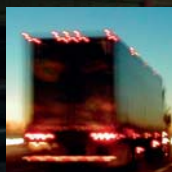


IBSR

L'OBSERVATOIRE
POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Statistiques de sécurité routière 2008



Institut Belge pour
la Sécurité Routière



Les chiffres présentés dans ce document sont issus de la base de données des accidents corporels de la circulation du Service Public Fédéral Economie Direction Générale Statistiques et Information Economique (SPF Economie DG SIE) telle que disponible au moment de l'impression de ce document. Ces chiffres sont normalement définitifs mais peuvent encore faire l'objet d'ajustements en fonction d'éventuelles corrections apportées aux données par le SPF Economie DG SIE.



Table des matières

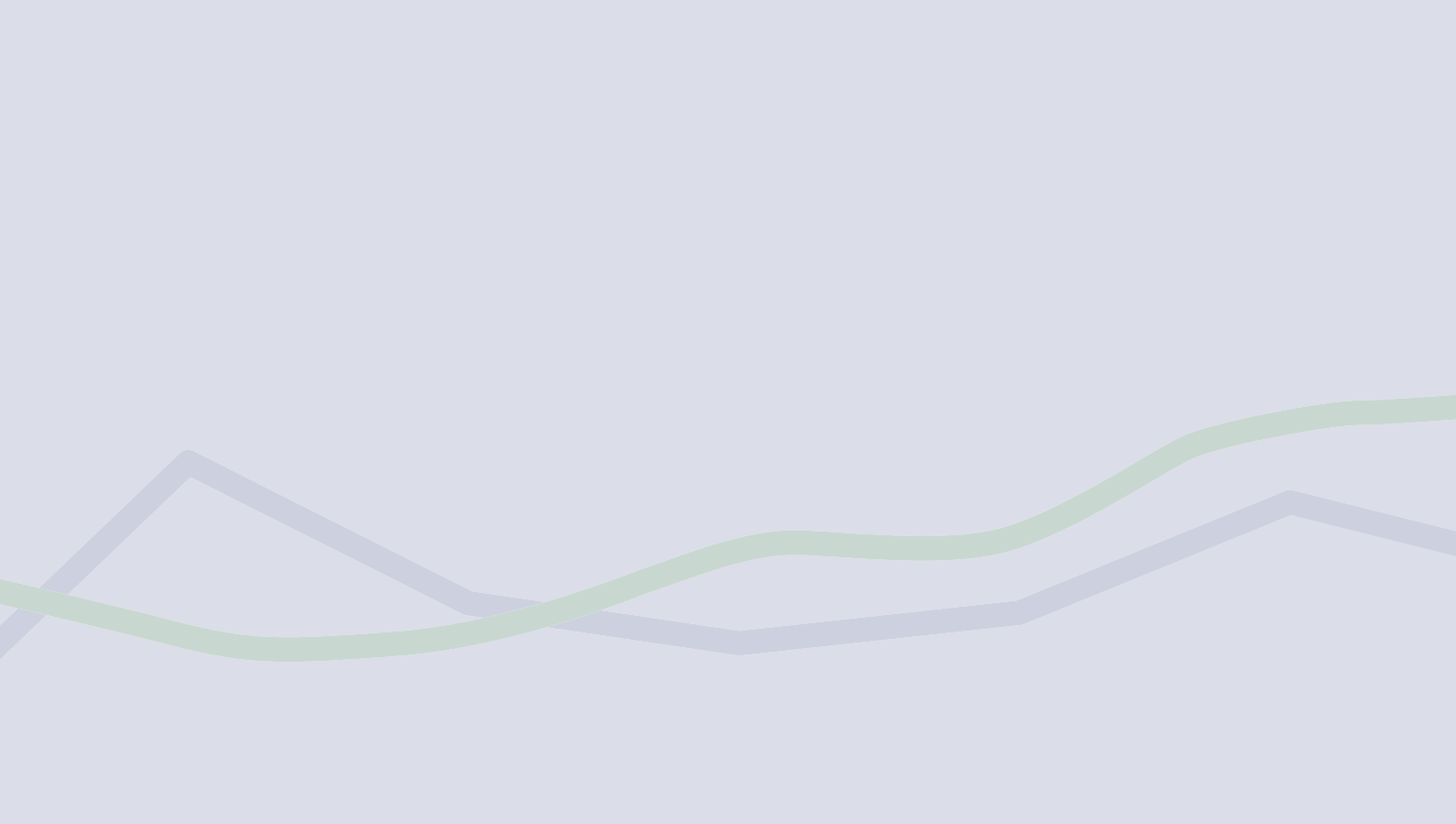
- INTRODUCTION 8
 - La pyramide des indicateurs 9
 - 1. Actions et mesures politiques..... 10
 - 2. Indicateurs de performance en matière de sécurité routière 12
 - 3. Base de données des accidents et bases de données connexes 13
 - 3.1. Les données d'exposition au risque – Risk Exposure Data (RED) 13
 - 4. Les coûts pour la société 14
 - 5. Conclusions 14
- 1. ACTIONS ET MESURES POLITIQUES..... 16
 - 1.1. Communication et sensibilisation..... 17
 - 1.1.1. 2 bandes ? Interdiction de doubler pour +3,5 T 18
 - 1.1.2. Respecter les piétons, c'est se respecter soi-même..... 18
 - 1.1.3. Penser à faire contrôler vos yeux chaque année !..... 18
 - 1.1.4. La ceinture à l'arrière sauve aussi des vies à l'avant..... 19
 - 1.1.5. Si vous roulez trop vite, vous ne le (la) verrez pas ! 19
 - 1.1.6. Et comment remerciez-vous votre BOB ? 20
 - 1.1.7. Ne pas déranger mon pitstop 21
- 2. INDICATEURS DE PERFORMANCE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE..... 22
 - 2.1. Facteurs humains 23
 - 2.1.1. Mesures de comportement 24
 - 2.1.1.1. Vitesse excessive ou inadaptée..... 24
 - 2.1.1.1.1. Méthodologie 24
 - 2.1.1.1.2. Résultats 25
 - 2.1.1.1.2.1. Résultats nationaux..... 25
 - 2.1.1.1.2.2. Résultats régionaux..... 28
 - 2.1.1.1.2.3. Résultats selon le moment de la journée 30
 - 2.1.1.2. Conduite sous influence d'alcool..... 33

2.1.1.2.1. Méthodologie.....	33
2.1.1.2.2. Résultats	33
2.1.1.3. Port de la ceinture de sécurité.....	36
2.1.1.3.1. Méthodologie.....	36
2.1.1.3.2. Résultats	36
2.1.2. Mesure d'attitudes.....	39
2.1.3. Conclusion	40
3. INSÉCURITÉ ROUTIÈRE	41
3.1. Analyse des accidents 2008.....	42
3.1.1. Sources et qualité des données	43
3.1.1.1. Sources	44
3.1.1.2. Procédure de collecte des données d'accidents de la route avec dégâts corporels.....	44
3.1.1.3. Qualité des données d'accidents.....	45
3.1.1.3.1. Le sous-enregistrement.....	46
3.1.1.3.2. La pondération	47
3.1.1.3.3. Qualité de la base de données nationale.....	49
3.1.1.3.4. Comparaison des données de la police avec celles du secteur des assurances.....	49
3.1.2. Définitions et abréviations	51
3.1.2.1. Général.....	52
3.1.2.2. Accidents selon la période	53
3.1.2.3. Victimes des accidents	53
3.1.2.4. Accident avec alcool.....	54
3.1.3. Analyse.....	55
3.1.3.1. Evolution des accidents de 1973 à 2008.....	56
3.1.3.2. Comparaison européenne	57
3.1.3.3. Analyse temporelle	57
3.1.3.4. Analyse spatiale	59
3.1.3.5. Analyse en fonction des personnes impliquées.....	61
3.1.3.6. La conduite sous influence d'alcool.....	64
3.1.3.7. Conclusion	66
3.1.4. Les tableaux et graphes.....	71
3.1.4.1. Indicateurs-clés à long terme et perspective européenne.....	72
3.1.4.1.1. Evolution à long terme	72
3.1.4.1.2. Comparaison européenne	81
3.1.4.2. Evolution selon la période	85
3.1.4.2.1. Evolution par mois	85
3.1.4.2.2. Evolution selon le jour et l'heure	88
3.1.4.3. Les accidents de la route selon le lieu.....	96
3.1.4.3.1. Les accidents de la route selon la région.....	96
3.1.4.3.2. Les accidents de la route selon la province	104
3.1.4.3.3. Les accidents de la route selon le type de route	106
3.1.4.3.4. Les accidents de la route selon le régime de vitesse	115
3.1.4.4. Les victimes	117
3.1.4.4.1. Les piétons.....	135
3.1.4.4.2. Vélos	139
3.1.4.4.3. Cyclomotoristes.....	145
3.1.4.4.4. Motocyclistes	150

3.1.4.4.5. Voitures	155
3.1.4.4.6. Camionnettes	161
3.1.4.4.7. Camions	164
3.1.4.4.8. Conduite sous influence d'alcool	167
3.1.5. La matrice des collisions	179
3.1.5.1. Evolution des accidents mortels sur les routes belges	180
3.1.5.2. Piétons	185
3.1.5.3. Cyclistes	185
3.1.5.4. Cyclomotoristes	185
3.1.5.5. Motocycles	185
3.1.5.6. Voitures	186
3.1.5.7. Camionnettes	186
3.1.5.8. Poids lourds	186
3.1.5.9. Inconnus	187
3.1.5.10. Conclusion	187
3.1.6. Analyse détaillée des accidents impliquant des voitures	189
3.1.6.1. Comment se fait-il que les voitures quittent la route ?	191
3.1.6.2. Quelles sont les victimes d'accidents impliquant une seule voiture ?	192
3.1.6.3. Où et quand ont lieu les accidents impliquant une voiture seule ?	193
3.1.6.4. Résumé	194
3.2. Baromètre de la Sécurité Routière (accidents de 2009)	195
3.2.1. Introduction	196
3.2.2. Baromètre de la sécurité routière: Décembre 2009	199
3.2.2.1. Compte rendu	199
3.2.2.1.1. Au niveau national	199
3.2.2.1.2. Au niveau régional	199
3.2.2.1.3. Au niveau des provinces	200
3.2.2.1.4. Baromètre des poids lourds	200
3.2.2.1.5. Les accidents du WE	200
3.2.2.2. Tableaux et graphiques	201
3.2.2.2.1. Les chiffres clés	201
3.2.2.2.2. Police locale et Police fédérale	202
3.2.2.2.3. Sur les autoroutes	203
3.2.2.2.4. Au niveau de la Région flamande	203
3.2.2.2.5. Au niveau de la Région wallonne	204
3.2.2.2.6. Au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale	206
3.2.2.2.7. Comparaison entre régions	207
3.2.2.2.8. Evolution des accidents dans les provinces	208
3.2.2.2.9. Les accidents impliquant au moins un poids lourd	209
3.2.2.2.10. Les accidents du week-end	212
3.2.2.2.11. Fiche technique	215
3.3. Evolution de la fréquence des sinistres en assurance RC automobiles	217
3.3.1. Nombre de sinistres en RC tourisme et affaires	218
3.3.1.1. Fréquence des sinistres en RC tourisme et affaires	218
3.3.1.2. Fréquence des sinistres avec dommages corporels en RC tourisme et affaires	219
3.3.1.3. Nombre de sinistres en RC tourisme et affaires ≥ 125.000 euros	220
3.3.1.4. Fréquence des sinistres suivant l'âge et le sexe	220
3.3.1.5. Nombre de sinistres et charge des sinistres avec/sans dommages corporels en RC tourisme et affaires	222

3.3.2.	Fréquence des sinistres par catégorie de véhicules en RC automobiles .	223
3.3.3.	Conclusions	225
3.3.3.1.	RC tourisme et affaires.....	225
3.3.3.2.	Comparaison entre différentes catégories de véhicules en RC automobiles	225
3.4.	Données d'exposition au risque.....	227
3.4.1.	Véhicules-kilomètres	228
3.4.2.	Voyageurs-kilomètres	234
3.4.3.	Population	236
3.4.4.	Longueur du réseau routier	240
3.4.5.	Parc de véhicules	244
4.	TABLEAUX ET GRAPHIQUES	247





Introduction

Le nombre de tués de la route connaît en Belgique d'importantes diminutions depuis 2001. En 2008 et pour la première fois depuis 1950, le nombre de morts est passé sous la barre des 1000 tués. Même si le constat est positif, des efforts accrus seront nécessaires pour atteindre les objectifs de 2010 (maximum 750 morts) et de 2015 (maximum 500 morts). Ces efforts devront aussi être de plus en plus ciblés sur des problèmes précis car nous savons qu'au plus le nombre de tués se réduit au plus les nouvelles diminutions sont dur à enregistrer. L'Observatoire de la Sécurité Routière a été créé dans le but d'opérer ce saut qualitatif dans l'analyse de la sécurité routière en Belgique. Le présent rapport occupe une place importante dans la réalisation de cet objectif puisqu'il a pour dessein de devenir, à terme, le document reprenant toutes les informations et données chiffrées nécessaires à la compréhension de l'insécurité routière. Cet espoir d'exhaustivité est bien entendu un vœu pieux en raison de la quantité infinie d'informations concernées mais aussi en raison même de l'inexistence (ou de l'inaccessibilité) d'une partie des données concernées. Ensemble avec ses partenaires, l'Observatoire de la Sécurité Routière a pour objectif de sensibiliser et stimuler les acteurs concernés à l'importance de données statistiques de qualité afin de permettre une analyse pertinente de l'insécurité routière.

Nous avons décidé de structurer le rapport à l'image de la pyramide des indicateurs de sécurité routière. Cette pyramide a le double avantage d'offrir une structure claire à la multitude d'informations disponibles et de permettre une visualisation aisée des zones lacunaires. La pyramide est constituée de 4 étages. Le rez-de-chaussée liste les mesures et actions mises en place dans différentes sphères d'activité (infrastructure, éducation, sensibilisation, activités policières, etc.). Ces mesures et actions ont pour but de modifier le premier étage de la pyramide où se trouvent les indicateurs de performance en matière de comportement des usagers, de qualité des infrastructures, de qualité des véhicules et de qualité des services de secours. Au second étage sont regroupés les indicateurs d'insécurité routière que nous espérons voir évoluer suite aux améliorations des indicateurs de performance. Cet étage centralise les informations essentielles à l'analyse de l'insécurité routière telles que le nombre d'accidents et de victimes. Au dernier étage sont rassemblées les informations liées au coût des accidents et donc à leur impact sur la société.

Ce rapport propose les données jusque 2008 et il sera mis à jour au gré des disponibilités des données. Il sera aussi en évolution constante puisque complété au fur et à mesure des nouvelles collaborations mises en place entre l'IBSR et tout partenaire ayant des données utiles à la compréhension de la sécurité routière en Belgique. Nous profitons d'ailleurs de l'opportunité pour remercier les partenaires qui ont, d'ores et déjà, collaborés à la réalisation de ce rapport : le SPF Economie DG SIE qui gère et fournit la base de données officielle des accidents de la route avec dégât corporel, le SPF Mobilité qui publie les données d'exposition au risque sans lesquelles l'analyse de l'insécurité routière est vide de sens, les Polices Locales et Fédérale qui collectent les données d'accidents, et Assuralia qui, grâce à son apport, nous permet de regarder les accidents de la circulation sous un angle nouveau.



La pyramide des indicateurs

1. Actions et mesures politiques	10
2. Indicateurs de performance en matière de sécurité routière	12
3. Base de données des accidents et bases de données connexes.....	13
3.1. Les données d'exposition au risque – Risk Exposure Data (RED).....	13
4. Les coûts pour la société.....	14
5. Conclusions	14

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 les indicateurs et statistiques nécessaires pour analyser au mieux l'insécurité routière en Belgique. (cf. www.cfsr.be) Ces indicateurs trouvent leurs places dans une pyramide reproduite ci-dessous. Cette dernière constitue le schéma de base structurant le travail réalisé au sein de 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 idéalement être pris en compte pour aboutir à une analyse performante.

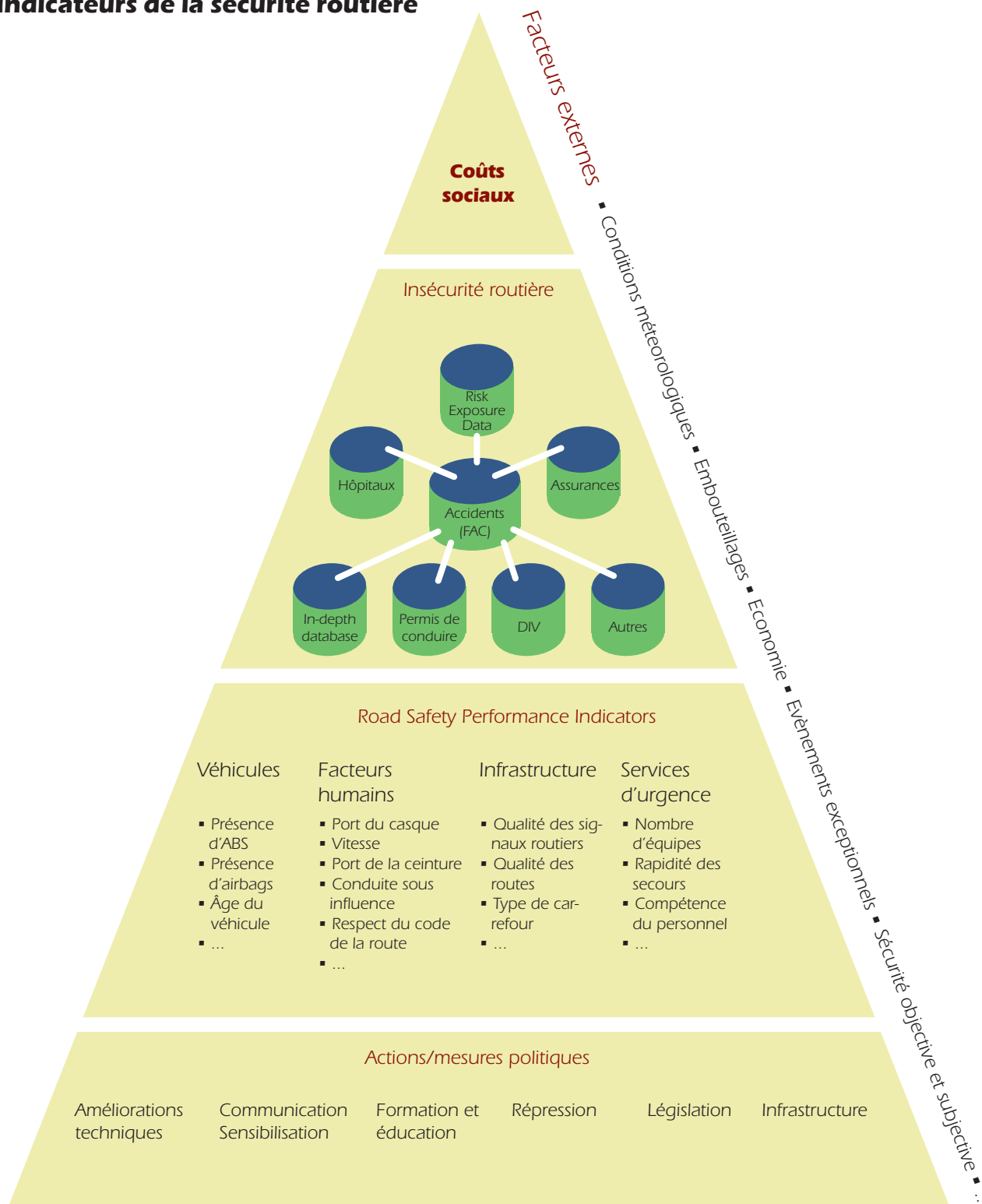
1. Actions et mesures politiques

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. 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. Certains sont liés à l'individu en tant qu'utilisateur de la route (vitesse pratiquée, port de la ceinture, conduite sous influence, etc.), d'autres sont liés au véhicule (présence d'ABS, d'ESP, d'airbags, etc.), d'autres encore ont à voir avec l'infrastructure (présence de nids de poule, rails de sécurité sécurisés pour les motards, etc.). Les circonstances de circulation (nature du trafic, luminosité, conditions atmosphériques...) jouent aussi un rôle dans l'insécurité routière. Par ailleurs, d'autres facteurs, comme la qualité des services des secours, 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 d'éléments de sécurité active et 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.

3. 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 Statistiques et Informations Economiques² (Ex-INS). Très utile en tant que telle, cette base de données mise en relation avec d'autres permettrait aussi de mieux identifier les facteurs de risques, ou les situations justifiant des mesures. Les bases de données sont de différents types dont voici une liste non exhaustive:

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

Les données d'exposition au risque sont toutes les informations qui rendent possible la description du cadre à l'intérieur duquel se produisent les accidents. Ces paramètres 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 d'accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus permet de comparer différents types de véhicules ou différentes zones géographiques.
- **Le nombre de personnes/kilomètres parcourus:** nombre de kilomètres parcourus par toutes les personnes sur un certain laps de temps. Le nombre de décès 30 jours par milliard de personnes/kilomètres parcourus permet une comparaison entre pays.
- **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 de données 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.

Les données des assurances pour de l'information sur les responsabilités des accidents

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

Ce réseau d'informations doit nous fournir une vision détaillée de l'insécurité routière. Ainsi, par exemple, de nombreuses discussions sont régulièrement menées sur les différents modèles d'accession au permis de conduire, sans que puisse être réalisée une évaluation quantitative de l'impact de la formation à la conduite sur le nombre d'accidents générés dans les 2 à 3 années qui suivent l'obtention du permis de conduire. La mise en concordance, au sein d'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 et du fichier des accidents corporels 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. http://statbel.fgov.be/fr/binaries/Fiches_Metadata_StatProd_Accidents_FR_20090515_tcm326-58079.pdf

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.

5. Conclusions

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.

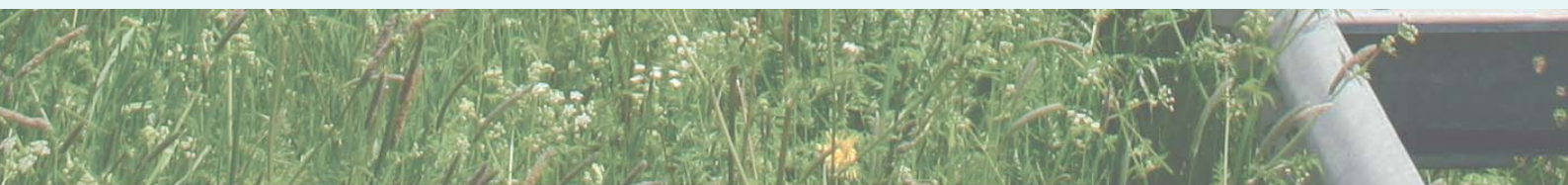
Par rapport à une telle situation idéale, de nombreux efforts doivent encore être réalisés en Belgique pour disposer des indicateurs nécessaires à une politique volontariste et efficace en vue d'améliorer la sécurité routière.

Les statistiques détaillées en matière d'accidents ne sont disponibles que dans des délais beaucoup trop longs, et moyennant des procédures administratives particulièrement lourdes. 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 détaillées 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 de l'immatriculation des véhicules 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.





1. Actions et mesures politiques





1.1. Communication et sensibilisation

1.1.1.	2 bandes ? Interdiction de doubler pour +3,5 T	18
1.1.2.	Respecter les piétons, c'est se respecter soi-même	18
1.1.3.	Penser à faire contrôler vos yeux chaque année !	18
1.1.4.	La ceinture à l'arrière sauve aussi des vies à l'avant	19
1.1.5.	Si vous roulez trop vite, vous ne le (la) verrez pas !	19
1.1.6.	Et comment remerciez-vous votre BOB ?	20
1.1.7.	Ne pas déranger mon pitstop	21

En 2008, l'I.B.S.R. a lancé plusieurs campagnes de sensibilisation dont l'objectif était de faire prendre conscience aux usagers de la route de certains types de risques entraînés par une vitesse inappropriée ou excessive, la conduite d'un véhicule sous l'influence de l'alcool ou l'absence de port de la ceinture. L'institut a également mis en avant une série de thématiques spécifiques telles la traversée des passages à niveau, l'importance du contrôle de l'acuité visuelle des seniors, les risques inhérents à la conduite en état de fatigue et une modification de loi imposant une interdiction de dépasser aux poids lourds dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes. Outre son influence sur la perception des risques, l'institut a également encouragé l'adoption d'un comportement adéquat sur les routes.

1.1.1. 2 bandes ? Interdiction de doubler pour +3,5 T

À la suite d'une nouvelle interdiction de dépassement sur les routes à deux bandes pour les poids lourds dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes, l'institut a lancé une campagne d'information du 11 février 2008 au 11 mars de la même année afin de signaler cette interdiction aux chauffeurs belges et étrangers. Dans le but d'informer un maximum de chauffeurs de poids lourds, l'I.B.S.R. a opté pour une campagne d'affichage traditionnelle sur les grands axes routiers. Ces affiches présentaient l'arrière stylisé d'un poids lourd sur lequel on pouvait lire le texte « Je laisse la 2^e bande libre ». Le poids lourd se trouvait tout à droite sur l'affiche, le côté gauche de celle-ci étant totalement vide. Le slogan situé en bas de l'affiche résumait la nouvelle règle en quelques mots-clés : « 2 bandes ? Interdiction de doubler pour +3,5 T ».



1.1.2. Respecter les piétons, c'est se respecter soi-même

L'I.B.S.R. a lancé en 2008 une campagne de sensibilisation sur les usagers faibles de la route, plus particulièrement les piétons. Avec son slogan « Respecter les piétons, c'est se respecter soi-même », la campagne visait à encourager les automobilistes à faire preuve de davantage d'empathie et de courtoisie à l'égard des piétons afin de réduire le nombre de décès chez ces derniers.

L'affiche soulignait par un clin d'œil qu'un conducteur pouvait devenir un piéton le moment suivant. On pouvait voir un piéton monter dans sa voiture et devenir un automobiliste. Il descend ensuite de son véhicule et devient à nouveau un piéton. Et la transformation recommence à nouveau. Un recommencement que l'on pouvait également voir sur l'affiche.

La campagne a bénéficié de la participation active des volontaires pour des routes plus sûres sur les aires de stationnement des centres commerciaux. Outre les désodorisants pour voiture rappelant le message de la campagne, ces volontaires ont par ailleurs distribué des dépliants qui dispensaient des conseils pratiques aux automobilistes et piétons afin de faciliter leur cohabitation. Ces conseils avaient surtout trait à la traversée de voies de circulation puisqu'il s'agit du principal élément de conflit entre les deux catégories d'usagers de la route.

1.1.3. Penser à faire contrôler vos yeux chaque année !

En collaboration avec les opticiens Pearle, l'I.B.S.R. a lancé une campagne dont l'objectif est d'inciter les conducteurs à faire contrôler leur vue chaque année. La campagne s'est déroulée du 26 mai 2008 à fin juin 2008 ; elle a été visible sur l'arrière de 150 poids lourds qui ont sillonné notre pays. Parallèlement à cela, des dépliants relatifs à la campagne ont été mis à disposition dans les magasins Pearle et 15 000 affichettes ont été distribuées via le réseau de l'I.B.S.R.

1.1.4. La ceinture à l'arrière sauve aussi des vies à l'avant

Afin d'encourager le port de la ceinture à l'arrière, l'I.B.S.R. a réalisé en automne 2008 (du 22 septembre au 19 octobre) une campagne d'affichage intitulée « La ceinture à l'arrière sauve aussi des vies à l'avant ». La campagne s'est accompagnée de spots TV, d'actions dans les écoles et les crèches, d'actions menées par des volontaires, de contrôles de police ciblés, de dépliants, de brochures et d'un site web conçu spécialement pour l'occasion. De manière humoristique, l'affiche visait à faire prendre conscience aux passagers arrière qu'ils ont également entre les mains la responsabilité des personnes à l'avant. Le spot TV a fait office de second pilier de la campagne afin de garantir l'impact maximal de celle-ci. Il comparait l'absence du port de la ceinture au fait de pousser son meilleur ami du haut d'un bâtiment. Dans les deux cas, la personne met en jeu la vie de son ami. Côté francophone, le spot a été diffusé par La Une, La Deux, RTL-TV1, Club RTL et Be TV, tandis que les chaînes Eén, VTM et Canvas en diffusaient la version flamande et BRF la version allemande.

Les actions menées dans les écoles ont été associées à un concours qui permettait aux enfants de gagner des tatouceintures en caoutchouc. Pour ce faire, tous les élèves d'une même classe devaient signer un engagement à toujours s'attacher correctement en voiture. Une habitude apprise jeune est conservée toute la vie. L'I.B.S.R. a utilisé des affiches et dépliants informatifs dans les crèches afin de sensibiliser les (grands-)parents qui conduisent quotidiennement en voiture leur (petit-)enfant à l'école. Parallèlement à l'action dans les écoles, les (grands-)parents ont pu signer un engagement à toujours boucler la ceinture de leur enfant dans la voiture.

Lors des contrôles, la police et les volontaires ont distribué plus de 70 000 porte-clés « La ceinture, une seconde qui change tout » renvoyant au site web de la campagne (www.faitesleclie.be). Cette page web rassemble toutes les informations disponibles sur la ceinture : des spots TV, un crash test illustrant l'importance du port de la ceinture, des informations concrètes, etc. Dans le cadre de l'action menée dans les écoles, l'I.B.S.R. a utilisé le site web www.tatouceinture.be, un outil destiné aux enseignants.

1.1.5. Si vous roulez trop vite, vous ne le (la) verrez pas !

L'un des objectifs prioritaires de l'I.B.S.R. consiste à écorner l'image toujours trop positive de la vitesse sur les routes et à insuffler un réel changement d'attitude et de comportement. Le 28 juillet 2008, l'institut a donc lancé la campagne « Si vous roulez trop vite, vous ne le (la) verrez pas ! ». Le pronom du slogan renvoie à la photo d'un petit garçon (ou d'une petite fille) intégrée dans les lettres de l'affiche. Le message sous-jacent est le suivant : si vous ne voyez pas immédiatement l'enfant sur l'affiche, comment pourriez-vous apercevoir cet enfant sur la route ? La campagne rappelle en outre les lourdes conséquences possibles d'une vitesse excessive ou inappropriée, non seulement pour le conducteur, mais aussi pour les autres usagers de la route – principalement les usagers les plus faibles, dont les enfants. L'objectif de la campagne consistait à influencer le comportement des adultes et à responsabiliser ces derniers.

Le message a été appuyé par un spot TV diffusé sur les principales chaînes nationales. « Un excès de vitesse peut vous poursuivre. Longtemps » laissait peu de place à l'imagination : le spot montrait un homme qui avait causé un accident des années plus tôt et dont l'image restait gravée en lui. Le spot se terminait par l'apparition de la petite fille visible sur les affiches, avec à nouveau le slogan « Si vous roulez trop vite, vous ne me verrez pas ».

Les volontaires et la police ont distribué 50 000 disques permettant de se représenter clairement les distances de freinage nécessaires à des vitesses déterminées. La police a en outre effectué des contrôles de vitesse à des endroits

à risques. Et plus de 20 000 affichettes ont été mises à disposition, via le fichier d'adresses de l'I.B.S.R., dans les services publics, maisons des jeunes, centres culturels et entreprises, notamment.

Par ailleurs, les jeunes ont fait l'objet d'une action ciblée. La chaîne radio NRJ leur a permis de participer à un concours afin de gagner cinq leçons de conduite. On peut également mentionner la présence de la campagne dans des jeux de courses de voiture (en ligne et sur Xbox).

1.1.6. Et comment remerciez-vous votre BOB ?

Depuis des années déjà, BOB est la figure de proue de la lutte contre l'alcool au volant. La campagne organisée en 2008 n'a pas dérogé à cette règle, avec les ingrédients de base réunis une nouvelle fois : le concept du conducteur désigné, la composante « fête » et la valorisation du « bon » comportement. Le message central, lui non plus, n'a pas changé : vous pouvez tranquillement vous amuser à condition que le conducteur qui ramène les autres après la fête ne consomme pas d'alcool. C'est pourquoi BOB a été mis scène, de manière sympathique (clin d'œil et absence de ton moralisateur), dans un décor floral. Car les passagers ne lui confient pas seulement leur clé de voiture : ils lui confient leur vie.

L'affiche BOB a été déclinée en trois versions suggérant systématiquement de remercier BOB de manière ludique et légèrement absurde : avec un buffet petit-déjeuner au lit, cinq kilos de bonbons ours ou en prêtant sa carte de crédit à une BOB. Le slogan « Et comment remerciez-vous votre BOB ? » appuyait le message de l'affiche, qui a été placardée du 1^{er} décembre 2008 au 11 janvier 2009 le long des principaux axes routiers. Plus de 20 000 affiches ont également été distribuées dans le réseau de l'I.B.S.R. à destination d'un millier de services publics, bibliothèques et entreprises, notamment.



La Une, La Deux, RTL-TV, Club RTL, Eén, VTM et 2BE ont diffusé un spot TV dans lequel on suit un homme, filmé de manière candide, jusqu'à sa maison. À sa grande surprise, il s'aperçoit que ses amis ont décoré sa façade pour le remercier d'avoir endossé le rôle du BOB.

L'approche ludique s'est aussi appuyée sur un petit dépliant qui présentait des idées loufoques pour remercier son BOB, du gros bisou (gratuit) à l'île déserte (à 1 million d'euros). Le dépliant a été diffusé lors des contrôles de police aux passagers d'un véhicule dont le conducteur échouait à l'alcootest. L'on a également distribué le dépliant traditionnel, qui contient des informations sur la conduite sous influence : les dangers de l'alcool, la quantité d'alcool autorisée, une description détaillée de la procédure de contrôle, un tableau reprenant l'ensemble des sanctions encourues. Le site web www.bob.be a quant à lui soutenu la campagne et la problématique.

De plus, la campagne BOB a été renforcée par des actions parallèles : action dans l'Horeca (affiches et sous-socks), action ciblée sur les jeunes (Fun Radio) et action dans les transports en commun (objectif : ramener les fêtards à la maison en toute sécurité le soir du Nouvel An).

1.1.7. Ne pas déranger mon pitstop

Des études ont révélé qu'ouvrir la vitre de son véhicule ou mettre la radio avait peu d'effet sur la somnolence. Faire un peu d'exercice physique ou boire un café ne suffisent pas non plus ; la fatigue risque même d'augmenter plus vite par la suite. Il n'y a qu'un seul moyen pour lutter contre la somnolence... c'est dormir !



Un pitstop, à savoir un petit

somme de quinze minutes, suffit pour redevenir alerte. Dormir plus longtemps est inutile et peut même avoir un effet inverse. Dans le cadre du projet d'étude européen CAST¹, la campagne « Ne pas déranger mon pitstop » s'est déroulée du 12 novembre 2008 au 15 décembre de la même année. Elle visait à convaincre les automobilistes – et plus particulièrement les jeunes conducteurs de 18 à 25 ans – de stationner leur véhicule dans un endroit sûr pour faire un petit somme s'ils se sentaient fatigués. L'I.B.S.R. a opté pour une approche directe en recommandant le pitstop comme le seul remède efficace à la somnolence. Pour toucher le public, l'institut a conçu des spots radio, un site web, des colis pitstop, des affichettes, un dépliant et des actions de terrain.

Studio Brussel, Q Music, Radio Donna, la VRT Nachtradio, NRJ, Classic 21, Pure FM et Radio Contact ont diffusé un spot radio, principalement le week-end en soirée et pendant la nuit. Sur une petite musique douce, une voix calme disait : « Psstt, je ne veux pas réveiller les conducteurs qui font actuellement leur PITSTOP, mais il faut que vous sachiez que le repos est le seul remède contre la fatigue au volant. Si vous êtes fatigué, arrêtez-vous à un endroit sûr et faites un PITSTOP pour recharger vos batteries. Un petit somme d'un quart d'heure et vous repartez en toute sécurité ! » Le spot radio prenait fin avec la même musique, mais dans une version rock énergique.

Le site web www.pitstop.be fournit des informations sur les risques de fatigue et les meilleurs remèdes, ainsi qu'un jeu pitstop. Ce dernier offre la possibilité de tester sa vigilance. Le site permettait en outre de commander un colis pitstop gratuit. Ce colis contenait un petit oreiller pour rendre le pitstop encore plus confortable, un CD avec un petit quart d'heure de musiques reposantes et un signal de réveil, ainsi qu'une affichette indiquant que le conducteur ne voulait pas être dérangé pendant son pitstop.

Les volontaires ont distribué des colis pitstop gratuits et des dépliants informatifs dans les stations-service Q8, les grosses discothèques et dans d'autres lieux de sorties. L'on a aussi mis à disposition 20 000 affiches dans un millier d'endroits fréquentés par les jeunes, tels les bibliothèques publiques, les hautes écoles ou les clubs de jeunes.

1. Campaigns and Awareness-raising Strategies in Traffic safety ; pour davantage d'informations, surfez sur www.cast-eu.org.



2. Indicateurs de performance en matière de sécurité routière



2.1. Facteurs humains

2.1.1. Mesures de comportement.....	24
2.1.1.1. Vitesse excessive ou inadaptée	24
2.1.1.1.1. Méthodologie	24
2.1.1.1.2. Résultats.....	25
2.1.1.1.2.1. Résultats nationaux	25
2.1.1.1.2.2. Résultats régionaux	28
2.1.1.1.2.3. Résultats selon le moment de la journée.....	30
2.1.1.2. Conduite sous influence d'alcool	33
2.1.1.2.1. Méthodologie	33
2.1.1.2.2. Résultats.....	33
2.1.1.3. Port de la ceinture de sécurité	36
2.1.1.3.1. Méthodologie	36
2.1.1.3.2. Résultats.....	36
2.1.2. Mesure d'attitudes.....	39
2.1.3. Conclusion.....	40

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.

2.1.1. Mesures de comportement

2.1.1.1. 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.

2.1.1.1.1. Méthodologie

Les mesures de vitesse se déroulent sur un échantillon de 150 points du réseau routier belge. Ces lieux de mesure ont été sélectionnés pour quatre régimes de vitesse (30, 50, 70 et 90 km/h) de telle sorte que des sites de chaque régime de vitesse se retrouvent dans chaque région. Bruxelles fait néanmoins exception vu que, étant donné le faible nombre de routes à 70 et 90 km/h dans cette région, des échantillons n'ont pas été constitués pour ces régimes de vitesse. En outre, bien qu'au lancement de la mesure de comportement en matière de vitesse en 2003, des mesures aient été effectuées sur autoroute, ces mesures ont ensuite été abandonnées car il s'est avéré que la technique de mesure ne permettait pas d'obtenir des données assez précises sur ce type de routes. Il est néanmoins en projet d'effectuer à nouveau des mesures sur autoroute dans l'avenir avec une autre méthode.

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. Des modifications d'infrastructure, de régime de vitesse ou des travaux

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. O.a. 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.

ponctuels obligent d'adapter l'échantillon de façon régulière. Ainsi, afin de garder dans l'échantillon des sites correspondant à nos critères de sélection, il a donc été nécessaire de faire un certain nombre de modifications au niveau de composition de l'échantillon entre 2005 et 2006 et surtout entre 2006 et 2007. Des modifications substantielles ont été réalisées au niveau des routes à 50 km/h à Bruxelles et en Flandre et au niveau des routes à 70 et 90 km/h en Flandre et en Wallonie. Cela a pour conséquence de rendre difficile les comparaisons entre ces différentes années, à cause du grand nombre de sites changés. A partir de 2007, la composition de l'échantillon est néanmoins plus stable.

Au niveau des zones 30, nous avons recomposé totalement l'échantillon en 2007. Suite à l'application en septembre 2005 de la nouvelle réglementation imposant la mise en zone 30 de tous les voisinages d'écoles, nous avons en effet décidé de consacrer nos mesures à ce type de zone 30 exclusivement. Auparavant, l'échantillon était composé de types de zones 30 assez différentes, souvent avec des aménagements de voirie. La vitesse moyenne issue des mesures sur cet échantillon hybride donnait donc assez peu d'enseignements et ces résultats ne sont donc pas reportés dans ce document. A l'image des autres types de routes, les mesures 2007 en zone 30 se sont faites sur des zones sans aménagement particulier de voirie et donc seulement marquées par le panneau indicateur de vitesse réglementaire.

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 2008, la campagne a permis de mesurer la vitesse de 4.615.241 voitures.

2.1.1.1.2. Résultats

2.1.1.1.2.1. Résultats nationaux

Le graphique 1 Indique les vitesses moyennes enregistrées de 2003 à 2008 sur les routes à 30, 50, 70 et 90 km/h. L'intervalle de confiance à 95% des résultats est également indiqué sur le graphique à partir de 2007.

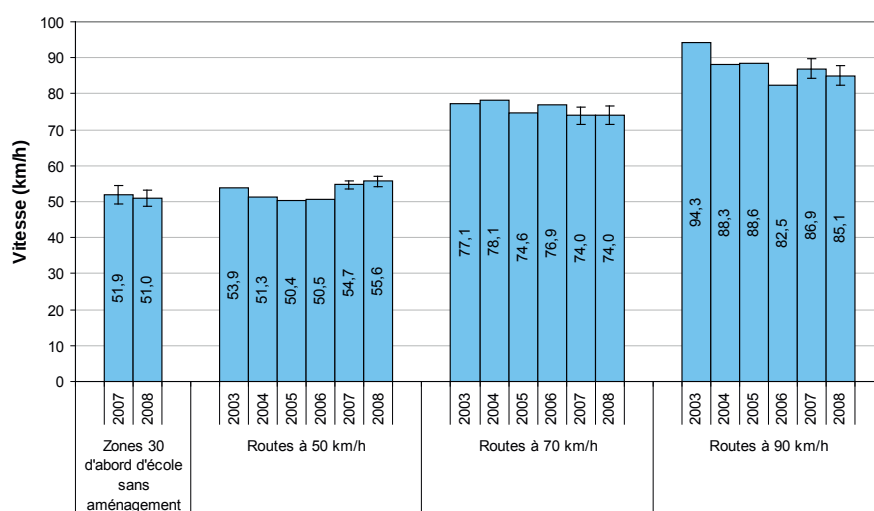
Au niveau des zones 30 d'abord d'école, la vitesse moyenne est singulièrement élevée. La différence est même très faible par rapport aux routes à 50 km/h. Rappelons que ces zones 30 ne disposent pas d'aménagement spécifique et sont parfois situées sur des routes à fonction de transit importante. Cela prouve que

mettre un panneau ne suffit évidemment pas pour faire respecter une limite de vitesse, surtout si la morphologie de la route est propice à des vitesses élevées. Il est bien-sûr nécessaire de nuancer les résultats des zones 30 en examinant notamment si des comportements plus prudents en matière de vitesse sont observés au moment les plus critiques, c'est-à-dire, les périodes d'entrée et de sortie d'école, ce qui sera fait plus loin dans ce document.

Tant sur les routes à 50 km/h et les routes à 70 km/h, la vitesse moyenne est assez nettement supérieure à la limite de vitesse (environ 5 km/h en 2008). Suite aux modifications dans l'échantillon avant 2007, on ne peut pas affirmer qu'il y ait eu une remontée des vitesses en 2007 sur les routes à 50 km/h mais il est certain qu'on ne constate pas d'amélioration de la situation. Les vitesses ont par contre légèrement diminué sur les routes à 70 km/h mais cette tendance ne se poursuit pas sur les dernières années.

Sur les routes à 90 km/h, La vitesse moyenne est plus basse par rapport à la vitesse limite (85.1 km/h en 2008). On y observe une diminution de la vitesse entre par rapport à 2003 mais là encore, cette tendance ne semble pas se poursuivre depuis 2006. On peut quand même remarquer que l'écart de vitesse moyenne entre les routes à 70 et à 90 km/h (environ 10 km/h) est bien moindre que l'écart de vitesse légale. Ce fait 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 2008



Source : IBSR

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.

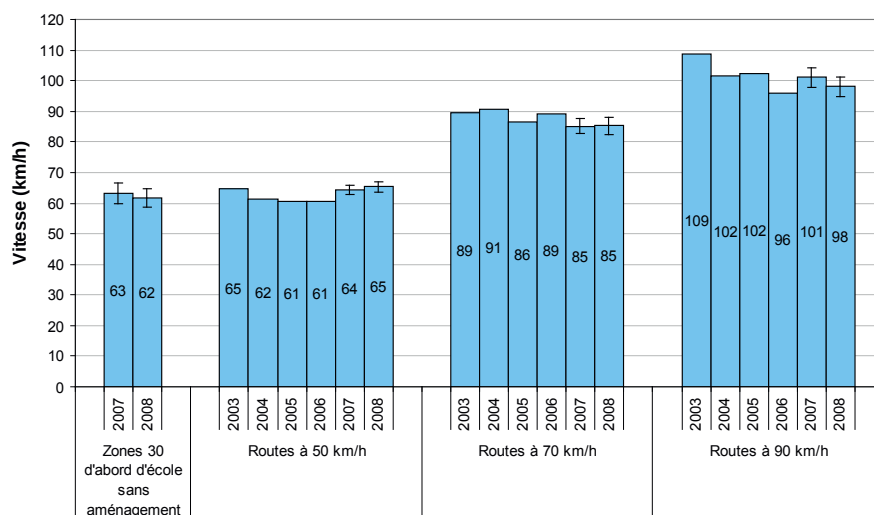
Le graphique 2 représente l'évolution de la vitesse V85 en Belgique pour la période 2003-2008. Vu les résultats déjà observés pour la vitesse moyenne, on observe sans surprise que les V85 restent nettement plus élevés que la vitesse légale, même si sur

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.

les routes à 90 km/h, le V85 a diminué fortement depuis 2003 pour atteindre une valeur de 98 km/h en 2008. Les problèmes déjà identifiés pour les routes à 50 et 70 km/h deviennent encore plus criants en observant le V85 qui, en 2006, est supérieur de 15 km/h par rapport à la vitesse légale. Dans des conditions fluides de circulation, 15% des conducteurs roulent donc plus vite que 65 km/h sur les routes à 50 km/h et que 85 km/h sur les routes à 70 km/h. Les zones 30 d'abord d'école présentent également un V85 particulièrement élevé.

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 2008

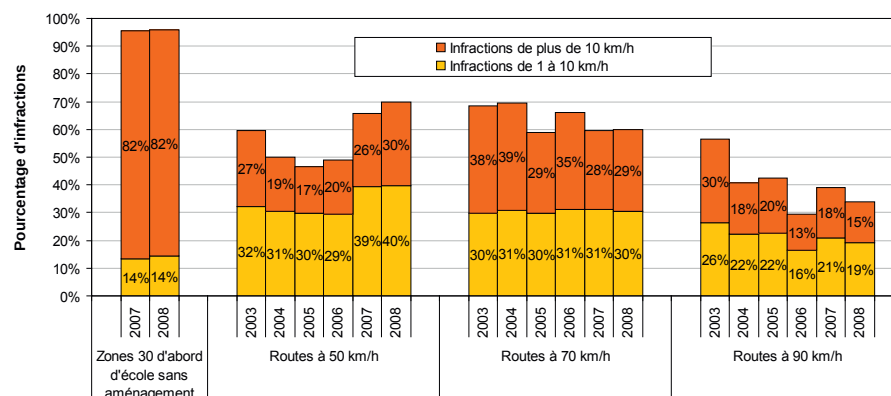


Source : IBSR

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. Le graphique 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).

En 2008, le total des voitures en infraction dans des conditions fluides de circulation est proche de 70% sur les routes à 50 km/h, de 60% sur les routes à 70 km/h et de 35% sur les routes à 90 km/h. De plus, la proportion des infractions de plus de 10 km/h est importante. Elle représente environ la moitié des infractions sur les routes à 70 et 90 km/h. Sur les routes à 50 km/h, il y a par contre une proportion plus importante d'infractions de 1 à 10 km/h par rapport aux infractions plus graves. Dans les zones 30 d'abord d'école dans des conditions fluides de circulation, seul 4% des voitures respectent la limitation et 14% de plus ne dépassent pas 40 km/h.

Graphique 3:
Pourcentages d'infractions en
Belgique de 2003 à 2008



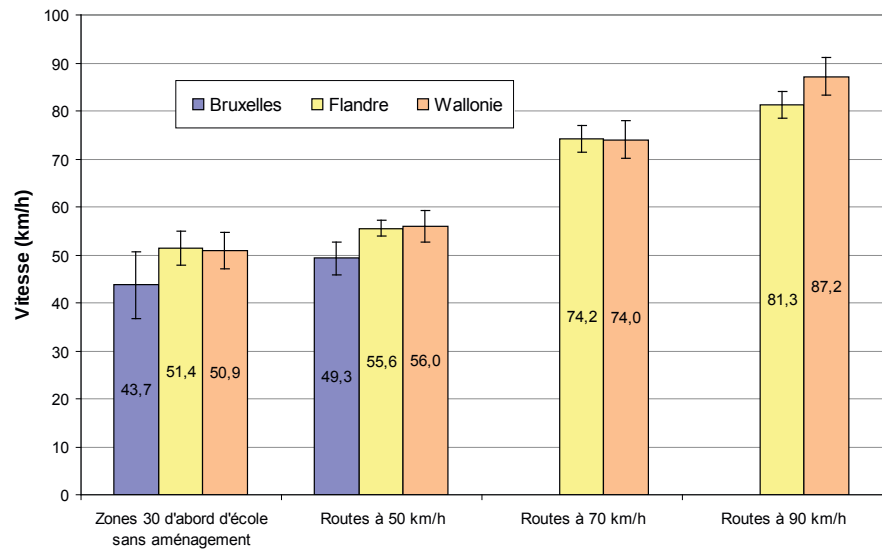
Source : IBSR

2.1.1.1.2.2. 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. La vitesse moyenne et le V85 par région sont repris aux graphiques 4 et 5. Les pourcentages d'infractions sont eux représentés au graphique 6.

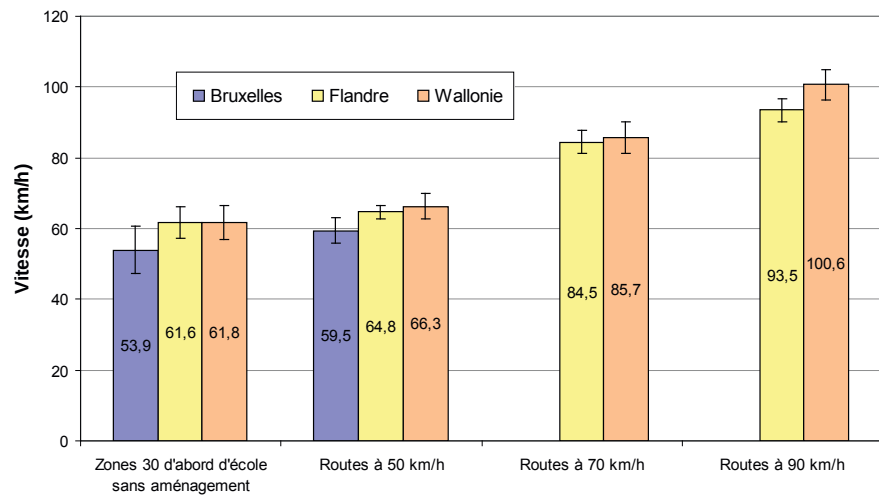
En ce qui concerne les zones 30, on remarque une différence importante entre Bruxelles-Capitale et les deux autres régions. Cela peut être compréhensible au vu, d'une part, du caractère exclusivement urbain de Bruxelles et, d'autre part, du fait que les zones 30 se trouvent sur beaucoup moins d'axes avec une fonction de transit que dans les deux autres régions. En Wallonie particulièrement, plusieurs sites de mesures se retrouvent sur des routes importantes de transit et ne sont pourtant pas aménagés. Les différences en termes de vitesse moyenne et de V85 sont moins frappantes quand on s'intéresse aux taux d'infractions. Cela est dû au fait que même dans la région où la vitesse est la plus basse (Bruxelles), cette vitesse reste très élevée par rapport à la limite de vitesse et donc le taux d'infractions est aussi élevé (86% des conducteurs sont en infraction sur les zones 30 à Bruxelles). Le pourcentage d'infractions de plus de 10 km/h est néanmoins quand même nettement moins élevé à Bruxelles qu'en Wallonie et en Flandre. Dans ces deux dernières régions, les conducteurs respectant la limite de 30 km/h dans les zones 30 sans aménagements font figure d'exception.

Graphique 4:
Vitesse moyenne par région en
2008



Source : IBSR

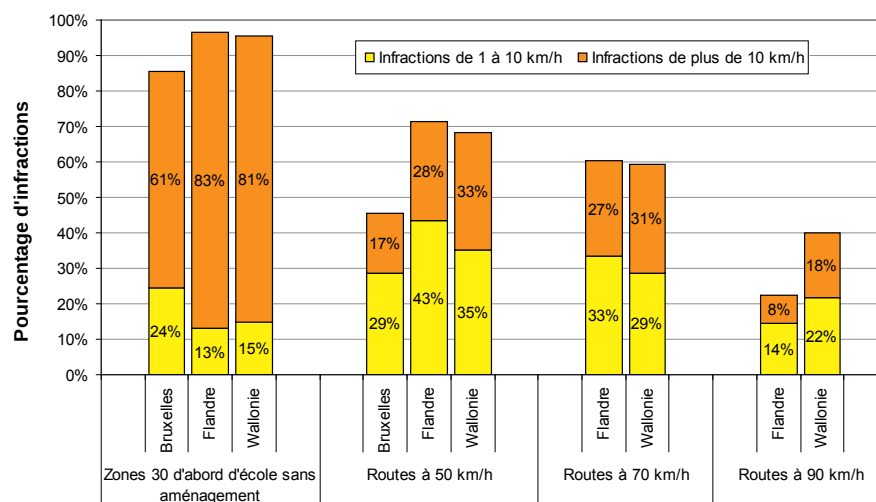
Graphique 5:
Vitesse V85 par région en 2008



Source : IBSR

Comme dans le cas des résultats au niveau Belge, on peut remarquer la faible différence de vitesse moyenne et de V85 entre les zones 30 et les routes à 50 km/h. A l'image de ce qui est observé au niveau des zones 30, la région de Bruxelles-Capitale se distingue aussi par des vitesses plus basses que les deux autres régions sur les routes à 50 km/h. On n'observe là encore pas de différence significative entre la Wallonie et la Flandre. Le pourcentage total d'infractions nettement moindre à Bruxelles que dans les deux autres régions. En Flandre et en Wallonie, environ 3 conducteurs sur 10 bénéficiant de conditions normales de circulation roulent à plus de 60 km/h sur les routes à 50 km/h et un pourcentage total d'environ 70% est en infraction.

Graphique 6:
Infractions par région en 2008



Au niveau des routes à 70 km/h, on constate à nouveau des vitesses similaires en Flandre et en Wallonie. Comme dans le cas des routes à 50 km/h, le V85 est environ 15 km/h au dessus de la vitesse légale. Les constatations en termes d'infractions sont également similaires. On pourrait a priori s'étonner du fait qu'on ne retrouve pas des vitesses plus basses en Flandre, où l'effort de répression par radars automatiques est plus important qu'en Wallonie. Il faut ici d'abord signaler que les mesures de vitesses de l'IBSR sont réalisées exclusivement à des endroits éloignés des radars de police. Ensuite, une différence de politiques des gestionnaires de voirie en termes de fixation des limites de vitesse pourrait également être un facteur explicatif de cette absence de différence entre la Flandre et la Wallonie. En effet, une plus grande proportion des routes rurales en Flandre ont un régime de vitesse de 70 km/h par rapport à la Wallonie. Tandis que le 70 km/h tend à devenir un standard pour les routes de transit interurbaines à une bande de circulation en Flandre, ce régime de vitesse est utilisé avec plus de parcimonie en Wallonie et souvent réservé à des endroits bien spécifiques comme dans les approches de zones urbaines (en transition entre le 50 et le 90 km/h) ou dans les traversées de zones bâties hors zones urbaines. Ces endroits spécifiques présentent généralement une morphologie de la route et de son environnement qui est moins propice à la vitesse que des routes traversant des espaces plus dégagés comme c'est le cas de nombreuses routes à 70 km/h en Flandre.

Sur les routes à 90 km/h, une différence significative apparaît par contre entre la Flandre et la Wallonie. La vitesse moyenne et le V85 sont respectivement 6 et 7 km/h plus bas en Flandre qu'en Wallonie. Les routes à 90 km/h en Flandre sont, tous types de routes et régions confondus, l'endroit où le plus petit pourcentage d'infraction est enregistré. Les routes à 90 sont également en Wallonie les routes où il y a le moins d'infraction mais le pourcentage total reste quand même de 40%, largement supérieur à celui de la Flandre. L'argument selon lequel la vitesse plus élevée en Wallonie est seulement due au fait que la circulation y soit moins congestionnée qu'en Flandre est ici démenti. En effet, notre méthodologie corrige l'effet des conditions de trafic en ne considérant que les véhicules opérant dans des conditions fluides.

2.1.1.1.2.3. Résultats selon le moment de la journée

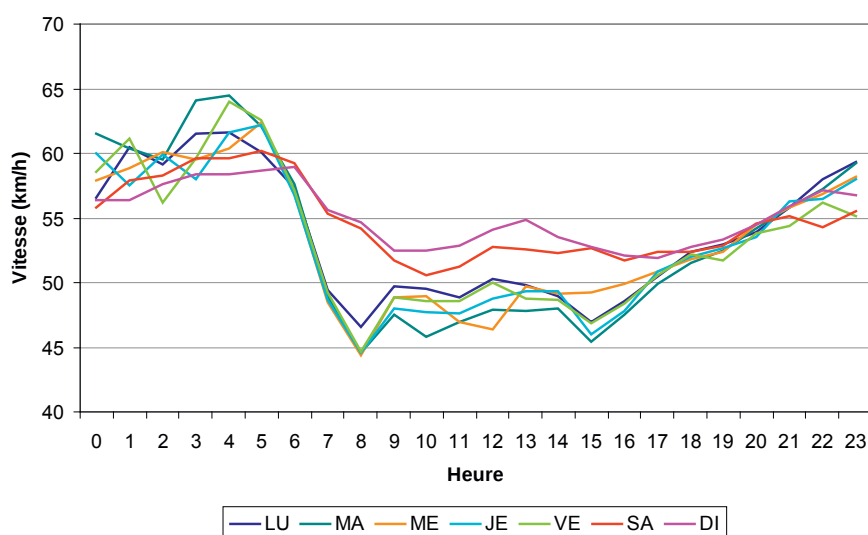
Les graphiques 7, 8, 9 et 10 reprennent la vitesse moyenne en fonction de la journée de la semaine et de l'heure. Chacune des 7 courbes de chaque graphique représente un des jours de la semaine pour lequel on peut suivre l'évolution des vitesses moyennes au cours du temps. En fonction de ces différentes périodes, les

quantités de trafic varient en effet beaucoup tout comme les motifs des déplacements (déplacements domicile travail, de loisir, pour aller faire du shopping,...). On pourrait donc s'attendre à ce que ces différentes quantités de trafic et motifs des déplacements soient associés à des comportements différents en matière de vitesse.

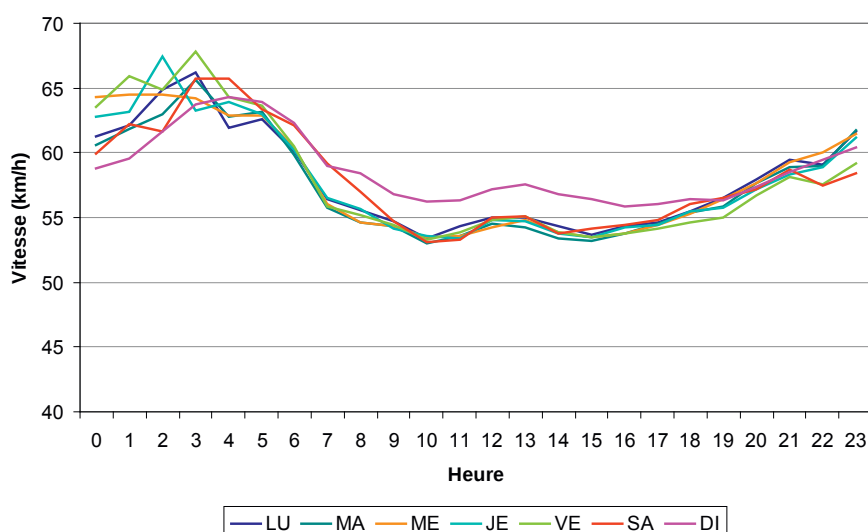
Pour des raisons de clarté, l'échelle en abscisse des graphiques ne commence pas à 0 km/h. Un même intervalle de 30 km/h a par contre été gardé entre l'abscisse minimale et maximale de chaque graphique afin que les variations relatives de vitesses soient plus aisément comparables d'un régime de vitesse à l'autre. Afin de bien interpréter les résultats qui suivent, il est important de rappeler qu'il est tenu compte des conditions changeantes de trafic pour produire les indicateurs. Les éventuelles variations de la vitesse moyenne que nous observerons en fonction du jour et de l'heure ne pourront donc être simplement expliquées par une variation des conditions de circulation.

Une observation commune à tous les régimes de vitesse est que les variations entre les différentes heures de la journée sont nettement plus importantes que les variations entre les différents jours de la semaine. Les vitesses les plus élevées sont observées en milieu de nuit (de 2 à 4 heures du matin).

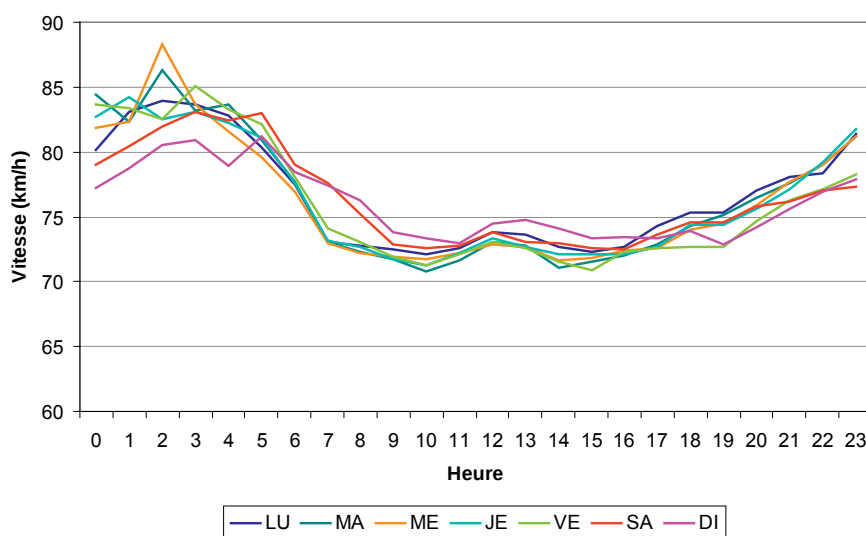
Graphique 7:
Vitesse moyenne en fonction
de l'heure – zones 30 d'abord
d'école sans aménagement



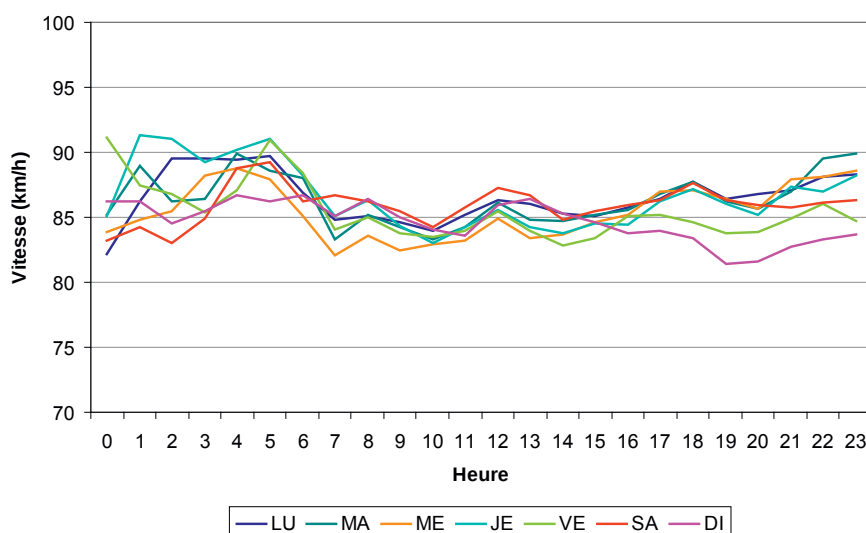
Graphique 8:
Vitesse moyenne en fonction
de l'heure – Routes à 50 km/h



Graphique 9:
Vitesse moyenne en fonction
de l'heure – Routes à 70 km/h



Graphique 10:
Vitesse moyenne en fonction
de l'heure – Routes à 90 km/h



Au niveau des zones 30 situées en abord d'école, la distinction entre les vitesses par heure et par jour est particulièrement importante à faire lorsqu'il s'agit de déterminer si les automobilistes sont plus prudents ou non au moment des rentrées et sorties d'école. Le graphique 7 indique que c'est en effet le cas. On peut observer, d'une part, que la vitesse en journée est plus faible du lundi au vendredi que le week-end et, d'autre-part, que les vitesses moyennes des jours de semaine marquent une diminution le matin autour de 8 heures et le soir entre 15 et 16 heures. Une exception logique est le mercredi, où la deuxième baisse de vitesse est observée vers midi plutôt que le soir, ce qui est cohérent avec l'horaire de sortie des classes des écoles fondamentales, primaires et secondaires. Cela dit, même si une baisse de vitesse est observée aux moments d'entrée et de sortie d'école, la valeur de la vitesse moyenne reste quand même nettement au-dessus de la limitation de vitesse.

Au niveau des routes à 50 km/h, les variations horaires sont plus réduites que dans le cas des zones 30. La différence entre les vitesses de nuit ou de jour reste marquée mais celle entre les heures de pointes et les autres moments du jour est nettement plus réduite. Les vitesses le dimanche et le samedi en début de matinée sont sensiblement plus élevées que les autres jours de la semaine. Pendant la nuit par contre, on remarque que la vitesse est légèrement plus basse dans les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche.

Le schéma au niveau des routes à 70 km/h (Figure 10) ressemble fortement à celui

des routes à 50 km/h. Les nuits de week-end sont de nouveau caractérisées par des vitesses un peu plus basses que les nuits de semaine mais qui restent très élevées en comparaison avec la situation en journée.

Par contre, en ce qui concerne les routes à 90 km/h, les différences entre les heures de la journée et les jours de la semaine sont beaucoup moins marquées. Sont néanmoins encore perceptible une légère diminution de vitesse à l'heure de pointe du matin et une vitesse un peu plus élevée la nuit.

2.1.1.2. Conduite sous influence d'alcool

2.1.1.2.1. 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, lors des années impaires, durant les mois d'octobre et novembre, sur l'ensemble du territoire belge. Nous rendons donc compte dans ce document des résultats de 2007. La mesure 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, 145 ont pris part à l'édition 2005 ; le taux de participation en Flandre et en Wallonie était similaire (77% et 68% respectivement). A Bruxelles, 66% des zones de police de Bruxelles ont participé. Quant à la police de la route, 7 des 9 unités ont participé à la mesure. Au total, 402 contrôles ont été réalisés en 2007, dont 95% par la police locale et 5% par la police fédérale. Sur l'ensemble des 402 contrôles, 240 (60%) ont été réalisés en Flandre, 151 (37%) en Wallonie et 11 (3%) en région de Bruxelles-Capitale.

Dans le cadre de cette mesure, l'IBSR sélectionne de manière aléatoire les sites (routes) où seront effectués les contrôles et leur assigne une plage horaire, également de façon aléatoire. Les forces de police choisissent un moment de contrôle correspondant à cette plage horaire et reçoivent l'instruction d'arrêter le plus grand nombre de conducteurs possible sans faire de distinction sur des critères observables (contrôle a-sélectif). 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 est 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, 11 721 conducteurs ont été contrôlés durant les mois d'octobre et novembre 2007 dans le cadre de cette mesure..

2.1.1.2.2. Résultats

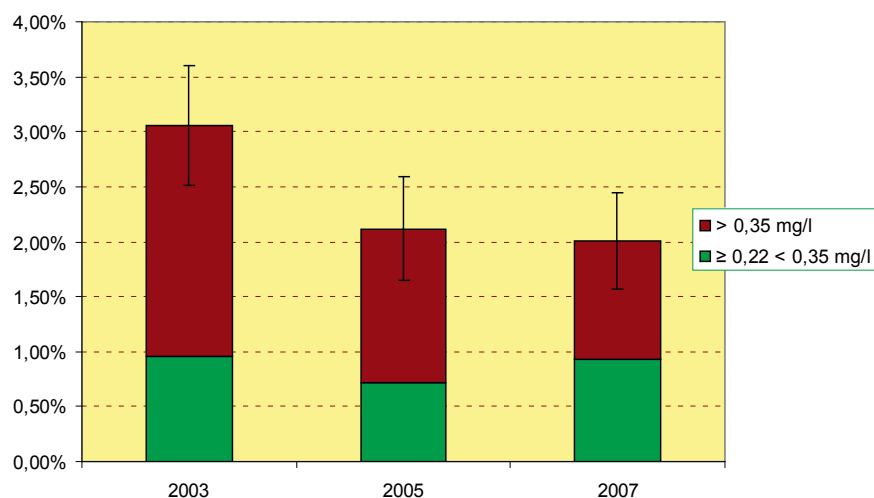
Nous reprenons ici les résultats principaux de la mesure de comportement de 2007. Ces résultats ont fait l'objet d'une publication⁵ à laquelle nous renvoyons le lecteur désireux d'obtenir des informations complémentaires.

Le graphique 11 reprend l'évolution du pourcentage global de conducteurs sous influence lors des 3 dernières éditions de la mesure. Après avoir amorcé une baisse sensible entre 2003 et 2005, le pourcentage de conducteurs sous influence s'est stabilisé entre 2005 et 2007 autour de 2%. Parmi les conducteurs sous influence en 2007, 61% étaient « positifs » (c'est-à-dire ayant une concentration d'alcool

5. Dupont E. (2008). « Mesure nationale du comportement conduite sous influence d'alcool 2007 ». Observatoire pour la sécurité routière, IBSR, Bruxelles. 51p.

dans l'air alvéolaire expiré excédant les 0.35 mg/L). Ce pourcentage global cache néanmoins des importantes variations selon le sexe, l'âge et les moments de la semaine notamment.

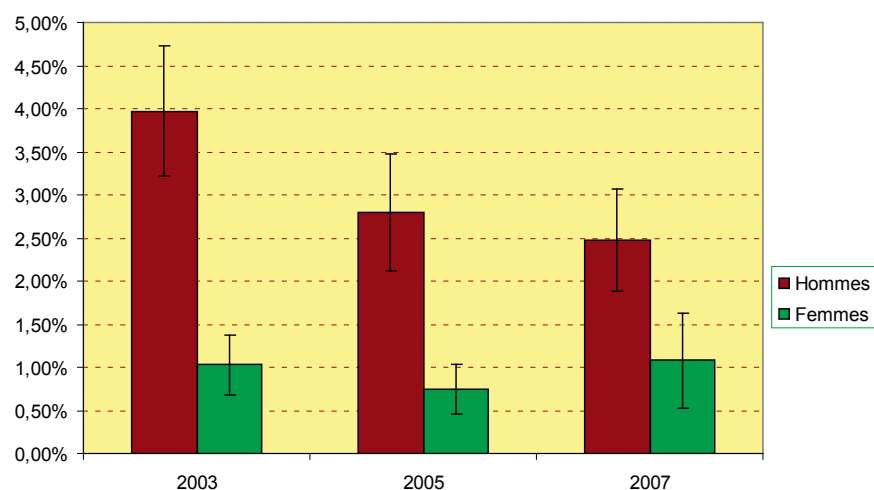
Graphique 11 :
Evolution de la proportion de
conducteurs sous influence



Source : IBSR

Ainsi, comme l'indique le graphique 12, les résultats indiquent que la proportion de conducteurs sous influence est nettement plus élevée chez les hommes que chez les femmes même si l'écart s'est amenuisé depuis 2003.

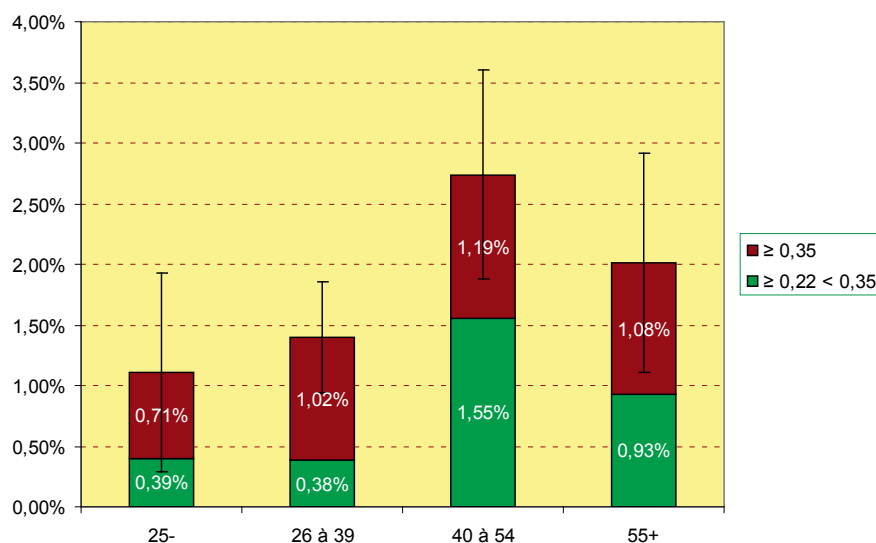
Graphique 12 :
Evolution de la proportion de
conducteurs sous influence
selon le sexe



Source : IBSR

En ce qui concerne l'âge des conducteurs, la catégorie des « 40 à 54 ans » se distingue nettement des autres et semble particulièrement constituer une catégorie à risque, quelle que soit le moment de la semaine considéré. C'est surtout la proportion de conducteurs dont la concentration en alcool dans le sang dépasse la limite légale inférieure (de $\geq 0.22\text{mg/L AAE}$ < 0.35 mg/L AAE) qui augmente de la façon la plus évidente parmi les 40 à 54 ans comparé aux autres catégories d'âge. Il est difficile, à l'heure actuelle, de déterminer si cette variation selon l'âge est le résultat d'un phénomène générationnel ou de « cohorte » (les jeunes générations sont les « générations Bob » et ont intégré plus que leurs aînés l'idée selon laquelle consommation d'alcool et conduite sont incompatibles), ou s'il elle reflète simplement les tendances observées pour la consommation d'alcool en fonction de l'âge, d'une part (les jeunes consomment de l'alcool à de plus rares occasions - même si en plus grandes quantités - alors qu'elle devient plus fréquente et s'étend à tous les moments de la semaine à mesure que les gens avancent en âge) et pour la mobilité, d'autre part (avec l'âge, l'utilisation de la voiture devient plus fréquente et tend à se généraliser à tous les moments de la semaine).

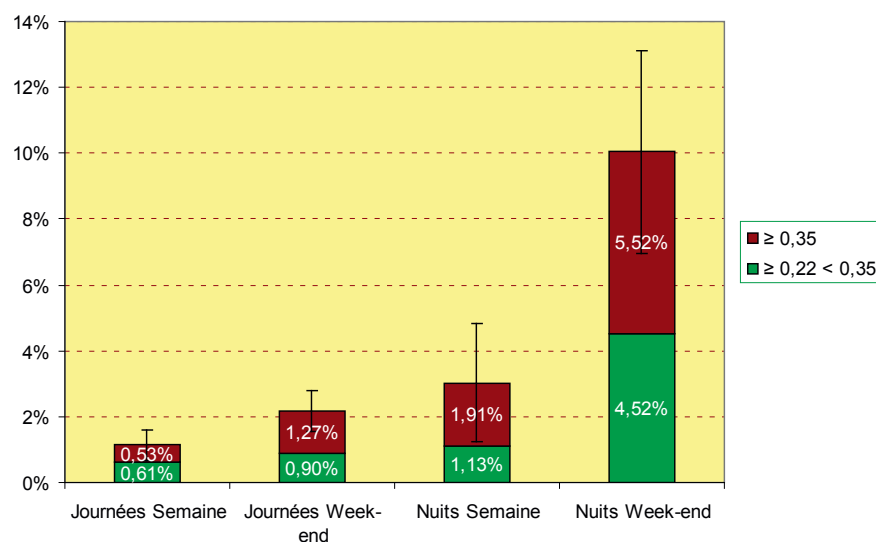
Graphique 13:
Proportion de conducteurs
sous influence selon l'âge en
2007



Source : IBSR

La proportion de conducteurs sous influence varie également fortement en fonction du moment de la semaine. Le risque relatif de conduire sous influence est en effet près de deux fois plus élevé durant le week-end que durant la semaine et près de 3 fois plus élevé durant la nuit que durant la journée (tant pour les semaines que pour les week-ends). Pour tous les moments hormis la journée de semaine, les conducteurs ayant dépassé le seuil des 0.35 mg/L constituent la majorité des conducteurs sous influence, même si la disproportion est moins marquée que lors des éditions précédentes. L'évolution pour les nuits de week-end est assez inquiétante, dans le sens où le pourcentage de conducteurs sous influence semble avoir augmenté à chaque mesure depuis 2003.

Graphique 14:
Proportion de conducteurs
sous influence en fonction du
moment de la semaine



Source : IBSR

Enfin, signalons que le lieu dont proviennent les conducteurs est aussi un prédictif du taux de conduite sous influence. On retrouve par exemple 15 % de conducteurs sous influence parmi les conducteurs qui reviennent d'un établissement Horeca et 13% parmi ceux qui reviennent d'une soirée.

2.1.1.3. 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. 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. C'est d'ailleurs la ceinture qui offre la meilleure protection à des vitesses peu élevées ou moyennes.

Les conducteurs qui ne portent pas leur ceinture sont plus souvent impliqués dans des accidents, en effet 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 route⁶.

2.1.1.3.1. Méthodologie⁷

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

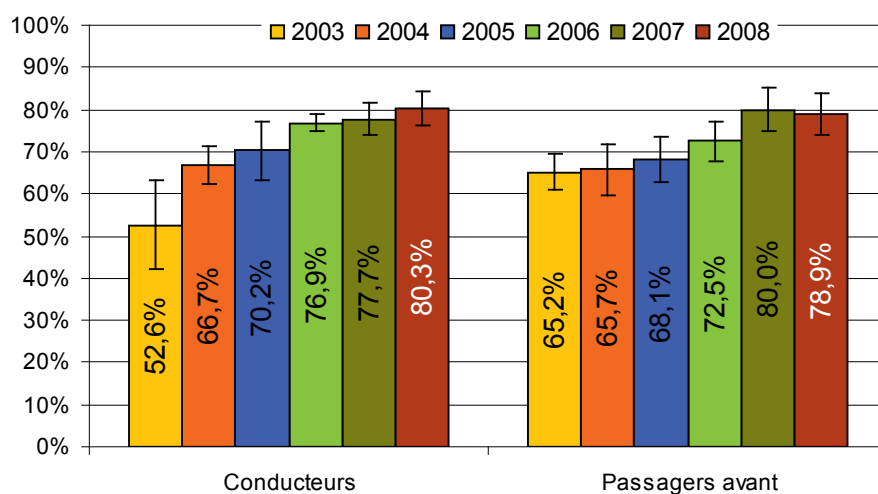
Le premier degré est le tirage au sort de 150 localisations sur les routes belges: 57 en Flandre, 57 en Wallonie et 36 à Bruxelles. Les localisations sont aussi stratifiées selon le régime de vitesse (30, 50, 70, 90 ou 120 km/h) et une plage horaire: heure de pointe en semaine (du lundi au vendredi de 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 6 h), journée de weekend (samedi et dimanche de 9 à 16h) et nuit de weekend (vendredi, samedi et dimanche de 22 à 6 h).

Le deuxième degré consiste à observer le sexe et le port de la ceinture d'un maximum de conducteurs pendant la première 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.

2.1.1.3.2. Résultats

La proportion de conducteurs et passagers avant qui portent la ceinture est en augmentation depuis 2003. L'augmentation est de plus de 20 points-% puisque nous sommes passés de 56,6% en 2003 à 79,9% en 2008.

Graphique 15:
Evolution du taux de port de la
ceinture pour les conducteurs
et passagers avant



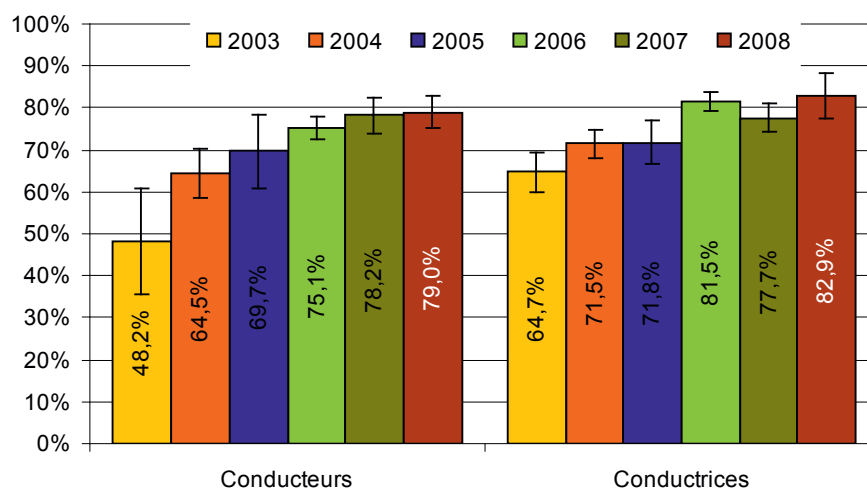
6. Etats Généraux de la Sécurité Routière, Comité d'accompagnement, dossier 7, 29/01/2002, p. 1.

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

L'augmentation générale du taux de port de la ceinture est due au port plus fréquent de la ceinture à la fois par les conducteurs et par les passagers avant.

Une grande différence existait auparavant entre les conducteurs et les conductrices, mais les hommes ont rattrapé leur retard. La différence entre les conducteurs hommes et femmes n'est plus que de 3,9 points-% en 2008 alors qu'elle était de 16,5 points-% en 2003. Au niveau des passagers avant, les hommes portent à présent autant la ceinture que les passagères (78.6% contre 78.8%).

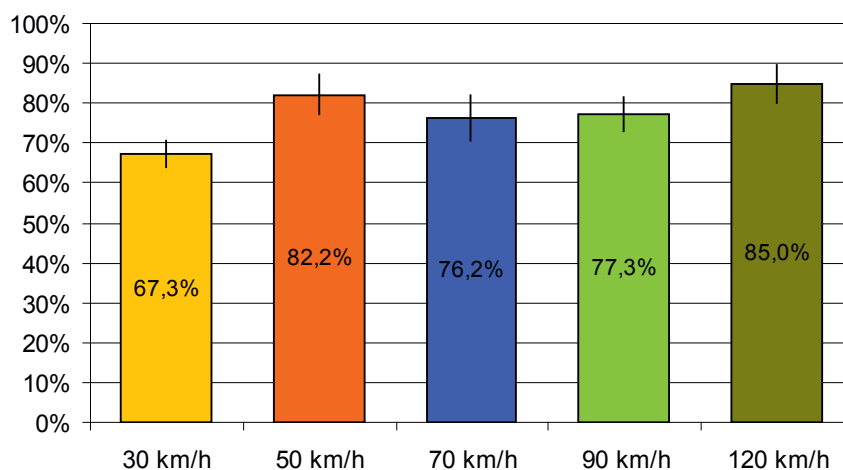
Graphique 16:
Evolution du taux de port de
la ceinture selon le sexe des
conducteurs



Source : IBSR

Le pourcentage de port de la ceinture du conducteur 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% en 2003 à 82,2% en 2008). 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%. 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. De même, les conclusions sont identiques pour les passagers avant qui ne sont que 65,5% à porter la ceinture dans les zones limitées à 30 km/h.

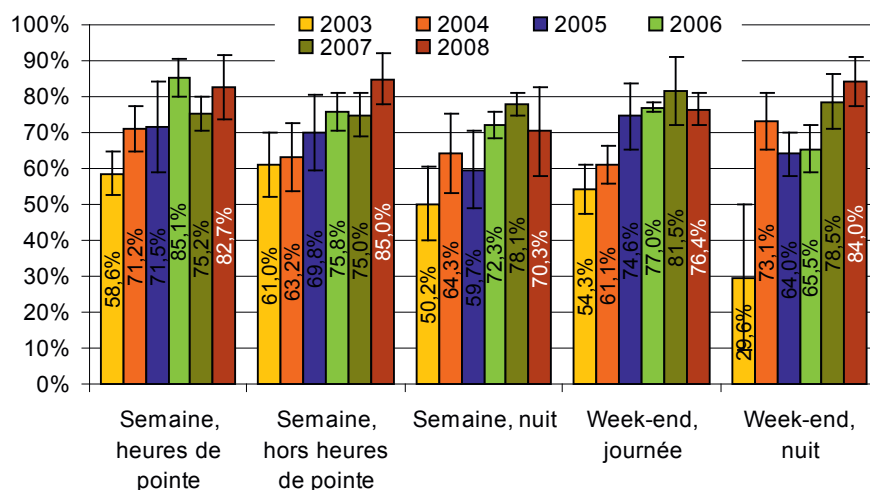
Graphique 17:
Evolution du taux de port de la
ceinture pour les conducteurs
et passagers avant



Source : IBSR

Le moment de la semaine n'influence le port de la ceinture ni chez les conducteurs ni chez les passagers avant. Certaines années semblent laisser apparaître un taux de port de la ceinture supérieur pour telle ou telle période de la semaine. Mais les résultats contradictoires d'une année à l'autre nous font plutôt penser que les occupants des places avant des voitures portent autant la ceinture les journées que les nuits et les weekends que les jours de semaine.

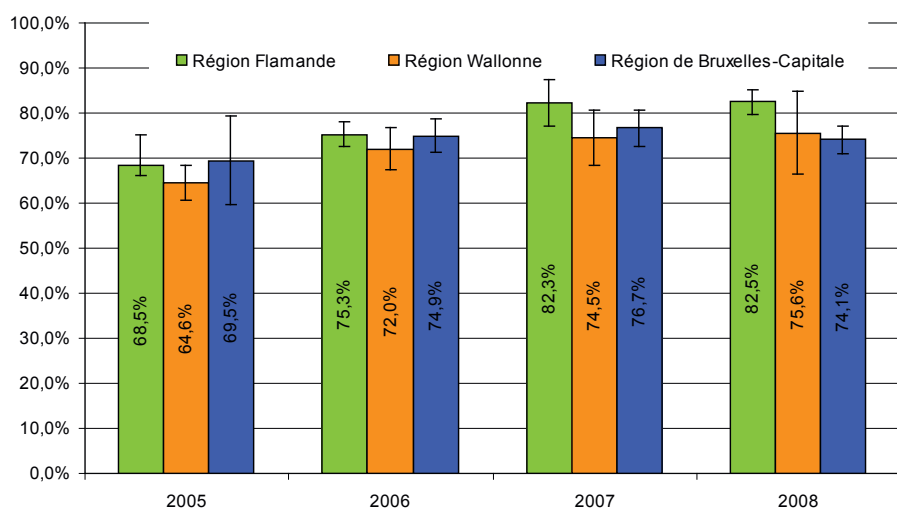
Graphique 18:
Evolution du taux de port de la
ceinture du conducteur selon
la période



Source : IBSR

Le port la ceinture de sécurité a augmenté de 14 points-% entre 2005 et 2008 en Flandre. L'augmentation a été un peu moins importante en Wallonie (11 points-%) et seulement de 4,6 points-% en Région de Bruxelles-Capitale. En 2008, le port de la ceinture est le plus élevé en Flandre avec 82,5% et quasi similaire en Région Wallonne et en Région de Bruxelles-Capitale (+75%).

