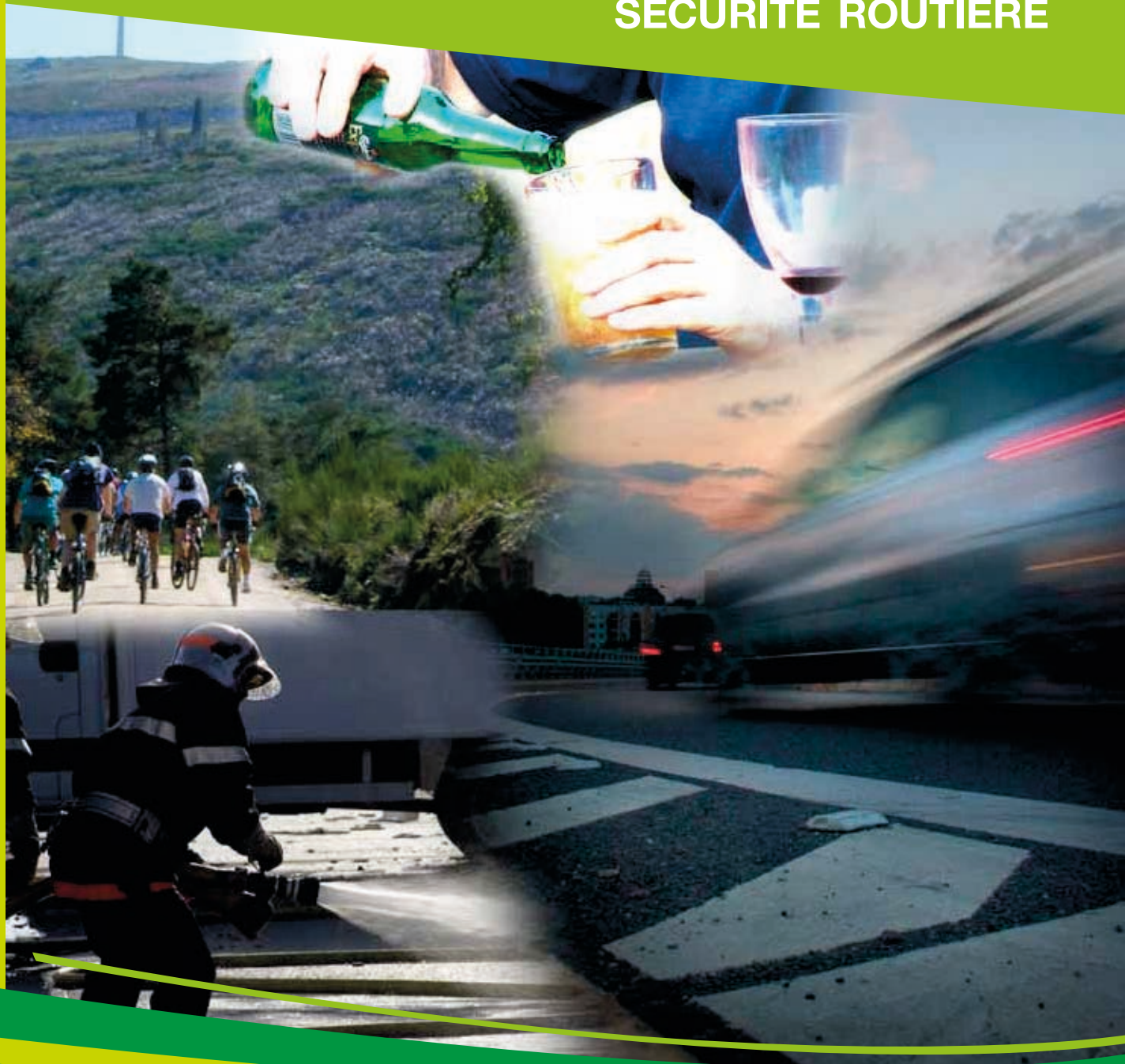


CENTRE DE CONNAISSANCE
SÉCURITÉ ROUTIÈRE



IBSR

ANALYSE STATISTIQUE DES
ACCIDENTS DE LA ROUTE 2010

Merci de référer à ce document de la façon suivante :

Nuyttens, N., Focant F., Casteels Y. (2012) Analyse statistique des accidents de la route 2010. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissances Sécurité Routière



D/2012/0799/130

Auteurs : Nina Nuyttens, Nathalie Focant, Yvan Casteels
Avec la collaboration de: Heike Martensen, Emmanuelle Dupont
Éditeur responsable : Karin Genoe

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

TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION	9
2	LA PYRAMIDE DES INDICATEURS	11
2.1	Actions et mesures politiques.....	12
2.2	Indicateurs de performance en matière de sécurité routière	14
2.3	Base de données des accidents et bases de données connexes	14
2.4	Les coûts pour la société	16
2.5	Conclusion	16
3	SOURCES ET QUALITÉ DES DONNÉES.....	17
3.1	Procédure de collecte des données d'accidents de la route avec dommages corporels.....	18
3.2	Qualité des données d'accidents	19
3.2.1	Sous-enregistrement	20
3.2.2	Pondération des données.....	21
3.2.3	Qualité de la base de données nationale.....	23
3.2.4	Comparaison des données d'accidents avec les statistiques des compagnies d'assurances	24
4	DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS	25
4.1	Général	26
4.2	Selon la période	28
4.3	Victimes et modes de déplacement	29
4.4	Conduite sous influence d'alcool.....	29
5	L'ANNÉE 2010 DANS UNE PERSPECTIVE TEMPORELLE ET EUROPÉENNE	31
5.1	Evolution à court terme	32
5.2	Evolution à long terme.....	33
5.2.1	Etats Généraux de la Sécurité Routière 2002 et objectifs pour l'année 2010 en termes de décédés 30 jours et de blessés graves.....	33
5.2.2	Etats Généraux de la Sécurité Routière 2011 et objectifs pour l'année 2020 en termes de décédés 30 jours et de blessés graves	34
5.2.3	Accidents, victimes et gravité des accidents.....	38
5.2.4	Risque d'accident et risque de décès	45
5.3	La sécurité routière en Belgique dans une perspective européenne.....	49
5.3.1	Comparaison européenne du nombre de tués sur la route pour l'année 2010	49
5.3.2	Evolution du nombre de tués sur les routes en Europe	53
5.4	Synthèse	55
6	ANALYSE SELON LA PÉRIODE.....	57
6.1	Selon le mois.....	58
6.1.1	Analyse globale.....	58
6.1.2	Selon le mode de déplacement	62
6.2	Selon les quatre périodes de la semaine	63
6.2.1	Analyse globale.....	63
6.2.2	Selon l'âge et le sexe	66
6.2.3	Accidents n'impliquant qu'un seul véhicule	70
6.3	Selon le jour et l'heure	71
6.4	Selon la luminosité	73

TABLE DES MATIÈRES

6.5	Selon les conditions météorologiques et l'état de la chaussée	74
6.6	Jours fériés	76
6.7	Synthèse	77
7	ANALYSE SELON LE LIEU	79
7.1	Selon la région	80
7.1.1	Accidents, victimes et gravité des accidents	80
7.1.2	Risque de décès	84
7.1.3	Objectifs régionaux des Etats Généraux de la Sécurité Routière	85
7.1.4	Régions et types de route	90
7.1.5	Régions et modes de déplacement	91
7.2	Selon la province	93
7.3	Selon le type de route	95
7.3.1	Accidents, victimes et gravité des accidents	95
7.3.2	Risques d'accident et de décès	98
7.3.3	Types de croisement	99
7.3.4	Types de collision	100
7.3.5	Modes de déplacement	104
7.3.6	Travaux et conducteurs fantômes sur autoroute	106
7.4	Selon le régime de vitesse	107
7.5	Synthèse	110
8	LES VICTIMES	113
8.1	Les accidents de la route constituent l'une des principales causes de décès	114
8.2	Age et sexe des victimes	115
8.3	Comparaison des victimes selon le mode de déplacement	118
8.3.1	Evolution des victimes selon le mode de déplacement	118
8.3.2	Croisement du mode de déplacement avec la catégorie d'âge	127
8.3.3	Croisement du mode de déplacement et du sexe des victimes	134
8.3.4	Gravité des accidents selon les modes de déplacement	134
8.3.5	Risque de décès et risque d'accident selon le mode de déplacement	136
8.3.6	Type de collision selon le mode de déplacement	138
8.3.7	Type d'opposant selon le mode de déplacement	139
8.4	Piétons	142
8.4.1	Evolution	142
8.4.2	Age et sexe	143
8.4.3	Position du piéton sur la chaussée	145
8.4.4	Temporalité des accidents de piétons	147
8.5	Cyclistes	148
8.5.1	Evolution	148
8.5.2	Age et sexe	149
8.5.3	Position du cycliste sur la chaussée	151
8.5.4	Accidents types impliquant un cycliste	153
8.5.5	Temporalité des accidents de vélos	154

TABLE DES MATIÈRES

8.6	Cyclomotoristes	155
8.6.1	Evolution	155
8.6.2	Age et sexe	158
8.6.3	Accidents types impliquant un cyclomotoriste	159
8.6.4	Temporalité des accidents de cyclomoteurs	160
8.7	Motocyclistes	161
8.7.1	Evolution	161
8.7.2	Age et sexe	163
8.7.3	Risque de décès des motocyclistes	165
8.7.4	Temporalité des accidents de motos	166
8.8	Voitures	167
8.8.1	Evolution	167
8.8.2	Age et sexe	168
8.8.3	Place dans la voiture	171
8.8.4	Temporalité des accidents de voitures	172
8.9	Camionnettes	173
8.9.1	Evolution	173
8.9.2	Opposants des camionnettes	174
8.9.3	Type de collision selon le type de route	175
8.9.4	Temporalité des accidents de camionnettes	176
8.10	Camions	176
8.10.1	Evolution	176
8.10.2	Opposant du camion	178
8.10.3	Type de collision selon le type de route	178
8.10.4	Temporalité des accidents de camions	179
8.10.5	Pays d'immatriculation des camions impliqués dans un accident corporel	180
8.11	Synthèse	181
9	CONDUITE SOUS INFLUENCE D'ALCOOL	185
9.1	Introduction	186
9.2	Conducteurs testés et positifs	186
9.3	Victimes d'accidents impliquant au moins un conducteur sous influence	189
9.4	Selon le mode de déplacement	190
9.5	Selon l'âge et le sexe	192
9.6	Selon la période de la semaine	197
9.7	Selon le mois	200
9.8	Selon le type de route, le type de carrefour et le type de collision	200
9.9	Selon la région et la province	204
9.10	Synthèse	205
10	RÉSUMÉ : ÉVOLUTION DES DONNÉES D'ACCIDENTS CORPORELS AU COURS DE LA DÉCENNIE 2000-2010	207
	TABLEAUX & FIGURES	214

TABLEAU 1 :

Les statistiques d'accidents en un coup d'œil (chiffres non pondérés)

		2010				Moyenne de référence 1998-1999-2000	Evolution par rapport à la moyenne de référence	
		Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total	Décédés 30 jours	Nombre	%
Total								
Total	Nombre absolu	840	5984	54396	61220	1456	-616	-42%
	Victimes par million d'habitants	82	552	5018	5648	143	-60	-42%
	Victimes par milliard de kilomètres parcourus	6	41	372	419	11	-5	-48%
Temps								
Période de la semaine	Journée de semaine	398	3340	34814	38552	677	-279	-41%
	Nuit de semaine	108	413	3073	3594	156	-48	-31%
	Journée de week-end	171	1474	11313	12958	344	-173	-50%
	Nuit de week-end	163	756	5196	6115	279	-116	-42%
Luminosité	Jour	431	3821	37335	41587	717	-286	-40%
	Crépuscule	46	308	2638	2992	89	-43	-48%
	Nuit	343	1839	14240	16422	643	-300	-47%
Lieu								
Région	Région flamande	436	3879	34134	38449	844	-408	-48%
	Région wallonne	373	1875	15777	18025	568	-195	-34%
	Région de Bruxelles-Capitale	31	230	4486	4747	44	-13	-30%
Province	Anvers	104	1019	9269	10392	218	-114	-52%
	Limbourg	84	585	4691	5360	134	-50	-37%
	Flandre orientale	104	941	8891	9935	188	-84	-45%
	Brabant flamand	51	478	4514	5043	115	-64	-56%
	Flandre occidentale	93	856	6770	7719	190	-97	-51%
	Hainaut	144	712	5425	6281	185	-41	-22%
	Liège	87	461	5092	5640	150	-63	-42%
	Luxembourg	41	243	1399	1682	73	-32	-44%
	Namur	69	343	2236	2648	109	-40	-37%
	Brabant wallon	32	117	1625	1774	50	-18	-36%
Type de route	Autoroute	104	1034	4127	5265	218	-114	-52%
	Hors agglomération	451	2636	20096	23183	831	-380	-46%
	En agglomération	246	2314	30173	32733	407	-161	-40%
Type de croisement	Hors intersection	682	4499	34941	40123	1137	-455	-40%
	En intersection	150	1441	18827	20418	315	-165	-52%
	En rond-point	8	43	628	679	4	+4	+100%

		2010				Moyenne de référence 1998-1999- 2000	Evolution par rapport à la moyenne de référence	
		Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total	Décédés 30 jours	Nombre	%
Régime de vitesse	30 km/h ou moins	25	164	1946	2135	5	+20	+400%
	De 31 à 50 km/h	235	2258	28711	31204	375	-140	-37%
	De 51 km/h à 70 km/h	203	1419	12343	13965	173	+30	+17%
	De 71 km/h à 90 km/h	231	1176	7655	9062	637	-406	-64%
	Plus de 90 km/h	107	941	3718	4765	222	-115	-52%
	Inconnu	39	26	24	89	44	-5	-11%
Victimes								
Mode de déplacement ¹	Piétons	106	613	3735	4454	153	-47	-31%
	Cyclistes	70	867	6872	7809	130	-60	-46%
	Cyclomotoristes	22	460	4267	4749	67	-45	-67%
	Motocyclistes	102	682	3266	4050	127	-25	-20%
	Voitures personnelles	444	2992	32426	35861	909	-465	-51%
	Camionnettes	77	524	5512	6113	116	-39	-34%
	Poids lourds	111	499	2782	3392	208	-97	-47%
	Autobus/autocars	9	78	1218	1305	19	-10	-53%
	Autre/inconnu	48	97	761	906	7	+41	+586%
Sexe	Hommes	629	3595	31401	35625	1068	-439	-41%
	Femmes	203	1733	22489	24425	387	-184	-48%
	Sexe inconnu	8	656	506	1170	1	+7	+700%
Age	0 à 17 ans	44	537	7224	7805	116	-72	-62%
	18 à 24 ans	171	1006	10943	12120	304	-133	-44%
	25 à 39 ans	235	1406	15906	17548	420	-185	-44%
	40 à 59 ans	201	1443	14229	15874	302	-101	-33%
	60 ans et plus	184	942	5766	6892	304	-120	-40%
	Age inconnu	5	649	328	982	10	-5	-48%
Type d'accident								
Type d'accident	Entre conducteurs	443	3791	41869	46102	830	-387	-47%
	Accidents « seul »	353	2108	11529	13990	619	-266	-43%
	Autre/inconnu	44	85	998	1127	7	+37	+560%

Sources : SPF Economie DGSIE et SPF Mobilité et Transport / Infographie : IBSR

¹ Cette partie du tableau contient le nombre de victimes par mode de déplacement. Dans les catégories "camionnettes", "poids lourds" et autobus/autocars" sont prises en compte tant les victimes parmi les occupants du véhicule que celles parmi les opposants.



1

INTRODUCTION

L'Institut Belge pour la Sécurité routière publie chaque année un rapport statistique sur les accidents corporels de la route. Le rapport statistique 2010 est une publication particulière dans la série des rapports statistiques annuels dans la mesure où, en plus des analyses habituelles à court terme (par rapport à l'année précédente), il offre une analyse à long terme de la dernière décennie. Cette double finalité du rapport est évidemment en lien direct avec l'évaluation de l'objectif des Etats Généraux de la Sécurité Routière qui est de diviser par deux le nombre de tués entre la moyenne de référence des années 1998-1999-2000 et l'année 2010.

Il était connu avant même la présente publication que l'objectif de maximum 750 tués en 2010 n'avait pas été atteint. Ce rapport essaye de mettre face à face les évolutions positives et négatives des statistiques de sécurité routière des dix dernières années afin d'expliquer pourquoi l'objectif n'a pas été réalisé.

De plus, ce bilan de la décennie 2000-2010 doit permettre de déterminer les priorités de la politique de sécurité routière pour la prochaine décennie. Entretemps, les nouveaux Etats Généraux de la Sécurité Routière, organisés le 11 mai 2011, ont formulé l'objectif ambitieux de réduire de moitié le nombre de décédés sur les routes entre 2010 et 2020. Ce rapport marque donc la fin d'une période mais lance aussi le début d'une nouvelle décennie en sécurité routière.

Pour conclure, nous présentons dans cette introduction la structure de rapport. Les deux premiers chapitres (après l'introduction) donnent une introduction théorique aux accidents de la route : le premier se concentre sur la pyramide des indicateurs en sécurité routière et le deuxième sur la qualité et la constitution de la banque de données des accidents de la route avec dommages corporels. Le chapitre suivant est un glossaire de la terminologie utilisée dans ce rapport. Les chapitres 5 à 9 reprennent les analyses des données d'accidents. Chacune de ces parties est clôturée par une synthèse. Le rapport se termine par un résumé général.

La banque de données des accidents de la route n'est qu'une source de données sur les accidents de la circulation avec dommages corporels. L'IBSR exploite également d'autres sources de données et d'autres pistes de recherche, tels des recherches par questionnaire, des mesures de comportement et des analyses in-depth. Les rapports relatifs à ces autres sources de données peuvent être consultés sur le site web de l'IBSR.

2

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 leur place dans une pyramide reproduite ci-dessous. Cette dernière constitue le schéma de base structurant le travail réalisé au sein de l'Observatoire pour la Sécurité Routière.

La pyramide² 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.

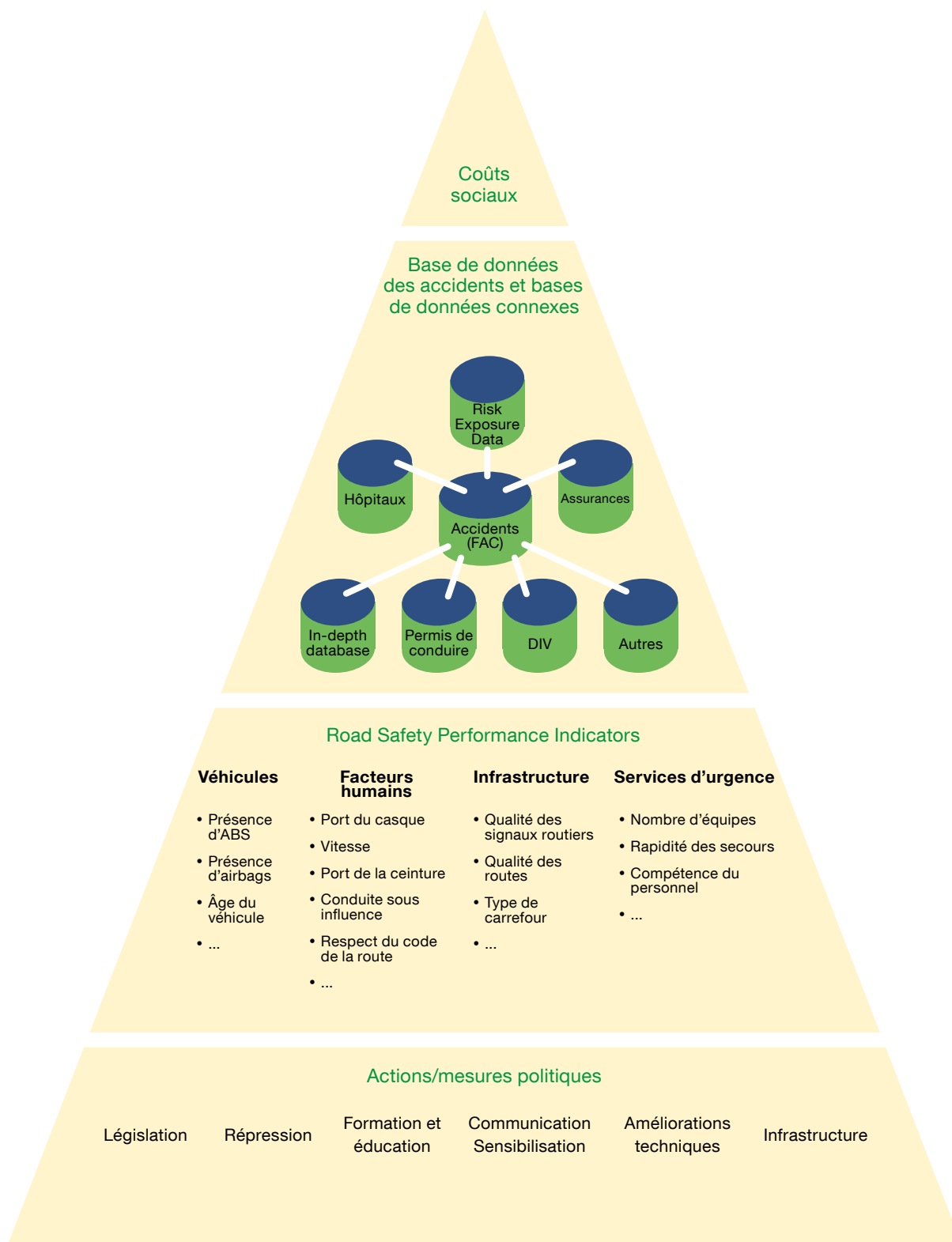
2.1 Actions et mesures politiques

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

² 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



2.2 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 généralement due à plusieurs facteurs. Certains sont liés à l'usager 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 pratiquée, conduite sous influence (alcool, drogue, médicament, 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 (retroviseur 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.

2.3 Base de données des accidents et bases de données connexes

La principale source d'informations en matière d'insécurité routière 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 qui pourraient être liées à la base de données des accidents sont de différents types dont voici une liste non exhaustive :

- **Les données d'exposition au risque – Risk Exposure Data**

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 voyageurs-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** permet de comparer la dangerosité de différents réseaux routiers.
- **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'accès 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 utiles et de disposer ainsi d'éléments objectifs nécessaires à une politique efficace en la matière.

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

2.4 Les coûts pour la société

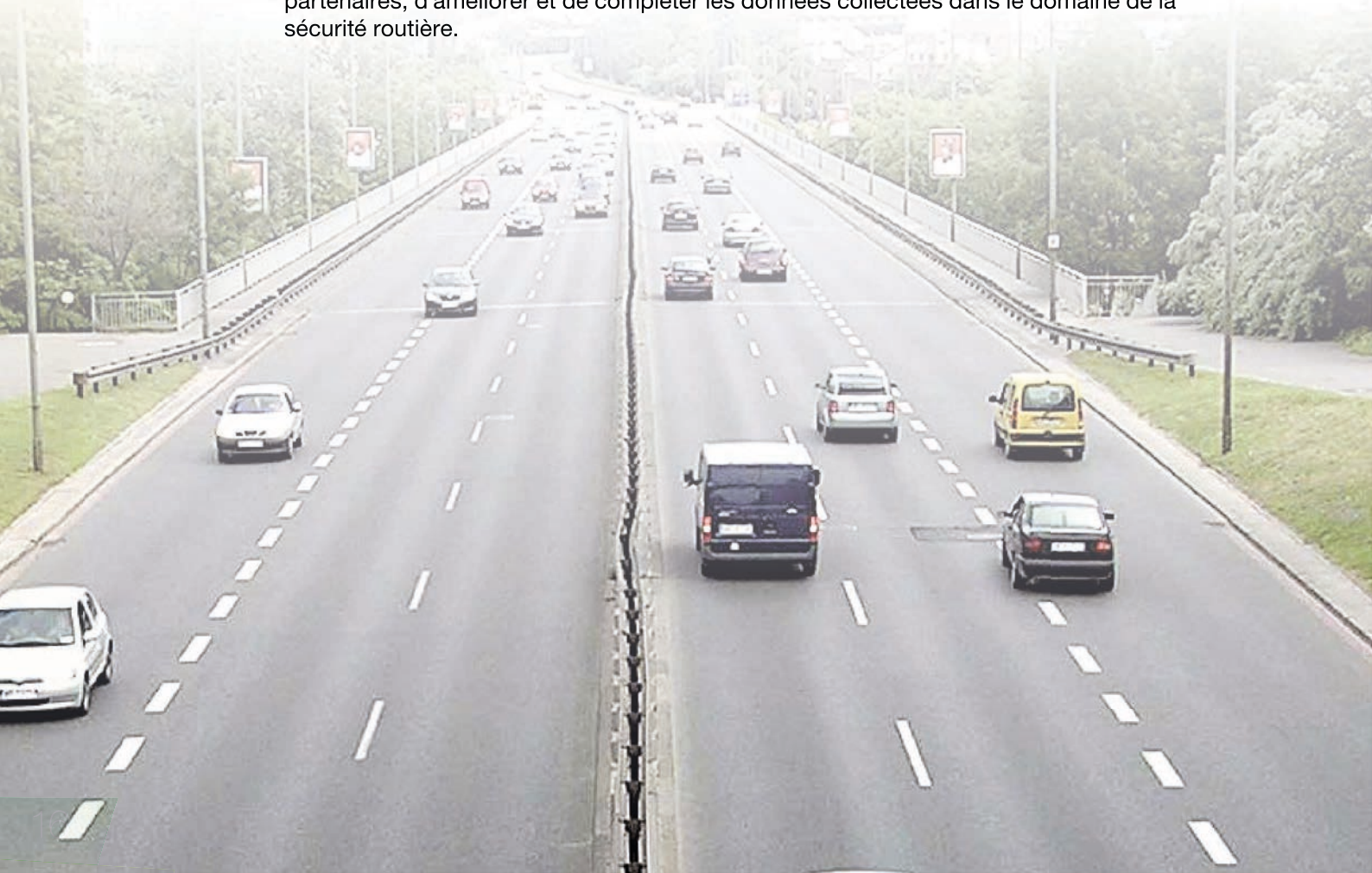
Le dernier étage de la pyramide reprend les informations nécessaires au calcul des coûts des accidents de la route. Ceci permet d'évaluer l'importance de la problématique "sécurité routière" au sein de la société.

2.5 Conclusion

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

Par rapport à une 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 pour la Sécurité Routière a dès lors pour objectif, en concertation et en collaboration avec les différents partenaires, d'améliorer et de compléter les données collectées dans le domaine de la sécurité routière.



3

SOURCES ET QUALITÉ DES DONNÉES

Les statistiques d'accidents corporels reprises dans ce rapport proviennent de la Direction Générale Statistique et Information Economique du Service Public Fédéral Economie, des Petites et Moyennes Entreprises, des Classes Moyennes et Energie (SPF Economie DGSIE). D'autres sources de données ont également été utilisées, telles que les données du SPF Mobilité et Transports, d'EUROSTAT, de la banque de données CARE (la banque de données d'accidents de la circulation de la Commission Européenne) et de la banque de données IRTAD (base de données internationale d'accidents).

3.1 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 (FAC). Au moins une fois par an, la police fédérale transmet cette base de données centrale sur les accidents corporels à la DGSIE.

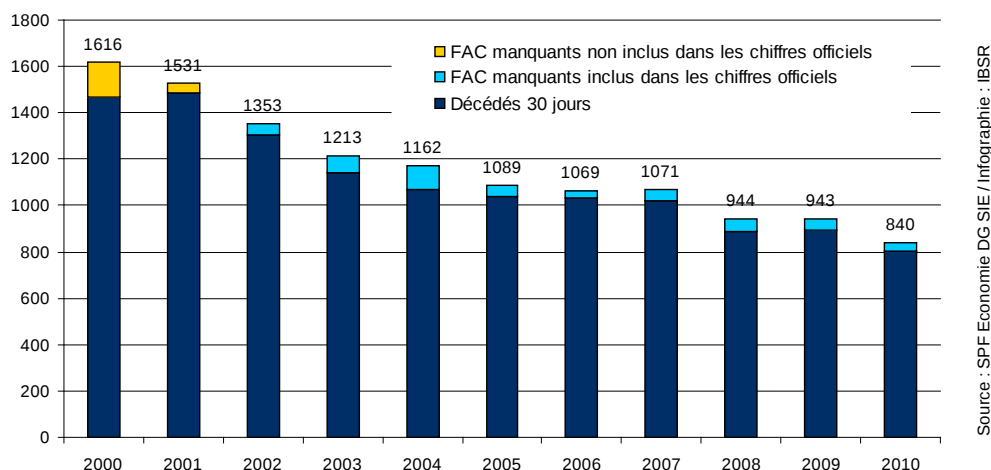
La DGSIE valide et vérifie cette base de données et y ajoute les « décédés 30 jours³ ». Ce sont les Parquets qui envoient (sur base volontaire) les formulaires de décès liés aux accidents de la route à la DGSIE. Les « décédés 30 jours » sont, dans le fichier de la police fédérale, des blessés graves, des blessés légers ou des personnes indemnes qui décèdent toutefois dans 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 fédérale, elles sont alors ajoutées⁴. Cette catégorie de décédés 30 jours est aussi appelée les « décédés sans FAC ».

Depuis 2002, les décédés sans FAC sont ajoutés au nombre total de décédés 30 jours publié par la DGSIE. 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 pour les années précédentes). Si l'on tient compte de ces données, le nombre de décédés 30 jours a diminué de 48,0% entre 2000 et 2010.

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

4 39 cas ont été recensés en 2010.

FIGURE 2 :
Evolution du nombre de décédés 30 jours entre 2000 et 2010



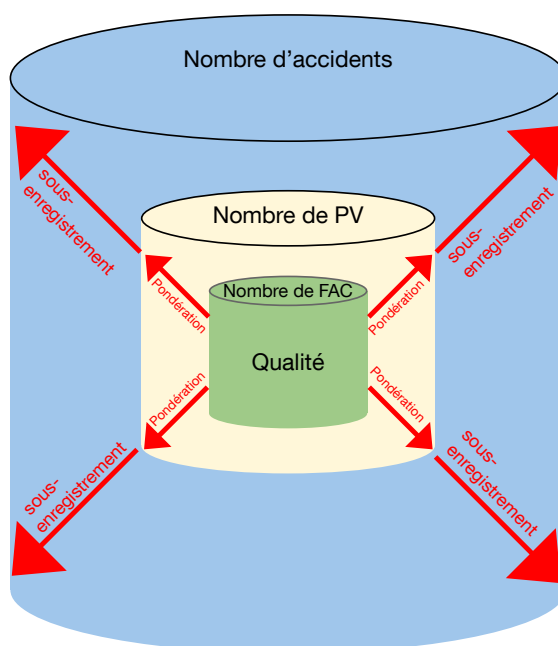
3.2 Qualité des données d'accidents

Nous abordons trois aspects distincts de la qualité des données, à savoir :

- le problème du sous-enregistrement des accidents corporels ;
- les avantages et inconvénients de la méthode de pondération utilisée depuis 2002 par le SPF Economie DGSIE 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 avec précision, tirons des conclusions 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



3.2.1 Sous-enregistrement

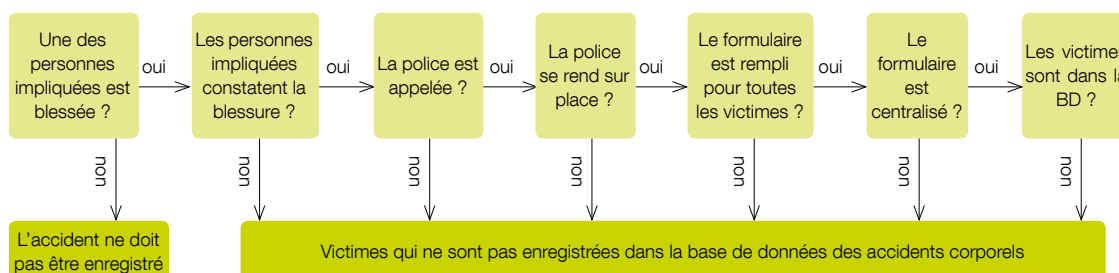
En Belgique, comme dans tous les pays disposant de statistiques d'accidents de la circulation, une partie des accidents corporels n'est pas enregistrée par les services de police ; c'est ce que l'on appelle « le sous-enregistrement des accidents corporels ». Les raisons et l'ampleur du sous-enregistrement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

Les causes majeures du sous-enregistrement sont sans nul 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 impliqués dans l'accident constatent des lésions corporelles mais omettent de contacter les services de police ;
- 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 (correctement) le formulaire d'analyse des accidents de la circulation (par exemple, toutes les victimes ne sont pas enregistrées) ;
- le formulaire d'analyse des accidents de la circulation n'est pas centralisé et/ou est égaré.

FIGURE 4 :

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



Selon des études belges menées à petite échelle, 5% des décédés 30 jours ne figurent pas dans la base de données officielles, de même qu'1 blessé grave sur 2 et que 65% des blessés légers⁵.

Le problème du sous-enregistrement n'est pas spécifique à la Belgique. Tous les pays ayant un système d'enregistrement des accidents de la route y sont confrontés.

Les problèmes liés au sous-enregistrement sont de types très divers :

- premièrement, la problématique de l'insécurité routière est sous-estimée tant par les médias que par les citoyens et le monde politique ;
- deuxièmement, lors de l'analyse de la sécurité routière, certaines catégories sont davantage sous-estimées que d'autres étant donné que le sous-enregistrement touche de manière plus importante certains types d'usagers (cyclistes⁶, piétons) ou certains types d'accidents (accidents moins graves ou accidents impliquant un seul usager) ;

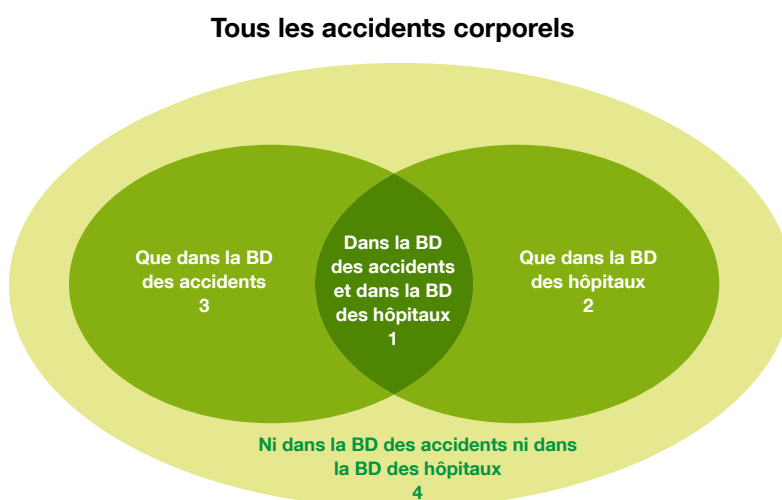
5 De Mol J. (1999), Slechts het topje van de ijsberg. Verkeersonveiligheid in statistiek (deel 2) Verkeersspecialist, vol. 57, p. 7-12.
De Mol J. & Lammar P. (2006), Helft verkeersslachtoffers komt niet in statistieken. Koppeling ziekenhuis- en politieregistratie noodzakelijk. Verkeersspecialist, Vol.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

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

- troisièmement, le sous-enregistrement peut évoluer dans le temps, ce qui risque de perturber grandement l'interprétation des séries chronologiques⁷ ;
- le taux de sous-enregistrement peut également varier dans l'espace. Il peut être différent selon les communes, les régions et les pays, ce qui fait que les données d'accidents pourraient ne pas être comparables dans l'espace.

Etant donné que les causes du sous-enregistrement ne peuvent jamais être totalement résolues, il faut trouver un moyen de s'en accommoder. Ainsi certains pays⁸ réalisent des études permettant de quantifier le problème. La technique la plus fréquemment utilisée consiste à comparer la base de données de la police avec d'autres bases de données telles que celles constituées par les hôpitaux. La Belgique corrige déjà, dans une certaine mesure, le sous-enregistrement en comparant la base de données de la police avec les informations relatives aux décédés 30 jours reprises sur les formulaires de décès en provenance des Parquets et avec les informations des registres de PV dans le cadre du calcul de la calibration (cf. infra). Mais, la première comparaison ne concerne que les décédés 30 jours et non les autres victimes. La seconde comparaison entre les FAC et le registre de PV est une comparaison entre deux données policières et laisse donc toujours de côté les accidents non signalés à la police.

FIGURE 5 :
Comparaison théorique de la banque de données des accidents et de la banque de données des hôpitaux



Note : l'analyse des accidents de la route en Belgique se fait uniquement sur la base des accidents enregistrés par la police, c'est-à-dire des ensembles 1 et 3 du graphe.

3.2.2 Pondération des données

La pondération a été introduite en 2002 par la Direction Générale Statistique et Information Economique (DGSIE) après que celle-ci ait 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 à un sous-enregistrement faisant suite à la réforme des polices.

⁷ 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.

⁸ Entre autres la Suède, les Pays-Bas, la Grande-Bretagne et la France.

Pour compenser ce sous-enregistrement, la DGSIE a exploité une deuxième source d'informations sur les accidents corporels, à savoir les registres de PV des services de police. Ces registres contiennent tous les procès-verbaux établis dans les zones de police. La DGSIE a donc comparé, pour les zones de police enregistrant une diminution anormalement élevée de formulaires d'analyse des accidents de la circulation, le nombre de PV rédigés pour accidents corporels avec le nombre 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 police⁹. Petit à petit, la DGSIE a élargi ce système à toutes les zones de police de sorte que depuis 2005, il couvre les 196 zones de police du pays. Cependant, la pondération n'est pas utilisée pour les accidents mortels ni pour les accidents enregistrés par la police fédérale¹⁰.

TABLEAU 2 :
Nombre de zones pondérées par an

	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 présentent un tel écart alors que ces deux chiffres proviennent de la même instance, à savoir les services de police. Deux raisons expliquent cette différence.

Tout d'abord, les PV englobent aussi les déclarations d'accidents au poste de police, ce qui n'est pas le cas des formulaires d'analyse des accidents. Les informations obtenues uniquement sur la base des dires d'une des parties impliquées dans l'accident (comme c'est le cas pour les déclarations d'accidents au bureau de police) ne sont, en effet, pas considérées comme suffisamment fiables et complètes pour être reprises dans un formulaire d'analyse des accidents (FAC).

La deuxième raison est que le formulaire d'analyse des accidents (FAC) n'est centralisé que lorsque le PV correspondant est clôturé alors que le PV en tant que tel ne doit pas être finalisé pour l'établissement des statistiques.

En d'autres termes, un accident dont le PV n'est pas finalisé sera comptabilisé dans le nombre de PV de la zone de police mais le FAC correspondant ne sera pas comptabilisé dans le nombre de FAC relatifs à cette même zone. 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 DGSIE.

L'atout majeur de la pondération est de diffuser un nombre global d'accidents plus proche de la réalité que les chiffres non pondérés. Malheureusement, l'utilisation de la pondération génère 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. Après 2002, la DGSIE a généralisé le système année après année de sorte que depuis 2005, les 196 zones de police sont couvertes. L'introduction progressive de la pondération fait que les chiffres pondérés de 2002 à 2005 inclus ne sont pas comparables entre eux.

⁹ 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.

¹⁰ Le nombre de PV rédigés n'est pas disponible pour la police fédérale.

- Lors du calcul du coefficient de pondération, il est tenu compte des accidents qui sont déclarés au poste de police. Cela dit, avant 2002, lorsqu'il n'était pas encore question de pondération, ces déclarations d'accidents au poste de police n'étaient pas du tout prises en compte. En raison notamment de cette différence, les chiffres d'avant 2002 ne sont donc pas non plus comparables avec les chiffres d'après 2002.
- La pondération est calculée sans tenir compte des conséquences des accidents (à l'exception des accidents mortels qui ne sont pas pondérés), ni du (des) type(s) d'usager impliqué(s), ni de l'heure de l'accident, etc. On suppose donc implicitement que les accidents déclarés au poste de police (et pour lesquels aucun FAC n'a été rempli) présentent les mêmes caractéristiques que les accidents pour lesquels la police s'est rendue sur place (et pour lesquels un FAC a été complété). Sans mettre a priori en doute cette hypothèse, la mise en place d'une procédure permettant de la vérifier nous semble une mesure de prudence utile.
- Il s'avère que la pondération joue un rôle plus important en Région de Bruxelles-Capitale que dans les autres Régions. En 2010, la pondération y est en moyenne de 1,19 alors qu'elle est de 1,09 en Wallonie, et de 1,14 en Flandre. Près de 1046 accidents sont ajoutés à Bruxelles soit 25,4% du nombre officiel d'accidents dans la Région.

D'un point de vue pratique, les données pondérées et non pondérées ne peuvent donc, en aucun cas, être comparées entre elles. Une analyse de l'évolution à long terme nécessite, dès lors, de travailler avec des données non pondérées.

3.2.3 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. Voici quelques exemples de problèmes rencontrés :

- Sur les 840 tués enregistrés en Belgique en 2010, 39 n'ont pas été repris dans la base de données de la police et proviennent donc directement des informations fournies par les Parquets. Nous n'avons de ce fait aucune information sur ces 39 tués mis à part les quelques paramètres repris dans les formulaires de décès des Parquets tels que la commune, la date et l'heure de l'accident ainsi que le sexe et l'âge de la victime.
- La manière actuelle de collecter les informations ne permet pas de localiser avec précision le lieu de l'accident.
- Il est difficile d'encoder le déroulement précis d'un accident corporel dans le formulaire d'analyse des accidents de la circulation. En cas d'accident en rond-point, c'est même quasiment impossible. Les statistiques d'accidents ne permettent donc pas vraiment de comprendre le déroulement des accidents corporels.
- Le nombre important de paramètres manquants ou inconnus ne facilite pas non plus l'analyse des accidents corporels.
- Un autre point susceptible d'être amélioré est le délai de publication des données d'accidents officielles qui se font souvent attendre. Ainsi, les données d'accidents de 2009 n'ont été diffusées qu'en avril 2011 par la DGSIE tandis que les données d'accidents relatives à 2010 n'étaient définitives qu'en mars 2012. Ce n'est qu'après publication par la DGSIE que l'analyse et l'interprétation des données d'accidents peuvent démarrer.

Une analyse de la qualité des données permettrait d'avoir un meilleur aperçu de l'ampleur du phénomène et d'indiquer d'éventuelles pistes de solutions. Le formulaire d'analyse des accidents de la circulation qui date de 1991 a montré ses limites et devrait être remanié d'urgence. Ce remaniement serait l'occasion idéale pour les ser-

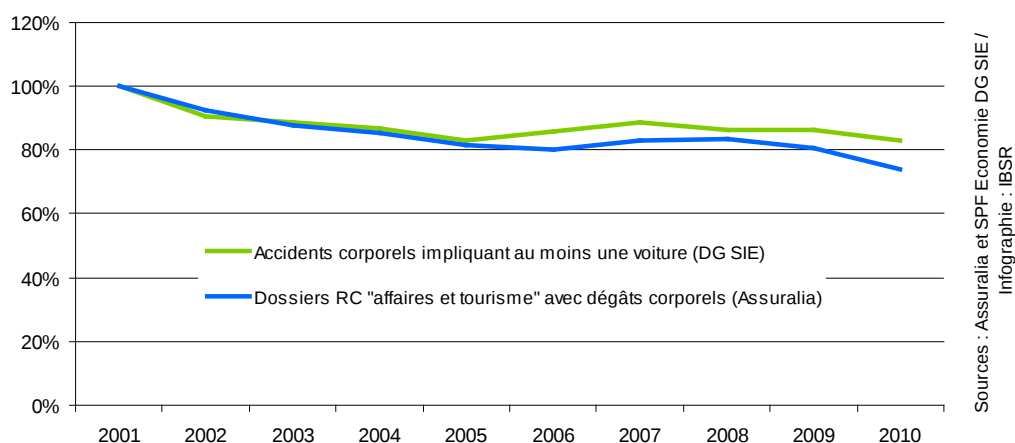
vices de police de former convenablement leur personnel à l'encodage des données d'accidents.

3.2.4 Comparaison des données d'accidents avec les statistiques des compagnies d'assurances

Le graphe suivant compare l'évolution du nombre de dossiers de responsabilité civile catégorie « affaires et tourisme » avec dégâts corporels avec le nombre d'accidents de voitures repris dans les données du SPF Economie DGSIE. Ceci revient à comparer les données d'assurances avec les données de la police. On constate que les deux sources de données évoluent de façon similaire. Toutes deux notent une baisse entre 2001 et 2005 (chiffres de la police)-2006 (chiffres des assurances). Vient ensuite une remontée pendant deux ans suivie d'une nouvelle légère baisse jusqu'en 2010 compris. Il ressort de cette comparaison que la base de données contenant les accidents corporels répertoriés par la police rejoint celle du secteur des assurances pour ce qui concerne l'évolution du nombre d'accidents corporels.

Cette information est précieuse puisque, comme on sait, la base de données de la police a connu d'importants bouleversements à la suite de la réforme des polices au début des années 2000. Les données des assurances montrent toutefois que l'évolution reflétée par les données de la police est correcte.

FIGURE 6 :
Comparaison de l'évolution des accidents corporels impliquant une voiture (données policières non pondérées) avec les dossiers responsabilité civile « affaires et tourisme » avec dégâts corporels



4

DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS

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

4.1 Général

DGSIE

Direction Générale Statistique et Information Economique

EGSR

Etats Généraux de la Sécurité Routière

#

Nombre

%

Pourcentage

Indice

Un nombre sous la forme d'un pourcentage exprimant le rapport entre une quantité et une valeur de référence. 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)¹¹ 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%).

Evolution

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

Indicateur de sécurité routière

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

Décédés 30 jours

Toute personne tuée sur place ou mortellement blessée.

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.

¹¹ Il s'agit de la moyenne de référence 1998-1999-2000 arrondie (1500 décédés 30 jours). La moyenne de référence 1998-199-2000 exacte s'élève à 1456 décédés 30 jours.

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, qui occasionne des dommages corporels (les accidents n'ayant occasionné que des dégâts matériels ne sont plus repris dans la statistique depuis 1973) et qui s'est produit sur la voie publique (il ne s'agit pas d'accidents qui se sont produits sur un terrain privé accessible au public (par ex. parking d'un grand magasin)).

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

Collision

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

Accident mortel

Accident corporel avec au moins un décédé 30 jours.

Accident grave

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

Gravité des accidents

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

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 comptabilisent 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. Un déplacement de 2 kilomètres d'une voiture avec 2 occupants correspond à 2 véhicules-kilomètres et 4 voyageurs-kilomètres parcourus.

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

4.2 Selon la période

Jour/journée

Période de 6h00 à 21h59.

Nuit

Période de 22h00 à 5h59 le jour suivant.

Semaine

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

Week-end

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

4.3 Victimes et modes de déplacement

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 ou poussant un vélo ou cyclomoteur, ou personne en fauteuil roulant.

Cyclomoteur

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

Motocyclette/moto

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

Voiture

Voiture personnelle, voiture mixte, minibus, véhicule de camping.

Camion

Camion ou tracteur routier avec ou sans remorque.

4.4 Conduite sous influence d'alcool

Conducteur testé

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

Conducteur sous influence (ou positif)

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

% de conducteurs testés

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

% de conducteurs sous influence

Nombre de conducteurs sous influence / nombre de conducteurs testés.

CAS

Concentration d'Alcool dans le Sang. Est considérée sous influence d'alcool toute personne dont la CAS est supérieure ou égale à 0,5g/l.

Accident lié à l'alcool

Accident impliquant au moins un conducteur (piéton compris) sous influence d'alcool (CAS $\geq$ 0,5 g/l).



5

**L'ANNÉE 2010 DANS
UNE PERSPECTIVE
TEMPORELLE ET
EUROPÉENNE**

5.1 Evolution à court terme

L'année 2010 a été particulièrement bonne en termes de sécurité routière. Les nombres de décédés 30 jours, de blessés graves et de blessés légers ont diminué de respectivement -11%, -10% et -3% (Tableau 3) par rapport à 2009.

Lors de la dernière décennie, seules deux autres années ont connu une meilleure évolution du nombre de décédés 30 jours (2002 et 2008) et de blessés graves (2002 et 2004) (Tableau 8). En ce qui concerne la diminution du nombre de blessés légers, l'année 2010 n'est pas exceptionnelle. En effet, au cours de la période 2001-2010, cinq autres années ont enregistré une baisse plus importante (Tableau 8).

La bonne prestation observée en 2010 contraste avec l'année 2009. En 2009, les nombres de décédés 30 jours et de blessés graves étaient restés relativement constants. L'année 2009 s'inscrit ainsi parfaitement dans l'évolution en escalier du nombre de tués observée depuis 2007. Depuis cette année-là, une année aux résultats moyens est toujours suivie par une année enregistrant des progrès de taille (2007 et 2009 sont les années moyennes ; 2008 et 2010 sont les bonnes années).

L'évolution du nombre d'accidents corporels, d'accidents graves et d'accidents mortels entre 2009 et 2010 suit la même tendance que celle affichée au niveau du nombre de victimes. Les nombres d'accidents mortels et graves ont diminué d'environ -10%. Et le nombre d'accidents corporels a connu, tout comme le nombre total de victimes (-4%), une faible baisse (de -4%) en 2010 (Tableau 4).

TABLEAU 3 :
Evolution à court terme du nombre de victimes de la route – 2008 à 2010 (pondéré)

	2008	2009	2010	Evolution	
	#	#	#	% 2008-2009	% 2009-2010
Décédés 30 jours	944	943	840	0%	-11%
Tués sur place	835	840	753	+1%	-10%
Blessés graves	6782	6647	5984	-2%	-10%
Blessés légers	57 655	56 073	54 396	-3%	-3%
Total de victimes	65 382	63 664	61 220	-3%	-4%

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 4 :
Evolution à court terme du nombre d'accidents corporels – 2008 à 2010 (pondéré)

	2008	2009	2010	Evolution	
	#	#	#	% 2008-2009	% 2009-2010
Accidents mortels	869	884	786	+2%	-11%
Accidents corporels graves	6764	6682	6010	-1%	-10%
Tous les accidents corporels	48827	47798	45927	-2%	-4%

Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

5.2 Evolution à long terme

5.2.1 Etats Généraux de la Sécurité Routière 2002 et objectifs pour l'année 2010 en termes de décédés 30 jours et de blessés graves

En termes de sécurité routière, l'année 2010 est un important point de référence tant au niveau européen qu'au niveau national ou régional. En effet, la plupart des pays européens ont choisi cette année pour évaluer les efforts qui ont été effectués au cours de la précédente décennie en vue de réduire le nombre de victimes de la route.

Dans ce cadre, la Belgique ne fait pas exception à la règle. A l'occasion des Etats Généraux de la Sécurité Routière de 2002, la Belgique s'est fixée comme objectif de **réduire de 50% le nombre de décédés 30 jours entre la période 1998-1999-2000 et 2010**. Comme le nombre annuel moyen de tués s'élevait à 1500¹² au cours de la période 1998-1999-2000, **l'année 2010 ne pouvait en compter que 750 tués au maximum**.

Pour atteindre cet objectif, la Belgique devait enregistrer chaque année une diminution moyenne de 75 tués. **De 2000 à 2005, l'objectif des 750 tués sur la route en 2010 semblait réalisable**, car durant cette période, le nombre de tués diminuait en moyenne chaque année de 76. Seule l'année 2001 n'a pas connu de diminution au cours des cinq premières années de la décennie.

Même si le premier semestre de 2006 suivait encore la tendance affichée les années antérieures, le second fut le lieu d'un revirement de situation. Après 2006, des années de stagnation (2007 et 2009) et de progrès (2008 et 2010) se sont succédées. Par conséquent, la diminution annuelle moyenne ne s'élevait qu'à 50 tués, au lieu de la baisse exigée de 75 tués.

Même si la dernière décennie s'est terminée sur une très belle année (en 2010, le nombre de tués sur la route a chuté de 103 par rapport à 2009), **l'objectif pour l'année 2010 n'a donc pas pu être atteint**. La diminution finalement réalisée au cours de la décennie s'élève à **-44%¹³, soit le passage de 1500 décédés 30 jours pour la moyenne de référence 1998-1999-2000 à 840 en 2010**.

Lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière de 2002 et de 2011, aucun objectif n'a été formulé en ce qui concerne les **blessés graves**. Nous avons néanmoins calculé dans ce rapport ce que pourraient être les objectifs précis concernant le nombre de blessés graves pour 2010 et 2020 si les mêmes principes que ceux prévalant pour les décédés 30 jours étaient adoptés. Les voici :

- 50% de blessés graves en 2010 par rapport au nombre moyen de blessés graves en 1998, 1999 et 2000 (en chiffres non pondérés);
- 50% de blessés graves en 2020 par rapport au nombre de blessés graves en 2010 (en chiffres pondérés).

Selon cette méthode de travail, le nombre de blessés graves (chiffres non pondérés) n'aurait pas pu dépasser 5196 en 2010. Cet « objectif » n'a pas été atteint puisque le nombre de blessés graves (chiffres non pondérés) était de 5403 cette année-là. Tout comme pour les tués entre 2000 et 2005, une tendance à la baisse s'est également dessinée pour les blessés graves. Si cette tendance s'était poursuivie au-delà de 2005, l'objectif visé aurait été atteint. Cependant, à partir de 2005, plus aucun progrès n'a été enregistré (hormis en 2010). Le nombre de blessés graves s'est ainsi retrouvé bien au-dessus de l'objectif théorique.

¹² 1500 n'est pas la moyenne exacte du nombre de tués sur la route en 1998-1999-2000. La moyenne exacte est de 1456 (1500 tués sur la route en 1998, 1397 en 1999 et 1470 en 2000). La moyenne exacte a été arrondie à 1500 en vue d'obtenir un chiffre rond dans un souci de communication.

¹³ Cela correspond à la diminution entre la moyenne de référence 1998-1999-2000 arrondie (1500 décédés 30 jours) et l'année 2010 (840 décédés 30 jours). La diminution par rapport à la moyenne de référence exacte (1456 décédés 30 jours) s'élève à -42%.

La diminution du nombre de blessés graves entre la moyenne de référence 1998-1999-2000 et 2010 s'élève au final à -48,0%, ce qui correspond, en chiffres absolus, à une baisse de 10 392 blessés graves fin des années 1990 à 5984 en 2010.

5.2.2 Etats Généraux de la Sécurité Routière 2011 et objectifs pour l'année 2020 en termes de décédés 30 jours et de blessés graves

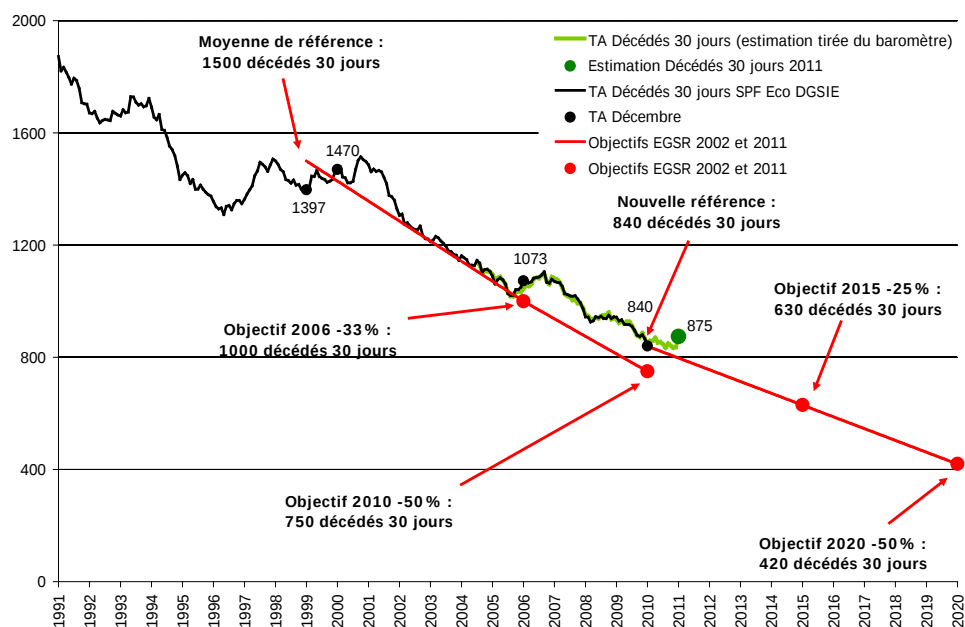
En 2011, de nouveaux Etats Généraux de la Sécurité Routière ont été organisés. A cette occasion, des mesures et des objectifs ont été présentés pour la décennie 2011-2020. Le nouvel objectif prévoit **une diminution d'au moins -50% du nombre de tués sur la route entre 2010 et 2020**. Concrètement, ceci signifie que **le nombre de tués ne peut pas être supérieur à 420 en 2020** (avec un objectif intermédiaire de 630 tués en 2015). Cet objectif a été choisi conformément à l'objectif européen qui vise à réduire de moitié le nombre de tués sur les routes européennes entre 2010 et 2020.

Pour pouvoir répondre à cet objectif, le nombre de tués dans la circulation doit chuter de 42 en moyenne chaque année. Vu qu'il diminuait en moyenne de 76 chaque année entre 2000 et 2005 et de 50 chaque année entre 2006 et 2010, cet objectif semble réalisable. Il n'est toutefois pas moins ambitieux que le précédent, car plus le nombre de tués se rapproche de 0, plus les efforts à fournir pour réduire davantage ce nombre doivent être importants.

Les chiffres d'accidents provisoires du baromètre de la sécurité routière, publiés mensuellement, reflètent déjà l'évolution des chiffres d'accidents **en 2011. Il apparaît que le nombre de tués sur les routes n'a pas diminué cette année-là**. Bien au contraire, le baromètre de la sécurité routière prévoit que le nombre de tués atteint 875 en 2011, soit une augmentation de 35 par rapport à 2010..



FIGURE 7 :
Evolution des décès 30 jours par rapport aux objectifs des Etats Généraux de la Sécurité Routière



Note : TA = total annuel mobile (nombre de tués dans la circulation pendant les douze derniers mois)

L'évolution future du nombre de tués sur les routes belges dépendra de deux éléments : l'évolution de l'importance du trafic en Belgique (exposition au risque) et l'évolution du risque d'être impliqué dans un accident de la route et d'en décéder (risque). Il est donc possible d'estimer comment évoluera le nombre de tués à l'aide d'un modèle de prédiction¹⁴ reposant sur la formule suivante :

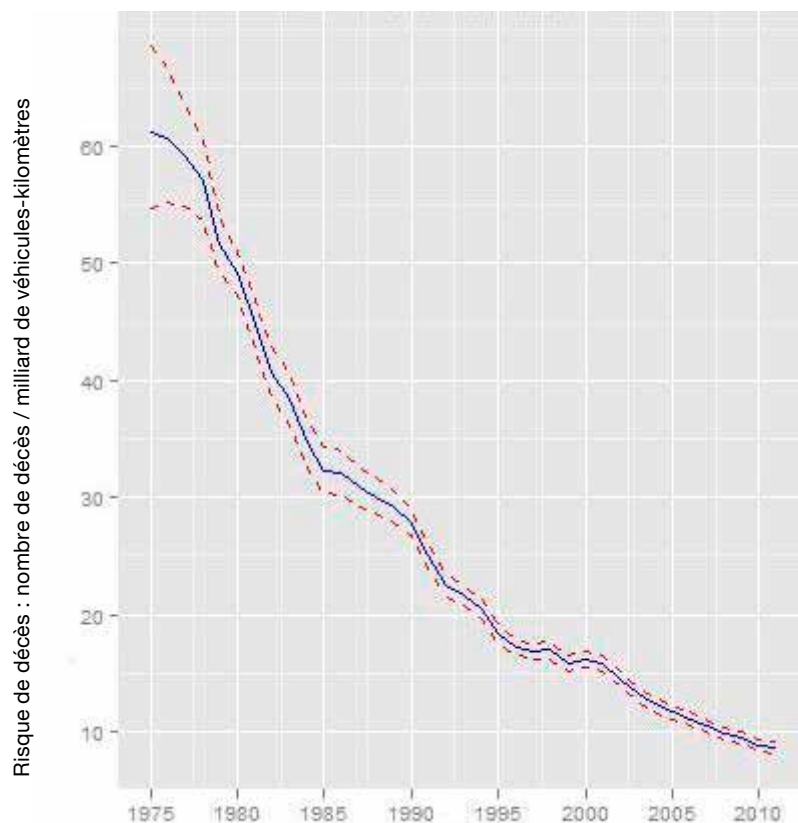
$$\text{Nombre de décès} = \text{Volume du trafic} * \text{Risque de décès}$$

Le nombre de véhicules-kilomètres parcourus sur le territoire belge fournit une bonne estimation de l'importance du trafic. Cet indicateur ne cesse d'augmenter depuis le début des années 1990, mais sa croissance ralentit depuis 2007 (voir Tableau 7 et Tableau 11). Le nombre de tués par milliard de véhicules-kilomètres parcourus fournit lui une évaluation du risque de décès. Ce risque est passé de 60 décès par milliard de kilomètre au milieu des années 1970 à moins de 10 en 2010, soit une diminution annuelle moyenne de 5,3% (voir Figure 8 ci-dessous).

¹⁴ Le modèle de prédiction est un « latent risk time series model » avec décroissance constante du risque (voir Bijleveld F., Commandeur J., Gould P., Koopman S. J. (2008). Modelbased measurement of latent risk in time series with applications. Journal of the Royal Statistical Society, Series A.; Dupont, E. & Martensen, H. (Eds.) 2012. Forecasting road traffic fatalities in European countries. Deliverable 4.4 of the EC FP7 project DaCoTA.)

FIGURE 8 :

Evolution du risque de décès (nombre de décès par milliard de véhicule-kilomètres) en Belgique



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

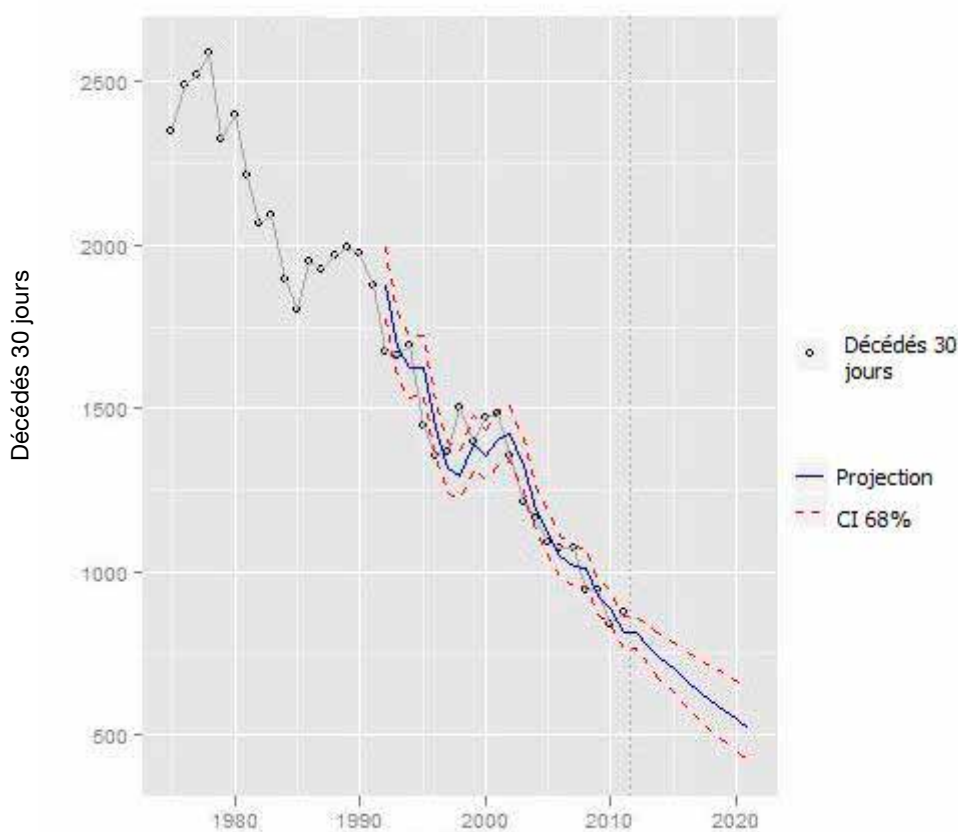
Le Tableau 5 ci-dessous présente quel serait le nombre de morts sur les routes dans les années à venir si le volume de trafic et du risque de décès évoluaient dans le futur de la même façon que dans le passé.

TABLEAU 5 :

Projection du nombre de décédés 30 jours sur les routes belges de 2012 à 2020

Année	Projection du nombre de décédés 30 jours	Borne inférieure de l'intervalle de confiance (68%)	Borne supérieure de l'intervalle de confiance (68%)
2012	813	766	863
2013	774	716	837
2014	737	670	810
2015	701	627	784
2016	667	587	758
2017	635	550	734
2018	605	514	711
2019	575	481	689
2020	548	449	668

FIGURE 9 :
Nombre observé et projeté de décédés 30 jours en Belgique (intervalle de confiance de 68%)



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

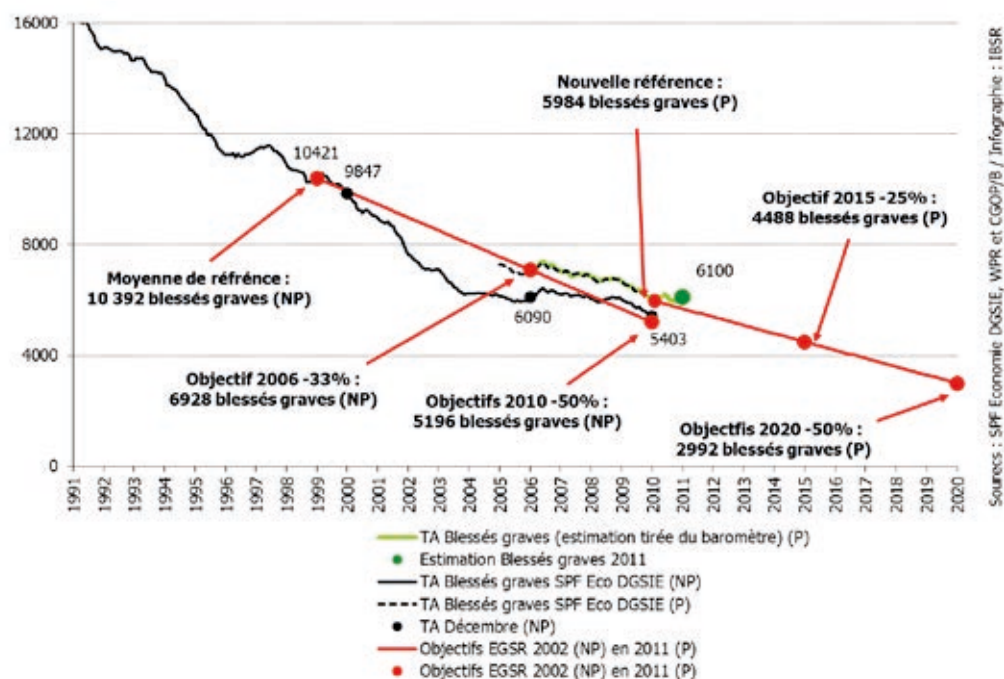
En supposant que les efforts en matière de sécurité routière soient maintenus avec la même intensité, l'année 2020 déplorera encore 548 décédés 30 jours et l'objectif de 420 décès ne sera pas atteint avant 2026. Il s'agit là d'une estimation et l'évolution du nombre de décès ces dernières années est trop instable pour prendre cette estimation pour acquis. L'intervalle de confiance à 68% fournit le nombre probable de décès que nous pouvons attendre pour les 10 années à venir (si les efforts actuels se poursuivent). L'objectif de 420 décès ne se situe pas dans cet intervalle de confiance, ce qui signifie que des efforts supplémentaires sont nécessaires.

Si on adopte le principe de réduction de moitié sur une période de dix ans, le **nouvel « objectif 2020 »** pour les blessés graves s'élève à **2992 blessés graves (en chiffres pondérés)**. En effet, le nombre pondéré de blessés graves en 2010 était de 5984.

Si nous voulons réaliser ce nouvel objectif, il faut parvenir à une diminution moyenne annuelle de 299 blessés graves. Il s'agit là d'un objectif de taille surtout quand on sait que le nombre de blessés graves diminue « seulement » de 142 en moyenne par an depuis 2005.

D'après les chiffres d'accidents provisoires du baromètre de la sécurité routière, l'année 2011 ne prend en tout cas pas la bonne direction. La tendance indique **une augmentation du nombre de blessés graves en 2011**, avec 6100 blessés graves estimés..

FIGURE 10 :
Evolution des blessés graves par rapport aux objectifs des Etats Généraux de la Sécurité Routière



Note : NP = Non pondéré, P = pondéré

5.2.3 Accidents, victimes et gravité des accidents

Alors que les nombres de tués et de blessés graves ont respectivement diminué de -44% et -48% entre la moyenne de référence 1998-1999-2000 et l'année 2010, **le nombre de blessés légers** s'est « seulement » **réduit de -19,4%** durant le même intervalle. Comme dans le cas des blessés graves, cette diminution s'est essentiellement réalisée entre la moyenne de référence 1998-1999-2000 et l'année 2005. Le nombre de blessés légers n'évolue presque plus depuis lors.

Vu que les blessés légers forment de loin le principal groupe parmi les victimes de la route, la **diminution du nombre total de victimes** au cours de la dernière décennie s'inscrit dans la droite ligne de la diminution du nombre de blessés légers : elle s'élève à **-24,1% (Tableau 6)**.

