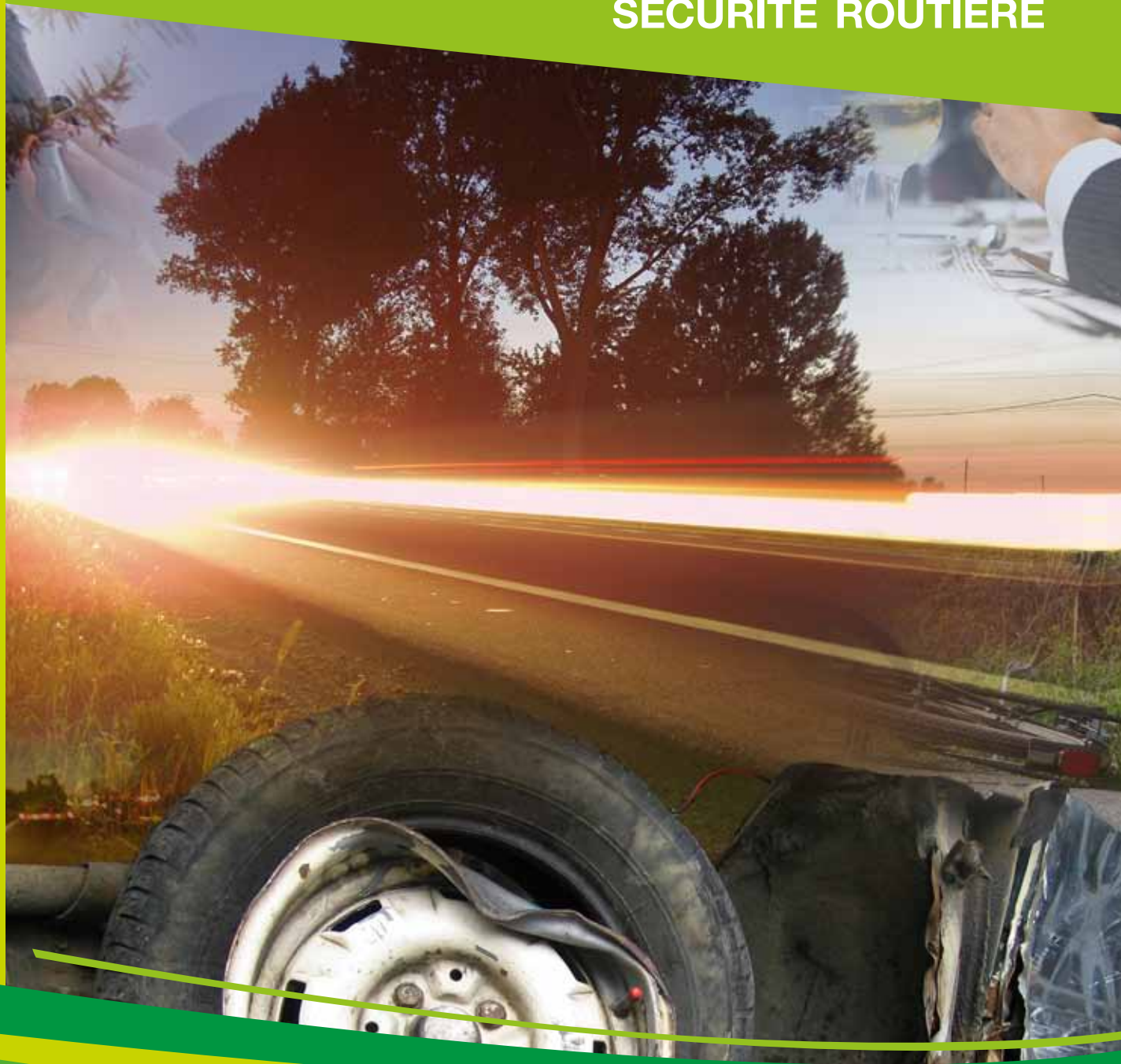


CENTRE DE CONNAISSANCE
SÉCURITÉ ROUTIÈRE



IBSR

ANALYSE STATISTIQUE DES ACCIDENTS
DE LA ROUTE 2009



D/2011/0799/104

Auteur : Yvan Casteels, Nathalie Focant, Nina Nuyttens
Editeur responsable : K. Genoe

© IBSR, Observatoire de la sécurité routière, Bruxelles, 2011

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	3
INTRODUCTION	6
1 LA PYRAMIDE DES INDICATEURS	8
1.1 Actions et mesures politiques.....	9
1.2 Indicateurs de performance en matière de sécurité routière	11
1.3 Base de données des accidents et bases de données connexes	11
1.4 Les coûts pour la société	12
1.5 Conclusions	13
2 SOURCE ET QUALITÉ DES DONNÉES	14
2.1 Sources.....	15
2.2 Procédure de collecte des données d'accidents de la route avec dommages corporels.....	15
2.3 Qualité des données d'accidents	16
2.3.1 Le sous-enregistrement	17
2.3.2 La pondération	18
2.3.3 Qualité de la base de données nationale.....	20
2.3.4 Comparaison des données de la police avec celles du secteur des assurances	20
3 DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS	22
3.1 Général	23
3.2 Accidents selon la période	25
3.3 Victimes des accidents	26
3.4 Accidents avec alcool.....	26
4 ANALYSE GLOBALE	28
4.1 Évolution à long terme des accidents (1973-2009) et perspective européenne.....	29
4.2 Les accidents de la route selon la période.....	29
4.3 Les accidents de la route selon le lieu	29
4.4 Les victimes	30
4.5 Conduite sous influence d'alcool	31
5 ÉVOLUTION À LONG TERME (1973-2009) ET PERSPECTIVE EUROPÉENNE	32
5.1 Évolution à long terme.....	33
5.1.1 Accidents et victimes	33
5.1.2 Gravité	39
5.1.3 Données d'exposition au risque	39
5.1.4 Les États Généraux de la Sécurité Routière et leurs objectifs.....	42
5.2 Comparaison européenne.....	45
6 ANALYSE SELON LA PÉRIODE	50
6.1 Selon le mois.....	51

6.1.1	Analyse globale.....	51
6.1.2	Selon le type d'utilisateur	54
6.2	Selon le jour et l'heure	56
6.2.1	Selon les quatre périodes de la semaine.....	56
6.2.2	Selon l'âge et le sexe	58
6.2.3	Accidents n'impliquant qu'un seul usager	63
6.2.4	Selon le jour et l'heure.....	63
6.3	Selon la luminosité	66
6.4	Selon les jours fériés	67
6.5	Selon les conditions météorologiques et l'état de la chaussée	68
7	ANALYSE SELON LE LIEU.....	70
7.1	Selon la région	71
7.1.1	Accidents et victimes	71
7.1.2	Objectifs régionaux des Etats Généraux de la Sécurité Routière.....	75
7.1.3	Régions et types de route.....	80
7.1.4	Régions et types d'utilisateurs	81
7.2	Selon la province.....	85
7.3	Selon le type de route	88
7.3.1	Accidents et victimes	88
7.3.2	Risques d'accident et de décès	91
7.3.3	Types de collision et usagers	92
7.3.4	Travaux et conducteurs fantômes sur autoroute	95
7.4	Selon le régime de vitesse.....	98
8	LES VICTIMES	100
8.1	Généralités	101
8.1.1	Causes de mortalité.....	101
8.1.2	Age et sexe	102
8.1.3	Types d'utilisateurs (évolution, âge et sexe)	105
8.1.4	Risque	119
8.1.5	Occupants et opposants	122
8.1.6	Types de collision : voitures, camions et camionnettes	123
8.1.7	Pays d'immatriculation	123
8.2	Piétons	125
8.2.1	Evolution.....	125
8.2.2	Age et sexe.....	126
8.2.3	Position du piéton	129
8.2.4	Opposant	131
8.3	Cyclistes.....	132
8.3.1	Évolution.....	132
8.3.2	Age et sexe.....	133

8.3.3	Position du cycliste	135
8.3.4	Accidents types impliquant un cycliste.....	137
8.3.5	Opposant	138
8.4	Cyclomotoristes	139
8.4.1	Évolution	139
8.4.2	Age et sexe	142
8.4.3	Accidents types impliquant un cyclomotoriste	143
8.4.4	Opposant	144
8.5	Motocyclistes	146
8.5.1	Évolution	146
8.5.2	Age et sexe	148
8.5.3	Risque	150
8.5.4	Opposant	151
8.6	Voitures	152
8.6.1	Évolution	152
8.6.2	Age et sexe	153
8.6.3	Place occupée dans la voiture	157
8.6.4	Opposant	158
8.7	Occupants de camionnettes	159
8.7.1	Évolution	159
8.7.2	Opposant	160
8.7.3	Victimes et accidents selon l'âge du conducteur de la camionnette.....	161
8.7.4	Type de collision selon le type de route.....	162
8.8	Occupants de camions	163
8.8.1	Évolution	163
8.8.2	Opposant	164
8.8.3	Victimes et accidents selon l'âge du conducteur du camion	165
8.8.4	Type de collision selon le type de route.....	166
9	CONDUITE SOUS INFLUENCE D'ALCOOL.....	168
9.1	Introduction	169
9.1.1	Conducteurs testés et positifs.....	169
9.1.2	Victimes des accidents impliquant un conducteur sous influence.....	171
9.1.3	Selon le type d'usager	173
9.2	Selon l'âge et le sexe.....	175
9.3	Selon la période de la semaine.....	180
9.4	Selon le mois.....	182
9.5	Selon le type de route, le type de carrefour et le type de collision	183
9.6	Selon la région et la province.....	187
	CONCLUSION.....	188
	TABLEAUX ET FIGURES	189

INTRODUCTION

Le nombre de tués de la route connaît en Belgique d'importantes diminutions depuis 2001. En 2008 et pour la première fois depuis 1960, le nombre de morts est même passé sous la barre des 1000 tués. Entre la moyenne des années 1998-1999-2000 et 2009, la diminution du nombre de décédés 30 jours est de 35%.

Cependant, nous devons constater, premièrement, que l'année 2009 est une année de stagnation. Nous comptabilisons exactement le même nombre de tués que l'année précédente : 944. Les autres indicateurs, tels le nombre de blessés graves, de blessés légers ou d'accidents corporels, stagnent eux aussi. Deuxièmement, comparativement au reste de l'Europe, la Belgique ne montre pas de progrès exceptionnels, loin de là, puisque les diminutions enregistrées sont de même intensité que la moyenne européenne. Troisièmement, en conséquence de cette évolution insuffisante, l'objectif fédéral de réduire de 50% le nombre de décédés 30 jours entre la moyenne 1998-2000 et 2010 (maximum 750 morts en 2010) ne sera pas atteint.

L'Observatoire de la Sécurité Routière estime, dans le baromètre de la sécurité routière de décembre 2010, que le nombre de décédés 30 jours sera de l'ordre de 840 pour l'année 2010. Il faut dès lors se tourner vers les prochains objectifs. Lors des Etats-Généraux de la Sécurité Routière de mai 2011, il a été décidé que le nombre de décédés 30 jours de 2010 devrait être divisé par 2 à l'horizon 2020. Selon nos estimations, cela nous amène à un maximum de 420 tués en 2020 avec un objectif intermédiaire de 630 tués en 2015. Des efforts accrus seront donc nécessaires pour atteindre les objectifs de 2015 et de 2020.

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 de nouvelles diminutions sont dures 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 but d'aider à la compréhension de l'accidentalité. Il permet de mettre en avant les domaines où la sécurité routière a progressé mais aussi, et surtout, de rappeler, à tous, les thèmes qui restent des enjeux cruciaux. Les accidents impliquant un seul véhicule, les accidents survenant de nuit, les accidents impliquant des jeunes ou des motards ou liés à la consommation d'alcool restent des thématiques très importantes dans notre pays.

Ce rapport a aussi pour mission de répondre aux questions d'ordre statistique de tout qui veut en savoir un peu plus sur l'insécurité routière en Belgique. Il établit de manière généraliste le bilan de l'accidentalité de l'année 2009. Des analyses plus poussées sont aussi disponibles par thématique précise. A ce jour, le site de l'Observatoire de la Sécurité Routière propose en téléchargement gratuit, quatre rapports thématiques :

1. Les accidents de moto :
(http://bivvweb.ipower.be/Observ/FR/motards_FR.pdf)
2. Les accidents impliquant un camion :
(http://bivvweb.ipower.be/Observ/FR/vrachtwagenrapport_FR.pdf)
3. Les accidents de vélo :
(http://bivvweb.ipower.be/Observ/FR/fietsrapport_FR_def.pdf)
4. Les accidents sur autoroute :
(http://bivvweb.ipower.be/Observ/FR/autoroutes_FR.pdf)

A ces rapports thématiques se rajoute aussi un rapport par région du pays :
(http://bivvweb.ipower.be/observ/observatorium_fr.htm)

Pour ceux qui désireraient des données plus récentes, l'Observatoire de la Sécurité Routière propose aussi chaque mois, son baromètre de la sécurité routière. Ce document reprend, dans les meilleurs délais, les indicateurs-clés de l'accidentologie au niveau national, régional, provincial, par période de la semaine, et pour certaines catégories d'usagers (jeunes conducteurs de voiture, piétons, vélos, motos, camionnettes et camions).

1

LA PYRAMIDE DES INDICATEURS

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 de 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.

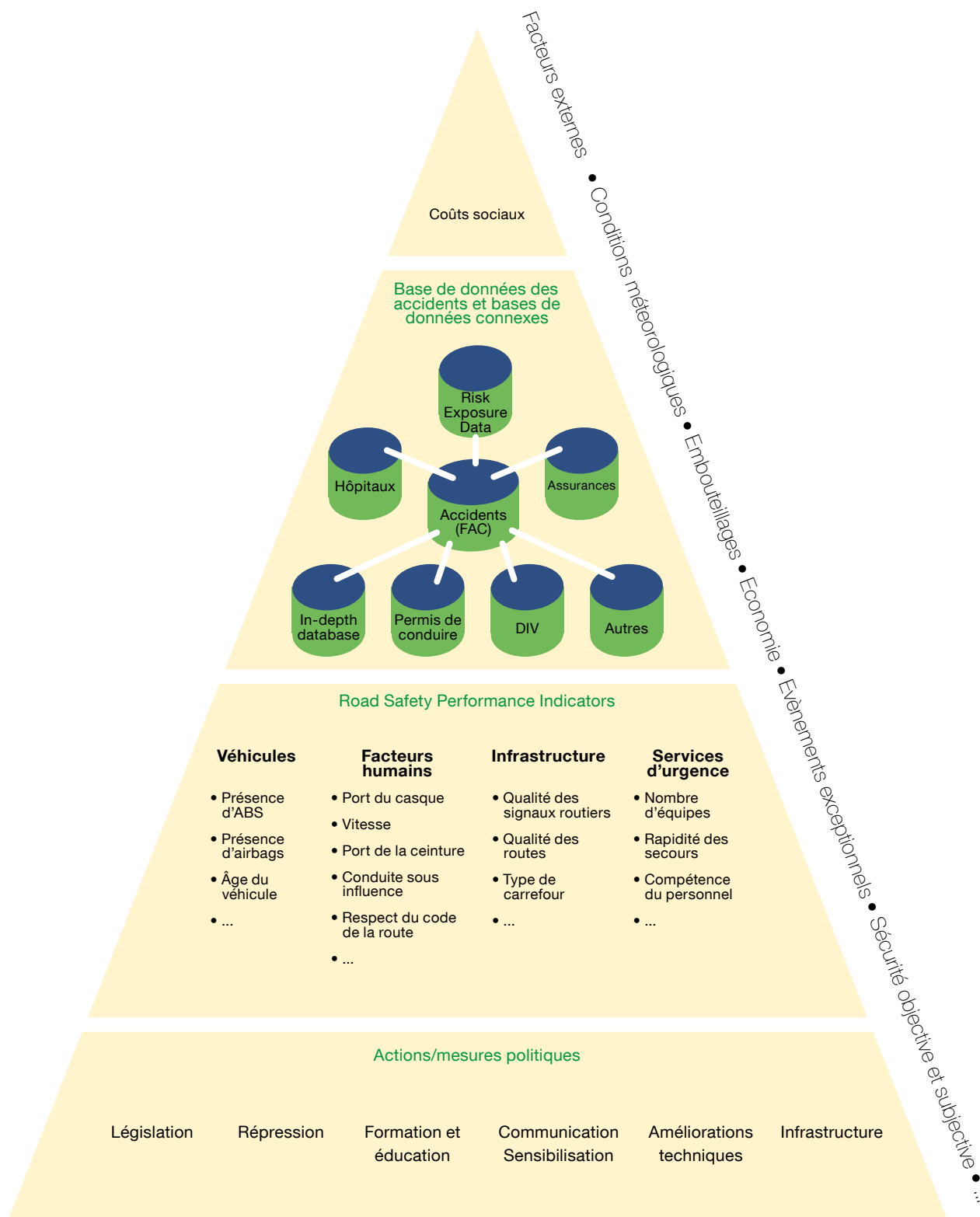
1.1 Actions et mesures politiques

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.

FIGURE 1 :
Pyramide des indicateurs de sécurité routière



1.2 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 :

- **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.
- **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.
- **Les facteurs liés à l'infrastructure**
Exemple : qualité des routes, dangerosité des carrefours, etc.
- **Les facteurs liés aux services d'urgence**
Exemple : nombre d'équipes de service d'urgence par habitant, qualité des services d'urgence, etc.

1.3 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 Statistique et Information Economique (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 risque, ou les situations justifiant des mesures. Les bases de données sont de différents types dont voici une liste non exhaustive :

- **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 décédés 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 million 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.

1.4 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.

1.5 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 cette 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 de 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.



2

SOURCE ET QUALITÉ DES DONNÉES

2.1 Sources

Les données des accidents corporels repris dans ce chapitre sont issues de la Direction Générale Statistique et Information Economique du Service Public Fédéral Economie, Petites et Moyennes Entreprises, Classes Moyennes et Energie (SPF Economie DG SIE). En outre, d'autres sources de données ont également été utilisées, entre autres les données du SPF Mobilité et Transports, d'EUROSTAT, de la banque de données CARE (la banque de données d'accidents de la Commission Européenne) et de la banque de données d'IRTAD, laquelle contient les données d'accidents des pays du monde entier.

2.2 Procédure de collecte des données d'accidents de la route avec dommages 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, les personnes impliquées sont légalement tenues d'avertir les services de police afin que ceux-ci puissent remplir un formulaire d'analyse des accidents de la circulation (FAC) et un procès-verbal (PV). La banque de données nationale des accidents corporels de la police fédérale centralise toutes les informations provenant des formulaires d'analyse des accidents de la circulation. La police fédérale transmet la base de données sur les accidents corporels à la DG SIE qui la valide, la vérifie et y ajoute les « décédés 30 jours² ».

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 ». Il arrive aussi que des personnes décédées n'apparaissent pas du tout dans la base de données de la police, elles sont alors ajoutées³. Nous appelons ces derniers les « décédés sans FAC ».

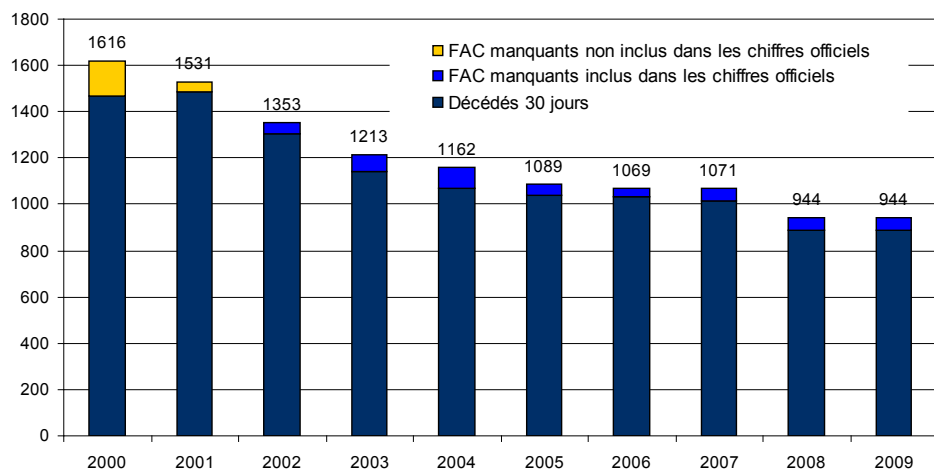
Depuis 2002, les « décédés sans FAC » sont ajouté dans le nombre total de décédés 30 jours que la DG SIE publie. Ce n'était pas le cas auparavant, raison pour laquelle il manque, dans les statistiques officielles, 146 décédés 30 jours pour l'année 2000 et 45 décédés 30 jours pour l'année 2001 (et un nombre inconnu les années précédentes). Si l'on prend en compte ces données, le nombre de décédés 30 jours a diminué de 41,6% entre 2000 et 2009.

² C'est-à-dire les personnes qui décèdent des suites d'un accident dans les 30 jours suivant la date de l'accident.

³ 54 en Belgique en 2009 dont 8 à Bruxelles.

FIGURE 2 :

Évolution du nombre de décédés 30 jours entre 2000 et 2009



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

2.3 Qualité des données d'accidents

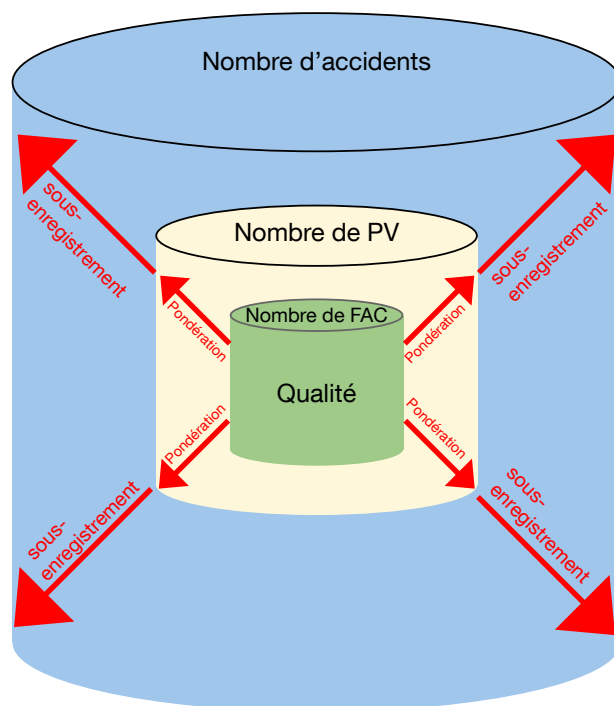
Nous aborderons trois aspects distincts de la qualité des données :

- le problème du sous-enregistrement des accidents ;
- les avantages et inconvénients de la méthode de pondération utilisée depuis 2002 par le SPF Economie DG SIE pour corriger les données ;
- 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.

FIGURE 3 :

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



2.3.1 Le sous-enregistrement

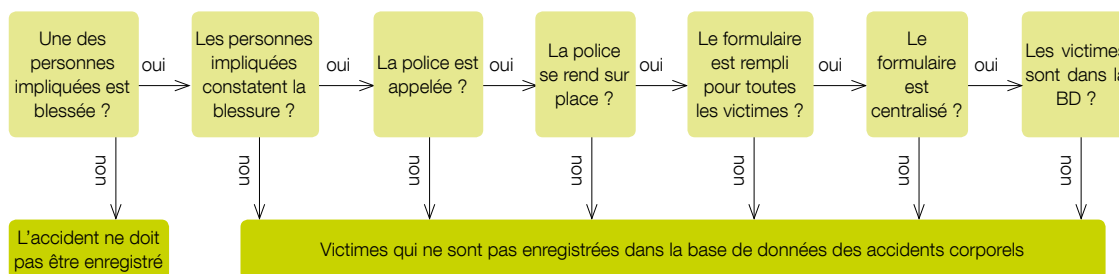
En Belgique, comme dans tous les pays possédant des statistiques sur les accidents de la circulation, une partie des accidents corporels ne sont pas enregistrés par les services de police ; c'est ce que l'on appelle « le sous-enregistrement des accidents corporels ». Les raisons et l'ampleur du sous-enregistrement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

Les causes majeures du sous-enregistrement sont sans doute identiques à celles identifiées à l'étranger :

- au moment de l'accident, aucune lésion n'est constatée et il n'est pas jugé nécessaire d'appeler la police ;
- les usagers omettent (sciemment ou non) de contacter les services de police alors que des lésions corporelles sont constatées ;
- la police est appelée mais ne se rend pas ou trop tard sur les lieux de l'accident ;
- la police se rend sur les lieux de l'accident mais ne remplit pas le formulaire d'analyse des accidents de la circulation ;
- le formulaire d'analyse des accidents de la circulation est rempli mais n'est pas centralisé ;
- le formulaire d'analyse des accidents de la circulation (au format papier avant l'informatisation du système) est égaré.

FIGURE 4 :

Présentation schématique des pertes d'information conduisant au sous-enregistrement



Aucune étude récente et de grande envergure n'a été menée en Belgique sur le sous-enregistrement. Dans des études belges à petite échelle, il est estimé que 5% des décédés 30 jours ne figurent pas dans la base de données officielle, de même qu'un blessé grave sur 2 et que 65% des blessés légers⁴. 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 sociétale 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 (cyclistes⁵, piétons) ou certains types d'accidents (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 chronologiques⁶.

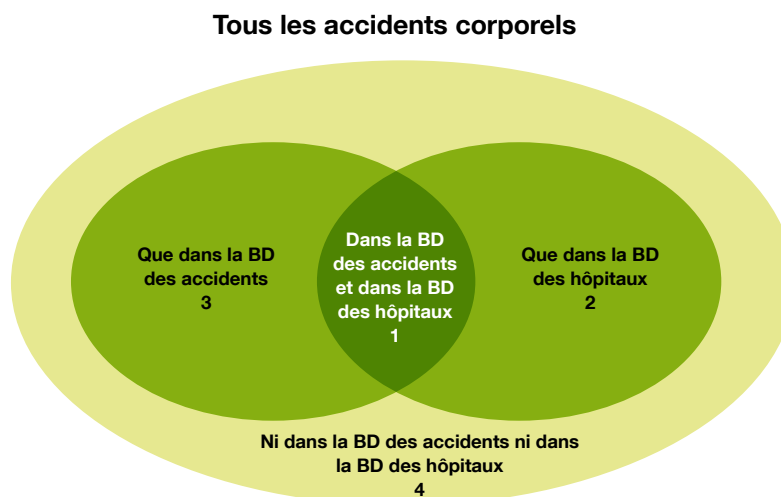
4 Voir entre autres De Mol J. (1999), Slechts het topje van de ijsberg. Verkeersonveiligheid in statistiek (deel 2) Verkeersspecialist, vol. 57, p. 7-12. et De Mol J. & Lammar P. (2006), Helft verkeersslachtoffers komt niet in statistieken. Koppeling ziekenhuis- en politieregistratie noodzakelijk. Verkeerspecialist,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

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

6 « 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 ».

FIGURE 5 :

Comparaison théorique entre la base de données (BD) des accidents et celle 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.

Etant donné que les causes du sous-enregistrement ne peuvent jamais être totalement résolues il faut trouver un moyen pour s'en accommoder. Ainsi certains pays⁷ 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. Figure 5). 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 calibration (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.

2.3.2 La pondération

La pondération a été introduite en 2002 par la Direction Générale Statistique et Information Economique (DGSIE) après qu'elle a constaté une diminution anormalement élevée du nombre d'accidents pour certaines zones de police. Cette diminution n'était pas due à une réelle baisse des accidents corporels mais était imputée à un sous-enregistrement en raison de la réforme des polices.

Pour compenser ce sous-enregistrement, la DG SIE a trouvé une deuxième source d'informations sur les accidents corporels : les registres de PV des services de police. 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 avec le nombre de formulaires d'analyse des accidents de la circulation pour les zones de police enregistrant une diminution anormalement élevée de formulaires d'analyse des accidents de la circulation. Sur la base de la différence entre les deux nombres, un coefficient de pondération (facteur multiplicatif) a été calculé pour chacune de ces zones de police. Le nombre d'accidents enregistrés au moyen de formulaires d'analyse des accidents de la circulation doit être multiplié par ce coefficient de pondération

⁷ Entre autres la Suède, les Pays-Bas, la Grande-Bretagne et la France.

pour atteindre le nombre d'accidents enregistrés au moyen de PV⁸. Cependant, la pondération n'est pas utilisée pour les accidents mortels ni pour les accidents enregistrés par la police fédérale⁹. La DG SIE a petit à petit élargi le système pour couvrir les 196 zones de police du pays en 2005.

TABLEAU 1 :
Évolution du nombre de zones de police avec et sans pondération

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

On peut se demander comment il est possible que le nombre de PV et le nombre de formulaires d'analyse des accidents de la circulation soient si différents alors que ces deux chiffres proviennent des services de police. Deux raisons expliquent cette différence. Tout d'abord, les PV englobent aussi les déclarations d'accidents au poste de police. Or, ces déclarations ne peuvent pas être reprises dans les formulaires d'analyse des accidents de la circulation 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 d'analyse des accidents de la circulation 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 d'analyse des accidents de la circulation 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 de formulaire d'analyse des accidents de la circulation. 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'utilisateur 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.

8 Si 150 PV ont été rédigés dans une zone de police 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.

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

- Il s'avère que la pondération joue un rôle plus important en Région de Bruxelles-Capitale que dans les autres régions. En 2009, la pondération y est en moyenne de 1,34 alors qu'elle est de 1,09 en Wallonie, et de 1,14 en Flandre. Ce sont près de 900 accidents qui sont ajoutés à Bruxelles soit 25,4% 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.

2.3.3 Qualité de la base de données nationale

La troisième et dernière difficulté concernant l'interprétation des chiffres d'accidents est liée à la qualité de la base de données officielle.

- Sur les 944 tués enregistrés en Belgique en 2009, 54 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 54 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 accidents.
- La partie du formulaire d'analyse des accidents de la circulation 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. Les données d'accidents de 2009 ont seulement été diffusées par la DGSIE en avril 2011. Ce n'est qu'après que l'analyse et l'interprétation des données d'accidents peuvent démarrer.

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 d'analyse des accidents de la circulation datant de 1991 montre ses limites et devrait faire d'urgence 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.

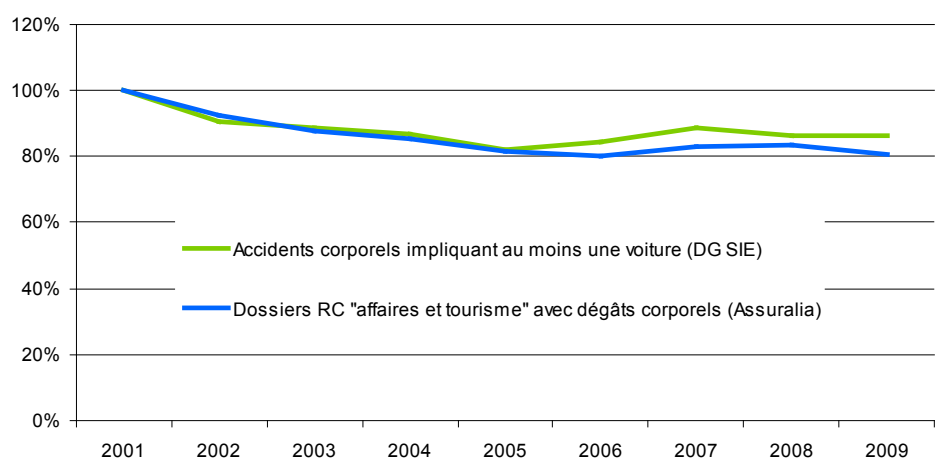
2.3.4 Comparaison des données de la police avec celles du secteur des assurances

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 source de données est issue des assurances tandis que la seconde provient de la base de données des accidents enregistrés sur la base des formulaires d'analyse des accidents de la circulation. On constate que les deux évolutions sont similaires. Les deux diminuent de +/- 20 % entre 2001 et 2005 (chiffres de la police) -2006 (chiffres des assurances) et connaissent une légère remontée entre 2005-2006 et 2008. En 2009, le nombre d'accidents diminue légèrement dans les données des assurances alors qu'il stagne dans les données de la police. 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 la suite de la réforme des polices au début des années 2000.

FIGURE 6 :

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 »



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



3

DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS

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

3.1 Général

DGSIE

Direction Générale Statistique et Information Economique

EGSR

États-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. Il indique quel serait le nombre de victimes ou d'accidents cette année-là si 100 victimes ou accidents avaient été enregistrés l'année 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 de 2001 comme point de référence pour définir les objectifs de réduction du nombre de morts à 750 pour 2010 (-50%).

Évolution

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 ayant un lien direct avec le nombre d'accidents ou de victimes.

Décédé 30 jours

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

Tué sur place

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

Mortellement blessé

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

Blessé grave

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

Blessé léger

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

Victime

Blessé léger, blessé grave ou décédé 30 jours.

Accident corporel

Un accident corporel de la circulation est un accident impliquant au moins un véhicule (un accident entre plus de deux véhicules est considéré comme un seul accident), qui occasionne des dommages corporels (les accidents n'ayant occasionné que des dégâts matériels ne sont plus repris dans les statistiques 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 ».

Collision

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

Accident mortel

Accident corporel avec au moins un décédé 30 jours.

Accident grave

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

Gravité des accidents

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

Gravité globale

Toutes les personnes décédées dans l'accident sont prises en compte dans le calcul de la gravité.

Gravité spécifique

La gravité spécifique est parfois utilisée pour le calcul de la gravité des accidents impliquant un type particulier d'usager. Par exemple, la gravité spécifique des accidents impliquant un camion est le nombre d'occupants de camions décédés pour 1000 accidents de camions. La gravité globale de ces accidents comptabilise l'ensemble des décédés (y compris dans le camp des opposants) pour 1000 accidents de camions.

Véhicules-kilomètres

Nombre de kilomètres parcourus par tous les véhicules (motocyclettes, voitures personnelles, camionnettes, autobus et autocars, poids lourds et véhicules spéciaux) sur un territoire donné pendant une période donnée.

Voyageurs-kilomètres

Nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des personnes (occupants de motocyclettes, voitures personnelles, camionnettes, autobus et autocars, poids lourds et véhicules spéciaux) ayant voyagé sur un territoire donné pendant une période donnée.

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 répond à un certain nombre de conditions :

- une voiture, une camionnette, un camion, 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.

3.2 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.

3.3 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 intégrés à la catégorie des conducteurs.

Opposant

Conducteur adverse percuté dans une collision.

Piéton

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

Cyclomoteur

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

Motocyclette/moto

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

Voiture

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

Camion ou poids lourd

Camion ou tracteur routier avec ou sans remorque.

3.4 Accidents 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.



4

ANALYSE GLOBALE

4.1 Évolution à long terme des accidents (1973-2009) et perspective européenne

L'année 2009 est à retenir comme une année de **stagnation** dans l'évolution de la sécurité routière en Belgique. Avec un nombre de décédés 30 jours identique à celui de 2008 (944 exactement) et des nombres de victimes et d'accidents corporels qui diminuent de moins de 1% par rapport à cette même année, elle s'inscrit en rupture avec la tendance à la baisse observée depuis le début de la décennie 2000.

Dans ce contexte, **l'objectif de 750 décédés 30 jours en 2010**, fixé lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière de 2001, ne sera très probablement pas atteint. Les objectifs pour 2015 (620 décédés 30 jours) et 2020 (420 décédés 30 jours), établis lors des Etats Généraux de mai 2011 (www.cfsr.be), restent réalisables, mais demanderont des investissements supplémentaires car on sait qu'au plus le nombre de victimes diminue au plus les efforts pour enregistrer de nouvelles diminutions doivent être importants.

4.2 Les accidents de la route selon la période

L'analyse de la temporalité des accidents corporels de **2009 ne laisse pas apparaître de changements profonds** par rapport aux années antérieures. Juillet et août sont toujours les mois enregistrant le plus grand nombre de tués (respectivement 93 et 88 décédés 30 jours) et les accidents les plus graves (23,7 tués pour 1000 accidents en juillet, et 21,4 en août), et le printemps reste la saison la plus meurtrière pour les deux-roues.

Si l'on divise la semaine en quatre périodes distinctes (journée de semaine, nuit de semaine, journée de week-end et nuit de week-end), les **nuits de week-end** (vendredi, samedi et dimanche de 22 à 6h) se maintiennent comme la période enregistrant les accidents les plus graves, avec 40 décédés pour 1000 accidents, mais elles sont suivies de près par les **nuits de semaine** (lundi à jeudi de 22 à 6h) dont l'indicateur monte à 35,5 tués pour 1000 accidents. Ces deux périodes sont par ailleurs caractérisées par une forte sur-représentation des 18-34 ans parmi les victimes gravement ou mortellement atteintes, et par une part relativement importante d'accidents n'impliquant qu'un seul usager (perte de contrôle du véhicule). De leur côté, **les journées de week-end** (samedi et dimanche de 6 à 22h) font leur apparition parmi les périodes de la semaine demandant une certaine attention : elles constituent en effet les seules périodes à enregistrer une hausse constante du nombre de tués depuis 2005, et elles viennent, en 2009, de surpasser les nuits de week-end en nombre de tués par unité de temps.

4.3 Les accidents de la route selon le lieu

La Flandre est la région enregistrant les plus belles diminutions des nombres d'accidents (-22% contre -10,5% en Wallonie et +4,7% à Bruxelles) et de victimes par rapport à la moyenne 1998-2000. En termes de tués (-43,2% de tués en Flandre, -23,4% en Wallonie et -31,8% en Région de Bruxelles-Capitale) et blessés graves (-42,4% en Flandre, -42,3% en Wallonie et -32,2% à Bruxelles) chacune des trois **régions** connaît des réductions conséquentes, mais les pourcentages n'atteignent toutefois pas les 50% nécessaires à la réalisation des objectifs que chacune s'est fixé pour 2010. Il est d'ailleurs peu probable que l'évolution entre 2009 et 2010 permette d'atteindre ces objectifs.

Les **types d'usagers** demandant une attention particulière diffèrent d'une région à

l'autre et reflètent en grande partie les modes de déplacement les plus fréquents. Il s'agit des occupants de voiture en Wallonie, des cyclistes en Flandre et des piétons à Bruxelles.

Les accidents les plus graves sont ceux se déroulant sur **autoroute** : on y compte 40 tués pour 1000 accidents, contre 29 hors agglomération et 9 en agglomération. La vitesse pratiquée est l'élément principal expliquant ce classement. On observe en effet que la gravité des accidents s'accroît avec la **vitesse** maximale autorisée. Le risque d'être impliqué dans un accident et le risque de décéder est toutefois moins important sur autoroute que sur les autres **types de route** car le nombre de kilomètres qui y sont parcourus est bien plus conséquent.

Deux constats doivent finalement retenir l'attention. Sur autoroute, tout d'abord, près d'un accident sur deux est le fait d'un **seul usager** qui perd le contrôle de son véhicule. En agglomération, ensuite, c'est plus d'un décédé 30 jours sur deux qui appartient à la catégorie des **usagers vulnérables** (piétons et deux-roues).

4.4 Les victimes

Les accidents de la circulation constituent la **principale cause de mortalité** chez les hommes de 20 à 24 ans. Près d'un décès sur 2 chez les hommes de 20 à 24 ans est dû à un accident de la circulation. Le trafic est aussi responsable de plus d'un décès sur 5 chez les hommes de 10 à 19 ans et de 25 à 34 ans.

La circulation routière fait également payer un lourd tribut aux jeunes femmes de 5 à 24 ans (excepté de 10 à 14 ans) car chez elles aussi, les accidents de la circulation sont la cause de plus d'un décès sur 5.

L'évolution du nombre de tués sur la route entre la moyenne de référence 1998-2000 et l'année 2009 est positive : on enregistre en effet une diminution de 35%. De surcroît, presque tous les types d'usagers contribuent à cette baisse, à l'exception des motards et des occupants de camions.

Cette diminution a été réalisée tant dans la première moitié que dans la seconde moitié de la dernière décennie : la baisse entre 2005 et 2009 s'élève à 13%. A partir de 2005, la diminution générale n'a cependant nullement été partagée par tous les usagers de la route. **Pour presque l'ensemble des types d'usagers vulnérables, le nombre de tués sur la route en 2009 est environ aussi élevé ou même plus élevé qu'en 2005.** Cette constatation vaut pour les piétons (le nombre de décédés 30 jours est passé de 108 en 2005 à 103 en 2009), les cyclistes (de 71 à 87), les cyclomotoristes classe B (de 12 à 15) et les motards (de 123 à 137). Seuls les cyclomotoristes classe A affichent de meilleurs résultats en 2009 qu'en 2005 (de 18 à 10). **En outre, le nombre de tués sur la route dans des accidents impliquant des camionnettes augmente aussi au cours de cette même période (de 97 à 109).**

Ceci signifie que la diminution des tués sur la route de 13% de 2009 par rapport à 2005 repose essentiellement sur la forte baisse du nombre de tués parmi les occupants de voitures (-19% ; de 828 à 673), sur la diminution des tués dans les accidents impliquant un camion (-27% ; de 161 à 117) et, dans une moindre mesure, sur la diminution des cyclomotoristes classe A décédés (-44% ; de 18 à 10).

Usagers vulnérables (piétons, cyclistes et motocyclistes), occupants de camionnettes, passagers de voitures personnelles... Le champ d'action est donc large si l'on souhaite encore réduire à l'avenir le nombre de tués sur la route.

Le risque relatif d'être tué ou gravement blessé, exprimé par le nombre de tués et de blessés graves dans la circulation par 100 000 habitants, affiche un pic chez les jeunes (surtout de 15 à 30 ans). Il est frappant de constater que le risque relatif des

jeunes femmes de 15 à 30 ans n'est pas beaucoup plus élevé que celui des femmes moins jeunes alors que le risque relatif des **hommes** de 15 à 30 ans est quatre fois plus élevé que le risque relatif des hommes de 60 ans. Au-delà de 70 ans, le risque relatif des hommes augmente de nouveau.

La gravité d'un accident impliquant un piéton est moitié moins élevée lorsque le **piéton** traverse sur un passage pour piétons que lorsqu'il traverse la chaussée à un endroit où il n'y a pas un tel passage. Les chiffres d'accidents confirment l'efficacité des passages pour piétons.

En ce qui concerne les pistes cyclables en agglomération, la différence de gravité des **accidents impliquant un vélo** est faible entre les routes équipées d'une telle piste et celles qui ne le sont pas. Hors agglomération, les accidents survenant en dehors d'une piste cyclable semblent deux fois plus graves que les autres, mais pour les routes équipées d'une piste cyclable, il ne peut être démontré que la séparation matérielle de la piste par rapport à la chaussée réduit la gravité des accidents.

Pour **les motards**, le constat le plus préoccupant reste le risque élevé de décès par kilomètre parcouru. Le risque de décès pour les personnes impliquées dans des accidents impliquant des motos est en effet 17 fois plus élevé que pour les personnes impliquées dans des accidents impliquant des voitures et 8 fois plus élevé que pour les personnes impliquées dans des accidents impliquant des camions.

La voiture est l'opposant le plus fréquent des blessés graves et des tués dans la circulation : cela s'observe pour les piétons, les cyclistes, les cyclomotoristes, les motards et les occupants de camions (camionnettes) gravement blessés et tués. Ce n'est que pour les occupants de voiture eux-mêmes que la voiture n'est pas l'opposant le plus fréquent : le nombre le plus élevé de graves victimes de la route dans des voitures le sont en effet dans des **accidents « seuls »**, c'est-à-dire des accidents dans lesquels un seul véhicule est impliqué et lors desquels il n'y a pas d'opposant.

Toutefois, les accidents n'impliquant qu'un seul usager ne sont pas propres aux accidents de voitures. Pour les cyclistes, les cyclomotoristes et les occupants de camions et de camionnettes gravement blessés et tués, ils arrivent en effet en deuxième position après une collision avec une voiture.

4.5 Conduite sous influence d'alcool

En 2009, 59% des conducteurs impliqués dans un accident corporel ont subi un **test d'haleine** et 11% d'entre eux se sont révélés sous influence d'alcool. Ce dernier pourcentage est stable depuis 2005. Les accidents impliquant au moins un conducteur ivre ont mené au décès de 44 personnes en 2009 (soit 4,7%), mais il est certain que ce nombre est sous-évalué.

C'est durant les **nuits de week-end** que le pourcentage de conducteurs positifs atteint son paroxysme, avec près d'un conducteur sur deux sous influence parmi ceux testés suite à un accident corporel. Les conducteurs ayant bu ont principalement des accidents n'impliquant aucun tiers c'est-à-dire qu'ils perdent généralement le contrôle de leur véhicule.

En matière d'**âge**, le pourcentage de conducteurs de voiture positifs à l'alcool n'est pas beaucoup plus élevé chez les jeunes de 20-24 ans que chez les conducteurs plus âgés, mais pour eux le **sur-risque d'accident grave** engendré par la conduite sous influence est bien plus important : par rapport à un conducteur sobre de leur âge, les conducteurs de moins de 25 ans sous influence ont 12 fois plus de risque d'être impliqué dans un accident grave.

5

**ÉVOLUTION À LONG TERME
(1973-2009) ET PERSPECTIVE
EUROPÉENNE**

5.1 Évolution à long terme

5.1.1 Accidents et victimes

Après une année 2008 exceptionnellement bonne, 2009 frappe par la stabilisation des différents indicateurs de sécurité routière. Comme en 2008, la Direction Générale Statistiques et Information Economique du SPF Economie comptabilise 944 décédés 30 jours sur les routes belges en 2009. La tendance était pourtant à la baisse depuis le début des années 2000.

Le constat est du même ordre pour les autres victimes, grièvement ou légèrement blessées, dont le nombre diminue de moins de 1% par rapport à 2008. Le nombre de blessés graves s'élève ainsi à 6640 en 2009 et le nombre de blessés légers à 56 077.

Mais contrairement au nombre de décédés 30 jours, la stabilisation du nombre de blessés s'inscrit dans une tendance observée depuis plusieurs années : le nombre de blessés graves ne connaît plus de diminution depuis 2005 et il faut remonter jusque 2001 pour voir une baisse conséquente des blessés légers.



TABLEAU 2 :
Évolution à long terme des indicateurs-clés : victimes

Année	Décédés 30 jours		Tués sur place	
	Nombre	Indice	Nombre	Indice
1973	2915	100	1866	100
1974	2665	91	1779	95
1975	2346	80	1589	85
1976	2488	85	1712	92
1977	2522	87	1758	94
1978	2589	89	1811	97
1979	2326	80	1745	94
1980	2396	82	1790	96
1981	2216	76	1734	93
1982	2064	71	1628	87
1983	2090	72	1653	89
1984	1893	65	1506	81
1985	1801	62	1431	77
1986	1951	67	1596	86
1987	1922	66	1518	81
1988	1967	67	1606	86
1989	1993	68	1658	89
1990 ¹⁰	1976	68	1739	93
1991	1873	64	1661	89
1992	1672	57	1496	80
1993	1660	57	1486	80
1994	1692	58	1543	83
1995	1449	50	1338	72
1996	1356	47	1238	66
1997	1364	47	1257	67
1998	1500	51	1373	74
1999	1397	48	1269	68
2000	1470	50	1364	73
2001 ¹¹	1486	51	1394	75
2002	1355	46	1236	66
2003	1213	42	1097	59
2004	1162	40	1009	54
2005	1089	37	959	51
2006	1069	37	940	50
2007	1071	37	958	51
2008	944	32	835	45
2009	944	32	842	45
2009 pondéré ¹²	944		842	
Moyenne 1998-2000	1456		1335	
Évolution	-35,1%		-36,9%	

Source : SPF Economie DG SIE / 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.

¹² Pour plus d'informations sur la pondération, voir partie « Sources et qualité des données ».

