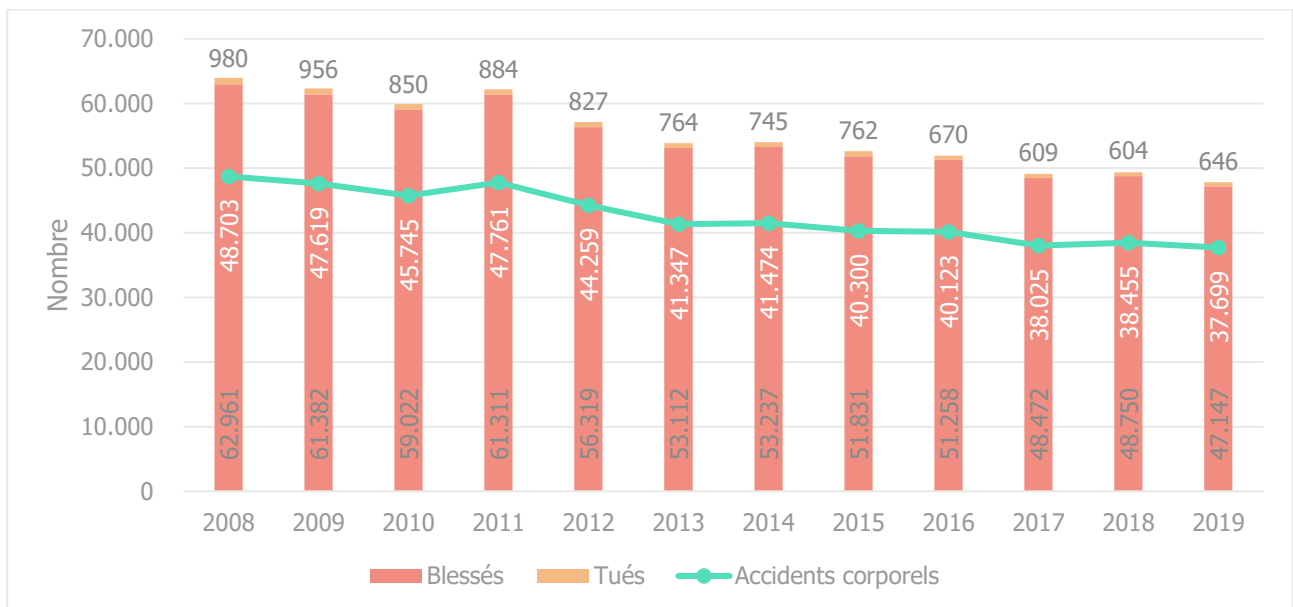
Source : CARE database (DG Mobility and Transport), International Transport Forum, sources nationales et Eurostat via Commission européenne

2 Accidents corporels et victimes de la route

Une politique de sécurité routière efficace doit aussi veiller à faire diminuer le nombre de blessés sur les routes. Ce nombre n'est cependant pas connu précisément. Il fait en effet l'objet d'un sous-enregistrement dû principalement au fait que les policiers ne sont pas toujours appelés sur le lieu des accidents corporels comme ils devraient normalement l'être. Les statistiques officielles sous-estiment davantage le nombre d'utilisateurs faibles blessés (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes) que le nombre de blessés parmi les conducteurs et les passagers de voitures.

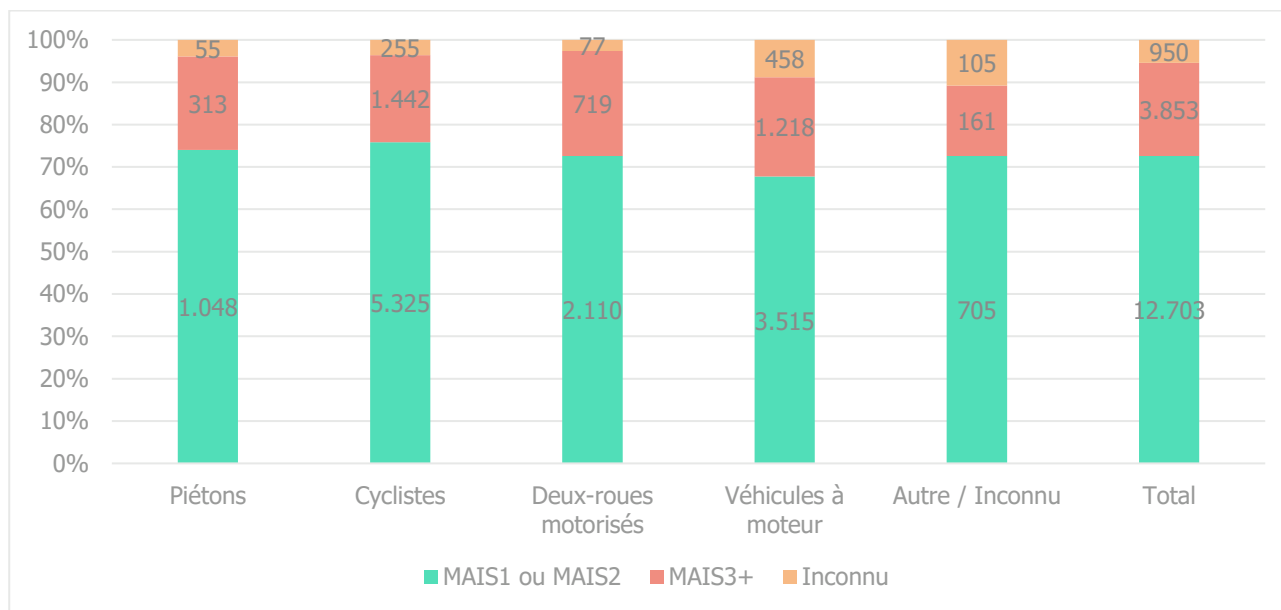
Vias institute n'utilise plus l'ancienne notion de blessé grave, défini comme une victime de la circulation séjournant au moins 24 heures dans un hôpital, car elle pose des problèmes de fiabilité. Il est en effet difficile pour un policier, dépourvu de formation médicale, d'estimer sur le lieu même de l'accident la gravité des blessures et la probable durée d'hospitalisation des victimes. Désormais, Vias institute identifie les personnes sévèrement blessées sur base de l'échelle médicale AIS. Toutes les victimes dont la blessure la plus grave est associée à un score de 3 ou plus (MAIS3+) sont considérées comme sévèrement blessées. Il s'agit souvent de blessures aux séquelles de longue durée, dont une part importante des victimes ne se rétablit jamais complètement.

2.1 Évolution du nombre d'accidents corporels, de blessés et de tués dans la circulation



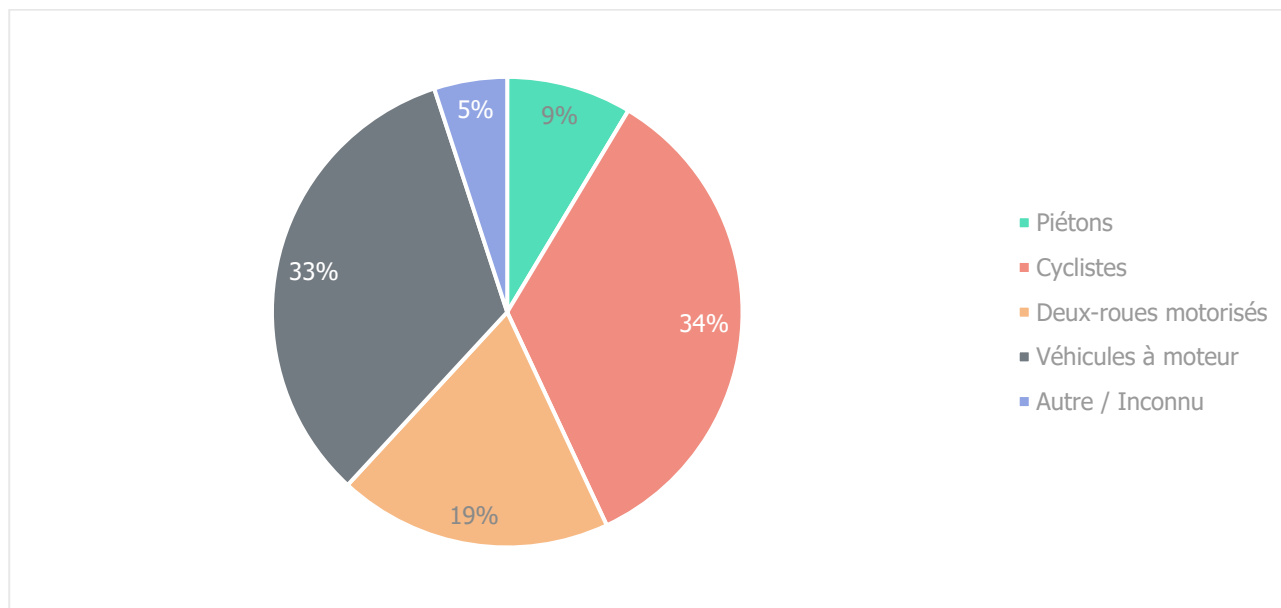
Source : SPF Économie / Direction générale Statistique / Statistics Belgium

2.2 Répartition des victimes de la route hospitalisées selon leur score MAIS (2011)



Source : Base de données RECOVER (SPF Santé publique, IMA, Institut Vias, VUB)

2.3 Répartition des victimes de la circulation hospitalisées MAIS3+ selon leur mode de déplacement (2009-2011)



Source : Base de données RECOVER (SPF Santé publique, IMA, Institut Vias, VUB)

3 Risque d'accident et gravité des accidents

Le risque d'être tué d'une catégorie d'utilisateur est calculé en divisant le nombre d'utilisateurs décédés de la catégorie considérée par le nombre de kilomètres parcourus sur nos routes par cette catégorie. Le résultat est ensuite relativisé pour le comparer au risque de l'automobiliste moyen, fixé arbitrairement à 1. Cela signifie par exemple que le risque d'être victime de la route pour un piéton de 6 à 17 ans est 4,8 fois supérieur au risque d'un automobiliste moyen effectuant un déplacement d'une même longueur.

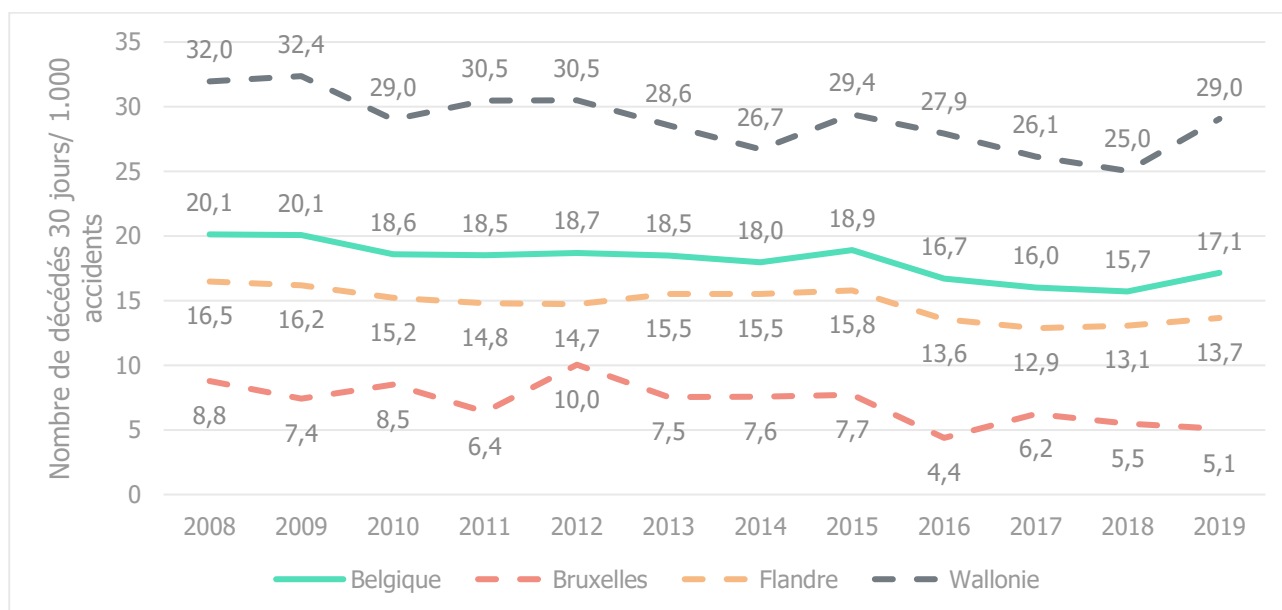
La gravité des accidents se définit comme le nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents corporels enregistrés. Comme le nombre de tués, cet indicateur présente également une tendance à la baisse depuis les années 70. On note de grandes disparités géographiques : la gravité des accidents en Wallonie est environ deux fois plus élevée qu'en Flandre. La région de Bruxelles-Capitale présente la gravité la plus basse. Les accidents n'impliquant qu'un seul usager de la route présentent une gravité plus importante que les autres types d'accidents, sans doute parce que la vitesse joue un rôle majeur dans ce type d'accident. Le type de véhicule est également important : plus un véhicule est massif plus il infligera de dégâts à un opposant lors d'une collision.

3.1 Risque relatif d'être tué en fonction du mode de déplacement et de l'âge (2012-2018)

	À pied	À vélo	Avec PTW	Conducteur voiture	Passager voiture	En bus
6-17	4,8	2	32,5	n.v.t.	0,3	0
18-24	5,3	1		2,3	1,7	0
25-44	4,2	1,1	40,3	0,9	0,7	0
45-64	6,5	2,8	14	0,7	0,5	0,1
65-74	12,4	8,8	127,6	0,9	0,7	0,2
75+	54,2	16		2,1	1,8	0,5
Total	8,4	3,5	27	1	0,7	0,1

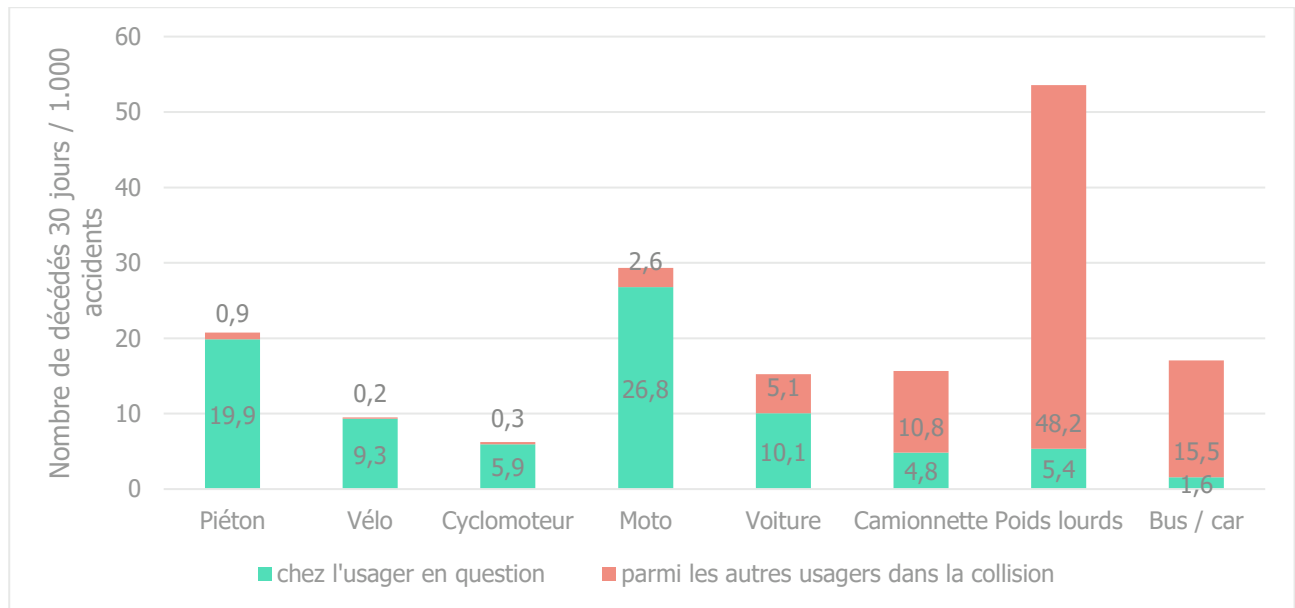
Source : BELDAM, SPF Économie / Direction générale Statistique / Statistics Belgium, Institut Vias

3.2 Évolution de la gravité des accidents en Belgique et dans les trois régions



Source : SPF Économie / Direction générale Statistique / Statistics Belgium

3.3 Gravité des accidents selon le type d'utilisateur impliqué (2019)

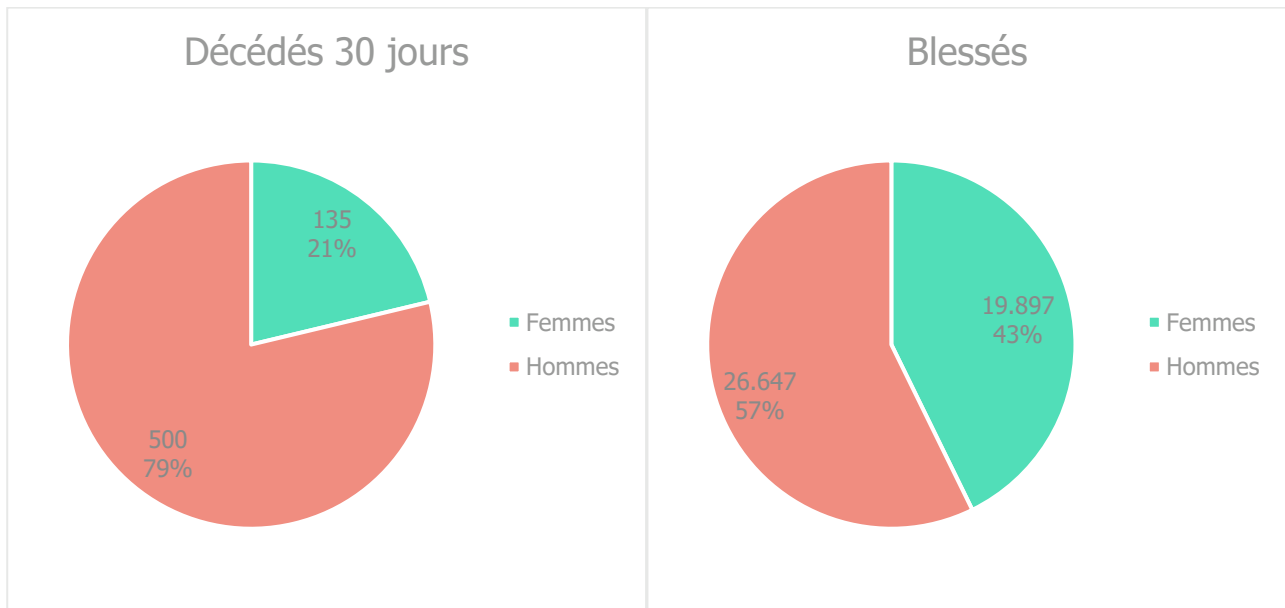


Source : SPF Économie / Direction générale Statistique / Statistics Belgium

4 Âge et sexe des victimes

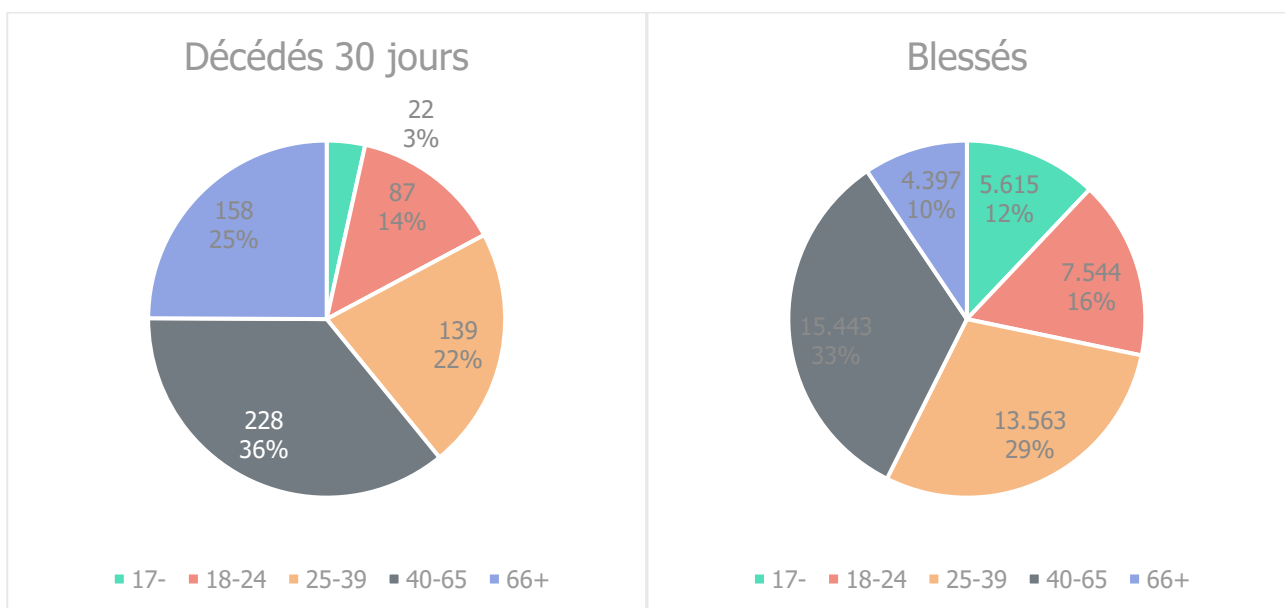
Hommes et femmes et jeunes et moins jeunes ne participent pas de la même façon au trafic. Certains se déplacent plus que d'autres et certains adoptent un comportement moins prudent que d'autres. Ces deux éléments, l'exposition au risque et le risque d'accident en tant que tel, expliquent les disparités qui peuvent s'observer entre groupes d'âge et entre sexes dans les statistiques d'accident. Les victimes de la route sont ainsi majoritairement de sexe masculin. Les jeunes de 15 à 30 ans présentent eux un risque d'être blessé ou tué nettement supérieur à celui des autres catégories d'âge, ce qui se traduit par un nombre conséquent de victimes. La différence de risque entre les jeunes et les autres groupes d'âge diminue cependant depuis une dizaine d'années.

