



# Glossaire et précisions techniques

Ce document est une annexe permettant de centraliser les définitions et les éléments techniques utiles à la bonne compréhension des **Essentiels des accidents**.

Les **Essentiels** sont disponibles sur : <https://www.awsr.be/services/etudes-statistiques/>

## GLOSSAIRE

### Abréviations dans l'utilisation des données

# : Nombre

% : Pourcentage

N/A : Non applicable

N/D : Non disponible

**Base 100 (indice)** : Un indice permet de mesurer l'évolution de la valeur d'une variable sur une période donnée. La valeur de départ, appelée valeur de base, prend la valeur d'indice 100. On calcule ensuite l'indice d'arrivée en divisant la valeur de la variable à la date finale par sa valeur de départ, puis en multipliant le tout par 100.

**Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium)** : Service Public Fédéral Direction Générale Statistique et Information Economique

### Accidents

**Accident corporel** : Tout accident impliquant au moins un véhicule et ayant eu lieu sur la voie publique, qui a occasionné des dommages corporels à au moins un des usagers. Sont exclus tous les accidents survenus sur un terrain privé accessible au public (ex : parking d'un magasin) ou les accidents n'impliquant que des piétons.

**Accident mortel** : Accident ayant entraîné le décès d'au moins un des usagers impliqués.

**Accident n'impliquant qu'un seul véhicule** : Tout accident n'impliquant qu'un seul usager (vélo inclus). Les cas particuliers que sont les chutes de piétons seuls sont exclus des statistiques (elles ne sont pas considérées comme des accidents de la route).

### Victimes

**Décédé** : Toute personne décédée suite à un accident de la circulation. Cette catégorie regroupe les personnes décédées sur le lieu de l'accident (« tués sur place ») et celles décédées des suites de leurs blessures dans les 30 jours suivant l'accident (« mortellement blessés »).

**Blessé grave** : Toute personne blessée dans un accident de la circulation et dont l'état nécessite une hospitalisation de minimum 24h.

**Blessé léger** : Toute personne blessée dans un accident de la circulation et dont l'état nécessite des soins médicaux et éventuellement une hospitalisation de moins de 24h.

**Victime** : Toute personne blessée ou décédée suite à un accident de la circulation.



## Indicateurs en lien avec les décédés

**Gravité des accidents** : Nombre de décédés pour 1000 accidents corporels enregistrés. Cet indicateur permet de relativiser le nombre de tués, en le mettant en parallèle avec le nombre d'accidents. Il est utile pour comparer entre eux différents types d'accidents qui ne sont pas aussi fréquents les uns que les autres.

**Gravité globale** : Toutes les personnes décédées dans l'accident sont prises en compte dans le calcul de la gravité. Par défaut, la gravité des accidents correspond à la gravité globale.

**Gravité spécifique** : Utilisé dans le cas d'accidents impliquant un type d'utilisateur particulier, cet indicateur ne prend en compte que les tués parmi cet usager en question. Par exemple, la gravité spécifique des accidents impliquant un camion est le nombre d'occupants de *camions* décédés pour 1 000 accidents de camions. La gravité globale de ces accidents est basée sur l'ensemble des décédés (dans le camion ou parmi les opposants) pour 1 000 accidents impliquant des camions.

**Taux de mortalité** : Nombre de décès de la période (une ou plusieurs années) par rapport à la population de cette même période.

## Données d'exposition au risque

**Véhicules-kilomètres** : Nombre de kilomètres parcourus annuellement en Wallonie par l'ensemble des véhicules (motocyclettes, voitures personnelles, camionnettes, autobus et autocars, poids lourds et véhicules spéciaux) pour lesquels nous disposons de données.

**Voyageurs-kilomètres** : Nombre de kilomètres parcourus annuellement en Wallonie par l'ensemble des personnes (occupants de motocyclettes, voitures personnelles, camionnettes, autobus et autocars, poids lourds et véhicules spéciaux) pour lesquelles nous disposons de données. Cet indicateur correspond au nombre de kilomètres parcourus par les différents véhicules, multiplié par le nombre d'occupants de ces véhicules. À titre d'exemple, une voiture avec deux occupants parcourant 2 000 km correspond à 4 000 voyageurs-kilomètres.

## Risque

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

**Risque de décès** : Nombre de décédés par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus.

Au niveau européen, le risque de décès est calculé en fonction des véhicules-kilomètres parcourus, seules données disponibles et communes aux différents pays. Le risque obtenu est donc légèrement surestimé.