La Figure 11 présente l'évolution des décédés 30 jours, des blessés graves et des blessés légers depuis 1973 ainsi que l'évolution des véhicules-kilomètres parcourus et du nombre de véhicules à moteur au cours de cette même période. **Il apparaît que le nombre de kilomètres parcourus a quasiment triplé (augmentation de 184%) depuis 1973**. Le nombre de véhicules à moteur a quant à lui plus que doublé (hausse de 132%).

Depuis la période de référence 1998-1999-2000, le nombre de véhicules-kilomètres parcourus et de véhicules à moteur a encore augmenté (respectivement de 12% et de 20%). Ceci peut également expliquer pourquoi l'objectif de maximum 750 décédés 30 jours en 2010 n'a pas pu être atteint. En effet, une hausse du trafic entrave la réalisation de tout objectif visant la diminution du nombre de victimes de la route.

La gravité des accidents est le dernier sujet qui sera traité dans cette partie. Elle se mesure en nombre de tués sur la route pour 1000 accidents corporels, et exprime de la

sorte le caractère mortel des accidents corporels. La vitesse d'impact est un élément déterminant de la gravité d'un accident. Par ailleurs, le moyen de transport, l'infrastructure routière, le port de la ceinture, la condition physique des personnes impliquées dans l'accident (l'âge accroît la vulnérabilité d'une personne impliquée dans un accident) et la conduite sous influence jouent également un rôle considérable.

Pour obtenir l'évolution de la gravité des accidents, il faut analyser l'évolution du nombre de tués et l'évolution du nombre d'accidents corporels car la gravité des accidents est une combinaison de ces deux indicateurs d'accidents.

Comme dit précédemment, le nombre de personnes décédées a chuté de -44% depuis la moyenne de référence. L'évolution du nombre d'accidents corporels s'élève à -19,8%.

En combinant ces deux évolutions, on parvient à une diminution de la gravité de -28,1% depuis la moyenne de référence 1998-1999-2000.

A l'instar de la plupart des évolutions, cette évolution n'est pas non plus due à un seul facteur mais bien à plusieurs. Depuis 2003, l'IBSR effectue régulièrement des mesures de comportement. Dans ce cadre, le port de la ceinture de sécurité, le taux d'alcoolémie et la vitesse des automobilistes ont été mesurés¹⁵.

Il ressort de la mesure de comportement « **conduite sous l'influence d'alcool** » que le nombre de conducteurs sous influence n'a quasiment pas diminué : entre 2003 et 2009, il est passé de 3,1% à 2,5% mais cette baisse n'est pas significative d'un point de vue statistique.

Pour ce qui est de la **vitesse** pratiquée, on constate qu'elle a diminué de manière significative entre 2003 et 2010 sur les routes à 70 km/h et celles à 90 km/h. La vitesse moyenne sur les routes à 70 km/h est passée de 77 km/h à 71 km/h¹⁶. Sur les routes à 90 km/h, la vitesse moyenne est passée de 94 km/h à 83 km/h. Sur les routes à 30 km/h et à 50 km/h, on n'a observé aucune diminution significative. D'ailleurs, pour ces deux régimes de vitesse, la vitesse moyenne pratiquée était supérieure à la vitesse maximale autorisée.

Les progrès les plus importants de la dernière décennie concernent le **port de la ceinture**. En 2003, seuls 53% de l'ensemble des automobilistes et 65% de l'ensemble des passagers avant portaient la ceinture en voiture. En 2010, le pourcentage de port de la ceinture, tant pour les automobilistes que pour les passagers avant, s'élevait à 86%.

Les améliorations sur le plan du port de la ceinture et de la vitesse pratiquée ont à coup sûr contribué à ce que le nombre de victimes de la route et d'accidents corporels ainsi que la gravité des accidents diminuent au cours de la dernière décennie.

¹⁵ Les mesures de comportement « port de la ceinture de sécurité », « conduite sous influence d'alcool » et « vitesse » sont organisées à des moments différents et ne dépendent pas les unes des autres. Ces mesures sont effectuées de manière aléatoire le long de la route en dehors d'un contexte d'accident.

Lors de la mesure « port de la ceinture de sécurité », les automobilistes et les passagers avant ont été contrôlés.

Riguelle, F., & Dupont, E. (2012). Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool 2009 ». Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

Riguelle, F. (2012). Mesure nationale de comportement en matière de vitesse 2010. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance pour la Sécurité Routière.

¹⁶ Malgré la diminution de la vitesse moyenne sur les routes à 70 km/h, cette vitesse moyenne est encore supérieure à la vitesse maximale autorisée.

TABLEAU 6 :
Evolution à long terme des chiffres-clés : victimes

Année	Décédés 30 jours		Tués sur place	
	Nombre	Index	Nombre	Index
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 ¹⁷	1976	68	1739	93
1991	1873	64	1661	89
1992	1671	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 ¹⁸	1486	51	1394	75
2002	1306	45	1187	64
2003	1213	42	1097	59
2004	1162	40	1009	54
2005	1089	37	956	51
2006	1073	37	942	50
2007	1071	37	958	51
2008	944	32	835	45
2009	943	32	840	45
2010	840	29	753	40
2010 pondéré ¹⁹	840		753	
Moyenne 1998-2000	1456		1335	
Evolution	-42,3%		-43,6%	

Source : SPF Economie DGSIE/ Infographie : IBSR

17 Nouveau système d'enregistrement des accidents instauré le 01/07/1990.

18 Nouvelle procédure pour la collecte de données à partir du 01/07/2001.

19 Pour plus d'informations sur la méthode de pondération, voir point 3.2.2.

Blessés graves		Décédés 30 jours + blessés graves		Blessés légers		Total de victimes	
Nombre	Index	Nombre	Index	Nombre	Index	Nombre	Index
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	16 752	67	62 026	85	78 778	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	58 111	80	70 907	73
10 909	49	12 409	49	59 851	82	72 260	74
10 421	47	11 818	47	60 725	84	72 543	74
9 847	44	11 317	45	58 114	80	69 431	71
8 949	40	10 435	42	56 345	78	66 780	68
7 638	34	8944	36	51 910	72	60 854	62
7 096	32	8309	33	50 230	69	58 539	60
6 231	28	7393	29	50 583	70	57 976	59
6 111	28	7200	29	47 802	66	55 002	56
6 090	27	7163	29	49 506	68	56 669	58
6 199	28	7270	29	51 001	70	58 271	60
6 013	27	6957	28	49 630	68	56 587	58
6 018	27	6961	28	49 162	68	56 123	57
5 403	24	6243	25	47 987	66	54 230	56
5984		6824		54 396		61 220	
10392		11848		59563		71411	
-48,0%		-47,3%		-19,4%		-24,1%	

TABEAU 7 :
Evolution à long terme des chiffres-clés : accidents et données d'exposition au risque

Année	Accidents mortels		Accidents graves	
	Nombre	Index	Nombre	Index
1973	2658	100	19930	100
1974	2393	90	18899	95
1975	2161	81	17953	90
1976	2264	85	18321	92
1977	2298	86	18128	91
1978	2372	89	19017	95
1979	2071	78	17821	89
1980	2173	82	18088	91
1981	2018	76	17109	86
1982	1870	70	16471	83
1983	1891	71	16755	84
1984	1732	65	16203	81
1985	1660	62	14947	75
1986	1786	67	15550	78
1987	1770	67	15579	78
1988	1771	67	15800	79
1989	1800	68	16315	82
1990 ²²	1737	65	15601	78
1991	1680	63	14645	73
1992	1553	58	13666	69
1993	1517	57	13197	66
1994	1564	59	12724	64
1995	1337	50	11604	58
1996	1237	47	10360	52
1997	1255	47	10484	53
1998	1345	51	10129	51
1999	1299	49	9760	49
2000	1356	51	9346	47
2001 ²³	1378	52	8697	44
2002	1263	48	7603	38
2003	1142	43	7171	36
2004	1096	41	6446	32
2005	997	38	6223	31
2006	1001	38	6275	31
2007	1006	38	6416	32
2008	869	33	6059	30
2009	884	33	6099	31
2010	786	30	5475	27
2010 pondéré	786		6010	
Moyenne 1998-2000	1333		9745	
Evolution	-41,1%		-43,8%	

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

20 Parcourus par les motos, les voitures personnelles, les camionnettes, les poids lourds, les bus et autocars et les véhicules spéciaux.

21 Excepté les cyclomoteurs.

22 Nouvel enregistrement des accidents instauré le 01/07/1990.

23 Nouvelle procédure pour la collecte de données à partir de 01/07/2001.

Accidents corporels		Gravité des accidents		Kilomètres-véhicules (en milliards) ²⁰		Parc des véhicules à moteur ²¹	
Nombre	Index	Nombre	Index	Nombre	Index	Nombre	Index
66427	100	44	100	35	100	2886607	100
63539	96	42	96	37	107	3015626	104
60376	91	39	89	38	109	3136909	109
62548	94	40	91	40	115	3273438	113
63123	95	40	91	43	123	3422158	119
63814	96	41	92	47	135	3532485	122
60212	91	39	88	47	136	3654738	127
60758	91	39	90	48	138	3753745	130
59024	89	38	86	49	141	3794534	131
57407	86	36	82	50	145	3827004	133
58776	88	36	81	51	146	3869822	134
58659	88	32	74	53	152	3916518	136
54826	83	33	75	54	154	3970866	138
58515	88	33	76	57	165	4049882	140
59669	90	32	73	60	174	4158127	144
61756	93	32	73	64	185	4291946	149
62982	95	32	72	68	197	4439889	154
62446	94	32	72	70	202	4594058	159
58223	88	32	73	74	213	4730774	164
55438	83	30	69	76	218	4801076	166
54933	83	30	69	77	222	4912994	170
53018	80	32	73	80	230	5046228	175
50744	76	29	65	80	231	5136342	178
48750	73	28	63	81	234	5230589	181
50078	75	27	62	83	239	5340996	185
51167	77	29	67	86	248	5454056	189
51601	78	27	62	89	256	5596309	194
49065	74	30	68	90	259	5735034	199
47444	71	31	71	91	263	5836594	202
43739	66	30	68	93	267	5913747	205
43853	66	28	63	93	268	5980429	207
43565	66	27	61	95	272	6071825	210
40592	61	27	61	95	273	6158742	213
41863	63	26	58	96	278	6251428	217
43239	65	25	56	99	284	6362161	220
42115	63	22	51	97	281	6482033	225
41976	63	22	51	98	283	6574789	228
40569	61	21	47	99	284	6689065	232
45927		18,3					
50611		29		88		5595133	
-19,8%		-28,1%		+11,6%		+19,6%	

FIGURE 11 :

Evolution du nombre de victimes de la route, des véhicules à moteur²⁴ et des véhicules-kilomètres²⁵

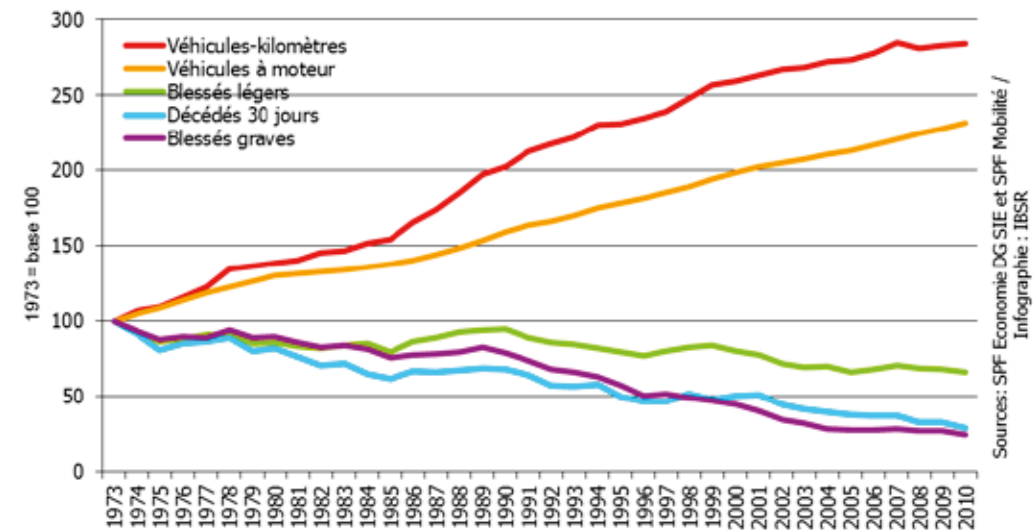


TABLEAU 8 :

Evolution en pourcentage des chiffres-clés, année après année

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 ²⁶	-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%	-10,8%	-7,7%	-3,6%	-4,5%
1993	-2,3%	-0,9%	-0,7%	-3,0%	-1,0%	-1,4%
1994	+3,1%	-3,5%	+1,9%	-4,3%	-3,3%	-3,4%
1995	-14,5%	-4,3%	-14,4%	-9,2%	-2,9%	-4,4%
1996	-7,5%	-3,9%	-6,4%	-11,8%	-3,3%	-4,9%
1997	+1,5%	+2,7%	+0,6%	+1,9%	+4,4%	+3,9%

²⁴ Excepté cyclomoteurs.

²⁵ Parcourus par les motos, les voitures personnelles, les camionnettes, les poids lourds, les bus et autocars et les véhicules spéciaux.

²⁶ Nouveau système d'enregistrement des accidents instauré le 01/07/1990.

Année	Accidents mortels	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Victimes
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 ²⁷	+1,6%	-3,3%	+1,1%	-9,1%	-3,0%	-3,8%
2002	-8,3%	-7,8%	-12,1%	-14,6%	-7,9%	-8,9%
2003	-9,6%	+0,3%	-7,1%	-7,1%	-3,2%	-3,8%
2004	-4,0%	-0,7%	-4,2%	-12,2%	+0,7%	-1,0%
2005	-9,0%	-6,8%	-6,3%	-1,9%	-5,5%	-5,1%
2006	+0,4%	+3,1%	-1,5%	-0,3%	+3,6%	+3,0%
2007	+0,5%	+3,3%	-0,2%	+1,8%	+3,0%	+2,8%
2008	-13,6%	-2,6%	-11,9%	-3,0%	-2,7%	-2,9%
2009	+1,7%	-0,3%	-0,1%	+0,1%	-0,9%	-0,8%
2010	-11,1%	-3,4%	-10,9%	-10,2%	-2,4%	-3,4%

Source : SPF Economie DGSIE/ Infographie : IBSR

5.2.4 Risque d'accident et risque de décès

Comme déjà dit précédemment, le nombre de véhicules-kilomètres a augmenté de 184% entre 1973 et 2010. Et lorsque l'on analyse uniquement l'évolution entre la moyenne de référence 1998-1999-2000 et 2010, on observe une augmentation des véhicules-kilomètres de 12%. Il est évident que les nombres de victimes de la route et d'accidents corporels sont liés au nombre de véhicules-kilomètres parcourus sur le territoire belge. Plus le nombre de kilomètres parcourus est élevé, plus le risque que se produisent des accidents corporels est haut.

C'est précisément parce qu'il existe un lien fort entre le nombre de kilomètres parcourus et le nombre d'accidents corporels qu'il est important de mettre en relation le nombre d'accidents corporels et la distance totale parcourue par les véhicules à moteur. Cette mise en relation est effectuée par le biais du « risque d'accident » (nombre d'accidents corporels par milliard de kilomètres parcourus ; Tableau 9). Un indicateur d'accident complémentaire est le risque de décès, c'est-à-dire le nombre de décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus (Tableau 9)^{28, 29}.

Le risque d'accident a diminué de -28% entre la moyenne de référence et l'année 2010. Quant au risque de décès, il a baissé de -48%. Cette dernière diminution est plus forte que la baisse du nombre absolu de tués, sans tenir compte du nombre des kilomètres parcourus (-42%)³⁰.

Le risque d'être grièvement blessé par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus a chuté de -53% durant la même période (alors que si on ne prend pas le nombre de kilomètres parcourus en considération, cette diminution est de -48%).

En 2010, le risque d'être impliqué dans un accident corporel est de 573 accidents corporels par milliard de véhicules-kilomètres parcourus. Le risque de décès dans un accident équivaut à 11 tués par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus. Le risque d'être grièvement blessé est 7 fois plus élevé que le risque de décéder.

La Belgique compte près de 10,8 millions d'habitants en 2010³¹, tandis que le nombre exact de victimes de la route s'élève à 61 220. **Le rapport de ces deux nombres indique que 1 Belge sur 177³² a été blessé (ou tué) dans un accident de la route en 2010.**

27 Nouvelle procédure pour la collecte de données à partir du 01/07/2001

28 Le nombre de véhicules-kilomètres est le nombre de kilomètres parcourus par des véhicules (motos, voitures personnelles, camionnettes, autobus et autocars et véhicules spéciaux). Le nombre de voyageurs-kilomètres se rapporte au nombre de kilomètres parcourus par les conducteurs et les passagers à bord de véhicules à moteur. Le nombre de voyageurs-kilomètres est supérieur au nombre de véhicules-kilomètres.

29 Davantage d'explications sur les ressemblances et les dissemblances des paramètres "risque d'accident", "risque de décès" et "gravité des accidents" sont fournies au point 8.3.5

30 Cela correspond à la diminution entre la moyenne de référence 1998-1999-2000 exacte (1456 décédés 30 jours) et l'année 2010 (840 décédés 30 jours).

31 Le nombre exact de Belge s'élève à 10 839 903 en 2010.

32 Le lieu de résidence des victimes n'est pas enregistré dans la base de données des accidents de tel sorte que les victimes recensées sur le territoire belge mais qui résident à l'étranger ne peuvent être retirées des calculs. Inversement, les Belges impliqués dans un accident corporel à l'étranger ne peuvent être pris en compte dans les calculs.

TABEAU 9 :
Evolution des accidents corporels et des victimes de la route sur base des données d'exposition au risque

Année	(Accidents / milliard de véhicules-kilo-mètres ³³)	Accidents / millier de véhicules à moteur ³⁴
1973	1912	23,0
1974	1713	21,1
1975	1588	19,2
1976	1563	19,1
1977	1480	18,4
1978	1364	18,1
1979	1270	16,5
1980	1267	16,2
1981	1209	15,6
1982	1139	15,0
1983	1155	15,2
1984	1113	15,0
1985	1022	13,8
1986	1019	14,4
1987	990	14,3
1988	959	14,4
1989	920	14,2
1990	889	13,6
1991	789	12,3
1992	733	11,5
1993	712	11,2
1994	662	10,5
1995	632	9,9
1996	599	9,3
1997	603	9,4
1998	595	9,4
1999	579	9,2
2000	545	8,6
2001	519	8,1
2002	472	7,4
2003	471	7,3
2004	461	7,2
2005	428	6,6
2006	434	6,7
2007	438	6,8
2008	432	6,5
2009	428	6,4
2010	411	6,1
2010 pondéré	465	6,9
Moyenne 1998-2000	573	9,1
Evolution	-28,2%	-33,0%

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

³³ Parcours par les motos, les voitures personnelles, les camionnettes, les poids lourds, les bus et autocars et les véhicules spéciaux.

³⁴ Excepté cyclomoteurs.

Risque de décès (Décédés 30 jours / milliard de voyageurs-kilomètres ³³)	Décédés 30 jours / million d'habitants	Blessés graves / milliard de voyageurs-kilomètres ³³	Blessés graves / million d'habitants
44,0	302	335	2300
38,6	273	299	2117
32,6	240	270	1981
33,3	254	265	2019
32,6	257	255	2012
32,3	263	261	2126
28,0	236	239	2012
27,9	243	232	2022
25,1	225	215	1924
22,7	209	202	1856
22,4	212	200	1887
19,8	192	188	1829
18,3	183	170	1697
19,4	198	171	1749
18,6	195	168	1760
18,6	199	167	1783
18,4	201	169	1844
17,9	199	158	1757
16,2	188	141	1635
14,1	167	128	1505
13,9	165	122	1453
13,7	168	113	1386
11,8	143	103	1255
11,0	134	91	1106
10,8	134	91	1124
11,6	147	84	1070
10,5	137	79	1020
11,0	144	74	962
10,9	145	66	872
9,4	127	55	741
8,7	117	51	685
8,2	112	44	599
7,7	104	43	585
7,4	102	42	579
7,2	101	42	586
6,5	88	41	564
6,4	88	41	560
5,8	77	37	498
5,8	77	41	552
11,0	143	79	1017
-47,9%	-45,6%	-53,1%	-51,0%

FIGURE 12 :
Evolution du risque d'accident (accidents corporels par milliard de véhicules-kilomètres)³⁵

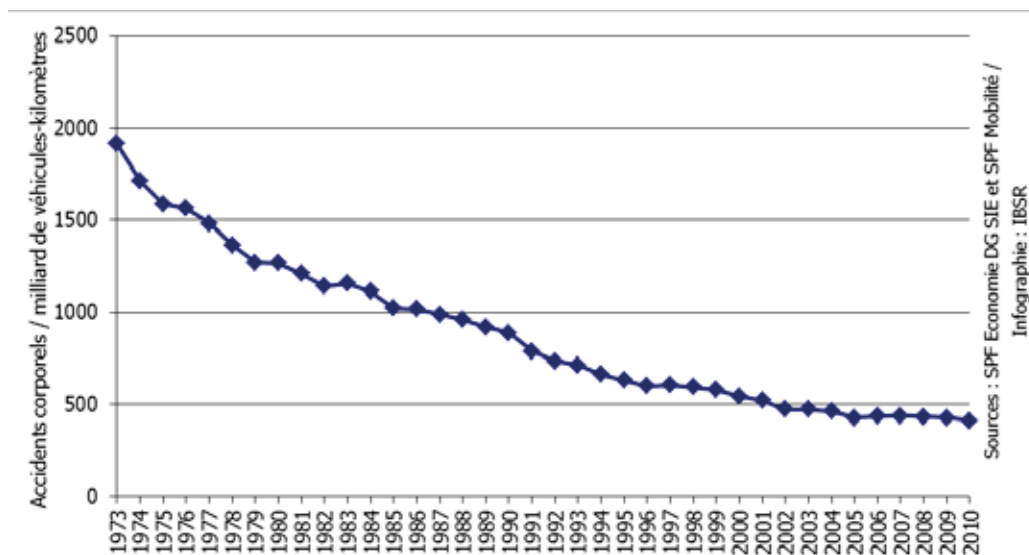
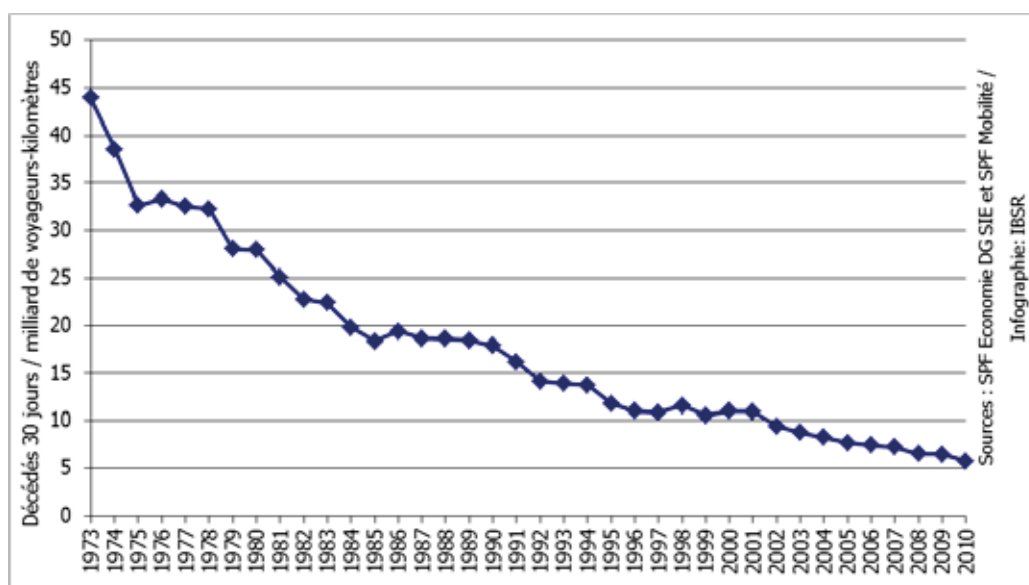


FIGURE 13 :
Evolution du risque de décès (décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres)³⁶

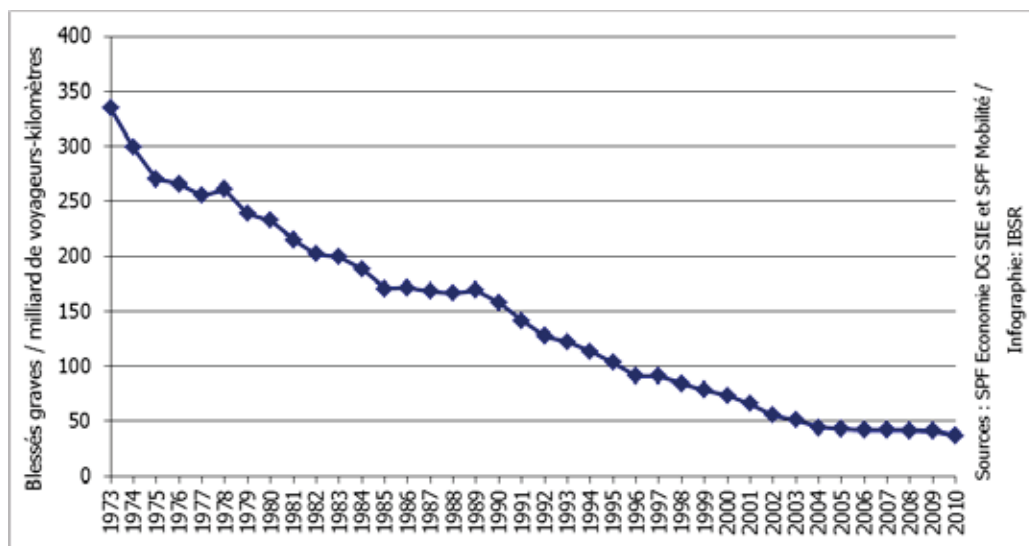


Note : Entre 1970 et 1989, le nombre exacts de voyageurs-kilomètres n'est connu que pour les années 1970 et 1980. Son évolution a été considérée comme linéaire entre 1970 et 1980 et entre 1980 et 1990.

35 Parcours par les motos, les voitures personnelles, les camionnettes, les poids lourds, les bus et autocars et les véhicules spéciaux.

36 Parcours par les motos, les voitures personnelles, les camionnettes, les poids lourds, les bus et autocars et les véhicules spéciaux.

FIGURE 14 :
Evolution du nombre de blessés graves par milliard de voyageurs-kilomètres³⁷



Note : Entre 1970 et 1989, le nombre exacts de voyageurs-kilomètres n'est connu que pour les années 1970 et 1980. Son évolution a été considérée comme linéaire entre 1970 et 1980 et entre 1980 et 1990.

5.3 La sécurité routière en Belgique dans une perspective européenne

5.3.1 Comparaison européenne du nombre de tués sur la route pour l'année 2010

En ce qui concerne le nombre total de tués sur la route, la Belgique arrive en 18^{ème} position dans la liste des Etats membres de l'Union européenne (cette liste étant établie dans un ordre croissant, du moins de tués sur la route au plus de tués). Etant donné que le nombre de tués est lié à la population et au nombre de kilomètres parcourus dans l'Etat membre, le classement du nombre absolu de tués n'offre toutefois que peu d'informations significatives.

On peut déduire davantage d'informations de la **20^{ème} place qu'occupe la Belgique dans le classement du nombre de tués sur la route par million d'habitants**. Alors que l'Union européenne compte en moyenne 62 tués par million d'habitants, la Belgique déplorait en 2010 77 tués par million d'habitants. Avec un tel score, la Belgique ne laisse que sept autres Etats membres de l'Union européenne derrière elle. Par ailleurs, cinq de ces sept Etats membres n'ont rejoint l'Union européenne qu'en 2004 ou 2007.

L'indicateur le plus correct pour comparer la mortalité routière entre les différents pays est le **nombre de tués par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus**. La **Belgique** occupe la **seizième** place de ce classement et se situe au-delà de la moyenne européenne (avec 8,1 tués par milliard de voyageurs-kilomètres). Le score de la Belgique est cependant deux fois plus élevé que les scores du Royaume-Uni, des Pays-Bas et de l'Allemagne. Le score belge est un tiers plus élevé que le score obtenu en France.

Ce mauvais score peut en partie s'expliquer par le nombre élevé de kilomètres parcourus par les automobilistes belges par rapport à leurs homologues des pays voisins. En moyenne, un conducteur belge parcourt chaque année 7616 kilomètres. C'est 15% de plus que l'Européen moyen, 20% de plus que le Français et 24% de plus que le Néerlandais. La possession de voitures en Belgique, à savoir 487 voitures pour 1000

³⁷ Parcours par les motos, les voitures personnelles, les camionnettes, les poids lourds, les bus et autocars et les véhicules spéciaux.

habitants, est toutefois comparable avec les pays voisins, mais la distance moyenne parcourue par une voiture personnelle de 15 649 km reste sensiblement plus élevée en Belgique³⁸. De surcroît, la Belgique est l'un des principaux pays de transit au sein de l'Union européenne ; une part non négligeable de kilomètres est parcourue par le transport international de marchandises. En outre, il est communément admis que l'habitat linéaire en Belgique, qui est beaucoup moins présent dans les pays voisins, contribue à une insécurité routière élevée.

TABLEAU 10 :

Décédés 30 jours, décès 30 jours par million d'habitants, décès 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres en Europe – 2010

Classement	Décédés 30 jours		Décédés 30 jours / million d'habitants		Décédés 30 jours / milliard de voyageurs-kilomètres ³⁹	
1	MT	15	SE	28	SE	2,7
2	LU	32	UK	31	UK	2,9
3	CY	60	NL	32	NL	3,7
4	EE	78	MT	36	DE	4,0
5	SI	138	DE	45	FI	4,1
6	IE	212	DK	46	IE	4,6
7	LV	218	IE	47	LU	4,8
8	DK	255	FI	51	DK	4,9
9	SE	266	ES	54	SI	5,3
10	FI	272	EE	58	FR	5,4
11	LT	300	LU	63	IT	5,5
12	SK	371	FR	63	MT	6,6
13	NL	537	AT	66	ES	7,0
14	AT	552	SI	67	AT	7,4
15	HU	740	IT	68	EE	7,6
16	BG	776	SK	68	BE	8,1
17	CZ	802	HU	74	LT	9,8
18	BE	840	CY	75	CY	10,0
19	PT	937	CZ	76	PT	11,0
20	EL	1258	BE	77	EL	11,9
21	UK	1905	PT	88	CZ	12,0
22	RO	2377	LT	91	LV	12,9
23	ES	2479	LV	97	PL	12,9
24	DE	3648	PL	102	SK	13,5
25	PL	3908	BG	103	HU	13,7
26	FR	3992	RO	111	BG	16,2
27	IT	4090	EL	111	RO	30,3
EU27	EU27	31058	EU27	62	EU27	6,4

Source : Base de données CARE (DG Mobilité et Transports) / Infographie : IBSR

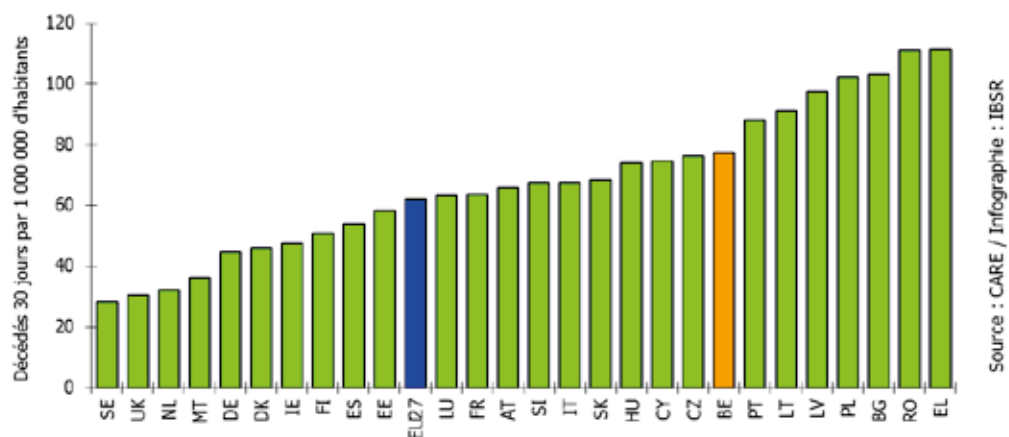
UK : Grande-Bretagne, SE : Suède, NL : Pays-Bas, MT : Malte, DE : Allemagne, FI : Finlande, FR : France, IT : Italie, LU : Luxembourg, DK : Danemark, IE : Irlande, AT : Autriche, BE : Belgique, ES : Espagne, SI : Slovénie, PT : Portugal, CY : Chypre, EL : Grèce, CZ : République Tchèque, LT : Lituanie,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

38 Thys, B. (2012) « Kilomètres parcourus par les véhicules belges en 2010 » Bruxelles, Belgique, Service Public Fédéral Mobilité et Transports www.mobilit.fgov.be/data/mobil/BrochKmSit10n.pdf (consulté le 29 mai 2012)

39 Voyageurs-kilomètres = parcourus par les voitures personnelles et les motos.

Sur base du nombre de tués et du nombre de voyageurs-kilomètres parcourus, l'IBSR obtient pour l'année 2010 un risque de décès de 5,8 tués par milliard de voyageurs-kilomètres (parcourus par les motos, les camionnettes, les autobus et autocars et les véhicules spéciaux). La Direction générale des Transports et de la Mobilité (Europe) ne tient, elle, compte uniquement que des kilomètres parcourus par les voitures personnelles et les motos. Elle obtient ainsi un risque de décès de 8,1. Afin de garantir la comparabilité de la Belgique avec les autres Etats membres européens, le Tableau 10 et la Figure 17 présentent le risque de décès obtenu en appliquant la méthode de calcul de la Direction générale des Transports et de la Mobilité.

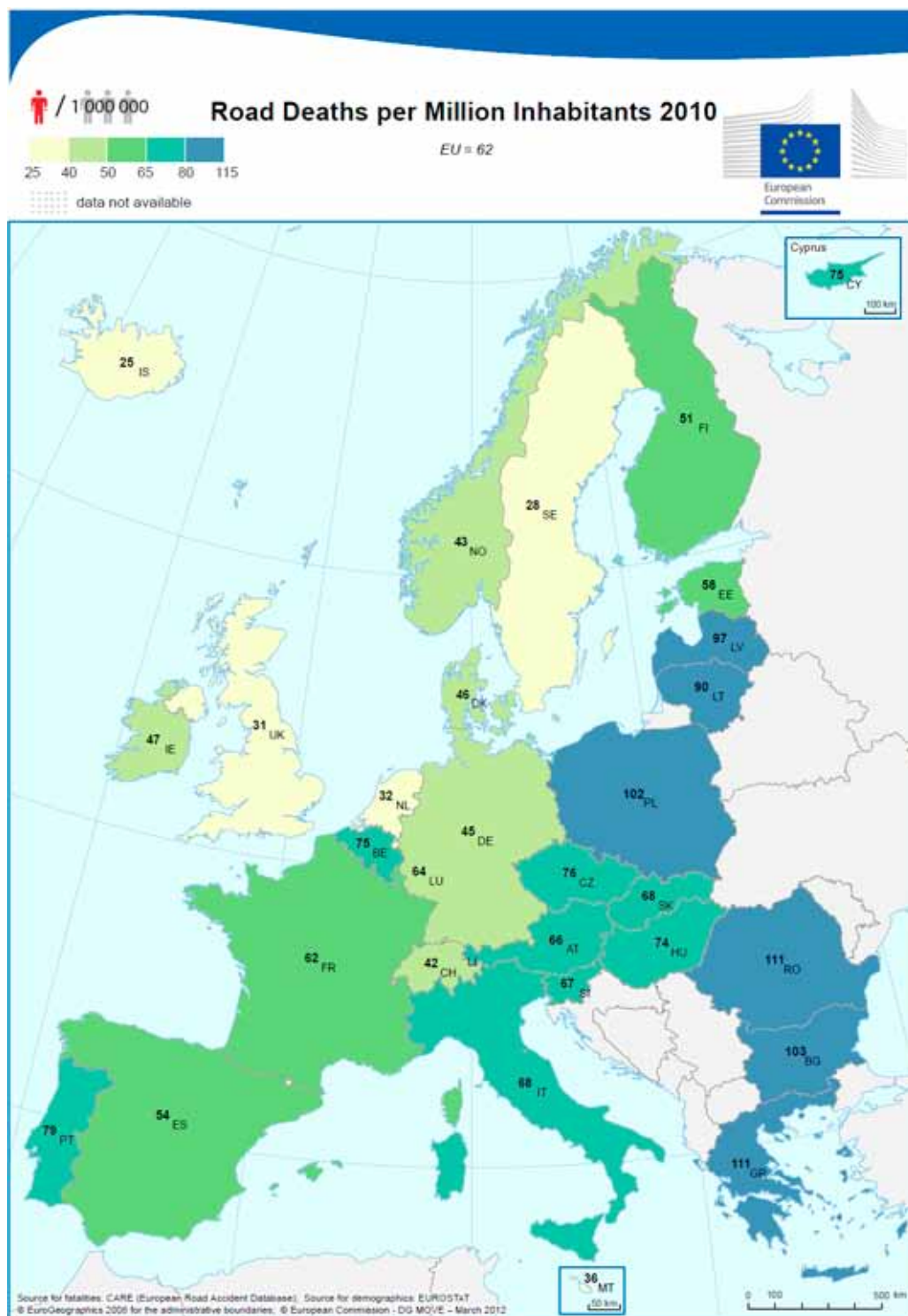
FIGURE 15 :
Comparaison européenne des décès 30 jours par million d'habitants – 2010



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



FIGURE 16 :
 Comparaison européenne des décès 30 jours par million d'habitants – 2010

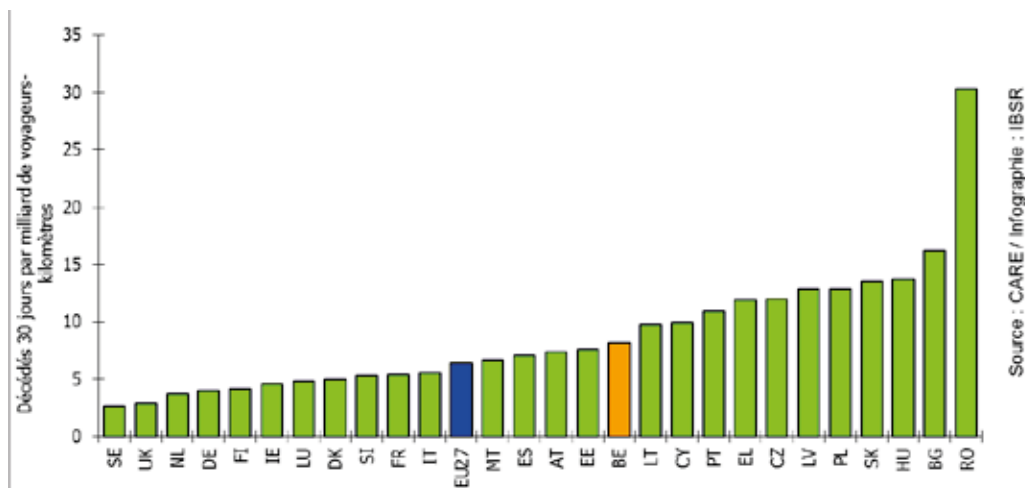


Source : Base de données CARE (DG Mobilité et Transports) / Infographie : IBSR

Note : Le chiffre de la Belgique repose sur une estimation du nombre de décès pour 2010 car le chiffre officiel n'était pas encore connu lors de la réalisation de la carte par la Direction générale des Transports et de la Mobilité. La valeur officielle pour 2010 s'élève à 77 décès par millions d'habitants.

FIGURE 17 :

Comparaison européenne des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres⁴⁰ – 2010



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

5.3.2 Evolution du nombre de tués sur les routes en Europe

Le paragraphe précédent indique que la Belgique est l'un des pays de l'Union européenne enregistrant les moins bons résultats en matière de sécurité routière. **Pour ce qui est de l'évolution du nombre de tués sur la route de 2001 à 2010, la Belgique se situe pourtant dans la moyenne de l'Union européenne.** La diminution du nombre de tués sur la route entre 2001 et 2010 est de -43% en Belgique, ce qui correspond exactement à la diminution moyenne européenne. Même si cela aurait pu être pire, cette évolution moyenne signifie aussi que la Belgique n'a pas pu refaire son retard, déjà présent en 2001, sur les autres pays européens lors de la dernière décennie.

Les Etats membres européens qui ont enregistré les progrès les plus remarquables pendant la période 2001-2010 sont les Etats baltes (Lettonie, Estonie, Lituanie). Les plus petits progrès ont été enregistrés par plusieurs Etats membres européens d'Europe de l'Est (Roumanie, Bulgarie, Pologne).

⁴⁰ Voyageurs-kilomètres = parcourus par les voitures personnelles et les motos.

Sur base du nombre de tués et du nombre de voyageurs-kilomètres parcourus, l'IBSR obtient pour l'année 2010 un risque de décès de 5,8 tués par milliard de voyageurs-kilomètres (parcourus par les motos, les camionnettes, les autobus et autocars et les véhicules spéciaux). La Direction générale des Transports et de la Mobilité (Europe) ne tient, elle, compte uniquement que des kilomètres parcourus par les voitures personnelles et les motos. Elle obtient ainsi un risque de décès de 8,1. Afin de garantir la comparabilité de la Belgique avec les autres Etats membres européens, le Tableau 10 et la Figure 17 présentent le risque de décès obtenu en appliquant la méthode de calcul de la Direction générale des Transports et de la Mobilité.

FIGURE 18 :
Diminution du nombre de décédés 30 jours en 2010 par rapport à 2001

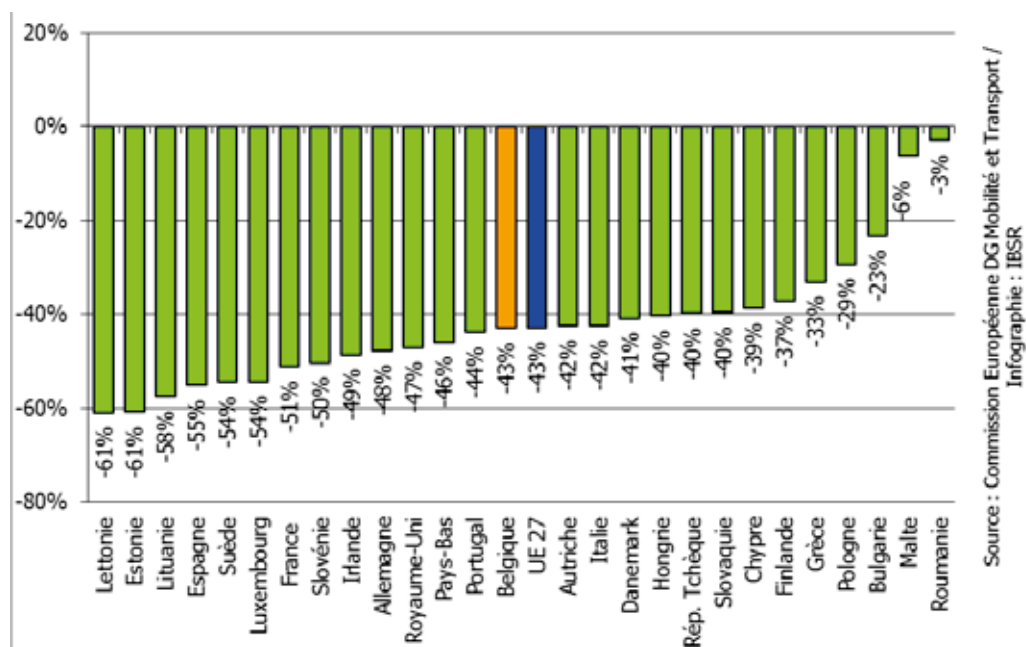
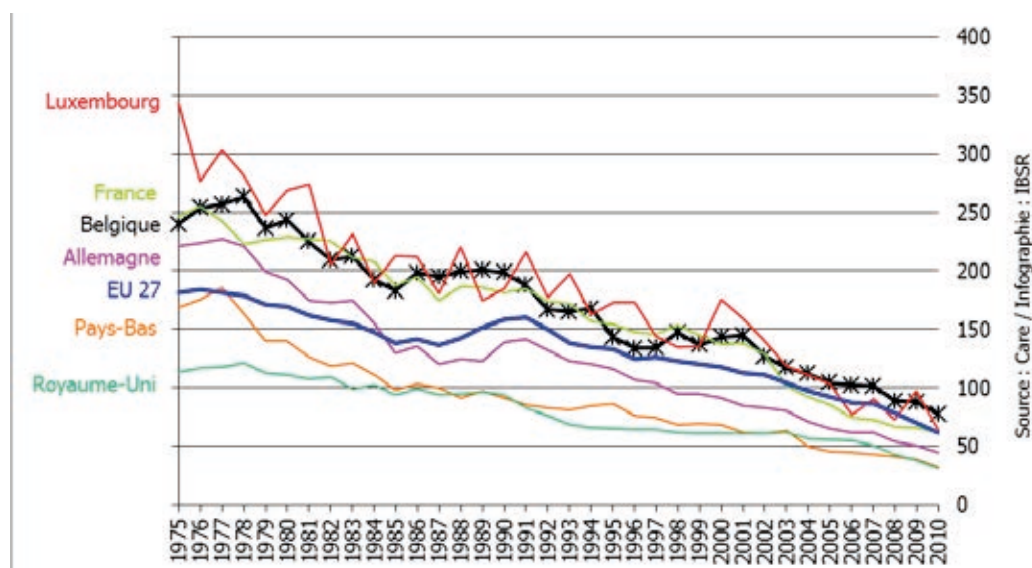


FIGURE 19 :
Evolution du nombre de décédés 30 jours par million d'habitants pour la Belgique et ses pays voisins



5.4 Synthèse

L'année 2010 a été particulièrement bonne sur le plan de la sécurité routière. Les nombres de décédés 30 jours, de blessés graves et de blessés légers ont respectivement baissé de -11%, de -10% et de -3% par rapport à 2009 (Tableau 3). Le nombre d'accidents corporels a chuté de -4% par rapport à 2009.

En 2010, **45 927 accidents corporels** sont survenus. Ils ont entraîné **840 tués**, 5984 blessés graves et 54 396 blessés légers.

L'objectif des Etats Généraux de la Sécurité Routière visant à **réduire de 50% le nombre de décédés 30 jours entre la période 1998-1999-2000 et 2010**, n'est pas atteint.

Par rapport à la moyenne de référence, le nombre de tués dans la circulation a baissé de -44%⁴¹. Le nombre de blessés graves a baissé de -48%, le nombre de blessés légers de -19% et le nombre d'accidents corporels de -20%.

Etant donné que le nombre de kilomètres parcourus a augmenté de 12% par rapport à la moyenne de référence, le **risque de décès** (nombre de tués sur la route par milliard de kilomètres parcourus) a chuté davantage que le nombre de tués dans la circulation (baisse de -48% contre une baisse de -42%). Le **risque d'accident** (nombre d'accidents corporels par milliard de kilomètres parcourus) a également diminué davantage que le nombre d'accidents corporels (chutes respectivement de -28% et -20%).

Les chiffres d'accidents provisoires émanant du baromètre de la sécurité routière indiquent que le nombre de **tués a légèrement augmenté en 2011 par rapport à 2010**.

Depuis 2005, les nombres de blessés graves et de blessés légers ne montrent presque plus aucun évolution à la baisse.

La Belgique enregistre de moins bons résultats sur le plan de la sécurité routière que la moyenne des Etats membres européens. Même si elle a vu le nombre de tués sur ses routes diminuer dans les mêmes proportions que la moyenne européenne entre 2001 et 2010, sa situation de départ en 2001 était très défavorable, si bien que notre pays reste toujours en queue de peloton en 2010.

⁴¹ Cela correspond à la diminution entre la moyenne de référence 1998-1999-2000 arrondie (1500 décédés 30 jours) et l'année 2010 (840 décédés 30 jours). La diminution par rapport à la moyenne de référence exacte (1456 décédés 30 jours) s'élève à -42%.



6

**ANALYSE SELON
LA PÉRIODE**

6.1 Selon le mois

6.1.1 Analyse globale

De tous les éléments pouvant expliquer la répartition des accidents et des victimes de la route au cours des mois, **la météo fait certainement partie de ceux jouant un rôle important** : elle intervient à la fois dans le choix de prendre la route, dans le mode de déplacement choisi et dans le comportement adopté une fois en chemin.

Deux évènements météorologiques se répercutent tangiblement sur les statistiques mensuelles de l'année 2010. **L'arrivée du printemps en avril**, tout d'abord, s'est traduite par une **augmentation conséquente du nombre de tués sur les routes** (de 64 en mars à 83 en avril). Les mois d'avril à juillet comptabilisent chacun environ 80 tués, soit pour chacun d'entre eux près de 10% des tués de 2010. La Figure 20 qui présente la répartition des décédés 30 jours pour les années 2001-2010 démontre une augmentation annuelle au printemps mais celle-ci est encore plus importante en 2010. Une analyse plus poussée laisse apparaître que la forte mortalité enregistrée ces 4 mois est due à de nombreux décès parmi les **motards** : à eux seuls, ils représentent un cinquième des décès d'avril, de mai et de juin et 28% des décès de juillet (contre moins de 13% durant les autres mois de l'année). Le beau temps semble visiblement avoir poussé les motards à prendre la route. Il apparaît en outre que la haute gravité des accidents observée en avril et en juillet est en grande partie due aux accidents impliquant une moto, car sans ces accidents la gravité s'élèverait à 18,4 en avril (contre 21,1 en réalité) et à 15,8 en juillet (contre 20,0).

Les conditions hivernales des mois de janvier et décembre 2010 se marquent encore plus clairement sur les statistiques d'accidents : les nombreux jours de précipitations neigeuses connus ces mois-là (14 jours en janvier et 23 en décembre) ont **réduit non seulement le nombre d'accidents corporels mais aussi la gravité de ceux-ci**. La présence de neige sur les routes diminue en effet le nombre de déplacements effectués et pousse à l'adoption de comportements plus prudents (attention accrue, vitesses moindres, etc.). Janvier et décembre sont les deux mois de l'année 2010 connaissant le moins de tués (respectivement 57 et 39). Le mois de décembre 2010 fut à ce titre véritablement exceptionnel, **car 39 décès en un mois est le plus petit nombre de tués enregistré depuis 1991**. C'est donc grâce à une météo très favorable à la sécurité routière que décembre (et dans une moindre mesure janvier) enregistrent de belles baisses des nombres d'accidents et de tués entre la moyenne de référence 1998-2000 et l'année 2010.

TABLEAU 11 :
Indicateurs-clés selon le mois – 2010 (pondéré)

	Accidents		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Janvier	3100	6,8%	57	6,8%	398	6,6%	3734	6,9%	18,4
Février	2939	6,4%	61	7,3%	368	6,2%	3503	6,4%	20,8
Mars	3716	8,1%	64	7,6%	475	7,9%	4429	8,1%	17,2
Avril	3941	8,6%	83	9,9%	549	9,2%	4575	8,4%	21,1
Mai	4233	9,2%	79	9,4%	562	9,4%	5077	9,3%	18,7
Juin	4638	10,1%	82	9,8%	610	10,2%	5355	9,8%	17,7
Juillet	4004	8,7%	80	9,5%	661	11,0%	4698	8,6%	20,0
Août	3888	8,5%	72	8,6%	490	8,2%	4667	8,6%	18,5
Septembre	4420	9,6%	76	9,0%	575	9,6%	5233	9,6%	17,2
Octobre	4669	10,2%	78	9,3%	530	8,9%	5522	10,2%	16,7
Novembre	3667	8,0%	69	8,2%	450	7,5%	4397	8,1%	18,8
Décembre	2711	5,9%	39	4,6%	317	5,3%	3207	5,9%	14,4
Total	45 927	100%	840	100%	5984	100%	54 396	100%	18,3

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR



TABLEAU 12 :
Evolution des accidents corporels selon le mois

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai
1991	4 692	3 485	4 426	4 900	4 630
1992	3 843	3 785	4 455	4 483	5 050
1993	4 369	3 727	4 180	4 441	5 002
1994	4 285	3 576	4 374	4 210	4 670
1995	3 775	3 862	4 340	3 752	4 488
1996	3 491	3 341	3 649	3 863	4 282
1997	3 811	2 990	3 841	3 977	4 647
1998	3 926	3 517	4 142	4 353	5 029
1999	3 805	3 491	4 150	4 254	4 717
2000	3 891	3 872	3 867	3 973	4 640
2001	3 608	3 301	3 882	3 605	4 305
2002	3 360	3 132	3 653	3 746	4 209
2003	3 297	2 886	3 408	3 534	3 913
2004	3 182	2 861	3 391	3 540	4 065
2005	3 050	2 870	2 884	3 333	3 677
2006	3 032	2 614	2 984	3 048	3 606
2007	3 253	3 054	3 542	3 799	3 822
2008	3 187	3 332	3 198	3 479	4 113
2009	3 094	2 756	3 388	3 566	3 751
2010	2 746	2 603	3 283	3 477	3 735
2010 pondéré	3 100	2 939	3 716	3 941	4 233
Moyenne 1998-2000	3 874	3 627	4 053	4 193	4 795
Evolution	-29%	-28%	-19%	-17%	-22%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 13 :
Evolution des décédés 30 jours selon le mois

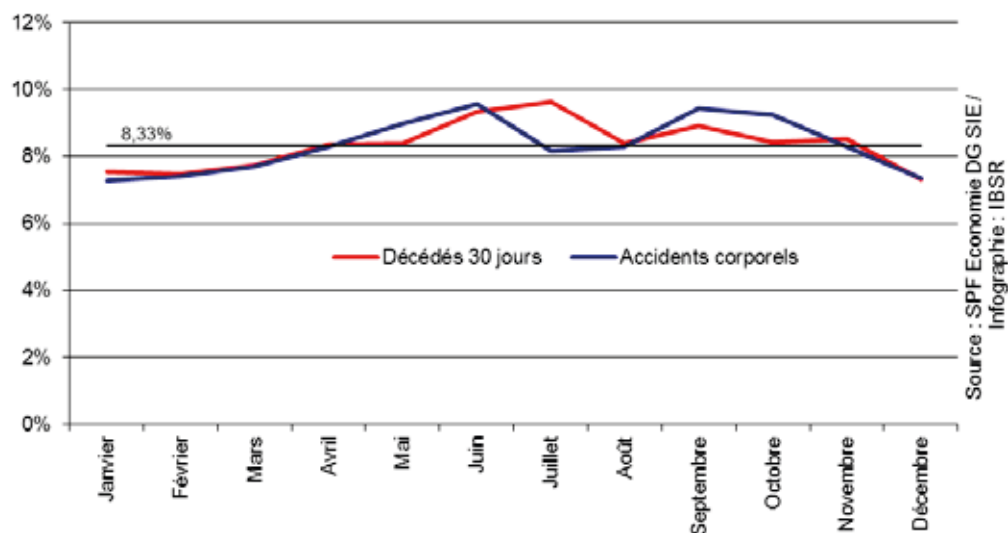
	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai
1991	175	105	150	142	153
1992	123	118	132	123	130
1993	121	126	108	106	138
1994	144	115	110	161	137
1995	108	106	129	107	134
1996	117	96	101	121	99
1997	98	88	105	97	128
1998	116	103	119	133	146
1999	104	85	110	106	142
2000	108	130	109	127	121
2001	118	93	106	109	121
2002	94	102	98	112	116
2003	99	67	102	101	107
2004	104	80	97	90	99
2005	97	73	78	90	97
2006	70	87	85	83	83
2007	75	75	89	95	86
2008	71	74	76	69	83
2009	70	57	80	84	80
2010	57	61	64	83	79
Moyenne 1998-2000	109	106	113	122	136
Evolution	-48%	-42%	-43%	-32%	-42%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Total
5 349	5 016	5 059	5 576	5 321	5 256	4 513	58 223
5 022	4 593	4 749	4 825	5 301	4 769	4 563	55 438
5 254	4 732	4 526	5 112	4 880	4 093	4 617	54 933
4 834	4 180	4 465	5 067	4 944	4 237	4 176	53 018
4 480	4 183	4 358	4 596	4 579	4 299	4 032	50 744
4 719	3 975	4 146	4 382	4 736	4 595	3 571	48 750
4 678	4 224	4 632	4 240	4 694	4 305	4 039	50 078
4 755	3 862	4 406	4 567	4 863	4 121	3 626	51 167
4 866	4 001	3 758	4 780	5 016	4 296	4 467	51 601
4 538	3 836	3 770	4 374	4 497	3 945	3 862	49 065
4 216	3 971	3 988	4 317	4 484	4 247	3 520	47 444
4 192	3 616	3 874	4 109	3 992	2 974	2 882	43 739
4 208	3 706	3 732	4 127	3 932	3 699	3 411	43 853
4 098	3 553	3 799	4 177	3 894	3 451	3 554	43 565
3 904	3 283	3 484	3 828	3 943	3 195	3 141	40 592
4 083	3 672	3 410	3 942	4 208	3 725	3 539	41 863
3 963	3 417	3 603	3 856	3 905	3 525	3 500	43 239
3 933	3 466	3 307	3 779	3 863	3 373	3 085	42 115
3 829	3 447	3 625	3 812	4 067	3 573	3 068	41 976
4 089	3 544	3 438	3 892	4 119	3 239	2 404	40 569
4 638	4 004	3 888	4 420	4 669	3 667	2 711	45 927
4 720	3 900	3 978	4 574	4 792	4 121	3 985	50 611
-13%	-9%	-14%	-15%	-14%	-21%	-40%	-20%

Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Total
131	164	176	182	174	152	169	1 873
152	156	147	132	170	150	138	1 671
156	154	145	165	163	144	134	1 660
137	144	150	154	167	170	103	1 692
113	112	138	132	130	122	118	1 449
114	126	123	121	122	117	99	1 356
117	111	145	132	122	106	115	1 364
147	104	136	116	145	127	108	1 500
138	115	118	118	128	119	114	1 397
131	111	108	122	134	144	125	1 470
137	153	140	135	124	137	113	1 486
118	130	98	131	111	106	90	1 306
114	128	112	97	100	105	81	1 213
103	111	109	88	97	87	97	1 162
122	101	76	98	98	79	80	1 089
87	95	76	119	98	87	103	1 073
89	101	88	82	95	100	96	1 071
84	100	90	70	82	79	66	944
88	93	89	82	71	84	65	943
82	80	72	76	78	69	39	840
139	110	121	119	136	130	116	1 456
-41%	-27%	-40%	-36%	-43%	-47%	-66%	-42%

FIGURE 20 :
Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours selon le mois – Moyenne 2001-2010 (non pondéré)



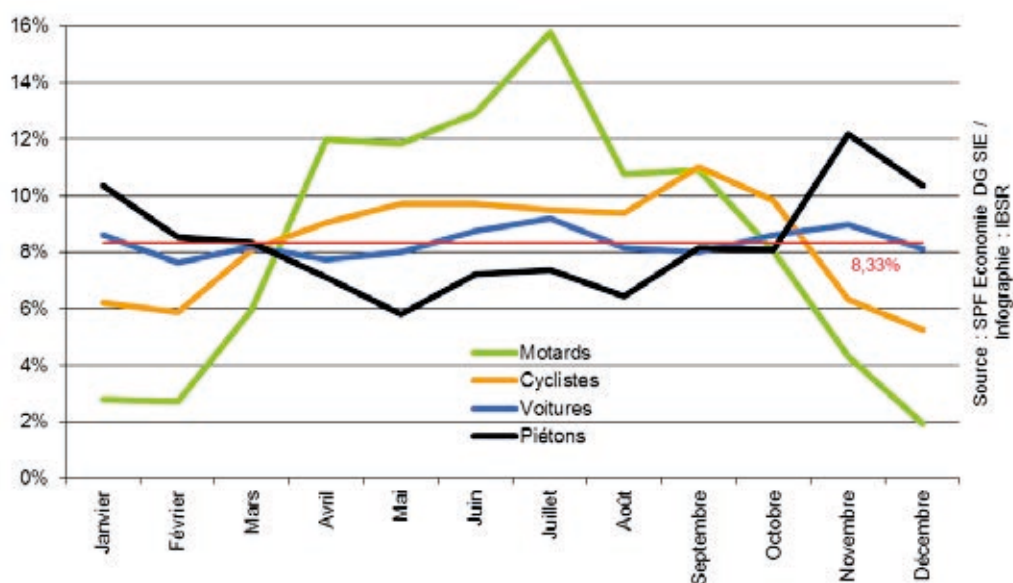
Note : Le nombre de jours de chaque mois est pris en compte dans les calculs. Le pourcentage représente la part d'accidents corporels ou de décédés 30 jours se produisant un mois donné par rapport au total d'accidents ou de décédés enregistrés durant la décennie étudiée. Une répartition équitable verrait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

6.1.2 Selon le mode de déplacement

Comme il en a déjà été quelque peu question ci-dessus, la répartition des tués au fil des mois n'est pas identique pour tous les modes de déplacement. Si la saison n'influence que peu le nombre de tués dans les voitures, le nombre de piétons, de cyclistes et, encore plus, de motards tués est fortement influencé par la saison. **Exactement comme les années précédentes, les mois de printemps et d'été voient le nombre de victimes des véhicules à deux roues augmenter dramatiquement. Au contraire, le pic chez les piétons a lieu pendant les mois d'hiver (de novembre à janvier principalement).**

FIGURE 21 :

Répartition des décédés 30 jours selon le mois pour différents modes de déplacement : piétons, cyclistes, motards et voitures – 2001-2010



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 durant la décennie étudiée. Une répartition équitable verrait 8,33% des décédés 30 jours se produire chaque mois.

6.2 Selon les quatre périodes de la semaine

6.2.1 Analyse globale

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 (Tableau 14 et Figure 22), près de la moitié des tués 30 jours (398 soit 47%) sont enregistrés les journées de semaine, 20% les journées de week-end, 19% les nuits de week-end et 13% 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, par exemple, le nombre d'heures que comptent chacune de ces périodes (Figure 23), nous constatons que **les nuits et journées de week-end prennent la tête du classement avec respectivement 13,1 et 10,3 tués/100h**. Viennent ensuite les jours de semaine (9,5) et les nuits de semaine (6,5).

En considérant, par ailleurs, le nombre d'accidents survenus au cours des différentes périodes (Tableau 14), il apparaît que **les nuits sont les périodes les plus risquées avec plus de 35 décédés 30 jours par 1000 accidents corporels**. En 2010, pour la première fois, la gravité des accidents survenus les nuits de semaine (38,6) est plus

importante que celle des accidents de nuits de week-end (37,5). Cela fait en effet deux ans que le nombre de tués dans les accidents des nuits de semaine augmente alors que le nombre d'accidents reste stable (Figure 23 et Figure 24). Les trois autres périodes enregistrent, elles, une baisse du nombre de tués⁴² plus importante que celle du nombre d'accidents, ce qui engendre une diminution de la gravité des accidents.

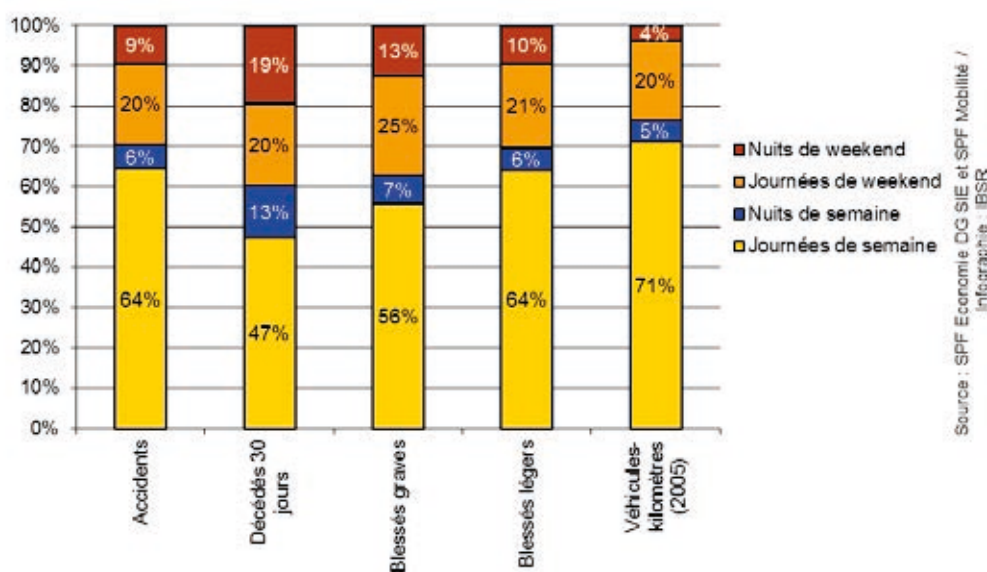
Et finalement, au regard du nombre de kilomètres parcourus sur les routes lors des différentes périodes de la semaine (Figure 22), le nombre de tués enregistrés lors des accidents des nuits de week-end est largement trop important. **Seulement 4% des parcours sont effectués les nuits de week-end mais ils occasionnent 19% des décédés de la route.** Le problème existe aussi **les nuits de semaine**, qui enregistrent 13% des tués pour seulement 5% des kilomètres parcourus.

TABLEAU 14 :
Indicateurs-clés des accidents selon la période de la semaine – 2010 (pondéré)

		Accidents		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité
		#	%	#	%	#	%	#	%	
Semaine	Jour	29 578	64%	398	47%	3340	56%	34 814	64%	13,5
Semaine	Nuit	2797	6%	108	13%	413	7%	3073	6%	38,6
Week-end	Jour	9209	20%	171	20%	1474	25%	11 313	21%	18,6
Week-end	Nuit	4343	9%	163	19%	756	13%	5196	10%	37,5
Total		45 927	100%	840	100%	5984	100%	54 396	100%	18,3

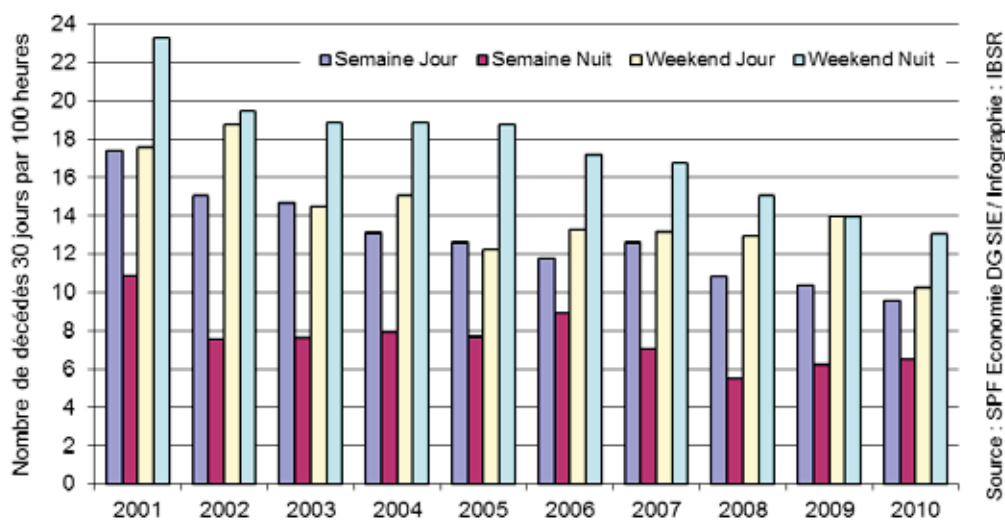
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 22 :
Répartition des accidents, des victimes et des véhicules-kilomètres selon la période de la semaine – 2010 (pondéré)



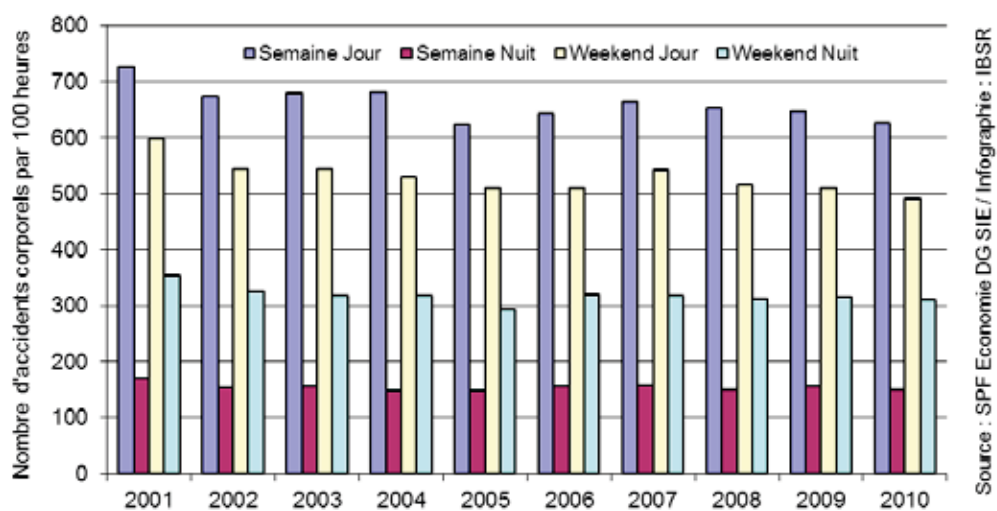
⁴² Excepté en 2009 pour les journées de week-end.

