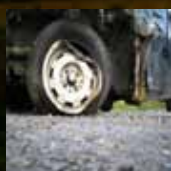
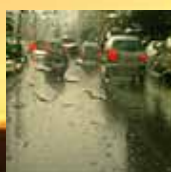
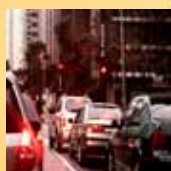


IBSR

L'OBSERVATOIRE
POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La sécurité routière en Région flamande

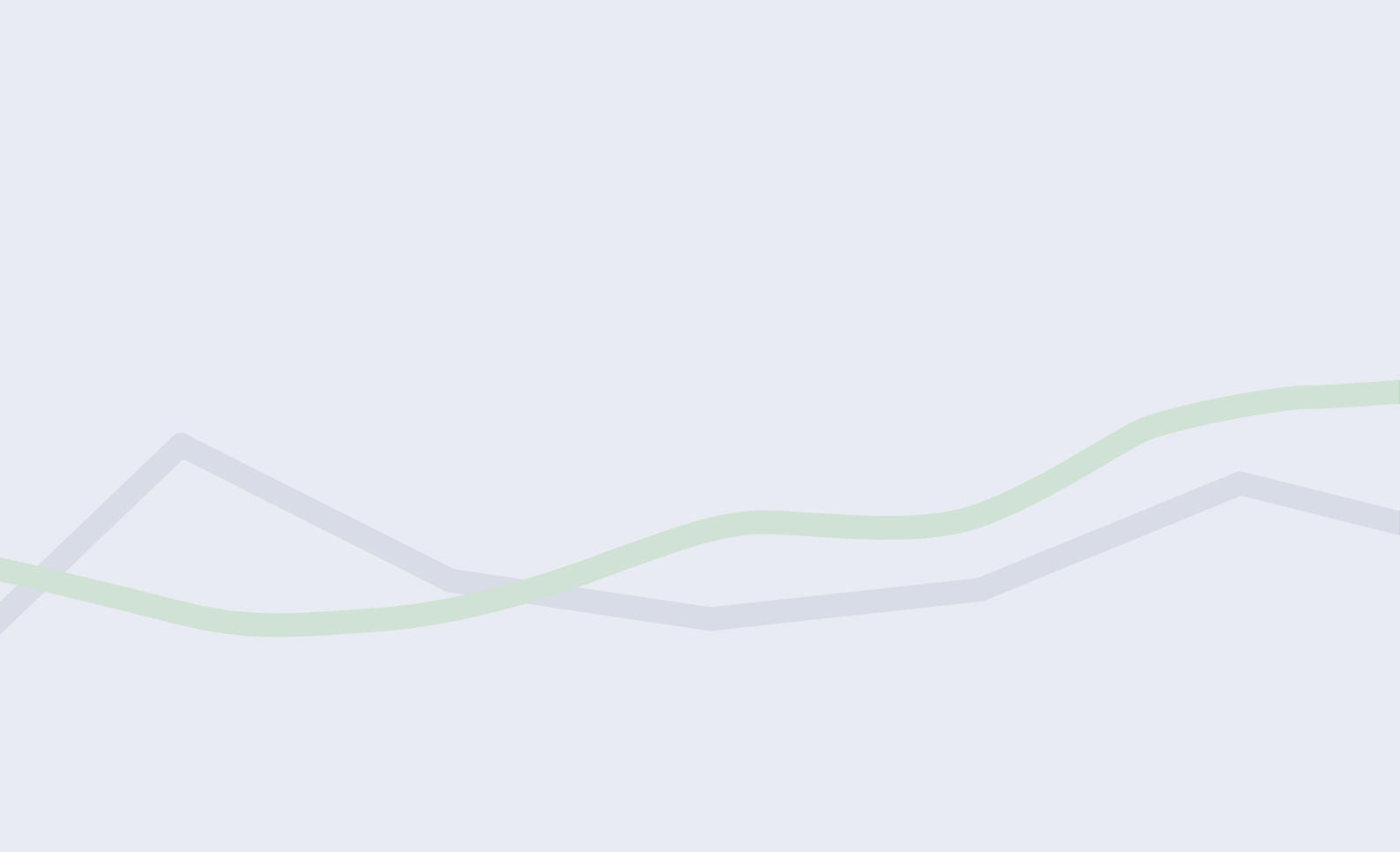
2000 - 2007



jesuispour.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 Flamande	9
1. Evolution du nombre d'accidents corporels et de victimes	10
1.1. Evolution des décédés 30 jours	10
1.2. Gravité des accidents	15
1.3. Evolution du nombre de blessés légers et de blessés graves	16
1.4. Evolution des accidents corporels	18
2. Accidents selon le moment	21
2.1. Accidents selon le mois	21
2.2. Accidents selon le moment de la semaine	26
3. Accidents selon le lieu	28
3.1. Accidents selon la province	28
3.2. Accidents sur autoroute	30
3.3. Accidents en et hors agglomération	33
3.4. Accidents selon la vitesse autorisée	36
3.5. Accidents en section courante et en croisement	40
4. Victimes d'accidents	42
4.1. Victimes selon l'âge et le sexe	42
4.2. Victimes par type d'utilisateur	44
4.3. Victimes selon le type d'utilisateur et l'âge	44
5. Caractéristiques des accidents	48
5.1. Types d'accidents	48
5.2. Qui entre en collision avec qui?	52
5.3. Risque d'accident mortel des différents types d'utilisateurs	56
5.4. Accidents selon les conditions atmosphériques	58



Résumé

Globalement, l'année 2007 est une année de stagnation en termes de sécurité routière en Belgique et en Europe. Le nombre de tués est passé de 1069 en 2006 à 1067 en 2007 pour l'ensemble de la Belgique¹. Ce qui correspond à la baisse la plus petite depuis 2001. La région flamande est la seule des trois régions à connaître une baisse du nombre de tués (-13) par rapport à l'année précédente mais force est de constater que la diminution est minime et que ce sont même de légères augmentations qui sont enregistrées pour les accidents et les blessés légers et graves.

En 2007, 31.900 accidents corporels ont été enregistrés en Région Flamande. Ces accidents ont fait 42.600 blessés et coûté la vie à 527 personnes. Le chiffre relatif au nombre de tués sur les routes en Flandre doit être considéré à partir de 2 cadres de référence. Le premier est l'objectif des Etats Généraux de la Sécurité Routière de ne plus dépasser 435 décédés 30 jours d'ici 2010. Le second objectif, fixé par les décideurs politiques flamands, est de ne plus dépasser 375 décédés 30 jours à la fin de la décennie. En 2007, nous sommes donc toujours sur la bonne voie pour ce qui concerne l'objectif fédéral mais pas pour ce qui est de l'objectif flamand. Le nombre de tués par rapport à la moyenne de référence (= moyenne des années 1998, 1999 et 2000) a diminué de 37,6%. Il s'agit donc, en soi, d'une évolution positive mais nous constatons néanmoins que, ces 3 dernières années, la diminution du nombre de tués est plutôt faible et que les baisses annuelles devront être plus importantes si nous voulons atteindre les objectifs politiques. Par ailleurs, les prestations de la Région Flamande sont inférieures aux prestations moyennes de l'UE27.

Au niveau de l'évolution du nombre de blessés graves et de blessés légers, on constate des diminutions atteignant respectivement 40% et 18% par rapport aux moyennes de 1998-1999-2000. Cela dit, ici non plus nous ne pouvons franchement pas parler d'un succès complet étant donné que, depuis 2005, le nombre de blessés graves et de blessés légers est à nouveau en augmentation. Le nombre d'accidents corporels présente, lui aussi, une évolution similaire, à savoir une baisse non négligeable de 18,2% par rapport à la moyenne de référence, suivie d'une nouvelle augmentation à partir de 2005. Au niveau de la gravité des accidents corporels, les résultats sont plus encourageants. Ici également, nous constatons une baisse du même ordre (23,7%) par rapport à la

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.

moyenne de référence, mais cette baisse est restée constante et s'est poursuivie après 2005. La gravité des accidents en Flandre diffère fortement de la Wallonie où elle accuse une hausse de 5,1% par rapport à la moyenne de référence.

Lorsque nous examinons le moment où ont lieu les accidents en Région Flamande, nous constatons que, par rapport à la Région Wallonne, ils surviennent plus souvent aux heures de pointe mais moins souvent pendant le week-end. En Flandre, les accidents de week-end sont un peu plus graves qu'en semaine et deux fois plus graves de nuit que de jour. Pour ce qui concerne les accidents qui se produisent les nuits de week-end, nous constatons une amélioration non négligeable tant en Wallonie (depuis 2005) qu'en Flandre (depuis environ 2000). Les jeunes de moins de 34 ans sont surreprésentés dans les accidents qui surviennent la nuit : 62% des conducteurs impliqués dans un accident à ce moment-là sont des jeunes contre 42% les jours de semaine. Mis à part une conduite éventuellement plus dangereuse (les données dont nous disposons ne nous permettent pas d'arriver à cette conclusion), le fait qu'il y ait plus de jeunes que de personnes âgées sur les routes les nuits de week-end joue un rôle prépondérant.

Toutes les provinces flamandes ne contribuent pas dans une même mesure à la diminution de près de 38% du nombre de tués par rapport à la moyenne de référence. Quatre provinces affichent une baisse entre 35% et 46%, avec la Flandre-Occidentale et Anvers en tête de liste. Par contre, avec une « petite baisse » de 19%, le Limbourg est à la traîne par rapport aux autres provinces.

Lorsque nous comparons les accidents entre la Région Flamande et la Région Wallonne, un des principaux constats est l'important écart au niveau de la gravité de ces accidents. Les accidents sur autoroute, hors agglomération et en agglomération sont respectivement 2; 2,5 et 3 fois moins graves en Flandre qu'en Wallonie. Par ailleurs, depuis 1991, leur taux de gravité a beaucoup plus diminué en Flandre qu'en Wallonie. La meilleure amélioration obtenue par la Wallonie depuis l'année en question concerne les autoroutes (-12%), alors que le moins bon résultat obtenu par la Flandre atteint pas moins de 38% (en agglomération).

Pourtant, sur autoroute, le risque d'accident (= le nombre d'accidents par milliard de kilomètres parcourus) est pratiquement le même en Région Flamande et en Région Wallonne. Cela dit, les conséquences d'un accident sont généralement plus graves en Wallonie. Il s'agit néanmoins d'être très prudent lors de l'interprétation de ces écarts étant donné que, mis à part une réelle différence au niveau de la gravité, ceux-ci peuvent également être imputables à la façon différente dont les Régions enregistrent les accidents non mortels. Il se peut qu'en Wallonie, les accidents légers soient moins souvent enregistrés dans les statistiques. Il est également intéressant de savoir que seul un petit pourcentage d'accidents, à savoir 7,5%, a lieu sur autoroute.

Vu la différence entre les Régions flamande et wallonne au niveau du taux moyen de gravité des accidents sur autoroute et sur les routes hors et en agglomération, il est logique que cette différence apparaisse également dans les chiffres relatifs aux régimes de vitesse. En d'autres termes, la gravité des accidents par régime de vitesse est en moyenne 2 fois moins élevée en Flandre.

Autres constats importants qui ressortent de l'analyse des régimes de vitesse en Flandre: Depuis 1992, les zones 70 affichent une hausse sensible du nombre de tués. Le contraire vaut heureusement pour les autres zones, excepté les zones 30. L'augmentation du nombre de tués dans les zones 70 s'explique par la hausse du nombre d'accidents due à la transformation de toute une série de zones 90 en zones 70. Aujourd'hui, bien plus de rues sont répertoriées comme zones 70 qu'en 1992.

Au niveau de la gravité des accidents, les routes où la vitesse est autorisée au-delà de 90 km/h connaissent l'évolution la plus remarquable depuis 1992, avec une réduction de moitié de la gravité. Une autre constatation assez logique mais importante est que la gravité d'un accident augmente proportionnellement à la vitesse autorisée. Seules les zones à plus de 90 km/h contredisent cette thèse étant donné que, ces dernières années, la gravité des accidents dans ces zones avoisine celle des zones 90.

Concernant le lieu où se produisent les accidents en Flandre, nous constatons que 60% ont lieu en section. Le nombre de tués recensé à ces endroits est même plus important que le nombre d'accidents (76%).

Une analyse plus détaillée des victimes d'accidents montre que, quelle que soit la classe d'âge, le nombre de victimes est à la baisse tant parmi les hommes que parmi les femmes. Le pic de victimes recensé parmi les jeunes de 15 à 34 ans subsiste mais a fortement régressé par rapport à 2000. Mieux encore, les moins de 34 ans enregistrent plus de progrès que leurs aînés. Les hommes restent toutefois nettement surreprésentés parmi les victimes. Une subdivision plus détaillée des victimes par tranche d'âge en fonction de la catégorie d'usager révèle que ce sont toujours les mêmes types d'usagers qui obtiennent les meilleurs résultats: les occupants de voiture et les cyclomotoristes affichent la meilleure progression tandis que les piétons, les cyclistes et les motards n'ont pratiquement pas évolué depuis 1998-1999-2000.

77,5% des accidents concernent une collision entre différents usagers mais les accidents n'impliquant qu'un seul usager sont deux fois plus dangereux. Plus de 80% des collisions entre plusieurs usagers impliquent une voiture. A noter également que, contrairement à la Wallonie, le risque d'accident mortel en Flandre est plus important pour les camions que pour les voitures.

Tableau 1 :
Les résultats en un coup
d'oeil

	Victimes 2007 (chiffres pondérés ²)				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
Région Flamande	527	4550	37566	42643	-317	-37,6%
Région Wallonne	509	2257	16379	19145	-59	-10,3%
RBC ³	31	244	4854	5129	-13	-29,5%
Belgique	1067	7051	58799	66917	-389	-26,7%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

2. L'utilisation d'une pondération (ou calibration) est expliquée dans la partie « Définitions et sources » du rapport « Evolution de la Sécurité Routière en Belgique 2000-2006 » (Casteels Y. et Scheers M., 2008). L'utilisation de cette pondération a pour conséquence que le nombre d'accidents et de blessés sont des chiffres avec décimales. Pour plus de lisibilité nous ne donnons que des chiffres arrondis mais la pondération a tout de même comme effet que les totaux ne sont pas toujours égaux aux sommes des chiffres arrondis.

3. Région de Bruxelles-Capitale

Tableau 1 :
Les résultats en un coup d'oeil

	Situation 2007 (chiffres pondérés) Victimes en Région Flamande				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	527	4550	37566	42643	-317	-37,6%
Par million d'habitants	86	744	6141	6971	-56	-39,5%
Par milliard de voyageurs- kilomètres parcourus	8	71	590	669	-6	-41,3%
Période de la semaine						
Jour de se- maine	282	2562	24535	27379	-124	-10%
Nuit de se- maine	53	343	1848	2244	-39	-14%
Jour de week- end	103	1101	8203	9407	-92	-16%
Nuit de week- end	89	544	2980	3612	-61	-14%
Provinces						
Anvers	123	1392	10305	11820	-95	-43,5%
Limbourg	109	688	5321	6118	-25	-18,9%
Flandre-Orien- tale	122	1050	9345	10517	-66	-35,0%
Brabant fla- mand	70	501	5120	5691	-45	-39,0%
Flandre-Occi- dentale	103	918	7476	8497	-87	-45,7%
Lieu						
Autoroute	75	640	2855	3569	-55	-42,2%
Hors agglom- ération	318	2188	16673	19178	-201	-38,7%
En aggloméra- tion	102	1722	18039	19863	-93	-47,8%
Régimes de vitesse						
30 km/h ou moins	5	155	1476	1635	+2	+66,7%
31 à 50 km/h	123	1706	17289	19118	-57	-31,8%
51 à 70 km/h	174	1311	10943	12427	+50	+40,3%
71 à 90 km/h	116	798	5324	6238	-274	-70,3%
Plus de 90 km/h	76	571	2515	3161	-50	-39,5%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 1 :
Les résultats en un coup d'œil

	Situation 2007 (chiffres pondérés) Victimes en Région Flamande				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
Croisement						
Hors carrefour	401	3073	21956	25429	-222	-35,7%
En carrefour	121	1416	14839	16375	-95	-43,9%
Rond-point	5	61	772	838	0	0,0%
Sexe						
Homme	413	2868	21411	24692	-211	-33,8%
Femme	109	1396	15943	17448	-110	-50,3%
Age						
Moins de 18 ans	23	464	5644	6131	-46	-66,8%
18-24 ans	117	836	7603	8556	-60	-33,9%
25-34 ans	97	773	7592	8462	-82	-45,7%
35-44 ans	74	667	6171	6913	-36	-32,9%
45-54 ans	60	606	4646	5312	-21	-26,2%
55-64 ans	53	345	2644	3042	-19	-26,7%
65 ans et plus	98	578	3062	3738	-48	-33,0%
Type d'usager						
Piétons	44	401	1698	2144	-28	-38,9%
Cyclistes	78	817	6224	7119	-21	-21,5%
Cyclomotor- istes	6	400	3782	4189	-28	-82,2%
Motos	57	500	1727	2283	-16	-21,6%
Autos	253	2053	21039	23345	-202	-44,4%
Camionnettes	27	158	1508	1693	+1	+3,8%
Autobus et autocars	0	10	255	265	-1	-100,0%
Camions	12	54	398	464	-1	-5,3%
Autres	15	121	762	898	+6	+66,7%
Inconnus	35	35	173	243	+34	+3400,0%
Type d'accident						
Entre con- ducteurs	298	3130	30663	34091	-212	-41,6%
Un seul usager	194	1332	6216	7742	-134	-40,9%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR



Accidents corporels de la circulation en Région Flamande

En 2007, plus de 31.900 accidents corporels ont été enregistrés en Région Flamande. Ces accidents ont fait 42.640 victimes, c'est-à-dire plus de 117 victimes par jour. Parmi elles, nous recensons une importante proportion de blessés légers (88,1%) mais également des blessés graves (10,7%) et des tués (1,2%). En 2002, les Etats Généraux de la Sécurité Routière ont fixé pour objectifs principaux une réduction de 33% du nombre de décédés 30 jours et de blessés graves pour 2006 et de 50% pour 2010 par rapport à la moyenne des années 1998, 1999 et 2000. Dans le cadre du Plan de mobilité de la Région Flamande, cet objectif a encore été aiguisé : maximum 375 tués sur les routes de Flandre en 2010. Même si nous constatons que nous évoluons dans la bonne direction, d'importants efforts restent à faire. Avec une baisse de 2,4% du nombre de tués et une augmentation de respectivement 0,9% et 2,4% du nombre de blessés graves et de blessés légers par rapport à 2006, 2007 est une année de stagnation en matière de sécurité routière.