## Usagers et modes de déplacement

**Usager de la route** : Personne prenant part à la circulation, à pied ou à bord d'un véhicule.

**Conducteur et passager** : Tout usager de la voie publique qui assure la direction d'un véhicule est un conducteur. Par opposition, un passager ne participe pas activement à la circulation. Par extension, les piétons sont considérés comme des conducteurs.

**Autocar/bus** : Véhicule motorisé (de catégorie M2 ou M3<sup>1</sup>) destiné au transport de personnes avec une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 t.

**Camion / poids lourd** : Véhicule motorisé (de catégorie N2 ou N3) destiné au transport de marchandises avec une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 t, ou tracteur routier avec ou sans semi-remorque.

**Camionnette** : Véhicule motorisé (de catégorie N1<sup>1</sup>) destiné au transport de marchandises avec une masse maximale autorisée de 3,5 t.

**Cyclo(moteur)** : Véhicule à 2, 3 ou 4 roues d'une puissance maximale de 50 cm<sup>3</sup> et pouvant atteindre la vitesse de 45 km/h au maximum, à l'exception des engins de déplacement motorisés. Il existe des cyclomoteurs de type A (ne dépassant pas 25 km/h) ou B (maximum 45 km/h). Les « speed pédélec » sont assimilés à des cyclomoteurs de classe B.

**Deux-roues** : Tout véhicule à deux roues, motorisé ou non (vélo, vélo électrique, speed pédélec, cyclo ou moto).

**2RM (deux-roues motorisé)** : Deux-roues motorisé (cyclo, speed pédélec ou moto).

**Engin de déplacement** : Tout véhicule qui ne correspond pas à la définition d'un cycle, propulsé uniquement par la force musculaire du ou des occupants et non pourvu d'un moteur (patins à roulette, trottinette, skateboard, monocycle...).

**Engin de déplacement motorisé** : Tout véhicule à moteur à deux roues ou plus qui ne peut, par construction et par la seule puissance de son moteur, dépasser sur une route en palier la vitesse de 25 km/h. (trottinettes électriques ou scooters électriques pour personnes à mobilité réduite, monoroues...).

**Moto(cyclette)** : 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.

<sup>1</sup> <https://www.code-de-la-route.be/textes-legaux/sections/ar/reglement-technique-des-vehicules/115-art1-v15-115>



**Piéton** : Usager de la route se déplaçant à pied ou poussant un vélo ou un cyclomoteur ainsi que l'usager en chaise roulante.

**Speed pédélec** : Vélo électrique rapide dont l'assistance au pédalage est limitée par construction à 45 km/h et la puissance ne peut excéder 4 kW. Compte tenu de ces caractéristiques, il est assimilé à un cyclo de classe B.

**Vélo (bicyclette)** : Véhicule à 2 ou 3 roues dont la force motrice principale est fournie par son conducteur (appelé « cycliste ») grâce à un pédalier. Les vélos à assistance électrique sont intégrés à cette catégorie.

**Vélo classique** : Véhicule à 2 ou 3 roues dont la force motrice est exclusivement fournie par son conducteur (appelé « cycliste ») grâce à un pédalier et sans aucune autre forme d'assistance.

**Vélo (à assistance) électrique** : Véhicule à 2 ou 3 roues disposant d'une assistance au pédalage

- Jusqu'à 25 km/h maximum et avec une puissance jusqu'à 250 W.
- Jusqu'à 25 km/h maximum et avec une puissance jusqu'à 1 kW (également appelé vélo motorisé). Il peut éventuellement être équipé d'un moteur capable de fonctionner de manière autonome sans devoir pédaler. Ce vélo ne peut être utilisé qu'à partir de 16 ans.

**Voiture** : Véhicule motorisé (de catégorie M1<sup>2</sup>) destiné au transport de personnes ou de marchandises, comprenant au maximum 8 places en plus du siège conducteur (Voiture, minibus ou camping-car).

**Voiturette** : Quadricycle léger dont la cylindrée est inférieure à 50 cm<sup>3</sup> (moteur à combustion) et la vitesse maximale est de 45 km/h (cyclo B).