Graphique 19:
Evolution du taux de port de la
ceinture du conducteur et du
passager avant selon la région

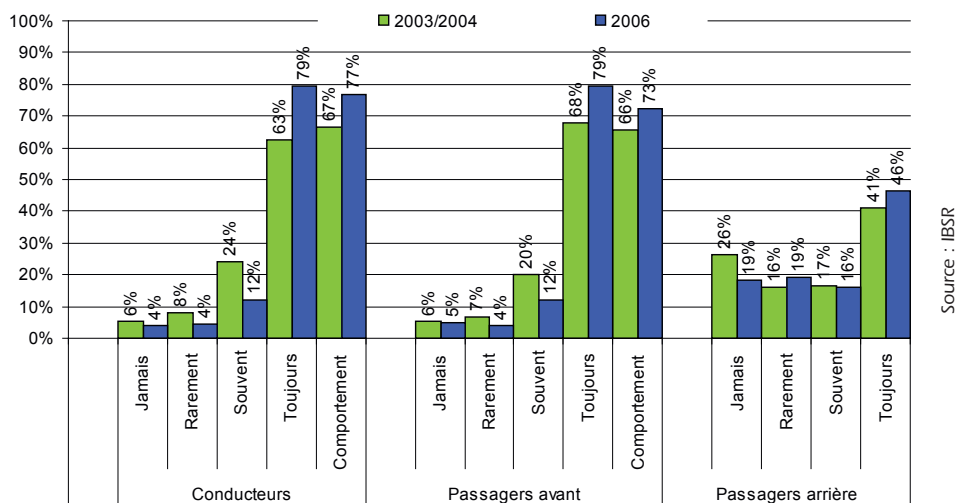


Source : IBSR

Puisque les conditions actuelles ne permettent pas l'observation du port de la ceinture aux places arrières 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 de port de la ceinture est repris dans le graphique ci-après. Nous y avons aussi accolé le taux de port de la ceinture observé.

Graphique 20:
Comparaison entre le
comportement avoué et le
comportement observé en
matière de port de la ceinture
de sécurité – pour 2003/2004
et 2006



Nous constatons que tant pour les conducteurs que pour les passagers avant et tant en 2003/2004 qu'en 2006, le pourcentage de personnes répondant porter "toujours" la ceinture correspond plus ou moins au pourcentage réellement observé de port de la ceinture. Sur cette base, nous supposons que le pourcentage de personnes ayant répondu porter « toujours » la ceinture à l'arrière correspondrait au pourcentage réel de port de la ceinture aux places arrière. Ainsi, le port de la ceinture serait de moins de 50% à l'arrière en 2003/2004 et en 2006.

2.1.2. Mesure d'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 dernière mesure a eu lieu fin 2009 et les résultats seront publiés dans le courant 2010.

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 routier⁸.

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.

8. Elvik & Vaa (2004).

2.1.3. Conclusion

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

Les vitesses moyennes pratiquées sont largement au-dessus des vitesses autorisées sur les routes à 30, 50 et 70 km/h. Seules les routes à 90 km/h ont une vitesse moyenne moins importante que la vitesse limite. Pour autant, même sur ces routes-là nous constatons 15% d'infractions graves. Sur les routes à 50 et 70 km/h, le pourcentage d'infractions graves est bien plus important, de l'ordre de 30%. Mais ce sont les routes à 30km/h pour lesquelles le problème est le plus criant puisque 80% des conducteurs libres d'y pratiquer la vitesse désirée dépassent la vitesse légale de plus de 10 km/h.

Au niveau de la comparaison régionale, la Région de Bruxelles-Capitale se distingue des deux autres régions par des vitesses moins élevées. Les régions wallonne et flamande enregistrent des indicateurs similaires dans les zones 50 et 70 km/h. Par contre, on constate une différence assez importante entre le nord et le sud du pays sur les routes à 90 km/h. Le nombre d'infractions graves est de 8% en Flandre contre 18% en Wallonie.

Pour tous les régimes de vitesse et toutes les régions, la vitesse pratiquée est plus élevée la nuit que la journée. En zone 30km/h, on constate tout de même des diminutions des vitesses pratiquées lors des heures d'entrées et de sorties d'école. Et en zone 90 km/h, les vitesses augmentent moins la nuit que sur les autres régimes de vitesse.

En matière de port de la ceinture, une augmentation de 23 points-% a été enregistrée entre 2003 et 2008, à savoir de 56,6% en 2003 à 79,9% en 2008. Nous ne constatons plus de différence ni entre les hommes et les femmes, ni entre les conducteurs et les passagers avant, ni entre les différentes périodes de la semaine. Seules les routes à 30 km/h se démarquent encore par un taux de port de la ceinture moins important (de l'ordre de 65%). Globalement, malgré l'évolution positive enregistrée ces dernières années, la Belgique reste un des mauvais élèves par rapport aux pays les plus performants en la matière où plus de 90% des conducteurs et passagers avant s'attachent. Le port de la ceinture à l'arrière reste aussi un point d'attention important pour les mesures à prendre.

Enfin, la conduite sous influence d'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 basée sur des contrôles alcool réalisés de manière aléatoire par les services de police révèle que 2% des conducteurs de voiture conduisent sous influence. Relevons que ce pourcentage est plus élevé pour les hommes que pour les femmes, pour les 40 à 54 ans que pour les autres tranches d'âges et les nuit de weekend (10,04%) que les autres périodes de la semaine.



3. Insécurité Routière





3.1. Analyse des accidents 2008

3.1.1. Sources et qualité des données.....	43
3.1.2. Definitions et abréviations.....	51
3.1.3. Analyse	55
3.1.4. Les tableaux et graphes.....	71
3.1.5. La matrice des collisions	179
3.1.6. Analyse détaillée des accidents impliquant des voitures	189



3.1.1. Sources et qualité des données

3.1.1.1. Sources	44
3.1.1.2. Procédure de collecte des données d'accidents de la route avec dégâts corporels.....	44
3.1.1.3. Qualité des données d'accidents.....	45
3.1.1.3.1. Le sous-enregistrement.....	46
3.1.1.3.2. La pondération	47
3.1.1.3.3. Qualité de la base de données nationale.....	49
3.1.1.3.4. Comparaison des données de la police avec celles du secteur des assurances.....	49

3.1.1.1. Sources

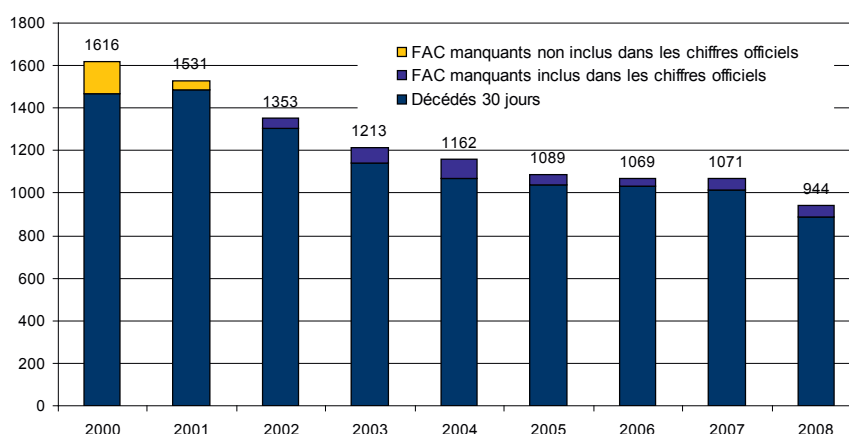
Les données des accidents corporels repris dans ce chapitre sont issues du Service Public Fédéral Economie, Classes Moyennes et Energie, DG Statistique et Information Economique (SPF Economie DG SIE). Toutefois, d'autres sources de données ont également été utilisées, entre autres les données du SPF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

3.1.1.2. Procédure de collecte des données d'accidents de la route avec dégâts corporels

En Belgique comme dans la plupart des autres pays européens, les informations concernant les accidents corporels sont collectées par les services de police. Lorsqu'un accident de la route entraîne des lésions corporelles, la police doit être appelée sur les lieux de l'accident et remplir un formulaire statistique (Formulaire de déclaration d'Accident Corporel = FAC). Sur base des informations ainsi recueillies la banque de données nationale des accidents corporels de roulage est créée. Ce fichier est ensuite transféré à la DG SIE qui a pour rôle non seulement de valider les données, c.-à-d. de procéder à quelques vérifications, mais aussi d'y ajouter les "décédés 30 jours"¹. Ce sont les Parquets qui envoient (sur base volontaire) les formulaires de décès liés aux accidents de la route à la DG SIE. Tantôt ce sont des blessés graves (cas le plus fréquent), des blessés légers ou même parfois des personnes cataloguées comme indemnes dans la base de données de la police qui s'avèrent être décédées endéans les 30 jours des suites de l'accident et qui sont donc redéfinies comme « décédés 30 jours ». Tantôt ce sont des personnes décédées qui n'apparaissent pas du tout dans la base de données de la Police qui sont alors rajoutées². Nous appelons ces derniers les "décédés sans FAC".

Depuis 2002, les décédés 30 jours avec FAC manquant sont rajoutées dans le nombre total de décédés 30 jours que la DG SIE publie. 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 prend en compte ces données, le nombre de décédés 30 jours a diminué de 41,6% entre 2000 et 2008.

Graphique 21:
Evolution du nombre de
décédés 30 jours entre 2000
et 2008



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

1. C'est-à-dire les personnes qui décèdent des suites d'un accident dans les 30 jours suivant la date de l'accident.
2. 53 en Belgique en 2008 dont 10 à Bruxelles.

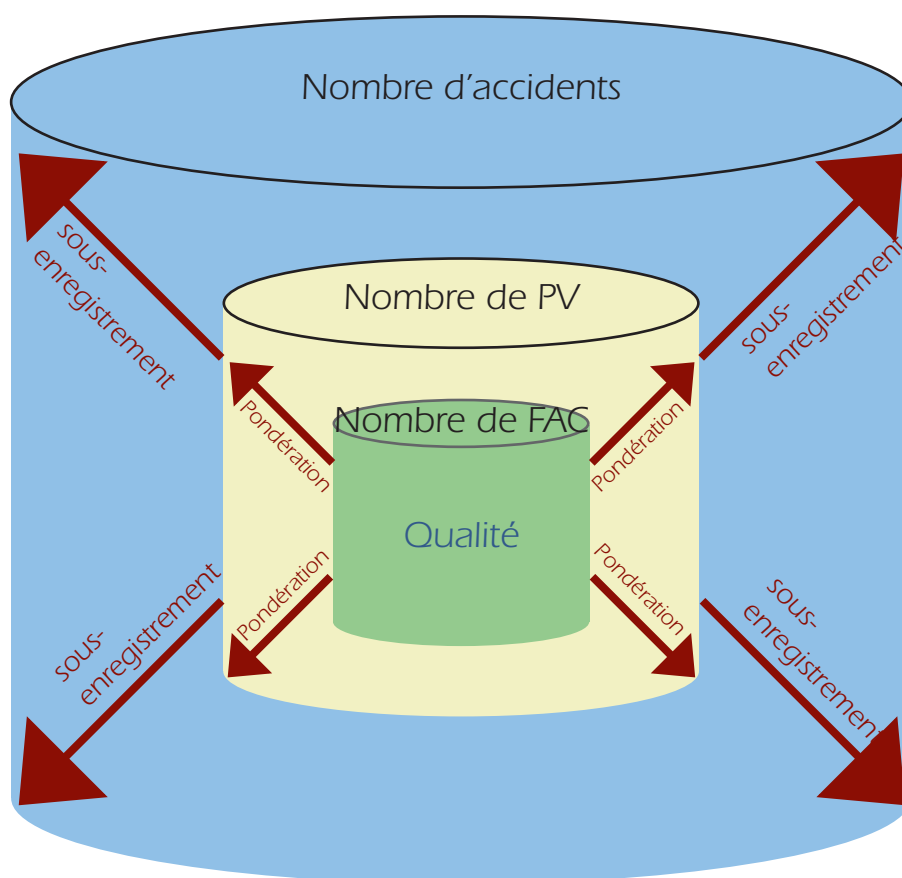
3.1.1.3. Qualité des données d'accidents

Nous abordons trois aspects distincts de la qualité des données:

1. le problème du sous-enregistrement des accidents,
2. les avantages et inconvénients de la pondération utilisée depuis 2002 par le SPF Economie DG SIE pour corriger les données
3. et enfin quelques problèmes récurrents de qualité de la base de données officielle.

Pour chacun de ces aspects, nous décrivons le problème, en tirons les conclusions pratiques au niveau de l'interprétation des données et proposerons, dans la mesure du possible, des pistes de solution

Graphique 22:
Le chiffre noir des accidents corporels et les 3 problèmes de qualité des données



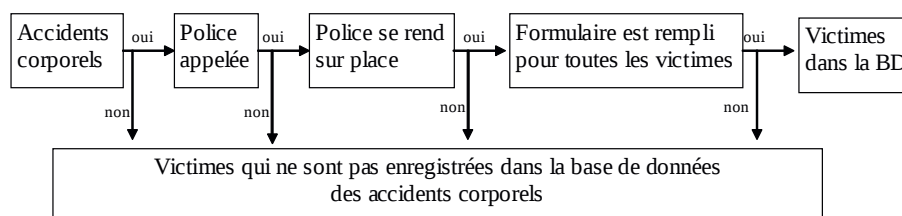
3.1.1.3.1. Le sous-enregistrement

En Belgique, comme dans tous les pays possédant des statistiques sur les accidents de la circulation, une partie des accidents corporels ne sont pas enregistrés par les services de police ; c'est ce que l'on appelle communément le sous-enregistrement des accidents corporels. Les raisons et l'ampleur du sous-enregistrement ne font malheureusement pas l'objet d'études systématiques et régulières en Belgique.

Toutefois, les causes majeures sont sans doute identiques à celles identifiées à l'étranger c.à.d. :

- soit les usagers omettent (sciemment ou non) de contacter les services de police,
- soit aucune lésion n'est constatée au moment de l'accident et il n'est pas jugé nécessaire d'appeler la police,
- soit cette dernière est appelée mais ne se rend pas ou trop tard sur les lieux de l'accident,
- soit le formulaire statistique n'est pas rempli, soit le formulaire est rempli mais n'est pas centralisé. Enfin, les formulaires papiers, utilisés avant l'informatisation du système, pouvaient aussi s'égarer.

Graphique 23:
Représentation des fuites
d'informations expliquant le
sous-enregistrement



Aucune étude récente et de grande envergure n'a été menée en Belgique sur le sous-enregistrement. Néanmoins, nous estimons généralement que 5% des décédés 30 jours ne figurent pas dans la base de données officielles, de même qu'un blessé grave sur 2 et que 65% des blessés légers³. Signalons tout de même que ce problème n'est pas spécifique à la Belgique. En fait, tous les pays ayant un système d'enregistrement des accidents de la route connaissent un problème de sous-enregistrement.

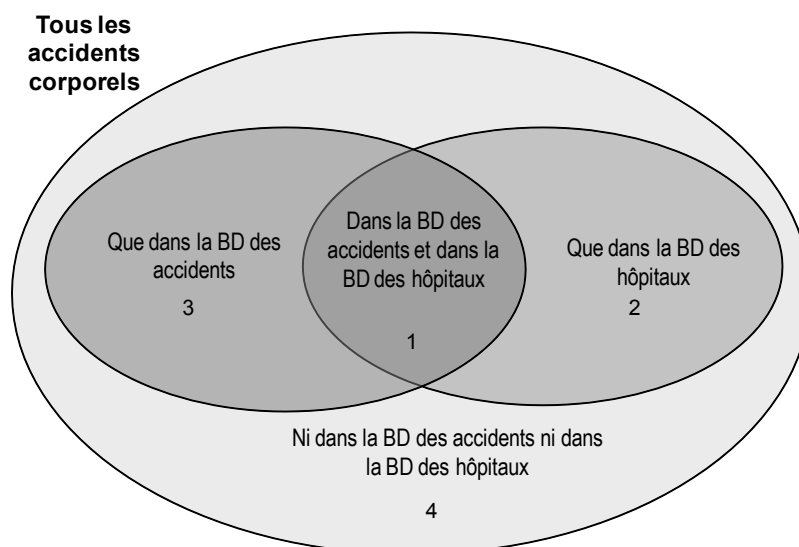
Les conséquences de ce phénomène sont de trois types. Tout d'abord, le problème sociétal de l'insécurité routière est sous-estimé à la fois dans les médias, la société civile et le monde politique. Ensuite, certaines catégories d'accidents sont sous-estimées dans l'analyse de l'insécurité routière parce que le sous-enregistrement touche de manière plus importante certains types d'usagers (cyclistes⁴, piétons) ou certains types d'accident (accidents aux conséquences les moins lourdes, accidents d'un véhicule seul, etc.). Finalement, le fait que le sous-enregistrement puisse évoluer dans le temps perturbe l'interprétation des séries chronologiques⁵.

3. Voir entre autres De Mol J. (1999), Slechts het topje van de ijsberg. Verkeersonveiligheid in statistiek (deel 2) Verkeerspecialist, vol. 57, p. 7-12. et De Mol J. & Lammar P. (2006), Helft verkeerslachtoffers komt niet in statistieken. Koppeling ziekenhuis- en politieregistratie noodzakelijk. Verkeerspecialist, Vol. 130, p.15-18.

4. Voir Nuytens N, Martensen H., « Rapport thématique cyclistes. Accidents de la route impliquant des cyclistes 2000-2007 », IBSR, Observatoire pour la Sécurité Routière, 2009

5. Avec l'informatisation de l'encodage, la perte des formulaires statistiques (précédemment envoyés en format papier) a dû fortement diminuer voire disparaître. Ceci a logiquement dû résulter en un sous-enregistrement moins important et donc en une augmentation artificielle du nombre d'accidents de la route.

Graphique 24:
Comparaison théorique de la
base de données de la police
et de la base de données des
hôpitaux



L'analyse des accidents de la route en Belgique est faite sur base des accidents enregistrés par la police c.à.d. des ensembles 1 et 3 du graphique

Même s'il est utopique de penser pouvoir éviter totalement le sous-enregistrement, il existe des moyens d'en tenir compte dans les analyses et les interprétations des résultats obtenus. Ainsi certains pays⁶ réalisent des études permettant de quantifier le problème. La technique la plus fréquemment utilisée consiste en la comparaison de la base de données de la police avec d'autres bases de données telles que celles constituées par les hôpitaux (cf. Graphique 24). La Belgique corrige déjà, dans une certaine mesure, le sous-enregistrement en comparant la base de données de la Police avec l'information concernant les décédés 30 jours issue des Parquets (cf. plus haut) et avec celle des Registres de PV dans le cadre du calcul de la pondération (cf. plus bas). Mais, la première comparaison ne concerne que les décédés 30 jours et la seconde utilise aussi des données policières, laissant donc toujours de côté les accidents non signalés à la police.

Concrètement, en attendant de disposer d'une étude permettant d'évaluer l'ampleur du sous-enregistrement, il est préférable de travailler avec les données les moins exposées c.à.d. les décédés 30 jours et les blessés graves.

3.1.1.3.2. La pondération

En 2002, lorsque la DG SIE a procédé aux vérifications d'usage de la base de données, il est apparu que certaines zones de police enregistraient des diminutions anormalement fortes du nombre d'accidents. La cause de ces diminutions a été imputée à la Réforme des Polices. Il a donc été nécessaire de développer une technique pour compenser ces effets. Une deuxième source d'informations a été trouvée au sein de la Police : les Registres de PV. Dans ces registres sont collationnés tous les procès-verbaux rédigés dans les zones de police. La DG SIE a donc comparé le nombre de PV rédigés pour accidents corporels dans les zones de police enregistrant des diminutions anormales avec le nombre de formulaires statistiques remplis dans ces mêmes zones. Un poids (facteur multiplicatif) a ensuite été attribué à tous les accidents de la zone de police afin d'atteindre le nombre de PV comptabilisés pour cette zone⁷. La pondération n'est calculée ni pour les accidents mortels ni pour les accidents enregistrés par la Police Fédérale⁸. La DG SIE a petit à petit élargi le système pour couvrir les 196 zones de police du pays en 2005.

6. Entre autres la Suède, les Pays-Bas, la Grande-Bretagne et la France.

7. Si 150 PV ont été rédigés dans une zone et que seuls 100 formulaires sont remplis, chaque accident et donc chaque variable de l'accident sera multiplié par un facteur de 1,5 : 1 accident avec 3 blessés légers sera extrapolé à 1,5 accident avec 4,5 blessés légers.

8. Le nombre de PV rédigés n'est pas disponible pour la police fédérale.

Tableau 1 :
Evolution du nombre de zones
avec pondération

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Zones de police avec pondération	0	123	182	189	196	196	196	196
Zones de police sans pondération	196	73	14	7	0	0	0	0
Total des zones de polices	196	196	196	196	196	196	196	196

Nous pouvons évidemment nous demander comment il est possible que le nombre de PV et de formulaires statistiques soient différents alors qu'ils proviennent tous les deux des services de police. Deux raisons expliquent cette différence. La première est que le nombre de PV utilisé englobe tous les PV d'accidents corporels, même les PV rédigés sur base des déclarations d'accidents au poste de police. Or, ces déclarations au poste ne font pas l'objet d'un formulaire statistique parce que les informations collectées sur base des dires d'une des parties de l'accident ne sont pas considérées comme suffisamment fiables. La deuxième raison est que le formulaire statistique n'est centralisé que quand le policier clôture le PV. Or, le nombre de PV utilisé par la DG SIE englobe aussi les PV non clôturés : un accident dont le PV n'est pas finalisé sera comptabilisé dans le nombre de PV de la zone de police mais le formulaire correspondant ne sera pas présent dans la base de données. Ce cas de figure ne se pose évidemment que si le PV n'est pas clôturé au moment où la base de données est envoyée à la DG SIE.

L'atout majeur de la pondération est de diffuser un nombre global d'accidents un peu plus proche de la réalité et donc de compenser en partie le sous-enregistrement. Par contre, l'utilisation de la pondération amène aussi quelques complications quant à l'interprétation des données :

- La pondération n'a pas été calculée de la même manière chaque année. En effet, en 2002 le but était de corriger des chiffres anormalement bas dans certaines zones de police. Seuls les accidents de ces zones ont été pondérés. Petit à petit, la DG SIE a généralisé le système pour couvrir les 196 zones de police en 2005. Les chiffres pondérés de 2002 à 2005 ne sont donc pas comparables.
- La pondération corrige le nombre d'accidents d'une manière telle que des accidents qui n'étaient pas du tout repris dans la base de donnée avant 2002 le sont maintenant. Il s'agit de tous les accidents qui sont déclarés au poste de police et qui ne font pas l'objet d'un formulaire statistique. Les chiffres d'avant 2002 ne sont donc pas comparables avec les chiffres d'après 2002.
- La pondération est calculée sans tenir compte des conséquences des accidents (mis à part pour les accidents mortels qui ne sont pas pondérés), ni du type d'usager impliqué, ni de l'heure de l'accident, etc. L'hypothèse est donc implicitement faite que les accidents déclarés au poste ou pour lesquels le PV n'est pas clôturé sont des accidents ayant les mêmes caractéristiques que les accidents pour lesquels un formulaire a été rempli. Sans mettre a priori en doute cette hypothèse, la mise en place d'une procédure permettant de la vérifier nous semble une mesure de prudence utile.
- Il s'avère que la pondération joue un rôle plus important en Région de Bruxelles-Capitale que dans les autres régions. En 2008, la pondération y est en moyenne de 1,28 alors qu'elle est de 1,13 en Wallonie, et de 1,16 en Flandre. Ce sont près de 900 accidents qui sont ajoutés à Bruxelles soit 21,6% du nombre d'accidents officiel de la région.

Pratiquement, il est donc primordial de ne pas comparer des données pondérées et des données non-pondérées. Les analyses d'évolution à long terme nécessitent de travailler avec des données non-pondérées.

3.1.1.3.3. Qualité de la base de données nationale

La troisième et dernière difficulté rencontrée lorsque l'on souhaite analyser les accidents de la route est celle de la qualité de la base de données officielle.

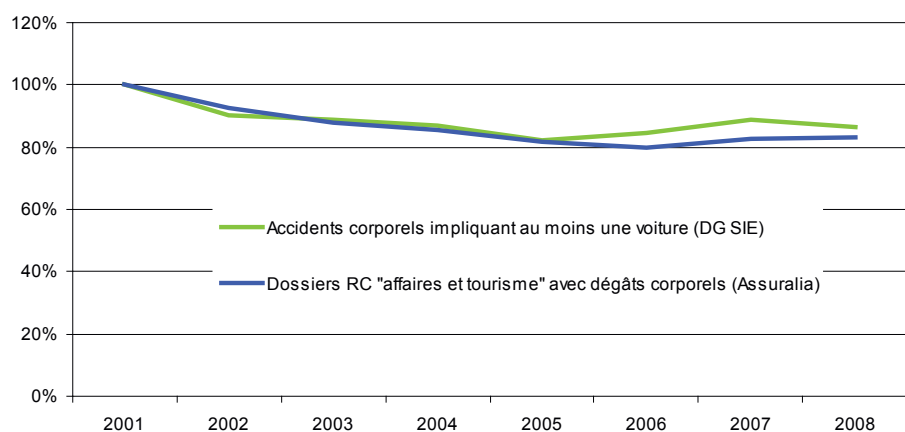
- Sur les 944 tués enregistrés en Belgique en 2008, 53 n'ont pas été retrouvés dans la base de données de la police et proviennent donc directement des informations fournies par les Parquets. Nous n'avons donc aucune information pour ces 53 tués mis à part les quelques paramètres se trouvant sur la fiche du Parquet à savoir : la commune, la date et l'heure de l'accident ainsi que le sexe et l'âge de la victime.
- La manière de collecter les informations ne permet pas de localiser efficacement les lieux des accidents.
- La partie du formulaire de déclaration d'accident concernant le déroulement de l'accident est mal aisée à compléter et quasiment impossible à remplir en cas d'accident sur un rond-point. Comprendre le déroulement des accidents est donc difficile voire impossible.
- Le nombre important de valeurs manquantes ou inconnues ne facilite pas non plus l'analyse des données.
- Un autre point qui pourrait faire l'objet d'une amélioration est le délai de publication des données. Celles de 2008 ont été diffusées durant le mois de novembre 2009. L'analyse plus complète ici présente n'a donc pu être réalisée qu'en 2010 soit 1 à 2 ans après la survenue des accidents.

Dans un premier temps, une étude portant sur la qualité des données pourrait nous indiquer l'ampleur du phénomène et éventuellement les pistes d'amélioration. Le formulaire statistique datant de 1991 montre ses limites et devrait faire l'objet d'un lifting complet. Ce lifting pourrait être une occasion idéale pour les services de police pour former leur personnel à l'encodage des données d'accidents.

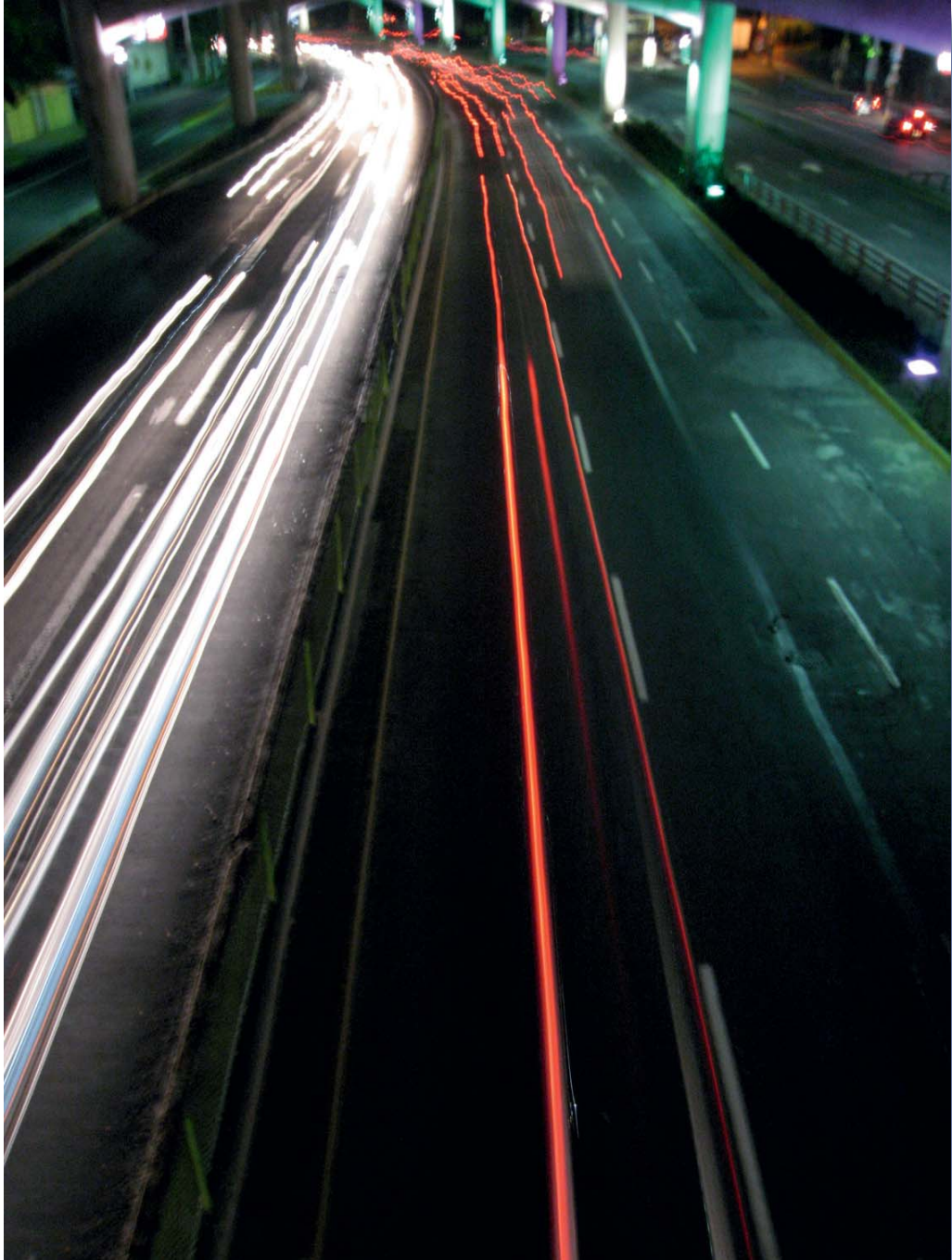
3.1.1.3.4. Comparaison des données de la police avec celles du secteur des assurances

Le graphique suivant compare les évolutions du nombre de dossiers Responsabilité Civile classe « affaires et tourisme » avec dégâts corporels avec le nombre d'accidents corporels impliquant au moins une voiture. La première information est issue des données des assurances tandis que la seconde provient de la base de données des accidents corporels récoltés par la police. On constate que les deux évolutions sont similaires. Les deux diminuent de $\pm 20\%$ entre 2001 et 2005 (chiffres de la police) -2006 (chiffres des Assurances) et connaissent une légère remontée entre 2005-2006 et 2008. Ce type de comparaison nous permet de confirmer que la base de données des accidents corporels de la police nous donne une vue similaire à celle du secteur des assurances de l'évolution du nombre d'accidents corporels. Cette information est précieuse puisque l'on sait que la base de données de la police a connu de gros bouleversements à cause de la réforme des polices au début des années 2000.

Graphique 25:
Comparaison de l'évolution des accidents corporels impliquant une voiture (données policières non pondérées) et des dossiers responsabilité civile « Affaires et tourisme » avec dégâts corporels



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





3.1.2. Définitions et abréviations

- 3.1.2.1. Général..... 52
- 3.1.2.2. Accidents selon la période..... 53
- 3.1.2.3. Victimes des accidents..... 53
- 3.1.2.4. Accident avec alcool..... 54

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

3.1.2.1. Général

EGSR: Etats Généraux de la Sécurité Routière

: nombre

% : pourcentage

Indice : un nombre sous la forme d'un pourcentage exprimant le rapport entre une quantité et une valeur de référence. Dans ce rapport, il est régulièrement fait usage d'indices afin de comparer l'évolution historique de plusieurs indicateurs de sécurité routière.

Moyenne de référence 1998-2000 : L'évolution des indicateurs de sécurité routière (par exemple : décédés 30 jours, blessés graves ou accidents) est évaluée par rapport à la moyenne des années 1998, 1999 et 2000 de ces indicateurs. La raison de ce choix est que la moyenne des tués de 1998-1999-2000 (1500 morts) a été utilisée lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière comme point de référence pour définir les objectifs de réduction du nombre de morts à 750 pour 2010 (-50%) et à 500 pour 2015 (-66,6%).

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

Indicateur de sécurité routière : il s'agit d'indicateurs de sécurité routière ayant un lien direct avec le nombre d'accidents ou de victimes.

Décédés 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 (tués sur place ou mortellement blessé).

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

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

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

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

Victime : Blessé léger, blessé grave ou décédé 30 jours

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

Sauf mention contraire, quand nous parlons d'« accident » dans ce rapport, il s'agit en fait d'« accident corporel ».

Accident mortel : Accident corporel avec au moins un décédé 30 jours.

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

Gravité des accidents : La gravité des accidents est calculée par le nombre de décédés 30 jours pour 1 000 accidents corporels enregistrés. Lorsque la gravité est calculée pour les accidents impliquant un type particulier de véhicule, par exemple une voiture, tous les tués de l'accident sont comptés – les tués occupants de la voiture et les tués parmi les autres usagers impliqués dans l'accident- et ce nombre est divisé par le nombre d'accidents impliquant au moins une voiture.

Véhicules-kilomètres : Nombre de kilomètres parcourus par tous les véhicules sur un territoire donné pendant une période donnée.

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

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

Pour le calcul du risque de certains types de véhicules il est exceptionnellement fait mention du risque mortel total. Il s'agit du nombre total de tués dans un accident impliquant un certain type d'usager par rapport à la donnée d'exposition concernant le type de véhicule dont question. Par exemple, le risque mortel total des accidents de camion correspond au nombre total de tués impliqués dans les accidents de camion (occupants de camions et opposants au camion) divisé par le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus par les camions.

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

Accident angle mort : Un accident angle mort, défini grâce aux données statistiques disponibles, répond à un certain nombre de conditions :
une voiture, une camionnette, un camion ou un bus ou un car tourne à droite
l'opposant est un piéton, un cycliste ou un cyclomotoriste
Les deux usagers roulent sur la même route
Les deux usagers roulent dans le même sens

3.1.2.2. Accidents selon la période

Jour/journée : période de 6h00 à 21h59.

Nuit : Période de 22h00 à 5h59 le jour suivant

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

Weekend : le weekend commence le vendredi à 22h00 et se termine le lundi à 5h59.

3.1.2.3. Victimes des accidents

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

Opposant : Conducteur adverse percuté dans une collision

Piéton : usager se déplaçant à pied ou poussant un vélo ou cyclomoteur

Cyclomoteur : cyclomoteur de classe A ou cyclomoteur de classe B

Motocyclette/moto : Moto de 400cc ou moins ou moto de plus de 400cc

Voiture : Voiture personnelle ou voiture mixte

Camion : Camion ou tracteur routier avec ou sans remorque

3.1.2.4. Accident avec alcool

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

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

% de conducteurs testés : nombre de conducteurs testés / nombre de conducteurs impliqués dans les accidents

% de conducteurs sous influence : nombre de conducteurs sous influence / nombre de conducteurs testés.



3.1.3. Analyse

3.1.3.1. Evolution des accidents de 1973 à 2008	56
3.1.3.2. Comparaison européenne.....	57
3.1.3.3. Analyse temporelle	57
3.1.3.4. Analyse spatiale.....	59
3.1.3.5. Analyse en fonction des personnes impliquées.....	61
3.1.3.6. La conduite sous influence d'alcool	64
3.1.3.7. Conclusion.....	66

3.1.3.1. Evolution des accidents de 1973 à 2008

Diminution importante des décédés 30 jours de 2007 à 2008

Pour la première fois depuis les années 50, le nombre de tués sur les routes belges passe en-dessous de la barre des 1000 victimes. La Direction Générale Statistiques et Information Economique du SPF Economie a enregistré 944 décédés 30 jours en 2008. Par rapport à l'année précédente, 127 vies ont été sauvées ce qui correspond à une diminution de 11,9%. Cette diminution est la troisième diminution la plus importante connue en l'espace d'un an depuis 1973 après celles de 1975 (-12%) et de 1995 (-14,4%).

Stagnation du nombre de blessés graves et légers

Le tribut payé à la mobilité se fait aussi en termes de blessures légères et graves. Les statistiques officielles nous permettent de suivre l'évolution de ces deux indicateurs. Le nombre de blessés graves s'élevait à 6782 en 2008 et le nombre de blessés légers à 57655. Contrairement au nombre de décédés 30 jours, le nombre de blessés graves ne connaît plus de diminution depuis 2005 et il faut remonter jusque 2001 pour voir une nette diminution de blessés légers.

La gravité des accidents a été divisée par 2 entre 1973 et 2008

En comparaison avec 1973, année où l'insécurité routière était à son maximum, le nombre de blessés graves est l'indicateur qui a le plus chuté : -73%. Le nombre de décédés 30 jours a diminué de 68% et le nombre total de victimes de 42%. Et même si l'on enregistre encore près de 50000 accidents corporels en 2008, ce nombre a diminué de 37% par rapport à 1973. En conséquence de ces diminutions diversifiées, le nombre de tués enregistrés pour 1000 accidents corporels (indice de gravité des accidents) a diminué de moitié de 1973 à 2008 pour atteindre 19 tués pour 1000 accidents.

Le risque de décès par kilomètres parcourus a été divisé par 7 entre 1973 et 2008

Les évolutions positives sont d'autant plus remarquables qu'elles vont à contre courant de l'évolution de toutes les données permettant de calculer l'exposition au risque, à savoir : population en croissance (+10% entre 1970 et 2008), nombre de kilomètres parcourus ayant presque triplé entre 1973 et 2008 et parc de véhicules ayant augmenté de 125%. Au total, le nombre de décédés 30 jours par milliard de voyageurs kilomètres parcourus est passé de 45,2 en 1973 à 6,4 en 2008. Le risque de décès par milliard de kilomètres parcourus a ainsi été divisé par 7. Le risque d'accident par kilomètre parcouru a lui été divisé par 4,5 et le risque d'être gravement blessé par kilomètre parcouru a été divisé par plus de 8.

Les chiffres de 2008 nous permettent de nous rapprocher à nouveau de la ligne des objectifs ambitieux de maximum 750 tués en 2010 et 500 en 2015

Les évolutions très positives enregistrées ces dernières années dans le domaine de la sécurité routière ont sans aucun doute été dynamisées par la mise sur pied des Etats-Généraux de la Sécurité Routière (EGSR) de 2001 et 2007. En plus de dresser un état des lieux de la sécurité routière en Belgique, les EGSR ont été l'occasion de fixer des objectifs chiffrés précis : diminuer de 50% le nombre de décédés 30 jours entre la moyenne des années 1998-1999 et 2000 et 2010 c'est-à-dire de ne pas dépasser 750 morts en 2010. Lors de la deuxième édition des EGSR un nouvel objectif a été fixé : ne pas dépasser 500 morts en 2015.

Depuis 1973, le nombre de morts sur les routes diminue en moyenne chaque année de 47,5 tués. Vouloir diminuer le nombre de décédés de la route à 1000 en 2006 (objectif intermédiaire fixé lors des 1^{er} EGSR), à 750 en 2010 et à 500 en 2015 revient à exiger une réduction annuelle moyenne de 71 tués de 1999 à 2006, de 63 entre 2006 et 2010 et de 50 entre 2010 et 2015. Les objectifs sont donc à la fois ambitieux, sans être trop éloignés de la réalité observée. Ils n'en restent pas moins des challenges puisque l'on sait qu'au plus le nombre de victimes diminue au plus les efforts pour enregistrer de nouvelles diminutions doivent être importants.

Nous avons été très proches des objectifs en 2003, 2004 et 2005. Les années 2006 et 2007, pendant lesquelles nous n'avons enregistré que très peu de diminutions, nous ont éloignées de notre but. Heureusement, l'année 2008 nous rapproche à nouveau de la ligne des objectifs.

Le nombre de blessés graves reste jusqu'à présent en-dessous de la ligne des objectifs

Pour les blessés graves, nous avons calculé les objectifs à atteindre sur le même principe que pour les décédés 30 jours (c.à.d. -50% de blessés graves en 2010 et -66,6% en 2015 par rapport à la moyenne des années 1998, 1999 et 2000). Ainsi, nous devrions enregistrer moins de 5196 blessés graves en 2010 et moins de 3464 en 2015. Ces objectifs ne sont pas très ambitieux puisqu'ils exigent des diminutions moins importantes que celles que nous enregistrerions si l'évolution de 1973 à 2008 se poursuivait linéairement (c'est-à-dire une réduction de 480 blessés graves par an). On constate d'ailleurs que, dès 2001, le nombre de blessés graves a très rapidement évolué vers l'objectif de 2008. Celui-ci a quasiment été atteint dès 2005 mais aucun progrès notable n'a été enregistré depuis.

3.1.3.2. Comparaison européenne

Malgré de belles évolutions, la Belgique reste encore loin des meilleurs prestataires européens en matière de sécurité routière

Les belles évolutions connues en Belgique entre 2000 et 2008 lui permettent de figurer dans le peloton de tête européen en termes de meilleure évolution. Le chemin à parcourir pour faire partie des pays les plus sûrs au niveau de la sécurité des routes est néanmoins encore long. En effet, le risque de mourir sur la route par million d'habitants est de 88 en Belgique. Ce risque nous classe à la 15^{ème} place sur les 27 états membres et à l'avant-dernière (14^{ème} sur 15) place si l'on ne prend pas en compte les 12 nouveaux états membres. Le classement selon le risque de mourir par kilomètre parcouru est presque aussi défavorable puisque nous nous y classons 13^{ème} sur 27 et 12^{ème} sur les 15 anciens membres de l'Union Européenne.

Nous constatons que si la Belgique connaissait le risque routier (décédés 30 jours par milliard de véhicule-kilomètres parcourus) de n'importe lequel de ses voisins directs, l'objectif de 2010 serait déjà atteint. Si nous connaissions le même risque routier que nos voisins britanniques, nous aurions même déjà atteint l'objectif de 2015. Ces calculs théoriques doivent nous faire prendre conscience que les objectifs fixés sont tout à fait réalisables et doivent donc être réalisés au plus vite.

3.1.3.3. Analyse temporelle

Selon le mois

En 2008, juillet est le mois ayant enregistré les accidents les plus graves

Avec 100 tués et 4003 accidents, juillet a été le mois de 2008 comptant les accidents les plus graves. Le mois d'août vient en seconde position. Rajoutons que le nombre d'accidents du mois de juillet n'a diminué que de 11% entre la moyenne de 1998-2000 et 2008 contre une diminution de 17% pour tous les mois de l'année. De même, le nombre de tués lors du mois de juillet n'a diminué que de 9% entre cette même moyenne de référence et 2008 contre une diminution globale des tués de 35%.

Le nombre de victimes augmente fortement au printemps et en été parmi les deux-roues alors que pour les piétons ce sont les mois d'hiver qui sont à risque

La répartition des tués selon les saisons n'est pas identique pour tous les types d'usagers. Si la saison n'influence que peu le nombre de tués dans les voitures, le nombre de cyclistes et, encore plus, de motards tués est fortement influencé

par la saison (météo plus clémente, jours plus longs, etc.) Les mois de printemps et d'été voient le nombre de victimes de ces véhicules à deux roues augmenter dramatiquement. Au contraire, le pic chez les piétons a lieu pendant les mois d'hiver (de novembre à janvier principalement).

Selon le moment de la semaine

Les nuits, surtout de weekend, restent encore et toujours les périodes les plus risquées

Près de la moitié des tués 30 jours (449 soit 48%) sont enregistrés les journées de semaine, 23% les journées de weekend, 20% les nuits de weekend et 10% les nuits de semaine. Mais, si nous tenons compte des heures que comptent chacune de ces périodes de la semaine, nous constatons que les nuits de weekend comptent encore et toujours le plus de tués (15 tués par 100 heures de nuits de weekend). Viennent ensuite les journées de weekend, les journées de semaine et les nuits de semaine par ordre décroissant du nombre de tués par heure. Depuis 1991, les journées de weekend ont connu des diminutions moins importantes du nombre de tués que les autres périodes de la semaine. Au regard du nombre de kilomètres parcourus sur les routes lors des différentes périodes de la semaine, le nombre de tués enregistrés lors des accidents des nuits de weekend est largement trop important. Seulement 4% des parcours sont effectués les nuits de weekend mais ils occasionnent 20% des décédés de la route. Le problème existe aussi les nuits de semaine, qui enregistrent 10% des tués pour seulement 5% des kilomètres parcourus.

Quelque soit la période de la semaine, les jeunes conducteurs sont surreprésentés dans les accidents graves

Les nuits et particulièrement les nuits de weekend, les jeunes de 18 à 34 ans sont surreprésentés parmi les victimes graves en comparaison de leur part dans la population. Les nuits de semaine, cette catégorie représente 52% des tués et 57% des blessés graves. Ces pourcentages atteignent mêmes 60% et 58 % les nuits de weekend.

Grâce aux données récoltées lors des mesures de comportement « conduite sous influence d'alcool » nous avons une idée de la répartition par âge des conducteurs de voiture selon la période de la semaine. Si nous comparons ces informations avec la répartition par âge des conducteurs de voiture impliqués dans un accident grave par période de la semaine, nous constatons que quelle que soit la période de la semaine, les conducteurs de 18 à 25 ans sont surreprésentés dans les accidents graves. Les conducteurs de 26 à 39 ans semblent aussi être surreprésentés dans les accidents graves mais uniquement les nuits de semaine.

Selon le jour et l'heure

Il y a un pic d'accidents aux heures de pointe la semaine

Au niveau de la répartition horaire des accidents, nous constatons un nombre très important d'accidents aux heures de pointes le matin et le soir des jours de semaine en hiver mais pas lors des heures de pointe le matin en été. Il y a aussi un pic le mercredi midi. Le weekend, nous n'observons pas réellement de pic mais plutôt un nombre moyennement important d'accidents de 11 à 18h.

Pour les tués, des pics se retrouvent à l'heure de pointe le vendredi soir, les nuits de weekend et le dimanche après-midi

Nous retrouvons pour les tués, la même courbe, toutefois moins prononcée, que pour les accidents c.à.d. un nombre conséquent de tués aux heures de pointe de lundi au jeudi. Par contre, des pics plus importants se forment à l'heure de pointe du vendredi soir, dans la deuxième moitié de la nuit de vendredi à samedi et de samedi à dimanche, ainsi que le dimanche en fin d'après-midi.

Selon les jours fériés

Le congé du nouvel an a été le congé le plus mortel en 2008

Certains longs weekends ou jours fériés connaissent des accidents plus graves que d'autres. En 2008, le congé de nouvel an (du lundi 31 décembre 22h au mercredi 2 janvier 6h) a été celui qui a enregistré les accidents les plus graves (85 tués pour 1000 accidents) et la fréquence de décès la plus importante (6 tués par 24h). Le triste trio des fêtes les plus dangereuses est complété en 2008 par le weekend de l'assomption (15 août) et le weekend de la Fête Nationale (21 juillet). Noël et le weekend du lundi de Pâques ont aussi connu des accidents plus graves que la moyenne.

3.1.3.4. Analyse spatiale

Selon la région, la province ou encore le type de route sur lequel on circule les risques ne sont pas identiques. Cette partie de l'analyse s'attarde sur les caractéristiques des différents lieux où se produisent les accidents.

Selon la région

La proportion de tués en Wallonie est trop importante en comparaison de la proportion d'accidents ou de blessés

Au niveau régional, les accidents se produisent à 64,2% en Région Flamande, cette région recense aussi 65,1% des blessés graves et 63,6% des blessés légers. Elle compte par contre une proportion moindre de tués : 52,4% de tous les tués de la route de Belgique en 2008. Au contraire, la Région Wallonne enregistre 43,9% des tués pour 27,6% des accidents. La Région Bruxelloise compte quant à elle 8,2% des accidents pour 3,7% des tués ce qui en fait la championne de la gravité des accidents : 8,8 tués pour 1000 accidents enregistrés.

La gravité des accidents est deux fois plus importante en Région Wallonne qu'en Région Flamande et deux fois plus importante en Région Flamande qu'en Région de Bruxelles-Capitale

Le caractère urbain de Bruxelles explique en grande partie cette gravité beaucoup plus faible de la capitale. La Flandre connaît des accidents deux fois plus graves (gravité de 15,8) et la Région wallonne double encore l'indicateur pour arriver à une gravité des accidents de 30,7 morts pour 1000 accidents enregistrés. Nous constatons que la gravité reste 2 fois plus importante en Région Wallonne qu'en Région Flamande aussi bien en qu'en dehors des agglomérations. La différence de gravité entre ces deux régions demanderait une analyse beaucoup plus pointue qui devrait prendre en compte l'urbanisation plus poussée de la Flandre, la densité de population beaucoup plus faible en Wallonie, les différences de type de route des deux régions, les différences de politique répressive, etc.

Evolution remarquable des décédés 30 jours en Flandre et des blessés graves en Wallonie

Au niveau de l'évolution des blessés graves et des tués, on constate que la Flandre enregistre des évolutions remarquables entre la moyenne 98-2000 et 2008 (-41,4%).

La Wallonie fait un résultat moins impressionnant au niveau de la diminution du nombre de tués (-27,1%) mais connaît une diminution importante du nombre de blessés graves (-44,9%). Bruxelles diminue de seulement 20% le nombre de tués et de blessés graves malgré des années 2005 et 2006 où le nombre de tués avait diminué de 41% par rapport à la moyenne de référence.

Les objectifs sont plus ou moins atteints en Flandre mais ne sont atteints ni en Wallonie ni à Bruxelles

Tout comme au niveau national, les régions ont choisi de dynamiser leur politique de sécurité routière en se fixant des objectifs. La comparaison de ces derniers est impossible puisque les années de références diffèrent mais aussi les indicateurs sur lesquels les objectifs sont basés (décédés 30 jours pour Bruxelles, décédés 30 jours et blessés graves pour la Flandre, décédés 30 jours + blessés graves pour la région wallonne). Nous pouvons toutefois résumer la situation en disant que la Flandre s'est fixé des objectifs ambitieux en termes de décédés 30 jours et en termes de blessés graves et que ces objectifs sont jusqu'à présent plus ou moins atteints. La Wallonie s'est fixé des objectifs un peu moins ambitieux mais n'arrive pas à les atteindre malgré une très bonne année 2008. Bruxelles a repris à son compte les objectifs fédéraux et les a remplis sauf pour les années 2007 et 2008 qui se sont révélées être de mauvais crus, les chiffres très petits laissent toutefois l'espoir de connaître de rapides changements favorables.

Les risques de décès par kilomètres parcourus se resserrent entre les trois régions

Il y a encore 2 ans le risque de mourir était de 5, 7 et 9 tués par milliard de voyageurs-km parcourus respectivement pour Bruxelles, la Flandre et la Wallonie. En 2008, les 3 régions connaissent un risque compris entre 6 et 8. L'écart se resserre donc.

Parmi les blessés graves et les décédés, les piétons sont particulièrement nombreux à Bruxelles (34%), la Flandre se caractérise par un grand nombre de cyclistes victimes tandis que la Wallonie connaît une proportion importante d'automobilistes parmi les victimes graves.

Selon la province

La province de Limbourg a déjà atteint l'objectif de réduction de 50% des tués d'ici 2010

Il n'y a que peu de disparités entre les évolutions des provinces d'une même région. Le Limbourg est la province connaissant la plus importante diminution de décédés 30 jours entre la moyenne des années 98-2000 et 2008, elle a pour ainsi dire déjà atteint l'objectif de 2010 de réduction de 50% des tués. Le défi y est maintenant de ne pas enregistrer une remontée du nombre de victimes. Le Brabant Flamand, avec une diminution de 34% est la province flamande la moins performante. Au regard des baisses connues en Wallonie, le Brabant Flamand n'a cependant pas à rougir puisque Namur, meilleure prestataire wallonne, enregistre une diminution de 35%. La Hainaut ferme la marche avec une baisse de 23% des tués.

Selon le type de route

La moitié des tués de la route sont enregistrés sur les routes hors agglomération

Si 56.9% des accidents se produisent en agglomération, 50.2% des tués se retrouvent dans les accidents hors agglomération. Par ailleurs, 7,7% des accidents et 14,7% des tués se produisent sur autoroute, ce qui fait des voies rapides les routes aux accidents les plus graves (36,9 tués par 1000 accidents) devant les routes hors agglomération et les routes en agglomération. Cet ordre de gravité des accidents est évidemment à mettre en lien direct avec les vitesses pratiquées sur les différents types de routes. Remarquons aussi que si le nombre de tués sur autoroute a diminué de 36% depuis la moyenne de référence, le nombre de blessés graves n'a, dans le même temps, diminué que de 8%.

Près d'un accident sur deux sur autoroute est le fait d'un usager seul perdant le contrôle de son véhicule

Près d'un accident sur deux sur autoroute est le fait d'un usager seul qui perd le contrôle de son véhicule. Quand un obstacle est percuté hors chaussée suite à la

perte de contrôle, l'obstacle est la barrière de sécurité dans plus de la moitié des cas. Celle-ci remplit généralement sa fonction de sécurisation puisque la gravité de l'accident est limitée. Par contre, quand la barrière de sécurité est franchie ou que l'usager percute un arbre ou un poteau d'éclairage, les conséquences sont beaucoup plus lourdes. Le risque de décès par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus sur autoroute a été diminué de 46% entre 1998-2000 et 2008, la Belgique reste malgré tout à la traîne en comparaison notamment de ces voisins directs qui connaissent un risque deux fois moins important.

Hors agglomération, la moitié des accidents en section et en rond-point sont des accidents d'usagers seuls

Que ce soit en agglomération ou hors agglomération, la plupart des accidents se produisent en dehors d'un croisement et c'est aussi en section que les accidents sont les plus graves. Hors agglomération, les accidents en section et en rond-point sont des accidents d'un usager seul dans environ la moitié des cas. En agglomération, on retrouve surtout des accidents par le côté, avec un piéton et d'un usager seul.

En agglomération, la moitié des tués sont des usagers faibles

Hors agglomération, 60% des tués sont des occupants de voiture et 25% des deux-roues. En agglomération, la moitié des tués sont des usagers faibles (26% sont des piétons, 16% des cyclistes, et 8% des cyclomotoristes).

Selon le régime de vitesse

La plupart des vies sauvées entre la moyenne de 1998 à 2000 et 2008 l'ont été sur les routes à 90 km/h

Les fortes diminutions de tués ont surtout été enregistrées sur les routes à 90, 120 et 50 km/h. Ceci est à mettre en lien avec le fait que le nombre de kilomètres de routes à 90 km/h a fortement diminué au cours des dernières années principalement en raison d'un changement de régime de vitesse de certaines routes à 90 km/h en routes à 70 km/h en Flandre. Parallèlement, la gravité des accidents a diminué sur les routes à 50, 70 et 120 km/h.

3.1.3.5. Analyse en fonction des personnes impliquées

Selon l'âge et le sexe

Les accidents de la route sont la première cause de décès des hommes de 15 à 24 ans et des femmes de 20 à 24 ans

Afin de replacer le problème de l'insécurité routière dans un contexte plus général, nous regardons la part de décès dus aux accidents routiers selon l'âge et le sexe. Les dernières données disponibles, de 2004, nous apprennent que près de 50% des décès d'hommes de 20 à 24 ans sont les conséquences d'accidents de la route. Et plus de 20 % des décès d'hommes de 10 à 34 ans et de femmes de 15 à 24 ans sont dus aux accidents routiers.

Entre 2000 et 2008, le taux de décès et blessures graves par 100 000 habitants a été divisé par 2 pour les jeunes hommes

Le fait que les accidents de la route touchent bien plus les jeunes hommes est frappant lorsque nous observons le nombre de tués et blessés graves par 100 000 habitants. Chez les hommes, cet indicateur culmine à près de 200 entre 20 et 24 ans, chez les femmes il n'y a quasiment plus de différences entre les plus jeunes et les plus âgées qui ont toutes un indicateur proche de 50. L'évolution entre 2000 et 2008 est remarquable puisque la mortalité a été divisée par 2 pour les jeunes hommes.

Selon le type d'utilisateur

Les types d'utilisateurs à surveiller parce qu'ils n'ont pas connu de fortes diminutions du nombre de leurs victimes sont les motards, les occupants de camionnettes et de camions.

Aucun objectif n'a été prévu pour les catégories d'utilisateurs, mais en prenant l'hypothèse que tous les types d'utilisateurs doivent fournir le même effort, nous constatons que certaines catégories d'utilisateurs ont déjà atteint l'objectif de réduction de 50% de tués entre la moyenne des années 98-2000 et 2010. C'est le cas des cyclomotoristes de catégorie A dont le nombre de tués a diminué de 63%, c'est aussi le cas des victimes mortelles parmi les passagers de voiture qui ont diminué de 51%. D'autres catégories ont enregistré de belles réductions comme les conducteurs de voiture (-46%), les cyclomotoristes de classe B (-37%), les piétons (-35%) et les cyclistes (-34%). Les dernières catégories doivent faire l'objet de plus d'attention parce qu'elles n'ont que peu progressées comme les motos de plus de 400cc (-19%), les occupants de camionnettes (-10%) ou même parce qu'elles ont vu le nombre de leurs victimes augmenter : motos de moins de 400cc (+9%) et camions (+36%). Notons toutefois que ces trois dernières catégories ne comptent qu'un petit nombre de tués.

Pour tous les moyens de transport, les plus fortes diminutions se retrouvent chez les usagers les plus jeunes

Si l'on regarde plus en détail l'évolution selon l'âge des victimes, on constate qu'au plus l'âge augmente au plus les réductions entre la moyenne 98-2000 et 2008 sont minimales voire se changent même en augmentations. Ainsi les motards connaissent une diminution des victimes graves de 40% chez les 18-24 ans, de 38% chez les 25-34 ans mais une augmentation (+25%) de victimes graves chez les motards de 35 à 64 ans (l'augmentation du nombre de motards quadra- et quinquagénaires victimes de la route est à souligner puisqu'il s'agit sans aucun doute d'un phénomène à surveiller dans les années à venir). Sauf chez les 35-64 ans, les réductions de victimes graves sont les moins importantes pour les piétons et les cyclistes.

Il est évidemment possible que ces évolutions différentes en fonction du type de véhicule et de l'âge soient influencées par l'évolution démographique, par l'évolution du nombre de véhicules et par l'évolution du nombre de kilomètres parcourus par un certain type de véhicule. Étant donné qu'une analyse détaillée de ces facteurs dépasse le cadre de ce rapport, nous renvoyons vers les rapports thématiques de l'Observatoire pour la Sécurité Routière.

Les piétons

Pour les piétons, le pic de victimes graves par 100 000 habitants se situe chez les personnes plus âgées et non chez les jeunes comme pour les autres modes de transport.

En 2008, le nombre de piétons tués est passé pour la première fois sous la barre des 100 tués. Contrairement aux autres types de déplacement, le nombre de tués et blessés graves par 100 000 habitants ne connaît pas de pic chez les plus jeunes mais bien, en raison de leur plus grande fragilité, chez les personnes plus âgées (au-delà de 70 ans principalement). Les piétons gravement ou mortellement touchés sont principalement renversés par des voitures, mais les accidents sont bien plus souvent mortels quand l'opposant est un camion, une camionnette ou même une moto.

Les cyclistes

Les accidents entre un cycliste et un camion sont de loin les accidents aux conséquences les plus graves

86 cyclistes ont perdu la vie en 2008 et plus de 900 ont été grièvement blessés. Le graphique reprenant le nombre de victimes graves par 100 000 habitants de la catégorie d'âge nous montre un pic chez les jeunes 10 à 19 ans et chez

les personnes âgées de plus de 70 ans. Comme pour les piétons, la plupart des accidents graves opposent cyclistes et voitures mais ce sont les accidents entre cyclistes et camions qui sont les plus graves (92 morts pour 1000 accidents). C'est dans les carrefours à feux que les accidents de cyclistes se font le plus fréquemment contre des camions ou des camionnettes et dans les sections courantes que les cyclistes chutent le plus souvent seuls. S'agissant d'accidents cyclistes « typiques » : les accidents « angle mort » ont fait 5 morts en 2008, les accidents survenant quand le cycliste ne cède pas la priorité ont causé 8 morts et les accidents survenant quand l'opposant ne cède pas la priorité ont causé 12 décès. Les accidents « ouverture de portière » surviennent bien plus fréquemment mais sont rarement graves, de même que les accidents où l'opposant sort d'un parking ou garage.

Les cyclomotoristes

Les diminutions de victimes sont moins importantes pour les cyclomoteurs de classe B que pour les cyclomoteurs de classe A

Le nombre de tués et de blessés graves parmi les cyclomotoristes de classe A a fortement diminué par rapport à la moyenne de référence, les diminutions sont moins importantes pour les cyclomoteurs de classe B. Les victimes graves se retrouvent principalement parmi les jeunes de 15 à 19 ans. La proportion d'accidents de cyclomotoristes seuls est assez importante surtout en section et en rond-point. Tout comme pour les cyclistes, dans près d'un quart des accidents l'opposant n'a pas cédé la priorité.

Les motocyclistes

Le nombre de victimes graves par 100 000 habitants a diminué chez les jeunes de 20 à 34 ans mais a augmenté pour les motards de 40 à 64 ans

Le formulaire de déclaration d'accidents permet de distinguer deux types de motos, celles de 400 cc ou moins et celles de plus de 400 cc. Ces dernières sont celles qui connaissent le plus d'accidents et de victimes. Après une augmentation des victimes de 2003 à 2007, l'année 2008 voit le nombre de tués, blessés graves et blessés légers diminuer fortement. Au contraire, le nombre de victimes augmente en 2008 pour les moins de 401cc. Toutes cylindrées confondues, les victimes sont principalement des hommes de 20 à 54 ans. Nous notons que l'on retrouve de plus en plus de victimes parmi les quadragénaires. Ceci renvoie à la problématique des détenteurs d'un permis B d'avant 1989 qui peuvent rouler en moto sans suivre la moindre formation spécifique.

40% des accidents de moto en rond-point sont le fait de motards sans opposant, c'est aussi le cas de 31% des accidents de moto en section. Terminons par signaler que les motards sont surreprésentés parmi les victimes puisqu'ils représentent 1% des kilomètres parcourus par toutes les personnes en 2008, mais 5,8% des blessés légers et 11,5% des blessés graves et tués.

Les automobilistes

La plupart des accidents graves de voiture sont le fait d'un usager seul

Le nombre de victimes a fortement diminué parmi les occupants de voiture (-47% pour les tués, -48,9% pour les blessés graves). La plupart des victimes de la route restent encore des occupants de voiture et principalement des conducteurs. Sans surprise, nous retrouvons un pic de mortalité chez les jeunes de 20 à 34 ans qui constitue donc encore une catégorie à risque. Si toutes les autres catégories de véhicules (y compris les deux-roues) ont des voitures comme opposant le plus fréquent, les accidents graves de ces dernières se font le plus souvent sans opposant. Et ces accidents de voiture seule sont d'ailleurs aussi les accidents les

plus graves. Près d'un accident de voiture sur trois en section ou en rond-point est un accident d'un usager seul. Ces accidents sont évidemment à mettre en lien avec des vitesses inadaptées, avec la conduite sous influence (d'alcool, drogue ou médicament) et avec la fatigue.

Les occupants de camionnettes

Les accidents de camionnettes sont plus dangereux pour les autres usagers que pour les occupants mêmes des camionnettes.

Les camionnettes sont parmi les véhicules qui causent plus souvent des blessures chez les opposants que chez leurs propres occupants. Ainsi, les accidents de camionnettes ont causé la mort de 40 occupants de camionnettes en 2008 mais de 56 opposants. Parmi ceux-ci, 24 occupants de voiture, 13 piétons et 7 cyclistes. Sur l'autoroute, les accidents de camionnettes sont souvent des accidents avec collision par l'arrière ou d'un usager seul, hors agglomération il s'agit principalement de collision par le côté ou par l'arrière et en agglomération plus de 40% des collisions de camionnettes se font par le côté.

Les occupants de camions

Le nombre de victimes parmi les opposants aux camions a diminué de près de 50% entre la moyenne de référence et 2008

Nous avons relevé que les camionneurs étaient un des seuls types d'usagers à voir le nombre de leurs tués augmenter entre la moyenne 98-2000 et 2008. Mais le constat peut être relativisé si l'on regarde le nombre absolu qui est relativement petit et surtout le fait que les tués dans les autres véhicules impliqués dans les accidents avec les camions ont diminué de près de 50%. En 2008, parmi ces victimes mortelles, on retrouvait entre autres 43 occupants de voiture, 22 cyclistes, 12 piétons et 10 occupants de camionnettes.

Notons que l'opposant est un cycliste dans un accident sur cinq en carrefour à feu, ou dans un carrefour à priorité (panneaux stop ou céder le passage ou priorité de droite), et que le camion ne rencontre pas d'opposant dans 41% des accidents en rond-point.

3.1.3.6. La conduite sous influence d'alcool

Un test d'haleine est effectué sur 57% des conducteurs impliqués dans un accident corporel.

L'analyse de la conduite sous influence d'alcool est malaisée en raison des informations lacunaires dont nous disposons. En effet, nous n'avons d'information que sur les conducteurs impliqués dans les accidents pour lesquels un test de l'haleine a été effectué (57% de tous les conducteurs). Nous ne savons rien des 43% restants, une partie de ces conducteurs ont bien subi un test sanguin mais les résultats de ces tests ne sont pas introduits dans la base de données.

Entre 2004 et 2008, la part de conducteurs testés a été multipliée par presque 3

Pour autant, la situation est meilleure en 2008 qu'en 2004 puisque la part de conducteurs testés a été multipliée par presque 3. Dans le même temps nous voyons le pourcentage de conducteurs positifs descendre de 13 à 11%. Le problème est évidemment que l'on ne peut pas savoir s'il s'agit d'une réelle diminution de conducteurs sous influence ou d'une diminution due à une technique de contrôle moins sélective.

Au minimum 54 personnes sont décédées, 588 grièvement blessées et 6842 légèrement blessées dans un accident impliquant au moins un conducteur sous influence d'alcool en 2008, et ces chiffres sont sans aucun doute des sous estimations

En 2008, 54 personnes sont décédées dans un accident impliquant au moins un

conducteur sous influence d'alcool, 588 ont été gravement blessées et 6842 ont été légèrement blessées. Entre la moyenne des années 1998 à 2000 et 2008, le nombre de tués dans ces accidents avec alcool a diminué de 45%. C'est une diminution plus importante que la diminution enregistrée pour l'ensemble des tués (-35%) ce qui signifie que la part des morts dans des accidents avec alcool diminue (5,7% de tués dans des accidents avec alcool en 2008). Néanmoins, il faut aussi dire que nous n'avons quasiment aucun résultat de test d'alcool pour les personnes tuées et seulement pour 22% des blessés graves. Or, nous avons vu que la plupart des victimes sont des conducteurs et que les accidents mortels concernent très fréquemment un seul usager. Il est donc certain que le nombre de victimes de l'alcool au volant est beaucoup plus important que celui repris ici. (D'après les études internationales, 1 décédé de la route sur 4 serait lié à la conduite sous influence d'alcool soit près de 240 en 2008 en Belgique).

Les conducteurs de bus et cars et de camions sont très rarement testés positifs lors des accidents corporels

Les parts de conducteurs testés et positifs sont fort différentes selon le type d'usagers de la route. Les conducteurs de voiture et de camionnettes sont ceux qui sont le plus souvent sous influence. Au contraire, les conducteurs de car, bus et camions testés positifs font figure d'exception. Les usagers faibles sont moins contrôlés (sans doute parce qu'ils sont plus souvent victimes des accidents) et aussi moins souvent sous influence.

Le sur-risque d'accident grave engendré par la conduite sous influence est le plus important chez les conducteurs les plus jeunes

Nous ne constatons pas de différence importante entre le pourcentage de conducteur sous influence dans les accidents corporels chez les jeunes conducteurs et les autres conducteurs. Les conducteurs de 20-29 ans ont juste un pourcentage légèrement supérieur (proche de 15%) à celui des conducteurs de 30 à 59 ans (proche de 13%). Toutefois, la consommation d'alcool et / ou l'effet de cette consommation sur la conduite sont différents. En effet, si le risque pour un conducteur de 18 à 25 ans d'avoir un accident grave est 17,5 fois plus élevé en état d'ivresse que sobre, cette augmentation du risque est bien moindre pour les autres classes d'âges.

Les hommes sont 3 à 4 fois plus souvent positifs que les femmes

Outre l'âge d'autres variables sont très intéressantes à prendre en compte. Le sexe joue un rôle majeur puisque les hommes ont des taux de conducteurs positifs 3 à 4 fois plus importants que les femmes.

Près d'un conducteur de voiture sur deux est testé positif dans les accidents des nuits de weekend

Le moment de la semaine est aussi déterminant puisque l'on constate de grandes différences entre les journées et les nuits et entre les semaines et les weekends. La journée les taux sont beaucoup plus bas que la nuit et la semaine que le weekend. Le pourcentage de conducteurs sous influence culmine donc les nuits de weekend avec près d'un conducteur sur 2 qui est sous influence parmi ceux testés dans les accidents.

Le nombre de conducteurs testés est le plus important au mois de décembre et le pourcentage de conducteurs sous influence y est le plus bas

En 2008, trois mois se sont démarqués par des pourcentages de conducteurs positifs plus importants : mars, juillet et novembre. Au contraire le mois de décembre a vu un pourcentage de conducteurs testés plus important que les autres mois et un pourcentage de conducteurs positifs un peu moins important, c'est un effet possible de la campagne bob de fin d'année.

Le pourcentage de conducteurs positifs est plus important en Wallonie qu'en Flandre. A Bruxelles le pourcentage de conducteurs testés est très faible

Le pourcentage de conducteurs testés et positifs diffère de manière conséquente d'une province à l'autre. Les provinces wallonnes sont celles où le pourcentage de conducteurs sous influence est le plus grand, de Namur 19% à Liège 13%. Les provinces flamandes ont des écarts très faibles entre provinces, de 13% en Flandre Occidentale à 10% en Flandre Orientale. A Bruxelles, le pourcentage de conducteurs testés est très faible, seulement 39%.

Sans surprise, les accidents ne concernant qu'un seul usager impliquent plus fréquemment des conducteurs sous influence (plus d'un conducteur sur trois).

3.1.3.7. Conclusion

L'analyse des accidents de la route de 2008 nous permet de mettre en lumière certains problèmes qui nous semblent prioritaires de prendre à bras le corps. Ils sont, pour la plupart, connus depuis longtemps mais n'en reste pas moins des pierres d'achoppement.

Les nuits de weekend

Les nuits de weekend restent, et de loin, les périodes de la semaine les plus à risque : 20% des tués de la route perdent la vie les nuits de weekend alors que seuls 4% des kilomètres sont parcourus pendant cette période. L'analyse par heure nous apprend par ailleurs que l'on devrait élargir la période à la fin de l'après-midi du vendredi. Parmi les facteurs des accidents des nuits de weekend, nous pouvons bien sûr épingler la conduite sous influence d'alcool : 1 conducteur sur deux testés parmi ceux impliqués dans un accident corporel les nuits de weekend est positif. Le fait que la proportion d'accidents d'un seul usager soit très importante les nuits de weekend nous amène à penser que la vitesse inadaptée et la fatigue au volant sont aussi des facteurs à prendre en compte.

Les jeunes conducteurs

Sujet connexe au premier, la surreprésentation des jeunes conducteurs dans les accidents graves, notamment les nuits de weekend, est toujours un sujet très important. Pourtant, les jeunes conducteurs ne conduisent pas plus souvent que les autres sous influence ; mais leur manière de boire et/ou les effets de la boisson sur la conduite sont bien plus ravageurs que pour les autres classes d'âge.

Problème grandissant : personnes d'âge actif en deux roues

L'évolution du nombre de victimes parmi les jeunes est toutefois plus encourageante que l'évolution du nombre de victimes parmi les 35-64 ans. Cette classe d'âge est en effet celle qui connaît les moins bonnes évolutions entre la moyenne 98-2000 et 2008. Nous pouvons entre autres nous inquiéter de l'augmentation de victimes parmi les personnes de 40 à 64 ans au guidon d'une moto ou d'un vélo. Comme solution aux embouteillages, de plus en plus de personnes actives optent en effet pour un deux-roues motorisé ou non.

Les accidents d'usagers seuls

En ce qui concerne le type d'accident, les accidents d'usager seul sont ceux qui demandent une action urgente parce qu'ils occasionnent un grand nombre de tués et blessés graves. Ils se produisent dans de grandes proportions sur autoroute, en section et en rond-point et sont bien entendu liés aux problématiques de conduite sous influence, de vitesse inadaptée et de fatigue.

Les accidents impliquant une camionnette

A côté des motos, l'autre catégorie qui ne connaît pas de diminution importante du nombre absolu de ses victimes est celle des camionnettes. Cela est certes dû à l'augmentation importante du nombre de kilomètres parcourus par les camionnettes de sorte que le risque mortel par kilomètre parcouru a été divisé par presque 2 entre la moyenne de 1998-2000 et 2008. Cette catégorie n'en reste pas moins à surveiller dans les années à venir.

Région de Bruxelles-Capitale et Région Wallonne et en particulier les provinces de Hainaut, de Liège et du Luxembourg

Au niveau des régions et provinces, nous constatons que la Région de Bruxelles-capitale et la Région Wallonne n'enregistrent pas de diminutions de tués aussi importantes qu'en Flandre. En Wallonie, les provinces de Hainaut, de Liège et du Luxembourg sont celles où les diminutions sont les plus faibles.

Les évolutions en coup d'œil

		Décédés 30 jours
		#
Belgique	Victimes	944
	Victimes par million d'habitants	88
	Victimes par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus	6,4
Période de la semaine	Journée de semaine	449
	Nuit de semaine	92
	Journée de weekend	215
	Nuit de weekend	188
Région	Région de Bruxelles-Capitale	35
	Région Flamande	495
	Région Wallonne	414
Province	Anvers	131
	Brabant Flamand	76
	Brabant Wallon	34
	Flandre Occidentale	116
	Flandre Orientale	103
	Hainaut	143
	Liège	112
	Limbourg	69
	Luxembourg	54
	Namur	71
Type de route	Autoroute	139
	Hors agglomération	474
	En agglomération	274
Croisement	En section	389
	En carrefour	80
	En rond-point	5
Sexe	Homme	717
	Femme	221
Classe d'âge	0-17 ans	63
	18-24 ans	177
	25-34 ans	184
	35-44 ans	161
	45-54 ans	120
	55-64 ans	85
	65 ans et plus	149
Type d'utilisateur	Piéton	99
	Cycliste	86
	Cyclomoteur	32
	Motocyclette	108
	Voiture	479
	Camionnette	40
	Camion	25
	Bus et car	2
	Autre et inconnu	73
Type d'accident	Entre conducteurs	385
	Avec un piéton	99
	Un seul usager	394
Alcool	Victimes dans un accident impliquant au moins un conducteur sous influence	54

Blessés graves	Blessés légers	Total	Evolution des décédés 30 jours par rapport à 2007		Evolution des décédés 30 jours par rapport à 1998-2000	
#	#	#	#	%	#	%
6782	57655	65382	-127	-11,9%	-512	-35,2%
636	5405	6129	-13	-12,9%	-55	-38,3%
46	389	441	-0,8	-11,1%	-4,7	-42,2%
3772	36968	41189	-76	-14,5%	-228	-33,7%
537	3148	3777	-26	-22,0%	-64	-40,9%
1612	12279	14106	-4	-1,8%	-129	-37,6%
861	5259	6308	-21	-10,0%	-91	-32,5%
222	4795	5052	+4	+12,9%	-9	-20,5%
4418	36655	41568	-33	-6,3%	-349	-41,4%
2142	16205	18761	-98	-19,1%	-154	-27,1%
1211	10245	11587	+8	+6,5%	-87	-39,9%
482	4851	5409	+6	+8,6%	-39	-33,9%
137	1726	1897	-3	-8,1%	-16	-32%
1021	7041	8178	+13	+12,6%	-74	-38,9%
1021	9338	10462	-19	-15,6%	-85	-45,2%
776	5422	6341	-65	-31,3%	-42	-22,7%
498	5364	5974	-8	-6,7%	-38	-25,3%
683	5181	5933	-41	-37,3%	-65	-48,5%
319	1445	1818	+3	+5,9%	-19	-26,0%
414	2249	2734	-25	-26,0%	-38	-34,9%
1048	4457	5644	-13	-8,6%	-79	-36,2%
3080	21081	24635	-118	-19,9%	-357	-43,0%
2653	32116	35043	-1	-0,4%	-133	-32,7%
2101	12918	15408	-100	-11,5%	-364	-32,1%
927	7659	8666	-28	-14,7%	-153	-48,6%
52	503	560	+1	+9,1%	+5	+71,4%
4202	33170	38089	-133	-15,6%	-351	-32,8%
2021	23894	26136	+6	+2,8%	-166	-42,9%
678	8189	8931	6	10,5%	-53	-45,5%
1151	11861	13189	-38	-17,7%	-127	-41,8%
1144	11942	13269	-31	-14,4%	-118	-39,0%
1062	9590	10812	-14	-8,0%	-56	-25,9%
897	7292	8309	-10	-7,7%	-28	-19,1%
511	4050	4645	-18	-17,5%	-30	-26,3%
786	4267	5202	-21	-12,4%	-95	-38,9%
698	3848	4645	-5	-4,8%	-54	-35,3%
905	7131	8122	-4	-4,4%	-44	-33,8%
532	4875	5439	+6	+23,1%	-34	-51,5%
777	3318	4203	-31	-22,3%	-19	-15,0%
3371	33907	37757	-71	-12,9%	-424	-47,0%
267	2082	2389	-9	-18,4%	-5	-10,4%
80	591	696	0	0%	+7	+36,4%
20	568	590	+1	+100%	-2	-50%
133	1336	1542	-14	-16,1%	+62	+563,6%
3678	40879	44942	-74	-16,1%	-298	-43,7%
691	4029	4819	-4	-3,9%	-47	-32,3%
2307	11703	14404	-57	-12,6%	-225	-36,4%
588	6842	7484	-6	-10%	-45	-45,5%





3.1.4. Les tableaux et graphes

3.1.4.1. Indicateurs-clés à long terme et perspective européenne.....	72
3.1.4.1.1. Evolution à long terme	72
3.1.4.1.2. Comparaison européenne	81
3.1.4.2. Evolution selon la période	85
3.1.4.2.1. Evolution par mois	85
3.1.4.2.2. Evolution selon le jour et l'heure	88
3.1.4.3. Les accidents de la route selon le lieu	96
3.1.4.3.1. Les accidents de la route selon la région.....	96
3.1.4.3.2. Les accidents de la route selon la province.....	104
3.1.4.3.3. Les accidents de la route selon le type de route	106
3.1.4.3.4. Les accidents de la route selon le régime de vitesse	115
3.1.4.4. Les victimes.....	117
3.1.4.4.1. Les piétons.....	135
3.1.4.4.2. Vélos	139
3.1.4.4.3. Cyclomotoristes.....	145
3.1.4.4.4. Motocyclistes	150
3.1.4.4.5. Voitures	155
3.1.4.4.6. Camionnettes	161
3.1.4.4.7. Camions	164
3.1.4.4.8. Conduite sous influence d'alcool.....	167

3.1.4.1. Indicateurs-clés à long terme et perspective européenne

3.1.4.1.1. Evolution à long terme

Tableau 2:
Evolution à long terme des
indicateurs-clés : victimes

Année	Décédés 30 jours		Tués sur place		Blessés graves	
	Nombre	Indice	Nombre	Indice	Nombre	Indice
1973	2915	100	1866	100	22194	100
1974	2665	91	1779	95	20654	93
1975	2346	80	1589	85	19389	87
1976	2488	85	1712	92	19813	89
1977	2522	87	1758	94	19764	89
1978	2589	89	1811	97	20911	94
1979	2326	80	1745	94	19803	89
1980	2396	82	1790	96	19929	90
1981	2216	76	1734	93	18975	85
1982	2064	71	1628	87	18313	83
1983	2090	72	1653	89	18603	84
1984	1893	65	1506	81	18019	81
1985	1801	62	1431	77	16732	75
1986	1951	67	1596	86	17239	78
1987	1922	66	1518	81	17361	78
1988	1967	67	1606	86	17604	79
1989	1993	68	1658	89	18308	82
1990 ¹	1976	68	1739	93	17479	79
1991	1873	64	1661	89	16332	74
1992	1672	57	1496	80	15081	68
1993	1660	57	1486	80	14630	66
1994	1692	58	1543	83	14003	63
1995	1449	50	1338	72	12717	57
1996	1356	47	1238	66	11221	51
1997	1364	47	1257	67	11432	52
1998	1500	51	1373	74	10909	49
1999	1397	48	1269	68	10421	47
2000	1470	50	1364	73	9847	44
2001 ²	1486	51	1394	75	8949	40
2002	1355	46	1236	66	7647	34
2003	1212	42	1096	59	7095	32
2004	1162	40	1009	54	6231	28
2005	1089	37	959	51	6075	27
2006	1069	37	940	50	6022	27
2007	1071	37	958	51	6199	28
2008	944	32	835	45	6013	27
2008 pondéré ³	944		835		6782	

1. Nouveau système d'enregistrement des accidents introduit le 01/07/1990.

2. Nouvelle procédure de rassemblement des données à partir du 01/07/2001.

3. Pour plus d'informations sur la pondération, voir partie « Sources et qualité des données ».

Décédés 30 jours + blessés graves		Blessés légers		Total des victimes	
Nombre	Indice	Nombre	Indice	Nombre	Indice
25109	100	72551	100	97660	100
23319	93	67167	93	90486	93
21735	87	62743	86	84478	87
22301	89	64250	89	86551	89
22286	89	66054	91	88340	90
23500	94	66363	91	89863	92
22129	88	61976	85	84105	86
22325	89	62375	86	84700	87
21191	84	60613	84	81804	84
20377	81	59380	82	79757	82
20693	82	60794	84	81487	83
19912	79	61659	85	81571	84
18533	74	57782	80	76315	78
19190	76	62622	86	81812	84
19283	77	64573	89	83856	86
19571	78	67247	93	86818	89
20301	81	68368	94	88669	91
19455	77	68705	95	88160	90
18205	73	64323	89	82528	85
16753	67	62028	85	78781	81
16290	65	61385	85	77675	80
15695	63	59335	82	75030	77
14166	56	57588	79	71754	73
12577	50	55682	77	68259	70
12796	51	58111	80	70907	73
12409	49	59851	82	72260	74
11818	47	60725	84	72543	74
11317	45	58114	80	69431	71
10435	42	56345	78	66780	68
9000	36	51932	72	60932	62
8308	33	50230	69	58538	60
7393	29	50583	70	57976	59
7164	29	47535	66	54699	56
7091	28	48593	67	55684	57
7270	29	51001	70	58271	60
6957	28	49630	68	56587	58
7726		57655		65382	

Source: SPF Economie, DG SIE / Infographie: IBSR

LES TABLEAUX ET GRAPHES

Tableau 3:
Evolution à long terme des
indicateurs-clés : accidents et
données d'exposition

Année	Accidents mortels		Accidents graves		Accidents corporels	
	Nombre	Indice	Nombre	Indice	Nombre	Indice
1973	2658	100	19930	100	66427	100
1974	2393	90	18899	95	63539	96
1975	2161	81	17953	90	60376	91
1976	2264	85	18321	92	62548	94
1977	2298	86	18128	91	63123	95
1978	2372	89	19017	95	63814	96
1979	2071	78	17821	89	60212	91
1980	2173	82	18088	91	60758	91
1981	2018	76	17109	86	59024	89
1982	1870	70	16471	83	57407	86
1983	1891	71	16755	84	58776	88
1984	1732	65	16203	81	58659	88
1985	1660	62	14947	75	54826	83
1986	1786	67	15550	78	58515	88
1987	1770	67	15579	78	59669	90
1988	1771	67	15800	79	61756	93
1989	1800	68	16315	82	62982	95
1990 ⁶	1737	65	15601	78	62446	94
1991	1680	63	14645	73	58223	88
1992	1553	58	13666	69	55438	83
1993	1517	57	13197	66	54933	83
1994	1564	59	12724	64	53018	80
1995	1337	50	11604	58	50744	76
1996	1237	47	10360	52	48750	73
1997	1255	47	10484	53	50078	75
1998	1345	51	10129	51	51167	77
1999	1299	49	9760	49	51601	78
2000	1356	51	9346	47	49065	74
2001 ⁷	1378	52	8697	44	47444	71
2002	1264	48	7604	38	43740	66
2003	1142	43	7171	36	43853	66
2004	1096	41	6446	32	43565	66
2005	997	38	6190	31	40366	61
2006	1001	38	6210	31	41114	62
2007	1006	38	6416	32	43239	65
2008	869	33	6059	30	42115	63
2008 pondéré	869		6764		48827	

4. Parcourus par les motos, voitures, camionnettes, camions, bus et cars et véhicules spéciaux.

5. Excepté cyclomoteurs.

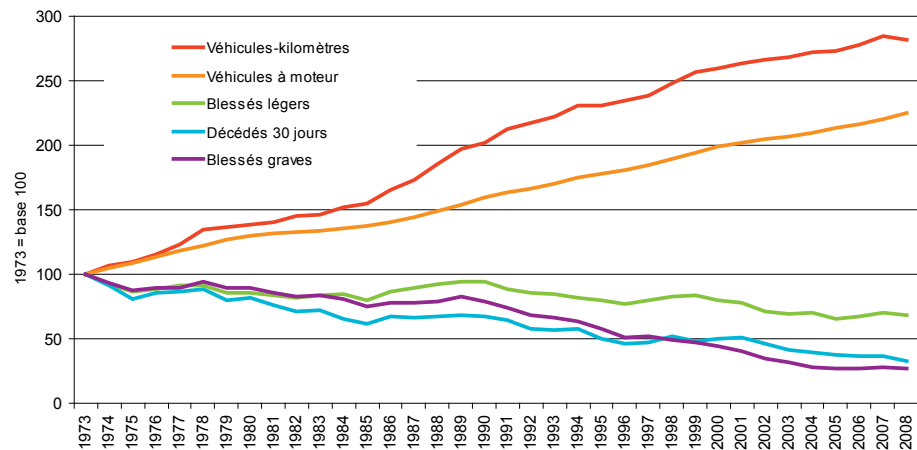
6. Nouveau système d'enregistrement des accidents introduit le 01/07/1990.

