

# Déplacements et sécurité routière des femmes et des hommes

## 63 et 65%

des déplacements des femmes et des hommes se font en voiture, la ventilation en tant que conducteur ou passager diffère cependant

### Répartition modale\* des déplacements en Belgique selon le sexe (en pourcentage)

Tous déplacements, Beldam 2010			Déplacements domicile-travail, Diagnostic fédéral 2014		
	Femmes	Hommes		Femmes	Hommes
Auto conducteur	40,0%	54,0%	Auto conducteur	73,6%	71,5%
Auto passager	23,0%	11,0%	Covoiturage	1,6%	4,4%
Moto	0,4%	1,1%	Moto	0,6%	1,8%
Train	2,6%	2,5%	Train	5,8%	5,1%
Mé debate, Tram, Bus	6,9%	4,9%	Mé debate, tram, Bus	5,6%	3,1%
Vé debate	7,8%	8,7%	Transport collectif de l'employeur	0,2%	1,2%
Marche	17,0%	15,0%	Vé debate	10,6%	11,2%
Autre	2,8%	2,5%	Marche	3,3%	1,7%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Sources : Beldam 2010, Diagnostic fédéral des déplacements domicile - travail 2014 ; Calculs : IWEPS

\* Chaque enquête à sa propre définition des modes de déplacements.

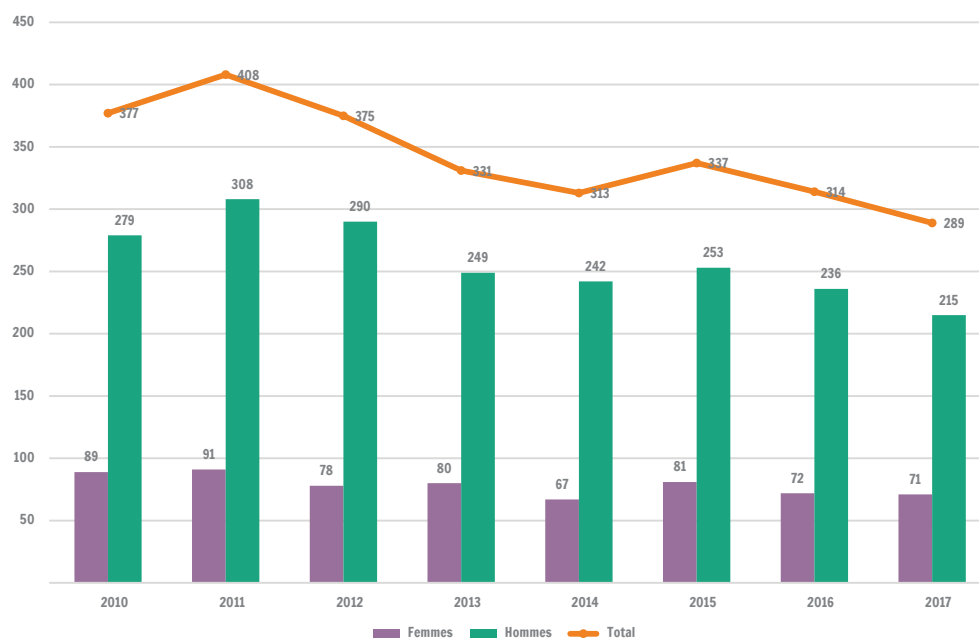
Selon l'enquête Beldam, les femmes et les hommes privilégieraient l'automobile comme mode de transport principal dans leurs déplacements. Notons cependant que bon nombre de déplacements des femmes se réalisent en automobile en tant que passager (23 %). L'enquête nous apprend aussi, en guise d'éléments de contexte, que près d'un homme sur deux conduit au moins cinq jours par semaine alors que seule une femme sur trois est dans ce cas ; 44 % des femmes ne conduiraient jamais (pour 30 % des hommes) ; les passagers sont par contre plus régulièrement des femmes. Toujours selon l'enquête, 2/3 de la population disposerait d'un permis de conduire, ce qui est plus le cas chez les hommes (74 %) que chez les femmes (60 %).