Blessés graves		Décédés 30 jours + blessés graves		Blessés légers		Total des victimes	
Nombre	Indice	Nombre	Indice	Nombre	Indice	Nombre	Indice
22 194	100	25 109	100	72 551	100	97 660	100
20 654	93	23 319	93	67 167	93	90 486	93
19 389	87	21 735	87	62 743	86	84 478	87
19 813	89	22 301	89	64 250	89	86 551	89
19 764	89	22 286	89	66 054	91	88 340	90
20 911	94	23 500	94	66 363	91	89 863	92
19 803	89	22 129	88	61 976	85	84 105	86
19 929	90	22 325	89	62 375	86	84 700	87
18 975	85	21 191	84	60 613	84	81 804	84
18 313	83	20 377	81	59 380	82	79 757	82
18 603	84	20 693	82	60 794	84	81 487	83
18 019	81	19 912	79	61 659	85	81 571	84
16 732	75	18 533	74	57 782	80	76 315	78
17 239	78	19 190	76	62 622	86	81 812	84
17 361	78	19 283	77	64 573	89	83 856	86
17 604	79	19 571	78	67 247	93	86 818	89
18 308	82	20 301	81	68 368	94	88 669	91
17 479	79	19 455	77	68 705	95	88 160	90
16 332	74	18 205	73	64 323	89	82 528	85
15 081	68	16 753	67	62 028	85	78 781	81
14 630	66	16 290	65	61 385	85	77 675	80
14 003	63	15 695	63	59 335	82	75 030	77
12 717	57	14 166	56	57 588	79	71 754	73
11 221	51	12 577	50	55 682	77	68 259	70
11 432	52	12 796	51	58 109	80	70 905	73
10 909	49	12 409	49	59 850	82	72 259	74
10 421	47	11 818	47	60 724	84	72 542	74
9847	44	11 317	45	58 114	80	69 431	71
8948	40	10 434	42	56 345	78	66 779	68
7647	34	9002	36	51 932	72	60 934	62
7095	32	8308	33	50 230	69	58 538	60
6231	28	7393	29	50 583	70	57 976	59
6075	27	7164	29	47 535	66	54 699	56
6022	27	7091	28	48 593	67	55 684	57
6199	28	7270	29	51 001	70	58 271	60
6013	27	6957	28	49 630	68	56 587	58
6009	27	6953	28	49 131	68	56 084	57
6640		7584		56 077		63 661	
10 392		11 848		59 563		71 411	
-42,2%		-41,3%		-17,5%		-21,5%	

TABLEAU 3 :
Évolution à long terme des indicateurs-clés : accidents et données d'exposition

Année	Accidents mortels		Accidents graves	
	Nombre	Indice	Nombre	Indice
1973	2658	100	19 930	100
1974	2393	90	18 899	95
1975	2161	81	17 953	90
1976	2264	85	18 321	92
1977	2298	86	18 128	91
1978	2372	89	19 017	95
1979	2071	78	17 821	89
1980	2173	82	18 088	91
1981	2018	76	17 109	86
1982	1870	70	16 471	83
1983	1891	71	16 755	84
1984	1732	65	16 203	81
1985	1660	62	14 947	75
1986	1786	67	15 550	78
1987	1770	67	15 579	78
1988	1771	67	15 800	79
1989	1800	68	16 315	82
1990 ¹⁵	1737	65	15 601	78
1991	1680	63	14 645	73
1992	1553	58	13 666	69
1993	1517	57	13 197	66
1994	1564	59	12 724	64
1995	1337	50	11 604	58
1996	1237	47	10 360	52
1997	1255	47	10 484	53
1998	1345	51	10 129	51
1999	1299	49	9760	49
2000	1356	51	9346	47
2001 ¹⁶	1378	52	8697	44
2002	1264	48	7604	38
2003	1142	43	7171	36
2004	1096	41	6446	32
2005	997	38	6190	31
2006	1001	38	6210	31
2007	1006	38	6416	32
2008	869	33	9059	45
2009	884	33	6093	31
2009 pondéré	884		6678	
Moyenne 1998-2000	1333		9745	
Évolution	-33,7%		-37,5%	

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

14 Excepté cyclomoteurs.

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

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

Accidents corporels		Gravité des accidents		Milliards de véhicules kilomètres parcourus ¹³		Parc des véhicules à moteur ¹⁴	
Nombre	Indice	Nombre	Indice	Nombre	Indice	Nombre	Indice
66 427	100	44	100	35	100	2 886 607	100
63 539	96	42	96	37	107	3 015 626	104
60 376	91	39	89	38	109	3 136 909	109
62 548	94	40	91	40	115	3 273 438	113
63 123	95	40	91	43	123	3 422 158	119
63 814	96	41	92	47	135	3 532 485	122
60 212	91	39	88	47	136	3 654 738	127
60 758	91	39	90	48	138	3 753 745	130
59 024	89	38	86	49	141	3 794 534	131
57 407	86	36	82	50	145	3 827 004	133
58 776	88	36	81	51	146	3 869 822	134
58 659	88	32	74	53	152	3 916 518	136
54 826	83	33	75	54	154	3 970 866	138
58 515	88	33	76	57	165	4 049 882	140
59 669	90	32	73	60	174	4 158 127	144
61 756	93	32	73	64	185	4 291 946	149
62 982	95	32	72	68	197	4 439 889	154
62 446	94	32	72	70	202	4 594 058	159
58 223	88	32	73	74	213	4 730 774	164
55 438	83	30	69	76	218	4 801 076	166
54 933	83	30	69	77	222	4 912 994	170
53 018	80	32	73	80	230	5 046 228	175
50 744	76	29	65	80	231	5 136 342	178
48 750	73	28	63	81	234	5 230 589	181
50 078	75	27	62	83	239	5 340 996	185
51 167	77	29	67	86	248	5 454 056	189
51 601	78	27	62	89	256	5 596 309	194
49 065	74	30	68	90	259	5 735 034	199
47 444	71	31	71	91	263	5 943 892	206
43 740	66	31	71	93	267	5 913 746	205
43 853	66	28	63	93	268	5 980 428	207
43 565	66	27	61	95	272	6 071 824	210
40 366	61	27	61	95	273	6 158 741	213
41 114	62	26	59	96	278	6 251 428	217
43 239	65	25	56	99	284	6 362 161	220
42 115	63	22	51	97	281	6 482 033	225
41 944	63	23	51	98	283	6 574 789	228
47 794		20					
50 611		29		88		5 595 133	
-17,1%		-21,8%		11,1%		17,5%	

FIGURE 7 :

Évolution du nombre de victimes d'accidents routiers, du nombre de véhicules à moteur¹⁷ et du nombre de véhicules-kilomètres¹⁸

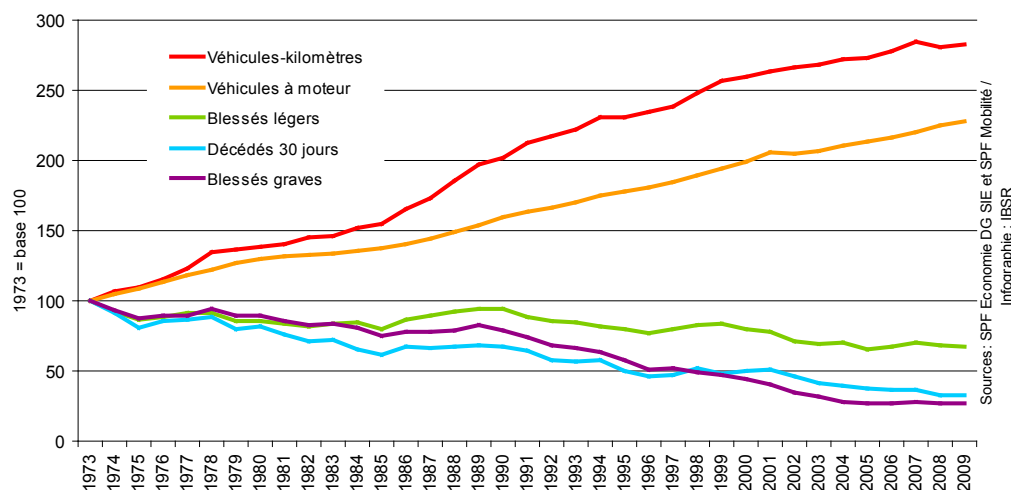


TABLEAU 4 :

Évolution 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 ¹⁹	-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%

17 Excepté cyclomoteurs.

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

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

Année	Accidents mortels	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Victimes
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 ²⁰	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%
2009	1,7%	-0,4%	0,0%	-0,1%	-1,0%	-0,9%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

5.1.2 Gravité

Globalement, la gravité des accidents (nombre de décédés 30 jours pour 1000 accidents) survenus en 2009 est légèrement supérieure à celle de 2008 : alors que l'année 2009 enregistre un peu moins d'accidents que 2008 (-0,4%), elle comptabilise en effet le même nombre de décédés 30 jours. En moyenne, 23 tués sont enregistrés pour 1000 accidents, contre « seulement » 22 en 2008. A long terme, toutefois, l'évolution de la gravité des accidents est largement positive puisque celle-ci a été divisée par 2 depuis 1973, année où l'insécurité routière était à son maximum. Il faut dire que le nombre de tués a diminué de 68% depuis cette année-là et le nombre de blessés graves de 73%. Et même si l'on enregistre encore près de 42 000 accidents corporels en 2009, ce nombre a diminué de 37% par rapport à 1973.

5.1.3 Données d'exposition au risque

Ces 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 (+11% entre 1970 et 2009), nombre de kilomètres parcourus ayant presque triplé entre 1973 et 2009 et parc de véhicules ayant augmenté de 128%. Au total, le nombre de décédés 30 jours par milliard de voyageurs kilomètres parcourus est passé de 44 en 1973 à 6,5 en 2009. Le risque de décès par milliard de kilomètres parcourus a ainsi été divisé par près de 7. A même distance parcourue, le risque d'être impliqué dans un accident a été divisé par 4,5 entre 1973 et 2009 et le risque d'être gravement blessé par plus de 8.

²⁰ Nouvelle procédure de rassemblement des données à partir du 01/07/2001.

TABLEAU 5 :
Évolution des accidents et victimes selon les données d'exposition au risque

Année	Accidents / milliard de véhicules-kilomètres ²¹	Accidents / millier de véhicules à moteur ²²	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	23,0	44,0	302	335	2300
1974	1713	21,1	38,6	273	299	2117
1975	1588	19,2	32,6	240	270	1981
1976	1563	19,1	33,3	254	265	2019
1977	1480	18,4	32,6	257	255	2012
1978	1364	18,1	32,3	263	261	2126
1979	1270	16,5	28,0	236	239	2012
1980	1267	16,2	27,9	243	232	2022
1981	1209	15,6	25,1	225	215	1924
1982	1139	15,0	22,7	209	202	1856
1983	1155	15,2	22,4	212	200	1887
1984	1113	15,0	19,8	192	188	1829
1985	1022	13,8	18,3	183	170	1697
1986	1019	14,4	19,4	198	171	1749
1987	990	14,3	18,6	195	168	1760
1988	959	14,4	18,6	199	167	1783
1989	920	14,2	18,4	201	169	1844
1990	889	13,6	17,9	199	158	1757
1991	789	12,3	16,2	188	141	1635
1992	733	11,5	14,1	167	128	1505
1993	712	11,2	13,9	165	122	1453
1994	662	10,5	13,7	168	113	1386
1995	632	9,9	11,8	143	103	1255
1996	599	9,3	11,0	134	91	1106
1997	603	9,4	10,8	134	91	1124
1998	595	9,4	11,6	147	84	1070
1999	579	9,2	10,5	137	79	1020
2000	545	8,6	11,0	144	74	962
2001	519	8,0	10,9	145	66	872
2002	472	7,4	9,8	131	55	742
2003	471	7,3	8,7	117	51	685
2004	461	7,2	8,2	112	44	599
2005	425	6,6	7,7	104	43	582
2006	426	6,6	7,4	102	42	573
2007	438	6,8	7,2	101	42	586
2008	432	6,5	6,5	88	41	564
2009	427	6,4	6,5	88	41	559
2009 pondéré	488	7,4	6,5	88	45	622
Moyenne 1998-2000	573	9,1	11,0	143	79	1017
Évolution	-25,5%	-29,5%	-41,6%	-38,4%	-47,9%	-45,1%

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

²¹ Parcours par les motos, voitures, camionnettes, camions, bus et cars et véhicules spéciaux.

²² Excepté cyclomoteurs.

FIGURE 8 :
Évolution des accidents par milliard de véhicules-kilomètres²³ parcourus

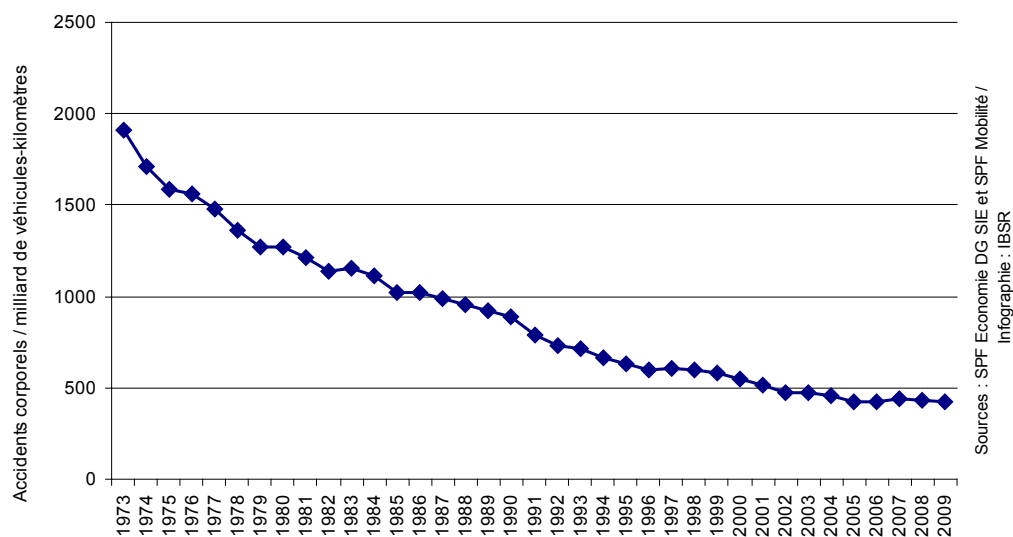
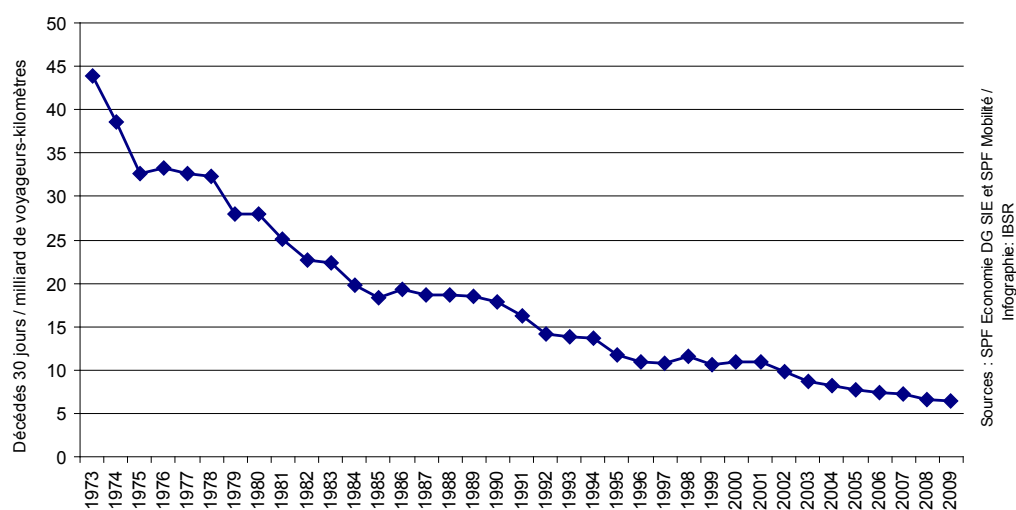


FIGURE 9 :
Évolution des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres²⁴ parcourus

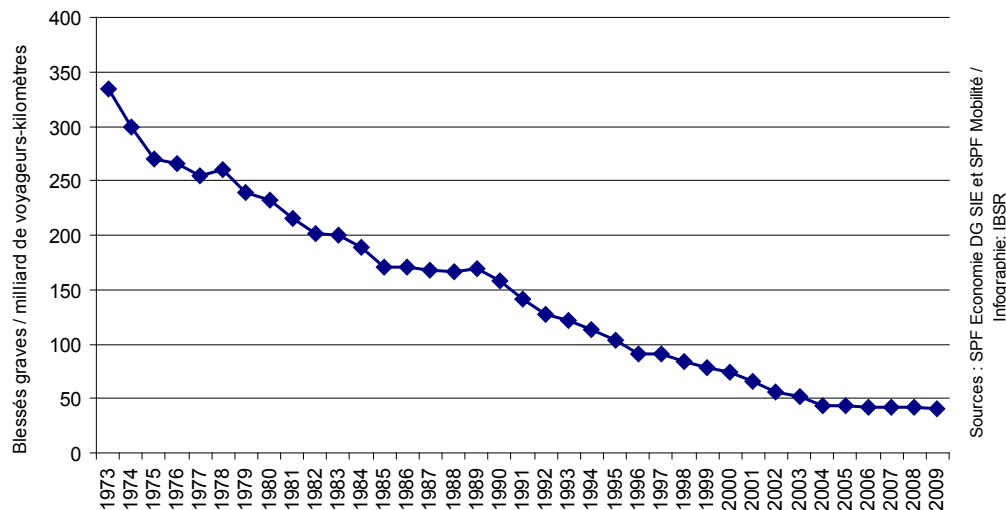


Note : L'évolution des voyageurs-kilomètres parcourus a été estimée linéaire entre 1970 et 1980, et entre 1980 et 1990.

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

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

FIGURE 10 :

Évolution des blessés graves par milliard de voyageurs-kilomètres²⁵ parcourus

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

5.1.4 Les États Généraux de la Sécurité Routière et leurs objectifs

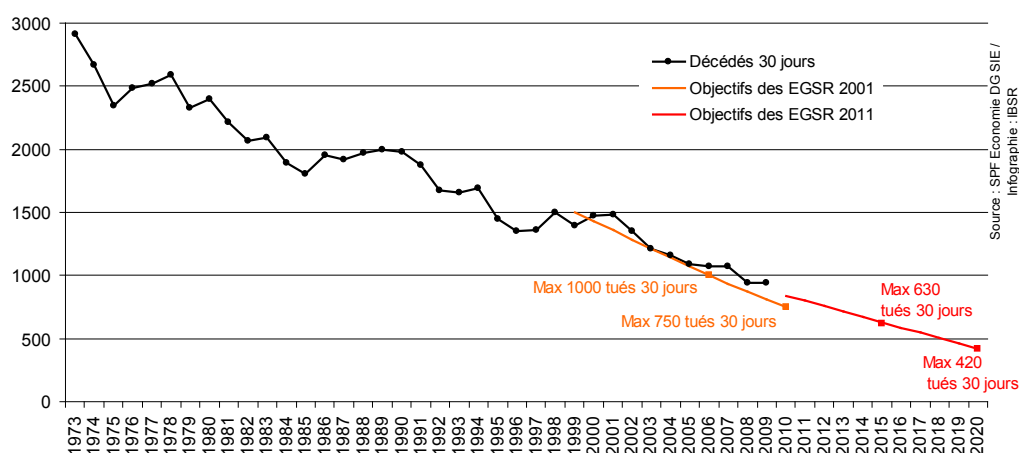
Les évolutions enregistrées ces dernières années dans le domaine de la sécurité routière ont sans aucun doute été dynamisées par la mise sur pied de plusieurs États-Généraux de la Sécurité Routière (EGSR). En plus de dresser un état des lieux de la sécurité routière en Belgique, les EGSR ont été l'occasion de fixer des objectifs chiffrés précis. La première édition, en 2001, a établi de diminuer de 50% le nombre de décédés 30 jours entre la moyenne des années 1998-1999-2000 et 2010, c'est-à-dire de ne pas dépasser 750 morts en 2010 (avec un objectif intermédiaire de maximum 1000 décès en 2006). Lors de l'édition de 2011, il a été décidé de se calquer sur l'objectif européen de réduction de 50% du nombre de décédés 30 jours entre 2010 et 2020. Pour la Belgique, cela correspond, après estimation, à un maximum de 420 tués en 2020 (avec un objectif intermédiaire de 630 en 2015). L'objectif chiffré définitif pour 2020 sera annoncé une fois connu le nombre définitif de décédés 30 jours sur nos routes en 2010.

Si nous avons été très proches des objectifs en 2003, 2004 et 2005, les années 2006 et 2007, pendant lesquelles très peu de diminutions ont été enregistrées, nous ont éloignés de notre but. L'année 2008 nous a bel et bien rapprochés de la ligne des objectifs, mais la stagnation observée en 2009 rend peu probable la réalisation de l'objectif de maximum 750 décès en 2010. Cela signifie en effet une réduction de près de 200 tués en une année alors que la diminution moyenne enregistrée chaque année depuis 1973 a été de 54,7.

Par contre, diminuer le nombre de décédés de la route à 630 en 2015 et à 420 en 2020 (objectifs intermédiaire et final fixés lors des EGSR de 2011) reste possible puisque cela revient à exiger une réduction annuelle moyenne de 54 tués de 2009 à 2015, puis de 40 entre 2015 et 2020. Ces objectifs 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.

²⁵ Parcours par les motos, voitures, camionnettes, camions, bus et cars et véhicules spéciaux.

FIGURE 11 :
Évolution des décédés 30 jours par rapport aux objectifs des États-Généraux de la Sécurité Routière



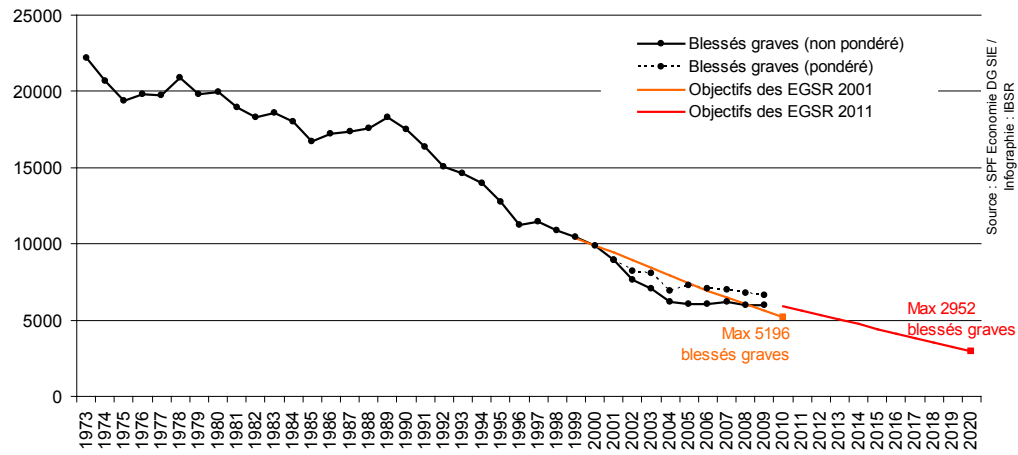
Pour les blessés graves, aucun objectif n'a été défini au niveau fédéral, mais nous pouvons néanmoins calculer des objectifs à atteindre en appliquant le même principe que celui développé pour les décédés 30 jours, c'est-à-dire :

- pour les objectifs des EGSR 2001, -50% de blessés graves en 2010 par rapport à la moyenne des années 1998-1999-2000 (en chiffres non-pondérés)
- pour les objectifs des EGSR 2011, -50 % de blessés graves en 2020 par rapport au nombre estimé pour 2010 (en chiffres pondérés)

Ainsi, nous devrions enregistrer moins de 5196 blessés graves (non pondéré) en 2010 selon les EGSR 2001, et moins de 2952 blessés graves (pondéré) en 2020 selon les EGSR de 2011.

Dès 2001, le nombre (non-pondéré) de blessés graves a très rapidement évolué vers l'objectif de 2010, poursuivant la tendance entamée au début des années 1990. Malheureusement, l'absence de progrès notable à partir de 2005 a contrebalancé cette évolution positive et nous place aujourd'hui au-dessus de la ligne de l'objectif 2010. Atteindre cet objectif devient ambitieux (mais pas irréalisable) puisque cela exige une baisse de près de 800 blessés graves en un an, nombre bien supérieur à la réduction annuelle moyenne enregistrée depuis 1973 (à savoir 450).

FIGURE 12 :
Évolution des blessés graves par rapport aux objectifs des États-Généraux de la Sécurité Routière



5.2 Comparaison européenne

Malgré de belles évolutions entre 2001 et 2009 (-36% de décès 30 jours, c'est-à-dire autant que la moyenne européenne), la Belgique reste encore loin des meilleurs prestataires européens en matière de sécurité routière. En effet, le risque de mourir sur la route par million d'habitants est de 88 en Belgique. Ce risque nous classe à la 19ème place sur les 27 états membres (contre 15ème en 2008) et à la 13ème place (sur 15) 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 13ème sur 27 et 12ème sur les 15 anciens membres de l'Union Européenne.

FIGURE 13 :

Réduction du nombre de décès 30 jours en 2009 par rapport à 2001

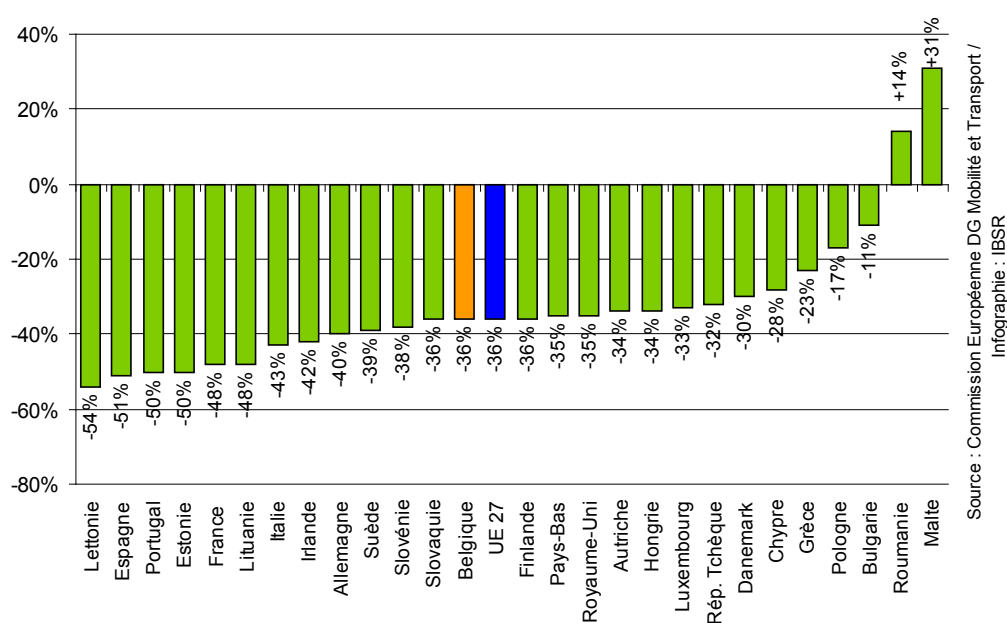


TABLEAU 6 :

Décédés 30 jours, décès 30 jours par million d'habitants, décès 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres en Europe – 2009

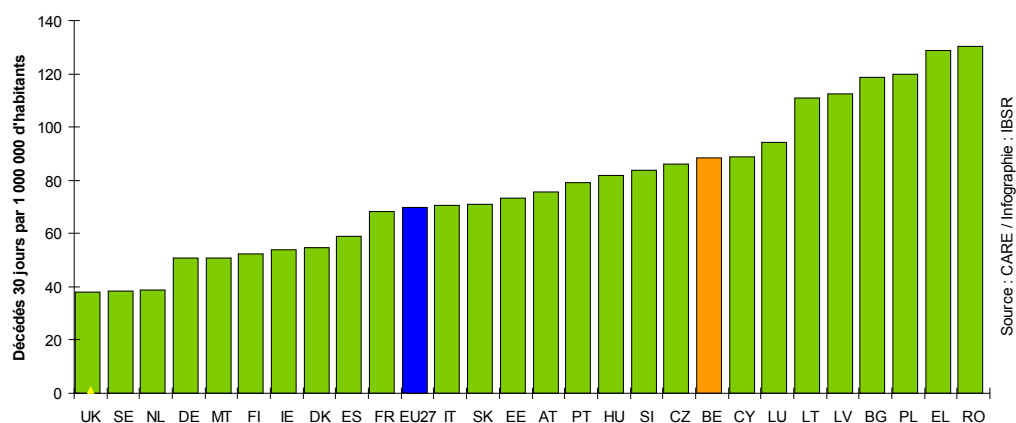
Classement	Décédés 30 jours		Décédés 30 jours / million d'habitants		Décédés 30 jours / Milliard de voyageurs-kilomètres ²⁶	
1	MT	21	UK	38	UK	3,4
2	LU	47	SE	39	SE	3,6
3	CY	71	NL	39	FI	4,3
4	EE	98	DE	51	NL	4,3
5	SI	171	MT	51	DE	4,6
6	IE	240	FI	52	IE	4,9
7	LV	254	IE	54	IT	5,4
8	FI	279	DK	55	DK	5,7
9	DK	303	ES	59	FR	5,8
10	SE	358	FR	68	SI	6,8
11	LT	370	IT	70	LU	6,9
12	SK	384	SK	71	ES	7,5
13	AT	633	EE	73	BE	8,5
14	NL	644	AT	76	AT	8,6
15	HU	822	PT	79	EE	9,2
16	PT	840	HU	82	MT	9,3
17	BG	901	SI	84	PT	9,6
18	CZ	901	CZ	86	LT	10,1
19	BE	944	BE	88	CY	11,6
20	EL	1.453	CY	89	CZ	11,9
21	UK	2.337	LU	94	EL	13,6
22	ES	2.714	LT	111	SK	14,2
23	RO	2.796	LV	113	LV	14,8
24	DE	4.152	BG	119	PL	15,8
25	IT	4.237	PL	120	BG	19,1
26	FR	4.273	EL	129	HU	19,4
27	PL	4.572	RO	130	RO	35,8
	EU27	34.826	EU27	70	EU27	7,1

Source: CARE database (DG Mobility and Transport) / 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 : Irlande, 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

²⁶ Voyageurs-kilomètres = voyageurs-kilomètres parcourus (ici) par les voitures et motocyclettes. Eurostat obtient 8,5 tués 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus en Belgique en 2009. Nos chiffres sont plus favorables puisque nous parvenons à 6,5 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.

FIGURE 14 :
Comparaison européenne des décès 30 jours par million d'habitants – 2009



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



FIGURE 15 :
Comparaison européenne des décédés 30 jours par million d'habitants - 2009



FIGURE 16 :

Évolution du nombre de décédés 30 jours par million d'habitants pour la Belgique et les pays limitrophes

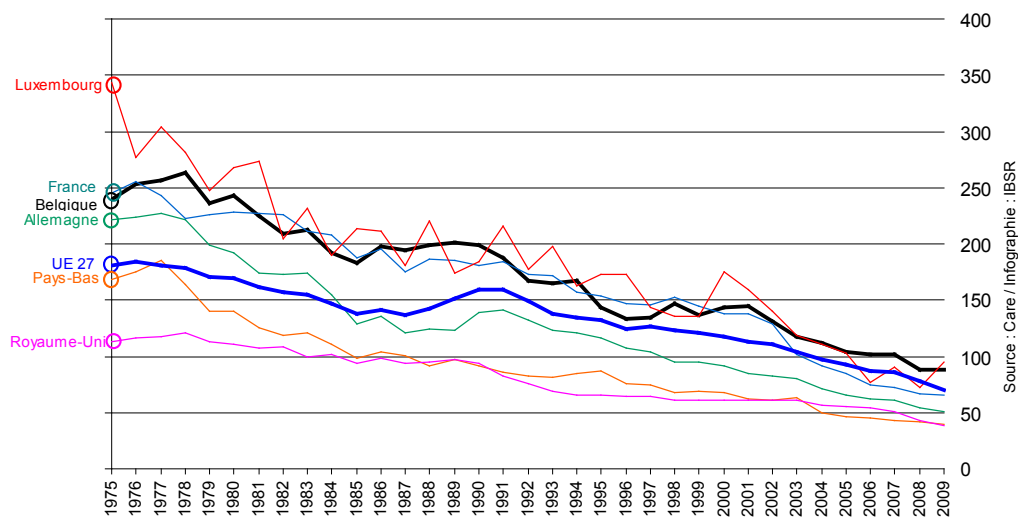
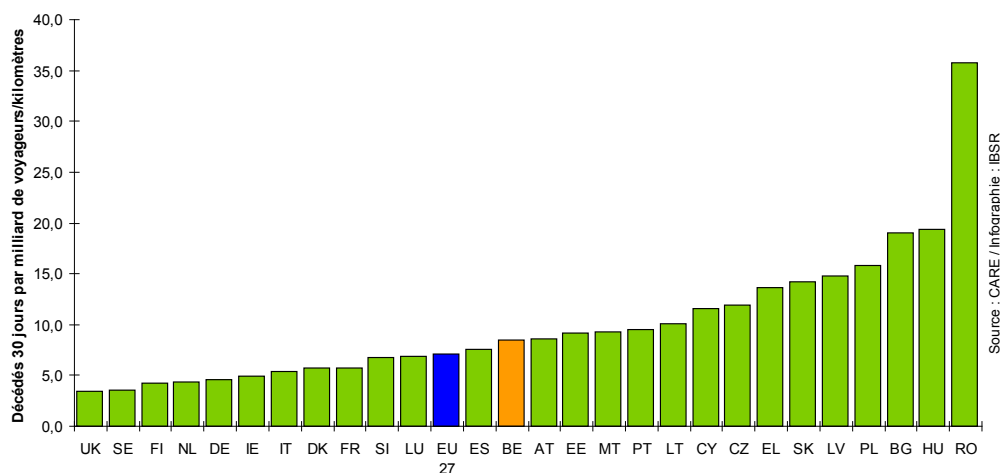


FIGURE 17 :

Comparaison européenne des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres²⁷ - 2009



Note : UK : Grande-Bretagne, SE : Suède, NL : Pays-Bas, MT : Malte, DE : Allemagne, FI : Finlande, FR : France, IT : Italie, LU : Luxembourg, DK : Danemark, IE : Irlande, 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

²⁷ Voyageurs-kilomètres = voyageurs-kilomètres parcourus (ici) par les voitures et motocyclettes. Eurostat obtient 8,5 tués 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus en Belgique en 2009. Nos chiffres sont plus favorables puisque nous parvenons à 6,5 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.

6

ANALYSE SELON LA PÉRIODE

6.1 Selon le mois

6.1.1 Analyse globale

Comme en 2008, ce sont les deux mois d'été qui ont enregistré le plus grand nombre de tués et les accidents les plus graves : 93 décédés 30 jours pour 3923 accidents en juillet, soit 23,7 décès tous les 1000 accidents et 88 décédés pour 4114 accidents en août, soit une gravité de 21,4.

Rajoutons que le nombre d'accidents du mois d'août n'a diminué que de 9% entre la moyenne de 1998-2000 et 2009 contre une diminution de 17% pour tous les mois de l'année. Il en est de même pour le nombre de tués qui n'a diminué que de 15% pour le mois de juillet entre cette même moyenne de référence et 2009, contre une diminution globale des tués de 35%.

En 2009, les accidents les moins graves sont survenus en octobre (15,4 tués pour 1000 accidents), mois qui a d'ailleurs connu la plus forte diminution du nombre de décédés 30 jours par rapport à la moyenne de référence 1998-2000 (-48%).

Par rapport à 2008, les parts d'accidents enregistrées durant les mois de février et mai 2009 sont relativement faibles (respectivement 6,6% et 8,9% en 2009 contre 7,6% et 9,8% 2008). Inversement, le mois d'avril 2009 présente un gravité plutôt élevée par rapport à l'année précédente (21,1 cette année, contre 17,4 en 2008). Les conditions météorologiques (mois d'avril 2009 particulièrement chaud, entre autres) jouent sans doute un rôle dans ces différences.

TABLEAU 7 :
Indicateurs-clés de 2009 selon le mois 2009 (pondéré)

	Accidents		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Janvier	3525	7,4%	71	7,5%	461	6,9%	4101	7,3%	20,1
Février	3150	6,6%	57	6,0%	422	6,4%	3728	6,6%	18,1
Mars	3876	8,1%	80	8,5%	509	7,7%	4567	8,1%	20,6
Avril	4077	8,5%	86	9,1%	540	8,1%	4786	8,5%	21,1
Mai	4271	8,9%	79	8,4%	706	10,6%	4910	8,8%	18,5
Juin	4368	9,1%	88	9,3%	669	10,1%	5046	9,0%	20,1
Juillet	3923	8,2%	93	9,9%	600	9,0%	4669	8,3%	23,7
Août	4114	8,6%	88	9,3%	631	9,5%	4954	8,8%	21,4
Septembre	4339	9,1%	82	8,7%	603	9,1%	4996	8,9%	18,9
Octobre	4624	9,7%	71	7,5%	594	8,9%	5391	9,6%	15,4
Novembre	4056	8,5%	84	8,9%	510	7,7%	4795	8,6%	20,7
Décembre	3473	7,3%	65	6,9%	396	6,0%	4129	7,4%	18,7
Total	47 794	100%	944	100%	6640	100%	56 077	100%	19,8

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 8 :
Évolution des accidents corporels selon le mois

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin
1991	4692	3485	4426	4900	4630	5349
1992	3843	3785	4455	4483	5050	5022
1993	4369	3727	4180	4441	5002	5254
1994	4285	3576	4374	4210	4670	4834
1995	3775	3862	4340	3752	4488	4480
1996	3491	3341	3649	3863	4282	4719
1997	3811	2990	3841	3977	4647	4678
1998	3926	3517	4142	4353	5029	4755
1999	3805	3491	4150	4254	4717	4866
2000	3891	3872	3867	3973	4640	4538
2001	3608	3301	3882	3605	4305	4216
2002	3361	3134	3653	3740	4210	4192
2003	3297	2886	3408	3534	3913	4208
2004	3182	2861	3391	3540	4065	4098
2005	3050	2857	2865	3317	3657	3885
2006	3034	2610	2983	3056	3599	4071
2007	3253	3054	3542	3799	3822	3963
2008	3187	3332	3198	3479	4113	3933
2009	3092	2755	3386	3566	3751	3827
2009 pondéré	3525	3150	3876	4077	4271	4368
Moyenne 1998-2000	3874	3627	4053	4193	4795	4720
Evolution	-20%	-24%	-16%	-15%	-22%	-19%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 9 :
Évolution des décédés 30 jours selon le mois

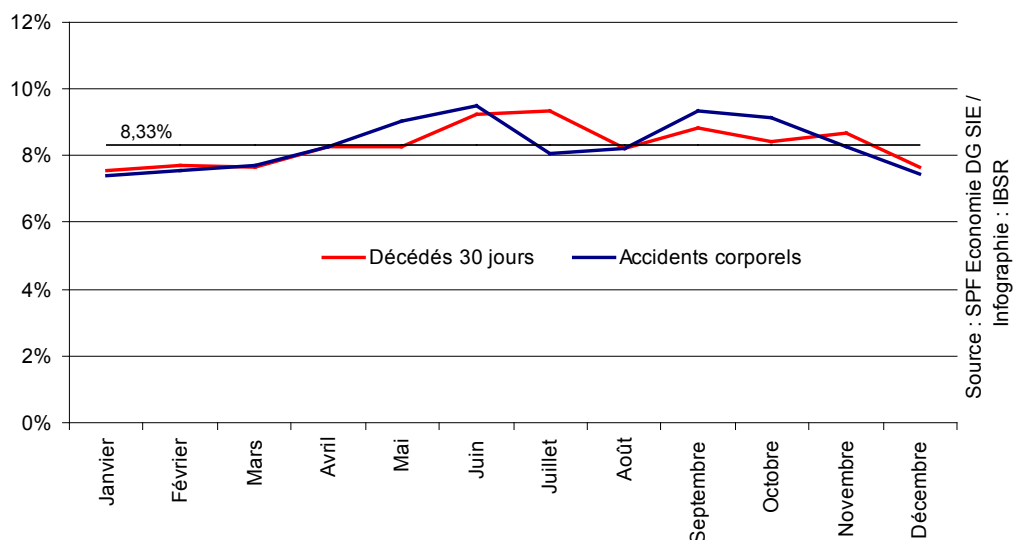
	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin
1991	175	105	150	142	153	131
1992	123	118	132	123	130	152
1993	121	126	108	106	138	156
1994	144	115	110	161	137	137
1995	108	106	129	107	134	113
1996	117	96	101	121	99	114
1997	98	88	105	97	128	117
1998	116	103	119	133	146	147
1999	104	85	110	106	142	138
2000	108	130	109	127	121	131
2001	118	93	106	109	121	137
2002	98	107	101	114	118	123
2003	99	67	102	101	106	114
2004	104	80	97	90	99	103
2005	97	73	78	90	97	122
2006	70	88	85	83	83	87
2007	75	75	89	95	86	89
2008	71	74	76	69	83	84
2009	71	57	80	86	79	88
Moyenne 98-2000	109	106	113	122	136	139
Evolution	-35%	-46%	-29%	-30%	-42%	-37%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Total
	5016	5059	5576	5321	5256	4513	58 223
	4593	4749	4825	5301	4769	4563	55 438
	4732	4526	5112	4880	4093	4617	54 933
	4180	4465	5067	4944	4237	4176	53 018
	4183	4358	4596	4579	4299	4032	50 744
	3975	4146	4382	4736	4595	3571	48 750
	4224	4632	4240	4694	4305	4039	50 078
	3862	4406	4567	4863	4121	3626	51 167
	4001	3758	4780	5016	4296	4467	51 601
	3836	3770	4374	4497	3945	3862	49 065
	3971	3988	4317	4484	4247	3520	47 444
	3620	3871	4109	3993	2972	2885	43 740
	3706	3732	4127	3932	3699	3411	43 853
	3553	3799	4177	3894	3451	3554	43 565
	3270	3465	3795	3925	3171	3109	40 366
	3647	3371	3880	4103	3548	3212	41 114
	3417	3603	3856	3905	3525	3500	43 239
	3466	3307	3779	3863	3373	3085	42 115
	3442	3621	3809	4063	3568	3064	41 944
	3923	4114	4339	4624	4056	3473	47 794
	3900	3978	4574	4792	4121	3985	50 611
	-12%	-9%	-17%	-15%	-13%	-23%	-17%

	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Total
	164	176	182	174	152	169	1873
	156	147	132	170	150	138	1671
	154	145	165	163	144	134	1660
	144	150	154	167	170	103	1692
	112	138	132	130	122	118	1449
	126	123	121	122	117	99	1356
	111	145	132	122	106	115	1364
	104	136	116	145	127	108	1500
	115	118	118	128	119	114	1397
	111	108	122	134	144	125	1470
	153	140	135	124	137	113	1486
	137	102	136	116	108	95	1355
	128	112	97	100	105	81	1212
	111	109	88	97	87	97	1162
	101	76	98	98	79	80	1089
	90	76	119	98	87	103	1069
	101	88	82	95	100	96	1071
	100	90	70	82	79	66	944
	93	88	82	71	84	65	944
	110	121	119	136	130	116	1456
	-15%	-27%	-31%	-48%	-35%	-44%	-35%

FIGURE 18 :
Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours selon le mois – Moyenne 2000-2009



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

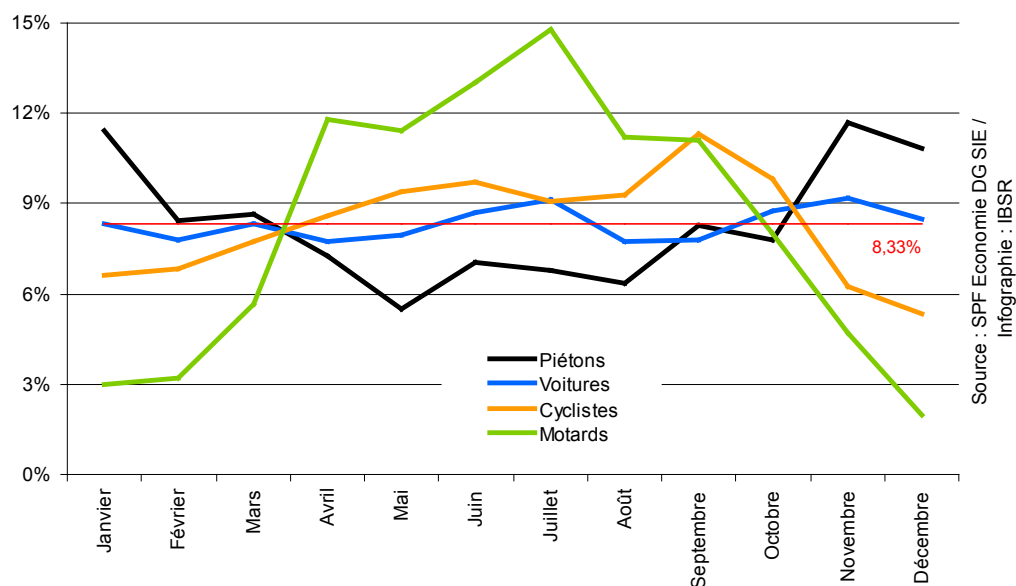
Le pourcentage représente la part d'accidents corporels ou de décédés 30 jours se produisant un mois donné par rapport au total d'accidents ou de décédés enregistrés au total des 12 mois. Une répartition équitable verrait 8,33% des accidents et des décédés 30 jours se produire chaque mois.

6.1.2 Selon le type d'utilisateur

La répartition des tués selon les saisons n'est pas identique pour tous les types d'utilisateurs. 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.). Exactement comme en 2008, les mois de printemps et d'été voient le nombre de victimes de ces véhicules à deux roues augmenter dramatiquement, en raison, entre autres, d'une hausse du nombre de deux-roues sur les routes. Au contraire, le pic chez les piétons a lieu pendant les mois d'hiver (de novembre à janvier principalement).

FIGURE 19 :

Répartition des décédés 30 jours selon le mois pour différentes catégories d'usagers : piétons, cyclistes, motards et voitures – 2000-2009



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



6.2 Selon le jour et l'heure

6.2.1 Selon les quatre périodes de la semaine

Les variables « jour » et « heure » peuvent être combinées afin de distinguer quatre périodes au cours d'une semaine : les jours de semaine, les nuits de semaine, les jours de week-end et les nuits de week-end. Ces périodes reposent sur les définitions suivantes :

- jour : de 6h00 à 21h59 ;
- nuit : de 22h00 à 5h59 le jour suivant ;
- semaine : du lundi 6h00 au vendredi 21h59 ;
- week-end : du vendredi 22h00 au lundi 5h59.

En nombre absolu, près de la moitié des tués 30 jours (432 soit 46%) sont enregistrés les journées de semaine, 25% les journées de weekend, 18% les nuits de weekend et 11% les nuits de semaine. Mais ce classement doit être relativisé car le nombre de tués dépend d'un ensemble d'éléments.

Si nous prenons en considération le nombre d'heures que comptent chacune de ces périodes de la semaine, par exemple, nous constatons que les journées et nuits de week-end prennent la tête du classement avec respectivement 14,1 et 13,9 tués/100h. Viennent ensuite les jours de semaine (10,4) et les nuits de semaine (6,2).

En considérant, par ailleurs, le nombre d'accidents survenus au cours des différentes périodes, il apparaît que les nuits de week-end sont les périodes les plus risquées avec près de 40 décédés 30 jours par 1000 accidents corporels, suivies de près par les nuits de semaine qui enregistrent une gravité de 35,5.

Et finalement, 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 kilomètres parcourus sont effectués les nuits de weekend mais elles occasionnent 18% des décédés de la route. Le problème existe aussi les nuits de semaine, qui enregistrent 11% des tués pour seulement 5% des kilomètres parcourus.

En termes d'évolution, ce sont les nuits et les journées de week-end qui retiennent l'attention : alors que le nombre de tués ne cesse de diminuer au fil des ans durant les nuits de week-end, le nombre de tués les journées de week-end a entamé la tendance inverse depuis 2005. Par rapport à 2001, les journées de weekend forment d'ailleurs la période ayant connu la diminution la moins importante du nombre de tués. En 2009, pour la première fois, le nombre de décédés/100h enregistré les jours de week-end passe au-dessus de celui observé pour les nuits de week-end.

TABLEAU 10 :
Indicateurs-clés selon la période de la semaine - 2009 (pondéré)

		Accidents		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité
		#	%	#	%	#	%	#	%	
Semaine	Jour	30 822	64	432	46	3759	57	36 017	64	14,0
Semaine	Nuit	2932	6	104	11	498	7	3164	6	35,5
Weekend	Jour	9612	20	234	25	1519	23	11 774	21	24,3
Weekend	Nuit	4427	9	174	18	864	13	5122	9	39,3
Total		47 794	100	944	100	6640	100	56 077	100	19,8

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 20 :

Répartition des accidents, des victimes et des véhicules-kilomètres selon la période de la semaine – 2009 (pondéré)

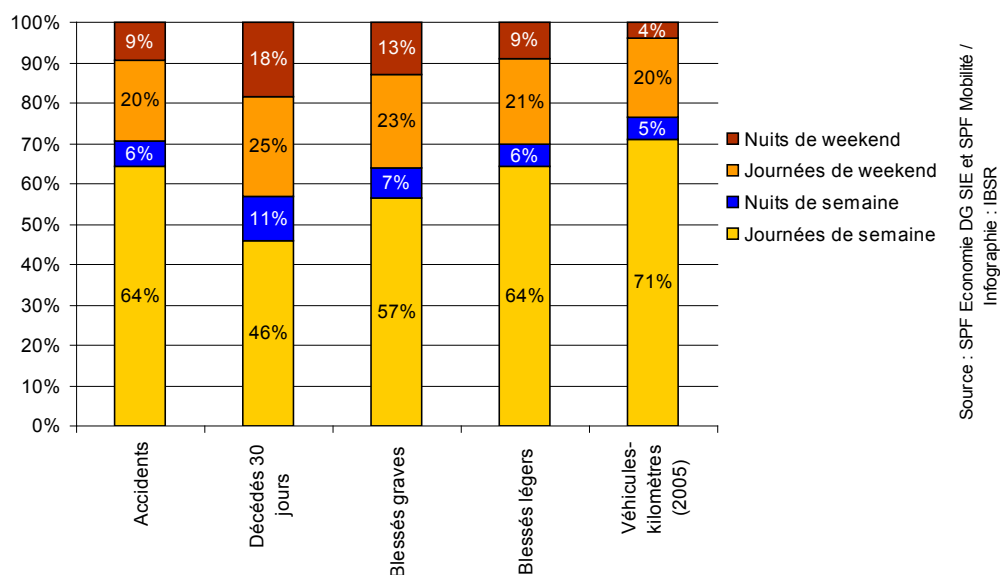
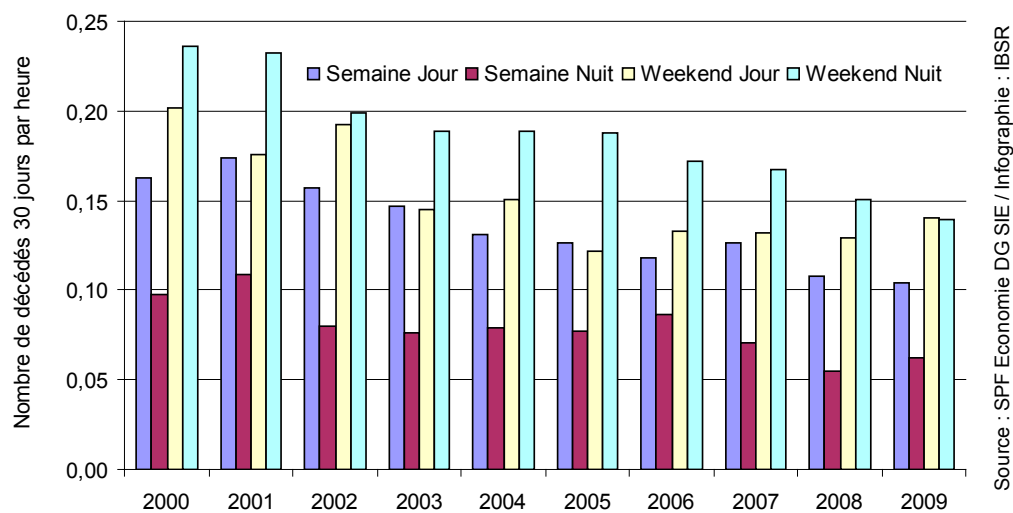


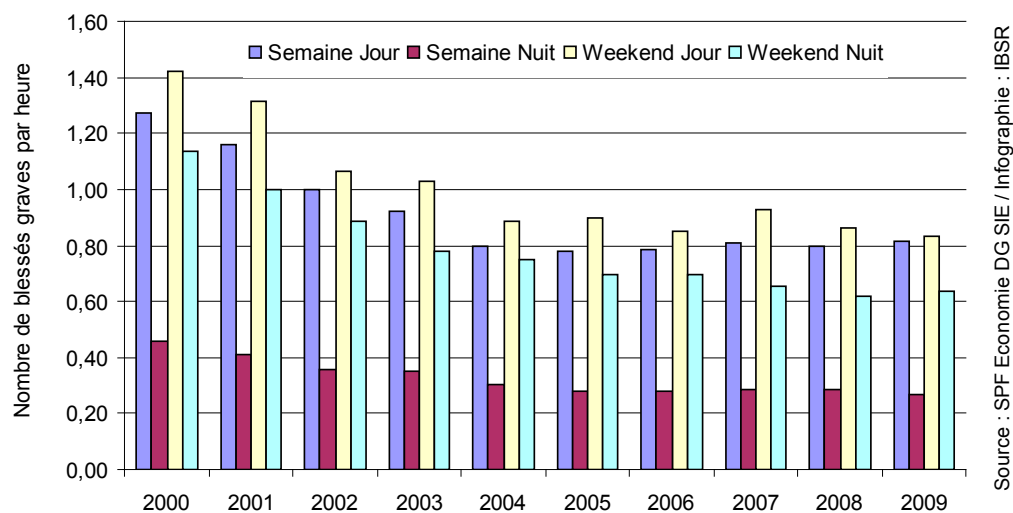
FIGURE 21 :

Évolution des décédés 30 jours selon la période de la semaine



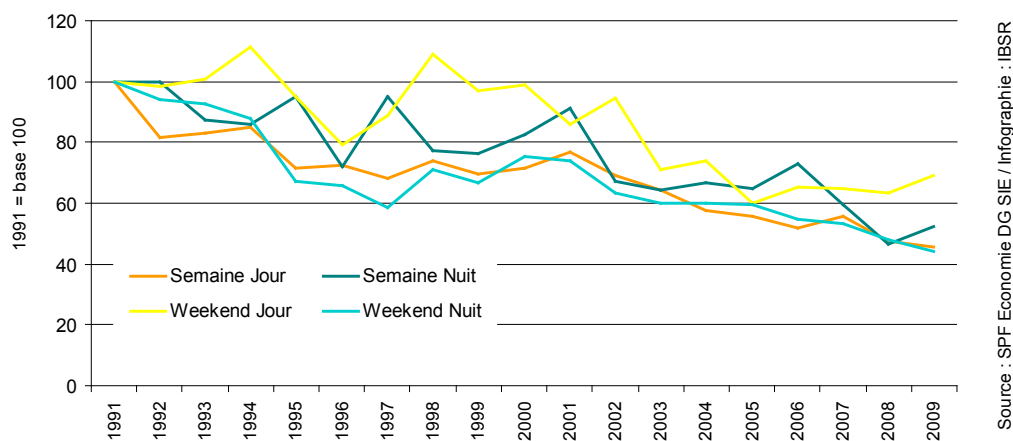
Note : Une semaine compte au total 80 heures pendant les journées de semaine, 32 heures de nuits de semaine, 32 heures de journées de weekend et 24 heures de nuits de weekend.

FIGURE 22 :
Évolution des blessés graves selon la période de la semaine



Note : 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.

