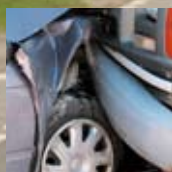
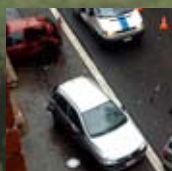
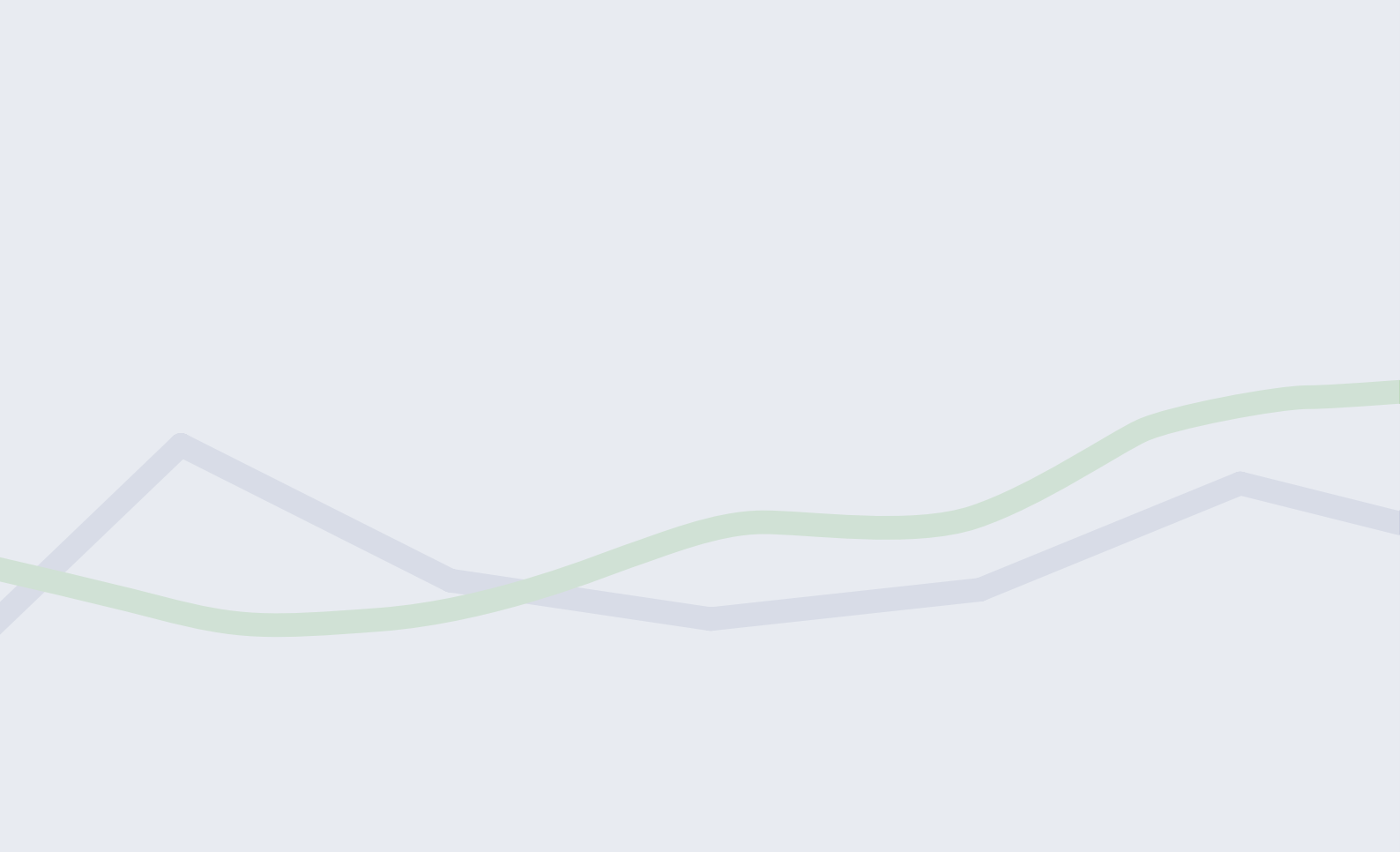


IBSR

L'OBSERVATOIRE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Evolution de la sécurité routière en Belgique 2000-2007





Auteur: Y.Casteels
Editeur responsable: M. Van Houtte

© IBSR, Observatoire pour la sécurité routière, Bruxelles, 2009

Table des matières

Résumé.....	4
1. Définitions et sources	6
1.1. Définitions.....	7
1.2. Sources	8
2. Evolution générale des accidents et des victimes de la route en Belgique.....	11
2.1. Les accidents de la circulation selon le moment.....	18
2.1.1. Les accidents par mois.....	18
2.1.2. Les accidents par période de la semaine	21
2.1.3. Les accidents selon le jour et l'heure.....	23
2.2. Les accidents de la circulation selon le lieu	23
2.2.1. Les accidents selon la région	23
2.2.2. Les accidents selon la province	24
2.2.3. Les accidents sur et hors autoroute.....	25
2.2.4. Les accidents en et hors agglomération (hors accidents sur autoroute) ..	25
2.2.5. Les accidents en section et en carrefour.....	26
2.2.6. Les accidents selon le régime de vitesse	27
2.3. Les victimes des accidents de la route.....	28
2.3.1. Les victimes selon le type de véhicule	28
2.3.2. Les victimes selon le type de véhicule et l'âge	33
2.3.3. Les victimes selon l'âge et le sexe.....	39
2.4. Les conducteurs impliqués dans les accidents.....	40
2.4.1. Les types de collision.....	40
2.5. Les accidents selon les conditions atmosphériques	41
2.6. Les accidents sous influence d'alcool.....	42
Tableaux	44
Graphiques.....	45



Résumé

Avec 1067 décédés 30 jours, c'est-à-dire seulement 2 de moins que l'année précédente, l'année 2007 est une année de stagnation au niveau de la sécurité routière. Et l'on peut même parler d'année d'augmentation si l'on regarde les évolutions du nombre de blessés légers (+3,1%), de blessés graves (+2,3%) et d'accidents (+3,4%). En tous les cas, l'année 2007 est une année perdue dans la course contre la montre dans laquelle la Belgique s'est engagée lors des Etats-Généraux de la Sécurité Routière de 2001. En effet, la Belgique s'est donné à cette occasion comme objectif de réduire de 50 % le nombre de tués sur les routes entre la moyenne de référence des années 1998-1999-2000 et 2010, et donc de ne pas dépasser 750 morts au 31 décembre 2010. En 2007, lors des seconds Etats-Généraux, il a même été décidé de poursuivre l'effort jusqu'en 2015 et d'essayer de ne pas dépasser 500 morts à cette date. C'est dire s'il est important de comprendre où, quand, avec qui et comment se déroulent les accidents. Ce n'est que riche d'une connaissance précise des accidents que nous pourrions proposer des mesures adaptées et efficaces. Ce rapport a pour ambition de mettre en lumière les éléments-clés de l'accidentologie de 2007.

Le début de l'année 2007 a connu des mois (de janvier à avril) plus accidentogènes que la moyenne des 5 années précédentes. Par contre, au niveau des accidents les plus graves (mortels), ce sont les mois d'avril, de novembre et décembre qui se sont démarqués. Au niveau de la période de la semaine la plus dangereuse, les nuits de weekend restent par unité de temps plus dangereuses que les autres périodes de la semaine ; les nuits de semaine étant les moins à risque.

La Flandre et la Wallonie connaissent plus ou moins la même diminution du nombre d'accidents corporels, mais la Région flamande connaît une diminution des décédés 30 jours bien plus importante que la Région wallonne. Ce sont les provinces d'Anvers et de Flandre Occidentale qui enregistrent les meilleures progressions. Dans la Région Wallonne, ce sont les provinces du Luxembourg et du Brabant wallon qui connaissent les diminutions de décédés 30 jours les plus importantes.

Le nombre de décédés 30 jours a légèrement diminué sur les autoroutes et routes hors agglomération entre 2006 et 2007 mais il a par contre augmenté en agglomération. C'est tout de même en agglomération que la diminution par rapport à la moyenne de référence (98-2000) est la plus importante (-33,4%) tandis que les diminutions hors agglomération et sur autoroute sont respectivement de -29,6% et de -30,4%.

En termes de zones à risque, les segments de route hors carrefour doivent être mis en avant puisque 81% des accidents mortels s'y produisent. Les routes à 90 km/h sont celles qui enregistrent le plus de tués (29,2%) devant les routes à 50 (27,9%) et 70 km/h (20,1%). Il faut néanmoins remarquer que la part de décès sur les routes à 90 km/h est en diminution forte tandis qu'elle est en augmentation sur les routes limitées à 70 km/h. Ces tendances inverses sont dues au fait qu'un grand nombre de routes ont vu leur limitation de vitesse passer de 90 à 70 km/h (et ce, surtout en Flandre).

Trois types de véhicules ont déjà atteint les objectifs des EGSR : le nombre de cyclomotoristes A et B et de passagers de voitures décédés a été divisé par plus de 2 entre la moyenne 98-2000 et 2007. D'autres catégories, comme les occupants de minibus, les occupants de bus et cars, les conducteurs de voiture, les motards chevauchant des engins de moins de 400cc, les cyclistes et les piétons sont en bonnes voies puisqu'ils connaissent tous des diminutions de 32,5% ou plus. Au contraire, les occupants de camionnettes et de camions ainsi que les conducteurs de motos de 400 cc ou plus connaissent des augmentations du nombre de tués de respectivement 9,7%, 36,4% et 15,0%.

En terme d'âges, les groupes à risque sont les piétons de moins de 20 ans et de plus de 70 ans, les cyclistes de 10-19 ans et de 60 ans et plus, les cyclomotoristes de 16 à 19 ans, les motards de 20 à 50 ans (la classe d'âge à risque des motards s'élargit), et les conducteurs et passagers de voiture de 15 à 29 ans.

Au niveau des types de collision les plus fréquentes, on retrouve les collisions par le côté et par l'arrière mais les plus dangereuses sont celles d'un usager seul contre un obstacle hors chaussée, les collisions frontales et celles impliquant un piéton.

Pour terminer, la problématique de l'alcool au volant reste toujours très importante puisque 15% des conducteurs de voiture testés pour l'alcool lors d'accidents corporels étaient positifs. Ce pourcentage fluctue fortement en fonction du moment de la semaine, ainsi il est de moins de 10% les journées de semaine mais de plus de 35% les nuits de semaine ou de weekend. Et ce ne sont pas spécifiquement les jeunes qu'il faut blâmer puisque des pourcentages similaires se rencontrent dans toutes les tranches d'âge.



1. Définitions et sources

Table des matières

1. Définitions et sources	6
1.1. Définitions.....	7
1.2. Sources	8

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 (quand tout se passe bien) 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 calculé.¹

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.

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

1. Explication donnée par le SPF Economie DG SIE.

Tableau 1 :
Nombre de zones pondérées
par année

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Zones de police avec pondération	196	123	182	189	196	196	196
Zones de police sans pondération	0	73	14	7	0	0	0
Total des zones de polices	196	196	196	196	196	196	196

Source : SPF Economie DG
SIE / Infographie : IBSR

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 la dernière année disponible afin que le lecteur ait une image la plus transparente possible de la situation de la sécurité routière en Belgique. De plus, nous devons tenir compte du fait que les chiffres de 2001 à 2004 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 puisqu'il s'agit des données officielles.

Pour l'analyse des décédés 30 jours ou des accidents mortels, l'analyse peut se faire sur des données pondérées ou non. Cela ne change absolument rien puisque les accidents mortels ne sont pas pondérés (ou plus précisément reçoivent une pondération de 1)

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).

