



Rapport n° 2023-R-31-FR

## Rapport Statistique 2023

Accidents de la route 2022



Service public fédéral  
Mobilité et Transports



# Rapport Statistique 2023

## Accidents de la route 2022

Rapport n° 2023-R-31-FR

Auteurs : Sloomans Freya

Éditeur responsable : Karin Genoe

Éditeur : Institut Vias

Date de publication : 16/10/2023

Dépôt légal : D/2023/0779/120

Veillez référer au présent document de la manière suivante : Sloomans, F. (2023). Rapport Statistique 2023 – Accidents de la route 2022, Bruxelles : Institut Vias

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands onder de titel: Sloomans, F. (2023). Statistisch rapport 2023 – Verkeersongevallen 2022. 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 15/06/2023.

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

## Table des matières

<b>Contents</b>	<b>3</b>
<b>1 Les statistiques d'accidents corporels 2021 en un coup d'œil</b>	<b>4</b>
<b>2 Données générales</b>	<b>5</b>
2.1 Chiffres-clés . . . . .	5
2.2 Évolution à court et à long terme . . . . .	6
2.3 Comparaison européenne . . . . .	9
<b>3 Lieu de l'accident</b>	<b>12</b>
3.1 Régions et provinces . . . . .	12
3.2 Type de route . . . . .	14
<b>4 Usagers de la route</b>	<b>17</b>
4.1 Évolution . . . . .	17
4.1.1 Piétons . . . . .	19
4.1.2 Cyclistes . . . . .	20
4.1.3 Cyclomotoristes . . . . .	23
4.1.4 Trotinettes électriques . . . . .	24
4.1.5 Motocyclistes . . . . .	24
4.1.6 Voitures . . . . .	25
4.1.7 Camionnettes . . . . .	25
4.1.8 Camions . . . . .	26
4.2 Types d'usagers de la route . . . . .	26
4.3 Âge . . . . .	27
<b>5 Période des accidents</b>	<b>31</b>
5.1 Variations mensuelles . . . . .	31
5.2 Par semaine . . . . .	34
5.3 Par heure de la journée . . . . .	37
<b>6 Caractéristiques des accidents</b>	<b>37</b>
6.1 Type de collision . . . . .	37
6.2 Matrice de collision . . . . .	40
6.3 Circonstances aggravantes . . . . .	41
6.4 Conduite sous influence d'alcool . . . . .	44
<b>7 Informations provenant des assurances</b>	<b>46</b>

# 1 Les statistiques d'accidents corporels 2021 en un coup d'œil

**Table 1.** Les statistique d'accidents corporels 2022. Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels		Décédés 30 jours		Blessés		Gravité des accidents	
	2022	Évolution 2019-2022	2022	Évolution 2019-2022	2022	Évolution 2019-2022	2022	Évolution 2019-2022
<b>Chiffres clés</b>	<b>37,643</b>	<b>+0%</b>	<b>540</b>	<b>-16%</b>	<b>46,074</b>	<b>-4%</b>	<b>14,3</b>	<b>-16%</b>
<b>Période de la semaine</b>								
Jour de semaine	25,998	+0%	287	-17%	30,983	-3%	11,0	-17%
Jour de week-end	7,056	+1%	135	-4%	8,992	-3%	19,0	-5%
Nuit de week-end	2,679	+1%	81	-17%	3,322	-2%	30,0	-18%
Nuit de semaine	1,910	-3%	37	-37%	2,237	-7%	19,0	-36%
<b>Luminosité</b>								
Jour	26,032	+1%	329	-13%	31,601	-3%	13,0	-11%
Aube/ Crépuscule	1,726	-4%	27	+12%	2,083	-5%	16,0	+19%
Nuit, sans éclairage public	883	+2%	43	+10%	1,074	-1%	49,0	+9%
Nuit, éclairage public allumé	366	-6%	11	+0%	457	-15%	30,0	+7%
Nuit, éclairage public présent, mais pas allumé	7,166	-6%	123	-33%	8,760	-9%	17,0	-29%
<b>Conditions atmosphériques</b>								
Pluie	3,080	-22%	33	-49%	3,807	-24%	10,7	-35%
Particulières (neige, grêle, ...)	634	-3%	16	+23%	770	-6%	25,2	+27%
Normales	30,099	+1%	465	-14%	36,739	-3%	15,4	-15%
<b>État de la chaussée</b>								
Sec	23,527	+4%	369	-4%	28,739	+1%	15,7	-8%
Humide, mouillé, flaques	5,901	-21%	89	-33%	7,266	-24%	15,1	-15%
Verglas/neige	332	-24%	3	-62%	417	-22%	9,0	-51%
Propre	4,393	+8%	64	-33%	5,353	+4%	14,6	-38%
Sale (sable, gravier, feuilles,...)	213	+1%	4	-43%	237	-1%	18,8	-44%
<b>Région</b>								
Région Bruxelles-Capitale	4,172	+6%	24	+20%	4,847	+6%	5,8	+14%
Région flamande	23,381	+1%	282	-10%	28,089	-2%	12,1	-11%
Région wallonne	10,090	-6%	234	-24%	12,598	-9%	23,2	-19%
<b>Province</b>								
Anvers	7,088	+5%	65	-17%	8,548	+2%	9,2	-20%
Bruxelles	4,172	+6%	24	+20%	4,847	+6%	5,8	+14%
Limbours	2,825	+1%	50	-14%	3,513	-4%	17,7	-14%
Flandre Orientale	6,002	-1%	60	-14%	7,102	-6%	10,0	-13%
Brabant Flamand	3,116	+0%	39	-25%	3,780	-3%	12,5	-25%
Flandre Occidentale	4,350	+1%	68	+19%	5,146	-3%	15,6	+18%
Hainaut	3,465	-8%	73	-37%	4,332	-12%	21,1	-31%
Liège	3,335	+0%	59	-22%	4,169	-3%	17,7	-22%
Luxembourg	876	-5%	30	-39%	1,165	-5%	34,2	-35%
Namur	1,427	-8%	57	+16%	1,765	-12%	39,9	+26%
Brabant wallon	987	-14%	15	-25%	1,167	-16%	15,2	-12%
<b>Type de route</b>								
En agglomération	22,461	+1%	196	-8%	26,026	-2%	8,7	-9%
Hors agglomération	10,768	-2%	255	-18%	13,793	-7%	23,7	-16%
Autoroute	2,706	-9%	84	-26%	3,910	-10%	31,0	-18%
<b>Type de croisement</b>								
Hors intersection	24,502	+0%	432	-17%	29,752	-3%	17,6	-17%
En intersection	11,982	-1%	88	-15%	14,492	-5%	7,3	-15%
En rond-point	1,158	+4%	19	+27%	1,290	-1%	16,4	+21%
<b>Vitesse maximale autorisée</b>								
30 km/h	5,972	+93%	34	+100%	6,777	+94%	5,7	+4%
50 km/h	17,377	-15%	182	-18%	20,320	-17%	10,5	-3%
70 km/h	6,355	-12%	142	-9%	8,249	-15%	22,3	+3%
90 km/h	2,410	-13%	96	-25%	3,292	-17%	39,8	-13%
120 km/h	2,001	-16%	74	-27%	2,929	-16%	37,0	-13%
<b>Type d'accident</b>								
Accidents impliquant un seul usager	30,674	-1%	354	-15%	37,889	-5%	11,5	-14%
Accidents impliquant plusieurs usagers	6,969	+4%	186	-18%	7,645	+3%	26,7	-22%
<b>Mode de déplacement</b>								
Piétons	4,134	+7%	83	+11%	4,069	+8%	20,1	+4%
Cyclistes	8,472	+5%	61	+39%	8,232	+4%	7,2	+31%
Cyclomotoristes	3,502	+7%	17	+6%	3,285	+5%	4,9	+0%
Motocyclistes	2,698	+12%	66	+6%	2,689	+13%	24,5	-5%
Occupants de voitures	27,609	+7%	216	+0%	18,719	+1%	7,8	-6%
Occupants de camionnettes	3,633	+4%	27	-4%	1,342	+3%	7,4	-7%
Occupants de camions	1,754	+0%	11	-27%	313	-7%	6,3	-26%
Occupants d'autobus/autocar	630	+16%	2	+0%	462	+18%	3,2	-14%
<b>Sexe</b>								
Hommes	50,299	-4%	421	-19%	26,024	-3%	8,4	-14%
Femmes	30,124	-5%	109	-24%	18,775	-6%	3,6	-19%
<b>Age</b>								
0-14	5,144	-7%	8	-27%	3,270	-6%	1,6	-20%
15-17	3,170	+16%	8	-27%	2,499	+16%	2,5	-38%
18-24	11,931	-4%	63	-28%	7,085	-6%	5,3	-24%
25-64	51,272	-5%	308	-14%	27,279	-5%	6,0	-9%
65+	8,731	-1%	139	-17%	4,661	-1%	15,9	-16%

## 2 Données générales

### 2.1 Chiffres-clés

Le **Tableau 2** présente les chiffres-clés des accidents de la circulation pour 2021 et 2022. Compte tenu du caractère exceptionnel des années précédentes, nous comparons dans ce rapport les chiffres de 2022 avec ceux de 2019. Les sinistres sont le nombre de véhicules assurés tenus responsables en cas d'accident de la circulation. Ceux-ci comprennent les accidents de la route avec seulement des dommages matériels ainsi que les accidents avec dommages corporels. Étant donné que plusieurs véhicules peuvent être tenus responsables d'un même accident de la route, ce nombre ne correspond pas précisément au nombre d'accidents de la route. Les chiffres pour 2021 n'étaient pas encore disponibles au moment de la publication de ce rapport. 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 de courte durée et de blessés est resté stable. Par rapport à 2019, en 2022 il y a une diminution de 16% du nombre de décès à 30 jours. En 2022, il y a eu 540 décès sur les routes belges.

**Table 2.** Chiffres-clés (2019-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	2019	2021	2022	Evolution 2019-2022 #	Evolution 2019-2022 %
<b>Accidents corporels</b>	37719	34660	37643	-76	0%
<b>Blessés</b>	47188	42124	45534	-1654	-4%
<b>Décédés 30 jours</b>	644	516	540	-104	-16%
<b>Sinistres</b>	331516				

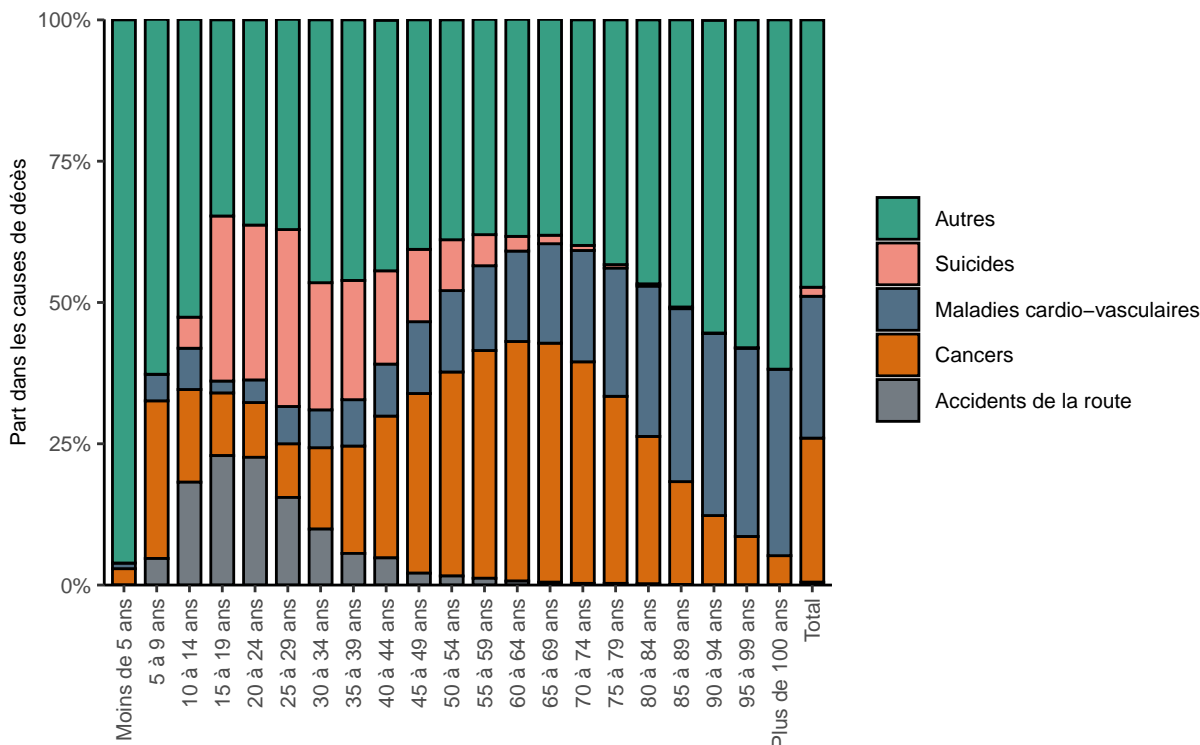
Le **Tableau 3** présente quelques indicateurs de la sécurité routière pour les trois dernières années. Il s'agit de chiffres relatifs comparant le nombre de décès dans la circulation avec le nombre d'habitants et avec le nombre d'accidents corporels. Les chiffres montrent une tendance à la baisse de la mortalité (-17%), définie comme le nombre de décédés 30 jours par million d'habitants, et de la gravité (-16%), définie comme le nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents corporels.

**Table 3.** Indicateurs de sécurité routière (2019-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	2019	2021	2022	Évolution 2019-2022 %
<b>Mortalité (nombre de décédés 30 jours/million d'habitants)</b>	56,3	44,8	46,6	-17%
<b>Gravité (nombre de décédés 30 jours/miller d'accidents corporels)</b>	17,1	14,9	14,3	-16%

La **Figure 1** montre que les accidents de la circulation sont l'une des principales causes de décès. En 2020, 1% 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 : 23% de tous les décès chez les 15-19 ans et 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 1.** Répartition des principales causes de décès selon la catégorie d'âge (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



## 2.2 Évolution à court et à long terme

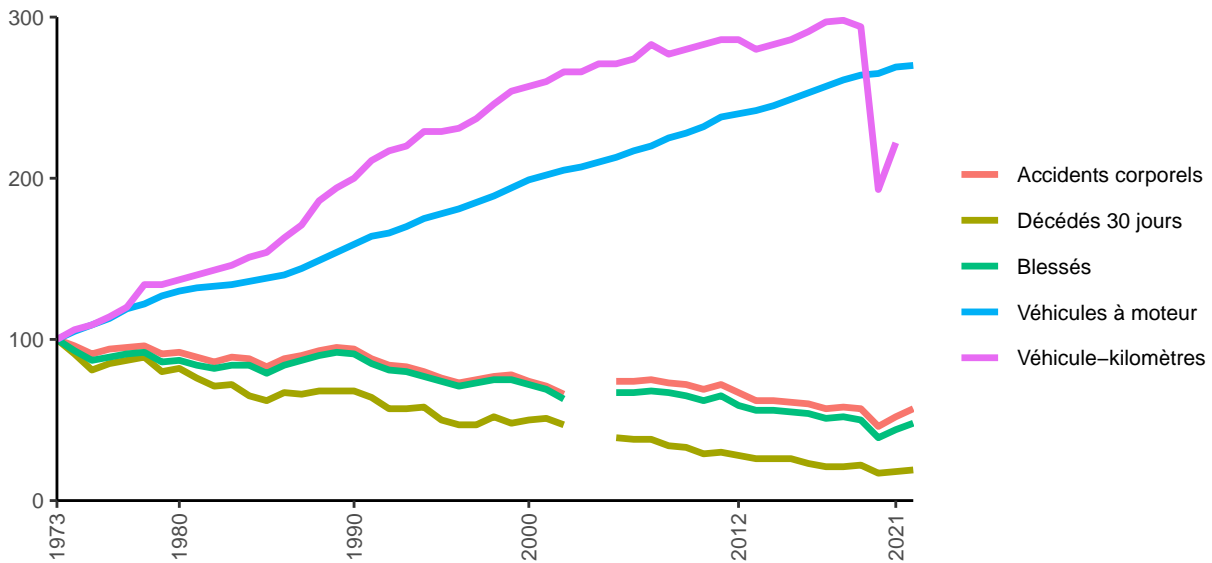
La **Figure 2** montre l'évolution du nombre d'accidents corporels, du nombre de décédés 30 jours, du nombre de véhicules motorisés et du nombre de véhicules-kilomètres parcourus entre 1973 et 2022. L'évolution est indiquée par rapport à l'année de référence 1973, qui est égale à la base 100 dans cette 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.

En termes de kilomètres parcourus, nous constatons une forte baisse en 2020, en raison de la pandémie de COVID-19.

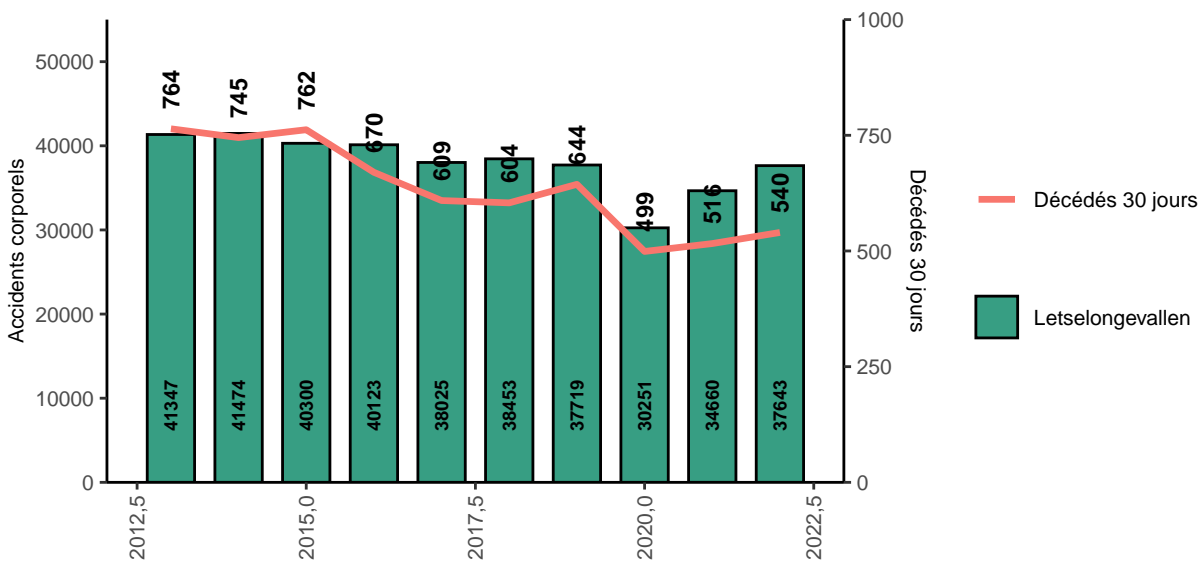
Le graphique montre que le nombre d'accidents corporels, le nombre de décès à 30 jours et le nombre de blessés affichent une tendance à la baisse, malgré l'augmentation constante du nombre de véhicules à moteur et de kilomètres parcourus sur nos routes. La tendance à long terme indique une amélioration générale de la sécurité sur nos routes au cours des dernières décennies.

**Figure 2.** Évolution (1973 = base 100) du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, de véhicules motorisés et de véhicules-kilomètres (1973-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 3** montre l'évolution du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours pour la période de 2013 à 2022. Le graphique montre une tendance générale à la baisse du nombre d'accidents corporels jusqu'en 2017, pour ensuite stagner. En 2022, il y a eu une augmentation du nombre d'accidents corporels (+15%) par rapport à 2021. L'effet de la crise COVID-19 sur les accidents de la route en 2020 a été très important (avec une baisse de 23 % des accidents corporels). En 2022, le nombre d'accidents de la route a diminué de 8 % par rapport à 2019.

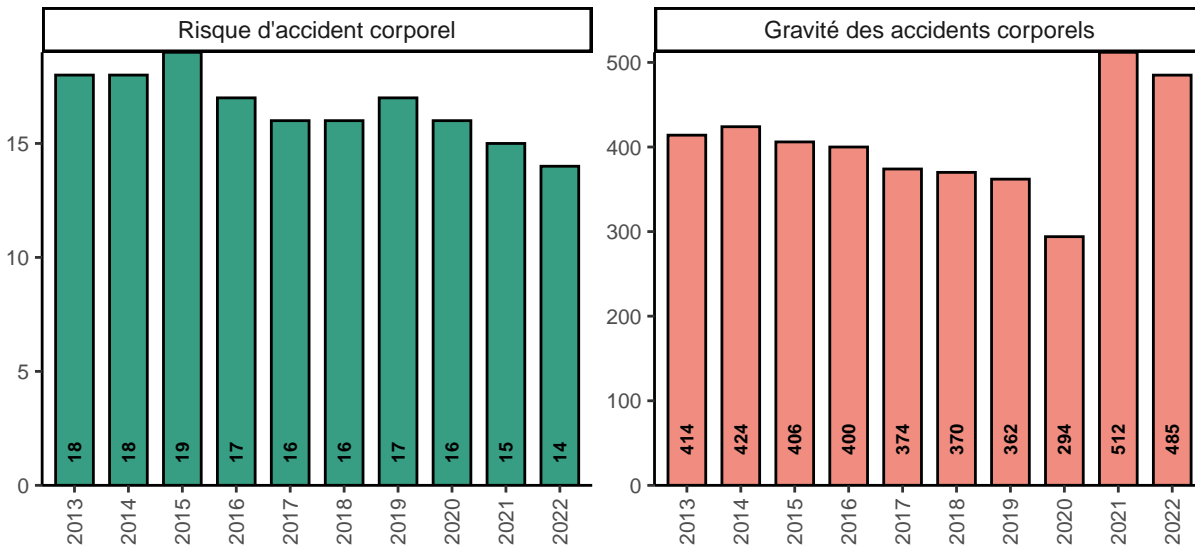
**Figure 3.** Évolution du nombre d'accidents corporels et des décédés 30 jours (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 4** montre, pour la période 2013-2022, 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). Le graphique indique une tendance générale à la baisse des deux indicateurs jusqu'en 2017. En 2022, nous constatons une diminution de la gravité des accidents par rapport à 2019 (-13%).