FIGURE 23 :
Évolution du nombre de tués selon la période de la semaine (1991 = base 100)

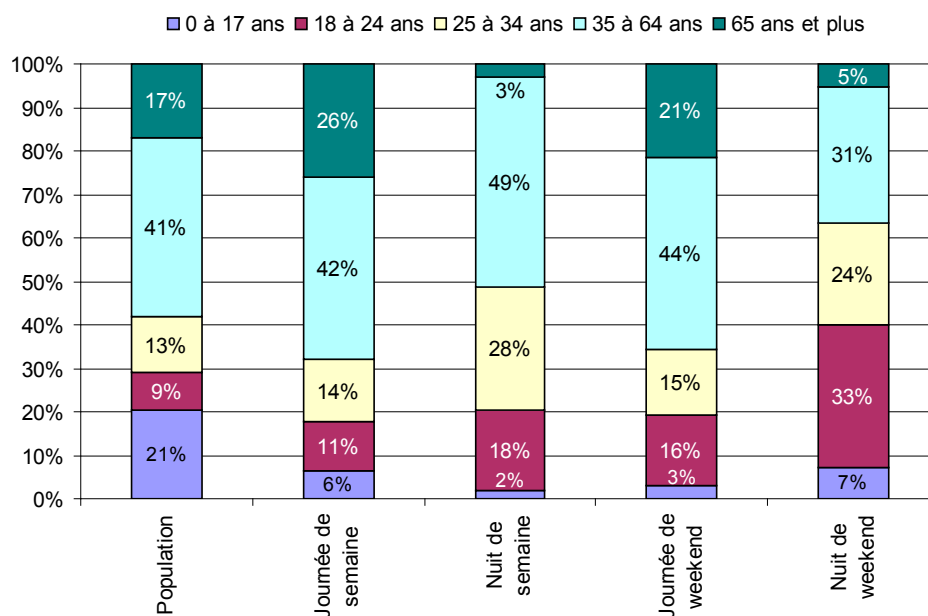


6.2.2 Selon l'âge et le sexe

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 46% des tués et 55% des blessés graves. Ces pourcentages atteignent même 57% et 59% les nuits de weekend. Les jeunes de 18 à 34 ans ne représentent pourtant que 22% de la population totale belge.

FIGURE 24 :

Part de chaque catégorie d'âge dans la population et parmi les décédés 30 jours selon la période de la semaine - 2009

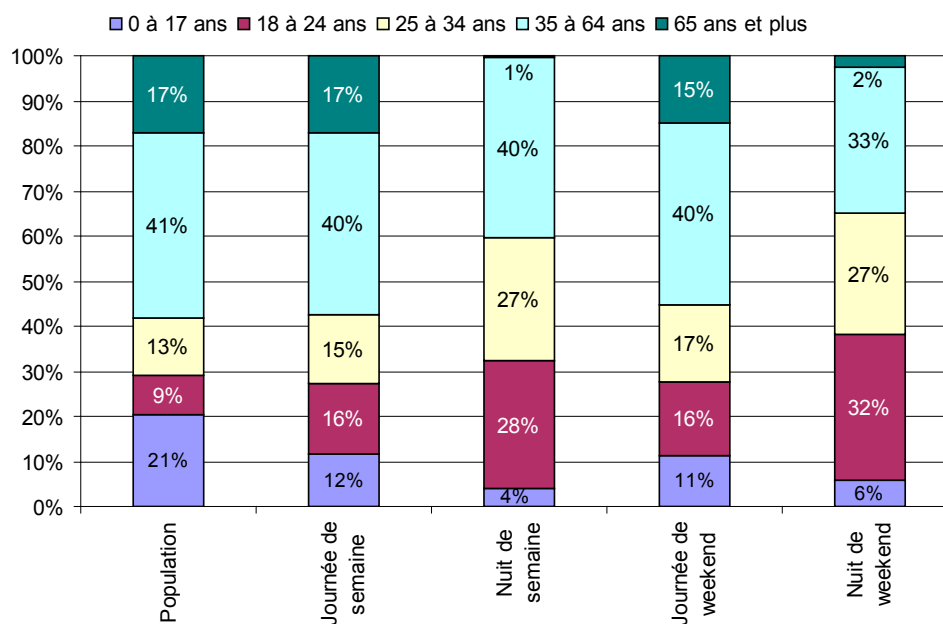


Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

FIGURE 25 :

Part de chaque catégorie d'âge dans la population et parmi les blessés graves selon la période de la semaine - 2009



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note : Les blessés graves dont l'âge est inconnu (environ 9,5%) 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 - 2009

		Journées de semaine		Nuits de semaine		Journées de weekend		Nuits de weekend		Total	
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
0 à 17 ans	Hommes	18	62	1	3	3	10	7	24	29	100
	Femmes	10	50	1	5	4	20	5	25	20	100
18 à 24 ans	Hommes	40	31	18	14	27	21	46	35	131	100
	Femmes	9	29	1	3	11	35	10	32	31	100
25 à 34 ans	Hommes	52	39	22	16	27	20	33	25	134	100
	Femmes	10	31	7	22	8	25	7	22	32	100
35 à 64 ans	Hommes	139	46	39	13	85	28	42	14	305	100
	Femmes	41	51	11	14	18	22	11	14	81	100
65 ans et plus	Hommes	73	70	2	2	23	22	7	7	105	100
	Femmes	40	57	1	1	27	39	2	3	70	100
Total	Hommes	322	46	82	12	165	23	135	19	704	100
	Femmes	110	47	21	9	68	29	35	15	234	100

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note : Les victimes dont l'âge ou le sexe 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 - 2009

		Journées de semaine		Nuits de semaine		Journées de weekend		Nuits de weekend		Total	
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
0 à 17 ans	Hommes	256	64	10	3	100	25	35	9	402	100
	Femmes	135	66	9	4	50	24	11	5	205	100
18 à 24 ans	Hommes	387	46	109	13	148	17	201	24	845	100
	Femmes	148	51	25	8	67	23	52	18	291	100
25 à 34 ans	Hommes	377	46	110	13	172	21	168	20	827	100
	Femmes	143	56	18	7	56	22	39	15	256	100
35 à 64 ans	Hommes	906	56	149	9	372	23	202	12	1629	100
	Femmes	475	65	40	5	166	23	52	7	732	100
65 ans et plus	Hommes	314	72	1	0	105	24	13	3	434	100
	Femmes	271	73	2	0	93	25	5	1	372	100
Total	Hommes	2240	54	379	9	896	22	621	15	4136	100
	Femmes	1172	63	93	5	431	23	159	9	1856	100

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note : Les victimes dont l'âge ou le sexe 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 2009 (pondéré)

		Journées de semaine		Nuits de semaine		Journées de weekend		Nuits de weekend		Total	
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
0 à 17 ans	Hommes	3287	71	93	2	1007	22	212	5	4599	100
	Femmes	2293	71	75	2	718	22	143	4	3229	100
18 à 24 ans	Hommes	3561	51	750	11	1365	19	1335	19	7010	100
	Femmes	2735	64	276	6	851	20	429	10	4291	100
25 à 34 ans	Hommes	3825	57	605	9	1305	19	1016	15	6750	100
	Femmes	3234	70	230	5	846	18	330	7	4639	100
35 à 64 ans	Hommes	7674	64	757	6	2625	22	1024	8	12 080	100
	Femmes	6162	70	277	3	1912	22	428	5	8779	100
65 ans et plus	Hommes	1512	71	42	2	512	24	76	4	2141	100
	Femmes	1462	72	19	1	518	25	35	2	2033	100
Total	Hommes	19 858	61	2247	7	6814	21	3662	11	32 581	100
	Femmes	1172	63	93	5	431	23	159	9	1856	100

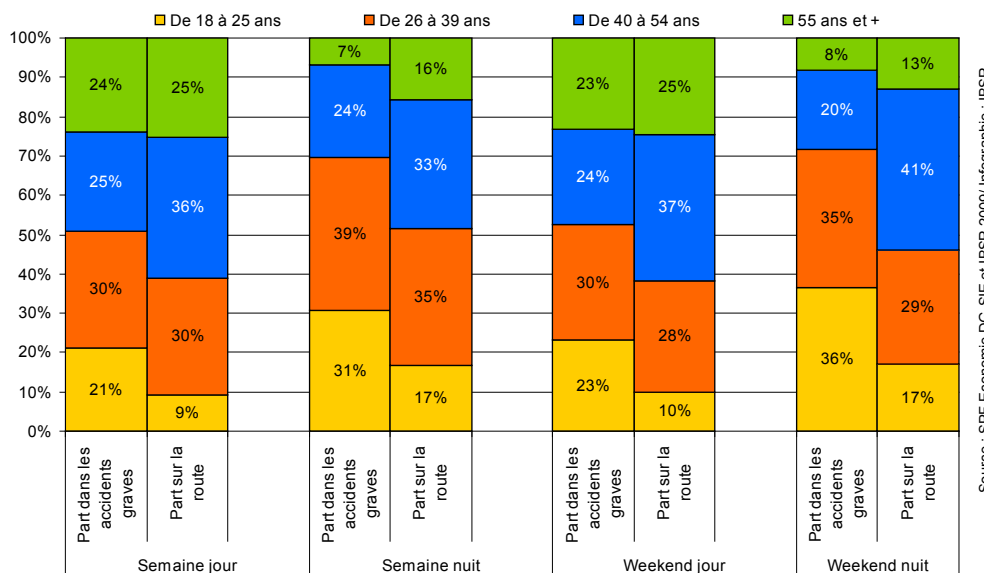
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

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 2007, 2005 et 2003) de la répartition des conducteurs de voiture sur la route selon l'âge et la période de la semaine. Si nous comparons cette information 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 et de week-end.

FIGURE 26 :

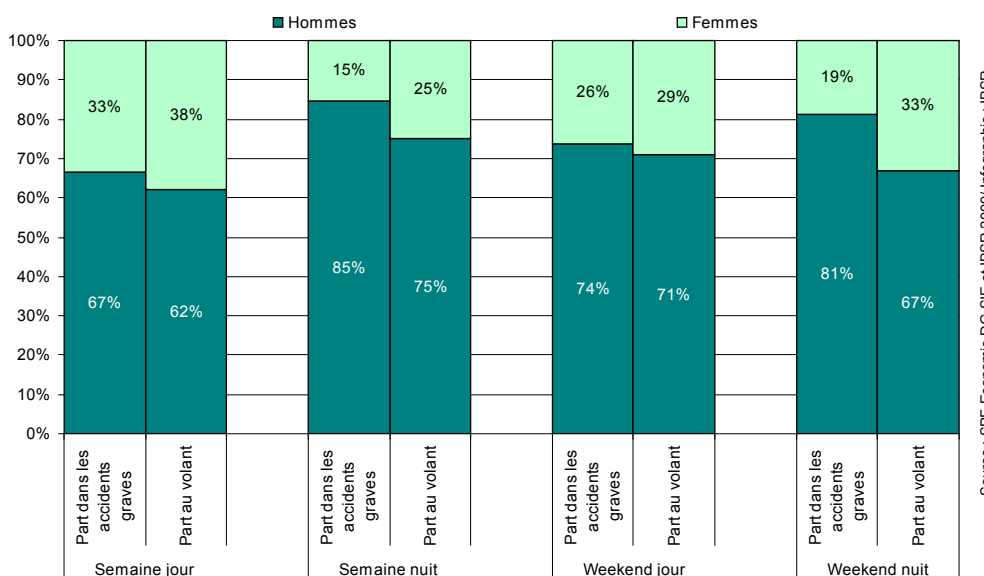
Part de conducteurs de voitures impliqués dans les accidents graves selon la catégorie d'âge et la période de la semaine (2009), comparée à la part de conducteurs sur la route selon l'âge et la période de la semaine (2009)



Réalisées tous les ans, les mesures de comportement « Ceinture » fournissent, elles, une estimation fiable de la répartition des conducteurs selon le sexe et la période de la semaine. En moyenne, 2/3 des conducteurs sont des hommes pour 1/3 de femmes. En comparant cette information avec le sexe des conducteurs impliqués dans un accident grave en 2009, il apparaît clairement que les hommes sont surreprésentés dans ces accidents, et ce surtout les nuits de week-end et de semaine.

FIGURE 27 :

Part de conducteurs de voitures impliqués dans les accidents graves selon le sexe et la période de la semaine (2009), comparée à la part de conducteurs sur la route selon le sexe et la période de la semaine (2009)

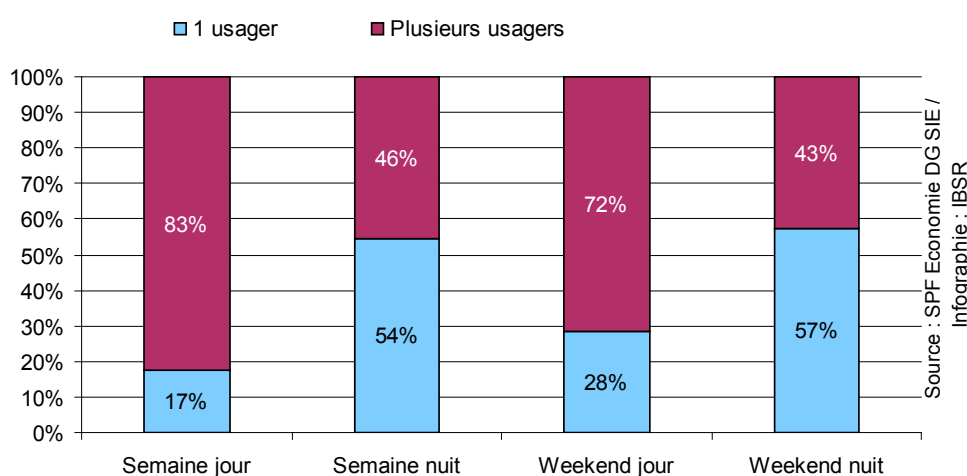


6.2.3 Accidents n'impliquant qu'un seul usager

Alors que seulement 17% des accidents survenus les journées de semaine n'impliquent qu'un seul usager, le part monte à 54% les nuits de semaine et 57% les nuits de week-end, soit plus du triple. Fatigue, vitesse, alcool et manque de visibilité cumulent certainement leur effet pour expliquer les nombreuses pertes de contrôle de véhicule enregistrées ces périodes-là.

FIGURE 28 :

Part d'accidents avec un ou plus d'un usager de la route selon la période de la semaine - 2009 (pondéré)



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

6.2.4 Selon le jour et l'heure

Avec 16% des accidents corporels, le vendredi comptabilise le plus grand nombre d'accidents. Mais les plus grandes parts de décédés 30 jours et de blessés graves sont enregistrées les samedis et dimanches. Les accidents survenant ces journées de week-end présentent d'ailleurs les plus haute gravité : 30 décès pour 1000 accidents corporels le dimanche et 27 le samedi.

TABLEAU 14 :

Indicateurs-clés selon le jour - 2009 (pondéré)

	Accidents		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Lundi	6414	13	105	11	842	13	7550	13	16
Mardi	6807	14	109	12	816	12	7849	14	16
Mercredi	6896	14	112	12	875	13	7916	14	16
Jeudi	6885	14	109	12	875	13	7894	14	16
Vendredi	7740	16	138	15	1027	15	9121	16	18
Samedi	7051	15	192	20	1085	16	8423	15	27
Dimanche	6000	13	179	19	1119	17	7323	13	30
Total	47 794	100	944	100	6640	100	56 077	100	20

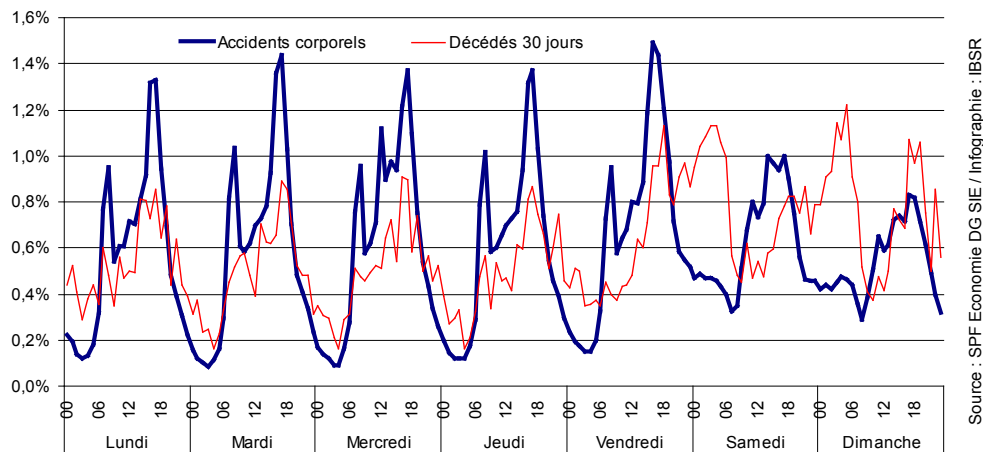
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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. La différence est grande entre les mois d'hiver et ceux d'été, ces derniers ne connaissant pas le pic matinal. Le mercredi midi enregistre également un léger pic. Le weekend, nous n'observons pas réellement de pic mais plutôt un nombre moyennement important d'accidents de 11 à 18h.

Pour les tués, nous retrouvons la même courbe, mais moins prononcée que celle des accidents corporels, avec un nombre conséquent de tués aux heures de pointe du 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.

FIGURE 29 :

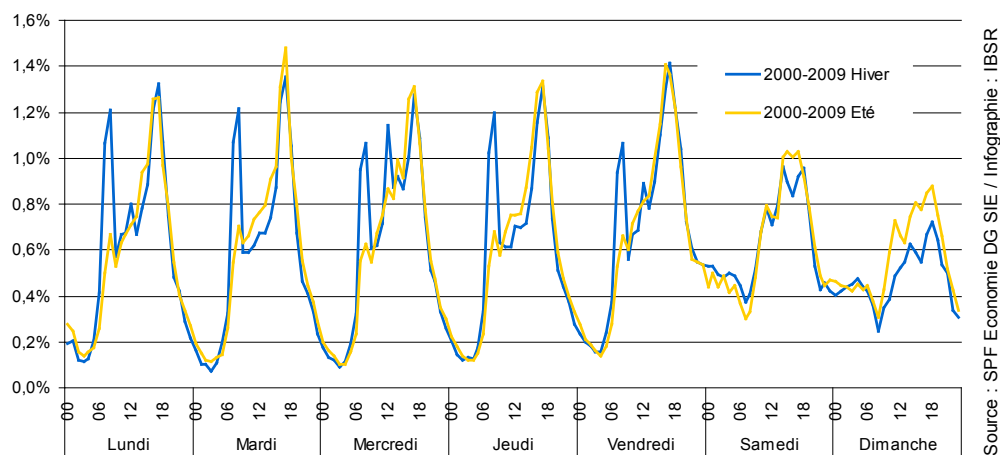
Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours selon le jour et l'heure – 2000-2009



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note : 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.

FIGURE 30 :
Répartition des accidents corporels selon le jour et l'heure, comparaison été/hiver – 2000-2009



Note : 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.

6.3 Selon la luminosité

La répartition des victimes de la route selon la luminosité varie fortement d'un type d'utilisateur à l'autre. Les cyclistes sont principalement (80%) tués ou blessés en plein jour. Les piétons le sont aussi principalement en journée, mais également dans une part un peu plus conséquente durant la nuit. Ces résultats reflètent en grande partie la temporalité des déplacements de ces usagers. Quant aux occupants de voiture, les pourcentages de victimes enregistrées la nuit sont systématiquement plus importants que pour les autres usagers. Les chiffres atteignent 56% des occupants de voiture décédés qui le sont durant la nuit.

Pour chaque type d'utilisateur, remarquons également que les plus hauts pourcentages de victimes enregistrés la nuit le sont pour les victimes les plus graves (décédés 30 jours, puis blessés graves). Nous pouvons en conclure une sur-gravité des accidents survenant la nuit.

TABLEAU 15 :

Répartition des blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours selon la luminosité pour les piétons, cyclistes et occupants de voiture - 2009 (pondéré)

		Jour	Aube ou crépuscule	Nuit	Total
Décédés 30 jours	Piétons	52%	9%	39%	100%
	Cyclistes	77%	3%	20%	100%
	Occupants de voiture	40%	4%	56%	100%
Blessés graves	Piétons	64%	5%	31%	100%
	Cyclistes	85%	4%	12%	100%
	Occupants de voiture	52%	5%	43%	100%
Blessés légers	Piétons	73%	5%	22%	100%
	Cyclistes	84%	5%	11%	100%
	Occupants de voiture	62%	5%	33%	100%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

6.4 Selon les jours fériés

Certains longs weekends ou jours fériés connaissent des accidents plus graves que d'autres. En 2008-2009, « le congé de nouvel an » a été celui qui a enregistré les accidents les plus graves (62 tués pour 1000 accidents) et la fréquence de décès la plus importante (4,5 tués par 24h). Le triste trio des fêtes les plus dangereuses est complété par le jour de Noël et l'Assomption. Seules la Toussaint et la Pentecôte connaissent des accidents moins graves que la moyenne qui est de 22,4 tués pour 1000 accidents.

TABLEAU 16 :
Indicateurs-clés selon les jours fériés légaux - 2008-2009 (pondéré)

	Accidents	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Gravité	Décédés 30 jours / 24h	Accidents / 24h
Nouvel An	193	12	52	262	62,29	4,50	72,2
Lundi de Pâques	712	20	125	851	28,10	3,00	106,8
Fête du travail	531	13	111	656	24,50	2,79	113,7
Ascension	265	7	58	319	26,43	2,63	99,3
Lundi de Pentecôte	1007	18	209	1212	17,88	2,70	151,0
Fête nationale	462	14	83	566	30,33	3,00	98,9
Assomption	662	21	119	800	31,74	3,71	116,8
Toussaint	529	11	100	658	20,78	2,36	113,4
Armistice	196	6	40	211	30,67	2,25	73,4
Noël	349	12	65	444	34,41	2,57	74,7

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note : Sont pris en compte les accidents survenus durant la période allant de la veille du jour de congé 22h au lendemain du jour de congé 5h59. Lorsque le congé tombe un vendredi, un lundi ou durant le week-end, l'ensemble des accidents survenus durant le week-end sont également comptabilisés (du jeudi 22h au lundi 5h59, du vendredi 22h au mardi 5h59 ou du vendredi 22h au lundi 5h59). Afin de pouvoir comparer les congés entre eux, les nombres d'accidents et de décédés 30 ont également été calculés pour une tranche de 24h. En 2008, fête du travail et Ascension coïncidaient. Les accidents ont été comptabilisés deux fois, une fois dans chaque fête.

6.5 Selon les conditions météorologiques et l'état de la chaussée

En 2009, plus de 80% des accidents et victimes ont été enregistrés dans des conditions météorologiques normales et plus de 80% sur des routes sèches et propres. Pour la décennie 2000-2009, c'est au total 70% des accidents qui se sont déroulés par une météo normale et sur des routes propres et sèches. Les accidents les plus graves surviennent eux dans des conditions plus particulières : brouillard, vent, sol enneigé ou humide, etc.

FIGURE 31 :
Conditions météorologiques et état de la chaussée (2000-2009)

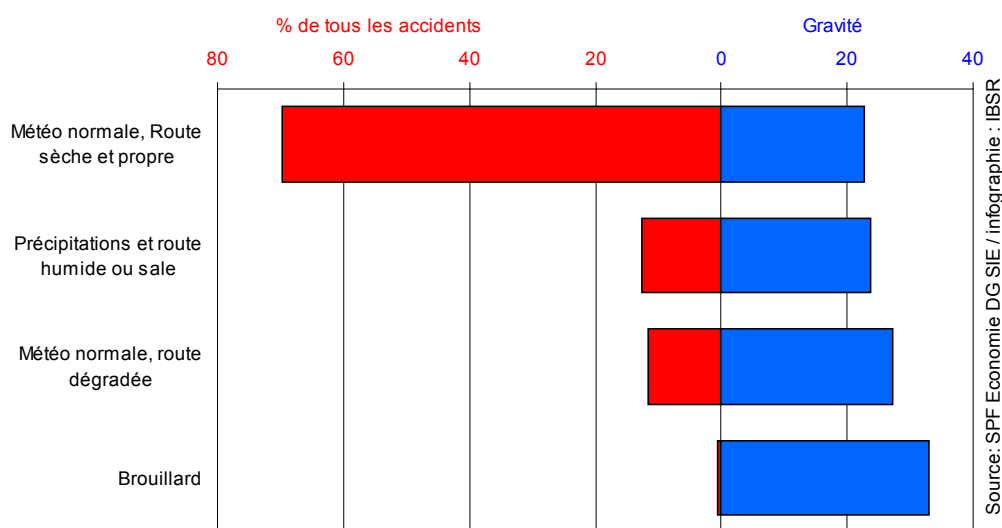


TABLEAU 17 :
Indicateurs-clés selon les conditions météorologiques – 2009 (pondéré)

	Accidents corporels		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Normales	40 207	84	766	81	5779	87	47 074	84	19,1
Pluie	4903	10	83	9	577	9	5972	11	16,9
Brouillard (visibilité de moins de 100m)	152	0	6	1	32	0	186	0	39,5
Vent violent, rafales	152	0	7	1	24	0	175	0	46,0
Chutes de neige	538	1	7	1	64	1	622	1	13,0
Grêle	23	0	0	0	4	0	28	0	0,0
Autre (fumée épaisse, ...)	222	0	6	1	31	0	257	0	27,0
Inconnues	1666	3	72	8	141	2	1836	3	43,2
Total	47 794	100	944	100	6640	100	56 077	100	19,8

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note : Jusqu'à deux conditions atmosphériques peuvent être renseignées pour un même accident. Certains accidents sont donc comptabilisés deux fois dans le tableau ci-dessus. La somme des conditions atmosphériques est ainsi supérieure au nombre d'accidents enregistrés en 2009 rappelé dans la ligne « Total ».

TABLEAU 18 :
Accidents et victimes selon l'état de la chaussée – 2009 (pondéré)

	Accidents corporels		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Sec	30 311	63	571	60	4457	67	35 245	63	18,8
Humide, mouillée, flaques	9960	21	198	21	1375	21	11978	21	19,9
Verglas, neige	1553	3	32	3	195	3	1802	3	20,6
Propre	9702	20	233	25	1512	23	11571	21	24,0
Sale (sable, gravier, feuilles,...)	326	1	6	1	58	1	357	1	18,4
Inconnues	995	2	63	7	56	1	1094	2	63,3
Total	47 794	100	944	100	6640	100	56 077	100	19,8

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note : Jusqu'à deux états de la chaussée peuvent être renseignés pour un même accident. Certains accidents sont donc comptabilisés deux fois dans le tableau ci-dessus. La somme des états de la chaussée est ainsi supérieure au nombre d'accidents enregistrés en 2009 rappelé dans la ligne « Total ».



ANALYSE SELON LE LIEU

Selon la région, la province ou encore le type de route sur laquelle 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.

7.1 Selon la région

7.1.1 Accidents et victimes

Au niveau régional, les accidents se produisent à 62,8% en Région flamande. Cette région recense aussi 64,3% des blessés graves et 62,3% des blessés légers. Elle compte par contre une proportion moindre de tués : 50,7% de tous les tués de la route de Belgique en 2009. Au contraire, la Région wallonne enregistre 46,1% des tués pour 28,6% des accidents. La Région bruxelloise compte, quant à elle, 8,5% des accidents pour 3,2% des tués ce qui en fait la championne de la gravité des accidents avec « seulement » 7,4 tués pour 1000 accidents enregistrés.

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 16) et la Région wallonne double encore l'indicateur pour arriver à une gravité des accidents de 31,8 morts pour 1000 accidents enregistrés. Nous constatons que la gravité reste 2 fois plus importante en Région wallonne qu'en Région flamande aussi bien au sein 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.

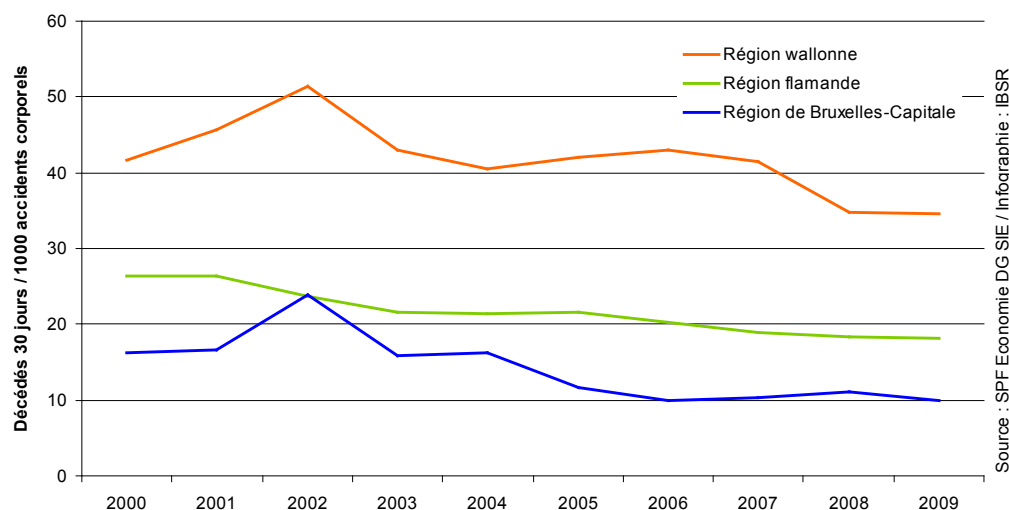
TABLEAU 19 :
Indicateurs-clés selon la région – 2009 (pondéré)

	Accidents corporels		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Région flamande	30 024	62,8	479	50,7	4267	64	34 926	62,3	16,0
Région wallonne	13 688	28,6	435	46,1	2180	32	16 342	29,1	31,8
Région de Bruxelles-Capitale	4082	8,5	30	3,2	193	2	4809	8,6	7,4
Total	47 794	100	944	100	6640	100	56 077	100	19,8

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 32 :

Évolution de la gravité des accidents selon la région (non pondéré)



Pour chacun des indicateurs, la Flandre est la région présentant les évolutions les plus remarquables par rapport à la moyenne 1998-2000 : -22% d'accidents corporels, -43% de décédés 30 jours, -42 % de blessés graves et -23% de blessés légers.

La Région wallonne connaît elle aussi une diminution de tous ses indicateurs, mais les résultats sont moins prononcés puisque la réduction est généralement deux fois moindre qu'en Flandre. Elle égalise toutefois la Région flamande en enregistrant une diminution de 42% du nombre de blessés graves.

Les évolutions sont plus mitigées du côté de la Région de Bruxelles-Capitale qui enregistre une hausse du nombre d'accidents (+5%), une stabilisation du nombre de blessés légers et une réduction de 32% du nombre de blessés graves et du nombre de tués.

TABLEAU 20 :

Évolution des accidents corporels dans les 3 régions

	Région flamande	Région wallonne	Région de Bruxelles-Capitale	Belgique
1991	36 909	17 613	3701	58 223
1992	35 968	16 154	3316	55 438
1993	35 129	16 607	3197	54 933
1994	34 180	16 132	2706	53 018
1995	32 487	15 495	2762	50 744
1996	31 505	14 286	2959	48 750
1997	33 050	14 278	2750	50 078
1998	33 581	14 629	2957	51 167
1999	34 353	14 185	3063	51 601
2000	33 023	13 335	2707	49 065
2001	32 073	13 140	2231	47 444
2002	30 595	11 591	1554	43 740

	Région flamande	Région wallonne	Région de Bruxelles-Capitale	Belgique
2003	29 070	12 896	1887	43 853
2004	28 682	12 616	2267	43 565
2005	26 168	11 795	2403	40 366
2006	26 761	11 720	2633	41 114
2007	27 844	12 364	3031	43 239
2008	27 057	11 925	3133	42 115
2009	26 323	12 575	3046	41 944
2009 pondéré	30 024	13 688	4082	47 794
Moyenne 1998-2000	33 652	14 050	2909	50 611
Évolution	-21,8%	-10,5%	4,7%	-17,1%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 21 :
Évolution 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
2009	479	435	30	944
Moyenne 1998-2000	844	568	44	1456
Évolution	-43,2%	-23,4%	-31,8%	-35,1%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 22 :
Évolution des blessés graves dans les 3 régions

	Région flamande	Région wallonne	Région de Bruxelles-Capitale	Belgique
1991	9973	5958	401	16 332
1992	9456	5292	333	15 081
1993	9061	5268	301	14 630
1994	8819	4886	298	14 003
1995	7873	4573	271	12 717
1996	7204	3816	201	11 221
1997	7358	3851	223	11 432
1998	6838	3840	231	10 909
1999	6714	3478	229	10 421
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
2009	3815	2046	148	6009
2009 pondéré	4267	2180	193	6640
Moyenne 1998-2000	6629	3545	218	10 392
Évolution	-42,4%	-42,3%	-32,2%	-42,2%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 23 :
Évolution des blessés légers dans les 3 régions

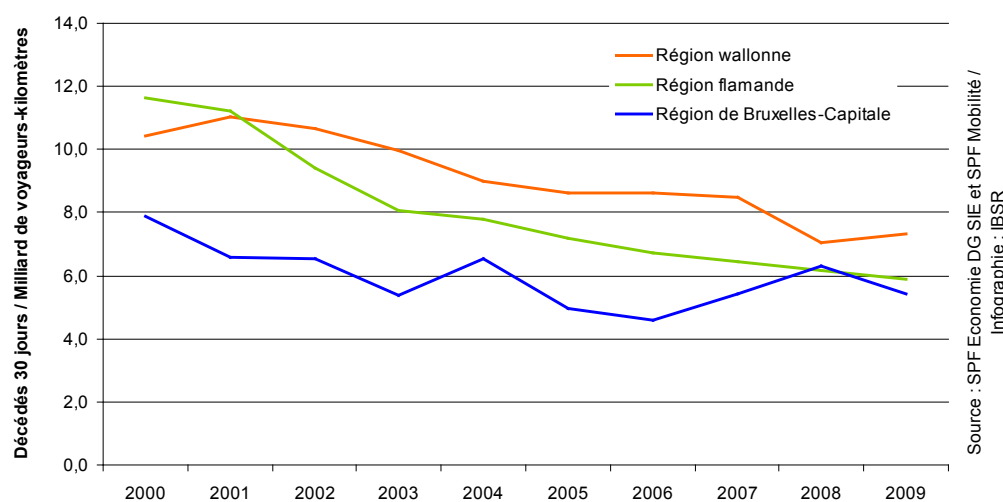
	Région flamande	Région wallonne	Région de Bruxelles-Capitale	Belgique
1991	40 351	19 511	4461	64 323
1992	39 946	18 010	4070	62 026
1993	38 927	18 610	3848	61 385
1994	37 940	18 181	3214	59 335
1995	36 626	17 683	3279	57 588
1996	35 691	16 418	3573	55 682
1997	38 367	16 412	3332	58 111
1998	39 446	16 805	3600	59 851
1999	40 296	16 686	3743	60 725
2000	39 086	15 646	3382	58 114
2001	38 070	15 514	2761	56 345

	Région flamande	Région wallonne	Région de Bruxelles-Capitale	Belgique
2002	36 404	13 668	1838	51 910
2003	33 153	14 826	2250	50 229
2004	33 197	14 742	2649	50 588
2005	30 737	13 938	2860	47 535
2006	31 591	13 818	3184	48 593
2007	32 736	14 673	3592	51 001
2008	31 616	14 262	3752	49 630
2009	30 581	14 973	3577	49 131
2009 pondéré	34 926	16 342	4809	56 077
Moyenne 1998-2000	39 609	16 379	3575	59 563
Évolution	-22,8%	-8,6%	0,1%	-17,5%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Alors que l'année 2008 se caractérisait par un rapprochement des risques de décès par kilomètre parcouru des trois régions, 2009 présente une tendance inverse. Le risque repart à la hausse en Wallonie et atteint 7,3 décès par milliard de voyageurs-kilomètres. En Région de Bruxelles-Capitale, il reprend une tendance à la baisse et vaut 5,4 en 2009. Entre les deux se trouve la Flandre dont le risque continue à diminuer et est de 5,9 en 2009.

FIGURE 33 :
Évolution des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus, selon la région



7.1.2 Objectifs régionaux des Etats Généraux de la Sécurité Routière

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 complexe car les années de référence et les indicateurs (décédés 30 jours et/ou blessés graves) ne sont pas strictement identiques d'une région à l'autre.

Un point commun néanmoins, chacune des régions a décidé de réduire de 50% le nombre de victimes d'ici l'année 2010 (en se basant sur les valeurs observées fin des années 1990, début des années 2000) : -50% de décédés 30 jours et -50% de blessés graves en Région de Bruxelles-Capitale et en Flandre et -50 % de la somme « décédés 30 jours + blessés graves » en Wallonie. En 2009, aucune des régions n'a encore atteint le seuil fixé par cet objectif.

La Région flamande n'est pas loin de son objectif (régional) en termes de blessés graves, mais en termes de tués, la baisse observée depuis quelques années ne sera probablement pas assez forte pour atteindre les 375 tués maximum en 2010. Par contre, le baromètre de la sécurité routière, qui fournit les chiffres d'accidents provisoires pour 2010, indique qu'il est encore possible pour la Flandre (même si la probabilité est faible)

TABLEAU 24 :

Évolution des décédés 30 jours et des blessés graves en comparaison avec les objectifs des Etats-Généraux de la Sécurité Routière et les objectifs régionaux

	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	
2009	479		435		30	944	
Evolution	-43,2%		-23,4%		-31,8%	-35,1%	
2009 (pondéré)	479		435		30	944	
2010 (estimation)	438		370		32	840	
Objectifs 2006 =		580		390	29 ²⁹	30	1000
Objectifs 2010 =	375 ³⁰	435		292	22 ²⁹	23	750
Objectifs 2015 =	250 ³⁰	324	250 ³¹	273		23	620
Objectifs 2020 =		219		185	12 ³²	16	420
Objectifs EGSR Objectifs EGSR interprétés pour les régions Objectifs Région flamande							

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

28 « Par rapport à l'année 2002, la Wallonie a prévu une baisse du nombre de tués et de blessés graves de 30% en 2006 (max. 2180) et de 50% en 2010 (max. 1557) » [« Note cadre Sécurité Routière. Politique intégrale en matière de sécurité routière : une responsabilité partagée », Task Force, www.cfssr.be]

29 Etats-Généraux de la sécurité routière de la Région de Bruxelles-Capitale de 2003 : -33% de tués 30 jours et blessés graves en 2006 et -50% en 2010 par rapport à la moyenne de référence 1998-2000 [www.egsr.irisnet.be].

30 Plan de mobilité de la Région flamande de juin 2001 : par rapport à 1999, réduction de 50 % du nombre de tués et du nombre de blessés graves en 2010 [www.mobielvlaanderen.be]. « Dans le cadre de son plan de sécurité routière, la Flandre a fixé l'objectif de maximum 375 tués en 2010 à de maximum 250 tués en 2015 » [« Note cadre Sécurité Routière. Politique intégrale en matière de sécurité routière : une responsabilité partagée », Task Force, www.cfssr.be].

de passer en-dessous du seuil de 435 décès que nous avons déterminé en interprétant l'objectif fédéral au niveau régional.

En Wallonie, la courbe des décédés 30 jours + blessés graves s'éloigne de plus en plus de la ligne représentant les objectifs que la région s'est elle-même fixés et il sera, pour elle aussi, très difficile d'atteindre l'objectif de 2010. De plus, il est certain que l'objectif national interprété pour la Région wallonne (292 décédés 30 jours) ne sera pas atteint, puisque le baromètre de la sécurité enregistre 333 tués sur place en 2010, auxquels il faudra encore ajouter les personnes décédées endéans les 30 jours.

A Bruxelles, ni l'objectif régional (22 décédés 30 jours), ni l'objectif national interprété pour la région (23) ne seront vraisemblablement atteints puisque le baromètre de la sécurité routière annonce déjà 22 tués sur place pour 2010.

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	10 392	7473	4113	262	11 848
5725	3040	184	8949	6573	3641	221	10 435
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
3815	2046	148	6009	4294	2481	178	6953
-42,4%	-42,3%	-32,2%	-42,2%	-42,5%	-39,7%	-32,1%	-41,3%
4267	2180	193	6640	5111	2748	237	8095
		133 ²⁹			2180 ²⁸	162 ²⁹	
3250 ³⁰		100 ²⁹			1557 ²⁸	122 ²⁹	
		68 ³²					

■ Objectifs Région wallonne ■ Objectifs Région de Bruxelles-Capitale

31 Déclaration de Politique Régionale 2009-2014 : « L'objectif est d'arriver à limiter le nombre de victimes mortelles de la route à moins de 250 par an à l'horizon 2015 » [<http://gouvernement.wallonie.be>].

32 Etats Généraux de la Sécurité Routière en Région de Bruxelles-Capitale de 2011 - Plan d'Action 2011-2020 : par rapport à la moyenne 2006-2008, -50% du nombre de décédés 30 jours et du nombre de blessés graves en 2020 [www.avcb-vsgeb.be].

TABLEAU 25 :
Évolution des décédés 30 jours et des blessés graves par rapport aux objectifs régionaux

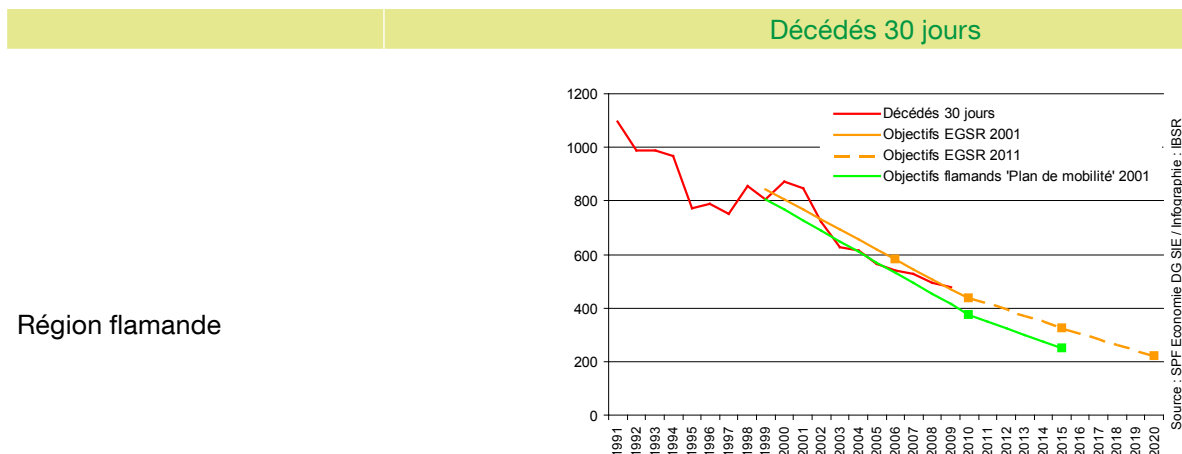


FIGURE 34 :
Décédés 30 jours et objectifs (Etats-Généraux de la Sécurité Routière fédéraux et objectifs régionaux) en Région flamande

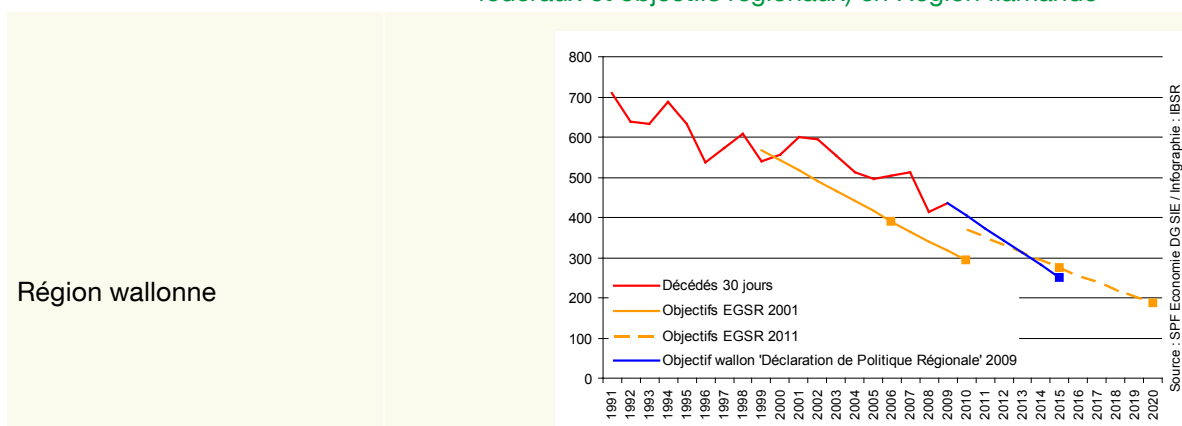


FIGURE 36 :
Décédés 30 jours et objectifs (Etats-Généraux de la Sécurité Routière fédéraux et objectifs régionaux) en Région wallonne

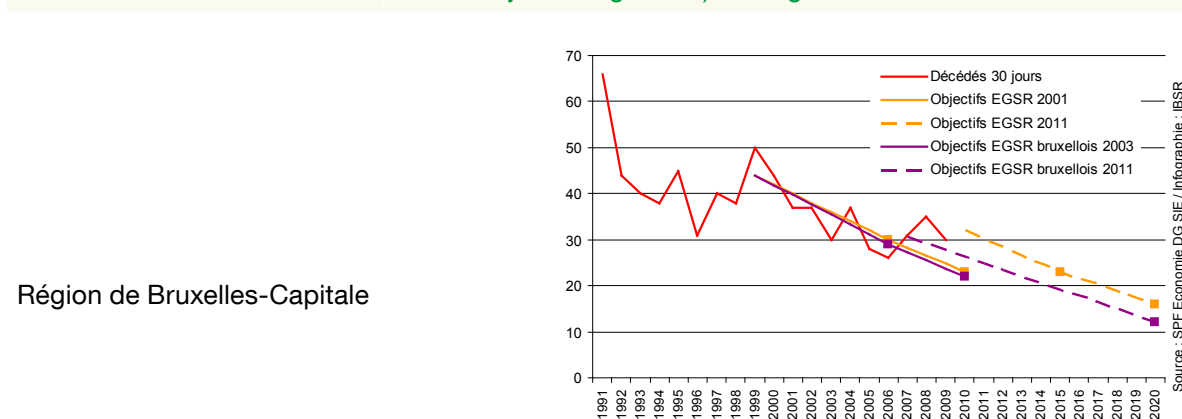


FIGURE 38 :
Décédés 30 jours et objectifs (Etats-Généraux de la Sécurité Routière fédéraux et objectifs régionaux) en Région de Bruxelles-Capitale

Blessés graves

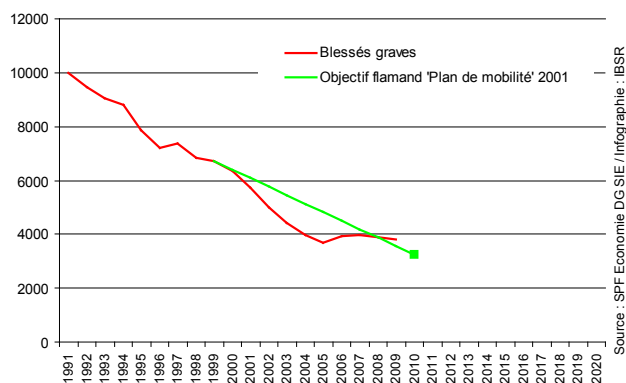


FIGURE 35 :
Blessés graves et objectifs régionaux en
Région flamande

Décédés 30 jours et blessés graves

Pas d'objectif

Pas d'objectif

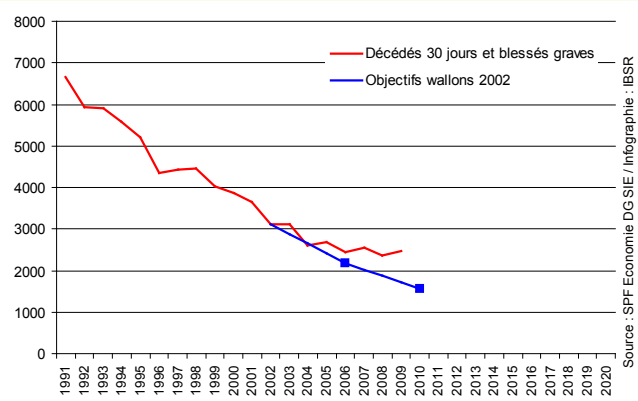


FIGURE 37 :
Décédés 30 jours et blessés graves et objectifs
régionaux en Région wallonne

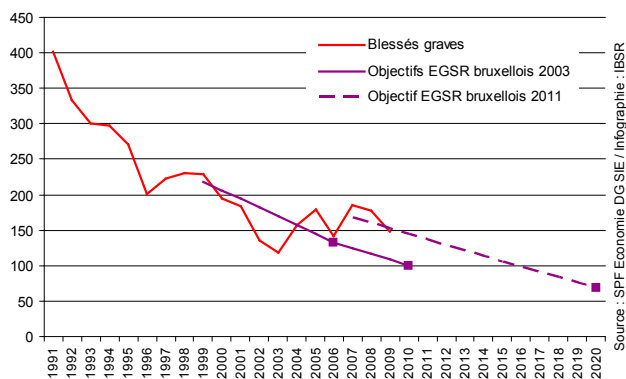


FIGURE 39 :
Blessés graves et objectifs régionaux en
Région de Bruxelles-Capitale

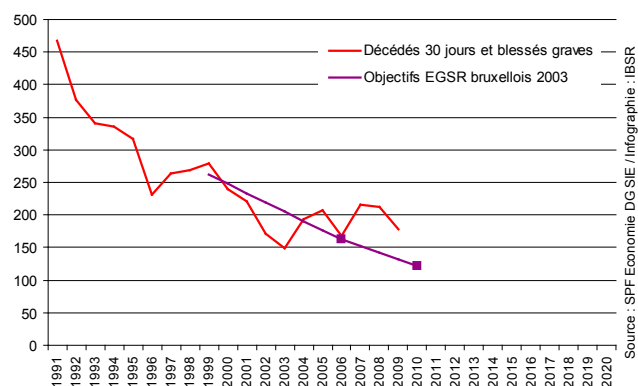


FIGURE 40 :
Décédés 30 jours et blessés graves et objectifs
régionaux en Région de Bruxelles-Capitale

7.1.3 Régions et types de route

En 2009 en Flandre comme en Wallonie, un peu plus de la moitié des accidents sont survenus en agglomération, mais la majorité des tués ont été enregistrés hors agglomération. Hors autoroutes, ce sont donc les routes hors agglomération qui connaissent ainsi les accidents les plus graves (29,1 tués pour 1000 accidents contre 9,4 en agglomération).

Si elles ne sont le lieu que d'une dizaine de pourcents des accidents (7% en Flandre, 10% en Wallonie), les autoroutes flamandes et wallonnes enregistrent une part deux fois plus importante de tués (respectivement 14% et 18%). C'est sur ces routes qu'ont donc lieu les accidents les plus graves : 31 tués pour 1000 accidents sur autoroute en Flandre et jusqu'à 56 en Wallonie.

A Bruxelles, région urbaine par définition, 98% des accidents corporels ont été enregistrés en agglomération.

TABLEAU 26 :

Accidents en agglomération, hors agglomération ou sur autoroute selon la région – 2009 (pondéré)

	Autoroute		Hors agglomération		En agglomération		Inconnu		Total	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
Région flamande	2193	7	12 241	41	15 562	52	28	0,1	30 024	100
Région wallonne	1427	10	4377	32	7872	58	13	0,1	13 688	100
Région de Bruxelles-Capitale	58	1	28	1	3988	98	8	0,2	4082	100
Belgique	3678	8	16 646	35	27 421	57	49	0,1	47 794	100

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 27 :

Décédés 30 jours en agglomération, hors agglomération ou sur autoroute selon la région – 2009

	Autoroute		Hors agglomération		En agglomération		Inconnu		Total	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
Région flamande	67	14	274	57	107	22	31	6	479	100
Région wallonne	80	18	210	48	130	30	15	3	435	100
Région de Bruxelles-Capitale	1	3	1	3	20	67	8	27	30	100
Belgique	148	16	485	51	257	27	54	6	944	100

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 28 :
Gravité selon la région et le type route – 2009 (pondéré)

	Autoroute	Hors agglomération	En agglomération	Total
Région flamande	30,6	22,4	6,9	16,0
Région wallonne	56,1	48,0	16,5	31,8
Région de Bruxelles-Capitale	17,2	36,2	5,0	7,4
Belgique	40,2	29,1	9,4	19,8

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

7.1.4 Régions et types d'usagers

Au niveau national, près de la moitié des victimes gravement atteintes sont des occupants de voiture et plus d'un quart sont des conducteurs ou passagers de deux-roues. Au niveau régional, certains usagers sont sur-représentés parmi ces victimes : les piétons sont particulièrement nombreux à Bruxelles, la Flandre se caractérise par un grand nombre de cyclistes grièvement atteints tandis que la Wallonie connaît une proportion importante d'automobilistes parmi les victimes graves.