4.1 Gravité des accidents selon le type d'utilisateur impliqué (2019)



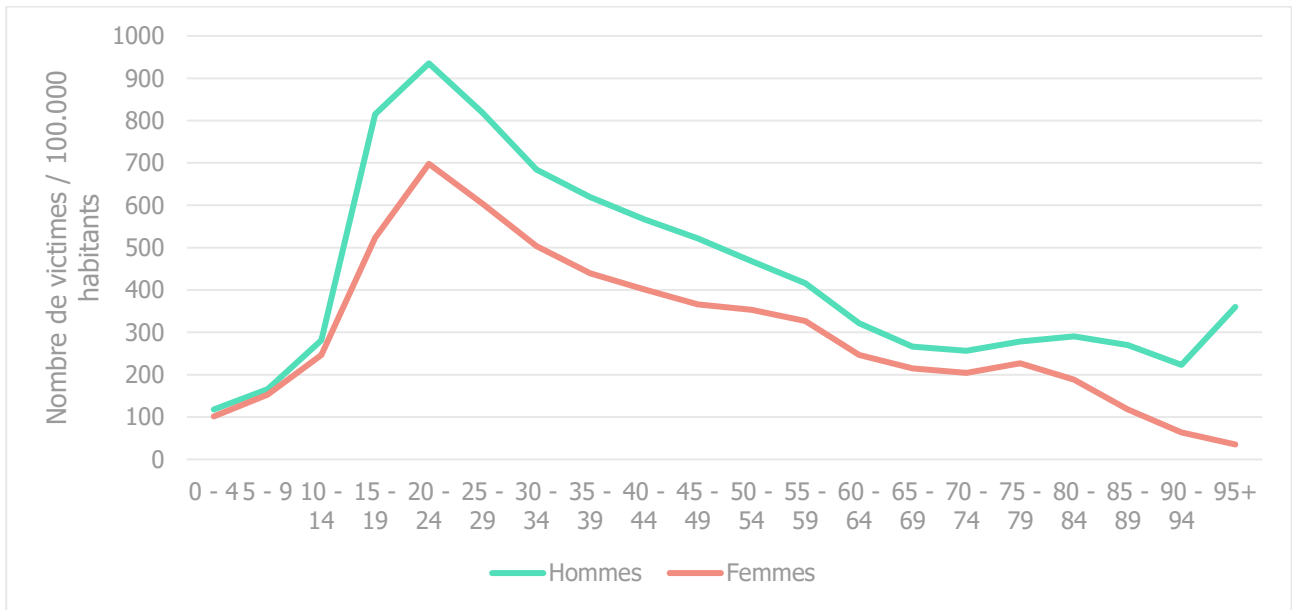
Source : SPF Économie / Direction générale Statistique / Statistics Belgium

4.2 Répartition des tués et des blessés suivant l'âge (2019)



Source : SPF Économie / Direction générale Statistique / Statistics Belgium

4.3 Nombre de victimes par 100.000 habitants selon la tranche d'âge et le sexe (2019)



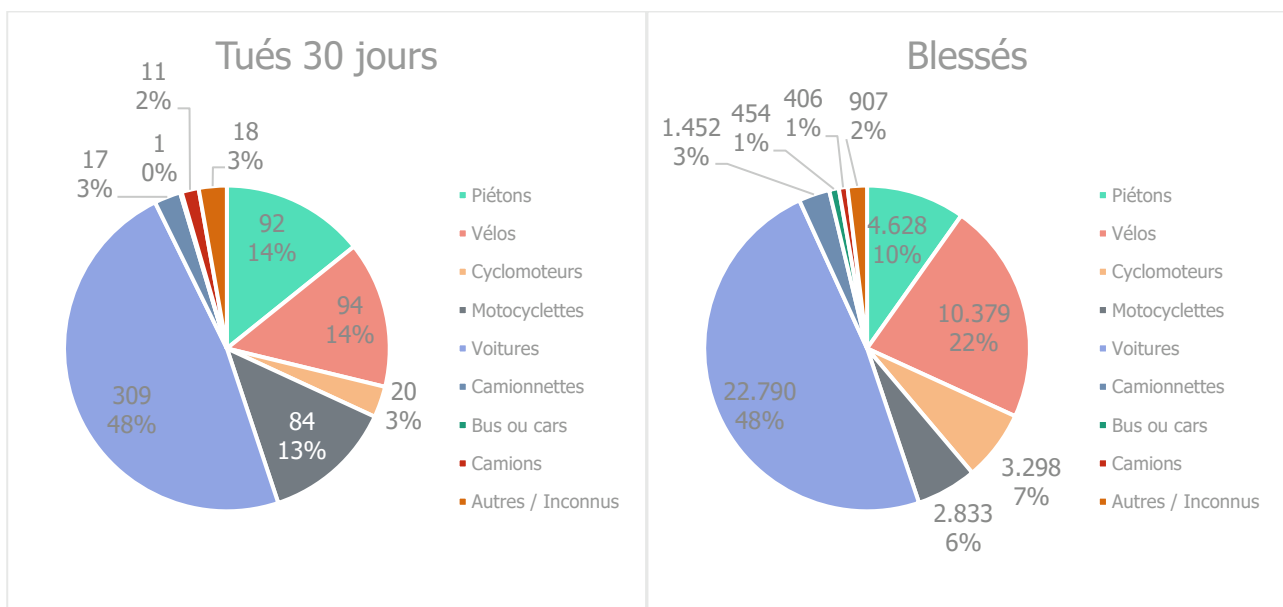
Source : SPF Économie / Direction générale Statistique / Statistics Belgium

5 Mode de déplacement des victimes

Le moyen de transport utilisé influence la probabilité d'être victime de la route. Les automobilistes sont les victimes les plus fréquentes en nombre absolu mais cela est dû à la prédominance de la voiture sur nos routes. Dans le graphique 5.2, les valeurs sont standardisées arbitrairement à 100 pour l'année 2006. Les valeurs des autres années représentent donc le pourcentage d'évolution par rapport à 2005.

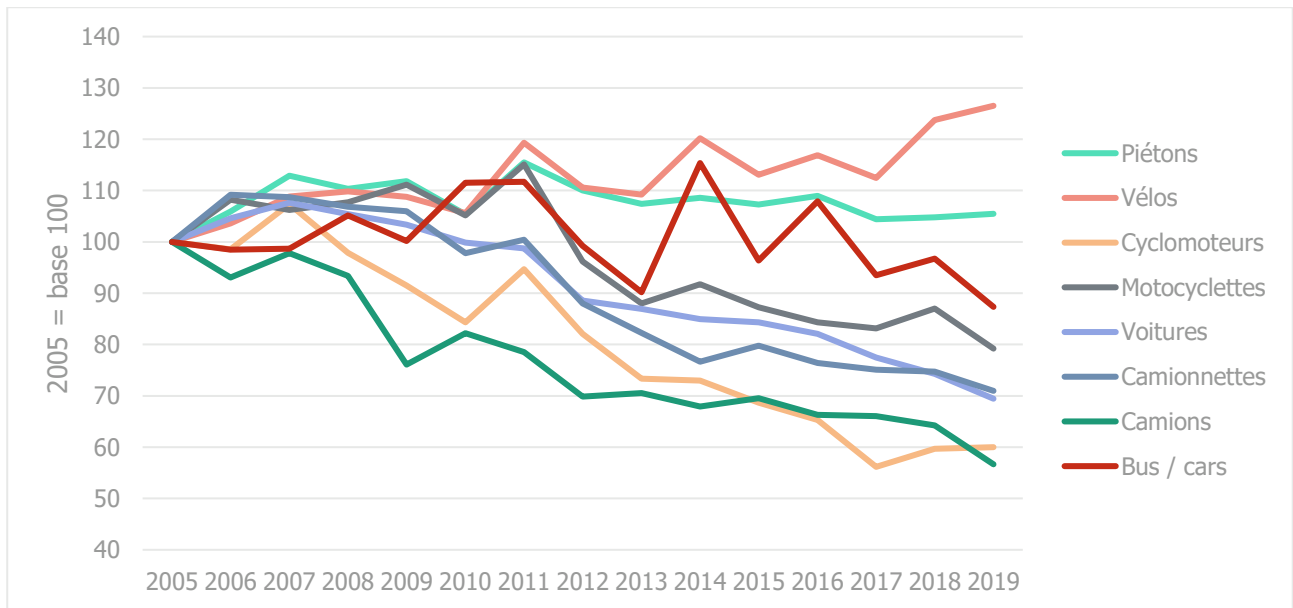
Il est également à noter que la forte hausse des accidents impliquant un cycliste entre 2013 et 2014 s'explique en partie par une amélioration de l'enregistrement des accidents : depuis 2014, les accidents déclarés au poste de police par les usagers eux-mêmes sont également pris en compte dans les statistiques, à côté des accidents constatés sur place par la police. Or il est connu que la police n'est pas toujours appelée sur le lieu de l'accident lorsqu'un cycliste chute seul, sans collision avec un opposant. La prise en compte des accidents déclarés au poste de police permet donc d'avoir une image de l'accidentalité plus proche de la réalité, en particulier des accidents de cycliste. Au final, plusieurs éléments, non-exclusifs, peuvent expliquer la hausse du nombre de cyclistes victimes de la route qui s'observe depuis 2010 : un meilleur enregistrement de ces accidents, une augmentation de l'utilisation du vélo («électrique») et/ou (on ne peut l'exclure) une certaine détérioration de la sécurité des cyclistes.

5.1 Répartition des victimes de la route en fonction du mode de déplacement (2019)



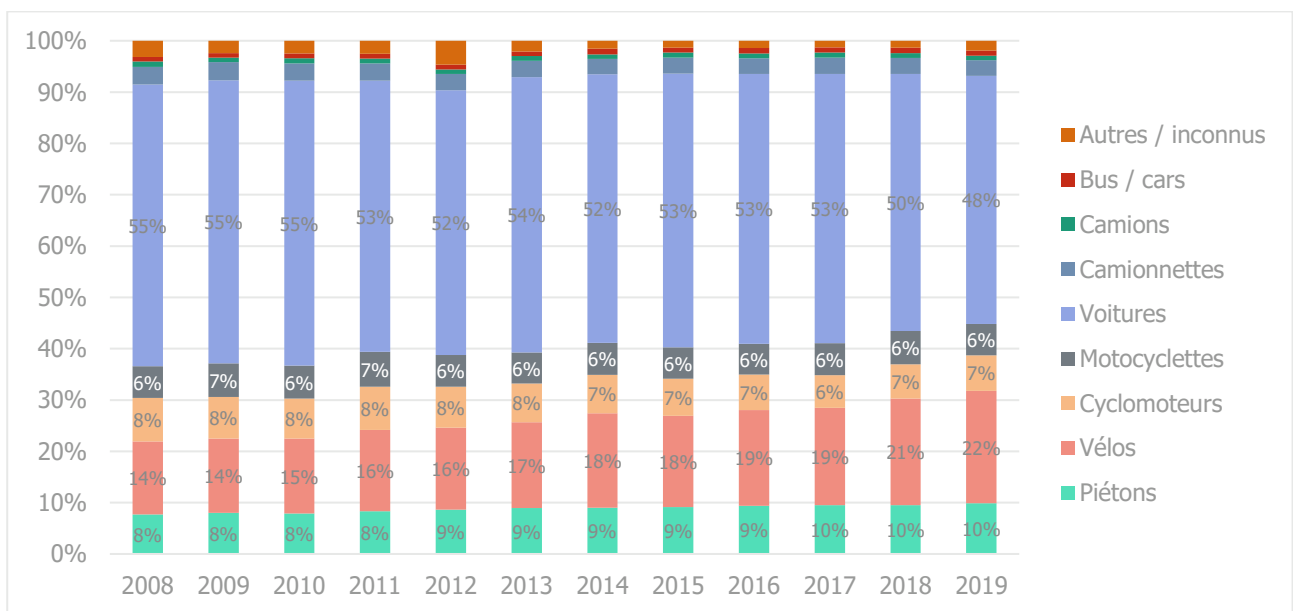
Source : SPF Économie / Direction générale Statistique / Statistics Belgium

5.2 Évolution du nombre de victimes selon le mode de déplacement



Source : SPF Économie / Direction générale Statistique / Statistics Belgium

5.3 Évolution de la répartition des victimes de la route (tués et blessés) par mode de déplacement



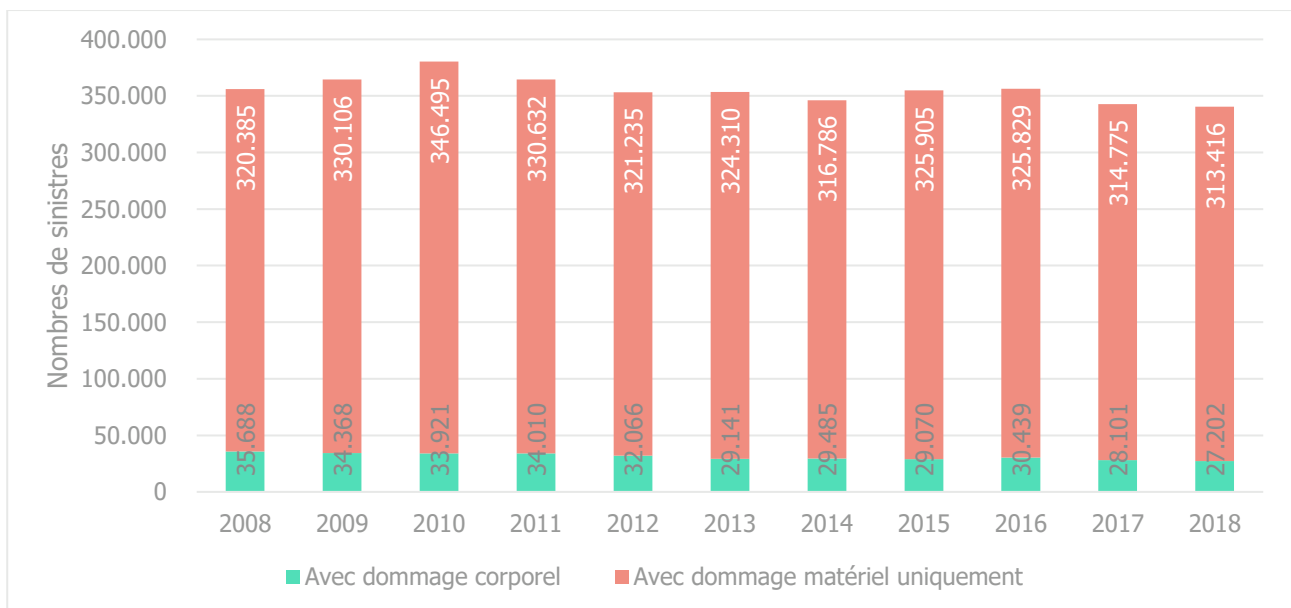
Source : SPF Économie / Direction générale Statistique / Statistics Belgium

6 Accidents matériels

La majorité des accidents survenant sur les routes belges n’entraînent heureusement pas de dommages corporels. Le nombre d’accidents strictement matériels ne peut pas être estimé sur base des PV établis par la police, car celle-ci n’est pas systématiquement appelée lors d’un accident matériel. Les données des assurances, elles, le permettent. En comparant le nombre de personnes assurées en responsabilité civile « Tourisme et affaires » reconnues en tort ou partiellement en tort dans un sinistre avec le nombre total de véhicules assurés de cette façon, on définit une fréquence des sinistres. La fréquence des sinistres est donc le pourcentage de véhicules (assurés) ayant causé un accident au cours de l’année considérée. En multipliant cette fréquence par le nombre total de voitures en circulation, on obtient une estimation du nombre total d’accidents liés aux véhicules assurés en responsabilité civile « Tourisme et affaires ». Les sinistres avec dommage matériel uniquement constituent un peu plus de 90% des sinistres enregistrés par les compagnies d’assurance.

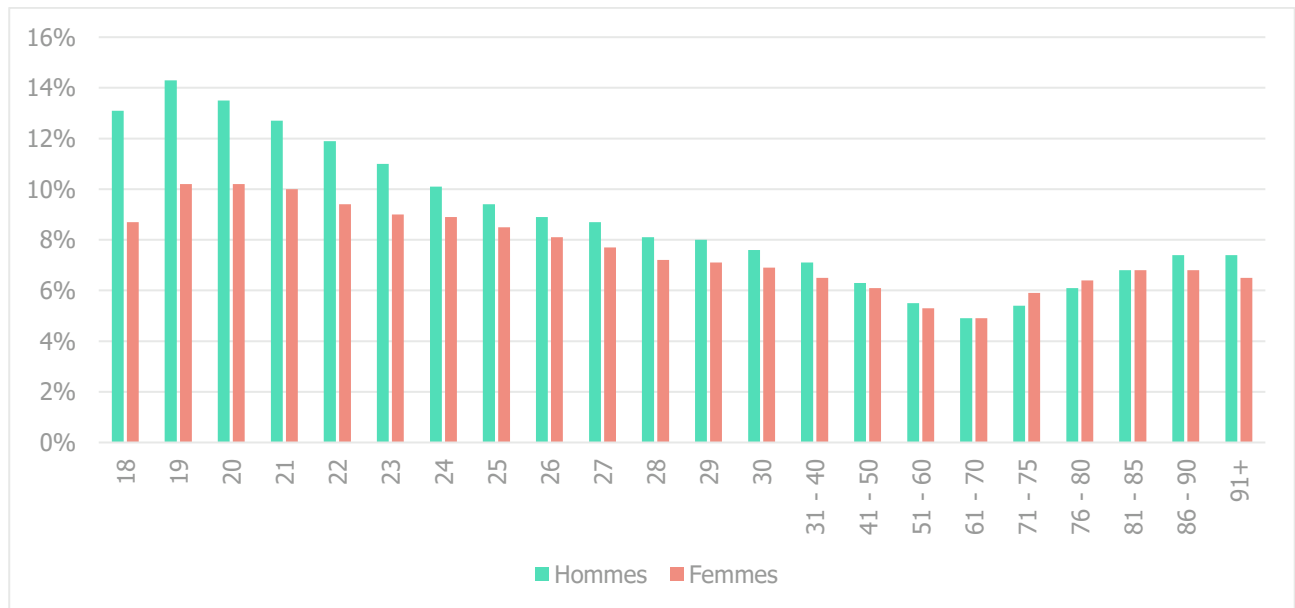
Pour connaître le nombre total d’accidents matériels, il faudrait ajouter les sinistres des véhicules assurés autrement (par exemple les motos et les véhicules utilitaires), assurés à l’étranger, ou non assurés (par exemple les vélos), mais ces données ne sont pas facilement ou pas du tout disponibles. Les accidents impliquant un seul véhicule où celui-ci n’est pas assuré en omnium et ceux où les personnes impliquées s’arrangent à l’amiable sans passer par leur assurance ne sont pas non plus comptabilisés dans les statistiques des assurances.