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

De 2000 à 2007, la Région Flamande a enregistré une diminution prometteuse du nombre de décédés 30 jours. Cette diminution était telle que l'objectif fixé par les Etats Généraux pour 2006 était déjà atteint en 2005. Si l'évolution de la Flandre est plus positive que celle de la Wallonie, la Région Flamande n'en reste pas moins au-dessus de la moyenne de l'Union européenne (UE27) pour ce qui concerne le nombre de personnes tuées sur les routes par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus.

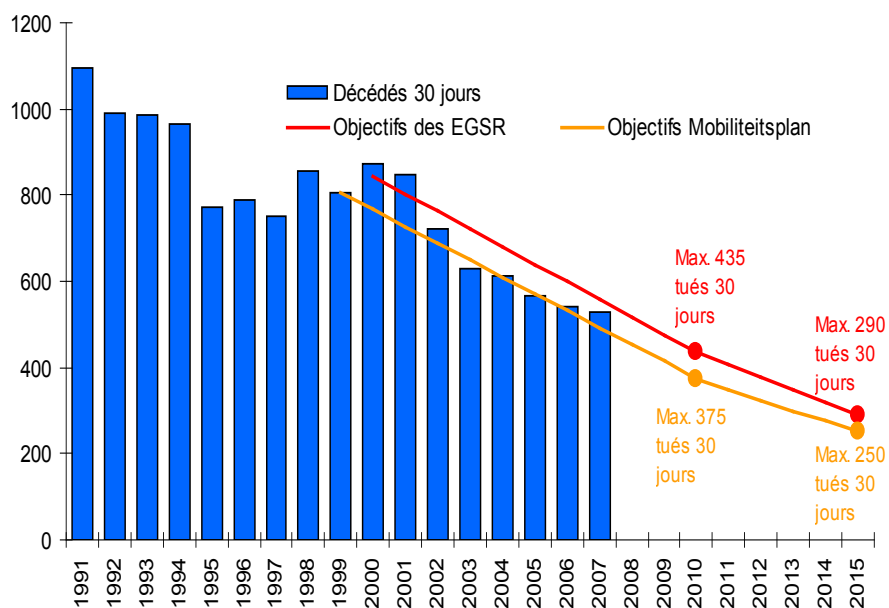
De 1991 à 2007, la gravité des accidents a diminué d'un tiers et le nombre de blessés graves de 60%. Cela dit, rien n'est acquis puisque le nombre de blessés légers, de blessés graves et d'accidents a légèrement augmenté de 2005 à 2007.

1.1. Evolution des décédés 30 jours

Depuis 1991, nous pouvons distinguer trois phases dans l'évolution des décédés 30 jours en Flandre. De 1991 à 1995, ce nombre accuse une baisse, de 1995 à 2000, il augmente progressivement avant de redescendre à nouveau de 2000 à 2007.

Pour la Flandre, il existe deux objectifs visant à réduire le nombre de tués dans la circulation. L'objectif des Etats Généraux de la Sécurité Routière (EGSR: niveau fédéral) est moins sévère que celui de la Région Flamande (Plan de mobilité). Le premier vise à ne pas dépasser 435 décédés 30 jours en 2010 et 290 en 2015. Pour le gouvernement flamand, les chiffres à ne pas dépasser sont respectivement de 375 et 250. Grâce aux importantes réductions enregistrées entre 2001 et 2003, les chiffres jusqu'en 2007 compris restent en-dessous des objectifs intermédiaires fixés par les Etats Généraux. Cela dit, si nous voulons atteindre l'objectif « final », les baisses réalisées au cours des années à venir devront être plus conséquentes qu'entre 2003 et 2007. L'objectif flamand est plus ambitieux (cfr. Plan de mobilité de la Région Flamande), et demande dès lors des efforts supplémentaires.

Graphique 1 :
Evolution des décès 30 jours en
Région Flamande



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 2 :
Evolution des décès 30 jours en
Région Flamande

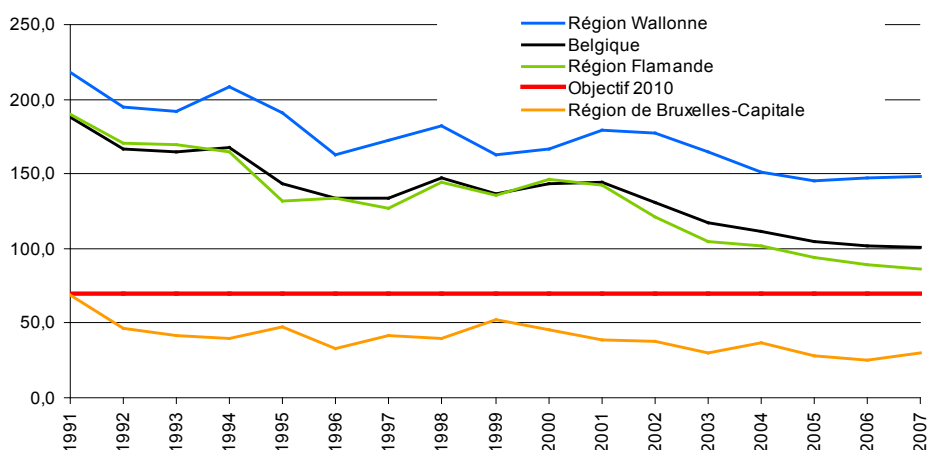
Année	Décédés 30 jours	Décédés 30 jours par million d'habitants	Décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus
1991	1097	190	20,8
1992	990	171	18,5
1993	987	169	18,1
1994	966	165	17,5
1995	771	131	13,8
1996	787	134	14,0
1997	751	127	13,1
1998	855	145	14,6
1999	806	136	13,3
2000	871	147	14,5
2001	848	142	14,0
2002	721	121	11,8
2003	628	105	10,3
2004	614	102	9,9
2005	566	94	9,2
2006	540	89	8,7
2007	527	86	8,3
Moyenne 98-2000	844	142	14,1
Evolution*	-37,6%	-39,5%	-41,4%

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

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Afin de comparer l'insécurité routière dans différentes entités administratives, il convient d'utiliser une unité commune. C'est pourquoi nous avons choisi de comptabiliser le nombre de décédés 30 jours par million d'habitants dans chacune des trois Régions. En 1991, le nombre de décédés 30 jours par million d'habitants était de 190 en Flandre et de 220 en Wallonie. Les deux régions ont suivi une évolution parallèle jusqu'en 2001. Depuis lors, la Flandre a connu une diminution du nombre de tués bien plus rapide que la Wallonie. En 2007, le nombre de décédés 30 jours par million d'habitants était de 86 en Flandre et de 148 en Wallonie.

Graphique 2 :
Evolution des décédés 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%

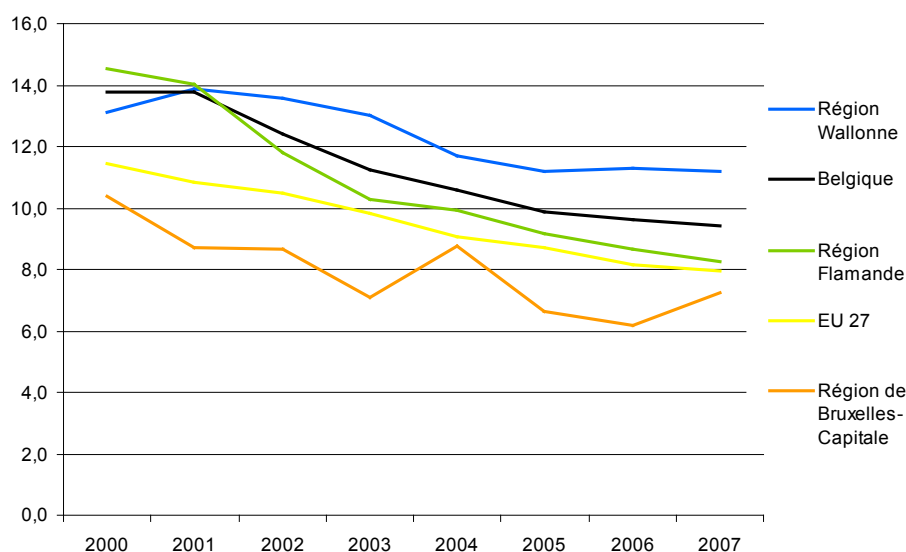
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

Le Graphique 3 donne le nombre de décédés 30 jours comptabilisés par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus. Cette unité permet, elle aussi, de comparer le nombre de tués dans les différentes Régions. Le nombre de voyageurs-kilomètres permet de prendre en compte l'importance du trafic. Nous constatons qu'en 2000, la Wallonie était plus performante que la Flandre. Cette dernière a toutefois mené une politique volontariste et enregistre, depuis, des progrès beaucoup plus rapides en matière de sécurité routière. Elle compte actuellement moins de décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres que la Wallonie. Grâce à son caractère urbain, la Région de Bruxelles-Capitale reste largement en-dessous des chiffres des deux autres Régions. Une comparaison avec l'Union européenne (UE27) nous oblige toutefois à relativiser les « bons » résultats et nous rappelle que la Belgique reste largement au-dessus de la moyenne européenne. D'importants efforts restent donc à faire.

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE VICTIMES

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

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

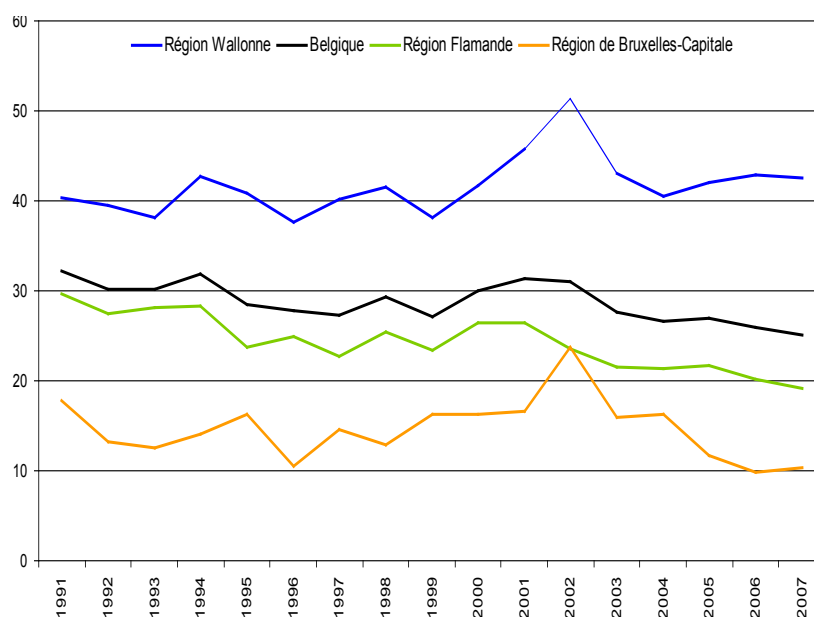
Note: le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus dans l'UE27 n'est pas encore connu et a donc été estimé

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 termes de décédés 30 jours par 1000 accidents corporels enregistrés. Sur base de cet indicateur, la Flandre présente un résultat deux fois plus performant que la Région Wallonne mais deux fois moins que Bruxelles. Cette dernière différence est due en grande partie au caractère urbain de la Région bruxelloise. En Région Flamande, la gravité des accidents a diminué d'un tiers puisqu'elle est passée de près de 30 décédés 30 jours par 1000 accidents en 1991 à près de 20 en 2007, le résultat le plus bas depuis 1991 (voir aussi sections 3.3 et 3.4).

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%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

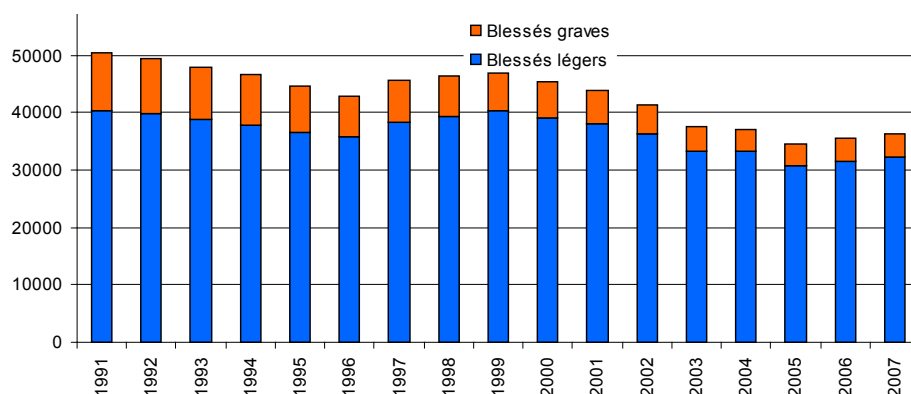
*Evolution entre la moyenne de référence 98-2000 et 2007

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

Le nombre de blessés légers a diminué de 1991 à 1996 avant d'augmenter pendant la seconde moitié des années 1990. De 2000 à 2005, nous constatons une nouvelle baisse, à nouveau suivie d'une légère recrudescence.

Le nombre de blessés graves enregistrés a connu une baisse quasi constante de 1991 à 2005. Comparé à 1991, la baisse globale est de l'ordre de 60%. Cependant, la tendance ne s'est pas poursuivie les deux dernières années. A partir de 2006, on enregistre à nouveau une légère hausse et le nombre de blessés graves en 2007 est même quelque peu supérieur à celui de 2004.

