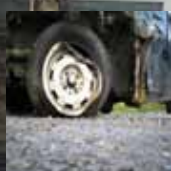
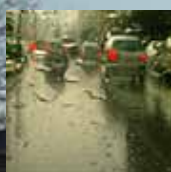
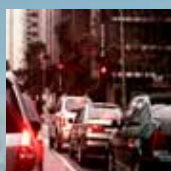


IBSR

L'OBSERVATOIRE
POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La sécurité routière en Région de
Bruxelles-Capitale

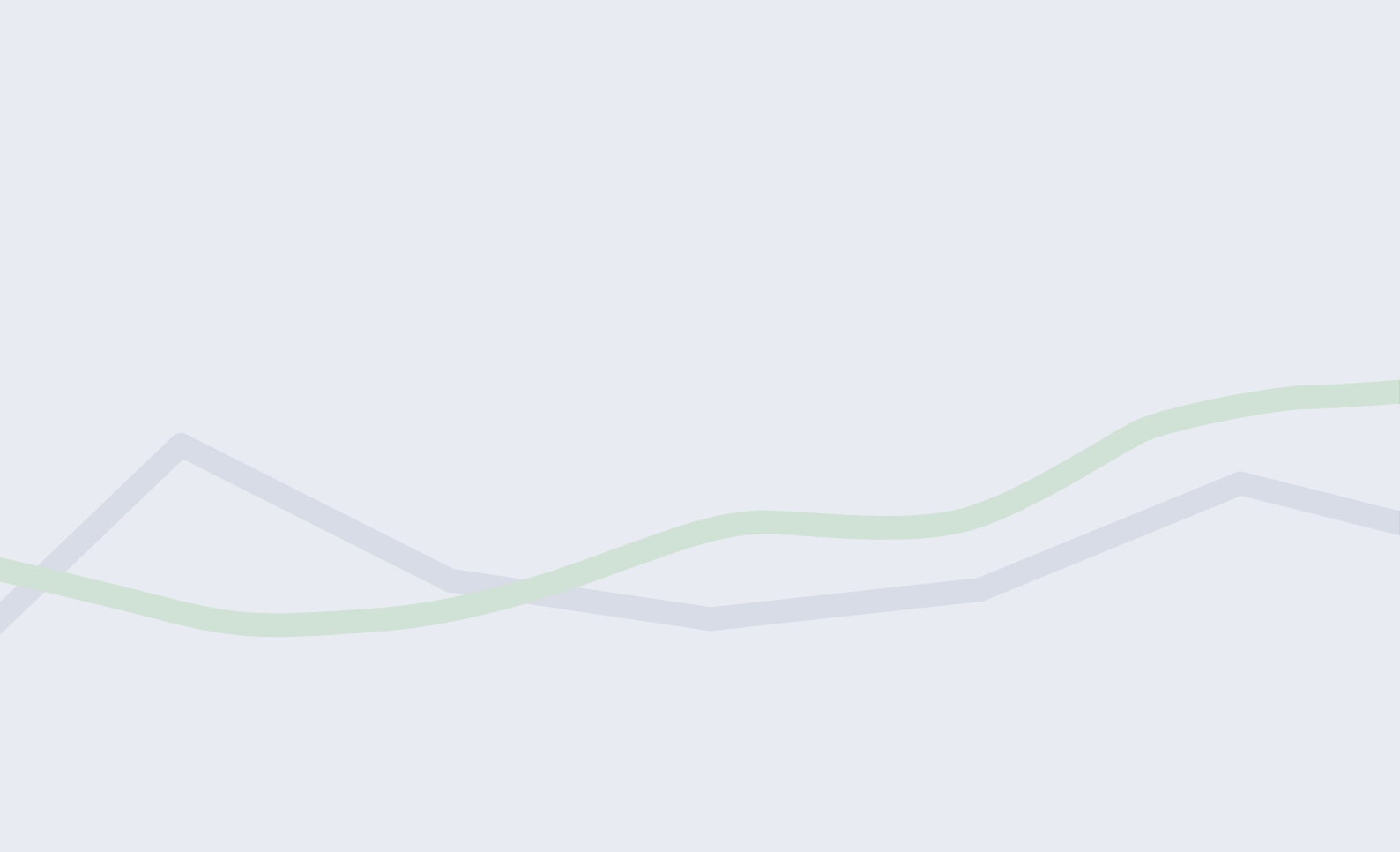
2000 - 2007



jesuis**pour**.be ➡



Institut Belge pour
la Sécurité Routière



Auteurs: Y. Casteels & N. Nuyttens
Editeur responsable: P. Derweduwen

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

Table des matières

Résumé	4
Accidents corporels de la circulation en Région de Bruxelles-Capitale.....	8
1. Evolution du nombre d'accidents corporels et de victimes.....	9
1.1. Evolution des décédés 30 jours	9
1.2. Gravité des accidents.....	14
1.3. Evolution du nombre de blessés légers et de blessés graves	16
1.4. Evolution des accidents corporels	17
2. Accidents selon le moment.....	19
2.1. Accidents selon le mois.....	19
2.2. Accidents selon le moment de la semaine	24
3. Accidents selon le lieu.....	26
3.1. Les accidents sur autoroute.....	26
3.2. Les accidents en et hors agglomération.....	28
3.3. Les accidents en section courante et en croisement	30
4. Victimes d'accidents	32
4.1. Victimes selon l'âge et le sexe.....	32
4.2. Victimes par type d'utilisateur	34
4.3. Victimes selon le type d'utilisateur et l'âge	35
5. Caractéristiques des accidents	40
5.1. Types d'accidents	40
5.2. Qui entre en collision avec qui?	44
5.3. Risque d'accident mortel des différents types d'utilisateurs.....	48
5.4. Accidents selon les conditions atmosphériques	50



Résumé

Par rapport à l'année 2006, l'année 2007 est, pour la Belgique, une année de stagnation si l'on regarde le nombre de tués 30 jours enregistrés (1069 en 2006 et 1067 en 2007)¹. Ce qui correspond à la baisse la plus petite depuis 2001. Nous verrons que cette constatation ne vaut pas pour la Région de Bruxelles-Capitale, qui globalement voit la situation se dégrader sur ses routes puisqu'à la fois les accidents, les blessés et les tués voient leur nombre grossir entre 2006 et 2007.

En 2007, la Région de Bruxelles-Capitale a enregistré un peu plus de 4000 accidents. Ces accidents ont causé 4854 blessures légères, 244 blessures graves et 31 décès. En terme d'évolution, la situation est plutôt à la dégradation : le nombre d'accidents et de blessés légers augmentent chaque année depuis 2004 et se trouvent aux mêmes niveaux que ceux observés au milieu des années nonante. Le nombre de blessés graves est globalement sur la bonne voie (-15,3% par rapport à la moyenne des années 1998, 1999 et 2000) toutefois l'année 2007 marque une forte remontée par rapport à l'année 2006 (+30%). La même conclusion vaut aussi pour les décédés 30 jours : diminution très intéressante entre la moyenne 1998-2000 et 2007 (-29,5%) mais malheureusement augmentation entre 2006 et 2007 (+19,2%). Ces évolutions en pourcentages sont évidemment à prendre avec beaucoup de prudence puisque les chiffres bruts sont très petits.

Pour ce qui est de la répartition temporelle, l'année 2007 se caractérise par une proportion importante d'accidents graves de mars à juillet. Les heures de pointe de mi-journée sont plus marquées à Bruxelles que dans le reste du pays alors qu'au contraire les accidents sont moins fréquents le weekend. En 2007, la gravité des accidents (tués par 1000 accidents corporels enregistrés) du weekend (30) est trois fois plus importante que la gravité des accidents se produisant les journées de semaine (10) et six plus importantes que celles des nuits de semaine et des journées de weekend (5).

Comparant les quelques kilomètres d'autoroute appartenant à la région de Bruxelles-Capitale avec les autoroutes des deux autres régions, nous constatons que le risque d'accidents (accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus) est plus conséquent à Bruxelles. Toutefois, ce surrisque est sans doute aussi à mettre en lien avec

1. Les chiffres sont issus de la banque de données du SPF Economie, Direction Générale Statistiques et Information Economique (DG SIE) telle que disponible au moment de l'impression de ce document. Normalement, ils sont définitifs mais ils peuvent encore faire l'objet d'éventuelles corrections par la DG SIE.

la densité de trafic très importante sur le ring bruxellois. En agglomération, la gravité des accidents est similaire en Flandre et à Bruxelles mais deux fois plus importante en Wallonie. Bruxelles se caractérise par un grand nombre d'accidents en croisement mais tout comme pour les deux autres régions, ce sont les accidents en section qui sont les plus dangereux et pour lesquels on enregistre le plus de décès.

Les victimes à Bruxelles sont fort différentes de celles des deux autres régions. Si, en effet, on retrouve un pic de blessés graves et de décédés chez les jeunes et que ce pic diminue bien comme dans les deux autres régions entre 2000 et 2007, la ressemblance s'arrête là. Le pic des jeunes à Bruxelles est un pic que l'on ne retrouve que chez les hommes, les jeunes femmes échappant à ce surrisque. Au-delà de 50 ans, le risque a augmenté entre 2000 et 2007 à Bruxelles alors qu'il a diminué en Flandre et en Wallonie. Et enfin, Bruxelles enregistre un deuxième pic chez les personnes de 70 à 89 ans qui n'existe pas dans le reste du pays.

Le nombre de piétons qui sont victimes de la route augmente à Bruxelles entre la moyenne 98-2000 et celle de 2005 à 2007 et ce de manière uniforme pour toutes les catégories d'âge. Le problème des accidents de piétons est crucial à Bruxelles puisque 40% des blessés graves et 32% des tués de la route sont des piétons. Afin d'éviter les problèmes de congestion, les deux roues motorisés ou non sont de plus en plus souvent utilisés. Ceci explique entre autres que le nombre de victimes en vélo et en moto ait augmenté respectivement de 41 et de 58% entre 98-2000 et la moyenne des trois dernières années. Les plus fortes augmentations de victimes parmi les cyclistes et les motocyclistes se retrouvent chez les 35-64 ans (respectivement +120 et +100%).

Les accidents corporels de la capitale sont bien souvent des collisions entre plusieurs usagers (dans 85% des cas) plutôt que des collisions n'impliquant qu'un seul usager. Ce pourcentage, bien plus important que dans les deux autres régions, s'explique principalement par une plus grande proportion d'accidents de piétons (26% de tous les accidents). Si l'on ne regarde que les accidents mortels, le taux d'accidents de piétons monte même à 47%. Plus étonnant encore est le pourcentage d'accidents mortels dont la première collision est celle d'un usager seul contre un obstacle hors chaussée. Ce type d'accident qui correspond généralement à une perte de contrôle du véhicule se rencontre habituellement hors agglomération.

Le risque pour un camion d'être impliqué dans un accident mortel n'est pas plus important que le risque d'une voiture d'être impliqué dans un accident mortel à Bruxelles. De plus, ces deux risques sont moins importants dans la capitale que dans le reste du pays.

Tableau 1 :
Les résultats en un coup d'œil

	Victimes 2007 (chiffres pondérés ²)				Evolution des décédés 30 jours entre la moyenne de référence 98-2000 et 2007 ³	
	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total	Chiffres absolus	Pourcentage
Région Flamande	527	4550	37566	42643	-317	-37,6%
Région Wallonne	509	2257	16379	19145	-59	-10,3%
RBC ⁴	31	244	4854	5129	-13	-29,5%
Belgique	1067	7051	58799	66917	-389	-26,7%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 1 :
Les résultats en un coup d'œil

	Situation 2007 (chiffres pondérés) Victimes en Région de Bruxelles-Capitale				Evolution des décédés 30 jours entre la moyenne de référence 98-2000 et 2007	
	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total	Chiffres absolus	Pourcentage
Total	31	244	4854	5129	-13	-29,5%
Par million d'habitants	30	237	4707	4974	-16	-34,7%
Par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus	7	57	1137	1201	-3	-30,7%
Période de la semaine						
Jour de semaine	20	149	3209	3378	-1	-2,1%
Nuit de semaine	1	18	313	332	-3	-25,6%
Jour de week-end	3	52	910	966	-7	-23,7%
Nuit de week-end	7	24	421	453	-1	-4,2%
Lieu						
Autoroute	2	6	85	93	-2	-45,5%
En agglomération	23	234	4732	4989	-15	-38,9%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

- La moyenne des tués 98-2000 est souvent un chiffre avec décimales ce qui a pour conséquence que le % d'évolutions peut parfois sembler étrange. Par exemple, le nombre de tués en rond-point est de 4 en 2007, la moyenne 98-2000 est de 1,666 (5 tués sur les 3 années), la différence en chiffre absolu est donc de 2,3333 (arrondie à 2 dans le tableau) et le pourcentage d'évolution est de +140% (2,333 / 1,666).
- La moyenne des tués 98-2000 est souvent un chiffre avec décimales ce qui a pour conséquence que le % d'évolutions peut parfois sembler étrange. Par exemple, le nombre de tués en rond-point est de 2 en 2007, la moyenne 98-2000 est de 0,3333 (1 tués sur les 3 années), la différence en chiffre absolu est donc de 1,6666 (arrondie à 2 dans le tableau) et le pourcentage d'évolution est de +500% (1,6666 / 0,3333).
- Région de Bruxelles-Capitale

Tableau 1 :
Les résultats en un coup d'oeil

	Situation 2007 (chiffres pondérés) Victimes en Région de Bruxelles-Capitale				Evolution des décédés 30 jours entre la moyenne de référence 98-2000 et 2007	
	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total	Chiffres absolus	Pourcentage
Régime de vitesse						
30 km/h ou moins	0	8	59	67	0	0%
31 à 50 km/h	23	222	4624	4868	-12	-34,3%
51 à 70 km/h	2	8	97	108	-2	-45,5%
71 à 90 km/h	1	0	20	21	0	0%
Plus de 90 km/h	1	6	53	60	-1	-57,1%
Croisement						
Hors carrefour	21	138	2571	2729	-10	-33,0%
En carrefour	8	99	2156	2263	-4	-35,1%
Rond-point	2	8	127	137	+2	+500%
Sexe						
Homme	20	168	2814	3002	-12	-36,8%
Femme	10	74	1956	2039	-2	-18,9%
Age						
Moins de 18 ans	0	38	671	710	-2	-100,0%
18-24 ans	3	36	905	944	-3	-52,6%
25-34 ans	3	51	1256	1310	-10	-76,9%
35-44 ans	5	38	825	868	0	+7,1%
45-54 ans	5	28	615	649	-2	-25,0%
55-64 ans	3	24	249	276	+1	+28,6%
65 ans et plus	11	29	295	335	+2	+26,9%
Type d'usager						
Piétons	10	93	1029	1132	0	0,0%
Cyclistes	0	14	287	301	0	0,0%
Cyclomotor- istes	0	5	197	202	-1	-100,0%
Motos	3	32	438	473	-2	-35,7%
Autos	11	81	2560	2652	-8	-41,1%
Camionnettes	1	9	66	76	1	
Autobus et autocars	1	0	98	99	1	
Camions	0	2	15	17	0	0,0%
Autres	0	8	134	142	-1	-100,0%
Inconnus	5	1	29	35	5	
Type d'accident						
Entre con- ducteurs	17	188	4206	4410	-12	-40,7%
Un seul usager	10	47	504	561	-5	-34,8%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR



