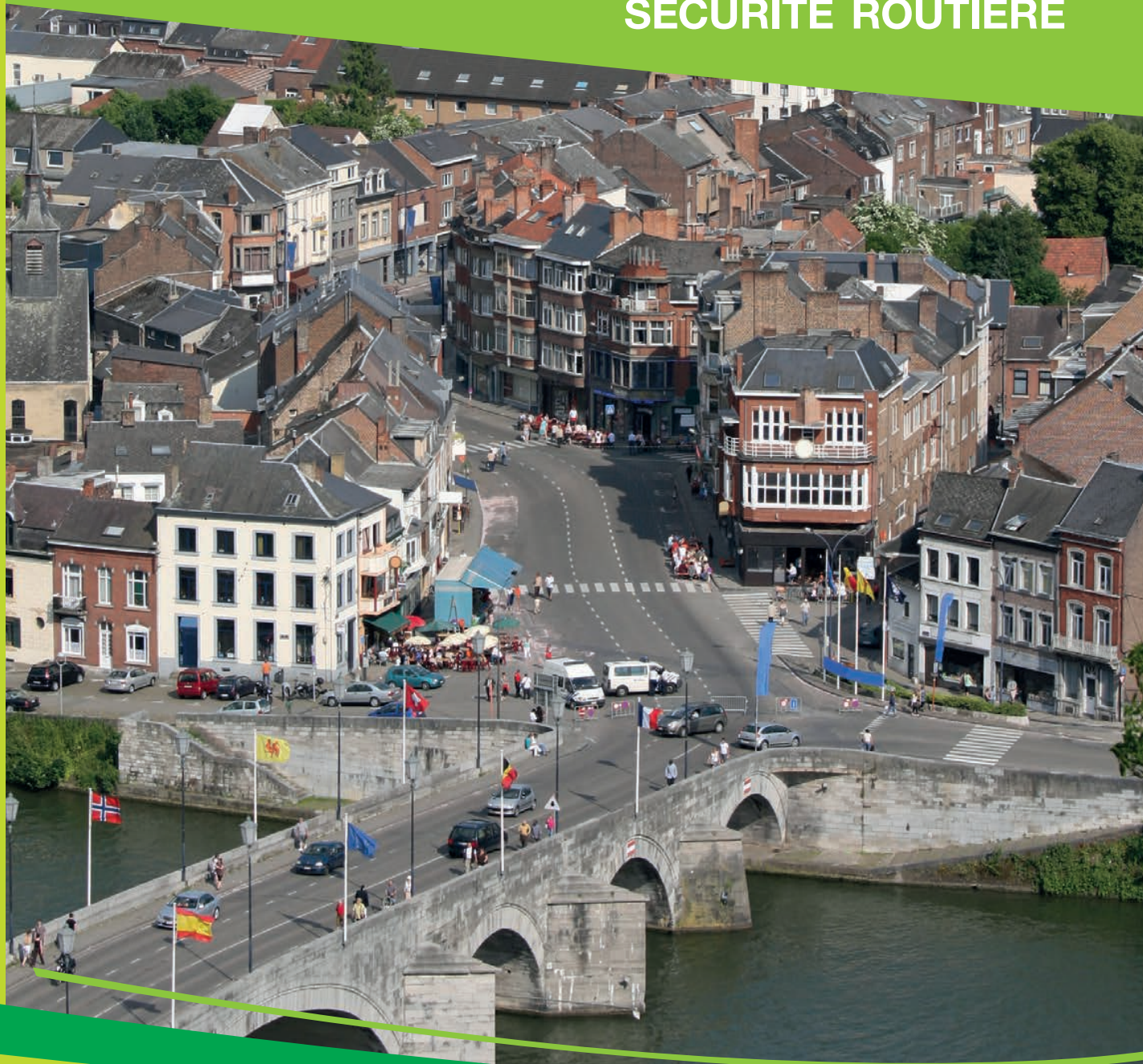


CENTRE DE CONNAISSANCE SÉCURITÉ ROUTIÈRE



IBSR

ANALYSE RÉGIONALE DES
ACCIDENTS DE LA ROUTE
WALLONIE 2010

Veuillez référer à ce document de la façon suivante :

Focant, N., (2012) Analyse régionale des accidents de la route. Wallonie 2010. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière

D/2012/0799/145

Auteur : Nathalie Focant

Avec la collaboration de : Yvan Casteels, Emmanuelle Dupont,
Nina Nuyttens, François Riguelle et Mathieu Roynard

Editeur responsable : Karin Genoe

© IBSR, Centre de connaissance Sécurité Routière, Bruxelles, 2012

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
1 STATISTIQUES D'ACCIDENTS	7
1.1 Définitions	10
1.2 Evolution du nombre d'accidents corporels et de victimes	14
1.2.1 Evolution des décédés 30 jours	14
1.2.2 Evolution de la gravité des accidents	20
1.2.3 Evolution des blessés légers et des blessés graves	22
1.2.4 Evolution des accidents corporels	23
1.3 Accidents selon le moment	26
1.3.1 Accidents selon le mois	26
1.3.2 Accidents selon le moment de la semaine	29
1.3.3 Accidents au fil de l'année.....	31
1.3.4 Accidents selon les conditions atmosphériques.....	32
1.4 Accidents selon le lieu	33
1.4.1 Accidents selon la province	33
1.4.2 Accidents sur autoroute	35
1.4.3 Accidents en et hors agglomération.....	39
1.4.4 Accidents selon la vitesse autorisée.....	41
1.4.5 Accidents en carrefour, en rond-point ou hors croisement.....	46
1.5 Victimes des accidents	47
1.5.1 Victimes selon l'âge et le sexe.....	47
1.5.2 Victimes selon le mode de déplacement.....	49
1.5.3 Victimes selon l'âge et le mode de déplacement	51
1.6 Caractéristiques des accidents	56
1.6.1 Types d'accidents	56
1.6.2 Qui entre en collision avec qui ?.....	59
1.6.3 Risque de décès.....	64
1.7 L'alcool au volant	66
1.7.1 Selon le mode de déplacement	66
1.7.2 Selon la Région.....	67
1.7.3 Selon la période et l'âge du conducteur de voiture	70
1.7.4 Sur-risque d'accident engendré par une consommation excessive d'alcool..	71
1.8 Résumé.....	73
2 STATISTIQUES RELATIVES AU COMPORTEMENT AU VOLANT ET AUX ATTITUDES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE : COMPARAISON RÉGIONALE.....	75
2.1 Introduction.....	76
2.2 Mesures de comportement	76
2.2.1 Utilisation de la ceinture de sécurité.....	76
2.2.2 Utilisation des dispositifs de retenue pour enfants.....	79
2.2.3 Vitesse pratiquée	81
2.2.4 Conduite sous influence d'alcool.....	85
2.3 Mesure d'attitudes.....	86
2.3.1 Attitudes à l'égard des accidents de la route : causes perçues des accidents....	87
2.3.2 Attitudes concernant les mesures de sécurité routière : généralités	88
2.3.3 Attitudes concernant les mesures de sécurité routière : politique de répression	89
TABLEAUX & FIGURES.....	92



INTRODUCTION

L'IBSR reçoit chaque année de la part du Service Public Fédéral Economie Direction Générale Statistique et Information Economique une base de données relative aux accidents corporels recensés sur le territoire belge. Sur base de ces données, il réalise annuellement une analyse statistique des accidents corporels pour la Belgique dans son ensemble et pour les trois Régions individuellement.

Ce rapport statistique sur les accidents de la route enregistrés en Région wallonne au cours de l'année 2010 est une édition particulière car, au-delà de l'analyse traditionnelle à court terme (pour l'année 2010), il offre également une analyse à plus long terme, relative à l'évolution au cours de la décennie qui vient de s'écouler. Cette double finalité s'inscrit dans le cadre des objectifs nationaux et régionaux fixés au début des années 2000 en matière de sécurité routière : en 2010, le nombre de décès sur les routes wallonnes ne pouvait excéder 292 personnes (transposition de l'objectif national à l'échelle de la Wallonie) et le nombre maximal total de tués et blessés graves devait être inférieur à 1557 (objectif régional).

Aucun de ces objectifs n'a malheureusement été atteint. Ce rapport met alors en perspective les développements positifs et négatifs des statistiques d'accidents au cours de la dernière décennie afin de comprendre les raisons de cet échec. En proposant une vue sur les principales problématiques en matière de sécurité routière, il offre, en outre, différentes pistes d'action pour atteindre les nouveaux objectifs fixés pour l'année 2020.

A côté des données d'accidents fournies par le SPF Economie, l'IBSR développe lui-même ses propres sources d'informations, en réalisant notamment de façon régulière des mesures du comportement des usagers de la route (en matière de vitesse pratiquée, de port de la ceinture de sécurité, de conduite sous influence et d'utilisation des système de retenue pour enfant). Cette source d'informations complémentaires, dont les principaux résultats régionaux sont présentés dans la deuxième partie de ce rapport, permet elle aussi de comprendre les évolutions en matière de sécurité routière et d'identifier les points nécessitant une attention particulière dans les années à venir.

Comme expliqué ci-dessus, la base de données du SPF Economie n'est qu'une source parmi d'autres de données sur les accidents de la circulation avec dommage corporel. L'IBSR développe également d'autres sources et d'autres pistes de recherche, tels des recherches par questionnaire, des mesures de comportement et d'attitude et des analyses in-depth. Les rapports relatifs à ces autres sources d'informations peuvent être consultés sur le site web de l'IBSR.

1

STATISTIQUES D'ACCIDENTS

TABEAU 1 :
Les résultats en un coup d'œil^{1 2}

	Victimes 2010 (chiffres pondérés)				Evolution des décédés 30 jours entre la moyenne de référence 1998-2000 et 2010	
	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total	Chiffres absolus	Pourcentage
Région flamande	436	3 879	34 134	38 449	- 408	-48,3%
Région wallonne	373	1 875	15 777	18 025	- 195	-34,3%
Région de Bruxelles-Capitale	31	230	4 486	4 747	- 13	-29,5%
Belgique	840	5 984	54 396	61 220	- 616	-42,3%

	Victimes en Région wallonne 2010 (chiffres pondérés)				Evolution des décédés 30 jours entre la moyenne de référence 1998-2000 et 2010	
	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total	Chiffres absolus	Pourcentage
Total	373	1 875	15 777	18 025	- 195	-34,3%
Par million d'habitants	107	536	4 510	5 152	- 64	-37,4%
Par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus	6	32	266	304	- 5	-42,3%
Période de la semaine						
Jour de semaine	174	937	9 263	10 374	- 75	-30,2%
Nuit de semaine	51	142	1 031	1 224	- 8	-13,6%
Jour de week-end	73	519	3 482	4 073	- 66	-47,4%
Nuit de week-end	75	277	2 001	2 354	- 46	-37,8%
Province						
Brabant wallon	32	117	1 625	1 774	- 18	-36,0%
Hainaut	144	712	5 425	6 281	- 41	-22,3%
Liège	87	461	5 092	5 640	- 63	-42,0%
Luxembourg	41	243	1 399	1 682	- 32	-43,8%
Namur	69	343	2 236	2 648	- 40	-36,9%
Lieu						
Autoroute	52	387	1 584	2 023	- 33	-38,8%
Hors agglomération	197	794	5 123	6 114	- 112	-36,2%
En agglomération	114	694	9 070	9 878	- 60	-34,4%
Vitesse						
30 km/h ou moins	12	24	349	385	+ 10	+500,0%
31 à 50 km/h	102	639	8 435	9 175	- 57	-36,0%
51 à 70 km/h	52	245	1 987	2 285	+ 7	+14,7%
71 à 90 km/h	133	570	3 403	4 105	- 113	-45,9%
Plus de 90 km/h	64	386	1 584	2 034	- 30	-31,9%

1 Les chiffres de ce tableau sont des arrondis de données décimales, raison pour laquelle la colonne "Total" n'est pas toujours strictement égale à la somme des nombres arrondis qui la composent (voir définition de « pondération », p.10).

2 La moyenne des tués 1998-2000 est souvent un chiffre avec décimales, ce qui explique que l'évolution en pourcentage peut paraître étrange au vu des chiffres arrondis présentés dans le tableau. C'est ainsi qu'une augmentation de 3 tués en rond-point entre la moyenne de référence et 2010 correspond à une hausse de 500% car la moyenne 1998-2000 compte 0,7 tués.

	Victimes en Région wallonne 2010 (chiffres pondérés)				Evolution des décédés 30 jours entre la moyenne de référence 1998-2000 et 2010	
	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total	Chiffres absolus	Pourcentage
Type d'intersection						
Hors carrefour	325	1 584	11 854	13 762	- 155	-32,3%
En carrefour	44	286	3 781	4 110	- 43	-49,4%
En rond-point	4	5	143	152	+ 3	+500,0%
Sexe						
Homme	279	1 109	9 356	10 745	- 133	-32,3%
Femme	89	493	6 248	6 830	- 67	-42,8%
Age						
Moins de 18 ans	15	153	1 950	2 118	- 29	-65,9%
18-24 ans	83	353	3 419	3 855	- 38	-31,2%
25-34 ans	81	338	3 281	3 699	- 29	-26,4%
35-44 ans	53	268	2 666	2 987	- 49	-48,2%
45-54 ans	55	221	2 158	2 434	- 5	-8,8%
55-64 ans	29	130	1 179	1 338	- 12	-28,7%
65 ans et plus	54	144	1 019	1 217	- 35	-39,1%
Mode de déplacement						
Piétons	35	150	1 095	1 280	- 23	-40,0%
Cyclistes	8	63	540	610	- 9	-53,8%
Cyclomoteurs	6	119	1 082	1 207	- 21	-77,8%
Motos	45	234	1 056	1 335	+ 2	+3,8%
Autos	249	1 216	10 972	12 437	- 150	-37,5%
Camionnettes	13	55	520	588	- 3	-20,4%
Autobus et autocars	0	0	164	164	0	/
Camions	5	14	172	190	0	0,0%
Autre	1	11	86	98	- 1	-40,0%
Inconnu	11	13	91	116	+ 11	/
Type d'accident						
Entre conducteurs	174	976	10 574	11 724	- 117	-40,1%
Un seul usager	188	878	4 982	6 048	- 88	-31,8%

Sources : SPF Economie DG SIE et SPF Mobilité et Transport / Infographie : IBSR

1.1 Définitions

Vous trouverez ci-dessous quelques définitions facilitant la bonne compréhension des statistiques et analyses proposées dans ce rapport.

Méthodologie

DGSIE

Les chiffres publiés dans ce rapport sont tirés de la base de données des accidents corporels de la Direction Générale Statistique et Information Economique (DGSIE) du Service Public Fédéral Economie. Ils sont en principe définitifs mais peuvent encore faire l'objet d'éventuelles corrections par la DGSIE.

EGSR

Etats Généraux de la Sécurité Routière

Pondération

Les statistiques publiées par la DGSIE et analysées dans ce rapport sont issues des Formulaires d'analyse des Accidents de la Circulation (FAC) remplis par les policiers à la suite de tout accident entraînant des lésions corporelles. Ayant constaté un nombre anormalement bas de FAC en comparaison du nombre de procès-verbaux relatant de tels accidents, la DGSIE pondère depuis 2002 les statistiques tirées des FAC : ces statistiques sont multipliées par un coefficient de pondération (facteur multiplicatif) afin que le nombre d'accidents enregistrés au moyen des FAC soit identique au nombre d'accidents recensés dans les registres de PV. Les accidents mortels et les accidents enregistrés par la police fédérale ne subissent toutefois pas une telle pondération.

Cette pondération des statistiques débouche souvent sur des nombres d'accidents ou de victimes présentant des décimales, ce qui explique que les totaux des tableaux de ce rapport ne sont pas toujours strictement égaux à la somme des nombres arrondis qui les composent.

Le principe de la pondération est détaillé dans le chapitre 2 « Source et qualité des données » du rapport « Analyse statistique des accidents de la route 2009 » (Casteels Y., Focant N. et Nuyttens N., 2011), disponible sur le site web du Centre de Connaissance de l'IBSR.

http://bivvweb.ipower.be/Observ/FR/statrapport_FR_2009.pdf

Moyenne de référence 1998-2000

L'évolution des indicateurs de sécurité routière (par exemple : décédés 30 jours, blessés graves ou accidents) est évaluée par rapport à la moyenne des années 1998, 1999 et 2000 de ces indicateurs. La raison de ce choix est que la moyenne des tués de 1998-1999-2000 a été utilisée lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière comme point de référence pour définir l'objectif de réduction du nombre de morts pour 2010 (-50%).

Evolution

Il s'agit de l'augmentation ou de la diminution d'un indicateur de sécurité routière (pour la dernière année disponible, en chiffres non pondérés), exprimée en pourcentage, par rapport à la moyenne de référence 1998-1999-2000.

Général

Décédé 30 jours

Toute personne impliquée dans un accident de roulage décédée sur le lieu de l'accident, décédée avant son admission à l'hôpital, ou décédée dans les 30 jours suivant la date de l'accident (tué sur place ou mortellement blessé).

Tué sur place

Toute personne impliquée dans un accident de roulage décédée sur le lieu de l'accident ou décédée avant son admission à l'hôpital.

Mortellement blessé

Toute personne qui décède des suites d'un accident de roulage dans les 30 jours suivant la date de l'accident, mais qui n'est pas décédée sur place ou avant son admission à l'hôpital.

Blessé grave

Toute personne blessée dans un accident de roulage dont l'état nécessite l'hospitalisation pour une durée supérieure à 24 heures.

Blessé léger

Toute personne blessée dans un accident de roulage pour laquelle la définition de mortellement ou gravement blessé n'est pas d'application.

Victime

Blessé léger, blessé grave ou décédé 30 jours.

Accident corporel

Un accident corporel de la circulation est un accident impliquant au moins un véhicule (un accident entre plus de deux véhicules est considéré comme un seul accident), qui occasionne des dommages corporels (les accidents n'ayant occasionné que des dégâts matériels ne sont plus repris dans la statistique depuis 1973) et qui s'est produit sur la voie publique (il ne s'agit pas d'accidents qui se sont produits sur un terrain privé accessible au public (par ex. parking d'un grand magasin)). Sauf mention contraire, le terme « accident » fait référence à « accident corporel ».

Collision

Un accident peut se composer de plusieurs collisions : c'est le cas lorsqu'un conducteur heurte successivement plusieurs usagers ou obstacles (par exemple lorsqu'une voiture percute un autre véhicule avant de s'encaster dans un arbre). Une collision en chaîne, durant laquelle plusieurs véhicules se percutent simultanément, ne constitue qu'une seule collision.

Accident mortel

Accident corporel avec au moins un décédé 30 jours.

Accident grave

Accident corporel avec au moins un blessé grave ou un décédé 30 jours.

Gravité des accidents

La gravité des accidents est calculée par le nombre de décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels enregistrés.

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.

Voyageurs-kilomètres

Nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des personnes (occupants de motocyclettes, voitures personnelles, camionnettes, autobus et autocars, poids lourds et véhicules spéciaux) ayant voyagé sur un territoire donné pendant une période donnée. Le nombre de voyageurs-kilomètres est systématiquement supérieur au nombre de véhicules-kilomètres : un déplacement de deux kilomètres avec deux occupants vaut pour deux véhicules-kilomètres et quatre voyageurs-kilomètres.

Risque

Dans ce rapport, le risque est calculé de différentes manières mais il s'agit à chaque fois de mettre en rapport un indicateur de sécurité routière (nombre de décédés, de blessés graves, d'accidents,...) avec une donnée d'exposition (véhicules-kilomètres, population, etc.). Par exemple : nombre de décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus.

Accident d'un véhicule seul

Accident n'impliquant qu'un seul véhicule (le vélo est aussi un véhicule). Les accidents d'un piéton seul ne sont pas repris dans la base de données.

Accidents selon la période

Jour/journée

Période de 6h00 à 21h59.

Nuit

Période de 22h00 à 5h59 le jour suivant.

Semaine

La semaine débute le lundi à 06h00 et se clôture le vendredi à 21h59.

Week-end

Le week-end commence le vendredi à 22h00 et se termine le lundi à 5h59.

Victimes des accidents

Conducteur et passager

Un conducteur est tout usager de la voie publique qui prend part activement au trafic. Un passager, contrairement au conducteur, ne prend pas part activement au trafic et circule donc avec un autre usager. Conformément à cette définition les piétons sont intégrés à la catégorie des conducteurs.

Opposant

Conducteur adverse percuté dans une collision.

Piéton

Usager se déplaçant à pied, en chaise roulante ou poussant un vélo ou cyclomoteur.

Cyclomoteur

Cyclomoteur de classe A, de classe B ou à 3 ou 4 roues.

Motocyclette/moto

Moto de 400cc ou moins ou moto de plus de 400cc.

Voiture

Voiture personnelle, voiture à usage mixte, minibus ou véhicule de camping.

Camion ou poids lourd

Camion ou tracteur routier avec ou sans remorque.

Conduite sous influence d'alcool

Conducteur testé

Conducteur ayant un résultat positif ou négatif au test d'haleine ou ayant refusé le test.

Conducteur sous influence (ou positif)

Conducteur qui est testé positif au test d'haleine (concentration d'alcool dans le sang supérieure ou égale à 0,5g/l) ou qui refuse le test.

% de conducteurs testés

Nombre de conducteurs testés / nombre de conducteurs impliqués dans les accidents corporels.

% de conducteurs sous influence

Nombre de conducteurs sous influence / nombre de conducteurs testés.

1.2 Evolution du nombre d'accidents corporels et de victimes³

Transposé à l'échelle de la Région wallonne, l'objectif des Etats Généraux de la Sécurité Routière fixait à 292 le nombre maximum de décédés 30 jours pouvant être enregistrés en 2010. Avec 373 décès cette année-là, la Région n'a donc pas atteint cet objectif. Il lui a en réalité fallu 19 ans pour réduire de presque moitié le nombre de tués, puisque 710 personnes décédèrent sur les routes wallonnes en 1991. Seule la Région flamande a (presque) réalisé l'objectif, passant de 844 tués pour la moyenne 1998-2000 à 436 en 2010 (soit -48%). L'objectif que s'était elle-même fixée la Région wallonne n'a pas, lui non plus, été rencontré : la réduction du nombre total de tués et blessés graves ne s'est élevée qu'à 31% entre 2002 et 2010, contre les 50% souhaités.

La situation n'est pas totalement noire pour autant : même si les évolutions ne sont pas suffisantes au regard des objectifs fixés, les nombres d'accidents et de victimes en Wallonie se sont considérablement réduits par rapport à la fin des années 1990 : -15,1% d'accidents entraînant des dommages corporels, -34,3% de tués, -50,6% de blessés graves et -12,0% de blessés légers. Même la gravité des accidents, qui marquait jusque-là par sa grande stabilité, s'est fortement infléchie depuis 2008.

1.2.1 Evolution des décédés 30 jours

Le nombre de personnes décédées à la suite d'un accident de la route (tués sur place et mortellement blessés) est passé de 710 en 1991 à 373 en 2010 (chiffre le plus bas jamais atteint), soit une diminution de 47,5%. L'évolution n'est bien sûr pas linéaire : des hausses modérées et des chutes importantes ponctuent régulièrement la courbe. Des baisses conséquentes ont notamment été observées entre 2007 et 2008 (-19%, -98 tués) et entre 2009 et 2010 (-14%, -61 tués).

Si la diminution de 2008 est peut-être liée à la crise économique, celle de 2010 pourrait trouver (une partie de) son origine dans la météo particulièrement neigeuse de cette année-là. L'année 2010 a en effet connu deux hivers, un en janvier et un en décembre, enregistrant au total 54 jours de précipitations hivernales. Cela a très probablement limité la mobilité des Belges (et en particulier des Wallons plus fortement touchés) et modifié leur comportement sur la route (prudence accrue, vitesses réduites, etc.) engendrant de la sorte une réduction du nombre d'accidents corporels (mais peut-être une hausse des accidents matériels) et de victimes.

Par rapport à la moyenne 1998-2000 servant de référence aux objectifs des Etats Généraux de la Sécurité Routière, l'évolution est de -34,3% de décès sur les routes wallonnes. Nous sommes donc loin de la réduction de 50% fixée comme objectif pour 2010. Les évolutions récentes montrent pourtant que l'objectif n'était pas trop ambitieux : entre 2007 et 2010, 139 vies ont été épargnées, ce qui correspond en chiffres absolus à la moitié de l'effort qui était demandé pour atteindre 292 tués en 2010. Il faut désormais se tourner vers de nouveaux objectifs, établis tant au niveau national qu'au niveau régional : maximum 250 tués en 2015 selon la Déclaration de Politique Régionale du Gouvernement wallon et maximum 273 tués en 2015 et 186 tués en 2020 selon les Etats Généraux de la Sécurité Routière de 2011 (transposition des objectifs nationaux). Les chiffres (provisaires) fournis par le Baromètre de la sécurité routière annoncent malheureusement une augmentation du nombre de morts sur les routes wallonnes en 2011 (à environ 400).

³ Décidée en décembre 1998, la Réforme des Polices a progressivement été mise en place dans le courant des années 2001 et 2002. Ce changement total de fonctionnement des organes de police se traduit notamment par une diminution momentanée de la qualité d'enregistrement des accidents de la route. Les années concernées par cette perte de qualité sont reproduites en gris ou en hachuré dans les tableaux et les graphiques de ce chapitre.

FIGURE 1 :
Evolution des décédés 30 jours en Région wallonne

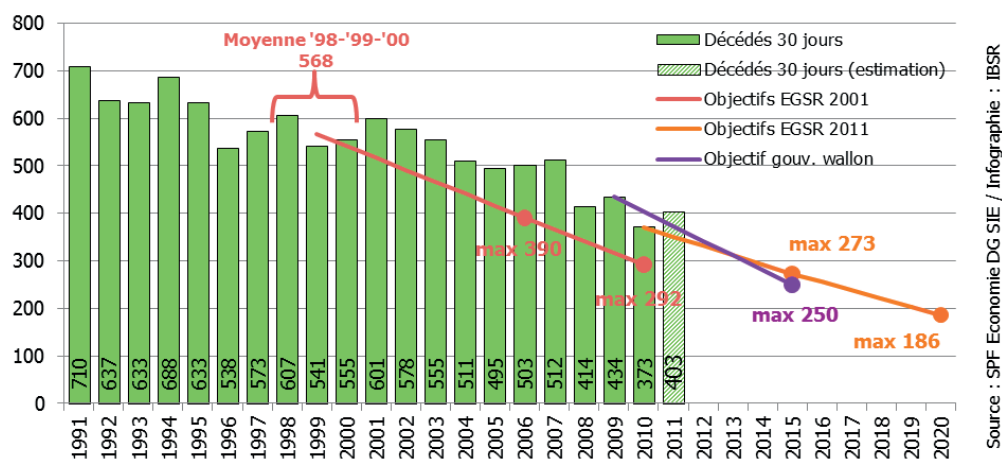


TABLEAU 2 :
Evolution des décédés 30 jours en Région wallonne

Année	Décédés 30 jours	Décédés 30 jours par million d'habitants	Décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus
1991	710	218	16,2
1995	633	191	11,8
2000	555	166	11,0
2001	601	180	10,9
2002	578	172	9,4
2003	555	165	8,7
2004	511	151	8,2
2005	495	146	7,7
2006	503	147	7,4
2007	512	149	7,2
2008	414	120	6,5
2009	434	125	6,5
2010	373	107	5,8
Moyenne 98-2000	568	170	11,0
Evolution*	-34,3%	-37,4%	-47,9%

*Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2010

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

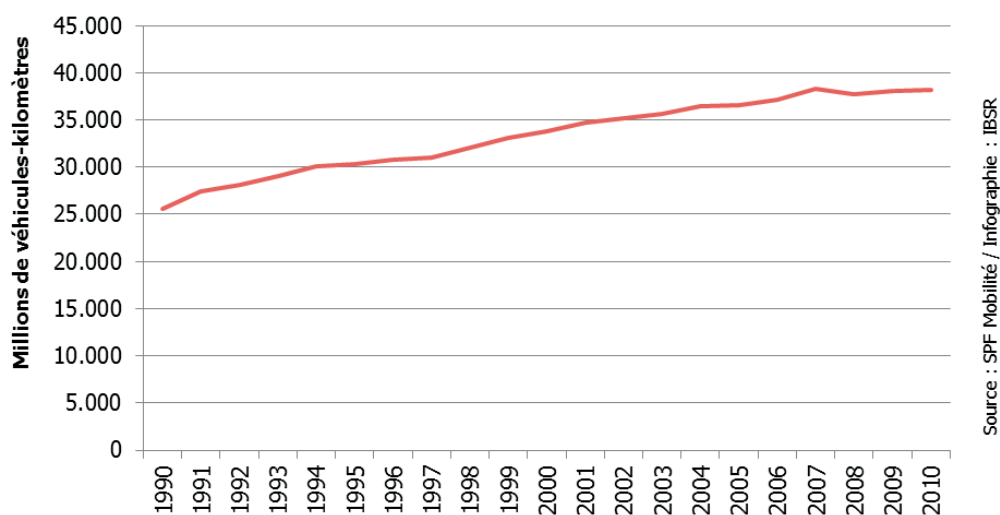
L'évolution future du nombre de tués sur les routes wallonnes dépendra de deux éléments : l'évolution de l'importance du trafic (*exposition au risque*) et l'évolution du risque d'être impliqué dans un accident de la route et d'en décéder (*risque*). Il est donc possible d'estimer comment évoluera le nombre de tués à l'aide d'un modèle de prédiction⁴ reposant sur la formule suivante :

$$\text{Nombre de décédés} = \text{Volume du trafic} * \text{Risque de décès}$$

4 Le modèle de prédiction est un « latent risk time series model » avec décroissance constante du risque (voir Bijleveld F., Commandeur J., Gould P., Koopman S. J. (2008). Modelbased measurement of latent risk in time series with applications. Journal of the Royal Statistical Society, Series A.; Dupont, E. & Martensen, H. (Eds.) 2012. Forecasting road traffic fatalities in European countries. Deliverable 4.4 of the EC FP7 project DaCoTa.)

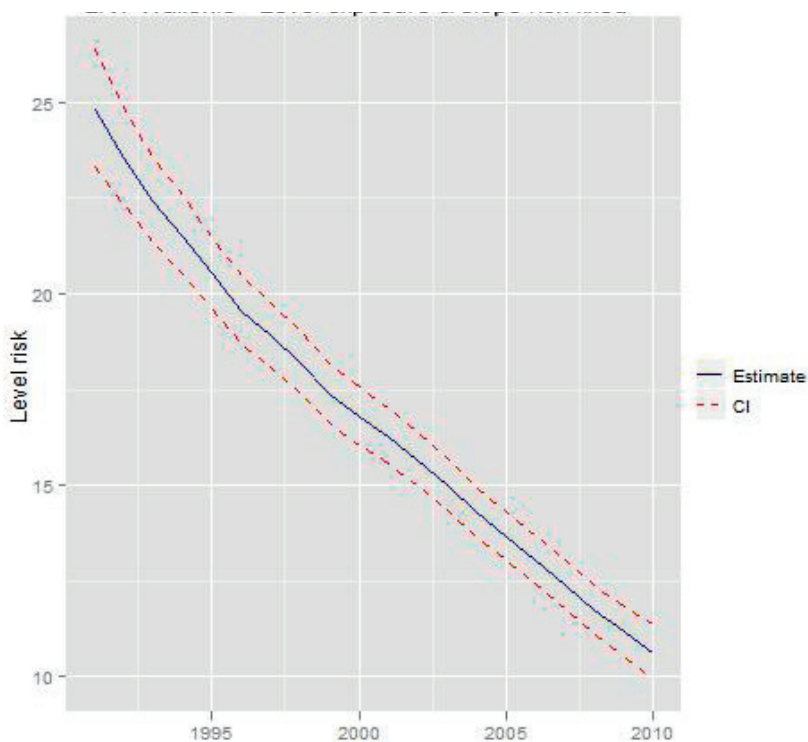
Le nombre de véhicules-kilomètres parcourus sur le territoire wallon fournit une bonne estimation de l'importance du trafic. Cet indicateur ne cesse d'augmenter depuis le début des années 1990, mais sa croissance ralentit depuis 2007 (figure2).

FIGURE 2 :
Evolution du nombre de véhicules-kilomètres en Wallonie



Le nombre de tués par milliard de véhicules-kilomètres parcourus fournit une évaluation du risque de décès. Ce risque est passé de 25 décès par milliard de kilomètre au milieu des années 1970 à moins de 11 en 2010, soit une diminution annuelle moyenne de 5,5% (voir Figure 3 ci-dessous).