FIGURE 23 :
Evolution des décédés 30 jours selon la période de la semaine



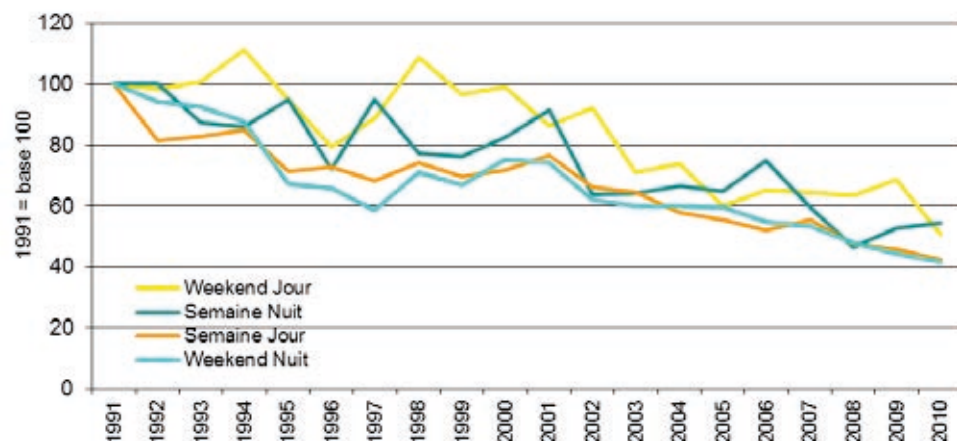
Note : Une semaine compte au total 80 heures pendant les journées de semaine, 32 heures de nuits de semaine, 32 heures de journées de week-end et 24 heures de nuits de week-end.

FIGURE 24 :
Evolution des accidents 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 week-end et 24 heures de nuits de week-end.

FIGURE 25 :
Evolution du nombre de tués selon la période de la semaine – 1991 = base 100

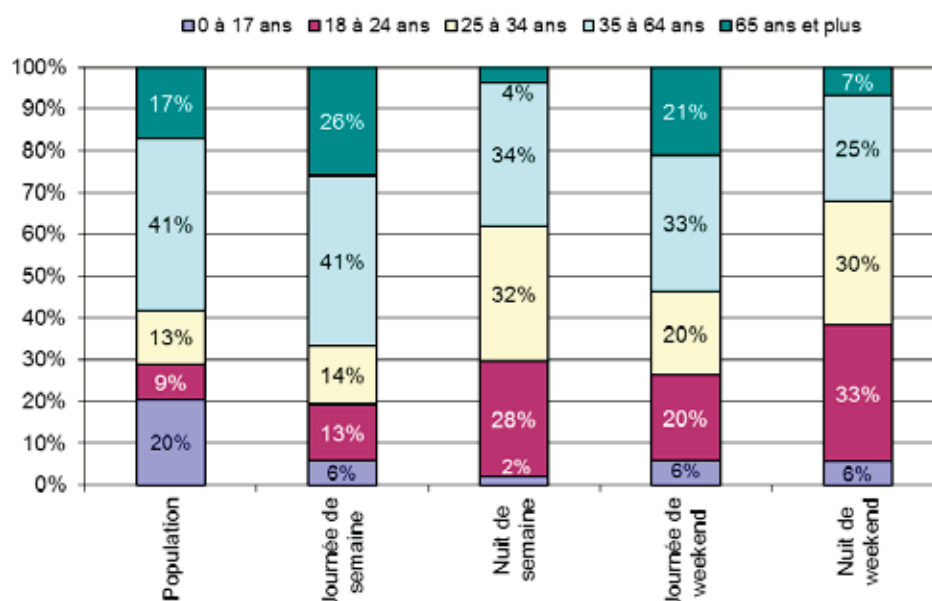


Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

6.2.2 Selon l'âge et le sexe

Les nuits, et particulièrement les nuits de week-end, 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 60% des tués et 57% des blessés graves. Ces pourcentages atteignent même 63% et 61% les nuits de week-end. Les jeunes de 18 à 34 ans ne représentent pourtant que 22% de la population totale belge.

FIGURE 26 :
Part de chaque catégorie d'âge dans la population et parmi les décédés 30 jours selon la période de la semaine – 2010

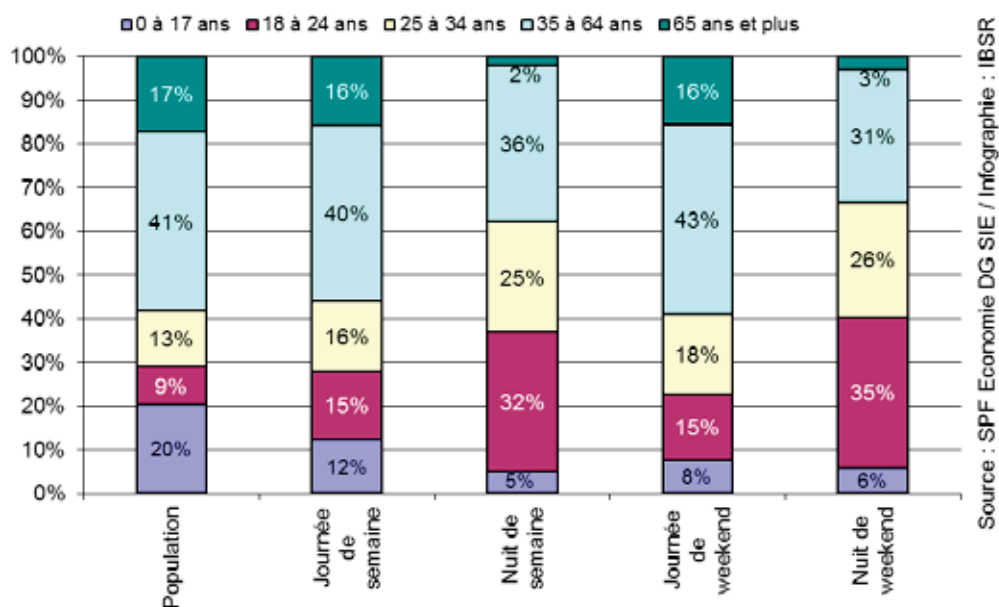


Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

FIGURE 27 :

Part de chaque catégorie d'âge dans la population et parmi les blessés graves selon la période de la semaine – 2010



Note : Les blessés graves dont l'âge est inconnu (environ 10,8%) ne sont pas repris dans le graphique.

TABLEAU 15 :

Nombre de décédés 30 jours selon la catégorie d'âge, le sexe et la période de la semaine – 2010

		Journées de semaine		Nuits de semaine		Journées de week-end		Nuits de week-end		Total	
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
0 à 17 ans	Hommes	12	48%	1	4%	6	24%	6	24%	25	100%
	Femmes	11	61%	1	6%	4	22%	2	11%	18	100%
18 à 24 ans	Hommes	37	27%	27	20%	27	20%	46	34%	137	100%
	Femmes	16	48%	2	6%	8	24%	7	21%	33	100%
25 à 34 ans	Hommes	42	30%	27	19%	30	22%	40	29%	139	100%
	Femmes	13	39%	8	24%	4	12%	8	24%	33	100%
35 à 64 ans	Hommes	125	53%	30	13%	46	20%	34	14%	235	100%
	Femmes	35	59%	7	12%	10	17%	7	12%	59	100%
65 ans et plus	Hommes	59	63%	3	3%	23	25%	8	9%	93	100%
	Femmes	43	72%	1	2%	13	22%	3	5%	60	100%
Total	Hommes	275	44%	88	14%	132	21%	134	21%	629	100%
	Femmes	118	58%	19	9%	39	19%	27	13%	203	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 16 :
Nombre de blessés graves selon la catégorie d'âge, le sexe et la période de la semaine – 2010
(pondéré)

		Journées de semaine		Nuits de semaine		Journées de week-end		Nuits de week-end		Total	
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
0 à 17 ans	Hommes	234	72%	12	4%	56	17%	22	7%	325	100%
	Femmes	144	68%	7	3%	44	21%	16	7%	211	100%
18 à 24 ans	Hommes	321	44%	92	12%	137	19%	187	25%	737	100%
	Femmes	147	56%	28	10%	48	18%	42	16%	265	100%
25 à 34 ans	Hommes	336	46%	81	11%	170	23%	145	20%	733	100%
	Femmes	146	59%	14	6%	61	24%	29	11%	249	100%
35 à 64 ans	Hommes	779	55%	112	8%	371	26%	151	11%	1414	100%
	Femmes	440	65%	21	3%	169	25%	50	7%	681	100%
65 ans et plus	Hommes	253	67%	4	1%	106	28%	14	4%	376	100%
	Femmes	224	69%	4	1%	91	28%	6	2%	325	100%
Total	Hommes	1924	54%	300	8%	841	23%	519	14%	3584	100%
	Femmes	1102	64%	75	4%	412	24%	142	8%	1731	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 17 :
Nombre de blessés légers selon la catégorie d'âge, le sexe et la période de la semaine – 2010
(pondéré)

		Journées de semaine		Nuits de semaine		Journées de week-end		Nuits de week-end		Total	
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
0 à 17 ans	Hommes	2943	71%	101	2%	883	21%	202	5%	4130	100%
	Femmes	2138	70%	54	2%	703	23%	145	5%	3041	100%
18 à 24 ans	Hommes	3410	51%	686	10%	1273	19%	1314	20%	6683	100%
	Femmes	2587	61%	253	6%	895	21%	476	11%	4211	100%
25 à 34 ans	Hommes	3710	56%	614	9%	1298	20%	1015	15%	6636	100%
	Femmes	3134	69%	199	4%	908	20%	331	7%	4572	100%
35 à 64 ans	Hommes	7476	64%	754	6%	2477	21%	1052	9%	11 759	100%
	Femmes	6180	71%	291	3%	1774	20%	477	5%	8721	100%
65 ans et plus	Hommes	1536	72%	43	2%	496	23%	63	3%	2138	100%
	Femmes	1360	71%	26	1%	487	25%	48	3%	1921	100%
Total	Hommes	19 075	61%	2198	7%	6427	21%	3647	12%	31 346	100%
	Femmes	15 399	69%	821	4%	4767	21%	1477	7%	22 465	100%

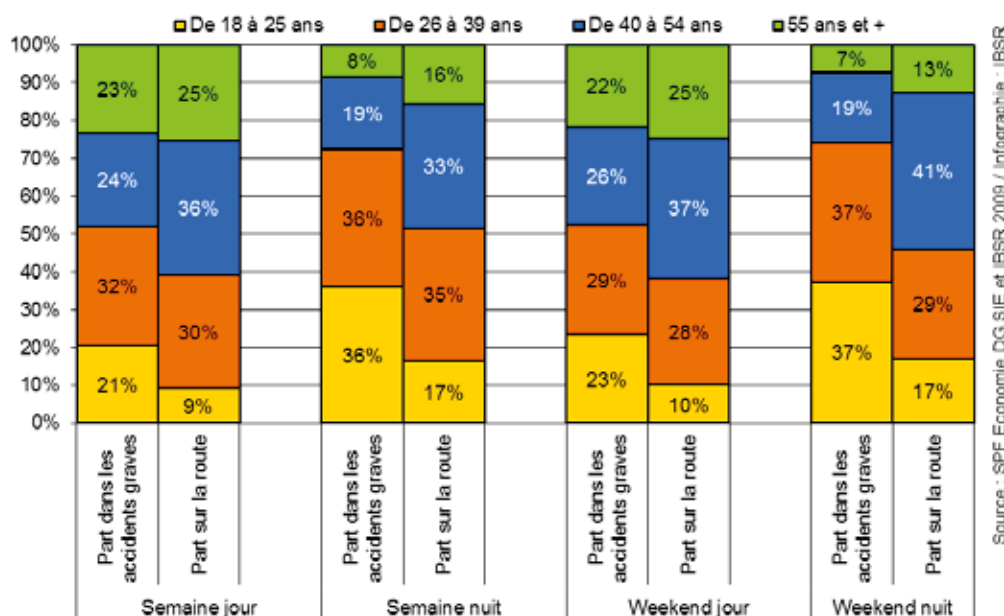
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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 permet d’avoir une estimation fiable 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 (au regard, donc, de la part qu’ils représentent parmi l’ensemble des conducteurs de voiture parcourant nos routes).** Les **conducteurs de 26 à 39 ans** semblent aussi être surreprésentés dans les accidents graves mais uniquement **les nuits de week-end**.

FIGURE 28 :

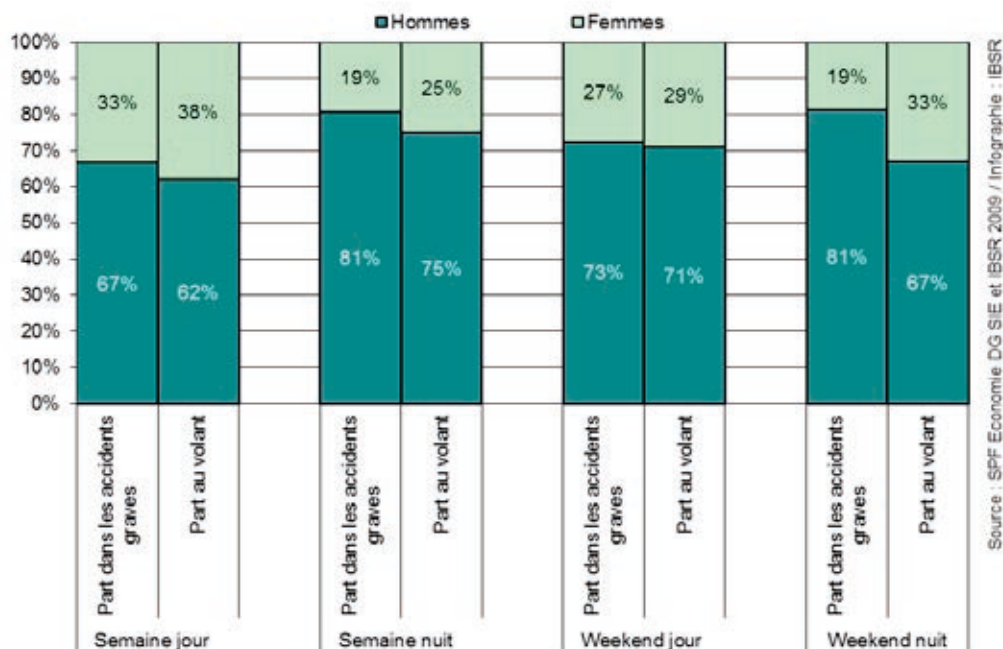
Répartition par groupe d’âge des conducteurs de voiture : comparaison dans les accidents graves (2010, pondéré) et sur la route (2009), selon la période de la semaine



Réalisées à intervalles réguliers, les mesures de comportement « Port de la ceinture de sécurité » 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 2010, il apparaît clairement que **les hommes sont surreprésentés dans ces accidents, et ce surtout les nuits de week-end et de semaine.**

FIGURE 29 :

Répartition par sexe des conducteurs de voiture : comparaison dans les accidents graves (2010, pondéré) et sur la route (2009), selon la période de la semaine

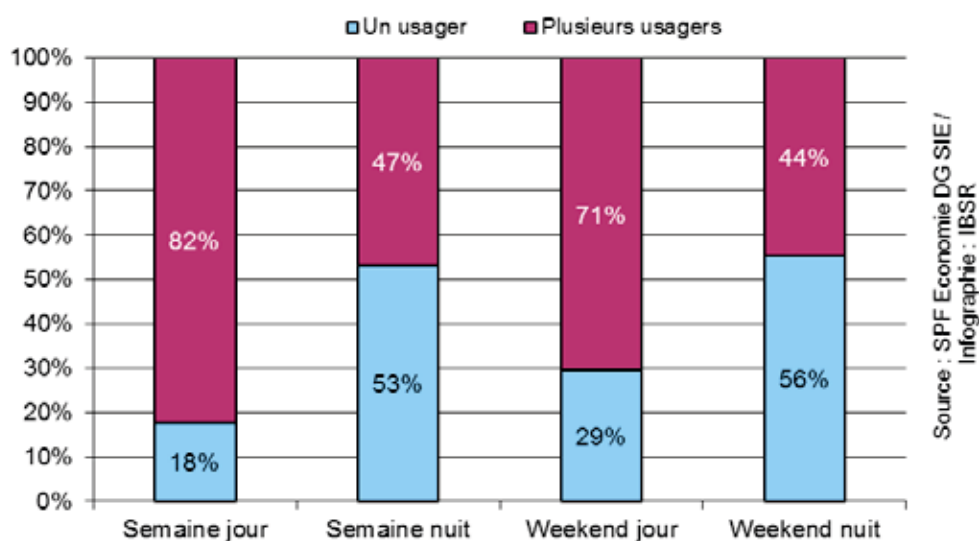


6.2.3 Accidents n'impliquant qu'un seul véhicule

Alors que seulement 18% des accidents survenus les journées de semaine n'impliquent qu'un seul véhicule, le part monte à 53% les nuits de semaine et à 56% 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 30 :

Part d'accidents avec un ou plus d'un usager selon la période de la semaine – 2010 (pondéré)



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

6.3 Selon le jour et l'heure

Comme c'est le cas depuis plusieurs années, **le vendredi est le jour de la semaine comptabilisant le plus d'accidents corporels** (7372 exactement en 2010, soit 16%). Ce sont, par contre, **les deux journées de week-end qui connaissent les plus grands nombres de tués**. Ces accidents survenant le samedi et le dimanche présentent d'ailleurs les gravités les plus hautes : 26 décès pour 1000 accidents corporels le dimanche et 21 le samedi. Spécificité de l'année 2010, les lundis ont été particulièrement calmes. Ils ont connu relativement peu d'accidents et la gravité de ceux-ci était singulièrement basse.

TABLEAU 18 :
Indicateurs selon le jour – 2010 (pondéré)

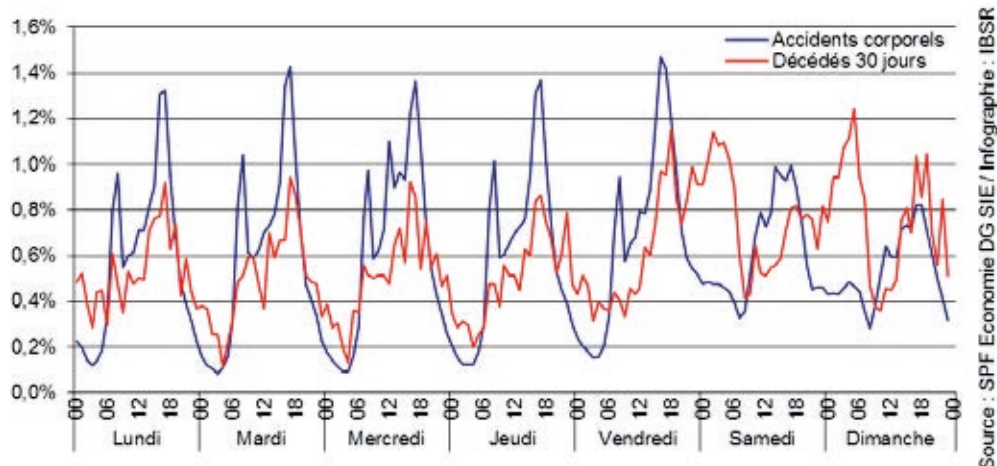
	Accidents		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Lundi	6193	13%	86	10%	786	13%	7200	13%	13,9
Mardi	6363	14%	102	12%	735	12%	7363	14%	16,0
Mercredi	6792	15%	117	14%	797	13%	8004	15%	17,2
Jeudi	6610	14%	115	14%	745	12%	7640	14%	17,4
Vendredi	7372	16%	124	15%	850	14%	8749	16%	16,8
Samedi	6750	15%	144	17%	1044	17%	8281	15%	21,3
Dimanche	5847	13%	152	18%	1026	17%	7159	13%	26,0
Total	45 927	100%	840	100%	5984	100%	54 396	100%	18,3

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

La répartition horaire des accidents (en bleu dans le premier graphique ci-dessous), qui permet une analyse plus détaillée, montre, sans étonnement, **un nombre très important d'accidents aux heures de pointe le matin et le soir des jours de semaine**. Le mercredi midi enregistre également un léger pic. Le week-end, nous n'observons pas réellement de pic mais plutôt un nombre moyennement important d'accidents de 11 à 18h. **La répartition horaire des accidents se calque donc fortement sur la répartition horaire du trafic.**

La courbe de répartition des tués (en rouge) s'éloigne plus ou moins de celle des accidents selon le jour. Elle en est relativement proche du lundi au vendredi, avec un nombre conséquent de tués aux heures de pointe. Par contre, les deux courbes sont très distantes durant le week-end, et ce dès le **vendredi soir : dès 18h, la part de tués explose et est bien plus importante que la part d'accidents**. C'est le signe de la très **haute gravité** des accidents survenant à ces heures-là : de nombreux tués pour un nombre réduit d'accidents.

FIGURE 31 :
Répartition des accidents corporels et des décès 30 jours selon le jour et l'heure – 2001-2010 (non pondéré)



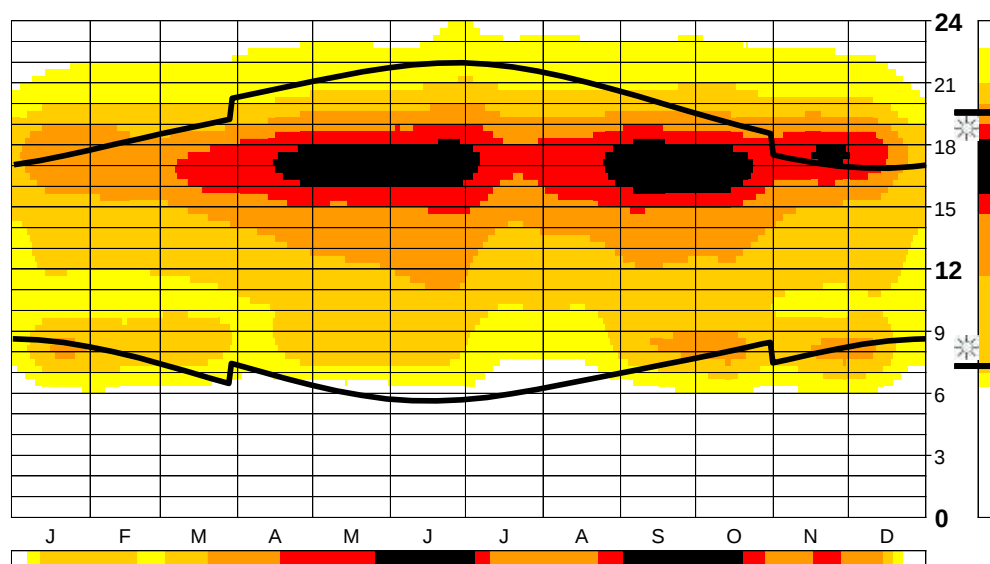
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

La date complète des accidents corporels de la circulation (heure, jour et mois) peut être exploitée afin d'obtenir une image globale de la répartition des accidents au cours de l'année civile. L'exercice a été réalisé pour les accidents corporels recensés en Belgique entre 2001 et 2010. L'axe horizontal correspond à la succession des jours au fil de l'année (du 1er janvier au 31 décembre) et l'axe vertical correspond à l'écoulement du temps (par heure) durant une journée. Les heures de lever et de coucher du soleil sont représentées par les deux courbes noires traversant la figure. Plus la zone est foncée (noire), plus la période ainsi délimitée comptabilise un nombre important d'accidents.

Cette figure met, elle aussi, en avant la saisonnalité (moins d'accidents en hiver et durant les grandes vacances) et l'horaire particulier des accidents corporels (nombreux durant les heures de pointe de fin de journée), mais elle va au-delà des graphiques précédents en permettant l'identification de périodes précises à **forte densité d'accidents**. C'est le cas notamment **d'avril à juin entre 16h et 18h et en septembre et octobre aux mêmes heures**. L'origine de ces « périodes noires » est très certainement à chercher dans la **densité du trafic** : les beaux jours amènent probablement davantage d'usagers sur la route (avec cependant un creux durant les grandes vacances) et il est probable que le trafic soit davantage concentré en fin de journée que le matin (et/ou que le risque d'accident soit spécifiquement plus élevé en fin de journée). Reste une zone de forte concentration d'accidents fin **novembre entre 17 et 18h**, qui s'inscrit dans le prolongement des deux précédentes mais qui est de moindre taille, très certainement parce que la perte de luminosité suite au changement d'heure dissuade certains usagers (piétons, vélos, motos, etc.) de se mettre en route.

FIGURE 32 :
Répartition des accidents corporels selon le mois, le jour et l'heure – 2001-2010 (non pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

6.4 Selon la luminosité

La répartition des victimes de la route selon la luminosité varie fortement d'un mode de déplacement à l'autre. **Les cyclistes sont principalement tués ou blessés en plein jour (80%). 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 modes de déplacement. **Les chiffres atteignent 53% des occupants de voiture décédés qui le sont durant la nuit.**

Pour chaque mode de déplacement, 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 19 :

Répartition des blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours selon la luminosité pour les piétons, cyclistes et occupants de voiture – 2010 (pondéré)

		Jour	Aube ou crépuscule	Nuit	Total
Piétons	Décédés 30 jours	54%	9%	37%	100%
	Blessés graves	66%	6%	28%	100%
	Blessés légers	73%	6%	21%	100%
Cyclistes	Décédés 30 jours	80%	6%	14%	100%
	Blessés graves	87%	3%	10%	100%
	Blessés légers	85%	5%	10%	100%
Occupants de voiture	Décédés 30 jours	41%	5%	53%	100%
	Blessés graves	53%	6%	41%	100%
	Blessés légers	63%	5%	33%	100%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

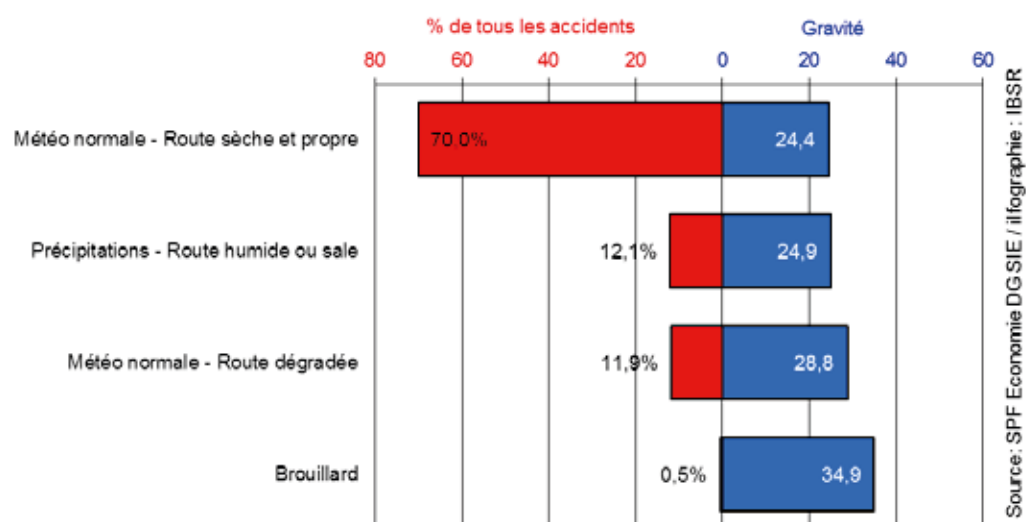
Note : Les accidents pour lesquels la luminosité n'est pas connue ne sont pas repris dans le tableau.

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

En 2010, plus de 80% des accidents et victimes ont été enregistrés dans des conditions météorologiques normales (voir Tableau 20) et plus de 60% sur des routes sèches (voir Tableau 21). Pour la décennie 2001-2010, c'est au total **70% des accidents qui se sont déroulés par une météo normale et sur des routes propres et sèches** (voir Figure 33). Les accidents les plus graves surviennent eux dans des conditions plus particulières, comme le brouillard ou la pluie.

FIGURE 33 :

Conditions météorologiques et état de la chaussée – 2001-2010 (non pondéré)



TABEAU 20 :
Accidents et victimes selon les conditions météorologiques – 2010 (pondéré)

	Accidents corporels		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Normales	38 097	83%	662	79%	5138	86%	44 945	83%	17,4
Pluie	4199	9%	87	10%	497	8%	5125	9%	20,7
Brouillard (visibilité de moins de 100m)	219	0%	10	1%	29	0%	267	0%	45,7
Vent violent, rafales	128	0%	1	0%	35	1%	137	0%	7,8
Chutes de neige	1550	3%	16	2%	135	2%	1890	3%	10,3
Grêle	49	0%	1	0%	8	0%	60	0%	20,4
Autre (fumée épaisse, ...)	215	0%	2	0%	25	0%	259	0%	9,3
Inconnues	1537	3%	62	7%	137	2%	1775	3%	40,3
Total	45 927	100%	840	100%	5984	100%	54 396	100%	18,3

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 2010 rappelé dans la ligne « Total ».

TABEAU 21 :
Accidents et victimes selon l'état de la chaussée – 2010 (pondéré)

	Accidents corporels		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Sec	28 303	62%	486	58%	5138	65%	44 945	61%	17,2
Humide, mouillée, flaques	8895	19%	194	23%	497	20%	5125	20%	21,8
Verglas, neige	3067	7%	36	4%	29	5%	267	7%	11,7
Propre	9048	20%	204	24%	35	23%	137	20%	22,5
Sale (sable, gravier, feuilles,...)	314	1%	1	0%	135	1%	1890	1%	3,2
Inconnues	915	2%	45	5%	8	1%	60	2%	49,2
Total	45 927	100%	840	100%	5984	100%	54 396	100%	18,3

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 2010 rappelé dans la ligne « Total ».

6.6 Jours fériés

Les jours fériés légaux, surtout lorsqu'ils tombent un vendredi ou un lundi, sont souvent synonymes de fête et de déplacements de loisir. Il est donc également intéressant de les aborder sous l'angle de la sécurité routière. **Au total des années 2008, 2009 et 2010, l'Armistice fait son apparition parmi les jours fériés les moins sûrs**, tant en termes de fréquence des décès (3,5 par 24h) qu'en termes de gravité des accidents (47 tués / 1000 accidents corporels). Elle surpasse ainsi le Nouvel an qui occupait jusqu'ici la première place (3,33 tués par 24h et 44 tués / 1000 accidents). La Pentecôte connaît, elle, de nombreux accidents (plus de 140 par 24h), mais leur gravité est heureusement la plus basse de tous les congés légaux (19,2 tués / 1000 accidents).

TABLEAU 22 :
Les jours fériés légaux – 2008-2009-2010 (pondéré)

	Acci- dents	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Gra- vité	Décédés 30 jours / 24h	Accidents / 24h
Nouvel An	449	20	95	586	44,53	3,33	74,9
Lundi de Pâques	1008	29	180	1199	28,76	2,90	100,8
Fête du travail	845	19	166	1041	22,50	2,71	120,7
Ascension	400	12	78	499	30,02	3,00	99,9
Lundi de Pentecôte	1407	27	262	1702	19,19	2,70	140,7
Fête nationale	566	18	115	682	31,79	3,00	94,4
Assomption	934	27	177	1111	28,89	3,38	116,8
Toussaint	867	14	153	1079	16,14	1,75	108,4
Armistice	297	14	50	336	47,11	3,50	74,3
Noël	447	14	76	566	31,29	2,00	63,9

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 décès 30 jours 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.

6.7 Synthèse

Selon le mois

La répartition du nombre de décédés de la route reproduit un cycle similaire chaque année. Le nombre de tués est le plus bas pendant les mois d'hiver, augmente au printemps et atteint un pic pendant les mois d'été. En automne, le nombre de tués diminue pour retrouver les faibles niveaux observés en hiver. Ce cycle annuel se manifeste aussi en 2010 mais d'une manière encore plus marquée. Les mois d'avril à juillet enregistrent 39% de l'ensemble des tués de 2010, alors que cette période ne correspond qu'à 33% de l'ensemble de l'année.

Les mois de janvier et surtout de décembre 2010 ont connu un nombre remarquable de jours de neige (14 en janvier et 23 en décembre). **Ces conditions météorologiques hivernales** ont eu comme conséquence un comportement plus prudent au volant (attention accrue, vitesse plus faible, etc.) et un nombre moins important de déplacements. **De ce fait, les statistiques d'accidents de ce mois de décembre 2010 ont montré une nette amélioration.** Depuis 1991, aucun mois n'a enregistré un si petit nombre de tués sur la route (i.e. 39 tués), ou même d'accidents corporels (i.e. 2404 accidents corporels en chiffres non pondérés). La gravité des accidents a aussi été particulièrement basse (14,4 décédés 30 jours par 1000 accidents corporels) en ce mois de décembre 2010.

Chaque année, au mois de novembre, après le passage de l'heure d'été à l'heure d'hiver, on enregistre une augmentation du nombre d'accidents corporels, en particulier entre 17 et 18h. A partir du mois de novembre, après le passage à l'heure d'hiver, l'heure de pointe du soir se retrouve petit à petit dans l'obscurité, ce qui demande à tous les usagers une période d'adaptation (Figure 32).

L'une des causes de l'augmentation du nombre de tués sur les routes au printemps est la forte augmentation du nombre de déplacements effectués par les deux-roues (cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes). En 2010, les motards représentent entre un cinquième et un quart de l'ensemble des tués des mois d'avril à juillet (Figure 21).

Selon l'heure, le jour et la période de la semaine

Il est bien connu que les nuits de week-end sont les périodes de la semaine les plus risquées sur la route. 4% des kilomètres sont parcourus les nuits de week-end, alors que 19% des tués de la route décèdent pendant ces périodes. Mais les nuits de semaine sont aussi très risquées puisque seulement 5% des kilomètres sont parcourus pendant ces périodes alors que 13% des tués décèdent lors de ces nuits. Ces chiffres montrent bien que **toutes les nuits, et pas seulement les nuits de week-end, sont des périodes particulièrement dangereuses sur les routes.**

Compte tenu du nombre de kilomètres qu'ils parcourent, les jeunes conducteurs de voiture de 18 à 25 ans sont deux fois plus impliqués que les autres dans les accidents corporels. Et bien que l'attention soit souvent davantage portée sur les nuits de week-end, **la sur-représentation des jeunes de 18-25 ans est valable pour toutes les périodes de la semaine.**

Compte tenu des kilomètres qu'ils parcourent lors de chaque période de la semaine, **les conducteurs de voiture de 25 à 39 ans ne sont, au contraire, sur-représentés que durant les nuits de week-end** et non lors des autres périodes de la semaine.

La proportion d'accidents n'impliquant qu'un seul usager varie fortement en

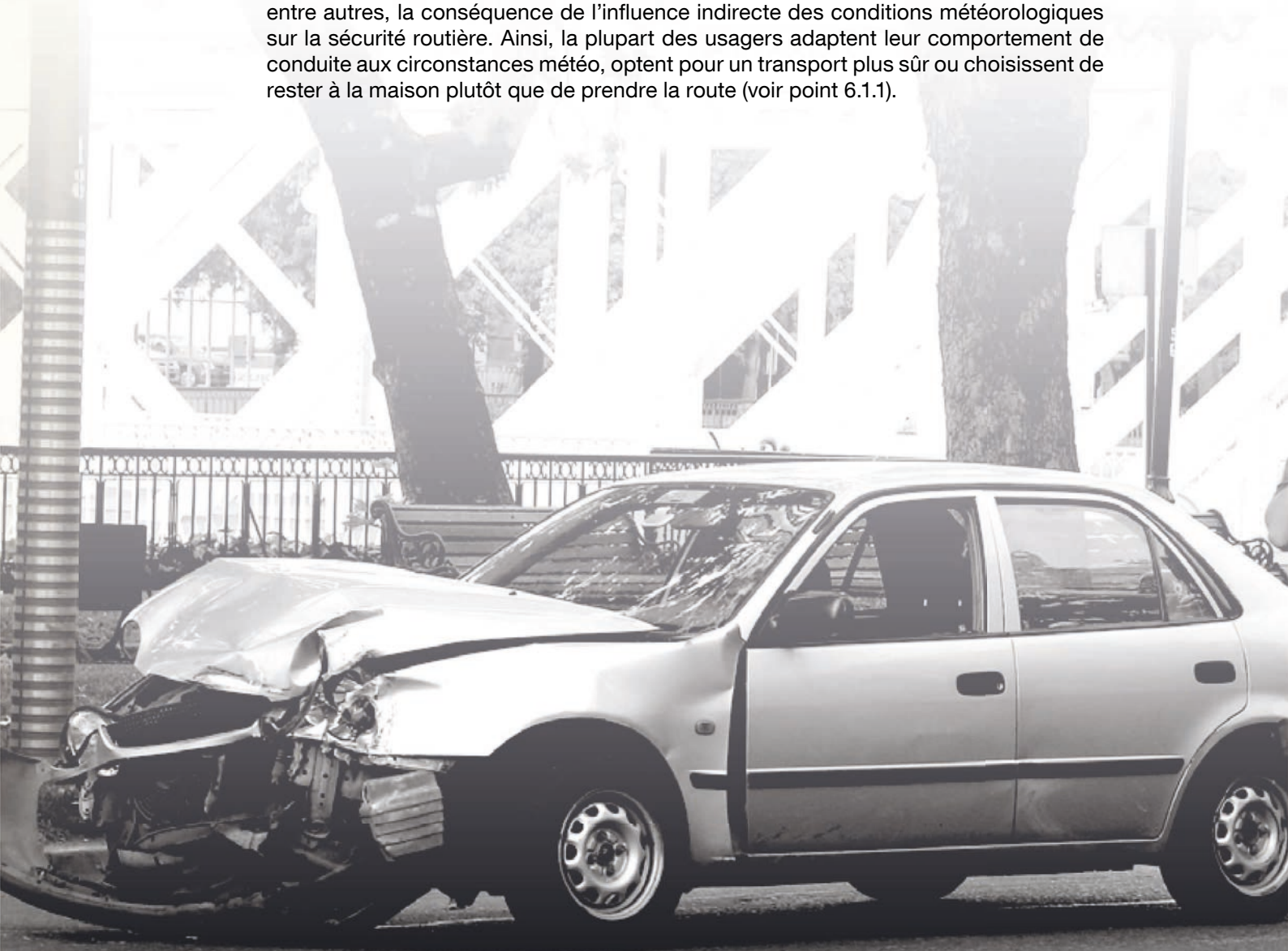
fonction de la période de la semaine. Pendant les journées de semaine, 18% de tous les accidents corporels sont des accidents « seul » contre 53% pendant les nuits de semaine et 56% pendant les nuits de week-end.

Le nombre d'accidents corporels est le plus élevé pendant les heures de pointe du matin et du soir. De tous les jours de la semaine, le **vendredi** est celui qui compte le plus grand nombre d'accidents. En ce qui concerne les décédés, **les journées de week-end**, vendredi soir inclus, payent le plus lourd tribut.

Selon la luminosité et les conditions atmosphériques

La répartition du nombre de tués entre le jour et la nuit est très différente selon le mode de déplacement. En 2010, 14% des cyclistes décédés ont perdu la vie pendant la nuit. Pour les piétons, il s'agit de 37% et ce chiffre monte à 53% pour les occupants de voitures.

La météo a à la fois un impact direct et indirect sur les accidents de la route. Via son influence sur la visibilité, sur la distance de freinage, sur l'adhérence... elle peut mener directement à la survenue d'un accident. Toutefois, la plupart des accidents (plus de 80%) se produisent dans des conditions météorologiques normales. C'est, entre autres, la conséquence de l'influence indirecte des conditions météorologiques sur la sécurité routière. Ainsi, la plupart des usagers adaptent leur comportement de conduite aux circonstances météo, optent pour un transport plus sûr ou choisissent de rester à la maison plutôt que de prendre la route (voir point 6.1.1).



7

ANALYSE SELON LE LIEU

7.1 Selon la région

7.1.1 Accidents, victimes et gravité des accidents

En 2010, 63,4% des accidents se sont produits en Région flamande. Cette région recense aussi 64,8% des blessés graves et 62,7% des blessés légers. Elle compte par contre une proportion moindre de tués : **51,9% de tous les tués** de la route de Belgique en 2010. Inversement, **la Région wallonne enregistre 44,4% des tués pour 28,4% des accidents. La Région bruxelloise compte, quant à elle, 8,2% des accidents pour 3,7% des tués** ce qui en fait la championne de la gravité des accidents avec « seulement » 8,2 tués pour 1000 accidents enregistrés.

Le caractère urbain de Bruxelles explique en grande partie cette gravité beaucoup plus faible dans la capitale. **La Flandre connaît des accidents deux fois plus graves que Bruxelles (gravité de 15,0) et la Région wallonne double encore quasiment l'indicateur** pour arriver à une gravité des accidents de 28,6 morts pour 1000 accidents corporels 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** (voir Tableau 31). Comprendre la différence de gravité entre ces deux régions demanderait une analyse beaucoup plus pointue prenant notamment en compte l'urbanisation plus poussée de la Flandre, la densité de population beaucoup plus faible en Wallonie, les modes de déplacements favorisés dans l'une ou l'autre région, les différences de type de route dans les deux régions, les différences de politique répressive, etc.

TABLEAU 23 :
Indicateurs-clés selon la région – 2010 (pondéré)

	Accidents corporels		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Région flamande	29 115	63,4%	436	51,9%	3879	64,8%	34 134	62,7%	15,0
Région wallonne	13 025	28,4%	373	44,4%	1875	31,3%	15 777	29,0%	28,6
Région de Bruxelles-Capitale	3787	8,2%	31	3,7%	230	3,8%	4486	8,2%	8,2
Total	45 927	100%	840	100%	5984	100%	54 396	100%	18,3

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

En termes d'évolution par rapport à la moyenne 1998-2000, la Région flamande est la région présentant globalement les résultats les plus favorables : -24% d'accidents corporels, -48% de décédés 30 jours et -25% de blessés légers. Seule la Région wallonne fait légèrement mieux qu'elle en ce qui concerne les blessés graves : -51% en Wallonie, contre -48% en Flandre.

Les évolutions en Région wallonne sont donc plus modérées qu'au nord du pays, mais elles restent positives : -15% d'accidents corporels, -34% de décédés 30 jours et -12% de blessés légers.

Les résultats sont, par contre, plus mitigés du côté de la Région de Bruxelles-Capitale qui enregistre une hausse du nombre d'accidents (+9%) et du nombre de blessés légers (+5%) et une réduction de « seulement » 9% du nombre de blessés graves. Heureusement, le nombre de tués y est en baisse de 30%.

TABLEAU 24 :
Evolution des accidents corporels dans les 3 régions

	Région flamande	Région wallonne	Région de Bruxelles-Capitale	Belgique
1991	36 909	17 613	3 701	58 223
1992	35 968	16 154	3 316	55 438
1993	35 129	16 607	3 197	54 933
1994	34 180	16 132	2 706	53 018
1995	32 487	15 495	2 762	50 744
1996	31 505	14 286	2 959	48 750
1997	33 050	14 278	2 750	50 078
1998	33 581	14 629	2 957	51 167
1999	34 353	14 185	3 063	51 601
2000	33 023	13 335	2 707	49 065
2001	32 073	13 140	2 231	47 444
2002	30 594	11 591	1 554	43 739
2003	29 070	12 896	1 887	43 853
2004	28 682	12 616	2 267	43 565
2005	26 378	11 810	2 404	40 592
2006	27 008	12 089	2 766	41 863
2007	27 844	12 364	3 031	43 239
2008	27 057	11 925	3 133	42 115
2009	26 332	12 586	3 058	41 976
2010	25 466	11 929	3 174	40 569
2010 pondéré	29 115	13 025	3 787	45 927
Moyenne 1998-2000	33 652	14 050	2 909	50 611
Evolution	-24,3%	-15,1%	+9,1%	-19,8%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 25 :
Evolution des décédés 30 jours dans les 3 régions

	Région flamande	Région wallonne	Région de Bruxelles-Capitale	Belgique
1991	1 097	710	66	1 873
1992	990	637	44	1 671
1993	987	633	40	1 660
1994	966	688	38	1 692
1995	771	633	45	1 449
1996	787	538	31	1 356
1997	751	573	40	1 364
1998	855	607	38	1 500
1999	806	541	50	1 397
2000	871	555	44	1 470
2001	848	601	37	1 486
2002	703	578	25	1 306

	Région flamande	Région wallonne	Région de Bruxelles-Capitale	Belgique
2003	628	555	30	1 213
2004	614	511	37	1 162
2005	566	495	28	1 089
2006	544	503	26	1 073
2007	528	512	31	1 071
2008	495	414	35	944
2009	479	434	30	943
2010	436	373	31	840
Moyenne 1998-2000	844	568	44	1 456
Evolution	-48,3%	-34,3%	-29,5%	-42,3%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 26 :
Evolution des blessés graves dans les 3 régions

	Région flamande	Région wallonne	Région de Bruxelles-Capitale	Belgique
1991	9 973	5 958	401	16 332
1992	9 456	5 292	333	15 081
1993	9 061	5 268	301	14 630
1994	8 819	4 886	298	14 003
1995	7 873	4 573	271	12 717
1996	7 204	3 816	201	11 221
1997	7 358	3 851	223	11 432
1998	6 838	3 840	231	10 909
1999	6 714	3 478	229	10 421
2000	6 334	3 318	195	9 847
2001	5 725	3 040	184	8 949
2002	4 988	2 515	135	7 638
2003	4 424	2 553	119	7 096
2004	3 970	2 104	157	6 231
2005	3 737	2 195	179	6 111
2006	3 963	1 975	152	6 090
2007	3 970	2 044	185	6 199
2008	3 882	1 954	177	6 013
2009	3 817	2 051	150	6 018
2010	3 452	1 753	198	5 403
2010 pondéré	3 879	1 875	230	5 984
Moyenne 1998-2000	6 629	3 545	218	10 392
Evolution	-47,9%	-50,6%	-9,3%	-48,0%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 27 :
Evolution des blessés légers dans les 3 régions

	Région flamande	Région wallonne	Région de Bruxelles-Capitale	Belgique
1991	40 351	19 511	4 461	64 323
1992	39 946	18 010	4 070	62 026
1993	38 927	18 610	3 848	61 385
1994	37 940	18 181	3 214	59 335
1995	36 626	17 683	3 279	57 588
1996	35 691	16 418	3 573	55 682
1997	38 367	16 412	3 332	58 111
1998	39 446	16 805	3 600	59 851
1999	40 296	16 686	3 743	60 725
2000	39 086	15 646	3 382	58 114
2001	38 070	15 514	2 761	56 345
2002	36 404	13 668	1 838	51 910
2003	33 153	14 827	2 250	50 230
2004	33 195	14 739	2 649	50 583
2005	30 972	13 968	2 862	47 802
2006	31 880	14 290	3 336	49 506
2007	32 736	14 673	3 592	51 001
2008	31 616	14 262	3 752	49 630
2009	30 592	14 981	3 589	49 162
2010	29 811	14 419	3 757	47 987
2010 pondéré	34 134	15 777	4 486	54 396
Moyenne 1998-2000	39 609	16 379	3 575	59 563
Evolution	-24,7%	-12,0%	+5,1%	-19,4%

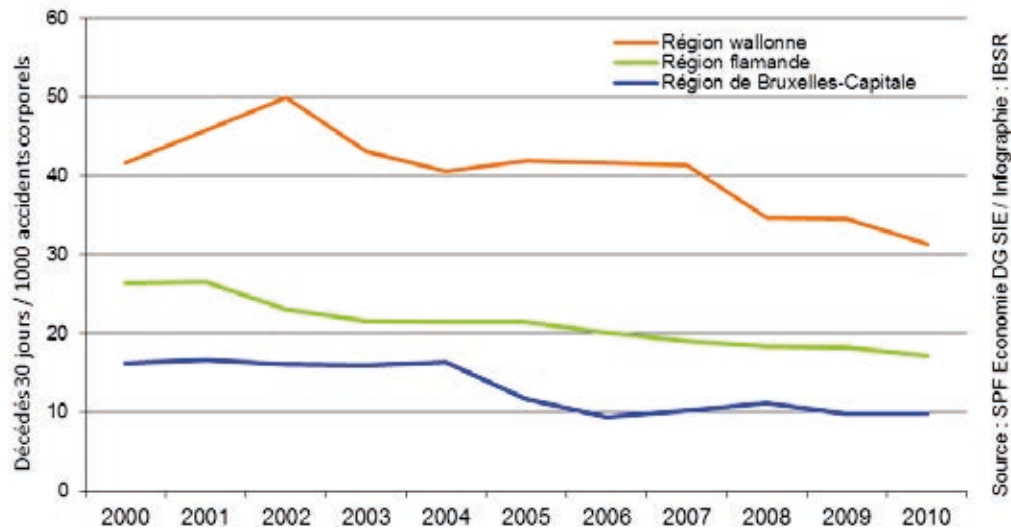
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Dans les trois régions du pays, il apparaît que le nombre de tués s'est davantage réduit que le nombre d'accidents corporels entre la moyenne de référence et 2010. Cela signifie que les accidents se soldent moins souvent par le décès d'une personne⁴³ ; **la gravité des accidents diminue.** C'est à Bruxelles que la gravité des accidents a connu la plus forte baisse par rapport à la moyenne de référence (-36%), mais cette baisse semble s'être concentrée entre 2004 et 2006. En Région flamande, la diminution est plus constante dans le temps et atteint -32%. Quant à la Région wallonne, même si la courbe de la gravité a fortement diminué après la hausse⁴⁴ du début des années 2000, la diminution n'est que de -23% par rapport à la moyenne 1998-2000. Notons par ailleurs que la baisse conséquente de la gravité observée en Wallonie entre 2009 et 2010 pourrait s'expliquer par une plus forte présence de la neige au sud du pays lors des grandes offensives hivernales de janvier et décembre 2010.

43 Comme les statistiques ne concernent que les accidents corporels (engendrant des blessures), une réduction de la gravité signifie en fait une réduction de la proportion représentée par les tués parmi les victimes des accidents (et donc par une augmentation de la proportion représentées par les blessés).

44 Cette hausse est probablement liée à une diminution de la qualité d'enregistrement des accidents durant la réforme des polices.

FIGURE 34 :
Evolution de la gravité des accidents selon la région (non pondéré)

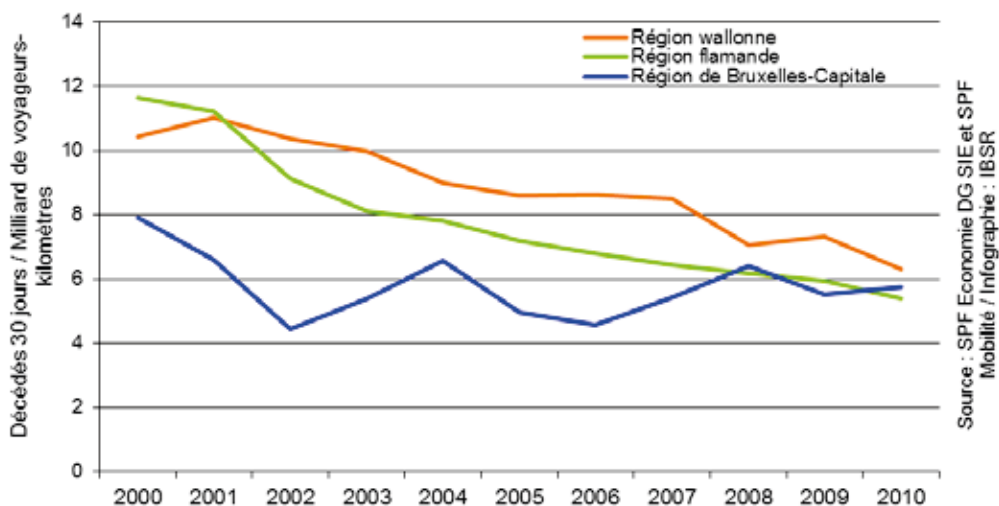


7.1.2 Risque de décès

Le nombre de tués enregistrés dépendant notamment de l'intensité du trafic, le graphique ci-dessous compare les régions selon leur risque de décès, c'est-à-dire selon le nombre de décès qu'elles enregistrent par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus sur leur territoire.

La situation de 2010 est similaire à celle de 2008, avec **des risques de décès très proches dans les trois régions**. Le risque le plus bas est enregistré par la Flandre (5,4 tués par milliard de voyageurs-kilomètres). Cette région poursuit ainsi sa longue tendance à la baisse entamée avant les années 2000. La seconde position est occupée par la Région de Bruxelles-Capitale (5,7) pour qui l'évolution est plutôt fluctuante au cours des ans. Reste la Région wallonne, dont le risque atteint 6,3 en 2010 après, ici aussi, plusieurs années consécutives de baisse.

FIGURE 35 :
Evolution des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus, selon la région



7.1.3 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 publication des données 2010 est l'occasion de faire le point sur la réalisation des objectifs qui devaient être atteints cette année-là.

Même si les années de référence et les indicateurs (décédés 30 jours et/ou blessés graves) choisis pour les objectifs ne sont pas strictement identiques d'une région à l'autre, toutes ont néanmoins décidé de réduire de 50% le nombre de victimes entre la fin des années 1990/ début des années 2000 et l'année 2010 : -50% de décédés 30 jours et -50% de blessés graves en Région de Bruxelles-Capitale et en Flandre et -50 % du total « décédés 30 jours + blessés graves » en Wallonie.

Le bilan qui peut être tiré au terme de la période est plutôt mitigé : **malgré de belles améliorations, aucune des régions n'a atteint son(ses) objectif(s).**

La Flandre présente les meilleurs résultats, peu éloignés de ses objectifs. En 2001, le Plan de Mobilité exigeait que le nombre de tués ne dépasse pas 375 en 2010 (soit -50% par rapport à 1999). A cette échéance, le nombre officiel de décédés 30 jours s'élève à 436, ce qui correspond à une baisse de -46% par rapport à 1999. La différence est donc relativement petite par rapport à l'objectif fixé. Par ailleurs, avec 436 décédés en 2010, la Région flamande a presque réalisé sa part dans l'effort demandé aux trois Régions pour atteindre l'objectif national (transposé à l'échelle régionale, l'objectif national exigeait un maximum de 435 décédés en Flandre).

L'objectif en termes de blessés graves est également manqué de peu en Flandre, puisque la réduction s'élève à -49% par rapport à 1999 (3 452 blessés graves en 2010, contre un maximum attendu de 3250).

De son côté, **la Wallonie** n'avait qu'un seul objectif officiel à atteindre en 2010, et elle n'a malheureusement pu le tenir (malgré une belle diminution entre 2009 et 2010) : les 2126 tués et blessés graves comptabilisés cette année-là sont largement au-dessus des 1557 attendus (la baisse n'est que de 31% par rapport à 2002, contre -50% souhaité). En nombre de tués strictement, elle est également en-deçà de l'objectif souhaité pour que le pays atteigne, grâce à un effort commun, un maximum de 750 tués en 2010 : il aurait fallu pour cela qu'elle n'enregistre que 292 décès au lieu des 373 officiellement recensés.

La Région de Bruxelles-Capitale devait, elle, satisfaire à un double objectif en 2010 : -50% de décédés 30 jours et -50% de blessés graves par rapport à la moyenne 1998-2000. Bien que fluctuants d'une année à l'autre, les nombres de tués et de blessés graves n'évoluent plus vraiment depuis le début des années 2000, ce qui les a progressivement éloignés des objectifs à atteindre. La Région compte en 2010 une dizaine de tués et une centaine de blessés graves excédentaires (31 tués au lieu de 22 et 198 blessés graves au lieu de 100). Elle ne réalise pas non plus sa part du contrat pour atteindre l'objectif national, puisqu'elle compte 8 tués de plus que les 23 souhaités.

TABLEAU 28 :

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

	Décédés 30 jours			
	Région flamande	Région wallonne	Région de Bruxelles-Capitale	Belgique
Moyenne 1998-2000	844	568	44	1456
2001	848	601	37	1486
2002	703	578	25	1306
2003	628	555	30	1213
2004	614	511	37	1162
2005	566	495	28	1089
2006	544	503	26	1073
2007	528	512	31	1071
2008	495	414	35	944
2009	479	434	30	943
2010	436	373	31	840
Evolution	-48,3%	-34,3%	-29,5%	-42,3% ⁴⁵
2010 (pondéré)	436	373	31	840
Objectifs 2006		580 X	390 X	29 ⁴⁶ ↓ 30 ↓
Objectifs 2010	375 ⁴⁸ X	435 X	292 X	22 ⁴⁶ X 23 X
Objectifs 2015	250 ⁴⁸	324	250 ⁴⁹	273 23
Objectifs 2020	200 ⁵⁰	218	186	12 ⁵¹ 16

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

- Objectifs EGSR
- Objectifs EGSR interprétés pour les régions
- Objectifs Région flamande
- Objectifs Région wallonne
- Objectifs Région de Bruxelles-Capitale

✓ Objectif atteint

X Objectif non atteint

45 La diminution entre la moyenne de référence 1998-1999-2000 arrondie (1500 décédés 30 jours) et l'année 2010 (840 décédés 30 jours) est de -44%. La diminution par rapport à la moyenne de référence exacte (1456 décédés 30 jours) s'élève à -42%.

46 Etats Généraux de la Sécurité Routière en Région de Bruxelles-Capitale de 2003 : par rapport à la moyenne 1998-2000, -33% de décédés 30 jours et blessés graves en 2006, -50% en 2010 [www.egsr.irisnet.be].

47 « 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.cfsr.be]

48 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 à maximum 375 tués en 2010 et maximum 250 tués en 2015 » [« Note cadre Sécurité Routière. Politique intégrale en matière de sécurité routière : une responsabilité partagée », Task Force, www.cfsr.be].

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
4988	2515	135	7638	5691	3093	160	8944
4424	2553	119	7096	5052	3108	149	8309
3970	2104	157	6231	4584	2615	194	7393
3737	2195	179	6111	4303	2690	207	7200
3963	1975	152	6090	4507	2478	178	7163
3970	2044	185	6199	4498	2556	216	7270
3882	1954	177	6013	4377	2368	212	6957
3817	2051	150	6018	4296	2485	180	6961
3452	1753	198		3888	2126	229	6243
-47,9%	-50,6%	-9,3%	-100,0%	-48,0%	-48,3%	-12,7%	-47,3%
3879	1875	230	5984	4315	2248	261	6824
		133 ⁴⁶ X			2 180 ⁴⁷ X	162 ⁴⁶ X	
3 250 ⁴⁸ X		100 ⁴⁶ X			1 557 ⁴⁷ X	122 ⁴⁶ X	
2 000 ⁵⁰							
1 500 ⁵⁰		68 ⁵¹					

49 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>].

50 Flandre en Action : " Une réduction de 20 % des décédés et de 25% des blessés graves doit être réalisée en 2020 par rapport aux objectifs fixés pour 2015 dans le Plan flamand de Sécurité Routière (à savoir 200 décès et 1 500 blessés graves maximum en 2020) » [Vlaanderen in Actie, <http://vlaandereninactie.be>].

51 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-vsrgb.be].

Evolution des décédés 30 jours et des blessés graves par rapport aux objectifs des Etats Généraux de la Sécurité Routière fédéraux et aux objectifs régionaux

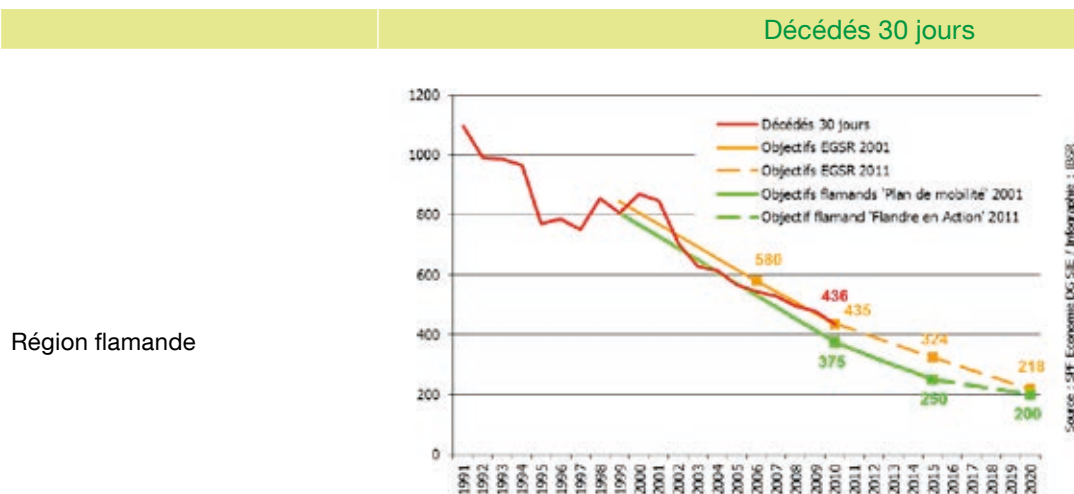


FIGURE 36 :
Décédés 30 jours et objectifs (Etats Généraux de la Sécurité Routière fédéraux et objectifs régionaux) en Région flamande

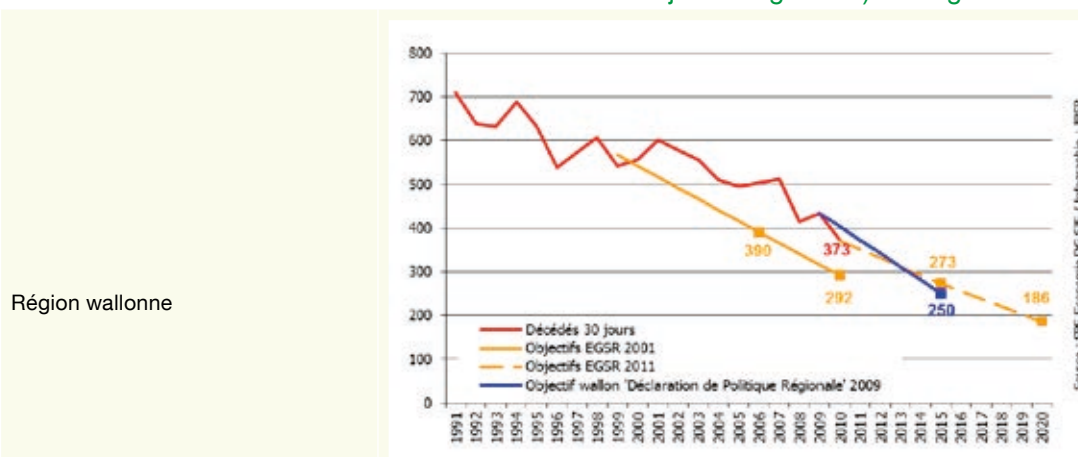


FIGURE 38 :
Décédés 30 jours et objectifs (Etats Généraux de la Sécurité Routière et objectifs régionaux) en Région wallonne

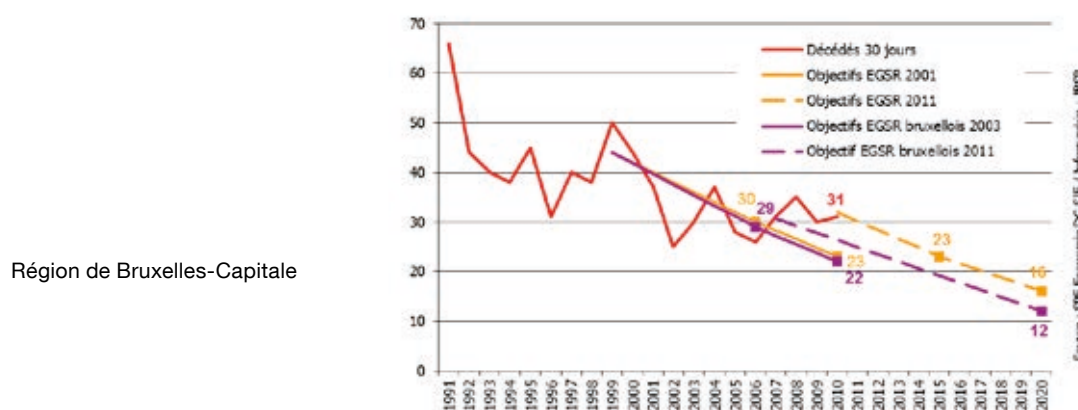
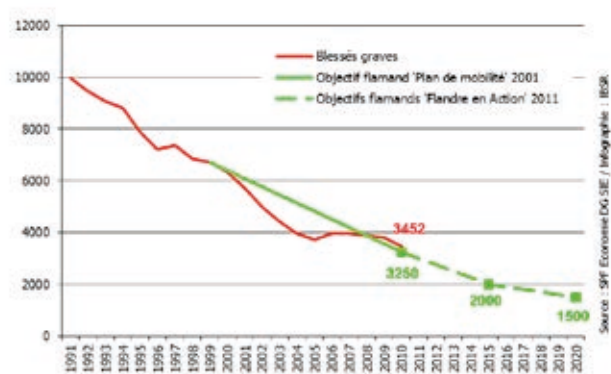


FIGURE 40 :
Décédés 30 jours et objectifs (Etats Généraux de la Sécurité Routière fédéraux et objectifs régionaux) en Région de Bruxelles-Capitale

Blessés graves



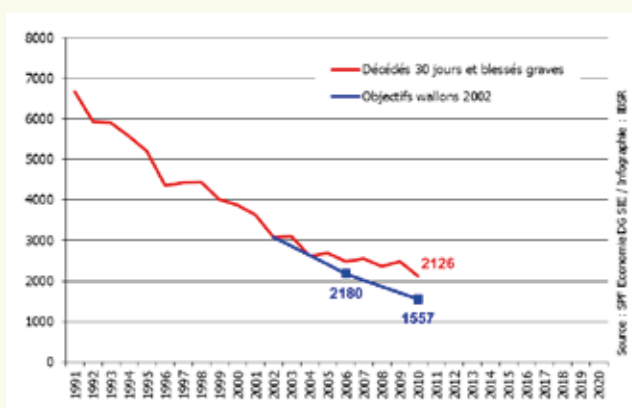
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : BSR

Décédés 30 jours et blessés graves

Pas d'objectif

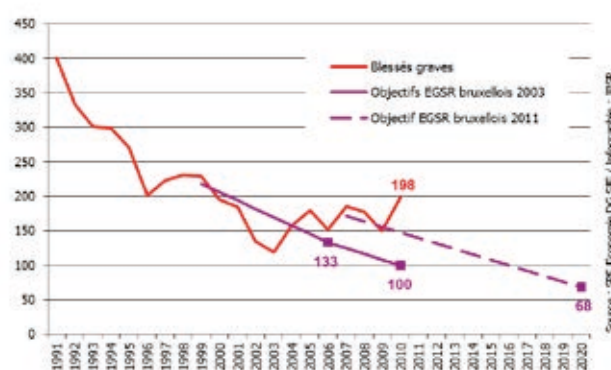
FIGURE 37 :
Blessés graves et objectifs régionaux en Région flamande

Pas d'objectif



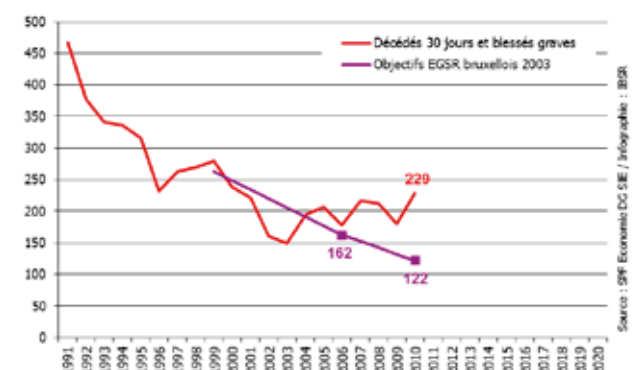
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : BSR

FIGURE 39 :
Décédés 30 jours et blessés graves et objectifs régionaux en Région wallonne



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : BSR

FIGURE 41 :
Blessés graves et objectifs régionaux en Région de Bruxelles-Capitale



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : BSR

FIGURE 42 :
Décédés 30 jours et blessés graves et objectifs régionaux en Région de Bruxelles-Capitale

7.1.4 Régions et types de route

En Flandre comme en Wallonie, un peu plus de la moitié des accidents sont survenus en 2010 en agglomération, mais la majorité des tués ont été enregistrés hors agglomération. Les routes hors agglomération connaissent ainsi des accidents plus graves que les routes en agglomération, trois fois plus graves exactement (tant dans ces deux régions qu'au niveau national). **Mais que ce soit en dehors ou en agglomération, la gravité des accidents reste deux fois plus importante en Région wallonne qu'en Région flamande.**

Les autoroutes ne sont, elles, le lieu que d'une dizaine de pourcents des accidents (7% en Flandre, 10% en Wallonie). Elles enregistrent une proportion légèrement plus importante de tués (respectivement 12% et 14%), mais on est loin du rapport observé l'année passée dans les deux régions lorsque les autoroutes comptaient une part deux fois plus importantes de tués que d'accidents. Il en ressort que, cette année, la gravité « sur autoroute » n'est en Flandre que légèrement supérieure à celle « hors agglomération », et qu'elle lui est même inférieure en Wallonie.

A Bruxelles, région urbaine par définition, 97% des accidents corporels et 94% des décédés 30 jours ont été enregistrés en agglomération.

