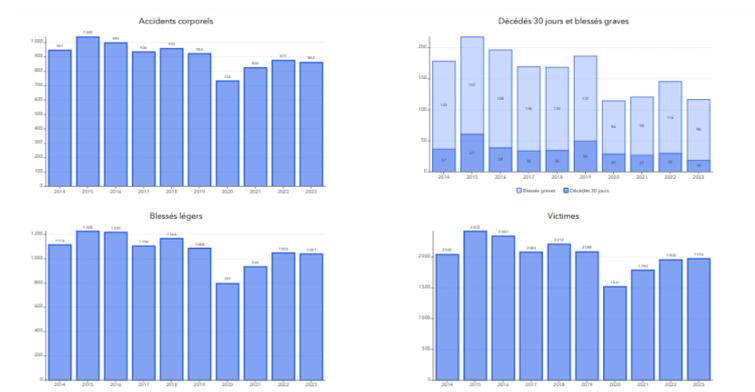


## BOITE À OUTILS SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### RAPPORT D'ACCIDENTALITÉ

#### Aide et définitions



## TABLE DES MATIERES

I.	GÉNÉRALITÉS .....	- 2 -
A.	Source et qualité des données .....	- 2 -
1.	Source .....	- 2 -
2.	Sous-enregistrement.....	- 2 -
3.	Qualité des données .....	- 2 -
4.	Géolocalisation des accidents.....	- 2 -
B.	Définitions .....	- 3 -
C.	Temps de chargement des données .....	- 5 -
D.	Contact .....	- 5 -
II.	CONTENU DE L'OUTIL .....	- 5 -
III.	BON À SAVOIR .....	- 5 -
IV.	COMMENT UTILISER LES FILTRES ? .....	- 5 -



# I. GÉNÉRALITÉS

## A. SOURCE ET QUALITÉ DES DONNÉES

### 1. Source

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

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

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.

### 2. 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>1</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'utilisateur. 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.

### 3. Qualité des données

Les données utilisées dans cette plateforme sont les données officielles, telles que mises à disposition par Statbel. La qualité des analyses produites en dépend directement. Malgré un traitement rigoureux, certaines incohérences ou erreurs peuvent apparaître. Celles-ci peuvent provenir des données sources, sur lesquelles cette plateforme n'a pas de contrôle.

### 4. Géolocalisation des accidents

La localisation des accidents est effectuée par la Police fédérale, sur la base des informations recueillies par les policiers intervenus sur les lieux. L'AWSR apporte ensuite des corrections supplémentaires afin d'affiner la carte. Malgré ces efforts conjoints, certains accidents ne peuvent être localisés, faute de données suffisantes. En 2022, environ 85% des accidents corporels ont pu être précisément localisés.

---

<sup>1</sup> Nuytens, 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.



Il est à noter que les corrections apportées par l'AWSR peuvent parfois entraîner une modification de la commune, de la zone de police ou de la province associée à un accident. Cela peut expliquer quelques divergences mineures par rapport aux chiffres officiels publiés par Statbel pour certaines entités géographiques.

## B. DÉFINITIONS

### Accidents et victimes

**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 grave** : Accident ayant grièvement blessé au moins un des usagers impliqués, mais n'ayant pas entraîné de décès.

**Accident léger** : Accident n'ayant entraîné que des blessés légers.

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

**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.

**Décédé 30 jours** : 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 »).

**Gravité des accidents** : Nombre de décédés pour 1000 accidents corporels enregistrés.

**Victime** : Toute personne blessée ou décédée suite à un accident de la circulation. Les personnes impliquées dans un accident mais en étant sorties indemnes physiquement ne sont donc pas reprises sous cette définition de « victime », bien qu'elles puissent évidemment souffrir d'autres conséquences de l'accident.

### 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.

**2RM – Deux-roues motorisé** : Véhicule à moteur possédant deux roues. Cette catégorie comprend les cyclomoteurs, les speed pédélec et les motocyclettes, quelle que soit leur cylindrée.