FIGURE 3 :
Evolution du risque de décès (nombre de décès par milliard de véhicule-kilomètres) en Wallonie

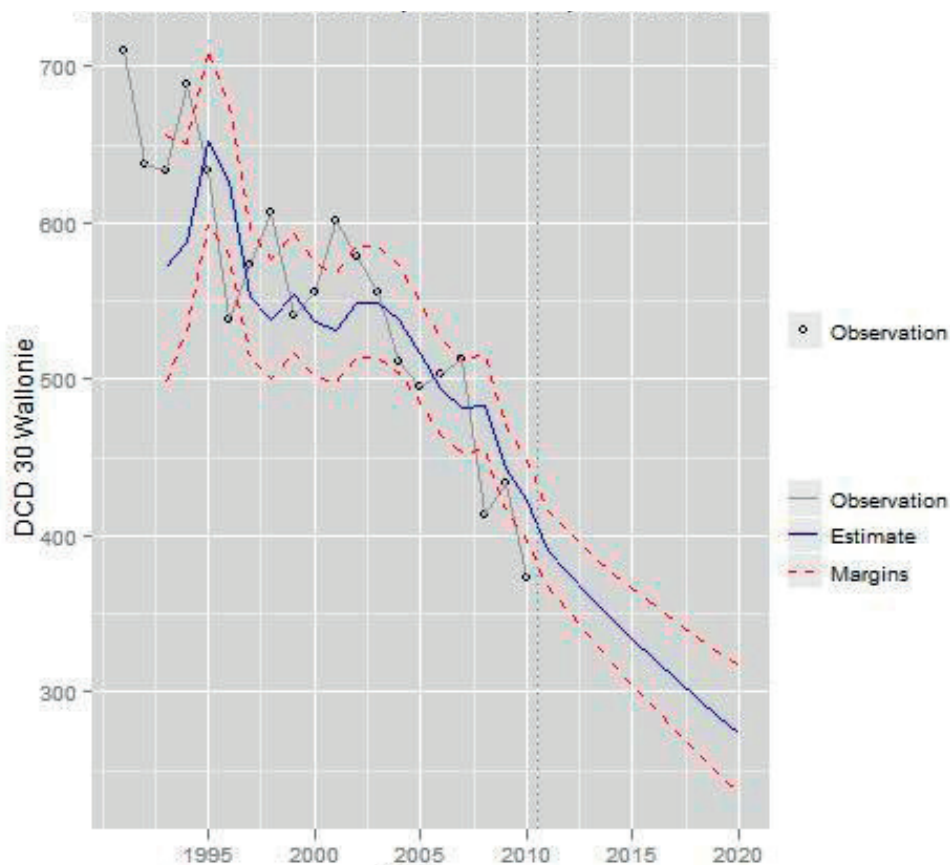


Le Tableau 3 ci-dessous présente quel serait le nombre de morts sur les routes dans les années à venir si le volume de trafic et du risque de décès évoluaient dans le futur de la même façon que dans le passé.

TABEAU 3 :
Projection du nombre de décédés 30 jours sur les routes wallonnes de 2012 à 2020

Année	Projection du nombre de décédés 30 jours	Borne inférieure de l'intervalle de confiance (68%)	Borne supérieure de l'intervalle de confiance (68%)
2011	391	346	442
2012	376	329	430
2013	361	311	419
2014	347	295	409
2015	334	278	400
2016	321	262	392
2017	308	247	385
2018	296	232	378
2019	285	218	373
2020	274	204	367

FIGURE 4 :
Nombre observé et projeté de décédés 30 jours en Wallonie (intervalle de confiance de 68%)

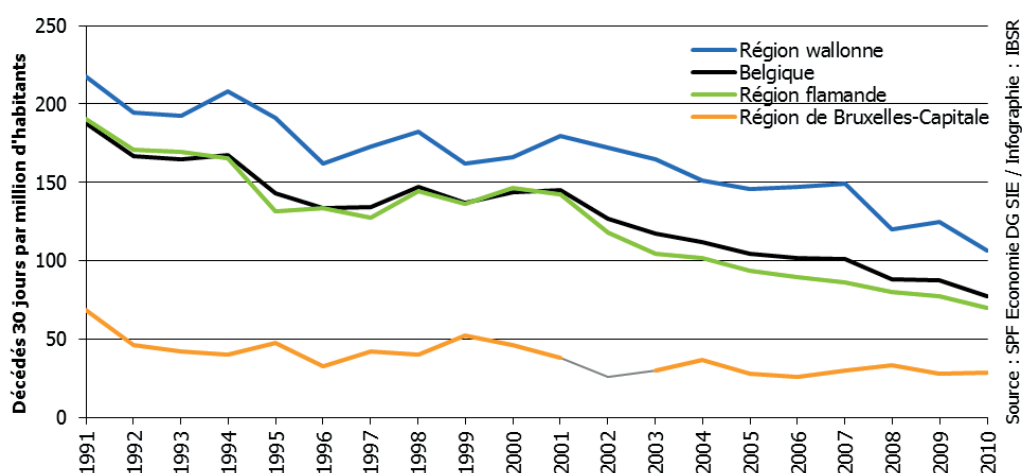


Source : SPF Economie DGSIE et SPF Mobilité/ Infographie : IBSR

En supposant que les efforts en matière de sécurité routière soient maintenus avec la même intensité, l'année 2020 déplorera encore 274 décédés 30 jours. L'objectif de 186 décès en 2020 ne sera donc vraisemblablement pas atteint. Il s'agit là d'une estimation et l'évolution du nombre de décès ces dernières années est trop instable pour prendre cette estimation pour acquis. L'intervalle de confiance à 68% fournit le nombre probable de décès que nous pouvons attendre pour les 10 années à venir (si les efforts actuels se poursuivent). L'objectif de 186 décès ne se situe pas dans cet intervalle de confiance, ce qui signifie que des efforts supplémentaires sont nécessaires.

Comparer l'insécurité routière dans différentes entités administratives nécessite d'avoir recours à une unité commune. Il a été choisi, dans un premier temps, de comptabiliser le nombre de décédés 30 jours par million d'habitants dans chacune des trois Régions. En 1991, le nombre de décédés 30 jours par million d'habitants était de 218 en Wallonie et de 190 en Flandre. Les deux Régions ont suivi une évolution (à la baisse) parallèle jusqu'en 2001, mais l'écart s'est ensuite agrandi, la diminution étant moins prononcée en Wallonie qu'en Flandre. En 2007, la Wallonie compte 63 tués par million d'habitants de plus que la Flandre. Mais grâce à une diminution conséquente de l'indicateur wallon depuis lors, l'écart entre les deux Régions s'est à nouveau réduit.

FIGURE 5 :
Evolution des décédés 30 jours par million d'habitants dans les trois Régions



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABEAU 4 :
Evolution des décédés 30 jours par million d'habitants dans les trois Régions

Année	Région de Bruxelles-Capitale	Région flamande	Région wallonne	Belgique
1991	69	190	218	188
1995	47	131	191	143
2000	46	147	166	144
2001	38	142	180	145
2002	26	118	172	127
2003	30	105	165	117
2004	37	102	151	112
2005	28	94	146	104

2006	26	89	147	102
2007	30	86	149	101
2008	33	80	120	88
2009	28	77	125	88
2010	28	70	107	77
Moyenne 98-2000	46	142	170	143
Evolution*	-38,2%	-51,0%	-37,4%	-45,6%
Evolutie	-48,3%	-47,9%	-24,7%	-28,4%

*Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2010

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le second indicateur permet de relativiser l'insécurité routière selon l'importance du trafic. Il calcule le nombre de décédés 30 jours comptabilisés par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus. Si la Wallonie était plus performante que la Flandre en 2000, cette dernière a mené une politique volontariste et a enregistré des progrès beaucoup plus rapides en matière de sécurité routière. Elle compte actuellement moins de décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres que la Wallonie. A force de diminuer, les deux plus grandes Régions du pays ont fini par atteindre le niveau observé en Région de Bruxelles-Capitale, région urbaine qui connaît donc par définition très peu de tués par kilomètres parcourus (environ 6 décès par milliard de voyageurs-kilomètres).

FIGURE 6 :
Evolution des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus dans les trois Régions

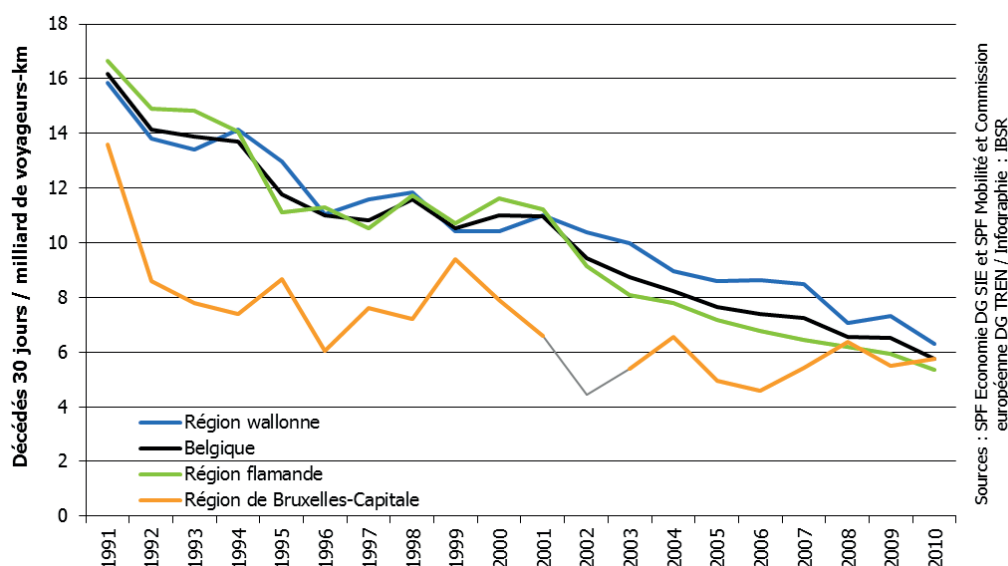


TABLEAU 5 :

Evolution des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus dans les trois Régions

Année	Région de Bruxelles-Capitale	Région flamande	Région wallonne	Belgique
1991	13,6	16,7	15,8	16,2
1995	8,7	11,1	13,0	11,8
2000	7,9	11,6	10,4	11,0
2001	6,6	11,2	11,0	10,9
2002	4,4	9,1	10,4	9,4
2003	5,4	8,1	10,0	8,7
2004	6,6	7,8	9,0	8,2
2005	5,0	7,2	8,6	7,7
2006	4,6	6,8	8,6	7,4
2007	5,4	6,4	8,5	7,2
2008	6,4	6,2	7,1	6,5
2009	5,5	5,9	7,3	6,5
2010	5,7	5,4	6,3	5,8
Moyenne 98-2000	8,2	11,4	10,9	11,0
Evolution*	-29,7%	-52,8%	-42,3%	-47,9%

*Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2010

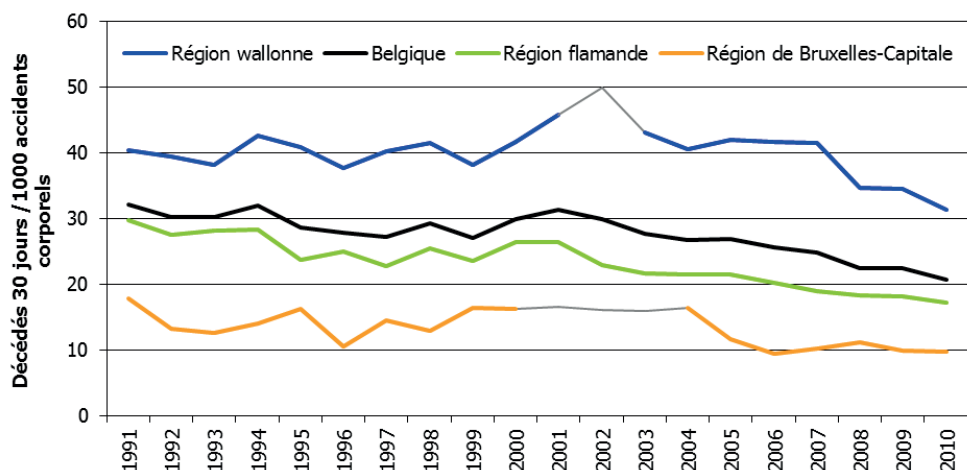
Sources : SPF Economie DG SIE et SPF Mobilité et Commission européenne / Infographie : IBSR

1.2.2 Evolution de la gravité des accidents

La gravité des accidents correspond au nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents corporels enregistrés. Cet indicateur place la Région wallonne en dernière position, avec une gravité des accidents deux fois plus élevée qu'en Flandre et trois fois plus élevée qu'en Région de Bruxelles-Capitale. Cette situation s'explique notamment par un moindre degré d'urbanisation. Elle ne s'est malheureusement pas améliorée par rapport à 1991 où les trois Régions occupaient les mêmes positions relatives. Il a même fallu attendre 2008 pour enregistrer une baisse de la gravité des accidents en Région wallonne, alors que la Flandre est en diminution constante depuis 2001. Entre 2007 et 2010, la gravité des accidents survenus en Wallonie est tout de même passée de 41,4 à 31,3 tués par 1000 accidents corporels. Elle est actuellement de 17,1 en Flandre et de 9,8 à Bruxelles.

FIGURE 7 :

Evolution de la gravité des accidents corporels selon la Région (chiffres non pondérés)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 6 :

Evolution de la gravité des accidents corporels dans les trois Régions (chiffres non pondérés)

Année	Région de Bruxelles-Capitale	Région flamande	Région wallonne	Belgique
1991	17,8	29,7	40,3	32,2
1995	16,3	23,7	40,9	28,6
2000	16,3	26,4	41,6	30,0
2001	16,6	26,4	45,7	31,3
2002	16,1	23,0	49,9	29,9
2003	15,9	21,6	43,0	27,7
2004	16,3	21,4	40,5	26,7
2005	11,6	21,5	41,9	26,8
2006	9,4	20,1	41,6	25,5
2007	10,2	19,0	41,4	24,8
2008	11,2	18,3	34,7	22,4
2009	9,8	18,2	34,5	22,5
2010	9,8	17,1	31,3	20,7
2010 (pondéré)	8,2	15,0	28,6	18,3
Moyenne 98-2000	15,1	25,1	40,4	28,8
Evolution*	-35,5%	-31,8%	-22,6%	-28,1%

* Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2010

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

1.2.3 Evolution des blessés légers et des blessés graves

Après avoir progressivement diminué entre 1991 et 2001, le nombre de blessés légers enregistrés en Région wallonne s'est stabilisé et varie depuis 2003 entre 14 000 et 15 000. On en dénombre 14 419 en 2010, ce qui correspond à une réduction de 12% par rapport à la moyenne de référence 1998-1999-2000. L'évolution du nombre de blessés graves est beaucoup plus conséquente au cours des années 1990 : de 1991 à 2004, ce nombre s'est réduit de 64%. Il est malheureusement, lui aussi relativement stable depuis lors, avec 1 753 personnes grièvement blessées en 2010 (-51% par rapport à la moyenne de référence). S'il s'agit du plus faible nombre de blessés graves jamais enregistré dans la Région, il est malheureusement à lui seul au-dessus de l'objectif que la Région s'est fixée en termes de total « décédés 30 jours + blessés graves », à savoir 1 557 maximum en 2010 (c'est-à-dire -50% par rapport à 2002, année choisie comme référence).

FIGURE 8 :
Evolution des blessés légers et des blessés graves en Région wallonne (chiffres non pondérés)

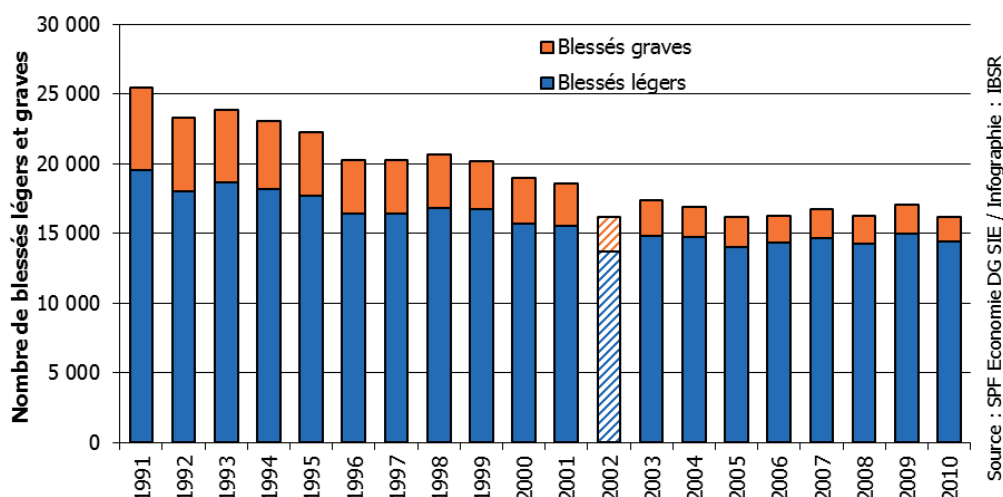


FIGURE 9 :
Evolution du total « décédés 30 jours + blessés graves » en Région wallonne (chiffres non pondérés)

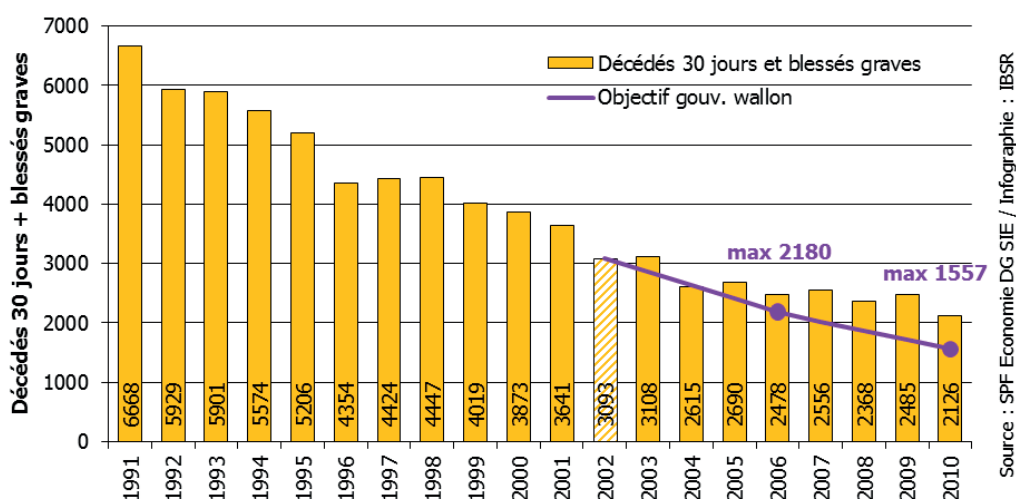


TABLEAU 7 :

Evolution des blessés légers, des blessés graves et des décédés 30 jours en Région wallonne (chiffres non pondérés)

Année	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes
1991	710	5 958	19 511	26 179
1995	633	4 573	17 683	22 889
2000	555	3 318	15 646	19 519
2001	601	3 040	15 514	19 155
2002	578	2 515	13 668	16 761
2003	555	2 553	14 827	17 935
2004	511	2 104	14 739	17 354
2005	495	2 195	13 968	16 658
2006	503	1 975	14 290	16 768
2007	512	2 044	14 673	17 229
2008	414	1 954	14 262	16 630
2009	434	2 051	14 981	17 466
2010	373	1 753	14 419	16 545
2010 (pondéré)	373	1 875	15 777	18 025
Moyenne 98-2000	568	3 545	16 379	20 492
Evolution*	-34,3%	-50,6%	-12,0%	-19,3%

*Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2010

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

1.2.4 Evolution des accidents corporels

Abstraction faite de l'année 2002 (perturbée par la réforme des polices) et du saut engendré par le recours à la pondération, le nombre officiel d'accidents corporels survenus en Wallonie (chiffres pondérés) présente une tendance globalement à la baisse depuis 1991. Mais si les chiffres diminuent clairement entre 2003 et 2006, ils sont plutôt stables depuis.

FIGURE 10 :

Evolution des accidents corporels en Région wallonne

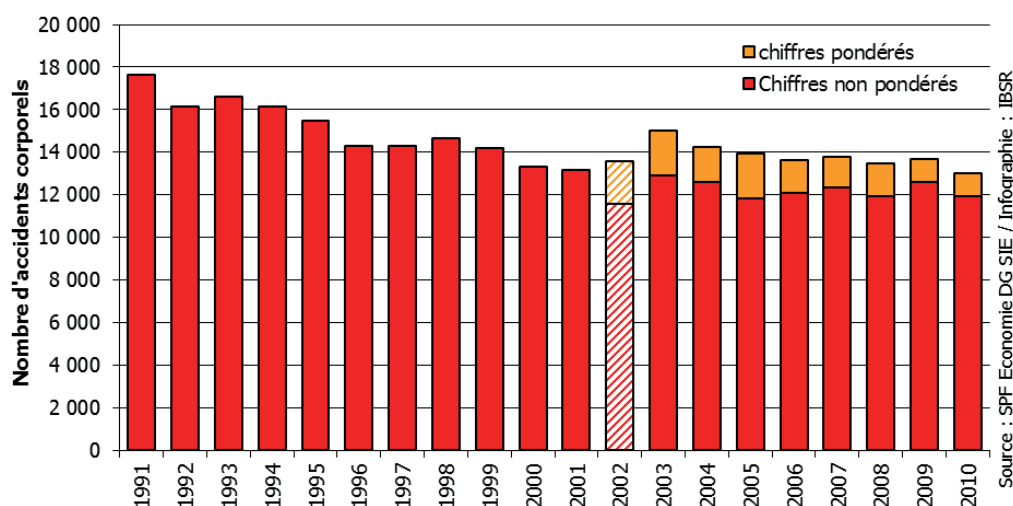


TABLEAU 8 :
Evolution des accidents corporels en Région wallonne (chiffres non pondérés)

Année	Accidents corporels	Accidents graves	Accidents mortels
1991	17 613	5 140	629
1995	15 495	4 053	576
2000	13 335	3 119	510
2001	13 140	2 919	550
2002	11 591	2 527	543
2003	12 896	2 568	509
2004	12 616	2 205	482
2005	11 810	2 215	442
2006	12 089	2 091	462
2007	12 364	2 191	479
2008	11 925	1 962	374
2009	12 586	2 070	397
2010	11 929	1 784	348
2010 (pondéré)	13 025	1 892	348
Moyenne 98-2000	14 050	3 286	514
Evolution*	-15,1%	-45,7%	-32,3%

* Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2010

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le graphique suivant permet de comparer les tendances d'évolution du nombre d'accidents corporels dans les trois Régions sans que l'analyse ne soit influencée par les valeurs absolues (en 2010, il y a deux fois plus d'accidents en Flandre qu'en Wallonie, et près de 4 fois plus d'accidents en Wallonie qu'à Bruxelles). Il repose pour cela sur la technique de la « base 100 » : si chaque Région avait comptabilisé 100 accidents fin des années 1990 (moyenne 1998-1999-2000), combien en compteraient-elles chacune en 2010 au vu de leur évolution respective ?

Il apparaît que le nombre d'accidents décroît en Wallonie de façon lente mais constante depuis 1991 (exception faite, de nouveau, de l'année 2002) et qu'il présente, depuis 2001, à peu près les mêmes tendances qu'en Flandre. Par rapport à la moyenne de référence, le nombre d'accidents a baissé de 15% en Région wallonne et de 24% en Région flamande.

FIGURE 11 :

Evolution des accidents corporels dans les trois Régions (moyenne 1998, 1999 et 2000 = base 100) (chiffres non pondérés)

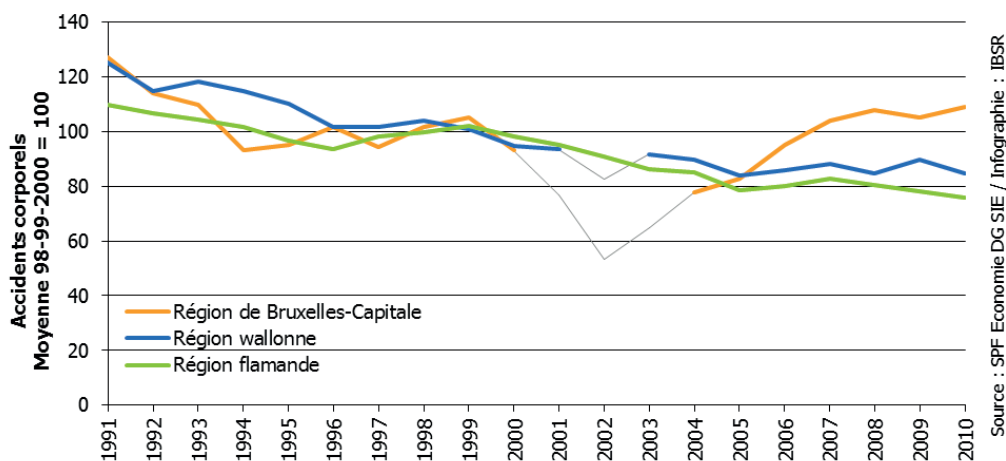


TABLEAU 9 :

Evolution des accidents corporels dans les trois Régions (moyenne 1998, 1999 et 2000 = base 100) (chiffres non pondérés)

Année	Région de Bruxelles-Capitale	Région flamande	Région wallonne	Belgique
1991	127	110	125	115
1995	95	97	110	100
2000	93	98	95	97
2001	77	95	94	94
2002	53	91	83	86
2003	65	86	92	87
2004	78	85	90	86
2005	83	78	84	80
2006	95	80	86	83
2007	104	83	88	85
2008	108	80	85	83
2009	105	78	90	83
2010	109	76	85	80

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

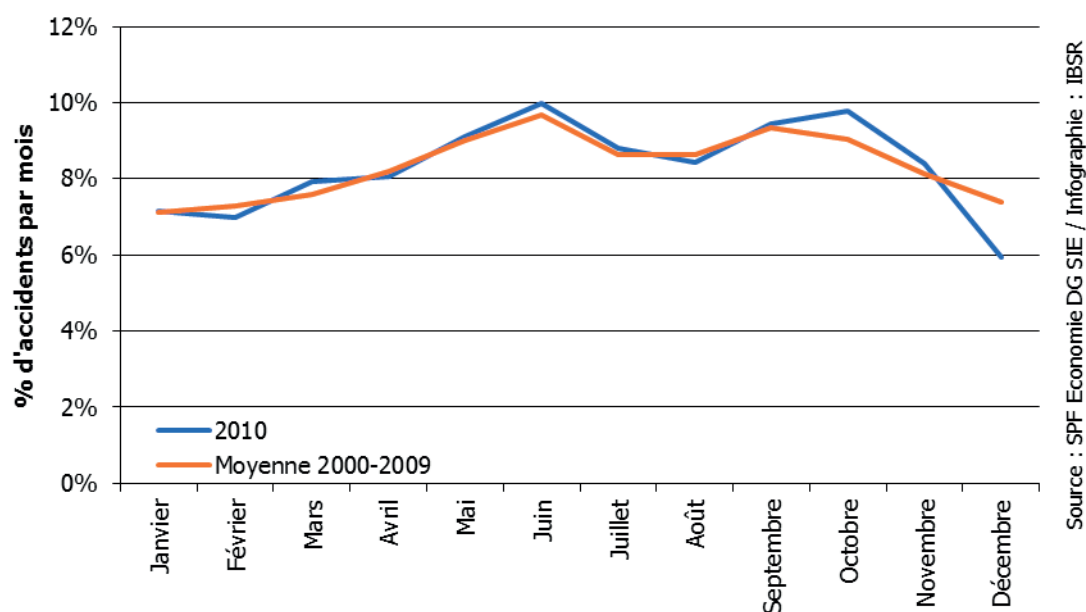
1.3 Accidents selon le moment

1.3.1 Accidents selon le mois

Le graphique ci-dessous présente pour la Région wallonne la répartition des accidents corporels sur les 12 mois de l'année 2010 et la compare aux moyennes mensuelles pour la période 2000-2009. Il en ressort que l'année 2010 ne diffère vraiment de cette répartition moyenne que pour le mois de décembre. Il faut dire que ce mois de décembre 2010 marqua par ses 23 jours de précipitations hivernales (le précédent record s'élevait à 15 jours et datait de 1950) qui ont perturbé le trafic à plusieurs reprises et ont donc limité le nombre d'accidents avec lésions corporelles.

Le reste de l'année est plutôt semblable à ce qui fut observé la décennie auparavant : le nombre d'accidents est assez faible au début d'année mais augmente progressivement jusqu'en juin, qui reste traditionnellement un mois record en matière d'accidents. Il redescend ensuite durant les grandes vacances, connaît un nouveau pic en septembre et diminue progressivement en fin d'année.

FIGURE 12 :
Répartition des accidents corporels au fil des mois en Région wallonne (chiffres non pondérés)



Note : le nombre de jours de chaque mois est pris en compte dans les calculs.

TABLEAU 10 :

Evolution des accidents corporels selon le mois en Région wallonne (chiffres non pondérés)

Année	Jan	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total
1991	1 372	1 068	1 309	1 458	1 413	1 651	1 559	1 572	1 635	1 620	1 587	1 369	17 613
1995	1 045	1 121	1 296	1 156	1 384	1 400	1 369	1 394	1 349	1 383	1 344	1 254	15 495
2000	1 062	1 014	1 063	1 126	1 220	1 246	1 142	1 021	1 161	1 202	1 061	1 017	13 335
2001	941	896	1 059	965	1 126	1 219	1 168	1 085	1 220	1 244	1 181	1 036	13 140
2002	900	859	993	1 016	1 161	1 160	1 091	1 052	1 104	1 020	621	614	11 591
2003	857	812	983	989	1 148	1 258	1 177	1 192	1 227	1 170	1 115	968	12 896
2004	900	802	945	1 030	1 189	1 192	1 085	1 153	1 184	1 079	999	1 058	12 616
2005	894	806	807	978	1 101	1 157	1 013	1 060	1 060	1 095	898	941	11 810
2006	873	749	885	885	1 048	1 226	1 135	1 006	1 121	1 151	994	1 016	12 089
2007	917	859	990	1 101	1 045	1 132	1 027	1 082	1 032	1 115	1 019	1 045	12 364
2008	871	930	873	979	1 172	1 110	985	990	1 105	1 072	957	881	11 925
2009	885	804	990	1 055	1 172	1 114	1 052	1 149	1 138	1 176	1 074	977	12 586
2010	868	768	964	948	1 105	1 175	1 068	1 026	1 110	1 190	986	721	11 929
2010 (pon- déré)	947	834	1 057	1 032	1 205	1 286	1 163	1 121	1 217	1 303	1 076	785	13 025
Moyenne 2000-2009	910	853	959	1 012	1 138	1 181	1 088	1 079	1 135	1 132	992	955	12 435
Evolution*	-4,6%	-10,0%	+0,5%	-6,4%	-2,9%	-0,5%	-1,8%	-4,9%	-2,2%	+5,1%	-0,6%	-24,5%	-4,1%

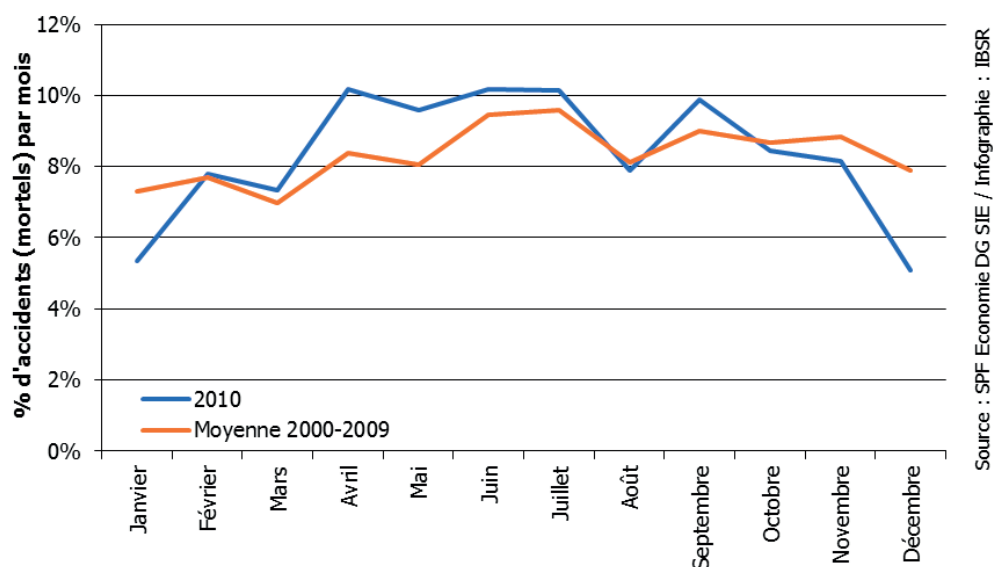
*Evolution entre la moyenne 2000-2009 et 2010

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

La Figure 13 est identique à la précédente si ce n'est qu'elle ne s'intéresse spécifiquement qu'aux accidents mortels. Les courbes sont ici beaucoup plus fluctuantes car le nombre d'accidents mortels enregistrés par mois est bien moindre.

La comparaison des courbes 2010 et 2000-2009 fait également apparaître une part anormalement basse d'accidents mortels en décembre 2010. C'est aussi le cas pour le mois de janvier, alors que cela n'apparaissait pas pour les accidents corporels dans leur ensemble. Les mois d'avril, de mai et de septembre comptabilisent, eux, en 2010 une part particulièrement importante d'accidents mortels.

FIGURE 13 :
Répartition des accidents mortels au fil des mois en Région wallonne



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note : le nombre de jours de chaque mois est pris en compte dans les calculs.