## Périodes de la semaine

**Jour / journée** : De 6h00 à 21h59.

**Nuit** : De 22h00 à 5h59 le jour suivant.

**Semaine** : Du lundi 06h00 au vendredi 21h59.

**Week-end** : Du vendredi 22h00 au lundi 5h59.

## Conduite sous influence d'alcool

**Conducteur testé** : Conducteur (impliqué dans un accident) ayant été soumis à un test d'haleine ou l'ayant refusé.

**Conducteur sous influence (ou conducteur « positif »)** : Conducteur dont la concentration d'alcool dans le sang ou dans l'air expiré est supérieure ou égale au seuil que prévoit la loi ou conducteur ayant refusé le test. La limite légale est fonction du statut professionnel ou non du conducteur. Elle est de 0,22 mg/litre d'air alvéolaire expiré (test d'haleine) ou 0,5 g/litre de sang (prise de sang) pour la majorité des conducteurs, et de 0,09 mg/litre d'air alvéolaire expiré (test d'haleine) ou 0,2 g/litre de sang (prise de sang) pour les conducteurs professionnels (camion, autocar/bus ou taxi).

Pour les piétons, le code de la route ne prévoit aucune limite légale mais interdit d'être en état d'ivresse sur la voie publique. Pour pouvoir comparer l'imprégnation alcoolique des piétons impliqués dans les accidents avec celle des conducteurs de véhicule, la police enregistre néanmoins si les piétons testés dépassent ou non le seuil de 0,22 mg/litre d'air alvéolaire expiré (test d'haleine) ou 0,5 g/litre de sang (prise de sang).

**Pourcentage (%) de conducteurs testés** : Nombre de conducteurs testés par rapport au nombre de conducteurs impliqués dans les accidents.

**Pourcentage (%) de conducteurs sous influence** : Nombre de conducteurs sous influence par rapport au nombre de conducteurs testés.

**Accident lié à l'alcool** : Accident corporel impliquant au moins un conducteur (piéton compris) sous influence d'alcool.

## Pays européens selon la dénomination ISO

Pays	Code ISO	Pays	Code ISO	Pays	Code ISO
Autriche	AT	Grèce	EL	Roumanie	RO
Belgique	BE	Hongrie	HU	Slovaquie	SK
Bulgarie	BG	Irlande	IE	Slovénie	SI
Croatie	HR	Italie	IT	Espagne	ES
Chypre	CY	Lettonie	LV	Suède	SE
République Tchèque	CZ	Lituanie	LT	Royaume-Uni	UK
Danemark	DK	Luxembourg	LU	Grande-Bretagne	GB
Estonie	EE	Malte	MT	Région flamande	BE-VLG
Finlande	FI	Pays-Bas	NL	Région Bruxelles-Capitale	BE-BRU
France	FR	Pologne	PL	Région wallonne	BE-WAL
Allemagne	DE	Portugal	PT	Europe	EU

<sup>2</sup> <https://www.code-de-la-route.be/textes-legaux/sections/ar/reglement-technique-des-vehicules/115-art1-v15-115>



## PRÉCISIONS TECHNIQUES

### SOURCES DES DONNÉES : ACCIDENTS CORPORELS

Les statistiques d'accidents corporels proviennent des données officielles d'accidents fournies par Statbel du Service Public Fédéral Économie.

Lorsqu'un accident de la route entraîne des lésions corporelles, les personnes impliquées sont légalement tenues d'avertir les services de police. Ceux-ci encodent toutes les informations constatées sur place dans un outil informatique dédié qui produit à la fois le procès-verbal de l'accident (PV) et qui alimente la banque nationale des accidents corporels de la circulation. Cette base de données est gérée et centralisée par les services de la police fédérale. Une fois par an, la police fédérale transmet cette base de données à Statbel qui effectue quelques vérifications et ajoute quelques informations via une liaison avec d'autres bases de données (registre national, formulaires des Parquets relatifs aux décès dans un accident de la route, etc.). De cette base de données « retravaillée » sont issus les chiffres officiels (et définitifs) de l'accidentalité en Belgique.

#### Sous-enregistrement

Tous les accidents de la route ne sont pas repris dans la base de données, car ils ne sont pas systématiquement signalés aux services compétents comme ils devraient l'être en théorie. Ainsi, le nombre d'accidents corporels et de victimes dénombrés par les statistiques officielles représente une sous-évaluation de leur nombre réel.

Selon une étude de Vias<sup>3</sup>, en Belgique pour chaque blessé grave enregistré dans les statistiques officielles des accidents de la route, on compte 2,5 blessés graves dans les données issues des services hospitaliers. Ce ratio de blessés graves sous-enregistrés varie selon le type d'usager. Il est de 5,5 pour les cyclistes, 2,2 pour les deux-roues motorisés, 2,0 pour les piétons et 1,3 pour les conducteurs de véhicules motorisés autres que les deux-roues.