TABLEAU 29 :
Décédés 30 jours selon le type de véhicule et la région – 2009

		Région flamande		Région wallonne		Région de Bruxelles-Capitale		Belgique	
		#	%	#	%	#	%	#	%
Piéton		55	11	38	9	10	33	103	11
Deux roues	Vélo	74	15	12	3	1	3	87	9
	Cyclo	12	3	13	3	0	0	25	3
	Moto	74	15	58	13	5	17	137	15
	Total deux-roues	160	33	83	19	6	20	249	26
Voitures	Voiture	191	40	267	61	6	20	464	49
	Minibus	1	0	0	0	0	0	1	0
	Véhicule de camping	0	0	1	0	0	0	1	0
	Total voiture	192	40	268	62	6	20	466	49
Transport marchandises ou personnes	Camionnette	25	5	18	4	0	0	43	5
	Camion	4	1	6	1	0	0	10	1
	Tracteur + semi-remorque	6	1	4	1	0	0	10	1
	Tracteur routier seul	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bus ou cars	0	0	0	0	0	0	0	0
	Total transport de marchandises ou de personnes	35	7	28	6	0	0	63	7
Autres	Tram	0	0	0	0	0	0	0	0
	Tracteur agricole	0	0	1	0	0	0	1	0
	Cavalier	0	0	0	0	0	0	0	0
	Véhicule attelé	0	0	1	0	0	0	1	0
	Autres	5	1	0	0	0	0	5	1
	Total autres	5	1	2	0	0	0	7	1
Inconnus		32	7	16	4	8	27	56	6
Total		479	100	435	100	30	100	944	100

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

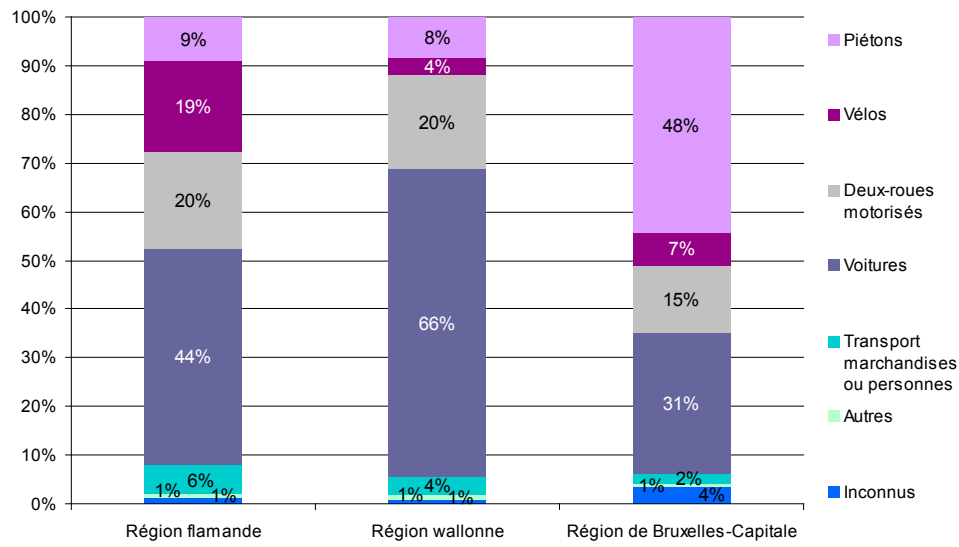
TABLEAU 30 :
Blessés graves selon le type de véhicule et la région – 2009 (pondéré)

		Région flamande		Région wallonne		Région de Bruxelles-Capitale		Belgique	
		#	%	#	%	#	%	#	%
Piéton		370	9	176	8	89	46	635	10
Deux roues	Vélo	815	19	85	4	14	7	914	14
	Cyclo	312	7	120	5	3	1	434	7
	Moto	548	13	318	15	23	12	888	13
	Total deux-roues	1675	39	522	24	40	21	2237	34
Voitures	Voiture	1899	45	1373	63	59	30	3331	50
	Minibus	16	0	2	0	0	0	18	0
	Véhicule de camping	0	0	7	0	0	0	7	0
	Total voiture	1915	45	1382	63	59	30	3356	51
Transport marchandises ou personnes	Camionnette	190	4	58	3	4	2	253	4
	Camion	21	1	8	0	0	0	30	0
	Tracteur + semi-remorque	26	1	8	0	0	0	35	1
	Tracteur routier seul	1	0	0	0	0	0	1	0
	Bus ou cars	6	0	1	0	0	0	7	0
	Total transport de marchandises ou de personnes	245	6	76	3	4	2	325	5
Autres	Tram	0	0	0	0	0	0	0	0
	Tracteur agricole	3	0	1	0	0	0	5	0
	Cavalier	0	0	1	0	0	0	1	0
	Véhicule attelé	2	0	2	0	0	0	5	0
	Autres	36	1	11	0	1	1	48	1
	Total autres	42	1	15	1	1	1	58	1
Inconnus		20	0	10	0	0	0	29	0
Total		4267	100	2180	100	193	100	6640	100

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

FIGURE 41 :
Décédés 30 jours et blessés graves selon le type de véhicule et la région – 2009



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR



7.2 Selon la province

Il n'y a que peu de disparités entre les évolutions des provinces d'une même région.

En Flandre, les différentes provinces ne sont pas loin d'atteindre l'objectif de réduction de 50% du nombre de tués entre la moyenne des années 1998-2000 et 2010. Le Brabant flamand est la province connaissant actuellement la plus importante diminution au niveau régional mais aussi national : -51,2%. Elle est la seule à avoir atteint l'objectif. Le défi est maintenant de ne pas enregistrer une remontée du nombre de victimes. Le Limbourg, avec une diminution de 39% est la province flamande la moins performante. Ces deux provinces ont véritablement inversé leur position par rapport au classement de 2008 puisque le Limbourg y connaissait la plus belle diminution, et le Brabant la moins forte (de Flandre).

Poursuivant sa tendance à la baisse, Namur est, comme en 2008, la meilleure prestataire des provinces wallonnes. Avec -48% de tués, elle se place même à la seconde place du classement national des provinces présentant les plus fortes baisses. De leur côté, les provinces du Hainaut et du Luxembourg, qui ont vu leur nombre de tués augmenter entre 2008 et 2009, sont les dernières du classement avec des diminutions respectives de seulement 11,5% et 5,5% par rapport à 1998-2000.

TABLEAU 31 :
Indicateurs-clés selon la province – 2009 (pondéré)

	Accidents corporels		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Anvers	7005	17	121	13	1178	18	9624	17	17
Brabant flamand	3531	8	56	6	474	7	4733	8	16
Brabant wallon	1195	3	32	3	131	2	1595	3	27
Flandre occidentale	5331	13	108	11	933	14	6669	12	20
Flandre orientale	6867	16	112	12	1004	15	8896	16	16
Hainaut	4368	10	164	17	820	12	5633	10	38
Liège	3932	9	113	12	503	8	5306	9	29
Limbourg	3589	9	82	9	678	10	5005	9	23
Luxembourg	1196	3	69	7	328	5	1473	3	58
Namur	1884	4	57	6	399	6	2335	4	30
Bruxelles-Capitale	3046	7	30	3	193	3	4809	9	10
Belgique	41 944	100	944	100	6640	100	56 077	100	23

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 42 :
Évolution des décédés 30 jours dans les provinces flamandes

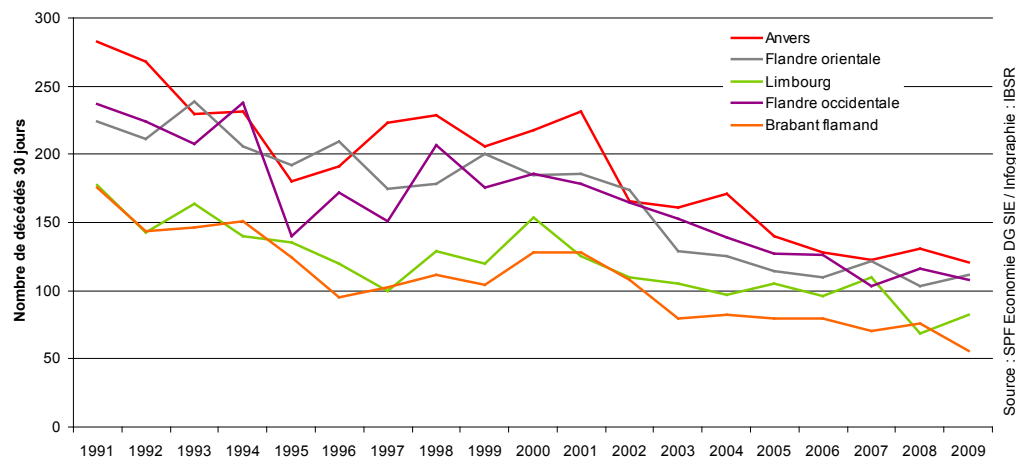


TABLEAU 32 :
Évolution des décédés 30 jours dans les provinces flamandes

	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
2009	121	56	108	112	82	479
Moyenne 1998-2000	218	115	190	188	134	844
Évolution	-44,4%	-51,2%	-43,1%	-40,3%	-39,0%	-43,2%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 43 :
Évolution des décédés 30 jours dans les provinces wallonnes

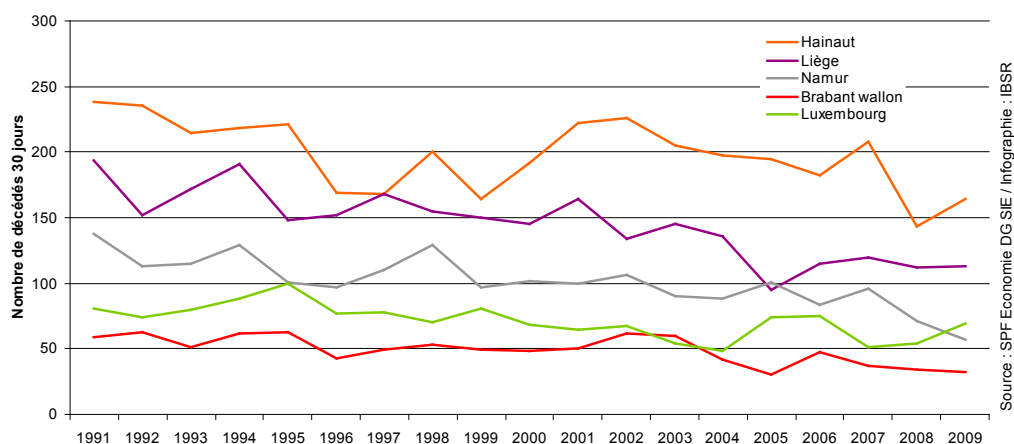


TABLEAU 33 :
Évolution des décédés 30 jours dans les provinces wallonnes

	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
2009	32	164	113	69	57	435
Moyenne 1998-2000	50	185	150	73	109	568
Évolution	-36,0%	-11,5%	-24,7%	-5,5%	-47,9%	-23,4%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

7.3 Selon le type de route

7.3.1 Accidents et victimes

Si 57,4% des accidents se produisent en agglomération, 51,4% des tués se retrouvent dans les accidents hors agglomération. Par ailleurs, 7,7% des accidents et 15,7% des tués se produisent sur autoroute, ce qui fait des voies rapides les routes aux accidents les plus graves (40,2 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 32% depuis la moyenne de référence, le nombre de blessés graves n'a, dans le même temps, diminué que de 3%.

TABLEAU 34 :

Indicateurs-clés selon le type de route (hors/en agglomération et autoroute) – 2009 (pondéré)

	Accidents		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Autoroute	3678	7	148	15	1107	16	4203	7	40,2
Hors agglomération	16 646	34	485	51	2957	44	20 369	36	29,1
En agglomération	27 421	57	257	27	2576	38	31 505	56	9,4
Inconnu	49	0	54	5	0	0,0	0	0,0	1102,0
Total	47 794	100	944	100	6640	100	56 077	100	19,8

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 35 :
Évolution 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
2009	3670	148	1106	4194	40,3
2009 pondéré	3678	148	1107	4203	40,2
Moyenne 1998-2000	4442	218	1140	5521	49,0
Évolution	-17%	-32%	-3%	-24%	-18%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 36 :
Évolution des indicateurs-clés hors agglomération

	Accidents	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Gravité
1991	20 302	1044	7781	22 426	51,4
1992	20 596	910	7599	23 185	44,2
1993	20 771	967	7523	23 283	46,6
1994	20 467	1023	7322	22 903	50,0
1995	19 639	833	6664	22 401	42,4
1996	18 798	791	5881	21 477	42,1
1997	19 488	775	6045	22 819	39,8
1998	20 099	875	5729	23 844	43,5
1999	20 078	781	5410	24 094	38,9
2000	19 491	836	5285	23 492	42,9
2001	18 479	843	4764	22 339	45,6
2002	16 938	789	3899	20 731	46,6
2003	16 232	648	3582	18 924	39,9
2004	15 992	640	2991	19 250	40,0
2005	14 874	620	2995	17 862	41,7
2006	15 303	601	2855	18 771	39,3
2007	15 749	592	2758	19 460	37,6
2008	15 029	474	2711	18 312	31,5
2009	14 821	485	2660	18 091	32,7
2009 pondéré	16 646	485	2957	20 369	29,1
Moyenne 1998-2000	19 889	831	5475	23 810	42,0
Évolution	-25%	-42%	-51%	-24%	-22%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 37 :
Évolution des indicateurs-clés en agglomération

	Accidents	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Gravité
1991	34 532	623	7508	37 763	18,0
1992	31 326	566	6404	34 622	18,1
1993	30 568	481	5972	33 802	15,7
1994	28 802	470	5594	31 842	16,3
1995	27 447	409	5027	30 461	14,9
1996	26 319	367	4338	29 732	13,9
1997	26 514	405	4303	30 101	15,3
1998	26 898	410	4100	30 851	15,2
1999	27 077	409	3827	31 123	15,1
2000	24 860	401	3406	28 719	16,1
2001	24 407	450	3106	28 127	18,4
2002	22 885	352	2861	26 307	15,4
2003	23 806	349	2733	26 800	14,7
2004	24 030	295	2511	27 048	12,3
2005	21 774	255	2321	24 965	11,7
2006	21 839	265	2290	25 052	12,1
2007	23 655	275	2489	27 032	11,6
2008	23 272	274	2254	26 875	11,8
2009	23 404	257	2243	26 846	11,0
2009 pondéré	27 421	257	2576	31 505	9,4
Moyenne 1998-2000	26 278	407	3778	30 231	15,0
Évolution	-11%	-37%	-41%	-11%	-29%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

7.3.2 Risques d'accident et de décès

La plus forte gravité des accidents survenus sur les autoroutes est à relativiser par le nombre de kilomètres parcourus sur les différents types de route. En 2009, le risque d'être impliqué dans un accident de la route est 6 fois moins élevé sur autoroute qu'en dehors (102 accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus sur autoroute contre 613 en dehors), et le risque d'y décéder y est 3 fois moindre (2,8 décès par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus, contre 8,5). Le risque de décès par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus sur autoroute a diminué de 42% entre 1998-2000 et 2009.

TABLEAU 38 :

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	1072	20,9
1992	142	5,2	998	18,3
1993	143	5,5	973	17,8
1994	145	5,0	904	17,9
1995	140	5,1	867	15,0
1996	136	4,8	825	14,0
1997	152	4,5	820	13,9
1998	146	5,0	817	14,9
1999	148	4,6	799	13,5
2000	154	5,1	745	14,0
2001	146	4,2	711	14,5
2002	122	3,5	654	13,0
2003	111	2,9	660	11,7
2004	103	2,6	649	11,1
2005	110	3,3	594	10,0
2006	115	3,3	597	9,6
2007	106	2,9	627	9,6
2008	105	2,7	620	8,6
2009	102	2,8	613	8,5
2009 pondéré	103	2,8	707	8,5
Moyenne 1998-2000	149	4,9	787	14,1
Évolution	-31%	-42%	-22%	-40%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

7.3.3 Types de collision et usagers

Près d'un accident sur deux sur autoroute est le fait d'un usager seul qui perd le contrôle de son véhicule (43% de collision contre un obstacle hors chaussée, 4% sans obstacle et 2% contre un obstacle sur chaussée). 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, lorsque la barrière de sécurité est franchie ou que l'usager percute un arbre ou un poteau d'éclairage, les conséquences sont beaucoup plus lourdes. La grande majorité des victimes sur autoroutes sont des occupants de voiture (62% des tués et 84% des blessés).

Hors agglomération, les collisions contre un obstacle hors chaussée sont également fréquentes, mais elles sont surpassées par les collisions latérales entre conducteurs. 60% des tués sont des occupants de voitures, et 18% des conducteurs ou passagers de moto.

En agglomération, il y a une nette prédominance des collisions entre conducteurs (surtout latérales), et une part bien plus importante qu'ailleurs d'accidents impliquant un piéton. Au total, plus de la moitié des décédés 30 jours sont des usagers vulnérables (26,1% de piétons, 13,6% de motocyclistes, 10,5% de cyclistes et 7,0% de cyclomotoristes).

FIGURE 44 :

Répartition des accidents selon le type de la première collision, sur autoroute, en et hors agglomération – 2009 (pondéré)

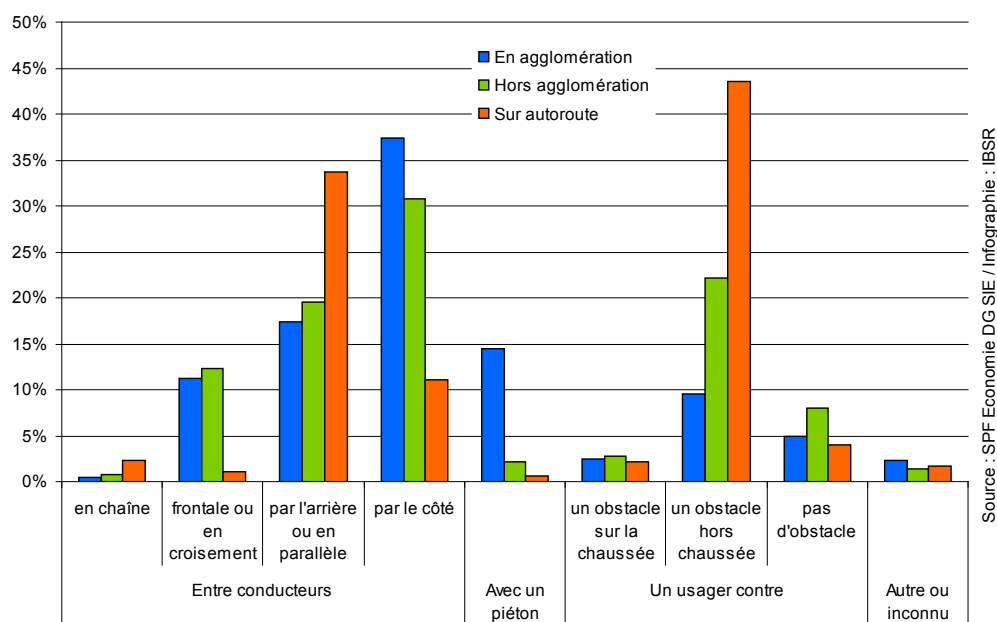
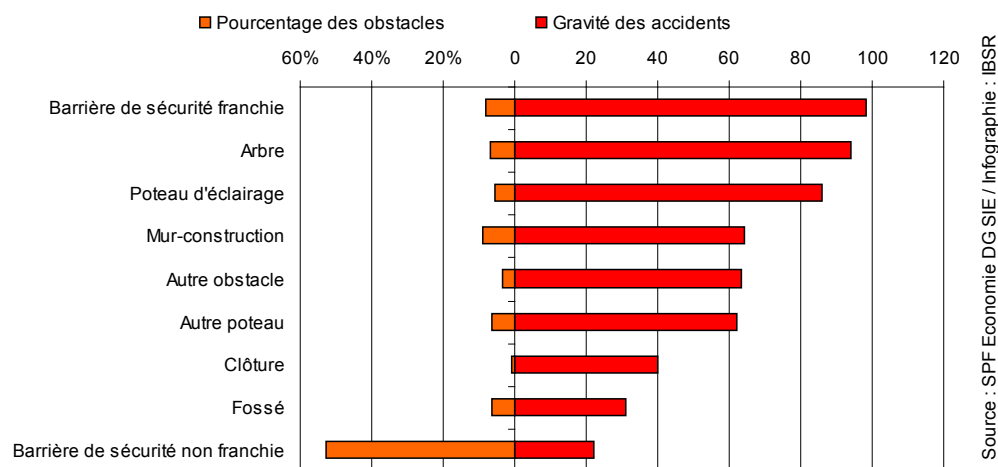


FIGURE 45 :

Type d'obstacle percuté en premier lors des accidents contre obstacle hors chaussée sur autoroute – 2009 (gravité calculée sur les 10 dernières années)



Note : Obstacle percuté lors de la première collision.

TABEAU 39 :
Indicateurs-clés des catégories d'usagers impliqués, sur autoroute – 2009 (pondéré)

	Accidents impliquant au moins 1 ...		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité des accidents impliquant au moins 1...(10 ans)
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Piéton	27	0,7	14	9,5	5	0,5	6	0,1	179
Moto	171	4,6	14	9,5	46	4,2	120	2,9	46
Voiture	3232	87,9	92	62,2	921	83,2	3535	84,1	40
Camionnette	545	14,8	16	10,8	88	8,0	325	7,7	39
Camion	733	19,9	11	7,4	34	3,1	195	4,6	54
Bus et car	3	0,1	0	0,0	1	0,1	1	0,0	39
Tous les accidents	3678	100	148	100	1107	100	4203	100	27

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note : 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'usager.

TABEAU 40 :
Indicateurs-clés selon le type d'usager impliqué, hors agglomération – 2009 (pondéré)

	Accidents impliquant au moins 1...		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité des accidents impliquant au moins 1...(10 ans)
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Piéton	388	1,4	22	5	98	3,3	284	1,4	76
Vélo	2164	7,9	59	12,2	401	13,6	1872	9,2	29
Cyclomoteur	1327	4,8	7	1,4	159	5,4	1196	5,9	13
Moto	1506	5,5	88	18,1	454	15,4	1077	5,3	61
Voiture	13 948	50,9	276	56,9	1655	56,0	14 290	70,2	30
Camionnette	1925	7,0	22	4,5	125	4,2	1059	5,2	14
Bus ou car	157	0,6	0	0,0	1	0,0	106	0,5	3
Camion	1002	3,7	8	1,6	25	0,9	215	1,1	5
Tous les accidents	27 421	100	485	100	2957	100	20 369	100	40

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note : 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 41 :

Indicateurs-clés selon le type d'utilisateur impliqué, en agglomération – 2009 (pondéré)

	Accident impliquant au moins 1...		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité des accidents impliquant au moins 1...(10 ans)
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Piéton	4191	15,3	67	26,1	532	20,7	3703	11,8	24
Vélo	5715	20,8	27	10,5	512	19,9	5240	16,6	9
Cyclomoteur	3650	13,3	18	7,0	275	10,7	3434	10,9	6
Moto	2415	8,8	35	13,6	388	15,1	2083	6,6	25
Voiture	22 957	83,7	98	38,1	780	30,3	15 286	48,5	12
Camionnette	2045	7,5	5	1,9	39	1,5	675	2,1	12
Bus ou car	656	2,4	0	0,0	5	0,2	449	1,4	21
Camion	709	2,6	1	0,4	6	0,2	88	0,3	48
Tous les accidents	27 421	100	257	100	2576	100	31 505	100	14

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note : 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.

7.3.4 Travaux et conducteurs fantômes sur autoroute

Le nombre d'accidents survenus à proximité de travaux sur autoroute est très variable dans le temps : de 213 accidents en 2002 à 141 en 2009, en passant par 77 en 2007. En 2009, ces accidents ont engendré le décès de 7 personnes, soit une gravité de 50 tués pour 1000 accidents. La grande variabilité des indicateurs donne peu de sens à l'évolution par rapport à la moyenne de référence. Notons juste que tous les indicateurs (accidents, victimes et gravités) sont à la baisse.



TABLEAU 42 :
Évolution des indicateurs-clés des accidents à proximité de travaux sur autoroute

	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
2009	141	7	37	171	49,6
2009 pondéré	141	7	37	171	49,6
Moyenne 1998-2000	164	11	39	203	70,0
Évolution	-14%	-38%	-5%	-16%	-29%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Sont considérés comme conducteurs fantômes les usagers roulant à contresens sur autoroute. Les accidents impliquant un conducteur fantôme sont peu nombreux (une bonne vingtaine en moyenne) mais ils conduisent souvent aux décès d'une personne. En 2009, les 25 accidents avec conducteur fantôme ont tué au total 12 personnes, soit un tué tous les deux accidents.

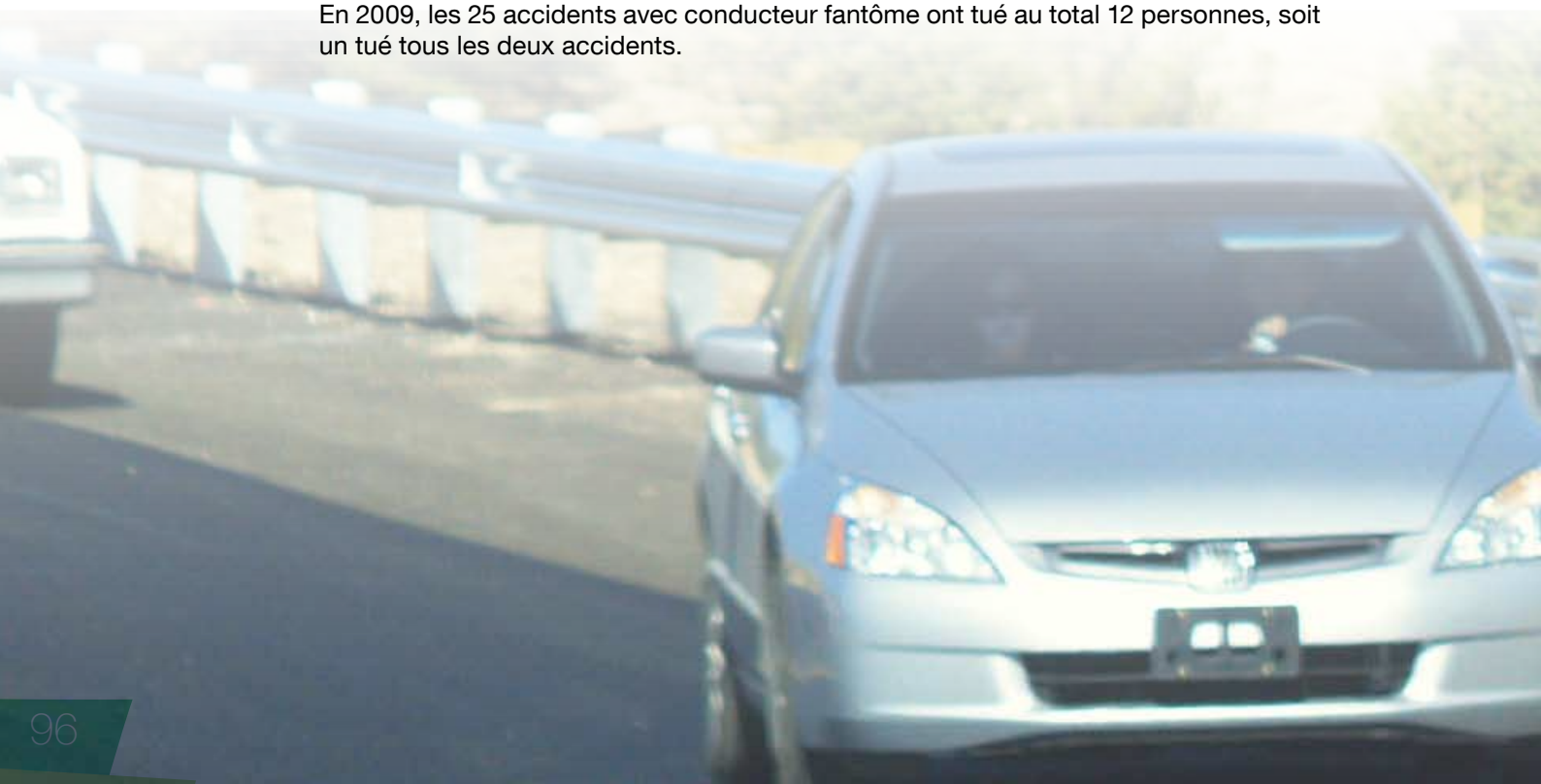


TABLEAU 43 :
Évolution des indicateurs-clés des accidents impliquant un conducteur fantôme sur autoroute

	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
2009	25	12	26	34	480
2009 pondéré	25	12	26	34	480
Moyenne 1998-2000	27	9	19	31	317
Évolution	-9%	29%	34%	9%	52%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR



7.4 Selon le régime de vitesse³³

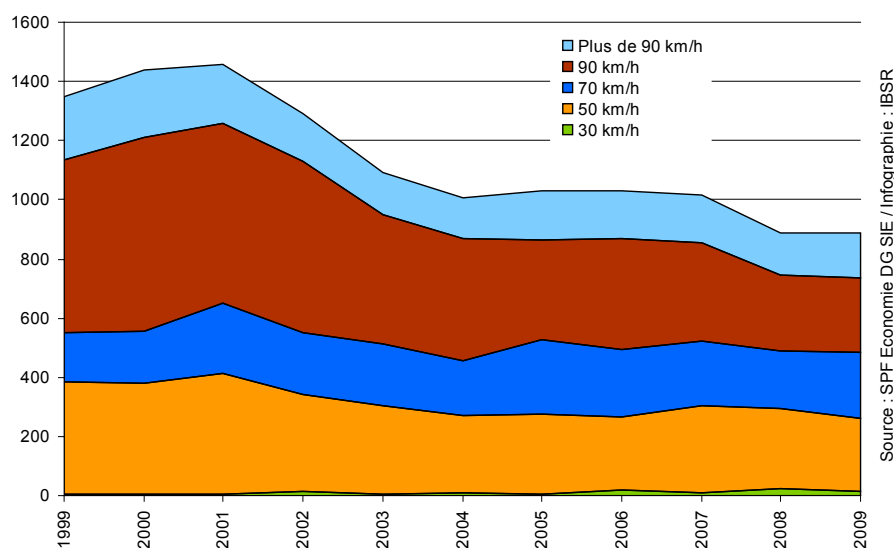
Les fortes diminutions de tués entre 1998-2000 et 2009 ont surtout été enregistrées sur les routes à 90, 120 et aussi à 50 km/h. Pour les routes à 90km/h, cela est à mettre en lien avec le fait que le nombre de kilomètres parcourus sur ces routes a fortement diminué au cours des dernières années. En effet, certaines routes à 90 km/h ont été changées en Flandre en routes à 70 km/h. Ce changement a également engendré une légère augmentation du nombre de décédés sur les routes à 70km/h, mais cette hausse est moins prononcée que celle du nombre d'accidents corporels, ce qui explique que la gravité des accidents y survenant a également diminué. Au final, la gravité des accidents a diminué pour l'ensemble des régimes de vitesse, excepté les zones à 30 km/h. En 2009, le classement selon la gravité correspond parfaitement au classement selon la vitesse maximale autorisée : plus la vitesse est élevée, plus les accidents sont graves.

TABLEAU 44 :
Indicateurs-clés selon le régime de vitesse – 2009 (pondéré)

	Accidents		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité (10 ans)
	#	%	#	%	#	%	#	%	#
30 km/h	1777	3,7	16	1,7	176	2,7	1919	3,4	12,2
50 km/h	26 094	54,6	243	25,7	2538	38,2	29 979	53,5	14,8
70 km/h	9886	20,7	223	23,6	1508	22,7	12 313	22,0	31,3
90 km/h	6573	13,8	255	27,0	1387	20,9	7971	14,2	52,7
Plus de 90 km/h	3391	7,1	153	16,2	1008	15,2	3866	6,9	50,1
Inconnu	73,33	0,2	54	5,7	22	0,3	28	0,1	65,5
Total	47 794	100	944	100	6640	100	56 077	100	29,2

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

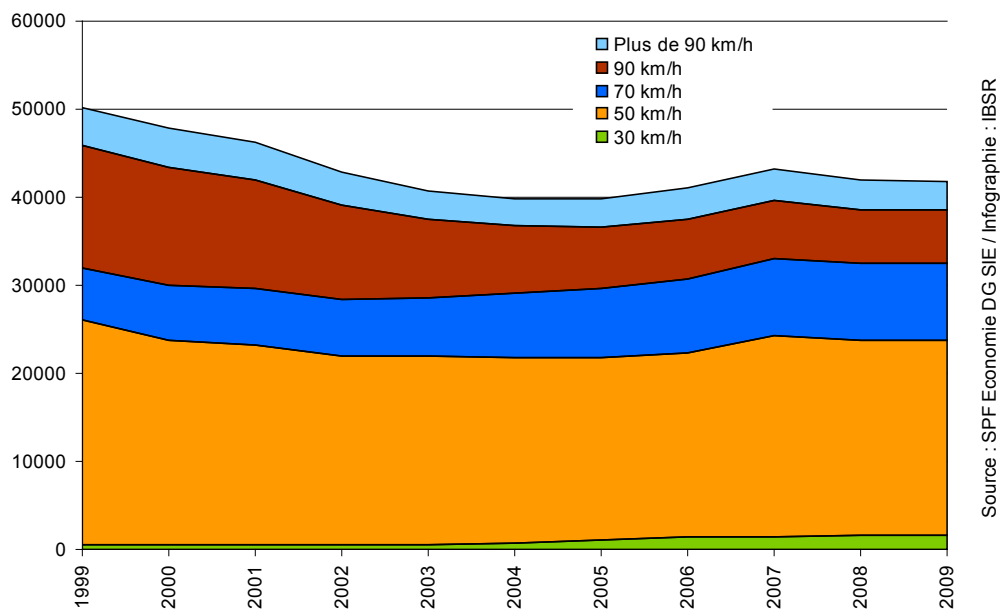
FIGURE 46 :
Évolution du nombre de décédés 30 jours selon le régime de vitesse



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

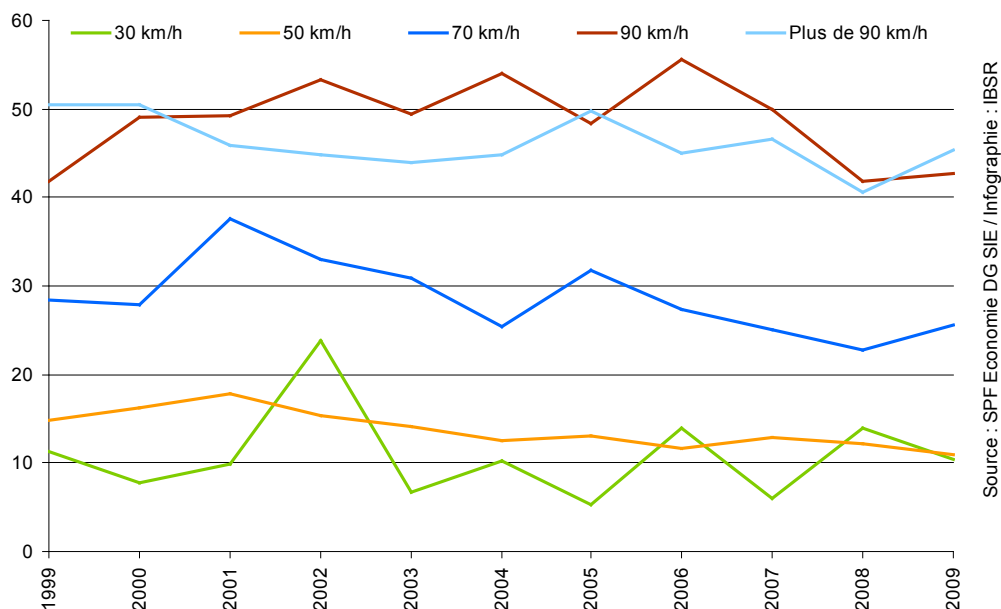
33 30 km/h = de 0 à 30 km/h ; 50 km/h = de 31 à 50 km/h ; 70 km/h = de 51 à 70 km/h ; 90 km/h = de 71 à 90 km/h

FIGURE 47 :
Évolution du nombre d'accidents selon le régime de vitesse



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

FIGURE 48 :
Évolution de la gravité des accidents selon le régime de vitesse



8

LES VICTIMES

8.1 Généralités

8.1.1 Causes de mortalité

Les accidents de la circulation sont la première cause de mortalité chez les hommes de 20 à 24 ans. Plus de 50% des décès chez eux sont liés à un accident de la circulation. Parmi les hommes de 10-19 ans et de 25-34 ans, c'est une personne sur 5 qui perd la vie suite à un tel accident. Chez les femmes, l'âge critique se situe entre 5 et 24 ans, où l'on compte également 1 décès sur 5 dû à un accident de la route (excepté entre 10 et 14 ans).

FIGURE 49 :

Part de chaque cause de décès selon la catégorie d'âge, hommes - 2006

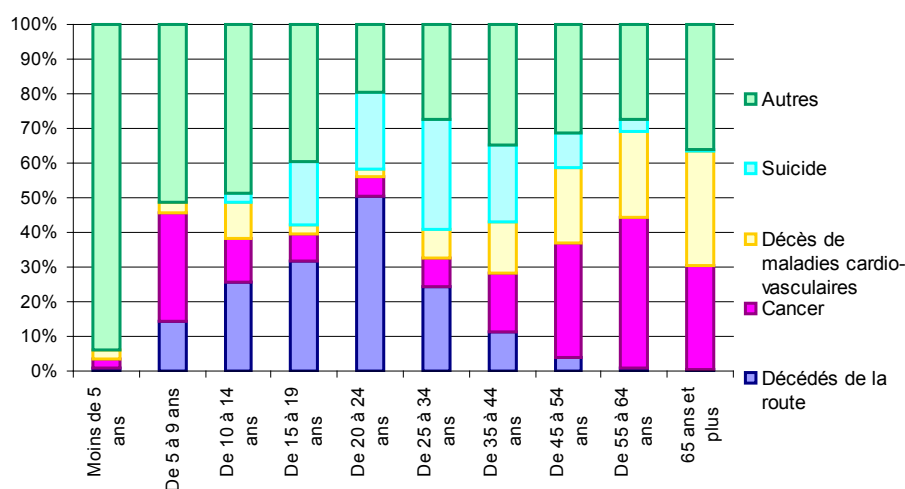
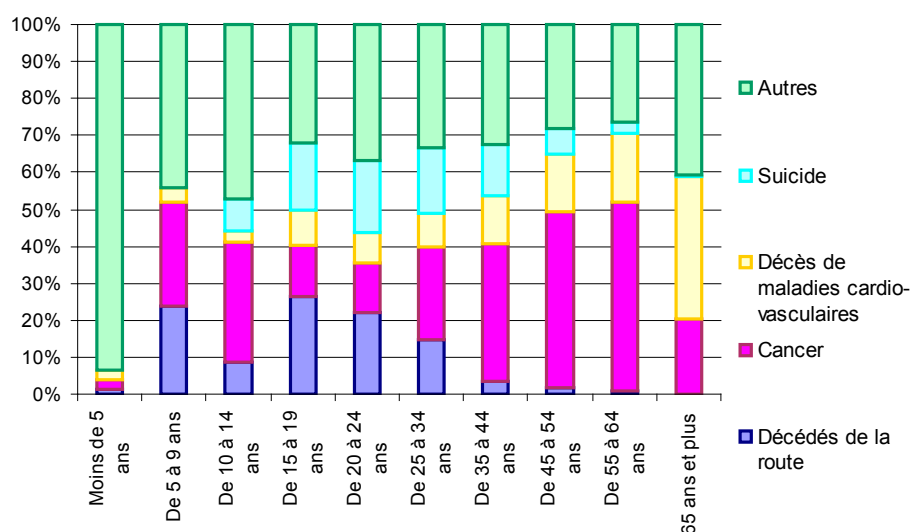


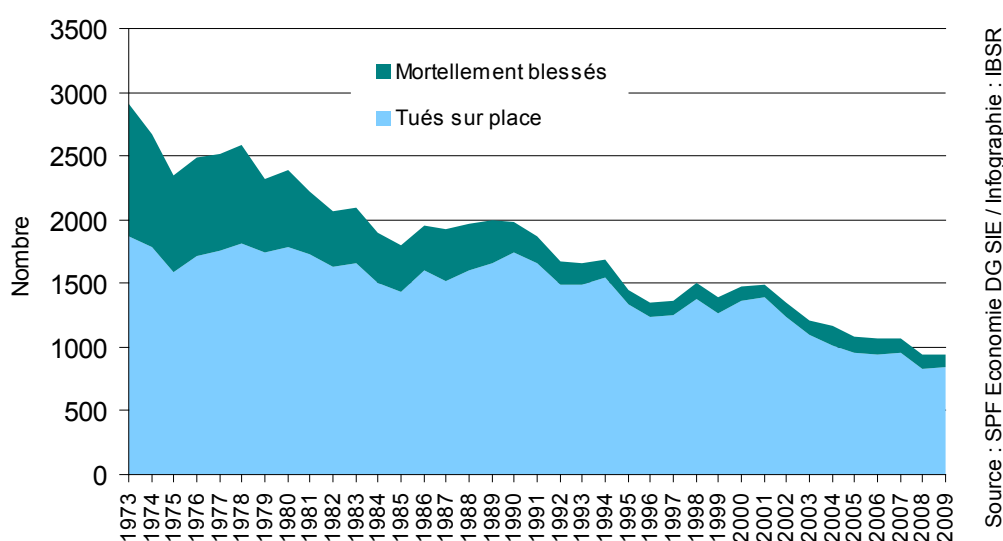
FIGURE 50 :

Part de chaque cause de décès selon la catégorie d'âge pour les femmes - 2006



Les décédés 30 jours sont généralement scindés en « tués sur place » et « mortellement blessés ». Cette dernière catégorie reprend les personnes qui ne sont pas mortes sur le lieu de l'accident ou avant l'admission à l'hôpital. Le nombre de personnes mortellement blessées a constamment diminué de 1973 jusqu'au début des années 90 ; depuis lors, il reste constant. Leur proportion parmi l'ensemble des tués de la route est cependant en augmentation, car le nombre de tués sur place diminue, lui, depuis les années '90. En 2009, la part des mortellement blessés parmi l'ensemble des décédés s'élève à 11%.

FIGURE 51 :
Évolution du nombre de décédés 30 jours scindé en tués sur place et mortellement blessés

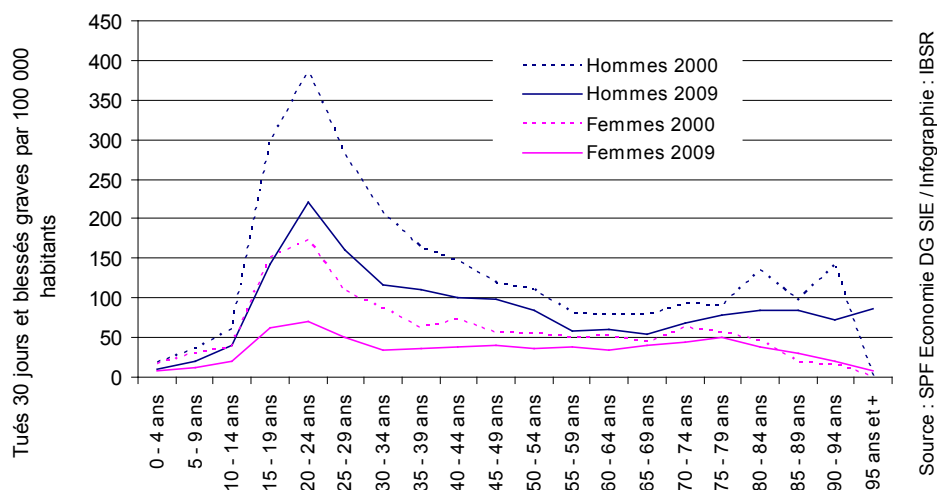


8.1.2 Age et sexe

Le fait que les accidents de la route touchent bien plus les jeunes hommes est frappant lorsque nous observons le nombre de tués et de blessés graves par 100 000 habitants. Chez les hommes entre 20 et 24 ans, cet indicateur culmine à 220 blessés graves et tués par 100 000 habitants. Il a pourtant diminué de moitié entre 2000 et 2009. Chez les jeunes femmes aussi, le nombre de tués et blessés graves par 100 000 habitantes a diminué de moitié entre 2000 et 2009. La baisse est même un peu plus importante pour elles : dans la catégorie d'âge des 20 à 24 ans, on observe une diminution de 59% chez les femmes et de 43% chez les hommes. Le nombre de tués par 100 000 habitants de sexe féminin s'élève à 70 dans cette catégorie d'âge.

FIGURE 52 :

Blessés graves et décédés 30 jours par 100 000 habitants selon la catégorie d'âge et le sexe, comparaison 2000/2009 (non pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 45 :

Indicateurs-clés des victimes selon l'âge, total³⁴ - 2009 (pondéré)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents avec au moins 1... ³⁵	Population	Blessés graves et décédés 30 jours par 100 000 habitants
0 à 4 ans	9	48	976	954	617 537	9
5 à 9 ans	5	91	1394	1352	591 001	16
10 à 14 ans	8	171	2105	2199	606 338	30
15 à 19 ans	71	610	6669	7639	654 046	104
20 à 24 ans	118	830	8106	11 779	650 740	146
25 à 29 ans	96	632	6461	10 560	690 986	105
30 à 34 ans	70	455	4982	9042	689 150	76
35 à 39 ans	84	476	4788	8851	756 734	74
40 à 44 ans	77	482	4507	8561	801 519	70
45 à 49 ans	67	497	4074	7868	810 856	70
50 à 54 ans	62	392	3313	6391	753 160	60
55 à 59 ans	54	274	2466	4813	680 408	48
60 à 64 ans	42	247	1776	3493	613 827	47
65 à 69 ans	32	185	1257	2438	460 265	47
70 à 74 ans	43	211	1143	2165	452 608	56
75 à 79 ans	46	205	935	1803	407 196	62
80 à 84 ans	27	138	570	1069	294 423	56
85 à 89 ans	21	57	246	460	166 203	47
90 à 94 ans	4	9	29	62	41 627	32
95 ans et plus	2	1	6	9	14 456	21
Inconnus	6	628	271	2601	/	/
Total	944	6640	56 077	47 794	10 753 080	71

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

³⁴ Y compris les victimes dont le sexe est inconnu.

³⁵ Un accident dans lequel plusieurs personnes de différentes catégories d'âge sont impliquées est comptabilisé plusieurs fois dans cette colonne du tableau. Par exemple : un accident avec une personne de 23 ans et une personne de 55 ans est comptabilisé une fois dans la catégorie d'âge des 20 à 24 ans et une fois dans la catégorie d'âge des 55 à 59 ans. Un accident avec deux personnes de 23 ans sera toutefois comptabilisé 1 seule fois dans la catégorie d'âge des 20 à 24 ans..

TABLEAU 46 :
Indicateurs-clés des victimes selon l'âge, hommes - 2009 (pondéré)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents avec au moins 1 ... ³⁶	Population	Blessés graves et décédés 30 jours par 100 000 habitants
0 à 4 ans	4	27	502	520	316 089	10
5 à 9 ans	1	57	774	790	301 683	19
10 à 14 ans	7	115	1197	1322	309 986	39
15 à 19 ans	49	428	4159	5258	333 564	143
20 à 24 ans	99	620	4979	8313	326 344	220
25 à 29 ans	77	477	3808	7338	346 023	160
30 à 34 ans	57	350	2942	6215	346 948	117
35 à 39 ans	72	352	2823	5912	382 905	111
40 à 44 ans	60	347	2631	5760	406 619	100
45 à 49 ans	55	347	2333	5270	408 775	98
50 à 54 ans	49	273	1940	4350	377 220	85
55 à 59 ans	42	157	1400	3251	339 739	59
60 à 64 ans	27	153	953	2324	301 676	60
65 à 69 ans	21	97	634	1539	219 183	54
70 à 74 ans	27	115	586	1374	206 333	69
75 à 79 ans	22	111	470	1125	171 250	77
80 à 84 ans	21	73	294	685	109 706	85
85 à 89 ans	9	35	140	306	52 235	84
90 à 94 ans	4	3	11	37	9952	73
95 ans et plus	1	1	5	7	2421	86
Inconnus	1	14	44	118	/	/
Total	705	4150	32 625	41 300	5 268 651	92

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

³⁶ Un accident dans lequel plusieurs hommes de différentes catégories d'âge sont impliqués est comptabilisé plusieurs fois dans cette colonne du tableau. Par exemple : un accident avec un homme de 23 ans et un homme de 55 ans est comptabilisé une fois dans la catégorie d'âge des 20 à 24 ans et une fois dans la catégorie d'âge des 55 à 59 ans. Un accident avec deux hommes de 23 ans sera toutefois comptabilisé 1 seule fois dans la catégorie d'âge des 20 à 24 ans.

TABLEAU 47 :
Indicateurs-clés des victimes selon l'âge, femmes - 2009 (pondéré)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents avec au moins 1 ... ³⁷	Population	Blessés graves et décédés 30 jours par 100 000 habitants
0 à 4 ans	5	20	435	438	301 448	8
5 à 9 ans	4	33	610	611	289 318	13
10 à 14 ans	1	56	898	913	296 352	19
15 à 19 ans	22	179	2489	2782	320 482	63
20 à 24 ans	19	207	3088	4147	324 396	70
25 à 29 ans	19	152	2623	3762	344 963	49
30 à 34 ans	13	104	2016	3208	342 202	34
35 à 39 ans	12	123	1951	3291	373 829	36
40 à 44 ans	17	133	1862	3116	394 900	38
45 à 49 ans	12	147	1726	2865	402 081	40
50 à 54 ans	13	119	1363	2219	375 940	35
55 à 59 ans	12	117	1059	1729	340 669	38
60 à 64 ans	15	93	818	1289	312 151	34
65 à 69 ans	11	88	616	995	241 082	41
70 à 74 ans	16	95	554	870	246 275	45
75 à 79 ans	24	94	465	749	235 946	50
80 à 84 ans	6	66	275	418	184 717	39
85 à 89 ans	12	22	104	161	113 968	30
90 à 94 ans	0	6	18	24	31 675	20
95 ans et plus	1	0	1	2	12 035	8
Inconnus	0	4	20	35	/	/
Total	234	1860	22 992	26 144	5 484 429	38

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

8.1.3 Types d'usagers (évolution, âge et sexe)

A. Evolution

Globalement, le nombre de décédés 30 jours a diminué de 35% en 2009 par rapport à la moyenne de référence 1998-1999-2000.

Cette diminution générale n'est pas uniformément répartie entre les différents types d'usagers. En admettant que l'objectif général de -50% par rapport à la moyenne de référence 1998-1999-2000 ait été imposé à chaque type d'utilisateur individuellement, certains types d'usagers pourraient atteindre « leur objectif » et d'autres non. Les cyclomotoristes de classe A et les passagers de voitures ont déjà réalisé une diminution de plus 50%. Les cyclomotoristes de classe B et les automobilistes sont dans le même cas, à peu de choses près. Pour les cyclistes et les piétons, nous observons une diminution d'un tiers du nombre de décédés 30 jours.