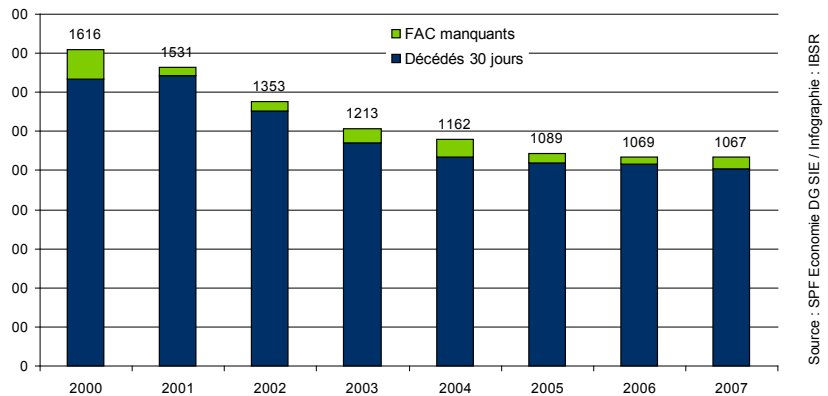
Les informations concernant les décédés 30 jours constituent les indicateurs les plus fiables vu que les données de la police concernant les décédés sur place sont complétées par celles communiquées par les parquets relatives aux personnes mortellement blessées, décédées dans les 30 jours après l'accident.

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 décès 30 jours relatifs aux accidents avec FAC manquant ont été rajoutés dans le nombre total de décès 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 décès 30 jours pour l'année 2000 et 45 décès 30 jours pour l'année 2001. Si l'on prenait en compte ces données, cela signifierait que le nombre de décès 30 jours a diminué de 34,0% entre 2000 et 2007.

Graphique 1 :
Evolution du nombre
de décès 30 jours entre
2000 et 2007



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

Table des matières

2. Evolution générale des accidents et des victimes de la route en Belgique.....	11
2.1. Les accidents de la circulation selon le moment.....	18
2.1.1. Les accidents par mois.....	18
2.1.2. Les accidents par période de la semaine.....	21
2.1.3. Les accidents selon le jour et l'heure.....	23
2.2. Les accidents de la circulation selon le lieu.....	23
2.2.1. Les accidents selon la région.....	23
2.2.2. Les accidents selon la province.....	24
2.2.3. Les accidents sur et hors autoroute.....	25
2.2.4. Les accidents en et hors agglomération (hors accidents sur autoroute).....	25
2.2.5. Les accidents en section et en carrefour.....	26
2.2.6. Les accidents selon le régime de vitesse.....	27
2.3. Les victimes des accidents de la route.....	28
2.3.1. Les victimes selon le type de véhicule.....	28
2.3.2. Les victimes selon le type de véhicule et l'âge.....	33
2.3.3. Les victimes selon l'âge et le sexe.....	39
2.4. Les conducteurs impliqués dans les accidents.....	40
2.4.1. Les types de collision.....	40
2.5. Les accidents selon les conditions atmosphériques.....	41
2.6. Les accidents sous influence d'alcool.....	42

2. Les chiffres sont issus de la base de données d'accidents du SPF Economie Direction Générale Statistiques 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 par an 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 plus que 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 2 :
Evolution générale des
victimes, des véhicules à
moteur et des kilomètres
parcours

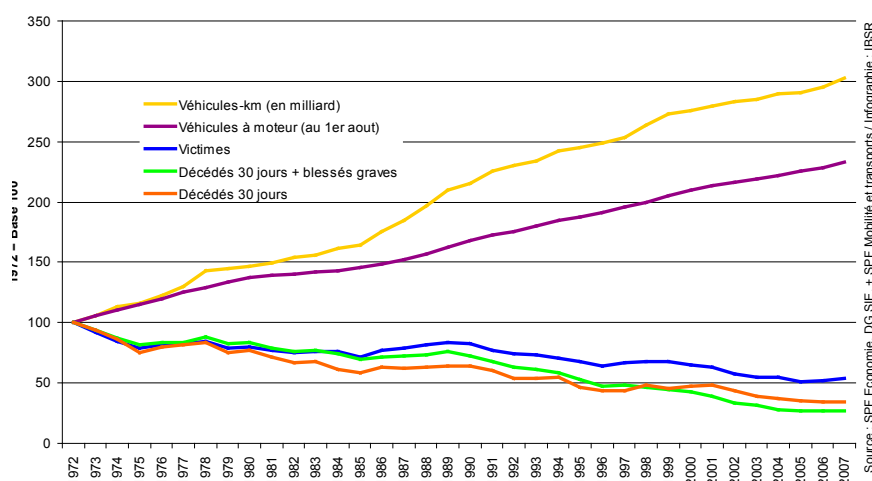


Tableau 2 : Evolution générale des victimes, des véhicules à moteur et des kilomètres parcourus

Année	Décédés 30 jours ³		Décédés 30 jours + blessés graves ⁴		Victimes (Décédés 30 jours + blessés)		Véhicules à moteur (au 1er Août) ⁵		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			30,77	Indice
1972 ⁶	3101	100	26711	100	106.538	100	2.732.677	100	32,69	100
1973 ⁷	2915	94,0	25109	94,0	97.660	91,7	2.886.607	105,6	34,74	106,3
1974	2665	85,9	23319	87,3	90.486	84,9	3.015.626	110,4	37,09	113,5
1975	2346	75,7	21735	81,4	84.478	79,3	3.136.909	114,8	38,01	116,3

3. 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.

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

5. Véhicules à moteur : cyclomoteurs exceptés

6. 1972 : dernière année avant la crise de l'énergie et l'introduction d'importantes mesures de sécurité routière

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

Année	Décédés 30 jours ³		Décédés 30 jours + blessés graves ⁴		Victimes (Décédés 30 jours + blessés)		Véhicules à moteur (au 1er Août) ⁵		Véhicules-kilomètres (en milliard)	
1976	2488	80,2	22301	83,5	86.551	81,2	3.273.438	119,8	40,03	122,5
1977	2522	81,3	22286	83,4	88.340	82,9	3.422.158	125,2	42,64	130,4
1978	2589	83,5	23500	88,0	89.863	84,3	3.532.485	129,3	46,78	143,1
1979	2326	75,0	22129	82,8	84.105	78,9	3.654.738	133,7	47,42	145,1
1980	2396	77,3	22325	83,6	84.700	79,5	3.753.745	137,4	47,96	146,7
1981	2216	71,5	21191	79,3	81.804	76,8	3.794.534	138,9	48,81	149,3
1982	2064	66,6	20377	76,3	79.757	74,9	3.827.004	140,0	50,38	154,1
1983	2090	67,4	20693	77,5	81.487	76,5	3.869.822	141,6	50,88	155,6
1984	1893	61,0	19912	74,5	81.571	76,6	3.916.518	143,3	52,68	161,2
1985	1801	58,1	18533	69,4	76.315	71,6	3.970.866	145,3	53,64	164,1
1986	1951	62,9	19190	71,8	81.812	76,8	4.049.882	148,2	57,42	175,7
1987	1922	62,0	19283	72,2	83.856	78,7	4.158.127	152,2	60,29	184,4
1988	1967	63,4	19571	73,3	86.818	81,5	4.291.946	157,1	64,42	197,1
1989	1993	64,3	20301	76,0	88.669	83,2	4.439.889	162,5	68,45	209,4
1990	1976	63,7	19455	72,8	88.160	82,7	4.594.058	168,1	70,28	215,0
1991	1873	60,4	18205	68,2	82.528	77,5	4.730.774	173,1	73,65	225,3
1992	1672	53,9	16753	62,7	78.781	73,9	4.801.076	175,7	75,23	230,1
1993	1660	53,5	16290	61,0	77.675	72,9	4.912.994	179,8	76,56	234,2
1994	1692	54,6	15695	58,8	75.030	70,4	5.046.228	184,7	79,25	242,4
1995	1449	46,7	14166	53,0	71.754	67,4	5.136.342	188,0	80,26	245,5
1996	1356	43,7	12577	47,1	68.259	64,1	5.230.589	191,4	81,42	249,1
1997	1364	44,0	12796	47,9	70.907	66,6	5.340.996	195,4	83	253,9
1998	1500	48,4	12409	46,5	72.260	67,8	5.454.046	199,6	86,07	263,3
1999	1397	45,0	11818	44,2	72.543	68,1	5.596.273	204,8	89,11	272,6
2000	1470	47,4	11317	42,4	69.431	65,2	5.735.034	209,9	90,04	275,4
2001	1486	47,9	10435	39,1	66.780	62,7	5.836.594	213,6	91,47	279,8
2002	1353	43,6	9000	33,7	60.932	57,2	5.913.747	216,4	92,68	283,5
2003	1213	39,1	8308	31,1	58.538	54,9	5.980.429	218,8	93,08	284,7
2004	1162	37,5	7393	27,7	57.976	54,4	6.061.825	221,8	94,56	289,3
2005	1089	35,1	7164	26,8	54.699	51,3	6.158.742	225,4	94,94	290,4
2006	1069	34,5	7091	26,5	55.684	52,3	6.251.428	228,8	96,41	294,9
2007	1067	34,4	7230	27,1	57.327	53,8	6.362.161	232,8	98,79	302,2
2007 ch. pondérés ¹⁰			8118	30,4	66.917	62,8				

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

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

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

Tableau 3 :
Evolution des victimes et des
accidents par rapport à l'année
précédente

Année	Tués		Mortellement blessés ¹¹		Décédés 30 j	
1972 ¹³	1829		1272		3101	
1980	1790	-2,1%	606	-52,4%	2.396	-2
1981	1734	-3,1%	482	-20,5%	2.216	-7
1982	1628	-6,1%	436	-9,5%	2.064	-6
1983	1653	+1,5%	437	+0,2%	2.090	+1
1984	1506	-8,9%	387	-11,4%	1.893	-9
1985	1431	-5,0%	370	-4,4%	1.801	-4
1986	1596	+11,5%	355	-4,1%	1.951	+8
1987	1518	-4,9%	404	+13,8%	1.922	-1
1988	1606	+5,8%	361	-10,6%	1.967	+2
1989	1658	+3,2%	335	-7,2%	1.993	+1
1990	1739	+4,9%	237	-29,3%	1.976	-0
1991	1661	-4,5%	212	-10,5%	1.873	-5
1992	1496	-9,9%	176	-17,0%	1.672	-1
1993	1486	-0,7%	174	-1,1%	1.660	-0
1994	1543	+3,8%	149	-14,4%	1.692	+1
1995	1338	-13,3%	111	-25,5%	1.449	-1
1996	1238	-7,5%	118	+6,3%	1.356	-6
1997	1257	+1,5%	107	-9,3%	1.364	+0
1998	1373	+9,2%	127	+18,7%	1.500	+1
1999	1269	-7,6%	128	+0,8%	1.397	-6
2000	1364	+7,5%	106	-17,2%	1.470	+5
2001	1394	+2,2%	92	-13,2%	1.486	+1
2002	1234	-11,5%	119	+29,3%	1.353	-9
2003	1097	-11,1%	116	-2,5%	1.213	-1
2004	1009	-8,0%	153	+31,9%	1.162	-4
2005	959	-5,0%	130	-15,0%	1.089	-6
2006	940	-2,0%	129	-0,8%	1.069	-1
2007	954	+1,5%	113	-1,2%	1067	-0
2007 pondérés						
Evolution entre la moy- enne 98-2000 et 2007		-28,6%		-6,1%		-2

11. 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.