Accidents corporels de la circulation en Région de Bruxelles-Capitale⁵

5. Région de Bruxelles-Capitale ou RBC.



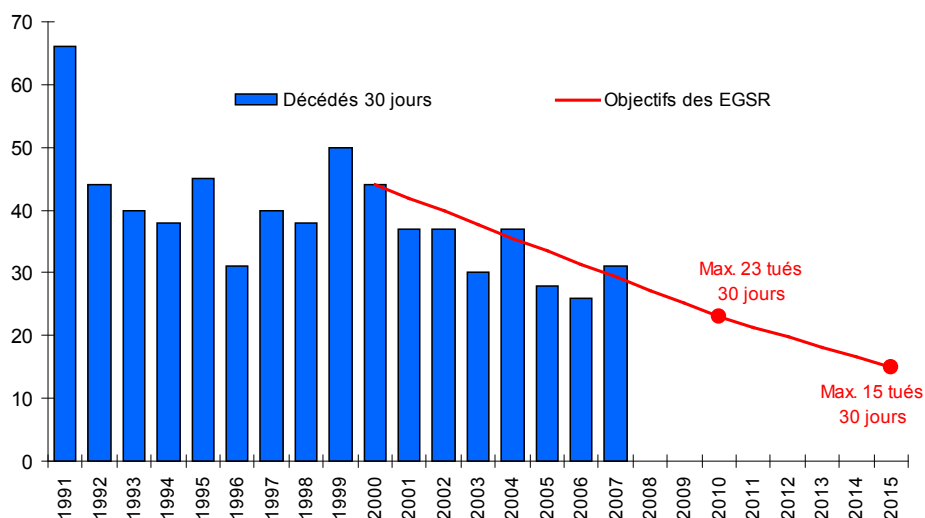
1. Evolution du nombre d'accidents corporels et de victimes

La Région de Bruxelles-Capitale a enregistré une très belle diminution du nombre de décédés 30 jours entre 2000 et 2007. L'objectif de 2010 semble même accessible, rappelons toutefois qu'il s'agit de petits chiffres qui peuvent aussi remonter très rapidement. C'est d'ailleurs ce qui s'est produit en 2007 puisque 31 tués 30 jours ont été enregistrés contre 26 en 2006. Le caractère urbain de la Région bruxelloise lui permet de ne compter qu'un nombre minime de décédés 30 jours par millions d'habitants ou par kilomètres parcourus. De même, la gravité des accidents est relativement faible en comparaison de celle enregistrées en Région Flamande ou Wallonne. L'analyse de l'évolution des blessés légers, blessés graves et des accidents à Bruxelles est fortement compliquée par une perturbation de l'enregistrement survenue à la suite de la Réforme des Polices. Nous supposons, sur base des chiffres dont nous disposons, que les blessés légers et graves ainsi que les accidents ont diminué entre 1991 et 2004 mais accusent une augmentation de 2005 à 2007.

1.1. Evolution des décédés 30 jours

Comme nous pouvons le constater grâce au graphique 1, le nombre de décédés 30 jours connaît une évolution en dents de scie depuis 1991. Cela est probablement dû au nombre relativement restreint de personnes qui décèdent chaque année sur les routes bruxelloises et à la dépendance face aux fluctuations aléatoires qui en résulte. Un accident avec plusieurs victimes peut en effet à lui seul faire augmenter de 10 ou 20% le nombre de décédés 30 jours d'une année. Tenant compte de cet avertissement, nous constatons que le nombre de décédés 30 jours semble diminuer à Bruxelles depuis 1999. Dans le graphique 1, la ligne représente les progrès à réaliser pour atteindre les objectifs des Etats-Généraux de la Sécurité Routière (transposés à la Région Bruxelloise) à savoir maximum 23 tués en 2010 et 15 en 2015. Les résultats engrangés sont positifs puisque la plupart se trouvent en-deçà de la ligne représentant les objectifs. Seules les années 2004 et 2007 dépassent les objectifs. Cela montre bien qu'avec de petits chiffres, des remontées rapides sont toujours possibles et que des efforts sont constamment nécessaires pour enregistrer de nouvelles avancées.

Graphique 1 :
Evolution des décédés 30 jours en
Région de Bruxelles-Capitale



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 2 :
Evolution des décédés 30 jours
en Région de Bruxelles-Capitale

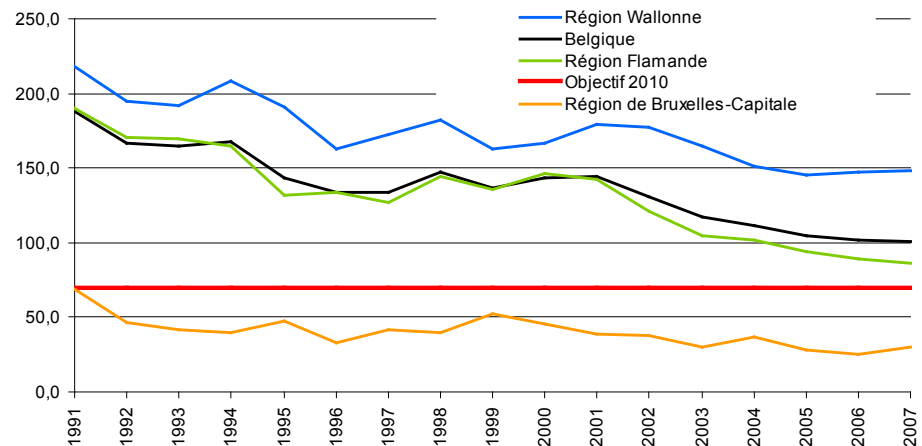
Année	Décédés 30 jours	Décédés 30 jours par million d'habitants	Décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus
1991	66	68,7	16,9
1992	44	46,3	11,1
1993	40	42,1	10,0
1994	38	40,0	9,4
1995	45	47,3	11,0
1996	31	32,7	7,7
1997	40	42,1	9,6
1998	38	39,9	9,1
1999	50	52,4	11,9
2000	44	45,9	10,4
2001	37	38,4	8,7
2002	37	37,8	8,6
2003	30	30,2	7,1
2004	37	37,0	8,7
2005	28	27,8	6,7
2006	26	25,5	6,2
2007	31	30,1	7,3
Moyenne 98-2000	44	46,0	10,5
Evolution*	-29,5%	-34,7%	-30,7%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

*Evolution entre la moyenne de référence 98-2000 et 2007

L'indicateur utilisé dans le graphique suivant permet de relativiser le risque de décès sur la route en fonction de la population. En ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale, cet indicateur est tronqué puisqu'un grand nombre de personnes n'habitent pas Bruxelles y circulent chaque jour (navetteurs, écoliers, étudiants, touristes, etc.). Il est toutefois intéressant de constater que malgré ce handicap, le nombre de décès 30 jours par million d'habitants en Région de Bruxelles-Capitale est largement en-dessous des autres régions et connaît bon an mal an depuis 1991 une tendance à la baisse. Ce faible taux est évidemment à mettre au crédit du caractère urbain de la région bruxelloise.

Graphique 2 :
Evolution des décès 30 jours
par 1 000 000 d'habitants dans les
trois Régions



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 3 :
Evolution des décédés 30 jours
par 1 000 000 d'habitants dans les
trois Régions

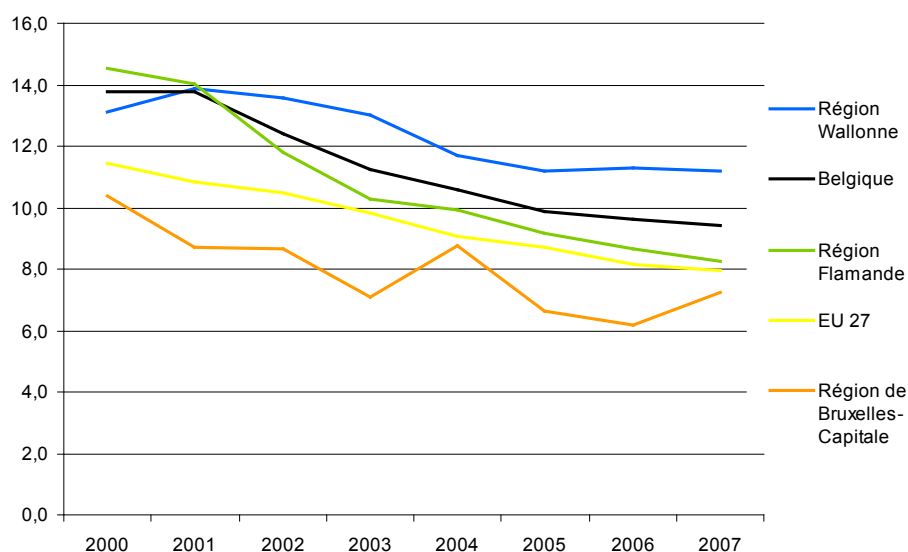
Année	Région de Bruxelles- Capitale	Région Flamande	Région Wallonne	Belgique
1991	69	190	218	188
1992	46	171	194	167
1993	42	169	192	165
1994	40	165	208	168
1995	47	131	191	143
1996	33	134	162	134
1997	42	127	173	134
1998	40	145	182	147
1999	52	136	162	137
2000	46	147	166	144
2001	38	142	180	145
2002	38	121	177	131
2003	30	105	165	117
2004	37	102	151	112
2005	28	94	146	104
2006	26	89	147	102
2007	30	86	148	101
Moyenne 98- 2000	46	142	170	142
Evolution*	-34.7%	-39.5%	-13.0%	-29.3%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

*Evolution entre la moyenne de référence 98-2000 et 2007

Pour prendre en compte l'importance et l'évolution du trafic, nous utilisons comme indicateur le nombre de décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres⁶ parcourus. Sur base de cet indicateur, la Région de Bruxelles-Capitale est également plus performante que les deux autres régions du pays et connaît une évolution très favorable entre 2000 et 2007.

Graphique 3 :
Evolution des décédés 30 jours
par milliard de voyageurs-
kilomètres parcourus dans les
trois Régions



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

Note: le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus dans l'UE27 n'est pas encore connu et a donc été estimé

6. Voyageurs-kilomètres : ensemble des kilomètres parcourus par toutes les personnes pendant une année

Tableau 4 :
Evolution des décédés 30 jours
par milliard de voyageurs-
kilomètres parcourus dans les
trois Régions

Année	Région de Bruxelles- Capitale	Région Flamande	Région Wallonne	Belgique	Union euro- péenne (UE 27)
1991	16,9	20,8	20,0	20,3	16,9
1992	11,1	18,5	17,5	17,8	11,1
1993	10,0	18,1	16,9	17,3	10,0
1994	9,4	17,5	18,0	17,4	9,4
1995	11,0	13,8	16,2	14,6	11,0
1996	7,7	14,0	13,8	13,7	7,7
1997	9,6	13,1	14,4	13,5	9,6
1998	9,1	14,6	14,8	14,4	9,1
1999	11,9	13,3	13,0	13,1	11,9
2000	10,4	14,5	13,1	13,8	10,9
2001	8,7	14,0	13,9	13,8	10,2
2002	8,6	11,8	13,6	12,4	10,4
2003	7,1	10,3	13,0	11,2	9,7
2004	8,7	9,9	11,7	10,6	9,0
2005	6,7	9,2	11,2	9,9	8,7
2006	6,2	8,7	11,3	9,6	8,1
2007	7,3	8,3	11,2	9,4	8,0
Moyenne 98- 2000	10,5	14,1	13,6	13,8	10,5
Evolution*	-30,7%	-41,4%	-17,8%	-32,0%	-23,8%.

*Evolution entre la moyenne de référence 98-2000 et 2007

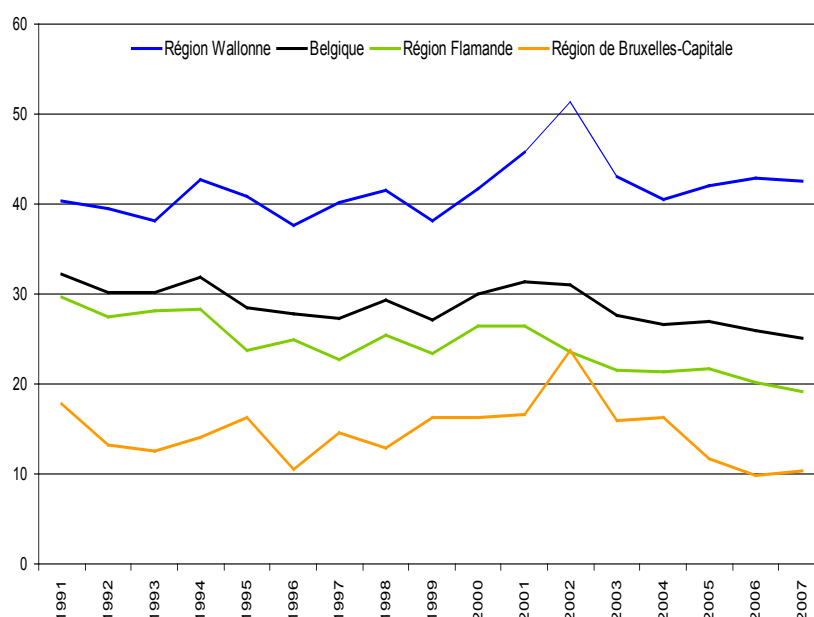
Note: le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus dans l'UE27 n'est pas encore connu et a donc été estimé

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

1.2. Gravité des accidents

La gravité des accidents est mesurée en terme de décédés 30 jours par 1000 accidents corporels enregistrés. Sur base de cet indicateur, la région de Bruxelles-Capitale présente un résultat deux fois plus positif que la Flandre et quatre fois plus positif que la Wallonie. Le fait que la région bruxelloise soit une région urbaine explique en grande partie cette différence (vitesses pratiquées plus faibles, infrastructure différente, etc.). En termes d'évolution, les accidents n'ont jamais été aussi peu graves (depuis 1991) à Bruxelles. En Région Flamande, la gravité a diminué d'un tiers puisqu'elle est passée de près de 30 tués 30 jours par 1000 accidents en 1991 à près de 20 en 2007. La Région Wallonne ne peut pas se réjouir d'une telle évolution puisque la gravité des accidents est restée bloquée entre un plancher de 38 tués par 1000 accidents corporels et un plafond de 46 tués par 1000 accidents (voir aussi section 3.2).

