

Rapport n° 2024-S-01-FR

Rapport Statistique 2024

Accidents de la route 2023



Rapport Statistique 2024

Accidents de la route 2023

Rapport n° 2024-S-01-FR

Auteurs : Sloomans Freya

Éditeur responsable : Karin Genoe

Éditeur : Institut Vias

Date de publication : 26/08/2024

Dépôt légal : D/2024/0779/56

Veillez référer au présent document de la manière suivante : Sloomans, F. (2024). Rapport Statistique 2024 – Accidents de la route 2023, Bruxelles : Institut Vias

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands onder de titel: Sloomans, F. (2024). Statistisch rapport 2024 – Verkeersongevallen 2023. Brussel: Vias institute

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

Les chiffres mentionnés proviennent de Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) et correspondent aux chiffres d'accidents officiels publiés par cette organisation le 25/06/2024.

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

Table des matières

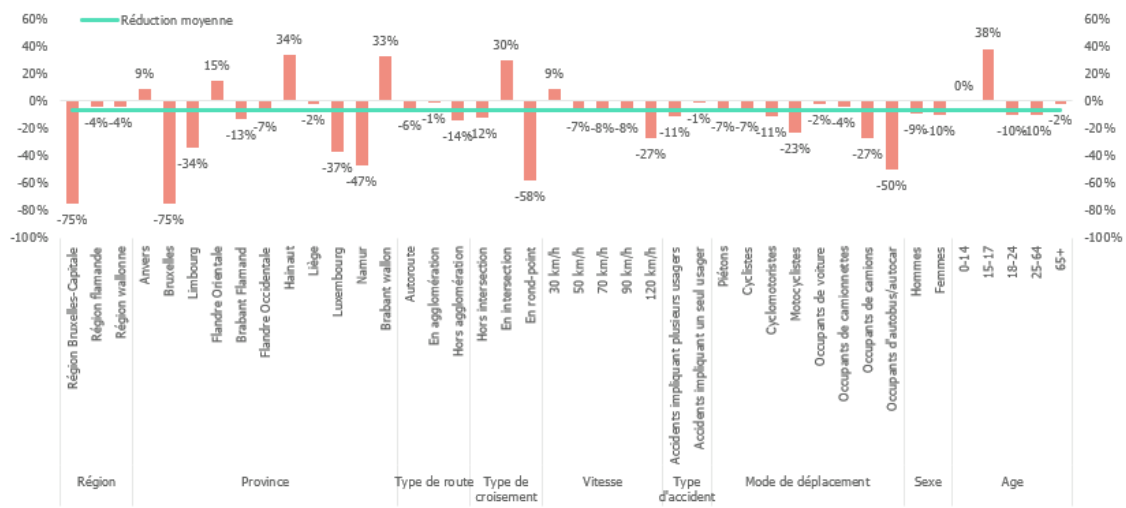
1	Les statistiques d'accidents corporels 2023 en un coup d'oeil	4
2	Données générales	6
2.1	Chiffres-clés	6
2.2	Évolution à court et à long terme	7
2.3	Comparaison européenne	11
3	Lieu de l'accident	13
3.1	Régions et provinces	13
3.2	Type de route	16
4	Usagers de la route	19
4.1	Évolution	19
4.1.1	Piétons	20
4.1.2	Cyclistes	21
4.1.3	Cyclomotoristes	24
4.1.4	Trottinettes électriques	25
4.1.5	Motocyclistes	25
4.1.6	Voitures	26
4.1.7	Camionnettes	26
4.1.8	Camions	27
4.2	Type d'usagers de la route	27
4.3	Âge et sexe	29
5	Période des accidents	34
5.1	Variations mensuelles	34
5.2	Par semaine	36
5.3	Par heure de la journée	39
6	Caractéristiques des accidents	41
6.1	Type de collision	41
6.2	Matrice de collision	45
6.3	Circonstances aggravantes	45
6.4	Conduite sous influence d'alcool	47
6.5	Répétition de l'implication dans un accident	47
7	Informations provenant des assurances	50

1 Les statistiques d'accidents corporels 2023 en un coup d'oeil

Table 1. Les statistique d'accidents corporels 2023. Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels		Décédés 30 jours		Blessés		Gravité des accidents	
	2023	Évolution 2022-2023	2023	Évolution 2022-2023	2023	Évolution 2022-2023	2023	Évolution 2022-2023
Chiffres clés	36,855	-2%	501	-7%	45,243	-2%	13,6	-5%
Période de la semaine								
Jour de semaine	25,349	-3%	263	-8%	30,358	-2%	10,0	-9%
Jour de week-end	6,859	-3%	102	-24%	8,735	-3%	15,0	-21%
Nuit de week-end	2,722	+2%	65	-20%	3,410	+3%	24,0	-21%
Nuit de semaine	1,925	+1%	71	+92%	2,239	0%	37,0	+91%
Luminosité								
Jour	25,060	+3%	270	-15%	30,452	+2%	11,0	-15%
Aube/Crépuscule	1,768	+13%	21	-38%	2,116	+13%	12,0	-45%
Nuit, sans éclairage public	912	+13%	42	+24%	1,157	+19%	46,0	+9%
Nuit, éclairage public allumé	697	+153%	29	+262%	887	+154%	42,0	+45%
Nuit, éclairage public présent, mais pas allumé	6,908	+6%	128	+11%	8,505	+6%	19,0	+8%
Conditions atmosphériques								
Pluie	4,479	+44%	60	+82%	5,629	+47%	13,4	+26%
Particulières (neige, grêle, ...)	583	-9%	8	-53%	724	-7%	13,7	-48%
Normales	27,959	-8%	411	-12%	34,172	-7%	14,7	-5%
État de la chaussée								
Sec	21,177	-10%	292	-21%	25,902	-10%	13,8	-12%
Humide, mouillé, flaques	7,740	+30%	118	+33%	9,638	+32%	15,2	+1%
Verglas/neige	309	-8%	2	-33%	386	-9%	6,5	-27%
Propre	3,981	-10%	68	+6%	4,857	-10%	17,1	+19%
Sale (sable, gravier, feuilles,...)	195	-9%	4	0%	204	-14%	20,5	+10%
Région								
Région Bruxelles-Capitale	3,773	-10%	6	-75%	4,379	-10%	1,6	-72%
Région flamande	22,871	-2%	270	-4%	27,580	-2%	11,8	-2%
Région wallonne	10,211	+1%	225	-4%	12,783	+1%	22,0	-5%
Province								
Anvers	7,186	+1%	71	+9%	8,766	+2%	9,9	+8%
Bruxelles	3,773	-10%	6	-75%	4,379	-10%	1,6	-72%
Limbourg	2,800	-1%	33	-34%	3,436	-2%	11,8	-33%
Flandre Orientale	5,596	-7%	69	+15%	6,546	-8%	12,3	+23%
Brabant Flamand	3,127	0%	34	-13%	3,854	+2%	10,9	-13%
Flandre Occidentale	4,162	-4%	63	-7%	4,978	-3%	15,1	-3%
Hainaut	3,568	+3%	98	+34%	4,453	+3%	27,5	+31%
Liège	3,179	-5%	58	-2%	3,993	-4%	18,2	+3%
Luxembourg	863	-2%	19	-37%	1,139	-2%	22,0	-36%
Namur	1,487	+4%	30	-47%	1,844	+4%	20,2	-49%
Brabant wallon	1,114	+13%	20	+33%	1,354	+16%	18,0	+18%
Type de route								
En agglomération	2,760	+2%	79	-6%	3,969	+1%	28,6	-8%
Hors agglomération	17,248	-2%	181	-1%	19,943	-2%	10,5	+2%
Autoroute	16,716	-2%	235	-14%	20,679	-2%	14,1	-11%
Type de croisement								
Hors intersection	24,213	-1%	379	-12%	29,486	-1%	15,7	-11%
En intersection	11,552	-4%	114	+30%	14,049	-3%	9,9	+36%
En rond-point	1,090	-7%	8	-58%	1,207	-7%	7,3	-55%
Vitesse maximale autorisée								
30 km/h	6,323	+1%	37	+9%	7,177	+1%	5,9	+9%
50 km/h	16,674	-8%	169	-7%	19,577	-8%	10,1	+1%
70 km/h	6,238	-6%	133	-8%	8,136	-6%	21,3	-1%
90 km/h	2,470	-1%	89	-8%	3,406	-1%	36,0	-7%
120 km/h	2,089	+2%	55	-27%	3,023	+1%	26,3	-28%
Type d'accident								
Accidents impliquant un seul usager	29,829	-2%	312	-11%	37,055	-1%	10,5	-9%
Accidents impliquant plusieurs usagers	7,026	-4%	189	-1%	7,687	-4%	26,9	+3%
Mode de déplacement								
Piétons	4,287	+3%	77	-7%	4,142	+1%	18,0	-10%
Cyclistes	7,794	-8%	57	-7%	7,570	-8%	7,3	+1%
Cyclomotoristes	4,240	+1%	16	-11%	3,291	-1%	3,8	-12%
Motocyclistes	2,556	-5%	51	-23%	2,559	-5%	20,0	-18%
Occupants de voitures	27,172	-2%	212	-2%	18,763	-1%	7,8	0%
Occupants de camionnettes	3,535	-3%	26	-4%	1,295	-4%	7,4	0%
Occupants de camions	1,727	-2%	8	-27%	322	+2%	4,6	-26%
Occupants d'autobus/autocar	587	-7%	1	-50%	1	-50%	1,7	-47%
Sexe								
Hommes	49,433	-2%	385	-9%	25,696	-2%	7,8	-8%
Femmes	29,659	-2%	99	-10%	18,267	-3%	3,3	-9%
Age								
0-14	5,092	-1%	8	0%	3,167	-3%	1,6	0%
15-17	3,043	-4%	11	+38%	2,380	-5%	3,6	+44%
18-24	11,876	-1%	57	-10%	7,189	+1%	4,8	-9%
25-64	50,306	-2%	276	-10%	26,587	-3%	5,5	-8%
65+	8,661	-1%	136	-2%	4,670	0%	15,7	-1%

Figure 1. Les statistiques d'accidents corporels 2023 en un coup d'oeil, évolution décédés 30 jours, 2022-2023



2 Données générales

2.1 Chiffres-clés

Le Tableau 1 présente les chiffres-clés des accidents de la circulation pour les 10 dernières années. Un accident corporel est un accident de la circulation enregistré par la police et dans lequel au moins une personne a été blessée (mortellement ou non). En Belgique, le nombre d'accidents corporels et de blessés a récemment diminué. Par rapport à 2022, il y a une diminution de 6% du nombre de décès à 30 jours en 2023. En 2023, il y a eu 501 décès sur les routes belges. Le nombre d'accidents avec lésion le nombre de blessés ont baissé de 2%.

Table 2. Chiffres-clés (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Blessés	Décédés 30 jours
2014	41474	53237	745
2015	40300	51831	762
2016	40123	51258	670
2017	38025	48472	609
2018	38453	48753	604
2019	37719	47188	644
2020	30251	36651	499
2021	34660	42124	516
2022	37650	45566	540
2023	36855	44742	501
Évolution 2014-2023 %	-11%	-16%	-33%
Évolution 2022-2023 %	-2%	-2%	-7%

Le Tableau 3 présente quelques indicateurs de la sécurité routière pour les 10 dernières années. Il s'agit de chiffres relatifs comparant le nombre de décès dans la circulation avec le nombre d'habitants et avec le nombre d'accidents corporels. Les chiffres montrent en 2023 une tendance à la baisse de la mortalité (-8%), définie comme le nombre de décédés 30 jours par million d'habitants, et de la gravité (-5%), définie comme le nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents corporels.

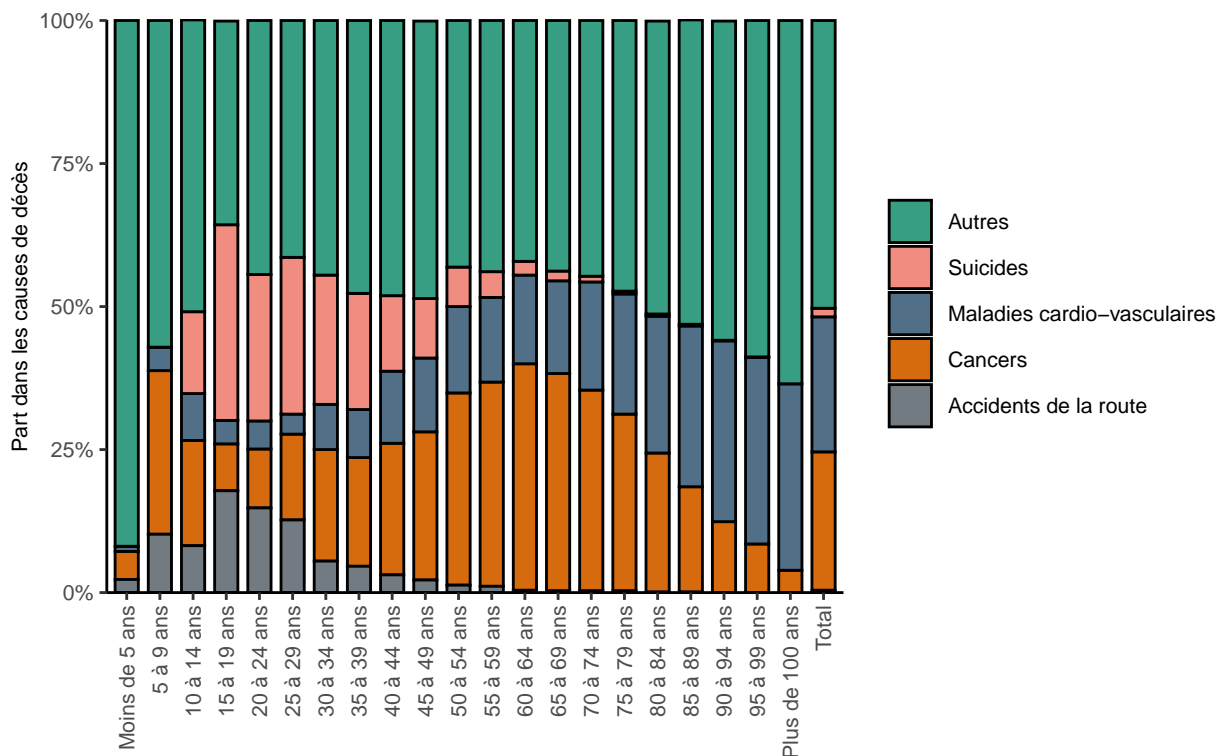
Table 3. Indicateurs de sécurité routière (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Mortalité	Gravité
2014	66,8	18
2015	68	18,9
2016	59,5	16,7
2017	53,8	16
2018	53,1	15,7
2019	56,3	17,1
2020	43,4	16,5
2021	44,8	14,9
2022	46,6	14,3
2023	42,8	13,6
Évolution 2014-2023 %	-36%	-24%
Évolution 2022-2023 %	-8%	-5%

La Figure 2 montre que les accidents de la circulation sont l'une des principales causes de décès. En 2021, 0,4% de tous les décès étaient dus à des accidents de la circulation. La figure ci-dessous montre la répartition par catégorie d'âge, et témoigne d'une grande divergence entre les catégories. Nous constatons que les accidents de la circulation sont une cause très importante de décès chez les jeunes : 18% de l'ensemble

des décès chez les 15-19 ans et 15% chez les 20 à 24 ans sont dus à des accidents de la route. À mesure que l'âge augmente, les autres causes de décès deviennent plus importantes.

Figure 2. Répartition des principales causes de décès selon la catégorie d'âge (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

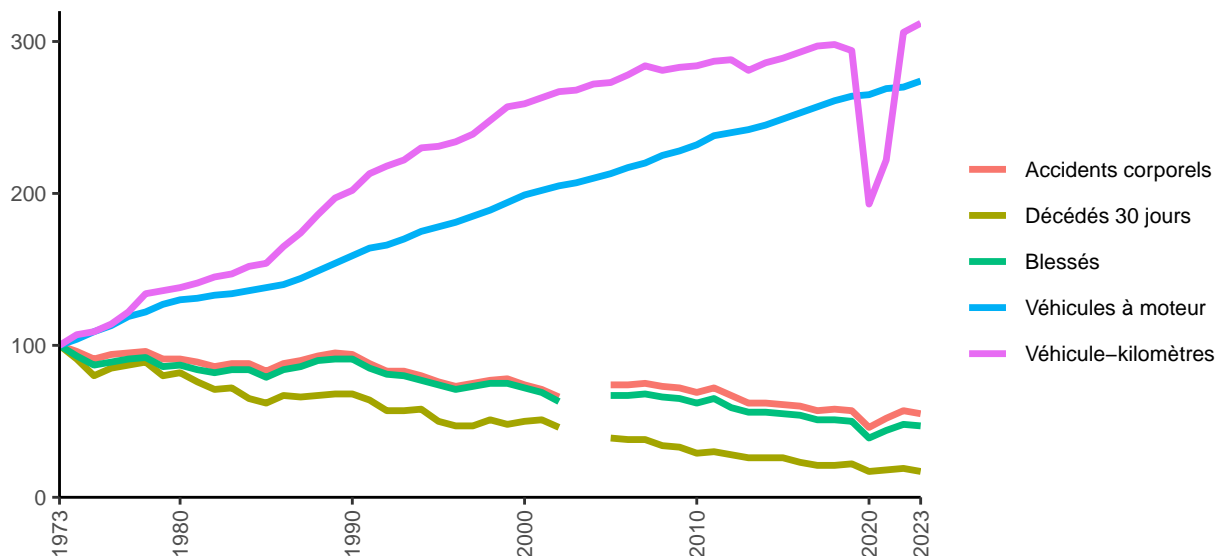


2.2 Évolution à court et à long terme

La Figure 3 montre l'évolution du nombre d'accidents corporels, du nombre de décédés 30 jours, du nombre de véhicules motorisés et du nombre de véhicules-kilomètres parcourus entre 1973 et 2023. L'évolution est indiquée par rapport à l'année de référence 1973, qui est égale à la base 100 dans cette figure. La méthode de calcul des véhicules-kilomètres a été adaptée à partir de 2013. Pour la période allant jusqu'à 2004 inclus, le nombre d'accidents corporels est basé sur des chiffres non pondérés, ce qui explique l'augmentation soudaine en 2005. Par conséquent, la période antérieure à 2005 ne peut être comparée à la période débutant en 2005. Ceci ne s'applique qu'au nombre d'accidents corporels, aucun coefficient de pondération n'a été utilisé pour les décédés 30 jours. En raison du manque de fiabilité des chiffres de 2003 et 2004, ils ne sont pas publiés. Les véhicules-kilomètres ont été mesurés au niveau fédéral jusqu'en 2017 inclus. À partir de 2017, le nombre de véhicules-kilomètres a été estimé sur base de l'enquête Omnibus, dans laquelle un échantillon de 12 000 répondants en moyenne par an a été interrogé. A partir de cette année-là, nous connaissons le nombre de kilomètres parcourus par les répondants sur une journée par mode de transport. Ensuite, un coefficient de pondération est appliqué afin de pouvoir généraliser les résultats de l'échantillon à l'ensemble de la population adulte et à tous les jours de l'année. De cette manière, on peut calculer le nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble de la population sur une année complète. Il s'agit toutefois du nombre de kilomètres parcourus par des personnes et non par des véhicules. Par conséquent, les chiffres à partir de 2018 ne sont pas comparables à ceux des années précédentes. Le graphique montre que le nombre d'accidents corporels, le nombre de décès à 30 jours et le nombre de blessés affichent une tendance générale à la baisse, malgré l'augmentation constante

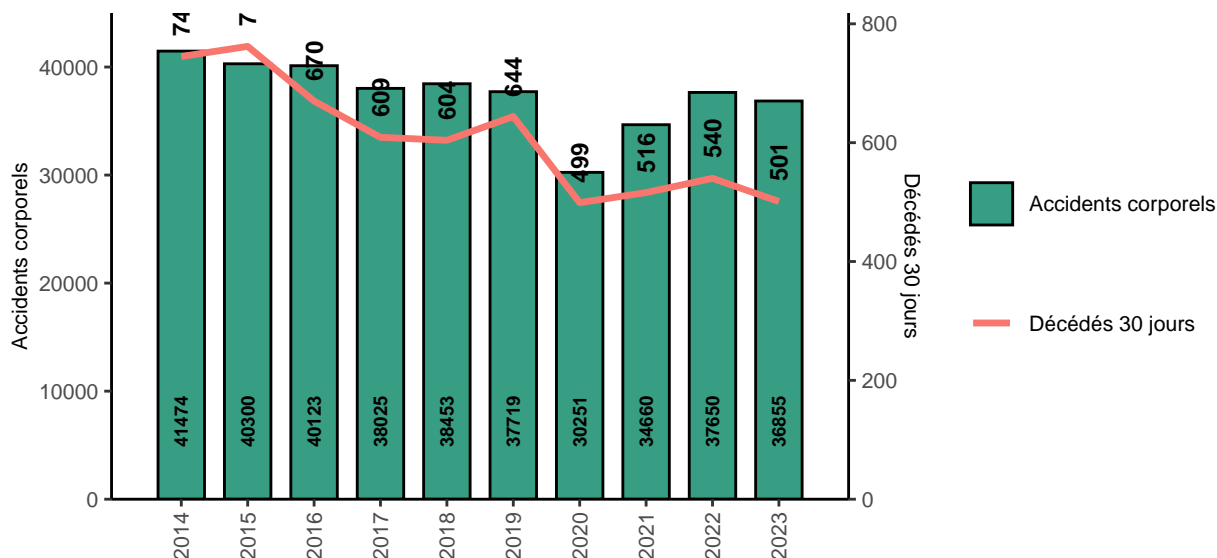
du nombre de véhicules à moteur et de kilomètres parcourus sur nos routes. En termes de kilomètres parcourus, nous constatons une forte baisse en 2020, en raison de la pandémie de COVID-19. La tendance à long terme indique une amélioration générale de la sécurité sur nos routes au cours des dernières décennies.

Figure 3. Évolution (1973 = base 100) du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, de véhicules motorisés et de véhicules-kilomètres (1973-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



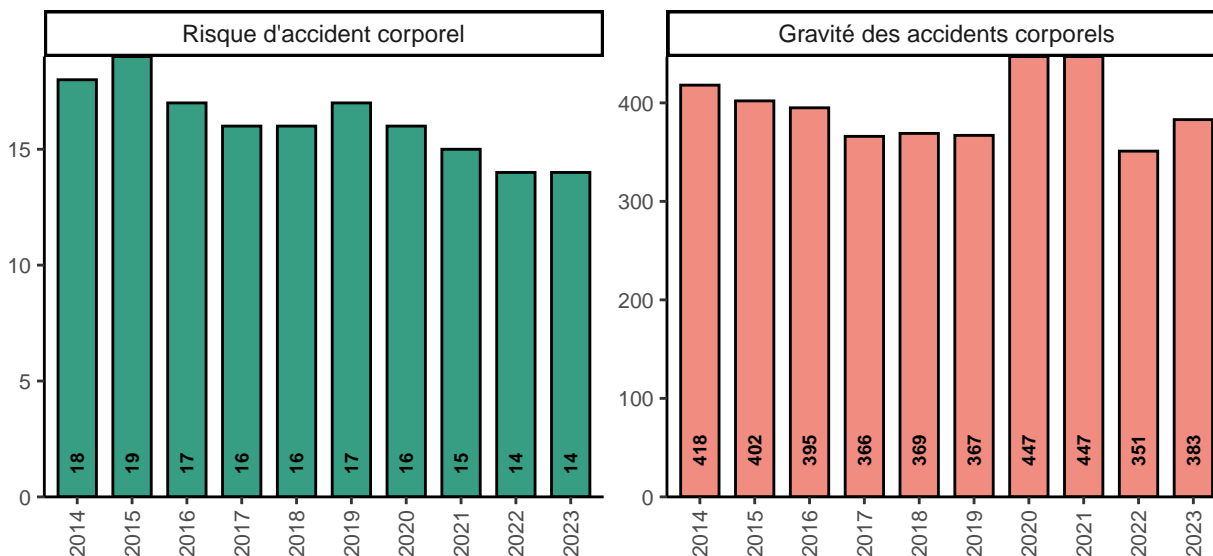
La Figure 4 montre l'évolution du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours pour la période de 2014 à 2023. Le graphique montre une tendance générale à la baisse du nombre d'accidents corporels jusqu'en 2017, pour ensuite stagner jusqu'en 2019. L'effet de la crise du COVID-19 sur les accidents de la route en 2020 était très grand (avec une diminution du nombre d'accidents de 23%). Il y a eu en 2023 une légère diminution du nombre d'accidents de la route (-2%) et du nombre de décédés 30 jours (-7%) par rapport à 2022.

