



Rapport statistique 2018

Compétences et aptitude à la conduite



Remerciements :

Les auteurs de ce rapport et l'institut Vias remercient les personnes et organisations suivantes pour leur contribution très appréciée à cette étude :

- Le Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire (GOCA), notamment pour la transmission des données d'enquête concernant la formation à la conduite.
- Le SPF Mobilité et Transports, notamment Marjan Mulliez, qui a fourni les chiffres nationaux concernant les permis de conduire.
- Le service CARA de l'institut Vias, notamment Mark Tant, qui a fourni les chiffres concernant les évaluations d'aptitude à la conduite.
- Le service Examens de réintégration de l'institut Vias, notamment Anneleen Poll, qui a fourni les données concernant les examens de réintégration.
- Julien Leblud, pour la coordination des rapports statistiques.
- Sofie Boets et Wouter Van den Berghe, pour la relecture du document et le contrôle de la qualité.

Rapport statistique 2018

Compétences et aptitude à la conduite

Rapport statistique 2018 – 2018-S-02-FR
D/2018/0779/51

Auteurs : Myrtille Dewulf et Quentin Lequeux
Éditeur responsable : Karin Genoe
Éditeur : Institut Vias - Centre de Connaissance Sécurité Routière
Date de publication : 21/08/18

Veillez faire référence au présent document de la manière suivante : Dewulf M. et Lequeux, Q. (2018) Rapport statistique 2018 Compétences et aptitude à la conduite. Bruxelles, Belgique : Vias institute - Centre de Connaissance Sécurité Routière.

Dit rapport is tevens verschenen in het Nederlands onder de titel : Dewulf M. en Lequeux, Q. (2018) Statistisch Rapport 2018 Rijvaardigheid en rijgeschiktheid. Brussel, België: Vias institute - Kenniscentrum.

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 peuvent être reproduites ou diffusées qu'avec une mention claire et explicite de ce rapport et de la (des) source(s) initiale(s).

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

TABLE DES MATIÈRES

Table des matières	3
Scope	4
1. Formation et examen pour l’obtention du permis de conduire	5
1.1. Examens théoriques	6
1.2. Formation à la conduite pour le permis de catégorie B.....	10
1.3. Examens pratiques	12
2. Permis de conduire	21
3. Évaluations d’aptitude à la conduite	26
3.1. Évaluations de l’aptitude à la conduite et décisions	27
3.2. Caractéristiques démographiques	30
4. Examens de réintégration	32
4.1. Examens et attestations d’aptitude à la conduite	33
4.2. Infractions	35
4.3. Caractéristiques de la population	35
Terminologie utilisée	38
Source des données	41

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 relatives aux compétences de conduite et à l'aptitude à la conduite des conducteurs.

Le terme « compétences de conduite » comprend l'ensemble des compétences (connaissances, capacités et attitudes) que doit posséder un conducteur pour prendre part à la circulation en toute sécurité. Le terme « aptitude à la conduite » comprend les exigences médicales et fonctionnelles, y compris physiques et cognitives, pour pouvoir conduire un véhicule. Ce rapport traite uniquement des candidats-conducteurs et des conducteurs de véhicules à moteur pour lesquels un permis de conduire est requis. Il ne contient donc pas de données concernant les usagers faibles.

Les compétences de conduite et l'aptitude à la conduite sont des conditions nécessaires pour un comportement sûr. Les mesures et processus les plus importants dont il est ici question sont: la formation routière, les examens pour l'obtention du permis de conduire ainsi que sa délivrance pour tous les conducteurs, l'évaluation de l'aptitude à la conduite pour les personnes souffrant de troubles médicaux et/ou psychologiques, ainsi que les examens de réintégration médicaux et psychologiques pour les auteurs d'infractions routières en cas de déchéance du droit de conduire.

Dans la mesure du possible, ce rapport est basé sur des chiffres officiels. Des données statistiques auto-rapportées ont été utilisées lorsque des chiffres officiels n'étaient pas disponibles. Ce rapport comprend un aperçu des chiffres (annuels) existants concernant (source des chiffres entre parenthèses) :

- les parcours de formation pour le permis B (voitures) (GOCA),
- les examens théoriques et pratiques (toutes catégories de permis) (GOCA),
- les permis délivrés et le profil sociodémographique des détenteurs d'un permis B (SPF Mobilité et Transports, BELDAM),
- les condamnations relatives au permis de conduire (SPF Justice),
- les évaluations d'aptitude à la conduite (service CARA de l'institut Vias), et
- les examens de réintégration médicaux et psychologiques (service Examens de réintégration de l'institut Vias).

La fin du rapport renvoie aux sources originelles. La terminologie utilisée est expliquée tant dans les textes introductifs que dans la liste terminologique en fin du rapport.

1. FORMATION ET EXAMEN POUR L'OBTENTION DU PERMIS DE CONDUIRE

Ce chapitre présente des chiffres récents relatifs à la formation (catégorie de permis de conduire B : voitures) et à l'examen pratique pour l'obtention d'un permis de conduire (toutes catégories de permis de conduire confondues) en Belgique. Ces données proviennent du GOCA (Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire).

Les données relatives aux examens théoriques et pratiques sont des données officielles publiées dans les rapports annuels du GOCA. Les sections qui suivent commencent par un aperçu du nombre d'examens passés annuellement et du pourcentage de réussite dans les différentes catégories de permis de conduire. Les catégories reprises sont :

- AM (anciennement catégorie A3) (cyclomoteur)
- A1, A2, A (anciennement catégories A/A-) (motocyclette)
- B (voiture)
- B + E (voiture + remorque)
- G (véhicule agricole)

Depuis 2008-2009, les données concernant les catégories de permis de conduire C (camion) et D (autobus/ autocar) ne sont plus publiées dans les rapports annuels du GOCA, celui-ci ne disposant plus de ces statistiques depuis la réforme qui stipule que ces catégories doivent répondre à des exigences de compétences professionnelles (depuis le 10/09/2008 pour la catégorie D et depuis le 10/09/2009 pour la catégorie C).

Après ces chiffres généraux et leur évolution, des graphiques présentent les mêmes données mais de façon différente, selon les caractéristiques de la population (âge, sexe).

Jusqu'à présent, des chiffres centralisés sur les formations à la conduite suivies en Belgique ne sont pas disponibles. La section concernant les formations à la conduite se base donc sur des données auto-rapportées de personnes qui présentent pour la première fois leur examen pratique pour le permis de conduire de la catégorie B. Ces données proviennent d'une enquête réalisée annuellement par le GOCA dans 10 centres d'examen sur un échantillon d'environnement 1000 candidats-conducteurs. Le but de ces enquêtes est d'obtenir des informations sur le parcours de formation et de déterminer si certaines tendances se confirment ou évoluent au fil des années (plus d'informations dans les sources des données). La formation à la conduite pour les candidats au permis de conduire B a été réformée le 1^{er} septembre 2006. Depuis lors, le candidat qui réussit le permis théorique a le choix entre deux modèles de formation¹:

- le permis de conduire provisoire de 18 mois (20h de leçon de conduite + rouler seul)
- le permis de conduire provisoire de 36 mois (conduire accompagné d'un guide, pas de leçon de conduite obligatoire).

Cette section commence par un aperçu du choix opéré de 2011 à 2015 entre les deux modèles de permis provisoires possibles. Figurent ensuite des graphiques faisant une distinction selon l'âge, le sexe et la région du candidat-conducteur.

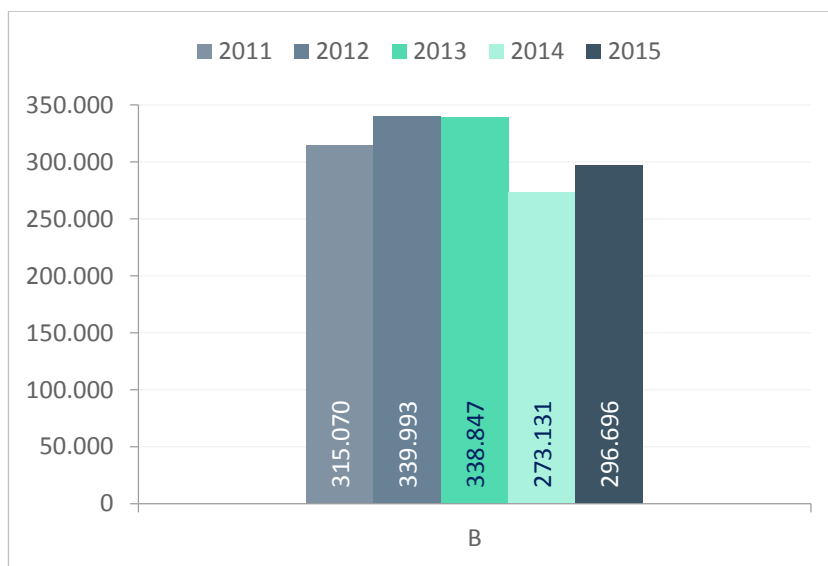
Quelques graphiques basés sur l'enquête du GOCA, et qui font le lien entre les données auto-rapportées et le pourcentage de réussite à l'examen pratique, sont repris à titre complémentaire à la fin de la section concernant les examens pratiques. Les variables abordées sont : le type de permis provisoire, le nombre de kilomètres parcourus avant l'examen pratique, et les éventuelles heures d'enseignement pratique suivies auprès d'une école de conduite.

Note : le dernier rapport annuel du GOCA ainsi que les dernières enquêtes datant de 2015, l'évolution des chiffres relatifs aux permis de conduire et aux examens pratiques et théoriques présentés dans ce rapport se limitent à l'année 2015. Ce premier chapitre présente donc les mêmes chiffres que ceux présentés dans le dernier rapport statistique sur les compétences et l'aptitude à la conduite.

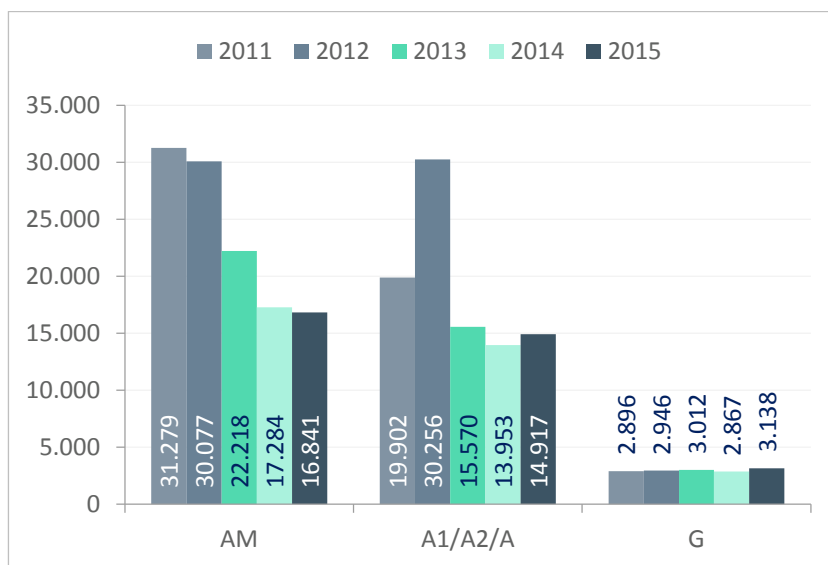
¹ Ceci étant le cas jusqu'à la nouvelle réforme en matière de permis de conduire de 2018.

1.1. Examens théoriques

Figure 1. Nombre d'examens théoriques du permis de conduire de la catégorie B par rapport aux permis de conduire AM, A1/A2/A, G, 2011-2015.



Source: GOCA - Rapports annuels, 2011-2015

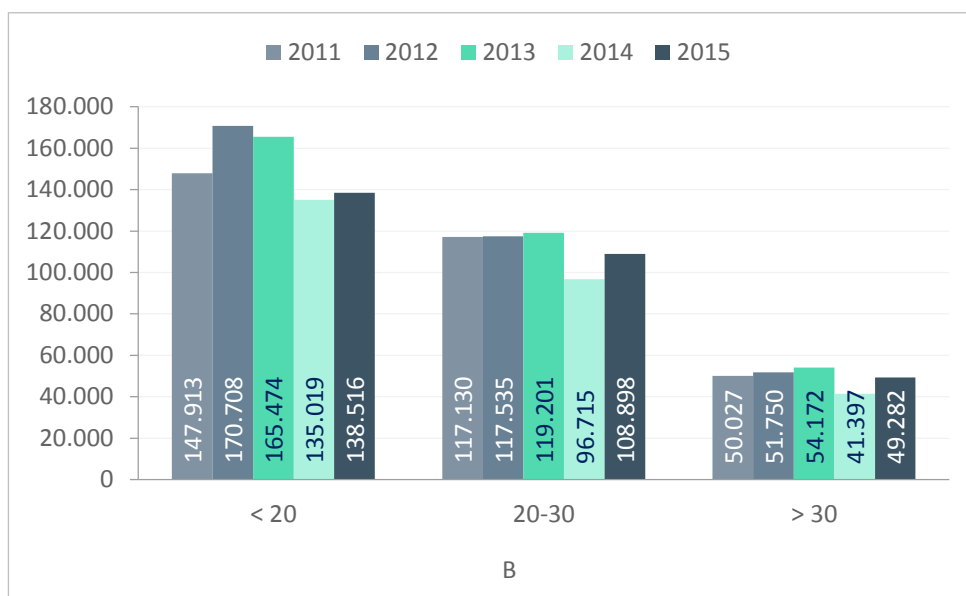


Source: GOCA - Rapports annuels, 2011-2015

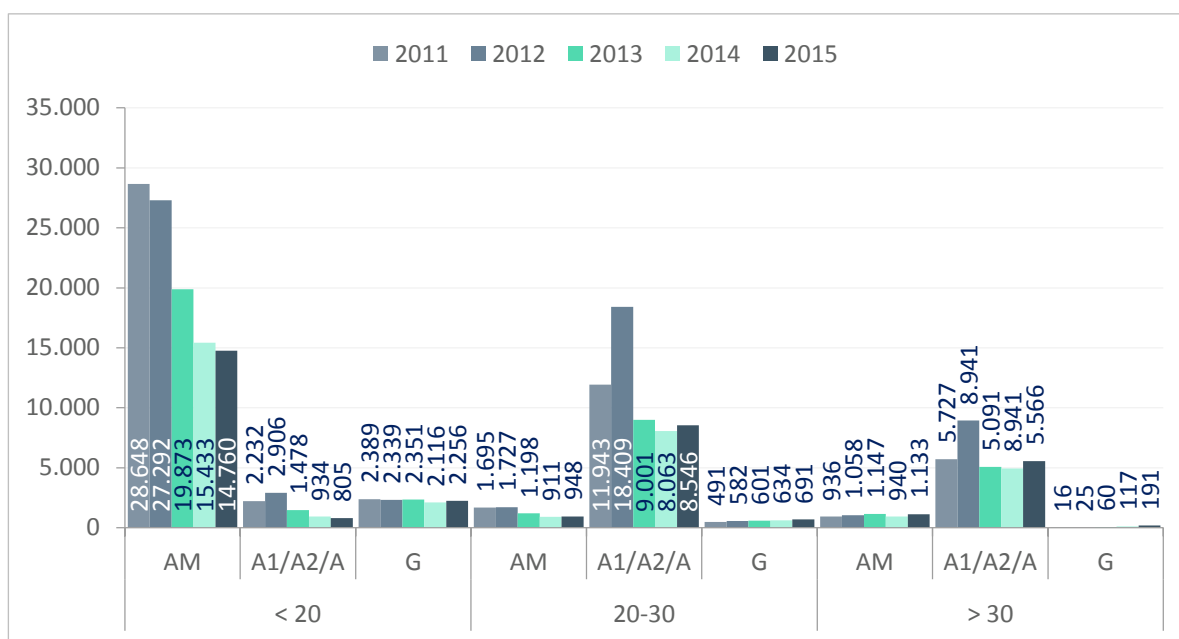
Les graphiques ci-dessus montrent l'évolution (2011-2015) du nombre d'examens de conduite théoriques passés pour les catégories AM, A1/A2/A, B et G. Les chiffres se rapportent au nombre d'examens théoriques et non au nombre de candidats. Un candidat peut passer un examen plusieurs fois. Les chiffres pour la catégorie B sont présentés séparément étant donné la différence d'échelle (qui varie entre les deux schémas).

La majorité des examens théoriques sont réalisés en vue de l'obtention du permis de conduire de catégorie B. Le nombre d'examens théoriques passés pour ce type de permis est moindre durant les 2 dernières années mais l'évolution du nombre d'examens passés au fil des années n'indique aucune tendance évolutive nette de ce nombre à plus long terme. Le nombre d'examens théoriques pour le permis AM a quant à lui diminué chaque année depuis 2011, tandis que le nombre d'examens théoriques relatifs au permis G tend à stagner au cours du temps. Enfin, on constate que le nombre d'examens théoriques relatifs à la catégorie de permis A/A1/A2 a augmenté de manière exceptionnelle en 2012 avant de se stabiliser jusqu'en 2015.

Figure 2. Nombre d'examens théoriques du permis de conduire de la catégorie B par rapport aux permis de conduire AM, A1/A2/A, et G en fonction de l'âge, 2011-2015.



