

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : STATISTIQUES**1 INTRODUCTION**

Le nombre de décédés 30 jours¹ sur les routes belges a diminué de 1531 en 2001 à 1089 en 2005 (cf. Annexe 1.1). Nous sommes donc sur la bonne voie pour atteindre l'objectif de réduire de moitié le nombre de tués à l'échéance 2010². La Belgique a d'ailleurs enregistré, sur cette période, la troisième meilleure progression parmi les pays européens.

Toutefois, la situation de la Belgique en 2001 était l'une des moins bonnes de l'Union Européenne (cf. Annexe 1.2). Depuis, d'importants efforts ont été fournis pour améliorer la sécurité routière dans notre pays. A cette occasion, les instances publiques ont pu compter sur une large adhésion sociale. Les résultats obtenus à ce jour sont donc particulièrement encourageants et résultent, en grande partie, d'un intérêt accru pour la sécurité routière à tous les niveaux. Cela dit, des efforts restent à produire pour atteindre l'objectif de 2010. Le manque de statistiques récentes n'a pas permis d'orienter suffisamment les mesures. Pour pouvoir atteindre l'objectif visé, il faudra donc travailler de manière plus ciblée. Ceci requiert une analyse solide, basée sur des indicateurs de sécurité routière complets, fiables et disponibles rapidement.

Dans le deuxième point, nous décrivons l'ensemble des informations dont il serait idéalement utile de disposer.

Dans le troisième point, nous ferons un rapide compte rendu de la situation actuelle par rapport aux statistiques de sécurité routière : ce qui est disponible et, surtout, quels sont les problèmes et les carences.

Enfin, dans la quatrième partie, nous dresserons une première liste de recommandations, de pistes de réflexion qui devraient nous permettre de progresser de la situation actuelle vers la situation idéale esquissée au point 2.

¹ Toute personne impliquée dans un accident de roulage tuée sur le coup, décédée avant son admission à l'hôpital ou décédée des suites de l'accident dans les 30 jours suivant la date de l'accident.

² L'objectif consiste à diviser par deux le nombre de tués d'ici 2010 avec comme référence la moyenne de 1998, 1999 et 2000, qui est de 1500 décédés 30 jours. L'objectif est donc de ne pas dépasser 750 décédés 30 jours en 2010.

2 INFORMATIONS EN MATIERE DE SECURITE ROUTIERE : SITUATION IDEALE

Le graphe³ ci-dessous se veut un inventaire des données nécessaires à un système d'information en sécurité routière. Les quatre niveaux de la pyramide doivent donc être pris en compte pour aboutir à une analyse performante.

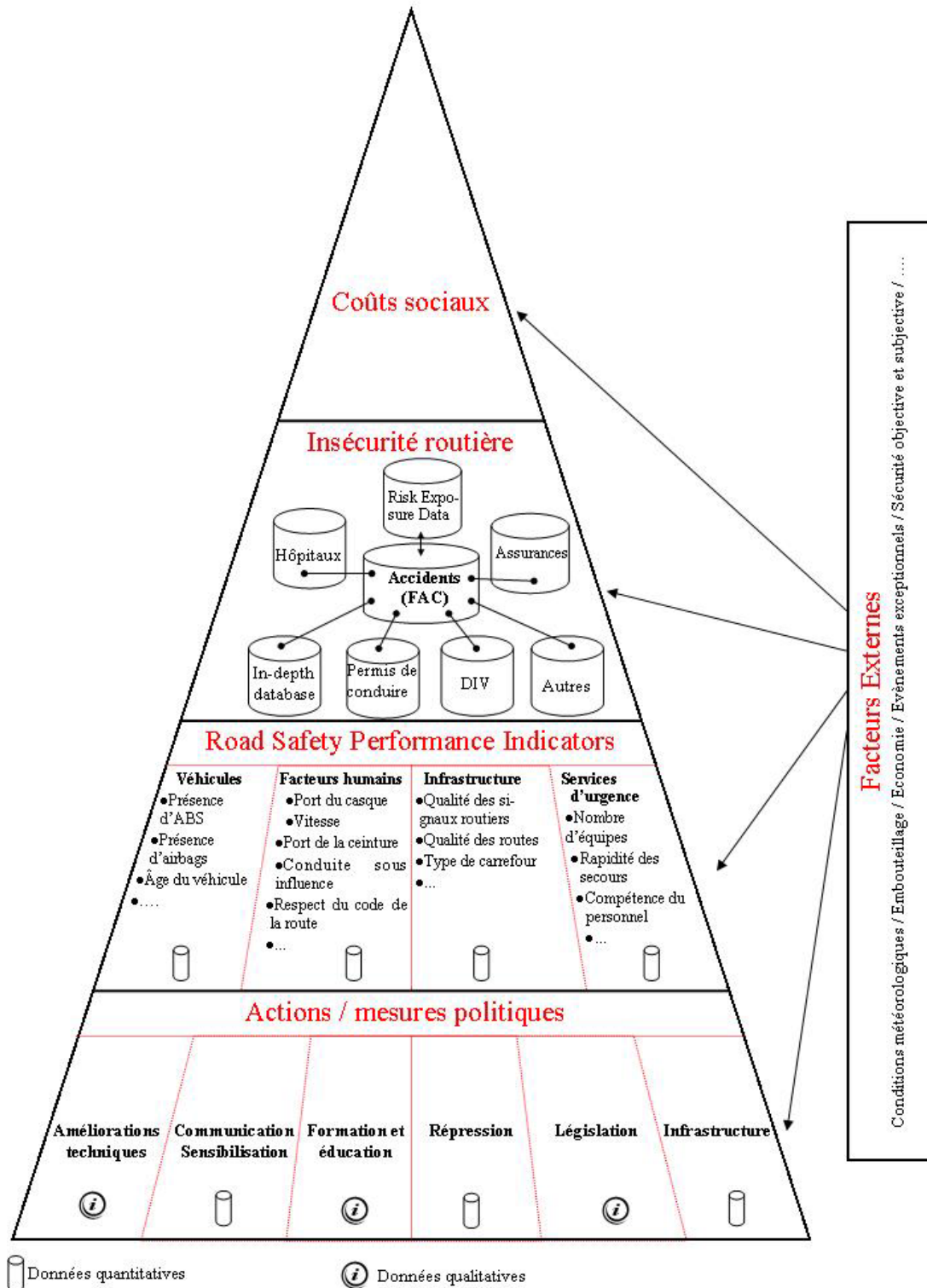
2.1. Informations concernant les plans d'actions et mesures