Figure 4. Évolution du nombre d'accidents corporels et des décédés 30 jours (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



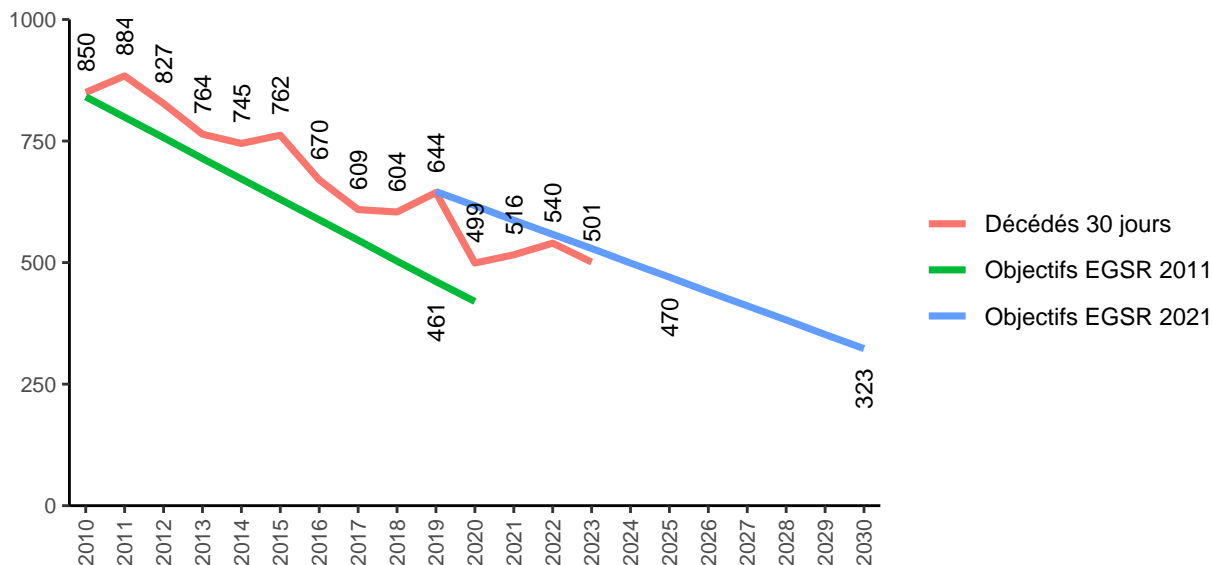
La Figure 5 montre, pour la période 2014-2023, l'évolution du risque d'accident (nombre d'accidents corporels par milliard de véhicules-kilomètres) et de la gravité des accidents (nombre de décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels). En 2023, nous pouvons voir une diminution de la gravité des accidents par rapport à 2019 (-13%). Celle-ci est par contre restée stable entre 2022 et 2023. Le risque d'accident a lui augmenté entre 2019 et 2020 mais est resté ensuite stable en 2021. Les véhicules-kilomètres ont été collectés au niveau fédéral jusqu'en 2017 inclus. À partir de 2018, les véhicules-kilomètres ont été estimés sur la base de l'enquête omnibus. Le risque d'accident avant 2018 et après 2018 n'est donc pas comparable.

Figure 5. Évolution du risque d'accident et de la gravité des accidents corporels (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) & Omnibus



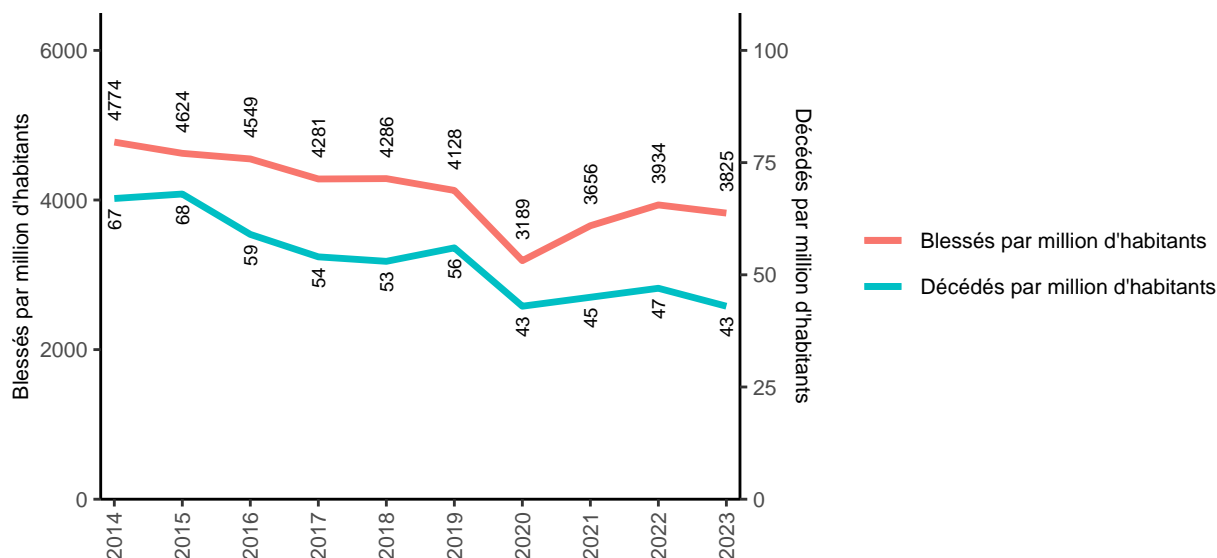
La Figure 6 montre l'évolution du nombre de décédés 30 jours au cours de la période de 2010 à 2023. Dans un premier temps, cette évolution est comparée aux objectifs fixés par les États Généraux de la Sécurité Routière (E.G.S.R.) en 2011. Avec les Etats Généraux de la Sécurité Routière en 2021, un nouvel objectif a été fixé : réduire de moitié le nombre de morts à 30 jours d'ici 2030, et atteindre 0 mort sur les routes d'ici 2050. Ces objectifs ont été fixés par rapport à une base de référence de 644 décès à 30 jours en 2019. En 2023, nous faisons légèrement mieux que la ligne de tendance à suivre pour atteindre l'objectif en 2030. Le nombre de décès dans les 30 jours a diminué en 2023.

Figure 6. Évolution du nombre de décédés 30 jours par rapport aux objectifs des États Généraux de la Sécurité Routière (2019-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 7 montre l'évolution du nombre de blessés par million d'habitants (axe vertical de gauche) et du nombre de décédés par million d'habitants (axe vertical de droite). Pour le nombre de blessés par million d'habitants, on observe une baisse constante depuis 2014. En 2023, le nombre de décès par million d'habitants est inférieur à celui de l'année de référence 2019. Une légère diminution est même observée par rapport à 2022. Le nombre de blessés par million d'habitants a également diminué depuis 2014, jusqu'en 2020. Le nombre de blessés par million d'habitants est plus faible que lors de l'année de référence 2019, et là aussi on observe une baisse par rapport à 2022.

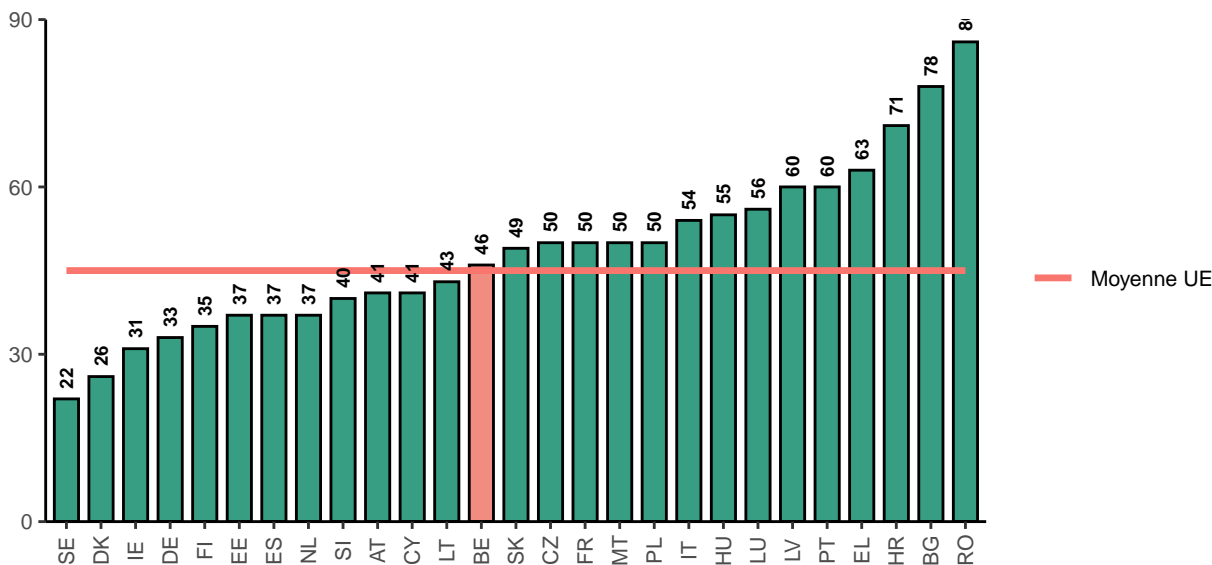
Figure 7. Évolution du nombre de morts et de blessés par million d'habitants (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



2.3 Comparaison européenne

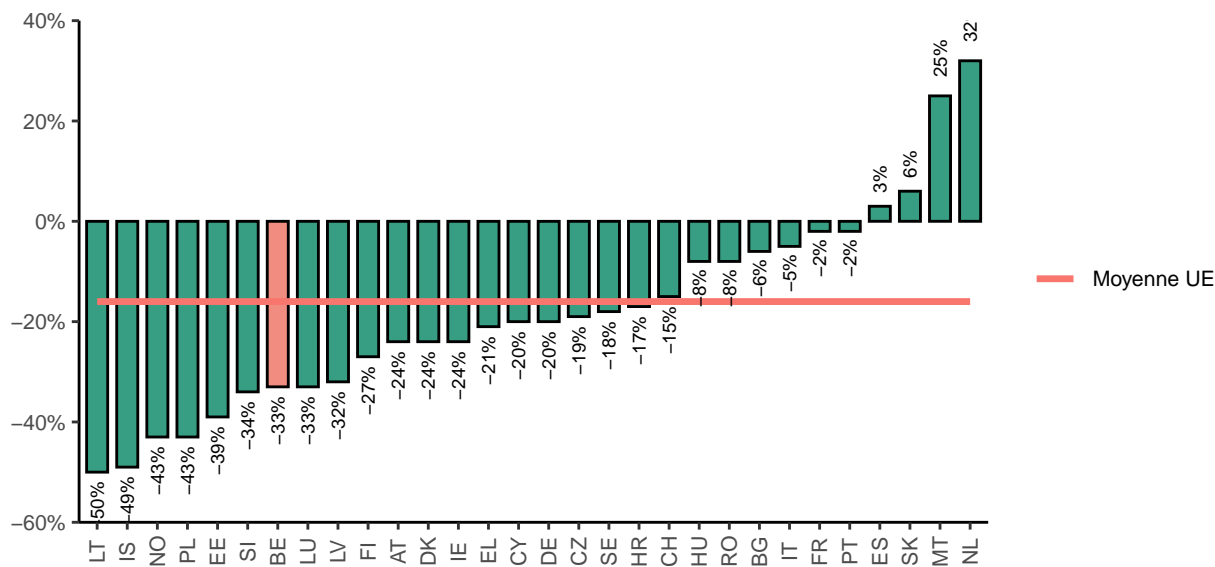
La Figure 8 montre le taux de mortalité (nombre de décès 30 jours par million d'habitants) pour chacun des États Membres de l'UE en 2022. En Belgique, il y a eu 46 décès par million d'habitants, ce qui est légèrement supérieur à la moyenne européenne. Chez nos voisins français et luxembourgeois, il y a eu respectivement 50 et 56 décès par million d'habitants. Les Pays-Bas, l'Allemagne font eux mieux que la Belgique avec respectivement 37 et 33 décès par million d'habitants.

Figure 8. Mortalité (nombre de décès 30 jours par million d'habitants) dans les pays de l'UE-27 (2022). Source : CARE (Community database on Accidents on the Roads in Europe)



La Figure 9 donne un aperçu global de l'évolution sur dix ans (2013 - 2022) du nombre de tués sur les routes par million d'habitants dans les pays de l'Union européenne. Dans la plupart des Etats membres, on observe une diminution du nombre de tués sur les routes. Les pays ayant connu l'évolution la plus favorable au cours de cette période sont la Lituanie (-48%), la Norvège (-43%) et la Pologne (-43%). La Belgique enregistre une baisse de 33% du nombre de tués sur les routes par million d'habitants, ce qui est supérieur à la moyenne européenne (-16%). Nos pays voisins affichent une baisse équivalente ou moins importante sur une période de dix ans : au Luxembourg, la diminution est aussi de 33%; en Allemagne, elle est de 20%; en France, de 2%. Au Pays-Bas, ce nombre augmente même de 32%.

Figure 9. Evolution de la mortalité (nombre de décès par million d'habitants) dans les pays de l'EU-27, la Suisse, la Norvège et l'Islande (2013-2022). Source : CARE (Community database on Accidents on the Roads in Europe)

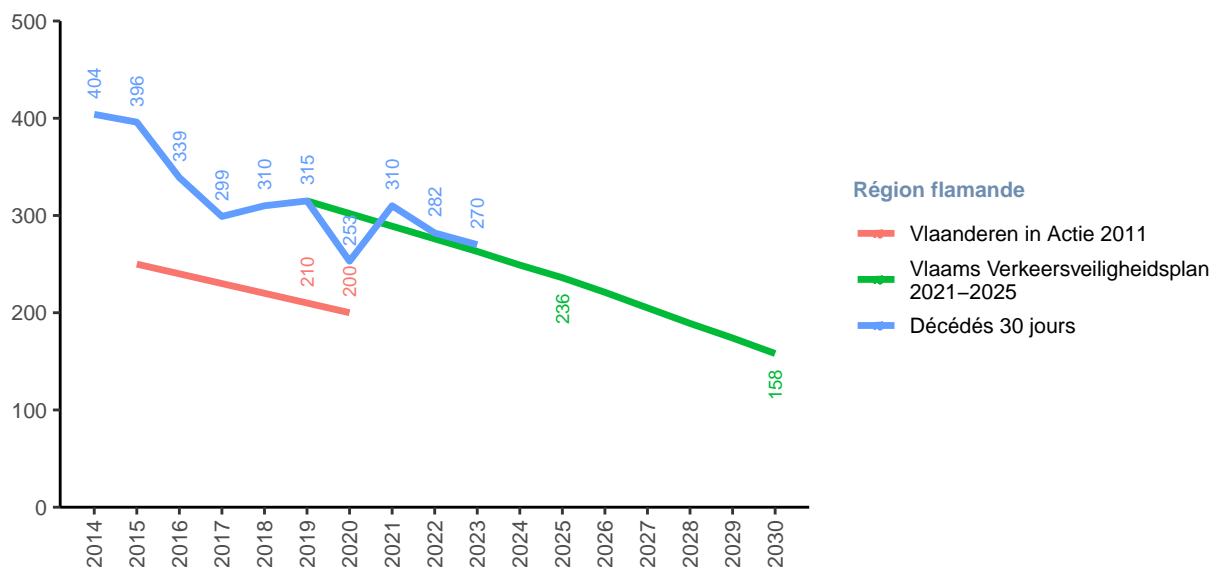


3 Lieu de l'accident

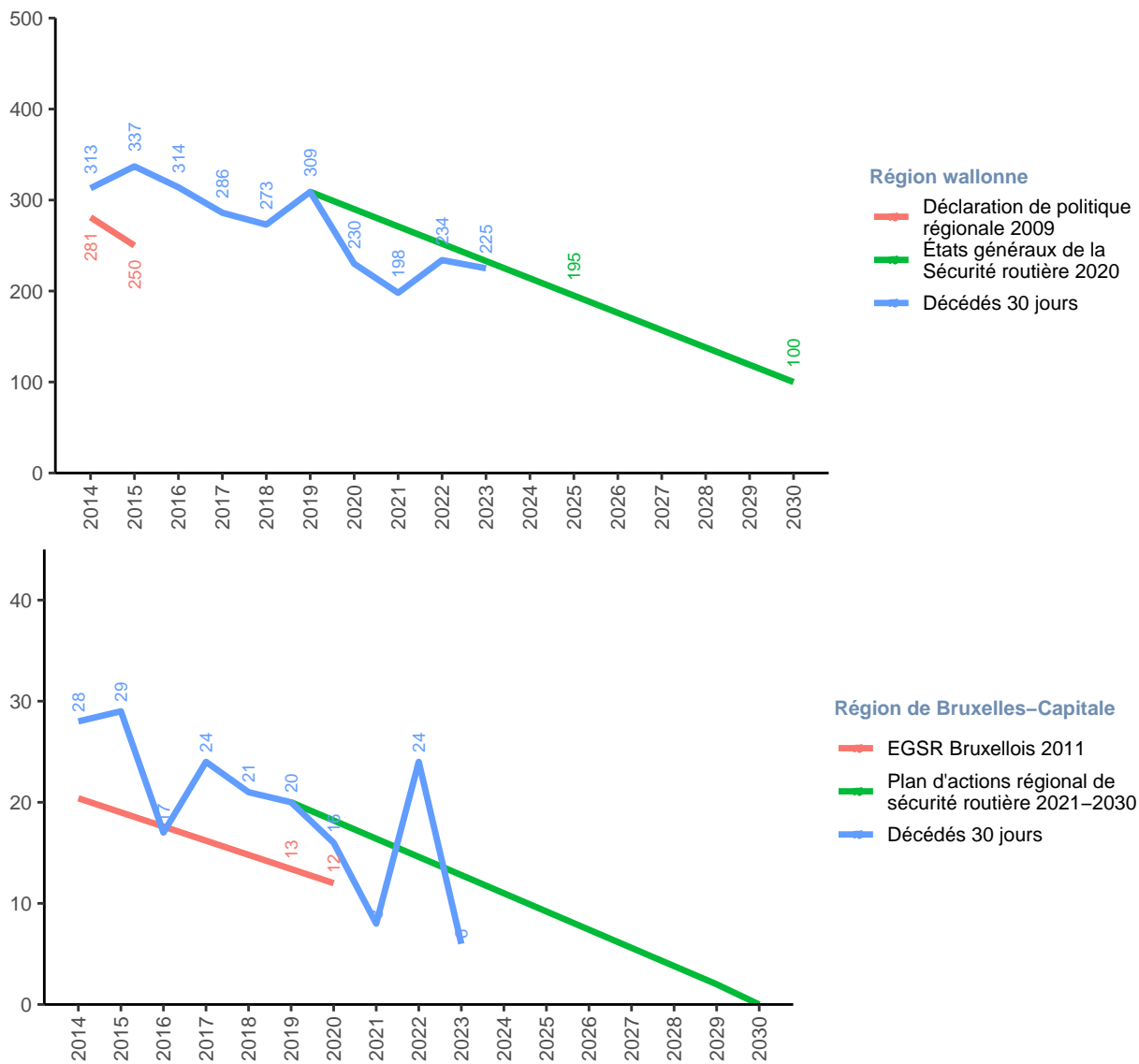
3.1 Régions et provinces

La Figure 10 montre pour chaque région¹, lors de la période 2014-2023, l'évolution du nombre de décédés 30 jours. Ceux-ci sont comparés aux objectifs que chaque région s'est fixés. Le Plan flamand de sécurité routière 2021-2025 prévoit une baisse de 25 % du nombre de décédés 30 jours d'ici 2025 et de 50 % d'ici 2030. En 2023, la Région flamande a enregistré 270 décès 30 jours, soit une baisse de 4 % par rapport à 2022. En 2023, la Région wallonne a elle enregistré 225 décès 30 jours, soit une baisse de 4 % par rapport à 2022. Les États généraux de la Sécurité routière 2020 en Wallonie fixent comme objectif de ne pas dépasser 100 décès sur les routes d'ici 2030. En Région bruxelloise, 6 décès ont eu lieu en 2023, soit une baisse de 75 % par rapport à 2022. Le plan d'action régional pour la sécurité routière 2021-2030 prévoit 0 décès sur les routes d'ici 2030. En 2023, la Wallonie et Bruxelles sont en dessous de la ligne de tendance pour atteindre l'objectif en 2030, alors que la Flandre fait légèrement moins bien que cette ligne de tendance.

Figure 10. Évolution du nombre de décédés 30 jours selon la région, par rapport aux objectifs fédéraux fixés par les États Généraux de la Sécurité Routière et par rapport aux objectifs régionaux (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

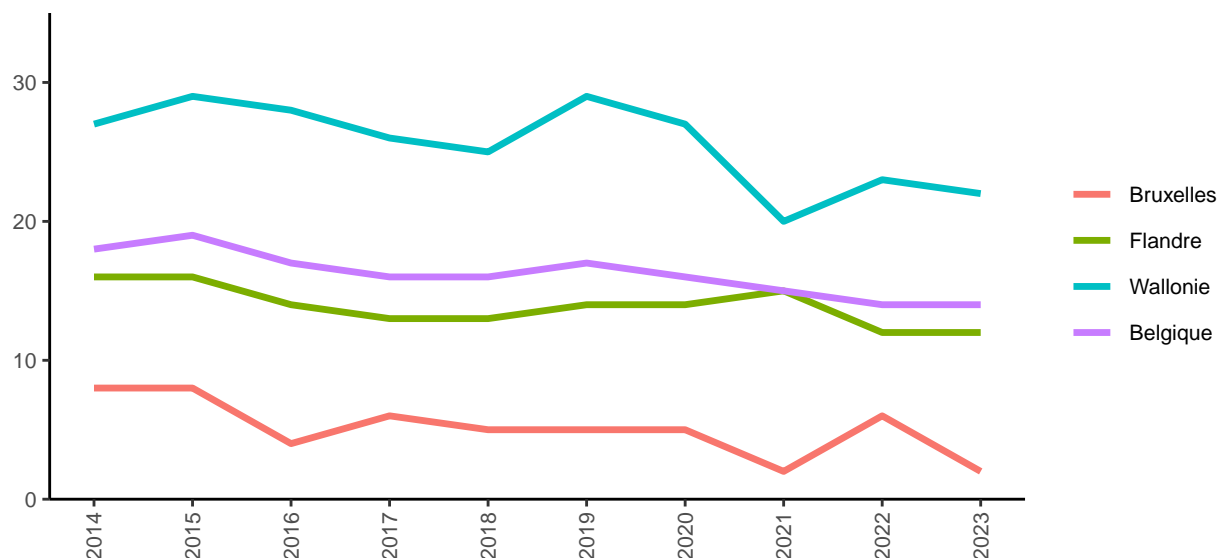


1. Dans la suite de ce document, nous évitons les comparaisons entre la région bruxelloise d'une part et la Flandre et la Wallonie d'autre part. En raison des caractéristiques particulières de la région bruxelloise, qui est un métropole plutôt qu'une région comme le sont la Flandre et la Wallonie, les comparaisons ne sont pas significatives.



La figure 11 montre l'évolution de la gravité des accidents, définie comme le nombre de décès 30 jours pour 1 000 accidents corporels, sur la période allant de 2014 à 2023. Elle est la plus élevée en Wallonie. En 2023, on observe une légère diminution de la gravité en Wallonie par rapport à 2022, alors qu'en Flandre, la gravité des accidents est stable.

Figure 11. Évolution de la gravité des accidents corporels, selon la région (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 12 montre la gravité des accidents corporels pour chaque province en 2023. La gravité est définie comme le nombre de décédés 30 jours par 1 000 accidents corporels. Les zones sombres indiquent une gravité plus élevée. La gravité des accidents est la plus élevée dans la province du Hainaut (où 27,5 décès pour 1000 accidents corporels ont été enregistrés). En revanche, la gravité des accidents est la plus faible dans la province d’Anvers, avec 9,9 décès pour 1000 accidents corporels.

La Figure 13 montre que la gravité des accidents corporels en Région wallonne (22,0) est plus élevée que la gravité des accidents corporels en Région flamande (11,8).

Figure 12. Gravité des accidents corporels, selon la province (2023)
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

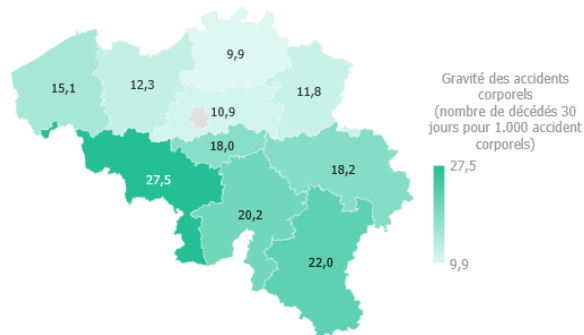
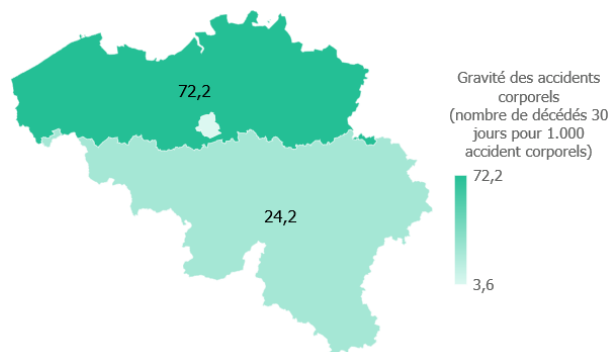


Figure 13. Gravité des accidents corporels, selon la région (2023)
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 14 montre le taux de mortalité pour chaque province en 2023. Le taux de mortalité est défini comme le nombre de décédés 30 jours dus à des accidents de la route par million d’habitants. Cette carte montre des tendances relativement similaires à la Figure 11, mais de manière encore plus prononcée. Cela

s’explique en partie par le fait que les provinces où le taux de gravité est élevé sont également parmi les moins peuplées de Belgique. Par exemple, les provinces du Hainaut (172,2 décédés 30 jours par million d’habitants) et de Luxembourg (64,6 décédés 30 jours par million d’habitants) enregistrent les taux de mortalité les plus élevés.

A l’inverse, on constate dans la Figure 15 que la mortalité est la plus faible pour la Région flamande (11,8 décédés 30 jours par million d’habitants).