6.1 Évolution de la répartition des victimes de la route (tués et blessés) par mode de déplacement



Source : Assuralia

6.2 Fréquence des sinistres des véhicules assurés en responsabilité civile « Tourisme et affaires » en fonction de l'âge et du sexe de l'assuré (2018)

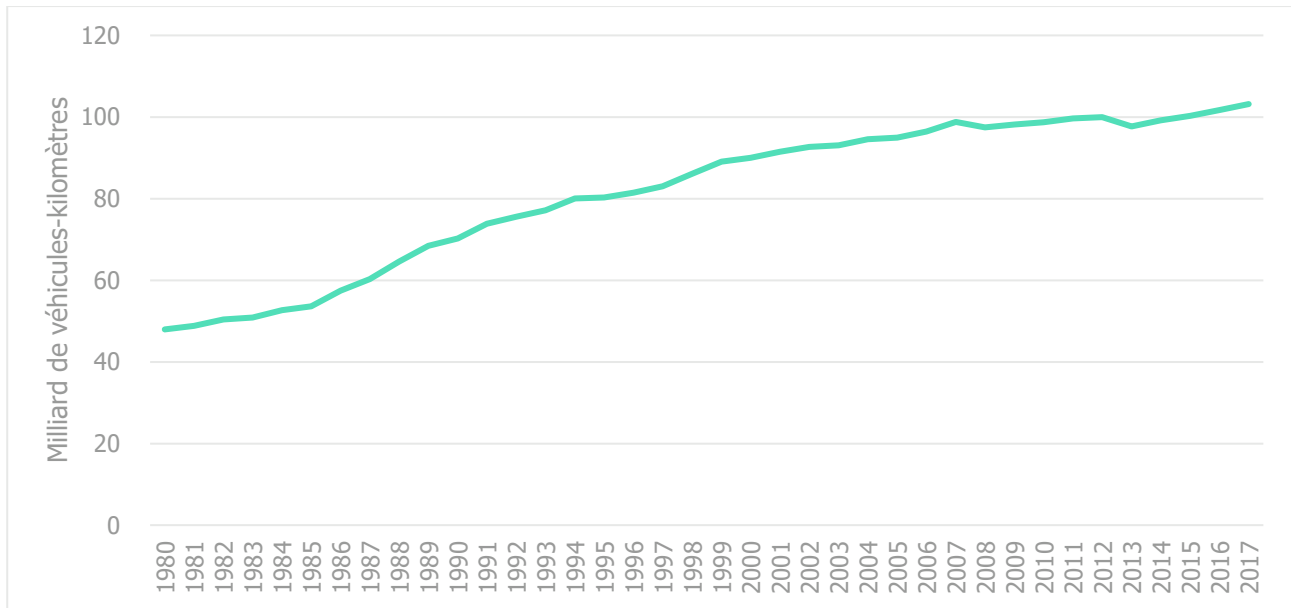


Source : Assuralia

7 Importance du trafic motorisé

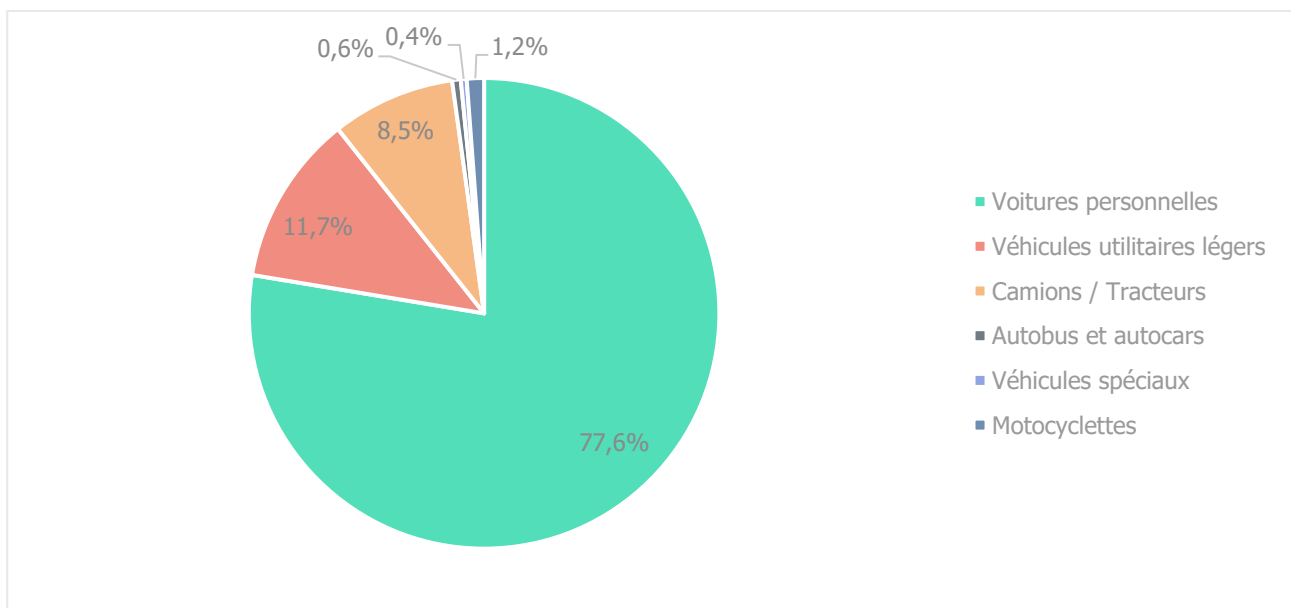
La quantité de trafic influence directement le nombre d'accidents survenant dans un pays. Il est donc important de prendre en compte cet élément pour estimer le risque d'accident. Le nombre de véhicules-kilomètres représente la distance totale parcourue par les véhicules motorisés. Cet indicateur est fréquemment utilisé pour relativiser les chiffres d'accidents de la route et pour comparer les risques de plusieurs entités géographiques distinctes. Les voyageurs-kilomètres constituent un indicateur similaire, obtenu en multipliant les véhicules-kilomètres par le nombre d'occupants des véhicules. Il constitue une mesure de l'exposition au risque d'être une victime de la circulation.

7.1 Évolution du nombre de véhicules-kilomètres parcourus



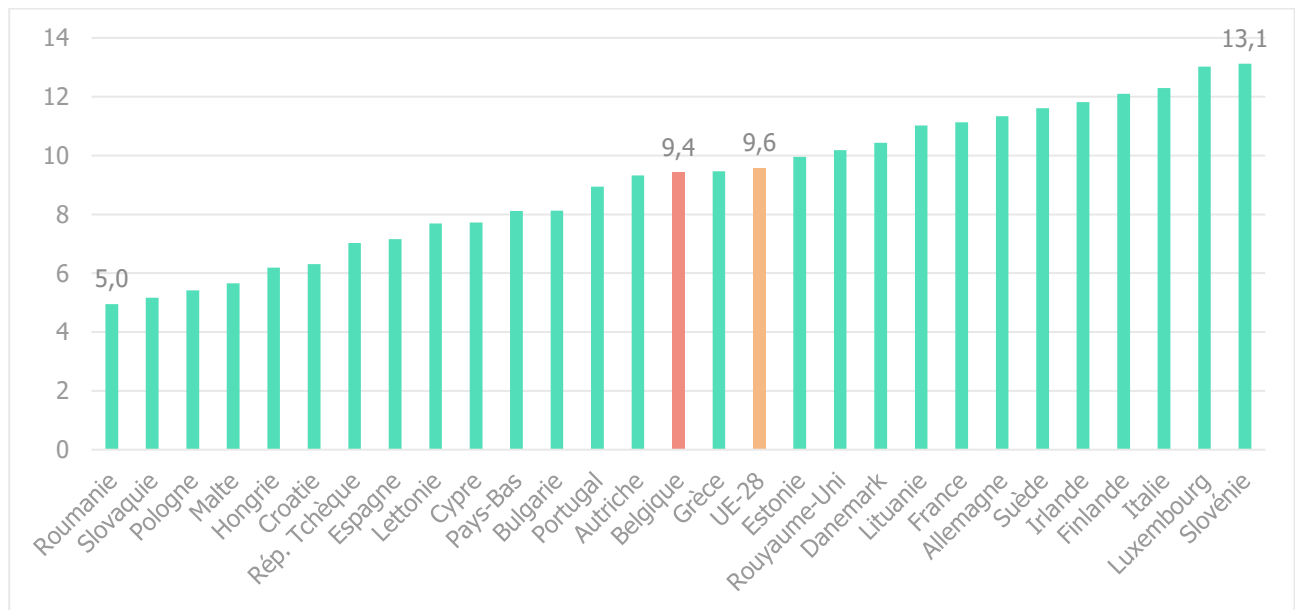
Source : Service Public Fédéral Mobilité et Transports, Direction générale Politique de Mobilité Durable et Ferroviaire

7.2 Répartition des véhicules-kilomètres parcourus entre les différents types de véhicules (2017)



Source : Service Public Fédéral Mobilité et Transports, Direction générale Politique de Mobilité Durable et Ferroviaire

7.3 Comparaison internationale – Nombre de voyageurs-kilomètres parcourus en voiture par habitant (2017)

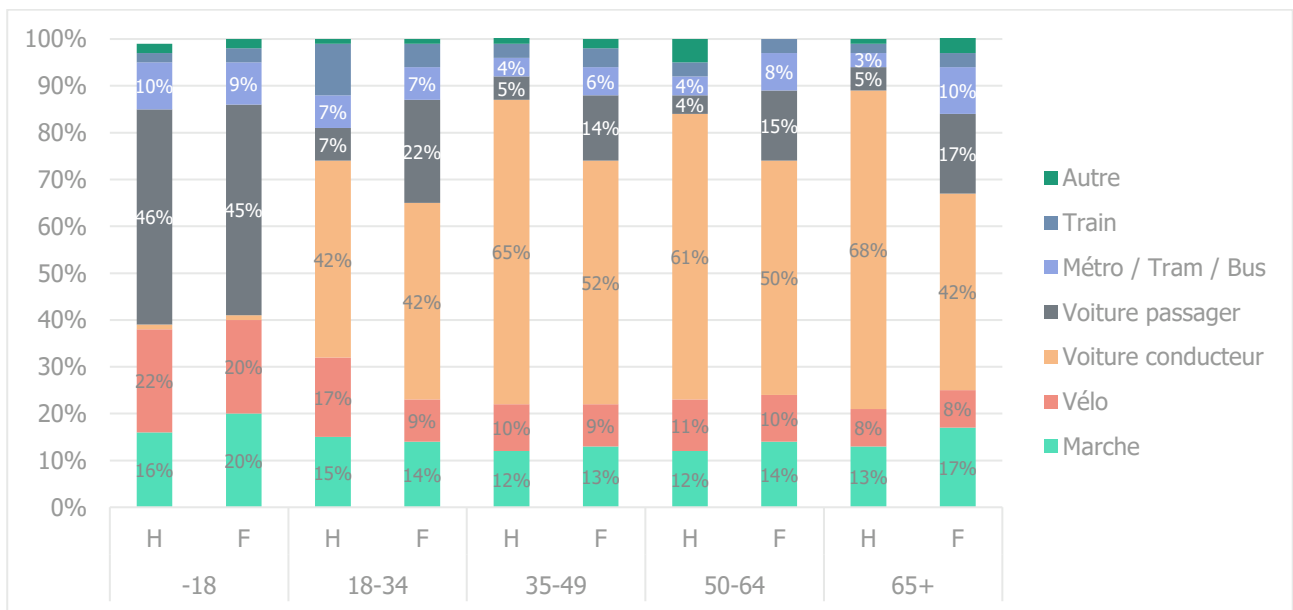


Source : International Transport Forum, Eurostat via Commission européenne

8 Importance du trafic non-motorisé

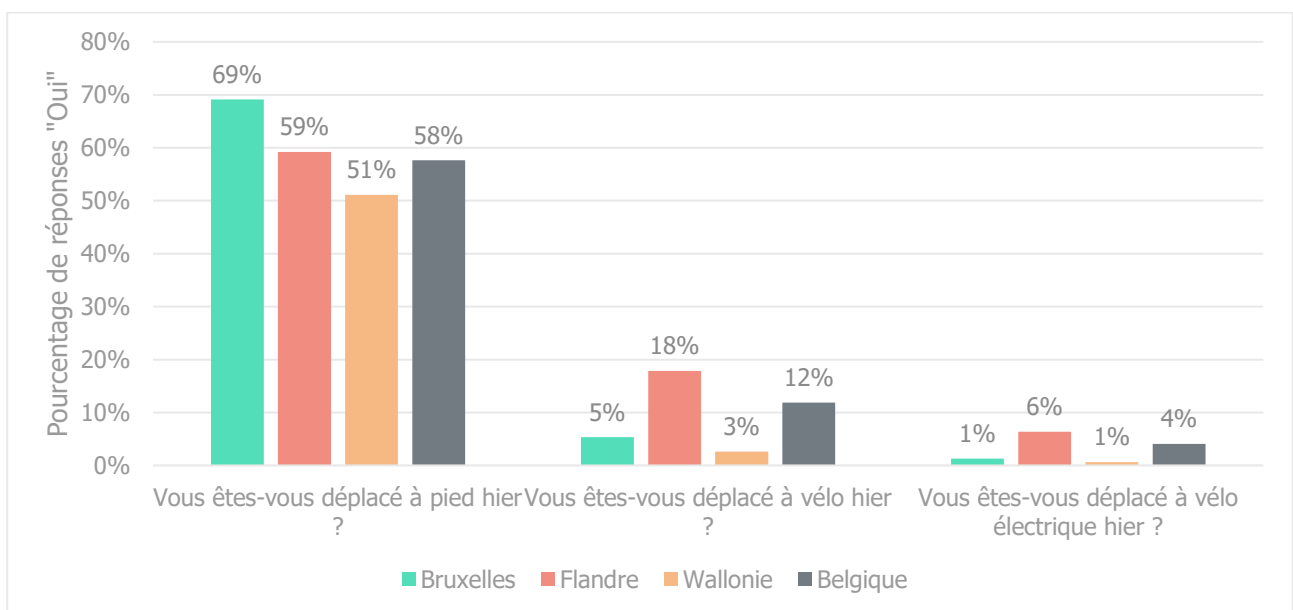
L'importance du trafic non-motorisé (cyclistes, piétons, etc.) n'est pas connue avec précision. Les engins de déplacement non-motorisés ne sont ni immatriculés, ni assurés, ce qui rend très difficile un suivi régulier de leur importance dans le trafic. Des estimations de l'importance du trafic piéton ou cycliste sont réalisées de façon ponctuelle, sur base de comptages ou d'enquêtes de mobilité, comme, par exemple, l'enquête MONITOR dont des résultats sont repris à côté. Il faut signaler que MONITOR est une enquête portant sur les ménages belges. Les déplacements effectués en Belgique par des personnes ne résidant pas sur le territoire ne sont donc pas pris en compte.

8.1 Répartition des déplacements selon le moyen de transport, en fonction de l'âge et du sexe (2016/2017)



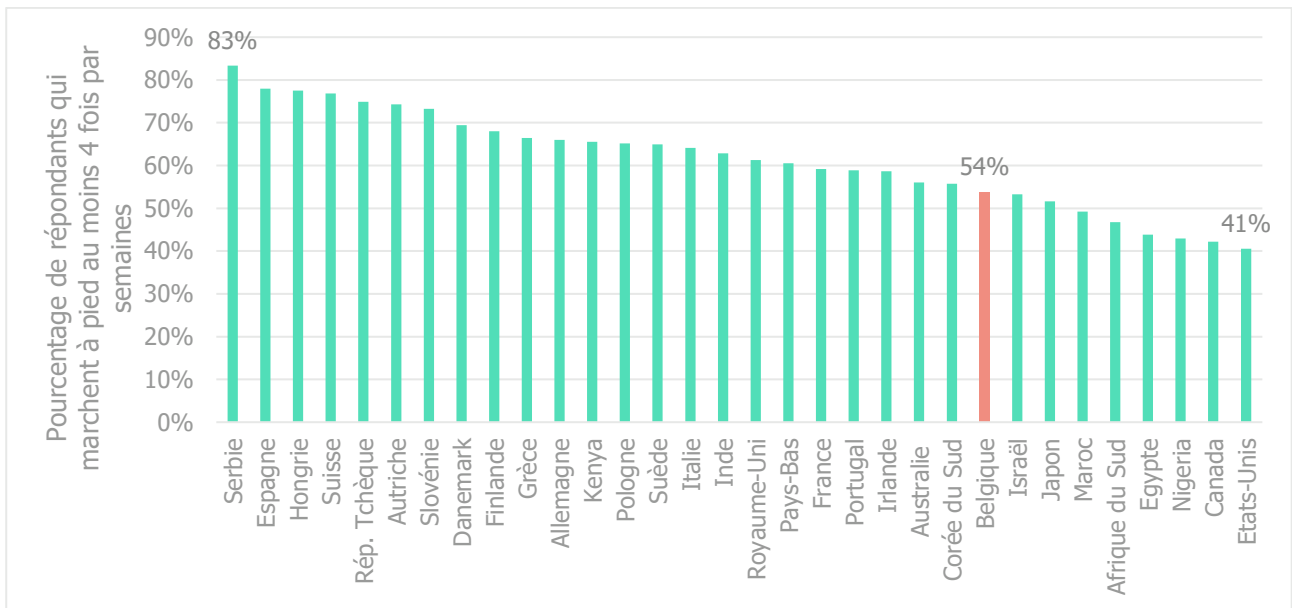
Source : Enquête MONITOR

8.2 Usage déclaré de la marche à pied et du vélo (2018)



Source : Enquête MONITOR

8.3 Comparaison internationale – Pourcentage de répondants ayant indiqué se déplacer "à pied" au moins 4 jours par semaine au cours des 12 derniers mois (2018)

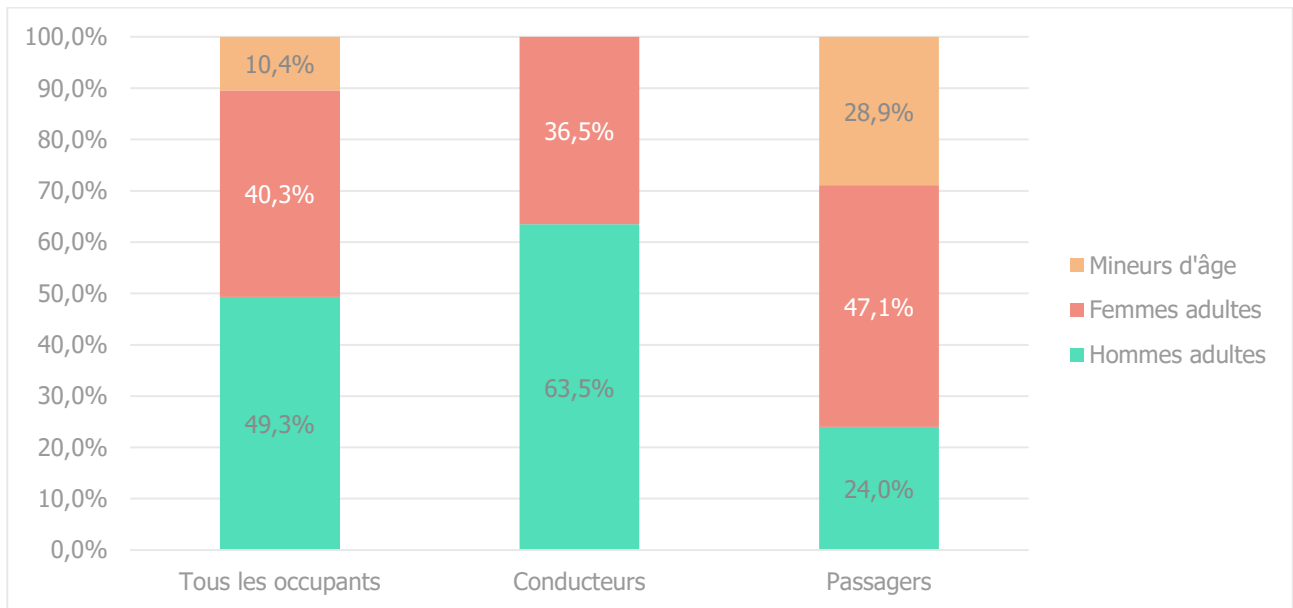


Source : ESRA (E-Survey of Road Users' Attitudes)

9 Âge et sexe des automobilistes

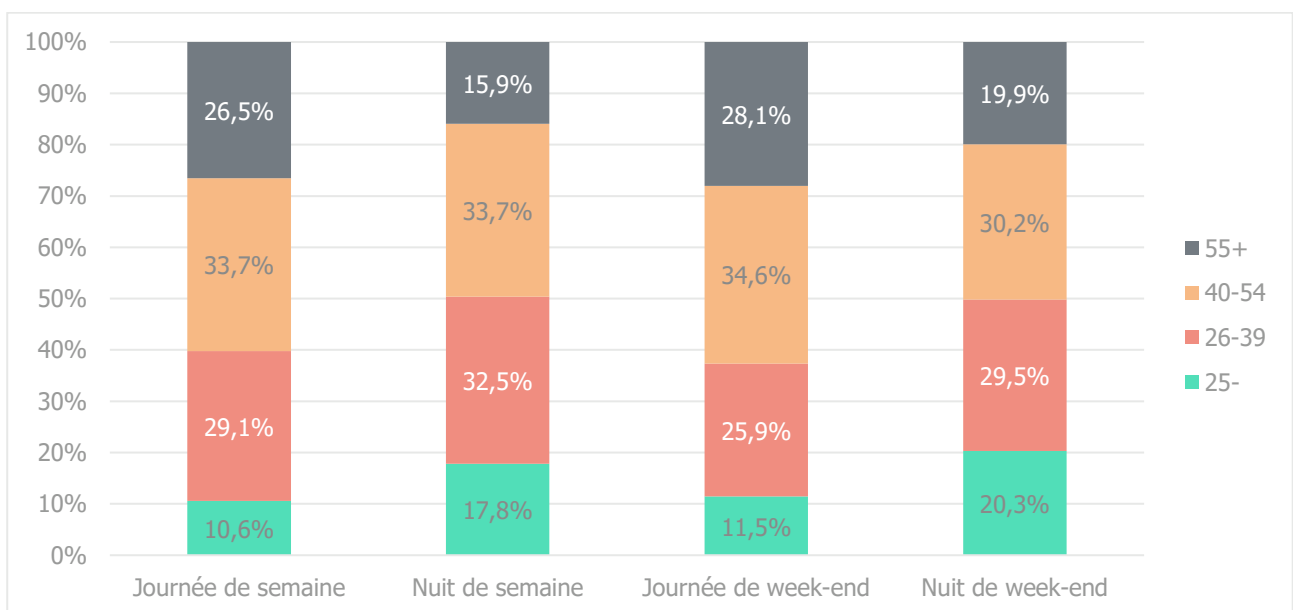
L'âge et le sexe des conducteurs présents sur les routes belges ne correspondent pas à la composition de la population en général. On observe notamment une sous-représentation des femmes parmi les occupants de voiture, particulièrement parmi les conducteurs. Les différents groupes d'âges voient également leur proportion relative dans le trafic varier fortement en fonction du moment de la semaine, la part représentée par les jeunes étant plus conséquente la nuit (22h-6h) que la journée. Ces variations doivent être prises en compte pour comprendre les variations en termes de nombre d'accidents en fonction du sexe et de l'âge.