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

13. 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, ...)

ours ¹²	Blessés graves		Blessés légers		Victimes		Accidents corporels	
	23610		79827		106538		75883	
2,7%	19929	-15,6%	62375	-21,9%	84700	-20,5%	60758	-19,9%
5%	18975	-4,8%	60613	-2,8%	81804	-3,4%	59024	-2,9%
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%
4%	18019	-3,1%	61659	+1,4%	81571	+0,1%	58659	-0,2%
9%	16732	-7,1%	57782	-6,3%	76315	-6,4%	54826	-6,5%
3,3%	17239	+3,0%	62622	+8,4%	81812	+7,2%	58515	+6,7%
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%
9%	17479	-4,5%	68705	+0,5%	88160	-0,6%	62446	-0,9%
2%	16332	-6,6%	64323	-6,4%	82528	-6,4%	58223	-6,8%
0,7%	15081	-7,7%	62028	-3,6%	78781	-4,5%	55438	-4,8%
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%
4,4%	12717	-9,2%	57588	-2,9%	71754	-4,4%	50744	-4,3%
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%
0,0%	10909	-4,6%	59851	+3,0%	72260	+1,9%	51167	+2,2%
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%
0%	7647	-14,5%	51932	-7,8%	60932	-8,8%	43739	-7,8%
0,3%	7095	-7,2%	50230	-3,3%	58538	-3,9%	43853	+0,3%
2%	6231	-12,2%	50583	+0,7%	57976	-1,0%	43565	-0,7%
3%	6075	-2,5%	47535	-6,0%	54699	-5,7%	40366	-7,3%
8%	6022	-0,9%	48593	+2,2%	55684	+1,8%	41114	+1,9%
2%	6163	+2,3%	50097	+3,1%	57327	+3,0%	42521	+3,4%
	7051		58799		66917		49794	
6,7%		-40,7%		-15,9%		-19,7%		-16,0%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

Sur la période 2001-2007, on observe pour la première fois depuis 1980 une diminution du nombre de décédés 30 jours pendant 6 années consécutives. La diminution entre 2006 et 2007 est toutefois quasiment nulle. On constate d'ailleurs que le nombre de blessés graves, de blessés légers et d'accidents augmentent même respectivement de 2,3, de 3,1 et de 3,4% de 2006 à 2007. Entretemps, les chiffres provisoires du baromètre nous apprennent que le nombre d'accidents et de victimes connaîtraient une nouvelle baisse entre 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 deuxièmes Etats-Généraux de la Sécurité Routière en 2007, un nouvel objectif a été fixé : repousser en encore plus bas 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 3 :
Evolution des décédés 30 jours
en comparaison des objectifs
de 2006, 2010 et 2015

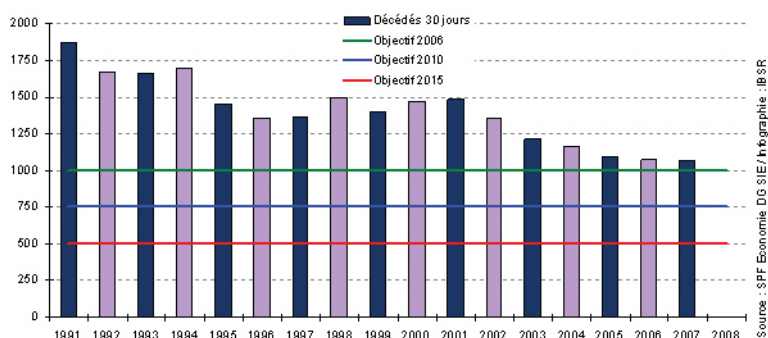


Tableau 4 :
Evolution des tués 30 jours et
des blessés graves par million
d'habitants

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
2007	100,8	582,3
2007 ch. pondérés		764,8
Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2007	-29,3%	-42,8%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

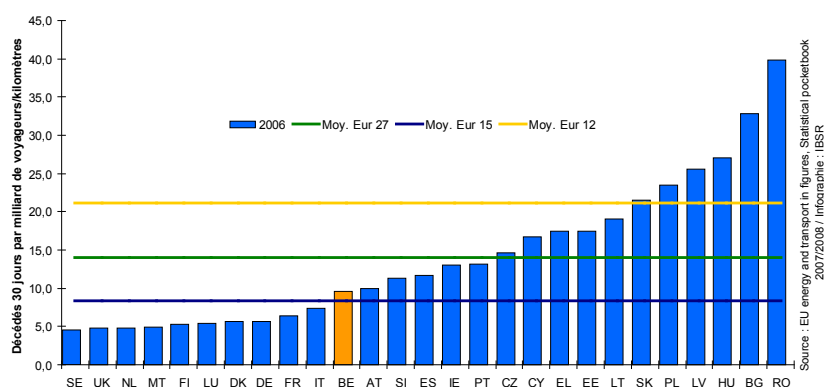
Tableau 5 :
Evolution des tués 30 jours et
des blessés graves par milliard
de voyageurs-kilomètres
parcourus

Année	Décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus	Blessés graves par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus
1991	20,7	175,3
1995	14,9	128,3
2000	13,8	92,4
2001	13,9	82,9
2002	12,5	70,1
2003	11,1	65,6
2004	10,8	56,7
2005	9,9	55,2
2006	9,7	54,2
2007	9,6	54,2
2007 ch. pondérés		62,0
Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2007	31,5%	-45,0%

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 (Europe des 15) sur base du nombre de décédés par million d'habitants (100,8 en 2007) ou par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus (9,6 en 2007).

Graphique 4 :
Comparaison européenne des
décédés 30 jours par milliard
de voyageurs-kilomètres
parcourus - 2006



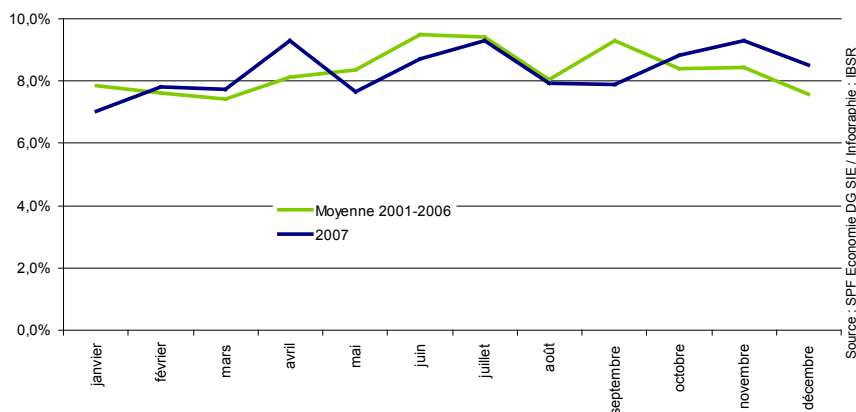
2.1. Les accidents de la circulation selon le moment

2.1.1. Les accidents par mois

Tableau 6 :
Evolution des accidents mortels
selon le mois

Année	Jan	Fév	Mars	Avril	Mai
1991	150	98	134	134	131
1995	100	97	123	99	118
2000	97	124	99	118	111
2001	106	88	95	105	117
2002	92	101	92	111	104
2003	96	63	92	91	102
2004	96	79	90	86	95
2005	92	66	73	85	91
2006	68	84	79	73	78
2007	72	72	79	92	78
Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2007	-26%	-27%	-22%	-18%	-37%

Graphique 5 :
Répartition des accidents
mortels selon le mois



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 et septembre). L'année 2007 s'est légèrement démarquée par rapport à cette répartition puisque les mois d'avril, novembre et décembre se sont avérés plus dangereux que ce qui a été observé de 2001 à 2006.

Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total
121	146	154	155	160	142	155	1680
104	103	131	120	113	116	113	1337
121	102	102	115	123	127	117	1356
128	136	128	124	119	128	104	1378
117	129	91	126	106	105	89	1263
105	121	106	94	97	99	76	1142
99	103	100	82	90	82	94	1096
109	88	71	91	86	74	71	997
86	82	69	113	90	83	96	1001
86	95	81	78	90	92	87	1002
-32%	-8%	-27%	-28%	-28%	-22%	-20%	-25%

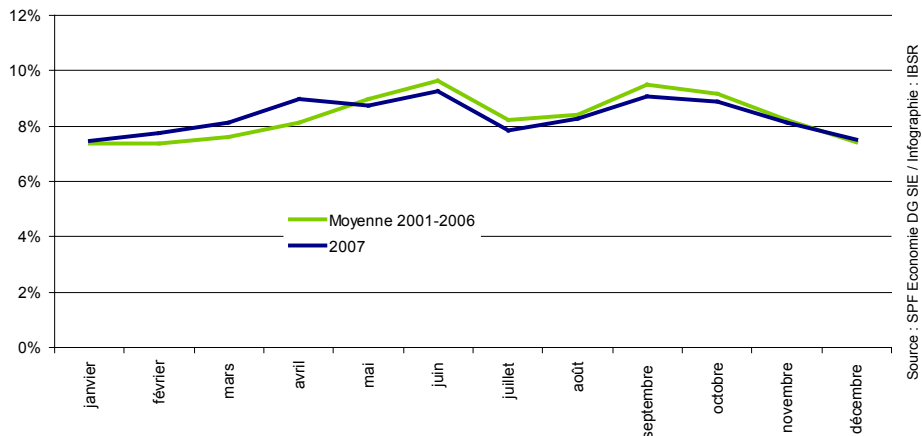
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

Tableau 7 :
Evolution des accidents corporels selon le mois

Année	Jan	Fév	Mars	Avril	Mai
1991	4692	3485	4426	4900	4630
1995	3775	3862	4340	3752	4488
2000	3891	3872	3867	3973	4640
2001	3608	3301	3882	3605	4305
2002	3361	3134	3653	3740	4210
2003	3297	2886	3408	3534	3913
2004	3182	2861	3391	3540	4065
2005	3050	2857	2865	3317	3657
2006	3034	2610	2983	3056	3599
2007	3236	3040	3521	3774	3783
2007 ch. pondérés	3786	3559	4129	4433	4444
Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2007	-16%	-16%	-13%	-10%	-21%

Graphique 6 :
Répartition des accidents corporels par mois



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, ré-augmentent en septembre et octobre, et enfin diminuent pendant les mois d'hiver.

Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total
5349	5016	5059	5576	5321	5256	4513	58223
4480	4183	4358	4596	4579	4299	4032	50744
4538	3836	3770	4374	4497	3945	3862	49065
4216	3971	3988	4317	4484	4247	3520	47444
4192	3620	3871	4109	3993	2972	2884	43739
4208	3706	3732	4127	3932	3699	3411	43853
4098	3553	3799	4177	3894	3451	3554	43565
3885	3270	3465	3795	3925	3171	3109	40366
4071	3647	3371	3880	4103	3548	3212	41114
3882	3396	3576	3810	3843	3406	3254	42521
4547	3975	4182	4469	4515	3966	3789	49794
-18%	-13%	-10%	-17%	-20%	-17%	-18%	-16%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

2.1.2. Les accidents par période de la semaine

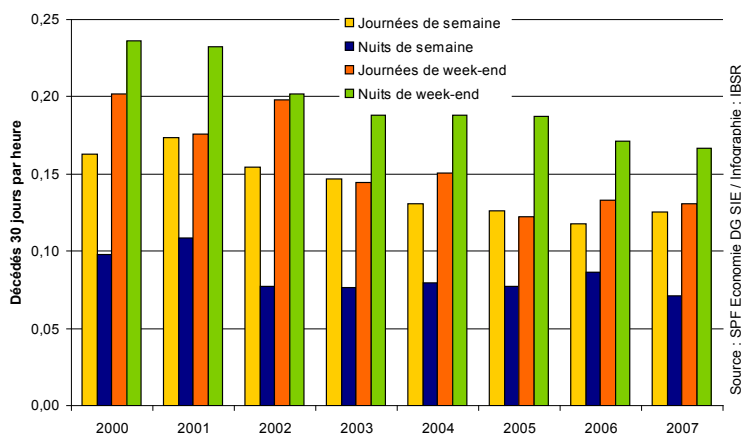
Tableau 8 :
Evolution des décédés 30 jours
selon la période de la semaine

Année	Journées de semaine	Nuits de semaine	Journées de week-end	Nuits de week-end
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
2007	523	118	218	208
Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2007	-22,6%	-27,6%	-35,1%	-29,5%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

Graphique 7 :
Evolution des décédés 30 jours
par heure selon la période de
la semaine



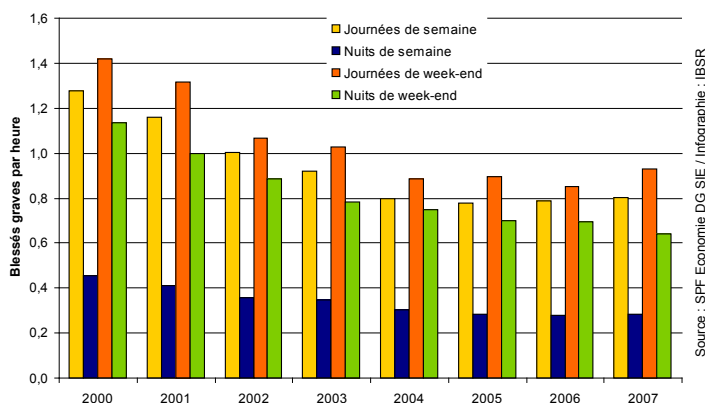
Si nous comparons le nombre de décédés 30 jours de 2007 avec la moyenne de 1998, 1999 et 2000, nous constatons une diminution de 26,7%. Cette diminution n'est pas uniformément répartie sur les périodes de la semaine. La réduction est de 35,1% pour les journées de week-end mais seulement de 22,6% les journées 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 week-end restent les périodes de la semaine les plus mortelles suivies par les journées de week-end et de semaine et enfin les nuits de semaine.