Graphique 4 :
Gravité des accidents selon la
Région (décédés 30 jours par
1000 accidents corporels –
chiffres non pondérés)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note : la réforme des polices en 2002 a eu un impact sur l'enregistrement des données en Région Wallonne et en Région de Bruxelles-Capitale, raison pour laquelle cette année est reproduite en gris.

Tableau 5 :
Gravité des accidents dans les
trois Régions (décédés 30 jours
par 1000 accidents)

Année	Région de Bruxelles- Capitale	Région Flamande	Région Wallonne	Belgique
1991	18	30	40	32
1992	13	28	39	30
1993	13	28	38	30
1994	14	28	43	32
1995	16	24	41	29
1996	10	25	38	28
1997	15	23	40	27
1998	13	25	41	29
1999	16	23	38	27
2000	16	26	42	30
2001	17	26	46	31
2002	24	24	51	31
2003	16	22	43	28
2004	16	21	41	27
2005	12	22	42	27
2006	10	20	43	26
2007	10	19	42	25
2007 (pondérés)	8	17	37	21
Moyenne 98- 2000	15	25	40	29
Evolution*	-32,0%	-23,7%	+5,1%	-12,8%

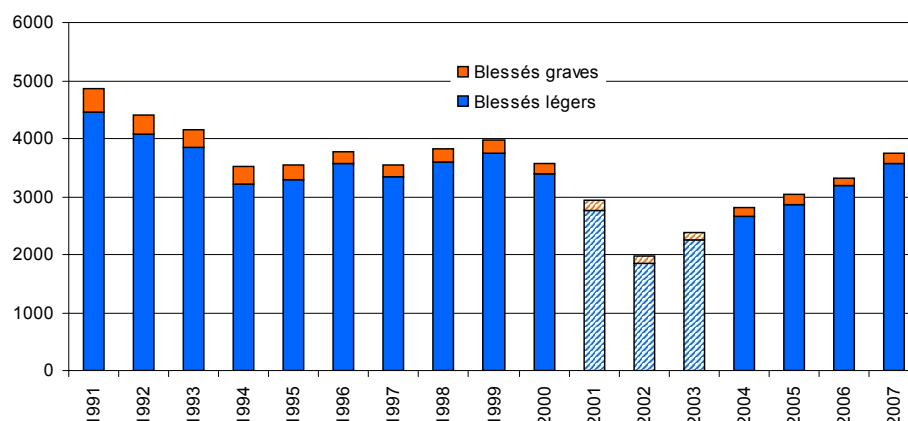
*Evolution entre la moyenne de référence 98-2000 et 2007

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

1.3. Evolution du nombre de blessés légers et de blessés graves

L'évolution des blessés légers est tout à fait similaire à celle des accidents (cf. point 1.4.). On observe une diminution de 1991 à 1993 et une période de stagnation de 1994 à 2000. Mises de côté les perturbations dues à la réforme des polices et au nouveau système d'encodage des accidents, on peut supposer que le nombre de blessés légers a diminué entre 2000 et 2004. Par contre, la période allant de 2004 à 2007 connaît une nouvelle hausse du nombre de blessés légers. En ce qui concerne les blessés graves, l'année 2007 a vu leur nombre augmenter de 30 % (de 142 à 185) alors que la tendance globale depuis 1991 est clairement à la baisse (cf. graphique 5 et tableau 5).

Graphique 5 :
Evolution des blessés légers et
des blessés graves en en Région
de Bruxelles-Capitale (chiffres non
pondérés)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 6 :
Evolution des blessés légers et
des blessés graves en en Région
de Bruxelles-Capitale

Année	Blessés légers	Blessés graves	Victimes
1991	4461	401	4928
1992	4070	333	4447
1993	3848	301	4189
1994	3214	298	3550
1995	3279	271	3595
1996	3573	201	3805
1997	3332	223	3595
1998	3600	231	3869
1999	3743	229	4022
2000	3382	195	3621
2001	2761	184	2982
2002	1840	136	2013
2003	2250	119	2399
2004	2649	157	2843
2005	2860	179	3067
2006	3184	142	3352
2007	3572	185	3788
2007 (pondérés)	4854	244	5129
Moyenne 98-2000	3575	218	3837
Evolution*	-0,1%	-15,3%	-1,3%

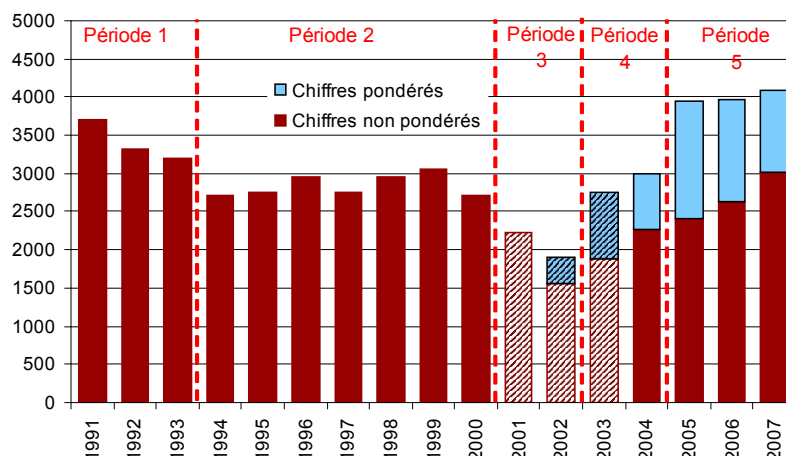
*Evolution entre la moyenne de référence 98-2000 et 2007

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

1.4. Evolution des accidents corporels

L'analyse des chiffres officiels (chiffres pondérés) nous montre une diminution des accidents de 1991 à 1993 (Période 1), une situation en équilibre de 1994 à 2000 (Période 2), une diminution assez franche en 2001 et 2002 (Période 3) suivie d'une augmentation spectaculaire – le nombre d'accidents double en 4 ans – de 2002 à 2005 (Période 4). La dernière période enregistre une légère augmentation entre le nombre d'accidents de 2005 et de 2007. Force est de constater que, vu sous cet angle, la situation est assez préoccupante. Nous devons immédiatement relativiser ces chiffres qui sont tronqués par l'usage d'une calibration des accidents introduite en 2002.

Graphique 6 :
Evolution des accidents corporels
en Région de Bruxelles-Capitale



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note : la réforme des polices a vraisemblablement perturbé l'enregistrement des accidents à Bruxelles en 2001 et 2002. Quant à l'année 2003, ce sont des problèmes techniques liés au passage à l'enregistrement électronique des accidents dans la zone de police de Bruxelles-Ixelles, qui ont perturbé les données.

Tableau 7 :
Evolution des accidents corporels
en Région de Bruxelles-Capitale

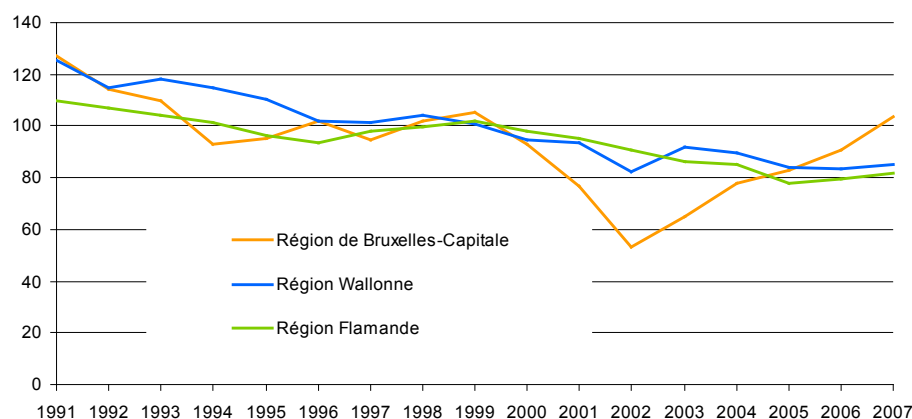
Année	Accidents	Accidents graves	Accidents mortels
1991	3701	407	61
1992	3316	326	44
1993	3197	310	37
1994	2706	299	37
1995	2762	274	42
1996	2959	210	30
1997	2750	229	37
1998	2957	231	36
1999	3063	250	46
2000	2707	210	43
2001	2231	194	34
2002	1554	150	35
2003	1887	134	30
2004	2267	173	35
2005	2403	183	28
2006	2633	153	26
2007	3016	201	29
2007 (pondérés)	4082	258	
Moyenne 98-2000	2909	230	42
Evolution*	+3,7%	-12,7%	-30,4%

*Evolution entre la moyenne de référence 98-2000 et 2007

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le graphique suivant clarifie l'évolution des accidents à Bruxelles puisqu'il présente les accidents corporels en chiffres non calibrés (et en base 100 avec comme référence la moyenne des années 1998, 1999 et 2000). L'évolution des accidents à Bruxelles est assez similaire à l'évolution des accidents dans le reste du pays jusque 2000. Abstraction faite des années 2001 à 2003, nous constatons une diminution du nombre d'accidents de 1991 à 2004; il s'agit d'une diminution dont nous supposons l'évolution similaire à celle observée dans le reste du pays, c'est-à-dire plus ou moins continue depuis 1991. Toutefois, nous devons relever que cette diminution est suivie d'une augmentation des accidents enregistrés de 2005 à 2007.

Graphique 7 :
Evolution des accidents corporels
en chiffres non pondérés dans
les trois Régions (moyenne 1998,
1999 et 2000 = base 100)



Note: La réforme des polices a vraisemblablement perturbé l'enregistrement des accidents à Bruxelles en 2001 et 2002. Quant à l'année 2003, ce sont des problèmes techniques liés au passage à l'enregistrement électronique des accidents dans la zone de police de Bruxelles-Ixelles, qui ont perturbé les données.

Tableau 8 :
Evolution des accidents corporels
dans les trois Régions (moyenne
1998, 1999 et 2000 = base 100)
(chiffres non pondérés)

Année	Région de Bruxelles- Capitale	Région Flamande	Région Wallonne	Belgique
1991	127	110	125	115
1992	114	107	115	110
1993	110	104	118	109
1994	93	102	115	105
1995	95	97	110	100
1996	102	94	102	96
1997	95	98	102	99
1998	102	100	104	101
1999	105	102	101	102
2000	93	98	95	97
2001	77	95	94	94
2002	53	91	83	86
2003	65	86	92	87
2004	78	85	90	86
2005	83	78	84	80
2006	91	80	83	81
2007	104	82	85	84



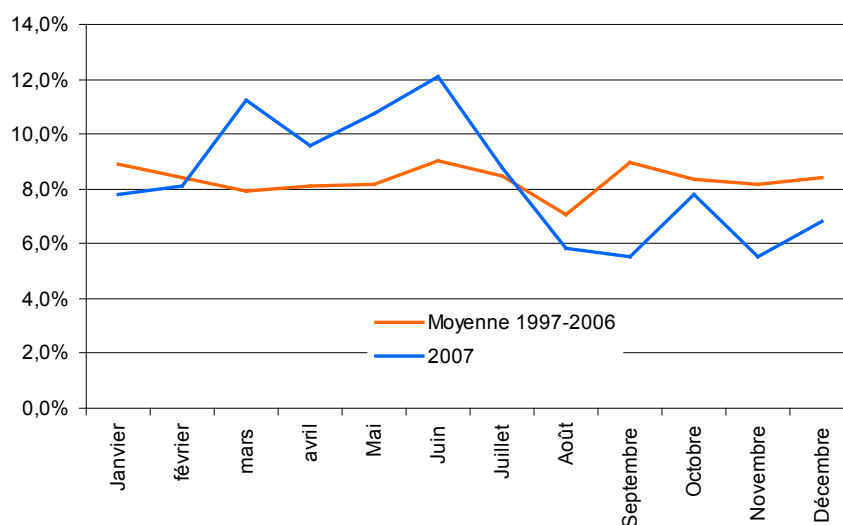
2. Accidents selon le moment

En 2007, il y a eu beaucoup d'accidents graves à Bruxelles et plus particulièrement pendant la première moitié de l'année. La Région de Bruxelles-Capitale compte proportionnellement plus d'accidents aux heures de midi en semaine que le reste de la Belgique mais moins les weekends. Les périodes les plus critiques restent toutefois les nuits et les weekends où les accidents sont les plus graves

2.1. Accidents selon le mois

Le graphique 8 présente la répartition des accidents graves sur les 12 mois de l'année 2007 en comparaison avec la distribution moyenne des accidents graves des 10 années précédentes (1997 à 2006). Dans cette distribution moyenne, les accidents graves ne connaissent pas de grandes fluctuations selon le mois. Tout au plus, constatons-nous un peu plus d'accidents graves aux mois de janvier, juin et septembre et moins d'accidents au mois d'août. L'année 2007 se démarque fortement par rapport à ce canevas-type. La première moitié de l'année (de mars à juin) a connu un grand nombre d'accidents graves tandis que les 5 derniers mois de l'année (août à décembre) ne concentrent chacun que près de 6% des accidents.

Graphique 8 :
Répartition des accidents mortels
par mois en Région de Bruxelles-
Capitale



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note: dans nos calculs, nous avons pris en compte le nombre de jours de chaque mois.

