

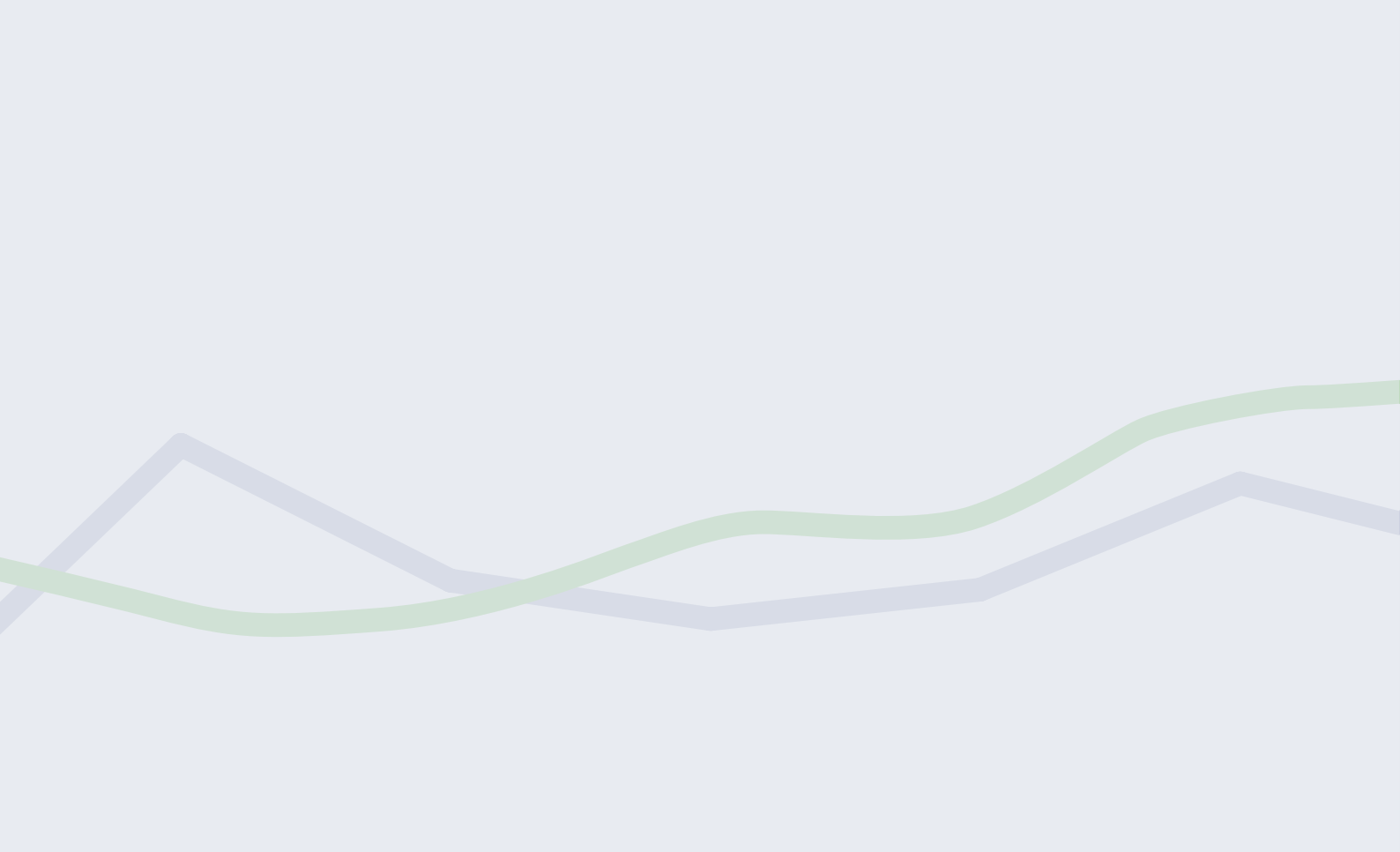
IBSR

L'OBSERVATOIRE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Rapport thématique Autoroutes



Institut Belge pour
la Sécurité Routière



D/2010/0779/99

Auteur: N. Nuyttens, Y. Casteels

Editeur responsable: M. Van Houtte

© IBSR, Observatoire pour la sécurité routière, Bruxelles, 2010

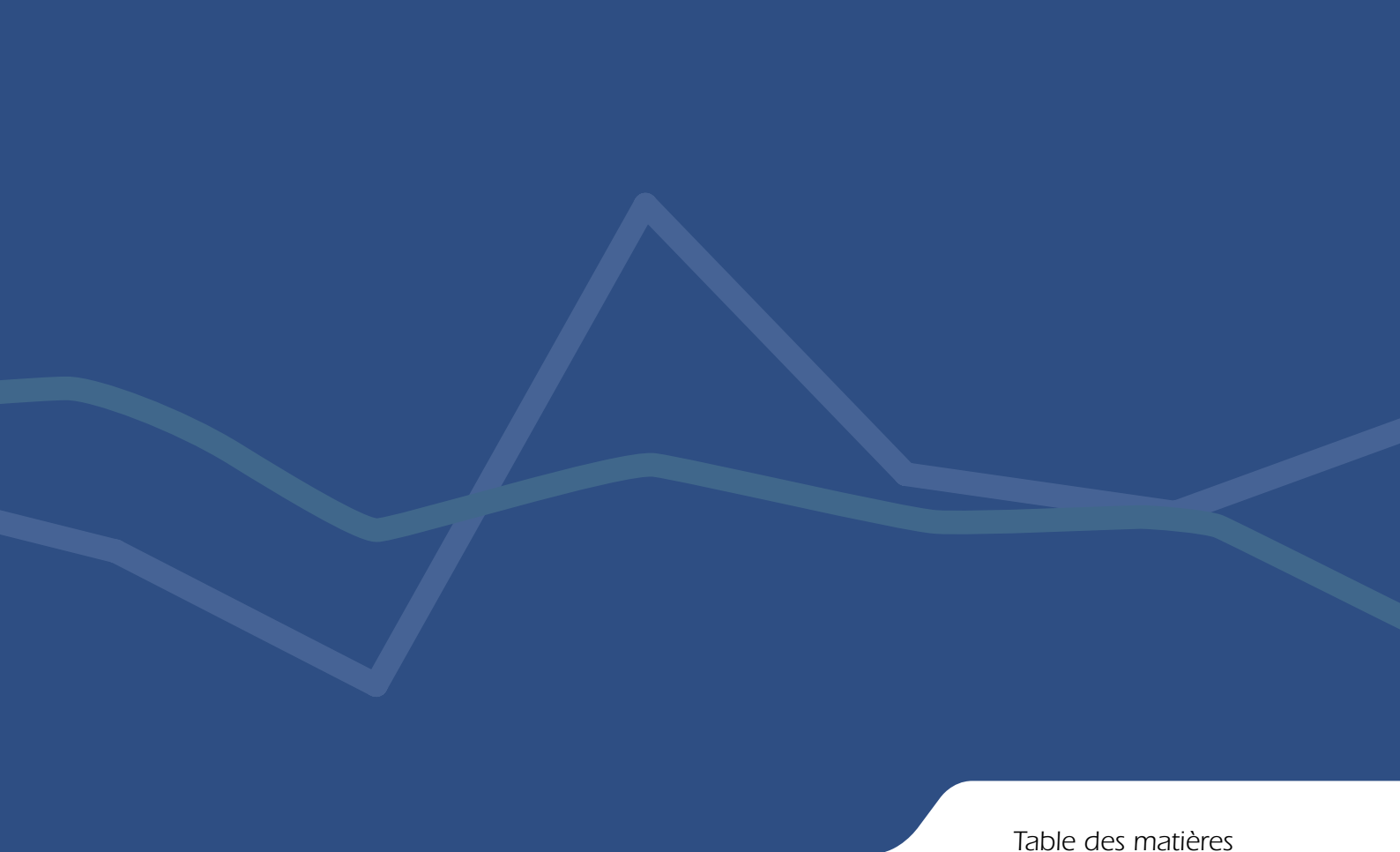


Table des matières

1. Introduction	4
2. Définitions	5
3. Evolution générale	8
3.1. Evolution au niveau national.....	9
3.2. Evolution au niveau régional / provincial	14
3.3. Evolution au niveau européen	19
4. Personnes impliquées dans des accidents corporels sur autoroute et victimes d'accidents corporels sur autoroute	22
4.1. Evolution du nombre de victimes selon la catégorie d'utilisateur de la route.....	23
4.2. Sexe, âge et catégorie d'utilisateurs	33
4.3. Pays d'immatriculation des véhicules concernés.....	36
5. Type de la première collision sur autoroute.....	37
5.1. Accidents corporels d'un véhicule seul.....	40
5.2. Accidents par l'arrière (ou en parallèle)	41
5.3. Accidents corporels spécifiques sur autoroute.....	42
6. Facteurs des accidents corporels	44
6.1. Accidents avec au moins un conducteur sous influence d'alcool.....	45
6.2. Autres facteurs d'accidents	49
7. Accidents corporels selon la période.....	50
8. Conclusion	53



1. Introduction

L'Observatoire pour la sécurité routière a pour but d'objectiver les problèmes de sécurité routière en Belgique. Pour ce faire, l'analyse des données issues des formulaires de déclaration d'accident corporel (FAC) remplis par les forces de l'ordre est de première importance. Elle permet de chiffrer les évolutions et de mettre en lumière les points d'attention.

Le présent rapport analyse les accidents se produisant sur autoroute. La définition d'autoroute utilisée est assez restrictive. En effet, lorsque l'accident se produit sur une seule route et que celle-ci est une autoroute, l'accident est bien sûr repris dans l'analyse. Par contre, lorsque l'accident se produit au croisement de deux routes, il faut que les deux soient des autoroutes pour que l'accident soit analysé. Si une des deux routes est une route régionale ou communale, l'accident est considéré comme un accident sur route régionale ou communale.

Le fait qu'il s'agisse des routes connaissant où la gravité des accidents est la plus haute et que la Belgique soit à la fois un pays de transit mais aussi un des pays ayant les plus mauvais résultats de sécurité sur autoroute explique en grande partie la nécessité de cette étude. Le timing de la publication est, lui, lié à la date de transposition de la Directive 2008/96/CE du Parlement Européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières. Cette transposition doit avoir lieu au plus tard le 19 décembre 2010. La présente étude rentre tout à fait dans l'esprit de la directive puisque celle-ci a notamment pour but d'inciter les états membres à développer plus de connaissance sur les accidents se produisant sur le réseau transeuropéen afin de pouvoir prendre des mesures adéquates pour les éviter.

Ce rapport sur les accidents d'autoroute est une première approche du phénomène. Il ne couvre évidemment pas tous les problèmes de sécurité routière sur autoroute. Beaucoup de questions restent encore sans réponse, souvent en raison de données défaillantes ou manquantes. Cette étude permet néanmoins de se faire une première idée de l'ampleur du phénomène d'insécurité auquel nous devons faire face et met en lumière un certain nombre de questions qui devraient recevoir des réponses. Gageons que ce rapport initial sera donc complété par d'autres, axés plus spécifiquement sur certaines problématiques soulevées ici.



2. Définitions

FAC

Formulaire d'analyse des accidents de la circulation avec tués ou blessés, anciennement sous format papier, il est maintenant informatisé.

Chiffre pondéré et non pondéré

Un nombre d'accidents en chiffres non pondérés correspond au nombre d'accidents tel qu'issu des formulaires FAC. Un nombre d'accidents pondérés est un nombre d'accidents qui a été recalculé par le SPF Economie DG SIE et qui correspond aux nombre de PV pour accidents corporels. Pour plus de précisions sur la pondération, voir le rapport « Statistiques de Sécurité Routière 2008 » sur le site de l'Observatoire pour la Sécurité Routière.

Moyenne de référence 1998-2000

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

Evolution

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

Décédés 30 jours

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

Tué sur place

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

Mortellement blessé

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

Blessé grave

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

Blessé léger

Toute personne blessée dans un accident de roulage pour laquelle la définition de décédés 30 jours ou gravement blessé n'est pas d'application.

Victime

Blessé léger, blessé grave ou décédé 30 jours

Accident corporel

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

Accident mortel

Accident corporel avec au moins un décédé 30 jours.

Accident Grave

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

Gravité des accidents

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

Véhicules-kilomètres

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

Voyageurs-kilomètres

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

Risque

Le risque met 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.

Conducteur et passager

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

Conducteur testé

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

Conducteur sous influence (ou positif)

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

% de conducteurs testés :

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

% de conducteurs sous influence :

Nombre de conducteurs sous influence / nombre de conducteurs testés.





3. Evolution générale

Table des matières

3. Evolution générale	8
3.1. Evolution au niveau national.....	9
3.2. Evolution au niveau régional / provincial	14
3.3. Evolution au niveau européen	19

3.1 Evolution au niveau national

En 2008, on a enregistré 3771 accidents corporels sur autoroute, lors desquels il y a eu 139 décédés 30 jours, 1048 blessés graves et 4457 blessés légers. La proportion d'accidents corporels et de blessés légers sur autoroute correspond à 8% de l'ensemble des accidents corporels et des blessés légers en 2008. C'est moins que le pourcentage de décédés 30 jours et de blessés graves sur autoroute : le pourcentage de décédés 30 jours étant de 15% et celui des blessés graves de 17%.

Le pourcentage d'accidents corporels et de victimes sur autoroute, plus particulièrement le pourcentage de blessés graves, a sensiblement augmenté depuis 1991. C'est la conséquence d'une évolution du nombre d'accidents corporels et de victimes plus positive hors autoroute que sur autoroute. En 2008, Le nombre de blessés légers et de blessés graves sur autoroute est respectivement 19% et 8% plus élevé qu'en 1991 alors qu'au cours de la même période, le nombre de blessés légers et de blessés graves hors autoroute a diminué respectivement de 25% et de 68%. Contrairement au nombre de blessés légers et de blessés graves, le nombre de décédés 30 jours sur autoroute est moins élevé en 2008 qu'en 1991 : il a en effet diminué d'environ 31%. Cependant, avec une baisse de 52%, le nombre de décédés 30 jours hors autoroute a connu une diminution encore plus grande. La différence d'évolution entre les autoroutes et les autres routes est surtout marquée dans les années 90. Au cours de cette décennie, le nombre d'accidents et de victimes sur autoroute a augmenté alors qu'hors autoroute la diminution était déjà présente. Celle-ci n'est apparue sur autoroute que dans les années 2000.



Tableau 1:
Evolution des indicateurs-clés sur
autoroute (chiffres non pondérés)

	Sur autoroute		
	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés graves
1991	3029	200	965
1992	3309	194	1040
1993	3467	211	1118
1994	3688	199	1082
1995	3628	206	1022
1996	3628	198	1002
1997	4075	184	1084
1998	4167	215	1080
1999	4446	207	1184
2000	4713	233	1156
2001	4557	193	1079
2002	3870	165	878
2003	3555	136	751
2004	3363	124	717
2005	3638	158	756
2006	3919	163	874
2007	3783	152	951
2008	3759	139	1047
2008 chiffres pondérés	3771	139	1048
Moyenne 1998-2000	4442	218	1140
Moyenne 2006-2008	3820	151	957
Evolution	-14%	-31%	-16%

Tableau 2:
Evolution des véhicules-kilomètres,
des voyageurs-kilomètres, de la
longueur du réseau routier, du
risque d'accident et du risque de
mort sur et hors autoroute (chiffres
non pondérés)

	Sur autoroute		
	Véhicules- kilomètres (en milliard)	Risque d'accident (nombre d'accidents / milliard de véhicules-kilomètres)	Voyageurs- kilomètres (en milliard)
1991	22,4	135,4	35,7
1992	23,3	141,7	37,4
1993	24,3	142,9	38,3
1994	25,5	144,8	39,8
1995	25,9	139,9	40,2
1996	26,7	135,8	40,9
1997	26,9	151,7	41,1
1998	28,5	146,0	43,0
1999	30,1	147,8	44,6
2000	30,5	154,4	45,3
2001	31,2	146,1	46,4
2002	31,8	121,9	46,8
2003	32,0	111,1	47,1
2004	32,6	103,2	47,7
2005	33,1	109,9	48,6
2006	34,1	114,8	50,1
2007	35,8	105,5	52,9
2008	35,6	105,5	52,6
Chiffres pondérés		105,8	
Moyenne 1998-2000	29,7	149,4	44,3
Moyenne 2006-2008	35,2	108,6	51,8
Evolution	+18%	-27%	+17%

		Pourcentage sur autoroute			
Blessés légers	Gravité	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers
3724	66	5%	11%	6%	6%
3989	59	6%	12%	7%	6%
4149	61	6%	13%	8%	7%
4516	54	7%	12%	8%	8%
4692	57	7%	14%	8%	8%
4467	55	7%	15%	9%	8%
5190	45	8%	13%	9%	9%
5152	52	8%	14%	10%	9%
5508	47	9%	15%	11%	9%
5902	49	10%	16%	12%	10%
5878	42	10%	13%	12%	10%
4872	43	9%	12%	11%	9%
4304	38	8%	11%	9%	9%
4196	37	8%	11%	10%	8%
4677	43	9%	15%	10%	10%
4752	42	10%	15%	12%	10%
4502	40	9%	14%	14%	9%
4442	37	9%	15%	15%	9%
4457	37	8%	15%	17%	8%
5521	49	9%	15%	11%	9%
4565	40	9%	15%	14%	9%
-17%	-19%	+3%	-2%	+26%	-1%