Tableau 9:
Evolution des blessés graves
selon la période de la semaine

Année	Journées de semaine	Nuits de semaine	Journées de week-end	Nuits de week-end
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
2007	3343	472	1546	802
2007 ch. pondérés	3837	532	1763	917
Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2007	-37,0%	-37,7%	-34,6%	-43,4%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

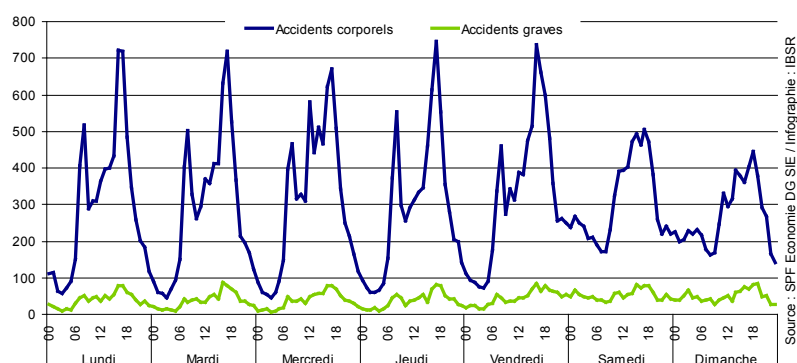
Graphique 8 :
Evolution des blessés graves
par heure selon la période de
la semaine



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

2.1.3. Les accidents selon le jour et l'heure

Graphique 9 :
Les accidents corporels et graves selon le jour et l'heure



Le nombre d'accidents est évidemment très fortement lié à la mobilité, nous retrouvons donc naturellement des pics d'accidents aux heures de pointe du matin et du soir. Notons que la pointe du soir est bien plus accidentogène que la pointe du matin, que l'on retrouve un pic à midi le mercredi, que le nombre d'accidents les nuits de semaine est très faible, que les week-ends les pics sont moins importants mais plus étendus dans le temps (de 10 à 20h), que les minimas du week-end sont bien plus importants que les minimas des nuits de semaine et enfin que les minimas se retrouvent vers 3-4 h du matin en semaine mais plutôt vers 6-7h de matin le weekend.

Si l'on s'intéresse à la répartition des accidents graves, on constate une série de différences par rapport à la répartition de l'ensemble des accidents corporels. Fort heureusement, il y a beaucoup moins d'accidents graves. On retrouve les pics aux heures de pointe du soir (très peu aux heures de pointe le matin) mais ils sont bien moins prononcés. On observe une diminution des accidents graves pendant les nuits de semaine mais seulement une diminution faible les nuits de week-ends.

2.2. Les accidents de la circulation selon le lieu

2.2.1. Les accidents selon la région ¹⁴

Tableau 10:
Les accidents selon la région

	Décédés 30 jours			Accidents corporels		
	RBC	Région Flamande	Région Wallonne	RBC	Région Flamande	Région Wallonne
1991	66	1097	710	3701	36909	17613
1995	45	771	633	2762	32487	15495
2000	44	871	555	2707	33023	13335
2001	37	848	601	2231	32073	13140
2002	37	721	595	1554	30594	11591
2003	30	628	556	1887	29070	12896
2004	37	614	511	2267	28682	12616
2005	28	566	495	2403	26168	11795
2006	26	540	503	2633	26761	11720
2007	31	527	509	3016	27523	11982
2007 ch. pondérés				4082	31920	13791
Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2007	-29,5%	-37,6%	-10,3%	3,7%	-18,2%	-14,7%

14. Pour une analyse bien plus détaillée des accidents par région nous vous renvoyons aux dossiers « les accidents en Région de Bruxelles-Capitale », « Les accidents en Région Flamande » et « les accidents en Région Wallonne » téléchargeables sur le site de l'Observatoire pour la Sécurité Routière »

Si l'évolution des décédés 30 jours entre la moyenne 98-2000 et 2007 est de l'ordre de -26 % en Belgique, cette diminution n'est pas répartie équitablement entre les régions. La Région Wallonne connaît une diminution trois fois moins importante (-10,3%) que la Région de Bruxelles-Capitale (-29,5%). La Région Flamande a enregistré une diminution des tués 30 jours encore plus conséquente (-37,6%) et se rapproche donc bien plus vite de l'objectif de réduire de moitié les décédés 30 jours d'ici 2010.

En ce qui concerne les accidents, l'image rendue par les statistiques est totalement autre, puisque les diminutions observées en Flandre et Wallonie sont fort proches (respectivement 18 et 15 % alors que le nombre d'accidents corporels enregistrés a augmenté de 4 % à Bruxelles.

2.2.2. Les accidents selon la province

Tableau 11: Evolution des décédés 30 jours selon la province

	1991	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2007
RBC	66	45	44	37	37	30	37	28	26	31	-29,5%
Région Flamande	1097	771	871	848	721	628	614	566	540	527	-37,6%
Anvers	283	180	218	231	167	161	171	140	128	123	-43,5%
Brabant-Flamand	176	124	128	128	108	80	82	80	80	70	-39,0%
Flandre Occidentale	237	140	186	178	164	153	139	127	126	103	-45,7%
Flandre Orientale	224	192	185	186	175	129	125	114	110	122	-35,0%
Limbourg	177	135	154	125	107	105	97	105	96	109	-18,9%
Région Wallonne	710	633	555	601	595	556	511	495	503	509	-10,3%
Brabant Wallon	59	63	48	50	62	61	42	30	47	37	-26,0%
Hainaut	238	221	192	222	226	206	197	195	182	206	11,2%
Liège	194	148	145	164	134	145	136	95	115	120	-20,0%
Luxembourg	81	100	68	65	67	54	48	74	75	51	-30,1%
Namur	138	101	102	100	106	90	88	101	84	95	-13,1%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

En Région Flamande, la diminution du nombre de décédés 30 jours par rapport à la moyenne de 1998-2000 est relativement bien répartie entre les 5 provinces. La province du Limbourg est la moins bonne prestatrice avec une diminution de 19% tandis que les deux provinces qui connaissent les meilleures progressions sont celle d'Anvers (-44%) et de Flandre Occidentale (-46%).

En Région Wallonne, les évolutions sont bien plus contrastées. Les deux meilleurs élèves sont les provinces de Luxembourg (-30%) et du Brabant-Wallon (-26%) alors qu'en 2006 elles connaissaient une stagnation des tués 30 jours par rapport à la moyenne de référence. Ensuite vient la province de Liège (-20%) mais le nombre de tués y est en augmentation depuis 3 ans. La province de Namur connaît une diminution assez faible (-13%) et la province de Hainaut voit augmenter le nombre de décédés 30 jours par rapport à la moyenne 98-2000 alors qu'elle a connu une belle tendance à la baisse de 2002 à 2006.

2.2.3. Les accidents sur et hors autoroute

Tableau 12 : 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
2007	152	1030	4513	3825	915	5133	45584	38696
2007 ch. pondérés		1034	4527	3838		6017	54272	45956
Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2007	-30,4%	-9,6%	-18,3%	-13,9%	-26,1%	-44,5%	-15,7%	-16,2%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

14% des décès sur les routes se produisent sur autoroute. Sur ces routes le nombre de tués a diminué de 30,4% en comparaison de la moyenne de 1998, 1999, 2000. Hors autoroute, on constate la plus grosse diminution des blessés graves : -44,5% entre la moyenne 98-2000 et 2007.

2.2.4. Les accidents en et hors agglomération (hors accidents sur autoroute)

Tableau 13 : Evolution des accidents et des victimes en et hors agglomération ¹⁵

Année	Agglomération				Hors agglomération			
	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents
1991	623	7508	37763	34532	1044	7781	22426	20302
1995	409	5027	30461	27447	833	6664	22401	19639
2000	401	3406	28719	24860	836	5285	23492	19491
2001	450	3106	28127	24407	843	4764	22339	18479
2002	372	2864	26314	22904	811	3903	20739	16960
2003	350	2725	26692	23708	648	3582	18925	16232
2004	293	2509	27020	24003	640	2991	19249	15992
2005	255	2321	24965	21774	620	2995	17862	14874
2006	265	2290	25052	21839	601	2855	18771	15303
2007	271	2437	26528	23210	585	2695	19049	15428
2007 ch. pondérés		2917	32164	28059		3098	22100	17839
Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2007	-33,4%	-35,5%	-12,2%	-11,7%	-29,6%	-50,8%	-20,0%	-22,4%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

40% des accidents se produisent en dehors d'une agglomération mais près de 70% des tués se retrouvent sur ces routes.

¹⁵. En 2007, le fait d'être en ou hors agglomération est inconnu pour 59 décès, 1 blessés graves, 7 blessés légers et 58 accidents.

2.2.5. Les accidents en section et en carrefour

Tableau 14 : 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	Total		
1991	75,2%	0,0%	4,8%	16,2%	3,6%	24,6%	0,1%	100,0%
1995	76,7%	0,1%	4,2%	14,7%	3,8%	22,7%	0,6%	100,0%
2000	76,3%	0,0%	5,8%	13,6%	3,6%	23,1%	0,6%	100,0%
2001	74,7%	0,1%	5,2%	16,5%	2,2%	24,1%	1,2%	100,0%
2002	76,2%	0,0%	4,5%	15,3%	2,2%	22,1%	1,7%	100,0%
2003	77,5%	0,2%	3,9%	14,3%	3,1%	21,5%	1,0%	100,0%
2004	81,9%	0,0%	4,0%	10,3%	2,4%	16,8%	1,3%	100,0%
2005	80,0%	0,2%	3,8%	12,1%	2,7%	18,8%	1,2%	100,0%
2006	80,0%	0,1%	3,5%	12,2%	2,7%	18,5%	1,5%	100,0%
2007	81,1%	0,1%	4,2%	11,0%	2,7%	18,0%	0,9%	100,0%

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. Parmi les carrefours, ce sont ceux à signaux « céder le passage » et « stop » qui connaissent le plus d'accidents mortels.

Tableau 15 : 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	Total		
1991	59,0%	0,1%	7,2%	20,4%	12,7%	40,3%	0,8%	100,0%
1995	60,4%	0,1%	6,9%	19,9%	11,8%	38,7%	1,0%	100,0%
2000	61,9%	0,1%	6,9%	19,7%	9,9%	36,6%	1,5%	100,0%
2001	61,4%	0,1%	7,4%	20,6%	8,9%	36,9%	1,7%	100,0%
2002	61,1%	0,2%	7,2%	21,0%	8,6%	36,9%	2,0%	100,0%
2003	63,6%	0,1%	7,0%	18,6%	8,4%	34,2%	2,3%	100,0%
2004	67,1%	0,1%	7,0%	15,1%	8,2%	30,5%	2,4%	100,0%
2005	64,4%	0,2%	7,1%	16,3%	9,6%	33,1%	2,4%	100,0%
2006	63,8%	0,1%	7,2%	16,3%	10,0%	33,6%	2,6%	100,0%
2007	63,7%	0,1%	7,4%	16,6%	9,7%	33,8%	2,4%	100,0%

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 vraisemblance à expliquer par le nombre croissant de ronds-points sur la route.