Tableau 9 :
Accidents mortels par mois en
Région de Bruxelles-Capitale

Année	Jan	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin
1991	44	15	40	29	37	56
1992	37	24	25	26	23	30
1993	29	27	18	29	31	21
1994	29	29	26	22	19	33
1995	37	24	28	19	10	32
1996	20	12	20	23	12	20
1997	28	10	24	24	20	17
1998	15	17	17	19	25	18
1999	22	18	9	23	20	21
2000	16	19	15	18	14	23
2001	26	21	19	13	17	12
2002	10	12	20	13	10	13
2003	22	9	13	9	11	5
2004	11	17	15	13	14	19
2005	13	13	15	8	16	22
2006	10	13	7	12	12	20
2007	16	15	23	19	22	24
2007 (pondérés)	21	19	31	23	28	32
Moyenne 97-2006	17	15	15	15	16	17
Evolution*	-8%	+1%	+49%	+25%	+38%	+41%

*Evolution entre la moyenne de 97-2006 et 2007

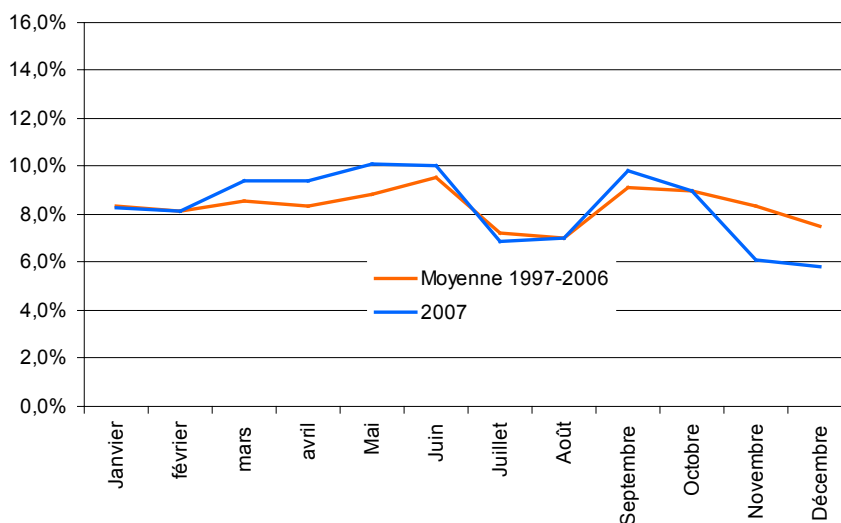
Le graphique 9 nous permet d'avoir une vue plus générale sur les accidents corporels. Le même procédé que celui utilisé dans le graphe précédent rend possible la comparaison entre l'année 2007 et la répartition moyenne des 10 années antérieures. Nous constatons que la répartition moyenne de la Région de Bruxelles-Capitale n'est que peu influencée par la saisonnalité. Nous constatons que le nombre d'accidents augmente dans la première moitié de l'année et diminue dans la seconde moitié. La durée de la période de clarté et/ou les conditions climatiques expliquent sans doute ce phénomène. Cette tendance est juste interrompue pendant les deux mois de vacances d'été (qui connaissent une mobilité moindre et donc moins d'accidents). L'année 2007

Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total
28	24	33	46	28	27	407
26	29	27	29	26	24	326
27	17	28	20	32	31	310
26	23	21	26	22	23	299
21	22	29	17	18	17	274
14	11	21	21	22	14	210
13	14	21	15	22	21	229
16	26	20	21	21	16	231
28	15	19	24	22	29	250
13	10	20	18	18	26	210
25	13	11	17	12	8	194
15	13	14	9	11	10	150
7	14	9	9	10	16	134
13	9	20	15	13	14	173
19	15	15	17	16	14	183
16	8	20	17	8	10	153
18	12	11	16	11	14	201
23	16	14	22	13	17	258
17	14	17	16	15	16	191
+9%	-12%	-35%	-1%	-28%	-15%	+5%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

a gardé ce schéma mais avec plus d'accidents entre mars et juin et bien moins en novembre et décembre.

Graphique 9 :
Répartition des accidents
corporels par mois en Région de
Bruxelles-Capitale



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note : dans nos calculs, nous avons pris en compte le nombre de jours de chaque mois.

Tableau 10 :
Accidents corporels par mois
en Région de Bruxelles-Capitale
(chiffres non pondérés)

Année	Jan	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin
1991	343	196	319	352	313	382
1992	263	245	284	265	275	309
1993	309	271	283	291	300	294
1994	239	194	248	186	225	269
1995	280	261	274	170	216	224
1996	217	207	229	241	262	294
1997	249	198	246	247	253	262
1998	233	184	262	253	246	265
1999	266	209	254	244	253	269
2000	247	234	238	202	253	241
2001	254	244	251	225	233	206
2002	86	88	155	139	160	142
2003	201	151	159	144	160	178
2004	164	192	176	179	198	224
2005	170	168	164	178	197	218
2006	216	177	220	199	246	293
2007	255	227	290	279	311	298
2007 (pondérés)	350	308	397	383	428	405
Moyenne 97-2006	209	185	213	201	220	230
Evolution*	+22%	+23%	+36%	+39%	+41%	+30%

*Evolution entre la moyenne 1997-2006 et 2007

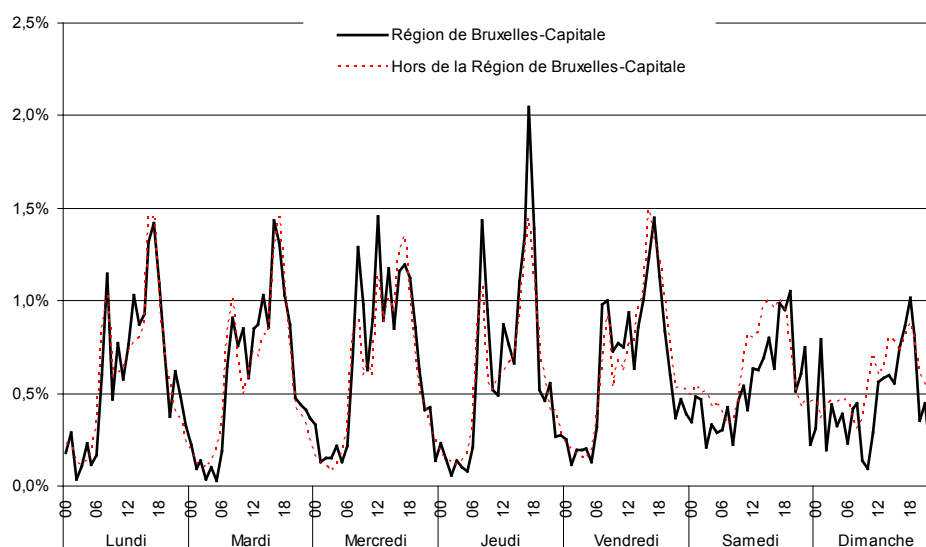
Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total
261	251	316	383	315	270	3701
256	286	233	315	289	296	3316
223	200	247	273	257	249	3197
193	213	249	232	209	249	2706
165	150	258	258	248	258	2762
225	232	243	300	281	228	2959
191	186	202	252	227	237	2750
186	230	287	313	286	212	2957
239	235	274	298	256	266	3063
191	175	224	209	252	241	2707
143	126	132	133	154	130	2231
141	124	183	142	97	97	1554
132	108	162	154	179	159	1887
184	167	211	217	181	174	2267
166	192	253	253	214	230	2403
227	209	278	274	163	131	2633
212	215	292	277	181	179	3016
289	289	398	379	230	226	4082
180	175	221	225	201	188	2445
+18%	+23%	+32%	+23%	-10%	-5%	+23%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

2.2. Accidents selon le moment de la semaine

La répartition des accidents en région de Bruxelles-Capitale au cours de la semaine n'est pas fort différente de celle du reste du pays. Nous épinglons néanmoins des pics plus importants aux heures de midi en semaine ainsi que proportionnellement moins d'accidents les weekends. En 2007, l'heure de pointe du jeudi soir est disproportionnée sans qu'une explication n'ait pu être trouvée. Le phénomène est donc à suivre dans le futur.

Graphique 10 : Répartition des accidents selon le jour et l'heure de la semaine en et hors de la Région de Bruxelles-Capitale - 2007



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

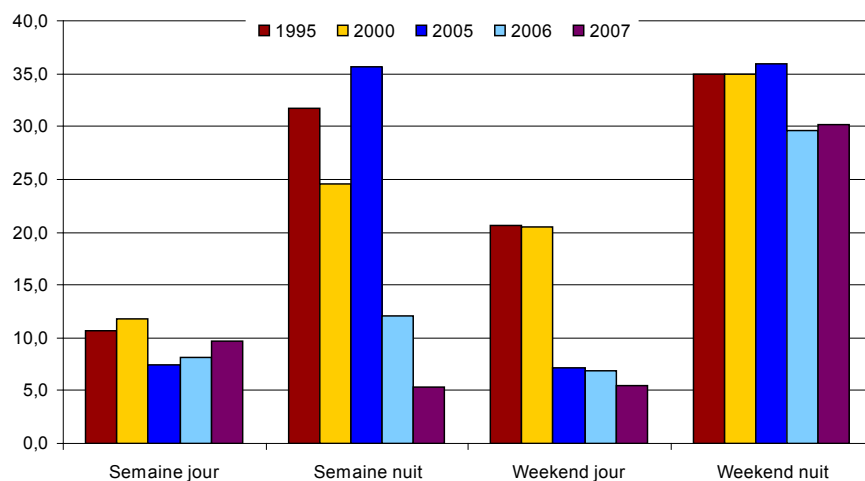
Tableau 11 : Accidents corporels et accidents graves selon le jour et l'heure en Région de Bruxelles-Capitale - 2007

Jour de la semaine	Accidents (chiffres pondérés)			Accidents graves (chiffres pondérés)			% accidents graves		
	0h à 5h59	6h à 21h59	2h à 23h59	0h à 5h59	6h à 21h59	22h à 23h59	0h à 5h59	6h à 21h59	22h à 23h59
Lundi	39	526	33	4	36	5	10%	7%	15%
Mardi	26	535	32	2	31	1	6%	6%	4%
Mercredi	45	590	23	0	32	2	0%	5%	7%
Jeudi	31	571	22	1	30	0	4%	5%	0%
Vendredi	45	555	35	8	29	3	19%	5%	7%
Samedi	87	403	40	7	27	6	8%	7%	14%
Dimanche	100	333	13	10	24	0	10%	7%	0%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Si l'on regarde l'évolution de la gravité des accidents selon la période de la semaine, on constate que le nombre de tués 30 jours par 1000 accidents enregistrés a sensiblement diminué entre 1995 et 2007, sauf pour les journées de semaine. Il importe toutefois de rappeler que le nombre de décédés 30 jours est très petit à Bruxelles et donc sujet à des fluctuations aléatoires. En règle générale, les accidents sont plus graves la nuit que le jour, les accidents des nuits de weekend sont notamment 3 fois plus graves que ceux des jours de semaine en 2007.

Graphique 11 :
Répartition des accidents selon le
jour et l'heure de la semaine en
et hors de la Région de Bruxelles-
Capitale - 2007



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 12 :
Accidents selon la période de la
semaine en Région de Bruxelles-
Capitale - 2007

2007	Décédés 30 jours	Blessés graves (chiffres pondérés)	Blessés graves (chiffres non pon- dérés)	Accidents (chiffres pondérés)	Accidents (chiffres non pon- dérés)	Gravité (tués par 1000 ac- cidents) (pon- dérés)	Gravité (tués par 1000 accidents) (non pon- dérés)
Jour de semaine	20	149,34	115	2777	2053	7,2	9,7
Nuit de semaine	1	18,2	13	256	189	3,9	5,3
Jour de week-end	3	52,34	39	735	542	4,1	5,5
Nuit de week-end	7	24,49	18	314	232	22,3	30,2

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR



3. Accidents selon le lieu

La Région de Bruxelles-Capitale compte plus d'accidents par véhicules-kilomètres parcourus sur autoroute que la Flandre ou la Wallonie. La gravité des accidents à Bruxelles est identique à la gravité des accidents en agglomération en Flandre

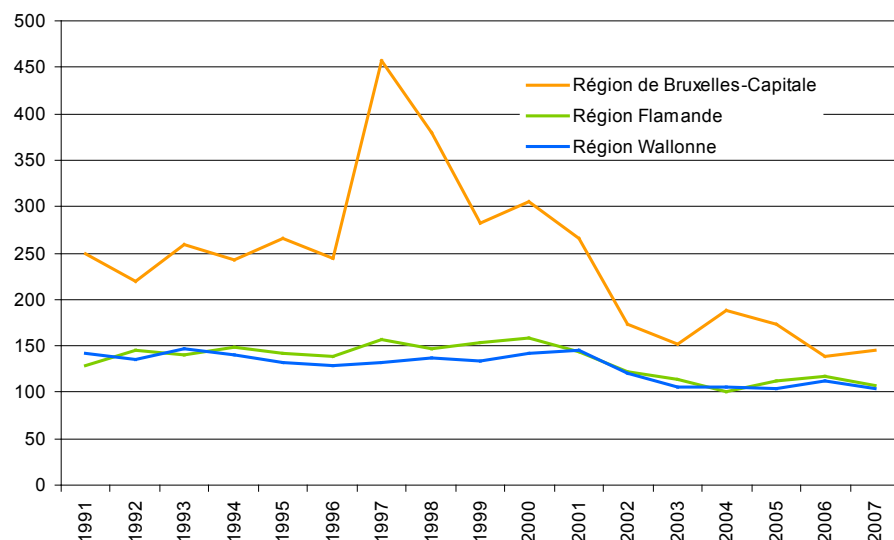
Bruxelles enregistre évidemment proportionnellement plus d'accidents en carrefour que les deux autres régions du pays mais, par contre, 68% des tués surviennent en section courante alors que les accidents en section courante ne représentent que 55% de tous les accidents.

3.1. Les accidents sur autoroute⁷

Afin d'appréhender la fréquence des accidents dans le temps tout en tenant compte de l'augmentation du trafic sur autoroute, nous utilisons le nombre d'accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus. Cet indicateur peut être assimilé à un indicateur du risque d'accident. On constate que le risque d'accident sur autoroute a été, pendant de nombreuses années, beaucoup plus important à Bruxelles qu'en Flandre ou en Wallonie. L'écart entre la région de Bruxelles-Capitale et les deux autres régions s'est toutefois considérablement réduit depuis le début des années 2000. Le risque d'accident sur autoroute est quasi similaire en Flandre et en Wallonie et a connu, dans ces deux régions, une diminution progressive des accidents par kilomètre parcouru entre 2000 et 2003.