Source : SPF Economie DG SIE/ Infographie : IBSR

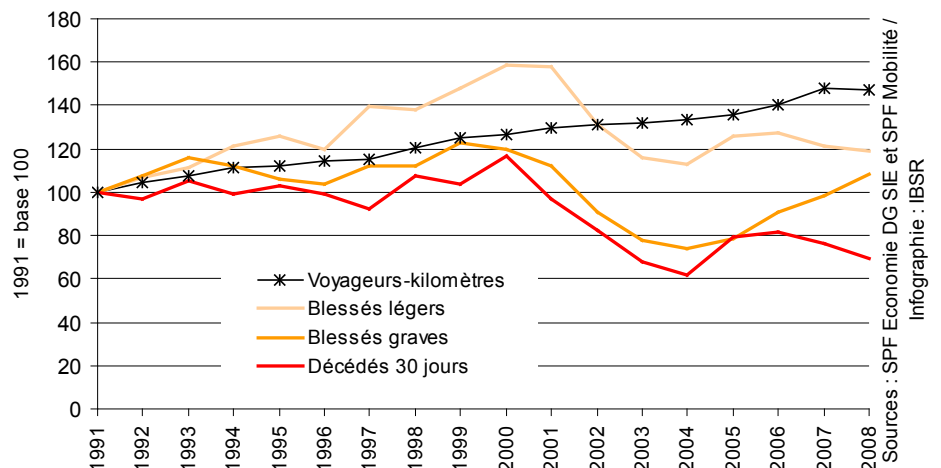
		Hors autoroute				
Risque de décès (nombre de décès / milliard de voyageurs- kilomètres)	Longueur du réseau routier (km)	Véhicules- kilomètres (en milliard)	Risque d'accident (nombre d'accidents / milliard de véhicules-kilomètres)	Voyageurs- kilomètres (en milliard)	Risque de décès (nombre de décès / milliard de voyageurs- kilomètres)	Longueur du réseau routier (km)
5,6	1 666	51,5	1072,5	80,7	20,7	138 574
5,2	1 650	52,3	997,6	81,4	18,1	139 172
5,5	1 658	52,9	973,4	81,9	17,7	139 972
5,0	1 665	54,6	904,0	84,1	17,8	140 765
5,1	1 666	54,3	867,2	83,6	14,9	141 509
4,8	1 674	54,7	824,7	83,2	13,9	142 426
4,5	1 679	56,1	819,5	85,5	13,8	143 235
5,0	1 682	57,5	817,0	87,1	14,8	144 168
4,6	1 691	59,0	798,9	88,6	13,4	144 791
5,1	1 726	59,5	745,3	88,3	14,0	145 419
4,2	1 727	60,3	711,5	89,4	14,5	146 489
3,5	1 729	60,9	654,3	91,5	13,0	147 289
2,9	1 729	61,1	659,7	91,8	11,7	148 010
2,6	1 747	62,0	648,9	93,8	11,1	148 820
3,3	1 747	61,9	593,8	93,5	10,0	149 625
3,3	1 763	62,3	597,2	94,7	9,6	150 493
2,9	1 763	62,9	626,9	96,7	9,5	151 325
2,6	1 763	62,1	617,3	95,8	8,4	151 832
			725,1			
4,9	1 700	58,7	787,1	88,0	14,1	144 793
2,9	1 763	62,5	613,8	95,7	9,2	151 217
-41%	+4%	+6%	-22%	+9%	-35%	+4%

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

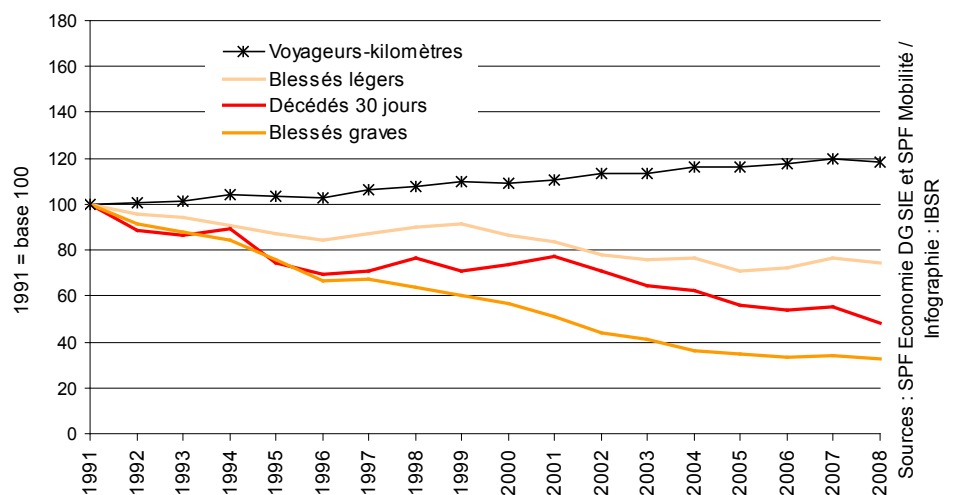
L'évolution plus positive hors autoroute que sur autoroute trouve en partie son origine dans l'évolution du nombre de voyageurs-kilomètres qui a augmenté depuis 1991 de 47% sur autoroute et seulement de 19% hors autoroute.

Le risque de décès sur autoroute, exprimé par le nombre de morts pour un milliard de voyageurs-kilomètres, a diminué de 53% depuis 1991 en raison de la diminution du nombre de morts sur les routes et d'une augmentation des voyageurs-kilomètres. Le risque d'accident corporel, exprimé par le nombre d'accidents corporels pour un milliard de véhicules-kilomètres a diminué de 22%.

Graphique 1:
Evolution des victimes et des
voyageurs-kilomètres sur autoroute



Graphique 2:
Evolution des victimes et des
voyageurs-kilomètres hors
autoroute



Les années 2000-2004 symbolisent une période remarquable pour les autoroutes. En 2000, les victimes, quel que soit la gravité de leurs blessures, étaient plus nombreuses qu'en 1991. Cependant, on a enregistré une diminution spectaculaire quelle que soit la catégorie de victimes concernée de 2000 à 2004 inclus. Le nombre de blessés légers a diminué de 29%, celui des blessés graves a chuté de 38% et celui des décédés 30 jours a même connu une baisse de 48%. Ces diminutions enregistrées au cours d'une période de cinq ans, sont de meilleures évolutions que celles enregistrées de 1991 jusqu'à 2008. Il est aussi frappant de constater qu'hors autoroute, nous ne constatons pas de phénomène similaire hormis pour les blessés graves dont le nombre a diminué de 37% de 2000 à 2004.

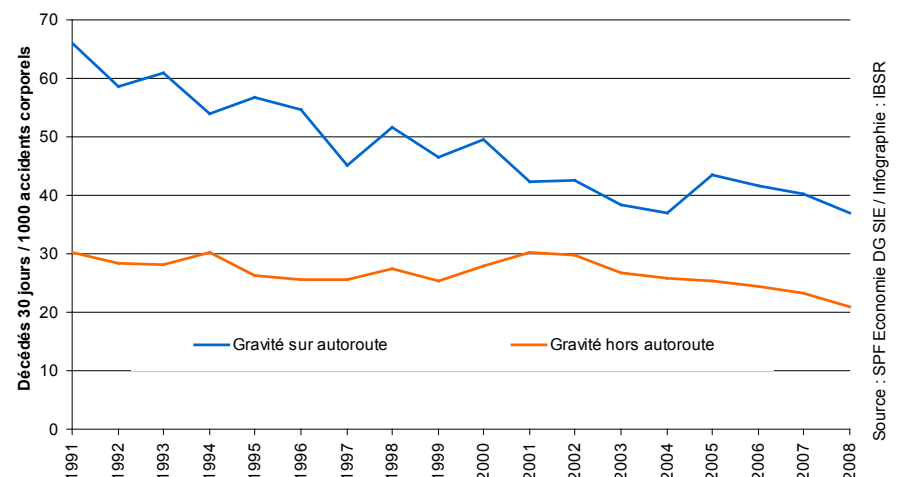
Les diminutions spectaculaires enregistrées de 2000 à 2004 se sont brutalement arrêtées après 2004. Pour les blessés légers et les décédés 30 jours, on observe, après 2004, de nouveau une augmentation qui s'est suivie d'une légère diminution à partir de 2006. Par contre, le nombre de blessés graves a grimpé sans cesse après 2004. Ce phénomène et l'évolution très différente qu'ont connue les blessés graves hors autoroute font des blessés graves la plus préoccupante des catégories de victimes sur autoroute.

Nous ne pouvons attribuer avec certitude cette diminution remarquable à l'un ou l'autre fait. Nous remarquons simplement que la police fédérale a publié pour la première fois à cette période un plan d'action (2000-2004) ambitieux, précisant pour chaque grand thème (vitesse, ceinture, GSM, etc.) des objectifs chiffrés de contrôles à réaliser. Ce nouveau dynamisme a été largement médiatisé et relayé par la presse et a peut-être permis de réduire les comportements à risque tels que la vitesse excessive, le non-port de la ceinture ou la conduite sous influence. Malheureusement nous ne disposons pas de données chiffrées nous permettant de confirmer ces hypothèses. Nous ne pouvons pas non plus démontrer que ces comportements à risque aient repris de la vigueur en 2005 et 2006, expliquant ainsi la remontée du nombre de décédés 30 jours.

D'autres explications sont aussi possibles : Le fait que l'airbag et l'ABS fassent partie de l'équipement standard des nouvelles voitures à la fin des années 1990 et au début de cette décennie a, par exemple, sans doute eu une influence sur la gravité des accidents corporels. Ceci peut expliquer pourquoi depuis 2000, le nombre de décédés 30 jours sur autoroute a plus diminué que le nombre de blessés graves.

Les évolutions depuis 2000 sont presque exclusivement dues aux augmentations du nombre d'occupants de voitures victimes de la route représentant plus de 80% de l'ensemble des victimes sur autoroute.

Graphique 3:
Evolution de la gravité des
accidents, en et hors autoroute
(chiffres non pondérés)



Le graphique ci-dessus montre une évolution différente de la gravité des accidents corporels sur et hors autoroute. La gravité des accidents corporels sur autoroute a diminué de 44% entre 1991 et 2004 atteignant ainsi un niveau de 37 morts pour 1000 accidents corporels. Après 2004, il y a une fluctuation du niveau de gravité qui conduit à un statu quo entre 2004 et 2008 (37 morts pour 1000 accidents corporels).

En revanche, le niveau de gravité des accidents survenus hors autoroute était stable de 1991 à 2002 avant de diminuer d'un tiers jusqu'en 2008.

Bien que depuis 1991, la gravité des accidents corporels a davantage diminué sur autoroute (-44%) qu'hors autoroute (-31%), la gravité des accidents sur autoroute reste nettement plus élevée. C'est évidemment lié à la plus grande vitesse pratiquée sur les autoroutes.

3.2 Evolution au niveau régional / provincial

Le fait que le nombre de voyageurs-kilomètres sur autoroute a augmenté de 47% depuis 1991 au niveau national résulte d'une augmentation d'un peu plus de 40% en Région flamande et d'une hausse de près de 60% en Région wallonne.

Les évolutions du nombre de décédés 30 jours, de blessés graves et de blessés légers présentent dans les deux Régions les mêmes variations que celles enregistrées au niveau national, c'est-à-dire qu'il y a un pic des différentes catégories de victimes en 2000 ou 2001, ensuite une forte diminution jusqu'en 2004, elle-même suivie par des variations concernant les blessés légers et les décédés 30 jours ainsi qu'une forte augmentation des blessés graves. Malgré la tendance similaire, il y a deux différences de taille entre la Région flamande et la Région wallonne. Premièrement, les fluctuations sont

Tableau 3:
Evolution des principaux
indicateurs sur autoroute par région
(chiffres non pondérés)

	Accidents			Décédés 30 jours		
	Rég. fl.	Rég. wal.	RBC	Rég. fl.	Rég. wal.	RBC
1991	1824	1123	82	125	70	5
1992	2104	1128	77	136	54	4
1993	2094	1280	93	135	76	
1994	2337	1261	90	119	75	5
1995	2317	1213	98	125	75	6
1996	2308	1227	93	112	80	6
1997	2631	1270	174	103	77	4
1998	2625	1394	148	123	85	7
1999	2892	1447	107	123	81	3
2000	3049	1545	119	143	89	1
2001	2793	1658	106	109	79	5
2002	2396	1403	71	96	69	
2003	2241	1252	62	71	64	1
2004	2035	1251	77	60	62	2
2005	2301	1264	73	80	76	2
2006	2468	1393	58	78	82	3
2007	2356	1363	64	75	75	2
2008	2299	1408	52	69	67	3
2008 chiffres pondérés	2306	1413	52	69	67	3
Moyenne 1998-2000	2855	1462	125	130	85	4
Moyenne 2006-2008	2374	1388	58	74	75	3
Evolution	-17%	-5%	-53%	-43%	-12%	-27%

plus prononcées en Région flamande qu'en Région wallonne. Pour la Région flamande, cela se traduit entre autres par un plus grand pic du nombre de blessés légers en 2000, une plus grande chute du nombre de décédés 30 jours en 2004 et une plus importante diminution générale pour toutes les catégories de victimes pour la période 2000-2004. La deuxième différence entre la Région flamande et la Région wallonne (en partie liée à la première différence) est le nombre de décédés 30 jours. Par rapport à 1991, les chiffres observés en Wallonie pour 2008 sont à peine mieux tandis qu'en Flandre on constate une diminution de plus de 40%. L'évolution des blessés graves est à nouveau très similaire pour les deux Régions : l'augmentation nationale surprenante des blessés graves depuis 2004 se retrouve dans les deux Régions.

En ce qui concerne les deux Régions, nous remarquons que la Région flamande et la Région wallonne comptent environ autant de décédés 30 jours mais le nombre d'accidents corporels, de blessés légers et de blessés graves est à chaque fois 40% plus élevé en Région flamande.

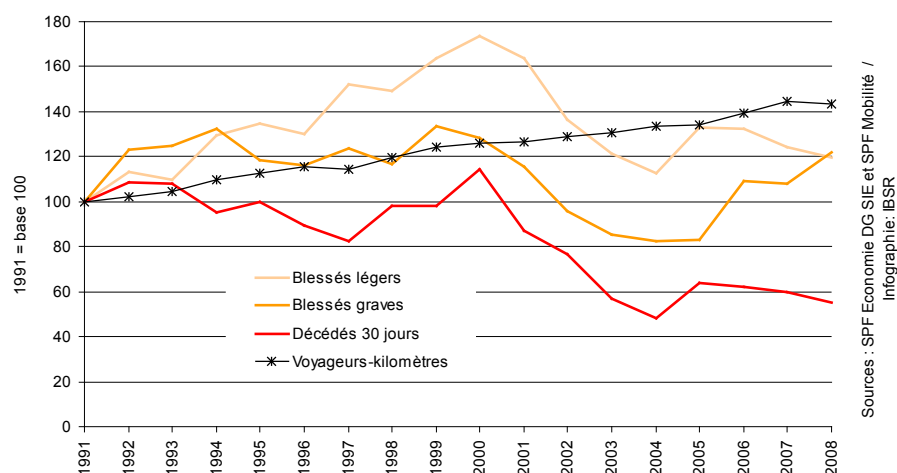
Il est frappant de constater que le risque d'accident sur autoroute (accidents/km parcourus) est tout à fait comparable en Flandre et en Wallonie (tableau 4). Par contre, le risque de décès par kilomètre parcouru est lui différent. Cette différence est donc liée à une gravité des accidents plus importante au sud qu'au nord du pays.

Blessés graves			Blessés légers			Gravité		
Rég. fl.	Rég. wal.	RBC	Rég. fl.	Rég. wal.	RBC	Rég. fl.	Rég. wal.	RBC
524	422	19	2276	1351	97	69	62	61
646	375	19	2575	1326	88	65	48	52
654	452	12	2504	1522	123	64	59	0
693	379	10	2948	1467	101	51	59	56
621	384	17	3064	1500	128	54	62	61
607	382	13	2957	1408	102	49	65	65
648	414	22	3461	1511	218	39	61	23
613	449	18	3402	1565	185	47	61	47
699	476	9	3726	1652	130	43	56	28
671	473	12	3949	1792	161	47	58	8
604	465	10	3721	2037	120	39	48	47
501	366	11	3101	1678	93	40	49	0
446	299	6	2764	1464	76	32	51	16
433	276	8	2564	1533	99	29	50	26
434	315	7	3024	1564	89	35	60	27
573	290	11	3012	1673	67	32	59	52
567	378	6	2830	1587	85	32	55	31
639	399	9	2718	1670	54	30	48	58
640	400	9	2726	1677	54	30	47	58
661	466	13	3692	1670	159	45	58	28
593	356	9	2853	1643	69	31	54	47
-10%	-24%	-33%	-23%	-2%	-57%	-31%	-7%	+68%

Tableau 4:
Evolution des véhicules-kilomètres,
des voyageurs-kilomètres, de la
longueur du réseau routier, du
risque d'accident et du risque de
mort sur autoroute (chiffres non
pondérés)

	Véhicules-kilomètres (en milliard de véhicules-km)			Risque d'accident (nombre d'accidents / milliard de véhicules-km)		
	Rég. fl.	Rég. wal.	RBC	Rég. fl.	Rég. wal.	RBC
1991	14,1	7,9	0,3	129,4	142,7	245,0
1992	14,5	8,4	0,3	145,3	134,8	220,8
1993	15,0	8,7	0,4	140,0	147,0	260,0
1994	15,8	9,0	0,4	148,0	140,4	245,7
1995	16,4	9,2	0,4	141,4	132,2	265,3
1996	16,8	9,6	0,4	137,8	128,1	247,5
1997	16,9	9,6	0,4	156,0	132,0	456,8
1998	17,9	10,2	0,4	146,4	136,4	383,9
1999	18,8	10,9	0,4	153,4	133,3	280,8
2000	19,3	10,9	0,4	158,1	142,4	306,9
2001	19,4	11,4	0,4	144,3	145,0	267,9
2002	19,7	11,7	0,4	121,7	120,3	174,0
2003	19,8	11,8	0,4	113,2	106,2	152,5
2004	20,3	11,9	0,4	100,4	104,9	187,2
2005	20,5	12,2	0,4	112,5	103,5	174,7
2006	21,3	12,4	0,4	116,0	112,0	139,8
2007	22,0	13,4	0,4	106,9	102,1	148,6
2008	21,9	13,4	0,4	105,1	105,0	119,5
2008 chiffres pondérés				105,5	105,3	119,5
Moyenne 1998-2000	18,7	10,6	0,4	152,6	137,3	323,9
Moyenne 2006-2008	21,7	13,1	0,4	109,4	106,3	136,0
Evolution	+16%	+23%	+11%	-28%	-23%	-58%

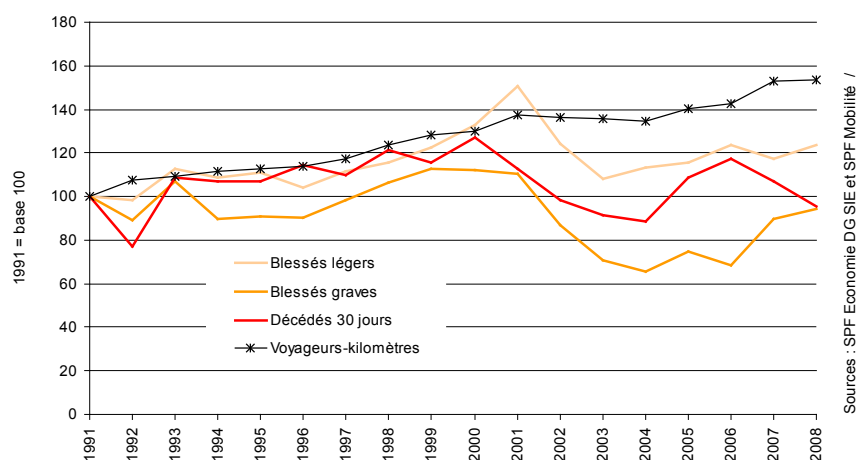
Graphique 4:
Evolution du nombre de victimes et
de voyageurs-kilomètres parcourus
sur autoroute en Région Flamande