TABLEAU 11 :
Evolution des accidents mortels selon mois en Région wallonne

Année	Jan	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total
1991	57	34	51	43	41	48	62	57	51	72	58	55	629
1995	39	42	43	42	50	45	53	68	47	53	50	44	576
2000	37	37	38	39	39	48	44	27	48	44	50	59	510
2001	40	36	44	46	47	53	54	51	40	44	50	45	550
2002	28	55	32	47	47	51	53	44	55	43	51	37	543
2003	31	23	34	41	46	48	53	48	47	49	53	36	509
2004	46	38	35	41	48	39	46	46	36	44	32	31	482
2005	40	25	33	36	37	51	46	22	38	40	35	39	442
2006	25	42	33	34	30	32	46	34	51	44	41	50	462
2007	38	32	28	42	39	45	45	45	40	54	34	37	479
2008	32	28	29	28	28	36	46	35	29	30	33	20	374
2009	37	24	31	38	28	40	30	40	38	28	35	28	397
2010	19	25	26	35	34	35	36	28	34	30	28	18	348
Moyenne 2000-2009	35	34	34	39	39	44	46	39	42	42	41	38	475
Evolution*	-46,3%	-26,5%	-22,8%	-10,7%	-12,6%	-21,0%	-22,2%	-28,6%	-19,4%	-28,6%	-32,4%	-52,9%	-26,7%

*Evolution entre la moyenne 2000-2009 et 2010

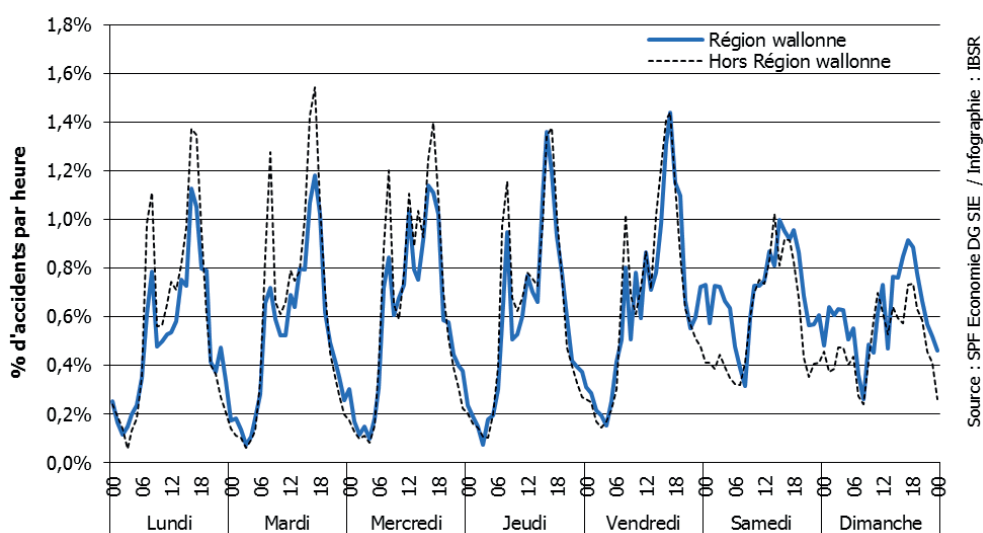
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

1.3.2 Accidents selon le moment de la semaine

La répartition au cours de la semaine des accidents recensés en Wallonie est sensiblement différente de celle des accidents survenus ailleurs en Belgique. Les pics marquant traditionnellement les heures de pointe y sont beaucoup moins marqués (surtout en début de semaine), mais les proportions d'accidents survenant les nuits de week-end et le dimanche en journée y sont plus conséquentes. Au total, 34% des accidents corporels enregistrés en Wallonie se déroulent durant le week-end (du vendredi 22h au lundi 5h59), dont un tiers durant les nuits de week-end (12 points-pourcents). Pour comparaison, ces chiffres s'élèvent à 28% en Flandre (dont 8 points-pourcents durant les nuits) et à 26% (dont 9 points-pourcents durant les nuits) à Bruxelles-Capitale.

FIGURE 14 :

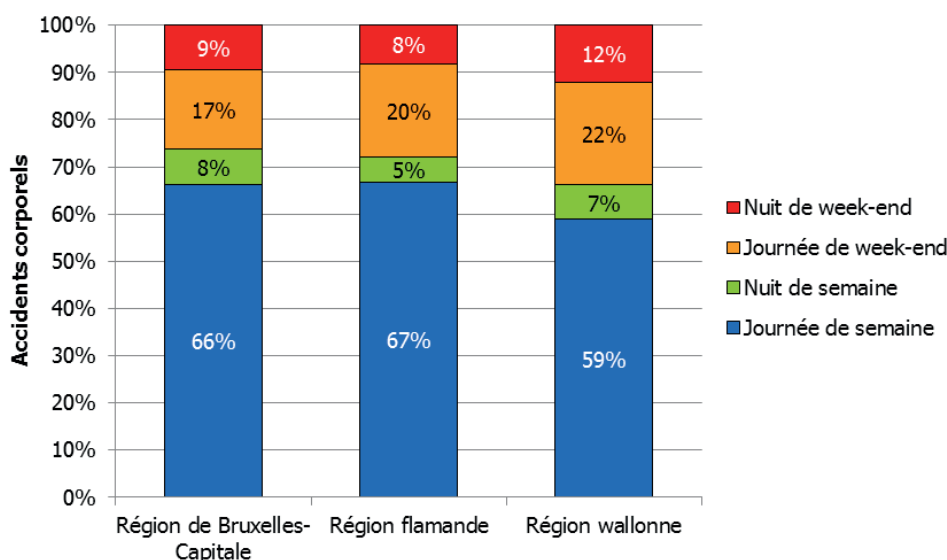
Répartition des accidents corporels selon le jour et l'heure de la semaine en et hors Région wallonne – 2010 (chiffres pondérés)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 15 :

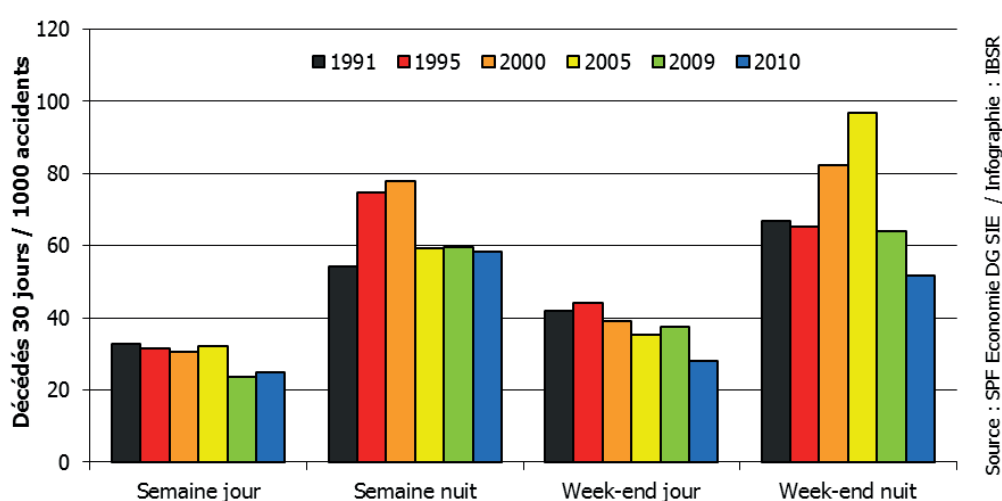
Répartition des accidents corporels entre les quatre périodes de la semaine selon la Région – 2010 (chiffres pondérés)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

En Wallonie, comme dans les autres Régions du pays, ce sont les accidents survenant de nuit (de semaine ou de weekend selon les cas) qui sont les plus graves. Au sud du pays, les accidents se produisant les nuits de semaine sont ainsi 2,4 fois plus graves que les accidents se produisant les jours de semaine. L'analyse de l'évolution de la gravité au fil des ans montre une amélioration de la situation entre 2005 (rectangle jaune) et 2010 (rectangle bleu) pour chacune des périodes de la semaine. L'importance de cette amélioration est toutefois relativement faible pour les nuits de semaine, à tel point que les accidents des nuits de weekend sont aujourd'hui en Wallonie moins graves que ceux des nuits de semaine.

FIGURE 16 :
Evolution de la gravité des accidents corporels selon la période de la semaine en Région wallonne (chiffres non pondérés)



TABEAU 12 :
Chiffres-clés des accidents corporels selon la période de la semaine en Région wallonne – 2010 (chiffres pondérés)

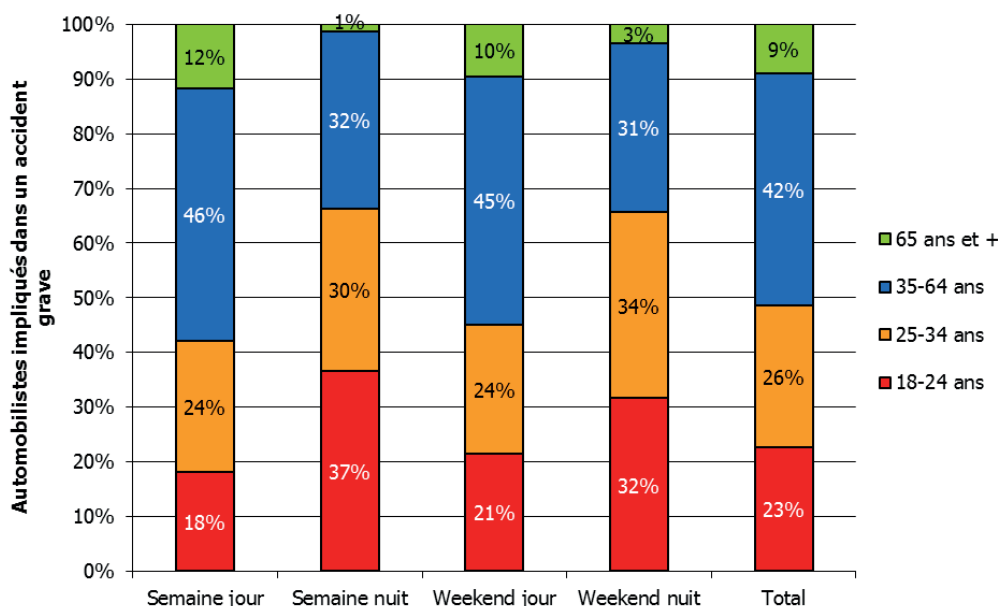
Période de la semaine	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents corporels	Gravité
Jour de semaine	174	937	9 263	7 663	22,7
Nuit de semaine	51	142	1 031	949	53,8
Jour de week-end	73	519	3 482	2 830	25,8
Nuit de week-end	75	277	2 001	1 583	47,4

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

En 2010, 23% des automobilistes impliqués dans un accident grave en Région wallonne étaient âgés de moins de 24 ans et 49% de moins de 34 ans (les proportions sont similaires en Flandre). Des différences apparaissent lors de l'analyse selon la période de la semaine. Les nuits de semaine, la part de moins de 24 ans monte à 37%, et les nuits de weekend celle des 25-34 ans atteint 34%. Durant ces deux périodes, les jeunes de moins de 35 ans représentent au final environ deux tiers des conducteurs de voiture impliqués dans un accident grave, contre 45% en journée. Il faudrait toutefois tenir compte du nombre de kilomètres parcourus par les différents groupes d'âge au cours des différentes périodes de la semaine pour pouvoir juger de cette sur-représentation des jeunes dans les accidents de nuits : il est très probable en effet que le trafic de nuit compte proportionnellement plus de jeunes conducteurs que le trafic de jour.

FIGURE 17 :

Répartition par classe d'âge des automobilistes impliqués dans un accident grave, pour les différentes périodes de la semaine en Région wallonne – 2010 (chiffres pondérés)



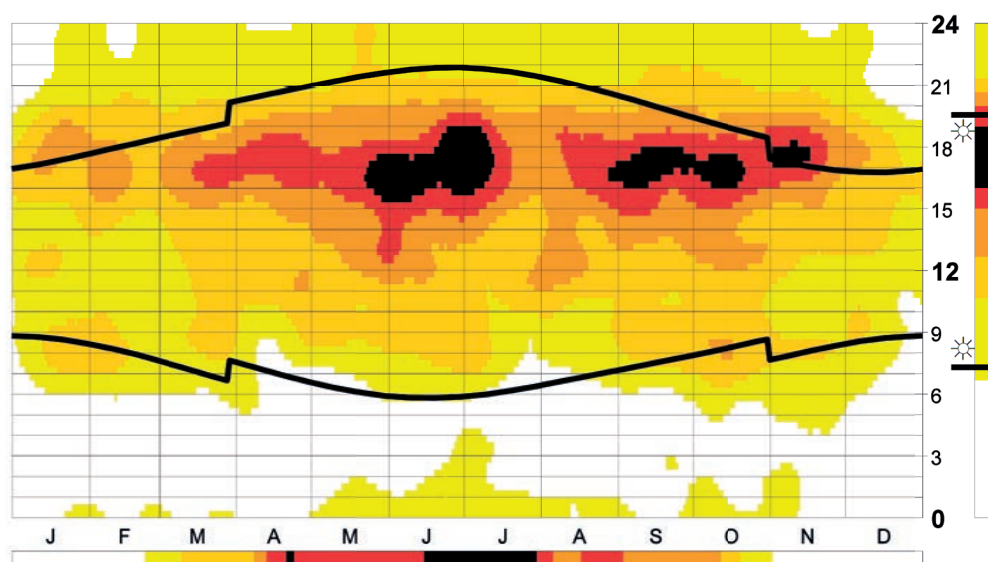
1.3.3 Accidents au fil de l'année

La date complète des accidents corporels de la circulation (heure, jour et mois) peut être exploitée afin d'obtenir une image globale de la répartition des accidents au cours de l'année civile. L'exercice a été réalisé pour les accidents survenus en 2010 en Région wallonne. L'axe horizontal correspond à la succession des jours au fil de l'année (du 1^{er} janvier au 31 décembre) et l'axe vertical correspond à l'écoulement du temps (par heure) durant une journée.

Cette figure met, elle aussi, en avant la saisonnalité (moins d'accidents en hiver et durant les grandes vacances) et l'horaire particulier des accidents (nombreux durant les heures de pointe de fin de journée), mais elle va au-delà des graphiques précédents en permettant l'identification de périodes précises à forte densité d'accidents. C'est le cas notamment en juin et au début du mois de juillet entre 15h et 19h et en septembre et octobre entre 16h et 18h. L'origine de ces « périodes noires » est très certainement à chercher dans la densité du trafic : les beaux jours amènent probablement davantage d'usagers sur la route, ce qui se répercute notamment durant les heures de pointe. La seconde zone noire de septembre-octobre semble ensuite n'être que la continuité de celle de juin (après une forte réduction du trafic durant les vacances) avec simplement un rétrécissement du créneau horaire lié au raccourcissement des périodes de luminosité. Il faut noter finalement une petite concentration d'accidents durant les deux premières semaines de novembre entre 17h et 18h. Elle pourrait être imputable au changement d'heure qui nécessite un léger temps d'adaptation des usagers à la baisse de luminosité.

FIGURE 18 :

Répartition des accidents corporels survenus en Région wallonne selon la date et l'heure – 2010 (chiffres pondérés)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

1.3.4 Accidents selon les conditions atmosphériques

Quelle que soit la Région, la grande majorité des accidents se produisent dans des conditions atmosphériques normales, essentiellement car il s'agit des circonstances météorologiques les plus fréquentes. En Wallonie et à Bruxelles, les accidents corporels surviennent plus fréquemment par temps de pluie qu'en Flandre. Soit a-t-il moins plu en Flandre, soit la pluie y est-elle moins qu'ailleurs une cause d'accident corporel. La Wallonie enregistre également une part élevée d'accidents survenus durant des chutes des neige, très certainement parce qu'il y neige davantage que dans les autres Régions. A ce sujet, notons que respectivement 19%, 17% et 37% des accidents enregistrés en Wallonie en janvier, février et décembre 2010 se sont déroulés sous la neige.

TABLEAU 13 :

Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques dans les trois Régions – 2010 (chiffres pondérés)

Conditions atmosphériques	Région de Bruxelles-Capitale		Région flamande		Région wallonne	
Normales	3 026	79,9%	24 884	85,5%	10 187	78,2%
Pluie	463	12,2%	2 410	8,3%	1 326	10,2%
Brouillard	8	0,2%	144	0,5%	67	0,5%
Vent violent, rafales	2	0,1%	55	0,2%	71	0,5%
Chutes de neige	88	2,3%	769	2,6%	693	5,3%
Grêle	8	0,2%	19	0,1%	22	0,2%
Autre (fumée épaisse...)	7	0,2%	155	0,5%	53	0,4%
Inconnu	187	4,9%	697	2,4%	653	5,0%
Total*	3 787	100%	29 115	100%	13 025	100%

* Les chiffres de ce tableau sont des arrondis de données décimales, raison pour laquelle la ligne "Total" n'est pas toujours strictement égale à la somme des nombres arrondis qui la composent (voir définition de « pondération », p. 10).

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

1.4 Accidents selon le lieu

1.4.1 Accidents selon la province

Le graphique suivant présente l'évolution du nombre de décédés 30 jours dans les différentes provinces wallonnes : celles-ci ne contribuent pas de façon égale au nombre total de morts comptabilisés en Wallonie et à l'évolution de ce nombre au fil des ans.

Avec 144 morts en 2010, la province de Hainaut est, de loin, celle qui paie le plus lourd tribut à l'insécurité routière. Elle représente à elle seule plus d'un tiers des décès totalisés en Wallonie. Par rapport à la moyenne de référence, elle n'enregistre qu'une diminution de 22% du nombre de tués sur ses routes, mais cette faible baisse est le contrecoup d'une hausse du nombre de tués au début des années 2000 et l'évolution durant le reste de la décennie 2000 est très positive. Les provinces de Liège et de Luxembourg connaissent, elles, des baisses de plus de 40%. Ces baisses surviennent toutefois en grande partie entre 2009 et 2010, laissant supposer que les bons résultats de ces provinces sont essentiellement dus à la météo neigeuse de 2010. En 2009, la province de Luxembourg connaissait d'ailleurs le même nombre de tués qu'à la fin des années 1990. Restent les provinces de Namur et de Brabant wallon dont le nombre de tués s'est respectivement réduit de 37% et 36% par rapport à la moyenne de référence. L'évolution du Brabant wallon est particulièrement positive car malgré un nombre déjà restreint de tués il y a 10 ans (petit nombre notamment lié à sa superficie réduite), la province parvient à maintenir la tendance à la baisse.

FIGURE 19 :
Evolution des décédés 30 jours selon la province en Région wallonne

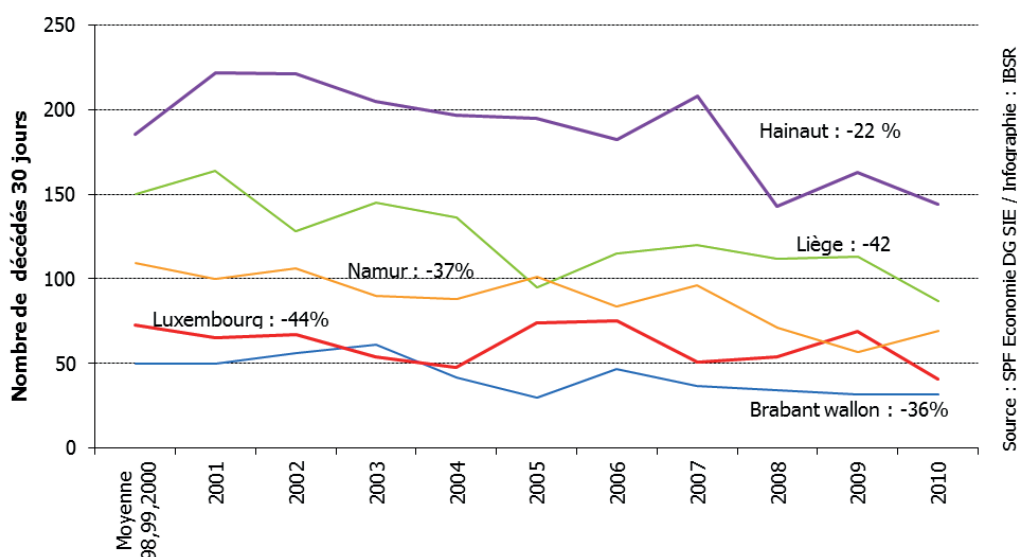


TABLEAU 14 :
Evolution des décédés 30 jours selon la province en Région wallonne

Année	Brabant wallon	Hainaut	Liège	Luxembourg	Namur
1991	59	238	194	81	138
1995	63	221	148	100	101
2000	48	192	145	68	102
2001	50	222	164	65	100
2002	56	221	128	67	106
2003	61	205	145	54	90
2004	42	197	136	48	88
2005	30	195	95	74	101
2006	47	182	115	75	84
2007	37	208	120	51	96
2008	34	143	112	54	71
2009	32	163	113	69	57
2010	32	144	87	41	69
Moyenne 98-2000	50	185	150	73	109
Evolution*	-36,0%	-22,3%	-42,0%	-43,8%	-36,9%

*Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2010

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le graphe ci-dessous croise la mortalité routière (nombre de tués par million d'habitants) et la densité de population (nombre d'habitants par km²) enregistrés en 2010 dans chacune des provinces. « La densité de population peut être utilisée en temps qu'indicateur synthétique pour toute une série de facteurs tels que la demande de mobilité, la structure d'âges, le niveau d'urbanisation, le type d'utilisateur de la route, la qualité des infrastructures et du service d'urgence, etc..., difficilement contrôlables et pour lesquels les données sont bien souvent indisponibles... »⁵.

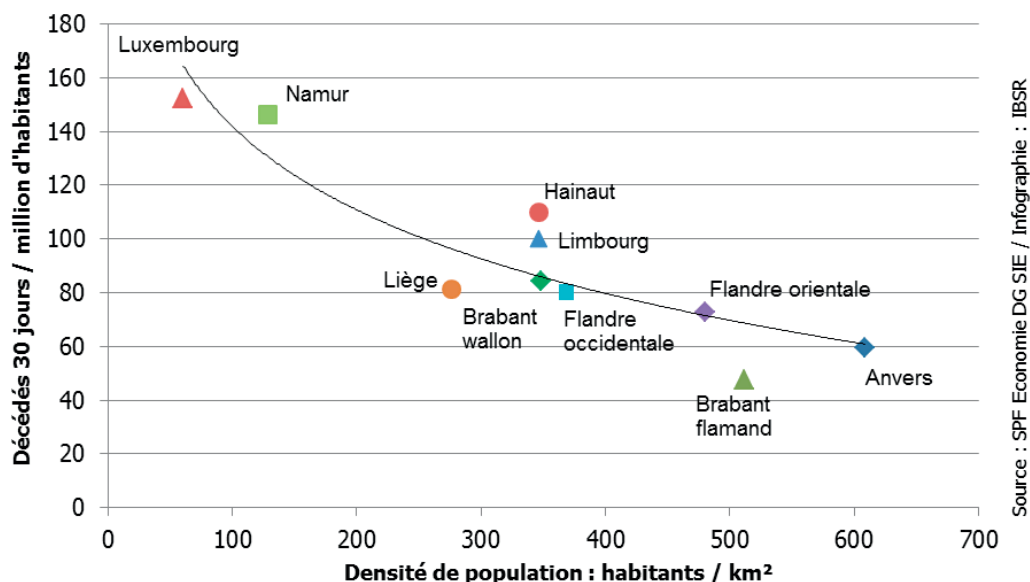
La courbe de tendance qui a été ajoutée au graphique montre très clairement la relation entre les deux indicateurs : les provinces les plus densément peuplées sont aussi celles où la mortalité routière est la moins importante.

Ce graphique permet de positionner les différentes provinces sur le graphe et de pouvoir repérer celles ayant un taux de mortalité particulièrement bas ou haut par rapport à leur densité de population (ce qui est indiqué par l'écart par rapport à la courbe de tendance). Deux des cinq provinces wallonnes, Luxembourg et Liège, occupent une position favorable, puisqu'elles connaissent des taux de mortalité un peu plus bas que les autres provinces étant donné leur niveau de densité de population. Au contraire, les provinces de Namur et de Hainaut se démarquent par un taux de mortalité supérieur à celui que leur densité de population pouvait laisser prévoir. Le Brabant wallon enregistre, lui, une mortalité tout à fait attendue au regard de sa densité de population.

5 Voir EKSLEK V., LASSARRE S., QUERRIAU X., THOMAS I. (2006), Mortalité routière en Europe : réalités régionales et nationales. Rapport de recherche pour le compte du Ministère Wallon des Transports et de la Sécurité routière. p.8.

FIGURE 20 :

Relation entre la densité de population et le nombre de décès enregistrés par million d'habitants dans les provinces belges – 2010



1.4.2 Accidents sur autoroute⁶

Les 869 kilomètres d'autoroutes wallonnes ont été le lieu de 1 366 accidents en 2010 et ont conduit au décès de 52 personnes. Depuis la fin des années 1990, 1 400 accidents corporels surviennent en moyenne chaque année sur les autoroutes wallonnes. Ceci signifie que 10% des accidents de la Région se produisent sur autoroute. Afin d'obtenir un aperçu de l'évolution au fil des ans de la fréquence des accidents (et des décès) tout en tenant compte de l'augmentation du trafic sur autoroute, les nombres d'accidents et de tués sont fournis respectivement par milliard de véhicules-kilomètres parcourus et par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus. Ces chiffres peuvent être assimilés à des indicateurs du risque d'accident et de décès. Ils permettent en outre une comparaison avec d'autres entités administratives⁷.

⁶ Les données relatives aux accidents survenus sur autoroute sont majoritairement fournies par la Police fédérale, dont les données ne sont pas soumises à la pondération. Cette partie du rapport ne présente donc pas de chiffres pondérés.

⁷ Le réseau autoroutier bruxellois étant extrêmement réduit (12 kilomètres (une partie du ring de Bruxelles)), seule la Région flamande sera ici intégrée à l'analyse comparative de la Région wallonne.

TABLEAU 15 :
Evolution des accidents corporels et décédés 30 jours sur autoroute en Région wallonne

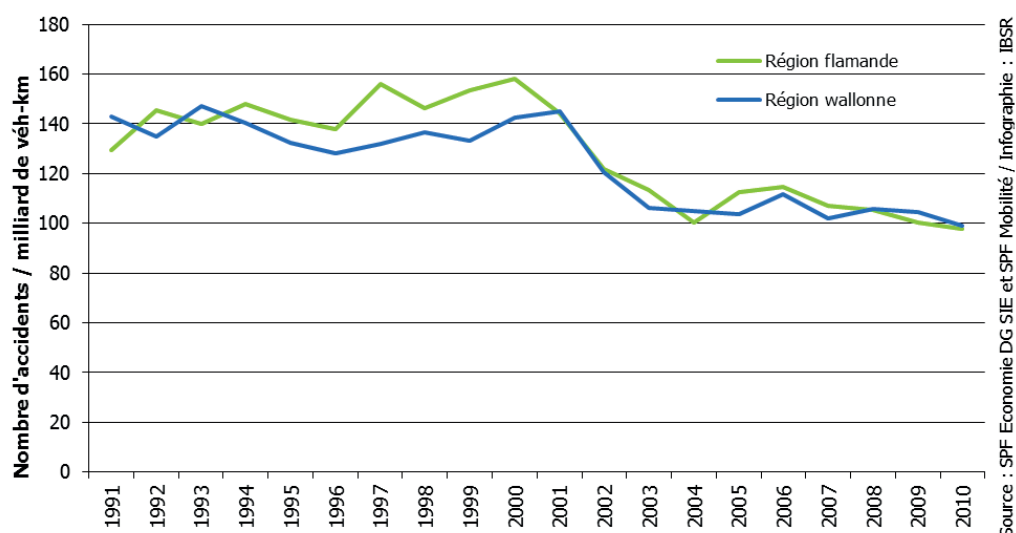
Année	Accidents corporels	Accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus	Décédés 30 jours	Décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus
1991	1 123	143	70	5,4
1995	1 213	132	75	5,1
2000	1 545	142	89	5,3
2001	1 658	145	79	4,4
2002	1 407	121	69	3,9
2003	1 252	106	64	3,6
2004	1 251	105	62	3,5
2005	1 264	103	76	4,2
2006	1 389	112	83	4,5
2007	1 363	102	75	3,8
2008	1 408	106	67	3,4
2009	1 426	105	79	3,9
2010	1 366	99	52	2,6
Moyenne 98-2000	1 462	137	85	5,1
Evolution*	-6,6%	-27,8%	-38,8%	-50,3%

* Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2010

Source : SPF Economie DG SIE et SPF Mobilité / Infographie : IBSR

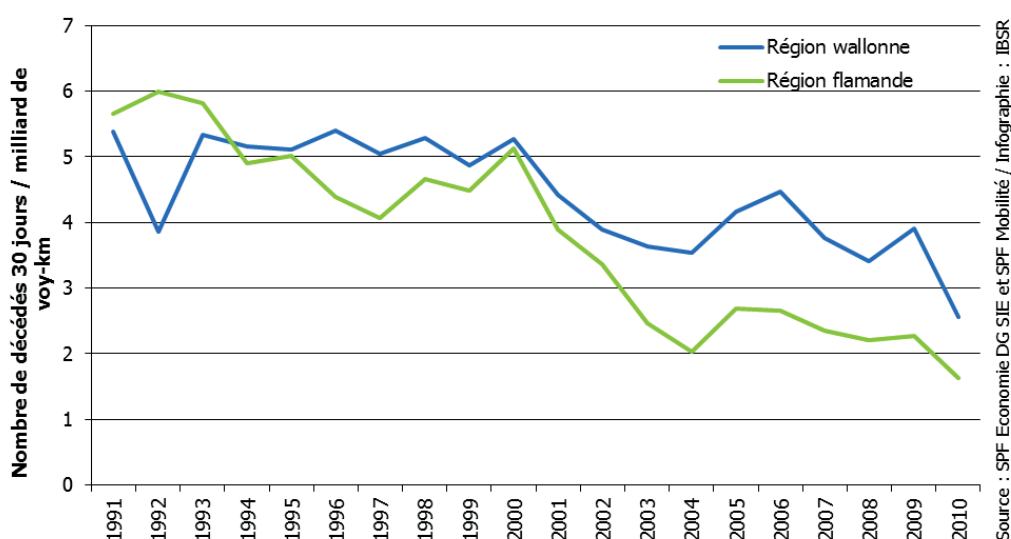
Alors que le risque d'accident était plus élevé en Flandre qu'en Wallonie jusque 2000, il se situe depuis lors à un niveau similaire, à environ 100 accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus sur autoroute. Par rapport à la moyenne de référence, il s'est environ réduit d'un tiers dans chacune des Régions.

FIGURE 21 :
Evolution du risque d'accident corporel sur autoroute (nombre d'accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus) en Région wallonne et Région flamande



Le risque de décès suit lui aussi une belle tendance à la baisse : on court aujourd'hui 2 fois moins de risques de mourir sur les autoroutes wallonnes qu'à la fin des années 1990. En Flandre, le risque s'est même réduit de 66%. Les deux Régions ont ainsi amélioré leur record du risque le plus bas (datant de 2004), grâce notamment à une année 2010 particulièrement bénéfique. La situation reste toutefois plus défavorable en Wallonie qu'en Flandre : en 2010, la Wallonie compte 2,6 décès par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus, contre seulement 1,6 en Flandre.

FIGURE 22 :
Evolution du risque de décès sur autoroute (nombre de décès par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus) en Région wallonne et Région flamande



Alors que le nombre d'accidents (par milliard de véhicules-kilomètres) est équivalent dans les deux Régions, le nombre de décès (par milliard de voyageurs-kilomètres) est plus élevé en Région wallonne qu'en Région flamande. Cela est le signe d'une gravité plus importante des accidents en Wallonie : pour un même nombre d'accidents, la Wallonie enregistre en effet 1,5 fois plus de tués que la Flandre (38,1 tués par 1000 accidents pour la première en 2010, contre 23,8 pour la seconde). Notons que la Wallonie semble avoir davantage bénéficié que la Flandre de l'effet positif des conditions hivernales 2010 sur la sécurité routière, puisque la gravité des accidents s'y est réduite de 31% entre 2009 et 2010 (pour -26% en Flandre).

TABLEAU 16 :

Evolution des indicateurs-clés des accidents corporels sur autoroute en Région wallonne et Région flamande

Année	Décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilo-mètres parcourus		Accidents corporels par milliard de véhicules-kilo-mètres parcourus		Gravité	
	Région wallonne	Région flamande	Région wallonne	Région flamande	Région wallonne	Région flamande
1991	5,4	5,7	143	129	62,3	68,5
1995	5,1	5,0	132	141	61,8	53,9
2000	5,3	5,1	142	158	57,6	46,9
2001	4,4	3,9	145	144	47,6	39,0
2002	3,9	3,4	121	122	49,0	40,1
2003	3,6	2,5	106	113	51,1	31,7
2004	3,5	2,0	105	100	49,6	29,5
2005	4,2	2,7	103	112	60,1	34,8
2006	4,5	2,7	112	115	59,8	33,6
2007	3,8	2,3	102	107	55,0	31,8
2008	3,4	2,2	106	105	47,6	30,0
2009	3,9	2,3	105	100	55,4	32,3
2010	2,6	1,6	99	98	38,1	23,8
Moyenne 98-2000	5,1	4,8	137	153	58,2	45,4
Evolution*	-50,3%	-66,0%	-27,8%	-36,0%	-34,6%	-47,7%

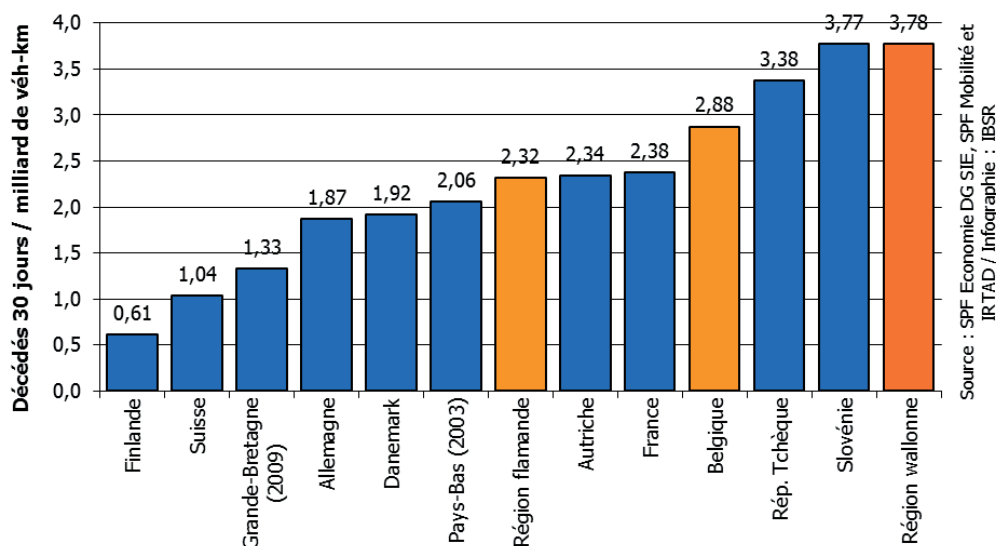
*Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2010

Source : SPF Economie DG SIE et SPF Mobilité/ Infographie : IBSR

L'autoroute est le type de route le plus similaire d'un pays à l'autre ; ceci permet certaines comparaisons. La figure suivante compare le nombre de décédés 30 jours par milliard de véhicules-kilomètres parcourus sur autoroute dans différents pays disposant de cette information. Le constat est plutôt désolant pour la Wallonie qui occupe la fin du classement avec un risque de décès sur autoroute aussi élevé qu'en Slovaquie. La Région flamande est relativement mieux classée, même si nous sommes loin des 0,61 décès par milliard de véhicules-kilomètres observés en Finlande. La Belgique dans son ensemble présente un risque de décès supérieur à la France et à l'Allemagne où la vitesse autorisée sur autoroute est pourtant plus élevée que chez nous. La Belgique a donc un large retard à rattraper et une vaste marge de progression en la matière.