Graphique 5 :
Evolution des blessés légers et
des blessés graves en Région
Flamande (chiffres non pondérés)



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 6:
Evolution des blessés légers et
des blessés graves en Région
Flamande

Année	Blessés légers	Blessés graves	Blessés légers + blessés graves + tués
1991	40351	9973	51421
1992	39946	9456	50392
1993	38927	9061	48975
1994	37940	8819	47725
1995	36626	7873	45270
1996	35691	7204	43682
1997	38367	7358	46476
1998	39446	6838	47139
1999	40296	6714	47816
2000	39086	6334	46291
2001	38070	5725	44643
2002	36407	4992	42120
2003	33153	4424	38205
2004	33195	3970	37779
2005	30737	3703	35006
2006	31591	3946	36077
2007	32351	3980	36858
2007 (pondérés)	37566	4550	42643
Moyenne 98-2000	39609	6628	47082
Evolution*	-18,3%	-40,0%	-21,7%

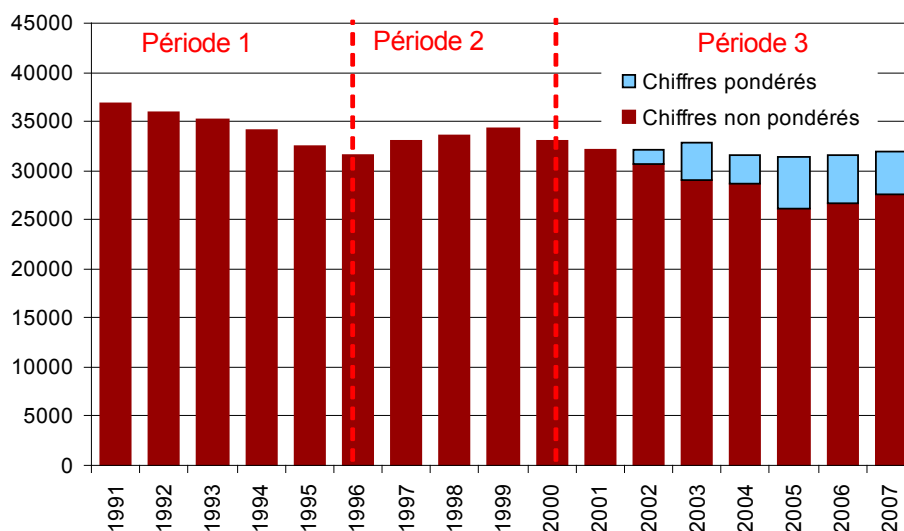
*Evolution entre la moyenne de référence 98-2000 et 2007

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

1.4. Evolution des accidents corporels

L'analyse des chiffres officiels (pondérés) montre une diminution du nombre d'accidents de 1991 à 1996 compris (période 1), une remontée de 1997 à 1999 (période 2) et une situation plutôt stable depuis. A noter que la stabilité de la situation résulte de la pondération utilisée à partir de 2002.

Graphique 6 :
Evolution des accidents corporels
en Région Flamande



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 7:
Evolution des accidents corporels
en Région Flamande

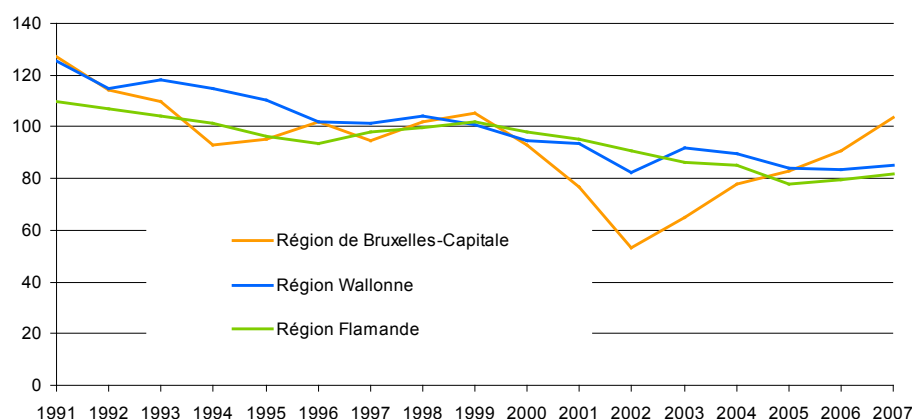
Année	Accidents	Accidents graves	Accidents mortels
1991	36909	9098	990
1992	35968	8645	925
1993	35129	8284	903
1994	34180	8107	887
1995	32487	7277	719
1996	31505	6685	724
1997	33050	6753	686
1998	33581	6394	776
1999	34353	6274	753
2000	33023	6017	803
2001	32073	5584	794
2002	30594	4926	685
2003	29070	4469	603
2004	28682	4068	579
2005	26168	3794	527
2006	26761	4003	513
2007	27523	4023	497
2007 (pondérés)	31920	4548	497
Moyenne 98-2000	33652	6228	777
Evolution*	-18,2%	-35,4%	-36,1%

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

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le Graphique 7 donne l'évolution des accidents (chiffres non pondérés) avec la moyenne de 1998, 1999 et 2000 comme base 100. La Région Flamande et la Région Wallonne affichent à peu près les mêmes tendances depuis 1991. Comparé à la moyenne de référence, le nombre d'accidents a baissé de 18% en Région Flamande et de 15% en Région Wallonne. Les deux dernières années, il a légèrement augmenté en Flandre (en Wallonie, c'est le cas pour la dernière année).

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



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR



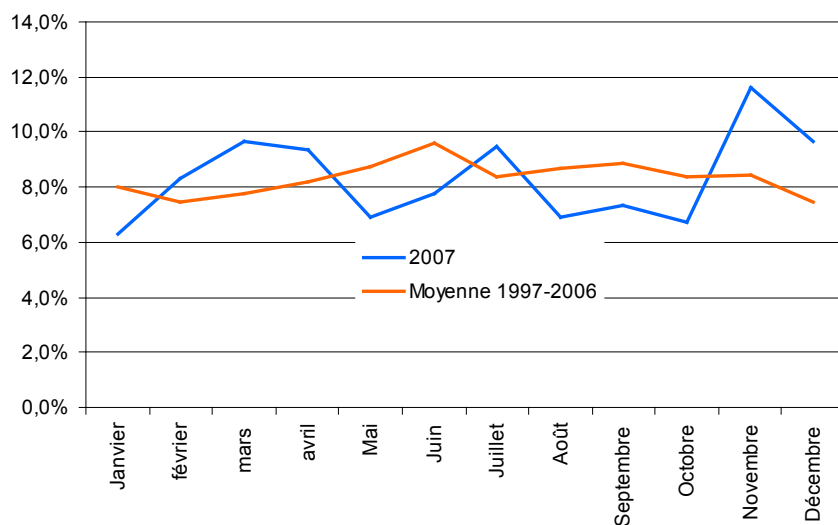
2. Accidents selon le moment

La Région Flamande compte proportionnellement plus d'accidents aux heures de pointe en semaine que le reste de la Belgique mais moins les nuits et les après-midis de week-end. Les périodes les plus critiques restent toutefois les nuits et les week-ends, où les accidents sont les plus graves. Les nuits de week-end, le principal groupe à risque est encore et toujours constitué de jeunes (moins de 34 ans) qui représentent 62% des conducteurs impliqués dans les accidents graves alors qu'ils ne constituent « que » 42% des conducteurs impliqués dans les accidents graves les jours de semaine.

2.1. Accidents selon le mois

Le graphique ci-après présente la répartition des accidents mortels sur les 12 mois de l'année 2007 et la compare aux moyennes mensuelles pour la période 1997-2006. De manière générale, la Flandre connaît assez peu d'accidents mortels en début d'année mais leur nombre augmente jusqu'en juin pour redescendre progressivement dans la seconde moitié de l'année, excepté une légère recrudescence en septembre. 2007 ne suit pas la courbe des dix années précédentes. Certains mois (plus particulièrement mars, avril, novembre et décembre) se situent au-dessus de la moyenne, d'autres en-dessous (surtout de mai à octobre, juillet non compris).

Graphique 8 :
Répartition des accidents mortels
par mois en Région Flamande



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 Flamande

Année	Jan	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin
1991	84	62	80	88	86	63
1992	68	74	76	70	73	95
1993	64	68	62	64	83	81
1994	75	61	44	95	85	66
1995	58	48	75	54	66	57
1996	68	52	50	59	58	60
1997	52	42	54	54	64	66
1998	61	57	68	71	73	71
1999	56	39	59	49	73	78
2000	57	83	58	74	70	69
2001	65	47	50	58	69	74
2002	59	42	54	63	57	65
2003	61	38	55	47	52	56
2004	49	39	51	43	46	53
2005	48	40	39	47	50	54
2006	40	40	44	38	46	50
2007	32	38	49	46	35	38
Moyenne 97-2006	55	47	53	54	60	64
Evolution*	-42%	-19%	-8%	-15%	-42%	-40%

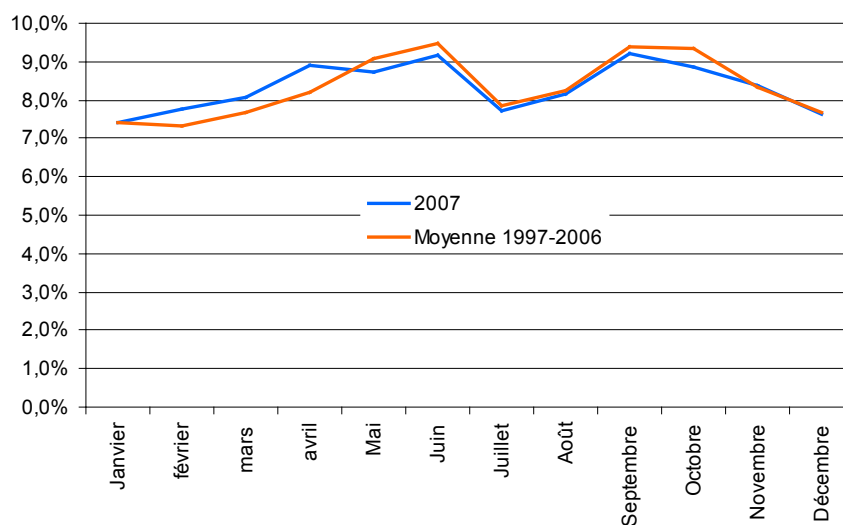
*Evolution entre la moyenne de 97-2006 et 2007

Le Graphique 9 donne un aperçu plus général de l'évolution des accidents corporels. Le même procédé que pour le graphique précédent nous permet de comparer l'année 2007 à la moyenne des 10 années antérieures. Il en ressort que le nombre d'accidents est assez faible en début d'année, mais que le nombre d'accidents corporels par mois remonte progressivement jusqu'en juin, qui reste traditionnellement un mois record au niveau du nombre d'accidents. Ce nombre redescend en juillet et août, connaît un nouveau pic en septembre et diminue progressivement en fin d'année. L'année 2007 a plus ou moins suivi ce schéma, à l'exception d'un pic un peu plus appuyé de janvier à avril et d'une diminution légèrement plus importante en mai, juin et octobre.

Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total
81	92	99	84	81	90	990
77	91	68	91	70	72	925
85	88	87	91	67	63	903
79	74	84	87	80	57	887
49	60	68	59	61	64	719
63	59	61	65	75	54	724
56	67	71	52	48	60	686
48	78	45	70	72	62	776
79	68	66	66	64	56	753
52	75	62	74	74	55	803
72	75	80	71	76	57	794
70	44	67	62	54	48	685
65	55	44	47	45	38	603
54	49	44	44	47	60	579
40	47	51	44	37	30	527
36	34	58	43	40	44	513
48	35	36	34	57	49	497
57	59	59	57	56	51	672
-16%	-41%	-39%	-41%	+2%	-4%	-26%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 9 :
Répartition des accidents
corporels par mois en Région
Flamande



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

Tableau 10:
Accidents corporels par mois en
Région Flamande (chiffres non
pondérés)

Année	Jan	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin
1991	2977	2221	2798	3090	2904	3316
1992	2511	2426	2904	3001	3306	3237
1993	2743	2354	2728	2840	3146	3365
1994	2768	2262	2882	2775	3017	3132
1995	2450	2480	2770	2426	2888	2856
1996	2231	2174	2375	2489	2759	3056
1997	2479	1942	2512	2651	3060	3089
1998	2583	2288	2746	2906	3332	3096
1999	2439	2292	2772	2826	3106	3295
2000	2582	2624	2566	2645	3167	3051
2001	2413	2161	2572	2415	2946	2791
2002	2374	2185	2505	2591	2888	2890
2003	2239	1923	2266	2401	2605	2772
2004	2118	1867	2270	2331	2678	2682
2005	1986	1883	1894	2161	2359	2510
2006	1946	1686	1879	1971	2312	2565
2007	2083	1966	2260	2416	2446	2492
2007 (pondérés)	2411	2273	2616	2807	2840	2890
Moyenne 97-2006	2.316	2.085	2.398	2.490	2.845	2.874
Evolution*	-10,1%	-5,7%	-5,8%	-3,0%	-14,0%	-13,3%

*Evolution entre la moyenne 1997-2006 et 2007

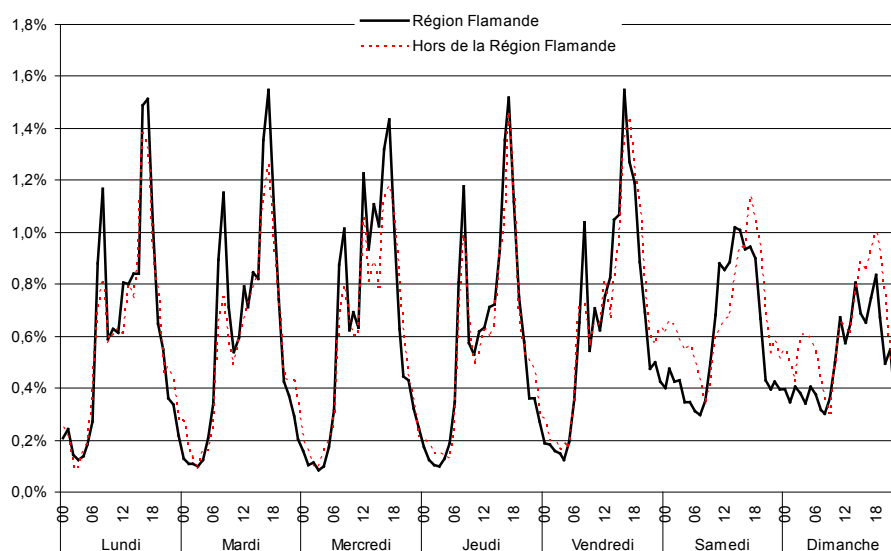
Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total
3196	3236	3625	3318	3354	2874	36909
2958	3049	3175	3452	3057	2892	35968
3037	2947	3372	3054	2534	3009	35129
2613	2902	3264	3200	2734	2631	34180
2649	2814	2989	2938	2707	2520	32487
2550	2644	2913	3053	3009	2252	31505
2811	3087	2871	3092	2783	2673	33050
2448	2848	3034	3233	2670	2397	33581
2706	2548	3195	3325	2836	3013	34353
2503	2574	2989	3086	2632	2604	33023
2660	2777	2965	3107	2912	2354	32073
2384	2698	2822	2830	2256	2171	30594
2397	2432	2738	2608	2405	2284	29070
2284	2479	2782	2598	2271	2322	28682
2091	2213	2482	2578	2063	1948	26168
2299	2180	2516	2729	2470	2208	26761
2165	2291	2506	2483	2272	2143	27523
2509	2659	2905	2888	2634	2488	31920
2.458	2.584	2.839	2.919	2.530	2.397	30.736
-11,9%	-11,3%	-11,7%	-14,9%	-10,2%	-10,6%	-10,5%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

2.2. Accidents selon le moment de la semaine

La répartition des accidents en Flandre au cours de la semaine est sensiblement différente de celle du reste de la Belgique. Nous relevons ainsi des pics plus importants aux heures de pointe en semaine mais des pourcentages moins importants les nuits et les après-midis de week-end. 28,4% des accidents en Flandre ont lieu le week-end, contre 34,9% en Wallonie et 25,7% à Bruxelles.

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



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

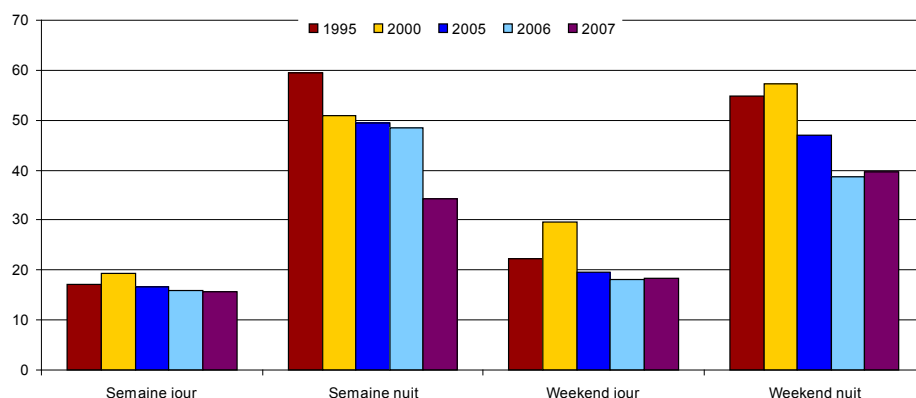
Tableau 11 :
Accidents corporels et accidents
graves selon le jour et l'heure en
Région Flamande - 2007

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	332	4155	177	70	511	40	21%	12%	23%
Mardi	246	4138	157	50	512	29	20%	12%	19%
Mercredi	234	4374	182	43	532	39	18%	12%	21%
Jeudi	261	4062	201	51	500	31	20%	12%	15%
Vendredi	317	4366	296	71	546	62	23%	12%	21%
Samedi	772	3528	262	167	544	54	22%	15%	21%
Dimanche	728	2937	194	165	497	34	23%	17%	17%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Si l'on regarde l'évolution de la gravité des accidents selon la période de la semaine (cf. graphique 11), on constate que le nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents corporels enregistrés a diminué depuis 1995 pour chacune des périodes. Même si la diminution est limitée en journée, elle est beaucoup plus conséquente les nuits de semaine et de week-end. Les accidents qui se produisent la nuit sont plus graves qu'en journée.