Source: GOCA - Rapports annuels, 2011-2015

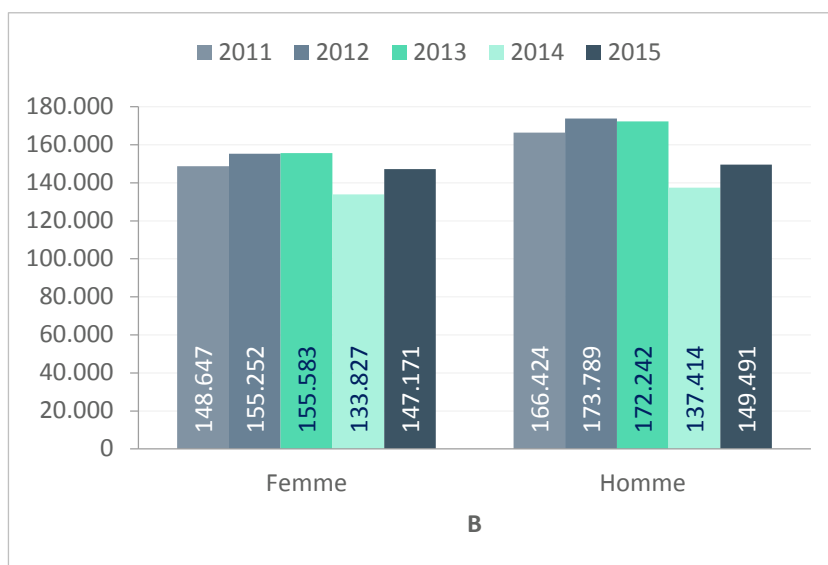


Source: GOCA - Rapports annuels, 2011-2015

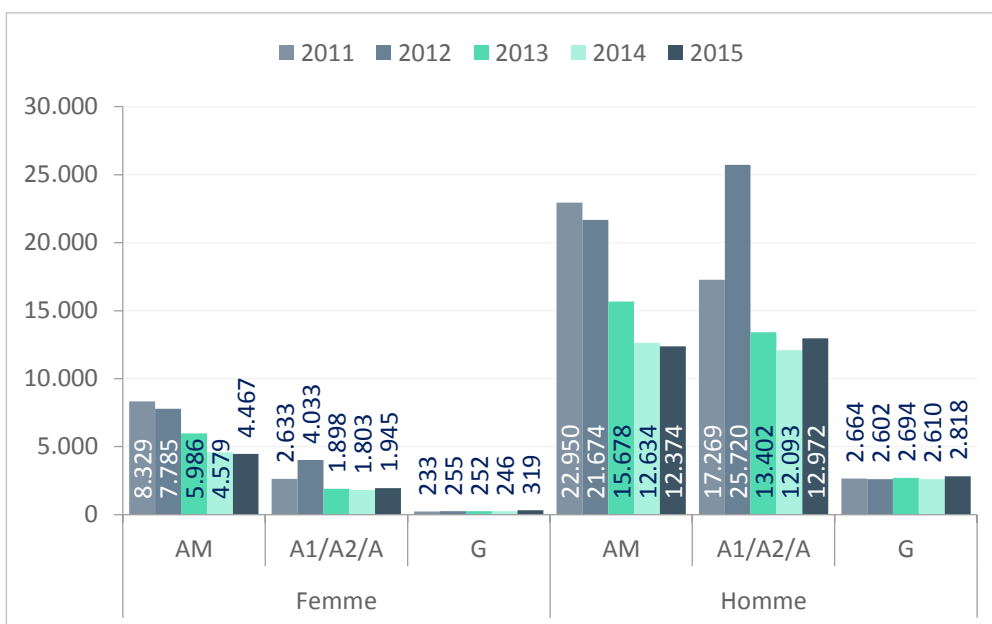
Ces graphiques montrent l'évolution (2011-2015) du nombre d'examens de conduite théoriques passés pour les catégories AM, A1/A2/A, B et G selon trois tranches d'âge : <20 ans, 20-30 ans et >30 ans. Les chiffres se rapportent au nombre d'examens théoriques et non au nombre de candidats. Un candidat peut passer un examen plusieurs fois. Les chiffres pour la catégorie B sont présentés séparément étant donné la différence d'échelle (qui varie entre les deux schémas).

Parmi les différents types de permis, le permis de conduire B est largement priorisé quelle que soit la tranche d'âge des candidats. La majorité des examens théoriques (permis B) sont tentés avant l'âge de 20 ans: 138.516 tentatives en 2015, contre 108.898 pour les 20-30 ans et 49.282 pour les plus de 30 ans). Par ailleurs, aucune tendance évolutive nette du nombre d'examens théorique B passés n'est observée dans les 3 catégories d'âge. La tentative d'obtention du permis théorique AM (cyclomoteur) est en recul d'année en année et intéresse essentiellement les personnes de moins de 20 ans. Le permis théorique A1/A2/A est davantage sollicité par les personnes ayant entre 20 et 30 ans et le nombre de permis de ce type passés par les 20-30 ans est resté stable au cours des 3 dernières années. Enfin, le nombre annuel d'examens théoriques pour le permis G est très faible et concerne principalement les jeunes (< 20 ans).

Figure 3. Nombre d'examens théoriques du permis de conduire de la catégorie B par rapport aux permis de conduire AM, A1/A2/A, et G en fonction du sexe, 2011-2015.



Source: GOCA - Rapports annuels, 2011-2015

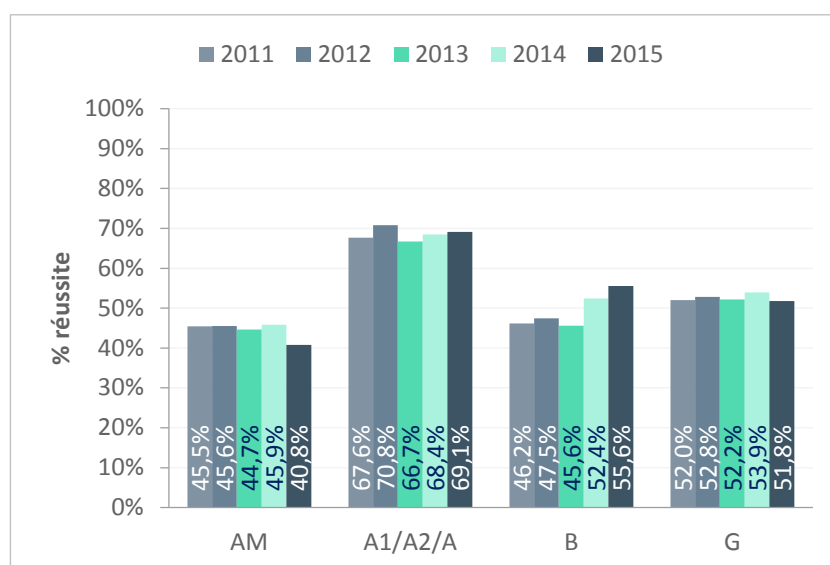


Source: GOCA - Rapports annuels, 2011-2015

Ces graphiques montrent l'évolution (2011-2015) du nombre d'examens de conduite théoriques passés pour les catégories AM, A1/A2/A, B et G en fonction du sexe. Les chiffres se rapportent au nombre d'examens théoriques et non au nombre de candidats. Un candidat peut passer un examen plusieurs fois. Les chiffres pour la catégorie B sont présentés séparément étant donné la différence d'échelle (qui varie entre les deux schémas).

En général et quelle que soit la catégorie de permis demandé, davantage d'examens théoriques sont passés par des hommes que par des femmes. En ce qui concerne les examens théoriques pour le permis de conduite de la catégorie B (voitures), on ne remarque pas de tendance évolutive globale (2011-2015) à la baisse ou à la hausse ni de manière générale, ni en fonction du sexe. En revanche, on peut noter une claire tendance à la baisse du nombre d'examens théoriques pour l'obtention du permis de catégorie AM (cyclomoteurs), surtout pour les hommes mais aussi pour les femmes.. Enfin, les examens théoriques pour les permis AM (cyclomoteurs) et A1/A2/A (motocyclettes) sont beaucoup plus souvent passés par des hommes que par des femmes.

Figure 4. Pourcentage de réussite à l'examen théorique pour les permis de conduire des catégories AM, A1/A2/A, B et G, 2011-2015.

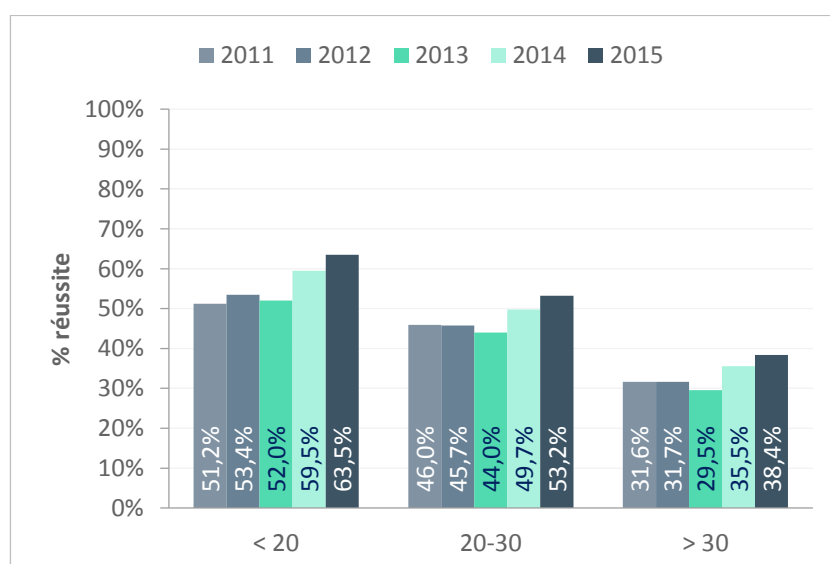


Source: GOCA - Rapports annuels, 2011-2015

Le graphique ci-dessus montre l'évolution (2011-2015) du pourcentage de réussite aux examens de conduite théoriques passés pour les catégories AM, A1/A2/A, B et G.

Le pourcentage de réussite à l'examen théorique varie d'année en année sans qu'une tendance claire ne se dessine pour chacune des catégories de permis. Il est systématiquement plus important pour les catégories de permis de conduite A1/A2/A (motocyclettes) avec près de 70% de réussite, que pour les permis B et G (autour de 50%) et aux permis AM (autour de 40% et 45%). Notons aussi que le taux de réussite à l'examen théorique pour le permis B a augmenté durant les 2 dernières années².

Figure 5. Pourcentage de réussite à l'examen théorique pour les permis de conduire de la catégorie B, selon l'âge, 2011-2015.



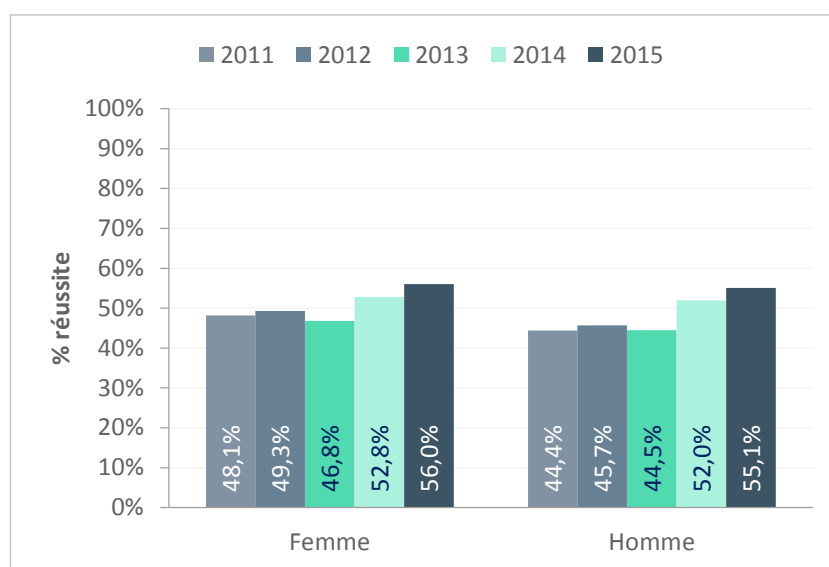
Source: GOCA - Rapports annuels, 2011-2015

Ce graphique montre l'évolution (2011-2015) du pourcentage de réussite à l'examen théorique pour les permis de conduire de la catégorie B, selon trois tranches d'âge : <20 ans, 20-30 ans et >30 ans.

² Après l'application de la nouvelle réforme de 2018 en matière de permis de conduire, il n'est pas à exclure des changements dans les taux de réussite aux examens théoriques. On peut s'attendre à des examens théoriques plus sévères et, par conséquent, à une diminution des taux de réussite.

Le pourcentage de réussite du permis théorique dépend de l'âge: les candidats les plus jeunes ont des taux de réussite plus importants. Ainsi, le taux de réussite des moins de 20 ans était de 63,5% en 2015 contre 53,2% pour les 20-30 ans et 38,4% pour les plus de 30 ans. Rapporté à la population belge³, on peut estimer que 23% des moins de 20 ans (17-19 ans), 4% des 20-30 ans, et 1% des personnes de plus de 30 ans (en considérant la population âgée de 31 jusqu'à 50 ans) ont obtenu le permis théorique de catégorie B en 2015.

Figure 6. Pourcentage de réussite à l'examen théorique pour les permis de conduire de la catégorie B, en fonction du sexe, 2011-2015.



Source: GOCA - Rapports annuels, 2011-2015

Ce graphique montre l'évolution (2011-2015) du pourcentage de réussite à l'examen théorique pour les permis de conduire de la catégorie B, selon le sexe.

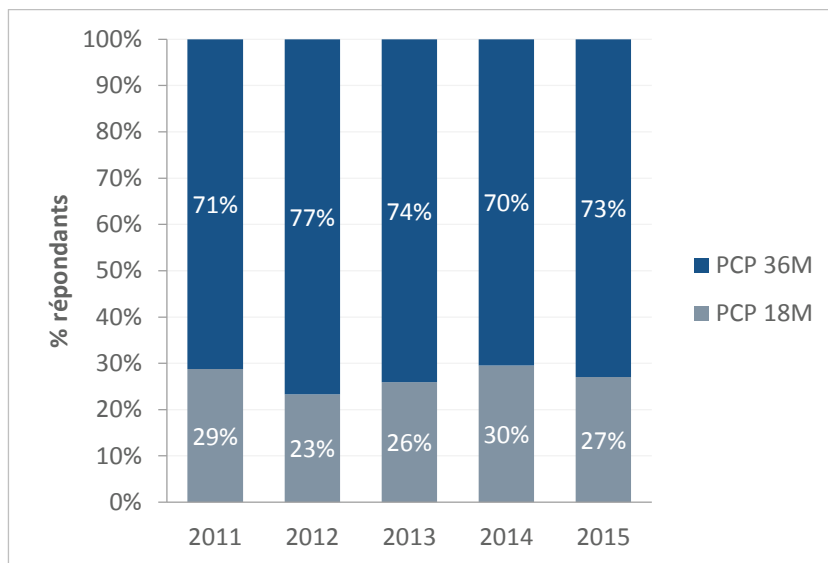
De manière générale, les taux de réussite à l'examen théorique sont similaires chez les hommes et les femmes. L'évolution du taux de réussite en fonction du sexe est la même que l'évolution générale qui indique une augmentation du taux de réussite les deux dernières années.

1.2. Formation à la conduite pour le permis de catégorie B

Cette partie donne une vue d'ensemble sur les résultats de l'enquête réalisée par le GOCA dans 10 centres d'examen sur un échantillon d'environ 1.000 personnes qui se présentent pour la première fois à l'examen pratique du permis de conduire de catégorie B. Les chiffres des cinq dernières années disponibles représentent le taux de répondants en fonction du modèle de permis de conduire provisoire (PCP) choisi. Puisque les chiffres semblent très peu varier depuis des années, seules les données les plus récentes disponibles sont illustrées dans le deuxième graphique.

³ Population au 1^{er} janvier 2015 (source : Statbel)

Figure 7. Type de permis provisoire choisi, 2011-2015.

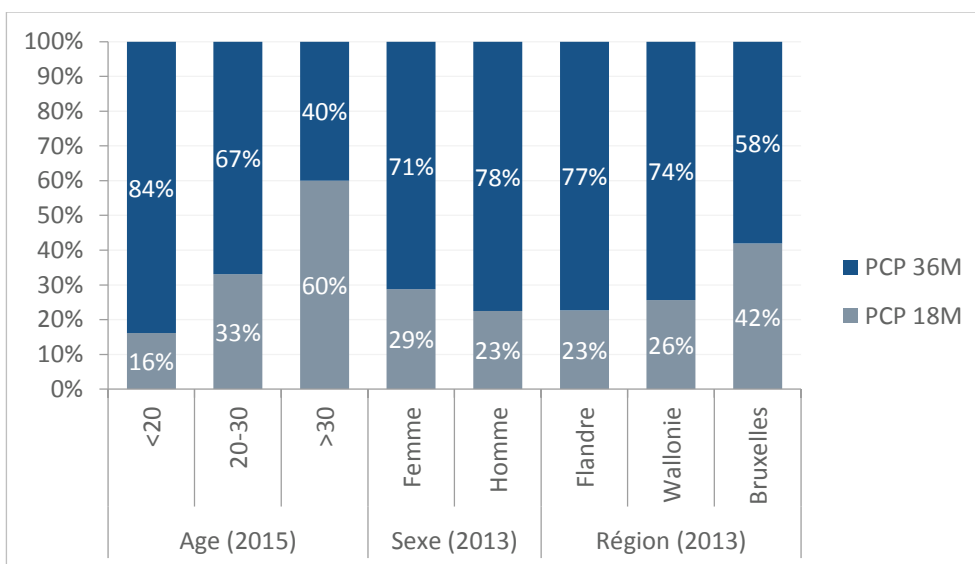


Source: GOCA - Enquêtes, 2011-2015

Ce graphique illustre l'évolution (2011-2015) du nombre de personnes interrogées qui déclarent avoir opté pour le permis provisoire (PCP) de 18 mois⁴ ou celui de 36 mois⁵.

De manière générale, la plupart des personnes optent pour un permis provisoire (PCP) de 36 mois (de 70% à 77% au cours des 5 dernières années). Le pourcentage de candidats qui choisissent un permis provisoire de 18 mois (impliquant une session minimale de 20 heures d'apprentissage à la conduite en auto-école) n'est que de 23% à 30%. La distribution des personnes optant pour une permis provisoire de 18 mois et de 36 mois varie très peu d'année en année.

Figure 8. Type de permis provisoire choisi en fonction de différentes caractéristiques.



Source: GOCA - Enquêtes, 2013-2015

Ce graphique illustre le pourcentage de personnes interrogées qui déclarent avoir choisi le type de permis provisoire (PCP) de 18 mois ou celui de 36 mois, en fonction de leur catégorie d'âge (<20, 20-30, >30), de leur sexe et de leur région (pour la dernière année disponible).

⁴ le permis de conduire provisoire de 18 mois nécessite un minimum de 20 heures de cours pratiques et d'être capable de circuler seul.