En bas de la pyramide, nous trouvons les plans d'actions et les mesures politiques entreprises. Nous distinguons 6 types d'actions ou mesures.

1. **Législation**
2. **Répression**
3. **Formation à la conduite**
4. **Communication/Sensibilisation**
5. **Améliorations techniques**
6. **Améliorations de l'infrastructure**

³ Librement inspiré de : ETSC, *Transport safety performance indicators*, Bruxelles, European transport Safety Council, 2001 cité dans F. WEGMAN, *A road safety information system : from concept to implementation*, SWOV, 2001, p11.

Graphique 1 : Informations relatives à la sécurité routière



2.2. Indicateurs de performance en matière de sécurité routière – Road Safety Performance Indicators

La survenance d'un accident est due à différents facteurs, à savoir l'individu en tant qu'usager de la route, le véhicule, la route et son environnement, diverses circonstances de circulation (nature du trafic, luminosité, conditions atmosphériques...). L'interaction entre ces facteurs joue un rôle essentiel. Les mesures de sécurité routière doivent avoir pour objectif de briser cette convergence de facteurs.

Il importe, dès lors, de disposer d'un maximum de données concrètes qui nous permettent d'objectiver autant que possible les facteurs d'accidents. Ceux-ci sont mesurés au travers des indicateurs de performance. Les indicateurs de performance peuvent être classés en quatre types. Ceux-ci concernent :

1. Les facteurs humains

ex : port du casque, vitesse, conduite sous influence (alcool, drogue, médicaments, etc.), respect des règles (GSM au volant, franchissement de ligne continue...), etc.

2. Les facteurs liés au véhicule

ex : présence d'ABS, présence d'airbags, nombre d'étoiles EuroNCAP, état des pneus, conditions de visibilité (rétroviseur anti angle-mort...), etc.

3. Les facteurs liés à l'infrastructure

ex : qualité des routes, dangerosité des carrefours, etc.

4. Les facteurs liés aux services d'urgence

ex : nombre d'équipes de service d'urgence par habitant, qualité des services d'urgence, etc.

2.3. Base de données des accidents et bases de données connexes

Les progrès enregistrés grâce aux actions visant le comportement des usagers ont été d'autant plus faciles à enregistrer que la Belgique connaissait une situation marquée par un non-respect très répandu de la législation. Des progrès complémentaires seront cependant de plus en plus difficiles à atteindre et nécessiteront des mesures plus ciblées, d'où la nécessité d'identifier précisément les problèmes à résoudre et leurs causes.

La principale source d'informations en la matière est la base de données des accidents corporels de la circulation alimentée par les forces de police et gérée par le SPF Economie DG Statistiques et Informations Economiques (Ex-INS). Néanmoins, la mise en relation de plusieurs bases de données permettrait de mieux identifier les facteurs de risques, ou les situations justifiant des mesures.

2.3.1. Les données d'exposition au risque – Risk Exposure Data (RED)

Les données d'exposition au risque sont toutes les informations qui rendent possible la description du cadre à l'intérieur duquel se produisent les accidents. Ces paramètres

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : STATISTIQUES**

permettent de calculer le risque relatif d'être victime de la route et donc de comparer les différents usagers, pays, etc. Les données d'exposition au risque les plus courantes sont :

- **Le nombre de véhicules/kilomètres parcourus** : nombre de kilomètres parcourus par tous les véhicules sur un certain laps de temps. Le nombre de victimes par milliard de véhicules/kilomètres parcourus permet une comparaison entre pays.
- **Le nombre de personnes/kilomètres parcourus** : nombre de kilomètres parcourus par toutes les personnes sur un certain laps de temps.
- **La longueur du réseau routier**
- **La taille du parc automobile**
- **La population** : le nombre de tués par millions d'habitants permet de comparer différentes causes de mortalité.
- **La population des conducteurs**
- **La densité de population**
- etc.