FIGURE 23 :

Comparaison internationale du risque de décès sur autoroute (nombre de décès par milliard de véhicules-kilomètres parcourus) – 2010



1.4.3 Accidents en et hors agglomération⁸

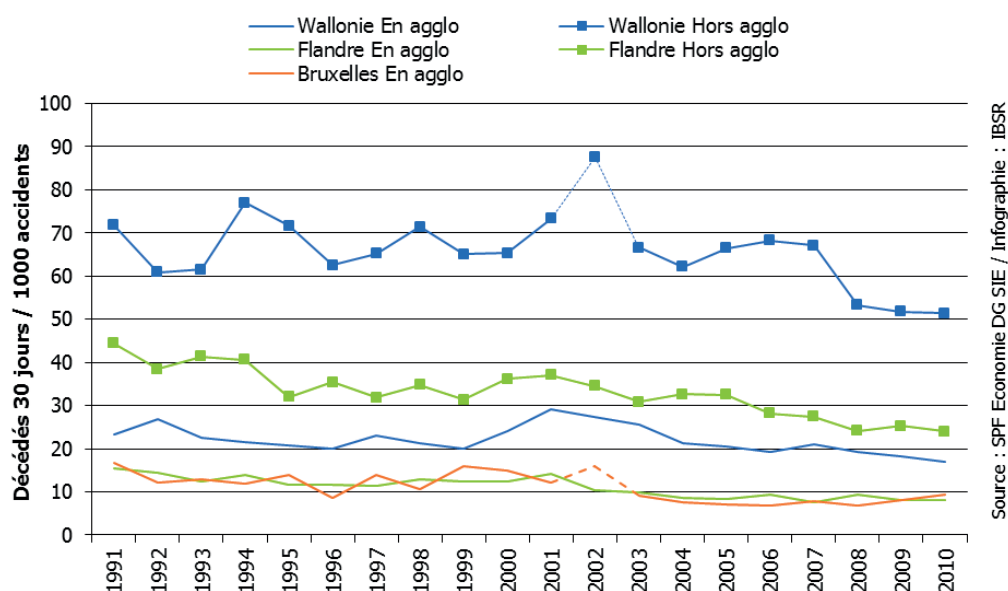
Quelle que soit la Région, les accidents les plus graves sont ceux se produisant hors agglomération, ce qui est logique puisque la vitesse est un déterminant important de la gravité des accidents. Par contre, comme cela apparaissait déjà sur les autoroutes, la Wallonie présente systématiquement la gravité la plus élevée lorsqu'on s'intéresse à chaque type de route individuellement. Ainsi, les accidents hors agglomération sont deux fois plus graves en Wallonie qu'en Flandre et il en est de même pour les accidents en agglomération. L'évolution de la gravité est heureusement très favorable en Région wallonne par rapport à la situation en 2003, et ce tant en agglomération qu'en dehors.

Sachant que les vitesses autorisées en et hors agglomération sont souvent plus basses en Flandre qu'en Wallonie, les vitesses pratiquées pourraient être une cause probable des écarts de gravité conséquents observés entre les deux Régions. Des différences infrastructurelles et comportementales (vitesse, ceinture, respect du code de la route, etc.) pourraient également fournir une partie de l'explication, tout comme les différences avérées en termes de mode de déplacement utilisé (les accidents impliquant une moto, particulièrement meurtriers, sont plus fréquents en Wallonie qu'en Flandre, par exemple). Il ne faut pas exclure non plus de possibles différences dans la qualité de l'enregistrement des accidents les moins graves : un moindre enregistrement des accidents corporels n'engendrant que de légères blessures pourrait en effet donner l'impression que les accidents mortels occupent une place plus importante dans le nombre total d'accidents corporels survenus en Wallonie⁹. Mais il ne s'agit dans les deux cas que d'hypothèses et celles-ci ne pourront être confirmées qu'après une recherche plus approfondie en la matière.

⁸ Accidents en et hors agglomération, à l'exception des accidents sur autoroute.

⁹ Un moindre enregistrement des accidents légers entraînerait la diminution du dénominateur de l'indicateur gravité (décédés 30 jours / 1000 accidents), faisant de la sorte augmenter cet indicateur.

FIGURE 24 :
Evolution de la gravité des accidents corporels en et hors agglomération dans les trois Régions
(chiffres non pondérés)



Note : la réforme des polices a perturbé en 2002 l'enregistrement des données en Région wallonne et en Région de Bruxelles-Capitale, raison pour laquelle cette année est reproduite en pointillés.

TABLEAU 17 :
Evolution des accidents corporels et décédés 30 jours en et hors agglomération en Région wallonne (chiffres non pondérés)

Année	En agglomération		Hors agglomération	
	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Accidents corporels	Décédés 30 jours
1991	11 127	259	5 266	378
1995	9 162	191	5 117	367
2000	7 378	178	4 411	288
2001	7 240	211	4 242	311
2002	6 364	174	3 820	335
2003	7 424	190	4 192	279
2004	7 294	155	4 023	250
2005	6 532	134	3 986	265
2006	6 621	128	4 061	277
2007	6 968	147	4 008	269
2008	6 637	127	3 865	206
2009	7 089	130	4 058	210
2010	6 718	114	3 836	197
2010 (pondéré)	7 477	114	4 172	197
Moyenne 98-2000	7 998	174	4 589	309
Evolution*	-16,0%	-34,4%	-16,4%	-36,2%

* Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2010

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 18 :

Evolution de la gravité des accidents corporels en et hors agglomération dans les trois Régions (chiffres non pondérés)

Année	En agglomération			Hors agglomération	
	Région de Bruxelles-capitale	Région flamande	Région wallonne	Région flamande	Région wallonne
1991	16,7	15,3	23,3	44,4	71,8
1995	13,9	11,6	20,8	32,0	71,7
2000	15,0	12,4	24,1	36,1	65,3
2001	12,1	14,2	29,1	37,0	73,3
2002	16,0	10,3	27,3	34,5	87,7
2003	9,0	9,9	25,6	30,8	66,6
2004	7,5	8,5	21,3	32,6	62,1
2005	7,0	8,2	20,5	32,5	66,5
2006	6,7	9,5	19,3	28,2	68,2
2007	7,8	7,6	21,1	27,4	67,1
2008	6,9	9,3	19,1	24,1	53,3
2009	8,1	8,1	18,3	25,2	51,7
2010	9,4	8,1	17,0	24,0	51,4
2010 (pondéré)	7,9	6,9	15,2	21,0	47,2
Moyenne 98-2000	13,8	12,6	21,8	34,1	67,2
Evolution*	-31,9%	-35,5%	-22,1%	-29,5%	-23,6%

* Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2010

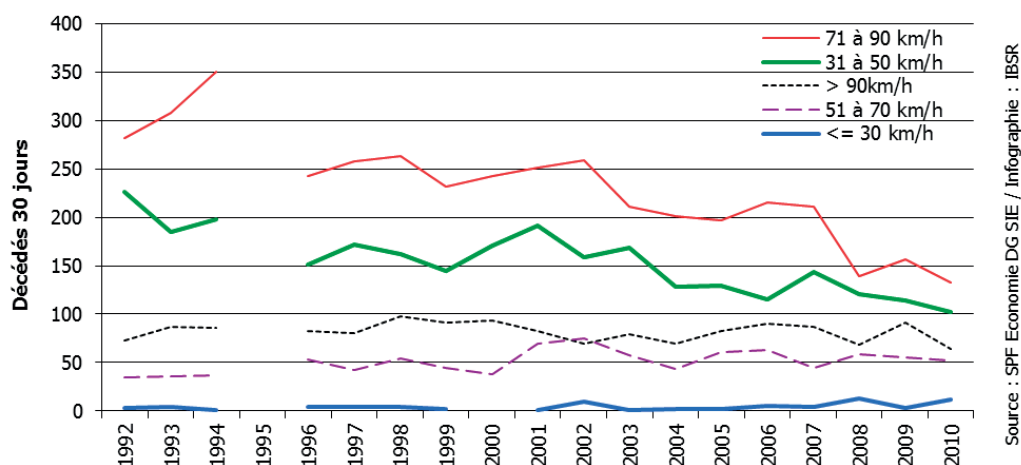
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

1.4.4 Accidents selon la vitesse autorisée

La plupart des tués sur les routes de Wallonie sont recensés sur des voies où la vitesse est limitée entre 71 et 90 km/h et entre 31 et 51 km/h. En 2010, elles ont respectivement coûté la vie à 133 et 102 personnes. Ces grands nombres sont certainement attribuables à la grande part représentée par ces régimes de vitesse dans le réseau routier wallon. Il faut noter toutefois l'importante diminution du nombre de tués sur ces routes par rapport à la moyenne 1998-2000 : -46% sur les routes à 90 km/h et -36% sur les routes à 50 km/h. Ces fortes baisses sont sans doute liées à la diminution de la vitesse maximale autorisée sur certaines de ces routes (de 90 km/h à 70 km/h et de 50 km/h à 30 km/h).

Les routes limitées à 70 km/h et les autoroutes et routes assimilées (plus de 90 km/h) connaissent un nombre de tués relativement stable depuis 2003, mais l'évolution des premières par rapport à la moyenne de référence est négative (+15% ; probablement, de nouveau, en raison de l'augmentation du nombre de tronçons soumis à ce régime de vitesse). Restent les zones à faible vitesse (30 km/h ou moins) qui ne sont que rarement le lieu d'un accident mortel, bien que le nombre de tués dans ces zones ait légèrement augmenté depuis 2005, année de l'introduction des zones 30 auprès des écoles.

FIGURE 25 :
Evolution des décédés 30 jours selon la vitesse autorisée en Région wallonne



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note : les années 1991 et 1995 ne sont pas affichées car des problèmes d'encodage ne permettent pas de calculer correctement la vitesse autorisée.

TABLEAU 19 :
Evolution du nombre de décédés 30 jours selon la vitesse autorisée en Région wallonne

Année	30 km/h ou moins	31 à 50 km/h	51 à 70 km/h	71 à 90 km/h	Plus de 90 km/h
2000	0	171	38	243	93
2001	1	191	70	251	82
2002	10	159	75	259	69
2003	1	168	57	211	79
2004	2	128	43	201	69
2005	2	129	61	197	83
2006	5	115	63	215	90
2007	4	144	44	211	87
2008	13	121	59	139	68
2009	3	114	55	156	91
2010	12	102	52	133	64
Moyenne 98-2000	3	159	45	246	94
Evolution*	+300,0%	-36,0%	+14,7%	-45,9%	-31,9%

* Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2010

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note : les années 1991 et 1995 ne sont pas affichées car des problèmes d'encodage ne permettent pas de calculer correctement la vitesse autorisée.

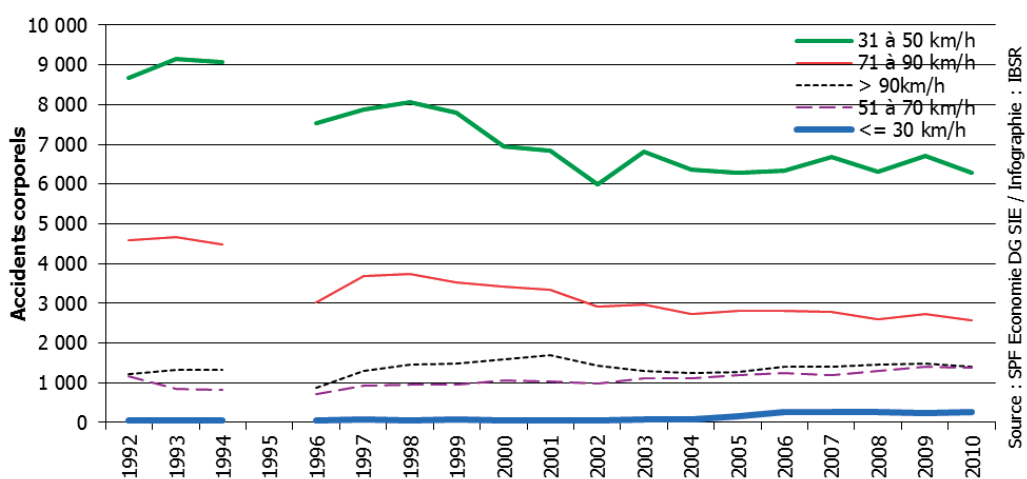
Le nombre de décédés dans chaque régime de vitesse dépend à la fois du nombre d'accidents comptabilisés et de la gravité de ceux-ci. Son évolution est le résultat de l'évolution propre de ces deux indicateurs sous-jacents.

Dans les zones 50, 90 et 120, par exemple, la réduction du nombre de tués par rapport à la moyenne de référence est due à une baisse du nombre d'accidents, mais aussi à une diminution de la gravité des accidents (la baisse des tués ne peut s'expliquer à elle seule par la réduction du nombre d'accidents qui lui est inférieure).

De son côté, la hausse du nombre de tués dans les zones 70 (+15%), qui pouvait être perçue négativement, prend un tout autre sens au regard de la forte hausse du nombre d'accidents sur ces routes (+39%) (hausse probablement liée à l'augmentation du nombre de tronçons soumis à ce régime de vitesse). La gravité des accidents s'est en effet réduite : même s'ils sont plus fréquents qu'à la fin des années 1990, les accidents se terminent moins souvent par le décès d'une personne.

Vu le nombre minime de tués en zone 30, il est difficile de commenter l'évolution de la gravité des accidents sur ces routes. Notons toutefois que le nombre d'accidents y est en hausse croissante depuis 2001 (alors que le nombre d'accidents est relativement stable depuis 2004 dans les autres régimes de vitesse). Intervient certainement ici un troisième élément que nous ne pouvons exactement quantifier (faute de données) mais qui joue un rôle prépondérant : la hausse du nombre de zones 30 dans notre pays. Une augmentation du nombre de kilomètres de routes limitées à cette vitesse engendre en effet une hausse de la probabilité d'accidents.

FIGURE 26 :
Evolution du nombre d'accidents corporels selon la vitesse autorisée en Région wallonne
(chiffres non pondérés)



Note : les années 1991 et 1995 ne sont pas affichées car des problèmes d'encodage ne permettent pas de calculer correctement la vitesse autorisée.

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 20 :

Evolution du nombre d'accidents corporels selon la vitesse autorisée en Région wallonne (chiffres non pondérés)

Année	30 km/h ou moins	31 à 50 km/h	51 à 70 km/h	71 à 90 km/h	Plus de 90 km/h
2000	50	6 949	1 061	3 426	1 597
2001	44	6 843	1 027	3 332	1 692
2002	60	6 003	990	2 921	1 420
2003	69	6 814	1 104	2 957	1 292
2004	81	6 376	1 106	2 734	1 242
2005	154	6 288	1 190	2 811	1 261
2006	263	6 330	1 254	2 818	1 396
2007	261	6 693	1 181	2 787	1 407
2008	256	6 311	1 284	2 585	1 461
2009	228	6 704	1 412	2 723	1 490
2010	271	6 293	1 373	2 579	1 389
2010 (pondéré)	299	7 004	1 504	2 798	1 396
Moyenne 98-2000	56	7 601	991	3 564	1 516
Evolution*	+381,1%	-17,2%	+38,6%	-27,6%	-8,4%

* Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2010

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note

1. Les années 1991 et 1995 ne sont pas affichées car des problèmes d'encodage ne permettent pas de calculer correctement la vitesse autorisée.

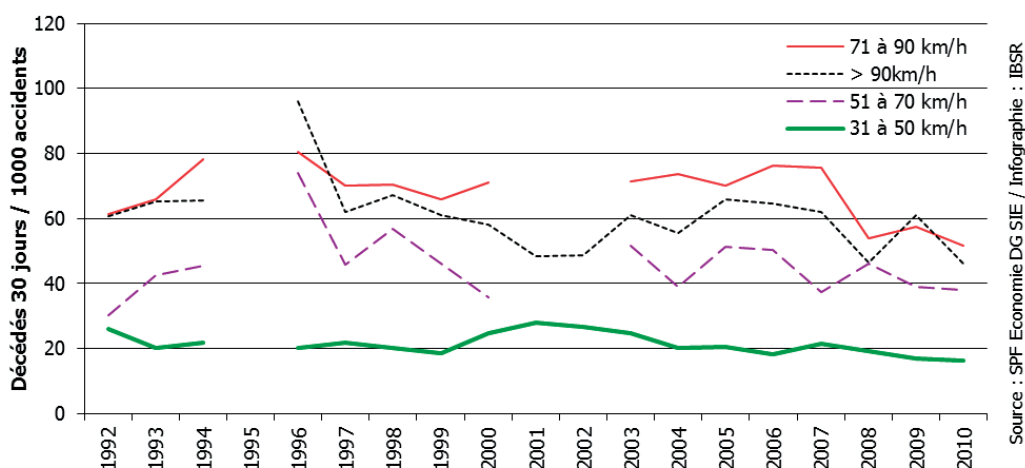
2. La hausse conséquente du nombre d'accidents en zone 30 à partir de 2005 est en grande partie liée à l'augmentation du nombre de tronçons soumis à ce régime de vitesse (introduction des zones 30 auprès des écoles en septembre 2005).

L'analyse du classement des zones de vitesse selon la gravité des accidents qui y surviennent montre que cette gravité augmente en parallèle avec la vitesse (en principe) pratiquée. Cette thèse ne vaut toutefois pas pour les zones où la vitesse est limitée à 90 km/h et à plus de 90 km/h puisque les premières s'avèrent être plus dangereuses que les secondes. Ceci pourrait notamment s'expliquer par la présence de davantage d'usagers faibles sur les routes à 90 km/h et par une infrastructure beaucoup plus sécurisée des routes à plus de 90 km/h (berme centrale, absence de carrefour, obstacles peu fréquents, vitesse plus constante et homogène, etc.).

Notons que ce classement est strictement identique en Flandre, mais que, comme lors de l'analyse selon le type de route (autoroute, en ou hors agglomération), la gravité des accidents est supérieure en Wallonie (généralement double) quel que soit le régime de vitesse. La hausse de la gravité des accidents avec la vitesse maximale autorisée conforte par ailleurs les résultats obtenus lors de l'analyse selon le type de route (plus haute gravité hors agglomération).

FIGURE 27 :

Evolution de la gravité des accidents corporels selon la vitesse autorisée en Région wallonne (chiffres non pondérés)



Note

1. Le nombre de décédés 30 jours en zone 30 est trop bas que pour calculer la gravité des accidents.
2. La réforme des polices a eu des répercussions sur les chiffres de 2001 et 2002, qui doivent donc être interprétés avec beaucoup de prudence (ces années sont d'ailleurs omises pour les routes à 70 km/h qui montraient des écarts trop aberrants).
3. Les années 1991 et 1995 ne sont pas affichées car des problèmes d'encodage ne permettent pas de calculer correctement la vitesse autorisée.

TABLEAU 21 :

Evolution de la gravité des accidents corporels selon la vitesse autorisée en Région wallonne (chiffres non pondérés)

Année	30 km/h ou moins	31 à 50 km/h	51 à 70 km/h	71 à 90 km/h	Plus de 90 km/h
2000	0	25	36	71	58
2001	23	28	N.D.	N.D.	48
2002	N.D.	26	N.D.	N.D.	49
2003	14	25	52	71	61
2004	25	20	39	74	56
2005	13	21	51	70	66
2006	19	18	50	76	64
2007	15	22	37	76	62
2008	51	19	46	54	47
2009	13	17	39	57	61
2010	44	16	38	52	46
2010 (pondéré)	40	15	35	48	46
Moyenne 98-2000	38	21	46	69	62
Evolution*	+17,7%	-23,2%	-17,9%	-25,3%	-25,9%

* Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2010

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note : les années 1991 et 1995 ne sont pas affichées car des problèmes d'encodage ne permettent pas de calculer correctement la vitesse autorisée.

1.4.5 Accidents en carrefour, en rond-point¹⁰ ou hors croisement

Comme dans les autres Régions, la majorité des accidents se produisent en Wallonie en section courante. Le pourcentage représenté par les accidents en section y est toutefois bien supérieur qu'ailleurs : 78%, contre 62% en Flandre et 56% en Région de Bruxelles-Capitale. Le plus faible degré d'urbanisation de la Wallonie, qui réduit le nombre d'intersections, fournit certainement une part de l'explication. Ces accidents en section sont malheureusement parmi les plus graves en Wallonie, avec 32 tués tous les 1000 accidents en section courante.

FIGURE 28 :

Répartition des accidents corporels selon qu'ils se produisent en carrefour, en rond-point ou hors croisement dans les trois Régions – 2010 (chiffres pondérés)

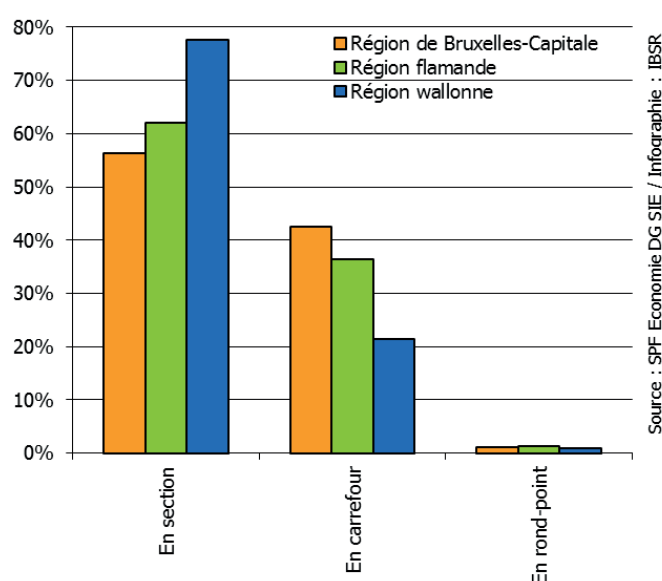


TABLEAU 22 :

Chiffres-clés des accidents corporels selon le type de croisement en Région wallonne – 2010 (chiffres pondérés)

Type de croisement	Accidents corporels		Décédés 30 jours		Gravité
En section	10 111	77,6%	325	87,1%	32,1
En carrefour	2 790	21,4%	44	11,8%	15,8
avec signaux tricolores en fonctionnement	373	2,9%	5	1,3%	13,4
avec signaux B1 (céder le passage) ou B5 (stop)	1 543	11,8%	32	8,6%	20,7
à priorité de droite	849	6,5%	6	1,6%	7,1
avec agent qualifié	26	0,2%	1	0,3%	38,9
En rond-point	124	0,9%	4	1,1%	32,4
Total*	13 025	100%	373	100%	28,6

* Les chiffres de ce tableau sont des arrondis de données décimales, raison pour laquelle la ligne "Total" n'est pas toujours strictement égale à la somme des nombres arrondis qui la composent (voir définition de « pondération », p. 10).

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

¹⁰ Les accidents survenus dans un rond-point non accompagné d'un signal B1 (céder le passage) sont comptabilisés comme étant survenus en carrefour et non en rond-point.

TABLEAU 23 :

Accidents corporels et gravité des accidents selon le type de croisement dans les trois Régions – 2010 (chiffres pondérés)

Type de croisement	Région de Bruxelles-Capitale		Région flamande		Région wallonne	
	% d'accidents corporels	Gravité	% d'accidents corporels	Gravité	% d'accidents corporels	Gravité
En section	56,4%	8,9	62,1%	18,7	77,6%	32,1
En carrefour	42,5%	7,5	36,5%	8,8	21,4%	15,8
avec signaux tricolores en fonctionnement	16,1%	6,6	8,3%	7,9	2,9%	13,4
avec signaux B1 (céder le passage) ou B5 (stop)	7,7%	13,6	18,7%	11,2	11,8%	20,7
à priorité de droite	18,1%	5,8	9,5%	5,1	6,5%	7,1
avec agent qualifié	0,6%	0,0	0,1%	0,0	0,2%	38,9
En rond-point	1,1%	0,0	1,4%	9,8	0,9%	32,4
Total	100%	8,2	100%	15,0	100%	28,6

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

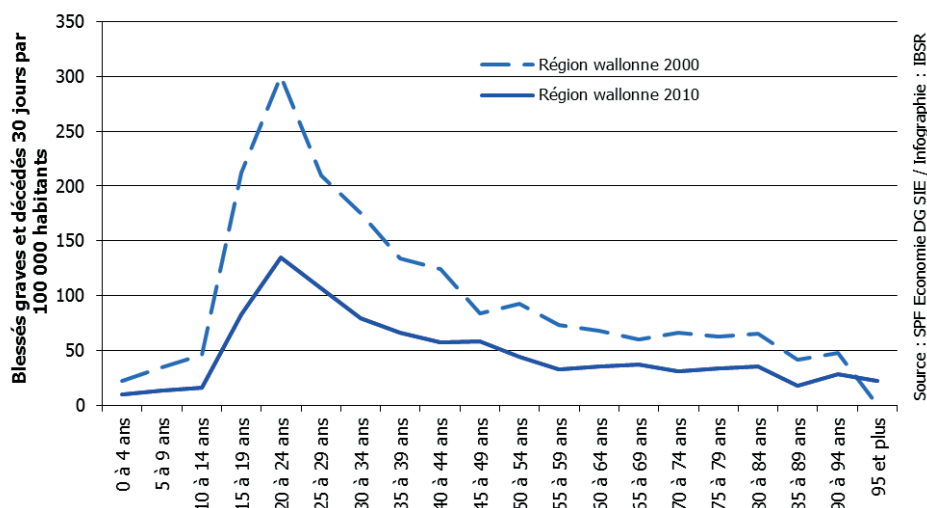
1.5 Victimes des accidents

1.5.1 Victimes selon l'âge et le sexe

La courbe représentant le nombre de tués et blessés graves (par 100 000 habitants) par groupe d'âge montre en 2010 un pic important entre 15 et 29 ans, ce qui signifie que la route est particulièrement meurtrière pour les jeunes. La courbe redescend ensuite progressivement au fil des âges. Le profil de la courbe est similaire à celui d'il y a 10 ans, mais de nettes améliorations ont été enregistrées pour toutes les tranches d'âge et particulièrement pour les personnes de 15 à 44 ans. L'indicateur est en moyenne divisé par 2 dans chaque groupe d'âge entre 2000 et 2010.

FIGURE 29 :

Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants de la classe d'âge concernée en Région wallonne (chiffres non pondérés)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 24 :

Décédés 30 jours et blessés graves selon le sexe et la classe d'âge en Région wallonne – 2010
(chiffres non pondérés)

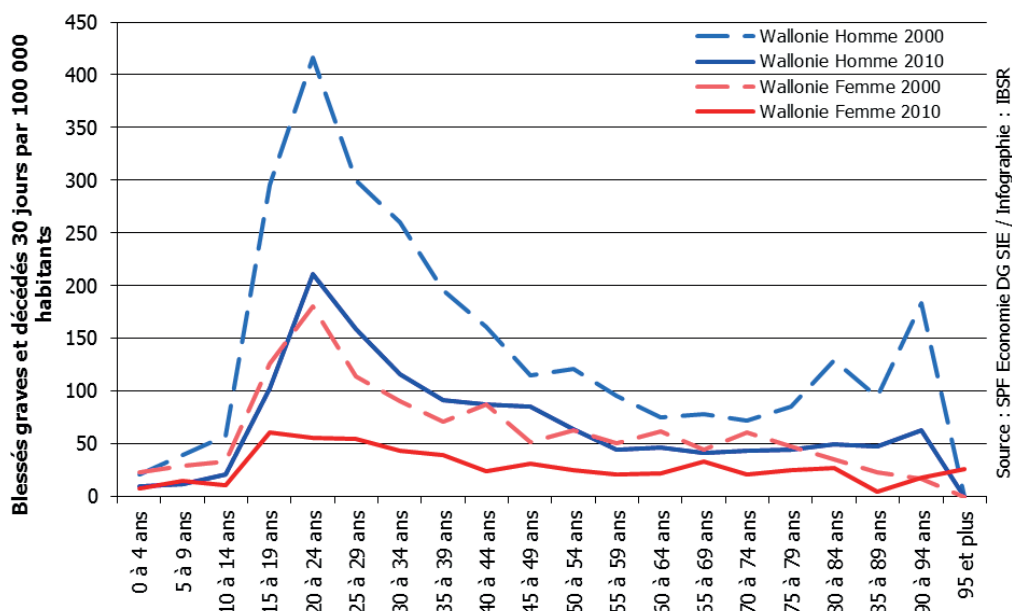
Classe d'âge	Décédés 30 jours + blessés graves			Décédés 30 jours + blessés graves par 100.000 habitants de la classe d'âge concernée		
	Homme	Femme	Total (dont « sexe inconnu »)	Homme	Femme	Total
De 0 à 4 ans	10	8	19	9,6	8,0	13,2
De 5 à 9 ans	13	15	28	12,4	14,9	14,1
De 10 à 14 ans	22	11	33	20,7	10,8	15,9
De 15 à 19 ans	117	67	184	102,8	61,3	82,5
De 20 à 24 ans	239	61	300	211,5	55,3	134,4
De 25 à 29 ans	168	57	225	158,8	54,4	106,9
De 30 à 34 ans	124	46	170	115,7	43,2	79,6
De 35 à 39 ans	111	47	159	91,5	39,1	65,4
De 40 à 44 ans	109	30	142	87,6	24,2	56,3
De 45 à 49 ans	110	40	150	85,1	30,8	59,1
De 50 à 54 ans	78	32	110	63,7	25,5	44,3
De 55 à 59 ans	50	25	75	44,3	21,5	32,7
De 60 à 64 ans	48	24	74	46,8	22,1	34,1
De 65 à 69 ans	27	25	52	41,2	33,8	38,7
De 70 à 74 ans	26	16	42	43,3	21,2	31,0
De 75 à 79 ans	23	19	42	44,8	25,5	33,4
De 80 à 84 ans	17	17	34	49,6	27,5	35,4
De 85 à 89 ans	8	2	10	47,8	4,9	17,5
De 90 à 94 ans	2	2	4	63,3	18,5	28,6
95 ans et plus	0	1	1	0,0	25,8	21,9

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

En 2010, 61% des victimes d'un accident corporel en Région wallonne étaient des hommes. Le pourcentage monte même à 76% lorsqu'on ne considère que les décédés 30 jours. L'analyse du nombre de décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitant confirme que les femmes comptent un nombre de victimes de la route bien moins élevé que les hommes, et ce, quelle que soit la tranche d'âge. Elles connaissaient elles aussi en 2000 un « pic » de tués et blessés graves entre 15 et 29 ans, mais ce dernier était loin d'atteindre l'ampleur de celui enregistré chez les jeunes hommes et a presque disparu depuis lors. L'évolution entre 2000 et 2010 a été favorable tant pour les hommes que pour les femmes de toutes les classes d'âge.

FIGURE 30 :

Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants de la classe d'âge concernée en Région wallonne – comparaison homme/femme – 2000 et 2010 (chiffres non pondérés)



1.5.2 Victimes selon le mode de déplacement

La voiture étant le mode de transport le plus répandu en Wallonie (et dans le reste du pays), ce sont les occupants de ce véhicule qui comptent pour la grande majorité des victimes enregistrées dans la Région : conducteurs et passagers de voiture représentent en effet près de 70% des victimes. Ils sont suivis de loin par les motocyclistes, les piétons et les cyclomotoristes.

L'évolution du nombre de victimes est favorable pour tous les modes de déplacement, excepté pour les motocyclistes qui voient leur nombre augmenter de 13,8% par rapport à la moyenne 1998-2000. Les analyses indiquent que cette hausse n'est pas le reflet d'un accroissement de la gravité des accidents de motos. Elle serait plutôt la conséquence d'une augmentation du nombre de motards sur les routes wallonnes. Le nombre de cyclomotoristes victimes a lui diminué de près de 45%, ce qui est la plus belle baisse enregistrée. Les réductions sont comprises entre -9% et -25 % pour les autres modes de déplacement.

