

IBSR

L'OBSERVATOIRE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Evolution de la sécurité routière en Belgique

2000-2006



Institut Belge pour
la Sécurité Routière



D/2008/0779/71

Auteurs: Y. Casteels, M. Scheers

Avec la collaboration de: E. Dupont, H. Martensen, F. Riguelle, P. Silverans, F. Toro

Editeur responsable: Patric Derweduwen

© IBSR, Observatoire pour la sécurité routière, Bruxelles, 2008

IBSR

L'OBSERVATOIRE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

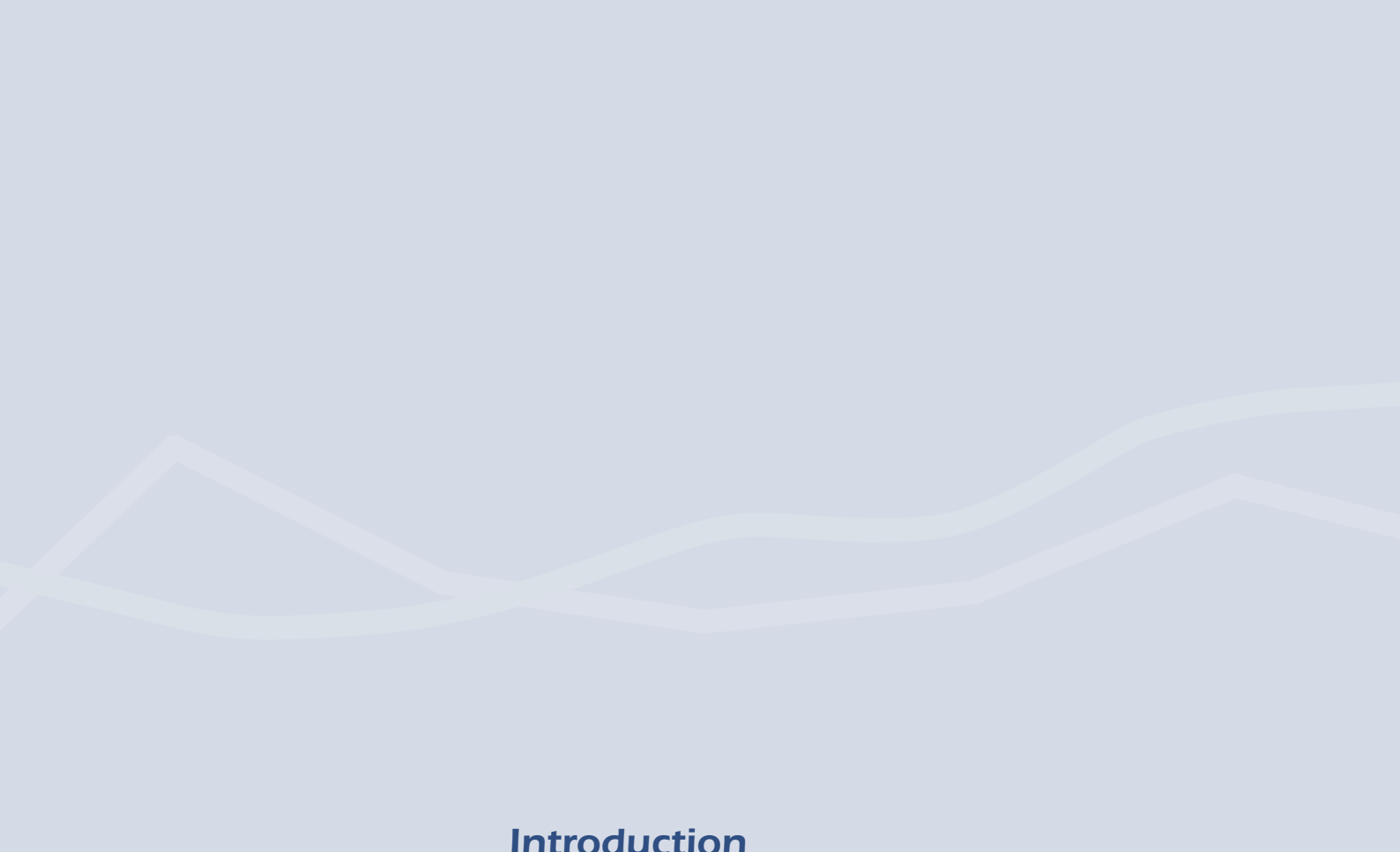
Evolution de la sécurité routière
en Belgique

2000-2006



Table des matières

Introduction	4
1. Définitions et sources	5
1.1. Définitions	6
1.2. Sources	7
2. La pyramide des indicateurs	11
2.1. Indicateurs de performance en matière de sécurité routière	14
2.2. Base de données des accidents et bases de données connexes	14
2.3. Les données d'exposition au risque – Risk Exposure Data (RED)	14
2.4. Les coûts pour la société	15
3. Evolution générale des accidents et des victimes en Belgique	17
3.1. Les accidents de la circulation selon le moment	24
3.2. Les accidents de la circulation selon le lieu	28
3.3. Les victimes des accidents de la route	30
3.4. Les accidents selon les conditions atmosphériques	39
3.5. Les accidents sous influence d'alcool	39
3.6. Résumé	41
4. La matrice des collisions	43
4.1. Analyse des victimes tuées sur les routes Belges	44
4.2. Analyse des accidents mortels impliquant des voitures	50
5. Evolution générale des accidents et des victimes dans les trois régions	55
5.1. Sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale	56
5.2. Sécurité routière en Région flamande	57
5.3. Sécurité routière en Région wallonne	58
6. Evolution générale des comportements et des attitudes	59
6.1. Mesures de comportement	60
6.2. Attitudes	77
6.3. Résumé	77
Liste des graphiques	79
Liste des tableaux	80



Introduction

A l'issue des Etats Généraux de la Sécurité Routière de 2001, l'amélioration de la sécurité routière en Belgique a été considérée comme une priorité politique. La Belgique s'est fixée comme objectif de ne plus dépasser 750 tués sur les routes d'ici 2010 et 500 d'ici 2015.

Les tendances, révélées par le baromètre de la sécurité routière, indiquent que le nombre d'accidents et de victimes de la route ne régresse plus depuis 2007. La sécurité routière en Belgique s'est pourtant sensiblement améliorée entre 2000 et 2006. Par rapport au chiffre de référence de 1500 tués –moyenne des années 1998, 1999 et 2000 utilisée comme référence lors des Etats-Généraux pour la Sécurité routière de 2001-, la baisse constatée est de 26,6%. Le nombre définitif des décédés 30 jours s'élève à 1067 en 2007, alors qu'il était de 1069 en 2006. Le traitement des chiffres définitifs de 2007 permettra une analyse plus approfondie de cette constatation.

Pour atteindre les objectifs fixés, il faudra modifier la politique de sécurité routière. La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière a formulé une série de recommandations politiques en ce sens qui ont mené, durant les Etats Généraux de mars 2007, à la signature par les partis politiques présents d'une charte pour une circulation plus sûre. La mise en œuvre de mesures ciblées et spécifiques en est le point de départ.

L'analyse de la sécurité routière jusque fin 2006, qui est esquissée dans ce rapport, doit permettre de définir les thèmes prioritaires et les groupes-cibles de ce plan d'action. Cette analyse constitue également le pivot de la Task Force Sécurité Routière, qui a été mise en place dans la foulée du Comité interministériel pour la Sécurité Routière du 5 mars 2008. Cette Task Force élabore les mesures politiques à court et long terme et a ensuite pour mission d'observer et d'évaluer leurs effets. Le rôle de l'Observatoire pour la Sécurité Routière de l'IBSR en la matière sera crucial.



1. Définitions et sources

Table des matières

1.1. Définitions	6
Accidents corporels	6
Blessés graves	6
Blessés légers	6
Décédés 30 jours	6
Gravité des accidents	6
Jour	6
Mortellement blessés	6
Nuit	6
Semaine	6
Tués sur place	6
Véhicules-kilomètres	6
Victimes	6
Voyageurs-kilomètres	6
Weekend	6
1.2 Sources	7
Fiabilité des données	7
Sous-enregistrement	8
Problèmes spécifiques	9

1.1. Définitions

Pour une bonne compréhension des statistiques présentées, quelques définitions sont reprises ci-dessous par ordre alphabétique.

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)).

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.

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.

Gravité des accidents

La gravité des accidents est calculée par le nombre de décédés 30 jours pour 1 000 accidents corporels enregistrés.

Jour

En opposition à la nuit, le jour ou la journée est défini(e) comme la période de 6h00 à 21h59.

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.

Nuit

En opposition à la journée, la nuit débute à 22h00 et termine à 5h59 le jour suivant.

Semaine

En opposition au weekend, la semaine débute le lundi à 06h00 et se clôture le vendredi à 21h59.

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.

Véhicules-kilomètres

Nombre de kilomètres parcourus par tous les véhicules ayant parcouru un territoire donné pendant une période donnée.

Victimes

Blessés légers ou blessés graves ou décédés 30 jours

Voyageurs-kilomètres

Nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des personnes ayant voyagé sur un territoire donné pendant une période donnée.

Weekend

En opposition à la semaine, le weekend commence le vendredi à 22h00 et se termine le lundi à 5h59.

1.2. Sources

Les données des accidents corporels repris dans ce rapport sont issues du Service Public Fédéral Economie, Classes Moyennes et Energie, DG Statistique et Information Economique (SPF Economie DG SIE). Toutefois, d'autres sources de données ont également été utilisées, entre autres les données du SPF Mobilité et Transports, d'EUROSTAT, de la base de données CARE et de la base de données IRTAD.

En Belgique comme dans la plupart des autres pays européens, les informations concernant les accidents corporels sont collectées par les services de police. Pour chaque accident corporel, les forces de police remplissent un procès-verbal et, normalement, un "Formulaire d'analyse des accidents de la circulation avec tués ou blessés" (FAC). Ce questionnaire, reprenant un grand nombre d'informations sur les accidents, permet la création de la base de données des accidents. Pour ce faire, les données récoltées via les FAC sont envoyées au SPF Economie DG SIE où elles sont corrigées (notamment en y ajoutant les décédés 30 jours émanant des PV des parquets non repris dans la base de la police) et validées. Ensuite, la base de données est transmise à divers instituts, dont l'IBSR et les régions, pour exploitation. Cette procédure garantit l'accès à des données fiables six mois après la fin de la période de collecte des données.

Fiabilité des données

De 2000 à 2002, la réforme des polices a été mise en place. Elle a eu des répercussions sensibles sur la continuité du nombre d'enregistrements de FAC dans certaines zones de police. Afin de corriger cette baisse anormale, l'ancien INS a décidé de pondérer les données à partir de 2002 en appliquant un coefficient basé sur le nombre de procès-verbaux d'accidents corporels enregistrés par les services de police.

La pondération calcule le rapport entre le nombre d'accidents par zone de police émanant du registre des PV et le nombre d'accidents par zone de police tel qu'il est déduit des enregistrements de détail (FAC).

Un coefficient de calibration (pondération) est donc calculé par zone de police, puis appliqué, dans cette même zone de police, aux accidents sans tués (cela, afin d'éviter de « créer » un surcroît de tués) ; en d'autres termes, tous les accidents (et, de là, toutes les variables liées à ces accidents) sont soumis à une pondération selon ce coefficient.

Pour prendre un exemple concret : un accident de la route avec 3 blessés légers sera, après détermination d'un coefficient de pondération de 1,2 pour la zone de police concernée, extrapolé à 3,6 blessés légers. Ou encore, le nombre d'accidents par temps de pluie, dans une agglomération, dans un virage serré, etc. sera « réévalué » ou pondéré selon le coefficient de calibration calculé¹.

La pondération a évolué entre 2002 et 2006. Pour l'année 2002, l'objectif était de redresser les chiffres dans les zones de police présentant des baisses anormales dues à la réforme des polices. Dès lors, une pondération n'a pas été calculée pour toutes les zones de police. Au fil des ans, toutes les zones de police ont été intégrées dans le système.

¹ Explication donnée par le SPF Economie DG SIE.

DÉFINITIONS ET SOURCES

Le tableau suivant indique le nombre de zones pondérées chaque année. On constate que les 196 zones de police sont calibrées depuis 2005.

Tableau 1 :
Nombre de zones
pondérées par année

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Zones de police avec pondération	0	123	182	189	196	196
Zones de police sans pondération	196	73	14	7	0	0
Total des zones de polices	196	196	196	196	196	196

Lorsque l'objectif est d'analyser l'évolution d'un phénomène sur plusieurs années, l'utilisation de la pondération déforme les conclusions.

Pour l'analyse ci-dessous, nous avons donc choisi comme solution de ne pas utiliser de données pondérées lorsque nous étudions les évolutions. Nous donnons toutefois toujours, à titre informatif, les chiffres pondérés pour que le lecteur ait une image la plus transparente possible de situation de la sécurité routière en Belgique. De plus, nous devons tenir compte du fait que les chiffres de 2001 à 2003 inclus peuvent être perturbés suite aux conséquences de la réforme des polices et de la nouvelle procédure d'enregistrement et de centralisation.

Pour l'analyse d'une année en particulier nous utilisons les données pondérées.

Pour l'analyse des décédés 30 jours ou des accidents mortels, il s'agit toujours des données non pondérées puisque les accidents mortels ne sont pas pondérés.

Explication donnée par le SPF Economie DG SIE.

Sous-enregistrement

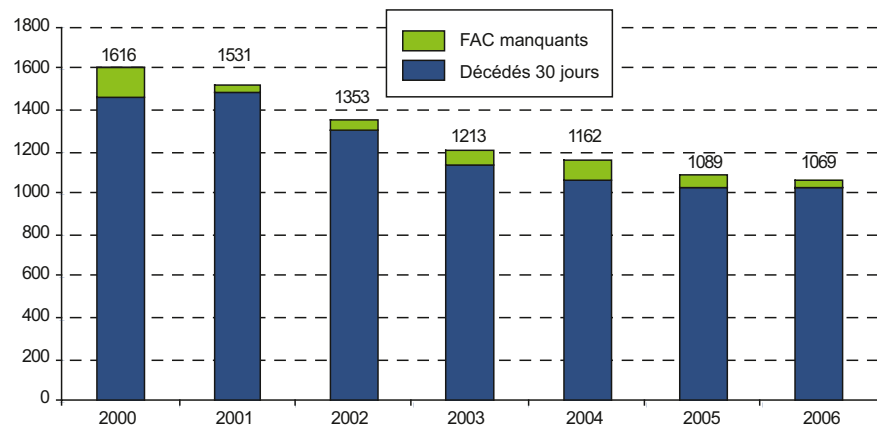
En Belgique comme dans tous les autres pays possédant des statistiques sur les accidents de la circulation, une partie des accidents corporels ne sont pas enregistrés par les services de police. Les raisons de ce sous-enregistrement sont multiples et d'ailleurs partiellement inconnues en Belgique : on sait qu'une partie des accidents corporels ne sont pas enregistrés tout simplement parce que les usagers impliqués, malgré l'obligation légale, n'appellent pas les forces de l'ordre ; il arrive aussi que les policiers n'arrivent jamais sur place, ou que le FAC ne soit pas rempli, ou se perde, etc. Il n'existe pas de recherches approfondies récentes sur le sujet en Belgique. On estime toutefois que le taux d'accidents non enregistrés dépend de la gravité des accidents (plus un accident est grave, plus les chances qu'il soit enregistré sont grandes), du nombre d'usagers impliqués (plus il y a d'usagers, plus les chances d'enregistrement sont importantes), du type d'usager impliqué (les accidents impliquant un cycliste sont moins souvent enregistrés que les accidents impliquant une voiture), de l'âge des usagers impliqués, etc.

Sur base d'études belges et internationales, le taux d'enregistrement est évalué à 90% pour les accidents mortels. Il se situe aux alentours de 50% pour les victimes hospitalisées et est de moins de 20% pour les personnes très légèrement blessées (non hospitalisées).

Les informations concernant les décédés 30 jours constituent les indicateurs les plus fiables vu que les données de la police concernant les décédés sur place sont complétées par celles communiquées par les parquets relatives aux personnes mortellement blessées, décédées à l'hôpital dans les 30 jours après l'accident.

Si, pour un accident, il n'y a pas de FAC dans la base de données, le service de police concerné est contacté et invité à le remplir. Ce système n'est pas encore parfait mais le nombre de FAC manquants a néanmoins diminué durant ces dernières années, ce qui indique une amélioration. Il faut en outre remarquer que, depuis 2002, les décédés 30 jours relatifs aux accidents avec FAC manquant ont été rajoutés dans le nombre total de décédés 30 jours que l'Institut National de Statistique a publié. Ce n'était pas le cas auparavant, raison pour laquelle il manque, dans les statistiques officielles, 146 décédés 30 jours pour l'année 2000 et 45 décédés 30 jours pour l'année 2001. Si l'on prenait en compte ces données, cela signifierait que le nombre de décédés 30 jours entre 2006 et 2000 a diminué de 33,8%.

**Graphique 1 :
Evolution du nombre de
décédés 30 jours entre
2000 et 2006**



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSP

Problèmes spécifiques

La zone de police de Bruxelles-Ixelles connaît un problème spécifique. Lors du passage à l'enregistrement électronique des accidents, la zone a rencontré des problèmes techniques qui ont perturbé les statistiques. Nous ne tenons donc pas compte de l'année 2002 dans les analyses d'évolution en Région de Bruxelles-Capitale.

Dans certains graphes des rapports, nous avons grisé certaines années (2001, 2002 ou 2003) pour montrer qu'elles ne doivent pas être prises en compte dans l'analyse. La raison est qu'elles affichent des résultats relativement aberrants. Nous attribuons ces résultats atypiques à des conséquences de la réforme des polices et donc, à des problèmes de bases de données plutôt qu'à de réels changements dans les tendances de sécurité routière.





2. La pyramide des indicateurs

Table des matières

- 2.1. Indicateurs de performance en matière de sécurité routière 14
- 2.2. Base de données des accidents et
bases de données connexes 14
- 2.3. Les données d'exposition au risque –
Risk Exposure Data (RED) 14
- 2.4. Les coûts pour la société 15

Dans son rapport aux Etats Généraux de la Sécurité Routière du 12 mars 2007, le groupe de travail Statistiques de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière a défini l'ensemble des indicateurs et statistiques nécessaires pour analyser au mieux la sécurité routière en Belgique (cf. www.cfsr.be). Ces données ont été compilées dans une pyramide reproduite ci-dessous. Cette dernière constitue le schéma de base des analyses réalisées à l'Observatoire pour la Sécurité Routière.

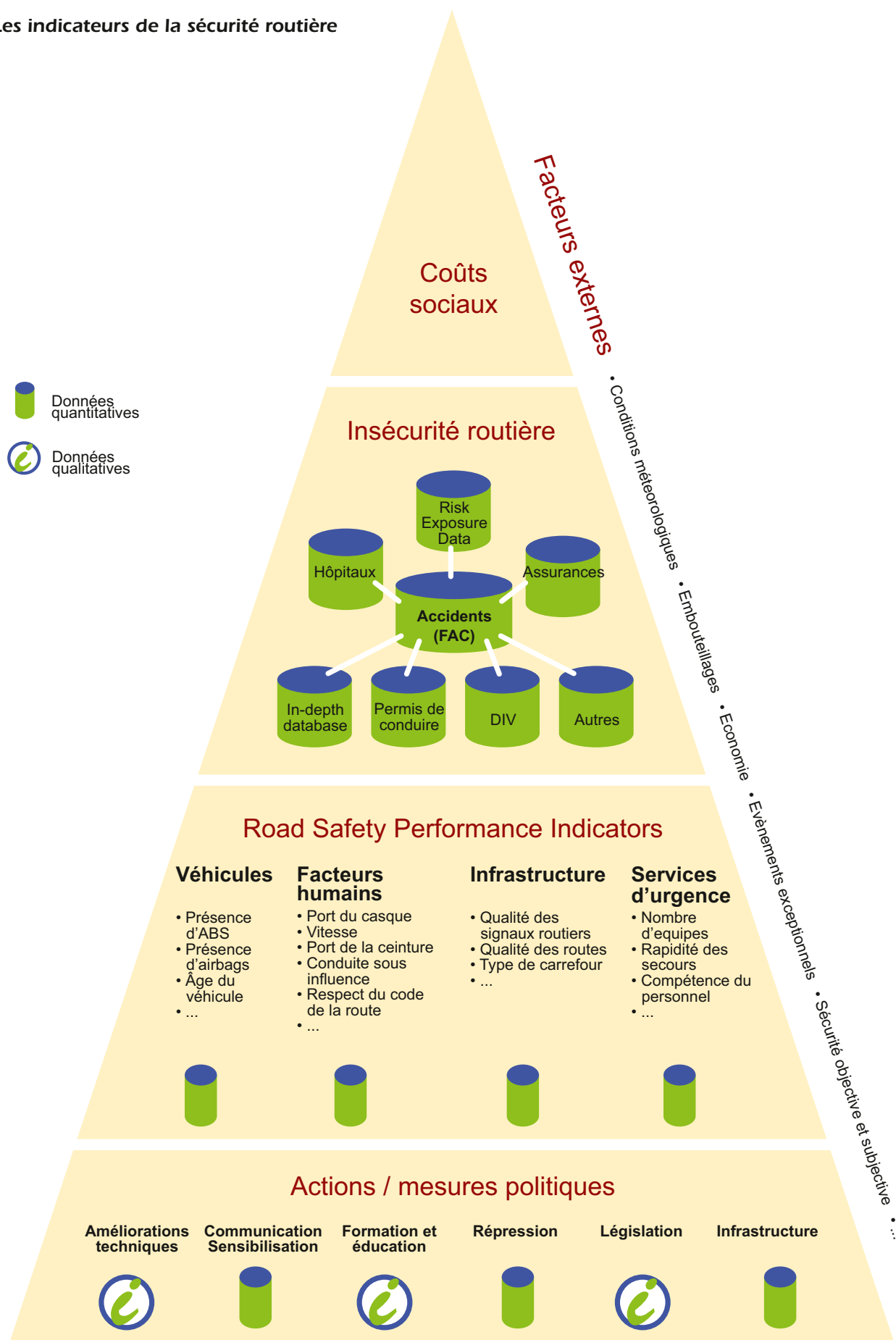
La pyramide¹ ci-dessous se veut un inventaire des données nécessaires à un système d'information en sécurité routière. Les quatre niveaux de la pyramide doivent donc être pris en compte pour aboutir à une analyse performante.

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

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

¹ ETSC (2001). Transport Safety Performance Indicators. European Transport Safety. LTSA (2000). Road Safety Strategy 2010. National Road Safety Committee, Land Traffic Safety Authority, Wellington, New Zealand.

Les indicateurs de la sécurité routière



2.1. Indicateurs de performance en matière de sécurité routière

Les victimes de la route sont les symptômes ultimes de défauts au niveau de différents facteurs de sécurité routière. La survenance d'un accident est en effet due à différents facteurs, liés à l'individu en tant qu'usager de la route, au véhicule, à la route et son environnement ou aux circonstances de circulation (nature du trafic, luminosité, conditions atmosphériques...). Par ailleurs, d'autres facteurs vont influencer la gravité des blessures résultant des accidents de la route.

L'interaction entre ces facteurs joue un rôle essentiel. Les mesures de sécurité routière doivent avoir pour objectif de briser la convergence de facteurs défavorables. Il importe, dès lors, de disposer d'un maximum de données concrètes qui nous permettent d'objectiver autant que possible ces facteurs influençant la sécurité routière. Ceux-ci sont mesurés au travers des indicateurs de performance. Les indicateurs de performance peuvent être classés en quatre types. Ceux-ci concernent :

1. Les facteurs humains

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

2. Les facteurs liés au véhicule

Exemple: présence sécurité active et sécurité passive (ABS, airbag...), nombre d'étoiles EuroNCAP, état des pneus, conditions de visibilité (rétroviseur anti angle-mort...), état du véhicule (freins, amortisseurs...), etc.

3. Les facteurs liés à l'infrastructure

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

4. Les facteurs liés aux services d'urgence

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

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

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

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

Les données d'exposition au risque sont toutes les informations qui rendent possible la description du cadre à l'intérieur duquel se produisent les accidents. Ces paramètres permettent de calculer le risque relatif d'être victime de la route et donc de comparer les différents usagers, pays, etc. Les données d'exposition au risque les plus courantes sont :

- **Le nombre de véhicules/kilomètres parcourus** : nombre de kilomètres parcourus par tous les véhicules sur un certain laps de temps. Le nombre de victimes par milliard de véhicules/kilomètres parcourus permet une comparaison entre pays.

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

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

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

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

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

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

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

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

2.4. Les coûts pour la société

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

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

Par rapport à une telle situation idéale, de nombreux efforts doivent encore être réalisés en Belgique pour disposer des indicateurs nécessaires à une politique volontariste et efficace en vue d'améliorer la sécurité routière.

Les statistiques détaillées en matière d'accidents ne sont disponibles que dans des délais beaucoup trop longs, et moyennant des procédures administratives particulièrement lourdes et en fait inutiles. Nous sommes confrontés également à un manque de données concernant les activités et les constatations des services de police, notamment dans le cadre de leurs actions de politique criminelle liées à la circulation. Les données des parquets et tribunaux de police ne sont pas non plus disponibles. Il existe en Belgique des banques de données utiles, telles les données des permis de conduire ou des assurances qui ne sont pas suffisamment exploitables ou qui ne se prêtent pas encore à des analyses de sécurité routière. L'Observatoire pour la Sécurité Routière a dès lors pour objectif, en concertation et en collaboration avec les différents partenaires, d'améliorer et de compléter les données collectées dans le domaine de la sécurité routière.



3. Evolution générale des accidents et des victimes de la route en Belgique ¹

Table des matières

3.1. Les accidents de la circulation selon le moment	24
3.1.1. Les accidents par mois	24
3.1.2. Les accidents par période de la semaine	26
3.2. Les accidents de la circulation selon le lieu	28
3.2.1. Les accidents sur et hors autoroute	28
3.2.2. Les accidents en et hors agglomération	28
3.2.3. Les accidents en section et en carrefour	29
3.3. Les victimes des accidents de la route	30
3.3.1. Les victimes selon le type de véhicule	30
3.3.2. Les victimes selon le type de véhicule et l'âge	33
3.3.3. Les victimes selon l'âge et le sexe	38
3.4. Les accidents selon les conditions atmosphériques	39
3.5. Les accidents sous influence d'alcool	39
3.6. Résumé	41

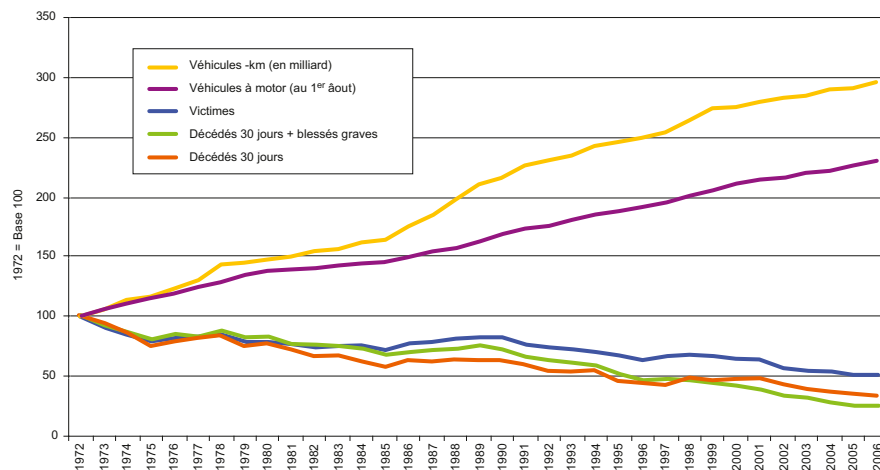
¹ Les chiffres sont issus de la base de données d'accidents du SPF Economie Direction Générale Statistique et Information Economique (SPF Economie DG SIE) telle que disponible au moment de l'impression de ce document. Ils sont normalement définitifs mais peuvent encore faire l'objet de futurs ajustements en fonction d'éventuelles corrections apportées aux données par le SPF Economie DG SIE.