7. Nouvelle procédure de rassemblement des données à partir du 01/07/2001.

Gravité des accidents		Milliard de véhicules kilomètres parcourus ⁴		Parc des véhicules à moteur ⁵	
Nombre	Indice	Nombre	Indice	Nombre	Indice
44	100	35	100	2 886 607	100
42	96	37	107	3 015 626	104
39	89	38	109	3 136 909	109
40	91	40	115	3 273 438	113
40	91	43	123	3 422 158	119
41	92	47	135	3 532 485	122
39	88	47	136	3 654 738	127
39	90	48	138	3 753 745	130
38	86	49	141	3 794 534	131
36	82	50	145	3 827 004	133
36	81	51	146	3 869 822	134
32	74	53	152	3 916 518	136
33	75	54	154	3 970 866	138
33	76	57	165	4 049 882	140
32	73	60	174	4 158 127	144
32	73	64	185	4 291 946	149
32	72	68	197	4 439 889	154
32	72	70	202	4 594 058	159
32	73	74	213	4 730 774	164
30	69	76	218	4 801 076	166
30	69	77	222	4 912 994	170
32	73	80	230	5 046 228	175
29	65	80	231	5 136 342	178
28	63	81	234	5 230 589	181
27	62	83	239	5 340 996	185
29	67	86	248	5 454 056	189
27	62	89	256	5 596 309	194
30	68	90	259	5 735 034	199
31	71	91	263	5 943 892	206
31	70	93	267	5 913 746	205
28	63	93	268	5 980 428	207
27	61	95	272	6 071 824	210
27	61	95	273	6 158 741	213
26	59	96	278	6 251 428	217
25	56	99	284	6 362 161	220
22	51	98	281	6 482 033	225
19					

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

Graphique 26:
Evolution du nombre de
victimes d'accidents routiers, du
nombre de véhicules à moteur⁸
et du nombre de véhicules-
kilomètres⁹



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



8. Excepté cyclomoteurs.

9. Parcourus par les motos, voitures, camionnettes, camions, bus et cars et véhicules spéciaux.

Tableau 4:
Evolution par rapport à
l'année précédente

Année	Accidents mortels	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Victimes
1973						
1974	-10,0%	-4,3%	-8,6%	-6,9%	-7,4%	-7,3%
1975	-9,7%	-5,0%	-12,0%	-6,1%	-6,6%	-6,6%
1976	4,8%	3,6%	6,1%	2,2%	2,4%	2,5%
1977	1,5%	0,9%	1,4%	-0,2%	2,8%	2,1%
1978	3,2%	1,1%	2,7%	5,8%	0,5%	1,7%
1979	-12,7%	-5,6%	-10,2%	-5,3%	-6,6%	-6,4%
1980	4,9%	0,9%	3,0%	0,6%	0,6%	0,7%
1981	-7,1%	-2,9%	-7,5%	-4,8%	-2,8%	-3,4%
1982	-7,3%	-2,7%	-6,9%	-3,5%	-2,0%	-2,5%
1983	1,1%	2,4%	1,3%	1,6%	2,4%	2,2%
1984	-8,4%	-0,2%	-9,4%	-3,1%	1,4%	0,1%
1985	-4,2%	-6,5%	-4,9%	-7,1%	-6,3%	-6,4%
1986	7,6%	6,7%	8,3%	3,0%	8,4%	7,2%
1987	-0,9%	2,0%	-1,5%	0,7%	3,1%	2,5%
1988	0,1%	3,5%	2,3%	1,4%	4,1%	3,5%
1989	1,6%	2,0%	1,3%	4,0%	1,7%	2,1%
1990 ¹⁰	-3,5%	-0,9%	-0,9%	-4,5%	0,5%	-0,6%
1991	-3,3%	-6,8%	-5,2%	-6,6%	-6,4%	-6,4%
1992	-7,6%	-4,8%	-10,7%	-7,7%	-3,6%	-4,5%
1993	-2,3%	-0,9%	-0,7%	-3,0%	-1,0%	-1,4%
1994	3,1%	-3,5%	1,9%	-4,3%	-3,3%	-3,4%
1995	-14,5%	-4,3%	-14,4%	-9,2%	-2,9%	-4,4%
1996	-7,5%	-3,9%	-6,4%	-11,8%	-3,3%	-4,9%
1997	1,5%	2,7%	0,6%	1,9%	4,4%	3,9%
1998	7,2%	2,2%	10,0%	-4,6%	3,0%	1,9%
1999	-3,4%	0,8%	-6,9%	-4,5%	1,5%	0,4%
2000	4,4%	-4,9%	5,2%	-5,5%	-4,3%	-4,3%
2001 ¹¹	1,6%	-3,3%	1,1%	-9,1%	-3,0%	-3,8%
2002	-8,3%	-7,8%	-8,8%	-14,5%	-7,8%	-8,8%
2003	-9,7%	0,3%	-10,5%	-7,2%	-3,3%	-3,9%
2004	-4,0%	-0,7%	-4,2%	-12,2%	0,7%	-1,0%
2005	-9,0%	-7,3%	-6,3%	-2,5%	-6,0%	-5,7%
2006	0,4%	1,9%	-1,8%	-0,9%	2,2%	1,8%
2007	0,5%	5,2%	0,2%	2,9%	5,0%	4,6%
2008	-13,6%	-2,6%	-11,9%	-3,0%	-2,7%	-2,9%

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

10. Nouveau système d'enregistrement des accidents introduit le 01/07/1990.

11. Nouvelle procédure de rassemblement des données à partir du 01/07/2001.

LES TABLEAUX ET GRAPHES

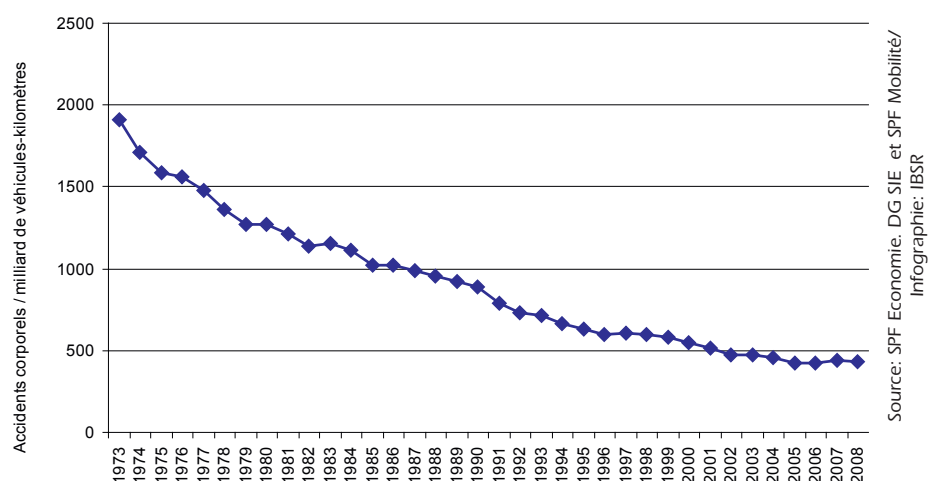
Tableau 5:
Evolution des
accidents et victimes
selon les données
d'exposition au risque

Année	Accidents / milliard de véhicules- kilomètres ¹²	Accidents / millier de véhicules à moteur ¹³	Décédés 30 jours / milliard de voyageurs- kilomètres ¹²	Décédés 30 jours / million d'habitants	Blessés graves / milliard de voyageurs- kilomètres ¹²	Blessés graves / million d'habitants
1973	1912	23	44,0	302	335	2300
1974	1713	21	38,6	273	299	2117
1975	1588	19	32,6	240	270	1981
1976	1563	19	33,3	254	265	2019
1977	1480	18	32,6	257	255	2012
1978	1364	18	32,3	263	261	2126
1979	1270	16	28,0	236	239	2012
1980	1267	16	27,9	243	232	2022
1981	1209	16	25,1	225	215	1924
1982	1139	15	22,7	209	201	1856
1983	1155	15	22,4	212	199	1887
1984	1113	15	19,7	192	188	1829
1985	1022	14	18,3	183	170	1697
1986	1019	14	19,3	198	170	1749
1987	990	14	18,5	195	167	1760
1988	959	14	18,5	199	166	1783
1989	920	14	18,3	201	168	1844
1990	889	14	17,7	199	157	1757
1991	789	12	16,1	188	140	1635
1992	733	12	14,1	167	127	1505
1993	712	11	13,8	165	122	1453
1994	662	11	13,7	168	113	1386
1995	632	10	11,7	143	103	1255
1996	599	9	11,0	134	91	1106
1997	603	9	10,8	134	91	1124
1998	595	9	11,6	147	84	1070
1999	579	9	10,5	137	79	1020
2000	545	9	11,1	144	74	962
2001	519	8	11,0	145	66	872
2002	472	7	9,9	131	56	742
2003	471	7	8,8	117	52	685
2004	461	7	8,3	112	44	599
2005	425	7	7,7	104	43	582
2006	426	7	7,5	102	42	573
2007	438	7	7,2	101	42	586
2008	431	6	6,4	88	41	564
2008 pondéré	499	8	6,4	88	46	636

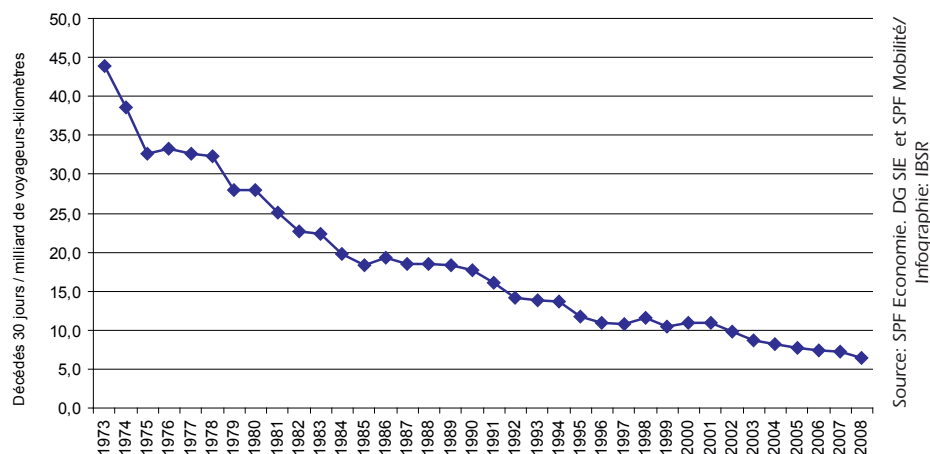
12. Parcourus par les motos, voitures, camionnettes, camions, bus et cars et véhicules spéciaux.

13. Excepté cyclomoteurs.

Graphique 27:
Evolution des accidents
par milliard de véhicules-
kilomètres¹⁴ parcourus

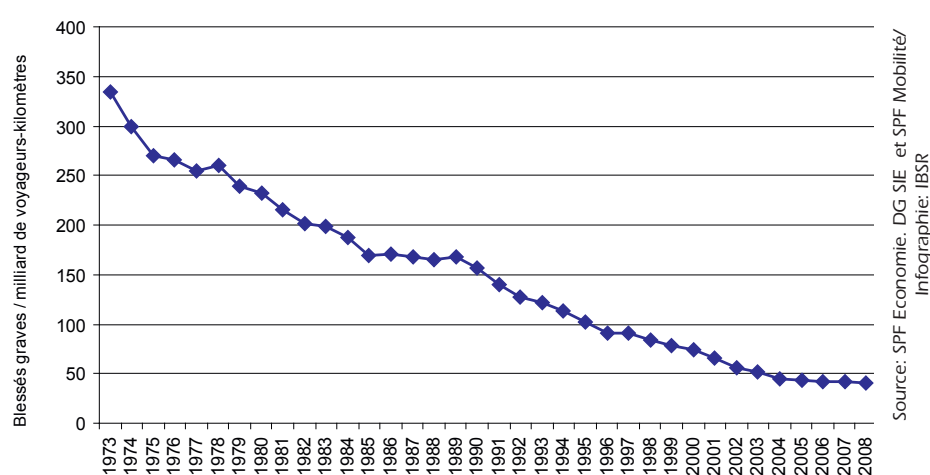


Graphique 28:
Evolution des décès 30 jours
par milliard de voyageurs-
kilomètres¹⁴ parcourus



Note : L'évolution des voyageurs-kilomètres parcourus a été estimée linéaire entre 1970 et 1980, et entre 1980 et 1990.

Graphique 29:
Evolution des blessés graves
par milliard de voyageurs-
kilomètres,¹⁴ parcourus

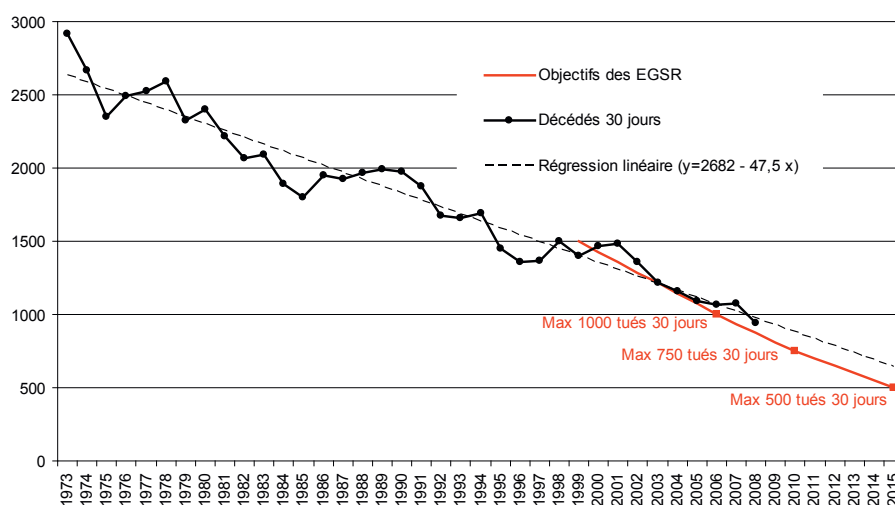


Note : L'évolution des voyageurs-kilomètres parcourus a été estimée linéaire entre 1970 et 1980, et entre 1980 et 1990.

14. Parcours par les motos, voitures, camionnettes, camions, bus et cars et véhicules spéciaux.

LES TABLEAUX ET GRAPHES

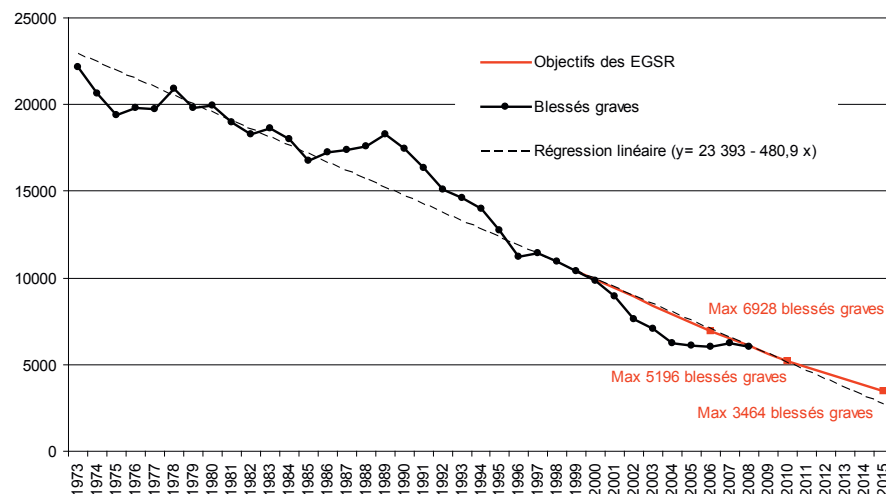
Graphique 30:
Evolution des décédés 30 jours
par rapport aux objectifs des
EGSR



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

La ligne noire à points correspond à l'évolution des décédés 30 jours de 1973 à 2008, la ligne noire pointillée est la droite de régression linéaire de l'évolution des décédés 30 jours c.à.d. qu'elle représente l'évolution moyenne enregistrée entre 1973 et 2008. L'équation donnée dans le graphique permet de constater qu'en moyenne, entre 1973 et 2008, le nombre de tués sur la route diminue chaque année de 47,5 unités. La ligne rouge correspond à l'évolution à suivre pour atteindre les objectifs fixés lors des Etats-Généraux de la Sécurité Routière de 2001 et 2007.

Graphique 31:
Evolution des blessés graves
par rapport aux objectifs des
Etats-Généraux de la Sécurité
Routière

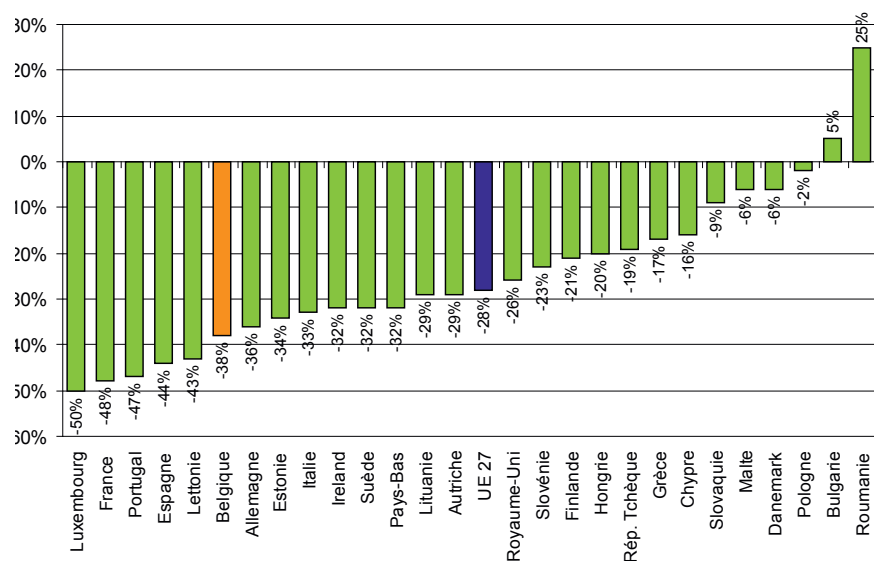


Source: SPF Economie, DG SIE et SPF Mobilité/
Infographie: IBSR

La ligne noire à points correspond à l'évolution des blessés graves de 1973 à 2008, la ligne noire pointillée est la droite de régression linéaire de l'évolution des blessés graves c.à.d. qu'elle représente l'évolution moyenne enregistrée entre 1973 et 2008. L'équation donnée dans le graphique permet de constater qu'en moyenne, entre 1973 et 2008, le nombre de blessés graves sur la route diminue chaque année de 480,9 unités. La ligne rouge correspond à l'évolution à suivre pour atteindre les objectifs de 2010 et 2015. Aucun objectif n'a été fixé en termes de blessés graves lors des Etats-Généraux de la Sécurité Routière, les objectifs pour les blessés graves ont donc été calculés sur la même base que les objectifs concernant les décédés 30 jours, à savoir -50 % de blessés graves en 2010 par rapport à la moyenne des années 1998-2000 et -66,6% en 2015.

3.1.4.1.2. Comparaison européenne

Graphique 32:
Réduction du nombre de
décédés 30 jours en 2008 par
rapport à 2001



Source: Commission européenne DG TREN / Infographie : IBSR



Tableau 6:
Décédés 30 jours, décès 30
jours par million d'habitants,
décès 30 jours par milliard
de voyageurs-kilomètres en
Europe – 2008

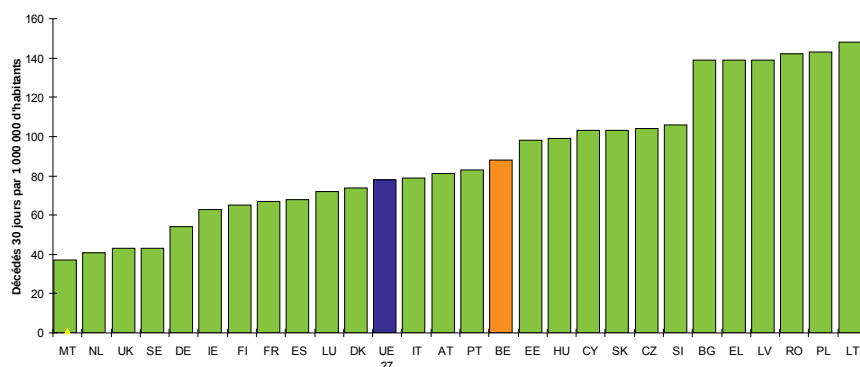
Décédés 30 jours		Décédés 30 jours / million d'habitants		Décédés 30 jours / Milliard de voyageurs- kilomètres ¹⁵ (2007)	
MT	15	MT	37	UK	4,4
LU	35	NL	41	SE	4,6
CY	82	UK	43	NL	4,7
EE	132	SE	43	MT	5,6
SI	214	DE	54	DE	5,6
IE	279	IE	63	FI	5,9
LV	316	FI	65	FR	6,2
FI	344	FR	67	IT	6,4
SE	397	ES	68	LU	6,4
DK	406	LU	72	DK	7,2
LT	498	DK	74	IE	8
SK	558	UE 27	78	AT	9,4
NL	677	IT	79	BE	9,4
AT	679	AT	81	ES	10,8
PT	885	PT	83	SI	12,5
BE	944	BE	88	PT	12,8
HU	996	EE	98	UE 27	14
BG	1061	HU	99	CY	15,8
CZ	1076	CY	103	EL	15,8
EL	1555	SK	103	CZ	16,3
UK	2645	CZ	104	LT	18,7
RO	3061	SI	106	EE	19,3
ES	3100	BG	139	PL	22,9
FR	4275	EL	139	LV	23,4
DE	4477	LV	139	SK	23,5
IT	4731	RO	142	HU	28,9
PL	5437	PL	143	BG	28,9
UE 27	38875	LT	148	RO	44,8

Source: CARE et Eurostat/ Infographie : IBSR

Note : UK : Grande-Bretagne, SE : Suède, NL : Pays-Bas, MT : Malte, DE : Allemagne, FI : Finlande, FR : France, IT : Italie, LU : Luxembourg, DK : Danemark, IE : Ireland, AT : Autriche, BE : Belgique, ES : Espagne, SI : Slovénie, PT : Portugal, CY : Chypre, EL : Grèce, CZ : République Tchèque, LT : Lituanie, EE : Estonie, PL : Pologne, LV : Lettonie, SK : République Slovaque, HU : Hongrie, BG : Bulgarie, RO : Roumanie.

15. Voyageurs-kilomètres = voyageurs kilomètres parcourus par les voitures et motocyclettes. Eurostat obtient 9,4 tués 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus en Belgique en 2007. Nos chiffres sont plus favorables puisque nous parvenons à 7,2 tués par milliard de km parcourus en Belgique. La différence est due au fait qu'Eurostat ne prend en compte que les kilomètres parcourus en voiture et moto. Nous utilisons ces chiffres européens dans cette analyse afin de garantir la comparabilité avec les autres états membres.

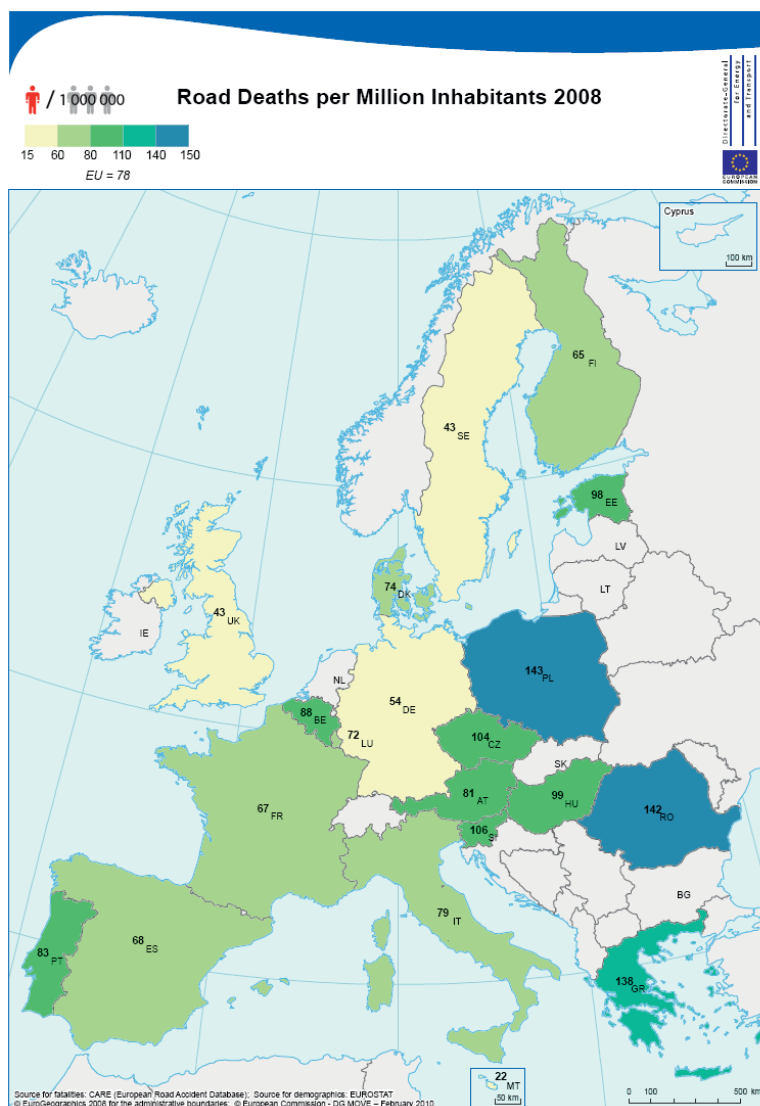
Graphique 33:
Comparaison européenne des
décédés 30 jours par millions
d'habitants - 2008



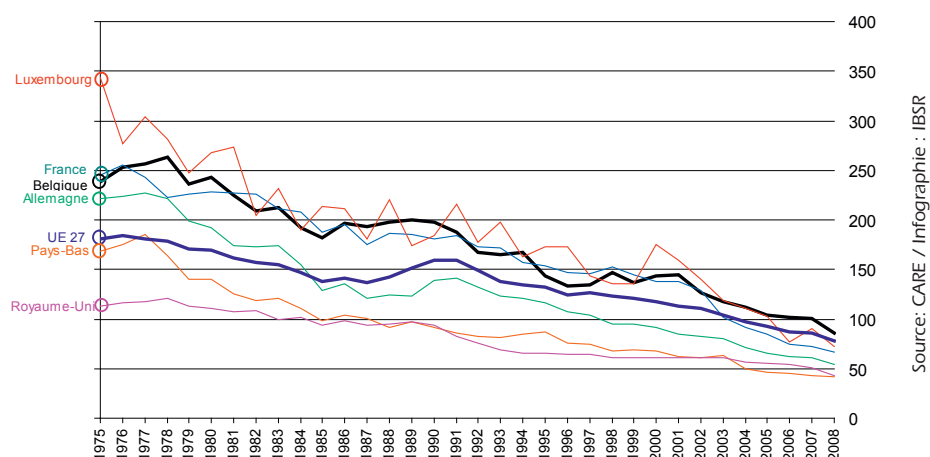
Source: CARE et Eurostat/ Infographie : IBSR

Note : MT : Malte, NL : Pays-Bas, UK : Grande-Bretagne, SE : Suède, DE : Allemagne, IE : Irlande, FI : Finlande, FR : France, ES : Espagne, LU : Luxembourg, DK : Danemark, UE 27 : Union Européenne, IT : Italie, AT : Autriche, PT : Portugal, BE : Belgique, EE : Estonie, HU : Hongrie, CY : Chypre, SK : République Slovaque, CZ : République Tchèque, SI : Slovénie, BG : Bulgarie, EL : Grèce, LV : Lettonie, , RO : Roumanie, PL : Pologne, LT : Lituanie.

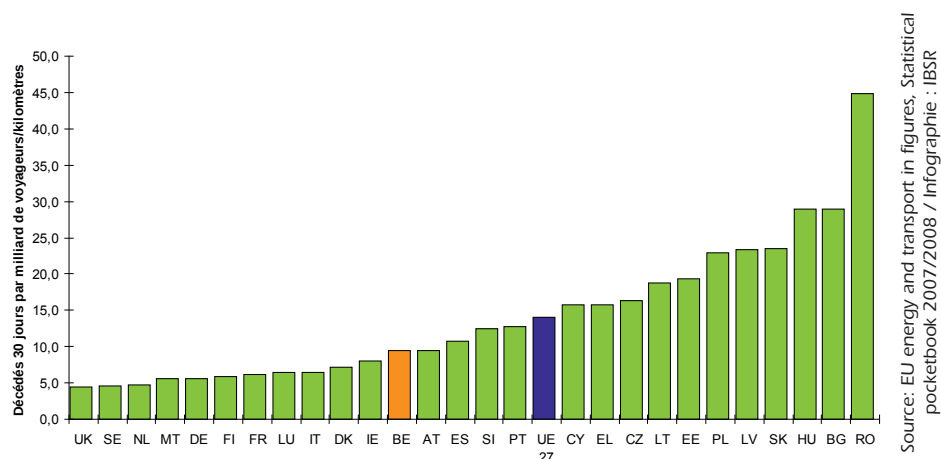
Carte 1:
Comparaison européenne des
décédés 30 jours par million
d'habitants - 2008



Graphique 34:
Evolution du nombre de
décédés 30 jours par million
d'habitants pour la Belgique et
les pays limitrophes



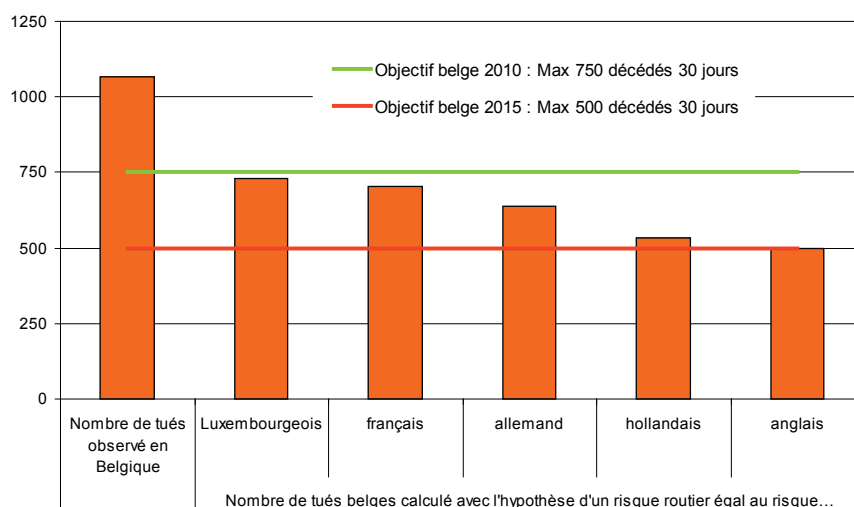
Graphique 35:
Comparaison européenne des
décédés 30 jours par milliard
de voyageurs-kilomètres¹⁶ -
2007



Note : UK : Grande-Bretagne, SE : Suède, NL : Pays-Bas, MT : Malte, DE : Allemagne, FI : Finlande, FR : France, LU : Luxembourg, IT : Italie, DK : Danemark, IE : Ireland, BE : Belgique, AT : Autriche, ES : Espagne, SI : Slovénie, PT : Portugal, CY : Chypre, EL : Grèce, CZ : République Tchèque, LT : Lituanie, EE : Estonie, PL : Pologne, LV : Lettonie, SK : République Slovaque, HU : Hongrie, BG : Bulgarie, RO : Roumanie.

¹⁶. Voyageurs-kilomètres = voyageurs kilomètres parcourus par les voitures et motocyclettes. Eurostat obtient 9,4 tués 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus en Belgique en 2007. Nos chiffres sont plus favorables puisque nous parvenons à 7,2 tués par milliard de km parcourus en Belgique. La différence est due au fait qu'Eurostat ne prend en compte que les kilomètres parcourus en voiture et moto. Nous utilisons ces chiffres européens dans cette analyse afin de garantir la comparabilité avec les autres états membres.

Graphique 36:
Nombre de décédés 30 jours
calculé pour la Belgique avec
l'hypothèse d'un risque routier
égal à celui de nos voisins
européens-2007



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

Le risque routier d'un pays est calculé en prenant le nombre de décédés 30 jours enregistrés par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus. En Belgique, ce risque est de 9,4 tués 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus¹⁷, au Luxembourg, le risque est de 6,4 ; en France de 6,2 ; en Allemagne de 5,6 ; au Pays-Bas de 4,7 et en Angleterre de 4,4. Connaissant le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus en Belgique, nous avons ainsi pu calculer un nombre de tués 30 jours théorique basé sur l'hypothèse que la Belgique connaissait un risque similaire à ses voisins.

3.1.4.2. Evolution selon la période

3.1.4.2.1. Evolution par mois

Tableau 7:
Les indicateurs-clés
de 2008 selon le mois
(pondéré)

	Accidents		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Janvier	3702	7,6%	71	7,5%	477	7,0%	4311	7,5%	19,2
Février	3871	7,9%	74	7,8%	523	7,7%	4559	7,9%	19,1
Mars	3694	7,6%	76	8,1%	538	7,9%	4396	7,6%	20,6
avril	4038	8,3%	69	7,3%	525	7,7%	4914	8,5%	17,1
mai	4776	9,8%	83	8,8%	660	9,7%	5683	9,9%	17,4
Juin	4562	9,3%	84	8,9%	611	9,0%	5348	9,3%	18,4
Juillet	4003	8,2%	100	10,6%	626	9,2%	4773	8,3%	25,0
Aout	3816	7,8%	90	9,5%	578	8,5%	4524	7,8%	23,6
Septembre	4381	9,0%	70	7,4%	616	9,1%	5105	8,9%	16,0
octobre	4488	9,2%	82	8,7%	630	9,3%	5237	9,1%	18,3
Novembre	3914	8,0%	79	8,4%	513	7,6%	4627	8,0%	20,2
Décembre	3582	7,3%	66	7,0%	484	7,1%	4179	7,2%	18,4
Total	48827	100,0%	944	100,0%	6782	100,0%	57655	100,0%	19,3

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

¹⁷. Voyageurs-kilomètres = voyageurs kilomètres parcourus par les voitures et motocyclettes. Eurostat obtient 9,4 tués 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus en Belgique en 2007. Nos chiffres sont plus favorables puisque nous parvenons à 7,2 tués par milliard de km parcourus en Belgique. La différence est due au fait qu'Eurostat ne prend en compte que les kilomètres parcourus en voiture et moto. Nous utilisons ces chiffres européens dans cette analyse afin de garantir la comparabilité avec les autres états membres.

LES TABLEAUX ET GRAPHES

Tableau 8:
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
1992	3843	3785	4455	4483	5050	5022	4593	4749	4825	5301	4769	4563	55438
1993	4369	3727	4180	4441	5002	5254	4732	4526	5112	4880	4093	4617	54933
1994	4285	3576	4374	4210	4670	4834	4180	4465	5067	4944	4237	4176	53018
1995	3775	3862	4340	3752	4488	4480	4183	4358	4596	4579	4299	4032	50744
1996	3491	3341	3649	3863	4282	4719	3975	4146	4382	4736	4595	3571	48750
1997	3811	2990	3841	3977	4647	4678	4224	4632	4240	4694	4305	4039	50078
1998	3926	3517	4142	4353	5029	4755	3862	4406	4567	4863	4121	3626	51167
1999	3805	3491	4150	4254	4717	4866	4001	3758	4780	5016	4296	4467	51601
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	2885	43740
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
2007	3253	3054	3542	3799	3822	3963	3417	3603	3856	3905	3525	3500	43239
2008	3187	3332	3198	3479	4113	3933	3466	3307	3779	3863	3373	3085	42115
2008 pondéré	3702	3871	3694	4038	4776	4562	4003	3816	4381	4488	3914	3582	48827
Moyenne 98-2000	3874	3627	4053	4193	4795	4720	3900	3978	4574	4792	4121	3985	50611
Evolution	-18%	-8%	-21%	-17%	-14%	-17%	-11%	-17%	-17%	-19%	-18%	-23%	-17%

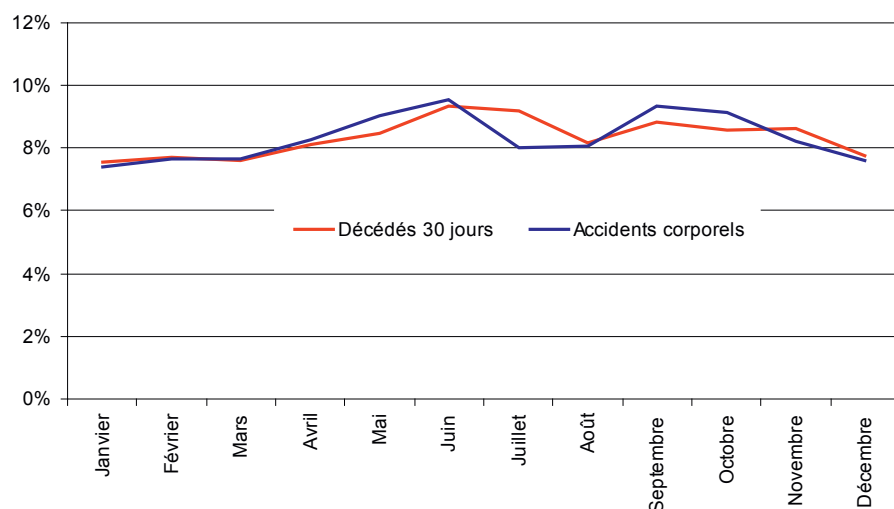
Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 9:
Evolution des décédés 30 jours selon le mois

Année	Jan	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total
1991	175	105	150	142	153	131	164	176	182	174	152	169	1873
1992	123	118	132	123	130	152	156	147	132	170	150	138	1671
1993	121	126	108	106	138	156	154	145	165	163	144	134	1660
1994	144	115	110	161	137	137	144	150	154	167	170	103	1692
1995	108	106	129	107	134	113	112	138	132	130	122	118	1449
1996	117	96	101	121	99	114	126	123	121	122	117	99	1356
1997	98	88	105	97	128	117	111	145	132	122	106	115	1364
1998	116	103	119	133	146	147	104	136	116	145	127	108	1500
1999	104	85	110	106	142	138	115	118	118	128	119	114	1397
2000	108	130	109	127	121	131	111	108	122	134	144	125	1470
2001	118	93	106	109	121	137	153	140	135	124	137	113	1486
2002	98	107	101	114	118	123	137	102	136	116	108	95	1355
2003	99	67	102	101	106	114	128	112	97	100	105	81	1212
2004	104	80	97	90	99	103	111	109	88	97	87	97	1162
2005	97	73	78	90	97	122	101	76	98	98	79	80	1089
2006	70	88	85	83	83	87	90	76	119	98	87	103	1069
2007	75	75	89	95	86	89	101	88	82	95	100	96	1071
2008	71	74	76	69	83	84	100	90	70	82	79	66	944
Moyenne 98-2000	109	106	113	122	136	139	110	121	119	136	130	116	1456
Evolution	-35%	-30%	-33%	-43%	-39%	-39%	-9%	-25%	-41%	-40%	-39%	-43%	-35%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

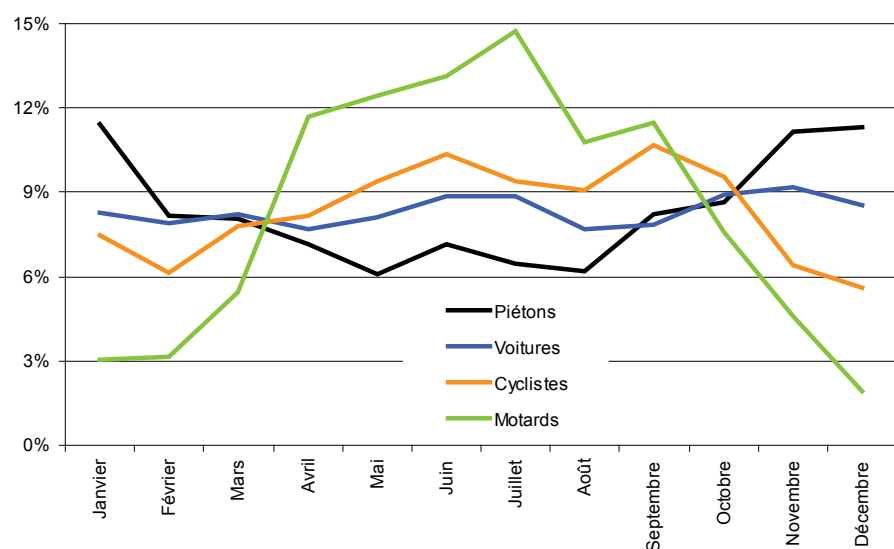
Graphique 37:
Répartition des accidents
corporels et des décès 30
jours selon le mois – Moyenne
1999-2008



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le nombre de jours de chaque mois est pris en compte dans les calculs. Le pourcentage représente la part d'accidents corporels ou de décès 30 jours se produisant un mois donné par rapport au total d'accidents ou de décès enregistrés au total des 12 mois. Une répartition équitable verrait 8,33% des accidents et des décès 30 jours se produire chaque mois.

Graphique 38:
Répartition des décès
30 jours selon le mois
pour différentes catégories
d'usagers : piétons, cyclistes,
motards et voitures - 1999-
2008



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le nombre de jours de chaque mois est pris en compte dans les calculs. Le pourcentage représente la part de décès 30 jours se produisant un mois donné par rapport au total de décès enregistrés au total des 12 mois. Une répartition équitable verrait 8,33% des décès 30 jours se produire chaque mois.

3.1.4.2.2. Evolution selon le jour et l'heure

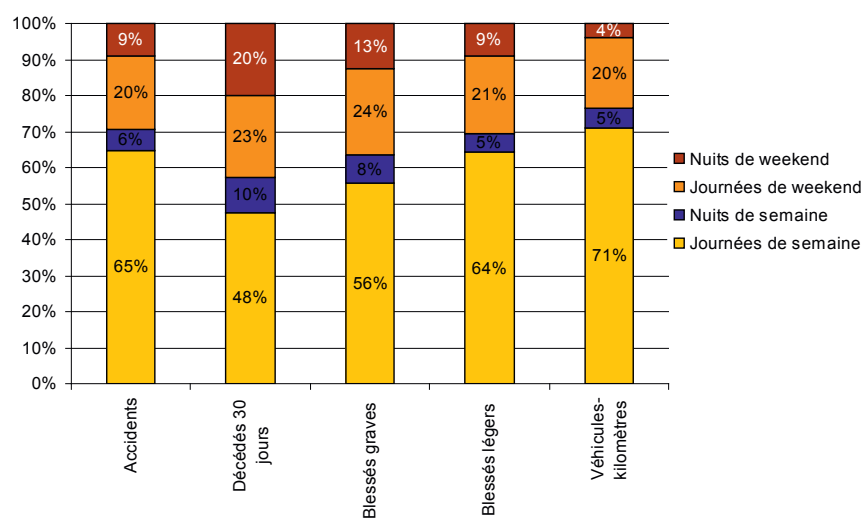
Tableau 10:

Indicateurs-clés des accidents selon la période de la semaine - 2008 (pondéré)

		Accidents		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité
		#	%	#	%	#	%	#	%	#
Semaine	Jour	31602	65%	449	48%	3772	56%	36968	64%	14,2
Semaine	Nuit	2859	6%	92	10%	537	8%	3148	5%	32,2
weekend	Jour	9901	20%	215	23%	1612	24%	12279	21%	21,7
weekend	nuit	4465	9%	188	20%	861	13%	5259	9%	42,1
Total		48827	100%	944	100%	6782	100%	57655	100%	19,3

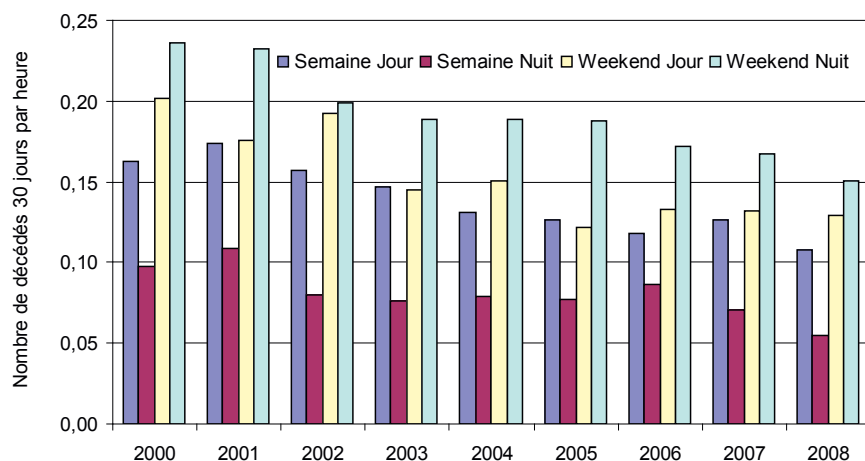
Source: SPF Economie DG SIE /
Infographie : IBSR

Graphique 39:
Répartition des accidents,
des victimes et des véhicules-
kilomètres selon la période de
la semaine



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

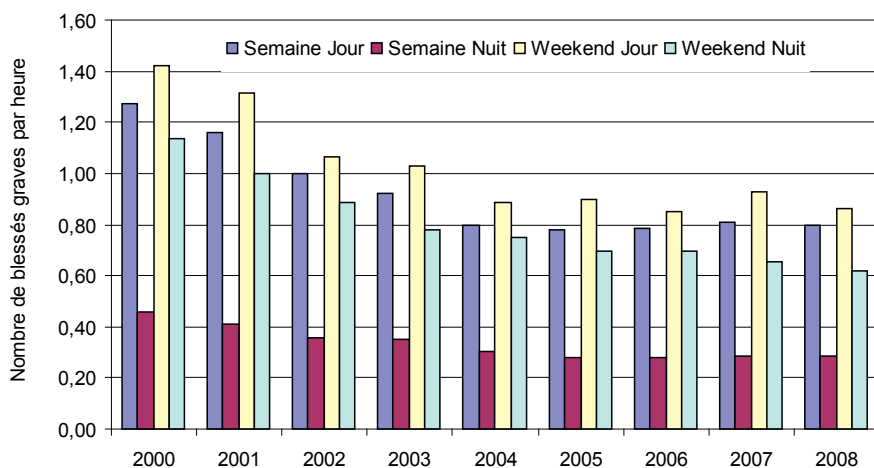
Graphique 40:
Evolution des décédés 30 jours
selon la période de la semaine



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Une semaine compte au total 80 heures pendant les journées de semaine, 32 heures de nuits de semaine, 32 heures de journées de weekend et 24 heures de nuits de weekend.

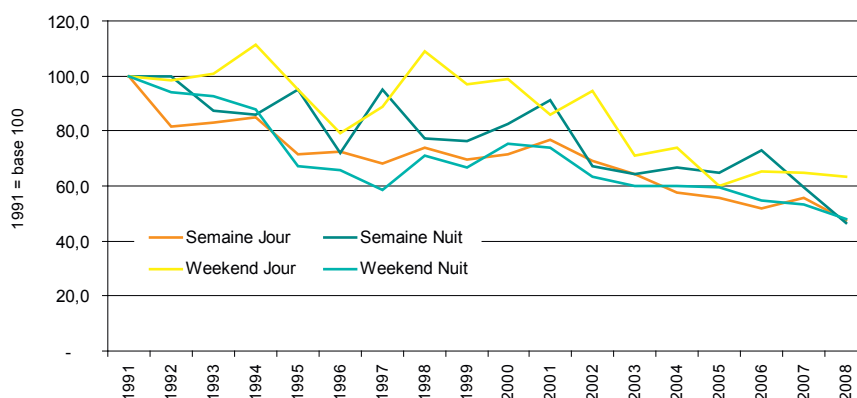
Graphique 41:
Evolution des blessés graves
selon la période de la semaine



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

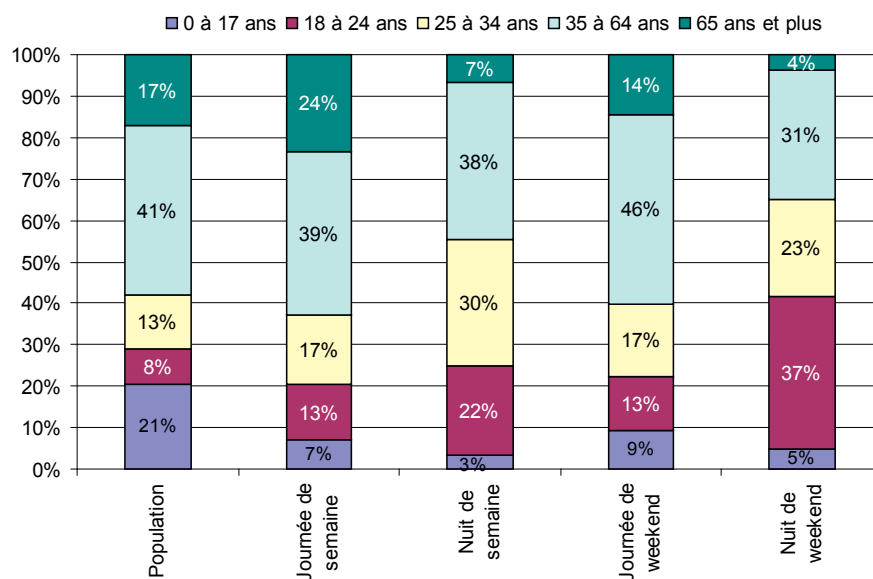
Une semaine compte au total 80 heures pendant les journées de semaine, 32 heures de nuits de semaine, 32 heures de journées de weekend et 24 heures de nuits de weekend.

Graphique 42:
Evolution du nombre de tués
selon la période de la semaine
(1991 = base 100)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

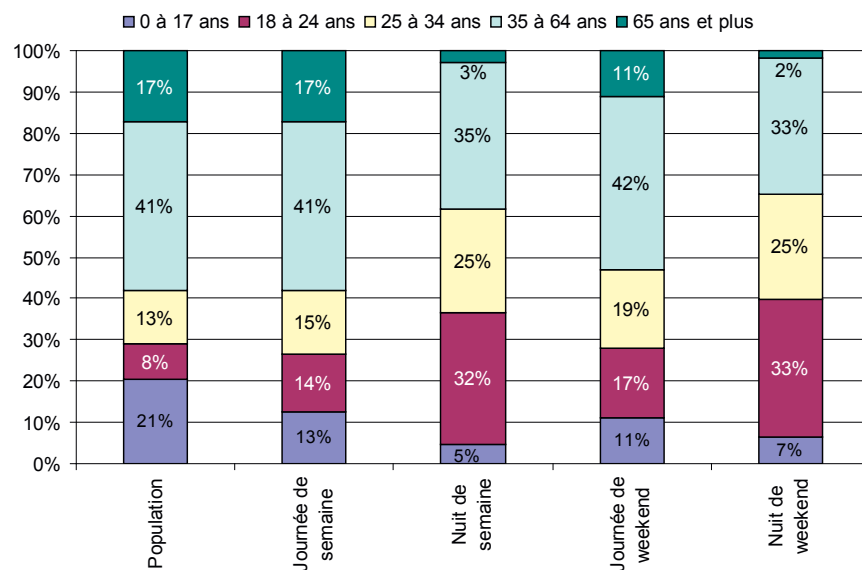
Graphique 43:
Part de chaque catégorie d'âge
dans la population et parmi
les décédés 30 jours selon la
période de la semaine (2008)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les tués 30 jours dont l'âge est inconnu (<1%) ne sont pas repris dans le graphique.

Graphique 44:
Part de chaque catégorie d'âge
dans la population et parmi les
blessés graves selon la période
de la semaine (2008)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les blessés graves dont l'âge est inconnu (environ 8%) ne sont pas repris dans le graphique.

Tableau 11:
Nombre de décédés 30 jours selon la catégorie d'âge et la période de la semaine 2008 (pondéré)

		Journées de semaine		Nuits de semaine		Journées de weekend		Nuits de weekend		Total	
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
0 à 17 ans	Hommes	21	57%	2	5%	9	24%	5	14%	37	100%
	Femmes	10	38%	1	4%	11	42%	4	15%	26	100%
18 à 24 ans	Hommes	48	33%	16	11%	20	14%	60	42%	144	100%
	Femmes	12	36%	4	12%	8	24%	9	27%	33	100%
25 à 34 ans	Hommes	61	39%	24	15%	32	20%	40	25%	157	100%
	Femmes	14	54%	3	12%	5	19%	4	15%	26	100%
35 à 64 ans	Hommes	125	44%	32	11%	77	27%	50	18%	284	100%
	Femmes	49	60%	3	4%	21	26%	9	11%	82	100%
65 ans et plus	Hommes	66	69%	4	4%	20	21%	5	5%	95	100%
	Femmes	39	72%	2	4%	11	20%	2	4%	54	100%
Total	Hommes	321	45%	78	11%	158	22%	160	22%	717	100%
	Femmes	124	56%	13	6%	56	25%	28	13%	221	100%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les victimes dont l'âge est inconnu ne sont pas reprises dans le tableau.

Tableau 12:
Nombre de blessés graves selon la catégorie d'âge et la période de la semaine 2008 (pondéré)

		Journées de semaine		Nuits de semaine		Journées de weekend		Nuits de weekend		Total	
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
0 à 17 ans	Hommes	274	66%	15	4%	92	22%	34	8%	414	100%
	Femmes	171	65%	9	3%	66	25%	17	7%	263	100%
18 à 24 ans	Hommes	348	41%	132	15%	174	20%	198	23%	852	100%
	Femmes	141	48%	26	9%	68	23%	59	20%	295	100%
25 à 34 ans	Hommes	355	42%	100	12%	214	26%	170	20%	838	100%
	Femmes	184	61%	24	8%	64	21%	28	9%	300	100%
35 à 64 ans	Hommes	935	55%	130	8%	422	25%	202	12%	1688	100%
	Femmes	495	64%	44	6%	179	23%	54	7%	772	100%
65 ans et plus	Hommes	301	76%	11	3%	74	19%	9	2%	395	100%
	Femmes	296	76%	3	1%	84	22%	6	1%	388	100%
Total	Hommes	2213	53%	387	9%	976	23%	612	15%	4188	100%
	Femmes	1287	64%	107	5%	461	23%	164	8%	2019	100%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les victimes dont l'âge est inconnu ne sont pas reprises dans le tableau.

Tableau 13:
Nombre de blessés légers selon la catégorie d'âge et la période de la semaine 2008 (pondéré)

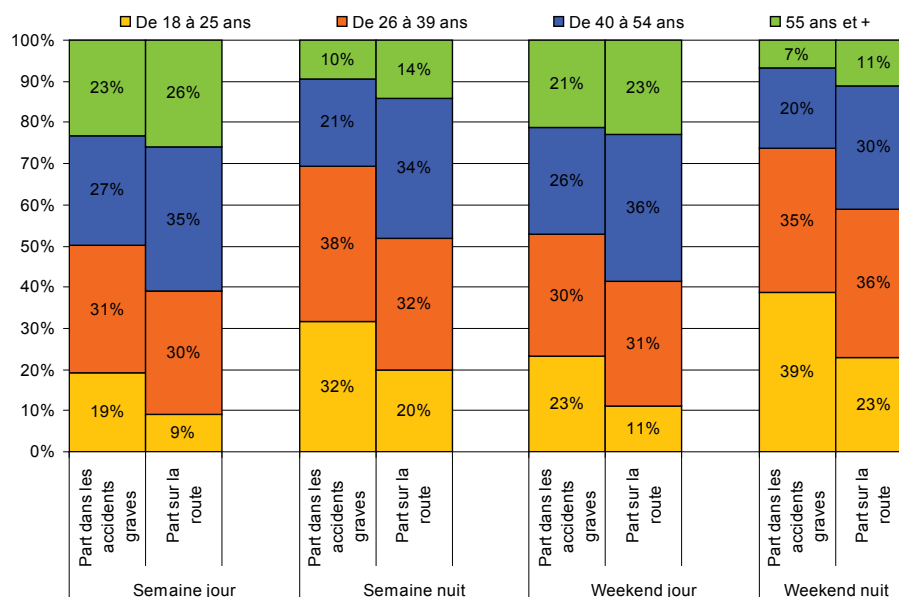
		Journées de semaine		Nuits de semaine		Journées de weekend		Nuits de weekend		Total	
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
0 à 17 ans	Hommes	3325	71%	96	2%	1017	22%	231	5%	4669	100%
	Femmes	2429	70%	51	1%	821	24%	158	5%	3458	100%
18 à 24 ans	Hommes	3781	52%	690	9%	1460	20%	1337	18%	7267	100%
	Femmes	2886	64%	271	6%	880	19%	504	11%	4541	100%
25 à 34 ans	Hommes	3928	55%	663	9%	1449	20%	1060	15%	7101	100%
	Femmes	3282	68%	205	4%	948	20%	358	7%	4794	100%
35 à 64 ans	Hommes	7597	64%	771	6%	2558	21%	1007	8%	11932	100%
	Femmes	6296	70%	296	3%	1953	22%	415	5%	8959	100%
65 ans et plus	Hommes	1521	71%	34	2%	529	25%	61	3%	2144	100%
	Femmes	1529	72%	26	1%	537	25%	22	1%	2113	100%
Total	Hommes	20153	61%	2253	7%	7013	21%	3695	11%	33114	100%
	Femmes	16421	69%	849	4%	5139	22%	1457	6%	23866	100%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les victimes dont l'âge est inconnu ne sont pas reprises dans le tableau.

LES TABLEAUX ET GRAPHES

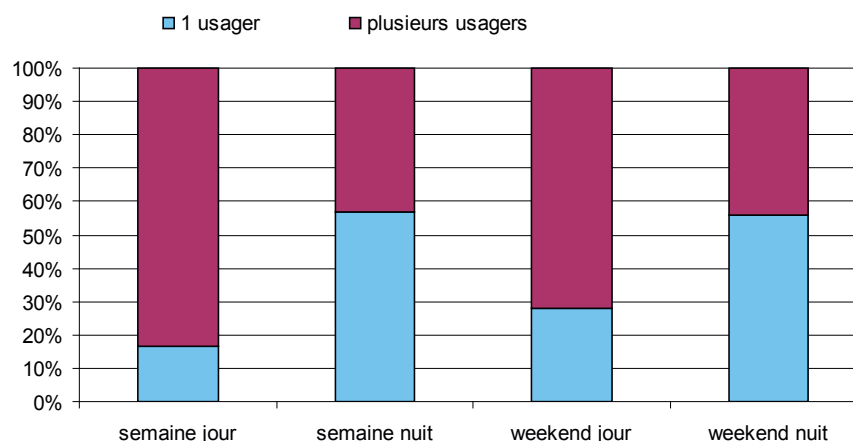
Graphique 45:
Part de conducteurs de voitures impliqués dans les accidents graves selon la catégorie d'âge et la période de la semaine (2008), comparée à la part de conducteurs sur la route selon l'âge et la période de la semaine (2007))



Source: SPF Economie DG SIE et IBSR 2007 / Infographie : IBSR

Tous les deux ans, lors des mesures de comportement "Conduite sous influence d'alcool", plus de 10 000 conducteurs de voiture sont arrêtés et soumis à un questionnaire. Cette source d'informations nous permet d'avoir une estimation fiable (résultats semblables en 2005 et 2003)) de la répartition des conducteurs de voiture sur la route selon l'âge et la période de la semaine.

Graphique 46:
Part d'accidents avec un ou plus d'un usager de la route selon la période de la semaine-2008 (pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les accidents pour lesquels le nombre d'usagers est inconnu (2% des accidents) ne sont pas repris dans le graphique.

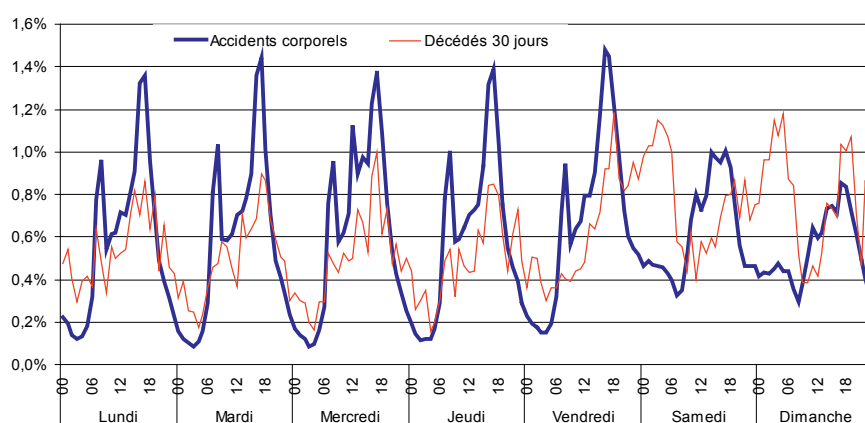
Tableau 14:

Nombre de victimes selon la catégorie d'âge et la période de la semaine 2008 (pondéré)

	Accidents		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Lundi	6507	13%	120	13%	812	12%	7473	13%	18
Mardi	7010	14%	105	11%	895	13%	8147	14%	15
Mercredi	7059	14%	111	12%	843	12%	8303	14%	16
Jeudi	6848	14%	111	12%	891	13%	7900	14%	16
Vendredi	7970	16%	135	14%	1034	15%	9377	16%	17
Samedi	7267	15%	180	19%	1138	17%	8946	16%	25
Dimanche	6166	13%	182	19%	1170	17%	7510	13%	30
Total	48827	100%	944	100%	6782	100%	57655	100%	19

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

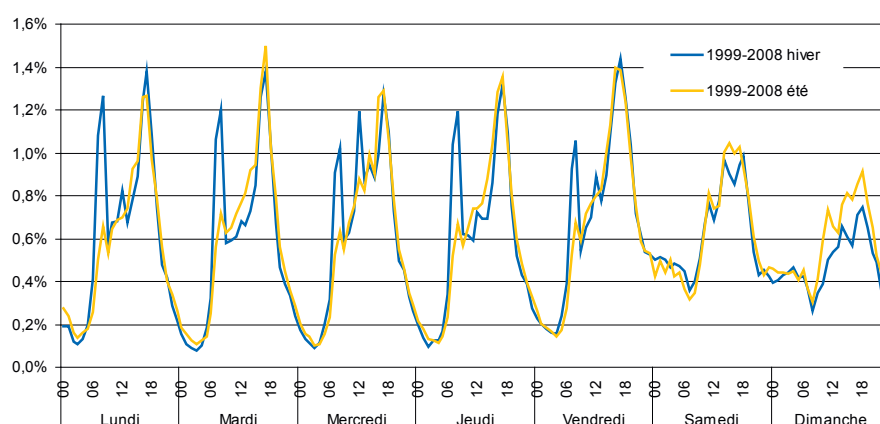
Graphique 47:
Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours selon le jour et l'heure – 1999-2008



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le pourcentage représente la part d'accidents corporels ou de décédés 30 jours se produisant une heure donnée par rapport au total d'accidents ou de décédés enregistrés au total de la semaine (168 heures). Une répartition équitable verrait 0,60% des accidents et des décédés 30 jours se produire chaque heure.

Graphique 48:
Répartition des accidents corporels selon le jour et l'heure, comparaison été/hiver – 1999-2008



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le pourcentage représente la part d'accidents corporels se produisant une heure donnée par rapport au total d'accidents enregistrés au total de la semaine (168 heures). Une répartition équitable verrait 0,60% des accidents se produire chaque heure.

Été : juin, juillet, août ; hiver : décembre, janvier, février.

LES TABLEAUX ET GRAPHES

Tableau 15:
Répartition des blessés légers,
blessés graves et décédés
30 jours selon la luminosité
pour les piétons, cyclistes et
occupants de voiture - 2008
(pondéré)

		Jour	Aube ou crépuscule	Nuit	Total
Blessés légers	Piétons	58%	3%	39%	100%
	Cyclistes	66%	5%	28%	100%
	Occupants de voiture	45%	5%	50%	100%
Blessés graves	Piétons	69%	4%	26%	100%
	Cyclistes	76%	4%	20%	100%
	Occupants de voiture	51%	4%	45%	100%
Décédés 30 jours	Piétons	74%	6%	21%	100%
	Cyclistes	79%	5%	16%	100%
	Occupants de voiture	61%	5%	34%	100%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

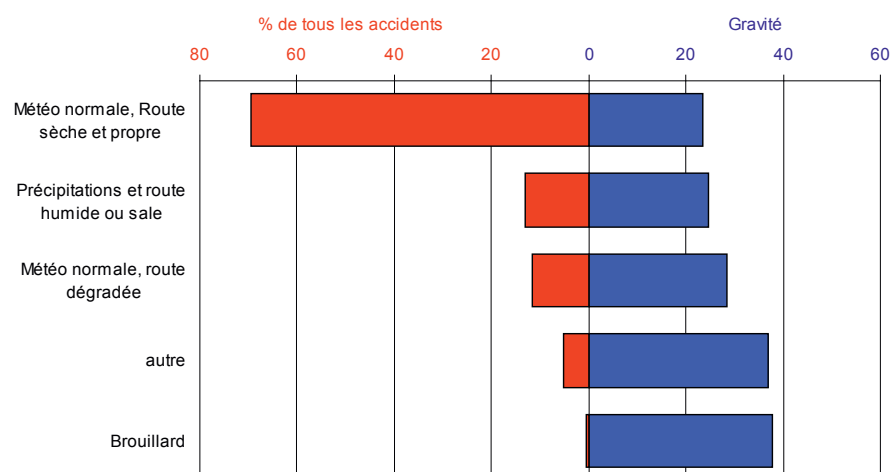
Les accidents pour lesquels la luminosité n'est pas connue ne sont pas repris dans le graphique.

Tableau 16:
Les jours fériés légaux en 2008 (pondéré)

Jour férié 2008	Jours pris en compte	Accidents	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Gravité	Décédés 30 jours / 24h	Accidents / 24h
Nouvel An	Du lundi 31 décembre 2007 22h au mercredi 02 janvier 5h59	94	8	26	119	84,68	6,00	70,9
Assomption	Du jeudi 14 août 22h au lundi 18 août 5h59	378	16	69	443	42,33	4,80	113,4
Fête nationale	Du vendredi 18 juillet 22h au mardi 22 juillet 5h59	322	11	63	395	34,17	3,30	96,6
Noël	Du mercredi 24 décembre 22h au vendredi 26 décembre 5h59	61	2	13	80	32,62	1,50	46,0
Lundi de Pâques	Du vendredi 21 mars 2008 22h au mardi 25 mars 5h59	328	8	58	393	24,39	2,40	98,4
Fête du tra- vail/Ascension	Du mercredi 31 avril 22h au vend- redi 02 mai 5h59	151	3	34	200	19,84	2,25	113,4
Armistice	Du lundi 10 novembre 22h au mercredi 12 novembre 5h59	102	2	17	111	19,64	1,50	76,4
Toussaint	Du vendredi 31 octobre 22h au lundi 03 novembre 5h59	266	5	52	346	18,79	2,14	114,0
Lundi de Pen- tecôte	Du vendredi 09 mai 22h au mardi 13 mai 5h59	566	9	116	673	15,89	2,70	169,9

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 49:
Conditions météorologiques
et état de la chaussée (1999-
2008)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 17:
Accidents et victimes selon les conditions météorologiques – 2008 (pondéré)

	Accidents corporels		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Normales	40448	83%	728	77%	5659	83%	47648	83%	18,0
Pluie	5183	11%	97	10%	708	10%	6352	11%	18,7
Brouillard (visibilité de moins de 100m)	253	1%	7	1%	44	1%	308	1%	27,7
Vent violent, rafales	229	0%	14	1%	50	1%	225	0%	61,0
Chutes de neige	339	1%	3	0%	67	1%	401	1%	8,9
Grêle	60	0%	2	0%	4	0%	71	0%	33,4
Autre (fumée épaisse, ...)	221	0%	6	1%	23	0%	257	0%	27,1
Inconnues	2177	4%	97	10%	243	4%	2475	4%	44,6
Total	48827	100%	944	100%	6782	100%	57655	100%	19,3

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 18:
Accidents et victimes selon l'état de la chaussée – 2008 (pondéré)

	Accidents corporels		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Sec	31339	64%	562	60%	4445	66%	36656	64%	17,9
Humide, mouillée, flaques	11396	23%	223	24%	1594	23%	13912	24%	19,6
Verglas, neige	757	2%	15	2%	125	2%	886	2%	19,8
Propre	9120	19%	206	22%	1420	21%	10834	19%	22,6
Sale (sable, gravier, feuilles,...)	338	1%	10	1%	48	1%	358	1%	29,6
Inconnues	984	2%	68	7%	85	1%	1082	2%	69,1
Total	48827	100%	944	115%	6782	114%	57655	100%	19,3

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

3.1.4.3. Les accidents de la route selon le lieu

3.1.4.3.1. Les accidents de la route selon la région

Tableau 19:
Indicateurs-clés selon la région – 2008 (pondéré)

	Accidents corporels		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Région flamande	31341	64,2%	495	52,4%	4418	65,1%	36655	63,6%	15,8
Région wallonne	13489	27,6%	414	43,9%	2142	31,6%	16205	28,1%	30,7
Région de Bruxelles-Capitale	3997	8,2%	35	3,7%	222	3,3%	4795	8,3%	8,8
Total	48827	100,0%	944	100,0%	6782	100,0%	57655	100,0%	19,3

Source: SPF Economie DG SIE /
Infographie : IBSR

Tableau 20:
Evolution des accidents corporels dans les 3 régions

	Région flamande	Région wallonne	Région de Bruxelles-Capitale	Belgique
1991	36909	17613	3701	58223
1992	35968	16154	3316	55438
1993	35129	16607	3197	54933
1994	34180	16132	2706	53018
1995	32487	15495	2762	50744
1996	31505	14286	2959	48750
1997	33050	14278	2750	50078
1998	33581	14629	2957	51167
1999	34353	14185	3063	51601
2000	33023	13335	2707	49065
2001	32073	13140	2231	47444
2002	30595	11591	1554	43740
2003	29070	12896	1887	43853
2004	28682	12616	2267	43565
2005	26168	11795	2403	40366
2006	26761	11720	2633	41114
2007	27844	12364	3031	43239
2008	27057	11925	3133	42115
2008 pondéré	31341	13489	3997	48827
Moyenne 98-2000	33652	14050	2909	50611
Evolution	-19,6%	-15,1%	+7,7%	-16,8%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 21:
Evolution des décédés 30 jours dans les 3 régions

	Région flamande	Région wallonne	Région de Bruxelles-Capitale	Belgique
1991	1097	710	66	1873
1992	990	637	44	1671
1993	987	633	40	1660
1994	966	688	38	1692
1995	771	633	45	1449
1996	787	538	31	1356
1997	751	573	40	1364
1998	855	607	38	1500
1999	806	541	50	1397
2000	871	555	44	1470
2001	848	601	37	1486
2002	723	595	37	1355
2003	628	554	30	1212
2004	614	511	37	1162
2005	566	495	28	1089
2006	540	503	26	1069
2007	528	512	31	1071
2008	495	414	35	944
Moyenne 98-2000	844	568	44	1456
Evolution	-41,4%	-27,1%	-20,5%	-35,1%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 22:
Evolution des blessés graves dans les 3 régions

	Région flamande	Région wallonne	Région de Bruxelles-Capitale	Belgique
1991	9973	5958	401	16332
1992	9456	5292	333	15081
1993	9061	5268	301	14630
1994	8819	4886	298	14003
1995	7873	4573	271	12717
1996	7204	3816	201	11221
1997	7358	3851	223	11432
1998	6838	3840	231	10909
1999	6714	3478	229	10421
2000	6334	3318	195	9847
2001	5725	3040	184	8949
2002	4988	2515	135	7638
2003	4424	2553	119	7096
2004	3970	2106	157	6233
2005	3703	2193	179	6075
2006	3946	1934	142	6022
2007	3970	2044	185	6199
2008	3882	1954	177	6013
2008 pondéré	4418	2142	222	6782
Moyenne 98-2000	6629	3545	218	10392
Evolution	-41,4%	-44,9%	-18,9%	-42,1%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 23:
Evolution des blessés graves dans les 3 régions

	Région flamande	Région wallonne	Région de Bruxelles-Capitale	Belgique
1991	40351	19511	4461	64323
1992	39946	18010	4070	62026
1993	38927	18610	3848	61385
1994	37940	18181	3214	59335
1995	36626	17683	3279	57588
1996	35691	16418	3573	55682
1997	38367	16412	3332	58111
1998	39446	16805	3600	59851
1999	40296	16686	3743	60725
2000	39086	15646	3382	58114
2001	38070	15514	2761	56345
2002	36404	13668	1838	51910
2003	33153	14826	2250	50229
2004	33197	14742	2649	50588
2005	30737	13938	2860	47535
2006	31591	13818	3184	48593
2007	32736	14673	3592	51001
2008	31616	14262	3752	49630
2008 pondéré	36655	16205	4795	57655
Moyenne 98-2000	39609	16379	3575	59563
Evolution	-20,2%	-12,9%	+5,0%	-16,7%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 24:
Evolution des décédés 30 jours et des blessés graves en comparaison avec les objectifs des Etats-Généraux de la Sécurité Routière

Année	Décédés 30 jours			
	Région flamande	Région wallonne	Région de Bruxelles-Capitale	Belgique
Moyenne 1998-1999-2000	844	568	44	1456
2001	848	601	37	1486
2002	723	595	37	1355
2003	628	554	30	1212
2004	614	511	37	1162
2005	566	495	28	1089
2006	540	503	26	1069
2007	528	512	31	1071
2008	495	414	35	944
2008 (pondéré)	495	414	35	944
Evolution	-41,4%	-27,1%	-20,5%	-35,1%
Objectifs 2006 =		580	390	1000
Objectifs 2010 =	375	435	292	750
Objectifs 2015 =	250	290	195	500

■ Objectifs EGSR

■ Objectifs EGSR interprétés pour les régions

■ Objectifs Région Flamande

■ Objectifs Région Wallonne

Tableau 25:
Evolution des décédés 30 jours et des blessés graves en fonction des objectifs régionaux



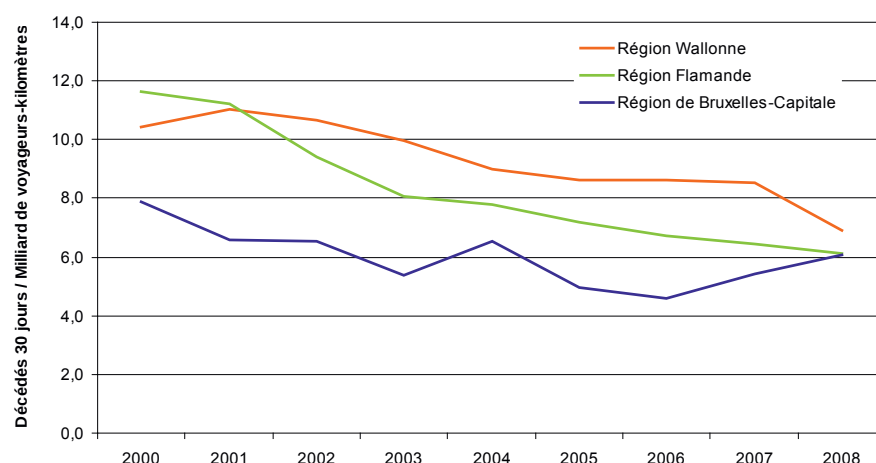
et les objectifs régionaux

Blessés graves (non pondéré)				Décédés 30 jours + blessés graves (non pondéré)			
Région flamande	Région wallonne	Région de Bruxelles-Capitale	Belgique	Région flamande	Région wallonne	Région de Bruxelles-Capitale	Belgique
6629	3545	218	10392	7473	4113	262	11848
5725	3040	184	8949	6573	3641	221	10435
4992	2519	136	7647	5713	3114	173	9000
4424	2553	119	7096	5052	3109	149	8310
3970	2104	157	6231	4584	2615	194	7393
3703	2193	179	6075	4269	2688	207	7164
3946	1934	142	6022	4486	2437	168	7091
3970	2044	185	6199	4498	2556	216	7270
3882	1954	177	6013	4377	2368	212	6957
4418	2142	222	6782	4913	2556	257	7726
-41,4%	-44,9%	-18,9%	-42,1%	-41,4%	-42,4%	-19,2%	-41,3%
					2180		
3250					1557		

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

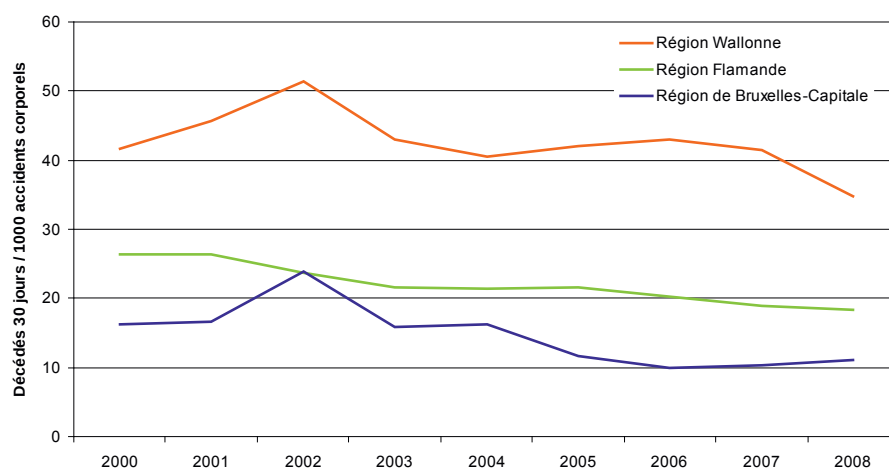
	Décédés 30 jours	Blessés graves	Décédés 30 jours et blessés graves
Région Flamande	Graphique 50: Décédés 30 jours et objectifs (Etats-Généraux de la Sécurité Routière et régionaux) en Région Flamande	Graphique 51: Blessés graves et objectifs régionaux en Région Flamande	Pas d'objectif
Région Wallonne	Graphique 52: Décédés 30 jours et objectifs (Etats-Généraux de la Sécurité Routière et régionaux) en Région Wallonne	Pas d'objectif	Graphique 53: Décédés 30 jours et blessés graves et objectifs régionaux en Région Wallonne
Région de Bruxelles-Capitale	Graphique 54: Décédés 30 jours et objectifs (Etats-Généraux de la Sécurité Routière) en Région de Bruxelles-Capitale	Pas d'objectif	Pas d'objectif

Graphique 55:
Les décès 30 jours par
milliard de voyageurs-
kilomètres parcourus



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 56:
Evolution de la gravité des
accidents selon la région (non
pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 26:
Accidents en agglomération, hors agglomération ou sur autoroute selon la région 2008 (pondéré)

	Autoroute		Hors agglomération		En agglomération		Inconnu		Total	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
Région flamande	2306	7%	12887	41%	16119	51%	30	0,1%	31341	100%
Région wallonne	1413	10%	4318	32%	7743	57%	15	0,1%	13489	100%
Région de Bruxelles-Capitale	52	1%	36	1%	3899	98%	10	0,3%	3997	100%
Belgique	3771	8%	17241	35%	27761	57%	55	0,1%	48827	100%

Source: SPF Economie DG SIE /
Infographie : IBSR

Tableau 27:
Décédés 30 jours en agglomération, hors agglomération ou sur autoroute selon la région – 2008

	Autoroute		Hors agglomération		En agglomération		Inconnu		Total	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
Région flamande	69	14%	268	54%	126	25%	32	6%	495	100%
Région wallonne	67	16%	206	50%	127	31%	14	3%	414	100%
Région de Bruxelles-Capitale	3	9%	0	0%	21	60%	11	31%	35	100%
Belgique	139	15%	474	50%	274	29%	57	6%	944	100%

Source: SPF Economie DG SIE /
Infographie : IBSR

Tableau 28:
Gravité selon la région et le type route -2008 (pondéré)

	Autoroute	Hors agglomération	En agglomération	Inconnu	Total
Région Flamande	29,9	20,8	7,8	1066,7	15,8
Région Wallonne	47,4	47,7	16,4	933,3	30,7
Région de Bruxelles-Capitale	57,7	0,0	5,4	1100,0	8,8
Belgique	36,9	27,5	9,9	1036,4	19,3

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 29:
Décédés 30 jours selon le type de véhicule et la région - 2008

		Région flamande		Région wallonne		Région de Bruxelles-Capitale		Belgique	
		#	%	#	%	#	%	#	%
Piéton		45	9%	42	10%	12	34%	99	10%
Deux roues	Vélo	76	15%	10	2%	0	0%	86	9%
	Cyclo	10	2%	22	5%	0	0%	32	3%
	Moto	57	12%	51	12%	0	0%	108	11%
	total deux roues	143	29%	83	20%	0	0%	226	24%
Voitures	Voiture	225	45%	243	59%	11	31%	479	51%
	Minibus	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Véhicule de camping	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	total voiture	225	45%	243	59%	11	31%	479	51%
Transport marchandises ou personnes	Camionnette	23	5%	17	4%	0	0%	40	4%
	Camion	9	2%	7	2%	0	0%	16	2%
	Tracteur + semi-remorque	7	1%	1	0%	0	0%	8	1%
	tracteur routier seul	1	0%	0	0%	0	0%	1	0%
	bus ou cars	2	0%	0	0%	0	0%	2	0%
	total transport de marchandises ou de personnes	42	8%	25	6%	0	0%	67	7%
autres	Tram	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Tracteur agricole	2	0%	1	0%	0	0%	3	0%
	Cavalier	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Véhicule attelé	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Autres	5	1%	3	1%	0	0%	8	1%
	total autres	7	1%	4	1%	0	0%	11	1%
Inconnus		33	7%	17	4%	12	34%	62	7%
Total		495	100%	414	100%	35	100%	944	100%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le total général n'est pas égal au total des lignes puisque parmi celles-ci se glissent des sous-totaux.

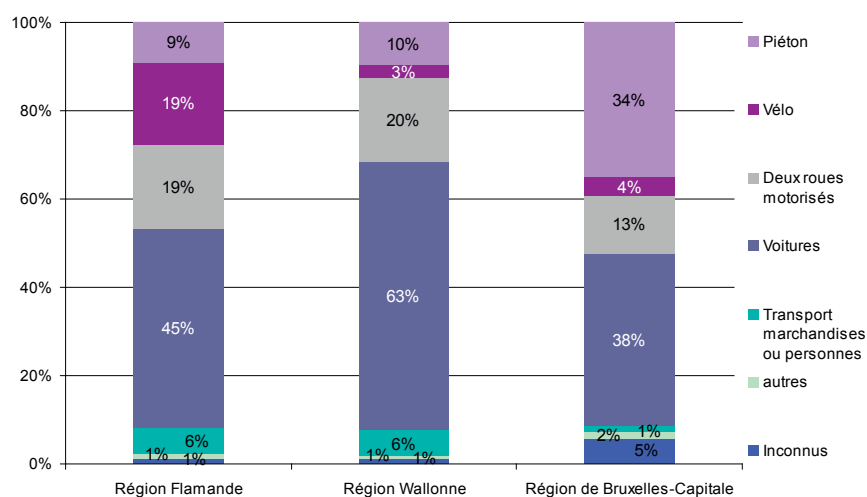
Tableau 30:
Blessés graves selon le type de véhicule et la région – 2008 (pondéré)

		Région flamande		Région wallonne		Région de Bruxelles-Capitale		Belgique	
		#	%	#	%	#	%	#	%
Piéton		461	9%	240	10%	100	40%	801	10%
Deux roues	Vélo	912	19%	69	3%	10	4%	991	13%
	Cyclo	398	8%	165	7%	5	2%	568	7%
	Moto	535	11%	323	13%	27	11%	885	12%
	total deux roues	933	19%	489	20%	32	13%	1453	19%
Voitures	Voiture	2195	45%	1560	63%	95	38%	3850	50%
	Minibus	2	0%	2	0%	0	0%	4	0%
	Véhicule de camping	4	0%	2	0%	0	0%	6	0%
	total voiture	2201	45%	1564	63%	95	38%	3860	50%
Transport marchandises ou personnes	Camionnette	192	4%	114	5%	1	1%	307	4%
	Camion	27	1%	15	1%	1	0%	44	1%
	Tracteur + semi-remorque	44	1%	14	1%	0	0%	59	1%
	tracteur routier seul	2	0%	0	0%	0	0%	2	0%
	bus ou cars	20	0%	3	0%	0	0%	22	0%
	total transport de marchandises ou de personnes	285	6%	146	6%	2	1%	434	6%
autres	Tram	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Tracteur agricole	8	0%	7	0%	0	0%	15	0%
	Cavalier	1	0%	0	0%	0	0%	1	0%
	Véhicule attelé	1	0%	1	0%	0	0%	2	0%
	Autres	55	1%	12	0%	5	2%	72	1%
	total autres	65	1%	21	1%	5	2%	91	1%
Inconnus		56	1%	28	1%	13	5%	97	1%
Total		4913	100%	2487	100%	247	100%	7647	100%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le total général n'est pas égal au total des lignes puisque parmi celles-ci se glissent des sous-totaux.