9.1 Proportion d'hommes, de femmes et de mineurs d'âge parmi les occupants de voiture (2015)



Source : Institut Vias

9.2 Répartition des conducteurs de voiture par catégorie d'âge et période de la semaine (2015)

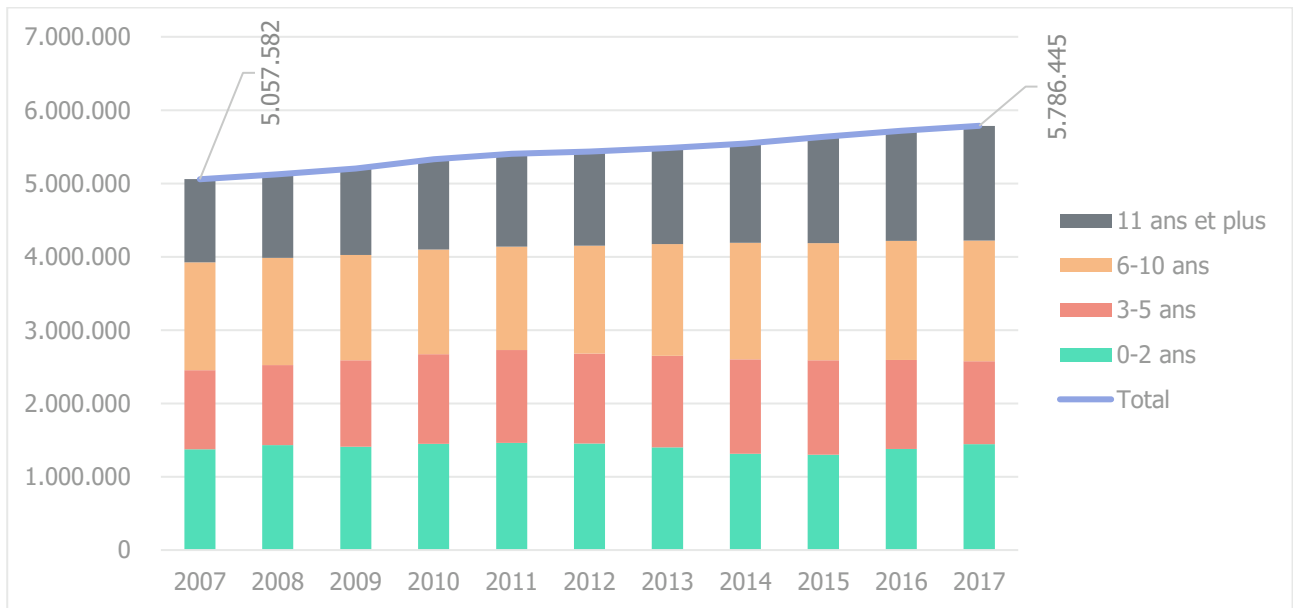


Source : Institut Vias

10 Parc de véhicules

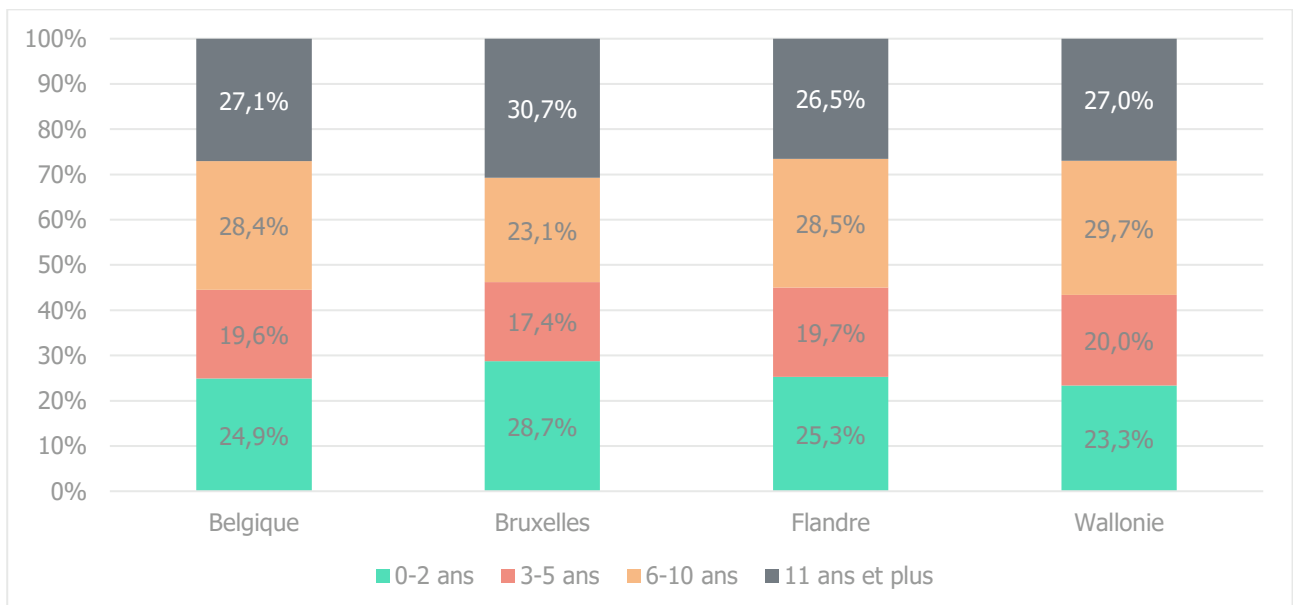
Le nombre et le niveau de sureté des voitures circulant sur les routes influencent logiquement la sécurité routière. Des voitures plus jeunes bénéficient plus souvent de technologies de sécurité active ou passive susceptibles d'éviter des accidents ou de réduire leur gravité, comme par exemple des alarmes de non-port de la ceinture, des airbags latéraux ou un contrôle électronique de stabilité. Le nombre de voitures personnelles est en progression chaque année en Belgique. Même si la part des véhicules jeunes diminue légèrement depuis 2012, la Belgique est un des pays européens où l'on retrouve les véhicules les plus jeunes.

10.1 Évolution du nombre et de la répartition par âge des voitures personnelles



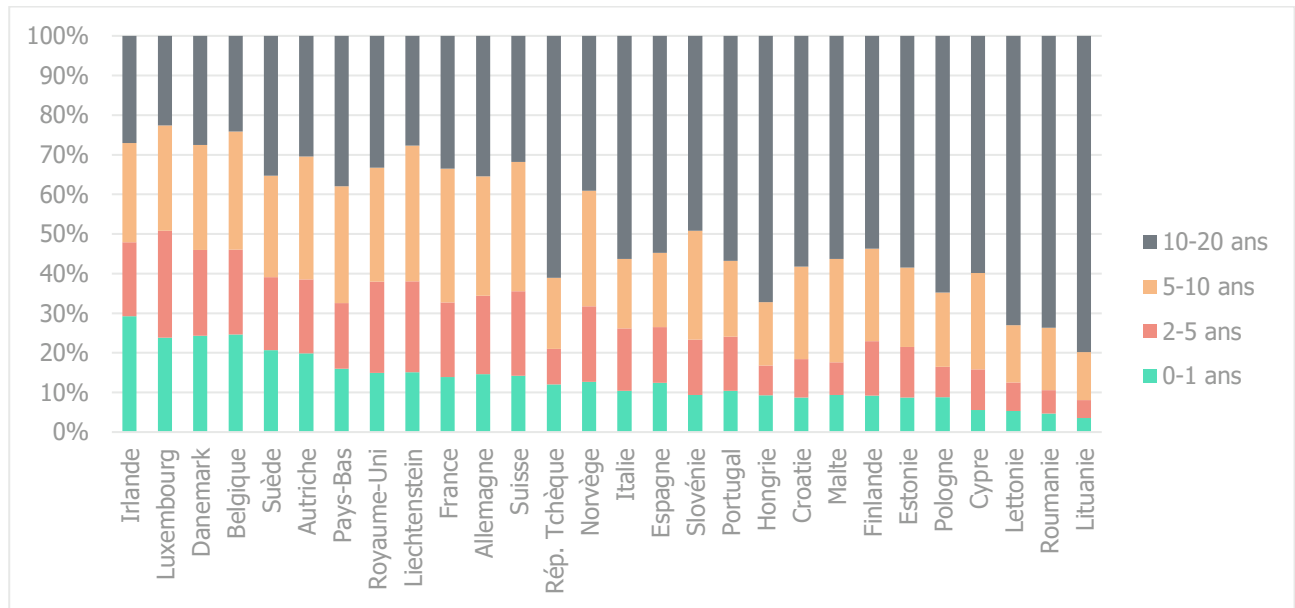
Source : Bureau Fédéral du Plan

10.2 Répartition par âge des voitures personnelles par région (2017)



Source : Bureau Fédéral du Plan

10.3 Comparaison internationale – Répartition des voitures particulières par âge (2015)

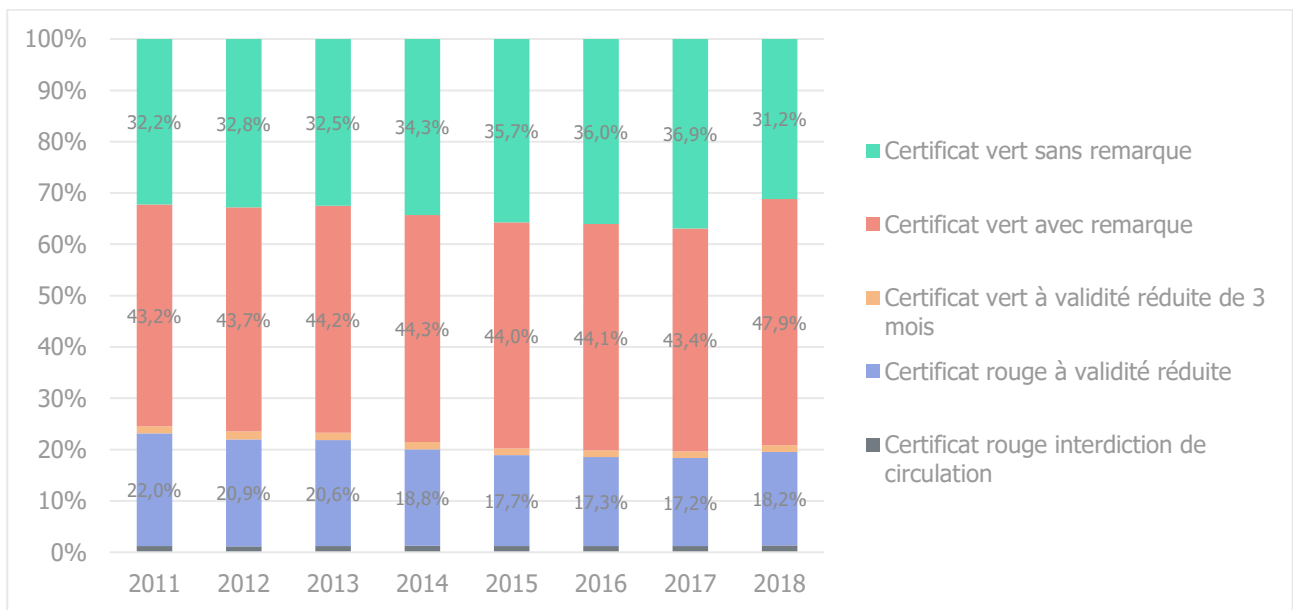


Source : Eurostat

11 Contrôle technique

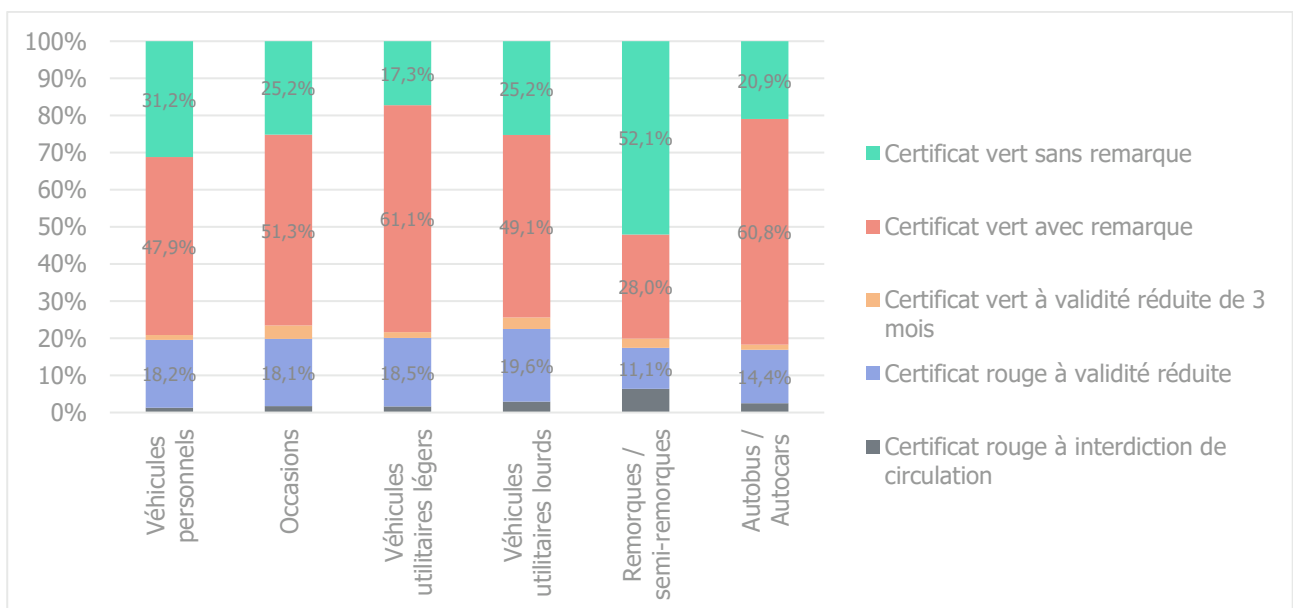
La qualité et la sécurité des voitures personnelles, des véhicules utilitaires et des bus circulant sur la voie publique sont vérifiées régulièrement lors du contrôle technique. Plus de 4.500.000 véhicules subissent chaque année ce contrôle dans une des entreprises membres du GOCA (Groupement des entreprises agréées de contrôle automobile et du permis de conduire). Un véhicule reçoit un certificat de visite vert lorsqu'il ne présente aucun défaut technique de nature à mettre en danger le conducteur et les autres usagers de la route. Dans le cas contraire, un certificat rouge est délivré, laissant tout de même la possibilité aux propriétaires de repasser leur véhicule au contrôle après réparation des déféctuosités.

11.1 Évolution des résultats du contrôle technique pour la catégorie véhicules personnels



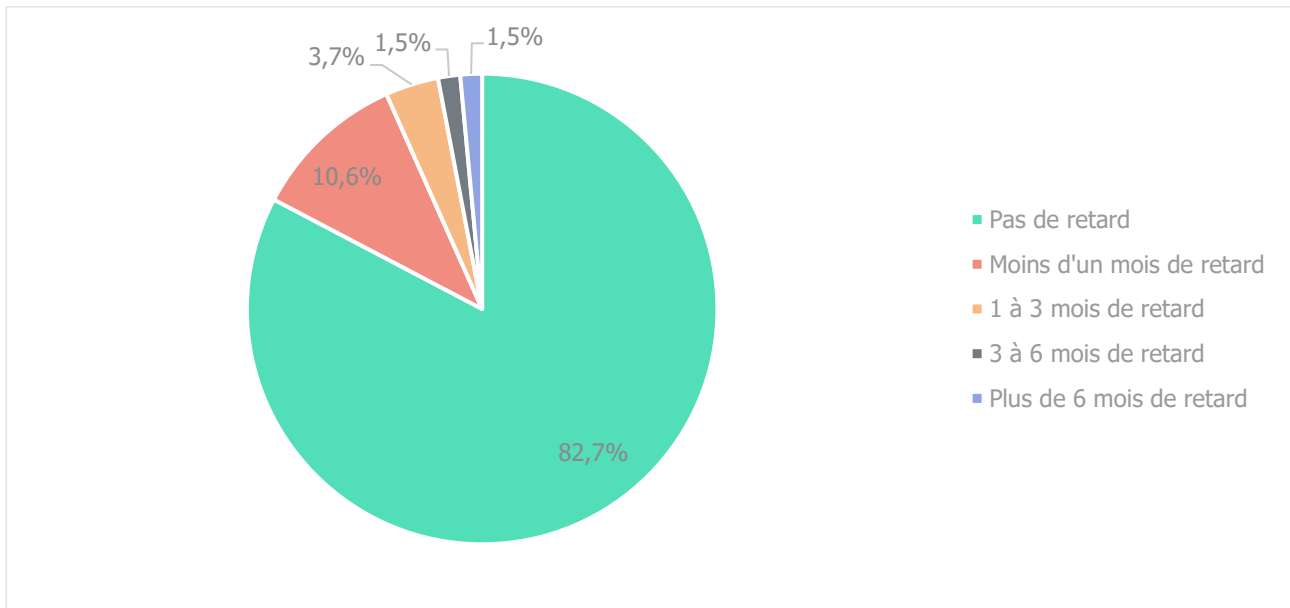
Source : GOCA

11.2 Résultats du contrôle technique en fonction du type de véhicule (2018)



Source : GOCA

11.3 Pourcentage de véhicules présentés en retard au contrôle technique (2018)



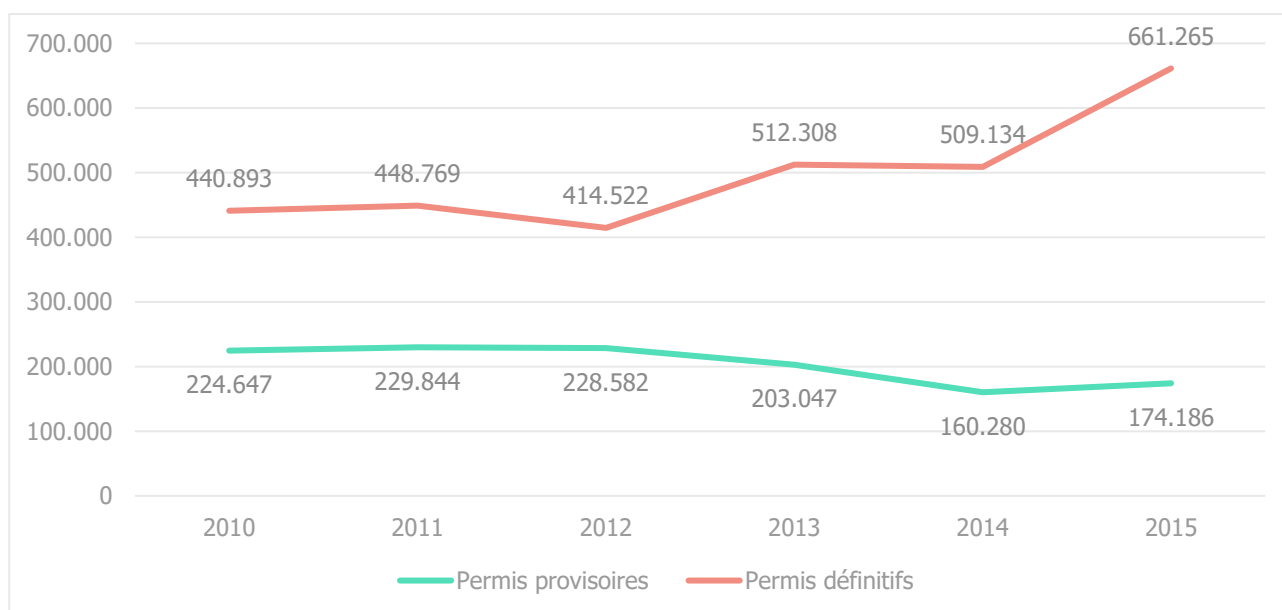
Source : GOCA

12 Possession du permis de conduire

Un pourcentage important de Belges de plus de 16 ans possède un permis de conduire. Depuis 2012, la banque carrefour des permis de conduire centralise l'information sur la délivrance des permis. L'indicateur « nombre de permis délivrés » concerne toutes les catégories de permis et reprend aussi bien les premières délivrances que les changements de catégorie et duplicatas.