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.

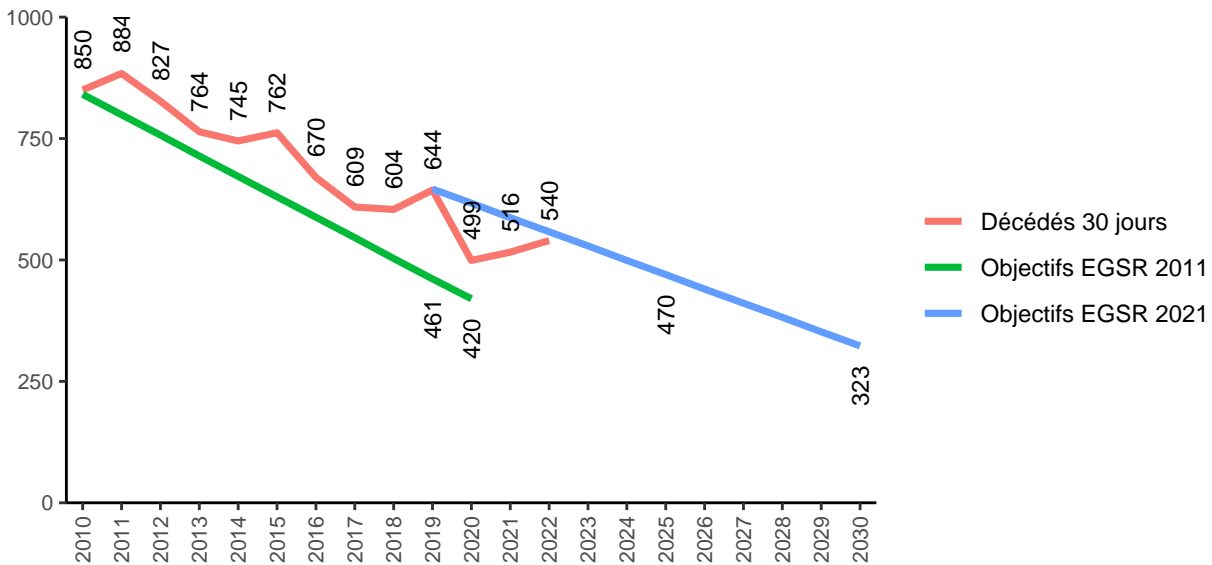
**Figure 4.** Évolution du risque d'accident et de la gravité des accidents corporels (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 5** montre l'évolution du nombre de décédés 30 jours au cours de la période de 2010 à 2022. 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 États 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. Pour l'instant, en 2022, 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 augmenté à nouveau en 2022. Si cette tendance se poursuit, l'objectif de ne pas dépasser 323 morts sur les routes en 2030 ne sera pas atteint.

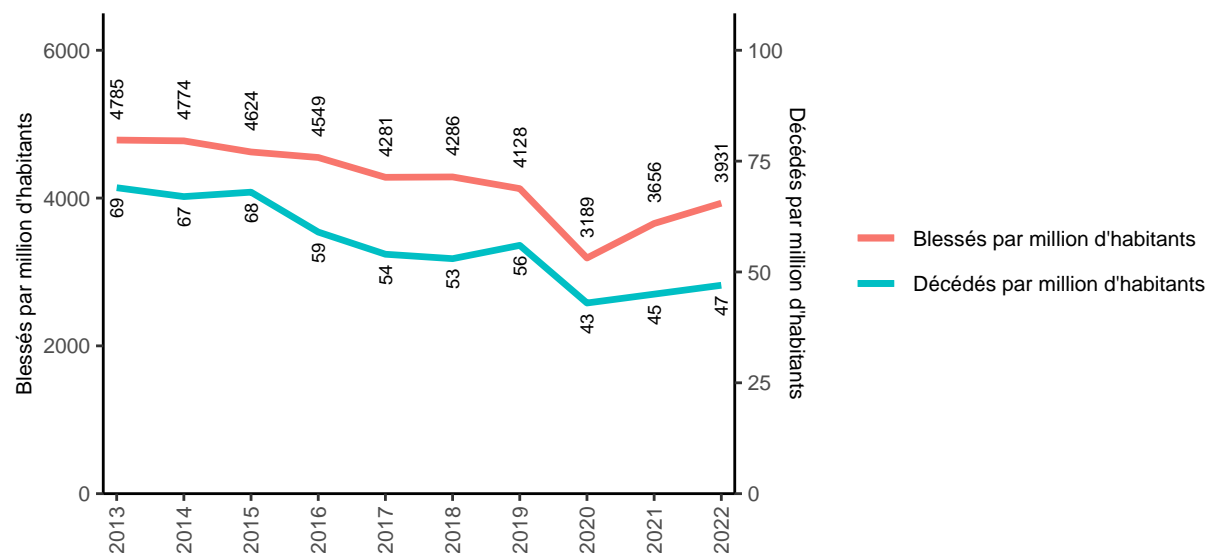


**Figure 5.** Évolution du nombre de décédés 30 jours par rapport aux objectifs des États Généraux de la Sécurité Routière (2019-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 6** 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 2013. En 2022, le nombre de décès par million d'habitants est toujours inférieur à celui de l'année de référence 2019, mais une légère augmentation est observée par rapport à 2021. Le nombre de blessés par million d'habitants a également diminué depuis 2013, jusqu'en 2020. Le nombre de blessés par million d'habitants est plus faible en 2022 que lors de l'année de référence 2019, mais on observe une augmentation par rapport à 2021.

**Figure 6.** Évolution du nombre de morts et de blessés par million d'habitants (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

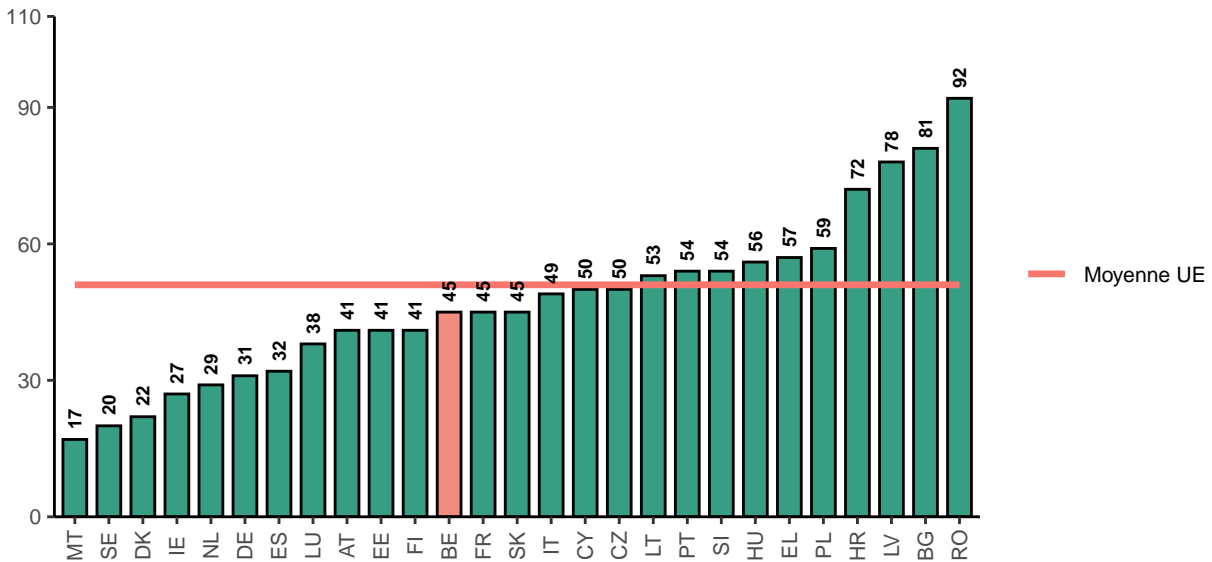


### 2.3 Comparaison européenne

La **Figure 7** montre le taux de mortalité (nombre de décédés 30 jours par million d'habitants) pour chacun des États Membres de l'UE en 2019. En Belgique, il y a eu 45 décès par million d'habitants, ce qui

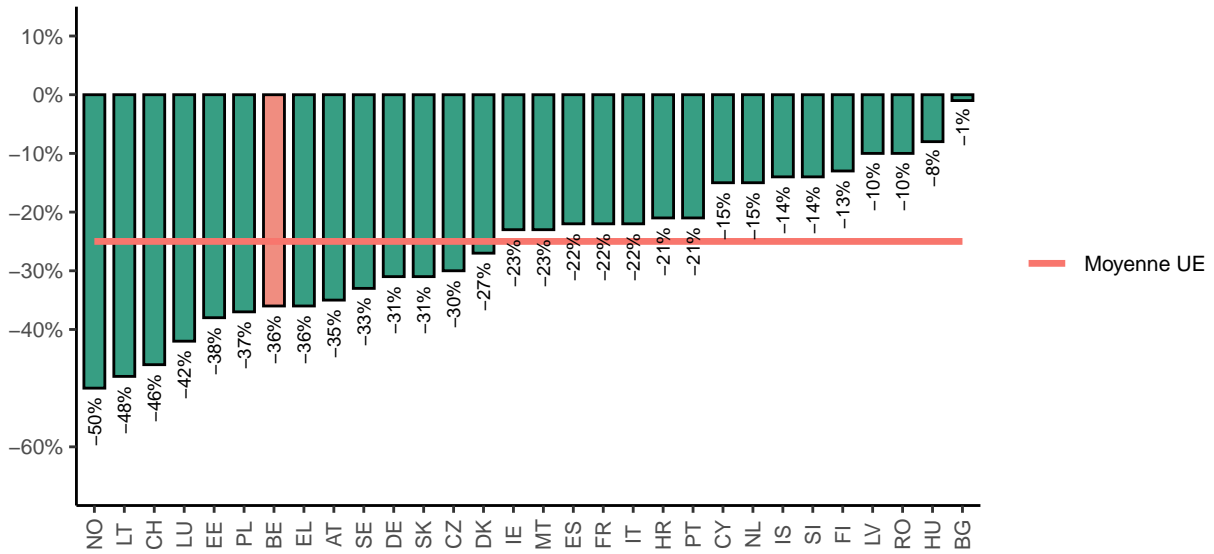
correspond également à la moyenne européenne. En France, il y a également eu 45 décès par million d'habitants. Les Pays-Bas, l'Allemagne et le Luxembourg font mieux que la Belgique avec respectivement 29, 31 et 38 décès par million d'habitants.

**Figure 7.** Mortalité (nombre de décédés 30 jours par million d'habitants) dans les pays de l'UE-27 (2019). Source : European Commission (2020) Road safety targets - Monitoring report June 2020



La **Figure 8** donne un aperçu global de l'évolution sur dix ans (2012 - 2021) du nombre de tués sur les routes par million d'habitants dans les pays de l'Union européenne. Dans tous les Etats membres, on observe une diminution du nombre de tués sur les routes; seule une augmentation a été observée à Malte et aux Pays-Bas. Les pays ayant connu l'évolution la plus favorable au cours de cette période sont la Norvège (-50%), la Lituanie (-48%), le Luxembourg (-46%) et l'Estonie (-42%). La Belgique enregistre une baisse de 36 % du nombre de tués sur les routes par million d'habitants, ce qui est supérieur à la moyenne européenne (-25 %). Nos pays voisins affichent une baisse moins importante sur une période de dix ans : 42 % au Luxembourg, 31 % en Allemagne, 22 % en France et aux Pays-Bas.

**Figure 8.** 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 (2012-2021). Source : European Commission (2020) Road safety targets - Monitoring report June 2020



### 3 Lieu de l'accident

#### 3.1 Régions et provinces

La **Figure 9** montre pour chaque région, lors de la période 2013-2022, l'évolution du nombre de décédés 30 jours. Ceux-ci sont comparés aux objectifs que chaque région s'est fixés.

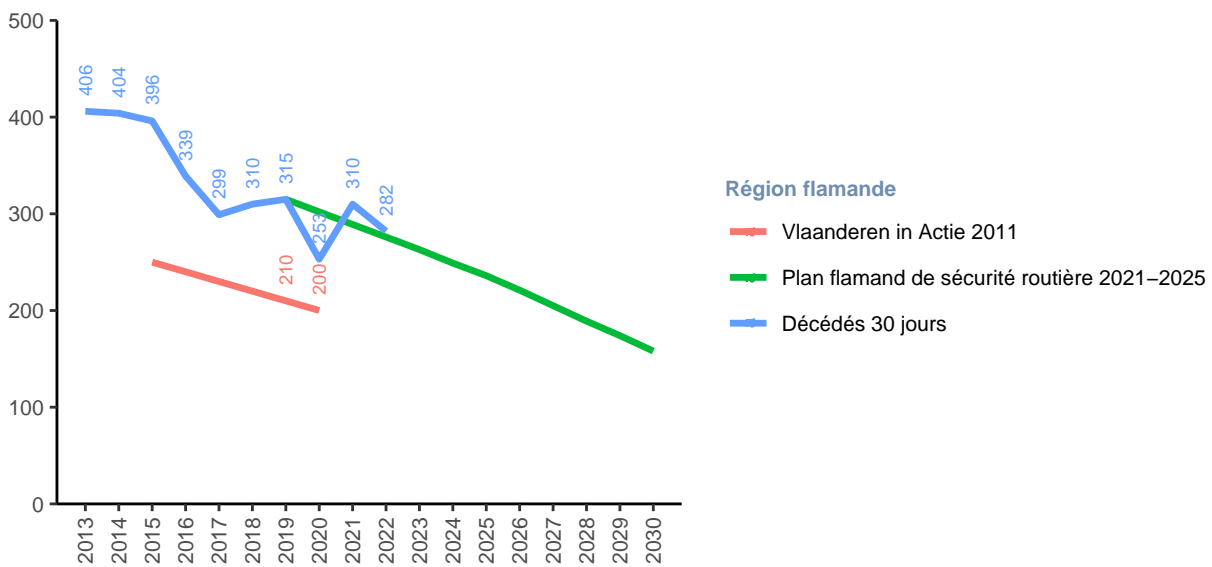
Le Plan flamand de sécurité routière 2021-2025 prévoit une baisse de 25 % du nombre de décédés 30 jours d'ici 2025 et de 50 % d'ici 2030. La diminution du nombre de décédés 30 jours dans 2022 est de 10% par rapport à 2019.

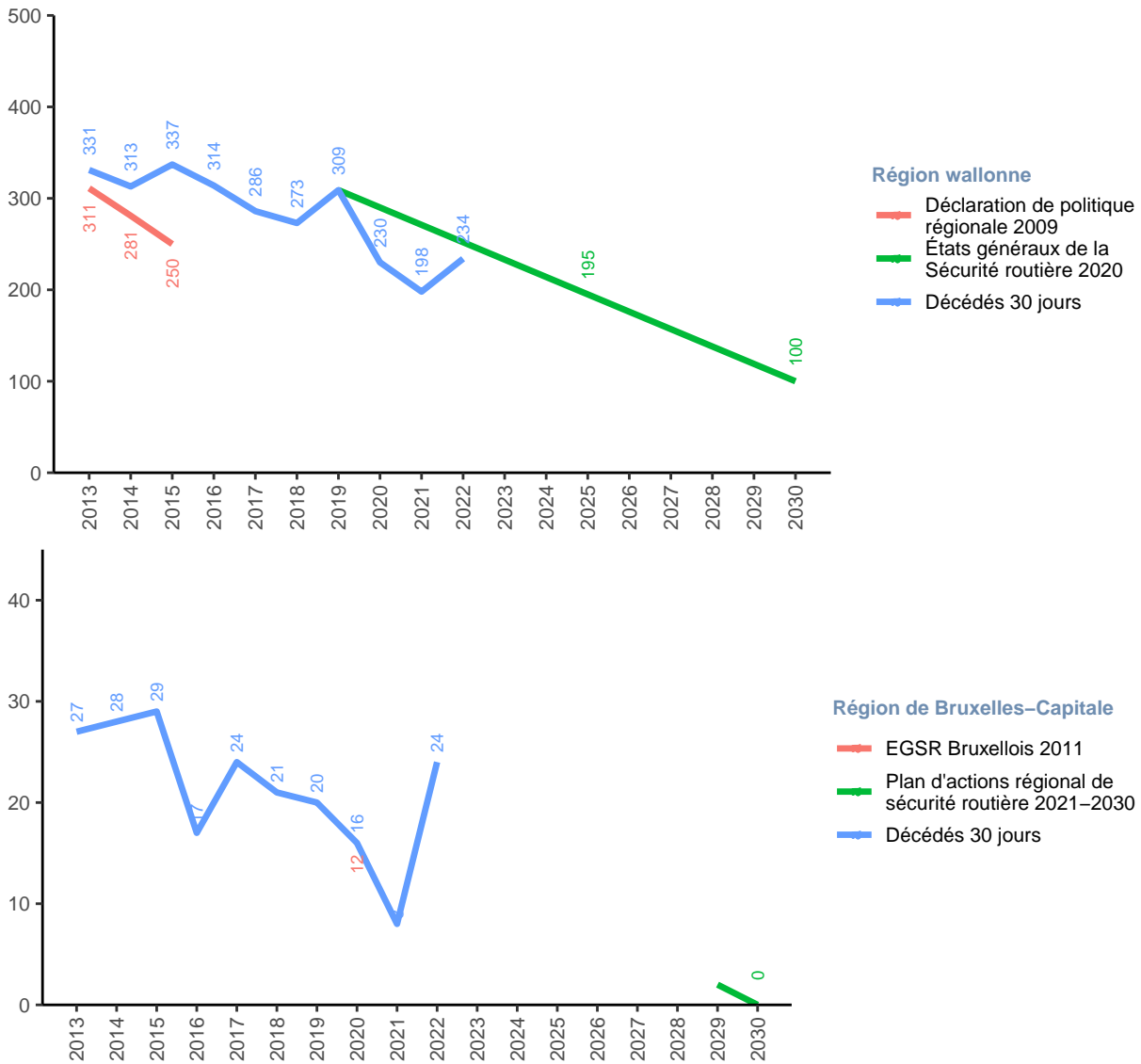
En 2021, il y a eu 234 décédés 30 jours en Région wallonne. Les États Généraux de la Sécurité Routière 2020 en Wallonie fixent comme objectif de ne pas dépasser 100 morts sur les routes d'ici 2030. La diminution du nombre de décédés 30 jours est de 24% entre 2019 et 2022.

En région bruxelloise, il y a eu 24 décédés 30 jours en 2022, soit une augmentation de 20% par rapport à 2019. Le plan d'action régional pour la sécurité routière 2021-2030 vise à réduire à zéro le nombre de décédés 30 jours sur les routes d'ici 2030.

En 2022, seule la Wallonie est légèrement en dessous de la ligne de tendance pour atteindre l'objectif en 2030, la Flandre et Bruxelles font moins bien que cette ligne de tendance.

**Figure 9.** 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 (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

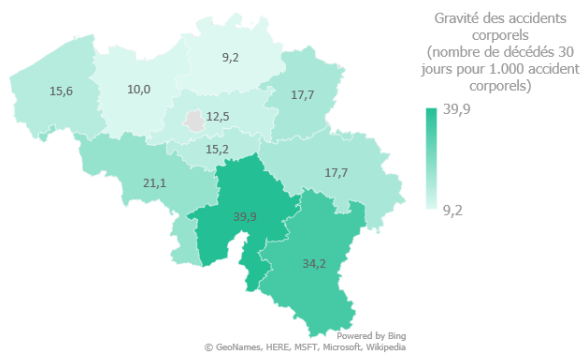




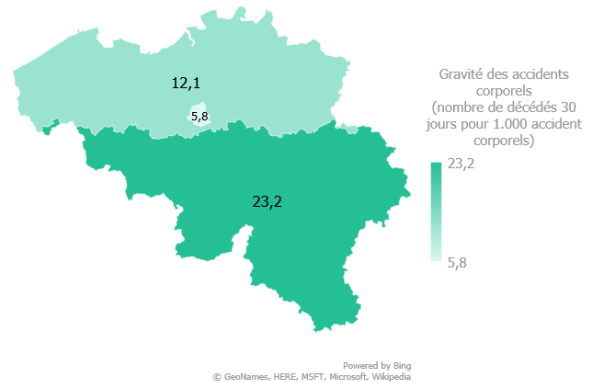
La **Figure 10** montre la gravité des accidents corporels pour chaque province en 2022. La gravité est définie comme le nombre de décédés 30 jours par 1 000 accidents corporels. Les zones sombres indiquent une gravité plus élevée. La gravité des accidents est la plus élevée dans la province de Namur (où 39,8 décès pour 1000 accidents corporels ont été enregistrés). En revanche, la gravité des accidents est la plus faible dans la province de Flandre Orientale, avec 10 décès pour 1000 accidents corporels.