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



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

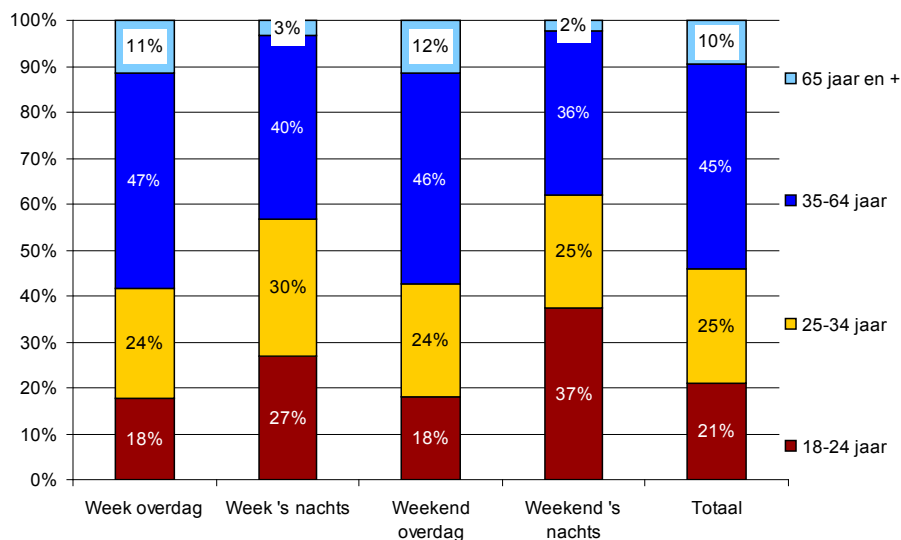
Tableau 12:
Accidents selon la période de la
semaine en Région Flamande -
2007

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	282	2562	2231	21095	18144	13,4	15,5
Nuit de semaine	53	343	305	1775	1552	29,9	34,1
Jour de week-end	103	1101	970	6465	5583	15,9	18,4
Nuit de week-end	89	544	474	2585	2244	34,4	39,7

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

21% des automobilistes impliqués dans un accident grave sont des jeunes de moins de 24 ans et 46% ont moins de 34 ans. Les nuits de week-end, ces proportions montent jusqu'à 37% pour les moins de 24 ans et 62% pour les moins de 34 ans. A noter également la très faible proportion de plus de 64 ans dans les accidents qui ont lieu la nuit (en journée, cette proportion est 5 fois plus élevée). Ceci est évidemment dû au fait que le trafic de nuit compte proportionnellement plus de jeunes conducteurs qu'en journée. Pour savoir si, d'un point de vue relatif, les jeunes sont plus impliqués dans des accidents la nuit, il faudrait tenir compte du nombre de kilomètres parcourus par les jeunes selon le moment. Données dont nous ne disposons pas.

Graphique 12 :
Répartition par classe d'âge
du nombre d'automobilistes
impliqués dans un accident avec
au moins un usager grièvement
blessé ou tué, pour les différentes
périodes de la semaine en Région
Flamande en 2007



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR



3. Accidents selon le lieu

La diminution du nombre de tués est généralisée à toutes les provinces flamandes, mais n'est pas partout de même ampleur. Une analyse par régime de vitesse nous apprend que, depuis 1991, le nombre de tués a diminué de manière drastique sur les routes à 90 km/h, qu'il a légèrement baissé sur les routes à plus de 90 km/h et sur les routes à 50 km/h et qu'il a légèrement augmenté sur les routes à 70 km/h. La baisse dans les zones 90 et l'augmentation dans les zones 70 sont liées, en ce sens que le régime de vitesse d'une partie des routes à 90 km/h a été redéfini à 70 km/h.

Nous verrons aussi que la grande différence entre la Flandre et la Wallonie réside dans la gravité des accidents qui est systématiquement plus importante en Région Wallonne, que ce soit sur autoroute ou sur les routes secondaires, en ou hors agglomération.

3.1. Accidents selon la province

Le Graphique 13 nous montre l'évolution dans les différentes provinces flamandes. Nous constatons que ces provinces ne « contribuent » pas de manière égale à la somme du nombre de tués sur les routes de Flandre. Avec près de 120 morts en 2007, Anvers et la Flandre-Orientale paient le plus lourd tribut à la route.

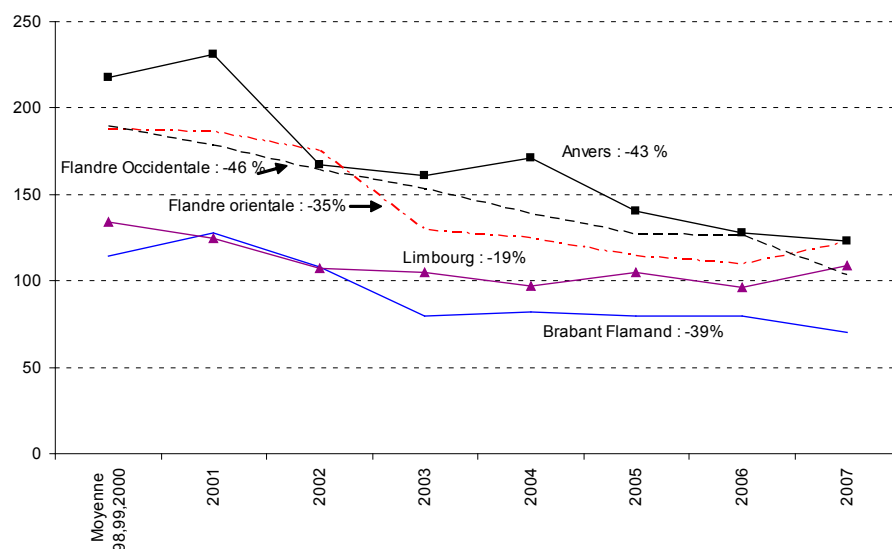
Ces 2 provinces, tout comme le Brabant flamand et la Flandre-Occidentale, connaissent toutefois des baisses substantielles entre la moyenne de 1998-2000 et 2007 (cf. pourcentage entre parenthèses dans le tableau 13). Par contre, le Limbourg semble être quelque peu à la traîne puisque cette province n'a plus connu de diminution importante depuis 2002.

Tableau 13:
Evolution des décédés 30 jours
selon la province en Région
Flamande (par rapport à la
moyenne des années 1998, 1999
et 2000)

Année	Anvers	Brabant Flamand	Limbourg	Flandre- Orientale	Flandre- Occidentale
1991	283	176	177	224	237
1992	268	144	143	211	224
1993	230	146	164	239	208
1994	231	151	140	206	238
1995	180	124	135	192	140
1996	191	95	120	209	172
1997	223	102	100	175	151
1998	229	112	129	178	207
1999	206	104	120	200	176
2000	218	128	154	185	186
2001	231 (+6,1%)	128 (+11,6%)	125 (-6,9%)	186 (-0,9%)	178 (-6,2%)
2002	167 (-23,3%)	108 (-5,8%)	107 (-20,4%)	175 (-6,8%)	164 (-13,5%)
2003	161 (-26,0%)	80 (-30,2%)	105 (-21,8%)	129 (-31,3%)	153 (-19,3%)
2004	171 (-21,4%)	82 (-28,5%)	97 (-27,8%)	125 (-33,4%)	139 (-26,7%)
2005	140 (-35,7%)	80 (-30,2%)	105 (-21,8%)	114 (-39,3%)	127 (-33,0%)
2006	128 (-41,2%)	80 (-30,2%)	96 (-28,5%)	110 (-41,4%)	126 (-33,6%)
2007	123 (-43,5%)	70 (-39,0%)	109 (-18,9%)	122 (-35,0%)	103 (-45,7%)
Moyenne 98-2000	218	115	134	188	190

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 13 :
Evolution des décédés 30 jours
par province flamande

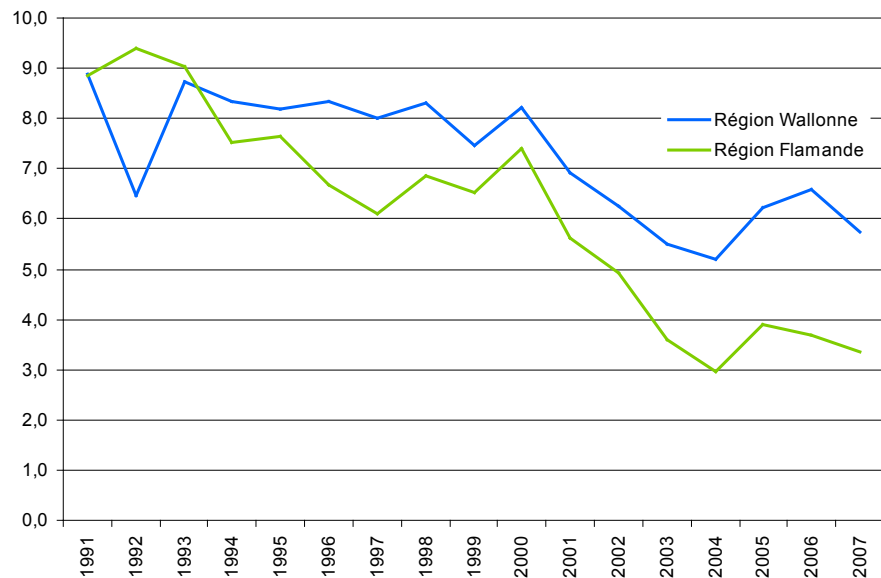


Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

3.2. Accidents sur autoroute

Si le nombre de décédés 30 jours sur autoroute est proportionnellement moins important en Région Flamande qu'en Wallonie, ce n'est pas parce qu'il s'y produit proportionnellement moins d'accidents (cf. Graphique 16) mais bien parce que les accidents y sont moins graves. En 2007, la Flandre ne comptait « que » 31 décédés 30 jours par 1000 accidents corporels contre 55 en Wallonie. A noter également que, tant en Flandre qu'en Wallonie, le nombre de décédés 30 jours par milliard de véhicules-kilomètres parcourus sur autoroute a connu son record le plus bas en 2004. Ce dernier a été suivi d'une brève recrudescence mais, pour l'instant, les deux Régions affichent à nouveau une baisse qui va dans le sens des meilleurs résultats obtenus en 2004.

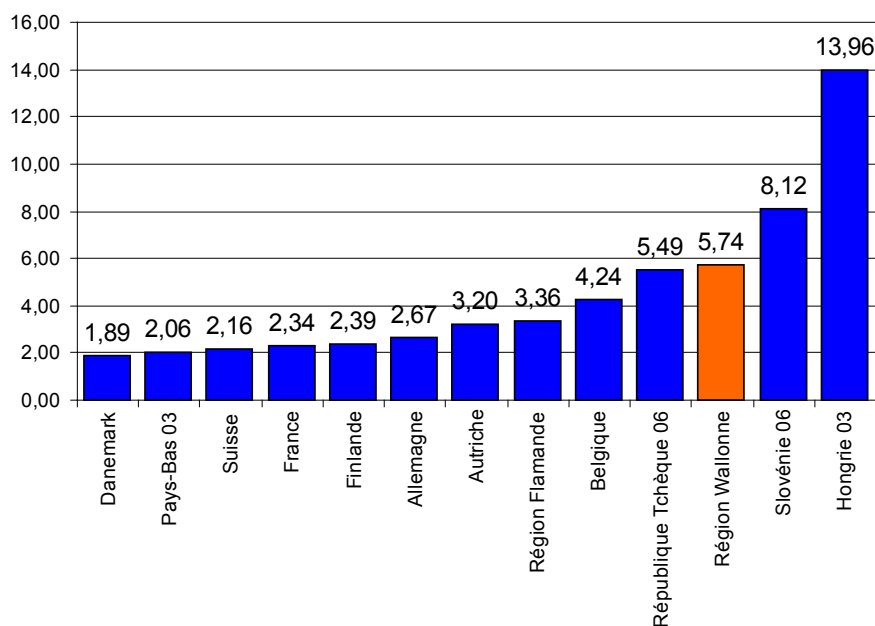
Graphique 14 :
Evolution des décédés 30 jours
sur autoroute par milliard de
véhicules-kilomètres dans les
Régions wallonne et flamande



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

L'autoroute est le type de route le plus similaire d'un pays à l'autre et permet donc certaines comparaisons. Dans la figure ci-après, nous comparons le nombre de décédés 30 jours par milliard de véhicules-kilomètres parcourus sur autoroute dans différents pays disposant des informations requises en la matière. La Région Flamande, dont le score se situe pourtant de 40% en deça celui de la Région Wallonne, ne se place pas très bien puisqu'elle se situe en milieu de classement, entre l'Autriche et la Tchéquie. Les pays voisins de la Belgique obtiennent un meilleur score malgré le fait que les limitations de vitesse en France et en Allemagne soient plus élevées. La Région Flamande dispose donc encore d'une vaste marge de progression en la matière.

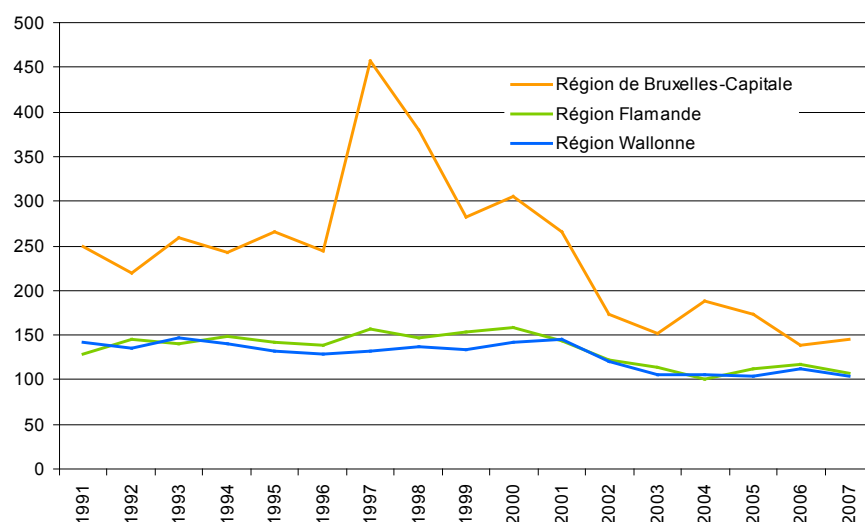
Graphique 15 :
Evolution des décédés 30 jours
sur autoroute par milliard de
véhicules-kilomètres en 2007 –
Comparaison internationale



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

En 2007, 2400 accidents corporels ont eu lieu sur les autoroutes flamandes. 7,5% des accidents se produisent donc sur autoroute. Afin d'obtenir un aperçu de la fréquence des accidents dans le temps tout en tenant compte de l'augmentation du trafic sur autoroute, nous examinons le nombre d'accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus. Ce chiffre peut être assimilé à un indicateur du risque d'accident. Nous constatons que, pendant de nombreuses années, le risque d'accident a été bien moins important en Flandre ou en Wallonie qu'à Bruxelles. 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 pratiquement identique en Flandre et en Wallonie et le nombre d'accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus a connu une diminution progressive dans ces deux Régions entre 2000 et 2004.

Graphique 16 :
Evolution des accidents sur
autoroute par milliard de
véhicules-kilomètres parcourus
dans les trois Régions



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

Tableau 14:
Evolution des accidents sur
autoroute en Région Flamande

Année	Accidents	Accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus	Décédés 30 jours	Décédés 30 jours par milliard de véhicules-kilomètres
1991	1824	129	125	8,9
1992	2104	145	136	9,4
1993	2094	140	135	9,0
1994	2337	148	119	7,5
1995	2317	141	125	7,6
1996	2308	138	112	6,7
1997	2631	156	103	6,1
1998	2625	146	123	6,9
1999	2892	153	123	6,5
2000	3049	158	143	7,4
2001	2793	144	109	5,6
2002	2397	122	97	4,9
2003	2241	113	71	3,6
2004	2035	100	60	3,0
2005	2301	112	80	3,9
2006	2468	116	78	3,7
2007	2400	107	75	3,4
2007 (pondérés)	2406	108	75	3,4
Moyenne 98-2000	2.855	153	130	6,9
Evolution*	-15,9%	-29,6%	-42,2%	-51,6%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

Tableau 15:
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	153	137	149
Evolution*	-54,8%	-29,6%	-24,2%	-28,6%

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

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

3.3. Accidents en et hors agglomération⁴

Les accidents les plus graves sont évidemment ceux qui se produisent hors agglomération puisque les vitesses pratiquées y sont plus importantes. Nous constatons toutefois de nettes divergences entre les accidents en ou hors agglomération selon les régions. Ainsi, les accidents hors agglomération sont deux fois moins graves en Flandre qu'en Wallonie. De même, les accidents en agglomération sont similaires en Flandre et à Bruxelles mais trois fois plus graves en Wallonie. Précisons que si la gravité des accidents a diminué respectivement de moitié et d'un tiers en et hors agglomération en Flandre entre 1991 et 2007, la diminution en Wallonie n'est que de 6,5% en agglomération et de 5% hors agglomération.