2.3.2. La base des permis de conduire pour de l'information sur les conducteurs impliqués.

2.3.3. La base de données des immatriculations pour de l'information sur les véhicules.

2.3.4. La base de données des hôpitaux pour une information plus fine et plus complète sur les blessés et les tués.

2.3.5. La base de données des assurances pour de l'information sur les responsabilités des accidents et sur les accidents avec dégâts matériels.

2.3.6. Une base de données sur la base d'une analyse en profondeur des accidents qui fournit des informations sur les facteurs ayant contribué à l'accident.

Ce réseau d'informations doit nous fournir une vision détaillée de l'insécurité routière. Ainsi, par exemple, de nombreuses discussions sont régulièrement menées sur les différents modèles d'accession au permis de conduire, sans que puisse être réalisée une évaluation quantitative de l'impact de la formation à la conduite sur le nombre d'accidents générés dans les 2 à 3 années qui suivent l'obtention du permis de conduire. La mise en concordance, au sein d'une datawarehouse, du fichier des accidents avec le fichier des permis de conduire permettrait de procéder aux analyses nécessaires et de disposer ainsi d'éléments objectifs nécessaires à une politique efficace en la matière.

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : STATISTIQUES

Par ailleurs, la mise en lien du fichier des véhicules immatriculés permettrait d'effectuer des analyses sur d'éventuelles corrélations entre les caractéristiques techniques des véhicules et leurs implications dans les accidents de la route, et la gravité de ces derniers.

Afin de garantir un traitement non nominatif des données, il convient que l'organe chargé de la fusion des fichiers au sein d'une datawarehouse soit différent de l'organe chargé d'en faire les analyses.

2.4. Les coûts pour la société

Le dernier étage de la pyramide reprend les informations nécessaires au calcul des coûts des accidents de la route. Ceci permet d'évaluer l'importance de la problématique "sécurité routière" au sein de la société.

2.5. Conclusion

L'ensemble des informations exposées dans cette première partie doit rendre possible une analyse poussée de l'insécurité routière. Cette analyse sera de plus en plus utile puisque plus le nombre de victimes se réduira et plus une réduction supplémentaire nécessitera des actions parfaitement ciblées. D'où l'importance de données fiables, rapides et complètes à tous les niveaux de la pyramide.

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : STATISTIQUES**3 POINT SUR LA SITUATION ACTUELLE EN BELGIQUE**

Dans le cadre de l'entrée en vigueur des modifications de la loi de la circulation le 31 mars 2006, un nouveau système d'enregistrement des P.-V., appelé PolOffice, a été développé. Ce système sera utilisé tant par la police fédérale que locale. D'après le planning actuel, la police locale passera entièrement à ce nouveau système au 1/1/2008. La police fédérale l'utilise déjà. L'enregistrement des accidents et la mise à disposition des données d'accidents et de répression à des fins statistiques ne sont prévues qu'à un stade ultérieur et pas de façon simultanée. En l'absence de mesures correctrices, ceci aura des conséquences néfastes sur la continuité de l'enregistrement des accidents en Belgique.

3.1. Données d'accidents

La réforme des polices a eu des conséquences sur la saisie des informations concernant les accidents corporels. Les bases de données de 2003 à 2005 n'ont pu être délivrées dans les délais habituels, laissant la Commission Fédérale et tous les acteurs du domaine sans données chiffrées sur lesquelles baser leur travail. Pour pallier ce manque de données statistiques récentes, le baromètre mensuel de la sécurité routière a été créé. Les données sont certes moins détaillées que celles issues des formulaires de déclaration d'accidents remplis par la police mais permettent tout de même de suivre, mois par mois, l'évolution de la sécurité routière en Belgique.

Outre la rapidité d'accès aux données, il est aussi très important que ces dernières soient complètes et fiables. Une base de données regroupant ces trois caractéristiques majeures constitue un atout indispensable pour l'analyse des accidents.

3.1.1. Exhaustivité :

- La saisie unique a été partiellement réalisée. Elle reste prioritaire afin qu'un enregistrement des données d'accidents puisse avoir lieu pour chaque procès-verbal.
- Le problème du sous-enregistrement est un problème connu. Des actions sont nécessaires pour corriger ce sous-enregistrement, notamment au travers de la mise en corrélation de la base des accidents avec la base de données des hôpitaux. Toutefois, l'estimation du sous-enregistrement via le lien entre la base de données des accidents et la base de données des hôpitaux est actuellement impossible notamment en raison de la multitude de méthodes d'enregistrement dans les hôpitaux. D'autres types de solutions peuvent alors être envisagés, telles des études en lien avec les bases de données des assurances.
- Les résultats d'une analyse en profondeur des accidents de la route permettent d'avoir un meilleur aperçu des causes réelles et des circonstances qui contribuent à la survenance des accidents. Ces données qualitatives viennent compléter les données quantitatives du SPF Economie et du baromètre de la sécurité routière. L'analyse de données détaillées permet de répondre à des questions très ciblées concernant des phénomènes de sécurité routière spécifiques. Il n'existe pas de cadre légal pour la réalisation d'une étude scientifique indépendante sur la base de données détaillées d'accidents de la circulation. La possibilité de mettre sur pied un

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : STATISTIQUES

projet pilote BART (Belgian Accident Research Team) a été examinée. Elle a révélé la volonté de principe des instances publiques concernées de soutenir ce projet. Aucun accord n'a toutefois été atteint concernant les modalités pratiques. Les autorités judiciaires s'inquiètent surtout de la façon dont les dossiers judiciaires en cours, relatifs à des accidents de la route et comprenant notamment le procès-verbal et d'éventuels rapports d'experts pourraient être consultés.