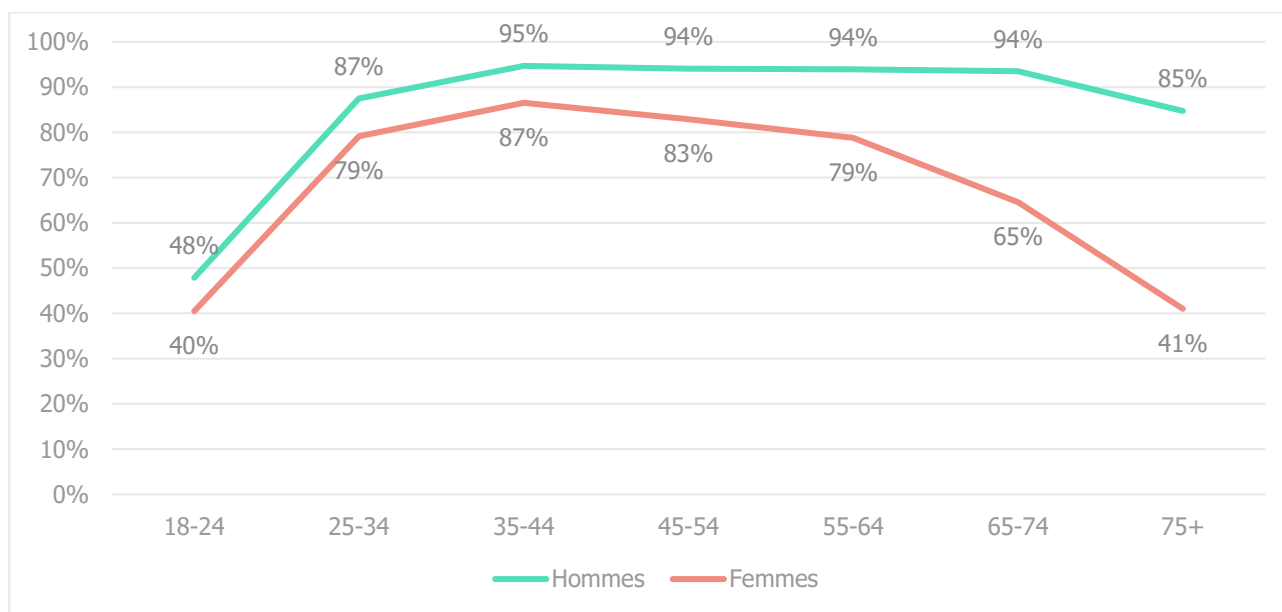
Au 15 janvier 2015, la banque carrefour comptabilisait 7.659.797 permis B actifs. Il s'agit toutefois d'une petite surestimation de la réalité car les permis ne disparaissent pas toujours immédiatement de la base de données lors du décès de leur titulaire. Pour connaître le taux de possession du permis parmi les personnes plus âgées, nous recourons donc à une estimation basée sur l'enquête Beldam. Elle indique que la différence de taux de possession du permis entre les hommes et les femmes est grande pour les personnes âgées mais diminue parmi les plus jeunes.

12.1 Évolution du nombre de permis de conduire délivrés



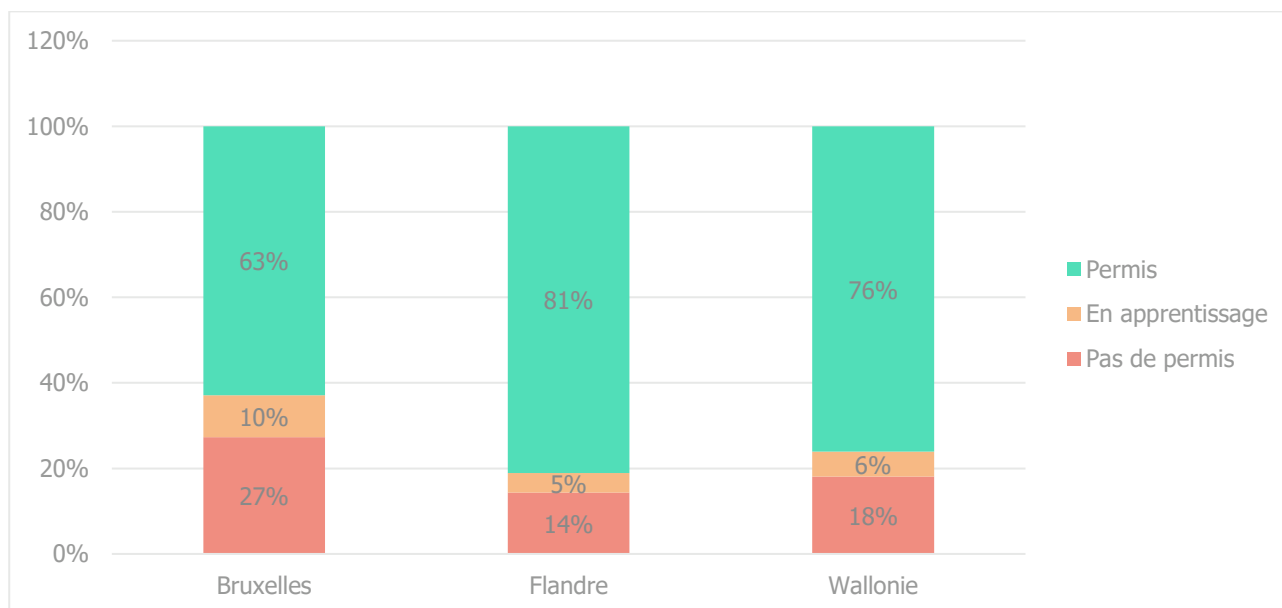
Source : SPF Mobilité et Transports / Banque carrefour des permis

12.2 Taux de possession du permis de conduire en fonction du sexe et de l'âge (2012)



Source : Enquête BELDAM

12.3 Taux de possession du permis de conduire parmi les personnes de 18 ans et plus en fonction de la région (2012)

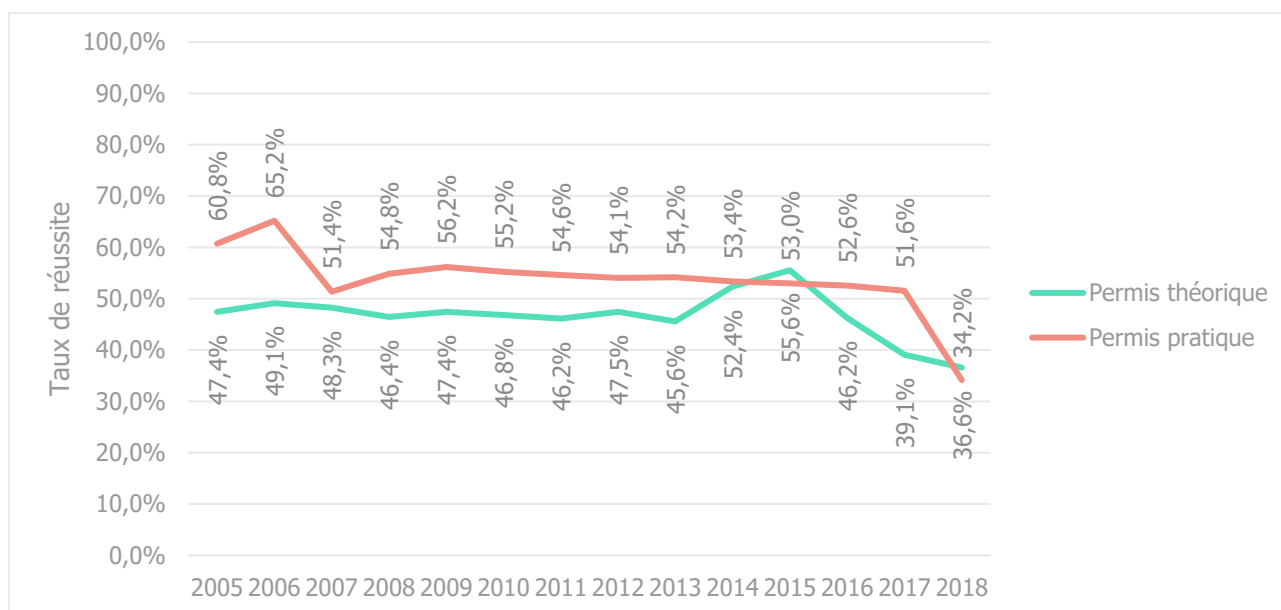


Source : Enquête BELDAM

13 Examens du permis de conduire

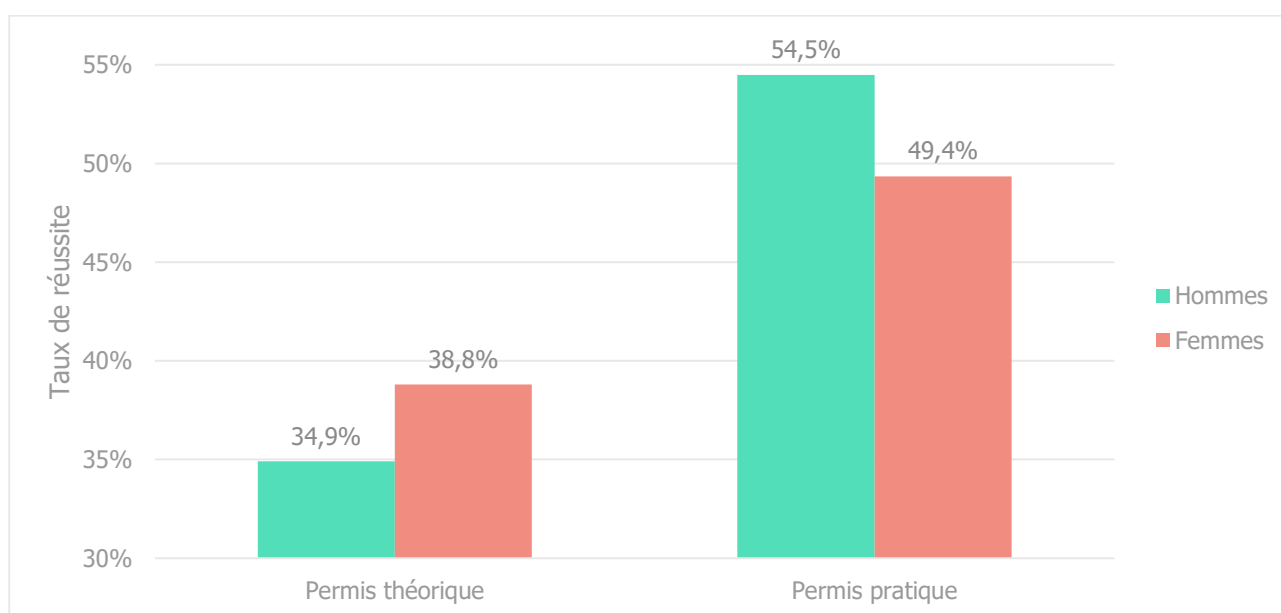
L'aptitude à la conduite des futurs conducteurs d'engins motorisés est jugée sur base d'examens de conduite. Le permis B, tenté par une grande majorité des candidats, concerne les voitures (de masse maximale autorisée ne dépassant pas 3.500 kg et au nombre de places assises inférieur à 8 en plus du siège du conducteur). La formule des examens de conduite a changé plusieurs fois au cours des dernières années. Le permis B théorique actuel contient 50 questions, auquel le candidat doit au moins obtenir 41 points pour réussir. Jusqu'en 2006, l'examen pratique intégrait un exercice sur terrain privé, conditionnant l'accès à la partie suivante sur la voie publique. Les chiffres repris ci-joints pour la réussite à l'examen pratique ne comprennent que la partie « voie publique » de l'examen. La forte baisse du taux de réussite observée en 2018 peut éventuellement s'expliquer par le renforcement en 2017 des conditions de réussite en vue de l'obtention du permis de conduire.

13.1 Évolution du taux de réussite au permis B



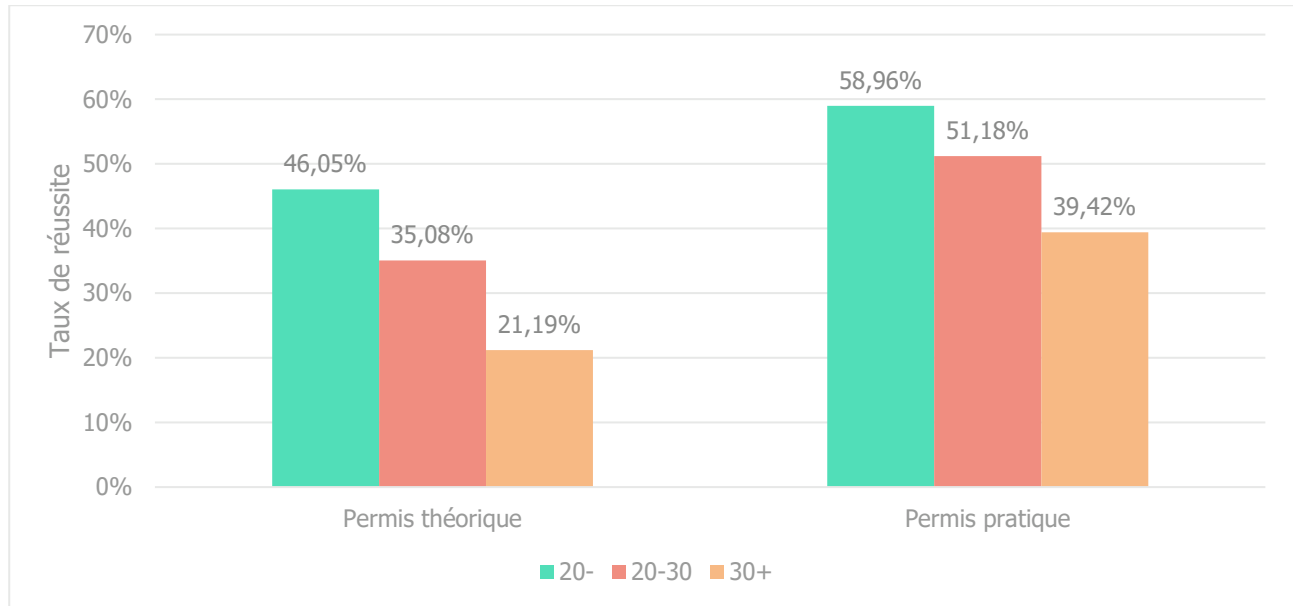
Source : GOCA

13.2 Taux de réussite au permis B en fonction du sexe (2018)



Source : GOCA

13.3 Taux de réussite au permis B en fonction de l'âge (2018)

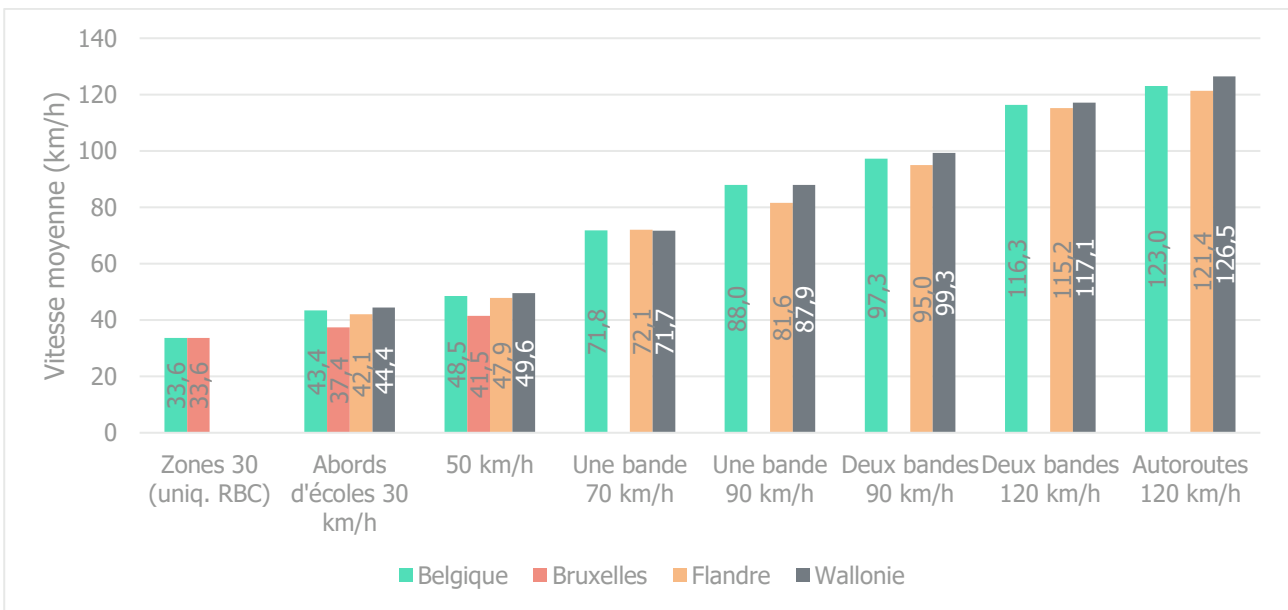


Source : GOCA

14 Vitesses pratiquées

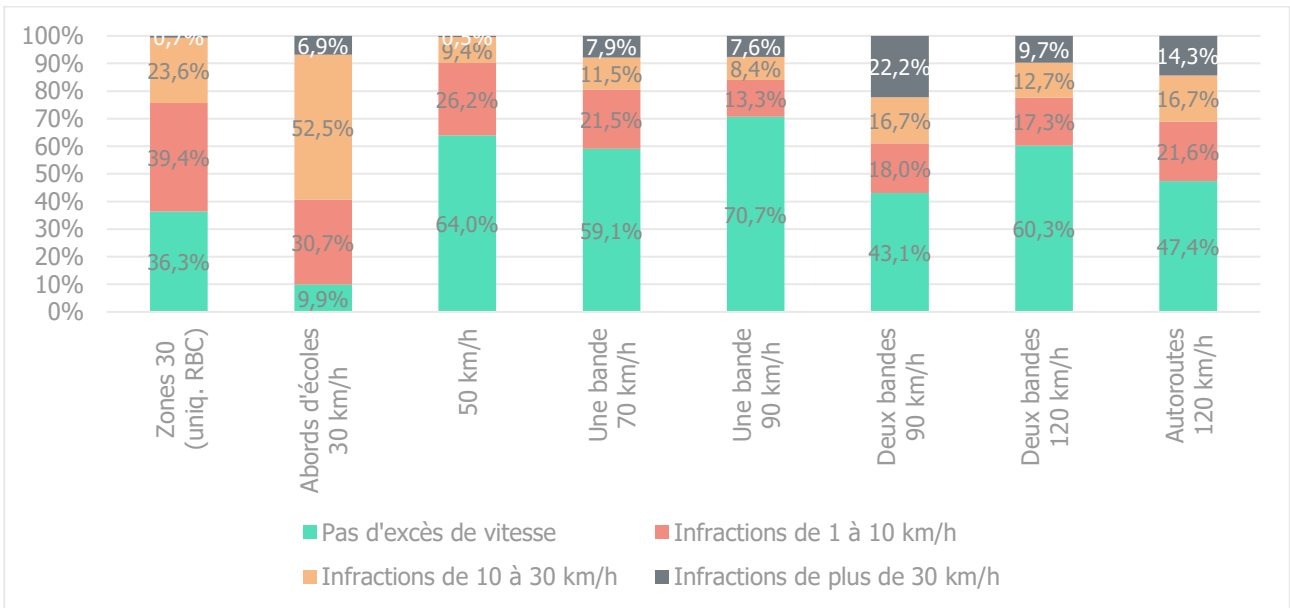
La vitesse influence à la fois le risque d'accident et la gravité des accidents. Il est donc important de mesurer les vitesses moyennes pratiquées par les conducteurs pour évaluer le niveau de sureté sur les routes. La vitesse libre est la vitesse choisie par les conducteurs quand ils ne sont pas confrontés à des contraintes en termes de quantité de trafic ou d'infrastructure. Elle est mesurée sur des routes rectilignes, où il n'y a pas de trafic congestionné, de ralentisseurs de vitesse, de carrefour ou de virage serré à proximité. Elle est un bon indicateur du risque pris par les conducteurs au volant. Une vitesse moyenne libre proche ou supérieure à la limitation de vitesse indique la présence de nombreux infractionnistes et donc une situation dangereuse sur les routes.