7. La région de Bruxelles-Capitale compte 11km d'autoroute sur son territoire c.à.d. 0,6% du total du réseau bruxellois.

Graphique 12 :
Evolution des accidents sur
autoroute par milliard de
véhicules-kilomètres parcourus
dans les 3 régions (chiffres non
pondérés)



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

Tableau 13 :
Evolution des accidents sur
autoroute en Région de Bruxelles-
Capitale

Année	Accidents	Accidents par milliard de véhicules-kilo- mètres parcourus	Décédés 30 jours
1991	82	248	5
1992	77	220	4
1993	93	258	0
1994	90	243	5
1995	98	265	6
1996	93	245	6
1997	174	458	4
1998	148	379	7
1999	107	282	3
2000	119	305	1
2001	106	265	5
2002	71	173	0
2003	62	151	1
2004	77	188	2
2005	73	174	2
2006	58	138	3
2007	64	145	2
2007 (pondérés)	64	145	
Moyenne 98-2000	124,7	322,4	3,7
Evolution*	-48,7%	-54,8%	-45,5%

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

*Evolution entre la moyenne de référence 98-2000 et 2007

Tableau 14 :
Evolution des accidents par
milliard de véhicules-kilomètres
parcourus sur autoroute dans
les trois régions (chiffres non
pondérés)

Année	Région de Bruxelles- Capitale	Région Flamande	Région Wallonne	Belgique
1991	248	129	143	136
1992	220	145	135	143
1993	258	140	147	144
1994	243	148	140	147
1995	265	141	132	140
1996	245	138	128	136
1997	458	156	132	152
1998	379	146	136	146
1999	282	153	133	148
2000	305	158	142	154
2001	265	144	145	146
2002	173	122	121	122
2003	151	113	106	111
2004	188	100	105	103
2005	174	112	103	110
2006	138	116	112	115
2007	145	107	104	107
2007 (pondérés)	145	108	105	107
Moyenne 98-2000	322,4	152,8	137,4	149,5
Evolution*	-54,8%	-29,6%	-24,2%	-28,6%

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

*Evolution entre la moyenne de référence 98-2000 et 2007

3.2. Les accidents en et hors agglomération⁸

Les accidents les plus graves sont évidemment ceux qui se produisent hors agglomération puisque les vitesses pratiquées y sont plus importantes. Nous constatons toutefois d'importantes divergences entre accidents en ou hors agglomération selon les régions. En Région de Bruxelles-Capitale, la gravité des accidents a été divisée par deux en agglomération entre 1991 et 2007 et se situe au même niveau que les accidents de Flandre. Par ailleurs, les accidents en agglomération à Bruxelles et en Flandre sont deux fois moins graves que les accidents en agglomération enregistrés en Wallonie. De même, les accidents hors agglomération en Flandre sont plus de deux fois moins graves que ceux de Wallonie.

La différence au niveau de la gravité en et hors agglomération entre les Régions est également confirmée par les chiffres relatifs à la gravité dans les différentes zones de vitesse⁹. En effet, pour chacune de ces zones – zone 30 à zone +90 – le score de la Région Wallonne est pratiquement deux fois plus mauvais.

8. Accidents en et hors agglomération, à l'exception des accidents qui ont lieu sur autoroute..

9. La répartition des zones de vitesse dans ce rapport se présente comme suit :

Zone 30 : limitation de vitesse ≤ 30 km/h

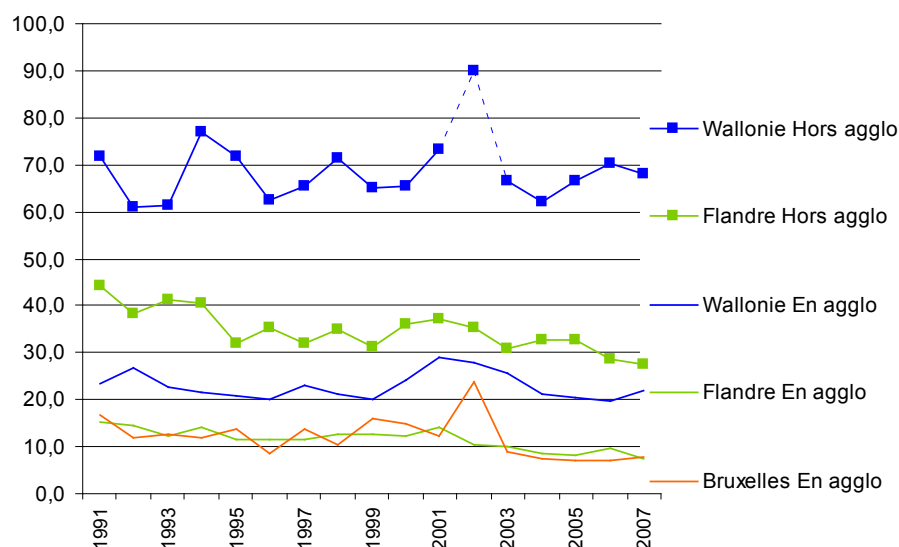
Zone 50 : limitation de vitesse > 30 km/h et ≤ 50 km/h

Zone 70 : limitation de vitesse > 50 km/h et ≤ 70 km/h

Zone 90 : limitation de vitesse > 70 km/h et ≤ 90 km/h

Zone +90: limitation de vitesse > 90 km/h

Graphique 13 :
Gravité des accidents en et hors
agglomération (chiffres non
pondérés)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note: la réforme des polices en 2002 a perturbé l'enregistrement des données en Région Wallonne et en Région de Bruxelles-Capitale, raison pour laquelle cette année est reproduite en pointillés.

Tableau 15 :
Evolution des accidents en
agglomération en Région de
Bruxelles-Capitale

Année	Accidents en agglomération	Décédés 30 jours en agglomération	Gravité des accidents en agglomération
1991	3526	59	16,7
1992	3149	38	12,1
1993	3041	39	12,8
1994	2549	30	11,8
1995	2595	36	13,9
1996	2800	24	8,6
1997	2513	35	13,9
1998	2752	29	10,5
1999	2877	46	16,0
2000	2533	38	15,0
2001	2065	25	12,1
2002	1434	34	23,7
2003	1770	16	9,0
2004	2130	16	7,5
2005	2287	16	7,0
2006	2538	18	7,1
2007	2922	23	7,9
2007 (pondérés)	3981		5,8
Moyenne 98-2000	2.721	37,67	13,8
Evolution*	7,4%	-38,9%	-43,1%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

*Evolution entre la moyenne de référence 98-2000 et 2007

Tableau 16 :
Evolution de la gravité
des accidents en et hors
agglomération selon les régions
(chiffres non pondérés)

Année	En agglomération			Hors agglomération	
	RBC	Flandre	Wallonie	Flandre	Wallonie
1991	16,7	15,3	23,3	44,4	71,8
1992	12,1	14,5	26,8	38,5	60,9
1993	12,8	12,4	22,6	41,4	61,5
1994	11,8	14,0	21,6	40,6	77,0
1995	13,9	11,6	20,8	32,0	71,7
1996	8,6	11,6	19,9	35,5	62,6
1997	13,9	11,4	23,0	31,8	65,3
1998	10,5	12,8	21,3	34,8	71,4
1999	16,0	12,5	19,9	31,3	65,1
2000	15,0	12,4	24,1	36,1	65,3
2001	12,1	14,2	29,1	37,0	73,3
2002	23,7	10,6	28,0	35,4	90,1
2003	9,0	9,9	25,6	30,8	66,4
2004	7,5	8,5	21,3	32,6	62,0
2005	7,0	8,1	20,6	32,7	66,5
2006	7,1	9,5	19,5	28,5	70,3
2007	7,9	7,5	21,8	27,6	68,2
2007 (pondérés)	5,8	6,3	18,3	23,8	59,9
Moyenne 98-2000	13,8	12,6	21,7	34,1	67,3
Evolution*	-43,1%	-40,2%	+0,2%	-18,9%	+1,2%

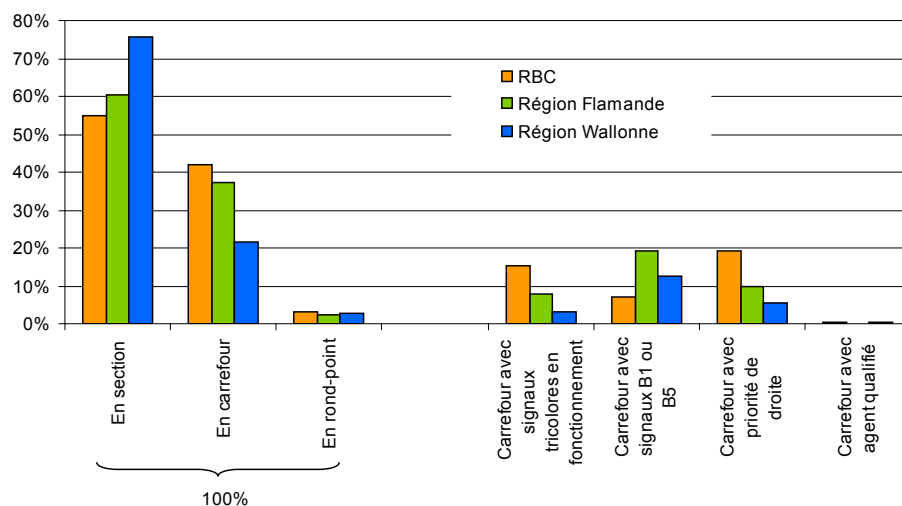
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

*Evolution entre la moyenne de référence 98-2000 et 2007

3.3. Les accidents en section courante et en croisement

Il y a proportionnellement plus d'accidents en carrefour à Bruxelles qu'en Flandre et Wallonie et, plus précisément, davantage d'accidents à des carrefours réglés par des feux tricolores et des priorités de droite. Ceci est logique dans la mesure où Bruxelles, en tant que grande ville, concentre un grand nombre de routes sur une petite surface, et donc aussi un nombre important de croisements. De plus, comme ces croisements concernent fréquemment des routes de même type, ils sont gérés par des feux ou des priorités de droite.

Graphique 14 :
Répartition des accidents selon le
type de croisement dans les trois
régions - 2007



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 17 :
Les accidents selon le type
de croisement en Région de
Bruxelles-Capitale - 2007

Type de croisement	Accidents (chiffres pon- dérés)	Accidents (%)	Décédés 30 jours	Décédés 30 jours (%)
En section	2250	55,0%	21	67,7%
En carrefour	1715	42,0%	8	25,8%
avec signaux tricolores en fonctionnement	638	15,4%	2	6,5%
avec signaux B1 (céder le passage) ou B5 (stop)	284	7,1%	4	12,9%
à priorité de droite	781	19,3%	1	3,2%
avec agent qualifié	11	0,3%	1	0,0%
En rond-point	117	3,0%	2	6,5%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 18 :
Les accidents selon le type de
croisement dans les trois régions
(chiffres pondérés) - 2007

Type de croisement	RBC	Région Fla- mande	Région Wal- lonne	Belgique
En section	2250	19127	10371	31748
En carrefour	1715	12068	3053	16836
avec signaux tricolores en fonctionnement	638	2601	442	3681
avec signaux B1 (céder le passage) ou B5 (stop)	284	6194	1780	8258
à priorité de droite	781	3242	801	4824
avec agent qualifié	11	31	30	72
En rond-point	117	726	366	1209
Total	4082	31920	13791	49793

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR



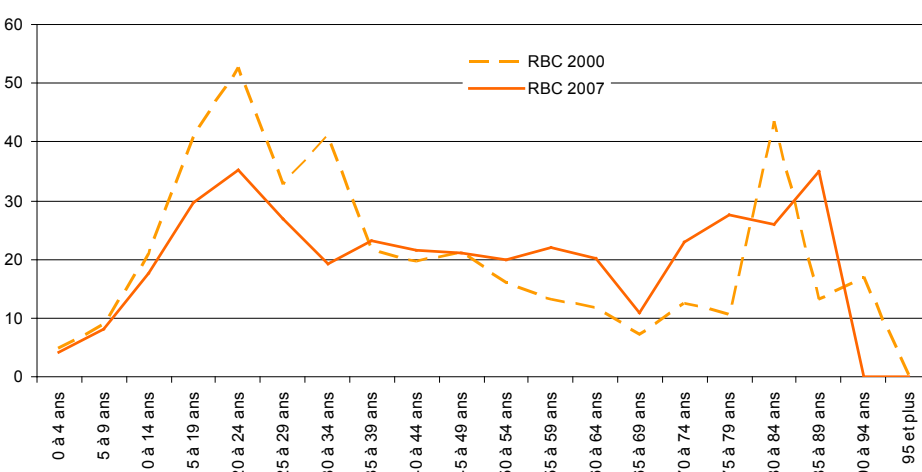
4. Victimes d'accidents

La Région de Bruxelles-Capitale tout comme les deux autres régions connaît un pic de victimes graves chez les jeunes qui s'érode entre 2000 et 2007. Elle se démarque par contre par un autre pic important chez les personnes les plus âgées. Nous devons aussi mettre en avant la part très importante de piétons-victimes à Bruxelles.

4.1. Victimes selon l'âge et le sexe

En 2007, en région de Bruxelles-Capitale, le nombre de décédés 30 jours et de blessés graves par 100 000 habitants de la classe d'âge, montre un léger pic pour la classe d'âge entre 15 et 29 ans et pour celle des plus âgés (75-89 ans). En comparaison avec l'année 2000, nous enregistrons une diminution chez les moins de 40 ans mais une augmentation chez les plus de 50 ans. Remarquons aussi que les taux du reste du pays sont largement plus élevés que ceux de la Région de Bruxelles-Capitale et ce, pour tous les âges (cf. Rapports consacrés à la Région Flamande et la Région Wallonne). Signalons enfin qu'il serait très intéressant de prendre en compte les kilomètres parcourus chaque année pour chacune des tranches d'âges, mais cette information n'est jusqu'à présent pas disponible.