3.1.2. Fiabilité :

- La problématique des décédés 30 jours mérite une attention particulière. Jusqu'à ce jour, ceux-ci sont communiqués au SPF Economie via un formulaire manuel, après quoi, en l'absence d'un FAC, des vérifications doivent être effectuées auprès de la police. Dans le cadre de l'étude "Optima" et de l'étude "Exploitation des données de sécurité routière", il a été suggéré de collecter ces informations, notamment via le flux de données des services de police. Cela requiert des accords clairs entre l'hôpital, le Parquet et la police.
- Lors de la formation des services de police, aucune attention n'est accordée à la façon de compléter le formulaire d'accident. Il n'existe pas non plus de post- formations en la matière. La fiabilité des données récoltées par les forces de police pourrait être accrue si les policiers recevaient une formation spécifique sur la manière de remplir le formulaire et sur son utilité.
- Les frontières entre la personne indemne et celle légèrement blessée et entre le blessé léger et le blessé grave ne sont pas clairement définies et conduisent sans doute à des interprétations différentes par les personnes qui encodent les informations.

3.1.3. Rapidité/ accessibilité :

- Les statistiques officielles d'accidents jusqu'à 2005 compris ont été publiées en juin 2006 sur le site du SPF Economie. Les données complètes, nécessaires à l'analyse et à la recherche scientifique n'ont été mises à disposition que 4 mois plus tard, ce qui a fait perdre un temps précieux. Des problèmes administratifs sont rencontrés chaque année par les utilisateurs de la banque de données pour avoir accès à cette base de données de manière rapide.
- Une des missions principales de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière est le suivi des statistiques et des indicateurs de sécurité routière. A cet effet, cette Commission doit être régulièrement informée de l'évolution de la sécurité routière. Entre-temps, le baromètre de la sécurité routière permet de constater chaque mois les dernières tendances en matière de sécurité routière, et ce, sur la base de "quick indicators", c'est-à-dire d'informations concernant le nombre d'accidents et de victimes. Par ailleurs, il serait souhaitable de disposer d'un compte-rendu plus détaillé, basé sur des informations en provenance des formulaires d'accidents et établi au moins 1 X par an.

3.2. Législation

Le groupe de travail statistiques doit tenir compte du cadre légal suivant :

- Loi du 22 mars 2006 modifiant la loi du 4 juillet 1962 relative à la statistique publique et la loi du 8 août 1983 organisant un Registre national des personnes physiques. Cette nouvelle loi statistique a pour conséquence que la Direction Générale de la Statistique et de l'Information économique ne peut plus transmettre que des données individuelles anonymisées. Ces données sont décrites dans et protégées par un contrat de confidentialité mutuel.
- La loi du 5 août 1992 sur la fonction de la police (art. 44) - dispositions concernant l'utilisation des données de la police (DSB).
- Le secret médical : article 458 du Code Pénal et déontologique : Chapitre 5 du Code de déontologie médicale émis par l'Ordre des médecins de Belgique.

3.3. Acceptation sociale – attitudes

La première mesure d'attitudes a été réalisée par l'IBSR en 2003. Elle consistait en des interviews face-to-face visant à sonder les attitudes des conducteurs. Cette mesure permet également de se faire une idée du risque subjectif de se faire prendre ainsi que de l'adhésion sociale aux mesures de sécurité routière. La deuxième édition a eu lieu en 2006. Le traitement des données qui permettra de connaître l'évolution entre 2003 et 2006 est actuellement en cours.

3.4. Comportement des usagers de la route

- Depuis 2003, des comptages ceintures sont réalisés chaque année au mois de mai. Les résultats jusqu'à 2006 compris sont disponibles au niveau national et régional.
- Depuis 2003, des mesures de la vitesse sont également effectuées chaque année. La mesure 2006 aura lieu au mois de novembre. Les résultats sont disponibles au niveau national et régional.
- La mesure de comportement liée à l'alcool au volant est organisée depuis 1998. A partir de 2003, il a été possible d'effectuer cette mesure à différentes plages horaires. Les résultats provisoires pour 2005 sont disponibles au niveau national et régional. La prochaine mesure est prévue en 2007.
- Nombre de comportements ne sont pas étudiés en Belgique. Il y a notamment beaucoup de demandes par rapport aux usagers faibles (port du casque des cyclistes, visibilité des usagers faibles dans le trafic, etc.).

3.5. Politique de contrôle par les forces de police

La politique criminelle représente un élément indispensable de la politique de sécurité routière. Afin d'obtenir un effet maximal en matière d'influence du comportement, il importe de développer une stratégie politique à long et à court terme. Une telle stratégie s'appuie sur des choix politiques qui, à leur tour, impliquent l'établissement de priorités. Pour ce faire, il faut pouvoir s'appuyer sur une banque de données complète et fiable en matière de politique criminelle.