EVOLUTION GÉNÉRALE DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES DE LA ROUTE EN BELGIQUE

Dans les années 70, nous comptons en Belgique plus de 3000 tués sur les routes chaque année. En 1973, un an après qu'un triste record soit atteint (3101 tués), des limitations de vitesse ont été introduites suite à la crise pétrolière. En 1974, les limitations à 120 km/h sur autoroute et 90km/h sur les autres routes ont été définitivement introduites. Ce fut le début d'une longue série de mesures qui permirent d'améliorer la sécurité routière. En 1984, le nombre de décédés sur les routes est repassé pour la première fois en-dessous de la barre des 2000 morts et en 1995 sous la barre des 1500 morts.

Des progrès énormes ont été produits en matière de sécurité routière depuis les années 70. Le nombre de tués annuel a été divisé par 3 et le nombre de blessés graves est 4 fois moins important. Cette évolution positive est d'autant plus remarquable que le nombre de véhicules a doublé sur la période et que le nombre de kilomètres parcourus sur nos routes a triplé. Le risque de mourir par kilomètre parcouru a donc été divisé par presque 9.

Graphique 1 :
Evolution générale des
victimes, des véhicules
à moteur et des
kilomètres parcourus



Source: SPF Economie DG SIE + Mobilité et transports

Tableau 1 : Evolution générale des victimes, des véhicules à moteur et des kilomètres parcourus

Anné	Décédés 30 jours ²		Décédés 30 jours + blessés graves ³		Victimes (Décédés 30 jours + blessés)		Véhicules à moteur (au 1er Août) ⁴		Véhicules- kilomètres (en milliard)	
1950	1051		4174		20351		±558000			
1955	1059		10515		51185		±880000			
1960	1782		14991		79747		±1160000			
1965	2441		19239		100786					
1970	3070		26129		107777				29,35	
1971	3082	Indice	24816	Indice	99502	Indice		Indice	30,77	Indice
1972 ⁵	3101	100	26711	100	106.538	100	2.732.677	100	32,69	100
1973 ⁶	2.915	94,0	25109	94,0	97.660	91,7	2.886.607	105,6	34,74	106,3
1974	2.665	85,9	23319	87,3	90.486	84,9	3.015.626	110,4	37,09	113,5
1975	2.346	75,7	21735	81,4	84.478	79,3	3.136.909	114,8	38,01	116,3
1976	2.488	80,2	22301	83,5	86.551	81,2	3.273.438	119,8	40,03	122,5
1977	2.522	81,3	22286	83,4	88.340	82,9	3.422.158	125,2	42,64	130,4
1978	2.589	83,5	23500	88,0	89.863	84,3	3.532.485	129,3	46,78	143,1
1979	2.326	75,0	22129	82,8	84.105	78,9	3.654.738	133,7	47,42	145,1
1980	2.396	77,3	22325	83,6	84.700	79,5	3.753.745	137,4	47,96	146,7
1981	2.216	71,5	21191	79,3	81.804	76,8	3.794.534	138,9	48,81	149,3
1982	2.064	66,6	20377	76,3	79.757	74,9	3.827.004	140,0	50,38	154,1
1983	2.090	67,4	20693	77,5	81.487	76,5	3.869.822	141,6	50,88	155,6
1984	1.893	61,0	19912	74,5	81.571	76,6	3.916.518	143,3	52,68	161,2
1985	1.801	58,1	18533	69,4	76.315	71,6	3.970.866	145,3	53,64	164,1
1986	1.951	62,9	19190	71,8	81.812	76,8	4.049.882	148,2	57,42	175,7
1987	1.922	62,0	19283	72,2	83.856	78,7	4.158.127	152,2	60,29	184,4
1988	1.967	63,4	19571	73,3	86.818	81,5	4.291.946	157,1	64,42	197,1
1989	1.993	64,3	20301	76,0	88.669	83,2	4.439.889	162,5	68,45	209,4
1990 ⁷	1.976	63,7	19455	72,8	88.160	82,7	4.594.058	168,1	70,28	215,0
1991	1.873	60,4	18205	68,2	82.528	77,5	4.730.774	173,1	73,65	225,3
1992	1.672	53,9	16753	62,7	78.781	73,9	4.801.076	175,7	75,23	230,1
1993	1.660	53,5	16290	61,0	77.675	72,9	4.912.994	179,8	76,56	234,2
1994	1.692	54,6	15695	58,8	75.030	70,4	5.046.228	184,7	79,25	242,4
1995	1.449	46,7	14166	53,0	71.754	67,4	5.136.342	188,0	80,26	245,5
1996	1.356	43,7	12577	47,1	68.259	64,1	5.230.589	191,4	81,42	249,1
1997	1.364	44,0	12796	47,9	70.907	66,6	5.340.996	195,4	83	253,9
1998	1.500	48,4	12409	46,5	72.260	67,8	5.454.046	199,6	86,07	263,3
1999	1.397	45,0	11818	44,2	72.543	68,1	5.596.273	204,8	89,11	272,6
2000	1.470	47,4	11317	42,4	69.431	65,2	5.735.034	209,9	90,04	275,4
2001 ⁸	1.486	47,9	10435	39,1	66.780	62,7	5.836.594	213,6	91,47	279,8
2002	1.353	43,6	9000	33,7	60.932	57,2	5.913.747	216,4	92,68	283,5
2003	1.213	39,1	8308	31,1	58.538	54,9	5.980.429	218,8	93,08	284,7
2004	1.162	37,5	7393	27,7	57.976	54,4	6.061.825	221,8	94,56	289,3
2005	1.089	35,1	7164	26,8	54.699	51,3	6.158.742	225,4	94,94	290,4
2006	1.069	34,5	7091	26,5	55.684	52,3	6.251.428	228,8	96,37	294,8
2006 pondéré ⁹			8096	30,3	66.366	62,3				

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

² Jusqu'en 1972 : statistiques sur base des causes de décès (avis de décès)

Avant 1964 : belges + étrangers inscrits dans les registres de la population

A partir de 1964 : idem + étrangers de passage dans notre pays.

A partir de 1973 : les chiffres des personnes mortellement blessées sont fournis à l'INS par les parquets.

³ Blessés graves : nouvelle définition au 1-1-1971 : hospitalisation >24h (cette définition était déjà utilisée officiellement en 1970)

⁴ Véhicules à moteur : cyclomoteurs exceptés

⁵ 1972 : dernière année avant la crise de l'énergie et l'introduction d'importantes mesures de sécurité routière

⁶ Nouveau système d'enregistrement des accidents introduit le 1-1-1973

⁷ Nouveau système d'enregistrement des accidents introduit le 1-7-1990.

⁸ Nouvelle procédure de rassemblement des données à partir du 1-7-2001.

⁹ Pour l'utilisation des coefficients de pondération voir la partie 1 : « Définitions et sources »

EVOLUTION GÉNÉRALE DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES DE LA ROUTE EN BELGIQUE

Tableau 2 :
Evolution des victimes et
des accidents par rapport
à l'année précédente

Année	Tués		Mortellement blessés ¹⁰		Décédés 30 jours ¹¹
1972 ¹²	1829		1272		3.101
1980	1790	-2,1%	606	-52,4%	2.396
1981	1734	-3,1%	482	-20,5%	2.216
1982	1628	-6,1%	436	-9,5%	2.064
1983	1653	+1,5%	437	+0,2%	2.090
1984	1506	-8,9%	387	-11,4%	1.893
1985	1431	-5,0%	370	-4,4%	1.801
1986	1596	+11,5%	355	-4,1%	1.951
1987	1518	-4,9%	404	+13,8%	1.922
1988	1606	+5,8%	361	-10,6%	1.967
1989	1658	+3,2%	335	-7,2%	1.993
1990	1739	+4,9%	237	-29,3%	1.976
1991	1661	-4,5%	212	-10,5%	1.873
1992	1496	-9,9%	176	-17,0%	1.672
1993	1486	-0,7%	174	-1,1%	1.660
1994	1543	+3,8%	149	-14,4%	1.692
1995	1338	-13,3%	111	-25,5%	1.449
1996	1238	-7,5%	118	+6,3%	1.356
1997	1257	+1,5%	107	-9,3%	1.364
1998	1373	+9,2%	127	+18,7%	1.500
1999	1269	-7,6%	128	+0,8%	1.397
2000	1364	+7,5%	106	-17,2%	1.470
2001	1394	+2,2%	92	-13,2%	1.486
2002	1234	-11,5%	119	+29,3%	1.353
2003	1097	-11,1%	116	-2,5%	1.213
2004	1009	-8,0%	153	+31,9%	1.162
2005	959	-5,0%	130	-15,0%	1.089
2006	940	-2,0%	129	-0,8%	1.069
2006 pondérés					
Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2006		-29,6%		+7,2%	

¹⁰ A partir de 1973, les mortellement blessés sont signalés à l'INS par les Parquets ; les chutes et remontées brutales du nombre de mortellement blessés met parfois en doute la fiabilité de ces données, bien que l'amélioration constante des secours médicaux d'urgence y ait sûrement contribué.

¹¹ Les décédés pour lesquels aucun formulaire ne correspond sont insérés dans la base de données à partir de 2002.

¹² Dernière année avant la crise de l'énergie et avant l'introduction de mesures de sécurité importantes (limitations de vitesse, port obligatoire de la ceinture de sécurité ...)

	Blessés graves		Blessés légers		Victimes		Accidents corporels	
	23610		79827		106538		75883	
-22,7%	19929	-15,6%	62375	-21,9%	84700	-20,5%	60758	-19,9%
-7,5%	18975	-4,8%	60613	-2,8%	81804	-3,4%	59024	-2,9%
-6,9%	18313	-3,5%	59380	-2,0%	79757	-2,5%	57407	-2,7%
+1,3%	18603	+1,6%	60794	+2,4%	81487	+2,2%	58778	+2,4%
-9,4%	18019	-3,1%	61659	+1,4%	81571	+0,1%	58659	-0,2%
-4,9%	16732	-7,1%	57782	-6,3%	76315	-6,4%	54826	-6,5%
+8,3%	17239	+3,0%	62622	+8,4%	81812	+7,2%	58515	+6,7%
-1,5%	17361	+0,7%	64573	+3,1%	83856	+2,5%	59669	+2,0%
+2,3%	17604	+1,4%	67247	+4,1%	86818	+3,5%	61756	+3,5%
+1,3%	18308	+4,0%	68368	+1,7%	88669	+2,1%	62982	+2,0%
-0,9%	17479	-4,5%	68705	+0,5%	88160	-0,6%	62446	-0,9%
-5,2%	16332	-6,6%	64323	-6,4%	82528	-6,4%	58223	-6,8%
-10,7%	15081	-7,7%	62028	-3,6%	78781	-4,5%	55438	-4,8%
-0,7%	14630	-3,0%	61385	-1,0%	77675	-1,4%	54933	-0,9%
+1,9%	14003	-4,3%	59335	-3,3%	75030	-3,4%	53018	-3,5%
-14,4%	12717	-9,2%	57588	-2,9%	71754	-4,4%	50744	-4,3%
-6,4%	11221	-11,8%	55682	-3,3%	68259	-4,9%	48750	-3,9%
+0,6%	11432	+1,9%	58111	+4,4%	70907	+3,9%	50078	+2,7%
+10,0%	10909	-4,6%	59851	+3,0%	72260	+1,9%	51167	+2,2%
-6,9%	10421	-4,5%	60725	+1,5%	72543	+0,4%	51601	+0,8%
+5,2%	9847	-5,5%	58114	-4,3%	69431	-4,3%	49065	-4,9%
+1,1%	8949	-9,1%	56345	-3,0%	66780	-3,8%	47444	-3,3%
-9,0%	7647	-14,5%	51932	-7,8%	60932	-8,8%	43739	-7,8%
-10,3%	7095	-7,2%	50230	-3,3%	58538	-3,9%	43853	+0,3%
-4,2%	6231	-12,2%	50583	+0,7%	57976	-1,0%	43565	-0,7%
-6,3%	6075	-2,5%	47535	-6,0%	54699	-5,7%	40366	-7,3%
-1,8%	6022	-0,9%	48593	+2,2%	55684	+1,8%	41114	+1,9%
	7027		58270		66366		49171	
-26,6%		-42,1%		-18,4%		-22,0%		-18,8%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

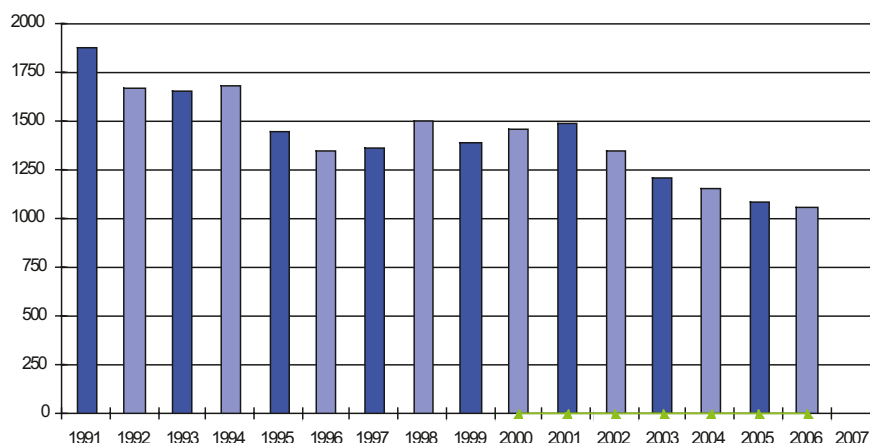
EVOLUTION GÉNÉRALE DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES DE LA ROUTE EN BELGIQUE

Sur la période 2001-2006, on observe pour la première fois depuis 1980 une diminution du nombre de décédés 30 jours pendant 5 années consécutives. La diminution entre 2005 et 2006 n'est toutefois pas très importante. On constate d'ailleurs que le nombre de blessés graves ne diminue plus que de 0,9% et que le nombre de blessés légers et d'accidents augmente même respectivement de 2,2 et 1,9%. Entretemps, les chiffres provisoires du baromètre nous apprennent que le nombre d'accidents et de victimes ne diminue plus en 2007 et 2008.

En 2002, lors des Etats-Généraux de la Sécurité Routière, un objectif ambitieux a été proposé : ne pas compter plus de 750 tués sur les routes belges à l'horizon 2010. Lors des Etats-Généraux de la Sécurité Routière en 2007, un nouvel objectif a été fixé : réduire davantage le nombre de morts à maximum 500 en 2015.

Malgré les évolutions positives enregistrées de 2000 à 2006, l'objectif intermédiaire de 2006 (maximum 1000 décédés 30 jours) n'a pas été atteint. Ceci signifie que des efforts supplémentaires seront nécessaires pour atteindre les objectifs fixés.

Graphique 2 :
Evolution des décédés
30 jours en comparaison
des objectifs de
2006, 2010 et 2015



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 3 :
Evolution des tués 30 jours
et des blessés graves par
million d'habitants

Année	Décédés 30 jours par 1 000.000 habitants	Blessés graves par 1 000.000 habitants
1991	187,5	1635,3
1995	143,0	1255,3
2000	143,6	961,7
2001	144,8	871,9
2002	131,2	741,7
2003	117,1	685,1
2004	111,8	599,3
2005	104,3	581,6
2006	101,7	572,9
2006 pondéré		668,5
Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2006	-28,6%	-43,7%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

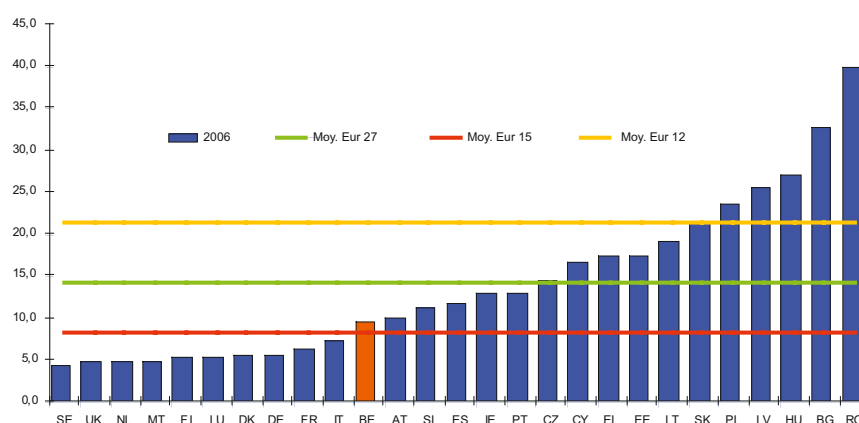
Tableau 4 :
Evolution des tués 30 jours
et des blessés graves par
milliard de véhicules-
kilomètres parcourus

Année	Décédés 30 jours par milliard de véhicules-kilomètres parcourus	Blessés graves par milliard de véhicules-kilomètres parcourus
1991	25,4	221,8
1995	18,1	158,4
2000	16,3	109,4
2001	16,2	97,8
2002	14,6	82,5
2003	13,0	76,2
2004	12,3	65,9
2005	11,5	64,0
2006	11,1	62,5
2006 pondérés		72,9
Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2006	-32,7%	-46,9%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les comparaisons internationales montrent que notre pays fait partie des pays ayant connu les plus belles diminutions du nombre de morts sur les routes entre 2000 et 2005. Malgré cette évolution positive, la Belgique reste un des mauvais élèves européens sur base du nombre de décédés par million d'habitants (101,7 en 2006) ou par milliard de kilomètres parcourus (11,1 en 2006).

Graphique 3 :
Comparaison européenne
des décédés 30 jours
par milliard de voyageurs-
kilomètres parcourus



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

EVOLUTION GÉNÉRALE DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES DE LA ROUTE EN BELGIQUE

3.1. Les accidents de la circulation selon le moment

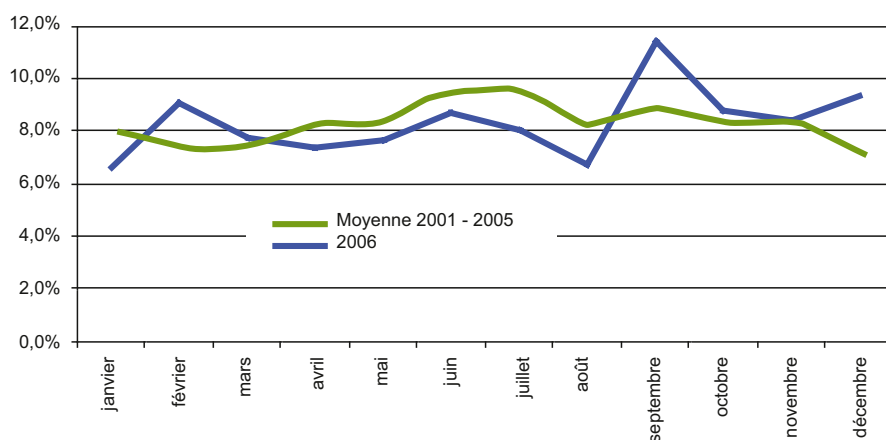
3.1.1. Les accidents par mois

Tableau 5 :
Evolution des accidents mortels selon le mois

Année	Jan	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total
1991	150	98	134	134	131	121	146	154	155	160	142	155	1680
1995	100	97	123	99	118	104	103	131	120	113	116	113	1337
2000	97	124	99	118	111	121	102	102	115	123	127	117	1356
2001	106	88	95	105	117	128	136	128	124	119	128	104	1378
2002	92	101	92	111	104	117	129	91	126	106	105	89	1263
2003	96	63	92	91	102	105	121	106	94	97	99	76	1142
2004	96	79	90	86	95	99	103	100	82	90	82	94	1096
2005	92	66	73	85	91	109	88	71	91	86	74	71	997
2006	68	84	79	73	78	86	82	69	113	90	83	96	1001
Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2006	-30%	-14%	-22%	-35%	-37%	-32%	-20%	-38%	4%	-28%	-29%	-12%	-25%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 4 :
Répartition des accidents mortels selon le mois



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note : Nous avons pris en compte le nombre de jours de chaque mois dans les calculs effectués

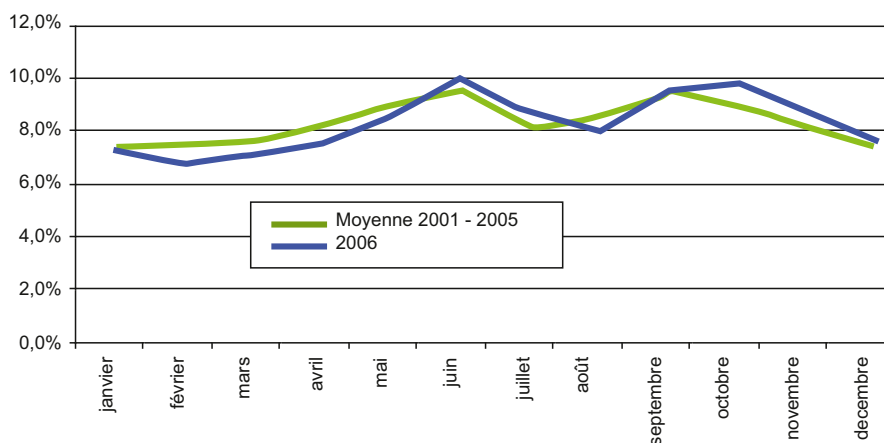
La répartition des accidents mortels au fil des mois nous apprend qu'il y a une augmentation de ces accidents pendant les mois d'été (juin-juillet). L'année 2006 s'est un peu démarquée par rapport à cette répartition puisque le mois de septembre a été le mois le plus mortel et que les mois de février et décembre se sont avérés plus dangereux que ce qui a été observé de 2001 à 2005.

Tableau 6 :
Evolution des accidents corporels selon le mois

Année	Jan	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total
1991	4692	3485	4426	4900	4630	5349	5016	5059	5576	5321	5256	4513	58223
1995	3775	3862	4340	3752	4488	4480	4183	4358	4596	4579	4299	4032	50744
2000	3891	3872	3867	3973	4640	4538	3836	3770	4374	4497	3945	3862	49065
2001	3608	3301	3882	3605	4305	4216	3971	3988	4317	4484	4247	3520	47444
2002	3361	3134	3653	3740	4210	4192	3620	3871	4109	3993	2972	2884	43739
2003	3297	2886	3408	3534	3913	4208	3706	3732	4127	3932	3699	3411	43853
2004	3182	2861	3391	3540	4065	4098	3553	3799	4177	3894	3451	3554	43565
2005	3050	2857	2865	3317	3657	3885	3270	3465	3795	3925	3171	3109	40366
2006	3034	2610	2983	3056	3599	4071	3647	3371	3880	4103	3548	3212	41114
2006 (pondéré)	3650	3123	3575	3675	4325	4904	4359	4025	4670	4902	4189	3773	49171
Evolution entre la moyenne 98- 2000 et 2006	-22%	-28%	-26%	-27%	-25%	-14%	-6%	-15%	-15%	-14%	-14%	-19%	-19%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 5 :
Répartition des accidents corporels par mois



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note : Nous avons pris en compte le nombre de jours de chaque mois dans les calculs effectués

En règle générale, les accidents corporels sont relativement peu fréquents en début d'année, augmentent pour atteindre un pic en juin, chutent en juillet et août, augmentent de nouveau en septembre et octobre, et enfin diminuent pendant les mois d'hiver.

EVOLUTION GÉNÉRALE DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES DE LA ROUTE EN BELGIQUE

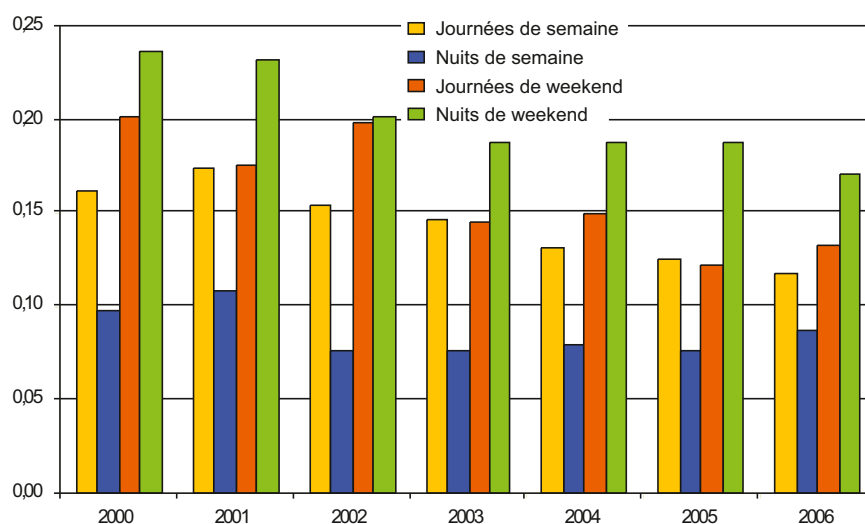
3.1.2. Les accidents par période de la semaine

Tableau 7 :
Evolution des
décédés 30 jours selon la
période de la semaine

Année	Journées de semaine	Nuits de semaine	Journées de weekend	Nuits de weekend
1991	944	198	339	392
1995	675	188	322	264
2000	676	163	336	295
2001	723	181	292	290
2002	643	128	330	252
2003	610	127	241	235
2004	545	132	250	235
2005	524	128	203	234
2006	490	144	221	214
Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2006	-27,5%	-11,7%	-34,2%	-27,5%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 6 :
Evolution des décédés 30
jours par heure selon la
période de la semaine



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

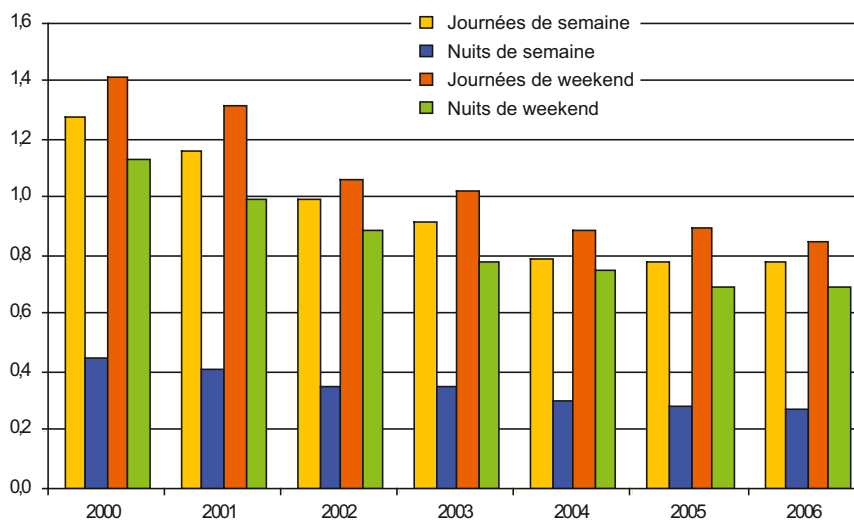
Si nous comparons le nombre de décédés 30 jours de 2006 avec la moyenne de 1998, 1999, 2000, nous constatons une diminution de 26,6%. Cette diminution n'est pas uniformément répartie sur les périodes de la semaine. La réduction est de 34,2% pour les journées de weekend mais seulement de 11,7% les nuits de semaine. La graphique ci-dessus nous permet de déterminer la période la plus dangereuse puisqu'il nous indique le nombre de décédés par heure. Les nuits de weekend restent les périodes de la semaine les plus mortelles suivies par les journées de weekend, les journées de semaine et enfin les nuits de semaine.

Tableau 8 :
Evolution des blessés
graves selon la période
de la semaine

Année	Journées de semaine	Nuits de semaine	Journées de weekend	Nuits de weekend
1991	8526	1196	3850	2760
1995	6998	933	3095	1691
2000	5307	758	2365	1417
2001	4824	685	2192	1248
2002	4167	596	1778	1106
2003	3828	582	1709	977
2004	3311	506	1477	937
2005	3242	470	1492	871
2006	3271	466	1420	865
2006 (pondéré)	3832	537	1654	1004
Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2006	-38,4%	-38,5%	-40,0%	-39,0%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 7 :
Evolution des blessés
graves par heure selon la
période de la semaine



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Au niveau des blessés graves, ce sont les journées qui enregistrent le plus de victimes par heure avant les nuits de weekend et les nuits de semaine.