Voyageurs-kilomètres (en milliard de voyageurs-km)			Risque de décès (nombre de décès / milliard de voyageurs-km)			Longueur du réseau routier (km)		
Rég. fl.	Rég. wal.	RBC	Rég. fl.	Rég. wal.	RBC	Rég. fl.	Rég. wal.	RBC
22,1	13,0	0,5	5,7	5,4	10,0	841	813	13
22,6	14,0	0,5	6,0	3,9	7,4	809	830	11
23,2	14,2	0,5	5,8	5,3	0,0	816	831	11
24,3	14,5	0,5	4,9	5,2	9,1	823	831	11
24,9	14,7	0,5	5,0	5,1	11,0	823	831	11
25,5	14,8	0,6	4,4	5,4	10,8	823	840	11
25,3	15,2	0,5	4,1	5,1	7,4	828	840	11
26,4	16,1	0,6	4,7	5,3	12,3	831	840	11
27,4	16,6	0,5	4,5	4,9	5,5	838	842	11
27,9	16,9	0,6	5,1	5,3	1,8	849	866	11
28,0	17,9	0,6	3,9	4,4	8,9	849	867	11
28,6	17,7	0,6	3,4	3,9	0,0	849	869	11
28,9	17,6	0,6	2,5	3,6	1,7	849	869	11
29,5	17,5	0,6	2,0	3,5	3,4	867	869	11
29,7	18,3	0,6	2,7	4,2	3,4	867	869	11
30,8	18,6	0,6	2,5	4,4	5,1	883	869	11
31,9	19,9	0,6	2,3	3,8	3,3	883	869	11
31,7	20,0	0,6	2,2	3,4	4,9	883	869	11
27,2	16,5	0,6	4,8	5,1	6,6	839	849	11
31,5	19,5	0,6	2,4	3,8	4,4	883	869	11
+16%	+18%	+9%	-51%	-25%	-33%	+5%	+2%	0%

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

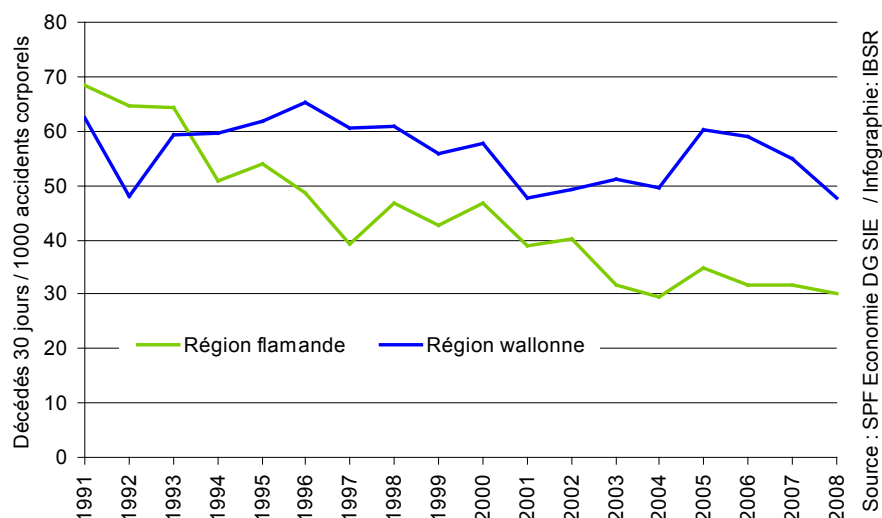
Graphique 5:
Evolution du nombre de victimes et
de voyageurs-kilomètres parcourus
sur autoroute en Région wallonne ¹



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

1. Vu le nombre très faible de kilomètres d'autoroutes (11km) sur le territoire de Bruxelles et par conséquent le faible nombre de voyageurs-kilomètres parcourus, le nombre de victimes (décédés 30 jours, blessés graves et blessés légers) est aussi faible. Ces petits chiffres conduisent à des fluctuations aléatoires fortes ne permettant pas de dégager de tendance claire. C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas inclus Bruxelles dans les graphiques de ce rapport.

Graphique 6:
Evolution de la gravité des
accidents sur autoroute selon la
région¹



Alors que la gravité des accidents corporels connaissait au début des années 90 un niveau comparable en Région flamande et en Région wallonne, des différences notables sont dorénavant observables. De 1991 à 2008, le nombre d'accidents corporels a augmenté de la même manière dans les deux Régions mais le nombre de décédés 30 jours a diminué de 45% en Région flamande et seulement de 4% en Région wallonne avec pour conséquence une évolution différente de la gravité des accidents corporels : -56% en Flandre et -24% en Wallonie. Parmi les facteurs permettant de comprendre cette différence nous devons vraisemblablement chercher du côté du comportement des usagers (par exemple : vitesse plus importante, ceinture de sécurité moins souvent bouclée (constaté lors des mesures de comportement « port de la ceinture » de l'IBSR), etc.), du côté de l'infrastructure (par exemple : routes qui pardonnent moins les erreurs, routes plus vallonnées, etc.) et éventuellement du côté des véhicules (p.ex. : véhicules moins sûrs au sud du pays). Ici encore le manque de données chiffrées nous empêche de tirer des conclusions fermes. Des études complémentaires sont donc nécessaires.

En 2008, la gravité était de 47 morts pour 1000 accidents corporels en Région wallonne et de 30 morts pour 1000 accidents corporels en Région flamande. Le pourcentage d'accidents corporels et de morts sur les routes en Région flamande est moins élevé que la moyenne nationale tandis qu'en Région wallonne, le pourcentage est un peu plus élevé que la moyenne nationale. Cela signifie que la problématique en matière de sécurité routière sur autoroute est un peu plus importante dans le sud du pays (voir tableau ci-dessous).

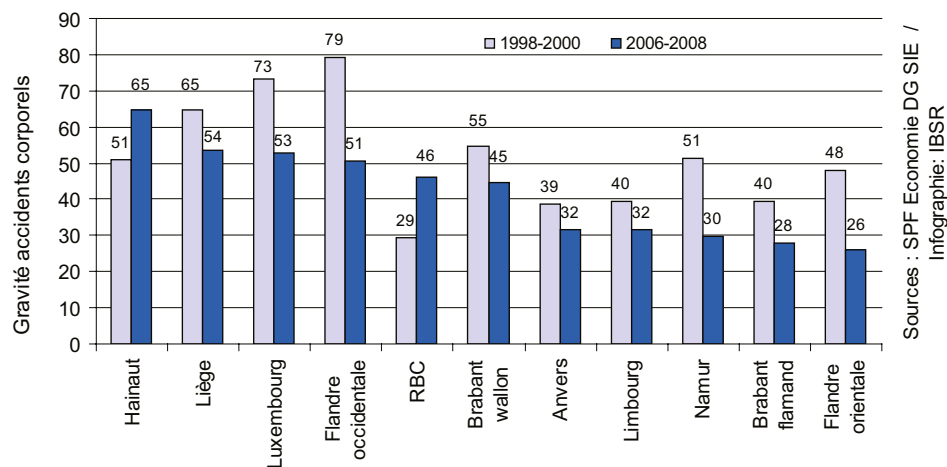
Tableau 5:

Le nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours et la gravité des accidents corporels dans les 3 Régions, sur autoroute et sur tous les types de route (2008 ; chiffres pondérés). La proportion (%) des principaux indicateurs sur autoroute en comparaison avec toutes les routes.

	Accidents corporels			Décédés 30 jours			Gravité	
	Autoroutes	Toutes les routes	%	Autoroutes	Toutes les routes	%	Autoroutes	Toutes les routes
Région fl.	2306	31341	7%	69	495	14%	30	16
Région wal.	1413	13489	10%	67	414	16%	47	31
RBC	52	3997	1%	3	35	9%	58	9
Belgique	3771	48827	8%	139	944	15%	37	19

Source : SPF Economie DG SIE/
Infographie : IBSR

Graphique 7:
Evolution de la gravité des
accidents selon la province (et pour
la Région de Bruxelles-Capitale)



Pour la période 1998-2000, le classement suivant la gravité par province aboutit quasiment au même résultat que le classement par région : les cinq provinces wallonnes connaissaient alors le plus haut niveau de gravité et étaient suivies par les quatre provinces flamandes. La région de Bruxelles-Capitale fermait la marche. La Flandre occidentale constituait l'exception dans ce classement régional ; elle occupait le haut du classement avec le niveau de gravité le plus élevé de l'ensemble des provinces belges. En 2006-2008, on constate encore un regroupement des provinces selon la région à laquelle elles appartiennent. La gravité des accidents corporels survenus en Flandre occidentale a fortement diminué si bien que cette province occupe désormais la quatrième place du classement. Seules la Région de Bruxelles-Capitale et la province de Hainaut ont connu une augmentation de la gravité par rapport à 1998-2000. Le Hainaut connaît actuellement le plus haut taux de gravité de toutes les provinces.

3.3 Evolution au niveau européen

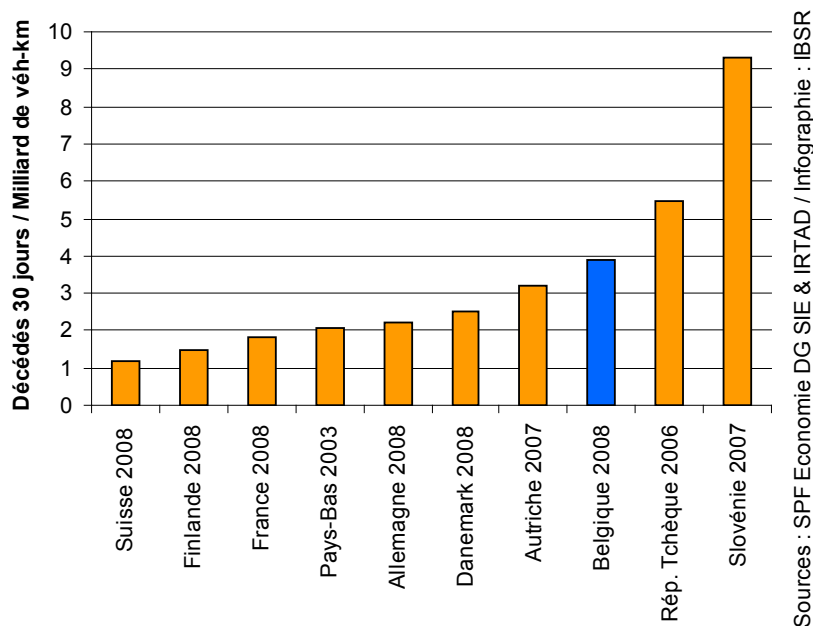
Au sein de l'Union européenne des Quinze, les quinze premiers pays qui ont adhéré à l'Union européenne, la Belgique est le pays qui semble obtenir le moins bon résultat sur le plan de la sécurité routière sur autoroute. De l'ensemble des pays de l'Union européenne des Quinze pour lesquels on dispose de statistiques, la Belgique est celui où l'on rencontre le risque de décès le plus élevé (exprimé exceptionnellement ici par le nombre de décès 30 jours par milliard de véhicules-kilomètres au lieu de voyageurs-kilomètres), le plus grand nombre de décès par million d'habitants et le plus grand nombre de décès par millier de kilomètres d'autoroute. Et avec un pourcentage de 15% de morts sur les autoroutes, seul le Luxembourg (17%) fait pire qu'elle.

La mauvaise prestation de la Belgique peut aussi être due aux caractéristiques du réseau autoroutier suivantes : le nombre élevé de bretelles d'accès et de sortie par kilomètre d'autoroute, l'importante intensité de circulation et le grand nombre de camions qui transitent par la Belgique. On ne dispose pas de suffisamment de données relatives aux autoroutes à l'étranger que pour pouvoir exclure ces éventuels facteurs d'influence. Ce sont donc des pistes intéressantes qui peuvent faire l'objet de recherche à l'avenir.

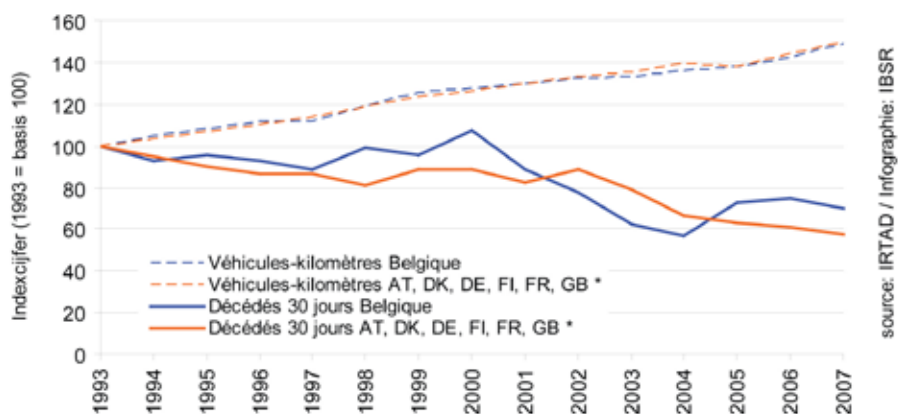
Mais, sachant que le risque de décès en Belgique, tous réseaux confondus, est aussi un des plus importants d'Europe (EU15), les raisons de la mauvaise place belge dans ce classement sont sans doute aussi à chercher en dehors des caractéristiques spécifiques des autoroutes. Le niveau de répression, le comportement général des automobilistes belges, etc. peuvent aussi expliquer nos mauvais résultats.

Si la Belgique souhaite améliorer sa position au sein de l'Union européenne des Quinze, le nombre de décès 30 jours sur les autoroutes belges doit diminuer plus vite que dans les autres pays européens. Il s'agirait alors d'une rupture par rapport au passé car depuis 1991, la Belgique n'évolue pas plus rapidement dans le bon sens que la moyenne des pays de l'Union européenne (pour lesquels nous avons des données)(voir graphique n° 9).

Graphique 8:
Risque de décès sur autoroute
(exceptionnellement calculé comme
le nombre de décès 30 jours
par milliard de véhicules-kilomètres
parcourus) dans différents pays
européens



Graphique 9:
Evolution des décès 30 jours
et des véhicules-kilomètres en
Belgique en comparaison de
quelques pays européens



* AT: Autriche; DK: Danemark; DE: Allemagne; FI: Finlande; FR: France; GB: Grande-Bretagne

Tableau 6:

Une comparaison entre les pays de l'Union européenne des Quinze (UE 15*).

Le nombre de décédés 30 jours et d'accidents corporels sur autoroute.

Le nombre de décédés 30 jours sur autoroute par million d'habitants et par millier de kilomètres de réseau autoroutier, et le pourcentage de décédés 30 jours sur autoroute².

Autoroutes	2008	2008	2008	2008	2008
	CARE	CARE	CARE et Eurostat	CARE et Eurostat	CARE
	Décédés 30 jours	Accidents corporels	Décédés 30 jours par million d'habitants	Décédés 30 jours par millier de kilomètres de réseau autoroutier	% de décédés 30 jours sur autoroute
Autriche	71	1687	9	42	10%
Belgique	139	3836	13	79	15%
Danemark	31	212	6	NA	8%
Finlande	9	169	2	12	3%
France	233	4224	4	NA	5%
Allemagne	495	18269	6	39	11%
Grèce	120	630	11	NA	8%
Irlande	2	93	0	NA	1%
Italie	452	12372	8	68	10%
Luxembourg	6	122	12	41	17%
Pays-Bas**	86	NA	5	20	13%
Portugal	96	2501	9	NA	11%
Espagne	109	2236	2	8	4%
Suède	18	1460	2	10	5%
Royaume-Uni	160	7380	3	45	6%

*EU15: les 15 premiers états membres de l'Union Européenne.

** Les chiffres concernant le nombre de décès 30 jours et le nombre de kilomètres de réseau pour les Pays-Bas ne proviennent pas de CARE ni d'Eurostat mais de la Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV (base de données Cognos).

Sources : CARE et Eurostat / Infographie : IBSR

2. Dû à un manque de données d'exposition dans la base de données de CARE et d'Eurostat, il est impossible de reproduire dans ce tableau le risque de décès et le risque d'accident par pays.



4. Personnes impliquées dans des accidents corporels sur autoroute et victimes d'accidents corporels sur autoroute

Table des matières

4. Personnes impliquées dans des accidents corporels sur autoroute et victimes d'accidents corporels sur autoroute	22
4.1. Evolution du nombre de victimes selon la catégorie d'utilisateur de la route.....	23
4.2. Sexe, âge et catégorie d'utilisateurs	33
4.3. Pays d'immatriculation des véhicules concernés.....	36

4.1 Evolution du nombre de victimes selon la catégorie d'usager de la route³

La majeure partie des victimes sur autoroute sont des occupants de voitures. Le graphique 11 montre, qu'au total, 80% des victimes de la route sont des occupants de voitures. Ils sont suivis par les occupants de camionnettes (9%), les occupants de camions (5%) et les motocyclistes (4%). La catégorie restante s'élève à environ 2%. Ce taux élevé concernant les occupants de voitures date déjà de 1991 et a à peine évolué depuis lors. A l'époque, le pourcentage d'occupants de voitures victimes de la route était de 82%. Etant donné que la majorité des victimes de la route sont des occupants de voitures, cela explique pourquoi l'on remarque dans le graphique n°10 que la courbe des occupants de véhicules coïncide avec celle des usagers de la route.

Le nombre total de victimes (décès 30 jours, blessés graves et légers) a augmenté de 15% depuis 1991. Le nombre d'occupants de voitures victimes de la route a connu une hausse de 12%. Le nombre de motocyclistes et d'occupants de camionnettes a beaucoup augmenté dans les années 90 pour ensuite se stabiliser. Par rapport à 1991, il y a, en 2008, environ trois quart de victimes de plus chez les motocyclistes et la moitié de victimes de plus chez les occupants de camionnettes. L'évolution des occupants de camions victimes de la route diffère peu de celle des occupants de voitures. Enfin, le nombre de piétons renversés a diminué, mais vu le faible nombre de piétons victimes sur autoroute, l'évolution de cette catégorie d'usagers est sujette à de fortes fluctuations.



3. En fonction de la disponibilité des données (comme les véhicules-kilomètres) et du pourcentage relatif de chaque catégorie d'usagers de la route, on a déterminé si une catégorie d'usagers de la route est reprise ou non dans un tableau/graphique.