Graphique 57:
Décédés 30 jours et blessés graves selon le type de véhicule et la région – 2008



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

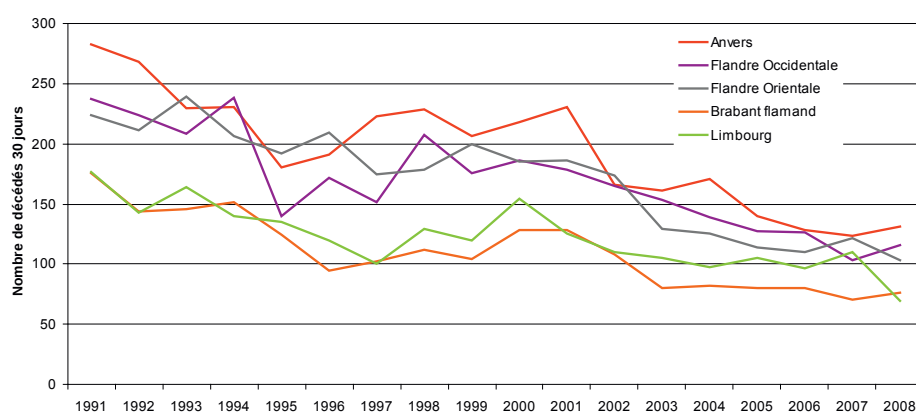
3.1.4.3.2. Les accidents de la route selon la province

Tableau 31:
Indicateurs-clés selon la province – 2008 (pondéré)

	Accidents corporels		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Anvers	8677	18%	131	14%	1211	18%	10245	18%	15
Brabant Flamand	4063	8%	76	8%	482	7%	4851	8%	19
Brabant Wallon	1384	3%	34	4%	137	2%	1726	3%	25
Flandre Occidentale	6386	13%	116	12%	1021	15%	7041	12%	18
Flandre Orientale	8081	17%	103	11%	1021	15%	9338	16%	13
Hainaut	4543	9%	143	15%	776	11%	5422	9%	31
Liège	4292	9%	112	12%	498	7%	5364	9%	26
Limbourg	4134	8%	69	7%	683	10%	5181	9%	17
Luxembourg	1286	3%	54	6%	319	5%	1445	3%	42
Namur	1984	4%	71	8%	414	6%	2249	4%	36
RBC	3997	8%	35	4%	222	3%	4795	8%	9
Belgique	48827	100%	944	100%	6782	100%	57655	100%	19

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 58:
Evolution des décédés 30 jours
dans les provinces flamandes



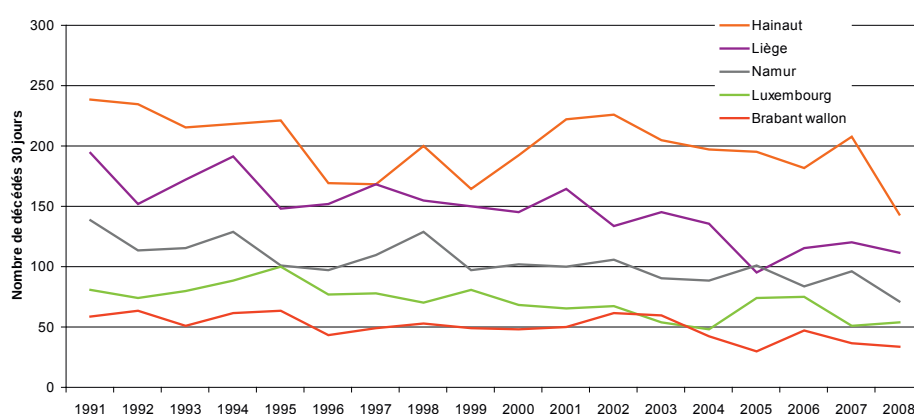
Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 32:
Evolution des décédés 30 jours dans les provinces flamandes

	Anvers	Brabant flamand	Flandre occidentale	Flandre Orientale	Limbourg	Région flamande
1991	283	176	237	224	177	1097
1992	268	144	224	211	143	990
1993	230	146	208	239	164	987
1994	231	151	238	206	140	966
1995	180	124	140	192	135	771
1996	191	95	172	209	120	787
1997	223	102	151	175	100	751
1998	229	112	207	178	129	855
1999	206	104	176	200	120	806
2000	218	128	186	185	154	871
2001	231	128	178	186	125	848
2002	166	108	165	174	110	723
2003	161	80	153	129	105	628
2004	171	82	139	125	97	614
2005	140	80	127	114	105	566
2006	128	80	126	110	96	540
2007	123	70	103	122	110	528
2008	131	76	116	103	69	495
Moyenne 98-2000	218	115	190	188	134	844
Evolution	-40%	-34%	-39%	-45%	-49%	-41%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 59:
Evolution des décédés 30 jours
dans les provinces wallonnes



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 33:
Evolution des décédés 30 jours dans les provinces wallonnes

	Brabant wallon	Hainaut	Liège	Luxembourg	Namur	Région wallonne
1991	59	238	194	81	138	710
1992	63	235	152	74	113	637
1993	51	215	172	80	115	633
1994	62	218	191	88	129	688
1995	63	221	148	100	101	633
1996	43	169	152	77	97	538
1997	49	168	168	78	110	573
1998	53	200	155	70	129	607
1999	49	164	150	81	97	541
2000	48	192	145	68	102	555
2001	50	222	164	65	100	601
2002	62	226	134	67	106	595
2003	60	205	145	54	90	554
2004	42	197	136	48	88	511
2005	30	195	95	74	101	495
2006	47	182	115	75	84	503
2007	37	208	120	51	96	512
2008	34	143	112	54	71	414
Moyenne 98-2000	50	185	150	73	109	568
Evolution	-32%	-23%	-25%	-26%	-35%	-27,1%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

3.1.4.3.3. Les accidents de la route selon le type de route

Tableau 34:
Indicateurs-clés selon le type de route (hors/en agglomération et autoroute) – 2008 (pondéré)

	Accidents		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Autoroute	3771	7,7%	139	14,7%	1048	15,5%	4457	7,7%	36,9
Hors agglomération	17241	35,3%	474	50,2%	3080	45,4%	21081	36,6%	27,5
En agglomération	27761	56,9%	274	29,0%	2653	39,1%	32116	55,7%	9,9
Inconnu	55	0,1%	57	6,0%	1	0,0%	1	0,0%	1036,4
Total	48827	100,0%	944	100,0%	6782	100,0%	57655	100,0%	19,3

Source: SPF Economie DG SIE /
Infographie : IBSR

Tableau 35:
Evolution des indicateurs-clés sur autoroute

	Accidents	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Gravité
1991	3029	200	965	3724	66,0
1992	3309	194	1040	3989	58,6
1993	3467	211	1118	4149	60,9
1994	3688	199	1082	4516	54,0
1995	3628	206	1022	4692	56,8
1996	3628	198	1002	4467	54,6
1997	4075	184	1084	5190	45,2
1998	4167	215	1080	5152	51,6
1999	4446	207	1184	5508	46,6
2000	4713	233	1156	5902	49,4
2001	4557	193	1079	5878	42,4
2002	3870	165	878	4872	42,6
2003	3555	136	751	4304	38,3
2004	3363	124	717	4196	36,9
2005	3638	158	756	4677	43,4
2006	3919	163	874	4752	41,6
2007	3783	152	951	4502	40,2
2008	3759	139	1047	4442	37,0
2008 pondéré	3771	139	1048	4457	36,9
Moyenne 98-2000	4442	218	1140	5521	49
Evolution	-15%	-36%	-8%	-20%	-25%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 36:
Evolution des indicateurs-clés hors agglomération

	Accidents	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Gravité
1991	20302	1044	7781	22426	51,4
1992	20596	910	7599	23185	44,2
1993	20771	967	7523	23283	46,6
1994	20467	1023	7322	22903	50,0
1995	19639	833	6664	22401	42,4
1996	18798	791	5881	21477	42,1
1997	19488	775	6045	22819	39,8
1998	20099	875	5729	23844	43,5
1999	20078	781	5410	24094	38,9
2000	19491	836	5285	23492	42,9
2001	18479	843	4764	22339	45,6
2002	16938	789	3899	20731	46,6
2003	16232	648	3582	18924	39,9
2004	15992	640	2991	19250	40,0
2005	14874	620	2995	17862	41,7
2006	15303	601	2855	18771	39,3
2007	15749	592	2758	19460	37,6
2008	15029	474	2711	18312	31,5
2008 pondéré	17241	474	3080	21081	27,5
Moyenne 98-2000	19889	831	5475	23810	42
Evolution	-24%	-43%	-50%	-23%	-25%

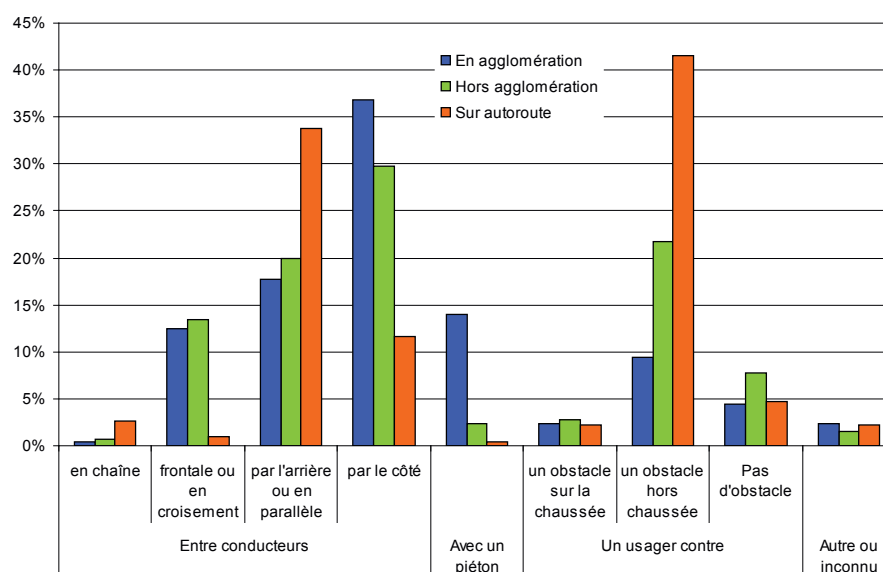
Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 37:
Evolution des indicateurs-clés hors agglomération

	Accidents	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Gravité
1991	34532	623	7508	37763	18,0
1992	31326	566	6404	34622	18,1
1993	30568	481	5972	33802	15,7
1994	28802	470	5594	31842	16,3
1995	27447	409	5027	30461	14,9
1996	26319	367	4338	29732	13,9
1997	26514	405	4303	30101	15,3
1998	26898	410	4100	30851	15,2
1999	27077	409	3827	31123	15,1
2000	24860	401	3406	28719	16,1
2001	24407	450	3106	28127	18,4
2002	22885	352	2861	26307	15,4
2003	23806	349	2733	26800	14,7
2004	24030	295	2511	27048	12,3
2005	21774	255	2321	24965	11,7
2006	21839	265	2290	25052	12,1
2007	23655	275	2489	27032	11,6
2008	23272	274	2254	26875	11,8
2008 pondéré	27761	274	2653	32116	9,9
Moyenne 98-2000	26278	407	3778	30231	15
Evolution	-11%	-33%	-40%	-11%	-24%

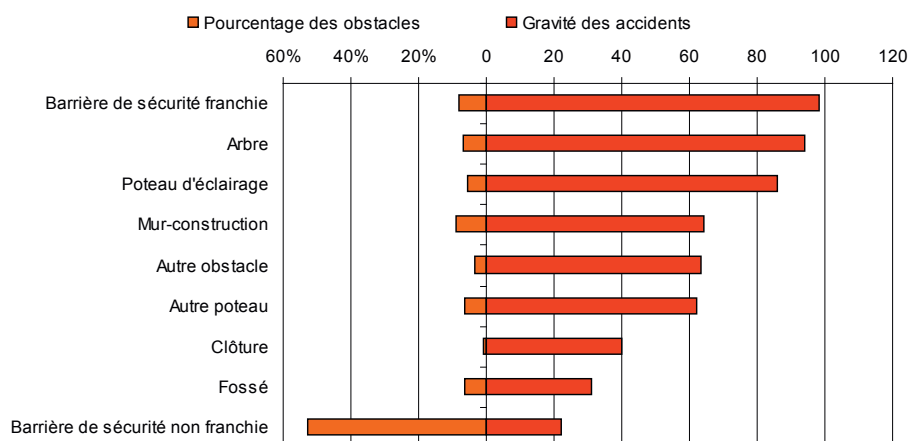
Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 60:
Répartition des accidents
selon le type de la première
collision, sur autoroute, en et
hors agglomération – 2008
(pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 61:
Type d'obstacle percuté en
premier lors des accidents
contre obstacle hors chaussée
sur autoroute 2008 (gravité
calculée sur les 10 dernières
années)



Obstacle percuté lors de la première collision.

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 38:
Indicateurs-clés des catégories d'utilisateurs impliqués sur autoroute – 2008 (pondéré)

	Accidents impliquant au moins 1 ...		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité (10 ans)
	#	%	#	%	#	%	#	%	#
Piétons	23	0,6%	4	3%	3	0,3%	11	0,3%	236
Motos	179	4,8%	9	6%	52	5,0%	131	2,9%	43
Voitures	3211	85,2%	99	71%	835	79,7%	3578	80,3%	41
Camionnettes	578	15,3%	11	8%	86	8,2%	387	8,7%	39
Camions	851	22,6%	14	10%	49	4,7%	241	5,4%	51
Bus et cars	15	0,4%	1	1%	7	0,7%	37	0,8%	69
Total	3771	100%	139	100%	1048	100%	4457	100%	42

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

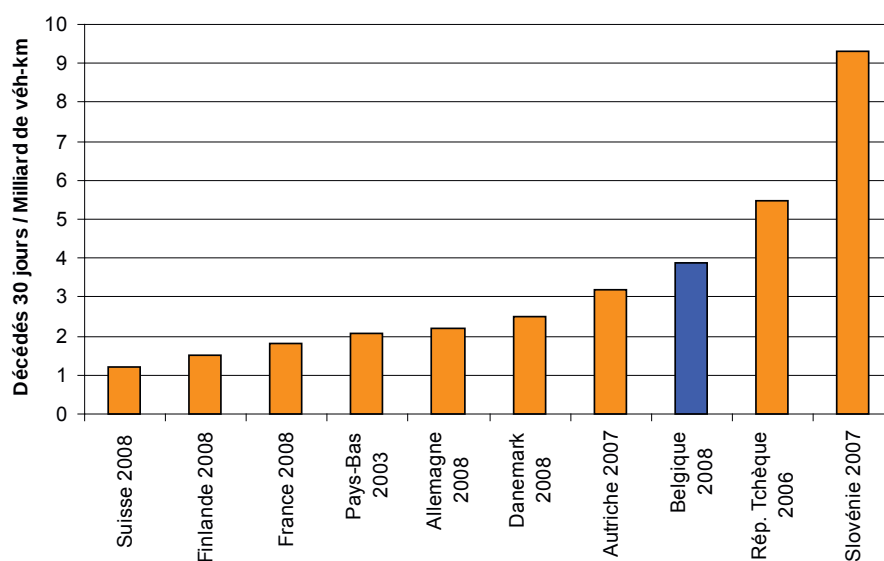
Attention au fait que les totaux (# et %) de la colonne « accidents impliquant au moins 1... » ne sont pas égaux à la somme des lignes parce que certains accidents se retrouvent repris dans plusieurs lignes. De plus, nous ne pouvons pas tirer de conclusion quant à la sur- ou sous-représentation d'un type de véhicule sur base de la comparaison directe entre le pourcentage d'accidents « impliquant au moins 1... » et les pourcentages respectifs de victimes de ce type d'utilisateur.

Tableau 39:
Risque d'accidents et risque de décès sur et hors autoroute (nombre d'accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus et nombre de tués par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus)

	Autoroute		Hors autoroute	
	Risque d'accidents	Risque de décès	Risque d'accidents	Risque de décès
1991	135	5,6	1119	20,7
1992	142	5,2	1013	18,1
1993	143	5,5	985	17,7
1994	145	5,0	933	17,8
1995	140	5,1	863	14,9
1996	136	4,8	831	13,9
1997	152	4,5	841	13,8
1998	146	5,0	837	14,8
1999	148	4,6	820	13,4
2000	154	5,1	751	14,0
2001	146	4,2	721	14,5
2002	122	3,5	661	13,0
2003	111	2,9	661	11,7
2004	103	2,6	658	11,1
2005	110	3,3	593	10,0
2006	115	3,3	601	9,6
2007	106	2,9	633	9,5
2008	105	2,6	609	8,4
2008 pondéré	106	2,6	716	8,4
Moyenne 98-2000	149	5	803	14
Evolution	-29,4%	-46,3%	-24%	-40,3%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 62:
Comparaison du risque de décès sur autoroute dans quelques pays européens



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 40:
Evolution des indicateurs-clés des accidents impliquant un conducteur fantôme sur autoroute

Année	Accidents	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Gravité
1991	36	15	20	46	417
1992	26	2	28	29	77
1993	37	7	31	34	189
1994	28	14	19	35	500
1995	12	5	4	17	417
1996	28	6	21	33	214
1997	35	7	20	43	200
1998	34	17	32	36	500
1999	28	7	15	35	250
2000	20	4	11	23	200
2001	19	7	15	31	368
2002	30	2	5	45	67
2003	23	7	10	25	304
2004	24	5	11	34	208
2005	25	6	15	42	240
2006	15	7	2	22	467
2007	22	3	5	33	136
2008	14	4	8	17	286
2008 pondéré	14	4	8	7	279
Moyenne 98-2000	27,3	9,3	19,3	31,3	316,7
Evolution	-48,8%	-57,1%	-58,6%	-45,7%	-9,8%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSIR

Tableau 41:
Evolution des indicateurs-clés des accidents à proximité de travaux sur autoroute

Année	Accidents	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Gravité
1991	145	5	48	184	34,5
1992	76	4	14	108	52,6
1993	120	5	34	151	41,7
1994	185	8	67	231	43,2
1995	157	10	40	218	63,7
1996	133	8	45	196	60,2
1997	222	18	73	337	81,1
1998	152	18	47	194	118,4
1999	160	5	36	197	31,3
2000	179	11	34	219	61,5
2001	198	17	62	283	85,9
2002	213	10	51	299	46,9
2003	167	8	31	198	47,9
2004	160	6	38	210	37,5
2005	168	8	28	236	47,6
2006	111	8	22	132	72,1
2007	77	4	31	86	51,9
2008	117	5	37	155	42,7
2008 pondéré	117	5	37	155	42,7
Moyenne 98-2000	164	11	39	203	70
Evolution	-29%	-56%	-5%	-24%	-39%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSIR

Tableau 42:

Indicateurs-clés selon le type de carrefour, hors agglomération – 2008 (pondéré)

	Accidents		Décédés
	#	%	#
En section	11 081	64%	389
Carrefour avec agent qualifié	29	0%	
Carrefour avec signaux tricolores en fonctionnement	1 330	8%	18
Carrefour avec signaux BI ou B5	3 709	22%	52
Carrefour avec priorité de droite	665	4%	10
En rond-point	428	2%	5
Total	17 241	100%	474

Tableau 43:

Indicateurs-clés selon le type de carrefour, hors agglomération – 2008 (pondéré)

	Accidents		Décédés
	#	%	#
En section	16 110	58%	188
Carrefour avec agent qualifié	58	0%	1
Carrefour avec signaux tricolores en fonctionnement	2 335	8%	26
Carrefour avec signaux BI ou B5	4 326	16%	35
Carrefour avec priorité de droite	4 128	15%	18
En rond-point	804	3%	6
Total	27 761	100%	274

Tableau 44:

Type de la première collision selon le type de croisement (en agglomération) -2008 (pondéré)

	Collision en chaîne	Collision frontale ou en croisement	Collision par derrière ou en parallèle	Collision par le côté
En section	104	1 744	3 439	3 986
Carrefour avec agent qualifié	0	10	6	17
Carrefour avec signaux tricolores en fonctionnement	15	407	483	969
Carrefour avec signaux BI ou B5	5	608	525	2 574
Carrefour avec priorité de droite	5	613	346	2 365
En rond-point	3	62	117	326

Tableau 45:

Type de la première collision selon le type de croisement (hors agglomération) -2008 (pondéré)

	Collision en chaîne	Collision frontale ou en croisement	Collision par derrière ou en parallèle	Collision par le côté
En section	99	1 410	2 235	1 990
Carrefour avec agent qualifié	0	9	5	8
Carrefour avec signaux tricolores en fonctionnement	6	240	427	512
Carrefour avec signaux BI ou B5	16	501	642	2 129
Carrefour avec priorité de droite	2	126	51	376
En rond-point	1	17	80	111

30 jours	Blessés graves		Blessés légers		Gravité (10 ans)
%	#	%	#	%	#
82%	2101	68%	12918	61%	46
0%	2	0%	45	0%	23
4%	182	6%	1872	9%	20
11%	651	21%	4913	23%	26
2%	92	3%	829	4%	16
1%	52	2%	503	2%	21
100%	3080	100%	21081	100%	37

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

30 jours	Blessés graves		Blessés légers		Gravité (10 ans)
%	#	%	#	%	#
69%	1707	64%	18192	57%	15
0%	5	0%	71	0%	14
9%	160	6%	2964	9%	12
13%	414	16%	5118	16%	11
7%	298	11%	4864	15%	5
2%	70	3%	907	3%	9
100%	2653	100%	32116	100%	12

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Collision avec un piéton	Un usager contre un obstacle sur la chaussée	Un usager contre un obstacle hors chaussée	Un seul usager pas d'obstacle	Autre ou inconnu	total
2849	488	2105	981	413	16110
15	0	3	5	1	58
278	27	77	31	49	2335
261	46	160	74	74	4326
417	42	171	77	93	4128
82	58	83	54	19	804

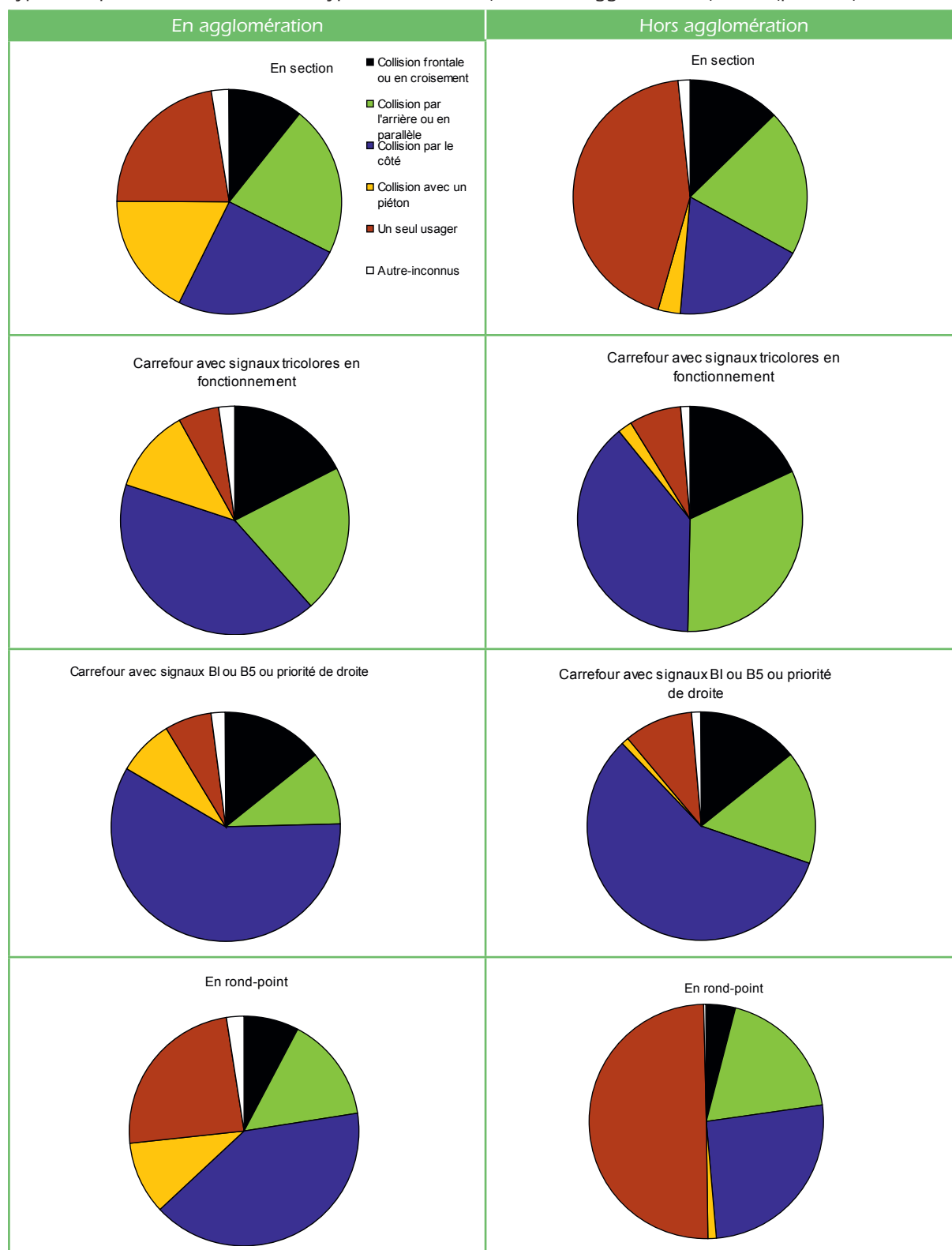
Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Collision avec un piéton	Un usager contre un obstacle sur la chaussée	Un usager contre un obstacle hors chaussée	Un seul usager pas d'obstacle	Autre ou inconnu	total
335	351	3303	1179	179	11081
0	0	4	1	1	29
27	20	62	16	20	1330
37	38	221	69	55	3709
10	9	56	28	6	665
5	67	92	54	1	428

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 63:

Type de la première collision selon le type de croisement (en et hors agglomération) -2008 (pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 46:

Indicateurs-clés selon le type d'utilisateur impliqué, hors agglomération – 2008 (pondéré)

	Accidents impliquant au moins 1...		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Piéton	442	3%	25	5%	110	4%	302	1%	59
Vélo	2125	12%	43	9%	377	12%	1848	9%	21
Cyclomoteur	1418	8%	11	2%	178	6%	1273	6%	8
Moto	1518	9%	65	14%	382	12%	1170	6%	45
Voiture	14417	84%	285	60%	1799	58%	14649	69%	25
Camionnette	1980	11%	24	5%	149	5%	1044	5%	23
Bus ou car	167	1%	1	0%	6	0%	119	1%	42
Camion	1161	7%	9	2%	25	1%	255	1%	51
Tous les accidents	17241	100%	474	100%	3080	100%	21081	100%	27

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Attention au fait que les totaux (# et %) de la colonne « accidents impliquant au moins 1... » ne sont pas égaux à la somme des lignes parce que certains accidents se retrouvent repris dans plusieurs lignes.

Tableau 47:

Indicateurs-clés selon le type d'utilisateur impliqué, en agglomération – 2008 (pondéré)

	Accident impliquant au moins 1...		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Piéton	4094	15%	70	26%	585	22%	3535	11%	17
Vélo	5782	21%	43	16%	528	20%	5281	16%	8
Cyclomoteur	3856	14%	21	8%	353	13%	3601	11%	6
Moto	2332	8%	34	12%	343	13%	2016	6%	16
Voiture	23177	83%	95	35%	736	28%	15679	49%	8
Camionnette	2108	8%	5	2%	32	1%	651	2%	12
Bus ou car	54	0%	0	0%	7	0%	411	1%	93
Camion	762	3%	2	1%	6	0%	95	0%	35
Tous les accidents	27761	100%	274	100%	2653	100%	32116	100%	10

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Attention au fait que les totaux (# et %) de la colonne « accidents impliquant au moins 1... » ne sont pas égaux à la somme des lignes parce que certains accidents se retrouvent repris dans plusieurs lignes.

3.1.4.3.4. Les accidents de la route selon le régime de vitesse¹⁸

Tableau 48:

Indicateurs-clés selon le régime de vitesse – 2008 (pondéré)

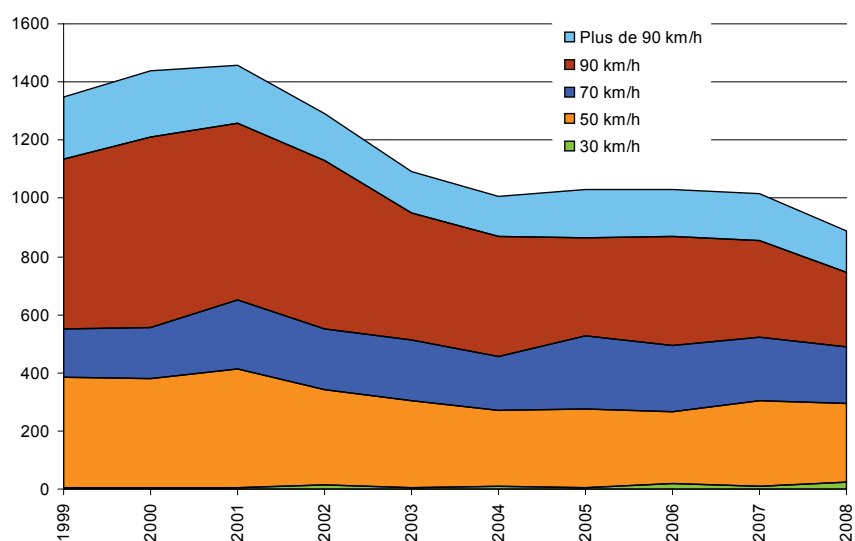
	Accidents		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité (10 ans)
	#	%	#	%	#	%	#	%	#
30 km/h	1871	3,8%	22	2,3%	187	2,8%	2029	3,5%	10,7
50 km/h	26450	54,2%	271	28,7%	2553	37,6%	30640	53,1%	14,1
70 km/h	10066	20,6%	198	21,0%	1521	22,4%	12510	21,7%	28,7
90 km/h	6859	14,0%	254	26,9%	1502	22,1%	8328	14,4%	48,9
Plus de 90 km/h	3505	7,2%	141	14,9%	996	14,7%	4128	7,2%	46,4
Inconnu	76	0,2%	58	6,1%	23	0,3%	21	0,0%	53,2
Total	48827	100,0%	944	100,0%	6782	100,0%	57655	100,0%	27,5

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

¹⁸ 30 km/h = de 0 à 30 km/h ; 50 km/h = de 31 à 50 km/h ; 70 km/h = de 51 à 70 km/h ; 90 km/h = de 71 à 90 km/h.

LES TABLEAUX ET GRAPHES

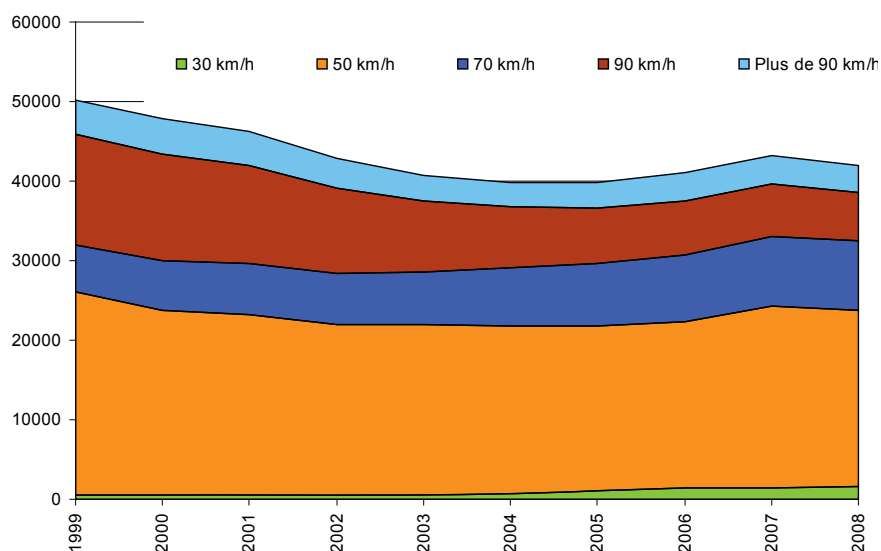
Graphique 64:
Evolution du nombre de
décédés 30 jours selon le
régime de vitesse



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les victimes dont le régime de vitesse est inconnu ne sont pas reprises dans le graphique

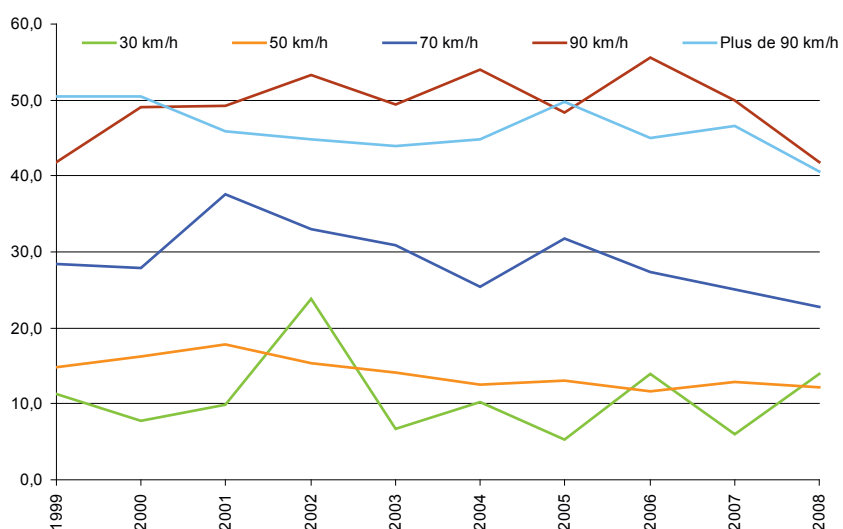
Graphique 65:
Evolution du nombre
d'accidents selon le régime de
vitesse



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les accidents dont le régime de vitesse est inconnu ne sont pas repris dans le graphique

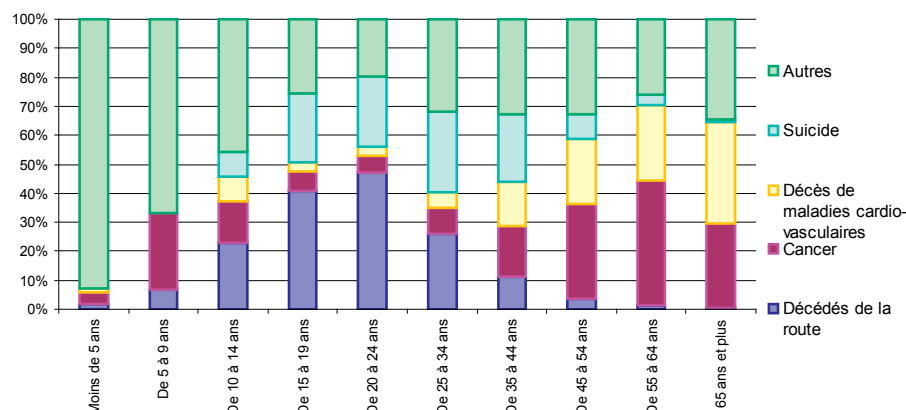
Graphique 66:
Evolution de la gravité des
accidents selon le régime de
vitesse



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

3.1.4.4. Les victimes

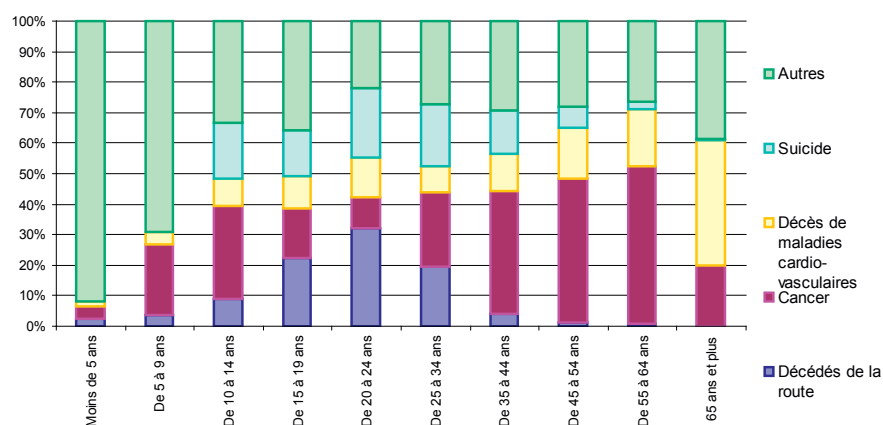
Graphique 67:
Part de chaque cause de décès
selon la catégorie d'âge pour
les hommes (2004)



Source: SPF Economie DG SIE /
Infographie : IBSR

Les hommes décédés d'âge inconnu, ne sont pas repris dans le graphique.
Les hommes de plus de 98 ans décédés sur la route ne sont pas repris dans le graphique, de même que les hommes de 100 ans ou plus pour les autres causes de décès.

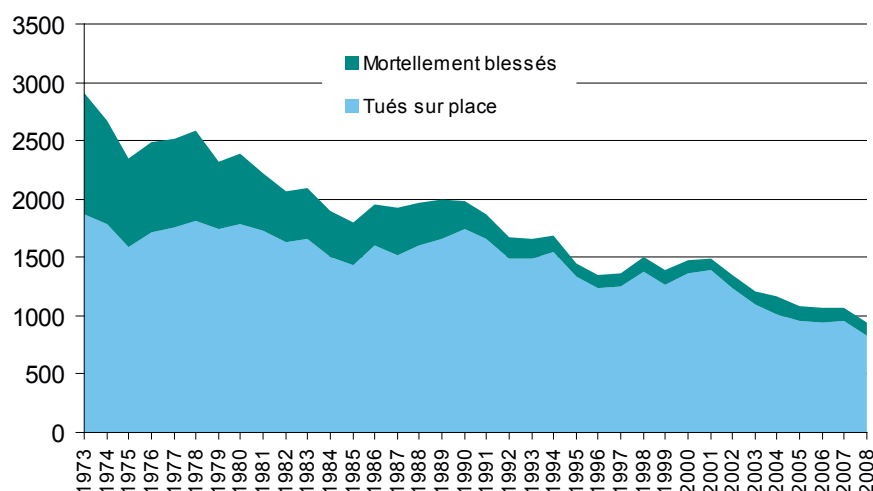
Graphique 68:
Part de chaque cause de décès
selon la catégorie d'âge pour
les hommes (2004)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les femmes décédées d'âge inconnu, ne sont pas reprises dans le graphique.
Les femmes de plus de 98 ans décédées sur la route ne sont pas reprises dans le graphique, de même que les femmes de 100 ans ou plus pour les autres causes de décès.

Graphique 69:
Evolution du nombre de
décédés 30 jours scindé
en décédés sur place et
mortellement blessés



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

LES TABLEAUX ET GRAPHES

Tableau 49:
Indicateurs-clés des victimes selon l'âge et le sexe (2008 ; pondéré)

		Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents avec au moins 1...	Population	Blessés graves et décédés 30 jours par 100 000 habitants
0 à 4 ans	Hommes	5	40	562	578	307172	15
	Femmes	6	27	379	398	293556	11
	Total*	11	68	986	1024	600728	13
5 à 9 ans	Hommes	6	72	702	782	301395	26
	Femmes	1	38	603	610	288713	14
	Total	7	110	1307	1396	590108	20
10 à 14 ans	Hommes	12	101	1148	1267	311519	36
	Femmes	5	85	1060	1089	298100	30
	Total	17	186	2214	2363	609619	33
15 à 19 ans	Hommes	50	455	4406	5593	332870	152
	Femmes	25	188	2729	3008	319445	67
	Total	75	643	7152	8619	652315	110
20 à 24 ans	Hommes	108	599	5119	8701	321424	220
	Femmes	22	220	3228	4322	319092	76
	Total	130	823	8390	13084	640516	149
25 à 29 ans	Hommes	89	489	3997	7604	343935	168
	Femmes	13	166	2720	3964	342257	52
	Total	102	659	6744	11618	686192	111
30 à 34 ans	Hommes	68	349	3104	6289	346326	120
	Femmes	13	134	2074	3281	340275	43
	Total	82	485	5197	9610	686601	83
35 à 39 ans	Hommes	65	392	2848	6255	385287	119
	Femmes	18	145	2045	3403	376623	43
	Total	83	539	4904	9681	761910	82
40 à 44 ans	Hommes	65	378	2724	6017	411776	107
	Femmes	13	145	1954	3331	399990	39
	Total	78	523	4686	9368	811766	74
45 à 49 ans	Hommes	53	351	2446	5425	404072	100
	Femmes	13	157	1732	2980	397943	43
	Total	66	510	4185	8437	802015	72
50 à 54 ans	Hommes	40	264	1747	4093	370283	82
	Femmes	14	120	1357	2225	368995	36
	Total	54	387	3107	6333	739278	60
55 à 59 ans	Hommes	31	186	1318	3263	337939	64
	Femmes	15	109	1048	1706	339036	37
	Total	46	295	2371	4981	676975	50
60 à 64 ans	Hommes	30	118	850	2173	289377	51
	Femmes	9	96	823	1323	299740	35
	Total	39	216	1679	3507	589117	43
65 à 69 ans	Hommes	30	91	638	1499	219042	55
	Femmes	8	89	599	928	242678	40
	Total	38	181	1241	2432	461720	47
70 à 74 ans	Hommes	15	117	569	1378	204647	64
	Femmes	15	108	600	924	245790	50
	Total	30	226	1170	2306	450437	57

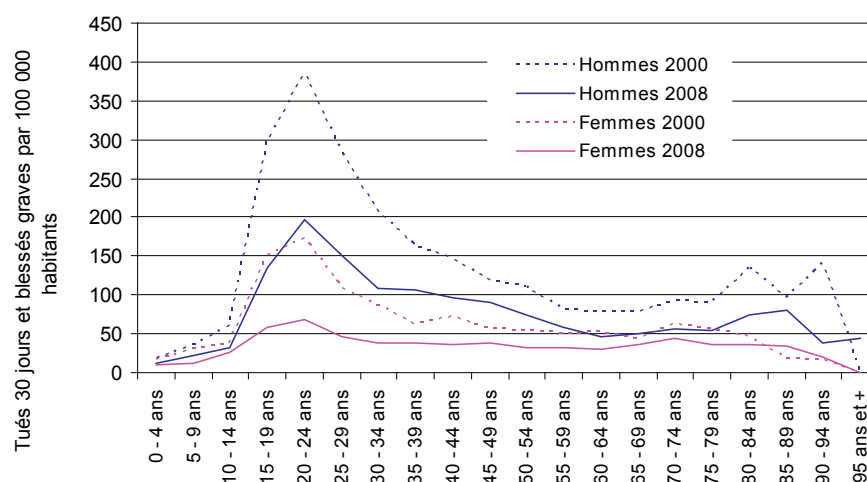
Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

		Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents avec au moins 1...	Population	Blessés graves et décédés 30 jours par 100 000 habitants
75 à 79 ans	Hommes	23	77	508	1111	169513	59
	Femmes	13	83	500	747	236843	40
	Total	36	160	1009	1863	406356	48
80 à 84 ans	Hommes	19	70	274	660	107782	82
	Femmes	6	73	292	447	184251	43
	Total	25	144	567	1109	292033	58
85 à 89 ans	Hommes	8	34	134	294	47078	89
	Femmes	9	31	105	172	103365	39
	Total	17	65	242	469	150443	55
90 à 94 ans	Hommes	0	5	19	44	10570	45
	Femmes	3	5	15	24	34198	23
	Total	3	10	34	69	44768	28
95 ans et plus	Hommes	0	1	1	5	2302	55
	Femmes	0	0	2	2	11667	0
	Total	0	1	4	7	13969	9
Inconnus	Hommes	0	14	56	130	0	-
	Femmes	0	2	29	34	0	-
	Total	5	554	466	2644	0	-
Total	Hommes	717	4202	33170	42222	5224309	94
	Femmes	221	2021	23894	26955	5442557	41
	Total	944	6782	57655	48827	10666866	72

*Total = Hommes + femmes + sexe inconnu.

La colonne « Accidents impliquant au moins 1... » comptabilise les accidents impliquant au moins un homme de 0 à 4 ans, une femme de 0 à 4 ans, un homme de 5 à 9 ans, etc. Un accident impliquant un homme de 20 à 24 ans et une femme de 30 à 34 ans sera comptabilisé dans les deux lignes correspondantes. Un accident impliquant deux hommes de 20 à 24 ans ne sera par contre comptabilisé qu'une seule fois.

Graphique 70:
Blessés graves et décédés 30
jours par 100 000 habitants
de la catégorie d'âge,
comparaison homme/femme et
2000/2008 (Non pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les décédés 30 jours et blessés graves dont l'âge est inconnu ne sont pas repris dans le graphique

LES TABLEAUX ET GRAPHES

Tableau 50:
Evolution du nombre de
décédés 30 jours selon le type
d'utilisateur

	Piéton	Cycliste	Cyclo A	Cyclo B	Moto <=400cc	Moto >400cc
1991	280	166	56	45	25	89
1992	233	147	52	46	18	74
1993	199	137	37	50	20	127
1994	197	151	60	33	22	119
1995	149	128	38	33	20	96
1996	154	120	41	24	13	94
1997	142	122	44	24	13	112
1998	162	135	51	27	24	97
1999	154	122	33	23	15	127
2000	142	134	28	36	16	102
2001	158	128	42	21	21	126
2002	127	105	33	33	15	143
2003	113	109	27	18	14	109
2004	101	78	18	15	16	104
2005	108	71	18	12	16	107
2006	122	91	21	14	16	114
2007	104	90	14	12	11	128
2008	99	86	14	18	20	88
Moyenne 1998-2000	153	130	37	29	18	109
Evolution	-35%	-34%	-63%	-37%	9%	-19%

Tableau 51:
Evolution du nombre de
blessés graves selon le type
d'utilisateur

	Piéton	Cycliste	Cyclo A	Cyclo B	Moto <=400cc	Moto >400cc
1991	1461	1702	1015	980	259	645
1992	1309	1551	922	775	223	722
1993	1166	1548	881	638	214	782
1994	1173	1478	885	589	188	767
1995	1024	1428	779	517	180	859
1996	892	1173	721	465	157	774
1997	875	1230	754	475	166	800
1998	814	1104	762	470	168	727
1999	776	1113	722	444	157	714
2000	621	971	659	449	134	738
2001	703	872	574	396	130	694
2002	603	833	486	377	104	656
2003	630	831	315	340	120	726
2004	604	718	251	246	97	532
2005	568	769	234	255	114	591
2006	570	763	219	263	111	605
2007	604	806	226	281	107	627
2008	589	774	209	244	125	554
2008 pondéré	698	905	245	287	144	633
Moyenne 1998-2000	737	1063	714	454	153	726
Evolution	-20%	-27%	-71%	-46%	-18%	-24%

Cond. voit. pers.	Pass. Voit. pers.	Camionnette	Camion	Minibus	Autobus et autocar	Autre	Inconnu	Total
821	317	36	23	6	5	1	3	1873
753	286	35	15	5	3	4	0	1671
749	292	22	11	3	9	4	0	1660
781	277	28	18	2	3	1	0	1692
688	240	30	14	9	2	1	1	1449
637	216	25	14	8	8	1	1	1356
642	202	26	19	7	7	3	1	1364
670	266	40	15	4	6	1	2	1500
644	207	42	20	6	4	0	0	1397
697	225	52	20	6	2	9	1	1470
662	237	48	28	6	3	6	0	1486
592	187	40	15	8	1	6	50	1355
532	156	27	15	1	0	6	85	1212
491	132	32	18	3	2	17	135	1162
471	153	44	16	0	0	10	63	1089
467	122	34	16	0	0	11	41	1069
438	112	49	25	3	1	27	57	1071
365	114	40	25	0	2	11	62	944
670	233	45	18	5	4	3	1	1456
-46%	-51%	-10%	36%	-100%	-50%	+230%	+6100%	-35%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

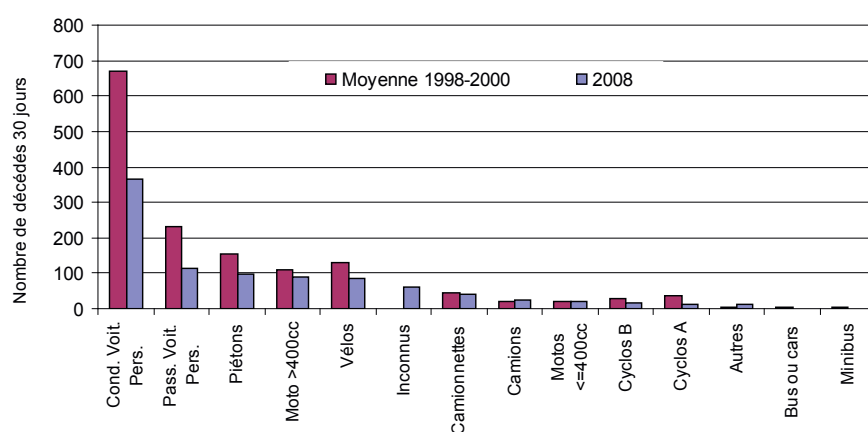
Cond. voit. pers.	Pass. Voit. pers.	Camionnette	Camion	Minibus	Autobus et autocar	Autre	Inconnu	Total
6410	3256	347	126	48	46	31	6	16332
6114	2933	266	143	50	38	29	6	15081
6030	2828	305	115	63	47	8	5	14630
5701	2660	300	143	53	40	23	3	14003
5123	2263	279	125	67	36	31	6	12717
4529	1997	271	133	34	62	8	5	11221
4524	2061	275	156	50	47	17	2	11432
4382	1974	282	128	42	35	15	6	10909
4116	1797	350	128	42	47	12	3	10421
3980	1721	333	130	45	18	45	3	9847
3601	1499	286	115	32	12	34	1	8949
2929	1164	296	122	20	3	40	5	7638
2652	987	228	105	5	7	70	80	7096
2244	917	229	80	22	11	89	193	6233
2109	906	243	105	11	16	102	52	6075
2076	947	212	93	15	17	106	25	6022
2040	993	224	86	18	12	137	38	6199
1889	1172	245	77	4	18	82	31	6013
2117	1254	267	80	4	20	94	35	6782
4159	1831	322	129	42	15	43	4	10392
-55%	-36%	-24%	-40%	-91%	20%	91%	675%	-42%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 52:
Evolution du nombre de
victimes selon le type d'usager

	Piéton	Cycliste	Cyclo A	Cyclo B	Moto ≤400cc	Moto >400cc
1991	5371	7885	4625	4282	922	2039
1992	4776	7420	4428	3537	808	2244
1993	4594	7454	4101	3209	782	2503
1994	4466	7517	4160	2900	719	2651
1995	4204	7508	4104	2671	753	2820
1996	4085	7025	3991	2588	602	2693
1997	4023	7419	4556	2803	638	2846
1998	4026	7079	4992	3048	643	2769
1999	4101	7261	5178	3303	658	3049
2000	3642	6789	4718	3331	609	2805
2001	3636	6540	4448	3115	553	2868
2002	3428	6740	4216	3228	562	2906
2003	3970	7109	3361	3036	601	3064
2004	4143	7016	2611	2601	730	2748
2005	3663	6464	2444	2352	680	2775
2006	3649	6460	2260	2369	770	2891
2007	3964	6886	2344	2716	640	2943
2008	3872	6877	2236	2365	887	2723
2008 pondéré	4645	8122	2635	2804	1047	3156
Moyenne 1998-2000	3923	7043	4963	3227	637	2874
Evolution	-1%	-2%	-55%	-27%	+39%	-5%

Graphique 71:
Evolution du nombre de tués
30 jours selon le type d'usager
(comparaison entre la moyenne
de référence 1998-2000 et
2008 – non pondéré)

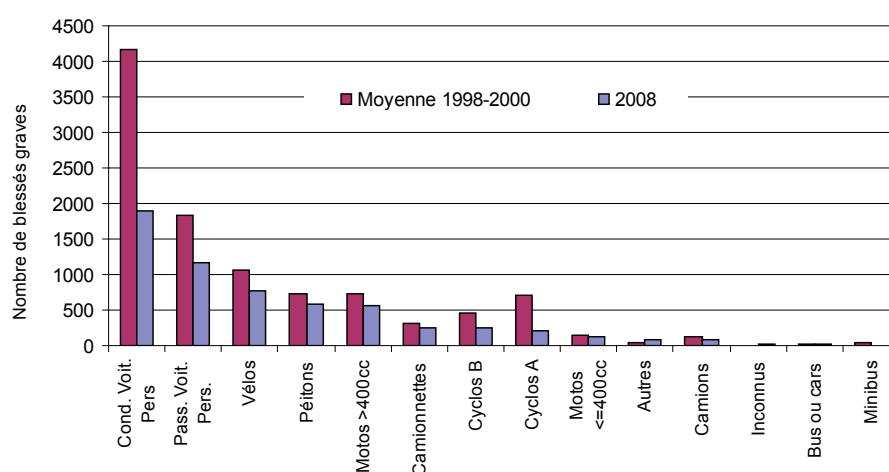


Source: SPF Economie DG SIE /
Infographie : IBSR

Cond. voit. pers.	Pass. Voit. pers.	Camionnette	Camion	Minibus	Autobus et autocar	Autre	Inconnu	Total
34357	19256	1907	774	239	365	462	44	82528
33629	18437	1748	784	233	343	332	59	78778
33454	18097	1870	704	264	310	281	52	77675
32008	17140	1726	828	252	329	307	27	75030
30373	15833	1753	741	257	311	379	47	71754
29097	14724	1795	708	246	374	300	31	68259
29765	15429	1788	771	235	342	270	22	70907
30537	15549	1953	715	214	366	343	26	72260
30206	15040	2135	740	251	313	275	33	72543
29314	14377	2205	774	298	301	223	45	69431
28251	13631	2168	696	322	311	217	24	66780
24396	11762	2047	712	226	305	285	90	60903
23176	9905	1891	662	119	300	604	739	58537
22484	10000	1963	632	108	318	874	1755	57983
21575	10217	1999	686	139	446	787	472	54699
22346	10178	2186	648	150	476	985	316	55684
23585	10329	2177	670	125	466	1039	387	58271
22793	10227	2129	650	111	501	843	373	56587
26049	11708	2389	696	122	590	995	425	65382
30019	14989	2098	743	326	306	229	35	71411
-24%	-32%	+1%	-13%	-66%	+64%	+268%	+976%	-21%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

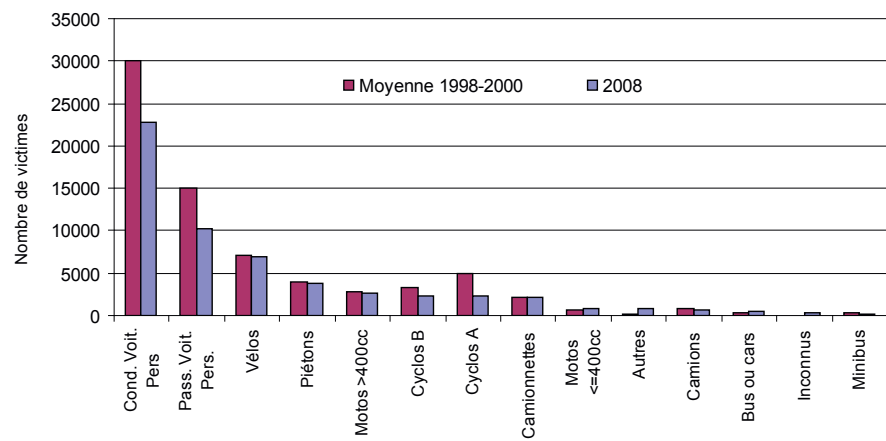
Graphique 72:
Evolution du nombre de
blessés graves selon le type
d'utilisateur (comparaison entre la
moyenne de référence 1998-
2000 et 2008 – non pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

LES TABLEAUX ET GRAPHES

Graphique 73:
Evolution du nombre de
victimes selon le type d'usager
(comparaison entre la moyenne
de référence 1998-2000 et
2008 – non pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR



Tableau 53:
Décédés 30 jours selon le type d'usager et l'âge (2008)

	Piéton	Cycliste	Cyclo	Moto	Cond. voit. pers.	Pass. voit. pers.	Autre	Total	Population
0	0	0	0	0	0	1	0	1	121006
1	2	0	0	0	0	2	1	5	123205
2	0	1	0	0	0	0	0	1	120831
3	1	0	0	0	0	0	1	2	119319
4	0	1	0	0	0	1	0	2	116367
5	2	0	0	0	0	0	0	2	115544
6	0	0	0	0	0	0	2	2	117841
7	1	0	0	0	0	0	0	1	119438
8	0	0	0	0	0	0	0	0	118177
9	0	1	0	0	0	1	0	2	119108
10	0	0	1	0	0	2	0	3	121005
11	0	1	0	0	0	3	0	4	121242
12	0	1	0	0	0	2	0	3	120302
13	1	0	0	0	0	1	1	3	121272
14	0	3	0	1	0	0	0	4	125798
15	3	1	0	1	0	1	0	6	130435
16	1	1	1	0	0	4	2	9	132352
17	2	3	1	0	0	5	2	13	131265
18	2	2	6	3	4	3	4	24	129354
19	3	1	2	0	9	4	4	23	128909
20	0	1	1	1	12	5	1	21	127376
21	2	2	0	1	15	3	3	26	128175
22	0	2	0	3	17	3	6	31	126124
23	1	0	1	3	12	8	3	28	128496
24	0	0	2	4	14	3	1	24	130345
25	0	0	4	3	12	4	1	24	134070
26	2	0	1	5	12	2	3	25	137615
27	0	0	0	1	13	2	3	19	139035
28	2	0	0	2	11	1	4	20	138345
29	0	0	0	3	8	0	3	14	137127
30 - 34	4	4	1	15	28	13	17	82	686601
35 - 39	6	2	2	20	29	7	17	83	761910
40 - 44	5	7	2	16	27	6	15	78	811766
45 - 49	4	5	1	10	31	2	13	66	802015
50 - 54	9	6	2	6	18	4	9	54	739278
55 - 59	4	9	2	1	20	3	7	46	676975
60 - 64	8	8	1	9	11	0	2	39	589117
65 - 69	5	4	0	0	25	1	3	38	461720
70 - 74	6	10	0	0	8	4	2	30	450437
75+	23	10	1	0	28	9	10	81	907569
Inconnus	0	0	0	0	1	4	0	5	0
Total	99	86	32	108	365	114	140	944	10666866

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 54:
Blessés graves selon l'âge et le type d'usager (2008, pondéré)

	Piéton	Cycliste	Cyclo	Moto	Cond. voit. pers.	Pass. voit. pers.	Autre	Total	Population
0	5	0	0	0	0	6	2	13	121006
1	1	0	0	0	0	10	0	11	123205
2	5	0	0	0	0	5	0	9	120831
3	8	2	0	0	0	5	0	16	119319
4	12	0	0	0	0	6	1	18	116367
5	10	0	0	0	0	5	0	15	115544
6	17	2	0	0	0	8	0	27	117841
7	7	2	0	0	0	10	2	22	119438
8	7	5	0	2	0	8	0	22	118177
9	7	9	0	0	0	7	1	24	119108
10	14	11	0	0	0	6	1	32	121005
11	11	8	1	0	0	7	1	28	121242
12	14	14	0	0	0	4	2	34	120302
13	14	24	0	2	0	5	0	46	121272
14	10	20	2	1	0	6	6	45	125798
15	7	23	13	1	1	10	5	60	130435
16	5	21	58	4	1	15	6	111	132352
17	13	32	63	2	1	24	8	144	131265
18	10	19	40	9	44	37	9	168	129354
19	8	9	22	12	63	38	6	160	128909
20	5	6	20	17	61	37	8	154	127376
21	13	7	14	18	88	33	5	179	128175
22	5	4	18	23	96	28	8	181	126124
23	4	6	9	17	98	21	16	170	128496
24	6	5	11	22	65	17	14	139	130345
25	3	8	8	18	77	20	8	143	134070
26	5	12	8	16	57	26	8	130	137615
27	11	7	7	21	60	14	8	128	139035
28	6	12	6	24	59	15	8	129	138345
29	5	7	12	23	58	14	11	129	137127
30 - 34	25	40	33	100	191	50	46	485	686601
35 - 39	32	44	38	125	216	34	49	539	761910
40 - 44	33	67	35	103	198	36	51	523	811766
45 - 49	43	66	46	105	162	26	62	510	802015
50 - 54	35	62	25	65	134	26	40	387	739278
55 - 59	50	63	15	26	94	23	24	295	676975
60 - 64	27	61	15	10	60	20	22	216	589117
65 - 69	31	63	2	0	58	20	7	181	461720
70 - 74	60	77	1	0	55	25	7	226	450437
75+	116	86	8	1	106	54	8	380	907569
Inconnus	0	0	0	7	14	491	41	554	0
Total	698	905	532	777	2117	1254	500	6782	10666866

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 55:
Victimes selon le type d'usagers et l'âge (2008; pondéré)

	Piéton	Cycliste	Cyclo	Moto	Cond. voit. pers.	Pass. voit. pers.	Autre	Total	Population
0	29	1	2	1	0	202	29	264	121006
1	14	2	0	0	0	114	9	139	123205
2	46	7	0	0	0	123	7	183	120831
3	72	8	0	0	0	137	11	228	119319
4	93	14	0	0	0	131	13	251	116367
5	83	18	1	0	0	153	9	264	115544
6	86	28	2	0	1	145	11	274	117841
7	83	37	1	1	0	148	8	278	119438
8	70	44	2	2	0	161	21	300	118177
9	59	62	2	3	0	164	18	309	119108
10	71	117	1	1	0	167	19	377	121005
11	68	134	9	3	1	167	11	395	121242
12	84	256	6	3	0	133	22	505	120302
13	104	241	6	5	0	152	56	563	121272
14	93	273	30	10	1	121	48	577	125798
15	84	321	69	7	9	176	40	706	130435
16	89	297	831	24	20	280	128	1670	132352
17	103	292	703	25	40	377	108	1649	131265
18	84	243	516	73	429	482	119	1945	129354
19	68	137	315	82	717	461	120	1900	128909
20	65	134	245	91	920	405	109	1968	127376
21	78	115	187	108	1018	414	113	2032	128175
22	56	88	182	110	988	347	126	1897	126124
23	61	101	123	115	942	328	115	1785	128496
24	53	73	106	111	868	276	174	1661	130345
25	52	96	125	117	890	239	105	1625	134070
26	48	110	73	127	836	244	123	1562	137615
27	52	90	73	134	819	228	143	1539	139035
28	33	92	67	123	741	212	107	1376	138345
29	58	95	84	119	744	187	118	1405	137127
30 - 34	227	431	278	529	3071	740	488	5764	686601
35 - 39	244	411	312	558	2851	585	565	5525	761910
40 - 44	245	609	271	565	2544	522	531	5287	811766
45 - 49	271	589	285	547	2140	434	495	4761	802015
50 - 54	257	525	203	319	1531	366	346	3548	739278
55 - 59	233	463	142	165	1140	324	245	2712	676975
60 - 64	213	424	80	69	746	265	136	1933	589117
65 - 69	195	334	29	18	582	212	89	1460	461720
70 - 74	225	362	22	5	490	250	71	1426	450437
75+	484	430	34	8	833	422	106	2317	907569
Inconnus	11	15	18	24	135	715	106	1024	0
Total	4645	8122	5439	4203	26049	11708	5216	65382	10666866

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

LES TABLEAUX ET GRAPHES

Tableau 56:
Evolution du nombre de tués
et de blessés graves (moyenne
2006-2008 versus moyenne
98-2000) par catégorie d'âge et
type d'utilisateur (non pondéré)

	Jusque 17 ans	De 18 à 24 ans
[+90%,+100%[		
[+80%,+90%[		
[+70%,+80%[		
[+60%,+70%[		
[+50%,+60%[		
[+40%,+50%[		
[+30%,+40%[		
[+20%,+30%[		
[+10%,+20%[		
[0%,+10%[		
[-10%,0%[		
[-15%, -10%[		
[-20%, -15%[		
[-25%, -20%[		 -22%
[-30%, -25%[		
[-40%, -30%[	 -31%	 -35%  -40%
[-50%, -40%[	 -49%	
[-60%, -50%[	 -60%	 -52%
[-70%, -60%[	 -68%	 -62%
[-80%, -70%[		
[-90%, -80%[		
[-100%, -90%[		

Les tués et blessés graves dont le sexe est inconnu ne sont pas repris dans le tableau
Toutes les catégories de véhicules ne sont pas reprises pour toutes les classes d'âge. Les types
et tués pour une certaine classe d'âge, n'ont pas été repris dans le graphe. Les types d'utilisateurs

De 25 à 34 ans	De 35 à 64 ans	65 ans et +	Total
	 +25%		
 -10%			
 -12%	 -13%  -15%	 -15%  -16%	 -17%  -22%  -27%  -27%
 -38%  -44%	 -32%  -47%	 -45%	 -48%
 -56%  -56%		 -63%	 -59%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

d'utilisateurs pour lesquels calculer une évolution n'était pas méthodologiquement correct vu le trop petit nombre de blessés graves
 s « autres » et inconnus » n'ont pas non plus été repris dans le tableau.

LES TABLEAUX ET GRAPHES

Tableau 57:
Indicateurs-clés des victimes selon le type d'usagers et le sexe (2008; pondéré)

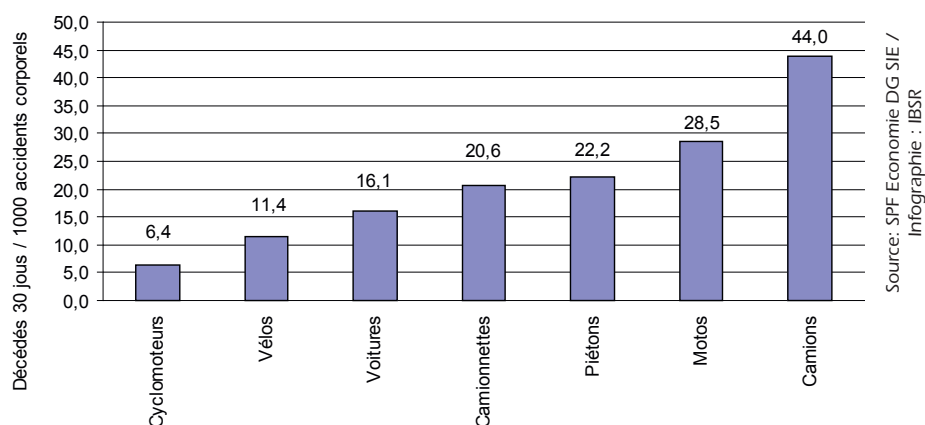
		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Accidents impliquant au moins 1...
		#	%	#	%	#	%	#
Piéton	Hommes	58	8%	350	8%	1797	5%	2264
	Femmes	41	19%	344	17%	2015	8%	2357
	Total*	99	10%	698	10%	3848	7%	4620
Vélo	Hommes	62	9%	570	14%	4353	13%	4993
	Femmes	24	11%	334	17%	2746	11%	3096
	Total*	86	9%	905	13%	7131	12%	8089
Cyclo A	Hommes	11	2%	168	4%	1487	4%	1699
	Femmes	3	1%	76	4%	869	4%	948
	Total*	14	1%	245	4%	2376	4%	2647
Cyclo B	Hommes	18	3%	205	5%	1781	5%	2033
	Femmes	0	0%	80	4%	706	3%	769
	Total*	18	2%	287	4%	2499	4%	2801
Moto <=400cc	Hommes	17	2%	129	3%	761	2%	930
	Femmes	3	1%	14	1%	119	0%	133
	Total*	20	2%	144	2%	883	2%	1063
Moto >400cc	Hommes	82	11%	573	14%	2163	7%	2878
	Femmes	6	3%	51	3%	255	1%	313
	Total*	88	9%	633	9%	2435	4%	3191
Voiture	Hommes	349	49%	1827	43%	17512	53%	29895
	Femmes	124	56%	1043	52%	15994	67%	20404
	Total*	479	51%	3371	50%	33907	59%	50299
Bus & Autocar	Hommes	2	0%	10	0%	229	1%	701
	Femmes	0	0%	3	0%	317	1%	228
	Total*	2	0%	20	0%	567	1%	929
Camionnette	Hommes	36	5%	208	5%	1652	5%	4182
	Femmes	4	2%	37	2%	405	2%	588
	Total*	40	4%	267	4%	2082	4%	4770
Camion	Hommes	24	3%	77	2%	567	2%	2669
	Femmes	1	0%	1	0%	16	0%	41
	Total*	25	3%	80	1%	591	1%	2710
Autres/ Inconnus	Hommes	58	8%	85	2%	867	3%	1543
	Femmes	15	7%	37	2%	451	2%	529
	Total*	73	8%	133	2%	1335	2%	2072
Total*	Hommes	717	100%	4202	100%	33170	100%	42222
	Femmes	221	100%	2021	100%	23894	100%	26955
	Total*	944	100%	6782	100%	57655	100%	48827

*Total = Hommes + Femmes + sexe inconnus

La colonne "Accidents impliquant au moins 1..." donne le nombre d'accidents impliquant au moins un homme piéton, ou au moins une femme piéton, ou au moins un homme cycliste,... Un accident impliquant à la fois une homme piéton et une conductrice de voiture sera donc repris dans deux lignes. Par contre, un accident impliquant deux conductrices de voiture ne sera compté qu'une seule fois.

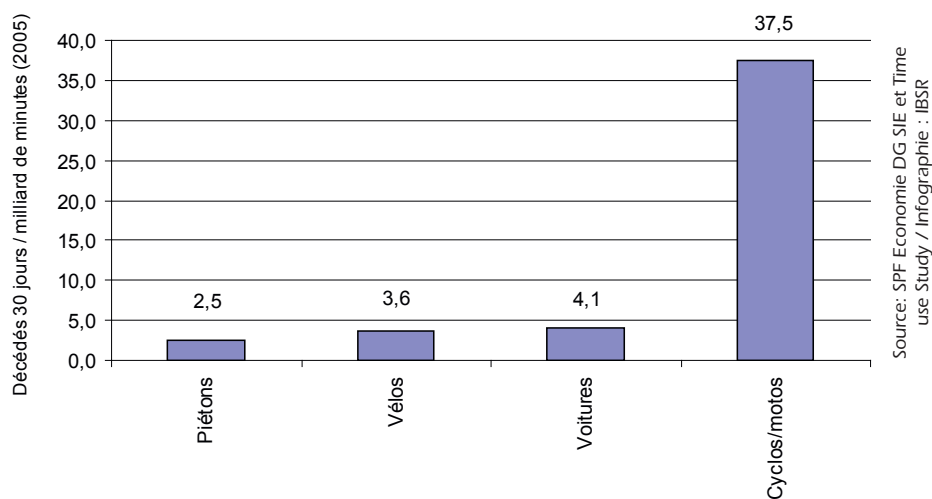
Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 74:
Gravité des accidents selon le
type d'usagers (2008; pondéré)



Ce graphique ne reprend que les types d'usagers pour lesquels le nombre de décès 30 jours est le plus important.

Graphique 75:
Risque total de décès selon
le type d'usager par milliard
de minutes passées dans le
trafic(2005)



Le risque total de décès est ici défini comme le nombre de décès 30 jours dans un accident impliquant le type d'usager dont question par milliard de minutes passées dans le trafic par le type d'usager dont question. La source de données ne nous permet pas de calculer le risque de décès total pour les cyclomotoristes et motocyclistes à part. Il n'est pas non plus possible de calculer le risque total pour les autres catégories d'usagers (par exemple : camions).

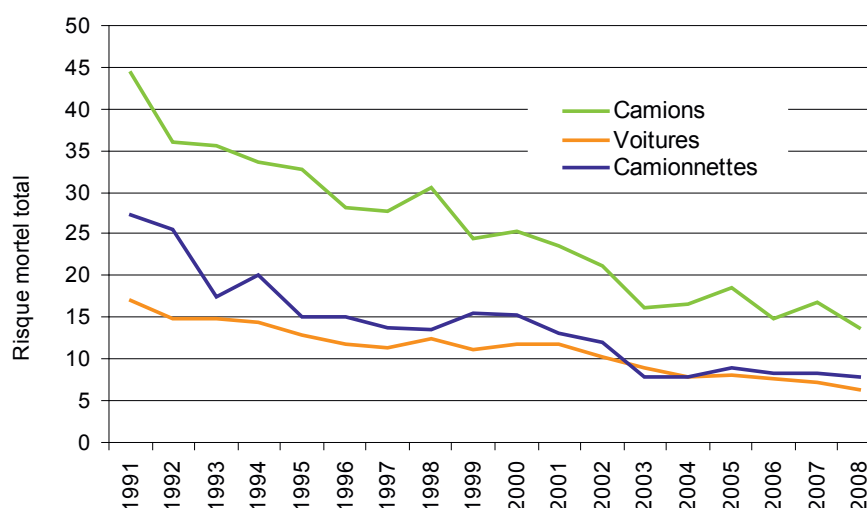
Tableau 58:
Risque mortel total par milliard
de voyageurs-kilomètres selon
le type d'utilisateur

	Voiture	Moto	Camion	Camionnette
1991	17	262	44	27
1992	15	179	36	25
1993	15	229	36	18
1994	14	190	34	20
1995	13	133	33	15
1996	12	119	28	15
1997	11	156	28	14
1998	12	134	31	13
1999	11	156	25	15
2000	12	134	25	15
2001	12	153	23	13
2002	10	153	21	12
2003	9	119	16	8
2004	8	108	17	8
2005	8	109	19	9
2006	8	116	15	8
2007	7	112	17	8
2008	6	87	14	8
Moyenne 1998-2000	12	142	27	15
Evolution	-46,7%	-38,4%	-49,1%	-46,3%

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

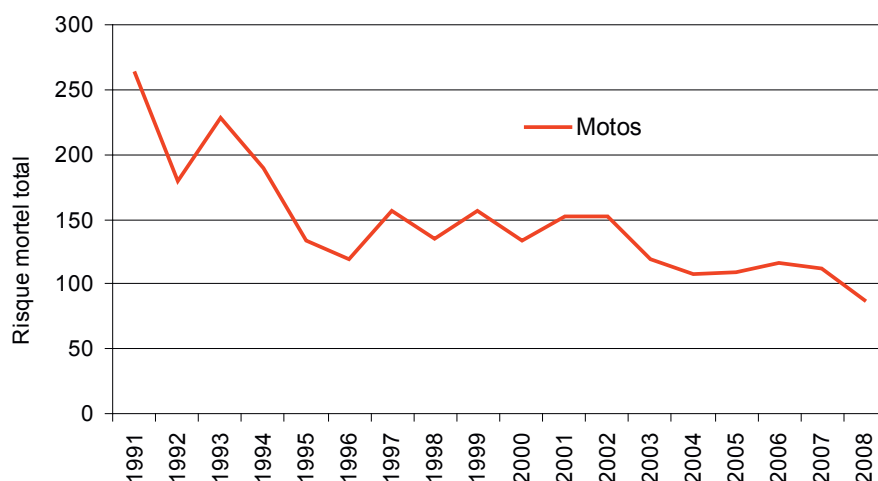
Le risque total de décès est ici défini comme le nombre total de décès 30 jours dans un accident impliquant au moins un véhicule du type dont question par le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus par ce type d'utilisateur.
La source de données ne nous permet pas de calculer l'évolution du risque pour les autres catégories d'utilisateurs (Piétons, Vélos, etc.).

Graphique 76:
Risque mortel total par milliard
de voyageurs-kilomètres selon
le type d'utilisateur



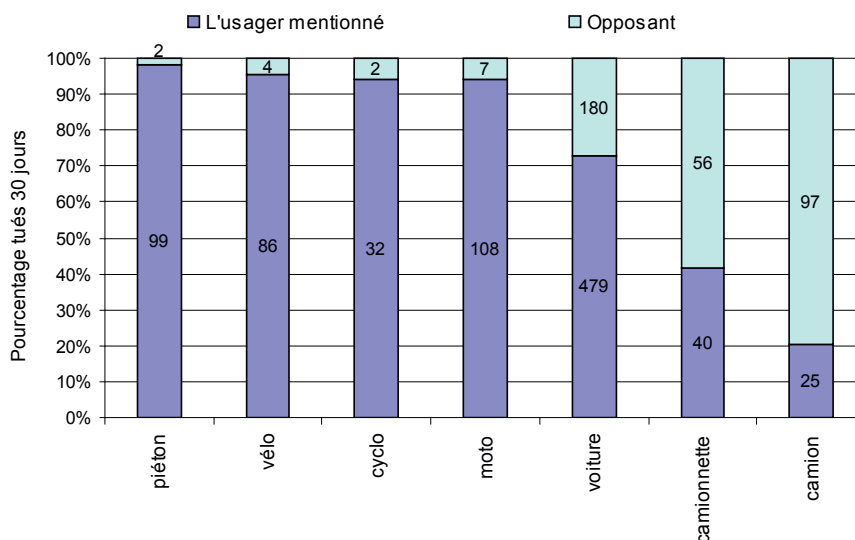
Source: SPF Economie DG SIE et SPF Mobilité / Infographie : IBSR

Graphique 77:
Risque mortel total par milliard
de voyageurs-kilomètres selon
le type d'usager



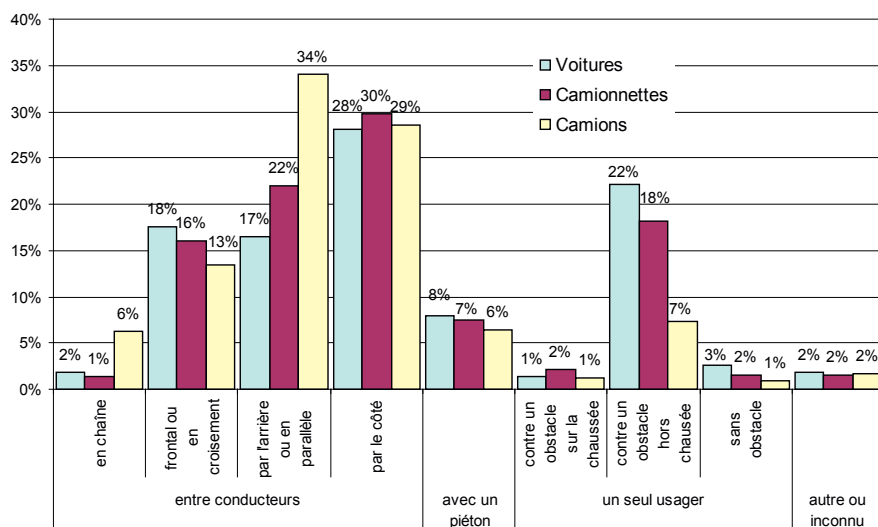
Source: SPF Economie DG SIE et SPF Mobilité /
Infographie : IBSR

Graphique 78:
Part de décédés 30 jours de la
catégorie d'usager mentionnée
et des opposants à cette
catégorie dans les collisions
impliquant le type d'usager
dont question (2008)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 79:
Répartition des accidents
graves impliquant au
moins une voiture, ou une
camionnette ou un camion
selon le type de collision (2008;
pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

LES TABLEAUX ET GRAPHES

Tableau 59:
Nombre de victimes de la route
selon le pays d'immatriculation
de leur véhicule (2008
pondéré)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers
Belgique	910	6596	56373
Pays-Bas	10	56	368
France	8	71	494
Luxembourg	5	12	111
Allemagne	3	21	135
Pologne	3	5	44
Royaume-Uni	2	7	31
Inconnus	1	3	30
Rép. Tchèque	1	2	7
Bulgarie	1	1	8
Autres pays	0	8	53
Total	944	6782	57655

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

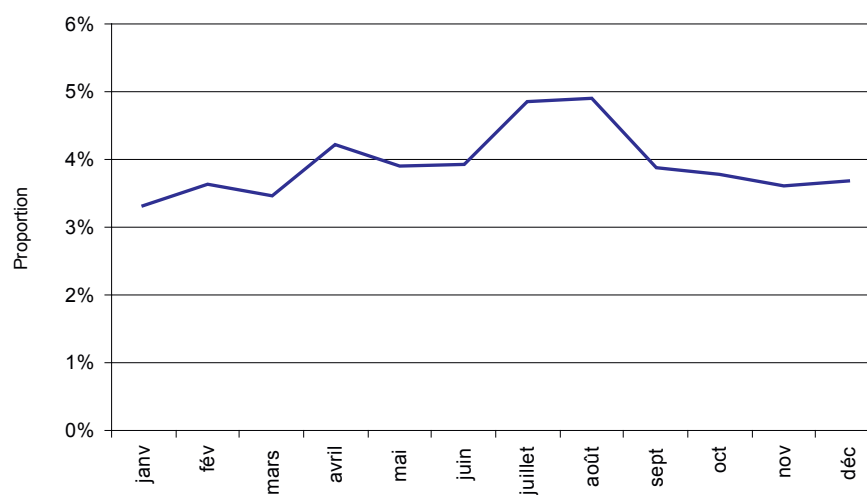
Tableau 60:
Nombre de victimes d'accidents
de camion sur autoroute selon
le pays d'immatriculation du
camion (2008 pondéré)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers
Belgique	27	126	427
Pays-Bas	4	33	112
Allemagne	4	22	88
Portugal	4	4	11
Pologne	3	22	44
France	2	7	26
Rép. Tchèque	2	4	19
Inconnu	1	7	19
Bulgarie	1	3	7
Luxembourg	0	7	20
Royaume-Uni	0	7	12

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les victimes d'accidents impliquant des camions de nationalités différentes sont comptés plusieurs fois.

Graphique 80:
Part de conducteurs de voiture
étrangers dans des accidents
corporels selon le mois (1999-
2008; non pondérés)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

3.1.4.4.1. Les piétons

Tableau 61:

Nombre de décédés 30 jours, blessés graves, blessés légers et accidents par âge et sexe, Piétons (2008; pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants	
	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme
0	0	0	2	1	15	1	3,7	1,9
1	1	1	1	0	3	7	3,4	1,7
2	0	0	5	0	27	14	7,5	0,0
3	0	1	8	0	38	25	13,3	1,7
4	0	0	8	4	54	26	13,5	6,5
0 à 4	1	2	24	5	137	73	8,2	2,3
5	2	0	6	4	43	28	13,3	6,6
6	0	0	7	10	41	28	11,4	17,2
7	1	0	7	0	41	32	13,6	0,0
8	0	0	6	1	33	30	10,1	2,1
9	0	0	7	0	34	17	11,9	0,0
5 à 9	3	0	33	15	193	135	12,1	5,2
10	0	0	7	7	34	23	11,3	11,9
11	0	0	1	10	29	27	1,9	16,7
12	0	0	8	6	34	36	13,4	10,2
13	1	0	6	8	36	53	11,3	14,3
14	0	0	2	7	32	51	3,9	11,9
10 à 14	1	0	25	39	166	190	8,3	13,0
15	1	2	6	1	33	41	10,1	4,8
16	1	0	0	5	37	46	1,5	7,6
17	2	0	7	6	29	60	13,3	9,3
18	1	1	6	5	30	40	10,1	9,1
19	3	0	5	4	23	33	11,7	5,7
15 à 19	8	3	23	20	151	219	9,3	7,3
20	0	0	2	2	24	35	3,5	3,8
21	2	0	5	6	29	35	10,6	10,0
22	0	0	3	1	29	22	5,4	1,8
23	1	0	2	1	26	30	5,3	1,8
24	0	0	2	3	23	24	3,5	5,3
20 à 24	3	0	15	15	132	146	5,7	4,6
25	0	0	2	1	27	20	3,4	1,7
26	2	0	2	2	17	25	6,3	3,2
27	0	0	2	8	19	23	3,3	11,9
28	2	0	3	2	13	11	7,8	3,2
29	0	0	5	0	20	31	6,7	0,0
25 à 29	4	0	15	14	97	110	5,5	4,1
30 à 34	3	1	13	12	110	87	4,5	3,9
35 à 39	3	3	23	10	113	92	6,7	3,3
40 à 44	3	2	19	14	95	112	5,3	4,0
45 à 49	2	2	28	16	105	119	7,3	4,4
50 à 54	5	4	21	14	97	116	7,0	4,9
55 à 59	2	2	26	24	78	98	8,3	7,7
60 à 64	6	2	11	16	66	112	5,8	6,1

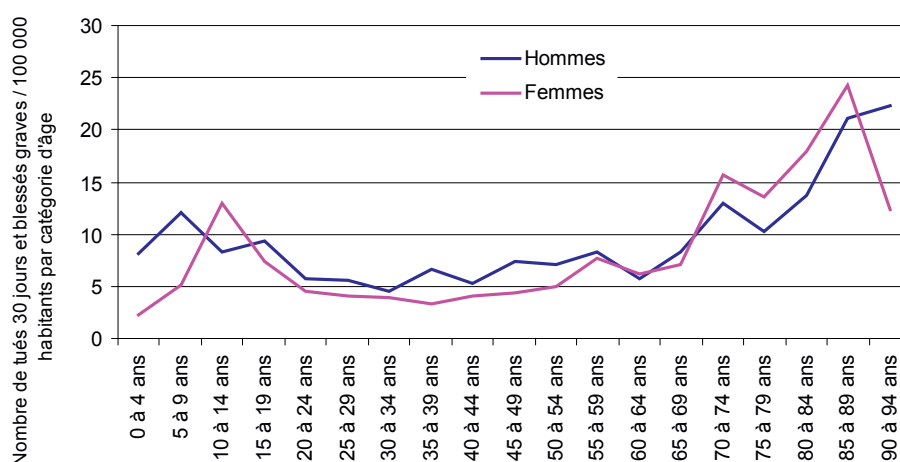
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

LES TABLEAUX ET GRAPHES

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants	
	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme
65 à 69	2	3	16	14	62	97	8,3	7,1
70 à 74	4	2	22	37	61	97	12,9	15,7
75 à 79	3	5	14	27	67	93	10,2	13,5
80 à 84	1	1	14	32	51	78	13,8	18,0
85 +	4	9	8	20	17	40	20,5	19,6
Inconnus	0	0	0	0	0	1		
Total	58	41	350	344	1797	2015	7,8	7,1

Les victimes dont le sexe ou l'âge ne sont pas connus ne sont pas reprises dans le tableau.

Graphique 81:
Nombre de décédés 30 jours
et blessés graves par 100.000
habitants par catégorie d'âge,
Piétons (2008; pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

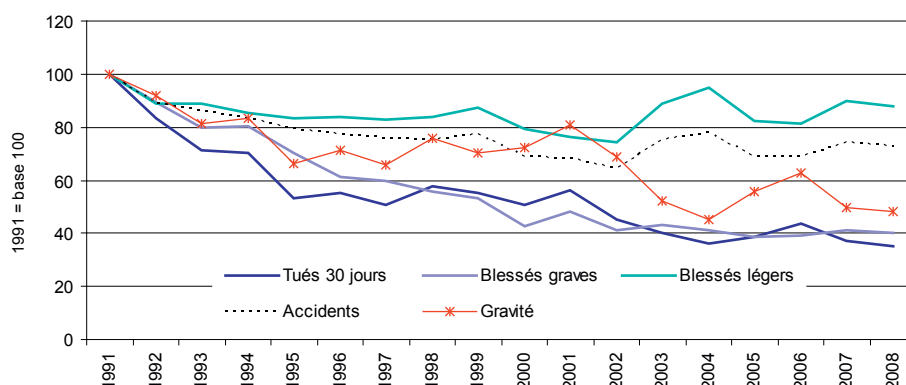
Les victimes dont l'âge ou le sexe sont inconnus ne sont pas reprises dans le graphique.