La **Figure 11** montre que la gravité des accidents corporels en Région wallonne (23,2) est plus élevée que la gravité des accidents corporels en Région flamande (12,1).

**Figure 10.** Gravité des accidents corporels selon la province



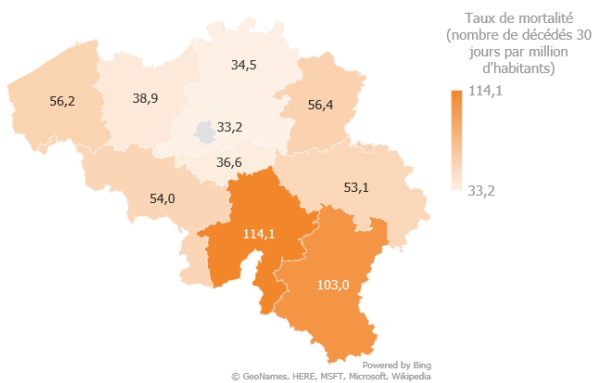
**Figure 11.** Gravité des accidents corporels selon la région



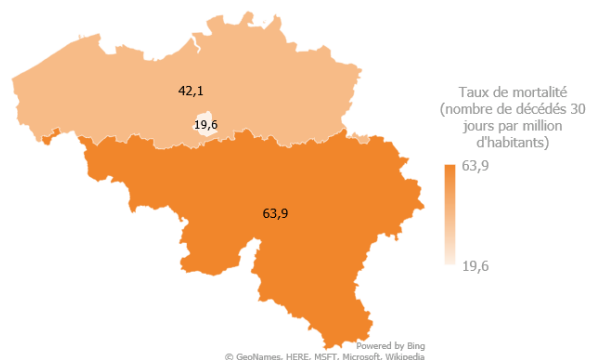
La **Figure 12** montre le taux de mortalité pour chaque province en 2022. Le taux de mortalité est défini comme le nombre de décédés 30 jours dus à des accidents de la route par million d'habitants. Cette carte montre des tendances relativement similaires à la **Figure 10**, mais de manière encore plus 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 Namur (114,1 décédés 30 jours par million d'habitants) et de Luxembourg (103 décédés 30 jours par million d'habitants) enregistrent les taux de mortalité les plus élevés.

A l'inverse, on constate dans la **Figure 13** que la mortalité est la plus faible pour la Région de Bruxelles-Capitale (19,6 décès par million d'habitants).

**Figure 12.** Mortalité selon la province



**Figure 13.** Mortalité selon la région



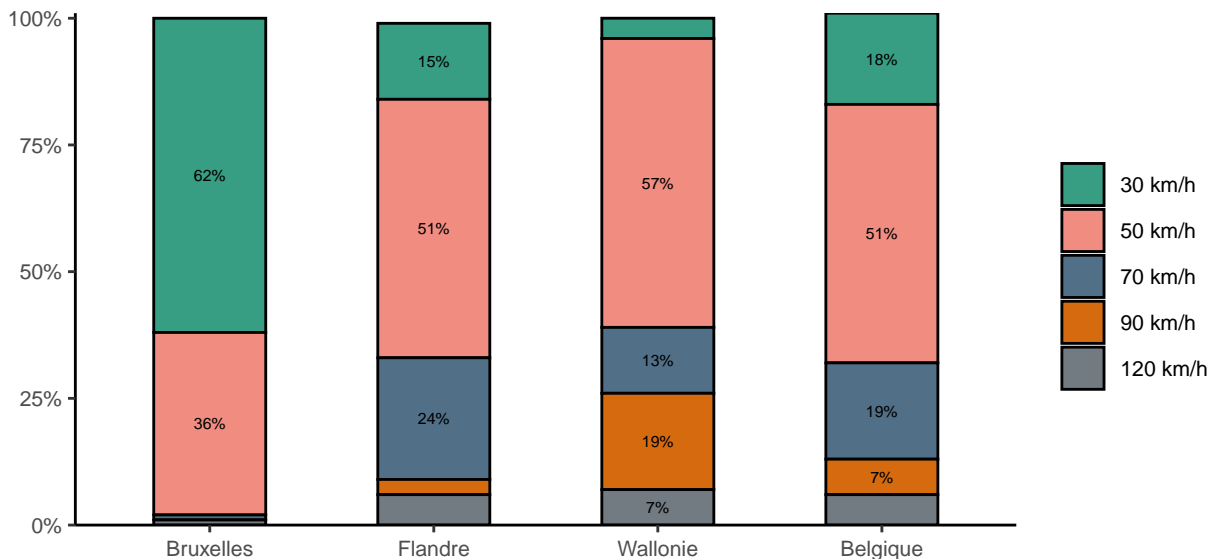
### 3.2 Type de route

La **Figure 14** montre pour 2022 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.

Par exemple, 99% de tous les accidents corporels dans la Région de Bruxelles-Capitale se sont produits sur des routes avec une vitesse limite de 30 km/h ou 50 km/h. Il y a très peu de routes dans la Région de Bruxelles-Capitale où une vitesse supérieure à 50 km/h est autorisée. 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 2022 se sont produits sur une route avec une vitesse maximale de 70 km/h, alors qu'en Wallonie, cette proportion n'est que de 13%. 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 (et à Bruxelles), la limitation à 90 km/h sur ces routes est encore d'application.

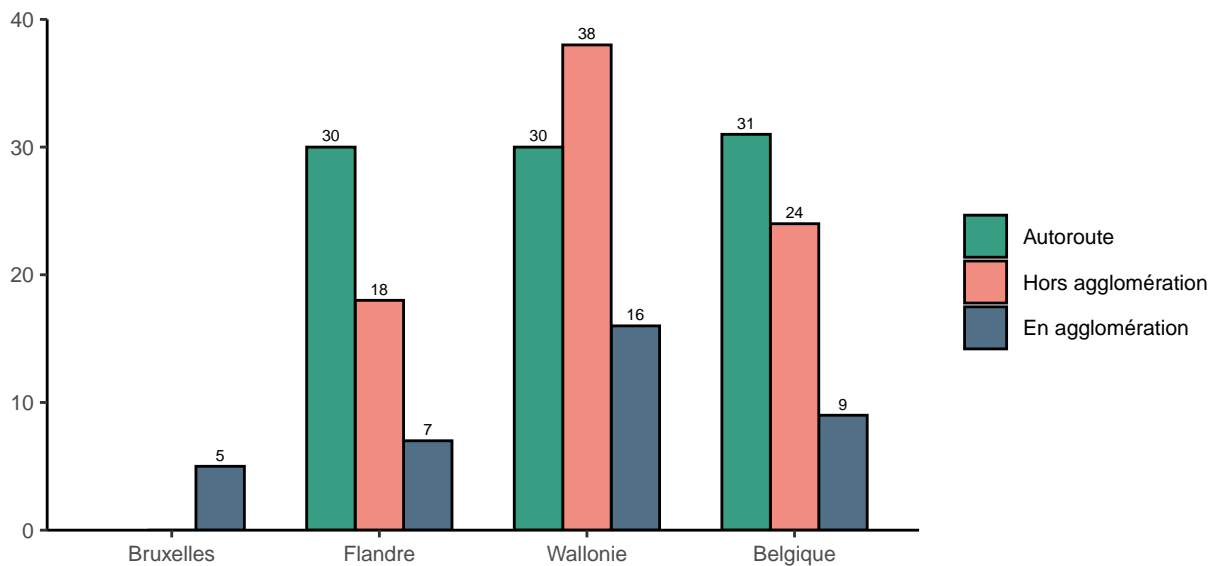
**Figure 14.** Répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents régimes de vitesse, par région (2022).  
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 15** montre le taux de gravité des accidents en 2022 pour chaque type de route, par région. La gravité des accidents est définie comme le nombre de décédés 30 jours par 1 000 accidents corporels.

La gravité des accidents sur les routes hors agglomération et les routes en agglomération est plus élevée en Wallonie qu'en Flandre. En Flandre, la gravité des accidents est la plus élevée sur les autoroutes, tandis qu'en Wallonie, elle est la plus élevée sur les routes rurales. La gravité des accidents est la plus faible sur les routes en agglomération. Ceci est dû à la vitesse roulée : une vitesse plus élevée est associée à des accidents plus graves en moyenne.

**Figure 15.** Gravité des accidents, par type de route, selon la région (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



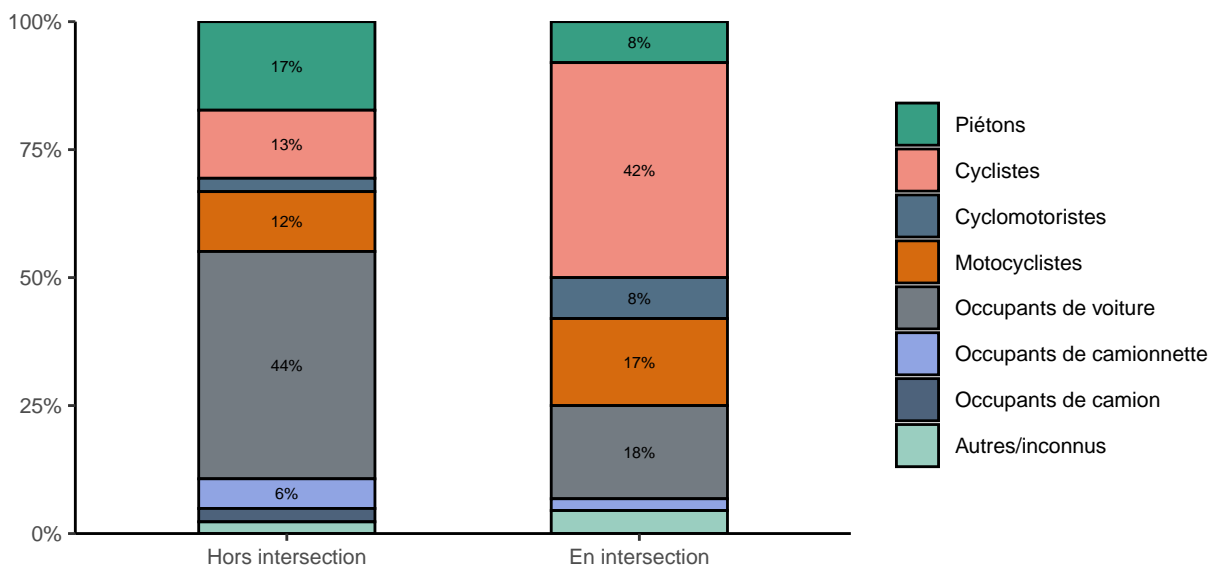
La **Figure 16** montre la répartition du nombre de décédés 30 jours en 2022 en fonction des différents modes de transport, d’une part dans les intersections et d’autre part en dehors des croisements. Aux intersections, les cyclistes (42 %), les occupants de voitures (18 %), les motocyclistes (17 %) et les piétons (8 %) 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, 17 % des piétons et 12 % des motocyclistes. Les cyclistes ne représentent que 13% des décès en dehors des intersections. Cela montre que les intersections sont particulièrement dangereuses pour les usagers de la route vulnérables, et en particulier pour les cyclistes.

Nous savons que pour les cyclistes, il y a un sous-enregistrement important des accidents de la circulation Bouwen et al., 2022<sup>1</sup> et donc que la proportion de cyclistes dans ce chiffre peut être sous-estimée.

1. 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



**Figure 16.** 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 (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



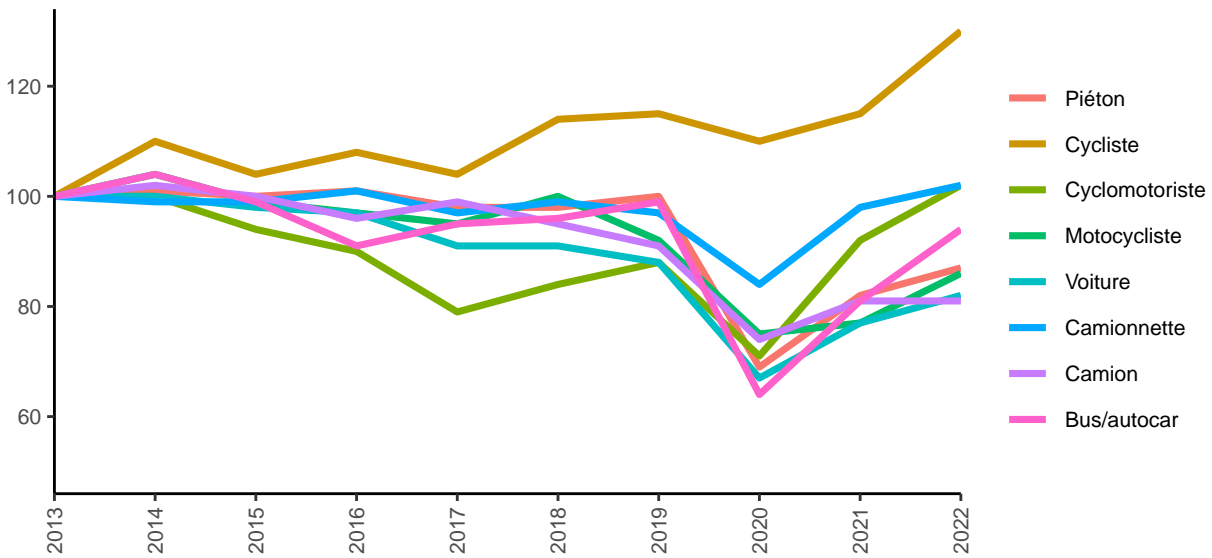
## 4 Usagers de la route

### 4.1 Évolution

La **Figure 17** montre l'évolution du nombre d'accidents corporels par type d'usager de la route. Nous considérons 2013 comme base 100 dans la figure.

Nous pouvons observer quelques évolutions importantes. Pour la plupart des types d'usagers de la route, 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. Pour tous les usagers de la route, on constate une augmentation du nombre d'accidents corporels 2022 par rapport à 2021. On remarque ici clairement un rétablissement de la situation précédent la crise du COVID-19. C'est surtout chez les cyclistes que l'on constate une forte augmentation du nombre d'accidents par rapport à 2013.

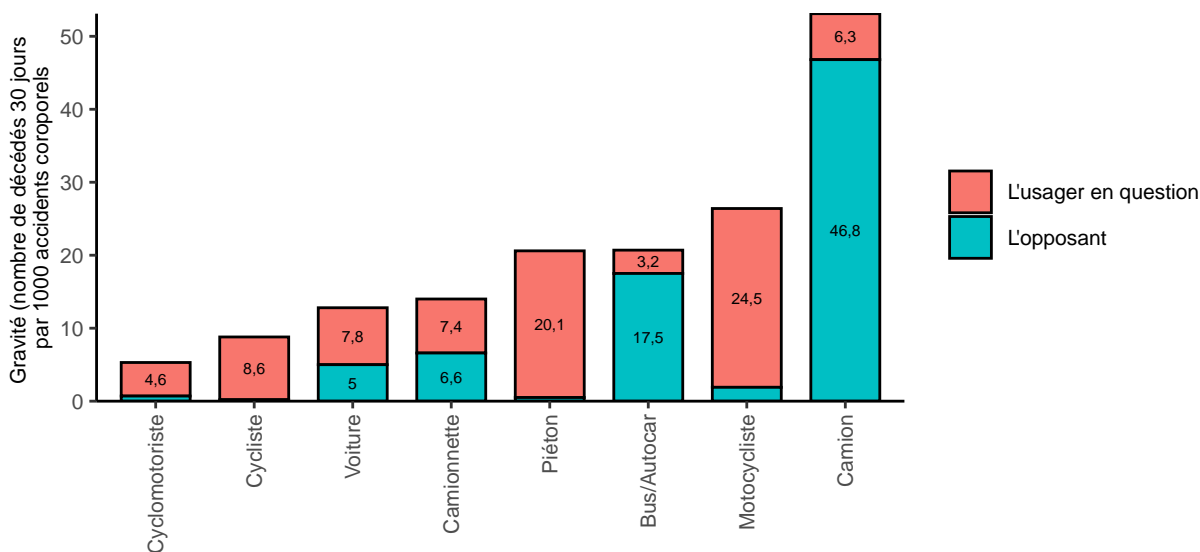
**Figure 17.** Évolution (2011 = base 100) du nombre d'accidents corporels, selon les différents types d'usagers de la route (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 18** montre la gravité des accidents corporels pour les différents types d'usagers de la route en 2022. La gravité d'un accident corporel est définie comme le nombre de décédés 30 jours par 1 000 accidents corporels. Sur cette figure, une distinction est faite entre la gravité pour l'usager 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'usager de la route en question. La partie rouge des bâtonnets correspond au nombre de tués pour 1 000 accidents corporels pour l'usager 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 usagers 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 18.** Gravité spécifique (décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels parmi l'utilisateur en question) et gravité de l'opposant (décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels parmi les opposants), selon les différents types d'utilisateurs de la route (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



Selon le **Tableau 4** nous pouvons remarquer que la gravité totale des accidents corporels (décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels) a le plus diminué parmi les accidents impliquant des camionnettes (-43%) et les accidents de bus (-40%) depuis 2013. On observe, par contre, une augmentation de la gravité des accidents des cyclomotoristes (+54%), et des camions (+17%). En ce qui concerne la gravité spécifique (la gravité pour l'utilisateur de la route lui-même), on constate une forte augmentation pour les cyclomotoristes. Pour les camions, la gravité spécifique a diminué.

**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'utilisateurs de la route (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Gravité spécifique	Gravité totale
<b>Piéton</b>	-13%	-24%	-13%	-14%	-13%	-13%
<b>Cycliste</b>	-4%	-27%	-8%	-8%	-23%	-18%
<b>Cyclomotoriste</b>	-14%	+21%	-19%	-19%	+44%	+54%
<b>Motocycliste</b>	-14%	-38%	-14%	-15%	-28%	-26%
<b>Voiture</b>	-18%	-41%	-34%	-35%	-29%	-22%
<b>Camionnette</b>	+2%	-29%	-19%	-20%	-31%	-43%
<b>Camion</b>	-19%	-27%	-38%	-38%	-9%	+7%
<b>Bus/Autocar</b>	-6%	-60%	-1%	-1%	-57%	-40%

Note :

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

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

#### 4.1.1 Piétons

Le **Tableau 5** montre pour les piétons une diminution du nombre d'accidents corporels (-12%), de décédés 30 jours (-10%) et de blessés (-12%) en 2022 (par rapport à 2019). La diminution du nombre d'accidents corporels au cours des dix dernières années est de -13%. La gravité totale des accidents a diminué de 13% au cours de la dernière décennie.

**Table 5.** Statistiques sur les accidents de piétons (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2013	4736	109	4698	4807	3	23	0,6	23,6
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	4134	83	4069	4152	2	20,1	0,5	20,6
Évolution 2019-2022	-12%	-10%	-12%	-12%	-50%	+3%	-38%	+1%
Évolution 2013-2022	-13%	-24%	-13%	-14%	-33%	-13%	-17%	-13%

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 (-4%), des décédés 30 jours (-27%) et des blessés (-8%) sur dix ans.

**Table 6.** Statistiques sur les accidents de cyclistes (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2013	8814	83	8955	9038	0	9,4	0	9,4
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	8325	53	8270	8323	4	6,4	0,5	6,8
2018	8791	67	8746	8813	1	7,6	0,1	7,7
2019	8591	67	8532	8599	5	7,8	0,6	8,4
2020	8007	55	8013	8068	2	6,9	0,2	7,1
2021	8032	44	7934	7978	3	5,5	0,4	5,9
2022	8472	61	8232	8293	4	7,2	0,5	7,7
Évolution 2019-2022	-1%	-9%	-4%	-4%	-20%	-8%	-17%	-8%
Évolution 2013-2022	-4%	-27%	-8%	-8%	+Inf%	-23%	+Inf%	-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

Les cyclistes utilisant un vélo électrique ne sont pas inclus dans le tableau 6 pour les cyclistes. Depuis 2014, 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 2022 et le nombre de décès 30 jours et de blessures dans ces accidents. Il n'est pas certain que cela soit dû non seulement à une exposition accrue, mais aussi 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 2014. En 2022, près de la moitié des cyclistes tués sont des cyclistes électriques. La gravité de ces accidents (gravité spécifique) est plus élevée que celle des cyclistes conventionnels (11,3 contre 7,2 en 2022).