Tableau 7:
Evolution du nombre de décédés
30 jours sur autoroute par
catégorie d'usager de la route
(chiffres non pondérés)

	Piéton	Moto	Voiture
1991	9	3	164
1992	12	0	157
1993	14	8	173
1994	10	8	160
1995	11	9	162
1996	12	8	160
1997	5	10	145
1998	5	10	167
1999	10	9	162
2000	8	7	186
2001	7	8	145
2002	5	8	128
2003	4	6	106
2004	1	4	94
2005	2	5	118
2006	10	9	126
2007	5	9	104
2008	4	9	99
2008 chiffres pondérés	4	9	99
Moyenne 1998-2000	7,7	8,7	171,7
Moyenne 2006-2008	6,3	9,0	109,7
Evolution	-17%	+4%	-36%

Tableau 8:
Evolution du nombre de blessés
graves sur autoroute par catégorie
d'usager de la route (chiffres non
pondérés)

	Piéton	Moto	Voiture
1991	17	32	786
1992	16	44	840
1993	5	33	970
1994	13	44	890
1995	9	45	812
1996	8	49	791
1997	25	55	834
1998	14	42	868
1999	6	59	944
2000	8	52	900
2001	9	51	854
2002	3	46	666
2003	7	62	553
2004	3	35	542
2005	6	49	539
2006	8	51	664
2007	9	55	720
2008	3	52	834
2008 chiffres pondérés	3	52	835
Moyenne 1998-2000	9	51	904
Moyenne 2006-2008	7	53	739
Evolution	-29%	+3%	-18%

Camionnette	Camion	Autobus/autocar	Autres	Inconnu	Total
13	9	0	2	0	200
10	9	4	2	0	194
6	6	2	2	0	211
6	13	0	2	0	199
12	10	0	1	1	206
4	9	1	4	0	198
9	12	1	2	0	184
17	11	1	4	0	215
11	14	0	1	0	207
17	14	0	1	0	233
9	21	0	3	0	193
13	9	0	1	1	165
8	11	0	1	0	136
7	13	1	4	0	124
21	12	0	0	0	158
8	10	0	0	0	163
13	17	0	4	0	152
11	14	1	0	1	139
11	14	1	0	1	139
15,0	13,0	0,3	2,0	0,0	218,3
10,7	13,7	0,3	1,3	0,3	151,3
-29%	+5%	0%	-33%		-31%

Source: SPF Economie DG SIE/ Infographie : IBSR

Camionnette	Camion	Autobus/autocar	Autre	Inconnu	Total
61	50	1	17	1	965
51	62	15	11	1	1040
41	51	3	13	2	1118
52	60	2	21	0	1082
57	68	15	15	1	1022
61	64	2	27	0	1002
61	74	1	33	1	1084
70	59	1	26	0	1080
98	59	1	17	0	1184
114	55	2	25	0	1156
74	69	1	21	0	1079
82	63	0	17	1	878
54	62	5	8	0	751
69	49	1	16	2	717
81	67	4	8	2	756
66	63	2	16	4	874
80	53	3	14	17	951
86	49	7	11	5	1047
86	49	7	11	5	1048
94	58	1	23	0	1140
77	55	4	14	9	957
-18%	-5%	+200%	-40%		-16%

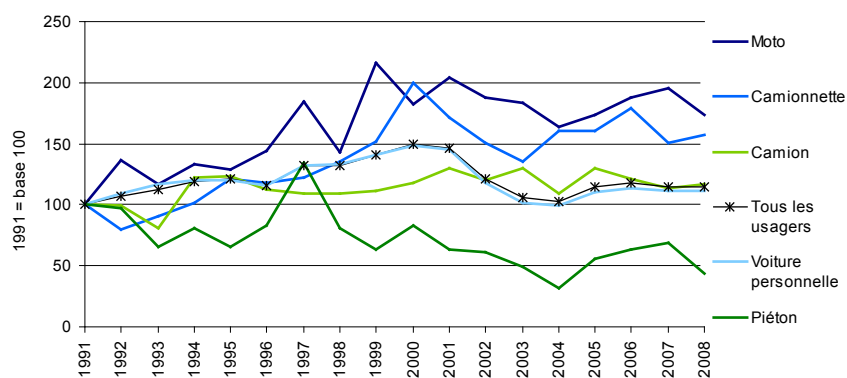
Source: SPF Economie DG SIE/ Infographie : IBSR

PERSONNES IMPLIQUÉES DANS DES ACCIDENTS CORPORELS SUR AUTOROUTE ET VICTIMES D'ACCIDENTS CORPORELS SUR AUTOROUTE

Tableau 9:
Evolution du nombre de blessés
légers sur autoroute par catégorie
d'utilisateur de la route (chiffres non
pondérés)

	Piéton	Moto	Voiture
1991	15	75	3075
1992	12	106	3383
1993	8	87	3554
1994	10	94	3776
1995	7	88	3840
1996	14	101	3696
1997	25	138	4355
1998	14	105	4315
1999	10	170	4579
2000	18	142	4879
2001	10	166	4852
2002	17	153	3951
2003	9	134	3435
2004	9	141	3356
2005	15	137	3786
2006	8	146	3785
2007	14	151	3674
2008	11	130	3566
2008 chiffres pondérés	11	131	3578
Moyenne 1998-2000	14	139	4591
Moyenne 2006-2008	11	142	3675
Evolution	-21%	+2%	-20%

Graphique 10:
Evolution du nombre de victimes
selon le type d'utilisateur (occupants)

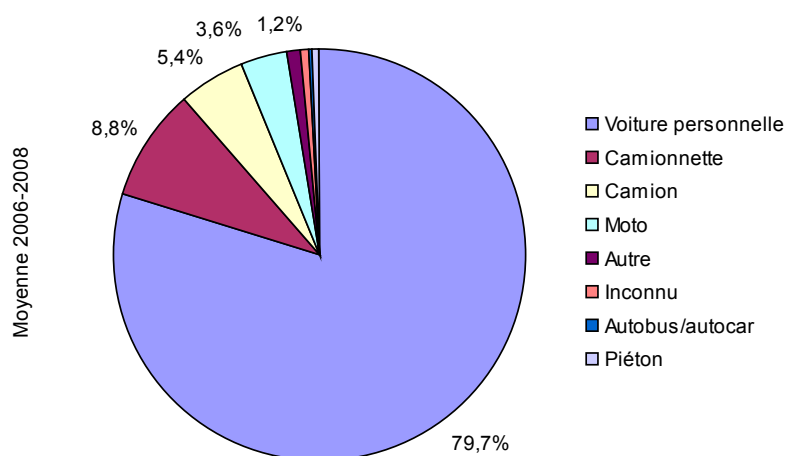


Source : SPF Economie DG SIE / Infographie: BSR

Camionnette	Camion	Autobus/autocar	Autre	Inconnu	Total
234	202	48	75	0	3724
186	187	37	75	3	3989
231	155	47	65	2	4149
255	247	62	70	2	4516
304	243	134	76	0	4692
298	221	16	118	3	4467
307	199	11	155	0	5190
329	214	37	136	2	5152
357	217	64	105	6	5508
484	239	18	122	0	5902
445	249	31	125	0	5878
370	241	48	91	1	4872
356	265	41	62	2	4304
417	222	16	32	3	4196
391	260	12	75	1	4677
476	243	15	64	15	4752
370	226	9	31	27	4502
386	241	37	57	14	4442
387	241	37	57	14	4457
390	223	40	121	3	5521
411	237	20	51	19	4565
+5%	+6%	-49%	-58%	+600%	-17%

Source : SPF Economie DG SIE/ Infographie : IBSR

Graphique 11:
Répartition des victimes (occupants)
selon le type d'usagers sur
autoroute (2006-2008 chiffres non
pondérés)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

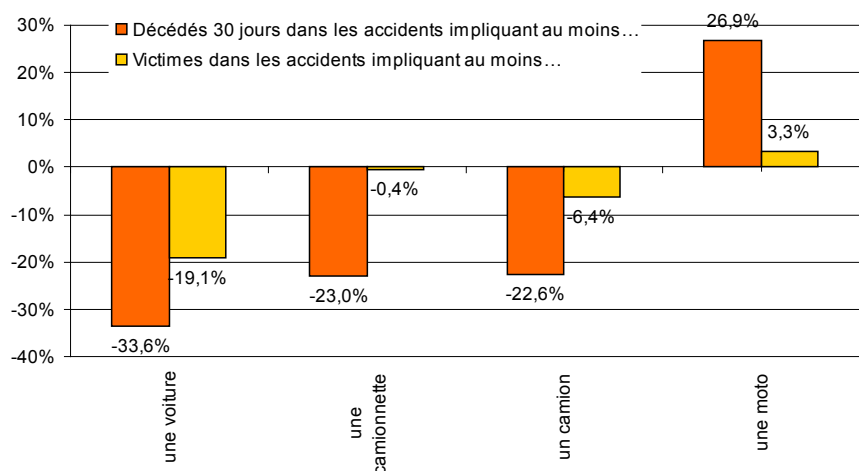
L'évolution seule des occupants de véhicules victimes de la route ne révèle pas tout en ce qui concerne certains véhicules impliqués dans des accidents corporels, en particulier en ce qui concerne les camionnettes et les camions. Lors d'accidents corporels avec ces véhicules, on dénombre habituellement beaucoup de victimes appartenant à d'autres catégories d'usagers de la route. Lors d'accidents avec des camionnettes, il y a environ autant de décédés 30 jours chez les occupants de camionnettes que chez les autres catégories d'usagers. Lors d'accidents avec des camions, il y a deux fois plus de décédés 30 jours chez les personnes impliquées dans ces accidents et ne circulant pas à bord de camions.

Tableau 10:
Evolution du nombre de
décédés 30 jours dans des
accidents impliquant des
camionnettes, des camions,
subdivisé en occupants de ces
véhicules et autres catégories
d'usagers impliqués dans
l'accident corporel (chiffres non
pondérés)

	Camionnette		Camion	
	Occupants	Autres	Occupants	Autres
1991	13	7	9	54
1992	10	4	9	40
1993	6	8	6	31
1994	6	7	13	38
1995	12	14	10	47
1996	4	20	9	44
1997	9	17	12	49
1998	17	12	11	50
1999	11	20	14	25
2000	17	10	14	54
2001	9	6	21	28
2002	13	9	9	33
2003	8	3	11	21
2004	7	5	13	21
2005	21	8	12	43
2006	8	13	10	35
2007	13	8	17	32
2008	11	14	14	22
Moyenne 1998-2000	15	14	13	43
Moyenne 2006-2008	11	12	14	30
Evolution	-29%	-17%	+5%	-31%

Source : SPF Economie DG SIE/ Infographie : IBSR

Graphique 12:
Évolution (de 1998-2000 à 2006-2008) du nombre de décédés
30 jours et de victimes dans les
accidents impliquant au moins un...



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR



Tableau 11:
Évolution du nombre d'accidents corporels impliquant au moins un piéton, un motocycliste, un automobiliste, etc. (1991-2008, non pondéré)

	Piéton	Moto	Voiture
1991	38	91	2671
1992	39	118	2903
1993	25	107	3101
1994	30	118	3227
1995	27	121	3194
1996	30	136	3180
1997	50	180	3575
1998	30	151	3664
1999	24	213	3915
2000	30	181	4111
2001	23	202	3988
2002	27	184	3303
2003	18	185	2980
2004	13	168	2893
2005	23	177	3064
2006	29	198	3356
2007	29	200	3259
2008	23	178	3201
2008 gewogen cijfers	23	179	3211
Gemiddelde 1998-2000	28	182	3897
Gemiddelde 2006-2008	27	192	3272
Evolutie	-4%	+6%	-16%

Tableau 12:
Part des accidents impliquant au moins un piéton, un motard, un automobiliste, etc. parmi l'ensemble des accidents corporels sur autoroute (2008, pondéré)

Accidents impliquant au moins 1...	Part de tous les accidents
Piéton	0,6%
Moto	5%
Voiture	85%
Camionnette	15%
Camion	23%
Bus ou car	0,5%
Autre	0,1%
Total	100%

Source : SPF Economie DG SIE/
Infographie : IBSR

La grande majorité des accidents sur autoroute implique au moins un automobiliste. Malgré que l'on parle très souvent des accidents impliquant des camions et que ceux-ci soient souvent considérés comme causant le

Camionnette	Camion	Autobus/autocar	Autres	Total
317	644	24	9	3029
293	657	36	6	3309
301	611	16	4	3467
334	743	27	4	3688
362	741	22	2	3628
399	745	17	21	3628
404	775	19	60	4075
446	839	29	44	4167
535	882	32	6	4446
631	964	21	8	4713
547	935	19	5	4557
507	861	19	12	3870
475	811	26	12	3555
508	742	19	7	3363
545	886	16	2	3638
616	931	19	4	3919
574	869	19	8	3783
577	850	19	3	3759
578	851	19	3	3771
537	895	27	19	4442
589	883	19	5	3820
+10%	-1%	-30%	-74%	-14%

Source : SPF Economie DG SIE/ Infographie : IBSR

plus d'accidents sur autoroute⁴, ils ne sont impliqués que dans moins d'un quart des accidents. Rappelons aussi qu'être impliqué ne signifie pas être responsable de l'accident. Le formulaire FAC ne permet d'ailleurs pas de déterminer les responsabilités dans les accidents. Dans 15% des accidents une camionnette est impliquée.

4. Pour les répondants à « l'enquête de sécurité routière sur autoroutes » de la Police Fédérale (2007), les poids lourds constituent le type de véhicule causant le plus d'accidents (72,4%) suivies des voitures (51,6%), des camionnettes (29,2%) et des motos (25%).

Tableau 13:

Les opposants aux victimes selon la catégorie d'usager de la route de la victime (2008 ; chiffres pondérés)*

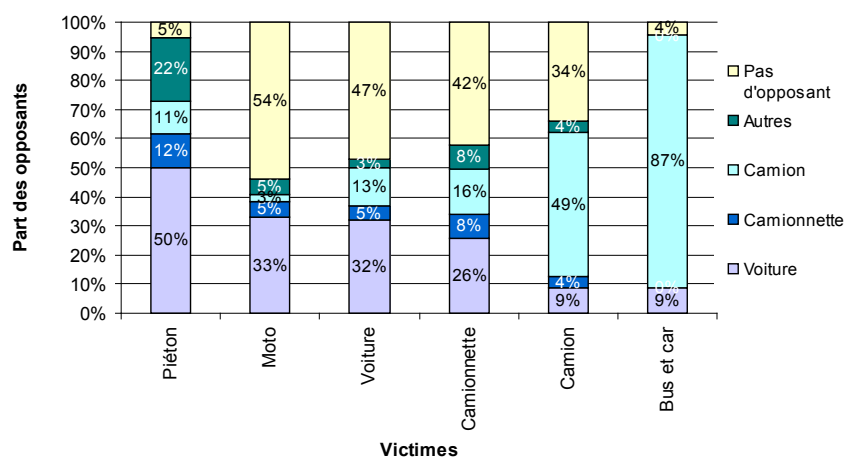
	Victimes					
	Piéton	Moto	Voiture	Camionnette	Camion	Autobus/ autocar
Voiture	9	64	1440	124	27	4
Camionnette	2	10	236	39	12	0
Camion	2	5	589	76	150	39
Autres**	4	10	134	39	11	0
Aucun opposant	1	104	2114	205	104	2
Total	18	193	4512	484	304	45

Source : SPF Economie DG SIE/
Infographie : IBSR

* Il s'agit ici des opposants dans la première collision.

**Autres : piétons, motos, autobus/autocars, cyclistes et encore d'autres usagers de la route.

Graphique 13:
Part de chaque opposant selon le
moyen de locomotion de la victime
(2008, chiffres pondérés)



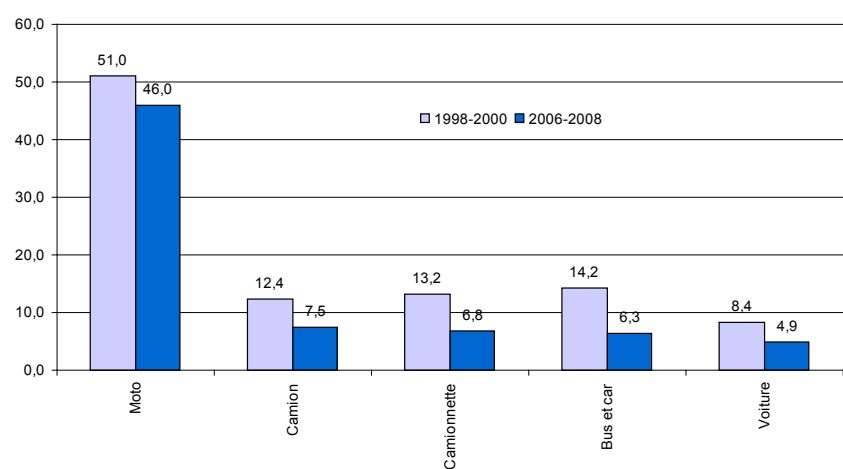
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Si nous observons les personnes avec qui les différentes catégories d'usagers de la route ont un accident, on constate d'abord que pour beaucoup de victimes, l'accident a eu lieu alors qu'il n'y avait pas d'opposant. C'est la situation la plus fréquente pour les motocyclistes et les occupants de véhicules. Même les occupants de camions victimes d'un accident de la route ont souvent eu un accident seuls toutefois la collision avec un autre camion arrive quand même en première position. Les voitures constituent le principal opposant pour une seule catégorie d'usagers, à savoir les piétons. En 2008, les occupants des autobus et des autocars victimes de la route ont presque toujours eu cet accident avec un camion.

En comparant le « risque total de décès⁵ » par catégorie d'usagers de la route, on distingue que le risque de décès lors d'accidents de moto est le plus élevé de tous. Le risque de décès lors d'un accident de moto est neuf fois supérieur au risque de décès lors d'un accident de voiture et six fois supérieur au risque de décès lors d'un accident de camion. Notons toutefois que le risque de décès par kilomètre parcouru en moto, tous réseaux de routes confondus, est le double de celui observé sur autoroute⁶.

Le risque de décès lors d'accidents impliquant des camionnettes ou des camions ne diffère pas tellement l'un de l'autre.

Graphique 14:
Le risque total de décès selon le type d'usager (c.à.d. décédés 30 jours (occupants et opposants) par milliard de véhicules-kilomètres parcourus)



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

4.2 Sexe, âge et catégorie d'usagers

Le nombre de victimes par catégorie d'usagers et catégorie d'âges reflète en grande partie l'utilisation de chaque type de véhicule par les différentes catégories d'âge, tout comme le nombre de victimes par catégorie d'usager et par sexe reflète l'utilisation de chaque type de véhicule selon le genre.