Figure 14. Mortalité selon la province (2023)
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

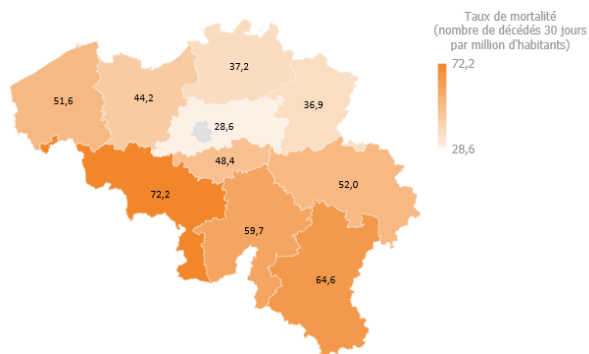
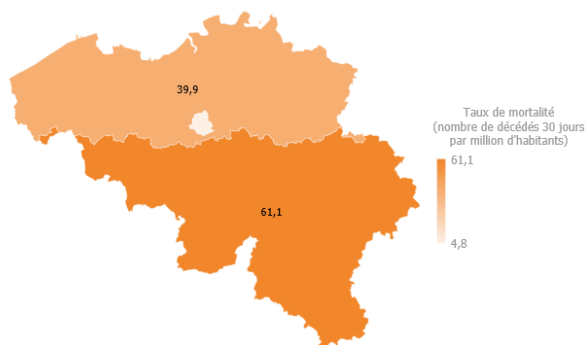


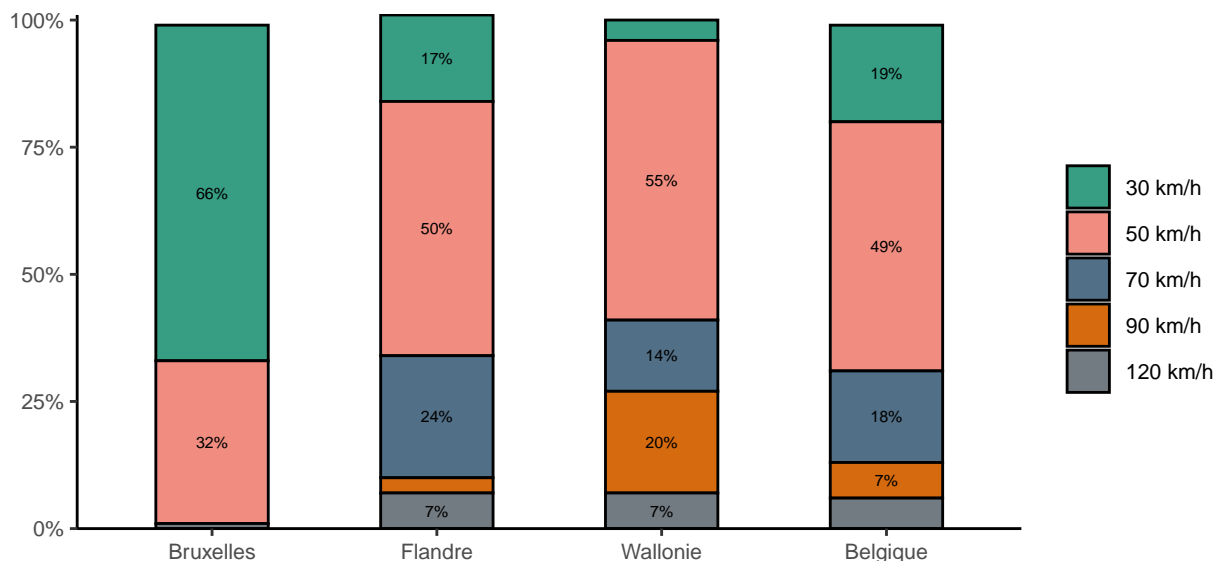
Figure 15. Mortalité selon la région (2023)
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



3.2 Type de route

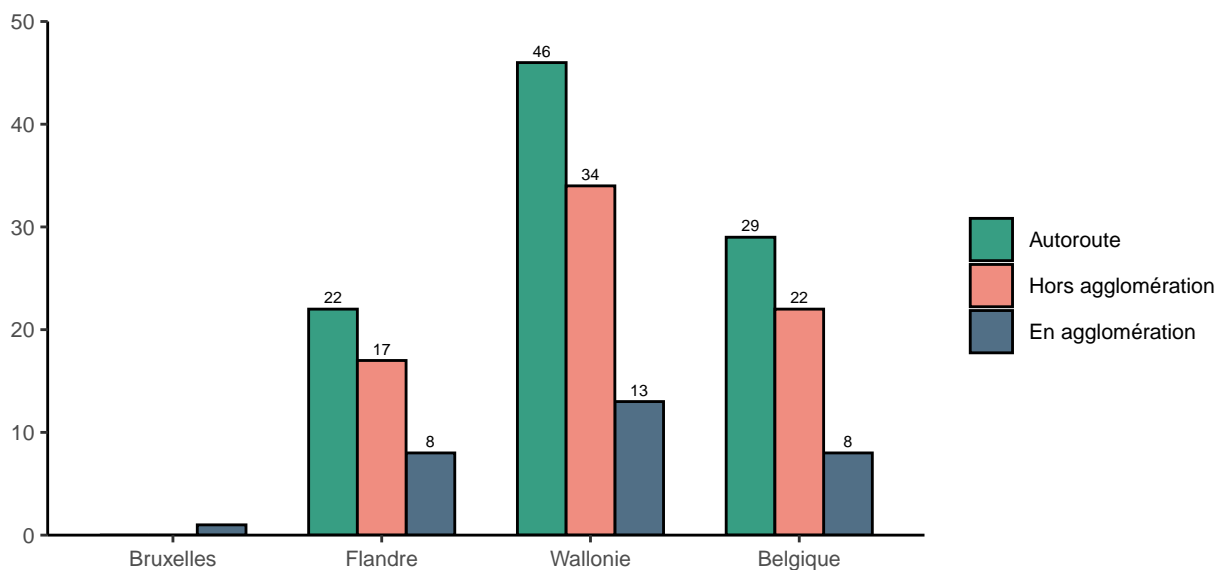
La Figure 16 montre pour 2023 la répartition du nombre d’accidents corporels entre les différents régimes de vitesse pour chaque région et pour la Belgique. La répartition des accidents selon le régime de vitesse est bien entendu liée à la longueur du réseau routier de chaque région et pour chaque régime de vitesse. En Flandre et en Wallonie, 60% des accidents se produisent sur des routes dont le régime de vitesse est compris entre 30 et 50 km/h, c’est-à-dire principalement dans les zones urbaines. Par ailleurs, on constate qu’en Flandre, 25% des accidents corporels en 2023 se sont produits sur une route avec une vitesse maximale de 70 km/h, alors qu’en Wallonie, cette proportion n’est que de 14%. Cela tient bien sûr au fait qu’en Flandre, la vitesse sur les routes régionales a été réduite de 90 km/h à 70 km/h, alors qu’en Wallonie, la limitation à 90 km/h sur ces routes est encore d’application .

Figure 16. Répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents régimes de vitesse, par région (2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 17 montre le taux de gravité des accidents en 2023 pour chaque type de route, par région. La gravité des accidents est plus élevée en Wallonie qu'en Flandre, tant sur les routes hors agglomération et les routes en agglomération. La gravité des accidents sur autoroutes est la plus élevée dans chacune de ces deux régions. A l'inverse, la gravité des accidents est la plus faible sur les routes en agglomération. Ceci est dû à la vitesse de déplacement : une vitesse plus élevée est associée à des accidents plus graves en moyenne.

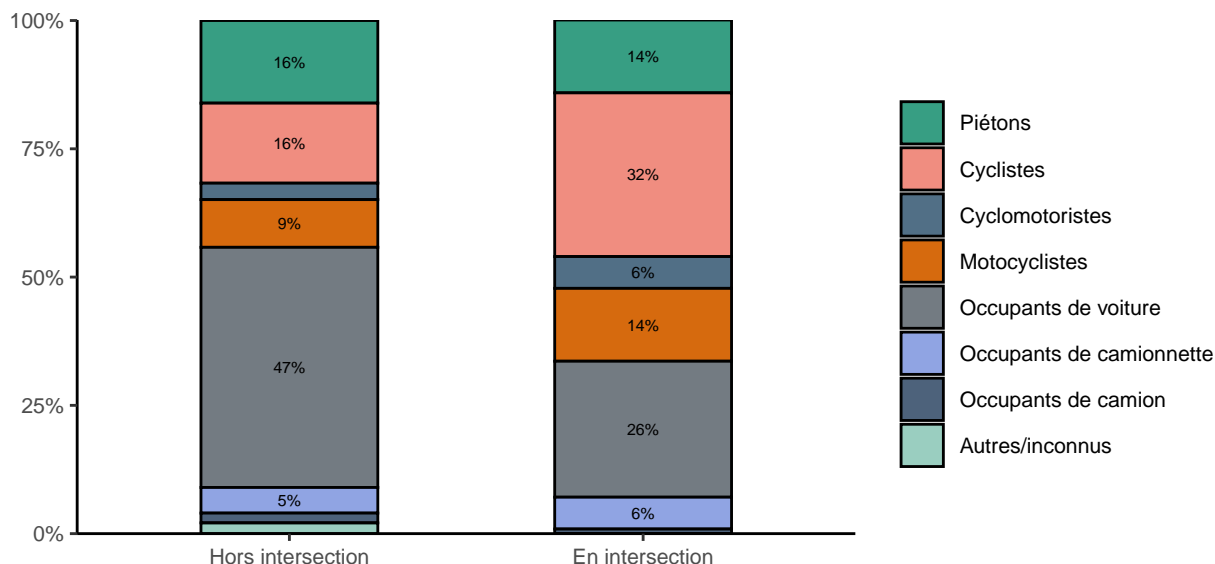
Figure 17. Gravité des accidents, par type de route, selon la région (2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 18 montre la répartition du nombre de décédés 30 jours en 2023 en fonction des différents modes

de transport, d’une part dans les intersections et d’autre part en dehors des croisements. Aux intersections, les cyclistes (32 %), les occupants de voitures (26 %) et les piétons (14 %) constituent les groupes avec le plus de décédés 30 jours. Près de la moitié des décédés 30 jours hors croisement sont des occupants de voitures (47%), 16% des piétons et 16 % des motocyclistes. Cela montre que les intersections sont particulièrement dangereuses pour les usagers de la route vulnérables. Nous savons que pour les cyclistes, il y a un sous-enregistrement important des accidents de la circulation (Bouwen et al., 2022)² et donc que la proportion de cyclistes dans ce chiffre peut être sous-estimée.

Figure 18. Répartition du nombre de décédés 30 jours selon les différents types d’usagers de la route, avec distinction entre les accident survenus dans une intersection et en dehors des intersections (2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



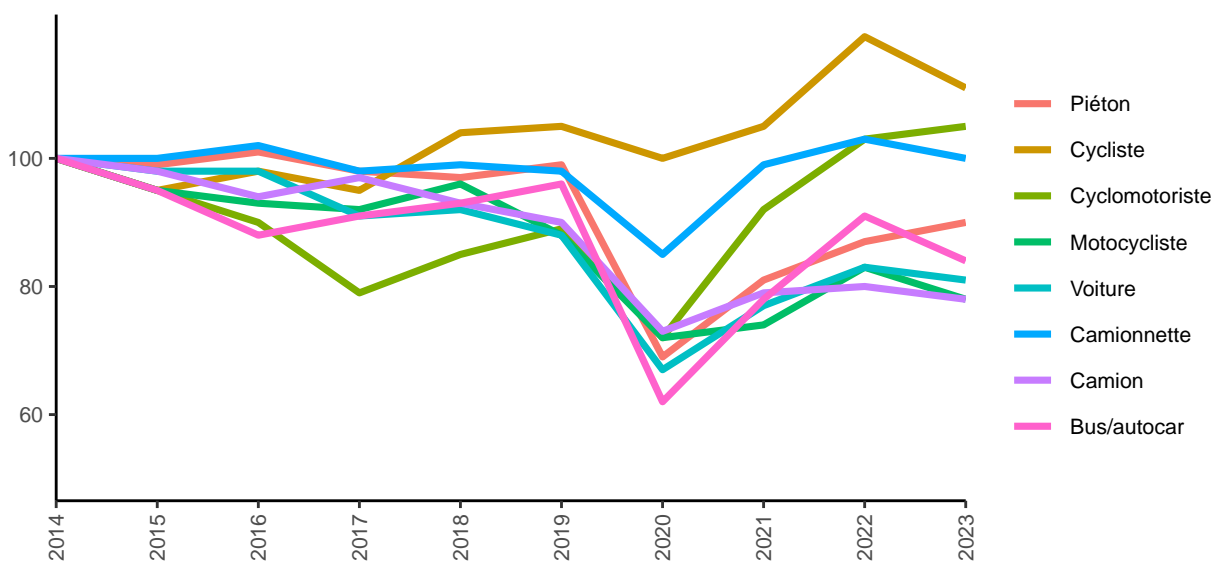
2. Bouwen, L., Nuyttens, N., & Martensen, H. (2022). Les blessés de la route hospitalisés – Analyse des données hospitalières belges de 2005 à 2020, Bruxelles : Institut Vias

4 Usagers de la route

4.1 Évolution

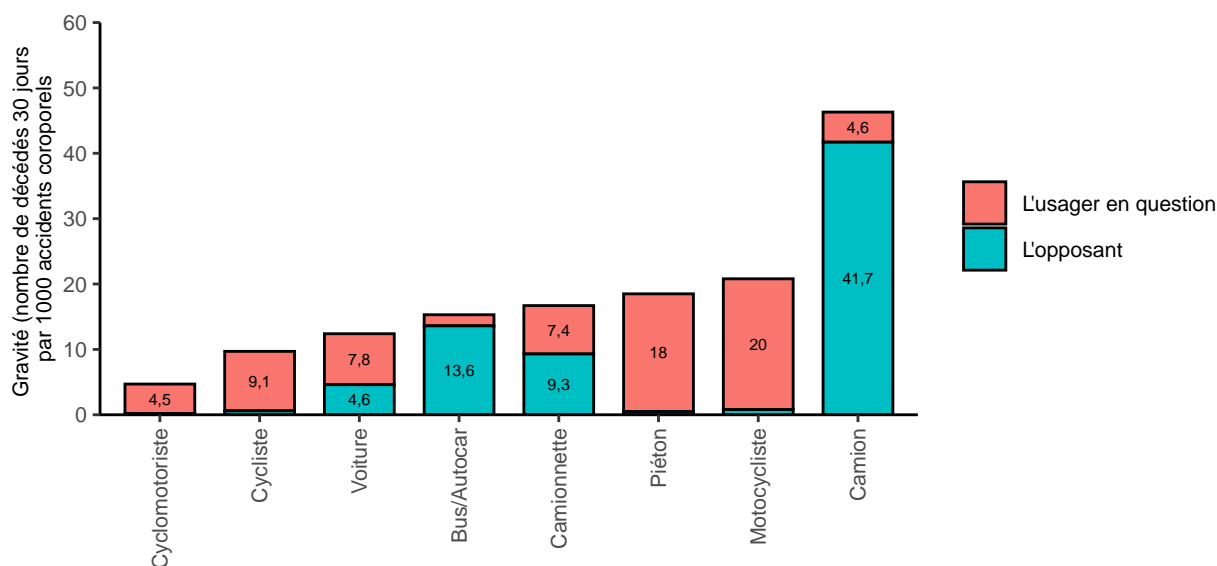
La Figure 19 montre l'évolution du nombre d'accidents corporels par type d'utilisateur de la route. Nous considérons 2014 comme base 100 dans la figure. Nous pouvons observer quelques évolutions importantes. Pour la plupart des types d'utilisateurs de la route, mis à part les cyclistes, nous constatons une diminution du nombre d'accidents corporels sur une période de dix ans. La baisse la plus importante a été enregistrée pour les camions et les motocyclistes. On remarque en 2021 et 2022 clairement un rétablissement de la situation précédente la crise du COVID-19 avec une augmentation du nombre d'accidents pour tous les types d'utilisateurs. En 2023, on observe une diminution des accidents corporels pour la plupart des types d'utilisateurs de la route. Une augmentation des accidents corporels a tout de même été enregistrée pour les cyclomoteurs et les piétons.

Figure 19. Évolution (2014 = base 100) du nombre d'accidents corporels, selon les différents types d'utilisateurs de la route (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 20 montre la gravité des accidents corporels pour les différents types d'utilisateurs de la route en 2023. La gravité d'un accident corporel est définie comme le nombre de décès 30 jours par 1 000 accidents corporels. Sur cette figure, une distinction est faite entre la gravité pour l'utilisateur de la route en question et la gravité pour l'opposant impliqué dans l'accident corporel. La hauteur totale du bâtonnet indique la gravité totale de l'accident : elle reflète le nombre total de tués pour 1 000 accidents corporels impliquant l'utilisateur de la route en question. La partie rouge des bâtonnets correspond au nombre de tués pour 1 000 accidents corporels pour l'utilisateur de la route concerné et la partie bleue au nombre de tués pour 1 000 accidents corporels pour l'opposant. Nous constatons que la gravité des accidents de la route varie considérablement selon les utilisateurs de la route impliqués. Un accident impliquant un piéton est logiquement beaucoup plus grave pour le piéton que pour son opposant car le piéton est moins protégé. Inversement, un accident impliquant un camion ou un autobus est généralement plus grave pour l'opposant que pour les occupants de ces véhicules. La gravité totale est la plus élevée pour les accidents de camions et de motocyclettes, et la plus faible pour les accidents de cyclomoteurs.

Figure 20. Gravité spécifique (décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels parmi l'usager en question) et gravité de l'opposant (décédés 30 jours pour 1000 accident corporels parmi les opposants), selon les différents types d'usagers de la route (2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



Le tableau 4 montre que depuis 2014, la gravité globale des accidents corporels (nombre de morts dans les 30 jours pour 1 000 accidents corporels) a diminué de manière significative pour les accidents de voitures de tourisme (-25%), de motos (-24%) et de camions (-23%). La gravité des accidents impliquant des autobus/autocars a augmenté (+19%).

Table 4. Évolution du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, de blessés, de victimes et de la gravité spécifique et de la gravité totale, selon les différents types d'usagers de la route (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Gravité spécifique	Gravité totale
Piéton	-10%	-28%	-13%	-13%	-20%	-19%
Cycliste	-19%	-30%	-23%	-23%	-14%	-7%
Cyclomotoriste	+5%	-16%	-18%	-18%	-19%	-18%
Motocycliste	-22%	-40%	-22%	-23%	-23%	-24%
Voiture	-19%	-46%	-33%	-33%	-34%	-25%
Camionnette	0%	-4%	-17%	-17%	-3%	-6%
Camion	-22%	-43%	-34%	-34%	-27%	-23%
Bus/Autocar	-16%	-50%	-50%	-31%	-41%	+19%

Note :

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

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

4.1.1 Piétons

Pour les piétons, le tableau 5 montre une augmentation des accidents corporels (+3%) et des blessés (+1%), et une diminution des décédés 30 jours (-7%) en 2023 (par rapport à 2022). La diminution des accidents corporels au cours des 10 dernières années est de -10% et la gravité totale des accidents a diminué de 19 % au cours de la dernière décennie.

Table 5. Statistiques sur les accidents de piétons (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2014	4765	107	4753	4860	1	22,5	0,2	22,7
2015	4723	94	4706	4800	2	19,9	0,4	20,3
2016	4798	81	4795	4876	2	16,9	0,4	17,3
2017	4652	95	4578	4673	3	20,4	0,6	21,1
2018	4630	74	4619	4693	5	16	1,1	17,1
2019	4721	92	4642	4734	4	19,5	0,8	20,3
2020	3282	65	3175	3240	1	19,8	0,3	20,1
2021	3862	75	3757	3832	2	19,4	0,5	19,9
2022	4156	83	4100	4183	3	20	0,7	20,7
2023	4287	77	4142	4219	2	18	0,5	18,4
Évolution 2022-2023	+3%	-7%	+1%	+1%	-33%	-10%	-29%	-11%
Évolution 2014-2023	-10%	-28%	-13%	-13%	+100%	-20%	+150%	-19%

Note :

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

Gravité opposants : Nombre de décès parmi les opposants / 1000 accidents corporels

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

4.1.2 Cyclistes

Le Tableau 6 montre pour les cyclistes conventionnels une diminution des accidents corporels (-8%), des décédés 30 jours (-7%) et des blessés (-8%) entre 2022 et 2023.

Table 6. Statistiques sur les accidents de cyclistes (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2014	9644	82	9825	9907	1	8,5	0,1	8,6
2015	8721	76	8767	8843	3	8,7	0,3	9,1
2016	8850	68	8865	8933	2	7,7	0,2	7,9
2017	8318	53	8263	8316	4	6,4	0,5	6,9
2018	8788	67	8743	8810	1	7,6	0,1	7,7
2019	8580	67	8521	8588	5	7,8	0,6	8,4
2020	7999	55	8005	8060	2	6,9	0,3	7,1
2021	8027	44	7928	7972	3	5,5	0,4	5,9
2022	8471	61	8238	8299	4	7,2	0,5	7,7
2023	7794	57	7570	7627	5	7,3	0,6	8
Évolution 2022-2023	-8%	-7%	-8%	-8%	+25%	+1%	+20%	+4%
Évolution 2014-2023	-19%	-30%	-23%	-23%	+400%	-14%	+500%	-7%

Note :

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

Gravité opposants : Nombre de décès parmi les opposants / 1000 accidents corporels

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

Les cyclistes utilisant un vélo électrique ne sont pas inclus dans le tableau 6 pour les cyclistes. Depuis 2015, nous pouvons distinguer les vélos électriques dans la base de données des accidents de la route. Le Tableau 7 montre une forte augmentation du nombre d'accidents impliquant des vélos électriques entre 2015 et 2023 et le nombre de décès 30 jours et de blessures dans ces accidents. Il n'est pas certain que cela soit dû à une exposition accrue mais plutôt au degré d'enregistrement (en 2015, les vélos électriques étaient peut-être encore enregistrés comme cyclistes "classiques"). La proportion des vélos électriques dans l'ensemble des accidents de vélo et dans l'ensemble des décès de cyclistes a également augmenté depuis 2015. En 2022, plus de 40% des cyclistes tués sont des cyclistes électriques. La gravité de ces accidents (gravité spécifique) est plus élevée que celle des cyclistes conventionnels (12,2 contre 7,3 en 2023).

Table 7. Statistiques sur les accidents de cyclistes équipés de vélo électrique (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Gravité spécifique	Proportion de tous les décédés à vélo	Proportion de tous les accidents de vélo
2015	521	14	501	515	26,9	15,6%	15,6%
2016	746	13	729	742	17,4	16%	16%
2017	971	22	934	956	22,7	29,3%	29,3%
2018	1395	20	1350	1370	14,3	23%	23%
2019	1767	25	1672	1697	14,1	27,2%	27,2%
2020	1915	30	1839	1869	15,7	35,3%	35,3%
2021	2376	39	2282	2321	16,4	47%	47%
2022	3382	38	3302	3340	11,2	38,4%	38,4%
2023	3349	41	3210	3251	12,2	41,8%	41,8%
Évolution 2022-2023	-1%	+8%	-3%	-3%	+9%		-9%
Évolution 2015-2023	+543%	+193%	+541%	+531%	-55%	+168%	+486%

Note :

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

Le Tableau 8 montre l'évolution des accidents impliquant des speed pedelecs. Depuis 2017, nous pouvons distinguer les speed pedelecs dans la base de données des accidents de la route, mais il n'y a probablement pas eu d'enregistrement complet lors de cette année. Au cours de l'année 2023, il y a eu trois décès pour 769 accidents. Le nombre d'accidents corporels a augmenté de 12% entre 2022 et 2023. La forte augmentation des accidents impliquant des speed pedelecs est en partie due à leur popularité : en 2017, un peu plus de 5 000 speed pedelecs étaient enregistrés en Flandre (où la majorité des speed pedelecs sont conduits); en 2023, ce chiffre est passé à plus de 61.000 (Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)).