TABLEAU 29 :
Accidents selon le type de route et la région – 2010 (pondéré)

	Autoroute		Hors agglomération		En agglomération		Inconnu		Total	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
Région flamande	2150	7%	12 093	42%	14 849	51%	23	0,1%	29 115	100%
Région wallonne	1367	10%	4172	32%	7477	57%	9	0,1%	13 025	100%
Région de Bruxelles-Capitale	60	2%	40	1%	3685	97%	1	0,0%	3787	100%
Belgique	3577	8%	16 305	36%	26 012	57%	33	0,1%	45 927	100%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 30 :
Décédés 30 jours selon le type de route et la région – 2010

	Autoroute		Hors agglomération		En agglomération		Inconnu		Total	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
Région flamande	51	12%	254	58%	103	24%	28	6%	436	100%
Région wallonne	52	14%	197	53%	114	31%	10	3%	373	100%
Région de Bruxelles-Capitale	1	3%	0	0%	29	94%	1	3%	31	100%
Belgique	104	12%	451	54%	246	29%	39	5%	840	100%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 31 :

Gravité des accidents selon le type de route et la région – 2010 (pondéré)

	Autoroute	Hors agglomération	En agglomération	Total
Région flamande	23,7	21,0	6,9	15,0
Région wallonne	38,0	47,2	15,2	28,6
Région de Bruxelles-Capitale	16,7	0,0	7,9	8,2
Belgique	29,1	27,7	9,5	18,3

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

7.1.5 Régions et modes de déplacement

Au niveau national, près de la moitié des victimes gravement atteintes (tués ou blessés graves) sont des occupants de voiture et plus d'un quart sont des conducteurs ou passagers de deux-roues. Au niveau régional, certains modes de déplacement sont sur-représentés parmi ces victimes : **les piétons sont particulièrement nombreux à Bruxelles, les cyclistes sont sur-représentés en Flandre et les occupants de voiture sont proportionnellement plus nombreux en Wallonie**. Ces caractéristiques régionales reflètent les particularités des trois régions en matière de modes de déplacement favorisés.

TABLEAU 32 :

Décédés 30 jours selon mode de déplacement et la région – 2010

		Région flamande		Région wallonne		Région de Bruxelles-Capitale		Belgique	
		#	%	#	%	#	%	#	%
Piéton		57	13%	35	9%	14	45%	106	13%
Deux roues	Vélo	61	14%	8	2%	1	3%	70	8%
	Cyclo	15	3%	6	2%	1	3%	22	3%
	Moto	54	12%	45	12%	3	10%	102	12%
	Total deux-roues	130	30%	59	16%	5	16%	194	23%
Voitures	Voiture	184	42%	249	67%	10	32%	443	53%
	Minibus	1	0%	0	0%	0	0%	1	0%
	Véhicule de camping	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Total voiture	185	42%	249	67%	10	32%	444	53%
Transport de marchandises ou de personnes	Camionnette	22	5%	13	3%	0	0%	35	4%
	Camion	2	0%	1	0%	1	3%	4	0%
	Tracteur + semi-remorque	5	1%	4	1%	0	0%	9	1%
	Tracteur routier seul	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Bus ou cars	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Tram	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Total transport de marchandises ou de personnes	29	7%	18	5%	1	3%	48	6%
Autres	Tracteur agricole	2	0%	1	0%	0	0%	3	0%
	Cavalier	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Véhicule attelé	1	0%	0	0%	0	0%	1	0%
	Autres	2	0%	0	0%	0	0%	2	0%
	Total autres	5	1%	1	0%	0	0%	6	1%
Inconnus		30	7%	11	3%	1	3%	42	5%
Total		436	100%	373	100%	31	100%	840	100%

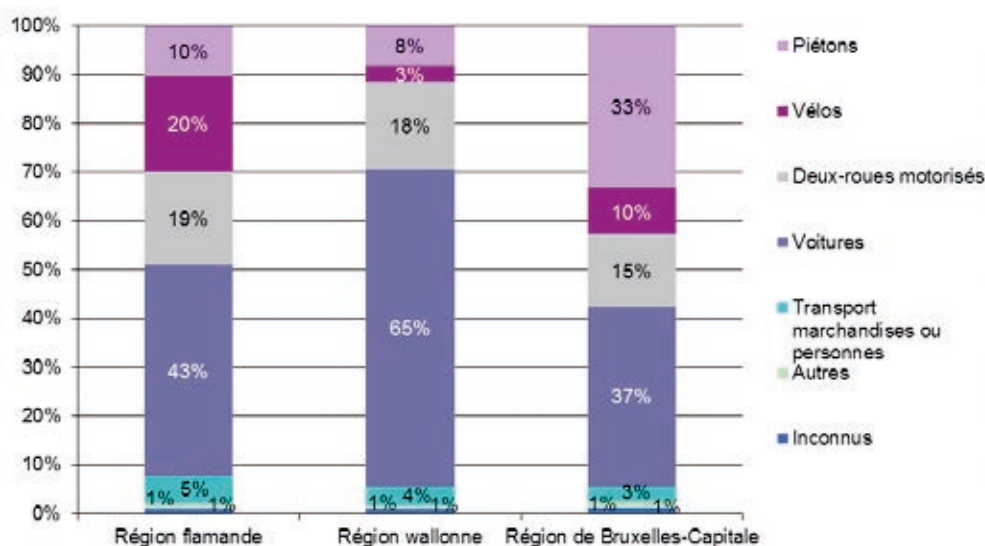
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 33 :
Blessés graves selon le mode de déplacement et la région – 2010 (pondéré)

		Région flamande		Région wallonne		Région de Bruxelles-Capitale		Belgique	
		#	%	#	%	#	%	#	%
Piéton		391	10%	150	8%	73	32%	613	10%
Deux roues	Vélo	781	20%	63	3%	24	10%	867	14%
	Cyclo	332	9%	119	6%	8	4%	460	8%
	Moto	422	11%	234	12%	26	11%	682	11%
	Total deux-roues	1 535	40%	416	22%	58	25%	2 009	34%
Voitures	Voiture	1 687	43%	1 212	65%	86	37%	2 985	50%
	Minibus	2	0%	1	0%	0	0%	3	0%
	Véhicule de camping	0	0%	3	0%	0	0%	3	0%
	Total voiture	1 689	44%	1 216	65%	86	37%	2 992	50%
Transport de marchandises ou de personnes	Camionnette	140	4%	55	3%	5	2%	200	3%
	Camion	25	1%	4	0%	2	1%	32	1%
	Tracteur + semi-remorque	29	1%	9	0%	0	0%	38	1%
	Tracteur routier seul	1	0%	0	0%	0	0%	1	0%
	Bus ou cars	11	0%	0	0%	0	0%	11	0%
	Tram	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
	Total transport de marchandises ou de personnes	206	5%	68	4%	7	3%	282	5%
Autres	Tracteur agricole	5	0%	2	0%	0	0%	7	0%
	Cavalier	2	0%	2	0%	0	0%	4	0%
	Véhicule attelé	6	0%	0	0%	0	0%	6	0%
	Autres	32	1%	6	0%	3	2%	42	1%
	Total autres	44	1%	11	1%	3	2%	59	1%
Inconnus		14	0%	13	1%	2	1%	30	0%
Total		3 879	100%	1 875	100%	230	100%	5 984	100%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 43 :
Décédés 30 jours et blessés graves selon le mode de déplacement et la région – 2010 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

7.2 Selon la province

Les statistiques d'accidents de la route selon la province mettent clairement en évidence les différences régionales en matière de sécurité routière.

C'est au nord du pays que se trouvent les provinces présentant les plus faibles gravités d'accidents et les plus belles diminutions du nombre de décédés 30 jours par rapport à la fin des années 1990. **Au total, trois des cinq provinces flamandes sont parvenues à réduire de plus de moitié le nombre de tués par rapport à la moyenne de référence** (Brabant flamand, Anvers et Flandre occidentale). La gravité des accidents dans les provinces flamandes varie, en 2010, entre 13 et 22 tués par 1000 accidents corporels.

C'est donc en Wallonie que se situent les provinces les moins performantes. Trois des cinq **provinces wallonnes** présentent une gravité supérieure à 30 tués par 1000 accidents (Namur, Luxembourg et Hainaut) et **aucune n'a pu réduire de moitié le nombre de tués** comptabilisés sur son territoire (la plus belle progression est enregistrée par la province de Luxembourg (-44%).

TABLEAU 34 :
Indicateurs-clés selon la province – 2010 (pondéré)

	Accidents corporels		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Anvers	7813	17%	104	12%	1 019	17%	9269	17%	13,2
Brabant flamand	3811	8%	51	6%	478	8%	4514	8%	13,4
Brabant wallon	1330	3%	32	4%	117	2%	1625	3%	23,3
Flandre occidentale	6001	13%	93	11%	856	14%	6770	12%	15,2
Flandre orientale	7688	17%	104	12%	941	16%	8891	16%	13,5
Hainaut	4478	10%	144	17%	712	12%	5425	10%	32,2
Liège	4112	9%	87	10%	461	8%	5092	9%	21,2
Limbourg	3803	8%	84	10%	585	10%	4691	9%	22,1
Luxembourg	1197	3%	41	5%	243	4%	1399	3%	34,3
Namur	1908	4%	69	8%	343	6%	2236	4%	36,2
Bruxelles-Capitale	3787	8%	31	4%	230	4%	4486	8%	7,9
Belgique	45 927	100%	840	100%	5984	100%	54 396	100%	18,2

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 44 :
Evolutiev an het aantal doden 30 dagen in de Vlaamse provincies

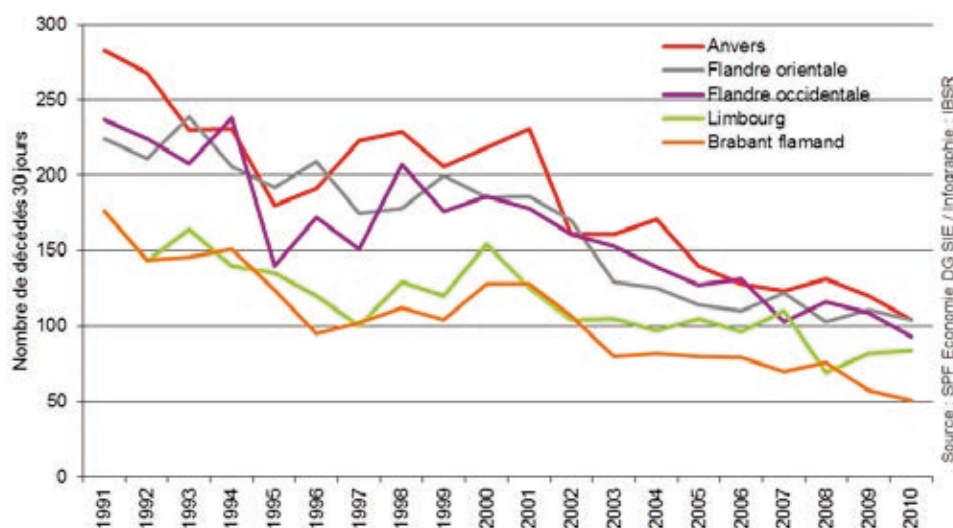


TABLEAU 35 :
Evolution des décédés 30 jours dans les provinces flamandes

	Anvers	Brabant flamand	Flandre occidentale	Flandre orientale	Limbourg	Région flamande
1991	283	176	237	224	177	1 097
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	161	107	161	170	104	703
2003	161	80	153	129	105	628
2004	171	82	139	125	97	614
2005	140	80	127	114	105	566
2006	128	79	131	110	96	544
2007	123	70	103	122	110	528
2008	131	76	116	103	69	495
2009	120	57	109	111	82	479
2010	104	51	93	104	84	436
Moyenne 1998-2000	218	115	190	188	134	844
Evolution	-52,2%	-55,5%	-51,0%	-44,6%	-37,5%	-48,3%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 45 :
Evolution des décédés 30 jours dans les provinces wallonnes

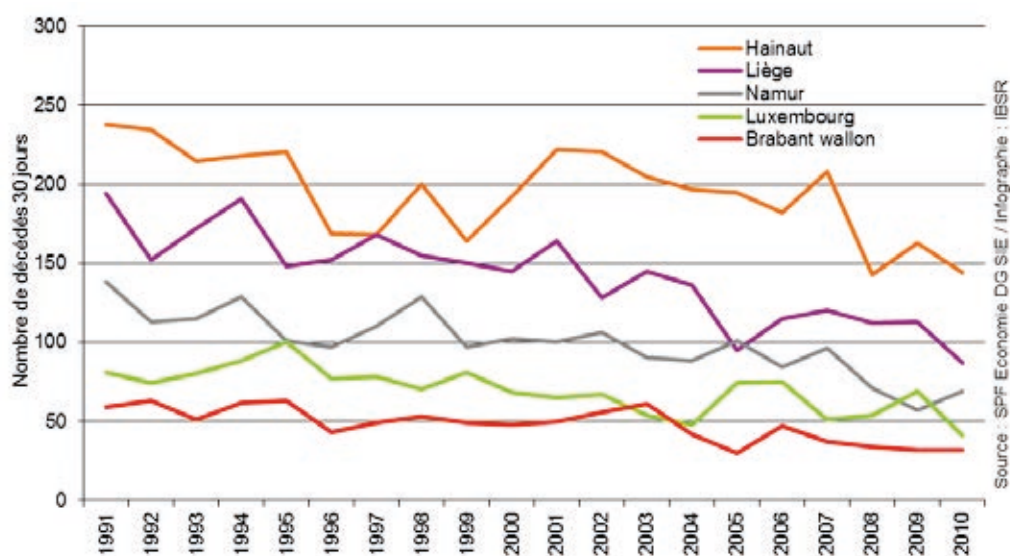


TABLEAU 36 :
Evolution des décédés 30 jours dans les provinces wallonnes

	Brabant wallon	Hainaut	Liège	Luxembourg	Namur	Région wallonne
1991	59	238	194	81	138	710
1992	63	235	152	74	113	637
1993	51	215	172	80	115	633
1994	62	218	191	88	129	688
1995	63	221	148	100	101	633
1996	43	169	152	77	97	538
1997	49	168	168	78	110	573
1998	53	200	155	70	129	607
1999	49	164	150	81	97	541
2000	48	192	145	68	102	555
2001	50	222	164	65	100	601
2002	56	221	128	67	106	578
2003	61	205	145	54	90	555
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	163	113	69	57	434
2010	32	144	87	41	69	373
Moyenne 1998-2000	50	185	150	73	109	568
Evolution	-36,0%	-22,3%	-42,0%	-43,8%	-36,9%	-34,3%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

7.3 Selon le type de route

7.3.1 Accidents, victimes et gravité des accidents

Si 57% des accidents se produisent en agglomération, seuls 29% des tués y sont comptabilisés. Inversement, les 36% d'accidents enregistrés hors agglomération occasionnent 54% des décédés 30 jours. En conséquence, **la gravité des accidents est trois fois plus élevée en dehors de toute agglomération (27,7 décès / 1000 accidents) qu'au sein de celle-ci (9,5).** Cet ordre de gravité des accidents est évidemment à mettre en lien direct avec **les vitesses** pratiquées sur les différents types de route.

Les statistiques 2010 relatives aux accidents sur autoroute sont plutôt particulières. Alors que la gravité des accidents sur ces routes est traditionnellement supérieure à 35 (voire même à 40), elle chute à 29 en 2010. Ce chiffre est tellement bas que **la gravité sur autoroute est quasi égale à celle observée hors agglomération.** La différence est grande avec 2009 où la gravité des accidents sur autoroute avait atteint 41 (soit une baisse de 25% entre 2009 et 2010). Il faut dire que le nombre de décédés s'est réduit d'un tiers entre 2009 et 2010 alors que le nombre d'accidents n'a baissé que de 3%. Les conditions hivernales des mois de janvier et décembre 2010 pourraient en être par-

tiellement la cause, mais il ne s'agit certainement pas de la cause unique car 8 des 12 mois de l'année 2010 (dont janvier et décembre) connaissent un nombre anormalement bas de tués par rapport à 2009.

Cette forte baisse du nombre de tués fait des **autoroutes** le type de route ayant le mieux progressé par rapport à la moyenne de référence 1998-2000. **Le nombre de tués y a été divisé par deux (-52%)** et la gravité est passée de près de 50 tués tous les 1000 accidents fin des années 1990 à moins de 30 aujourd'hui (-41%). Le nombre de blessés graves enregistrés n'a lui diminué que de 9%. Il ne faut toutefois pas déconsidérer les résultats obtenus sur les autres types de route, puisqu'ils s'élèvent à **-46% de décédés hors agglomération et -40% en agglomération**.

TABLEAU 37 :
Indicateurs-clés selon le type de route (hors/en agglomération et autoroute) – 2010 (pondéré)

	Accidents		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Autoroute	3577	8%	104	12%	1034	17%	4127	8%	29,1
Hors agglomération	16 305	36%	451	54%	2636	44%	20 096	37%	27,7
En agglomération	26 012	57%	246	29%	2314	39%	30 173	55%	9,5
Inconnu	33	0%	39	5%	0	0%	0	0%	1181,8
Total	45 927	100%	840	100%	5984	100%	54 396	100%	18,3

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 38 :
Evolution des indicateurs-clés sur autoroute

	Accidents	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Gravité
1991	3029	200	965	3724	66,0
1992	3309	194	1040	3989	58,6
1993	3467	211	1118	4149	60,9
1994	3688	199	1082	4516	54,0
1995	3628	206	1022	4692	56,8
1996	3628	198	1002	4467	54,6
1997	4075	184	1084	5190	45,2
1998	4167	215	1080	5152	51,6
1999	4446	207	1184	5508	46,6
2000	4713	233	1156	5902	49,4
2001	4557	193	1079	5878	42,4
2002	3875	165	878	4872	42,6
2003	3555	136	751	4305	38,3
2004	3363	124	715	4196	36,9
2005	3636	158	758	4688	43,5
2006	3886	168	852	4706	43,2
2007	3783	152	951	4502	40,2
2008	3759	139	1047	4442	37,0
2009	3681	151	1116	4202	41,0

	Accidents	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Gravité
2010	3571	104	1033	4120	29,1
2010 pondéré	3577	104	1034	4127	29,1
Moyenne 1998-2000	4442	218	1140	5521	49,2
Evolution	-20%	-52%	-9%	-25%	-41%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 39 :
Evolution 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	16 960	789	3899	20 731	46,5
2003	16 378	654	3605	19 081	39,9
2004	16 018	641	2995	19 274	40,0
2005	14 932	620	3004	17 937	41,5
2006	15 558	601	2896	19 078	38,6
2007	15 749	592	2758	19 460	37,6
2008	15 029	474	2711	18 312	31,5
2009	14 822	482	2654	18 094	32,5
2010	14 444	451	2355	17 758	31,2
2010 pondéré	16 305	451	2636	20 096	27,7
Moyenne 1998-2000	19 889	831	5475	23 810	41,8
Evolution	-27%	-46%	-57%	-25%	-25%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 40 :
Evolution 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	22 904	352	2861	26 307	15,4
2003	23 806	350	2733	26 799	14,7
2004	24 030	295	2511	27 044	12,3
2005	21 947	258	2346	25 146	11,8
2006	22 372	270	2339	25 704	12,1
2007	23 655	275	2489	27 032	11,6
2008	23 272	274	2254	26 875	11,8
2009	23 429	262	2248	26 866	11,2
2010	22 521	246	2015	26 109	10,9
2010 pondéré	26 012	246	2314	30 173	9,5
Moyenne 1998-2000	26 278	407	3778	30 231	15,5
Evolution	-14%	-40%	-47%	-14%	-29%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

7.3.2 Risques d'accident et de décès

Les nombres d'accidents et de victimes recensés sur les différentes routes du pays sont à relativiser selon le nombre de kilomètres qui y sont parcourus. En 2010, **le risque d'être impliqué dans un accident corporel est 7 fois moins élevé sur autoroute qu'en dehors** (99 accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus sur autoroute contre 677 en dehors), **et le risque d'y décéder y est 4 fois moindre** (2,0 décès par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus, contre 7,4).

Le risque de décéder a, par ailleurs, très favorablement évolué depuis la fin des années 1990 puisqu'il s'est réduit de près de moitié hors autoroute et de près de 60% sur autoroute.

TABLEAU 41 :

Risque d'accident 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'accident	Risque de décès	Risque d'accident	Risque de décès
1991	135	5,6	1065	20,8
1992	142	5,2	994	18,3
1993	143	5,5	971	17,8
1994	145	5,0	903	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	12,5
2003	111	2,9	658	10,9
2004	103	2,6	646	10,0
2005	110	3,3	596	9,4
2006	114	3,4	609	9,2
2007	106	2,9	626	9,1
2008	105	2,7	619	8,1
2009	102	2,9	615	8,0
2010	99	2,0	591	7,4
2010 pondéré	99	2,0	677	7,4
Moyenne 1998-2000	149	4,9	787	14,1
Evolution	-34%	-59%	-25%	-48%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

7.3.3 Types de croisement

Que ce soit en agglomération ou en dehors, la majorité des accidents surviennent en section courante. Ce sont malheureusement les accidents à la gravité la plus élevée. Hors agglomération, les chiffres montent jusqu'à près d'un accident en section sur 20 se soldant par le décès d'une personne. Les plus hautes vitesses pratiquées en section expliquent en grande partie cette importante gravité des accidents.

Les accidents en carrefour sont bien sûr un peu plus fréquents en agglomération qu'en dehors puisque cet aménagement y est plus répandu : 37,7% des accidents en agglomération sont enregistrés en carrefour, contre 31,8% hors agglomération. De tous les accidents en carrefour, ceux se déroulant en présence de panneaux de priorité B1 ou B5 sont les plus fréquents.

Les accidents en rond-point sont eux relativement rares (moins de 2% des accidents), mais ils sont assez graves lorsqu'ils surviennent hors agglomération.

TABLEAU 42 :
Indicateurs-clés selon le type de croisement, hors agglomération – 2010 (pondéré)

	Accidents		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité (10 ans)
	#	%	#	%	#	%	#	%	
En section	10 915	66,9%	359	79,6%	1919	72,8%	12 920	64,3%	46,7
En carrefour	5181	31,8%	86	19,1%	696	26,4%	6938	34,5%	24,4
avec agent qualifié	8	0,0%	1	0,2%	0	0,0%	11	0,1%	29,9
avec signaux tricolores en fonctionnement	1230	7,5%	14	3,1%	151	5,7%	1780	8,9%	19,8
avec signaux B1 ou B5	3299	20,2%	61	13,5%	450	17,1%	4362	21,7%	27,6
avec priorité de droite	644	3,9%	10	2,2%	95	3,6%	785	3,9%	16,2
En rond-point	209	1,3%	6	1,3%	21	0,8%	238	1,2%	27,3
Total	16 305	100%	451	100%	2636	100%	20 096	100%	38,8

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 43 :
Indicateurs-clés selon le type de croisement, en agglomération – 2010 (pondéré)

	Accidents		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité (10 ans)
	#	%	#	%	#	%	#	%	
En section	15 846	60,9%	180	73,2%	1565	67,6%	17 944	59,5%	15,6
En carrefour	9813	37,7%	64	26,0%	727	31,4%	11 852	39,3%	9,5
avec agent qualifié	56	0,2%	0	0,0%	5	0,2%	66	0,2%	9,5
avec signaux tricolores en fonctionnement	2150	8,3%	14	5,7%	162	7,0%	2759	9,1%	11,9
avec signaux B1 ou B5	3958	15,2%	36	14,6%	318	13,7%	4662	15,5%	11,5
avec priorité de droite	3649	14,0%	14	5,7%	243	10,5%	4364	14,5%	5,6
En rond-point	353	1,4%	2	0,8%	22	1,0%	377	1,3%	8,2
Total	26 012	100%	246	100%	2314	100%	30 173	100%	13,0

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

7.3.4 Types de collision

Près d'un accident sur deux sur autoroute est le fait d'un usager seul qui perd le contrôle de son véhicule (41% de collisions contre un obstacle hors chaussée, 5% sans obstacle et 2% contre un obstacle sur chaussée). **Ces accidents sont parmi les plus graves des accidents survenant fréquemment sur autoroute** : ils enregistrent 37 tués tous les 1000 accidents.

Quand un obstacle est percuté hors chaussée suite à la perte de contrôle (Figure 47), l'obstacle est la barrière de sécurité dans plus de la moitié des cas. Bien qu'elle n'empêche pas tous les décès, celle-ci remplit généralement sa fonction de sécurisation puisque la gravité de l'accident est limitée. Par contre, lorsque la barrière de sécurité

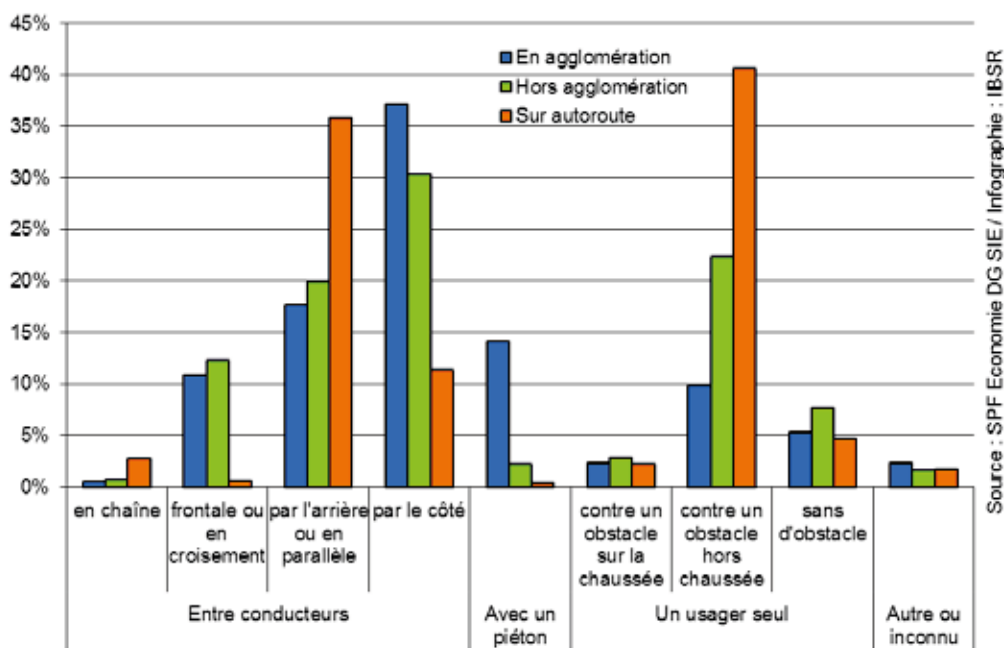
est franchie ou que l'utilisateur percute un arbre ou un poteau d'éclairage, les conséquences sont beaucoup plus lourdes.

Par ailleurs, les règles de circulation sur autoroute sont telles que les accidents y consistent plus souvent qu'ailleurs en une collision entre conducteurs par l'arrière ou en parallèle (et moins souvent en une collision frontale ou latérale).

Hors agglomération, les collisions contre un obstacle hors chaussée sont également fréquentes, mais dans une moindre mesure que sur autoroute. Les accidents « seul » comptent pour un accident sur 3 et ils connaissent toujours une gravité relativement élevée. **Les collisions latérales** entre conducteurs sont très fréquentes puisqu'elles représentent elles aussi un tiers des accidents survenus hors agglomération. Bien que très rares, les accidents impliquant un piéton sont les plus meurtriers, avec 71 décès tous les 1000 accidents.

En agglomération finalement, 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**. Les collisions contre un piéton sont toujours les plus graves, mais elles sont suivies de près par **les accidents « seul »** qui représentent ici environ un accident sur cinq.

FIGURE 46 :
Répartition des accidents selon le type de la première collision, sur autoroute, en et hors agglomération – 2010 (pondéré)



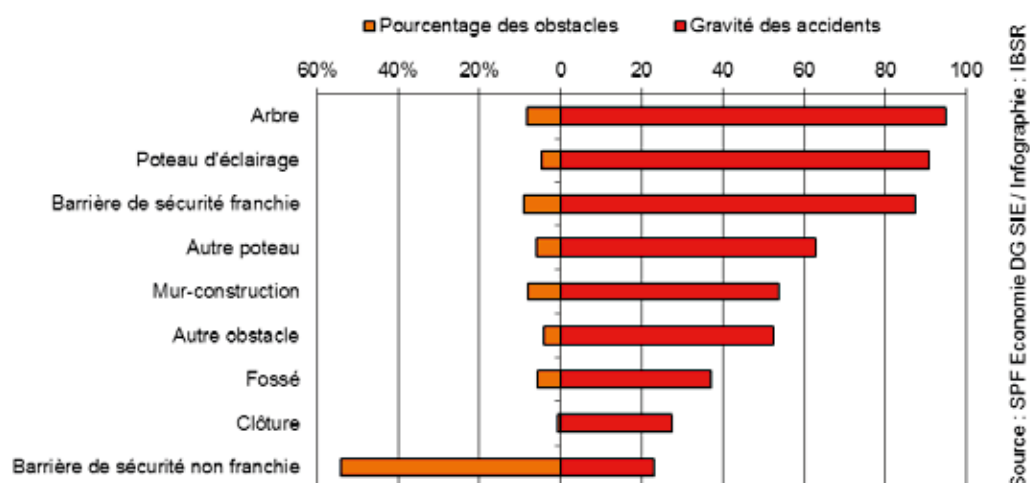
Note : Les barres d'une même couleur totalisent 100%.

TABLEAU 44 :
Accidents et décédés 30 jours selon le type de la première collision sur autoroute – 2010
(pondéré)

	Accidents		Décédés 30 jours		Gravité
	#	%	#	%	
Entre conducteurs	1801	50,4%	39	37,5%	21,7
en chaîne	96	2,7%	1	1,0%	10,4
frontale ou en croisement	20	0,6%	5	4,8%	249,5
par l'arrière ou en parallèle	1280	35,8%	29	27,9%	22,7
par le côté	405	11,3%	4	3,8%	9,9
Avec un piéton	14	0,4%	2	1,9%	140,9
Un usager seul	1701	47,5%	63	60,6%	37,0
contre un obstacle sur la chaussée	81	2,3%	4	3,8%	49,4
contre un obstacle hors chaussée	1452	40,6%	55	52,9%	37,9
sans obstacle	168	4,7%	4	3,8%	23,9
Autre ou inconnu	61	1,7%	0	0,0%	0,0
Total	3577	100%	104	100%	29,1

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 47 :
Type d'obstacle percuté en premier lors des accidents contre obstacle hors chaussée sur autoroute – 2010 (gravité calculée sur les 10 dernières années)



Note : Les barres orangent totalisent 100%.

TABLEAU 45 :

Accidents et décédés 30 jours selon le type de la première collision hors agglomération – 2010 (pondéré)

	Accidents		Décédés 30 jours		Gravité
	#	%	#	%	
Entre conducteurs	10 314	63,3%	218	48,3%	21,1
en chaîne	119	0,7%	1	0,2%	8,4
frontale ou en croisement	2000	12,3%	85	18,8%	42,5
par l'arrière ou en parallèle	3250	19,9%	39	8,6%	12,0
par le côté	4946	30,3%	93	20,6%	18,8
Avec un piéton	366	2,2%	26	5,8%	71,1
Un usager contre	5361	32,9%	205	45,5%	38,2
un obstacle sur la chaussée	467	2,9%	9	2,0%	19,3
un obstacle hors chaussée	3638	22,3%	171	37,9%	47,0
pas d'obstacle	1256	7,7%	25	5,5%	19,9
Autre ou inconnu	265	1,6%	2	0,4%	7,6
Total	16 305	100%	451	100%	27,7

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 46 :

Accidents et décédés 30 jours selon le type de la première collision en agglomération – 2010 (pondéré)

	Accidents		Décédés 30 jours		Gravité
	#	%	#	%	
Entre conducteurs	17 174	66,0%	81	32,9%	4,7
en chaîne	112	0,4%	1	0,4%	8,9
frontale ou en croisement	2817	10,8%	26	10,6%	9,2
par l'arrière ou en parallèle	4584	17,6%	14	5,7%	3,1
par le côté	9661	37,1%	40	16,3%	4,1
Avec un piéton	3677	14,1%	77	31,3%	20,9
Un usager contre	4552	17,5%	85	34,6%	18,7
un obstacle sur la chaussée	614	2,4%	12	4,9%	19,5
un obstacle hors chaussée	2548	9,8%	58	23,6%	22,8
pas d'obstacle	1390	5,3%	15	6,1%	10,8
Autre ou inconnu	609	2,3%	3	1,2%	4,9
Total	26 012	100%	246	100%	9,5

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

7.3.5 Modes de déplacement

Principal mode de déplacement utilisé en Belgique, la voiture est le véhicule le plus fréquemment impliqué dans les accidents corporels. Que ce soit en agglomération, hors agglomération ou sur autoroute, **plus de 80% des accidents impliquent au moins une voiture**. C'est également parmi les occupants de voiture que se comptabilise le plus grand nombre de victimes, mais la part que représentent ces occupants varie d'un type de route à l'autre.

Sur autoroute, 68% des décédés 30 jours et 82% des blessés se trouvaient dans une voiture. Viennent ensuite les occupants de camionnettes qui comptent pour 12% des personnes décédées et environ 8% des blessés. Bien que très rares, les accidents impliquant un piéton et, dans une moindre mesure, les accidents impliquant une moto, sont parmi les plus graves. Ces usagers sont en effet très vulnérables face aux importantes vitesses qui sont pratiquées sur autoroute.

Hors agglomération, la part représentée par les occupants de **voiture** parmi les victimes est de l'ordre de 60-70%. **Les vélos et les motos** font leur apparition parmi les principales victimes, en comptant chacun pour environ 10% des tués et blessés. Les accidents **impliquant un piéton** et les accidents impliquant **une moto** restent toutefois les plus graves, comme sur autoroute.

En agglomération, finalement, les occupants de voiture ne comptent plus que pour moins de 50% des victimes (39% des décédés, 28% des blessés graves et 49% des blessés légers). La part de piétons explose parmi les décédés (32%) et les blessés graves (22%). Au total, **près de 60% des décédés 30 jours et près de 70% des blessés graves sont des usagers vulnérables** (piétons, cyclistes, cyclomoteuristes et motocyclistes). La gravité des accidents de piéton et des accidents de moto est toujours la plus élevée, mais elle se situe à un niveau bien moindre qu'hors agglomération ou sur autoroute.

TABLEAU 47 :
Indicateurs-clés des modes de déplacement, sur autoroute – 2010 (pondéré)

	Accidents impliquant au moins 1 ...		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité des accidents impliquant au moins 1... (10 ans)
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Piétons	19	0,5%	2	2%	7	0,7%	9	0,2%	241,4
Motos	179	5,0%	9	9%	50	4,9%	132	3,2%	44,0
Voitures	3091	86,4%	71	68%	843	81,6%	3392	82,2%	33,8
Camionnettes	515	14,4%	12	12%	74	7,2%	329	8,0%	21,9
Camions	14	0,4%	0	0%	0	0,0%	19	0,5%	10,9
Bus et cars	831	23,2%	10	10%	43	4,2%	215	5,2%	15,3
Tous les accidents	3577	100%	104	100%	1034	100%	4127	100%	39,6

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 48 :

Indicateurs-clés des modes de déplacement, hors agglomération – 2010 (pondéré)

	Accidents impliquant au moins 1 ...		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité des accidents impliquant au moins 1... (10 ans)
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Piétons	413	2,5%	26	6%	92	3,5%	298	1,5%	84,7
Vélos	2069	12,7%	45	10,0%	349	13,3%	1844	9,2%	28,7
Cyclomoteurs	1245	7,6%	11	2,4%	179	6,8%	1114	5,5%	13,7
Motos	1434	8,8%	63	14,0%	356	13,5%	1112	5,5%	60,3
Voitures	13 639	83,6%	276	61,2%	1508	57,2%	14 159	70,5%	29,0
Camionnettes	1957	12,0%	21	4,7%	101	3,8%	991	4,9%	13,3
Camions	162	1,0%	0	0,0%	2	0,1%	100	0,5%	1,4
Bus et cars	992	6,1%	2	0,4%	20	0,8%	209	1,0%	4,8
Tous les accidents	16 305	100%	451	100%	2636	100%	20 096	100%	38,8

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 49 :

Indicateurs-clés des modes de déplacement, en agglomération – 2010 (pondéré)

	Accidents impliquant au moins 1 ...		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité des accidents impliquant au moins 1... (10 ans)
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Piétons	3904	15,0%	78	31,7%	514	22,2%	3428	11,4%	22,5
Vélo	5479	21,1%	25	10,2%	518	22,4%	5027	16,7%	7,7
Cyclomoteurs	3321	12,8%	11	4,5%	281	12,1%	3150	10,4%	4,9
Motos	2241	8,6%	30	12,2%	275	11,9%	2022	6,7%	21,7
Voitures	21 714	83,5%	97	39,4%	640	27,7%	14 875	49,3%	6,2
Camionnettes	1918	7,4%	2	0,8%	25	1,1%	618	2,0%	2,9
Camions	599	2,3%	0	0,0%	8	0,4%	505	1,7%	1,1
Bus et cars	702	2,7%	1	0,4%	8	0,3%	111	0,4%	1,6
Tous les accidents	26 012	100%	246	100%	2314	100%	30 173	100%	13,0

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.

7.3.6 Travaux et conducteurs fantômes sur autoroute

Le nombre d'accidents survenus à proximité de travaux sur autoroute est très variable dans le temps : alors qu'il ne s'élevait qu'à 77 en 2007, il atteint **207 en 2010**. Vu le nombre réduit de décès (environ une dizaine chaque année), la gravité des accidents est tout aussi fluctuante. En 2010, ces accidents ont engendré le décès de 9 personnes, soit une gravité de 44 tués pour 1000 accidents. La variabilité des indicateurs dépend notamment du nombre de travaux en cours le long des autoroutes.

TABLEAU 50 :
Evolution 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	167	8	28	236	47,9
2006	109	7	21	133	64,2
2007	77	4	31	86	51,9
2008	117	5	37	155	42,7
2009	141	7	37	171	49,6
2010	207	9	69	248	43,5
Moyenne 1998-2000	164	11	39	203	70,4
Evolution	26%	-21%	77%	22%	-38%

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 vingtaine par an en moyenne) mais ils conduisent souvent au décès d'une personne. **En 2010, les (seulement) 11 accidents avec conducteur fantôme ont tué au total 5 personnes**, soit un tué tous les deux accidents.

TABLEAU 51 :

Evolution 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	18	7	4	24	389
2007	22	3	5	33	136
2008	14	4	8	17	286
2009	25	12	26	34	480
2010	11	5	8	16	455
Moyenne 1998-2000	27	9	19	31	317
Evolution	-60%	-46%	-59%	-49%	44%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

7.4 Selon le régime de vitesse⁵²

En 2010, comme en 2009, plus de la moitié des accidents se sont déroulés sur des routes limitées à 50 km/h. Les décédés 30 jours se répartissent davantage entre les régimes de vitesse : 28% ont été enregistrés en zone 50, 24% en zone 70, 28% en zone 90 et les 20% restants en zone 30, 120 ou « inconnue ».

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

En termes d'évolution, le nombre d'accidents a diminué de 59% en zone 90 entre la moyenne de référence 1998-2000 et l'année 2010, mais a augmenté de 47% en zone 70. Sans exclure de réelles modifications dans le comportement des usagers au fil des ans, ces évolutions s'expliquent en grande partie par un changement dans la structure du réseau routier : de nombreuses routes auparavant limitées à 90 km/h ont en effet

52 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

été transformées en route à 70 km/h, ce qui impacte bien sûr le nombre d'accidents enregistrés dans chaque zone. De même, la hausse progressive du nombre d'accidents en zone 30 est principalement imputable à l'introduction, dès 2005, des zones 30 en abord d'écoles.

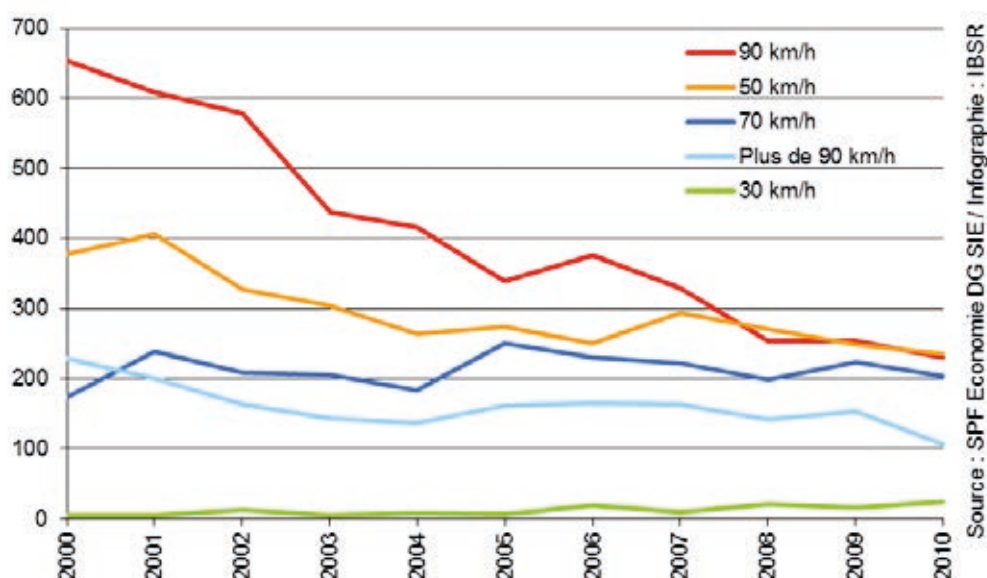
L'évolution de la gravité des accidents est heureusement favorable pour la majorité des régimes de vitesse, avec des baisses allant de -11% sur les routes à 90 km/h à -37% sur les routes à plus de 90 km/h. Seules les zones 30 enregistrent une hausse de la gravité des accidents par rapport à la fin des années 1990, mais les chiffres sont tellement fluctuants d'une année à l'autre qu'aucune conclusion ne peut vraiment en être tirée.

TABLEAU 52 :
Indicateurs-clés selon le régime de vitesse – 2010 (pondéré)

	Accidents		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité (10 ans)
	#	%	#	%	#	%	#	%	
30 km/h	1799	3,9%	25	3,0%	164	2,7%	1946	3,6%	11,5
50 km/h	24 770	53,9%	235	28,0%	2258	37,7%	28 711	52,8%	13,2
70 km/h	9780	21,3%	203	24,2%	1419	23,7%	12 343	22,7%	27,8
90 km/h	6263	13,6%	231	27,5%	1176	19,7%	7655	14,1%	49,0
Plus de 90 km/h	3256	7,1%	107	12,7%	941	15,7%	3718	6,8%	44,2
Inconnu	60	0,1%	39	4,6%	26	0,4%	24	0,0%	61,9
Total	45 927	100%	840	100%	5984	100%	54 396	100%	25,9

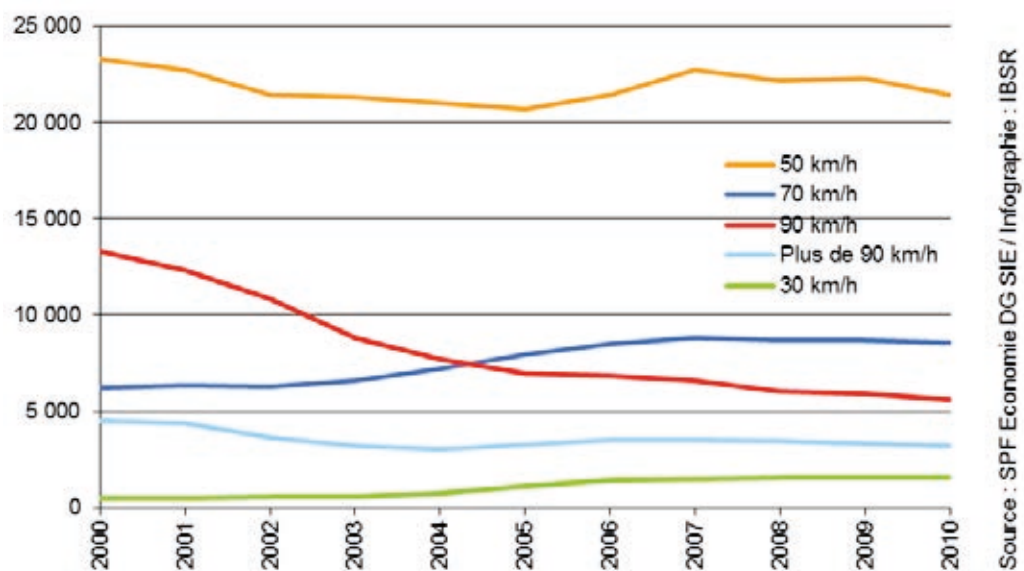
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 48 :
Evolution du nombre de décédés 30 jours selon le régime de vitesse



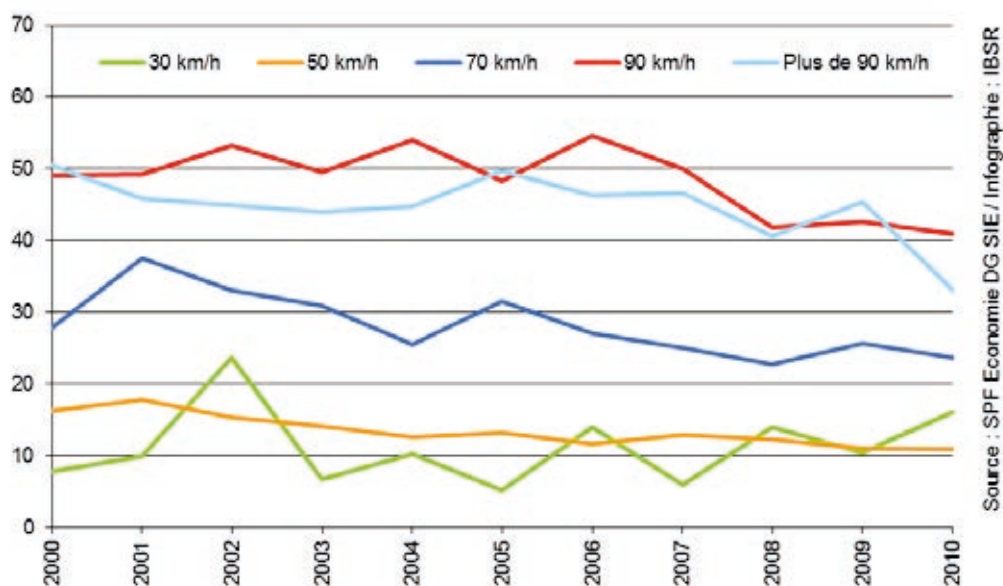
Note : Les victimes dont le régime de vitesse est inconnu ne sont pas reprises dans le graphique.

FIGURE 49 :
Evolution 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 50 :
Evolution de la gravité des accidents selon le régime de vitesse



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

7.5 Synthèse

Selon la région

Aucune région n'a atteint ses propres objectifs pour l'année 2010 en termes de décédés 30 jours (et/ou de blessés graves). Une région a toutefois (quasi) atteint l'objectif fédéral (de 2010 transposé au niveau régional), puisque la Région flamande n'a enregistré qu'un décédé en plus de l'objectif.

La Flandre a pu diminuer le nombre de tués de la route de -48% entre la moyenne de référence 1998-1999-2000 et 2010, la Wallonie de -34% et Bruxelles de -30%.

En 2010, 463 personnes sont décédées dans un accident de la route en Région flamande, 373 en Région wallonne et 31 en Région de Bruxelles-Capitale. **Leur part dans le nombre total de tués de la route en Belgique est donc respectivement de 52%, 44% et 4%.**

En ce qui concerne les accidents de la route, nous observons une toute autre répartition. 63% des accidents se sont produits en Région flamande contre « seulement » 28% en Région wallonne et 8% en Région de Bruxelles-Capitale.

La Wallonie compte donc une part plus importante de tués (44%) que d'accidents (28%) en comparaison avec les autres régions. La Région de Bruxelles-Capitale, au contraire, a une plus grande proportion d'accidents que de tués comparativement aux autres régions. Ceci est à mettre en lien avec la gravité des accidents (nombre de tués par 1000 accidents) dans chacune des régions. **Les accidents corporels sont deux fois plus graves en Flandre qu'à Bruxelles, et les accidents en Wallonie sont à leur tour deux fois plus graves que les accidents en Flandre.**

Cette énorme différence entre les régions se retrouve autant en agglomération qu'en dehors et a de nombreuses raisons d'être, comme un niveau d'urbanisation et de densité de population différent, une mobilité autre (par exemple plus de cyclistes en Flandre), une infrastructure différente ou encore une autre politique de répression.

Bien que les trois régions soit fort dissemblables au niveau de la gravité des accidents, **le risque de décès** (nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus) **des trois régions est fort similaire** (5,4 en Région flamande, 5,7 en Région de Bruxelles-Capitale et 6,3 en Région wallonne).

En Wallonie, une grande part des tués de la route et des blessés graves sont des occupants de voitures personnelles (65%). En Flandre (43%) et à Bruxelles (37%), c'est aussi le cas mais dans une moindre mesure. En comparaison avec les autres régions, **Bruxelles** se caractérise par une grande part de piétons parmi les tués et blessés graves (33% contre 10 % en Flandre et 8% en Wallonie). **La Flandre**, elle, se caractérise par une grande part de cyclistes parmi les tués et blessés graves (20% contre 3 % en Wallonie et 10% à Bruxelles).

Selon la province

Les statistiques d'accidents provinciales confirment les résultats obtenus au niveau régional. **Trois des cinq provinces flamandes enregistrent une diminution du nombre de décédés 30 jours de plus de 50%** par rapport à la moyenne de référence 1998-1999-2000 alors qu'aucune province wallonne ne parvient à réaliser la même prestation.

Selon le type de route

57% des accidents corporels de 2010 se sont produits en agglomération, 36% en dehors des agglomérations et 8% sur autoroute. En ce qui concerne les tués 30 jours, une autre répartition entre les trois types de route est constatée : 29% des tués ont perdu la vie en agglomération, 54% en dehors de toute agglomération et 12% sur autoroute.

Nous observons donc un relativement grand nombre d'accidents en agglomération mais un nombre relativement petit de tués. **La gravité des accidents (nombre de tués par 100 accidents) en agglomération est trois fois plus petite qu'hors agglomération. La gravité des accidents hors agglomération est quant à elle aussi haute que celle sur autoroute.**

Les basses limites de vitesse en agglomération, en comparaison des limites de vitesse sur d'autres types de route, constituent la principale raison de la faible gravité des accidents en agglomération. Une analyse par régime de vitesse montre une **augmentation claire de la gravité des accidents au fur et à mesure de l'augmentation de la vitesse autorisée**. Les autoroutes sont l'exception qui confirme la règle. Compte tenu de leur infrastructure particulière (berme centrale, pas de croisement, etc.), les autoroutes enregistrent une gravité des accidents plus basse que celle enregistrée sur les routes où la vitesse maximale autorisée est de 90 km/h.

Même si **les autoroutes** sont, de toutes les routes (à l'exception des routes à 90 km/h), celles présentant la plus grande gravité des accidents, ce sont aussi elles qui **ont le risque de décès le plus bas** (nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus). Ce risque y est 4 fois plus petit qu'en dehors des agglomérations. Le risque d'accidents est même 7 fois plus bas sur autoroute que sur les routes hors agglomération.

Les accidents en section courante sont plus fréquents que les accidents en carrefour ou rond-point et connaissent, de plus, une gravité plus haute que les accidents aux autres endroits.

Le type de collision le plus fréquent, autant sur autoroute qu'en dehors des agglomérations, sont les accidents d'un usager seul sans opposant. Presqu'un accident sur deux sur autoroute est un accident « seul ». Hors agglomération, les accidents « seul » représentent un accident sur trois. En agglomération, les accidents par le côté (qui sont des accidents entre deux usagers) sont les plus fréquents avec une part de presque 40% des accidents, mais les accidents « seul » représentent tout de même un accident sur cinq en agglomération.



8

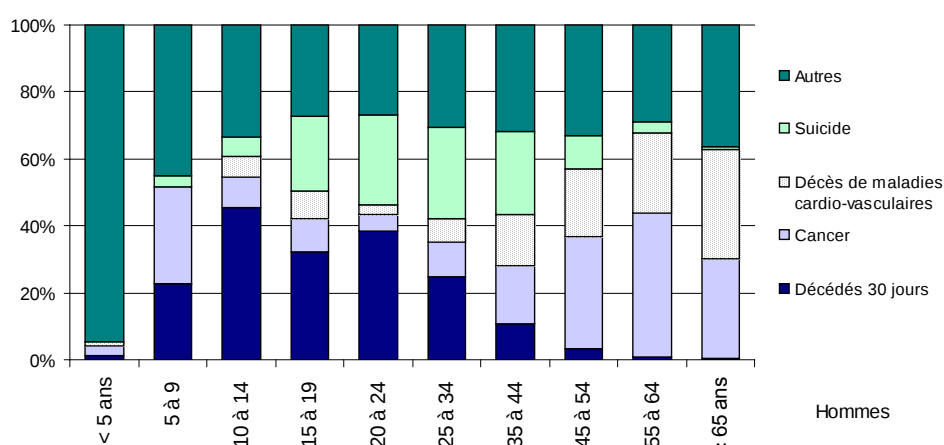
LES VICTIMES

8.1 Les accidents de la route constituent l'une des principales causes de décès

Les accidents de la route représentent la première cause de mortalité chez les hommes de 10 à 24 ans compris. Dans cette tranche d'âge, 30% à 45% de tous les décès sont liés à un accident de la circulation. Cela dit, parmi les garçons de 5 à 9 ans et les hommes de 25 à 34 inclus, plus d'un décès sur cinq est également dû à un accident de la route.

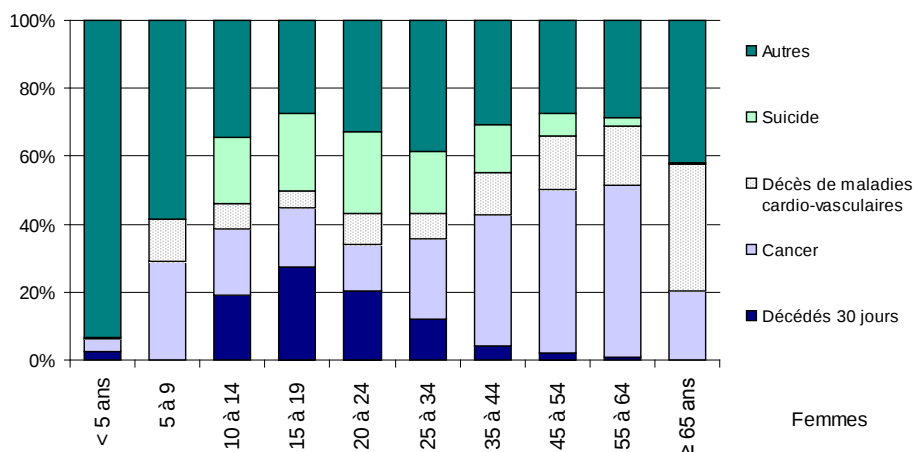
Les jeunes femmes, elles aussi, paient un lourd tribut à la route. **Chez les filles de 15 à 19 ans, l'insécurité routière représente la principale cause de décès.** Parmi cette tranche d'âge, plus d'un décès sur quatre est imputable à un accident de la route. Chez les filles de 10 à 14 ans et les femmes de 20 à 24 ans, la proportion est malheureusement aussi de un sur cinq.

FIGURE 51 :
Principales causes de décès chez les hommes selon la catégorie d'âge – 2008⁵³



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 52 :
Principales causes de décès chez les femmes selon la catégorie d'âge – 2008⁵³



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

⁵³ Le nombre de décédés sur les routes dans cette figure n'est pas tiré de la banque de données d'accidents DGSIE mais bien des statistiques des causes de décès de la DGSIE. La première banque de données est basée sur les enregistrements de la police. La seconde s'appuie sur les déclarations de décès à l'état civil, où la cause du décès est complétée par le médecin constatant le décès. Les statistiques relatives aux causes de décès tiennent compte non seulement des tués sur les routes mais également en mer (1 en 2008) et dans les airs (4 en 2008), ce qui n'est pas le cas de la banque de données d'accidents. Au total, 1013 tués dans des accidents liés aux transports ont été enregistrés dans les statistiques relatives aux causes de décès contre 944 tués dans la banque de données d'accidents. [Source de données statistiques des causes de décès http://economie.fgov.be/nl/binaries/NL%20-%20Tableau%201.3_T_2008_tcm325-168456.pdf]

8.2 Age et sexe des victimes

La Figure 53 présente le nombre de blessés graves et de tués par 100 000 habitants selon le sexe et la tranche d'âge. **Ce nombre est particulièrement élevé parmi les hommes entre 20 et 24 ans** (200 tués et blessés graves par 100 000 habitants en 2010). Ceci représente néanmoins une **diminution de moitié par rapport à 10 ans plus tôt**.

Chez les jeunes femmes aussi, le nombre de tués et de blessés graves par 100 000 habitants culmine parmi les 20 à 24 ans inclus, même si l'écart est minime par rapport aux femmes d'autres tranches d'âge.

Parmi les femmes de 18-24 ans, on a dénombré, en 2010, 50 tués et blessés graves par 100 000 habitants. C'est quatre fois moins que chez les hommes du même âge pour la même année et cela correspond à une baisse d'exactement **-65% par rapport à l'an 2000**.

Au-delà de 18-24 ans, on observe une baisse du nombre de blessés graves et de tués par 100 000 habitants chez les hommes jusqu'à 55 ans, après quoi l'indicateur atteint une certaine stabilité. Par contre, chez les femmes, la courbe du nombre de tués et de blessés graves par 100 000 habitants reste relativement stable tout au long de la vie.

FIGURE 53 :

Blessés graves et décédés 30 jours par 100 000 habitants selon la catégorie d'âge et le sexe – comparaison 2000/2010 (non pondéré)

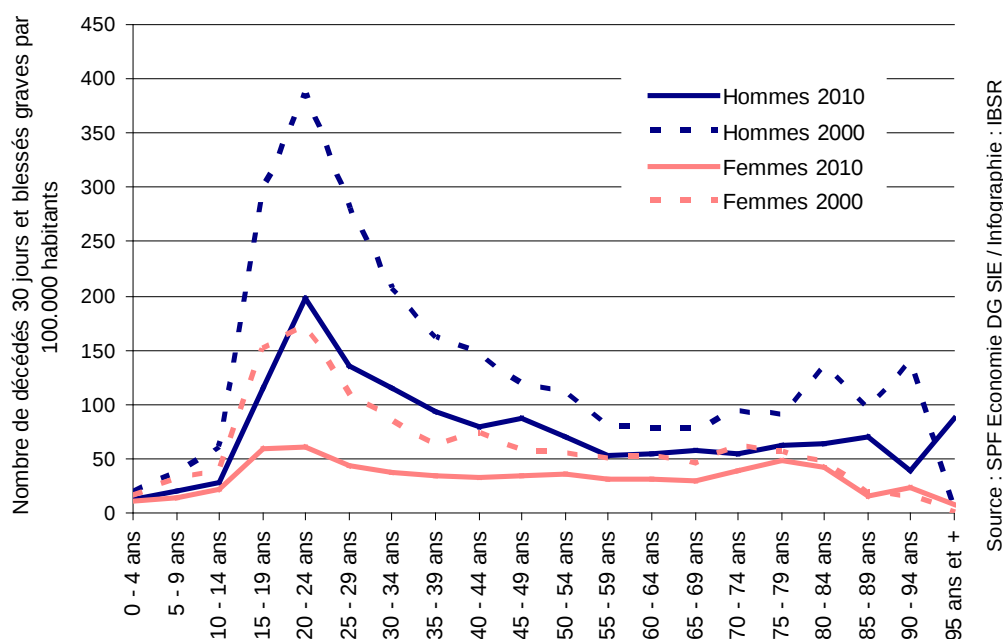


TABLEAU 53 :
Nombre de victimes de la route selon la catégorie d'âge, total⁵⁴ – 2010 (pondéré)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents impliquant au moins un... ⁵⁵	Population	Blessés graves et décédés 30 jours par 100 000 habitants
0 à 4 ans	7	67	935	939	628 734	12
5 à 9 ans	7	98	1244	1226	596 506	18
10 à 14 ans	9	143	1967	2032	606 994	25
15 à 19 ans	55	514	6215	7074	650 632	87
20 à 24 ans	137	721	7806	11 349	660 718	130
25 à 29 ans	86	532	6218	9995	691 709	89
30 à 34 ans	86	453	5045	8880	698 056	77
35 à 39 ans	63	421	4643	8517	747 726	65
40 à 44 ans	54	399	4374	8190	789 754	57
45 à 49 ans	54	446	4012	7606	820 067	61
50 à 54 ans	57	345	3395	6354	767 527	52
55 à 59 ans	36	254	2448	4724	689 451	42
60 à 64 ans	31	241	1695	3370	631 872	43
65 à 69 ans	32	170	1187	2295	466 145	43
70 à 74 ans	33	177	1039	1995	453 287	46
75 à 79 ans	38	181	941	1685	407 579	54
80 à 84 ans	30	120	577	1056	297 727	50
85 à 89 ans	13	45	261	446	176 114	33
90 à 94 ans	6	6	60	99	44 133	27
95 et plus	1	2	7	11	15 172	22
Âge inconnu	5	649	328	2623	N/D	N/D
Total	840	5984	54 396	45 927⁵⁶	10 839 903	63

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

54 Y compris les victimes dont le sexe est inconnu.

55 Un accident impliquant plusieurs personnes de différentes catégories d'âge est comptabilisé dans plusieurs cellules de cette colonne. Ainsi, un accident impliquant 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 impliquant deux personnes de 23 ans ne sera toutefois comptabilisé qu'une seule fois dans la catégorie d'âge des 20 à 24 ans.

TABLEAU 54 :

Nombre de victimes de la route selon la catégorie d'âge, hommes - 2010 (pondéré)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents impliquant au moins un... ⁵⁵	Popula- tion	Blessés graves et décédés 30 jours par 100 000 habitants
0 à 4 ans	3	36	496	523	321 754	12
5 à 9 ans	4	58	687	710	304 872	20
10 à 14 ans	5	81	1065	1164	309 825	28
15 à 19 ans	37	343	3807	4849	332 183	115
20 à 24 ans	113	543	4757	8020	331 542	198
25 à 29 ans	65	401	3726	6910	345 261	135
30 à 34 ans	74	332	2910	5992	351 200	116
35 à 39 ans	52	300	2693	5736	378 010	93
40 à 44 ans	44	277	2520	5528	400 823	80
45 à 49 ans	46	312	2273	5096	413 826	86
50 à 54 ans	43	224	1969	4334	384 169	69
55 à 59 ans	28	153	1386	3159	343 475	53
60 à 64 ans	22	148	918	2221	311 066	55
65 à 69 ans	24	106	647	1525	223 053	58
70 à 74 ans	17	97	506	1244	207 125	55
75 à 79 ans	26	82	477	1054	172 750	62
80 à 84 ans	16	56	331	703	111 840	64
85 à 89 ans	8	31	143	293	558 35	70
90 à 94 ans	2	2	29	57	11 023	38
95 et plus	0	2	4	8	2587	88
Âge inconnu	0	10	56	124	N/D	N/D
Total	629	3595	31 401	39 587⁵⁶	5 312 219	80

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

⁵⁶ Les accidents qui sont comptés dans plus d'une cellule de la colonne, ne sont comptabilisés qu'une seule fois dans le total.

TABLEAU 55 :
Nombre de victimes de la route selon la catégorie d'âge, femmes - 2010 (chiffes pondérés)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents impliquant au moins un... ⁵⁵	Population	Blessés graves et décédés 30 jours par 100 000 habitants
0 à 4 ans	3	30	404	417	306 980	11
5 à 9 ans	3	39	550	556	291 634	15
10 à 14 ans	4	62	895	923	297 169	22
15 à 19 ans	18	169	2390	2633	318 449	59
20 à 24 ans	23	175	3012	4025	329 176	60
25 à 29 ans	21	131	2465	3622	346 448	44
30 à 34 ans	12	119	2107	3273	346 856	38
35 à 39 ans	11	117	1920	3133	369 716	35
40 à 44 ans	10	116	1836	2985	388 931	32
45 à 49 ans	8	134	1725	2785	406 241	35
50 à 54 ans	14	121	1415	2272	383 358	35
55 à 59 ans	8	102	1054	1724	345 976	32
60 à 64 ans	8	92	771	1281	320 806	31
65 à 69 ans	8	63	536	854	243 092	29
70 à 74 ans	16	80	531	833	246 162	39
75 à 79 ans	12	100	462	723	234 829	48
80 à 84 ans	14	65	245	397	185 887	42
85 à 89 ans	5	14	116	165	120 279	16
90 à 94 ans	4	4	28	38	33 110	23
95 et plus	1	0	2	3	12 585	8
Âge inconnu	0	2	23	35	N/D	N/D
Total	203	1733	22 489	25 261⁵⁶	5 527 684	35

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.3 Comparaison des victimes selon le mode de déplacement

8.3.1 Evolution des victimes selon le mode de déplacement

Le chapitre 5 s'est intéressé de près à l'objectif fixé par les Etats Généraux de la Sécurité Routière en 2001 et qui visait à réduire d'au moins 50% le nombre de tués sur les routes entre la moyenne de référence 1998-2000 et 2010. Cet objectif n'a malheureusement pas été atteint (puisque la baisse est de -42%)⁵⁷.

Ce paragraphe examine si l'objectif général précité d'une réduction de moitié du nombre de tués a éventuellement été atteint individuellement par certains modes de transport.

La Figure 54 montre que cet « objectif » a effectivement été atteint par deux types d'usagers de la route, à savoir les automobilistes (-52%) et les conduc-

⁵⁷ Cela correspond à la diminution entre la moyenne de référence 1998-1999-2000 exacte (1456 décédés 30 jours) et l'année 2010 (840 décédés 30 jours).

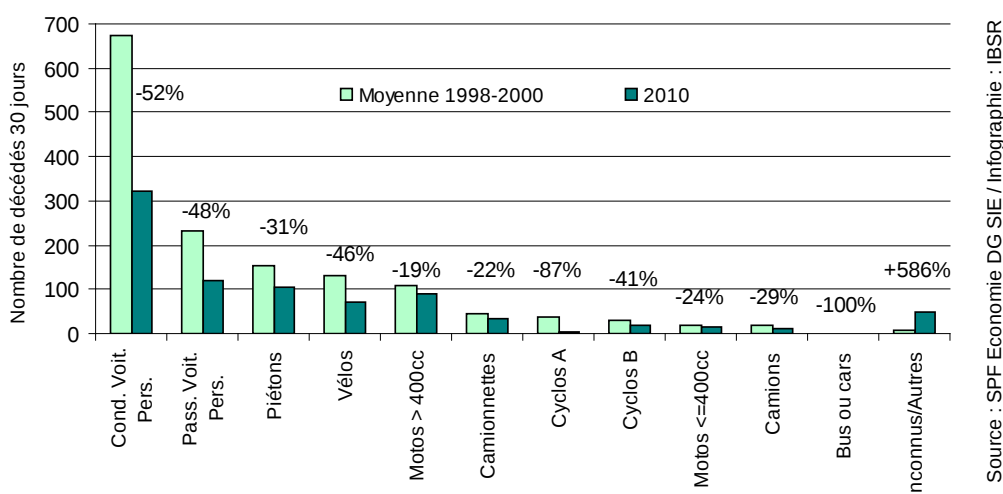
teurs d'un cyclomoteur classe A (-87%)⁵⁸. Comme la baisse du nombre de tués parmi les passagers de voitures est un peu moins prononcée que pour les conducteurs, ces passagers passent à côté de l'objectif à peu de choses près (-48%).

Concernant les usagers faibles, on a enregistré des baisses assez conséquentes parmi les cyclistes (-46%), les cyclomotoristes classe B (-41%) et les piétons (-31%) par rapport à la moyenne de référence.

Les modes de déplacement pour lesquels on a enregistré les baisses les moins significatives au cours de la décennie écoulée sont les motos (>400cc : -19% et ≤400cc : -24%) et les transports de marchandises (camionnettes : -22% ; camions : -29% ;). Ce sont toutefois également les moyens de transport où l'on observe la **plus grande augmentation du nombre de voyageurs-kilomètres parcourus** par rapport à la moyenne de référence. Le nombre total de voyageurs-kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules a augmenté de 11% au cours de la dernière décennie, mais l'augmentation est de 54% pour les camionnettes, de 34% pour les camions et de 32% pour les motos. L'« objectif » était donc plus facile à atteindre par les automobilistes étant donné que le nombre de kilomètres parcourus par les voitures a à peine évolué (+1%).

FIGURE 54 :

Evolution du nombre de décédés 30 jours selon le type d'utilisateur – comparaison entre la moyenne de référence 1998-2000 et 2010 (non pondéré)



Même si, pour la plupart des modes de déplacement, le nombre de tués n'a pu être réduit de moitié par rapport à la moyenne de référence, tous affichent une diminution d'au moins 20% au cours de la dernière décennie (Figure 54).

Cela dit, une analyse de cette décennie année par année (Tableau 56) montre que pour la plupart des modes de déplacement, l'évolution est moins positive que ne le laisse supposer la Figure 54. **En fait, la plupart des baisses observées au cours de la dernière décennie ont surtout eu lieu au début de la décennie.**

Depuis 2004, on constate une **stagnation pour les piétons, cyclistes et cyclomotoristes classe B**. Pour les **occupants de camions et de camionnettes**, cette stagnation est apparue vers 2003 tandis que pour les **passagers de voitures**, la situation n'évolue plus depuis l'année 2007. Enfin, pour les **motocyclistes ≤400cc**, l'évolution

⁵⁸ Etant donné que le nombre de passagers d'autobus/autocars décédés est passé d'un tué dans la circulation (moyenne de référence 1998-1999-2000) à 0 (en 2010) on peut, en principe, également parler d'une baisse de plus de 50% (à savoir 100%) pour ce type d'utilisateurs. Vu le nombre très restreint de tués parmi les occupants d'autobus/autocars, on peut toutefois difficilement parler de « tendances » en matière d'accidents.

de -24% s'explique principalement par l'excellent résultat obtenu en 2010, résultat qui semble davantage l'effet du hasard qu'une véritable tendance.