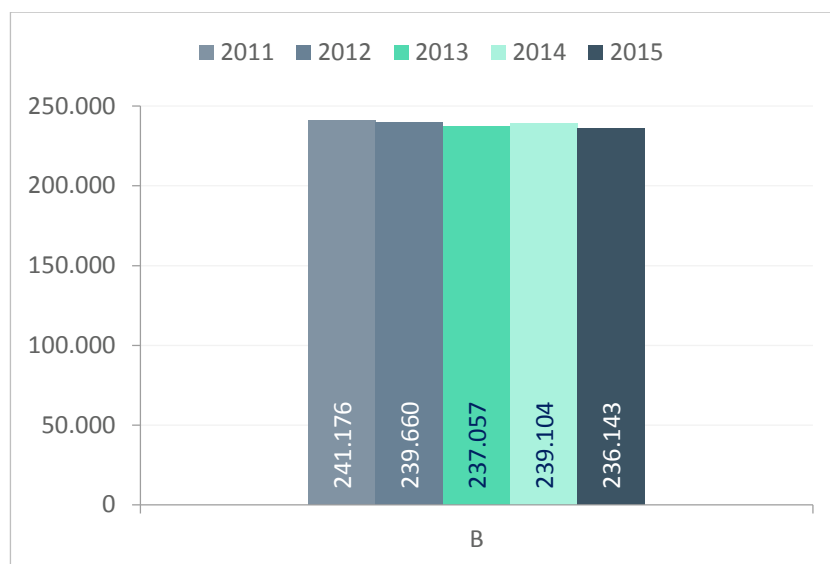
⁵ le permis de conduire provisoire de 36 mois nécessite une conduite accompagnée d'un guide (pas de leçon de conduite obligatoire).

Une différence nette est notable en ce qui concerne le type de permis provisoire choisi en fonction de l'âge. Les apprenants conducteurs plus âgés optent davantage pour le permis provisoire (PCP) d'une durée de 18 mois. Ainsi, 16% des jeunes de moins de 20 ans déclarent avoir choisi un PCP de 18 mois, alors que c'est le cas pour 33% des 20-30 ans et 60% des plus de 30 ans. Par ailleurs, le PCP 36 mois est un peu plus souvent choisi par les hommes (78%) que par les femmes (71%). Enfin, presque deux fois plus de candidats conducteurs choisissent un PCP de 18 mois dans la Région Bruxelles-Capitale (42%) qu'en Région flamande ou en Région wallonne (respectivement 23% et 26%).

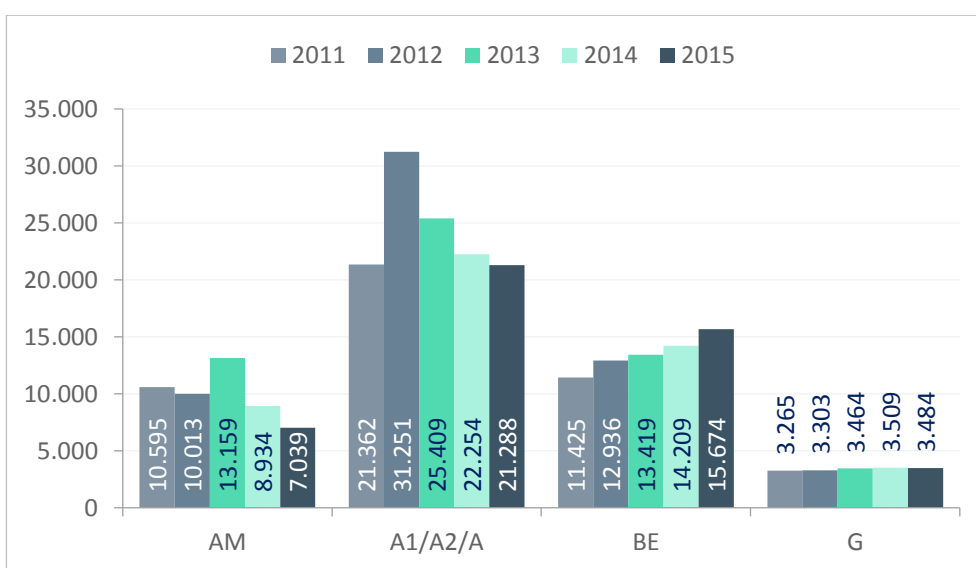
1.3. Examens pratiques

Tout individu souhaitant obtenir un permis de conduire doit passer un examen pratique, quelle que soit la catégorie de permis. Selon la catégorie de permis, l'examen pratique peut avoir lieu sur un terrain privé, à l'écart de la circulation, et/ou sur la voie publique. Pour les permis de conduire de catégorie AM (cyclomoteur), l'examen doit se dérouler sur un terrain privé. Pour les permis de conduire de catégorie B (voiture), l'examen ne peut plus se dérouler sur un terrain privé depuis le 1er décembre 2006. Depuis lors, les manœuvres sont examinées sur la voie publique.

Figure 9. Nombre d'examens pratiques du permis de conduire de la catégorie B par rapport aux permis de conduire AM, A1/A2/A, BE et G, 2011-2015.



Source: GOCA - Rapports annuels, 2011-2015

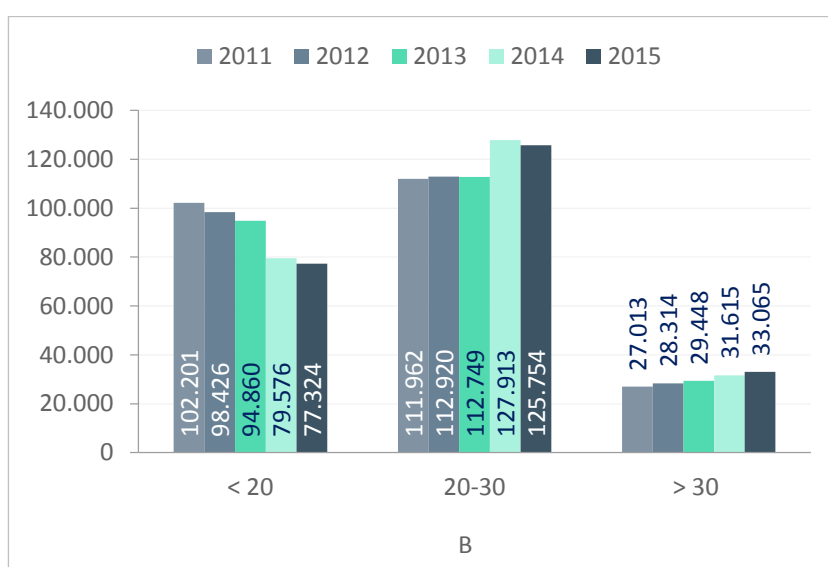


Source: GOCA - Rapports annuels, 2011-2015

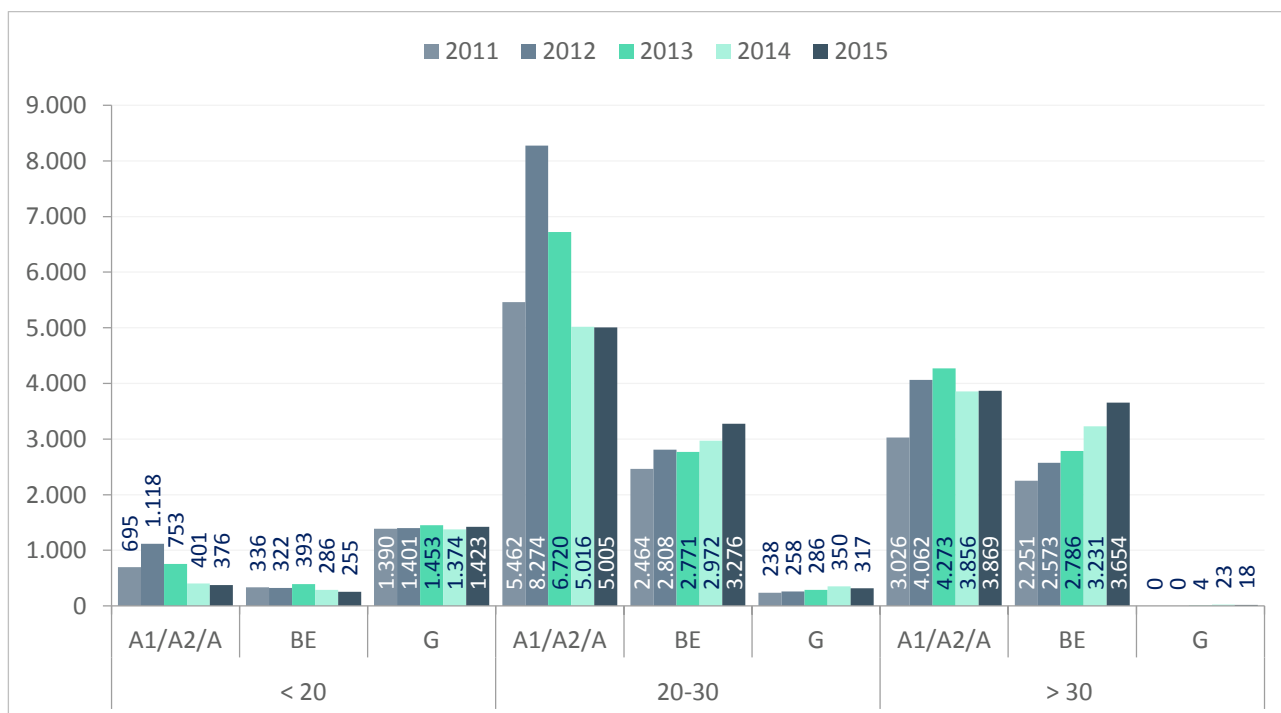
Ces graphiques présentent l'évolution (2011-2015) du nombre total d'examens pratiques présentés pour les permis de conduire de la catégorie AM, A1/A2/A, B, BE et G (effectués sur un terrain privé ou sur la voie publique). Notez que pour les permis de catégorie AM, l'examen pratique ne peut avoir lieu qu'en dehors du trafic. Ces chiffres se rapportent au nombre d'examens pratiques et non au nombre de candidats. Un candidat peut passer un examen plusieurs fois. Les chiffres pour la catégorie B sont présentés séparément étant donné la différence d'échelle (qui varie entre les deux schémas).

Le nombre d'examens pratiques du permis de conduire de la catégorie B, de loin le plus sollicité, reste stable au fil des années, il en va de même pour les permis de conduire pour les véhicules agricoles (G). Le nombre de permis de conduire de catégorie BE (voiture + remorque) est, en revanche, en augmentation au cours des années. Enfin, le nombre d'examens pratiques pour les catégories AM (cyclomoteurs) a diminué au cours des 3 dernières années, de même que le nombre d'examens pratiques A1/A2/A (motocyclettes) pour les 4 dernières années.

Figure 10. Nombre d'examens pratiques du permis de conduire de la catégorie B par rapport aux permis de conduire A1/A2/A, B, BE et G en fonction de l'âge, 2011-2015.



Source: GOCA - Rapports annuels, 2011-2015

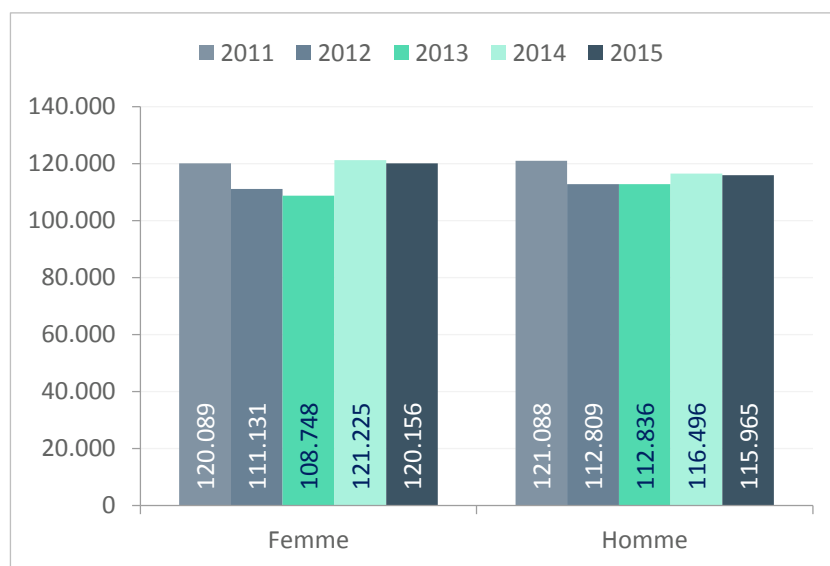


Source: GOCA - Rapports annuels, 2011-2015

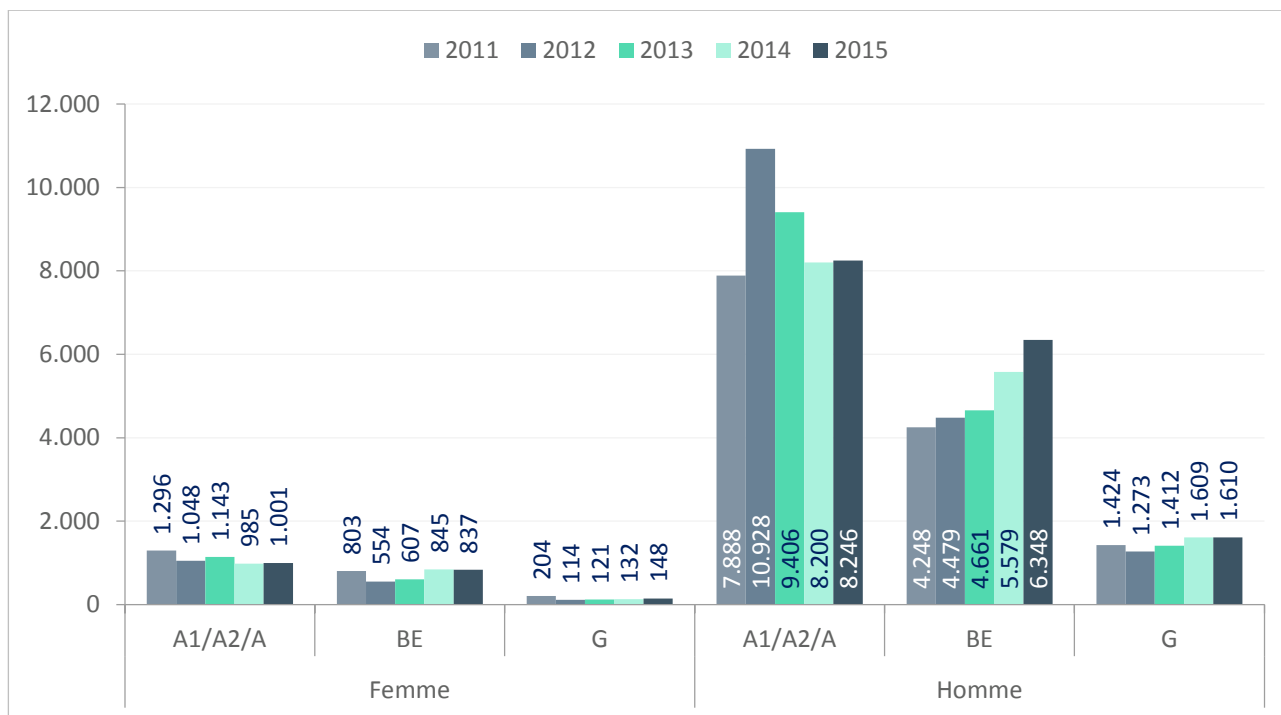
Ces graphiques présentent l'évolution (2011-2015) du nombre total d'examens pratiques effectués sur la voie publique, pour les permis de conduire de la catégorie A1/A2/A, B, BE et G, en fonction de ces 3 tranches d'âge : <20 ans, de 20 à 30 ans et >30 ans. Ces chiffres se rapportent au nombre d'examens pratiques et non au nombre de candidats. Un candidat peut passer un examen plusieurs fois. Les chiffres pour la catégorie B sont présentés séparément étant donné la différence d'échelle (qui varie entre les deux schémas).

La majorité des examens pratiques du permis de conduire de la catégorie B sont effectués par des candidats de moins de 30 ans. On remarque toutefois un déclin du nombre d'examens pratiques effectués avant l'âge de 20 ans d'année en année et une augmentation de ce nombre pour les 20-30 ans ainsi que pour les plus de 30 ans. Ces derniers restent toutefois largement minoritaires parmi la population tentant l'examen pratique pour le permis B. Les permis pratiques pour les catégories de permis A1/A2/A (motocyclettes) et BE (véhicule + remorque) sont, quant à eux, tentés par des personnes de plus de 20 ans, en particulier par les 20-30 ans. Les tentatives d'obtention du permis pratique BE semblent augmenter d'année en année tandis qu'aucune tendance nette ne se dégage pour ce qui concerne la catégorie A1/A2/A. Enfin, les examens pratiques pour le permis de conduire G rassemble majoritairement les moins de 20 ans.

Figure 11. Nombre d'examens pratiques du permis de conduire de la catégorie B par rapport aux permis de conduire A1/A2/A, BE et G en fonction du sexe, 2011-2015.



Source: GOCA - Rapports annuels, 2011-2015

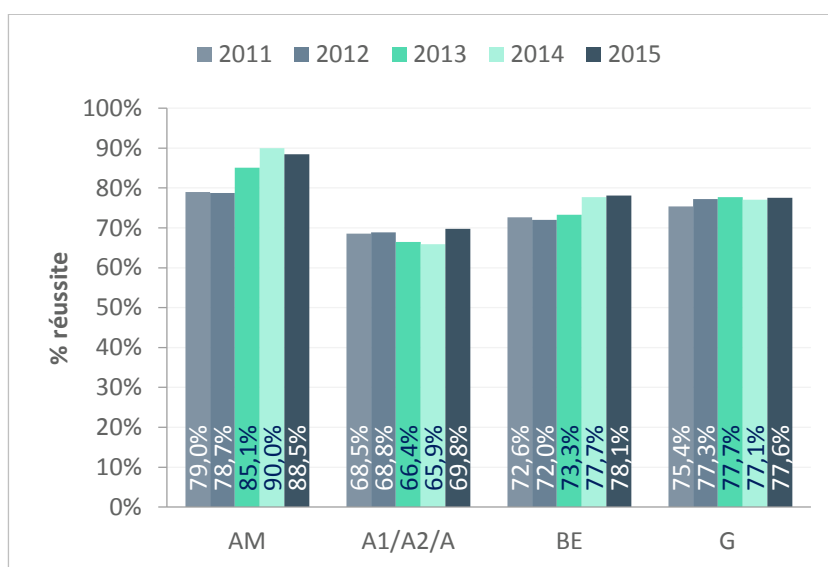


Source: GOCA - Rapports annuels, 2011-2015

Ces graphiques présentent l'évolution (2011-2015) du nombre total d'examens pratiques effectués sur la voie publique, pour les permis de conduire de la catégorie A1/A2/A, BE et G, en fonction du sexe. Ces chiffres se rapportent au nombre d'examens pratiques et non au nombre de candidats. Les chiffres pour la catégorie B sont présentés séparément étant donné la différence d'échelle (qui varie entre les deux schémas).