**Table 7.** Statistiques sur les accidents de cyclistes équipés de vélo électrique (2013-2022). 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
2014	42	0	41	41	0	0	0,5
2015	521	14	501	515	26,9	17,1	5,5
2016	746	13	729	742	17,4	14,4	8,1
2017	972	22	935	957	22,6	27,2	9,7
2018	1400	20	1355	1375	14,3	26,7	13,8
2019	1772	25	1677	1702	14,1	28,7	18,3
2020	1918	30	1842	1872	15,6	32,6	18,9
2021	2376	39	2282	2321	16,4	45,9	20,7
2022	3370	38	3289	3327	11,3	45,8	36,7
Évolution 2019-2022	+141%	+90%	+143%	+142%	-21%	+72%	+166%
Évolution 2014-2022	+7924%		+7922%	+8015%			+7240%

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 la 2022, il y a eu deux décès pour 676 accidents. Le nombre d'accidents corporels a fortement augmenté en 2022 par rapport à 2019. 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 2022, ce chiffre est passé à plus de 65 000.

**Table 8.** Statistiques sur les accidents de speed pedelec (2017-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2017	51	1	50	51	0	19,6	0	19,6
2018	161	2	157	159	1	12,4	6,2	18,6
2019	368	2	356	358	0	5,4	0	5,4
2020	318	2	306	308	0	6,3	0	6,3
2021	460	1	442	443	0	2,2	0	2,2
2022	676	2	633	635	0	3	0	3
Évolution 2019-2022	+84%	0%	+78%	+77%		-44%		-44%
Évolution 2017-2022	+802%	0%	+784%	+769%		-89%		-89%

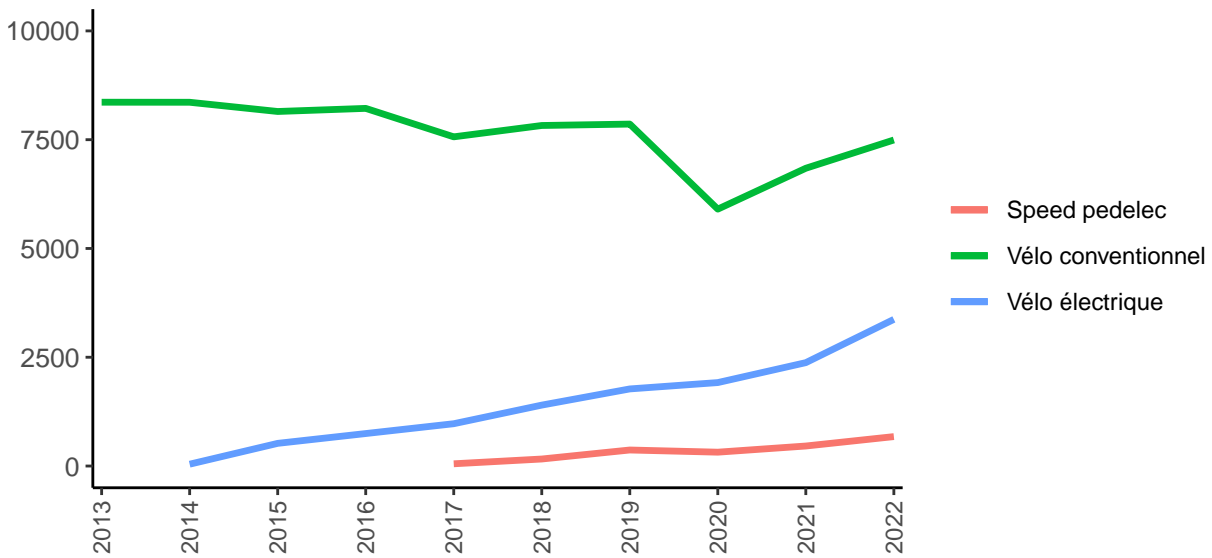
Note :

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 19** 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 2014. 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 19.** Évolution des accidents avec un vélo conventionnel, avec un vélo électrique et avec un speed pedelec (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

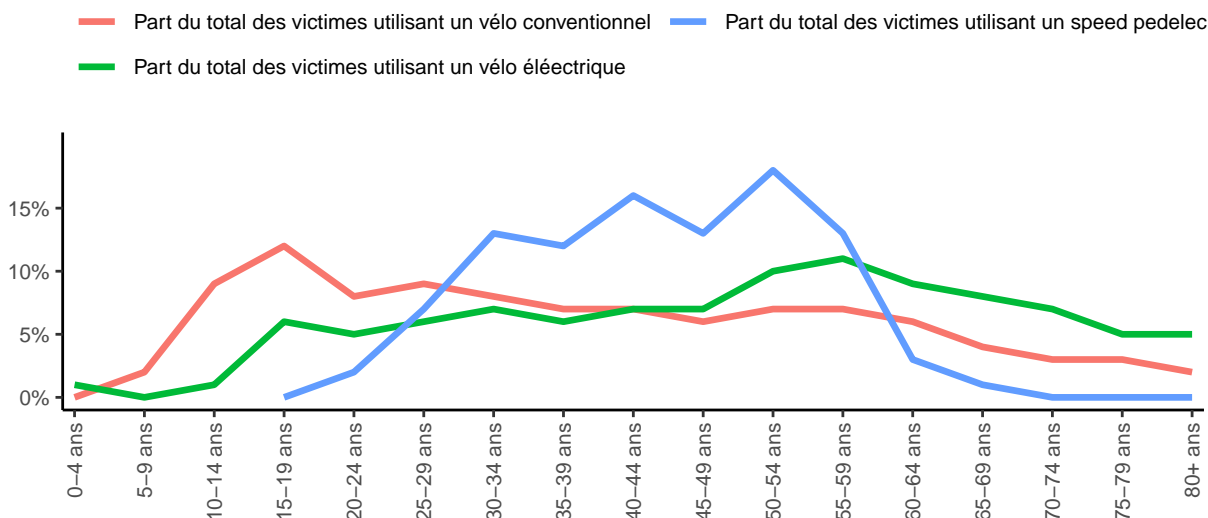


La **Figure 20** montre la proportion de victimes d'accidents de vélo en fonction de l'âge. Nous faisons une distinction entre le vélo conventionnel (ligne rouge), le vélo électrique (ligne vert) et le speed pedelec (ligne bleue). Pour le vélo classique, il y a un pic vers l'âge de 15 à 19 ans. La proportion 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 20.** Proportion des victimes (décédés 30 jours et blessés) utilisant un vélo classique, un vélo électrique ou un speed pedelec en fonction de l'âge (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



### 4.1.3 Cyclomotoristes

Pour les cyclomotoristes (à l'exclusion des speed pedelecs), le **Tableau 9** montre une diminution du nombre d'accidents corporels (-14%) au cours des dix dernières années. Le nombre de blessés a également diminué (-19%), mais le nombre de décédés 30 jours est passé de 13 à 17 (+21%). En 2017, on a assisté à une augmentation soudaine du nombre de décédés en cyclomoteur (de 16 à 24) et à une diminution du nombre d'accidents de cyclomoteurs. Par conséquent, la gravité des accidents était élevée (7,6 décès pour 1000 accidents avec un cyclomotoriste) cette année-là. La baisse du nombre de décès et de la gravité des accidents que nous avons déjà constatée en 2018 se poursuivra en 2022. Le nombre d'accidents impliquant un cyclomotoriste a augmenté de 9% en 2022 par rapport à 2019. Le nombre de blessés a également augmenté (+6%), tandis que le nombre de décédés 30 jours a diminué de 11%.

**Table 9.** Statistiques sur les accidents de cyclomotoristes (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2013	4070	14	4042	4056	1	3,4	0,2	3,7
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	3147	24	3059	3083	1	7,6	0,3	7,9
2018	3270	18	3184	3202	1	5,5	0,3	5,8
2019	3222	19	3102	3121	1	5,9	0,3	6,2
2020	2595	13	2494	2507	1	5	0,4	5,4
2021	3282	16	3125	3141	0	4,9	0	4,9
2022	3502	17	3285	3302	3	4,9	0,9	5,7
Évolution 2019-2022	+35%	+31%	+32%	+32%	+200%	-2%	+125%	+6%
Évolution 2013-2022	-14%	+21%	-19%	-19%	+200%	+44%	+350%	+54%

Note :

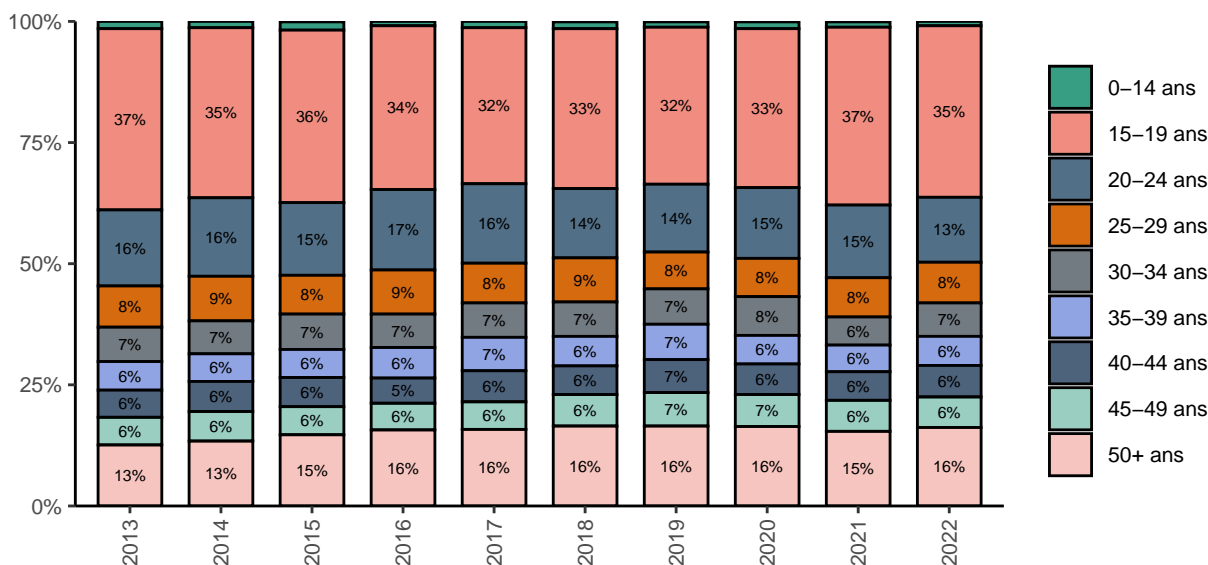
Gravité spécifique : Nombre de décès du type d'usager de la route en question / 1000 accidents corporels

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 21** 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 2022, 42% des cyclomotoristes qui ont été impliqués dans un accident avaient entre 15 et 19 ans.

**Figure 21.** Part des accidents de cyclomoteurs en fonction de l'âge (2013-2022). 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 2022 4 décès sont survenus parmi les utilisateurs de trottinette électrique. 1548 de ces usagers de la route ont été blessés dans 1784 accidents corporels. Le nombre d'accidents corporels en 2022 a très fortement augmenté par rapport à 2019, de même que le nombre de personnes blessées.

**Table 10.** Statistiques sur les accidents impliquant des trottinettes électriques (2016-2022). 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	1748	4	1589	1593
Évolution 2019-2022	+899%	+300%	+906%	+902%

#### 4.1.5 Motocyclistes

Le **Tableau 11** montre une diminution du nombre de décédés 30 jours de 38% au cours des dix dernières années. Le nombre de décédés 30 jours a diminué jusqu'en 2017 inclus, avant de repartir à la hausse à partir de 2018. Une baisse a été observée en 2020 et 2021, mais en 2022, le nombre de décès à 30 jours a de nouveau légèrement augmenté. La gravité spécifique, qui avait augmenté en 2019, a également diminué en 2022.



**Table 11.** Statistiques sur les accidents de motocyclistes (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2013	3129	106	3136	3242	5	33,9	1,6	35,5
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	2987	77	2985	3062	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	2350	78	2305	2383	2	33,2	0,9	34
2021	2408	62	2386	2448	4	25,7	1,7	27,4
2022	2698	66	2689	2755	5	24,5	1,9	26,3
Évolution 2019-2022	+15%	-15%	+17%	+16%	+150%	-26%	+111%	-23%
Évolution 2013-2022	-14%	-38%	-14%	-15%	0%	-28%	+19%	-26%

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 décès diminuer (-41%) au cours des dix dernières années. En 2022, on constate une forte baisse du nombre de décès 30 jours par rapport à 2019 (-31%). 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 (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2013	33559	369	28556	28925	186	11	5,5	16,5
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	30621	285	25484	25769	174	9,3	5,7	15
2018	30705	275	24464	24739	155	9	5	14
2019	29611	311	22928	23239	156	10,5	5,3	15,8
2020	22458	221	15856	16077	109	9,8	4,9	14,7
2021	25811	215	18561	18776	124	8,3	4,8	13,1
2022	27609	216	18719	18935	138	7,8	5	12,8
Évolution 2019-2022	-7%	-31%	-18%	-19%	-12%	-26%	-6%	-19%
Évolution 2013-2022	-18%	-41%	-34%	-35%	-26%	-29%	-9%	-22%

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 augmentation du nombre d'accidents corporels (+2%), une diminution du nombre de décès 30 jours (-29%) et du nombre de blessés (-19%) au cours des dix dernières années. Le nombre de décès 30 jours a fortement augmenté en 2022 par rapport à 2019 pour les occupants de camionnette eux-mêmes. C'est surtout la gravité spécifique qui augmente, c'est-à-dire chez les occupants de camionnette eux-mêmes.

**Table 13.** Statistiques sur les accidents de camionnettes (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2013	3565	38	1665	1703	50	10,7	14	24,7
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	3633	27	1342	1369	24	7,4	6,6	14
Évolution 2019-2022	+5%	+59%	-8%	-8%	-35%	+51%	-38%	-10%
Évolution 2013-2022	+2%	-29%	-19%	-20%	-52%	-31%	-53%	-43%

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

Le **Tableau 14** montre une diminution du nombre d'accidents corporels (-19%) au cours des dix dernières années. Le nombre d'accidents et des blessés a diminué entre 2019 et 2022.

**Table 14.** Statistiques sur les accidents de camions (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2013	2168	15	504	519	92	6,9	42,4	49,4
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	1754	11	313	324	82	6,3	46,8	53
Évolution 2019-2022	-12%	0%	-23%	-23%	-17%	+15%	-6%	-5%
Évolution 2013-2022	-19%	-27%	-38%	-38%	-11%	-9%	+10%	+7%

Note :

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

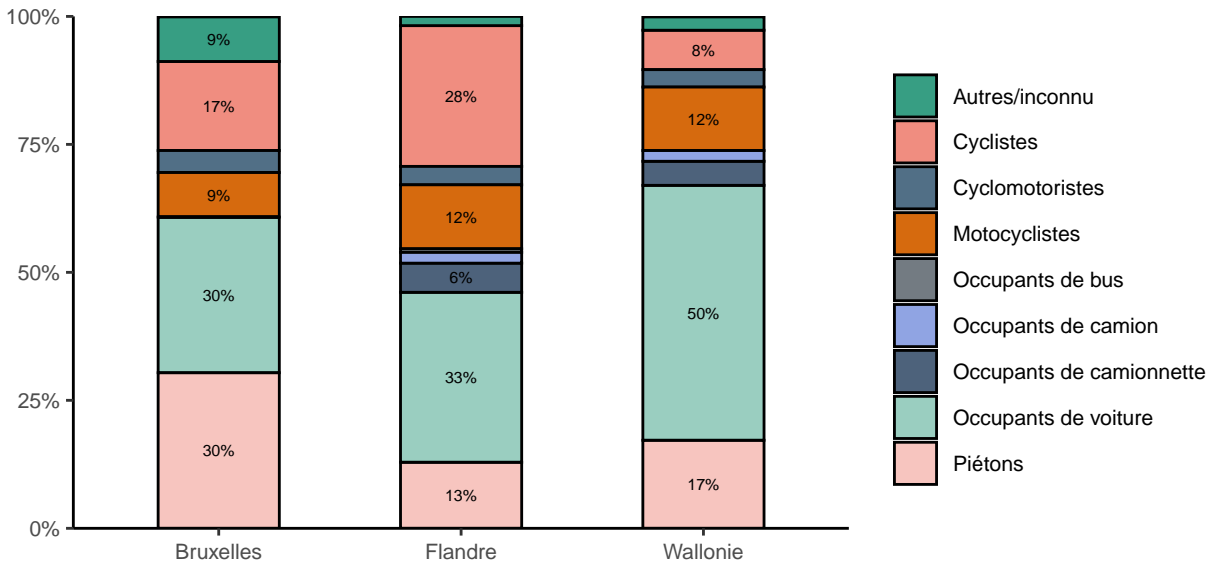
Gravité opposants : Nombre de décès parmi les opposants / 1000 accidents corporels

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

## 4.2 Types d'usagers de la route

La **Figure 22** 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 2022. 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 (58%) que d'usagers de la route des autres catégories. En Flandre, bien que 40% des décès soit des occupants de voitures, les cyclistes constituent également un groupe important (22%). Enfin, dans la Région de Bruxelles-Capitale, la proportion de piétons (40%) parmi les victimes est plus élevée que dans les autres régions.

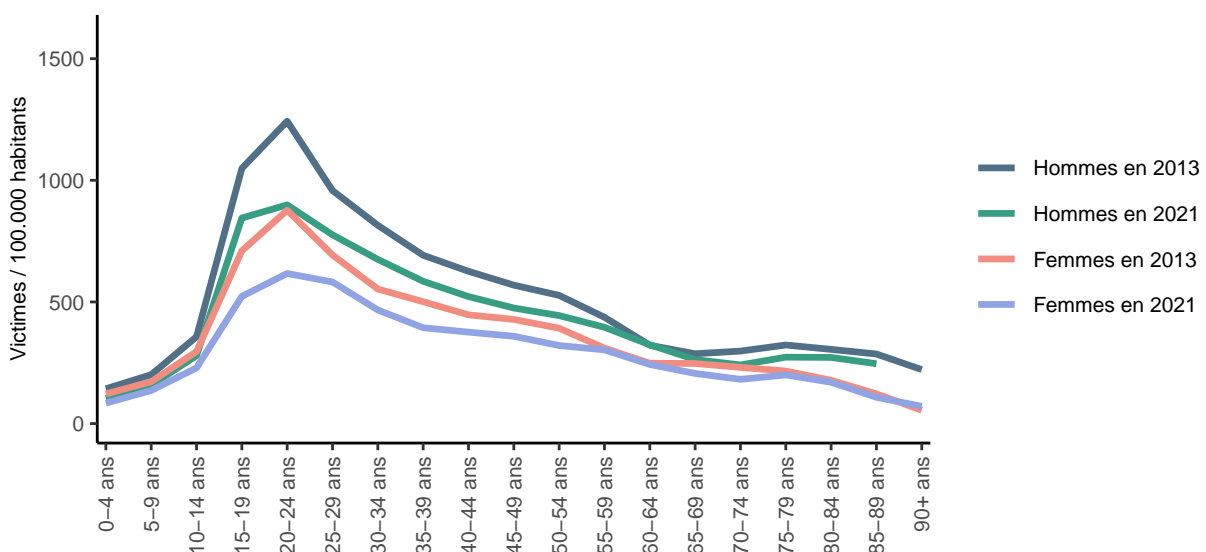
**Figure 22.** Répartition des décédés 30 jours selon le type d’usagers de la route et la région (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



### 4.3 Âge

La **Figure 23** 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 2013 et 2022. 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. Enfin, il convient de noter que cette différence hommes-femmes dans le nombre de victimes est moins prononcée en 2022 pour presque toutes les catégories d’âge qu’en 2013. Pour les jeunes hommes âgés de 20 à 24 ans, le nombre de victimes pour 100 000 habitants a diminué de 28%.