**Autocar/bus** : Véhicule motorisé (de catégorie M2 ou M3) 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) 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.

**Engin de déplacement non-motorisé** : 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(cycllette)** : 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.

**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 (jusqu'à 25 km/h) sont intégrés à cette catégorie.

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

### **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 sous influence** : Nombre de conducteurs sous influence par rapport au nombre de conducteurs testés.

### **Directions territoriales et districts (auto)routiers**

La Wallonie est divisée en 7 Directions Territoriales des Routes DTR (Namur, Luxembourg, Brabant wallon, Mons, Charleroi, Liège, Verviers) qui gèrent le réseau routier et autoroutier. Chaque DTR est subdivisée en districts routiers (32 au total) et autoroutiers (10).



## C. TEMPS DE CHARGEMENT DES DONNÉES

Lors de l'ouverture d'un outil ou lors de l'utilisation de filtres, un délai de chargement peut parfois être observé. Cela s'explique par le volume important de données traitées (cartes, graphiques, indicateurs, etc.). Nous vous invitons à faire preuve de patience pendant ces quelques instants. Ces délais sont normaux et nécessaires au bon fonctionnement de la plateforme.

Pour l'outil « Carte de densité des accidents » spécifiquement, le chargement des données n'est complet que lorsque les traits sont bien alignés sur le réseau routier.

## D. CONTACT

Pour toute demande d'information complémentaire, question sur l'outil, signalement d'incohérences ou besoin de données/statistiques supplémentaires, n'hésitez pas à envoyer un message à l'adresse suivante : [stat@awsr.be](mailto:stat@awsr.be). Les suggestions d'amélioration sont aussi les bienvenues.

## II. CONTENU DE L'OUTIL

Le rapport d'accidentalité est un tableau de bord qui rassemble de nombreuses statistiques sur les accidents de la route ayant fait des tués ou des blessés, sur un territoire donné, et pour une période de dix ans. Il présente d'abord quelques chiffres-clés sur l'accidentalité, à la fois pour la dernière année disponible et pour les cinq dernières années. Il montre ensuite, sous forme de graphiques, l'évolution annuelle de ces indicateurs sur une période de dix ans. Enfin, il propose des statistiques détaillées sur les caractéristiques des accidents, des victimes et des conducteurs impliqués, calculées sur des périodes de cinq ans.

## III. BON À SAVOIR

L'approche par **quinquennats** (périodes de cinq ans) permet de faire ressortir clairement les tendances principales sans être distrait par des fluctuations annuelles. Pour faciliter les comparaisons dans le temps, les données sont calculées pour deux périodes de cinq ans : les cinq années les plus récentes disponibles, et les cinq années qui les précèdent.

Notez que les graphiques portant sur les caractéristiques des accidents, des victimes ou des conducteurs sont exprimés en **pourcentages**, et non en valeurs absolues.

Des boutons d'accès rapide sous le titre « **Sections** » permettent d'accéder directement à chaque partie du rapport.

## IV. COMMENT UTILISER LES FILTRES ?

En haut de la page, des **filtres** permettent de choisir l'entité géographique à analyser, et, si souhaité, de limiter les résultats à un ou plusieurs types de routes : autoroutes, routes régionales ou communales. L'ensemble du tableau de bord s'actualise automatiquement selon votre sélection.

Le chargement du filtre « **Communes** » peut prendre un certain temps, en raison du grand nombre de communes disponibles. Pour faciliter la sélection, il est recommandé de commencer par l'un des autres filtres de limites administratives, afin de réduire la liste des communes proposées.



Le filtre « **Zone de police** » se base sur le lieu de survenue de l'accident et non l'unité de police ayant constaté l'accident. Ainsi, les accidents constatés par la police fédérale (la police de la route, WPR) sont rattachés au territoire de la zone de police locale correspondant au lieu de l'accident.