Graphique 15:
Décédés 30 jours et blessés
graves par 100 000 habitants de la
classe d'âge concernée en Région
de Bruxelles-Capitale - 2000 et
2007



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

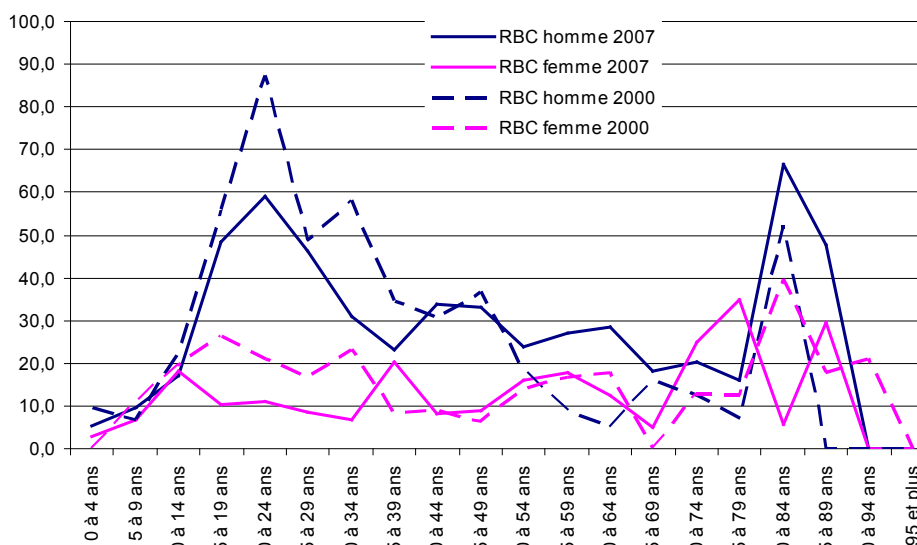
Tableau 19 :
Décédés 30 jours et blessés
graves selon le sexe et la classe
d'âge en Région de Bruxelles-
Capitale - 2007

Classes d'âge	Décédés 30 jours + blessés graves (non pondérés)			Décédés 30 jours + blessés graves par 100.000 habitants de la classe d'âge concernée		
	Homme	Femme	Total (dont « sexe in- connu »)	Homme	Femme	Total
De 0 à 4 ans	2	1	3	5,3	2,8	4,1
De 5 à 9 ans	3	2	5	9,6	6,7	8,1
De 10 à 14 ans	5	5	10	17,2	18,1	17,6
De 15 à 19 ans	14	3	17	48,4	10,5	29,6
De 20 à 24 ans	19	4	24	59,0	11,1	35,1
De 25 à 29 ans	20	4	24	46,4	8,6	26,8
De 30 à 34 ans	14	3	17	31,1	6,9	19,2
De 35 à 39 ans	10	8	19	23,3	20,4	23,1
De 40 à 44 ans	13	3	16	33,8	8,3	21,5
De 45 à 49 ans	11	3	14	33,1	9,0	21,0
De 50 à 54 ans	7	5	12	23,8	16,1	19,9
De 55 à 59 ans	7	5	12	26,9	17,7	22,1
De 60 à 64 ans	6	3	9	28,5	12,6	20,1
De 65 à 69 ans	3	1	4	18,1	5,0	10,9
De 70 à 74 ans	3	5	8	20,2	24,9	22,9
De 75 à 79 ans	2	7	9	16,0	34,7	27,6
De 80 à 84 ans	6	1	7	66,4	5,6	26,0
De 85 à 89 ans	2	3	5	47,6	29,6	34,9
De 90 à 94 ans			0	0,0	0,0	0,0
95 ans et plus			0	0,0	0,0	0,0

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le nombre de blessés graves et de décédés 30 jours par 100 000 habitants n'est pas très élevé par classe d'âge, il y a donc logiquement des fluctuations aléatoires. Toutefois, nous constatons que la catégorie des femmes présente un nombre de victimes bien moins élevé que celle des hommes à tous les âges sauf chez les 70-79 ans. Le pic chez les jeunes n'est présent à Bruxelles que pour les hommes. Pour ces derniers, l'évolution entre 2000 et 2007 est à la baisse en-deçà de 40 ans mais à la hausse au-delà de 50 ans. Pour les femmes, il y a une diminution entre 15 et 30 ans et une augmentation de 70 à 79 ans.

Graphique 16 :
Décédés 30 jours et blessés
graves par 100 000 habitants
de la classe d'âge concernée en
Région de Bruxelles-Capitale
– comparaison homme/femme –
2000 et 2007



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

4.2. Victimes par type d'utilisateur

Au regard du tableau des victimes selon leur moyen de locomotion, nous constatons premièrement: que Bruxelles connaît un gros souci au niveau de l'enregistrement des données d'accidents puisque le moyen de locomotion de 5 décédés 30 jours sur les 31 enregistrés est inconnu. De ce fait, il est périlleux de tirer une information fiable concernant la répartition entre type d'utilisateurs pour les décédés 30 jours. Deuxièmement, nous observons une augmentation du nombre de blessés légers à Bruxelles mais une diminution des personnes tuées ou gravement blessées. Troisièmement, parmi les types d'utilisateurs qui voient leur nombre de victimes augmenter, les piétons comptent le plus gros effectif. Un cinquième des blessés légers, deux cinquièmes des blessés graves et un tiers des tués sont des piétons à Bruxelles. Les victimes cyclistes et motards voient aussi leur nombre croître mais cela est sans doute à mettre en relation avec le nombre de kilomètres croissants parcourus par ces utilisateurs. Dans une moindre mesure, enfin, les occupants de camionnettes mais aussi les "autres utilisateurs" et les utilisateurs inconnus augmentent entre 2000 et 2007. Quatrièmement, certaines catégories d'utilisateurs voient aussi leur nombre de victimes diminuer, c'est le cas des occupants de voiture, des cyclomoteuristes et des occupants de camion.

Tableau 20 :
Blessés légers, blessés graves
et décédés 30 jours par type
d'utilisateur en Région de Bruxelles-
Capitale - 2000 et 2007

Type d'utilisateur	Blessés légers			Blessés graves			Décédés 30 jours	
	2000	2007	2007 (pondéré)	2000	2007	2007 (pondéré)	2000	2007
Piétons	611	762	1029	58	72	93	11	10
Cyclistes	135	202	287	4	10	14	0	
Cyclomoteurs	173	142	197	16	4	5	2	
Motocyclettes	179	312	438	21	22	32	10	3
Voitures	2173	1897	2560	90	62	81	21	11
Camionnettes	42	49	66	1	7	9	0	1
Bus et auto-cars	29	68	98	1			0	1
Camions	20	12	15	1	1	2	0	
Autre	14	105	134	3	6	8	0	
Inconnu	6	23	29	0	1	1	0	5
Total	15646	14174	16379	3318	1998	2257	555	509

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 21 :
Blessés légers, blessés graves
et décédés 30 jours par type
d'utilisateur en Région de Bruxelles-
Capitale - 2000 et 2007 (%)

Type d'utilisateur	Blessés légers		Blessés graves		Décédés 30 jours	
	2000	2007 (non pondéré)	2000	2007 (non pondéré)	2000	2007
Piétons	18,1%	21,3%	29,7%	38,9%	25,0%	32,3%
Cyclistes	4,0%	5,7%	2,1%	5,4%	0,0%	0,0%
Cyclomoteurs	5,1%	4,0%	8,2%	2,2%	4,5%	0,0%
Motocyclettes	5,3%	8,7%	10,8%	11,9%	22,7%	9,7%
Voitures	64,3%	53,1%	46,2%	33,5%	47,7%	35,5%
Camionnettes	1,2%	1,4%	0,5%	3,8%	0,0%	3,2%
Bus et autocars	0,9%	1,9%	0,5%	0,0%	0,0%	3,2%
Camions	0,6%	0,3%	0,5%	0,5%	0,0%	0,0%
Autre	0,4%	2,9%	1,5%	3,2%	0,0%	0,0%
Inconnu	0,2%	0,6%	0,0%	0,5%	0,0%	16,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

4.3. Victimes selon le type d'utilisateur et l'âge

Le graphique qui suit diffère du tableau qui précède en ce sens que le type d'utilisateurs a été subdivisé en fonction de l'âge, afin que nous puissions connaître l'évolution par catégorie d'âge. Cette évolution se base également sur d'autres points de référence, à savoir une comparaison entre la période 2005-2006-2007 et la période 1998-1999-2000. Cette évolution est indiquée entre parenthèses.

Premièrement, nous ne constatons que peu d'évolutions positives: la plupart des catégories d'utilisateurs voient le nombre de leurs victimes augmenter. Deuxièmement, nous constatons une évolution plus positive chez les jeunes que chez les personnes âgées. Ceci nous permet d'envisager l'avenir de façon optimiste. Nous espérons, en effet, que cette tendance à la baisse chez les jeunes laisse présager un comportement routier plus prudent chez cette classe d'âge. Les facteurs susceptibles d'expliquer cette différence entre les générations sont les campagnes de sensibilisation axées sur les jeunes et un changement d'attitude chez ces derniers à l'égard de la sécurité routière. Par ailleurs, les habitudes des jeunes dans la circulation sont plus faciles à modifier que celles des personnes âgées.

Troisièmement, les occupants de voiture forment une catégorie à part dans la mesure où c'est la seule pour laquelle tous les groupes d'âges connaissent une diminution entre la moyenne de référence et la moyenne des trois dernières années. A l'opposé, les catégories des piétons, des motocyclistes et des camionneurs voient une augmentation pour toutes les tranches d'âges (augmentation plus poussée pour les piétons 25-34 ans et pour les motards de 35 à 64 ans). Les cyclistes et cyclomotoristes connaissent des diminutions chez les plus jeunes mais des augmentations chez les plus vieux. Pour les cyclistes, les différences sont très importantes : réduction de 25% pour les moins de 18 ans mais augmentation de 31% pour les 18-24 ans, de 60% pour les 25-34 ans et même de 120% pour les 35-64 ans.

Tableau 22 :
Victimes selon le type d'utilisateur et
l'âge: Evolution

	Moins de 18 ans	18 à 24 ans	25 à 34 ans	35 à 64 ans	65 ans et plus	Total
[+120%,+130%[				Vélo (+120%)		
[+110%,+120%[						
[+100%,+110%[				Moto (+100%)		
[+90%,+100%[						
[+80%,+90%[						
[+70%,+80%[						
[+60%,+70%[			Vélo (+60%) Camion (+64%)			
[+50%,+60%[					Moto (+50%)	Moto (+58%)
[+40%,+50%[				Piéton (+48%)		Vélo (+41%)
[+30%,+40%[		Vélo (+31%)	Moto (+31%)		Vélo (+36%)	
[+20%,+30%[		Moto (+25%)		Camion (+25%)		Moto (+22%) Camion (+10%)
[+10%,+20%[		Piéton (+12%)		Piéton (+16%)	Piéton (+1%)	Piéton (+14%)
[0%,+10%[	Piéton (+3%)		Cyclo (+7%)	Cyclo (+6%)		
Moyenne 1998-1999-2000						
[-10%,0%[						
[-20%, -10%[	Voiture (-11%)			Voiture (-18%)	Voiture (-18%)	Camion (-12%)
[-30%, -20%[	Vélo (-25%)	Cyclo (-28%) Voiture (-29%)	Voiture (-26%)			Cyclo (-22%) Voiture (-22%)
[-40%, -30%[						
[-50%, -40%[	Cyclo (-42%)					
[-60%, -50%[						
[-70%, -60%[						
[-80%, -70%[						
[-90%, -80%[						
[-100%, -90%[						

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Remarque: certaines catégories n'ont pas été incluses dans le graphique parce qu'elles ne concernaient pas des chiffres absolus assez importants, c'est le cas des occupants de camions sauf pour la tranche d'âge 25-34 ans, des motards de moins de 17 ans et des cyclomotoristes de plus de 65 ans.



Tableau 23 :
Blessés légers, blessés graves et
décédés 30 jours selon l'âge et le
type d'utilisateur en Région Wallonne
(chiffres pondérés) - 2007

Classes d'âge	Piétons	Cyclistes	Cyclomotor- istes A	Cyclomotor- istes B	Motocyclistes <400cc	Motocyclistes ≥400cc
De 0 à 4 ans	61	0	0	0	0	2
De 5 à 9 ans	91	13	0	0	0	0
De 10 à 14 ans	100	29	1	0	0	3
De 15 à 19 ans	82	32	27	42	15	10
De 20 à 24 ans	102	21	22	19	14	53
De 25 à 29 ans	112	31	14	12	22	73
De 30 à 34 ans	82	30	11	10	20	40
De 35 à 39 ans	57	31	8	8	15	46
De 40 à 44 ans	63	29	4	3	13	46
De 45 à 49 ans	61	29	5	4	8	35
De 50 à 54 ans	61	23	4	3	6	31
De 55 à 59 ans	55	10	0	0	2	8
De 60 à 64 ans	39	9	0	0	0	4
De 65 à 69 ans	26	5	0	0	0	0
De 70 à 74 ans	42	6	0	0	0	0
De 75 à 79 ans	47	3	0	0	0	0
De 80 à 84 ans	28	0	0	0	0	0
De 85 à 89 ans	15	0	0	0	0	0
De 90 à 94 ans	6	0	0	0	0	0
95 ans et plus	4	0	3	2	3	5
Inconnu	0	0	0	0	0	0
Total	1132	301	100	102	118	355

Automobilistes	Passagers de voiture	Camionnettes	Camions	Autre	Inconnu	Total
0	85	2	0	12	0	161
0	48	0	0	6	0	158
4	40	2	0	10	1	190
70	119	3	0	20	11	430
285	163	7	0	27	4	715
311	111	13	4	39	3	746
249	86	9	3	20	4	564
206	66	10	3	16	1	468
163	40	11	3	24	2	400
148	32	11	2	18	1	355
115	24	6	1	16	3	294
61	23	1	1	5	1	168
40	12	0	0	4	0	108
37	13	2	0	3	0	85
22	13	0	0	7	0	90
14	9	0	0	9	1	82
14	3	0	0	3	0	47
4	4	0	0	0	1	24
0	1	0	0	0	0	7
17	1	1	0	1	1	38
0	0	0	0	0	0	0
1759	893	76	17	241	35	5129

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR



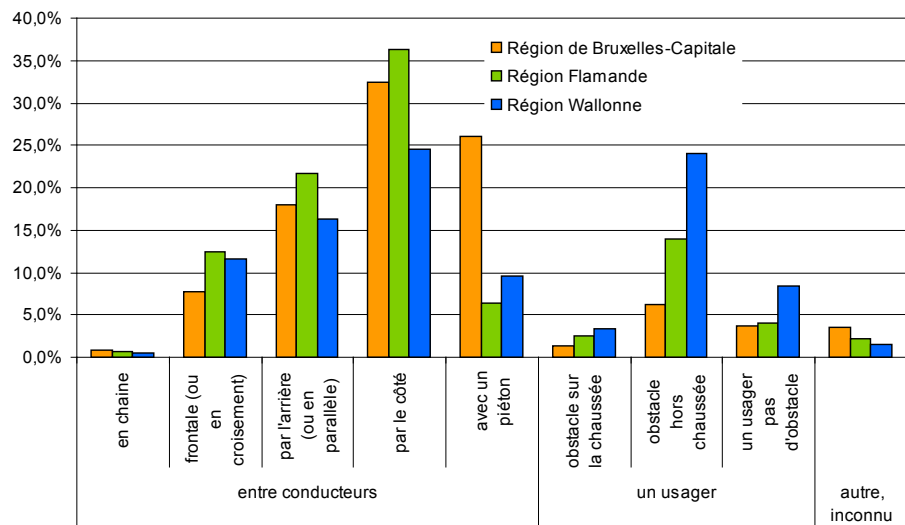
5. Caractéristiques des accidents

Bruxelles se caractérise par une proportion d'accidents avec un seul usager moins élevé que dans les deux autres régions. En conséquence, les accidents résultent bien souvent d'une collision entre plusieurs usagers, un accident sur quatre est notamment le résultat d'une collision entre une voiture et un piéton. Nous verrons aussi dans ce chapitre que les camions ne sont pas plus impliqués dans les accidents mortels que les voitures.