Table 8. Statistiques sur les accidents de speed pedelec (2017-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2017	57	1	56	57	0	17,5	0	17,5
2018	161	2	157	159	1	12,4	6,2	18,6
2019	376	2	364	366	0	5,3	0	5,3
2020	318	2	306	308	0	6,3	0	6,3
2021	458	1	440	441	0	2,2	0	2,2
2022	686	1	640	641	0	1,5	0	1,5
2023	769	3	714	717	0	3,9	0	3,9
Évolution 2022-2023	+12%	+200%	+12%	+12%		+160%		+160%
Évolution 2017-2023	+1249%	+200%	+1175%	+1158%		-78%		-78%

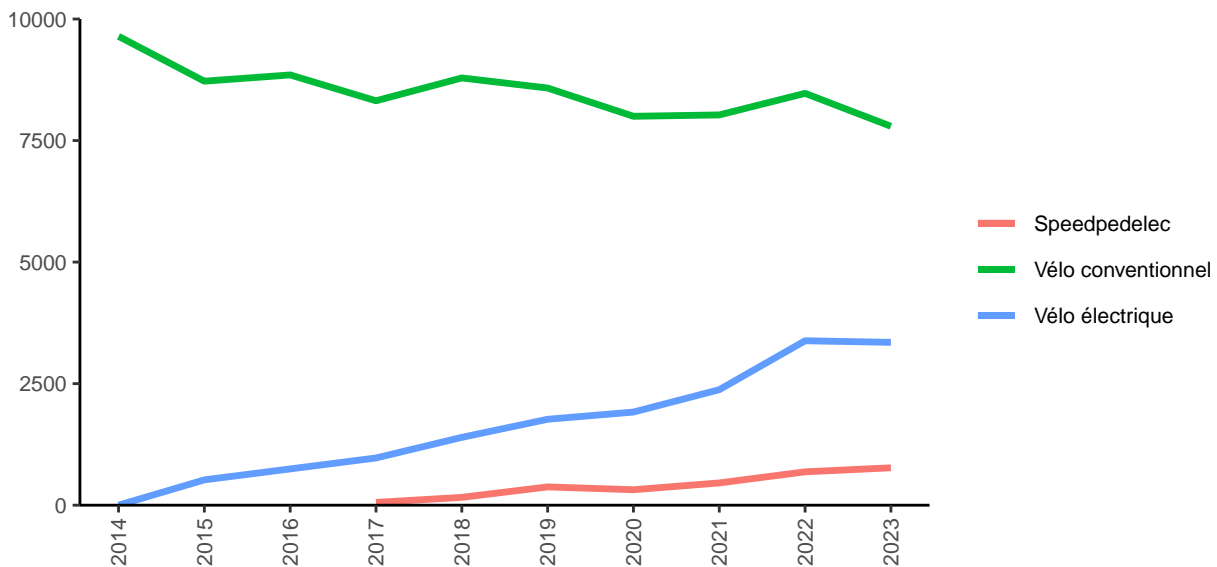
Note :

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

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

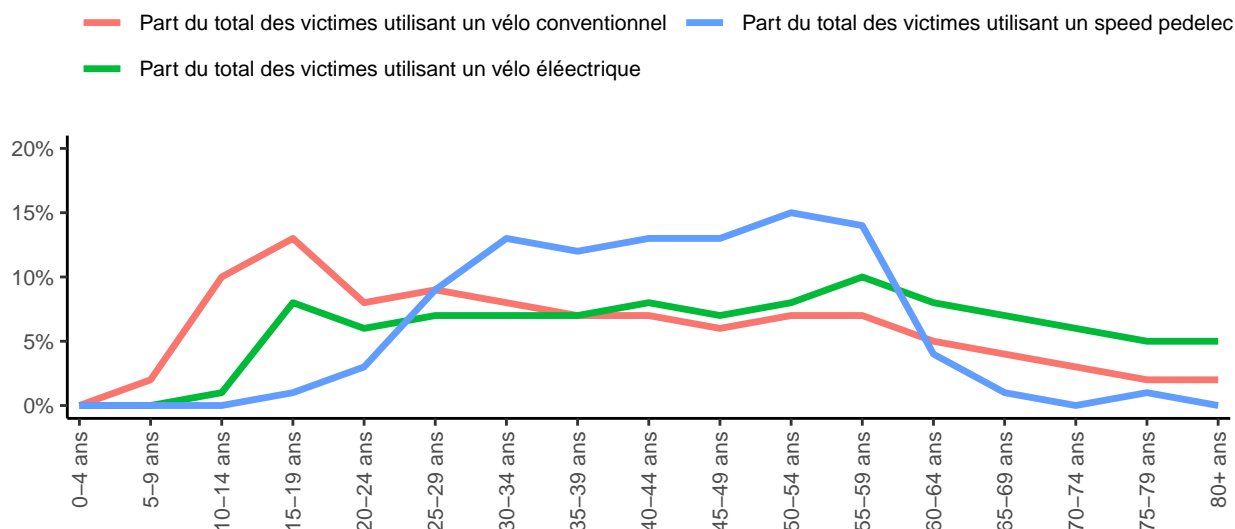
La Figure 21 montre l'évolution du nombre d'accidents impliquant des vélos conventionnels, des vélos électriques et des speed pedelecs sur dix ans. Nous constatons une légère diminution du nombre d'accidents avec un vélo conventionnel. L'enregistrement des accidents avec un vélo électrique a commencé en 2015. Comme mentionné précédemment, nous ne savons pas si l'augmentation du nombre d'accidents est due à une exposition accrue, à une amélioration de l'enregistrement ou à une combinaison des deux. On constate également une augmentation du nombre d'accidents impliquant des speed pedelecs depuis le début de leur enregistrement en 2017.

Figure 21. Évolution des accidents avec un vélo conventionnel, avec un vélo électrique et avec un speed pedelec (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 22 montre la proportion de victimes d'accidents de vélo en fonction de l'âge. Nous faisons une distinction entre le vélo conventionnel (ligne rouge), le vélo électrique (ligne vert) et le speed pedelec (ligne bleue). Pour le vélo classique, il y a un pic vers l'âge de 15 à 19 ans. La proportion de victimes diminue ensuite avec l'âge. Pour les vélos électriques, nous constatons une tendance inverse. La proportion augmente avec l'âge, avec un pic pour les personnes âgées de 55 à 59 ans. Les vélos électriques sont donc populaires parmi les cyclistes plus âgés, ce qui leur permet de continuer à faire du vélo si utiliser un vélo classique n'est plus possible. La proportion de victimes ayant un vélo électrique augmente aussi fortement entre 15 et 19 ans, par rapport aux groupes d'âge plus jeunes. C'est dans la tranche d'âge des 50-54 ans que l'on trouve le plus de victimes utilisant un speed pedelec. La majorité des victimes ont entre 30 et 59 ans. Ensuite, le nombre de victimes diminue fortement. C'est donc principalement la population active qui utilise les speed pedelecs comme alternative pour les déplacements domicile-travail.

Figure 22. Proportion des victimes (décédés 30 jours et blessés) utilisant un vélo classique, un vélo électrique ou un speed pedelec en fonction de l'âge (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



4.1.3 Cyclomotoristes

Pour les cyclomotoristes (hors speed-pedelecs), le tableau 9 montre une augmentation des accidents corporels (+5%) au cours de la dernière décennie. Le nombre de blessés a diminué (-18%), tout comme le nombre de tués 30 jours (-18%). Le nombre d'accidents de cyclomoteurs est resté stable entre 2022 et 2023, tout comme le nombre de blessés. Le nombre de décédés 30 jours a baissé de 11%.

Table 9. Statistiques sur les accidents de cyclomotoristes (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2014	4050	19	4015	4034	4	4,7	1	5,7
2015	3829	20	3777	3797	1	5,2	0,3	5,5
2016	3653	16	3593	3609	2	4,4	0,5	4,9
2017	3203	24	3061	3085	2	7,5	0,6	8,1
2018	3432	18	3192	3210	4	5,2	1,2	6,4
2019	3594	19	3108	3127	3	5,3	0,8	6,1
2020	2908	13	2502	2515	3	4,5	1	5,5
2021	3732	16	3129	3145	1	4,3	0,3	4,6
2022	4189	18	3317	3335	4	4,3	1	5,3
2023	4240	16	3291	3307	4	3,8	0,9	4,7
Évolution 2022-2023	+1%	-11%	-1%	-1%	0%	-12%	-10%	-11%
Évolution 2014-2023	+5%	-16%	-18%	-18%	0%	-19%	-10%	-18%

Note :

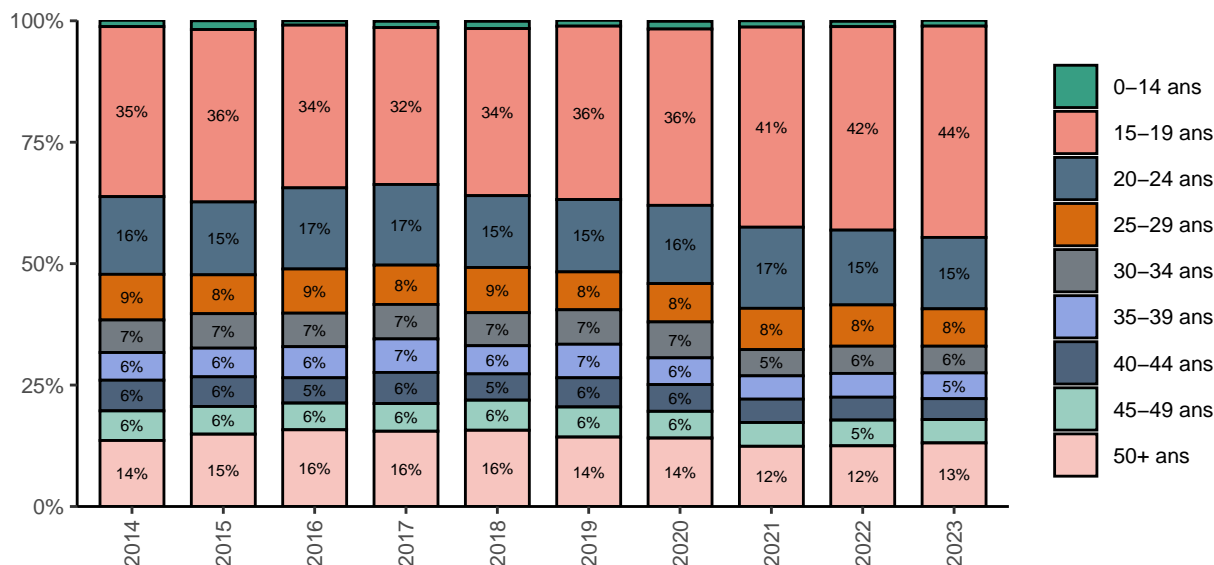
Gravité spécifique : Nombre de décès du type d'usager de la route en question / 1000 accidents corporels

Gravité opposants : Nombre de décès parmi les opposants / 1000 accidents corporels

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

La Figure 23 montre la répartition des différentes tranches d'âge parmi les cyclomotoristes impliqués dans un accident, au cours des 10 dernières années. La part des 15-19 ans est la plus représentée. Jusqu'en 2017, on observe une diminution de la part de ce groupe, mais depuis 2018, cette tranche d'âge est à nouveau d'avantage représentée. En 2023, 44% des cyclomotoristes qui ont été impliqués dans un accident avaient entre 15 et 19 ans.

Figure 23. Part des accidents de cyclomoteurs en fonction de l'âge (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



4.1.4 Trotinettes électriques

À partir de 2019, nous pouvons distinguer les utilisateurs de trottinette électrique dans la base de données des accidents de la route, mais là encore, nous devons signaler qu'il n'y a probablement pas eu d'enregistrement complet lors de cette année. Le Tableau 10 nous permet de déduire qu'en 2023, 2 décès sont survenus parmi les utilisateurs de trottinette électrique. 1439 de ces usagers de la route ont été blessés dans 1601 accidents corporels. Les nombres d'accidents corporels, de décédés 30 jours et de blessés ont très fortement diminué entre 2022 et 2023..

Table 10. Statistiques sur les accidents impliquant des trottinettes électriques (2019-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes
2019	175	1	158	159
2020	409	1	371	372
2021	1064	4	976	980
2022	1756	4	1596	1600
2023	1601	2	1439	1441
Évolution 2022-2023	-9%	-50%	-10%	-10%
Évolution 2014-2023	+815%	+100%	+811%	+806%

4.1.5 Motocyclistes

Le Tableau 11 montre une diminution du nombre de décédés 30 jours de 22% parmi les motocyclistes au cours des dix dernières années. En 2023, le nombre de décédés 30 jours a diminué par rapport à 2022, pour atteindre 51 décès. Le nombre de blessés dans les accidents de moto a également diminué entre 2022 et 2023. La gravité spécifique, qui avait augmenté en 2019, a diminué encore davantage en 2023.

Table 11. Statistiques sur les accidents de motocyclistes (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2014	3265	85	3293	3378	4	26	1,2	27,3
2015	3101	105	3109	3214	4	33,9	1,3	35,1
2016	3021	79	3027	3106	6	26,2	2	28,1
2017	2988	77	2986	3063	4	25,8	1,3	27,1
2018	3137	87	3120	3207	1	27,7	0,3	28,1
2019	2867	84	2840	2924	7	29,3	2,4	31,7
2020	2351	78	2306	2384	2	33,2	0,9	34
2021	2408	62	2386	2448	4	25,7	1,7	27,4
2022	2703	66	2698	2764	6	24,4	2,2	26,6
2023	2556	51	2559	2610	2	20	0,8	20,7
Évolution 2022-2023	-5%	-23%	-5%	-6%	-67%	-18%	-64%	-22%
Évolution 2014-2023	-22%	-40%	-22%	-23%	-50%	-23%	-33%	-24%

Note :

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

Gravité opposants : Nombre de décès parmi les opposants / 1000 accidents corporels

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

4.1.6 Voitures

Les occupants de voitures ont vu leur nombre de décédés diminuer (-46%) au cours des dix dernières années. En 2023, on note une légère diminution du nombre d'accidents corporels, du nombre de décès à 30 jours et du nombre de blessés par rapport à 2022. Sur une période de dix ans, le nombre de décès parmi les occupants a diminué davantage que le nombre de décès parmi les opposants, ce qui peut indiquer que les développements technologiques dans le domaine de la sécurité des véhicules profitent principalement aux occupants.

Table 12. Statistiques sur les accidents de voitures (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2014	33485	394	27856	28250	160	11,8	4,8	16,5
2015	32809	376	27679	28055	193	11,5	5,9	17,3
2016	32707	343	26962	27305	156	10,5	4,8	15,3
2017	30620	285	25484	25769	174	9,3	5,7	15
2018	30705	275	24464	24739	155	9	5	14
2019	29610	311	22930	23241	156	10,5	5,3	15,8
2020	22458	221	15858	16079	109	9,8	4,9	14,7
2021	25813	215	18565	18780	124	8,3	4,8	13,1
2022	27733	217	18863	19080	137	7,8	4,9	12,8
2023	27172	212	18763	18975	125	7,8	4,6	12,4
Évolution 2022-2023	-2%	-2%	-1%	-1%	-9%	0%	-6%	-3%
Évolution 2014-2023	-19%	-46%	-33%	-33%	-22%	-34%	-4%	-25%

Note :

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

Gravité opposants : Nombre de décès parmi les opposants / 1000 accidents corporels

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

4.1.7 Camionnettes

Le tableau 13 montre une légère diminution des accidents corporels (-3%), des décédés 30 jours (-4%) et des blessés (-4%) entre 2022 et 2023. Le nombre de décédés 30 jours parmi les occupants de l'opposant a fortement augmenté en 2023 par rapport à 2022, ce qui se traduit par une augmentation de la gravité pour l'opposant.

Table 13. Statistiques sur les accidents de camionnettes (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2014	3546	27	1560	1587	36	7,6	10,2	17,8
2015	3534	37	1614	1651	44	10,5	12,5	22,9
2016	3616	38	1543	1581	40	10,5	11,1	21,6
2017	3472	29	1525	1554	39	8,4	11,2	19,6
2018	3513	30	1517	1547	32	8,5	9,1	17,6
2019	3460	17	1463	1480	37	4,9	10,7	15,6
2020	3004	11	1154	1165	34	3,7	11,3	15
2021	3506	28	1302	1330	38	8	10,8	18,8
2022	3641	27	1343	1370	24	7,4	6,6	14
2023	3535	26	1295	1321	33	7,4	9,3	16,7
Évolution 2022-2023	-3%	-4%	-4%	-4%	+38%	0%	+41%	+19%
Évolution 2014-2023	0%	-4%	-17%	-17%	-8%	-3%	-9%	-6%

Note :

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

Gravité opposants : Nombre de décès parmi les opposants / 1000 accidents corporels

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

4.1.8 Camions

Pour les camions, le tableau 14 montre une baisse sur 10 ans des accidents avec lésion (-22%), des décédés 30 jours (-43%) et des blessés (-34%). Le nombre d'accidents corporels et le nombre de décédés 30 jours ont diminué en 2023 par rapport à 2022. En ce qui concerne le nombre de blessés, on observe une légère augmentation en 2023.

Table 14. Statistiques sur les accidents de camions (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2014	2215	14	486	500	119	6,3	53,7	60
2015	2164	16	496	512	95	7,4	43,9	51,3
2016	2078	24	464	488	88	11,5	42,3	53,9
2017	2152	16	470	486	91	7,4	42,3	49,7
2018	2053	19	455	474	92	9,3	44,8	54,1
2019	1983	11	409	420	99	5,5	49,9	55,5
2020	1609	17	351	368	67	10,6	41,6	52,2
2021	1758	15	337	352	82	8,5	46,6	55,2
2022	1761	11	315	326	82	6,2	46,6	52,8
2023	1727	8	322	330	72	4,6	41,7	46,3
Évolution 2022-2023	-2%	-27%	+2%	+1%	-12%	-26%	-11%	-12%
Évolution 2014-2023	-22%	-43%	-34%	-34%	-39%	-27%	-22%	-23%

Note :

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

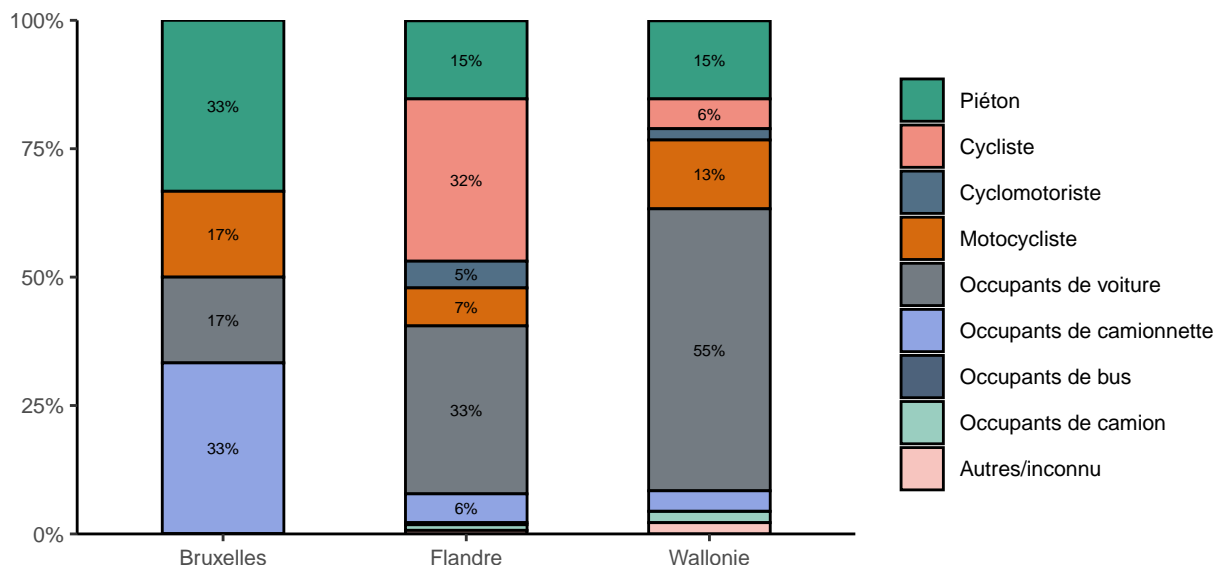
Gravité opposants : Nombre de décès parmi les opposants / 1000 accidents corporels

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

4.2 Type d'usagers de la route

La Figure 24 montre, pour chaque région et pour la Belgique dans son ensemble, la répartition du nombre de décédés 30 jours entre les différents types d'usagers de la route en 2023. Cette répartition varie considérablement d'une région à l'autre. En Wallonie, il y a relativement plus d'occupants de voitures parmi les victimes de la route (55%) que d'usagers de la route des autres catégories. En Flandre, bien que 33% des décès soit des occupants de voitures, les cyclistes constituent un groupe presque aussi important (32%).

Figure 24. Répartition du nombre de décédés 30 jours selon le mode de transport et la région (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La figure 25 présente la matrice des risques en fonction du nombre de kilomètres parcourus. Le groupe de référence est toujours le risque de décès de tous les automobilistes, qui a été fixé à 1. Le risque de décès pour chaque groupe (mode de transport et catégorie d'âge) a donc été rapporté au risque de décès d'un automobiliste moyen. Un chiffre supérieur à 1 indique que le risque de décès dans la circulation pour le groupe en question est plus élevé que celui d'un automobiliste moyen et un chiffre inférieur à 1 indique un risque de décès plus faible. Le risque pour les deux-roues motorisés est particulièrement élevé (27,0), ce qui signifie que le remplacement de la voiture par le cyclomoteur ou la motocyclette sans mesures d'accompagnement entraînerait une augmentation du nombre de tués sur les routes. Les piétons ont également un risque de décès dans la circulation par kilomètre parcouru nettement plus élevé que les automobilistes. En moyenne, un kilomètre parcouru en voiture est huit fois plus sûr qu'un kilomètre parcouru à pied. Pour les cyclistes jeunes et âgés, nous constatons une augmentation du risque de décès par rapport aux automobilistes, mais le facteur d'augmentation du risque est plus faible que chez les piétons. Les jeunes de 18 à 24 ans parcourent même leurs kilomètres à vélo de manière plus sûre que les automobilistes.

Figure 25. Risque d'accident mortel relatif par mode de transport et par tranche d'âge en fonction du nombre de kilomètres parcourus (en millions) en Belgique

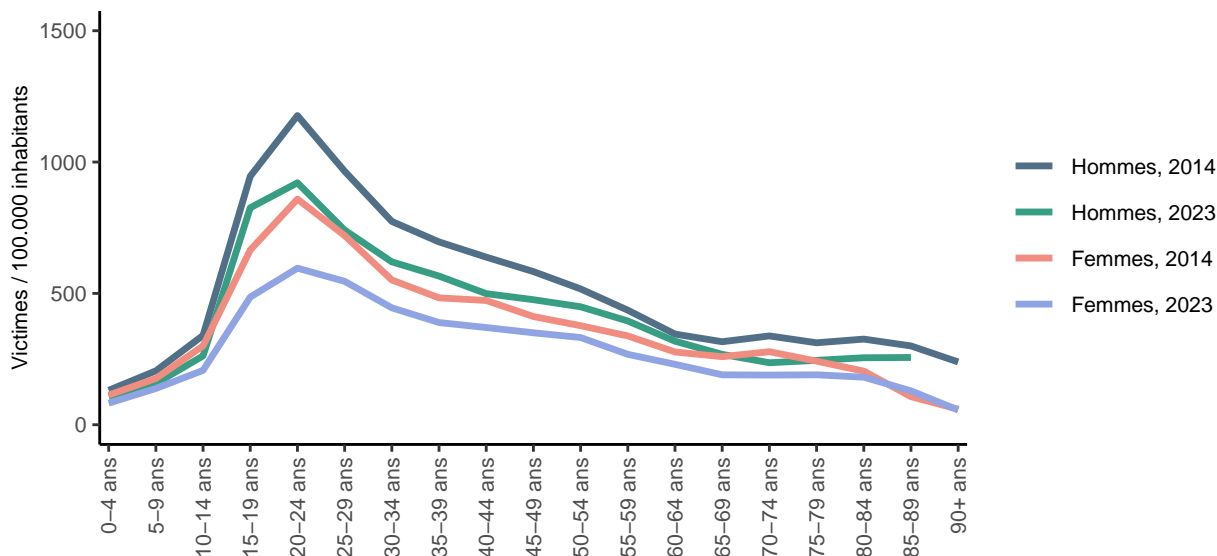
Source : Pelssers, B. (2020) Comment se déplacer de la manière la plus sûre? – Comparaison des modes de déplacement en fonction des risques encourus par les utilisateurs, Bruxelles, Belgique : institute Vias - Centre de Connaissance Sécurité routière)

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

4.3 Âge et sexe

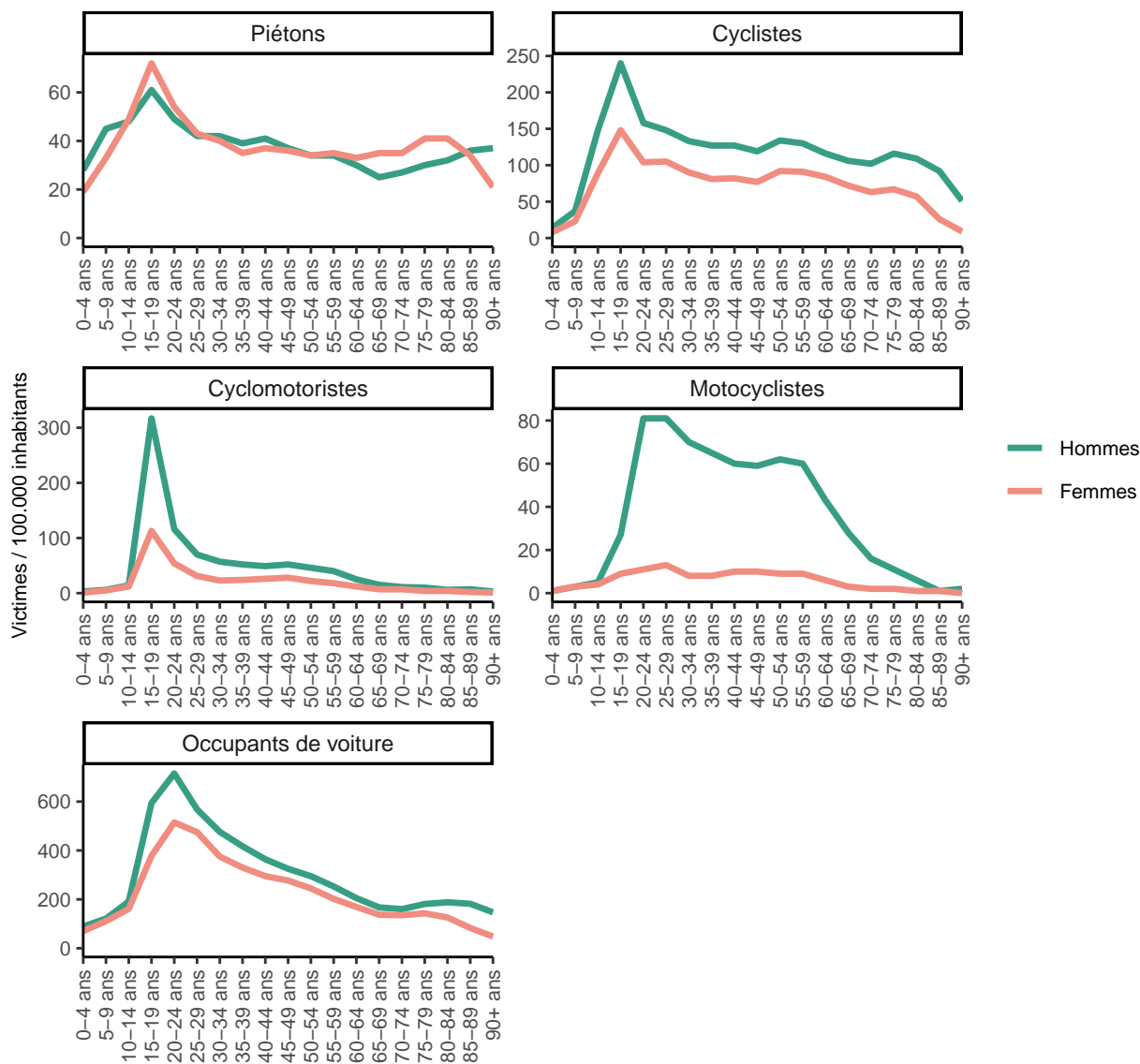
La Figure 26 présente une comparaison du nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) pour 100 000 habitants du même groupe d'âge et du même sexe entre 2014 et 2023. En indiquant le nombre de victimes pour 100 000 habitants, nous évitons que la structure de la population par âge et par sexe n'influence le chiffre. Le graphique montre un pic dans le nombre de victimes de la route chez les jeunes, en particulier entre 20 et 24 ans. On constate également que le nombre de victimes masculines est systématiquement plus élevé que le nombre de victimes féminines, quel que soit le groupe d'âge. Pour les jeunes hommes âgés de 20 à 24 ans, le nombre de victimes pour 100 000 habitants a diminué de 23%.