Les occupants de camions victimes d'accidents de la route sont, sauf exception, toujours des hommes pour la plupart âgés entre 35 et 44 ans. Dans neuf cas sur dix, les motocyclistes victimes d'accidents de la route sont des hommes d'âge moyen (de 30 à 49 ans). Quant aux occupants de camionnettes victimes d'accidents de la route, on ne constate aucun pic dans aucune catégorie d'âge spécifique. Ce sont en majeure partie des hommes (87%). Les occupants de voitures victimes d'accidents de la route sont des hommes dans environ 60% des cas. Pour cette catégorie d'usagers de la route, on rencontre le plus de victimes chez les 18-29 ans, soit la catégorie d'âge la plus jeune et la moins expérimentée.

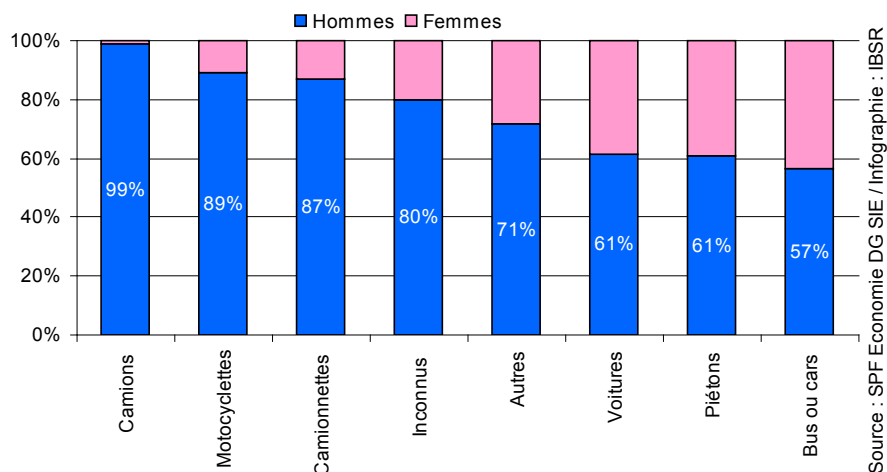
5. Risque total de décès de la catégorie d'usagers X = nombre de décès dans des accidents impliquant la catégorie d'usagers X (autant chez la catégorie d'usagers X que chez les personnes avec qui elle a eu un accident) divisé par le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus par la catégorie d'usagers X

6. Casteels, Y, Martensen H, Rapport Thématique Motards 2000-2007, IBSR, 2009.

Tableau 14:
Nombre de victimes (décédés 30
jours, blessés graves et blessés
légers) sur autoroute par catégorie
d'âge et catégorie d'usager de la
route (2008 ; chiffres pondérés)

	Piéton	Moto	Voiture
0 - 4	0	0	68
5 - 9	0	0	49
10 - 14	0	1	35
15 - 19	2	3	180
20 - 24	2	12	702
25 - 29	0	21	672
30 - 34	1	32	492
35 - 39	2	25	387
40 - 44	2	32	340
45 - 49	1	34	247
50 - 54	3	12	201
55 - 59	0	6	156
60 - 64	1	3	100
65 - 69	1	1	56
70 - 74	1	0	47
75 en ouder	2	2	59
Onbekend	0	7	719
Totaal	18	193	4512

Graphique 15:
Part d'hommes et de femmes parmi
les victimes sur autoroute selon
le type d'usagers (2008; chiffres
pondérés)



Camionnette	Camion	Autobus/ autocar	Autre	Inconnu	Total
0	0	0	2	0	70
2	0	0	3	0	54
7	0	0	3	0	46
23	8	11	9	0	236
64	26	1	9	2	818
61	29	3	3	1	790
46	38	5	8	2	624
54	48	1	4	0	521
60	49	0	4	1	489
50	29	1	4	0	367
23	29	0	1	1	270
24	23	0	4	1	215
11	11	0	1	0	127
5	4	0	2	0	69
1	0	0	1	2	52
3	2	1	1	0	70
49	8	22	9	10	824
484	304	45	68	20	5644

Source : SPF Economie DG SIE/ Infographie : IBSR



4.3 Pays d'immatriculation des véhicules concernés

17% des conducteurs impliqués dans un accident corporel ont un véhicule immatriculé ailleurs qu'en Belgique. Dans 75% de tous les accidents de camions ayant entraîné une issue fatale, il y a au moins un camion immatriculé en Belgique.

Tableau 15:
Pays d'immatriculation du véhicule
des conducteurs impliqués (2008
; chiffres pondérés), tous les
véhicules autorisés sur autoroute
inclus

	Nombre	Pourcentage
Belgique	5589	83%
Pays-Bas	347	5%
France	253	4%
Allemagne	207	3%
Pologne	67	1%
Luxembourg	65	1%
Inconnu	46	1%
Royaume-Uni	48	1%
Tchéquie	23	0%
Autres pays	103	2%
Total	6749	100%

Source : SPF Economie DG SIE/ Infographie : IBSR

Tableau 16:
Nombre de victimes d'accidents de
camions sur autoroute selon le pays
où le camion a été immatriculé
(2008 ; chiffres pondérés)

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

Source : SPF Economie DG SIE/ Infographie : IBSR

Les victimes d'accidents de camions avec plus d'un camion et pour lesquels les camions impliqués sont immatriculés dans différents pays, sont comptées plusieurs fois. La liste des pays n'est pas complète pour les blessés graves et les blessés légers.



5. Type de la première collision sur autoroute

Table des matières

5. Type de la première collision sur autoroute.....	37
5.1. Accidents corporels d'un véhicule seul.....	40
5.2. Accidents par l'arrière (ou en parallèle)	41
5.3. Accidents corporels spécifiques sur autoroute.....	42

Concernant le type de la première collision, il est frappant d'observer que 56% des tués et 49% des accidents sur autoroute sont le fait d'usagers ayant un accident seul (contre un obstacle en ou hors chaussée ou sans obstacle). Beaucoup plus rares mais beaucoup plus graves sont les accidents avec un piéton (ouvrier ou usager en panne par exemple) et les accidents en collision frontale (entre autre conducteur fantôme). Ces accidents sont 5 à 6 fois plus graves que les autres accidents sur autoroute. Un tiers des accidents sur autoroute sont des accidents entre deux véhicules se percutant par l'arrière ou en parallèle.

Tableau 17:
Indicateurs-clés selon le type de la première collision (2008 ; chiffres pondérés)

		Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Gravité* (1999-2008)
Entre les conducteurs	Collision en chaîne (4 conducteurs ou plus)	98	3	35	204	47
	Collision frontale (ou en croisement)	38	10	22	50	211
	Par l'arrière (ou en parallèle)	1276	38	352	1762	32
	Par le côté	438	5	125	511	26
Avec piéton		15	4	3	14	250
Contre un obstacle	Sur la chaussée	81	7	26	85	56
	En dehors de la chaussée	1566	62	425	1554	49
Ni obstacle ni opposant		177	8	41	190	25
Autre/inconnu		81	2	18	88	24
Total		3771	139	1048	4457	42

*Calcul de la gravité 1999-2008, chiffres non pondérés

Source : SPF Economie DG SIE/ Infographie : IBSR

Tableau 18:
Indicateurs-clés selon le type de la première collision, pourcentages (2008 ; chiffres pondérés)

		Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers
Entre les conducteurs	Collision en chaîne (4 conducteurs ou plus)	3%	2%	3%	5%
	Collision frontale (ou en croisement)	1%	7%	2%	1%
	Par l'arrière (ou en parallèle)	34%	27%	34%	40%
	Par le côté	12%	4%	12%	11%
Avec piéton		0%	3%	0%	0%
Contre un obstacle	Sur la chaussée	2%	5%	2%	2%
	En dehors de la chaussée	42%	45%	41%	35%
Aucun obstacle et aucun opposant		5%	6%	4%	4%
Autre/inconnu		2%	1%	2%	2%
Total		100%	100%	100%	100%

Source : SPF Economie DG SIE/ Infographie : IBSR

Tableau 19:

Accident impliquant au moins un piéton, au moins une moto, au moins une voiture, etc. selon le type de la première collision* (2008 ; chiffres pondérés)

		Piéton	Moto	Voiture	Camionnette	Camion	Autobus/ autocar
Entre les conducteurs	Collision en chaîne (4 conducteurs ou plus)	0	0	91	33	33	0
	Collision frontale (ou en croisement)	0	1	34	6	5	0
	Par l'arrière (ou en parallèle)	0	45	1127	257	434	14
	Par le côté	0	32	399	74	211	4
Avec piéton		15	1	11	2	2	0
Contre obstacle	Sur la chaussée	0	9	60	12	13	0
	Hors de la chaussée	1	37	1321	163	121	0
Ni obstacle ni opposant		0	46	99	19	18	0
Autre/inconnu		7	8	70	11	14	1
Total		23	179	3211	578	851	19

*Toutes les catégories d'usagers de la route ne sont pas reprises dans le tableau. Les accidents impliquant plusieurs catégories d'usagers (par exemple : une camionnette et une voiture), sont comptabilisés dans plusieurs colonnes.

Source : SPF Economie DG SIE/ Infographie : IBSR

Tableau 20:

Accident impliquant au moins un piéton, au moins une moto, au moins une voiture, etc. selon le type de la première collision pourcentages (2008 ; chiffres pondérés)

		Piéton	Moto	Voiture	Camionnette	Camion	Autobus/ autocar
Entre les conducteurs	Collision en chaîne (4 conducteurs ou plus)	0%	0%	3%	6%	4%	0%
	Collision frontale (ou en croisement)	0%	1%	1%	1%	1%	0%
	Par l'arrière (ou en parallèle)	0%	25%	35%	45%	51%	74%
	Par le côté	0%	18%	12%	13%	25%	21%
Avec piéton		66%	1%	0%	0%	0%	0%
Contre obstacle	Sur la chaussée	0%	5%	2%	2%	2%	0%
	Hors de la chaussée	4%	21%	41%	28%	14%	0%
Ni obstacle ni opposant		0%	26%	3%	3%	2%	0%
Autre/Inconnu		30%	4%	2%	2%	2%	5%
Total		100%	100%	100%	100%	100%	100%

Source : SPF Economie DG SIE/ Infographie : IBSR

52% des accidents impliquant un motard sont des accidents d'un motard seul. Dans un cas sur deux, le motard chute seul sans rencontrer ni obstacle ni autre usager. Dans 41% des accidents de voiture, celle-ci a percuté un obstacle hors chaussée et dans 35% il s'agit d'une collision par derrière ou en parallèle. Ces dernières collisions (par derrière ou en parallèle) surviennent fréquemment lors des accidents de camionnettes et de camions

(respectivement dans 45% et 51% des cas) et très fréquemment dans les accidents de bus et cars (dans 3 accidents sur 4). Ces accidents sont souvent la conséquence d'un non respect des distances de sécurité.

Les accidents d'usagers seuls (contre obstacle sur la chaussée, contre obstacle hors chaussée ou seul et sans obstacle) et les accidents par derrière (ou en parallèle) étant particulièrement important sur autoroute, nous consacrons une partie de ce rapport aux spécificités de ces deux types d'accident.

5.1 Accidents corporels d'un véhicule seul

Les accidents d'usagers seuls se produisent plus souvent que les autres accidents de nuit ou à l'aube ou au crépuscule ou quand les conditions de circulation sont difficiles (verglas, neige, chaussée humide). Ce sont aussi des accidents qui se produisent plus fréquemment le week-end (42% des accidents seuls se produisent le week-end contre 26% des autres types d'accidents) et notamment les nuits de week-end. Dans 9 accidents d'usagers seuls sur 10, il y a eu perte de contrôle du véhicule. La vitesse est une des causes possible de la perte de contrôle mais il peut aussi s'agir d'un problème de fatigue, de conduite sous influence d'alcool, de drogue ou de médicaments ou encore de distraction (GSM, repas pris en conduisant, etc.).

Tableau 21:
Nombre et pourcentage d'accidents corporels d'un véhicule seul par catégorie d'usager de la route (2008 ; chiffres pondérés)

	Nombre d'accidents d'un véhicule seul	Pourcentage d'accidents d'un véhicule seul par rapport au nombre total d'accidents corporels
Moto	92	52%
Voiture	1480	46%
Camionnette	194	34%
Camion	152	18%
Autobus/autocar	0	0%

Source : SPF Economie DG SIE/
Infographie : IBSR

Tableau 22:
Caractéristiques des accidents d'un véhicule seul

	Accidents d'un véhicule seul	Tous les accidents corporels
Pas de lumière du jour : obscurité/crépuscule/aube	45%	35%
Verglas, neige (état de la route)	5%	2%
Humide, flaques (état de la route)	41%	27%
Nuit (de 22h à 05h59)	28%	18%
Week-end (du vendredi à 22h au lundi à 5h59)	42%	26%
Week-end nuit	16%	11%
Pluie (conditions atmosphériques)	13%	8%
Perte du contrôle du volant	88%	57%

Source : SPF Economie DG SIE/ Infographie : IBSR

Tableau 23:
Caractéristiques des conducteurs
impliqués dans les accidents d'un
véhicule seul

	Accidents d'un véhicule seul	Tous les accidents corporels
Femmes	30%	24%
Age : de 15 à 29 ans	44%	33%
≥ 0,5‰ alcool	19%	11%

Source : SPF Economie
DG SIE/ Infographie :
IBSR

Les conductrices sont sur représentées dans les accidents d'usagers seuls, de même que les jeunes conducteurs et ceux sous influence d'alcool.

Lorsqu'il est question d'un obstacle sur la voie, les obstacles les plus fréquents arrivent dans l'ordre suivant : objet ou chargement sur la voie (31%), une bordure ou un îlot directionnel (30%), travaux ou signalisation des travaux (22%) ou un animal errant (10%).

Lorsqu'un obstacle est percuté en dehors de la voie, l'ordre d'apparition est le suivant : rails de sécurité qui ne sont pas franchis (53%), un mur/construction (9%), rails de sécurité qui sont franchis (8%), un arbre (7%), un poteau mais pas un poteau d'éclairage (6%) ou un fossé (6%).

5.2 Accidents par l'arrière (ou en parallèle)

Les collisions par l'arrière ou en parallèle surviennent plus que les autres les journées de semaine. Bien souvent un des usagers n'a pas respecté les distances de sécurité et l'accident survient plus fréquemment alors qu'il y a déjà un embouteillage ou un autre accident.

Les conducteurs impliqués dans des accidents par l'arrière (ou en parallèle) sont un peu plus souvent de sexe masculin (80% contre 74% pour les conducteurs dans d'autres accidents corporels). Ces accidents se caractérisent aussi par des conducteurs de 35 à 59 ans (50% des conducteurs impliqués dans une collision par derrière contre 42% des autres conducteurs). Ces deux caractéristiques (homme d'âge actif) ainsi que le fait qu'il s'agisse d'accidents de jour sont liés aux types de véhicules impliqués dans ces accidents : bus, cars, camions et camionnettes.

Lors d'un accident par l'arrière (ou en parallèle), les conditions atmosphériques sont plus souvent normales que lors d'un autre type d'accident (90% contre 85%) et la route est plus souvent sèche que lors d'un autre type d'accident (71% contre 58%). Les accidents par l'arrière (ou en parallèle) ne diffèrent pas des autres accidents en ce qui concerne la conduite sous influence et la luminosité.

Tableau 24:
Nombre et pourcentage d'accidents
par l'arrière (ou en parallèle) (2008
; chiffres pondérés)

	Nombre	Pourcentage
Moto	45	25%
Voiture	1 127	35%
Camionnette	257	45%
Camion	434	51%
Autobus/autocar	14	74%

Source : SPF Economie DG
SIE/ Infographie : IBSR

Ce tableau ne contient que des informations sur le nombre de fois qu'une catégorie d'usagers de la route a été impliquée dans un accident par l'arrière (ou en parallèle). Il est impossible de spécifier si la catégorie d'usager est la personne qui a causé l'accident ou l'a subi.

Tableau 25:
Caractéristiques des accidents par
l'arrière (ou en parallèle) (2008 ;
chiffres pondérés)

	Accidents par l'arrière (ou en parallèle)	Autres accidents corporels
Durant la journée pendant la semaine	64%	53%
La distance entre les usagers de la route n'était pas gardée	61%	25%
Collision dans un embouteillage ; ou l'accident succède à un autre accident	18%	9%

Source : SPF Economie DG SIE/
Infographie : IBSR

5.3 Accidents corporels spécifiques sur autoroute

Certains accidents sont plus ou moins spécifiques aux autoroutes, c'est le cas des sur-accidents, des accidents dus aux embouteillages, des accidents sur les lieux de travaux, des accidents dans les tunnels, des accidents avec conducteurs fantômes. La base de données des accidents corporels nous permet de tirer des informations à propos de ces accidents même si les variables utilisées nous mènent bien souvent à une sous-estimation du phénomène analysé⁷.

Tableau 26:
Indicateurs-clés de quelques
types d'accidents corporels
spécifiques au autoroute
(1999-2008 ; chiffres non
pondérés)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Gravité
Tous les accidents corporels sur autoroute	39603	1670	9393	49033	42
Dans un embouteillage ou à la suite d'un autre accident	3432	121	645	5487	35
Avec travaux	1550	82	370	2015	53
Avec aquaplanage	837	33	185	1052	39
Dans un tunnel	619	16	111	823	26
Avec un conducteur fantôme	220	52	97	307	236

Les différents types d'accidents corporels spécifiques ne sont ni exclusifs ni exhaustifs.
Les nombres d'accidents spécifiques mentionnés dans ce tableau sont des sous-estimations.

Source : SPF Economie DG SIE/ Infographie : IBSR

Tableau 27:
indicateurs-clés de certains
types d'accidents corporels
spécifiques sur autoroute
(1999-2008 ; chiffres non
pondérés). Pourcentages de
chaque accident spécifique
par rapport au nombre total
d'accidents corporels

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers
Tous les accidents corporels sur autoroute	100%	100%	100%	100%
Dans un embouteillage ou à la suite d'un autre accident	9%	7%	7%	11%
Avec travaux	4%	5%	4%	4%
Avec aquaplanage	2%	2%	2%	2%
Dans un tunnel	2%	1%	1%	2%
Avec un conducteur fantôme	1%	3%	1%	1%

Les différents types d'accidents corporels spécifiques ne sont ni exclusifs ni exhaustifs.
Les nombres d'accidents spécifiques mentionnés dans ce tableau sont des sous-estimations.