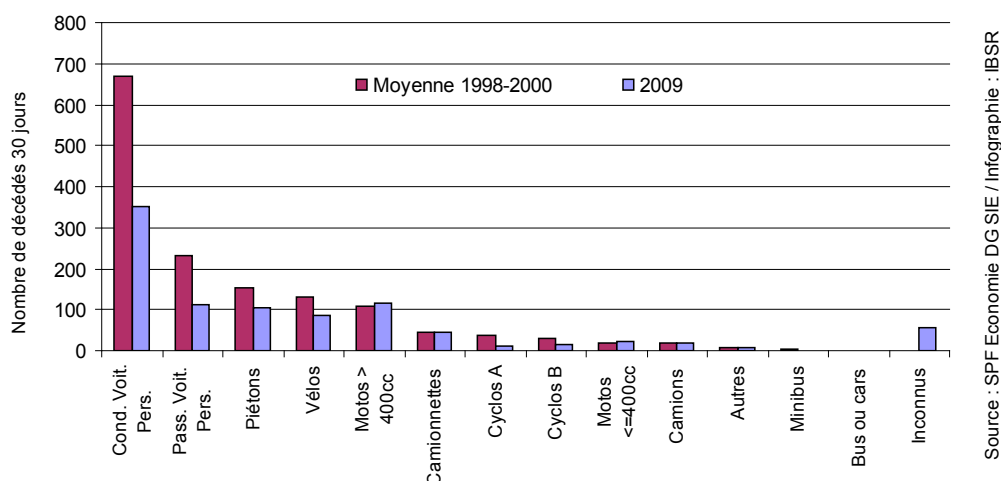
³⁷ Un accident dans lequel plusieurs femmes de différentes catégories d'âge sont impliquées est comptabilisé plusieurs fois dans cette colonne du tableau. Par exemple : un accident avec une femme de 23 ans et une femme de 55 ans est comptabilisé une fois dans la catégorie d'âge des 20 à 24 ans et une fois dans la catégorie d'âge des 55 à 59 ans. Un accident avec deux femmes de 23 ans sera toutefois comptabilisé 1 seule fois dans la catégorie d'âge des 20 à 24 ans.

Chez les motards et les occupants de camionnettes et de camions, on ne rencontre aucune diminution (significative) par rapport à la moyenne de référence 1998-1999-2000. Ceci trouve en partie son origine dans l'augmentation relativement élevée du nombre de véhicules-kilomètres parcourus par les motards (+32%) et les camionnettes (+43%) au cours de cette période. L'évolution des véhicules-kilomètres par usager de la route ne peut néanmoins pas tout expliquer étant donné que l'augmentation du nombre de véhicules-kilomètres parcourus par les camions (+6%) au cours de cette période est presque similaire à l'augmentation du nombre de véhicules-kilomètres parcourus par les voitures (+8%), alors que l'évolution des décédés 30 jours est bien plus positive pour cette dernière catégorie de véhicule.

Bien que la comparaison du nombre de décédés 30 jours en 2009 par rapport à la moyenne de référence 1998-1999-2000 soit positive pour certains types d'utilisateurs de la route, cette diminution a surtout été réalisée au cours de la première moitié de la précédente décennie pour la plupart des types d'utilisateurs. Nous constatons en effet depuis 2005 une stagnation pour les piétons, les cyclistes, les cyclomotoristes classe B et les passagers de voitures (Tableau 48).

FIGURE 53 :

Évolution du nombre de décédés 30 jours selon le type d'utilisateur - comparaison entre la moyenne de référence 1998-2000 et 2009 (pondéré)



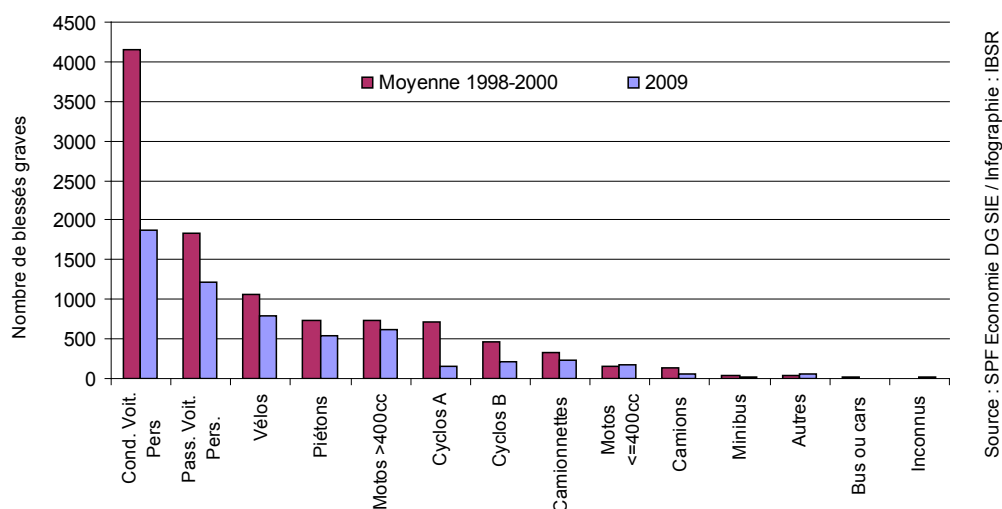
Les moyens de transport qui coûtent chaque année la vie à plus de 50 personnes présentent une évolution relativement similaire du nombre de blessés graves et du nombre de décédés 30 jours par rapport à la moyenne de référence 1998-1999-2000. Nous observons une évolution inverse uniquement pour les motards >400cc : une augmentation des décédés 30 jours (+6%) et une diminution des blessés graves (-14%).

Lorsque nous observons les tendances récentes, deux évolutions défavorables sautent aux yeux : une augmentation de plus de 70% des motards ≤400cc grièvement blessés depuis 2004 et une augmentation d'un tiers des passagers d'autos grièvement blessés depuis 2005. L'augmentation des motards ≤400cc grièvement blessés peut être due à la popularité croissante des déplacements en moto. Les causes de l'augmentation du nombre de passagers d'autos sont actuellement encore inconnues.

Nous constatons une stagnation récente des chiffres pour les piétons et les cyclistes tout comme pour les personnes décédées dans la circulation (Tableau 49).

FIGURE 54 :

Évolution du nombre de blessés graves selon le type d'utilisateur - comparaison entre la moyenne de référence 1998-2000 et 2009 (pondéré)



Par rapport à la moyenne de référence 1998-1999-2000, le nombre de blessés légers en 2009 diminue moins que le nombre de décédés 30 jours (-17,5% contre -35,1% pour tous les types d'utilisateurs). Ceci se manifeste chez les différents types d'utilisateurs. On observe encore une diminution de plus de la moitié chez un seul type d'utilisateur, à savoir les cyclomoteuristes de classe A. Le nombre de décédés 30 jours chez les piétons et les cyclistes diminue d'un tiers par rapport à la moyenne de référence 1998-1999-2000 (et le nombre de blessés graves d'un quart), mais reste constant lorsqu'il s'agit des blessés légers. La diminution chez les occupants d'automobiles est également moins prononcée.

Le nombre de blessés légers chez les motards ≤ 400 cc augmente même de 51,7% par rapport à la moyenne de référence 1998-1999-2000 (contre +20,0% chez les décédés 30 jours).

L'évolution des blessés légers à court terme est inquiétante pour certains utilisateurs de la route, en particulier pour les utilisateurs vulnérables. Le nombre de blessés légers chez les piétons, les cyclistes et les motards augmente de manière significative depuis 2005. Pour les quatre-roues motorisés, la récente évolution rencontrée chez les occupants de camionnettes est la plus préoccupante, le nombre de blessés légers a en effet augmenté d'un quart depuis 2003.

FIGURE 55 :

Évolution du nombre de victimes selon le type d'utilisateur (comparaison entre la moyenne de référence 1998-2000 et 2009 – chiffres non pondérés)

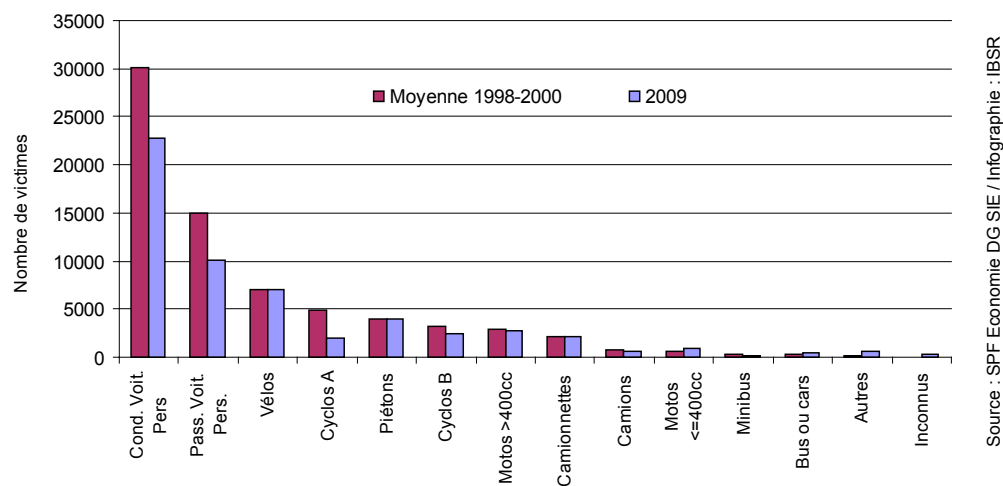


TABLEAU 48 :

Évolution du nombre de décédés 30 jours selon le type d'utilisateur

	Piéton	Cycliste	Cyclo A	Cyclo B	Moto ≤400cc	Moto >400cc	Cond. voit. pers.
1991	280	166	56	45	25	89	822
1992	233	147	52	46	18	74	754
1993	199	137	37	50	20	127	749
1994	197	151	60	33	22	119	781
1995	149	128	38	33	20	96	688
1996	155	120	41	24	13	94	638
1997	142	122	44	24	13	112	642
1998	162	135	51	27	24	97	670
1999	154	122	33	23	15	127	645
2000	142	134	28	36	16	102	697
2001	160	128	42	21	21	126	663
2002	127	105	33	33	15	143	592
2003	114	109	27	18	14	109	533
2004	102	78	18	15	16	104	491
2005	108	71	18	12	16	107	471
2006	123	91	21	14	16	114	467
2007	104	90	14	12	11	128	438
2008	99	86	14	18	20	88	365
2009	103	87	10	15	22	115	353
Moyenne 1998-2000	153	130	37	29	18	109	671
Évolution	-32,5%	-33,2%	-73,2%	-47,7%	+20,0%	+5,8%	-47,4%

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR



Pass. Voit. pers.	Camionnette	Camion	Minibus	Autobus et autocar	Autre	Inconnu	Total
317	36	23	5	1	5	3	1873
286	35	15	3	4	4	0	1671
292	22	11	9	4	3	0	1660
277	28	18	3	1	2	0	1692
240	30	14	2	1	9	1	1449
216	25	14	8	1	6	1	1356
203	26	19	7	3	6	1	1364
266	40	15	6	1	4	2	1500
207	42	20	4	0	5	0	1397
225	52	20	6	2	9	1	1470
237	48	28	6	3	3	0	1486
187	40	15	8	1	6	50	1355
156	27	15	1	0	4	85	1212
132	32	18	3	2	16	135	1162
153	44	16	0	0	10	63	1089
122	34	16	0	0	10	41	1069
112	49	25	3	1	27	57	1071
114	40	25	0	2	11	62	944
112	43	20	1	0	7	56	944
233	45	18	5	1	6	1	1456
-51,9%	-3,7%	+9,1%	-81,3%	-100,0%	+16,7%	+5500,0%	-35,1%

TABLEAU 49 :

Évolution du nombre de blessés graves selon le type d'utilisateur

	Piéton	Cycliste	Cyclo A	Cyclo B	Moto ≤400cc	Moto >400cc	Cond. voit. pers.
1991	1462	1702	1015	980	259	645	6413
1992	1310	1551	922	775	223	722	6116
1993	1167	1548	881	638	214	782	6037
1994	1173	1478	885	589	188	767	5704
1995	1025	1428	779	517	180	859	5127
1996	892	1173	721	465	157	774	4531
1997	879	1230	754	475	166	800	4529
1998	815	1104	762	470	168	727	4383
1999	780	1113	722	444	157	714	4120
2000	624	971	659	449	134	738	3981
2001	704	872	574	396	130	694	3604
2002	604	833	486	377	104	656	2932
2003	631	831	315	340	120	726	2653
2004	604	718	251	246	97	532	2247
2005	570	769	234	255	114	591	2109
2006	570	763	219	263	111	605	2076
2007	607	806	226	281	107	627	2040
2008	592	774	209	244	125	554	1890
2009	546	796	160	218	167	623	1881
2009 pondéré	635	914	181	249	191	697	2064
Moyenne 1998-2000	740	1063	714	454	153	726	4161
Évolution	-26,2%	-25,1%	-77,6%	-52,0%	+9,2%	-14,2%	-54,8%

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 50 :

Évolution du nombre de victimes selon le type d'utilisateur

	Piéton	Cycliste	Cyclo A	Cyclo B	Moto ≤400cc	Moto >400cc	Cond. voit. pers.
1991	5379	7885	4625	4282	922	2039	34 371
1992	4780	7420	4428	3537	808	2244	33 643
1993	4602	7454	4101	3209	782	2503	33 474
1994	4478	7517	4160	2900	719	2651	32 019
1995	4211	7508	4104	2671	753	2820	30 388
1996	4094	7025	3991	2588	602	2693	29 121
1997	4032	7419	4556	2803	638	2846	29 784
1998	4034	7079	4992	3048	643	2769	30 549
1999	4116	7261	5178	3303	658	3049	30 221
2000	3657	6789	4718	3331	609	2805	29 333
2001	3645	6540	4448	3115	553	2868	28 267
2002	3439	6740	4216	3228	562	2906	24 412
2003	3988	7109	3361	3036	601	3064	23 183
2004	4154	7016	2611	2601	730	2748	22 495
2005	3675	6464	2444	2352	680	2775	21 589
2006	3665	6460	2260	2369	770	2891	22 360
2007	3980	6886	2344	2716	640	2943	23 595
2008	3883	6877	2236	2365	887	2723	22 808
2009	3995	6983	2008	2381	966	2784	22 795
2009 pondéré	4731	8114	2296	2757	1138	3167	25 564
Moyenne 1998-2000	3936	7043	4963	3227	637	2874	30 034
Évolution	+1,5%	-0,9%	-59,5%	-26,2%	+51,7%	-3,1%	-24,1%

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

Pass. Voit. pers.	Camionnette	Camion	Minibus	Autobus et autocar	Autre	Inconnu	Total
3259	347	126	46	31	41	6	16 332
2936	266	143	38	29	44	6	15 081
2829	305	115	47	8	54	5	14 630
2666	300	143	40	23	44	3	14 003
2265	279	125	36	31	60	6	12 717
2002	271	133	62	8	27	5	11 221
2063	275	156	47	17	39	2	11 432
1976	282	128	35	15	38	6	10 909
1797	350	128	47	12	34	3	10 421
1722	333	130	45	18	40	3	9 847
1500	286	115	32	12	29	1	8 949
1165	296	122	20	3	35	5	7 638
987	228	105	5	7	68	80	7 096
918	229	80	22	11	85	193	6 233
906	243	105	11	16	100	52	6 075
951	212	93	15	17	102	25	6 022
993	224	86	18	12	134	38	6 199
1177	245	77	4	18	73	31	6 013
1215	236	62	17	6	55	27	6 009
1274	253	65	18	7	63	29	6 640
1832	322	129	42	15	37	4	10 392
-33,7%	-26,6%	-51,8%	-59,8%	-60,0%	+47,3%	+575,0%	-42,2%

Pass. Voit. pers.	Camionnette	Camion	Minibus	Autobus et autocar	Autre	Inconnu	Total
19 271	1907	774	365	462	202	44	82 528
18 448	1748	784	343	332	204	59	78 778
18 111	1870	704	310	281	222	52	77 675
17 170	1726	828	329	307	199	27	75 030
15 846	1753	741	311	379	222	47	71 754
14 746	1795	708	374	300	191	31	68 259
15 455	1788	771	342	270	181	22	70 907
15 563	1953	715	366	343	180	26	72 260
15 058	2135	740	313	275	203	33	72 543
14 392	2205	774	298	301	174	45	69 431
13 661	2168	696	322	311	162	24	66 780
11 782	2047	712	226	305	238	90	60 903
09 913	1891	662	119	300	571	739	58 537
10 009	1963	632	108	318	843	1755	57 983
10 223	1999	686	139	446	755	472	54 699
10 210	2186	648	150	476	923	316	55 684
10 336	2177	670	125	466	1006	387	58 271
10 241	2129	650	111	501	803	373	56 587
10 015	2131	545	115	471	610	285	56 084
11 243	2355	584	126	562	706	316	63 661
15 004	2098	743	326	306	186	35	71 411
-33,3%	+1,6%	-26,6%	-64,7%	+53,8%	+228,5%	+722,1%	-21,5%

B. Age

Le tableau ci-dessous présente les pourcentages de diminution et d'augmentation (moyenne 2007-2008-2009 par rapport à la moyenne de référence 1998-1999-2000) des tués et blessés graves par type d'utilisateur et groupe d'âge. Les types d'utilisateurs sont classés de gauche à droite de l'évolution la moins favorable à l'évolution la plus favorable. Pour les motards, la diminution des décédés 30 jours et blessés graves est la plus faible (-12%) ; pour les cyclomotoristes la plus élevée (-61%). Nous observons une augmentation pour un seul groupe d'âge bien déterminé en rapport avec un type d'utilisateur bien déterminé : le nombre de tués et blessés graves chez les motards de 35 à 64 ans augmente de 31%.

Plus le groupe d'âge est jeune, plus le pourcentage de diminution augmente. C'est le cas pour presque tous les types d'utilisateurs. Chez les cyclistes par exemple, la diminution pour les plus de 25 ans se situe entre -10% et -15% ; la diminution augmente jusqu'à -34% pour le groupe d'âge des 18-24 ans et croît encore davantage pour atteindre -50% chez les moins de 18 ans.

Naturellement, ces différentes évolutions en fonction du type de véhicule et de l'âge sont peut-être partiellement déterminées par des évolutions démographiques en interaction avec des évolutions du nombre de véhicules et/ou de véhicules-kilomètres parcourus par certains types de véhicules.

TABLEAU 51 :

Évolution du nombre de tués et blessés graves (moyenne 2007-2009 versus moyenne 1998-2000) par catégorie d'âge et type d'utilisateur (chiffres non pondérés)³⁸

	Motocyclistes	Piétons	Cyclistes	Occupants de camionnettes
0 - 17 ans		-32%	-50%	
18 - 24 ans	-39%	-28%	-34%	-25%
25 - 34 ans	-36%	-18%	-10%	-40%
35 - 64 ans	31%	-13%	-15%	-19%
65 ans et plus		-17%	-13%	
Total	-12%	-20%	-25%	-27%

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

³⁸ Seules les évolutions pour les types d'utilisateurs pour lesquels on a déploré en 2009 au moins 20 blessés graves et tués dans les catégories d'âge mentionnées sont reprises dans ce tableau (à l'exception de l'évolution des passagers de camions dans la catégorie d'âge 25-34 ans où on a compté 10 tués et blessés graves en 2009). Les pourcentages d'évolution sur base de chiffres moins élevés sont trop influencés par les variations aléatoires de chiffres d'accidents.



Occupants de camions	Occupants de voitures	Cyclomotoristes	Total
	-64%	-68%	-56%
	-53%	-67%	-52%
-58%	-59%	-59%	-52%
-23%	-51%	-37%	-34%
	-42%		-31%
-35%	-54%	-61%	-44%

TABLEAU 52 :
Décédés 30 jours selon l'âge et le type d'utilisateur - 2009

	Piéton	Cycliste	Cyclo	Moto	Cond. voit. pers.	Pass. voit. pers.	Autre	Total	Population
0	1	0	0	0	0	0	0	1	126 644
1	0	0	0	0	0	0	2	2	124 675
2	0	0	0	0	0	1	0	1	124 289
3	0	0	0	0	0	3	0	3	121 827
4	0	0	0	0	0	1	1	2	120 102
5	1	1	0	0	0	1	0	3	117 158
6	1	0	0	0	0	0	0	1	116 259
7	1	0	0	0	0	0	0	1	118 409
8	0	0	0	0	0	1	0	1	120 244
9	0	0	0	0	0	0	1	1	118 931
10	0	2	0	0	0	0	0	2	119 829
11	1	1	0	0	0	0	0	2	121 766
12	0	1	0	0	0	1	0	2	121 866
13	1	2	0	0	0	0	0	3	120 949
14	1	2	2	0	0	5	0	10	121 928
15	2	2	4	1	1	3	1	14	126 441
16	2	2	2	2	6	4	1	19	131 076
17	0	1	1	2	11	8	2	25	133 220
18	0	0	0	1	19	7	0	27	132 532
19	1	0	0	4	15	2	5	27	130 777
20	0	0	0	2	14	4	4	24	130 829
21	1	0	0	2	12	2	4	21	129 758
22	2	1	0	3	12	1	0	19	130 490
23	0	0	0	3	9	4	1	17	128 581
24	0	0	0	6	9	3	2	20	131 082
25	0	2	0	5	6	3	0	16	132 725
26	0	1	1	6	8	3	5	24	136 637
27	1	1	1	3	9	1	3	19	139 616
28	0	1	0	7	4	1	4	17	141 461
29	2	0	0	4	6	1	2	15	140 547
30 - 34	4	0	1	15	27	10	12	69	689 150
35 - 39	5	4	2	19	27	11	21	89	756 734
40 - 44	4	6	2	17	27	1	11	68	801 519
45 - 49	5	3	2	16	29	4	8	67	810 856
50 - 54	7	6	3	11	15	3	14	59	753 160
55 - 59	8	9	2	4	11	3	7	44	680 408
60 - 64	3	5	1	3	22	2	3	39	613 827
65 - 69	10	6	1	1	16	5	2	41	460 265
70 - 74	13	9	0	0	14	1	5	42	452 608
75+	26	19	0	0	24	13	5	87	923 905
Inconnu	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	103	87	25	137	353	113	126	944	10 753 080

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 53 :
Blessés graves selon l'âge et le type d'usager - 2009 (pondéré)

	Piéton	Cycliste	Cyclo	Moto	Cond. voit. pers.	Pass. voit. pers.	Autre	Total	Population
0	1	0	0	0	0	8	0	10	126 644
1	4	0	0	0	0	2	0	6	124 675
2	2	0	0	0	0	3	1	7	124 289
3	8	0	0	0	0	1	0	9	121 827
4	9	1	0	0	0	4	2	17	120 102
5	10	1	0	0	0	2	0	14	117 158
6	5	0	0	0	0	2	0	7	116 259
7	18	4	0	0	0	3	0	25	118 409
8	7	10	0	0	0	6	1	24	120 244
9	13	2	0	0	0	6	0	21	118 931
10	9	8	2	1	1	4	1	27	119 829
11	9	6	0	1	0	9	2	27	121 766
12	7	20	1	2	1	3	0	34	121 866
13	6	24	0	0	0	15	0	45	120 949
14	11	18	2	1	0	5	1	39	121 928
15	13	8	9	3	0	9	2	44	126 441
16	12	21	59	6	0	20	4	122	131 076
17	12	16	60	4	2	35	5	136	133 220
18	7	17	36	10	30	34	7	142	132 532
19	11	14	22	15	61	36	8	167	130 777
20	5	10	16	11	70	38	8	158	130 829
21	9	6	10	22	91	40	15	192	129 758
22	6	8	10	26	96	30	18	195	130 490
23	6	8	9	26	65	24	4	141	128 581
24	4	5	8	21	73	21	11	143	131 082
25	9	7	5	22	66	13	4	127	132 725
26	8	8	5	23	70	21	7	142	136 637
27	1	5	3	29	67	18	8	132	139 616
28	6	5	6	24	50	17	10	118	141 461
29	11	2	5	20	55	11	10	113	140 547
30 - 34	21	38	22	108	190	46	31	455	689 150
35 - 39	22	57	27	108	185	31	46	476	756 734
40 - 44	36	51	28	130	178	26	33	482	801 519
45 - 49	37	70	32	118	168	23	49	497	810 856
50 - 54	32	68	25	86	122	24	34	392	753 160
55 - 59	35	73	10	33	76	28	19	274	680 408
60 - 64	31	77	7	19	81	23	9	247	613 827
65 - 69	29	59	3	6	57	27	4	185	460 265
70 - 74	41	74	3	3	59	21	9	211	452 608
75+	110	113	9	8	156	596	48	1039	923 905
Inconnu	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	635	914	434	888	2070	1286	412	6640	10 753 080

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 54 :
Victimes de la route selon l'âge et le type d'usager - 2009 (pondéré)

	Piéton	Cycliste	Cyclo	Moto	Cond. voit. pers.	Pass. voit. pers.	Autre	Total	Population
0	19	1	1	0	0	183	16	221	126 644
1	17	0	0	0	0	124	9	149	124 675
2	41	6	0	0	0	150	13	210	124 289
3	65	2	0	0	0	129	8	204	121 827
4	83	12	2	0	0	136	16	249	120 102
5	91	18	1	1	0	159	11	282	117 158
6	81	34	0	1	0	162	13	291	116 259
7	100	46	2	0	0	144	14	307	118 409
8	66	50	5	2	0	164	23	310	120 244
9	58	60	3	2	0	162	16	301	118 931
10	76	87	4	9	1	160	16	352	119 829
11	61	110	7	6	2	158	31	375	121 766
12	72	225	5	8	3	144	18	474	121 866
13	115	263	10	6	0	147	18	559	120 949
14	82	257	31	5	3	123	22	523	121 928
15	78	284	74	7	7	158	37	645	126 441
16	93	267	864	23	14	240	83	1585	131 076
17	88	256	677	18	33	362	92	1526	133 220
18	86	206	422	67	412	445	87	1725	132 532
19	80	185	260	60	698	493	103	1879	130 777
20	94	121	205	82	921	426	99	1947	130 829
21	66	125	192	112	961	401	99	1956	129 758
22	68	113	145	114	955	328	127	1850	130 490
23	62	102	92	122	972	273	106	1731	128 581
24	50	90	86	119	845	257	129	1575	131 082
25	60	91	83	118	834	223	122	1530	132 725
26	68	96	87	113	808	217	98	1485	136 637
27	48	88	79	135	825	227	108	1509	139 616
28	50	78	69	117	715	198	97	1323	141 461
29	65	82	67	95	752	176	108	1345	140 547
30 - 34	250	409	262	508	2959	659	461	5507	689 150
35 - 39	291	438	279	535	2783	552	475	5353	756 734
40 - 44	262	522	313	600	2464	478	431	5069	801 519
45 - 49	313	648	253	566	2013	458	392	4644	810 856
50 - 54	248	569	202	404	1641	376	329	3770	753 160
55 - 59	227	508	127	202	1148	338	244	2795	680 408
60 - 64	208	475	66	85	819	284	129	2066	613 827
65 - 69	182	336	33	20	571	247	86	1475	460 265
70 - 74	187	353	27	18	509	232	70	1397	452 608
75+	470	482	32	5	837	377	98	2299	923 905
Inconnu	13	18	26	21	104	653	71	906	0
Total	4731	8114	5092	4305	25 610	11323	4523	63 699	10 753 080

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

C. Sexe

La part que représentent les occupants de voiture parmi l'ensemble des décédés 30 jours est comparable chez les hommes et les femmes : 48% chez les hommes et 53% chez les femmes. La différence entre les sexes est par contre fortement marquée pour les motocyclistes : 1 homme tué sur 5 est un motard, contre seulement 1 femme tuée sur 100. Cette différence est « compensée » par une proportion beaucoup plus élevée de piétonnes décédées que de piétons décédés (23% contre 7%) malgré une différence limitée au niveau du nombre absolu de piétons décédés pour les deux sexes.

Mais trois fois plus d'hommes que de femmes perdent la vie sur la route. Une différence au niveau de la gravité des accidents corporels (nombre de tués par 1000 accidents corporels) en est partiellement à l'origine : 9 personnes décédées par 1000 accidents corporels chez les femmes et 17 personnes décédées par 1000 accidents corporels chez les hommes.

TABLEAU 55 :
Indicateurs-clés des victimes selon le type d'usager - 2009 (pondéré)³⁹

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Accidents impliquant au moins 1 ... ⁴⁰	Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	
Piétons	103	11	635	10	3994	7	4606	22
Cyclistes	87	9	914	14	7113	13	7883	11
Cyclomotoristes	25	3	434	7	4632	8	4981	5
Motocyclistes	137	15	888	13	3280	6	4092	33
Occupants de voitures	466	49	3356	51	33 111	59	40 146	12
Occupants de camionnettes	43	5	253	4	2059	4	4515	10
Occupants de camions	20	2	65	1	499	1	2444	8
Occupants d'autobus / autocars	0	0	7	0	556	1	826	0
Autres	7	1	58	1	603	1	1151	6
Inconnus	56	6	29	0	230	0	577	97
Total	944	100	6640	100	56 077	100	47 794	20

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

³⁹ L'addition des nombres de victimes du tableau « Hommes » et du tableau « Femmes » ne correspond pas au nombre total de victimes parce qu'il existe aussi encore un petit nombre de victimes pour lesquelles le sexe n'est pas connu.

⁴⁰ La colonne « Accidents avec au moins 1... » donne le nombre d'accidents avec au moins un piéton, avec au moins un cycliste,... Un accident impliquant un piéton et un automobiliste sera donc repris dans les deux lignes de tableau correspondantes. Un accident impliquant deux automobilistes sera par contre repris dans la ligne du tableau correspondante.

TABLEAU 56 :
Indicateurs-clés des victimes selon le sexe et le type d'utilisateur, hommes - 2009 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Accidents impliquant au moins 1 ... ⁴¹	Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	
Piétons	49	7	334	8	1875	6	2276	22
Cyclistes	61	9	609	15	4555	14	5224	12
Cyclomotoristes	22	3	330	8	3158	10	3607	6
Motocyclistes	134	19	790	19	2884	9	3862	35
Occupants de voitures	336	48	1775	43	17 293	53	29 508	11
Occupants de camionnettes	38	5	191	5	1649	5	4008	9
Occupants de camions	19	3	58	1	473	1	2340	8
Occupants d'autobus / autocars	0	0	4	0	214	1	720	/
Autres	6	1	44	1	392	1	909	7
Inconnus	40	6	15	0	133	0	209	192
Total	705	100	4150	100	32 625	100	41 300	17

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 57 :
Indicateurs-clés des victimes selon le sexe et le type d'utilisateur, femmes - 2009 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Accidents impliquant au moins 1 ... ⁴²	Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	
Piétons	54	23	294	16	2076	9	2378	23
Cyclistes	26	11	304	16	2529	11	2841	9
Cyclomotoristes	3	1	98	5	1438	6	1538	2
Motocyclistes	3	1	91	5	380	2	472	6
Occupants de voitures	125	53	1015	55	15 531	68	19 949	6
Occupants de camionnettes	5	2	32	2	393	2	612	8
Occupants de camions	1	0	5	0	20	0	38	26
Occupants d'autobus / autocars	0	0	2	0	337	1	269	/
Autres	1	0	13	1	206	1	261	4
Inconnus	16	7	7	0	83	0	102	157
Total	234	100	1860	100	22 992	100	26 144	9

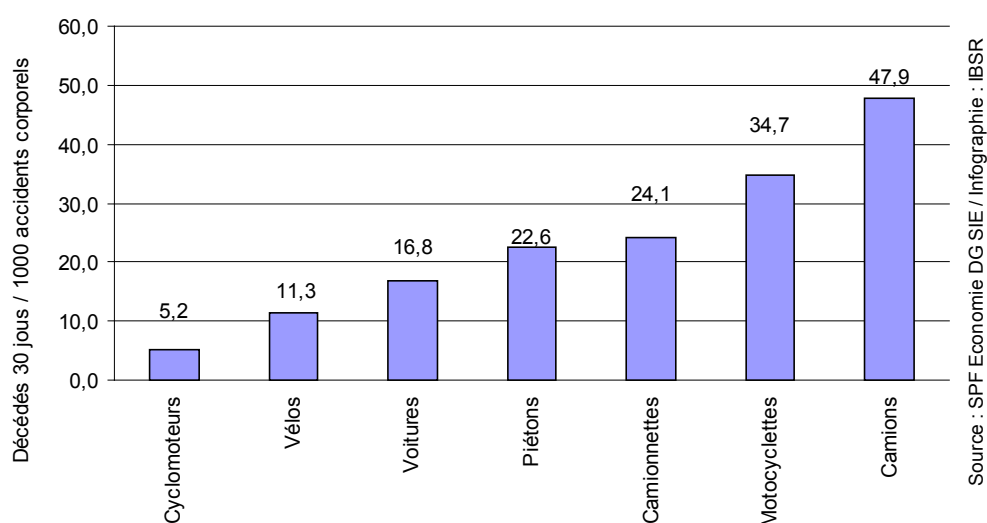
Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

41 La colonne « Accidents avec au moins 1... » donne le nombre d'accidents avec au moins un homme piéton, avec au moins un homme cycliste,... Un accident impliquant un homme piéton et un homme automobiliste sera donc repris dans les deux lignes de tableau correspondantes. Un accident impliquant deux automobilistes de sexe masculin sera par contre repris dans la ligne du tableau correspondante.

42 La colonne « Accidents avec au moins 1... » donne le nombre d'accidents avec au moins une femme piéton, avec au moins une femme cycliste,... Un accident impliquant une femme piéton et une femme piéton sera donc repris dans les deux lignes de tableau correspondantes. Un accident impliquant deux automobilistes de sexe féminin sera par contre repris une seule fois dans la ligne du tableau correspondante.

La gravité des accidents corporels est exprimée par le nombre de tués par 1000 accidents corporels. Les accidents impliquant des camions (47,9) ont les conséquences les plus graves pour les personnes qui y sont impliquées. Viennent ensuite les accidents impliquant des motards (34,7) et des camionnettes (24,1). Le fait que deux types d'usagers vulnérables connaissent le taux de gravité le plus faible est quelque peu inattendu : il s'agit des cyclomoteurs (5,2) et des cyclistes (11,3). Les occupants de voitures connaissent une de gravité de 16,8. La gravité des accidents impliquant des piétons est deux fois plus élevée que chez les cyclistes, mais ne représente d'un autre côté que la moitié de la gravité des accidents impliquant des camions.

FIGURE 56 :
Gravité des accidents par catégorie d'usager - 2009 (pondéré)



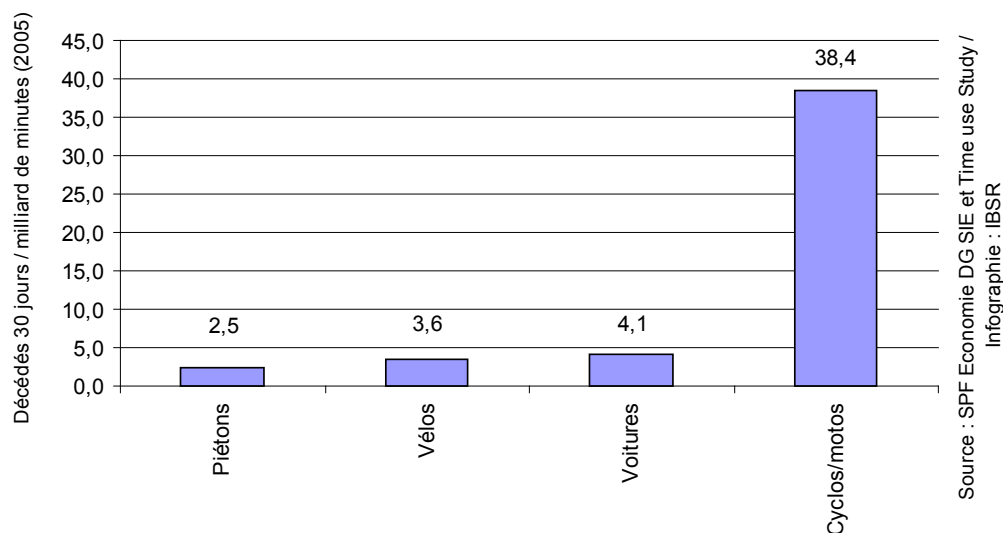
8.1.4 Risque

La gravité et le risque total de décès sont deux notions qui doivent clairement être séparées l'une de l'autre. La gravité donne le risque qu'un accident corporel se termine par une issue fatale. Le risque total de décès donne le nombre de tués par unité de temps ou par unité de distance. Ci-dessus, nous avons vu par exemple que la gravité des accidents impliquant des piétons était plus élevée que la gravité des accidents impliquant des cyclistes ou des accidents impliquant des voitures. On peut voir ci-dessous que le risque de décès pour les piétons par unité de temps est moins élevé que pour les cyclistes et les occupants de voitures.

Ceci veut dire qu'un piéton court le moins de risques par minute de décéder dans la circulation mais le plus de risques (par rapport aux cyclistes et aux voitures) de perdre la vie s'il est néanmoins impliqué dans un accident.

FIGURE 57 :

Risque total de décès par catégorie d'usager par milliard de minutes - 2005⁴³



Le risque de mourir dans un accident impliquant un camion ou dans un accident impliquant une voiture par milliard de voyageurs-kilomètres (en tant que passager ou opposant) a presque diminué de moitié depuis la moyenne de référence 1998-1999-2000. En comparaison avec cette même période, les risques de décéder dans un accident impliquant une camionnette ou dans un accident impliquant une moto ont respectivement diminué d'un tiers et d'un quart.

TABLEAU 58 :

Évolution du risque total de décès⁴⁴ par catégorie d'usager par milliard de voyageurs-kilomètres

	Voiture	Moto	Camion	Camionnette
1991	17	263	44	27
1992	15	179	36	25
1993	15	228	36	17
1994	15	190	34	19
1995	13	134	33	15
1996	12	120	28	15
1997	12	156	28	14
1998	13	135	31	14
1999	11	156	25	15
2000	12	134	25	15
2001	12	153	23	13
2002	10	152	21	12
2003	9	119	16	8

⁴³ Le risque total de décès est ici défini comme le nombre de tués sur la route dans les accidents avec les types d'usagers en question par milliard de minutes passées dans le trafic avec le type d'usager en question. Les sources de données ne nous permettent pas de calculer le risque total de décès pour les cyclomotoristes et les motards à part. Il n'est pas non plus possible de calculer le risque total de décès pour les autres catégories d'usagers (par exemple : camions).

⁴⁴ Le risque total de décès est ici défini comme le nombre de tués sur la route dans les accidents avec les types d'usagers en question divisé par le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus par les types d'usagers en question. Les sources de données ne nous permettent pas de calculer le risque total de décès des autres catégories d'usagers (par exemple : piétons).

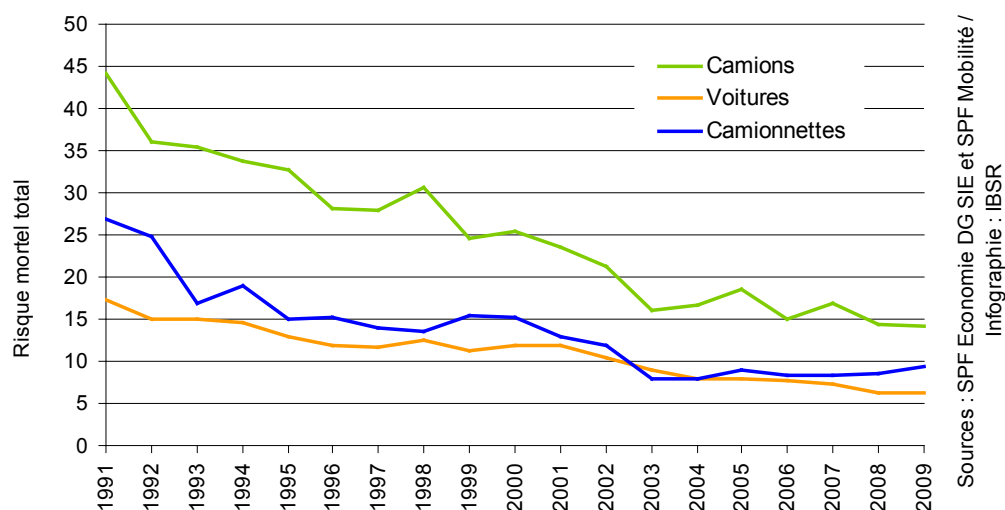
	Voiture	Moto	Camion	Camionnette
2004	8	108	17	8
2005	8	109	19	9
2006	8	116	15	8
2007	7	112	17	8
2008	6	88	14	9
2009	6	107	14	9
Moyenne 1998-2000	12	142	27	15
Évolution	-46,5%	-24,5%	-47,4%	-36,2%

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

En 2009, le risque de décéder dans un accident impliquant une voiture s'élève à 6 tués par milliard de kilomètres parcourus. Les risques des accidents impliquant une camionnette et des accidents de camion sont plus élevés puisqu'ils sont respectivement de 14 et 9 tués par milliard de kilomètres. Les accidents impliquant une motocyclette laissent tout le monde derrière eux : par kilomètre parcouru, une personne impliquée dans un accident avec moto a 17 fois plus de risque de décéder que s'il avait s'agit d'un accident avec une voiture.

FIGURE 58 :

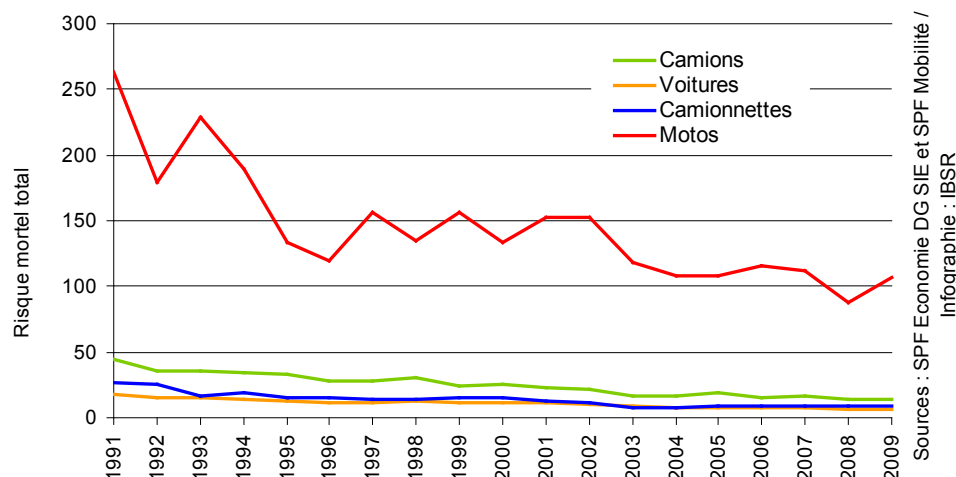
Évolution du risque total de décès par catégorie d'utilisateur par milliard de voyageurs-kilomètres⁴⁵



⁴⁵ Le risque total de décès est ici défini comme le nombre de tués sur la route dans les accidents avec les types d'utilisateurs en question divisé par le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus par les types d'utilisateurs en question. Les sources de données ne nous permettent pas de calculer le risque total de décès pour les autres catégories d'utilisateurs (par exemple : piétons). Les deux graphiques diffèrent seulement au niveau de l'échelle sur l'axe Y. Le risque total de décès par milliard de voyageurs-kilomètres étant tellement élevé pour les motos par rapport aux autres types d'utilisateurs, cela peut seulement être rendu dans le deuxième graphique.

FIGURE 58

Évolution du risque total de décès par catégorie d'utilisateur par milliard de voyageurs-kilomètres



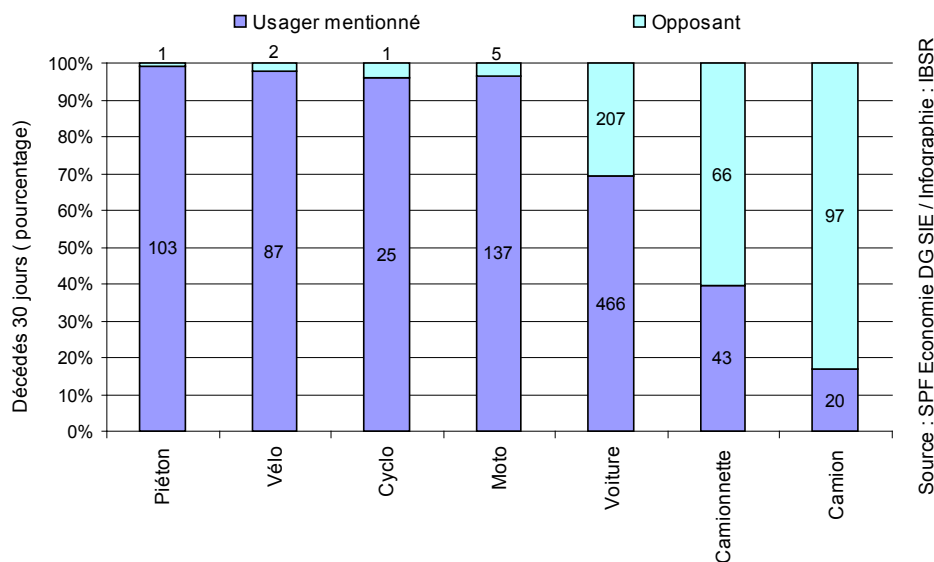
8.1.5 Occupants et opposants

Certains moyens de locomotion ne représentent pas tellement un danger (de mort) pour les occupants mais plutôt pour les opposants. Ceci est illustré au moyen du graphique ci-dessous qui montre clairement la différence entre les types d'utilisateurs vulnérables et les autres types d'utilisateurs. Dans plus de 95% des accidents mortels impliquant des piétons, des cyclistes, des cyclomotoristes ou des motards, c'est le piéton, le cycliste, le cyclomotoriste ou le motard lui-même qui perd la vie.

Les quatre-roues motorisés se distinguent clairement des utilisateurs vulnérables : dans des accidents avec au moins une voiture, 30% des tués sur la route ne sont pas des occupants de voitures. En ce qui concerne les camionnettes et les camions, ce pourcentage s'élève respectivement à 60% et à 80%.

FIGURE 59 :

Parts de décédés 30 jours de la catégorie d'utilisateur mentionnée et des opposants à cette catégorie dans les collisions impliquant le type d'utilisateur en question - 2009



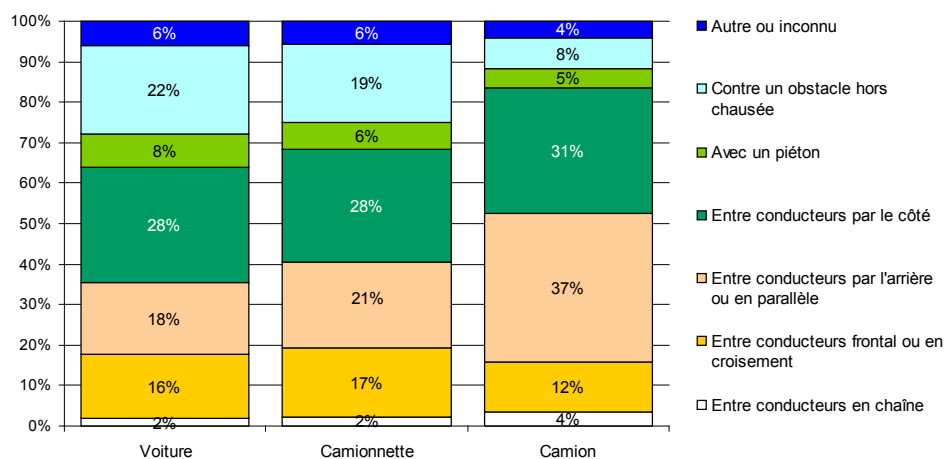
8.1.6 Types de collision : voitures, camions et camionnettes

Le graphique ci-dessous montre que la nature de la première collision est très similaire pour les voitures et les camionnettes. Environ 35% des collisions sont des collisions avec un seul usager (sans qu'un autre usager soit impliqué) : la majorité de ces collisions sont des collisions contre un obstacle hors chaussée. Environ 30% des collisions ont lieu par le côté, environ 17% sont frontales et 20% se sont produites par l'arrière.

Chez les camions par contre, on enregistre plus de collisions par l'arrière (ou en parallèle) et moins de collisions n'impliquant qu'un seul usager.

FIGURE 60 :

Répartition en pourcentage des accidents graves impliquant des voitures, des camionnettes ou des camions selon la nature de la première collision - 2009 (pondéré)



8.1.7 Pays d'immatriculation

L'implication des véhicules motorisés étrangers dans les accidents corporels est relativement limitée. En effet, 93% des véhicules motorisés sont immatriculés en Belgique. Lorsque nous examinons uniquement les camions impliqués dans les accidents corporels, nous remarquons une implication plus élevée des véhicules étrangers car « seulement » 72% des camions impliqués sont immatriculés en Belgique. Parmi les 28% de camions restants, 15% viennent de nos pays voisins directs.

TABLEAU 59 :

Pays d'immatriculation des véhicules impliqués dans des accidents corporels (2009 – chiffres pondérés)⁴⁶

	Tous les véhicules motorisés		Camions	
	#	%	#	%
Belgique	62 713	93	1868	72
France	1076	2	43	2
Pays-Bas	1063	2	194	7
Allemagne	417	1	104	4
Luxembourg	259	0	41	2
Pologne	222	0	60	2
Royaume-Uni	131	0	19	1
Rép. Tchèque	41	0	27	1
Autre	352	1	151	6
Inconnu	1296	2	96	4
Total	67 571	100	2603	100

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR



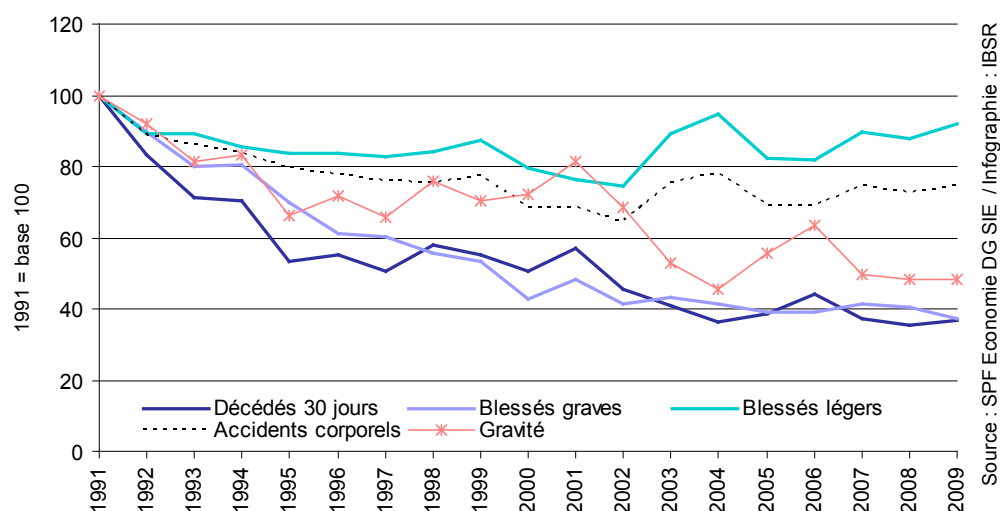
⁴⁶ Il est évident que seuls les véhicules pour lesquels une plaque d'immatriculation est légalement obligatoire sont repris dans le tableau.

8.2 Piétons

8.2.1 Evolution

Les accidents impliquant un piéton ont connu une baisse de 1991 à 2002 (près de -30%), mais depuis lors, le nombre d'accidents est de nouveau en légère hausse. Cette même évolution s'est produite au niveau des blessés légers. Le nombre de tués et de blessés graves a diminué d'environ 60% de 1991 à 2004. L'évolution des indicateurs relatifs aux accidents de piéton est très similaire à celle observée pour les cyclistes.

FIGURE 61 :
Évolution des piétons victimes et des accidents impliquant au moins un piéton (non pondéré)⁴⁷



⁴⁷ L'évolution des décédés 30 jours, des blessés graves et des blessés légers concerne uniquement les piétons. Pour l'évolution de la gravité et du nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents, les usagers décédés des suites d'un accident impliquant un piéton mais qui ne sont pas des piétons sont également inclus.