Le nombre d'examens pratiques du permis de conduire de la catégorie B est relativement stable d'année en année tant pour les hommes que pour les femmes. En revanche, la majorité des examens pratiques pour toutes les autres catégories de permis effectués sur voie publique (A1/A2/A, BE, G) sont attribuables aux candidats masculins. Aucune tendance claire à la hausse ou à la baisse au fil des années ne se dessine, si ce n'est une constante augmentation du nombre de permis pratique BE chez les hommes.

Figure 12. Pourcentage de réussite à l'examen pratique sur un terrain à l'écart de la circulation, en fonction de la catégorie de permis, 2011-2015.



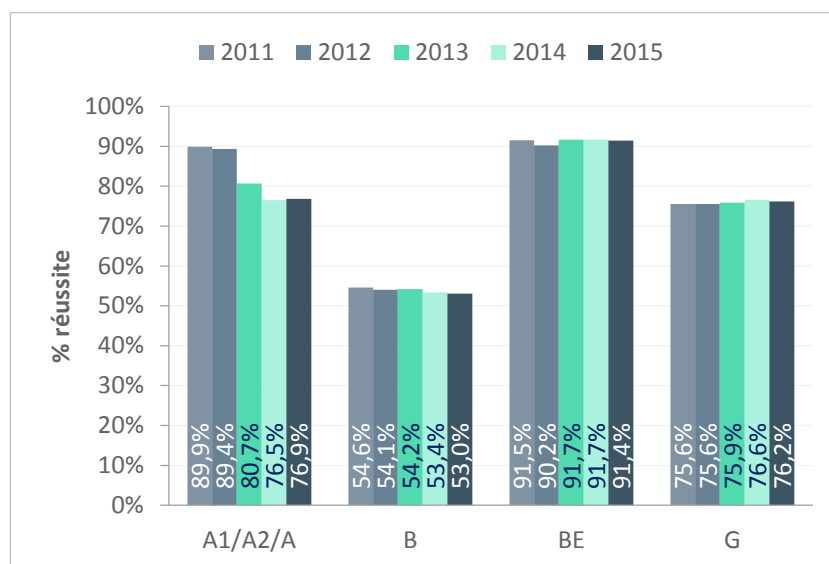
Source: GOCA - Rapports annuels, 2011-2015

Ce graphique présente l'évolution du pourcentage de réussite (2011-2015) à l'examen pratique des permis de conduire AM, A1/A2/A, BE et G ayant eu lieu sur un terrain privé. Pour les permis de conduire de catégorie

AM, l'examen doit se dérouler sur un terrain privé. Pour les permis de conduire de catégorie B, l'examen ne peut plus se dérouler sur un terrain privé depuis le 1er décembre 2006.

La majorité des candidats aux examens pratiques réussissent leur examen quelle que soit la catégorie de permis (AM, A1/A2/A, BE et G). Cela est particulièrement vrai pour la catégorie AM qui montre le plus haut pourcentage de réussite (entre 79% et 90% selon les années). Les pourcentages de réussite à l'examen pratique sur un terrain à l'écart de la circulation varient d'année en année pour chacune des catégories de permis sans qu'aucune tendance claire ne puisse être dégagée.

Figure 13. Pourcentage de réussite à l'examen pratique sur la voie publique, en fonction de la catégorie de permis, 2011-2015.

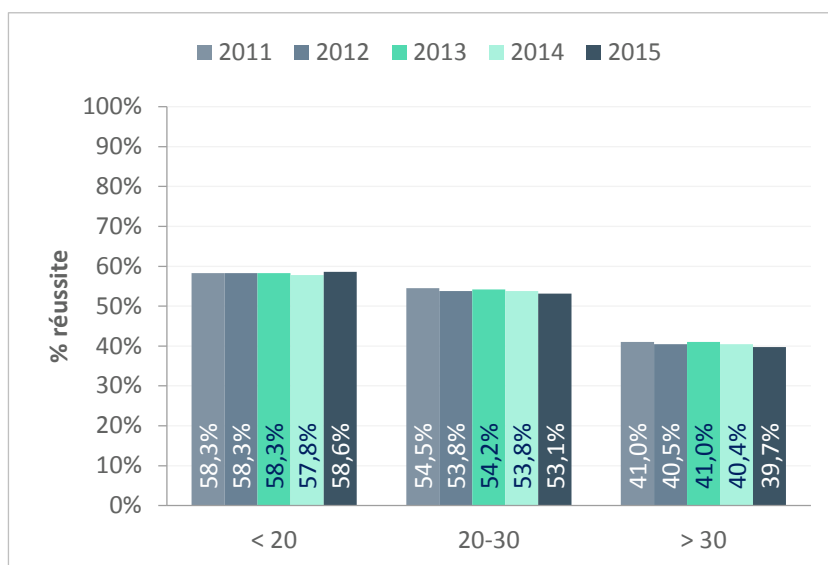


Source: GOCA - Rapports annuels, 2011-2015

Ce graphique reflète l'évolution du pourcentage de réussite (2011-2015) à l'examen pratique des permis A1/A2/A, BE et G ayant eu lieu sur la voie publique. Pour les permis de conduire de catégorie AM, l'examen doit se dérouler sur un terrain privé.

Le pourcentage de réussite à l'examen pratique sur la voie publique est systématiquement plus élevé pour la catégorie BE (avec un taux de réussite d'au moins 90% chaque année) alors que la catégorie B montre systématiquement un taux de réussite à peine supérieur à 50%. Les pourcentages de réussite à l'examen pratique sur la voie publique semblent relativement stables d'année en année pour les catégories de permis BE et G. En revanche, les taux de réussite des examens pratiques pour le permis B et surtout pour les permis A/A1/A2 diminuent au fil des années (sauf en 2015 pour cette dernière catégorie de permis).

Figure 14. Pourcentage de réussite à l'examen pratique du permis de conduire de catégorie B en fonction de l'âge, 2011-2015.

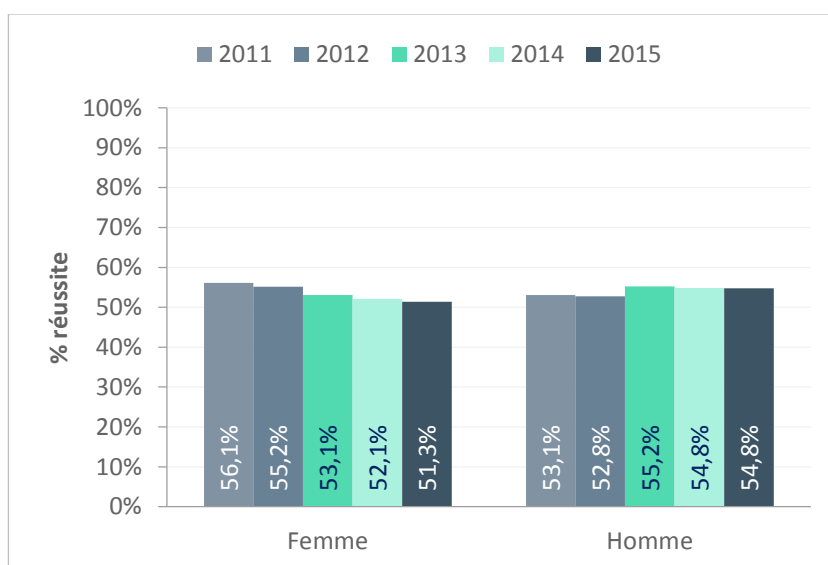


Source: GOCA - Rapports annuels, 2011-2015

Ce graphique donne l'évolution (2011-2015) du pourcentage de réussite du permis de conduire de catégorie B en fonction de l'âge du candidat. Ces chiffres ne sont publiés que pour les examens pratiques du permis de conduire de catégorie B.

Le pourcentage de réussite à l'examen pratique du permis de conduire de la catégorie B diffère en fonction de l'âge des candidats conducteurs. Le pourcentage de réussite tend à diminuer avec l'âge des candidats. Ainsi, alors que le pourcentage de réussite des moins de 20 ans est de 59% en 2015, celui des 20-30 ans est de 53% et celui des plus de 30 ans est de 40%. Ces pourcentages de réussite montrent une tendance stable d'année en année. Enfin, rapporté à la population belge⁶, on peut estimer que 12% des moins de 20 ans (17-19 ans), 4% des 20-30 ans, et 0,4% des personnes de plus de 30 ans (en considérant la population âgée de 31 jusqu'à 50 ans) ont obtenu le permis pratique de catégorie B en 2015.

Figure 15. Pourcentage de réussite à l'examen pratique du permis de conduire de catégorie B en fonction du sexe, 2011-2015.



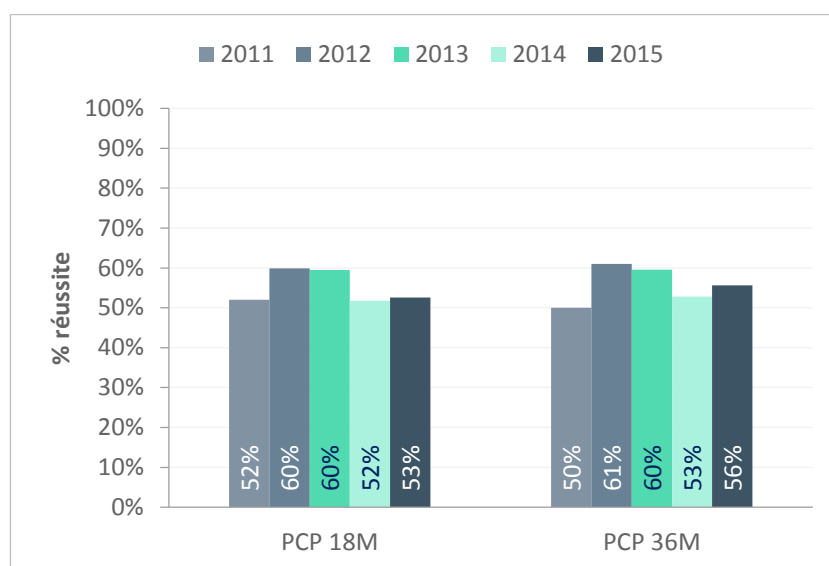
Source: GOCA - Rapports annuels, 2011-2015

⁶ Population au 1^{er} janvier 2015 (source : Statbel)

Ce graphique donne l'évolution (2011-2015) du pourcentage de réussite du permis de conduire de catégorie B en fonction du sexe du candidat. Ces chiffres ne sont publiés que pour les examens pratiques du permis de conduire de catégorie B.

Le pourcentage de réussite à l'examen pratique du permis de conduire de catégorie B est relativement stable au fil des ans pour les hommes alors qu'une légère diminution est visible pour ce qui concerne les femmes. De manière générale, le pourcentage de réussite ne diffère pas en fonction du sexe des candidats conducteurs.

Figure 16. Pourcentage de réussite à l'examen pratique du permis de conduire de catégorie B en fonction du type de permis provisoire, 2011-2015.

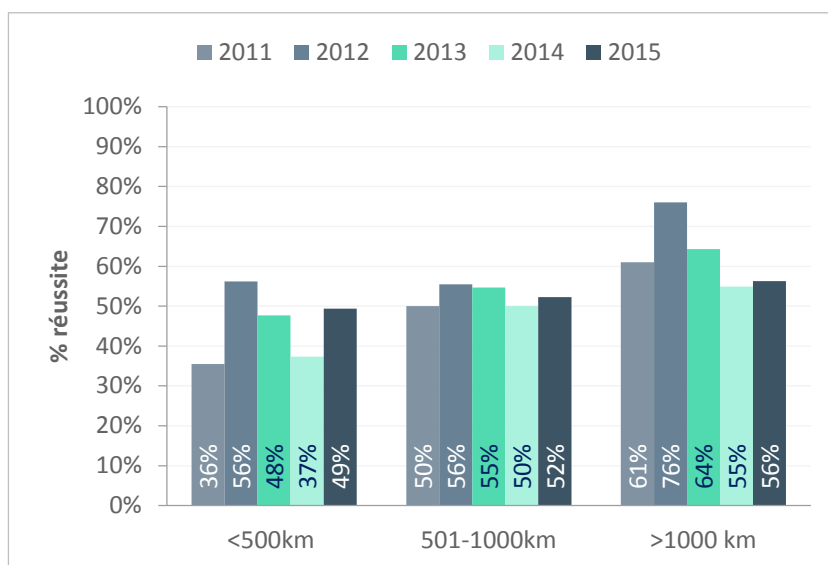


Source: GOCA - Enquêtes, 2011-2015

Ce graphique est basé sur les résultats d'une étude menée par le GOCA (enquête annuelle réalisée dans 10 centres d'examen grâce à un sondage mené auprès d'environ 1.000 personnes qui passaient pour la première fois leur examen pratique du permis de conduire de catégorie B). Le pourcentage de réussite est donné en fonction du type de permis provisoire (PCP) choisi (18 ou 36 mois) (auto-rapportage). Ci-dessus, l'évolution 2011-2015.

Ces données auto-rapportées montrent des évolutions d'année en année (de 2011 à 2015) sans qu'aucune tendance évolutive à la hausse ou à la baisse ne se dégage. De plus, le graphique montre que le pourcentage de réussite à l'examen pratique du permis de conduire de la catégorie B ne dépend pas du fait que le candidat conducteur ait été en possession d'un PCP 18 mois ou de 36 mois.

Figure 17. Pourcentage de réussite à l'examen pratique du permis de conduire de catégorie B, en fonction du nombre total de kilomètres parcourus avant la date de l'examen, 2011-2015.

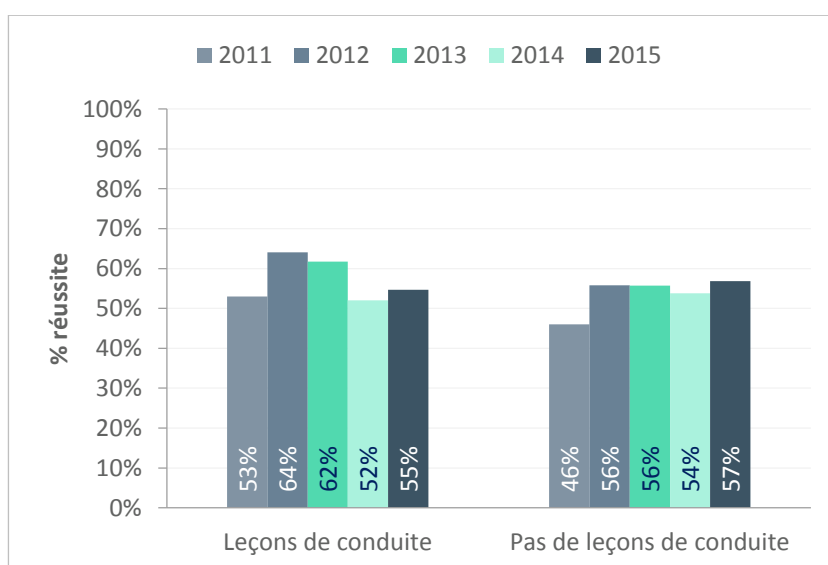


Source: GOCA - Enquêtes, 2011-2015

Ce graphique est basé sur les résultats d'une étude menée par le GOCA (enquête annuelle réalisée dans 10 centres d'examens grâce à un sondage mené auprès d'environ 1.000 personnes qui passaient pour la première fois leur examen pratique du permis de conduire de catégorie B). Ce pourcentage de réussite est donné en fonction du nombre de kilomètres parcourus précédant la date d'examen (auto-rapportage). Ci-dessus, l'évolution 2011-2015.

Le graphique montre essentiellement que, globalement, un nombre de kilomètres parcourus plus important (et surtout >1000km) entraîne un pourcentage de réussite à l'examen pratique plus élevé.

Figure 18. Pourcentage de réussite à l'examen pratique du permis de conduire de catégorie B en fonction des éventuelles leçons de conduite, 2011-2015.



Source: GOCA - Enquêtes, 2011-2015

Ce graphique est basé sur les résultats d'une étude menée par le GOCA (enquête annuelle réalisée dans 10 centres d'examens grâce à un sondage mené auprès d'environ 1.000 personnes qui passaient pour la première fois à leur examen pratique du permis de conduire de catégorie B). Ce pourcentage de réussite est donné en fonction des leçons de conduite que le candidat aurait suivies en auto-école (auto-rapportage). Ci-dessus, l'évolution 2011-2015.

Aucune tendance au fil des ans ne permet de justifier une quelconque différence entre le pourcentage de réussite à l'examen pratique du permis de conduire de catégorie B (voiture) des personnes ayant suivi des leçons de conduite agréées et celui de ceux n'en ayant pas suivi.

2. PERMIS DE CONDUIRE

Ce chapitre donne un aperçu des données disponibles sur les permis de conduire.

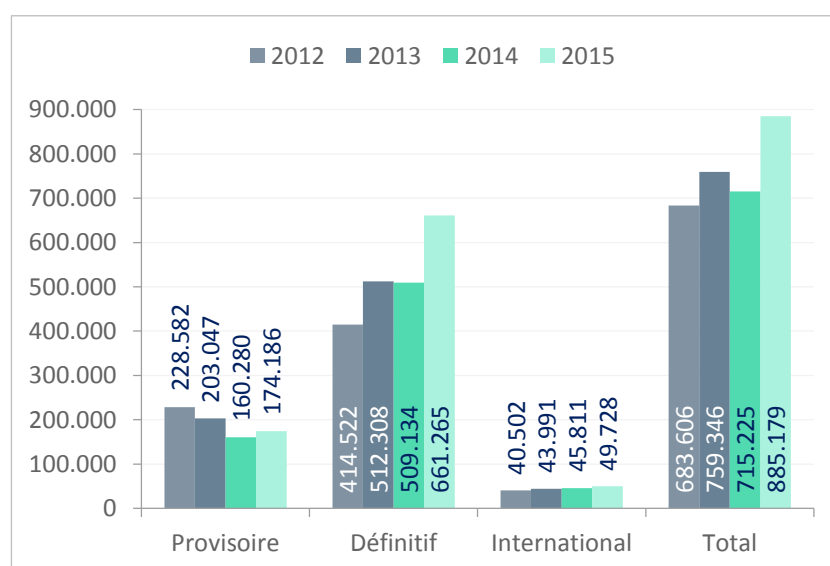
La première partie présente les chiffres relatifs au nombre annuel de permis de conduire délivrés en Belgique. Il convient de distinguer les différents types de permis de conduire : les permis provisoires⁷ (différents modèles), les permis définitifs et les permis internationaux.