5.1. Types d'accidents

En Belgique, trois accidents sur quatre sont le résultat d'une collision entre deux usagers de la route. A Bruxelles, les sources de conflits étant bien plus nombreuses, 85,1% des accidents sont le résultat d'une collision entre deux usagers. C'est la densité du réseau et l'intensité du trafic à Bruxelles qui expliquent la fréquence et la diversité de ces conflits. Ce taux supérieur d'accidents entre deux usagers de la route est dû principalement à un pourcentage très important d'accidents avec un piéton (26,0%) qui est largement supérieur à celui enregistré en Région Flamande ou Wallonne. Le corollaire est évidemment que le nombre d'accidents ne concernant qu'un seul usager est plus élevé dans le reste du pays. Les accidents n'impliquant qu'un seul usager sont typiquement des accidents qui surviennent sur des voies rapides lorsque l'utilisateur perd le contrôle de son véhicule.

Graphique 18 :
Répartition des accidents selon le
type de la première collision dans
les trois Régions - 2007



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 24 :
Accidents par type de collision
(première collision) en Région
de Bruxelles-Capitale (chiffres
pondérés) - 2007

Type de collision	Accidents (chiffres pondérés)	Accidents (%)	Décédés 30 jours	Gravité
entre conducteurs				
en chaîne	33	0,8%	0	0
frontale (ou en croisement)	317	7,8%	1	3
par l'arrière (ou en parallèle)	734	18,0%	0	0
par le côté	1327	32,5%	6	5
avec un piéton	1061	26,0%	10	9
un usager contre un obstacle				
sur la chaussée	55	1,4%	0	0
hors chaussée	256	6,3%	7	27
un seul usager, pas d'obstacle	153	3,8%	3	20
autre, inconnu	146	3,6%	4	27
Total	4082	100%	31	8

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

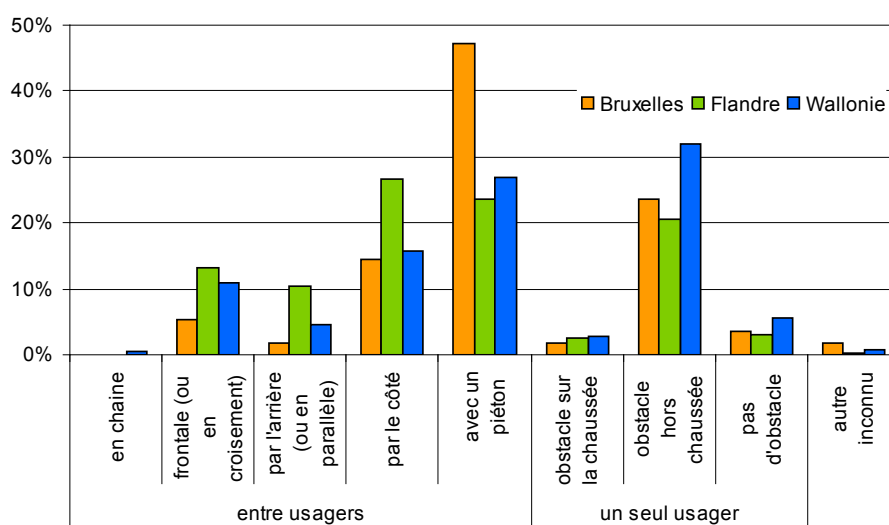
Tableau 25 :
Accidents par type de collision
(première collision) dans les trois
Régions (chiffres pondérés) - 2007

Type de collision	RBC		Région Flamande		Région Wallonne	
	Acci- dents	%	Acci- dents	%	Acci- dents	%
entre conducteurs						
en chaîne	33	0,8%	228	0,7%	79	0,6%
frontale (ou en croisement)	317	7,8%	3947	12,4%	1590	11,5%
par l'arrière (ou en parallèle)	734	18,0%	6933	21,7%	2249	16,3%
par le côté	1327	32,5%	11593	36,3%	3386	24,6%
avec un piéton	1061	26,0%	2043	6,4%	1322	9,6%
un usager contre un obstacle						
sur la chaussée	55	1,4%	782	2,4%	464	3,4%
hors chaussée	256	6,3%	4428	13,9%	3314	24,0%
un seul usager, pas d'obstacle	153	3,8%	1268	4,0%	1168	8,5%
autre, inconnu	146	3,6%	698	2,2%	218	1,6%
Total	4082	100,0%	31920	100,0%	13791	100,0%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le graphique suivant présente la répartition selon le type de la première collision des accidents mortels s'étant déroulé en agglomération pour les trois dernières années disponibles (2005-2006-2007) selon la région. Malgré que ces accidents se soient tous produits en agglomération, nous constatons de fortes divergences entre les régions. Presque la moitié des accidents mortels à Bruxelles sont la suite d'une collision entre un véhicule et un piéton (47%), ces collisions représentant un quart des collisions mortelles dans les deux autres régions. Le deuxième type de collision le plus fréquent à Bruxelles est la collision entre un véhicule seul et un obstacle hors chaussée (24%). Dans ces cas-là, l'obstacle en question est 31 fois sur 100 un mur ou une construction, dans 23% un arbre et dans 23 autre cas sur 100 un poteau. La Wallonie a une proportion d'accidents d'usagers seuls plus importante que les deux autres régions tandis que la Région de Bruxelles-Capitale connaît proportionnellement moins d'accidents mortels débutant par une collision par le côté, frontale ou par l'arrière que les deux autres régions.

Graphique 19 :
Type de la première collision lors
d'accidents mortel dans les trois
régions – moyenne 2005,2006 et
2007



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR



5.2. Qui entre en collision avec qui?

Dans les conflits opposant deux parties, la répartition par type de véhicules est partiellement différente en Belgique et à Bruxelles. Toutefois, nous constatons qu'un bon tiers des conflits opposent deux voitures à Bruxelles comme dans le reste du pays. Ce qui apparaît comme particulier dans la région de Bruxelles-Capitale, ce sont les accidents impliquant une voiture et un piéton (1/4 des collisions entre usagers à Bruxelles). Les accidents impliquant une voiture et une motocyclette sont également surreprésentés à Bruxelles.

Tableau 26 :
Répartition des accidents selon
le type de collision et la nature
des usagers impliqués dans la
première collision en Région de
Bruxelles-Capitale - 2007

	Piétons	Cyclistes	Cyclo A	Cyclo B	Motocyclistes <=400cc	Motocyclistes >400cc
Entre usagers*:						
Piétons	0,0%	0,4%	0,1%	0,2%	0,2%	0,4%
Cyclistes	0,4%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Cyclomotoristes A	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Cyclomotoristes B	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Motocyclistes <=400cc	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Motocyclistes > 400cc	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Voitures	24,6%	6,3%	1,9%	2,0%	2,4%	7,0%
Minibus	0,5%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Autobus et autocars	1,8%	0,2%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%
Camionnettes	0,8%	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%	0,4%
Camions et tracteurs	0,3%	0,2%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%
Autres usagers et inconnu	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
Total entre usagers	29,5%	7,5%	2,2%	2,4%	2,7%	8,1%
Collision avec obstacle	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,5%
Autre collision** et inconnu	0,1%	0,5%	0,3%	0,1%	0,2%	0,8%
Total	26,3%	7,3%	2,4%	2,3%	2,7%	8,4%

*Matrice symétrique : attention au comptage double

**Collisions impliquant un seul conducteur (excepté collisions contre obstacle)

Voitures	Minibus	Autobus et auto- cars	Camion- nettes	Cami- ons et tracteurs	Autres usagers et inconnu	Total
24,6%	0,5%	1,8%	0,8%	0,3%	0,3%	
6,3%	0,1%	0,2%	0,1%	0,2%	0,0%	
1,9%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	
2,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	
2,4%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	
7,0%	0,0%	0,1%	0,4%	0,0%	0,1%	
36,7%	2,3%	2,5%	2,5%	1,9%	1,5%	
2,3%	0,0%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	
2,5%	0,2%	0,1%	0,4%	0,2%	0,0%	
2,5%	0,1%	0,4%	0,0%	0,1%	0,0%	
1,9%	0,1%	0,2%	0,1%	0,0%	0,1%	
1,5%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	
91,5%	3,4%	5,7%	4,5%	3,1%	2,3%	100,0%
6,2%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	7,6%
1,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,5%	3,8%
88,2%	3,0%	5,5%	4,2%	2,8%	2,7%	100,0%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 27 :
Répartition des accidents selon
le type de collision et la nature
des usagers impliqués dans la
première collision en Région de
Bruxelles-Capitale - 2007 (chiffres
pondérés)

	Piétons	Cyclistes	Cyclo A	Cyclo B	Motocyclistes <=400cc	Motocyclistes >400cc
Entre usagers*:						
Piétons	0	16	4	7	5	14
Cyclistes	16	4	0	0	2	0
Cyclomotoristes A	4	0	0	0	0	0
Cyclomotoristes B	7	0	0	0	0	0
Motocyclistes <=400cc	5	2	0	0	0	0
Motocyclistes > 400cc	14	0	0	0	0	2
Voitures	890	226	69	72	85	253
Minibus	17	3	0	1	0	2
Autobus et autocars	65	8	2	0	4	5
Camionnettes	28	3	4	3	2	14
Camions et tracteurs	11	8	1	3	0	2
Autres usagers et inconnu	9	1	0	2	0	2
Total entre usagers	1065	272	79	87	98	292
Collision avec obstacle	3	6	5	0	3	20
Autre collision** et inconnu	4	19	14	5	8	33
Total	1073	296	98	92	109	345

*Matrice symétrique : attention au comptage double

**Collisions impliquant un seul conducteur (excepté collisions contre obstacle)

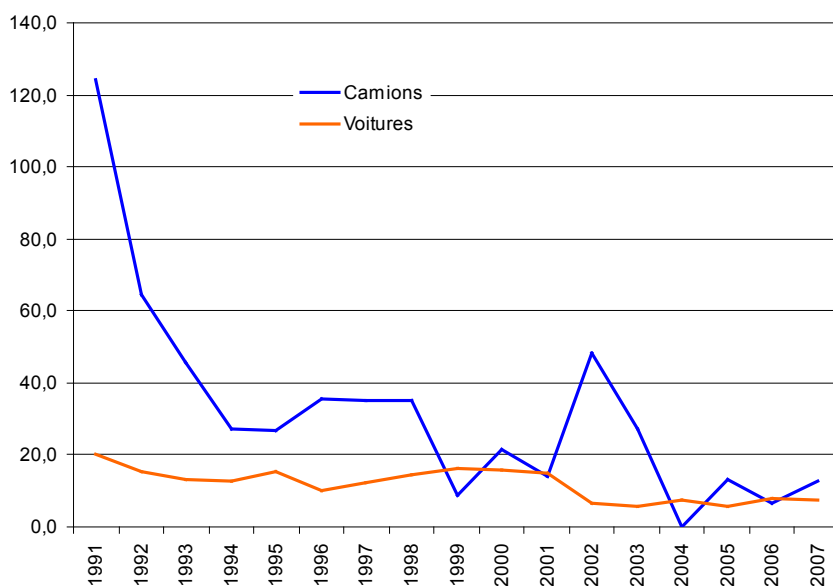
Voitures	Minibus	Autobus et auto- cars	Camion- nettes	Cami- ons et tracteurs	Autres usagers et inconnu	Total
890	17	65	28	11	9	
226	3	8	3	8	1	
69	0	2	4	1	0	
72	1	0	3	3	2	
85	0	4	2	0	0	
253	2	5	14	2	2	
1329	83	91	89	67	53	
83	0	8	5	2	3	
91	8	4	13	6	1	
89	5	13	0	4	1	
67	2	6	4	1	5	
53	3	1	1	5	4	
3308	124	207	164	111	82	3616
254	0	5	5	3	9	311
41	0	11	1	0	20	156
3603	124	223	170	114	111	4083

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

5.3. Risque d'accident mortel des différents types d'usagers

Le graphique suivant nous donne le risque d'accident mortel des conducteurs de camions et de voitures. Ce risque est calculé par le nombre de véhicules impliqués dans les accidents mortels par milliard de véhicules-kilomètres parcourus par ce type de véhicule. Nous constatons que depuis 1999 les camions ne sont pas plus impliqués dans les accidents mortels que les voitures proportionnellement aux kilomètres qu'ils parcourent. Notons que l'évolution entre 1991 et 1994 est très positive pour les camions.

Graphique 20 :
Evolution du risque d'accident mortel (Nombre de véhicules impliqués dans les accidents mortels par milliard de véhicules-kilomètres parcourus par ce type de véhicule) des camions et voitures en Région de Bruxelles-Capitale

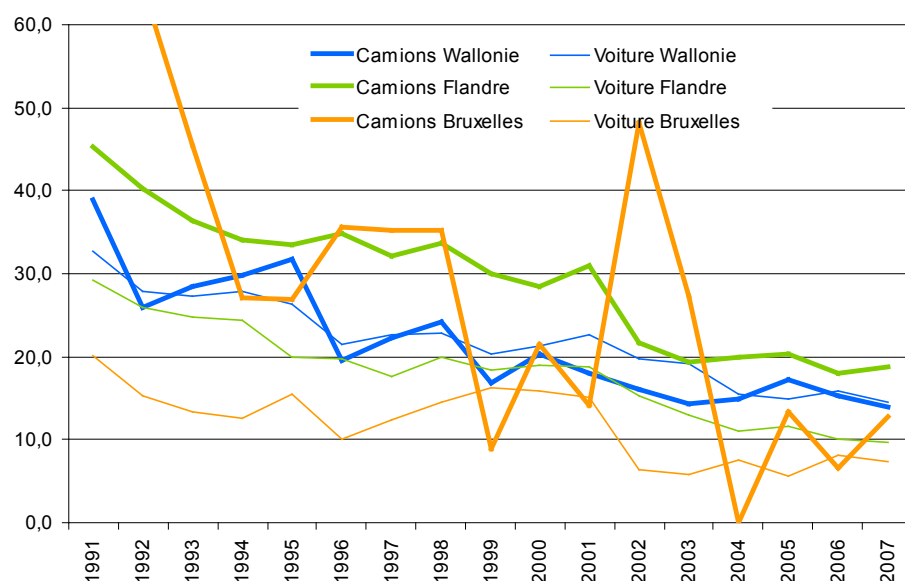


Source : SPF Economie DG SIE et SPF Mobilité/Infographie : IBSR

Le risque d'accident de camion varie fortement en fonction des Régions. Le Graphique 21 donne le risque d'accident mortel des camions dans les deux Régions et, à titre de comparaison, également le risque d'accident mortel pour les voitures dans chaque Région. En Flandre, le risque d'accident de camion est plus élevé qu'en Wallonie et également nettement plus élevé que le risque d'accident mortel de voiture. En Wallonie, on constate peu de différence entre le risque d'accident encouru par les camions et les voitures. En Flandre, le risque pour les voitures d'être impliquées dans un accident est un peu moins élevé qu'en Wallonie.