2.2.6. Les accidents selon le régime de vitesse

Tableau 16 : Evolution des accidents mortels selon le régime de vitesse de la route

ANNEE	30 km/h ou moins	Min 31 km/h et max 50 km/h	Min 51 km/h et max 70 km/h	Min 71 km/h et max 90 km/h	Plus de 90 km/h	Autoroute	Inconnu	Total
1992	0,3%	29,3%	6,8%	46,0%	3,9%	11,6%	2,2%	100,0%
1996	0,5%	26,3%	12,0%	45,2%	2,5%	13,0%	0,6%	100,0%
2000	0,3%	26,3%	11,6%	43,1%	2,3%	14,5%	1,9%	100,0%
2001	0,4%	28,0%	15,2%	40,3%	2,1%	12,6%	1,5%	100,0%
2002	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
2003	0,4%	25,1%	16,8%	35,1%	1,8%	10,8%	10,1%	100,0%
2004	0,7%	22,6%	15,7%	35,4%	2,0%	10,7%	12,9%	100,0%
2005	0,5%	24,8%	23,0%	29,8%	2,2%	13,9%	5,8%	100,0%
2006	1,9%	23,7%	20,7%	34,1%	1,9%	14,2%	3,6%	100,0%
2007	0,8%	27,9%	20,1%	29,2%	2,7%	13,7%	5,6%	100,0%

Les accidents mortels se produisent principalement sur les routes à 90 km/h (29,2%), sur les routes à 50 km/h (27,9%) et sur les routes limitées à 70 km/h (20,1%). Notons que les accidents diminuent fortement sur les routes à 90 km/h et augmentent fortement sur les routes à 70 km/h. Ce phénomène est sans nul doute lié au changement de régime de vitesse d'un grand nombre de routes (principalement en Flandre).

Tableau 17: Evolution des accidents corporels selon le régime de vitesse de la route

ANNEE	30 km/h ou moins	Min 31 km/h et max 50 km/h	Min 51 km/h et max 70 km/h	Min 71 km/h et max 90 km/h	Plus de 90 km/h	Autoroute	Inconnu	Total
1992	0,5%	48,9%	9,0%	30,5%	2,0%	6,0%	3,0%	100,0%
1996	0,8%	50,2%	8,2%	25,0%	1,3%	7,4%	7,0%	100,0%
2000	1,0%	47,4%	12,2%	26,4%	1,3%	9,6%	2,0%	100,0%
2001	1,1%	47,9%	12,9%	25,2%	1,4%	9,6%	1,9%	100,0%
2002	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
2003	1,3%	49,8%	14,5%	19,3%	1,1%	7,0%	6,9%	100,0%
2004	1,8%	49,1%	16,2%	17,1%	0,9%	6,9%	8,1%	100,0%
2005	2,8%	52,6%	19,0%	16,1%	0,9%	7,4%	1,2%	100,0%
2006	3,4%	52,6%	19,7%	15,2%	0,9%	8,0%	0,2%	100,0%
2007	3,5%	53,8%	19,8%	14,2%	0,8%	7,7%	0,2%	100,0%

Les accidents corporels se produisent dans un cas sur deux sur une route à 50 km/h. 20 % des accidents se produisent au zone 70 km/h et un petit 15% sur les routes limitées à 90 km/h. Notons aussi l'augmentation des accidents en zone 30 et 70 due à l'augmentation du nombre de zones 30 et 70.

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

2.3. Les victimes des accidents de la route

2.3.1. Les victimes selon le type de véhicule

Tableau 18 :
Evolution des décédés 30 jours
selon le type de véhicule

Année	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
2007	103	88	14	12	11
Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2007	-32,5%	-32,5%	-62,5%	-58,1%	-40,0%

Si nous classons les tués 30 jours selon le type d'utilisateur, nous voyons que les plus grosses diminutions ont été enregistrées par les cyclomotoristes et les passagers de voiture. Pour ces deux types d'utilisateurs l'objectif de réduire de 50 % le nombre de tués entre la moyenne de 98-2000 et 2007 est d'ores et déjà atteint. Le nombre de conducteurs de voiture, de piétons et de cyclistes décédés 30 jours ont, eux aussi, diminué de manière conséquente : respectivement de 35,4% pour les automobilistes et 32,5% pour les cyclistes et piétons . Par contre, le nombre de tués augmente pour les motards ayant des engins de cylindrée supérieure à 400 cc, pour les camionneurs et pour les occupants de camionnettes.

Moto >=400cc	Conducteurs de voiture	Passagers de voiture	Camionnettes	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
125	433	112	49	25	3	1	27	64	1067
15,0%	-35,4%	-51,9%	9,7%	36,4%	-43,8%	-33,3%	326,3%	4166,7%	-26,7%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les motocyclistes demandent une attention particulière. Malgré que le nombre de kilomètres parcourus en motocyclette (de + ou de – de 400 cc) ait augmenté de 27% par rapport à la moyenne de 98-2000, il ne représente toujours que 1,3% du nombre total de kilomètres parcourus en Belgique alors que les motards constituent 12,7% des tués de la route. 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 complexes.

Tableau 19 :
Evolution des blessés graves selon
le type de véhicule

Année	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
2007	594	787	223	276	104
2007 ch. pondérés	713	926	263	326	126
Evolution entre la moy- enne 98-2000 et 2007	-19,4%	-25,9%	-68,8%	-39,3%	-32,0%

Tableau 20 :
Evolution des victimes selon le type
de véhicule

Année	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
2007	3892	6788	2305	2670	633
2007 ch. pondérés	4746	8048	2737	3173	764
Evolution entre la moy- enne 98-2000 et 2007	-1%	-4%	-54%	-17%	-1%

Moto ≥400cc	Conducteurs de voiture	Passagers de voiture	Camionnettes	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
619	1999	1042	220	88	18	12	134	47	6163
718	2268	1136	241	94	19	14	156	51	7051
-14,8%	-51,9%	-43,1%	-31,6%	-31,6%	-57,5%	-20,0%	211,6%	1075,0%	-12,3%

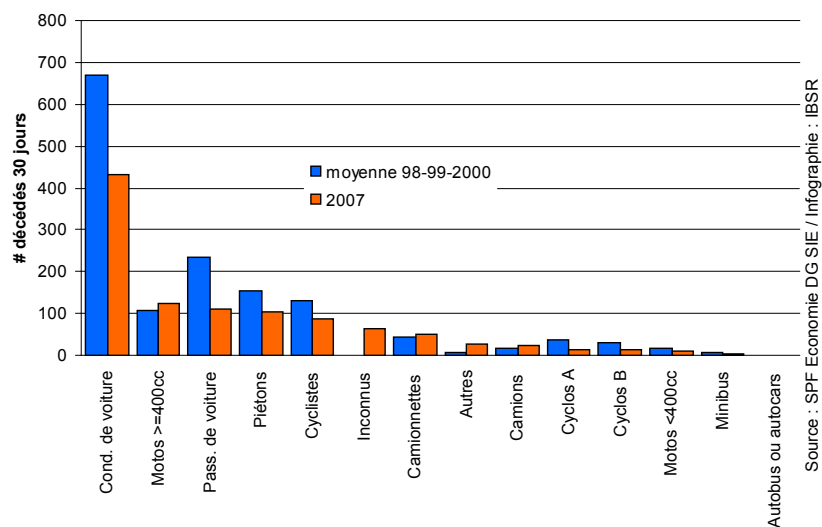
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Moto ≥400cc	Conducteurs de voiture	Passagers de voiture	Camionnettes	Camions	Minibus	Autobus et autocars	Autres	inconnus	Total
2039	34357	19256	1907	774	365	462	239	44	82528
2820	30373	15833	1753	741	311	379	257	47	71754
2805	29314	14377	2205	774	298	301	223	45	69431
2868	28251	13631	2168	696	322	311	217	24	66780
2911	24433	11783	2048	715	227	306	285	41	60932
3065	23176	9907	1891	662	119	300	604	736	58539
2750	22484	10025	1969	636	108	318	874	1710	57976
2775	21575	10217	1999	686	139	446	787	472	54699
2891	22346	10178	2186	648	150	476	985	316	55684
2900	23169	10181	2145	661	123	446	1014	400	57327
3407	26774	11785	2425	716	138	544	1204	455	66917
1%	-23%	-32%	2%	-11%	-62%	46%	342%	1054%	-20%

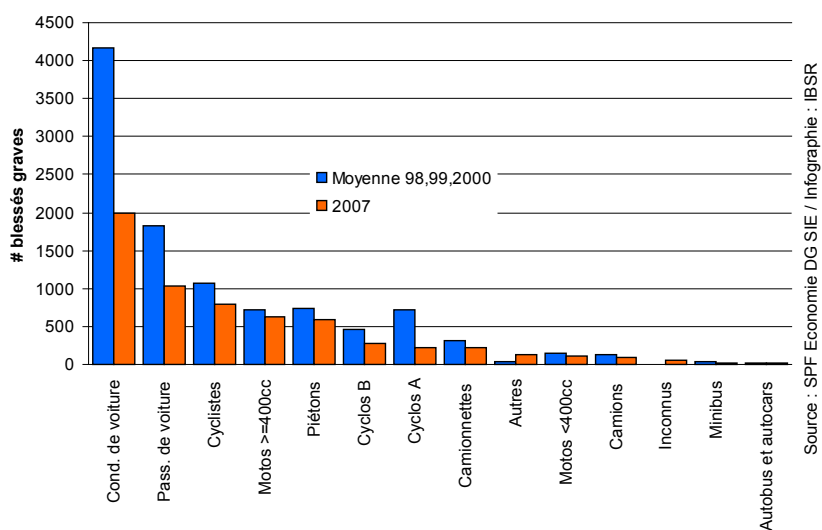
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

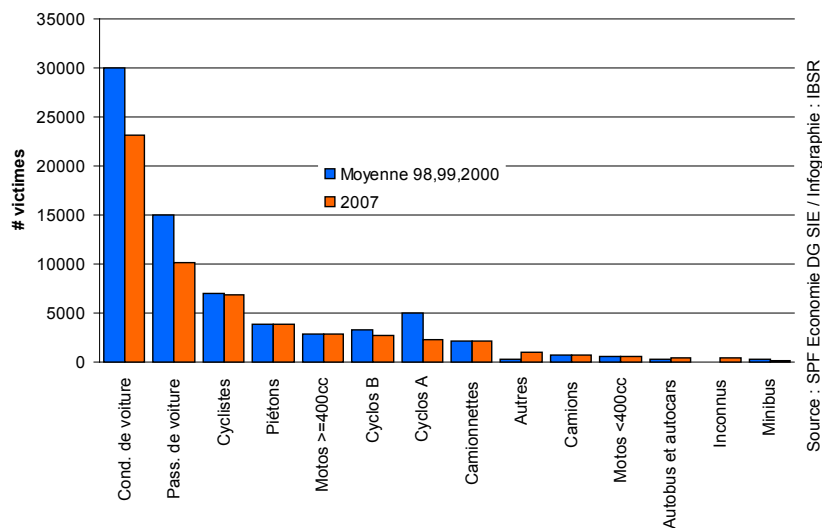
Graphique 10 :
Evolution des décédés 30
jours par type de véhicule –
comparaison moyenne 98-99-
2000 et 2006



Graphique 11 :
Evolution des blessés graves
par type de véhicule –
comparaison moyenne 98-99-
2000 et 2006



Graphique 12 :
Evolution des victimes par type
de véhicule – comparaison
moyenne 98-99-2000 et 2006