L'IBSR coordonne le groupe de travail fédéral "statistiques en matière de sécurité routière", également mis en place en novembre 2000. Sur la base d'une étude de faisabilité réalisée auprès des services de police, ce groupe de travail a développé un projet d' "enregistrement restreint en matière de contrôles et de poursuites à l'intention des Etats Généraux". Ce projet concerne la saisie automatique de données contenues dans les procès-verbaux et qui ont trait aux priorités formulées par les Etats Généraux de la Sécurité Routière. Il s'agit de constats effectués par les services de police, concernant notamment le nombre d'alcootests positifs ou le nombre d'excès de vitesse répertoriés ainsi que des activités de la police concernant, par exemple, le nombre d'heures consacrées aux contrôles vitesse ou aux contrôles alcool.

Il ressort de cette étude de faisabilité que la police est tout à fait disposée à fournir les données demandées, à condition que cela n'entraîne pas de surcharge administrative trop importante. Les services de police ont, par ailleurs, intérêt à enregistrer ce genre de données, indispensables pour réaliser le scanning nécessaire à la préparation des plans de sécurité et des plans d'action en matière de sécurité routière.

Entre-temps, les services de police concluent des accords avec les autorités fédérales dans le cadre du fonds de sécurité routière, accords par lesquels ils s'engagent à appliquer les mesures de sécurité routière. Ces informations représentent un élément important en matière de répression. Ces données ne sont toujours pas exploitables à ce jour.

3.6. Politique de poursuites au niveau judiciaire

Outre les contrôles effectués par les services de police, les poursuites engagées par le Parquet et les sanctions imposées par les tribunaux font également partie de la politique criminelle. Il n'existe pas, à ce jour, de compte rendu régulier de ces données, malgré le fait qu'elles soient disponibles au Centre de traitement de l'Information du SPF Justice.

3.7. Risk Exposure Data

Les données d'exposition au risque sont très importantes pour évaluer les problématiques à leur juste niveau d'importance. Certaines données existent et sont accessibles, d'autres non. Il n'existe pas de document inventoriant les données d'exposition au risque disponibles en Belgique. Ce document pourrait aussi renseigner où trouver les RED, comment les obtenir, à quelle échéance, etc.

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : STATISTIQUES****4 RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION FEDERALE POUR LA SECURITE ROUTIERE**

Examinant la situation actuelle et les améliorations à y apporter, le GT Stat a pu faire ressortir :

- des recommandations (cf. 4.1.)
- mais aussi quelques lacunes qui sont susceptibles d'être comblées relativement facilement (cf. 4.2.)
- ainsi que des questions demandant une réflexion plus approfondie de la part du GT Stat (cf. 4.3.)

4.1. Recommandations

Recommandation 1 : la CFSR recommande d'être informée de manière régulière, par l'IBSR, de l'évolution de tous les indicateurs de sécurité routière. A cette fin, l'IBSR doit être informé au moins 1 X par an de toutes les données disponibles récentes ayant trait à la sécurité routière, de façon à permettre à la Commission de les évaluer en vue d'une éventuelle correction des mesures de sécurité routière.

Les organisations et instances publiques concernées doivent transmettre à l'IBSR, au plus tard au mois d'avril de chaque année, un rapport reprenant les données les plus récentes et, de préférence, se rapportant à l'année calendrier écoulée. Ces données sont les suivantes :

- statistiques des accidents corporels sur la base des formulaires d'accidents de la circulation
- statistiques relatives aux activités et aux constats des services de police
- statistiques en matière de poursuites et de sanction des délits routiers
- indicateurs en matière de comportement et d'attitude
- toutes les autres données statistiques utiles :
 - données relatives au permis de conduire et aux pourcentages de réussite aux examens
 - données en matière d'immatriculation des véhicules
 - données des assurances concernant les accidents avec dégâts matériels et les accidents corporels

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : STATISTIQUES**

- données en provenance de la Santé Publique concernant notamment les causes de mortalité, les accidents du travail...
- données relatives au contrôle technique des véhicules et aux défauts constatés
- données d'instances de contrôle autres que la police, par ex. en matière de transports lourds

Recommandation 2 : la CFSR recommande que toutes les mesures nécessaires soient prises afin de pouvoir disposer le plus rapidement possible des statistiques de la police et de la justice en matière de politique pénale, en ce compris la politique de recherche et de poursuites.

- Recommandation 2.1 : la CFSR recommande qu'au niveau de la police, priorité soit donnée aux développements de PolOffice qui doivent permettre de disposer des statistiques concernant les activités et les constats des services de police, et ce, sur la base du principe de la saisie unique. Cette application doit être possible à partir du 1^{er} janvier 2008.
- Recommandation 2.2 : au niveau de la justice, la CFSR recommande que le SPF Justice transmette, au moins 1 X par an, un rapport à l'IBSR reprenant toutes les données récentes en matière de poursuites des délits routiers, des peines prononcées en la matière et de l'application des sanctions pour compte rendu à la CFSR.
- Recommandation 2.3 : dans l'attente des développements de PolOffice, il est recommandé de faire un compte rendu annuel à la CFSR, des données relatives au risque objectif et subjectif de se faire prendre ainsi qu'en matière de mesures préventives prises dans le cadre des conventions de sécurité routière sur la base des rapports d'évaluation transmis par la police au SPF Mobilité et Transports.
- Recommandation 2.4 : il est indispensable de créer un lien entre les données de la police et celles de la justice afin de pouvoir vérifier dans quelle mesure les directives du ministère public sont respectées, quels délits ont été constatés où, quand et par qui et quelle suite a été donnée à chacun de ces délits à tous les niveaux, à savoir celui de la police, des Parquets, des tribunaux, et des services chargés de l'exécution des peines.