Source : SPF Economie DG SIE/ Infographie : IBSR

7. Si un accident fait suite à un autre accident, l'information peut être noté dans les facteurs de l'accident mais aussi dans la variable « divers ». De même, l'agent peut signaler que l'accident se fait sur un lieu de chantier soit dans les « caractéristiques locales », soit dans les facteurs de l'accident soit encore dans les obstacles percutés par le véhicule. L'aquaplanage est à signaler dans une des catégories de la très vaste variable « divers ». Le fait que l'accident se produise dans un tunnel est à cocher dans la variable « autres caractéristiques locales » et la détection des conducteurs fantômes se base sur l'analyse des « mouvements ou intentions » des usagers (l'un des deux devant rouler à contresens).

9% des accidents et 7% des tués 30 jours surviennent dans un accident faisant suite à un embouteillage ou à un autre accident. Il s'agit dans la plupart des cas d'un problème de distance de sécurité non respectée ou de distraction. Les accidents liés à des travaux sur la chaussée sont deux fois moins fréquents (4% de tous les accidents sur autoroute) mais sont bien plus mortels puisqu'ils occasionnent 53 décès par 1000 accidents. Les accidents dans un tunnel ou lié à l'aquaplaning se produisent bien moins souvent (chacun 2% de tous les accidents sur autoroute) et sont relativement peu graves. Les accidents impliquant des conducteurs fantômes sont heureusement très rares mais ils sont 6 fois plus graves que les autres.

Tableau 28:
Evolution des types d'accidents corporels spécifiques (chiffres non pondérés)

	Dans un embouteillage ou à la suite d'un autre accident	Avec travaux	Avec aquaplanage	Dans un tunnel	Avec un conducteur fantôme
1991	346	145	125	44	36
1992	365	76	160	57	26
1993	331	120	169	61	37
1994	410	185	151	52	28
1995	428	157	118	56	12
1996	394	133	78	52	28
1997	512	222	103	80	35
1998	431	152	165	86	34
1999	429	160	126	101	28
2000	487	179	147	73	20
2001	498	198	139	61	19
2002	373	213	81	49	30
2003	192	167	57	57	23
2004	210	160	44	49	24
2005	263	168	49	75	25
2006	300	111	64	56	15
2007	342	77	69	52	22
2008	338	117	61	46	14
2008 chiffres pondérés	339	117	62	46	14
Moyenne 1998-2000	449	164	146	87	27
Moyenne 2006-2008	327	102	65	51	17
Evolution	-27%	-38%	-56%	-41%	-38%

Source : SPF Economie DG SIE/ Infographie : IBSR

Les différents types d'accidents corporels spécifiques ne sont ni exclusifs ni exhaustifs.
Le nombre d'accidents mentionnés dans ce tableau est une sous-estimation.

Les cinq types d'accidents spécifiques analysés ici connaissent des diminutions plus importantes que l'ensemble des accidents sur autoroute entre la moyenne de 1998 à 2000 et la moyenne de 2006 à 2008. Les accidents liés à l'aquaplaning ont été divisés par 2, ceux en tunnel ont diminué de 41%, les accidents impliquant un conducteur fantôme et ceux sur travaux ont diminué de 38%, enfin les accidents liés à un embouteillage ou à un autre accident ont chuté de 27%.



6. Facteurs des accidents corporels

Table des matières

6. Facteurs des accidents corporels	44
6.1. Accidents avec au moins un conducteur sous influence d'alcool.....	45
6.2. Autres facteurs d'accidents	49

6.1 Accidents avec au moins un conducteur sous influence d'alcool

Tableau 29:
Evolution du nombre et du pourcentage de conducteurs testés et positifs sur autoroute (chiffres non pondérés)

	Conducteurs sous influence d'alcool	Conducteurs testés	Conducteurs impliqués dans un accident corporel	% de conducteurs sous influence	% de conducteurs testés
1991	200	2349	5521	8,5%	42,5%
1992	222	2283	5970	9,7%	38,2%
1993	236	2396	6090	9,8%	39,3%
1994	228	2544	6609	9,0%	38,5%
1995	276	2427	6692	11,4%	36,3%
1996	271	2389	6620	11,3%	36,1%
1997	311	2285	7416	13,6%	30,8%
1998	332	2403	7583	13,8%	31,7%
1999	371	2733	8048	13,6%	34,0%
2000	392	2950	8391	13,3%	35,2%
2001	350	2911	8141	12,0%	35,8%
2002	387	2948	6852	13,1%	43,0%
2003	306	2972	6034	10,3%	49,3%
2004	325	3098	5857	10,5%	52,9%
2005	355	3662	6553	9,7%	55,9%
2006	373	3551	7114	10,5%	49,9%
2007	426	3938	6801	10,8%	57,9%
2008	463	4358	6874	10,6%	63,4%
2008 ch. pondérés	465	4369	6893	10,6%	63,4%
Moyenne 1998-2000	365	2695	8007	13,5%	33,7%
Moyenne 2006-2008	421	3949	6930	10,7%	57,0%
Evolution	15%	47%	-13%	-21,3%	69,3%

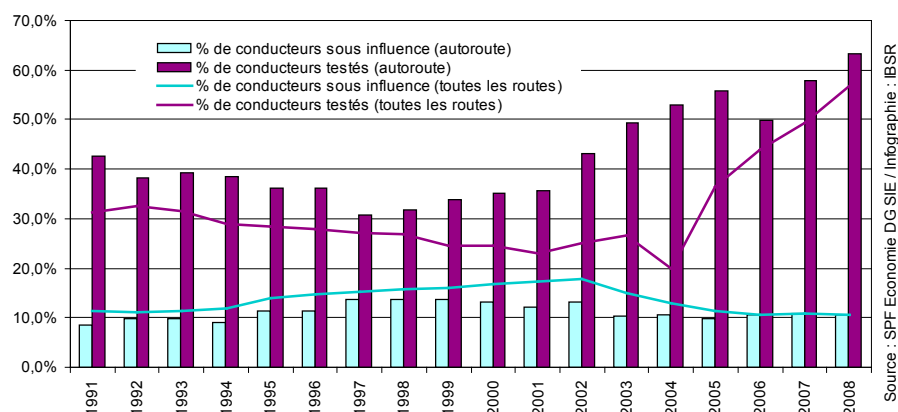
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

La police fédérale teste de plus en plus les conducteurs impliqués dans un accident corporel pour la conduite sous influence d'alcool. En 2008, près de 65% des conducteurs sont testés. Les tests sont donc de plus en plus systématiques et connaissent par conséquent un biais de sélection moindre. Cela a pour effet de faire augmenter le nombre de conducteurs testés positifs parmi ceux impliqués dans un accident corporel mais parallèlement de faire diminuer le pourcentage des conducteurs testés sous influence. Au-delà de 50% de conducteurs testés, un plancher semble atteint : 10,5% de conducteurs sous influence. Reste un autre biais de sélection, celui lié au fait qu'on ne peut faire souffler les conducteurs tués ou trop gravement blessés. Or, la littérature nationale⁸ et internationale⁹ nous indique clairement que le pourcentage de conducteurs sous influence parmi ceux impliqués dans un accident corporel grave est plutôt de l'ordre de 25%..

8. L'étude Belgian Toxicology and Trauma Study de 1996 montre que 28% des conducteurs admis au service des urgences à la suite de leur implication dans un accident corporel avaient un taux d'alcool supérieur à la limite légale autorisée.

9. Des estimations de l'observatoire européen de la sécurité routière font état de 25% de conducteurs sous influence parmi ceux impliqués dans un accident mortel.

Graphique 16:
Evolution du pourcentage de
conducteurs testés et positifs
sur autoroute et sur l'ensemble
du réseau routier (chiffres non
pondérés)



Le pourcentage de conducteurs testés est et a toujours (depuis 1991 en tous cas) été plus important sur autoroute que sur le reste du réseau. De ce fait, le pourcentage de conducteurs sous influence est logiquement (biais de sélection) aussi plus élevé sur les routes régionales et communales. Nous constatons d'ailleurs que depuis 2007, date à laquelle le pourcentage de conducteurs testés dépasse les 50% sur toutes les routes, le pourcentage de conducteurs positifs est identique sur les autoroutes et sur les autres routes. Il n'évolue pas depuis 2003 sur autoroute ni sur les autres routes depuis 2006. Les évolutions des années antérieures à 2003 ne sont pas analysées parce que trop dépendantes du faible pourcentage de conducteurs testés.

Tableau 30:
Evolution des accidents impliquant au moins un conducteur sous l'influence d'alcool et évolution du nombre de victimes de ces accidents- 1991-2008 (chiffres non pondérés)

Année	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Accidents	Gravité
1991	10	67	258	199	50
1992	10	68	280	216	46
1993	10	64	302	234	43
1994	10	79	289	226	44
1995	14	80	377	272	51
1996	12	74	337	267	45
1997	6	77	415	304	20
1998	23	92	419	329	70
1999	17	88	526	367	46
2000	4	94	484	383	10
2001	6	78	433	345	17
2002	10	85	497	379	26
2003	7	53	357	295	24
2004	5	61	423	322	16
2005	5	59	458	347	14
2006	4	60	465	361	11
2007	10	72	540	418	24
2008	9	104	546	452	20
2008 ch. pondérés	9	104	549	454	20
Moyenne 1998-2000	15	91	476	360	42
Moyenne 2006-2008	8	79	517	410	18
Evolution	-48%	-14%	+9%	+14%	-57%

Source : SPF Economie DG SIE/ Infographie : IBSR

En 2008, 9 personnes décédées ont été recensées comme étant victimes dans un accident impliquant au moins un conducteur testé sous influence sur autoroute. Ce chiffre est un chiffre minimum puisque les conducteurs blessés graves et tués ne sont que très rarement testés. A côté de ces 9 personnes tuées, 104 autres ont été grièvement blessées et 546 légèrement. Même si cela est lié à la hausse du nombre de conducteurs testés, il faut souligner que le nombre de blessés graves et légers n'a jamais été aussi élevé.

Tableau 31:
Nombre et pourcentage de conducteurs testés et positifs sur autoroute selon le type de véhicule – 2008 (chiffres pondérés)

Type d'utilisateur	Conducteurs sous influence d'alcool	Conducteurs testés	Conducteurs impliqués dans un accident corporel	% de conducteurs sous influence	% de conducteurs testés
Piétons	0	1	24	0,0%	4,1%
Vélos	0	0	1	NA	0,0%
Cyclomoteurs	0	1	2	0,0%	50,0%
Motocyclettes	8	82	182	9,7%	45,2%
Voitures	416	3087	4794	13,5%	64,4%
Camionnettes	35	429	640	8,2%	67,1%
Bus ou cars	0	13	19	0,0%	68,4%
Camions	5	731	1069	0,7%	68,4%
Autres	1	23	49	4,3%	46,7%
Inconnus	0	0	112		0,0%
Total	465	4369	6893	10,6%	63,4%

Source : SPF Economie DG SIE/ Infographie : IBSR

Les conducteurs de voiture sont clairement ceux qui roulent le plus sous influence. Il s'agit de 13,5% des automobilistes contre moins de 10% pour les motards et les conducteurs de camionnettes et de chiffres proches inférieurs à 1% pour les conducteurs de bus, cars et camions.

Tableau 32:
Nombre et pourcentage de conducteurs testés et positifs sur autoroute selon l'âge – 2008 (chiffres pondérés)

Age	Conducteurs sous l'influence d'alcool	Conducteurs testés	Conducteurs impliqués dans un accident corporel	% de conducteurs sous influence	% de conducteurs testés
De 18 à 24 ans	95	737	1082	12,9%	68,1%
De 25 à 29 ans	85	704	1031	12,1%	68,3%
De 30 à 34 ans	59	558	850	10,6%	65,7%
De 35 à 39 ans	62	551	801	11,2%	68,9%
De 40 à 44 ans	62	533	784	11,6%	68,0%
De 45 à 49 ans	37	415	632	8,9%	65,7%
De 50 à 54 ans	31	305	456	10,3%	66,9%
De 55 à 59 ans	17	256	383	6,7%	66,7%
De 60 à 64 ans	11	126	195	8,7%	64,8%
65 ans et plus	1	138	263	0,7%	52,3%
Inconnu	4	42	402	9,5%	10,4%
Total	465	4369	6893	10,6%	63,4%

Source : SPF Economie DG SIE/ Infographie : IBSR

Le pourcentage de conducteurs sous influence parmi les conducteurs impliqués dans un accident corporel ne connaît que de faibles différences de 18 à 54 ans. Il diminue certes avec l'âge mais l'écart entre les plus jeunes (13% pour les 18-24 ans) et les conducteurs de 50 à 54 ans est peu important (10%). Les pourcentages chutent par contre au-delà de 55 ans et encore plus au-delà de 65 ans.

Tableau 33:
Nombre et pourcentage de conducteurs testés et positifs sur autoroute selon le sexe – 2008 (chiffres pondérés)

Sexe	Conducteurs sous influence d'alcool	Conducteurs testés	Conducteurs impliqués dans un accident corporel	% de conducteurs sous influence	% de conducteurs testés
Homme	425	3398	5013	12,5%	67,8%
Femme	40	968	1568	4,2%	61,8%
Total	465	4369	6893	10,6%	63,4%

Source : SPF Economie DG SIE/ Infographie : IBSR

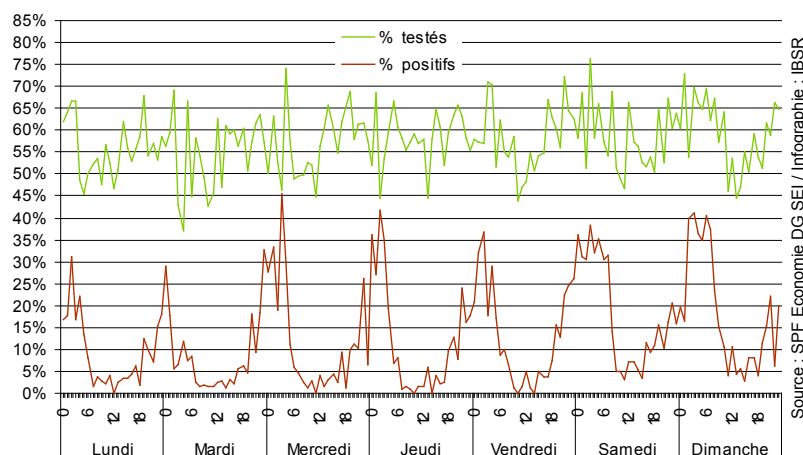
12,5% des hommes testés pour l'alcool lors d'un accident corporel sur autoroute ont eu un résultat positif, c'est bien plus que les femmes puisque « seul » 4,2% de celles-ci étaient sous influence.

Tableau 34:
Nombre et pourcentage de conducteurs testés et positifs sur autoroute selon la période de la semaine – 2008 (chiffres pondérés)

	Conducteurs sous influence d'alcool	Conducteurs testés	Conducteurs impliqués dans un accident corporel	% de conducteurs sous influence	% de conducteurs testés
Semaine jour	127	2680	4267	4,8%	62,8%
Semaine nuit	80	346	571	23,2%	60,6%
W-E jour	99	802	1266	12,4%	63,4%
W-E nuit	158	541	790	29,3%	68,4%
Total	465	4369	6893	10,6%	63,4%

Source : SPF Economie DG SIE/ Infographie : IBSR

Graphique 17:
Pourcentage de conducteurs testés et positifs sur autoroute selon le jour et l'heure – 2006 à 2008 (chiffres pondérés)



Source : SPF Economie DG SIE/ Infographie : IBSR

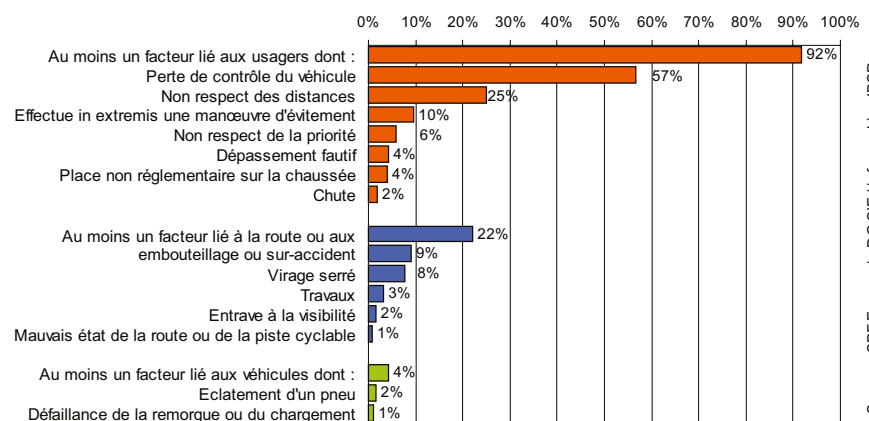
Le pourcentage de conducteurs sous influence évolue très fort tout au long de la semaine. Du lundi au vendredi de 6 à 18 h : le pourcentage de conducteurs positifs est inférieur à 5%. Après 19 h ce pourcentage passe souvent au-delà de 10% et dépasse même régulièrement les 30% entre 23 et 06h. Du vendredi 21h au samedi 7h du matin, plus d'un conducteur accidentés sur 5 est sous influence et ce sont même plus d'1 conducteur sur 3 qui sont positifs de minuit à 7h. La journée de samedi voit les pourcentages redescendre mais dès 16h plus de 10% des conducteurs sont sous influence. On passe à plus de 20% de 23 h à 8 h le dimanche matin avec des pics au-delà 30% de 2 à 7h.

6.2 Autres facteurs d'accidents

Le formulaire rempli par le policier lors d'un accident corporel lui donne l'opportunité de cocher dans une liste prédéfinie les facteurs « qui, à son avis, ont joué un rôle ». L'agent verbalisant ayant la possibilité de mentionner plus d'un facteur par usager (véhicule ou route) et par accident, le total des facteurs est supérieur à 100%.

Dans 9 accidents sur 10, le policier a mentionné au moins un facteur lié aux usagers comme ayant joué un rôle dans la survenue de l'accident. Dans 1 accident sur 5, un facteur lié à la route ou aux conditions de circulation a été coché et dans 4% des accidents un facteur lié aux véhicules ou au chargement a été cité. Le facteur de loin le plus fréquemment mentionné sur autoroute est la perte du contrôle du véhicule par un usager (57% des accidents). Le non respect des distances vient en seconde place avec 1 accident sur 4 concerné. Le trio de tête est clôturé par « un usager effectuant in extremis une manœuvre d'évitement (obstacle subit) » : 10%. Dans respectivement 9 et 8%, l'accident est lié à un embouteillage/sur accident et un virage serré.