TABLEAU 60 :
Évolution des piétons victimes et des accidents impliquant au moins un piéton (non pondéré)⁴⁸

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents	Gravité
1991	280	1462	3637	5238	55
1992	233	1310	3237	4644	51
1993	199	1167	3236	4513	45
1994	197	1173	3108	4374	46
1995	149	1025	3037	4156	37
1996	155	892	3047	4063	40
1997	142	879	3011	3977	36
1998	162	815	3057	3948	42
1999	154	780	3182	4049	39
2000	142	624	2891	3600	40
2001	160	704	2781	3592	45
2002	127	604	2708	3379	38
2003	114	631	3243	3953	29
2004	102	604	3448	4090	25
2005	108	570	2997	3610	31
2006	123	570	2972	3608	35
2007	104	607	3269	3893	27
2008	99	592	3192	3810	27
2009	103	546	3346	3891	27
2009 pondéré	103	635	3994	4606	22
Moyenne 1998-2000	153	740	3043	3866	40
Évolution	-33%	-26%	+10%	+1%	-33%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.2.2 Age et sexe

En ce qui concerne le nombre de décédés 30 jours et de blessés graves par 100 000 habitants, on remarque que deux catégories d'âge sortent du lot : les jeunes (jusqu'à 19 ans) et les personnes âgées (à partir de 70 ans). Le pic rencontré chez les jeunes peut éventuellement s'expliquer par le comportement à risque et le nombre élevé de déplacements à pied. Le pic observé chez les personnes âgées est plutôt lié à leur plus grande vulnérabilité.

⁴⁸ Les victimes dont le sexe ou la gravité des blessures est inconnu ne sont pas reprises dans ce tableau.

FIGURE 62 :

Nombre de décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants par catégorie d'âge, piétons - comparaison 2000/2009 (non-pondéré)

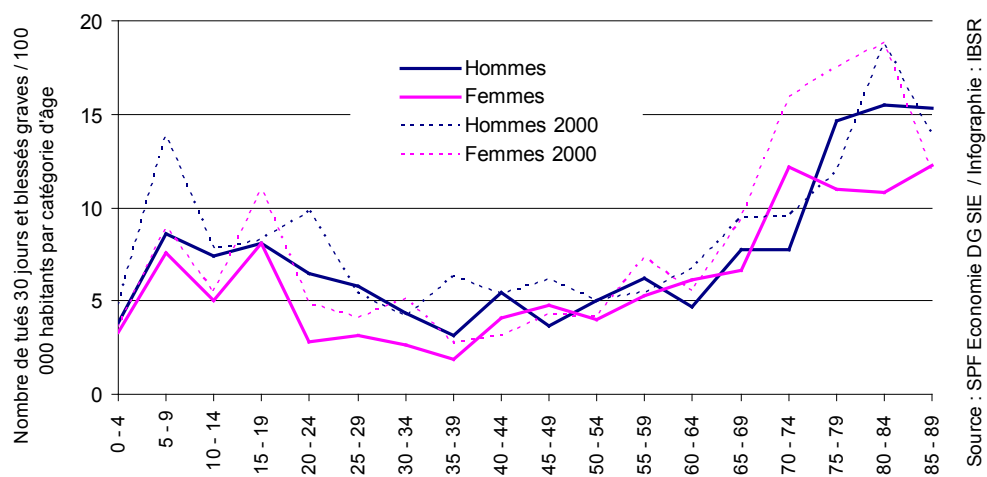


TABLEAU 61 :

Nombre de décédés 30 jours, blessés graves et blessés légers par âge et sexe, piétons - 2009 (pondéré)⁴⁹

	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	1	0	7	5	1,8	1,6
1	0	0	2	1	7	6	3,7	2,0
2	0	0	2	0	18	17	3,5	0,0
3	0	0	2	6	33	23	3,8	10,1
4	0	0	6	3	54	19	9,5	5,8
0 à 4	0	1	14	11	119	70	4,40	3,8
5	0	0	7	4	49	30	11,4	6,1
6	0	1	2	1	46	27	3,9	3,8
7	0	1	7	11	46	35	11,4	21,5
8	0	0	6	1	32	27	9,4	2,1
9	0	1	8	5	29	16	13,1	9,5
5 à 9	0	3	30	22	202	135	9,8	8,6
10	0	0	6	4	34	33	9,5	6,0
11	0	0	7	2	31	20	11,5	3,6
12	0	0	2	4	36	29	3,7	7,5
13	1	0	5	1	53	54	9,3	2,2
14	0	0	6	5	34	36	9,3	9,1
10 à 14	1	0	26	17	187	172	8,7	5,7
15	0	1	5	8	24	41	7,7	14,2
16	0	1	7	5	35	46	10,5	8,6
17	2	0	7	6	36	38	13,0	8,6
18	1	1	6	1	33	44	10,1	3,4
19	0	0	4	7	25	45	5,9	10,8
15 à 19	3	3	29	26	151	214	9,5	9,1
20	0	0	5	0	44	43	7,6	0,0
21	1	0	7	2	32	22	12,5	3,6
22	0	0	1	5	32	29	1,9	7,1
23	0	1	6	0	26	29	9,5	1,6
24	1	1	3	1	25	18	6,9	3,0
20 à 24	2	2	23	8	160	141	7,6	3,1
25	0	0	6	3	28	23	8,6	5,0
26	0	0	7	1	24	35	10,3	1,7
27	0	0	0	1	20	24	0,0	1,8
28	0	0	2	3	21	23	3,3	4,8
29	1	0	7	3	26	28	11,4	5,0
25 à 29	1	0	22	13	118	133	6,7	3,7

49 Les victimes dont le sexe ou la gravité des blessures est inconnu ne sont pas reprises dans ce tableau.

	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
30 à 34	5	1	11	10	108	113	4,7	3,2
35 à 39	1	0	13	9	122	145	3,6	2,3
40 à 44	2	5	23	13	105	111	6,3	4,5
45 à 49	1	2	16	19	121	151	4,3	5,3
50 à 54	2	4	19	13	97	111	5,6	4,5
55 à 59	5	4	19	16	76	106	7,0	5,9
60 à 64	2	4	14	18	72	99	5,2	6,9
65 à 69	5	3	14	15	62	81	8,5	7,4
70 à 74	5	5	13	29	53	83	8,6	13,6
75 à 79	5	7	24	22	50	99	16,8	12,4
80 à 84	6	1	13	22	42	68	17,1	12,3
85 +	3	9	8	20	17	40	17,4	18,6
Inconnus	0	0	1	0	0	0		
Total	49	54	334	294	1875	2076	7,3	6,3

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.2.3 Position du piéton

6 accidents sur 10 impliquant un piéton ont lieu pendant que le piéton traverse la chaussée : en 2009, 54% des piétons tués, 63% des piétons blessés graves et 60% des piétons blessés légers l'ont été pendant la traversée de la chaussée.

La gravité de ces accidents est la plus élevée lorsque le piéton traverse la chaussée à un endroit où il n'y a pas de passage pour piétons ; il est moins élevé lorsque le piéton traverse à côté d'un passage pour piétons (à une distance de moins de 30 mètres) et il est, finalement, au plus bas lorsque le piéton traverse sur un passage pour piétons. Cette constatation vaut pour tous les âges (voir graphique suivant). La gravité de tous les accidents précités augmente d'ailleurs avec l'âge.

Outre les accidents au cours desquels le piéton traverse la chaussée à un endroit sans passage pour piétons, les accidents au cours desquels le piéton marche sur la chaussée (dans le prolongement de la chaussée) sont les plus graves. Néanmoins, ces accidents représentent seulement une minorité des accidents impliquant un piéton (7%).

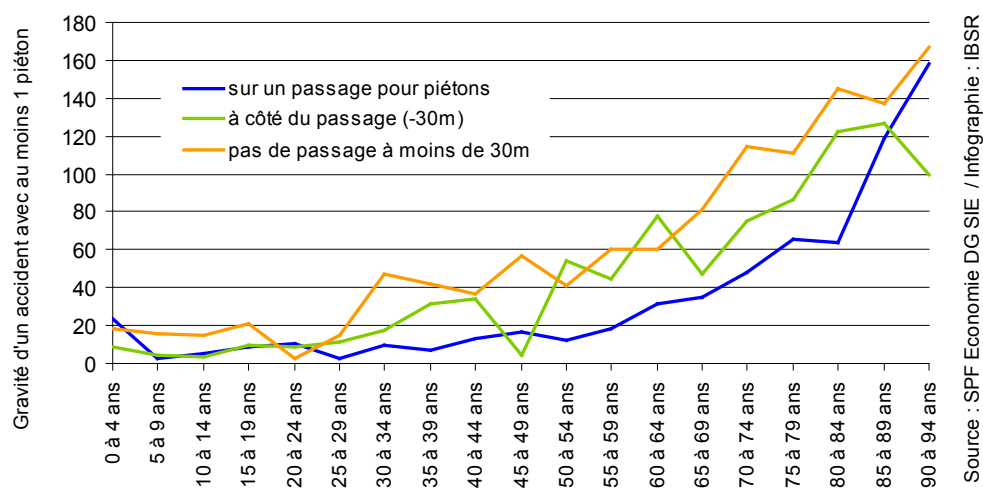
TABLEAU 62 :
Piétons victimes selon leur position au moment de l'accident (2009 pondéré)

		Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents	Gravité (2000-2009 non pondéré)
Sur passage pour piéton	Réglé par feu rouge /vert pour piéton	5	46	327	344	22
	Réglé par un policier ou un surveillant habilité	0	2	19	21	0
	Non réglé	17	145	1152	1180	24
A côté d'un passage (-30m)	Réglé par feu rouge /vert pour piéton	0	16	91	100	26
	Réglé par un policier ou un surveillant habilité	0	1	12	12	24
	Non réglé	13	95	512	560	30
Pas de passage à moins de 30 mètres		20	112	528	593	44
Autres	Sur trottoir ou accotement	6	62	524	498	24
	Sur une piste cyclable séparée de la chaussée	1	10	134	109	18
	Sort d'un véhicule	1	12	106	104	20
	Sur la chaussée, côté droit (par rapport au sens de la marche)	5	37	225	232	41
	Sur la chaussée, côté gauche (par rapport au sens de la marche)	8	10	92	100	43
	Joue, travaille sur la chaussée	5	39	276	275	32
	Inconnus	21	78	414	464	56
Total		102	664	4414	4592	32

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 63 :

Gravité des accidents impliquant un piéton selon la position du piéton au moment de la traversée et selon la catégorie d'âge - 2000-2009 (non pondéré)

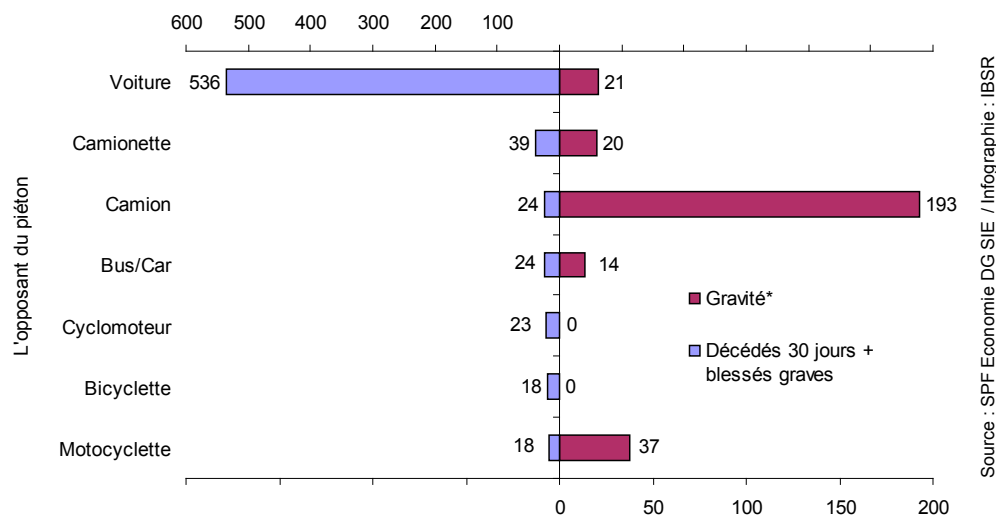


8.2.4 Opposant

Les voitures sont de loin les principaux opposants des piétons. Les accidents entre piétons et camions sont beaucoup plus rares mais la gravité spécifique est presque 10 fois plus élevée.

FIGURE 64 :

Nombre de piétons tués et grièvement blessés et gravité des accidents de piétons, selon le type d'opposant - 2009 (pondéré)



* Gravité spécifique

8.3 Cyclistes

8.3.1 Évolution

En 2009, 87 cyclistes ont perdu la vie et environ 800 ont été gravement blessés. Le nombre de blessés légers est relativement stable depuis 1991. Par rapport aux blessés légers, le nombre de décédés 30 jours et de blessés graves a évolué de manière plus positive. Mais après une diminution des deux indicateurs de près de 60% entre 1991 et 2005, la tendance à la baisse s'est arrêtée. Cette évolution est très similaire à celle rencontrée chez les piétons car aucun indicateur ne s'est amélioré pour eux non plus depuis 2005.

FIGURE 65 :

Évolution des cyclistes victimes et des accidents impliquant au moins un vélo (non pondéré)⁵⁰

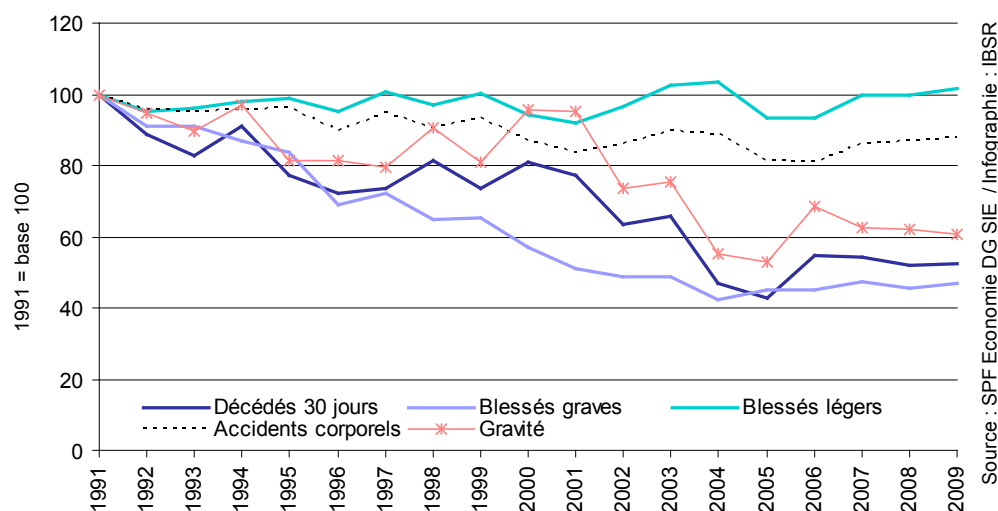


TABLEAU 63 :

Évolution des cyclistes victimes et des accidents impliquant au moins un vélo⁵⁰

	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

⁵⁰ L'évolution des décédés 30 jours, des blessés graves et des blessés légers concerne uniquement les cyclistes. Pour l'évolution de la gravité et du nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents, les usagers décédés des suites d'un accident impliquant un cycliste mais qui ne sont pas des cyclistes sont également inclus.

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents	Gravité
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
2009	87	796	6100	6779	13
2009 pondéré	87	914	7113	7883	11
Moyenne 1998-2000	130	1063	5850	6964	19
Évolution	-33%	-25%	+4%	-3%	-32%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

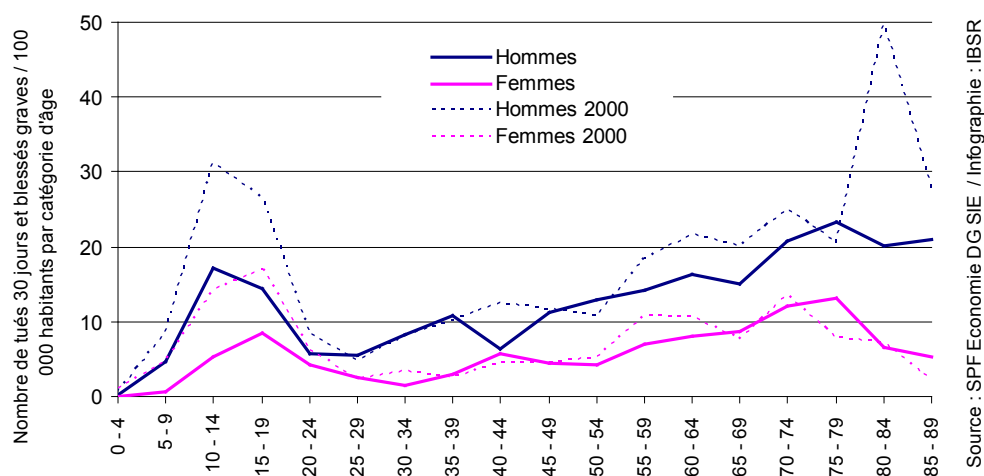
8.3.2 Age et sexe

En ce qui concerne les catégories d'âge les plus touchées, nous remarquons aussi des analogies entre les piétons et les cyclistes. Pour les cyclistes aussi, « les pics d'âge » se situent chez les jeunes (jusqu'à 19 ans) et les personnes âgées (déjà à partir de 50 ans environ). Les explications pour ce phénomène sont les mêmes : à savoir un possible comportement à risque et un plus grand nombre de déplacements de la part des jeunes et grande vulnérabilité des personnes âgées.

Depuis 2000, le nombre de personnes décédées et de blessés graves chez les cyclistes par 100 000 habitants a fortement diminué chez les jeunes de moins de 20 ans. Chez les adultes par contre, on ne rencontre aucune amélioration significative depuis 2000 (le pic observé en 2000 pour les hommes de 80 à 84 ans est très probablement le fruit du hasard).

FIGURE 66 :

Nombre de décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants par catégories d'âge, cyclistes - comparaison 2000/2009 (non-pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 64 :

Nombre de décédés 30 jours, blessés graves et blessés légers par âge et sexe, cyclistes - 2009 (pondéré)⁵¹

	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	1	0	0,0	0,0
1	0	0	0	0	3	2	0,0	0,0
2	0	0	0	0	2	0	0,0	0,0
3	0	0	1	0	8	2	1,9	0,0
4	0	0	1	0	10	7	1,8	0,0
0 à 4	0	0	2	0	25	12	0,7	0,0
5	0	0	1	0	10	7	1,8	0,0
6	1	0	0	0	19	14	1,7	0,0
7	0	0	2	2	30	13	3,7	2,7
8	0	0	9	1	32	8	14,3	1,9
9	0	0	2	0	40	18	3,6	0,0
5 à 9	1	0	14	3	131	60	5,1	0,9
10	0	0	8	0	45	34	12,7	0,0
11	0	0	6	0	80	25	9,3	0,0
12	1	1	13	7	131	72	22,0	13,4
13	1	0	18	6	152	86	31,1	9,7
14	1	0	13	5	159	80	22,3	7,7
10 à 14	3	1	57	17	568	296	19,5	6,2
15	2	0	6	2	143	131	12,0	3,5
16	2	0	15	6	141	104	25,5	8,8
17	1	1	8	8	143	95	13,6	14,2
18	0	2	10	7	106	81	15,4	13,4
19	1	0	10	5	101	67	15,9	7,5
15 à 19	6	3	49	28	634	478	16,5	9,5
20	0	0	5	6	59	50	7,1	8,9
21	0	0	2	4	61	57	3,5	5,6
22	0	0	6	2	54	52	8,7	3,5
23	0	0	5	3	58	35	7,4	5,4
24	1	0	4	1	50	33	6,9	2,0
20 à 24	1	0	21	16	282	226	6,7	5,1
25	0	0	1	6	51	32	1,8	8,8
26	0	0	6	2	53	34	8,5	3,4
27	2	0	5	0	60	21	10,7	0,0
28	0	1	5	0	44	27	6,8	1,4
29	1	0	1	1	49	28	3,0	1,8
25 à 29	3	1	18	9	257	142	6,2	3,0

⁵¹ Les victimes dont le sexe ou la gravité des blessures est inconnu ne sont pas reprises dans ce tableau.

	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
30 à 34	0	1	33	5	259	111	9,5	1,6
35 à 39	2	1	46	11	269	109	12,5	3,3
40 à 44	2	3	27	23	351	112	7,2	6,7
45 à 49	2	1	51	19	397	177	12,9	5,0
50 à 54	6	0	50	19	331	161	14,7	5,0
55 à 59	6	2	48	25	265	163	15,8	7,9
60 à 64	5	2	51	26	259	131	18,4	9,0
65 à 69	2	0	35	24	158	117	17,0	9,9
70 à 74	4	4	45	30	159	111	23,6	13,7
75 à 79	8	5	36	30	135	78	25,9	14,7
80 à 84	5	0	19	14	57	44	22,3	7,5
85 +	10	2	26	18	81	51	56,2	12,9
Inconnus	0	0	1	0	4	0		
Total	61	26	609	304	4555	2529	12,7	6,0

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.3.3 Position du cycliste

42% des accidents impliquant un cycliste se produisent sur une piste cyclable soit séparée de la chaussée soit indiquée par des marquages sur la chaussée. En conséquence, la majorité des accidents impliquant un cycliste ont lieu en dehors de tout aménagement spécifique pour les deux-roues.

Remarquons que les accidents de vélos survenant sur une piste cyclable physiquement séparée de la chaussée connaissent une gravité un peu plus élevée que celle des accidents se déroulant sur une piste simplement marquée sur la chaussée. Les pistes cyclables séparées de la chaussée sont pourtant très souvent jugées plus sûres par les cyclistes eux-mêmes. Ce constat vaut aussi bien en agglomération qu'en dehors de celle-ci.

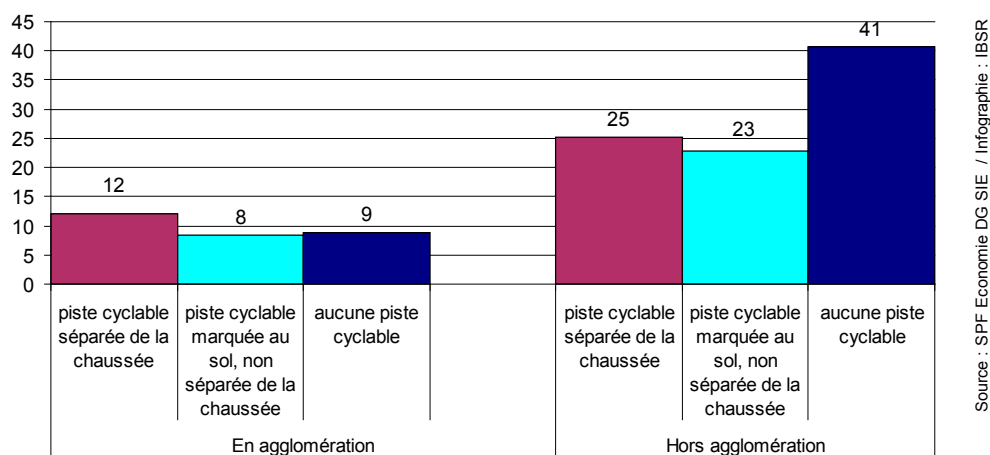


TABLEAU 65 :
Indicateurs-clés des accidents de vélo selon la piste cyclable (2009; pondéré)

Position du Vélo	Type de piste cyclable	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Accidents		Gravité (200-2009) ⁵²
		Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	
Sur une piste cyclable séparée de la chaussée	Piste cyclable unidirectionnelle	4	5	88	10	554	8	627	8	17
	Piste cyclable bi-directionnelle, le cycliste roule en sens normal	7	8	36	4	306	4	307	4	16
	Piste cyclable bi-directionnelle, le cycliste roule à contresens	2	2	22	2	204	3	214	3	7
Piste cyclable marquée au sol	Piste cyclable unidirectionnelle	17	20	145	16	1310	18	1438	18	14
	Piste cyclable bi-directionnelle, le cycliste roule en sens normal	5	6	38	4	455	6	478	6	9
	Piste cyclable bi-directionnelle, le cycliste roule à contresens	0	0	24	3	238	3	253	3	7
Aucun de ces cas		52	60	562	61	4040	57	4561	58	16
Total des accidents de vélo		87	100	914	100	7107	100	7877	100	16

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 67 :
Comparaison de la gravité des accidents impliquant un cycliste en et hors agglomération, selon le type de piste cyclable - 2009 (pondéré)



⁵² Pour que la fiabilité de la gravité (nombre de décédés 30 jours / 1000 accidents corporels) soit suffisante, l'indicateur est ici calculé sur base des chiffres d'accidents (non pondérés) des 10 dernières années. Seuls les cyclistes décédés 30 jours sont pris en considération.

8.3.4 Accidents types impliquant un cycliste

Dans 21% de l'ensemble des accidents impliquant un cycliste, l'opposant du cycliste ne lui cède pas la priorité : 13% des cyclistes décédés ont perdu la vie dans ces circonstances. Encore plus de cyclistes (25%) sont décédés lorsqu'ils n'ont eux-mêmes pas cédé la priorité à un autre usager de la route. Ce type d'accident représente 9% de l'ensemble des accidents impliquant un cycliste.

Si l'on additionne ces deux types d'accidents, il est clair que le fait de ne pas respecter la règle de la priorité joue un rôle important dans les accidents mortels impliquant un cycliste.

Les types d'accidents les plus graves sont les ceux dus à l'angle mort survenant entre un cycliste et un camion : ces accidents ont coûté la vie à 4 cyclistes en 2009. Dans 14% des accidents impliquant un cycliste, le cycliste a fait une chute avant d'être heurté par un autre véhicule.

TABLEAU 66 :
Indicateurs-clés des accidents de vélo "typiques" - 2009 (pondéré)⁵³

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Accidents		Gravité ⁵⁴
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Total des accidents de vélo	87	100	914	100	7113	100	7883	100	127
Angle mort ⁵⁵	4	5	7	1	28	0	35	0	316
Contre une portière ouverte	2	2	25	3	323	5	351	4	78
L'opposant entre/sort d'un parking ou d'un garage	0	0	26	3	309	4	335	4	77
L'opposant brûle un feu rouge	0	0	4	0	13	0	18	0	203
L'opposant ne cède pas la priorité	11	13	151	17	1477	21	1648	21	99
Le cycliste effectue une manœuvre d'évitement	2	2	18	2	124	2	165	2	124
Le cycliste brûle un feu rouge	0	0	9	1	38	1	49	1	193
Le cycliste ne cède pas la priorité	21	24	120	13	522	7	695	9	203
Chute du cycliste ⁵⁶	12	14	148	16	955	13	1090	14	147
Le cycliste perd le contrôle du véhicule	3	3%	39	4%	271	4%	309	4%	137

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

53 Cette liste d'accidents types impliquant un cycliste n'est ni exhaustive ni exclusive. En d'autres mots, la somme des différents types d'accidents n'est pas égale au nombre total d'accidents impliquant un cycliste, et un même accident peut se retrouver dans plusieurs catégories.

54 La gravité est ici exceptionnellement calculée comme le nombre de cyclistes tués ou gravement blessés pour 1000 accidents de vélo.

55 Un accident angle-mort répond aux conditions suivantes : un camion tourne à droite, un cycliste en est victime, les deux usagers circulent sur la même route, et le sens de déplacement est le même pour les deux usagers

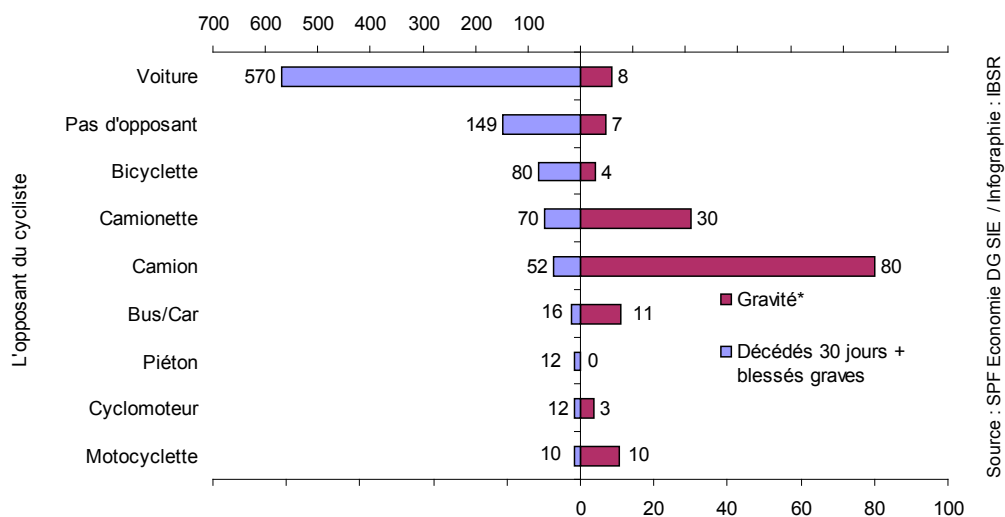
56 Ce type d'accident doit être compris comme un accident faisant suite à la chute du cycliste, et non comme un accident au cours duquel ou à la suite duquel le cycliste a perdu l'équilibre

8.3.5 Opposant

Tout comme chez les piétons, la voiture est de loin l'opposant le plus fréquent des cyclistes décédés et gravement blessés mais la gravité spécifique des accidents impliquant un camion comme opposant est environ 10 fois plus élevée. Les accidents impliquant un cycliste « seul », c'est-à-dire sans opposant, occupent la deuxième place dans le graphique ci-dessous. Etant donné que les accidents impliquant un cycliste « seul » ne sont pas souvent enregistrés (tout d'abord parce que la police n'en a pas été informée), l'importance de ces accidents est encore sous-estimée dans le graphique ci-dessous.

FIGURE 68 :

Nombre de cyclistes blessés graves et tués et gravité des accidents de vélo selon le type d'opposant au vélo - 2009 (pondéré)



* Gravité spécifique

8.4 Cyclomotoristes

8.4.1 Évolution

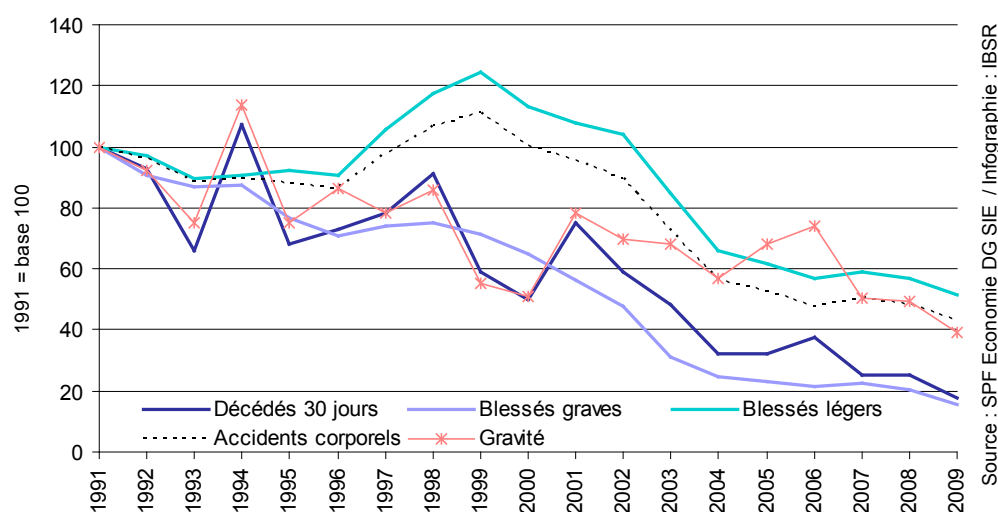
Le cyclomotoriste est le seul usager dont tous les indicateurs de sécurité routière connaissent une telle tendance à la baisse. Bien que le trajet parcouru de 1991 à 2009 ne soit pas tout à fait le même pour les cyclomoteurs classe A et les cyclomoteurs classe B, les deux types de cyclomoteurs ont connu en 2009 une diminution d'intensité similaire. Nous enregistrons une diminution entre 80% et 60% du nombre de décédés 30 jours et de blessés graves ; le nombre d'accidents corporels chute entre 50% et 30%.

Tout comme pour les piétons et les cyclistes, nous observons une stagnation des indicateurs de sécurité routière depuis environ 2005, mais ce uniquement pour les cyclomotoristes classe B.

Les accidents corporels impliquant des cyclomoteurs à 3 ou 4 roues (parmi lesquels on compte les quads) sont rares.

FIGURE 69 :

Évolution des cyclomoteurs classe A victimes et des accidents impliquant au moins un cyclo classe A (non pondéré)⁵⁷



⁵⁷ L'évolution des décédés 30 jours, des blessés graves et des blessés légers concerne uniquement les cyclo A. Pour l'évolution de la gravité et du nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents, les usagers décédés des suites d'un accident impliquant un cyclo A mais qui ne sont pas des cyclo A sont également inclus.

FIGURE 70 :

Évolution des cyclomoteurs classe B victimes et des accidents impliquant au moins un cyclomoteur classe B (non pondéré)⁵⁸

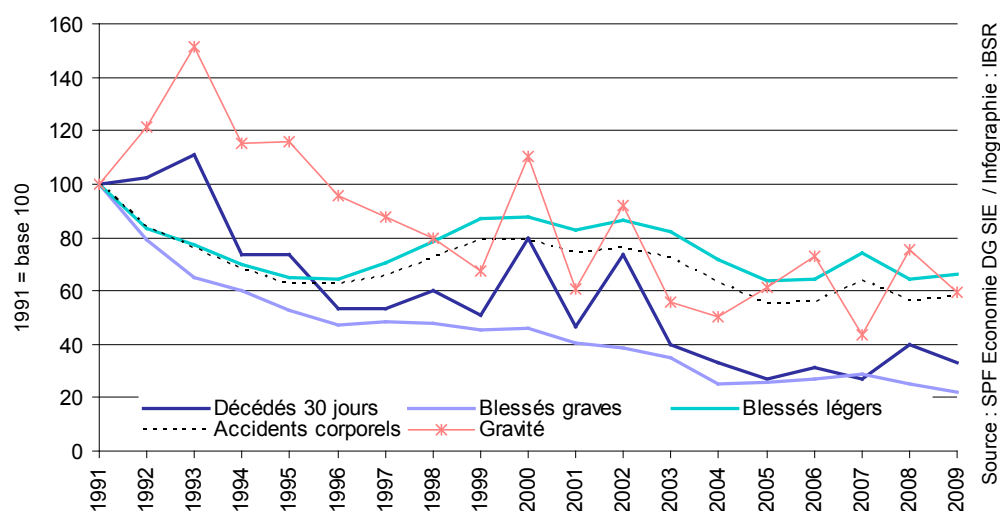


TABLEAU 67 :

Évolution du nombre d'accidents impliquant (au moins) un cyclomoteur et du nombre de cyclomotoristes victimes d'un accident (chiffres non-pondérés)^{57, 58, 59}

	Décédés 30 jours			Blessés graves		
	Classe A	Classe B	3 ou 4 roues	Classe A	Classe B	3 ou 4 roues
1991	56	45	0	1015	980	7
1992	52	46	0	922	775	6
1993	37	50	0	881	638	5
1994	60	33	0	885	589	6
1995	38	33	0	779	517	8
1996	41	24	2	721	465	5
1997	44	24	0	754	475	2
1998	51	27	0	762	470	8
1999	33	23	0	722	444	9
2000	28	36	2	659	449	8
2001	42	21	0	574	396	10
2002	33	33	2	486	377	11
2003	27	18	0	315	340	10
2004	18	15	0	251	246	2
2005	18	12	0	234	255	5
2006	21	14	1	219	263	4
2007	14	12	0	226	281	3
2008	14	18	0	209	244	4
2009	10	15	0	160	218	4
2009 pondéré	10	15	0	181	249	4
Moyenne 1998-2000	37	29	1	714	454	8
Évolution	-73%	-48%	-100%	-78%	-52%	-52%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

58 L'évolution des décédés 30 jours, des blessés graves et des blessés légers concerne uniquement les cyclo B. Pour l'évolution de la gravité et du nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents, les usagers décédés des suites d'un accident impliquant un cyclo B mais qui ne sont pas des cyclo B sont également inclus.

59 Le nombre réduit (et même souvent nul) d'occupants de cyclomoteurs à 3 ou 4 roues décédés fait perdre toute sa pertinence au calcul de la gravité.



Blessés légers			Accidents			Gravité ⁵⁹	
Classe A	Classe B	3 ou 4 roues	Classe A	Classe B	3 ou 4 roues	Classe A	Classe B
3554	3257	20	4468	4126	26	13	11
3454	2716	13	4280	3474	19	12	14
3183	2521	23	3944	3135	27	10	17
3215	2278	19	3998	2819	27	15	13
3287	2121	15	3929	2580	24	10	13
3229	2099	16	3863	2569	20	11	11
3758	2304	19	4353	2712	20	10	10
4179	2551	27	4765	2974	26	11	9
4423	2836	22	4952	3257	28	7	8
4031	2846	20	4473	3267	27	7	13
3832	2698	17	4256	3051	34	10	7
3697	2818	27	4005	3143	41	9	10
3019	2678	23	3234	2989	37	9	6
2342	2340	20	2520	2610	22	8	6
2192	2085	28	2339	2289	36	9	7
2020	2092	36	2142	2293	40	10	8
2104	2423	38	2260	2633	40	7	5
2013	2103	27	2156	2322	41	6	9
1838	2148	30	1929	2368	39	5	7
2105	2493	34	2209	2745	44	5	5
4211	2744	23	4730	3166	27	8	10
-56%	-22%	+30%	-59%	-25%	+44%	-39%	-31%

8.4.2 Age et sexe

Le graphique reprenant le nombre de décédés 30 jours et de blessés graves par 100 000 habitants montre que les accidents impliquant un cyclomoteur constituent un problème pour un groupe d'âge bien déterminé. Les personnes gravement ou mortellement blessées sont prédominantes dans la catégorie d'âge 15 à 19 ans, ce n'est pas un hasard s'il s'agit de l'âge minimum légal pour les cyclomotoristes. Etant donné que le cyclomoteur offre une plus grande mobilité et une plus importante indépendance que le vélo, de nombreux jeunes de 16 et de 17 ans optent pour ce moyen de transport.

Comme le cyclomoteur est délaissé dès que l'on dispose d'une voiture, le nombre de blessés graves et de personnes mortellement blessées par 100 000 habitants est déjà beaucoup plus bas dans la catégorie d'âge 20 à 24 ans.

Depuis 2000, on remarque une grande progression chez les 15 à 19 ans : le nombre de tués et de blessés graves par 100 000 habitants représente en 2009 seulement un tiers du nombre atteint en 2000.

FIGURE 71 :

Nombre de décédés 30 jours et de blessés graves par 100 000 habitants de la catégorie d'âge, cyclomotoristes - comparaison 2000/2009 (non-pondéré)

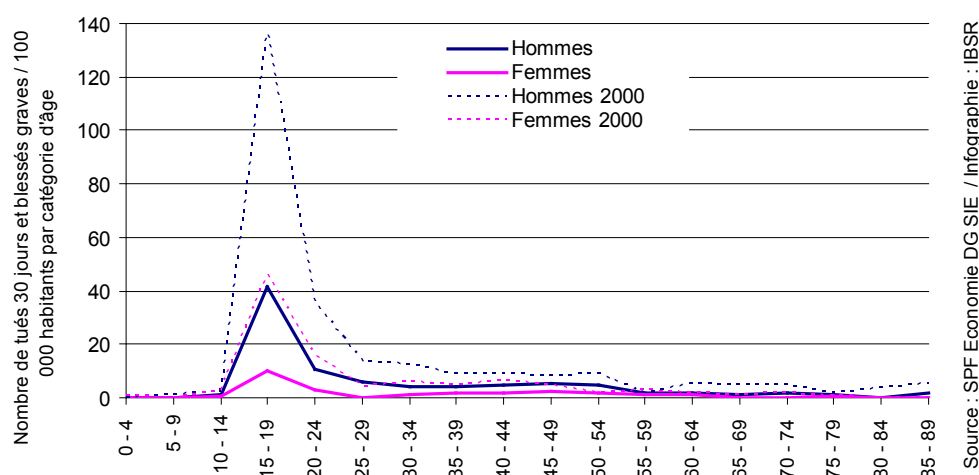


TABLEAU 68 :

Nombre de décédés 30 jours, blessés graves et blessés légers par âge et sexe, cyclomotoristes - 2009 (pondéré)⁶⁰

	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	0	0	4	2	39	23	0,4	0,2
15	0	0	7	2	43	22	10,3	3,8
16	2	0	46	12	637	166	71,2	19,3
17	3	1	48	11	476	136	74,9	18,9
18	2	0	31	6	263	120	48,2	8,9
19	1	0	18	5	168	69	28,2	7,2
15 à 19	8	1	149	36	1586	514	47,0	11,7
20	0	0	12	2	92	96	18,7	3,2

60 Les victimes dont le sexe ou la gravité des blessures est inconnu ne sont pas reprises dans ce tableau.

	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
21	0	0	9	1	127	55	13,9	1,8
22	0	0	7	3	87	48	10,5	5,1
23	0	0	6	2	61	22	8,9	3,6
24	0	0	6	2	49	29	8,5	3,3
20 à 24	0	0	40	11	416	250	12,2	3,4
25	0	0	5	0	52	27	7,0	0,0
26	0	0	5	0	58	24	7,0	0,0
27	0	0	2	1	46	29	3,1	1,7
28	1	0	6	0	43	18	9,7	0,0
29	1	0	5	0	35	26	7,8	0,0
25 à 29	2	0	22	1	233	124	6,9	0,3
30 à 34	1	0	16	6	160	76	4,8	1,7
35 à 39	1	0	19	8	154	96	5,2	2,1
40 à 44	2	0	21	7	169	112	5,6	1,7
45 à 49	3	0	21	10	134	83	5,9	2,6
50 à 54	1	1	19	6	111	64	5,4	1,8
55 à 59	2	0	4	6	64	50	1,9	1,7
60 à 64	1	1	4	2	37	20	1,8	1,1
65 à 69	0	0	3	0	17	13	1,6	0,0
70 à 74	1	0	3	0	16	7	2,1	0,0
75 à 79	0	0	2	2	12	6	1,3	0,9
80 à 84	0	0	0	0	5	1	0,0	0,0
85 +	0	0	1	0	1	0	2,0	0,0
Inconnus	0	0	1	0	1	0		
Total	22	3	330	98	3158	1438	6,7	1,8

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.4.3 Accidents types impliquant un cyclomotoriste

Dans 23% de l'ensemble des accidents impliquant un cyclomotoriste, l'opposant n'a pas cédé la priorité au cyclomotoriste : 9% des cyclomotoristes décédés ont perdu la vie dans ces circonstances.

D'autres facteurs d'accident reviennent régulièrement : la chute du cyclomotoriste juste avant la collision (13% des accidents impliquant un cyclomotoriste), la perte de contrôle par le cyclomotoriste (8%) ou la sortie de parking d'un opposant (7%). Tout comme pour les accidents impliquant un cycliste, les accidents dus à un angle mort présentent la gravité la plus élevée.

TABEAU 69 :
Indicateurs-clés des accidents de cyclomoteur typiques ⁶¹ - 2009 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Accidents		Gravité ⁶²
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Total des accidents de cyclo	25	100	434	100	4632	100	4981	100	5
Angle mort ⁶³	1	4	5	1	10	0	16	0	354
Contre une portière ouverte	0	0	6	1	48	1	51	1	111
L'opposant entre/ sort d'un parking ou d'un garage	1	3	18	3	372	8	370	7	52
L'opposant brûle un feu rouge	0	0	1	0	13	0	15	0	69
L'opposant ne cède pas la priorité	3	9	93	18	1188	24	1219	23	79
Le cycliste effectue une manœuvre d'évitement	1	3	13	3	126	3	136	3	106
Le cycliste brûle un feu rouge	1	3	6	1	37	1	44	1	157
Le cycliste ne cède pas la priorité	0	0	31	6	284	6	315	6	98
Chute du cyclomotoriste ⁶⁴	5	16	67	13	694	14	712	13	101
Le cycliste perd le contrôle du véhicule	4	13	56	11	348	7	398	8	152

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.4.4 Opposant

Tout comme chez les piétons et les cyclistes, la voiture est le principal opposant des cyclomotoristes gravement blessés et décédés. Par ailleurs, la gravité des accidents entre cyclomotoristes et voitures est particulièrement faible ; elle s'élève « seulement » à 2 tués par 1000 accidents corporels (contre 8 cyclistes et 21 piétons tués pour 1000 accidents impliquant une voiture).

A l'instar des cyclistes, il n'y a pas opposant dans de nombreux accidents impliquant un cyclomotoriste. Pour les cyclomotoristes aussi, les camions sont les opposants les plus meurtriers par 1000 accidents corporels.

⁶¹ Cette liste d'accidents types impliquant un cyclomotoriste n'est ni exhaustive ni exclusive. En d'autres mots, la somme des différents types d'accidents n'est pas égale au nombre total d'accidents impliquant un cyclomotoriste, et un même accident peut se retrouver dans plusieurs catégories.

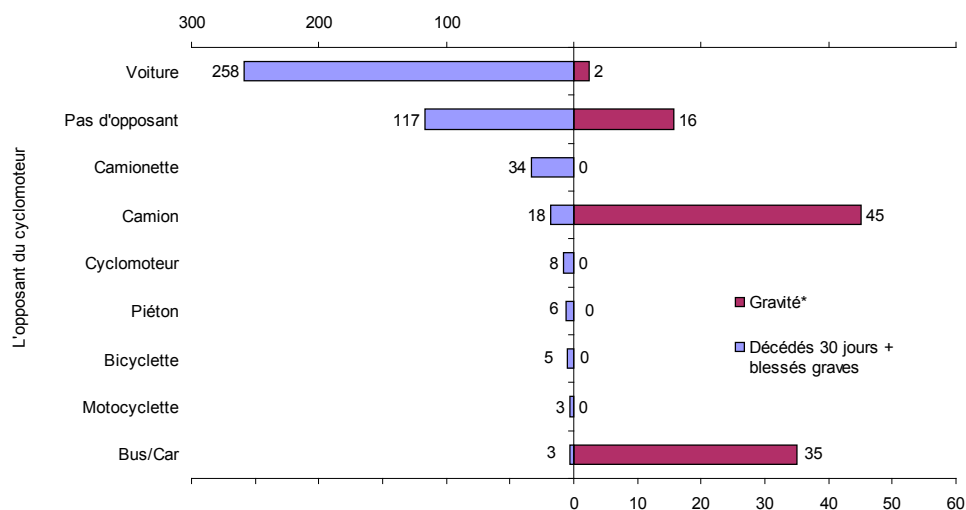
⁶² La gravité est ici exceptionnellement calculée comme le nombre de cyclomotoristes tués ou gravement blessés pour 1000 accidents de cyclo.

⁶³ Un accident angle-mort répond aux conditions suivantes : un camion tourne à droite, un cyclomotoriste en est victime, les deux usagers circulent sur la même route, et le sens de déplacement est le même pour les deux usagers

⁶⁴ Ce type d'accident doit être compris comme un accident faisant suite à la chute du cyclomotoriste, et non comme un accident au cours duquel ou à la suite duquel le cyclomotoriste a perdu l'équilibre.

FIGURE 72 :

Nombre de cyclomotoristes grièvement blessés et tués et gravité des accidents impliquant un cyclomoteur selon le type d'opposant - 2009 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

* Gravité spécifique



8.5 Motocyclistes

8.5.1 Évolution

Le formulaire de déclaration d'accidents de la circulation comprend deux catégories de motos : celles de 400 cc ou moins et celles de plus de 400 cc. Cette dernière catégorie connaît le plus grand nombre d'accidents et de victimes. Toutes cylindrées confondues, 137 personnes ont perdu la vie en 2009.

L'évolution de l'implication des motos ≤ 400 cc et des motos >400 cc dans les accidents est nettement différente. L'évolution depuis 1991 n'est positive pour aucun des deux types mais elle est clairement plus mauvaise pour les motos de plus grosse cylindrée.

Alors que le nombre de blessés légers, de blessés graves, de décédés 30 jours et d'accidents corporels connaît une tendance à la baisse au cours des années 90 pour les motos de petite cylindrée, nous remarquons une tendance opposée pour les motos de plus grosse cylindrée (excepté le nombre de blessés graves qui diminue progressivement après 1993).

Vers 2000, la tendance pour les deux types de motos change : le nombre d'accidents corporels avec des motos de plus grosse cylindrée se stabilise et le nombre d'accidents corporels avec des motos de petite cylindrée repart à la hausse. Cette augmentation atteint son apogée en 2008 et 2009.

L'évolution « en miroir » des indicateurs de sécurité routière des motos de petite et de grosse cylindrée pourrait s'expliquer par une popularité alternante des deux types de moto.

Enfin, la gravité des accidents impliquant une moto n'a pas beaucoup diminué depuis 1991 (-20%) comparativement aux autres catégories d'usagers vulnérables (-40% voire plus).



FIGURE 73 :

Évolution des motocyclistes ($\leq 400\text{cc}$) victimes et des accidents impliquant au moins une moto ($\leq 400\text{cc}$) (non pondéré)⁶⁵

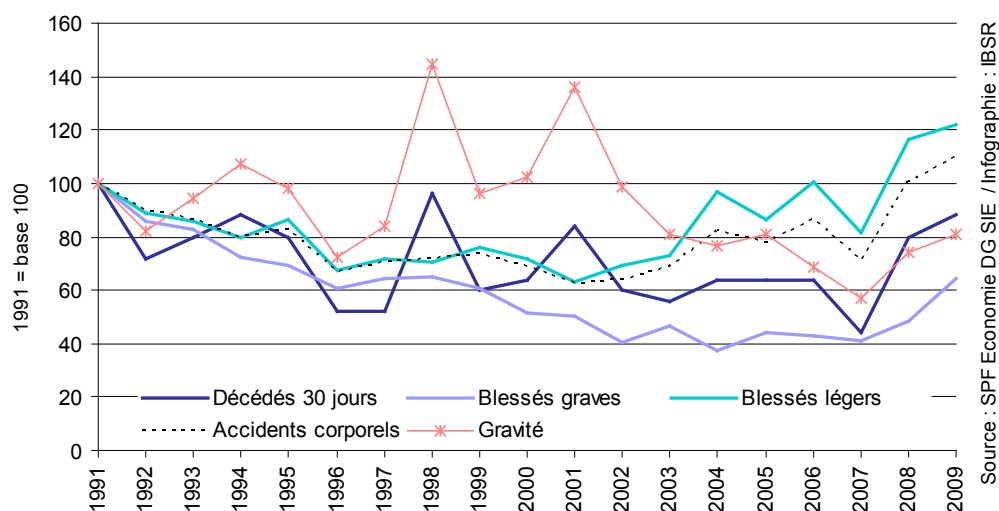
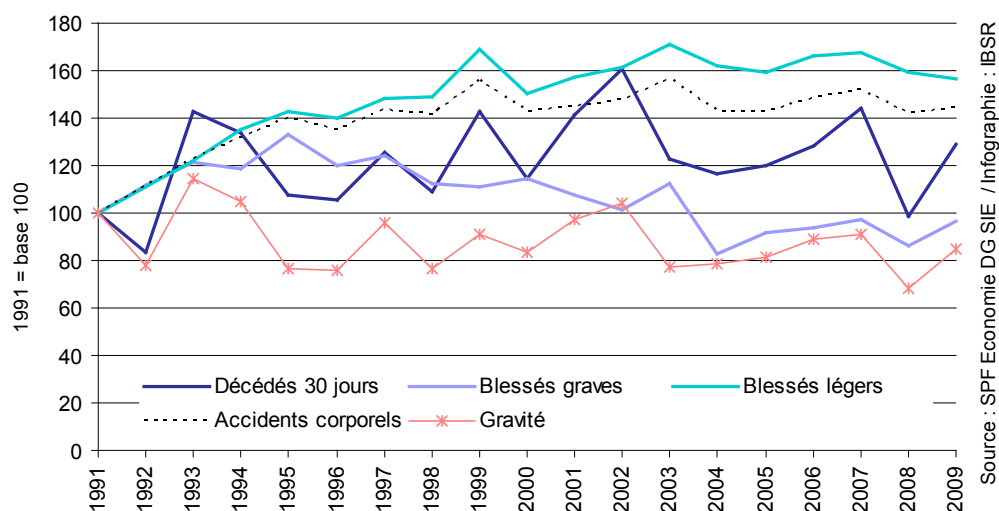


FIGURE 74 :

Évolution des motocyclistes ($> 400\text{cc}$) victimes et des accidents impliquant au moins une moto ($> 400\text{cc}$) (non pondéré)⁶⁶



65 L'évolution des décédés 30 jours, des blessés graves et des blessés légers concerne uniquement les motocyclistes $\leq 400\text{cc}$. Pour l'évolution de la gravité et du nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents, les usagers décédés des suites d'un accident impliquant un motocycliste $\leq 400\text{cc}$ mais qui ne sont pas des motocyclistes $\leq 400\text{cc}$ sont également inclus.