TABLEAU 25 :

Victimes selon le mode de déplacement en Région wallonne – 2010 (chiffres pondérés) et évolution par rapport à la moyenne 1998-2000 (chiffres non pondérés)

Mode de déplacement	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes		
				#	%	Evolution*
Piétons	35	150	1 095	1 280	7,1%	-14,3%
Cyclistes	8	63	540	610	3,4%	-22,4%
Cyclomoteurs	6	119	1 082	1 207	6,7%	-44,8%
Motocyclettes	45	234	1 056	1 335	7,4%	+13,8%
Conducteurs de voitures	180	709	7 475	8 363	46,4%	-17,3%
Passagers de voitures	69	507	3 470	4 045	22,4%	-25,6%
Camionnettes	13	55	520	588	3,3%	-14,9%
Camions	5	14	172	190	1,1%	-9,1%
Bus et autocars	0	0	164	164	0,9%	+77,1%
Autres	1	12	114	127	0,7%	-6,3%
Inconnus	11	13	91	116	0,6%	+568,8%
Total**	373	1 875	15 777	18 025	100%	-19,3%

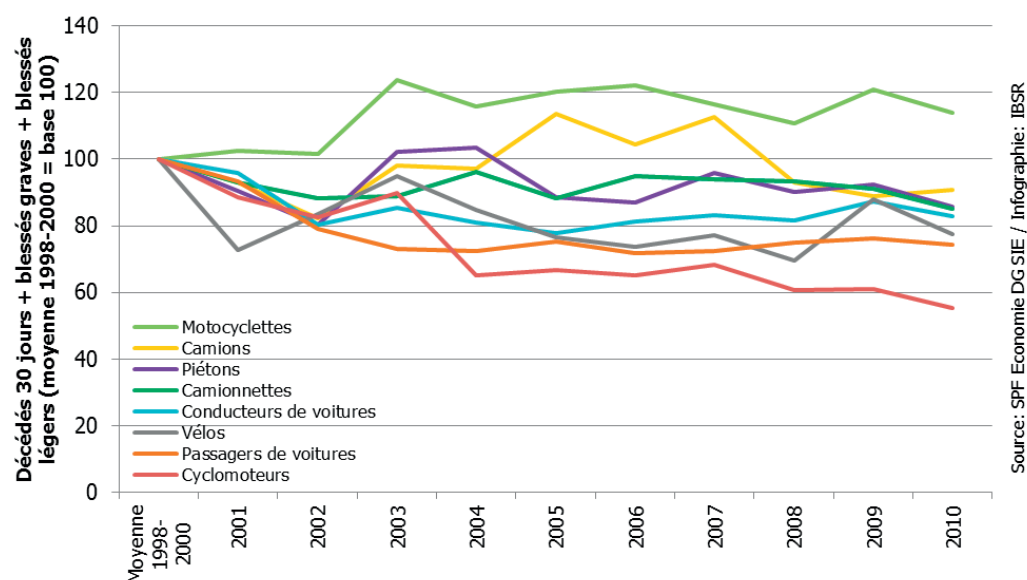
* Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2010 (en chiffres non pondérés)

** Les chiffres de ce tableau sont des arrondis de données décimales, raison pour laquelle la ligne "Total" n'est pas toujours strictement égale à la somme des nombres arrondis qui la composent (voir définition de « pondération », p. 10)

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 31 :

Evolution (en base 100) du nombre de victimes (décédés et blessés) selon le mode de déplacement en Région wallonne (chiffres non pondérés)



1.5.3 Victimes selon l'âge et le mode de déplacement

Le tableau suivant ajoute la variable « âge » à l'analyse de l'évolution du nombre de victimes au sein de chaque mode de déplacement. Il permet ainsi de mettre en lumière des tendances spécifiques à certains groupes d'âge.

Il laisse apparaître une grande différence entre les 35-64 ans et les autres groupes d'âge. Alors que les seconds enregistrent une baisse de victimes parmi (presque) tous les modes de déplacement, les 35-64 ans voient le nombre de victimes augmenter parmi quatre modes de déplacement (les motocyclistes, les cyclistes, les piétons et les occupants de camion).

La hausse la plus frappante concerne les motards : le nombre de motocyclistes tués ou blessés âgés entre 35 et 64 ans a presque doublé (+87%) entre la fin des années 1990 et la fin des années 2000. La tendance est pourtant à la baisse chez les motards de 18-24 ans et de 25-34 ans. La Figure 32 fournit une partie de l'explication de ces évolutions opposées : depuis 1991, les victimes motocyclistes se transfèrent progressivement des âges les plus jeunes (une vingtaine d'années) aux groupes d'âge de la quarantaine.

Deux hypothèses, potentiellement cumulatives, peuvent fournir une partie de l'explication de ce phénomène. La première met en avant le vieillissement des motards : les motards de 40-50 ans en 2010 seraient ceux âgés de 20-24 ans en 1991. Cette hypothèse laisse suggérer une génération « moto » qui aurait tout simplement vieilli, sans que son intérêt pour la moto n'ait été partagé par les générations suivantes.

La seconde hypothèse avance plutôt un changement du profil des motocyclistes parcourant les routes : la moto, auparavant plébiscitée par les jeunes, trouve aujourd'hui de plus en plus d'adeptes parmi les quarantenaires. Selon cette hypothèse, les motards de 20 ans accidentés en 1991 ne rouleraient donc plus en moto en 2010, alors que ceux de 40 ans en 2010 ne circulaient pas encore en moto en 1991.

Dans les deux cas, la baisse progressive du nombre de victimes parmi les jeunes motocyclistes pourrait donc s'expliquer par un désintérêt progressif des jeunes, au fil des générations, pour ce mode de déplacement. Evidemment, cette baisse chez les jeunes peut aussi être la conséquence de l'amélioration générale de la sécurité routière au fil des ans.

Une fois de plus, nous sommes forcés de constater que nous ne disposons pas de données suffisantes pour donner une explication univoque. Une variable reprenant la date de l'obtention du permis de conduire moto pour chaque motard impliqué dans un accident corporel aurait pu nous aider à éclaircir cette évolution. Ou mieux encore, l'évolution des kilomètres parcourus par les motards selon leur âge.

Notons finalement une certaine constance en ce qui concerne l'évolution du nombre de victimes parmi les occupants de voitures et les cyclomotoristes : pour chacun des groupes d'âge, la diminution des premiers tourne autour des 20% et l'évolution enregistrée pour les seconds est parmi les meilleures.

FIGURE 32 :

Evolution du nombre de victimes (blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours) en Région wallonne, entre la moyenne 1998-2000 et la moyenne 2008-2010, selon le mode de déplacement et l'âge (chiffres non pondérés)

	Moins de 18 ans	18 à 24 ans	25 à 34 ans
[+100%,+∞[			
[+90%,+100%[			
[+80%,+90%[			
[+70%,+80%[			
[+60%,+70%[			
[+50%,+60%[			
[+40%,+50%[			
[+30%,+40%[			
[+20%,+30%[			
[+10%,+20%[			
[0%,+10%[	Motos (+1%)	Piétons (+3%)	
GEMIDDELDE			
[-10%,0%[			Piétons (-10%)
[-20%,-10%[		Camions (-16%) Voitures (-16%)	
[-30%,-20%[	Piétons (-22%) Voitures (-21%)	Motos (-21%) Vélos (-25%)	Voitures (-25%) Motos (-28%)
[-40%,-30%[			Cyclos (-33%) Camions (-34%) Vélos (-37%)
[-50%,-40%[	Vélos (-47%)	Cyclos (-46%)	
[-60%,-50%[	Cyclos (-52%)		
[-70%,-60%[			
[-80%,-70%[			
[-90%,-80%[			
[-100%,-90%[			

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note : les évolutions des occupants de camion de moins de 18 ans et de plus de 65 ans et des motocyclistes de plus de 65 ans ne sont pas mentionnées en raison de chiffres absolus trop petits.

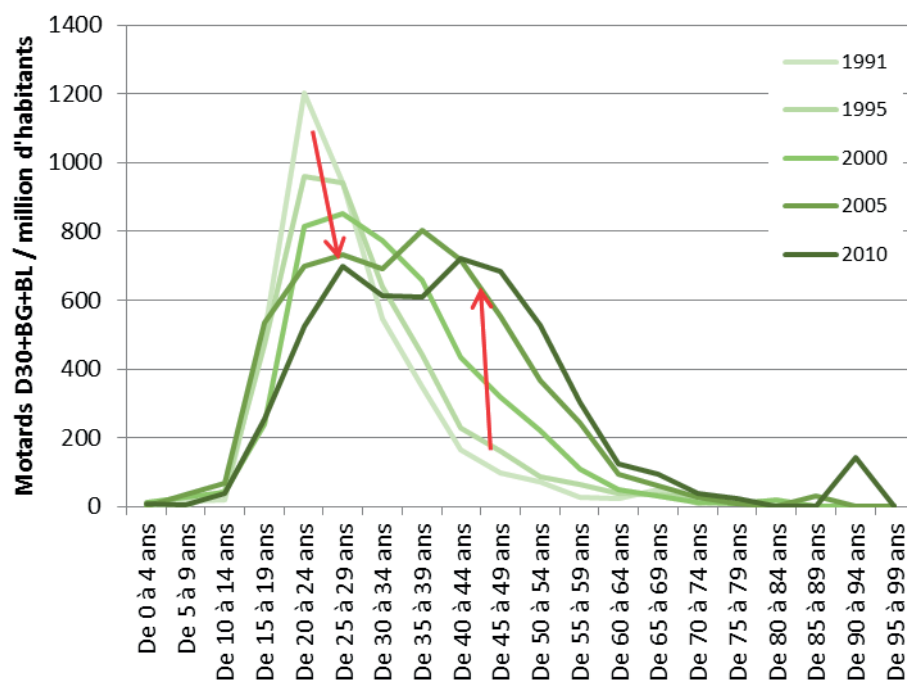
35 à 64 ans	65 ans et plus	Total
Motos (+87%)		
Vélos (+31%)		
Piétons (+12%) Camions (+14%)		Motos (+15%)

1998-1999-2000

Cyclos (-3%)	Piétons (-8%)	Camions (-9%)
Voitures (-13%)	Vélos (-14%) Voiture (-20%)	Piétons (-11%) Voitures (-19%)
		Vélos (-22%)
	Cyclos (-46%)	Cyclos (-41%)

FIGURE 33 :

Evolution du nombre de motocyclistes victimes (décédés 30 jours, blessés graves et blessés légers) par million d'habitants en Région wallonne (chiffres non pondérés)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie: IBSR



TABLEAU 26 :

Nombre de victimes (blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours) selon l'âge et le mode de déplacement en Région wallonne – 2010 (chiffres pondérés)

Classe d'âge	Piétons	Cyclistes	Cyclomotoristes A	Cyclomotoristes B	Motocyclistes ≤400cc	Motocyclistes >400cc	Automobilistes	Passagers de voiture	Camionnettes	Camions	Autres	Inconnus	Total*
0 à 4 ans	54	3	1	0	0	2	0	242	2	1	7	1	314
5 à 9 ans	87	31	3	0	0	1	0	277	10	0	17	6	432
10 à 14 ans	123	78	16	6	2	7	0	281	7	0	22	3	546
15 à 19 ans	137	64	263	193	28	35	416	658	32	3	46	25	1 901
20 à 24 ans	100	42	115	65	32	96	1 502	693	68	9	45	14	2 781
25 à 29 ans	67	21	61	20	30	131	1 204	351	80	25	23	9	2 021
30 à 34 ans	69	18	57	25	44	99	1 001	234	74	29	23	6	1 678
35 à 39 ans	77	43	72	27	38	124	895	206	74	22	25	2	1 606
40 à 44 ans	70	46	51	20	34	162	747	135	61	27	23	6	1 381
45 à 49 ans	61	52	40	27	26	166	691	153	68	29	24	5	1 342
50 à 54 ans	80	54	34	24	21	123	558	125	30	22	15	8	1 092
55 à 59 ans	63	47	16	13	11	64	410	112	23	16	11	4	790
60 à 64 ans	69	49	8	4	8	21	290	69	19	3	5	4	548
65 à 69 ans	52	24	4	3	6	9	171	64	2	0	2	1	339
70 à 74 ans	51	24	5	3	3	2	140	51	9	0	10	1	299
75 à 79 ans	41	6	4	0	2	1	153	68	5	0	3	0	285
80 à 84 ans	55	3	4	2	0	0	95	37	3	0	4	1	206
85 à 89 ans	15	0	1	0	0	0	40	11	0	0	0	1	68
90 à 94 ans	4	1	0	0	0	2	9	2	0	0	0	0	18
95 ans et plus	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Inconnu	2	1	0	2	0	6	42	277	21	5	1	19	376
Total*	1 280	610	755	434	284	1 051	8 363	4 045	588	190	308	116	18 025

* Les chiffres de ce tableau sont des arrondis de données décimales, raison pour laquelle la ligne et la colonne "Total" ne sont pas toujours strictement égales à la somme des nombres arrondis qui les composent (voir définition de « pondération », p.10).

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

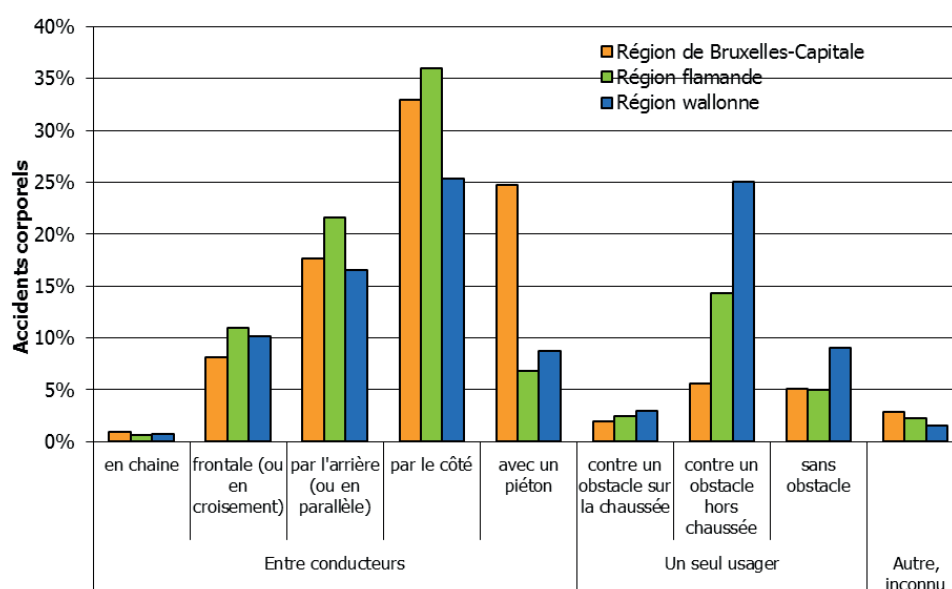
1.6 Caractéristiques des accidents

1.6.1 Types d'accidents

Alors que trois quarts des accidents enregistrés en Flandre consistent en une (première) collision entre deux usagers de la route, cette proportion ne s'élève en Wallonie qu'à 6 accidents sur 10. Étonnamment, la Wallonie compte parmi ceux-ci une part plus élevée d'accidents avec un piéton que la Flandre alors que son degré d'urbanisation est moindre.

En contrepartie, la Région wallonne se caractérise par une part plus conséquente d'accidents n'impliquant qu'un seul usager (ou accidents « seul »). Ces accidents sont typiques des voies rapides où l'utilisateur perd le contrôle de son véhicule. Dans près de 7 accidents « seul » sur 10 (ou 37% de l'ensemble des accidents) l'utilisateur percute un obstacle situé en dehors de la chaussée (une barrière de sécurité dans 19% des cas, un mur ou une construction dans 18% des cas, un arbre dans 16% des cas). Ces accidents sont de loin les plus graves puisque l'on compte 48 décès 30 jours pour 1000 accidents, contre 29 « seulement » pour tous les types d'accidents confondus.

FIGURE 34 :
Répartition des accidents corporels selon le type de (la première) collision dans les trois Régions – 2010 (chiffres pondérés)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 27 :

Répartition des accidents corporels selon le type de (la première) collision en Région wallonne – 2010 (chiffres pondérés)

Type de collision		Décédés 30 jours	Accidents corporels		Gravité
Entre conducteurs	en chaîne	1	93	0,7%	11
	frontale (ou en croisement)	49	1 326	10,2%	37
	par l'arrière (ou en parallèle)	32	2 150	16,5%	15
	par le côté	56	3 295	25,3%	17
Avec un piéton		36	1 135	8,7%	32
Un seul usager	contre un obstacle sur chaussée	13	383	2,9%	34
	contre un obstacle hors chaussée	156	3 268	25,1%	48
	sans obstacle	19	1 173	9,0%	16
Autre, inconnu		11	202	1,6%	54
Total*		373	13 025	100%	29

* Les chiffres de ce tableau sont des arrondis de données décimales, raison pour laquelle la ligne "Total" n'est pas toujours strictement égale à la somme des nombres arrondis qui la composent (voir définition de « pondération », p.10).

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 28 :

Répartition des accidents corporels selon le type de (la première) collision dans les trois Régions – 2010 (chiffres pondérés)

Type de collision		Région de Bruxelles-Capitale		Région flamande		Région wallonne	
		#	%	#	%	#	%
Entre conducteurs	en chaîne	36	0,9%	199	0,7%	93	0,7%
	frontale (ou en croisement)	309	8,2%	3 202	11,0%	1 326	10,2%
	par l'arrière (ou en parallèle)	667	17,6%	6 295	21,6%	2 150	16,5%
	par le côté	1 248	32,9%	10 469	36,0%	3 295	25,3%
Avec un piéton		936	24,7%	1 986	6,8%	1 135	8,7%
Un seul usager	contre un obstacle sur chaussée	75	2,0%	704	2,4%	383	2,9%
	contre un obstacle hors chaussée	212	5,6%	4 158	14,3%	3 268	25,1%
	sans obstacle	193	5,1%	1 447	5,0%	1 173	9,0%
Autre, inconnu		111	2,9%	655	2,2%	202	1,6%
Total*		3 787	100%	29 115	100%	13 025	100%

* Les chiffres de ce tableau sont des arrondis de données décimales, raison pour laquelle la ligne "Total" n'est pas toujours strictement égale à la somme des nombres arrondis qui la composent (voir définition de « pondération », p.10).

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

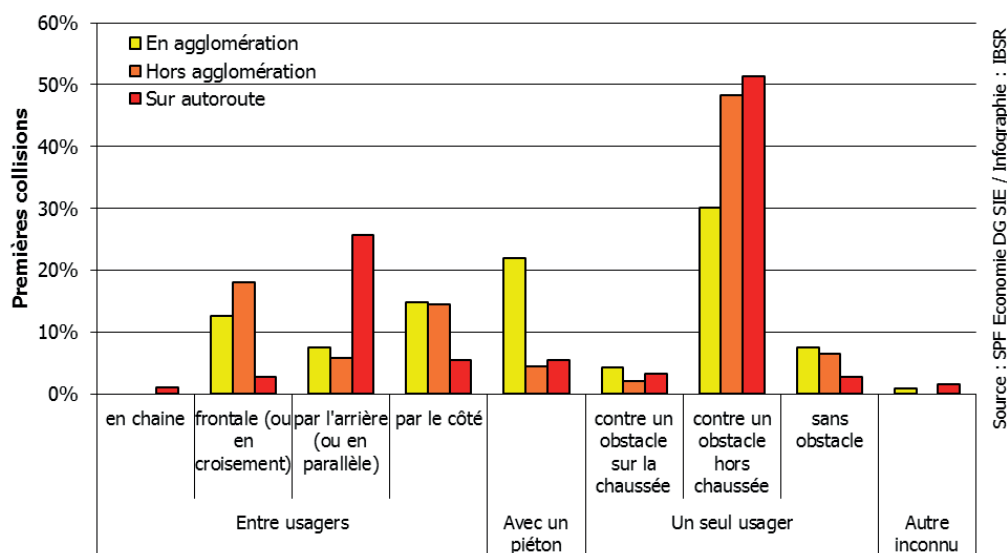
Le graphique suivant recentre l'analyse sur les accidents mortels et étudie leur répartition, en agglomération, hors agglomération et sur autoroutes, entre les différents types de (première) collision. Afin de travailler sur un nombre suffisant de cas, il regroupe les données des trois dernières années disponibles, à savoir 2008, 2009 et 2010.

Déjà très nombreuses parmi l'ensemble des accidents corporels, les collisions contre un obstacle situé hors chaussée représentent une part encore plus conséquente des accidents mortels. Il s'agit véritablement d'une particularité wallonne. Ce type de collision est en outre le type le plus fréquent quel que soit le lieu : 51% des accidents survenus sur autoroute, 48% de ceux survenus hors agglomération et 30% de ceux survenus en agglomération.

La suite du classement selon le type de collision varie davantage selon le lieu et en reflète davantage les caractéristiques propres. Sur autoroute, par exemple, les collisions par l'arrière (ou en parallèle) occupent sans étonnement la deuxième place des collisions les plus fréquentes, en causant 26% des accidents mortels. En agglomération, ce sont les collisions avec un piéton qui occupent cette seconde position, avec près d'un accident sur 5. Hors agglomération, finalement, 18% des collisions sont frontales (ou en croisement) et 15% latérales.

Exception faite des collisions contre un obstacle hors chaussée, qui ne sont pas aussi prédominantes en Flandre, le classement des collisions les plus fréquentes selon le type de route est très similaire au sud et au nord du pays.

FIGURE 35 :
Type de (la première) collision des accidents mortels selon le type de route, Région wallonne – 2008, 2009 et 2010



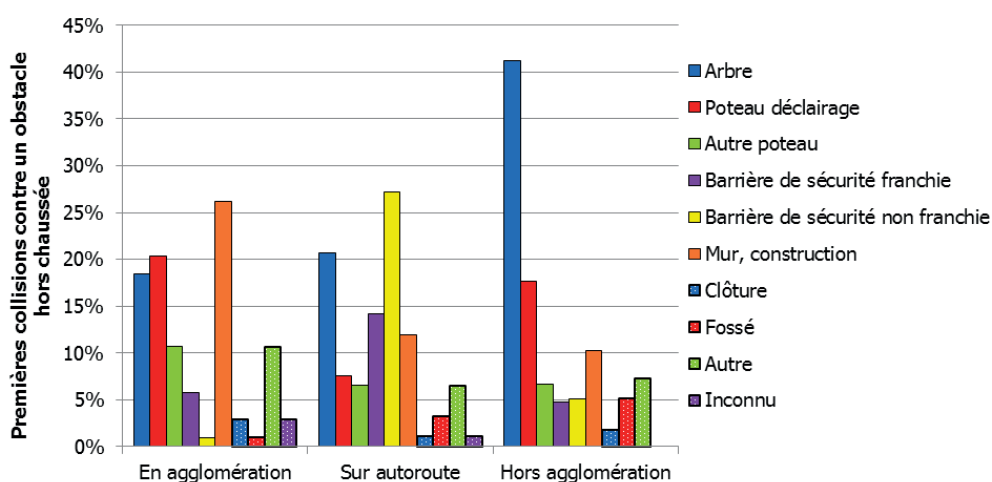
Vu leur fréquence, le graphique ci-dessous s'intéresse aux collisions mortelles contre un obstacle situé en dehors de la chaussée et plus particulièrement aux objets qui sont percutés par les usagers.

Tant sur les autoroutes wallonnes que flamandes, l'obstacle « hors chaussée » le plus fréquent est la barrière de sécurité (41% des obstacles percutés en Wallonie, 54% en Flandre). Une différence apparaît néanmoins entre les deux Régions : cette barrière est franchie dans 1 cas sur 3 en Wallonie, contre 1 cas sur 2 en Flandre. En Wallonie, le second obstacle le plus fréquent sur autoroute est l'arbre (21% des obstacles), alors qu'il s'agit du poteau d'éclairage en Flandre (15%).

En agglomération, ce sont bien sûr les murs et constructions qui sont le plus souvent percutés (26% en Région wallonne, 30% en Région flamande). Ils sont suivis en Wallonie par les poteaux d'éclairage (20%) et les arbres (18%), et en Flandre par les arbres (22%).

Hors agglomération, enfin, le danger principal lorsque l'on quitte la route est identique en Flandre et en Wallonie : les arbres (41% en Wallonie, 47% en Flandre). Il faut y ajouter, en Wallonie, les poteaux d'éclairage (18%).

FIGURE 36 :
Type d'obstacle percuté lors des (premières) collisions contre un obstacle hors chaussée, accidents mortels, Région wallonne – 2008, 2009 et 2010



1.6.2 Qui entre en collision avec qui ?

Dans les accidents se déroulant en Région wallonne et impliquant deux parties, la répartition par type de véhicule est symptomatique de la place prédominante de la voiture dans les déplacements. Plus de 90% des collisions entre plusieurs usagers impliquent une voiture. Les autres parties impliquées sont, par ordre d'importance décroissante un piéton, un motocycliste (>400cc) et un cyclomoteur de catégorie A.



TABLEAU 29 :

Répartition des accidents corporels selon le type de collision et le mode de déplacement des usagers impliqués dans la première collision en Région wallonne – 2010 (chiffres pondérés)

	Piétons	Cyclistes	Cyclo A	Cyclo B	Motocyclistes ≤400cc
Collision entre usagers*:					
Piétons	0,0%	0,2%	0,2%	0,1%	0,0%
Cyclistes	0,2%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%
Cyclomotoristes A	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Cyclomotoristes B	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%
Motocyclistes ≤ 400cc	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Motocyclistes > 400cc	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Voitures	12,1%	4,8%	5,4%	3,0%	2,0%
Minibus	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Autobus et autocars	0,3%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%
Camionnettes	0,5%	0,2%	0,2%	0,2%	0,1%
Camions et tracteurs	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Autres modes de déplacement et inconnus	0,2%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%
Total entre usagers	14,0%	5,8%	6,2%	3,7%	2,2%
Collisions contre obstacle	0,0%	0,3%	0,4%	0,2%	0,3%
Seul sans obstacle et collision inconnue	0,0%	0,5%	1,0%	0,6%	0,4%
Total	8,8%	4,4%	5,3%	3,1%	2,1%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

*Matrice symétrique : attention au double comptage

Motocy- clistés >400cc	Voitures	Minibus	Autobus et autocars	Camion- nettes	Camions et tracteurs	Autres modes de déplace- ment et inconnus	Total
0,1%	12,1%	0,0%	0,3%	0,5%	0,2%	0,2%	
0,1%	4,8%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,1%	
0,0%	5,4%	0,0%	0,1%	0,2%	0,1%	0,0%	
0,0%	3,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,1%	
0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	
0,2%	6,0%	0,0%	0,1%	0,4%	0,2%	0,1%	
6,0%	47,1%	0,1%	1,4%	5,4%	4,2%	1,7%	
0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
0,1%	1,4%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	
0,4%	5,4%	0,0%	0,1%	0,3%	0,5%	0,2%	
0,2%	4,2%	0,0%	0,1%	0,5%	0,3%	0,1%	
0,1%	1,7%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,1%	
7,3%	93,3%	0,1%	2,2%	8,1%	6,0%	2,6%	62,7%
0,9%	23,8%	0,0%	0,0%	1,3%	0,5%	0,2%	28,0%
1,6%	4,2%	0,0%	0,1%	0,2%	0,2%	0,4%	9,3%
7,2%	86,6%	0,1%	1,5%	6,6%	4,6%	2,2%	100,0%

TABLEAU 30 :

Répartition des accidents corporels selon le type de collision et le mode de déplacement des usagers impliqués dans la première collision en Région wallonne - 2010 (chiffres pondérés)

	Piétons	Cyclistes	Cyclo A	Cyclo B	Motocyclistes ≤400cc
Collision entre usagers*:					
Piétons	0	14	17	10	2
Cyclistes	14	15	2	2	1
Cyclomotoristes A	17	2	4	4	1
Cyclomotoristes B	10	2	4	7	1
Motocyclistes ≤ 400cc	2	1	1	1	0
Motocyclistes > 400cc	12	7	3	3	0
Voitures	987	395	444	244	162
Minibus	0	0	0	0	0
Autobus et autocars	27	1	5	3	1
Camionnettes	42	20	18	15	8
Camions et tracteurs	19	12	8	7	5
Autres modes de déplacement et inconnus	16	9	3	6	1
Total entre usagers*	1 146	477	508	302	183
Collisions contre obstacle	0	35	54	23	42
Seul sans obstacle et collision inconnue	2	65	127	74	53
Total*	1 148	577	688	400	277

* Les chiffres de ce tableau sont des arrondis de données décimales, raison pour laquelle la ligne "Total" n'est pas toujours strictement égale à la somme des nombres arrondis qui la composent (voir définition de « pondération », p.10).

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

*Matrice symétrique : attention au double comptage

Motocyclistes >400cc	Voitures	Minibus	Autobus et autocars	Camion- nettes	Camions et tracteurs	Autres modes de déplace- ment et inconnus	Total*
12	987	0	27	42	19	16	
7	395	0	1	20	12	9	
3	444	0	5	18	8	3	
3	244	0	3	15	7	6	
0	162	0	1	8	5	1	
20	491	0	6	34	15	7	
491	3 848	6	115	440	344	141	
0	6	0	0	0	0	0	
6	115	0	2	8	7	2	
34	440	0	8	26	42	13	
15	344	0	7	42	25	8	
7	141	0	2	13	8	8	
598	7 618	6	176	663	492	215	8 169
122	3 103	6	2	164	71	29	3 651
213	553	1	14	27	30	46	1 205
933	11 275	13	192	854	593	291	13 025

1.6.3 Risque de décès

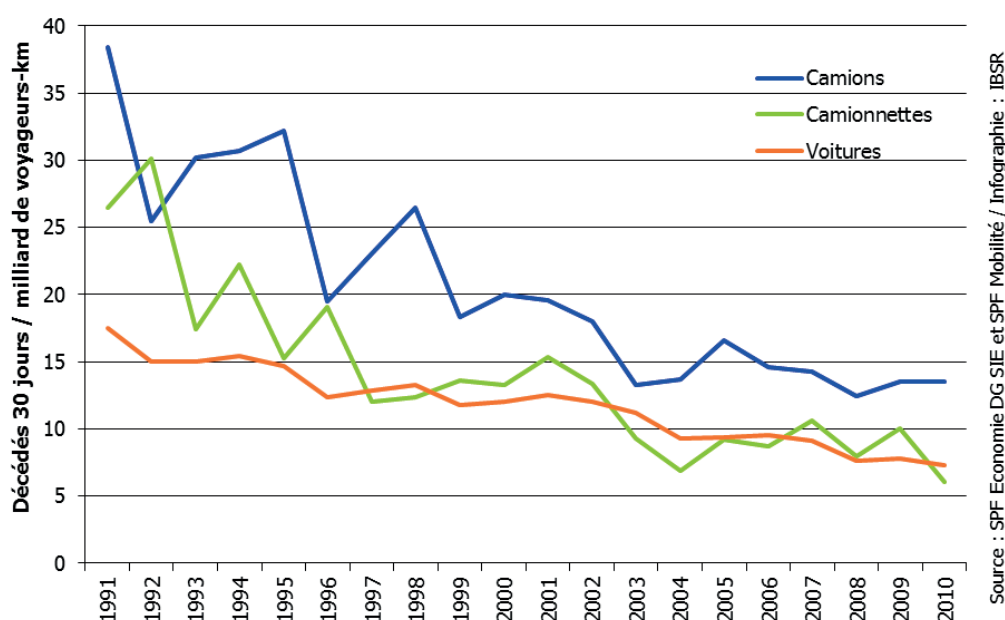
Le graphique suivant présente l'évolution, en Wallonie, du risque total de décès pour les camions, les camionnettes et les voitures. Ce risque correspond au nombre de personnes décédées (dans l'accident, c.à.d. dans le véhicule en question mais aussi dans les autres véhicules) exprimé par milliard de véhicules-kilomètres parcourus par le type de véhicule en question.

Même si la tendance semble se ralentir depuis 2003, l'évolution globale du risque de décès est globalement positive pour les trois types de véhicules par rapport à 1991. Il a été divisé par trois pour les camions, par plus de deux pour les voitures et par quatre pour les camionnettes.

Depuis quelques années, le risque de décès dans les accidents impliquant des camionnettes et des voitures est équivalent. Il s'élève en 2010 à 6-7 personnes décédées par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus. Cela signifie qu'au regard des kilomètres qu'ils parcourent, les conducteurs de camionnettes ne sont pas plus souvent impliqués dans des accidents mortels que les conducteurs de voitures. Le risque de décès dans un accident impliquant un camion est lui deux fois plus élevé (13,5) alors que celui des accidents de motocyclettes est tellement élevé qu'il n'apparaît pas sur le graphique (78 décès par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus par les motards).

FIGURE 37 :

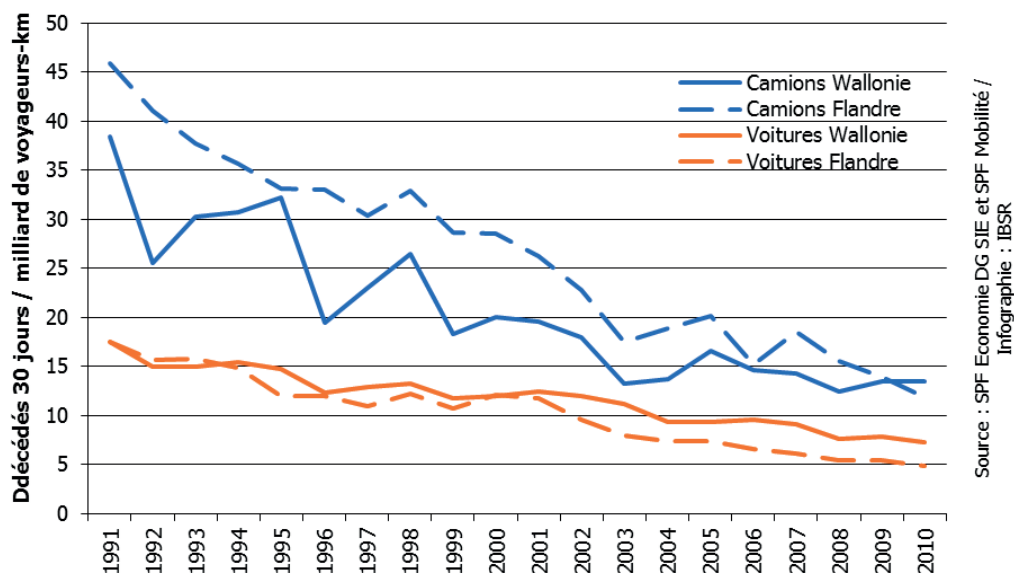
Evolution du risque de décès dans un accident impliquant un camion, une camionnette ou une voiture en Région wallonne (nombre de décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus par ce type de véhicule) (chiffres non pondérés)



Si le risque de décès dans un accident de camion était traditionnellement plus élevé en Flandre qu'en Wallonie, l'écart entre les deux Régions s'est progressivement réduit au fil des ans, à tel point que le risque est aujourd'hui similaire au nord et au sud du pays. A l'inverse, le risque de décéder dans un accident impliquant une voiture est moins élevé en Flandre qu'en Wallonie et l'écart entre les deux Régions est plus élevé en 2010 qu'il ne l'était en 1991.