Recommandation 3 : la CFSR recommande de poursuivre d'urgence le développement d'un système d'enregistrement des accidents performant, basé sur le principe d'une saisie unique, afin de pouvoir disposer de données d'accidents fiables, complètes et rapidement disponibles pour analyse. L'exploitation de ces données doit être la plus optimale possible.

- Recommandation 3.1 : la CFSR recommande de poursuivre le compte rendu mensuel du baromètre de la sécurité routière.

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : STATISTIQUES**

- Recommandation 3.2 : la CFSR recommande d'accorder la priorité nécessaire et de prévoir les moyens financiers requis afin que le volet "statistiques d'accidents" de PolOffice puisse être mis en œuvre dans les meilleurs délais, en même temps que l'utilisation généralisée de cette application par tous les services de police.
- Recommandation 3.3 : la CFSR recommande que les données de la Direction Statistique du SPF Economie soient mises à disposition des utilisateurs réguliers de manière quasi automatique et gratuite. Cette procédure implique un renouvellement et une mise à jour des contrats de confidentialité en matière de transmission de données individuelles.
- Recommandation 3.4 : la CFSR recommande que la formation consacrée à PolOffice accorde l'attention nécessaire à l'enregistrement correct des données d'accidents.
- Recommandation 3.5 : la CFSR recommande que les mesures nécessaires soient mises en oeuvre pour assurer un enregistrement correct de l'endroit exact des accidents.
- Recommandation 3.6 : La CFSR recommande que le GT statistiques de la CFSR mené par l'IBSR analyse et évalue le sous-enregistrement des accidents avec blessés et propose des mesures correctrices.

Recommandation 4 : la CFSR recommande de poursuivre l'affinement de l'analyse des données de sécurité routière en vue de pouvoir prendre des mesures de sécurité routière plus ciblées.

- Recommandation 4.1 : La CFSR recommande que l'on prenne les décisions politiques requises afin que le projet BART puisse démarrer en 2007. Ces décisions concernent plus particulièrement la collaboration des Parquets et la mise à disposition de moyens budgétaires pour rendre possible la concrétisation de ce projet.
- Recommandation 4.2. : La CFSR recommande qu'un groupe de travail soit mis en place en vue d'analyser les possibilités, la faisabilité, et les mesures nécessaires à la réalisation d'une datawarehouse au sein de l'IBSR qui soit accessible aux différents instituts et organismes de recherche s'occupant de recherche en matière de sécurité routière.
- Recommandation 4.3 : La CFSR recommande que l'IBSR réalise une analyse des accidents de la route imputables au trafic de transit.

4.2. Actions à entreprendre**4.2.1. Sources de données préexistantes**

La base de données des accidents connaît un sous-enregistrement. L'ampleur de ce sous-enregistrement est mal documentée en Belgique. Le GT Stat propose donc de fournir des efforts supplémentaires dans ce domaine. Une liaison entre la base des accidents et celle des hôpitaux étant exclue à court terme, **il est proposé de trouver des sources**

d'informations préexistantes qui pourraient être directement utilisables (notamment du côté du SPF Santé Publique).

4.2.2. Description du cheminement de l'information

L'information provenant des hôpitaux lors d'un décès suite à un accident de la circulation transite vraisemblablement via les Parquets sur formulaire manuscrit et est transmise par après à l'INS pour faire le lien avec les Formulaires de déclaration d'Accidents corporels de la police. Cette procédure compliquée est encore fort obscure pour les membres du GT Stat et suscite des soupçons quant à l'éventuelle perte d'informations. **Le GT Stat propose donc de procéder à une description du cheminement de l'information concernant les décédés 30 jours, de l'hôpital à la banque de données INS.**

4.2.3. Approbation des résultats de l'étude Agora

Le formulaire d'analyse des accidents est utilisé depuis 1991 et l'expérience à propos de ce formulaire a donné aux membres du GT Stat le sentiment que des modifications pourraient y être apportées. **Le GT Stat propose donc de vérifier que le nouveau système d'encodage des données d'accidents présenté dans l'étude AGORA sur la base d'une analyse des besoins en 2003, soit accepté et approuvé par tous les membres du GT.**

4.2.4. Inventaire des données d'exposition au risque

Les données d'exposition au risque sont très importantes pour analyser les données d'accidents. **Le GT Stat propose de procéder à un inventaire des données d'exposition qui sont disponibles en Belgique.** Cet inventaire, pour être complet, devrait estimer la fiabilité des RED, préciser leur fréquence de publication ainsi que l'endroit où les trouver.