**Figure 23.** Évolution du nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) par 100.000 habitants, en fonction de la catégorie d’âge et du sexe (2013 & 2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

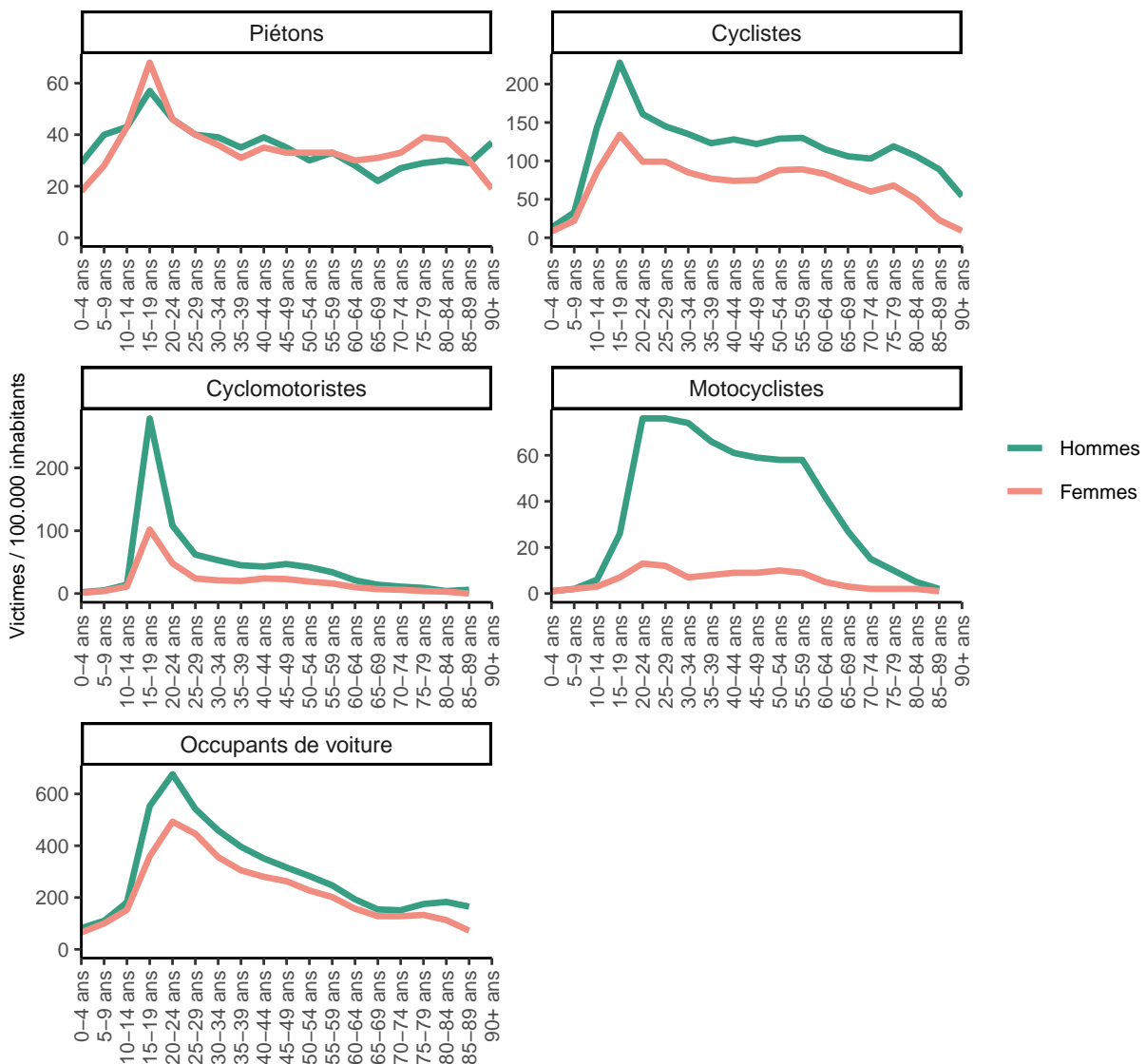


La **Figure 24** montre la répartition par âge du nombre de victimes pour 100 000 habitants selon le type d’usager de la route et le sexe.

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’usagers 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.

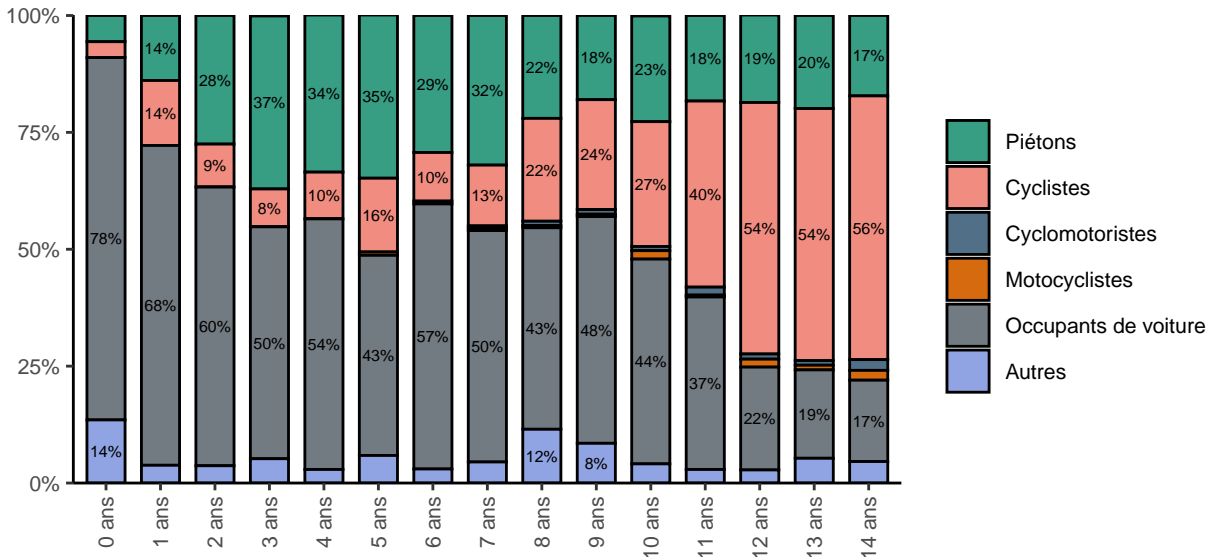
La courbe des motocyclistes diffère de celle des autres types d’usagers de la route. On constate ici pour toutes les tranches d’âge que les femmes ont un faible nombre de victimes par 100 000 habitants. Chez les hommes, ce nombre est beaucoup plus élevé. On distingue un pic net chez les hommes de 20 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 24.** 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 (2020 & 2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



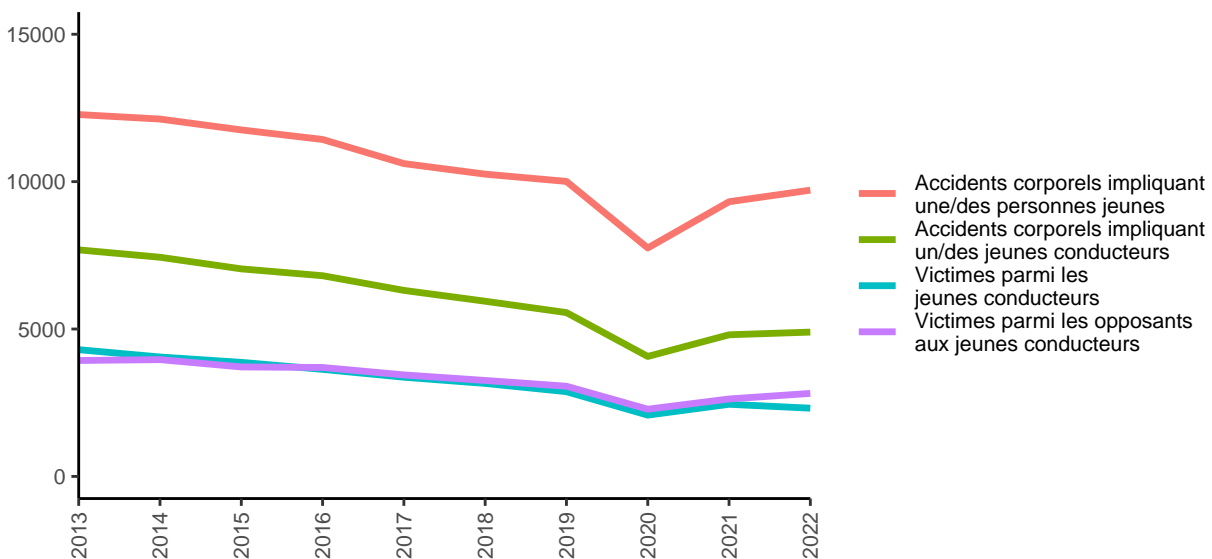
La **Figure 25** montre la proportion de victimes par type d'usagers de la route parmi les enfants âgés de 0 à 14 ans en 2022. Tout d'abord, on constate que la proportion d'occupants de voiture diminue avec l'âge. Inversement, la proportion de cyclistes augmente avec l'âge. Parmi les victimes âgées de 14 ans, 56% se déplaçaient avec un vélo. La proportion de piétons augmente jusqu'à l'âge de 3 ans, pour diminuer ensuite.

**Figure 25.** Part des victimes par type d'usager de la route chez les enfants (0-14 ans) en fonction de l'âge (2020 & 2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 26** montre que le nombre d'accidents corporels impliquant des jeunes a considérablement diminué au cours de la dernière décennie (-21% 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.

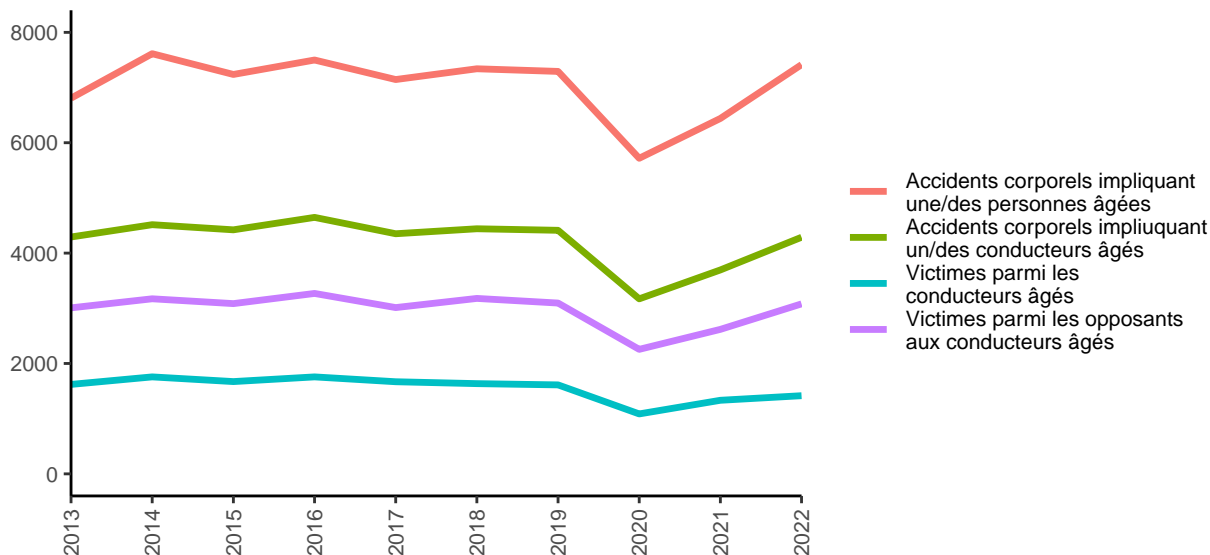
**Figure 26.** Évolution du nombre d'accidents impliquant des jeunes (18-24 ans), des victimes parmi les jeunes conducteurs (18-24 ans) et des victimes parmi leurs opposants (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 27** montre que le nombre d'accidents avec des personnes âgées (en général ou en tant que

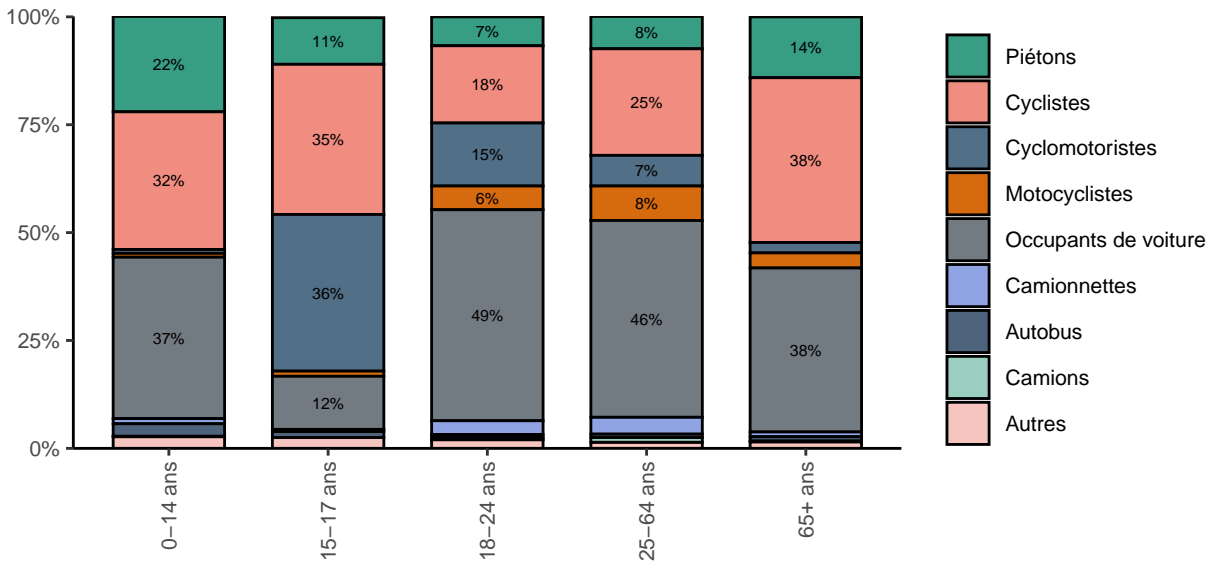
conducteur de voiture) évolue moins favorablement que le nombre d'accidents corporels en général. Le nombre d'accidents corporels avec des personnes âgées a augmenté de 9% depuis 2013 et le nombre d'accidents avec des conducteurs âgés est resté stable (malgré une forte diminution en 2020) par rapport à 2013.

**Figure 27.** 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 (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



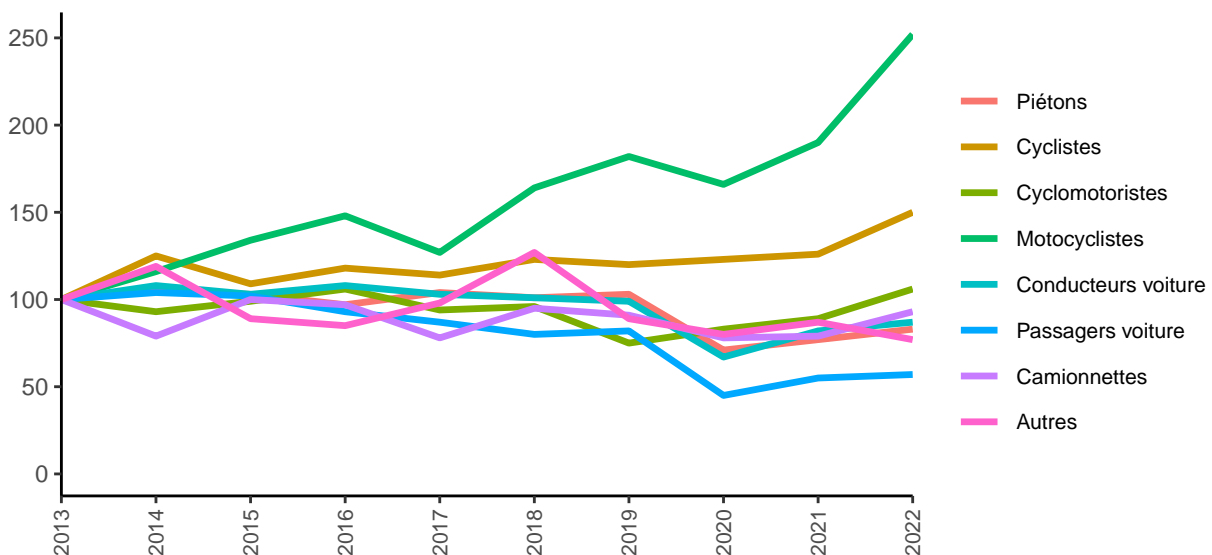
La **Figure 28** montre la proportion des différents types d'usagers de la route parmi les victimes pour différentes tranches d'âge en 2022. La proportion d'occupants de voitures est la plus élevée chez les 18 à 24 ans. La proportion de cyclistes est la plus élevée chez les personnes de plus de 65 ans, 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 cyclomotoristes dans le groupe des 15 à 17 ans est élevée (36%), 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 64 ans. Chez les personnes plus de 65 ans, la proportion de piétons blessés augmente à nouveau pour atteindre 14%.

**Figure 28.** Proportion des types d'usagers de la route parmi les victimes en fonction des différentes tranches d'âge (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



Le nombre de victimes parmi les personnes âgées (+ de 65 ans) augmente fortement pour deux catégories d'usagers de la route, à savoir les motocyclistes (+152%, de 67 victimes en 2013 à 169 victimes en 2022) et les cyclistes (+50%). Pour les camionnettes et des cyclomotoristes, on observe un statu quo, et pour les autres catégories d'usagers de la route, on constate une diminution du nombre de victimes sur dix ans.

**Figure 29.** Évolution du nombre de victimes parmi les personnes âgées (65 ans et plus) selon le type d'usager de la route (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



## 5 Période des accidents

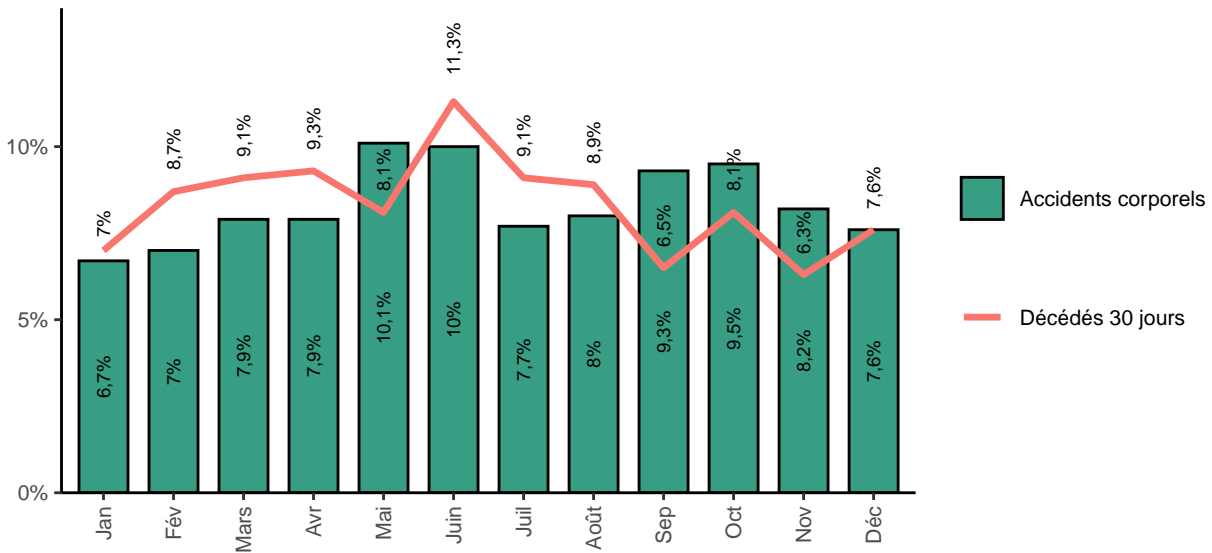
### 5.1 Variations mensuelles

La **Figure 30** 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 et de décédés 30 jours se situe en mai et juin. En septembre et octobre, nous observons un autre pic d'accidents corporels, mais pas de décédés 30 jours.

**Figure 30.** Répartition du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours au cours des mois de l'année (2022).  
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

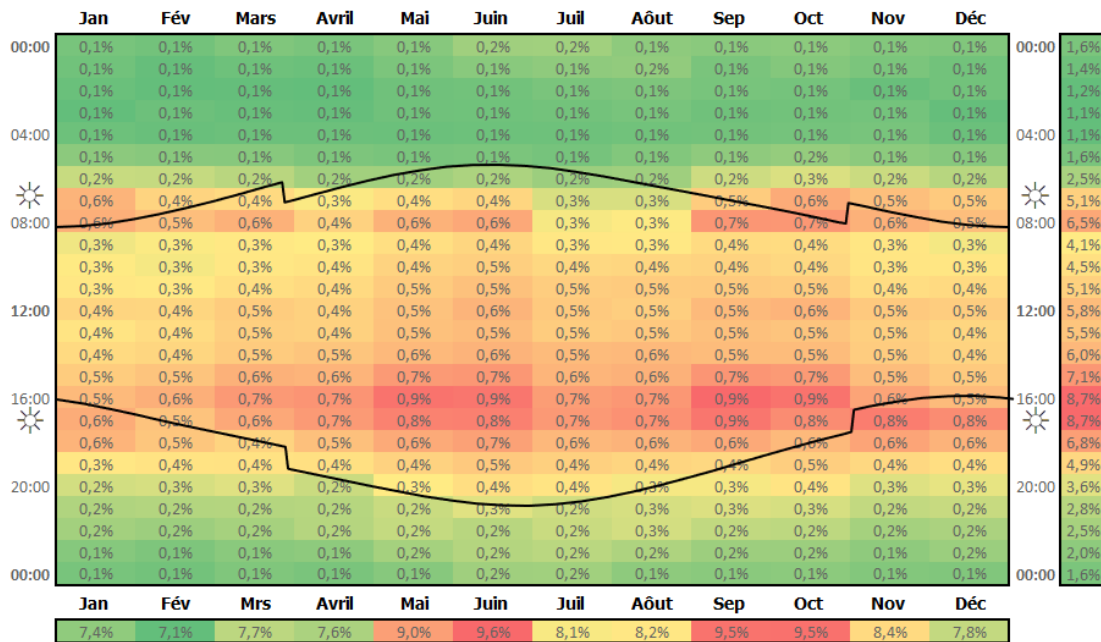


La **Figure 31** montre la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois de l'année et des heures de la journée pour la période de 2013 à 2022 inclus. Les cellules vertes indiquent moins d'accidents corporels, tandis que les cellules rouges indiquent une plus grande concentration d'accidents 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.