L'information qui suit concerne l'évolution du nombre annuel de condamnations relatives au permis de conduire. Ces chiffres proviennent du Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail du SPF Justice. Ce type de chiffres ne donne aucune information sur la prévalence des infractions étant donné que cette dernière est étroitement liée aux efforts en matière de politique criminelle (qui peuvent varier).

Une source d'information sur la détention d'un permis de conduire est l'enquête BELDAM (2012), réalisée auprès de plus de 8.500 familles en 2009 (<http://www.mobilit.fgov.be/beldam>, plus d'information dans la point « source de données »). Cette dernière permet également d'analyser les caractéristiques des titulaires d'un permis de conduire. Ce chapitre comprend deux graphiques basés sur ces informations auto-déclarées : d'une part, la détention d'un permis de conduire (toutes catégories confondues) en fonction de l'âge et le sexe, et, d'autre part, la détention d'un permis de conduire (toutes catégories confondues) en fonction de la région.

Enfin, les données fournies par le SPF Mobilité et Transports permettent également d'avoir une idée du profil des titulaires d'un permis de conduire. Ce chapitre comprend un tableau indiquant le nombre total de permis B délivrés en 2015⁸. Les données présentes dans ce tableau sont classées selon l'âge, le sexe et la région des conducteurs ayant obtenu le permis B.

Figure 19. Nombre de permis de conduire de catégorie B délivrés, 2012-2015.



Source: Service Public Fédéral Mobilité et Transports

La figure ci-dessus indique l'évolution, entre 2012 et 2015, du nombre annuel de permis B délivrés ainsi que la répartition annuelle des différents modèles de permis de conduire (provisoire, définitif ou international). Cette figure prend en compte tous les documents de permis de conduire effectivement délivrés, à savoir aussi bien les nouveaux permis de conduire que les extensions de catégorie du permis de conduire, le renouvellement des attestations médicales d'aptitude à la conduite (transport professionnel) et les duplicata (en cas de perte, de vol...).

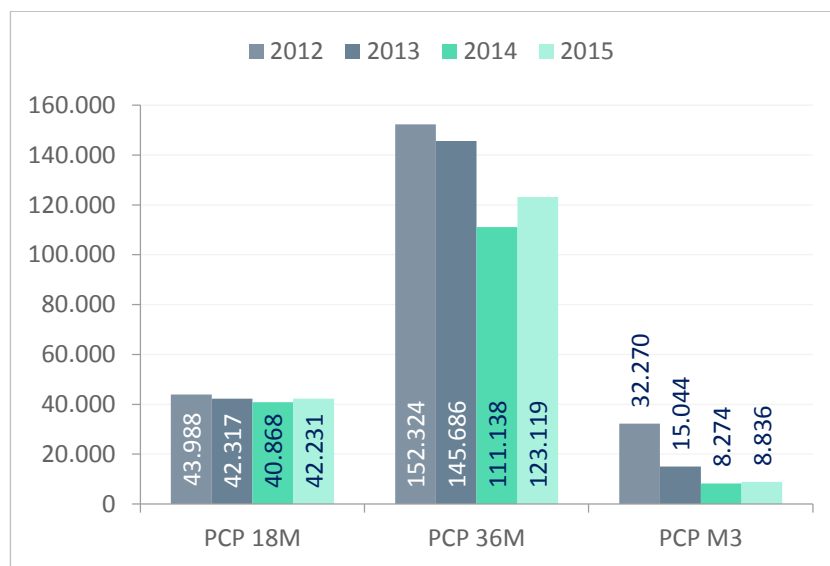
⁷ Contrairement aux permis de conduire définitifs, les permis provisoires (M18, M36 ou M3) ne sont valables que sur le territoire belge.

⁸ Les dernières données disponibles délivrées par le SPF Mobilité et Transports datent de 2015. Par conséquent, les données concernant le nombre de permis B délivrés sont identiques à ceux présentés dans le dernier rapport statistique sur les compétences et l'aptitude à la conduite.

Bien que les permis internationaux soient moins souvent délivrés que les autres type des permis, le nombre d'attribution de ce type de permis augmente très légèrement au cours du temps. À l'exception de l'année 2015, le nombre de permis provisoires délivrés est en recul d'année en année tandis que le nombre d'attribution de permis définitifs tend à augmenter.

Selon une enquête internationale en matière de sécurité routière (ESRA, 2015-2016), on estime à 88% le pourcentage de personnes possédant le permis B en Belgique. À titre de comparaison et selon la même enquête, le pourcentage de personnes possédant le permis de conduire est estimé à 94% en France, à 92% en Allemagne et à 90% aux Pays-Bas ; tandis que la moyenne des pays de l'Union européenne est de 90%.

Figure 20. Nombre de permis de conduire provisoires délivrés, 2012-2015.

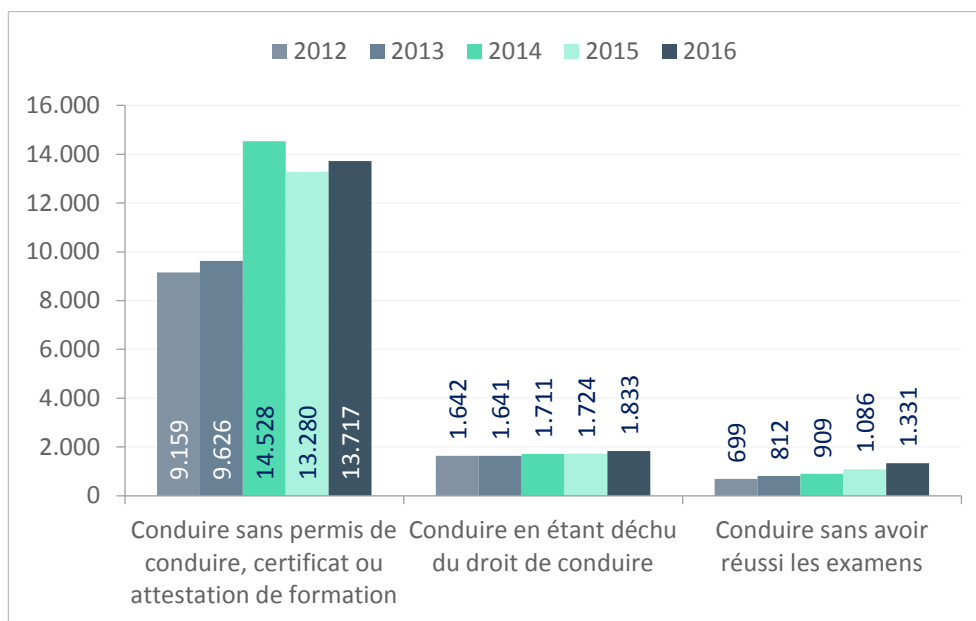


Source: Service Public Fédéral Mobilité et Transports

La figure ci-dessus indique l'évolution, entre 2012 et 2015, du nombre annuel de permis provisoires délivrés selon leur modèle : 18 mois, 36 mois et M3 (autres). Cette figure prend en compte tous les documents de permis de conduire effectivement délivrés, dont les duplicata (en cas de perte, vol...).

Ce graphique met en évidence que le modèle de permis provisoire le plus délivré est le permis de 36 mois, bien que le nombre de permis délivrés de ce type baisse au fil des années (à l'exception de 2015). Cette même tendance est visible pour la délivrance des autres types de permis provisoires (M3). Le nombre de permis 18 mois délivrés reste, quant à lui, en stagnation au cours du temps.

Figure 21. Nombre de condamnations relatives au permis de conduire, 2012-2016.



Source: Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail - Service Public Fédéral Justice

La figure ci-dessus indique l'évolution du nombre annuel de condamnations des infractions spécifiques au permis de conduire.

La condamnation la plus courante est, de loin, la conduite sans permis de conduire, certificat ou attestation de formation. Cette dernière condamnation a fortement augmenté en 2014 et tend à se stabiliser depuis. Le nombre de personnes qui conduisent sans avoir réussi les examens tend à augmenter d'année en année. Enfin, le nombre de personnes conduisant malgré une déchéance du droit de conduire reste stable au cours du temps.

Selon l'enquête ESRA (2015-2016), 0,2% des personnes interrogées déclarent avoir été condamnées au moins une fois par le tribunal pour infraction au code de la route au cours des 12 derniers mois. À titre de comparaison et selon la même enquête, ce pourcentage est de 1,6% en France, de 0,7% aux Pays-Bas et de 0,3% en Allemagne; tandis que la moyenne européenne s'élève à environ 1,5%.

Tableau 1. Répartition du nombre de permis de conduire de catégorie B délivrés en 2015, selon la région, le sexe et l'âge.

	Hommes					sous-total
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	
Flandre	95.008	38.893	52.927	74.262	38.195	299.285
Wallonie	52.290	18.824	29.021	38.024	25.195	163.354
Bruxelles	15.970	10.132	9.487	8.054	5.032	48.675
Total	163.268	67.849	91.435	120.340	68.422	511.314

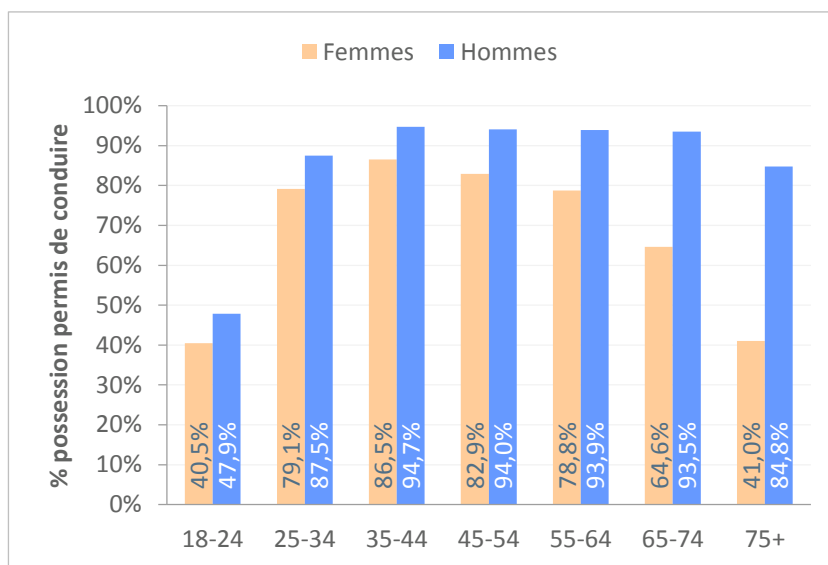
	Femmes					sous-total
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	
Flandre	72.701	18.527	26.398	48.210	19.118	184.954
Wallonie	41.346	8.858	14.202	24.254	13.594	102.254
Bruxelles	11.574	5.494	3.914	3.648	2.362	26.992
Total	125.621	32.879	44.514	76.112	35.074	314.200

Source: Service Public Fédéral Mobilité et Transports

Le tableau ci-dessus reprend le nombre de permis de conduire de catégorie B délivrés en 2015, selon la région, le sexe et la tranche d'âge des candidats. Au total, ce sont 825.514⁹ permis de conduire de catégorie B qui ont été délivrés en 2015. Le lieu de délivrance du permis de conduire a été utilisé pour déterminer le paramètre « région ».

Ce tableau montre que c'est dans la tranche d'âge des 18-29 ans que le plus grand nombre de permis de conduire de catégorie B ont été délivrés, cela est valable quels que soient le sexe des candidats ou la région de délivrance des permis. Les permis sont plus souvent délivrés à des hommes qu'à des femmes ; en effet, il y a 1,6 permis délivré aux hommes pour un permis délivré aux femmes, quels que soient l'âge ou le lieu de délivrance des permis. Enfin, indépendamment de l'âge ou du sexe des conducteurs, la plupart des permis sont délivrés dans la Région flamande.

Figure 22. Pourcentage de détention d'un permis de conduire en fonction de l'âge et du sexe, 2012.



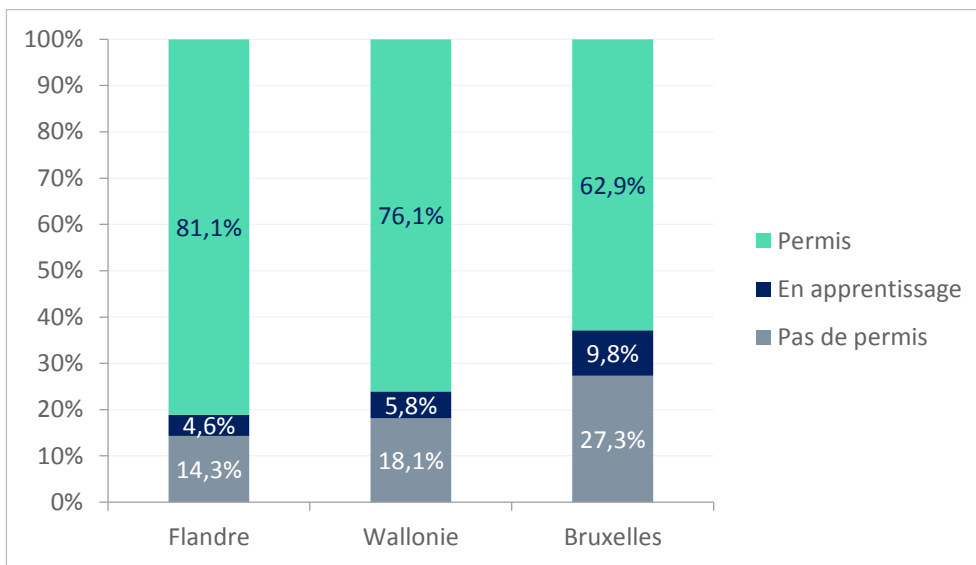
Source: BELDAM, 2012

La figure ci-dessus se base sur les données de l'enquête BELDAM (réalisée en 2009 auprès de 8.500 familles et publiée en 2012). Elle reprend les informations auto-déclarées de Belges de plus de 18 ans concernant la détention d'un permis de conduire (toutes catégories confondues). Elle donne le pourcentage de titulaires d'un permis de conduire, parmi les hommes et les femmes de 7 catégories d'âge.

La figure met en évidence le fait que, quelle que soit la catégorie d'âge des conducteurs, les hommes sont plus nombreux à posséder un permis de conduire que les femmes. Cette différence est toutefois moins marquée chez les plus jeunes. Chez les personnes de plus de 75 ans, la possession du permis de conduire est un peu plus de deux fois plus importante chez les hommes que chez les femmes. Par ailleurs, il est à noter que moins de la moitié des 18-24 ans possèdent le permis de conduire (40,5% des femmes et 47,9% des hommes).

⁹ Le nombre de permis de conduire délivrés aux personnes âgées de moins de 18 ans n'est pas pris en compte.

Figure 23. Pourcentage de détention d'un permis de conduire en fonction de la région en 2012.



Source: BELDAM, 2012

La figure ci-dessus est issue des données de l'enquête BELDAM (réalisée en 2009 auprès de 8.500 familles et publiée en 2012). Elle repose sur les informations auto-déclarées de Belges de plus de 18 ans et donne le pourcentage de titulaires d'un permis de conduire (toutes catégories confondues) selon la région des personnes interrogées.

La figure montre qu'à Bruxelles plus d'un quart de la population de plus de 18 ans ne possède pas de permis de conduire (toutes catégories confondues). Néanmoins, c'est dans cette région que le nombre d'apprenants est le plus important. Plus de 80% des personnes venant de la Région flamande possèdent un permis. En Région wallonne, ce pourcentage est légèrement moins important avec 76% de personnes en possession du permis.

3. ÉVALUATIONS D'APTITUDE À LA CONDUITE

Ce chapitre contient des données sur l'évaluation de l'aptitude à la conduite en Belgique.

Depuis 1998 (AR du 23 mars 1998 et AM du 27 mars 1998), le département CARA (Centre d'Aptitude à la Conduite et d'Adaptation des véhicules) de l'institut Vias est officiellement reconnu comme la seule instance agréée en matière d'évaluation de l'aptitude à la conduite des personnes présentant une diminution des capacités fonctionnelles qui sont essentielles à la conduite de véhicules à moteur pour lesquels un permis de conduire est requis.

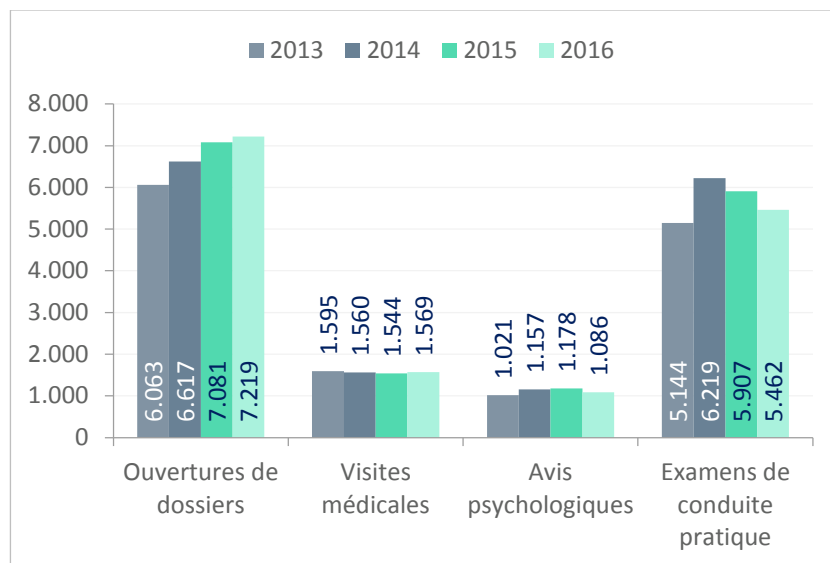
Après un examen médical ou psychologique, les personnes se rendent au CARA pour une évaluation de leur aptitude à la conduite. Une équipe multidisciplinaire de médecins, psychologues et experts de la route détermine alors les conditions et/ou restrictions du permis de conduire, et les modifications éventuelles à apporter au véhicule. L'évaluation s'appuie sur des critères médicaux légaux. À la fin du processus d'évaluation, le CARA délivre une attestation d'aptitude à la conduite aux « candidats du groupe 1 » (catégorie AM, A1, A2, A, B, B+E ou G) ou un avis technique d'aptitude à la conduite pour les « candidats du groupe 2 » (candidats au permis de conduire des véhicules de catégorie C, C+E, D ou D+E ou de sous-catégorie C1, C1+E, D1 ou D1+E, ainsi que les conducteurs disposant d'un permis de catégorie A1, A2, A, B ou B+E et conduisant des véhicules destinés au transport rémunéré de personnes). Le CARA ne se charge ni de la délivrance des permis de conduire ni de leur retrait. Les services compétents en la matière peuvent se servir de l'attestation du CARA pour adapter le permis de conduire.