14.1 Vitesse moyenne libre des voitures par région et régime de vitesse (2015)



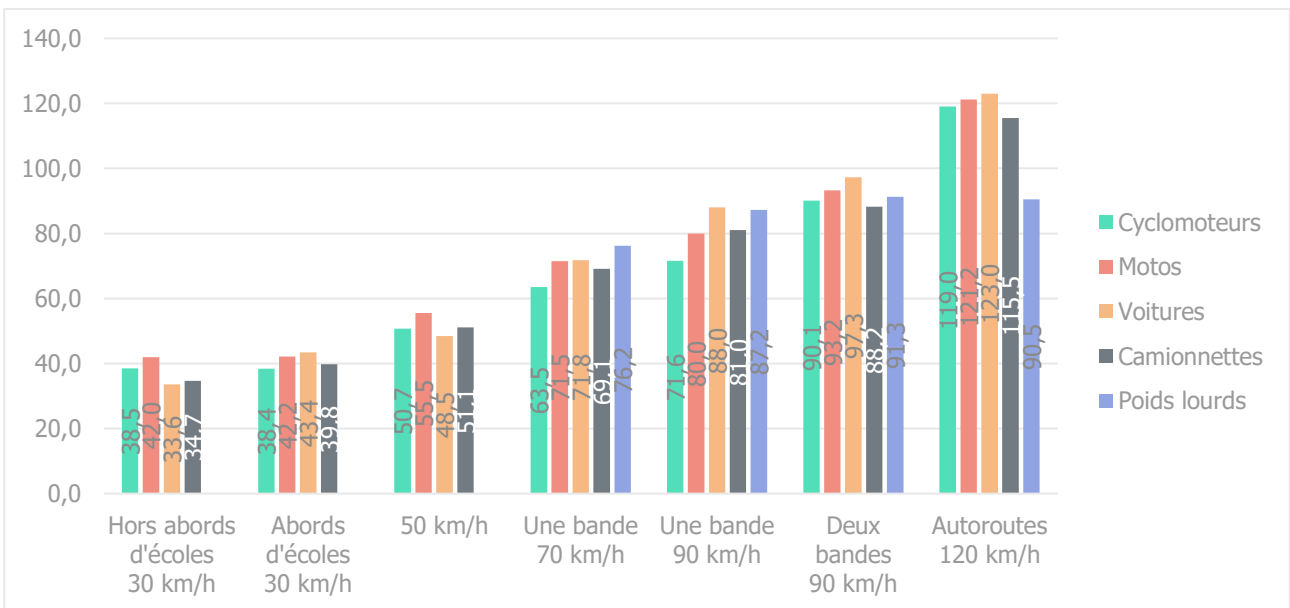
Source : Institut Vias

14.2 Infractions des voitures pour excès de vitesse en fonction du régime de vitesse (2015)



Source : Institut Vias

14.3 Vitesse moyenne libre par type de véhicule et régime de vitesse (scooters et motos : 2012, camionnettes : 2013, voitures et poids lourds : 2015)

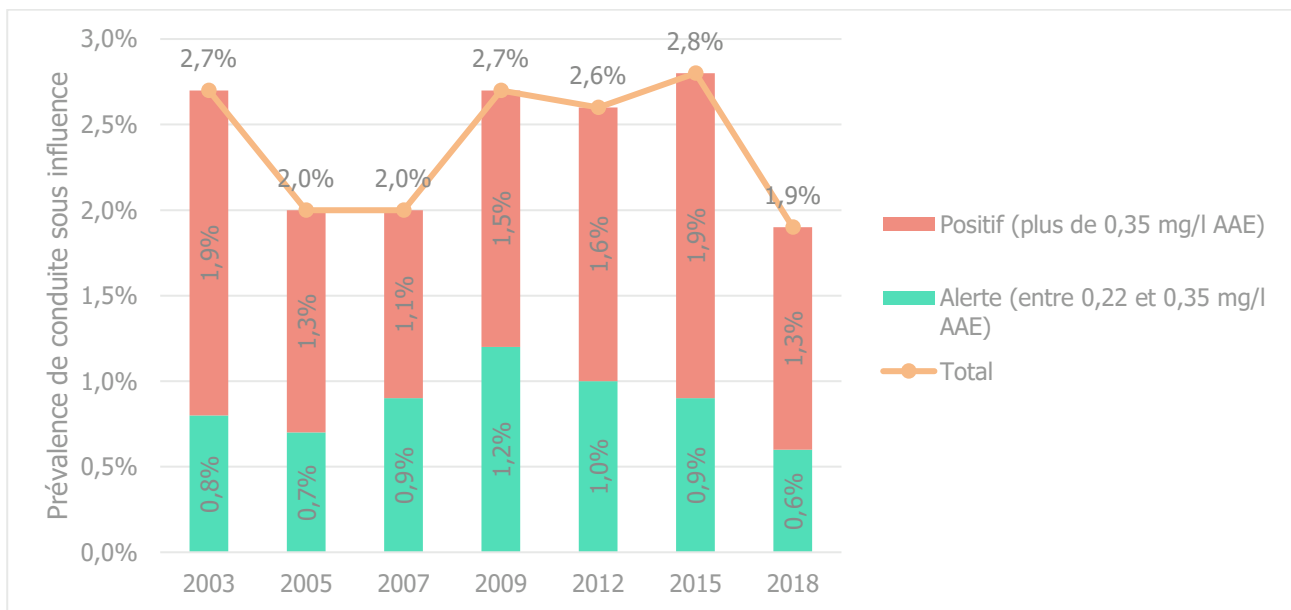


Source : Institut Vias

15 Conduite sous influence d'alcool

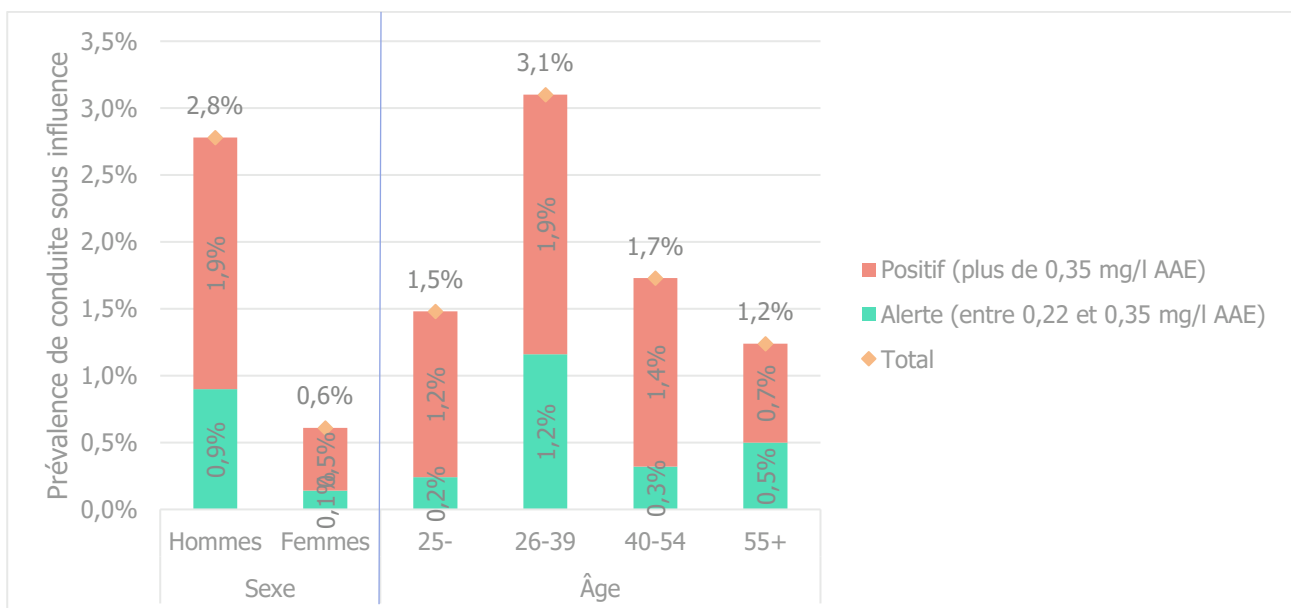
L'alcool altère fortement les capacités de conduite et augmente donc le risque d'accident. En Belgique, une personne est considérée comme conduisant sous influence d'alcool lorsque la concentration d'alcool dans l'air alvéolaire qu'elle expire est égale ou supérieure à 0,22 mg/l (équivalent à 0,5 g/l de sang). En collaboration avec la police, Vias institue mesure régulièrement l'évolution des comportements en matière d'alcool au volant. La prévalence de conduite sous influence représente le pourcentage d'automobilistes en infraction parmi les automobilistes arrêtés de façon aléatoire par les services de police. Cette prévalence varie fortement en fonction du moment de la semaine, de l'âge et du sexe du conducteur.

15.1 Évolution de la prévalence de conduite sous influence d'alcool chez les automobilistes



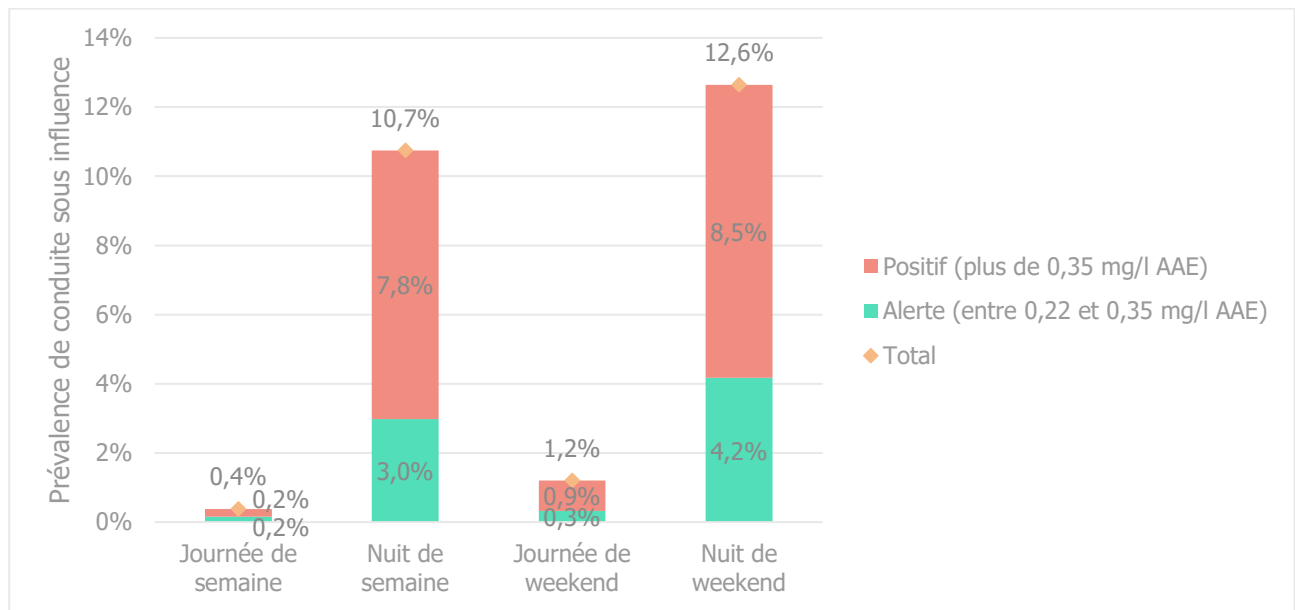
Source : Institut Vias

15.2 Prévalence de conduite sous influence d'alcool en fonction de l'âge et du sexe de l'automobiliste (2018)



Source : Institut Vias

15.3 Prévalence de conduite sous influence d'alcool chez les automobilistes en fonction du moment de la semaine (2018)

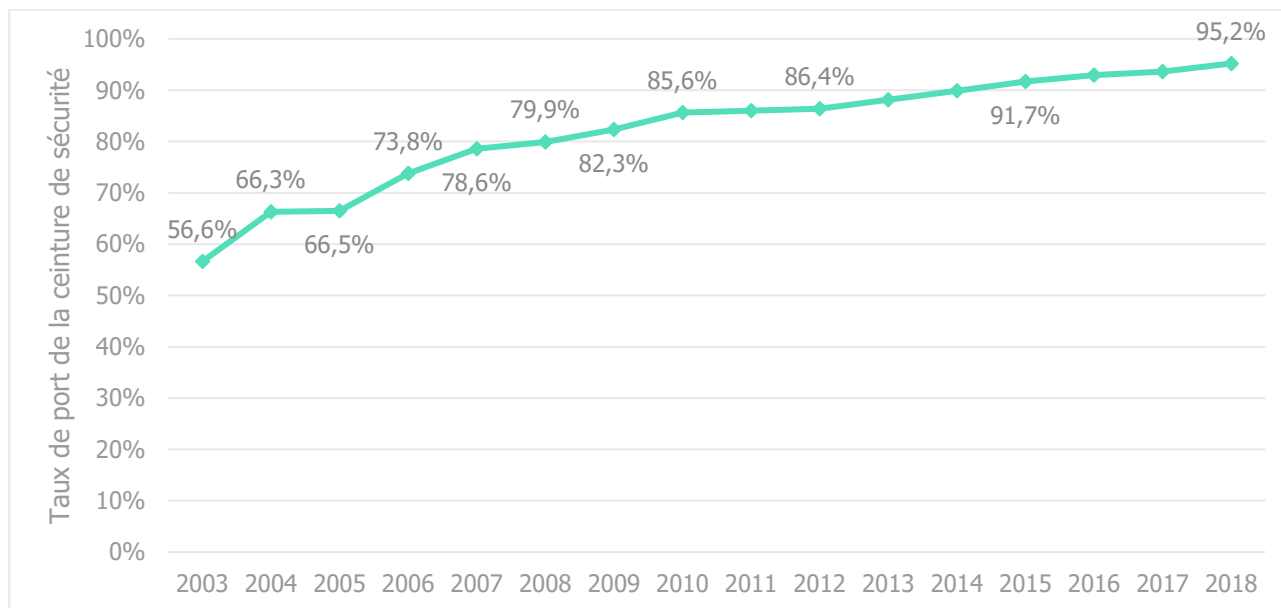


Source : Institut Vias

16 Port de la ceinture de sécurité

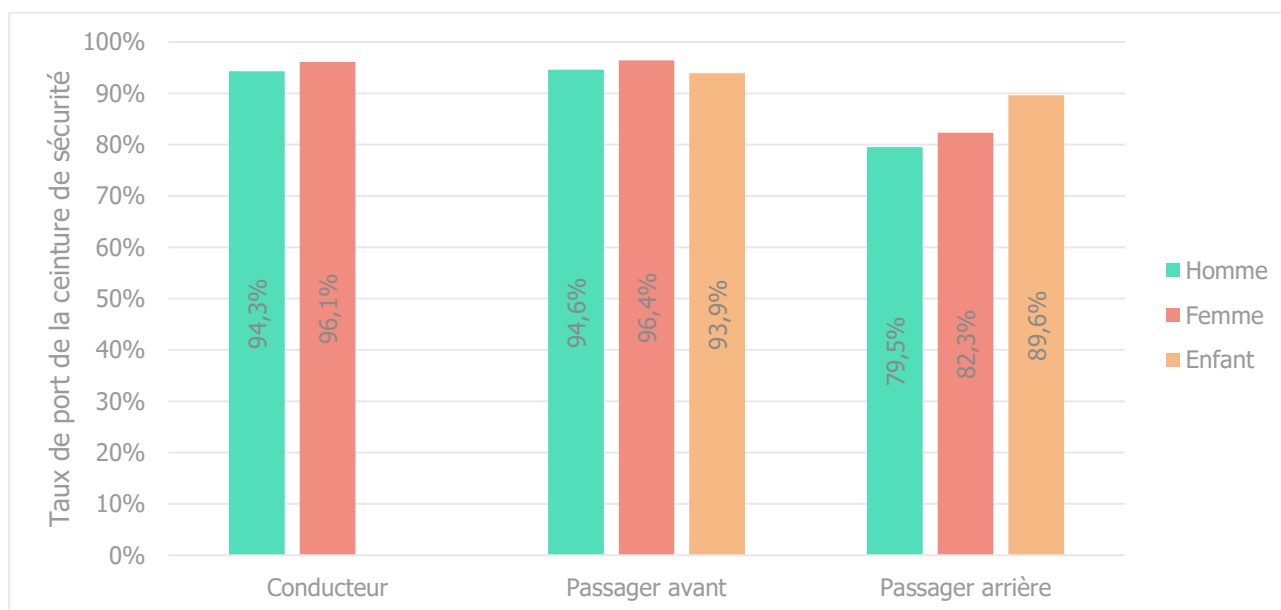
La ceinture de sécurité est l'un des principaux éléments de sécurité passive visant à diminuer les conséquences des accidents. Son utilisation est obligatoire en Belgique depuis 1975 pour le conducteur et le passager avant et depuis 1991 pour les passagers arrière. Depuis 2015, les statistiques belges sur les comportements indiquent des informations sur le port de la ceinture de sécurité à l'avant du véhicule ainsi que des informations sur le port de la ceinture de sécurité à l'arrière du véhicule. Ces statistiques indiquent que le taux de port à l'arrière des véhicules est bien inférieur à ce qui est observé à l'avant.

16.1 Évolution du taux de port de la ceinture de sécurité des conducteurs et passagers avant de voiture



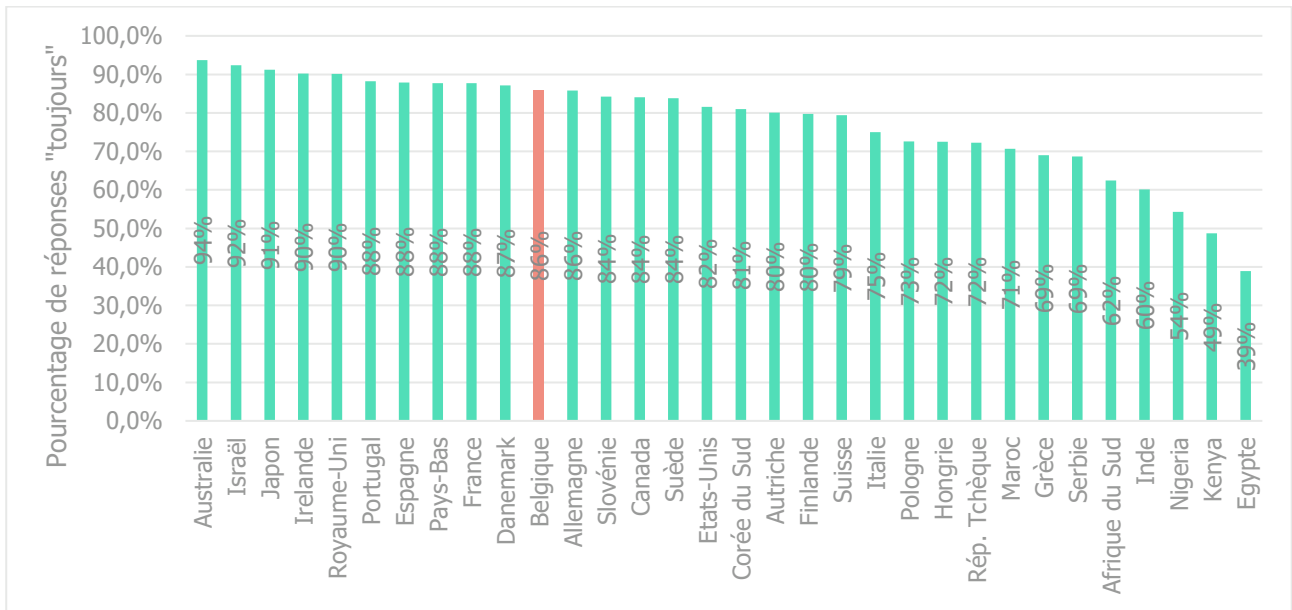
Source : Institut Vias

16.2 Taux de port de la ceinture de sécurité en fonction de la place occupée dans la voiture et le sexe (2018)



Source : Institut Vias

16.3 Comparaison internationale – taux de port (auto-déclaré) de la ceinture de sécurité par les conducteurs de voiture (2018)

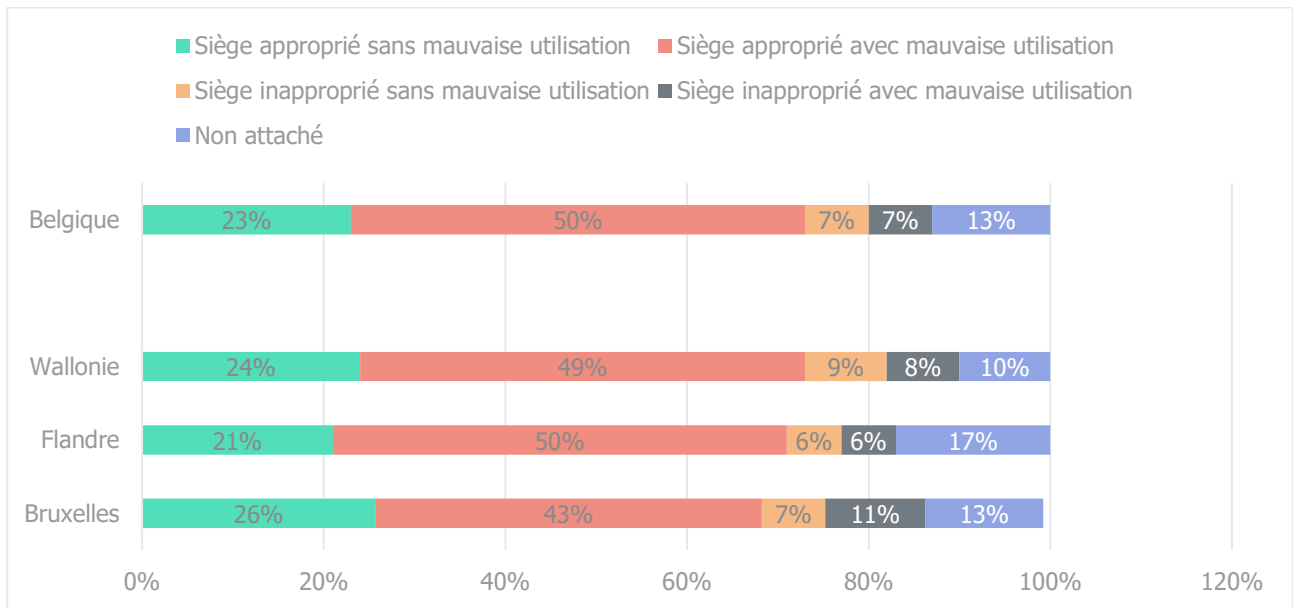


Source : ESRA (E-Survey of Road Users' Attitudes)