FIGURE 38 :

Evolution du risque de décès dans un accident impliquant un camion, une camionnette ou une voiture en Région wallonne et Région flamande (nombre de décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus par ce type de véhicule) (chiffres non pondérés)



Le tableau suivant propose les évolutions, en nombre absolu, des décédés 30 jours dans les accidents impliquant au moins un camion, une voiture, une moto ou une camionnette. Si ces évolutions sont toutes favorables, celle relative aux accidents impliquant une moto est plutôt faible puisque le nombre de tués dans ces accidents n'a diminué que de 5% par rapport à la moyenne de référence 1998-2000. Il faut toutefois relativiser cette faible réduction car le nombre d'accidents de moto a lui augmenté de 16%. La gravité des accidents de motos (nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents de moto) s'est donc bel et bien réduite par rapport à la fin des années 1990 ; et la hausse du nombre d'accidents de motos en Wallonie est principalement le reflet d'une augmentation du nombre de motards circulant sur les routes wallonnes. Quant aux accidents impliquant les trois autres modes de déplacement étudiés, le nombre de décédés 30 jours diminue plus fortement que le nombre d'accidents en lui-même, ce qui signifie également que ces accidents sont moins graves aujourd'hui qu'il y a une dizaine d'années.

TABLEAU 31 :

Evolution des accidents corporels impliquant au moins un camion, une voiture, une moto ou une camionnette et évolution des décédés 30 jours dans ces accidents, Région wallonne (chiffres non pondérés)

Année	Décédés 30 jours dans les accidents impliquant au moins...				Accidents corporels impliquant au moins...			
	une moto	une voiture	une camionnette	un camion	une moto	une voiture	une camionnette	un camion
1991	44	635	36	78	876	15 736	1 000	987
1995	40	560	32	76	898	13 851	859	885
2000	48	490	41	58	969	11 792	939	757
2001	67	518	51	59	970	11 606	925	735
2002	78	502	47	55	976	10 104	827	628
2003	63	454	34	41	1 184	11 006	883	683
2004	63	385	27	43	1 131	10 595	926	624
2005	61	389	38	52	1 169	10 065	875	702
2006	76	400	37	47	1 179	10 347	927	718
2007	82	393	48	48	1 130	10 654	940	667
2008	54	323	35	39	1 083	10 280	932	643
2009	62	335	44	41	1 199	10 908	939	563
2010	46	312	27	42	1 110	10 402	850	617
2010 (pondéré)	46	312	27	42	1 214	11 361	917	652
Moyenne 98-2000	48	495	38	60	959	12 410	940	768
Evolution*	-4,8%	-37,0%	-28,3%	-30,4%	+15,7%	-16,2%	-9,5%	-19,6%

* Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2010

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

1.7 L'alcool au volant

1.7.1 Selon le mode de déplacement

Les statistiques concernant le pourcentage de personnes conduisant en état d'ivresse sont à interpréter avec d'infimes précautions car tous les conducteurs impliqués dans un accident corporel ne sont pas systématiquement soumis à un test d'haleine (contrairement à ce qui est prescrit). Ainsi, en Wallonie, seuls 64,6% des conducteurs de voiture subissent un tel test et ce pourcentage tombe même à 31,7% pour les cyclistes et à 20,5% pour les piétons. Une partie de l'explication se trouve dans l'impossibilité ou la difficulté de réaliser le test d'haleine lorsque le conducteur est décédé ou grièvement blessé (les résultats des éventuelles prises de sang ne nous sont malheureusement pas transmis). Il a pourtant été prouvé que les décédés 30 jours et les blessés graves sont plus souvent sous influence que les autres personnes impliquées dans un accident. La prévalence de conduite sous influence est donc très certainement sous-évaluée dans les chiffres publiés dans ce rapport.

La part de conducteurs sous influence d'alcool est déterminée en rapportant le nombre de conducteurs sous influence (plus de 0,25 mg d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré, c'est-à-dire plus de 0,5 g d'alcool par litre de sang) au nombre de conducteurs

ayant été soumis à un test d'haleine. Tous modes de déplacement confondus, 15% des conducteurs (le piéton étant ici considéré comme un conducteur) impliqués dans un accident corporel en Wallonie et soumis à un test d'haleine étaient effectivement sous influence d'alcool. En Région flamande, le pourcentage n'est « que » de 10%.

Avec une prévalence de 17%, c'est parmi les conducteurs de voiture que ce comportement est le plus fréquent. Ils sont suivis par les conducteurs de camionnette qui sont 14% à conduire sous l'effet de l'alcool. Les conducteurs « professionnels » (poids-lourds, bus, cars) ne sont eux que très rarement contrôlés positifs.

TABEAU 32 :

Pourcentage de conducteurs testés et de conducteurs sous influence d'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel en Région wallonne, selon le mode de déplacement – 2010 (chiffres pondérés)

	% de conducteurs testés	% de conducteurs sous influence d'alcool
Piétons	20,5%	7,5%
Cyclistes	31,7%	3,5%
Conducteurs de voiture	64,6%	16,6%
Conducteurs de camion	75,7%	1,4%
Conducteurs de camionnette	71,0%	14,0%
Conducteurs de bus et car	58,3%	1,8%
Total	60,6%	14,8%

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

1.7.2 Selon la Région

La suite de l'analyse se concentre sur les conducteurs de voiture exclusivement. Trois éléments ont guidé ce choix. Il s'agit tout d'abord des conducteurs les plus représentés dans les accidents corporels. En 2010, ils comptent pour 72% de l'ensemble des conducteurs impliqués dans un tel accident. Il faut ensuite éviter de faire l'amalgame entre différents types de conducteurs ayant des comportements très différents en matière de conduite sous influence (conducteurs privés versus conducteurs professionnels, voir colonne « pourcentage de conducteurs sous influence » du Tableau 32). Il est finalement méthodologiquement préférable de ne pas travailler sur des modes de déplacement dont les risques objectifs d'être contrôlé en cas d'accident diffèrent fortement (voir colonne « pourcentage de conducteurs testés » du Tableau 32) car il ressort des analyses que la part de conducteurs sous influence semble être en relation inverse avec la part de conducteurs testés. Plus la part de conducteurs testés est faible, plus le pourcentage de conducteurs sous influence est important. Il pourrait s'agir du reflet d'une différence de sélectivité des contrôles : lorsque le nombre de tests réalisés est limité, ceux-ci sont davantage ciblés vers des personnes présentant des signes extérieurs d'ébriété.

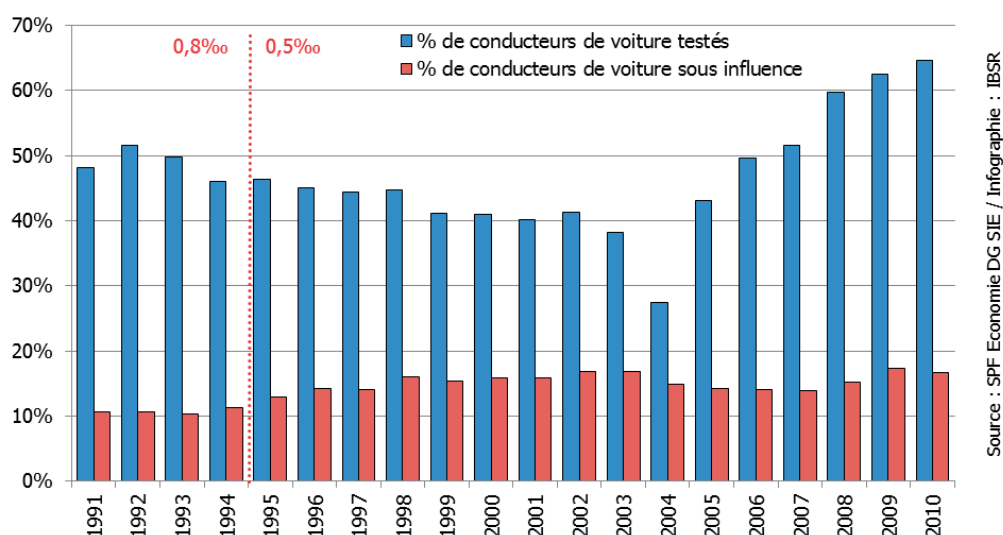
L'influence du pourcentage de conducteurs testés sur le pourcentage de conducteurs sous influence joue également dans les comparaisons spatiales (entre les Régions du pays) et temporelles (évolution de la prévalence de la conduite sous influence en Wallonie). Il faut donc rester prudent dans les analyses qui suivent.

En Wallonie, le pourcentage de conducteurs de voiture soumis au test d'haleine à la suite d'un accident corporel a fortement varié au cours des ans. Depuis 2005, il ne cesse d'augmenter pour atteindre en 2010 un record de 65% de conducteurs testés. Comme expliqué ci-dessus, le pourcentage de conducteurs sous influence semble

évoluer jusque 2003 de façon opposée au pourcentage de conducteurs testés, avec une hausse presque constante jusque 2003. Depuis 2005 toutefois, la relation entre ces deux pourcentages semble s'amoindrir, peut-être en raison des plus grands pourcentages de conducteurs testés : les tests seraient réalisés de manière moins sélective et le pourcentage de conducteurs positifs reflèterait davantage la réalité de la conduite sous influence. Concrètement, le pourcentage de conducteurs positifs a favorablement évolué entre 2003 et 2007, avant de repartir à la hausse pendant deux ans et redescendre à 16,6% en 2010.

FIGURE 39 :

Evolution du pourcentage de conducteurs de voiture testés et du pourcentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool dans les accidents corporels survenus en Région wallonne (chiffres non pondérés)

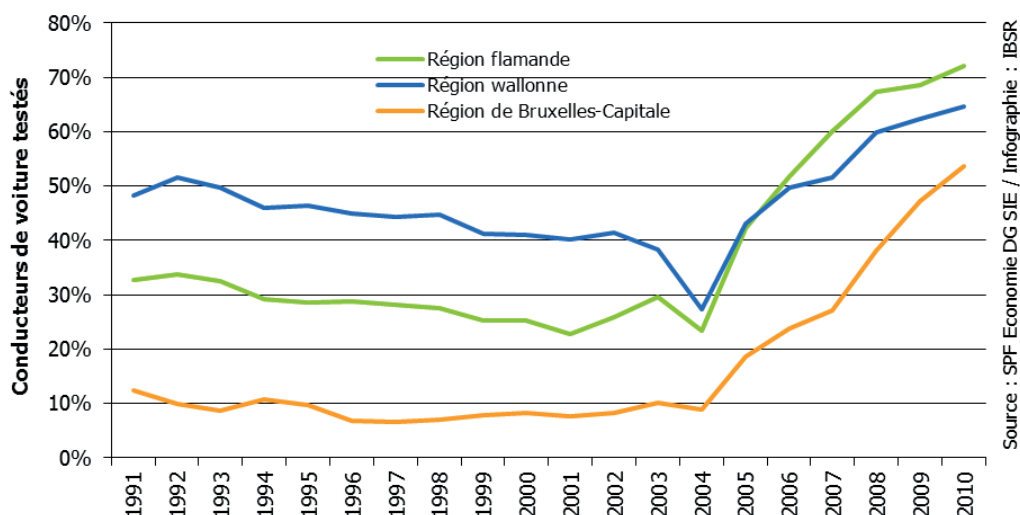


Note : Changement de la législation en décembre 1994 : le taux maximal autorisé d'alcool dans le sang est passé de 0,8‰ à 0,5‰

Le pourcentage de conducteurs testés évolue de manière similaire dans les trois Régions du pays (avec une hausse importante depuis 2005) mais se situe à des niveaux relativement différents. En 2010, davantage de conducteurs sont testés en Flandre (72%) qu'en Wallonie (65%). Bruxelles est bien en-dessous, avec seulement un conducteur sur deux testés (54%).

FIGURE 40 :

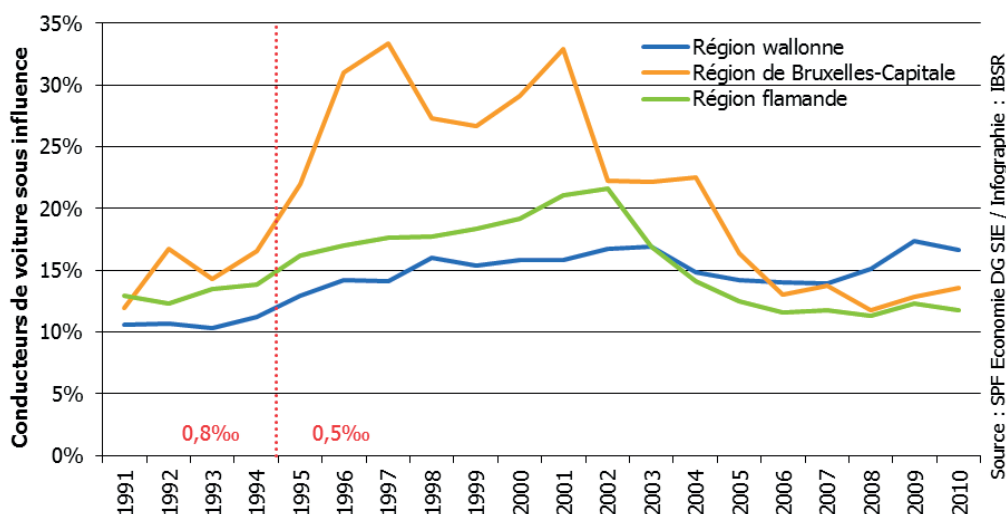
Evolution, dans les trois Régions, du pourcentage de conducteurs de voiture testés pour l'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel (chiffres non pondérés)



L'évolution de la part de conducteurs sous influence est également assez semblable dans les trois Régions, avec une augmentation sensible jusqu'au début des années 2000 suivie d'une certaine diminution. La Région wallonne se distingue toutefois de ces deux voisines par une diminution moins conséquente (la Wallonie ne retrouve pas, comme les autres Régions, le niveau qu'elle enregistrait au début des années 1990) et limitée dans le temps (dès 2008, le pourcentage de conducteurs sous influence y repart à la hausse, alors que la baisse se poursuit en Flandre et à Bruxelles). Ces deux particularités font de la Wallonie la Région connaissant aujourd'hui la plus haute prévalence de conduite sous influence dans les accidents corporels.

FIGURE 41 :

Evolution, dans les trois Régions, du pourcentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool parmi ceux testés à la suite d'un accident corporel (chiffres non pondérés)



Note : Etant donné la part très importante de conducteurs non testés, prudence lors de l'interprétation des pourcentages de conducteurs sous influence.

Changement de la législation en décembre 1994 : le taux maximal autorisé d'alcool dans le sang est passé de 0,8‰ à 0,5‰

TABLEAU 33 :

Evolution, dans les trois Régions, du pourcentage de conducteurs de voiture testés et du pourcentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool dans les accidents corporels (chiffres non pondérés)

Année	Pourcentage de conducteurs de voiture testés			Pourcentage de conducteurs de voiture sous influence		
	Région de Bruxelles-Capitale	Région flamande	Région wallonne	Région de Bruxelles-Capitale	Région flamande	Région wallonne
1991	12,4%	32,8%	48,2%	11,9%	12,9%	10,6%
1995	9,8%	28,6%	46,4%	22,0%	16,2%	12,9%
2000	8,4%	25,2%	41,0%	29,1%	19,2%	15,8%
2001	7,8%	22,7%	40,1%	32,9%	21,0%	15,8%
2002	8,3%	25,8%	41,4%	22,2%	21,6%	16,8%
2003	10,2%	29,7%	38,3%	22,2%	16,9%	16,9%
2004	8,9%	23,4%	27,4%	22,6%	14,1%	14,9%
2005	18,5%	42,3%	43,1%	16,3%	12,4%	14,2%
2006	23,8%	51,8%	49,6%	13,0%	11,6%	14,0%
2007	27,1%	60,1%	51,6%	13,7%	11,7%	13,9%
2008	38,2%	67,4%	59,8%	11,8%	11,3%	15,1%
2009	47,2%	68,5%	62,4%	12,9%	12,3%	17,4%
2010	53,7%	72,0%	64,7%	13,6%	11,8%	16,6%

Note : Etant donné la part très importante de conducteurs non testés, prudence lors de l'interprétation des pourcentages de conducteurs sous influence.

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

1.7.3 Selon la période et l'âge du conducteur de voiture

Le graphique suivant fournit des informations sur les groupes d'âge et les périodes de la semaine enregistrant les plus grandes parts de conducteurs sous influence dans les accidents corporels. Il montre tout d'abord que pour tous les groupes d'âge, le pourcentage de conducteurs sous influence augmente sensiblement durant les nuits, et surtout durant les nuits de week-end (jusqu'à un conducteur sur deux de moins de 35 ans impliqués dans un accident corporel est sous influence d'alcool les nuits de week-end). Il permet également de démontrer que le problème de conduite sous influence ne concerne pas exclusivement les jeunes conducteurs (et encore moins les tout jeunes conducteurs), même s'il est plus prégnant pour eux durant les nuits de week-end.

FIGURE 42 :

Pourcentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool selon l'âge du conducteur et la période de la semaine, dans les accidents corporels en Région wallonne – 2010 (chiffres pondérés)

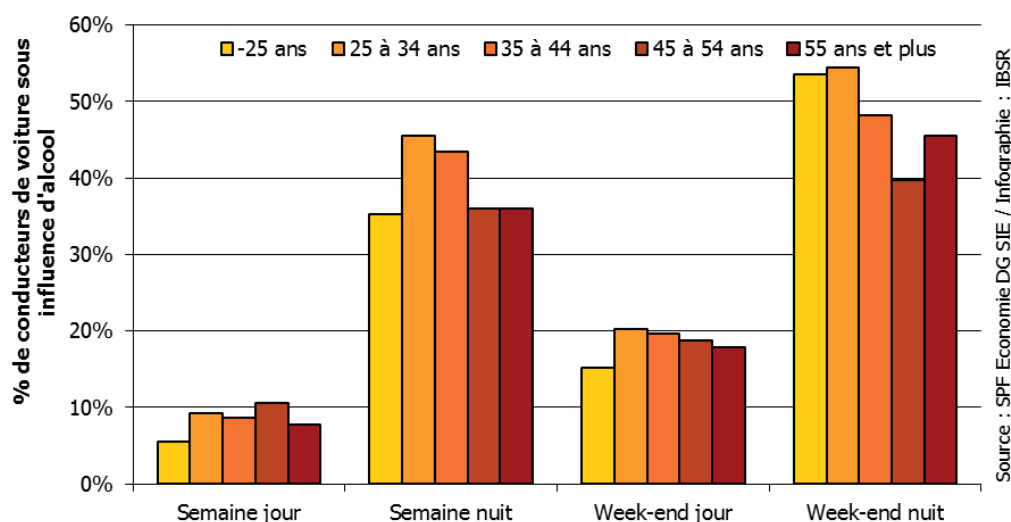


TABLEAU 34 :

Pourcentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool selon l'âge du conducteur et la période de la semaine, dans les accidents corporels en Région wallonne – 2010 (chiffres pondérés)

Classe d'âge	Semaine jour	Semaine nuit	Week-end jour	Week-end nuit
Moins de 25 ans	5,6%	35,3%	15,3%	53,5%
25 à 34 ans	9,3%	45,5%	20,2%	54,4%
35 à 44 ans	8,6%	43,4%	19,7%	48,2%
45 à 54 ans	10,6%	36,0%	18,7%	39,7%
55 ans et plus	7,7%	36,0%	17,9%	45,6%

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

1.7.4 Sur-risque d'accident engendré par une consommation excessive d'alcool

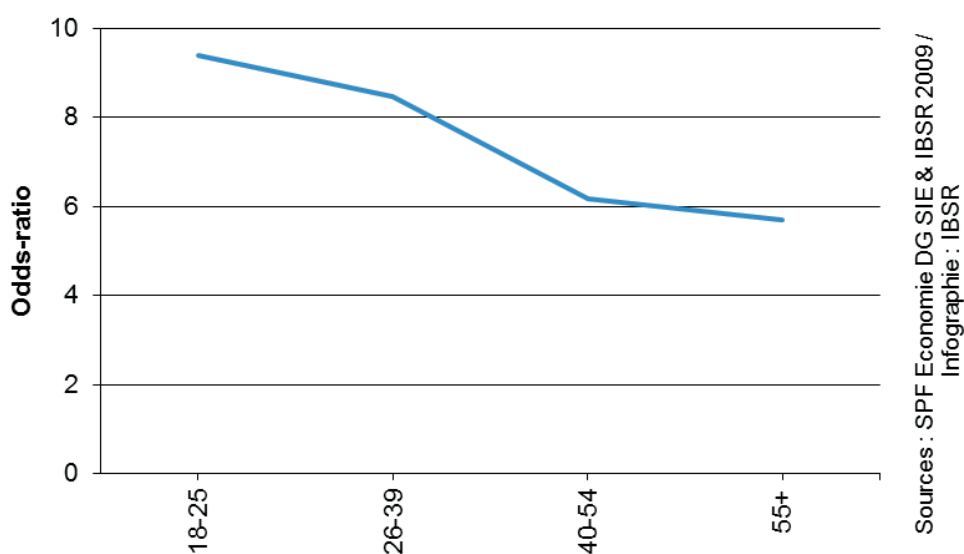
Tous les trois ans, l'IBSR organise, en collaboration avec la police, une mesure nationale du comportement « Conduite sous influence d'alcool ». Les contrôles réalisés étant asélectifs (aléatoires), cette mesure permet de connaître la prévalence de conduite sous influence sur la route, et ce, en-dehors du contexte spécifique des accidents corporels. En comparant cette prévalence au pourcentage de conducteurs sous influence dans les accidents, il est possible de déterminer (selon le principe de l'odds-ratio) le sur-risque d'être impliqué dans un accident grave qu'engendre une consommation excessive d'alcool.

La figure et le tableau ci-dessous présentent les résultats obtenus pour différentes classes d'âge. Il apparaît que l'alcool augmente pour tous le risque d'accident grave, mais que le sur-risque est le plus élevé pour les jeunes conducteurs : un conducteur de voiture de 18-25 ans ayant une alcoolémie supérieure à 0,5‰ court 9 fois plus de risque d'être impliqué dans un accident grave qu'un conducteur sobre du même âge.

Le sur-risque est de 8,5 pour les 26-39 ans. Les conducteurs plus âgés semblent mieux gérer les effets de l'alcool (ou ont, du moins, un type d'alcoolisation différent, dépassant peut-être moins fortement la limite légale), mais leur sur-risque d'accident reste néanmoins de 6.

FIGURE 43 :

Sur-risque pour un conducteur de voiture d'être impliqué dans un accident grave suite à une consommation d'alcool supérieure à la limite légale, Région wallonne– 2008-2009-2010 (chiffres pondérés)



TABEAU 35 :

Sur-risque pour un conducteur de voiture d'être impliqué dans un accident grave suite à une consommation d'alcool supérieure à la limite légale, Région wallonne – 2008-2009-2010 (chiffres pondérés)

Classe d'âge	Mesure de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2009	Accidents graves 2008-2009-2010		Odds-ratio
	Conducteurs de voiture sous influence	Conducteurs de voiture sous influence	Conducteurs de voiture testés	
18-25	2,6%	20,0%	50,2%	9,4
26-39	2,4%	17,4%	52,1%	8,5
40-54	2,7%	14,7%	52,0%	6,2
55+	1,3%	6,8%	47,0%	5,7

Sources : SPF Economie DGSIE & IBSR 2009 / Infographie : IBSR

1.8 Résumé

Comme c'est également le cas à l'échelle nationale, l'année 2010 est particulièrement positive pour la Wallonie en matière de sécurité routière. Le nombre de tués sur les routes wallonnes est passé de 434 en 2009 à 373 en 2010, soit une réduction de 14% en un an. Ce bon résultat est en partie attribuable aux nombreux jours de neige enregistrés en 2010 : la présence de neige sur les routes réduit en effet le nombre de déplacements effectués et pousse à l'adoption d'un comportement plus prudent (attention accrue, moindres vitesses, etc.). Tous ces éléments limitent le nombre d'accidents corporels et de tués : les dommages sont plus souvent matériels que corporels et les blessures sont, le cas échéant, moins graves.

L'analyse des données statistiques de 2010 est également l'occasion de faire le point sur la réalisation des objectifs fixés pour cette année-là. En 2001, les Etats Généraux de la Sécurité Routière ont requis une réduction de 50% du nombre de décédés 30 jours entre la moyenne 1998-2000 et 2010. En outre, la Région wallonne a elle-même exigé que le nombre total de tués et blessés graves soit lui aussi divisé par deux entre 2002 et 2010. Malgré les efforts consentis et la météo clémente de 2010, ces objectifs n'ont pu être atteints : la réduction du nombre de tués ne s'élève « qu'à » 34,4% par rapport à la moyenne de référence, et celle du total « décédés 30 jours + blessés graves » n'atteint « que » 31% par rapport à 2002. La Wallonie est ainsi moins performante que la Région flamande qui est, elle, parvenue à réduire de 48% le nombre de décédés sur ses routes entre la moyenne 1998-2000 et 2010.

Il ne faut malgré tout pas déconsidérer les belles évolutions enregistrées par la Région wallonne depuis la fin des années 1990. Elle recense en 2010 près de 200 tués de moins qu'à l'époque et le nombre d'accidents corporels a diminué de 15% (pour atteindre 13 025 cas en 2010). L'évolution du nombre de blessés graves est même très conséquente puisqu'elle s'élève à -51% par rapport à la moyenne de référence. La Région ne compte « plus que » 1 875 blessés graves en 2010. De son côté, la gravité des accidents a entamé en 2008 une belle tendance à la baisse après des années de stagnation. Même si elle reste bien au-dessus des niveaux flamand et bruxellois, elle est aujourd'hui proche des 30 tués tous les 1000 accidents, contre 40 à la fin des années 1990. La Région enregistre finalement une diminution de 12% du nombre de blessés légers recensés.

L'impact de la météo hivernale sur la sécurité routière réapparaît lors de l'analyse de la répartition des accidents au fil des mois de l'année : en 2010, les mois de janvier, février et décembre comptent particulièrement peu d'accidents mortels par rapport aux 10 années antérieures. En termes de répartition des accidents dans le temps, la Wallonie se distingue de la Flandre par une moindre proportion d'accidents aux heures de pointe et une plus grande part d'accidents durant le week-end. La gravité des accidents survenant de nuit est la plus élevée, avec, pour la première fois en 2010, une gravité moins élevée les nuits de week-end que les nuits de semaine. Comme les années précédentes, les jeunes de moins de 35 ans restent sur-représentés dans les accidents qui surviennent les nuits de week-end : ils représentent 65% des conducteurs de voiture impliqués dans un accident à ce moment-là, contre 42% les journées de semaine. Mais il ne faut pas perdre de vue qu'il y a très probablement davantage de jeunes conducteurs que de conducteurs plus âgés sur les routes durant les nuits de week-ends.

A elle seule, la province de Hainaut recense toujours plus d'un tiers des tués de Wallonie (144 décédés 30 jours exactement en 2010). Elle enregistre la plus faible diminution de toutes les provinces du sud du pays par rapport à la moyenne de référence (-22%). Elle n'a visiblement pas autant bénéficié des effets positifs de la neige sur la sécurité routière que les provinces de Liège et Luxembourg dont le nombre de tués a fortement diminué entre 2009 et 2010. Ces deux provinces connaissent ainsi les plus belles diminutions par rapport à la moyenne 1998-2000 : -42% de tués pour Liège et -46% pour le Luxembourg.

Chaque année, environ 10% des accidents corporels de la Région surviennent sur autoroute. Cette stabilité est largement positive vu l'augmentation graduelle du tra-

fic : le risque d'accident sur autoroute a diminué d'environ un tiers par rapport à la moyenne de référence et s'élève en 2010 à 100 accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus. Si la Wallonie connaît ainsi un risque d'accident identique à celui de la Flandre, elle présente un risque de décès qui est, lui, plus élevé que celui de sa voisine. Avec près de 4 tués tous les milliards de véhicules-kilomètres parcourus, elle se place même parmi les plus mauvais pays européens. Cette situation est symptomatique d'une plus haute gravité des accidents en Wallonie : pour un même nombre d'accidents sur autoroute, la Wallonie enregistre moitié plus de tués que la Flandre.

Cette sur-gravité des accidents recensés en Région wallonne est récurrente dans les analyses relatives au lieu de survenue des accidents. Quel que soit le type de route (en ou hors agglomération) ou le régime de vitesse, la Wallonie présente systématiquement une gravité plus élevée que la Flandre. La gravité des accidents hors agglomération et des accidents en agglomération est, par exemple, trois fois plus importante en Wallonie qu'en Flandre. Et la gravité est en moyenne deux fois plus élevée en Wallonie lorsque l'on compare les deux Régions pour chaque régime de vitesse. Il faut toutefois éviter toute conclusion hâtive quant au comportement des usagers de part et d'autre de la frontière linguistique car cette situation pourrait être imputable à des différences régionales en termes de degré d'urbanisation, d'infrastructure, de mobilité, de qualité d'enregistrement des accidents les moins graves, etc.

Les accidents se produisant hors agglomération présentent une gravité plus élevée que ceux survenant en agglomération. Ce constat est cohérent avec les analyses selon le régime de vitesse : plus la vitesse maximale autorisée est élevée, plus la gravité des accidents est haute. Petite exception, toutefois, la gravité des accidents sur les routes à plus de 90 km/h est légèrement plus basse que celle des accidents sur les routes limitées à 90 km/h. Ceci est certainement lié au plus grand nombre d'usagers faibles sur les routes à 90 et à l'infrastructure plus sécurisée des autoroutes et routes assimilées (plus de 90 km/h). Il faut finalement souligner en Wallonie une part plus importante qu'ailleurs d'accidents survenant en section courante (76% contre 61% en Flandre et 55% en Région de Bruxelles-Capitale) et une gravité particulièrement élevée de ces accidents (33 décédés 30 jours / 1000 accidents).

L'analyse plus détaillée des victimes des accidents indique que la route reste particulièrement meurtrière pour les jeunes entre 15 et 29 ans, et surtout pour les jeunes hommes de cet âge. De belles évolutions ont néanmoins été enregistrées par rapport à l'année 2000, et ce pour tous les âges et les deux sexes. L'évolution du nombre de victimes est favorable pour tous les modes de déplacement, excepté pour les motocyclistes qui voient leur nombre de victimes augmenter de 14% par rapport à la moyenne 1998-1999-2000. La hausse est particulièrement marquante chez les motards de 35-64 ans (+87%) et est peut-être le signe d'un changement de profil des motocyclistes prenant la route (la moto attire désormais davantage les quarantenaires que les jeunes d'une vingtaine d'années) ou d'un vieillissement des conducteurs ayant opté pour la moto dans les années 1990.

Concernant le type d'accident, la Wallonie se distingue par une proportion plus importante qu'ailleurs d'accidents n'impliquant qu'un seul usager (37% contre 22% en Flandre et 13% à Bruxelles). Ces accidents, typiques des voies rapides où l'utilisateur perd le contrôle de son véhicule, consistent dans 7 cas sur 10 en une collision contre un obstacle situé en dehors de la chaussée (barrière de sécurité, construction, arbre, etc.). Ces collisions sont malheureusement extrêmement graves, avec près d'un tué tous les 20 accidents.

En Région wallonne, la proportion de conducteurs sous influence d'alcool s'élève à 14,8% des conducteurs impliqués dans un accident corporel et soumis à un test d'haleine (seuls 60,6% des conducteurs sont effectivement testés). Cette prévalence est la plus élevée des trois Régions du pays. Ce sont les conducteurs de voiture qui sont le plus souvent en état d'ivresse (16,6%). Le pourcentage de conducteurs de voiture sous influence est particulièrement élevé durant les nuits (surtout les nuits de week-end) et, ce, pour tous les groupes d'âge. Il apparaît en outre que la conduite sous influence n'est pas une problématique spécifique aux jeunes conducteurs, même si elle plus prégnante pour eux.

2

**STATISTIQUES RELATIVES AU
COMPORTEMENT AU VOLANT ET AUX
ATTITUDES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ
ROUTIÈRE : COMPARAISON RÉGIONALE**

2.1 Introduction

A l'occasion des premiers Etats Généraux de la Sécurité Routière réunis en 2002, un large éventail d'indicateurs de sécurité routière ont été définis afin de permettre le suivi des évolutions en matière de sécurité routière. Outre les indicateurs en termes de nombre d'accidents, des indicateurs relatifs au comportement objectivement mesurable des conducteurs dans la circulation (c'est-à-dire la vitesse, la conduite sous influence d'alcool et le port de la ceinture de sécurité) et à leur attitude à l'égard de la sécurité routière ont également été formulés.

L'IBSR a en charge la mesure des 3 indicateurs de comportements qui ont été fixés lors de ces EGSR. Ces mesures sont répétées régulièrement afin d'avoir un aperçu de l'évolution de la conduite sous influence, du port de la ceinture et de la conduite à vitesse excessive. L'IBSR effectue en outre à intervalle régulier une mesure d'attitude. Il fut également décidé en 2011 d'ajouter aux trois mesures de comportement déjà existantes, une quatrième portant sur l'utilisation des dispositifs de retenue pour enfant.

Une petite explication de la méthodologie utilisée pour chacune des mesures est fournie dans ce rapport, mais une explication complète est disponible dans les rapports respectifs, accessibles sur le site de l'IBSR¹¹.

2.2 Mesures de comportement

2.2.1 Utilisation de la ceinture de sécurité

Chaque année entre 2005 et 2010, au mois de mai, des enquêteurs ont été envoyés sur 150 sites répartis dans les trois Régions. Par groupe de deux enquêteurs, ils ont noté pendant une demi-heure si le conducteur portait la ceinture ainsi que le sexe du conducteur. Pendant la demi-heure suivante, l'opération fût renouvelée mais pour les passagers avant. Seules les voitures personnelles ont été observées. Les observations se sont faites de jour comme de nuit, la semaine et le week-end. Au fil des ans, nous avons pu constater que le moment de la semaine et le fait qu'il s'agisse du conducteur ou du passager avant n'influence pas le port de la ceinture. Par contre, la Région et le régime de vitesse de la route sur laquelle l'observation est réalisée ou encore le sexe de la personne ont des effets sur le taux de port de la ceinture. C'est ce que nous allons pouvoir constater dans les trois graphiques suivants.