Selon le diagnostic fédéral et dans le cadre des déplacements domicile-travail, les femmes se déplaceraient davantage en voiture (seule) que les hommes ; et si un autre mode de transport est utilisé, les femmes se déplaceraient alors plus en transport en commun et à pied mais utiliseraient moins le covoiturage, le transport collectif et le vélo.

Enfin, ces enquêtes relèvent une plus grande utilisation des transports en commun par les femmes malgré des difficultés liées aux horaires et au sentiment d'insécurité. L'enchaînement croissant, et plus complexe, des déplacements en rapport avec le ménage et la famille inciterait les femmes à privilégier, en tout ou en partie, un mode de déplacement de type autonome. Quant au vélo, il serait moins utilisé en raison de l'inconfort de celui-ci pour transporter les enfants et divers objets, de l'insécurité et des dangers de la circulation. Au niveau des motifs, les femmes se déplaceraient davantage pour accompagner quelqu'un (9,4 % pour 7 %) et pour faire des courses (13 % pour 10 %). Les femmes parcourraient des distances moins importantes que les hommes (11 km pour 14 km, moyenne nationale de 12,3 km/jour).

# Déplacements et sécurité routière des femmes et des hommes

Nombre de personnes décédées endéans les 30 jours après un accident de la route en Wallonie, par sexe



Sources : Statbel ; Calculs : IWEPS

Le nombre de victimes décédées suite à un accident de la circulation sur les routes wallonnes en 2017 est en recul par rapport à 2016 (-8 %) pour la Wallonie, davantage au niveau des hommes (-9 %) que des femmes (-1 %). Les victimes sont des hommes à 74 % (soit 215 des 289 décès en Wallonie, le chiffre belge est de 458 sur 615), avec le constat d'un nombre d'hommes tués trois fois supérieur à celui des femmes (soit 71 femmes décédées, le chiffre belge étant de 149). L'écart hommes-femmes est moindre en ce qui concerne les accidents n'ayant entraîné que des blessures légères (54 % d'hommes, comparé à 45 % de femmes), remarquons aussi une évolution du nombre de blessés légers à la baisse (-4 %) en 2017 (-5,2 % pour les hommes et -2,7 % pour les femmes).

Les différents indicateurs de la sécurité routière confirment une tendance à la baisse en 2017 tant au niveau du nombre d'accidents (-3 %) que de victimes (-4 %). Pour plus de détails, se référer à la fiche Sécurité routière.

## Définitions et sources

- Statistiques des accidents de la circulation routière réalisées à partir du procès verbal rédigé par la police lors de tout accident sur voies publiques ayant entraîné des lésions corporelles (cf. Sécurité routière).
- Décédé 30 jours : toute personne décédée sur place ou endéans les 30 jours suivant la date de l'accident.
- Le total « décédé 30 jours » peut ne pas correspondre à la somme des « décédé 30 jours » femmes et hommes en raison du nombre des inconnus ou absence d'information sur le genre.

Sources : Enquête Beldam 2010 et Enquête Diagnostic fédéral 2014 ; Stabel ; Calculs : IWEPS.

## Pertinence et limites

Au sein des statistiques des accidents de la circulation routière : les données relatives aux tués sont considérées les plus fiables car il est plus probable qu'un PV de la police ait été rédigé.

Enquête de mobilité : les informations visées dans le premier tableau sont empreintes des définitions données, dans le cadre de ces enquêtes, aux termes "déplacement" et "mode principal de transport" (cf. fiche Enquête de mobilité). Les résultats de l'enquête Beldam ont une marge d'erreur de 2 % ; les résultats du diagnostic fédéral ne peuvent pas tous être extrapolés à l'ensemble des travailleurs.

Pour en savoir plus : <http://www.iweps.be/>  
et <http://www.mobilite.belgium.be/fr/mobilite/chiffres>

Personne de contact : [Julien Juprelle \(j.juprelle@iweps.be\)](mailto:j.juprelle@iweps.be) / prochaine mise à jour : décembre 2019