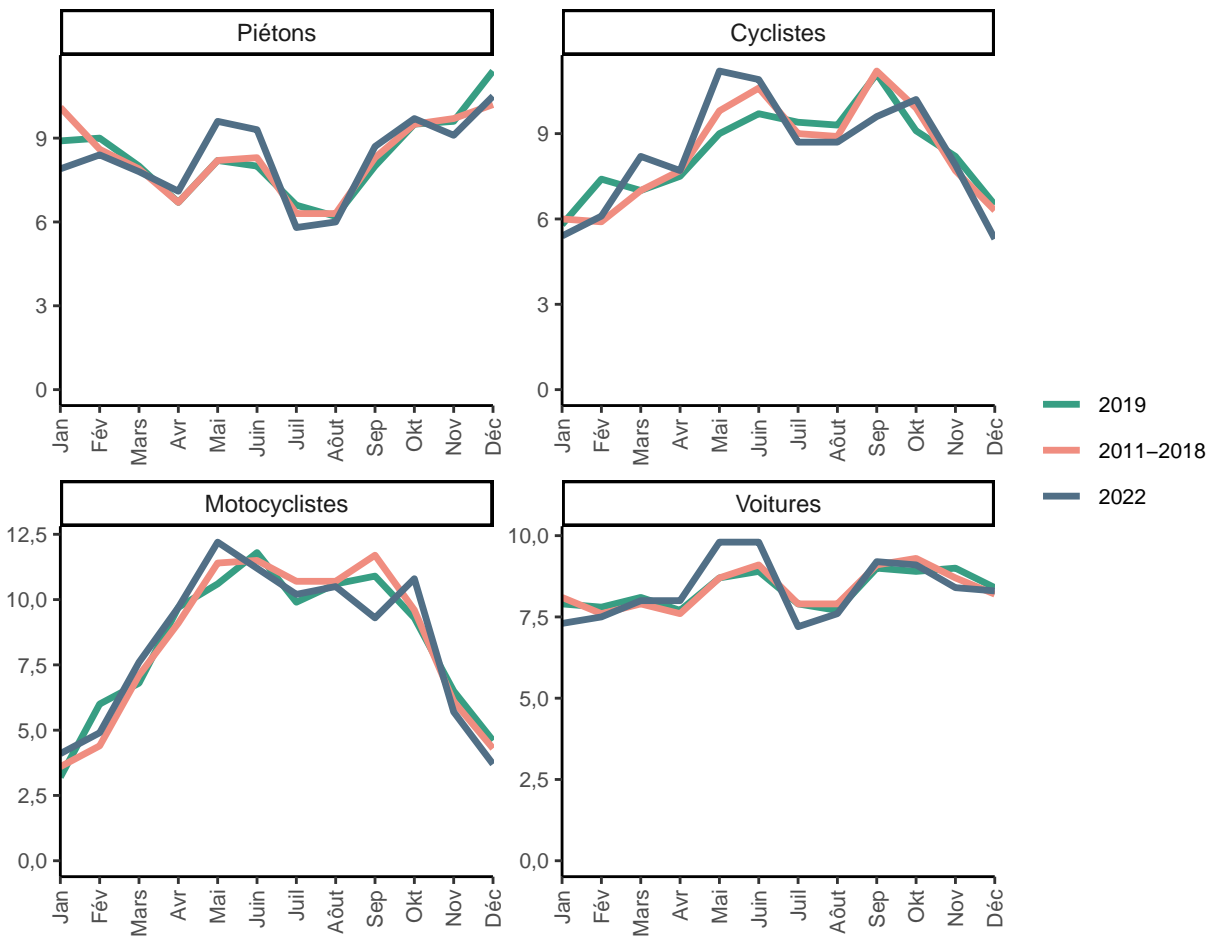
**Figure 31.** Répartition du nombre d'accidents au cours des mois de l'année et des heures de la journée (2013-2022)  
 Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 32** montre la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois de l'année entre 2013 et 2018, en 2019 et en 2022 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.

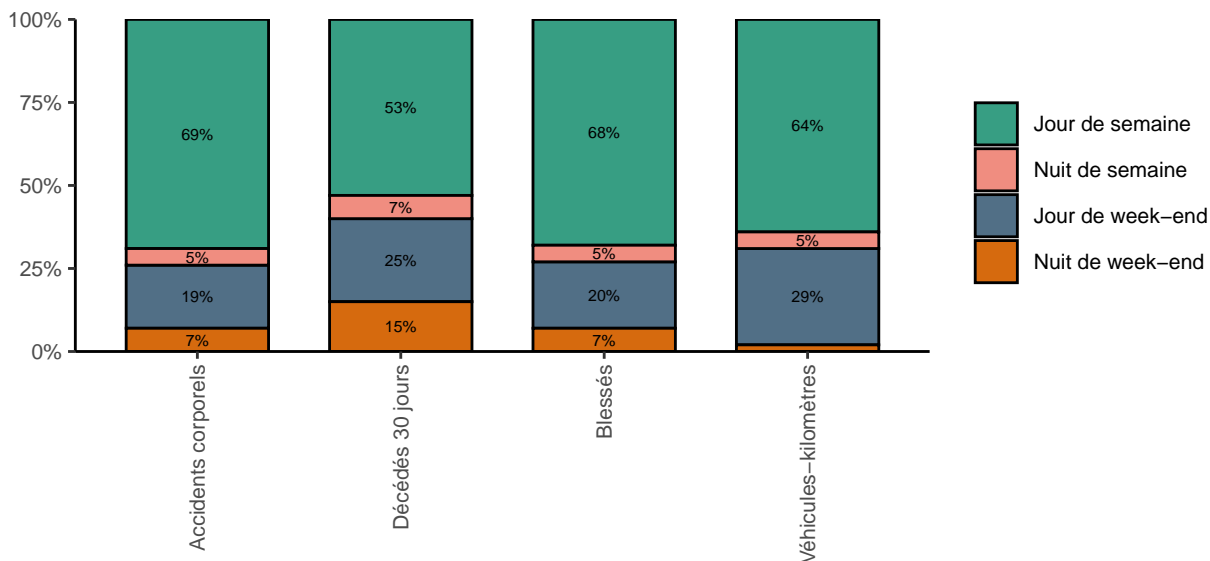
**Figure 32.** Évolution de la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois, en fonction du type d'utilisateur de la route (piétons – cyclistes – motocyclistes – voitures) (2013-2018,2019,2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



## 5.2 Par semaine

La **Figure 33** montre la répartition du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours et de blessés au cours des différentes périodes de la semaine pour 2022. 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 week-end est relativement plus faible par rapport au nombre de véhicules-kilomètres parcourus.

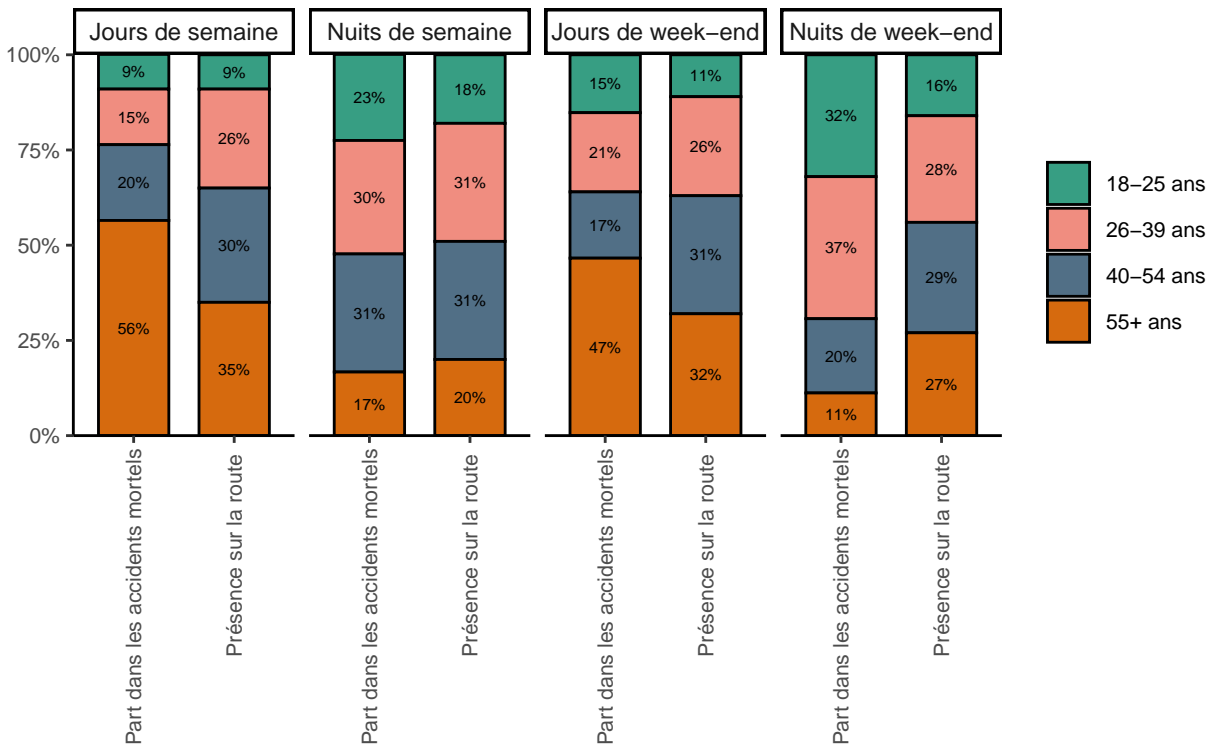
**Figure 33.** Répartition du nombre d'accidents corporels, de victimes et de véhicules-kilomètres en fonction des périodes de la semaine (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 34** 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 2019 et 2022. 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.

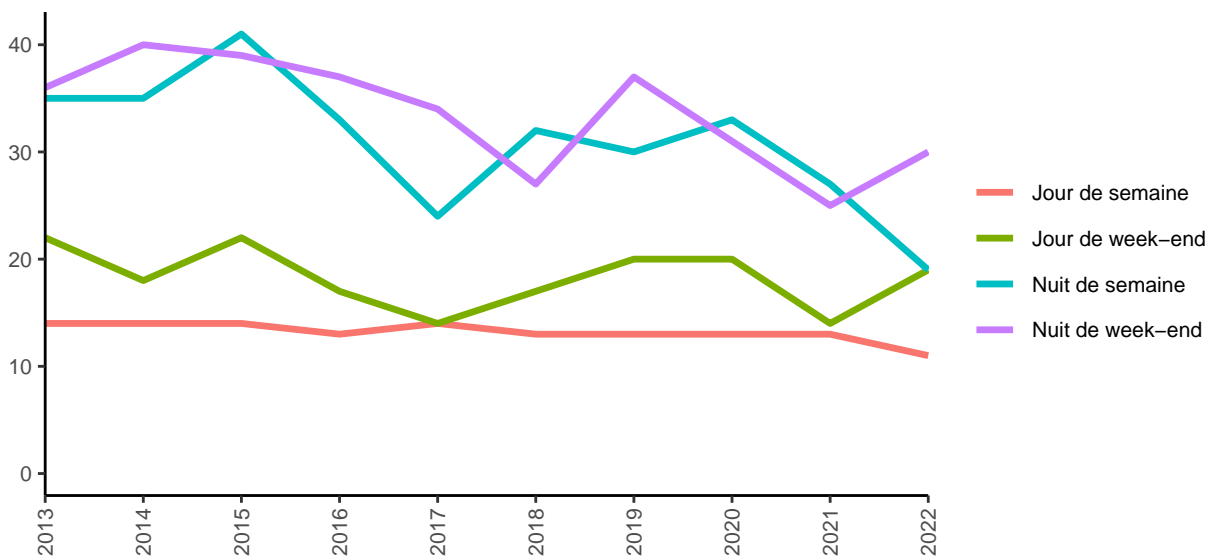
D'une part, la figure montre que la présence sur la route pendant les jours de semaine et de week-end est dominée par les automobilistes de 40 ans et plus. Pendant les nuits de semaine et les nuits de week-end, la proportion de jeunes conducteurs sur la route augmente. Nous constatons également que ce sont surtout les conducteurs de moins de 40 ans qui sont impliqués dans les accidents mortels pendant les nuits de week-end. Par rapport à leur présence sur la route à cette période de la semaine, ce groupe de conducteurs est donc surreprésenté dans les accidents mortels.

**Figure 34.** 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 (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 35** 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 35.** Évolution de la gravité des accidents (nombre de décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels), en fonction de la période de la semaine (2021-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

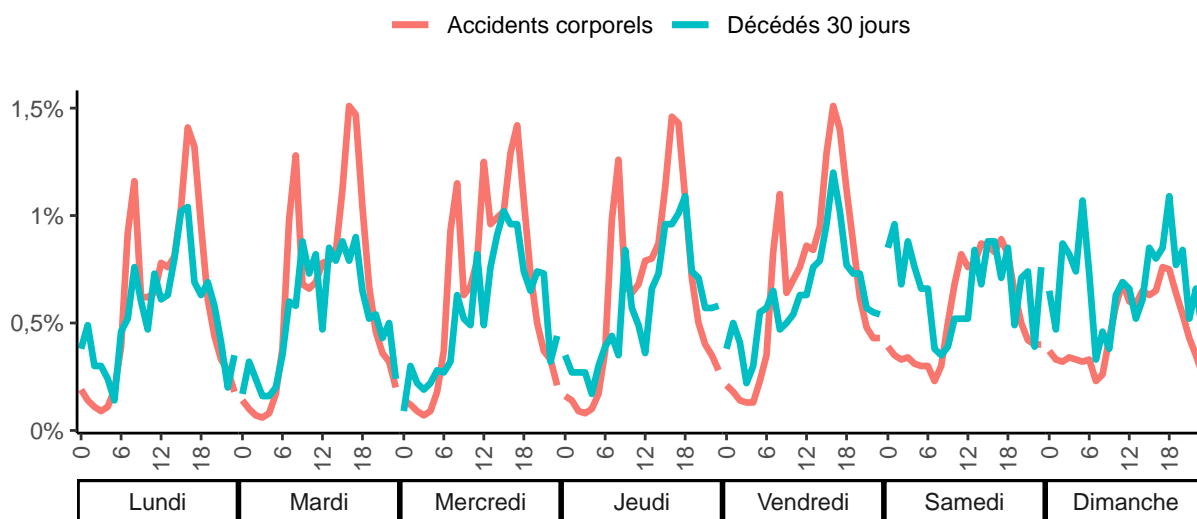


### 5.3 Par heure de la journée

La **Figure 36** montre la répartition du nombre d'accidents corporels et de décès au cours des différentes heures d'une semaine pour la période de 2017 à 2022 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 36.** Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours au cours des heures de la semaine (2017-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

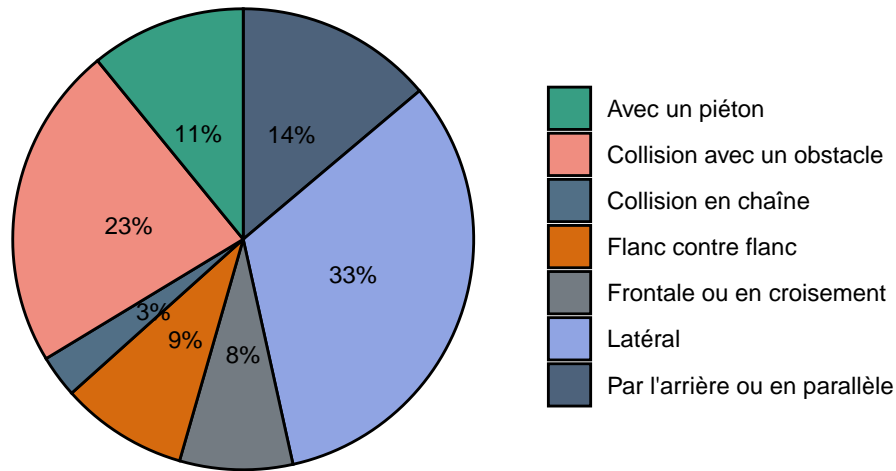


## 6 Caractéristiques des accidents

### 6.1 Type de collision

La **Figure 37** montre la répartition du nombre d'accidents corporels par type de collision en 2022 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 23% 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%).

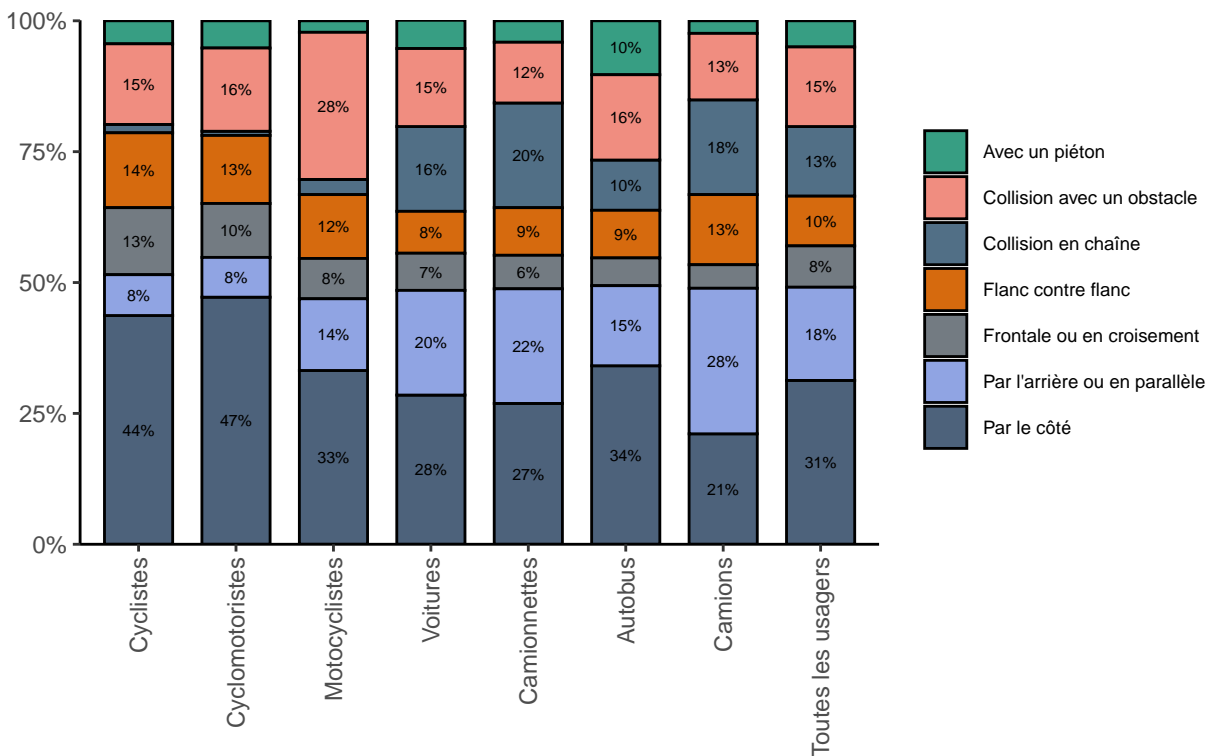
**Figure 37.** Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 38** montre la répartition du nombre d'accidents corporels par type de collision en 2022 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 et les cyclomoteuristes sont plus souvent impliqués dans des collisions latérales.

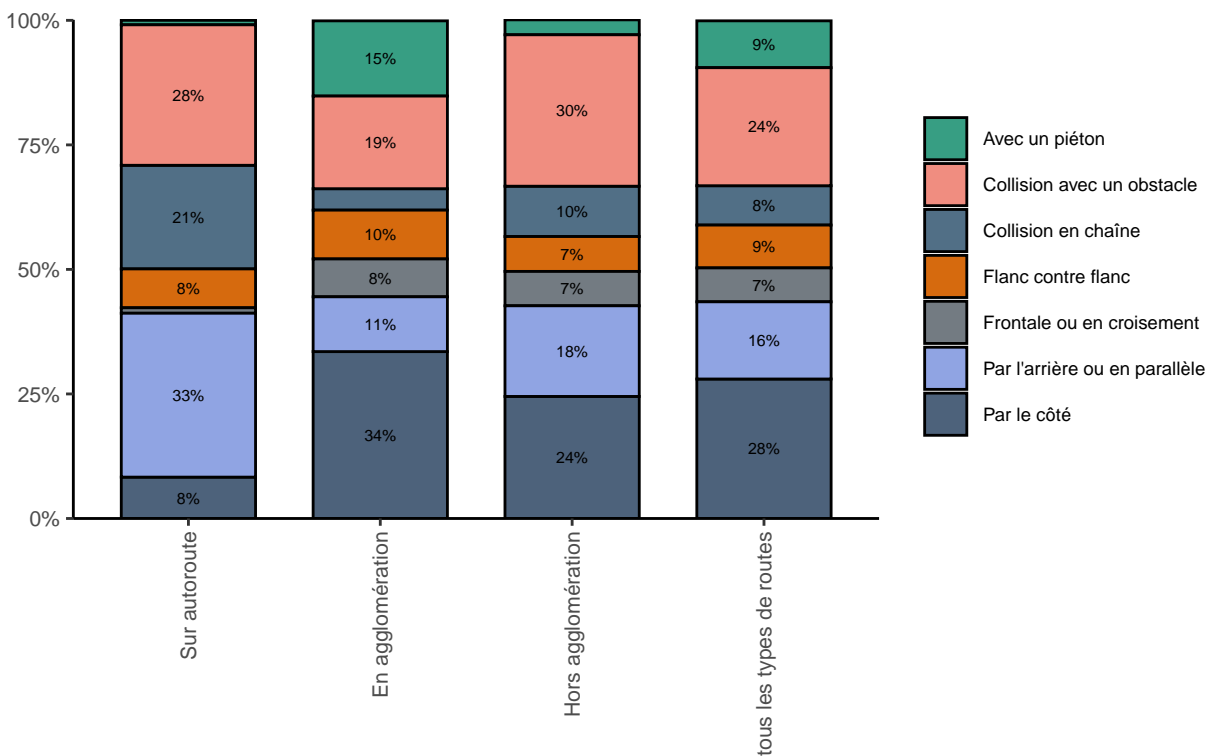
**Figure 38.** Répartition des accidents corporels selon le type de première collision, par type d'utilisateur de la route (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 39** montre la répartition du nombre d'accidents corporels par type de collision en 2022 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 à l'intérieur et à l'extérieur des agglomérations (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.