La Figure 44 nous montre l'évolution du port de la ceinture dans les trois Régions du pays. Indubitablement, le taux de port a augmenté dans tout le pays entre 2005 et 2010.

La Région flamande est celle qui a connu l'augmentation la plus importante, passant de 68,5% de port de la ceinture aux sièges avant à 88,2%, soit une augmentation de 19,7 points de pourcentage en 6 ans (soit 3,3 points par an).

La Région wallonne avait un taux de port de la ceinture de 64,6% en 2005. L'augmentation de 18 points en 6 ans l'amène à un taux de 82,8% en 2010, soit une différence de 6 points par rapport à la Flandre. Bien que cette différence soit statistiquement non-significative, le fait qu'elle persiste d'année en année nous amène à penser qu'une différence réelle existe bel et bien entre la Flandre et la Wallonie.

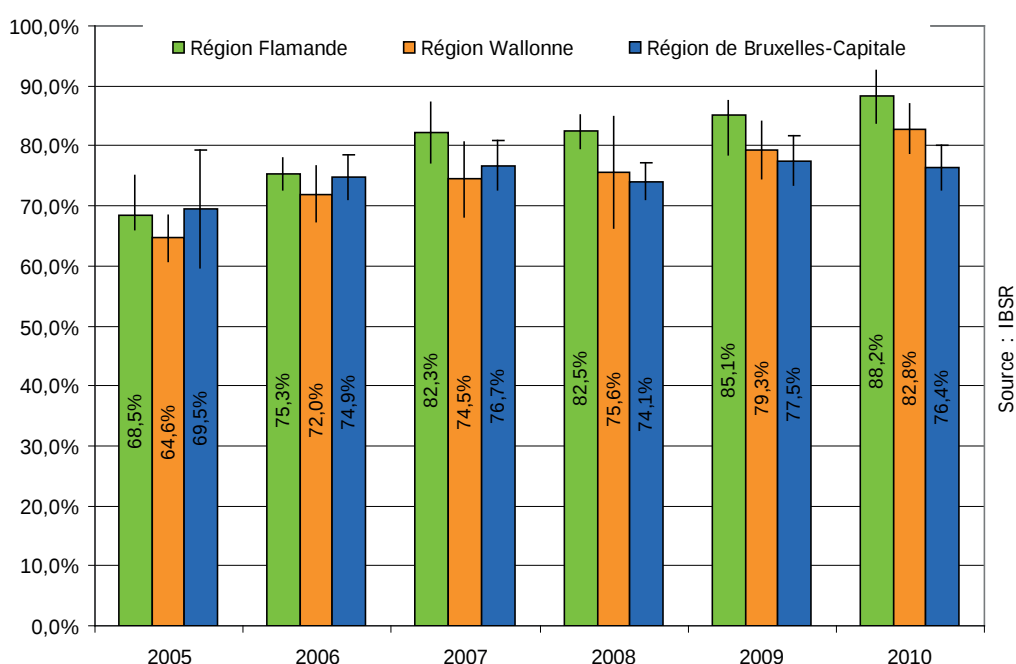
En Région de Bruxelles-Capitale, le taux de port de la ceinture de sécurité était le plus

¹¹ Roynard, M. (2012). Mesure nationale de comportement : utilisation des dispositifs de retenue pour enfants 2011. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de connaissances sécurité routière.
Riguelle, F. (2012). Mesure nationale de comportement en matière de vitesse 2010. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Observatoire de la Sécurité Routière.
Riguelle, F., & Dupont, E. (2012). Mesure nationale de comportement « conduite sous influence d'alcool » 2009. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de connaissance Sécurité Routière.
Boulanger, A., (2011). Mesure d'attitudes en matière de sécurité routière 2009: Évolutions depuis 2003 et 2006. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière - Observatoire de la Sécurité Routière.
Le rapport concernant la mesure de comportement « Port de la ceinture de sécurité » sera disponible fin 2012.

important des trois Régions en 2005. Mais, suite à une augmentation beaucoup plus faible que dans les autres Régions, ce taux devient le plus faible en 2010. Seuls 76,4% des conducteurs et passagers avant de voitures personnelles sont attachés. Ce qui ne correspond donc qu'à une augmentation de 6,9 points de pourcentage en 6 ans.

En tout état de cause, le port de la ceinture reste insuffisant en Belgique sachant que les meilleurs élèves de l'union européenne connaissent des taux de port de la ceinture à l'avant de l'ordre de 95%.

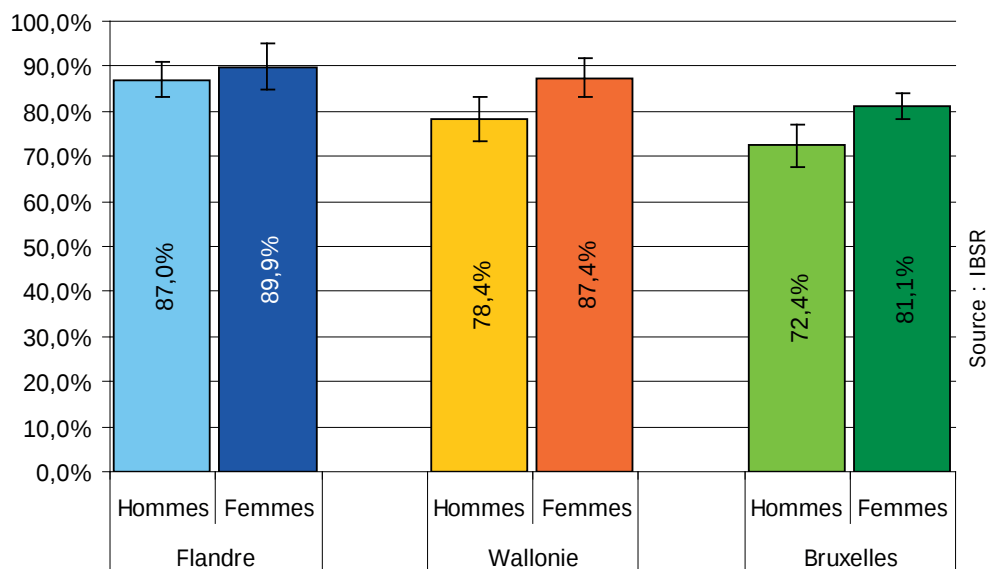
FIGURE 44 :
Evolution du taux de port de la ceinture aux places avant des véhicules personnels, selon la Région



Le graphique suivant nous montre la différence de comportement entre hommes et femmes. Les femmes portent plus la ceinture de sécurité que les hommes. C'est le cas dans les trois Régions, même si en Flandre la différence entre les genres n'est pas significative statistiquement. En Wallonie et en Région de Bruxelles-Capitale les différences sont importantes et significatives : 9 points-pourcents séparent les femmes des hommes dans ces deux Régions.

FIGURE 45 :

Taux de port de la ceinture aux places avant pour les hommes et les femmes, selon la Région, 2010

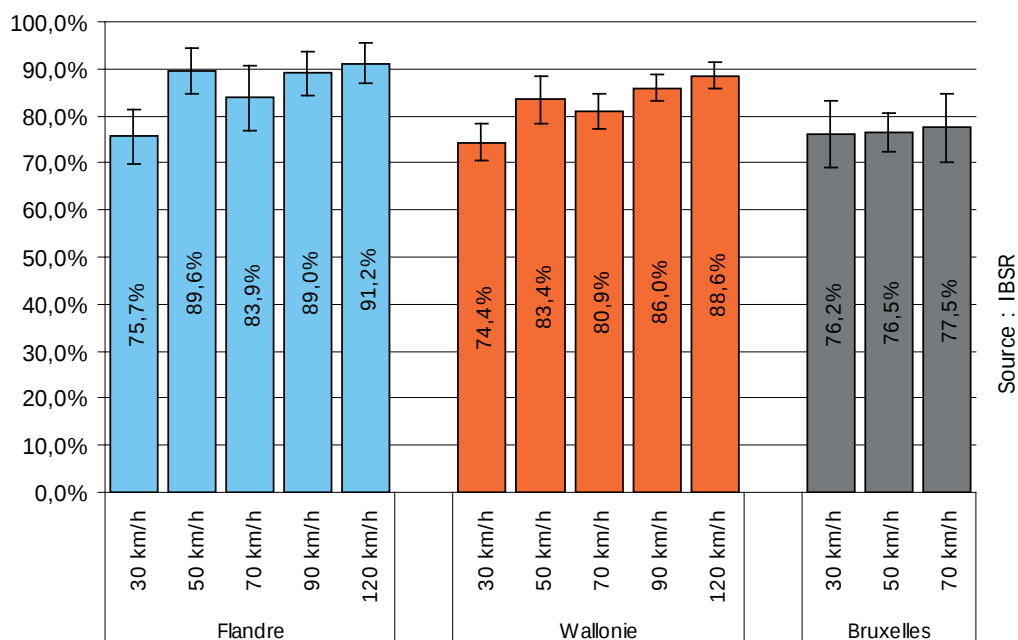


Le graphique ci-dessous reprend le taux de port de la ceinture par régime de vitesse des routes sur lesquelles ont été effectuées les observations. On constate en Régions flamande et wallonne que le port de la ceinture augmente au fur et à mesure que la vitesse autorisée augmente. Avec deux particularités : les zones 30 connaissent un taux de port de la ceinture significativement plus bas que les autres routes et les zones à 70 km/h enregistrent un taux relativement bas par rapport aux zones à 50 km/h. Entre les autoroutes où le taux de port est de l'ordre de 90% et les zones 30 km/h, la différence de port de la ceinture est de 15 points. Ceci peut être expliqué par la longueur des trajets effectués : les personnes qui circulent dans des zones 30 km/h effectuent dans de plus grandes proportions que ceux qui circulent sur autoroute des trajets de courte durée. Or, les post-tests des campagnes de l'IBSR nous apprennent que 15 % des conducteurs qui ne portent pas la ceinture ne la portent pas parce qu'ils effectuent de petits trajets. Cela constituait, en 2009, la quatrième raison évoquée pour ne pas porter la ceinture après la gêne (37% des conducteurs non ceinturés), la distraction (24%) et la paresse (21%).

Pour la Région de Bruxelles-Capitale, aucune différence entre régimes de vitesse n'apparaît.

FIGURE 46 :

Taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant selon le régime de vitesse et la Région, 2010



2.2.2 Utilisation des dispositifs de retenue pour enfants

Cette mesure a pour but de procéder à des observations, en conditions réelles, de la manière dont les enfants sont attachés en voiture et de mesurer le taux, les types et les principales raisons de mauvaises utilisations des dispositifs de retenue pour enfants (DRE).

L'échantillon est constitué de 1 461 enfants (mesurant moins de 135 cm) pour lesquels les conditions de retenue ont été observées de manière approfondie et le conducteur interrogé. 80 sites¹², représentatifs de différentes typologies de trajets (écoles, grandes surfaces, maternités, centres sportifs et de loisirs), ont été sélectionnés aléatoirement sur l'ensemble du territoire (Bruxelles, Flandre, Wallonie).

Les enquêteurs ont reçu une formation d'une journée afin de pouvoir déterminer si l'enfant était bien attaché, et pour apprendre à faire passer le questionnaire au conducteur. La phase de collecte des données a eu lieu en septembre 2011.

L'analyse interrégionale montre que le taux d'enfants correctement retenus (transportés dans un DRE approprié et sans mauvaise utilisation constatée) est de 55% en Flandre, 52% à Bruxelles et 48% en Wallonie. Ces taux ne présentent aucune différence statistique (Figure 47).

Le taux d'enfants non attachés est de 15% à Bruxelles, 11% en Flandre et 8% en Wallonie. Le taux observé à Bruxelles est significativement plus élevé qu'en Wallonie ($p < 0,04$). En revanche, aucune différence significative n'est constatée lorsqu'on compare les taux d'enfants non attachés entre la Flandre et la Wallonie ou encore entre la Flandre et Bruxelles.

Le taux d'enfants mal retenus dans un dispositif approprié est de 31% en Wallonie, 19% en Flandre et 15% à Bruxelles. Ainsi la Wallonie a un taux d'enfants mal retenus

¹² 20 sites en Flandre et en Wallonie et 40 à Bruxelles. La Région Bruxelles-Capitale a, en effet, financé une extension de l'étude afin d'avoir un rapport spécifique.

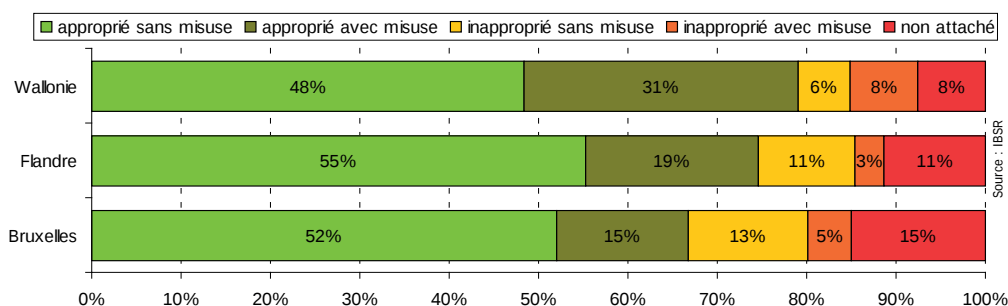
dans un dispositif approprié significativement plus élevé que ceux des deux autres Régions ($p<0,01$). Il n'existe aucune différence statistique entre les taux observés à Bruxelles et en Flandre.

De même, le taux d'enfants transportés dans un système inapproprié sans problème de retenue est de 13% à Bruxelles, 11% en Flandre et 6% en Wallonie. Là encore la Wallonie se distingue des deux autres Régions en ayant un taux significativement plus faible ($p<0,01$). Il n'existe aucune différence statistique entre les taux observés à Bruxelles et en Flandre.

Enfin, le taux d'enfants transportés dans un système inapproprié et mal retenus est de 8% en Wallonie, 5% à Bruxelles et 3% en Flandre. Il n'existe aucune différence statistique pour les taux observés dans ses trois Régions.

FIGURE 47 :

Distribution des enfants en fonction de la qualité d'utilisation des systèmes de retenue, par Région (n=1457, données pondérées)



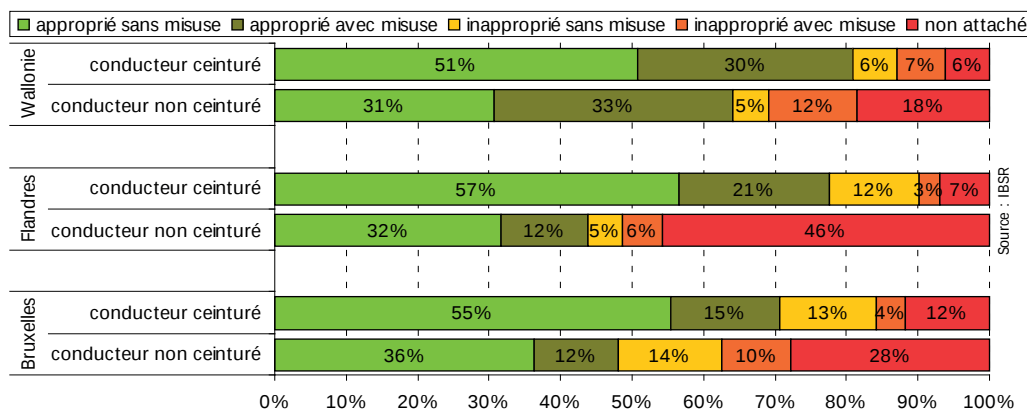
Pour les trois Régions, nous constatons que le statut du conducteur vis-à-vis de la ceinture influence le niveau de sécurité des enfants (Figure 48). Ainsi, le taux d'enfants correctement retenus (siège approprié et sans mauvaise utilisation) est significativement plus élevé pour les conducteurs attachés que pour ceux non attachés, avec 55% versus 36% à Bruxelles et 51% versus 31% en Wallonie ($p<0,001$). Ce résultat est moins évident statistiquement en Flandre avec 57% versus 32% ($p<0,07$).

De même, le statut du conducteur vis-à-vis de la ceinture influence le taux d'enfants non attachés. Ceci est valable pour Bruxelles et la Flandre avec respectivement 12% et 7% d'enfants non attachés pour les conducteurs ceinturés versus respectivement 28% et 46% chez les conducteurs ne portant pas la ceinture de sécurité ($p<0,05$). L'écart observé en Wallonie ne présente aucune différence statistique avec 6% d'enfants non attachés pour les conducteurs ceinturés versus 18% pour les non ceinturés.

Nous noterons que les autres modalités de qualité de retenue sont statistiquement indépendantes du port de la ceinture de sécurité par le conducteur.

FIGURE 48 :

Distribution des enfants transportés selon la qualité d'utilisation des systèmes de retenue en fonction de l'utilisation ou non de la ceinture par le conducteur et de la Région (n=1395, données pondérées)



2.2.3 Vitesse pratiquée

Les mesures de vitesse sont effectuées sur un échantillon de 150 endroits de mesure situés sur le réseau routier belge. A chacun de ces endroits, la vitesse a été mesurée 24 heures sur 24, une semaine durant, pendant le mois d'octobre. Vu l'impact des caractéristiques de la route et de l'environnement routier sur la vitesse pratiquée, et afin de garantir la comparabilité des indicateurs, des endroits de mesure standards ont été sélectionnés. Il s'agit de tronçons de route rectilignes comportant le moins possible d'éléments ralentisseurs. Ceci permet de procéder à une mesure de vitesse « libre » qui reflète mieux la liberté de choix des conducteurs. Pour le calcul des indicateurs, il n'est tenu compte que des voitures dont le conducteur peut choisir librement sa vitesse, c'est-à-dire dont le conducteur n'est pas gêné par un véhicule qui précède. La mesure de comportement permet donc de voir si les automobilistes ont, toutes choses étant égales par ailleurs, tendance à rouler plus ou moins vite d'une année à l'autre. On peut la considérer comme une mesure de la vitesse que les conducteurs estiment raisonnable compte tenu de leurs impératifs de mobilité, de leur perception des risques d'accident liés à la vitesse et de leur probabilité subjective d'être contrôlé.

La répartition équitable des sites de mesure de vitesse en fonction des Régions permet une estimation et une comparaison des résultats de chacune d'entre elles. La vitesse moyenne et le V85¹³ par Région sont repris aux Figure 49 et Figure 50. Les pourcentages d'infractions sont représentés à la Figure 51.

La Région de Bruxelles-Capitale se caractérise par des vitesses moins élevées qu'en Flandre et en Wallonie. Contrairement à ces deux dernières, Bruxelles est presque complètement urbanisée. Les longues sections de route sans croisement propices à une vitesse excessive sont plus rares. En outre, en Wallonie et en Flandre, les zones 30 se retrouvent davantage sur des routes importantes de transit qu'à Bruxelles. Malgré les précautions prises au niveau méthodologique pour identifier le plus possible ce qui ressort du comportement des conducteurs plutôt que de l'infrastructure routière, il est certain que la spécificité de l'infrastructure routière bruxelloise explique en grande partie les vitesses plus basses qu'en Flandre et en Wallonie. Mais il est quand même réjouissant de constater que le V85 sur les routes à 50 km/h à une bande de circulation dans chaque sens à Bruxelles se rapproche fortement de la vitesse maximale autorisée

¹³ V85 ou percentile 85 : il s'agit de la vitesse respectée par 85% des conducteurs ou encore au-dessus de laquelle 15% des conducteurs roulent. Le V85 donne une idée de la dispersion de la vitesse. Si le V85 est proche de la moyenne, cela indique que les vitesses pratiquées sur un axe routier sont assez homogènes. Si le contraire est constaté, cela signifie qu'une proportion non négligeable des conducteurs roule à des vitesses nettement supérieures à la norme.

(l'étude ne porte pas sur les routes à double bande de circulation où le respect de la limitation de vitesse est vraisemblablement beaucoup moins bon).

Le fait d'observer des vitesses pratiquées moins élevées à Bruxelles que dans les autres Régions est cependant un peu contradictoire par rapport aux comportements avoués lors des mesures d'attitudes 2009¹⁴. Les conducteurs bruxellois considéraient significativement moins que les conducteurs des autres Régions que rouler à 70 km/h en agglomération était inacceptable. 22% des Bruxellois avouaient adopter ce comportement souvent ou toujours pour seulement 16% de Wallons et 11% de Flamands. Signalons néanmoins que lors des mesures d'attitudes, les conducteurs sont classés par Région en fonction de leur lieu de résidence. Dans le cadre des mesures de comportement, nous n'avons par contre aucune information sur l'origine des conducteurs qui passent sur les sites de mesure. Il est certain qu'une proportion importante des conducteurs dont la vitesse a été mesurée sur les sites bruxellois habitent en Flandre ou en Wallonie.

La comparaison entre la Flandre et la Wallonie indique des vitesses similaires sur tous les régimes de vitesse sauf sur les routes à 90 km/h où les vitesses pratiquées sont significativement plus faibles en Flandre. On remarque que le V85 sur les routes à 90 km/h en Flandre est d'ailleurs proche de la vitesse légale, ce qui est plutôt satisfaisant en termes de respect des vitesses. Les routes à 90 km/h en Flandre sont, tous types de routes et Régions confondus, l'endroit où le plus petit pourcentage d'infractions est enregistré. En Wallonie, 15 conducteurs sur cent roulent, par contre, au-dessus de 100 km/h sur les routes à 90 km/h quand les conditions de trafic sont fluides. Plusieurs hypothèses peuvent être avancées pour expliquer cette différence. La première serait l'existence d'une différence de perception du danger de la vitesse en fonction des Régions. La mesure d'attitudes 2009¹⁵ ne corrobore néanmoins pas cette hypothèse car les Flamands et les Wallons n'ont pas répondu de façon significativement différente aux principales questions concernant la vitesse. Notons toutefois que les comportements avoués lors des mesures d'attitudes ne sont pas toujours reflétés sur le terrain quand les comportements sont observés. Une autre hypothèse de la différence Flandre-Wallonie sur les routes à 90 km/h serait la différence en matière de répression entre les deux Régions. Les mesures de comportement ne sont pas effectuées à des endroits où se trouvent des radars répressifs mais on peut espérer que la peur de ceux-ci ou le message qu'ils véhiculent puisse inciter les Flamands à adopter un comportement plus prudent en général. Enfin, un autre élément qui entre peut-être en compte est la fonction occupée par les routes. Suite à la densité plus faible¹⁶ de liaisons autoroutières en Wallonie, les routes à 90 km/h sont peut-être plus souvent utilisées comme axes préférentiels pour de longs déplacements ce qui pourrait conduire à des vitesses plus élevées par phénomène d'adaptation¹⁷. Par contre, ce n'est pas une différence en termes de quantité de trafic qui peut expliquer les vitesses différentes entre les Régions. Pour rappel, la méthodologie employée corrige en effet l'influence des conditions de trafic en ne considérant que les véhicules opérant dans des conditions fluides¹⁸.

Pour terminer avec les routes rurales, notons encore que l'écart entre la vitesse moyenne et le V85 est un peu plus important en Wallonie qu'en Flandre tant sur les routes à 70 km/h que sur les routes à 90 km/h. Cela indique un comportement en matière de vitesse un peu plus homogène en Flandre qu'en Wallonie.

14 Boulanger, A., Dewil, N., & Silverans, P. (2011). Attitudemeting verkeersveiligheid 2009 - Deel 3: sociale normen, risicoperceptie en nieuwe thema's. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Observatoire de la Sécurité Routière.

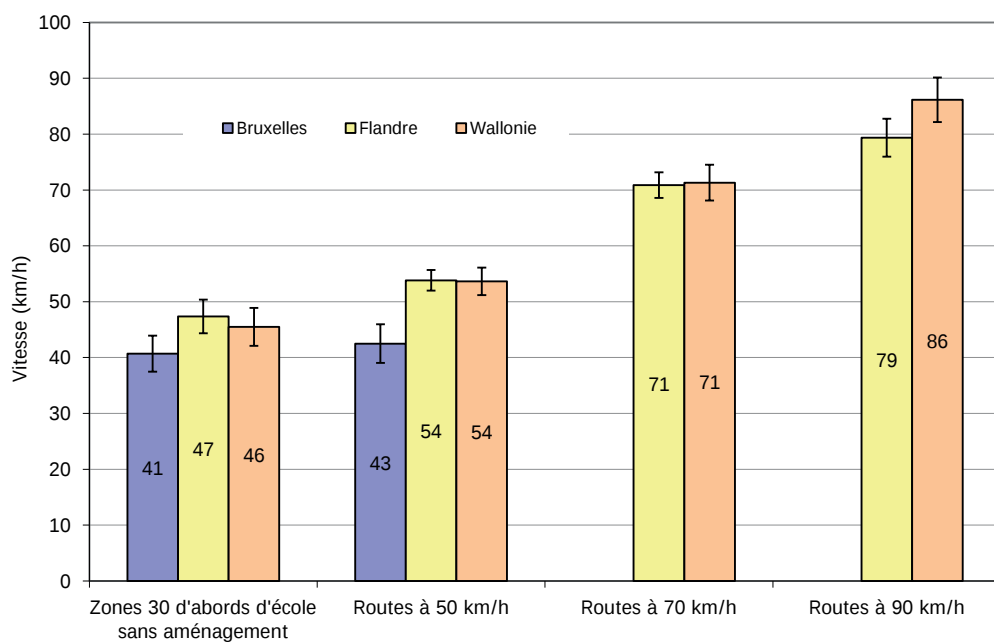
15 Dewil, N., Boulanger, A., & Silverans, P. (2011). Attitudemeting verkeersveiligheid 2009 - Deel 2: Determinanten van attitudes. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Observatoire de la Sécurité Routière.

16 La Flandre compte 883 kilomètres d'autoroute pour 13 552 km² contre 869 kilomètres pour 16844 km² en Wallonie.

17 Le phénomène d'adaptation, reconnu par la littérature internationale, est le fait que la sensation de vitesse diminue proportionnellement à la durée pendant laquelle une personne est au volant.

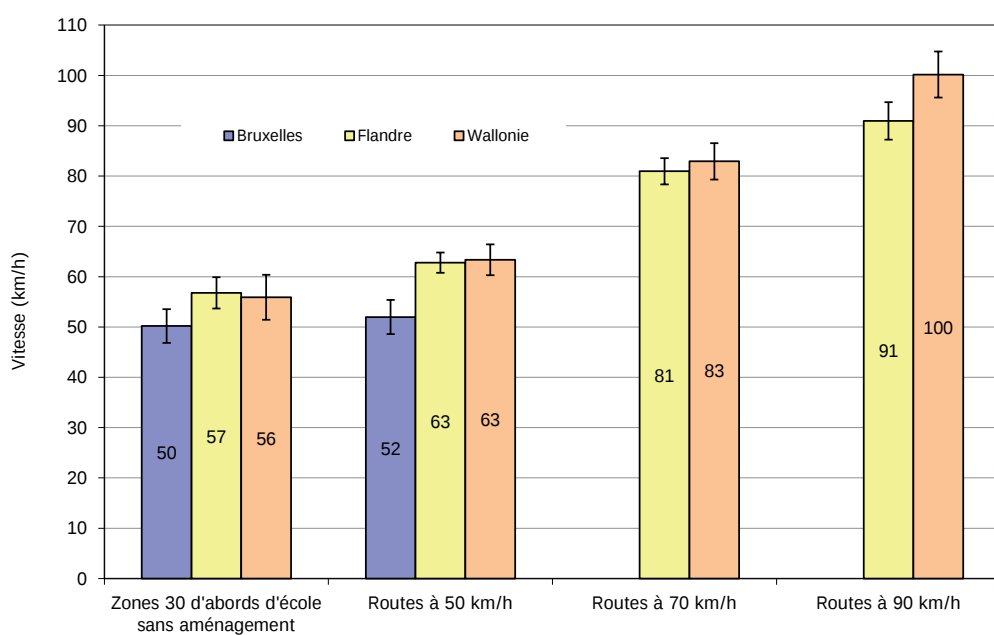
18 D'après le modèle de Nilsson (1982) actualisé par Elvik (2009), la Wallonie pourrait épargner 32% des décédés qu'elle comptabilise actuellement sur ses routes à 90 km/h si la vitesse qui y est pratiquée atteignait le même niveau qu'en Flandre.

FIGURE 49 :
Vitesse moyenne par Région en 2010



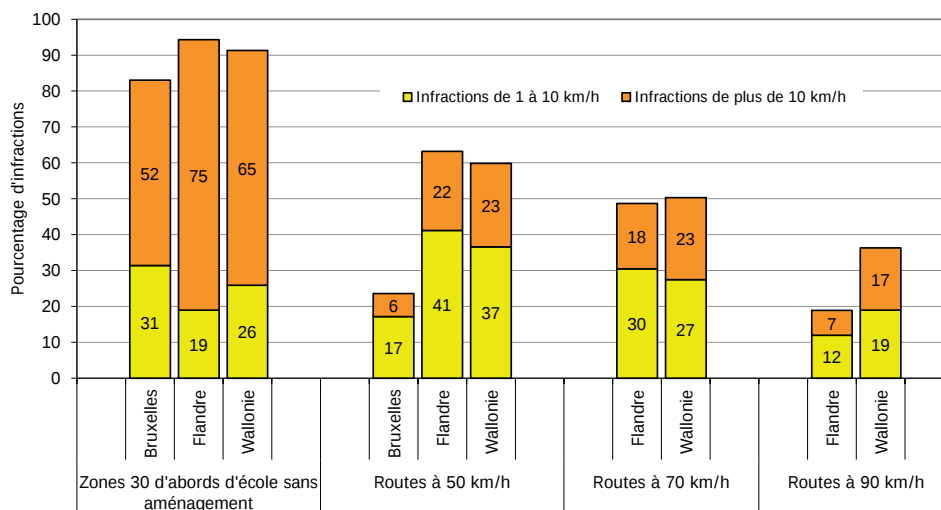
Source : IBSR

FIGURE 50 :
V85 par Région en 2010



Source : IBSR

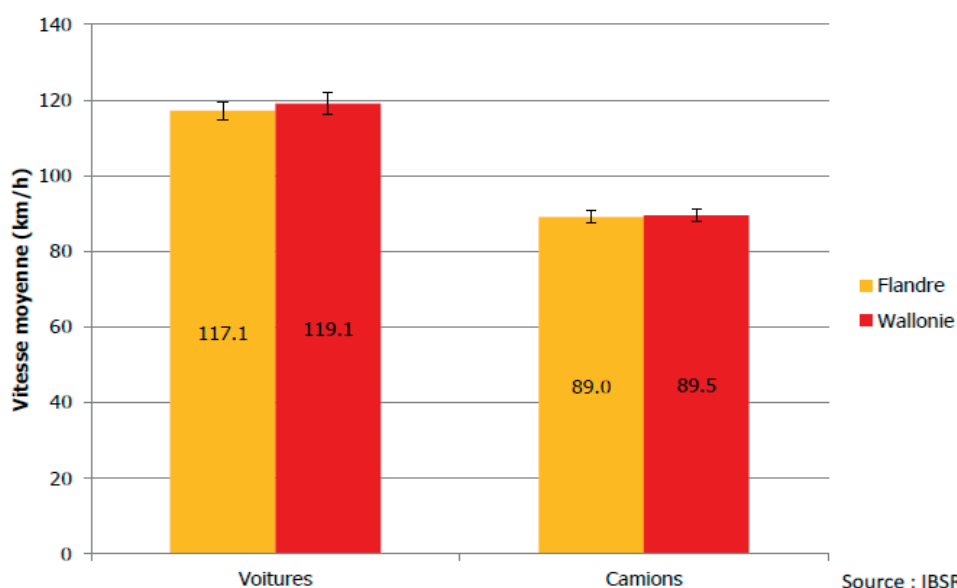
FIGURE 51 :
Pourcentages d'infractions par Région en 2010



Source : IBSR

L'IBSR a organisé en 2011 une mesure de comportement relative à la vitesse sur autoroutes. La Figure 52 représente la vitesse moyenne des véhicules selon la région. Pour les voitures, les vitesses moyennes mesurées en région Wallonne sont environ 2 km/h plus élevées qu'en Flandre. Cette différence entre les deux régions n'est toutefois pas statistiquement significative. D'après le modèle de Nilsson (1982) actualisé par Elvik (2009), une réduction de 2 km/h de la vitesse moyenne sur autoroute engendre en moyenne une réduction de plus de 7% du nombre de tués. Si la différence de 2 km/h entre les deux régions s'avérait significative, la Wallonie pourrait ainsi épargner 7% des décédés 30 jours sur les routes à 120 km/h si on y roulait à la même vitesse qu'en Flandre.