Tableau 62:
Evolution des piétons victimes
et des accidents impliquant au
moins un piéton (non pondéré)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents	Gravité
1991	280	1461	3630	5230	55
1992	233	1309	3234	4642	51
1993	199	1166	3229	4504	45
1994	197	1173	3096	4363	46
1995	149	1024	3031	4148	37
1996	154	892	3039	4053	39
1997	142	875	3006	3969	36
1998	162	814	3050	3938	42
1999	154	776	3171	4035	39
2000	142	621	2879	3585	40
2001	158	703	2775	3584	45
2002	127	603	2698	3369	38
2003	113	630	3227	3935	29
2004	101	604	3438	4079	25
2005	108	568	2987	3596	31
2006	122	570	2957	3592	35
2007	104	604	3256	3876	28
2008	99	589	3184	3801	27
2008 pondéré	99	698	3848	4559	22
Moyenne 1998-2000	153	737	3033	3853	40
Evolution	-35,2%	-20,1%	+5,0%	-1,3%	-34,0%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 82:
Evolution des piétons victimes
et des accidents impliquant au
moins un piéton (non pondéré)



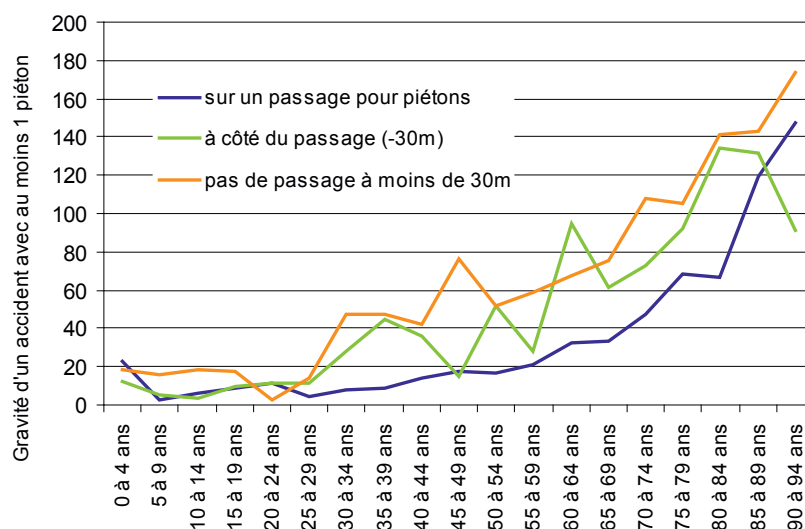
Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 63:
Piétons victimes selon leur position au moment de l'accident (2008 pondéré)

		Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents	Gravité (1999- 2008 non pondéré)
Sur passage pour piéton	Réglé par feu rouge /vert pour piéton	7	48	338	375	23
	Réglé par un policier ou un surveillant habilité	0	4	18	21	0
	Non réglé	16	170	977	1107	25
A côté d'un passage (-30m)	Réglé par feu rouge /vert pour piéton	4	20	93	112	32
	Réglé par un policier ou un surveillant habilité	1	1	10	12	26
	Non réglé	11	72	447	521	33
Pas de passage à moins de 30 mètres		12	115	490	633	45
Autres	Sur trottoir ou accotement	9	76	410	457	26
	Sur une piste cyclable séparée de la chaussée	1	14	62	114	18
	Sort d'un véhicule	0	10	93	106	23
	Sur la chaussée, côté droit (par rapport au sens de la marche)	10	36	180	226	46
	Sur la chaussée, côté gauche (par rapport au sens de la marche)	2	15	83	99	36
	Joue, travaille sur la chaussée	8	44	273	313	34
	Inconnus	18	73	373	464	57
Total		99	698	3848	4559	29

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

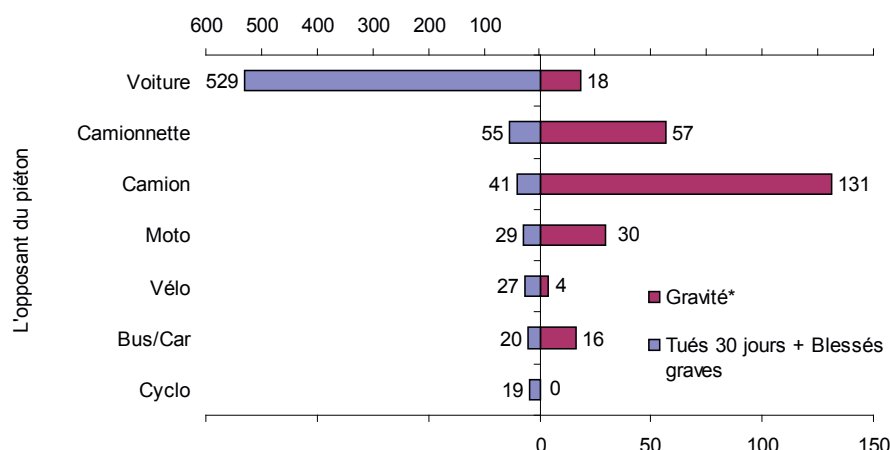
Graphique 83:
Gravité des accidents
impliquant un piéton selon la
position du piéton au moment
de la traversée et selon la
catégorie d'âge (1999-2008;
non pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Aucun piéton de plus de 94 ans n'est décédé dans un accident entre 1999-2008.

Graphique 84:
Nombre de piétons tués et
grièvement blessés et gravité
des accidents de piétons, selon
le type d'opposant (2008;
pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Si l'accident impliquant le piéton grièvement blessé ou tué est constitué de plusieurs collisions (avec plusieurs opposants), le graphique ci-dessus correspond aux usagers impliqués dans la première collision.

*La gravité n'est exceptionnellement pas calculée comme le total des tués dans l'accident (piétons et autres usagers) divisé par le nombre d'accidents (de piétons) mais bien comme le total des piétons tués (autres usagers non compris) divisé par le nombre d'accidents de piétons. Les piétons tués qui ne sont pas impliqués dans la première collision ne sont pas repris dans le calcul de la gravité. De même, les accidents pour lesquels il n'y a pas de piétons dans la première collision ne sont pas repris dans le calcul de la gravité.

Les piétons blessés graves et décédés 30 jours qui ne sont pas impliqués dans la première collision ne sont pas repris dans le graphique (colonne de gauche). Etant donné le faible nombre de piétons blessés graves et tués dans des accidents opposant le piéton à un usager de catégorie « autres ou inconnus », ces deux catégories ne sont pas reprises dans le graphique. La catégorie « pas d'opposant » n'est pas reprise non plus puisque les accidents de piétons seuls ne sont pas enregistrés comme des accidents corporels.

3.1.4.4.2. Vélos

Tableau 64:
Nombre de décédés 30 jours, blessés graves, blessés légers et accidents par âge et par sexe, Vélos (2008;
pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants	
	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme
0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
1	0	0	0	0	1	1	0,0	0,0
2	1	0	0	0	5	1	1,6	0,0
3	0	0	1	1	4	2	1,9	2,1
4	1	0	0	0	11	2	1,7	0,0
0 à 4	2	0	1	1	20	7	1,0	0,4
5	0	0	0	0	8	10	0,0	0,0
6	0	0	1	1	14	12	2,0	1,9
7	0	0	2	0	25	10	3,9	0,0
8	0	0	3	1	21	18	5,6	2,1
9	1	0	8	1	38	14	15,0	1,9
5 à 9	1	0	15	3	106	64	5,3	1,2
10	0	0	9	2	66	40	13,9	4,0
11	1	0	1	7	64	60	3,4	12,1
12	1	0	12	2	149	92	20,7	4,0
13	0	0	15	10	122	95	23,3	16,5
14	3	0	13	7	152	99	24,7	11,1
10 à 14	5	0	49	28	554	385	17,3	9,5
15	0	1	11	13	185	111	15,8	21,8
16	0	1	9	12	145	129	13,8	20,1
17	3	0	15	16	133	124	27,3	25,5
18	1	1	12	7	116	106	19,3	13,0
19	0	1	8	1	60	66	12,4	3,5
15 à 19	4	4	55	50	640	536	17,7	16,8
20	0	1	2	4	59	64	3,6	7,2
21	2	0	6	1	58	48	12,3	1,7
22	2	0	1	2	47	33	5,0	3,8
23	0	0	2	4	56	38	3,4	5,6
24	0	0	1	4	38	29	1,8	5,4
20 à 24	4	1	13	14	259	211	5,2	4,8
25	0	0	5	3	57	31	6,9	5,2
26	0	0	11	1	63	35	15,3	1,8
27	0	0	6	1	55	26	8,5	1,7
28	0	0	6	5	55	25	8,2	7,0
29	0	0	2	5	64	24	3,5	6,9
25 à 29	0	0	29	15	294	142	8,5	4,5
30 à 34	2	2	33	7	260	126	10,0	2,7
35 à 39	1	1	27	17	248	116	7,2	4,7
40 à 44	5	2	51	16	346	188	13,7	4,5

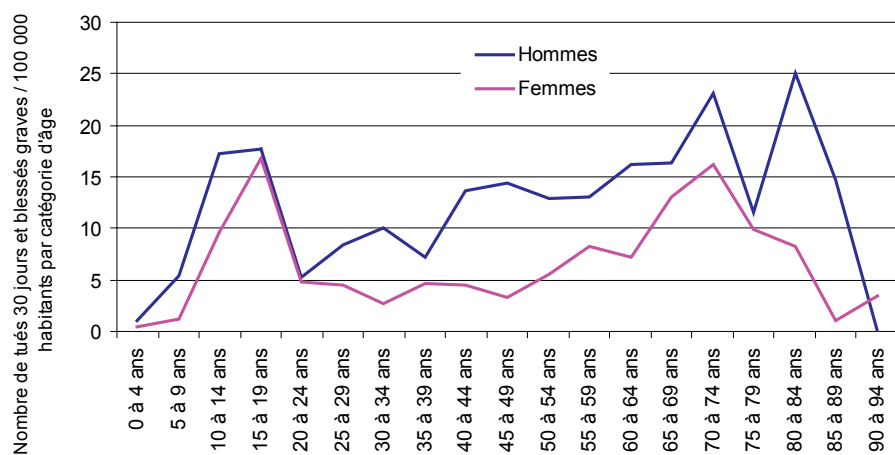
Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

LES TABLEAUX ET GRAPHES

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants	
	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme
45 à 49	4	1	54	12	351	165	14,4	3,2
50 à 54	5	1	43	20	283	173	12,9	5,6
55 à 59	5	4	39	24	227	163	13,1	8,2
60 à 64	6	2	41	20	208	145	16,2	7,2
65 à 69	4	0	32	32	172	95	16,3	13,0
70 à 74	5	5	42	35	165	110	23,1	16,3
75 à 79	5	0	15	24	126	79	11,6	10,0
80 à 84	3	1	24	14	68	35	25,0	8,3
85 +	1	0	7	2	24	4	13,6	1,5
Inconnus	0	0	0	0	4	2		
Total	62	24	570	334	4353	2746	12,1	6,6

Les victimes de sexe ou de gravité des blessures inconnus ne sont pas reprises dans le tableau.

Graphique 85:
Nombre de décédés 30 jours
et blessés graves par 100.000
habitants par catégories d'âge,
Vélos (2008; pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

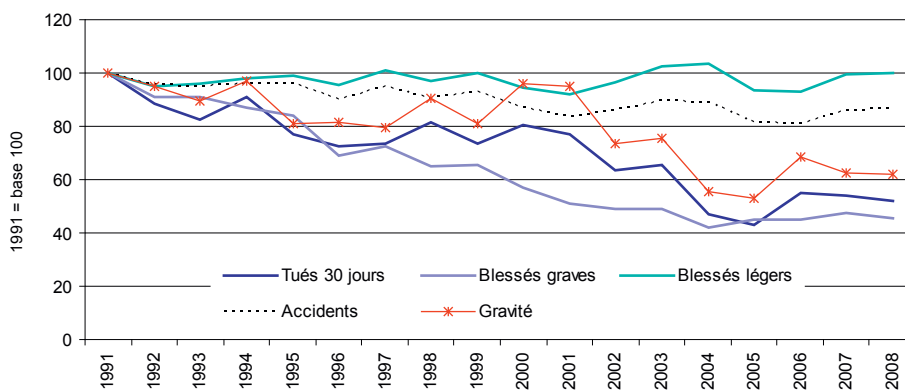
Les victimes de sexe ou de gravité des blessures inconnus ne sont pas reprises dans le graphique.

Tableau 65:
Evolution des victimes cyclistes
et des accidents impliquant au
moins un vélo (non pondéré)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents	Gravité
1991	166	1702	6017	7719	22
1992	147	1551	5722	7365	21
1993	137	1548	5769	7339	19
1994	151	1478	5888	7392	21
1995	128	1428	5952	7403	18
1996	120	1173	5732	6932	18
1997	122	1230	6067	7323	17
1998	135	1104	5840	6991	20
1999	122	1113	6026	7194	18
2000	134	971	5684	6706	21
2001	128	872	5540	6458	21
2002	105	833	5802	6654	16
2003	109	831	6169	6913	16
2004	78	718	6220	6854	12
2005	71	769	5624	6290	11
2006	91	763	5606	6254	15
2007	90	806	5990	6630	14
2008	86	774	6017	6690	13
2008 pondéré	86	905	7131	7908	11
Moyenne 1998- 2000	130	1063	5850	6964	19
Evolution	-34,0%	-27,2%	+2,9%	-3,9%	-30,1%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

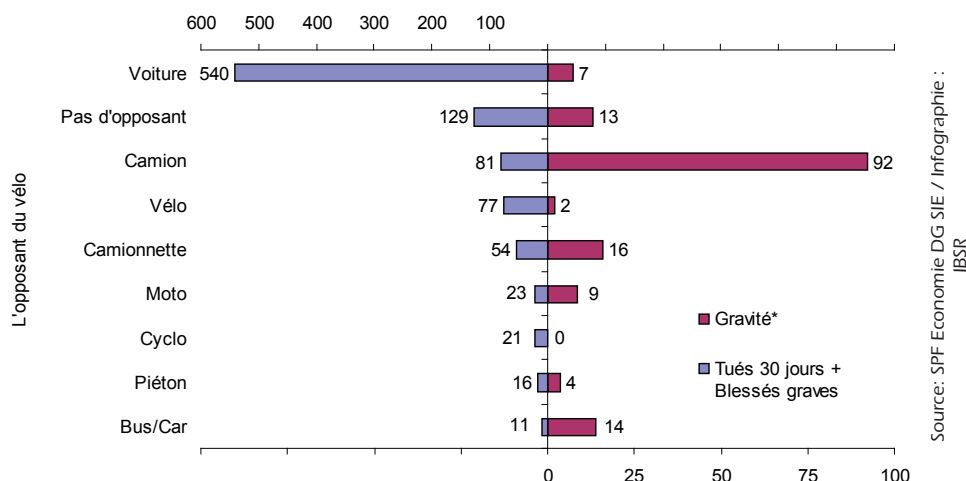
Graphique 86:
Evolution des victimes cyclistes
et des accidents impliquant au
moins un vélo (non pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

LES TABLEAUX ET GRAPHES

Graphique 87:
Nombre de cyclistes blessés graves et tués et gravité des accidents de vélo selon le type d'opposant au vélo (2008; pondéré)

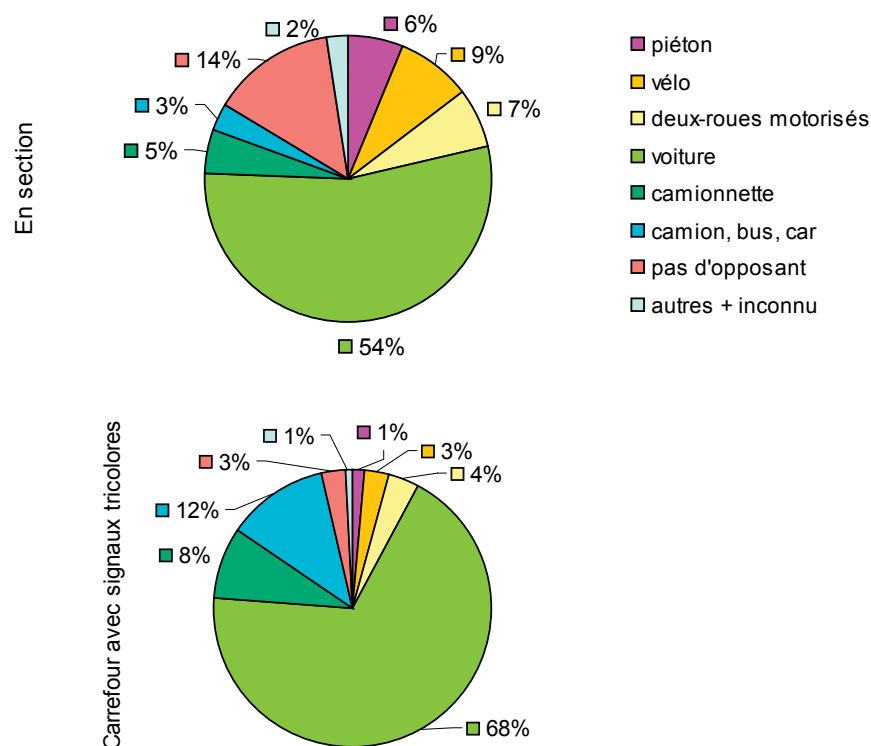


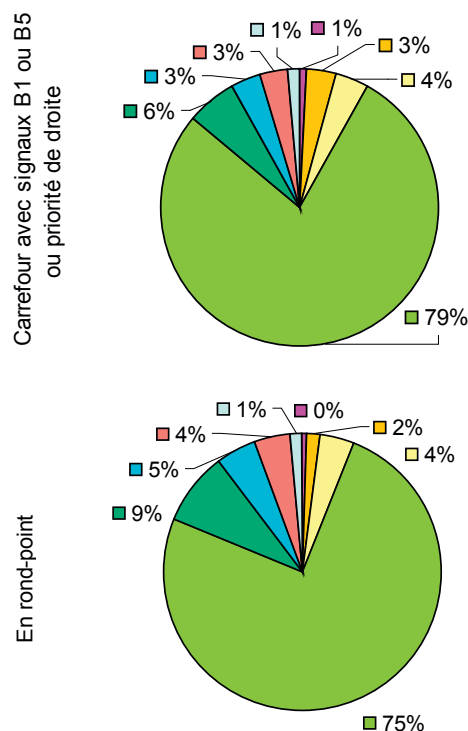
Si l'accident impliquant le cycliste grièvement blessé ou tué est constitué de plusieurs collisions (avec plusieurs opposants), le graphique ci-dessus correspond aux usagers impliqués dans la première collision.

*La gravité n'est exceptionnellement pas calculée comme le total des tués dans l'accident (cyclistes et autres usagers) divisé par le nombre d'accidents (de cyclistes) mais bien comme le total des cyclistes tués (autres usagers non compris) divisé par le nombre d'accidents de cyclistes. Les cyclistes tués qui ne sont pas impliqués dans la première collision ne sont pas repris dans le calcul de la gravité. De même, les accidents pour lesquels il n'y a pas de cycliste dans la première collision ne sont pas repris dans le calcul de la gravité.

Les cyclistes blessés graves et décédés 30 jours qui ne sont pas impliqués dans la première collision ne sont pas repris dans le graphique (colonne de gauche). Etant donné le faible nombre de cyclistes blessés graves et tués dans des accidents opposant le cycliste à un usager de catégorie « autres ou inconnus », ces deux catégories ne sont pas reprises dans le graphique.

Graphique 88:
Opposant au cycliste dans les accidents corporels selon le type de croisement (2008; pondéré)





Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les carrefours réglés par un policier ou un agent habilité ne sont pas repris dans les graphiques précédents compte tenu du nombre très limité d'accidents s'y produisant.

Tableau 66:
Indicateurs-clés des accidents de vélo "typiques" (2008; pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Accidents		Gravité*
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	
Total des accidents de vélo	86	100%	905	100%	7131	100%	7908	100%	459
Angle mort** (avec un camion)	5	6%	14	2%	24	0%	41	1%	133
Contre une porte ouverte	3	3%	30	3%	354	5%	383	5%	64
Opposant entre/sort d'un parking ou d'un garage	0	0%	23	2%	331	5%	354	4%	179
Le cycliste effectue une manœuvre d'évitement	3	3%	19	2%	118	2%	160	2%	134
Le cycliste brûle un feu rouge	1	1%	5	1%	36	1%	43	1%	221
L'opposant brûle un feu rouge	0	0%	2	0%	9	0%	11	0%	104
L'opposant ne cède pas la priorité	8	9%	172	19%	1556	22%	1734	22%	146
Le cycliste ne cède pas la priorité	12	14%	95	11%	580	8%	734	9%	125

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

LES TABLEAUX ET GRAPHES

*Gravité: Calculée exceptionnellement comme le nombre de cyclistes blessés graves ou tués par 1000 accidents de vélo.

**Un accident angle mort, défini grâce aux données statistiques disponibles, répond à un certain nombre de conditions :

- une voiture, une camionnette, un camion ou un bus ou un car tourne à droite (dans ce tableau, un camion)
- l'opposant est un piéton, un cycliste ou un cyclomotoriste (dans ce tableau, un cycliste)
- Les deux usagers roulent sur la même route
- Les deux usagers roulent dans le même sens

La liste des accidents de vélo types n'est pas exhaustive. Il est possible qu'un accident se retrouve dans différentes catégories (accident « angle mort » et « opposant ne cède pas la priorité »). La somme des différents types d'accidents (et des victimes) de vélo n'est donc pas égale au total des accidents de vélo.

Tableau 67:
Indicateurs-clés des accidents de vélo selon la piste cyclable (2008; pondéré)

Position du Vélo	Type de piste cyclable	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Accidents		Gravité*
		Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	
Sur une piste cyclable séparée de la chaussée	Piste cyclable unidirectionnelle	7	8%	71	8%	503	7%	573	7%	136
	Piste cyclable bi-directionnelle, le cycliste roule en sens normal	4	5%	48	5%	276	4%	303	4%	172
	Piste cyclable bi-directionnelle, le cycliste roule à contresens	1	1%	16	2%	232	3%	227	3%	73
Piste cyclable marquée au sol	Piste cyclable unidirectionnelle	10	12%	172	19%	1325	19%	1493	19%	122
	Piste cyclable bi-directionnelle, le cycliste roule en sens normal	3	3%	46	5%	356	5%	392	5%	125
	Piste cyclable bi-directionnelle, le cycliste roule à contresens	0	0%	19	2%	266	4%	275	3%	69
Aucun de ces cas		61	71%	533	59%	4170	58%	4643	59%	128
Total des accidents de vélo		86	100%	905	100%	7131	100%	7908	100%	125

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

* Gravité: Calculée exceptionnellement ici comme le nombre de cyclistes blessés graves et tués par 1000 accidents de vélo.

Les cyclistes blessés légers et les accidents de vélo pour lesquels la position du cycliste est inconnue ne sont pas repris dans le tableau (<1%).

3.1.4.4.3. Cyclomotoristes

Tableau 68:
Nombre de décédés 30 jours, de blessés graves, de blessés légers et d'accidents par âge et par sexe,
Cyclomotoristes (2008; pondéré)

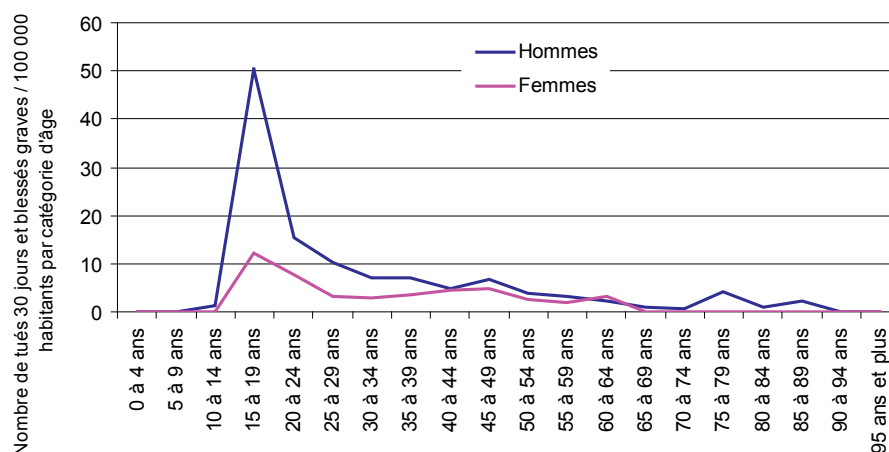
	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants	
	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme
0 à 14	1	0	3	0	28	30	0,5	0,0
15	0	0	12	1	34	23	17,4	1,8
16	1	0	43	15	591	180	64,9	23,7
17	1	0	47	17	505	133	71,0	26,2
18	6	0	35	5	322	147	62,2	7,6
19	2	0	21	1	205	85	35,3	1,9
15 à 19	10	0	157	39	1657	568	50,3	12,3
20	1	0	12	7	140	81	19,7	11,3
21	0	0	9	5	109	64	14,3	7,7
22	0	0	9	8	100	65	14,8	12,9
23	1	0	8	1	77	35	13,8	1,9
24	1	1	8	2	64	29	14,0	5,2
20 à 24	3	1	46	24	490	275	15,3	7,8
25	4	0	6	2	73	39	14,8	3,7
26	1	0	8	0	41	24	12,8	0,0
27	0	0	6	1	44	23	8,3	1,7
28	0	0	4	2	38	22	5,3	3,3
29	0	0	7	5	48	24	10,4	7,0
25 à 29	5	0	30	11	244	130	10,3	3,1
30 à 34	1	0	24	9	156	85	7,1	2,8
35 à 39	1	1	27	12	169	102	7,2	3,4
40 à 44	2	0	18	18	128	106	4,7	4,4
45 à 49	1	0	27	20	138	100	6,8	4,9
50 à 54	2	0	13	10	96	80	4,0	2,6
55 à 59	2	0	9	6	75	50	3,3	1,8
60 à 64	0	1	7	8	39	25	2,4	3,1
65 à 69	0	0	2	0	14	12	1,1	0,0
70 à 74	0	0	1	0	12	9	0,6	0,0
75 à 79	1	0	6	0	11	4	4,0	0,0
80 à 84	0	0	1	0	6	0	1,1	0,0
85 +	0	0	1	0	3	1	1,7	0,0
Inconnus	0	0	0	0	0	0		
Total	29	3	372	156	3268	1576	7,7	2,9

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les victimes de sexe ou de gravité des blessures inconnu ne sont pas reprises dans le tableau.

LES TABLEAUX ET GRAPHES

Graphique 89:
Nombre de décédés 30 jours et
de blessés graves par 100.000
habitants de la catégorie
d'âge, Cyclomotoristes (2008;
pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE /
Infographie : IBSR

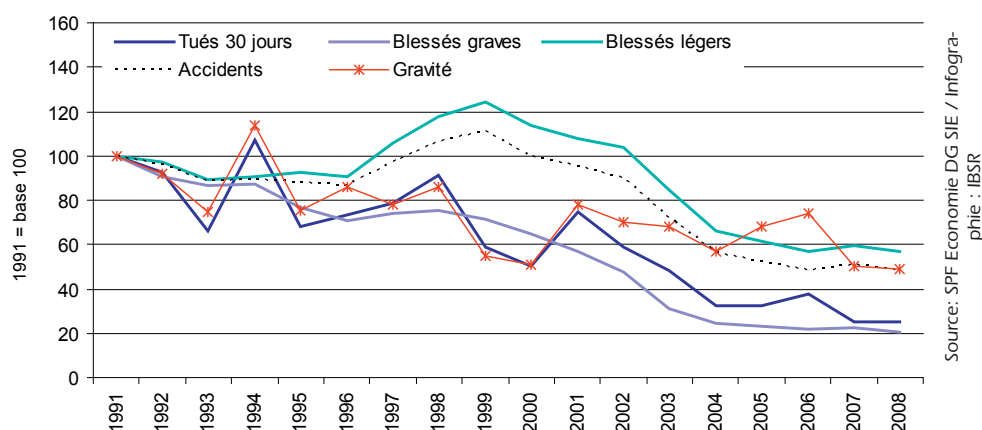
Les victimes de sexe ou de gravité des blessures inconnu ne sont pas reprises dans le tableau.

Tableau 69:
Evolution des cyclomotoristes victimes et des accidents impliquant au moins un cyclo (non pondéré)

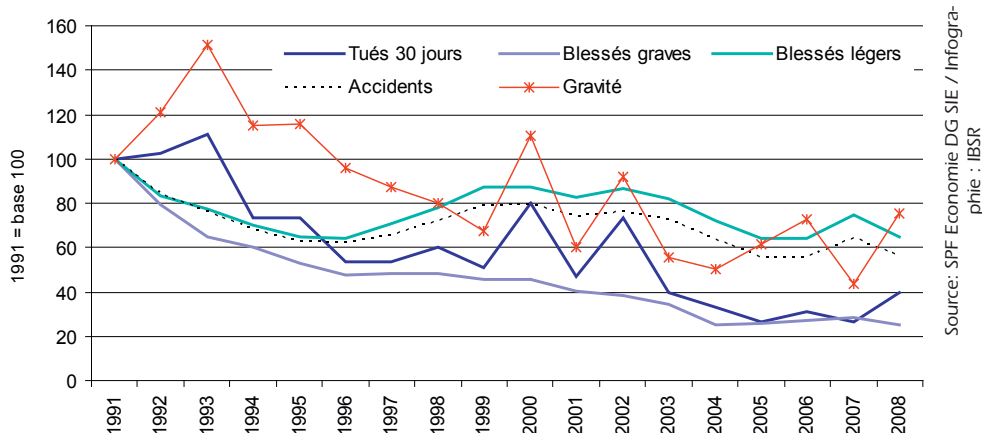
	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Accidents		Gravité	
	Classe A	Classe B	Classe A	Classe B	Classe A	Classe B	Classe A	Classe B	Classe A	Classe B
1991	56	45	1015	980	3554	3257	4468	4126	13	11
1992	52	46	922	775	3454	2716	4280	3474	12	14
1993	37	50	881	638	3183	2521	3944	3135	10	17
1994	60	33	885	589	3215	2278	3998	2819	15	13
1995	38	33	779	517	3287	2121	3929	2580	10	13
1996	41	24	721	465	3229	2099	3863	2569	11	11
1997	44	24	754	475	3758	2304	4353	2712	10	10
1998	51	27	762	470	4179	2551	4765	2974	11	9
1999	33	23	722	444	4423	2836	4952	3257	7	8
2000	28	36	659	449	4031	2846	4473	3267	7	13
2001	42	21	574	396	3832	2698	4256	3051	10	7
2002	33	33	486	377	3697	2818	4005	3143	9	10
2003	27	18	315	340	3019	2678	3234	2989	9	6
2004	18	15	251	246	2342	2340	2520	2610	8	6
2005	18	12	234	255	2192	2085	2338	2289	9	7
2006	21	14	219	263	2020	2092	2142	2293	10	8
2007	14	12	226	281	2104	2423	2260	2633	7	5
2008	14	18	209	244	2013	2103	2156	2322	6	9
2008 pondéré	14	18	245	287	2376	2499	2540	2751	6	7
Moyenne 1998-2000	37	29	714	454	4211	2744	4730	3166	8	10
Evolution	-62,5%	-37,2%	-70,7%	-46,3%	-52,2%	-23,4%	-54,4%	-26,7%	-23,2%	-12,0%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

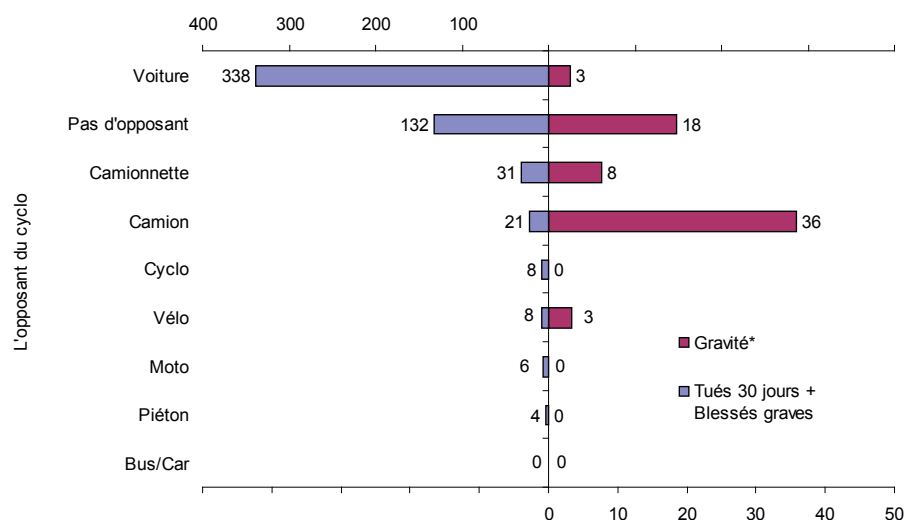
Graphique 90:
Evolution des cyclomotoristes
classe A victimes et des
accidents impliquant au moins
un cyclo A (non pondéré)



Graphique 91:
Evolution des cyclomotoristes
classe B victimes et des
accidents impliquant au moins
un cyclo B (non pondéré)



Graphique 92:
Nombre de cyclomotoristes
grièvement blessés et tués
et gravité des accidents
impliquant un cyclo selon
le type d'opposant (2008;
pondéré)



Si l'accident impliquant le cyclomotoriste grièvement blessé ou tué est constitué de plusieurs collisions (avec plusieurs opposants), le graphique ci-dessus correspond aux usagers impliqués dans la première collision.

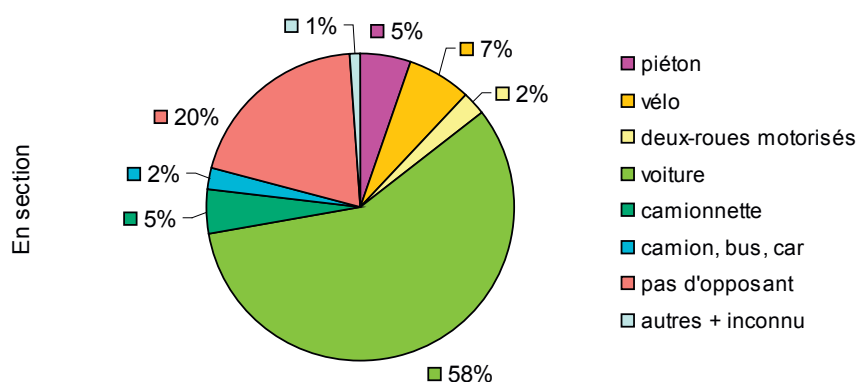
*La gravité n'est exceptionnellement pas calculée comme le total des tués dans l'accident (cyclomotoristes et autres usagers) divisé par le nombre d'accidents (de cyclomotoristes) mais bien comme le total des cyclomotoristes tués (autres usagers non compris) divisé par le nombre d'accidents de cyclomotoristes. Les cyclomotoristes tués qui ne sont pas impliqués dans la première collision ne sont

pas repris dans le calcul de la gravité. De même, les accidents pour lesquels il n'y a pas de cyclomotoriste dans la première collision ne sont pas repris dans le calcul de la gravité.

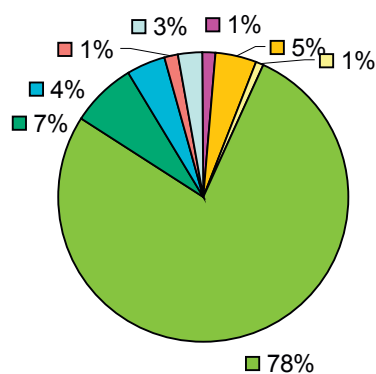
Les cyclomotoristes blessés graves et décédés 30 jours qui ne sont pas impliqués dans la première collision ne sont pas repris dans le graphique (colonne de gauche).

Etant donné le faible nombre de cyclomotoristes blessés graves et tués dans des accidents opposant le cyclomotoriste à un usager de catégorie « autres ou inconnus », ces deux catégories ne sont pas reprises dans le graphique.

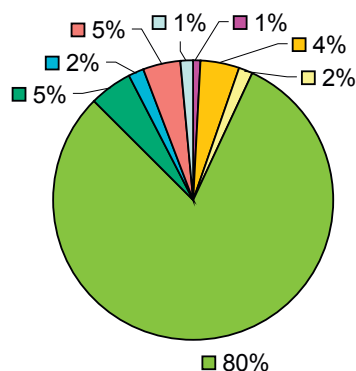
Graphique 93:
Opposant au cyclomotoriste
dans l'accident selon le type de
croisement (2008; pondéré)



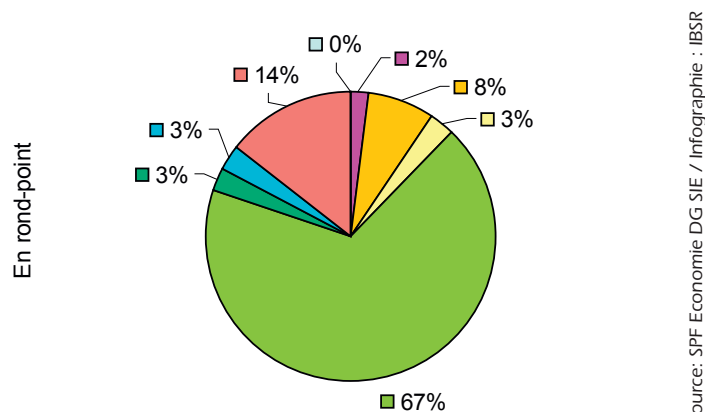
Carrefour avec signaux tricolores



Carrefour avec signaux B1 ou B5
ou priorité de droite



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBIS



Les carrefours réglés par un policier ou un agent habilité ne sont pas repris dans les graphiques précédents compte tenu du nombre très limité d'accidents s'y produisant.

Tableau 70:
Indicateurs-clés des accidents de cyclomoteur typiques (2008; pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Accidents		Gravité*
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	
Total des accidents de cyclomoteur	32	100%	532	100%	4875	100%	5276	100%	6
Angle mort** (avec un camion)	1	3%	2	0%	8	0%	12	0%	85
Contre une porte ouverte	0	0%	1	0%	67	1%	67	1%	0
Opposant entre/sort d'un parking ou d'un garage	0	0%	36	7%	478	10%	481	9%	0
Le cyclomotoriste effectue une manœuvre d'évitement	0	0%	15	3%	142	3%	146	3%	0
Le cyclomotoriste brûle un feu rouge	1	3%	8	2%	21	0%	28	1%	35
L'opposant brûle un feu rouge	0	0%	2	0%	9	0%	12	0%	0
L'opposant ne cède pas la priorité	3	9%	102	19%	1257	26%	1301	25%	2
Le cyclomotoriste ne cède pas la priorité	3	9%	51	10%	326	7%	372	7%	8

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

*Gravité: Calculée exceptionnellement comme le nombre de cyclomotoristes blessés graves ou tués par 1000 accidents de vélo.

**Un accident angle mort, défini grâce aux données statistiques disponibles, répond à un certain nombre de conditions :

- une voiture, une camionnette, un camion ou un bus ou un car tourne à droite (dans ce tableau, un camion)
- l'opposant est un piéton, un cycliste ou un cyclomotoriste (dans ce tableau, un cyclomotoriste)
- Les deux usagers roulent sur la même route
- Les deux usagers roulent dans le même sens

La liste des accidents de cyclomoteur types n'est pas exhaustive. Il est possible qu'un accident se retrouve dans différentes catégories (accident « angle mort » et « opposant ne cède pas la priorité »). La somme des différents types d'accidents (et des victimes) de cyclo n'est donc pas égale au total des accidents de cyclomoteur.

3.1.4.4.4. Motocyclistes

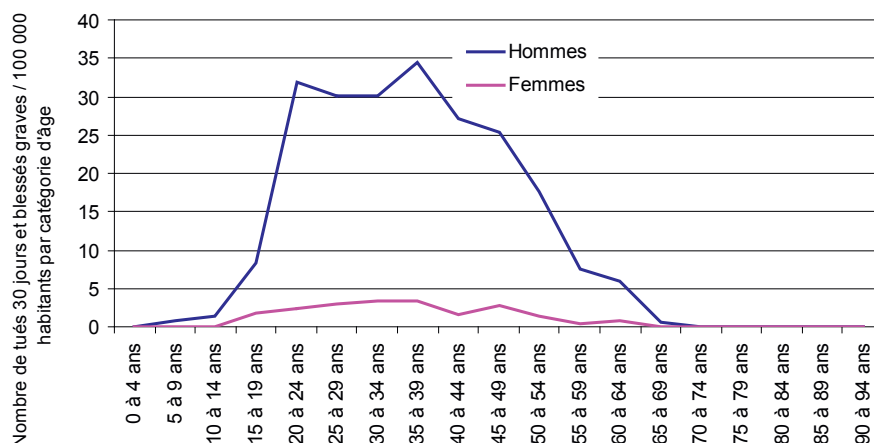
Tableau 71:
Nombre de décédés 30 jours, de blessés graves, de blessés légers et d'accidents par âge et par sexe (2008; pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants	
	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme
0 à 14	1	0	6	0	20	5	0,7	0,0
15	1	0	0	1	2	2	1,5	1,7
16	0	0	4	0	12	8	6,3	0,0
17	0	0	1	1	20	2	1,7	1,9
18	2	1	8	1	51	9	15,2	3,3
19	0	0	11	1	59	10	17,2	1,8
15 à 19	3	1	25	5	144	32	8,3	1,7
20	1	0	15	2	63	9	24,5	3,7
21	1	0	17	1	79	9	28,2	1,9
22	3	0	23	0	69	14	42,0	0,0
23	2	1	16	1	85	9	28,7	3,2
24	4	0	20	2	74	9	36,5	3,3
20 à 24	11	1	92	7	371	51	31,9	2,4
25	3	0	16	2	83	13	28,8	3,2
26	5	0	15	1	92	14	28,6	1,8
27	1	0	20	0	102	9	30,0	0,0
28	1	1	20	4	88	9	30,1	6,7
29	3	0	20	2	79	14	33,0	3,1
25 à 29	13	1	91	9	444	60	30,1	2,9
30 à 34	13	2	91	9	386	27	30,0	3,3
35 à 39	19	1	113	12	367	43	34,4	3,4
40 à 44	15	1	97	6	395	50	27,2	1,7
45 à 49	10	0	92	11	374	59	25,4	2,8
50 à 54	5	1	60	4	221	28	17,6	1,4
55 à 59	1	0	25	1	127	10	7,6	0,3
60 à 64	8	1	9	1	42	7	5,9	0,7
65 à 69	0	0	0	0	17	0	0,0	0,0
70 à 74	0	0	0	0	5	0	0,0	0,0
75 à 79	0	0	1	0	2	0	0,6	0,0
80 à 84	0	0	0	0	1	0	0,0	0,0
85 +	0	0	0	0	4	0	0,0	0,0
Inconnus	0	0	1	0	6	1		
Total	99	9	703	65	2924	374	15,3	1,4

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les victimes de sexe ou de gravité des blessures inconnu ne sont pas reprises dans le tableau.

Graphique 94:
Nombre de décédés 30 jours
et blessés graves par 100 000
habitants de la catégorie d'âge,
motocyclistes (2008; pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les victimes de sexe ou de gravité des blessures inconnu ne sont pas reprises dans le tableau.

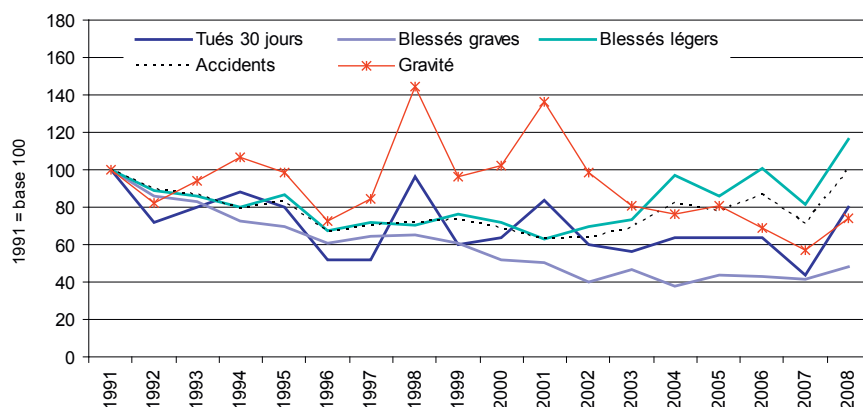
Tableau 72:
Evolution des motocyclistes victimes et des accidents impliquant au moins une moto (divisé en moto de ≤ 400cc et > 400cc) (non pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Accidents		Gravité	
	≤400cc	>400cc	≤400cc	>400cc	≤400cc	>400cc	≤400cc	>400cc	≤400cc	>400cc
1991	25	89	259	645	638	1305	859	1825	31	54
1992	18	74	223	722	567	1448	772	2028	26	42
1993	20	127	214	782	548	1594	743	2243	30	62
1994	22	119	188	767	509	1765	684	2406	34	56
1995	20	96	180	859	553	1865	712	2552	31	41
1996	13	94	157	774	432	1825	572	2469	23	41
1997	13	112	166	800	459	1934	604	2617	26	52
1998	24	97	168	727	451	1945	616	2581	45	41
1999	15	127	157	714	486	2208	630	2843	30	49
2000	16	102	134	738	459	1965	591	2611	32	45
2001	21	126	130	694	402	2048	538	2639	43	52
2002	15	143	104	656	443	2107	548	2688	31	56
2003	14	109	120	726	467	2229	590	2863	25	42
2004	16	104	97	532	617	2112	708	2600	24	42
2005	16	107	114	591	550	2077	668	2601	25	44
2006	16	114	111	605	643	2172	742	2703	22	48
2007	11	128	107	627	522	2188	612	2769	18	49
2008	20	88	125	554	742	2081	861	2598	23	37
2008 pondéré	20	88	144	633	883	2435	1017	3018	20	31
Moyenne 1998-2000	18	109	153	726	465	2039	612	2678	36	45
Evolution	+9,1%	-19,0%	-18,3%	-23,7%	+59,5%	+2,0%	+40,6%	-3,0%	-35,3%	-18,8%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

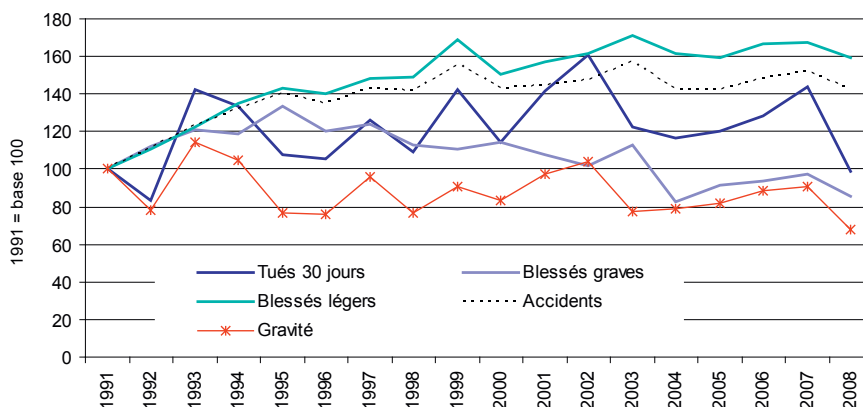
LES TABLEAUX ET GRAPHES

Graphique 95:
Evolution des motocyclistes (≤ 400 cc) victimes et des accidents impliquant au moins une moto (≤ 400 cc) (non pondéré)



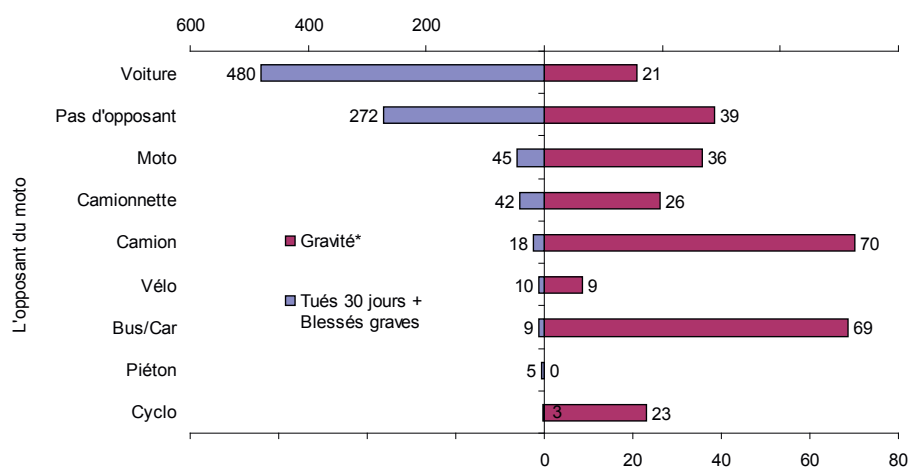
Source: SPF Economie DG SIE /
Infographie : IBSR

Graphique 96:
Evolution des motocyclistes (> 400 cc) victimes et des accidents impliquant au moins une moto (> 400 cc) (non pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infogra-
phie : IBSR

Graphique 97:
Nombre de motards blessés graves et tués et gravité des accidents impliquant une moto selon l'opposant (2008; pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Si l'accident impliquant le motocycliste grièvement blessé ou tué est constitué de plusieurs collisions (avec plusieurs opposants), le graphique ci-dessus correspond aux usagers impliqués dans la première collision.

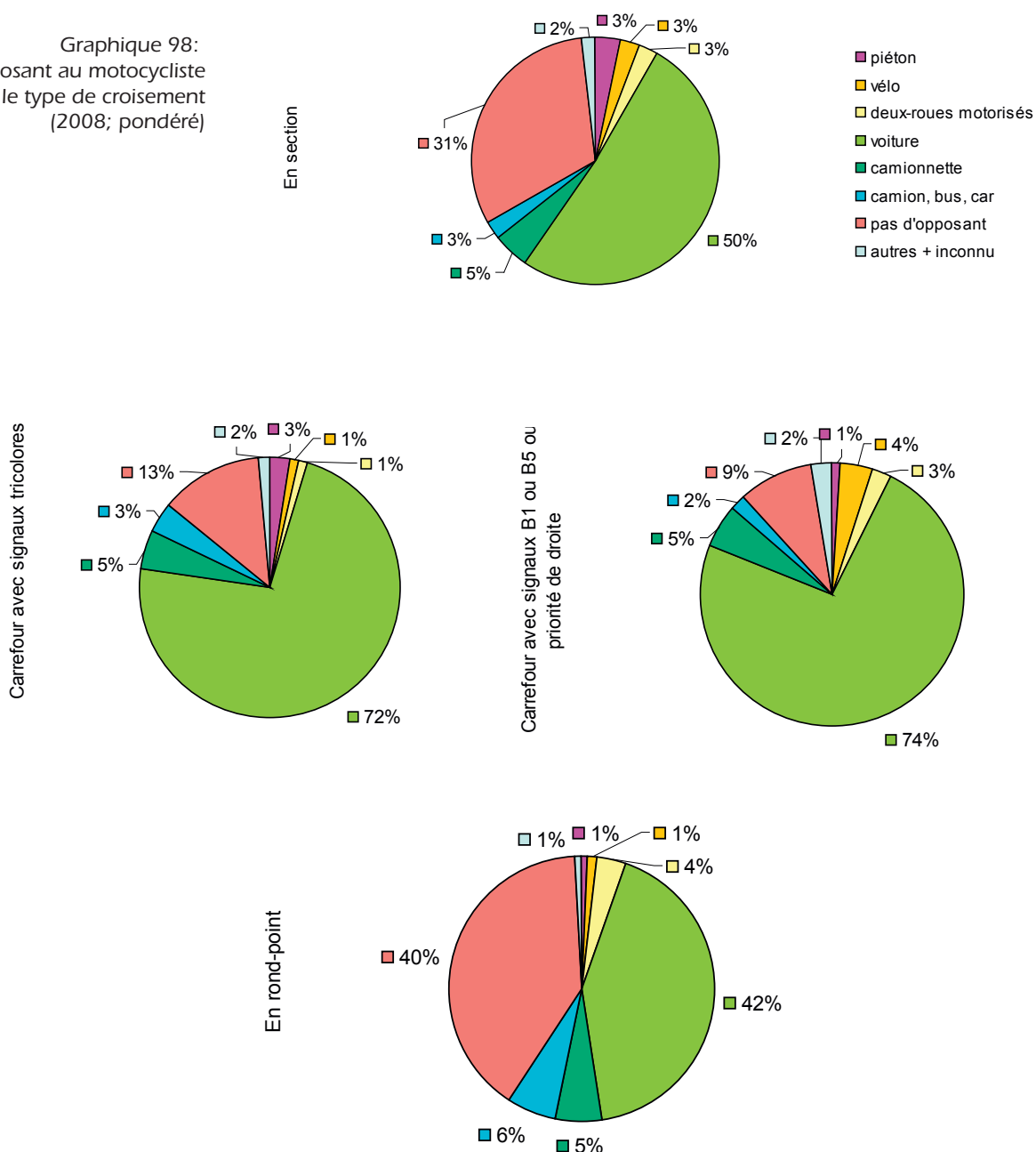
*La gravité n'est exceptionnellement pas calculée comme le total des tués dans l'accident (motocyclistes et autres usagers) divisé par le nombre d'accidents (de motocyclistes) mais bien comme le total des motocyclistes tués (autres usagers non compris) divisé par le nombre d'accidents de motocyclistes. Les motocyclistes tués qui ne sont pas impliqués dans la première collision ne sont pas repris dans le calcul de la gravité. De même, les accidents pour lesquels il n'y a pas de

motocycliste dans la première collision ne sont pas repris dans le calcul de la gravité.

Les motocyclistes blessés graves et décédés 30 jours qui ne sont pas impliqués dans la première collision ne sont pas repris dans le graphique (colonne de gauche).

Etant donné le faible nombre de motocyclistes blessés graves et tués dans des accidents opposant le motocycliste à un usager de catégorie « autres ou inconnus », ces deux catégories ne sont pas reprises dans le graphique.

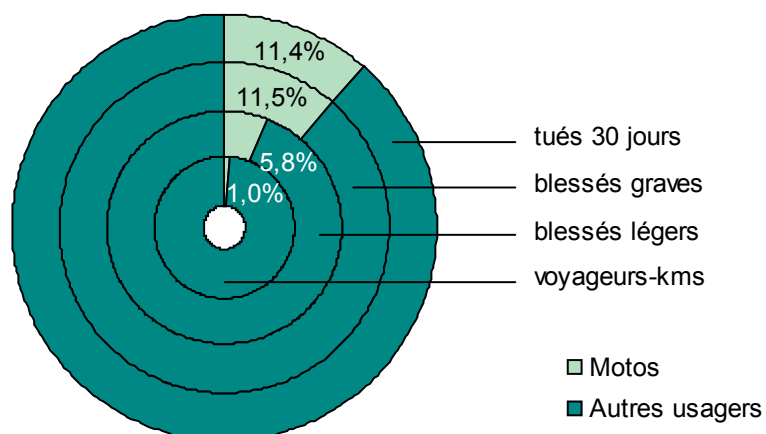
Graphique 98:
Opposant au motocycliste
selon le type de croisement
(2008; pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les carrefours réglés par un policier ou un agent habilité ne sont pas repris dans les graphiques précédents compte tenu du nombre très limité d'accidents s'y produisant.

Graphique 99:
Part des voyageurs-kilomètres
parcourus par les motocyclistes
et part des motocyclistes parmi
les victimes (2008; pondéré)



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



3.1.4.4.5. Voitures

Tableau 73:
Nombre de décédés 30 jours, de blessés graves, de blessés légers et d'accidents par âge et par sexe, conducteurs de voiture (2008; pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Décédés 30 jours et blessés par 100 000 habitants	
	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme
0 à 14	0	0	0	0	4	0	0,0	0,0
15	0	0	1	0	6	2	1,6	0,0
16	0	0	1	0	14	4	1,5	0,0
17	0	0	1	0	34	5	1,6	0,0
18	4	0	40	3	287	93	66,9	5,5
19	8	1	49	14	452	190	87,6	23,0
15 à 19	12	1	93	17	794	294	31,5	5,7
20	11	1	51	10	584	262	95,9	17,6
21	15	0	71	16	589	322	132,3	25,0
22	15	2	72	24	557	316	138,4	40,4
23	9	3	66	33	545	286	116,8	55,1
24	12	2	47	18	454	332	89,7	31,3
20 à 24	62	8	306	100	2729	1518	114,5	34,0
25	10	2	61	16	478	319	106,0	26,8
26	11	1	39	18	466	300	72,4	27,1
27	11	2	45	16	413	331	80,3	25,2
28	11	0	43	14	370	300	78,1	21,0
29	7	1	42	16	386	289	71,7	24,3
25 à 29	50	6	231	79	2113	1539	81,6	24,9
30 à 34	24	4	120	70	1605	1238	41,7	21,7
35 à 39	23	6	140	75	1352	1250	42,4	21,5
40 à 44	20	7	133	65	1233	1083	37,1	18,0
45 à 49	23	8	94	66	1045	901	29,0	18,6
50 à 54	15	3	79	54	769	609	25,5	15,6
55 à 59	14	6	62	32	597	428	22,5	11,1
60 à 64	8	3	33	27	384	290	14,1	9,9
65 à 69	21	4	32	25	295	203	24,2	12,2
70 à 74	4	4	39	16	261	166	21,1	8,2
75 à 79	8	2	35	8	248	129	25,2	4,3
80 à 84	13	2	27	10	129	80	37,4	6,7
85 +	3	0	19	7	88	24	36,8	4,5
Inconnus	0	0	10	1	33	19		
Total	300	64	1454	653	13678	9769	33,6	13,2

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les victimes dont le sexe ou le degré de gravité des blessures n'est pas connu, ne sont pas reprises dans le tableau.

LES TABLEAUX ET GRAPHES

Tableau 74:
Nombre de décédés 30 jours, de blessés graves, de blessés légers et d'accidents par âge et par sexe, passagers de voiture (2008; pondéré)

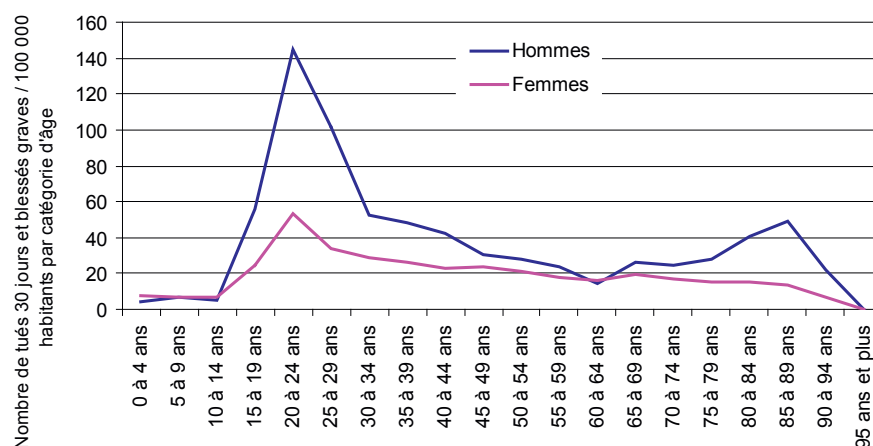
	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants	
	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme
0	0	1	2	4	106	65	3,4	8,7
1	1	1	3	7	61	40	6,9	12,5
2	0	0	1	3	71	48	1,9	5,8
3	0	0	2	3	64	68	3,8	5,4
4	0	1	2	3	68	57	3,7	7,6
0 à 4	1	3	11	21	369	278	3,93	8,0
5	0	0	1	4	71	77	1,7	7,9
6	0	0	3	4	70	67	5,8	7,2
7	0	0	6	3	68	71	10,3	5,9
8	0	0	3	5	77	76	5,1	8,0
9	1	0	5	2	74	82	9,1	3,7
5 à 9	1	0	18	19	359	373	6,5	6,5
10	0	2	4	2	76	83	6,7	7,3
11	1	2	4	2	64	93	8,5	7,3
12	2	0	0	4	60	66	3,3	6,0
13	0	1	3	2	67	77	5,2	5,3
14	0	0	2	4	43	72	3,4	6,7
10 à 14	3	5	14	14	309	391	5,4	6,5
15	0	1	7	3	70	94	10,4	6,8
16	1	3	9	7	96	164	14,2	14,7
17	1	4	12	12	143	204	19,4	25,6
18	2	1	21	16	205	237	35,0	27,1
19	2	2	27	11	193	226	44,2	21,3
15 à 19	6	11	76	50	707	925	24,5	19,1
20	2	3	20	17	154	204	34,4	31,7
21	1	2	21	12	183	191	34,4	22,4
22	3	0	13	15	138	175	26,0	23,6
23	6	2	16	5	127	172	34,3	10,2
24	2	1	11	5	118	137	20,5	9,9
20 à 24	14	8	82	54	719	880	29,9	19,5
25	1	3	15	6	91	123	23,1	13,0
26	2	0	18	8	90	126	29,0	11,5
27	1	1	10	4	68	143	15,8	7,6
28	1	0	9	6	86	108	14,7	8,4
29	0	0	11	2	62	112	16,5	3,2
25 à 29	5	4	63	26	396	610	19,8	8,7
30 à 34	9	3	28	21	234	438	10,8	7,1
35 à 39	2	5	21	13	208	333	6,0	4,9
40 à 44	6	0	16	19	155	321	5,4	4,8
45 à 49	1	1	6	20	99	303	1,6	5,4
50 à 54	0	4	10	16	65	271	2,8	5,3

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants	
	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme
55 à 59	0	3	4	19	60	238	1,0	6,6
60 à 64	0	0	1	19	40	205	0,5	6,2
65 à 69	0	1	4	17	26	163	1,6	7,3
70 à 74	0	4	7	18	32	189	3,7	8,9
75 à 79	1	4	3	22	30	163	2,5	10,8
80 à 84	0	1	3	15	12	89	3,2	8,5
85 +	0	3	3	7	9	51	5,7	6,5
Inconnus	0	0	2	1	4	3		
Total	49	60	374	390	3834	6225	8,1	8,3

Les victimes dont le sexe ou le degré de gravité des blessures n'est pas connu, ne sont pas reprises dans le tableau.

Graphique 100:
Nombre de décédés 30 jours et de blessés graves par 100.000 habitants de la catégorie d'âge, occupants de voiture (2008; pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE /
Infographie : IBSR

Les victimes dont le sexe ou le degré de gravité des blessures n'est pas connu, ne sont pas reprises dans le tableau.

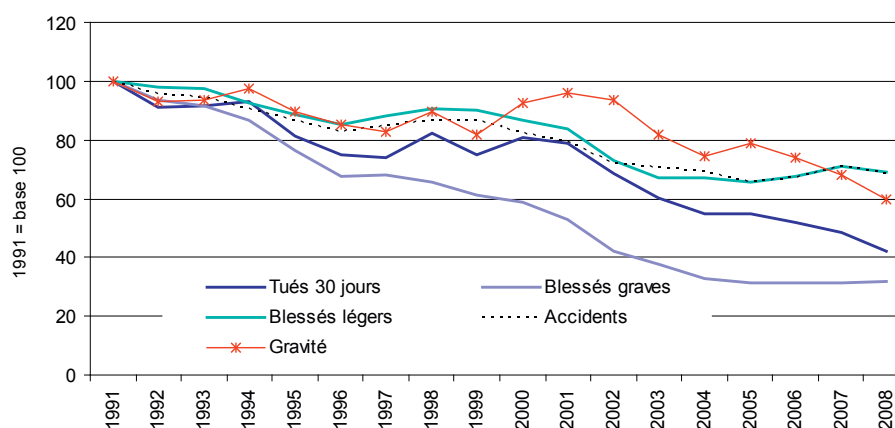
LES TABLEAUX ET GRAPHES

Tableau 75:
Evolution des occupants
de voiture victimes et des
accidents impliquant au moins
une voiture (non pondéré)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents	Gravité
1991	1138	9666	42809	51201	31
1992	1039	9047	41980	48782	29
1993	1041	8858	41652	48374	29
1994	1058	8361	39729	46506	30
1995	928	7386	37892	44354	28
1996	853	6526	36442	42412	27
1997	844	6585	37765	43410	26
1998	936	6356	38794	44330	28
1999	851	5913	38482	44288	26
2000	922	5701	37068	42170	29
2001	899	5100	35883	40726	30
2002	779	4093	31286	36821	29
2003	688	3639	28754	36134	26
2004	623	3161	28700	35477	23
2005	624	3015	28153	33516	25
2006	589	3023	28912	34386	23
2007	550	3033	30331	36266	21
2008	479	3061	29480	35174	19
2008 pondéré	479	3371	33907	40807	16
Moyenne 1998-2000	903	5990	38115	43596	28
Evolution	-47,0%	-48,9%	-22,7%	-19,3%	-31,9%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 101:
Evolution des occupants
de voiture victimes et des
accidents impliquant au moins
une voiture (non pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

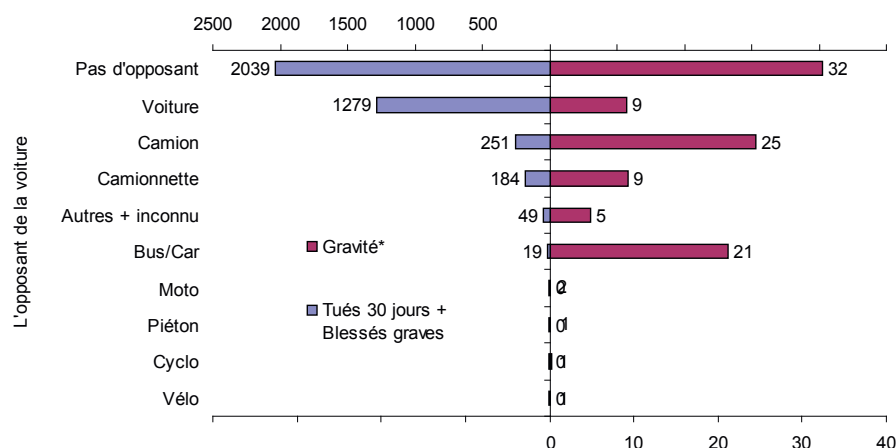
Tableau 76:
Nombre de victimes selon la
place dans la voiture 2008
(pondéré)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Décédés 30 jours/1000 victimes
Conducteur	365	2117	23567	14
Passager avant	58	401	5349	11
Passager arrière	41	348	4609	9
Inconnus	15	505	382	39
Total	479	3371	33907	14

Source: SPF Economie DG SIE /
Infographie : IBSR

*Décédés 30 jours / 1000 victimes: ce paramètre donne une idée de niveau de mortalité de la place dans la voiture.

Graphique 102:
Nombre d'occupants de voiture
blessés graves et tués et gravité
des accidents impliquant
au moins une voiture selon
l'opposant de l'auto (2008;
pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

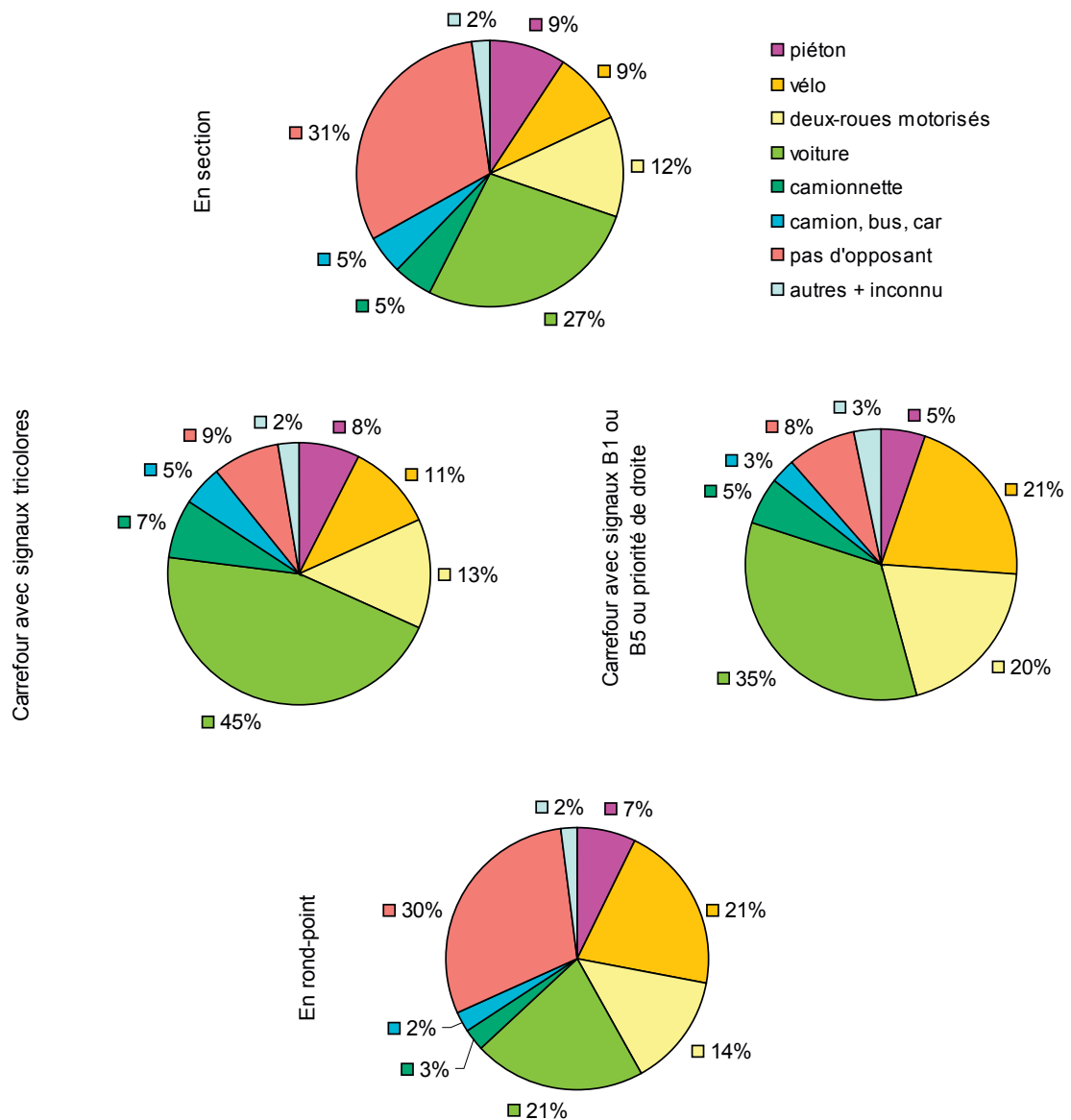
Si l'accident impliquant l'occupant de voiture grièvement blessé ou tué est constitué de plusieurs collisions (avec plusieurs opposants), le graphique ci-dessus correspond aux usagers impliqués dans la première collision.

*La gravité n'est exceptionnellement pas calculée comme le total des tués dans l'accident (occupants de voiture et autres usagers) divisé par le nombre d'accidents (de voiture) mais bien comme le total des occupants de voiture tués (autres usagers non compris) divisé par le nombre d'accidents de voiture. Les occupants de voiture tués qui ne sont pas impliqués dans la première collision ne sont pas repris dans le calcul de la gravité. De même, les accidents pour lesquels il n'y a pas d'occupant de voiture dans la première collision ne sont pas repris dans le calcul de la gravité.

Les occupants de voiture blessés graves et décédés 30 jours qui ne sont pas impliqués dans la première collision ne sont pas repris dans le graphique (colonne de gauche).

Graphique 103:

Opposant à la voiture dans l'accident corporel selon le type de carrefour (2008; pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les carrefours réglés par un policier ou un agent habilité ne sont pas repris dans les graphiques précédents compte tenu du nombre très limité d'accidents s'y produisant.

3.1.4.4.6. Camionnettes

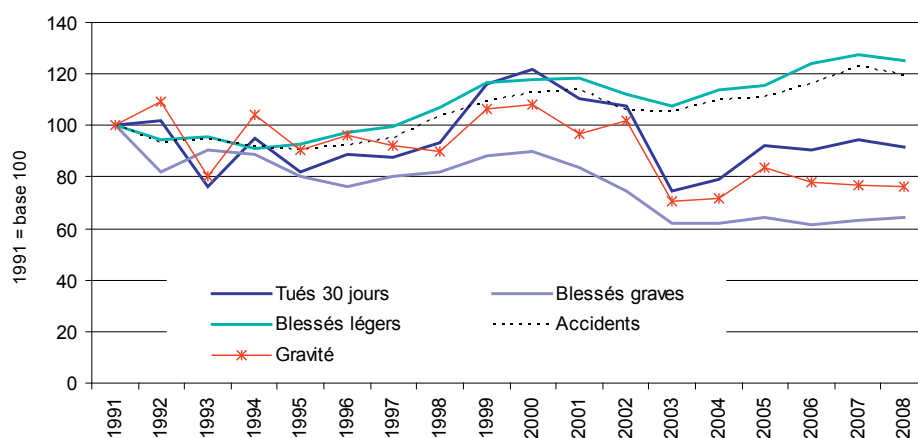
Tableau 77:

Evolution des indicateurs-clés concernant les accidents de camionnettes (non pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Accidents	Gravité
	occupants	opposants	occupants	opposants	Occupants	opposants		
1991	36	69	347	579	1524	2588	3406	31
1992	35	72	266	492	1447	2438	3179	34
1993	22	58	305	532	1543	2387	3227	25
1994	28	72	300	521	1398	2345	3112	32
1995	30	56	279	462	1444	2374	3086	28
1996	25	68	271	436	1499	2494	3139	30
1997	26	66	275	469	1487	2603	3233	28
1998	40	58	282	477	1631	2769	3526	28
1999	42	80	350	466	1743	3052	3714	33
2000	52	76	333	500	1820	3018	3833	33
2001	48	68	286	489	1834	3027	3884	30
2002	40	73	296	394	1711	2903	3603	31
2003	27	51	228	349	1636	2791	3595	22
2004	32	51	229	346	1702	2980	3750	22
2005	44	53	243	354	1712	3039	3771	26
2006	34	61	212	356	1940	3167	3962	24
2007	49	50	224	361	1904	3346	4195	24
2008	40	56	245	353	1844	3300	4073	24
2008 pondéré	40	56	267	400	2082	3814	4666	21
Moyenne 1998-2000	45	71	322	481	1731	2946	3691	31
Evolution	-10,4%	-21,5%	-23,8%	-26,6%	+6,5%	+12,0%	+10,3%	-25,0%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSIR

Graphique 104:
Evolution des accidents
impliquant au moins une
camionnette et des victimes
de ces accidents (occupants et
opposants) (non pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSIR

LES TABLEAUX ET GRAPHES

Tableau 78:

Nombre de victimes dans les accidents impliquant au moins une camionnette, parmi les occupants et parmi les opposants (2008; pondéré)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers
Camionnette	40	267	2082
Piéton	13	45	184
Vélo	7	53	418
Cyclomoteur	2	30	248
Moto	6	42	166
Voiture	24	215	2631
Bus/car	0	2	29
Camion	3	4	52
Autres	1	8	67
Inconnus	0	1	31
Total	96	667	5907

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 79:

Indicateurs-clés (occupant et opposant) des accidents impliquant au moins une camionnette selon l'âge des conducteurs de camionnette (somme 1999-2008; non pondéré)

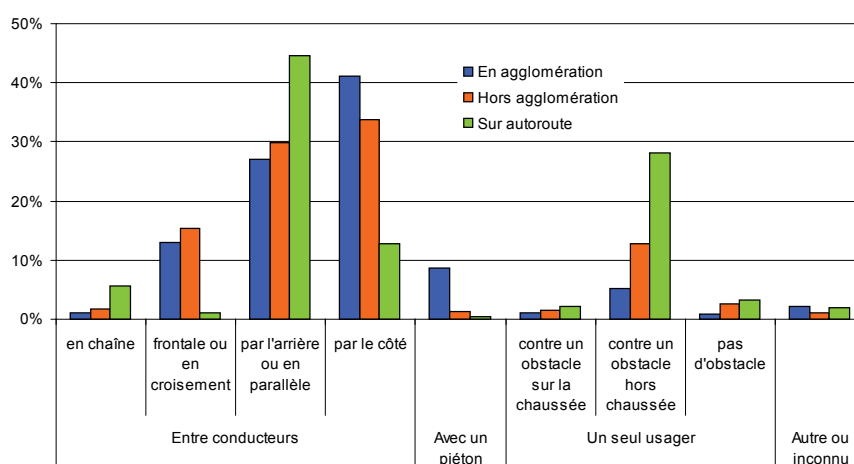
	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents avec un chauffeur de camion de...	Gravité
De 18 à 24 ans	158	969	7566	5770	27
De 25 à 34 ans	286	1929	14665	11324	25
De 35 à 44 ans	315	1841	13480	10509	30
De 45 à 54 ans	164	1219	8807	6900	24
De 55 à 64 ans	94	538	3598	2900	32
65 ans et plus	37	192	1213	991	37
Inconnu	14	179	1504	1390	10

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

*

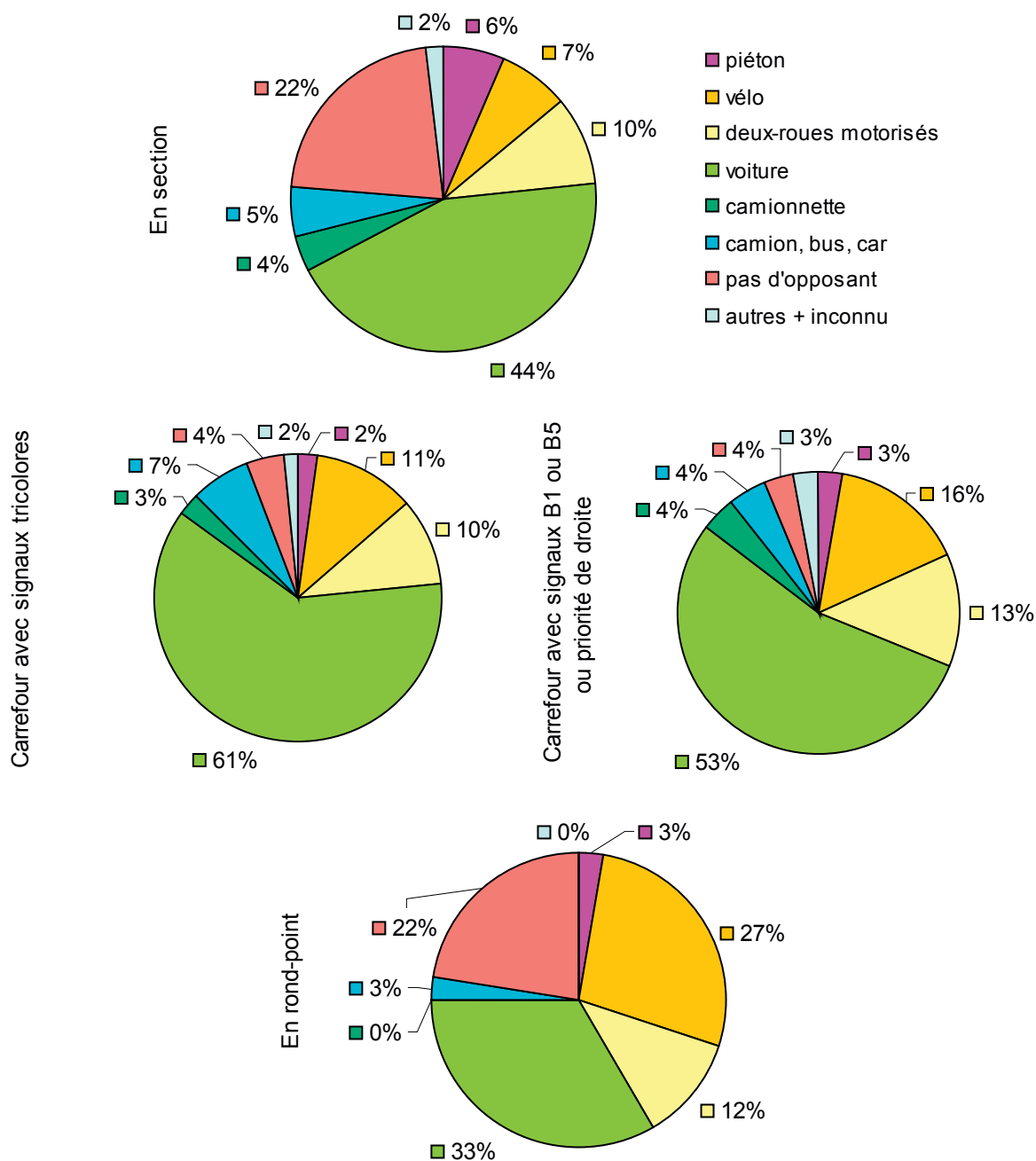
Graphique 105:

Accidents de camionnettes selon le type de collision et le type de route en 2008 (pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 106:
Opposant à la Camionnette dans l'accident corporel en fonction du type de croisement (2008; pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les carrefours réglés par un policier ou un agent habilité ne sont pas repris dans les graphiques précédents compte tenu du nombre très limité d'accidents s'y produisant.

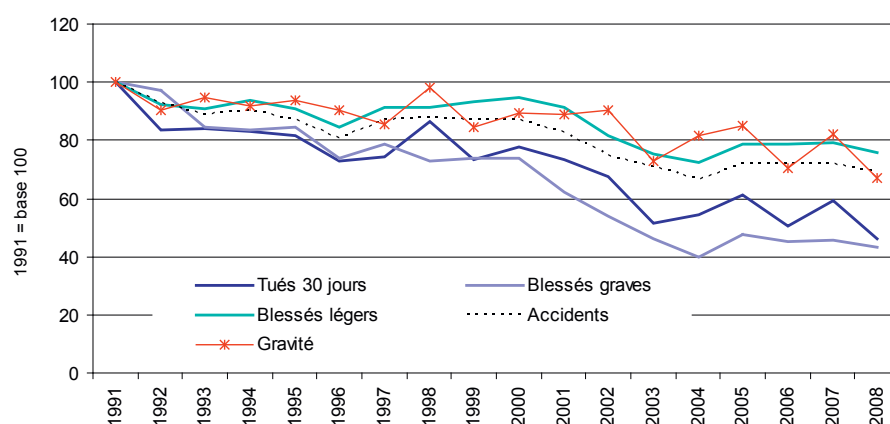
3.1.4.4.7. Camions

Tableau 80:
Evolution des indicateurs-clés concernant les accidents impliquant au moins un camion (non pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Accidents	Gravité
	Occupants	opposants	occupants	opposants	occupants	opposants		
1991	23	240	126	1003	625	2992	3631	72
1992	15	205	143	954	626	2712	3370	65
1993	11	210	115	838	578	2709	3225	69
1994	18	200	143	801	667	2717	3286	66
1995	14	201	125	831	602	2685	3160	68
1996	14	178	133	702	561	2503	2929	66
1997	19	176	156	735	596	2699	3150	62
1998	15	212	128	694	572	2723	3197	71
1999	20	173	128	704	592	2774	3149	61
2000	20	184	130	705	624	2798	3159	65
2001	28	165	115	588	553	2754	3003	64
2002	15	163	122	486	575	2379	2715	66
2003	15	121	105	417	542	2186	2584	53
2004	18	125	80	369	534	2086	2422	59
2005	16	145	105	430	565	2278	2608	62
2006	16	117	93	415	539	2315	2605	51
2007	25	131	86	430	559	2299	2616	60
2008	25	97	77	412	548	2190	2512	49
2008 pondéré	25	97	80	450	591	2441	2775	44
Moyenne 1998-2000	18	190	129	701	596	2765	3168	66
Evolution	+36,4%	-48,9%	-40,2%	-41,2%	-8,1%	-20,8%	-20,7%	-26,0%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 107:
Evolution des accidents
impliquant au moins un camion
et des victimes de ces accidents
(occupants et opposants) (non
pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 81:
Nombre de victimes des accidents de camion, parmi les occupants et les opposants du camion (2008 pondéré)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers
Camion	25	80	591
Piéton	12	29	64
Vélo	22	60	167
Cyclo	3	20	71
Moto	5	15	66
Voiture	43	264	1696
Camionnette	10	46	212
Bus/car	0	6	118
Autres	1	9	44
Inconnus	1	2	13

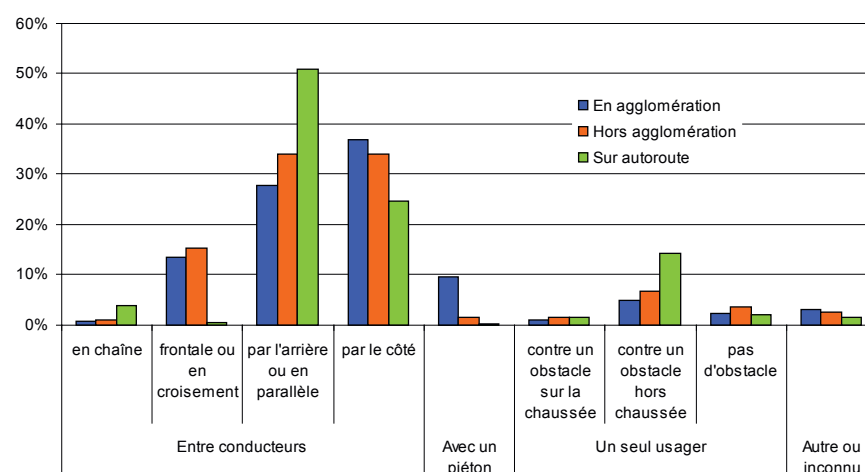
Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 82:
Indicateurs clés des accidents de camion (occupant et opposant) selon l'âge du conducteur de camion, en 1999-2008 (chiffres non-pondérés)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents avec un chauffeur de camion de...	Gravité
De 18 à 24 ans	124	424	2419	2063	60
De 25 à 34 ans	449	1661	8254	7403	61
De 35 à 44 ans	558	2139	9797	9018	62
De 45 à 54 ans	440	1515	7301	6649	66
De 55 à 64 ans	163	561	2724	2482	66
65 ans et plus	24	91	416	353	68
Inconnu	32	194	1482	1376	23

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

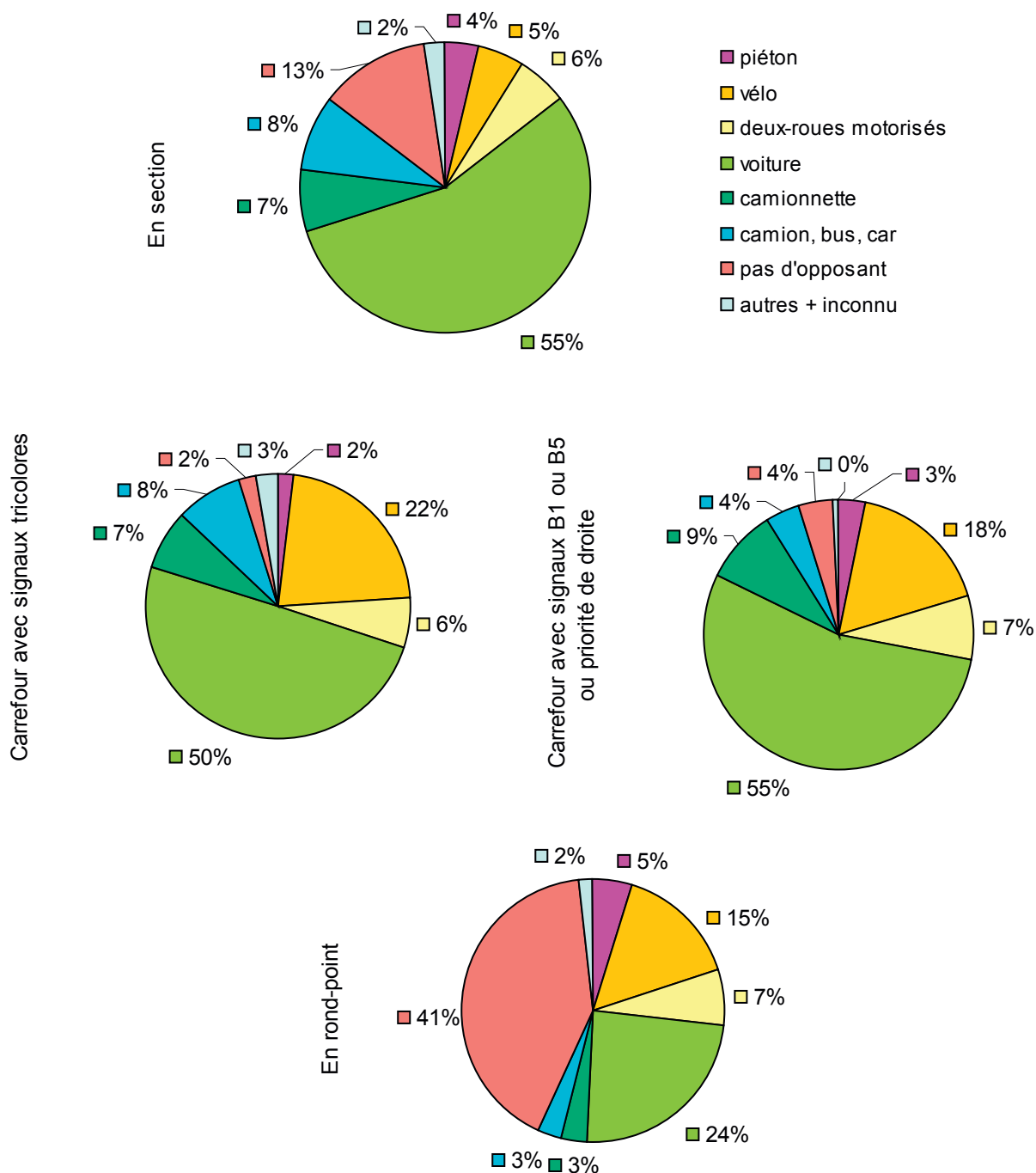
Graphique 108:
Accidents de camions selon le type de collision et le type de route en 2008 (pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 109:

Opposant au camion dans l'accident corporel selon le type de croisement (2008; pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSIR

Les carrefours réglés par un policier ou un agent habilité ne sont pas repris dans les graphiques précédents compte tenu du nombre très limité d'accidents s'y produisant.