Le problème du sous-enregistrement n'est pas spécifique à la Belgique. Tous les pays ayant un système d'enregistrement des accidents de la route y sont confrontés. Les causes majeures du sous-enregistrement sont sans nul doute identiques à celles identifiées à l'étranger :

- Les lésions corporelles ne sont pas constatées immédiatement après l'accident mais seulement avec un certain délai. Les protagonistes ne se rendent donc pas compte de la gravité de l'accident et ne jugent pas nécessaire d'appeler la police ;
- Les usagers impliqués constatent des lésions corporelles mais omettent ou choisissent de ne pas contacter la police ;
- La police est appelée mais ne se rend pas ou trop tard sur les lieux de l'accident ;
- La police se rend sur les lieux de l'accident mais ne remplit pas (correctement) le formulaire d'analyse des accidents de la circulation (p.e. toutes les victimes ne sont pas enregistrées).

### SOURCES DES DONNÉES : KILOMÈTRES PARCOURUS

Outre les facteurs de risque (liés aux dysfonctionnements des conducteurs, des véhicules ou de l'infrastructure), le nombre d'accidents est directement lié au nombre de personnes ou de véhicules circulant sur les routes. Pour comparer le risque routier de différentes entités, il est donc nécessaire de relativiser le nombre absolu d'accidents ou de victimes par une variable représentant l'exposition au risque.

Couramment utilisé pour des questions de disponibilité des données, le taux de mortalité (nombre de tués par millions d'habitants) n'est pourtant pas un indicateur idéal pour évaluer le niveau de sécurité routière sur un territoire. A population égale, deux territoires peuvent en effet présenter des quantités de trafic et des parts modales très différentes, en fonction de la structure de leur réseau routier (p.e. présence d'une autoroute), de leur caractère urbain ou rural, ou encore du niveau de présence de trafic issu de personnes habitant hors de ce territoire (p.e. navetteurs).

Lorsque l'information est disponible, il est préférable de calculer le risque de décès, en relativisant le nombre de tués par les (voyageurs-) kilomètres parcourus.

En Belgique, le nombre de kilomètres parcourus (tant véhicules-kilomètres que voyageurs-kilomètres) est fourni par le SPF Mobilité et Transports, sur base des données de comptage du trafic transmises par les régions. Au moment d'écrire ces lignes, le nombre de kilomètres parcourus en 2020 n'était pas disponible. Afin de pouvoir tout de même produire une information sur le risque de décès par milliard de voyageurs-kilomètres, nous avons donc utilisé les chiffres de 2017 (dernières données disponibles) pour calculer le risque de décès en 2020.

<sup>3</sup> Nuyttens, N. (2013). Sous-enregistrement de victimes de la circulation. Comparaison des données relatives aux victimes de la circulation grièvement blessées admises dans les hôpitaux et des données reprises dans les statistiques nationales d'accidents. Bruxelles, Belgique Institut Belge pour la Sécurité Routière.



Notons que le nombre de voyageurs-kilomètres ne prend en compte que les déplacements effectués par certains véhicules motorisés. Les kilomètres parcourus par les piétons, les cyclistes et les cyclomotoristes (entre autres) ne sont ainsi pas comptabilisés alors qu'ils représentent une part non négligeable des victimes de la route.

## SOURCES DES DONNÉES : COMPARAISON INTERNATIONALE

La comparaison internationale est dépendante et limitée par des différences méthodologiques, de calculs et de collecte de données. Aussi, les données concernant les décédés 30 jours sont les seules reconnues (à ce jour) par les experts et les instances européennes pour permettre une comparaison non biaisée entre les pays européens.

D'autres sources de données sont dès lors utilisées pour établir ses comparaisons, telles que les données d'EUROSTAT, de la base CARE (base de données d'accidents de la circulation de la Commission Européenne) et de la base IRTAD (base de données internationale d'accidents).

Afin de comparer au mieux les pays entre eux, la Commission européenne ne prend en compte que le nombre de véhicules-kilomètres parcourus en voiture et en deux-roues motorisés (motos et cyclos) pour les données d'exposition au risque de décès. Il s'agit des seules données disponibles et relativement communes aux différents pays. Aussi, pour les comparaisons internationales, nous utilisons les critères fixés par la Commission européenne mais, compte tenu de l'absence de données pour les cyclos en Belgique, nous sous-estimons le nombre de véhicules-kilomètres dans nos calculs et nous surestimons dès lors légèrement le risque mortel par rapport à nos voisins européens.

Éditeur responsable : Françoise Guillaume

Éditeur : Agence wallonne pour la Sécurité routière ASBL

Date de publication : Septembre 2021

[Veillez faire référence à ce document de la manière suivante :](#)

Essentiel des accidents : glossaire et précisions techniques. AWSR, septembre 2021