Le Tableau 56 révèle donc une stagnation du nombre de tués sur les routes pour la plupart des types d'usagers. Le fait que l'on enregistre encore une baisse générale du nombre de tués au cours des cinq dernières années s'explique principalement par une diminution du nombre d'automobilistes décédés. Cela dit, si l'on veut atteindre une réduction de -50% au cours de la décennie 2010-2020, il s'agira d'enregistrer également des baisses chez des types d'usagers autres que les automobilistes.

TABLEAU 56 :
Evolution du nombre de décédés 30 jours selon le type d'usager

	Piéton	Cycliste	Cyclo classe A	Cyclo classe B	Moto ≤400cc	Moto >400cc
1991	280	166	56	45	25	89
1992	233	147	52	46	18	74
1993	199	137	37	50	20	127
1994	197	151	60	33	22	119
1995	149	128	38	33	20	96
1996	155	120	41	24	13	94
1997	142	122	44	24	13	112
1998	162	135	51	27	24	97
1999	154	122	33	23	15	127
2000	142	134	28	36	16	102
2001	160	128	42	21	21	126
2002	127	105	33	33	15	143
2003	114	109	27	18	14	110
2004	102	78	18	15	16	104
2005	108	71	18	12	16	109
2006	125	91	21	14	16	115
2007	104	90	14	12	11	128
2008	99	86	14	18	20	88
2009	105	88	11	15	22	116
2010	106	70	5	17	14	88
Moyenne 1998-2000	153	130	37	29	18	109
Evolution	-31%	-46%	-87%	-41%	-24%	-19%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Comme pour les tués sur les routes, le nombre de **blessés graves** en 2010 peut lui aussi être comparé à la moyenne de référence 1998-2000 (Figure 55). **Conformément à l'évolution du nombre de tués, leur nombre n'a diminué de moitié que chez les conducteurs de cyclomoteurs classe A (-78%) et chez les automobilistes (-62%).**

On observe, par ailleurs, un important écart entre les conducteurs et les passagers de voitures étant donné que chez ces derniers la baisse n'est que de -37% alors que chez les conducteurs de voitures elle atteint -62%. Pour les occupants de voitures légèrement blessés c'est l'inverse, à savoir une baisse plus importante parmi les passagers



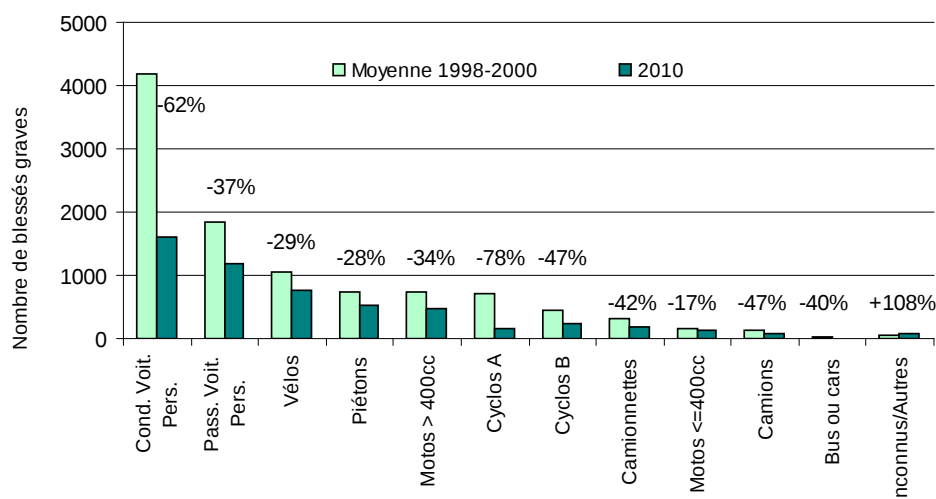
Cond. voit. pers.	Pass. voit. pers.	Camionnette	Camion	Autobus/ autocar	Inconnus/ autres	Total
825	319	36	23	1	8	1873
756	287	35	15	4	4	1671
751	299	22	11	4	3	1660
783	278	28	18	1	2	1692
689	241	30	14	1	10	1449
642	220	25	14	1	7	1356
647	205	26	19	3	7	1364
675	267	40	15	1	6	1500
648	208	42	20	0	5	1397
702	226	52	20	2	10	1470
668	238	48	28	3	3	1486
597	190	40	15	1	7	1306
534	156	27	15	0	89	1213
491	135	32	18	2	151	1162
471	153	44	16	0	71	1089
469	126	34	17	0	45	1073
438	115	49	25	1	84	1071
365	114	40	25	2	73	944
353	113	43	20	0	57	943
323	121	35	13	0	48	840
675	234	45	18	1	7	1456
-52%	-48%	-22%	-29%	-100%	+586%	-42%

(-34%) que parmi les conducteurs (-20%). Cette évolution nettement différente entre les conducteurs et les passagers de voitures légèrement et grièvement blessés est difficilement explicable. Il n'est pas exclu qu'elle soit due à un problème d'enregistrement des données d'accidents.

Même si, pour la plupart des types d'usagers, le nombre de blessés graves n'a pas baissé de -50%, on observe tout de même une diminution. L'évolution est la moins favorable pour les conducteurs de motos ≤ 400 cc (-17%).

FIGURE 55 :

Evolution du nombre de blessés graves selon le type d'utilisateur – comparaison entre la moyenne de référence 1998-2000 et 2010 (non pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 57 :

Evolution du nombre de blessés graves selon le type d'utilisateur (non pondéré)

	Piéton	Cycliste	Cyclo classe A	Cyclo classe B	Moto ≤400cc	Moto >400cc
1991	1462	1702	1015	980	259	645
1992	1310	1551	922	775	223	722
1993	1167	1548	881	638	214	782
1994	1173	1478	885	589	188	767
1995	1025	1428	779	517	180	859
1996	892	1173	721	465	157	774
1997	879	1230	754	475	166	800
1998	815	1104	762	470	168	727
1999	780	1113	722	444	157	714
2000	624	971	659	449	134	738
2001	704	872	574	396	130	694
2002	604	833	486	377	104	656
2003	631	831	315	340	120	726
2004	605	718	251	246	97	532
2005	576	780	236	257	114	599
2006	586	766	222	267	114	613
2007	607	806	226	281	107	627
2008	592	774	209	244	125	554
2009	548	797	162	218	167	623
2010	530	751	155	239	127	481
2010 pondéré	613	867	176	275	144	538
Moyenne 1998-2000	740	1063	714	454	153	726
Evolution	-28%	-29%	-78%	-47%	-17%	-34%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le paragraphe consacré aux décédés 30 jours montre qu'au cours de la dernière décennie, le nombre de tués dans la circulation est en stagnation pour la plupart des types d'usagers.

Pour ce qui est des blessés graves, ce sont les mêmes types d'usagers que pour les tués qui, au cours de la dernière décennie, affichent une baisse constante, sans stagnation (conducteurs de voitures, de motos >400cc et de cyclomoteurs classe A). Contrairement aux décédés 30 jours, le nombre de blessés graves parmi les piétons et les occupants de camionnette(s) a également continué de baisser tout au long de la décennie.

Concernant les blessés graves, ce sont donc « uniquement » les cyclistes (depuis 2004), les cyclomotoristes classe B (depuis 2004), les conducteurs de motos de ≤400cc (depuis 2004) et les passagers de voitures (depuis 2003) chez qui on observe une stagnation ou une augmentation (Tableau 57).

Cond. voit. pers.	Pass. voit. pers.	Camionnette	Camion	Autobus / autocar	Inconnus/ autres	Total
6426	3292	347	126	31	47	16 332
6135	2955	266	143	29	50	15 081
6053	2860	305	115	8	59	14 630
5718	2692	300	143	23	47	14 003
5145	2283	279	125	31	66	12 717
4557	2038	271	133	8	32	11 221
4546	2093	275	156	17	41	11 432
4399	1995	282	128	15	44	10 909
4144	1820	350	128	12	37	10 421
3999	1749	333	130	18	43	9847
3619	1517	286	115	12	30	8949
2939	1178	296	122	3	40	7638
2657	989	228	105	7	147	7096
2257	933	231	80	11	270	6231
2126	915	243	105	16	144	6111
2124	945	214	93	17	129	6090
2043	1008	224	86	12	172	6199
1892	1179	245	77	18	104	6013
1889	1224	236	62	6	86	6018
1600	1172	185	68	9	86	5403
1763	1229	200	71	11	97	5984
4181	1855	322	129	15	41	10 392
-62%	-37%	-42%	-47%	-40%	+108%	-48%

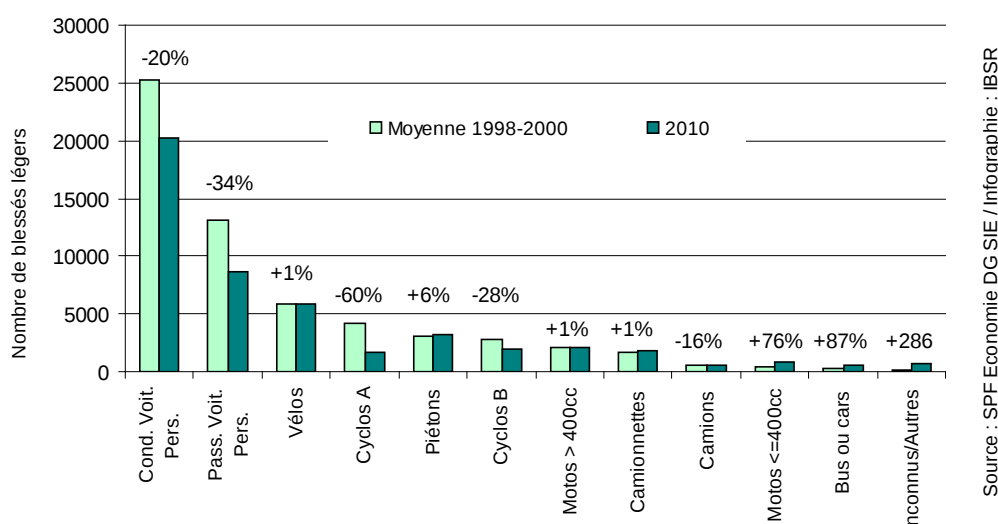
Enfin, il est également intéressant de se pencher sur l'évolution du nombre de **blessés légers** entre la moyenne de référence 1998-2000 et l'année 2010 (Figure 56). L'évolution générale du nombre de blessés légers était de -19% (Tableau 58) et est donc nettement moins spectaculaire que celle des blessés graves (-48%) et des tués (-42%⁵⁹).

Il n'est donc pas étonnant que les moyens de transport pris séparément montrent aussi des baisses moins importantes. **Chez aucun type d'utilisateur on ne rencontre une diminution de plus de 50% entre la moyenne de référence 1998-2000 et l'année 2010.** Chez certains d'entre eux, on ne note même aucune baisse. C'est le cas pour les cyclistes (+1%), les piétons (+6%), les conducteurs de motos > et ≤400cc (resp. +1% et +76%), les occupants de camionnettes (+1%) et les occupants d'autobus/autocars (+87%).

La diminution globale de -19% du nombre de blessés légers résulte surtout de la baisse parmi les occupants de voitures, à savoir -20% chez les conducteurs et -34% chez les passagers.

FIGURE 56 :

Evolution du nombre de blessés légers selon le type d'utilisateur – comparaison entre la moyenne de référence 1998-2000 et 2010 (non pondéré)



C'est grâce à la baisse du nombre de blessés légers parmi les occupants de voitures que le nombre global de blessés légers (tous types de véhicules confondus) a tout de même diminué au cours de la dernière décennie. Cela dit, cet indicateur n'a, lui non plus, pratiquement plus évolué depuis 2003. Depuis cette année-là, le nombre de blessés légers est resté le même chez les conducteurs de voitures et a à peine baissé chez leurs passagers.

L'évolution des blessés légers est donc inquiétante pour tous les modes de déplacement à l'exception des cyclomotoristes.

La stagnation du nombre de blessés légers parmi les divers types d'utilisateurs faibles (piétons, cyclistes et motocyclistes) et parmi les occupants de camionnettes perdure depuis plus de dix ans.

⁵⁹ Cela correspond à la diminution entre la moyenne de référence 1998-1999-2000 exacte (1456 décédés 30 jours) et l'année 2010 (840 décédés 30 jours).



TABLEAU 58 :
Evolution du nombre de blessés légers selon le type d'utilisateur (non pondéré)

	Piéton	Cycliste	Cyclo classe A	Cyclo classe B	Moto ≤400cc	Moto >400cc
1991	3637	6017	3554	3257	638	1305
1992	3237	5722	3454	2716	567	1448
1993	3236	5769	3183	2521	548	1594
1994	3108	5888	3215	2278	509	1765
1995	3037	5952	3287	2121	553	1865
1996	3047	5732	3229	2099	432	1825
1997	3011	6067	3758	2304	459	1934
1998	3057	5840	4179	2551	451	1945
1999	3182	6026	4423	2836	486	2208
2000	2891	5684	4031	2846	459	1965
2001	2781	5540	3832	2698	402	2048
2002	2708	5802	3697	2818	443	2107
2003	3244	6169	3019	2679	467	2229
2004	3448	6220	2342	2340	617	2114
2005	3009	5682	2210	2103	557	2090
2006	3059	5685	2069	2124	656	2205
2007	3269	5990	2104	2423	522	2188
2008	3192	6017	2013	2103	742	2081
2009	3352	6102	1838	2149	778	2048
2010	3215	5916	1687	1986	820	2051
2010 pondéré	3735	6872	1934	2304	943	2323
Moyenne 1998-2000	3043	5850	4211	2744	465	2039
Evolution	+6%	+1%	-60%	-28%	+76%	+1%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.3.2 Croisement du mode de déplacement avec la catégorie d'âge

L'évolution du nombre de tués et de blessés graves par type d'utilisateur et catégorie d'âge est reprise plus en détail dans le Tableau 59.

Le Tableau 56 et le Tableau 57 ont montré une diminution du nombre de tués et de blessés graves par rapport à la moyenne de référence pour tous les types d'utilisateurs (contrairement au nombre de blessés légers). Il ressort du Tableau 59 que ces diminutions ne se sont pas produites de manière similaire pour toutes les catégories d'âge.

La différence la plus marquante entre les catégories d'âge s'observe chez les motards. Alors que, ces dix dernières années, le nombre de motocyclistes tués et grièvement

TABLEAU 59 :
Evolution du nombre de tués et de blessés graves par catégorie d'âge et type d'utilisateur – comparaison entre la moyenne de référence 1998-2000 et la moyenne 2008-2010 (non pondéré)

	Piéton	Cycliste	Cyclo
0 - 17 ans	-29%	-57%	-73%
18 - 24 ans	-28%	-35%	-69%
25 - 34 ans	-19%	-18%	-60%
35 - 64 ans	-19%	-14%	-40%
65 ans et plus	-22%	-13%	N/A
Total	-23%	-27%	-64%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note : Si les données disponibles sont insuffisantes pour refléter une évolution fiable (= moins de 20 décès 30 jours et blessés graves en 2010), l'évolution n'est pas reprise dans le tableau ci-dessus.

Cond. voit. pers.	Pass. voit. pers.	Camionnette	Camion	Autobus / autocar	Inconnus/ autres	Total
27 252	15 893	1524	625	430	191	64 323
26 895	15 406	1447	626	299	209	62 026
26 802	15 130	1543	578	269	212	61 385
25 655	14 392	1398	667	283	177	59 335
24 679	13 508	1444	602	347	193	57 588
24 061	12 723	1499	561	291	183	55 682
24 726	13 364	1487	596	250	155	58 111
25 618	13 524	1631	572	327	156	59 851
25 569	13 203	1743	592	263	194	60 725
24 753	12 594	1820	624	281	166	58 114
24 093	12 115	1834	553	296	153	56 345
20 979	10 537	1711	575	301	232	51 910
20 052	8829	1636	542	293	1071	50 230
19 793	9028	1706	538	305	2132	50 583
19 179	9300	1729	565	435	943	47 802
20 241	9408	1958	545	475	1081	49 506
21 161	9291	1904	559	453	1137	51 001
20 594	9016	1844	548	481	999	49 630
20 610	8749	1854	464	465	753	49 162
20 252	8608	1745	501	542	664	47 987
22 713	9713	1938	536	624	761	54 396
25 313	13 107	1731	596	290	172	59 563
-20%	-34%	+1%	-16%	+87%	+286%	-19%

ment blessés a baissé de plus de 40% chez les jeunes entre 18 et 34 ans, on observe une forte hausse chez les 35-64 ans (+27%). Ceci est certainement dû en partie à la popularité croissante de la moto chez les personnes dans la quarantaine et la cinquantaine.

Pour ce qui est des occupants de voitures décédés et grièvement blessés, on constate une nette amélioration pour toutes les catégories d'âge, même si elle est un peu plus prononcée chez les jeunes que chez leurs aînés. **Cette évolution plus favorable chez les jeunes (0 à 34 ans inclus) est d'ailleurs un constat général observé pour pratiquement tous les modes de déplacement.**

Moto	Voiture	Camionnette	Camion	Total
N/A	-66%	N/A	N/A	-60%
-43%	-58%	-32%	N/A	-56%
-45%	-61%	-43%	N/A	-55%
+27%	-55%	-26%	-32%	-37%
N/A	-45%	N/A	N/A	-33%
-17%	-57%	-33%	-42%	-48%

TABLEAU 60 :
Nombre de décédés 30 jours selon l'âge et le type d'utilisateur – 2010

	Piéton	Cycliste	Cyclo classe A	Cyclo classe B	Moto ≤400cc	Moto >400cc
0	1	0	0	0	0	0
1	0	0	0	0	0	0
2	1	0	0	0	0	0
3	1	0	0	0	0	0
4	1	0	0	0	0	0
5	1	0	0	0	0	0
6	2	1	0	0	0	0
7	1	0	0	0	0	0
8	0	0	0	0	0	0
9	0	1	0	0	0	0
10	0	0	0	0	0	0
11	1	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0	0
13	2	1	0	0	0	1
14	0	0	0	0	0	0
15	1	4	0	0	0	0
16	0	0	0	2	0	0
17	2	1	0	4	0	0
18	0	0	0	2	0	0
19	2	0	1	0	0	1
20	3	2	0	0	0	1
21	1	1	0	1	0	1
22	1	1	0	0	1	1
23	4	0	0	1	0	5
24	1	0	0	0	2	4
25	2	0	0	0	0	5
26	0	1	0	0	0	1
27	1	0	0	0	0	1
28	2	1	0	0	0	2
29	1	0	0	0	1	4
30 - 34	5	0	0	1	4	15
35 - 39	4	2	0	1	4	10
40 - 44	4	2	2	1	1	13
45 - 49	3	4	1	0	1	9
50 - 54	7	4	0	3	0	7
55 - 59	5	4	0	0	0	4
60 - 64	5	5	0	0	0	2
65 - 69	2	5	1	0	0	1
70 - 74	8	10	0	0	0	0
75+	30	20	0	1	0	0
Inconnu	1	0	0	0	0	0
Total	106	70	5	17	14	88

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Cond. voit. pers.	Pass. voit. pers.	Camionnette	Camion	Autobus/ autocar	Inconnus/ autres	Total
0	1	0	0	0	0	2
0	0	0	0	0	1	1
0	0	0	0	0	0	1
0	1	0	0	0	0	2
0	0	0	0	0	0	1
0	0	0	0	0	0	1
0	0	0	0	0	0	3
0	1	0	0	0	0	2
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	1
0	1	0	0	0	0	1
0	0	0	0	0	2	3
0	1	0	0	0	0	1
0	0	0	0	0	0	4
0	0	0	0	0	0	0
0	2	0	0	0	0	7
0	3	0	0	0	0	5
0	2	0	0	0	0	9
3	6	0	0	0	1	12
11	7	0	0	0	0	22
15	9	0	0	0	0	30
17	4	1	0	0	2	28
12	12	0	0	0	0	28
12	4	0	0	0	1	27
11	5	1	0	0	0	24
11	3	0	1	0	0	22
6	5	1	0	0	1	15
6	3	1	0	0	3	15
6	4	3	0	0	0	18
8	2	0	0	0	0	16
42	10	4	2	0	3	86
27	6	6	0	0	3	63
18	2	5	2	0	4	54
23	2	4	2	0	5	54
22	4	3	2	0	5	57
14	4	1	0	0	4	36
9	2	1	3	0	4	31
12	2	3	1	0	5	32
12	1	1	0	0	1	33
26	8	0	0	0	3	88
0	4	0	0	0	0	5
323	121	35	13	0	48	840

TABLEAU 61 :
Nombre de blessés graves selon l'âge et le type d'utilisateur – 2010 (pondéré)

	Piéton	Cycliste	Cyclo classe A	Cyclo classe B	Moto ≤400cc	Moto >400cc
0	2	0	0	0	0	0
1	0	0	0	0	0	0
2	6	0	0	0	0	0
3	8	0	0	0	0	0
4	13	2	0	0	0	0
5	14	0	0	0	0	0
6	17	0	0	0	0	0
7	13	2	0	0	0	0
8	11	0	0	0	0	0
9	8	3	0	0	0	0
10	14	5	0	0	0	0
11	6	7	1	0	1	0
12	11	6	0	1	0	1
13	7	26	0	1	0	0
14	10	18	2	1	0	1
15	9	15	4	4	0	0
16	7	9	16	39	1	0
17	4	15	12	24	1	1
18	8	11	19	18	2	3
19	10	9	12	12	5	6
20	11	7	7	8	4	6
21	4	13	4	10	3	9
22	5	10	6	6	3	12
23	3	13	2	7	10	21
24	8	5	2	13	8	18
25	7	12	1	1	0	10
26	5	3	4	7	7	9
27	2	5	1	5	5	14
28	7	5	0	7	3	19
29	8	4	1	3	3	16
30 - 34	29	35	11	20	15	60
35 - 39	27	44	15	21	21	76
40 - 44	26	56	9	16	14	72
45 - 49	39	65	10	16	12	90
50 - 54	33	63	15	12	11	45
55 - 59	32	69	8	8	6	21
60 - 64	29	88	3	6	2	13
65 - 69	25	70	4	2	3	1
70 - 74	29	72	1	5	0	1
75+	103	97	5	1	2	1
Inconnu	2	2	0	1	0	10
Total	613	867	176	275	144	538

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Cond. voit. pers.	Pass. voit. pers.	Camionnette	Camion	Autobus/ autocar	Inconnus/ autres	Total
0	10	1	0	0	0	13
0	2	0	0	0	0	2
0	7	0	0	0	0	13
0	7	0	0	0	1	16
0	8	0	0	0	0	23
0	7	0	0	0	1	22
0	1	0	0	0	0	18
0	4	1	0	0	0	21
0	9	0	0	0	0	19
0	7	0	0	0	0	18
0	6	0	0	0	0	25
0	3	0	0	0	0	18
0	1	0	0	0	0	21
0	7	0	0	0	1	42
0	4	0	0	0	0	37
1	11	0	0	0	1	46
0	13	0	0	0	1	87
2	29	0	0	0	7	96
31	36	4	1	0	2	138
55	35	1	0	0	2	147
62	28	3	0	0	1	137
71	25	8	1	0	0	148
65	23	8	0	0	2	141
71	15	7	1	0	0	151
61	25	2	2	0	1	145
68	14	2	1	0	1	118
53	16	8	0	1	1	115
42	9	3	1	0	2	88
46	14	9	2	0	0	111
45	14	2	2	0	1	100
197	46	23	11	0	6	453
154	33	17	1	0	10	421
141	35	17	8	0	3	399
144	32	15	11	0	11	446
114	23	15	9	0	4	345
73	17	6	7	2	3	254
69	19	4	4	1	3	241
48	12	2	0	1	0	170
40	17	7	1	0	5	177
98	33	5	0	5	6	354
10	571	27	7	0	17	649
1763	1229	200	71	11	97	5984

TABLEAU 62 :
Nombre de blessés légers selon l'âge et le type d'utilisateur – 2010 (pondéré)

	Piéton	Cycliste	Cyclo classe A	Cyclo classe B	Moto ≤400cc	Moto >400cc
0	20	1	1	1	0	3
1	18	4	0	0	0	0
2	51	6	0	0	0	0
3	56	12	0	0	0	0
4	70	11	0	0	0	0
5	71	12	1	1	0	1
6	63	29	2	0	0	0
7	67	24	2	1	1	1
8	54	34	2	1	0	0
9	60	46	1	0	1	1
10	47	70	1	2	1	1
11	37	101	5	0	1	2
12	75	170	3	5	1	4
13	69	193	5	3	1	2
14	73	226	14	16	1	4
15	80	227	31	33	0	0
16	48	210	163	508	9	4
17	69	221	183	384	16	9
18	80	193	139	225	23	18
19	68	158	102	109	16	26
20	64	114	91	89	22	33
21	53	118	63	62	21	46
22	61	112	62	48	20	69
23	53	99	45	37	28	79
24	59	100	45	44	23	55
25	44	74	42	29	30	56
26	53	84	37	18	20	65
27	56	82	40	26	28	66
28	51	80	36	24	27	61
29	39	85	39	30	19	69
30 - 34	210	410	150	92	130	262
35 - 39	207	374	162	91	122	246
40 - 44	219	459	139	94	104	330
45 - 49	194	510	134	93	112	318
50 - 54	224	529	60	105	77	275
55 - 59	193	421	62	63	50	121
60 - 64	181	372	22	19	20	46
65 - 69	128	279	9	15	12	16
70 - 74	140	250	12	13	4	8
75+	322	358	19	11	4	7
Inconnu	7	17	8	10	0	16
Total	3735	6872	1934	2304	943	2323

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Cond. voit. pers.	Pass. voit. pers.	Camionnette	Camion	Autobus/ autocar	Inconnus/ autres	Total
0	173	2	1	13	5	220
0	101	0	0	3	1	127
0	114	0	1	3	1	177
0	119	3	0	6	1	197
0	127	1	0	1	4	213
0	133	2	0	5	5	230
0	132	5	0	1	2	235
0	132	4	0	2	0	235
0	149	6	0	6	2	254
0	158	8	0	14	0	290
1	139	2	0	12	1	279
0	147	10	0	11	7	321
1	118	4	0	15	9	405
1	157	4	0	12	5	452
1	148	5	0	11	9	509
6	169	3	0	9	12	570
7	200	11	0	16	49	1224
36	297	9	1	20	39	1285
403	374	26	3	15	37	1536
630	393	49	3	20	27	1601
767	416	55	4	13	24	1692
793	338	46	9	4	19	1573
795	300	44	8	9	14	1542
829	280	47	9	12	23	1540
806	237	57	7	7	20	1459
753	225	50	12	9	16	1341
725	196	53	10	12	11	1283
648	188	65	9	5	13	1225
690	171	55	13	7	18	1232
604	149	62	13	12	16	1137
2749	611	264	68	40	60	5045
2497	543	227	84	42	48	4643
2180	427	220	83	58	60	4374
1896	394	200	72	46	44	4012
1472	384	122	63	38	45	3395
1035	314	91	46	24	28	2448
710	229	46	6	23	21	1695
461	209	24	3	19	13	1187
374	183	19	0	22	12	1039
735	334	15	0	23	16	1845
105	105	20	7	5	28	328
22713	9713	1938	536	624	761	54396

8.3.3 Croisement du mode de déplacement et du sexe des victimes

Trois fois plus d'hommes que de femmes meurent dans un accident de la route (Tableau 54 et Tableau 55). En 2010, 203 femmes ont perdu la vie dans le trafic contre 629 hommes. Ceci s'explique notamment par l'importante gravité des accidents corporels impliquant des hommes⁶⁰.

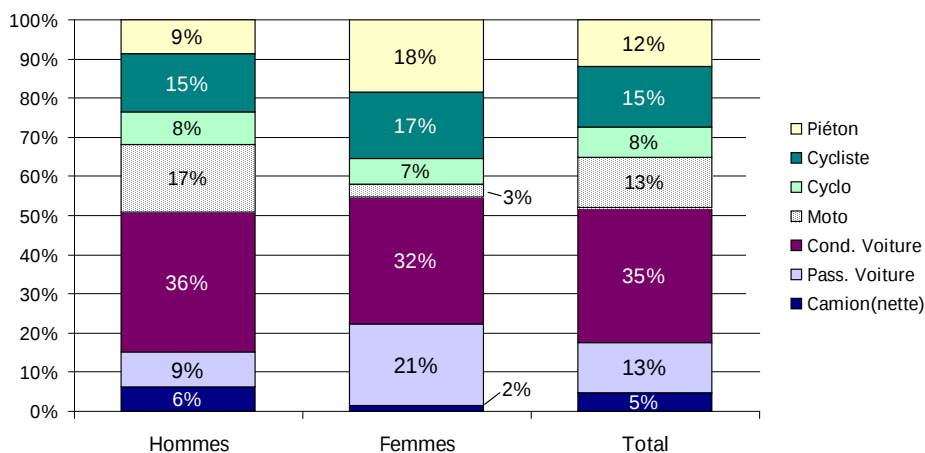
La Figure 57 révèle une **nette différence entre les moyens de transport des hommes et des femmes décédés et grièvement blessés**.

La proportion de motocyclistes tués et grièvement blessés est beaucoup plus importante chez les hommes que chez les femmes (17% versus 3%). A l'inverse, on dénombre nettement plus de passagers de voitures décédés et grièvement blessés de sexe féminin que masculin (21% de femmes par rapport à 9% d'hommes). Ceci vaut également pour les piétons décédés et grièvement blessés (18% chez les femmes, 9% chez les hommes).

Ces constats sont certainement liés à la mobilité spécifique des deux sexes (les femmes sont plus souvent passagères et se déplacent moins souvent à moto). Le plus grand nombre de blessés graves parmi les piétons de sexe féminin, n'est, quant à lui, pas directement explicable. On ne connaît pas le nombre de kilomètres parcourus par les piétons et certainement pas par les hommes et les femmes séparément.

FIGURE 57 :

Part de chaque type d'utilisateur dans le nombre total de blessés graves et de tués parmi les hommes et les femmes – 2010 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.3.4 Gravité des accidents selon les modes de déplacement

La gravité des accidents est exprimée en nombre de tués par 1000 accidents corporels et permet de savoir dans quelle mesure les accidents corporels sont mortels.

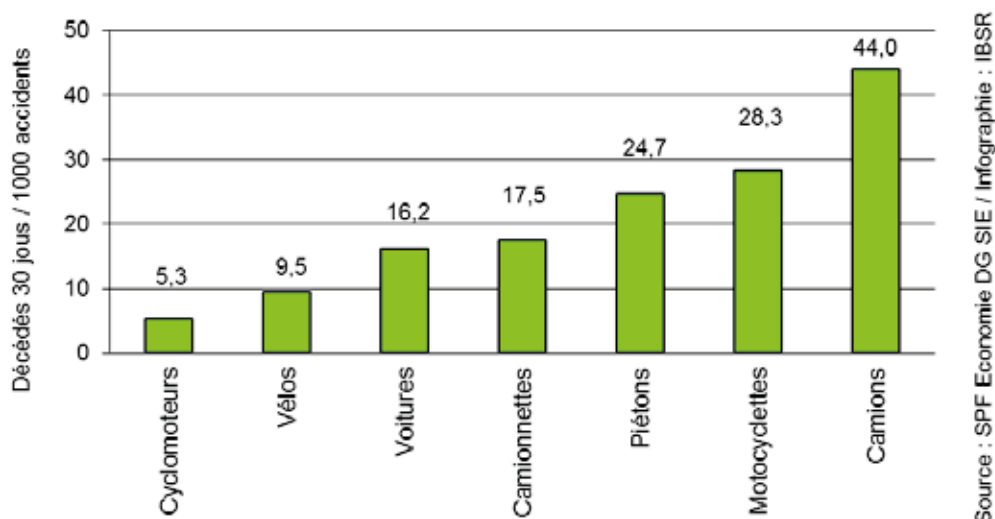
La Figure 58 illustre la gravité des accidents par type d'utilisateur. Le calcul prend en compte tous les morts, tant chez les occupants que chez les opposants. Ainsi, pour connaître la gravité des accidents de camions par exemple, on comptabilise le nombre total de tués chez les occupants de camions et chez les opposants par 1000 accidents de camions.

⁶⁰ Sur 1000 accidents corporels impliquant au moins une personne de sexe masculin, 16 hommes en moyenne perdent la vie. Les accidents corporels impliquant au moins une personne de sexe féminin coûtent en moyenne la vie à 8 femmes.

Les accidents impliquant des camions ont les conséquences les plus graves pour les personnes qui y sont impliquées (44 décès pour 1000 accidents). Viennent ensuite les accidents impliquant des motos (28) et des piétons (25). La Figure 59 montre que l'importante gravité des accidents de camions résulte surtout du grand nombre de tués parmi les opposants. Par contre, l'importante gravité des accidents de piétons et de motos découle, presque exclusivement, du nombre élevé de tués parmi les piétons et les motards eux-mêmes.

De façon quelque peu contre-intuitive, il apparaît que les accidents les moins graves impliquent deux types d'usagers faibles, à savoir les cyclomoteurs et les cyclistes. Cela veut dire que le nombre de tués par 1000 accidents de cyclomoteurs et par 1000 accidents de vélos est relativement bas. Plusieurs raisons peuvent être avancées. Les accidents de vélos ou de cyclomoteurs mènent ainsi rarement au décès de l'opposant de ces modes de déplacement (Figure 59). Les cyclistes se déplacent en outre principalement en agglomération, à une faible vitesse et ont le plus souvent comme opposant un véhicule non-motorisé.

FIGURE 58 :
Gravité totale des accidents⁶¹ par catégorie d'usager – 2010 (pondéré)



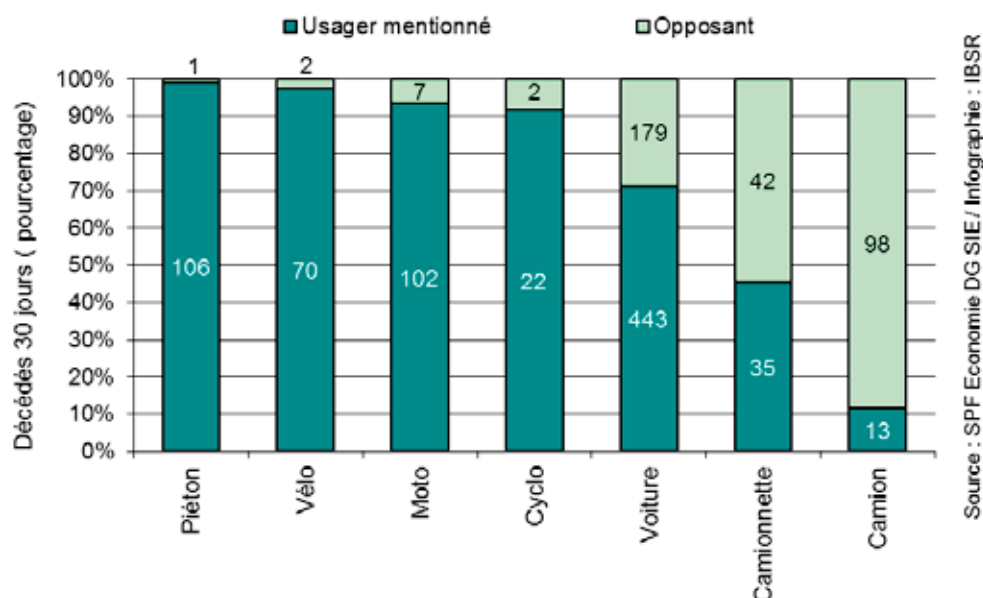
La Figure 59 illustre clairement la différence entre les usagers vulnérables et les autres usagers. **Dans les accidents impliquant des piétons, des cyclistes, des cyclomoteurs et des motocyclistes, moins de 10% des tués sont des opposants.** Dans plus de 90% des accidents corporels, les tués sont donc les piétons, cyclistes, cyclomoteurs et motocyclistes eux-mêmes. Pour les accidents de camions, c'est l'inverse: **(pratiquement) 90% des tués dans les accidents de camions appartiennent à la partie adverse.**

Les voitures et les camionnettes se situent entre ces deux extrêmes.

⁶¹ Voir Chapitre 4 « Définitions et abréviations » pour la définition de gravité totale des accidents.

FIGURE 59 :

Nombre de décédés 30 jours parmi les opposants de chaque type d'usager – 2010



8.3.5 Risque de décès et risque d'accident selon le mode de déplacement

La **gravité des accidents** (nombre de tués par 1000 accidents corporels), le **risque de décès** (nombre de tués par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus) et le **risque d'accident** (nombre d'accidents corporels par milliard de véhicules-kilomètres parcourus) sont **trois concepts distincts mais interdépendants qui ne peuvent pas être confondus**. La gravité des accidents peut ainsi être déduite de la combinaison du risque d'accident et du risque de décès.

Cela peut facilement être illustré à l'aide des accidents impliquant un poids lourd. La Figure 61 révèle un risque d'accident très faible pour les camions (241 accidents corporels par milliard de kilomètres parcourus). Ce risque est moitié moins élevé que le risque d'accident en voiture personnelle (512 accidents corporels par milliard de kilomètres parcourus). Cela dit, le risque de décéder dans un accident de camion (10,6) est pratiquement deux fois plus élevé que dans un accident de voiture (6,0). Malgré le faible risque d'accident, le risque de décéder dans un accident par kilomètre parcouru est plus élevé pour les camions que pour les voitures. C'est précisément ce double constat qui peut être expliqué par la gravité, particulièrement haute, des accidents de camions (nombre de tués par 1000 accidents corporels). En résumé, la combinaison d'un faible risque d'accident et d'un haut risque de décès a pour conséquence, comme illustré à l'aide des accidents de camions, une gravité des accidents élevée (Figure 58).

Outre les accidents de camions, les accidents de motos sont également une bonne illustration de la relation entre le risque d'accident, le risque de décès et la gravité des accidents.

Tant le risque d'accident que le risque de décès des motards sont exceptionnellement élevés comparés aux risques encourus par les autres types d'usagers⁶². Pourtant, la gravité des accidents impliquant des motards est moindre que la gravité des accidents impliquant des camions (Figure 58). La raison en est que le risque d'accident des motocyclistes reste proportionnellement beaucoup plus élevé (facteur 12) par rapport au risque d'accident des camions que ne l'est le risque de

⁶² Dans la Figure 60 et la Figure 61, il n'a même pas été possible de rendre la hauteur réelle de la colonne se rapportant aux motards. Si nous l'avions fait, les figures occuperaient à chaque fois toute une page.

décès dans les accidents de moto par rapport au risque de décès dans les accidents de camion (facteur 8).

Le risque de décès dans les accidents de moto par kilomètre parcouru est donc exceptionnellement élevé. **Une analyse de l'évolution du risque de décès par mode de déplacement révèle par ailleurs qu'au cours de la dernière décennie, les motards ont le moins progressé.** En effet, le risque de décès de ces usagers n'a diminué que de -42% alors que pour les conducteurs de camions, de voitures et de camionnettes, il a baissé de respectivement -60%, -49% et -57% au cours de la même période⁶³.

FIGURE 60 :
Risque total⁶⁴ de décès selon le type d'usager – 2010

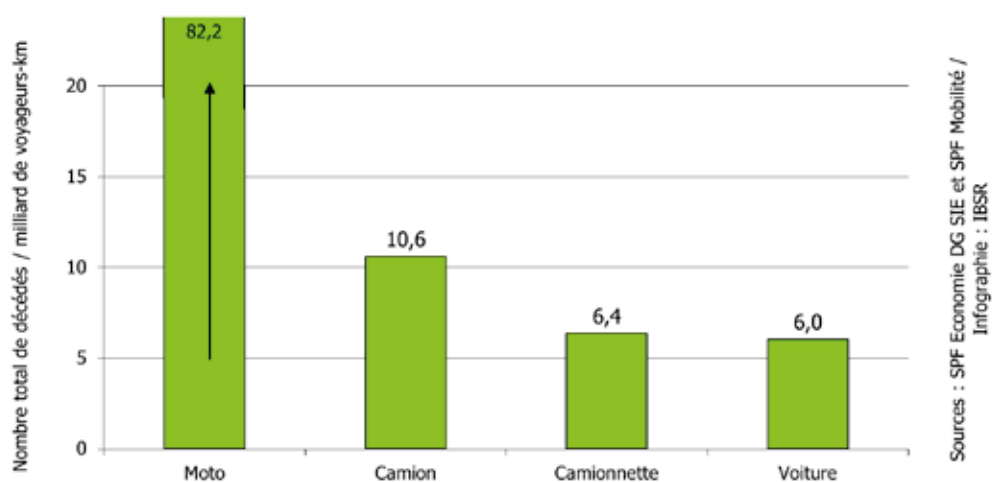
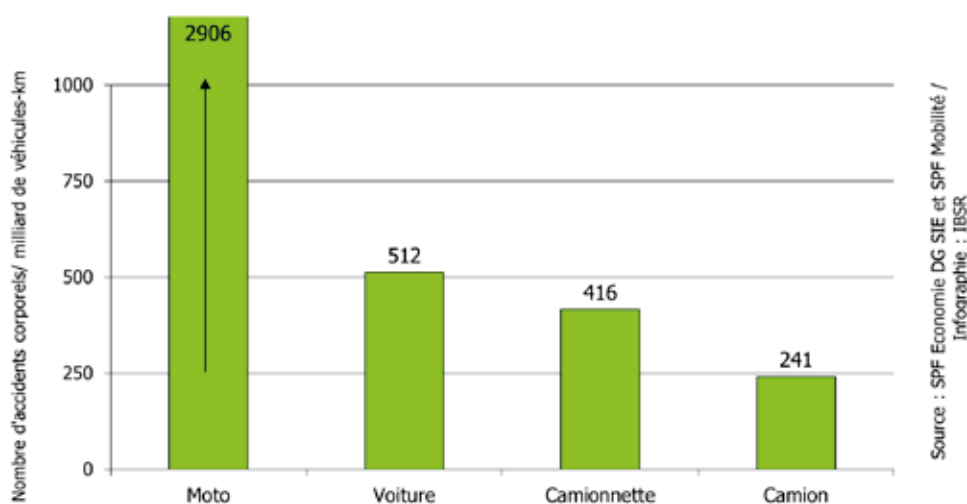


FIGURE 61 :
Risque d'accident selon le type d'usager – 2010 (pondéré)



63 Il s'agit ici de l'évolution entre la moyenne de référence 1998-2000 et l'année 2010. Cette évolution ne fait pas l'objet d'un tableau ou d'une figure dans ce rapport.

64 Voir Chapitre 4 « Définitions et abréviations » pour la définition du risque total de décès.

8.3.6 Type de collision selon le mode de déplacement

Les différents types d'usagers – cyclistes, motocyclistes, camionneurs, etc. – se distinguent également entre eux dans la manière dont se déroulent les accidents corporels dans lesquels ils sont impliqués. Cela concerne tant le type de collision que le partenaire impliqué.

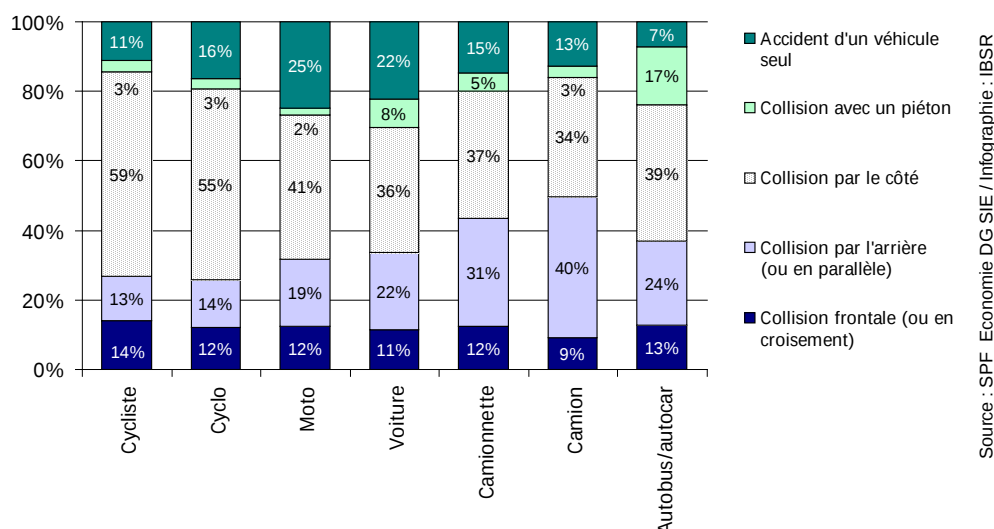
Concernant le type de collision, il apparaît que **les accidents corporels avec un seul usager sont typiques pour les motards et les automobilistes**. Ces accidents sont également typiques pour les cycl(omoto)ristes. Cela dit, comme ces derniers préviennent rarement la police en cas d'accident n'impliquant pas d'autre usager, ces accidents ne sont souvent pas enregistrés dans la banque de données, ce qui fait qu'ils sont largement sous-estimés (Figure 62).

Les collisions avec un piéton représentent 8% des accidents de voiture et près d'un accident corporel impliquant un autobus/autocar sur cinq. Ceci s'explique notamment par les nombreux kilomètres parcourus par les bus en agglomération et par les conflits entre les bus et leurs passagers (au moment de monter dans ou de descendre du bus, lors de déplacements dans les environs immédiats des arrêts de bus).

Les collisions latérales sont typiques des usagers faibles que sont les deux roues (cyclistes, cyclomotoristes et motards). Le nombre élevé de collisions latérales chez les cyclistes et les cyclomotoristes est lié, au moins en partie, aux endroits où se déroulent les accidents avec les usagers faibles. En effet, les accidents impliquant des cycl(omoto)ristes se produisent souvent en agglomération⁶⁵. Les agglomérations comptent un grand nombre de carrefours et c'est précisément là qu'ont lieu bon nombre d'accidents latéraux.

Les collisions par l'arrière caractérisent surtout les accidents de camions et, en deuxième place, les accidents impliquant des camionnettes. Les collisions frontales, quant à elles, ne semblent vraiment typiques pour aucun type d'usager.

FIGURE 62 :
Répartition en pourcentage de tous les types de collisions par type d'usager – 2010 (pondéré)



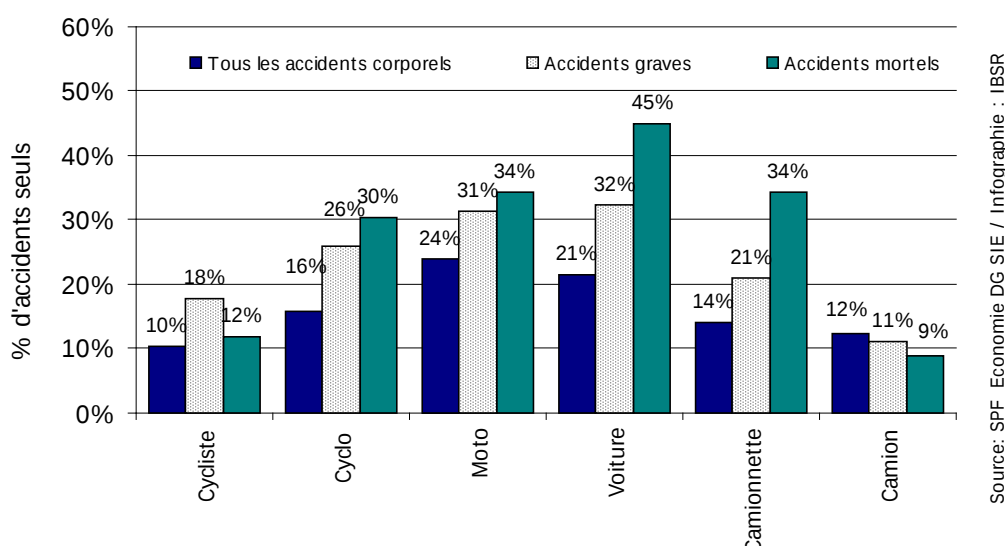
Note : Les parts représentées par chacun des cinq types de collision sont calculées, dans la Figure 62, par rapport à la somme de ces types de collision, à l'exclusion des autres types de collision (et notamment des collisions de type « inconnu »). Les pourcentages de la Figure 63 sont par contre calculés par rapport au nombre total d'accidents, en incluant les types de collision « inconnu ».

⁶⁵ 73% de l'ensemble des accidents de vélos et de cyclomoteurs se produisent en agglomération, contre 58% des accidents de motos et 56% des accidents de voitures.

Alors que la figure ci-dessus révèle un nombre important d'accidents corporels sans autre usager, la Figure 63 montre, par ailleurs, que la part de ces accidents augmente proportionnellement à leur gravité. **Le point culminant est atteint pour les voitures avec 45% des collisions mortelles qui se produisent sans autre usager. Pour les motards, les conducteurs de camionnettes et les cyclomotoristes (pratiquement) un tiers des accidents mortels n'impliquent pas d'autre usager.**

Ce n'est que chez les cyclistes et les camionneurs que la part d'accidents « seul » n'augmente pas avec la gravité des accidents. C'est assez logique en ce qui concerne les accidents de camions étant donné que 90% des tués dans ces accidents sont des opposants du camion (dans les accidents avec un seul usager, il n'y a pas d'opposant). Quant aux cyclistes, une collision avec un véhicule est au moins aussi dangereuse qu'un accident sans autre usager.

FIGURE 63 :
Part des accidents corporels « seul » selon le type d'usager – 2010 (pondéré)



Note : Les parts représentées par chacun des cinq types de collision sont calculées, dans la Figure 62, par rapport à la somme de ces types de collision, à l'exclusion des autres types de collision (et notamment des collisions de type « inconnu »). Les pourcentages de la Figure 63 sont par contre calculés par rapport au nombre total d'accidents, en incluant les types de collision « inconnu ».

8.3.7 Type d'opposant selon le mode de déplacement

Le Tableau 63 et le Tableau 64 illustrent les combinaisons les plus fréquentes des types de véhicules impliqués dans un accident corporel (lorsque l'accident corporel comporte plusieurs collisions, les chiffres portent uniquement sur la première d'entre elles). **Plus d'un quart (27%) de l'ensemble des accidents corporels de 2010 étaient des accidents entre deux voitures.** Près d'un cinquième des accidents corporels sont des accidents de voitures sans opposant. Viennent ensuite les accidents corporels entre automobilistes et cyclistes (11%) et entre automobilistes et piétons (7%).

TABLEAU 63 :

Qui entre en collision avec qui ? Nombre d'accidents corporels selon les « partenaires de collision »
– 2010 (pondéré)

	Piéton	Cycliste	Cyclo classe A	Cyclo classe B	Moto ≤ 400cc
Cycliste	248	443			
Cyclo classe A	57	101	12		
Cyclo classe B	77	136	19	38	
Moto ≤ 400cc	30	34	4	6	6
Moto > 400cc	46	67	9	14	5
Voiture personnelle	3080	4833	1268	1659	668
Camionnette	216	469	111	158	46
Camion	77	206	33	32	23
Autobus/autocar	126	66	10	21	4
Inconnus / autres	152	116	14	29	11
Pas d'opposant	55	775	368	334	249

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 64 :

Qui entre en collision avec qui ? Part en pourcentage des accidents corporels selon les
« partenaires de collision » - 2010 (pondéré)

	Piéton	Cycliste	Cyclo classe A	Cyclo classe B	Moto ≤ 400cc
Cycliste	1%	1%			
Cyclo classe A	0%	0%	0%		
Cyclo classe B	0%	0%	0%	0%	
Moto ≤ 400cc	0%	0%	0%	0%	0%
Moto > 400cc	0%	0%	0%	0%	0%
Voiture personnelle	7%	11%	3%	4%	1%
Camionnette	0%	1%	0%	0%	0%
Camion	0%	0%	0%	0%	0%
Autobus/autocar	0%	0%	0%	0%	0%
Inconnus / autres	0%	0%	0%	0%	0%
Pas d'opposant	0%	2%	1%	1%	1%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note : les pourcentages repris dans le tableau ci-dessus concernent les pourcentages globaux. L'addition de tous ces pourcentages atteint 100%, même si la présentation, dans le tableau, de chiffres arrondis peut laisser croire que ce n'est pas le cas.

	Moto > 400cc	Voiture	Camionnette	Camion	Autobus/ autocar	Inconnus/ autres
50						
1645		12555				
139		1974	134			
59		1287	170	155		
15		352	40	23	14	
27		669	67	18	17	38
679		8160	588	236	48	208

	Moto > 400cc	Voiture	Camionnette	Camion	Autobus/ autocar	Inconnus/ autres
0%						
4%		27%				
0%		4%	0%			
0%		3%	0%	0%		
0%		1%	0%	0%	0%	
0%		1%	0%	0%	0%	0%
1%		18%	1%	1%	0%	0%

La première partie de ce chapitre 8 consacré aux victimes des accidents ne comprenait qu'une comparaison générale des différents modes de déplacement. Les prochains paragraphes (8.4 à 8.10) vont plus loin en fournissant des statistiques qui sont spécifiques à certains modes de déplacement, comme par exemple la place occupée par le piéton sur la voir publique au moment de la collision (point 8.4.3). Ils approfondissent également certaines statistiques déjà abordées au début de ce chapitre, telles les évolutions du nombre de victimes parmi les différents modes de déplacement.

8.4 Piétons

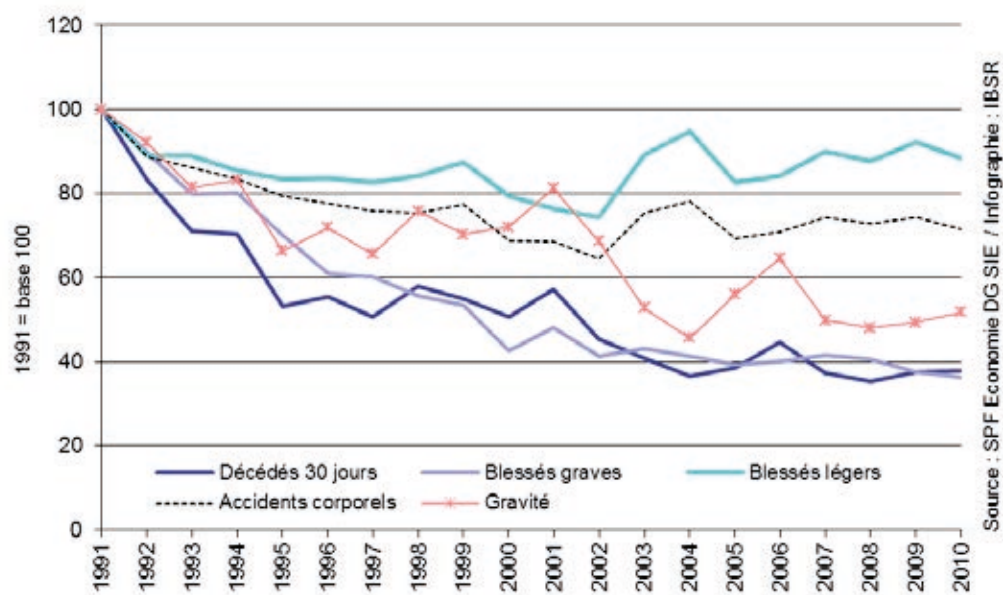
8.4.1 Evolution

Dès la première année, tel que repris dans la Figure 64, on constate une forte baisse du nombre de piétons décédés et grièvement blessés. Cette forte baisse initiale s'estompe néanmoins au fil des ans jusqu'à **se stabiliser dès l'année 2004**, année où la baisse globale atteignait 60%. **En 2010, 106 piétons ont perdu la vie dans un accident de la route ; 613 ont été grièvement blessés.**

Au cours de ces deux décennies, le nombre de blessés légers a évolué de manière moins drastique que le nombre de blessés graves et de tués. De 1991 à 2002 compris, il enregistre une légère baisse de -25%, mais il est de nouveau en hausse depuis lors.

FIGURE 64 :

Evolution du nombre de piétons victimes et des accidents impliquant au moins un piéton (non pondéré)⁶⁶



⁶⁶ 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 opposants des piétons sont également pris en compte.

TABLEAU 65 :

Evolution du nombre de piétons victimes et des accidents impliquant au moins un piéton (non pondéré)⁶⁶

	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	3384	38
2003	114	631	3244	3953	29
2004	102	604	3448	4090	25
2005	108	576	3009	3625	31
2006	125	586	3059	3703	36
2007	104	607	3269	3893	27
2008	99	592	3192	3810	27
2009	105	548	3352	3900	27
2010	106	530	3215	3747	29
2010 pondéré	106	613	3735	4336	25
Moyenne 1998-2000	153	740	3043	3866	40
Evolution	-31%	-28%	+6%	-3%	-29%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.4.2 Age et sexe

Concernant 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 15 ans inclus) et les seniors (à partir de 70 ans)**. Le pic rencontré chez les jeunes peut éventuellement s'expliquer par un comportement à risque plus important et un nombre de déplacements à pied plus élevé, notamment sur le chemin de et vers l'école. Le pic observé chez les personnes âgées est plutôt lié à leur plus grande vulnérabilité. L'organisme des seniors est plus fragile et moins flexible que celui des jeunes et nécessite un temps de récupération plus long.

FIGURE 65 :

Nombre de décédés 30 jours et de blessés graves par 100 000 habitants par catégorie d'âge, piétons – 2010 et 2000 (non pondéré)

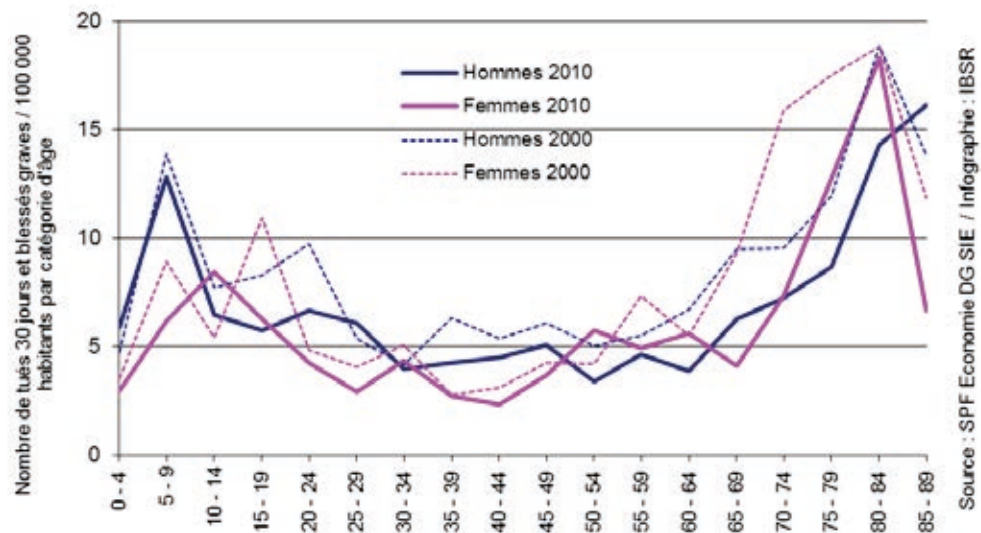


TABLEAU 66 :

Nombre de décédés 30 jours, de blessés graves et de blessés légers par âge et sexe, piétons – 2010 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
0	0	0	2	0	8	5
1	0	0	0	0	8	10
2	0	1	5	1	27	24
3	0	1	3	5	36	18
4	1	0	10	2	45	25
0 à 4	1	2	21	8	123	82
5	1	0	10	4	39	31
6	1	1	9	7	39	24
7	1	0	8	5	39	27
8	0	0	6	5	27	27
9	0	0	8	0	40	21
5 à 9	3	1	42	20	183	129
10	0	0	9	4	29	18
11	0	1	1	5	18	19
12	0	0	3	8	38	37
13	1	1	3	3	38	31
14	0	0	5	5	33	40
10 à 14	1	2	22	26	155	145
15	1	0	4	6	25	55
16	0	0	2	5	22	25
17	1	1	0	4	30	38

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
18	0	0	6	2	35	44
19	2	0	6	4	30	37
15 à 19	4	1	18	22	143	200
20	2	1	7	4	22	41
21	0	1	4	0	33	19
22	1	0	1	3	28	33
23	3	1	2	1	27	26
24	1	0	3	4	38	20
20 à 24	7	3	17	13	148	139
25	0	2	6	1	22	21
26	0	0	2	2	26	26
27	1	0	0	2	33	22
28	2	0	6	1	28	24
29	1	0	6	2	21	15
25 à 29	4	2	19	9	129	108
30 à 34	4	1	12	16	105	100
35 à 39	3	1	15	10	103	99
40 à 44	3	1	18	9	111	109
45 à 49	1	2	23	15	100	94
50 à 54	4	3	11	22	102	122
55 à 59	3	2	15	17	70	121
60 à 64	3	2	10	19	77	103
65 à 69	1	1	15	10	50	78
70 à 74	5	3	12	17	49	92
75 à 79	4	6	13	28	49	94
80 à 84	5	9	13	29	43	61
85 +	2	4	9	11	23	49
Inconnu	0	0	0	0	0	0
Àal	58	46	304	302	1764	1923

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.4.3 Position du piéton sur la chaussée

Près de 6 accidents sur 10 impliquant un piéton ont lieu alors que le piéton traverse la chaussée. En 2010, 53% des tués, 62% des blessés graves et 60% des blessés légers parmi les piétons l'ont été pendant la traversée d'une 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. Elle est moins importante lorsqu'il traverse à côté d'un passage pour piétons (à une distance de moins de 30 mètres) et la plus basse lorsqu'il traverse sur le passage. Cette constatation vaut pour tous les âges mais la gravité de ces trois types d'accidents augmente néanmoins avec l'âge (Figure 66).

Outre les accidents impliquant un piéton traversant en l'absence de passage pour piétons, les accidents où le piéton se déplace sur la chaussée s'avèrent les plus graves. Ces accidents ne représentent que 7% de l'ensemble des accidents impliquant un piéton mais sont tout de même à l'origine de 16% des tués parmi les piétons (Tableau 67).

TABLEAU 67 :

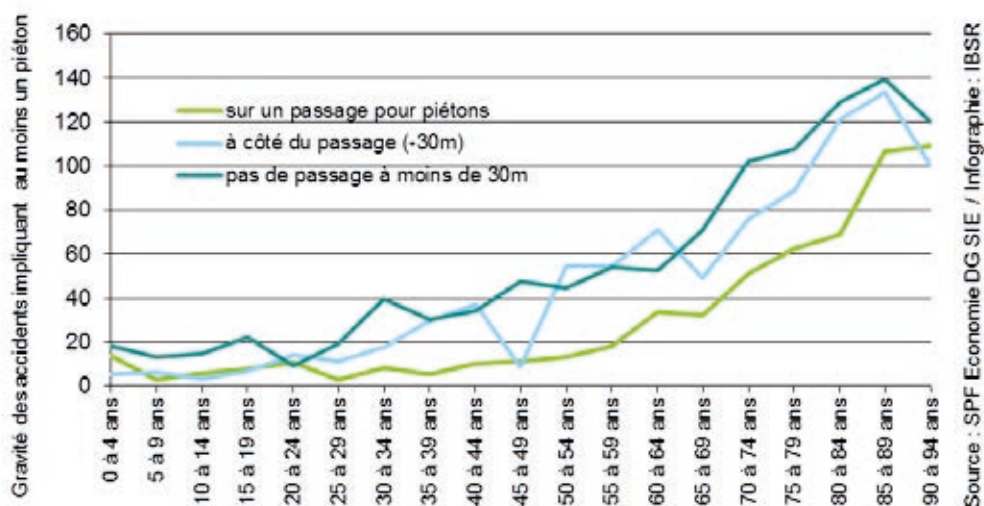
Nombre de victimes parmi les piétons selon leur place sur la chaussée – 2010 (pondéré)

		Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents	Gravité (2001-2010 Non pondéré)
Sur passage pour piétons	Réglé par feu rouge / vert pour piéton	4	41	283	313	21
	Réglé par un policier ou un surveillant habilité	0	2	8	9	0
	Non réglé	19	145	926	1039	22
A côté d'un passage (-30m)	Réglé par feu rouge / vert pour piéton	4	9	104	113	27
	Réglé par un policier ou un surveillant habilité	0	0	8	8	23
	Non réglé	14	74	431	520	31
Pas de passage à moins de 30 mètres		15	108	478	592	40
Autres	Sur trottoir ou accotement	7	70	440	475	23
	Sur une piste cyclable séparée de la chaussée	3	12	64	109	15
	Sort d'un véhicule	0	10	94	102	17
	Sur la chaussée, côté droit (par rapport au sens de la marche)	12	35	183	225	44
	Sur la chaussée, côté gauche (par rapport au sens de la marche)	5	8	81	96	47
	Joue, travaille sur la chaussée	7	33	235	255	29
	Inconnu	16	66	400	466	57
Total		106	613	3735	4323	31

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 66 :

Gravité des accidents impliquant un piéton selon la position du piéton lors de la traversée de la chaussée et selon la catégorie d'âge – 2001-2010 (non pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.4.4 Temporalité des accidents de piétons

Les taches sombres de la Figure 67 représentent les périodes les plus critiques pour les piétons, c'est-à-dire celles qui connaissent le plus grand nombre d'accidents graves de piétons. Les périodes les plus claires sont celles enregistrant le moins d'accidents graves. L'axe inférieur reproduit les mois de l'année ; les chiffres à droite de la figure représentent les heures pour une journée complète. La ligne noire au bas de la figure symbolise le lever du soleil et la ligne noire du haut le coucher du soleil. Les brusques glissements des lignes noires aux environs de fin mars et fin octobre représentent le passage de l'heure d'hiver à l'heure d'été (et inversement).

La figure ci-dessous révèle une concentration des accidents graves impliquant des piétons pendant les mois d'hiver, de novembre jusque mi-février (couleur rouge et noire). Pour ce qui concerne la répartition au cours d'une même journée, les accidents graves impliquant des piétons atteignent un pic entre 14 et 20 heures (couleur rouge et noire). A noter qu'aucun pic n'est constaté aux heures de pointe du matin.

La combinaison des deux constatations précitées est illustrée par une tache noire **de mi-novembre à mi-décembre de 14 à 20 heures autour de la ligne noire qui représente le coucher du soleil**. Il est très probable que le nombre d'accidents graves impliquant des piétons atteint sa limite maximale à ce moment précis en raison du passage de l'heure d'été à l'heure d'hiver. Après le passage à l'heure d'hiver, le soleil se couche une heure plus tôt, ce qui fait que les trajets/promenades qui avaient auparavant lieu en plein jour, doivent tout à coup être effectués au crépuscule ou dans l'obscurité. Il se peut que le passage à l'heure d'hiver demande un temps d'adaptation, tant de la part des piétons que de leurs opposants.

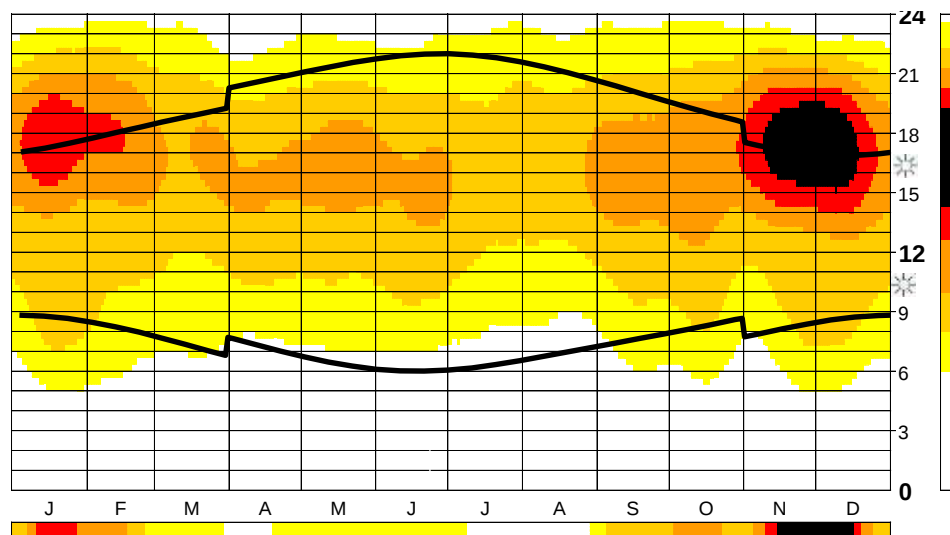
Le fait que la tache noire ne commence qu'une semaine après le changement d'heure est sans doute dû aux vacances de Toussaint qui, en 2010, ont eu lieu du 1er au 7 novembre inclus. Le nombre de déplacements entre le domicile et l'école est alors réduit à néant et les déplacements domicile-travail sont également moins fréquents.

Cette figure montre clairement que l'absence de lumière du jour et une mauvaise visibilité entraînent une forte augmentation de l'insécurité des piétons. Il est dès lors conseillé à ces derniers de veiller à être toujours bien visibles pour les autres usagers.

A noter que le caractère explicitement hivernal des accidents graves impliquant des piétons ne vaut pour aucun autre mode de déplacement dans une telle mesure.