3.1.4.4.8. Conduite sous influence d'alcool

Les chiffres proposés dans cette partie sont issus des tests d'haleine pratiqués sur les conducteurs impliqués dans un accident corporel et n'ont donc aucun lien avec les résultats des contrôles effectués par la police. Ces deux sources d'informations sont comparées dans le tableau 89.

Quelques définitions à propos de la conduite sous influence d'alcool.

Conducteur : un conducteur est un usager de la voie publique qui prend part activement au trafic. Un passager, contrairement au conducteur, ne prend pas part activement à la circulation et circule passivement avec un autre usager. Conformément à cette définition, les piétons sont aussi considérés comme des conducteurs.

Conducteur testé : conducteur qui est testé positif ou négatif à un contrôle d'haleine ou bien conducteur qui a refusé le test d'haleine.

Conducteur sous influence d'alcool : conducteur qui est testé positif au test d'haleine ou qui refuse le test d'haleine.

% de conducteurs testés : nombre de conducteurs testés / nombre de conducteurs impliqués dans les accidents.

% de conducteurs sous influence d'alcool : nombre de conducteurs positif / nombre de conducteurs testés.

L'analyse de la relation entre accidents corporels et conduite sous influence d'alcool est compliquée par le fait que tous les conducteurs impliqués dans un accident ne sont pas soumis à un test d'haleine. Idéalement, tous les conducteurs devraient être testés. En 2008, seulement 57% des conducteurs ont été testés, ce qui correspond tout de même à une forte augmentation par rapport aux années précédentes (en 2004, seulement 20% des conducteurs ont été testés). Les statistiques de cette partie ne sont basées que sur les résultats des tests d'haleine. Les résultats des tests sanguins ne sont malheureusement pas repris dans les statistiques d'accidents. Un conducteur est sous influence quand il y a plus de 0,22 mg d'alcool par litre d'air alvéolaire expulsé lors du test d'haleine.

Le pourcentage de conducteurs sous influence est défini comme le nombre de conducteurs sous influence divisé par le nombre de conducteurs testés. Comme le test sera plus souvent réalisé en cas de suspicion de conduite sous influence, le pourcentage de conducteurs sous influence sera sans doute surévalué.

Etant donné que les conducteurs de voiture sont proportionnellement plus soumis à un test d'haleine que la moyenne des conducteurs (63% contre 57%) et qu'ils forment la plus grosse catégorie d'usagers, la plupart des graphiques et tableaux qui suivent leur sont exclusivement consacrés.

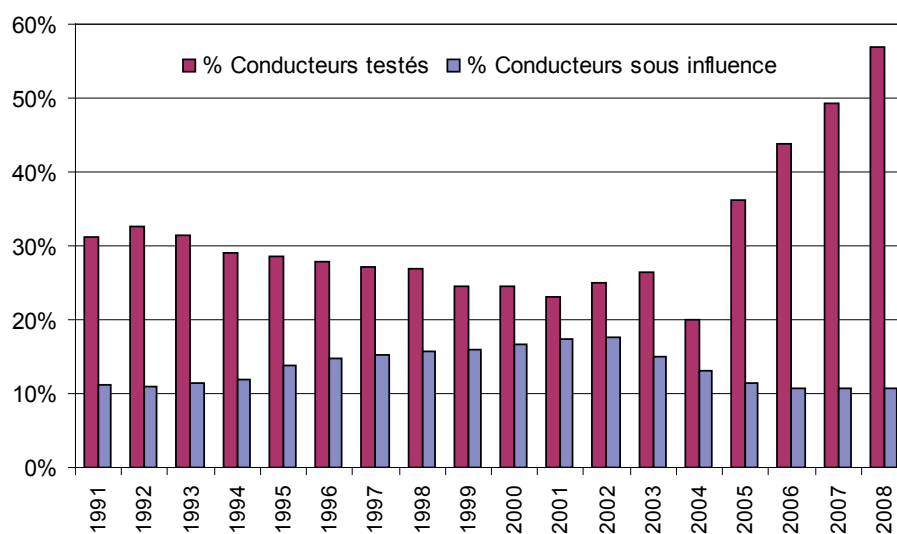
Tableau 83:

Evolution du nombre et du pourcentage de conducteurs testés et positifs (non pondéré)

	Conducteurs sous influence d'alcool	Conducteurs testés	Conducteurs impliqués dans un accident corporel	% conducteurs sous influence	% conducteurs testés
1991	3939	34952	111718	11%	31%
1992	3805	34595	106119	11%	33%
1993	3783	33127	105032	11%	32%
1994	3515	29369	101521	12%	29%
1995	3865	27769	97515	14%	28%
1996	3837	25982	93070	15%	28%
1997	3984	26098	96014	15%	27%
1998	4149	26325	97866	16%	27%
1999	3872	24288	98832	16%	25%
2000	3814	22889	93291	17%	25%
2001	3607	20786	90109	17%	23%
2002	3652	20639	82621	18%	25%
2003	3242	21723	81968	15%	27%
2004	2133	16392	81949	13%	20%
2005	3150	27585	75998	11%	36%
2006	3608	34004	77575	11%	44%
2007	4331	40372	81739	11%	49%
2008	4835	45226	79452	11%	57%
2008 pondéré	5582	52457	92385	11%	57%
Moyenne 1998-2000	3945	24501	96663	16%	25%
Evolution	+22,6%	+84,6%	-17,8%	-33,7%	+124,7%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 110:
Evolution du pourcentage de conducteurs testés et du pourcentage de conducteurs positifs (non pondéré)



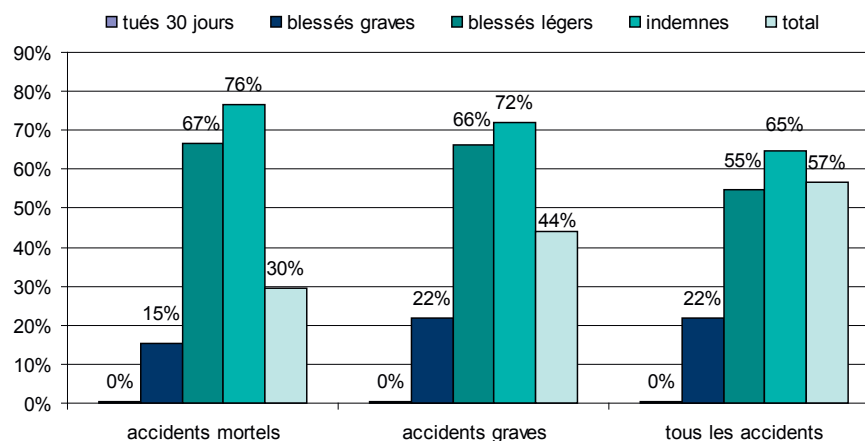
Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 84:
Evolution du nombre
d'accidents impliquant au
moins un conducteur sous
influence, de leur gravité et des
victimes de ces accidents (non
pondéré)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents	Gravité
1991	135	1381	4351	3844	35
1992	97	1245	4329	3693	26
1993	108	1263	4190	3668	29
1994	111	1237	3913	3429	32
1995	99	1054	4483	3758	26
1996	91	999	4468	3729	24
1997	94	1018	4657	3869	24
1998	131	1023	4947	4041	32
1999	90	903	4674	3766	24
2000	75	844	4645	3716	20
2001	109	724	4415	3529	31
2002	88	689	4513	3564	25
2003	73	586	3921	3159	23
2004	35	313	2718	2105	17
2005	38	435	3905	3085	12
2006	53	394	4527	3521	15
2007	60	481	5359	4241	14
2008	54	524	5917	4727	11
2008 pondéré	54	588	6842	5457	10
Moyenne 1998-2000	99	923	4755	3841	26
Evolution	-45%	-43%	+24%	+23%	-56%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 111:
Pourcentage de conducteurs
testés dans les accidents
mortels, graves et dans tous
les accidents selon le degré
de gravité des blessures du
conducteur (2008; pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

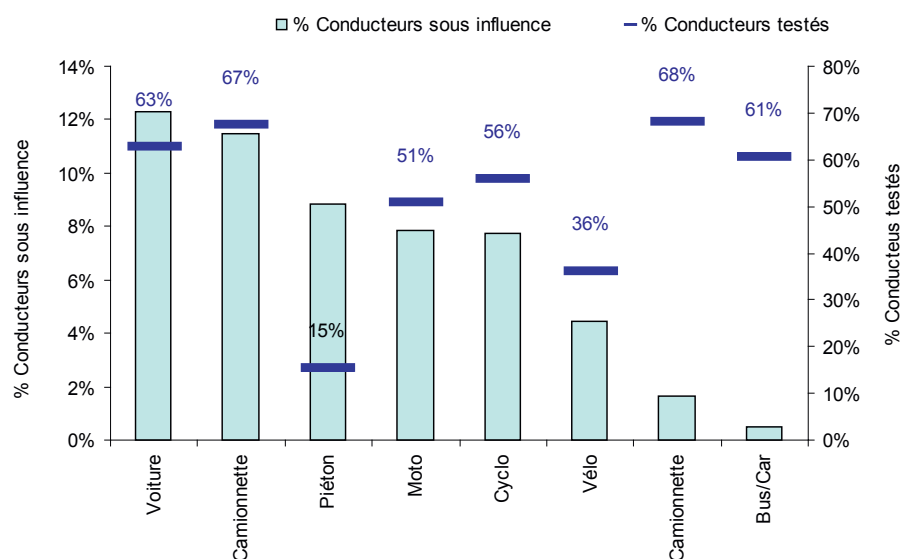
Les conducteurs dont le degré de gravité des blessures est inconnu ne sont pas repris dans le graphique.

Tableau 85:
Nombre et pourcentage de conducteurs testés et positifs selon le type d'utilisateur (2008; pondéré)

	Conducteurs sous influence	Conducteurs testés	Conducteurs impliqués	% conducteurs sous influence	% conducteurs testés
Piétons	66	750	4846	9%	15%
Vélos	139	3124	8634	4%	36%
Cyclomotoristes	232	2986	5356	8%	56%
Motocyclistes	164	2090	4107	8%	51%
Voitures	4507	36588	58351	12%	63%
Camionnettes	384	3339	4956	11%	67%
Autobus/autocars	2	485	801	0%	61%
Camions	35	2107	3093	2%	68%
Autres	43	855	1660	5%	51%
Inconnus	8	133	581	6%	23%
Total	5582	52457	92385	11%	57%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 112:
Pourcentage de conducteurs testés et positifs selon le type d'utilisateur (2008; pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Conducteurs dont le type d'utilisateur est inconnu ou autre ne sont pas repris dans le graphique

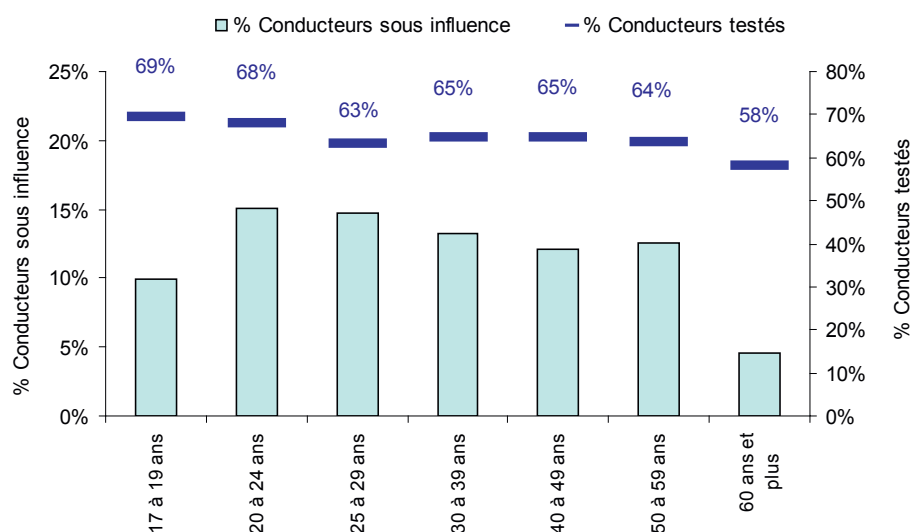
Tableau 86:
Nombre et pourcentage de conducteurs testés et positifs selon la catégorie d'âge (2008; pondéré)

	Conducteurs de voiture sous influence	conducteurs de voiture testés	Conducteurs de voiture impliqués	% Conducteurs de voiture sous influence	% Conducteurs de voiture testés
17 à 19 ans	159	1596	2300	10%	69%
20 à 24 ans	907	6017	8863	15%	68%
25 à 29 ans	741	5020	7925	15%	63%
30 à 39 ans	1106	8330	12896	13%	65%
40 à 49 ans	859	7128	11050	12%	65%
50 à 59 ans	541	4312	6775	13%	64%
60 ans et plus	188	4079	7022	5%	58%
Inconnus	5	83	1470	6%	6%
Total	4506	36566	58302	12%	63%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Ce tableau reprend la somme totale des conducteurs hommes, femmes et de sexe inconnu. C'est la raison pour laquelle les chiffres de chacune des cellules ne correspondent pas aux chiffres des cellules correspondantes des tableaux 87 et 88.

Graphique 113:
Pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon la catégorie d'âge (2008; pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

LES TABLEAUX ET GRAPHES

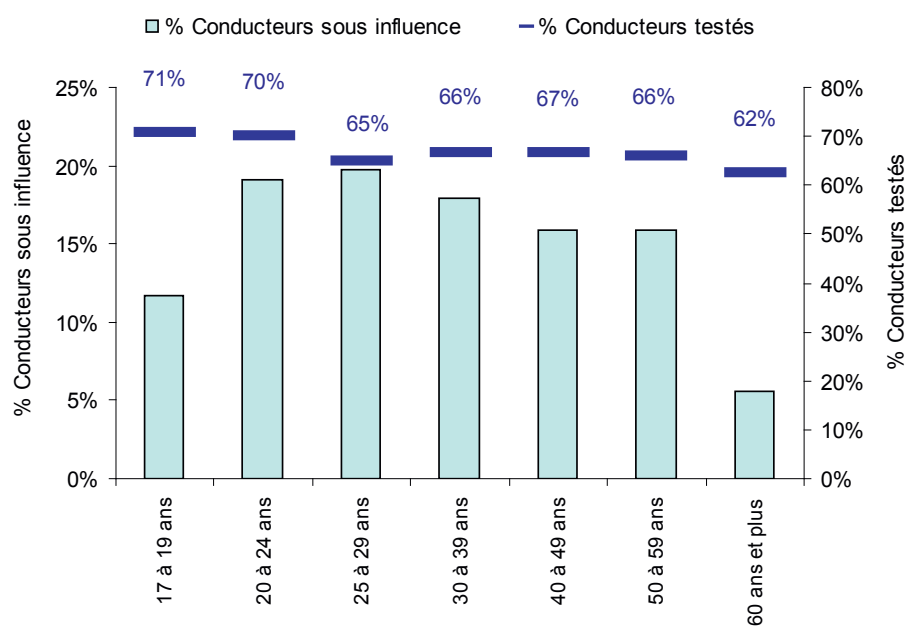
Tableau 87:

Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon la catégorie d'âge, hommes (2008; pondéré)

	Conducteurs de voiture sous influence	conducteurs de voiture testés	Conducteurs de voiture impliqués	% Conducteurs de voiture sous influence	% Conducteurs de voiture testés
17 à 19 ans	147	1249	1762	12%	71%
20 à 24 ans	828	4344	6200	19%	70%
25 à 29 ans	655	3315	5112	20%	65%
30 à 39 ans	939	5243	7884	18%	66%
40 à 49 ans	696	4387	6576	16%	67%
50 à 59 ans	454	2870	4352	16%	66%
60 ans et plus	170	3046	4885	6%	62%
Inconnus	3	35	96	9%	37%
Total	3892	24489	36867	16%	66%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 114:
Pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon la catégorie d'âge, Hommes (2008; pondéré)



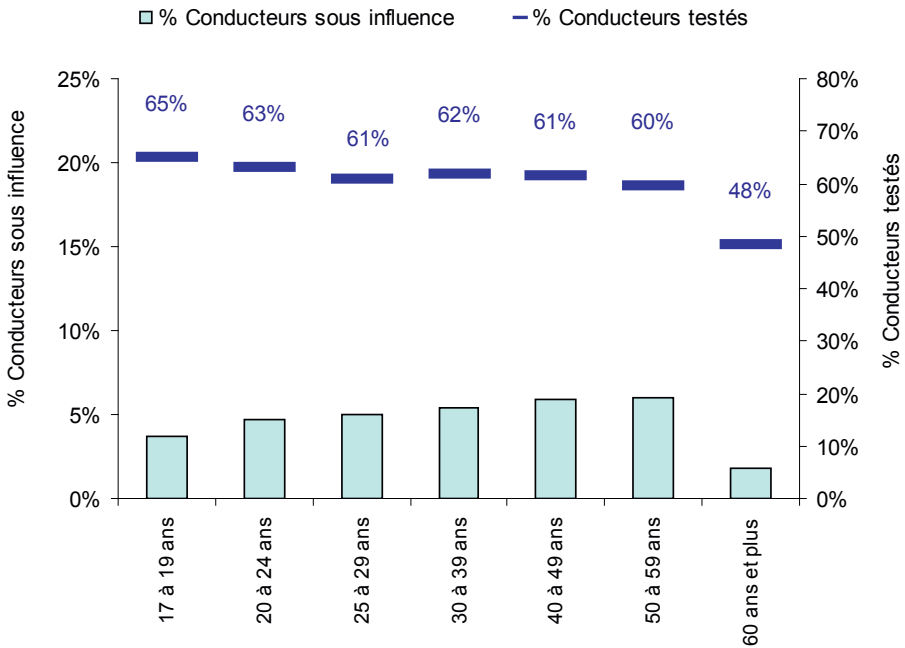
Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 88:
 Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon la catégorie d'âge, femmes (2008; pondéré)

	Conducteurs de voiture sous influence	conducteurs de voiture testés	Conducteurs de voiture impliqués	% Conducteurs de voiture sous influence	% Conducteurs de voiture testés
17 à 19 ans	13	347	533	4%	65%
20 à 24 ans	78	1659	2637	5%	63%
25 à 29 ans	84	1693	2784	5%	61%
30 à 39 ans	165	3067	4974	5%	62%
40 à 49 ans	162	2731	4447	6%	61%
50 à 59 ans	86	1434	2406	6%	60%
60 ans et plus	18	1023	2119	2%	48%
Inconnus	1	10	28	10%	35%
Total	609	11964	19929	5%	60%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 115:
 Pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon la catégorie d'âge, femmes (2008; pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 89:
 Comparaison entre le pourcentage de conducteurs de voiture sous influence lors de contrôles asélectifs* et dans les accidents graves (2007 ; pondéré)

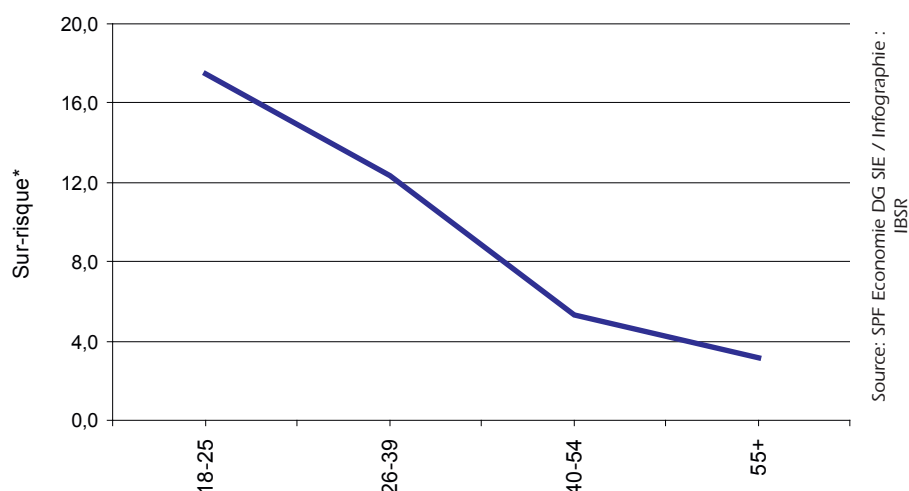
	contrôles asélectifs *	accidents graves	
	% Conducteurs de voiture sous influence	% Conducteurs de voiture sous influence	% Conducteurs de voiture testés
0-17			
18-25	1,1%	16,3%	47,8%
26-39	1,4%	14,9%	49,5%
40-54	2,7%	13,0%	47,6%
55+	2,0%	6,0%	46,1%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

* Chiffres issus de la "mesure de comportement conduite sous influence d'alcool" réalisée par l'IBSR en 2007.

LES TABLEAUX ET GRAPHES

Graphique 116:
Sur-risque d'un conducteur de
voiture sous influence d'être
impliqué dans un accident
grave selon l'âge (2007)



* Sur-risque

Cette quantité (aussi appelée risque relatif) donne l'augmentation de risque d'accident auquel s'expose un conducteur en roulant sous influence (BAC $\geq 0,5\text{‰}$). Le sur-risque est calculé en prenant l'odds-ratio de la proportion de conducteurs de voiture sous influence dans les accidents corporels et la proportion de conducteurs de voiture sous influence lors de contrôles d'alcool a-sélectifs (mesure de comportement « conduite sous influence »).

Le graphique nous apprend donc que, par exemple, les conducteurs de 18 à 25 ans ont un risque 17,5 fois plus élevé d'avoir un accident grave s'ils roulent sous influence qu'en roulant sobre.

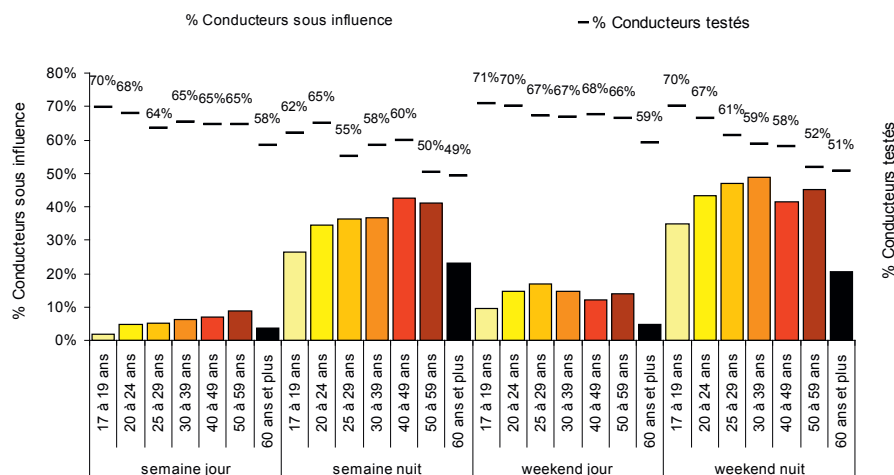
Tableau 90:
Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture positifs selon l'âge et la période de la semaine (2008; pondéré)

	Journées de semaine		Nuits de semaine		Journées de weekend		Nuits de weekend		Total	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
17 à 19 ans	18	2%	28	26%	32	9%	81	35%	159	10%
20 à 24 ans	156	5%	160	35%	188	15%	403	43%	907	15%
25 à 29 ans	159	5%	114	36%	181	17%	287	47%	741	15%
30 à 39 ans	343	6%	155	37%	252	15%	356	49%	1106	13%
40 à 49 ans	338	7%	129	43%	191	12%	200	42%	859	12%
50 à 59 ans	263	9%	58	41%	128	14%	91	45%	541	13%
60 ans et plus	103	4%	17	23%	47	5%	21	21%	188	5%
Inconnus	0	0%	1	24%	0	0%	4	55%	5	6%
Total	1380	6%	664	36%	1019	13%	1443	44%	4506	12%

Tableau 91:
Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture testés selon l'âge et la période de la semaine (2008; pondéré)

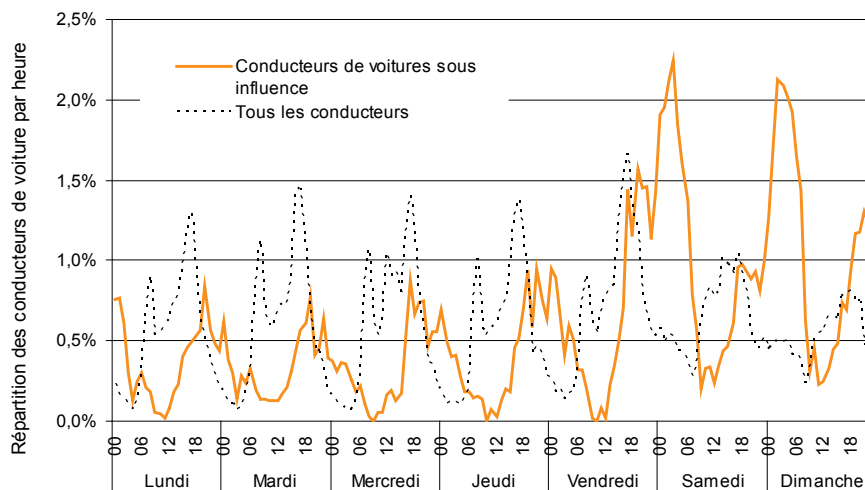
	Journées de semaine		Nuits de semaine		Journées de weekend		Nuits de weekend		Total	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
17 à 19 ans	918	70%	107	62%	338	71%	233	70%	1596	69%
20 à 24 ans	3356	68%	463	65%	1269	70%	930	67%	6017	68%
25 à 29 ans	3017	64%	313	55%	1079	67%	611	61%	5020	63%
30 à 39 ans	5467	65%	425	58%	1708	67%	729	59%	8330	65%
40 à 49 ans	4790	65%	303	60%	1554	68%	481	58%	7128	65%
50 à 59 ans	3040	65%	142	50%	929	66%	202	52%	4312	64%
60 ans et plus	2931	58%	75	49%	972	59%	101	51%	4079	58%
Inconnus	51	6%	4	3%	21	7%	8	4%	83	6%
Total	23570	63%	1832	56%	7870	65%	3294	59%	36566	63%

Graphique 117:
Pourcentage de conducteurs
de voiture testés et positifs
selon l'âge et la période de la
semaine (2008; pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

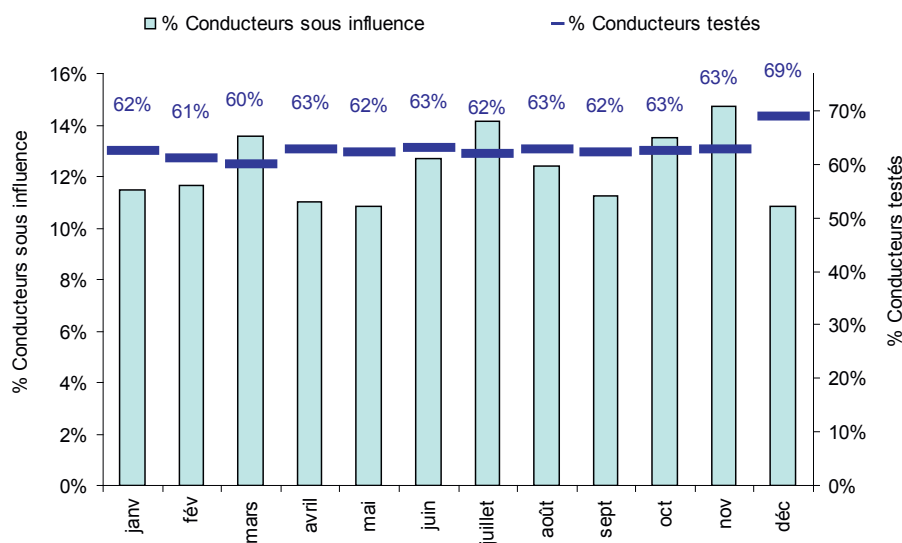
Graphique 118:
Répartition sur la semaine des
conducteurs de voiture positifs
(2008; pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le total des pourcentages de chaque heure est égal à 100%

Graphique 119:
Pourcentage de conducteurs
de voiture testés et positifs
selon le mois (2008; pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 92:
Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs sur autoroute, hors et en agglomération (2008; pondéré)

	Conducteurs de voiture sous influence	Conducteurs de voiture testés	Conducteurs de voiture impliqués	% Conducteurs de voiture sous influence	% Conducteurs de voiture testés
Autoroute	416	3087	4794	13%	64%
Hors agglomération	1678	13275	20908	13%	63%
En agglomération	2413	20226	32647	12%	62%
Total	4507	36588	58349	12%	63%

Source: SPF Economie DG SIE /
Infographie : IBSR

Les conducteurs de voiture pour lesquels le type de route n'est pas connu ne sont pas repris dans le tableau.

Tableau 93:
Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon le type de la première collision (2008; pondéré)

		Conducteurs de voiture sous influence	Conducteurs de voiture testés	Conducteurs de voiture impliqués	% Conducteurs de voiture sous influence	% Conducteurs de voiture testés
Entre conducteur	Collision en chaîne	28	751	1289	4%	58%
	Collision frontale (ou en croisement)	570	5180	7989	11%	65%
	Par derrière (ou en parallèle)	1111	10038	15606	11%	64%
	Par le côté	854	13228	20187	6%	66%
Avec un piéton		127	2140	3263	6%	66%
Un seul usager	Contre un obstacle sur la chaussée	156	387	736	40%	53%
	Contre un obstacle hors chaussée	1401	3731	7020	38%	53%
	Pas d'obstacle	216	630	1237	34%	51%
Autres ou Inconnus		45	503	1023	9%	49%
Total		4507	36588	58351	12%	63%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 120:
Pourcentage de conducteurs
de voiture testés et positifs
selon le type de la première
collision (2008; pondéré)

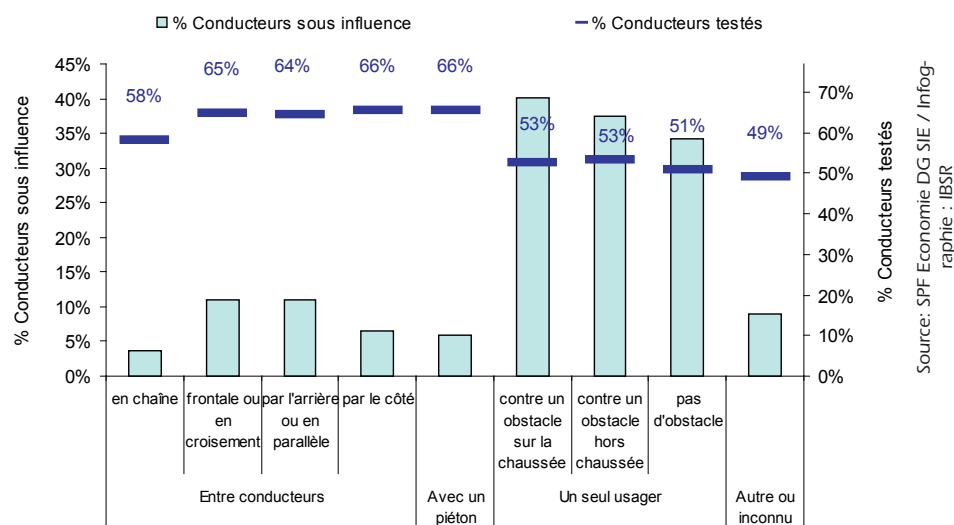
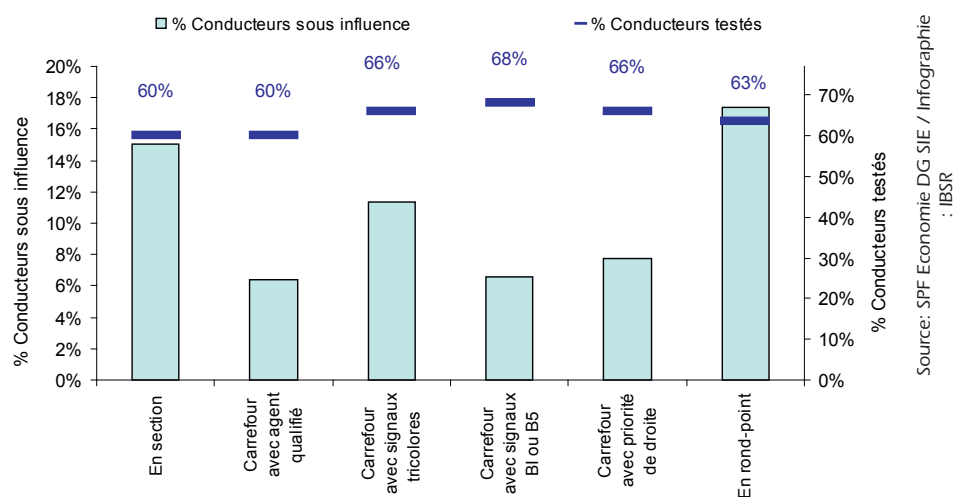


Tableau 94:
Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon le type de carrefour (2008; pondéré)

	Conducteurs de voiture sous influence	Conducteurs de voiture testés	Conducteurs de voiture impliqués	% Conducteurs de voiture sous influence	% Conducteurs de voiture testés
En section courante	3207	21361	35504	15%	60%
En carrefour avec policier ou agent habilité	5	72	119	6%	60%
En carrefour à feux	384	3382	5137	11%	66%
En carrefour avec panneaux de priorité (B1 ou B5)	468	7077	10414	7%	68%
En carrefour à priorité de droite	301	3876	5883	8%	66%
En rond-point	143	820	1292	17%	63%
Total	4507	36588	58351	12%	63%

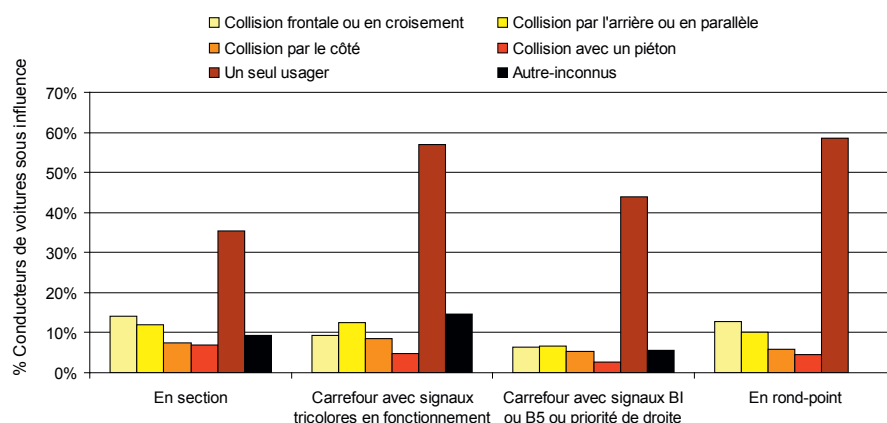
Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 121: Pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon le type de carrefour (2008; pondéré)



LES TABLEAUX ET GRAPHES

Graphique 122:
Pourcentage de conducteurs
de voiture positifs selon le type
de carrefour et de la première
collision (2008; pondéré)



Source: SPF Economie DG SIE /
Infographie : IBSR

Les carrefours réglés par un agent ne sont pas repris dans le graphique de même que les collisions en chaîne

Tableau 95:
Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon la province (2008; pondéré)

	Conducteurs de voiture sous influence	Conducteurs de voiture testés	Conducteurs de voiture impliqués	% conducteurs de voiture sous influence	% conducteurs de voiture testés
Namur	235	1264	2276	19%	56%
Hainaut	607	3695	5878	16%	63%
Luxembourg	122	803	1420	15%	57%
Brabant wallon	153	1132	1760	14%	64%
Liège	630	4844	6666	13%	73%
Flandre occidentale	388	3086	5353	13%	58%
Région de Bruxelles-Capitale	240	2062	5349	12%	39%
Anvers	691	6210	10298	11%	60%
Brabant flamand	407	3666	4903	11%	75%
Limbourg	300	2744	5285	11%	52%
Flandre orientale	734	7083	9163	10%	77%
Belgique	4507	36588	58351	12%	63%

Source: SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR



3.1.5. La matrice des collisions

3.1.5.1. Evolution des accidents mortels sur les routes belges	180
3.1.5.2. Piétons.....	185
3.1.5.3. Cyclistes	185
3.1.5.4. Cyclomotoristes.....	185
3.1.5.5. Motocycles.....	185
3.1.5.6. Voitures.....	186
3.1.5.7. Camionnettes.....	186
3.1.5.8. Poids lourds	186
3.1.5.9. Inconnus.....	187
3.1.5.10. Conclusion.....	187

3.1.5.1. Evolution des accidents mortels sur les routes belges

Dans les analyses qui suivent, le nombre d'accidents mortels est segmenté en fonction du type d'usager impliqué. En cas d'accident, certains types d'usagers sont plus souvent mortellement blessés que d'autres. 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 graphiques 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 séparément l'évolution des décédés 30 jours en fonction des différents types de conflits. Le type de conflit est déterminé par le type de victime et par 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 examine qui est l'opposant. Ce dernier est soit un autre véhicule (dans cette analyse, piétons et cyclistes sont considérés comme des véhicules), soit un obstacle, soit absent. Les deux derniers cas de figure ont été repris sous le label « aucun partenaire conflictuel » (symbolisé dans le graphique 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 depuis 1991).

Etant donné leurs différences en termes 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 cyclomotoristes 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>), ont coûté la vie à maximum 5 personnes par an. 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.

Le Tableau 96 reprend les types de véhicules dont nous avons tenu compte dans l'analyse. La victime est caractérisée par un symbole déchiré.

Tableau 96:
Types de véhicules repris dans
l'analyse

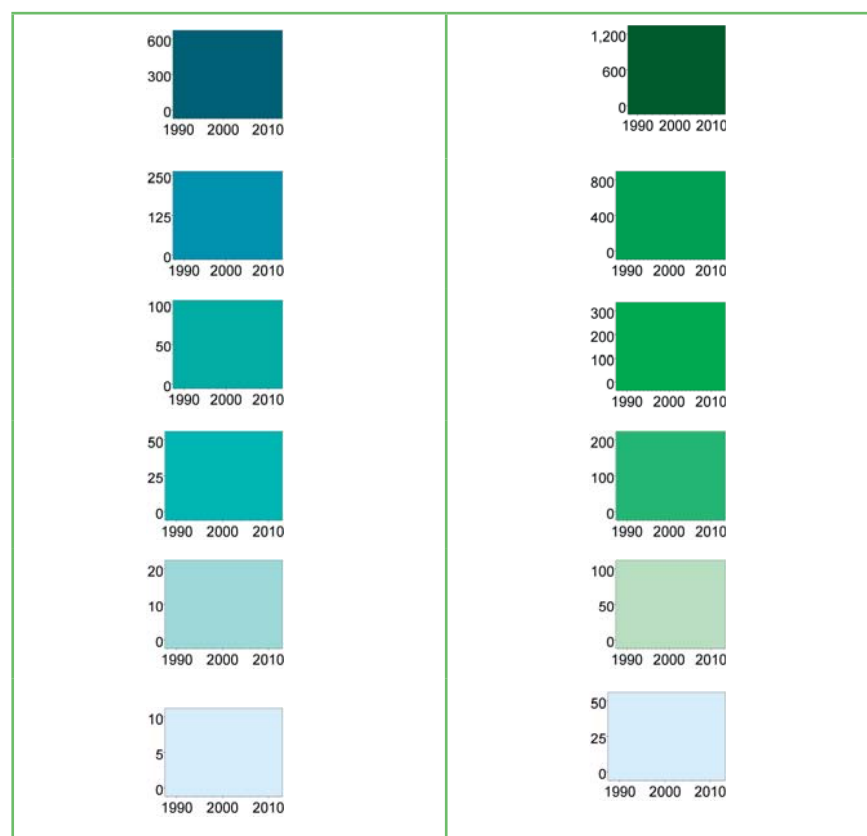
Type de victime		Type de partenaire conflictuel	
	Piéton		Aucun partenaire conflictuel

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. Depuis 1992, le nombre d'accidents mortels avec plusieurs collisions varie entre 10 et 20%.

Type de victime		Type de partenaire conflictuel	
	Cycliste		
	Cyclomotoriste		
	Motocycliste		Motocycliste
	Voiture ou voiture mixte		Voiture ou voiture mixte
	Camionnette		Camionnette
	Poids lourd, tracteur routier avec ou sans remorque		Poids lourd, tracteur routier avec ou sans remorque
	Bus		
	Autre (tracteur agricole, tram, cavalier, ...)		Autre (cycliste, cyclomotoriste, bus, tracteur agricole, tram, cavalier ...)
	Inconnu		Inconnu

Le Tableau 98 donne une vue d'ensemble du nombre de tués et de son évolution pour chaque type de conflit. L'évolution du nombre de tués (baisse, hausse, variation autour du même niveau) est mise en évidence par la forme de la courbe. Le nombre de tués varie en fonction de l'échelle utilisée, illustrée par un code couleur expliqué au Tableau 97. 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 d'usagers (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. Etant donné que les sommes globales se composent de chiffres beaucoup plus élevés que les cellules propres à chaque type de conflit, un code couleur différent est appliqué.

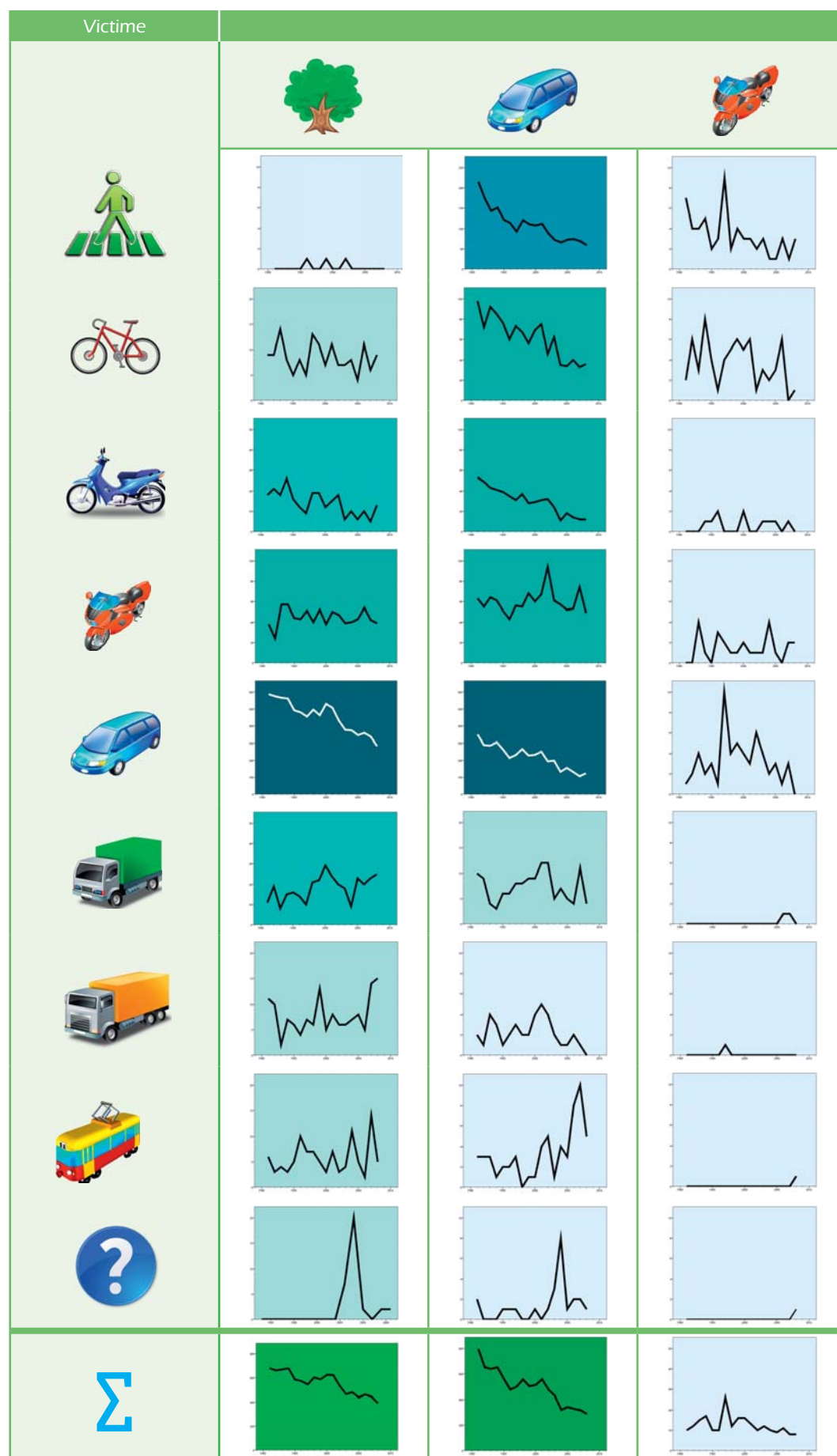
Tableau 97:
Code couleur pour les échelles
utilisées dans le Tableau 3



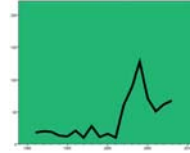
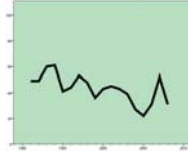
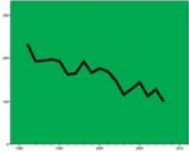
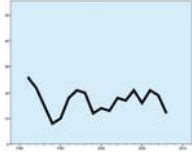
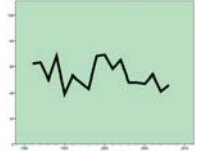
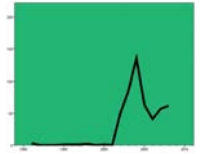
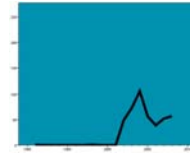
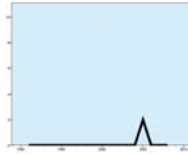
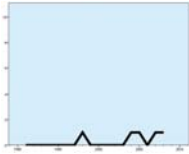
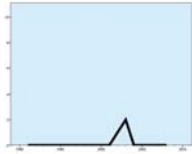
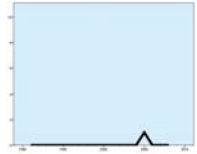
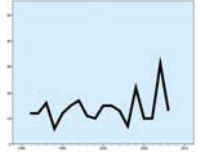
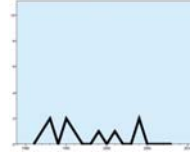
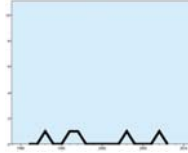
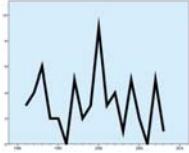
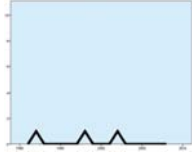
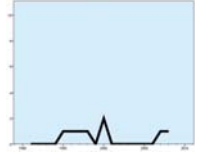
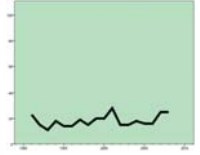
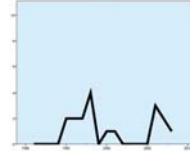
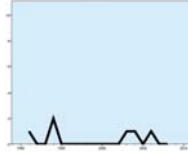
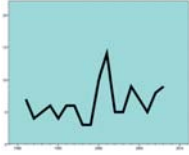
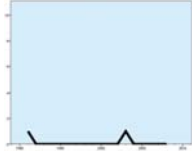
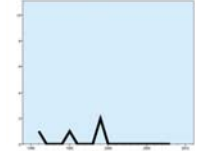
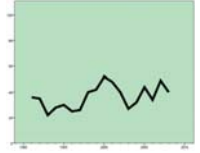
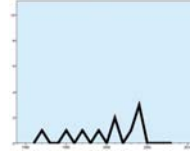
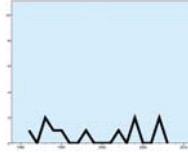
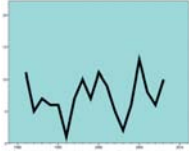
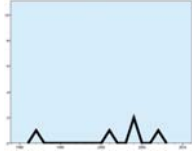
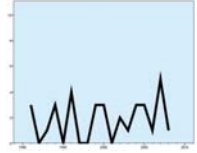
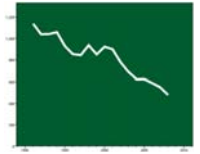
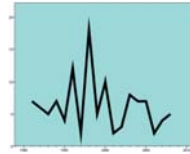
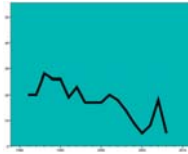
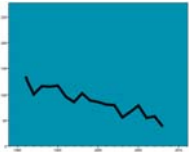
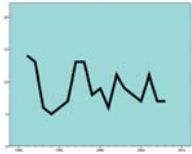
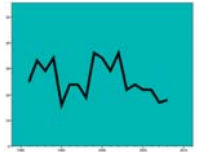
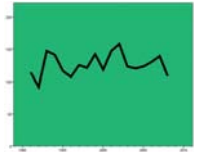
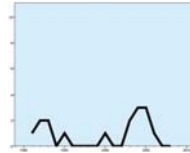
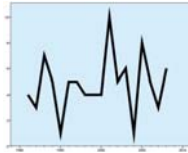
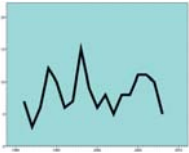
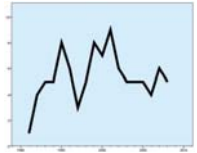
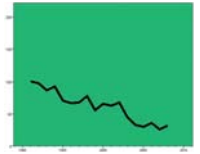
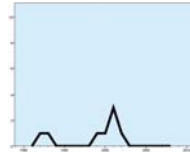
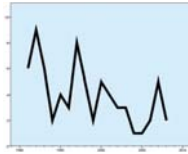
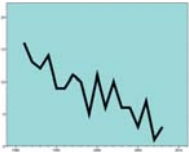
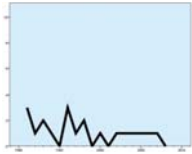
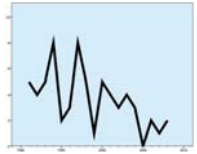
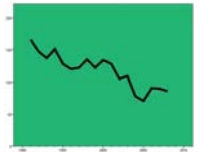
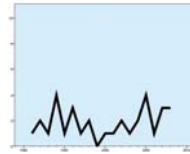
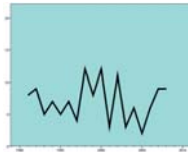
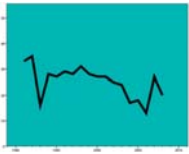
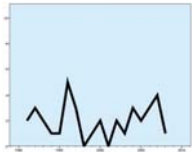
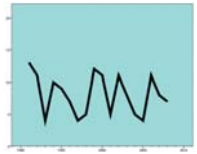
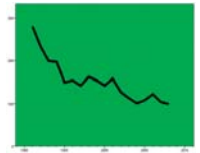
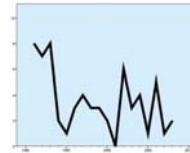
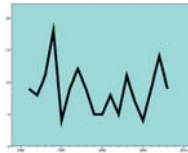
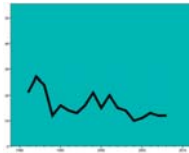
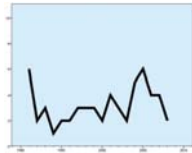
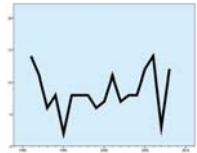
Pour chaque type de conflit, la couleur de la série temporelle dans le Tableau 3 désigne l'échelle utilisée. Pour les types de conflits ayant coûté la vie à de nombreuses personnes au fil des ans, on utilise une échelle avec un maximum plus élevé que pour les types de conflits ayant fait peu de victimes.

LA MATRICE DES COLLISIONS

Tableau 98:
Nombre de tués en fonction du
type de conflit:
Belgique 1991 – 2008



Partenaire conflictuel



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 total de victimes est le plus élevé (dans l'ordre: voiture, 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 par milliard de km parcourus est plus élevé pour les piétons et les cyclistes que pour les conducteurs et les occupants de voitures (rapport thématique cyclistes, 2009²).

Pour les partenaires conflictuels, le raisonnement est le même: les obstacles (symbolisés par un arbre dans le Tableau 98) 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, 2005³). 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. Ceci explique que, pour tous les types de partenaire conflictuel, les occupants de voitures sont les principales victimes en cas d'accident. Ceci n'apparaît que lorsqu'on analyse séparément chaque type de conflit.

Pour connaître le nombre de victimes pour un certain type de conflit, il faudrait le mettre en relation avec le nombre de kilomètres parcourus tant par type de victime que par type de partenaire impliqué dans la collision. Le débat autour des résultats relatifs aux accidents ayant pour victimes des véhicules à moteur 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 (rapport thématique motards, 2009)⁴. 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 d'une évaluation fiable de cette répartition que pour les véhicules à moteur immatriculés mais pas pour les piétons, les cyclistes et les cyclomotoristes. Des évaluations réalisées à partir de questionnaires « mobilité » de 1999 (MOBEL, 2002⁵) montrent que ce sont les cyclomotoristes et les motards qui courent le plus de risques dans la circulation, suivis (à une certaine distance) par les piétons puis les cyclistes (rapport thématique cyclistes, 2009). 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 plus marquée qu'une quelconque tendance (exemple: accidents: <voiture-camionnette> et <cyclomotoriste-camionnette>). Dans d'autres cas, on constate

2. Rapport thématique cyclistes: accidents de la route impliquant des cyclistes 2000-2007, Observatoire belge pour la Sécurité Routière, IBSR 2009.

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

4. Rapport thématique motards: accidents impliquant une motocyclette 2000-2007, Observatoire belge pour la Sécurité Routière, IBSR 2009.

5. La mobilité quotidienne des Belges. Hubert, JP & Toint, P., Presses Universitaires Namur, 2002.

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 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 cette description, nous faisons la distinction entre l'implication en tant que victime et l'implication en tant que partenaire conflictuel.

3.1.5.2. Piétons

Comme précisé ci-avant, 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 la plupart des accidents ayant entraîné le décès d'un piéton, c'est la voiture qui est le partenaire conflictuel. A une catégorie près, les piétons constituent dès lors le principal groupe de victimes dans les accidents de voitures. Il y a davantage de piétons victimes d'accidents avec des poids lourds qu'avec des camionnettes. On recense, par ailleurs, un certain nombre d'accidents impliquant un piéton et un partenaire conflictuel inconnu (0 à 8 par an). Globalement, les accidents avec piétons montrent une nette régression principalement entre 1991 et 1995 et à nouveau entre 2001 et 2004. Durant la période intermédiaire et surtout depuis 2005, on constate plutôt une stagnation. La baisse résulte surtout d'une diminution du nombre de piétons tués dans une collision avec une voiture mais également avec un poids lourd ou une moto. Cette tendance à la baisse ne vaut pas pour les collisions où le partenaire conflictuel est une camionnette ou un bus qui ne représentent toutefois qu'une petite part des accidents avec piétons.

3.1.5.3. Cyclistes

Dans les accidents mortels, les cyclistes ne sont pratiquement jamais les partenaires conflictuels indemnes. En cas de décès dans un accident avec cycliste, ce dernier est donc pratiquement toujours la victime. On recense également un certain nombre d'accidents sans partenaire conflictuel dans lesquels les cyclistes perdent la vie. Si l'on en croit les statistiques de la police, la plupart des cyclistes sont victimes d'accidents avec des voitures mais les poids lourds constituent également un danger pour eux. Par rapport aux piétons, on recense moitié moins de cyclistes victimes d'un accident de voiture mais autant de cyclistes victimes d'accidents avec un poids lourd ou une camionnette. Par ailleurs, les accidents mortels impliquant des cyclistes connaissent une tendance à la baisse. Toutefois, ceci vaut principalement pour les collisions avec des voitures. Le nombre d'accidents avec des camions avait fortement diminué entre 1998 et 2006 mais est malheureusement à nouveau en hausse depuis. En ce qui concerne les collisions mortelles de cyclistes avec des camionnettes, des partenaires conflictuels inconnus ou sans partenaire conflictuel, on remarque une forte variabilité entre les années mais pas de tendance marquée à la baisse.

3.1.5.4. Cyclomotoristes

Les cyclomotoristes aussi sont rarement les partenaires conflictuels indemnes d'accidents mortels. La plupart des cyclomotoristes tués le sont dans un accident avec une voiture. Viennent ensuite les accidents n'impliquant pas de partenaire conflictuel (ici également, il pourrait être question d'une sous-estimation des chiffres réels). Les accidents qui se sont révélés mortels pour les cyclomotoristes sont en net recul depuis 1991. Ceci vaut pour tous les types d'opposants – en particulier pour les voitures et les poids lourds.

3.1.5.5. Motocycles

Les motocycles représentent une catégorie intermédiaire dans la répartition entre usagers vulnérables et moins vulnérables. Une comparaison entre le nombre d'accidents avec, d'une part, un motard pour victime (5e colonne) et, d'autre part, un motard comme antagoniste (5e colonne) montre que les motocyclistes sont particulièrement vulnérables mais peuvent également être un opposant

mortel pour des usagers encore plus faibles. Par ailleurs, on constate, chez les usagers faibles, une augmentation des accidents sans partenaire conflictuel proportionnellement à la vitesse du véhicule. Alors que les piétons et les cyclistes sont surtout victimes d'accidents avec d'autres véhicules (généralement des voitures), les motards tués le sont pratiquement aussi souvent dans des accidents sans partenaire conflictuel que dans des accidents avec des voitures (les cyclomotoristes présentent un profil intermédiaire). Une autre différence frappante avec les autres usagers faibles est que le nombre de tués parmi les motards n'a pas baissé ces 15 dernières années. Si l'on considère la somme des accidents avec des motards pour victimes, on note même une légère augmentation. Cela vaut dans une même mesure pour tous les partenaires conflictuels. Lors de l'interprétation de ce résultat, il importe de garder à l'esprit qu'il s'agit de nombres absolus. Comme le nombre de kilomètres parcourus par des motards a augmenté plus encore que le nombre de victimes, on peut tout de même parler d'une diminution du risque par kilomètre parcouru pour ces usagers (rapport thématique motards, 2009).

3.1.5.6. Voitures

Les voitures arrivent en tête des statistiques en matière d'accidents mortels, tant pour ce qui concerne les occupants qui en sont victimes que pour les partenaires conflictuels. La plupart des occupants de voitures tués le sont dans des accidents sans partenaire conflictuel, suivis par les accidents avec une autre voiture – puis, à une certaine distance, par les collisions avec un camion. Les voitures sont le partenaire conflictuel le plus dangereux pour tous les autres types d'usagers de la route, à l'exception des poids lourds et des camionnettes. 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.

3.1.5.7. Camionnettes

Les occupants de camionnettes décèdent le plus souvent dans des accidents sans partenaire conflictuel, suivis par les accidents avec des poids lourds et des voitures. Contrairement aux catégories de véhicules précitées, les voitures ne représentent donc pas leur principal opposant. Ceci est dû principalement à la masse plus importante des camionnettes qui fait que les occupants sont relativement bien protégés et ne courent un danger que face à un antagoniste encore plus imposant (poids lourd) ou un obstacle de taille (sans partenaire conflictuel). En tant que partenaire conflictuel, les camionnettes représentent surtout un danger pour les occupants de voitures mais également pour les piétons et les cyclistes. Dans l'ensemble, le nombre de tués dans des accidents impliquant une camionnette est relativement faible. Les camionnettes ne doivent donc pas être considérées comme un type de véhicule problématique. Ce qui est préoccupant, c'est que le nombre de tués dans tous les types de conflits impliquant une camionnette a plutôt tendance à augmenter qu'à baisser. L'augmentation du nombre de camionnettes et des kilomètres parcourus avec ce type de véhicule⁶ est, ici aussi, probablement responsable de cette tendance.

3.1.5.8. Poids lourds

Grâce à la masse du véhicule, les occupants de poids lourds sont, en principe, bien protégés. Ceci explique pourquoi, dans les statistiques, 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 occupants de voitures mais aussi pour les piétons et les cyclistes. A noter que les

6. Entre 1991 et 2008, le nombre de kilomètres parcourus par des camionnettes a augmenté de 174% [Source: SPF Mobilité].

poids lourds font plus de victimes que les camionnettes malgré le fait qu'ils ne parcourent pas plus de kilomètres (SPF Mobilité). Cela s'explique, d'une part, par la masse des camions qui fait qu'en cas de collision, celle-ci risque souvent d'être mortelle. D'autre part, les camionneurs sont également confrontés à d'importants problèmes de visibilité autour du véhicule, souvent responsables d'accidents, principalement avec des usagers faibles (rapport BART 2010⁷). 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.

3.1.5.9. Inconnus

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.

3.1.5.10. Conclusion

Nous avons décrit l'évolution du nombre de tués sur les routes par type de conflit entre 1991 et 2008. 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 conflits. 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 impliquant une camionnette ou 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 la 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 les piétons et les cyclistes). Le point fort des analyses présentées ici réside dans le fait que l'accent porte sur les détails, tant pour ce qui concerne les différents types d'usagers que pour ce qui est de l'évolution de 1991 à 2008.

La tendance pour chaque type de conflit sera analysée plus en détail au sein de l'observatoire. Cette analyse sera suivie d'une étude détaillée des collisions impliquant des voitures seules par rapport aux collisions de deux voitures ou plus.

7. Belgian Accident Research Team (BART): analyse multidisciplinaire approfondie des accidents impliquant au moins un camion ou un bus sur les autoroutes et routes régionales. IBSR, 2010.





3.1.6. Analyse détaillée des accidents impliquant des voitures

3.1.6.1.	Comment se fait-il que les voitures quittent la route ?	191
3.1.6.2.	Quelles sont les victimes d'accidents impliquant une seule voiture ?	192
3.1.6.3.	Où et quand ont lieu les accidents impliquant une voiture seule ?	193
3.1.6.4.	Résumé.....	194

ANALYSE DÉTAILLÉ 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 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 99:
Partenaires conflictuels dans
des accidents mortels en 2008

Victime: occupant de voiture		
Antagoniste	Nombre	Pourcentage
Pas d'antagoniste	283	59%
Voiture	123	25%
Poids lourd	38	8%
Camionnette	18	4%
Bus	7	1%
Autre	5	1%
Inconnu	5	1%
Total	479	100%

Source: SPF Economie, DG SIE / Infographie: IBSR

Les deux types d'accidents les plus fréquents sont examinés à la loupe ci-après: nous comparons plus précisément les accidents impliquant une voiture seule avec ceux qui impliquent deux voitures ou plus.

Tableau 100:
Nombre d'accidents, de
conducteurs et de tués dans
des collisions impliquant une
voiture seule par rapport à celles
impliquant deux voitures ou plus

	Voiture seule	Voiture- voiture
Nombre d'accidents mortels	263	103
Nombre de conducteurs dans les accidents mortels	263	206
Nombre de tués	283	123
Nombre total d'accidents	11491	7569
Gravité: Nombre de tués par 1000 accidents	25	13

Source: SPF Economie, DG SIE / Infographie: IBSR

Note: les 3 premières lignes tiennent compte uniquement des tués dans les collisions impliquant deux voitures ou plus et une voiture seule. Pour le calcul de la gravité, il a également été tenu compte des tués recensés dans d'éventuelles autres collisions lors de ces mêmes accidents¹.

Le Tableau 100 reprend les accidents mortels impliquant une voiture seule et les collisions entre deux voitures. Etant donné que ces dernières impliquent automatiquement deux conducteurs, le nombre de chauffeurs dans ce type de collision est deux fois supérieur au nombre d'accidents⁸. On constatera plus loin que le nombre de tués parmi les conducteurs concernés est plus élevé pour les accidents avec une voiture seule (1,07) que pour les accidents entre deux voitures (0,6). Une autre façon de comparer le degré de « fatalité » de ces deux types de collisions consiste à calculer leur taux de gravité. On constate qu'avec 25 tués par 1000 accidents, les accidents impliquant une voiture seule sont plus graves que les collisions entre deux voitures (13 tués par 1000 accidents).

1. A noter que dans les accidents avec une voiture seule, on recense 4 tués supplémentaires qui ont toutefois été victimes d'une collision supplémentaire (tel un motard entrant en collision avec une voiture qui avait d'abord percuté les rails de sécurité). De la même manière, 2 autres tués ont été recensés dans des collisions impliquant deux voitures ou plus (notamment dans une camionnette qui percute une voiture qui était d'abord entrée en collision avec une autre voiture).

Pour les accidents impliquant une voiture seule, il est intéressant d'examiner, en première instance, ce qui s'est passé. Le Tableau 101 donne un aperçu des pourcentages pour chaque type d'obstacle rencontré.

Tableau 101:
Obstacles dans les accidents mortels impliquant une voiture seule (2008)

Type d'obstacle	Nombre	Pourcentage
Arbre	74	28%
Mur-bâtiment	35	13%
Pas d'obstacle	29	11%
Poteau d'éclairage	26	10%
Autre poteau	16	6%
Rail de sécurité non franchi – fer ou béton	15	6%
Rail de sécurité franchi – fer ou béton	15	6%
Autre	51	19%
Inconnu	2	1%
Total	263	100%

Source: SPF Economie. DG SIE / Infographie: IBSR

Ce tableau nous permet de conclure que dans les accidents mortels où la voiture quitte la route, c'est un arbre ou un mur qui est le plus fréquemment percuté. Par ailleurs, une partie substantielle des victimes a été recensée dans des voitures qui ont quitté la route sans avoir heurté d'obstacle.

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

La variable « Mouvement de l'usager de la route » nous permet de répondre à cette question. Le Tableau 102 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 102:
Nombre de conducteurs dans des accidents mortels impliquant deux voitures et une voiture seule en fonction du mouvement /de l'intention de l'usager de la route

	Voiture seule		Deux voitures	
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
Perd le contrôle et quitte la route vers la droite	120	46%	5	2%
Perd le contrôle et quitte la route vers la gauche	85	32%	30	15%
Poursuit son chemin dans la bonne direction	25	10%	107	52%
Se déporte vers la gauche ou dépasse par la gauche	13	5%	15	7%
Se déporte vers la droite ou dépasse par la droite	6	2%	2	1%
Tourne à gauche ou s'apprête à tourner à gauche	3	1%	9	4%
Reculé	2	1%		
Roule en sens contraire	1	0,4%	8	4%
Inconnu			1	0,5
Autre	5	2%	21	10%
Total	263	100%	206	100%

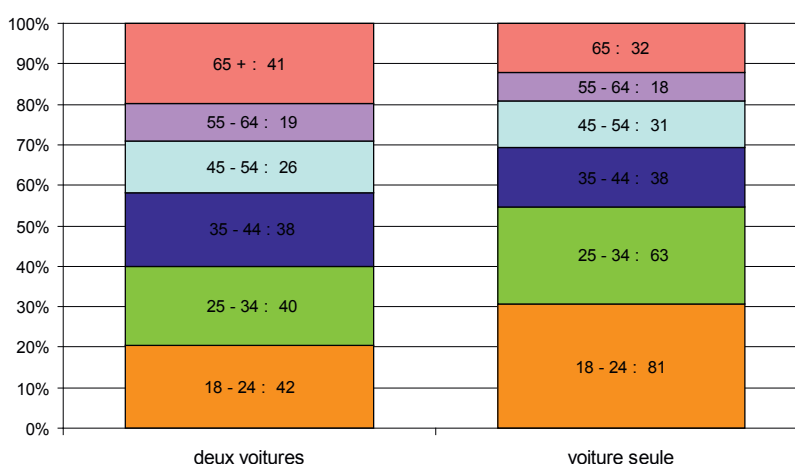
Source: SPF Economie. DG SIE / Infographie: IBSR

Nous constatons que 3/4 des conducteurs victimes d'accidents impliquant une voiture seule ont perdu le contrôle de leur véhicule. En cas d'accident impliquant deux voitures, ils ne sont pas plus d'1/3 et la plupart des conducteurs « poursuivaient leur chemin dans la bonne direction ». Lors de l'interprétation de ces chiffres, il importe de souligner que la perte de contrôle du véhicule est souvent due à une vitesse inadaptée². D'autres facteurs (tels une brusque manœuvre d'évitement, le fait de s'assoupir au volant et de se réveiller brusquement...) peuvent aussi jouer un rôle. Une étude portant sur les partenaires conflictuels des poids lourds montre qu'au moins la moitié des pertes de contrôle est due à une vitesse excessive (BART rapport, 2010). Ces données suggèrent donc que les accidents impliquant une voiture seule sont plus souvent imputables à une vitesse excessive que les collisions entre deux voitures ou plus.

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

Le Graphique 123 ci-après 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 et donc pas de celui de la victime. Pour chaque type d'accident, les pourcentages vont jusqu'à 100. Cela nous permet de déterminer les catégories d'âge pour lesquelles un certain type d'accident est surreprésenté.

Graphique 123:
Conducteurs impliqués dans des accidents mortels avec une voiture seule ou entre deux voitures: comparaison en fonction de l'âge



Note: Le nombre absolu de tués est repris derrière le nom de la catégorie dans chaque champ.

On compte un nombre relativement élevé de jeunes conducteurs impliqués dans des accidents mortels mais ceci vaut surtout pour les accidents impliquant des voitures sans partenaire conflictuel. Alors que le pourcentage de jeunes de 18-24 ans impliqués dans une collision entre deux voitures est de 20%, il atteint 31% pour les accidents impliquant une voiture seule (pour la catégorie des 25-34 ans, ces pourcentages atteignent respectivement 19% et 24%). Pour leur part, les conducteurs plus âgés sont relativement plus représentés dans les accidents impliquant deux voitures ou plus. Alors que les plus de 65 ans représentent pas moins de 12% des conducteurs impliqués dans des accidents de voitures sans partenaire conflictuel, leur pourcentage atteint 20% dans les collisions entre deux voitures ou plus.

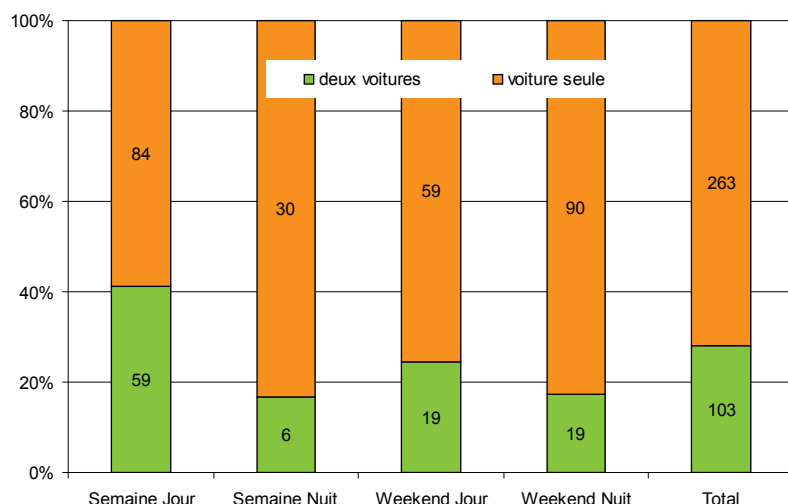
On note également une légère différence en ce qui concerne le sexe du conducteur. Dans les accidents n'impliquant qu'une voiture sans partenaire conflictuel, 83% des conducteurs sont de sexe masculin alors que ce pourcentage est de 78% lorsque plusieurs voitures sont impliquées. Les hommes courent donc de toutes façons plus de risques que les femmes d'être impliqués dans un accident mortel. Parmi les personnes impliquées dans ce type d'accident, les hommes courent un risque encore plus élevé que les femmes qu'il s'agisse d'un accident impliquant une voiture seule.

2. « Inadaptée » n'implique pas nécessairement que le conducteur concerné a dépassé la vitesse légale autorisée mais qu'il roulait manifestement à une vitesse ne permettant pas de conduire le véhicule en sécurité.

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

Le Graphique 124 indique le pourcentage par période de la semaine par type d'accident.

Graphique 124:
Rapport entre les accidents impliquant une voiture seule et les collisions entre deux voitures ou plus par période de la semaine



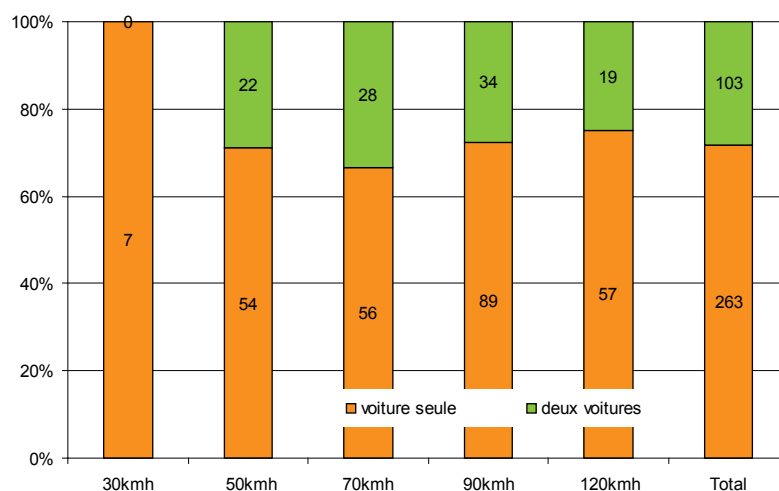
Source: SPF Economie, DG SIE / Infographie: IBSR

Note: 1. Nuit: 22h – 5h59.
2. Week-end: de la nuit du vendredi au lundi matin inclus.

On constate que les accidents impliquant une voiture seule sont surreprésentés la nuit et presque autant les jours de week-end. Le principal facteur permettant d'expliquer la différence entre les jours de semaine et les autres moments est sans doute la densité du trafic. Une erreur fatale commise par un conducteur dans une rue fort fréquentée se répercute 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). Comme déjà signalé, de nombreux accidents impliquant une voiture seule sont sans doute imputables à une vitesse inadaptée. De nuit, les routes relativement peu fréquentées permettent une vitesse plus élevée que le trafic dense en journée.

Le Graphique 125 relatif aux pourcentages d'accidents impliquant respectivement une voiture seule et deux voitures en fonction du régime de vitesse permet de déterminer où surviennent les différents types d'accidents.

Graphique 125:
Proportion de collisions impliquant une voiture seule et deux voitures ou plus par régime de vitesse



Source: SPF Economie, AD SIE / Infographie: IBSR

Note: dans des cas exceptionnels, la vitesse maximale ne correspondait pas aux catégories indiquées. Ces cas ont été recensés dans la catégorie supérieure (par ex. la vitesse de

60 km/h a été comptabilisée dans la catégorie des 70km/h).

Le Graphique 125 révèle que, pour la plupart des régimes de vitesse, les accidents sans partenaire conflictuel représentent environ 70% de l'ensemble. Dans les zones 30, nous avons recensé sept accidents ayant causé la mort d'un occupant de voiture sans partenaire conflictuel et aucun accident mortel impliquant deux voitures ou plus. Au premier abord, cela peut sembler surprenant. Il faut toutefois réaliser que le régime de vitesse ne permet pas de connaître la vitesse effectivement pratiquée par les véhicules en question. L'analyse réalisée ici concerne uniquement les accidents ayant coûté la vie à un occupant de voiture. En zone 30, les accidents de voitures où les conducteurs respectent un tant soit peu la vitesse et où les occupants portent la ceinture ne devraient pas s'avérer fatals pour ces derniers (indépendamment du nombre de voitures impliquées)³. Les quelques occupants de voitures ayant trouvé la mort en zone 30 ont donc sans doute été victimes soit du fait qu'ils ne portaient pas la ceinture, soit du fait que le conducteur avait largement dépassé la vitesse maximale et probablement des deux. Ceci permet de mieux comprendre la survenance d'accidents sans partenaires conflictuels.

Dans l'ensemble, on peut affirmer que sur le plan de la répartition des accidents impliquant une voiture seule et plusieurs voitures en fonction du régime de vitesse, les différences sont étonnamment petites. Les accidents impliquant une voiture seule sont environ trois fois plus nombreux que les collisions entre plusieurs voitures et cette proportion varie peu selon le régime de vitesse.

3.1.6.4. Résumé

Les accidents mortels impliquant une voiture seule sans partenaire conflictuel sont de loin les plus fréquents. Leur nombre est environ deux fois plus élevé que celui des accidents impliquant deux voitures ou plus. Les accidents du premier type sont souvent imputés par la police à une perte de contrôle du véhicule par le conducteur. Ceci tend à prouver que ces accidents sont sans doute plus souvent imputables à une vitesse inadaptée que les accidents entre deux voitures. Les accidents impliquant une voiture seule sont provoqués par des conducteurs de tous âges mais particulièrement souvent par des jeunes automobilistes (<34) et relativement rarement par des conducteurs plus âgés (65+). Par ailleurs, parmi les accidents mortels qui se produisent la nuit, on recense quatre fois plus d'accidents impliquant une voiture seule que d'accidents impliquant deux voitures alors que les jours de semaine, ceux-ci sont presque aussi fréquents que les accidents avec une voiture seule.

3. 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.



3.2. Baromètre de la Sécurité Routière (accidents de 2009)

- 3.2.1. Introduction 196
- 3.2.2. Baromètre de la sécurité routière: Décembre 2009..... 199
 - 3.2.2.1. Compte rendu 199
 - 3.2.2.1.1. Au niveau national 199
 - 3.2.2.1.2. Au niveau régional 199
 - 3.2.2.1.3. Au niveau des provinces..... 200
 - 3.2.2.1.4. Baromètre des poids lourds 200
 - 3.2.2.1.5. Les accidents du WE 200
 - 3.2.2.2. Tableaux et graphiques 201
 - 3.2.2.2.1. Les chiffres clés..... 201
 - 3.2.2.2.2. Police locale et Police fédérale 202
 - 3.2.2.2.3. Sur les autoroutes..... 203
 - 3.2.2.2.4. Au niveau de la Région flamande..... 203
 - 3.2.2.2.5. Au niveau de la Région wallonne 204
 - 3.2.2.2.6. Au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale 206
 - 3.2.2.2.7. Comparaison entre régions 207
 - 3.2.2.2.8. Evolution des accidents dans les provinces 208
 - 3.2.2.2.9. Les accidents impliquant au moins un poids lourd 209
 - 3.2.2.2.10. Les accidents du week-end..... 212
 - 3.2.2.2.11. Fiche technique 215



3.2.1. Introduction

L'analyse des données d'accidents dans ce rapport s'appuie sur les dernières statistiques définitives du SPF Economie, Direction générale Statistiques et Information économique qui datent de 2008. Jusqu'ici, ce rapport ne traite pas de statistiques d'accidents postérieures à cette date.

Les analyses des chiffres définitifs d'accidents¹ ne sont pas disponibles rapidement après la fin de l'année concernée étant donné que :

- ces chiffres doivent résulter de la participation successive de différentes institutions s'occupant de sécurité routière telles que la police locale, la police fédérale, les parquets, le SPF Economie DG SIE et l'IBSR;
- ces chiffres doivent subir différents contrôles de qualité et faire l'objet de diverses opérations (tel le calcul de la pondération, l'ajout des décédés 30 jours);
- un certain délai s'écoule donc entre la survenance de l'accident et son enregistrement dans la base de données ad hoc du SPF Economie DG SIE (la diffusion des statistiques d'accidents "définitives" n'aura donc lieu, au mieux, que six mois environ après clôture de la période de référence).

Pour pouvoir mener une politique de sécurité routière efficace et réagir de manière adéquate aux évolutions actuelles dans le domaine, il faut toutefois également disposer de données d'accidents plus récentes. C'est pourquoi, en 2004, l'IBSR a créé le baromètre mensuel de la sécurité routière qui paraît généralement 2 mois après la période de référence.

Pour pouvoir publier des données d'accidents récentes, le baromètre utilise une méthode spécifique propre² en matière de collecte du nombre de tués, de blessés et d'accidents. Alors que les chiffres définitifs sont basés sur les formulaires d'accidents (FAC), les chiffres provisoires s'appuient sur les procès-verbaux (PV). Par ailleurs, les chiffres provisoires passent par moins de stades que les chiffres définitifs. Les services de la Police Locale et de la Police Fédérale de la Route (WPR) enregistrent le nombre de tués, de blessés et d'accidents grâce aux PV d'accidents. Ces données sont centralisées pour les uns par la Direction de la Banque Nationale Générale (BNG) et pour les autres directement par la WPR. Elles sont ensuite mises à disposition de l'IBSR pour la création du Baromètre de la sécurité routière.

¹ Une analyse détaillée de la manière dont sont collectées et calculées les chiffres définitifs d'accidents corporels est disponible dans la partie C.1. Source et qualité des données

² Pour plus de détails sur la méthodologie appliquée, consultez la "fiche technique" du baromètre de la sécurité routière.

Les résultats découlant de ces deux méthodes (FAC pour les chiffres définitifs et PV pour les chiffres provisoires) pour l'obtention de statistiques d'accidents ne sont pas les mêmes et doivent être interprétés différemment. Une des différences essentielles concerne le nombre de tués. Le baromètre tient compte uniquement des tués sur place tandis que les chiffres définitifs prennent également en considération les décédés 30 jours. Il est donc évident que les données d'accidents émanant de ces deux sources ne peuvent être comparées entre elles. Cela n'empêche que les chiffres provisoires du baromètre SR et les chiffres définitifs du SPF Economie DG SIE sont indissociablement liés et que les statistiques reprises dans le baromètre permettent de prédire de manière fiable les chiffres définitifs:

- sur la base de comparaisons antérieures entre les chiffres provisoires (décédés sur place) et les chiffres définitifs (décédés 30 jours), un facteur³ (variable) a été calculé qui, multiplié par le nombre de tués sur place, permet d'estimer le nombre de décédés 30 jours (pas encore connu);
- les tendances (à la baisse, à la hausse ou à la stagnation) révélées par le baromètre de la sécurité routière, qu'il s'agisse du nombre de tués (sur place) ou du nombre d'accidents corporels, sont confirmées ultérieurement par les chiffres définitifs.

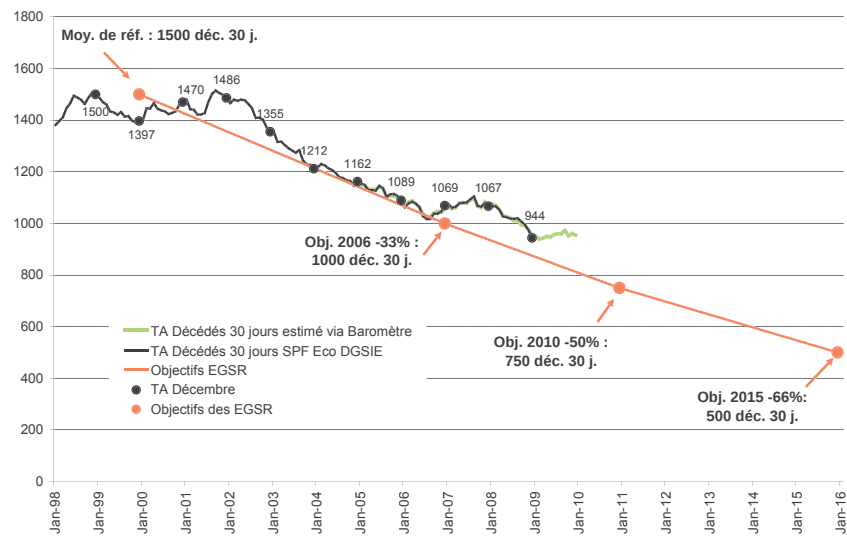
Le graphique ci-dessous montre avec quelle justesse le nombre de tués sur place (baromètre) permet de prédire l'évolution du nombre de décédés 30 jours (DG SIE). Mais il importe avant tout de réaliser que les données reprises dans le baromètre sont présentées de manière spécifique. Même si le baromètre donne également un aperçu succinct du nombre absolu de tués sur place, de blessés et d'accidents corporels pour le mois en question, il repose, en grande partie, sur une comparaison des "totaux annuels mobiles". Le total annuel mobile du nombre de tués sur place équivaut au nombre de tués sur place du mois visé par le baromètre en question, additionné au nombre de tués (sur place) des 11 mois précédents. Pour ce qui concerne le baromètre de décembre 2009, le total annuel mobile équivaut tout simplement au nombre total de tués sur place en 2009. Dans le baromètre, ce nombre est comparé au nombre de tués sur place recensés en 2008.

Dans le graphique ci-dessous, la courbe noire illustre l'évolution des totaux annuels mobiles relatifs aux décédés 30 jours sur la base des statistiques de la DG SIE. La courbe verte (qui débute en décembre 2004) montre, elle aussi, l'évolution des totaux annuels mobiles des décédés 30 jours, obtenus toutefois en multipliant le nombre de tués sur place repris dans le baromètre par un facteur variable. Le but est de pouvoir calculer approximativement le nombre de décédés 30 jours, ce qui est effectivement le cas étant donné que les deux lignes se rejoignent quasiment.

Vu le caractère plus récent des données reprises dans le baromètre, la courbe verte (jusqu'à décembre 2009) va plus loin que la courbe noire (jusqu'à décembre 2008). En admettant que les deux courbes coïncident, comme c'est le cas de décembre 2004 à décembre 2008 inclus (période pour laquelle des données sont disponibles pour les deux courbes), la courbe verte laisse entrevoir une stagnation du nombre définitif de décédés 30 jours en 2009. Cela impliquerait que le nombre de décédés 30 jours en 2009 avoisinerait le nombre de décédés 30 jours en 2008 (944), auquel cas il deviendrait très difficile d'atteindre l'objectif des EGSR de ne pas dépasser 750 décédés 30 jours en 2010.

3 Afin d'estimer le nombre de décédés 30 jours pour 2009 sur base du nombre de tués sur place enregistrés dans le baromètre, 1) nous calculons la différence entre le total annuel de décédés 30 jours (chiffres définitifs) et le total annuel de tués sur place (chiffres provisoires du baromètre) pour chaque mois, de décembre 2004 à décembre 2008, 2) nous calculons, pour chaque mois, la moyenne de cette différence sur les 6 derniers mois, 3) nous ajoutons au total annuel de tués sur place de chaque mois la moyenne des différences des 6 derniers mois ou, le cas échéant, la dernière moyenne disponible (celle de décembre 2008 à partir de janvier 2009).