17 Dispositifs de retenue pour enfant

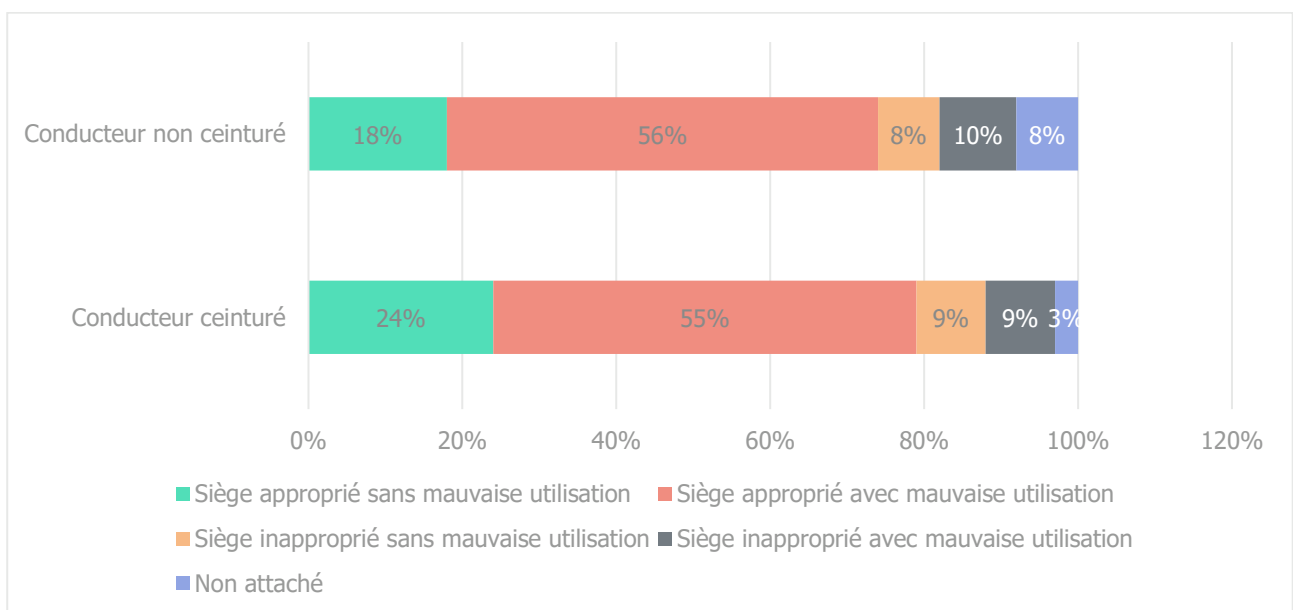
Les enfants passagers d'un véhicule automobile et qui mesurent moins de 135 cm doivent être transportés dans un dispositif de retenue adapté. Au cours de sa croissance, l'enfant sera transporté successivement dans un siège bébé dos à la route, un siège à coque face à la route et dans un rehausseur. Outre le choix d'un dispositif approprié, une utilisation correcte du dispositif est également importante. Des exemples de mauvaises utilisations sont des sièges mal fixés au véhicule ou mal orientés, un airbag non désactivé devant un siège dos à la route, ou encore des sangles pas assez serrées ou ne passant pas au bon endroit.

17.1 Taux d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant en fonction de la région (2017)



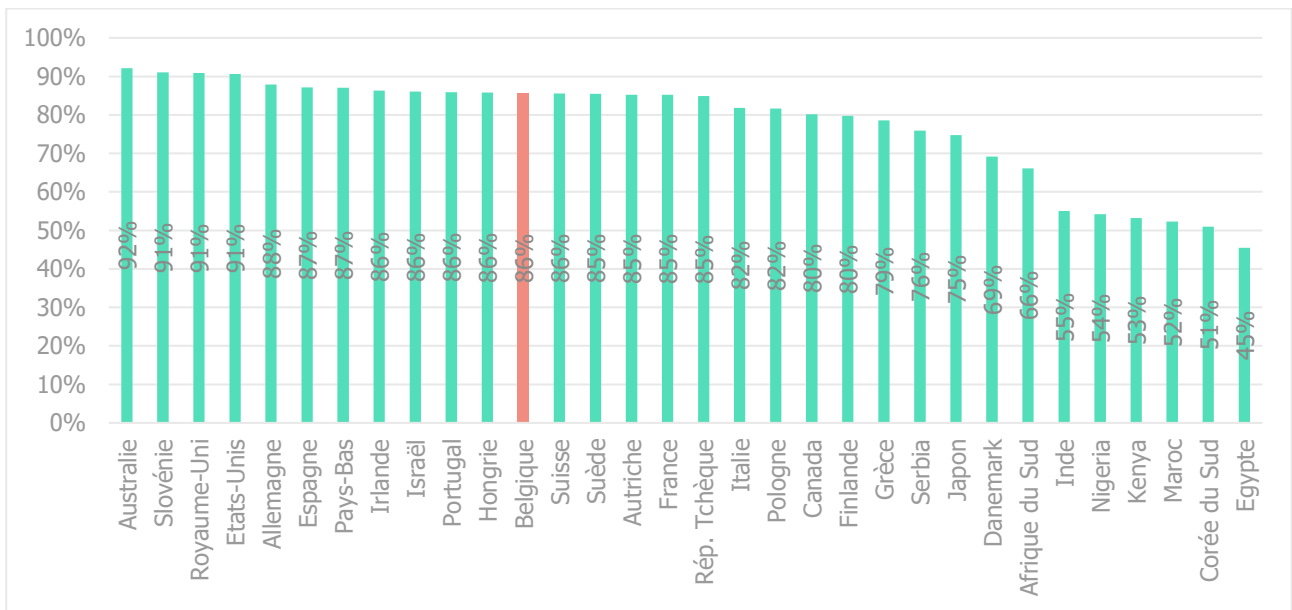
Source : Institut Vias

17.2 Taux d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant en fonction du port de la ceinture du conducteur (2017)



Source : Institut Vias

17.3 Comparaison internationale – Taux (auto-déclaré) d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant (2018)

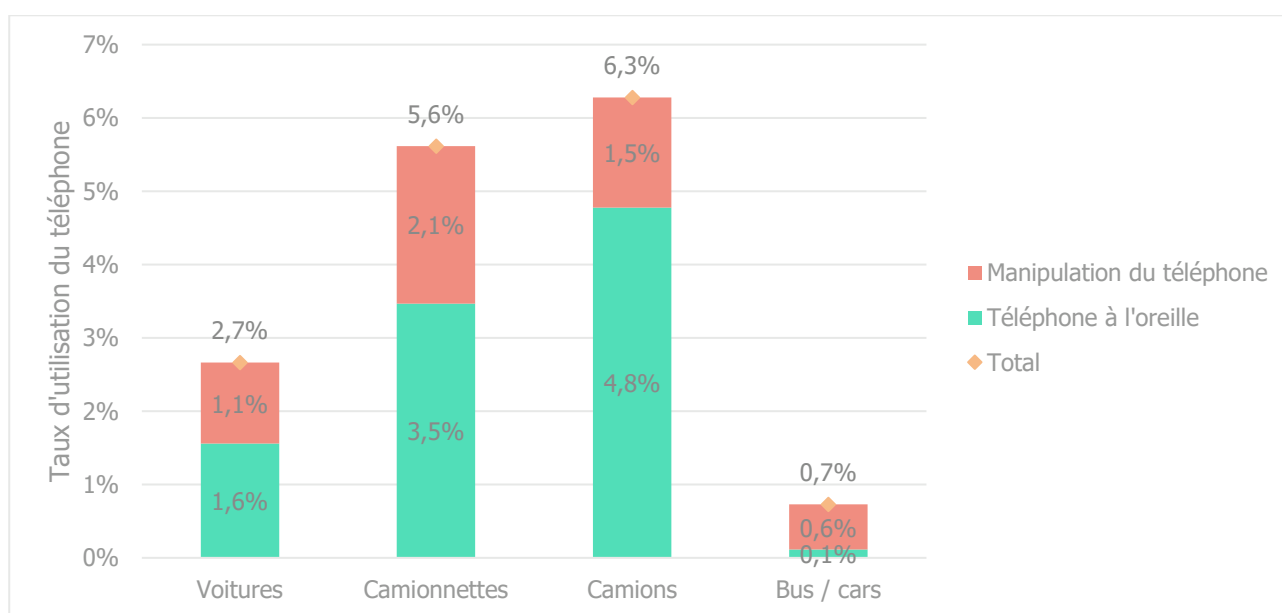


Source : ESRA (E-Survey of Road Users' Attitudes)

18 Utilisation du téléphone sans kit mains libres au volant

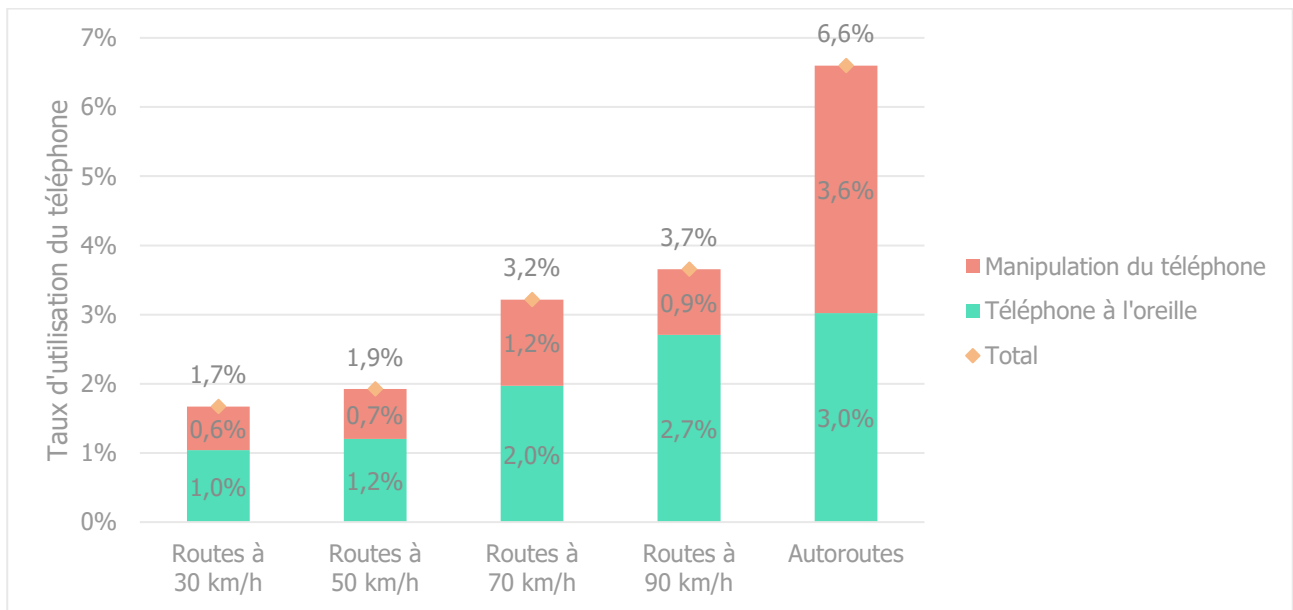
L'utilisation du téléphone au volant – avec ou sans kit mains libres – est l'une des principales sources de distraction. Téléphoner induit des distractions cognitives, auditives et, en l'absence de kit mains libres, physiques. Manipuler son téléphone pour écrire un SMS ou consulter une application génère également une distraction visuelle. Utiliser son téléphone sans kit mains libres au volant est interdit en Belgique. Le taux d'utilisation du téléphone a été déterminé en observant les conducteurs depuis le bord de la route. Il représente le pourcentage de conducteurs adoptant le comportement distracteur, à un moment donné en Belgique. Il ne faut pas confondre ce taux avec le pourcentage de personnes à qui il arrive parfois de téléphoner au volant, qui est lui beaucoup plus élevé, comme cela apparaît sur le dernier graphique.

18.1 Taux d'utilisation du téléphone sans kit mains libres en fonction du type de véhicule (2013)



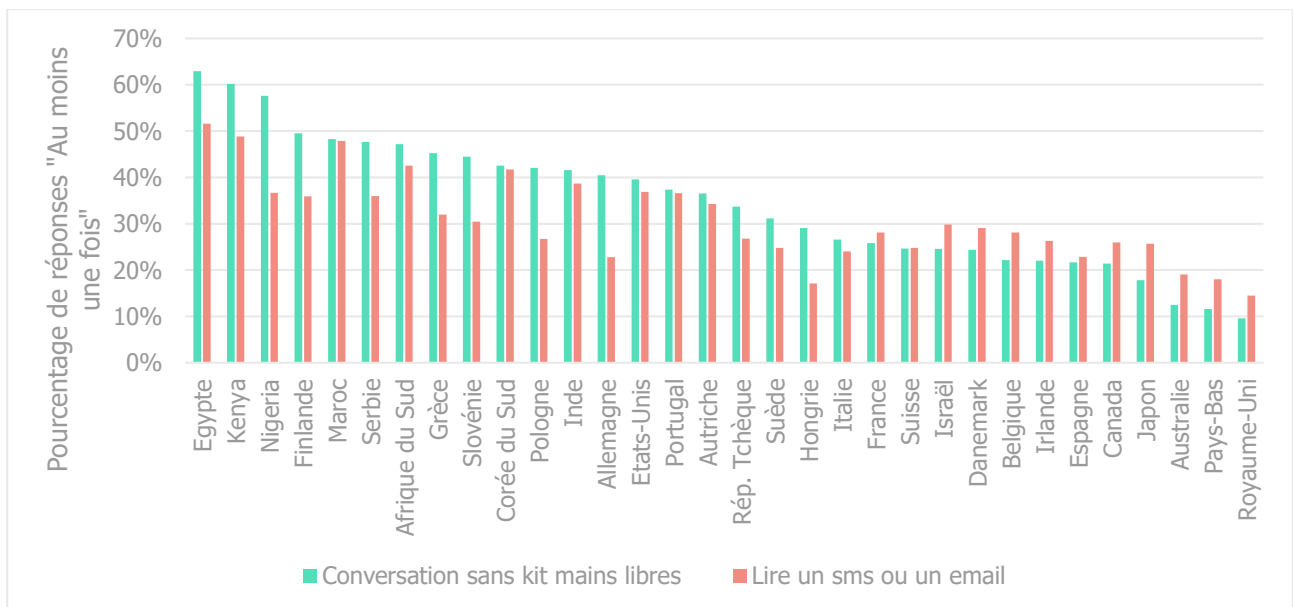
Source : Institut Vias

18.2 Taux d'utilisation du téléphone sans kit mains libres en fonction du type de route (2013)



Source : Institut Vias

18.3 Comparaison internationale – Pourcentage de personnes déclarant avoir manipulé leur téléphone au volant au moins une fois au cours des 12 derniers mois (2018)

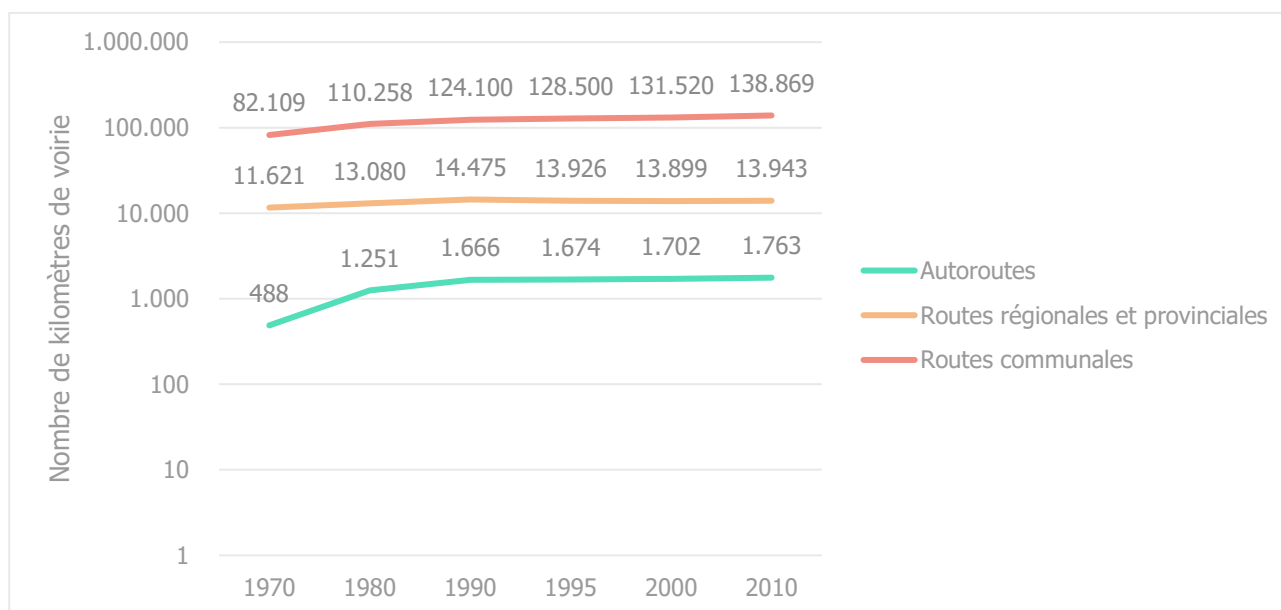


Source : ESRA (E-Survey of Road Users' Attitudes)

19 Infrastructure routière

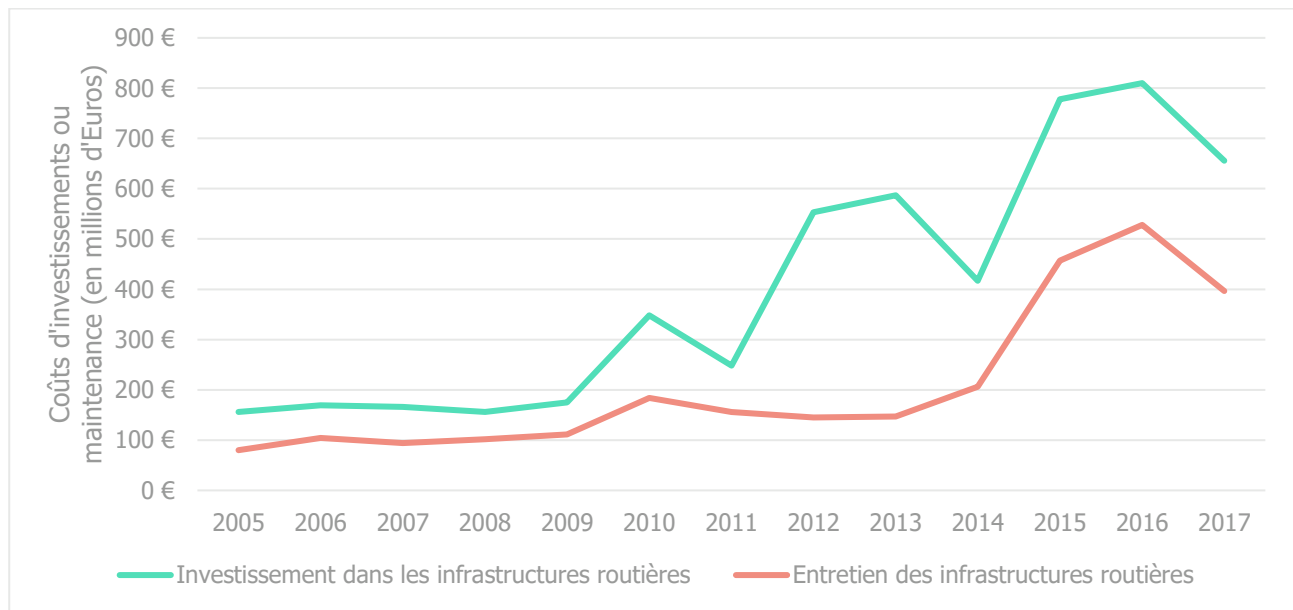
L'état du réseau routier et les infrastructures de sécurité sont un élément important pour la sécurité routière. Il est cependant très difficile d'obtenir des informations globales sur l'état du réseau routier car une grande majorité du réseau est constitué de routes communales, gérées localement. En Belgique, le réseau routier a connu peu de nouveaux développements depuis les années 90 par rapport aux périodes précédentes. Les coûts d'investissement et de maintenance n'en sont pas moins élevés. En termes de longueur, les routes communales représentent une très grande majorité des routes du pays. Les autoroutes ne constituent qu'un peu plus de 1 % de la longueur de route mais supportent une part bien plus importante du trafic. Pour pouvoir représenter tous les types de route sur la figure 19.1, nous utilisons une échelle verticale logarithmique où chaque graduation représente une différence d'un facteur 10.