La première section de ce chapitre reprend l'évolution des nombres de dossiers ouverts (enregistrés), de visites médicales prévues, d'avis psychologiques délivrés et de tests de conduite effectués. Un aperçu des décisions d'aptitude à la conduite est également fourni. La source de ces informations est la base de données du CARA.

La seconde section permet d'avoir une meilleure connaissance des caractéristiques des candidats du CARA (âge, lieu de résidence (région) et pathologie à l'origine de la demande auprès du CARA). La source de ces informations est une analyse des données du CARA de l'année 2016 dans laquelle des données auto-déclarées par 7.219 candidats et relatives à leur évaluation ont été analysées.

3.1. Évaluations de l'aptitude à la conduite et décisions

Figure 24. Nombre d'ouvertures de dossiers CARA et nombre d'évaluations effectuées, 2013-2016.

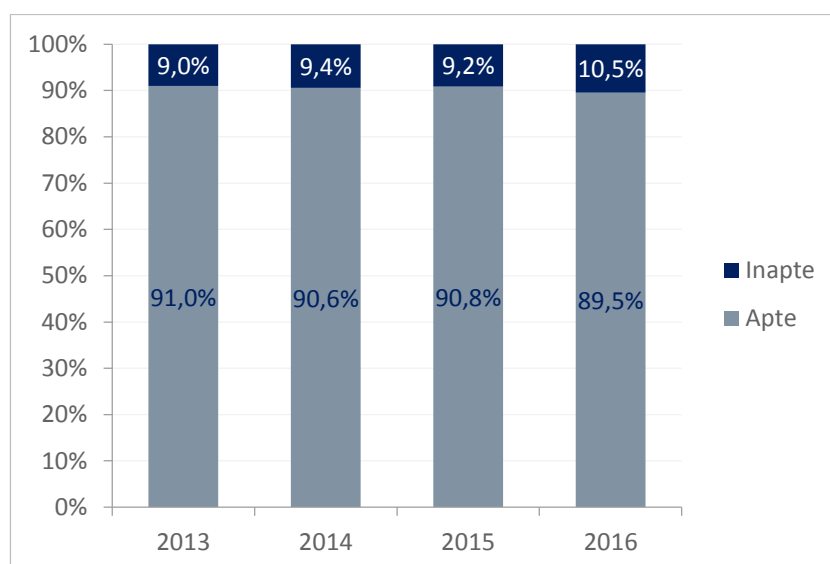


Source: Vias institute - CARA (Centre d'Aptitude à la Conduite et d'Adaptation des Véhicules)

Ce graphique donne un aperçu de l'évolution (2013-2016) du nombre d'ouvertures de dossiers (dès qu'une demande est déposée), de visites médicales prévues, de diagnostics établis par les psychologues, et d'examens de conduite pratique effectués.

On y constate un nombre toujours plus élevé de dossiers ouverts depuis 2013 tandis que le nombre de visites médicales prévues et le nombre d'avis psychologiques réalisés tendent à stagner au cours des dernières années. Le nombre d'examens de conduite pratique tend, quand à lui, à décliner d'année en année depuis 2014.

Figure 25. Décisions du CARA concernant l'aptitude à la conduite, 2013-2016.



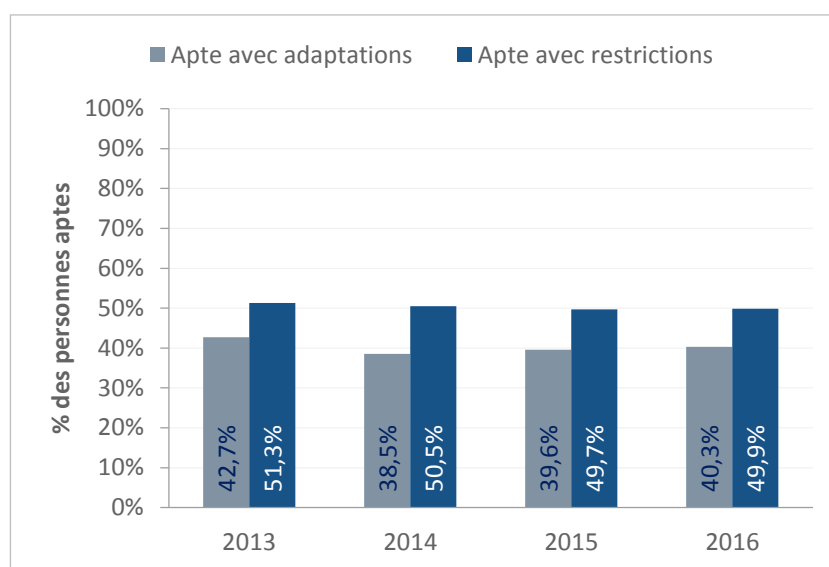
Source: Vias institute - CARA

Ce graphique donne un aperçu des évaluations d'aptitude à la conduite effectuées de 2013 à 2016 par le CARA. Il y a deux catégories : l'aptitude et l'inaptitude à la conduite. L'aptitude à la conduite comprend également l'aptitude à la conduite avec certaines adaptations (boîte de vitesses ajustée, par exemple), conditions (port de verres correcteurs, par exemple) ou limitations (n'être autorisé à circuler que dans un

certain périmètre autour du domicile, par exemple). L'inaptitude comprend également l'inaptitude temporaire. Ce graphique concerne toutes les catégories de permis de conduire.

Le graphique montre que la part des candidats jugés aptes (environ 90%) ou inaptes à la conduite (environ 10%) reste relativement stable depuis 2013.

Figure 26. Décisions du CARA concernant l'aptitude à la conduite pour les permis de conduire de catégorie B, avec certaines adaptations, conditions ou limitations, 2013-2016.



Source: Vias institute - CARA

Ce graphique donne un aperçu du nombre d'évaluations d'aptitude à la conduite effectuées de 2013 à 2016, et pour lesquelles des adaptations, conditions ou limitations ont été imposées. Ces pourcentages ne concernent que les attestations délivrées pour la catégorie de permis B.

Le graphique montre le pourcentage des décisions d'aptitude pour lesquelles au moins une adaptation a été imposée et le pourcentage des décisions d'aptitude pour lesquelles au moins une restriction a été imposée (à noter que, dans certains cas, des adaptations ont été imposées en plus des restrictions, tandis que dans d'autres cas, aucune limitation n'a été imposée). Les pourcentages dans le graphique se réfèrent uniquement aux personnes jugées aptes à la conduite.

Le pourcentage des décisions du CARA concernant l'aptitude à conduire avec adaptations varie légèrement sans qu'aucune tendance ne puisse réellement se dégager (diminution entre 2013 et 2014 pour ensuite légèrement augmenter entre 2014 et 2016). En revanche, le pourcentage de personnes déclarées aptes à la conduite avec restrictions reste stable depuis 2013 (autour de 50%).

Tableau 2. Nombre de catégories de permis concernées par une demande d'évaluation auprès du CARA et nombre d'aptitudes à la conduite délivrées par catégorie de permis, 2016.

	Permis de conduire		
	Demandes	délivrées	% permis délivrés
A	745	274	37%
A1	494	247	50%
A2	484	231	48%
AM	2.397	1.631	68%
B	5.026	4.511	90%
B Gr2	20	5	25%
BE	1.613	1.287	80%
B+E Gr2	0	0	-
C	116	71	61%
C+E	84	57	68%
C1	66	52	79%
C1+E	56	44	79%
D	43	19	44%
D1	18	13	72%
D+E	21	12	57%
D1+E	13	7	54%
G	135	102	76%
Total	11.331	8.563	76%

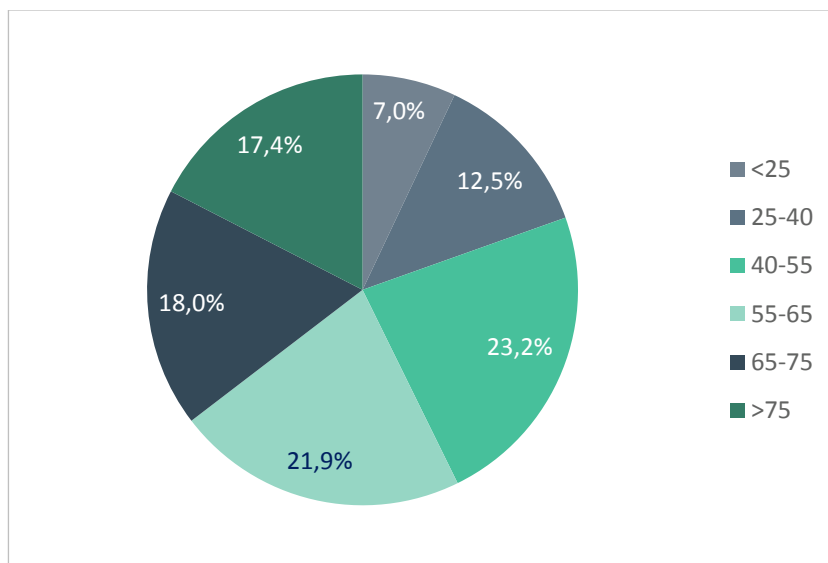
Source: Vias institute - CARA

Ce tableau donne un aperçu du nombre de catégories concernées par une demande d'évaluation auprès du CARA et du nombre d'autorisations délivrées par celui-ci en 2016. Il précise également le pourcentage par rapport au nombre total d'aptitudes délivrées cette année-là.

La catégorie de permis la plus demandée est celle du permis B (avec 5.026 demandes), c'est aussi la catégorie dont le pourcentage d'autorisations délivrées est le plus élevé (90%), alors que le pourcentage de permis délivrés (toutes catégories confondues) est de 76%. Les permis BE, bien que moins demandés, sont également plus souvent délivrés que les autres type de permis (80%).

3.2. Caractéristiques démographiques

Figure 27. Nombre de dossiers ouverts auprès du CARA en fonction de l'âge, 2016.

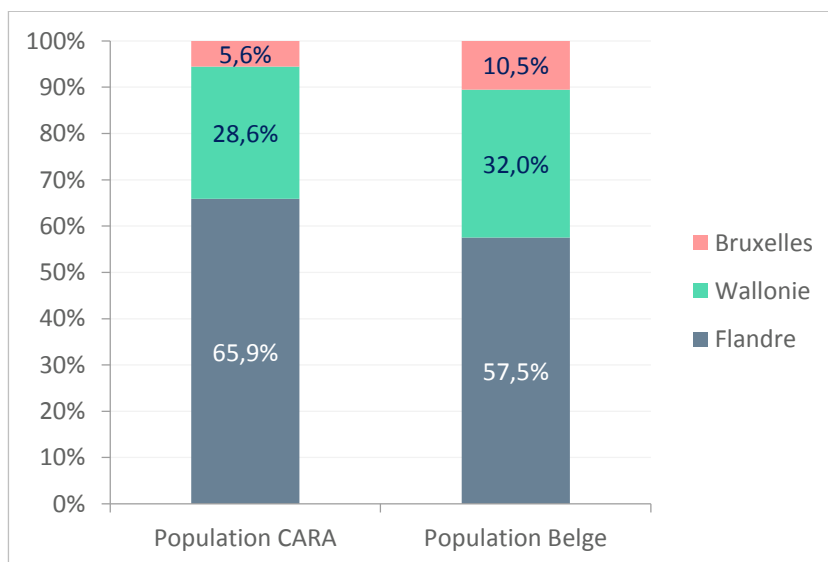


Source: Vias institute - CARA

Ce graphique illustre la part des différentes catégories d'âge (tous permis confondus) des candidats à une évaluation d'aptitude à la conduite.

Les personnes âgées de plus de 40 ans représentent presque 80% des candidats à une évaluation pour aptitude à la conduite. Plus particulièrement les 40-55 et les 55-65 sont les deux groupes les plus représentés et forment ensemble environ 45% de la population du CARA. Tandis que les jeunes de moins de 25 ans ne représentent que 7% des personnes évaluées.

Figure 28. Nombre de dossiers ouverts auprès du CARA en fonction du domicile (région), 2016.

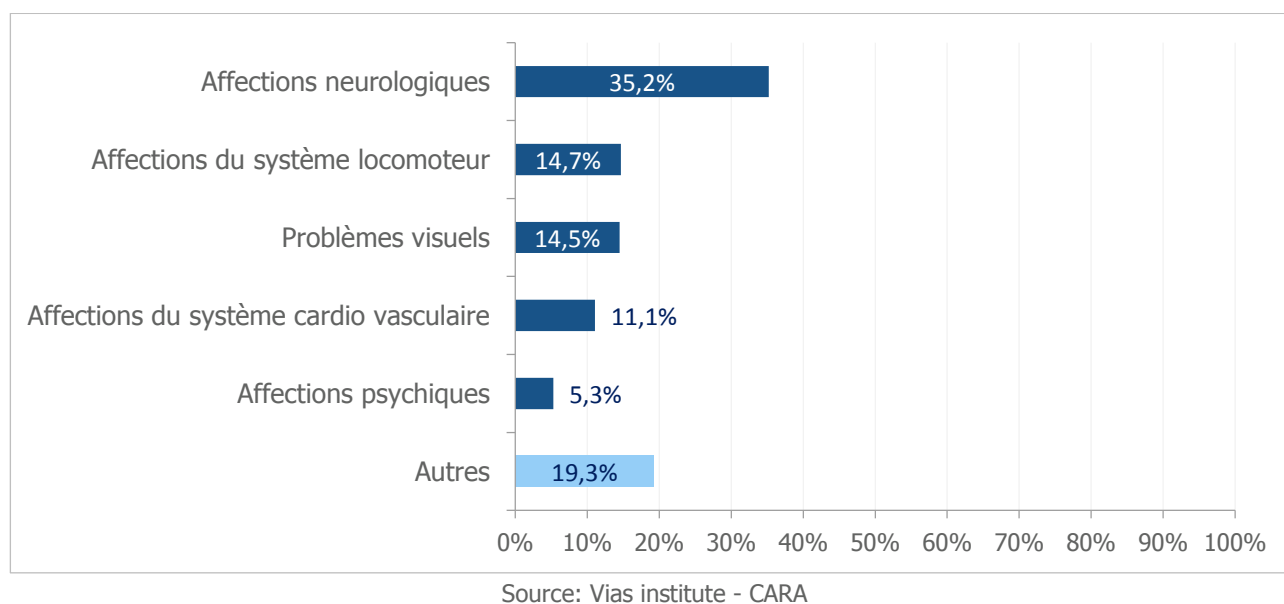


Sources: Vias institute: CARA et Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

Ce graphique donne la répartition entre les trois régions des personnes candidates à une évaluation au CARA en 2016 (tous permis confondus). La région est déterminée par le domicile de la personne. La répartition de la population belge dans les trois régions est donnée à titre de comparaison. Ces données sont fournies par Statbel.

La population CARA est pour 66% domiciliée en Flandre, tandis que 57% de la population belge habite cette région. La population venant de Flandre est donc surreprésentée parmi la population CARA. Les Wallons et les Bruxellois sont, quant à eux, sous-représentés parmi les candidats enregistrés auprès du CARA.

Figure 29. Affections les plus citées dans les dossiers ouverts auprès du CARA, 2016.



Ce graphique illustre les cinq affections les plus fréquentes mentionnées pour une évaluation d'aptitude à la conduite auprès du CARA en 2016. La catégorie « autres » reprend l'épilepsie, le diabète sucré, les substances psychotropes, les médicaments et l'alcool, le système auditif et vestibulaire, les maladies rénales et hépatiques, les implants, la somnolence pathologique, la narcolepsie, la cataplexie et l'apnée du sommeil.

Les affections les plus fréquentes mentionnées pour une évaluation auprès du CARA concernent les affections neurologiques (35,2%).

4. EXAMENS DE RÉINTÉGRATION

Ce chapitre contient des données relatives aux examens médicaux et psychologiques dans le cadre du « rétablissement du droit de conduire » (les conducteurs récupèrent leur permis de conduire et peuvent à nouveau conduire).

Les conducteurs qui doivent comparaître devant le juge de police peuvent être condamnés à la déchéance du droit de conduire dans certains cas : conduire sous influence de l'alcool, conduire sous influence de drogue, dépasser la vitesse maximale autorisée, récidiver dans les trois ans, conduire un véhicule sans permis de conduire (valable), ne pas satisfaire aux exigences physiques, commettre un délit de fuite, ne pas obtempérer aux injonctions d'un agent qualifié, conduire durant une déchéance, etc. Dans ce contexte, le juge peut subordonner la réintégration du droit de conduire à la réussite d'un ou plusieurs « examens ». Ces examens sont théoriques, pratiques, psychologiques et/ou médicaux. Le juge veut ainsi s'assurer que le conducteur satisfait aux normes médicales minimales décrites dans l'annexe 6 de l'arrêté royal du 23 mars 1998. Le juge doit ordonner un examen psychologique et médical si la personne concernée a été condamnée pour conduite sous influence d'alcool ou de stupéfiants et qu'elle ne satisfait pas aux exigences physiques.