Graphique 126:
Evolution des totaux
annuels mobiles relatifs
aux décédés 30 jours:
comparaison entre les
objectifs des Etats Généraux
pour la Sécurité Routière,
les décédés 30 jours (DG
SIE) et les décédés 30 jours
(calculés sur base des tués
sur place du baromètre de
la sécurité routière)



Source: SPF Economie DG SIE; VVPR et BNG /
infographie: IBSR

Les pages qui suivent correspondent au baromètre de la sécurité routière de décembre 2009.



3.2.2. Baromètre de la sécurité routière: Décembre 2009

3.2.2.1. Compte rendu

3.2.2.1.1. Au niveau national

Le baromètre de la sécurité routière de décembre 2009 nous donne l'occasion de dresser le premier bilan complet de l'année. A l'instar de 2007, l'année 2009 est une année de stagnation en Belgique. Le nombre de tués sur place est de 837 et a donc augmenté de 1 unité par rapport à 2008. Nos calculs nous permettent par ailleurs d'estimer le nombre de décédés 30 jours à 955 c'est-à-dire à 11 de plus que l'année précédente. L'évolution du nombre d'accidents corporels est plus régulière puisqu'elle est en pente douce depuis mi-2007. Par rapport à 2008, le nombre provisoire d'accidents a diminué de 2,1% et est proche de 47500 accidents.

Au niveau européen, l'année 2009 a été plutôt bonne puisque les chiffres provisoires actuellement disponibles font part d'une diminution globale de 10 % des tués par rapport à 2008. Seuls 5 pays font exception : deux petits pays connaissent des augmentations : Malte (+40%) et le Grand Duché de Luxembourg (+34%) et trois pays, des stagnations : la France (0%), les Pays-Bas (-1%) et la Belgique (+0.1%).

Résultat logique d'un nombre de tués en stagnation et d'un nombre d'accidents en légère baisse, la gravité des accidents (nombre de tués par 1000 accidents enregistrés) stagne entre le total annuel de décembre 2008 (17,2 tués par 1000 accidents) et le total annuel de décembre 2009 (17,6).

Par rapport à l'année 2008, le nombre d'accidents a diminué à la fois sur les autoroutes et les routes apparentées aux autoroutes (données de la Police Fédérale) et sur les routes régionales et communales (accidents principalement constatés par la Police Locale). Par contre, le nombre de tués sur place augmente de 10 unités sur autoroute et routes apparentées (+7%) alors qu'il diminue de 9 (-1,3%) sur les routes régionales et communales. En conséquence, la gravité des accidents est restée stationnaire sur les routes communales et régionales mais a connu une croissance rapide sur autoroutes et routes apparentées.

3.2.2.1.2. Au niveau régional

Des trois régions du pays, la région flamande est la seule à tirer son épingle du jeu en 2009. Le nombre d'accidents y diminue de 4,2% pour passer sous la barre des 30 000 accidents et le nombre de tués sur place diminue de 4,0% pour arriver à 410. Selon nos estimations, le nombre de décédés 30 jours devrait avoisiner les 483 c.à.d. 12 de moins qu'en 2008.

En région wallonne, tous les indicateurs sont dans le rouge. Le nombre d'accidents augmente de 1,6% par rapport au total annuel de décembre 2008 et le nombre de tués sur place augmente de 3,9% (+15 tués sur place) pour repasser au-delà des 400 tués sur place par an. En termes de décédés 30 jours, nos estimations tablent sur 437 décédés 30 jours soit 23 de plus que lors de l'année 2008. Notons que 10 des 15 tués sur place supplémentaires ont été enregistrés sur autoroute.

L'analyse de la sécurité routière en Région de Bruxelles-Capitale sur base des chiffres provisoires impose la plus grande prudence. L'année passée, au vu des chiffres du baromètre de décembre 2008, nous avions prévu une diminution de décédés 30 jours par rapport à 2007. Toutefois, l'ajout important de tués par rapport aux chiffres provisoires du baromètre imposait à la Direction Générale Statistiques du SPF Economie d'annoncer une hausse des décédés 30 jours à Bruxelles. Cette année, nous estimons que le nombre de décédés 30 jours va légèrement diminuer par rapport à celui de 2008 (34 décédés 30 jours contre

35 en 2008) et ce, malgré que le nombre de tués sur place augmente de 22 au total annuel de décembre 2008 à 25 au total annuel de décembre 2009. Mais il va de soi que des estimations sur base de si petits chiffres restent hasardeuses. Le nombre d'accidents corporels reste quant à lui stationnaire à un niveau de 4000 accidents par an.

Au niveau de la gravité des accidents, les trois régions connaissent un statu quo depuis fin 2008 : la Région de Bruxelles-Capitale, grâce à son caractère urbain, connaît la gravité la plus basse (+ 6 tués sur place par 1000 accidents enregistrés), la Région Flamande a une gravité deux fois plus importante (13,7 au total annuel de décembre 2009) et la Région Wallonne connaît une gravité double par rapport à celle enregistrée au nord de pays (29,4).

3.2.2.1.3. Au niveau des provinces

Nous observons de très grandes disparités provinciales en termes d'évolutions des tués sur place. La stagnation constatée au niveau national cache de belles diminutions : -27,4% en Brabant Flamand, -23,7% à Namur et malheureusement, aussi, de fortes augmentations : +31,4% en province de Luxembourg, +16% dans le Brabant Wallon, +11,4% dans le Hainaut, +10,6% dans le Limbourg. Les provinces de Liège (-1,9%), d'Anvers (-4,0%), de Flandre Orientale (+3,2%) et de Flandre occidentale (-5,7%) connaissent des évolutions moins prononcées.

3.2.2.1.4. Baromètre des poids lourds

La diminution du nombre d'accident corporels impliquant au moins un poids lourd observée depuis 2007, se poursuit en 2009 (-12,8% par rapport au total annuel de 2008). Le nombre de tués sur place enregistrés dans ces accidents ne diminue pas dans les mêmes proportions (-6,3%) et le graphique 14 nous apprend que c'est en fait une stagnation que l'on observe depuis fin 2008.

En Flandre, la gravité des accidents de camion reste stable depuis mi-2008 en raison d'une diminution des accidents et des tués. En région Wallonne, la gravité augmente fortement depuis début 2009 à la fois parce que le nombre de tués sur place augmente et que le nombre d'accidents diminue.

3.2.2.1.5. Les accidents du WE

La problématique des accidents du weekend reste encore et toujours d'actualité puisque 29% des accidents s'y produisent mais que pas moins de 43,2% des tués sont enregistrés pendant cette période. Les accidents du weekend sont donc bien plus graves que les accidents de la route du reste de la semaine.

Par rapport à 2008, l'évolution des accidents du weekend et des tués dans ces accidents est similaire à l'évolution constatée les autres jours de la semaine, à savoir une légère diminution du nombre d'accidents et une stagnation du nombre de tués sur place.

Si le nombre de tués sur place le weekend est stationnaire dans les trois régions, le nombre d'accidents du weekend diminue de 8,5% en Région de Bruxelles-Capitale, de 4,6% en Région Flamande mais augmente de 1,8% en Région Wallonne. Dans cette dernière région, la problématique des accidents du weekend est plus sensible que dans les deux autres régions puisque ce ne sont pas moins de 47,5% des tués qui décèdent entre le vendredi 22h et le lundi 6h. En région Flamande et en Région de Bruxelles-Capitale, le pourcentage est très important aussi, respectivement 39,5% et 36,0%.

3.2.2.2. Tableaux et graphiques

3.2.2.2.1. Les chiffres clés

Tableau 103:
Les chiffres du mois
(provisoires)

	Décembre 2009
Nombre d'accidents corporels enregistrés	3522
Dont mortels	54
Nombre de blessés enregistrés	4478
Nombre de tués sur place enregistrés	57

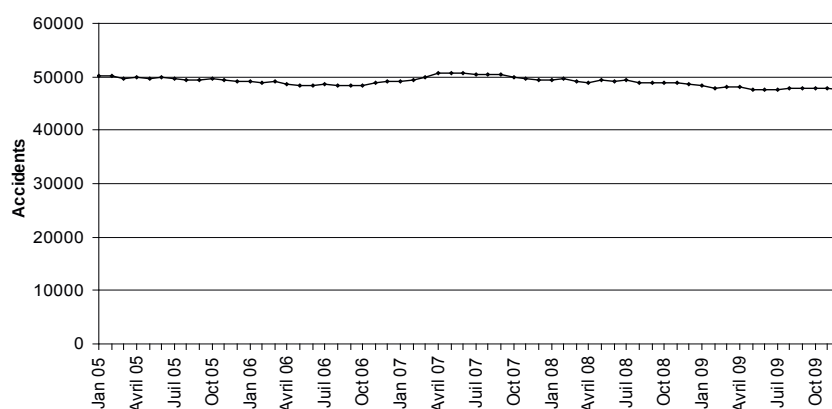
Infographie : IBSR /
Source de données :
WPR et BNG

Tableau 104:
Les totaux mobiles annuels de
décembre 2009

	Total annuel Décembre 2009	Total annuel Décembre 2008	Différence TA 2009/TA 2008	Evolution en %
Nombre d'accidents corporels enregistrés	47621	48654	-1033	-2,1%
Dont mortels	788	769	19	2,5%
Nombre de blessés enregistrés	61282	62898	-1616	-2,6%
Nombre de tués sur place enregistrés	837	836	1	0,1%

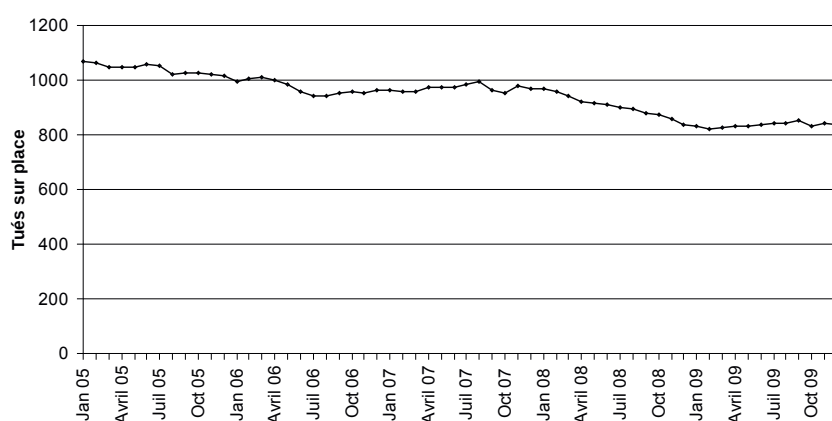
Infographie : IBSR / Source de données :
WPR et BNG

Graphique 127:
Evolution des totaux mobiles
annuels des accidents corporels
enregistrés



Infographie : IBSR / Source de données :
WPR et BNG

Graphique 128:
Evolution des totaux mobiles
annuels des personnes tuées
sur place enregistrées



Infographie : IBSR / Source de données :
WPR et BNG

3.2.2.2.2. Police locale et Police fédérale

Aussi bien la police locale que la police fédérale enregistre les accidents avec blessés. La police fédérale a en charge les autoroutes et autres routes apparentées aux autoroutes. La police locale constate les accidents sur les routes régionales et communales.

Tableau 105:
Les accidents enregistrés par
la Police Fédérale et la Police
Locale

		Total annuel Décembre 2009	Total annuel Décembre 2008	Différence TA 2009/ TA 2008	Evolution en %
Police Fédérale	Nombre d'accidents corporels enregistrés	4013	4107	-94	-2,3%
	Dont mortels	137	127	10	7,9%
	Nombre de blessés enregistrés	5688	5928	-240	-4,0%
	Nombre de tués sur place enregistrés	153	143	10	7,0%
Police Locale	Nombre d'accidents corporels enregistrés	43608	44547	-939	-2,1%
	Dont mortels	651	642	9	1,4%
	Nombre de blessés enregistrés	55594	56970	-1376	-2,4%
	Nombre de tués sur place enregistrés	684	693	-9	-1,3%

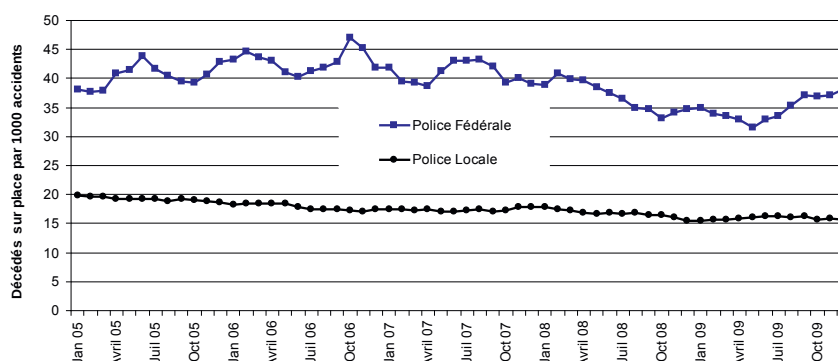
Infographie : IBSR / Source de données : WPR et BNG

Tableau 106:
Gravité des accidents (Nombre
de tués sur place pour 1000
accidents enregistrés)

	Gravité des accidents
Police fédérale	38,1
Police locale	15,7
Police fédérale et locale	17,6

Infographie : IBSR /
Source de données :
WPR et BNG

Graphique 129:
Evolution de la gravité des
accidents selon le corps de
police constatant



Infographie : IBSR / Source de données : WPR et BNG

3.2.2.2.3. Sur les autoroutes

Le réseau autoroutier belge draine chaque jour une bonne partie du trafic national et international. Le tableau suivant se penche plus en détail sur ces voies rapides.

Tableau 107:
Les accidents enregistrés sur les
autoroutes belges

	Total annuel Décembre 2009	Total annuel Décembre 2008	Différence TA 2009/TA 2008	Evolution en %
Nombre d'accidents corporels enregistrés	3551	3635	-84	-2,3%
Dont mortels	114	112	2	1,8%
Nombre de blessés enregistrés	5061	5280	-219	-4,1%
Nombre de tués sur place enregistrés	126	124	2	1,6%

Infographie : IBSR / Source de données
: WPR

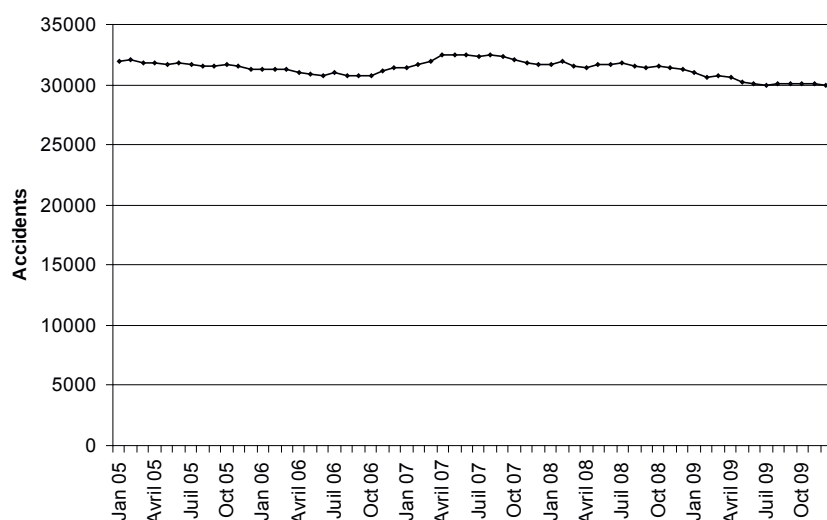
3.2.2.2.4. Au niveau de la Région flamande

Tableau 108:
Les accidents enregistrés en
Région flamande

	Total annuel Décembre 2009	Total annuel Décembre 2008	Différence TA 2009/TA 2008	Evolution en %
Nombre d'accidents corporels enregistrés	29901	31214	-1313	-4,2%
Dont mortels	392	396	-4	-1,0%
Nombre de blessés enregistrés	38201	40007	-1806	-4,5%
Nombre de tués sur place enregistrés	410	427	-17	-4,0%

Infographie : IBSR / Source de données :
WPR et BNG

Graphique 130:
Evolution des totaux mobiles
annuels des accidents corporels
enregistrés en Région flamande



Infographie : IBSR / Source de données : WPR et
BNG

Graphique 131:
Evolution des totaux mobiles
annuels des tués sur place
enregistrés en Région flamande

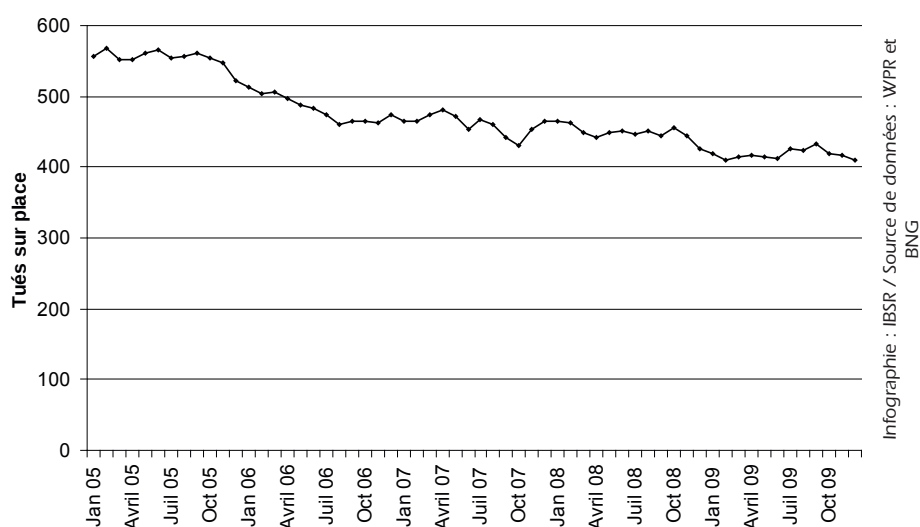


Tableau 109:
Les accidents sur autoroutes
enregistrés en Région flamande

	Total annuel Décembre 2009	Total annuel Décembre 2008	Différence TA 2009/TA 2008	Evolution en %
Nombre d'accidents corporels enregistrés	2095	2220	-125	-5,6%
Dont mortels	52	57	-5	-8,8%
Nombre de blessés enregistrés	2984	3225	-241	-7,5%
Nombre de tués sur place enregistrés	59	65	-6	-9,2%

Infographie : IBSR / Source de données : WPR

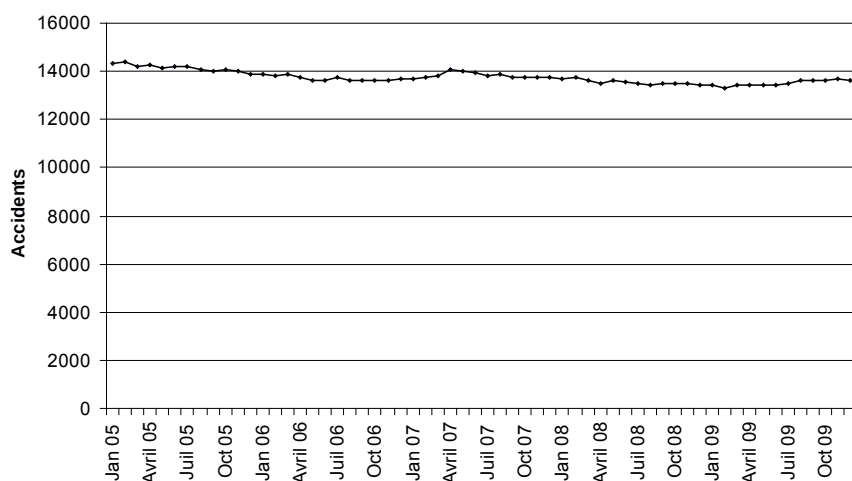
3.2.2.2.5. Au niveau de la Région wallonne

Tableau 110:
Les accidents enregistrés en
Région wallonne

	Total annuel Décembre 2009	Total annuel Décembre 2008	Différence TA 2009/TA 2008	Evolution en %
Nombre d'accidents corporels enregistrés	13653	13442	211	1,6%
Dont mortels	371	352	19	5,4%
Nombre de blessés enregistrés	18151	17957	194	1,1%
Nombre de tués sur place enregistrés	402	387	15	3,9%

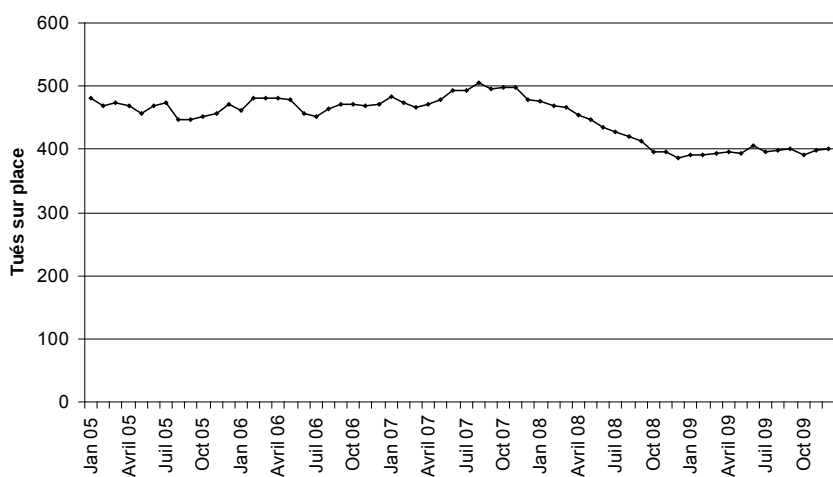
Infographie : IBSR / Source de données : WPR et BNG

Graphique 132:
Evolution des totaux mobiles
annuels des accidents corporels
enregistrés en Région wallonne



Infographie : IBSR / Source de données : WPR
et BNG

Graphique 133:
Evolution des totaux mobiles
annuels des tués sur place
enregistrés en Région wallonne



Infographie : IBSR / Source de données :
WPR et BNG

Tableau 111:
Les accidents sur autoroute
enregistrés en Région wallonne

	Total annuel Décembre 2009	Total annuel Décembre 2008	Différence TA 2009/TA 2008	Evolution en %
Nombre d'accidents corporels enregistrés	1405	1369	36	2,6%
Dont mortels	61	52	9	17,3%
Nombre de blessés enregistrés	2003	2000	3	0,2%
Nombre de tués sur place enregistrés	66	56	10	17,9%

Infographie : IBSR / Source de données : WPR

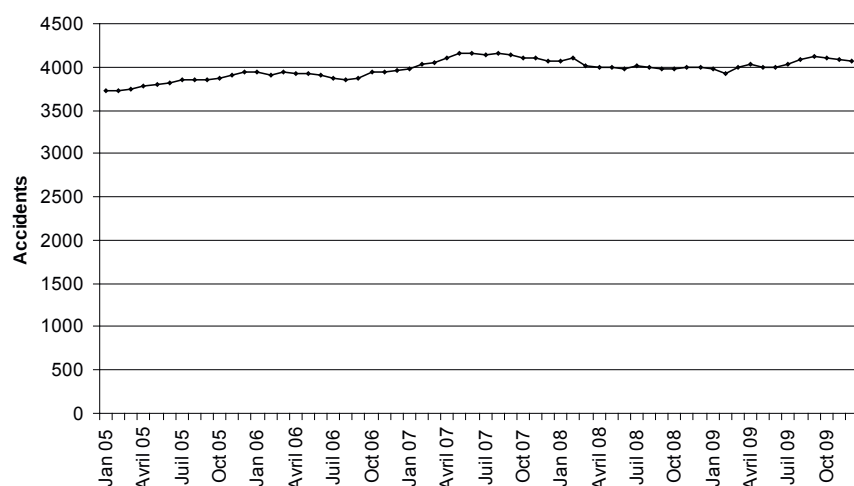
3.2.2.2.6. Au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale⁴

Tableau 112:
Les accidents enregistrés en
Région de Bruxelles-Capitale

	Total annuel Décembre 2009	Total annuel Décembre 2008	Différence TA 2009/TA 2008	Evolution en %
Nombre d'accidents corporels enregistrés	4067	3998	69	1,7%
Dont mortels	25	21	4	
Nombre de blessés enregistrés	4930	4934	-4	-0,1%
Nombre de tués sur place enregistrés	25	22	3	

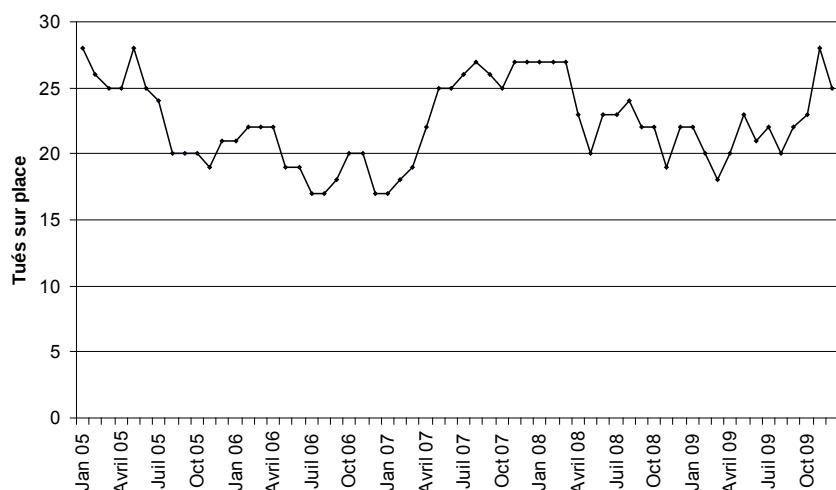
Infographie : IBSR / Source de données : WPR
et BNG

Graphique 134:
Evolution des totaux mobiles
annuels des accidents corporels
enregistrés en Région de
Bruxelles-Capitale



Infographie : IBSR / Source de données : WPR
et BNG

Graphique 135:
Evolution des totaux mobiles
annuels des tués sur place
enregistrés en Région de
Bruxelles-Capitale



Infographie : IBSR / Source de données : WPR
et BNG

⁴ Il est possible que les augmentations observées à Bruxelles soient en fait dues à un sous-enregistrement des accidents en 2004. La situation « réelle » serait alors visible à partir du total mobile annuel de décembre 2005, total annuel à partir duquel les données de 2004 ne sont plus utilisées.

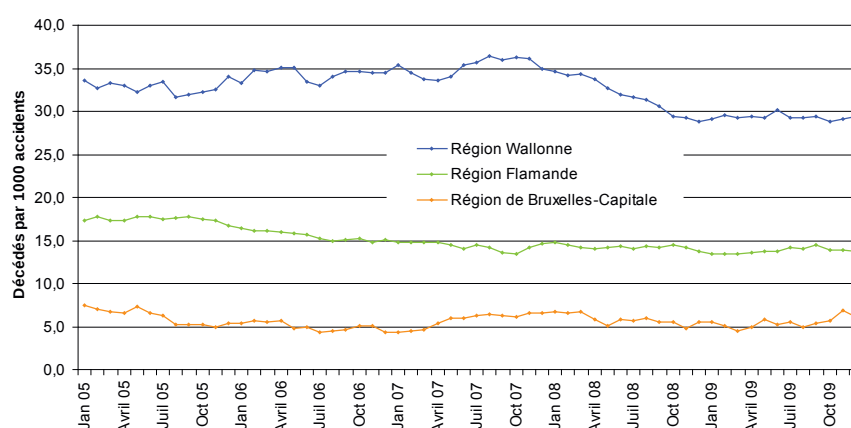
3.2.2.2.7. Comparaison entre régions

Tableau 113:
Gravité des accidents
enregistrés selon la région

	Total annuel des tués sur place enregistrés	Total annuel des accidents corporels enregistrés	Gravité (Nombre de tués sur place enregistrés / 1000 accidents corporels)
Région Flamande	410	29901	13,7
Région Wallonne	402	13653	29,4
Région de Bruxelles- Capitale	25	4067	6,1

Infographie : IBSR / Source de données :
WPR et BNG

Graphique 136:
Evolution des totaux mobiles
annuels de la gravité des
accidents selon la région



Infographie : IBSR / Source de données :
WPR et BNG

Signalons qu'une comparaison entre les régions devrait prendre en compte un grand nombre de paramètres sur la mobilité dans chaque région : densité du trafic, dangerosité des routes, caractéristiques du parc automobile, de la population, etc.

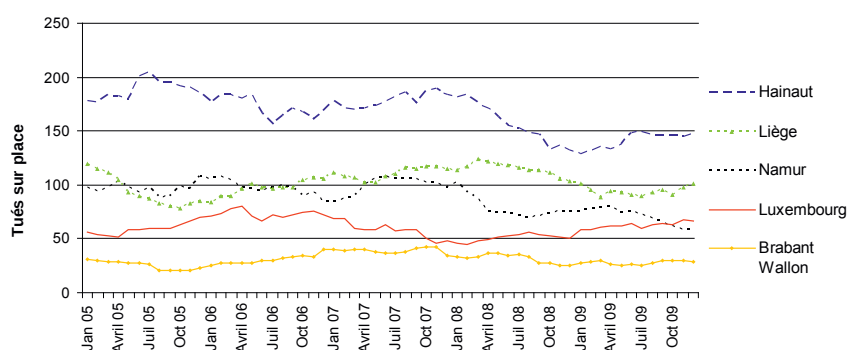
3.2.2.2.8. Evolution des accidents dans les provinces

Tableau 114:
Les totaux mobiles annuels
des accidents corporels et des
tués sur place enregistrés par
province

		Total annuel Décembre 2009	Total annuel Décembre 2008	Différence TA 2009/ TA 2008	Evolution en %
Nombre d'accidents corporels enregistrés	Liège	4349	4288	61	1,4%
	Luxembourg	1286	1280	6	0,5%
	Namur	1956	1964	-8	-0,4%
	Hainaut	4729	4530	199	4,4%
	Brabant Wallon	1333	1380	-47	-3,4%
	Brabant Flamand	3946	4061	-115	-2,8%
	Anvers	8154	8606	-452	-5,3%
	Limbourg	3981	4131	-150	-3,6%
	Flandre Orientale	7768	8042	-274	-3,4%
	Flandre Occidentale	6052	6374	-322	-5,1%
Nombre de tués sur place enregistrés	Liège	101	103	-2	-1,9%
	Luxembourg	67	51	16	31,4%
	Namur	58	76	-18	-23,7%
	Hainaut	147	132	15	11,4%
	Brabant Wallon	29	25	4	16,0%
	Brabant Flamand	45	62	-17	-27,4%
	Anvers	95	99	-4	-4,0%
	Limbourg	73	66	7	10,6%
	Flandre Orientale	97	94	3	3,2%
	Flandre Occidentale	100	106	-6	-5,7%

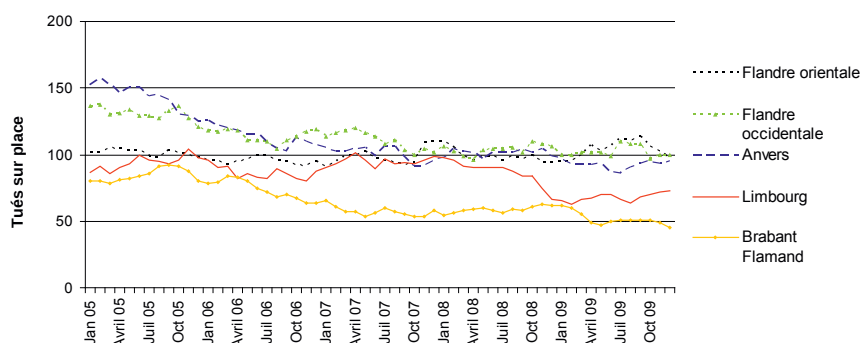
Infographie : IBSR / Source de données : WPR et BNG

Graphique 137:
Evolution du total mobile
annuel des tués sur place
enregistrés par province en
Région Wallonne



Infographie : IBSR / Source de
données : WPR et BNG

Graphique 138:
Evolution du total mobile
annuel des tués sur place
enregistrés par province en
Région Flamande



Infographie : IBSR / Source de données : WPR et BNG

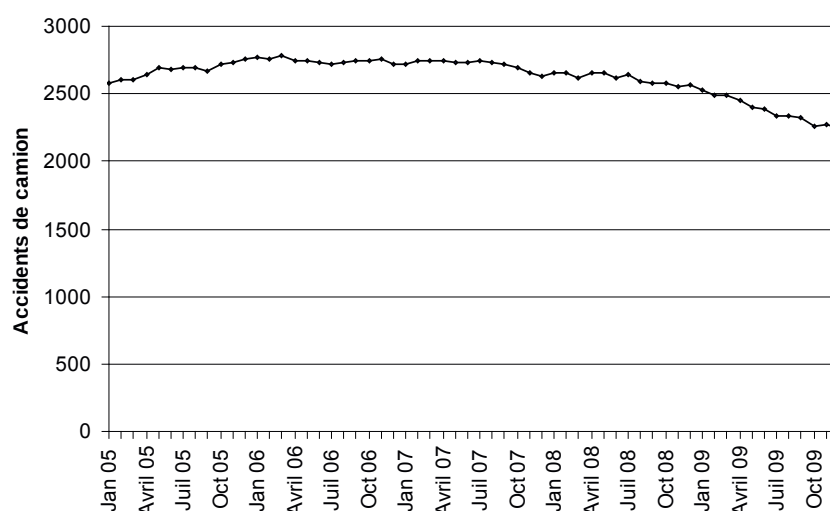
3.2.2.2.9. Les accidents impliquant au moins un poids lourd^{5, 6}

Tableau 115:
Les totaux mobiles annuels des
accidents impliquant au moins
un poids lourd

	Total annuel Décembre 2009	Total annuel Décembre 2008	Différence TA 2009/TA 2008	Evolution en %
Nombre d'accidents corporels enregistrés	2241	2571	-330	-12,8%
Dont mortels	97	104	-7	-6,7%
Nombre de blessés enregistrés	2838	3286	-448	-13,6%
Nombre de tués sur place enregistrés	104	111	-7	-6,3%

Infographie : IBSR / Source de données : WPR et BNG

Graphique 139:
Evolution des totaux mobiles
annuels des accidents
impliquant au moins un poids
lourd enregistrés en Belgique



Infographie : IBSR / Source de données : WPR et BNG

⁵ Nous utilisons dans ce chapitre indifféremment les termes de « poids lourd » et de « camions » pour parler des camions de plus de 3,5 tonnes ou des tracteurs avec semi-remorque ou encore des tracteurs seuls.

⁶ Ce chapitre du baromètre mensuel de la sécurité routière reprend tous les accidents impliquant au moins un poids lourd enregistrés par la Police Fédérale et par la Police Locale. Le nombre de victimes comprend toutes les victimes issues de l'accident en question, aussi bien les occupants du ou des camions que des autres véhicules.

Graphique 140:
Evolution des totaux mobiles
annuels des personnes tuées
lors d'un accident impliquant
au moins un poids lourd



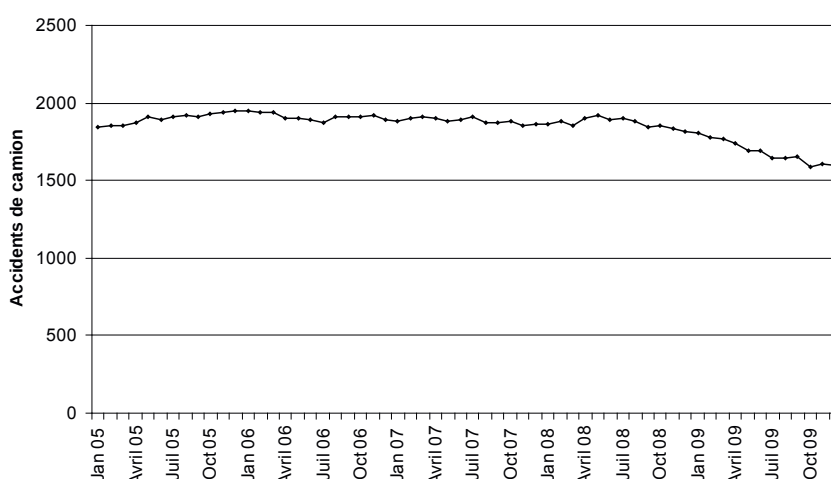
Infographie : IBSR / Source de données : WPR
et BNG

Tableau 116:
Les accidents impliquant
au moins un poids lourd
enregistrés en Région
Flamande

	Total annuel Décembre 2009	Total annuel Décembre 2008	Différence TA 2009/TA 2008	Evolution en %
Nombre d'accidents corporels enregistrés	1597	1812	-215	-11,9%
Dont mortels	60	73	-13	-17,8%
Nombre de blessés enregistrés	2004	2337	-333	-14,2%
Nombre de tués sur place enregistrés	64	77	-13	-16,9%

Infographie : IBSR / Source de données : WPR
et BNG

Graphique 141:
Evolution des totaux
mobiles annuels des
accidents impliquant au
moins un poids lourd en
Région Flamande



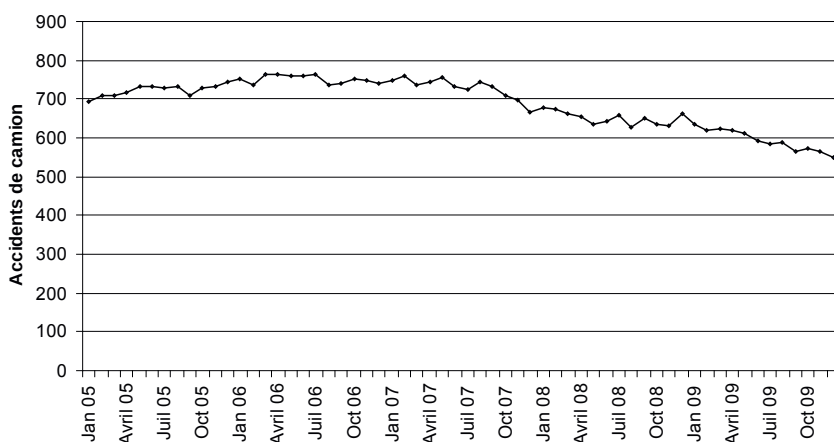
Infographie : IBSR / Source de données :
WPR et BNG

Tableau 117:
Les accidents impliquant
au moins un poids lourd
enregistrés en Région Wallonne

	Total annuel Décembre 2009	Total annuel Décembre 2008	Différence TA 2009/TA 2008	Evolution en %
Nombre d'accidents corporels enregistrés	551	662	-111	-16,8%
Dont mortels	33	31	2	6,5%
Nombre de blessés enregistrés	724	836	-112	-13,4%
Nombre de tués sur place enregistrés	36	34	2	5,9%

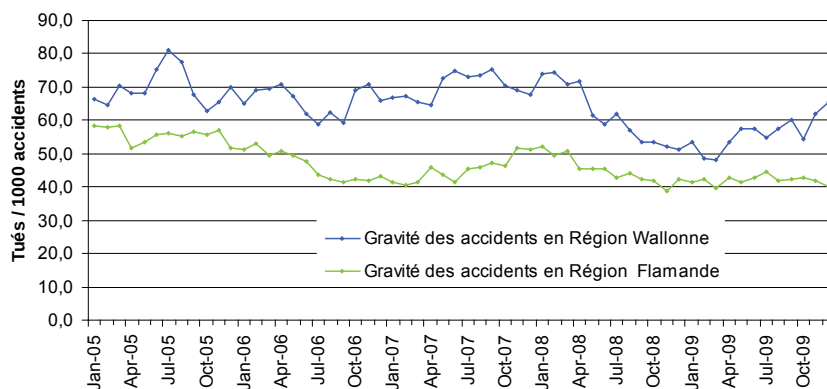
Infographie : IBSR / Source de données :
WPR et BNG

Graphique 142:
Evolution des totaux mobiles
annuels des accidents
impliquant au moins un poids
lourd en Région Wallonne



Infographie : IBSR / Source de données :
WPR et BNG

Graphique 143:
Evolution de la gravité des
accidents impliquant au moins
un camion en Région Wallonne
et Flamande (nombre de tués
sur place par 1000 accidents
corporels enregistrés)



Infographie : IBSR / Source de don-
nées : WPR et BNG

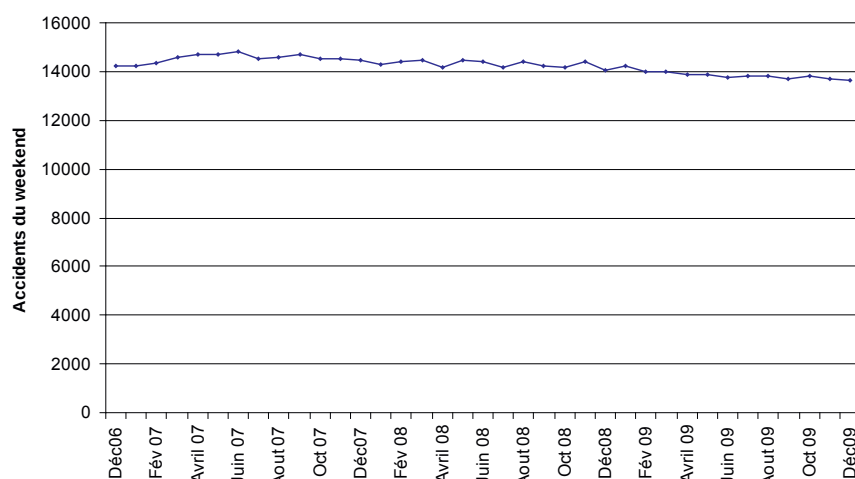
3.2.2.2.10. Les accidents du week-end⁷

Tableau 118:
Les accidents du week-end en
Belgique

	Total annuel Décembre 2009	Total annuel Décembre 2008	Différence TA 2009/TA 2008	Evolution en %
Nombre d'accidents corporels enregistrés	13666	14061	-395	-2,8%
dont mortels	330	324	6	1,9%
Nombre de blessés enregistrés	18485	19242	-757	-3,9%
Nombre de tués sur place enregistrés	362	360	2	0,6%

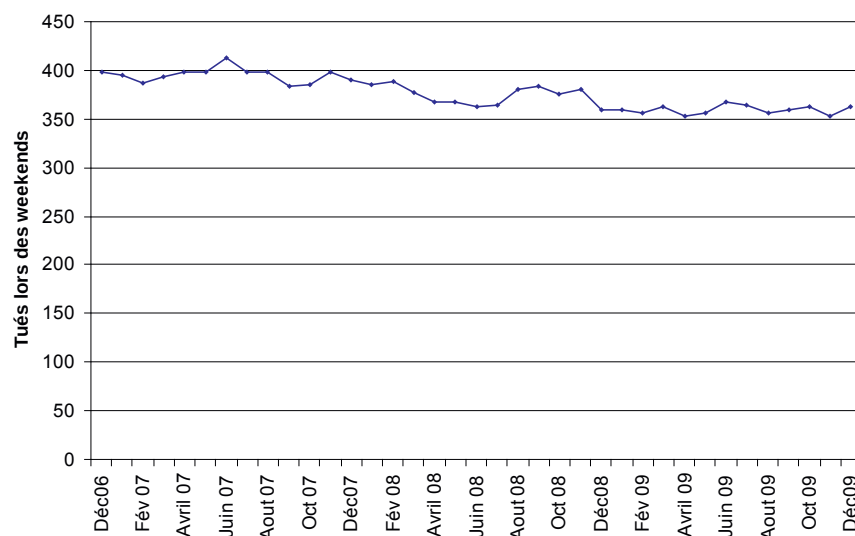
Infographie : IBSR / Source de données
: WPR et BNG

Graphique 144:
Evolution des totaux mobiles
annuels des accidents corporels
du weekend



Infographie : IBSR / Source de données :
WPR et BNG

Graphique 145:
Evolution des totaux mobiles
annuels des tués sur place lors
des accidents du weekend



Infographie : IBSR / Source de données : WPR et
BNG

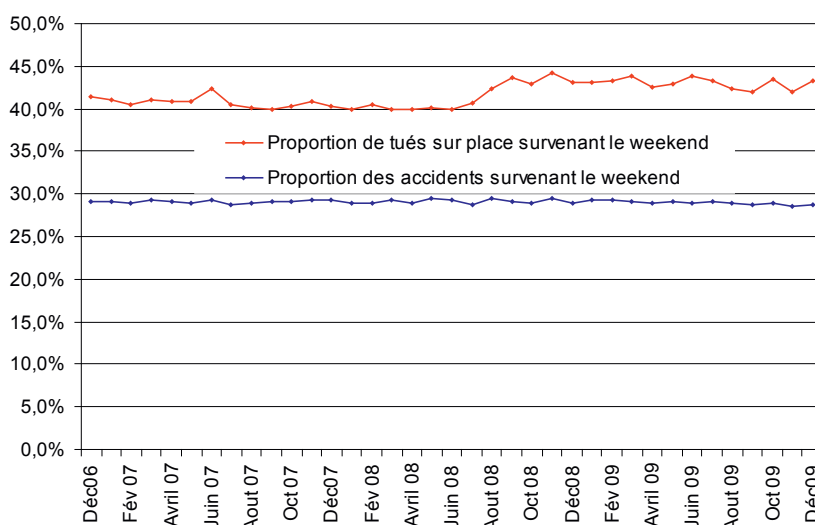
⁷ du vendredi 22h au lundi 5h59

Tableau 119:
Proportion d'accidents et de
victimes lors des weekends

	TA Décembre 2009 des accidents de weekend	TA Décembre 2009 des accidents	Lors des weekends (en)
Nombre d'accidents corporels enregistrés	13666	47621	28,7%
Dont mortels	330	788	41,9%
Nombre de blessés enregistrés	18485	61282	30,2%
Nombre de tués sur place enregistrés	362	837	43,2%

Infographie : IBSR / Source de données :
WPR et BNG

Graphique 146:
Evolution de la proportion
d'accidents et de tués sur place
qui surviennent le weekend



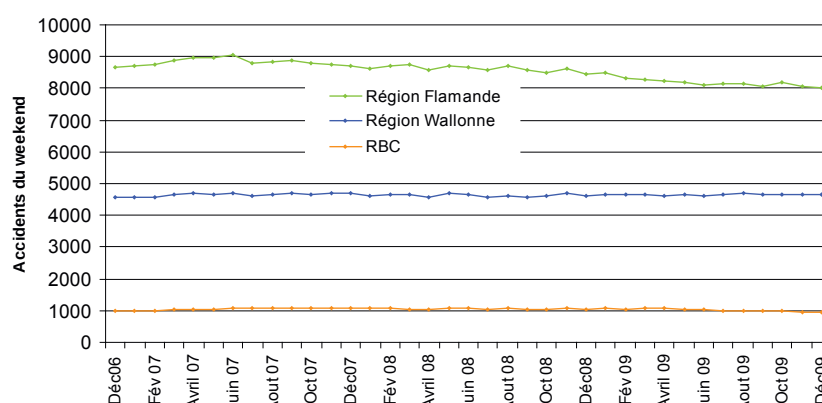
Infographie : IBSR / Source de données : WPR et
BNG

Tableau 120:
Les accidents du weekend selon la région

		TA Décembre 2009	TA Décembre 2008	Différence TA 2009/TA 2008	Evolution en %
Nombre d'accidents corporels enregistrés	Région Flamande	8038	8428	-390	-4,6%
	Région Wallonne	4675	4591	84	1,8%
	RBC	953	1042	-89	-8,5%
dont mortels	Région Flamande	152	148	4	2,7%
	Région Wallonne	169	168	1	0,6%
	RBC	9	8	1	12,5%
Nombre de blessés enregistrés	Région Flamande	10797	11489	-692	-6,0%
	Région Wallonne	6465	6391	74	1,2%
	RBC	1223	1362	-139	-10,2%
Nombre de tués sur place enregistrés	Région Flamande	162	163	-1	-0,6%
	Région Wallonne	191	188	3	1,6%
	RBC	9	9	0	0,0%

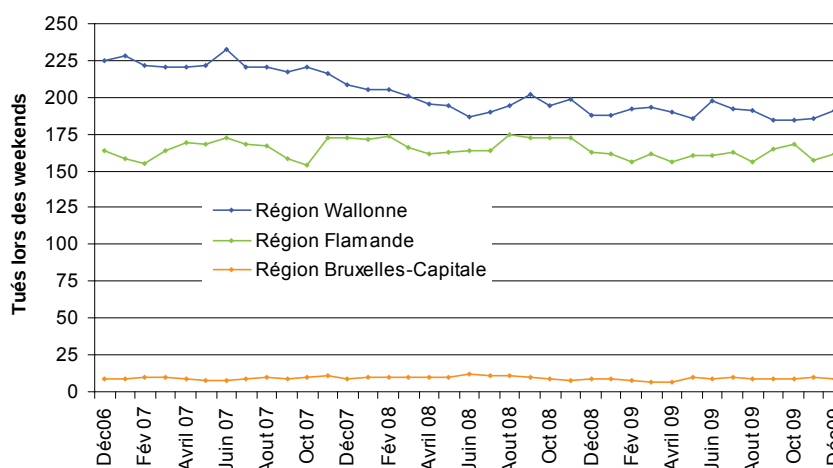
Infographie : IBSR / Source de données : WPR et BNG

Graphique 147:
Evolution des totaux mobiles
annuels des accidents du
weekend selon la région



Infographie : IBSR / Source de données : WPR et BNG

Graphique 148:
Evolution des totaux mobiles
annuels des tués sur place lors
des accidents du weekend
selon la région



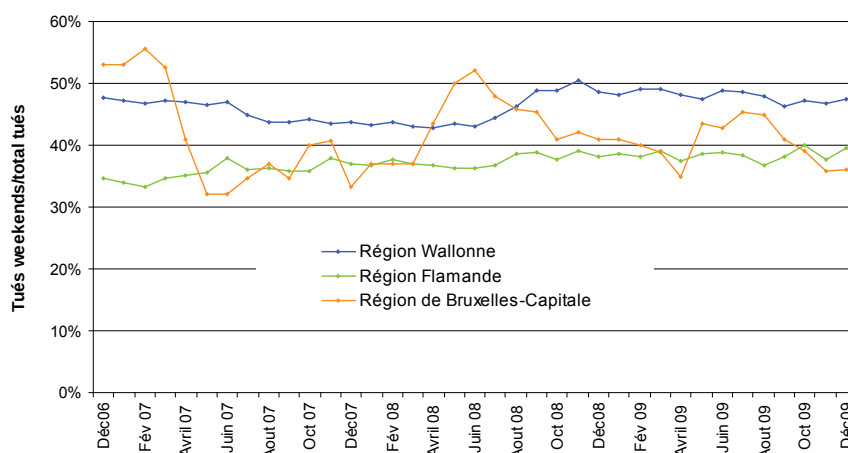
Infographie : IBSR / Source de données : WPR et BNG

Tableau 121:
Proportion d'accidents du weekend selon la région

		TA Décembre 2009 des accidents du weekend	TA Décembre 2009 des accidents	Pendant les weekends (en %)
Nombre d'accidents corporels enregistrés	Région Flamande	8038	29901	26,9%
	Région Wallonne	4675	13653	34,2%
	RBC	953	4067	23,4%
dont mortels	Région Flamande	152	392	38,8%
	Région Wallonne	169	371	45,6%
	RBC	9	25	36,0%
Nombre de blessés enregistrés	Région Flamande	10797	38201	28,3%
	Région Wallonne	6465	18151	35,6%
	RBC	1223	4930	24,8%
Nombre de tués sur place enregistrés	Région Flamande	162	410	39,5%
	Région Wallonne	191	402	47,5%
	RBC	9	25	36,0%

Infographie : IBSR / Source de données : WPR et BNG

Graphique 149:
Evolution de la proportion
de tués sur place lors des
weekends selon la région



Infographie : IBSR / Source de données :
WPR et BNG

3.2.2.2.11. Fiche technique

Pour pouvoir mener une politique efficace en matière de sécurité routière, il est important de disposer de données chiffrées actualisées qui permettent de vérifier si nous sommes sur la bonne voie afin d'apporter les éventuelles améliorations en temps utile. Le but principal d'une politique en matière de sécurité routière est en effet de faire diminuer le nombre d'accidents et le nombre de victimes.

Le baromètre de la sécurité routière représente un instrument utile à cet effet. Il s'agit du relevé mensuel des « quick indicators » en matière de sécurité routière, qui permet de mesurer les tendances actuelles dans l'évolution de la sécurité routière.

Le baromètre de la sécurité routière donne depuis 2007⁸ l'évolution du nombre de tués sur place et du nombre de victimes, sur base des PV enregistrés par la police fédérale⁹ et par la police locale¹⁰. Ces indicateurs permettent également de mesurer l'évolution de la gravité des accidents (= nombre de tués par 1000 accidents). Nous mesurons ainsi « la température » de la politique en matière de sécurité routière : lorsqu'elle est trop élevée, cela indique qu'il faut prendre des mesures urgentes. Le suivi de l'évolution du nombre d'accidents corporels et du nombre d'accidents mortels est également assuré.

Les données publiées sont extraites 2 mois après la période de référence. Cela signifie qu'il s'agit de chiffres provisoires qui sont actualisés lors de chaque baromètre et qui peuvent être considérés comme définitifs après 4 à 6 mois. Les données des mois les plus récents sont donc sujettes à des fluctuations et doivent dès lors être interprétées avec prudence.

Ces données sont mises à disposition par la police fédérale de la circulation (WPR) et par la Direction de la Banque de données Nationale Générale (BNG) de la police fédérale. Grâce à la collaboration de toutes les unités locales, cette Direction a réussi à créer une banque de données d'accidents centrale incluant toutes les zones de police locales, sur base des PV enregistrés.

⁸ Jusque fin 2006 le baromètre se basait sur les PV d'accidents corporels enregistrés par les Parquets. Ce système n'a pas été développé initialement dans le but de tirer des statistiques d'accidents complètes et exactes. En conséquence, des enregistrements erronés ou doubles n'avaient pas toujours pu être corrigés. En outre, le système d'enregistrement des parquets ne permettait pas de déduire des informations concernant le type de victime. Nous continuerons à donner ces chiffres, transmis par le SPF Justice, dans la fiche technique : pour décembre 2009 le nombre d'accidents corporels sur base des chiffres des parquets est de 2977.

⁹ La police fédérale de la circulation intervient sur les autoroutes (environ 1780 km) et sur un certain nombre de routes apparentées (environ 275 km).

¹⁰ La police locale constate les accidents sur les routes régionales et communales.

Il s'agit d'un développement important pour le baromètre de la sécurité routière étant donné qu'il y a un relevé à la source. Ce sont en effet les services de police qui rédigent les PV des accidents corporels et qui les transmettent aux parquets.

Les chiffres des zones locales repris dans ce baromètre sont calculés selon la méthode suivante :

- Dans chaque zone de police, sont comptabilisés les accidents corporels qui ont eu lieu sur le territoire de la zone concernée, quelle que soit la zone de police qui a constaté et enregistré l'accident.
- On tient uniquement compte :
 - o des accidents corporels constatés par les zones de police locales
 - o des accidents corporels constatés sur place ou au commissariat (déclaration)
 - o des PV initiaux¹¹

Pour mesurer l'évolution, on utilise les « totaux annuels mobiles » comme indicateur. Le total annuel mobile est égal au chiffre du mois + la somme des 11 mois précédents. Des totaux annuels, ou totaux mobiles de 12 mois, ont l'avantage de supprimer les effets liés aux saisons et de rendre ainsi plus visible la tendance des chiffres.

Depuis juin 2008 le baromètre s'est élargi d'une partie sur les accidents impliquant au moins un camion (de plus de 3,5 tonnes, ou tracteur avec ou sans semi-remorque) ainsi que sur les victimes de ces accidents.

Nous présentons également le baromètre du week-end. Le baromètre du week-end donne le nombre d'accidents et le nombre de tués durant les week-ends. Le baromètre du weekend ne donne pas l'évolution à partir du janvier 2005 comme les autres parties du baromètre mais à partir de décembre 2006. La raison en est que les données reçues de la police ne nous permettent pas de remonter plus loin.

Ce volet du baromètre a un but préventif et vise à attirer l'attention de tous les usagers sur le fait que le risque d'être victime d'un accident grave dans la circulation pendant le week-end est sérieux.

¹¹ De ce fait, le nombre de PV ou leur contenu est susceptible d'évoluer de mois en mois entraînant d'éventuelles augmentations ou diminutions du nombre d'accidents, de tués ou de blessés.



3.3. Evolution de la fréquence des sinistres en assurance RC automobiles

3.3.1. Nombre de sinistres en RC tourisme et affaires	218
3.3.1.1. Fréquence des sinistres en RC tourisme et affaires	218
3.3.1.2. Fréquence des sinistres avec dommages corporels en RC tourisme et affaires.....	219
3.3.1.3. Nombre de sinistres en RC tourisme et affaires $\geq$ 125.000 euros.....	220
3.3.1.4. Fréquence des sinistres suivant l'âge et le sexe.....	220
3.3.1.5. Nombre de sinistres et charge des sinistres avec/sans dommages corporels en RC tourisme et affaires	222
3.3.2. Fréquence des sinistres par catégorie de véhicules en RC automobiles	223
3.3.3. Conclusions	225
3.3.3.1. RC tourisme et affaires	225
3.3.3.2. Comparaison entre différentes catégories de véhicules en RC automobiles.....	225



3.3.1. Nombre de sinistres en RC tourisme et affaires

3.3.1.1. Fréquence des sinistres en RC tourisme et affaires

La fréquence des sinistres en assurance responsabilité civile (RC) tourisme et affaires est définie comme le nombre de sinistres - le véhicule assuré en RC pour tourisme et affaires étant en tort ou partiellement en tort et le sinistre étant survenu au cours de la période considérée - divisé par le nombre total de véhicules assurés en RC pour tourisme et affaires au cours de la période considérée.

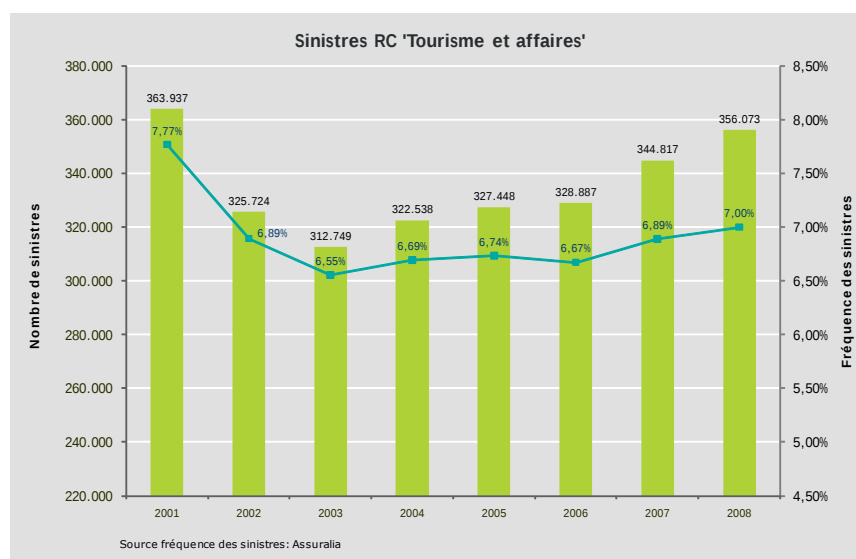
En 2008, la fréquence des sinistres en RC tourisme et affaires s'établit à 7,00 %. Ce qui signifie qu'au cours de cette année-là, 100 véhicules assurés ont causé, en moyenne, 7 sinistres. Ou encore : en 2008, près d'1 véhicule assuré sur 14 a causé, en moyenne, un sinistre.

En multipliant la fréquence des sinistres par le nombre total de voitures, on obtient une estimation du nombre total de sinistres (en tort ou partiellement en tort).

Nombre de véhicules pour tourisme et affaires au 31 décembre (source : Febiac)							
2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
4.684.504	4.724.856	4.772.584	4.818.571	4.861.352	4.929.284	5.006.294	5.086.756

Fin 2008, le parc automobile belge comptait 5.086.756 véhicules. Le nombre total de sinistres en RC tourisme et affaires est ainsi estimé à 356.073 en 2008.

Le graphique ci-dessous donne l'évolution de la fréquence des sinistres et le nombre de sinistres RC tourisme et affaires survenus durant la période 2001 - 2008.

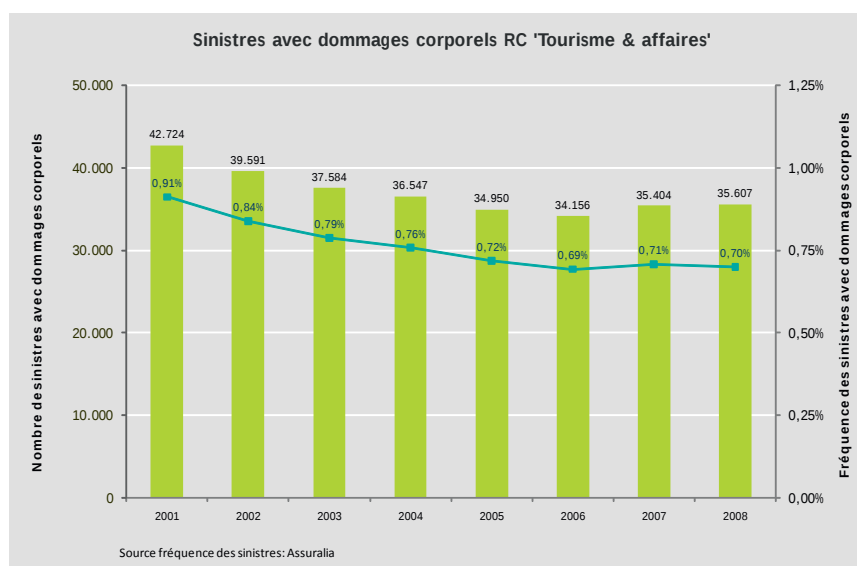


Au cours des premières années du vingt et unième siècle, la fréquence des sinistres est passée de 7,77 % en 2001 à 6,55 % en 2003. Durant la période 2003 - 2008, la fréquence des sinistres est repartie légèrement à la hausse pour s'établir à 7,00 % en 2008. L'extension du parc automobile, notamment, a entraîné une augmentation du nombre de sinistres durant cette période de 13,9 %, passant de 312.749 en 2003 à 356.073 en 2008. Le nombre de sinistres en 2008 se maintient toutefois au-dessous des 363.937 sinistres enregistrés en 2001.

3.3.1.2. Fréquence des sinistres avec dommages corporels en RC tourisme et affaires

La fréquence des sinistres avec dommages corporels en assurance RC tourisme et affaires est définie comme le nombre de sinistres avec dommages corporels - le véhicule assuré en RC pour tourisme et affaires étant en tort ou partiellement en tort et le sinistre étant survenu au cours de la période considérée - divisé par le nombre total de véhicules assurés en RC pour tourisme et affaires au cours de la période considérée. En multipliant cette fréquence des sinistres par le nombre total de voitures, on obtient une estimation du nombre total de sinistres (en tort ou partiellement en tort) avec dommages corporels.

Le graphique ci-dessous donne l'évolution de la fréquence des sinistres avec dommages corporels et du nombre de sinistres avec dommages corporels en RC tourisme et affaires pour la période 2001 - 2008.



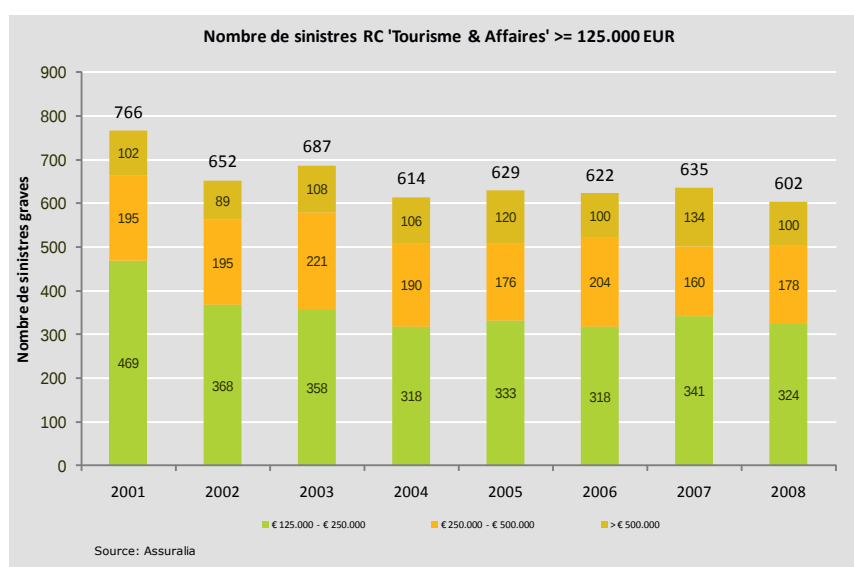
La fréquence des sinistres avec dommages corporels a diminué, passant de 0,91 % en 2001 à 0,69 % en 2006. En 2007, cette fréquence des sinistres remonte légèrement à 0,71 %. En 2008, on observe à nouveau une légère baisse à 0,70 %. Ce qui signifie qu'au cours de cette année-là, 1.000 véhicules assurés ont causé, en moyenne, 7 sinistres avec dommages corporels. Ou encore : en 2008, près d'1 véhicule assuré sur 143 a causé, en moyenne, un sinistre avec dommages corporels.

Le nombre de sinistres avec dommages corporels a reculé de 20 % durant la période 2001 - 2006, passant de 42.724 à 34.156. L'extension du parc automobile, notamment, a entraîné une augmentation du nombre de sinistres avec dommages corporels à 35.607 au cours de la période 2006 - 2008. A l'inverse de cette augmentation du nombre global de sinistres, le nombre de sinistres avec dommages corporels continue de baisser durant la période 2003 - 2006. Au cours de la période 2006 - 2008, le nombre global de sinistres augmente beaucoup plus que le nombre de sinistres avec dommages corporels.

3.3.1.3. Nombre de sinistres en RC tourisme et affaires ≥ 125.000 euros

Afin de pouvoir suivre l'évolution des sinistres graves, une estimation est effectuée par année du nombre de sinistres avec une charge de plus de 125.000 euros en RC tourisme et affaires. Etant donné qu'il faut un certain temps avant qu'une entreprise d'assurances ait une idée de la gravité d'un sinistre, les sinistres sont évalués dans cette estimation au 30 juin de l'année suivant l'année de survenance du sinistre. Pour la plupart de ces sinistres, la charge exacte est pour l'heure encore loin d'être établie, mais il est malgré tout possible de procéder à une assez bonne estimation.

Le graphique ci-dessous indique l'estimation du nombre de sinistres en RC tourisme et affaires avec une charge de plus de 125.000 euros pour les années 2001 à 2008.



Pour chaque année, ce nombre de sinistres est également scindé en 3 catégories : de 125.000 à 250.000 euros, de 250.000 à 500.000 euros et plus de 500.000 euros.

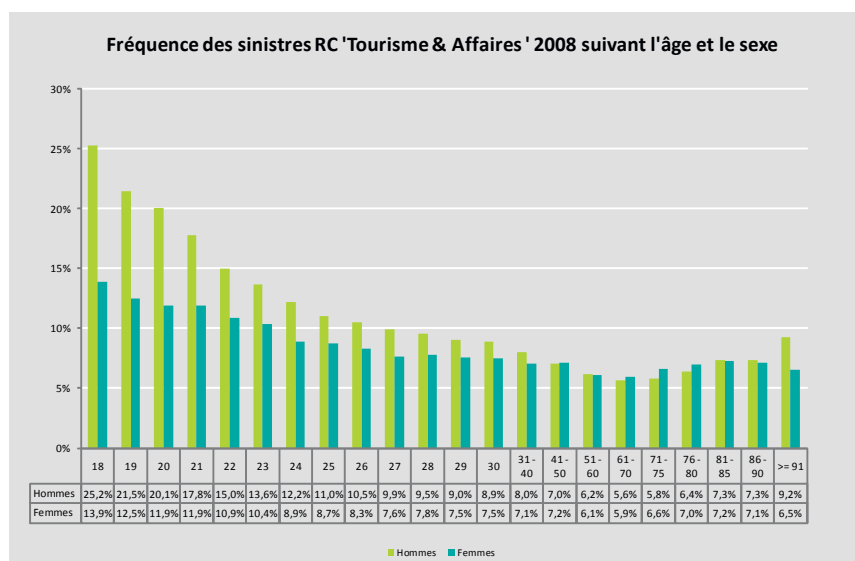
Il ressort de ce graphique que le nombre de sinistres graves survenus durant la période 2004 - 2008 est nettement moins élevé que durant les années 2001 à 2003.

3.3.1.4. Fréquence des sinistres suivant l'âge et le sexe¹

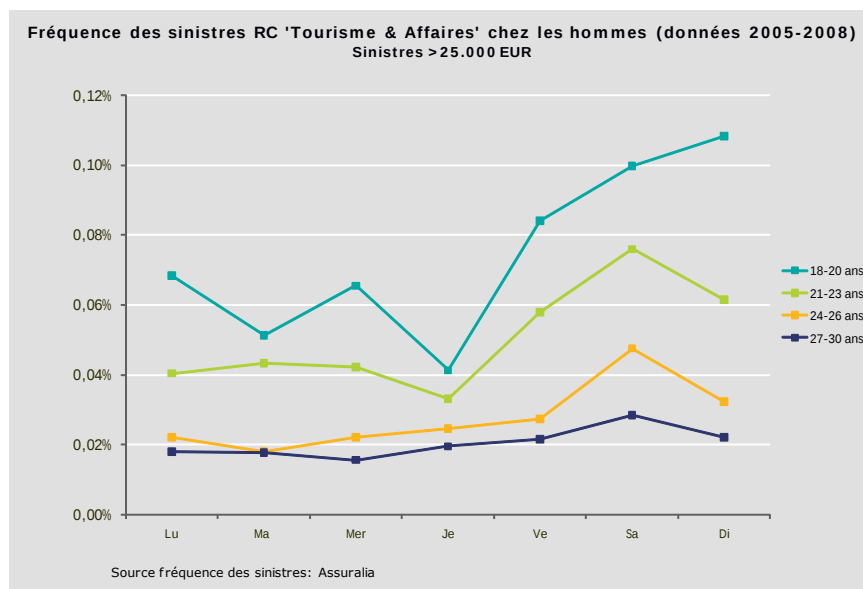
Le graphique ci-dessous donne pour 2008 la fréquence des sinistres en RC tourisme et affaires suivant l'âge et le sexe.

Alors que la fréquence des sinistres globale s'élève à 7,00 % pour la RC tourisme et affaires en 2008, la fréquence des sinistres pour les hommes âgés de 18 et 19 ans représente plus du triple de cette fréquence globale et plus du double pour les hommes âgés entre 20 et 22 ans. Si pour les femmes, la fréquence des sinistres s'établit au niveau moyen vers l'âge de 30 ans, pour les hommes, ce niveau moyen n'est atteint que quelques années plus tard. Pour les tranches d'âge 51-60, 61-70, 71-75 et 76-80, la fréquence des sinistres est inférieure à la moyenne. A partir de l'âge de 80 ans, on constate à nouveau une tendance à la hausse.

1. Ces données statistiques sont des faits observés dont il ne peut plus être tenu compte dans les tarifs de l'assurance auto depuis fin 2007. Il s'agit là d'une conséquence de la transposition en droit belge de la directive européenne relative à l'égalité de traitement entre les hommes et les femmes.

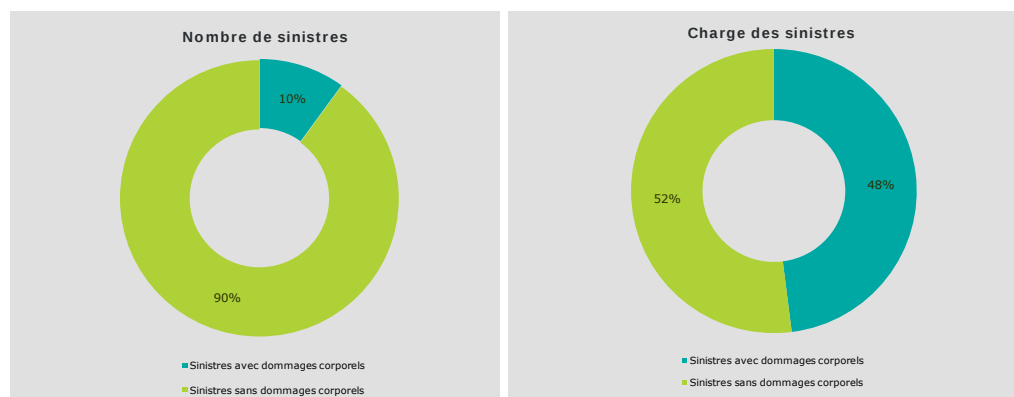


L'analyse des sinistres de plus de 25.000 euros révèle que les hommes jeunes ont une part nettement plus élevée dans les accidents du week-end. Le graphique ci-dessous donne pour les hommes jeunes, par tranche d'âge, la « fréquence des sinistres > 25.000 euros » pour chaque jour de la semaine. Ce graphique a été établi sur la base de données des années 2005 à 2008 incluse. Il indique clairement que la fréquence des sinistres s'accroît pendant le week-end pour les tranches d'âge 18 à 20 ans, 21 à 23 ans et 24 à 26 ans. Pour les femmes, cette différence est beaucoup moins nette.



3.3.1.5. Nombre de sinistres et charge des sinistres avec/sans dommages corporels en RC tourisme et affaires

Les graphiques ci-après donnent pour 2008 la répartition, d'une part, du nombre de sinistres en sinistres avec et sans dommages corporels et, d'autre part, de la charge des sinistres en charge des sinistres avec et sans dommages corporels.

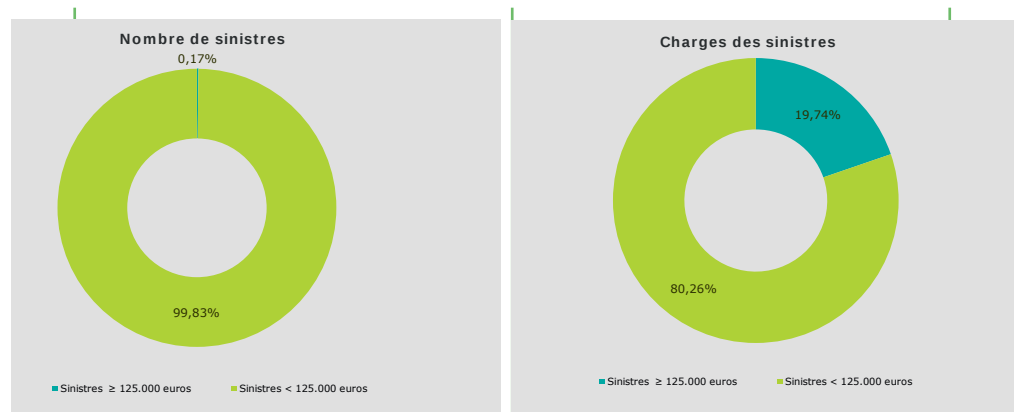


Il en ressort que si 10 % seulement des sinistres donnent lieu à des dommages corporels, ces sinistres représentent 48 % de la charge.

Nombre de sinistres et charge des sinistres en RC tourisme et affaires
< 125.000 euros / ≥ 125.000 euros

Afin de pouvoir suivre l'évolution de la charge des sinistres graves, une estimation est effectuée par année de la charge moyenne des sinistres de plus de 125.000 euros en RC tourisme et affaires. Etant donné qu'il faut un certain temps avant qu'une entreprise d'assurances ait une idée de la gravité d'un sinistre, les sinistres sont évalués dans cette estimation au 30 juin de l'année suivant l'année de survenance du sinistre. Pour la plupart de ces sinistres, la charge exacte est pour l'heure encore loin d'être établie, mais il est malgré tout possible de procéder déjà à une première estimation.

Les graphiques ci-dessous donnent pour 2008 la répartition, d'une part, du nombre de sinistres en sinistres ≥ 125.000 euros et < 125.000 euros et, d'autre part, de la charge des sinistres en charge des sinistres ≥ 125.000 euros et < 125.000 euros.



Ces graphiques indiquent qu'en 2008, la charge est estimée à plus de 125.000 euros pour 0,17 % seulement des sinistres. L'ensemble de ces sinistres graves représente 19,74 % de la charge totale des sinistres.

3.3.2. Fréquence des sinistres par catégorie de véhicules en RC automobiles

Les graphiques repris ci-après indiquent pour les années 2006, 2007 et 2008, pour chacune des catégories de véhicules en assurance RC auto :

la fréquence des sinistres ;

la fréquence des sinistres avec dommages corporels ;

le nombre de sinistres ≥ 125.000 euros par 10.000 véhicules assurés.

Pour la catégorie « deux-roues », la fréquence des sinistres s'élève à 2,0 % pendant les trois années d'observation. La fréquence des sinistres avec dommages corporels baisse légèrement pour cette catégorie à 0,35 % en 2008 (contre 0,37 % en 2007). Le nombre de sinistres ≥ 125.000 euros par 10.000 deux-roues s'établit à 0,55 en 2008 (0,73 en 2007 et 0,63 en 2006).

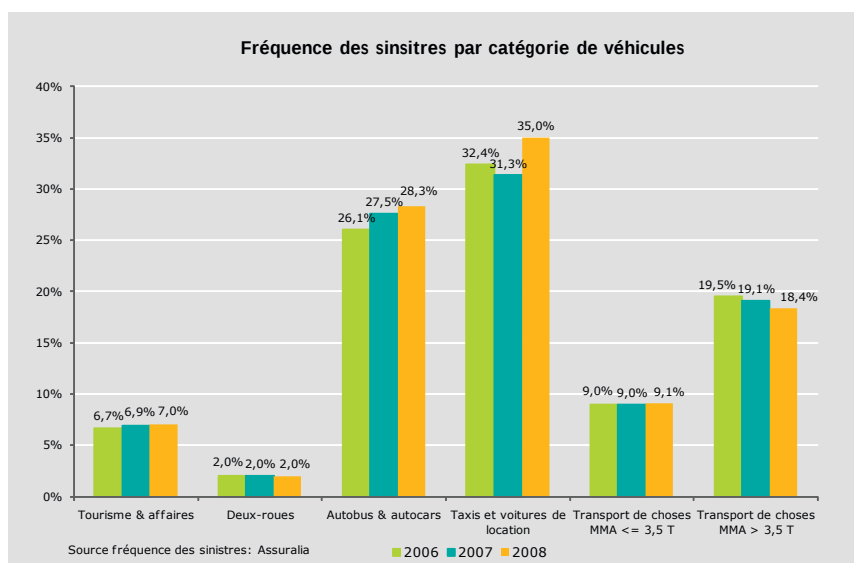
En 2008, le rapport entre la fréquence des sinistres de la catégorie « deux-roues » et la fréquence des sinistres de la catégorie « tourisme et affaires » s'établit à 0,29. Ce rapport s'élève à 0,50 pour la fréquence des sinistres avec dommages corporels et à 0,47 pour le nombre de sinistres ≥ 125.000 euros par 10.000 véhicules. Il en résulte que, par comparaison avec la catégorie « tourisme et affaires », le nombre de sinistres graves et le nombre de sinistres avec dommages corporels causés par des deux-roues sont relativement élevés par rapport au nombre total de sinistres causés par cette catégorie.

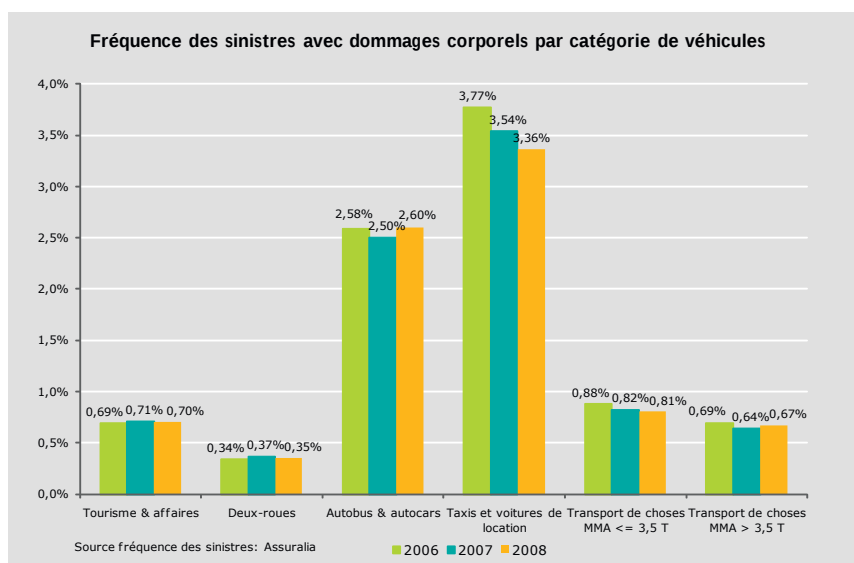
Les fréquences des sinistres pour les catégories « autobus & autocars » et « taxis et véhicules de location » s'élèvent à respectivement 28,3 % et 35 % en 2008.

En 2008, la fréquence des sinistres avec dommages corporels s'établit à 2,60 % pour la catégorie « autobus et autocars » (3,7 fois celle de la catégorie « tourisme et affaires »). Pour la catégorie « taxis et véhicules de location », cette fréquence des sinistres atteint 3,36 % en 2008 (4,8 fois celle de la catégorie « tourisme et affaires »).

Pour la période 2006 - 2008, le nombre de sinistres ≥ 125.000 euros par 10.000 véhicules est compris entre 4 et 7 pour les catégories « autobus & autocars » et « taxis et véhicules de location ».

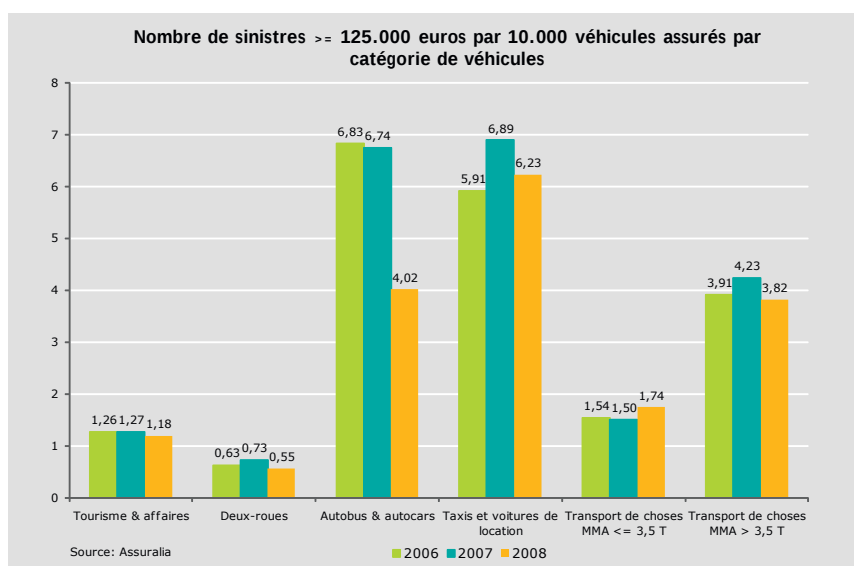
Les véhicules relevant des catégories « autobus & autocars » et « taxis et véhicules de location » causent en moyenne plus du quadruple du nombre de sinistres provoqués par les véhicules de la catégorie « tourisme et affaires ».





La fréquence des sinistres pour la catégorie « transport de choses ≤ 3,5 T » augmente à nouveau légèrement à 9,07 % en 2008 (contre 9,01 % en 2007 et 9,00 % en 2006). La fréquence des sinistres avec dommages corporels diminue en revanche pour passer de 0,82 % en 2007 à 0,81 % en 2008. Le nombre de sinistres ≥ 125.000 euros par 10.000 véhicules s'établit à 1,74 en 2008 (contre environ 1,5 en 2006 et 2007).

Par comparaison avec les véhicules de la catégorie « tourisme et affaires », les véhicules de la catégorie « transport de choses ≤ 3,5 T » causent 30 % de plus de sinistres. La différence entre ces deux catégories au niveau des sinistres avec dommages corporels est moins prononcée. Le nombre de sinistres graves causés par 10.000 véhicules de la catégorie « transport de choses ≤ 3,5 T » est en 2008 près de 50 % plus élevé que ce nombre observé dans la catégorie « tourisme et affaires ».



Pour la catégorie « transport de choses > 3,5 T », on constate durant la période 2006 - 2008 une baisse de la fréquence des sinistres de 19,5 % en 2006 à 18,4 % en 2008. En revanche, la fréquence des sinistres avec dommages corporels repart légèrement à la hausse en 2008 après le recul en 2007 pour s'établir à 0,67 %. Le nombre de sinistres ≥ 125.000 euros par 10.000 véhicules oscille autour de 4 durant la période 2006 – 2008.

Par comparaison avec les véhicules de la catégorie « tourisme et affaires », les véhicules de la catégorie « transport de choses > 3,5 T » causent plus de 2,5 fois plus de sinistres. La fréquence des sinistres avec dommages corporels est comparable pour ces deux catégories. Le nombre de sinistres graves causés par 10.000 véhicules de la catégorie « transport de choses > 3,5 T » est toutefois 3 fois plus élevé que ce nombre observé dans la catégorie « tourisme et affaires ».

3.3.3. Conclusions

3.3.3.1. RC tourisme et affaires

Alors qu'en 2002 et 2003, la fréquence des sinistres et le nombre de sinistres en RC tourisme et affaires sont clairement en baisse, une légère remontée peut être observée à partir de 2004. En 2008, la fréquence des sinistres augmente pour s'établir juste au-dessus du niveau observé en 2002. Avec l'extension du parc automobile, le nombre de sinistres en 2008 est toutefois supérieur de près de 10 % à celui observé en 2002.

La fréquence des sinistres et le nombre de sinistres avec dommages corporels en RC tourisme et affaires diminuent de 2001 à 2006. Durant la période 2006 - 2008, cette fréquence oscille autour de 0,7 %.

3.3.3.2. Comparaison entre différentes catégories de véhicules en RC automobiles

Alors qu'en 2008, 100 véhicules de la catégorie « tourisme et affaires » causaient en moyenne près de 7 sinistres, ce nombre s'élève à 28 et plus pour les catégories « autobus & autocars » et « taxis et véhicules de location ». En ce qui concerne les catégories « transport de choses $\leq$ 3,5 T et $>$ 3,5 T », ce nombre s'établit respectivement à 9 et 18. Pour la catégorie « deux-roues », ce nombre reste limité à 2.

En 2008, la fréquence des sinistres avec dommages corporels est la plus élevée dans les catégories « autobus & autocars » (2,6 %) et « taxis et véhicules de location » (3,4 %). Pour les autres catégories, cette fréquence atteint moins de 1 %.

En 2008, 10.000 véhicules de la catégorie « taxis et véhicules de location » ont causé quelque 6 sinistres représentant une charge $\geq$ 125.000 euros. Pour les catégories « autobus & autocars » et « transport de choses > 3,5 T », ce nombre atteint environ 4. S'agissant des véhicules des autres catégories, il s'établit à 1,7 et moins.