19.1 Évolution de la longueur du réseau routier par type de route



Source : SPF Mobilité et Transports, SPF Économie / Direction générale Statistique / Statistics Belgium

19.2 Évolution des dépenses d'investissement et de maintenance du réseau routier

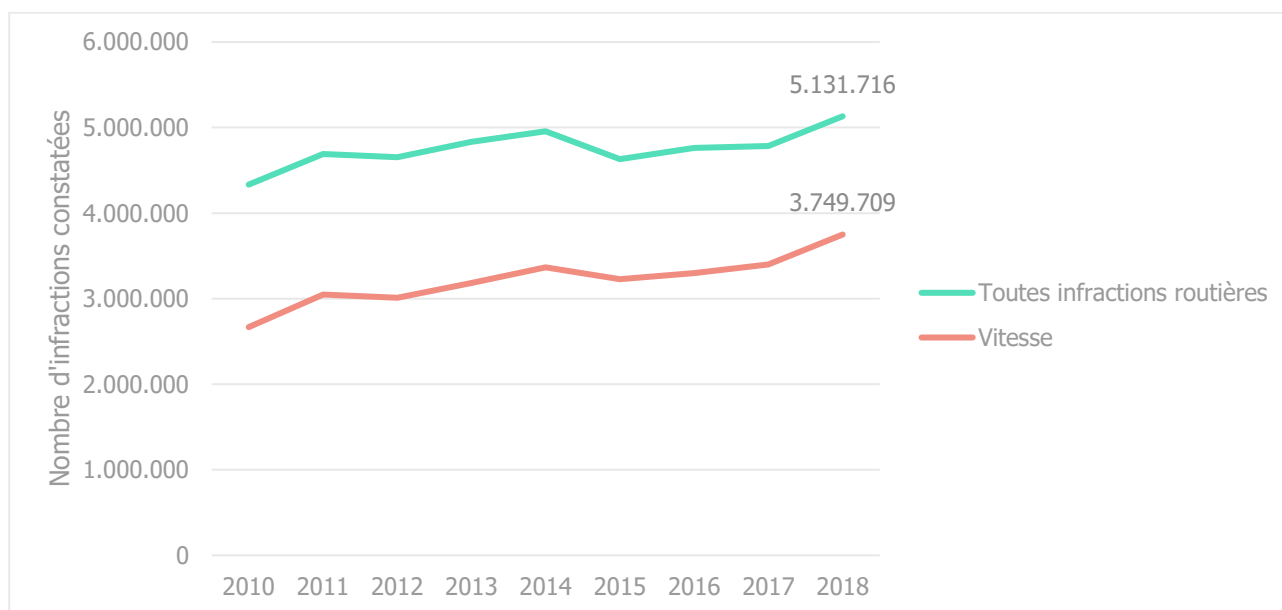


Source : *International Transport Forum, OCDE*

20 Infractions constatées par la police

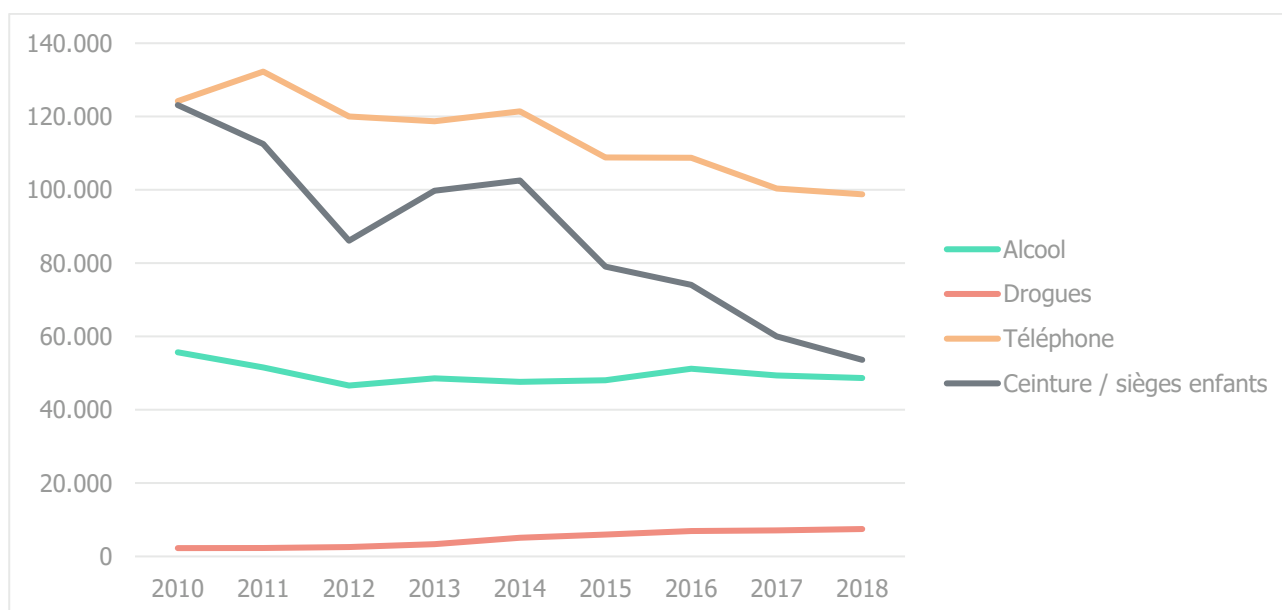
La politique criminelle vise à dissuader les usagers de la route de commettre des infractions au code de la route. Le nombre d'infractions constatées ne dépend pas que du nombre d'infractions réellement commises mais surtout des moyens mis en place par la police et de la facilité technique pour détecter une infraction. Les chiffres rapportés ci-joints concernent les infractions constatées par la police fédérale et les zones de police locales ayant conduit à une perception immédiate ou un procès-verbal. Les autres types d'infractions telles que, par exemple, les Sanctions Administratives Communales (SAC) ne sont donc pas comptabilisées. La majorité des infractions constatées concernent la vitesse excessive.

20.1 Évolution du nombre total d'infractions constatées par la police et du nombre d'infractions liées à la vitesse



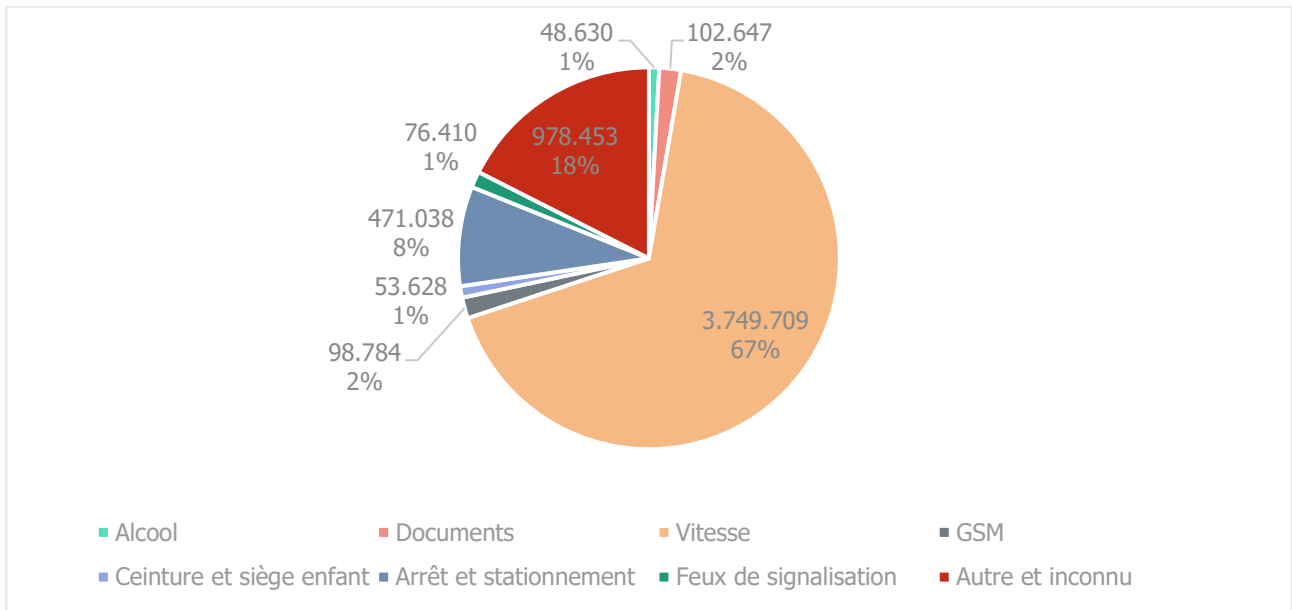
Source : Police Fédérale/PFP/DGR/DRI - BIPOL

20.2 Évolution du nombre d'infractions constatées en fonction du motif (hormis vitesse)



Source : Police Fédérale/PFP/DGR/DRI - BIPOL

20.3 Répartition, selon le motif, des infractions constatées par la police (2018)

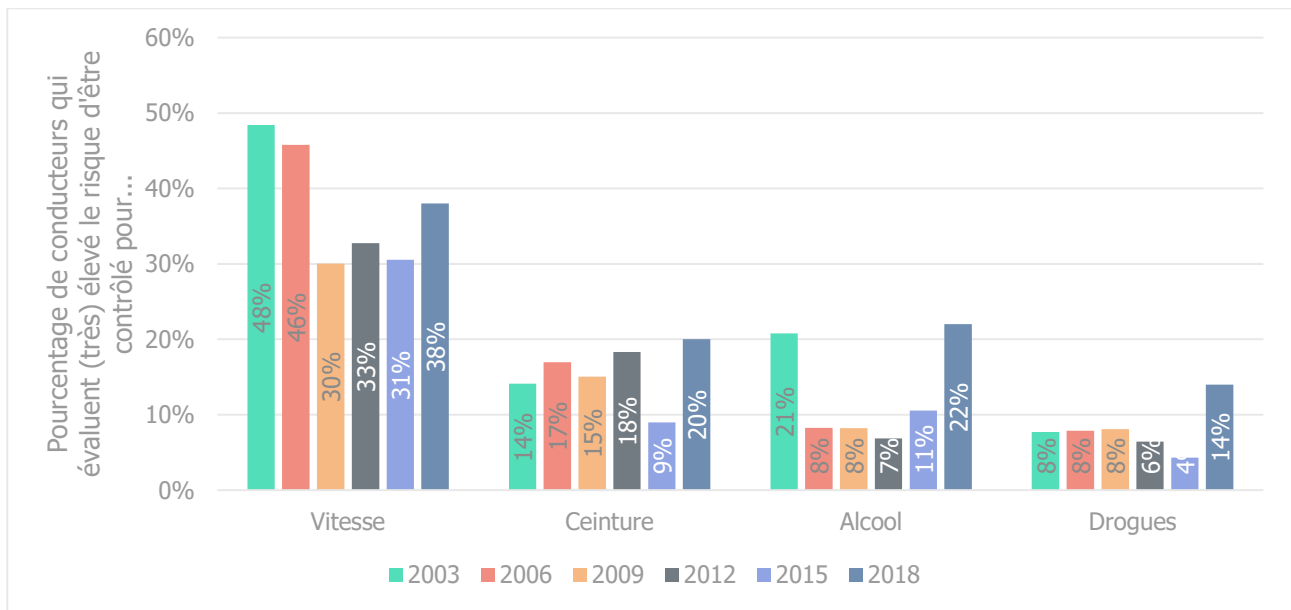


Source : Police Fédérale/PFP/DGR/DRI - BIPOL

21 Risque subjectif de se faire contrôler

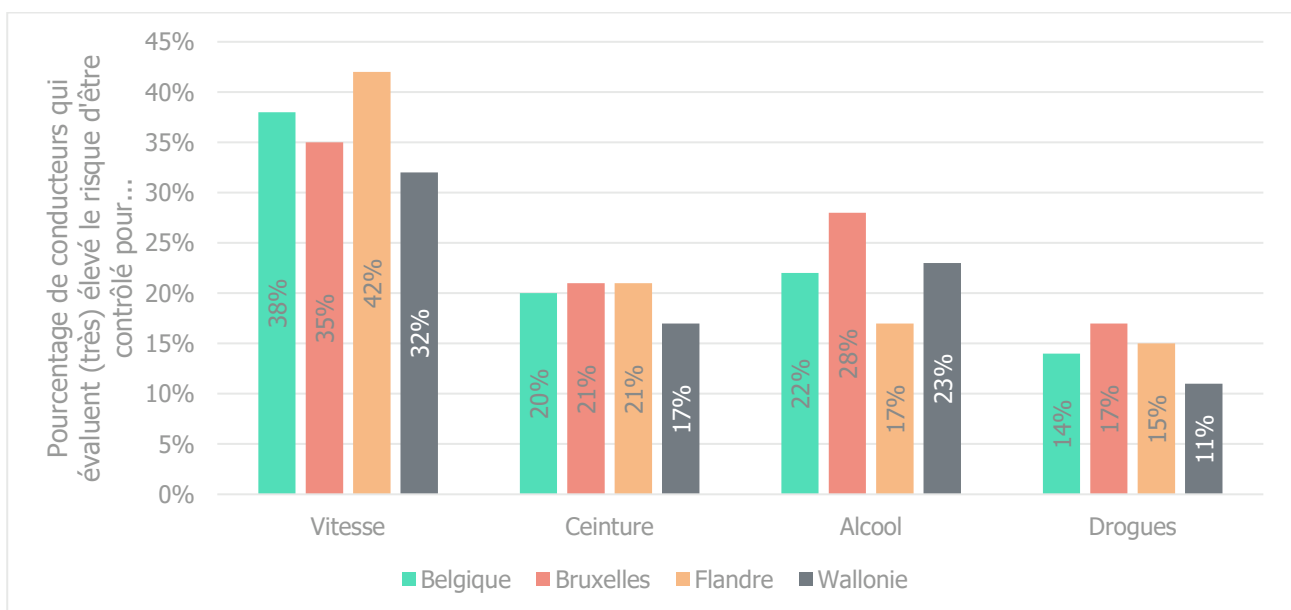
Le risque subjectif de se faire contrôler représente la probabilité ressentie par les conducteurs de voir leur comportement routier être contrôlé. Ce sentiment subjectif ne dépend pas que du nombre effectif de contrôles mais aussi de la communication qui est effectuée autour de ces contrôles, de leur visibilité et de leur mode de fonctionnement. L'existence d'un risque subjectif élevé parmi les conducteurs est importante pour garantir l'effet dissuasif des contrôles.

21.1 Évolution du risque subjectif de se faire contrôler en fonction du motif



Source : ESRA (E-Survey of Road Users' Attitudes), Institut Vias

21.2 Risque subjectif de se faire contrôler en fonction de la région de domicile (2018)



Source : ESRA (E-Survey of Road Users' Attitudes), Institut Vias

Sources

1 Tués dans la circulation

1.1, 1.2 : SPF Économie / Direction générale Statistique / Statistics Belgium

1.3 : CARE database (DG Mobility and Transport), International Transport Forum, sources nationales et Eurostat via [Commission européenne](#)

2 Accidents corporels et victimes de la route

2.1 : SPF Économie / Direction générale Statistique / Statistics Belgium

2.2, 2.3 : Base de données RECOVER (SPF Santé publique, IMA, Institut Vias, VUB)

3 Risque d'accident et gravité des accidents

3.1 : BELDAM, SPF Économie / Direction générale Statistique / Statistics Belgium, Institut Vias

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

3.2, 3.3 : SPF Économie / Direction générale Statistique / Statistics Belgium

4 Âge et sexe des victimes

4.1, 4.2, 4.3 : SPF Économie / Direction générale Statistique / Statistics Belgium

5 Mode de déplacement des victimes

5.1, 5.2, 5.3 : SPF Économie / Direction générale Statistique / Statistics Belgium

6 Accidents matériels

6.1, 6.2 : [Assuralia](#)

7 Importance du trafic motorisé

7.1, 7.2 : [Service Public Fédéral Mobilité et Transports, Direction générale Politique de Mobilité Durable et Ferroviaire](#)

7.3 : International Transport Forum, Eurostat via [Commission européenne](#)

8 Importance du trafic non-motorisé

8.1, 8.2 : Enquête MONITOR

Pour en savoir plus : [MONITOR : Enquête nationale sur la mobilité et la sécurité routière \(2016\)](#)

8.3 : [ESRA](#) (E-Survey of Road Users' Attitudes)

9 Âge et sexe des automobilistes

9.1, 9.2 : Institut Vias

10 Parc de véhicules

10.1, 10.2 : [Bureau Fédéral du Plan](#)

10.3 : [Eurostat](#)

11 Contrôle technique

11.1, 11.2, 11.3 : GOCA

Pour en savoir plus : [Rapport annuel du GOCA](#)

12 Possession du permis de conduire

12.1 : SPF Mobilité et Transports / Banque carrefour des permis

12.2, 12.3 : Enquête BELDAM

13 Examens du permis de conduire

13.1, 13.2, 13.3 : GOCA

Pour en savoir plus : [Rapport annuel du GOCA](#)

14 Vitesses pratiquées

14.1, 14.2, 14.3 : Institut Vias

Pour en savoir plus :

[Trotta, M. \(2016\). Que nous apprennent les données GPS sur la vitesse sur nos routes ? Mesure de comportement vitesse hors agglomération 2015. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière](#)

[Temmerman P. \(2016\). Trop vite en agglomération – Résultats du mesure de comportement en matière de vitesse en agglomération réalisée par l'IBSR en 2015. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière](#)

[Riguelle, F., & Roynard, M. \(2014\). Les camionnettes roulent-elles trop vite ? Résultats de la première mesure de la vitesse des camionnettes en Belgique. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière](#)

[Temmerman, P., & Roynard, M. \(2015\). Mesure de vitesse des motocyclettes 2014 – Résultats de la première mesure de comportement de la vitesse des motos en Belgique. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière](#)

15 Conduite sous influence d'alcool

15.1, 15.2, 15.3 : Institut Vias

Pour en savoir plus : [Brion, M., Meunier, J-C. & Silverans, P. \(2019\). Alcool au volant : l'état de la situation en Belgique – Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2019. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance.](#)

16 Port de la ceinture

16.1, 16.2 : Institut Vias

Pour en savoir plus : [Lequeux, Q., & Pelssers, B. \(2018\). Tout le monde porte-t-il la ceinture ? – Résultats de la mesure de comportement Vias 2018 sur le port de la ceinture de sécurité, Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière](#)

16.3 : [ESRA](#) (E-Survey of Road Users' Attitudes)

Pour en savoir plus : [Nakamura, H., Alhajyaseen, W., Kako, Y. and Kakinuma, T. \(2020\): Seat belt and child restraint systems. ESRA2 Thematic report No. 8. ESRA project \(E-Survey of Road users' Attitudes\). International Association of Traffic and Safety Sciences \(IATSS\), 2-6-20 Yaesu, Chuo-ku, Tokyo 104-0028, Japan](#)

17 Dispositifs de retenue pour enfants

17.1, 17.2 : Institut Vias

Pour en savoir plus : [Schoeters, A. & Lequeux, Q. \(2018\) : Nos enfants sont-ils correctement attachés en voiture ? Résultats de la mesure nationale de comportement de l'institut Vias en matière d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants 2017. Bruxelles, Belgique : : l'institut Vias - Centre Connaissance de Sécurité Routière](#)

17.3 : [ESRA](#) (E-Survey of Road Users' Attitudes)

Pour en savoir plus : [Nakamura, H., Alhajyaseen, W., Kako, Y. and Kakinuma, T. \(2020\): Seat belt and child restraint systems. ESRA2 Thematic report No. 8. ESRA project \(E-Survey of Road users' Attitudes\). International Association of Traffic and Safety Sciences \(IATSS\), 2-6-20 Yaesu, Chuo-ku, Tokyo 104-0028, Japan](#)

18 Utilisation du téléphone sans kit mains libres au volant

18.1, 18.2 : Institut Vias

Pour en savoir plus : [Riquelle, F., & Roynard, M. \(2014\). Conduire sans les mains. Utilisation du GSM et d'autres objets pendant la conduite sur le réseau routier belge. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière](#)

18.3 : [ESRA](#) (E-Survey of Road Users' Attitudes)

Pour en savoir plus : [Pires, C., Areal, A., & Trigo, J. \(2019\) Distraction \(mobile phone use\). ESRA2 Thematic report Nr. 3. ESRA project \(E-Survey of Road users' Attitudes\). Lisbon, Portugal: Portuguese Road Safety Association](#)

19 Infrastructure routière

19.1 : SPF Mobilité et Transports, SPF Économie / Direction générale Statistique / Statistics Belgium

19.2 : International Transport Forum, OCDE

20 Infractions constatées par la police

20.1, 20.2, 20.3 : Police Fédérale/PFP/DGR/DRI - BIPOL

21 Risque subjectif de se faire contrôler

21.1, 21.2 : [ESRA](#) (E-Survey of Road Users' Attitudes), Institut Vias



Vias institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be