Il existe plusieurs théories pouvant expliquer ces écarts importants entre la Région Wallonne et la Région Flamande mais il ne s'agit là que d'hypothèses qui ne pourront être confirmées qu'après une recherche plus approfondie en la matière. Une cause possible est qu'en Région Flamande, les limitations de vitesse autorisées en et hors agglomération sont souvent plus basses. Et une vitesse moins élevée implique un risque moins important d'accident mortel (voir section 3.4). Une autre cause possible est que la police de Wallonie enregistre moins souvent les accidents corporels légers sans issue fatale, ce qui donne l'impression que les accidents mortels occupent une place plus importante dans le nombre total d'accidents corporels.

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 vitesse⁵. En effet, pour chacun de ces régimes de vitesse le score de la Région Wallonne

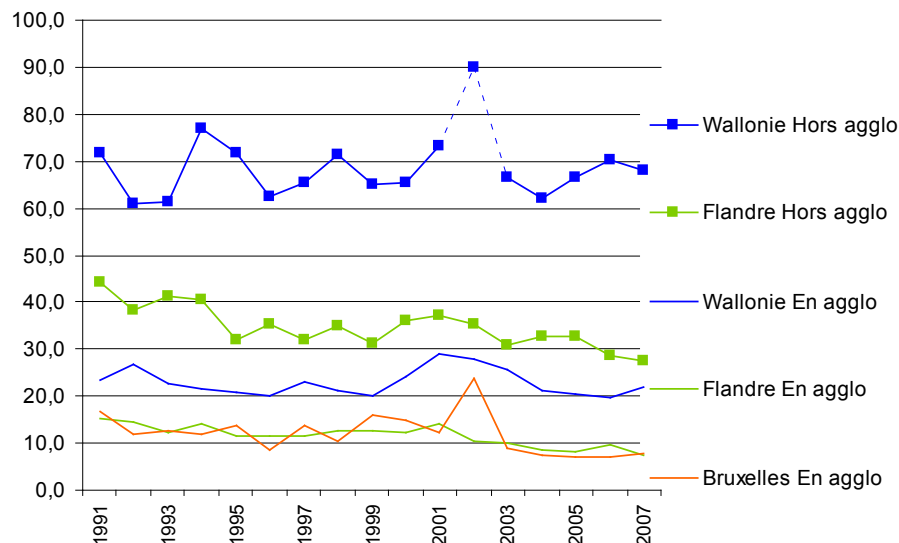
4. Accidents en et hors agglomération, à l'exception des accidents qui ont lieu sur autoroute.

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

Zone 30 : limitation de vitesse ≤ 30 km/h

est pratiquement deux fois plus mauvais.

Graphique 17 :
Gravité des accidents en et
hors agglomération dans les
trois Régions (décédés 30 jours
par 1000 accidents corporels
enregistrés)



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 16:
Evolution des accidents en
agglomération en Région
Flamande

Année	Accidents en agglomération (chiffres non pondérés)	Décédés 30 jours en agglomération	Gravité des accidents en agglomération (chiffres non pondérés)
1991	19879	305	15,3
1992	18455	267	14,5
1993	17627	218	12,4
1994	16660	233	14,0
1995	15690	182	11,6
1996	15095	175	11,6
1997	15652	178	11,4
1998	15705	201	12,8
1999	16025	200	12,5
2000	14949	185	12,4
2001	15102	214	14,2
2002	15106	160	10,6
2003	14612	144	9,9
2004	14606	124	8,5
2005	12968	105	8,1
2006	12949	123	9,5
2007	13580	102	7,5
2007 (pondérés)	16102	102	6,3
Moyenne 98-2000	15.560	195	12,6
Evolution*	-12,7%	-47,8%	-40,2%

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

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

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 17:
Evolution des accidents hors
agglomération en Région
Flamande

Année	Accidents hors agglomération	Décédés 30 jours hors agglomération	Gravité des accidents hors agglomération
1991	14956	664	44,4
1992	15235	586	38,5
1993	15303	633	41,4
1994	15130	614	40,6
1995	14458	463	32,0
1996	14097	500	35,5
1997	14767	470	31,8
1998	15249	531	34,8
1999	15436	483	31,3
2000	15025	543	36,1
2001	14178	525	37,0
2002	13091	464	35,4
2003	12035	371	30,8
2004	11959	390	32,6
2005	10857	355	32,7
2006	11317	322	28,5
2007	11515	318	27,6
2007 (pondérés)	13385	318	23,8
Moyenne 98-2000	15.237	519	34,1
Evolution*	-24,4%	-38,7%	-18,9%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

Tableau 18:
Evolution de la gravité
des accidents en et hors
agglomération dans les trois
Régions

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

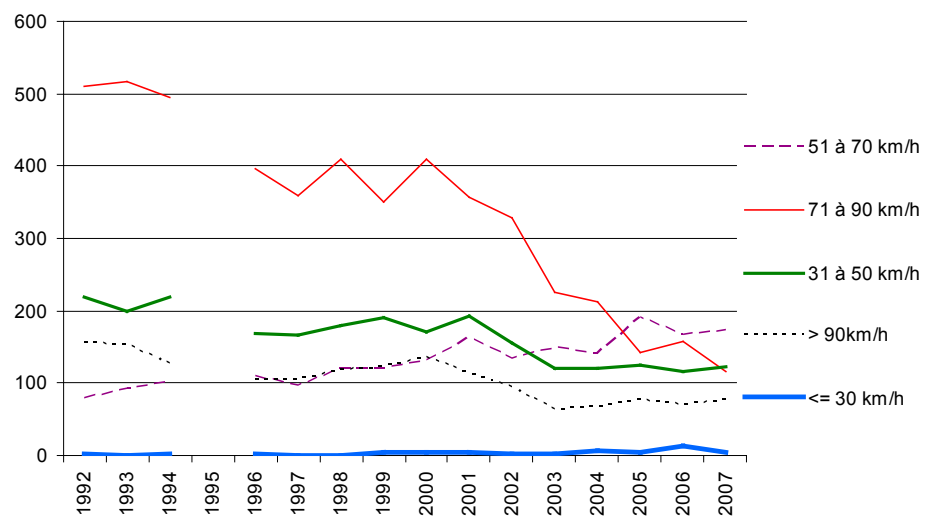
*Evolution entre la moyenne de référence 98-2000 et 2007

3.4. Accidents selon la vitesse autorisée

En Flandre, le nombre de décédés 30 jours enregistré a fortement diminué sur les routes limitées à 90 km/h, contrairement à ce qui a été recensé dans les autres régimes de vitesse, même après 2003. Dans les zones 50 et 120, le nombre de tués présente une diminution entre 1991 et 2003, suivie d'une stagnation. Par contre, le nombre de décédés 30 jours a augmenté dans les zones 70. En 2005, on recensait pour la première fois, dans ces zones, un nombre plus élevé de décédés 30 jours que dans les zones 90.

Comparé à la Région Flamande, nous constatons, en Wallonie, une certaine uniformité entre les différents régimes de vitesse avec des baisses entre 5% et 15% par rapport aux moyennes de référence (zones 30 non comprises). En Région Flamande, les tendances entre les régimes de vitesse varient entre -70% et +40%.

Graphique 18 :
Evolution des décédés 30 jours
selon la vitesse autorisée en
Région Flamande



Note: les années 1991 et 1995 ne sont pas affichées car des problèmes d'encodage ne nous ont pas permis de calculer correctement la vitesse autorisée.

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 19:
Evolution du nombre de décédés
30 jours selon la vitesse autorisée
en Région Flamande

Année	30 km/h ou moins	31 à 50 km/h	51 à 70 km/h	71 à 90 km/h	Plus de 90 km/h
1992	2	219	79	511	156
1993	1	199	91	516	154
1994	3	219	104	494	127
1995	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
1996	3	168	109	397	106
1997	1	166	96	360	105
1998	1	179	120	410	119
1999	4	191	120	350	123
2000	4	171	132	410	135
2001	4	192	163	356	113
2002	3	155	133	329	94
2003	3	120	148	225	64
2004	6	120	141	212	68
2005	4	125	190	142	77
2006	14	117	166	158	69
2007	5	123	174	116	76
Moyenne 98-2000	3	180	124	390	126
Evolution*	+66, %7	-31,8%	+40,3%	-70,3%	-39,6%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

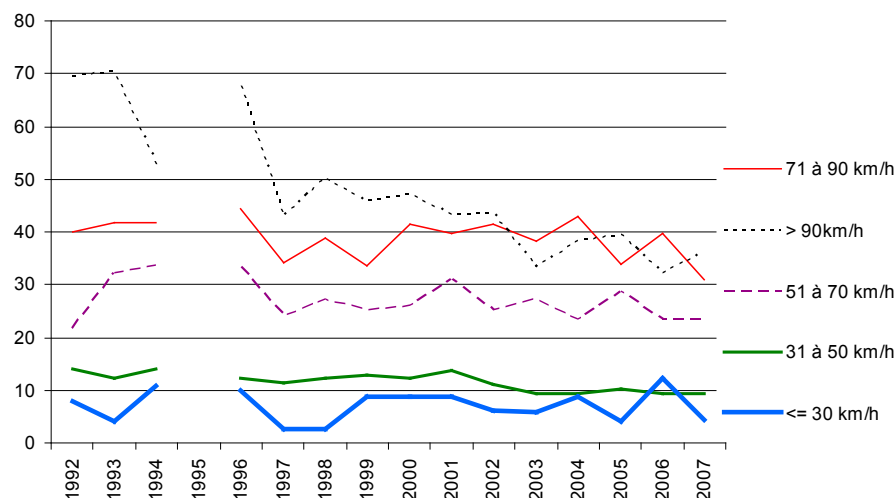
Note: les années 1991 et 1995 ne sont pas affichées car des problèmes d'encodage ne nous ont pas permis de calculer correctement la vitesse autorisée.

Le nombre de tués dans un régime de vitesse déterminé est fonction de deux facteurs importants, à savoir, d'une part, le nombre d'accidents dans ce régime de vitesse et, d'autre part, la gravité de ces accidents. A son tour, le nombre d'accidents (premier facteur) au sein d'un régime de vitesse est évidemment fortement influencé par le nombre total de véhicules-kilomètres parcourus dans cette zone.

Dans un des paragraphes qui suit, nous tentons de découvrir quel facteur a été le plus déterminant dans la baisse du nombre de tués sur les routes à 50, 90 et +90 km/h et la hausse du nombre de tués dans les zones 70.

Le graphique suivant qui illustre l'évolution de la gravité des accidents permet d'arriver à certaines conclusions. Primo : la gravité d'un accident augmente proportionnellement à la vitesse pratiquée. Cette thèse vaut pour toutes les zones de vitesse, sauf celles à 90 et +90 km/h qui, depuis le début de cette décennie, affichent un taux de gravité presque similaire. Par ailleurs, nous constatons que, depuis 1992, la gravité des accidents n'a régressé de manière sensible que dans une zone, à savoir les routes à +90 km/h. Pour les autres zones, nous enregistrons une baisse plutôt légère du taux de gravité. La brève augmentation de la gravité des accidents dans les zones 30 en 2006 pourrait être due au fait qu'à l'époque, des zones 30 ont été instaurées aux abords d'écoles, nécessitant une période d'adaptation de la part des conducteurs et du gestionnaire de l'infrastructure.

Graphique 19 :
Evolution de la gravité des
accidents selon la vitesse
autorisée en Région Flamande



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note: les années 1991 et 1995 ne sont pas affichées car ds problèmes d'encodage ne nous ont pas permis de calculer correctement la vitesse autorisée.

Tableau 20:
Evolution de la gravité des
accidents selon la vitesse
autorisée en Région Flamande
(chiffres non pondérés)

Année	30 km/h ou moins	31 à 50 km/h	51 à 70 km/h	71 à 90 km/h	Plus de 90 km/h
1992	8	14	22	40	70
1993	4	12	32	42	70
1994	11	14	34	42	53
1995	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
1996	10	12	33	44	68
1997	3	11	24	34	43
1998	3	12	27	39	50
1999	9	13	25	34	46
2000	9	12	26	42	47
2001	9	14	31	40	43
2002	6	11	25	41	44
2003	6	9	27	38	33
2004	9	9	23	43	38
2005	4	10	29	34	39
2006	12	9	23	40	32
2007	4	9	23	31	36
2007 (pondérés)	4	8	20	27	36
Moyenne 98-2000	7	12	26	38	48
Evolution*	-39,3%	-23,7%	-10,7%	-18,2%	-23,9%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

Note: les années 1991 et 1995 ne sont pas affichées car des problèmes d'encodage ne nous ont pas permis de calculer correctement la vitesse autorisée.

Dans ce paragraphe, nous en revenons à la relation entre le nombre de tués dans un régime de vitesse et le nombre et/ou la gravité des accidents⁶.

Comme déjà précisé ci-avant, les zones à plus de 90 km/h sont les seules où nous constatons une baisse importante de la gravité. Comme le nombre d'accidents n'a pas

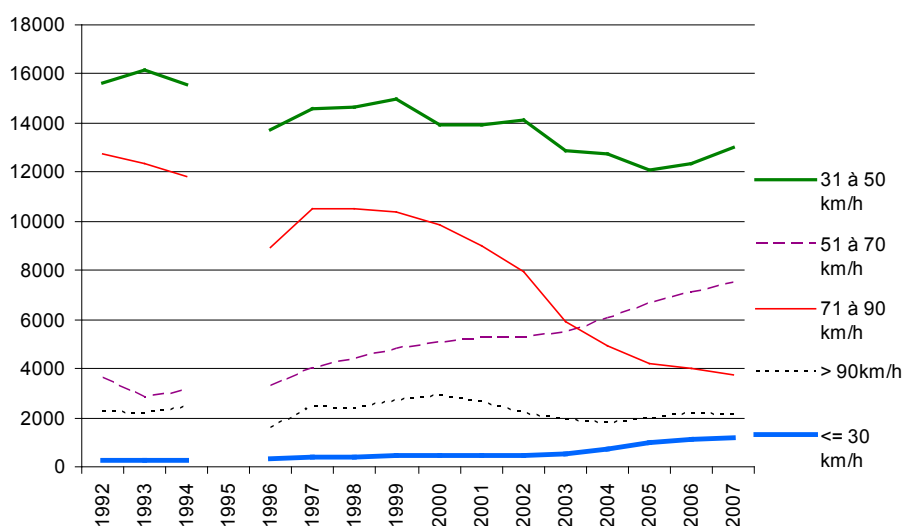
6. Gravité des accidents = nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents corporels enregistrés.

diminué dans ces zones, la baisse du nombre de tués y est totalement imputable à la baisse de la gravité.

La baisse du nombre de tués dans les zones 90 est, quant à elle, plutôt imputable à la baisse spectaculaire du nombre d'accidents. Les variations au niveau de la gravité des accidents n'ont qu'un impact minime sur le nombre de tués.

Les routes à 70 km/h se distinguent des autres zones de vitesse en ce sens qu'elles sont les seules à ne pas connaître une baisse du nombre de tués mais plutôt une hausse progressive et constante depuis 1991. Comme ce n'est pas la gravité mais bien le nombre d'accidents qui augmente dans les zones 70, c'est ce dernier qui est à l'origine de l'augmentation du nombre de tués dans la circulation. Le graphique relatif au nombre d'accidents montre très clairement que les zones 70 et 90 évoluent dans un sens opposé. Il existe une explication logique à ce phénomène. En effet, ces 10 dernières années, bon nombre de routes à 90 km/h ont été transformées en routes à 70 km/h, ce qui a entraîné une baisse du nombre global de véhicules-kilomètres parcourus dans les zones 90 et une augmentation dans les zones 70. Cette évolution dans deux directions opposées n'est toutefois pas un reflet parfait : la mesure dans laquelle le nombre d'accidents a augmenté dans les zones 70 (un peu moins de 4000 accidents depuis 1997) n'atteint pas la mesure dans laquelle il a diminué dans les zones 90 (plus de 6000 accidents depuis 1997). Malgré cette reconversion de certaines zones 90 en zones 70, les conducteurs se sont donc rapidement conformés à la nouvelle limitation de vitesse grâce aux aménagements routiers spécifiques et/ou au renforcement des contrôles de vitesse. Cette adaptation à la nouvelle limitation de vitesse a limité la hausse du nombre de tués dans les zones 70 malgré l'augmentation sensible du nombre de véhicules-kilomètres. Restent les routes à 50 et 30 km/h. Dans les zones 30, on n'enregistre, en moyenne, que 5 tués par an. Ce pourcentage peu élevé ne permet pas vraiment d'arriver à des conclusions statistiques étant donné que le hasard peut jouer un rôle important. La baisse du nombre de tués sur les routes à 50 km/h résulte aussi bien d'une diminution de la gravité que d'une baisse du nombre d'accidents.