EVOLUTION GÉNÉRALE DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES DE LA ROUTE EN BELGIQUE

3.2. Les accidents de la circulation selon le lieu

3.2.1. Les accidents sur et hors autoroute

Tableau 9 :
Evolution des accidents et des victimes selon le type de route

Année	Autoroute				Hors autoroute			
	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents
1991	200	965	3724	3029	1673	15367	60599	55194
1995	206	1022	4692	3628	1243	11695	52896	47116
2000	233	1156	5902	4713	1237	8691	52212	44352
2001	193	1079	5878	4557	1293	7870	50467	42887
2002	170	880	4879	3875	1183	6767	47053	39864
2003	137	750	4305	3555	1071	6314	45660	40052
2004	124	715	4196	3363	1035	5510	46338	40149
2005	158	756	4677	3638	931	5319	42858	36728
2006	163	874	4752	3919	906	5148	43841	37195
2006 (pondéré)		879	4768	3934		6148	53503	45237
Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2006	-25,3%	-23,3%	-13,9%	-11,8%	-26,8%	-44,4%	-18,9%	-19,4%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

15% des décès sur les routes se produisent sur autoroute. Sur ces routes le nombre de tués a diminué de 25,3% en comparaison de la moyenne de 1998, 1999, 2000. Hors autoroute, on constate la plus grosse diminution des blessés graves : -44% entre 2006 et la moyenne 98-2000.

3.2.2. Les accidents en et hors agglomération

Tableau 10 :
Evolution des accidents et des victimes en et hors agglomération¹³

Année	Agglomération				Hors agglomération			
	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents
1991	624	7516	37836	34583	1241	8720	26026	23237
1995	411	5033	30506	27479	1037	7680	27048	23235
2000	403	3412	28760	24896	1067	6435	29353	24168
2001	453	3110	28173	24444	1033	5839	28171	22999
2002	373	2868	26367	22946	980	4779	25565	20793
2003	350	2738	26846	23843	790	4351	23339	19896
2004	295	2514	27082	24056	765	3707	23432	19355
2005	255	2333	24991	21796	778	3738	22509	18485
2006	265	2294	25082	21867	764	3722	23458	19168
2006 (pondéré)		2810	31399	27253		4211	26816	21836
Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2006	-34,9%	-39,4%	-17,3%	-17,0%	-27,1%	-43,7%	-19,8%	-21,0%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Un peu moins de la moitié des accidents se produisent en dehors d'une agglomération mais près des trois quarts des tués se retrouvent sur ces routes.

¹³ En 2006, le fait d'être en ou hors agglomération est inconnu pour 40 décès, 6 blessés graves, 53 blessés légers et 79 accidents.

3.2.3. Les accidents en section et en carrefour

Tableau 11 :
Evolution des accidents mortels en section et en carrefour

Année	En section	En carrefour						En rond-point	Total
		Avec agent qualifié	Avec signaux tricolores en fonctionnement	Avec signaux B1 (céder le passage) ou B5 (Stop)	A priorité de droite	Divers	Total		
1991	60,4%	0,0%	3,9%	12,5%	2,9%	0,5%	19,8%	0,1%	100%
1995	62,5%	0,1%	3,4%	11,8%	3,0%	0,3%	18,5%	0,5%	100%
2000	62,0%	0,0%	4,7%	10,9%	2,9%	0,2%	18,8%	0,5%	100%
2001	60,2%	0,1%	4,2%	13,2%	1,8%	0,1%	19,4%	0,9%	100%
2002	61,7%	0,0%	3,9%	12,9%	1,9%	0,0%	18,7%	1,0%	100%
2003	62,8%	0,1%	3,2%	11,6%	2,4%	0,9%	18,2%	0,8%	100%
2004	67,2%	0,0%	3,3%	8,4%	1,7%	2,5%	15,9%	1,1%	100%
2005	66,8%	0,2%	3,2%	10,1%	1,9%	0,7%	16,1%	1,0%	100%
2006	67,4%	0,1%	2,9%	10,3%	2,0%	0,3%	15,7%	1,3%	100%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les accidents mortels se produisent plus fréquemment en section courante qu'en carrefour et cette tendance s'accroît au fil du temps.

Tableau 12 :
Evolution des accidents corporels en section et en carrefour

Année	En section	En carrefour						En rond-point	Total
		Avec agent qualifié	Avec signaux tricolores en fonctionnement	Avec signaux B1 (céder le passage) ou B5 (Stop)	A priorité de droite	Divers	Total		
1991	42,1%	0,1%	5,1%	14,1%	8,9%	0,5%	28,7%	0,5%	100%
1995	43,5%	0,1%	5,0%	14,0%	8,4%	0,4%	27,9%	0,7%	100%
2000	45,3%	0,1%	5,1%	14,1%	7,2%	0,3%	26,8%	1,1%	100%
2001	44,8%	0,1%	5,4%	14,8%	6,5%	0,3%	27,0%	1,2%	100%
2002	45,3%	0,1%	5,3%	15,3%	6,2%	0,0%	26,8%	1,0%	100%
2003	45,7%	0,1%	4,9%	13,2%	5,7%	2,5%	26,3%	1,6%	100%
2004	47,7%	0,1%	5,0%	10,6%	5,4%	4,3%	25,3%	1,6%	100%
2005	48,6%	0,1%	5,1%	12,0%	6,4%	1,2%	24,8%	1,8%	100%
2006	48,7%	0,1%	5,2%	12,2%	6,6%	0,6%	24,7%	1,9%	100%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le nombre d'accidents en section est en croissance. Le nombre d'accidents en carrefour diminue au fil du temps. Et nous pouvons aussi remarquer que le nombre d'accidents en rond-point augmente, ce qui est selon toute probabilité à expliquer par le nombre croissant de rond-points sur la route.

EVOLUTION GÉNÉRALE DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES DE LA ROUTE EN BELGIQUE

3.3. Les victimes des accidents de la route

3.3.1. Les victimes selon le type de véhicule

Tableau 13 :
Evolution des décédés
30 jours selon le type
de véhicule

Anée	Piétons	Cyclistes	Cyclo A	Cyclo B	Moto <400cc
1991	280	166	56	45	25
1995	149	128	38	33	20
2000	142	134	28	36	16
2001	158	128	42	21	21
2002	132	108	33	33	16
2003	113	109	27	18	14
2004	101	78	18	15	16
2005	108	71	18	12	16
2006	122	91	21	14	16
Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2006	-20,1%	-30,2%	-43,8%	-51,2%	-12,7%

Si nous classons les victimes selon le type d'utilisateur, nous voyons que les plus grosses diminutions ont été enregistrées par les cyclomoteuristes et les passagers de voiture. Tant le nombre de décédés 30 jours que de victimes diminue de moitié entre la moyenne de 98-2000 et 2006. Le nombre de piétons et de cyclistes décédés 30 jours ont aussi diminué de manière conséquente : respectivement de 20,1 et 30,2%. Le nombre de piétons blessés graves a diminué de 22,7% et le nombre de cyclistes grièvement blessés a reculé de 28,2% dans la même période.

Tableau 14 :
Evolution des blessés graves
selon le type de véhicule

Anée	Piétons	Cyclistes	Cyclo A	Cyclo B	Moto <400cc
1991	1461	1702	1015	980	259
1995	1024	1428	779	517	180
2000	621	971	659	449	134
2001	703	872	574	396	130
2002	603	833	486	377	104
2003	630	831	315	340	120
2004	605	718	251	246	97
2005	568	769	234	255	114
2006	570	763	219	263	111
2006 gewogen	702	918	262	317	132
Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2006	-22,7%	-28,2%	-69,3%	-42,1%	-27,5%

Tableau 15 :
Evolution des victimes selon
le type de véhicule

Anée	Piétons	Cyclistes	Cyclo A	Cyclo B	Moto <400cc
1991	5371	7885	4625	4282	922
1995	4204	7508	4104	2671	753
2000	3642	6789	4718	3331	609
2001	3636	6540	4448	3115	553
2002	3433	6743	4216	3228	563
2003	3971	7109	3361	3037	601
2004	4144	7016	2611	2601	730
2005	3663	6464	2444	2352	680
2006	3649	6460	2260	2369	770
2006 gewogen	4621	7849	2742	2872	936
Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2006	-7%	-8%	-54%	-27%	21%

Moto ≥400cc	Conduc- teurs de voiture	Passagers de voiture	Camion- nettes	Camions	Minibus	Autobus et autocars	Autres	Inconnus	Total
89	821	317	36	23	5	1	6	3	1873
96	688	240	30	14	2	1	9	1	1449
102	697	225	52	20	6	2	9	1	1470
126	662	237	48	28	6	3	6	0	1486
148	617	192	41	16	9	1	7	0	1353
110	532	156	27	15	1	0	6	85	1213
104	491	132	32	18	3	2	17	135	1162
107	471	153	44	16	0	0	10	63	1089
114	467	122	34	16	0	0	11	41	1069
4,9%	-30,3%	-47,6%	-23,9%	-12,7%	-100,0%	-100,0%	73,7%	2633,3%	-26,6%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les motocyclistes demandent une attention particulière. Le nombre de tués parmi les motards de plus de 400cc est l'unique catégorie en augmentation. Malgré que le nombre de kilomètres parcourus en moto a augmenté de 25% par rapport à la moyenne de 98-2000, cela ne représente toujours que 1,3% du nombre total de kilomètres parcourus en Belgique. Ceci signifie que le risque de décès par kilomètre parcouru est 10 fois plus important pour les motards que pour les autres usagers. Remarquons aussi que le nombre de tués et blessés graves dont nous ne connaissons pas le type de véhicule a fortement augmenté, rendant les analyses plus compliquées.

Moto ≥400cc	Conduc- teurs de voiture	Passagers de voiture	Camion- nettes	Camions	Minibus	Autobus et autocars	Autres	Inconnus	Total
645	6410	3256	347	126	46	31	48	6	16332
859	5123	2263	279	125	36	31	67	6	12717
738	3980	1721	333	130	45	18	45	3	9847
694	3601	1499	286	115	32	12	34	1	8949
656	2932	1170	296	122	20	3	45	0	7647
726	2652	988	228	105	5	7	70	79	7096
532	2244	920	231	80	22	11	89	185	6231
591	2109	906	243	105	11	16	102	52	6075
605	2076	947	212	93	15	17	106	25	6022
712	2388	1063	238	98	16	22	128	31	7027
-16,7%	-50,1%	-48,3%	-34,1%	-27,7%	-64,6%	13,3%	146,5%	525,0%	-42,1%

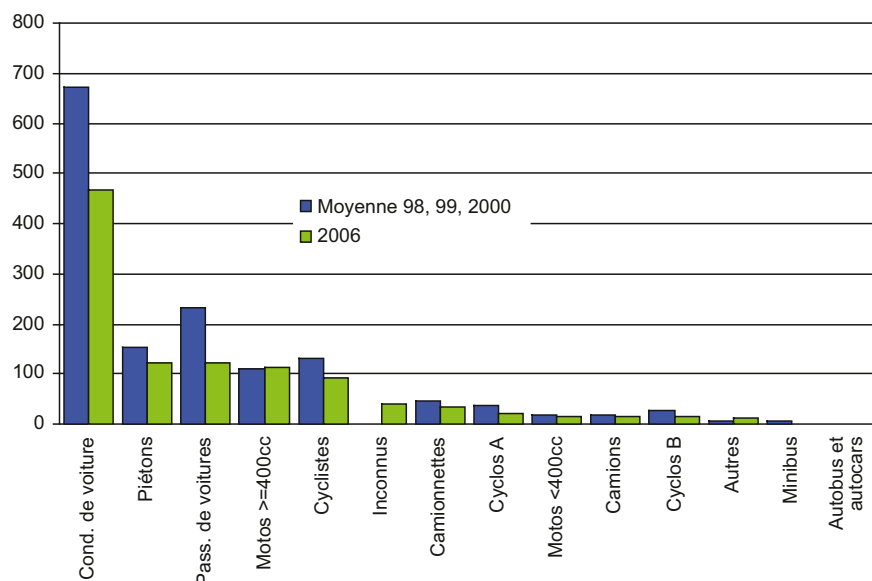
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Moto ≥400cc	Conduc- teurs de voiture	Passagers de voiture	Camion- nettes	Camions	Minibus	Autobus et autocars	Autres	Inconnus	Total
2039	34357	19256	1907	774	239	365	462	44	82528
2820	30373	15833	1753	741	257	311	379	47	71754
2805	29314	14377	2205	774	223	298	301	45	69431
2868	28251	13631	2168	696	217	322	311	24	66780
2911	24433	11783	2048	715	227	306	285	41	60932
3065	23176	9907	1891	662	604	119	300	736	58539
2750	22484	10025	1969	636	874	108	318	1710	57976
2775	21575	10217	1999	686	787	139	446	472	54699
2891	22346	10178	2186	648	985	150	476	316	55684
3472	26265	12046	2501	703	1207	177	604	372	66366
1%	-26%	-32%	4%	-13%	330%	-54%	55%	812%	-22%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

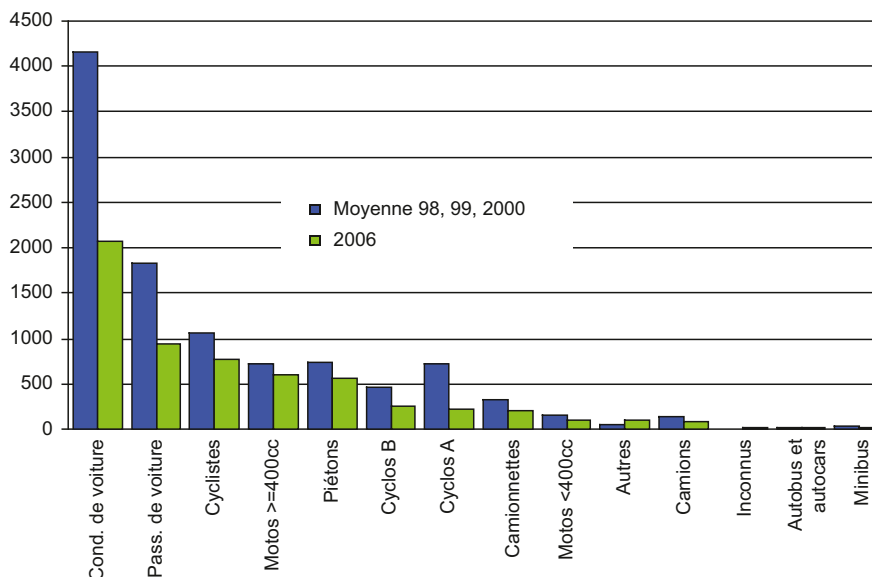
EVOLUTION GÉNÉRALE DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES DE LA ROUTE EN BELGIQUE

Graphique 8 :
Evolution des décédés 30
jours par type de véhicule –
comparaison moyenne
98-99-2000 et 2006



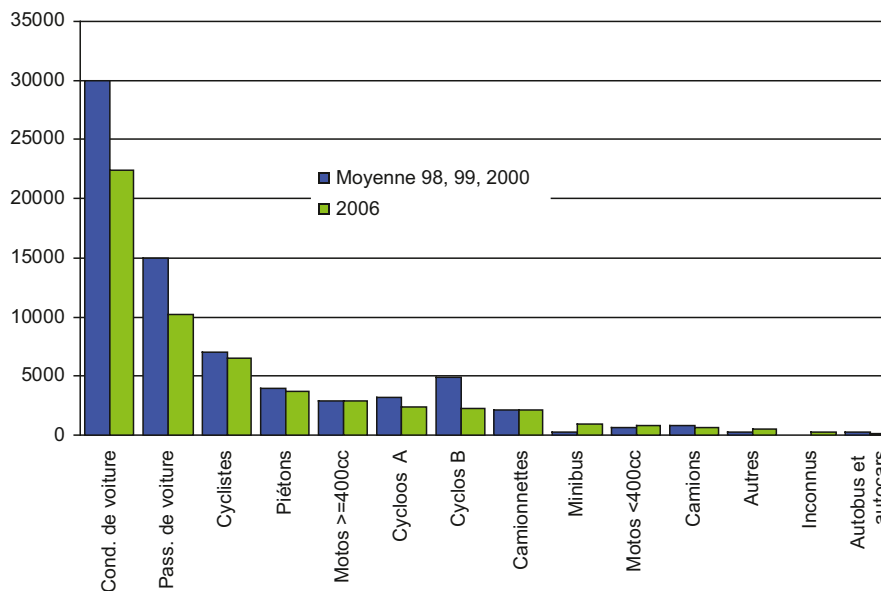
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 9 :
Evolution des blessés graves
par type de véhicule –
comparaison moyenne
98-99-2000 et 2006



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 10 :
Evolution des victimes par
type de véhicule –
comparaison moyenne
98-99-2000 et 2006



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

3.3.2. Les victimes selon le type de véhicule et l'âge

Tableau 16 :
Décédés 30 jours selon l'âge et la nature de l'utilisateur

Age	Piétons	Conduc- teurs de vélo	Conduc- teurs de cyclo- moteurs	Conduc- teurs de moto- cyclettes	Conduc- teurs de voitures	Passagers de voitures	Autres	Total	Habitants du groupe d'âge concerné
0	0	0	0	0	0	2	0	2	118366
1	0	0	0	0	0	0	1	1	117271
2	1	0	0	0	0	1	1	3	114562
3	0	0	0	0	0	2	0	2	113894
4	0	0	0	0	0	0	0	0	116275
5	1	0	0	0	0	1	0	2	118030
6	0	0	0	0	0	2	0	2	116761
7	1	2	0	0	0	1	1	5	117742
8	0	0	0	0	0	1	0	1	119583
9	0	1	0	0	0	0	0	1	119887
10	0	1	0	0	0	1	1	3	118963
11	0	0	0	0	0	2	0	2	119958
12	0	1	0	0	0	0	0	1	124637
13	1	2	0	0	0	0	0	3	129143
14	2	1	0	0	0	0	1	4	131030
15	0	0	1	0	0	1	1	3	129724
16	2	0	0	0	0	2	3	7	127187
17	2	0	1	0	3	4	1	11	126433
18	1	3	4	1	3	7	0	19	124377
19	1	3	2	2	9	5	4	26	124883
20	1	1	2	0	26	9	1	40	122201
21	2	0	2	3	17	4	2	30	124482
22	2	0	0	2	14	6	1	25	126459
23	0	1	2	8	16	1	3	31	130129
24	1	1	1	8	9	4	0	24	133897
25	2	1	0	4	20	2	2	31	135009
26	2	1	0	3	22	5	3	36	134516
27	0	0	0	5	13	4	1	23	133495
28	2	1	0	5	11	2	1	22	132705
29	0	1	1	4	9	3	2	20	132040
30-34	9	0	2	11	44	3	8	77	703395
35-39	8	3	3	21	43	7	18	103	766820
40-44	5	2	2	16	40	3	8	76	818710
45-49	7	2	1	19	48	5	12	94	782371
50-54	9	7	4	7	28	5	7	67	714021
55-59	5	6	1	1	21	4	9	47	675073
60-64	3	6	1	0	11	5	1	27	508336
65-69	6	5	2	0	11	5	4	33	487826
70-74	9	12	1	2	16	5	2	47	462644
75+	37	27	1	0	30	8	10	113	858547
inconnu	0	0	0	0	3	0	2	5	
Total	122	91	34	122	467	122	111	1069	10511382

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

EVOLUTION GÉNÉRALE DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES DE LA ROUTE EN BELGIQUE

Tableau 17 :
Blessés graves selon l'âge et la nature de l'utilisateur (chiffres non pondérés)

Age	Piétons	Conduc- teurs de vélo	Conduc- teurs de cyclo- moteurs	Conduc- teurs de moto- cyclettes	Conduc- teurs de voitures	Passagers de voitures	Autres	Total	Habitants du groupe d'âge concerné
0	2	0	0	0	0	12	2	16	118366
1	0	0	0	0	0	3	0	3	117271
2	6	0	0	0	0	5	0	11	114562
3	5	1	0	0	0	5	1	12	113894
4	10	0	0	0	0	10	3	23	116275
5	10	2	0	0	0	4	1	17	118030
6	10	3	0	0	0	10	0	23	116761
7	6	4	0	0	0	5	1	16	117742
8	12	1	0	0	0	11	2	26	119583
9	12	1	0	0	0	7	1	21	119887
10	4	3	0	0	0	9	0	16	118963
11	6	9	0	0	0	9	3	27	119958
12	10	12	1	2	0	3	5	33	124637
13	11	23	0	0	0	12	5	51	129143
14	7	23	1	0	0	3	4	38	131030
15	9	12	7	1	1	10	5	45	129724
16	10	19	45	3	1	14	8	100	127187
17	9	18	56	1	6	29	11	130	126433
18	3	15	42	6	30	47	15	158	124377
19	10	10	26	9	58	44	18	175	124883
20	4	5	17	9	78	35	12	160	122201
21	10	4	12	10	79	38	14	167	124482
22	5	0	8	22	68	31	14	148	126459
23	9	8	8	19	69	34	9	156	130129
24	11	8	12	18	85	21	10	165	133897
25	9	6	0	22	64	15	16	132	135009
26	8	6	5	17	58	13	19	126	134516
27	5	4	10	19	81	13	9	141	133495
28	5	7	5	16	50	11	13	107	132705
29	5	10	4	18	50	12	10	109	132040
30-34	25	20	25	87	236	66	43	502	703395
35-39	23	46	37	93	234	46	58	537	766820
40-44	34	65	27	100	200	44	64	534	818710
45-49	28	50	26	77	155	30	45	411	782371
50-54	24	66	22	57	114	34	56	373	714021
55-59	31	53	19	21	85	25	41	275	675073
60-64	22	66	10	8	71	25	15	217	508336
65-69	26	55	3	4	52	16	11	167	487826
70-74	44	46	5	4	54	28	4	185	462644
75+	89	79	10	1	73	36	12	300	858547
inconnu	1	2	1	1	24	122	18	169	0
Total	570	762	444	645	2076	947	578	6022	10511382

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

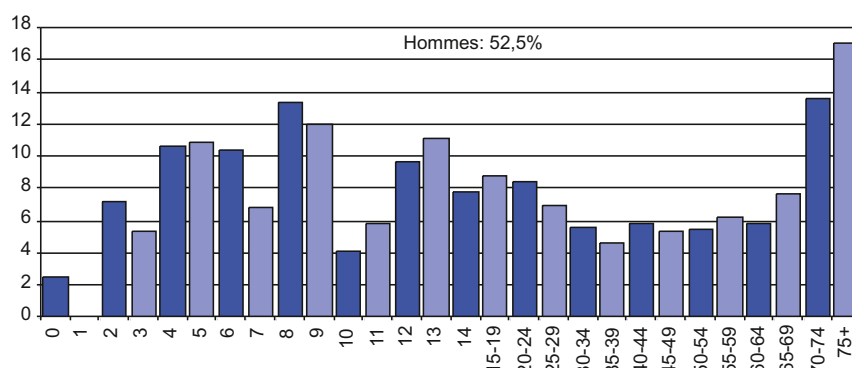
Tableau 18 :
Victimes selon l'âge et la nature de l'usager (chiffres non pondérés)

Age	Piétons	Conduc- teurs de vélo	Conduc- teurs de cyclo- moteurs	Conduc- teurs de moto- cyclettes	Conduc- teurs de voitures	Passa- gers de voitures	Autres	Total	Habitants du groupe d'âge concerné
0	13	0	0	0	0	142	26	181	118366
1	12	0	0	0	0	107	7	126	117271
2	32	0	0	0	0	102	12	146	114562
3	48	2	0	0	0	92	19	161	113894
4	67	2	0	0	0	108	23	200	116275
5	62	13	0	0	0	132	19	226	118030
6	60	15	0	0	0	134	16	225	116761
7	67	28	0	0	0	122	21	238	117742
8	57	30	0	0	0	157	19	263	119583
9	51	47	0	1	0	124	44	267	119887
10	55	69	0	0	0	144	27	295	118963
11	43	101	0	0	0	103	45	292	119958
12	66	137	1	3	1	128	34	370	124637
13	78	240	2	0	4	118	74	516	129143
14	71	244	7	1	1	124	53	501	131030
15	89	257	73	7	2	138	87	653	129724
16	68	244	420	16	11	201	155	1115	127187
17	72	229	638	34	46	322	181	1522	126433
18	72	197	455	41	225	410	168	1568	124377
19	63	128	281	58	554	463	153	1700	124883
20	54	105	207	62	820	421	137	1806	122201
21	60	96	175	66	826	374	128	1725	124482
22	51	62	115	67	796	324	128	1543	126459
23	43	83	92	96	791	305	113	1523	130129
24	46	65	107	96	900	248	115	1577	133897
25	44	57	71	101	820	246	145	1484	135009
26	51	84	61	87	771	200	115	1369	134516
27	41	61	82	100	676	204	118	1282	133495
28	48	63	58	92	677	162	122	1222	132705
29	41	75	48	93	594	163	121	1135	132040
30-34	206	286	249	414	2795	639	513	5102	703395
35-39	203	366	241	451	2480	565	559	4865	766820
40-44	188	420	210	512	2143	502	521	4496	818710
45-49	195	464	230	405	1699	450	475	3918	782371
50-54	177	433	170	267	1339	405	370	3161	714021
55-59	156	404	85	106	961	332	264	2308	675073
60-64	124	347	50	43	654	245	121	1584	508336
65-69	158	297	31	21	459	235	93	1294	487826
70-74	193	287	38	20	449	224	67	1278	462644
75+	414	363	32	5	695	361	107	1977	858547
inconnu	10	19	16	20	157	202	46	470	
Total	3649	6420	4245	3285	22346	10178	5561	55684	10511382

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

EVOLUTION GÉNÉRALE DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES DE LA ROUTE EN BELGIQUE

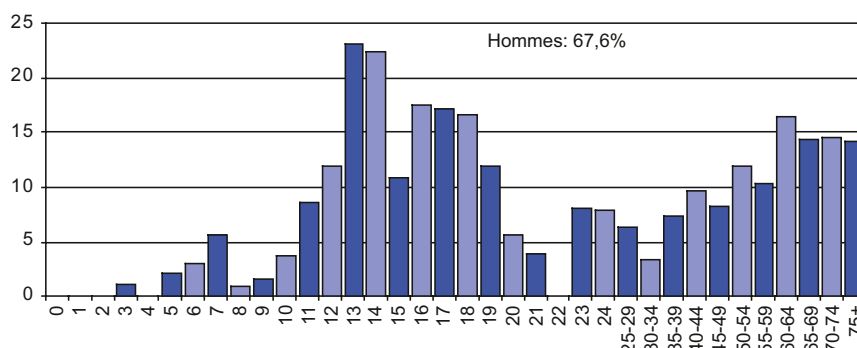
Graphique 11 :
Décédés 30 jours et
blessés graves par 100 000
habitants du groupe d'âge
concerné –piétons – 2006



Deux groupes à risque: les moins de 20 ans et les plus de 70 ans.

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

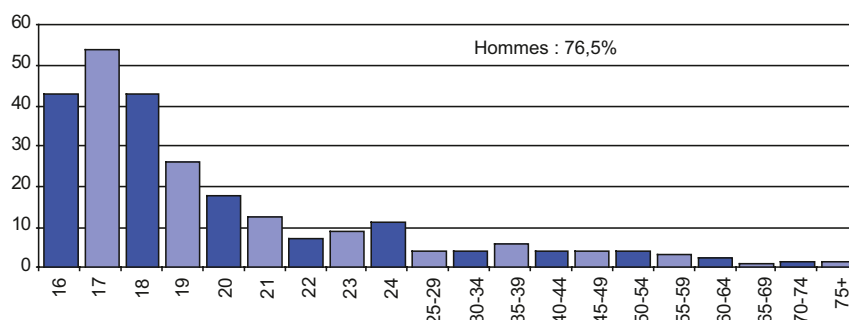
Graphique 12 :
Décédés 30 jours et
blessés graves par 100 000
habitants du groupe d'âge
concerné –cyclistes – 2006



Groupes à risque: 10-19 ans et 60 ans et plus.