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

Tableau 21 : Décédés 30 jours selon l'âge et la nature de l'usager

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	1	0	1	121718
1	1	0	0	0	0	2	0	3	119795
2	0	0	0	0	0	1	1	2	118426
3	1	0	0	0	0	0	1	2	115497
4	1	0	0	0	0	0	1	2	114720
5	0	0	0	0	0	2	0	2	117067
6	1	0	0	0	0	1	1	3	118696
7	0	0	0	0	0	1	0	1	117411
8	0	0	0	0	0	0	0	0	118410
9	0	0	0	0	0	0	0	0	120276
10	0	1	0	0	0	0	1	2	120530
11	1	0	0	0	0	1	1	3	119564
12	0	1	0	0	0	2	0	3	120635
13	1	2	0	0	0	0	0	3	125230
14	1	0	0	0	1	1	0	3	129754
15	0	2	0	0	1	1	0	4	131590
16	1	1	4	0	0	5	1	12	130406
17	2	1	3	1	1	3	0	11	128061
18	3	1	1	1	7	6	0	19	127594
19	1	0	2	1	16	9	5	34	125749
20	2	3	1	3	17	4	7	37	126481
21	1	2	0	5	21	7	1	37	124131
22	1	0	0	6	21	4	6	38	126329
23	0	0	0	3	17	4	8	32	128238
24	0	0	0	3	9	2	4	18	131953
25	0	0	0	2	14	3	2	21	135668
26	1	1	1	6	15	4	3	31	136899
27	2	1	2	4	7	1	5	22	136289
28	0	1	2	7	9	3	3	25	135193
29	0	1	0	1	10	3	3	18	134314
30-34	2	1	0	23	47	5	20	98	691381
35-39	7	1	2	15	44	5	13	87	762997
40-44	5	4	3	24	28	7	16	87	816756
45-49	1	4	0	16	33	5	15	74	793170
50-54	4	2	2	6	22	2	18	56	727852
55-59	8	8	2	2	22	2	17	61	672805
60-64	11	5	0	3	19	2	2	42	552887
65-69	5	8	0	0	12	4	2	31	471769
70-74	12	10	0	0	14	0	6	42	455134
75+	25	26	0	0	24	7	12	94	883159
inconnu	2	0	0	0	2	2	0	6	0
Total	103	87	25	132	433	112	175	1067	10584534

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 22 : Blessés graves selon l'âge et la nature de l'utilisateur (chiffres 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	1					11	3	15	121718
1	1					4	2	8	119795
2	6					2	1	10	118426
3	2	1				5		8	115497
4	10					2	2	14	114720
5	10	2				5	3	19	117067
6	9	2				2		13	118696
7	2	2				9	2	15	117411
8	6	5				9		20	118410
9	8	1				9	4	22	120276
10	12	10				9		31	120530
11	9	12		1		2	3	28	119564
12	7	22				4	2	36	120635
13	16	16				8	7	46	125230
14	12	21		1		4	8	47	129754
15	10	22	7			17	17	74	131590
16	12	30	79	4	1	13	15	156	130406
17	20	26	63	2	6	32	20	168	128061
18	9	25	40	9	43	44	13	183	127594
19	11	8	33	10	74	45	16	197	125749
20	3	10	18	19	97	43	18	207	126481
21	6	14	9	16	99	47	12	204	124131
22	7	1	14	23	100	31	16	192	126329
23	8	6	15	20	86	23	18	177	128238
24	11	5	14	27	80	25	13	175	131953
25	11	5	8	31	64	24	19	162	135668
26	8	4	12	33	94	26	15	191	136899
27	5	12	2	23	50	7	4	105	136289
28	4	7	12	28	64	17	13	145	135193
29	4	8	3	17	59	12	15	118	134314
30-34	37	50	25	102	224	40	57	536	691381
35-39	35	39	34	92	202	41	76	518	762997
40-44	26	59	45	105	224	42	74	574	816756
45-49	46	66	30	95	187	30	56	509	793170
50-54	53	64	23	63	126	37	37	404	727852
55-59	37	56	16	29	90	19	28	276	672805
60-64	34	82	11	10	75	13	13	238	552887
65-69	38	63	9	2	51	15	13	192	471769
70-74	48	62	6	1	50	19	13	199	455134
75+	119	100	5	1	99	60	16	400	883159
inconnu		1		2	23	328	65	420	0
Total	713	921	534	767	2268	1136	711	7051	10584534

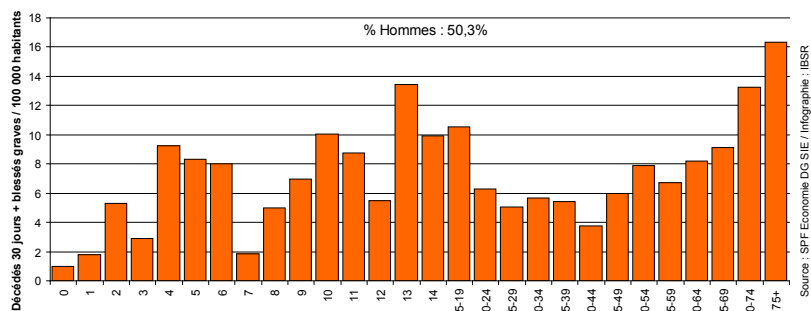
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 23 : Victimes selon l'âge et la nature de l'utilisateur (chiffres 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	13					235	29	276	121718
1	22					118	17	157	119795
2	37					118	14	168	118426
3	76	4				121	12	213	115497
4	76	8				165	20	269	114720
5	78	17				132	18	245	117067
6	76	23				142	14	255	118696
7	67	38				182	23	311	117411
8	80	51				144	22	298	118410
9	60	70				156	20	306	120276
10	64	80				159	33	335	120530
11	85	141	1	1	1	129	32	391	119564
12	89	251				120	37	497	120635
13	90	257	1	2	1	144	73	568	125230
14	93	303	7	1	5	141	60	611	129754
15	71	316	54	2	8	186	111	748	131590
16	116	294	907	17	15	278	220	1846	130406
17	99	278	753	22	44	407	211	1815	128061
18	67	229	478	46	480	523	149	1972	127594
19	75	147	310	63	801	487	163	2045	125749
20	74	114	229	63	984	459	168	2092	126481
21	62	101	160	89	1002	436	140	1990	124131
22	65	87	146	114	1029	351	166	1958	126329
23	68	85	133	87	1018	341	176	1907	128238
24	68	62	124	120	951	287	144	1756	131953
25	65	85	95	121	965	243	165	1738	135668
26	70	92	99	119	849	229	140	1599	136899
27	56	96	79	120	845	201	147	1544	136289
28	39	82	79	124	757	190	131	1402	135193
29	68	70	67	86	735	162	135	1325	134314
30-34	272	402	319	502	3174	686	630	5985	691381
35-39	253	452	288	531	2864	598	613	5600	762997
40-44	249	548	312	561	2595	514	596	5375	816756
45-49	254	564	296	488	2071	445	525	4643	793170
50-54	291	480	209	294	1623	446	383	3727	727852
55-59	221	468	110	122	1133	389	250	2693	672805
60-64	183	451	56	54	760	267	146	1918	552887
65-69	191	400	43	19	561	262	108	1584	471769
70-74	215	343	31	5	536	272	90	1492	455134
75+	527	479	30	4	820	421	134	2416	883159
inconnu	20	16	17	28	146	497	124	848	0
Total	4746	7986	5434	3806	26774	11785	6386	66917	10584534

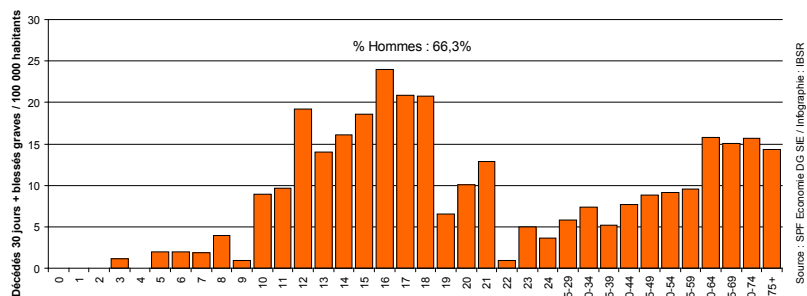
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 13 :
Décédés 30 jours et blessés graves
par 100 000 habitants du groupe
d'âge concerné – piétons – 2007



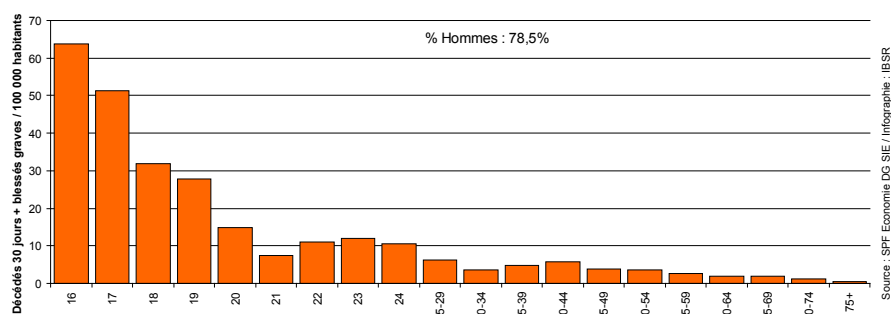
Deux groupes à risque: les moins de 20 ans et les plus de 70 ans.

Graphique 14 :
Décédés 30 jours et blessés graves
par 100 000 habitants du groupe
d'âge concerné – cyclistes – 2007



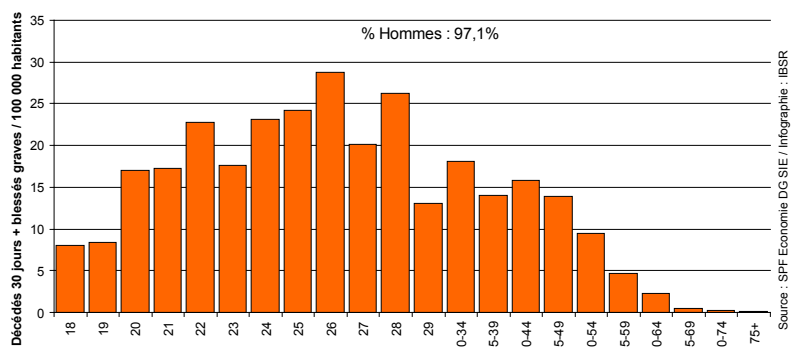
Groupes à risque: 10-19 ans et 60 ans et plus.

Graphique 15 :
Décédés 30 jours et blessés graves
par 100 000 habitants du groupe
d'âge concerné –conducteurs de
cyclomoteur – 2007



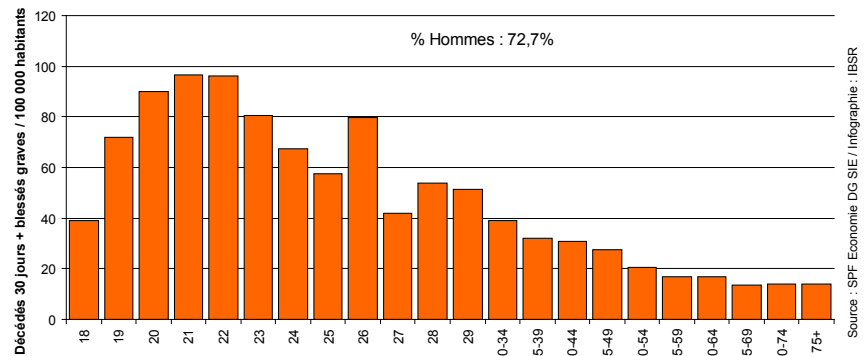
Groupe à risque: 16-19 ans.

Graphique 16 :
Décédés 30 jours et blessés graves
par 100 000 habitants du groupe
d'âge concerné –conducteurs de
motocyclettes – 2007



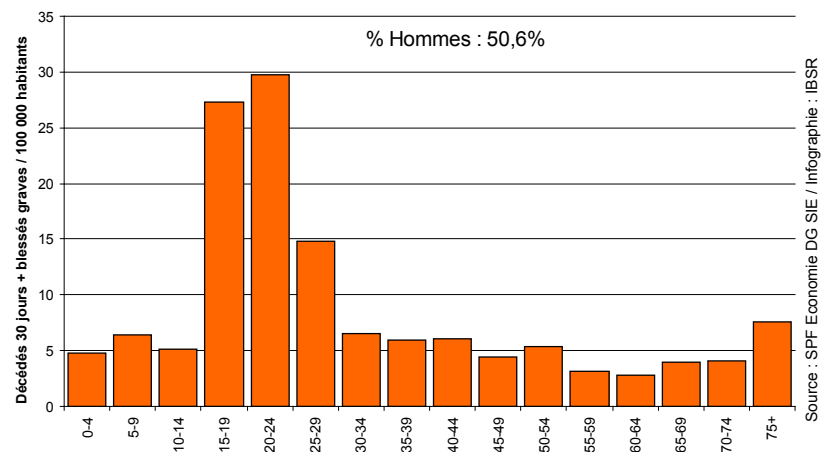
Le groupe à risque des motards s'étend au fil du temps : de 20 à 50 ans et est constitué quasiment exclusivement d'hommes.