FIGURE 52 :
Vitesse moyenne des différents types de véhicule par région



Source : IBSR

2.2.4 Conduite sous influence d'alcool

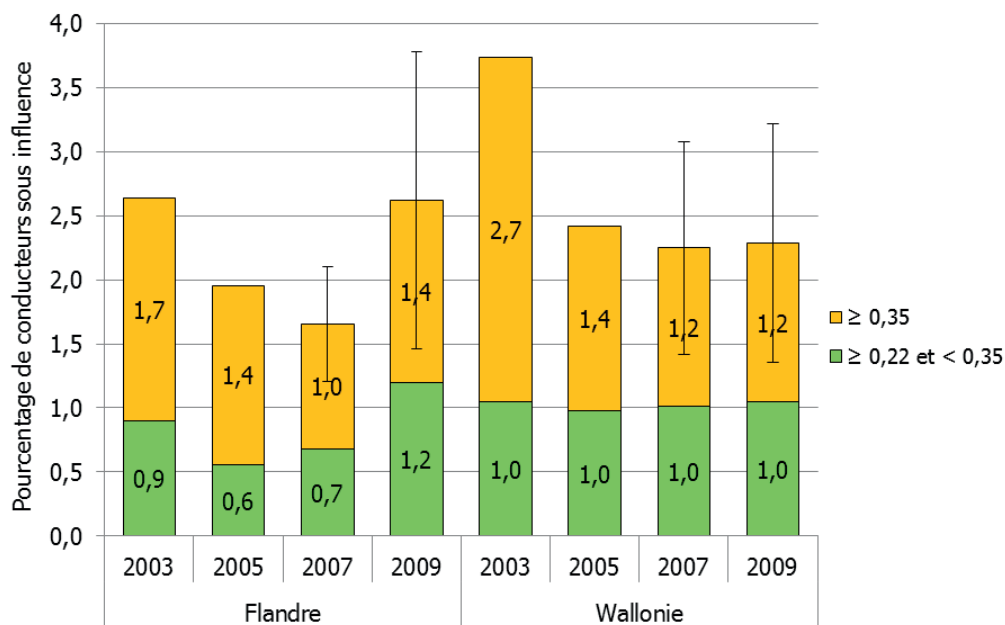
La mesure de comportement « conduite sous influence d'alcool » est effectuée grâce à la collaboration de la police. Dans le cadre de la mesure de comportement, l'IBSR demande aux zones de police et aux unités de la police de la route (WPR) d'effectuer des contrôles d'alcoolémie de manière un peu différente de ce qu'ils font d'habitude, tant au niveau des endroits, des moments que du déroulement des contrôles. Les endroits de contrôle ont été sélectionnés de manière aléatoire par l'IBSR sur le territoire des zones de police participantes. La sélection aléatoire des endroits de contrôle doit permettre de disposer d'un échantillon qui soit le plus représentatif possible de l'ensemble des routes belges et pas uniquement de certains endroits particuliers comme les grands axes ou les routes situées à proximité des discothèques. L'IBSR a ensuite assigné aléatoirement une plage horaire à chaque point de contrôle. Les zones de police ont eu la latitude de programmer l'heure et la date exacte du contrôle en fonction de leurs contraintes propres, à condition que cette programmation respecte la plage horaire demandée, que le contrôle dure au moins une heure et qu'il se déroule entre début octobre et fin novembre. Les contrôles proprement dits se sont déroulés de façon a-sélective c'est-à-dire que les policiers ont arrêté les conducteurs pour les soumettre à l'alcootest sans se baser sur aucune caractéristique visible (sexe, âge, modèle de voiture). En pratique, les policiers ont arrêté le plus grand nombre de conducteurs possible dans la limite de capacité du contrôle et de disponibilité des agents de police. Dès qu'une place se libérait dans le dispositif de contrôle, la voiture suivante qui passait était arrêtée. Dans la mesure du possible, il a été demandé aux policiers de rattraper les conducteurs essayant de fuir le contrôle.

Afin de disposer d'un échantillon suffisamment important, les observations ont été limitées à une catégorie de véhicules : seules les voitures personnelles ont été arrêtées (autrement dit, pas les camions, camionnettes, minibus...). Les conducteurs effectuaient d'abord le test d'alcoolémie et étaient ensuite priés de répondre à une série de questions. Le questionnaire auquel ils devaient répondre reprenait les informations suivantes : le sexe, la date de naissance, la date d'obtention du permis de conduire, l'endroit d'où venait le conducteur, le niveau de diplôme du conducteur, la longueur prévue du déplacement en cours et le nombre de passagers à bord du véhicule. En outre, pour chaque endroit de contrôle, un questionnaire général a été complété par le coordinateur. Ce questionnaire reprenait les informations suivantes : la date, l'heure et l'emplacement du contrôle, le nombre d'agents présents sur place, le comptage du trafic et le nombre total de conducteurs contrôlés.

Les automobilistes sont égaux devant le problème de la conduite sous influence quel que soit l'endroit où ils circulent. On observe en effet des taux comparables en Flandre et en Wallonie (Figure 53). Contrairement aux années précédentes, on observe en 2009 un taux de conduite sous influence légèrement supérieur en Flandre qu'en Wallonie sans que la différence soit significative.

Etant donné le petit nombre d'observations dont nous disposons pour Bruxelles, nous avons choisi de ne pas inclure les estimations pour cette Région dans la Figure 53.

FIGURE 53 :
Conduite sous influence en fonction de la Région



Source: IBSR - Observatoire de la Sécurité Routière

2.3 Mesure d'attitudes¹⁹

Les attitudes des conducteurs belges sont évaluées via une enquête à grande échelle réalisée tous les trois ans par l'IBSR. La mesure d'attitudes comprend non seulement les attitudes au sens strict du terme, mais aussi les perceptions et les évaluations subjectives par rapport à un ensemble d'aspects de la sécurité routière (accidents de la route, mesures prise en vue d'améliorer la sécurité routière, comportement personnel dans la circulation, etc.). Afin d'analyser l'influence d'attitudes spécifiques sur le comportement au volant et de faire le point sur la dispersion de certains comportements, le comportement auto-rapporté des conducteurs belges est également sondé.

Les sujets suivants sont abordés successivement dans la mesure d'attitudes :

- la préoccupation des conducteurs en matière d'accidents de la route ;
- les causes perçues des accidents de la route ;
- l'attitude des conducteurs à l'égard des mesures prises en sécurité routière en générale et à l'égard des lois et des sanctions en particulier ;
- le risque subjectif de se faire prendre et d'être sanctionné ;
- les attitudes vis-à-vis de la conduite sous influence d'alcool et/ou de drogues, de la vitesse et du port de la ceinture de sécurité ;
- les accidents, contrôles et sanctions avoués.

¹⁹ Mesure d'attitudes 2009 – Partie 2. Le rapport complet n'est pour l'instant disponible qu'en néerlandais. Un résumé est disponible en français.

Seuls les résultats de la mesure d'attitudes 2009 en matière des « causes perçues des accidents » et des « attitudes à l'égard des mesures prises en sécurité routière » sont présentées dans ce rapport statistique. Cette mesure d'attitudes 2009 repose sur les réponses de 1533 personnes domiciliées en Belgique et ayant parcouru (en tant que conducteur de voiture ou de camionnette) au moins 1500 km au cours des 6 mois précédant l'interview.

2.3.1 Attitudes à l'égard des accidents de la route : causes perçues des accidents

Dans la Figure 54, il a été demandé aux répondants de faire une estimation du nombre d'accidents sur 100 dans lesquels les différents facteurs cités auraient joué un rôle. Les facteurs sont classés par ordre décroissant d'importance perçue.

Une vitesse trop élevée est selon les Wallons la principale cause d'accidents : elle jouerait un rôle dans 50,4% des accidents, soit dans un accident sur deux. Les facteurs suivants jouent également, selon eux, un rôle important : conduire sous influence d'alcool (45,7%), conduire sous influence de drogues (36,3%), suivre de trop près le véhicule qui précède (34,5%) et l'inattention (34,5%). Les facteurs suivants sont les moins souvent estimés comme cause d'accidents parmi les 15 propositions faites : défaillance technique (16,4%), formation insuffisante (23,6%), embarras de circulation/embouteillage (23,9%) et mauvaises infrastructures routières (25,6%).

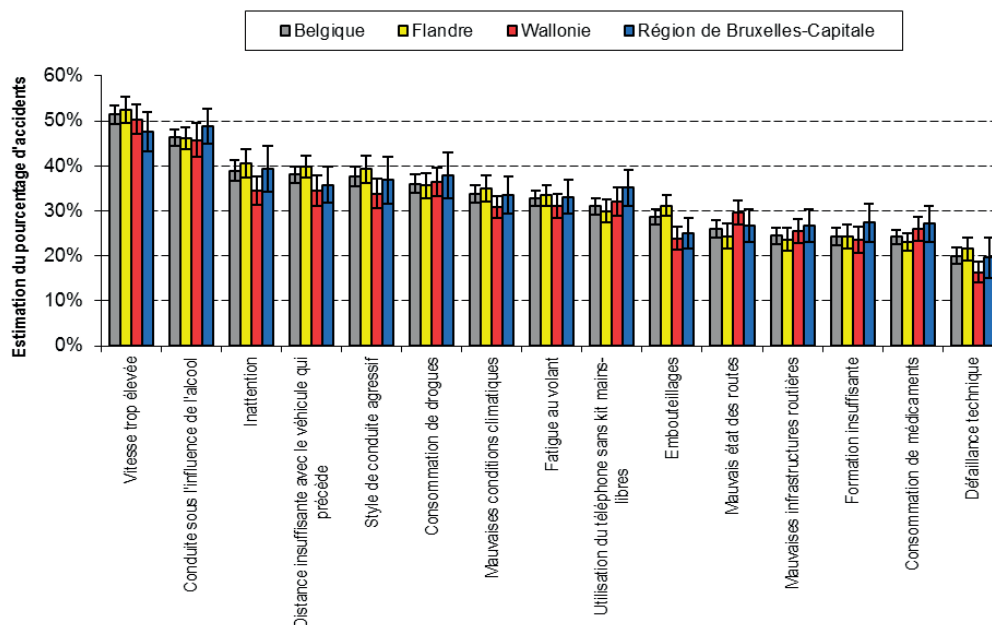
Par rapport aux deux causes d'accidents les plus souvent citées par l'ensemble de la population, c'est-à-dire la vitesse trop élevée et la conduite sous influence d'alcool, aucune différence significative n'a été observée entre les régions. Aucune différence significative n'a non plus été observée lors de l'évaluation du pourcentage d'accidents dans lesquels la consommation de drogues et/ou de médicaments, la fatigue, un apprentissage insuffisant ou les mauvaises infrastructures routières ont joué un rôle.

L'importance des autres facteurs a, par contre, été estimée de manière différente dans certaines régions. L'estimation d'un seul facteur est plus élevée en Wallonie qu'en Flandre, à savoir le mauvais entretien des routes. Selon les conducteurs wallons, celui-ci est responsable de 29,6% des accidents de la route, alors les Flamands estiment ce chiffre à 24,4% ($F(1,117) = 7,38$; $p < 0,01$).

En ce qui concerne les autres facteurs, on observe très clairement des estimations plus élevées en Flandre qu'en Wallonie. La différence la plus importante et également la plus marquante s'observe quant au pourcentage d'accidents dans lesquels les embarras de circulation ou les embouteillages ont, selon les personnes interrogées, joué un rôle de causalité. En Flandre, ce pourcentage atteint 31,2% et en Wallonie 23,9% ($F(1,117) = 16,76$; $p < 0,001$). Bruxelles occupe une position intermédiaire, avec 25,0%, et diffère fortement de la Flandre au niveau du pourcentage ($F(1,117) = 8,64$; $p < 0,01$). À l'inverse, on observe une différence d'opinion entre la Flandre et Bruxelles par rapport à l'utilisation au volant du téléphone sans kit mains libres. Selon les conducteurs bruxellois, ce comportement est responsable de 35,2% des accidents de la route, alors que, selon les conducteurs flamands, ce chiffre atteint 29,9% ($F(1,117) = 4,76$; $p < 0,05$).

Outre les embarras de circulation ou les embouteillages, les estimations sont également beaucoup plus élevées en Flandre qu'en Wallonie en ce qui concerne le style de conduite agressif, la distance insuffisante avec le véhicule qui précède, les mauvaises conditions climatiques, les défaillances techniques et l'inattention.

FIGURE 54 :
Estimation du pourcentage d'accidents de la route selon la cause et la région



Source : IBSR

2.3.2 Attitudes concernant les mesures de sécurité routière : généralités

Alors que le point précédent abordait les causes d'accidents telles que perçues par les conducteurs, ce point s'intéresse aux solutions en termes de sécurité routière et à l'opinion de la population vis-à-vis de différentes mesures de sécurité routière.

Dans la Figure 55, les répondants étaient invités à indiquer quelles mesures ils considéraient personnellement comme une aide pour rouler en toute sécurité. Les mesures proposées (8 au total) vont des contrôles et amendes, aux campagnes de sensibilisation, en passant par des améliorations de l'infrastructure.

Il est intéressant de noter que les Wallons mettent surtout en avant l'efficacité des mesures relevant du domaine de la sensibilisation. Même si la mesure occupant la première place du classement est « une infrastructure plus sûre » (71,1%), les 3 mesures suivantes concernent la sensibilisation des usagers : des campagnes de sensibilisation via des affiches, à la télévision et à la radio (67,8%), des messages relatifs à des personnes qui ont été blessées ou tuées dans un accident de voiture (63,8%) et des images de crash-tests (52,7%). Les mesures tournées vers la répression occupent elles davantage la fin du classement, comme par exemple « des amendes plus sévères » qui ne sont citées que par 47,9% des personnes interrogées.

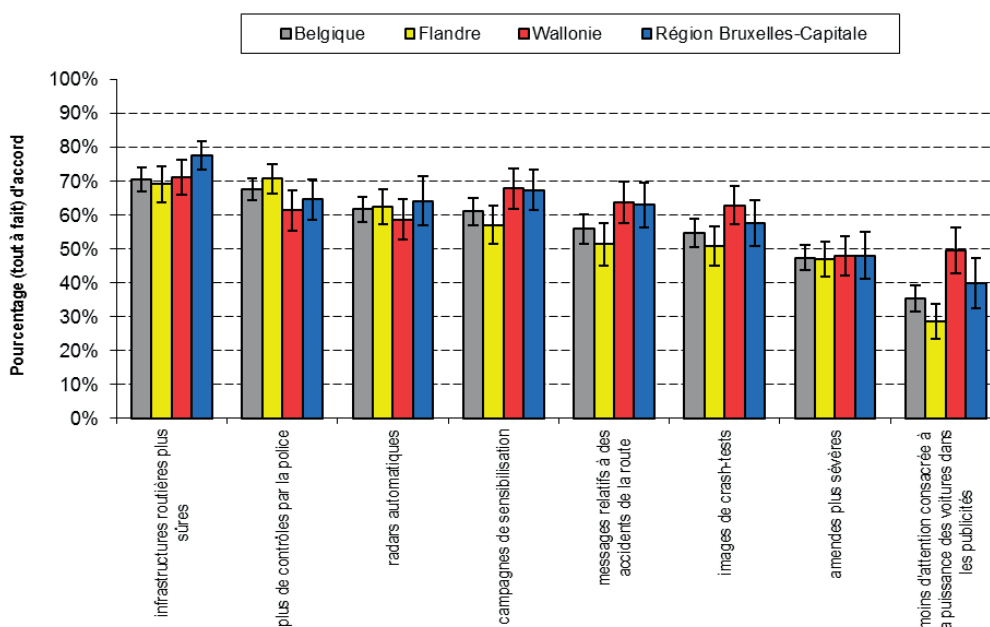
Il n'existe pas de différence fondamentale entre les régions en ce qui concerne l'aide apportée par les radars automatiques et les amendes plus sévères. Quant à savoir si l'augmentation des contrôles de police est perçue comme une aide pour conduire en toute sécurité, les avis divergent par contre significativement. Alors que le pourcentage de personnes interrogées étant (tout à fait) d'accord avec l'affirmation selon laquelle plus de contrôles de police les aident à rouler en sécurité est de 70,7% en Flandre, ce pourcentage n'est que de 61,3% en Wallonie, soit une baisse de 10 points de pourcentage ($F(1,117) = 6,25$; $p < 0,05$).

Des différences significatives apparaissent également entre les Flamands et les Wal-

lons en ce qui concerne la sensibilisation. Un nombre considérablement ($p < 0,05$) supérieur de Wallons (67,8% ; $F(1,117) = 6,59$) [et de Bruxellois (67,3% ; $F(1,117) = 6,15$)] que de Flamands (57%) considèrent les campagnes de sensibilisation comme une aide pour une conduite plus sûre. Les Wallons estiment significativement plus que les Flamands que les messages relatifs à des accidents de la route (63,8% vs. 51,3%; $F(1,117) = 8,03$), les images de crash-tests (62,7% vs. 50,7% ; $F(1,117) = 8,63$) et la réduction de l'attention consacrée à la puissance des voitures dans les publicités (49,5% vs. 28,6% ; $F(1,117) = 24,02$) sont une aide pour conduire en toute sécurité. Chaque fois, les différences s'élèvent à plus de 10 points de pourcentage et sont extrêmement significatives ($p < 0,01$).

FIGURE 55 :

Pourcentage de personnes interrogées qui sont (tout à fait) d'accord avec le fait que la mesure est une aide personnelle pour rouler en toute sécurité (classement par région)



Source : IBSR

2.3.3 Attitudes concernant les mesures de sécurité routière : politique de répression

Outre les attitudes envers différentes mesures de sécurité routière, l'adhésion sociale aux lois et sanctions relatives à la vitesse, à l'alcool, à la drogue et à la ceinture de sécurité a également été sondée. Il a été demandé aux personnes interviewées d'évaluer, pour ces quatre domaines, la sévérité des règles, la difficulté de les respecter, leur clarté, l'intensité de la surveillance par la police et la lourdeur des sanctions.

La Figure 56 présente les attitudes concernant « l'intensité de la surveillance ». Le mot intensité ne fait pas référence à la sévérité ou à la dureté de la répression (une autre question de la mesure d'attitudes y est consacrée) mais plutôt aux efforts qui sont fournis pour assurer le respect des règles.

« Le respect des règles fait l'objet d'un suivi insuffisant », telle était l'affirmation avancée afin de savoir si les personnes interrogées trouvaient que le respect des règles en matière de vitesse, d'alcool, de drogues et du port de la ceinture faisait l'objet d'un suivi suffisant par les autorités.

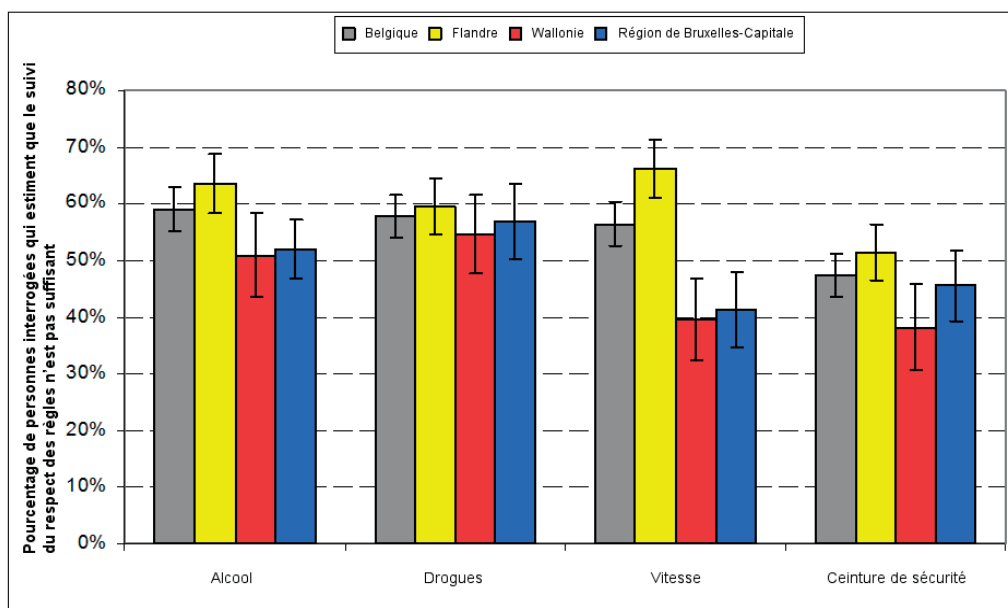
La Figure 56 indique que plus d'un Wallon sur deux estime que le suivi du respect des règles relatives à l'alcool et à la drogue est insuffisant. Ils sont par contre un peu de moins de 40% à penser que c'est le cas pour les règles relatives à la vitesse et à la ceinture.

Comme le révèle la Figure 56, ce sont les conducteurs flamands qui, pour tous les thèmes, estiment le plus souvent que le respect des règles ne fait pas l'objet d'un suivi suffisant. Les conducteurs bruxellois arrivent, à nouveau, à la deuxième place, alors que leurs homologues wallons pensent moins souvent que le respect des règles ne fait pas l'objet d'un suivi suffisant. Les opinions des conducteurs wallons et bruxellois ne sont jamais très différentes les unes des autres, de telle sorte que la seule différence significative place, d'un côté, Bruxelles et la Wallonie et, de l'autre, la Flandre.

Concrètement, cela signifie, qu'avec un écart d'environ 12%, les Flamands sont plus nombreux que les Wallons et les Bruxellois à trouver que le respect des règles en matière de conduite sous influence d'alcool n'est pas assez suivi. En matière de suivi du respect des règles concernant le port de la ceinture de sécurité, la Flandre et la Wallonie se différencient de manière presque aussi importante et significative ($p < 0,01$). Cette différence est encore plus importante concernant le suivi du respect des règles en matière de vitesse. Alors que 66,0% des Flamands estiment que le respect de ces règles n'est pas suffisamment suivi, seuls 41,3% des Bruxellois ($F(1,117) = 33,49$; $p < 0,001$) et quelque 39,6% des Wallons ($F(1,117) = 34,94$; $p < 0,001$) sont du même avis.

Ces résultats nous permettent d'arriver à la conclusion que l'adhésion sociale en faveur d'une accentuation du suivi du respect des règles est plus importante en Flandre qu'en Wallonie. De plus, nous pouvons ajouter que les Bruxellois sont moins disposés que les Flamands à accepter une surveillance plus sévère.

FIGURE 56 :
Pourcentage de personnes interrogées qui estiment que le suivi du respect des règles n'est pas suffisant (classement par région)



Source: IBSR



TABLEAUX & FIGURES

TABLEAUX

TABEAU 1 :	Les résultats en un coup d'œil	8
TABEAU 2 :	Evolution des décédés 30 jours en Région wallonne	15
TABEAU 3 :	Projection du nombre de décédés 30 jours sur les routes wallonnes de 2012 à 2020	17
TABEAU 4 :	Evolution des décédés 30 jours par million d'habitants dans les trois Régions	18
TABEAU 5 :	Evolution des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus dans les trois Régions	20
TABEAU 6 :	Evolution de la gravité des accidents corporels dans les trois Régions (chiffres non pondérés)	21
TABEAU 7 :	Evolution des blessés légers, des blessés graves et des décédés 30 jours en Région wallonne (chiffres non pondérés)	23
TABEAU 8 :	Evolution des accidents corporels en Région wallonne (chiffres non pondérés)	24
TABEAU 9 :	Evolution des accidents corporels dans les trois Régions (moyenne 1998, 1999 et 2000 = base 100) (chiffres non pondérés)	25
TABEAU 10 :	Evolution des accidents corporels selon le mois en Région wallonne (chiffres non pondérés)	27
TABEAU 11 :	Evolution des accidents mortels selon mois en Région wallonne	28
TABEAU 12 :	Chiffres-clés des accidents corporels selon la période de la semaine en Région wallonne – 2010 (chiffres pondérés)	30
TABEAU 13 :	Répartition des accidents corporels selon les conditions atmosphériques dans les trois Régions – 2010 (chiffres pondérés)	32
TABEAU 14 :	Evolution des décédés 30 jours selon la province en Région wallonne	34
TABEAU 15 :	Evolution des accidents corporels et décédés 30 jours sur autoroute en Région wallonne	36
TABEAU 16 :	Evolution des indicateurs-clés des accidents corporels sur autoroute en Région wallonne et Région flamande	38
TABEAU 17 :	Evolution des accidents corporels et décédés 30 jours en et hors agglomération en Région wallonne (chiffres non pondérés)	40
TABEAU 18 :	Evolution de la gravité des accidents corporels en et hors agglomération dans les trois Régions (chiffres non pondérés)	41
TABEAU 19 :	Evolution du nombre de décédés 30 jours selon la vitesse autorisée en Région wallonne	42
TABEAU 20 :	Evolution du nombre d'accidents corporels selon la vitesse autorisée en Région wallonne (chiffres non pondérés)	44
TABEAU 21 :	Evolution de la gravité des accidents corporels selon la vitesse autorisée en Région wallonne (chiffres non pondérés)	45
TABEAU 22 :	Chiffres-clés des accidents corporels selon le type de croisement en Région wallonne – 2010 (chiffres pondérés)	46
TABEAU 23 :	Accidents corporels et gravité des accidents selon le type de croisement dans les trois Régions – 2010 (chiffres pondérés)	47
TABEAU 24 :	Décédés 30 jours et blessés graves selon le sexe et la classe d'âge en Région wallonne – 2010 (chiffres non pondérés)	48
TABEAU 25 :	Victimes selon le mode de déplacement en Région wallonne – 2010 (chiffres pondérés) et évolution par rapport à la moyenne 1998-2000 (chiffres non pondérés)	50
TABEAU 26 :	Nombre de victimes (blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours) selon l'âge et le mode de déplacement en Région wallonne – 2010 (chiffres pondérés)	55
TABEAU 27 :	Répartition des accidents corporels selon le type de (la première) collision en Région wallonne – 2010 (chiffres pondérés)	57
TABEAU 28 :	Répartition des accidents corporels selon le type de (la première) collision dans les trois Régions – 2010 (chiffres pondérés)	57
TABEAU 29 :	Répartition des accidents corporels selon le type de collision et le mode de déplacement des usagers impliqués dans la première collision en Région wallonne – 2010 (chiffres pondérés)	61
TABEAU 30 :	Répartition des accidents corporels selon le type de collision et le mode de déplacement des usagers impliqués dans la première collision en Région wallonne - 2010 (chiffres pondérés)	63
TABEAU 31 :	Evolution des accidents corporels impliquant au moins un camion, une voiture, une moto ou une camionnette et évolution des décédés 30 jours dans ces accidents, Région wallonne (chiffres non pondérés)	66
TABEAU 32 :	Pourcentage de conducteurs testés et de conducteurs sous influence d'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel en Région wallonne, selon le mode de déplacement – 2010 (chiffres pondérés)	67
TABEAU 33 :	Evolution, dans les trois Régions, du pourcentage de conducteurs de voiture testés et du pourcentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool dans les accidents corporels (chiffres non pondérés)	70
TABEAU 34 :	Pourcentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool selon l'âge du conducteur et la période de la semaine, dans les accidents corporels en Région wallonne – 2010 (chiffres pondérés)	71
TABEAU 35 :	Sur-risque pour un conducteur de voiture d'être impliqué dans un accident grave suite à une consommation d'alcool supérieure à la limite légale, Région wallonne – 2008-2009-2010 (chiffres pondérés)	72

FIGURES

FIGURE 1 :	Evolution des décédés 30 jours en Région wallonne	15
FIGURE 2 :	Evolution du nombre de véhicules-kilomètres en Wallonie	16
FIGURE 3 :	Evolution du risque de décès (nombre de décès par milliard de véhicule-kilomètres) en Wallonie	16
FIGURE 4 :	Nombre observé et projeté de décédés 30 jours en Wallonie (intervalle de confiance de 68%)	17
FIGURE 5 :	Evolution des décédés 30 jours par million d'habitants dans les trois Régions	18
FIGURE 6 :	Evolution des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus dans les trois Régions	19
FIGURE 7 :	Evolution de la gravité des accidents corporels selon la Région (chiffres non pondérés)	21
FIGURE 8 :	Evolution des blessés légers et des blessés graves en Région wallonne (chiffres non pondérés)	22
FIGURE 9 :	Evolution du total « décédés 30 jours + blessés graves » en Région wallonne (chiffres non pondérés)	22
FIGURE 10 :	Evolution des accidents corporels en Région wallonne	23
FIGURE 11 :	Evolution des accidents corporels dans les trois Régions (moyenne 1998, 1999 et 2000 = base 100) (chiffres non pondérés)	25
FIGURE 12 :	Répartition des accidents corporels au fil des mois en Région wallonne (chiffres non pondérés)	26
FIGURE 13 :	Répartition des accidents mortels au fil des mois en Région wallonne	28
FIGURE 14 :	Répartition des accidents corporels selon le jour et l'heure de la semaine en et hors Région wallonne – 2010 (chiffres pondérés)	29
FIGURE 15 :	Répartition des accidents corporels entre les quatre périodes de la semaine selon la Région – 2010 (chiffres pondérés)	29
FIGURE 16 :	Evolution de la gravité des accidents corporels selon la période de la semaine en Région wallonne (chiffres non pondérés)	30
FIGURE 17 :	Répartition par classe d'âge des automobilistes impliqués dans un accident grave, pour les différentes périodes de la semaine en Région wallonne – 2010 (chiffres pondérés)	31
FIGURE 18 :	Répartition des accidents corporels survenus en Région wallonne selon la date et l'heure – 2010 (chiffres pondérés)	32
FIGURE 19 :	Evolution des décédés 30 jours selon la province en Région wallonne	33
FIGURE 20 :	Relation entre la densité de population et le nombre de décès enregistrés par million d'habitants dans les provinces belges – 2010	35
FIGURE 21 :	Evolution du risque d'accident corporel sur autoroute (nombre d'accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus) en Région wallonne et Région flamande	36
FIGURE 22 :	Evolution du risque de décès sur autoroute (nombre de décès par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus) en Région wallonne et Région flamande	37
FIGURE 23 :	Comparaison internationale du risque de décès sur autoroute (nombre de décès par milliard de véhicules-kilomètres parcourus) – 2010	39
FIGURE 24 :	Evolution de la gravité des accidents corporels en et hors agglomération dans les trois Régions (chiffres non pondérés)	40
FIGURE 25 :	Evolution des décédés 30 jours selon la vitesse autorisée en Région wallonne	42
FIGURE 26 :	Evolution du nombre d'accidents corporels selon la vitesse autorisée en Région wallonne (chiffres non pondérés)	43
FIGURE 27 :	Evolution de la gravité des accidents corporels selon la vitesse autorisée en Région wallonne (chiffres non pondérés)	45
FIGURE 28 :	Répartition des accidents corporels selon qu'ils se produisent en carrefour, en rond-point ou hors croisement dans les trois Régions – 2010 (chiffres pondérés)	46
FIGURE 29 :	Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants de la classe d'âge concernée en Région wallonne (chiffres non pondérés)	47
FIGURE 30 :	Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants de la classe d'âge concernée en Région wallonne – comparaison homme/femme – 2000 et 2010 (chiffres non pondérés)	49
FIGURE 31 :	Evolution (en base 100) du nombre de victimes (décédés et blessés) selon le mode de déplacement en Région wallonne (chiffres non pondérés)	50
FIGURE 33 :	Evolution du nombre de motocyclistes victimes (décédés 30 jours, blessés graves et blessés légers) par million d'habitants en Région wallonne (chiffres non pondérés)	54
FIGURE 34 :	Répartition des accidents corporels selon le type de (la première) collision dans les trois Régions – 2010 (chiffres pondérés)	56
FIGURE 35 :	Type de (la première) collision des accidents mortels selon le type de route, Région wallonne – 2008, 2009 et 2010	58

FIGURE 36 :	Type d'obstacle percuté lors des (premières) collisions contre un obstacle hors chaussée, accidents mortels, Région wallonne – 2008, 2009 et 2010.....	59
FIGURE 37 :	Evolution du risque de décès dans un accident impliquant un camion, une camionnette ou une voiture en Région wallonne (nombre de décès 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus par ce type de véhicule) (chiffres non pondérés)	64
FIGURE 38 :	Evolution du risque de décès dans un accident impliquant un camion, une camionnette ou une voiture en Région wallonne et Région flamande (nombre de décès 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus par ce type de véhicule) (chiffres non pondérés)	65
FIGURE 39 :	Evolution du pourcentage de conducteurs de voiture testés et du pourcentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool dans les accidents corporels survenus en Région wallonne (chiffres non pondérés)	68
FIGURE 40 :	Evolution, dans les trois Régions, du pourcentage de conducteurs de voiture testés pour l'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel (chiffres non pondérés).....	69
FIGURE 41 :	Evolution, dans les trois Régions, du pourcentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool parmi ceux testés à la suite d'un accident corporel (chiffres non pondérés).....	69
FIGURE 42 :	Pourcentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool selon l'âge du conducteur et la période de la semaine, dans les accidents corporels en Région wallonne – 2010 (chiffres pondérés)	71
FIGURE 43 :	Sur-risque pour un conducteur de voiture d'être impliqué dans un accident grave suite à une consommation d'alcool supérieure à la limite légale, Région wallonne– 2008-2009-2010 (chiffres pondérés).....	72
FIGURE 44 :	Evolution du taux de port de la ceinture aux places avant des véhicules personnels, selon la Région.....	77
FIGURE 45 :	Taux de port de la ceinture aux places avant pour les hommes et les femmes, selon la Région, 2010.....	78
FIGURE 46 :	Taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant selon le régime de vitesse et la Région, 2010.....	79
FIGURE 47 :	Distribution des enfants en fonction de la qualité d'utilisation des systèmes de retenue, par Région (n=1457, données pondérées).....	80
FIGURE 48 :	Distribution des enfants transportés selon la qualité d'utilisation des systèmes de retenue en fonction de l'utilisation ou non de la ceinture par le conducteur et de la Région (n=1395, données pondérées)	81
FIGURE 49 :	Vitesse moyenne par Région en 2010.....	83
FIGURE 50 :	V85 par Région en 2010.....	83
FIGURE 51 :	Pourcentages d'infractions par Région en 2010.....	84
FIGURE 52 :	Vitesse moyenne des différents types de véhicule par région	84
FIGURE 53 :	Conduite sous influence en fonction de la Région	86
FIGURE 54 :	Estimation du pourcentage d'accidents de la route selon la cause et la région.....	88
FIGURE 55 :	Pourcentage de personnes interrogées qui sont (tout à fait) d'accord avec le fait que la mesure est une aide personnelle pour rouler en toute sécurité (classement par région)	89
FIGURE 56 :	Pourcentage de personnes interrogées qui estiment que le suivi du respect des règles n'est pas suffisant (classement par région).....	90