Figure 26. Évolution du nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) par 100.000 habitants, en fonction de la catégorie d'âge et du sexe (2014 & 2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



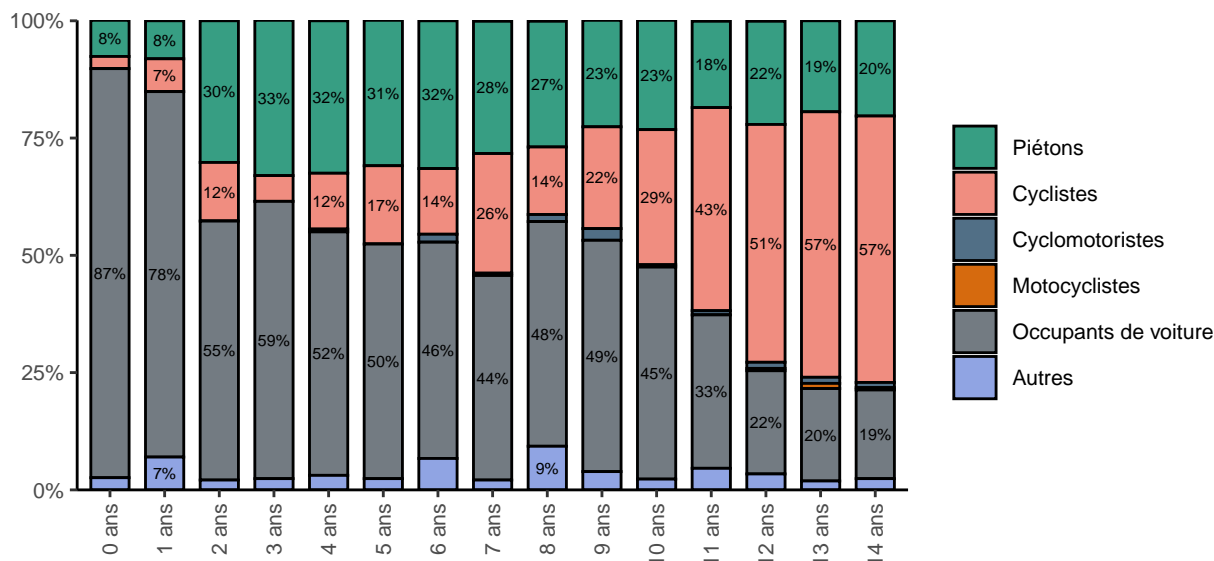
La Figure 27 montre la répartition par âge du nombre de victimes pour 100 000 habitants selon le type d'utilisateur de la route et le sexe. Chez les piétons, le nombre de victimes atteint un pic chez les personnes de 15 à 19 ans, pour ensuite diminuer. Cependant, à partir de 65 ans, le nombre de victimes augmente à nouveau. Pour les cyclistes, les cyclomotoristes et les occupants de voitures, il y a un pic évident chez les jeunes. Pour les cyclistes et les cyclomotoristes, le pic est légèrement plus précoce (15-19 ans) que chez les occupants d'une voiture (18-24 ans). Pour ces trois types d'utilisateurs de la route, il existe également une nette différence entre les hommes et les femmes. Le nombre de victimes pour 100 000 habitants est plus élevé pour les hommes que pour les femmes. La différence est la plus grande parmi les cyclomotoristes. La courbe des motocyclistes diffère de celle des autres types d'utilisateurs de la route. On constate ici pour toutes les tranches d'âge que les femmes ont un faible nombre de victimes par 100 000 habitants. Chez les hommes, ce nombre est beaucoup plus élevé. On distingue un pic net chez les hommes de 20 à 29 ans, qui passe ensuite à un plateau jusqu'à la tranche d'âge des 55 à 59 ans. Le risque reste élevé pour la tranche d'âge allant de 20 à 59 ans. Ce n'est qu'à partir de 60 ans que le nombre de victimes pour 100 000 habitants diminue fortement.

Figure 27. Nombre de victimes (décès 30 jours et blessures) pour 100 000 habitants, en fonction du type d’usager de la route, de l’âge et du sexe (2021 & 2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



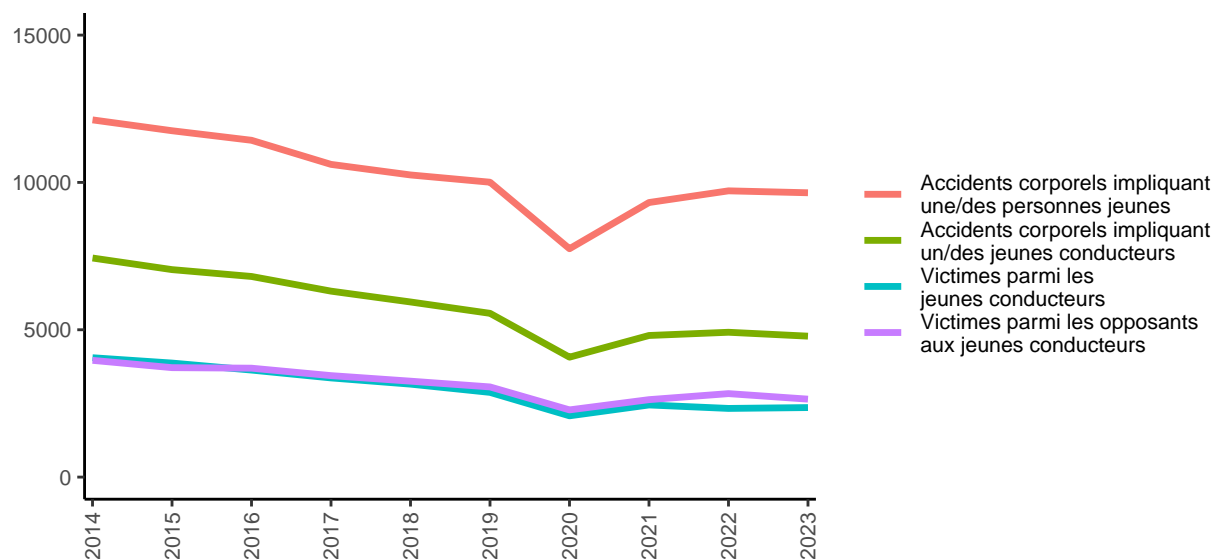
La Figure 28 montre la proportion de victimes par type d’usagers de la route parmi les enfants âgés de 0 à 14 ans en 2022. Tout d’abord, on constate que la proportion d’occupants de voiture diminue avec l’âge. Inversement, la proportion de cyclistes augmente avec l’âge. Parmi les victimes âgées de 14 ans, 57% se déplaçaient avec un vélo. La proportion de piétons augmente jusqu’à l’âge de 3 ans, pour diminuer ensuite.

Figure 28. Part des victimes par type d'utilisateur de la route chez les enfants (0-14 ans) en fonction de l'âge (2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 29 montre que le nombre d'accidents corporels impliquant des jeunes a considérablement diminué au cours de la dernière décennie (-20% en général et -36% en tant que conducteur de voiture). Il s'agit d'une forte baisse par rapport à celle de l'ensemble des accidents corporels (-11%).

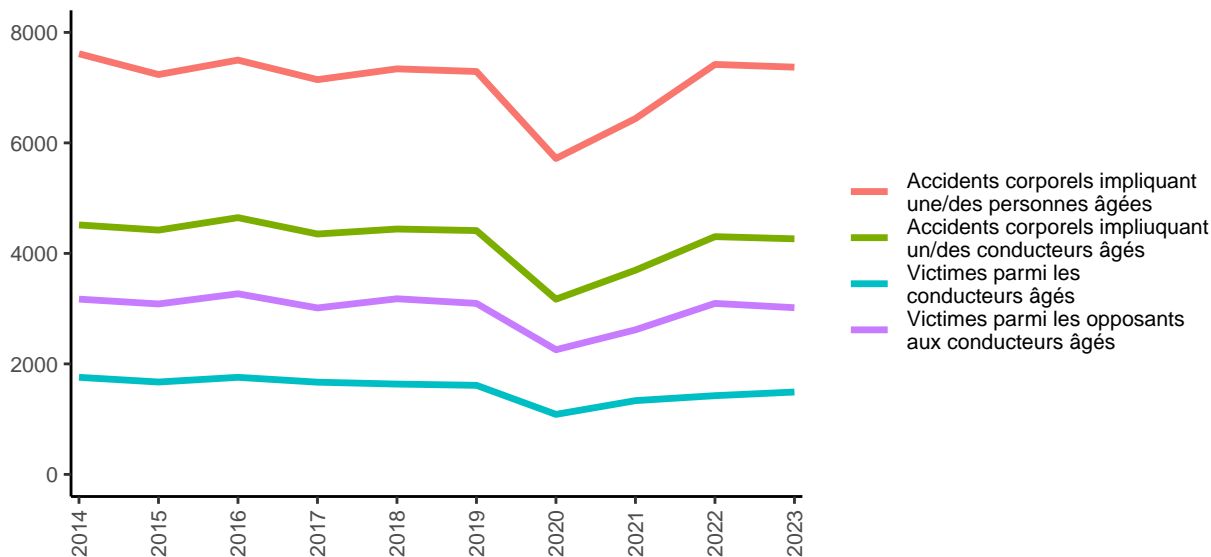
Figure 29. Évolution du nombre d'accidents impliquant des jeunes (18-24 ans), des victimes parmi les jeunes conducteurs (18-24 ans) et des victimes parmi leurs opposants (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 30 montre que le nombre d'accidents avec des personnes âgées (en général ou en tant que conducteur de voiture) évolue moins favorablement que le nombre d'accidents corporels en général. Le

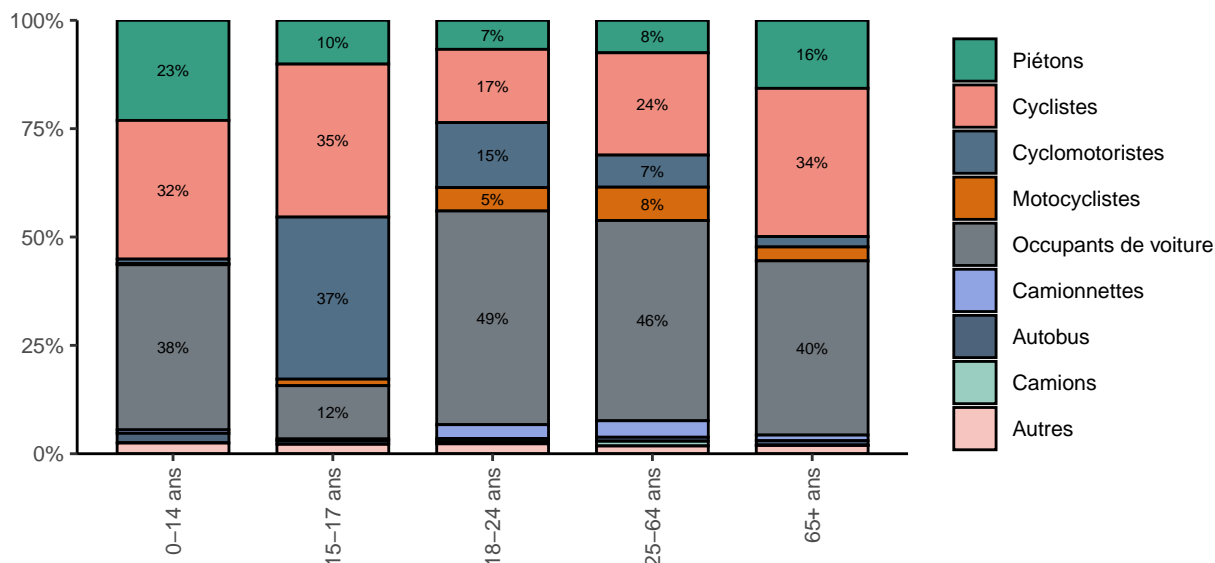
nombre d'accidents corporels avec des personnes âgées a diminué de 3% depuis 2014 et le nombre d'accidents avec des conducteurs âgés a diminué de 6% pendant la même période.

Figure 30. Évolution du nombre d'accidents impliquant des personnes âgées (+ de 65 ans), des victimes parmi les conducteurs âgés (+ de 65 ans) et des victimes parmi leurs opposants (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



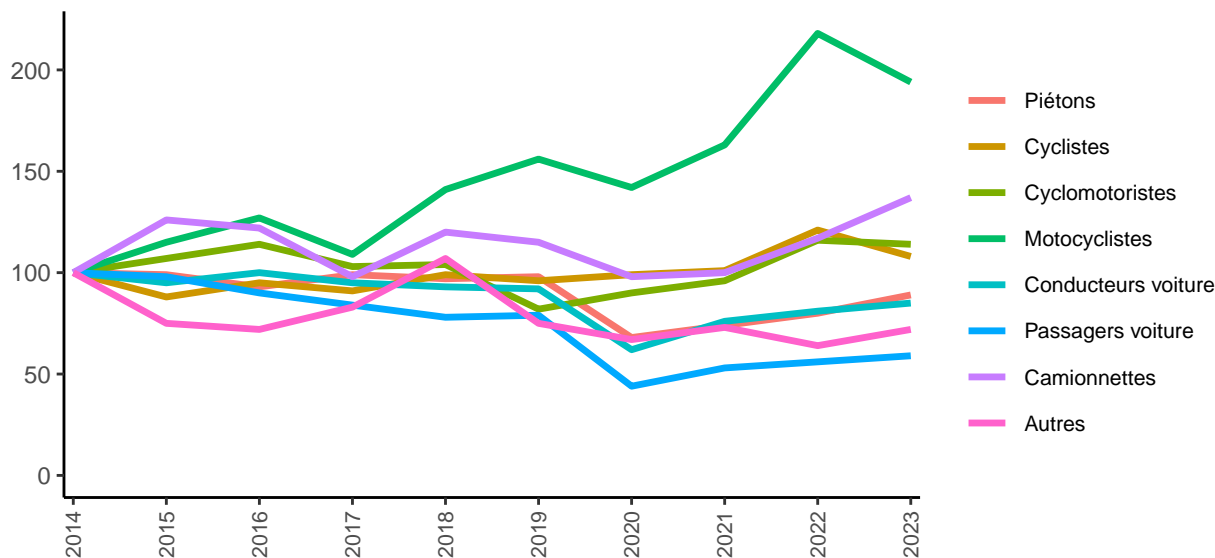
La Figure 31 montre la proportion des différents types d'utilisateurs de la route parmi les victimes pour différentes tranches d'âge en 2023. La proportion d'occupants de voitures est la plus élevée chez les 18 à 24 ans. La proportion de cyclistes est la plus élevée chez les personnes de plus de 65 ans, mais elle est également élevée chez les 0 à 14 ans et les 15 à 17 ans. Comme il fallait s'y attendre, la proportion de cyclomoteuristes dans le groupe des 15 à 17 ans est élevée (37%), alors que dans les autres groupes d'âge, cette proportion n'est que de 15% ou moins. Pour les piétons, nous constatons une plus grande part de victimes parmi le groupe des plus jeunes. Cette proportion diminue avec l'âge, mais seulement jusqu'à l'âge de 65 ans. Chez les personnes plus de 65 ans, la proportion de piétons blessés augmente à nouveau pour atteindre 16%.

Figure 31. Proportion des types d’usagers de la route parmi les victimes en fonction des différentes tranches d’âge (2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



Sur dix ans, le nombre de victimes chez les seniors (65 ans et plus) a fortement augmenté chez les motocyclistes (+94%, de 78 victimes en 2014 à 151 victimes en 2023), et dans une moindre mesure chez les cyclomotoristes, les cyclistes et les camions légers. Pour les autres catégories d’usagers de la route, on observe une diminution du nombre de victimes sur les 10 dernières années parmi les seniors.

Figure 32. Évolution du nombre de victimes parmi les personnes âgées (65 ans et plus) selon le type d’usager de la route (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

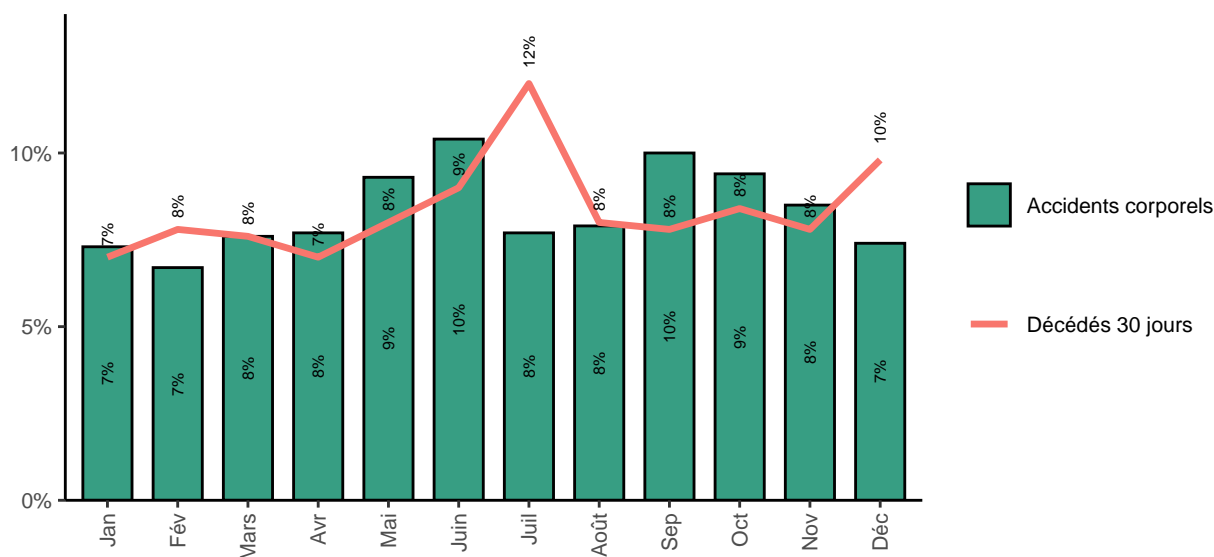


5 Période des accidents

5.1 Variations mensuelles

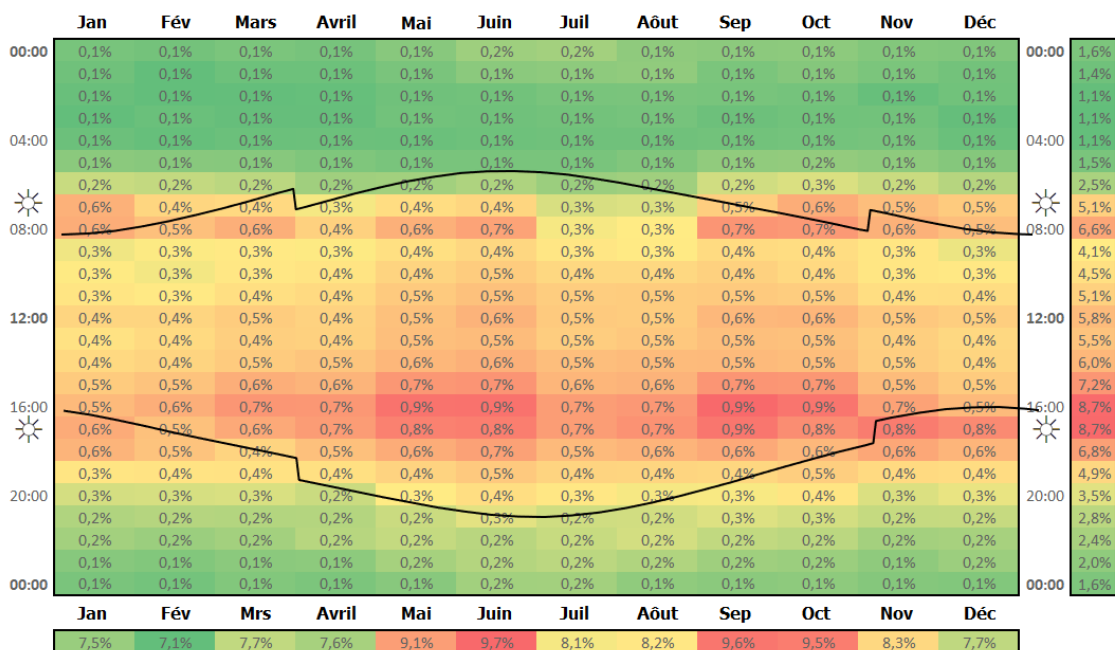
La Figure 33 montre la répartition du nombre d'accidents corporels et du nombre de décès pour 2020 au cours des différents mois de l'année. Le nombre absolu d'accidents avec blessés et le nombre absolu de décédés 30 jours par mois y sont pondérés en fonction du nombre de jours par mois. La somme des valeurs de la ligne rouge est égale à 100%, il en va de même pour la somme des valeurs situées sur les bâtonnets. En 2022, le principal pic d'accidents corporels se situe en mai et juin. En septembre et octobre, nous observons un autre pic d'accidents corporels, mais pas de décédés 30 jours. A l'inverse, on observe un pic de tués à 30 jours en juillet et en décembre, mais une baisse des accidents corporels.

Figure 33. Répartition du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours au cours des mois de l'année (2023).
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



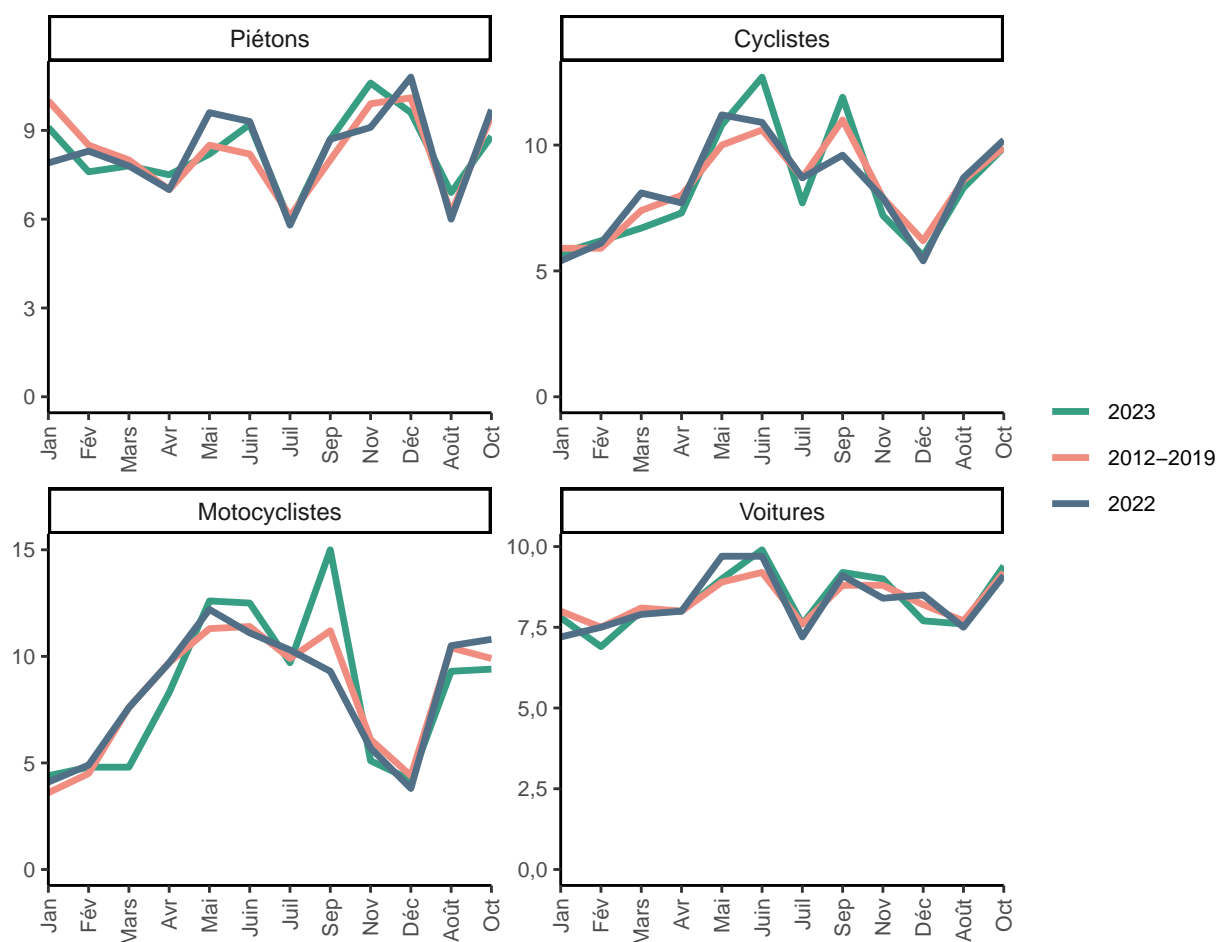
La Figure 34 montre la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois de l'année et des heures de la journée pour la période de 2014 à 2023 inclus. Les cellules vertes indiquent moins d'accidents corporels, tandis que les cellules rouges indiquent une plus grande concentration d'accidents corporels. Les lignes noires représentent le lever et le coucher du soleil. Pour chaque ligne noire, il y a deux changements soudains qui correspondent aux changements d'heure d'été et d'hiver. L'axe vertical montre la distribution par heure de la journée et l'axe horizontal montre la distribution par mois de l'année. Le graphique indique que la majorité des accidents se produit pendant la journée. Ceci est bien sûr dû au fait que la circulation est plus dense pendant la journée, en particulier aux heures de pointe. Le pourcentage d'accidents corporels est légèrement plus élevé en mai, juin, septembre et octobre. Durant ces mois, les piétons, les cyclistes et les motocyclistes sont plus présents dans la circulation.