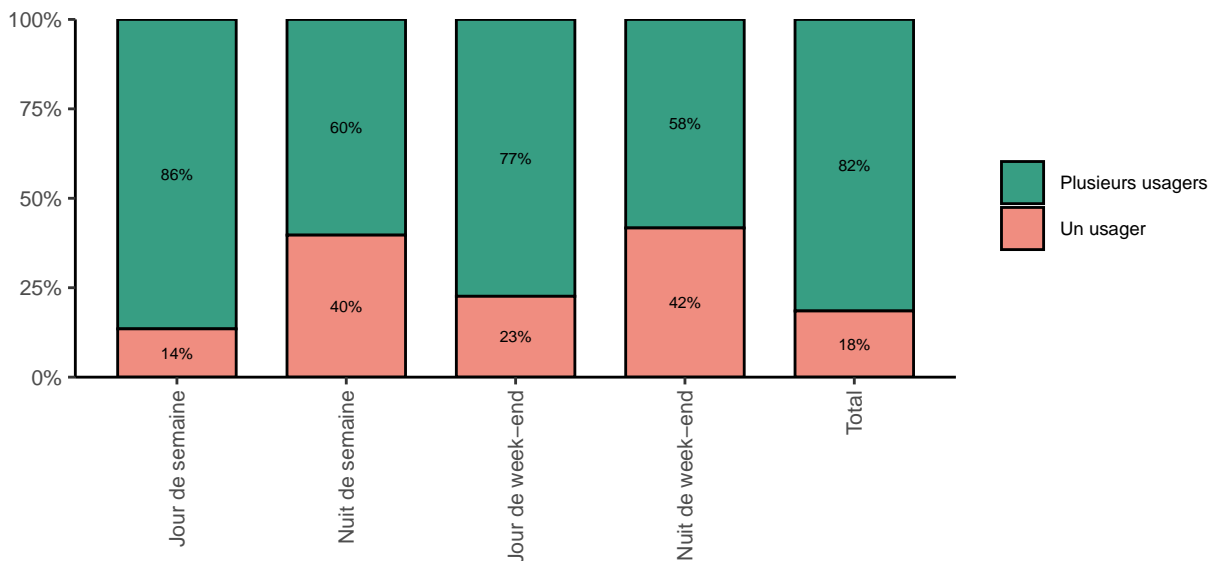
**Figure 39.** Répartition du nombre d'accidents corporels selon le type de première collision, par type de route (2022).  
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 40** montre le pourcentage d'accidents corporels unilatéraux pour chaque période de la semaine en 2022. 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.

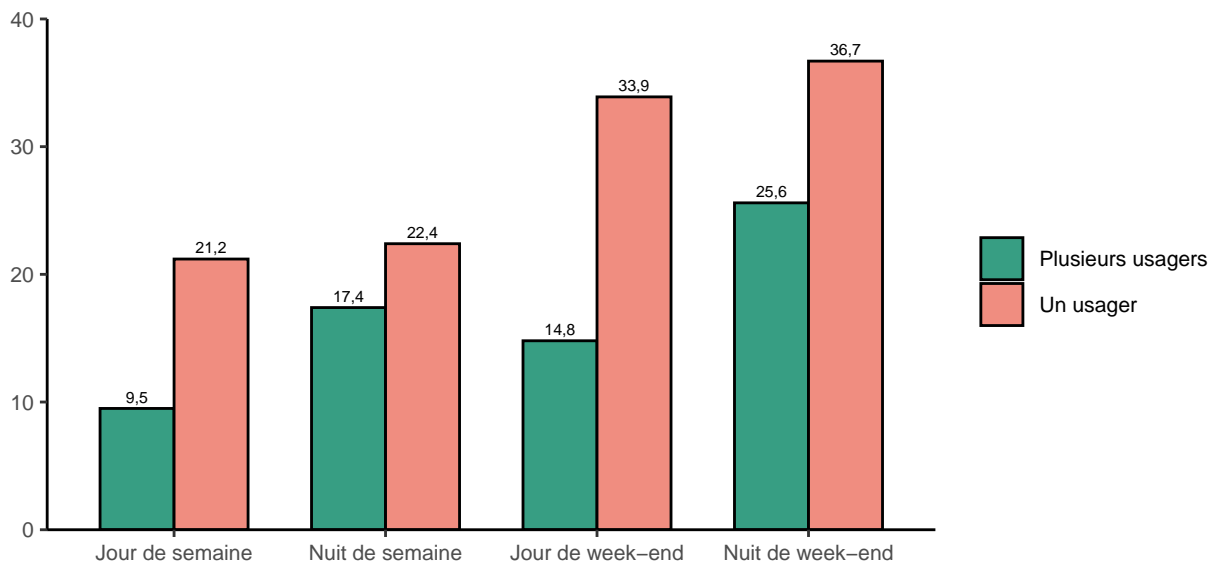
Le graphique montre que dans 18% des accidents, un seul usager de la route est impliqué. La nuit, le nombre relatif d'accidents corporels unilatéraux augmente. Cela s'explique par la densité des véhicules qui y est inférieure à celle en journée.

**Figure 40.** Part des accidents corporels n’impliquant qu’un seul véhicule en fonction du moment de la semaine (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 41** 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.

**Figure 41.** Gravité des accidents unilatéraux et des accidents entre plusieurs usagers de la route, par période de la semaine (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



## 6.2 Matrice de collision

Cette matrice de collision concerne les décédés 30 jours de 2022. 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.

119 personnes sont décédées dans des accidents de voiture unilatéraux en 2022. Il y a également eu de nombreux décédés après une collision avec une voiture particulière. Ainsi, 52 piétons, 33 cyclistes et 28 motocyclistes sont également décédés suite à une collision avec une voiture.

**Figure 42.** Matrice des collisions avec les victimes et leurs adversaires impliqués dans des accidents mortels (2022)  
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

		En cas de collision avec ...												Total	
		all for zero	Piéton	Bicyclette	Cyclomoteur	Motocycliste	Voiture	Camionnette	Autobus, autocar	Camion	Autres	Inconnu	Trottinette électrique	Single crash	Total
Victimes	Piéton			1	1	2	52	6	1	12	6	2			83
	Bicyclette	1	3	2	3	33	4	3	19	5	2	1	23	99	
	Cyclomoteur			1		7	2		1		2		6	19	
	Motocycliste		1		3	28	2	2	6	3			21	66	
	Voiture					49	6	1	35	3	3		119	216	
	Camionnette					4	1	3	7	1			11	27	
	Autobus, autocar												2	2	
	Camion					1	1		6				3	11	
	Autres					4			1				4	9	
	Inconnu										2		2	4	
	Trottinette électrique							1	1				2	4	
	Total	1	5	4	8	178	22	11	88	18	11	1	193	540	

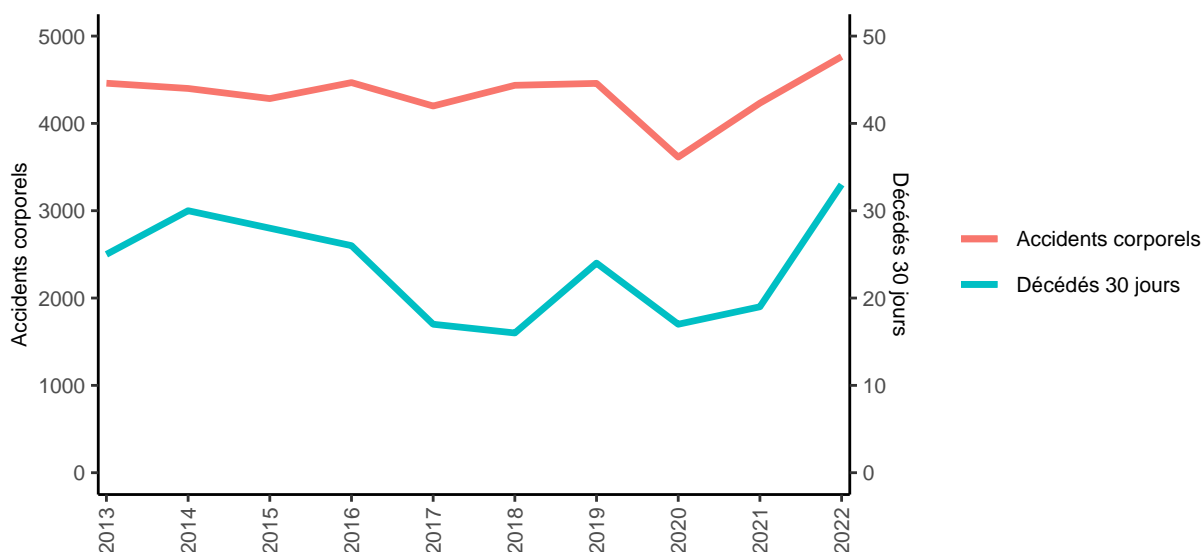
### 6.3 Circonstances aggravantes

La **Tableau 15** et la **Figure 43** montrent l’évolution des accidents avec délit de fuite. Le nombre d’accidents corporels avec un “délit de fuite” comme circonstance aggravante a augmenté au cours des dix dernières années (+7%). Leur part dans le nombre d’accidents corporels a également augmenté : le “délit de fuite” a été enregistré dans 11% des accidents corporels en 2013 et dans 13% des accidents corporels en 2022. La proportion des décès dus à un accident avec délit de fuite par rapport à l’ensemble des décédés a doublé. Le nombre de décédés, et par conséquent la gravité des accidents, ont augmenté de 32% et 23% respectivement. En général, 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 » (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

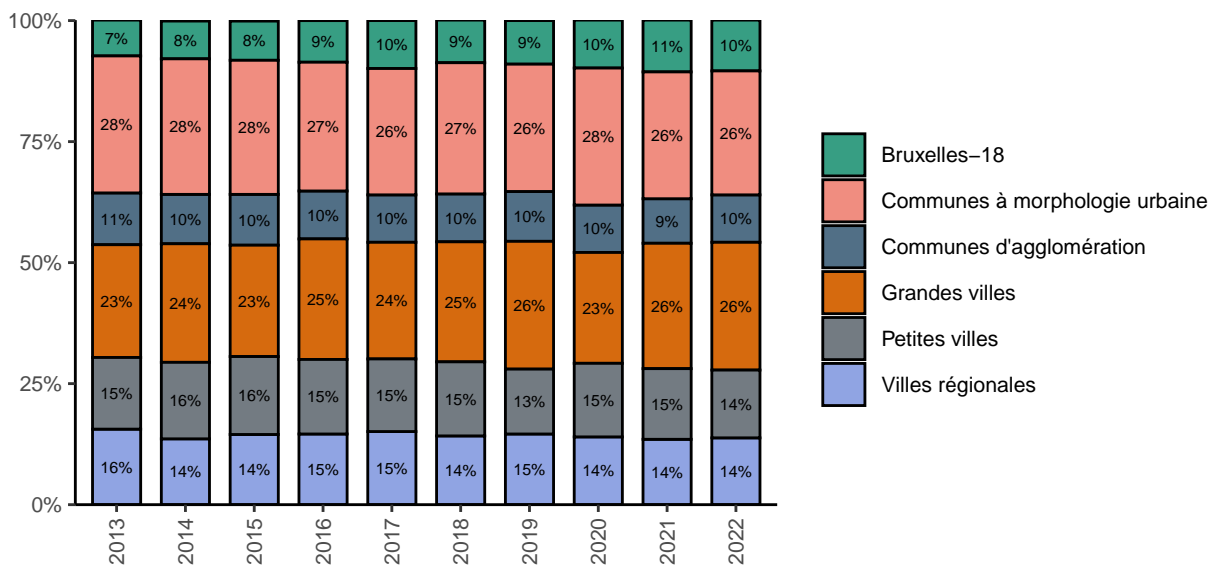
	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Gravité	Part de tous les accidents corporels	Part de tous les décédés 30 jours
2013	4460	25	5019	5,6	11%	3%
2014	4400	30	4872	6,8	11%	4%
2015	4284	28	4744	6,5	11%	4%
2016	4467	26	4963	5,8	11%	4%
2017	4199	17	4667	4	11%	3%
2018	4436	16	4894	3,6	12%	3%
2019	4458	24	4932	5,4	12%	4%
2020	3614	17	3931	4,7	12%	3%
2021	4232	19	4644	4,5	12%	4%
2022	4765	33	5262	6,9	13%	6%
Évolution 2021-2022	+13	+74	+13	+53	+8%	+50%
Évolution 2013-2022	+7	+32	+5	+23	+18%	+100%

**Figure 43.** Évolution des accidents corporels avec délit de fuite et des décédés 30 jours dans les accidents corporels avec délit de fuite (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 44** 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 44.** Évolution des accidents corporels avec délit de fuite en fonction du degré d'urbanisation (2013-2022).  
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

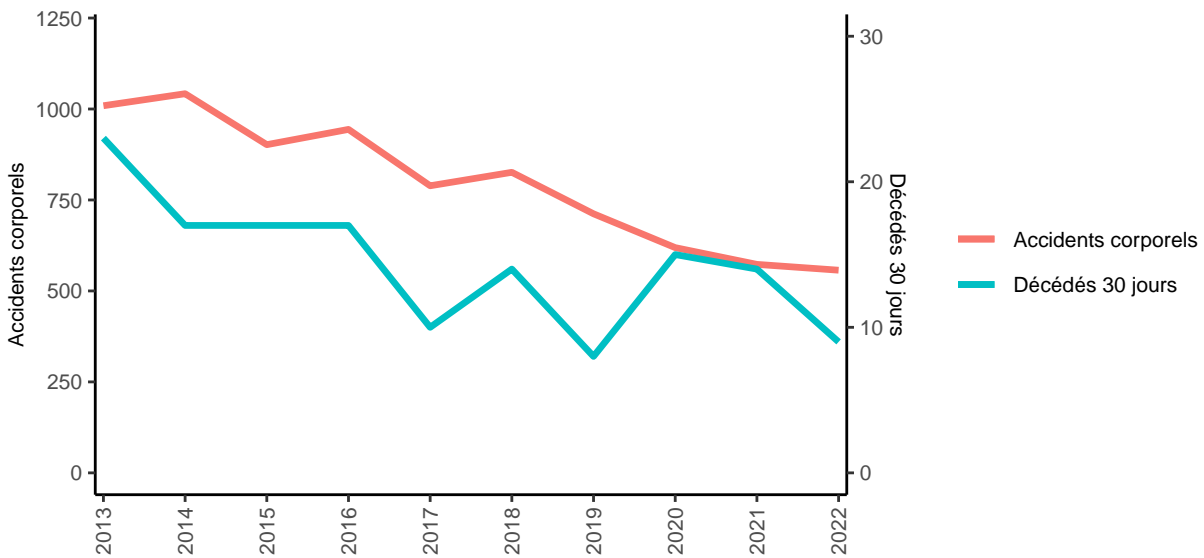


Le **Tableau 16** et la **Figure 45** montrent l'évolution des accidents corporels avec défaut d'assurance. Le nombre d'accidents avec défaut d'assurance a diminué à partir de 2014 et leur part dans les accidents corporels a légèrement diminué. Le nombre de décédés dus à ces accidents a fortement diminué : de 23 en 2013 à 9 en 2022 (-44%).

**Table 16.** Statistiques sur les accidents avec le défaut d'assurance comme circonstance aggravante (2013-2022).  
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
2013	1009	23	1345	23	2	3
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	557	9	706	16	1	2
Évolution 2021-2022 %	-3%	-36%	-4%	-33%	-50%	-33%
Évolution 2013-2022 %	-45%	-61%	-48%	-30%	-50%	-33%

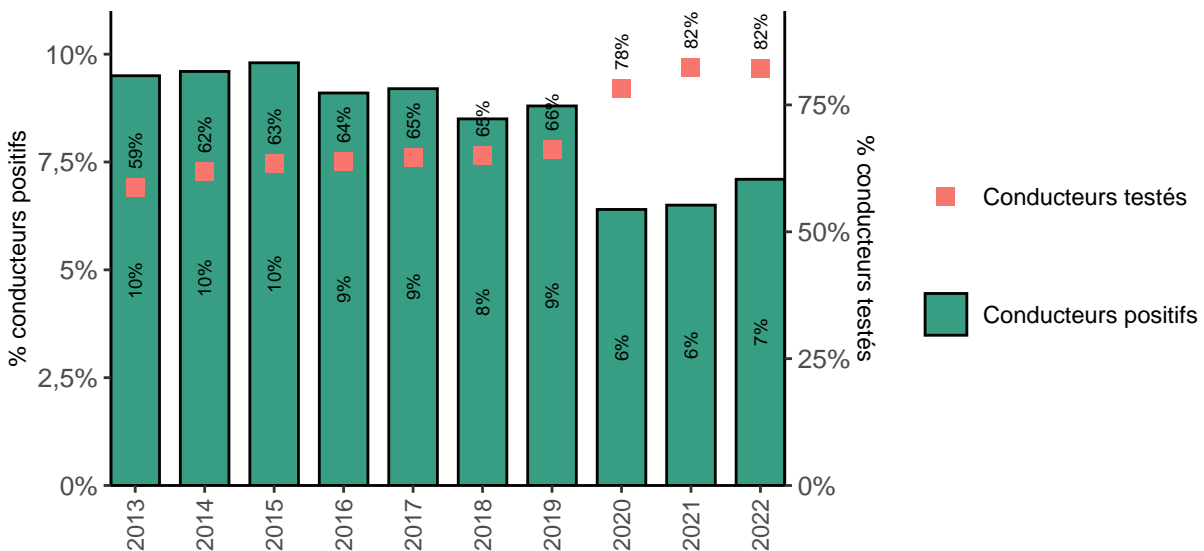
**Figure 45.** Évolution des accidents corporels avec la circonstance aggravante de défaut d'assurance et des décédés 30 jours dans ces accidents (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



### 6.4 Conduite sous influence d'alcool

La **Figure 46** montre l'évolution du nombre de conducteurs impliqués dans un accident corporel testés et positifs au cours de la période allant de 2013 à 2022. Le pourcentage de conducteurs testés est passé de 59% à 82% sur une période de dix ans. Le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool a diminué de 3%, passant de 10% en 2013 à 7% en 2022. En 2022 la proportion de conducteurs contrôlés est restée stable par rapport à 2019 alors que la proportion de conducteurs sous l'influence de l'alcool a fortement diminué par rapport à 2019.