4.3. Matières à réflexion

4.3.1. Nouveaux indicateurs de performance

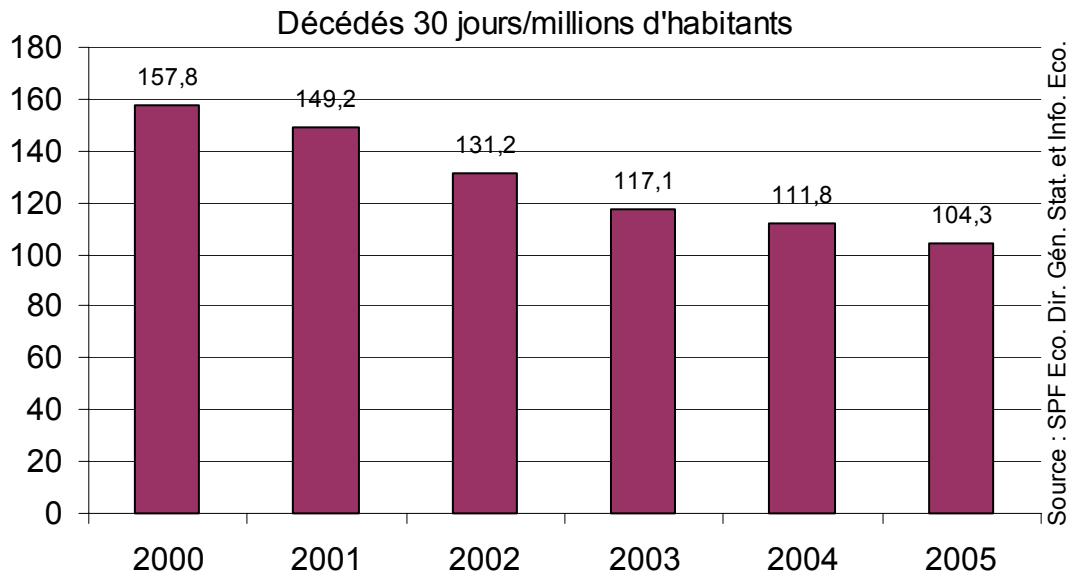
Au niveau des indicateurs de performance, quelques études sont menées, notamment sur le port de la ceinture, la conduite sous l'influence de l'alcool, la vitesse excessive ou encore l'attitude des usagers de la route mais le GT Stat soulève que d'autres sujets pourraient être couverts par ce type d'études de comportement. Le GT Stat devra définir une priorité parmi les sujets possibles (usagers faibles, visibilité, utilisation de systèmes de retenue pour enfants, utilisation du GSM, etc.) et définir précisément les indicateurs à collecter.

4.3.2. Définitions de blessés légers et blessés graves

Les membres du GT Stat soulignent le manque de clarté des définitions de blessés légers et blessés graves et les difficultés pratiques pour classer les victimes selon ces catégories sur le terrain. Le GT Stat devra réfléchir à d'éventuelles nouvelles définitions plus claires, d'application aisée sur le terrain et permettant, de préférence, des comparaisons faciles avec les définitions internationales.

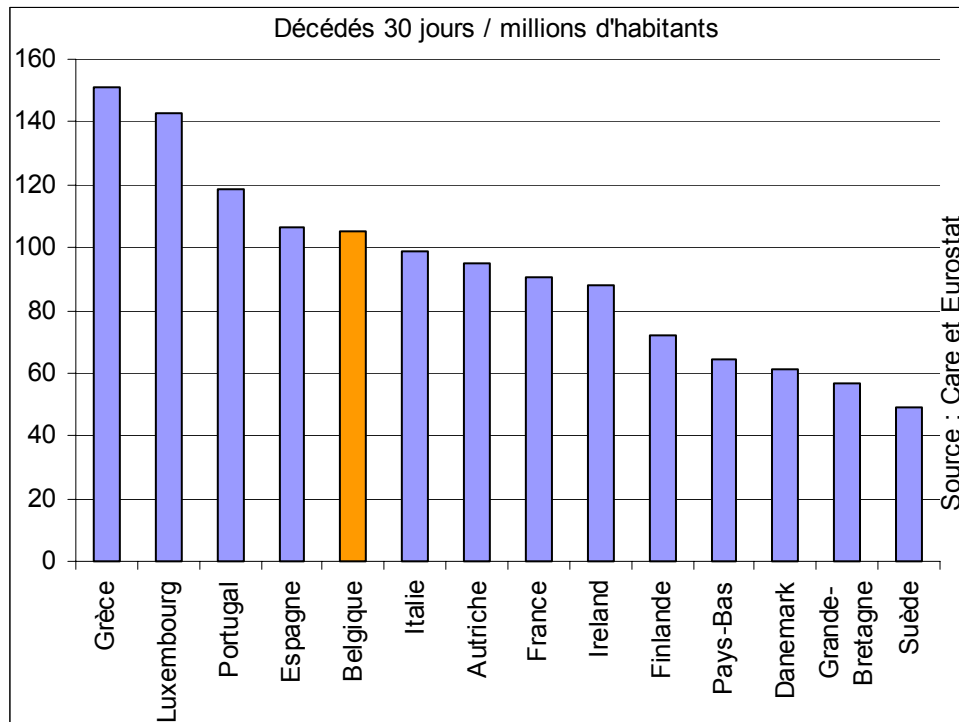
ANNEXE 1 – GRAPHES ET TABLEAUX

1.1. Evolution des décédés 30 jours par millions d'habitants en Belgique



1.2. Evolution des données d'accidentologie de 2001 à 2005

	2001	2002	2003	2004	2005	Evolution 2001/2005
Nombre d'accidents corporels	47489	47619	50675	48790	49286	+ 3,8 %
Nombre de blessés légers	56345	56759	58174	56719	58057	+ 3,0 %
Nombre de blessés graves	8949	8230	8083	6913	7253	- 19,0 %
Nombre de décédés 30 jours	1531	1353	1213	1162	1089	- 28,9 %