FIGURE 67 :

Répartition des accidents graves impliquant des piétons sur les mois d'une année et sur les heures d'une journée – 2010 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

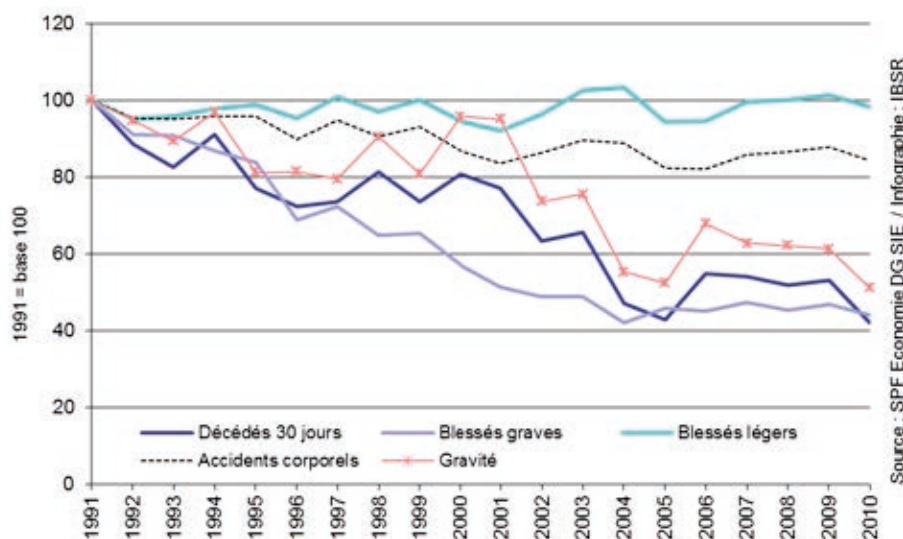
8.5 Cyclistes

8.5.1 Evolution

En 2010, 70 cyclistes ont perdu la vie dans un accident de la route ; 867 ont été grièvement blessés et près de 7000 légèrement blessés. Le nombre de blessés légers n'a plus du tout baissé depuis l'année 1991. Par contre, le nombre de cyclistes décédés et grièvement blessés a diminué de manière relativement constante de 1991 à 2004 inclus (près de -60% au total) mais, comme pour les piétons, les deux indicateurs n'affichent plus aucune baisse depuis 2004.

FIGURE 68 :

Evolution du nombre de cyclistes victimes et des accidents impliquant au moins un cycliste (non pondéré)⁶⁷



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

67 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 pris en compte.

TABLEAU 68 :

Evolution du nombre de cyclistes victimes et des accidents impliquant au moins un cycliste (non pondéré)⁶⁷

	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Ongevallen	Ernst
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	6657	16
2003	109	831	6169	6913	16
2004	78	718	6220	6854	12
2005	71	780	5682	6356	11
2006	91	766	5685	6334	15
2007	90	806	5990	6630	14
2008	86	774	6017	6690	13
2009	88	797	6102	6783	13
2010	70	751	5916	6507	11
2010 pondéré	70	867	6872	7549	10
Moyenne 1998-2000	130	1063	5850	6964	19
Evolution	-46%	-29%	1%	-7%	-43%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.5.2 Age et sexe

En ce qui concerne les catégories d'âge les plus touchées, on constate également des analogies entre les piétons et les cyclistes. Chez ces derniers aussi, **les « pics d'âge » se situent chez les jeunes (jusqu'à 19 ans inclus) et chez les seniors (déjà à partir de 50 ans)**. Les explications de ce phénomène sont les mêmes que pour les piétons, à savoir un possible comportement plus à risque et un plus grand nombre de déplacements à vélo chez les enfants et les jeunes (notamment sur le chemin de et vers l'école) et une plus grande vulnérabilité des seniors.

Depuis 2000, le nombre de cyclistes tués et de blessés graves par 100.000 habitants a fortement diminué chez les enfants et les jeunes jusqu'à 19 ans inclus et chez les seniors à partir de 70 ans. Pour les tranches d'âge intermédiaires, on n'observe toutefois aucune amélioration depuis 2000.

FIGURE 69 :

Nombre de décédés 30 jours et de blessés graves par 100 000 habitants par catégorie d'âge, cyclistes – 2010 et 2000 (non pondéré)

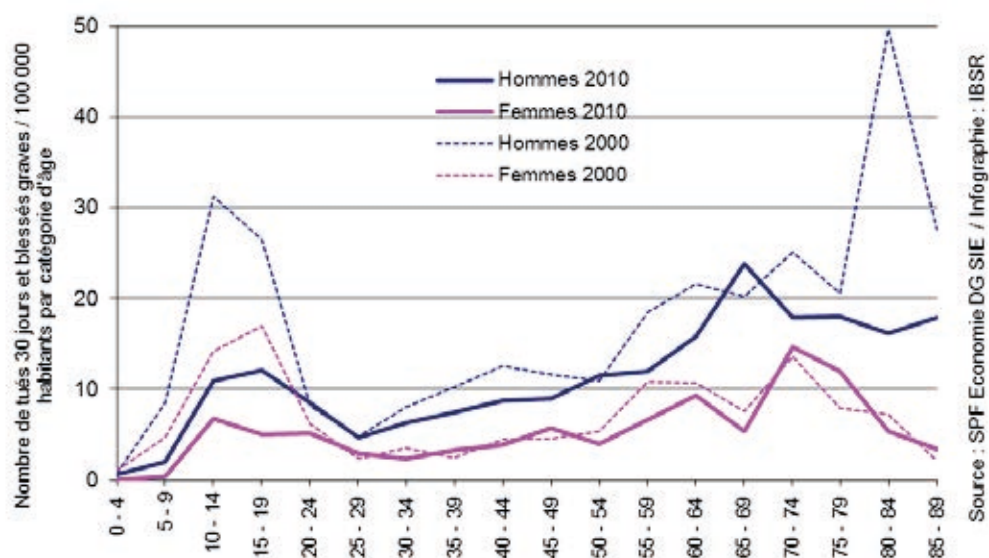


TABLEAU 69 :

Nombre de décédés 30 jours, de blessés graves et de blessés légers par âge et sexe, cyclistes – 2010 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
0	0	0	0	0	1	0
1	0	0	0	0	1	2
2	0	0	0	0	3	3
3	0	0	0	0	6	6
4	0	0	2	0	8	2
0 à 4	0	0	2	0	19	14
5	0	0	0	0	8	3
6	1	0	0	0	16	13
7	0	0	2	0	16	8
8	0	0	0	0	23	11
9	0	1	3	0	33	13
5 à 9	1	1	6	0	97	48
10	0	0	4	1	43	28
11	0	0	6	1	66	34
12	0	0	2	3	103	68
13	1	0	15	10	121	71
14	0	0	11	7	138	86
10 à 14	1	0	38	23	472	287
15	3	1	9	6	148	78
16	0	0	7	2	133	77
17	1	0	11	3	131	90
18	0	0	7	3	106	86
19	0	0	7	2	92	65
15 à 19	4	1	42	17	611	396

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
20	1	1	4	3	64	50
21	1	0	10	2	77	41
22	1	0	4	6	57	54
23	0	0	9	3	64	34
24	0	0	1	4	55	45
20 à 24	3	1	29	19	316	224
25	0	0	8	4	44	28
26	1	0	2	1	58	26
27	0	0	2	2	49	32
28	0	1	2	2	53	26
29	0	0	2	1	56	29
25 à 29	1	1	17	11	259	141
30 à 34	0	0	25	10	257	150
35 à 39	2	0	30	14	271	102
40 à 44	1	1	38	17	320	137
45 à 49	3	1	40	26	348	160
50 à 54	2	2	48	15	346	184
55 à 59	3	1	44	25	297	122
60 à 64	2	2	54	32	247	124
65 à 69	5	0	55	15	185	94
70 à 74	3	7	39	33	144	104
75 à 79	5	4	30	28	118	84
80 à 84	4	1	16	10	73	27
85 +	3	3	10	3	42	13
Inconnu	0	0	0	0	3	0
Total	43	26	563	298	4422	2408

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.5.3 Position du cycliste sur la chaussée

Malgré l'intérêt indéniable du Tableau 70 et de la Figure 70 concernant la position des cyclistes blessés sur la chaussée, leur interprétation n'est pas évidente.

Le Tableau 70 donne le nombre d'accidents impliquant un cycliste et la gravité spécifique de ces accidents selon le type de piste cyclable. Il en ressort que 63% des cyclistes tués et 61% des cyclistes blessés graves ne se trouvaient pas sur une piste cyclable au moment de l'accident. Le nombre de cyclistes tués sur des pistes cyclables séparées de la chaussée (20%) et le nombre de cyclistes tués sur la chaussée (17%) est pratiquement identique. On ne peut toutefois en déduire que les pistes cyclables séparées de la chaussée n'ont pas fait leurs preuves par rapport aux pistes cyclables sur la chaussée. Il n'est pas impossible que le nombre élevé de tués sur les pistes cyclables séparées de la chaussée soit dû au plus grand nombre de kilomètres parcourus sur ce type de pistes cyclables.

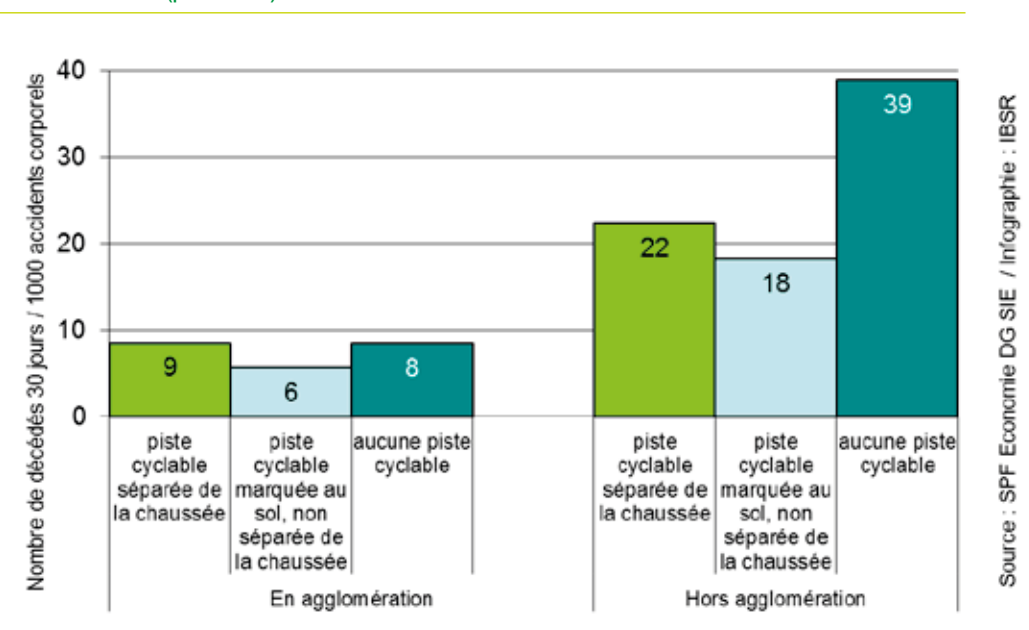
Deux autres constatations basées sur le Tableau 70 ne peuvent être interprétées de manière claire. La première concerne la **gravité plus importante des accidents de vélo survenant sur des pistes cyclables séparées de la chaussée par rapport aux accidents de vélo sur la chaussée**. Ceci vaut tant pour les pistes cyclables situées en agglomération que celles situées en dehors (Figure 70). La seconde a trait à la **gravité plus élevée des accidents de vélo où le cycliste, circulant sur une piste cyclable bidirectionnelle, roule en sens normal par rapport aux accidents impliquant un cycliste y roulant à contresens**.

TABEAU 70 :
Indicateurs-clés des accidents de vélos selon le type de piste cyclable – 2010 (pondéré)

Position du vélo	Type de piste cyclable	Décédés 30 jours		Blessés graves	
		Nombre	%	Nombre	%
Sur une piste cyclable séparée de la chaussée	Piste cyclable unidirectionnelle	6	9%	55	6%
	Piste cyclable bidirectionnelle, le cycliste roule en sens normal	6	9%	52	6%
	Piste cyclable bidirectionnelle, le cycliste roule à contresens	2	3%	24	3%
Piste cyclable marquée au sol	Piste cyclable unidirectionnelle	9	13%	155	18%
	Piste cyclable bidirectionnelle, le cycliste roule en sens normal	2	3%	31	4%
	Piste cyclable bidirectionnelle, le cycliste roule à contresens	1	1%	23	3%
Aucun de ces cas		44	63%	524	61%
Total des accidents de vélos		70	100%	866	100%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 70 :
Comparaison de la gravité des accidents de vélos en et hors agglomération, selon le type de piste cyclable – 2010 (pondéré)⁶⁹



⁶⁸ Pour que la fiabilité de la gravité (nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents corporels) soit suffisante, l'indicateur a été calculé sur la base des chiffres d'accidents (non pondérés) des 10 dernières années. Seuls les cyclistes décédés 30 jours ont été pris en considération.

⁶⁹ Pour le calcul de la gravité, seuls les cyclistes décédés 30 jours ont été pris en considération.

Blessés légers		Accidents		Gravité ⁶⁸ (2001-2010 Non pondéré)
Nombre	%	Nombre	%	
540	8%	601	8%	15,9
322	5%	356	5%	16,3
206	3%	220	3%	5,3
1248	18%	1382	18%	12,2
420	6%	443	6%	7,9
276	4%	283	4%	6,9
3858	56%	4261	56%	15,4
6870	100%	7545	100%	9,3

8.5.4 Accidents types impliquant un cycliste

Les types d'accidents les plus fréquents repris dans le Tableau 71 peuvent être regroupés en trois catégories. Signalons tout d'abord le nombre particulièrement élevé de non-respects de la priorité, tant de la part du cycliste que de son opposant. **Ce refus de priorité est à l'origine de 28% de l'ensemble des accidents de vélos ainsi que de 28% des cyclistes décédés.** Ce faisant, l'infraction est plus souvent le fait de l'opposant que du cycliste même. Cela dit, en cas d'issue fatale, c'est généralement le cycliste qui est en tort.

La deuxième catégorie d'accidents types impliquant un cycliste résulte d'un problème au niveau des **capacités de conduite du cycliste** qui perd le contrôle de son vélo et/ou chute. Ce facteur d'accident est mentionné pour 18% des accidents de vélo et 20% des cyclistes tués.

Un dernier groupe d'accidents de vélo résulte d'un **manque d'attention de la part de l'opposant du cycliste**. Les accidents liés à l'angle mort et les collisions contre des portières ouvertes relèvent de cette dernière catégorie, tout comme les collisions entre un cycliste et un véhicule qui quitte ou qui entre dans une place de stationnement. 8% des accidents de vélo et 10% des cyclistes tués repris au Tableau 71 répondent à cette description.

TABLEAU 71 :
Indicateurs-clés des accidents de vélos typiques⁷⁰ – 2010 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Accidents		Gravité ⁷¹
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Total des accidents de vélo	70	100%	867	100%	6872	100%	7549	100%	124
Angle mort ⁷²	2	3%	9	1%	18	0%	29	0%	389
Chute du cycliste	6	9%	166	19%	935	14%	1030	14%	167
L'opposant fait demi-tour	0	0%	4	1%	31	0%	31	0%	141
Contre une portière ouverte	2	3%	29	3%	306	4%	322	4%	95
L'opposant entre/sort d'un parking ou d'un garage	3	4%	13	1%	318	5%	327	4%	49
Le cycliste perd le contrôle du véhicule	8	11%	51	6%	259	4%	297	4%	197
Le cycliste effectue une manœuvre d'évitement	0	0%	23	3%	143	2%	149	2%	154
Le cycliste brûle un feu rouge	0	0%	12	1%	44	1%	56	1%	209
L'opposant brûle un feu rouge	0	0%	6	1%	11	0%	16	0%	359
L'opposant ne cède pas la priorité	8	11%	162	19%	1410	21%	1522	20%	112
Le cycliste ne cède pas la priorité	12	17%	81	9%	516	8%	594	8%	157

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR ^{71 72}

8.5.5 Temporalité des accidents de vélos

Plus tôt dans ce rapport (Figure 67), il est apparu que les accidents graves impliquant des piétons atteignent un pic pendant les mois d'hiver, de novembre à mi-février.

La Figure 71 montre clairement que les accidents de vélos connaissent une toute autre répartition au fil des mois de l'année, avec une forte concentration en été, d'avril à fin octobre.

Contrairement aux accidents graves de vélos qui connaissent un pic au coucher du soleil, la couleur rouge dans la Figure 71 ne dépasse jamais la ligne de démarcation noire du coucher de soleil. Les accidents graves impliquant un cycliste se répartissent uniformément sur la journée de 10 heures à 20 heures (couleur rouge), avec un pic dans l'après-midi de 13 heures à 18 heures (pas de pic matinal). Une autre différence par rapport aux accidents de piétons est **l'absence de pic après le passage à l'heure d'hiver le 31 octobre** (année 2010) et le fait que la plupart des accidents de vélos ont lieu **en plein jour**.

Ces constatations concordent avec les caractéristiques temporelles des déplacements à vélo. L'usage de la bicyclette à des fins récréatives ou sportives diminue en

70 Cette liste d'accidents types impliquant un cycliste n'est ni exhaustive, ni exclusive. En d'autres termes, 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.

71 La gravité dans ce tableau est exceptionnellement calculée comme le nombre de cyclistes tués ou grièvement blessés par 1000 accidents de vélos. Le calcul « classique » de la gravité se fait sans inclusion des cyclistes grièvement blessés mais, dans certaines cellules du tableau, le nombre de cyclistes tués est trop bas pour permettre d'arriver à des résultats sensés et comparables entre eux.

72 Un accident dû à l'angle mort, tel que repris dans ce tableau, répond aux conditions suivantes :

- un camion tourne à droite
- un cycliste en est victime
- les deux usagers circulent sur la même route
- le sens de déplacement est le même pour les deux usagers

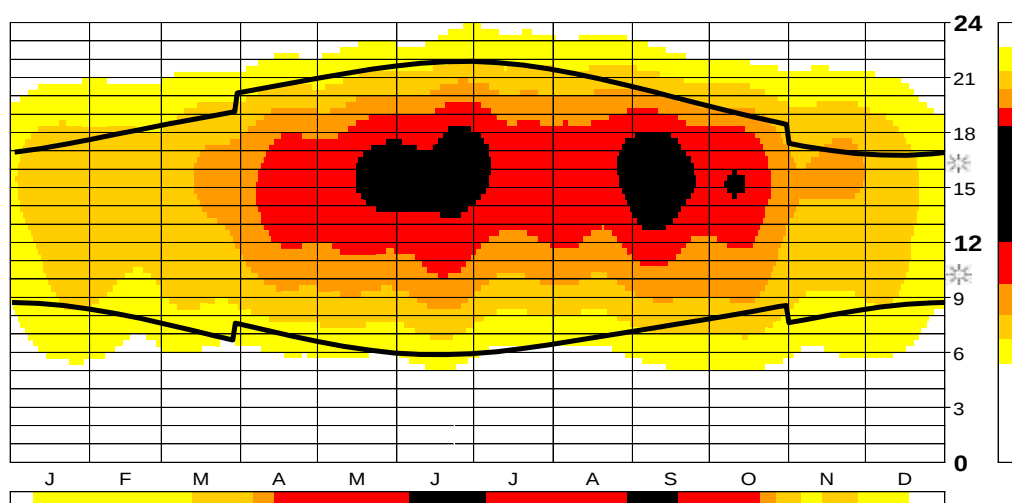
Les conditions particulièrement strictes auxquelles doivent répondre les accidents liés à un angle mort dans ce rapport (en principe le camion a aussi un angle mort à l'arrière du véhicule, il peut provoquer un accident lié à l'angle mort en tournant à gauche, etc.) et le fait que les données reprises dans la banque de données d'accidents sont incomplètes font que le nombre d'accidents liés à un angle mort est fortement sous-estimé.

effet pendant les mois d'hiver. Cela vaut également pour les déplacements domicile-travail et domicile-école.

Cette baisse du nombre de déplacements domicile-travail et domicile-école explique très certainement la légère diminution du nombre d'accidents graves impliquant des cyclistes pendant les mois d'été. Le début du pic d'accidents (couleur rouge) après les vacances de Pâques et la fin de ce pic au début des vacances de Toussaint (couleur rouge) sont certainement liés, eux aussi, à une hausse et une baisse respectives des déplacements domicile-travail et domicile-école à vélo. Les vacances de Pâques et de Toussaint coïncident d'ailleurs avec le début et la fin de l'heure d'été. Il se peut également que les cyclistes anticipent mieux que les piétons les dangers potentiels liés au crépuscule et à la nuit (notamment par le port de gilets fluorescents).

FIGURE 71 :

Répartition des accidents graves impliquant des cyclistes sur les mois d'une année et sur les heures d'une journée – 2010 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.6 Cyclomotoristes

8.6.1 Evolution

Le cyclomotoriste est le seul usager dont tous les indicateurs de sécurité routière connaissent une telle tendance à la baisse.

En 2010, on a recensé 22 tués parmi les cyclomotoristes, tous types confondus. Il s'agit du nombre de tués le plus bas sur l'ensemble des types d'usagers abordés dans ce chapitre. La catégorie des cyclomoteurs à trois ou quatre roues n'a comptabilisé aucun tué en 2010. Les accidents corporels avec des cyclomoteurs à 3 ou 4 roues restent pour le moment très limités.

L'évolution du nombre de tués entre 1991 et 2010 n'est pas la même pour les cyclomotoristes classe A que pour ceux de la classe B. Pour les premiers, on enregistre une baisse ininterrompue du nombre de blessés graves et de tués entre 1991 et 2010 tandis que le nombre de blessés légers atteint un pic en 1999 avant d'amorcer une forte baisse.

Quant aux cyclomoteurs classe B, l'évolution du nombre de blessés graves et de tués est fort similaire à celle de piétons : la forte baisse initiale s'estompe au fil des ans et atteint une stagnation en 2004, après une diminution globale de 75%. A dater de cette année-là, le nombre de tués et de blessés graves parmi les cyclomotoristes classe B n'évolue pratiquement plus. Le nombre de blessés légers parmi les cyclomotoristes classe B fluctue depuis 1991 et a baissé de près de 40% en 2010 par rapport à 1991.

FIGURE 72 :

Evolution des cyclomotoristes classe A victimes et des accidents impliquant au moins un cyclo classe A (non pondéré)⁷³

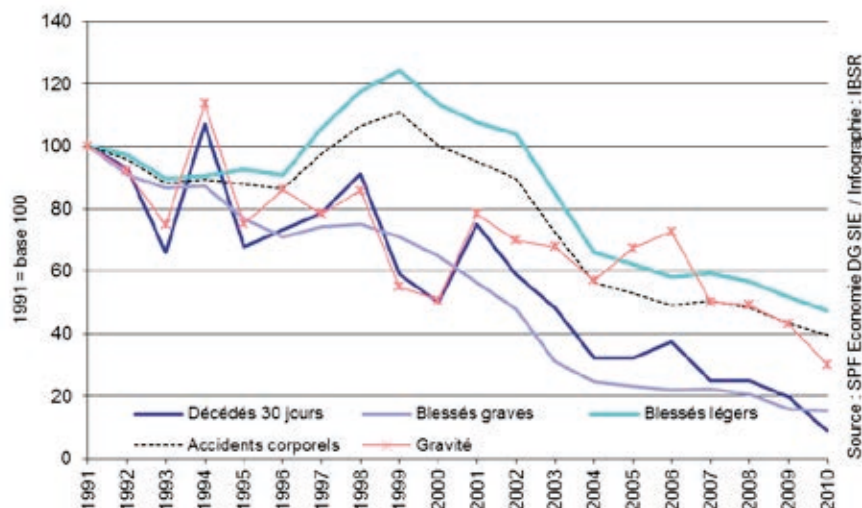


TABLEAU 72 :

Evolution du nombre de cyclomotoristes victimes et du nombre d'accidents impliquant au moins un cyclomoteur (non pondéré)^{73,74}

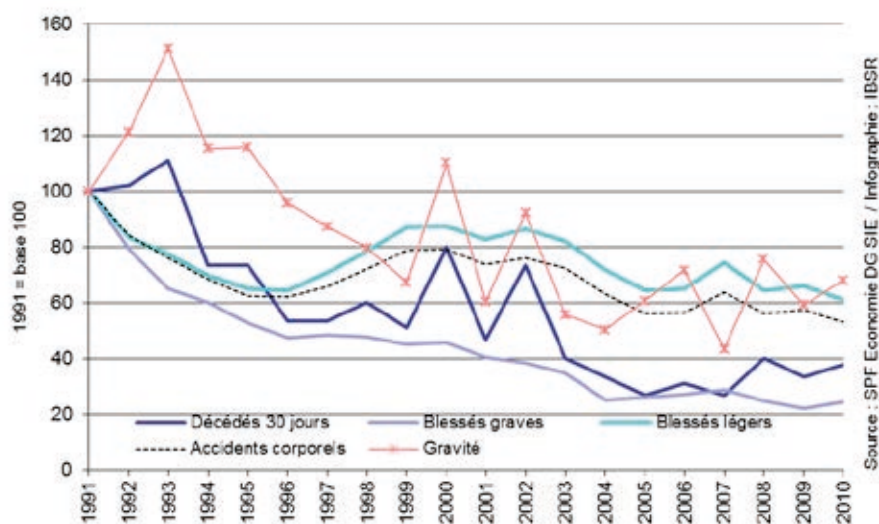
	Décédés 30 jours			Blessés graves		
	Classe A	Classe B	A 3 ou 4 roues	Classe A	Classe B	A 3 ou 4 roues
1991	56	45	0	1015	980	7
1992	52	46	0	922	775	6
1993	37	50	0	881	638	5
1994	60	33	0	885	589	6
1995	38	33	0	779	517	8
1996	41	24	2	721	465	5
1997	44	24	0	754	475	2
1998	51	27	0	762	470	8
1999	33	23	0	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	236	257	5
2006	21	14	1	222	267	4
2007	14	12	0	226	281	3
2008	14	18	0	209	244	4
2009	11	15	0	162	218	4
2010	5	17	0	155	239	7
2010 pondéré	5	17	0	176	275	8
Moyenne 1998-2000	37	29	0	714	454	8
Evolution	-87%	-41%	0%	-78%	-47%	-16%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

⁷³ L'évolution des décédés 30 jours, des blessés graves et des blessés légers concerne uniquement les cyclos 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 les conducteurs du cyclo A sont également pris en compte.

FIGURE 73 :

Evolution des cyclomoteurs classe B victimes et des accidents impliquant au moins un cyclomoteur classe B (non pondéré)⁷⁴



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Blessés légers			Accidents			Gravité ⁷⁵	
Classe A	Classe B	A 3 ou 4 roues	Classe A	Classe B	A 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	2679	23	3234	2990	37	9	6
2342	2340	20	2520	2610	22	8	6
2210	2103	29	2359	2312	37	9	7
2069	2124	36	2190	2326	40	10	8
2104	2423	38	2260	2633	40	7	5
2013	2103	27	2156	2322	41	6	9
1838	2149	30	1931	2369	39	6	7
1687	1986	27	1763	2194	30	4	8
1934	2304	30	2019	2540	34	3	7
4211	2744	23	4730	3166	27	8	10
-60%	-28%	+17%	-63%	-31%	+11%	-53%	-21%

⁷⁴ L'évolution des décédés 30 jours, des blessés graves et des blessés légers concerne uniquement les cyclos 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 les conducteurs du cyclo B sont également pris en compte.

⁷⁵ La gravité des accidents impliquant des cyclomoteurs à 3 ou 4 roues n'est pas reprise dans le tableau étant donné que le nombre de décédés 30 jours pour ces moyens de transport est trop bas pour représenter une gravité fiable.

8.6.2 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 blessés graves et les tués sont recensés principalement parmi la tranche d'âge des 15-19 ans.** Ce n'est pas un hasard s'il s'agit de l'âge minimum légal pour les cyclomotoristes. Comme le cyclomoteur offre une plus grande mobilité et indépendance que le vélo, de nombreux jeunes de 16 et 17 ans optent pour ce moyen de transport. Dès qu'ils ont le permis B, bon nombre de cyclomotoristes optent pour la voiture. Le nombre de blessés graves et mortellement blessés par 100 000 habitants est dès lors beaucoup plus bas dans la tranche d'âge de 20 à 24 ans inclus.

Depuis 2000, on note une importante progression chez les 15 à 19 ans : en 2010, le nombre de tués et de blessés graves par 100 000 habitants ne représente plus qu'un quart du nombre recensé en 2000.

FIGURE 74 :

Nombre de décédés 30 jours et de blessés graves par 100 000 habitants, par catégorie d'âge, cyclomotoristes – 2010 et 2000 (non pondéré)

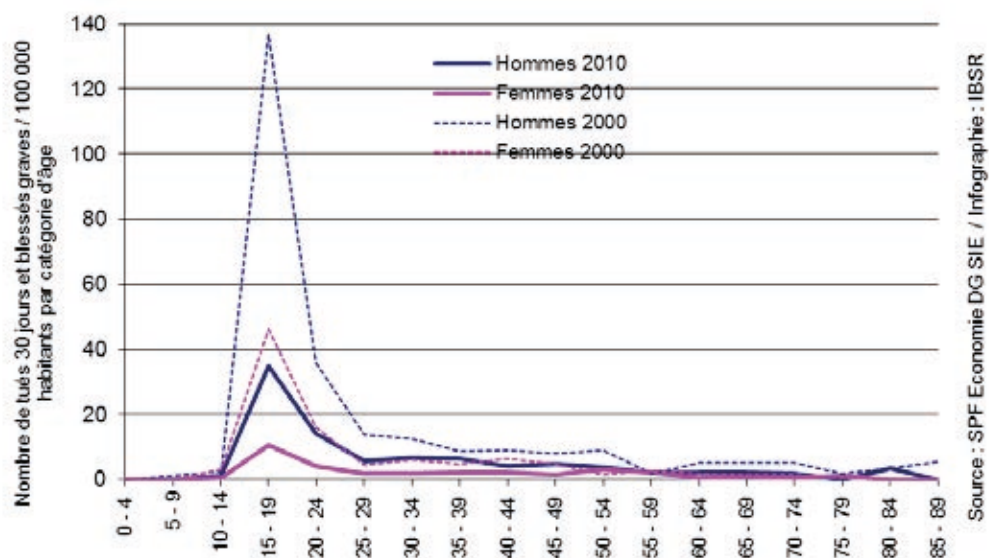


TABLEAU 73 :

Nombre de décédés 30 jours, de blessés graves et de blessés légers par âge et par sexe, cyclomotoristes – 2010 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
0 à 14	0	0	5	2	33	37
15	0	0	7	1	39	26
16	1	1	44	11	511	161
17	3	1	28	9	426	145
18	2	0	26	12	259	108
19	1	0	20	5	141	72

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
15 à 19	7	2	125	37	1376	512
20	0	0	10	6	118	61
21	1	0	12	2	73	53
22	0	0	10	2	73	37
23	1	0	9	0	50	33
24	0	0	10	5	64	27
20 à 24	2	0	51	15	378	210
25	0	0	1	1	31	40
26	0	0	9	2	41	14
27	0	0	5	1	41	25
28	0	0	5	2	39	22
29	0	0	3	0	45	24
25 à 29	0	0	23	7	198	124
30 à 34	1	0	25	7	160	80
35 à 39	0	1	28	8	154	98
40 à 44	3	0	15	10	137	98
45 à 49	1	0	21	7	126	105
50 à 54	2	1	14	13	102	64
55 à 59	0	0	8	8	62	65
60 à 64	0	0	8	2	23	17
65 à 69	1	0	5	2	13	11
70 à 74	0	0	5	1	21	7
75 à 79	0	0	0	3	15	2
80 à 84	1	0	3	0	11	0
85 +	0	0	0	0	2	0
Inconnu	0	0	0	0	1	0
Total	18	4	335	123	2811	1430

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.6.3 Accidents types impliquant un cyclomotoriste

Les types d'accidents de cyclomoteurs les plus fréquents repris dans le Tableau 74 peuvent être regroupés dans les mêmes trois catégories que les types d'accidents de vélos repris au Tableau 71.

Comme pour les accidents de vélos, le non-respect de la priorité, tant de la part du cyclomotoriste que de son opposant, représente une importante cause d'accident. **Cette infraction aux règles de priorité est à l'origine de 29% de l'ensemble des accidents de cyclomoteurs et de 18% des cyclomotoristes décédés.**

Un problème concernant les **capacités de conduite du cyclomotoriste** (chute et perte de contrôle) est responsable de 22% de l'ensemble des accidents de cyclomoteur et de 23% des tués parmi les cyclomotoristes.

Une dernière catégorie d'accidents impliquant des cyclomotoristes pouvant être constituée sur la base du Tableau 74 sont les accidents dus à un **manque d'attention de la part de l'opposant du cyclomotoriste**. Cette catégorie reprend les accidents dus à l'angle mort, les collisions contre des portières ouvertes et les collisions entre un cyclomoteur et un véhicule qui quitte ou qui entre dans une place de stationnement. En 2010, 8% de l'ensemble des accidents de cyclomoteurs relèvent de cette catégorie. Cela dit, aucun d'entre eux n'a connu une issue fatale.

TABLEAU 74 :
Indicateurs-clés des accidents de cyclomoteurs typiques⁷⁶ – 2010 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Accidents		Gravité ⁷⁷
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Total des accidents de cyclo	22	100%	460	100%	4267	100%	4569	100%	105
Angle mort ⁷⁸	0	0%	0	0%	2	0%	2	0%	0
Chute du cyclomotoriste	5	23%	68	15%	604	14%	647	14%	112
L'opposant fait demi-tour	0	0%	4	1%	71	2%	68	1%	63
Contre une portière ouverte	0	0%	1	0%	35	1%	33	1%	32
L'opposant entre/sort d'un parking ou d'un garage	0	0%	18	4%	341	8%	332	7%	55
Le cyclomotoriste perd le contrôle du véhicule	0	0%	65	14%	345	8%	381	8%	170
Le cyclomotoriste effectue une manœuvre d'évitement	1	5%	12	3%	109	3%	125	3%	105
Le cyclomotoriste brûle un feu rouge	0	0%	5	1%	15	0%	19	0%	247
L'opposant brûle un feu rouge	0	0%	3	1%	8	0%	8	0%	426
L'opposant ne cède pas la priorité	2	9%	86	19%	1034	24%	1051	23%	84
Le cyclomotoriste ne cède pas la priorité	2	9%	43	9%	253	6%	272	6%	167

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.6.4 Temporalité des accidents de cyclomoteurs

La répartition des accidents graves impliquant un cyclomoteur est similaire à celle des accidents graves impliquant des cyclistes. La couleur rouge dans la Figure 75 concerne les mois d'été, de **début avril à fin novembre**, et de 14 heures à 21 heures. Comme pour les piétons et les cyclistes, on ne relève pas de pic matinal.

Contrairement aux cyclistes mais à l'instar des piétons, la période qui suit le passage à **l'heure d'hiver semble être une période critique pour les cyclomotoristes**. Alors que les accidents de vélos connaissent leur plus forte concentration en plein jour et les accidents de piétons au coucher du soleil, les accidents graves impliquant des cyclomoteurs se situent quelque part entre les deux. **Les accidents graves impliquant des cyclomotoristes atteignent un pic en fin d'après-midi et au crépuscule.**

Lors de l'interprétation de la figure ci-après, il faut également tenir compte de l'âge des cyclomotoristes. L'usage du cyclomoteur est populaire parmi les **jeunes en âge scolaire** entre 16 et 19 ans mais rencontre peu de succès auprès des autres tranches d'âge. L'augmentation du nombre d'accidents graves impliquant des cyclomotoristes après les vacances de Pâques, la baisse aux alentours des vacances de Toussaint et la légère diminution temporaire pendant les vacances d'été sont certainement liés aux déplacements domicile-école.

⁷⁶ Cette liste d'accidents types impliquant un cyclomotoriste n'est ni exhaustive, ni exclusive. En d'autres termes, la somme des différents types d'accidents n'est pas égale au nombre d'accidents impliquant un cyclomotoriste et un même accident peut se retrouver dans plusieurs catégories.

⁷⁷ La gravité dans ce tableau est exceptionnellement calculée comme le nombre de cyclomotoristes tués et grièvement blessés par 1000 accidents de cyclomoteur.

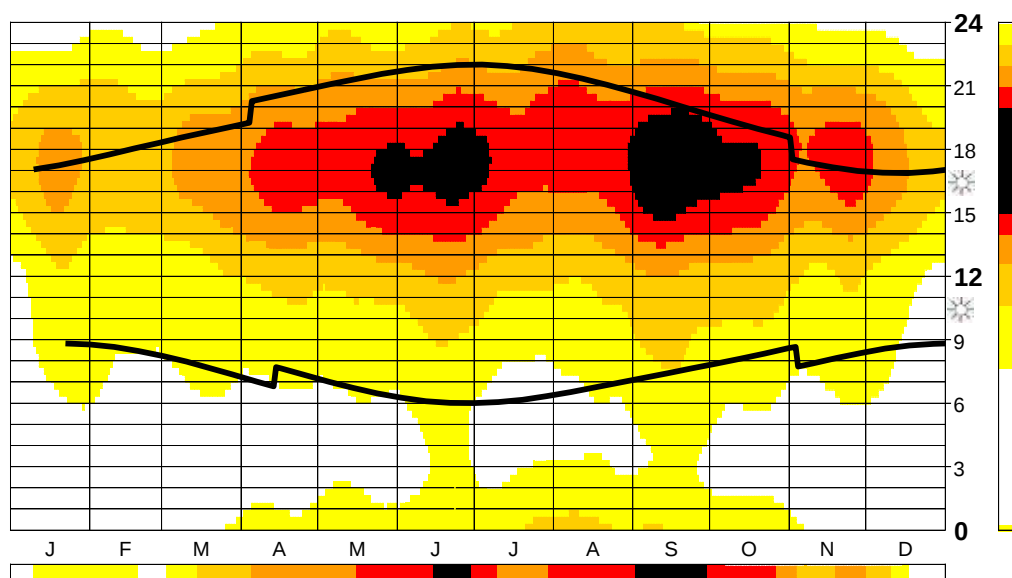
⁷⁸ Un accident dû à l'angle mort tel que repris dans ce tableau répond aux conditions suivantes :

- un camion tourne à droite
- un cyclomotoriste en est victime
- les deux usagers circulent sur la même route
- le sens de déplacement est le même pour les deux usagers

Les conditions particulièrement strictes auxquelles doivent répondre les accidents liés à l'angle mort dans ce rapport (en principe le camion a aussi un angle mort à l'arrière du véhicule, il peut provoquer un accident lié à l'angle mort en tournant à gauche, etc.), et le fait que les données reprises dans la banque de données d'accidents sont incomplètes font que le nombre d'accidents liés à l'angle mort est fortement sous-estimé.

FIGURE 75 :

Répartition des accidents graves impliquant des cyclomotoristes sur les mois d'une année et sur les heures d'une journée – 2010 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.7 Motocyclistes

8.7.1 Evolution

Le formulaire d'analyse des accidents de la circulation comprend deux catégories de motos, à savoir celles de 400 cm³ ou moins et celles de plus de 400 cm³. Cette dernière catégorie connaît le plus grand nombre d'accidents et de victimes. **Toutes cylindrées confondues, ces accidents ont fait 102 tués en 2010.** Ce nombre est moins élevé qu'en 2009, où il se chiffrait à 138.

Pour les motos de ≤ 400 cm³, on constate une baisse de l'ensemble des victimes – tués, blessés graves et blessés légers – entre 1991 environ et **2002. Après cette date, le nombre de tués et de blessés graves connaît une stagnation** tandis que le nombre de blessés légers est en augmentation.

L'évolution du nombre de victimes parmi les **motocyclistes > 400 cm³** est totalement différente en ce sens qu'au lieu de baisser pendant les années '90, ce nombre est en augmentation (même si cette augmentation est moins prononcée pour les blessés graves). **Après l'an 2002, le nombre de blessés légers a tendance à stagner tandis que le nombre de tués et de blessés graves est en baisse.**

Cette 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. Ainsi il se peut que, dans les années '90, les plus grosses cylindrées aient davantage gagné en popularité que les cylindrées plus légères, mais que cette dernière catégorie ait effectué une manœuvre de rattrapage au cours de la dernière décennie. Les statistiques concernant le nombre d'immatriculations de motos de la Fédération Belge de l'Industrie Automobile et du Cycle (FEBIAC) semblent confirmer cette tendance. Par rapport à l'ensemble des motos (et des trikes et quads) immatriculées, la part représentée par les motos de moins de 126cc est en effet passé de 13% en 2006 à 23% en 2010⁷⁹.

⁷⁹ FEBIAC et SPF Mobilité et Transports "Immatriculations de motos, trikes et quads neufs et de seconde main en fonction de la cylindrée." www.febiac.be/statistiques/2011/2.B.13.%20Immatriculations%20de%20motos%20neuves%20par%20cat%20E9gorie%20de%20cylindr%20E9e.xls. Ces statistiques ne prévoient pas de distinction entre les motos ≤ 400 cc et >400 cc.

Alors que les cyclomoteurs ont connu la meilleure évolution depuis 1991, les motards affichent le plus mauvais parcours. Les conducteurs de motos de >400cc forment le seul type d'utilisateur pour lequel le nombre de tués recensés en 2010 n'a pas baissé par rapport à 1991. A l'exception des camionnettes, les motos de ≤ 400cc et > 400cc représentent également le seul moyen de transport qui comptabilise plus de blessés légers en 2010 qu'en 1991.

FIGURE 76 :

Evolution des motocyclistes (≤ 400cc) victimes et des accidents impliquant au moins une moto (≤ 400cc) (non pondéré)⁸⁰

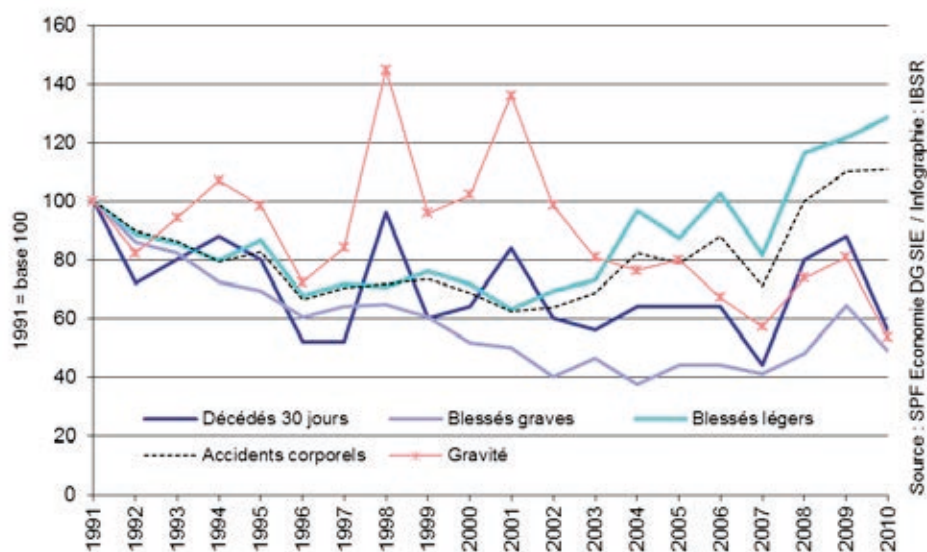
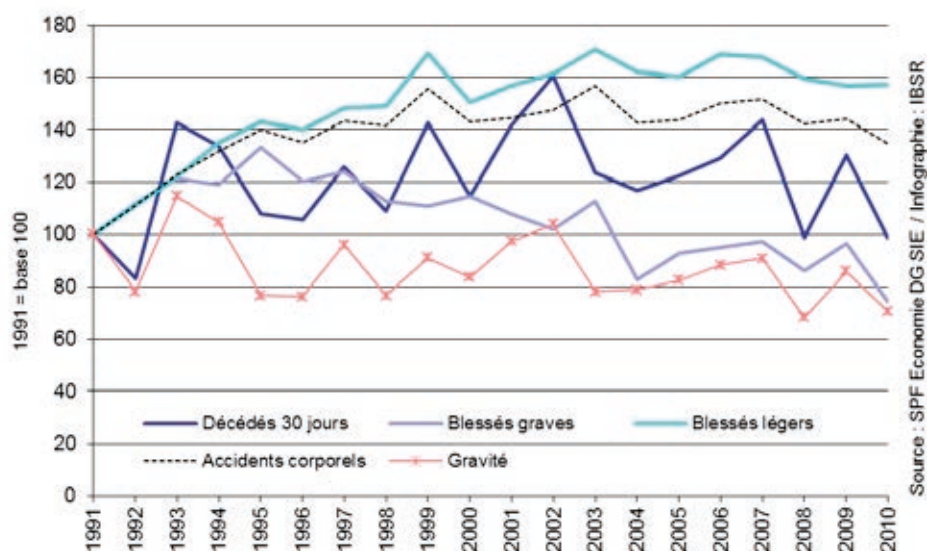


FIGURE 77 :

Evolution des motocyclistes (> 400cc) victimes et des accidents impliquant au moins une moto (> 400cc) (chiffes non pondérés)⁸¹



80 L'évolution des décédés 30 jours, des blessés graves et des blessés légers concerne uniquement les motocyclistes (≤ 400cc). Pour l'évolution de la gravité et du nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents, les usagers décédés suites d'un accident impliquant une moto (≤ 400cc) mais qui ne sont pas des conducteurs de moto (≤ 40cc) sont également pris en compte.

81 L'évolution des décédés 30 jours, des blessés graves et des blessés légers concerne uniquement les motocyclistes (> 400cc). Pour l'évolution de la gravité et du nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents, les usagers décédés suites d'un accident impliquant une moto (> 400cc) mais qui ne sont pas des conducteurs de moto (> 400cc) sont également pris en compte.

TABLEAU 75 :

Evolution des motocyclistes victimes et des accidents impliquant au moins une moto (séparé en motos de ≤ 400cc et > 400cc) (non pondéré)^{80, 81}

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Accidents		Gravité	
	≤400cc	>400cc	≤400cc	>400cc	≤400cc	>400cc	≤400cc	>400cc	≤400cc	>400cc
1991	25	89	259	645	638	1305	859	1825	31	54
1992	18	74	223	722	567	1448	772	2028	26	42
1993	20	127	214	782	548	1594	743	2243	30	62
1994	22	119	188	767	509	1765	684	2406	34	56
1995	20	96	180	859	553	1865	712	2552	31	41
1996	13	94	157	774	432	1825	572	2469	23	41
1997	13	112	166	800	459	1934	604	2617	26	52
1998	24	97	168	727	451	1945	616	2581	45	41
1999	15	127	157	714	486	2208	630	2843	30	49
2000	16	102	134	738	459	1965	591	2611	32	45
2001	21	126	130	694	402	2048	538	2639	43	52
2002	15	143	104	656	443	2107	549	2693	31	56
2003	14	110	120	726	467	2229	590	2863	25	42
2004	16	104	97	532	617	2114	708	2600	24	42
2005	16	109	114	599	557	2090	676	2623	25	44
2006	16	115	114	613	656	2205	758	2743	21	47
2007	11	128	107	627	522	2188	612	2769	18	49
2008	20	88	125	554	742	2081	861	2598	23	37
2009	22	116	167	623	778	2048	945	2628	25	46
2010	14	88	127	481	820	2051	951	2457	17	38
2010 pondéré	14	88	144	538	943	2323	1090	2770	15	34
Moyenne 1998-2000	18	109	153	726	465	2039	612	2678	36	45
Evolution	-24%	-19%	-17%	-34%	+76%	+1%	+55%	-8%	-53%	-16%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.7.2 Age et sexe

Les accidents impliquant une moto sont surtout une affaire d'hommes. **100 des 102 motards décédés en 2010 sont des hommes.** En 2000, on observait encore un pic du nombre de tués et de blessés graves par 100 000 habitants dans la tranche d'âge des 25 à 29 ans inclus. Actuellement, ce pic s'est nivelé et on remarque plutôt « un plateau » de 20 à 50 ans.

Les personnes ayant obtenu leur permis B avant 1989 peuvent conduire une moto sans être en possession d'un permis A et sans avoir suivi de formation spécifique à la conduite d'une moto, quelle que soit la cylindrée. Ce manque de formation peut jouer un rôle dans l'implication relativement élevée des quadra- et quinquagénaires dans les accidents de motos. Par ailleurs, l'association des deux phénomènes contribue, elle aussi, à l'augmentation du nombre de victimes parmi les hommes d'âge moyen. Il y a, d'une part, les quadra- et quinquagénaires qui s'achètent une moto pour la première fois et, d'autre part, ceux qui ont acheté une moto lorsqu'ils étaient plus jeunes et qui ne s'en séparent pas à l'âge de 40 ou 50 ans.

FIGURE 78 :

Nombre de décédés 30 jours et de blessés graves par 100 000 habitants par catégorie d'âge, motards – 2010 et 2000 (non pondéré)

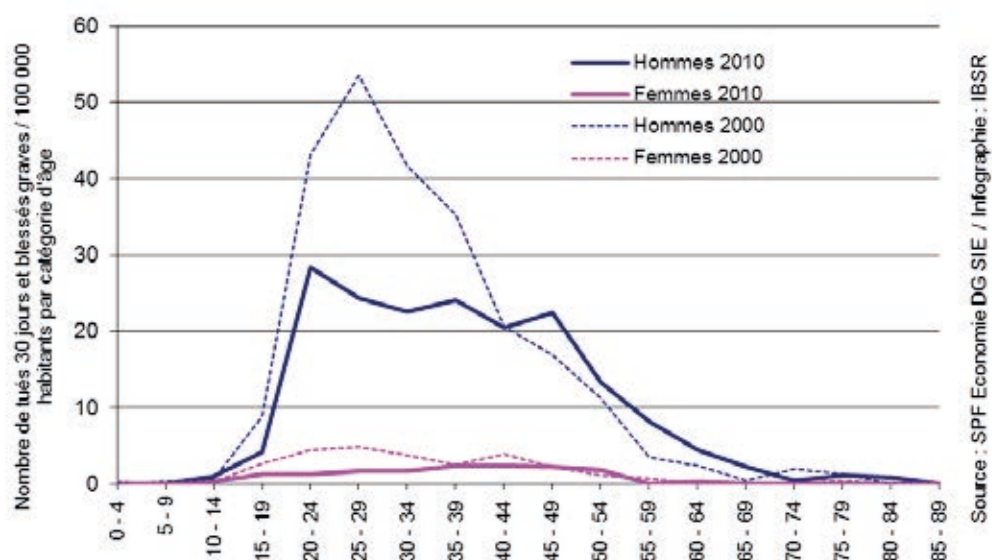


TABLEAU 76 :

Nombre de décédés 30 jours, de blessés graves et de blessés légers par âge et sexe, motocyclistes – 2010 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
0 à 14	1	0	2	1	21	7
15	0	0	0	0	0	0
16	0	0	1	0	8	6
17	0	0	1	1	20	4
18	0	0	3	2	39	2
19	1	0	9	1	35	6
15 à 19	1	0	15	5	102	18
20	1	0	9	0	49	6
21	1	0	11	1	59	7
22	2	0	16	0	76	14
23	5	0	29	2	95	11
24	6	0	25	1	69	9
20 à 24	15	0	89	4	349	47
25	5	0	8	2	76	9
26	1	0	16	0	76	8
27	1	0	18	0	86	8
28	2	0	20	2	78	9
29	5	0	17	2	75	12
25 à 29	14	0	79	7	390	46
30 à 34	18	1	69	6	331	56
35 à 39	13	1	88	9	315	51

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
40 à 44	14	0	76	10	377	56
45 à 49	10	0	92	10	363	63
50 à 54	7	0	49	8	319	31
55 à 59	4	0	27	0	152	17
60 à 64	2	0	14	1	60	3
65 à 69	1	0	5	0	26	2
70 à 74	0	0	1	0	12	0
75 à 79	0	0	2	0	7	1
80 à 84	0	0	1	0	0	0
85 +	0	0	0	0	2	0
Inconnu	0	0	2	0	3	0
Totale	100	2	611	60	2831	399

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.7.3 Risque de décès des motocyclistes

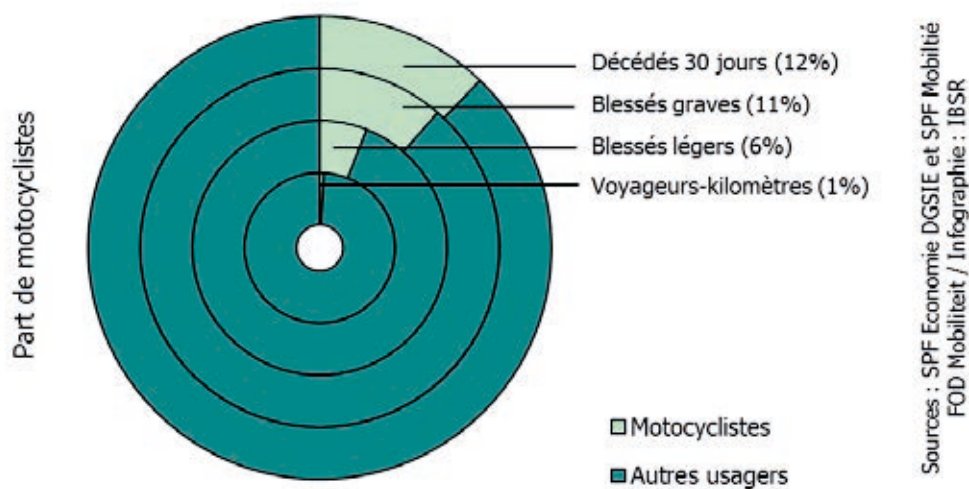
Le risque de décès particulièrement élevé des motocyclistes, déjà évoqué dans le point 8.3.5, est à nouveau illustré dans la Figure 79.

Les motards n'effectuent pas plus de 1% du nombre total de voyageurs-kilomètres parcourus par l'ensemble des usagers⁸². Toutefois, ils représentent près de 6% de tous les blessés légers, 11% de tous les blessés graves et 12% de tous les tués sur les routes.

Cela signifie que le nombre de tués parmi les motards est 12 fois plus élevé que ce à quoi l'on peut s'attendre sur la base du nombre de kilomètres qu'ils parcourent.

FIGURE 79 :

Part des voyageurs-kilomètres parcourus par les motocyclistes et part des motocyclistes parmi les victimes – 2010 (pondéré)



⁸² Parcourus par des motos, voitures, camionnettes, camions, bus et autocars et véhicules spéciaux.

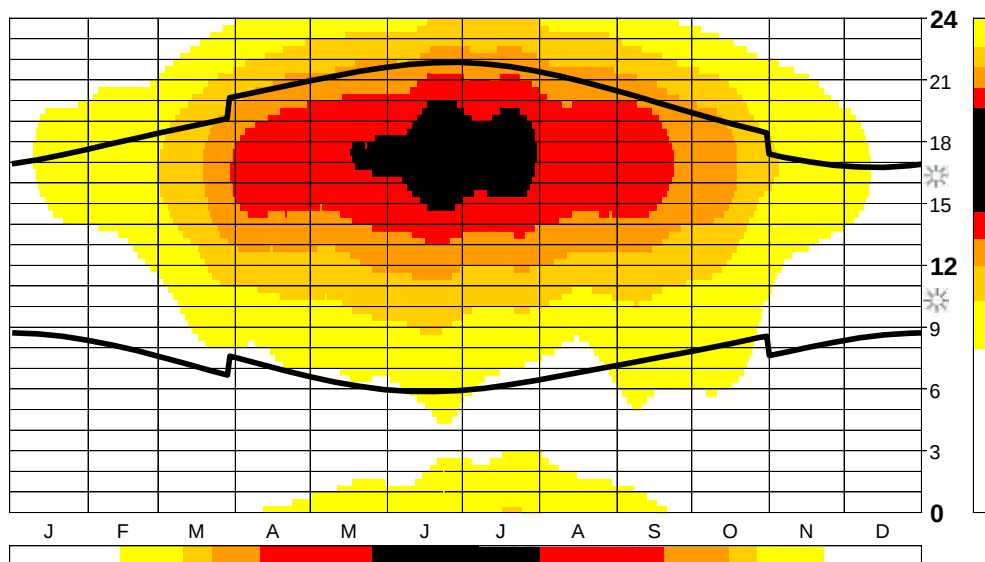
8.7.4 Temporalité des accidents de motos

Alors que le cyclomoteur est surtout populaire auprès des jeunes en âge scolaire, la moto est principalement pratiquée par les hommes de 20-50 ans. Pour ce public majoritairement masculin, la moto représente non seulement un moyen de transport pratique mais souvent aussi un passe-temps agréable. Ces caractéristiques spécifiques des utilisateurs de moto se manifestent au niveau de la répartition des accidents graves impliquant des motards.

Il s'agit du seul moyen de transport avec une concentration d'accidents corporels graves pendant les mois d'été (sans légère baisse pendant les vacances d'été) et une légère baisse subséquente en septembre. Les accidents graves impliquant des motocyclistes connaissent un pic pendant les jours les plus longs (en termes de luminosité) et les plus doux de l'année.

La Figure 80 montre une hausse nette et rapide des accidents graves de motos au printemps, un pic pendant les mois d'été et une baisse en automne. Contrairement à beaucoup d'autres types d'usagers, le passage à l'heure d'hiver n'entraîne pas d'augmentation du nombre d'accidents. Il se peut que les personnes qui pratiquent la moto à titre récréatif rangent leur machine avant l'hiver dans l'attente du printemps de l'année suivante. Les accidents de motos se produisent généralement en **plein jour**. Ceci est illustré par la tache rouge dans la Figure 80 qui ne dépasse nulle part la ligne de démarcation du coucher de soleil.

FIGURE 80 :
Répartition des accidents graves impliquant des motos sur les mois d'une année et sur les heures d'une journée – 2010 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.8 Voitures

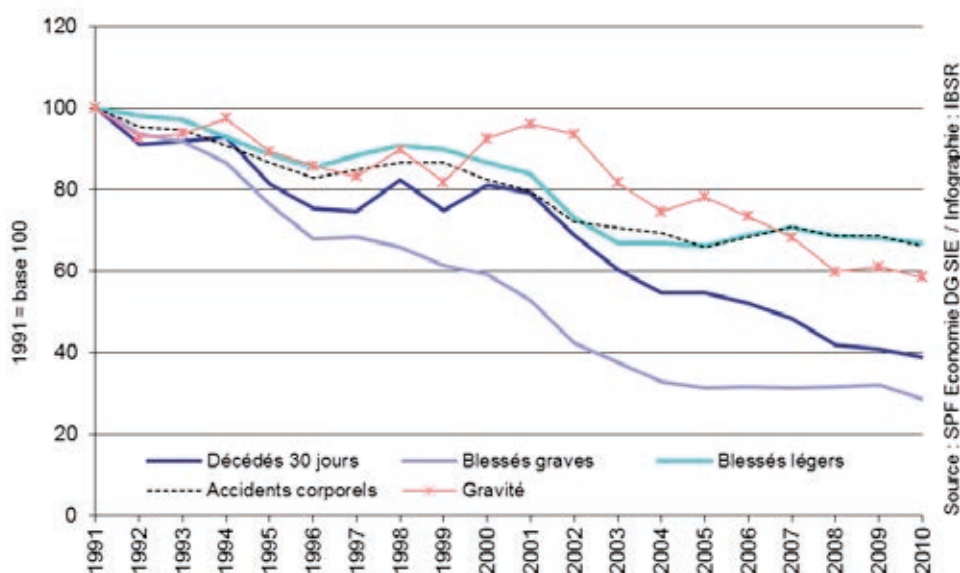
8.8.1 Evolution

En 2010, 444 occupants de voitures ont perdu la vie. La majorité des occupants décédés se trouvaient derrière le volant. **Seul 1 occupant décédé sur 5 (22%) était passager.**

Depuis 1991, la tendance générale des indicateurs de sécurité routière est positive. Le nombre de blessés graves en 2010 est 70% plus bas qu'en 1991 et le nombre de décédés 30 jours est 60% moins élevé. Quant au nombre de blessés légers, il a chuté de 30%. Malgré cette très belle évolution, **on constate également une stagnation** pour les voitures **depuis 2005, plus particulièrement au niveau des blessés graves et des blessés légers.** Pour ce qui est des blessés graves, la stagnation est uniquement due à une hausse du nombre de passagers grièvement blessés depuis 2005 car le nombre d'automobilistes grièvement blessés a lui continué à chuter. En revanche, la stagnation des blessés légers est partagée tant par les conducteurs que les passagers.

On a déjà constaté une stagnation de certains indicateurs de sécurité routière depuis environ 2005, et ce, pour d'autres types d'utilisateurs (piétons, cyclistes, cyclomotoristes classe B et motocyclistes) et on observe le même phénomène dans les paragraphes suivants pour les camionnettes et les camions.

FIGURE 81 :
Evolution du nombre d'occupants de voitures victimes et des accidents impliquant au moins une voiture (non pondéré)⁸³



⁸³ L'évolution des décédés 30 jours, des blessés graves et des blessés légers concerne uniquement les occupants de voitures. Pour l'évolution de la gravité, le nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents, les usagers décédés dans un accident impliquant une voiture qui ne sont pas des occupants de voitures sont également pris en compte.

TABLEAU 77 :

Evolution du nombre d'occupants de voitures victimes et des accidents impliquant au moins une voiture (non pondéré)⁸³

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents	Gravité
1991	1144	9718	43145	51344	31
1992	1043	9090	42301	48925	29
1993	1050	8913	41932	48520	29
1994	1061	8410	40047	46680	31
1995	930	7428	38187	44491	28
1996	862	6595	36784	42587	27
1997	852	6639	38090	43555	26
1998	942	6394	39142	44496	28
1999	856	5964	38772	44439	26
2000	928	5748	37347	42322	29
2001	906	5136	36208	40866	30
2002	787	4117	31516	36989	29
2003	690	3645	28881	36233	26
2004	626	3190	28821	35567	23
2005	624	3041	28479	33825	25
2006	595	3069	29649	35101	23
2007	553	3051	30452	36341	21
2008	479	3071	29610	35260	19
2009	466	3113	29359	35256	19
2010	444	2772	28860	33967	18
2010 pondéré	444	2992	32426	38444	16
Moyenne 1998-2000	909	6035	38420	43752	28
Evolution	-51%	-54%	-25%	-22%	-34%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.8.2 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. Ce n'est pas surprenant car la plupart des personnes appartenant à cette catégorie d'âge (avec les 18-19 ans) sont titulaires d'un permis de conduire. L'inexpérience combinée à un éventuel style de conduite imprudent entraîne un nombre élevé de victimes de la route.

En ce qui concerne les tués, on note qu'il y a nettement plus d'occupants de sexe masculin que d'occupants de sexe féminin qui perdent la vie, et ce, tant chez les conducteurs que chez les passagers. En ce qui concerne les blessés légers et les blessés graves, les femmes représentent la majorité des passagers tandis que les automobilistes sont majoritairement des hommes. Cela reflète en partie la mobilité des hommes et des femmes. C'est généralement l'homme qui s'installe au volant.

Depuis 2000, le nombre de tués et de blessés graves par 100 000 habitants a fortement diminué pour toutes les catégories d'âge. Chez les 20-24 ans, on a même noté une baisse de 58% chez les hommes et de près de trois quarts (-73%) chez les femmes.

FIGURE 82 :

Nombre de décédés 30 jours et de blessés graves par 100 000 habitants par catégorie d'âge, occupants de voitures – 2010 et 2000 (non pondéré)

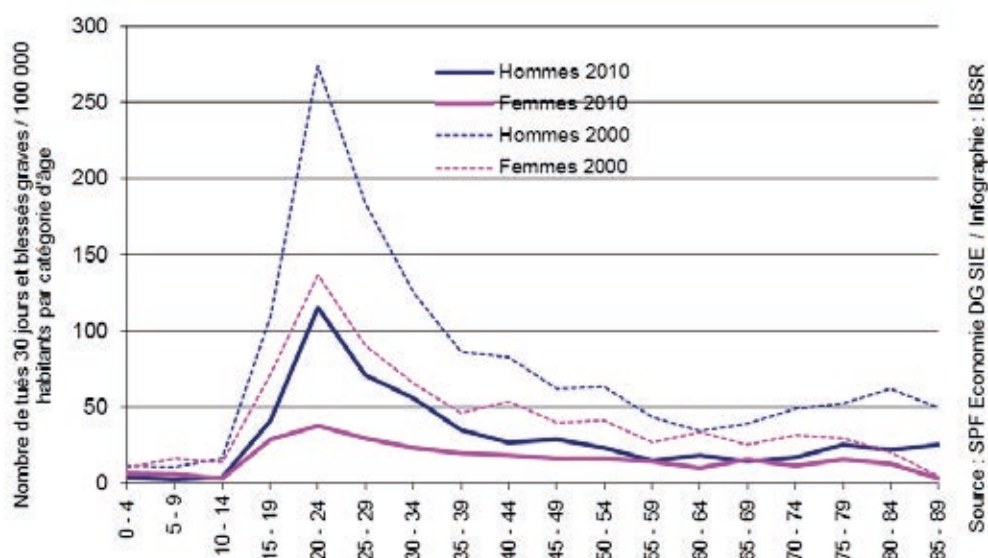


TABLEAU 78 :

Nombre de décédés 30 jours, de blessés graves et de blessés légers par catégorie d'âge et par sexe, automobilistes – 2010 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
0 à 14	0	0	0	0	4	0
15	0	0	1	0	4	1
16	0	0	0	0	3	3
17	0	0	2	0	29	7
18	3	0	26	5	294	108
19	7	4	41	15	425	205
15 à 19	10	4	70	20	756	325
20	12	3	48	14	491	276
21	15	2	58	13	503	289
22	11	1	49	15	491	300
23	10	2	53	19	524	301
24	10	1	47	14	503	301
20 à 24	58	9	255	75	2513	1467
25	8	3	55	14	427	326
26	3	3	38	15	426	299
27	4	2	34	8	378	268
28	6	0	32	14	406	284
29	6	2	30	15	346	257
25 à 29	27	10	188	65	1983	1433
30 à 34	35	7	142	55	1488	1254
35 à 39	19	8	97	57	1343	1149

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
40 à 44	11	7	91	48	1107	1069
45 à 49	19	4	95	49	949	945
50 à 54	17	5	67	48	786	684
55 à 59	11	3	38	36	600	434
60 à 64	7	2	47	21	396	315
65 à 69	7	5	26	22	291	170
70 à 74	8	4	28	11	224	150
75 à 79	15	0	29	22	247	123
80 à 84	6	1	19	13	171	72
85 +	3	1	13	1	92	31
Inconnu	0	0	7	2	35	20
Total	253	70	1212	546	12983	9641

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 79 :

Nombre de décédés 30 jours, de blessés graves et de blessés légers par âge et par sexe, passagers de voitures – 2010 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
0	1	0	2	6	75	86
1	0	0	1	1	57	44
2	0	0	3	4	64	48
3	0	1	2	5	73	45
4	0	0	3	4	58	67
0 à 4	1	1	12	20	327	290
5	0	0	2	4	73	58
6	0	0	0	1	71	60
7	0	1	2	2	68	64
8	0	0	1	7	69	78
9	0	0	3	3	84	73
5 à 9	0	1	9	18	366	333
10	0	1	3	3	67	71
11	0	0	1	2	76	71
12	1	0	0	1	53	63
13	0	0	6	1	81	76
14	0	0	2	2	60	87
10 à 14	1	1	12	10	338	367
15	1	1	2	9	55	113
16	1	2	2	11	79	119
17	1	1	19	11	126	168
18	5	1	18	18	175	195
19	2	5	18	17	177	212
15 à 19	10	10	59	65	613	808
20	4	5	18	10	212	201

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
21	4	0	17	8	165	169
22	10	1	14	9	142	156
23	3	1	12	3	123	152
24	3	2	14	11	102	133
20 à 24	24	9	75	41	744	811
25	3	0	9	6	103	123
26	3	2	13	3	78	114
27	2	1	1	8	82	104
28	1	3	5	9	83	87
29	1	1	11	3	59	91
25 à 29	10	7	39	28	405	518
30 à 34	8	2	24	23	224	380
35 à 39	6	0	20	14	190	341
40 à 44	1	1	12	20	149	271
45 à 49	2	0	12	20	109	281
50 à 54	2	2	11	12	117	264
55 à 59	2	2	5	12	61	251
60 à 64	2	0	6	13	51	177
65 à 69	1	1	0	12	45	161
70 à 74	0	1	2	15	26	157
75 à 79	0	2	2	17	27	143
80 à 84	0	2	1	12	23	79
85 +	2	2	0	1	11	50
Inconnu	0	0	0	0	4	3
Total	72	44	301	353	3830	5687

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.8.3 Place dans la voiture

On s'interroge régulièrement pour savoir quelle place dans la voiture offre le plus de protection en cas d'accident corporel. Pour l'automobiliste, cette question n'a que peu d'intérêt étant donné qu'il n'a pas le choix mais, pour les passagers, il s'agit là d'une question intéressante à laquelle le Tableau 80 essaie d'apporter une réponse.