Figure 34. Répartition du nombre d'accidents au cours des mois de l'année et des heures de la journée (2014-2023)
 Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 35 montre la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois de l'année entre 2012 et 2019, en 2022 et en 2023 pour quatre modes de transport. Dans ces chiffres, le nombre absolu de collisions avec blessés par mois pour chaque mode de transport est pondéré en fonction du nombre de jours de chaque mois. La somme des valeurs de chaque courbe est égale à 100%. Les graphiques montrent, par exemple, que pendant les mois d'hiver, il y a beaucoup moins d'accidents corporels impliquant des cyclistes ou des motocyclistes. Cela s'explique notamment par la tendance des usagers de la route à moins utiliser ces moyens de transport dans des conditions climatiques hivernales.

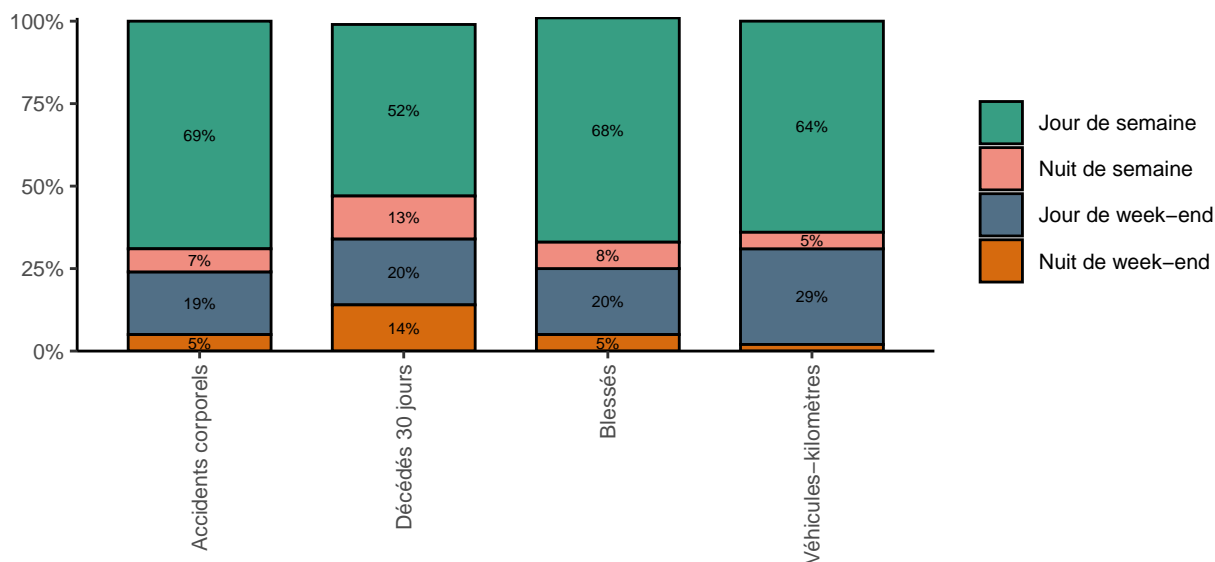
Figure 35. Évolution de la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois, en fonction du type d'usager de la route (piétons – cyclistes – motocyclistes – voitures) (2014-2019,2022,2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



5.2 Par semaine

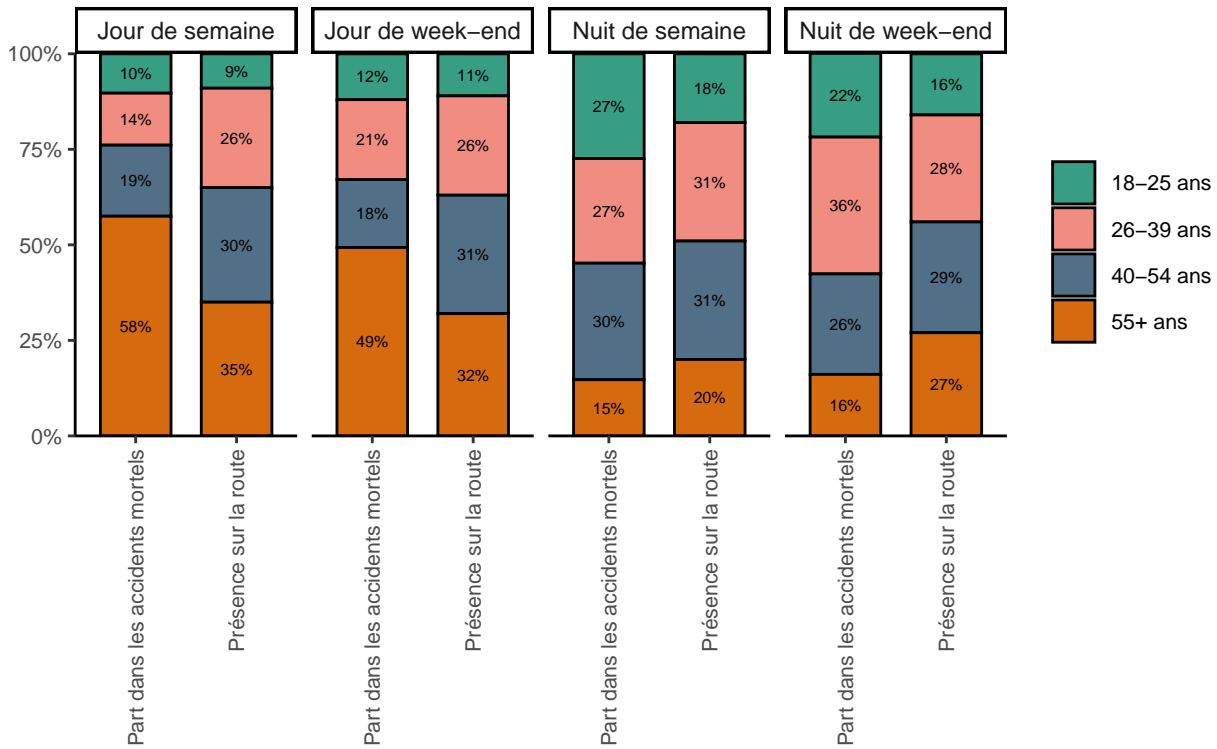
La Figure 36 montre la répartition du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours et de blessés au cours des différentes périodes de la semaine pour 2023. Les données d'exposition de 2016 sont les plus récentes qui donnent une ventilation des véhicules-kilomètres parcourus au cours des différentes périodes de la semaine. Si la proportion d'accidents ou de victimes enregistrée au cours d'une période est supérieure à la proportion de véhicules-kilomètres parcourus au cours de cette même période, alors cette période présente un risque plus élevé. Cette figure illustre le fait que le nombre de décédés 30 jours est relativement plus élevé durant les nuits de week-end et les nuits de semaine. Inversement, le nombre de tués sur la route les jours de semaine et de week-end est relativement plus faible par rapport au nombre de véhicules-kilomètres parcourus.

Figure 36. Répartition du nombre d'accidents corporels, de victimes et de véhicules-kilomètres en fonction des périodes de la semaine (2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) & Gedragmeting 'Alcohol' 2018



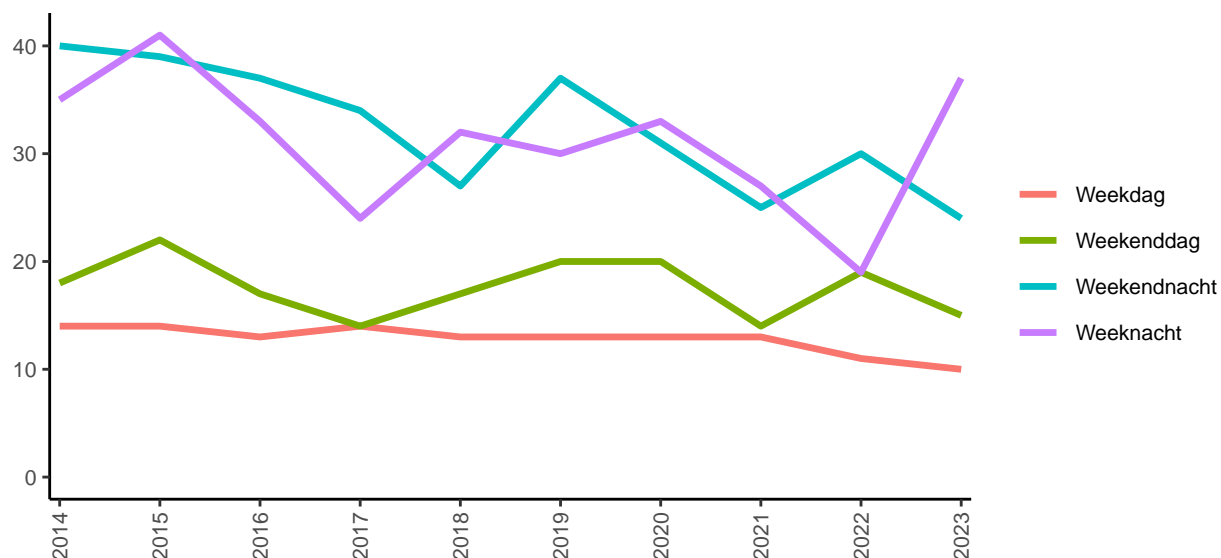
La Figure 37 montre, pour chaque période de la semaine et en fonction de l'âge des automobilistes, la distribution de leur implication dans les accidents mortels et de leur présence sur la route. La répartition de l'implication dans les accidents mortels est basée sur les chiffres de 2022 et 2023. Les chiffres relatifs à la "présence sur la route" proviennent de la mesure comportementale " conduite en état d'ivresse " réalisée par l'Institut Vias en 2018. Lorsque la proportion de la présence des conducteurs d'un certain groupe d'âge sur la route est inférieure à leur part dans les accidents mortels, les conducteurs de ce groupe d'âge sont surreprésentés dans les accidents mortels. D'une part, la figure montre que la présence sur la route pendant les jours de semaine et de week-end est dominée par les automobilistes de 40 ans et plus. Pendant les nuits de semaine et les nuits de week-end, la proportion de jeunes conducteurs sur la route augmente. Nous constatons également que ce sont surtout les conducteurs de moins de 40 ans qui sont impliqués dans les accidents mortels pendant les nuits de semaine et de week-end. Par rapport à leur présence sur la route pendant la nuit, ce groupe de conducteurs est donc surreprésenté dans les accidents mortels.

Figure 37. Répartition de l'implication dans des accidents mortels et de la présence sur la route, par catégorie d'âge des automobilistes, selon la période de la semaine (2022&2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium), Mesure nationale de comportement Conduite sous influence d'alcool 2015



La Figure 38 montre l'évolution de la gravité des accidents (nombre de décédés 30 jours pour accidents corporels), en fonction de la période de la semaine. Nous pouvons observer que la gravité est la plus élevée les nuits de week-end et les nuits de semaine.

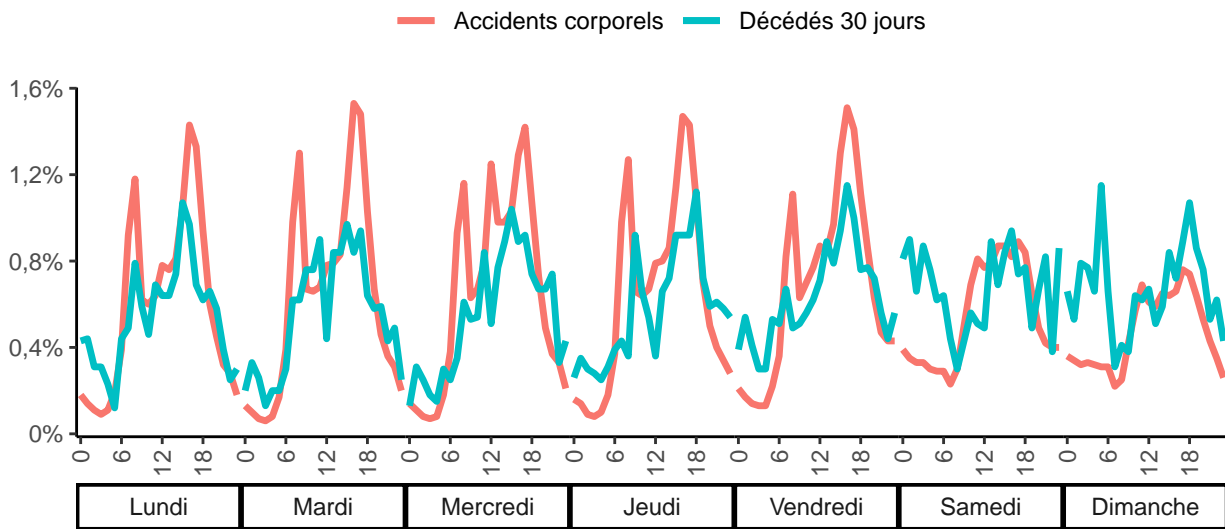
Figure 38. Évolution de la gravité des accidents (nombre de décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels), en fonction de la période de la semaine (2022-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



5.3 Par heure de la journée

La Figure 39 montre la répartition du nombre d'accidents corporels et de décès au cours des différentes heures d'une semaine pour la période de 2019 à 2023 inclus. Avec une répartition égale de la circulation et des accidents de la route, chaque heure devrait contenir 0,60 % du nombre total d'accidents corporels ou de décédés 30 jours. La somme des valeurs de chaque courbe est égale à 100%. Pour les accidents corporels en semaine, il y a deux pics clairs : le pic du matin et le pic du soir. Le mercredi, il y a un troisième pic à midi. Pour les décédés 30 jours en semaine, nous retrouvons à nouveau ces deux sommets dans une moindre mesure, mais ici le pic est clairement plus élevé pendant l'heure de pointe du soir. Le week-end, il y a un pic de décédés 30 jours dans les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche. Toutefois, cette augmentation n'est pas reflétée dans les accidents corporels. Les accidents pendant les nuits de fin de semaine sont donc moins fréquents mais très mortels. La répartition des accidents corporels et décédés 30 jours montre moins de pics marqués en semaine.

Figure 39. Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours au cours des heures de la semaine (2019-2023).
 Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

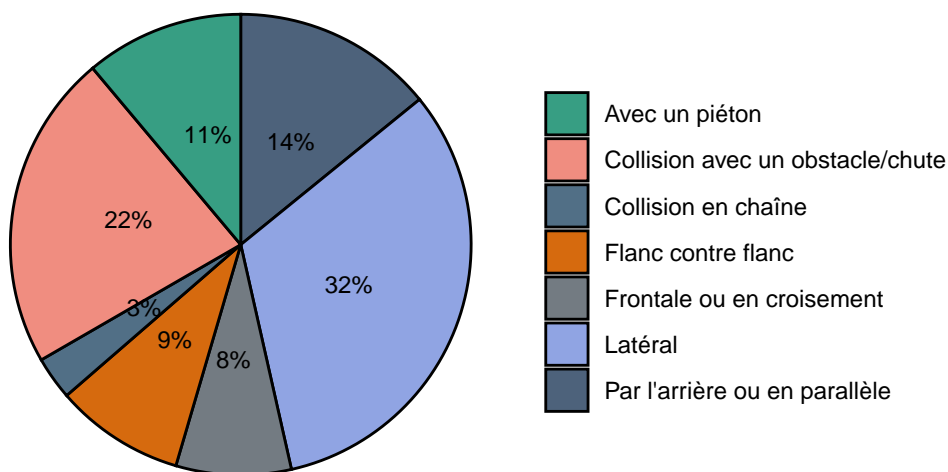


6 Caractéristiques des accidents

6.1 Type de collision

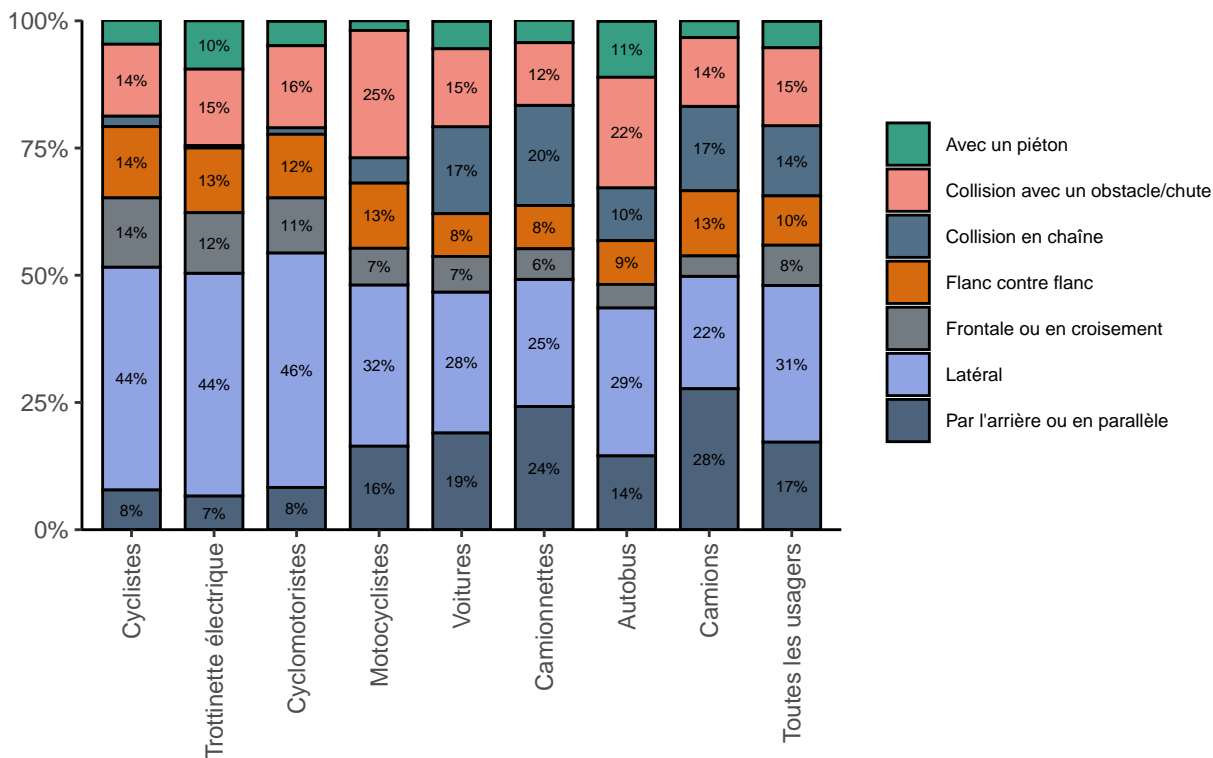
La Figure 40 montre la répartition du nombre d'accidents corporels par type de collision en 2023 pour l'ensemble des usagers de la route. Un accident de la circulation peut se composer de plusieurs collisions; dans le graphique ci-dessous, seule la première collision est prise en compte. Si le type de la collision est inconnu, l'accident n'est pas inclus. Le graphique montre que le type de collision le plus fréquent est la "collision latérale." Les collisions avec un obstacle représentent 22% des accidents corporels, les collisions entre un véhicule et un piéton 11%. Les types de collision les moins courants sont : les collisions de flanc à flanc (9%), les collisions frontales (8%) et les collisions en chaîne (3%).

Figure 40. Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision (2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



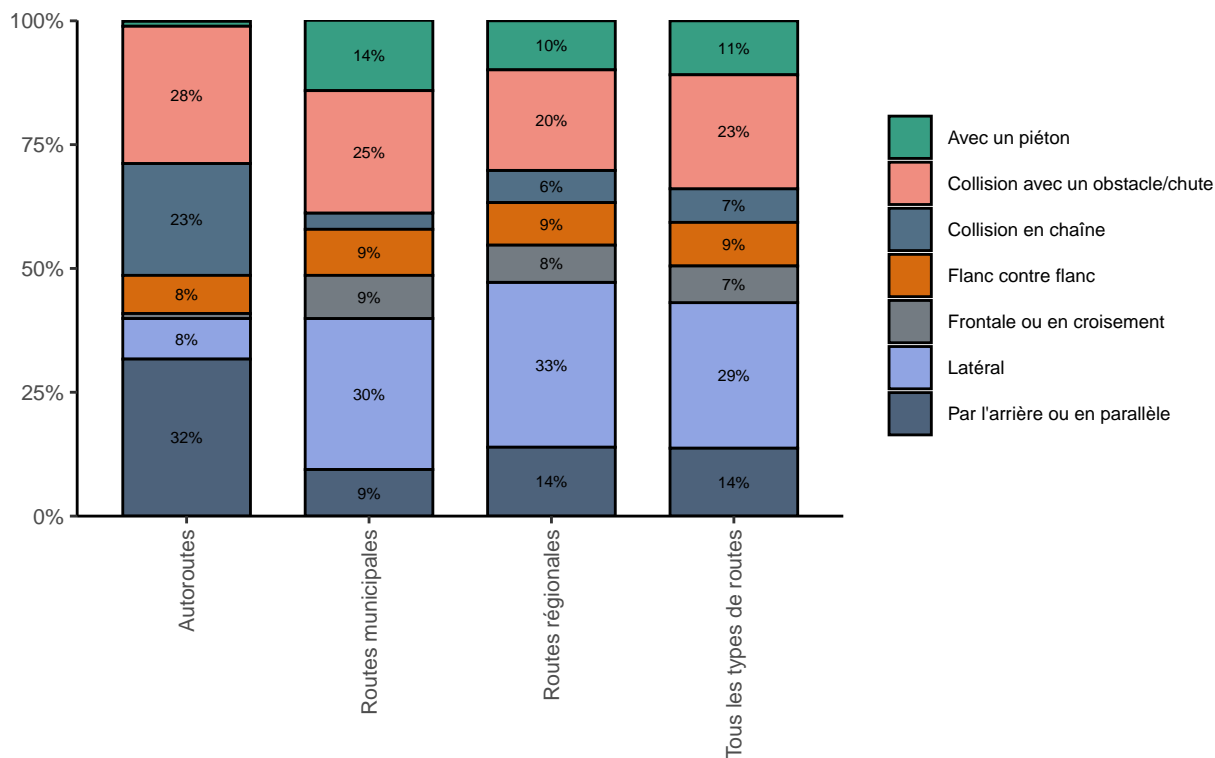
La Figure 41 montre la répartition du nombre d'accidents corporels par type de collision en 2023 pour chaque type d'utilisateur de la route. Encore une fois, un accident de la route peut comporter plusieurs collisions; dans le graphique ci-dessous, seule la première collision est prise en compte. Si le type de la collision est inconnu, il n'est pas inclus. Le graphique montre que la répartition des accidents selon le type de collision diffère en fonction du type d'utilisateur de la route. Un exemple : les collisions par l'arrière et les collisions en chaîne sont beaucoup plus fréquentes chez les camions que chez les autres catégories d'utilisateurs de la route. Inversement, les cyclistes, les cyclomotoristes et les utilisateurs de trottinette sont plus souvent impliqués dans des collisions latérales. Les motocyclistes sont donc plus fréquemment impliqués dans une collision avec un obstacle ou dans une chute (sans collision au préalable).