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

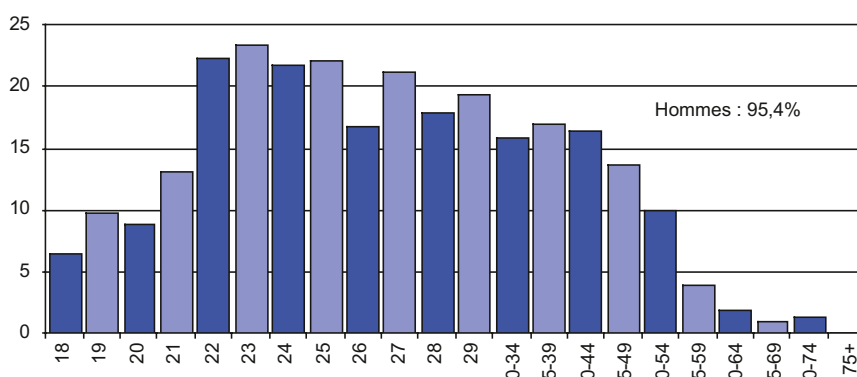
Graphique 13 :
Décédés 30 jours et
blessés graves par 100 000
habitants du groupe d'âge
concerné –conducteurs de
cyclomoteur – 2006



Groupe à risque: 16-20 ans.

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

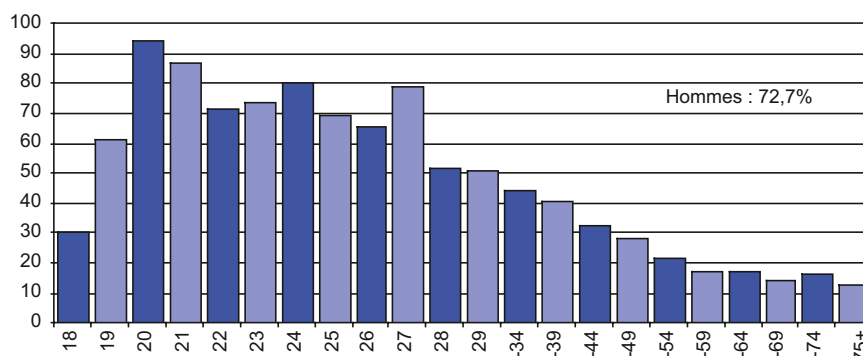
Graphique 14 :
Décédés 30 jours et
blessés graves par 100 000
habitants du groupe d'âge
concerné –conducteurs de
motocyclettes – 2006



Le groupe à risque des motards s'étend au fil du temps : de 20 à 50 ans et est constitué quasiment exclusivement d'hommes.

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

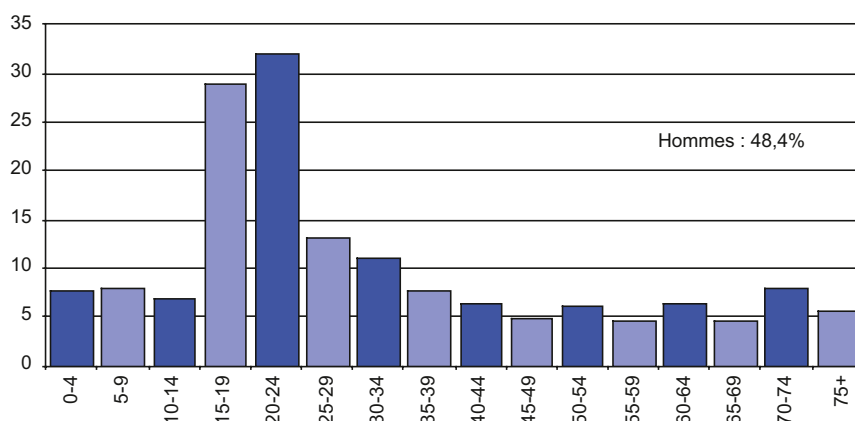
Graphique 15 :
Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants du groupe d'âge concerné
–Conducteurs de voitures
– 2006



Groupe à risque: jeunes conducteurs 18-29 ans.

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

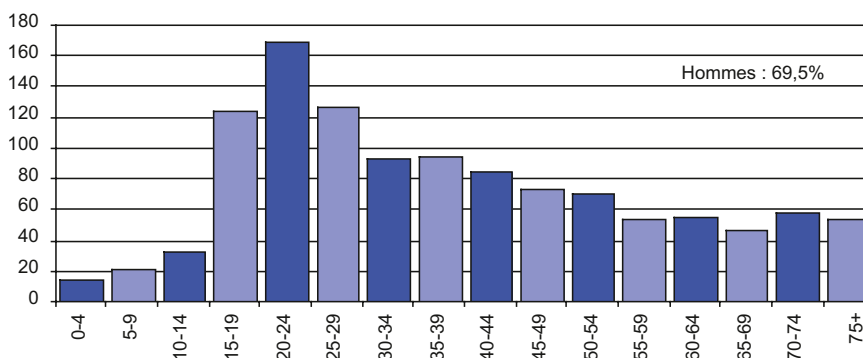
Graphique 16 :
Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants du groupe d'âge concerné
–Passagers de voitures
– 2006



Groupe à risque: 15-24 ans.

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 17 :
Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants du groupe d'âge concerné
–Tous les usagers – 2006



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

EVOLUTION GÉNÉRALE DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES DE LA ROUTE EN BELGIQUE

3.3.3. Les victimes selon l'âge et le sexe

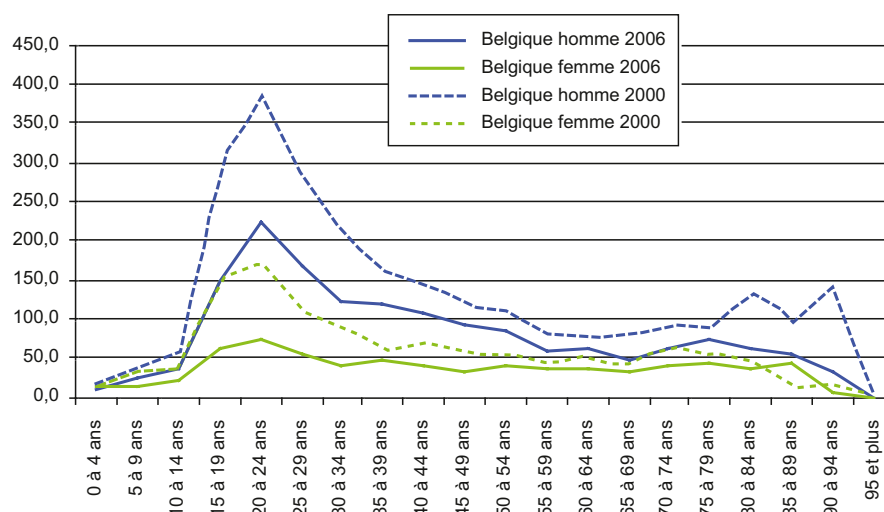
Tableau 19 :

Décédés 30 jours et blessés graves selon l'âge et le sexe et par 100 000 habitants du groupe d'âge (chiffres non pondérés)

Classes d'âge	Décédés 30 jours + Blessés graves			Décédés 30 jours + Blessés graves par 100 000 habitants de la classe d'âge		
	Homme	Femme	Total (dont « sexe » inconnu)	Homme	Femme	Total
0 à 4 jaar	34	35	73	11,5	12,3	12,6
5 à 9 jaar	71	42	114	23,5	14,5	19,3
10 à 14 jaar	118	60	178	37,0	19,7	28,5
15 à 19 jaar	482	190	674	149,2	61,4	106,5
20 à 24 jaar	714	230	946	222,9	72,6	148,5
25 à 29 jaar	560	183	747	167,1	55,0	111,9
30 à 34 jaar	430	147	579	121,2	42,2	82,3
35 à 39 jaar	458	182	640	117,9	48,1	83,5
40 à 44 jaar	445	164	610	107,5	40,5	74,5
45 à 49 jaar	371	133	505	94,2	34,2	64,5
50 à 54 jaar	300	139	440	83,8	39,0	61,6
55 à 59 jaar	197	124	322	58,5	36,7	47,7
60 à 64 jaar	152	92	244	61,1	35,4	48,0
65 à 69 jaar	114	86	200	49,5	33,4	41,0
70 à 74 jaar	133	99	232	64,0	38,8	50,1
75 à 79 jaar	118	101	219	73,2	43,6	55,8
80 à 84 jaar	67	66	133	64,5	36,2	46,5
85 à 89 jaar	20	35	55	57,0	43,5	47,6
90 à 94 jaar	4	2	6	33,6	5,1	11,7
95 et plus	0	0	0	0,0	0,0	0,0

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 18 :
Décédés 30 jours et blessés graves selon l'âge et le sexe et par 100 000 habitants du groupe d'âge



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Des améliorations considérables ont été réalisées entre 2000 et 2006 au niveau de la mortalité des hommes et des femmes. Les améliorations se retrouvent surtout pour les tranches d'âges de 15 à 34 ans c'est-à-dire là où le problème était et reste le plus important.

3.4. Les accidents selon les conditions atmosphériques

Tableau 20 :
Répartition des décédés
30 jours, blessés graves et
blessés légers selon les
conditions atmosphériques
– 2006

conditions atmosphériques	# décédés 30 jours	# blessés graves	# blessés légers
Normales	78,7%	85,1%	84,0%
Pluie	8,8%	8,9%	10,1%
Brouillard	1,2%	0,8%	0,5%
Vent violent, rafales	1,1%	0,6%	0,3%
Chutes de neige	1,1%	0,6%	0,5%
Grêle	0,2%	0,1%	0,1%
Autre (fumée épaisse,...)	0,7%	0,5%	0,3%
Inconnues	8,4%	3,6%	4,2%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

La plupart des accidents se produisent dans des conditions atmosphériques normales. La pluie joue un rôle dans un nombre limité d'accidents et les autres circonstances météorologiques sont négligeables.

3.5. Les accidents sous influence d'alcool

La connaissance concernant la conduite sous influence d'alcool dans les accidents corporels de la circulation dépend directement de l'information récoltée en la matière. La situation idéale serait que tous les intervenants de tous les accidents soient testés pour l'alcool. Dans les faits les personnes impliquées dans un accident ne sont testées (en 2006) que dans moins de 45% des cas. Cela signifie que les chiffres ne sont pas très fiables.

Un conducteur de camions, de camionnettes et de voitures sur deux impliqué dans un accident corporel est testé pour l'alcool. Les conducteurs de bus, cars, motos et cyclomoteurs sont testés 4 fois sur 10. Pour les cyclistes et les piétons un test est effectué respectivement 2 et 1 fois sur 10.

Dans la suite de l'analyse nous ne regardons que les conducteurs de voiture personnelle.

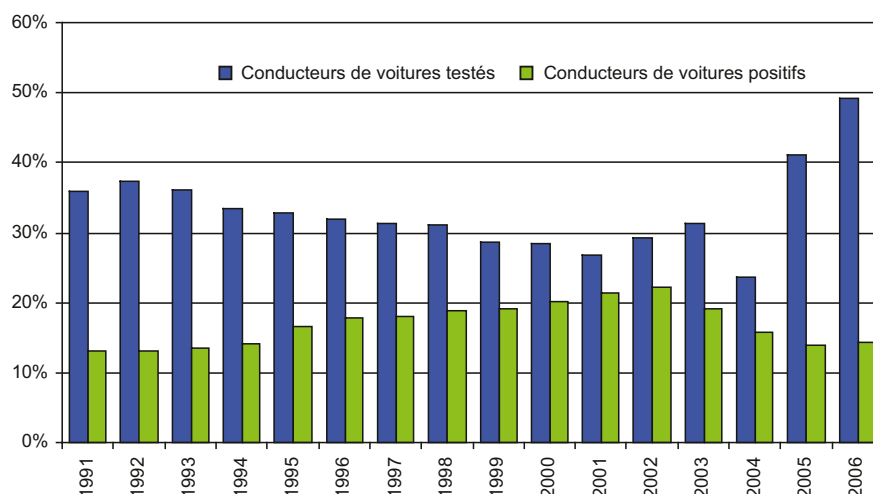
Tableau 21 :
Evolution du pourcentage de
conducteurs de voiture testés
pour l'alcool et pourcentage
conduisant sous influence

Année	% de conducteurs de voiture testés pour l'alcool	% de conducteurs de voiture positifs parmi les conducteurs testés
1991	36%	13%
1995	33%	17%
2000	29%	20%
2001	27%	21%
2002	29%	22%
2003	31%	19%
2004	24%	16%
2005	41%	14%
2006	49%	14%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

EVOLUTION GÉNÉRALE DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES DE LA ROUTE EN BELGIQUE

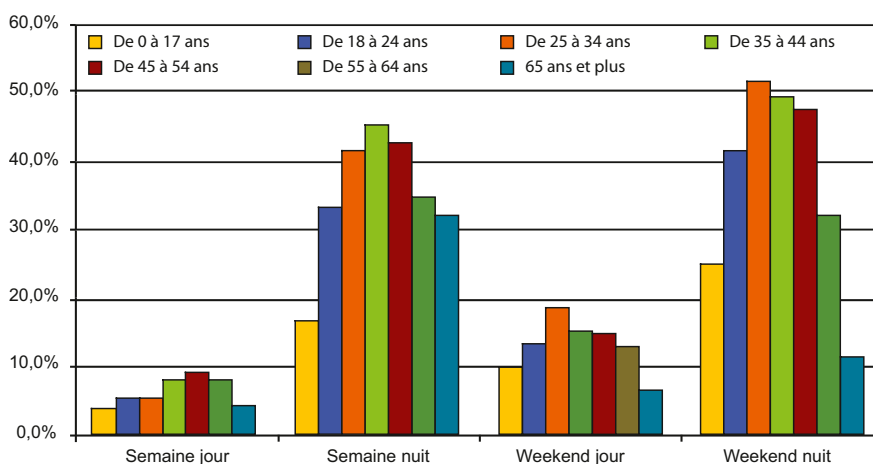
Graphique 19 :
Evolution du pourcentage
de conducteurs de voiture
sous influence d'alcool
parmi ceux testés dans un
accident corporel



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

En 2006, 14% des conducteurs de voiture impliqués dans un accident corporel testés roulaient sous influence d'alcool. Début des années 2000, ce pourcentage était encore plus important (20 à 22%). Nous constatons que le pourcentage de conducteurs positifs suit exactement la tendance inverse du pourcentage de conducteurs testés. Cela laisse supposer que plus les tests sont systématiques, plus ils sont a-sélectifs.

Graphique 20 :
Pourcentage de
conducteurs de voiture
sous influence d'alcool
selon l'âge et la période de
la semaine-2006



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Malgré les problèmes de fiabilité, nous pouvons constater que le pourcentage de conducteurs de voiture positifs parmi ceux impliqués dans un accident est bien plus important les nuits de semaine et de weekends que les journées. Nous constatons aussi que le pourcentage de conducteurs positifs est de plus de 50% pour les conducteurs de voitures de 25 à 34 ans les nuits de weekend, pendant les nuits de semaine ce sont les conducteurs de 35 à 44 ans qui sont le plus souvent sous influence.

3.6. Résumé

Depuis les années 70, la sécurité routière a connu une nette amélioration. Le nombre annuel de décédés 30 jours est devenu 3 fois moins important tandis que le nombre de blessés graves a été divisé par 4. Cette évolution positive est d'autant plus remarquable que, pendant cette même période, le nombre de véhicules à moteur a doublé tandis que le nombre de kilomètres parcourus s'est multiplié par 3.

Entre 2000 et 2006, le nombre de tués sur les routes a chuté de 26,6% par rapport au chiffre de référence de 1500 qui représente la moyenne pour 1998, 1999 et 2000. Il ressort de comparaisons internationales que, grâce à ces prestations, notre pays s'inscrit dans le peloton de tête des pays de l'Union européenne qui ont enregistré les diminutions les plus sensibles du nombre de tués. Malgré cette évolution positive, la Belgique fait toujours partie des mauvais élèves si l'on procède à une comparaison sur la base du nombre de décédés 30 jours par 100.000 d'habitants (10,2 en 2006) ou par milliard de véhicules-kilomètres (11,1 en 2006).

On constate que le gain le plus important a été enregistré au cours des premières années qui ont suivi les Etats Généraux de 2002 et que, depuis 2005, cette évolution marque le pas. Par ailleurs, les chiffres du baromètre de la sécurité routière montrent que le nombre d'accidents et de victimes de la route ne diminue plus depuis 2007.

Personne ne sera étonné d'apprendre que la plupart des accidents graves surviennent sur autoroutes. En 2006, le nombre de décédés 30 jours y a baissé de 25,3% par rapport à la moyenne de référence. En dehors des autoroutes, on note également une diminution, mais surtout pour ce qui concerne les blessés graves (-44,4%). Sur ces routes, le nombre de décédés 30 jours a chuté de 26,8%.

C'est durant les jours de week-end que le nombre de décédés 30 jours a chuté le plus sensiblement (-34,2%). Durant les nuits de week-end, ce nombre a également baissé de 27,5% en 2006 par rapport à la moyenne de référence (1998-2000). En dépit de ces régressions, le week-end reste une période peu sûre en termes de sécurité routière. En 2006, les nuits de week-end restent les plus meurtrières, suivies par les jours de week-end, les jours de semaine et, enfin, les nuits de semaine.

Si l'on classe les victimes en fonction du type d'utilisateur, on constate que les cyclomotoristes et les passagers de voiture ont enregistré les meilleurs progrès entre 2000 et 2006. Le nombre de décédés 30 jours et de victimes parmi ces usagers a pratiquement diminué de moitié. Chez les piétons et les cyclistes également, le nombre de décédés 30 jours a connu une baisse sensible atteignant respectivement 20,1 et 30,2%. Au cours de cette même période, le nombre de piétons grièvement blessés a diminué de 22,7% tandis que chez les cyclistes, le nombre de blessés graves présentait une baisse de 28,2%.

Les motards restent le groupe le plus problématique. En 2006, ce groupe d'utilisateurs de la route ne représentait que 1% du nombre total de kilomètres parcourus mais 12,2% du nombre de tués. L'âge des motocyclistes tués ou grièvement blessés dans un accident varie entre 20 et 50 ans. Il s'agit principalement d'hommes (95,4%).

La majorité des victimes est à déplorer parmi les automobilistes et concerne surtout les conducteurs âgés de 18 à 29 ans. Les jeunes entre 15 et 24 ans courent le plus de risques de décéder ou d'être grièvement blessés en tant que passagers de voiture.

EVOLUTION GÉNÉRALE DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES DE LA ROUTE EN BELGIQUE

Par ailleurs, il ressort de l'analyse des décédés 30 jours, réalisée sur la base des différents types de conflits tels que repris dans la matrice de collision, que 61,2% des accidents de voiture sont unilatéraux. Dans 30% des cas, la voiture quitte la route sans rien avoir heurté au préalable. Il ressort de cette constatation étonnante que la fatigue, la vitesse inadaptée, la conduite sous influence ou l'association de ces différentes causes doivent constituer des points d'attention importants.

Chez les piétons et les cyclistes, la catégorie des usagers les plus vulnérables est constituée principalement de jeunes usagers et de seniors. En cas d'accident, ce sont surtout les jeunes piétons et cyclistes de moins de 20 ans qui sont grièvement blessés ou qui perdent la vie. Les piétons de plus de 70 ans représentent un groupe à risque. Les cyclistes, quant à eux, sont considérés comme groupe à risque à partir de 60 ans.

L'analyse du nombre de décédés 30 jours et de blessés graves en fonction de l'âge et du sexe, et par 100.000 habitants de la catégorie d'âge concernée, permet également d'affirmer qu'entre 2000 et 2006, on a enregistré un net progrès au niveau du taux de mortalité chez les hommes et les femmes. Cette évolution concerne principalement la catégorie d'âge des 15-34 ans, qui était et est toujours la plus problématique.

Les données relatives aux conducteurs sous l'influence de l'alcool, impliqués dans un accident corporel, ne sont pas très fiables étant donné que seul un conducteur sur deux subit un test de l'haleine. En 2006, 14% des automobilistes contrôlés roulaient sous l'influence de l'alcool. Au début des années 2000, ce pourcentage était plus élevé (20 à 22%).



4. La matrice des collisions

Table des matières

4.1. Evolution des accidents mortels en fonction des types d'usagers impliqués	
d'usagers impliqués	44
Piétons	48
Cyclistes	48
Cyclomotoristes	48
Motocycles	48
Voitures	48
Camionnettes	49
Poids lourds	49
Inconnu	49
Conclusion	49
4.2. Analyse détaillée des accidents impliquant des voitures	50
Comment se fait-il que les voitures quittent la route?	50
Quelles sont les victimes d'accidents impliquant une seule voiture?	51
Où et quand ont lieu les accidents impliquant une voiture seule?	52
Résumé	54

4.1. Evolution des accidents mortels en fonction des types d'usagers impliqués

Le but des analyses présentées ci-après est d'étudier le nombre et l'évolution des accidents mortels de manière segmentée en fonction des types d'usagers impliqués. En cas d'accident, certains types d'usagers endossent en effet plus souvent le rôle de victime que d'autres, même lorsque ces derniers sont impliqués dans un accident grave. Les piétons et les motards sont par exemple plus vulnérables que les occupants de poids lourds. L'analyse est réalisée à l'aide d'une matrice des collisions mettant en vis-à-vis non seulement le type de victime, mais également le type de partenaire conflictuel.

L'ensemble des analyses et graphes reproduits dans la matrice des collisions se base sur les données du SPF Economie (Direction générale de la Statistique et de l'Information économique). La matrice reprend l'évolution des décédés 30 jours en fonction du type de conflit de 1991 à 2006. Le type de conflit est déterminé par le type de victime et le type de partenaire conflictuel. Ainsi, lorsqu'un cycliste décède dans un accident de la route impliquant une voiture, le type de conflit est le suivant : <victime: vélo – partenaire conflictuel: voiture>. Lorsqu'un occupant de voiture décède suite à une collision avec une autre voiture, le type de conflit est le suivant : <victime: voiture – partenaire conflictuel: voiture>.

Concrètement, la notion de « partenaire conflictuel » est définie comme suit : pour chaque tué sur la route, on considère la première collision dans laquelle la victime a été impliquée et on observe qui en est l'opposant. Ce dernier est soit un autre véhicule, soit un obstacle d'une autre nature (arbre, poteau, mur, ...), soit absent (dans le cas d'un motard qui chute tout seul par exemple). Les deux derniers cas de figure ont été repris sous le label « Aucun partenaire conflictuel » (symbolisé dans la matrice par un arbre). Si un accident a entraîné plusieurs décès, la procédure a été appliquée pour chacun des tués. Un accident entre une voiture et un poids lourd, dans lequel tant le conducteur et le passager de la voiture que le conducteur du poids lourd sont décédés, est donc repris trois fois dans l'analyse ci-après : deux fois comme <victime: voiture – partenaire conflictuel : poids lourd> et une fois comme <victime: poids lourd – partenaire conflictuel : voiture>¹. Le nombre d'accidents ayant entraîné la mort de plusieurs personnes est toutefois très réduit (moins de 10% des accidents mortels en 2006).

Etant donné leurs différences en terme de vulnérabilité, les types d'usagers de la route dont il a été tenu compte dans les analyses ne sont pas les mêmes pour la catégorie des victimes que pour celle des partenaires conflictuels. En cas d'accident, certains types d'usagers, tels les piétons, les cyclistes, les cyclomoteuristes et les motards, sont généralement les victimes, mais rarement un partenaire conflictuel indemne. C'est pourquoi ils sont exclusivement catégorisés comme victimes. Les types de conflits qui n'ont pas été explicitement pris en compte (notamment <victime: piéton – partenaire conflictuel: motard>), n'ont fait au total que 5 victimes sur l'ensemble des années étudiées. Ces accidents ont été repris dans la catégorie « Autres » (illustrée dans le graphique par un tracteur). Il existe, par ailleurs, une catégorie « Inconnu » (symbolisée dans le graphique par un point d'interrogation) qui englobe les accidents pour lesquels le type de véhicule est inconnu.

¹ Ce serait également le cas si le chauffeur du poids lourd n'était pas décédé des suites de la collision avec la voiture, mais seulement après un second impact (contre un arbre, par exemple). Ceci est dû au fait qu'il a uniquement été tenu compte de la première collision dans laquelle le véhicule de la victime a été impliqué.

Le Tableau 1 reprend les types d'usagers dont nous avons tenu compte dans l'analyse. La victime est caractérisée par un symbole déchiré.

Tableau 1 :
Types d'usagers repris
dans l'analyse

Types de victimes		Types de partenaires conflictuels	
	Piéton		Aucun partenaire conflictuel
	Cycliste		Voiture ou voiture mixte
	Cyclomotoriste		Camionnette
	Motocycliste		Poids lourd, tracteur routier avec ou sans remorque
	Voiture ou voiture mixte		Autre (bus, cyclomotoriste, motocycliste, tracteur agricole, cavalier...)
	Camionnette		Inconnu
	Poids lourd, tracteur routier avec ou sans remorque		
	Autre (bus, tracteur agricole, cavalier...)		
	Inconnu		

Le Tableau 3 donne une vue d'ensemble du nombre de tués et de son évolution pour chaque type de conflit. Chaque case du tableau représente en effet un type de conflit, avec la victime en ligne et le partenaire conflictuel en colonne. Les sommes en ligne correspondent au nombre total de tués pour un certain type de victime (tels les motards), indépendamment du partenaire conflictuel. Inversement, les sommes en colonne correspondent au nombre total de tués pour un certain type de partenaire conflictuel (tels les poids lourds), indépendamment du type de victime. L'évolution du nombre de tués (baisse, hausse, variation autour du même niveau) est mise en évidence par la forme des courbes. Le nombre absolu de tués est lui identifiable grâce à un code couleur expliqué au Tableau 2. Il faut remarquer que ce code est différent entre, d'une part, les cases relatives aux types de conflits à proprement parler et, d'autre part, les cases se rapportant aux sommes en ligne et en colonne. Etant donné que les sommes globales se composent de chiffres beaucoup plus élevés que les cellules propres à chaque type de conflit, une gradation différente de la légende est en effet nécessaire.

Tableau 2 :
Légende des codes
couleurs repris dans
le Tableau 3

Types de conflit	Sommes globales
201-600	801-1200
101-200	301-800
51-100	201-300
21-50	101-200
11-20	51-100
5-10	50

Note: Pour chaque type de conflit, le nombre de tués de l'année la plus meurtrière (année correspondant au pic maximum de la courbe) détermine la couleur de la case correspondant à ce conflit. De plus, la graduation supérieure sur l'axe correspond à la borne supérieure du code couleur (par exemple 50 tués dans le cas du conflit <piéton – poids lourd>).

Tableau 3 :
Nombre de tués et son évolution en fonction du type de conflit : Belgique 1991 – 2006



Les sommes en ligne et en colonne peuvent être interprétées comme des indicateurs de dangerosité et de vulnérabilité des différents usagers de la route. Intuitivement, il semble logique de considérer les catégories d'usagers de la route pour lesquelles le nombre global de victimes est le plus élevé (dans l'ordre : voitures, piétons et cyclistes), comme celles qui courent le plus grand risque dans la circulation. Cependant, pour une interprétation correcte du nombre de victimes, il est essentiel d'établir un lien entre ces chiffres et les proportions relatives des différents types d'usagers de la route dans le trafic. Les occupants de voitures représentent certes la majeure partie des victimes, mais ils constituent également une importante proportion d'usagers. Sachant que la proportion des piétons et des cyclistes dans le trafic est relativement plus faible, le nombre de victimes de la route dans ces deux catégories est plus alarmant. Autrement dit, beaucoup de personnes perdent la vie dans une voiture car elles sont nombreuses à utiliser ce mode de déplacement mais le risque de décès est plus élevé pour les piétons que pour les conducteurs et les occupants de voiture.