Graphique 17 :
Décédés 30 jours et blessés graves
par 100 000 habitants du groupe
d'âge concerné –Conducteurs de
voitures – 2007



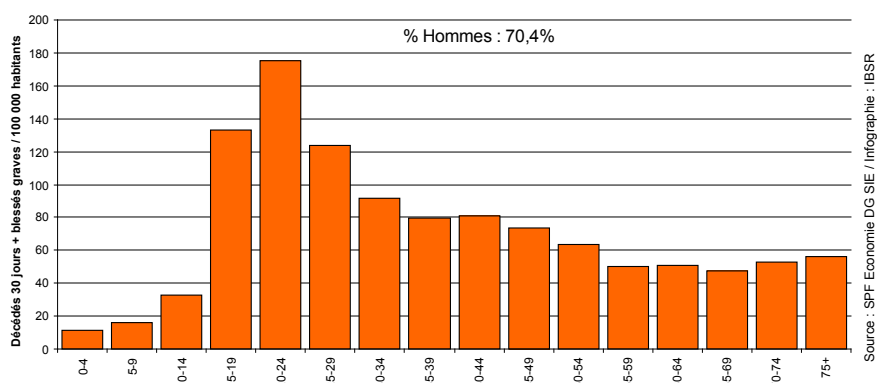
Groupe à risque: jeunes conducteurs 18-29 ans.

Graphique 18 :
Décédés 30 jours et blessés graves
par 100 000 habitants du groupe
d'âge concerné –Passagers de
voitures – 2007



Groupe à risque: 15-29 ans.

Graphique 19 :
Décédés 30 jours et blessés graves
par 100 000 habitants du groupe
d'âge concerné –tous les usagers
– 2007



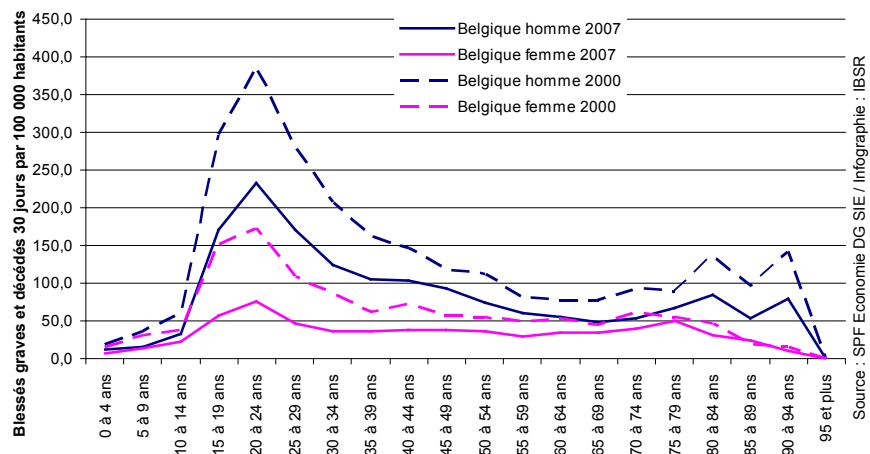
2.3.3. Les victimes selon l'âge et le sexe

Tableau 24 : 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 ans	36	21	58	11,9	7,3	9,8
5 à 9 ans	45	38	83	14,9	13,1	14,0
10 à 14 ans	105	69	174	33,4	22,9	28,3
15 à 19 ans	560	181	746	170,6	57,4	115,9
20 à 24 ans	746	243	998	233,1	76,6	156,6
25 à 29 ans	580	159	746	170,5	47,0	110,0
30 à 34 ans	436	126	563	124,9	36,8	81,4
35 à 39 ans	404	134	540	104,6	35,6	70,8
40 à 44 ans	431	153	585	104,2	38,0	71,6
45 à 49 ans	369	146	516	92,4	37,1	65,1
50 à 54 ans	273	133	407	74,9	36,6	55,9
55 à 59 ans	200	98	300	59,6	29,1	44,6
60 à 64 ans	151	97	248	55,7	34,4	44,9
65 à 69 ans	109	86	196	48,8	34,6	41,5
70 à 74 ans	111	101	212	54,1	40,4	46,6
75 à 79 ans	112	117	229	67,6	50,0	57,3
80 à 84 ans	90	58	148	85,2	31,6	51,2
85 à 89 ans	22	22	44	53,5	23,9	33,1
90 à 94 ans	9	4	13	79,6	10,7	26,8
95 et plus		0	0	0,0	0,0	0,0

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 20 :
Décédés 30 jours et blessés graves
selon l'âge et le sexe et par 100
000 habitants du groupe d'âge



Des améliorations considérables ont été réalisées entre 2000 et 2007 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.

2.4. Les conducteurs impliqués dans les accidents

2.4.1. Les types de collision

Tableau 25 : Accidents corporels selon le type de la première collision

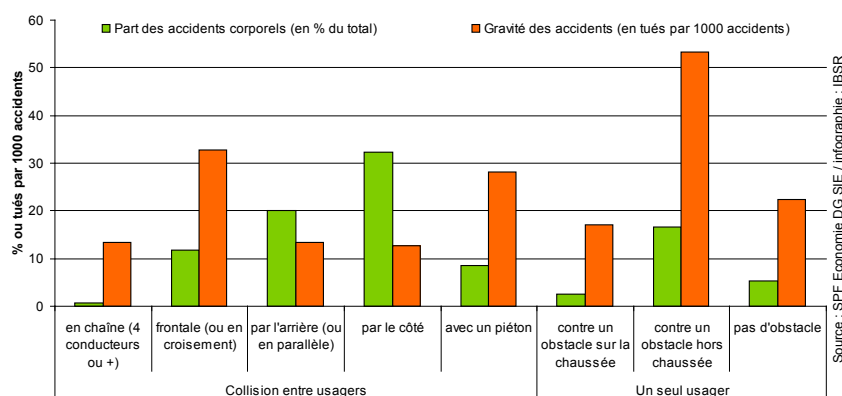
	Collision entre usager					Un seul usager			Autres ou inconnus	Total
	En chaîne (4 conducteurs ou +)	Frontale (ou en croisement)	Par l'arrière (ou en parallèle)	Par le côté	Avec un piéton	Contre un obstacle sur la chaussée	Contre un obstacle hors chaussée	Pas d'obstacle		
1991	530	6675	11469	21982	5020	1671	9066	1525	285	58223
1995	520	5607	10159	19222	4001	1578	7929	1255	473	50744
2000	386	5006	9810	18933	3446	1339	8561	1356	228	49065
2001	358	4690	9566	18147	3427	1248	8512	1323	173	47444
2002	298	4511	8911	16482	3257	1138	7655	1274	214	43740
2003	234	4510	8906	15755	3784	1145	7481	1569	469	43853
2004	284	4883	9054	14405	3916	1573	6707	1771	972	43565
2005	290	4666	8250	13194	3426	1111	6748	1887	794	40366
2006	269	4619	8278	13434	3415	1083	7039	2174	803	41114
2007	298	4959	8546	13742	3629	1118	7092	2232	905	42521
2007 ch. pondérés	341	5854	9916	16306	4426	1301	7998	2589	1062	
Evolution entre la moyenne 98-2000 et 2007	-27,6%	-5,6%	-15,2%	-30,0%	-1,8%	-19,9%	-16,5%	56,1%	295,8%	-16,0%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les types d'accident les plus fréquents sont les accidents par le côté (32,7% des accidents), par l'arrière (19,9%) et d'un usager seul contre un obstacle se trouvant hors de la chaussée (16,1%). Les collisions occasionnant le plus de tués sont par contre celles d'un usager seul contre un obstacle hors chaussée (35,4% des décédés 30 jours), les collisions par le côté (16,2%) et les collisions frontales (15,3%).

Notons que les collisions d'un usager sans obstacle ont augmenté de 56% entre la moyenne 98-2000 et 2007. La raison de cette forte augmentation nous est inconnue, tout au plus pouvons-nous affirmer qu'il ne s'agit pas d'une augmentation de chute de deux-roues.

Graphique 21 :
Répartition et gravité des accidents
selon le type de la première
collision



2.5. Les accidents selon les conditions atmosphériques

Tableau 26 :
Répartition des décédés
30 jours, blessés graves
et blessés légers selon les
conditions atmosphériques
– 2007

	# décédés 30 jours	# blessés graves	# blessés légers
Normales	78,5%	83,9%	82,7%
Pluie	9,0%	10,2%	11,4%
Brouillard	0,8%	0,9%	0,6%
Vent violent, rafales	1,2%	0,8%	0,5%
Chutes de neige	0,2%	0,2%	0,3%
Grêle	0,0%	0,1%	0,1%
Autre (fumée épaisse,...)	0,3%	0,3%	0,4%
Inconnues	10,3%	3,8%	4,2%

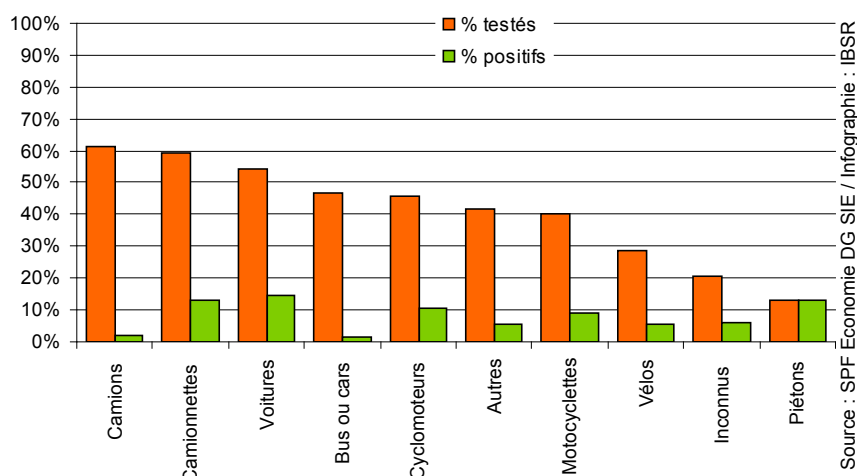
Source : SPF Economie DG SIE /
Infographie : IBSR

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.

2.6. 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 2007) que dans un cas sur deux (48,8%, chiffres pondérés) . Cela signifie que les chiffres ne sont pas très fiables.

Graphique 22 :
Pourcentage de conducteurs
testés et sous influence selon le
type de véhicule



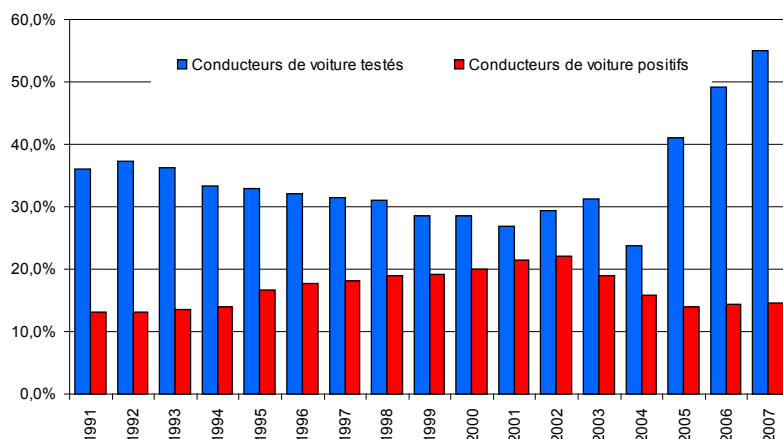
Les conducteurs de camions et camionnettes sont ceux qui sont le plus testés en cas d'accident (6 conducteurs testés sur 10 conducteurs impliqués). Mais si le pourcentage de conducteurs sous influence est très faible pour les conducteurs de camion (2%), il est beaucoup plus important pour les conducteurs de camionnettes (13%). Un peu plus de la moitié des conducteurs de voiture sont testés et près de 15% sont positifs. Les chauffeurs de bus et car, les cyclomotoristes et les motards sont testés un peu plus de 4 fois sur dix. Mais les chauffeurs de bus sont positifs dans 2% des cas tandis que les conducteurs de deux roues motorisés sont sous influence dans un cas sur dix. Les cyclistes sont très rarement contrôlés (29%) , de même que les piétons (13% des piétons testés et 13 % des piétons testés sont positifs). Dans la suite de l'analyse nous ne regardons que les conducteurs de voiture personnelle.