66 L'évolution des décédés 30 jours, des blessés graves et des blessés légers concerne uniquement les motocyclistes $> 400\text{cc}$. Pour l'évolution de la gravité et du nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents, les usagers décédés des suites d'un accident impliquant un motocycliste $> 400\text{cc}$ mais qui ne sont pas des motocyclistes $> 400\text{cc}$ sont également inclus.

TABLEAU 70 :

Évolution des motocyclistes victimes et des accidents impliquant au moins une moto (divisé en moto de ≤ 400 cc et > 400 cc) (non pondéré)^{65&66}

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Accidents		Gravité	
	≤ 400 cc	> 400 cc	≤ 400 cc	> 400 cc	≤ 400 cc	> 400 cc	≤ 400 cc	> 400 cc	≤ 400 cc	> 400 cc
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
2009	22	115	167	623	777	2046	944	2625	25	46
2009 pondéré	22	115	191	697	925	2355	1113	2990	20	38
Moyenne 1998-2000	18	109	153	726	465	2039	612	2678	36	45
Évolution	+20%	+6%	+9%	-14%	+67%	+0%	+54%	-2%	-29%	+2%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.5.2 Age et sexe

Les accidents impliquant une moto et particulièrement les accidents mortels impliquant une moto sont surtout une affaire d'hommes. 134 des 137 motards décédés en 2009 sont des hommes.

En 2000, nous observons encore un pic du nombre de tués et de blessés graves par 100 000 habitants dans la catégorie d'âge des 25 à 29 ans. Actuellement, ce pic s'est nivelé et nous remarquons plutôt « un plateau » de 20 à 50 ans.

Les personnes qui ont obtenu leur permis de conduire B avant 1989 peuvent conduire une moto sans avoir suivi de formation spécifique à la conduite de la moto. Le manque de formation spécifique peut jouer un rôle dans l'implication relativement élevée des motards quadragénaires dans les accidents impliquant une moto.

FIGURE 75 :

Nombre de décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants de la catégorie d'âge, motocyclistes (comparaison 2000/2009; chiffres non-pondérés)

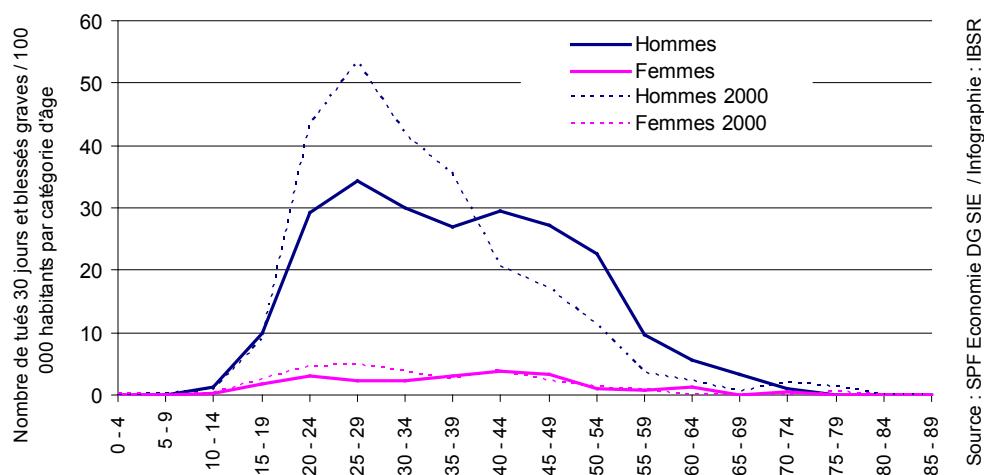


TABLEAU 71 :

Nombre de décédés 30 jours, blessés graves et blessés légers par âge et sexe, motocyclistes - 2009 (pondéré)⁶⁷

	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	0	0	4	1	18	16	0,5	0,1
15	0	0	2	1	2	1	3,4	1,8
16	0	0	5	1	14	2	6,7	1,6
17	1	0	4	0	7	6	7,9	0,0
18	2	0	9	1	49	5	16,4	1,9
19	2	0	12	3	35	8	20,4	5,1
15 à 19	5	0	32	7	107	23	11,0	2,1
20	1	0	9	2	56	13	15,3	3,7
21	4	0	21	1	81	6	37,7	1,6
22	2	0	22	5	77	9	36,0	7,0
23	2	0	23	2	79	15	39,4	3,6
24	3	0	20	1	83	12	35,5	1,9
20 à 24	12	0	95	12	376	54	32,7	3,5
25	3	0	20	2	82	11	34,8	3,5
26	6	0	20	3	73	11	38,5	3,8
27	5	0	28	1	93	6	47,5	1,5
28	6	0	23	1	71	16	40,7	1,6
29	3	0	18	2	71	1	28,9	3,2
25 à 29	23	0	109	9	391	45	38,1	2,7

⁶⁷ Les victimes dont le sexe ou la gravité des blessures est inconnu ne sont pas reprises dans ce tableau.

	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
30 à 34	17	1	99	8	340	42	33,3	2,5
35 à 39	17	0	96	12	367	41	29,5	3,3
40 à 44	19	0	113	17	400	50	32,6	4,3
45 à 49	18	1	103	14	368	61	29,6	3,6
50 à 54	12	0	82	4	278	26	24,9	1,1
55 à 59	7	0	30	3	145	17	10,8	0,9
60 à 64	3	1	15	3	57	6	6,1	1,4
65 à 69	1	0	6	0	13	0	3,4	0,0
70 à 74	0	0	2	1	15	0	1,0	0,4
75 à 79	0	0	0	0	2	0	0,0	0,0
80 à 84	0	0	0	0	1	0	0,0	0,0
85 +	0	0	0	0	1	0	0,0	0,0
Inconnus	0	0	3	0	4	0		
Total	134	3	790	91	2884	380	17,5	1,7

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

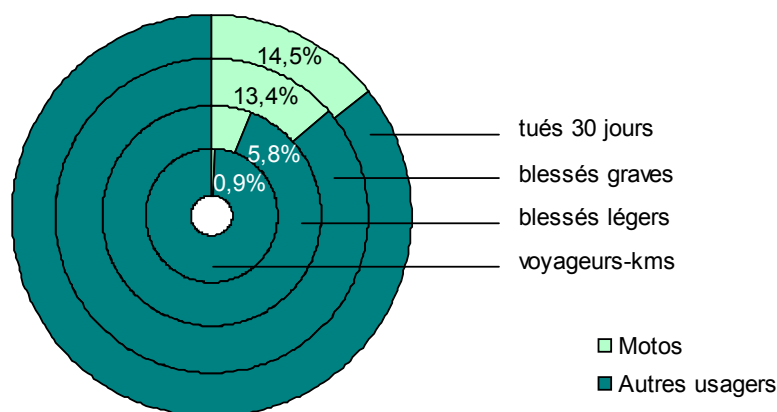
8.5.3 Risque

Le risque particulièrement élevé de rouler à moto est illustré au moyen de la figure ci-dessous.

Les motards n'effectuent pas plus de 1% du nombre de voyageurs-kilomètres parcourus par l'ensemble des usagers. Toutefois, ils représentent près de 6% de tous les blessés légers, 13% de tous les blessés graves et 14,5% de tous les tués sur la route. Leur part dans le nombre total de victimes de la route augmente au fur et à mesure que les blessures sont sérieuses.

FIGURE 76 :

Part des voyageurs-kilomètres parcourus par les motocyclistes et part des motocyclistes parmi les victimes - 2009 (pondéré)



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

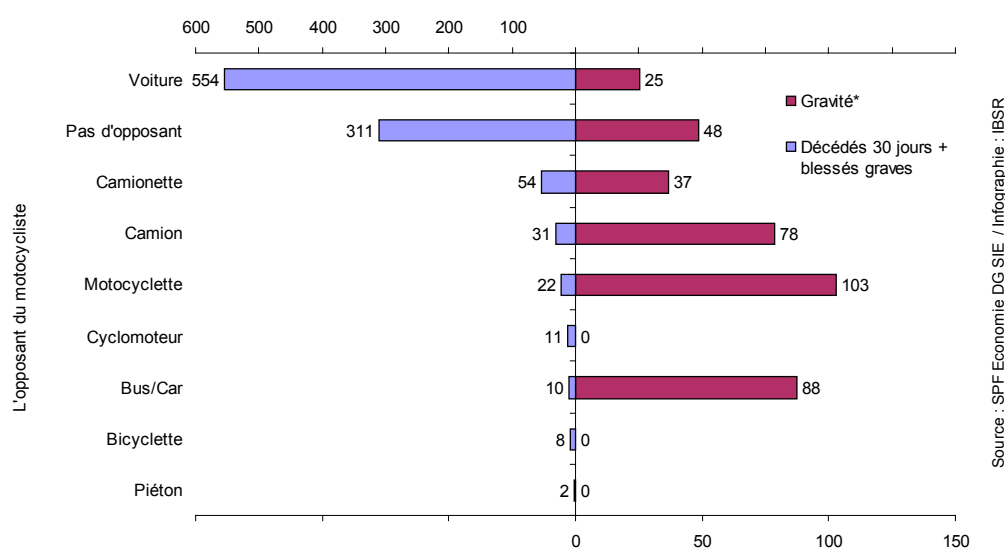
8.5.4 Opposant

Tout comme pour tous les autres usagers vulnérables, la voiture est l'opposant le plus fréquent des motards grièvement blessés et décédés. Les accidents « sans opposant » arrivent aussi en deuxième position, comme c'est le cas pour les cyclistes et les cyclomotoristes.

En 2009, les accidents corporels les plus graves sont ceux impliquant deux motards la gravité s'élève à 103 motards décédés par 1000 accidents impliquant une moto. Cette valeur élevée est probablement plutôt le fruit du hasard car en 2008⁶⁸, gravité des accidents entre deux motards était de 36 tués par 1000 accidents corporels.

FIGURE 77 :

Nombre de motards blessés graves et tués et gravité des accidents impliquant une moto selon l'opposant - 2009 (pondéré)



* Gravité spécifique

⁶⁸ Casteels Y & als (2010), Statistiques de sécurité routière 2008. IBSR, Observatoire pour la Sécurité Routière, Bruxelles
http://biwweb.ipower.be/ObservFR/Statistiques%20de%20securite%20routiere%202008_FR.pdf.

8.6 Voitures

8.6.1 Évolution

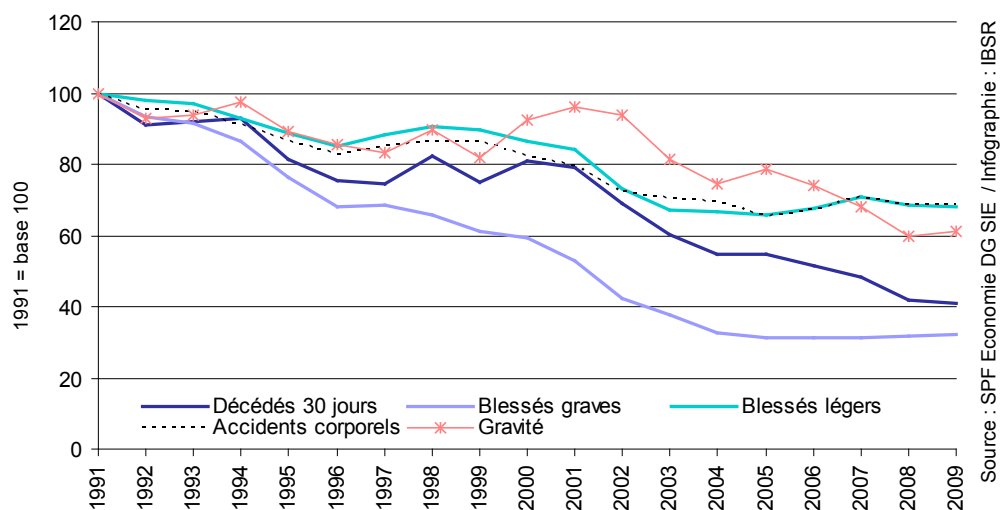
En 2009, 466 occupants de voitures ont perdu la vie, plus de 3000 ont été gravement blessés et près de 30 000 ont été légèrement blessés. La voiture est le moyen de transport qui fait de loin le plus de victimes de la route mais c'est également de loin le mode de transport avec lequel le plus grand nombre de voyageurs-kilomètres sont parcourus.

La majorité des occupants de voitures décédés se trouvaient derrière le volant. Seul 1 occupant décédé sur 4 était un passager.

La tendance générale des indicateurs de sécurité routière est positive depuis 1991. Le nombre de blessés graves en 2009 est presque 70% moins élevé qu'en 1991 et le nombre de décédés 30 jours est 60% moins élevé. Le nombre d'accidents corporels et de blessés légers, deux indicateurs qui évoluent généralement moins que les décédés 30 jours, ont tous les deux diminué de 30%. Il y a cependant une mauvaise nouvelle : tous ces indicateurs, exceptés les décédés 30 jours et la gravité, marquent le pas depuis 2005 ou sont même en légère augmentation. Nous avons déjà constaté plus tôt une stagnation de tous les indicateurs de sécurité routière ou de certains d'entre eux pour les piétons et les cyclistes et nous le constaterons aussi pour les camionnettes et les camions.

FIGURE 78 :

Évolution des occupants de voiture victimes et des accidents impliquant au moins une voiture (non pondéré)⁶⁹



⁶⁹ « évolution des décédés 30 jours des blessés graves et des blessés légers concerne uniquement les passagers de voitures. » en « évolution des décédés 30 jours des blessés graves et des blessés légers concerne uniquement les occupants de voitures ».

TABLEAU 72 :

Évolution des occupants de voiture victimes et des accidents impliquant au moins une voiture

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents	Gravité
1991	1144	9718	43 145	51 344	31
1992	1043	9090	42 301	48 925	29
1993	1050	8913	41 932	48 520	29
1994	1061	8410	40 047	46 680	31
1995	930	7428	38 187	44 491	28
1996	862	6595	36 784	42 587	27
1997	852	6639	38 090	43 555	26
1998	942	6394	39 142	44 496	28
1999	856	5964	38 772	44 439	26
2000	928	5748	37 347	42 322	29
2001	906	5136	36 208	40 866	30
2002	787	4117	31 516	36 948	29
2003	690	3645	28 880	36 233	26
2004	626	3187	28 799	35 567	23
2005	624	3026	28 301	33 596	25
2006	589	3042	29 089	34 485	23
2007	553	3051	30 452	36 341	21
2008	479	3071	29 610	35 260	19
2009	466	3113	29 346	35 228	19
2009 pondéré	466	3356	33 111	40 146	12
Moyenne 1998-2000	909	6035	38 420	43 752	28
Évolution	-49%	-48%	-24%	-19%	-31%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.6.2 Age et sexe

Nous retrouvons le nombre le plus élevé de tués et de blessés graves par 100 000 habitants dans la catégorie d'âge des 20 à 24 ans. Ceci n'est pas surprenant car la plupart des personnes de cette catégorie d'âge (avec les 18-19 ans) viennent d'obtenir leur permis de conduire. La combinaison de l'inexpérience et d'un possible style de conduite imprudent fait de nombreuses victimes de la route.

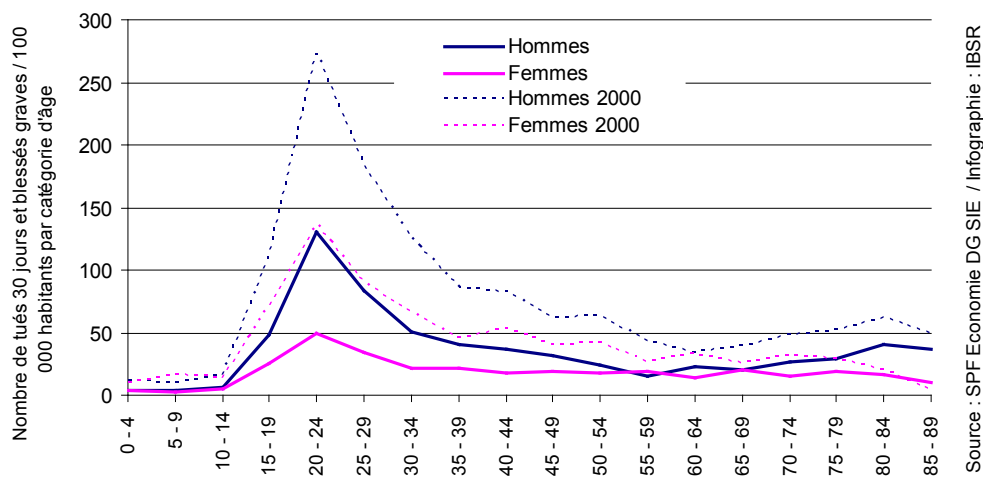
Chez les hommes, le nombre de tués et de blessés graves par 100 000 habitants augmente de nouveau à partir de l'âge de 60 ans. Cette augmentation serait encore plus importante si l'on avait tenu compte du nombre de voyageurs-kilomètres parcourus par cette catégorie d'âge au lieu du nombre d'habitants.

Nettement plus d'hommes que de femmes sont gravement ou mortellement blessés. Cependant, lorsque nous effectuons une scission entre les passagers de voitures et les automobilistes, nous constatons un nombre un peu plus élevé de tués parmi les passagers de voitures de sexe féminin alors que d'un autre côté, plus de 4 automobilistes sur 5 sont de sexe masculin.

Pour l'ensemble des catégories d'âge, le nombre de tués et de blessés graves par 100 000 habitants a fortement diminué depuis 2000. Chez les 20 à 24 ans, ce nombre a presque diminué de moitié pour les hommes et on observe même une diminution de près de deux tiers pour les femmes.

FIGURE 79 :

Nombre de décédés 30 jours et de blessés graves par 100 000 habitants de la catégorie d'âge, occupants de voiture - comparaison 2000/2009 (non-pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR



TABLEAU 73 :

Nombre de décédés 30 jours, de blessés graves et de blessés légers par âge et par sexe, conducteurs de voiture - 2009 (pondéré)⁷⁰

	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	0	0	2	0	4	2	0,2	0,0
15	0	0	0	0	7	0	0,0	0,0
16	0	0	0	0	12	2	0,0	0,0
17	1	0	2	0	24	6	4,8	0,0
18	5	1	27	2	283	92	47,2	5,1
19	10	1	42	19	446	177	78,7	31,1
15 à 19	16	2	71	21	772	278	26,2	7,3
20	16	3	58	12	579	250	111,3	23,1
21	11	4	74	16	545	308	130,9	31,7
22	12	2	69	28	509	333	122,9	45,7
23	10	2	50	14	531	363	93,7	25,5
24	10	2	48	25	451	307	89,0	41,1
20 à 24	59	13	299	96	2615	1561	109,6	33,5
25	8	1	46	21	468	291	80,8	32,5
26	7	2	54	15	400	327	89,6	25,5
27	6	0	46	22	441	311	73,7	31,5
28	5	3	41	9	377	276	65,7	16,7
29	8	1	37	17	365	321	64,1	26,2
25 à 29	34	7	224	84	2050	1526	74,6	26,4
30 à 34	21	7	137	52	1503	1230	45,6	17,3
35 à 39	24	2	122	61	1406	1161	38,2	16,9
40 à 44	22	5	129	49	1177	1078	37,0	13,6
45 à 49	21	5	110	58	945	872	32,1	15,7
50 à 54	19	2	73	50	796	700	24,3	13,7
55 à 59	12	3	33	44	630	423	13,2	13,7
60 à 64	13	5	58	23	421	298	23,6	8,9
65 à 69	10	5	33	23	298	200	19,7	11,8
70 à 74	12	4	44	15	283	150	27,0	7,8
75 à 79	8	6	46	27	226	111	31,7	14,0
80 à 84	9	1	35	15	161	63	40,1	8,9
85 +	5	0	18	2	81	23	35,2	1,5
Inconnus	1	0	6	2	25	17		
Total	286	67	1441	623	13 393	9692	32,8	12,6

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

⁷⁰ Les victimes dont le sexe ou la gravité des blessures est inconnu ne sont pas reprises dans ce tableau.

TABLEAU 74 :

Nombre de décédés 30 jours, de blessés graves, de blessés légers et d'accidents par âge et par sexe, passagers de voiture - 2009 (pondéré)⁷¹

	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	3	4	82	71	4,6	7,1
1	0	0	1	1	68	51	1,7	2,0
2	0	1	2	1	71	75	3,4	3,5
3	1	2	1	0	64	61	3,4	3,4
4	1	0	2	2	54	76	5,1	3,4
0 à 4	2	3	10	9	339	334	3,6	3,9
5	0	0	1	1	77	80	2,0	2,0
6	0	1	1	1	91	68	1,7	3,5
7	0	0	2	1	70	68	3,5	2,0
8	0	0	3	3	78	77	5,0	5,4
9	0	0	4	2	74	79	7,1	3,7
5 à 9	0	1	12	9	390	373	3,9	3,3
10	1	0	3	1	69	86	7,0	1,9
11	0	0	3	5	75	75	5,2	9,0
12	0	0	2	1	70	71	3,4	1,7
13	0	0	9	6	78	53	14,4	9,6
14	1	0	1	4	48	68	3,4	7,3
10 à 14	2	0	19	18	340	352	6,6	5,9
15	0	0	3	5	56	91	5,0	8,6
16	0	5	10	10	91	122	14,8	23,8
17	3	0	21	14	128	194	35,4	21,8
18	2	2	23	11	185	216	37,3	20,0
19	3	5	22	14	229	219	37,4	29,4
15 à 19	8	12	79	55	688	841	26,2	20,8
20	6	1	21	16	188	189	41,5	27,0
21	1	1	23	17	187	169	36,8	27,2
22	3	1	17	13	134	157	30,9	21,4
23	2	0	16	8	123	122	27,5	12,3
24	0	1	13	8	122	112	19,6	13,3
20 à 24	12	4	90	62	754	750	31,3	20,2
25	3	1	11	2	76	128	21,0	4,8
26	2	1	7	12	78	114	13,8	18,9
27	2	1	9	9	82	120	16,2	13,9
28	0	3	10	6	76	97	14,1	12,7
29	0	1	7	3	73	90	10,2	5,9
25 à 29	7	7	45	32	386	549	15,0	11,3

⁷¹ Les victimes dont le sexe ou la gravité des blessures est inconnu ne sont pas reprises dans ce tableau.

	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
30 à 34	4	2	27	20	238	363	8,8	6,3
35 à 39	9	5	14	17	174	328	6,0	5,9
40 à 44	1	2	7	18	131	315	1,9	5,2
45 à 49	1	3	7	16	114	312	1,9	4,8
50 à 54	0	3	4	19	112	235	1,2	6,0
55 à 59	2	2	8	21	58	245	2,8	6,6
60 à 64	0	1	4	19	41	219	1,4	6,5
65 à 69	1	2	3	24	41	175	1,8	10,8
70 à 74	1	2	2	18	26	182	1,6	8,3
75 à 79	0	5	0	11	29	143	0,0	6,8
80 à 84	0	2	3	15	20	79	2,9	9,0
85 +	0	2	2	9	12	42	3,4	6,8
Inconnus	0	0	0	2	4	2		
Total	50	58	335	392	3900	5839	7,3	8,2

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.6.3 Place occupée dans la voiture

On déplore chez les conducteurs 14 décédés 30 jours sur 1000 victimes. Chez les passagers à l'avant et à l'arrière, ce nombre est de respectivement 10 et 9 décédés 30 jours sur 1000 victimes. Ceci signifie que les passagers blessés ont plus de chances de survivre qu'un conducteur blessé. Il est intéressant de noter ce phénomène parce que l'on pense souvent qu'un conducteur essaie, par instinct de survie, de maîtriser sa voiture lors d'un accident pour être lui-même le moins blessé possible⁷².

TABLEAU 75 :
Nombre de victimes selon la place dans la voiture - 2009 (pondéré)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Décédés 30 jours/1000 victimes ⁷⁵
Conducteur	353	2063	23 135	14
Passager avant	47	351	4291	10
Passager arrière	38	283	3801	9
Inconnus	26	634	1750	11
Total	464	3331	32 978	13

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

⁷² La même constatation a été effectuée dans le rapport de statistiques de sécurité routière 2008.

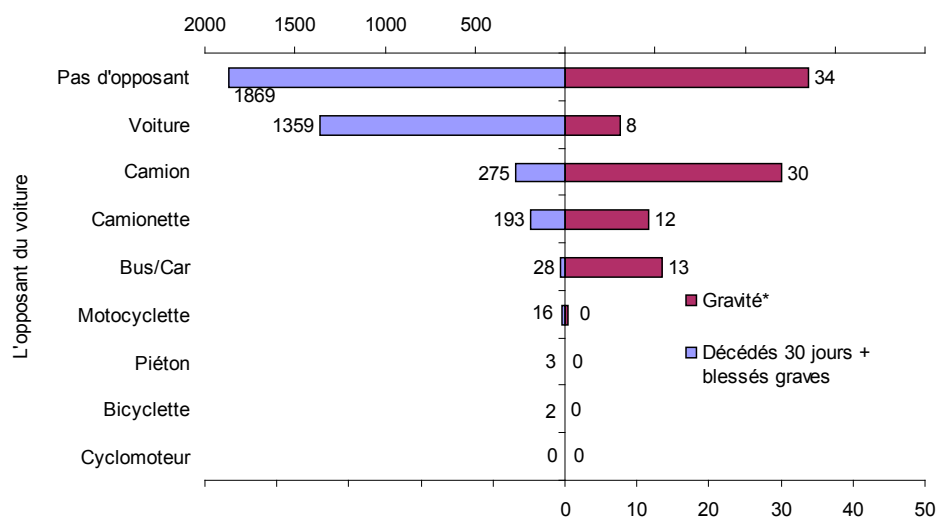
⁷³ Décédés 30 jours / 1000 victimes : ce paramètre indique le degré de létalité d'une place spécifique dans une voiture.

8.6.4 Opposant

Alors que toutes les catégories de véhicules ont des voitures comme opposant le plus fréquent, la majorité des tués et des blessés graves dans des voitures le sont au cours d'accidents sans opposant. Ces accidents « seuls » connaissent la gravité la plus élevée et ont même des conséquences plus graves pour les occupants de voitures que lors d'un accident avec un camion

FIGURE 80 :

Nombre d'occupants de voiture blessés graves et tués et gravité des accidents impliquant au moins une voiture selon l'opposant de l'auto - 2009 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

* Gravité spécifique



8.7 Occupants de camionnettes

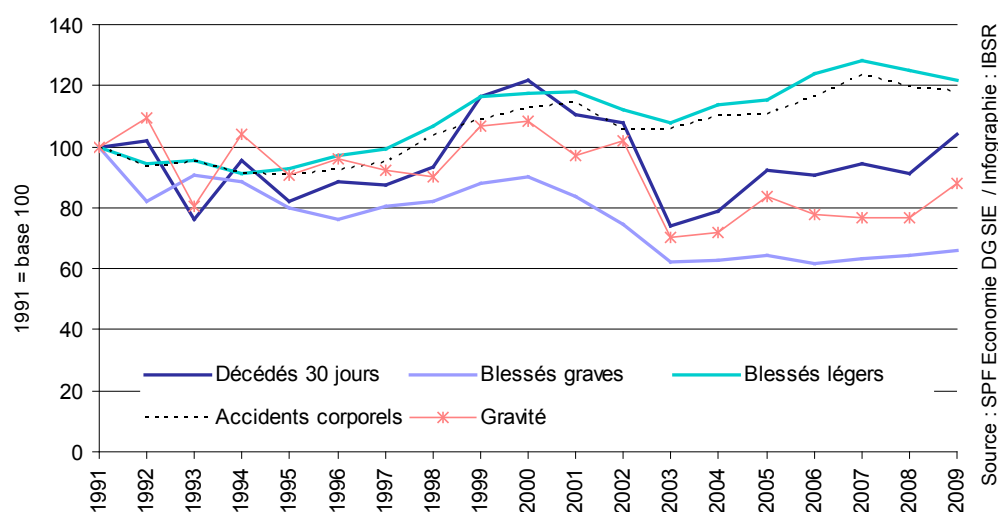
8.7.1 Évolution

En 2009, 109 personnes ont perdu la vie dans un accident impliquant (au moins) une camionnette, et 6311 personnes y ont été blessées. Le nombre d'accidents de camionnette et de blessés légers est en constante augmentation depuis 2011. Le nombre de tués a, lui, connu de grandes fluctuations et dépasse en 2009 la valeur enregistrée en 1991. Tous les indicateurs enregistrent en réalité une tendance à la hausse depuis 2004.

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 43 occupants de camionnettes en 2009 mais de 66 opposants (60% des tués sont donc comptabilisés dans le camp des partenaires conflictuels). La tendance est identique lorsque l'on considère les blessés graves et les blessés légers.

FIGURE 81 :

Évolution des accidents impliquant au moins une camionnette et des victimes de ces accidents (occupants et opposants) (non pondéré)⁷⁴



⁷⁴ Pour chacun des indicateurs, les victimes impliquées dans un accident avec une camionnette mais qui n'occupent pas celle-ci sont également comptabilisées.

TABLEAU 76 :

Évolution des accidents impliquant au moins une camionnette et des victimes de ces accidents (occupants et opposants) (non pondéré)⁷⁵

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Accidents	Gravité
	Occupants	Opposants	Occupants	Opposants	Occupants	Opposants		
1991	36	69	347	579	1524	2592	3406	31
1992	35	72	266	492	1447	2438	3179	34
1993	22	58	305	532	1543	2389	3227	25
1994	28	72	300	521	1398	2345	3112	32
1995	30	56	279	463	1444	2383	3086	28
1996	25	68	271	436	1499	2494	3139	30
1997	26	66	275	469	1487	2604	3233	28
1998	40	58	282	477	1631	2771	3526	28
1999	42	80	350	466	1743	3052	3714	33
2000	52	76	333	500	1820	3020	3833	33
2001	48	68	286	490	1834	3031	3884	30
2002	40	73	296	394	1711	2907	3603	31
2003	27	51	228	349	1636	2791	3595	22
2004	32	51	229	350	1702	2985	3750	22
2005	44	53	243	354	1712	3041	3772	26
2006	34	61	212	357	1940	3169	3962	24
2007	49	50	224	361	1904	3363	4195	24
2008	40	56	245	353	1844	3310	4073	24
2009	43	66	236	377	1852	3159	4014	27
2009 pondéré	43	66	253	416	2059	3583	4515	24
Moyenne 1998-2000	45	71	322	481	1731	2948	3691	31
Évolution	-4%	-7%	-27%	-22%	+7%	+7%	+9%	-13%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.7.2 Opposant

Au total, les occupants de camionnettes représentent 37% de l'ensemble des victimes. La part d'occupants de voiture parmi les victimes est plus importante puisqu'elle atteint 42%. Les cyclistes occupent la troisième place du classement, avec 8% des victimes.

En raison de leur plus grande vulnérabilité, les cyclistes représentent 15% des tués, contre « seulement » 7% des blessés légers. Inversement, les occupants de voiture sont proportionnellement plus nombreux parmi les blessés légers (43%) que parmi les décédés 30 jours (29%).

⁷⁵ Pour chacun des indicateurs, les victimes impliquées dans un accident avec une camionnette mais qui n'occupent pas celle-ci sont également comptabilisées.

TABLEAU 77 :

Nombre de victimes dans les accidents impliquant au moins une camionnette, parmi les occupants et parmi les opposants - 2009 (pondéré)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers
Camionnette	43	253	2059
Piéton	6	37	186
Vélo	16	56	423
Cyclomoteur	1	36	254
Moto	9	51	179
Voiture	32	226	2407
Bus/car	2	4	46
Camion	0	1	23
Autres	0	3	45
Inconnus	0	2	19
Total	109	669	5642

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.7.3 Victimes et accidents selon l'âge du conducteur de la camionnette

Entre 2000 et 2009, ce sont les conducteurs de camionnette âgés entre 25 et 34 et entre 35 et 44 ans qui ont le plus souvent été impliqués dans un accident corporel. Cela reflète tout simplement la plus grande utilisation de ce mode de transport à ces âges-là. Les accidents les plus graves sont ceux ayant impliqué des conducteurs de plus de 55 ans.

TABLEAU 78 :

Indicateurs-clés (occupant et opposant) des accidents impliquant au moins une camionnette selon l'âge des conducteurs de camionnette - 2000-2009 (non pondéré)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents avec un conducteur de camionnette de...	Gravité
18 - 24	149	935	7575	5790	26
25 - 34	273	1799	14 514	11 238	24
35 - 44	302	1770	13 470	10 579	29
45 - 54	166	1227	9129	7165	23
55 - 64	103	543	3769	3039	34
≥ 65	37	197	1279	1039	36
Inconnus	17	154	1373	1287	13

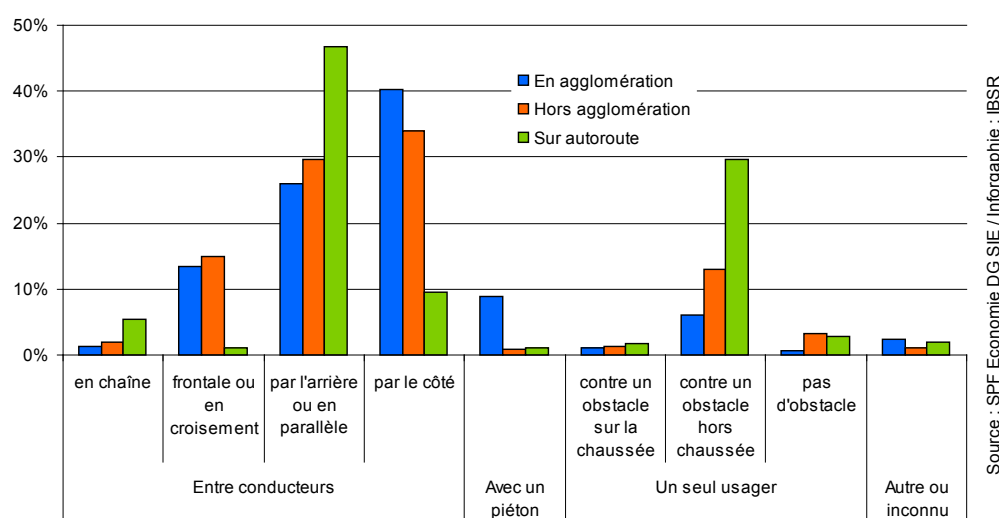
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.7.4 Type de collision selon le type de route

Le type de collision est très variable selon le type de route sur laquelle circule la camionnette. Sur autoroute, 47% des collisions sont des collisions entre conducteurs par l'arrière ou en parallèle, et 30% des collisions contre un obstacle hors chaussée. En et hors agglomération, ce sont les collisions par l'arrière et en parallèle qui sont prédominantes.

FIGURE 82 :

Accidents de camionnettes selon le type de collision et le type de route en 2009 (pondéré)

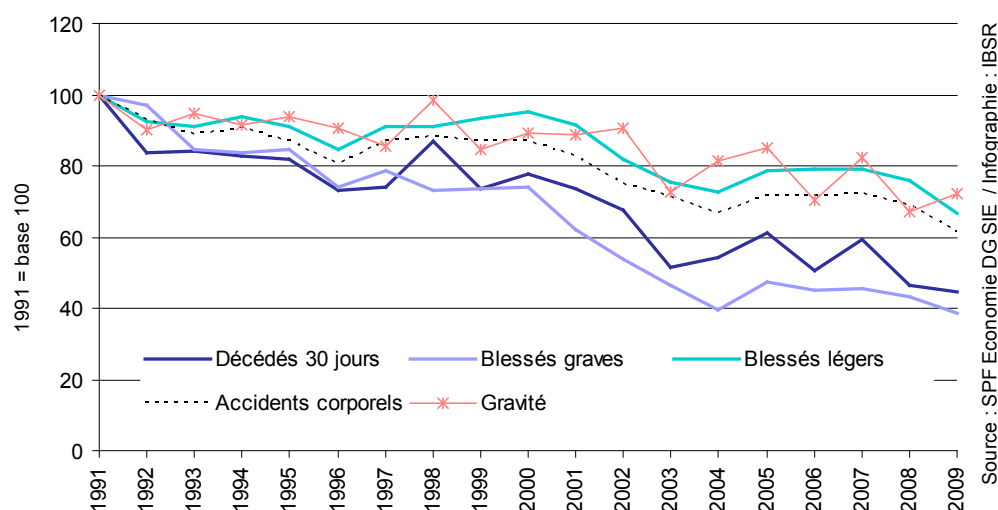


8.8 Occupants de camions

8.8.1 Évolution

L'évolution des indicateurs relatifs à l'ensemble des victimes (occupants de poids lourds et opposants) des accidents impliquant au moins un poids lourd est globalement positive : -44% de tués, -47% de blessés graves, -28% de blessés légers et -30% d'accidents par rapport à la moyenne de référence. Seule la distinction « occupants du camion » vs « opposants » laisse apparaître une hausse du nombre d'occupants de camion tués (+9%).

FIGURE 83 :
Évolution des accidents impliquant au moins un camion et des victimes de ces accidents (occupants et opposants)⁷⁶



⁷⁶ Pour chacun des indicateurs, les victimes impliquées dans un accident avec un poids lourd mais qui n'occupent pas celui-ci sont également comptabilisées.

TABLEAU 79 :

Évolution des indicateurs-clés concernant les accidents impliquant au moins un camion (non pondéré)⁷⁷

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Accidents	Gravité
	Occupants	Opposants	Occupants	Opposants	Occupants	Opposants		
1991	23	240	126	1005	625	2995	3631	72
1992	15	205	143	954	626	2712	3370	65
1993	11	210	115	840	578	2712	3225	69
1994	18	200	143	802	667	2723	3286	66
1995	14	201	125	831	602	2694	3160	68
1996	14	178	133	702	561	2507	2929	66
1997	19	176	156	735	596	2701	3150	62
1998	15	213	128	697	572	2725	3197	71
1999	20	173	128	704	592	2780	3149	61
2000	20	184	130	707	624	2821	3159	65
2001	28	165	115	588	553	2755	3003	64
2002	15	163	122	487	575	2389	2715	66
2003	15	121	105	418	542	2186	2584	53
2004	18	125	80	369	534	2090	2422	59
2005	16	145	105	430	565	2278	2608	62
2006	16	117	93	416	539	2316	2605	51
2007	25	131	86	431	559	2307	2616	60
2008	25	97	77	412	548	2199	2512	49
2009	20	97	62	376	463	1955	2231	52
2009 pondéré	20	97	65	404	499	2160	2444	48
Moyenne 1998-2000	18	190	129	703	596	2775	3168	66
Évolution	+9%	-49%	-52%	-46%	-22%	-30%	-30%	-20%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.8.2 Opposant

Il faut dire que le nombre absolu d'occupants de camion tués est très faible, tournant autour de 20. Bien plus que pour les accidents de camionnettes, les accidents de camions enregistrent leurs victimes dans le camp du partenaire conflictuel : seuls 17% des tués se trouvaient dans les camions en 2009.

Au total, les occupants des camions ne représentent que 18% de l'ensemble des victimes des accidents impliquant un tel véhicule. Ils sont largement dépassés par les occupants de voiture qui comptent pour 58% des victimes.

Comme dans les accidents de camionnettes, les usagers faibles sont sur-représentés parmi les victimes graves des accidents impliquant un camion : piétons et cyclistes représentent chacun 12% des tués, alors qu'ils ne forment respectivement que 2% et 5% des blessés légers. De nouveau, les occupants de voiture se retrouvent dans une moins grande proportion parmi les décédés (38%) que parmi les blessés légers (59%).

⁷⁷ Pour chacun des indicateurs, les victimes impliquées dans un accident avec un poids lourd mais qui n'occupent pas celui-ci sont également comptabilisées.

TABLEAU 80 :

Nombre de victimes des accidents de camion, parmi les occupants et les opposants du camion - 2009 (pondéré)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers
Camion	20	65	499
Piéton	14	14	54
Vélo	14	42	139
Cyclomoteur	4	14	78
Moto	10	28	67
Voiture	45	269	1573
Camionnette	9	34	175
Bus/car	0	1	40
Autres	1	1	24
Inconnus	0	3	10

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.8.3 Victimes et accidents selon l'âge du conducteur du camion

Entre 2000 et 2009, ce sont les accidents impliquant les camionneurs de 35 à 44 ans qui ont été les plus nombreux et qui ont conduit aux plus grands nombres de tués et de blessés. Les accidents les plus graves sont toutefois ceux ayant impliqués les conducteurs de plus de 45 ans.

TABLEAU 81 :

Indicateurs clés des accidents de camion selon l'âge du conducteur de camion, - 2000-2009 (non-pondéré)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents	Gravité
18 - 24	118	399	2306	1970	60
25 - 34	415	1473	7709	6915	60
35 - 44	528	2000	9515	8730	60
45 - 54	436	1462	7295	6637	66
55 - 64	162	549	2758	2518	64
≥ 65	24	89	398	355	68
Inconnus	27	182	1321	1243	22

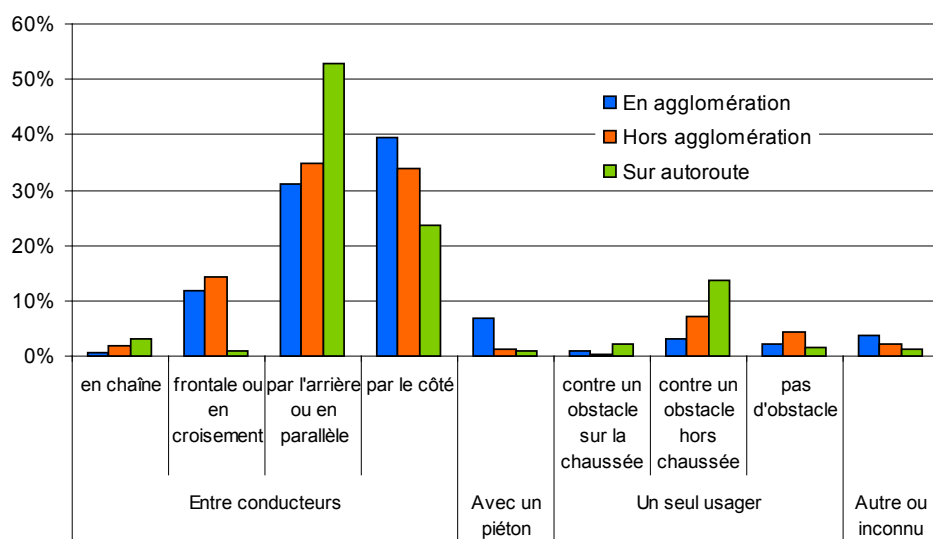
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.8.4 Type de collision selon le type de route

Comme pour les accidents impliquant une camionnette, les accidents de camions enregistrés sur autoroute consistent, dans environ un cas sur deux, en une collision par l'arrière ou en parallèle. Toujours sur autoroute, les collisions par le côté se font, elles, plus fréquentes chez les camions que chez les camionnettes, alors que les accidents de camions « seuls » sont plus rares. En et hors agglomération, ce sont toujours les collisions par l'arrière et par le côté qui sont les plus nombreuses.

FIGURE 84 :

Accidents de camions selon le type de collision et le type de route en 2009 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR



9

**CONDUITE SOUS INFLUENCE
D'ALCOOL**

9.1 Introduction

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 88.

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 (59% de tous les conducteurs). Nous ne savons rien des 41% restants. Une partie de ces conducteurs ont bien subi un test sanguin mais les résultats de ces tests ne sont malheureusement pas repris dans les statistiques d'accidents. Les statistiques de cette partie ne sont basées que sur les résultats des tests d'haleine. 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. Inversement, le test n'étant pas ou rarement réalisé lorsque les conducteurs sont tués ou gravement blessés, le pourcentage de conducteurs sous-influence peut également souffrir d'une légère sous-évaluation.

Les différents termes relatifs à la conduite sous influence d'alcool sont définis dans le chapitre « Définitions et abréviations ».

9.1.1 Conducteurs testés et positifs

Si seulement 59% des conducteurs impliqués dans un accident corporel ont subi un test d'haleine en 2009, la situation est bien meilleure qu'en 2004 puisque la part de conducteurs testés a été multipliée par 3. Jamais auparavant le nombre de conducteurs impliqués dans un accident testés n'a été aussi important. Dans le même temps, nous voyons le pourcentage de conducteurs positifs descendre de 13 à 11%. Le problème est 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.

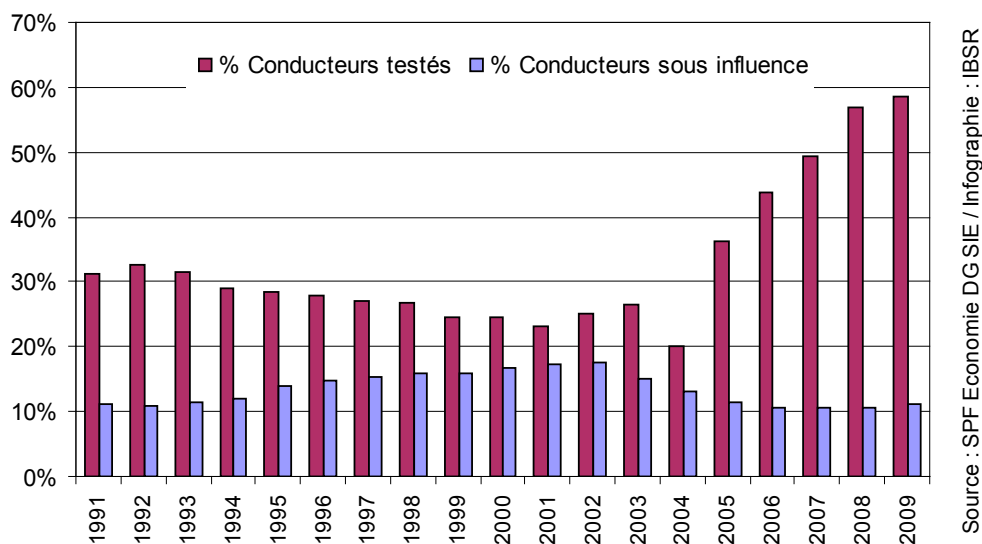
TABLEAU 82 :
Évolution du nombre et du pourcentage de conducteurs testés et positifs

	Conducteurs sous influence d'alcool	Conducteurs testés	Conducteurs impliqués dans un accident corporel	% conducteurs sous influence	% conducteurs testés
1991	3939	34 952	111 718	11%	31%
1992	3805	34 595	106 119	11%	33%
1993	3783	33 127	105 032	11%	32%
1994	3515	29 369	101 521	12%	29%
1995	3865	27 769	97 515	14%	28%
1996	3837	25 982	93 070	15%	28%
1997	3984	26 098	96 014	15%	27%
1998	4149	26 325	97 866	16%	27%
1999	3872	24 288	98 832	16%	25%
2000	3814	22 889	93 291	17%	25%
2001	3607	20 786	90 109	17%	23%
2002	3652	20 639	82 621	18%	25%
2003	3242	21 723	81 968	15%	27%
2004	2133	16 392	81 949	13%	20%
2005	3150	27 585	75 998	11%	36%
2006	3608	34 004	77 575	11%	44%
2007	4331	40 372	81 739	11%	49%
2008	4835	45 226	79 452	11%	57%
2009	5110	46 289	78 865	11%	59%
2009 pondéré	5767	52 622	90 170	11%	58%
Moyenne 1998-2000	3945	24 501	96 663	16%	25%
Évolution	29,5%	88,9%	-18,4%	-31,5%	131,7%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 85 :

Évolution du pourcentage de conducteurs testés et du pourcentage de conducteurs positifs (non pondéré)



9.1.2 Victimes des accidents impliquant un conducteur sous influence

En 2009, 44 personnes sont décédées dans un accident impliquant au moins un conducteur sous influence d'alcool, 652 ont été gravement blessées et 6899 ont été légèrement blessées. Entre la moyenne des années 1998 à 2000 et 2009, le nombre de tués dans ces accidents avec alcool a diminué de 55%. 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 (4,7% de tués dans des accidents avec alcool en 2009, contre 6,8% pour la moyenne 1998-2000).



TABLEAU 83 :

Évolution du nombre d'accidents impliquant au moins un conducteur sous influence, de leur gravité et des victimes de ces accidents

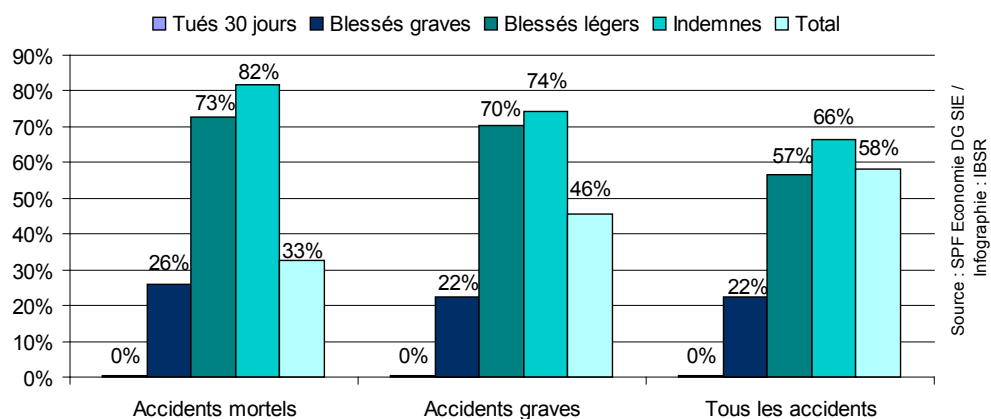
	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents	Gravité
1991	135	1381	4351	3844	35
1992	97	1245	4329	3693	26
1993	108	1263	4190	3668	29
1994	111	1237	3913	3429	32
1995	99	1054	4483	3758	26
1996	91	999	4468	3729	24
1997	94	1018	4657	3869	24
1998	131	1023	4947	4041	32
1999	90	903	4674	3766	24
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
2009	44	594	6110	5000	9
2009 pondéré	44	652	6899	5643	8
Moyenne 1998-2000	99	923	4755	3841	26
Évolution	-55%	-36%	28%	30%	-66%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Ces résultats doivent être interprétés avec prudence car, comme le montre le graphique suivant, nous ne disposons que dans de très rares cas de résultats de test d'haleine pour les conducteurs tués ou gravement blessés (seulement 22%) dans un accident. 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. Le nombre de tués dans un accident avec alcool, en particulier, est largement sous-évalué. 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 2009 en Belgique).

FIGURE 86 :

Pourcentage de conducteurs testés dans les accidents mortels, graves et dans tous les accidents selon le degré de gravité des blessures du conducteur - 2009 (pondéré)



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

9.1.3 Selon le type d'utilisateur

Les parts de conducteurs testés et positifs sont fort différentes selon le type d'utilisateurs de la route. Les conducteurs de voiture et de camionnette sont ceux qui sont le plus souvent sous influence. Au contraire, les conducteurs « professionnels », tels les conducteurs de car, de bus et de camion, ne sont qu'exceptionnellement testés positifs. Les usagers faibles sont moins contrôlés (sans doute parce qu'ils sont plus souvent victimes des accidents) et aussi moins souvent sous influence.