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : STATISTIQUES**1.3. Comparaison internationale des décédés 30 jours par millions d'habitants**

Note de lecture : Données 2005 pour le Portugal, l'Espagne, la Belgique, l'Autriche, le Danemark, la Suède ; données 2004 pour la Grèce, l'Italie, la France, la Finlande, la Grande-Bretagne ; données 2003 pour l'Irlande, les Pays-Bas ; données 2002 pour le Luxembourg.

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : STATISTIQUES

ANNEXE 2 – BIBLIOGRAPHIE

Informations utiles :

- www.ERSO.eu
- www.jesuispour.be/www.ibsr.be : le baromètre de la sécurité routière
- www.statbel.fgov.be
-
- 2001, EU transport accident, incident and casualty database : current status and future needs, ETSC.
- 2003, Transport safety performance in the EU, ETSC
- 2004, Exploitation van gegevens inzake verkeerveiligheid. In opdracht van Federaal Wetenschapsbeleid, uitgevoerd door BIVV, LUC en PHL.
- 2004, Optimalisatie van verkeerveiligheidsstatistieken. In opdracht van Federaal Wetenschapsbeleid, uitgevoerd door BIVV en UGent.
- 2005, Note sur l'évaluation de la loi sur la circulation routière. Liste des indicateurs retenus en matière de Justice , SPF Justice
- 2005, Het nut van ongevallenstatistieken en andere verkeerveiligheidsindicatoren bij de evaluatie van de verkeerswet. F. VAN DEN BOSSCHE, Steunpunt Verkeerveiligheid – werkdocument van de federale werkgroep
- 2006, Justitie in Cijfers, FOD Justitie
- 2006, Pin Flash 2, ETSC (www.etsc.be)
- 2006, verslag van de werkgroep statistiek van 29 juni 2006 m.b.t. de behoeften inzake verkeerveiligheidsstatistieken.
- 2006, Working Group on Achieving Road Safety Targets. Country reports on road safety performance. Joint OECC/ECMT Transport Research Centre.
- 2006, Note d'information : Mortalité routière en Europe : réalités régionales et nationales.
- 2006, Haalbaarheidsstudie voor de correctie van ongevallengegevens. Steunpunt Verkeerveiligheid

Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : STATISTIQUES

ANNEXE 3 - COMPOSITION DU GT

Le groupe de travail fédéral "statistiques de sécurité routière" comprend les membres suivants :

- Service Public Fédéral Intérieur

Monsieur R. WAGELMANS, Commission Permanente de la Police Locale

Monsieur P. MATTHIEU, COC, Service Public Fédéral Intérieur

- Police Fédérale

Madame W. DE WESER, DSB

Madame P. KLINCKHAMERS, DSB

Monsieur K. RICOUR, WPR

- Direction Générale de la Statistique (INS) – SPF Economie

Monsieur B. KESTEMONT

Monsieur Th. COPPENS pensionné depuis 12/2006 et remplacé par Monsieur Jan Robben

Monsieur R. NARDI

- Service public Fédéral Justice

Monsieur W. DE PAUW, Service de Politique Criminelle

Monsieur A. DE NOVELLIS, Centre de Traitement de l'Information

Monsieur B. Daminet, Centre de Traitement de l'Information

- Ministère de la Communauté flamande

Monsieur C. LATHUY, Cellule Mobilité, collaborateur scientifique

Monsieur J. WIJNANT, Cellule Mobilité

Monsieur G. DESMET, "domeinverantwoordelijke" enseignement et mobilité, DAR

**Commission Fédérale pour la Sécurité Routière
DOSSIER : STATISTIQUES**

- Région wallonne

Monsieur D. ANTOINE, Direction du Trafic et de la Sécurité Routière

- Région de Bruxelles-Capitale

Monsieur J. SCHOLLAERT, cellule circulation routière, AED-A1

- Service Public Fédéral Mobilité et Transports

Madame A. MEERKENS

- Steunpunt Verkeersveiligheid/IMOB

Monsieur F. VANDENBOSSCHE

- Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR)

Madame M. SCHEERS, Département Comportement des Usagers et Support Politique

Monsieur Y. CASTEELS, Département Comportement des Usagers et Support Politique

Monsieur J. PELCKMANS, Département Comportement des Usagers et Support Politique

Dans le cadre des activités de la Commission Fédérale, les membres suivants ont été rajoutés :

Madame S. LE MAIRE, Police Fédérale/WPR

Madame V. GALLUCI, SPF Mobilité et Transports

Monsieur P. KENIS, Avocat général à la Cour d'appel de Gand

Monsieur E. STEEGMANS, MAG Belgium

Monsieur G. POPELIER, VTB-VAB