Pour les partenaires conflictuels, le raisonnement est le même : les obstacles (symbolisés par un arbre dans le Tableau 3) et les voitures sont les partenaires conflictuels les plus fréquents. Reste à savoir si cela signifie que les voitures sont le type d'usager de la route le plus dangereux pour les autres. En fait, la réponse à cette question est différente en fonction du type de conflit car le rôle des voitures dans la circulation est double (SWOV, 2005²). Comparées aux cyclistes et aux piétons, les voitures sont « fortes et solides », mais face à des camionnettes ou des poids lourds, elles deviennent, à leur tour, des usagers faibles. En raison du foisonnement de voitures sur les routes, ce double rôle n'apparaît pas du tout lorsqu'on considère le nombre absolu de partenaires conflictuels. Il devient toutefois incontestable lorsqu'on analyse séparément chaque type de conflit. D'où l'importance de distinguer les types de conflits lors de l'analyse de l'évolution du nombre de victimes, en gardant toutefois toujours en mémoire les proportions relatives des différents types d'usagers dans le trafic. Le débat autour des résultats relatifs aux accidents ayant pour victimes des motards en est un exemple frappant. Le nombre de tués parmi les motards est en augmentation mais cela vaut également pour leur taux de participation au trafic. Pour pouvoir arriver à des conclusions solides concernant le risque encouru par chaque usager, les informations présentées ici devraient s'accompagner de chiffres sur la répartition du trafic entre les différents usagers. Malheureusement, la Belgique ne dispose pas d'une évaluation fiable de cette répartition³. Nous renvoyons donc, à titre indicatif, aux résultats obtenus dans d'autres pays, qui montrent que ce sont les cyclomotoristes et les motards qui courent le plus de risques sur les routes (SWOV, 2005), directement suivis par les cyclistes et les piétons. La voiture s'avère être le mode de transport le plus sûr pour ses occupants, pour autant que l'on ne tienne pas compte des camionnettes et des poids lourds.

On peut affirmer, de manière générale, que les courbes témoignent d'une tendance à la baisse. Cela signifie qu'un recul du nombre de tués a été constaté pour la plupart des types de conflits. Les courbes ne sont toutefois pas totalement similaires. Dans certains cas, la variation entre les années est beaucoup marquée qu'une quelconque tendance (exemple: accidents <voiture-camionnette> et <cyclomotoriste-camionnette>). Dans d'autres cas, on constate une courbe qui ne cesse de baisser (exemple: accidents <voiture-voiture> et <piéton-voiture>). Il ressort clairement de la diversité des graphiques que l'on ne peut parler en général de « l'évolution du nombre de décédés 30 jours ». C'est pourquoi nous décrivons ci-après cette évolution par type d'usager de la route. Lors de la description, nous opérons une distinction entre l'implication en tant que victime et l'implication en tant que partenaire conflictuel.

² Advancing Sustainable Safety. National Road Safety Outlook for 2005-2020. SWOV Institute for Road Safety Research.

³ Il existe bel et bien des chiffres basés sur les immatriculations de véhicules, mais ils ne sont pas exploitables dans le cadre des analyses appliquées ici. Pour ces calculs, d'autres catégories sont, en effet, utilisées. En outre, il n'existe aucune donnée pour les cyclistes et les piétons.



Piétons

Comme déjà précisé ci-dessus, les piétons ne sont jamais le partenaire conflictuel indemne lors d'accidents mortels de la route, ce qui souligne une fois de plus leur vulnérabilité dans la circulation. Dans une majorité des accidents ayant entraîné le décès d'un piéton, c'est la voiture qui est le partenaire conflictuel. Il y a davantage de piétons victimes d'accidents avec des poids lourds qu'avec des camionnettes. On recense, par ailleurs, un nombre substantiel d'accidents impliquant un piéton et un partenaire conflictuel inconnu (10 à 25 par an). Globalement, les accidents avec piétons sont en net recul. Ceci ne vaut pas pour les collisions dans lesquelles le partenaire conflictuel est une camionnette, qui ne représentent toutefois qu'une petite part des accidents avec piétons.



Cyclistes

Dans les accidents mortels, les cyclistes ne sont pratiquement jamais les partenaires conflictuels indemnes. La plupart des cyclistes sont victimes d'accidents avec des voitures, mais les poids lourds constituent également un danger pour eux. Tout comme pour les piétons, leurs partenaires conflictuels sont plus souvent des poids lourds que des camionnettes. On recense également un certain nombre d'accidents sans partenaire conflictuel dans lesquels les cyclistes perdent la vie. Par ailleurs, les accidents mortels impliquant des cyclistes connaissent une tendance à la baisse. Toutefois, ceci vaut principalement pour les collisions avec des voitures et, les cinq dernières années, également pour les accidents avec poids lourds. En ce qui concerne les collisions mortelles de cyclistes avec des camionnettes, avec des partenaires conflictuels inconnus ou sans partenaire conflictuel, on remarque une forte variabilité entre les années mais pas de tendance marquée à la baisse.



Cyclomotoristes

Les cyclomotoristes aussi sont rarement les partenaires conflictuels indemnes d'accidents mortels. La plupart de cyclomotoristes tués le sont dans un accident avec une voiture. Viennent ensuite les accidents n'impliquant pas de partenaire conflictuel. Les accidents qui se sont révélés mortels pour les cyclomotoristes sont en net recul depuis 1991. Toutefois, ceci ne vaut pas pour les accidents avec des camionnettes ou des usagers inconnus.



Motocycles

En regardant l'ensemble des usagers faibles, on constate un lien entre la fréquence des tués dans les accidents sans partenaire conflictuel et la vitesse pouvant être atteinte par le type d'usager faible. Alors que les piétons et les cyclistes entrent surtout en collision avec d'autres véhicules (généralement des voitures), les motards tués le sont aussi souvent dans des accidents sans partenaire conflictuel que dans des accidents avec des voitures. Les cyclomotoristes présentent un profil intermédiaire. Autre différence frappante des motocyclistes avec les autres usagers faibles : le nombre de tués parmi les motards n'a pas baissé ces 15 dernières années, mais au contraire augmenté. Cette constatation est valable quel que soit le partenaire conflictuel. Lors de l'interprétation de ce résultat, il importe néanmoins de garder à l'esprit la forte augmentation récente du nombre de motos⁴ et du nombre de kilomètres parcourus avec cet engin qui expliquent probablement la tendance à la hausse du nombre de tués.



Voitures

Les voitures arrivent en tête des statistiques en matière d'accidents mortels. Elles sont la source de la plupart des tués et sont le partenaire conflictuel le plus dangereux pour tous les types d'usagers de la route, à l'exception des poids lourds et des camionnettes. Cela dit, la plupart des occupants de voitures tués ne le sont pas dans des accidents avec d'autres types de véhicules, mais lors de collisions sans partenaire conflictuel. Le nombre de collisions mortelles impliquant des voitures – soit comme victime, soit comme partenaire conflictuel – a fortement baissé au cours des 15 dernières années. Toutefois, cette constatation ne vaut pas pour les accidents avec des motos et des camionnettes, ni pour ceux où le type de victime ou de partenaire conflictuel est inconnu.



Camionnettes

Pour la plupart des types d'accidents impliquant des camionnettes (comme partenaires conflictuels, mais aussi comme victimes), les nombres absolus de tués sont assez faibles. Les occupants de camionnettes décèdent toutefois le plus souvent dans des accidents sans partenaire conflictuel et sont le plus souvent partenaire conflictuel dans des accidents avec des voitures. D'après les chiffres absolus de ces 15 dernières années, les camionnettes ne doivent pas être vraiment considérées comme un type de véhicule problématique. Ce qui est préoccupant, c'est que le nombre d'accidents impliquant des camionnettes a, dans tous les cas, plutôt tendance à augmenter qu'à baisser. La forte augmentation du nombre de camionnettes et de kilomètres parcourus avec ce type de véhicule est, ici aussi, probablement responsable de cette tendance⁵.



Poids lourds

Grâce à la masse du véhicule, les occupants de poids lourds sont, en principe, bien protégés, ce qui explique pourquoi les camions apparaissent principalement comme partenaires conflictuels et rarement comme victimes. Les accidents entraînant la mort des occupants d'un poids lourd surviennent presque exclusivement sans partenaire conflictuel ou entre deux poids lourds. Comme partenaire conflictuel, les poids lourds représentent surtout un danger pour les voitures, mais aussi pour les piétons et les cyclistes. Les accidents avec un poids lourd comme partenaire conflictuel sont en recul. Toutefois, ceci ne vaut pas pour les accidents dont la victime est un motard, l'occupant d'une camionnette ou de type inconnu.



Inconnu

Dans un nombre substantiel d'accidents, soit le type de victime, soit le type de partenaire conflictuel, soit les deux, est inconnu. Au cours des dernières années, ce chiffre a plutôt augmenté pour atteindre son apogée en 2003 et 2004, avant de redescendre.

Conclusion

Nous avons décrit l'évolution du nombre de tués sur les routes par type de conflit entre 1991 et 2006. Pour analyser cette évolution de manière détaillée, nous avons pris en considération non seulement le type d'usager en tant que victime mais également le type d'usager en tant que partenaire conflictuel. On remarque des évolutions différentes en fonction des types de conflit. Alors que, pour certains d'entre eux, on enregistre un net recul du nombre de tués (par exemple, les cyclistes et les piétons victimes de voitures, les occupants de voitures victimes d'autres voitures, etc.), pour d'autres, la variation entre les années est plus forte que la tendance à la baisse (par exemple, les accidents mortels impliquant des cyclistes), tandis que pour d'autres encore, il est même question d'une hausse (tels les accidents mortels ayant pour victimes des cyclomotoristes et des motards).

Comme déjà signalé, il faudrait, pour une interprétation complète des données, compléter l'information sur le nombre de tués par des données relatives à part de chaque type d'usager de la route dans le volume global du trafic et à l'évolution de cette part depuis 1991. Pour ce faire, il faudrait donc également collecter des données relatives aux distances parcourues dans le trafic par les usagers faibles (notamment par les piétons et les cyclistes).

L'apport des analyses présentées ici repose sur le souci de distinguer les différents types d'usagers et les différents types de conflits dans l'analyse des tendances au niveau des accidents et dans l'utilisation d'une série chronologique de données importantes (1991-2006).

⁴ Par rapport à l'année 1996, le nombre de motos dont la vitesse peut excéder les 40 km/h (ceci concerne donc les motos, mais aussi une partie des cyclomoteurs) qui ont été immatriculées en 2006 est supérieur de 73,3 % (Source : SPF Economie DG SIE et SPF Mobilité - http://statbel.fgov.be/figures/d37_fr.asp).

⁵ Par rapport à l'année 1996, le nombre de poids lourds, camionnettes, voitures tout-terrain et camions-citernes qui ont été immatriculés en 2006 est supérieur de 67,3 % (Source : SPF Economie DG SIE et SPF Mobilité - http://statbel.fgov.be/figures/d37_fr.asp).

4.2. Analyse détaillée des accidents impliquant des voitures

Les accidents impliquant des voitures arrivent en tête des statistiques en matière d'accidents mortels. Rien d'étonnant puisqu'il s'agit également des usagers de la route les plus représentés dans le trafic. Dans l'analyse ci-après, nous tentons d'en savoir plus sur ces accidents.

Les accidents mortels impliquant une voiture seule sans partenaire conflictuel sont de loin les plus fréquents. Le tableau ci-après donne un aperçu des pourcentages pour chaque type de partenaire conflictuel impliqué dans des accidents ayant entraîné la mort d'un occupant de voiture.

Tableau 4 :
Partenaires conflictuels dans
des accidents mortels en
2006

Victime : occupant de voiture	
Partenaire conflictuel	Pourcentage
Pas d'antagoniste	61.2
Voiture	21.7
Poids lourd	9.6
Camionnette	3.3
Bus	2.5
Autre	0.8
Inconnu	0.6

Ci-après, les deux types de collisions les plus fréquents sont analysés de manière détaillée. Plus précisément, nous comparons les accidents impliquant une voiture seule (sans partenaire conflictuel) à ceux qui impliquent deux voitures ou plus. Pour les accidents impliquant une voiture seule, le Tableau 5 donne un aperçu des pourcentages pour chaque type d'obstacle rencontré.

Tableau 5 :
Obstacles dans les
accidents impliquant une
voiture seule

Type d'obstacle	Pourcentage
Aucun obstacle	29.9
Arbre	22.5
Poteau d'éclairage	9.0
Mur-bâtiment	9.0
Autre poteau	7.4
Autre obstacle	5.1
Rails de sécurité pas franchis - fer ou béton	4.6
Rails de sécurité franchis – fer ou béton	4.2
Autre	8.1
Inconnu	0.2

Ce tableau nous permet de conclure que, dans les accidents sans partenaire conflictuel, la catégorie d'accidents mortels la plus fréquente représente des voitures qui n'ont pas heurté d'obstacle mais qui ont quitté la route pour une raison quelconque. Dans le cas d'un accident mortel où la voiture heurte un obstacle, c'est un arbre qui est le plus fréquemment percuté.

Comment se fait-il que les voitures quittent la route?

La variable « Mouvement de l'utilisateur de la route » nous permet de répondre à la question. Le Tableau 6 indique le pourcentage pour chaque type de sortie de route. Il est également procédé à une comparaison avec les accidents mortels impliquant deux voitures (ou plus).

Tableau 6 :
Mouvement/perception
de l'usager de la route

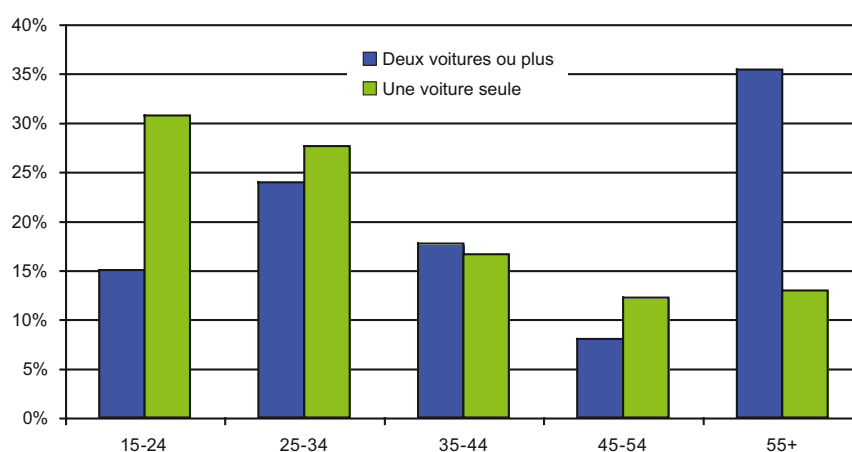
	Une voiture sans partenaire conflictuel	Deux voitures ou plus
« perd le contrôle et quitte la route vers la droite »	49.8%	4.4%
« perd le contrôle et quitte la route vers la gauche »	30.7%	14.2%
« poursuit son chemin dans la bonne direction »	7.8%	55.8%
« se déporte vers la gauche ou dépasse par la gauche »	4.1%	9.7%
« se déporte vers la droite ou dépasse par la droite »	2.8%	0.9%
« inconnu »	2.5%	1.8%
« autre »	0.9%	1.8%
« roule en sens contraire »	0.3%	5.3%
« tourne à droite ou s'apprête à tourner à droite »	0.3%	3.5%
« s'engage sur ou quitte un endroit de stationnement »	0.3%	1.8%
« s'engage dans ou quitte un garage ou un autre terrain privé »	0.3%	0.9%

Nous constatons que la majorité (80%) des conducteurs victimes d'accidents impliquant une voiture seule ont perdu le contrôle de leur véhicule. En cas d'accident impliquant deux voitures ou plus, la perte de contrôle est beaucoup plus rare (moins de 20%) et la plupart des conducteurs « poursuivaient leur chemin dans la bonne direction ». Lors de l'interprétation de ces chiffres, il est important de souligner que la vitesse inadaptée est un facteur majeur pouvant conduire à une perte de contrôle du véhicule. D'autres facteurs tels que la fatigue, la conduite sous influence ou une combinaison de ces facteurs peuvent aussi jouer un rôle.

Quelles sont les victimes d'accidents impliquant une seule voiture?

Le graphe 1 présente le pourcentage d'accidents avec une seule voiture et avec deux voitures ou plus pour cinq catégories d'âge. Il s'agit de l'âge du conducteur de la voiture où se trouvait la victime et donc pas celui de la victime (sauf si la victime est le conducteur). Lors de l'interprétation du graphe, il est important de garder à l'esprit que les barres représentent les pourcentages relatifs de chaque catégorie d'âge dans le total des accidents d'un certain type. Pour chacun des types, la somme des pourcentages sur toutes les catégories d'âge vaut donc 100. On ne peut par contre pas tirer de conclusion sur le nombre absolu d'accidents par catégorie d'âge en fonction du type d'accident sur base de ce graphique.

Graphique 1 :
Pourcentage de tués
par catégorie d'âge du
conducteur



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Chez les conducteurs les plus jeunes, nous constatons un nombre proportionnellement très élevé d'accidents n'impliquant qu'une voiture seule. Mais le graphe révèle également que les groupes des 25-34 ans et des 45-54 ans sont plus représentés dans les accidents impliquant une voiture seule que dans les accidents avec deux voitures ou plus. Seuls les conducteurs plus âgés sont fortement surreprésentés dans les collisions avec deux voitures ou plus. En nombres absolus, il s'avère que, pour les plus de 55 ans, le nombre d'accidents n'impliquant qu'une voiture seule est à peine aussi élevé que celui avec deux voitures ou plus alors que, pour toutes les autres catégories d'âge, les accidents impliquant une voiture seule sont beaucoup plus fréquents que les accidents impliquant deux voitures ou plus.

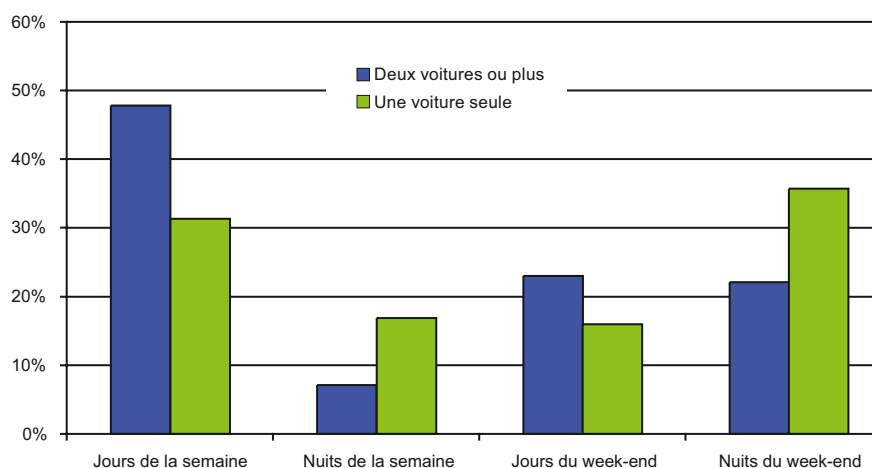
On note également une légère différence en ce qui concerne le sexe du conducteur. Dans les accidents n'impliquant qu'une voiture sans partenaire conflictuel, 86% des conducteurs sont de sexe masculin, alors que ce pourcentage n'est que de 79% lorsque plusieurs voitures sont impliquées.

Dans les accidents mortels impliquant deux voitures ou plus, il y a des passagers impliqués dans l'accident dans 50% des cas, ce qui est deux fois plus que dans le cas des accidents mortels n'impliquant qu'une voiture seule (26%). Ceci est tout à fait logique puisqu'il est deux fois plus probable qu'il y ait au moins un passager s'il y a deux voitures que s'il n'y en a qu'une. De même, étant donné que davantage de personnes sont impliquées dans des collisions entre deux voitures (deux conducteurs au lieu d'un et plus de passagers), il n'est pas étonnant qu'un accident mortel impliquant deux voitures engendre un nombre moyen de décès par accident mortel supérieur par rapport aux accidents mortels impliquant une voiture seule (1.19 contre 1.05). Ces deux moyennes présentent néanmoins peu d'écart et indiquent que la majorité des accidents mortels sont soldés par un seul mort. A peu près 20% des accidents impliquant deux voitures ou plus ont coûté la vie à une seconde personne, contre 5% des collisions impliquant une voiture seule.

Où et quand ont lieu les accidents impliquant une voiture seule?

Le graphe 2 indique le pourcentage d'accidents mortels par période de la semaine par type d'accident.

Graphique 2 :
Pourcentage d'accidents
mortels par période de
la semaine



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

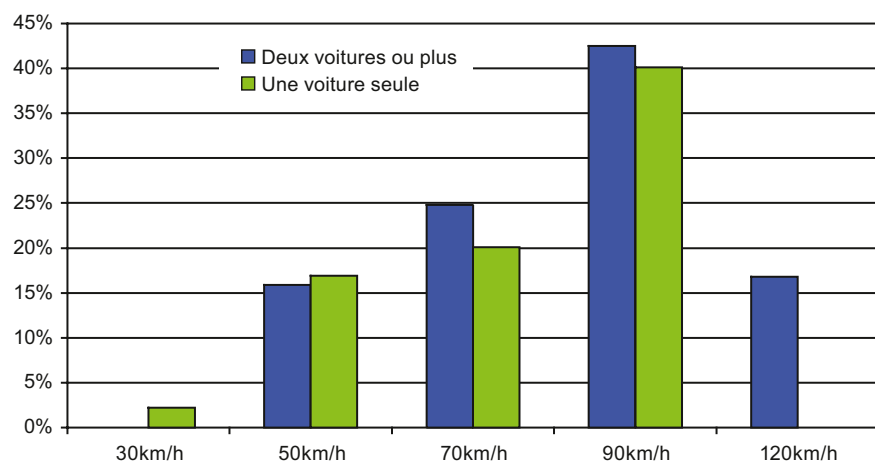
Nota: 1. Nuit: 22h00 – 5h59

2. Week-end: de la nuit du vendredi à la nuit du dimanche inclus.

Le graphe révèle la surreprésentation des accidents impliquant une voiture seule pendant les nuits. Dans ce cas, il n'y a pas vraiment de différence entre les nuits de semaine et de week-end. Un facteur important pour cette distinction entre le jour et la nuit est la densité du trafic. De nuit, les routes relativement peu fréquentées permettent une vitesse plus élevée que le trafic plus dense en journée. Par ailleurs, une erreur fatale commise par un conducteur dans une rue fort fréquentée, se répercute nettement plus souvent sur les autres voitures (et cause donc un accident entre plusieurs voitures) qu'une erreur commise dans une rue à faible densité de trafic (qui engendre un accident sans partenaire conflictuel). La fatigue peut aussi avoir une influence importante les nuits.

Le Graphe 3 relatif aux pourcentages d'accidents impliquant respectivement une voiture seule et deux voitures pour chaque régime de vitesse permet de déterminer où surviennent les différents types d'accidents.

Graphique 3 :
Pourcentage d'accidents
mortels par régime de vitesse



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Remarque : Dans des cas exceptionnels, la vitesse maximale ne correspondait pas aux catégories indiquées. Ces cas ont alors été recensés dans la catégorie supérieure (par ex., la vitesse de 60 km/h a été comptabilisée dans la catégorie des 70 km/h).

Le Graphe 3 révèle que seules les zones 30 et les routes à 120 km/h se caractérisent par un nombre proportionnellement plus élevé d'accidents impliquant une voiture seule. Sur ces types de route, le nombre d'accidents avec une voiture sans partenaire conflictuel est en fait plus de trois fois supérieur au nombre de collisions impliquant plusieurs voitures alors que ce n'est pas le cas pour les autres régimes de vitesse. Au premier abord, il semble surprenant que ce soit justement dans la catégorie de vitesse la plus faible (30 km/h) que les accidents impliquant une voiture seule soient surreprésentés. Il faut cependant réaliser que pour les occupants de voitures circulant à faible vitesse, un accident, dans les zones 30, sera rarement fatal (indépendamment du nombre de voitures impliquées)⁶. Nous supposons que les rares collisions mortelles dans une zone 30 n'aient impliqué qu'une voiture seule qui avait, selon toute probabilité, largement dépassé la vitesse maximale.

En ce qui concerne les routes à 120 km/h, il n'est pas surprenant que les accidents impliquant une voiture seule y soient également surreprésentés. L'absence de carrefours à niveau et la séparation physique entre les deux sens de trafic réduisent en effet le risque de collision entre plusieurs voitures.

⁶ Il faut garder à l'esprit que les chiffres présentés ici concernent uniquement les accidents ayant pour victime un occupant de voiture. L'assertion relative à la gravité des accidents ne s'applique évidemment pas aux piétons ni aux cyclistes.

La répartition des accidents impliquant une voiture seule et plusieurs voitures en fonction du régime de vitesse reste néanmoins assez similaire dans l'ensemble. Les accidents impliquant une voiture sans partenaire conflictuel sont environ trois fois plus nombreux que les collisions entre plusieurs voitures et cette proportion varie peu selon le régime de vitesse. Par ailleurs, il faut savoir que les accidents mortels, qu'ils impliquent une voiture seule ou plusieurs, sont les plus nombreux sur les routes où la vitesse est limitée à 90 km/h.

Enfin, tant les accidents mortels impliquant une voiture seule que ceux impliquant plusieurs voitures surviennent le plus souvent hors agglomération (83% des cas).



Résumé

Les accidents mortels n'impliquant qu'une voiture seule sans partenaire conflictuel sont de loin les plus fréquents, leur nombre est environ trois fois plus élevé que celui des accidents impliquant deux voitures ou plus. Les accidents du premier type sont très souvent imputés par la police à une perte de contrôle du conducteur. Les accidents impliquant une voiture seule sont provoqués par des conducteurs de tous âges, mais particulièrement souvent par des jeunes automobilistes (<24) et relativement rarement par des conducteurs plus âgés (55+). Ils surviennent fréquemment la nuit et sont surreprésentés dans les zones 30 et sur autoroute par rapport aux accidents impliquant deux voitures ou plus.



5. Evolution générale des accidents et des victimes dans les trois régions

Table des matières

5.1.	La sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale	56
5.2.	La sécurité routière en Région flamande	57
5.3.	La sécurité routière en Région wallonne	58

5.1. La sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale

Pour consulter le rapport dans son intégralité, rendez-vous sur le site Internet de l'Observatoire pour la Sécurité Routière¹.

L'analyse de l'évolution de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale est rendue difficile par le fait que, dans la zone de police Bruxelles-Ixelles, l'enregistrement électronique des accidents n'a débuté qu'en 2003 et s'est accompagné de toute une série de problèmes techniques. Cela signifie qu'il vaut mieux ne pas tenir compte des données collectées entre 2001 et 2003 pour refléter la tendance en la matière, étant donné que ces chiffres donnent très probablement une image faussée de la situation.

Lorsque l'on se penche sur les données d'accidents de la Région de Bruxelles-Capitale, on se rend compte que cette région a obtenu de bons résultats entre 2000 et 2006. Le nombre de décédés 30 jours par millions d'habitants et le nombre de décédés 30 jours par milliard de véhicules-kilomètres a baissé de respectivement 44,6 et 41,7%. L'objectif intermédiaire pour 2006 a donc été atteint en Région bruxelloise.

Le caractère urbain de cette région fait évidemment que les accidents qui s'y produisent sont moins graves que dans les autres régions. En 2006, le nombre de décédés 30 jours pour 1000 accidents n'était plus que de 7 par rapport à 17 en 2000.

Les accidents les plus graves ont lieu principalement les nuits de week-end. Le nombre de décédés 30 jours recensé en agglomération a diminué de moitié en 2006 par rapport à la moyenne de référence. La Région bruxelloise se caractérise également par le fait qu'il s'y produit plus d'accidents aux carrefours qu'en Flandre ou en Wallonie. Ce sont toutefois les accidents sur les voies en section qui sont les plus dangereux en termes de décédés 30 jours. Ces voies sont responsables de 52% des accidents et de 80% des tués dans la circulation.

Un autre problème concernant l'analyse des données est que pour 15,4% des décédés 30 jours, on ignore à quel titre ils ont été victimes d'un accident. Le nombre de décédés 30 jours est de 26 au total. Les chiffres dont on dispose permettent d'affirmer que les piétons sont les usagers les plus vulnérables et que, parmi eux, le nombre de blessés légers et graves est en hausse. Un accident sur quatre résulte d'une collision entre une voiture et un piéton. 39,4% des blessés graves sont des piétons. Viennent ensuite les motards qui représentent 15,5% des blessés graves et 10% des blessés légers en Région bruxelloise.