Lorsque les occupants d'une voiture sont impliqués dans un accident, le conducteur court le plus de risques de décéder : sur 1000 automobilistes blessés, 13 perdent la vie. Pour les passagers, il n'y a qu'une infime différence entre la place située à l'avant droit ou une place sur la banquette arrière. Choisir une place à l'arrière semble être un peu plus sûr. Depuis peu, la police enregistre aussi la place précise sur la banquette arrière (à gauche, au milieu ou à droite), ce qui permettra également à l'avenir d'évaluer individuellement la sécurité des trois places à l'arrière. **Les chiffres provisoires et incomplets ne laissent pour l'instant entrevoir aucune différence entre ces trois places.**

TABEAU 80 :
Nombre de victimes en fonction de la place dans la voiture – 2010 (pondéré)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total vic- times	Décédés 30 jours/1000 vic- times ⁸⁴
Conducteur	323	1772	22811	24906	13,0
Passager avant	70	400	5861	6331	11,1
Passager arrière	35	207	3224	3466	10,1
Inconnu	16	612	530	1158	13,8
Total	444	2992	32426	35861	12,4

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

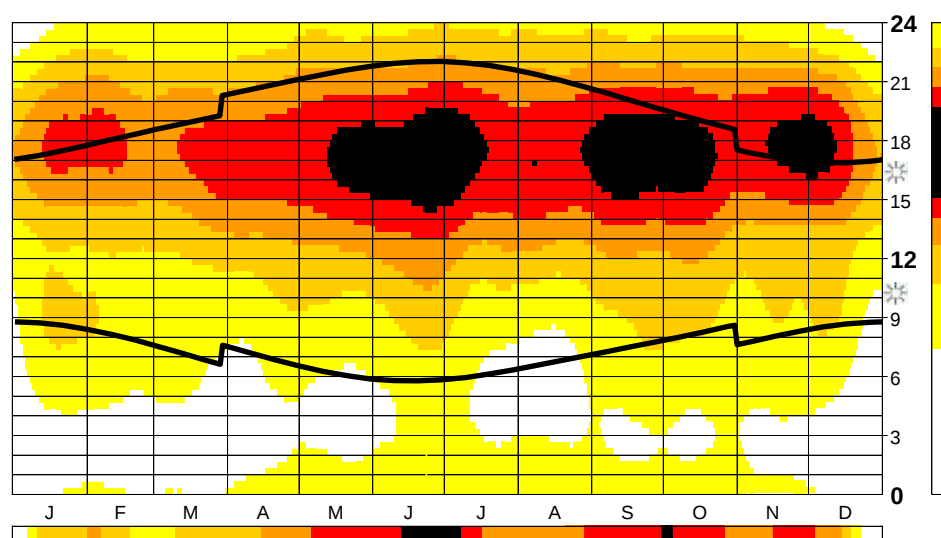
8.8.4 Temporalité des accidents de voitures

Les déplacements en voiture se font rarement sans raison mais sont généralement effectués pour atteindre une destination précise. Contrairement aux motos, les voitures ont donc rarement un but récréatif.

Ceci apparaît clairement dans la **répartition** des accidents graves de voitures qui, comparée aux autres moyens de transport, est particulièrement similaire tout au long de l'année. La couleur rouge à la Figure 83 se situe **entre 13 et 21h pendant tous les mois de l'année**, sauf pendant les vacances de Noël et entre le 15 février et le 15 mars (en 2010, les vacances de carnaval sont tombées du 15 au 21 février).

Les pics (taches noires) des accidents graves apparaissent pendant les heures de pointe du soir de 15 à 19h, durant les mois d'été (mi-mai à mi-juillet) et durant les mois suivant le congé estival (septembre à mi-décembre). Il n'y a pas non plus de pic en matinée pour les accidents de voitures graves. Et à l'instar des autres moyens de transport, **le passage à l'heure d'hiver semble également avoir un effet négatif**. Aucun autre moyen de transport n'illustre aussi bien **le lien entre les vacances scolaires** (durant lesquelles, outre les enfants, les parents sont aussi régulièrement en congé) **et un nombre plus faible d'accidents graves**.

FIGURE 83 :
Répartition des accidents graves de voitures sur les mois de l'année et les heures de la journée – 2010 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

84 Décédés 30 jours / 1000 victimes : ce paramètre indique le degré de mortalité d'un place dans une voiture.

8.9 Camionnettes

8.9.1 Evolution

En 2010, 77 personnes ont perdu la vie dans des accidents impliquant (au moins) une camionnette. Il s'agit là d'une grande amélioration par rapport à 2009, où le nombre de tués s'élevait encore à 110.

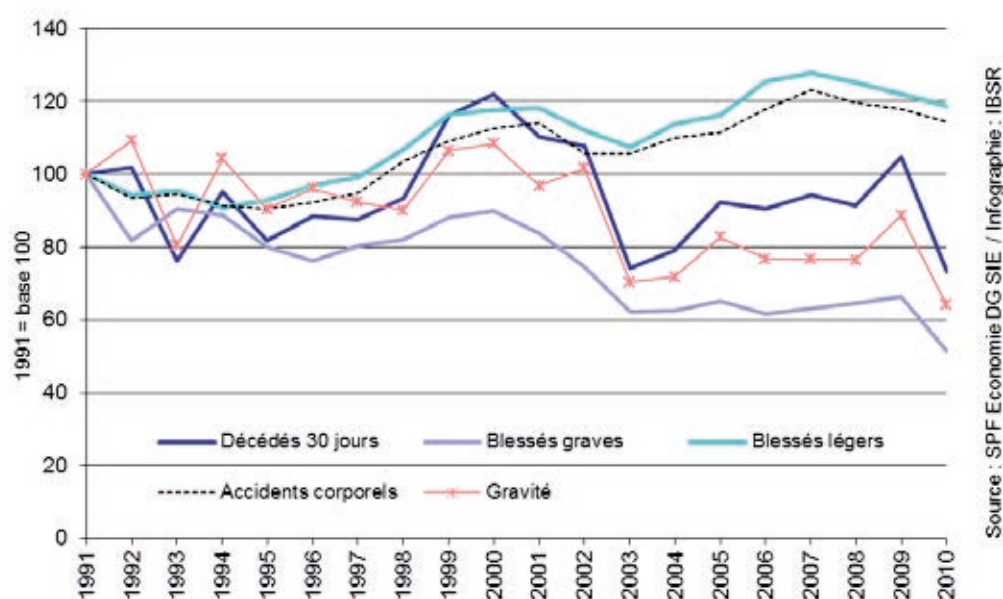
Par rapport à 1991, le nombre de tués est 25% plus faible et le nombre de blessés graves a diminué de moitié. Par contre, le nombre de blessés légers a grimpé de 20% depuis 1991. En fait, aucun des trois indicateurs – tués sur la route, blessés graves et blessés légers – ne présente une diminution significative de longue durée au cours des deux dernières décennies sauf entre 2000 et 2003. Depuis 2003, l'évolution de tous les indicateurs de sécurité routière reste donc assez faible (sauf entre 2009 et 2010).

Après les motards, les camionnettes ont connu la moins bonne évolution depuis 1991. L'importante augmentation du nombre de kilomètres parcourus a déjà été avancée au point 8.3.1 pour expliquer partiellement ce résultat. **En effet, le nombre de kilomètres parcourus par les motards et les camionnettes a triplé depuis 1991** (motards : +181% ; camionnettes : +211%). Au cours de la même période, le nombre total de voyageurs-kilomètres (tous les modes de déplacement) a seulement augmenté de 26%.

Dans les accidents de camionnettes, on retrouve davantage de victimes parmi les opposants que parmi les occupants des camionnettes. En 2010, les accidents de camionnettes ont coûté la vie à 35 occupants de camionnettes et à 42 opposants.

FIGURE 84 :

Evolution du nombre d'accidents corporels impliquant au moins une camionnette et du nombre de victimes (occupants et opposants) dans ces accidents (non pondéré)⁸⁵



⁸⁵ Pour l'ensemble des indicateurs de sécurité routière, les victimes qui ne sont pas des occupants d'une camionnette mais qui sont impliquées dans un accident de camionnette sont également prises en compte.

TABLEAU 81 :

Evolution du nombre d'accidents de camionnettes et du nombre de victimes (occupants et opposants) dans ces accidents (non pondéré)⁸⁵

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Acci- dents	Gravité
	Occu- pants	Oppo- sants	Occu- pants	Oppo- sants	Occu- pants	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	3604	31
2003	27	51	228	349	1636	2790	3595	22
2004	32	51	231	348	1706	2981	3750	22
2005	44	53	243	360	1729	3054	3801	26
2006	34	61	214	357	1958	3210	4013	24
2007	49	50	224	361	1904	3363	4195	24
2008	40	56	245	353	1844	3310	4073	24
2009	43	67	236	379	1854	3162	4020	27
2010	35	42	185	292	1745	3147	3900	20
2010 pondéré	35	42	200	324	1938	3573	4391	18
Moyenne 1998-2000	45	71	322	481	1731	2948	3691	31
Evolution	-22%	-41%	-42%	-39%	+1%	+7%	+6%	-37%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.9.2 Opposants des camionnettes

Les occupants de camionnettes représentent une minorité parmi l'ensemble des victimes d'accidents corporels impliquant au moins une camionnette. En 2010, ils en représentaient un peu plus d'un tiers (36%). La part d'occupants de voitures parmi les victimes d'accidents de camionnette était de 41% alors que la part d'usagers vulnérables était de 21%.

Parmi les tués, la part d'usagers vulnérables dans ces accidents est toutefois plus élevée (27%), à l'exemple de la part d'occupants de camionnettes (45%), alors que la part d'occupants de voitures est sensiblement plus faible (25%).

TABLEAU 82 :

Nombre de victimes dans des accidents de camionnettes (occupants et opposants) selon le type d'utilisateur – 2010 (pondéré)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total
Camionnette (occupants)	35	200	1938	2173
Piéton	8	39	196	243
Cycliste	7	54	442	503
Cyclomotoriste	1	35	264	300
Motocycliste	5	35	172	211
Voiture personnelle	19	152	2361	2532
Poids lourd	2	3	40	45
Autobus/autocar	0	0	42	42
Autre/Inconnu	0	6	58	64
Total	77	524	5512	6113

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note : Dans ce tableau sont repris le nombre de victimes parmi les occupants et le nombre de victimes parmi les opposants.

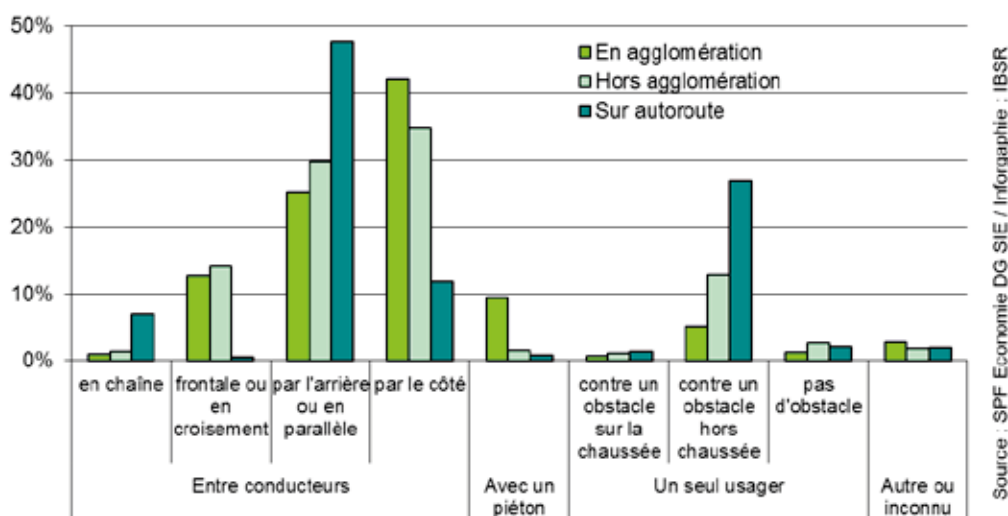
8.9.3 Type de collision selon le type de route

Il est impossible de donner un jugement général sur les types de collisions les plus fréquents des camionnettes étant donné que les types de collisions diffèrent fortement du type de route (en agglomération, hors agglomération et sur autoroute).

Sur les autoroutes, **les collisions par l'arrière** représentent 48% de l'ensemble des accidents corporels impliquant au moins une camionnette. Avec les **collisions contre un obstacle en dehors de la chaussée** (27%), ils représentent trois quarts de tous les accidents corporels de camionnettes sur autoroute. Hors et en agglomération, **les collisions par le côté** sont les plus fréquentes (respectivement 35% et 42%), mais elles sont suivies de très près par les collisions par l'arrière (respectivement 30% et 25%).

FIGURE 85 :

Accidents de camionnettes selon le type de collision et le type de route – 2010 (pondéré)

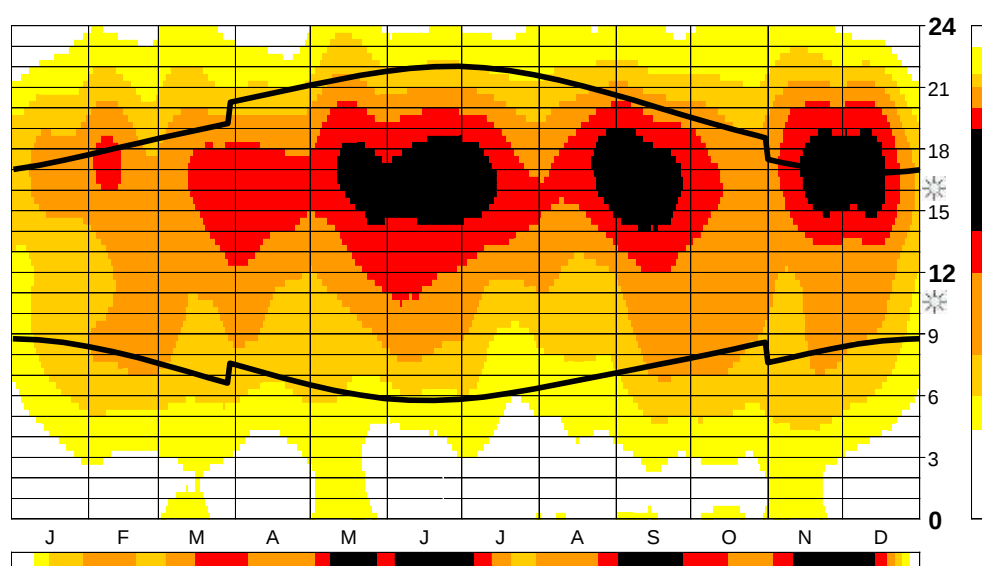


8.9.4 Temporalité des accidents de camionnettes

Les déplacements en camionnette sont essentiellement des déplacements effectués dans un cadre professionnel. Ceci se remarque à la Figure 86 montrant la répartition des accidents graves de camionnettes. **Les accidents graves se répartissent en effet sur une grande partie de la journée** (couleur rouge de 11 à 20h ; taches noires de 14 à 19h) **mais sont peu fréquents entre le coucher et le lever du soleil.**

La répartition relativement similaire des accidents graves de camionnettes entre les mois de l'année ressemble à celle des accidents graves de voitures. Le nombre d'accidents graves impliquant des camionnettes connaît en effet un pic durant la période précédant les vacances d'été (mi-mai à mi-juillet) et juste après les vacances d'été, en septembre. Il manque également pour les camionnettes un pic en soirée entre 6 et 9h mais il y en a un en semaine après le passage de l'heure d'été à **l'heure d'hiver**. Enfin, on constate une diminution des accidents graves pendant les vacances scolaires, surtout durant les vacances de Noël et les vacances d'été (congés dans l'industrie du bâtiment).

FIGURE 86 :
Répartition des accidents graves de camionnettes sur les mois d'une année et les heures d'une journée – 2010 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.10 Camions

8.10.1 Evolution

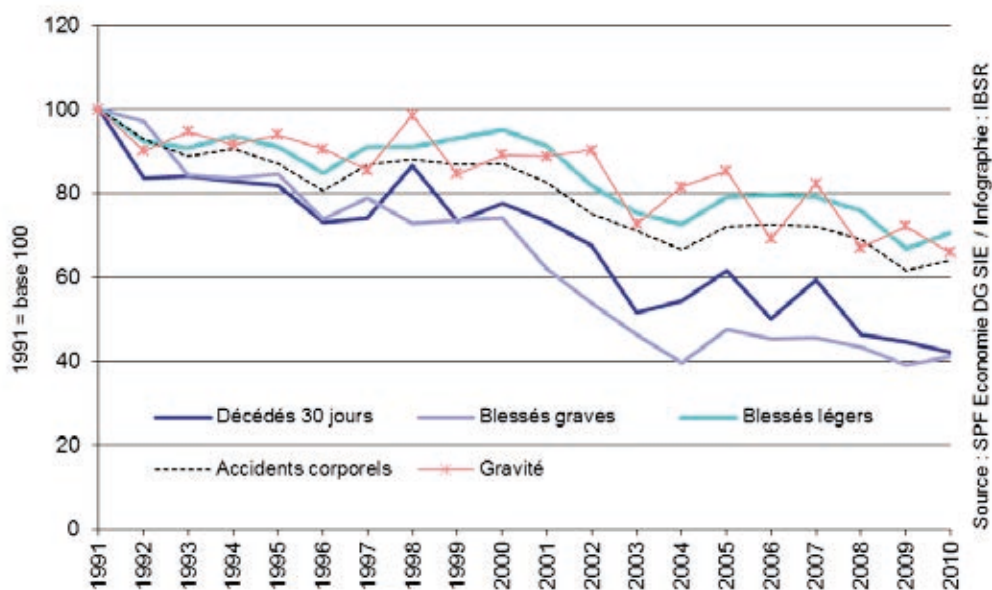
En 2010, 111 personnes ont perdu la vie dans des accidents de camions. Beaucoup plus encore que dans des accidents de camionnettes, les victimes d'accidents de camions sont des opposants : en 2010, « seulement » 13 personnes sur l'ensemble des tués sur la route dans des accidents de camions étaient des occupants de camions. Les 98 usagers décédés restants étaient des opposants.

L'évolution du nombre total de victimes (occupants de camions et opposants) d'accidents impliquant au moins un camion est globalement positive. Le nombre de tués et de blessés graves est 60% plus bas en 2010 par rapport à 1991. Le nombre de blessés légers a diminué de 30%.

Tout comme pour les camionnettes, ces résultats sont principalement dus aux années 2000 à 2004. En dehors de cette période, l'évolution des victimes dans les accidents de camions est relativement faible.

FIGURE 87 :

Evolution du nombre d'accidents de camions et du nombre de victimes (occupants et opposants) dans ces accidents (non pondéré)⁸⁶



TABEAU 83 :

Evolution du nombre d'accidents de camions et du nombre de victimes (occupants et opposants) dans ces accidents (non pondéré)⁸⁶

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Acci- dents	Gravité
	Occu- pants	Oppo- sants	Occu- pants	Oppo- sants	Occu- pants	Oppo- sants		
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	2723	65
2003	15	121	105	418	542	2186	2584	53
2004	18	125	80	367	538	2086	2422	59
2005	16	146	105	434	565	2295	2622	62
2006	17	115	93	419	545	2337	2635	50
2007	25	131	86	431	559	2307	2616	60
2008	25	97	77	412	548	2199	2512	49

⁸⁶ Pour l'ensemble des indicateurs de sécurité routière, les victimes qui ne sont pas des occupants d'un camion mais sont impliquées dans un accident de camion sont également prises en compte.

	Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Acci- dents	Gravité
	Occu- pants	Oppo- sants	Occu- pants	Oppo- sants	Occu- pants	Oppo- sants		
2009	20	97	62	381	464	1959	2237	52
2010	13	98	68	398	501	2059	2326	48
2010 pondéré	13	98	71	428	536	2246	2525	44
Moyenne 1998-2000	18	190	129	703	596	2775	3168	66
Evolution	-29%	-48%	-47%	-43%	-16%	-26%	-27%	-27%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.10.2 Opposant du camion

La toute grande majorité des victimes dans les accidents de camions se comptent parmi les opposants au camion. 57% de l'ensemble des victimes dans les accidents de camions sont des occupants de voitures. Suivent ensuite 18% des victimes chez les occupants de camions, 14% chez les usagers vulnérables et 7% chez les occupants de camionnettes.

La part d'usagers vulnérables augmente pour passer à 34% si seuls les tués sont pris en considération. La part d'occupants de voitures chute dans ce cas à 46% alors que la part d'occupants de camionnettes tombe à 12%.

TABEAU 84 :

Nombre de victimes dans les accidents de camions (occupants et opposants) selon le type d'usager – 2010 (pondéré)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total
Camion (occupants)	13	71	536	620
Piéton	15	17	54	87
Cycliste	14	48	158	220
Cyclomotoriste	2	8	59	69
Motocycliste	7	26	63	97
Voiture personnelle	51	286	1614	1950
Camionnette	8	37	186	231
Bus/car	0	1	78	79
Autre/Inconnu	1	5	33	40
Total	111	499	2782	3392

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.10.3 Type de collision selon le type de route

Comme pour les camionnettes, la fréquence de chaque type de collision diffère fortement selon le type de route (en agglomération, hors agglomération et sur autoroute).

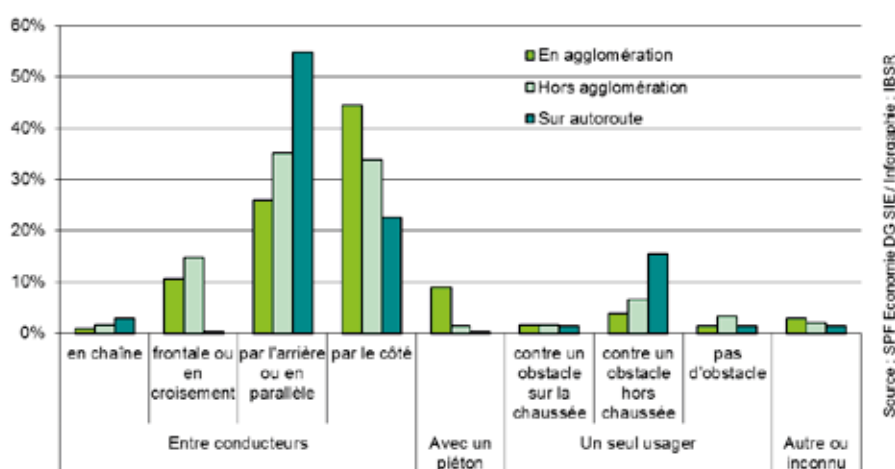
Les collisions par l'arrière ou en parallèle sont toutefois très fréquentes sur chaque type de route. Elles sont les plus fréquentes sur les autoroutes où elles représentent **55%** de l'ensemble des accidents de camions avec dommages corporels. Elles représentent aussi **35%** de l'ensemble des accidents de camions hors agglomération et **26%** de l'ensemble des accidents de camions en agglomération.

En agglomération, les **collisions par le côté (44%)** sont plus fréquentes que les collisions

par l'arrière. Elles représentent également une grande part hors agglomération (34%) et sur autoroute (23%) (mais sont moins nombreuses que les collisions par l'arrière).

Les collisions frontales représentent un peu plus d'un accident de camions sur 10 en et hors agglomération (elles sont évidemment très rares sur autoroute), alors que les accidents n'impliquant qu'un seul usager représentent 15% de tous les accidents de camions sur autoroute (et moins de 10% en et hors agglomération). C'est relativement peu car dans les accidents de voitures, ce type de collision représente 22% de tous les accidents corporels pour tous les types de route. Pour les accidents de camions, ce nombre équivaut à 13% pour l'ensemble des types de route (Figure 88).

FIGURE 88 :
Accidents de camions selon le type de collision et le type de route – 2010 (pondéré)



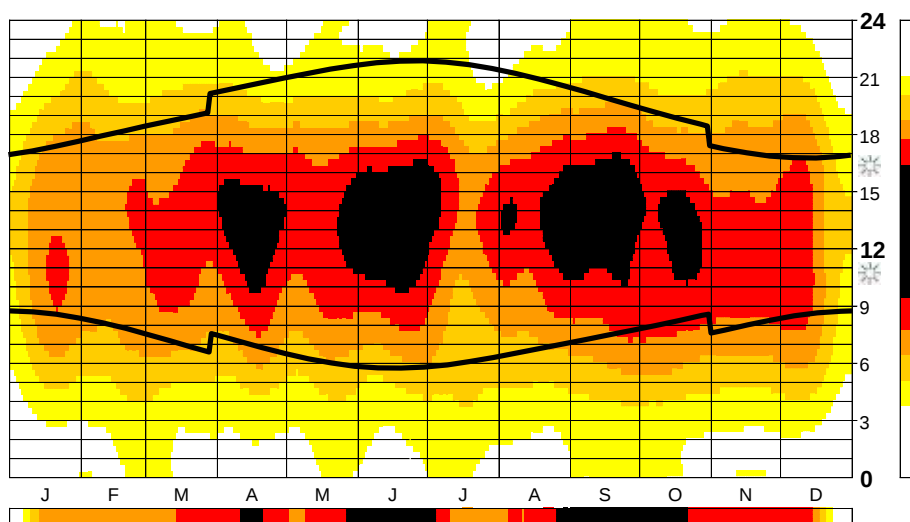
8.10.4 Temporalité des accidents de camions

Les déplacements en camion sont, dans une plus large mesure encore que les déplacements en camionnette, effectués dans un cadre professionnel. Il n'est dès lors pas illogique que les accidents graves de camions soient répartis de manière très similaire sur toutes les heures de travail, à savoir de 8 à 18h (coloration rouge à la Figure 89). **Les camions représentent le seul moyen de transport qui atteint un moment critique pendant les heures de pointe du matin.** La période la plus critique se trouve toutefois entre 11 et 17h.

Les accidents graves de camions ne sont pas seulement répartis de manière similaire sur les heures de la journée, ils le sont aussi sur les mois de l'année. Seuls le mois de juillet et la période entre mi-décembre et mi-février se caractérisent par une fréquence quelque peu plus faible d'accidents graves, ce qui peut en partie s'expliquer par les vacances d'été, les congés dans l'industrie du bâtiment et les vacances de Noël.

FIGURE 89 :

Répartition des accidents graves de camions sur les mois d'une année et les heures d'une journée – 2010 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

8.10.5 Pays d'immatriculation des camions impliqués dans un accident corporel

L'implication des véhicules étrangers est relativement limitée. 93% de tous les véhicules à moteur sont en effet immatriculés en Belgique.

Quand nous considérons uniquement les camions impliqués dans des accidents corporels, nous remarquons que les véhicules inscrits à l'étranger sont davantage impliqués **car « seulement » 70% des camions impliqués dans un accident sont inscrits en Belgique**. Parmi les 30% restants, 16% proviennent de nos pays voisins directs.

TABLEAU 85 :

Pays d'immatriculation des camions et des autres véhicules motorisés impliqués dans des accidents corporels – 2010 (pondéré)⁸⁷

	Tous les véhicules motorisés		Camions	
	#	%	#	%
Belgique	60620	93%	1925	70%
Pays-Bas	1044	2%	241	9%
Allemagne	432	1%	110	4%
Luxembourg	232	0%	35	1%
France	1106	2%	52	2%
Pologne	245	0%	82	3%
Royaume-Uni	112	0%	11	0%
Tchéquie	32	0%	24	1%
Autre	417	1%	186	7%
Inconnu	1287	2%	86	3%
Total	65528	100%	2753	100%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

⁸⁷ Il est évident que seuls les véhicules pour lesquels une plaque d'immatriculation est légalement obligatoire sont repris dans le tableau.

8.11 Synthèse

Selon l'âge et le sexe

Les accidents de la route sont une **cause importante de mortalité** chez les hommes de 10 à 24 ans et chez les femmes de 15 à 19 ans.

Chez les hommes, le nombre de décédés et blessés graves par 100 000 habitants est le plus haut pour le groupe d'âge des 20-24 ans. C'est également le cas pour les femmes, mais la différence avec les autres groupes d'âge féminins est minime.

Le nombre de tués et blessés graves par 100 000 habitants a toutefois diminué d'environ -50% chez les hommes de 20-24 ans et d'environ -65% chez les femmes du même âge par rapport à la moyenne de référence.

Au total, **trois fois plus d'hommes que de femmes perdent la vie dans un accident de la route** (629 tués versus 203 tués).

Selon le mode de déplacement

Si l'objectif des Etats Généraux de la Sécurité Routière (-50% de tués entre la moyenne de référence 1998-1999-2000 et l'année 2010) est appliqué aux différents types d'usagers, il apparaît que **seuls les conducteurs de voiture (-52%) et les cyclomoteuristes classe A (-87%) ont atteint cet objectif**.

Ce sont d'ailleurs également les deux seuls types d'usagers qui ont pu réduire de plus de moitié leur nombre de blessés graves (conducteurs de voiture : -62%, cyclomoteuristes classe A: -78%).

En ce qui concerne le nombre de blessés légers, aucun type d'usager n'a atteint le seuil des -50%.

Les modes de transport qui ont enregistré le moins d'avancée en termes de tués au cours de la dernière décennie sont également les modes de transport avec les plus fortes hausses du nombre de kilomètres parcourus. Le nombre de tués parmi les motards conduisant une moto >400cc ou une moto ≤400cc a diminué respectivement de -19% et de -24%. Mais le nombre de kilomètres parcourus par ces motards (>400cc et ≤400cc ensemble) a augmenté de 32%. Pour les poids lourds et les camionnettes, la baisse du nombre de tués parmi les occupants de ces véhicules s'élève respectivement à -29% et -22%, tandis que le nombre de kilomètres parcourus s'est accru de 34% et 54%. Durant la même période, le nombre de kilomètres parcourus par les voitures personnelles n'a lui augmenté que de 1%.

Il y a toutefois lieu de s'inquiéter car, même si de fortes baisses ont été enregistrées par rapport à la moyenne de référence 1998-1999-2000, **la plupart des réductions observées pour les victimes (aussi bien les blessés légers que les blessés graves et les décédés 30 jours) se sont réalisées durant la première moitié de la décennie 2000-2010 et se sont ensuite arrêtées**. Si une baisse générale du nombre de tués fut encore enregistrée ces cinq dernières années, cela est essentiellement dû à une diminution du nombre d'automobilistes décédés, car une stagnation s'observe depuis quelques années pour les piétons, les cyclistes, les cyclomoteuristes classe B, les motocyclistes ≤400cc, les occupants de camion(nette)s et les passagers de voitures personnelles.

L'évolution des blessés graves et des blessés légers connaît, à quelques exceptions près, les mêmes développements que ceux observés pour les décédés 30 jours. L'évolution du nombre de blessés légers est même stoppée durant la période 2000-2010 pour l'ensemble des types d'usagers, à l'exception des cyclomoteuristes.

Le **risque d'accident, le risque de décès et la gravité des accidents** sont trois concepts interdépendants (voir point 8.3.5). Aussi bien le plus haut risque d'accident (nombre d'accidents par milliard de kilomètres) que le plus haut risque de décès (nombre de décès par milliard de kilomètres) sont observés pour les **motocyclistes**, et ce de façon marquante : le nombre de motards décédés est 12 fois plus important que ce qui est attendu au vu du nombre total de kilomètres qu'ils parcourent. La gravité la plus élevée (nombre de tués par 1000 accidents) est, elle, enregistrée pour les **accidents de camions**.

Selon le mode de déplacement, l'âge et le sexe

En vue des campagnes, il est important de savoir que la répartition des victimes entre les différents groupes d'âge varie fortement selon le mode de déplacement.

Les cyclomotoristes décédés et grièvement blessés sont, par exemple, essentiellement des jeunes âgés de 16 à 19 ans. Pour les occupants de voitures, un pic du nombre de décédés et blessés graves s'observe dans une catégorie d'âge un peu plus âgée, à savoir les jeunes de 20-24 ans. Nonobstant ce pic chez les jeunes, il ne faut pas oublier que les accidents de voitures occasionnent également de nombreuses victimes parmi les autres groupes d'âge. Chez les piétons et cyclistes, un nombre disproportionnellement élevé de blessés graves et tués s'observe parmi les enfants et les seniors. Et chez les motocyclistes, finalement, c'est entre 20 et 50 ans que se situe « l'âge critique ». Pour ces derniers, on constate par ailleurs un « vieillissement » des victimes depuis une dizaine d'années. Le nombre de motards de 18-34 ans tués ou grièvement blessés a ainsi diminué de plus de 40% au cours des 10 dernières années, alors qu'une forte hausse (+27%) a été enregistrée simultanément parmi les 35-64 ans.

Il y a parmi les **hommes** blessés graves et décédés bien **davantage de motocyclistes et de conducteurs de voitures personnelles** que parmi leurs homologues féminins. Inversement, les **femmes** grièvement atteintes sont **plus souvent des piétons et des passagers de voitures** que les hommes.

Selon le mode de déplacement et le type d'accident

Six accidents de **piétons** sur dix surviennent durant la traversée d'une chaussée. Le passage pour piétons démontre pourtant clairement son utilité puisque les accidents qui ne se déroulent pas à proximité immédiate d'un tel passage sont deux fois plus graves que ceux qui surviennent sur celui-ci.

Plus de six **cyclistes** tués ou blessés graves sur dix ne se trouvaient pas sur une piste cyclable au moment de l'accident (notamment, par exemple, parce qu'aucune piste cyclable n'y était prévue). Les accidents corporels sur une piste cyclable séparée de la chaussée ne semblent pas être moins graves que les accidents sur une piste cyclable marquée sur la chaussée, et ce tant en agglomération qu'en-dehors. Cela pourrait notamment s'expliquer par un aménagement plus fréquent des pistes cyclables séparées de la chaussée le long de routes dangereuses. Plus d'un cycliste décédé sur quatre fut impliqué dans un accident lié au non-respect des règles de priorité (par le cycliste ou son opposant). L'inattention de l'opposant et la perte de contrôle du vélo sont également des causes importantes des accidents de vélos. C'est également le cas pour les accidents de cyclomoteurs : le refus de la priorité, par le cyclomotoriste ou son opposant, joue un rôle dans près d'un décès de cyclomotoriste sur cinq.

Plus d'un quart (27%) du nombre total d'accidents corporels de 2010 impliquaient deux **voitures personnelles** et près d'un cinquième (18%) étaient des accidents n'impli-

quant qu'une seule voiture. Ces **accidents « seul »** sont d'ailleurs également typiques des accidents de motos. Les **collisions avec un piéton** concernent, elles, plus souvent les bus et les voitures personnelles que les autres types d'usagers. Les **collisions par l'arrière** sont les plus fréquentes parmi les poids lourds et les camionnettes, tandis que les **collisions latérales** sont davantage typiques des usagers vulnérables (c'est-à-dire cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes). Les **collisions frontales**, finalement, ne semblent vraiment caractériser aucun type d'usager.

Selon le mode de déplacement et le moment de l'accident

Le pic d'accidents lors du passage de l'heure d'été à l'heure d'hiver (fin octobre, début novembre) ne se retrouve pas pour tous les types d'usagers. **Il n'y a ainsi pas de hausse des accidents graves au début du mois de novembre pour les cyclistes, les motocyclistes et les poids lourds.** La raison en est certainement que le nombre de déplacements effectués par les deux premiers modes de transport est restreint en hiver et de nuit. Le nombre de déplacements effectués par les poids lourds est lui plus constant au fil des mois de l'année, mais est également très concentré durant les heures de travail, de 8 à 18h. Le transport par camion se déroule donc en grande partie avant le coucher du soleil.

Une autre constatation marquante est que **les heures de pointe de fin de journée engendrent bien plus d'accidents graves que celles du matin**, heures matinales qui ne semblent d'ailleurs être un moment critique pour aucun type d'usager, excepté les poids lourds.

Les vacances scolaires (en particulier les grandes vacances et les vacances de fin d'année) engendrent pour tous les types d'usagers une amélioration temporaire du nombre d'accidents graves. Ce n'est que sur les accidents graves impliquant une moto que les vacances ne semblent avoir aucun effet. L'effet est, par contre, très visible pour les accidents graves de piétons, cyclistes et voitures.

Le nombre d'accidents graves impliquant un deux-roues (vélo, cyclo ou moto) augmente très clairement au printemps et diminue en automne, atteignant de la sorte son plus bas niveau en hiver. Les **accidents graves de piétons** contrastent ici fortement, avec un pic durant **l'hiver**, de la moitié du mois de novembre au milieu du mois de février. Finalement, les accidents graves de voitures personnelles et, surtout, les accidents graves de camion(nette)s se répartissent de façon plus régulière au cours de l'année, même s'ils subissent eux aussi l'effet des vacances scolaires.

En ce qui concerne, pour finir, les heures de la journée, les accidents graves impliquant un **cycliste** sont ceux se déroulant le plus souvent **en plein jour**. Sachant que les accidents graves de **poids lourds** surviennent rarement en dehors des heures de bureau, ils se déroulent également essentiellement en plein jour. Quant aux accidents avec d'autres usagers, en particulier les accidents graves impliquant une voiture, ils ont également lieu (autre en journée) en soirée (à partir de 19-20h) ou durant la nuit.



9

**CONDUITE SOUS
INFLUENCE D'ALCOOL**

9.1 Introduction

Les chiffres repris dans ce chapitre sont issus des résultats des tests d'haleine effectués par la police auprès des conducteurs impliqués dans un **accident corporel** et n'ont donc **aucun lien avec les contrôles alcool ciblés** (hors contexte d'accident).

Il s'agit d'une information non négligeable étant donné que le pourcentage de conduite sous influence est sensiblement moins élevé en cas de contrôles d'alcoolémie effectués en dehors du contexte d'un accident (2,5%) que dans le cadre d'un accident (11,7%).

Les informations lacunaires dont nous disposons rendent particulièrement difficile l'analyse de la conduite sous influence. Ainsi, nous ne disposons d'informations que sur les conducteurs (et les piétons) soumis à un test d'haleine après un accident (62% de l'ensemble des conducteurs et des piétons). Pour les 38% restants, la banque de données ne précise pas s'ils conduisaient ou non sous influence. Une partie de ces conducteurs ont bien subi un test sanguin mais les résultats de ces tests ne sont pas repris dans la banque de données d'accidents.

Les statistiques reprises dans ce chapitre s'appuient donc uniquement sur les résultats des tests d'haleine. **Un conducteur⁸⁸ est sous influence lorsqu'il expire 0,22mg d'alcool ou plus par litre d'air alvéolaire lors du test d'haleine (= 0,5 gramme d'alcool par litre de sang).**

Le pourcentage de conducteurs sous influence est défini comme le nombre de conducteurs sous influence par rapport au nombre de conducteurs testés. **Ce pourcentage est influencé par deux formes de biais de sélection.** Comme le test est plus souvent réalisé en cas de présomption de conduite en état d'ivresse, le pourcentage de conducteurs sous influence est surévalué. Dans le même temps, ce pourcentage est également affecté par un biais de sélection entraînant une sous-estimation. En effet, les conducteurs grièvement blessés et décédés sont rarement soumis à un test d'haleine alors que c'est précisément cette catégorie de victimes qui est le plus souvent sous influence (voir plus loin dans ce chapitre).

Comme on ignore lequel de ces biais de sélection pèse le plus lourd, il est impossible de savoir qui de la surestimation ou de la sous-estimation prédomine.

Toutes les définitions relatives à la conduite sous influence sont reprises dans le chapitre 4 « Définitions et abréviations ».

9.2 Conducteurs testés et positifs

Même si 62% seulement des conducteurs impliqués dans un accident corporel ont subi un test d'haleine en 2010, la situation est nettement meilleure qu'en 2004 étant donné que le pourcentage de conducteurs testés a triplé. Jamais auparavant, le nombre de conducteurs impliqués dans un accident et soumis à un test n'a été aussi important. Au cours de cette même période, le pourcentage de conducteurs positifs est descendu de 13,0% à **11,7%**. Reste à savoir s'il s'agit effectivement d'une baisse du pourcentage de conducteurs positifs ou plutôt d'une diminution résultant d'une technique de contrôle moins sélective lors de la réalisation des tests d'haleine.

⁸⁸ Dans ce chapitre consacré à l'alcool au volant, le terme « conducteur » englobe également les piétons. Piétons et conducteurs ne sont donc pas présentés comme des catégories distinctes mais forment un tout sous le dénominateur « conducteur ».

TABLEAU 86 :

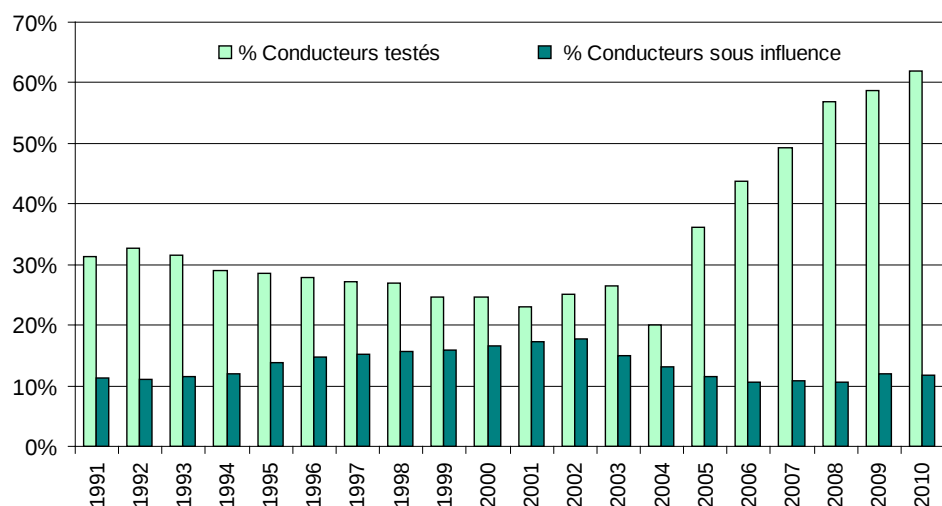
Evolution du nombre/pourcentage de conducteurs testés et positifs impliqués dans un accident corporel (non pondéré)

	Conduc- teurs sous influence	Conduc- teurs testés	Nombre total de conduc- teurs (impli- qués dans un accident corporel)	% de conduc- teurs sous influence	% de conduc- teurs testés
1991	3939	34952	111718	11,3%	31,3%
1992	3805	34595	106119	11,0%	32,6%
1993	3783	33127	105032	11,4%	31,5%
1994	3515	29369	101521	12,0%	28,9%
1995	3865	27769	97515	13,9%	28,5%
1996	3837	25982	93070	14,8%	27,9%
1997	3984	26098	96014	15,3%	27,2%
1998	4149	26325	97866	15,8%	26,9%
1999	3872	24288	98832	15,9%	24,6%
2000	3814	22889	93291	16,7%	24,5%
2001	3607	20786	90109	17,4%	23,1%
2002	3652	20639	82573	17,7%	25,0%
2003	3242	21723	81968	14,9%	26,5%
2004	2133	16392	81949	13,0%	20,0%
2005	3160	27680	76487	11,4%	36,2%
2006	3645	34474	78928	10,6%	43,7%
2007	4331	40372	81739	10,7%	49,4%
2008	4835	45226	79452	10,7%	56,9%
2009	5584	46335	78949	12,1%	58,7%
2010	5524	47400	76491	11,7%	62,0%
2010 pondéré	6233	53619	86784	11,6%	61,8%
Moyenne 1998-2000	3945	24501	96663	16,1%	25,3%
Evolution	+40,0%	+93,5%	-20,9%	-27,7%	+144,6%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 90 :

Evolution du pourcentage de conducteurs testés et positifs impliqués dans un accident corporel (non pondéré)



Source : SPF Economie DGSIE / Infographie : IBSR

Dans la Figure 91, le pourcentage de conducteurs testés est ventilé selon la gravité des lésions du conducteur. Il en ressort que seuls les conducteurs indemnes et légèrement blessés sont généralement (mais pas toujours) soumis à un test d'haleine.

Pas plus de 22% de l'ensemble des conducteurs grièvement blessés dans un accident corporel sont soumis à un test d'haleine. Parmi les tués, seuls ceux qui ne décèdent pas immédiatement sur place peuvent être soumis à un test d'haleine. Dans la pratique, c'est toutefois très rarement le cas et/ou le résultat de ce test n'est pas enregistré.

Comme ils sont rarement testés, il est impossible de déterminer le pourcentage de conducteurs positifs parmi les blessés graves et les décédés 30 jours. La Figure 92 tente toutefois l'exercice. **Parmi les blessés graves soumis à un test, 1 sur 5 (20%) s'avère être sous influence**, contre 13% chez les blessés légers et 10% chez les conducteurs indemnes. Etant donné que les tués dans le trafic ne sont jamais soumis à un test, on ne dispose d'aucune information concernant leur taux de conduite sous influence. Toutefois, comme il apparaît clairement que le pourcentage de conducteurs sous influence augmente proportionnellement à la gravité des lésions, on peut supposer qu'**au moins 1 tué sur 5 dans la circulation avait un taux d'alcool supérieur à la limite autorisée**.

Les 22% de blessés graves qui ont tout de même subi un test d'haleine sont sans doute surtout des personnes dont l'état est stable et non critique. Le chiffre de 1 blessé grave sur 5 est donc sans nul doute une sous-estimation.

FIGURE 91 :

Pourcentage de conducteurs testés impliqués dans un accident mortel, grave et tout autre accident corporel selon le degré de gravité des blessures du conducteur – 2010 (pondéré)

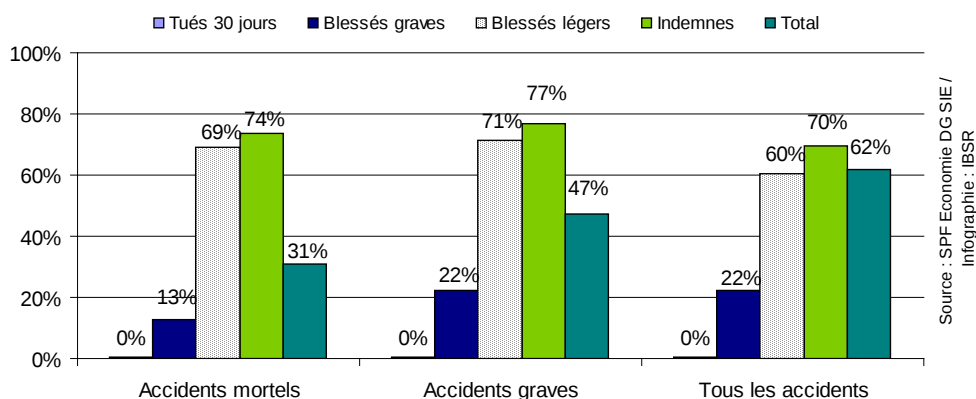
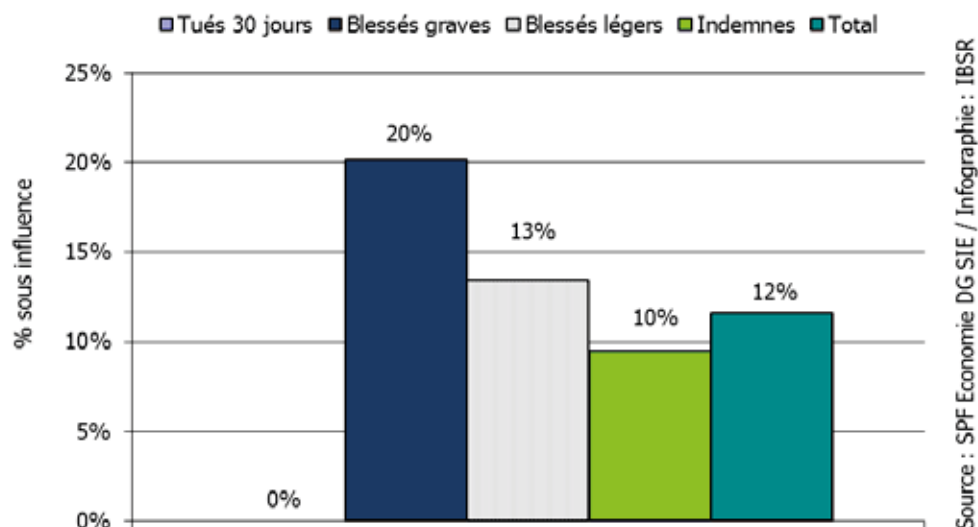


FIGURE 92 :

Pourcentage de conducteurs positifs selon le degré de gravité des blessures du conducteur – 2010 (pondéré)



9.3 Victimes d'accidents impliquant au moins un conducteur sous influence

En 2010, les accidents impliquant au moins un conducteur sous influence d'alcool ont fait 49 tués, 660 blessés graves et 7593 blessés légers. Les résultats concernant le nombre de victimes de la route dans des accidents corporels liés à l'alcool doivent être interprétés avec prudence car, comme il ressort de la Figure 91, les blessés graves et les décédés 30 jours sont rarement soumis à un test d'haleine (ce test est physiquement impossible chez les décédés sur place et pratiquement jamais effectué chez les personnes mortellement blessées). **Il va sans dire que, dans la réalité, l'alcool au volant fait bien plus de victimes que le nombre repris ici.** Le nombre de tués dans un accident lié à l'alcool est le plus fortement sous-évalué.

Au niveau européen, la part des tués de la route résultant d'un accident corporel lié à l'alcool est estimée à 25%⁸⁹. Si l'on transpose ceci à la Belgique, cela voudrait dire que 210 personnes ont perdu la vie dans un accident de la route où l'un des conducteurs impliqués dépassait le taux d'alcool autorisé (en 2010).

TABLEAU 87 :

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

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents	Gravité
1991	135	1381	4351	3844	35
1992	97	1245	4329	3693	26
1993	108	1263	4190	3668	29
1994	111	1237	3913	3429	32
1995	99	1054	4483	3758	26
1996	91	999	4468	3729	24
1997	94	1018	4657	3869	24
1998	131	1023	4947	4041	32
1999	90	903	4674	3766	24
2000	75	844	4645	3716	20
2001	109	724	4415	3529	31
2002	88	689	4513	3564	25
2003	73	586	3921	3159	23
2004	35	311	2718	2105	17
2005	38	436	3915	3095	12
2006	54	393	4581	3557	15
2007	60	481	5359	4241	14
2008	54	524	5917	4727	11
2009	55	641	6717	5438	10
2010	49	599	6728	5367	9
2010 pondéré	49	660	7593	6056	8
Moyenne 1998-2000	99	923	4755	3841	25
Evolution	-50%	-35%	+41%	+40%	-64%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

9.4 Selon le mode de déplacement

Les pourcentages de conducteurs testés et positifs, impliqués dans un accident corporel, varient fortement selon le moyen de transport. **Les conducteurs de voitures et de camionnettes sont ceux qui sont le plus souvent sous influence d'alcool.** Les chauffeurs professionnels tels que conducteurs de cars, de bus et de camions ne sont qu'exceptionnellement testés positifs. Les usagers faibles sont moins souvent contrôlés (sans doute parce qu'ils sont plus souvent les victimes des accidents) mais aussi moins souvent sous influence que les conducteurs de voitures et de camionnettes. .

⁸⁹ Cette estimation est tirée du site Internet de la Commission européenne Mobilité et Transports http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/alcohol/index.htm. "About 25% of all road fatalities in Europe are alcohol related whereas about only 1% of all kilometers driven in Europe are driven by drivers with 0.5 g/l alcohol in their blood or more."

TABLEAU 88 :

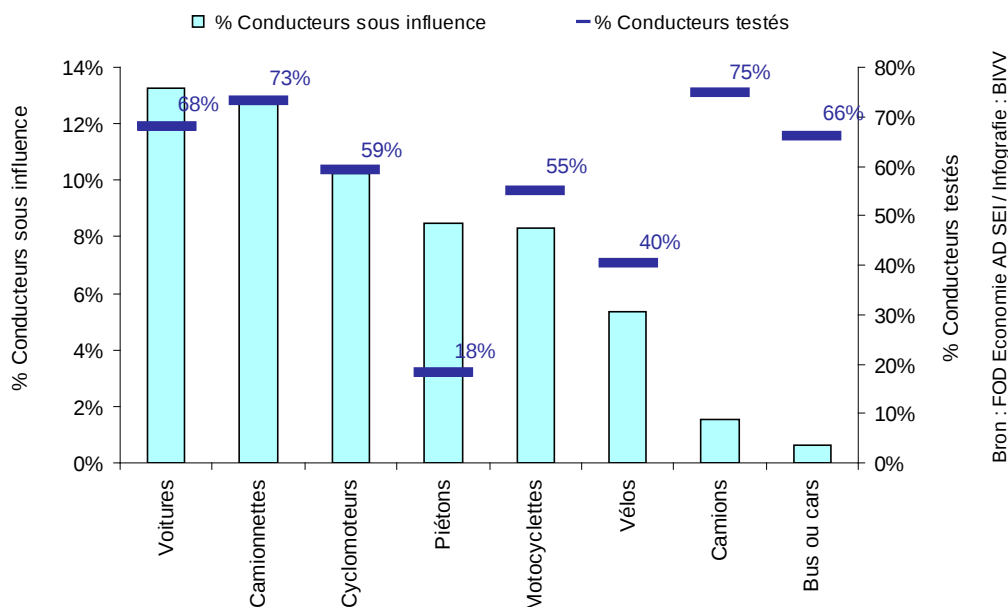
Nombre/pourcentage de conducteurs testés et nombre/pourcentage de conducteurs positifs dans des accidents corporels selon le type d'usager – 2010 (pondéré)

	Conduc- teurs sous influence	Conduc- teurs testés	Conduc- teurs impli- qués	% de conduc- teurs sous influence	% de conduc- teurs testés
Piétons	72	851	4635	8,5%	18,4%
Cyclistes	179	3332	8274	5,4%	40,3%
Cyclomotoristes	283	2760	4658	10,3%	59,2%
Motocyclistes	180	2169	3944	8,3%	55,0%
Voitures	5014	37809	55516	13,3%	68,1%
Camionnettes	428	3382	4626	12,7%	73,1%
Autobus/ autocars	3	522	790	0,6%	66,0%
Camions	32	2090	2792	1,5%	74,9%
Autres	29	600	1016	4,8%	59,1%
Inconnus	11	104	531	11,0%	19,6%
Total	6233	53619	86784	11,6%	61,8%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 93 :

Pourcentage de conducteurs testés et positifs impliqués dans un accident corporel selon le type d'usager – 2010 (pondéré)



Etant donné que, proportionnellement parlant, les automobilistes sont plus souvent soumis à un alcootest que la moyenne des usagers (68% contre 62%) et qu'ils représentent la catégorie d'usagers la plus importante, les graphiques et tableaux qui suivent leur sont consacrés.

9.5 Selon l'âge et le sexe

Le rapport entre la conduite sous influence, l'âge et les accidents corporels est souvent plus complexe qu'on ne le croit.

Premièrement il apparaît que les jeunes automobilistes de 20 à 29 ans impliqués dans des accidents corporels sont plus souvent sous influence (entre 16% et 17%) que les automobilistes de 30 à 59 ans inclus (13%). Par ailleurs, des mesures effectuées le long de la route **en dehors du contexte d'un accident** révèlent que **les jeunes de moins de 25 ans prennent moins souvent le volant en état d'ivresse** (Tableau 92).

Cette contradiction apparente a deux explications. Les jeunes sont, tout d'abord, **plus sensibles aux effets de l'alcool** que ne le sont leurs aînés (pour un même taux d'alcoolémie) et ils ont moins d'expérience de conduite sous influence. Les jeunes ont ensuite un **autre comportement en matière de consommation d'alcool** que les groupes d'âge plus élevés. Lorsqu'un jeune dépasse le taux maximal d'alcoolémie autorisé, il le dépasse très souvent bien largement. En effet, 50% des automobilistes de 18-24 ans dépassant la CAS maximale autorisée de 0,5 g/l ont une CAS⁹⁰ supérieure ou égale à 1,2g/l. Pour tous les autres automobilistes, y compris les 25-31 ans, ce pourcentage est de 20%. C'est ce qui ressort de mesures réalisées sur le réseau routier belge (hors contexte d'accident) dans le cadre du projet européen DRUID⁹¹. Etant donné que les capacités de conduite diminuent de façon exponentielle à mesure que la concentration d'alcool dans le sang augmente, il s'agit d'une explication logique au nombre élevé de jeunes automobilistes testés positifs à la suite d'un accident corporel.

Un conducteur de 26 ans ou plus sous influence d'alcool court ainsi 4 à 6 fois plus de risque d'être impliqué dans un accident grave qu'un conducteur sobre du même âge. **Mais pour les jeunes de 18 à 25 ans, le risque d'accident grave est 10 fois supérieur lorsqu'il est sous influence d'alcool** (Tableau 92 et Figure 97).

Plus encore que l'âge des automobilistes, leur sexe joue également un rôle dans la prévalence des accidents corporels liés à l'alcool. **En effet, en fonction de l'âge, le pourcentage de conducteurs positifs est de 3 à 4 fois plus important chez les hommes que chez les femmes.** L'écart le plus important entre hommes et femmes s'observe chez les automobilistes de moins de 40 ans.

90 CAS : concentration d'alcool dans le sang.

91 Houwing, S., Hagenzieker, M., Mathijssen, R., Bernhoft, I. M., Hels, T., Janstrup, K., Van der Linden, T., Legrand, S. A., & Verstraete, A. G. (2011). DRUID-Deliverable D2.2.3: Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic; Part II: Country reports. Retrieved from www.druid-project.eu/cdn_031/rnn_107548/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable_2_2_3_Part2,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Deliverable_2_2_3_Part2.pdf

TABLEAU 89 :

Nombre/pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel, selon les différentes catégories d'âge – 2010 (pondéré)

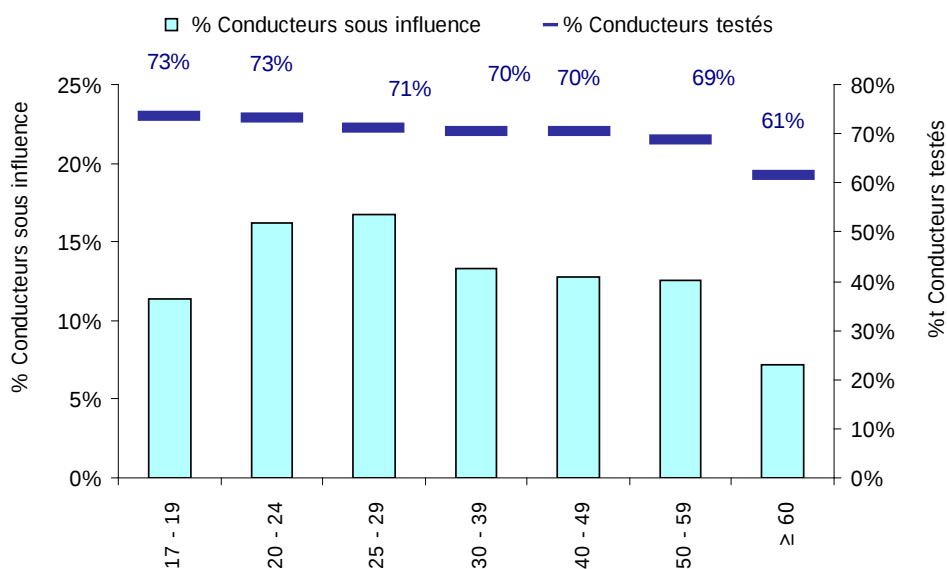
	Automobilistes sous influence	Automobilistes testés	Automobilistes impliqués	% d'automobilistes sous influence	% d'automobilistes testés
17 à 19 ans	188	1660	2261	11,3%	73,4%
20 à 24 ans	975	6028	8251	16,2%	73,1%
25 à 29 ans	869	5200	7323	16,7%	71,0%
30 à 39 ans	1158	8669	12299	13,4%	70,5%
40 à 49 ans	924	7237	10270	12,8%	70,5%
50 à 59 ans	584	4649	6784	12,6%	69,5%
60 ans et plus	304	4224	6880	7,2%	61,4%
Inconnus	9	119	1410	7,5%	8,5%
Total	5011	37786	55479	13,3%	68,1%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note : Ce tableau reprend la somme totale des conducteurs hommes, femmes et « sexe inconnu ». C'est la raison pour laquelle les chiffres dans le tableau ci-dessus ne sont pas égaux à la somme des chiffres des cellules correspondantes des Tableau 90 et Tableau 91.

FIGURE 94 :

Pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel, selon les différentes catégories d'âge – 2010 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 90 :

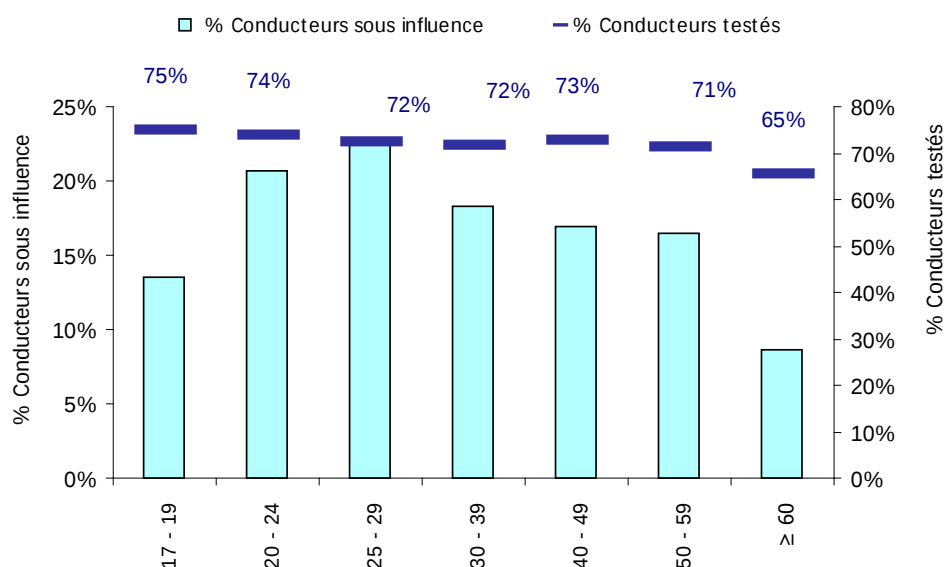
Nombre/pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel, selon les différentes catégories d'âge, Hommes – 2010 (pondéré)

	Automobilistes sous influence	Automobilistes testés	Automobilistes impliqués	% d'automobilistes sous influence	% d'automobilistes testés
17 à 19 ans	172	1273	1697	13,5%	75,0%
20 à 24 ans	871	4213	5710	20,7%	73,8%
25 à 29 ans	775	3406	4706	22,8%	72,4%
30 à 39 ans	991	5409	7537	18,3%	71,8%
40 à 49 ans	758	4480	6147	16,9%	72,9%
50 à 59 ans	502	3055	4280	16,4%	71,4%
60 ans et plus	270	3112	4756	8,7%	65,4%
Inconnus	3	64	90	4,9%	71,5%
Total	4342	25011	34923	17,4%	71,6%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 95 :

Pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel, selon les différentes catégories d'âge, Hommes – 2010 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 91 :

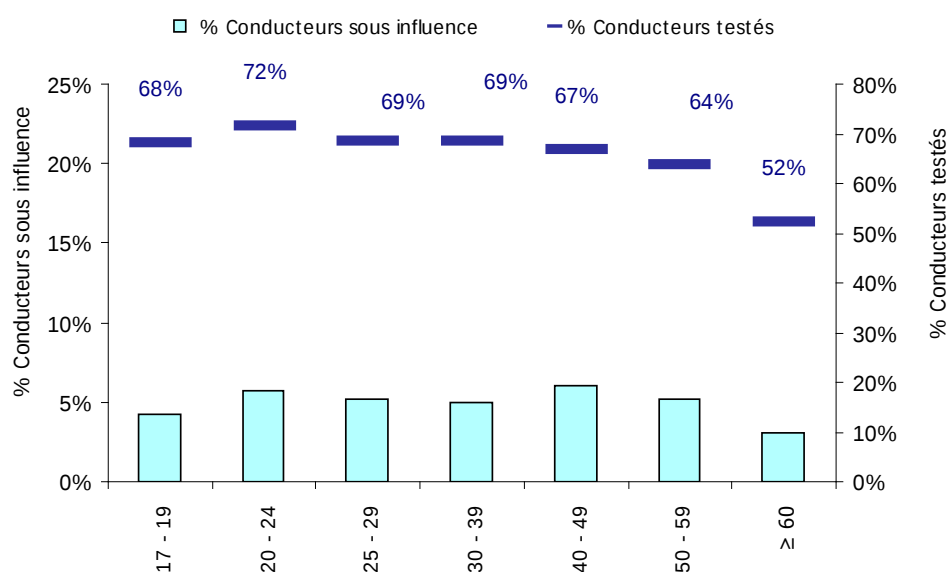
Nombre/pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel selon les différentes catégories d'âge, Femmes – 2010 (pondéré)

	Automobilistes sous influence	Automobilistes testés	Automobilistes impliqués	% d'automobilistes sous influence	% d'automobilistes testés
17 à 19 ans	16	382	560	4,3%	68,3%
20 à 24 ans	103	1807	2522	5,7%	71,6%
25 à 29 ans	93	1788	2605	5,2%	68,6%
30 à 39 ans	163	3240	4726	5,0%	68,6%
40 à 49 ans	166	2747	4103	6,1%	66,9%
50 à 59 ans	82	1585	2493	5,2%	63,6%
60 ans et plus	34	1108	2117	3,1%	52,4%
Inconnus	0	0	0	0,0%	71,7%
Total	657	12657	19125	5,2%	66,2%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 96 :

Pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel, selon les différentes catégories d'âge, Femmes – 2010 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 92 :

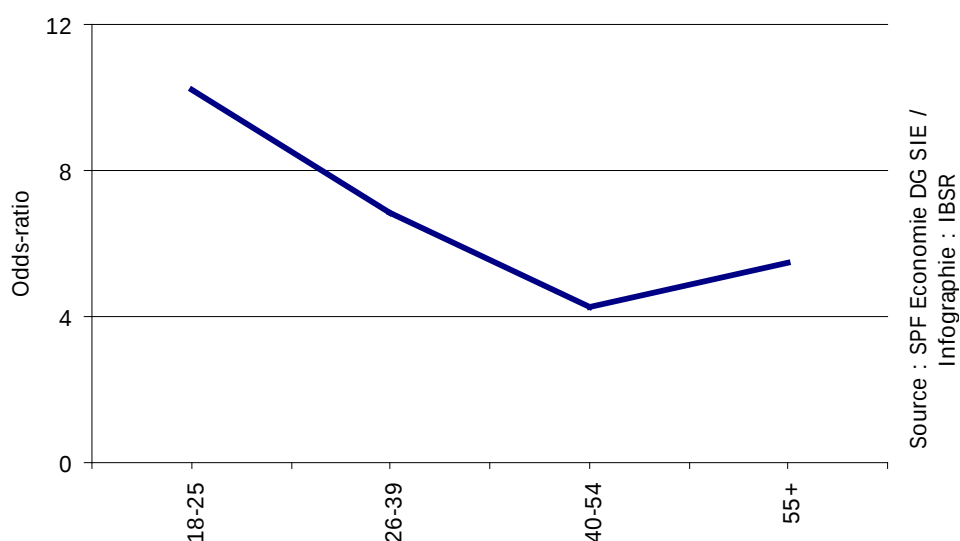
Comparaison entre le pourcentage d'automobilistes sous influence lors de contrôles alcool non sélectifs⁹² (2009) et le pourcentage d'automobilistes sous influence dans les accidents graves⁹³ – 2010 (pondéré)

	Contrôle alcool non sélectif	Accident grave	
	% d'automobilistes sous influence	% d'automobilistes sous influence	% d'automobilistes testés
18-25	1,9%	16,5%	61,8%
26-39	2,7%	16,0%	62,1%
40-54	3,2%	12,4%	60,1%
55+	1,6%	8,2%	52,7%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 97 :

Comparaison entre le pourcentage d'automobilistes sous influence lors de contrôles alcool non sélectifs (2009) et le pourcentage d'automobilistes sous influence dans les accidents corporels – 2010 (pondéré)

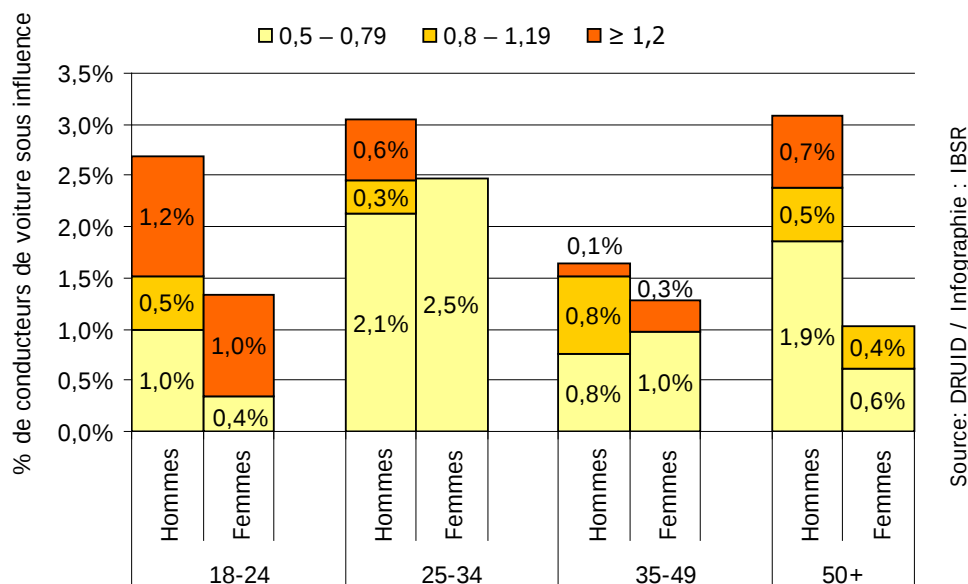


92 Riguelle, F., & Dupont, E. (2012). Mesure nationale de comportement « conduite sous influence d'alcool » 2009. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

93 Même si les statistiques d'accidents précisent si un test d'haleine était positif ou non, elles ne permettent pas de connaître le taux d'alcool exact.