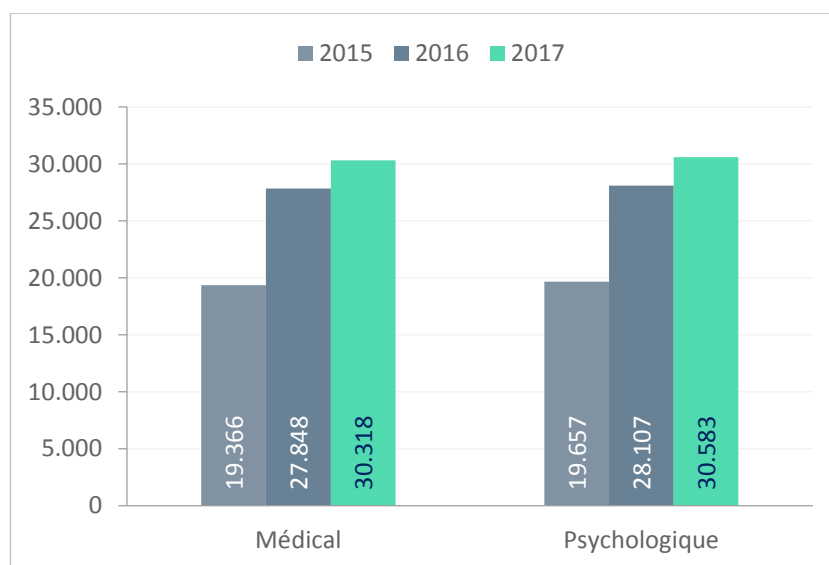
Différentes institutions agréées par le SPF Mobilité et Transports organisent les examens de réintégration. L'institut Vias en fait partie (depuis 2006) et les examens s'y effectuent au sein du département Examens de réintégration. En 2017, ce département compte 10 centres en Flandre, 8 en Wallonie et 1 à Bruxelles. Le parquet de police invite le conducteur condamné à choisir l'institution où ce dernier souhaite passer les examens imposés. Si le conducteur condamné ne choisit pas lui-même une institution, le parquet de police en désigne une.

Ce chapitre commence par des chiffres nationaux de l'évolution du nombre d'examens médicaux et psychologiques imposés par les tribunaux de police. Ces chiffres proviennent du SPF Justice. Ensuite, ce chapitre présente le nombre de déclarations positives et négatives d'aptitude à la conduite rédigées par l'institut Vias.

La deuxième section présente les articles de loi transgressés qui sont à l'origine de la déchéance. Enfin, la dernière section est consacrée aux caractéristiques sociodémographiques des candidats enregistrés au département Examens de réintégration de l'institut Vias (sexe, âge) sur base d'environ 5.800 dossiers.

4.1. Examens et attestations d'aptitude à la conduite

Figure 30. Nombre d'examens médicaux et psychologiques imposés par les tribunaux de police¹⁰ dans le cadre d'une déchéance du droit de conduire, 2015-2017.

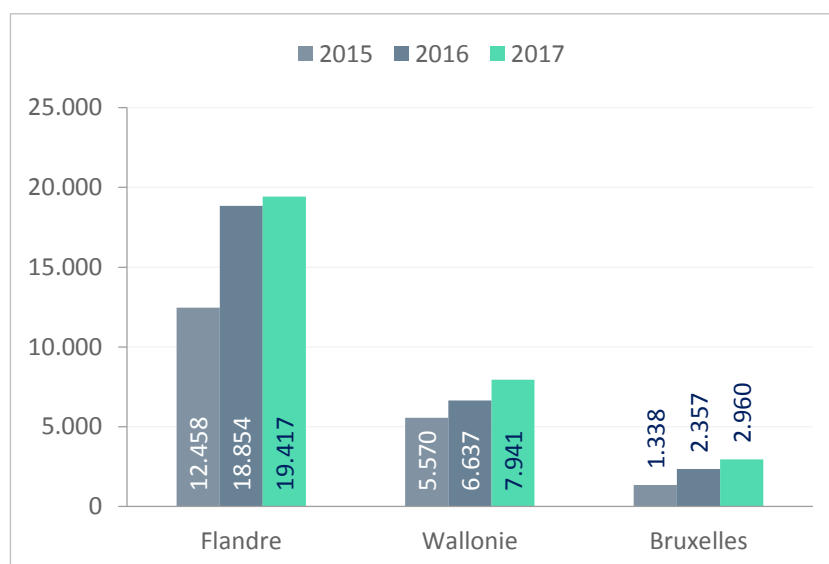


Source: Service Public Fédéral Justice

Cette figure donne un aperçu des examens médicaux et psychologiques de réintégration imposés par le juge (tribunal de police) dans le cadre de la déchéance du droit de conduire de 2015 à 2017.

Les nombres d'examens imposés dans les tribunaux de police, tant médicaux que psychologiques, ont augmenté ces dernières années.

Figure 31. Nombre d'examens médicaux imposés par les tribunaux de police dans le cadre d'une déchéance du droit de conduire, selon la région, 2015-2017.



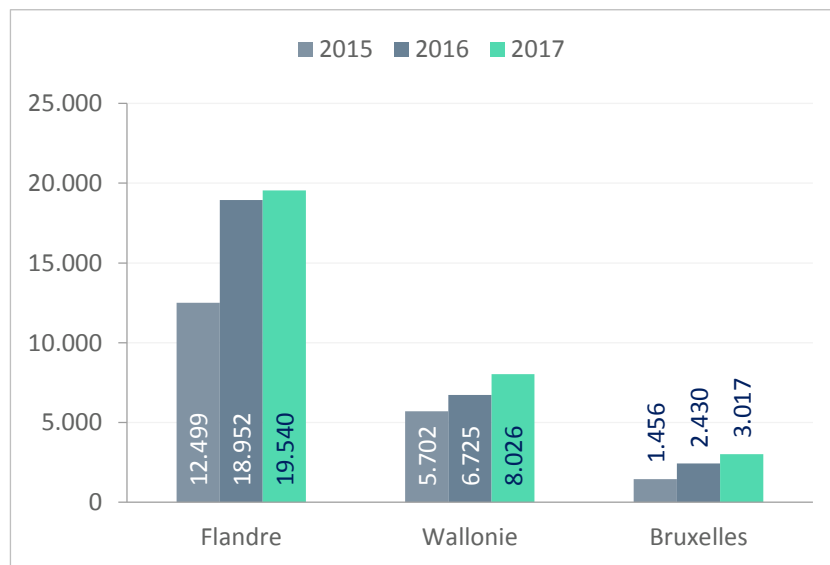
Source: Service Public Fédéral Justice

Cette figure donne un aperçu du nombre d'examens médicaux imposés par le juge (tribunal de police) de la Région flamande, de la Région wallonne et de la Région de Bruxelles-Capitale.

¹⁰ Les données des tribunaux correctionnels n'étant que partielles, seuls les examens imposés par les tribunaux de police sont comptabilisés dans ce rapport.

C'est en Région flamande que le nombre d'examens médicaux imposés par le juge est le plus important. Ce nombre est au moins deux fois plus important qu'en Région wallonne (ceci est toutefois à relativiser avec la population qui est beaucoup plus importante en Flandre qu'en Wallonie). Le nombre d'examens médicaux imposés est en augmentation dans toutes les régions.

Figure 32. Nombre d'examens psychologiques imposés par les tribunaux de police dans le cadre d'une déchéance du droit de conduire, selon la région, 2015-2017.

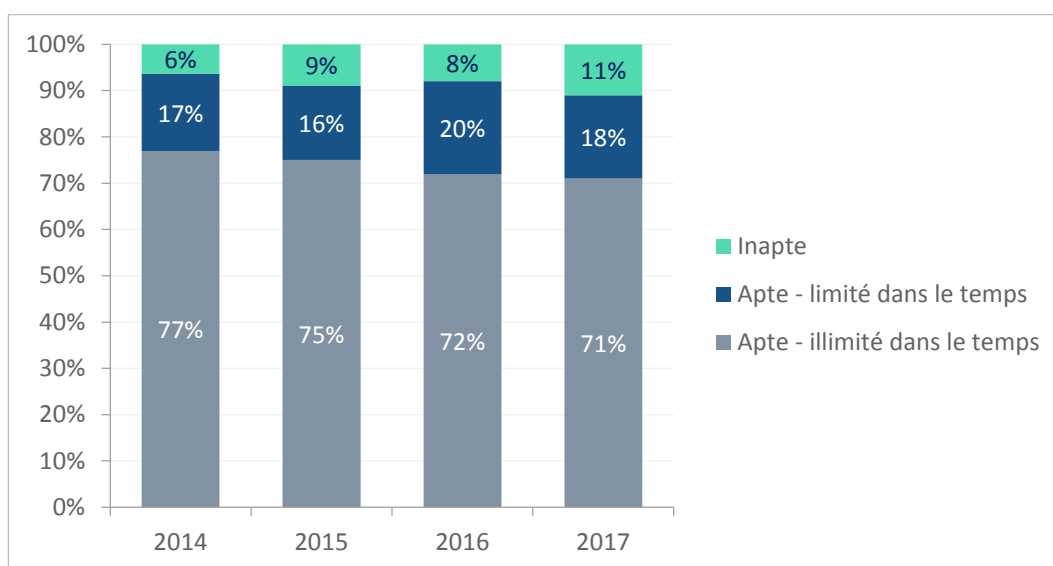


Source: Service Public Fédéral Justice

Cette figure donne un aperçu du nombre d'examens psychologiques imposés par le juge (tribunal de police) dans la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale.

Le nombre d'examens psychologiques imposés est plus important en Région flamande que dans les autres régions du pays (à nouveau, il convient de relativiser ces nombres avec la population qui est plus importante en Flandre qu'en Wallonie). Ce nombre est en constante augmentation dans toutes les régions.

Figure 33. Attestations d'aptitude à la conduite à la suite d'examens de réintégration organisés par l'institut Vias, 2014-2017.



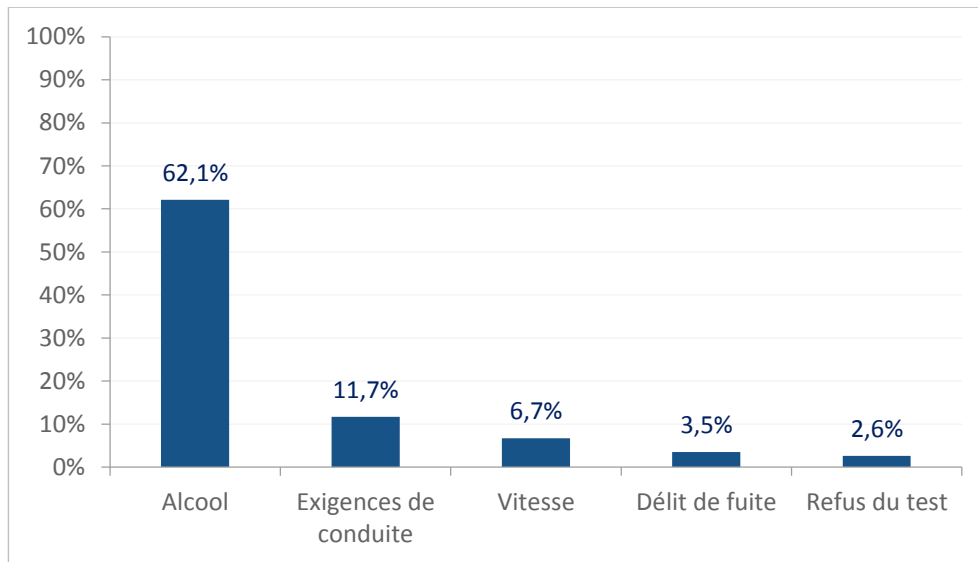
Source: Vias institute - Département Examens de réintégration

Cette figure montre la proportion d'attestations d'aptitude (limitée dans le temps ou illimitée) ou d'inaptitude qui ont été enregistrées entre 2013 et 2016 par le département Examens de réintégration de l'institut Vias. Cette proportion concerne les attestations délivrées.

Alors que le pourcentage d’attestations d’aptitude illimitée dans le temps diminue clairement d’année en année, les tendances concernant le taux d’attestations d’aptitude limitée dans le temps et le taux d’attestations d’inaptitude à la conduite sont moins évidentes. En effet, ces deux catégories d’attestations voient leur proportion augmenter ou diminuer d’une année à l’autre.

4.2. Infractions

Figure 34. Infractions les plus fréquemment commises par la population évaluée par l’institut Vias, 2012.



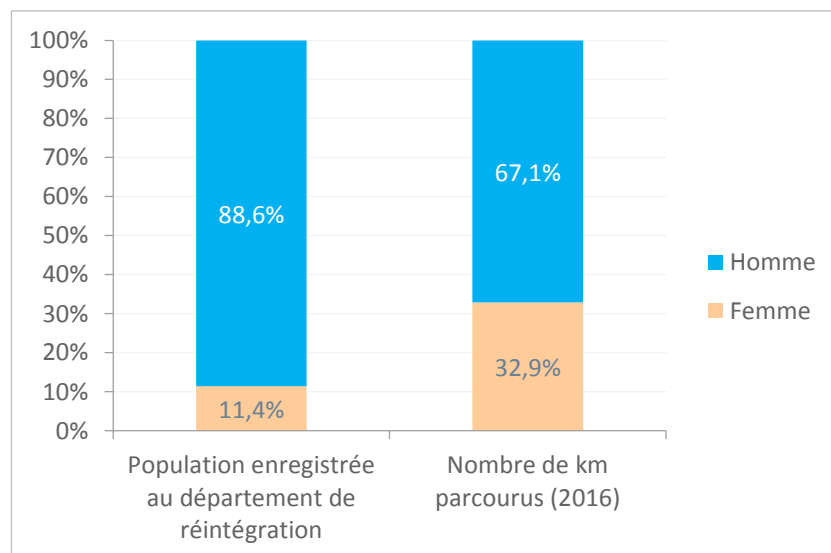
Source: Vias institute - Département Examens de réintégration

Cette figure montre les cinq infractions les plus fréquemment commises par la population évaluée par le département Examens de réintégration de l’institut Vias en 2012.

La figure montre que la conduite sous influence d’alcool est, de loin, l’infraction la plus fréquente commise par les personnes évaluées auprès du département Examens de réintégration. Cette infraction est commise dans 62% des dossiers examinés.

4.3. Caractéristiques de la population

Figure 35. Répartition par sexe des personnes enregistrées au département Examens de réintégration en 2017.

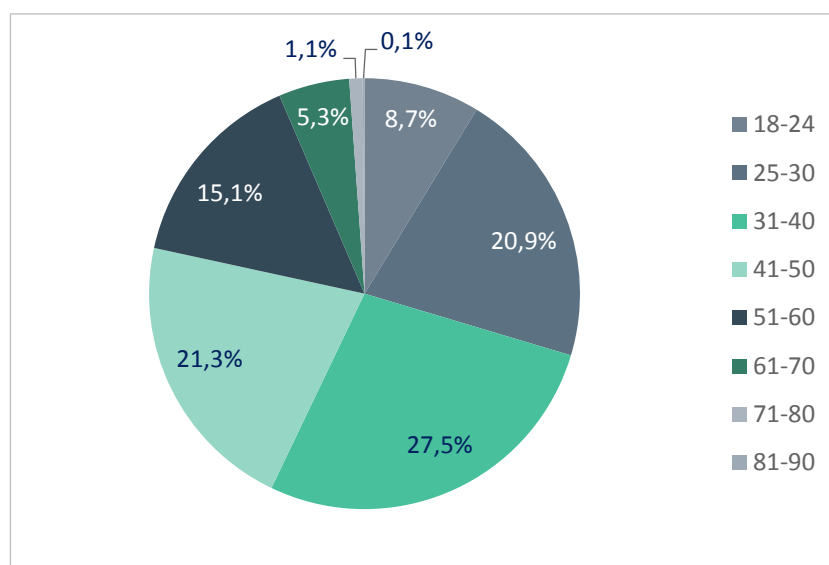


Sources: Vias institute - Département Examens de réintégration et MONITOR

Cette figure montre la proportion d'hommes et de femmes parmi les personnes déchues du droit de conduire et enregistrées au département de réintégration de l'institut Vias en 2017. Une estimation du nombre de kilomètres parcourus par les hommes et les femmes belges y est également indiquée à titre de comparaison. Ces chiffres proviennent d'une enquête réalisée par MONITOR¹¹ auprès de plus de 8.500 répondants (pour l'année 2016). Ceux-ci ont été rapportés à la population belge.

Dans la population des personnes enregistrées au département Examens de réintégration en 2017, 89% étaient des hommes alors qu'on estime que ceux-ci parcourent 67% de la totalité des distances parcourues sur la route (en 2016). Par conséquent, les hommes sont surreprésentés parmi les personnes enregistrées pour des examens de réintégration.

Figure 36. Répartition par âge de la population enregistrée au département Examens de réintégration de l'institut Vias, 2017.



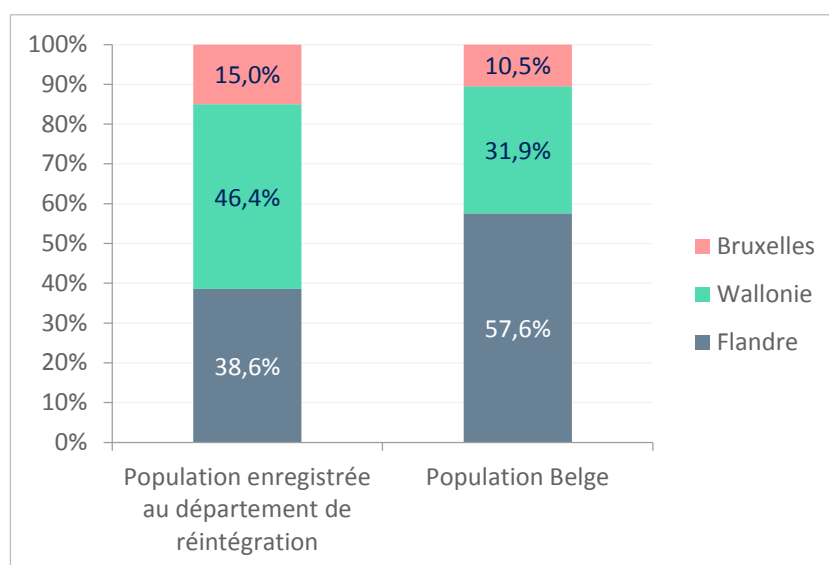
Source: Vias institute - Département Examens de réintégration

Cette figure montre le pourcentage des différentes catégories d'âge des personnes déchues du droit de conduire et enregistrées au département Examens de réintégration de l'institut Vias en 2017.

La moitié des personnes enregistrées au département Examens de réintégration en 2017 avaient entre 31 et 50 ans. Les 18-30 ans représentent, quant à eux, un peu plus du quart de la population enregistrée alors que les 51-90 ans forment un cinquième de la population enregistrée.

¹¹ Enquête nationale sur la mobilité et la sécurité routière.

Figure 37. Répartition de la population enregistrée au département de réintégration de l'institut Vias selon la région du centre d'examen, 2017.



Sources: Vias institute - Département Examens de réintégration et Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

Cette figure montre la répartition des personnes enregistrées au département de réintégration de l'institut Vias en 2017, selon la région du centre d'examen. La répartition de la population belge par région y figure également à titre de comparaison. Ces chiffres proviennent de Statbel.