Enfin, le problème de l'alcool occupe une place particulière en Région de Bruxelles-Capitale. A peine 20% des automobilistes impliqués dans un accident corporel sont soumis à un alcootest. Parmi eux, 15% sont sous l'influence de l'alcool. Il s'agit d'un problème qui, en semaine, se pose surtout la nuit parmi la tranche d'âge des 35-44 ans. Les nuits de week-end, ce sont principalement les conducteurs un peu plus jeunes qui conduisent sous influence.

¹ http://bivvweb.ipower.be/observ/observatorium_fr.htm

5.2. La sécurité routière en Région flamande

Pour consulter le rapport dans son intégralité, rendez-vous sur le site Internet de l'Observatoire pour la Sécurité Routière¹.

En Région flamande, le nombre de décédés 30 jours a diminué de 36% par rapport à la moyenne de référence. Cette baisse est plus rapide qu'en Wallonie (-11,4%). Jusqu'en 2000 compris, les deux régions connaissaient une évolution parallèle. Depuis 1991, la gravité des accidents a diminué d'un tiers. En 2006, on recensait encore 20 décédés 30 jours pour 1000 accidents.

Cette baisse concerne surtout les voiries à 90 km/h. Ceci est dû principalement à la conversion de voiries à 90 km/h en zone 70. En 2006, on a recensé pour la première fois plus de tués sur les voiries à 70 km/h que sur les voiries à 90 km/h.

Par rapport au reste de la Belgique, la Région flamande compte proportionnellement plus d'accidents aux heures de pointe en semaine mais moins les nuits de week-ends et le dimanche après-midi. Les accidents les plus graves se produisent toujours les nuits de week-end et font surtout des victimes parmi les jeunes de moins de 34 ans.

La Région flamande se caractérise par le problème des accidents de camions sur autoroutes. 40% des tués ont été victimes d'un accident impliquant au moins un poids lourd alors que ceux-ci ne représentent que 17,4% du nombre total de véhicules-kilomètres parcourus sur autoroute.

Depuis 1991, les accidents se produisant à l'intérieur et en dehors des agglomérations ont baissé d'un tiers. Par rapport à la moyenne de référence, les accidents graves recensés en 2006 ont diminué de 24,3 % en agglomération et de 16,5% en dehors de celle-ci.

La Flandre compte également de nombreuses victimes parmi les cyclistes. Ceci est notamment dû au fait que le vélo est un moyen de transport fort utilisé dans cette région. En 2006, les cyclistes représentaient 14,8% des décédés 30 jours, 17,8% des blessés graves et 16,3% des blessés légers.

En Flandre également, le problème de l'alcool au volant se pose surtout les nuits de week-end. Plus de 30% des conducteurs impliqués dans un accident corporel affichent un résultat positif au test de l'haleine. Parmi les conducteurs impliqués dans un accident, seul 1 sur 2 est soumis à un alcootest.

¹ http://bivvweb.ipower.be/observ/observatorium_fr.htm

5.3. La sécurité routière en Région wallonne

Pour consulter le rapport dans son intégralité, rendez-vous sur le site Internet de l'Observatoire pour la Sécurité Routière¹.

Depuis 1991, le nombre de décédés 30 jours en Région wallonne a diminué de 30% tandis que le nombre de blessés graves a baissé de 65%.

La Région wallonne compte proportionnellement plus d'accidents de week-end que le reste de la Belgique. Les accidents les plus graves ont lieu la nuit et durant le week-end.

Les accidents sont répartis différemment que dans les autres régions. On constate ainsi des pics moins élevés aux heures de pointe en semaine et une proportion plus élevée d'accidents la nuit et en journée le week-end. A noter également que 70% des accidents ont lieu sur des voies en section et que ces accidents sont responsables de 85% de tués dans la circulation.

En Wallonie, le taux de gravité des accidents est systématiquement plus élevé que dans le reste de la Belgique. En 2006, on a recensé 43 tués pour 1000 accidents, contre 20 en Flandre et 10 en Région de Bruxelles-Capitale. La Région wallonne est la seule, parmi les 3 régions, où le nombre de tués pour 1000 accidents ne baisse pas. La province de Hainaut paie le plus lourd tribut avec 200 décédés 30 jours par an sur les routes. Une légère amélioration de l'ordre de 2% a été constatée, ce qui ne suffit toutefois pas à inverser la tendance.

Le nombre de décédés 30 jours sur autoroutes est plus élevé en Wallonie qu'en Flandre, pas parce le nombre d'accidents y est proportionnellement plus élevé mais parce que leur taux de gravité est plus important. En 2006, on y recensait 56 tués pour 1000 accidents contre 32 tués pour 1000 accidents en Flandre. 10% des accidents ont lieu sur une autoroute. Il s'agit là d'un point d'attention important. Contrairement à la Flandre, le problème n'est pas spécifiquement lié aux poids lourds.

Les accidents qui ont lieu en et hors agglomération sont deux fois plus graves qu'en Flandre. La plupart des décédés 30 jours sont à déplorer sur les voiries à 90 km/h. Par rapport au chiffre de référence, ce nombre a toutefois baissé de 12,6%. Sur les voiries à 50 km/h, le nombre de décédés 30 jours a baissé de 30%. Sur les voiries à 70 km/h, on a constaté une augmentation de 39% du nombre de décédés 30 jours en 2006 par rapport à la moyenne pour 1998-2000.

A noter également que les accidents impliquant un seul usager sont responsables de 45% des tués sur les routes wallonnes. Sur l'ensemble des accidents impliquant des usagers pour lesquels on connaît le nombre de véhicules-kilomètres parcourus, les accidents avec motards sont responsables du plus grand nombre de tués par milliard de véhicules-kilomètres parcourus. Avec 1,3 tués par 100.000 de kilomètres parcourus, ce nombre dépasse largement celui des voitures, camions ou camionnettes. Il s'agit également du seul indicateur qui n'a pas baissé au cours des dernières années.

En Région wallonne également, environ 1 conducteur sur 2 est soumis à un alcootest. Parmi eux, 16,6% conduisaient sous l'influence de l'alcool. La nuit, plus de 30% de ces conducteurs affichent un alcootest positif.

¹ http://bivwweb.ipower.be/observ/observatorium_fr.htm



6. Evolution générale des comportements et des attitudes

Table des matières

6.1 Mesures de comportement	60
6.1.1. Vitesse excessive ou inadaptée	60
Mesures de la vitesse – méthodologie	60
Résultats	61
6.1.2. Conduite sous influence d'alcool	70
Mesure de comportement conduite sous influence d'alcool - méthodologie	70
Résultats	71
6.1.3. Port de la ceinture de sécurité	73
Mesure du port de la ceinture – méthodologie	73
Résultats	73
6.1.4. Conclusions	76
6.2. Attitudes	77
6.3. Résumé	77

EVOLUTION GÉNÉRALE DES COMPORTEMENTS ET DES ATTITUDES

A la demande de la Commission Fédérale pour la Sécurité Routière, l'IBSR organise depuis 2003 des mesures de comportement et d'attitude relatives aux trois plus importants thèmes en matière de sécurité routière : la conduite sous influence d'alcool, de drogue illicite ou de médicament, la vitesse excessive ou inadaptée et le non-port de la ceinture de sécurité. Concrètement, ces mesures se traduisent chaque année par des comptages du port de la ceinture et des contrôles de la vitesse, et tous les deux ans, par une étude de la conduite sous influence d'alcool en collaboration avec les services de police.

L'IBSR n'a pas pour seule visée de mesurer l'évolution des comportements des usagers de la route, il tente aussi d'influencer ces comportements via la sensibilisation. L'opinion et les attitudes des usagers à propos de la sécurité routière et notamment, de manière plus précise, des accidents de la route, des contrôles routiers et de la politique menée en la matière représente un facteur déterminant du comportement. Il est donc primordial d'évaluer l'évolution de ces opinions et connaissances. A cet effet, l'IBSR organise tous les trois ans des mesures d'attitudes auprès des conducteurs.

6.1 Mesures de comportement

6.1.1. Vitesse excessive ou inadaptée

La vitesse excessive ou inadaptée est un problème majeur de sécurité routière. Différentes études¹ signalent que la vitesse est un facteur prépondérant dans 30% des accidents mortels. Même dans les cas où la vitesse n'est pas la cause première de l'accident, elle joue un rôle déterminant sur le délai dans lequel le conducteur réagit à un événement inattendu. La distance parcourue pendant la période de réaction ainsi que la distance de freinage est fonction de la vitesse pratiquée. Il a été prouvé qu'une variation de vitesse, même minime, influence fortement le risque d'accident ainsi que sa gravité. D'après une relation établie par Nilsson², un changement de vitesse moyenne de 1 km/h induit une augmentation du nombre d'accidents de 2% (sur autoroute) à 4% (en agglomération). Cette relation a été confirmée par de nombreuses études empiriques³.

Mesure de la vitesse – méthodologie

En 2003, l'IBSR a constitué un échantillon de 150 points répartis sur le réseau routier belge. Ces lieux de mesure ont été sélectionnés pour cinq régimes de vitesse (30, 50, 70, 90 et 120 km/h) de telle sorte que des sites de chaque régime de vitesse se retrouvent dans chaque région. Afin de favoriser la comparabilité des résultats, les mêmes sites de mesure ont été autant que possible réutilisés d'une année à l'autre. Certaines limites ont toutefois été rencontrées. A Bruxelles, par exemple, il était quasi impossible de sélectionner suffisamment de routes à 90 et 120 km/h. A partir de 2006, les mesures sur autoroutes ont été abandon-

¹ N. N. Bowie & M. Waltz (1994). "Data Analysis of the Speed-Related Crash Issue". Auto and Traffic Safety, Vol. 2. Transportation Research Board (1998). "Managing speed; review of current practice for setting and enforcing speed limits". Special report 254. Transportation Research Board (TRB). National Academy Press, Washington DC.

² G. Nilsson (1982). "The effects of speed limits on traffic crashes in Sweden". In: Proceedings of the international symposium on the effects of speed limits on traffic crashes and fuel consumption, Dublin. G. Nilsson (2004). "Traffic safety dimensions and the power model to describe the effect of speed on safety". Bulletin 221, Lund Institute of Technology, Lund.

³ R. Elvik, P. Christensen. & A. Amundsen (2004). "Speed and road accidents. An evaluation of the Power Model". TØI report 740/2004. Institute of Transport Economics TOI, Oslo.

nées car il s'est avéré que la technique de mesure ne permettait pas d'obtenir des données assez précises sur ce type de routes. Et enfin, suite à l'application en 2006 de la nouvelle réglementation en matière de zone 30 aux abords des écoles, l'échantillon a dû être retravaillé afin de répondre au critère de représentativité. Vu que nous ne disposons à ce jour que des résultats d'une mesure, ceux-ci ne seront publiés que lorsqu'ils seront connus pour deux années consécutives.

Sur chaque site, la vitesse a été mesurée 24 heures sur 24 pendant une période d'une semaine au cours du mois d'octobre à l'aide de radars automatiques utilisant la technologie doppler, placés sur le bord de la route. Pour chaque site, une seule direction de trafic est mesurée. Cela permet d'avoir des mesures bien plus précises que si les deux sens de circulation étaient mesurés par le même appareil, surtout dans le cas de routes fort fréquentées. Toutes les mesures se font sur des routes à simple bande de circulation.

Par ailleurs, vu l'influence des caractéristiques de la route et de son environnement sur la vitesse pratiquée et afin d'obtenir des indicateurs comparables, il était nécessaire de sélectionner des endroits de mesures « standard », c'est-à-dire des sections rectilignes, avec le moins d'éléments possibles pouvant contrarier la vitesse des conducteurs. On peut ainsi obtenir une mesure de vitesse dite « libre », reflétant plus le choix des conducteurs.

Il est également tenu compte des conditions de circulation car comparer des situations dans lesquelles la route est dégagée avec d'autres où la circulation est congestionnée a peu de sens. Pour le calcul des indicateurs, nous ne retenons donc que les véhicules dont le conducteur est libre du choix de sa vitesse, c'est-à-dire non contraint par un véhicule le précédant. Pratiquement, n'ont été gardés que les véhicules séparés des précédents par une distance au moins égale à 5 secondes par rapport à la vitesse limite. Cela équivaut respectivement à 42, 69, 97 et 125 mètres pour les routes à 30, 50, 70 et 90.

Enfin, la vitesse étant fortement différente en fonction du type de véhicule, il a été décidé de ne retenir que le type « voiture » pour produire les indicateurs de vitesse. En 2003, nous avons mesuré la vitesse de 4.270.759 véhicules, de 4.735.973 en 2004, de 4.635.216 en 2005 et de 3.987.848 en 2006. La diminution du nombre de véhicules contrôlés en 2006 est due au fait que nous avons dû remplacer les points de mesure sur autoroutes par des points sur des routes ayant un autre régime de vitesse et qui sont moins fréquentées.

Résultats

Les résultats portent sur des mesures de vitesse agrégées au niveau régional. Des résultats individuels pour chaque site de mesure ont également été produits et les résultats ont été communiqués aux gestionnaires de voirie et aux services de police concernés.

Résultats nationaux

La Figure 1 Indique les vitesses moyennes enregistrées de 2003 à 2006 sur les routes à 50, 70 et 90 km/h. Pour les routes à 50 km/h, on remarque que la vitesse moyenne est depuis 2004 fort proche de la limitation de vitesse. Entre 2003 et 2004 principalement et entre 2004 et 2005 plus modérément, la vitesse moyenne a un peu diminué mais on observe par contre une stagnation entre 2005 et 2006. On ne peut se satisfaire de ce résultat car une vitesse moyenne au niveau de la limite de vitesse signifie également que beaucoup de conducteurs se trouvent au dessus de cette limite.

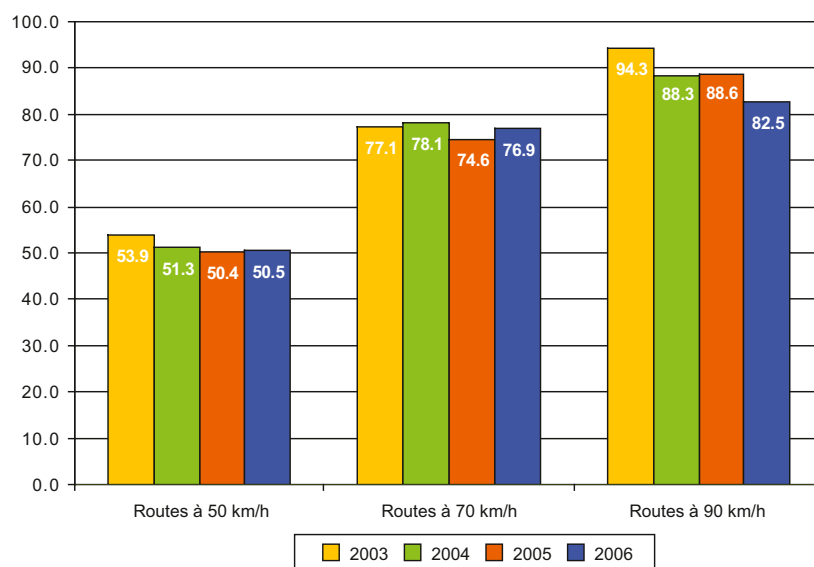
Au niveau des routes à 70 km/h, la vitesse moyenne est nettement supérieure à la vitesse légale (de 6.9 km/h). De plus, malgré des fluctuations intermédiaires,

EVOLUTION GÉNÉRALE DES COMPORTEMENTS ET DES ATTITUDES

on observe que la vitesse moyenne en 2006 n'est pas significativement différente de la vitesse en 2003. Cela infirme le sentiment d'une tendance à la baisse que nous pensions observer suite aux résultats de 2005.

Sur les routes à 90 km/h, on observe par contre une diminution réelle de la vitesse entre 2003 et 2006. On atteint en 2006 une vitesse moyenne de 82,5 km/h, soit bien en-dessous de la vitesse légale. L'écart de vitesse moyenne entre les routes à 70 km/h et les routes à 90 km/h est donc de moins de 6 km/h en 2006. Ce faible écart peut en partie s'expliquer par le fait que beaucoup de routes à 70 km/h sont d'anciennes routes à 90 km/h pour lesquelles peu de mesures ou aucune mesure n'a été prise pour effectivement engendrer cette diminution de la vitesse. Or, l'expérience montre que, si un changement de limitation de vitesse n'est pas accompagné d'autres mesures, le changement de comportement des conducteurs est toujours de plus faible ampleur que le changement de limitation de vitesse⁴.

Graphique 1 :
Vitesse moyenne
en Belgique de 2003 à 2006



La vitesse moyenne est un indicateur courant et facile à comprendre mais peu parlant sur le plan des vitesses pratiquées par les conducteurs les plus extrêmes et donc également les plus dangereux. C'est pourquoi, il est nécessaire de s'attarder sur d'autres indicateurs. La vitesse percentile 85, notée V85, est un indicateur fréquemment utilisé pour rendre compte du comportement de ce type de conducteurs. Il s'agit de la vitesse qui est respectée par 85% des véhicules ou, en d'autres termes, au-delà de laquelle se trouvent 15% des véhicules. La vitesse percentile 85 est donc la vitesse à laquelle roule une grande majorité des conducteurs.

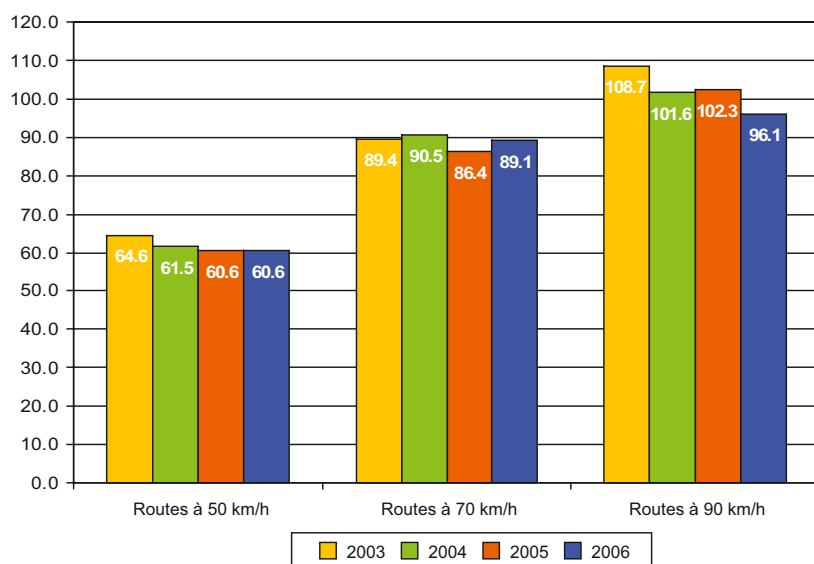
La Figure 2 représente l'évolution de la vitesse V85 en Belgique pour la période 2003-2006. Vu les résultats déjà observés pour la vitesse moyenne, on observe sans surprise que les V85 restent nettement plus élevés que la vitesse légale,

⁴ Voir notamment la revue de littérature effectuée par J. Stuster, Z. Coffman & D. Warren (1998) in "Synthesis of Safety Research Related to Speed and Speed Management", Publication No. FHWA-RD-98-154, Federal Highway Administration, Washington, DC.

même si sur les routes à 90 km/h, le V85 a diminué fortement depuis 2003 pour atteindre une valeur de 96,1 km/h en 2006. Le problème déjà identifié pour les routes à 70 km/h devient encore plus criant en observant le V85 qui, en 2006, s'élève de près de 20 km/h par rapport à la vitesse légale. Dans des conditions fluides de circulation, 15% des conducteurs roulent donc plus vite que 89,1 km/h sur les routes à 70 km/h. Pour les routes à 50 km/h, le V85 reste fixé, sur les deux dernières années de l'étude, à 60,6 km/h.

A noter que les diminutions et augmentations de vitesse sont, en valeur absolue, très similaires entre les indicateurs « moyenne » et « V85 ». Cela signifie que, si les conducteurs les plus extrêmes contribuent effectivement aux variations (tendance visible grâce au V85), ils ne le font pas plus que l'ensemble des conducteurs (tendance visible grâce à la moyenne).

**Graphique 2 :
Vitesse V85 en Belgique
de 2003 à 2006**



Source : IBSR

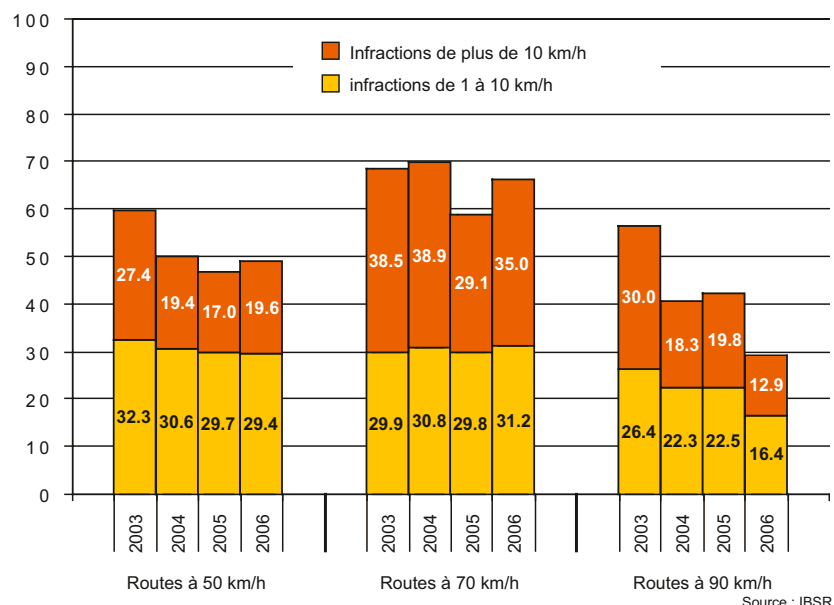
Outre les grands excès de vitesse, il s'agit également de s'intéresser aux infractions plus « ordinaires » qui ont aussi une influence négative sur la sécurité routière. La Figure 3 reprend le pourcentage d'infractions entre 1 et 10 km/h et de plus de 10 km/h au-dessus de la vitesse limite (les colonnes inférieures représentent les infractions de 1 à 10 km/h tandis que les colonnes supérieures, les infractions de plus de 10 km/h). Le total des deux colonnes donne donc la proportion totale d'infractions. Un véhicule est considéré au-dessus de la limite dès un dépassement de 1 km/h (résolution du radar) de la limite.

Les valeurs des taux d'infractions restent très élevées pour tous les régimes de vitesse. De plus, la proportion des infractions de plus de 10 km/h est importante. Elles représentent même plus de la moitié des infractions sur les routes à 70 km/h. Les taux d'infractions restent très stationnaires sur les routes à 50 et 70 km/h alors que des progrès notables sont constatés sur les routes à 90 km/h entre 2003 et 2006. Le taux d'infraction de plus de 10 km/h reste néanmoins de 12,9% en 2006 alors que l'objectif fixé lors des EGSR de 2002 était de 5%⁵.

⁵ Etats Généraux de la Sécurité Routière (2002). Dossier 1 : Vitesse inappropriée et excessive. Disponible sur <http://www.bivv.be/dispatch.wcs?uri=666965394&action=viewStream&language=fr>.

EVOLUTION GÉNÉRALE DES COMPORTEMENTS ET DES ATTITUDES

Graphique 3 :
Pourcentages d'infractions
en Belgique de 2003 à 2006



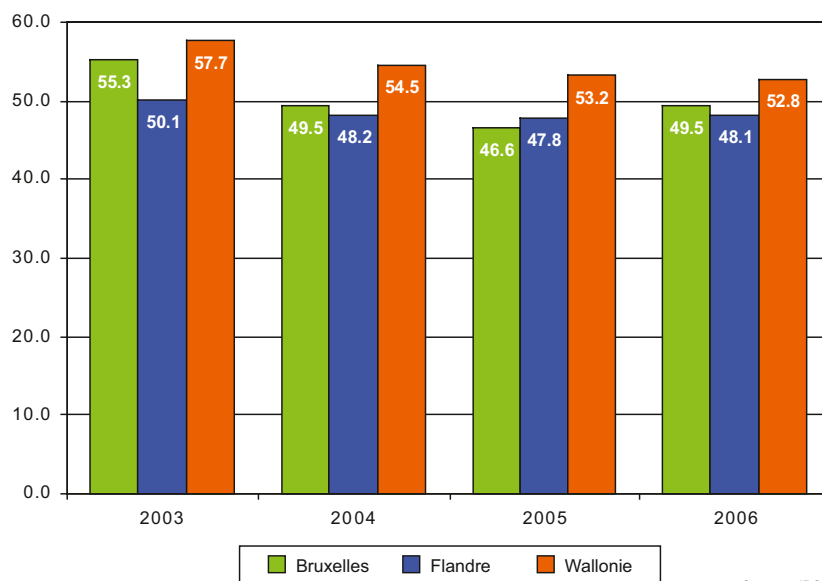
Résultats régionaux

Les indicateurs utilisés pour l'ensemble de la Belgique sont ici désagrégés en fonction des régions. On constate en effet, depuis le début des mesures, des différences significatives entre les vitesses parcourues dans les différentes régions.

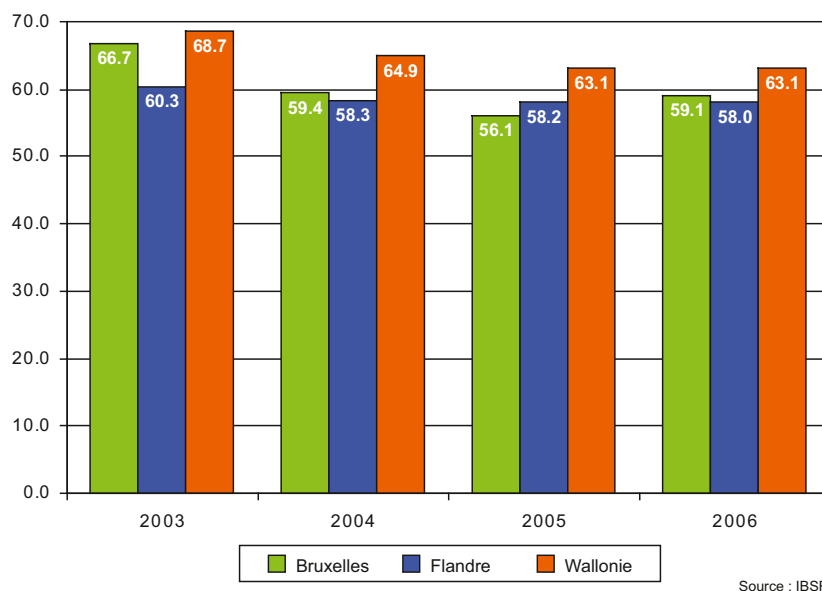
Les figures 4, 5 et 6 reprennent les vitesses moyennes, V85 et pourcentage d'infractions par région pour les routes à 50 km/h. Un premier constat est que les valeurs des indicateurs pour la Wallonie sont systématiquement plus élevées que pour les deux autres régions. Par contre, à l'exception de l'année 2003, les valeurs pour Bruxelles et la Flandre ne sont pas significativement différentes. La différence en termes de vitesse moyenne et de V85 entre la Wallonie et les deux autres régions est de l'ordre de 5 à 6 km/h, ce qui est important compte tenu de l'augmentation rapide du risque d'accident lié à l'augmentation de la vitesse moyenne. On remarque par contre que les progrès entre 2003 et 2006 sont un peu plus importants en Wallonie qu'ailleurs, même si ces progrès semblent stagner depuis 2005 à l'image de Bruxelles et de la Flandre.

Au niveau des infractions, les disparités sont encore plus visibles. On peut constater que c'est surtout au niveau des infractions de plus de 10 km/h que la différence est la plus marquée entre la Wallonie, la Flandre et Bruxelles. En Flandre, ce taux d'infractions est, pour l'année 2005, de moitié par rapport au taux constaté en Wallonie. Néanmoins, le graphique confirme l'absence de progrès récents en Flandre. En Wallonie, le constat en 2006 est particulièrement mauvais : plus de la moitié des conducteurs sont en infraction sur les routes à 50 km/h et près d'un quart d'entre eux roulent à plus de 60 km/h.