FIGURE 98 :

Taux de concentration d'alcool dans le sang (CAS) des conducteurs affichant un taux d'alcool positif lors des contrôles alcool non sélectifs effectués le long de la route, selon l'âge – 2011



9.6 Selon la période de la semaine

L'analyse des accidents corporels liés à l'alcool révèle également une importante variation du pourcentage d'automobilistes sous influence selon la période de la semaine. Le pourcentage d'automobilistes positifs est beaucoup plus bas en journée que la nuit et en semaine que le week-end. Il culmine donc les nuits de week-ends, où un automobiliste sur 2 testés dans le cadre d'un accident corporel est sous influence.

La Figure 94 et le Tableau 89 ont montré que les automobilistes âgés de 20 à 29 ans et impliqués dans un accident corporel sont plus souvent sous influence que les automobilistes des autres tranches d'âge. Si l'on détaille les analyses selon la période de la semaine, on obtient une image plus nuancée. Si l'on excepte les nuits de week-ends, on constate que les 20-24 ans impliqués dans un accident corporel sont nettement moins souvent sous influence que les 25-34 ans. Les nuits de semaine, les automobilistes plus âgés (+30 ans) sont plus souvent sous influence que les jeunes (-30 ans). On notera les chiffres relativement bons obtenus par les moins de 20 ans pour toutes les périodes de la semaine.

La Figure 100 montre que la subdivision jour versus nuit caractérise mieux la problématique de la conduite sous influence que la subdivision semaine versus week-end.

Les automobilistes impliqués dans un accident corporel sont presque aussi souvent sous influence les nuits de semaine que les nuits de week-ends.

En même temps, les automobilistes impliqués dans les accidents corporels de nuit sont moins souvent soumis à un test d'haleine qu'en journée. Le pourcentage d'automobilistes soumis à un test pendant la nuit tourne autour de 55%, alors qu'en journée il dépasse parfois les 70%. Ces écarts sont sans doute dus au fait que les accidents corporels qui se produisent la nuit sont plus graves (avec une plus grande part de victimes qui, vu la gravité de leur blessures, ne sont pas en état d'effectuer un test d'haleine).

TABLEAU 93 :

Nombre/pourcentage d'automobilistes positifs impliqués dans un accident corporel selon l'âge et la période de la semaine – 2010 (pondéré)

	Jour de semaine		Nuit de semaine		Jour de week-end		Nuit de week-end		Total	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
17 à 19 ans	25	2,6%	42	31,1%	31	8,9%	91	38,9%	188	11,3%
20 à 24 ans	152	4,5%	150	31,5%	197	15,6%	477	51,1%	975	16,2%
25 à 29 ans	215	6,7%	143	38,4%	194	19,3%	317	51,4%	869	16,7%
30 à 39 ans	348	6,0%	196	42,5%	232	13,5%	382	52,1%	1158	13,4%
40 à 49 ans	341	7,1%	135	40,7%	218	13,9%	230	45,1%	924	12,8%
50 à 59 ans	256	7,8%	62	38,6%	157	16,7%	109	41,1%	584	12,6%
60 ans et plus	151	5,0%	44	46,9%	71	7,1%	39	29,5%	304	7,2%
Total	1488	6,1%	771	38,0%	1100	14,0%	1644	48,1%	5002	13,3%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 94 :

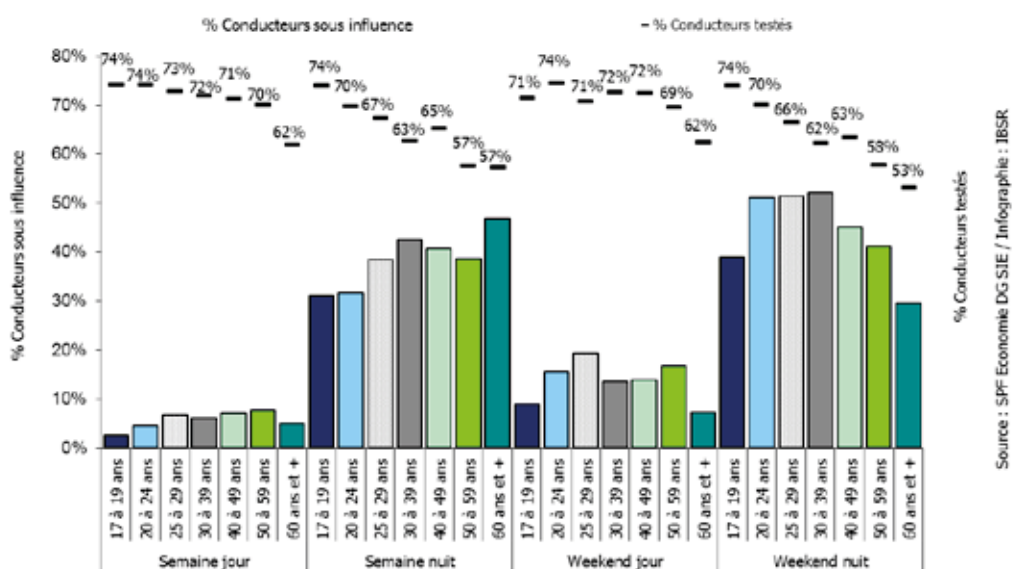
Nombre/pourcentage d'automobilistes testés impliqués dans un accident corporel selon l'âge et la période de la semaine – 2010 (pondéré)

	Jour de semaine		Nuit de semaine		Jour de week-end		Nuit de week-end		Total	
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
17 à 19 ans	950	74,1%	134	73,8%	342	71,2%	233	73,8%	1660	73,4%
20 à 24 ans	3356	74,0%	476	69,6%	1264	74,3%	932	70,0%	6028	73,1%
25 à 29 ans	3202	72,6%	372	67,2%	1008	70,7%	618	66,3%	5200	71,0%
30 à 39 ans	5751	71,9%	461	62,6%	1725	72,5%	732	62,0%	8669	70,5%
40 à 49 ans	4825	71,2%	332	65,2%	1570	72,2%	510	63,2%	7237	70,5%
50 à 59 ans	3282	70,0%	161	57,4%	942	69,4%	264	57,7%	4649	68,5%
60 ans et plus	3006	61,7%	93	57,1%	994	62,3%	131	53,0%	4224	61,4%
Total	24372	70,5%	2029	65,3%	7845	70,6%	3421	64,9%	37667	69,7%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 99 :

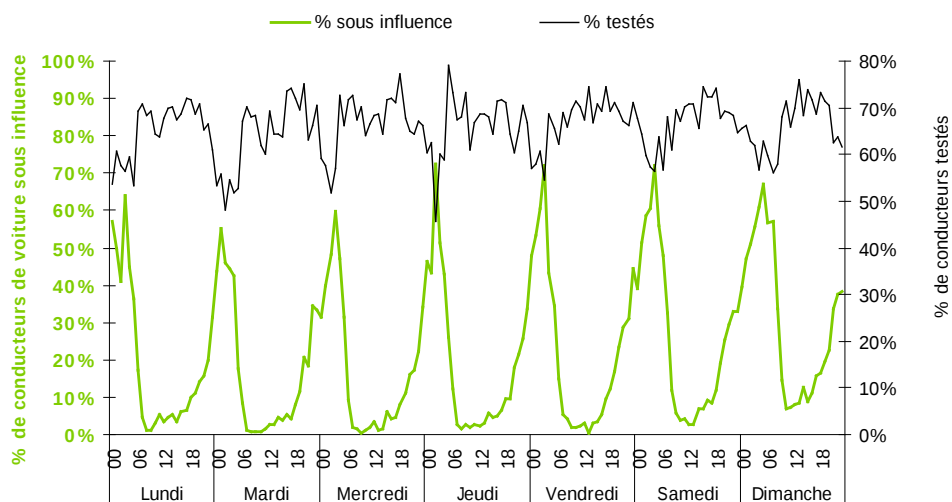
Pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel, selon l'âge et selon la période de la semaine – 2010 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 100 :

Pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel selon la période de la semaine – 2010 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

9.7 Selon le mois

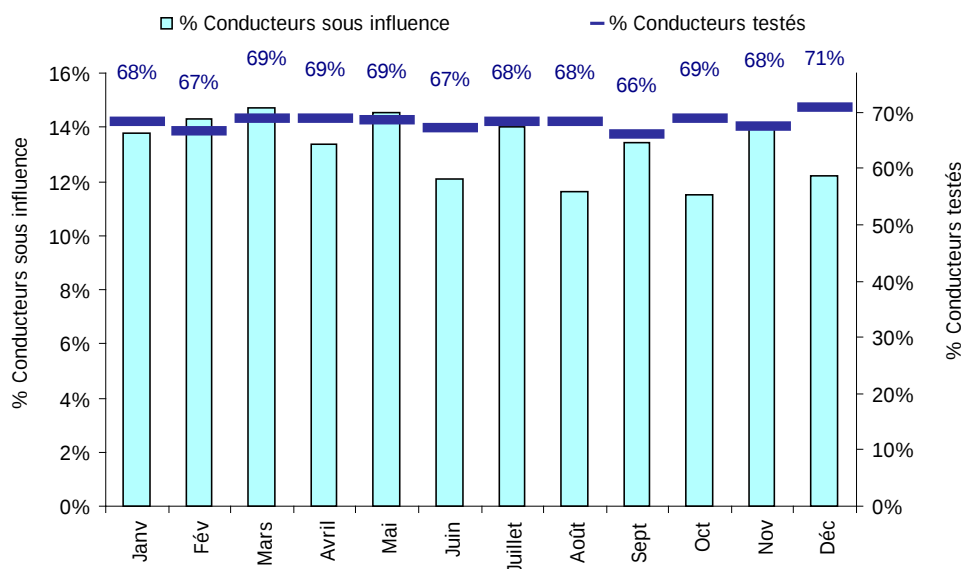
Les pourcentages de conducteurs testés et de conducteurs positifs impliqués dans un accident corporel restent relativement stables au cours des mois.

Le mois de **décembre** a connu le plus haut pourcentage de conducteurs testés et a enregistré un pourcentage de conducteurs positifs relativement bas par rapport aux autres mois de l'année. Ceci est sans doute lié à la **campagne Bob de fin d'année**.

En 2010, c'est au mois d'août que l'on a enregistré le pourcentage le plus bas d'automobilistes sous influence tandis qu'au mois de mars il était le plus élevé.

FIGURE 101 :

Pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel selon le mois de l'année – 2010 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

Le pourcentage d'automobilistes positifs impliqués dans un accident corporel ne varie pas vraiment selon le type de route. Le pourcentage de conducteurs sous influence est le plus élevé en cas d'accident corporel en agglomération (14%) et le plus bas en cas d'accident corporel sur autoroute (12%).

Par contre, on constate un écart important au niveau du pourcentage d'automobilistes testés avec nettement plus de conducteurs testés sur autoroute. Ceci est frappant étant donné que les victimes d'accidents sur autoroutes ont généralement des lésions plus graves et sont donc moins souvent en état d'effectuer un test d'haleine. Cette différence résulte sans doute de la directive « botsen is blazen » (cette expression pourrait être traduite par « accident = test d'alcool » ce qui signifie que chaque conducteur impliqué dans un accident doit être systématiquement testé pour l'alcool) appliquée par la police fédérale de la route (compétente pour les autoroutes et routes assimilées).

Les automobilistes sous influence d'alcool sont beaucoup plus souvent impliqués dans des accidents corporels sans autre usager que les automobilistes sobres. Plus d'un tiers des automobilistes impliqués dans un accident avec un seul usager est sous influence par rapport à environ 1 sur 10 dans d'autres types d'accidents corporels. Ceci est dû à la vigilance réduite des automobilistes sous influence qui perdent plus facilement le contrôle de leur véhicule que les automobilistes sobres.

Les lieux où se produisent les accidents corporels dénoncent également une perte de contrôle du véhicule. En effet, les automobilistes sous influence sont proportionnellement plus souvent impliqués dans des accidents corporels en **ronds-points (22%) et sur des tronçons de route hors carrefours (15%)**.

TABLEAU 95 :

Nombre/pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel en agglomération, hors agglomération ou sur autoroute – 2010 (pondéré)

	Automobilistes sous influence	Automobilistes testés	Automobilistes impliqués	% d'automobilistes sous influence	% d'automobilistes testés
Autoroutes	474	3789	4658	12,5%	81,4%
Hors agglomération	1769	13547	19908	13,1%	68,0%
En agglomération	2771	20473	30951	13,5%	66,1%
Total	5014	37809	55516	13,3%	68,1%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 96 :

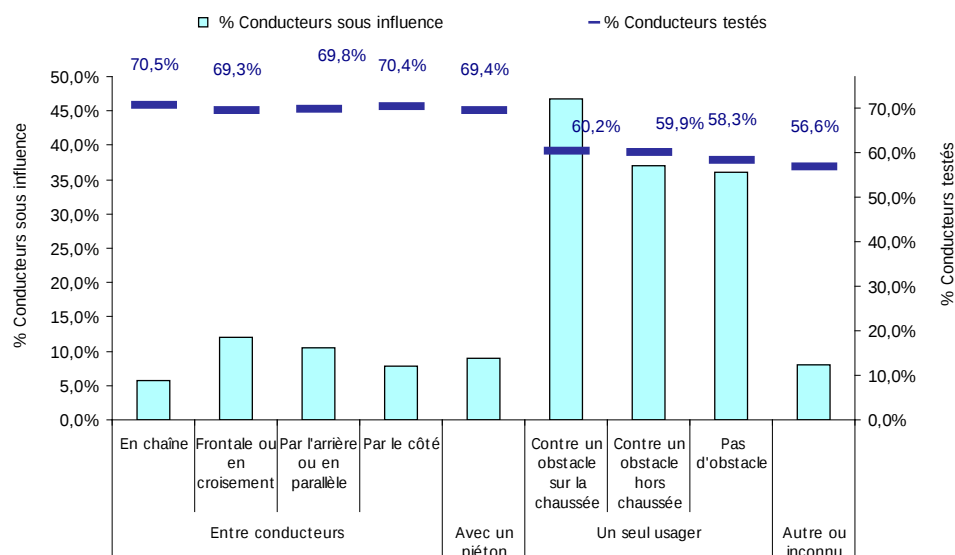
Nombre/pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel selon le type de collision – 2010 (pondéré)

		Automobilistes sous influence	Automobilistes testés	Automobilistes impliqués	% d'automobilistes sous influence	% d'automobilistes testés
Entre conducteurs	Collision en chaîne	49	858	1218	5,7%	70,5%
	Collision frontale					
	(ou en croisement)	574	4775	6893	12,0%	69,3%
	Par l'arrière					
	(ou en parallèle)	1106	10526	15082	10,5%	69,8%
	Latérale	1069	13709	19486	7,8%	70,4%
Avec un piéton		193	2165	3122	8,9%	69,4%
Un seul usager	Contre un obstacle sur la chaussée	210	448	743	46,8%	60,2%
	Contre un obstacle hors chaussée	1513	4089	6820	37,0%	59,9%
	Pas d'obstacle	258	716	1227	36,1%	58,3%
Autres ou inconnus		42	523	924	8,1%	56,6%
Total		5014	37809	55516	13,3%	68,1%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 102 :

Pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel selon le type de la première collision – 2010 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 97 :

Nombre/pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel selon le type de carrefour – 2010 (pondéré)

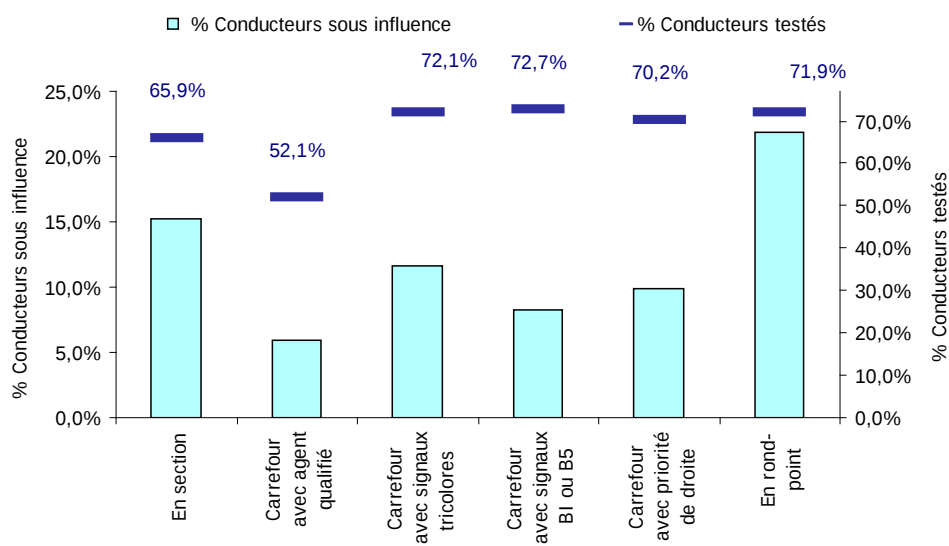
	Automobilistes sous influence	Automobilistes testés	Automobilistes impliqués	% d'automobilistes sous influence	% d'automobilistes testés
En section courante	3497	22931	34815	15,3%	65,9%
Carrefour avec agent	2	37	71	5,9%	52,1%
Feux de signalisation	397	3429	4754	11,6%	72,1%
Panneaux de priorité	562	6841	9412	8,2%	72,7%
Priorité de droite	356	3617	5150	9,8%	70,2%
Rond-point	193	883	1228	21,9%	71,9%
Total	5007	37739	55431	13,3%	68,1%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note : Les automobilistes pour qui le type de carrefour n'est pas connu ne sont pas repris dans le tableau.

FIGURE 103 :

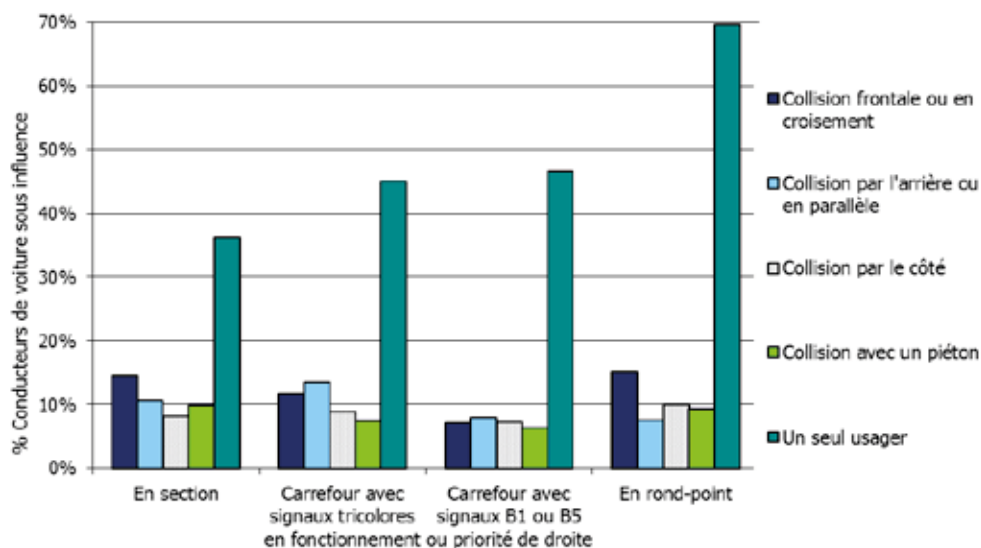
Pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel selon le type de carrefour – 2010 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 104 :

Pourcentage d'automobilistes positifs impliqués dans un accident corporel selon le type de collision et le type de carrefour – 2010 (pondéré)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note : Concernant les types de carrefours, ceux réglés par un agent ne sont pas repris dans la figure en raison de chiffres trop peu élevés ; pour ce qui est du type de collision, les collisions en chaîne ne sont pas reprises dans la figure pour cette même raison.

9.9 Selon la région et la province

Le pourcentage d'automobilistes impliqués dans un accident corporel et affichant un résultat de test positif varie fortement de Région à Région et d'une province à l'autre. On constate un net écart entre la Région flamande et la Région wallonne étant donné que la province wallonne la plus performante (Liège avec 14% d'automobilistes sous influence) ne fait pas mieux que la province flamande la moins bien classée (Flandre-Occidentale avec 14%). Namur et le Hainaut connaissent le plus important pourcentage d'automobilistes sous influence (18% dans les deux provinces) alors qu'il est le plus bas dans le Limbourg (9%).

La Région de Bruxelles-Capitale occupe une position intermédiaire avec 14% d'automobilistes sous influence, mais seulement 54% d'automobilistes testés.

TABEAU 98 :

Nombre/pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel selon la province – 2010 (pondéré)

	Automobilistes sous influence	Automobilistes testés	Automobilistes impliqués	% d'automobilistes sous influence	% d'automobilistes testés
Brabant wallon	214	1254	1666	17,0%	75,3%
Hainaut	730	4111	5956	17,8%	69,0%
Liège	430	2979	5244	14,4%	56,8%
Luxembourg	156	956	1417	16,4%	67,5%
Namur	250	1399	2289	17,9%	61,1%
Région wallonne	1781	10698	16572	16,6%	64,6%
Anvers	686	6065	9403	11,3%	64,5%
Brabant flamand	402	3716	4618	10,8%	80,5%
Limbourg	270	2868	4831	9,4%	59,4%
Flandre-Orientale	845	7075	8706	11,9%	81,3%
Flandre-Occidentale	666	4694	6388	14,2%	73,5%
Région flamande	2868	24417	33946	11,7%	71,9%
Région de Bruxelles-Capitale	365	2694	4999	13,5%	53,9%
Belgique	5014	37809	55516	13,3%	68,1%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

9.10 Synthèse

Le **manque d'informations exhaustives** fait qu'il est particulièrement difficile d'analyser le phénomène de l'alcool au volant. D'une part, les blessés graves et les décédés 30 jours sont rarement soumis à un test. D'autre part, seuls les résultats des tests d'haleine sont repris dans les statistiques d'accidents et non les résultats des prélèvements sanguins.

Le pourcentage de conducteurs et de piétons impliqués dans des accidents corporels et soumis à un test d'haleine est passé de 22% en 2004 à **62%** en 2010.

12% de tous les usagers actifs impliqués dans des accidents corporels sont sous influence. Ce pourcentage est stable depuis 2005.

Parmi les **blessés graves** qui ont passé un test d'haleine, **20%** étaient sous influence. Pour ce qui concerne les **tués**, on ne connaît pas le pourcentage précis mais si l'on en croit la littérature disponible, au moins **1 sur 5** est sous l'influence d'alcool (CAS > 0,5 g/l).

Les conducteurs de voitures et de camionnettes sont ceux qui sont le plus souvent sous l'influence d'alcool. Les chauffeurs professionnels tels que conducteurs de cars, de bus et de camions ne sont qu'exceptionnellement testés positifs. Les usagers faibles se situent entre les deux.

Si l'on sort du contexte des accidents, les jeunes automobilistes (18-25) s'avèrent conduire nettement moins souvent sous influence que leurs aînés (26-54). **Par contre, en cas d'accident, ce sont surtout les automobilistes âgés de 18 à 25 ans et de 25 à 29 ans qui sont sous influence.**

Ces deux constats d'apparence contradictoire s'expliquent, d'une part, par la nature de la consommation d'alcool des jeunes (quantités plus importantes) et par des capacités de conduite plus altérées que leurs aînés pour une même quantité d'alcool.

En fonction de l'âge, le pourcentage de conducteurs positifs est de 3 à 4 fois plus important chez les **hommes** que chez les femmes.

Les automobilistes impliqués dans des accidents corporels en **Wallonie** (17%) sont plus souvent sous l'influence d'alcool qu'en Flandre (12%). La Région de Bruxelles-Capitale se situe entre les deux (14%).

Les accidents corporels dus à l'alcool impliquent plus souvent **un seul usager** que ceux qui ne sont pas liés à l'alcool et se produisent plus souvent en **ronds-points et hors carrefours** sur des **routes en ligne droite** et la nuit.



10

**RÉSUMÉ : ÉVOLUTION DES
DONNÉES D'ACCIDENTS
CORPORELS AU COURS DE
LA DÉCENNIE 2000-2010**

L'année 2010 par rapport à la moyenne de référence 1998-1999-2000 – L'objectif de maximum 750 tués sur la route en 2010 n'est pas atteint

Sur le plan de la sécurité routière, l'année **2010** était une **échecance importante** tant sur le plan européen, national que régional. A l'instar de l'Union européenne, la Belgique a en effet désignée l'année 2010 comme moment privilégié pour évaluer les efforts fournis au cours de la dernière décennie en vue de réduire le nombre de tués dans la circulation. A l'occasion des Etats Généraux de la Sécurité Routière de 2002, la Belgique s'est fixé comme objectif de réduire de moitié le nombre de tués sur ses routes entre la moyenne de référence 1998-1999-2000 et l'année 2010. Ceci signifiait que l'année 2010 ne pouvait compter que 750 tués au maximum. Maintenant que les chiffres d'accidents définitifs pour l'année 2010 sont connus, il est clair que cet objectif n'a pas été atteint : **le nombre de tués sur la route en 2010 était de 840, ce qui correspond à une diminution de -44% par rapport à la moyenne de référence 1998-1999-2000⁹⁴.**

On était toutefois jusqu'en 2005 sur la bonne voie pour réaliser l'objectif fixé pour 2010, mais des années de baisse et de stagnation se sont ensuite succédées. Malheureusement, il est souvent difficile d'expliquer pourquoi une année connaît une chute et une autre une stagnation. Et si explication il y a, elle est seulement partielle. Il est fort probable que la crise économique de 2008 ait contribué à la baisse de 12% du nombre de tués par rapport à 2007. La diminution de 10% du nombre de tués sur la route en 2010 par rapport à 2009 (de 943 à 840) est due en partie à l'hiver rude que nous avons eu en 2010. Le mois de janvier et plus particulièrement le mois de décembre ont connu en 2010 un nombre exceptionnellement élevé de jours de neige (respectivement près de 3 et 5 fois plus que durant une année ordinaire). Cet hiver très rude a entraîné une diminution temporaire des trajets effectués et une adaptation du style de conduite. En conséquence, on a enregistré, pour ces mois-là, les nombres de tués (tant en janvier qu'en décembre) et d'accidents corporels (décembre) les plus bas que l'on n'ait observés depuis au moins 1991⁹⁵. Cet hiver rude n'est cependant responsable que d'une partie de la baisse du nombre de tués en 2010. On ignore pourquoi le nombre de tués a également chuté durant le reste de l'année 2010.

Les **chiffres d'accidents régionaux** montrent qu'aucune des trois Régions n'est parvenue à réduire au moins de moitié le nombre de tués sur leurs routes même si la Région flamande, avec une baisse de -48%, n'est pas loin de répondre à l'objectif fixé. La Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale ont respectivement réalisé une diminution de -34% et de -30%. Bien que ces diminutions furent insuffisantes pour atteindre l'objectif, elles sont toutefois à l'origine d'une diminution de 616 du nombre total de tués depuis la moyenne de référence 1998-1999-2000. Ainsi, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale terminent l'année 2010 avec respectivement 436, 373 et 31 tués sur la route.

Outre une comparaison au niveau régional, la prestation de la Belgique peut aussi être comparée à l'évolution du nombre de tués dans l'**Union européenne**. En nombre absolu de tués, la Belgique se situe dans la moyenne européenne puisque la diminution dans notre pays entre 2001 et 2010 correspond exactement à la diminution moyenne européenne de -43%. Notre pays ne doit cependant pas se satisfaire de ce résultat car avec cette évolution moyenne, la Belgique n'a pas pu rattraper le retard

⁹⁴ Il s'agit de la diminution entre la moyenne de référence arrondie 1998-1999-2000 (1500 décédés 30 jours) et l'année 2010 (840 décédés 30 jours). La diminution est de -42% par rapport à la moyenne de référence exacte 1998-1999-2000 (1456 décédés 30 jours).

⁹⁵ Dans ce rapport, on ne remonte pas avant l'année 1991 en ce qui concerne les statistiques d'accidents mensuelles.

initial qu'elle avait sur ses pays voisins. Avec 88 tués sur la route chaque année par million d'habitants, la Belgique preste deux fois moins bien que les Pays-Bas (39 tués par million d'habitants) et un quart de fois moins bien que la France (68 tués par million d'habitants).

Le nombre de **décédés 30 jours** représente 1% de toutes les victimes de la route enregistrées par la police en Belgique. Hormis ces 840 tués, la police a également enregistré en 2010 5984 **blessés graves** (10% de l'ensemble des victimes) et 54 396 **blessés légers** (89% de l'ensemble des victimes)⁹⁶. Par rapport à la moyenne de référence 1998-1999-2000, le nombre de blessés graves a chuté un peu plus que le nombre de tués (-48% contre -44%). Au cours de la même période, le nombre de blessés légers a baissé de -19%.

Ces diminutions importantes au niveau du nombre de blessés graves et de blessés légers rencontrées au cours des dix dernières années dissimulent néanmoins un **constat inquiétant**. Plus encore que la diminution des décédés 30 jours, ces diminutions ont été principalement réalisées dans la **première partie de la dernière décennie**. Sans la remarquable année 2010, lors de laquelle le nombre de blessés graves a baissé de -10% et le nombre de blessés légers a diminué de -2% (par rapport à l'année 2009), le nombre de blessés graves et de blessés légers serait resté au même niveau qu'en 2006.

Pour ce qui est de l'année **2011**, les chiffres d'accidents provisoires du baromètre de la sécurité routière indiquent une stagnation du nombre de tués, ce qui signifie que la nouvelle décennie a débuté sur un ton mineur.

Les caractéristiques des victimes de la route

Si l'objectif des Etats Généraux de la Sécurité Routière est extrapolé à certaines caractéristiques des tués, plus précisément à leur âge, leur sexe et leur mode de déplacement, on constate alors que par rapport à la moyenne de référence 1998-1999-2000, le nombre de tués a diminué d'au moins 50% uniquement chez **les cyclomotoristes (-67%), les occupants de voitures (-51%), les personnes impliquées dans des accidents de bus (-53%) et les enfants de moins de 18 ans (-62%)**.

En ce qui concerne les catégories d'âge des tués, la diminution est systématiquement plus faible à mesure que l'âge augmente. Alors que par rapport à la moyenne de référence, la diminution du nombre de tués est de -62% chez les moins de 18 ans, elle équivaut à -44% chez les 18-39 ans et atteint -33% chez les 40-59 ans. Les 60 ans et plus obtiennent des résultats quelque peu meilleurs que ceux observés chez les 40-59 ans puisque la diminution est de -40%. Pour ce qui est du sexe des personnes décédées, on n'enregistre de diminution de moitié ni chez les femmes ni chez les hommes même si la gente féminine n'est pas loin du compte puisque le nombre de tués parmi elle a chuté de -48% (chez les hommes : -41%).

Concernant les modes de déplacement, les moins bons progrès ont été enregistrés par les piétons (-31% de tués), les motards (-20%) et les personnes impliquées dans des accidents de camionnettes (-34%).

Mis à part les piétons pour qui on ignore le nombre de kilomètres parcourus, il s'agit toutefois des moyens de transport qui ont connu une forte croissance en termes de kilomètres parcourus (respectivement +32% et +54% pour les motards et les camionnettes). Il va de soi qu'une **augmentation du nombre de kilomètres parcourus** ne facilite pas une baisse du nombre de victimes, que du contraire. Par ailleurs, la dimi-

⁹⁶ Toutes les victimes de la route n'ont toutefois pas été enregistrées par la police. La principale cause de ce sous-enregistrement est que les personnes impliquées dans un accident ne mettent pas au courant la police de l'accident corporel. Plus l'accident corporel est grave, plus la chance que l'accident soit enregistré et repris dans la banque de données des accidents est élevée.

nution de moitié du nombre de tués parmi les occupants de voitures est sans aucun doute due à la stagnation (+1%) du nombre de voyageurs-kilomètres parcourus par les occupants de voitures.

On a déjà scindé la dernière décennie en deux précédemment dans cette conclusion : une période favorable au cours de laquelle on rencontre des diminutions considérables au niveau du nombre de tués sur la route (2000-2005) et une période où il y a plus d'années mitigées que de bonnes années (2006-2010). En se basant sur une analyse du mode de déplacement, il apparaît que **seul le nombre d'automobilistes décédés a diminué continuellement et considérablement au cours de la deuxième moitié de la décennie**. En revanche, l'évolution du nombre de piétons, cyclistes, cyclomotoristes classe B, motards $\leq 400 \text{ cm}^3$, occupants de camion(nette)s et passagers de voitures décédés s'est arrêtée ces dernières années. De surcroît, des constats similaires ont été effectués pour les blessés graves et les blessés légers en fonction du mode de déplacement. L'évolution du nombre de blessés légers a même cessé pour l'ensemble des usagers de la route, à l'exception des cyclomotoristes, durant la période 2000-2010.

Si on peut reprendre une ou deux problématiques et points d'attention importants pour chacun des types d'usagers, on se doit de mentionner, pour les **piétons**, le nombre élevé de tués lors de la traversée d'une chaussée. Six accidents de piétons sur dix se produisent alors que le piéton traverse la chaussée, et plus de la moitié des piétons tués résultent d'un accident de ce genre. D'ailleurs, les chiffres d'accidents illustrent clairement l'utilité du passage pour piétons vu que les accidents se produisant lors de la traversée de la chaussée loin des abords immédiats d'un passage pour piétons sont deux fois plus graves que ceux ayant lieu sur un passage pour piétons. Chez les **piétons** et chez les **cyclistes**, on rencontre un pic du nombre de tués et de blessés graves chez les jeunes de moins de 20 ans et les personnes de plus de 60 ans. Du reste, le pic observé chez la génération plus âgée dépasse dans les deux cas celui constaté chez la génération plus jeune.

Concernant les accidents corporels impliquant des **cyclistes** et des **cyclomotoristes**, le nombre très élevé de tués à la suite d'un refus de priorité saute aux yeux. 28% de tous les cyclistes décédés et 18% de tous les cyclomotoristes décédés ont perdu la vie dans ce type d'accident. Dans ce cadre, les cycl(omoto)ristes semblent refuser presque autant de fois la priorité que leur opposant.

Pour ce qui est des cyclomotoristes, il faut aussi signaler qu'aucun autre moyen de transport n'est autant lié à l'âge que ce deux-roues motorisé puisque deux tiers des cyclomotoristes grièvement blessés et décédés ont entre 15 et 24 ans.

Les **motards** décédés et grièvement blessés se distinguent également des autres types d'usagers au niveau de l'âge. Alors que l'on observait un pic chez les 20-30 ans en 2000, les motards blessés ont connu un « vieillissement » au cours de la dernière décennie. Actuellement, on enregistre presque autant de blessés graves et de tués chez les vingtenaires, les trentenaires, les quadragénaires et les cinquantenaires. Les motards sont aussi les usagers pour qui on constate le risque de décès le plus élevé par kilomètre parcouru. 12% de l'ensemble des personnes décédées sur les routes belges sont des motards alors que ceux-ci parcourent seulement 1% de l'ensemble des voyageurs-kilomètres effectués sur le territoire.

Il convient de mentionner dans ce résumé que **la banque de données d'accidents manque cruellement d'informations concernant les facteurs et les causes d'accidents**. Elle se base sur les formulaires d'analyse des accidents de la circulation complétés par les services de police ayant constaté l'accident sur place. Sur les lieux de l'accident, la police peut toutefois rarement se prononcer avec certitude sur les causes ayant entraîné l'accident corporel comme la vitesse excessive/inadaptée, le non port de la ceinture, les infractions à la loi, etc. Certaines causes d'accidents ne sont même

pas reprises dans les rubriques du formulaire d'analyse des accidents de la circulation (ex. : vitesse pratiquée au moment de l'accident corporel).

Conduire sous influence d'alcool (on est sous influence d'alcool quand la CAS est de 0,5 g/l ou plus) est le seul « killer » (les trois « killers » dans la circulation sont « la conduite sous influence d'alcool », « le non-port de la ceinture », et « une vitesse excessive/inadaptée ») qui est détaillé dans ce rapport. Une rubrique distincte est consacrée à ce problème dans ledit formulaire. En outre, la police peut s'assurer que les conducteurs impliqués dans l'accident corporel sont sous influence d'alcool ou non en les soumettant à un test de l'haleine.

La conduite sous influence d'alcool

Cependant, les statistiques d'accident sur la conduite sous influence d'alcool ne sont pas parfaites non plus. Seuls les résultats des tests de l'haleine sont connus ; ceux des prélèvements sanguins ne sont pas mentionnés (alors qu'il s'agit souvent de la seule source pour les blessés et les tués). Heureusement, le pourcentage de conducteurs soumis au test d'haleine après un accident corporel a grimpé en flèche : il est passé de 22% en 2004 à 62% en 2010. En 2010, **12% des conducteurs contrôlés, impliqués dans des accidents corporels, étaient sous influence d'alcool. En dehors du contexte d'un accident, ce pourcentage est beaucoup plus faible puisqu'il atteint 2,5%.** Comme les conducteurs grièvement blessés et décédés sont rarement ou jamais soumis à un test d'haleine et que la littérature internationale a démontré qu'ils sont plus souvent sous influence que les conducteurs indemnes ou légèrement blessés, le pourcentage de 12% de conducteurs sous influence est certainement une importante sous-estimation en ce qui concerne les conducteurs grièvement blessés et décédés.

Contrairement à ce que l'on pense souvent, les jeunes automobilistes (18-25) sont nettement moins sous influence que les automobilistes plus âgés (26-54) en dehors de tout accident corporel, et ce, quel que soit le moment de la semaine. Ces jeunes automobilistes sont cependant plus souvent sous influence dans un contexte d'accident. Ce phénomène peut s'expliquer d'une part par un autre comportement en matière de consommation d'alcool (à savoir le binge drinking) et d'autre part par le fait que l'alcool affecte davantage leurs capacités de conduite que celles des automobilistes plus âgés à un même taux d'alcool dans le sang. Malheureusement, le pourcentage de **jeunes automobilistes impliqués dans un accident corporel et sous influence connaît une tendance à la hausse depuis 2007** (2007 : 13,5%, 2009 : 17,1%, 2010 : 15,2%).

Outre les **jeunes, les hommes** et les **conducteurs de voitures et de camionnettes** méritent une attention accrue sur le plan de la conduite sous influence. Les automobilistes de sexe masculin, impliqués dans un accident corporel, sont trois à quatre fois plus souvent sous l'influence de l'alcool que les femmes (17% sous influence contre 5%). Les conducteurs de voitures et de camionnettes, impliqués dans un accident corporel, sont un peu plus souvent sous influence que la moyenne (tous les deux 13%) alors que les conducteurs de camions dépassent rarement ou jamais le taux d'alcool autorisé (1% à 2%).

La temporalité des accidents corporels

En ce qui concerne le moment de survenue des accidents corporels, la situation n'a **quasiment pas évolué au fil des ans**. Aucun paramètre temporel (mois, jour, heure, etc.) ne semble avoir contribué significativement plus qu'un autre à la diminution du nombre de victimes de la route depuis la fin des années 1990.

Chaque année, le nombre de tués sur les routes suit un même cycle. Il est le plus bas en hiver, le plus élevé en **été** et se trouve entre les deux durant les deux autres saisons.

L'augmentation observée en été est la conséquence principale d'une plus grande participation au trafic des **deux-roues motorisés et non motorisés**. A l'exception des motards, la gravité des accidents (nombre de tués par 1000 accidents corporels) est aussi élevée en été qu'en hiver, ce qui signifie que le conducteur moyen ne roule pas plus dangereusement ni plus vite en été qu'en hiver.

Le passage de l'heure d'été à **l'heure d'hiver** à la fin du mois d'octobre entraîne une soudaine hausse du nombre d'accidents graves. Le soir qui descend plus vite et la visibilité qui diminue semblent accroître en particulier le nombre d'accidents graves impliquant des piétons et des voitures.

En ce qui concerne la répartition des accidents sur une journée complète, les heures de pointe du soir comptent manifestement plus d'accidents corporels et de tués que les heures de pointe du matin. Les heures de pointe du matin (entre 7 et 9h) couvrent une plus petite période que les heures de pointe du soir. En fait, ces dernières débutent immédiatement après le temps de midi (à partir de 14h jusqu'à 19h). Le trafic en matinée est surtout lié au travail et à l'école tandis que le trafic en soirée a d'autres buts (temps libre, achats...). Les nuits restent une période problématique en raison de la gravité élevée des accidents corporels : un tué sur trois perd la vie pendant la nuit alors que seuls 9% de l'ensemble des kilomètres sont parcourus pendant cette période.

La localisation des accidents corporels

Contrairement aux données relatives à la temporalité des accidents corporels, des changements sont survenus au cours des dix dernières années en ce qui concerne la localisation des accidents. Par rapport à la moyenne de référence, on observe des diminutions de plus de 50% du nombre de tués sur les **autoroutes (-52%), sur les routes où la vitesse maximale est fixée à 90 km/h (-64%) et à hauteur des carrefours (-52%)**. D'un autre côté, le nombre de tués a augmenté en ronds-points et sur les routes où la vitesse maximale est fixée à 30 km/h ou à 70 km/h.

La hausse du nombre de tués en ronds-points et sur les routes à 30 km/h est une conséquence logique et directe de l'augmentation de ces infrastructures spécifiques dans l'ensemble du réseau routier. L'augmentation du nombre de tués sur les routes à 70 km/h est également liée au nombre croissant de ce type de routes dans notre paysage routier. Au cours de la dernière décennie, beaucoup de routes à 90 km/h sont devenues des routes à 70 km/h, principalement en Région flamande, ce qui a entraîné un transfert des accidents de la circulation et des tués sur les routes à 90 km/h vers les routes à 70 km/h. La baisse des tués sur les routes à 90 km/h est néanmoins plus importante que la hausse rencontrée sur les routes à 70 km/h. On peut donc en conclure que la conversion partielle des routes à 90 km/h en routes à 70 km/h était une bonne décision.

Pour le moment, on ignore pourquoi le nombre de tués a diminué à hauteur des carrefours, mais pour ce qui est de la diminution du nombre de tués sur les autoroutes, il est très probable que l'installation de radars fixes ait joué un rôle à cet égard.

Il a déjà été mentionné précédemment dans cette conclusion qu'aucune Région n'était parvenue à réduire de moitié le nombre de tués sur ses routes depuis la moyenne de référence. Il n'est pas possible de tirer de conclusions sur les statistiques d'accidents sans mentionner **les différences de taille entre la gravité des accidents dans les trois Régions de Belgique**, et ce, quels que soient le type de route, le régime de vitesse et les types d'accidents. En Région de Bruxelles-Capitale, huit personnes perdent la vie tous les 1000 accidents corporels. En Flandre, ce nombre est presque deux fois plus élevé avec 15 tués par 1000 accidents corporels, mais en Wallonie, le nombre est encore deux fois plus élevé (près de 29 tués par 1000 accidents corporels). Ceci peut notamment s'expliquer par des différences en termes de degré d'urbanisa-

tion, de densité de population, d'infrastructure routière et de pratiques en matière de répression criminelle ainsi que par des mobilités régionales spécifiques (comme par exemple, moins de cyclistes en Wallonie).

Il est toutefois frappant de constater que **le risque de décès par kilomètre parcouru est très similaire pour les trois Régions**. En d'autres termes, le nombre de tués en Wallonie est comparable au nombre de tués en Flandre si l'on se base sur le nombre de kilomètres parcourus, mais le nombre d'accidents corporels par kilomètre parcouru est presque deux fois moins élevé en Wallonie qu'en Flandre. Le risque de décès similaire dans les deux Régions, combiné au risque d'accident sensiblement plus faible en Wallonie, implique une gravité plus élevée des accidents en Wallonie.

Enfin, il est important d'insister sur le fait que contrairement à ce que l'on pense souvent, la majorité des tués ne perdent pas la vie en carrefours mais en **sections courantes** (80% des tués hors agglomération, 73% des tués en agglomération). Le nombre **d'accidents corporels n'impliquant qu'un seul usager** (c'est-à-dire les accidents corporels sans opposant) est également sous-estimé. En effet, ces accidents représentent 61% de l'ensemble des tués sur autoroutes, 45% de l'ensemble des tués hors agglomération et 35% des tués en agglomération.



TABLEAUX & FIGURES

TABLEAUX

TABEAU 1 : Les statistiques d'accidents en un coup d'œil (chiffres non pondérés)	6
TABEAU 2 : Nombre de zones pondérées par an	22
TABEAU 3 : Evolution à court terme du nombre de victimes de la route – 2008 à 2010 (pondéré)	32
TABEAU 4 : Evolution à court terme du nombre d'accidents corporels – 2008 à 2010 (pondéré)	32
TABEAU 5 : Projection du nombre de décédés 30 jours sur les routes belges de 2012 à 2020.....	36
TABEAU 6 : Evolution à long terme des chiffres-clés : victimes	41
TABEAU 7 : Evolution à long terme des chiffres-clés : accidents et données d'exposition au risque.....	43
TABEAU 8 : Evolution en pourcentage des chiffres-clés, année après année	44
TABEAU 9 : Evolution des accidents corporels et des victimes de la route sur base des données d'exposition au risque	47
TABEAU 10 : Décédés 30 jours, décédés 30 jours par million d'habitants, décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres en Europe – 2010	50
TABEAU 11 : Indicateurs-clés selon le mois – 2010 (pondéré)	59
TABEAU 12 : Evolution des accidents corporels selon le mois	61
TABEAU 13 : Evolution des décédés 30 jours selon le mois	61
TABEAU 14 : Indicateurs-clés des accidents selon la période de la semaine – 2010 (pondéré)	64
TABEAU 15 : Nombre de décédés 30 jours selon la catégorie d'âge, le sexe et la période de la semaine – 2010	67
TABEAU 16 : Nombre de blessés graves selon la catégorie d'âge, le sexe et la période de la semaine – 2010 (pondéré)	68
TABEAU 17 : Nombre de blessés légers selon la catégorie d'âge, le sexe et la période de la semaine – 2010 (pondéré)	68
TABEAU 18 : Indicateurs selon le jour – 2010 (pondéré).....	71
TABEAU 19 : Répartition des blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours selon la luminosité pour les piétons, cyclistes et occupants de voiture – 2010 (pondéré)	74
TABEAU 20 : Accidents et victimes selon les conditions météorologiques – 2010 (pondéré)	75
TABEAU 21 : Accidents et victimes selon l'état de la chaussée – 2010 (pondéré)	75
TABEAU 22 : Les jours fériés légaux – 2008-2009-2010 (pondéré)	76
TABEAU 23 : Indicateurs-clés selon la région – 2010 (pondéré)	80
TABEAU 24 : Evolution des accidents corporels dans les 3 régions	81
TABEAU 25 : Evolution des décédés 30 jours dans les 3 régions.....	81
TABEAU 26 : Evolution des blessés graves dans les 3 régions.....	82
TABEAU 27 : Evolution des blessés légers dans les 3 régions.....	83
TABEAU 28 : Evolution des décédés 30 jours et des blessés graves en comparaison avec les objectifs des Etats Généraux de la Sécurité Routière et les objectifs régionaux	87
TABEAU 29 : Accidents selon le type de route et la région – 2010 (pondéré)	90
TABEAU 30 : Décédés 30 jours selon le type de route et la région – 2010	90
TABEAU 31 : Gravité des accidents selon le type de route et la région – 2010 (pondéré)	91
TABEAU 32 : Décédés 30 jours selon mode de déplacement et la région – 2010	91
TABEAU 33 : Blessés graves selon le mode de déplacement et la région – 2010 (pondéré)	92
TABEAU 34 : Indicateurs-clés selon la province – 2010 (pondéré).....	93
TABEAU 35 : Evolution des décédés 30 jours dans les provinces flamandes	94
TABEAU 36 : Evolution des décédés 30 jours dans les provinces wallonnes.....	95
TABEAU 37 : Indicateurs-clés selon le type de route (hors/en agglomération et autoroute) – 2010 (pondéré)	96
TABEAU 38 : Evolution des indicateurs-clés sur autoroute.....	96
TABEAU 39 : Evolution des indicateurs-clés hors agglomération.....	97
TABEAU 40 : Evolution des indicateurs-clés en agglomération.....	98
TABEAU 41 : Risque d'accident 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)	99
TABEAU 42 : Indicateurs-clés selon le type de croisement, hors agglomération – 2010 (pondéré)	100

TABLEAU 43 : Indicateurs-clés selon le type de croisement, en agglomération – 2010 (pondéré)	100
TABLEAU 44 : Accidents et décédés 30 jours selon le type de la première collision sur autoroute – 2010 (pondéré).....	102
TABLEAU 45 : Accidents et décédés 30 jours selon le type de la première collision hors agglomération – 2010 (pondéré)	103
TABLEAU 46 : Accidents et décédés 30 jours selon le type de la première collision en agglomération – 2010 (pondéré).....	103
TABLEAU 47 : Indicateurs-clés des modes de déplacement, sur autoroute – 2010 (pondéré).....	104
TABLEAU 48 : Indicateurs-clés des modes de déplacement, hors agglomération – 2010 (pondéré)	105
TABLEAU 49 : Indicateurs-clés des modes de déplacement, en agglomération – 2010 (pondéré)	105
TABLEAU 50 : Evolution des indicateurs-clés des accidents à proximité de travaux sur autoroute	106
TABLEAU 51 : Evolution des indicateurs-clés des accidents impliquant un conducteur fantôme sur autoroute	107
TABLEAU 52 : Indicateurs-clés selon le régime de vitesse – 2010 (pondéré).....	108
TABLEAU 53 : Nombre de victimes de la route selon la catégorie d'âge, total – 2010 (pondéré)	116
TABLEAU 54 : Nombre de victimes de la route selon la catégorie d'âge, hommes - 2010 (pondéré).....	117
TABLEAU 55 : Nombre de victimes de la route selon la catégorie d'âge, femmes - 2010 (chiffes pondérés)	118
TABLEAU 56 : Evolution du nombre de décédés 30 jours selon le type d'usager	121
TABLEAU 57 : Evolution du nombre de blessés graves selon le type d'usager (non pondéré).....	123
TABLEAU 58 : Evolution du nombre de blessés légers selon le type d'usager (non pondéré)	127
TABLEAU 59 : Evolution du nombre de tués et de blessés graves par catégorie d'âge et type d'usager – comparaison entre la moyenne de référence 1998-2000 et la moyenne 2008-2010 (non pondéré).....	127
TABLEAU 60 : Nombre de décédés 30 jours selon l'âge et le type d'usager – 2010	129
TABLEAU 61 : Nombre de blessés graves selon l'âge et le type d'usager – 2010 (pondéré)	131
TABLEAU 62 : Nombre de blessés légers selon l'âge et le type d'usager – 2010 (pondéré)	133
TABLEAU 63 : Qui entre en collision avec qui ? Nombre d'accidents corporels selon les « partenaires de collision » – 2010 (pondéré)	141
TABLEAU 64 : Qui entre en collision avec qui ? Part en pourcentage des accidents corporels selon les « partenaires de collision » - 2010 (pondéré).....	141
TABLEAU 65 : Evolution du nombre de piétons victimes et des accidents impliquant au moins un piéton (non pondéré).....	143
TABLEAU 66 : Nombre de décédés 30 jours, de blessés graves et de blessés légers par âge et sexe, piétons – 2010 (pondéré)	144
TABLEAU 67 : Nombre de victimes parmi les piétons selon leur place sur la chaussée – 2010 (pondéré)	146
TABLEAU 68 : Evolution du nombre de cyclistes victimes et des accidents impliquant au moins un cycliste (non pondéré)	149
TABLEAU 69 : Nombre de décédés 30 jours, de blessés graves et de blessés légers par âge et sexe, cyclistes – 2010 (pondéré).....	150
TABLEAU 70 : Indicateurs-clés des accidents de vélos selon le type de piste cyclable – 2010 (pondéré).....	153
TABLEAU 71 : Indicateurs-clés des accidents de vélos typiques – 2010 (pondéré).....	154
TABLEAU 72 : Evolution du nombre de cyclomotoristes victimes et du nombre d'accidents impliquant au moins un cyclomoteur (non pondéré).....	157
TABLEAU 73 : Nombre de décédés 30 jours, de blessés graves et de blessés légers par âge et par sexe, cyclomotoristes – 2010 (pondéré).....	158
TABLEAU 74 : Indicateurs-clés des accidents de cyclomoteurs typiques – 2010 (pondéré)	160
TABLEAU 75 : Evolution des motocyclistes victimes et des accidents impliquant au moins une moto (séparé en motos de ≤ 400cc et > 400cc) (non pondéré) ^{80, 81}	163
TABLEAU 76 : Nombre de décédés 30 jours, de blessés graves et de blessés légers par âge et sexe, motocyclistes – 2010 (pondéré).....	164
TABLEAU 77 : Evolution du nombre d'occupants de voitures victimes et des accidents impliquant au moins une voiture (non pondéré).....	168
TABLEAU 78 : Nombre de décédés 30 jours, de blessés graves et de blessés légers par catégorie d'âge et par sexe, automobilistes – 2010 (pondéré).....	169
TABLEAU 79 : Nombre de décédés 30 jours, de blessés graves et de blessés légers par âge et par sexe, passagers de voitures – 2010 (pondéré)	170
TABLEAU 80 : Nombre de victimes en fonction de la place dans la voiture – 2010 (pondéré).....	172
TABLEAU 81 : Evolution du nombre d'accidents de camionnettes et du nombre de victimes (occupants et opposants) dans ces accidents (non pondéré)	174

TABLEAUX & FIGURES

TABLEAU 82 : Nombre de victimes dans des accidents de camionnettes (occupants et opposants) selon le type d'utilisateur – 2010 (pondéré)	175
TABLEAU 83 : Evolution du nombre d'accidents de camions et du nombre de victimes (occupants et opposants) dans ces accidents (non pondéré)86	177
TABLEAU 84 : Nombre de victimes dans les accidents de camions (occupants et opposants) selon le type d'utilisateur – 2010 (pondéré)	178
TABLEAU 85 : Pays d'immatriculation des camions et des autres véhicules motorisés impliqués dans des accidents corporels – 2010 (pondéré).....	180
TABLEAU 86 : Evolution du nombre/pourcentage de conducteurs testés et positifs impliqués dans un accident corporel (non pondéré)	187
TABLEAU 87 : Evolution du nombre d'accidents corporels impliquant au moins un conducteur sous influence, de leur gravité et des victimes de ces accidents (non pondéré).....	190
TABLEAU 88 : Nombre/pourcentage de conducteurs testés et nombre/pourcentage de conducteurs positifs dans des accidents corporels selon le type d'utilisateur – 2010 (pondéré)	191
TABLEAU 89 : Nombre/pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel, selon les différentes catégories d'âge – 2010 (pondéré).....	193
TABLEAU 90 : Nombre/pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel, selon les différentes catégories d'âge, Hommes – 2010 (pondéré).....	194
TABLEAU 91 : Nombre/pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel selon les différentes catégories d'âge, Femmes – 2010 (pondéré)	195
TABLEAU 92 : Comparaison entre le pourcentage d'automobilistes sous influence lors de contrôles alcool non sélectifs (2009) et le pourcentage d'automobilistes sous influence dans les accidents graves – 2010 (pondéré).....	196
TABLEAU 93 : Nombre/pourcentage d'automobilistes positifs impliqués dans un accident corporel selon l'âge et la période de la semaine – 2010 (pondéré)	198
TABLEAU 94 : Nombre/pourcentage d'automobilistes testés impliqués dans un accident corporel selon l'âge et la période de la semaine – 2010 (pondéré)	198
TABLEAU 95 : Nombre/pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel en agglomération, hors agglomération ou sur autoroute – 2010 (pondéré).....	201
TABLEAU 96 : Nombre/pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel selon le type de collision – 2010 (pondéré)	201
TABLEAU 97 : Nombre/pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel selon le type de carrefour – 2010 (pondéré).....	202
TABLEAU 98 : Nombre/pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel selon la province – 2010 (pondéré)	204

FIGURES

FIGURE 1 :Pyramide des indicateurs de sécurité routière	13
FIGURE 2 : Evolution du nombre de décédés 30 jours entre 2000 et 2010	19
FIGURE 3 : Le « chiffre noir » des accidents corporels et les 3 problèmes de qualité des données	19
FIGURE 4 : Présentation schématique des pertes d'informations conduisant au sous-enregistrement	20
FIGURE 5 : Comparaison théorique de la banque de données des accidents et de la banque de données des hôpitaux.....	21
FIGURE 6 : Comparaison de l'évolution des accidents corporels impliquant une voiture (données policières non pondérées) avec les dossiers responsabilité civile « affaires et tourisme » avec dégâts corporels	24
FIGURE 7 : Evolution des décédés 30 jours par rapport aux objectifs des Etats Généraux de la Sécurité Routière.....	35
FIGURE 8 : Evolution du risque de décès (nombre de décès par milliard de véhicule-kilomètres) en Belgique	36
FIGURE 9 : Nombre observé et projeté de décédés 30 jours en Belgique (intervalle de confiance de 68%)	37
FIGURE 10 : Evolution des blessés graves par rapport aux objectifs des Etats Généraux de la Sécurité Routière	38
FIGURE 11 : Evolution du nombre de victimes de la route, des véhicules à moteur et des véhicules-kilomètres	44
FIGURE 12 : Evolution du risque d'accident (accidents corporels par milliard de véhicules-kilomètres).....	48
FIGURE 13 : Evolution du risque de décès (décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres)	48
FIGURE 14 : Evolution du nombre de blessés graves par milliard de voyageurs-kilomètres	49
FIGURE 15 : Comparaison européenne des décédés 30 jours par million d'habitants – 2010	51
FIGURE 16 : Comparaison européenne des décédés 30 jours par million d'habitants – 2010	52
FIGURE 17 : Comparaison européenne des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres – 2010	53
FIGURE 18 : Diminution du nombre de décédés 30 jours en 2010 par rapport à 2001	54
FIGURE 19 : Evolution du nombre de décédés 30 jours par million d'habitants pour la Belgique et ses pays voisins.....	54
FIGURE 20 : Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours selon le mois – Moyenne 2001-2010 (non pondéré).....	62
FIGURE 21 : Répartition des décédés 30 jours selon le mois pour différents modes de déplacement : piétons, cyclistes, motards et voitures – 2001-2010	63
FIGURE 22 : Répartition des accidents, des victimes et des véhicules-kilomètres selon la période de la semaine – 2010 (pondéré)	64
FIGURE 23 : Evolution des décédés 30 jours selon la période de la semaine	65
FIGURE 24 : Evolution des accidents selon la période de la semaine	65
FIGURE 25 : Evolution du nombre de tués selon la période de la semaine – 1991 = base 100.....	66
FIGURE 26 : Part de chaque catégorie d'âge dans la population et parmi les décédés 30 jours selon la période de la semaine – 2010	66
FIGURE 27 : Part de chaque catégorie d'âge dans la population et parmi les blessés graves selon la période de la semaine – 2010	67
FIGURE 28 : Répartition par groupe d'âge des conducteurs de voiture : comparaison dans les accidents graves (2010, pondéré) et sur la route (2009), selon la période de la semaine.....	69
FIGURE 29 : Répartition par sexe des conducteurs de voiture : comparaison dans les accidents graves (2010, pondéré) et sur la route (2009), selon la période de la semaine	70
FIGURE 30 : Part d'accidents avec un ou plus d'un usager selon la période de la semaine – 2010 (pondéré).....	70
FIGURE 31 : Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours selon le jour et l'heure – 2001-2010 (non pondéré).....	72
FIGURE 32 : Répartition des accidents corporels selon le mois, le jour et l'heure – 2001-2010 (non pondéré)	73
FIGURE 33 : Conditions météorologiques et état de la chaussée – 2001-2010 (non pondéré)	74
FIGURE 34 : Evolution de la gravité des accidents selon la région (non pondéré)	84
FIGURE 35 : Evolution des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus, selon la région	84
FIGURE 36 : Décédés 30 jours et objectifs (Etats Généraux de la Sécurité Routière fédéraux et objectifs régionaux) en Région flamande.....	89
FIGURE 37 : Blessés graves et objectifs régionaux en Région flamande	89
FIGURE 38 : Décédés 30 jours et objectifs (Etats Généraux de la Sécurité Routière et objectifs régionaux) en Région wallonne	89
FIGURE 39 : Décédés 30 jours et blessés graves et objectifs régionaux en Région wallonne	89

FIGURE 40 :	Décédés 30 jours et objectifs (Etats Généraux de la Sécurité Routière fédéraux et objectifs régionaux) en Région de Bruxelles-Capitale.....	89
FIGURE 41 :	Blessés graves et objectifs régionaux en Région de Bruxelles-Capitale.....	89
FIGURE 42 :	Décédés 30 jours et blessés graves et objectifs régionaux en Région de Bruxelles-Capitale.....	89
FIGURE 43 :	Décédés 30 jours et blessés graves selon le mode de déplacement et la région – 2010 (pondéré)	92
FIGURE 44 :	Evolutie van het aantal doden 30 dagen in de Vlaamse provincies.....	93
FIGURE 45 :	Evolution des décédés 30 jours dans les provinces wallonnes.....	94
FIGURE 46 :	Répartition des accidents selon le type de la première collision, sur autoroute, en et hors agglomération – 2010 (pondéré).....	101
FIGURE 47 :	Type d'obstacle percuté en premier lors des accidents contre obstacle hors chaussée sur autoroute – 2010 (gravité calculée sur les 10 dernières années).....	102
FIGURE 48 :	Evolution du nombre de décédés 30 jours selon le régime de vitesse.....	108
FIGURE 49 :	Evolution du nombre d'accidents selon le régime de vitesse.....	109
FIGURE 50 :	Evolution de la gravité des accidents selon le régime de vitesse	109
FIGURE 51 :	Principales causes de décès chez les hommes selon la catégorie d'âge – 2008.....	114
FIGURE 52 :	Principales causes de décès chez les femmes selon la catégorie d'âge – 2008.....	114
FIGURE 53 :	Blessés graves et décédés 30 jours par 100 000 habitants selon la catégorie d'âge et le sexe – comparaison 2000/2010 (non pondéré).....	115
FIGURE 54 :	Evolution du nombre de décédés 30 jours selon le type d'utilisateur – comparaison entre la moyenne de référence 1998-2000 et 2010 (non pondéré)	119
FIGURE 55 :	Evolution du nombre de blessés graves selon le type d'utilisateur – comparaison entre la moyenne de référence 1998-2000 et 2010 (non pondéré)	122
FIGURE 56 :	Evolution du nombre de blessés légers selon le type d'utilisateur – comparaison entre la moyenne de référence 1998-2000 et 2010 (non pondéré)	124
FIGURE 57 :	Part de chaque type d'utilisateur dans le nombre total de blessés graves et de tués parmi les hommes et les femmes – 2010 (pondéré).....	134
FIGURE 58 :	Gravité totale des accidents par catégorie d'utilisateur – 2010 (pondéré).....	135
FIGURE 59 :	Nombre de décédés 30 jours parmi les opposants de chaque type d'utilisateur – 2010	136
FIGURE 60 :	Risque total de décès selon le type d'utilisateur – 2010	137
FIGURE 61 :	Risque d'accident selon le type d'utilisateur – 2010 (pondéré)	137
FIGURE 62 :	Répartition en pourcentage de tous les types de collisions par type d'utilisateur – 2010 (pondéré)	138
FIGURE 63 :	Part des accidents corporels « seul » selon le type d'utilisateur – 2010 (pondéré)	139
FIGURE 64 :	Evolution du nombre de piétons victimes et des accidents impliquant au moins un piéton (non pondéré).....	142
FIGURE 65 :	Nombre de décédés 30 jours et de blessés graves par 100 000 habitants par catégorie d'âge, piétons – 2010 et 2000 (non pondéré).....	144
FIGURE 66 :	Gravité des accidents impliquant un piéton selon la position du piéton lors de la traversée de la chaussée et selon la catégorie d'âge – 2001-2010 (non pondéré).....	146
FIGURE 67 :	Répartition des accidents graves impliquant des piétons sur les mois d'une année et sur les heures d'une journée – 2010 (pondéré)	148
FIGURE 68 :	Evolution du nombre de cyclistes victimes et des accidents impliquant au moins un cycliste (non pondéré)	148
FIGURE 69 :	Nombre de décédés 30 jours et de blessés graves par 100 000 habitants par catégorie d'âge, cyclistes – 2010 et 2000 (non pondéré)	150
FIGURE 70 :	Comparaison de la gravité des accidents de vélos en et hors agglomération, selon le type de piste cyclable – 2010 (pondéré)	152
FIGURE 71 :	Répartition des accidents graves impliquant des cyclistes sur les mois d'une année et sur les heures d'une journée – 2010 (pondéré)	155
FIGURE 72 :	Evolution des cyclomotoristes classe A victimes et des accidents impliquant au moins un cyclo classe A (non pondéré).....	156
FIGURE 73 :	Evolution des cyclomoteurs classe B victimes et des accidents impliquant au moins un cyclomoteur classe B (non pondéré).....	157
FIGURE 74 :	Nombre de décédés 30 jours et de blessés graves par 100 000 habitants, par catégorie d'âge, cyclomotoristes – 2010 et 2000 (non pondéré).....	158
FIGURE 75 :	Répartition des accidents graves impliquant des cyclomotoristes sur les mois d'une année et sur les heures d'une journée – 2010 (pondéré)	161

FIGURE 76 :	Evolution des motocyclistes ($\leq 400\text{cc}$) victimes et des accidents impliquant au moins une moto ($\leq 400\text{cc}$) (non pondéré)	162
FIGURE 77 :	Evolution des motocyclistes ($> 400\text{cc}$) victimes et des accidents impliquant au moins une moto ($> 400\text{cc}$) (chiffes non pondérés).....	162
FIGURE 78 :	Nombre de décédés 30 jours et de blessés graves par 100 000 habitants par catégorie d'âge, motards – 2010 et 2000 (non pondéré)	164
FIGURE 79 :	Part des voyageurs-kilomètres parcourus par les motocyclistes et part des motocyclistes parmi les victimes – 2010 (pondéré)	165
FIGURE 80 :	Répartition des accidents graves impliquant des motos sur les mois d'une année et sur les heures d'une journée – 2010 (pondéré)	166
FIGURE 81 :	Evolution du nombre d'occupants de voitures victimes et des accidents impliquant au moins une voiture (non pondéré)	167
FIGURE 82 :	Nombre de décédés 30 jours et de blessés graves par 100 000 habitants par catégorie d'âge, occupants de voitures – 2010 et 2000 (non pondéré).....	169
FIGURE 83 :	Répartition des accidents graves de voitures sur les mois de l'année et les heures de la journée – 2010 (pondéré)	172
FIGURE 84 :	Evolution du nombre d'accidents corporels impliquant au moins une camionnette et du nombre de victimes (occupants et opposants) dans ces accidents (non pondéré)	173
FIGURE 85 :	Accidents de camionnettes selon le type de collision et le type de route – 2010 (pondéré)	175
FIGURE 86 :	Répartition des accidents graves de camionnettes sur les mois d'une année et les heures d'une journée – 2010 (pondéré).....	176
FIGURE 87 :	Evolution du nombre d'accidents de camions et du nombre de victimes (occupants et opposants) dans ces accidents (non pondéré)	177
FIGURE 88 :	Accidents de camions selon le type de collision et le type de route – 2010 (pondéré)	179
FIGURE 89 :	Répartition des accidents graves de camions sur les mois d'une année et les heures d'une journée – 2010 (pondéré)	180
FIGURE 90 :	Evolution du pourcentage de conducteurs testés et positifs impliqués dans un accident corporel (non pondéré)	188
FIGURE 91 :	Pourcentage de conducteurs testés impliqués dans un accident mortel, grave et tout autre accident corporel selon le degré de gravité des blessures du conducteur – 2010 (pondéré).....	189
FIGURE 92 :	Pourcentage de conducteurs positifs selon le degré de gravité des blessures du conducteur – 2010 (pondéré)	189
FIGURE 93 :	Pourcentage de conducteurs testés et positifs impliqués dans un accident corporel selon le type d'usager – 2010 (pondéré).....	191
FIGURE 94 :	Pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel, selon les différentes catégories d'âge – 2010 (pondéré).....	193
FIGURE 95 :	Pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel, selon les différentes catégories d'âge, Hommes – 2010 (pondéré).....	194
FIGURE 96 :	Pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel, selon les différentes catégories d'âge, Femmes – 2010 (pondéré)	195
FIGURE 97 :	Comparaison entre le pourcentage d'automobilistes sous influence lors de contrôles alcool non sélectifs (2009) et le pourcentage d'automobilistes sous influence dans les accidents corporels – 2010 (pondéré).196	
FIGURE 98 :	Taux de concentration d'alcool dans le sang (CAS) des conducteurs affichant un taux d'alcool positif lors des contrôles alcool non sélectifs effectués le long de la route, selon l'âge – 2011.....	197
FIGURE 99 :	Pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel, selon l'âge et selon la période de la semaine – 2010 (pondéré)	199
FIGURE 100 :	Pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel selon la période de la semaine – 2010 (pondéré)	199
FIGURE 101 :	Pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel selon le mois de l'année – 2010 (pondéré)	200
FIGURE 102 :	Pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel selon le type de la première collision – 2010 (pondéré)	202
FIGURE 103 :	Pourcentage d'automobilistes testés et positifs impliqués dans un accident corporel selon le type de carrefour – 2010 (pondéré).....	203
FIGURE 104 :	Pourcentage d'automobilistes positifs impliqués dans un accident corporel selon le type de collision et le type de carrefour – 2010 (pondéré).....	203