Graphique 20 :
Evolution du nombre d'accidents
selon la vitesse autorisée en
Région Flamande



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Note: les années 1991 et 1995 ne sont pas affichées car des problèmes d'encodage ne nous ont pas permis de calculer correctement la vitesse autorisée.

Tableau 21:
Evolution du nombre d'accidents
selon la vitesse autorisée en
Région Flamande (chiffres non
pondérés)

Année	30 km/h ou moins	31 à 50 km/h	51 à 70 km/h	71 à 90 km/h	Plus de 90 km/h
1992	253	15657	3642	12752	2243
1993	244	16158	2840	12374	2193
1994	278	15553	3089	11830	2403
1995	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
1996	305	13708	3271	8926	1562
1997	368	14576	3995	10529	2442
1998	375	14680	4396	10519	2376
1999	457	14960	4785	10400	2684
2000	458	13942	5075	9867	2873
2001	459	13945	5252	8977	2616
2002	487	14140	5287	7949	2157
2003	516	12850	5467	5883	1922
2004	690	12716	6056	4941	1780
2005	969	12092	6655	4180	1957
2006	1135	12335	7091	3993	2154
2007	1180	12994	7468	3731	2102
2007 (pondérés)	1395	15366	8713	4285	2114
Moyenne 98-2000	430	14.527	4.752	10.262	2644
Evolution*	174,4%	-10,6%	57,2%	-63,6%	-20,5%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

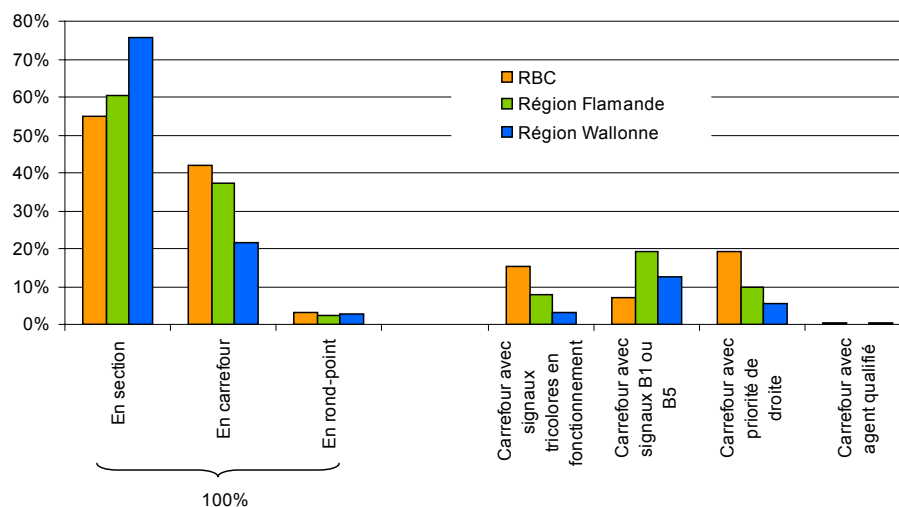
Note: les années 1991 et 1995 ne sont pas affichées car des problèmes d'encodage ne nous ont pas permis de calculer correctement la vitesse autorisée.

3.5. Accidents en section courante et en croisement

En Flandre, 59,9% des accidents se produisent en section courante, à la différence de la Wallonie où pas moins de 75,2% des accidents ont lieu en section courante. Les autres accidents en Flandre se produisent en carrefour (37,8%) et le restant en rond-point (2,3%). Le Tableau 21 montre, par ailleurs, que les accidents en section courante sont responsables de $\frac{3}{4}$ des tués en Région Flamande.

La Flandre se caractérise par un grand nombre d'accidents dans les carrefours à signaux B1 ou B5 (« céder le passage » et « stop »). La nouvelle réglementation routière (à partir du 1er mars 2007) relative à la priorité de droite où l'usager venant de droite ne perd pas sa priorité lorsqu'il s'arrête, ne semble donc pas avoir eu d'impact sur le nombre d'accidents aux carrefours à priorité de droite.

Graphique 21 :
Répartition des accidents selon
qu'ils se produisent en carrefour,
en rond-point ou hors croisement
dans les trois Régions - 2007



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 22:
Accidents selon le type de
croisement en Région Flamande
- 2007

Type de croisement	Accidents (chiffres pondérés)	Accidents (%)	Décédés 30 jours	Décédés 30 jours (%)
En section	19127	59,9%	401	76,1%
En carrefour	12068	37,8%	121	23,0%
avec signaux tricolores en fonctionnement	2601	8,1%	29	5,5%
avec signaux B1 (céder le passage) ou B5 (stop)	6194	19,4%	78	14,8%
à priorité de droite	3242	10,2%	14	2,7%
avec agent qualifié	31	0,1%	0	0,0%
En rond-point	726	2,3%	5	0,9%
Total	31920	100%	527	100%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 23:
Accidents selon le type de
croisement dans les trois Régions
(chiffres pondérés) - 2007

Type de croisement	RBC	Région Flamande	Région Wallonne	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

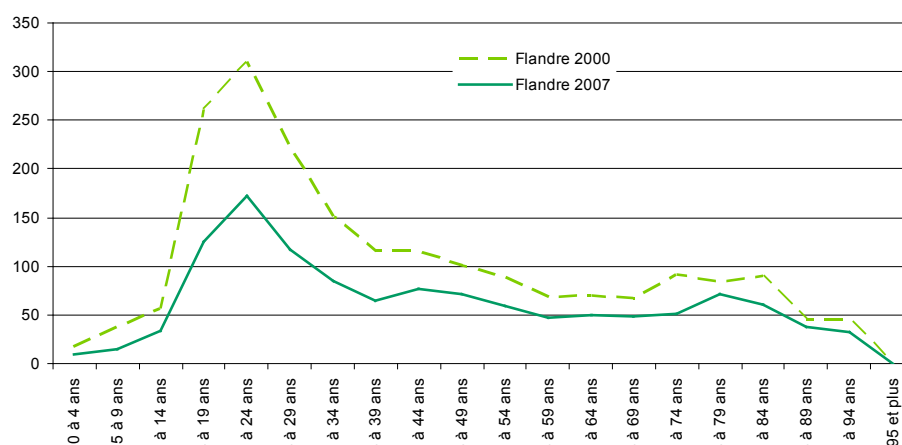
4. Victimes d'accidents

Les victimes d'accidents sont généralement des hommes assez jeunes. On constate néanmoins que le pic de victimes chez les jeunes a tendance à se tasser et a même quasiment disparu chez les femmes. La proportion de tués parmi les cyclistes est assez élevée en Flandre où le nombre d'accidents de vélo a augmenté entre 2000 et 2007, tout comme le nombre d'accidents de moto.

4.1. Victimes selon l'âge et le sexe

En 2007, le nombre de décédés 30 jours et de blessés graves par 100 000 habitants de la classe d'âge concernée en Région Flamande montre un pic important pour la tranche d'âge entre 15 et 34 ans. Ce taux redescend progressivement au fil de l'âge, excepté un léger pic entre 70 et 85 ans. Comparé à l'année 2000, nous enregistrons une très nette amélioration pour toutes les tranches d'âge et particulièrement pour les personnes de 15 à 44 ans.

Graphique 22 :
Décédés 30 jours et blessés
graves par 100 000 habitants de la
classe d'âge concernée en Région
Flamande



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

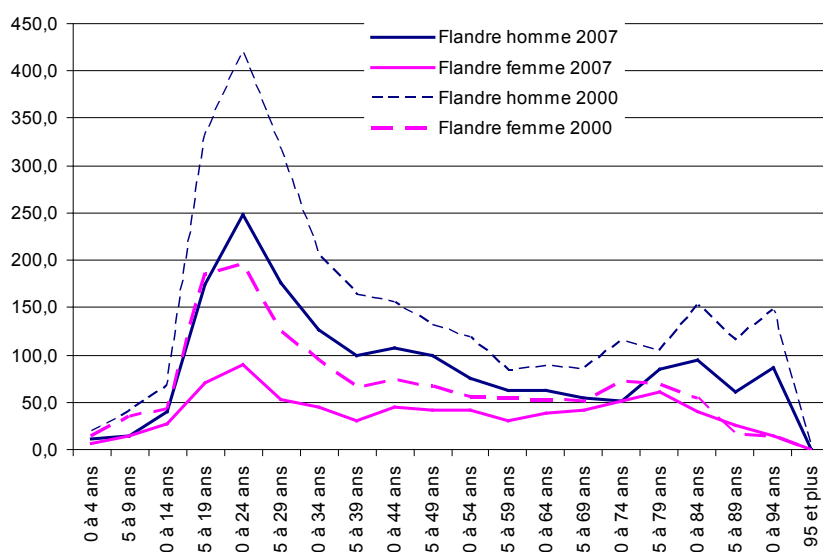
Tableau 24:
Décédés 30 jours et blessés
graves selon le sexe et la classe
d'âge en Région Flamande - 2007

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	19	10	29	11,6	6,4	9,1
De 5 à 9 ans	25	23	48	15,1	14,4	14,7
De 10 à 14 ans	71	47	118	39,9	27,5	33,8
De 15 à 19 ans	323	124	451	175,1	70,4	125,1
De 20 à 24 ans	451	158	616	248,9	89,0	171,7
De 25 à 29 ans	341	100	447	176,5	52,8	116,9
De 30 à 34 ans	242	83	325	125,8	44,1	85,4
De 35 à 39 ans	219	66	286	98,5	30,4	65,1
De 40 à 44 ans	264	106	370	107,0	44,4	76,2
De 45 à 49 ans	239	95	334	100,0	40,9	70,9
De 50 à 54 ans	164	89	253	75,6	42,1	59,0
De 55 à 59 ans	124	59	184	63,1	30,5	47,2
De 60 à 64 ans	104	65	169	61,8	38,3	50,0
De 65 à 69 ans	77	63	141	54,8	41,6	48,3
De 70 à 74 ans	67	77	144	51,6	50,7	51,2
De 75 à 79 ans	87	82	169	85,4	60,1	70,9
De 80 à 84 ans	60	42	102	94,2	40,6	61,1
De 85 à 89 ans	15	13	28	61,1	25,7	37,3
De 90 à 94 ans	6	3	9	86,3	14,3	32,2
95 ans et plus	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Nous constatons que, quelle que soit la tranche d'âge, les femmes comptent un nombre de victimes de la route bien moins élevé que les hommes. Elles connaissent, elles aussi, un « pic » chez les jeunes, mais ce dernier est loin d'atteindre l'ampleur de celui enregistré chez les jeunes hommes. Entre 2000 et 2007, une amélioration se dessine tant chez les hommes que chez les femmes de toutes les classes d'âge et principalement chez les 15-44 ans.

Graphique 23 :
Décédés 30 jours et blessés
graves par 100 000 habitants
de la classe d'âge concernée en
Région Flamande – comparaison
homme/femme – 2000 et 2007



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

4.2. Victimes par type d'utilisateur

Le tableau des victimes par type d'utilisateur montre que la Flandre se caractérise par un grand nombre de victimes cyclistes. Ceci est évidemment dû au fait que l'usage du vélo est bien plus répandu en Flandre que dans le reste de la Belgique. A noter également que la proportion de motocyclistes victimes d'un accident est en augmentation, alors que celle des occupants de voiture diminue (voir tableaux 25 et 26).

Tableau 25:
Blessés légers, blessés graves
et décédés 30 jours par type
d'utilisateur en Région Flamande -
2000 et 2007 (chiffres pondérés)

Type d'utilisateur	Blessés légers			Blessés graves			Décédés 30 jours	
	2000	2007	2007 (pondéré)	2000	2007	2007 (pondéré)	2000	2007
Piétons	1330	1424	1698	331	338	401	82	44
Cyclistes	5053	5265	6224	836	696	817	122	78
Cyclomoteurs	5194	3202	3782	795	340	400	34	6
Motocyclettes	1525	1484	1727	536	433	500	65	57
Voitures	23784	18282	21039	3457	1834	2053	508	253
Camionnettes	1252	1325	1508	215	143	158	33	27
Bus et auto-cars	182	214	255	13	9	10	2	0
Camions	451	366	398	87	51	54	13	12
Autre	306	642	762	63	103	121	11	15
Inconnu	9	147	173	1	33	35	1	35
Total	39086	32351	37566	6334	3980	4550	871	527

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 26:
Blessés légers, blessés graves
et décédés 30 jours par type
d'utilisateur en Région Flamande -
2000 et 2007 (%)

Type d'utilisateur	Blessés légers		Blessés graves		Décédés 30 jours	
	2000	2007 (non pondéré)	2000	2007 (non pondéré)	2000	2007
Piétons	3,4%	4,4%	5,2%	8,5%	9,4%	8,3%
Cyclistes	12,9%	16,3%	13,2%	17,5%	14,0%	14,8%
Cyclomoteurs	13,3%	9,9%	12,6%	8,5%	3,9%	1,1%
Motocyclettes	3,9%	4,6%	8,5%	10,9%	7,5%	10,8%
Voitures	60,9%	56,5%	54,6%	46,1%	58,3%	48,0%
Camionnettes	3,2%	4,1%	3,4%	3,6%	3,8%	5,1%
Bus et autocars	0,5%	0,7%	0,2%	0,2%	0,2%	0,0%
Camions	1,2%	1,1%	1,4%	1,3%	1,5%	2,3%
Autre	0,8%	2,0%	1,0%	2,6%	1,3%	2,8%
Inconnu	0,0%	0,5%	0,0%	0,8%	0,1%	6,6%
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'utilisateur 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, telle une comparaison entre la période 2005-2006-2007 et la période 1998-1999-2000. Cette évolution est indiquée entre parenthèses.

Nous constatons avant tout que, par rapport à la moyenne de référence, bon nombre de catégories d'utilisateurs sont restées constantes ou ont évolué de manière positive. 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 pour ces classes 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, nous remarquons une certaine constante au niveau de l'ordre des types d'usagers par catégorie d'âge. Pour chaque tranche d'âge les meilleures progressions se retrouvent chez les occupants de voiture et les cyclomotoristes. Par contre, les cyclistes et les piétons font à chaque fois partie des usagers qui évoluent le moins bien. Lorsque nous examinons les pourcentages de motards au travers des différentes tranches d'âge, nous arrivons à un constat étonnant. Le nombre de victimes parmi les motards est en baisse chez les -35 ans mais en nette augmentation chez les motards plus âgés. Nous constatons une diminution chez les chauffeurs de camion mais celle-ci est plus conséquente chez les 18-34 ans que chez les +35 ans.

Tableau 27:
Victimes selon le type d'usager 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
[+90%,+100%[						
[+80%,+90%[						
[+70%,+80%[						
[+60%,+70%[						
[+50%,+60%[						
[+40%,+50%[						
[+30%,+40%[				Moto (35%)	Moto (38%)	
[+20%,+30%[						
[+10%,+20%[			Vélo (16%)	Vélo (15%)		
[0%,+10%[		Piéton (0%)	Piéton (1%)	Piéton (6%)	Vélo (3%) Piéton (6%)	Piéton (+2%)
Moyenne 1998-1999-2000						
[-10%,0%[	Piéton (-5%)	Vélo (-4%)		Camion (-5%)		Vélo (-3%) Moto (-9%)
[-20%, -10%[	Moto (-16%)			Cyclo (-12%)		Camion (-17%)
[-30%, -20%[	Vélo (-24%)	Camion (-23%)	Cyclo (-29%) Moto (-29%)	Voiture (-21%)	Voiture (-20%)	Voiture (-28%)
[-40%, -30%[	Voiture (-34%)	Voiture (-32%)	Voiture (-32%) Camion (-35%)			
[-50%, -40%[		Moto (-41%) Cyclo (-44%)			Cyclo (-45%)	Cyclo (-43%)
[-60%, -50%[	Cyclo (-55%)					
[-70%, -60%[						
[-80%, -70%[						
[-90%, -80%[						
[-100%, -90%[						

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Remarque: Les évolutions des victimes de moins de 18 ans dans les accidents de camion et de plus de 65 ans dans les accidents de camion et de moto ne sont pas commentées en raison de chiffres absolus trop petits.