La Région de Bruxelles-Capitale est difficilement comparable aux deux autres Régions étant donné qu'il s'agit d'une zone presque exclusivement urbaine, dont on sait qu'il s'y produit généralement de nombreux accidents mais qu'ils sont moins souvent mortels. Avec un score de 13, le risque pour les camions d'être impliqués dans un accident mortel dans la Région de Bruxelles est donc moins élevé qu'en Flandre et en Wallonie (respectivement 14 et 19). Avec un score de 840, le risque pour les camions d'être impliqués dans un accident corporel quel qu'il soit est, quant à lui, beaucoup plus important qu'en Flandre et en Wallonie (respectivement 350 et 224).

Graphique 21 :
Evolution de l'implication des
voitures et camions dans les
accidents mortels – Comparaison
entre régions



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

Le tableau 24 nous donne les évolutions de tués 30 jours en nombre absolu dans les accidents impliquant au moins un camion ou une voiture. Si le nombre de tués dans les accidents impliquant au moins une voiture a été divisé par plus que 2 entre la moyenne de 1998 à 2000 et 2007, le nombre d'accidents impliquant une voiture n'a lui quasiment pas évolué (-1,2%). C'est donc une gravité des accidents moindre qui a permis de diminuer le nombre des victimes des accidents de voiture.

Tableau 28 :
Evolution des accidents
impliquant au moins
respectivement une voiture ou un
camion en Région de Bruxelles-
Capitale

	Décédés 30 jours dans les accidents impliquant au moins...		Accidents corporels impliquant au moins...	
	une voiture	un camion	une voiture	un camion
1991	50	10	3469	145
1992	34	7	3130	129
1993	31	7	2995	103
1994	28	3	2527	87
1995	36	3	2589	94
1996	27	4	2786	72
1997	33	4	2580	80
1998	33	5	2741	96
1999	42	1	2855	83
2000	37	4	2510	86
2001	33	2	2065	83
2002	21	6	1402	51
2003	12	4	1692	62
2004	16		1964	59
2005	15	2	2131	51
2006	19	1	2359	66
2007	17	2	2670	98
2007 (pondérés)			3616	131
Moyenne 98-2000	37,3	3,3	2702,0	88,3
Evolution*	-54,5%	-40,0%	-1,2%	10,9%

*Evolution entre la moyenne de référence 98-2000 et 2007

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

5.4. Accidents selon les conditions atmosphériques

La grande majorité des accidents se produit dans des conditions atmosphériques normales. C'est en Flandre que les accidents surviennent le moins fréquemment par temps de pluie. La Wallonie se caractérise par une plus grande part d'accidents se produisant lors de chutes de neige ou dans des conditions « inconnues »..

Tableau 29 :
Répartition des accidents selon
les conditions atmosphériques
dans les trois Régions

Conditions atmo- sphériques	Région de Bruxelles-Capitale	Région Flamande	Région Wallonne
normales	78,1%	86,1%	75,3%
pluie	13,6%	9,9%	13,6%
brouillard	0,3%	0,5%	1,0%
vent violent, rafales	0,5%	0,5%	0,9%
chutes de neige	0,2%	0,3%	0,5%
grêle	0,1%	0,1%	0,1%
autre (fumée épaisse...)	0,3%	0,4%	0,4%
inconnu	7,2%	2,4%	8,8%
Total	100%	100%	100%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 30 :
Accidents selon les conditions
atmosphériques dans les trois
Régions (chiffres pondérés)

Conditions atmo- sphériques	Région de Bruxelles-Capitale	Région Flamande	Région Wallonne
normales	3187	27492	10382
pluie	555	3148	1870
brouillard	12	170	136
vent violent, rafales	21	144	120
chutes de neige	7	86	73
grêle	3	35	8
autre (fumée épaisse...)	13	115	49
inconnu	294	758	1207
Total	4082	31920	13791

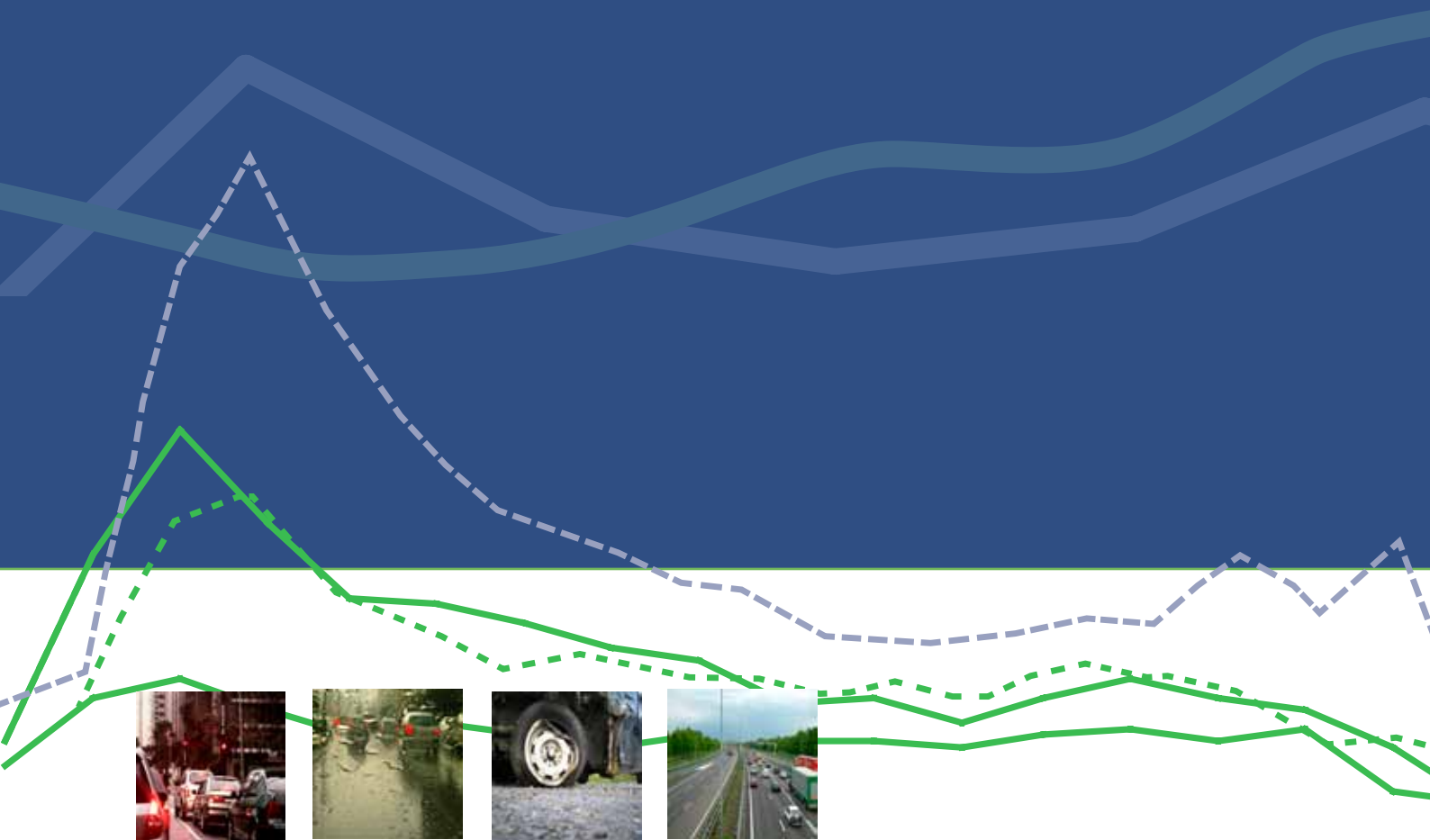
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

GRAPHIQUES

Graphique 1 : Evolution des décédés 30 jours en Région de Bruxelles-Capitale	10
Graphique 2 : Evolution des décédés 30 jours par 1 000 000 d'habitants dans les trois Régions.....	11
Graphique 3 : Evolution des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus dans les trois Régions	12
Graphique 4 : Gravité des accidents selon la Région (décédés 30 jours par 1000 accidents corporels – chiffres non pondérés)	14
Graphique 5 : Evolution des blessés légers et des blessés graves en en Région de Bruxelles-Capitale (chiffres non pondérés).....	16
Graphique 6 : Evolution des accidents corporels en Région de Bruxelles-Capitale.....	17
Graphique 7 : Evolution des accidents corporels en chiffres non pondérés dans les trois Régions (moyenne 1998, 1999 et 2000 = base 100)	18
Graphique 8 : Répartition des accidents mortels par mois en Région de Bruxelles-Capitale	20
Graphique 9 : Répartition des accidents corporels par mois en Région de Bruxelles-Capitale	22
Graphique 10 : Répartition des accidents selon le jour et l'heure de la semaine en et hors de la Région de Bruxelles-Capitale - 2007	24
Graphique 11 : Répartition des accidents selon le jour et l'heure de la semaine en et hors de la Région de Bruxelles-Capitale - 2007	25
Graphique 12 : Evolution des accidents sur autoroute par milliard de véhicules-kilomètres parcourus dans les 3 régions (chiffres non pondérés)	27
Graphique 13 : Gravité des accidents en et hors agglomération (chiffres non pondérés)	29
Graphique 14 : Répartition des accidents selon le type de croisement dans les trois régions - 2007	30
Graphique 15 : Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants de la classe d'âge concernée en Région de Bruxelles-Capitale - 2000 et 2007.....	33
Graphique 16 : Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants de la classe d'âge concernée en Région de Bruxelles-Capitale – comparaison homme/femme – 2000 et 2007.....	34
Graphique 18 : Répartition des accidents selon le type de la première collision dans les trois Régions - 2007	41
Graphique 19 : Type de la première collision lors d'accidents mortel dans les trois régions – moyenne 2005,2006 et 2007	42
Graphique 20 : Evolution du risque d'accident mortel (Nombre de véhicules impliqués dans les accidents mortels par milliard de véhicules-kilomètres parcourus par ce type de véhicule) des camions et voitures en Région de Bruxelles-Capitale	48
Graphique 21 : Evolution de l'implication des voitures et camions dans les accidents mortels – Comparaison entre régions	49

TABLEAUX

Tableau 1 : Les résultats en un coup d'oeil.....	6
Tableau 2 : Evolution des décédés 30 jours en Région de Bruxelles-Capitale.....	10
Tableau 3 : Evolution des décédés 30 jours par 1 000 000 d'habitants dans les trois Régions.....	12
Tableau 4 : Evolution des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus dans les trois Régions	13
Tableau 5 : Gravité des accidents dans les trois Régions (décédés 30 jours par 1000 accidents)	15
Tableau 6 : Evolution des blessés légers et des blessés graves en en Région de Bruxelles- Capitale	16
Tableau 7 : Evolution des accidents corporels en Région de Bruxelles-Capitale	17
Tableau 8 : Evolution des accidents corporels dans les trois Régions (moyenne 1998, 1999 et 2000 = base 100) (chiffres non pondérés)	18
Tableau 9 : Accidents mortels par mois en Région de Bruxelles-Capitale.....	20
Tableau 10 : Accidents corporels par mois en Région de Bruxelles-Capitale (chiffres non pondérés)	22
Tableau 11 : Accidents corporels et accidents graves selon le jour et l'heure en Région de Bruxelles-Capitale - 2007	24
Tableau 12 : Accidents selon la période de la semaine en Région de Bruxelles-Capitale - 2007.....	25
Tableau 13 : Evolution des accidents sur autoroute en Région de Bruxelles-Capitale	27
Tableau 14 : Evolution des accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus sur autoroute dans les trois régions (chiffres non pondérés)	28
Tableau 15 : Evolution des accidents en agglomération en Région de Bruxelles-Capitale	29
Tableau 16 : Evolution de la gravité des accidents en et hors agglomération selon les régions (chiffres non pondérés)	30
Tableau 17 : Les accidents selon le type de croisement en Région de Bruxelles-Capitale - 2007.....	31
Tableau 18 : Les accidents selon le type de croisement dans les trois régions (chiffres pondérés) - 2007	31
Tableau 19 : Décédés 30 jours et blessés graves selon le sexe et la classe d'âge en Région de Bruxelles-Capitale - 2007	33
Tableau 20 : Blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours par type d'utilisateur en Région de Bruxelles-Capitale - 2000 et 2007	34
Tableau 21 : Blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours par type d'utilisateur en Région de Bruxelles-Capitale - 2000 et 2007 (%)	35
Tableau 22 : Victimes selon le type d'utilisateur et l'âge: Evolution.....	36
Tableau 23 : Blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours selon l'âge et le type d'utilisateur en Région Wallonne (chiffres pondérés) - 2007	38
Tableau 24 : Accidents par type de collision (première collision) en Région de Bruxelles- Capitale (chiffres pondérés) - 2007	41
Tableau 25 : Accidents par type de collision (première collision) dans les trois Régions (chiffres pondérés) - 2007.....	41
Tableau 26 : Répartition des accidents selon le type de collision et la nature des usagers impliqués dans la première collision en Région de Bruxelles-Capitale - 2007.....	44
Tableau 27 : Répartition des accidents selon le type de collision et la nature des usagers impliqués dans la première collision en Région de Bruxelles-Capitale - 2007 (chiffres pondérés)	46
Tableau 28 : Evolution des accidents impliquant au moins respectivement une voiture ou un camion en Région de Bruxelles-Capitale	50
Tableau 29 : Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques dans les trois Régions.....	50
Tableau 30 : Accidents selon les conditions atmosphériques dans les trois Régions (chiffres pondérés)	51



Institut Belge pour
la Sécurité Routière

jesuispour.be »