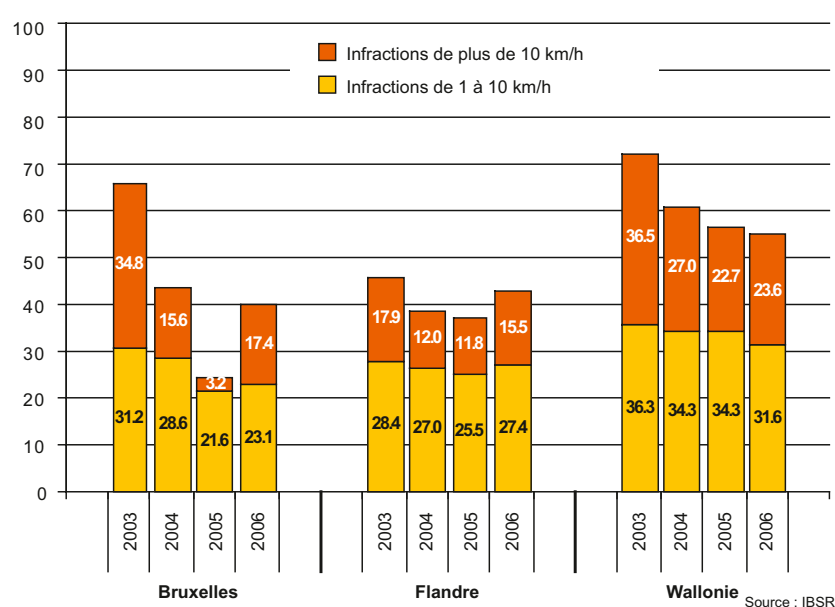
**Graphique 4 :
Zones 50 –
Vitesse moyenne par région**



**Graphique 5 :
Zones 50 –
Vitesse V85 par région**



**Graphique 6 :
Zones 50 –
Infractions par région**



EVOLUTION GÉNÉRALE DES COMPORTEMENTS ET DES ATTITUDES

Les figures 7, 8 et 9 reprennent les vitesses moyennes, V85 et pourcentage d'infractions par région pour les routes à 70 km/h. Bien que des mesures aient été réalisées à Bruxelles et prises en compte pour les indicateurs nationaux, le nombre de mesures est insuffisant pour produire des indicateurs fiables pour cette seule région. Seules la Flandre et la Wallonie sont donc représentées sur les graphiques.

Pour les routes à 70 km/h, la distinction entre les régions est moins claire que pour les routes à 50 km/h. Néanmoins, si la Flandre et la Wallonie partent avec des valeurs de vitesse moyenne et de V85 proches en 2003, l'écart entre les deux régions se creuse peu à peu grâce aux progrès constants de la Flandre associés à la stagnation en Wallonie. Finalement, on retrouve en 2006 une différence importante de 10,6 km/h entre les V85 flamands et wallons. Malgré ces progrès, notons que la Flandre présente encore un V85 élevé de 82 km/h en 2006.

Les routes à 70 km/h sont donc les plus problématiques au niveau de la vitesse, toutes régions confondues. Cela se confirme à la vue des taux d'infractions élevés dans les deux régions. On peut toutefois se réjouir des progrès constatés en Flandre, qui concernent surtout la diminution des infractions de plus de 10 km/h. En Wallonie, on retrouve par contre une proportion d'infractions de plus de 10 km/h plus importante que la proportion d'infractions entre 1 et 10 km/h.

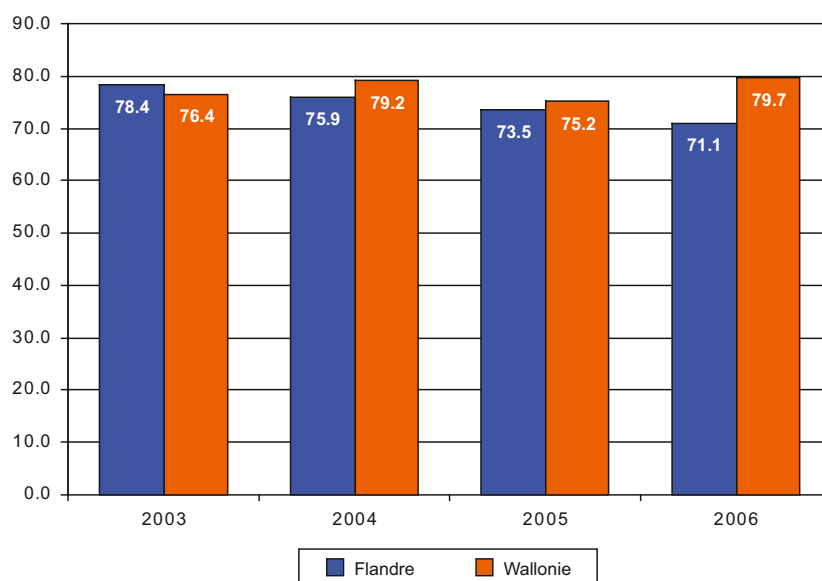
Enfin, les figures 10, 11 et 12 reprennent les vitesses moyennes, V85 et pourcentage d'infractions par région pour les routes à 90 km/h. Pour rappel, ce type de mesure ne peut être effectué à Bruxelles puisque le nombre de routes à 90 km/h y est quasi nul. Si, pour l'année 2006, une différence de V85 de l'ordre de 10 km/h est de nouveau visible entre la Flandre et la Wallonie, on remarque néanmoins que les progrès dans les deux régions sont assez parallèles. Les progrès récents en Flandre résultent en un V85 proche de la limitation de vitesse, ce qui est nettement plus raisonnable que la situation observée sur les autres types de route. Le pourcentage total d'infractions en Flandre est d'ailleurs tombé à 20,9% en 2006. En Wallonie, les routes à 90 km/h présentent également le taux d'infractions le plus bas mais 37,4% des conducteurs restent malgré tout en infraction en 2006.

Résultats selon le moment de la journée

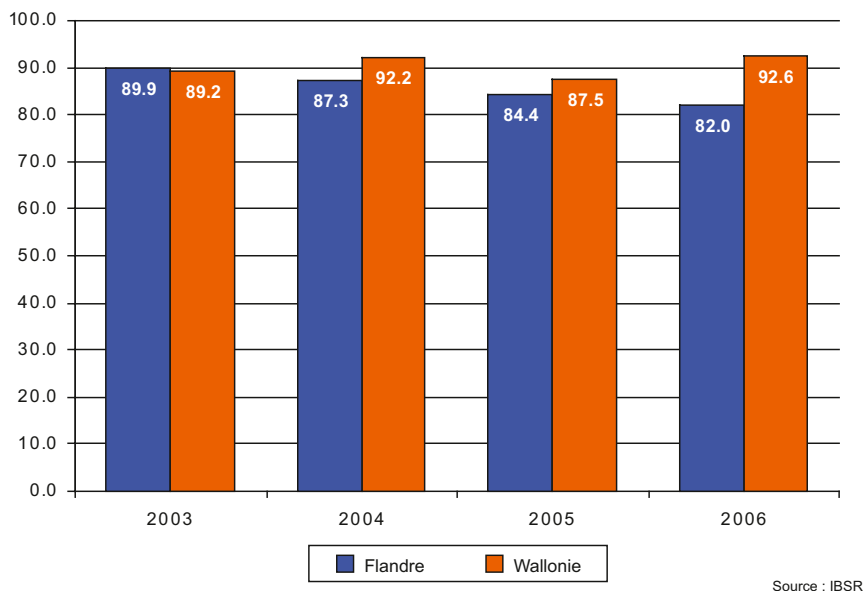
Les figures 13, 14 et 15 reprennent donc les vitesses moyennes, V85 et pourcentage d'infractions en fonction du moment de la journée. La journée est définie comme la période entre 6h et 21h59 et la nuit est la période complémentaire.

Pour tous les régimes de vitesse, on remarque chaque année des vitesses significativement plus élevées la nuit. La différence entre les vitesses moyennes et V85 de jour et de nuit monte jusqu'à 8 km/h sur les routes à 70 km/h. Les valeurs pour la journée sont très proches des valeurs globales présentées aux figures 1, 2 et 3. Cela est logique car le nombre de véhicules observé est beaucoup plus grand durant cette période que pendant la nuit, ce qui fait que les vitesses observées de jour influencent beaucoup plus les indicateurs globaux. La situation de nuit en terme de vitesse est donc pire que la situation globale (déjà décrite comme mauvaise dans ce document). Citons notamment le fait que 15% des conducteurs roulent à plus de 97,9 km/h la nuit sur les routes à 70 km/h. Par contre, l'évolution de nuit (ou le manque d'évolution pour les routes à 50 et 70 km/h) est tout à fait comparable à l'évolution de jour. Au niveau des infractions, on constate que le pourcentage des petites infractions est similaire de jour et de nuit mais que la différence se fait au niveau des infractions de plus de 10 km/h.

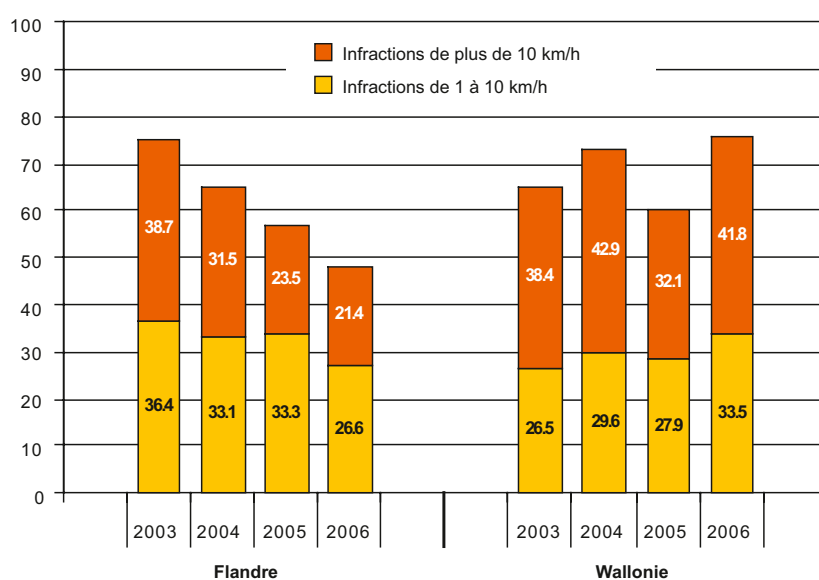
**Graphique 7 :
Zones 70 –
Vitesse moyenne par région**



**Graphique 8 :
Zones 70 –
Vitesse V85 par région**

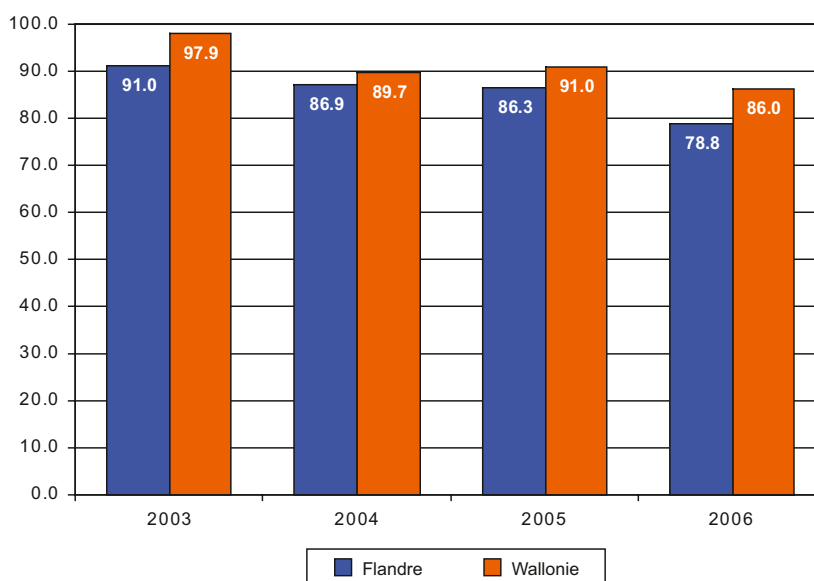


**Graphique 9 :
Zones 70 –
Infractions par région**

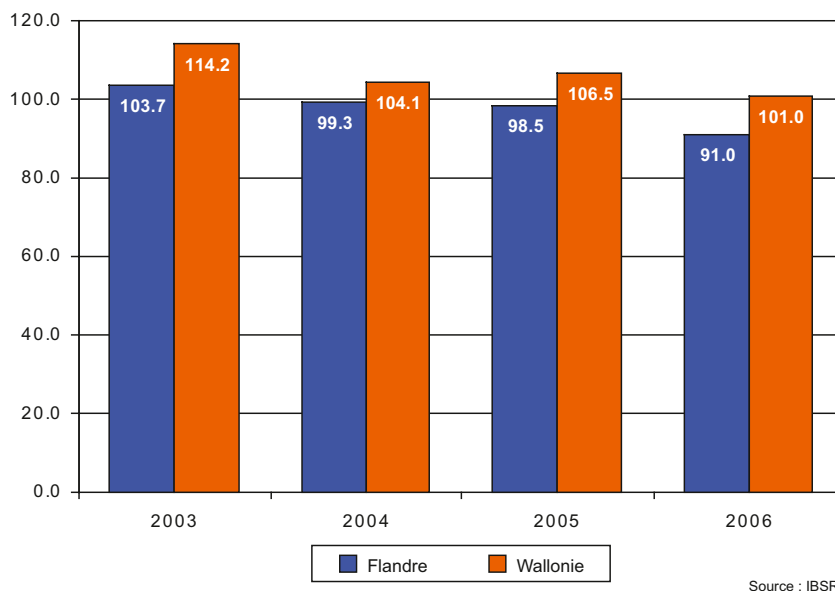


EVOLUTION GÉNÉRALE DES COMPORTEMENTS ET DES ATTITUDES

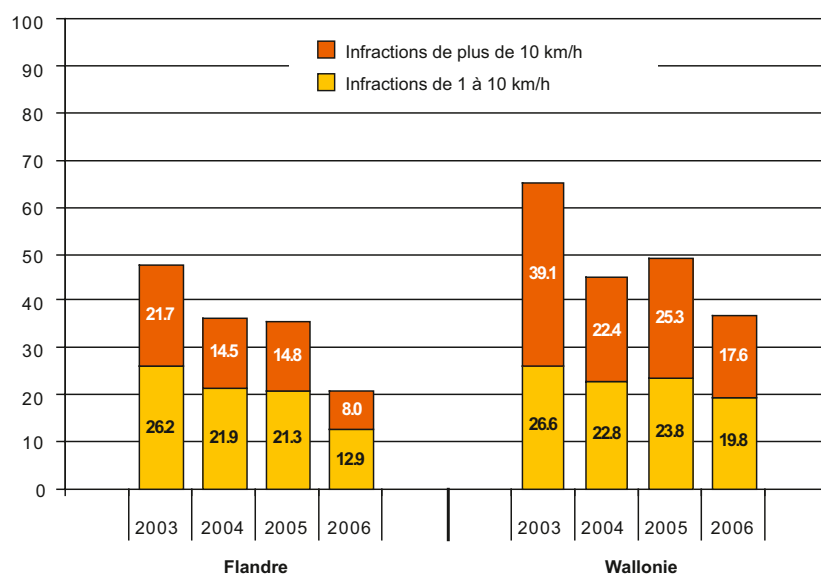
Graphique 10 :
Zones 90 –
Vitesse moyenne par région



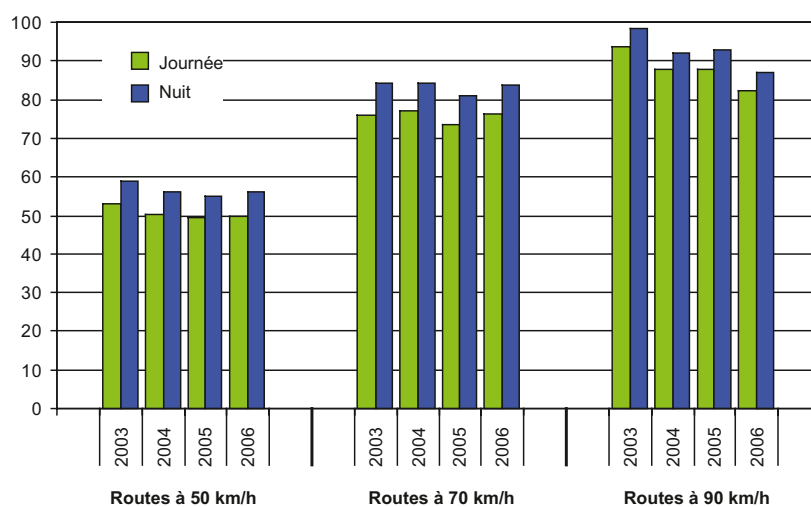
Graphique 11 :
Zones 90 –
Vitesse V85 par région



Graphique 12 :
Zones 90 –
Infractions par région

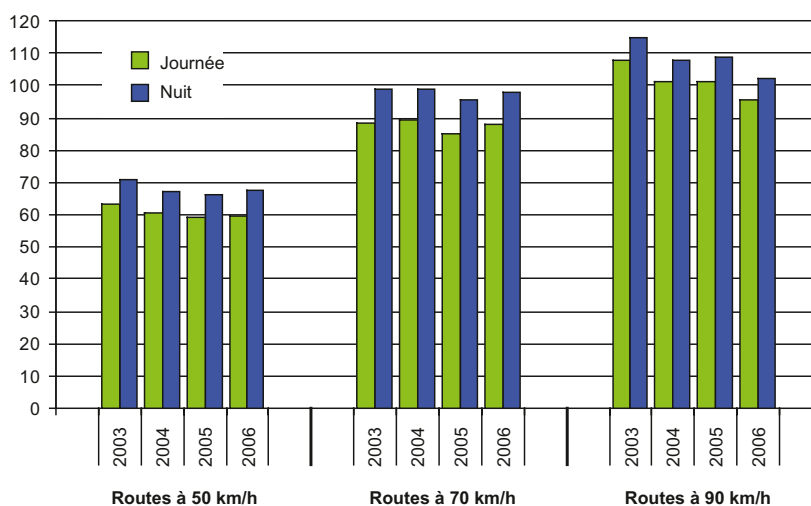


Graphique 13:
Vitesse moyenne en fonction
du moment de la journée



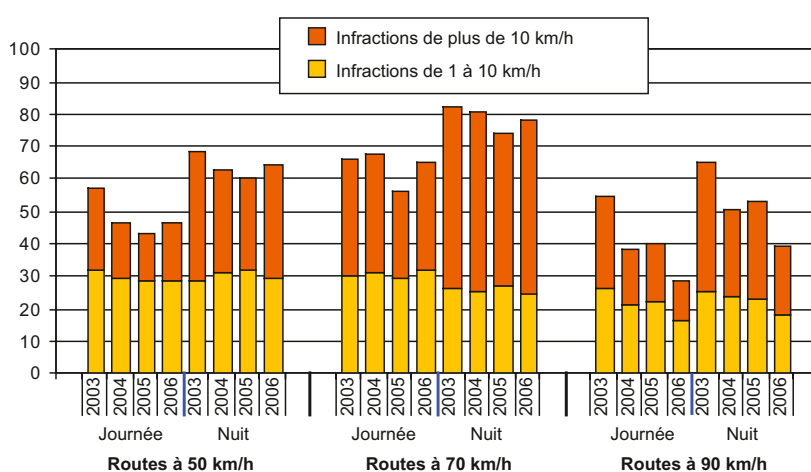
Source : IBSR

Graphique 14:
Vitesse V85 en fonction
du moment de la journée



Source : IBSR

Graphique 15:
Infractions en fonction
du moment de la journée



Source : IBSR

EVOLUTION GÉNÉRALE DES COMPORTEMENTS ET DES ATTITUDES

Globalement, nous pouvons conclure que la vitesse parcourue n'évolue pas de façon positive. Bien que certains résultats aient été obtenus sur les routes à 90 km/h, nous devons encore accorder une attention particulière sur les routes à 50 et 70 km/h. Sur ces routes, la vitesse moyenne et la vitesse V85 sont trop élevées, ce qui implique par conséquent que beaucoup de conducteurs roulent encore toujours à une vitesse plus élevée que la vitesse maximale autorisée.

6.1.2. Conduite sous influence d'alcool

Mesure de comportement conduite sous influence d'alcool⁶ - méthodologie

L'expression « conducteur sous influence d'alcool » désigne tout conducteur dont le taux d'alcool dans le sang excède la limite légale (concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré – AAE – supérieur ou égale à 0.22 mg/L) ; autrement dit, tout conducteur dont le résultat au test d'haleine aura été qualifié de « alerte » ou « positif ».

La mesure nationale du comportement « conduite sous influence d'alcool » est réalisée tous les deux ans durant les mois d'octobre et novembre, sur l'ensemble du territoire belge. Elle prend la forme de contrôles d'alcoolémie réalisés en collaboration avec les forces de police (zones de police locale et unités de police fédérale). Sur l'ensemble des 196 zones de police locale, 144 ont pris part à l'édition 2005 ; le taux de participation en Flandre et en Wallonie était similaire (75% et 79% respectivement), tandis que 33% seulement des zones de police de Bruxelles ont participé. Quant à la police de la route, 6 des 9 unités ont participé à la mesure.

Cette mesure consiste en un sondage par grappes à deux degrés. Le premier degré renvoie à une sélection aléatoire des routes (sites) où sont effectués les contrôles, ainsi qu'à l'assignation aléatoire de plages horaires à chacun des points sélectionnés. Dans le cadre de l'édition 2005, 465 contrôles ont été réalisés, dont 87% par la police locale et 13% par la police fédérale. Sur l'ensemble des 465 contrôles, 281 (61%) ont été réalisés en Flandre, 172 (37%) en Wallonie et 10 (2%) en région de Bruxelles-Capitale.

Le deuxième degré consiste en l'arrêt aléatoire des conducteurs. Concrètement, les forces de police ont reçu l'instruction d'arrêter le plus grand nombre de conducteurs possible sans faire de distinction sur des critères observables. Afin de disposer d'un échantillon suffisamment grand, la mesure nationale a été limitée à une seule catégorie de véhicules : seules les voitures personnelles ont été arrêtées.

Chaque conducteur arrêté a été invité à remplir un questionnaire et à se soumettre à un test d'haleine. Les variables collectées sont : le sexe, l'âge, la date de naissance, l'endroit d'où venait le conducteur, le nombre de passagers à bord du véhicule, ainsi qu'une question concernant le risque subjectif d'être contrôlé pour conduite sous influence et sa connaissance de la limite légale. Au total, 13 218 conducteurs ont été contrôlés durant les mois d'octobre et novembre 2005.

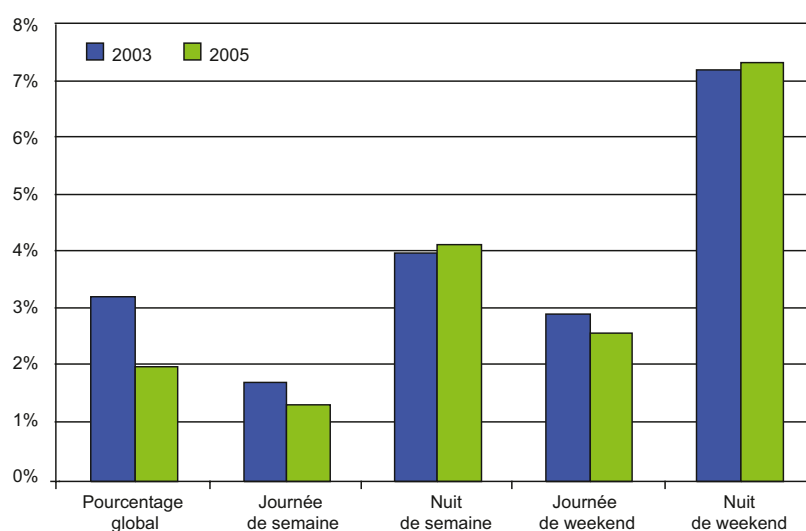
⁶ E. Dupont, Mesure nationale de comportement "conduite sous influence d'alcool", Edition 2005, Département Comportement des Usagers et Support Politique, IBSR, 2006.

Résultats

Ci-dessous, les résultats de la mesure de comportement conduite sous influence d'alcool de 2005 sont comparés aux résultats de la mesure du comportement de 2003.

En 2003, 3,35% des conducteurs de voitures personnelles conduisaient sous influence d'alcool. Parmi ces derniers, 72% avaient une concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré de 0,35mg/L ou plus. En 2005 le pourcentage global s'élevait à 2,10%. Il apparaît par ailleurs que, parmi ces derniers, 64% avaient une concentration d'alcool dans l'air alvéolaire expiré excédant les 0.35 mg/L. Sur cette base, nous ne pouvons donc pas conclure qu'il s'agit d'une évolution favorable. Si nous regardons les différentes proportions de conducteurs sous influence selon les différents moments de la semaine, nous remarquons qu'elles sont restées pratiquement identiques. De plus, il ressort que les nuits du week-end restent une période sensible pour la conduite sous influence d'alcool.

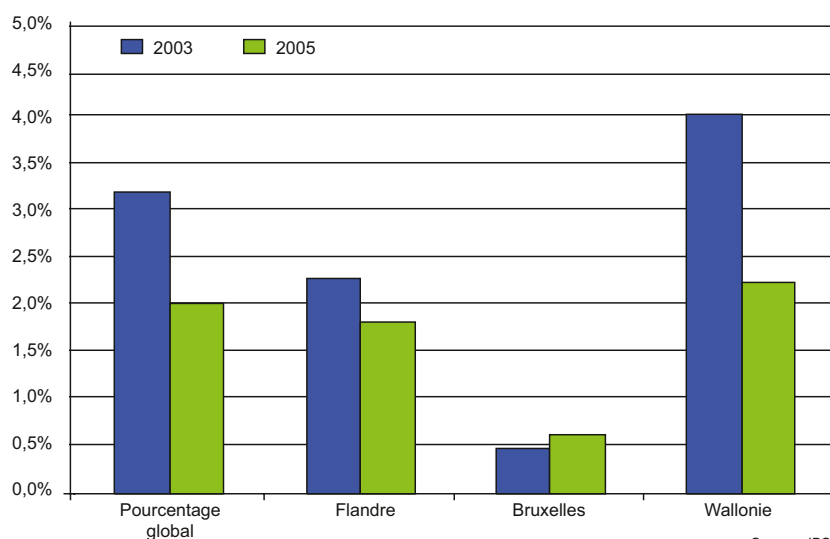
Graphique 16:
Proportion de conducteurs
sous influence selon les
différents moments de la
semaine



Source : IBSR

Plus loin dans le document, nous expliquerons comment ces proportions ont évolué entre 2003 et 2005 pour les différentes variables mesurées.

Graphique 17:
Proportion de conducteurs
sous influence d'alcool



Source : IBSR

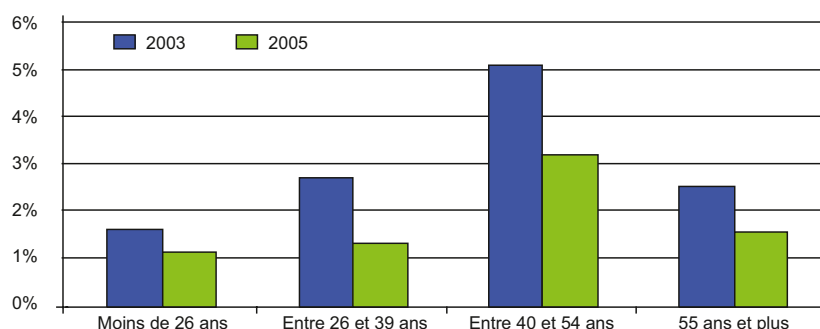
La proportion de conducteurs sous influence a globalement diminué dans toutes les régions (excepté à Bruxelles, mais nous disposons pour cette région de si peu de variables que nous pouvons douter de la fiabilité des résultats pour cette région). La diminution la plus significative a été enregistrée en Wallonie. Les ré-

EVOLUTION GÉNÉRALE DES COMPORTEMENTS ET DES ATTITUDES

sultats pour 2003 montraient que la proportion de conducteurs sous influence était nettement plus élevée en Wallonie qu'en Flandre. Mais cette différence n'est plus significative en 2005. Les analyses des éditions ultérieures montreront si la tendance observée en Wallonie n'est qu'une fluctuation fortuite ou une réelle tendance à la baisse.