Tableau 28:
Blessés légers, blessés graves
et décédés 30 jours selon l'âge
et le type d'utilisateur en Région
Flamande (chiffres pondérés) -
2007

Classes d'âge	Piétons	Cyclistes	Cyclomotor- istes A	Cyclomotor- istes B	Motocyclistes <400cc	Motocyclistes ≥400cc
De 0 à 4 ans	107	31	2	1	0	1
De 5 à 9 ans	165	175	8	6	1	2
De 10 à 14 ans	191	910	17	15	6	6
De 15 à 19 ans	184	1138	619	1386	37	54
De 20 à 24 ans	135	398	296	291	65	241
De 25 à 29 ans	115	372	191	118	60	297
De 30 à 34 ans	108	344	111	109	68	238
De 35 à 39 ans	107	377	117	92	60	250
De 40 à 44 ans	105	474	141	92	51	281
De 45 à 49 ans	116	496	76	137	38	237
De 50 à 54 ans	146	422	57	95	29	132
De 55 à 59 ans	105	404	31	44	16	60
De 60 à 64 ans	82	402	26	22	2	23
De 65 à 69 ans	101	373	15	19	2	11
De 70 à 74 ans	99	324	15	12	1	1
De 75 à 79 ans	125	291	7	6	0	0
De 80 à 84 ans	100	130	1	1	0	0
De 85 à 89 ans	32	38	1	1	0	1
De 90 à 94 ans	10	4	0	0	0	0
95 ans et plus	1	0	0	0	0	0
Inconnu	10	15	5	5	0	12
Total	2144	7119	1736	2452	437	1846

Auto- mobi- listes	Passagers de voiture	Camion- nettes	Camions	Autre	Inconnu	Total
0	435	18	3	12	5	615
0	453	12	3	18	5	848
1	391	19	1	61	12	1629
834	1029	65	10	216	37	5610
3075	1045	257	39	118	26	5985
2630	612	243	51	84	26	4797
1909	393	221	72	79	13	3665
1731	345	221	73	81	18	3472
1640	314	185	70	77	9	3440
1275	260	149	55	94	12	2945
974	279	114	32	79	7	2366
675	243	67	28	54	13	1739
466	168	44	10	51	5	1303
348	168	25	5	37	10	1114
326	169	12	1	37	6	1005
273	146	11	1	25	8	892
172	79	3	0	25	7	518
54	36	1	0	4	2	170
13	7	0	0	2	0	36
0	1	0	0	0	0	3
60	316	24	9	9	24	489
16455	6890	1693	464	1163	243	42643

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR



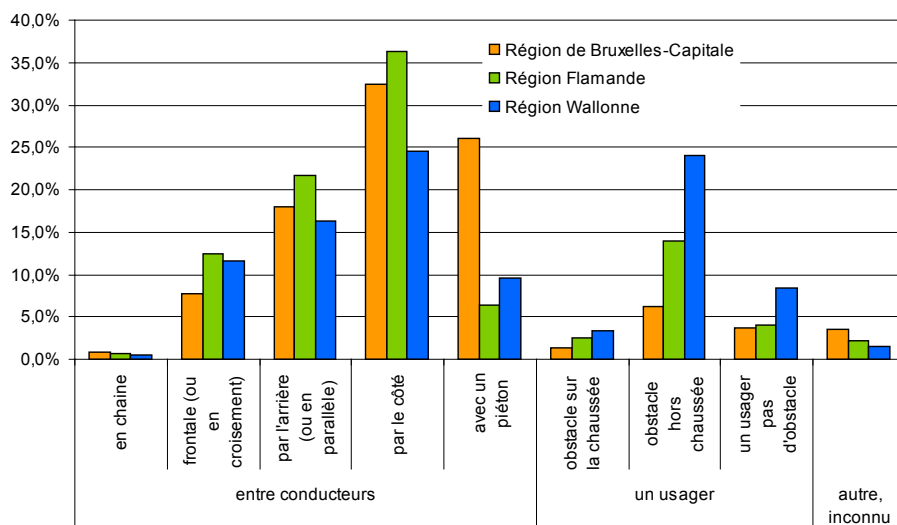
5. Caractéristiques des accidents

Même si trois quarts des accidents concernent une collision entre plusieurs usagers, les accidents impliquant un seul usager sont bien plus dangereux. Ainsi près de 32% des tués sur les routes sont le résultat d'un accident d'un usager seul contre un obstacle se trouvant en dehors de la chaussée alors que ces accidents ne représentent que 14% de tous les accidents. A noter également que, contrairement à la Wallonie, le risque d'accident mortel est plus dangereux pour les camions que pour les voitures.

5.1. Types d'accidents

En Flandre, trois accidents sur quatre sont le résultat d'une collision entre deux usagers de la route. Les autres accidents impliquent un seul usager. Généralement, il s'agit d'un conducteur qui quitte la route et qui entre en collision avec un obstacle hors chaussée (13,9% de tous les accidents en Flandre). Ces accidents impliquant un seul usager contre un obstacle hors chaussée sont, de loin, les accidents les plus graves puisque, pour 1000 de ces accidents, on compte 38 décédés 30 jours contre 17 « seulement » pour tous les types d'accidents confondus.

Graphique 24 :
Répartition des accidents selon le
type de la première collision dans
les trois Régions - 2007



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 29:
Accidents par type de collision
(première collision) en Région
Flamande (chiffres pondérés) -
2007

Type de collision	Accidents (chiffres pondérés)	Accidents (%)	Décédés 30 jours	Gravité
entre conducteurs				
en chaîne	228	0,7%	1	4
frontale (ou en croisement)	3947	12,4%	82	21
par l'arrière (ou en parallèle)	6933	21,7%	59	9
par le côté	11593	36,3%	113	10
avec un piéton		6,4%	43	21
un usager contre un obstacle				
sur la chaussée	782	2,4%	10	13
hors chaussée	4428	13,9%	167	38
un seul usager, pas d'obstacle	1268	4,0%	17	13
autre, inconnu	698	2,2%	35	50
Total	29877	100,0%	527	17

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

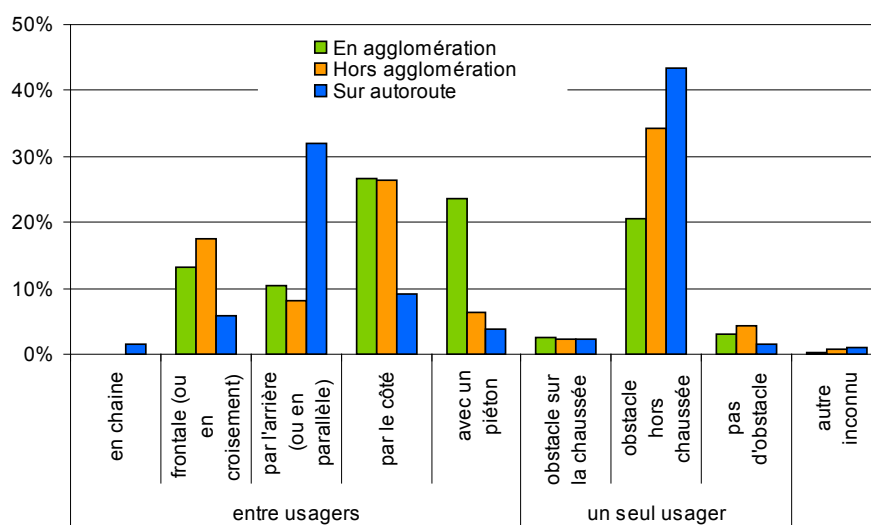
Tableau 30:
Accidents par type de collision
(première collision) dans les trois
Régions (chiffres pondérés) - 2007

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 donne la répartition selon le type de la première collision des accidents mortels en Flandre sur les trois dernières années disponibles (2005, 2006 et 2007) et selon le type de route où se sont déroulés les accidents. Nous constatons d'importantes différences selon que les accidents se produisent en ou hors agglomération ou sur autoroute. Sur ces dernières routes, les accidents mortels sont surtout la conséquence d'une collision contre un obstacle hors chaussée (43%), ou d'une collision par l'arrière (ou en parallèle) (32%). Hors agglomération, les accidents mortels sont certes aussi surtout des accidents contre des obstacles hors chaussée (34%), mais il s'agit aussi de collisions par le côté (26%) et frontales (18%). En Wallonie, les collisions frontales représentent aussi 18% des accidents mortels hors agglomération mais les collisions par le côté sont deux fois moins importantes qu'en Flandre. En agglomération, on retrouve évidemment plus d'accidents entre usagers et notamment 27% de collisions par le côté, 24% de collisions avec un piéton mais aussi tout de même 20% de collisions d'un usager seul contre un obstacle hors chaussée.

Graphique 25 :
Type de la première collision
selon le type de route lors des
accidents mortels survenus en
Flandre - 2005, 2006 et 2007



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Vu leur fréquence, nous nous intéressons, à présent, aux collisions mortelles contre des obstacles en dehors de la chaussée et plus particulièrement aux objets qui sont percutés par les usagers. Sur les autoroutes flamandes tout comme sur les autoroutes wallonnes, l'obstacle le plus fréquent est la barrière de sécurité (44%). Une différence majeure tout de même est qu'en Flandre, la barrière de sécurité est franchie dans 1 cas sur 3 contre 1 cas sur 2 en Wallonie. Alors qu'en Flandre, le deuxième obstacle le plus fréquent est un poteau (21%), en Wallonie ce sont les murs et constructions (17%). Les arbres complètent ce triste podium en Flandre (16%).

Hors agglomération, les dangers lorsque l'on quitte la route sont les mêmes en Flandre et en Wallonie : les arbres dans 43 % des cas (42% en Wallonie) et les poteaux dans 23 % (28% en Wallonie). En agglomération, enfin, les obstacles les plus fréquemment percutés hors chaussée en Wallonie sont les murs et constructions (40%), les poteaux (25%) et les arbres (16%). En Flandre, les poteaux arrivent en première place (33%), suivis des murs et constructions (25%) et des arbres (15%).



5.2. Qui entre en collision avec qui?

Dans les accidents impliquant deux parties, la répartition par type de véhicule est symptomatique de la place importante du vélo dans les déplacements en Région Flamande. Plus de 80% des collisions entre plusieurs usagers impliquent une voiture. Les autres parties impliquées sont (par ordre d'importance décroissante) une autre voiture, un cycliste, une camionnette et un cyclomoteur de catégorie B.

Tableau 31:
Répartition des accidents selon
le type de collision et la nature
des usagers impliqués dans la
première collision en Région
Flamande - 2007

	Piétons	Cyclistes	Cyclo A	Cyclo B	Motocyclistes <=400cc	Motocyclistes >400cc
Entre usagers*:						
Piétons	0,0%	0,9%	0,2%	0,3%	0,0%	0,1%
Cyclistes	0,9%	1,7%	0,5%	0,6%	0,1%	0,3%
Cyclomotoristes A	0,2%	0,5%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%
Cyclomotoristes B	0,3%	0,6%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%
Motocyclistes <=400cc	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Motocyclistes > 400cc	0,1%	0,3%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%
Voitures	5,3%	17,7%	4,5%	6,4%	1,0%	4,3%
Minibus	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Autobus et autocars	0,4%	0,4%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%
Camionnettes	0,5%	1,6%	0,4%	0,7%	0,1%	0,4%
Camions et tracteurs	0,2%	0,8%	0,1%	0,2%	0,0%	0,1%
Autres usagers et inconnu	0,3%	0,5%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%
Total entre usagers	8,2%	25,1%	6,2%	8,5%	1,3%	5,6%
Collision avec obstacle	0,1%	0,8%	0,3%	0,4%	0,1%	0,6%
Autre collision** et inconnu	0,0%	0,6%	0,2%	0,4%	0,1%	0,5%
Total	6,6%	21,4%	5,4%	7,6%	1,3%	5,5%

*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
5,3%	0,0%	0,4%	0,5%	0,2%	0,3%	
17,7%	0,0%	0,4%	1,6%	0,8%	0,5%	
4,5%	0,0%	0,0%	0,4%	0,1%	0,1%	
6,4%	0,0%	0,1%	0,7%	0,2%	0,1%	
1,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	
4,3%	0,0%	0,0%	0,4%	0,1%	0,1%	
32,1%	0,2%	0,9%	6,1%	4,0%	2,6%	
0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
0,9%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	
6,1%	0,0%	0,1%	0,4%	0,7%	0,3%	
4,0%	0,0%	0,1%	0,7%	0,4%	0,1%	
2,6%	0,0%	0,1%	0,3%	0,1%	0,2%	
85,2%	0,4%	2,1%	11,4%	6,8%	4,3%	79,5%
12,3%	0,0%	0,0%	1,0%	0,4%	0,3%	16,4%
1,7%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,3%	4,1%
81,7%	0,3%	1,7%	10,3%	5,9%	3,9%	100,0%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 32:
Répartition des accidents selon
le type de collision et la nature
des usagers impliqués dans la
première collision en Région
Flamande - 2007 (chiffres
pondérés)

	Piétons	Cyclistes	Cyclo A	Cyclo B	Motocyclistes <=400cc	Motocyclistes >400cc
Entre usagers*:						
Piétons	0	217	52	66	6	38
Cyclistes	217	436	138	146	19	68
Cyclomotoristes A	52	138	14	14	2	15
Cyclomotoristes B	66	146	14	30	2	12
Motocyclistes <=400cc	6	19	2	2	1	2
Motocyclistes > 400cc	38	68	15	12	2	27
Voitures	1342	4479	1142	1607	248	1087
Minibus	6	7	5	6	0	2
Autobus et autocars	91	97	12	13	4	9
Camionnettes	122	409	110	180	30	95
Camions et tracteurs	48	199	33	52	9	27
Autres usagers et inconnu	70	116	19	22	4	22
Total entre usagers	2058	6331	1556	2151	327	1405
Collision avec obstacle	20	259	92	135	43	194
Autre collision** et inconnu	3	206	70	112	44	160
Total	2081	6796	1718	2398	414	1759

*Matrice symétrique : attention au comptage double

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

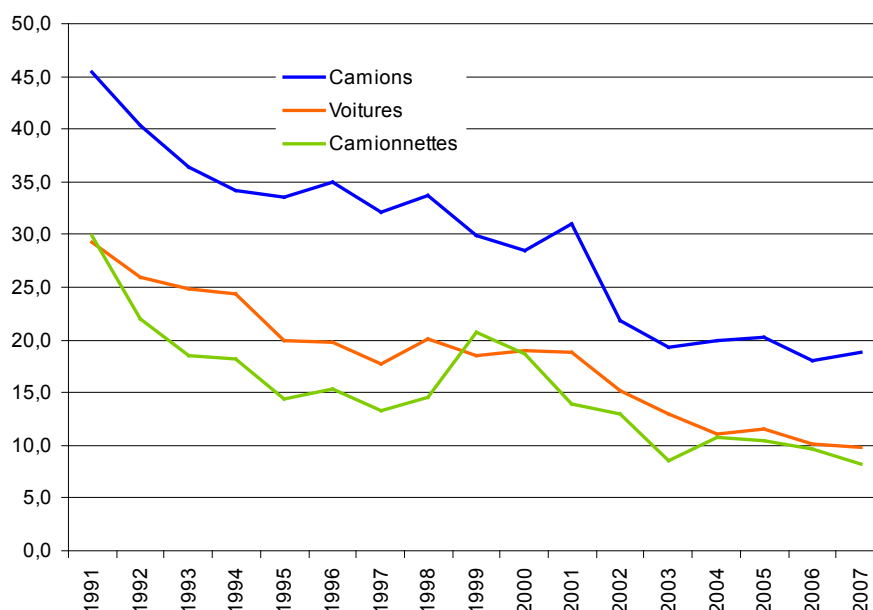
Voitures	Minibus	Autobus et auto- cars	Camion- nettes	Cami- ons et tracteurs	Autres usagers et inconnu	Total
1342	6	91	122	48	70	
4479	7	97	409	199	116	
1142	5	12	110	33	19	
1607	6	13	180	52	22	
248	0	4	30	9	4	
1087	2	9	95	27	22	
8108	47	239	1548	1011	650	
47	0	0	6	7	4	
239	0	8	27	13	13	
1548	6	27	96	169	81	
1011	7	13	169	101	36	
650	4	13	81	36	50	
21507	90	526	2875	1705	1086	25245
3899	11	8	333	121	80	5196
537	0	5	54	39	87	1315
25944	101	539	3262	1865	1252	31756

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

Le graphique suivant nous donne le risque d'accident mortel des camions, des camionnettes et des voitures. Ce risque est calculé à partir du nombre de véhicules impliqués dans les accidents mortels par milliard de véhicules-kilomètres parcourus par ce type de véhicule. Nous constatons qu'en Flandre, les camions sont plus impliqués dans les accidents mortels que les voitures et les camionnettes proportionnellement aux kilomètres qu'ils parcourent. En 2007, on compte un peu moins de 20 camions impliqués dans un accident mortel par milliard de kilomètres parcourus par les camions. Ce rapport est deux fois moindre pour les voitures ou les camionnettes. À noter que, depuis 1991, l'évolution est positive pour les trois sortes de véhicules même s'ils connaissent tous les trois un risque stabilisé depuis 2003.