Tableau 27 :
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%
2007	55%	15%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

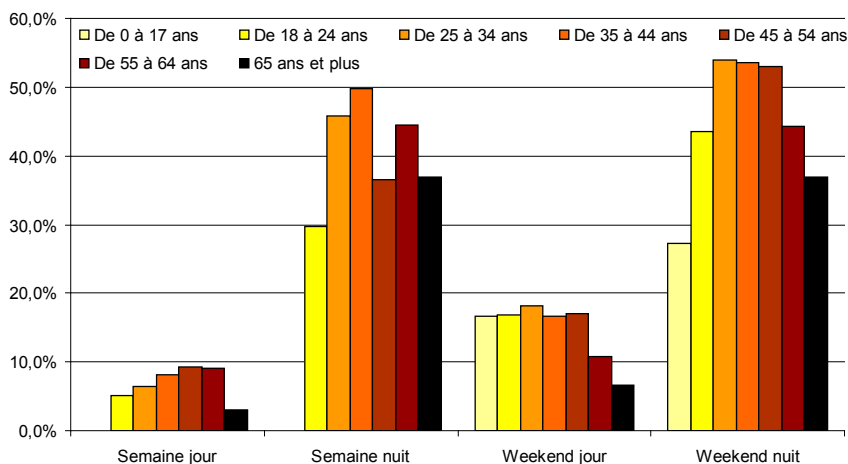
Graphique 23 :
Evolution du pourcentage
de conducteurs de voiture
sous influence d'alcool parmi
ceux testés dans un accident
corporel



Source : SPF Economie DG SIE /
Infographie : IBSR

En 2007, 15% 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 grosso modo la tendance inverse du pourcentage de conducteurs testés. Cela laisse supposer que plus les tests sont systématiques, plus ils sont a-sélectifs. Remarquons toutefois que le pourcentage de conducteurs de voiture positifs stagne depuis 2005 alors que le pourcentage de conducteurs testés augmente fortement.

Graphique 24 :
Pourcentage de conducteurs
de voiture sous influence
d'alcool selon l'âge et la
période de la semaine-2007



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

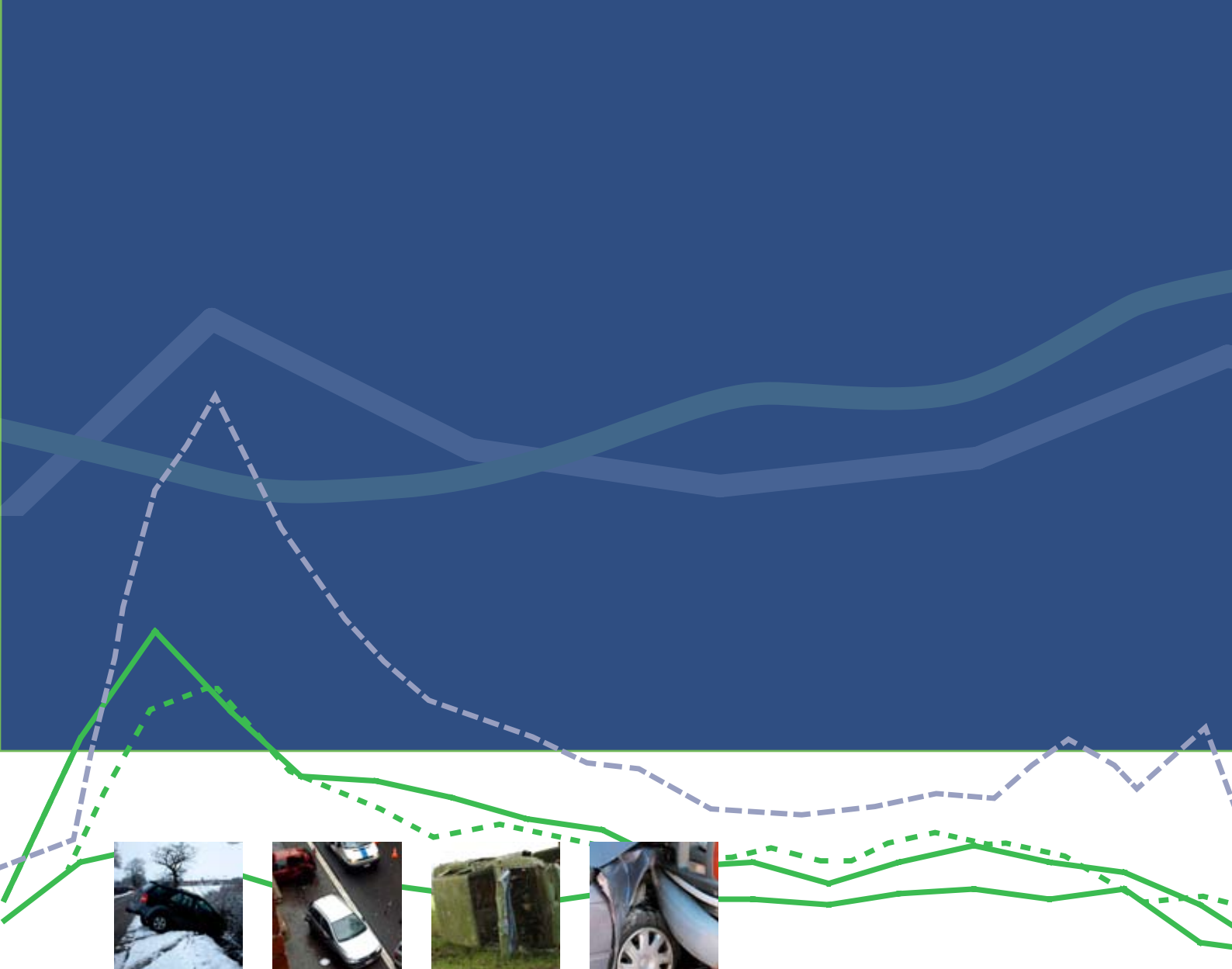
Malgré les problèmes de fiabilité, nous pouvons constater que le pourcentage de conducteurs de voiture positifs parmi ceux impliqués dans un accident est bien plus important les nuits de semaine et de weekends que les journées. Nous constatons aussi que le pourcentage de conducteurs positifs est de plus de 50% pour les conducteurs de voitures de 25 à 54 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.

TABLEAUX

Tableau 1 : Nombre de zones pondérées par année.....	9
Tableau 2 : Evolution générale des victimes, des véhicules à moteur et des kilomètres parcourus.....	12
Tableau 3 : Evolution des victimes et des accidents par rapport à l'année précédente.....	14
Tableau 4 : Evolution des tués 30 jours et des blessés graves par million d'habitants.....	16
Tableau 5 : Evolution des tués 30 jours et des blessés graves par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus.....	17
Tableau 6 : Evolution des accidents mortels selon le mois.....	18
Tableau 7 : Evolution des accidents corporels selon le mois.....	20
Tableau 8 : Evolution des décédés 30 jours selon la période de la semaine.....	21
Tableau 9 : Evolution des blessés graves selon la période de la semaine.....	22
Tableau 10 : Les accidents selon la région.....	23
Tableau 11 : Evolution des décédés 30 jours selon la province.....	24
Tableau 12 : Evolution des accidents et des victimes selon le type de route ...	25
Tableau 13 : Evolution des accidents et des victimes en et hors agglomération	25
Tableau 14 : Evolution des accidents mortels en section et en carrefour.....	26
Tableau 15 : Evolution des accidents corporels en section et en carrefour	26
Tableau 16 : Evolution des accidents mortels selon le régime de vitesse de la route	27
Tableau 17 : Evolution des accidents corporels selon le régime de vitesse de la route	27
Tableau 18 : Evolution des décédés 30 jours selon le type de véhicule.....	28
Tableau 19 : Evolution des blessés graves selon le type de véhicule	30
Tableau 20 : Evolution des victimes selon le type de véhicule.....	30
Tableau 21 : Décédés 30 jours selon l'âge et la nature de l'utilisateur.....	33
Tableau 22 : Blessés graves selon l'âge et la nature de l'utilisateur (chiffres pondérés)	34
Tableau 23 : Victimes selon l'âge et la nature de l'utilisateur (chiffres pondérés)	35
Tableau 24 : Décédés 30 jours et blessés graves selon l'âge et le sexe et par 100 000 habitants du groupe d'âge (chiffres non pondérés).....	39
Tableau 25 : Accidents corporels selon le type de la première collision	40
Tableau 26 : Répartition des décédés 30 jours, blessés graves et blessés légers selon les conditions atmosphériques – 2007	41
Tableau 27 : Evolution du pourcentage de conducteurs de voiture testés pour l'alcool et pourcentage conduisant sous influence	42

GRAPHIQUES

Graphique 1 : Evolution du nombre de décédés 30 jours entre 2000 et 2007	10
Graphique 2 : Evolution générale des victimes, des véhicules à moteur et des kilomètres parcourus.....	12
Graphique 3 : Evolution des décédés 30 jours en comparaison des objectifs de 2006, 2010 et 2015	16
Graphique 4 : Comparaison européenne des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus - 2006.....	17
Graphique 5 : Répartition des accidents mortels selon le mois.....	18
Graphique 6 : Répartition des accidents corporels par mois	20
Graphique 7 : Evolution des décédés 30 jours par heure selon la période de la semaine	22
Graphique 8 : Evolution des blessés graves par heure selon la période de la semaine	22
Graphique 9 : Les accidents corporels et graves selon le jour et l'heure.....	23
Graphique 10 : Evolution des décédés 30 jours par type de véhicule – comparaison moyenne 98-99-2000 et 2006	32
Graphique 11 : Evolution des blessés graves par type de véhicule – comparaison moyenne 98-99-2000 et 2006	32
Graphique 12 : Evolution des victimes par type de véhicule – comparaison moyenne 98-99-2000 et 2006	32
Graphique 13 : Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants du groupe d'âge concerné – piétons – 2007	36
Graphique 14 : Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants du groupe d'âge concerné – cyclistes – 2007.....	36
Graphique 15 : Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants du groupe d'âge concerné –conducteurs de cyclomoteur – 2007	37
Graphique 16 : Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants du groupe d'âge concerné –conducteurs de motocyclettes – 2007	37
Graphique 17 : Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants du groupe d'âge concerné –Conducteurs de voitures – 2007.....	38
Graphique 18 : Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants du groupe d'âge concerné –Passagers de voitures – 2007 ...	38
Graphique 19 : Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants du groupe d'âge concerné –tous les usagers – 2007.....	39
Graphique 20 : Décédés 30 jours et blessés graves selon l'âge et le sexe et par 100 000 habitants du groupe d'âge	40
Graphique 21 : Répartition et gravité des accidents selon le type de la première collision.....	41
Graphique 22 : Pourcentage de conducteurs testés et sous influence selon le type de véhicule.....	42
Graphique 23 : Evolution du pourcentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool parmi ceux testés dans un accident corporel.....	43
Graphique 24 : Pourcentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool selon l'âge et la période de la semaine-2007	43



Institut Belge pour
la Sécurité Routière

jesuispour.be »