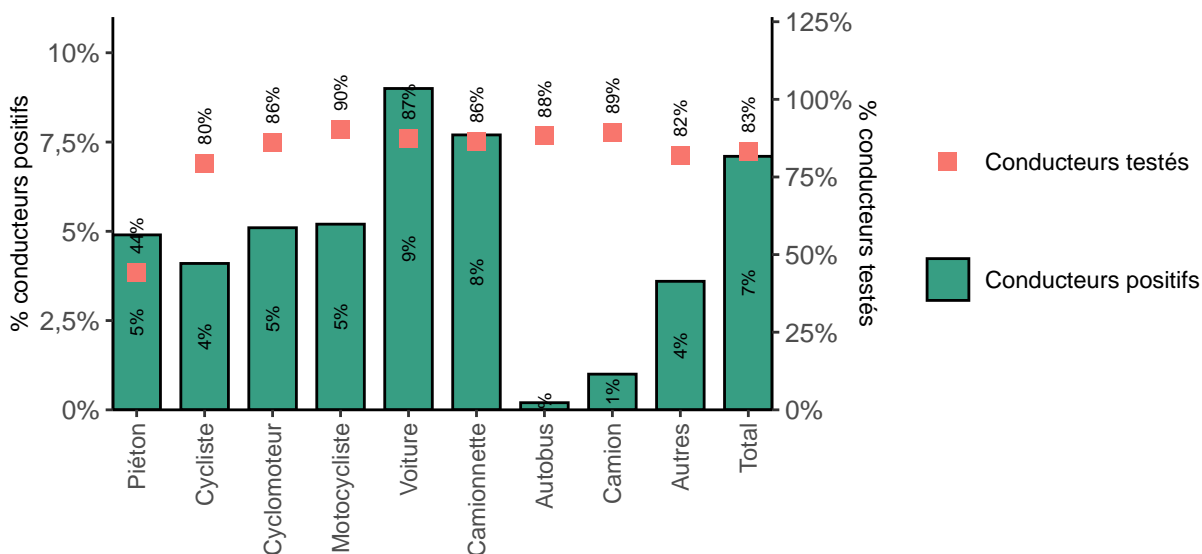
**Figure 46.** Évolution du pourcentage de conducteurs testés et du pourcentage de conducteurs positifs dans les accidents corporels (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 47** montre le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool par rapport au nombre total de conducteurs impliqués dans des accidents corporels et le pourcentage de conducteurs soumis à des tests, selon le type d'utilisateurs de la route, pour l'année 2022. Le graphique montre que le pour-

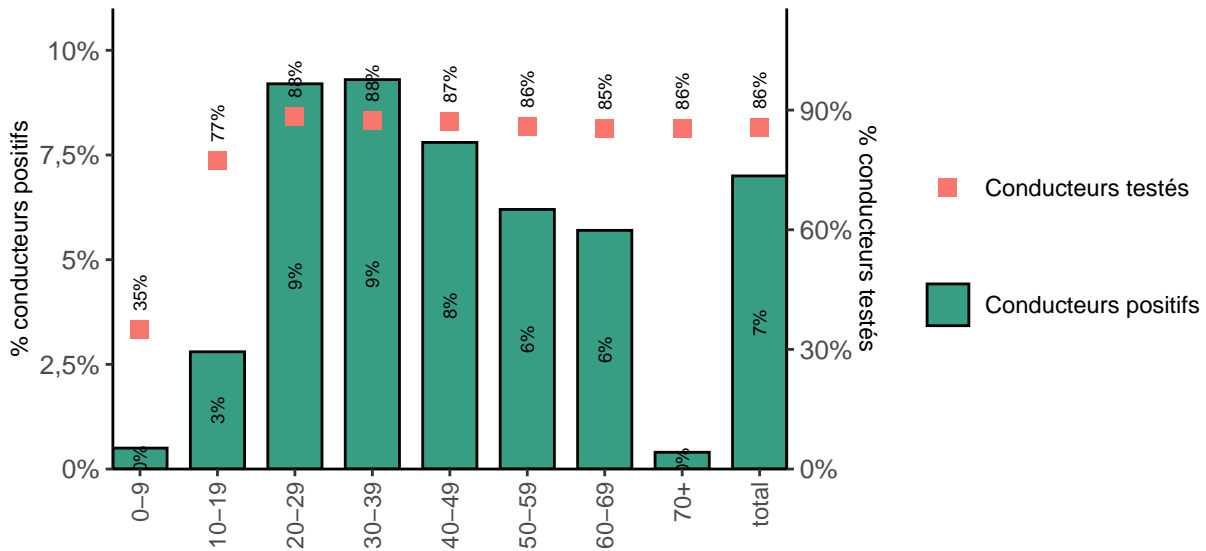
centage de conducteurs sous l'influence de l'alcool impliqués dans un accident varie considérablement selon leur mode de transport. Par exemple, on note un pourcentage de 9% chez les automobilistes alors qu'il y en a seulement 1% chez les camionneurs. Le pourcentage de conducteurs qui passent un alcootest après un accident corporel diffère également selon le type d'utilisateur de la route. Seulement 44% des piétons sont soumis à un alcootest, mais ce chiffre monte à 90% chez les conducteurs de camions impliqués dans un accident corporel. La base de données des accidents ne contient que le résultat de l'alcootest et non d'un éventuel test sanguin. Cependant, les personnes décédées sur les lieux ne peuvent pas souffler, et les personnes gravement blessées qui meurent plus tard en sont souvent incapables.

**Figure 47.** Conduite sous influence d'alcool (parmi les conducteurs impliqués dans un accident corporel) selon le type d'utilisateur (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Figure 48** montre le pourcentage de conducteurs impliqués dans un accident corporel testés et positifs par catégorie d'âge. Le pourcentage de conducteurs contrôlés est le plus élevé pour le groupe des 20 à 29 ans et des 30 à 39 ans. La proportion de conducteurs positifs diminue avec l'âge.

**Figure 48.** Pourcentage de conducteurs testés et de conducteurs positifs dans les accidents corporels, par tranche d'âge (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La **Table 17** montre l'évolution du taux moyen d'alcoolémie (BAC) par groupe d'âge. En 2022, les conducteurs âgés de 25 à 44 ans ainsi que ceux âgés de 45 à 64 ans présentaient le taux d'alcoolémie moyen le plus élevé.

**Table 17.** Évolution de la concentration moyenne d'alcool dans le sang par groupe d'âge (2017-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

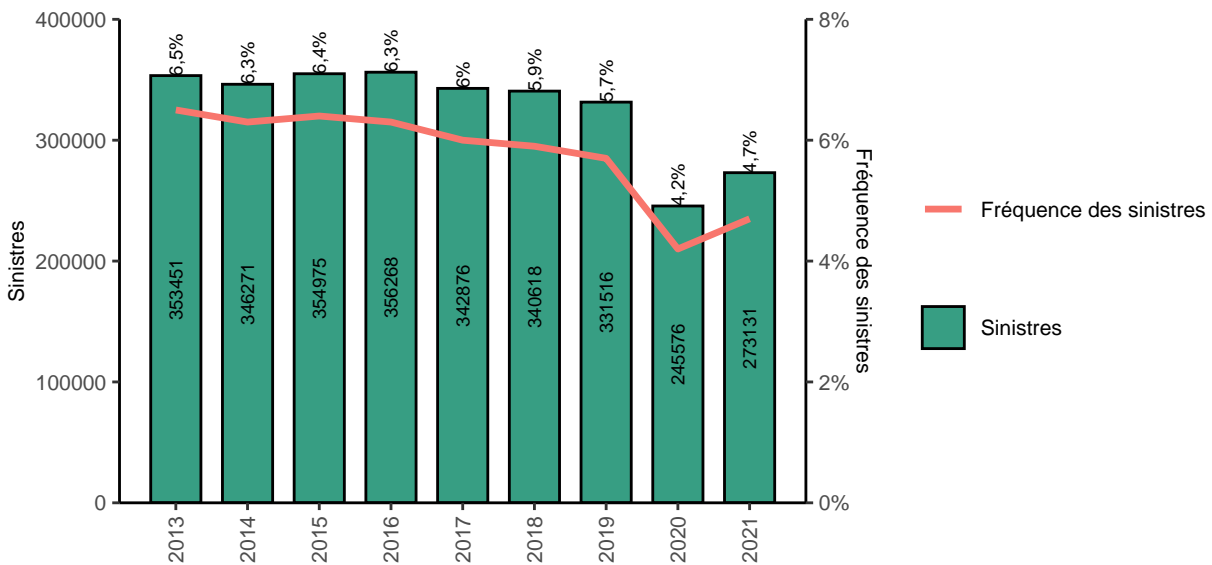
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
18-24 ans	1,5‰	1,6‰	1,6‰	1,5‰	1,5‰	1,6‰
25-44 ans	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰
45-64 ans	1,7‰	1,8‰	1,8‰	1,8‰	1,7‰	1,7‰
65+ ans	1,4‰	1,5‰	1,4‰	1,4‰	1,5‰	1,4‰
tous les âges	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰

## 7 Informations provenant des assurances

Pour la période 2011-2021, la **Figure 49** 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 en 2021. Une fréquence de sinistres de 4,7% signifie que 47 sinistres ont été en moyenne causés par 1 000 véhicules assurés en 2021.

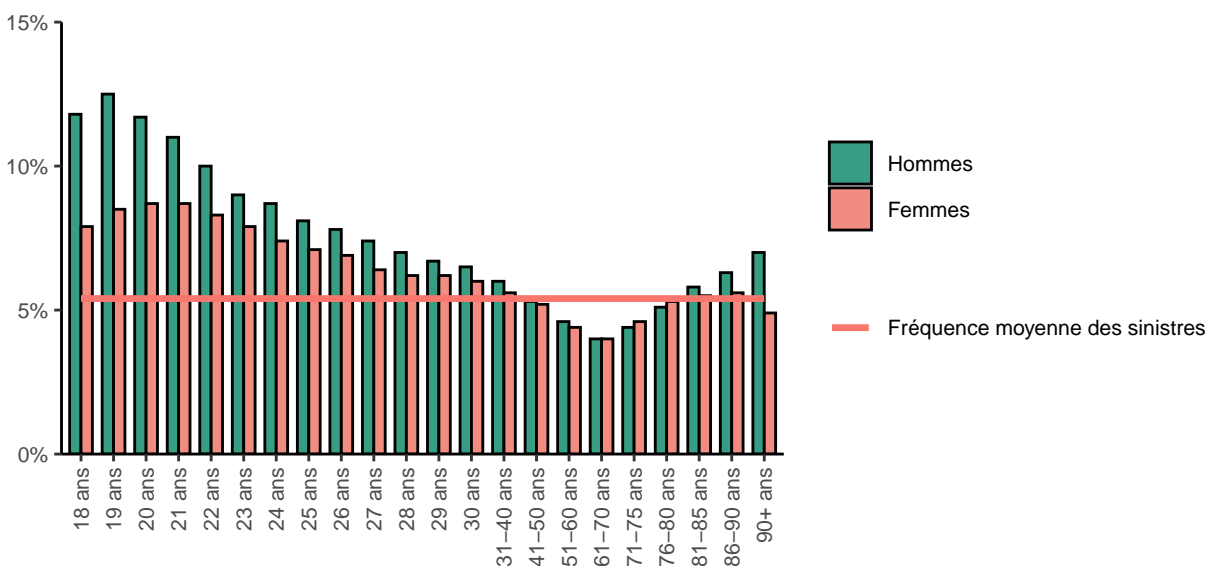
**Figure 49.** Évolution du nombre et de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires » des compagnies d'assurances (2013-2022). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2022



Pour la période 2018-2021, la **Figure 50** 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 2018-2021. Chez les 76 à 80 ans, la fréquence des sinistres s'élève à la moyenne. Dès l'âge de 81 ans, la fréquence des sinistres augmente encore.

**Figure 50.** 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, 2022

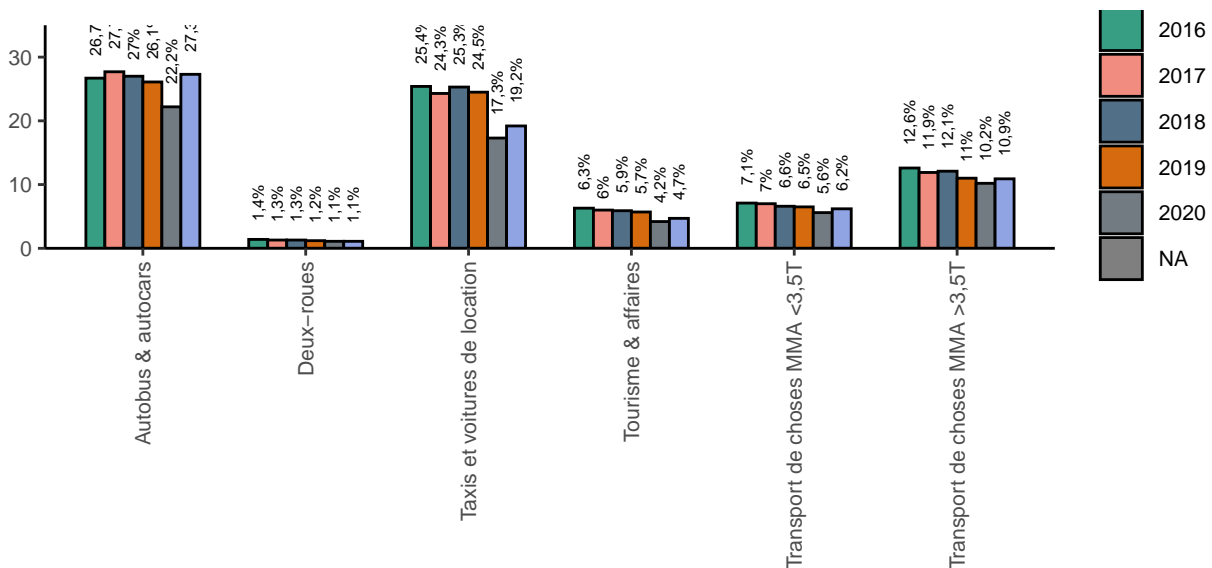


La **Figure 51** montre l'évolution entre 2018 et 2021 de la fréquence des sinistres pour les différentes catégories de véhicules (motorisés) dans les dossiers de responsabilité civile des compagnies d'assurances.

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 270 accidents. 1000 taxis et voitures de location assurés causent 192 accidents en 2021. La fréquence des dommages augmente en 2021 pour toutes les différentes catégories de véhicules par rapport à 2020.

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 51.** Évolution de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile 'véhicules motorisés', selon la catégorie du véhicule (2019-2022). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2022





## Table des figures

1	Répartition des principales causes de décès selon la catégorie d'âge (2021). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	6
2	Évolution (1973 = base 100) du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, de véhicules motorisés et de véhicules-kilomètres (1973-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	7
3	Évolution du nombre d'accidents corporels et des décédés 30 jours (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	7
4	Évolution du risque d'accident et de la gravité des accidents corporels (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	8
5	Évolution du nombre de décédés 30 jours par rapport aux objectifs des États Généraux de la Sécurité Routière (2019-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	9
6	Évolution du nombre de morts et de blessés par million d'habitants (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	9
7	Mortalité (nombre de décédés 30 jours par million d'habitants) dans les pays de l'UE-27 (2019). Source : European Commission (2020) Road safety targets - Monitoring report June 2020 . . . . .	10
8	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 (2012-2021). Source : European Commission (2020) Road safety targets - Monitoring report June 2020 . . . . .	11
9	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 (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	12
10	Gravité des accidents corporels selon la province . . . . .	14
11	Gravité des accidents corporels selon la région . . . . .	14
12	Mortalité selon la province . . . . .	14
13	Mortalité selon la région . . . . .	14
14	Répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents régimes de vitesse, par région (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	15
15	Gravité des accidents, par type de route, selon la région (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	16
16	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 (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	17
17	Évolution (2011 = base 100) du nombre d'accidents corporels, selon les différents types d'usagers de la route (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	18
18	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 (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	19
19	Évolution des accidents avec un vélo conventionnel, avec un vélo électrique et avec un speed pedelec (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	22
20	Proportion des victimes (décédés 30 jours et blessés) utilisant un vélo classique, un vélo électrique ou un speed pedelec en fonction de l'âge (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	23
21	Part des accidents de cyclomoteurs en fonction de l'âge (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	24
22	Répartition des décédés 30 jours selon le type d'usagers de la route et la région (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	27

23	Évolution du nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) par 100.000 habitants, en fonction de la catégorie d'âge et du sexe (2013 & 2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	27
24	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 (2020 & 2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	28
25	Part des victimes par type d'usager de la route chez les enfants (0-14 ans) en fonction de l'âge (2020 & 2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	29
26	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 (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	29
27	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 (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	30
28	Proportion des types d'usagers de la route parmi les victimes en fonction des différentes tranches d'âge (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	31
29	Évolution du nombre de victimes parmi les personnes âgées (65 ans et plus) selon le type d'usager de la route (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	31
30	Répartition du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours au cours des mois de l'année (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	32
31	Répartition du nombre d'accidents au cours des mois de l'année et des heures de la journée (2013-2022) Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	33
32	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) (2013-2018,2019,2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	34
33	Répartition du nombre d'accidents corporels, de victimes et de véhicules-kilomètres en fonction des périodes de la semaine (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	35
34	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 (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	36
35	Évolution de la gravité des accidents (nombre de décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels), en fonction de la période de la semaine (2021-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	36
36	Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours au cours des heures de la semaine (2017-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	37
37	Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	38
38	Répartition des accidents corporels selon le type de première collision, par type d'usager de la route (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	38
39	Répartition du nombre d'accidents corporels selon le type de première collision, par type de route (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	39
40	Part des accidents corporels n'impliquant qu'un seul véhicule en fonction du moment de la semaine (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	40
41	Gravité des accidents unilatéraux et des accidents entre plusieurs usagers de la route, par période de la semaine (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	40
42	Matrice des collisions avec les victimes et leurs adversaires impliqués dans des accidents mortels (2022) Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	41
43	Évolution des accidents corporels avec délit de fuite et des décédés 30 jours dans les accidents corporels avec délit de fuite (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	42
44	Évolution des accidents corporels avec délit de fuite en fonction du degré d'urbanisation (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	43

45 Évolution des accidents corporels avec la circonstance aggravante de défaut d'assurance et des décédés 30 jours dans ces accidents (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . . 44

46 Évolution du pourcentage de conducteurs testés et du pourcentage de conducteurs positifs dans les accidents corporels (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . . 44

47 Conduite sous influence d'alcool (parmi les conducteurs impliqués dans un accident corporel) selon le type d'usager (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . . 45

48 Pourcentage de conducteurs testés et de conducteurs positifs dans les accidents corporels, par tranche d'âge (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . . 46

49 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, 2022 . . . . . 47

50 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, 2022 . . . . . 47

51 Évolution de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile 'véhicules motorisés', selon la catégorie du véhicule (2019-2022). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2022 . . . . . 48

## Liste des tableaux

1	Les statistique d'accidents corporels 2022. Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	4
2	Chiffres-clés (2019-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	5
3	Indicateurs de sécurité routière (2019-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	5
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 (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . .	19
5	Statistiques sur les accidents de piétons (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	20
6	Statistiques sur les accidents de cyclistes (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	20
7	Statistiques sur les accidents de cyclistes équipés de vélo électrique (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	21
8	Statistiques sur les accidents de speed pedelec (2017-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	21
9	Statistiques sur les accidents de cyclomotoristes (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	23
10	Statistiques sur les accidents impliquant des trottinettes électriques (2016-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	24
11	Statistiques sur les accidents de motocyclistes (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	25
12	Statistiques sur les accidents de voitures (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	25
13	Statistiques sur les accidents de camionnettes (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	26
14	Statistiques sur les accidents de camions (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	26
15	Statistiques sur les accidents avec la circonstance aggravante « délit de fuite » (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	42
16	Statistiques sur les accidents avec le défaut d'assurance comme circonstance aggravante (2013-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	43
17	Évolution de la concentration moyenne d'alcool dans le sang par groupe d'âge (2017-2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . . .	46

# 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 versus 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.

### **Usagers de la route**

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

#### **Conducteur et passager**

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

#### **Opposant/partenaire conflictuel**

Partie adverse dans une collision.

#### **Piéton**

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

#### **Cyclomoteur**

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

#### **Moto**

Tout véhicule à deux roues, motorisé, avec ou sans side-car, dont la cylindrée est supérieure à 50 cm<sup>3</sup> 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 19. Sources de données utilisées dans ce rapport**

Source	Type de données	Description	Méthode de collecte	Période et portée	Organisation et référence la plus récente
<b>Assuralia, Évolution de la fréquence des sinistres en assurance automobile, 2021</b>	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: 2021	Assuralia  Assuralia (2021). Évolution de la fréquence des sinistres 2012-2021 en assurance RC automobile. <a href="#">Lien vers le rapport</a>
<b>Institut Vias @Risk, 2020</b>	Risque de blessures graves et mortelles sur la route pour différents groupes d'utilisateurs	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'utilisateur 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'utilisateur 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 <a href="#">Lien vers le rapport</a>
<b>Monitor</b>	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] <a href="#">Lien vers le projet</a>
<b>OMNIBUS</b>	autodéclaré données de déplacement	L'institut Vias publie trimestriellement un tableau de bord <a href="http://www.vias-modalsplit.be">www.vias-modalsplit.be</a> 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.	A partir de 2017 Trimestrielle	Institut Vias  Institut Vias (2023). Comment les Belges se déplacent-ils ? Tableau de bord Modal Diviser. <a href="https://www.vias-modalsplit.be/fr/">https://www.vias-modalsplit.be/fr/</a> . Téléchargé le 11/07/2022. <a href="#">Lien vers le tableau de bord</a>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>Le nombre d'usagers par mode de déplacement;</li> <li>La part de la population qui ne s'est pas déplacée;</li> <li>Le nombre total de kilomètres parcourus par mode de déplacement;</li> <li>La répartition modale: la distribution du nombre de kilomètres parcourus entre les différents modes de transport.</li> </ul>	<p>L'enquête porte sur les déplacements effectués la veille. Plus précisément:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Quel mode de déplacement avez-vous utilisé hier ?</li> <li>Etiez-vous conducteur, passager ou les deux ?</li> <li>Pour chacun des modes de transport utilisés, combien de kilomètres avez-vous parcourus ?</li> </ul> <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>		
<b>Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)</b>	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: 2022	Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) <a href="#">Lien vers les données statistiques</a>
<b>Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)</b>	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)	- À partir de 1998 - Belgique - Annuellement - Données les plus récentes: 2020	Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) <a href="#">Lien vers les données statistiques</a>

			- Les formulaires de déclaration de décès auprès de l'état civil (qui contiennent des informations sur la cause du décès)		
<b>SPF Mobilité et Transports</b>	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	- À partir de 1970 - Belgique - Annuellement - Données utilisées dans ce rapport: 2017	SPF Mobilité et Transport <a href="#">Lien vers le rapport</a>



**Vias institute**

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · [info@vias.be](mailto:info@vias.be) · [www.vias.be](http://www.vias.be)