Dans la population enregistrée au département de réintégration en 2017, les personnes venant de la Région wallonne sont surreprésentées par rapport à la population belge (46% contre seulement 32% dans la population belge). C'est l'effet inverse pour la Région flamande avec une sous-représentation au sein de la population enregistrée au département de réintégration. Les personnes en provenance de la Région de Bruxelles-Capitale enregistrées au département de réintégration sont également surreprésentées par rapport à la population belge (15% contre 10% dans la population belge).

TERMINOLOGIE UTILISÉE

AR du 23 mars 1998

[Arrêté royal](#) du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire. [M.B. 30.04.1998]

AR du 27 mars 1998

[Arrêté ministériel](#) déterminant les modèles de documents visés à l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire. [M.B. 30.04.1998]

Attestation d'aptitude à la conduite

Ces attestations sont délivrées par le CARA aux candidats-conducteurs de véhicules qui requièrent un permis de conduire du groupe 1 (catégorie AM, A, B, G).

BELDAM

Seconde enquête nationale sur la mobilité des Belges (BELgian Daily Mobility)

Bruxelles

Région de Bruxelles-Capitale

Candidat du groupe 1 (examen médical)

Candidat au permis de conduire, dans le cadre d'une procédure d'évaluation du respect des normes médicales minimales pour la conduite d'un véhicule motorisé de la catégorie AM, A1, A2, A, B, B+E ou G.

Candidat du groupe 2 (examen médical)

Dans le cadre d'un examen médical, candidat au permis de conduire d'un véhicule motorisé de la catégorie C1, C, C1+E, C+E, D1, D, D1+E ou D+E, ainsi que les conducteurs de véhicules mentionné dans l'article 43 de l'Arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire (c.-à-d. catégorie A1, A2, A, B ou B+E, lorsque la conduite est destinée au transport rémunéré de personnes).

CARA

Centre d'Aptitude à la Conduite et d'Adaptation des Véhicules. Département de l'institut Vias. Depuis 1998, le [CARA](#) est officiellement reconnu comme la seule instance agréée (AR du 23 mars 1998 et AM du 27 mars 1998) relative à l'évaluation de l'aptitude à la conduite et se limite aux fonctions importantes pour la conduite de véhicules à moteur pour lesquels un permis est requis.

Déchéance du droit de conduire

La déchéance du droit de conduire est une condamnation prononcée par un juge. Il existe deux types de déchéance. Une déchéance peut être prononcée à titre de peine par un juge lorsqu'une infraction a été commise. Cette condamnation peut être assortie de conditions. Une déchéance peut également être prononcée pour incapacité physique si, à l'occasion d'une condamnation pour infraction constatée par la police ou pour accident de roulage imputable au fait personnel de son auteur, le coupable est reconnu physiquement incapable de conduire un véhicule à moteur.

Département Examens de réintégration

Il s'agit d'un département de l'institut Vias agréé par le SPF Mobilité et Transports pour les examens de réintégration. Le parquet de police envoie aux personnes déchues du droit de conduire une liste des centres agréés où ils pourront passer ces examens de réintégration. S'ils ne font pas de choix, le parquet désignera un centre.

ESRA

E-survey of Road users' Attitudes (Enquête internationale en matière de sécurité routière)

Évaluation d'aptitude à la conduite

Évaluation d'aptitude à la conduite des personnes présentant une diminution de leurs capacités fonctionnelles susceptibles de compromettre la conduite en toute sécurité d'un véhicule à moteur pour lequel un permis de conduire est requis.

Examens de réintégration

Le juge peut subordonner la réintégration dans le droit de conduire à la réussite d'un ou de plusieurs examens (examen théorique, pratique, médical et/ou psychologique). Dans ce cas, la réintégration dans le droit de conduire ne sera possible qu'après réussite des examens.

GOCA

Groupement des entreprises agréées pour le contrôle automobile et le permis de conduire.

Groupe 1

Conducteurs de véhicules de catégorie AM, A1, A2, A, B, B+E ou G.

Groupe 2

Conducteurs de véhicules de catégorie C1, C, C1+E, C+E, D1, D, D1+E, D+E.

MONITOR

Enquête nationale sur la mobilité et la sécurité routière.

PC

Permis de conduire

PCP

Permis de conduire provisoire

Permis de conduire de catégorie A1, A2, A (anciennement catégories A/A-)

Motocyclettes :

- Catégorie A: Motocyclettes avec ou sans side-car.
- Catégorie A-: Motocyclettes avec ou sans side-car, d'une puissance inférieure ou égale à 25 kW et d'un rapport puissance / poids inférieur ou égal à 0,16 kW / kg.

Depuis le 01/05/2013 les motocyclettes sont réparties en 3 catégories

- Catégorie A1 : max. 125 cm³ de cylindrée et 11kW avec un rapport puissance/poids inférieur à 0,1 kW/kg et tricycles jusqu'à 15 kW.
- Catégorie A2 : max. 35 kW et un rapport puissance/poids inférieur à 0,2 kW/kg. Il ne peut pas dériver d'un véhicule développant plus du double de sa puissance.
- Catégorie A : motocyclettes avec ou sans side-car avec une puissance de plus de 35 kW et tricycles avec un moteur d'une puissance de plus de 15 kW.

Une remorque peut être attachée aux motocyclettes, à l'exception des motocyclettes avec side-car dont les roues du side-car ne sont pas équipées d'un frein.

Permis de conduire de catégorie AM (anciennement catégorie A3)

Ce permis est requis lorsque vous désirez conduire un cyclomoteur à deux roues classe B, dont la cylindrée est inférieure ou égale à 50 cm³ et dont la vitesse maximale est de 45 km/h. Ce permis est obligatoire pour les personnes nées après le 14 février 1961 et qui conduisent un cyclomoteur à deux ou trois roues ou un quadricycle léger ayant une vitesse maximale par construction de 25 à 45 km/h (cylindrée inférieure ou égale à 50 cm³). Une remorque peut être attelée aux véhicules de cette catégorie. Le port du casque est obligatoire. Les personnes nées avant le 15 février 1961 n'ont pas besoin d'un permis de conduire de catégorie AM pour pouvoir conduire un cyclomoteur classe B. Pour conduire un cyclomoteur à une vitesse maximale inférieure ou égale à 25 km/h, vous n'avez pas besoin d'avoir un permis de conduire. Vous devez cependant être âgé de 16 ans minimum et porter un casque. Nouvelle réglementation en vigueur depuis le 1^{er} mai 2013 : la catégorie A3 a reçu la nouvelle dénomination catégorie AM.

Permis de conduire de catégorie B, BE

B : automobile ; BE : automobile + remorque.

Le titulaire d'un permis de catégorie B+E peut conduire un ensemble composé d'un véhicule tracteur de la catégorie B et d'une remorque ou semi-remorque dont la MMA (masse maximale autorisée) est de 750 kg à 3500 kg. Le titulaire d'un permis de conduire de catégorie B+E délivré avant le 1er mai 2013 peut conduire un ensemble composé d'un véhicule tracteur de la catégorie B et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée excède 3500 kg, à condition que la MMA de l'ensemble composé n'excède pas

12.000 kg. Le permis de conduire de catégorie B délivré avant le 1^{er} janvier 1989 est aussi valable pour la catégorie BE.

Permis de conduire de catégorie BF

Véhicules adaptés

Permis de conduire de catégorie C, CE, C1 et C1-E

- C : Le titulaire d'un permis de conduire de catégorie C peut conduire d'autres véhicules que ceux des catégories D ou D1 dont la MMA (masse maximale autorisée) excède 7500 kg et ayant été conçus et construits pour le transport de maximum 8 passagers, conducteur non inclus. Une remorque d'une MMA de maximum 750 kg peut être attelée au véhicule.
- C1 : Le titulaire d'un permis de catégorie C1 peut conduire d'autres véhicules que ceux des catégories D ou D1 dont la MMA (masse maximale autorisée) est de 3500 kg à 7500 kg et ayant été conçus et construits pour le transport de maximum 8 passagers, conducteur non inclus. Une remorque d'une MMA de maximum 750 kg peut être attelée au véhicule.
- CE et C1 - E : camions + remorques. Depuis le 10 septembre 2009, certains conducteurs disposent d'un véhicule de catégorie C, C1, CE ou C1E assurant des transports professionnels et conformes aux exigences professionnelles.

Permis de conduire de catégorie D, DE, D1, D1E

- D et D1 : Autobus/Autocar
- DE et D1E : Autobus/Autocar + Remorques

Permis de conduire de catégorie G

Tracteurs agricoles et forestiers et leurs remorques, ainsi que les véhicules immatriculés en tant que matériel agricole, moteur agricole ou tondeuse.

Permis de conduire provisoire

- D'une durée de validité de 18 mois : Le candidat choisit une formation de 20 heures de cours de conduite minimum dans une école de conduite agréée. Pour obtenir un permis de conduire provisoire, le candidat doit être âgé d'au moins 18 ans et avoir réussi l'examen théorique. Ce document a une durée de validité de 18 mois et permet au candidat de conduire sans guide. Le candidat ne peut être accompagné que d'un seul passager, lui-même titulaire d'un permis de conduire B et âgé d'au moins 24 ans. Le permis de conduire provisoire sans guide n'est pas renouvelable.
- D'une durée de validité de 36 mois : Le candidat peut passer l'examen théorique à partir de l'âge de 17 ans. Après la réussite de l'examen théorique, le candidat reçoit un permis de conduire provisoire d'une durée de validité de 3 ans. À échéance de ce délai, le candidat ne peut demander à nouveau un permis de conduire provisoire qu'après avoir repassé avec succès l'examen théorique. En limitant ainsi le permis de conduire provisoire dans le temps, le candidat est encouragé à passer et à réussir son examen pratique dans un délai raisonnable. Durant cette période, le candidat doit toujours être accompagné d'un guide titulaire d'un permis de conduire belge de catégorie B depuis au moins 8 ans. Le candidat qui a choisi cette formule a la possibilité de suivre 6 heures de formation pratique dans une école de conduite.
- D'autres conditions sont également d'application pour les deux modèles de formations: le candidat ne peut conduire de 22 h à 6 h le lendemain matin les vendredis, samedis, dimanches, veilles de jours fériés légaux et jours fériés légaux.

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 3. Sources des données utilisées dans ce rapport.

Source	Types de données	Description	Méthode de collecte	Période et portée	Organisations et référence la plus récente
GOCA, rapports annuels 2011-2015	Chiffres nationaux relatifs aux examens théoriques et pratiques effectués	Aperçu annuel du nombre d'examens théoriques et pratiques, et du taux de réussite aux examens pratiques du permis de conduire des catégories AM, A1/A2/A, B, BE et G, au total et selon l'âge et le sexe.	Données provenant des 32 centres d'examen (GOCA) pour l'obtention du permis de conduire.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Belgique ▶ Annuel ▶ Disponible sur le site depuis 2001 ▶ Dernier disponible : 2015 	GOCA Rapport de l'année 2015
GOCA, enquêtes 2011-2015	Données autorapportées relatives au parcours de formation du permis B, entre autres : <ul style="list-style-type: none"> ▶ Type de permis provisoire ▶ Avec ou sans leçon de conduite ▶ Nombre de kilomètres parcourus en tant que candidat-conducteur 	<p>Cette enquête est effectuée chaque année depuis 2008 auprès de ± 1000 candidats répartis dans 10 centres d'examen.</p> <p>L'échantillonnage tient compte de la taille et du nombre d'élèves de l'école de conduite.</p> <p>Le but de cette enquête est de récolter des informations relatives au trajet de formation des candidats au permis de conduire B, et de vérifier si certaines tendances se confirment ou évoluent au fil des années.</p> <p>L'enquête se déroule toujours en été et dure entre un et trois mois selon l'année.</p> <p>Étant donné que le taux</p>	Chaque enquête est réalisée auprès de ± 1000 candidats qui présentent l'examen pratique du permis de conduire B pour la première fois, répartis dans 10 centres d'examen belges.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Depuis 2008 ▶ Echantillons (Belgique) ▶ Annuel ▶ Dernier disponible : 2015 	GOCA Enquête de l'année 2015

		de réussite des participants à l'enquête correspond plus ou moins au taux de réussite national au premier essai, les enquêteurs en ont conclu que les résultats étaient représentatifs de l'ensemble de la population. Les résultats de l'enquête réalisée par le GOCA sont liés aux résultats des examens de conduite.			
Service public fédéral Mobilité et Transports	Chiffres nationaux relatifs au nombre de permis délivrés et de fichiers de permis de conduire (catégorie de permis B)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Nombre annuel de permis délivrés (provisoire : M18, M36 ou M3; définitif : international) ▶ Tableau présentant le nombre de permis B délivrés en 2015 selon les variables croisées que sont l'âge, le sexe et la région (habitation) des titulaires. 	Base de données interne	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Belgique ▶ Annuel 	Service public fédéral Mobilité et Transports – Service des permis de conduire
Service public fédéral Justice - Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail	Chiffres nationaux relatifs au fonctionnement du ministère public, des cours et des tribunaux	Le Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail (BPSM) établit et publie des statistiques d'activité des cours et tribunaux. Le BPSM mesure également la charge de travail des cours d'appel et tribunaux du travail.	Base de données interne	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Depuis 1999 ▶ Belgique ▶ Annuel ▶ Dernier disponible : 2016 	SPF Finances - Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail Bureau Permanent Statistiques et Mesure de la charge de travail (2016). Les statistiques annuelles des cours et des tribunaux. Données

					de l'année 2016. Tribunaux de police
BELDAM, 2012	Données autorapportées, entre autres : <ul style="list-style-type: none"> ▶ Mobilité ▶ Possession du permis de conduire 	L'enquête a été réalisée entre décembre 2009 et décembre 2010 auprès de 8.532 ménages (soit 15.821 personnes âgées de 6 ans et plus) et permet de donner un portrait récent de la mobilité en Belgique.	Au total, plus de 8.500 ménages (4.018 en Flandre, 3.749 à Bruxelles et 8.054 en Wallonie) ont été interrogés entre le 1 ^{er} décembre 2009 et le 31 janvier 2011.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 1^{ère} enquête réalisée en 1999 (MOBEL) ▶ Belgique ▶ Annuel (sauf en 2011) ▶ Dernière publication : 2012 (collecte de données en 2010) 	SPP Politique Scientifique fédérale (BELSPO) et SPF Mobilité et Transports Cornelis et al. (2012). La mobilité en Belgique en 2010 : Résultats de l'enquête Beldam
MONITOR, 2016	Données autorapportées, entre autres : <ul style="list-style-type: none"> ▶ Nombre de kilomètres parcourus 	L'enquête en cours de réalisation a interrogé plus de 8.000 personnes en 2016.	Enquête en ligne	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2016 ▶ Belgique 	Institut Vias et Service Public Fédéral Mobilité et Transport Projet Monitor (2016). Enquête nationale sur la mobilité et la sécurité routière.
ESRA, 2015-2017	Données autorapportées, entre autres : <ul style="list-style-type: none"> ▶ Possession du permis de conduire ▶ Infractions au code de la route 	L'enquête a été réalisée auprès de répondants issus de 38 pays.	Enquête en ligne	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2015 - 2017 ▶ 2018 (2^{ème} édition) ▶ 38 pays européens et extra-européens 	Institut Vias et partenaires du projet ESRA Résultats 2017
Département CARA – institut Vias	Chiffres nationaux relatifs aux évaluations de l'aptitude à la conduite, aux décisions d'aptitude à la conduite et aux caractéristiques des personnes inscrites au CARA	Le CARA est, depuis 1998, la seule instance agréée pour l'évaluation d'aptitude à la conduite des personnes présentant une diminution de leurs capacités fonctionnelles susceptibles de compromettre la conduite en sécurité d'un véhicule à moteur pour	Banque de données interne	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2016 ▶ Belgique 	Institut Vias - CARA

		<p>lequel un permis de conduire est requis (AR du 23 mars et AM du 27 mars 1998). Les données sont mises à jour selon :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ le nombre d'évaluations planifiées/réalisées (complètes, médicales, psychologiques, examen pratique de conduite) ▶ les décisions d'aptitude à la conduite ▶ les caractéristiques : l'âge, la région, la pathologie <p>Analyse en profondeur des données du CARA en 2016 : données auto-rapportées (candidats et médecins accompagnants) et relatives à l'évaluation par le CARA de 7.219 candidats.</p>			
<p>Service public fédéral Justice</p>	<p>Chiffres nationaux relatifs au nombre de décisions de déchéance du droit de conduire assortie d'examens de réintégration obligatoires</p>	<p>Aperçu annuel du nombre total de déclarations de déchéances du droit de conduire prononcées par le parquet de police, qu'elles soient assorties d'examens complémentaires obligatoires (théoriques et/ou pratiques), et/ou</p>	<p>Banque de données interne</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Données disponibles depuis 2001 ▶ Belgique ▶ Annuel ▶ Dernière publication : 2015 	<p>SPF Justice Statistiques des cours et tribunaux Service de la Politique Criminelle</p>

		d'examens (médicaux et/ou psychologiques).			
Département Examens de réintégration - Institut Vias	Données du département Examens de réintégration de l'institut Vias relatives aux examens de réintégration et aux déclarations d'aptitude à la conduite	<p>Analyse d'environ 5.000 dossiers relatifs aux personnes déchues du droit de conduire enregistrés au département Examens de réintégration de l'institut Vias en 2017 : données sociodémographiques.</p> <p>Le département Examens de réintégration de l'institut Vias est reconnu depuis 2006 par le SPF Mobilité et Transports comme organisme responsable pour les examens de réintégration. Les données enregistrées sont, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ le nombre d'examens ▶ les déclarations d'aptitude à la conduite ▶ les caractéristiques: l'âge, le sexe, le domicile (région), le type d'infraction 	Base de données interne	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Données 2017 ▶ Belgique 	Institut Vias - Examens de réintégration
Statbel	Répartition de la population belge en fonction de caractéristiques sociodémographiques	Chiffres et statistiques belges concernant la structure de la population (âge, sexe, région)	Les données relatives à la structure de la population proviennent du Registre national (centralisation des registres de population régionaux)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Depuis 1988 (Registre national) ▶ Belgique ▶ Annuel ▶ Dernier en date : 2015 	Statbel Structure de la population

Acteur clé dans la collecte et l'analyse données relatives à la sécurité routière, l'institut Vias publie annuellement (à partir de 2015) 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.