3.4. Données d'exposition au risque

3.4.1. Véhicules-kilomètres	228
3.4.2. Voyageurs-kilomètres.....	234
3.4.3. Population	236
3.4.4. Longueur du réseau routier.....	240
3.4.5. Parc de véhicules.....	244

3.4.1. Véhicules-kilomètres

Tableau 122:
Evolution du nombre de
véhicules-kilomètres parcourus
selon le type de véhicule et le
type de route, Belgique (en
million)

	Motos				Voitures				Camionnettes		
	A	P&R	C	T	A	P&R	C	T	A	P&R	C
1970	4	74	39	117	1859	13708	8614	24181	123	991	523
1980	45	151	96	293	8686	19678	12251	40615	467	1101	688
1990	67	171	116	353	16804	27234	15846	59883	1003	1505	908
1991	84	247	142	472	17843	28574	16154	62571	1149	1706	990
1992	101	316	169	586	18529	28798	16392	63719	1281	1849	1071
1993	118	387	195	700	19156	29004	16489	64649	1416	1993	1144
1994	138	471	224	833	20017	29896	16816	66728	1575	2190	1236
1995	158	544	250	951	20185	29419	16765	66370	1720	2334	1301
1996	160	530	264	954	20679	29563	16723	66965	1823	2542	1343
1997	159	524	284	967	20691	30170	17085	67945	1886	2797	1419
1998	166	519	303	988	21857	30878	17309	70043	2058	3073	1485
1999	172	510	328	1010	22915	31418	17784	72117	2228	3344	1574
2000	172	490	348	1011	23128	31341	18028	72497	2320	3555	1646
2001	181	509	364	1054	23496	31628	18150	73274	2449	3748	1726
2002	189	526	380	1095	23786	31855	18226	73866	2572	3937	1804
2003	196	539	393	1128	23835	31781	18188	73805	2672	4091	1871
2004	205	559	410	1175	24146	32135	18309	74590	2804	4303	1956
2005	214	569	423	1206	24374	31884	18238	74496	2930	4435	2021
2006	226	585	439	1250	24998	31951	18282	75232	3107	4613	2100
2007	244	603	456	1303	26103	32135	18385	76622	3353	4810	2187
2008	248	604	468	1319	25987	31426	18289	75702	3423	4868	2246
Moyenne 98-2000	170	506	327	1003	22633	31212	17707	71552	2202	3324	1568
Evolution	46%	19%	43%	32%	15%	1%	3%	6%	55%	46%	43%

A: autoroute; P&R: Routes provinciales et régionales; C: routes communales; T: total du réseau routier

Tableau 123:
Evolution du nombre de
véhicules-kilomètres parcourus
selon le type de véhicule et
le type de route, Région de
Bruxelles-Capitale (en million)

	Motos				Voitures				Camionnettes		
	A	P&R	C	T	A	P&R	C	T	A	P&R	C
1990	1	11	17	29	280	1311	1250	2841	16	185	82
1991	1	11	17	29	289	1277	1254	2820	18	186	87
1992	2	11	17	30	300	1315	1276	2891	20	197	93
1993	2	12	17	30	307	1322	1294	2922	21	205	99
1994	2	12	18	31	313	1319	1309	2940	23	210	106
1995	2	12	18	31	314	1320	1318	2953	25	217	112
1996	2	12	18	31	319	1323	1332	2973	26	222	116
1997	2	12	18	32	323	1325	1345	2992	27	228	120
1998	2	12	19	32	326	1309	1376	3012	28	231	126
1999	2	12	19	32	321	1311	1394	3026	28	236	131
2000	2	16	12	30	326	1812	895	3033	29	334	86
2001	2	16	13	31	330	1828	904	3062	30	341	90
2002	2	16	13	31	337	1840	911	3088	31	348	93
2003	2	16	13	31	333	1829	896	3058	31	350	94
2004	2	16	13	31	334	1827	903	3064	32	353	98
2005	2	16	14	32	336	1817	909	3062	32	356	101
2006	2	16	14	32	330	1833	917	3080	32	363	105
2007	2	16	14	33	340	1830	928	3098	34	367	109
2008	3	16	15	33	340	1830	941	3111	34	370	113
Moyenne 98-2000	2	13	17	31	325	1477	1222	3024	28	267	115
Evolution	55%	20%	-12%	5%	5%	24%	-23%	3%	20%	39%	-1%

A: autoroute; P&R: Routes provinciales et régionales; C: routes communales; T: total du réseau routier

	Camions et tracteurs routiers				Autobus et cars				Véhicules spéciaux				Tous les véhicules			
T	A	P&R	C	T	A	P&R	C	T	A	P&R	C	T	A	P&R	C	T
1637	429	2153	257	2839	24	272	145	442	1	38	102	140	2440	17237	9679	29355
2257	1629	2012	317	3957	84	286	207	577	1	56	207	264	10912	23285	13765	47962
3416	2958	2269	410	5636	135	256	178	569	2	71	347	420	20968	31504	17804	70276
3846	3150	2372	419	5941	147	273	177	596	2	74	335	411	22374	33246	18217	73838
4201	3280	2383	427	6090	155	281	174	610	1	75	321	397	23348	33701	18554	75602
4553	3401	2392	431	6224	164	288	171	623	1	75	304	380	24256	34139	18732	77128
5000	3565	2457	441	6463	175	302	169	646	1	77	290	367	25470	35393	19175	80037
5355	3681	2457	441	6580	184	309	163	656	0	78	269	346	25928	35141	19189	80257
5708	3860	2511	442	6813	184	311	157	652	0	77	254	331	26707	35534	19182	81423
6102	3952	2607	453	7011	180	318	155	653	0	78	244	322	26867	36494	19640	83000
6617	4270	2713	460	7443	186	326	152	663	0	79	233	312	28536	37589	19941	86065
7147	4578	2807	474	7859	190	332	150	672	0	80	223	303	30083	38491	20533	89108
7522	4724	2847	482	8053	187	332	146	665	0	78	211	289	30531	38645	20860	90036
7923	4874	2840	505	8219	190	345	154	689	0	77	233	311	31189	39147	21133	91469
8313	5011	2826	528	8365	193	357	162	712	0	76	255	332	31751	39578	21355	92683
8634	5099	2785	548	8432	194	366	170	729	0	74	277	351	31996	39637	21446	93079
9063	5245	2781	572	8599	197	380	178	755	0	73	300	374	32597	40232	21726	94555
9386	5376	2725	592	8692	200	387	185	772	0	71	321	392	33093	40071	21781	94944
9820	5597	2695	615	8907	205	397	194	796	0	69	345	414	34134	40311	21974	96420
10350	5934	2677	640	9251	216	410	203	829	0	68	370	438	35850	40702	22241	98793
10536	5762	2557	608	8926	215	411	209	835	0	64	390	454	35635	39929	22210	97773
7095	4524	2789	472	7785	187	330	149	667	0	79	222	301	29717	38241	20445	88403
48%	27%	-8%	29%	15%	15%	24%	40%	25%		-18%	75%	51%	20%	4%	9%	11%

Source : SPF Mobilité / Infographie : IBSR

	Camions et tracteurs routiers				Autobus et cars				Véhicules spéciaux				Tous les véhicules			
T	A	P&R	C	T	A	P&R	C	T	A	P&R	C	T	A	P&R	C	T
283	24	72	9	105	2	27	4	33	0	0	1	1	323	1606	1362	3292
290	25	71	9	105	2	27	4	32	0	0	1	1	335	1571	1372	3278
310	26	73	9	108	2	28	4	33	0	0	1	1	349	1624	1401	3374
326	27	74	10	110	2	28	4	34	0	0	1	1	358	1640	1425	3423
339	27	74	10	111	2	28	4	34	0	0	1	1	366	1643	1447	3456
353	27	74	10	112	2	28	4	34	0	0	1	1	369	1651	1463	3484
364	28	75	10	112	2	28	4	34	0	0	1	1	376	1660	1481	3516
375	28	75	10	113	2	28	4	35	0	0	1	1	381	1668	1498	3548
385	29	74	10	113	2	28	4	34	0	0	1	1	386	1654	1537	3577
396	28	75	10	113	2	28	4	35	0	0	1	1	381	1662	1560	3603
450	29	104	7	139	2	39	3	44	0	0	1	1	388	2305	1004	3696
461	32	104	7	142	2	40	3	45	0	0	1	1	396	2329	1017	3741
472	36	103	7	146	2	40	3	45	0	0	0	0	408	2347	1027	3783
475	38	101	7	146	2	40	3	45	0	0	0	0	406	2337	1013	3756
483	41	100	7	148	2	41	3	46	0	0	0	0	411	2337	1024	3772
489	45	98	7	150	3	41	2	46	0	0	0	0	418	2328	1033	3778
500	47	98	7	152	3	41	3	47	0	0	0	0	415	2351	1045	3811
509	52	97	7	156	3	42	3	47	0	0	0	0	431	2351	1060	3842
518	55	96	7	158	3	42	3	48	0	0	0	0	435	2353	1078	3867
410	29	84	9	122	2	32	4	38	0	0	1	1	385	1874	1367	3626
26%	94%	13%	-27%	29%	53%	31%	-32%	26%			-100%	-100%	13%	26%	-21%	7%

Source : SPF Mobilité / Infographie : IBSR

DONNÉES D'EXPOSITION AU RISQUE

Tableau 124:
Evolution du nombre de
véhicules-kilomètres parcourus
selon le type de véhicule et le
type de route, Région flamande
(en million)

	Motos				Voitures				Camionnettes		
	A	P&R	C	T	A	P&R	C	T	A	P&R	C
1990	41	82	56	179	10773	15545	9151	35469	670	795	545
1991	51	125	75	251	11113	16135	9330	36579	744	905	594
1992	60	168	95	322	11359	16300	9467	37125	815	996	642
1993	71	207	112	390	11671	16093	9403	37167	894	1065	677
1994	83	256	133	472	12267	16558	9520	38345	1000	1181	725
1995	96	300	151	546	12662	16616	9470	38748	1095	1272	761
1996	95	290	161	546	12865	16756	9481	39102	1155	1393	789
1997	93	287	177	557	12869	17378	9791	40039	1199	1560	843
1998	96	278	189	563	13598	17684	9871	41153	1313	1706	878
1999	98	271	207	575	14205	18174	10214	42593	1421	1877	938
2000	97	246	219	562	14448	17495	10243	42186	1495	1927	970
2001	102	255	222	578	14426	17534	10367	42327	1547	2022	1031
2002	108	264	223	595	14595	17634	10380	42609	1620	2127	1082
2003	113	270	221	604	14608	17481	10270	42359	1677	2201	1120
2004	119	279	222	620	14877	17488	10288	42653	1765	2296	1173
2005	125	285	222	632	14942	17366	10232	42540	1831	2374	1218
2006	135	292	222	649	15455	17317	10218	42990	1955	2462	1268
2007	144	303	224	671	15937	17425	10255	43616	2079	2573	1326
2008	148	302	222	672	15839	16979	10168	42985	2114	2594	1362
Moyenne 98-2000	97	265	205	567	14083	17785	10109	41977	1410	1837	929
Evolution	52%	14%	8%	19%	12%	-5%	1%	2%	50%	41%	47%

A: autoroute; P&R: Routes provinciales et régionales; C: routes communales; T: total du réseau routier

Tableau 125:
Evolution du nombre de
véhicules-kilomètres parcourus
selon le type de véhicule et le
type de route, Région wallonne
(en million)

	Motos				Voitures				Camionnettes		
	A	P&R	C	T	A	P&R	C	T	A	P&R	C
1990	24	76	50	150	5750	10.366	5.956	22.073	317	525	315
1991	32	105	57	194	6375	11.037	6.068	23.480	386	619	344
1992	39	128	64	232	6728	10.938	6.162	23.828	445	673	374
1993	46	157	72	276	6950	11.225	6.309	24.484	499	754	408
1994	54	188	81	323	7111	11.522	6.503	25.136	551	839	447
1995	61	214	88	362	7210	11.438	6.493	25.140	601	899	472
1996	64	213	91	368	7498	11449	6429	25375	643	971	484
1997	64	212	97	373	7502	11446	6468	25416	661	1042	503
1998	68	219	103	391	7935	11876	6575	26387	718	1157	528
1999	73	220	109	402	8392	11938	6692	27021	779	1240	555
2000	73	221	118	411	8354	12031	6890	27275	796	1328	589
2001	78	232	130	440	8745	12263	6879	27887	871	1412	606
2002	80	241	144	465	8858	12378	6935	28171	920	1484	630
2003	82	250	159	491	8898	12469	7022	28389	963	1554	656
2004	84	264	175	522	8937	12819	7118	28874	1008	1660	684
2005	87	269	188	543	9096	12701	7098	28895	1066	1706	702
2006	89	278	203	570	9208	12803	7148	29158	1122	1782	726
2007	97	288	218	603	9823	12885	7203	29910	1242	1856	752
2008	98	290	231	619	9830	12626	7183	29638	1276	1885	769
Moyenne 98-2000	71	220	110	401	8227	11948	6719	26894	764	1242	557
Evolution	37%	32%	111%	54%	19%	6%	7%	10%	67%	52%	38%

A: autoroute; P&R: Routes provinciales et régionales; C: routes communales; T: total du réseau routier

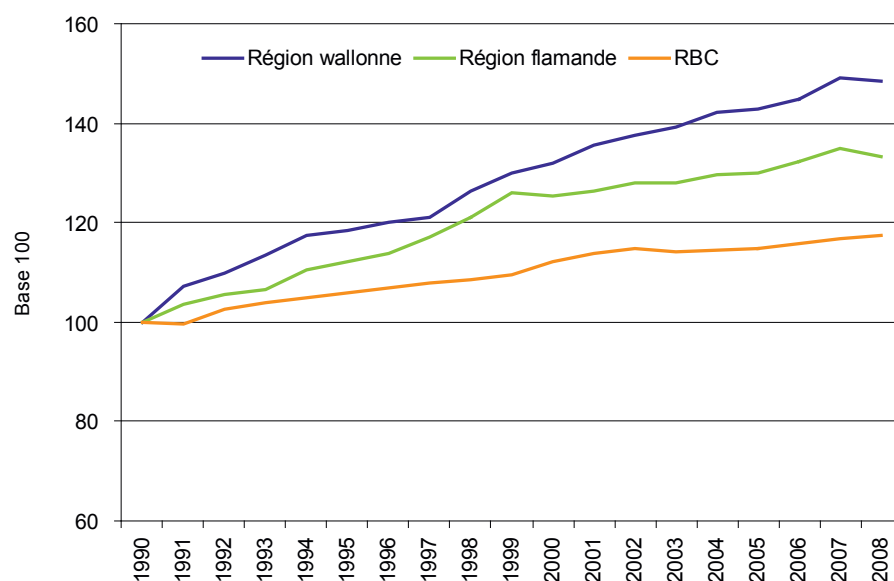
	Camions et tracteurs routiers				Autobus et cars				Véhicules spéciaux				Tous les véhicules			
T	A	P&R	C	T	A	P&R	C	T	A	P&R	C	T	A	P&R	C	T
2010	2025	1416	264	3704	87	144	89	321	1	43	201	245	13598	18025	10305	41927
2243	2095	1451	270	3815	93	150	87	330	1	44	185	230	14096	18811	10541	43448
2453	2147	1447	275	3869	97	153	84	334	1	44	167	212	14479	19107	10729	44316
2636	2213	1410	274	3897	103	152	79	334	1	42	146	188	14952	18968	10691	44611
2906	2333	1431	279	4043	111	157	76	344	0	42	127	169	15794	19625	10859	46278
3127	2416	1416	279	4111	118	158	71	347	0	41	105	147	16385	19803	10837	47026
3336	2519	1439	280	4238	117	157	68	342	0	41	98	139	16751	20076	10875	47703
3601	2586	1504	290	4379	115	161	66	341	0	42	92	135	16861	20932	11259	49051
3897	2802	1542	293	4637	119	161	62	342	0	43	85	127	17928	21414	11377	50719
4235	3002	1597	304	4903	121	163	60	344	0	43	79	122	18847	22125	11801	52773
4393	3130	1549	306	4985	121	155	55	331	0	41	70	111	19291	21413	11863	52568
4600	3163	1541	338	5042	121	164	56	341	0	40	88	128	19359	21556	12102	53017
4829	3238	1539	368	5145	122	174	56	352	0	39	105	145	19683	21778	12214	53675
4999	3279	1514	394	5187	123	182	55	359	0	38	122	159	19800	21686	12182	53668
5234	3379	1503	425	5307	125	191	55	371	0	37	140	176	20266	21793	12302	54361
5423	3434	1481	453	5368	126	199	54	379	0	35	157	192	20459	21740	12335	54534
5684	3594	1465	483	5543	131	207	54	392	0	34	175	209	21269	21778	12420	55467
5977	3750	1463	516	5729	136	218	54	408	0	33	194	227	22045	22014	12568	56628
6071	3630	1361	500	5491	135	221	53	409	0	31	210	241	21865	21488	12516	55868
4175	2978	1563	301	4842	120	160	59	339	0	42	78	120	18689	21651	11681	52020
45%	22%	-13%	66%	13%	12%	38%	-10%	21%		-27%	170%	101%	17%	-1%	7%	7%

Source : SPF Mobilité / Infographie : IBSR

	Camions et tracteurs routiers				Autobus et cars				Véhicules spéciaux				Tous les véhicules			
T	A	P&R	C	T	A	P&R	C	T	A	P&R	C	T	A	P&R	C	T
1.157	909	794	140	1.843	46	85	87	218	1	27	146	174	7046	11874	6694	25614
1.349	1.024	862	144	2.030	52	98	88	238	1	30	149	180	7870	12751	6849	27471
1.492	1.099	872	146	2.117	56	104	88	249	1	31	152	183	8368	12747	6987	28101
1.661	1.155	913	151	2.218	60	115	89	264	0	33	156	189	8710	13196	7185	29091
1.837	1.201	956	156	2.313	62	126	91	279	0	35	162	197	8980	13665	7439	30084
1.972	1.238	968	156	2.362	64	133	90	287	0	36	162	198	9174	13687	7461	30322
2097	1311	997	156	2463	65	133	88	286	0	35	155	190	9579	13798	7402	30779
2206	1335	1025	157	2517	63	134	87	283	0	35	150	185	9625	13894	7461	30980
2403	1437	1093	160	2690	65	139	87	290	0	36	146	182	10223	14521	7600	32343
2574	1546	1130	164	2839	66	140	87	293	0	36	142	178	10856	14703	7749	33307
2713	1565	1170	169	2905	64	141	88	293	0	36	140	175	10852	14927	7994	33773
2889	1674	1175	161	3011	67	143	95	305	0	36	144	180	11434	15262	8015	34711
3034	1733	1169	154	3056	68	144	103	316	0	36	149	185	11660	15453	8114	35227
3174	1778	1160	147	3085	69	145	112	326	0	36	156	192	11790	15614	8252	35656
3351	1824	1174	140	3139	69	149	121	339	0	37	162	199	11922	16102	8400	36424
3474	1890	1115	131	3137	71	147	128	346	0	36	167	202	12211	15974	8412	36596
3629	1948	1075	123	3146	72	148	136	357	0	36	172	208	12438	16122	8509	37069
3850	2115	1032	115	3263	78	149	145	372	0	36	178	214	13355	16245	8612	38212
3930	2133	965	106	3203	78	146	153	376	0	35	183	217	13414	15945	8623	37982
2564	1516	1131	165	2812	65	140	87	292	0	36	143	178	10644	14717	7781	33141
53%	41%	-15%	-36%	14%	19%	4%	75%	29%		-3%	28%	22%	26%	8%	11%	15%

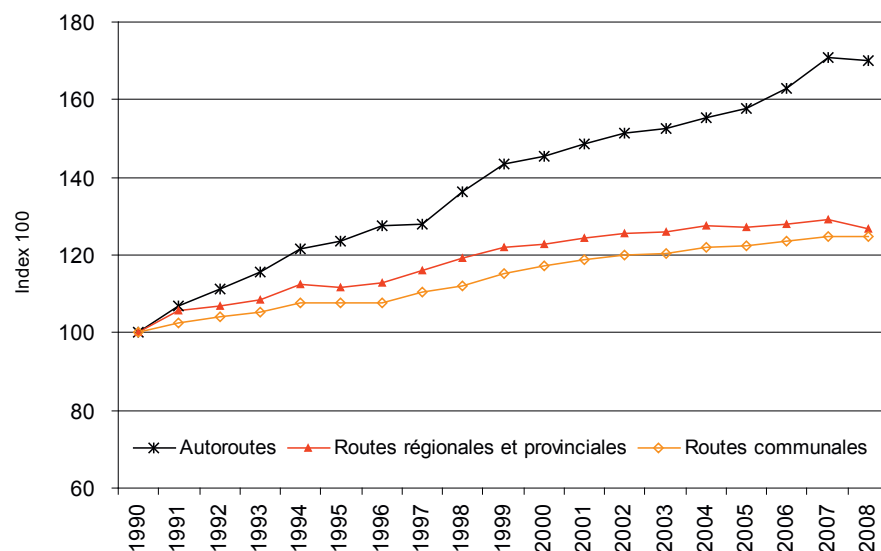
Source : SPF Mobilité / Infographie : IBSR

Graphique 150:
 Evolution du nombre de
 véhicules-kilomètres parcourus
 selon la région



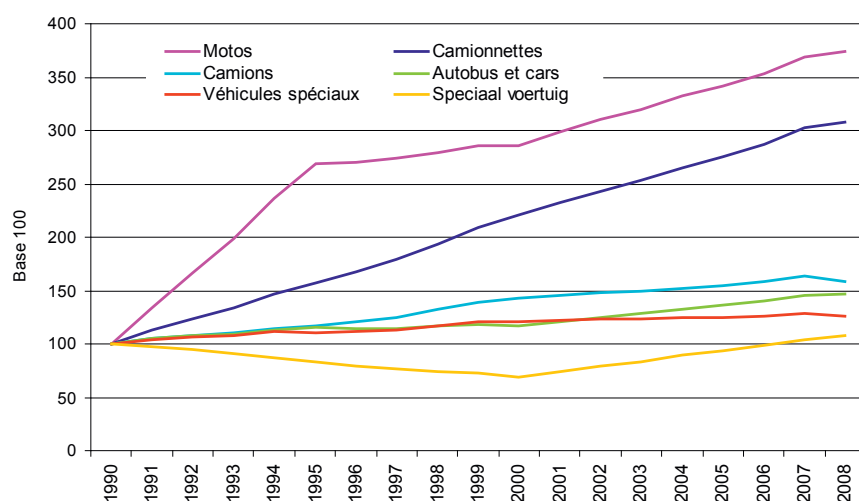
Source : SPF Mobilité / Infographie : IBSR

Graphique 151:
 Evolution du nombre de
 véhicules-kilomètres parcourus
 selon le type de route



Source : SPF Mobilité / Infographie : IBSR

Graphique 152:
 Evolution du nombre de
 kilomètres parcourus selon
 le type de véhicule



Source : SPF Mobilité / Infographie : IBSR



3.4.2. Voyageurs-kilomètres

Tableau 126:
Evolution du nombre de
voyageurs-kilomètres selon le
type d'usagers et le type de
route, Belgique (en million)

	Motos				Voitures				Camionnettes		
	A	P&R	C	T	A	P&R	C	T	A	P&R	C
1970	4	74	39	117	3160	23304	14644	41108	123	991	523
1980	45	151	96	292	13810	31289	19478	64577	467	1101	688
1990	67	171	116	354	26901	40445	22837	90183	1003	1505	908
1991	84	247	142	473	28395	42298	23154	93847	1149	1706	990
1992	101	316	169	586	29618	42145	23585	95348	1281	1849	1071
1993	118	387	195	700	30086	42364	23400	95850	1416	1993	1144
1994	138	471	224	833	31046	43836	23416	98298	1575	2190	1236
1995	158	544	250	952	30792	42690	23616	97098	1846	2481	1375
1996	160	530	264	954	31173	42431	23200	96804	1979	2728	1430
1997	159	524	284	967	31304	43486	23845	98635	2076	3039	1529
1998	166	519	304	989	32608	44213	23997	100818	2285	3371	1613
1999	172	510	328	1010	33564	44613	24533	102710	2489	3698	1725
2000	172	490	348	1010	34053	44440	24052	102545	2627	3971	1800
2001	181	509	364	1054	34711	44668	24063	103442	2809	4224	1899
2002	189	526	380	1095	34602	45174	24351	104127	2965	4490	2007
2003	196	539	393	1128	34276	44482	23834	102592	3098	4686	2082
2004	205	560	410	1175	34453	45102	24134	103689	3273	4983	2199
2005	214	569	423	1206	34990	44454	23954	103398	3466	5170	2287
2006	226	585	439	1250	35881	44554	24013	104448	3638	5326	2358
2007	244	603	456	1303	37477	44811	24147	106435	3926	5553	2456
2008	248	604	468	1320	37313	43824	24023	105160	4007	5620	2522
Moyenne 98-2000	170	506	327	1003	33408	44422	24194	102024	2467	3680	1713
Evolution	46%	19%	43%	32%	12%	-1%	-1%	3%	62%	53%	47%

A: autoroute; P&R: Routes provinciales et régionales; C: routes communales; T: total du réseau routier

- Le nombre total de voyageurs-kilomètres parcourus avec des camionnettes est calculé sur base du nombre de véhicules-kilomètres effectués avec ce mode de transport, en tenant compte de l'hypothèse du SPF Mobilité selon laquelle une partie (évoluant chaque année) des véhicules-kilomètres en camionnette est effectuée pour des raisons de transport personnel plutôt que de transport de marchandises. C'est pourquoi nous avons calculé le nombre total de voyageurs-kilomètres en camionnette, repris dans le tableau ci-dessus, en additionnant deux éléments :
 - Le nombre de véhicules-kilomètres parcourus avec des camionnettes en tant que transport de personnes multiplié par le taux d'occupation moyen – réévalué chaque année – des voitures personnelles.
 - Le nombre de véhicules-kilomètres parcourus avec des camionnettes en tant que transport de marchandises multiplié par le taux d'occupation moyen des camionnettes (qui pour chaque année est égal à 1, soit un conducteur sans passager par camionnette).
 - La part des véhicules-kilomètres parcourus en camionnette en tant que transport de personnes est estimée chaque année par le SPF Mobilité. Source : SPF Mobilité, http://www.mobilit.fgov.be/data/mobil/TabB3_pkmF.pdf, consulté le 8 mars 2010.
 - Les voyageurs-kilomètres effectués en camionnette publiés par le SPF Mobilité ne se rapportent par ailleurs qu'aux voyageurs-kilomètres effectués en tant que transport de personnes. Dans les chiffres indiqués dans le tableau ci-dessus, il est bien tenu compte également des voyageurs-kilomètres effectués en tant que transport de marchandises.
 - Le taux d'occupation moyen des voitures personnelles varie chaque année et est publié par SPF Mobilité.
- Pour les camions et les véhicules spéciaux, nous estimons que le nombre de voyageurs-kilomètres est égal au nombre de véhicules-kilomètres, autrement dit que chaque véhicule n'a qu'un seul occupant.

	Camions et tracteurs routiers ²				Autobus et cars				Véhicules spéciaux				Tous les véhicules			
T	A	P&R	C	T	A	P&R	C	T	A	P&R	C	T	A	P&R	C	T
1637	429	2153	257	2839	671	7489	3992	12152	1	38	102	140	4388	34049	19556	57992
2257	1629	2012	317	3957	2100	7160	5162	14422	1	56	207	264	18052	41769	25947	85769
3416	2958	2269	410	5636	2701	5110	3561	11372	2	71	347	420	33632	49570	28179	111380
3846	3150	2372	419	5941	2930	5464	3534	11928	2	74	335	411	35710	52161	28575	116446
4201	3280	2383	427	6090	3108	5612	3488	12208	1	75	321	397	37390	52379	29061	118830
4553	3401	2392	431	6224	3281	5759	3409	12449	1	75	304	380	38303	52970	28883	120155
5000	3565	2457	441	6463	3500	6046	3375	12921	1	77	290	367	39824	55077	28981	123882
5702	3681	2457	441	6580	3677	6178	3262	13117	0	78	269	346	40155	54428	29213	123794
6135	3860	2511	442	6813	3682	6220	3146	13048	0	77	254	331	40853	54497	28736	124085
6642	3952	2607	453	7011	3599	6360	3103	13062	0	78	244	322	41089	56094	29458	126639
7268	4270	2713	460	7443	3711	6522	3031	13264	0	79	233	312	43040	57417	29638	130093
7911	4578	2807	474	7859	3794	6650	2998	13442	0	80	223	303	44597	58358	30281	133235
8394	4724	2847	482	8053	3731	6647	2921	13299	0	78	211	289	45307	58474	29813	133591
8927	4874	2840	505	8219	3801	6898	3086	13785	0	77	233	311	46375	59216	30151	135738
9457	5011	2826	528	8365	4053	7497	3410	14960	0	76	255	332	46820	60590	30932	138336
9860	5099	2785	548	8432	4384	8268	3832	16484	0	74	277	351	47053	60835	30965	138847
10449	5245	2781	572	8599	4474	8621	4048	17143	0	73	300	374	47650	62121	31664	141428
10916	5376	2725	592	8692	4530	8778	4208	17516	0	71	321	392	48575	61767	31785	142120
11315	5597	2695	615	8907	4763	9221	4492	18476	0	69	345	414	50105	62451	32262	144811
11929	5934	2677	640	9251	5275	10001	4946	20222	0	68	370	438	52856	63713	33015	149578
12143	5762	2557	608	8926	5257	10015	5103	20375	0	64	390	454	52587	62684	33114	148379
7858	4524	2789	472	7785	3745	6606	2983	13335	0	79	222	301	44315	58083	29911	132306
55%	27%	-8%	29%	15%	40%	52%	71%	53%		-18%	75%	51%	19%	8%	11%	12%

Source : SPF Mobilité / Infographie : IBSR

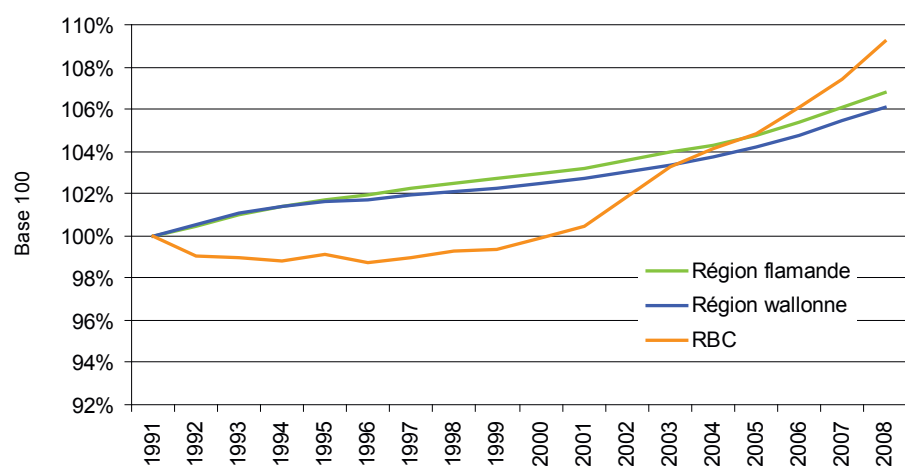
3.4.3. Population

Tableau 127:
Evolution de la population
selon la région

	Région flamande	Région wallonne	RBC	Belgique
1991	5767856	3258795	960324	9986975
1992	5794857	3275923	951217	10021997
1993	5824628	3293352	950339	10068319
1994	5847022	3304539	949070	10100631
1995	5866106	3312888	951580	10130574
1996	5880357	3314568	948122	10143047
1997	5898824	3320805	950597	10170226
1998	5912382	3326707	953175	10192264
1999	5926838	3332454	954460	10213752
2000	5940251	3339516	959318	10239085
2001	5952552	3346457	964405	10263414
2002	5972781	3358560	978384	10309725
2003	5995553	3368250	992041	10355844
2004	6016024	3380498	999899	10396421
2005	6043161	3395942	1006749	10445852
2006	6078600	3413978	1018804	10511382
2007	6117440	3435879	1031215	10584534
2008	6161600	3456775	1048491	10666866
Moyenne 98-2000	5926490	3332892	955651	10215034
Evolution	4%	4%	10%	4%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 153:
Evolution de la population
selon la région



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

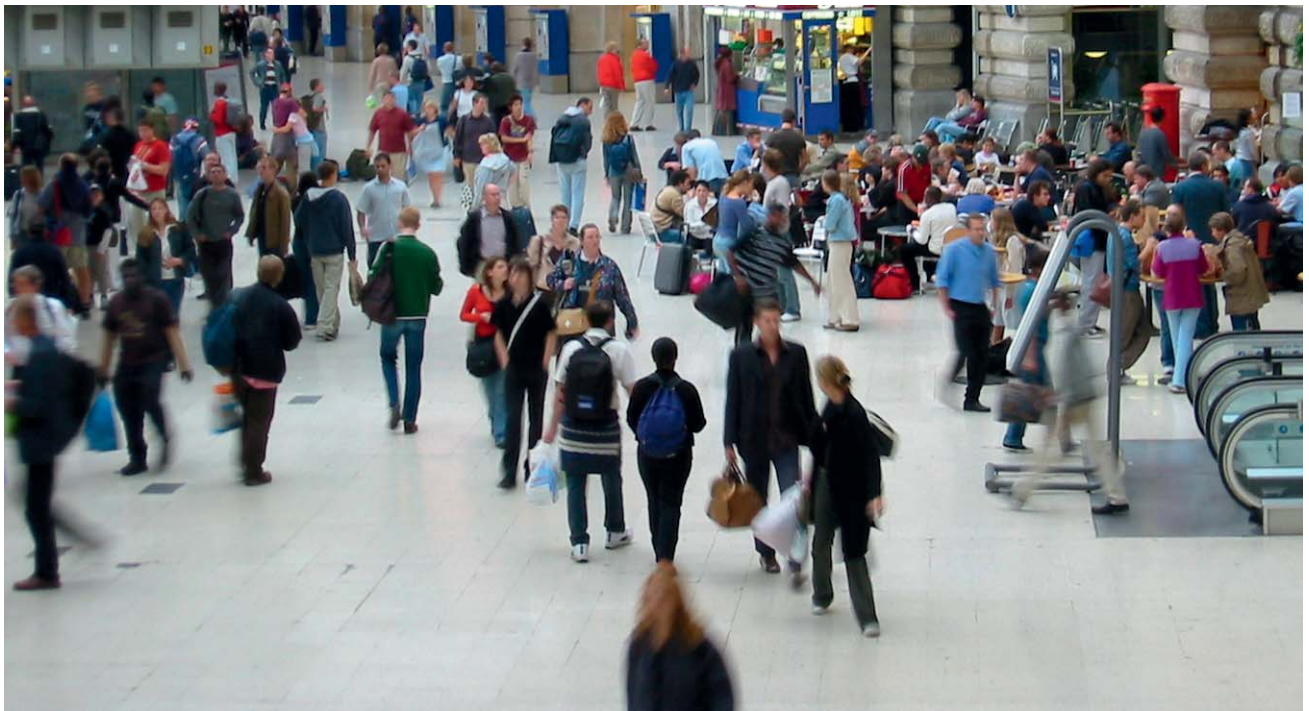
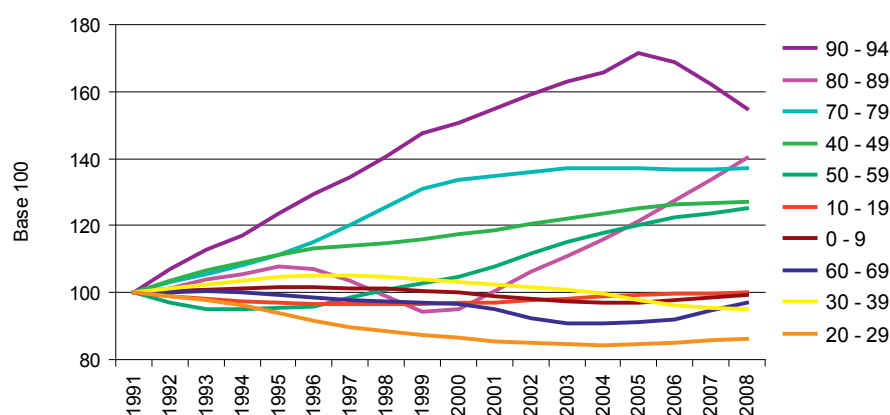


Tableau 128:
Evolution de la population par
tranche d'âge (et par sexe pour
les 60 ans et plus)

	0 - 9	10 - 19	20 - 29	30 - 39	40 - 49	50 - 59	60 - 69	
	T	T	T	T	T	T	F	H
1991	1198951	1261041	1536223	1526598	1268737	1133091	579717	503840
1992	1204051	1247227	1519901	1546664	1312429	1100580	579475	506025
1993	1211380	1236026	1503541	1563544	1355361	1078978	579790	508319
1994	1215928	1226695	1477625	1581384	1384357	1076668	575670	507129
1995	1217524	1222203	1443683	1597525	1410380	1081063	571518	505285
1996	1216368	1219153	1406960	1601544	1437689	1087676	565337	501500
1997	1215009	1219597	1379989	1603584	1446660	1116326	560193	499045
1998	1212455	1218251	1358511	1597318	1457835	1142108	556536	498318
1999	1205934	1219683	1341301	1586320	1470997	1164805	553941	498231
2000	1198326	1221638	1326976	1572846	1490241	1188226	550626	496529
2001	1188005	1224219	1313747	1561138	1507104	1221111	539421	488914
2002	1178031	1230912	1305483	1553482	1530229	1264316	524028	476677
2003	1167514	1239854	1300571	1542376	1548318	1305011	513215	469242
2004	1161446	1247010	1297045	1521035	1567997	1333597	511891	470247
2005	1163973	1250068	1297527	1493216	1587454	1359978	513773	474354
2006	1172371	1256335	1304933	1470215	1601081	1389094	516949	479213
2007	1182016	1259113	1315495	1454378	1609926	1400657	529980	494676
2008	1190836	1261934	1326708	1448511	1613781	1416253	542418	508419
Moyenne 98-2000	1205572	1219857	1342263	1585495	1473024	1165046	553701	497693
Evolution	-1%	3%	-1%	-9%	10%	22%	-2%	2%

T : Hommes + femmes ; F : Femmes ; H : Hommes

Graphique 154:
Evolution de la population
selon les tranches d'âge



	70 - 79			80 - 89			90 et plus			Total		
T	F	H	T	F	H	T	F	H	T	F	H	T
1083557	374172	251321	625493	219145	96176	315321	29269	8694	37963	5106290	4880685	9986975
1085500	383682	261619	645301	222134	97613	319747	31468	9129	40597	5122765	4899232	10021997
1088109	390684	270176	660860	227279	100341	327620	33444	9456	42900	5144847	4923472	10068319
1082799	398822	278727	677549	230698	102506	333204	34785	9637	44422	5160407	4940224	10100631
1076803	407013	288122	695135	234320	105022	339342	36891	10025	46916	5175903	4954671	10130574
1066837	420669	299869	720538	232459	104639	337098	38753	10431	49184	5184262	4958785	10143047
1059238	438912	313365	752277	224970	101525	326495	40405	10646	51051	5198446	4971780	10170226
1054854	457970	328093	786063	214798	96693	311491	42356	11022	53378	5209592	4982672	10192264
1052172	476937	342104	819041	204968	92566	297534	44498	11467	55965	5220034	4993718	10213752
1047155	486822	350357	837179	204724	94593	299317	45492	11689	57181	5233071	5006014	10239085
1028335	489468	354934	844402	214341	102202	316543	46711	12099	58810	5245395	5018019	10263414
1000705	491306	359982	851288	224821	110001	334822	47920	12537	60457	5267437	5042288	10309725
982457	493326	364319	857645	233287	116899	350186	48956	12956	61912	5288959	5066885	10355844
982138	491161	366355	857516	241999	123779	365778	49596	13263	62859	5309245	5087176	10396421
988127	489603	368254	857857	251522	131083	382605	51080	13967	65047	5334527	5111325	10445852
996162	486392	368947	855339	262814	138900	401714	50225	13913	64138	5367561	5143821	10511382
1024656	483806	370848	854654	275331	146701	422032	48148	13459	61607	5403126	5181408	10584534
1050837	482633	374160	856793	287616	154860	442476	45865	12872	58737	5442557	5224309	10666866
1051394	473910	340185	814094	208163	94617	302781	44115	11393	55508	5220899	4994135	10215034
0%	2%	10%	5%	38%	64%	46%	4%	13%	6%	4%	5%	4%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

3.4.4. Longueur du réseau routier

Tableau 129:
Evolution de la longueur du
réseau routier selon le type de
réseau et la région (en km)

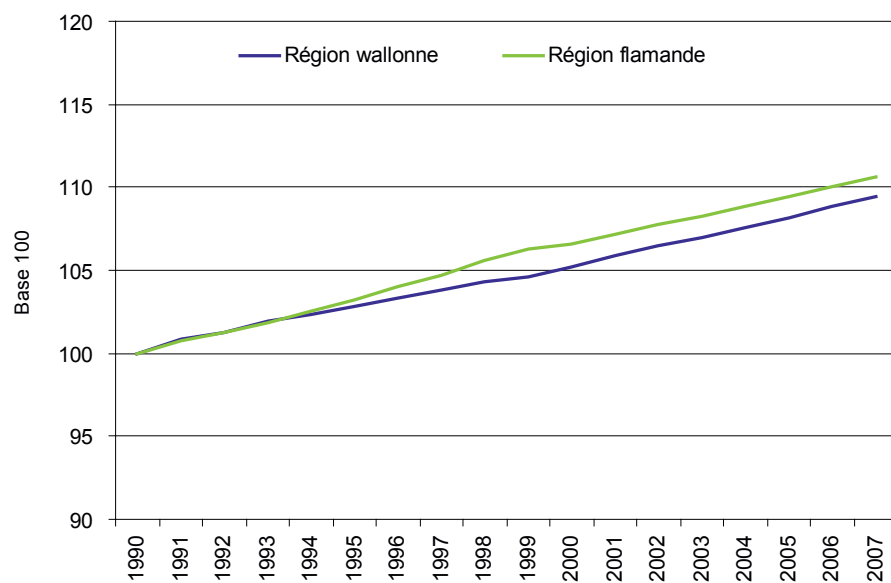
	Région de Bruxelles-Capitale					Région flamande		
	A	R	P	C	T	A	R	P
1970								
1980								
1990	13	210	5	1400	1628	841	5717	627
1991	13	210	5	1400	1628	841	5717	627
1992	11	214	5	1400	1630	809	5656	627
1993	11	214	5	1400	1630	816	5495	627
1994	11	214	5	1400	1630	823	5489	605
1995	11	232	0	1400	1643	823	5485	605
1996	11	232	0	1400	1643	823	5492	605
1997	11	232	0	1400	1643	828	5500	605
1998	11	232	0	1400	1643	831	5510	605
1999	11	232	0	1400	1643	838	5520	635
2000	11	320	0	1320	1651	849	5400	635
2001	11	320	0	1550	1881	849	5420	635
2002	11	320	0	1550	1881	849	5425	635
2003	11	320	0	1550	1881	849	5372	635
2004	11	320	0	1550	1881	867	5372	635
2005	11	320	0	1550	1881	867	5372	635
2006	11	320	0	1550	1881	883	5400	635
2007	11	320	0	1550	1881	883	5408	635
Moyenne 98-2000	11	261	0	1373	1646	839	5477	625
Evolution	0%	22%		13%	14%	5%	-1%	2%

A: autoroutes; R: Routes régionales; P: Routes provinciales; C: Routes communales; T: total de tout le réseau

Région Wallonne							Total				
C	T	A	R	P	C	T	A	R	P	C	T
							411	10295	1244	82000	93950
							1203	11757	1351	109837	124148
56600	63785	778	6958	728	65200	73664	1631	12885	1360	123200	139076
57100	64285	813	7187	728	65600	74328	1666	13114	1360	124100	140240
57500	64592	830	6948	722	66100	74600	1650	12818	1354	125000	140822
58000	64938	831	7010	721	66500	75062	1658	12719	1353	125900	141630
58500	65417	831	6931	721	66900	75383	1665	12634	1331	126800	142430
58900	65813	831	6866	721	67300	75718	1666	12583	1326	127600	143175
59400	66320	840	6876	721	67700	76137	1674	12600	1326	128500	144100
59850	66783	840	6777	721	68150	76488	1679	12509	1326	129400	144914
60400	67346	840	6800	721	68500	76861	1682	12542	1326	130300	145850
60800	67793	842	6790	714	68700	77046	1691	12542	1349	130900	146482
61100	67984	866	6830	714	69100	77510	1726	12550	1349	131520	147145
61460	68364	867	6860	714	69530	77971	1727	12600	1349	132540	148216
61820	68729	869	6865	714	69960	78408	1729	12610	1349	133330	149018
62180	69036	869	6839	714	70400	78822	1729	12531	1349	134130	149739
62550	69424	869	6839	714	70840	79262	1747	12531	1349	134940	150567
62909	69783	869	6839	714	71286	79708	1747	12531	1349	135745	151372
63277	70195	869	6865	714	71732	80180	1763	12585	1349	136559	152256
63648	70574	869	6869	714	72181	80633	1763	12597	1349	137379	153088
60767	67708	849	6807	716	68767	77139	1700	12545	1341	130907	146492
5%	4%	2%	1%	0%	5%	5%	4%	0%	1%	5%	5%

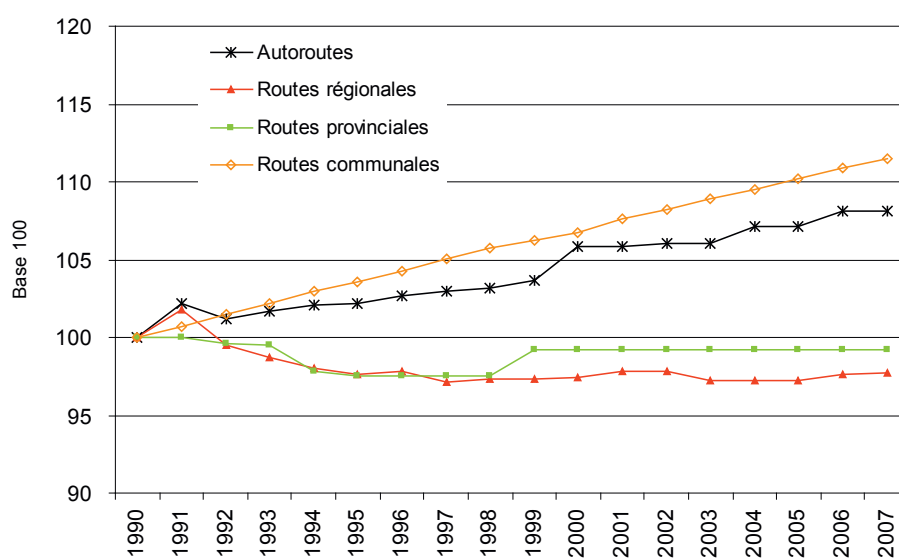
Source : Bureau Fédéral du Plan/ Infographie : IBSR-BIV

Graphique 155:
Evolution de la longueur du
réseau routier selon la région



Source : Bureau Fédéral du Plan/ Infographie : IBSR-BIVV

Graphique 156:
Evolution de la longueur du
réseau routier selon le type de
route



Source : Bureau Fédéral du Plan/ Infographie : IBSR-BIVV



3.4.5. Parc de véhicules

Tableau 130:
Evolution du parc de véhicules
selon le type de véhicules

	Motos	Voitures	dont minibus	Camionnettes + camions + tous terrains + camions-citernes
1972	64608	2273163		219642
1973	90773	2389544	15633	224029
1974	94386	2502158		229871
1975	94824	2613835	17212	235360
1976	99888	2737989		237325
1977	106146	2871332	19423	242263
1978	106129	2973418	20367	247454
1979	109608	3076570	20931	258553
1980	113057	3158737	21501	267669
1981	117455	3206472	21307	255765
1982	121959	3230951		257068
1983	126279	3262713		261126
1984	129251	3300248	19927	265017
1985	130074	3342704		272839
1986	130147	3408721		282286
1987	131.095	3497818		296415
1988	131289	3613571		309972
1989	134211	3736317	20730	326681
1990	139174	3864159		343241
1991	148627	3970317	23931	360472
1992	161660	4020933	24893	366725
1993	175400	4109601	25942	375018
1994	187499	4210197		390591
1995	200258	4273451	27804	402389
1996	212432	4339231		416716
1997	225317	4415343	28120	435237
1998	241110	4491734	27883	453122
1999	260567	4583615	27313	480033
2000	277838	4678376	26604	502979
2001	293630	4739850	25818	633632
2002	305510	4787359	24360	540636
2003	319480	4820868	22215	556396
2004	332762	4874426	20188	578123
2005	346293	4918544	18273	604436
2006	359764	4976286		623250
2007	374743	5048723		642687
2008	388280	5130578		662780
2009	403940	5192566		676644
Moyenne 98-2000	259.838	4.584.575	27.267	478.711
Evolution	55%	13%		41%

dont camionnettes	dont camions	Tracteurs routiers	Autobus et autocars	Tracteurs agricoles	Véhicules spéciaux	Total
		38306	17717	92839	26402	2 732 677
		37906	18549	97743	28063	2 886 607
		37753	19346	102221	29891	3 015 626
119995	110159	37007	19553	106148	30182	3 136 909
		36397	19854	110438	31547	3 273 438
125060	111693	35138	19733	114624	32922	3 422 158
128316	112377	31657	19745	120138	33944	3 532 485
134419	113913	31514	19753	123993	34747	3 654 738
140426	114585	31415	19560	127449	35858	3 753 745
144250	111515	28842	18948	130956	36096	3 794 534
		28003	18744	133953	36326	3 827 004
		28284	17866	136868	36686	3 869 822
159393	105624	28498	17170	139507	36827	3 916 518
		29243	16817	141977	37212	3 970 866
		30170	16449	144366	37743	4 049 882
		31.627	16.095	146.550	38527	4 158 127
		32936	15811	148764	39603	4 291 946
215755	110926	35198	15831	150776	40875	4 439 889
		37138	15644	152696	42006	4 594 058
247129	113343	38416	15378	154434	43130	4 730 774
254832	111893	38366	14930	154587	43875	4 801 076
263960	111058	37894	14794	155219	45068	4 912 994
		38888	14880	156844	47329	5 046 228
290409	111980	40074	14667	157464	48039	5 136 342
		40444	14660	158101	49005	5 230 589
324951	110286	41346	14667	158914	50172	5 340 996
344341	108781	42342	14588	159993	51167	5 454 056
371226	108807	44055	14673	161060	52306	5 596 309
393972	109007	45452	14722	162123	53544	5 735 034
525020	108612	46302	14676	161289	54513	5 943 892
432572	108064	46789	14769	162687	55996	5 913 746
449365	107031	47102	15060	164090	57432	5 980 428
472111	106012	47394	15328	166111	57680	6 071 824
498327	106109	47646	15391	168284	58147	6 158 741
		47164	15329	170613	59022	6 251 428
		48060	15479	172818	59651	6 362 161
		49109	15992	174709	60585	6 482 033
		47418	16061	176522	61638	6 574 789
369.846	108.865	43.950	14.661	161.059	52.339	5.595.133
		8%	10%	10%	18%	18%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 131:
Evolution de la répartition du
parc de voitures selon le type
de propriétaire

	Personne physique	Personne morale	Inconnu	Total
1997	86%	9%	5%	100%
1998	86%	10%	5%	100%
2000	85%	11%	4%	100%
2001	85%	12%	3%	100%
2002	86%	12%	2%	100%
2003	86%	12%	2%	100%
2004	86%	12%	2%	100%
2005	85%	13%	2%	100%
2006	85%	13%	2%	100%
2007	84%	14%	2%	100%
2008	84%	14%	2%	100%

Source : Bureau Fédéral du Plan/ Infographie : IBSR-BIV





4. Tableaux et graphiques



GRAPHIQUES

Graphique 1:	Vitesse moyenne en Belgique de 2003 à 2008	26
Graphique 2:	Vitesse V85 en Belgique de 2003 à 2008	27
Graphique 3:	Pourcentages d'infractions en Belgique de 2003 à 2008	28
Graphique 4:	Vitesse moyenne par région en 2008	29
Graphique 5:	Vitesse V85 par région en 2008.....	29
Graphique 6:	Infractions par région en 2008	30
Graphique 7:	Vitesse moyenne en fonction de l'heure – zones 30 d'abord d'école sans aménagement	31
Graphique 8:	Vitesse moyenne en fonction de l'heure – Routes à 50 km/h.....	31
Graphique 9:	Vitesse moyenne en fonction de l'heure – Routes à 70 km/h.....	32
Graphique 10:	Vitesse moyenne en fonction de l'heure – Routes à 90 km/h.....	32
Graphique 11:	Evolution de la proportion de conducteurs sous influence.....	34
Graphique 12:	Evolution de la proportion de conducteurs sous influence selon le sexe.....	34
Graphique 13:	Proportion de conducteurs sous influence selon l'âge en 2007	35
Graphique 14:	Proportion de conducteurs sous influence en fonction du moment de la semaine	35
Graphique 15:	Evolution du taux de port de la ceinture pour les conducteurs et passagers avant.....	36
Graphique 16:	Evolution du taux de port de la ceinture selon le sexe des conducteurs.....	37
Graphique 17:	Evolution du taux de port de la ceinture pour les conducteurs et passagers avant.....	37
Graphique 18:	Evolution du taux de port de la ceinture du conducteur selon la période	38
Graphique 19:	Evolution du taux de port de la ceinture du conducteur et du passager avant selon la région.....	38
Graphique 20:	Comparaison entre le comportement avoué et le comportement observé en matière de port de la ceinture de sécurité – pour 2003/2004 et 2006.....	39
Graphique 21:	Evolution du nombre de décédés 30 jours entre 2000 et 2008.....	44
Graphique 22:	Le chiffre noir des accidents corporels et les 3 problèmes de qualité des données	45
Graphique 23:	Représentation des fuites d'informations expliquant le sous- enregistrement	46
Graphique 24:	Comparaison théorique de la base de données de la police et de la base de données des hôpitaux.....	47
Graphique 25:	Comparaison de l'évolution des accidents corporels impliquant une voiture (données policières non pondérées) et des dossiers responsabilité civile « Affaires et tourisme » avec dégâts corporels	49
Graphique 26:	Evolution du nombre de victimes d'accidents routiers, du nombre de véhicules à moteur ⁸ et du nombre de véhicules- kilomètres.....	76
Graphique 27:	Evolution des accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus.....	79
Graphique 28:	Evolution des décédés 30 jours par milliard de voyageurs- kilomètres parcourus.....	79
Graphique 29:	Evolution des blessés graves par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus.....	79
Graphique 30:	Evolution des décédés 30 jours par rapport aux objectifs des EGSR	80
Graphique 31:	Evolution des blessés graves par rapport aux objectifs des Etats- Généraux de la Sécurité Routière	80
Graphique 32:	Réduction du nombre de décédés 30 jours en 2008 par rapport à 2001	81
Graphique 33:	Comparaison européenne des décédés 30 jours par millions d'habitants - 2008	83

Graphique 34:	Evolution du nombre de décédés 30 jours par million d'habitants pour la Belgique et les pays limitrophes.....	84
Graphique 35:	Comparaison européenne des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres ¹⁶ - 2007	84
Graphique 36:	Nombre de décédés 30 jours calculé pour la Belgique avec l'hypothèse d'un risque routier égal à celui de nos voisins européens-2007	85
Graphique 37:	Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours selon le mois – Moyenne 1999-2008.....	87
Graphique 38:	Répartition des décédés 30 jours selon le mois pour différentes catégories d'usagers : piétons, cyclistes, motards et voitures - 1999-2008.....	87
Graphique 39:	Répartition des accidents, des victimes et des véhicules-kilomètres selon la période de la semaine.....	88
Graphique 40:	Evolution des décédés 30 jours selon la période de la semaine	89
Graphique 41:	Evolution des blessés graves selon la période de la semaine.....	89
Graphique 42:	Evolution du nombre de tués selon la période de la semaine (1991 = base 100).....	89
Graphique 43:	Part de chaque catégorie d'âge dans la population et parmi les décédés 30 jours selon la période de la semaine (2008).....	90
Graphique 44:	Part de chaque catégorie d'âge dans la population et parmi les blessés graves selon la période de la semaine (2008)	90
Graphique 45:	Part de conducteurs de voitures impliqués dans les accidents graves selon la catégorie d'âge et la période de la semaine (2008), comparée à la part de conducteurs sur la route selon l'âge et la période de la semaine (2007))	92
Graphique 46:	Part d'accidents avec un ou plus d'un usager de la route selon la période de la semaine-2008 (pondéré)	92
Graphique 47:	Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours selon le jour et l'heure – 1999-2008	93
Graphique 48:	Répartition des accidents corporels selon le jour et l'heure, comparaison été/hiver – 1999-2008	93
Graphique 49:	Conditions météorologiques et état de la chaussée (1999-2008)	95
Graphique 50:	Décédés 30 jours et objectifs (Etats-Généraux de la Sécurité Routière et régionaux) en Région Flamande	100
Graphique 52:	Décédés 30 jours et objectifs (Etats-Généraux de la Sécurité Routière et régionaux) en Région Wallonne.....	100
Graphique 54:	Décédés 30 jours et objectifs (Etats-Généraux de la Sécurité Routière) en Région de Bruxelles-Capitale	100
Graphique 51:	Blessés graves et objectifs régionaux en Région Flamande	100
Graphique 53:	Décédés 30 jours et blessés graves et objectifs régionaux en Région Wallonne	100
Graphique 55:	Les décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus.....	101
Graphique 56:	Evolution de la gravité des accidents selon la région (non pondéré)	101
Graphique 57:	Décédés 30 jours et blessés graves selon le type de véhicule et la région – 2008	103
Graphique 58:	Evolution des décédés 30 jours dans les provinces flamandes	104
Graphique 59:	Evolution des décédés 30 jours dans les provinces wallonnes	105
Graphique 60:	Répartition des accidents selon le type de la première collision, sur autoroute, en et hors agglomération – 2008 (pondéré)	108
Graphique 61:	Type d'obstacle percuté en premier lors des accidents contre obstacle hors chaussée sur autoroute 2008 (gravité calculée sur les 10 dernières années)	109
Graphique 62:	Comparaison du risque de décès sur autoroute dans quelques pays européens.....	110
Graphique 63:	Type de la première collision selon le type de croisement (en et hors agglomération) -2008 (pondéré).....	114

TABLEAUX ET GRAPHIQUES

Graphique 64:	Evolution du nombre de décédés 30 jours selon le régime de vitesse ...	116
Graphique 65:	Evolution du nombre d'accidents selon le régime de vitesse	116
Graphique 66:	Evolution de la gravité des accidents selon le régime de vitesse.....	116
Graphique 67:	Part de chaque cause de décès selon la catégorie d'âge pour les hommes (2004).....	117
Graphique 68:	Part de chaque cause de décès selon la catégorie d'âge pour les hommes (2004).....	117
Graphique 69:	Evolution du nombre de décédés 30 jours scindé en décédés sur place et mortellement blessés	117
Graphique 70:	Blessés graves et décédés 30 jours par 100 000 habitants de la catégorie d'âge, comparaison homme/femme et 2000/2008 (Non pondéré)	119
Graphique 71:	Evolution du nombre de tués 30 jours selon le type d'usager (comparaison entre la moyenne de référence 1998-2000 et 2008 – non pondéré).....	122
Graphique 72:	Evolution du nombre de blessés graves selon le type d'usager (comparaison entre la moyenne de référence 1998-2000 et 2008 – non pondéré).....	123
Graphique 73:	Evolution du nombre de victimes selon le type d'usager (comparaison entre la moyenne de référence 1998-2000 et 2008 – non pondéré).....	124
Graphique 74:	Gravité des accidents selon le type d'usagers (2008; pondéré)	131
Graphique 75:	Risque total de décès selon le type d'usager par milliard de minutes passées dans le trafic(2005)	131
Graphique 76:	Risque mortel total par milliard de voyageurs-kilomètres selon le type d'usager.....	132
Graphique 77:	Risque mortel total par milliard de voyageurs-kilomètres selon le type d'usager.....	133
Graphique 78:	Part de décédés 30 jours de la catégorie d'usager mentionnée et des opposants à cette catégorie dans les collisions impliquant le type d'usager dont question (2008)	133
Graphique 79:	Répartition des accidents graves impliquant au moins une voiture, ou une camionnette ou un camion selon le type de collision (2008; pondéré).....	133
Graphique 80:	Part de conducteurs de voiture étrangers dans des accidents corporels selon le mois (1999-2008; non pondérés)	134
Graphique 81:	Nombre de décédés 30 jours et blessés graves par 100.000 habitants par catégorie d'âge, Piétons (2008; pondéré)	136
Graphique 82:	Evolution des piétons victimes et des accidents impliquant au moins un piéton (non pondéré)	137
Graphique 83:	Gravité des accidents impliquant un piéton selon la position du piéton au moment de la traversée et selon la catégorie d'âge (1999-2008; non pondéré).....	138
Graphique 84:	Nombre de piétons tués et grièvement blessés et gravité des accidents de piétons, selon le type d'opposant (2008; pondéré).....	138
Graphique 85:	Nombre de décédés 30 jours et blessés graves par 100.000 habitants par catégories d'âge, Vélos (2008; pondéré)	140
Graphique 86:	Evolution des victimes cyclistes et des accidents impliquant au moins un vélo (non pondéré)	141
Graphique 87:	Nombre de cyclistes blessés graves et tués et gravité des accidents de vélo selon le type d'opposant au vélo (2008; pondéré)	142
Graphique 88:	Opposant au cycliste dans les accidents corporels selon le type de croisement (2008; pondéré)	142
Graphique 89:	Nombre de décédés 30 jours et de blessés graves par 100.000 habitants de la catégorie d'âge, Cyclomotoristes (2008; pondéré)	146
Graphique 90:	Evolution des cyclomotoristes classe A victimes et des accidents impliquant au moins un cyclo A (non pondéré).....	147

Graphique 91:	Evolution des cyclomotoristes classe B victimes et des accidents impliquant au moins un cyclo B (non pondéré).....	147
Graphique 92:	Nombre de cyclomotoristes grièvement blessés et tués et gravité des accidents impliquant un cyclo selon le type d'opposant (2008; pondéré).....	147
Graphique 93:	Opposant au cyclomotoriste dans l'accident selon le type de croisement (2008; pondéré)	148
Graphique 94:	Nombre de décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants de la catégorie d'âge, motocyclistes (2008; pondéré).....	151
Graphique 95:	Evolution des motocyclistes (≤ 400 cc) victimes et des accidents impliquant au moins une moto (≤ 400 cc) (non pondéré).....	152
Graphique 96:	Evolution des motocyclistes (> 400 cc) victimes et des accidents impliquant au moins une moto (> 400 cc) (non pondéré).....	152
Graphique 97:	Nombre de motards blessés graves et tués et gravité des accidents impliquant une moto selon l'opposant (2008; pondéré).....	152
Graphique 98:	Opposant au motocycliste selon le type de croisement (2008; pondéré).....	153
Graphique 99:	Part des voyageurs-kilomètres parcourus par les motocyclistes et part des motocyclistes parmi les victimes (2008; pondéré)	154
Graphique 100:	Nombre de décédés 30 jours et de blessés graves par 100.000 habitants de la catégorie d'âge, occupants de voiture (2008; pondéré).....	157
Graphique 101:	Evolution des occupants de voiture victimes et des accidents impliquant au moins une voiture (non pondéré)	158
Graphique 102:	Nombre d'occupants de voiture blessés graves et tués et gravité des accidents impliquant au moins une voiture selon l'opposant de l'auto (2008; pondéré)	159
Graphique 103:	Opposant à la voiture dans l'accident corporel selon le type de carrefour (2008; pondéré).....	160
Graphique 104:	Evolution des accidents impliquant au moins une camionnette et des victimes de ces accidents (occupants et opposants) (non pondéré).....	161
Graphique 105:	Accidents de camionnettes selon le type de collision et le type de route en 2008 (pondéré)	162
Graphique 106:	Opposant à la Camionnette dans l'accident corporel en fonction du type de croisement (2008; pondéré).....	163
Graphique 107:	Evolution des accidents impliquant au moins un camion et des victimes de ces accidents (occupants et opposants) (non pondéré).....	164
Graphique 108:	Accidents de camions selon le type de collision et le type de route en 2008 (pondéré).....	165
Graphique 109:	Opposant au camion dans l'accident corporel selon le type de croisement (2008; pondéré)	166
Graphique 110:	Evolution du pourcentage de conducteurs testés et du pourcentage de conducteurs positifs (non pondéré).....	168
Graphique 111:	Pourcentage de conducteurs testés dans les accidents mortels, graves et dans tous les accidents selon le degré de gravité des blessures du conducteur (2008; pondéré).....	169
Graphique 112:	Pourcentage de conducteurs testés et positifs selon le type d'utilisateur (2008; pondéré).....	170
Graphique 113:	Pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon la catégorie d'âge (2008; pondéré)	171
Graphique 114:	Pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon la catégorie d'âge, Hommes (2008; pondéré).....	172
Graphique 115:	Pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon la catégorie d'âge, femmes (2008; pondéré)	173
Graphique 116:	Sur-risque d'un conducteur de voiture sous influence d'être impliqué dans un accident grave selon l'âge (2007).....	174
Graphique 117:	Pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon l'âge et la période de la semaine (2008; pondéré).....	175

Graphique 118: Répartition sur la semaine des conducteurs de voiture positifs (2008; pondéré).....	175
Graphique 119: Pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon le mois (2008; pondéré).....	175
Graphique 120: Pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon le type de la première collision (2008; pondéré).....	177
Graphique 121: Pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon le type de carrefour (2008; pondéré).....	177
Graphique 122: Pourcentage de conducteurs de voiture positifs selon le type de carrefour et de la première collision (2008; pondéré).....	178
Graphique 123: Conducteurs impliqués dans des accidents mortels avec une voiture seule ou entre deux voitures: comparaison en fonction de l'âge.....	192
Graphique 124: Rapport entre les accidents impliquant une voiture seule et les collisions entre deux voitures ou plus par période de la semaine.....	193
Graphique 125: Proportion de collisions impliquant une voiture seule et deux voitures ou plus par régime de vitesse.....	193
Graphique 126: Evolution des totaux annuels mobiles relatifs aux décédés 30 jours: comparaison entre les objectifs des Etats Généraux pour la Sécurité Routière, les décédés 30 jours (DG SIE) et les décédés 30 jours (calculés sur base des tués sur place du baromètre de la sécurité routière).....	198
Graphique 127: Evolution des totaux mobiles annuels des accidents corporels enregistrés.....	201
Graphique 128: Evolution des totaux mobiles annuels des personnes tuées sur place enregistrées.....	201
Graphique 129: Evolution de la gravité des accidents selon le corps de police constatant.....	202
Graphique 130: Evolution des totaux mobiles annuels des accidents corporels enregistrés en Région flamande.....	203
Graphique 131: Evolution des totaux mobiles annuels des tués sur place enregistrés en Région flamande.....	204
Graphique 132: Evolution des totaux mobiles annuels des accidents corporels enregistrés en Région wallonne.....	205
Graphique 133: Evolution des totaux mobiles annuels des tués sur place enregistrés en Région wallonne.....	205
Graphique 134: Evolution des totaux mobiles annuels des accidents corporels enregistrés en Région de Bruxelles-Capitale.....	206
Graphique 135: Evolution des totaux mobiles annuels des tués sur place enregistrés en Région de Bruxelles-Capitale.....	206
Graphique 136: Evolution des totaux mobiles annuels de la gravité des accidents selon la région.....	207
Graphique 137: Evolution du total mobile annuel des tués sur place enregistrés par province en Région Wallonne.....	208
Graphique 138: Evolution du total mobile annuel des tués sur place enregistrés par province en Région Flamande.....	209
Graphique 139: Evolution des totaux mobiles annuels des accidents impliquant au moins un poids lourd enregistrés en Belgique.....	209
Graphique 140: Evolution des totaux mobiles annuels des personnes tuées lors d'un accident impliquant au moins un poids lourd.....	210
Graphique 141: Evolution des totaux mobiles annuels des accidents impliquant au moins un poids lourd en Région Flamande.....	210
Graphique 142: Evolution des totaux mobiles annuels des accidents impliquant au moins un poids lourd en Région Wallonne.....	211
Graphique 143: Evolution de la gravité des accidents impliquant au moins un camion en Région Wallonne et Flamande (nombre de tués sur place par 1000 accidents corporels enregistrés).....	211
Graphique 144: Evolution des totaux mobiles annuels des accidents corporels du weekend.....	212

Graphique 145: Evolution des totaux mobiles annuels des tués sur place lors des accidents du weekend.....	212
Graphique 146: Evolution de la proportion d'accidents et de tués sur place qui surviennent le weekend	213
Graphique 147: Evolution des totaux mobiles annuels des accidents du weekend selon la région.....	214
Graphique 148: Evolution des totaux mobiles annuels des tués sur place lors des accidents du weekend selon la région	214
Graphique 149: Evolution de la proportion de tués sur place lors des weekends selon la région	215
Graphique 150: Evolution du nombre de véhicules-kilomètres parcourus selon la région	232
Graphique 151: Evolution du nombre de véhicules-kilomètres parcourus selon le type de route	232
Graphique 152: Evolution du nombre de kilomètres parcourus selon le type de véhicule	232
Graphique 153: Evolution de la population selon la région	236
Graphique 154: Evolution de la population selon les tranches d'âge	238
Graphique 155: Evolution de la longueur du réseau routier selon la région.....	242
Graphique 156: Evolution de la longueur du réseau routier selon le type de route	242



TABLEAUX

Tableau 1:	Evolution du nombre de zones avec pondération.....	48
Tableau 2:	Evolution à long terme des indicateurs-clés : victimes.....	72
Tableau 3:	Evolution à long terme des indicateurs-clés : accidents et données d'exposition.....	74
Tableau 4:	Evolution par rapport à l'année précédente.....	77
Tableau 5:	Evolution des accidents et victimes selon les données d'exposition au risque.....	78
Tableau 6:	Décédés 30 jours, décédés 30 jours par million d'habitants, décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres en Europe – 2008.....	82
Tableau 7:	Les indicateurs-clés de 2008 selon le mois (pondéré).....	85
Tableau 8:	Evolution des accidents corporels selon le mois.....	86
Tableau 9:	Evolution des décédés 30 jours selon le mois.....	86
Tableau 10:	Indicateurs-clés des accidents selon la période de la semaine - 2008 (pondéré).....	88
Tableau 11:	Nombre de décédés 30 jours selon la catégorie d'âge et la période de la semaine 2008 (pondéré).....	91
Tableau 12:	Nombre de blessés graves selon la catégorie d'âge et la période de la semaine 2008 (pondéré).....	91
Tableau 13:	Nombre de blessés légers selon la catégorie d'âge et la période de la semaine 2008 (pondéré).....	91
Tableau 14:	Nombre de victimes selon la catégorie d'âge et la période de la semaine 2008 (pondéré).....	93
Tableau 15:	Répartition des blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours selon la luminosité pour les piétons, cyclistes et occupants de voiture - 2008 (pondéré).....	94
Tableau 16:	Les jours fériés légaux en 2008 (pondéré).....	94
Tableau 17:	Accidents et victimes selon les conditions météorologiques – 2008 (pondéré).....	95
Tableau 18:	Accidents et victimes selon l'état de la chaussée – 2008 (pondéré).....	95
Tableau 19:	Indicateurs-clés selon la région – 2008 (pondéré).....	96
Tableau 20:	Evolution des accidents corporels dans les 3 régions.....	96
Tableau 21:	Evolution des décédés 30 jours dans les 3 régions.....	97
Tableau 22:	Evolution des blessés graves dans les 3 régions.....	97
Tableau 23:	Evolution des blessés graves dans les 3 régions.....	98
Tableau 24:	Evolution des décédés 30 jours et des blessés graves en comparaison avec les objectifs des Etats-Généraux de la Sécurité Routière et les objectifs régionaux.....	98
Tableau 25:	Evolution des décédés 30 jours et des blessés graves en fonction des objectifs régionaux.....	100
Tableau 26:	Accidents en agglomération, hors agglomération ou sur autoroute selon la région 2008 (pondéré).....	101
Tableau 27:	Décédés 30 jours en agglomération, hors agglomération ou sur autoroute selon la région – 2008.....	101
Tableau 28:	Gravité selon la région et le type route -2008 (pondéré).....	102
Tableau 29:	Décédés 30 jours selon le type de véhicule et la région - 2008.....	102
Tableau 30:	Blessés graves selon le type de véhicule et la région – 2008 (pondéré).....	103
Tableau 31:	Indicateurs-clés selon la province – 2008 (pondéré).....	104
Tableau 32:	Evolution des décédés 30 jours dans les provinces flamandes.....	105
Tableau 33:	Evolution des décédés 30 jours dans les provinces wallonnes.....	106
Tableau 34:	Indicateurs-clés selon le type de route (hors/en agglomération et autoroute) – 2008 (pondéré).....	106
Tableau 35:	Evolution des indicateurs-clés sur autoroute.....	107
Tableau 36:	Evolution des indicateurs-clés hors agglomération.....	107
Tableau 37:	Evolution des indicateurs-clés hors agglomération.....	108

Tableau 38:	Indicateurs-clés des catégories d'usagers impliqués sur autoroute – 2008 (pondéré)	109
Tableau 39:	Risque d'accidents et risque de décès sur et hors autoroute (nombre d'accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus et nombre de tués par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus)	110
Tableau 40:	Evolution des indicateurs-clés des accidents impliquant un conducteur fantôme sur autoroute	111
Tableau 41:	Evolution des indicateurs-clés des accidents à proximité de travaux sur autoroute	111
Tableau 42:	Indicateurs-clés selon le type de carrefour, hors agglomération – 2008 (pondéré)	112
Tableau 43:	Indicateurs-clés selon le type de carrefour, hors agglomération – 2008 (pondéré)	112
Tableau 44:	Type de la première collision selon le type de croisement (en agglomération) -2008 (pondéré).....	112
Tableau 45:	Type de la première collision selon le type de croisement (hors agglomération) -2008 (pondéré).....	112
Tableau 46:	Indicateurs-clés selon le type d'usager impliqué, hors agglomération – 2008 (pondéré)	115
Tableau 47:	Indicateurs-clés selon le type d'usager impliqué, en agglomération – 2008 (pondéré)	115
Tableau 48:	Indicateurs-clés selon le régime de vitesse – 2008 (pondéré).....	115
Tableau 49:	Indicateurs-clés des victimes selon l'âge et le sexe (2008 ; pondéré).....	118
Tableau 50:	Evolution du nombre de décédés 30 jours selon le type d'usager.....	120
Tableau 51:	Evolution du nombre de blessés graves selon le type d'usager	120
Tableau 52:	Evolution du nombre de victimes selon le type d'usager.....	122
Tableau 53:	Décédés 30 jours selon le type d'usager et l'âge (2008)	125
Tableau 54:	Blessés graves selon l'âge et le type d'usager (2008, pondéré)	126
Tableau 55:	Victimes selon le type d'usagers et l'âge (2008; pondéré)	127
Tableau 56:	Evolution du nombre de tués et de blessés graves (moyenne 2006-2008 versus moyenne 98-2000) par catégorie d'âge et type d'usager (non pondéré).....	128
Tableau 57:	Indicateurs-clés des victimes selon le type d'usagers et le sexe (2008; pondéré)	130
Tableau 58:	Risque mortel total par milliard de voyageurs-kilomètres selon le type d'usager.....	132
Tableau 59:	Nombre de victimes de la route selon le pays d'immatriculation de leur véhicule (2008 pondéré).....	134
Tableau 60:	Nombre de victimes d'accidents de camion sur autoroute selon le pays d'immatriculation du camion (2008 pondéré)	134
Tableau 61:	Nombre de décédés 30 jours, blessés graves, blessés légers et accidents par âge et sexe, Piétons (2008; pondéré).....	135
Tableau 62:	Evolution des piétons victimes et des accidents impliquant au moins un piéton (non pondéré)	136
Tableau 63:	Piétons victimes selon leur position au moment de l'accident (2008 pondéré)	137
Tableau 64:	Nombre de décédés 30 jours, blessés graves, blessés légers et accidents par âge et par sexe, Vélos (2008; pondéré).....	139
Tableau 65:	Evolution des victimes cyclistes et des accidents impliquant au moins un vélo (non pondéré)	141
Tableau 66:	Indicateurs-clés des accidents de vélo "typiques" (2008; pondéré)	143
Tableau 67:	Indicateurs-clés des accidents de vélo selon la piste cyclable (2008; pondéré)	144
Tableau 68:	Nombre de décédés 30 jours, de blessés graves, de blessés légers et d'accidents par âge et par sexe, Cyclomotoristes (2008; pondéré)	145

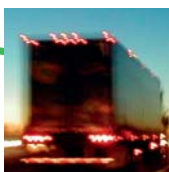
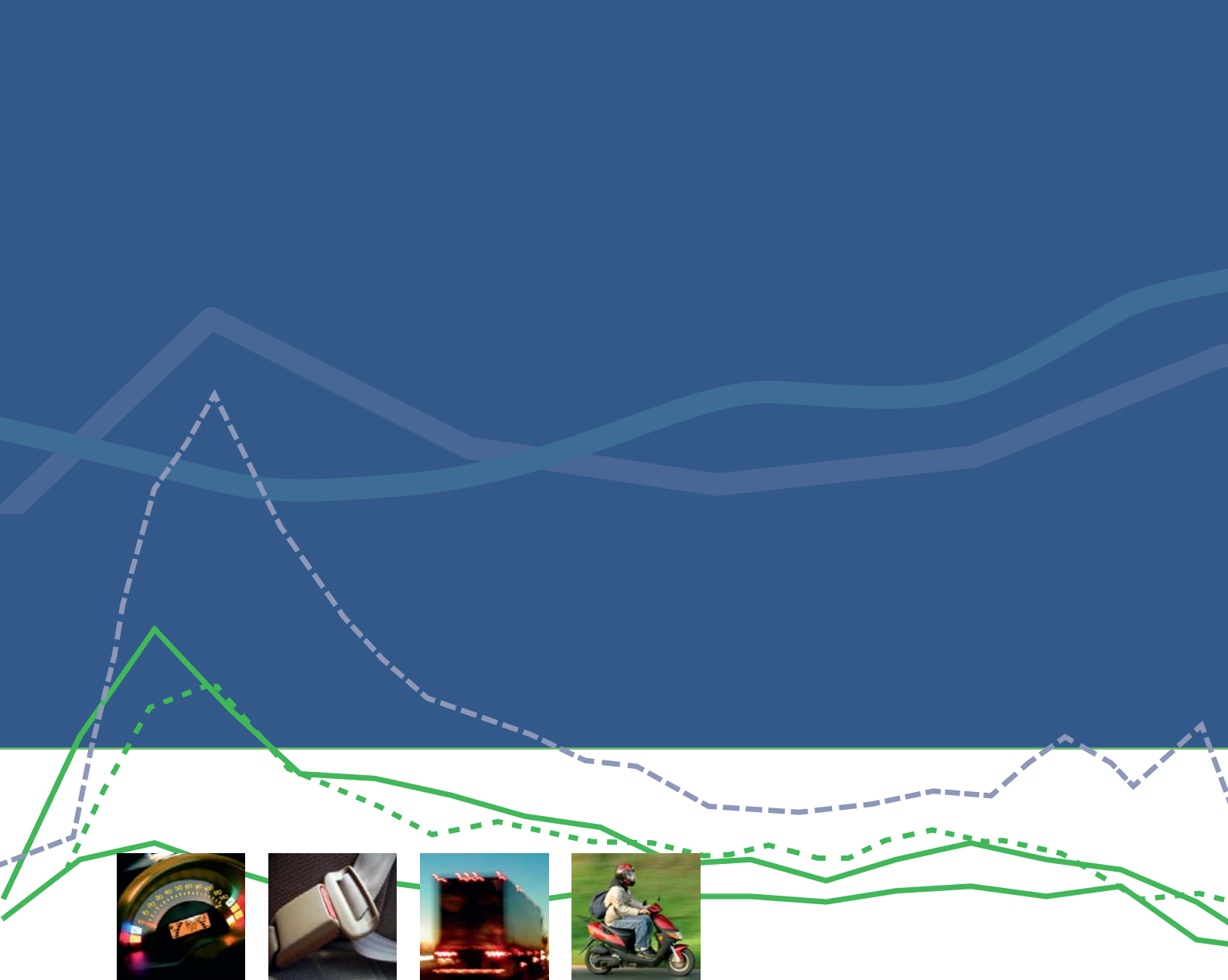
Tableau 69:	Evolution des cyclomotoristes victimes et des accidents impliquant au moins un cyclo (non pondéré).....	146
Tableau 70:	Indicateurs-clés des accidents de cyclomoteur typiques (2008; pondéré).....	149
Tableau 71:	Nombre de décédés 30 jours, de blessés graves, de blessés légers et d'accidents par âge et par sexe (2008; pondéré).....	150
Tableau 72:	Evolution des motocyclistes victimes et des accidents impliquant au moins une moto (divisé en moto de $\leq 400\text{cc}$ et $> 400\text{cc}$) (non pondéré).....	151
Tableau 73:	Nombre de décédés 30 jours, de blessés graves, de blessés légers et d'accidents par âge et par sexe, conducteurs de voiture (2008; pondéré).....	155
Tableau 74:	Nombre de décédés 30 jours, de blessés graves, de blessés légers et d'accidents par âge et par sexe, passagers de voiture (2008; pondéré).....	156
Tableau 75:	Evolution des occupants de voiture victimes et des accidents impliquant au moins une voiture (non pondéré).....	158
Tableau 76:	Nombre de victimes selon la place dans la voiture 2008 (pondéré).....	159
Tableau 77:	Evolution des indicateurs-clés concernant les accidents de camionnettes (non pondéré).....	161
Tableau 78:	Nombre de victimes dans les accidents impliquant au moins une camionnette, parmi les occupants et parmi les opposants (2008; pondéré).....	162
Tableau 79:	Indicateurs-clés (occupant et opposant) des accidents impliquant au moins une camionnette selon l'âge des conducteurs de camionnette (somme 1999-2008; non pondéré).....	162
Tableau 80:	Evolution des indicateurs-clés concernant les accidents impliquant au moins un camion (non pondéré).....	164
Tableau 81:	Nombre de victimes des accidents de camion, parmi les occupants et les opposants du camion (2008 pondéré).....	165
Tableau 82:	Indicateurs clés des accidents de camion (occupant et opposant) selon l'âge du conducteur de camion, en 1999-2008 (chiffres non-pondérés).....	165
Tableau 83:	Evolution du nombre et du pourcentage de conducteurs testés et positifs (non pondéré).....	168
Tableau 84:	Evolution du nombre d'accidents impliquant au moins un conducteur sous influence, de leur gravité et des victimes de ces accidents (non pondéré).....	169
Tableau 85:	Nombre et pourcentage de conducteurs testés et positifs selon le type d'usager (2008; pondéré).....	170
Tableau 86:	Nombre et pourcentage de conducteurs testés et positifs selon la catégorie d'âge (2008; pondéré).....	171
Tableau 87:	Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon la catégorie d'âge, hommes (2008; pondéré).....	172
Tableau 89:	Comparaison entre le pourcentage de conducteurs de voiture sous influence lors de contrôles asélectifs* et dans les accidents graves (2007 ; pondéré).....	173
Tableau 88:	Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon la catégorie d'âge, femmes (2008; pondéré).....	173
Tableau 90:	Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture positifs selon l'âge et la période de la semaine (2008; pondéré).....	174
Tableau 91:	Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture testés selon l'âge et la période de la semaine (2008; pondéré).....	174
Tableau 92:	Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs sur autoroute, hors et en agglomération (2008; pondéré).....	176
Tableau 93:	Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon le type de la première collision (2008; pondéré).....	176

Tableau 94:	Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon le type de carrefour (2008; pondéré)	177
Tableau 95:	Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon la province (2008; pondéré)	178
Tableau 96:	Types de véhicules repris dans l'analyse.....	180
Tableau 97:	Code couleur pour les échelles utilisées dans le Tableau 3	181
Tableau 98:	Nombre de tués en fonction du type de conflit: Belgique 1991 – 2008	182
Tableau 100:	Nombre d'accidents, de conducteurs et de tués dans des collisions impliquant une voiture seule par rapport à celles impliquant deux voitures ou plus	190
Tableau 99:	Partenaires conflictuels dans des accidents mortels en 2008	190
Tableau 101:	Obstacles dans les accidents mortels impliquant une voiture seule (2008).....	191
Tableau 102:	Nombre de conducteurs dans des accidents mortels impliquant deux voitures et une voiture seule en fonction du mouvement /de l'intention de l'usager de la route	191
Tableau 103:	Les chiffres du mois (provisaires).....	201
Tableau 104:	Les totaux mobiles annuels de décembre 2009	201
Tableau 105:	Les accidents enregistrés par la Police Fédérale et la Police Locale.....	202
Tableau 106:	Gravité des accidents (Nombre de tués sur place pour 1000 accidents enregistrés).....	202
Tableau 107:	Les accidents enregistrés sur les autoroutes belges	203
Tableau 108:	Les accidents enregistrés en Région flamande	203
Tableau 109:	Les accidents sur autoroutes enregistrés en Région flamande	204
Tableau 110:	Les accidents enregistrés en Région wallonne	204
Tableau 111:	Les accidents sur autoroute enregistrés en Région wallonne.....	205
Tableau 112:	Les accidents enregistrés en Région de Bruxelles-Capitale	206
Tableau 113:	Gravité des accidents enregistrés selon la région	207
Tableau 114:	Les totaux mobiles annuels des accidents corporels et des tués sur place enregistrés par province.....	208
Tableau 115:	Les totaux mobiles annuels des accidents impliquant au moins un poids lourd.....	209
Tableau 116:	Les accidents impliquant au moins un poids lourd enregistrés en Région Flamande	210
Tableau 117:	Les accidents impliquant au moins un poids lourd enregistrés en Région Wallonne.....	211
Tableau 118:	Les accidents du week-end en Belgique.....	212
Tableau 119:	Proportion d'accidents et de victimes lors des weekends	213
Tableau 120:	Les accidents du weekend selon la région	213
Tableau 121:	Proportion d'accidents du weekend selon la région	214
Tableau 122:	Evolution du nombre de véhicules-kilomètres parcourus selon le type de véhicule et le type de route, Belgique (en million)	228
Tableau 123:	Evolution du nombre de véhicules-kilomètres parcourus selon le type de véhicule et le type de route, Région de Bruxelles-Capitale (en million)	228
Tableau 124:	Evolution du nombre de véhicules-kilomètres parcourus selon le type de véhicule et le type de route, Région flamande (en million)	230
Tableau 125:	Evolution du nombre de véhicules-kilomètres parcourus selon le type de véhicule et le type de route, Région wallonne (en million)	230
Tableau 126:	Evolution du nombre de voyageurs-kilomètres selon le type d'usagers et le type de route, Belgique (en million)	234
Tableau 127:	Evolution de la population selon la région	236

TABLEAUX ET GRAPHIQUES

Tableau 128:	Evolution de la population par tranche d'âge (et par sexe pour les 60 ans et plus).....	238
Tableau 129:	Evolution de la longueur du réseau routier selon le type de réseau et la région (en km).....	240
Tableau 130:	Evolution du parc de véhicules selon le type de véhicules	244
Tableau 131:	Evolution de la répartition du parc de voitures selon le type de propriétaire	246





Institut Belge pour
la Sécurité Routière