De plus, nous notons que ces proportions diminuent en fonction des différents moments de la semaine, excepté pour les nuits du weekend et de la semaine. Les analyses de régression indiquent, tant en 2003 qu'en 2005, que les personnes ont plus tendance à conduire sous influence la nuit (en semaine ainsi que le weekend) et le weekend (en journée ainsi que la nuit). La proportion extrêmement élevée de conducteurs sous influence pendant les nuits du weekend en est une conséquence directe.

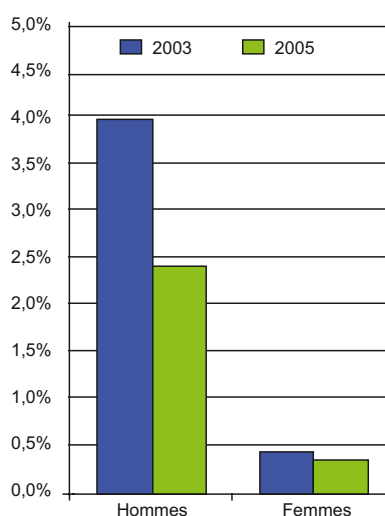
Graphique 18 :
Proportion de conducteurs
sous influence selon l'âge



Source : IBSR

Les résultats pour 2003 indiquaient que la proportion de conducteurs sous influence était nettement plus élevée dans toutes les catégories d'âge (26-39 ans, 40-54 ans et 55+) par rapport à la catégorie de référence des jeunes de moins de 25 ans. En 2005, il ressort que la seule comparaison significative est celle entre la catégorie des "40-54 ans" et la catégorie des jeunes conducteurs (la proportion de conducteurs sous influence reste cependant élevée parmi les 40-54 ans et les 55+ mais la comparaison n'est pas significative). Cette différence ne peut pas uniquement être attribuée à la différence composition concernant l'âge des échantillons de 2003 et 2005 : les proportions de conducteurs de catégories d'âge différentes sont en effet identiques pour les deux éditions.

Graphique 19 :
Proportion de conducteurs
sous influence selon le sexe



Source : IBSR

En ce qui concerne le sexe, les résultats indiquent que la proportion de conducteurs sous influence est nettement plus élevée chez les hommes. Le graphique nous montre une légère amélioration entre 2003 et 2005 et ceci, pour les deux sexes.

Lors de la mesure de comportement, nous interrogeons les conducteurs sur leur connaissance de la limite légale. En 2005, il ressortait que de tous les conducteurs qui connaissaient la limite légale, 2,21% étaient sous influence. 2% des conducteurs qui ne connaissaient pas la limite étaient sous influence et 1,77% des personnes qui n'ont pas su répondre à la question concernant la limite légale en matière d'alcool conduisaient sous influence. En 2003, ces pourcentages étaient respectivement de 3,54%, 2,99% et 2,28%. Apparemment, ceci n'affecte que peu le choix d'un conducteur de prendre le volant lorsqu'il a bu.

6.1.3. Port de la ceinture de sécurité

La ceinture de sécurité est généralement considérée comme un des moyens les moins chers et les plus simples de réduire le nombre de victimes de la route. De manière générale, en cas d'accident, la ceinture réduit de 41% le risque de traumatisme crânien et d'environ 50% le risque de décès ou de lésions.

La ceinture offre la meilleure protection à des vitesses peu élevées ou moyennes et elle est très efficace à l'arrière. Les conducteurs qui ne portent pas leur ceinture sont plus souvent impliqués dans des accidents : une attitude négative par rapport au port de la ceinture va souvent de pair avec une attitude positive par rapport à d'autres infractions du code de la route⁷.

Mesure du port de la ceinture – méthodologie⁸

Les mesures de port de la ceinture sont réalisées chaque année au mois de mai. L'unité de mesure est le conducteur de voiture personnelle sur les routes belges ainsi que le passager avant. La sélection des individus se fait au moyen d'un plan d'échantillonnage par grappe à deux degrés.

Le premier degré est le tirage au sort de 150 localisations sur les routes belges : 57 en Flandre, 57 en Wallonie et 36 à Bruxelles. Les localisations sont aussi stratifiées selon le régime de vitesse (30, 50, 70, 90 ou 120 km/h) et une plage horaire : heure de pointe en semaine (du lundi au vendredi de 7 à 9 h et de 16 à 18h), hors heures de pointe en semaine (du lundi au vendredi de 10 à 11 h et de 14 à 15 h), nuit de semaine (du lundi au jeudi de 22 à 4 h), journée de week-end (samedi et dimanche de 9 à 16h) et nuit de weekend (vendredi, samedi et dimanche de 22 à 4 h).

Le deuxième degré consiste à observer le sexe et le port de la ceinture d'un maximum de conducteurs pendant une demi-heure. Pendant la demi-heure suivante, on compte le sexe et le port de la ceinture du passager avant. Les conditions actuelles ne permettent pas l'observation du port de la ceinture pour les passagers à l'arrière des véhicules.

Les variables disponibles sont donc le sexe, la place occupée dans le véhicule, le port de la ceinture et la densité du trafic (nombre de voitures passées pendant la première demi-heure et nombre de voitures avec un passager avant pendant la deuxième demi-heure). Chaque année, plus de 20 000 véhicules sont observés.

Résultats

Résultats nationaux

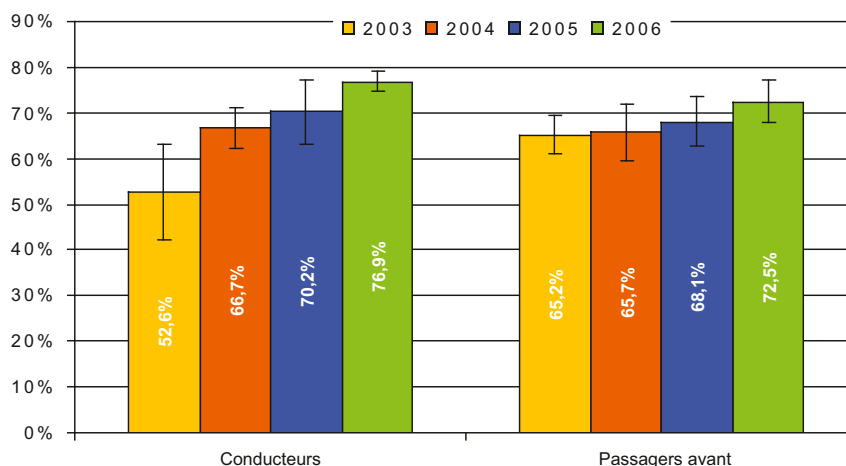
La proportion de conducteurs et passagers avant qui portent la ceinture est en augmentation depuis 2003. L'augmentation est de quasiment 20 points-% puisque nous sommes passés de 56,6% en 2003 à 75,3% en 2006.

⁷ Etats Généraux de la Sécurité Routière, Comité d'accompagnement, dossier 7, 29/01/2002, p.1.

⁸ P. Silverans, W. Vanlaar, T. Verbeke De gordeldracht in België: resultaten van gedragsmetingen in 2003 en 2004, IBSR, 2005.

EVOLUTION GÉNÉRALE DES COMPORTEMENTS ET DES ATTITUDES

Graphique 20 :
Evolution du taux de
port de la ceinture pour
les conducteurs et
passagers avant

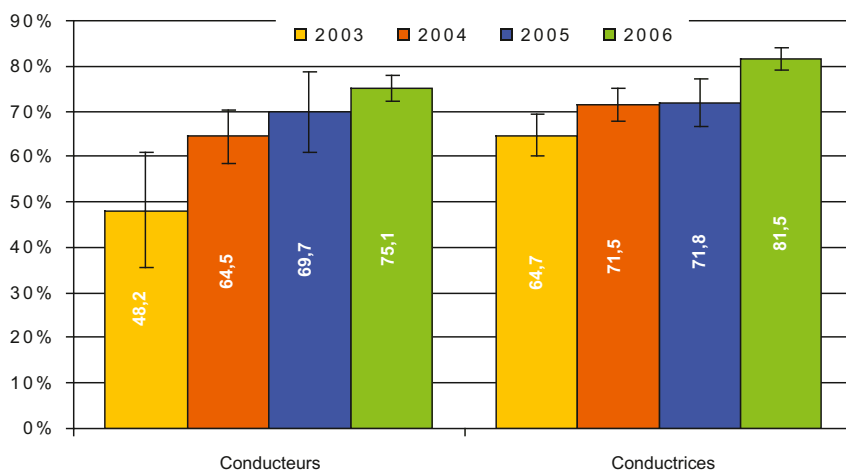


Source : IBSR

L'augmentation générale du taux de port de la ceinture est surtout due au port plus fréquent de la ceinture par les conducteurs.

Une grande différence existe entre les conducteurs et les conductrices. Ces dernières sont bien plus disciplinées que leurs homologues masculins. La différence entre hommes et femmes s'atténue tout de même puisqu'en 2006 elle est de 6,4 points-% alors qu'elle était de 16,5 points-% en 2003.

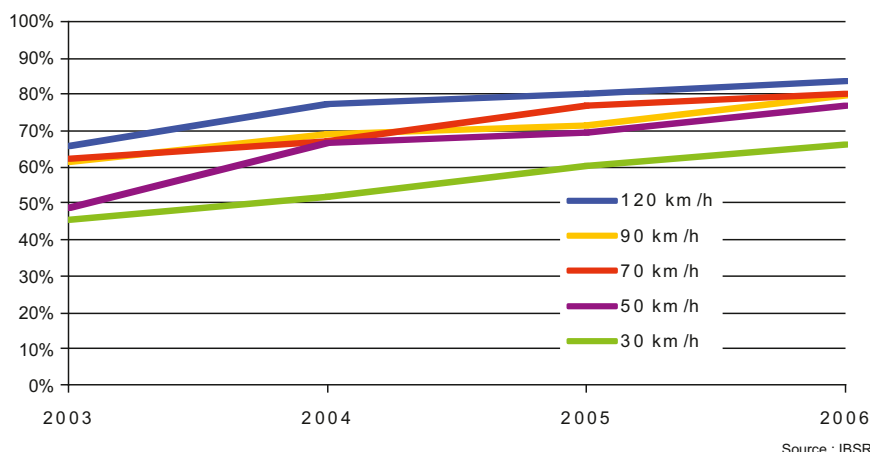
Graphique 21 :
Evolution du taux de
port de la ceinture selon le
sexe des conducteurs



Source : IBSR

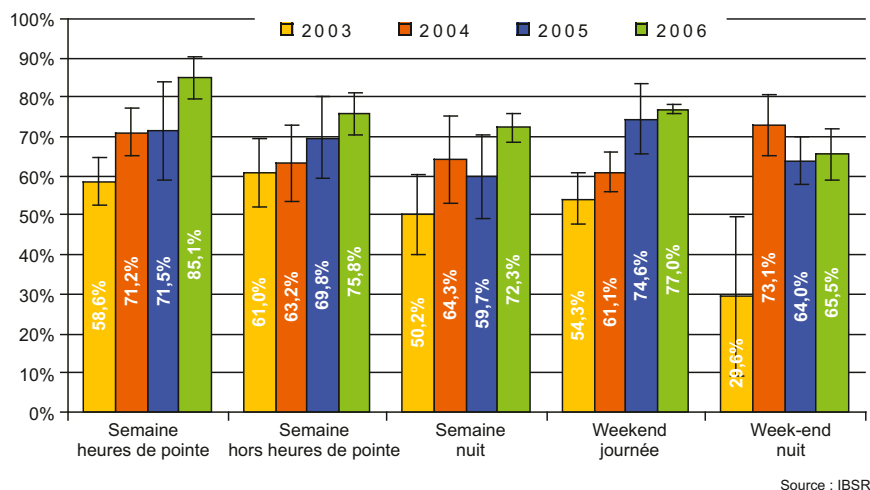
Plus la limite de vitesse est élevée, plus les conducteurs bouclent leur ceinture. Il semblerait donc que les conducteurs ne savent pas -ou ne tiennent pas compte du fait- que la ceinture offre la meilleure protection aux vitesses peu élevées et moyennes. Le pourcentage de port de la ceinture a augmenté pour tous les régimes de vitesse, la croissance est la plus importante sur les routes où le 50 km/h est la règle (passant de 49% à 76,7%). Le problème le plus important se rencontre dans les zones 30 km/h, pour lesquelles le port de la ceinture est d'à peine plus de 65%.

Graphique 22 :
Evolution du taux de port
de la ceinture du conducteur
selon le régime de vitesse



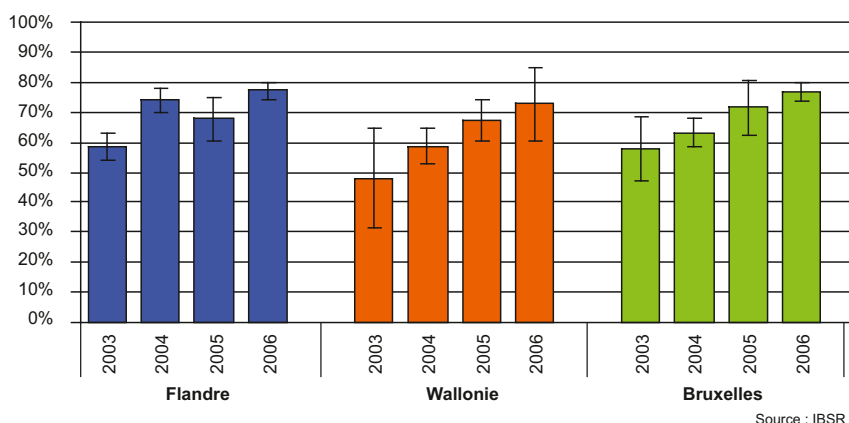
Le moment de la semaine n'influence que très peu le port de la ceinture chez les conducteurs. Globalement, le port de la ceinture est légèrement plus élevé le jour que la nuit et ce, aussi bien la semaine que le weekend.

Graphique 23 :
Evolution du taux de port
de la ceinture du conducteur
selon la période



En ce qui concerne le passager avant, les conclusions sont globalement les mêmes que pour les conducteurs. Les passagères portent beaucoup plus leur ceinture que les passagers (75,7% contre 64,9%). Plus la vitesse autorisée est élevée plus les passagers portent la ceinture. Le problème est donc aussi le plus préoccupant pour les routes à 30km/h sur lesquelles seulement 60% des passagers portent leur ceinture. En ce qui concerne la période de la semaine, tout comme pour les conducteurs, elle n'influence que très peu le port de la ceinture des passagers.

Graphique 24 :
Port de la ceinture des
conducteurs selon la région



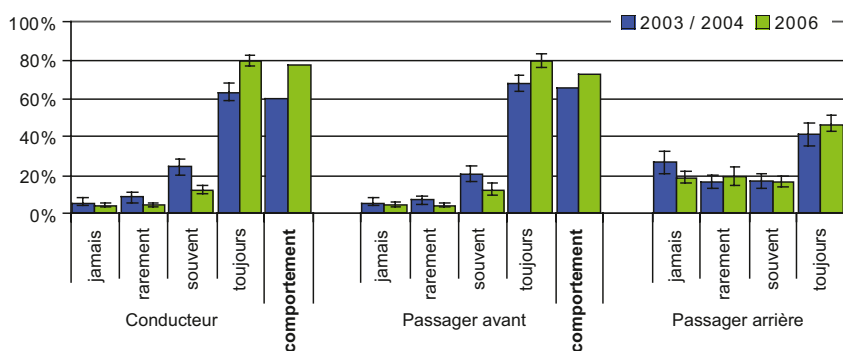
EVOLUTION GÉNÉRALE DES COMPORTEMENTS ET DES ATTITUDES

Le graphe ci-dessus nous révèle que le port de la ceinture par les conducteurs augmente dans les trois régions. Cette augmentation est la plus faible à Bruxelles et est équivalente dans les deux autres régions.

Puisque les conditions actuelles ne permettent pas l'observation du port de la ceinture pour les passagers à l'arrière des véhicules, nous sommes obligés de nous baser sur le comportement avoué qui ressort des mesures d'attitudes de l'IBSR.

Le comportement avoué en matière du port de la ceinture la ceinture est repris dans le graphique ci-après.

Graphique 25 :
Comportement avoué
en matière de port de la
ceinture en 2003/2004 et
2006 comparée aux mesures
du comportement



Source : IBSR

La relation constatée entre les mesures de comportement et d'attitudes concernant l'avant de la voiture nous permet d'évaluer le taux de port de la ceinture à l'arrière. Ceci peut se faire sur base du pourcentage de conducteurs qui affirment toujours porter la ceinture car celui-ci correspond aux taux de port de la ceinture observés pour les conducteurs et les passagers avant. Sur cette base, nous pouvons supposer que le pourcentage de comportement avoué par rapport à la ceinture de sécurité à l'arrière, qui s'élève à 46%, aurait également été observé si cette mesure avait été possible.

6.1.4. Conclusions

Sur base des mesures du comportement présentées dans ce document, nous pouvons conclure qu'il y a eu une légère amélioration entre 2003 et 2006. Mais en ce qui concerne la vitesse, nous ne pouvons parler que des voiries à 90 km/h. La conduite sous influence de l'alcool reste très problématique pendant la nuit et plus particulièrement les nuits de weekend. Nous avons noté une bonne progression en matière de port de la ceinture. Quand on sait que les pays les plus performants en matière de sécurité routière atteignent un taux de port de la ceinture de 90%, cela implique davantage d'efforts en Belgique. Le port de la ceinture de sécurité est en effet une de mesures les plus simples et efficaces pour diminuer le nombre de tués sur nos routes.

6.2. Attitudes

La première mesure d'attitudes réalisée par l'IBSR date de 2003/2004. La deuxième mesure d'attitudes a été réalisée en 2006. La prochaine mesure aura lieu en 2009.

La notion d'« attitudes » est ici appliquée au sens large. Elle comprend l'ensemble des opinions, avis et préférences à l'égard de tous les aspects possibles de la sécurité routière (perception subjective du risque, mesures de sécurité routière, comportement personnel, etc.) qui sont considérés comme attitudes. Ceci inclut également l'évaluation du risque subjectif de se faire prendre et du risque subjectif d'être sanctionné lesquels, dans la présente enquête, ont reçu une place de premier plan étant donné qu'ils concernent des déterminants cruciaux du comportement routier.

Les mesures sont effectuées auprès d'un échantillon représentatif de conducteurs belges ayant parcouru au cours des 6 derniers mois au moins 1.500 km au volant d'un véhicule à moteur, sur base d'interviews réalisées au domicile des personnes interrogées.

Pour les résultats, nous vous renvoyons au rapport « mesure d'attitude 2006 » disponible sur www.ibsr.be.

⁹ Elvik & Vaa (2004).

6.3. Résumé

Depuis 2003, l'IBSR réalise des mesures de comportement et d'attitudes afin de pouvoir mesurer et donner un aperçu objectif de la conduite sous l'influence de l'alcool, la vitesse et le port de la ceinture. Les résultats de ces mesures confirment les tendances révélées par les statistiques d'accidents.

Ainsi, on constate qu'en général, les limitations de vitesse sur les routes belges ne sont respectées que dans une certaine mesure. C'est particulièrement le cas sur les voiries à 70 km/h. La vitesse moyenne et la V85 y sont supérieures à la vitesse maximale. En 2006, la V85 excédait la limitation de près de 20 km/h. Autrement dit, lorsque la fluidité du trafic est bonne, 15% des conducteurs roulent à plus de 89,1 km/h. Après une baisse entre 2004 et 2003, la vitesse moyenne dans les zones limitées à 50 km/h avoisine la limite légale. En 2005 et 2006, la V85 sur ces routes s'élevait à 60,6 km/h. Le pourcentage d'infractions (à partir d'1 km/h au-dessus de la vitesse autorisée) reste élevé pour tous les régimes de vitesse. Sur les voiries à 70 km/h, plus de la moitié des conducteurs sont en excès de vitesse. Le pourcentage d'infractions le plus faible est enregistré sur les voiries à 90 km/h. La différence la plus frappante entre les Régions a trait au pourcentage d'infractions. Il est, en effet, près de deux fois plus élevé en Wallonie qu'en Flandre. Nous constatons, cependant, que plus aucun progrès n'a été enregistré depuis 2005 dans le Nord du pays. Les mesures de vitesse nous permettent également de conclure qu'indépendamment du régime de vitesse, on roule plus vite la nuit que le jour.

Des mesures visant à réduire la vitesse représentent un élément indispensable de la politique à suivre. En 2006, une baisse de 2 km/h de la vitesse moyenne aurait permis d'épargner environ 120 vies. Au plus la vitesse moyenne diminue, au plus le nombre de vies sauvées augmente.

En matière de port de la ceinture, une augmentation de l'ordre de 20% a été enregistrée depuis 2003, à savoir de 56,6% en 2003 à 75,3% en 2006. Le port de

EVOLUTION GÉNÉRALE DES COMPORTEMENTS ET DES ATTITUDES

la ceinture chez les conducteurs est légèrement supérieur à celui des passagers avant. Malgré cette évolution positive, le taux de port de la ceinture en Belgique reste très bas par rapport à celui des pays les plus performants où plus de 90% des occupants s'attachent. Des efforts restent donc à faire dans ce domaine. Si le pourcentage de port de la ceinture atteignait également 95% dans notre pays, nous aurions pu sauver près de 95 vies de plus en 2006.

Concernant le port de la ceinture chez les passagers arrière, nous sommes contraints de nous baser sur le comportement avoué, étant donné que celui-ci est difficilement observable. Cette enquête s'inscrit dans le cadre des mesures d'attitudes réalisées par l'IBSR. La mesure réalisée en 2006 nous permet d'affirmer que seuls 46% environ des passagers arrière attachent toujours leur ceinture. Le port de la ceinture à l'arrière constitue donc un point d'attention important pour les mesures politiques à prendre.

Enfin, la conduite sous l'influence de l'alcool reste également un important problème de sécurité routière. Les statistiques d'accidents nous ont d'ores et déjà permis de conclure que le pourcentage d'accidents où le conducteur est sous influence, est trop élevé. La mesure de comportement de l'IBSR basée sur des contrôles alcool réalisés de manière aléatoire par les services de police révèle que c'est surtout la nuit (4,3%) et plus particulièrement les nuits de week-ends (7,6%) que les gens conduisent sous influence. Le pourcentage de conducteurs sous influence était de 3,35 en 2003 et est passé à 2,1% en 2006.

Graphiques

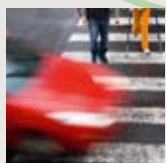
Evolution du nombre de décédés 30 jours entre 2000 et 2006	9
Evolution générale des victimes, des véhicules à moteur et des kilomètres parcourus	18
Evolution des décédés 30 jours en comparaison des objectifs de 2006, 2010 et 2015	22
Comparaison européenne des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus	23
Répartition des accidents mortels selon le mois	24
Répartition des accidents corporels par mois	25
Evolution des décédés 30 jours par heure selon la période de la semaine	26
Evolution des blessés graves par heure selon la période de la semaine	27
Evolution des décédés 30 jours par type de véhicule – comparaison moyenne 98-99-2000 et 2006	32
Evolution des blessés graves par type de véhicule – comparaison moyenne 98-99-2000 et 2006	32
Evolution des victimes par type de véhicule – comparaison moyenne 98-99-2000 et 2006	32
Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants du groupe d'âge concerné –piétons – 2006	36
Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants du groupe d'âge concerné –cyclistes – 2006	36
Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants du groupe d'âge concerné –conducteurs de cyclomoteur – 2006	36
Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants du groupe d'âge concerné –conducteurs de motocyclettes – 2006	36
Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants du groupe d'âge concerné –Conducteurs de voitures – 2006	37
Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants du groupe d'âge concerné –Passagers de voitures – 2006	37
Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants du groupe d'âge concerné –Tous les usagers – 2006	37
Décédés 30 jours et blessés graves selon l'âge et le sexe et par 100 000 habitants du groupe d'âge	38
Evolution du pourcentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool parmi ceux testés dans un accident corporel	40
Pourcentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool selon l'âge et la période de la semaine-2006	40
Pourcentage de tués par catégorie d'âge du conducteur	51
Pourcentage d'accidents mortels par période de la semaine	52
Pourcentage d'accidents mortels par régime de vitesse	53
Vitesse moyenne en Belgique de 2003 à 2006	62
Vitesse V85 en Belgique de 2003 à 2006	63
Pourcentages d'infractions en Belgique de 2003 à 2006	64
Zones 50 – Vitesse moyenne par région	65
Zones 50 – Vitesse V85 par région	65
Zones 50 – Infractions par région	65
Zones 70 – Vitesse moyenne par région	67
Zones 70 – Vitesse V85 par région	67
Zones 70 – Infractions par région	67
Zones 90 – Vitesse moyenne par région	68
Zones 90 – Vitesse V85 par région	68
Zones 90 – Infractions par région	68
Vitesse moyenne en fonction du moment de la journée	69
Vitesse V85 en fonction du moment de la journée	69
Infractions en fonction du moment de la journée	69

Proportion de conducteurs sous influence selon les différents moments de la semaine	71
Proportion de conducteurs sous influence d'alcool	71
Proportion de conducteurs sous influence selon l'âge	72
Proportion de conducteurs sous influence selon le sexe	72
Evolution du taux de port de la ceinture pour les conducteurs et passagers avant	74
Evolution du taux de port de la ceinture selon le sexe des conducteurs	74
Evolution du taux de port de la ceinture du conducteur selon le régime de vitesse	75
Evolution du taux de port de la ceinture du conducteur selon la période	75
Port de la ceinture des conducteurs selon la région	75
Comportement avoué en matière de port de la ceinture en 2003/2004 et 2006 comparée aux mesures du comportement	76

Tableaux

Nombre de zones pondérées par année	8
Evolution générale des victimes, des véhicules à moteur et des kilomètres parcourus	19
Evolution des victimes et des accidents par rapport à l'année précédente	20
Evolution des tués 30 jours et des blessés graves par million d'habitants	22
Evolution des tués 30 jours et des blessés graves par milliard de véhicules-kilomètres parcourus	23
Evolution des accidents mortels selon le mois	24
Evolution des accidents corporels selon le mois	25
Evolution des décédés 30 jours selon la période de la semaine	26
Evolution des blessés graves selon la période de la semaine	27
Evolution des accidents et des victimes selon le type de route	28
Evolution des accidents et des victimes en et hors agglomération	28
Evolution des accidents mortels en section et en carrefour	29
Evolution des accidents corporels en section et en carrefour	29
Evolution des décédés 30 jours selon le type de véhicule	30
Evolution des blessés graves selon le type de véhicule	30
Evolution des victimes selon le type de véhicule	30
Décédés 30 jours selon l'âge et la nature de l'utilisateur	33
Blessés graves selon l'âge et la nature de l'utilisateur (chiffres non pondérés)	34
Victimes selon l'âge et la nature de l'utilisateur (chiffres non pondérés)	35
Décédés 30 jours et blessés graves selon l'âge et le sexe et par 100 000 habitants du groupe d'âge (chiffres non pondérés)	38
Répartition des décédés 30 jours, blessés graves et blessés légers selon les conditions atmosphériques – 2006	39
Evolution du pourcentage de conducteurs de voiture testés pour l'alcool et pourcentage conduisant sous influence	39
Types d'utilisateurs repris dans l'analyse	45
Nombre de tués et son évolution en fonction du type de conflit : Belgique 1991 – 2006	46
Légende des codes couleurs repris dans le Tableau 3	46
Partenaires conflictuels dans des accidents mortels en 2006	50
Obstacles dans les accidents impliquant une voiture seule	50
Mouvement/perception de l'utilisateur de la route	51





**Institut Belge pour la
Sécurité Routière asbl**

Chaussée de Haecht 1405 - B-1130 Bruxelles
Tél.: 02/244.15.11 - Fax: 02/216.43.42
E-mail: info@ibsr.be - Internet: www.ibsr.be

jesuispour.be »