Graphique 26 :
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, camionnettes et voitures en Flandre

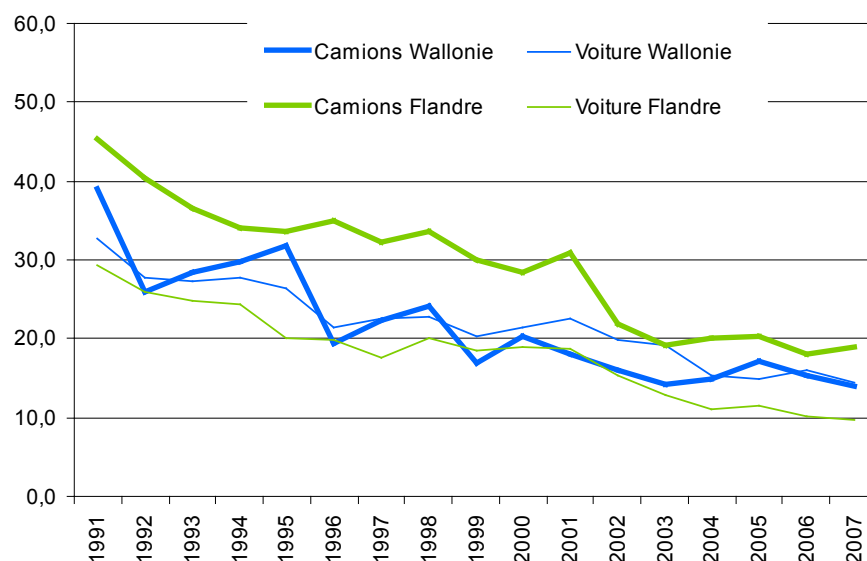


Source : SPF Economie DG SIE et SPF Mobilité / Infographie : IBSR

Le risque d'accident de camion varie fortement en fonction des Régions. Le Graphique 27 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 27 :
Evolution du risque d'accidents
mortels des voitures et camions
– Comparaison entre la Région
Flamande et wallonne



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le tableau 33 nous donne les évolutions en nombres absolus des décédés 30 jours dans les accidents impliquant au moins un camion, une voiture, une moto ou une camionnette. Nous constatons que ces quatre évolutions vont dans la bonne direction. Avec une diminution du nombre de tués de 28,1% par rapport à la moyenne de 1998-1999 et 2000, les accidents impliquant au moins un camion sont, parmi ceux présentés dans le tableau, les accidents qui connaissent la plus faible diminution de tués. L'année 2007 marque même une grosse augmentation après une année 2006 qui enregistrait le nombre de tués dans les accidents de camion le plus bas depuis 1991. 59 personnes (principalement des motards) ont été tuées dans des accidents impliquant une moto en 2007. Ce chiffre est le plus faible enregistré depuis 1991 et correspond à une diminution de 32,4% par rapport à la moyenne de référence. Les accidents de camionnette ont fait 48 décès en 2007 tandis que les accidents impliquant une voiture ont connu le plus petit nombre de tués depuis 1991 : 363. Pour ces accidents, le nombre de tués est en constante diminution depuis 15 ans.

Tableau 33:
Evolution des accidents
impliquant au moins un camion,
une voiture, une moto ou une
camionnette et évolution des
décédés 30 jours dans ces
accidents

	Décédés 30 jours dans les accidents impliquant au moins...				Accidents corporels impliquant au moins...			
	un camion	une voiture	une moto	une camion- nette	un camion	une voiture	une moto	une camion- nette
1991	175	919	71	67	2499	32026	1591	2227
1992	159	827	63	58	2402	31242	1807	2108
1993	147	826	106	49	2269	30537	1948	2109
1994	144	797	106	56	2343	29522	2093	2172
1995	136	647	85	51	2181	27949	2196	2100
1996	140	643	70	50	2116	26941	2035	2149
1997	133	605	103	63	2265	28227	2144	2234
1998	152	685	84	65	2310	28698	2056	2414
1999	140	623	101	82	2311	28957	2266	2636
2000	142	692	77	84	2316	27892	2027	2765
2001	132	675	92	64	2185	27087	2013	2854
2002	117	552	86	65	2039	25353	2099	2697
2003	91	459	70	44	1839	23455	2080	2614
2004	100	427	61	56	1739	22926	1956	2718
2005	107	424	70	57	1856	21370	1819	2773
2006	86	382	68	57	1832	22016	1952	2933
2007	104	363	59	48	1833	22677	1896	3055
2007 (pon- dérés)					2022,24	26305,92	2193,62	3513,56
Moyenne 98-2000	144,7	666,7	87,3	77,0	2312,3	28515,7	2116,3	2605,0
Evolution*	-28,1%	-45,6%	-32,4%	-37,7%	-20,7%	-20,5%	-10,4%	17,3%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

5.4. Accidents selon les conditions atmosphériques

La grande majorité des accidents se produit dans des conditions atmosphériques normales. En Flandre, les accidents corporels surviennent moins souvent par temps de pluie qu'à Bruxelles et en Wallonie. Soit il pleut moins en Flandre, soit la pluie y est moins souvent une des causes d'accident corporel. Par rapport à la Flandre, la Wallonie se caractérise par une plus grande part d'accidents se produisant lors de chutes de neige ou dans des conditions atmosphériques « inconnues ». En Flandre, les conditions atmosphériques ne semblent avoir que peu d'influence sur les accidents.

Tableau 34:
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 35:
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

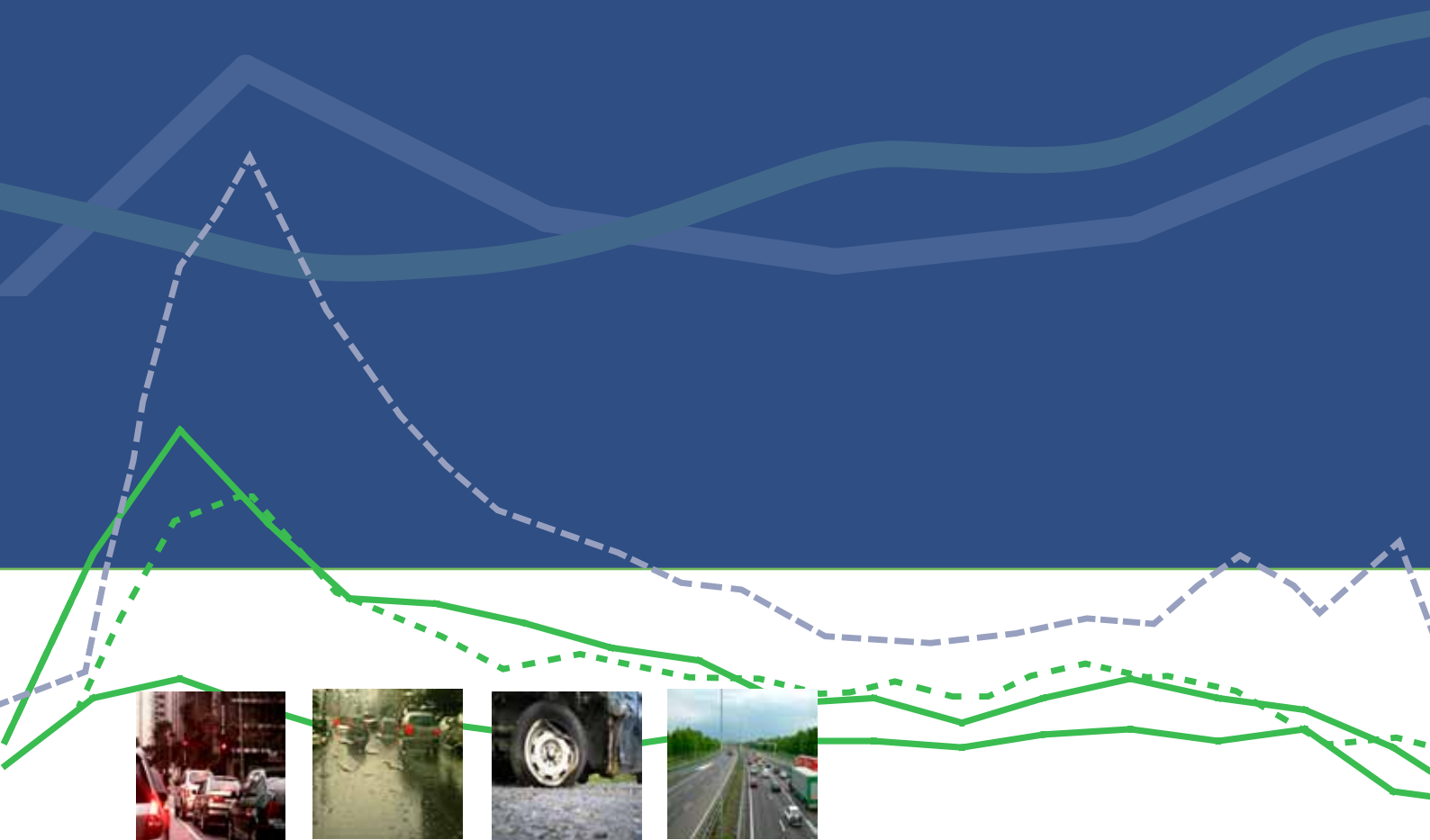
GRAPHIQUES

Graphique 1 :	Evolution des décédés 30 jours en Région Flamande.....	11
Graphique 2 :	Evolution des décédés 30 jours par 1 000 000 d'habitants dans les trois Régions	12
Graphique 3 :	Evolution des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus dans les trois Régions.....	14
Graphique 4 :	Gravité des accidents selon la Région (décédés 30 jours par 1000 accidents corporels – chiffres non pondérés)	15
Graphique 5 :	Evolution des blessés légers et des blessés graves en Région Flamande (chiffres non pondérés).....	17
Graphique 6 :	Evolution des accidents corporels en Région Flamande.....	18
Graphique 7 :	Evolution des accidents corporels en chiffres non pondérés dans les trois Régions (moyenne 1998, 1999 et 2000 = base 100)	19
Graphique 8 :	Répartition des accidents mortels par mois en Région Flamande	22
Graphique 9 :	Répartition des accidents corporels par mois en Région Flamande.....	24
Graphique 10 :	Répartition des accidents selon le jour et l'heure de la semaine en et hors de la Région Flamande - 2007.....	26
Graphique 11 :	Répartition des accidents selon le jour et l'heure de la semaine en et hors de la Région Flamande - 2007.....	27
Graphique 12 :	Répartition par classe d'âge du nombre d'automobilistes impliqués dans un accident avec au moins un usager grièvement blessé ou tué, pour les différentes périodes de la semaine en Région Flamande en 2007	27
Graphique 13 :	Evolution des décédés 30 jours par province flamande.....	29
Graphique 14 :	Evolution des décédés 30 jours sur autoroute par milliard de véhicules-kilomètres dans les Régions wallonne et flamande.....	30
Graphique 15 :	Evolution des décédés 30 jours sur autoroute par milliard de véhicules-kilomètres en 2007 – Comparaison internationale	31
Graphique 16 :	Evolution des accidents sur autoroute par milliard de véhicules-kilomètres parcourus dans les trois Régions.....	31
Graphique 17 :	Gravité des accidents en et hors agglomération dans les trois Régions (décédés 30 jours par 1000 accidents corporels enregistrés).....	34
Graphique 18 :	Evolution des décédés 30 jours selon la vitesse autorisée en Région Flamande	36
Graphique 19 :	Evolution de la gravité des accidents selon la vitesse autorisée en Région Flamande.....	38
Graphique 20 :	Evolution du nombre d'accidents selon la vitesse autorisée en Région Flamande	39
Graphique 21 :	Répartition des accidents selon qu'ils se produisent en carrefour, en rond-point ou hors croisement dans les trois Régions - 2007	41
Graphique 22 :	Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants de la classe d'âge concernée en Région Flamande.....	42
Graphique 23 :	Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants de la classe d'âge concernée en Région Flamande – comparaison homme/femme – 2000 et 2007	43
Graphique 24 :	Répartition des accidents selon le type de la première collision dans les trois Régions - 2007.....	49
Graphique 25 :	Type de la première collision selon le type de route lors des accidents mortels survenus en Flandre - 2005, 2006 et 2007.....	50
Graphique 26 :	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, camionnettes et voitures en Flandre ...	56
Graphique 27 :	Evolution du risque d'accidents mortels des voitures et camions – Comparaison entre la Région Flamande et wallonne	57

TABLEAUX

Tableau 1 : Les résultats en un coup d'oeil.....	6
Tableau 2 : Evolution des décédés 30 jours en Région Flamande	11
Tableau 3 : Evolution des décédés 30 jours par 1 000 000 d'habitants dans les trois Régions.....	13
Tableau 4 : Evolution des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus dans les trois Régions	14
Tableau 5 : Gravité des accidents dans les trois Régions (décédés 30 jours par 1000 accidents)	16
Tableau 6 : Evolution des blessés légers et des blessés graves en Région Flamande.....	17
Tableau 7 : Evolution des accidents corporels en Région Flamande	18
Tableau 8 : Evolution des accidents corporels dans les trois Régions (moyenne 1998, 1999 et 2000 = base 100) (chiffres non pondérés)	19
Tableau 9 : Accidents mortels par mois en Région Flamande	22
Tableau 10 : Accidents corporels par mois en Région Flamande (chiffres non pondérés)	24
Tableau 11 : Accidents corporels et accidents graves selon le jour et l'heure en Région Flamande - 2007	26
Tableau 12 : Accidents selon la période de la semaine en Région Flamande - 2007	27
Tableau 13 : Evolution des décédés 30 jours selon la province en Région Flamande (par rapport à la moyenne des années 1998, 1999 et 2000)	29
Tableau 14 : Evolution des accidents sur autoroute en Région Flamande.....	32
Tableau 15 : Evolution des accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus sur autoroute dans les trois Régions (chiffres non pondérés)	33
Tableau 16 : Evolution des accidents en agglomération en Région Flamande	34
Tableau 17 : Evolution des accidents hors agglomération en Région Flamande	35
Tableau 18 : Evolution de la gravité des accidents en et hors agglomération dans les trois Régions	35
Tableau 19 : Evolution du nombre de décédés 30 jours selon la vitesse autorisée en Région Flamande.....	37
Tableau 20 : Evolution de la gravité des accidents selon la vitesse autorisée en Région Flamande (chiffres non pondérés)	38
Tableau 21 : Evolution du nombre d'accidents selon la vitesse autorisée en Région Flamande (chiffres non pondérés)	40
Tableau 22 : Accidents selon le type de croisement en Région Flamande - 2007	41
Tableau 23 : Accidents selon le type de croisement dans les trois Régions (chiffres pondérés) - 2007	41
Tableau 24 : Décédés 30 jours et blessés graves selon le sexe et la classe d'âge en Région Flamande - 2007	43
Tableau 25 : Blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours par type d'utilisateur en Région Flamande - 2000 et 2007 (chiffres pondérés)	44
Tableau 26 : Blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours par type d'utilisateur en Région Flamande - 2000 et 2007 (%).....	44
Tableau 27 : Victimes selon le type d'utilisateur et l'âge : Evolution	45
Tableau 28 : Blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours selon l'âge et le type d'utilisateur en Région Flamande (chiffres pondérés) - 2007	46
Tableau 29 : Accidents par type de collision (première collision) en Région Flamande (chiffres pondérés) - 2007.....	49
Tableau 30 : Accidents par type de collision (première collision) dans les trois Régions (chiffres pondérés) - 2007.....	49
Tableau 31 : Répartition des accidents selon le type de collision et la nature des usagers impliqués dans la première collision en Région Flamande - 2007	52
Tableau 32 : Répartition des accidents selon le type de collision et la nature des usagers impliqués dans la première collision en Région Flamande - 2007 (chiffres pondérés)	54
Tableau 33 : Evolution des accidents impliquant au moins un camion, une voiture, une moto ou une camionnette et évolution des décédés 30 jours dans ces accidents.....	58
Tableau 34 : Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques dans les trois	

Régions.....	59
Tableau 35 : Accidents selon les conditions atmosphériques dans les trois Régions (chiffres pondérés)	59



Institut Belge pour
la Sécurité Routière

jesuispour.be »