Figure 41. Répartition des accidents corporels selon le type de première collision, par type d’usager de la route (2023).
 Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



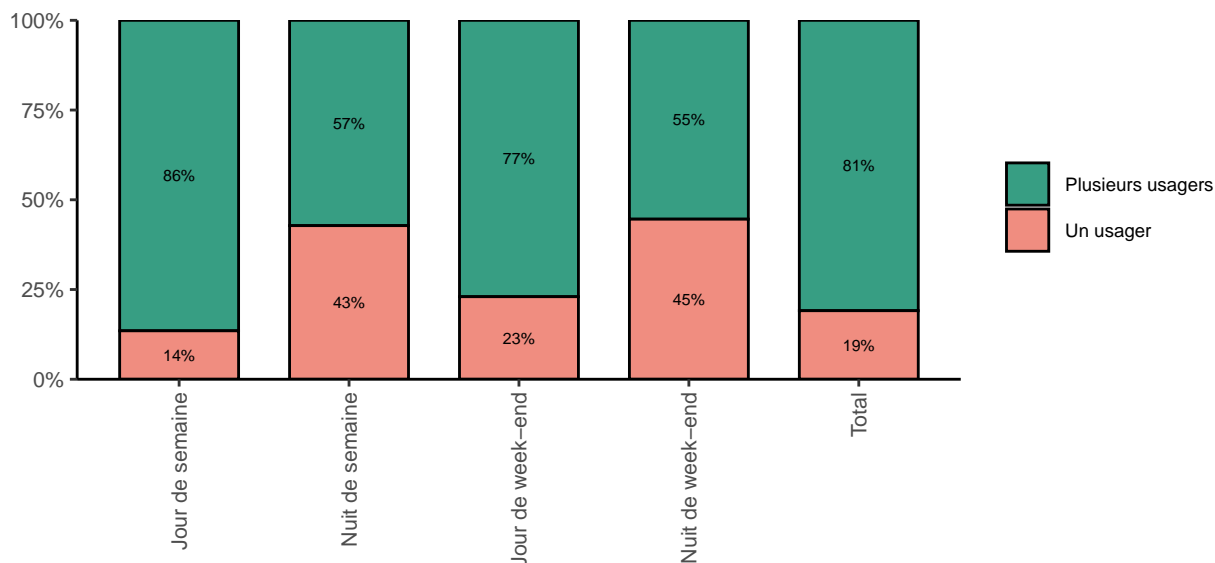
La Figure 42 montre la répartition du nombre d’accidents corporels par type de collision en 2023 pour chaque type de route. Là encore, le même principe s’applique ici, à savoir qu’un même accident de la circulation peut être constitué de plusieurs collisions; dans le graphique ci-dessous, seule la première collision est prise en compte. Si le type de la collision est inconnu, l’accident n’est pas inclus. Le graphique montre logiquement que les collisions avec choc latéral sont beaucoup plus fréquentes sur les routes communales et régionales(avec de nombreuses intersections qui engendrent de telles collisions) que sur les autoroutes. Inversement, sur les autoroutes, nous enregistrons plus d’accidents avec collision par l’arrière et plus de collisions en chaîne.

Figure 42. Répartition du nombre d'accidents corporels selon le type de première collision, par type de route (2023).
 Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



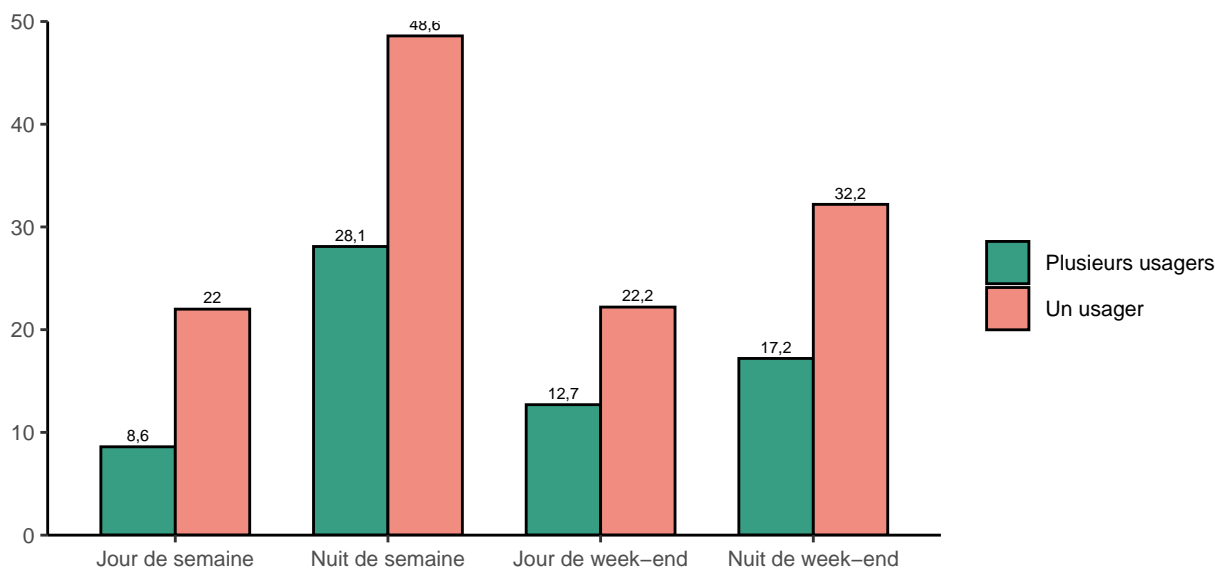
La Figure 43 montre le pourcentage d'accidents corporels unilatéraux pour chaque période de la semaine en 2023. Si le type de collision est inconnu, l'accident n'est pas inclus. Les accidents unilatéraux sont des accidents dans lesquels un seul usager de la route est impliqué. Pour sélectionner les accidents corporels unilatéraux, nous considérons les accidents impliquant un seul conducteur pour lesquels aucun délit de fuite n'est enregistré. Le graphique montre que dans 19% des accidents, un seul usager de la route est impliqué. La nuit, le nombre relatif d'accidents corporels unilatéraux augmente. Cela s'explique par la densité des véhicules qui y est inférieure à celle en journée.

Figure 43. Part des accidents corporels n’impliquant qu’un seul véhicule en fonction du moment de la semaine (2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 44 montre la gravité des accidents unilatéraux et des accidents impliquant plusieurs usagers de la route en fonction de la période de la semaine en 2022. Les accidents unilatéraux sont en moyenne nettement plus graves que les accidents impliquant plusieurs usagers de la route, et ce pendant n’importe quelle période de la semaine. Une explication possible est la sous-déclaration des accidents unilatéraux légers dans les chiffres de la police.

Figure 44. Gravité des accidents unilatéraux et des accidents entre plusieurs usagers de la route, par période de la semaine (2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

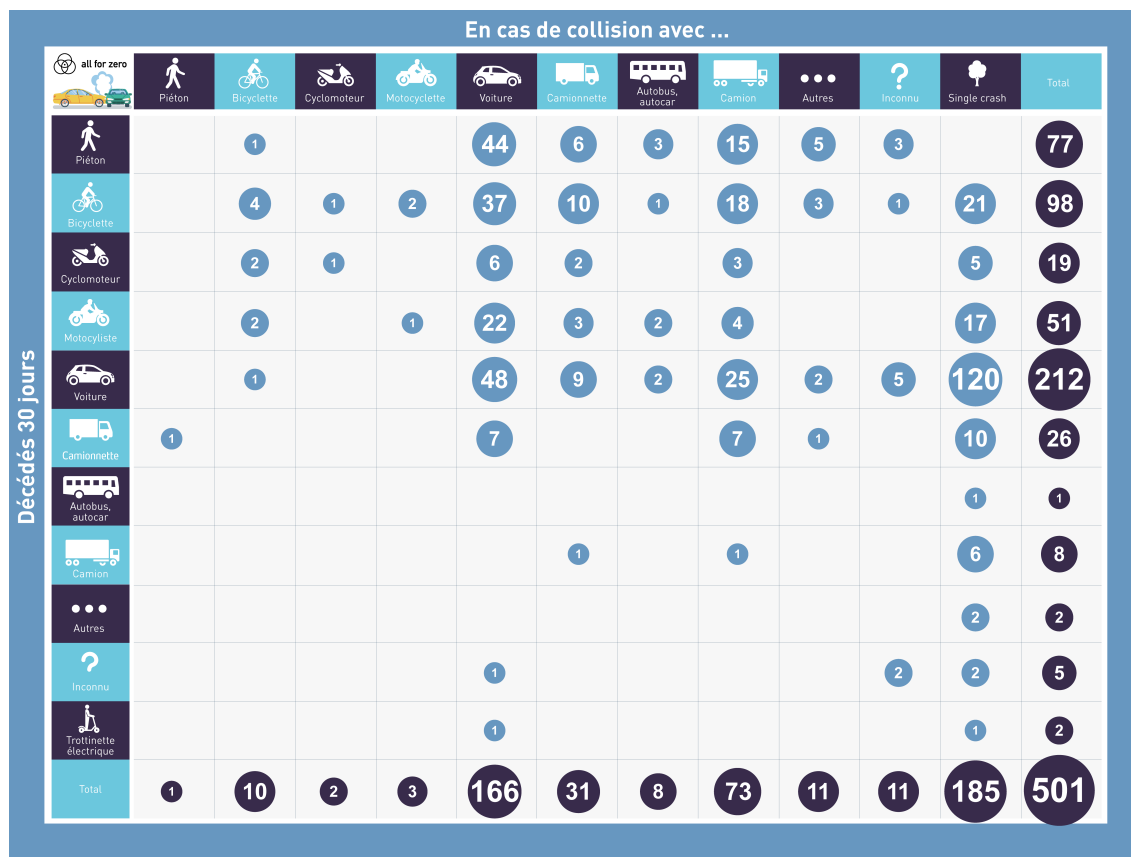


6.2 Matrice de collision

Cette matrice de collision concerne les décédés 30 jours de 2023. Dans les lignes se trouvent les victimes, dans les colonnes leurs opposants. La majorité des accidents mortels sont unilatéraux (reflétés dans la colonne "unilatéral" de la matrice des collisions) ou bilatéraux. Si trois parties ou plus sont impliquées, l'usager ayant la masse la plus élevée est considéré dans cette figure comme l'opposant de la victime décédée lors de l'accident. C'est cet usager qui cause généralement (mais pas toujours) les dégâts les plus graves. Cette méthode de calcul de la matrice des collisions est également appliquée par la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne. 120 personnes sont décédées dans des accidents de voiture unilatéraux en 2023. Il y a également eu de nombreux décédés après une collision avec une voiture particulière. Ainsi, 44 piétons, 37 cyclistes et 22 motocyclistes sont également décédés suite à une collision avec une voiture.

Figure 45. Matrice des collisions avec les décédés 30 jours et leurs adversaires impliqués dans des accidents mortels (2023)

Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



6.3 Circonstances aggravantes

La Tableau 15 montrent l'évolution des accidents avec délit de fuite. Le nombre d'accidents corporels avec un "délict de fuite" comme circonstance aggravante a augmenté au cours des dix dernières années (+9%). Leur part dans le nombre d'accidents corporels a également augmenté : le "délict de fuite" a été enregistré dans 11% des accidents corporels en 2013 et dans 13% des accidents corporels en 2023. Le nombre de décédés 30 jours avec délict de fuite, et par conséquent leur part dans l'ensemble des décès,, ont par contre

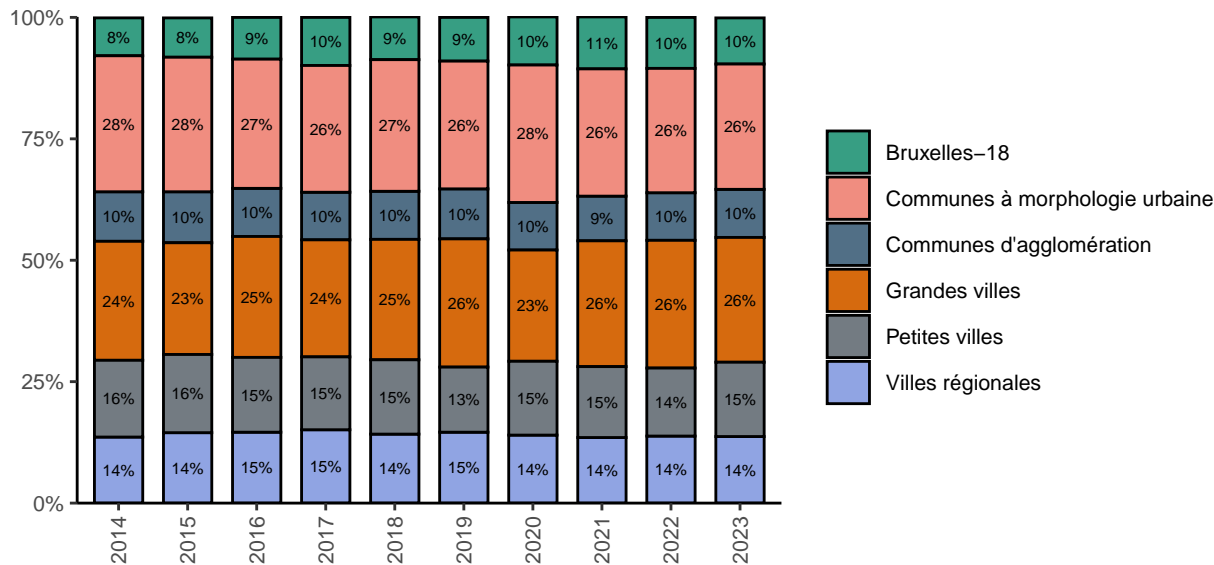
diminué entre 2022 et 2023. De manière générale, la gravité de ces accidents est plus faible que la gravité moyenne de l'ensemble des accidents corporels).

Table 15. Statistiques sur les accidents avec la circonstance aggravante « délit de fuite » (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Gravité	Part de tous les accidents corporels	Part de tous les décédés 30 jours
2014	4400	30	4872	6,8	11%	4%
2015	4284	28	4744	6,5	11%	4%
2016	4467	26	4963	5,8	11%	4%
2017	4199	17	4667	4	11%	3%
2018	4436	16	4894	3,6	12%	3%
2019	4458	24	4932	5,4	12%	4%
2020	3614	17	3931	4,7	12%	3%
2021	4232	19	4644	4,5	12%	4%
2022	4786	33	5283	6,9	13%	6%
2023	4799	19	5266	4	13%	4%
Evolutie 2022-2023	+0%	-42%	+0%	-42%	+0%	-33%
Evolutie 2014-2023	+9%	-37%	+8%	-41%	+18%	+0%

La Figure 46 montre la proportion d'accidents avec délit de fuite pour chaque degré d'urbanisation. La plus grande part des accidents avec délit de fuite se situe dans les zones à morphologie urbaine (zones où l'espace, physiquement, est occupé par la ville, c'est-à-dire avec une haute concentration de logements et d'équipements urbains) et dans les grandes villes.

Figure 46. Évolution des accidents corporels avec délit de fuite en fonction du degré d'urbanisation (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



Le Tableau 16 montre l'évolution des accidents corporels avec défaut d'assurance. Le nombre d'accidents avec défaut d'assurance a diminué à partir de 2014 et leur part dans les accidents corporels a même fortement diminué ces 10 dernières années. Le nombre de décédés dus à ces accidents a aussi fortement diminué : de 17 en 2014 à 10 en 2023 (-41%).

Table 16. Statistiques sur les accidents avec le défaut d'assurance comme circonstance aggravante (2014-2023).
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Gravité	Part de tous les accidents corporels	Part de tous les décédés 30 jours
2014	1042	17	1337	16	3%	2%
2015	902	17	1149	19	2%	2%
2016	944	17	1229	18	2%	3%
2017	789	10	1045	13	2%	2%
2018	826	14	1115	17	2%	2%
2019	712	8	948	11	2%	1%
2020	619	15	783	24	2%	3%
2021	573	14	736	24	2%	3%
2022	562	9	712	16	1%	2%
2023	500	10	617	20	1%	2%
Évolution 2022-2023 %	-11%	+11%	-13%	+25%	+0%	+0%
Évolution 2014-2023 %	-52%	-41%	-54%	+25%	-67%	+0%

6.4 Conduite sous influence d'alcool

Le tableau 17 montre l'évolution du nombre d'accidents liés à l'alcool, du nombre de conducteurs contrôlés et du nombre de conducteurs positifs impliqués dans des accidents corporels entre 2014 et 2023. Le nombre de conducteurs testés a augmenté de 18 % au cours des dix dernières années, tandis que le nombre de conducteurs positifs a diminué de 15 %. Le nombre d'accidents liés à l'alcool a également diminué de 14 % entre 2014 et 2023.

Table 17. Évolution du nombre d'accidents liés à l'alcool, du nombre de conducteurs testés et du nombre de conducteurs positifs dans les accidents avec dommages corporels (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Nombre d'accidents corporels dus à l'alcool	Conducteurs testés	Conducteurs positifs
2014	4538	49043	4695
2015	4631	49104	4820
2016	4314	49489	4487
2017	4220	47426	4365
2018	4013	48567	4146
2019	4131	48202	4262
2020	2818	44999	2885
2021	3459	54359	3520
2022	4109	59143	4213
2023	3907	57832	3992
Évolution 2022-2023	-5%	-2%	-5%
Évolution 2014-2023	-14%	+18%	-15%

6.5 Répétition de l'implication dans un accident

Les Figure 47 et Figure 48 montrent la proportion de conducteurs impliqués dans 2 accidents corporels ou plus au cours de la période 2014-2023. 6,7 % des conducteurs ont été impliqués dans plus d'un accident corporel au cours de cette période. Ce pourcentage s'élève à 8 % chez les hommes et à 4 % chez les femmes. En outre, ce pourcentage est le plus élevé chez les 16-24 ans (plus de 8 %) et diminue avec l'âge.

Figure 47. Nombre d'accidents impliquant des conducteurs par sexe (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

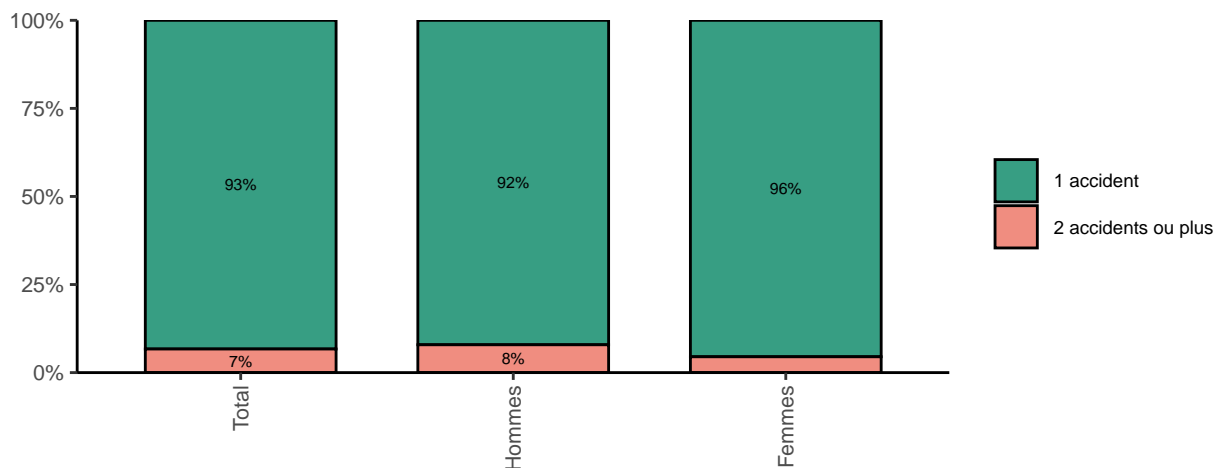
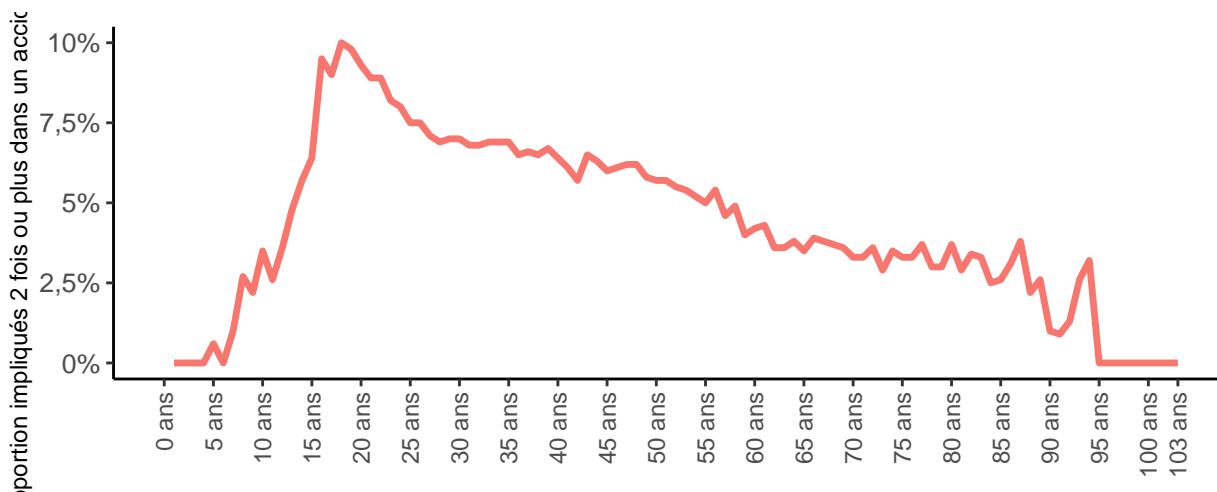
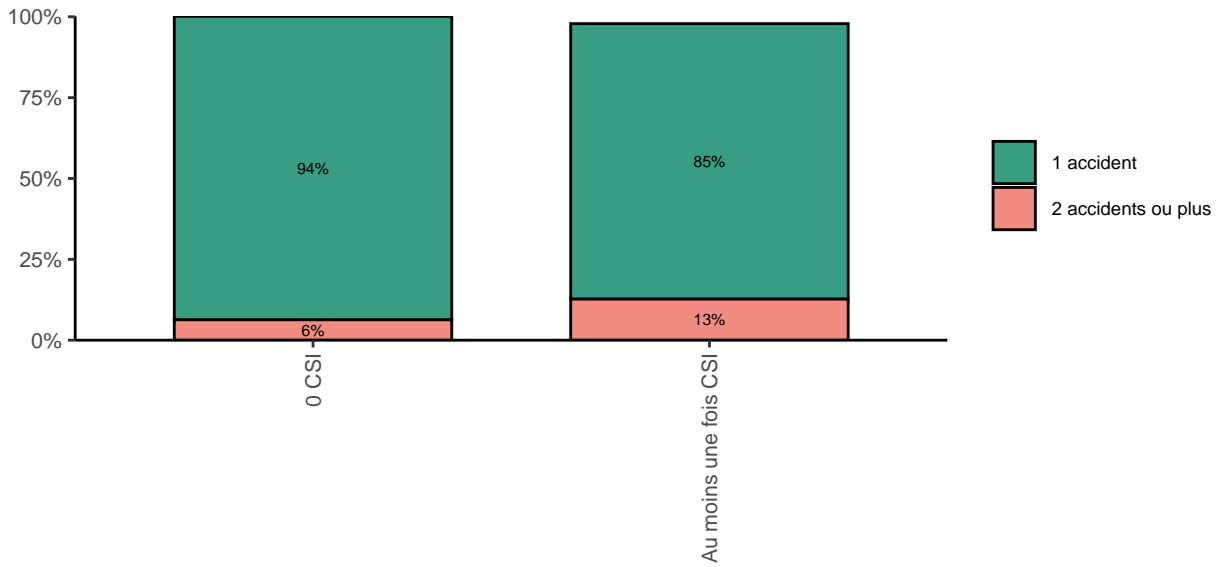


Figure 48. Nombre d'accidents impliquant des conducteurs par âge (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 49 montre la proportion de conducteurs impliqués dans plusieurs accidents corporels au cours de la période 2014-2023 qui conduisaient sous l'influence de l'alcool ou pas au moment de l'accident. Parmi les conducteurs sobres impliqués dans des accidents corporels, 6 % l'ont été plus d'une fois. 13 % des conducteurs positifs dans les accidents corporels (définis comme étant sous l'influence de l'alcool lors d'au moins un accident corporel) ont été impliqués dans deux accidents corporels ou plus.