Graphique 18:
Facteurs mentionnés comme ayant
joué un rôle dans les accidents
sur autoroute (2008, chiffres non
pondérés)

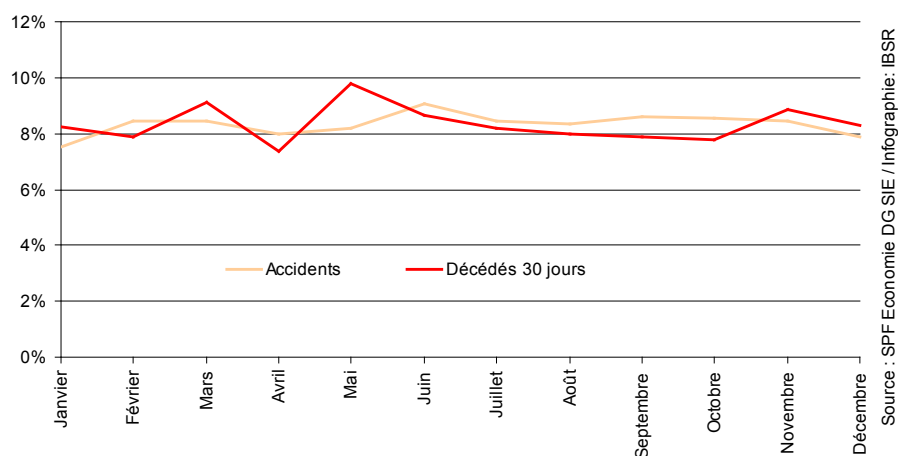


Source : SPF Economie DG SFE / infographie : IBSR

7. Accidents corporels selon la période

La répartition des décédés 30 jours et des accidents sur autoroute ne révèle que très peu de disparités selon le mois.

Graphique 19:
Répartition des accidents et
des décédés 30 jours selon le
mois (1999-2008; chiffres non
pondérés)



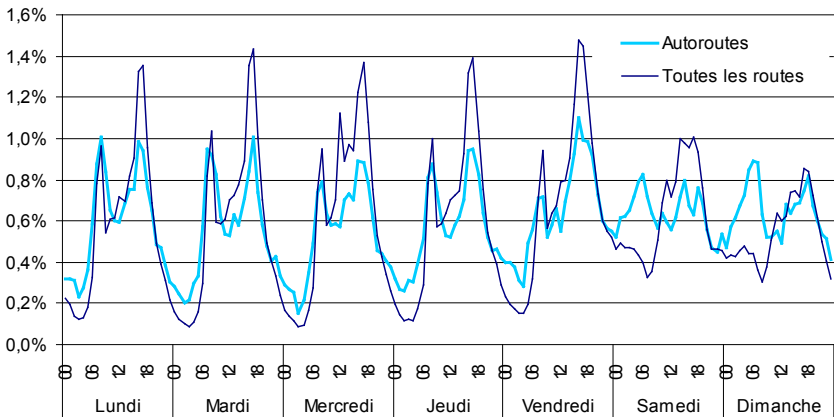
Note : Nous avons tenu compte du nombre de jours par mois dans les calculs effectués.

Tableau 35:
indicateurs principaux des accidents corporels selon la période de la semaine (2008 ; chiffres pondérés)

		Accidents corporels		Décédés 30 jours		Blessés graves		Blessés légers		Gravité
		Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	
Semaine	Jour	2139	57%	61	44%	504	48%	2579	58%	29
Semaine	Nuit	355	9%	20	14%	114	11%	373	8%	56
Weekend	Jour	774	21%	31	22%	268	26%	904	20%	40
Weekend	Nuit	502	13%	27	19%	161	15%	601	13%	54
Total		3771	100%	139	100%	1048	100%	4457	100%	37

Source : SPF Economie DG SIE/
Infographie : IBSR

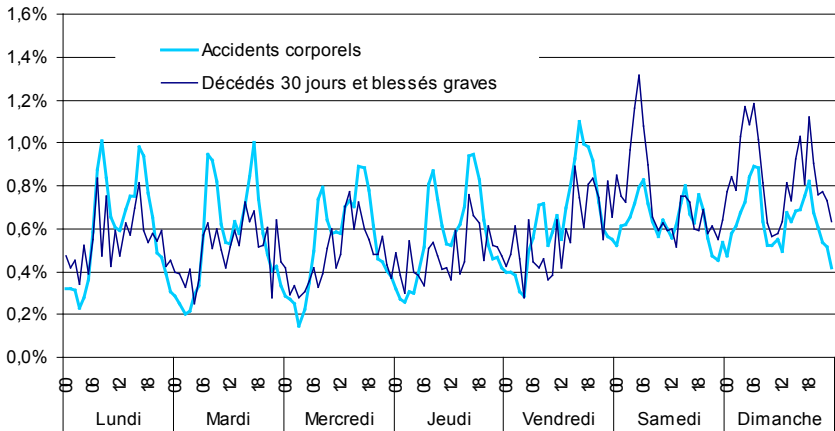
Graphique 20:
Répartition des accidents selon
le jour et l'heure sur autoroute et
sur toutes les routes (1999-2008;
chiffres non pondérés)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie: IBSR

Durant la semaine, il y a peu de différences dans la répartition des accidents sur et hors autoroute mis à part des amplitudes moindres sur autoroute (moins de pics aux heures de pointe mais des creux moins prononcés la nuit). Les deuxièmes parties des nuits de weekend sur autoroute sont par contre totalement différentes des deuxièmes parties de nuits de weekend hors autoroute. Sur autoroute, on observe un pic vers 6 h du matin qui n'existe pas hors autoroute. Le pic d'accident du dimanche matin est tel qu'il s'agit du moment du weekend qui connaît le plus d'accidents.

Graphique 21:
Répartition des accidents et des
décédés 30 jours et blessés graves
sur autoroute par jour et heure
(1999-2008; chiffres non pondérés)

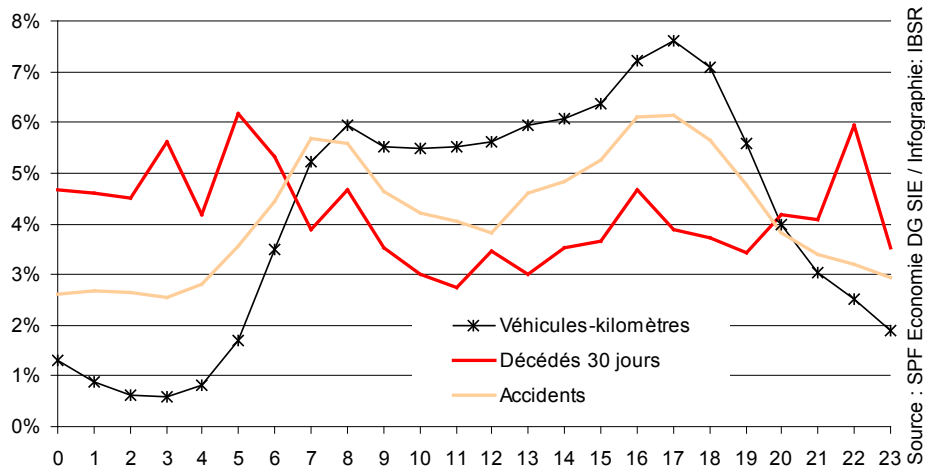


Source : SPF Economie DG SIE / Infographie: IBSR

La différence entre la répartition des accidents et la répartition des décédés 30 jours et blessés graves permet de repérer les périodes de la semaine connaissant les accidents les plus graves. Les deuxièmes parties de nuit de samedi et dimanche sont de loin les heures de la semaine où la gravité des accidents est la plus haute. Les autres nuits de la semaine connaissent aussi

des accidents relativement graves ainsi que la journée de dimanche qui a un taux de gravité des accidents important tout au long de la journée.

Graphique 22:
Répartition des accidents, des
décédés 30 jours et des véhicules-
kilomètres¹⁰ par heure pour une
journée moyenne (1999-2008
chiffres non pondérés)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie: IBSR

Dans le graphique ci-dessus, la ligne noire représente la répartition des kilomètres parcourus sur autoroute lors d'une journée moyenne. Nous repérons facilement les pics de trafic des heures de pointe du matin et surtout du soir. La ligne rose pâle donne la répartition des accidents corporels selon les heures. Cette répartition suit plus ou moins la structure des kilomètres parcourus mais nous constatons aisément que le risque d'accidents par kilomètre parcouru est plus faible entre 8 et 19h et plus important entre 22 et 6h du matin.

La dernière ligne représente la répartition horaire des décédés 30 jours. Cette répartition diffère fortement des deux précédentes. Les tués sont largement sur représentés par rapport aux kilomètres parcourus entre 21 et 6h. Les heures particulièrement critiques sont 22h et entre 3 et 6h du matin. A ces heures, le risque de décès par kilomètres parcourus est en effet beaucoup plus important qu'aux autres heures.

¹⁰ Estimation du SPF Mobilité datant de 2005



8. Conclusion

Directive européenne

Le rapport thématique autoroutes cadre avec les préparations de l'intégration de la directive européenne 2008/96/EG relative à la gestion de la sécurité routière de l'infrastructure routière. Dans ce contexte, il faut prendre les mesures nécessaires en vue d'effectuer des audits en matière de sécurité routière sur le réseau routier transeuropéen. A cette fin, tous les pays membres doivent réunir des données concernant les accidents mortels survenus sur le réseau routier.

La Belgique au sein de L'UE

Au sein de l'Union européenne des Quinze, les quinze premiers pays qui ont adhéré à l'Union européenne, la Belgique est le pays qui obtient les moins bons résultats sur le plan de la sécurité routière sur autoroute. La Belgique est dernière du classement concernant presque tous les paramètres relatifs aux décédés 30 jours, comme le risque de décès et le pourcentage de décès sur autoroutes. De plus, nous remarquons que depuis 1991, le nombre de décès 30 jours en Belgique ne diminue pas plus vite que dans les autres pays de l'Union européenne des Quinze. Il sera nécessaire de remédier à cela à l'avenir si nous ne souhaitons plus occuper la dernière place.

Le nombre élevé de bretelles d'accès et de sortie par kilomètre d'autoroute, l'importante intensité de circulation et le grand nombre de camions transitant par la Belgique sont des explications possibles du mauvais classement de la Belgique. . Puisque la Belgique connaît un des plus haut risques de décès par kilomètres parcourus en EU15 non seulement sur autoroute mais aussi sur les autres routes, les mauvais résultats belges sur autoroute sont aussi à mettre en lien avec des caractéristiques belges non propres au réseau primaire. Une étude approfondie est indispensable pour vérifier ces explications éventuelles.

Etats-Généraux de la Sécurité Routière (EGSR)

Les EGSR ambitionnent de diminuer, en 2010, le nombre de décédés 30 jours de 50% par rapport à la moyenne de référence 1998-2000. Le nombre de décédés 30 jours sur autoroute a diminué de 31% de cette période de référence à 2008. Cette diminution est assez similaire à celle rencontrée hors autoroute (-29%) mais l'objectif des EGSR ne semble plus être réalisable tant sur qu'hors autoroute.

Les autoroutes diffèrent quand même tellement des autres routes que l'extrapolation de l'objectif général des EGSR vers les autoroutes n'est pas évident. Les autoroutes se distinguent des autres routes par une limitation de vitesse élevée, l'absence d'usagers faibles et un aménagement de voiries particulier comme l'absence de carrefours et une séparation entre les deux voies de circulation. De ce fait, certains types d'accidents se produisent plus souvent sur autoroute. C'est le cas des accidents d'un véhicule seul.

Statistiques de base

En 2008, on a enregistré 3750 accidents corporels sur les autoroutes belges, lors desquels il y a eu 139 décédés 30 jours, environ 1050 blessés graves et 4450 blessés légers. Le pourcentage de décédés 30 jours sur autoroute par rapport au nombre total de morts sur les routes s'élève à 15% tandis que le pourcentage d'accidents corporels est de 8%. La part de décès 30 jours et d'accidents sur autoroute a beaucoup augmenté depuis 1991, respectivement de 15 et de 50%. Ceci reflète le fait qu'au cours de ces 18 dernières années, le nombre de morts et d'accidents corporels a moins vite diminué sur autoroute qu'hors autoroute.

Le pourcentage grandissant d'accidents corporels et de décès 30 jours sur autoroute est exclusivement dû aux évolutions négatives survenues dans les années 1990. Car les diminutions observées entre 2000 et 2008 sont fortes similaires sur et hors autoroute. Ceci ne vaut pas seulement pour les décédés 30 jours et les accidents corporels mais aussi pour les blessés légers. Seule l'évolution des blessés graves est différente et est donc la plus inquiétante. Alors que le nombre de blessés graves hors autoroute a diminué de presque 70% depuis 1991, le nombre de blessés graves sur autoroute a augmenté de presque 10%.

Voyageurs-kilomètres

Le pourcentage grandissant de décédés 30 jours et d'accidents sur autoroute est lié aux voyageurs-kilomètres qui ont augmenté, depuis 1991, de 47% sur les autoroutes et de « seulement » 19% hors autoroute.

La période 2000-2004

La période la plus remarquable pour les autoroutes est 2000-2004. Après que le nombre de victimes sur autoroute a augmenté durant la décennie 90, nous remarquons une diminution spectaculaire de toutes les catégories de victimes de 2000 à 2004 : -48% pour les décédés 30 jours, -38% pour les blessés graves et -29% pour les blessés légers. Pour chaque catégorie de victime, cette diminution impressionnante survenue pendant seulement cinq ans est supérieure à l'évolution qui a eu lieu pendant 18 ans, soit de 1991 à 2008 : -31% pour les décès 30 jours, +8% pour les blessés graves et +19% pour les blessés légers.

Cette période coïncide avec le premier plan d'action 2000-2004 qui établissait des objectifs clairs, chiffrés et ambitieux en matière de contrôle de vitesse, de ceinture, de conduite sous influence, etc. Ce nouvel élan a été largement relayé dans les médias. Le comportement des usagers a pu être influencé par ces mesures mais nous ne pouvons pas le démontrer par manque de données chiffrées.

Gravité, risque de décès et risque d'accident

Les autoroutes se caractérisent par une gravité élevée des accidents corporels, un faible risque d'accident et un faible risque de décès. Ces caractéristiques ne se contredisent pas. Il y a six fois moins d'accidents corporels par voyageur-kilomètre sur autoroute qu'hors autoroute et il y a trois fois moins de décès par voyageur-kilomètre. Mais en cas d'accident, le risque est deux fois plus élevé qu'il y ait des morts de la route.

De 1991 à 2008, le nombre d'accidents corporels et de décès 30 jours a respectivement augmenté de 24% et diminué de 31%. La gravité a ainsi chuté de 44%. Le risque d'accident a diminué de 25% et le risque de décès de 50%.

La Région flamande et la Région wallonne

Le trafic autoroutier s'est développé plus vite en Région wallonne qu'en Région flamande. L'augmentation, au niveau national, de 47% du nombre voyageurs-kilomètres sur autoroute depuis 2001 provient d'une augmentation d'un peu plus de 40% en Région flamande et d'une hausse de presque 60% en Région wallonne.

Il est étonnant de constater que cela n'a pas amené une plus grande augmentation du nombre d'accidents corporels en Wallonie. Les accidents corporels ont augmenté de 25% dans les deux Régions. Il y a pourtant une différence en ce qui concerne le nombre de décès 30 jours. La baisse de 31% au niveau national provient de la diminution de 45% en Région flamande et de la diminution de 4% en Région wallonne. Les rôles sont pourtant inversés lorsqu'on en vient aux blessés graves. Depuis 1991, on note, pour les blessés graves, une augmentation de 22% en Région flamande et une baisse de 5% en Région wallonne. Ces chiffres indiquent une dynamique particulière au sein de chaque Région, sans pour autant attribuer une meilleure évolution à telle ou telle région. Étudier les raisons de la meilleure évolution en Wallonie des blessés graves par rapport à celle des décédés 30 jours et du phénomène inverse en Flandre amènerait différents points de vue sur la dynamique spécifique de chaque Région. En règle générale, on distingue, au fil des années, de plus importantes fluctuations en Région flamande qu'en Région wallonne. La diminution de 58% du nombre de décédés 30 jours en Flandre au cours de la période 2000-2004 « limitée » à 30% en Wallonie, en est le plus bel exemple.

Gravité, risque de décès dans les Régions

En raison de l'évolution similaire des accidents corporels mais aussi du fait que le nombre de décédés 30 jours a plus diminué en Région flamande qu'en Région wallonne, la diminution de la gravité en Région flamande est plus marquée. Au début des années 1990, la gravité des accidents corporels était plus ou moins similaire dans les deux Régions. En 2008, elle a diminué d'un tiers en Flandre.

La différence de gravité dans les deux Régions explique aussi pourquoi le risque d'accident était presque le même dans les deux Régions alors que le risque de décès était plus d'un tiers plus bas en Flandre.

Catégorie d'usagers des victimes

Le classement des victimes selon la catégorie d'usagers est le suivant : occupants de voitures (80%), occupants de camionnettes (9%), occupants de camions (5%) et motocyclistes (4%) et une catégorie restante avec entre autres les piétons (2%). En 1991, les occupants de voitures dominaient déjà le classement. Depuis cette année-là, on constate deux grandes augmentations de pourcentages : une augmentation de 50% des occupants

de camionnettes victimes de la route et une augmentation d'environ 75% des motocyclistes victimes de la route.

Dans les accidents impliquant des camionnettes, il y a autant de décès dans les camionnettes que pour l'autre partie impliquée ; dans les accidents de camion, il y a pour chaque décès dans la cabine du camion, deux décès pour l'autre partie concernée.

L'opposant selon la catégorie d'usager

Tout d'abord, il est frappant de constater que dans beaucoup d'accidents corporels sur autoroute, la victime a eu un accident corporel seul. C'est souvent le cas chez les motocyclistes, les occupants de voitures et de camionnettes. Et cela vaut aussi pour un tiers des occupants de camions victimes de la route. Il n'est pas étonnant de remarquer que pour ces victimes-là et pour les occupants d'autobus/d'autocar victimes de la route, le camion est l'opposant dans la majorité des cas étant donné que les motos et les voitures ont souvent une masse trop petite pour qu'elles représentent une menace pour les occupants de camions et d'autobus/d'autocars.

Age, sexe et pays d'immatriculation du véhicule

Si nous regardons l'âge et le sexe des victimes d'accidents de la circulation, nous n'apprenons pas grand-chose de surprenant. Le nombre de victimes par catégorie d'usager et catégorie d'âge reflète vraisemblablement l'utilisation de chaque type de véhicule par les différentes catégories d'âge, tout comme le nombre de victimes par catégorie de véhicule et sexe reflète l'utilisation de chaque type de véhicule par chaque sexe.

Ce sont chez les personnes âgées entre 18 et 29 ans que l'on rencontre le plus de victimes d'accidents de voiture. Six victimes d'accidents de voitures sur dix sont des hommes.