TABLEAU 84 :

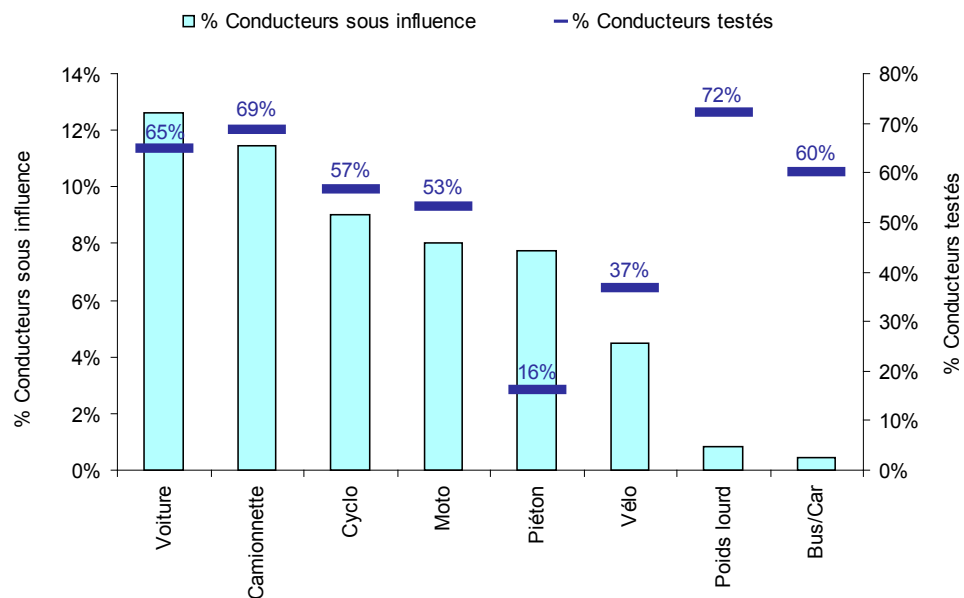
Nombre et pourcentage de conducteurs testés et positifs selon le type d'utilisateur - 2009 (pondéré)

	Conducteurs sous influence	Conducteurs testés	Conducteurs impliqués	% conducteurs sous influence	% conducteurs testés
Piétons	61	785	4890	8%	16%
Vélos	143	3171	8623	4%	37%
Cyclomotoristes	259	2858	5055	9%	57%
Motocyclistes	178	2219	4178	8%	53%
Voitures	4687	37 183	57 449	13%	65%
Camionnettes	375	3266	4755	11%	69%
Autobus/ autocars	2	503	839	0%	60%
Camions	16	1918	2655	1%	72%
Autres	35	624	1194	6%	52%
Inconnus	12	95	531	13%	18%
Total	5767	52 622	90 170	11%	58%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 87 :

Pourcentage de conducteurs testés et positifs selon le type d'utilisateur (2009; pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note : Les conducteurs de véhicule « inconnu » ou « autre » ne sont pas repris dans le graphique.

Etant donné que les conducteurs de voiture sont proportionnellement plus soumis à un test d'haleine que la moyenne des conducteurs (65% contre 52%) et qu'ils forment la plus grosse catégorie d'utilisateurs, la plupart des graphiques et tableaux qui suivent leur sont exclusivement consacrés.



9.2 Selon l'âge et le sexe

Le pourcentage de conducteurs sous influence dans les accidents corporels n'est pas très différent chez les jeunes conducteurs et chez les autres conducteurs. Les conducteurs de 20-29 ans ont juste un pourcentage légèrement supérieur (proche de 16%) 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 26 ans ou plus d'avoir un accident grave est près de 5 fois plus élevé en état d'ivresse que sobre, cette augmentation du risque est bien plus prononcée pour les jeunes de 18 à 25 ans avec un sur-risque de 12,6. Le sur-risque d'accident grave engendré par la conduite sous influence est donc le plus important chez les conducteurs les plus jeunes.

Parmi les autres variables à prendre en considération, le sexe joue un rôle majeur puisque les hommes ont des taux de conducteurs positifs 3 à 4 fois plus importants que les femmes.

TABEAU 85 :

Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon la catégorie d'âge - 2009 (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	193	1625	2261	12%	72%
20 à 24 ans	1002	6059	8675	17%	70%
25 à 29 ans	787	5281	7779	15%	68%
30 à 39 ans	1080	8473	12 661	13%	67%
40 à 49 ans	900	6954	10 535	13%	66%
50 à 59 ans	493	4477	6864	11%	65%
60 ans et plus	221	4209	7195	5%	59%
Inconnus	8	77	1431	11%	5%
Total	4684	37 154	57 400	13%	65%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note : 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 Tableau 86 et Tableau 87

FIGURE 88 :

Pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon la catégorie d'âge - 2009 (pondéré)

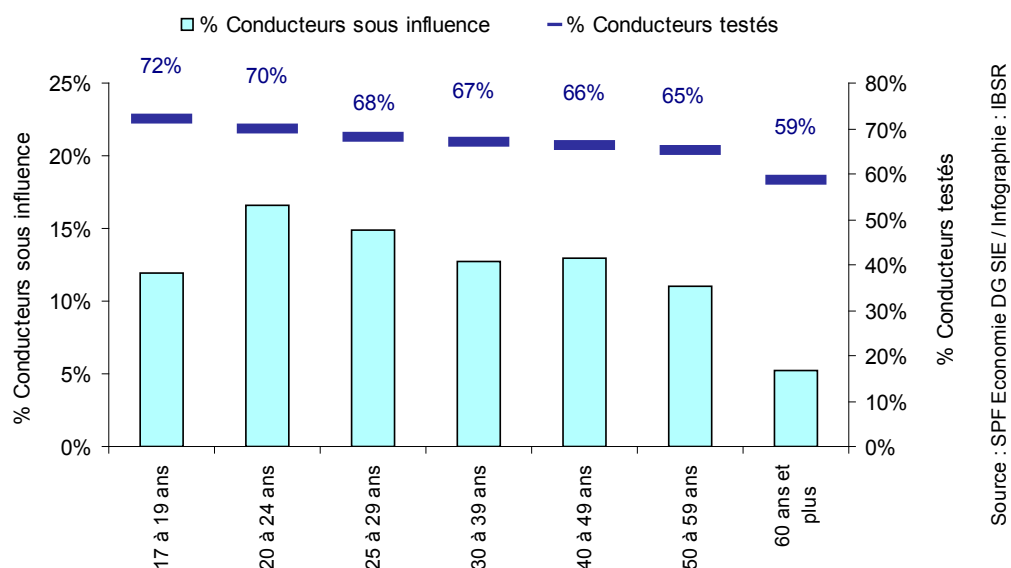


TABLEAU 86 :

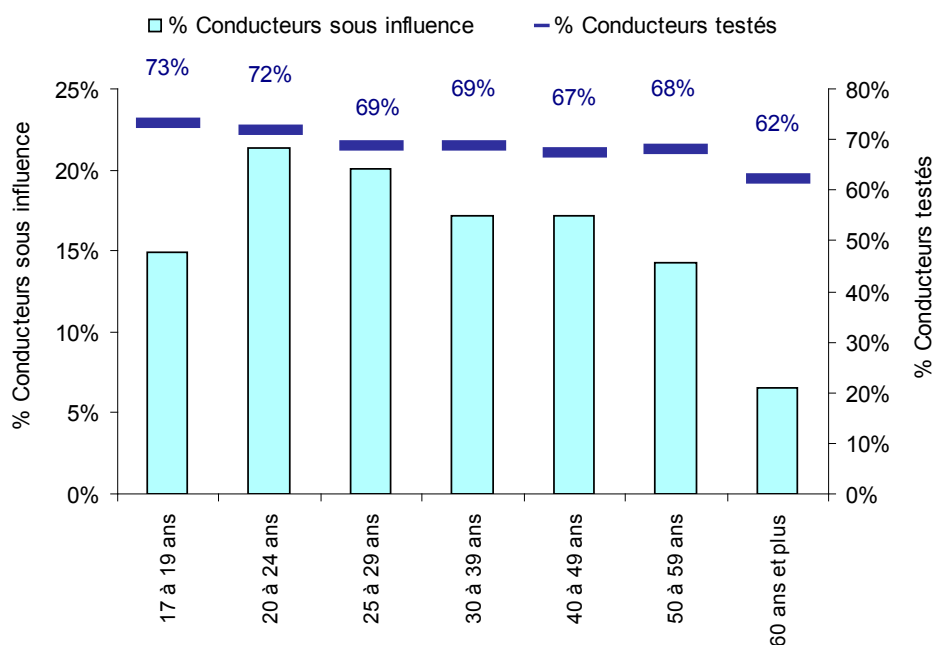
Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon la catégorie d'âge, hommes - 2009 (pondéré)

	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	187	1252	1709	15%	73%
20 à 24 ans	907	4257	5942	21%	72%
25 à 29 ans	703	3493	5084	20%	69%
30 à 39 ans	918	5353	7781	17%	69%
40 à 49 ans	733	4259	6344	17%	67%
50 à 59 ans	425	2976	4373	14%	68%
60 ans et plus	209	3213	5171	7%	62%
Inconnus	4	37	90	12%	41%
Total	4086	24 839	36 493	16%	68%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 89 :

Pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon la catégorie d'âge, hommes (2009; pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 87 :

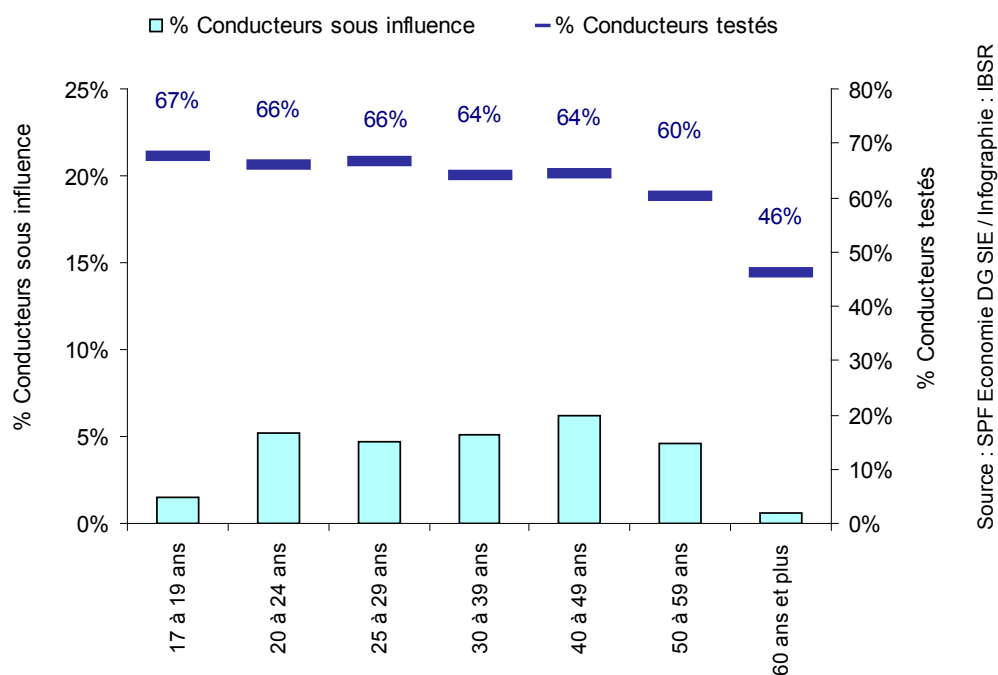
Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon la catégorie d'âge, femmes - 2009 (pondéré)

	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	5	364	540	1%	67%
20 à 24 ans	93	1782	2708	5%	66%
25 à 29 ans	83	1777	2675	5%	66%
30 à 39 ans	159	3098	4842	5%	64%
40 à 49 ans	165	2681	4173	6%	64%
50 à 59 ans	68	1490	2474	5%	60%
60 ans et plus	4	661	1431	1%	46%
Inconnus	0	14	27	0%	50%
Total	578	11 867	18 871	5%	63%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 90 :

Pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon la catégorie d'âge, femmes - 2009 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 88 :

Comparaison entre le pourcentage de conducteurs de voiture sous influence lors de contrôles a-sélectifs* et dans les accidents graves - 2009 (pondéré)

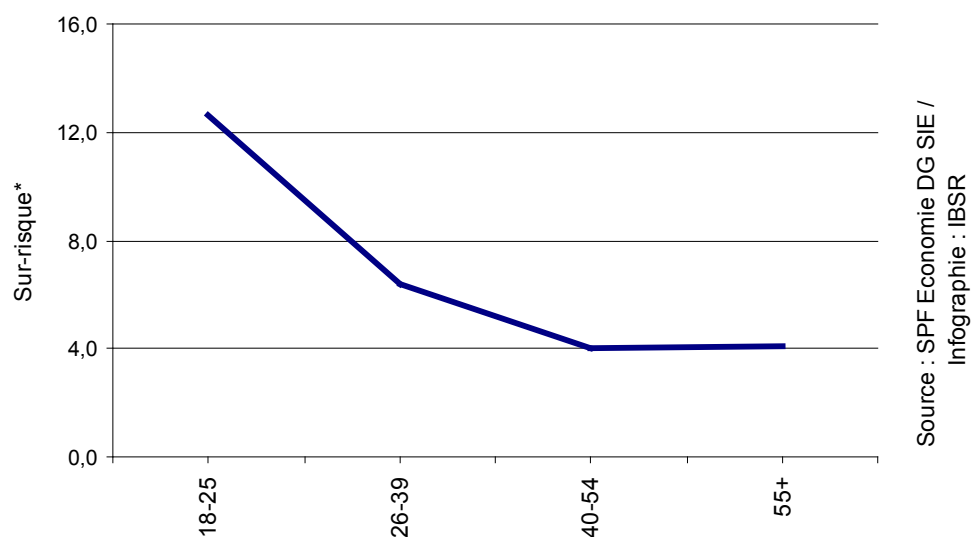
	Contrôles a-sélectifs *	Accidents graves	
	% Conducteurs de voiture sous influence	% Conducteurs de voiture sous influence	% Conducteurs de voiture testés
0-17	1,51%	16,2%	57,5%
18-25	2,76%	15,4%	58,5%
26-39	3,31%	12,2%	56,0%
40-54	1,80%	6,9%	50,1%
55+	1,51%	16,2%	57,5%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

* Chiffres issus de la "mesure de comportement conduite sous influence d'alcool" réalisée par l'IBSR en 2009.

FIGURE 91 :

Sur-risque d'un conducteur sous influence d'être impliqué dans un accident grave selon l'âge -2009



* Sur-risque : ce chiffre (aussi appelée risque relatif) donne l'augmentation de risque d'accident auquel s'expose un conducteur en roulant sous influence (BAC $\geq 0,5\%$)⁷⁸.

Note : Le graphique nous apprend donc que, par exemple, les conducteurs de 18 à 25 ans ont un risque 12,6 fois plus élevé d'avoir un accident grave s'ils roulent sous influence qu'en roulant sobre.

Notons toutefois que nous ne disposons d'aucune information quant au taux précis d'imprégnation alcoolique des conducteurs impliqués dans les accidents corporels.



⁷⁸ 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 »).

9.3 Selon la période de la semaine

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. Les pourcentages de conducteurs de voiture positifs sont beaucoup plus bas la journée que la nuit et la semaine que le weekend. Le taux 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.

C'est d'ailleurs durant les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche, aux petites heures du matin, qu'est observée une part importante de l'ensemble des conducteurs testés positifs.

TABLEAU 89 :

Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture positifs selon l'âge et la période de la semaine - 2009 (pondéré)

	Journées de semaine		Nuits de semaine		Journées de weekend		Nuits de weekend		Total	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
17 à 19 ans	40	4	40	31	33	9	81	35	193	12
20 à 24 ans	168	5	189	36	230	18	415	45	1002	17
25 à 29 ans	159	5	130	35	181	17	317	50	787	15
30 à 39 ans	327	6	164	37	243	15	345	48	1080	13
40 à 49 ans	348	7	131	38	210	15	211	45	900	13
50 à 59 ans	235	8	56	31	121	13	81	33	493	11
60 ans et plus	127	4	21	26	48	5	25	22	221	5
Inconnus	1	2	1	31	3	21	2	39	8	11
Total	1405	6	732	35	1069	14	1477	44	4684	13

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 90 :

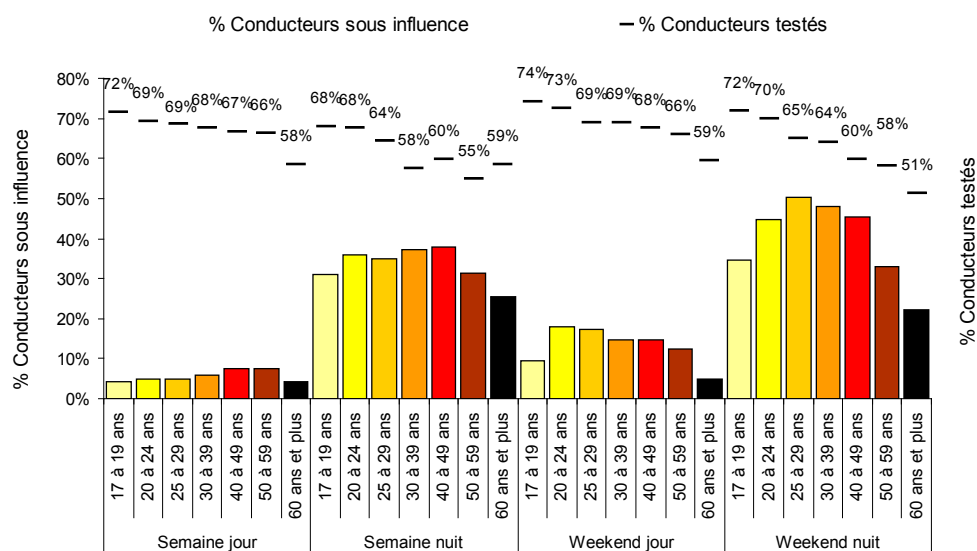
Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture testés selon l'âge et la période de la semaine - 2009 (pondéré)

	Journées de semaine		Nuits de semaine		Journées de weekend		Nuits de weekend		Total	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
17 à 19 ans	920	72	127	68	344	74	233	72	1625	72
20 à 24 ans	3317	69	524	68	1289	73	928	70	6059	70
25 à 29 ans	3229	69	371	64	1051	69	630	65	5281	68
30 à 39 ans	5648	68	440	58	1667	69	718	64	8473	67
40 à 49 ans	4721	67	346	60	1423	68	464	60	6954	66
50 à 59 ans	3081	66	180	55	971	66	245	58	4477	65
60 ans et plus	3023	58	81	59	992	59	114	51	4209	59
Inconnus	51	6	5	4	15	5	6	3	77	5
Total	23 991	65	2074	60	7751	66	3338	62	37 154	65

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 92 :

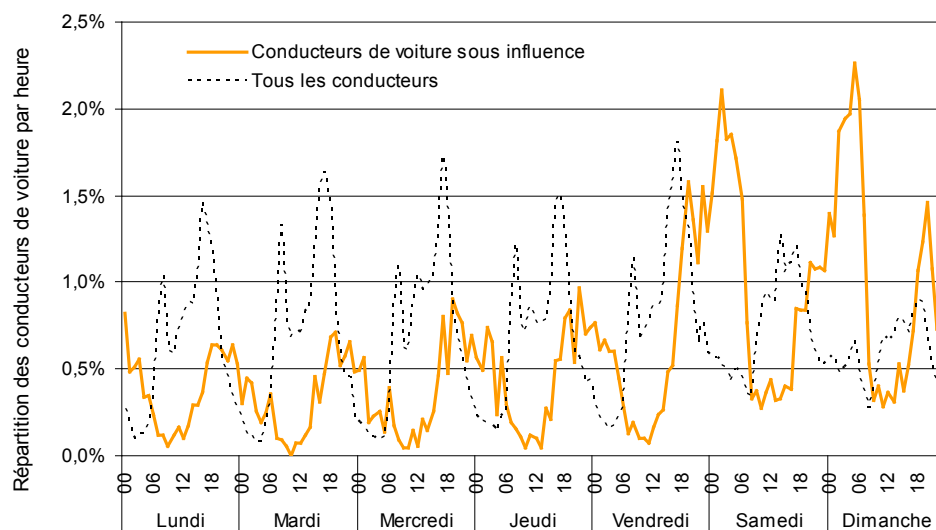
Pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon l'âge et la période de la semaine -2009 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 93 :

Répartition sur la semaine des conducteurs de voiture positifs - 2009 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

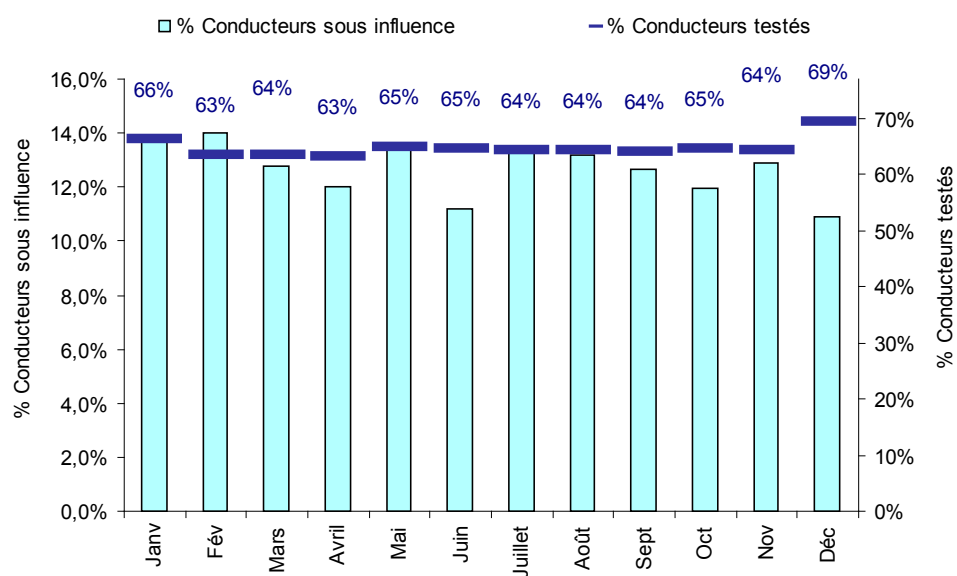
Note : Le total des pourcentages de chaque heure est égal à 100%.

9.4 Selon le mois

Les pourcentages de conducteurs testés et de conducteurs positifs sont relativement stables au cours des mois. Deux mois se démarquent toutefois par des pourcentages de conducteurs positifs plus importants : janvier et février. Le mois de décembre, au contraire, présente un pourcentage de conducteurs positifs un peu moins important et un pourcentage de conducteurs testés plus important que les autres mois. Il s'agit là d'un effet possible de la campagne Bob de fin d'année.

FIGURE 94 :

Pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon le mois - 2009 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR



9.5 Selon le type de route, le type de carrefour et le type de collision

Si peu de conducteurs sont impliqués dans un accident corporel sur autoroute, c'est sur ce type de route que l'on enregistre le plus haut pourcentage de conducteurs sous influence (15%) (et le plus haut pourcentage de conducteurs testés, 74%). Le constat est le même (parmi les type de carrefour) pour les accidents en ronds-points, pour lesquels un conducteur sur 5 est contrôlé positif.

Les collisions n'impliquant qu'un seul usager sont les plus fréquentes pour les conducteurs sous influence. C'est d'ailleurs ce type de collision qui présente la plus grande part de conducteurs positifs, avec plus d'un conducteur sur 3 conduisant sous influence. Le pourcentage de conducteurs testés est pourtant relativement bas par rapport aux autres types de collision (moins de 60%).

TABLEAU 91 :

Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs sur autoroute, hors et en agglomération - 2009 (pondéré)

	Conducteurs de voiture sous influence	Conducteurs de voiture testés	Conducteurs de voiture impliqués	% Conducteurs de voiture sous influence	% Conducteurs de voiture testés
Autoroute	537	3547	4814	15%	74%
Hors agglomération	1592	13 054	20 157	12%	65%
En agglomération	2555	20 473	32 312	12%	63%
Total	4684	37 074	57 283	13%	65%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

TABLEAU 92 :

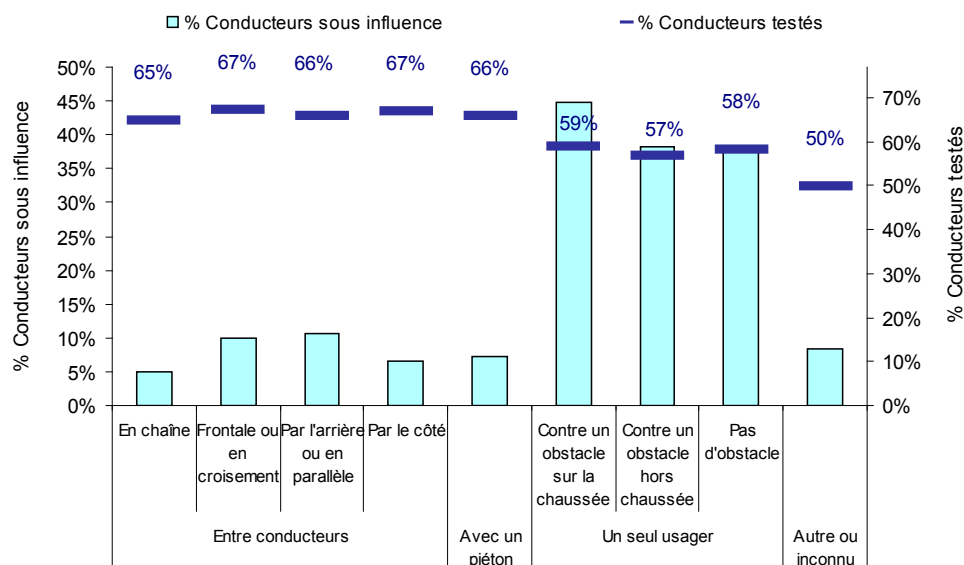
Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon le type de la première collision (2009; pondéré)

		Conducteurs de voiture sous influence	Conducteurs de voiture testés
Entre conducteur	Collision en chaîne	38	764
	Collision frontale (ou en croisement)	486	4844
	Par derrière (ou en parallèle)	1066	10 022
	Par le côté	882	13 573
Avec un piéton		163	2215
Un seul usager	Contre un obstacle sur la chaussée	208	463
	Contre un obstacle hors chaussée	1535	4023
	Pas d'obstacle	267	702
Autres ou Inconnus		39	468
Total		4684	37 074

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 95 :

Pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon le type de la première collision (2009; pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Conducteurs de voiture impliqués	% Conducteurs de voiture sous influence	% Conducteurs de voiture testés
1180	5%	65%
7209	10%	67%
15 188	11%	66%
20 332	7%	67%
2215	3356	66%
789	45%	59%
7089	38%	57%
1202	38%	58%
468	938	50%
57 283	13%	65%

TABLEAU 93 :

Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon le type de carrefour (2009; 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	3380	22 196	35 534	15%	62%
En carrefour avec policier ou agent habilité	5	87	123	6%	70%
En carrefour à feux	340	3374	4891	10%	69%
En carrefour avec panneaux de priorité (B1 ou B5)	485	6828	9802	7%	70%
En carrefour à priorité de droite	282	3673	5554	8%	66%
En rond-point	191	917	1379	21%	66%
Total	4684	37 074	57 283	13%	65%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 96 :

Pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon le type de carrefour - 2009 (pondéré)

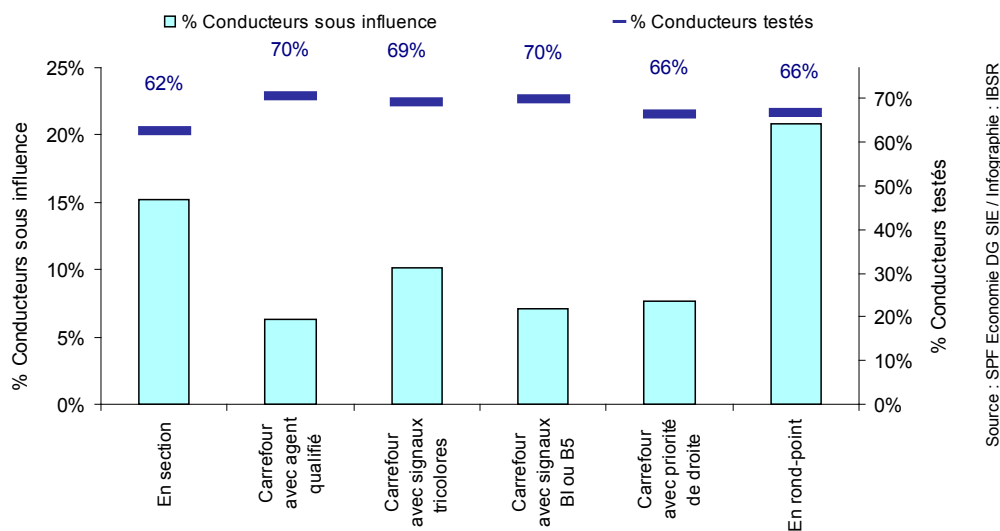
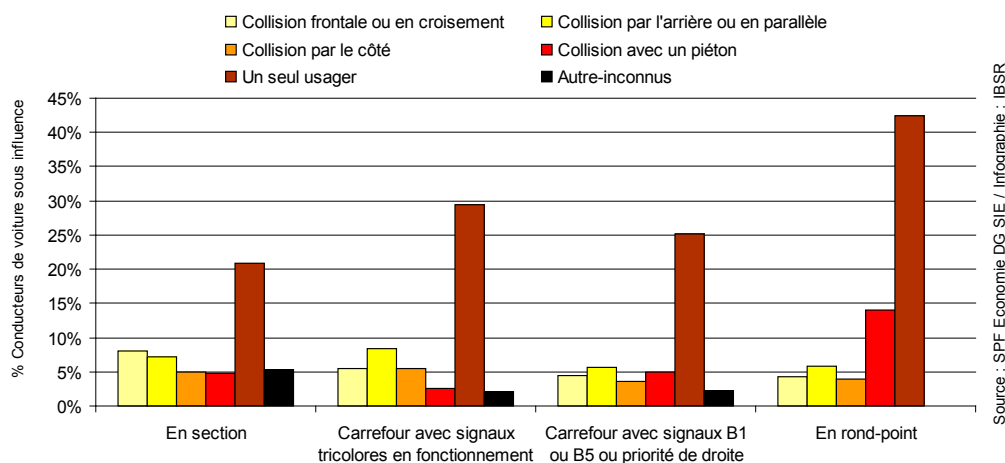


FIGURE 97 :

Pourcentage de conducteurs de voiture positifs selon le type de carrefour et de la première collision - 2009 (pondéré)



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

9.6 Selon la région et la province

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 17,3% au Brabant wallon 14,8%. Les provinces flamandes ont des écarts légèrement plus grands entre provinces, de 12,7% en Flandre occidentale à 9,8% au Limbourg. Bruxelles occupe une position intermédiaire avec 11,4% de conducteurs sous influence, mais seulement 49% de conducteurs testés.

TABLEAU 94 :

Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon la province - 2009 (pondéré)

	Conducteurs de voiture sous influence	Conducteurs de voiture testés	Conducteurs de voiture impliqués	% conducteurs de voiture sous influence	% conducteurs de voiture testés
Namur	228	1320	2356	17,3%	56%
Hainaut	709	4165	6172	17,0%	67%
Luxembourg	147	887	1493	16,6%	59%
Liège	454	3039	5362	14,9%	57%
Brabant wallon	177	1199	1669	14,8%	72%
Région wallonne	1716	10 610	17 052	16,2%	62%
Région de Bruxelles-Capitale	294	2572	5346	11,4%	48%
Flandre occidentale	579	4546	6344	12,7%	72%
Flandre orientale	788	7058	8858	11,2%	80%
Anvers	651	6047	9989	10,8%	61%
Brabant flamand	397	3692	4782	10,8%	77%
Limbourg	261	2658	5078	9,8%	52%
Région flamande	2677	24 001	35 051	11,2%	68%
Belgique	4687	37 183	57 449	12,6%	65%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

CONCLUSION

Les analyses des données de l'année 2009 nous ont fait apparaître une année de stagnation. Néanmoins ce rapport est publié fin 2011 et l'évolution des victimes de la route a entretemps connu de nouvelles baisses. L'année 2010 a en effet été bien plus propice à la réduction de tués sur la route. Les estimations faites sur base du baromètre de la sécurité routière font état de 840 décédés 30 jours pour l'année 2010. Le premier semestre 2011 marque, quant à lui, le retour à une certaine stagnation.

Le baromètre nous permet aussi de constater que la stagnation des piétons, cyclistes et motards tués observée jusque 2009 se poursuit au moins jusqu'au dernier baromètre, de juin 2011. Par contre, il offre une vision complètement différente de l'évolution récente des victimes d'accidents impliquant une camionnette ou un camion. Dans notre rapport, le nombre de tués dans les accidents impliquant une camionnette est en hausse constante de 2003 à 2009. Mais le baromètre montre qu'en fait leur nombre est en diminution depuis début 2010 et ce, jusqu'au baromètre de juin 2011, nous ramenant à des chiffres proches de ceux connus en 2003. Au contraire, les données jusque 2009 montrent une diminution des victimes mortelles pour les accidents de camions alors que les données plus récentes font état d'une hausse de ces victimes à partir de 2010.

Ces quelques exemples montrent bien que l'analyse développée dans ce rapport, malgré son intérêt indéniable, est une analyse fort tardive. Même si les données du baromètre de sécurité routière permettent de voir les tendances actuelles en matière de sécurité routière, les statistiques d'accidents définitives provenant du SPF Economie restent indispensables pour faire des analyses détaillées comme dans ce rapport 2009.

La plupart des pays européens rendent les données d'accidents disponibles à l'analyse endéans les 6 mois après la fin de l'année. Les bilans de l'année sont donc disponibles dans le second semestre de l'année suivant les données. En Belgique, les données 2009 ont été publiées par le SPF Economie dans le courant du mois d'avril 2011, nous avons donc près d'un an de retard sur nos voisins européens. Ce point a d'ailleurs fait l'objet d'une recommandation lors des Etats-Généraux de la Sécurité Routière de 2011 : « La Commission Fédérale Sécurité Routière insiste donc aussi pour que toutes les parties concernées fassent le maximum afin de réaliser ces objectifs dès que possible, notamment en : • en disposant de statistiques d'accidents définitives au plus tard 6 mois après la fin de l'année civile »⁷⁹. Dans le cadre du groupe de travail statistique présidé par l'IBSR, réunissant les acteurs concernés par l'enregistrement et l'exploitation au niveau fédéral et régional, des recommandations concrètes ont été proposées à la Task Force Sécurité Routière, afin de pouvoir réaliser cette recommandation.

⁷⁹ Voir le document « Recommandations pour 20 mesures prioritaires à prendre pendant la période 2011-2015 », p 28.

TABLEAUX ET FIGURES

FIGURES

FIGURE 1 :	Pyramide des indicateurs de sécurité routière	10
FIGURE 2 :	Évolution du nombre de décédés 30 jours entre 2000 et 2009.....	16
FIGURE 3 :	Le chiffre noir des accidents corporels et les 3 problèmes de qualité des données	16
FIGURE 4 :	Présentation schématique des pertes d'information conduisant au sous-enregistrement	17
FIGURE 5 :	Comparaison théorique entre la base de données (BD) des accidents et celle des hôpitaux.....	18
FIGURE 6 :	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 ».....	21
FIGURE 7 :	Évolution du nombre de victimes d'accidents routiers, du nombre de véhicules à moteur et du nombre de véhicules-kilomètres	38
FIGURE 8 :	Évolution des accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus	41
FIGURE 9 :	Évolution des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus ...	41
FIGURE 10 :	Évolution des blessés graves par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus	42
FIGURE 11 :	Évolution des décédés 30 jours par rapport aux objectifs des États-Généraux de la Sécurité Routière	43
FIGURE 12 :	Évolution des blessés graves par rapport aux objectifs des États-Généraux de la Sécurité Routière	44
FIGURE 13 :	Réduction du nombre de décédés 30 jours en 2009 par rapport à 2001.....	45
FIGURE 14 :	Comparaison européenne des décédés 30 jours par million d'habitants – 2009....	47
FIGURE 15 :	Comparaison européenne des décédés 30 jours par million d'habitants - 2009	48
FIGURE 16 :	Évolution du nombre de décédés 30 jours par million d'habitants pour la Belgique et les pays limitrophes	49
FIGURE 17 :	Comparaison européenne des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres - 2009.....	49
FIGURE 18 :	Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours selon le mois – Moyenne 2000-2009.....	54
FIGURE 19 :	Répartition des décédés 30 jours selon le mois pour différentes catégories d'usagers : piétons, cyclistes, motards et voitures – 2000-2009	55
FIGURE 20 :	Répartition des accidents, des victimes et des véhicules-kilomètres selon la période de la semaine – 2009 (pondéré)	57
FIGURE 21 :	Évolution des décédés 30 jours selon la période de la semaine.....	57
FIGURE 22 :	Évolution des blessés graves selon la période de la semaine.....	58
FIGURE 23 :	Évolution du nombre de tués selon la période de la semaine (1991 = base 100) ...	58
FIGURE 24 :	Part de chaque catégorie d'âge dans la population et parmi les décédés 30 jours selon la période de la semaine - 2009.....	59
FIGURE 25 :	Part de chaque catégorie d'âge dans la population et parmi les blessés graves selon la période de la semaine - 2009.....	59

FIGURE 26 :	Part de conducteurs de voitures impliqués dans les accidents graves selon la catégorie d'âge et la période de la semaine (2009), comparée à la part de conducteurs sur la route selon l'âge et la période de la semaine (2009).....	62
FIGURE 27 :	Part de conducteurs de voitures impliqués dans les accidents graves selon le sexe et la période de la semaine (2009), comparée à la part de conducteurs sur la route selon le sexe et la période de la semaine (2009).....	62
FIGURE 28 :	Part d'accidents avec un ou plus d'un usager de la route selon la période de la semaine - 2009 (pondéré)	63
FIGURE 29 :	Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours selon le jour et l'heure – 2000-2009.....	64
FIGURE 30 :	Répartition des accidents corporels selon le jour et l'heure, comparaison été/hiver – 2000-2009.....	65
FIGURE 31 :	Conditions météorologiques et état de la chaussée (2000-2009).....	68
FIGURE 32 :	Évolution de la gravité des accidents selon la région (non pondéré).....	72
FIGURE 33 :	Évolution des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus, selon la région	75
FIGURE 34 :	Décédés 30 jours et objectifs (Etats-Généraux de la Sécurité Routière fédéraux et objectifs régionaux) en Région flamande.....	79
FIGURE 35 :	Blessés graves et objectifs régionaux en Région flamande	79
FIGURE 36 :	Décédés 30 jours et objectifs (Etats-Généraux de la Sécurité Routière et objectifs régionaux) en Région wallonne	79
FIGURE 37 :	Décédés 30 jours et blessés graves et objectifs régionaux en Région wallonne	79
FIGURE 38 :	Décédés 30 jours et objectifs (Etats-Généraux de la Sécurité Routière fédéraux et objectifs régionaux) en Région de Bruxelles-Capitale	79
FIGURE 39 :	Blessés graves et objectifs régionaux en Région de Bruxelles-Capitale	79
FIGURE 40 :	Décédés 30 jours et blessés graves et objectifs régionaux en Région de Bruxelles-Capitale	79
FIGURE 41 :	Décédés 30 jours et blessés graves selon le type de véhicule et la région – 2009 .	84
FIGURE 42 :	Évolution des décédés 30 jours dans les provinces flamandes	86
FIGURE 43 :	Évolution des décédés 30 jours dans les provinces wallonnes.....	87
FIGURE 44 :	Répartition des accidents selon le type de la première collision, sur autoroute, en et hors agglomération – 2009 (pondéré)	93
FIGURE 45 :	Type d'obstacle percuté en premier lors des accidents contre obstacle hors chaussée sur autoroute – 2009 (gravité calculée sur les 10 dernières années).....	93
FIGURE 46 :	Évolution du nombre de décédés 30 jours selon le régime de vitesse.....	98
FIGURE 47 :	Évolution du nombre d'accidents selon le régime de vitesse	99
FIGURE 48 :	Évolution de la gravité des accidents selon le régime de vitesse	99
FIGURE 49 :	Part de chaque cause de décès selon la catégorie d'âge, hommes - 2006	101
FIGURE 50 :	Part de chaque cause de décès selon la catégorie d'âge pour les femmes-2006	101
FIGURE 51 :	Évolution du nombre de décédés 30 jours scindé en tués sur place et mortellement blessés	102
FIGURE 52 :	Blessés graves et décédés 30 jours par 100 000 habitants selon la catégorie d'âge et le sexe, comparaison 2000/2009 (non pondéré).....	103

FIGURE 53 :	Évolution du nombre de décédés 30 jours selon le type d'usager - comparaison entre la moyenne de référence 1998-2000 et 2009 (pondéré)	106
FIGURE 54 :	Évolution du nombre de blessés graves selon le type d'usager - comparaison entre la moyenne de référence 1998-2000 et 2009 (pondéré)	107
FIGURE 55 :	Évolution du nombre de victimes selon le type d'usager (comparaison entre la moyenne de référence 1998-2000 et 2009 – chiffres non pondérés)	108
FIGURE 56 :	Gravité des accidents par catégorie d'usager - 2009 (pondéré).....	119
FIGURE 57 :	Risque total de décès par catégorie d'usager par milliard de minutes - 2005	120
FIGURE 58 :	Évolution du risque total de décès par catégorie d'usager par milliard de voyageurs-kilomètres	121
FIGURE 59 :	Parts de décédés 30 jours de la catégorie d'usager mentionnée et des opposants à cette catégorie dans les collisions impliquant le type d'usager en question - 2009.....	122
FIGURE 60 :	Répartition en pourcentage des accidents graves impliquant des voitures, des camionnettes ou des camions selon la nature de la première collision - 2009 (pondéré).....	123
FIGURE 61 :	Évolution des piétons victimes et des accidents impliquant au moins un piéton (non pondéré)	125
FIGURE 62 :	Nombre de décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants par catégorie d'âge, piétons - comparaison 2000/2009 (non-pondéré)	127
FIGURE 63 :	Gravité des accidents impliquant un piéton selon la position du piéton au moment de la traversée et selon la catégorie d'âge - 2000-2009 (non pondéré)..	131
FIGURE 64 :	Nombre de piétons tués et grièvement blessés et gravité des accidents de piétons, selon le type d'opposant - 2009 (pondéré).....	131
FIGURE 65 :	Évolution des cyclistes victimes et des accidents impliquant au moins un vélo (non pondéré).....	132
FIGURE 66 :	Nombre de décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants par catégories d'âge, cyclistes - comparaison 2000/2009 (non-pondéré).....	133
FIGURE 67 :	Comparaison de la gravité des accidents impliquant un cycliste en et hors agglomération, selon le type de piste cyclable - 2009 (pondéré).....	136
FIGURE 68 :	Nombre de cyclistes blessés graves et tués et gravité des accidents de vélo selon le type d'opposant au vélo - 2009 (pondéré).....	138
FIGURE 69 :	Évolution des cyclomoteurs classe A victimes et des accidents impliquant au moins un cyclo classe A (non pondéré).....	139
FIGURE 70 :	Évolution des cyclomoteurs classe B victimes et des accidents impliquant au moins un cyclo classe B (non pondéré).....	140
FIGURE 71 :	Nombre de décédés 30 jours et de blessés graves par 100 000 habitants de la catégorie d'âge, cyclomotoristes - comparaison 2000/2009 (non-pondéré)	142
FIGURE 72 :	Nombre de cyclomotoristes grièvement blessés et tués et gravité des accidents impliquant un cyclomoteur selon le type d'opposant - 2009 (pondéré)	145
FIGURE 73 :	Évolution des motocyclistes (≤ 400 cc) victimes et des accidents impliquant au moins une moto (≤ 400 cc) (non pondéré)	147
FIGURE 74 :	Évolution des motocyclistes (> 400 cc) victimes et des accidents impliquant au moins une moto (> 400 cc) (non pondéré)	147
FIGURE 75 :	Nombre de décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants de la catégorie d'âge, motocyclistes (comparaison 2000/2009; chiffres non-pondérés)	149

FIGURE 76 :	Part des voyageurs-kilomètres parcourus par les motocyclistes et part des motocyclistes parmi les victimes - 2009 (pondéré)	150
FIGURE 77 :	Nombre de motards blessés graves et tués et gravité des accidents impliquant une moto selon l'opposant - 2009 (pondéré).....	151
FIGURE 78 :	Évolution des occupants de voiture victimes et des accidents impliquant au moins une voiture (non pondéré).....	152
FIGURE 79 :	Nombre de décédés 30 jours et de blessés graves par 100 000 habitants de la catégorie d'âge, occupants de voiture - comparaison 2000/2009 (non-pondéré)	154
FIGURE 80 :	Nombre d'occupants de voiture blessés graves et tués et gravité des accidents impliquant au moins une voiture selon l'opposant de l'auto - 2009 (pondéré)	158
FIGURE 81 :	Évolution des accidents impliquant au moins une camionnette et des victimes de ces accidents (occupants et opposants) (non pondéré)	159
FIGURE 82 :	Accidents de camionnettes selon le type de collision et le type de route en 2009 (pondéré).....	162
FIGURE 83 :	Évolution des accidents impliquant au moins un camion et des victimes de ces accidents (occupants et opposants)	163
FIGURE 84 :	Accidents de camions selon le type de collision et le type de route en 2009 (pondéré).....	166
FIGURE 85 :	Évolution du pourcentage de conducteurs testés et du pourcentage de conducteurs positifs (non pondéré)	171
FIGURE 86 :	Pourcentage de conducteurs testés dans les accidents mortels, graves et dans tous les accidents selon le degré de gravité des blessures du conducteur - 2009 (pondéré).....	173
FIGURE 87 :	Pourcentage de conducteurs testés et positifs selon le type d'utilisateur (2009; pondéré)	174
FIGURE 88 :	Pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon la catégorie d'âge - 2009 (pondéré)	176
FIGURE 89 :	Pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon la catégorie d'âge, hommes (2009; pondéré)	177
FIGURE 90 :	Pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon la catégorie d'âge, femmes - 2009 (pondéré)	178
FIGURE 91 :	Sur-risque d'un conducteur sous influence d'être impliqué dans un accident grave selon l'âge -2009.....	179
FIGURE 92 :	Pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon l'âge et la période de la semaine -2009 (pondéré)	181
FIGURE 93 :	Répartition sur la semaine des conducteurs de voiture positifs - 2009 (pondéré) .	181
FIGURE 94 :	Pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon le mois - 2009 (pondéré).....	182
FIGURE 95 :	Pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon le type de la première collision (2009; pondéré)	184
FIGURE 96 :	Pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon le type de carrefour - 2009 (pondéré)	186
FIGURE 97 :	Pourcentage de conducteurs de voiture positifs selon le type de carrefour et de la première collision - 2009 (pondéré)	18

TABLEAUX

TABLEAU 1 : Évolution du nombre de zones de police avec et sans pondération.....	19
TABLEAU 3 : Évolution à long terme des indicateurs-clés : accidents et données d'exposition...	37
TABLEAU 4 : Évolution par rapport à l'année précédente	38
TABLEAU 5 : Évolution des accidents et victimes selon les données d'exposition au risque	40
TABLEAU 6 : Décédés 30 jours, décédés 30 jours par million d'habitants, décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres en Europe – 2009	46
TABLEAU 7 : Indicateurs-clés de 2009 selon le mois 2009 (pondéré)	51
TABLEAU 10 : Indicateurs-clés selon la période de la semaine - 2009 (pondéré)	56
TABLEAU 11 : Nombre de décédés 30 jours selon la catégorie d'âge et la période de la semaine - 2009	60
TABLEAU 12 : Nombre de blessés graves selon la catégorie d'âge et la période de la semaine - 2009	60
TABLEAU 13 : Nombre de blessés légers selon la catégorie d'âge et la période de la semaine 2009 (pondéré).....	61
TABLEAU 14 : Indicateurs-clés selon le jour - 2009 (pondéré)	63
TABLEAU 15 : Répartition des blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours selon la luminosité pour les piétons, cyclistes et occupants de voiture - 2009 (pondéré)	66
TABLEAU 16 : Indicateurs-clés selon les jours fériés légaux - 2008-2009 (pondéré)	67
TABLEAU 17 : Indicateurs-clés selon les conditions météorologiques – 2009 (pondéré)	69
TABLEAU 18 : Accidents et victimes selon l'état de la chaussée – 2009 (pondéré).....	69
TABLEAU 19 : Indicateurs-clés selon la région – 2009 (pondéré)	71
TABLEAU 20 : Évolution des accidents corporels dans les 3 régions	72
TABLEAU 21 : Évolution des décédés 30 jours dans les 3 régions	73
TABLEAU 22 : Évolution des blessés graves dans les 3 régions	74
TABLEAU 23 : Évolution des blessés légers dans les 3 régions	74
TABLEAU 24 : Évolution des décédés 30 jours et des blessés graves en comparaison avec les objectifs des Etats-Généraux de la Sécurité Routière et les objectifs régionaux	77
TABLEAU 26 : Accidents en agglomération, hors agglomération ou sur autoroute selon la région – 2009 (pondéré).....	80
TABLEAU 27 : Décédés 30 jours en agglomération, hors agglomération ou sur autoroute selon la région – 2009	80
TABLEAU 28 : Gravité selon la région et le type route – 2009 (pondéré)	81
TABLEAU 31 : Indicateurs-clés selon la province – 2009 (pondéré)	85
TABLEAU 32 : Évolution des décédés 30 jours dans les provinces flamandes	86
TABLEAU 33 : Évolution des décédés 30 jours dans les provinces wallonnes.....	87
TABLEAU 34 : Indicateurs-clés selon le type de route (hors/en agglomération et autoroute) – 2009 (pondéré).....	88
TABLEAU 35 : Évolution des indicateurs-clés sur autoroute.....	89

TABLEAU 36 : Évolution des indicateurs-clés hors agglomération	90
TABLEAU 37 : Évolution des indicateurs-clés en agglomération	91
TABLEAU 38 : 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).....	92
TABLEAU 39 : Indicateurs-clés des catégories d'usagers impliqués, sur autoroute – 2009 (pondéré).....	94
TABLEAU 40 : Indicateurs-clés selon le type d'usager impliqué, hors agglomération – 2009 (pondéré).....	94
TABLEAU 41 : Indicateurs-clés selon le type d'usager impliqué, en agglomération – 2009 (pondéré).....	95
TABLEAU 42 : Évolution des indicateurs-clés des accidents à proximité de travaux sur autoroute	96
TABLEAU 43 : Évolution des indicateurs-clés des accidents impliquant un conducteur fantôme sur autoroute	97
TABLEAU 44 : Indicateurs-clés selon le régime de vitesse – 2009 (pondéré).....	98
TABLEAU 45 : Indicateurs-clés des victimes selon l'âge, total - 2009 (pondéré)	103
TABLEAU 46 : Indicateurs-clés des victimes selon l'âge, hommes - 2009 (pondéré)	104
TABLEAU 47 : Indicateurs-clés des victimes selon l'âge, femmes - 2009 (pondéré).....	105
TABLEAU 51 : Évolution du nombre de tués et blessés graves (moyenne 2007-2009 versus moyenne 1998-2000) par catégorie d'âge et type d'usager (chiffres non pondérés)	113
TABLEAU 55 : Indicateurs-clés des victimes selon le type d'usager - 2009 (pondéré).....	117
TABLEAU 58 : Évolution du risque total de décès par catégorie d'usager par milliard de voyageurs-kilomètres	120
TABLEAU 59 : Pays d'immatriculation des véhicules impliqués dans des accidents corporels (2009 – chiffres pondérés).....	124
TABLEAU 60 : Évolution des piétons victimes et des accidents impliquant au moins un piéton (non pondéré)	126
TABLEAU 63 : Évolution des cyclistes victimes et des accidents impliquant au moins un vélo	132
TABLEAU 69 : Indicateurs-clés des accidents de cyclomoteur typiques - 2009 (pondéré).....	144
TABLEAU 75 : Nombre de victimes selon la place dans la voiture - 2009 (pondéré).....	157
TABLEAU 77 : Nombre de victimes dans les accidents impliquant au moins une camionnette, parmi les occupants et parmi les opposants - 2009 (pondéré)	161
TABLEAU 80 : Nombre de victimes des accidents de camion, parmi les occupants et les opposants du camion - 2009 (pondéré)	165
TABLEAU 81 : Indicateurs clés des accidents de camion selon l'âge du conducteur de camion, - 2000-2009 (non-pondéré)	165
TABLEAU 92 : Nombre et pourcentage de conducteurs de voiture testés et positifs selon le type de la première collision (2009; pondéré)	185