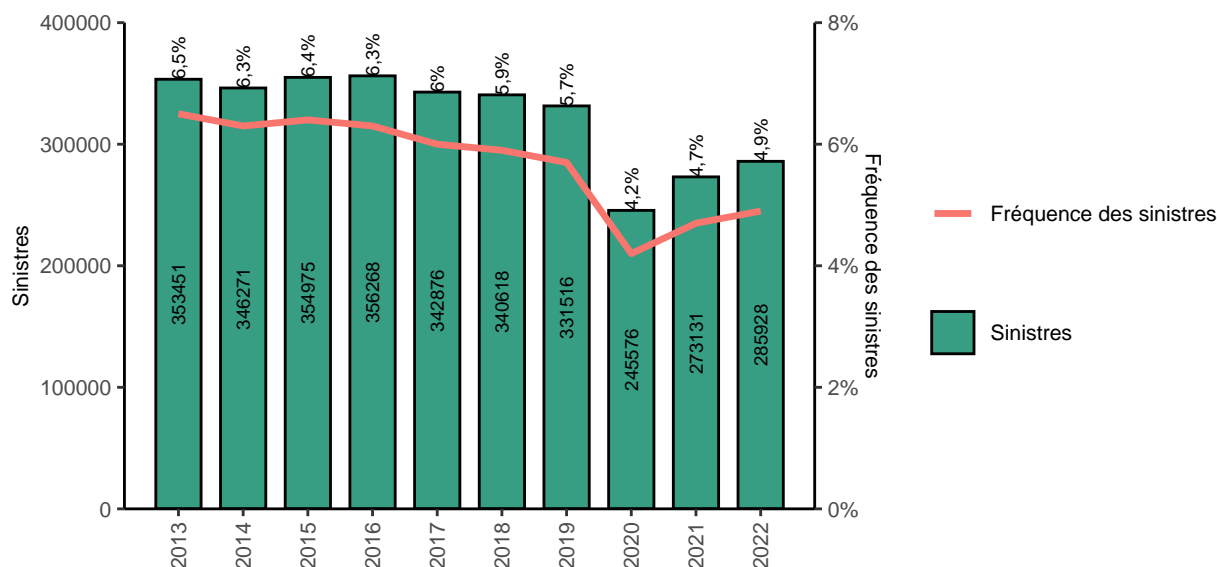
Figure 49. Nombre d'accidents impliquant des conducteurs par âge (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



7 Informations provenant des assurances

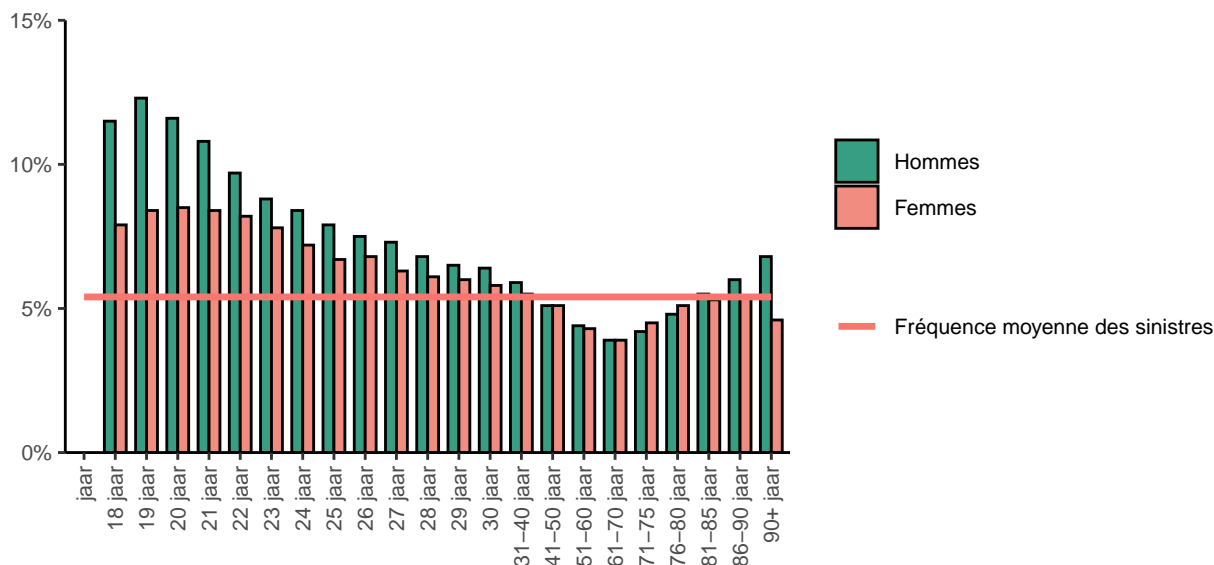
Pour la période 2013-2022, la Figure 50 montre l'évolution (1) du nombre de sinistres et (2) de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile "Tourisme & Affaires" des compagnies d'assurance. Le nombre de sinistres est le nombre de véhicules assurés qui sont tenus responsables dans un accident de la circulation, il peut donc y en avoir plus d'un dans un même accident de la circulation. Au cours des dernières années, cela s'est traduit par environ 350 000 déclarations par an. La fréquence des dommages est le nombre de sinistres divisé par le nombre de véhicules assurés pendant la période considérée. Les dossiers de responsabilité civile "Tourisme & Affaires" concernent principalement les voitures particulières. Ils comprennent à la fois les accidents corporels et les accidents impliquant uniquement des dommages matériels. Au cours des dix dernières années, le nombre de sinistres a diminué. La fréquence des sinistres a également diminué à son plus bas niveau en 2020, avant de remonter légèrement à partir de 2021. Une fréquence de sinistres de 4,9% signifie que 49 sinistres ont été en moyenne causés par 1 000 véhicules assurés en 2022.

Figure 50. Évolution du nombre et de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile «Tourisme et affaires» des compagnies d'assurances (2013-2022). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2023



Pour la période 2019-2022, la Figure 51 montre la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile "Tourisme et Affaires" des compagnies d'assurance, pour différents groupes d'âge et par sexe. La fréquence des sinistres est généralement plus élevée chez les hommes que chez les femmes. Cette différence est plus prononcée chez les plus jeunes et s'estompe avec l'âge. La fréquence des sinistres est la plus élevée chez les conducteurs de 19 ans et diminue à mesure qu'ils vieillissent. Jusqu'à l'âge de 40 ans, la fréquence des sinistres est supérieure à la fréquence moyenne des sinistres pour tous les âges combinés sur la période 2010-2022. La fréquence des sinistres est la plus faible chez les 61-70 ans et augmente à nouveau avec l'âge, sans jamais dépasser la moyenne. Chez les 81-85 ans, la fréquence des sinistres est au niveau de la moyenne.

Figure 51. Fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires », en fonction de l'âge et du sexe de l'assuré (2018-2021). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2023



La Figure 52 montre l'évolution entre 2019 et 2022 de la fréquence des sinistres pour les différentes catégories de véhicules (motorisés) dans les dossiers de responsabilité civile des compagnies d'assurances. Les autobus et les autocars ainsi que les taxis et les voitures de location sont plus souvent impliqués dans des accidents que les autres catégories de véhicules. Nous constatons que 1000 autobus et autocars assurés causent environ 3070 accidents. 1000 taxis et voitures de location assurés causent 211 accidents en 2022. La fréquence des dommages augmente en 2022 pour presque toutes les différentes catégories de véhicules par rapport à 2021. Les chiffres ci-dessous ne tiennent pas compte des kilomètres parcourus par les différentes catégories de véhicules. Les autobus et les autocars, par exemple, parcourent probablement beaucoup de kilomètres, ce qui signifie qu'ils sont plus exposés aux risques que les autres catégories de véhicules. Par ailleurs, le nombre d'accidents corporels impliquant un autobus ou un autocar est faible, ce qui indique que pour une grande partie des accidents enregistrés par Assuralia, il s'agit de dommages purement matériels.

Figure 52. Évolution de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile ‘véhicules motorisés’, selon la catégorie du véhicule (2018-2022). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2023

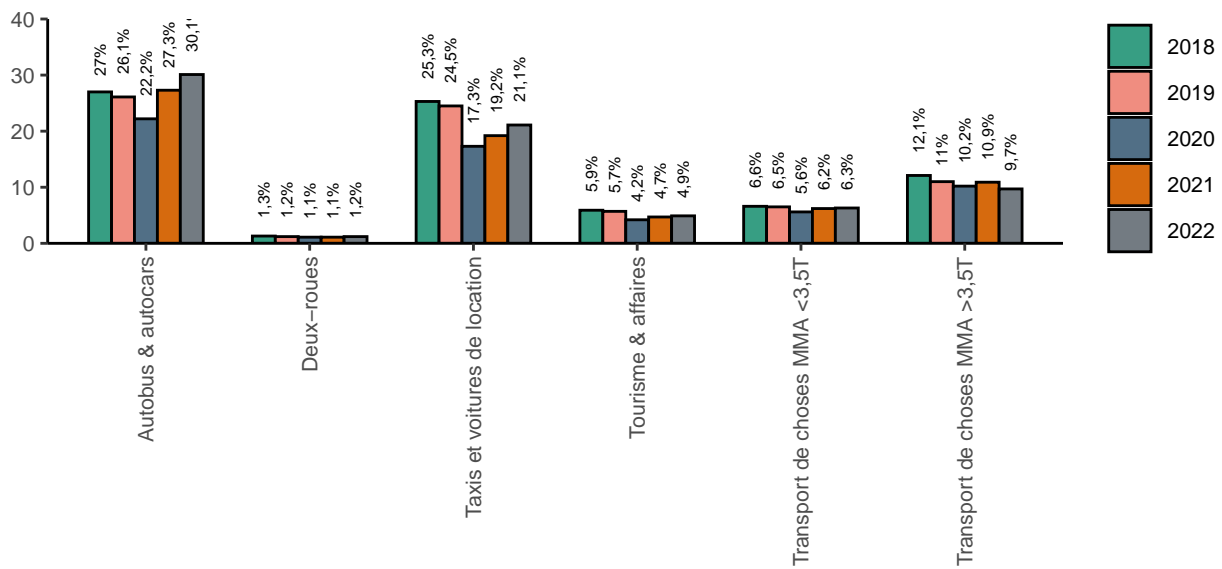


Table des figures

1	Les statistiques d'accidents corporels 2023 en un coup d'oeil, évolution décédés 30 jours, 2022-2023	5
2	Répartition des principales causes de décès selon la catégorie d'âge (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	7
3	Évolution (1973 = base 100) du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, de véhicules motorisés et de véhicules-kilomètres (1973-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	8
4	Évolution du nombre d'accidents corporels et des décédés 30 jours (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	9
5	Évolution du risque d'accident et de la gravité des accidents corporels (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) & Omnibus	9
6	Évolution du nombre de décédés 30 jours par rapport aux objectifs des États Généraux de la Sécurité Routière (2019-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	10
7	Évolution du nombre de morts et de blessés par million d'habitants (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	11
8	Mortalité (nombre de décédés 30 jours par million d'habitants) dans les pays de l'UE-27 (2022). Source : CARE (Community database on Accidents on the Roads in Europe)	11
9	Evolution de la mortalité (nombre de décédés par million d'habitants) dans les pays de l'EU-27, la Suisse, la Norvège et l'Islande (2013-2022). Source : CARE (Community database on Accidents on the Roads in Europe)	12
10	Évolution du nombre de décédés 30 jours selon la région, par rapport aux objectifs fédéraux fixés par les États Généraux de la Sécurité Routière et par rapport aux objectifs régionaux (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	13
11	Évolution de la gravité des accidents corporels, selon la région (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	15
12	Gravité des accidents corporels, selon la province (2023) Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	15
13	Gravité des accidents corporels, selon la région (2023) Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	15
14	Mortalité selon la province (2023) Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	16
15	Mortalité selon la région (2023) Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	16
16	Répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents régimes de vitesse, par région (2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	17
17	Gravité des accidents, par type de route, selon la région (2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	17
18	Répartition du nombre de décédés 30 jours selon les différents types d'usagers de la route, avec distinction entre les accident survenus dans une intersection et en dehors des intersections (2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	18
19	Évolution (2014 = base 100) du nombre d'accidents corporels, selon les différents types d'usagers de la route (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	19
20	Gravité spécifique (décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels parmi l'usager en question) et gravité de l'opposant (décédés 30 jours pour 1000 accident corporels parmi les opposants), selon les différents types d'usagers de la route (2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	20
21	Évolution des accidents avec un vélo conventionnel, avec un vélo électrique et avec un speed pedelec (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	23

22	Proportion des victimes (décédés 30 jours et blessés) utilisant un vélo classique, un vélo électrique ou un speed pedelec en fonction de l'âge (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	24
23	Part des accidents de cyclomoteurs en fonction de l'âge (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	25
24	Répartition du nombre de décédés 30 jours selon le mode de transport et la région (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	28
25	Risque d'accident mortel relatif par mode de transport et par tranche d'âge en fonction du nombre de kilomètres parcourus (en millions) en Belgique Source : Pelssers, B. (2020) Comment se déplacer de la manière la plus sûre? – Comparaison des modes de déplacement en fonction des risques encourus par les utilisateurs , Bruxelles, Belgique : institute Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière)	28
26	Évolution du nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) par 100.000 habitants, en fonction de la catégorie d'âge et du sexe (2014 & 2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	29
27	Nombre de victimes (décès 30 jours et blessures) pour 100 000 habitants, en fonction du type d'usager de la route, de l'âge et du sexe (2021 & 2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	30
28	Part des victimes par type d'usager de la route chez les enfants (0-14 ans) en fonction de l'âge (2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	31
29	Évolution du nombre d'accidents impliquant des jeunes (18-24 ans), des victimes parmi les jeunes conducteurs (18-24 ans) et des victimes parmi leurs opposants (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	31
30	Évolution du nombre d'accidents impliquant des personnes âgées (+ de 65 ans), des victimes parmi les conducteurs âgés (+ de 65 ans) et des victimes parmi leurs opposants (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	32
31	Proportion des types d'usagers de la route parmi les victimes en fonction des différentes tranches d'âge (2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	33
32	Évolution du nombre de victimes parmi les personnes âgées (65 ans et plus) selon le type d'usager de la route (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	33
33	Répartition du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours au cours des mois de l'année (2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	34
34	Répartition du nombre d'accidents au cours des mois de l'année et des heures de la journée (2014-2023) Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	35
35	Évolution de la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois, en fonction du type d'usager de la route (piétons – cyclistes – motocyclistes – voitures) (2014-2019,2022,2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	36
36	Répartition du nombre d'accidents corporels, de victimes et de véhicules-kilomètres en fonction des périodes de la semaine (2023). Bron : Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium) & Gedragmeting 'Alcohol' 2018	37
37	Répartition de l'implication dans des accidents mortels et de la présence sur la route, par catégorie d'âge des automobilistes, selon la période de la semaine (2022&2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium), Mesure nationale de comportement Conduite sous influence d'alcool 2015	38
38	Évolution de la gravité des accidents (nombre de décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels), en fonction de la période de la semaine (2022-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	39
39	Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours au cours des heures de la semaine (2019-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	40

40 Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision (2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 41

41 Répartition des accidents corporels selon le type de première collision, par type d’usager de la route (2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 42

42 Répartition du nombre d’accidents corporels selon le type de première collision, par type de route (2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 43

43 Part des accidents corporels n’impliquant qu’un seul véhicule en fonction du moment de la semaine (2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 44

44 Gravité des accidents unilatéraux et des accidents entre plusieurs usagers de la route, par période de la semaine (2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 44

45 Matrice des collisions avec les décédés 30 jours et leurs adversaires impliqués dans des accidents mortels (2023) Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 45

46 Évolution des accidents corporels avec délit de fuite en fonction du degré d’urbanisation (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 46

47 Nombre d’accidents impliquant des conducteurs par sexe (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 48

48 Nombre d’accidents impliquant des conducteurs par âge (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 48

49 Nombre d’accidents impliquant des conducteurs par âge (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 49

50 Évolution du nombre et de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires » des compagnies d’assurances (2013-2022). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2023 50

51 Fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires », en fonction de l’âge et du sexe de l’assuré (2018-2021). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2023 51

52 Évolution de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile ‘véhicules motorisés’, selon la catégorie du véhicule (2018-2022). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2023 52

Liste des tableaux

1	Les statistique d'accidents corporels 2023. Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	4
2	Chiffres-clés (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	6
3	Indicateurs de sécurité routière (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	6
4	Évolution du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, de blessés, de victimes et de la gravité spécifique et de la gravité totale, selon les différents types d'usagers de la route (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	20
5	Statistiques sur les accidents de piétons (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	21
6	Statistiques sur les accidents de cyclistes (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	21
7	Statistiques sur les accidents de cyclistes équipés de vélo électrique (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	22
8	Statistiques sur les accidents de speed pedelec (2017-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	22
9	Statistiques sur les accidents de cyclomotoristes (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	24
10	Statistiques sur les accidents impliquant des trottinettes électriques (2019-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	25
11	Statistiques sur les accidents de motocyclistes (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	26
12	Statistiques sur les accidents de voitures (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	26
13	Statistiques sur les accidents de camionnettes (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	27
14	Statistiques sur les accidents de camions (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	27
15	Statistiques sur les accidents avec la circonstance aggravante « délit de fuite » (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	46
16	Statistiques sur les accidents avec le défaut d'assurance comme circonstance aggravante (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	47
17	Évolution du nombre d'accidents liés à l'alcool, du nombre de conducteurs testés et du nombre de conducteurs positifs dans les accidents avec dommages corporels (2014-2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	47

Terminologie

Pays européens selon la notation ISO

<i>Abréviation</i>	<i>Pays</i>
AT	Autriche
BE	Belgique
BG	Bulgarie
CH	Suisse
CY	Chypre
CZ	Tchéquie
DE	Allemagne
DK	Danemark
EE	Estonie
EL	Grèce
ES	Espagne
FI	Finlande
FR	France
GB	Grande Bretagne
HU	Hongrie
HR	Croatie
IE	Irlande
IL	Israël
IT	Italie
LT	Lituanie
LU	Luxembourg
LV	Lettonie
MT	Malte
NL	Les Pays-Bas
NO	Norvège
PL	Pologne
PT	Portugal
RO	Roumanie
RS	Serbie
SE	Suède
SI	Slovénie
SK	Slovaquie
TR	Turquie
UK	Royaume-Uni

Accidents corporels vr accidents matériels

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

Accident de la route

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

- Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) :
Accident sur la voie publique impliquant au moins un véhicule (motorisé ou non) occasionnant des lésions physiques.
- Assuralia :
Accident sur la voie publique dont au moins un véhicule motorisé est déclaré responsable. Lorsque plusieurs véhicules sont déclarés responsables d'un même accident de la route, on considère qu'il existe plusieurs sinistres.
- SPF Santé publique :
Accident sur la voie publique impliquant au moins un véhicule (motorisé ou non) occasionnant des lésions physiques.

Accident n'impliquant qu'un seul véhicule

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

Accident mortel

Accident corporel comptant au moins un décédé 30 jours.

Agglomération

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

Blessé

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

Décédés 30 jours

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

EGSR

États Généraux de la Sécurité Routière

Gravité des accidents

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

Gravité totale

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

Gravité spécifique

La gravité spécifique est parfois prise en considération dans le calcul de la gravité des accidents corporels par type d'utilisateur de la route. La gravité spécifique des accidents de poids lourds, par

exemple, correspond au nombre d'occupants de poids lourd décédés par 1000 accidents de poids lourds. La gravité totale des accidents de poids lourds correspond au nombre total de décédés 30 jours (occupants du poids lourd et opposants) dans des accidents de poids lourds par 1000 accidents de poids lourds.

MAIS 3+

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

Moment

Jour

Le jour (la journée) s'étend de 6h à 21h59.

Nuit

La nuit s'étend de 22h à 5h59.

Semaine

La semaine s'étend du lundi 6h au vendredi 21h59.

Week-end

Le week-end s'étend du vendredi 22h au lundi 5h59.

Prévalence autodéclarée

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

Responsabilité civile/RC

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

Sinistre

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

Fréquence des sinistres

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

Tourisme et affaires

Voitures particulières et certaines camionnettes.

Risque d'accident

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

Sous-enregistrement

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

Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

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

FAC

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

Procès-verbal

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

Chiffres (non) pondérés

Les statistiques relatives aux accidents de la DG Statistique utilisées dans ce rapport proviennent des formulaires d'analyse des accidents de la circulation (FAC) complétés par la police après le constat d'un accident corporel. La pondération des accidents corporels a été introduite en 2002 lorsque, à la suite de la réforme de la police, un nombre anormalement bas de FAC a été observé par rapport au nombre de procès-verbaux portant sur les mêmes accidents corporels. Depuis lors, les statistiques relatives aux accidents basées sur les FAC sont multipliées par un coefficient de pondération, de sorte que le nombre d'accidents corporels enregistrés dans les FAC corresponde à celui inscrit dans les PV. Les accidents mortels et les accidents corporels constatés par la police fédérale (contrairement à ceux constatés par la police locale) ne font pas l'objet d'une pondération. Étant donné que le coefficient de pondération n'est pas un nombre entier, les nombres pondérés de victimes et d'accidents corporels ne sont généralement pas non plus des nombres entiers. Dans le présent rapport, les décimales se rapportant au nombre de victimes et d'accidents corporels sont arrondies par excès ou par défaut afin d'obtenir des nombres entiers. Ce n'est que lorsque les chiffres de 2004 ou des années antérieures sont utilisés que les chiffres pondérés sont utilisés. Depuis 2005, la base de données est établie sur la base des PR et la pondération n'est donc plus nécessaire. Les chiffres contiennent alors non seulement les constatations sur place, mais aussi les déclarations qui ont été faites au bureau.

SPF Santé publique

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

Usagers de la route

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

Conducteur et passager

Par conducteur, on entend tout usager de la voie publique participant activement à la circulation. Contrairement à un conducteur, un passager ne participe pas activement à la circulation : il voyage

passivement avec un autre usager de la route. Conformément à ces définitions, les piétons sont intégrés dans la catégorie des conducteurs.

Opposant/partenaire conflictuel

Partie adverse dans une collision.

Piéton

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

Cyclomoteur

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

Moto

Tout véhicule à deux roues, motorisé, avec ou sans side-car, dont la cylindrée est supérieure à 50 cm³ et/ou qui roule à une vitesse supérieure à 45 km/h.

Voiture particulière

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

Camionnette

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

Poids lourd

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

Véhicules-kilomètres

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

Victime

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

Source des données

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

Tableau 6.

Source	Type de données	Description	Méthode de collecte	Période et portée	Organisation et référence la plus récente
Assuralia, Évolution de la fréquence des sinistres en assurance RC automobile, 2017	Sinistres de l'assurance en RC enregistrés par les compagnies d'assurances	Caractéristiques et évolution des sinistres et de leur fréquence dans les dossiers RC de l'assurance des véhicules motorisés.	Collecte des données des dossiers RC de (85 à 90% de) toutes les compagnies d'assurances. Les chiffres sont pondérés afin d'obtenir une estimation pour la Belgique dans son ensemble.	- À partir de 2001 - Belgique - Annuellement - Données les plus récentes: 2022	Assuralia Assuralia (2023). Évolution de la fréquence des sinistres 2012-2022 en assurance RC automobile. Lien vers le rapport
Institut Vias @Risk, 2014	Risque de blessures graves et mortelles sur la route pour différents groupes d'usagers	Risque relatif de subir des blessures graves sur la route, sur la base des comportements de déplacement et de la présence dans la circulation, par type d'usager et par catégorie d'âge. Les blessures graves sont définies comme relevant de l'échelle MAIS3+, c'est-à-dire que les victimes souffrent de handicaps physiques ou mentaux de longue durée (parfois à vie).	Les informations relatives aux déplacements et à la présence sur la route proviennent de l'étude BELDAM. Il s'agit d'une enquête qui, au travers de sondages, a déterminé les distances parcourues et le nombre de minutes passées sur la route, par type d'usager et par catégorie d'âge. Les données se rapportant aux blessures proviennent de Statbel et du SPF Santé publique.	- Belgique	Institut Vias 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 Lien vers le rapport
Monitor	Nombre de véhicules-kilomètres parcourus	Comportements autodéclarés par rapport à la mobilité et à l'implication dans les accidents de la route	Enquête en ligne : 10.000 personnes interrogées (parmi lesquelles 2.000 personnes de moins de 18 ans)	- 2016 et 2017 - Belgique	Institut Belge pour la Sécurité Routière et Service Public Fédéral Mobilité et Transport Projet Monitor (2017). Enquête nationale sur la mobilité et la sécurité routière [Projet en cours] Lien vers le projet
OMNIBUS	Les données de mouvement autodéclarées	L'institut Vias publie trimestriellement un tableau de bord www.vias-modalplit.be qui donne un aperçu des évolutions les plus récentes de la mobilité en Belgique. Le tableau de bord (ou « dashboard ») fournit des informations relatives à la répartition des modes de transport utilisés en Belgique. Plus précisément, y sont présentés les indicateurs suivants:	Ces informations sont basées sur une enquête en ligne menée chaque mois auprès de 1.000 répondants belges. Sur base de leur âge, de leur sexe et de leur lieu de résidence, ces répondants constituent un échantillon représentatif de la population belge âgée de 18 ans et plus. L'enquête porte sur les déplacements effectués la veille. Plus précisément:	- À partir de 2017 - trimestrielle	Institut Vias Institut Vias (2023). Comment les Belges se déplacent-ils ? Dashboard Modal Split. https://www.vias-modalplit.be/fr . Consulté le 11/07/2024 Lien vers le tableau du bord

		<ul style="list-style-type: none"> Le nombre d'usagers par mode de déplacement; La part de la population qui ne s'est pas déplacée; Le nombre total de kilomètres parcourus par mode de déplacement; La répartition modale: la distribution du nombre de kilomètres parcourus entre les différents modes de transport. 	<ul style="list-style-type: none"> Quel mode de déplacement avez-vous utilisé hier ? Etiez-vous conducteur, passager ou les deux ? Pour chacun des modes de transport utilisés, combien de kilomètres avez-vous parcourus ? <p>L'enquête est menée pendant une semaine chaque mois et porte sur les déplacements en semaine et le week-end.</p> <p>Sur base des données recueillies, il est donc possible de calculer le nombre de kilomètres parcourus par les personnes interrogées au cours d'une journée moyenne, ventilés par mode de transport.</p>		
Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	Caractéristiques des accidents de la route avec lésions et des victimes de la route	Base de données relative aux accidents de la route avec blessés/décès pour lesquels la police a complété un FAC ou un PV. Les variables de ces bases de données comprennent notamment le lieu, le moment, les circonstances de l'accident, les véhicules impliqués et les caractéristiques des victimes.	La base de données est élaborée sur la base des formulaires d'analyse des accidents de la circulation (FAC) complétés par la police lors du constat d'un accident corporel. Elle est transmise à Statbel qui la contrôle et la valide. Les personnes mortellement blessées y sont ajoutées sur la base des bulletins de décès des parquets. À partir de 2005, la base de données repose sur les PV, qui reprennent, outre les accidents constatés sur place, également les accidents déclarés au poste de police.	- À partir de 1973 - Belgique - Annuellement - Données les plus récentes: 2023	Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) Lien vers les données statistiques
Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	Principales causes de décès	Principales causes de décès (initiales), par sexe, catégorie d'âge et région.	Fusion de deux sources : - Le Registre national des personnes physiques (qui décrit les caractéristiques des personnes décédées) - Les formulaires de déclaration de décès auprès de l'état civil (qui contiennent des informations sur la cause du décès)	- À partir de 1998 - Belgique - Annuellement - Données les plus récentes: 2022	Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) Lien vers les données statistiques

SPF Mobilité et Transports	Véhicules-kilomètres	Nombre de kilomètres parcourus par tous les véhicules motorisés ou les usagers de la route (cyclomoteurs, voitures personnelles, camionnettes, autobus et autocars, poids lourds et véhicules spéciaux) sur un territoire donné pendant une période donnée. Par type de route, région et type de véhicule.	Comptages de la circulation	<ul style="list-style-type: none"> - À partir de 1970 - Belgique - Annuellement - Données les plus récentes: 2017 	SPF Mobilité et Transport Lien vers le rapport
-----------------------------------	----------------------	---	-----------------------------	---	---

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