17% des conducteurs impliqués dans un accident de la circulation ont un véhicule qui n'est pas immatriculé en Belgique.

Type de la première collision

La première collision est évidemment primordiale pour déterminer le type de l'accident. Sur autoroute, deux types de première collision recouvrent 83% des accidents : les accidents d'usager seul et les accidents de deux véhicules se percutant par l'arrière ou en parallèle.

Les accidents d'usager seul

Dans 42% des accidents, la première collision concerne un usager seul percutant un obstacle hors chaussée. Si l'on y ajoute les accidents d'un usager seul contre un obstacle sur la chaussée et les accidents d'usager seul sans obstacle (p.e. chute), c'est près d'un accident corporel sur 2 sur autoroute qui débute par une collision d'un seul usager. Par ailleurs, la gravité de ces accidents est plus grande puisqu'ils occasionnent 56% des décès sur autoroute. Ces accidents sont plus fréquents chez les motards (52% des accidents de motos) et les automobilistes (46%) que chez les conducteurs de camionnettes (34%) ou de camions (18%). Ils se produisent plus fréquemment de nuit, le week-end, quand les conditions de circulation sont difficiles (verglas, neige, chaussée humide) et évidemment il y a eu perte de contrôle du véhicule dans la grande majorité des cas (90%). Au niveau des caractéristiques des conducteurs impliqués dans ces accidents, relevons une sur représentation des jeunes conducteurs (18-29 ans), des conducteurs roulant sous influence d'alcool ainsi que des femmes.

Le rail de sécurité non franchi est l'obstacle le plus souvent rencontré hors chaussée (53%), suivi de loin par un mur ou une construction (9%), une

barrière franchie (8%) et un arbre (7%). Sur la chaussée, l'obstacle le plus fréquent est un « objet ou chargement versé » (31%), un îlot directionnel ou une bordure (30%), une signalisation de travaux ou chantier (22%) et un animal en liberté (10%).

Les collisions par derrière ou en parallèle

Les accidents débutant par une collision par l'arrière ou en parallèle représentent 34% des accidents corporels et 27% des décédés 30 jours. Au contraire des accidents de véhicules seuls, les accidents par l'arrière ou en parallèle concerne bien plus les bus et cars (74% des accidents impliquant des bus et de cars), les camions (51%) et les camionnettes (45%) que les voitures (35%) et les motos (25%). En conséquence, les conducteurs de ces accidents sont plus souvent des hommes d'âges actifs. Dans 61% des cas, les distances de sécurité n'ont pas été respectées et dans 18% (contre 9% pour les autres accidents) l'accident fait suite à un embouteillage ou à un autre accident.

Accidents spécifiques

Certains accidents sont plus ou moins spécifiques aux autoroutes. Il s'agit des accidents faisant suite à un embouteillage ou à un autre accident, des accidents sur des lieux de travaux, des accidents dans les tunnels, des accidents avec aquaplaning et des médiatiques accidents avec conducteurs fantômes. Ces derniers, heureusement très rares, sont de loin les plus dangereux. Les accidents sur chantier ont aussi une gravité plus importante que les autres accidents sur autoroute, tous les autres types d'accidents « spécifiques » connaissent des gravités moindres.

Conduite sous influence d'alcool

Tout comme sur le réseau secondaire, les conducteurs impliqués dans des accidents corporels sont de plus en plus souvent testés pour l'alcoolémie sur autoroute. Le pourcentage se stabilise autour de 10,5% de conducteur sous influence. Une dizaine de morts dans des accidents impliquant au moins un conducteur sous influence ont été enregistrés en 2008, une centaine de personnes gravement blessées et plus de 500 légèrement blessées. Ces chiffres étant un minimum puisque le taux d'alcoolémie des conducteurs trop gravement blessés ou tués est inconnu. Les conducteurs de voiture sont les plus souvent sous influence (13,5%) devant les motards (9,7%) et les conducteurs de camionnettes (8,2%). Les conducteurs de camions, bus et cars sont exceptionnellement testés positifs.

Le pourcentage de jeunes conducteurs testés positifs est légèrement supérieur à celui des plus âgés mais jusque 55 ans les écarts sont peu importants. La conduite sous influence est par contre clairement un problème masculin et bien plus de nuit que de jour et plus du week-end que de semaine.

Autres facteurs des accidents

Dans 9 accidents sur 10, un facteur lié aux usagers a été mentionné. Les deux facteurs principaux sont la perte de contrôle du véhicule (57%) et le non respect des distances entre usagers (25%). Dans 1 accident sur 5, un facteur lié à la route ou aux conditions de circulation a été mentionné. Dans 9% des accidents, il y avait un embouteillage ou un autre accident, et dans 8% un virage serré a joué un rôle dans la survenue de l'accident.

Les accidents par mois, jour et heure

La répartition des accidents et des tués est relativement homogène au fil des saisons et elle est aussi moins fluctuante qu'en dehors des autoroutes au fil des heures et des jours de la semaine. Du lundi au vendredi, on retrouve une répartition liée aux pics de circulation des heures de pointe. Au niveau

des week-ends, les deuxièmes parties de nuits (samedi de minuit à 6h du matin et dimanche de minuit à 7h) sont particulièrement dangereuses. On y dénombre énormément d'accidents (autant qu'à certaines heures de pointe en semaine !) et encore plus de tués. Ce sont clairement des périodes qui doivent faire l'objet de toutes les attentions et d'analyse spécifique quant aux types d'accidents qui s'y produisent (on imagine que la vitesse, la fatigue, l'alcool, la drogue sont des éléments clés dans ces accidents).

Les pistes non investiguées

Les données d'activité de la police sur autoroute pourraient éclairer certaines évolutions remarquables nous ne disposons malheureusement pas jusqu'à présent de données suffisamment détaillées pour effectuer de telles analyses., Les formulaires de déclaration d'accidents ne permettent pas d'établir les facteurs précis des accidents, mais si l'on veut pouvoir faire des recommandations précises, nous ne pourrons pas faire l'économie d'une analyse en profondeur des accidents.

Les manœuvres effectués par les véhicules impliqués dans les accidents ne sont pas clairement identifiables avec le formulaire actuel, ici encore une analyse spécifique devrait nous permettre d'en savoir un peu plus.

Une analyse des Procès-verbaux d'accidents mortels de 2008 est en cours et permettra, on l'espère, de fournir des recommandations entre autres au niveau de la prévention et de la collecte des données.



TABLEAUX ET GRAPHIQUES

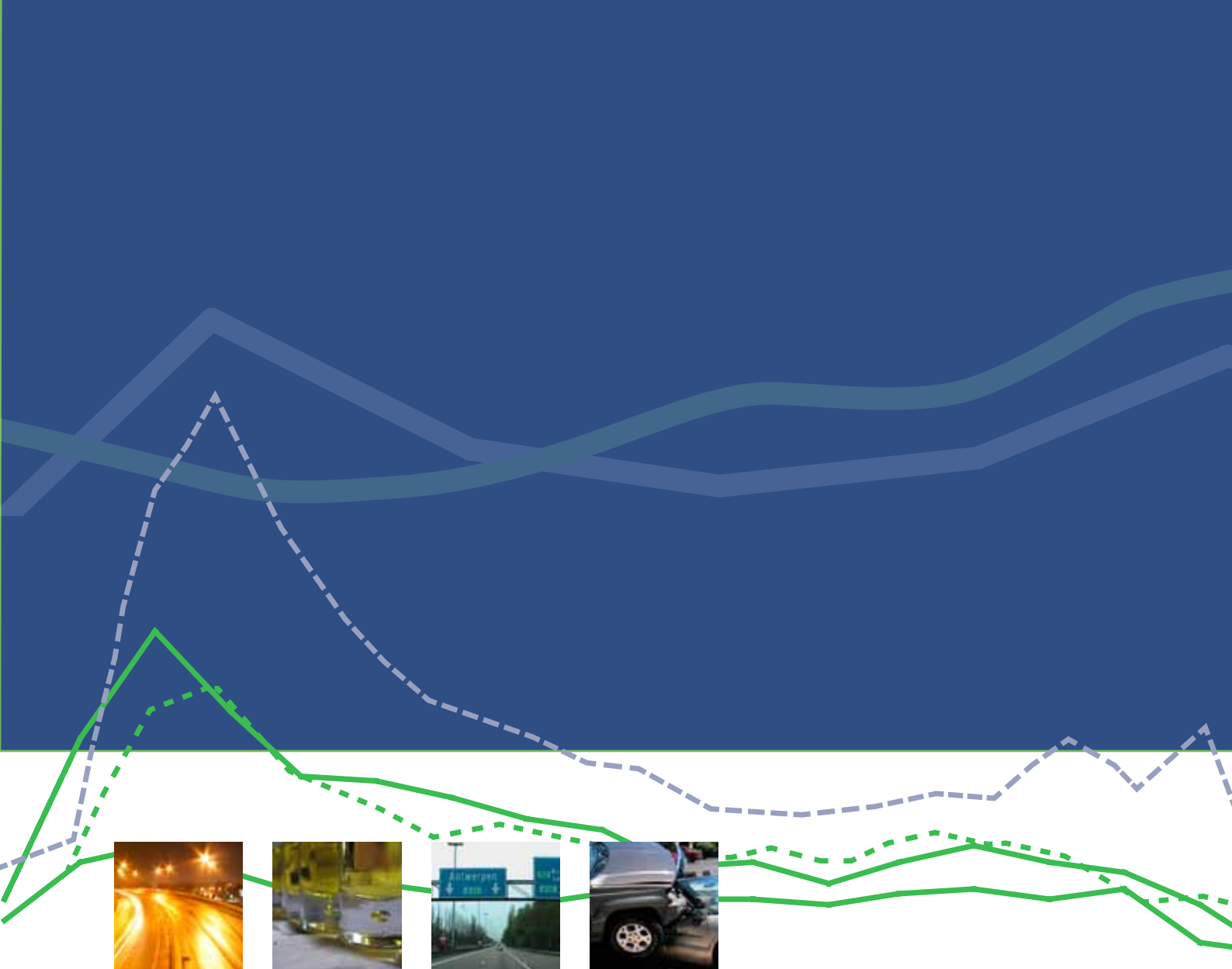
TABLEAUX

Tableau 1:	Evolution des indicateurs-clés sur autoroute (chiffres non pondérés).....	10
Tableau 2:	Evolution des véhicules-kilomètres, des voyageurs-kilomètres, de la longueur du réseau routier, du risque d'accident et du risque de mort sur et hors autoroute (chiffres non pondérés)	10
Tableau 3:	Evolution des principaux indicateurs sur autoroute par région (chiffres non pondérés)	14
Tableau 4:	Evolution des véhicules-kilomètres, des voyageurs-kilomètres, de la longueur du réseau routier, du risque d'accident et du risque de mort sur autoroute (chiffres non pondérés)	16
Tableau 5:	Le nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours et la gravité des accidents corporels dans les 3 Régions, sur autoroute et sur tous les types de route (2008 ; chiffres pondérés). La proportion (%) des principaux indicateurs sur autoroute en comparaison avec toutes les routes.....	18
Tableau 6:	Une comparaison entre les pays de l'Union européenne des Quinze (UE 15) Le nombre de décédés 30 jours et d'accidents corporels sur autoroute. Le nombre de décédés 30 jours sur autoroute par million d'habitants et par millier de kilomètres de réseau autoroutier, et le pourcentage de décédés 30 jours sur autoroute.....	21
Tableau 7:	Evolution du nombre de décédés 30 jours sur autoroute par catégorie d'usager de la route (chiffres non pondérés)	24
Tableau 8:	Evolution du nombre de blessés graves sur autoroute par catégorie d'usager de la route (chiffres non pondérés)	24
Tableau 9:	Evolution du nombre de blessés légers sur autoroute par catégorie d'usager de la route (chiffres non pondérés)	26
Tableau 10:	Evolution du nombre de décédés 30 jours dans des accidents impliquant des camionnettes, des camions, subdivisé en occupants de ces véhicules et autres catégories d'usagers impliqués dans l'accident corporel (chiffres non pondérés)	28
Tableau 11:	Évolution du nombre d'accidents corporels impliquant au moins un piéton, un motocycliste, un automobiliste, etc. (1991-2008, non pondéré).....	30
Tableau 12:	Part des accidents impliquant au moins un piéton, un motard, un automobiliste, etc. parmi l'ensemble des accidents corporels sur autoroute (2008, pondéré).....	30
Tableau 13:	Les opposants aux victimes selon la catégorie d'usager de la route de la victime (2008 ; chiffres pondérés)	32
Tableau 14:	Nombre de victimes (décédés 30 jours, blessés graves et blessés légers) sur autoroute par catégorie d'âge et catégorie d'usager de la route (2008 ; chiffres pondérés).....	34
Tableau 15:	Pays d'immatriculation du véhicule des conducteurs impliqués (2008 ; chiffres pondérés), tous les véhicules autorisés sur autoroute inclus	36
Tableau 16:	Nombre de victimes d'accidents de camions sur autoroute selon le pays où le camion a été immatriculé (2008 ; chiffres pondérés).....	36
Tableau 17:	Indicateurs-clés selon le type de la première collision (2008 ; chiffres pondérés)	38
Tableau 18:	Indicateurs-clés selon le type de la première collision, pourcentages (2008 ; chiffres pondérés).....	38
Tableau 19:	Accident impliquant au moins un piéton, au moins une moto, au moins une voiture, etc. selon le type de la première collision (2008 ; chiffres pondérés)	39
Tableau 20:	Accident impliquant au moins un piéton, au moins une moto, au moins une voiture, etc. selon le type de la première collision, pourcentages (2008; chiffres pondérés).....	39
Tableau 21:	Nombre et pourcentage d'accidents corporels d'un véhicule seul par catégorie d'usager de la route (2008 ; chiffres pondérés)	40
Tableau 22:	Caractéristiques des accidents d'un véhicule seul	40

Tableau 23: Caractéristiques des conducteurs impliqués dans les accidents d'un véhicule seul	41
Tableau 24: Nombre et pourcentage d'accidents par l'arrière (ou en parallèle) (2008 ; chiffres pondérés)	41
Tableau 25: Caractéristiques des accidents par l'arrière (ou en parallèle) (2008 ; chiffres pondérés)	42
Tableau 26: Indicateurs-clés de quelques types d'accidents corporels spécifiques au autoroute (1999-2008 ; chiffres non pondérés)	42
Tableau 27: Indicateurs-clés de certains types d'accidents corporels spécifiques sur autoroute (1999-2008 ; chiffres non pondérés). Pourcentages de chaque accident spécifique par rapport au nombre total d'accidents corporels	42
Tableau 28: Evolution des types d'accidents corporels spécifiques (chiffres non pondérés) 43	
Tableau 29: Evolution du nombre et du pourcentage de conducteurs testés et positifs sur autoroute (chiffres non pondérés)	45
Tableau 30: Evolution des accidents impliquant au moins un conducteur sous l'influence d'alcool et évolution du nombre de victimes de ces accidents- 1991-2008 (chiffres non pondérés)	46
Tableau 31: Nombre et pourcentage de conducteurs testés et positifs sur autoroute selon le type de véhicule – 2008 (chiffres pondérés)	47
Tableau 32: Nombre et pourcentage de conducteurs testés et positifs sur autoroute selon l'âge – 2008 (chiffres pondérés)	47
Tableau 33: Nombre et pourcentage de conducteurs testés et positifs sur autoroute selon le sexe – 2008 (chiffres pondérés)	48
Tableau 34: Nombre et pourcentage de conducteurs testés et positifs sur autoroute selon la période de la semaine – 2008 (chiffres pondérés)	48
Tableau 35: Indicateurs principaux des accidents corporels selon la période de la semaine (2008 ; chiffres pondérés)	51

GRAPHIQUES

Graphique 1: Evolution des victimes et des voyageurs-kilomètres sur autoroute	12
Graphique 2: Evolution des victimes et des voyageurs-kilomètres hors autoroute	12
Graphique 3: Evolution de la gravité des accidents, en et hors autoroute (chiffres non pondérés).....	13
Graphique 4: Evolution du nombre de victimes et de voyageurs-kilomètres parcourus sur autoroute en Région Flamande.....	16
Graphique 5: Evolution du nombre de victimes et de voyageurs-kilomètres parcourus sur autoroute en Région wallonne	17
Graphique 6: Evolution de la gravité des accidents sur autoroute selon la région.....	18
Graphique 7: Evolution de la gravité des accidents selon la province (et pour la Région de Bruxelles-Capitale)	19
Graphique 8: Risque de décès sur autoroute (exceptionnellement calculé comme le nombre de décédés 30 jours par milliard de véhicules-kilomètres parcourus) dans différents pays européens.....	20
Graphique 9: Evolution des décédés 30 jours et des véhicules-kilomètres en Belgique en comparaison de quelques pays européens.....	20
Graphique 10: Evolution du nombre de victimes selon le type d'usager (occupants).....	26
Graphique 11: Répartition des victimes (occupants) selon le type d'usagers sur autoroute (2006-2008 chiffres non pondérés)	27
Graphique 12: Évolution (de 1998-2000 à 2006-2008) du nombre de décédés 30 jours et de victimes dans les accidents impliquant au moins un... ..	28
Graphique 13: Part de chaque opposant selon le moyen de locomotion de la victime (2008, chiffres pondérés)	32
Graphique 14: Le risque total de décès selon le type d'usager (c.à.d. décédés 30 jours (occupants et opposants) par milliard de véhicules-kilomètres parcourus)	33
Graphique 15: Part d'hommes et de femmes parmi les victimes sur autoroute selon le type d'usagers (2008; chiffres pondérés)	34
Graphique 16: Evolution du pourcentage de conducteurs testés et positifs sur autoroute et sur l'ensemble du réseau routier (chiffres non pondérés).....	46
Graphique 17: Pourcentage de conducteurs testés et positifs sur autoroute selon le jour et l'heure – 2006 à 2008 (chiffres pondérés)	48
Graphique 18: Facteurs mentionnés comme ayant joué un rôle dans les accidents sur autoroute (2008, chiffres non pondérés)	49
Graphique 19: Répartition des accidents et des décédés 30 jours selon le mois (1999-2008; chiffres non pondérés)	50
Graphique 20: Répartition des accidents selon le jour et l'heure sur autoroute et sur toutes les routes (1999-2008; chiffres non pondérés)	51
Graphique 21: Répartition des accidents et des décédés 30 jours et blessés graves sur autoroute par jour et heure (1999-2008; chiffres non pondérés)	51
Graphique 22: Répartition des accidents, des décédés 30 jours et des véhicules-kilomètres par heure pour une journée moyenne (1999-2008 chiffres non pondérés)	52



Institut Belge pour
la Sécurité Routière

jesuispour.be ➤