

IBSR

L'OBSERVATOIRE
POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La sécurité routière en Région wallonne

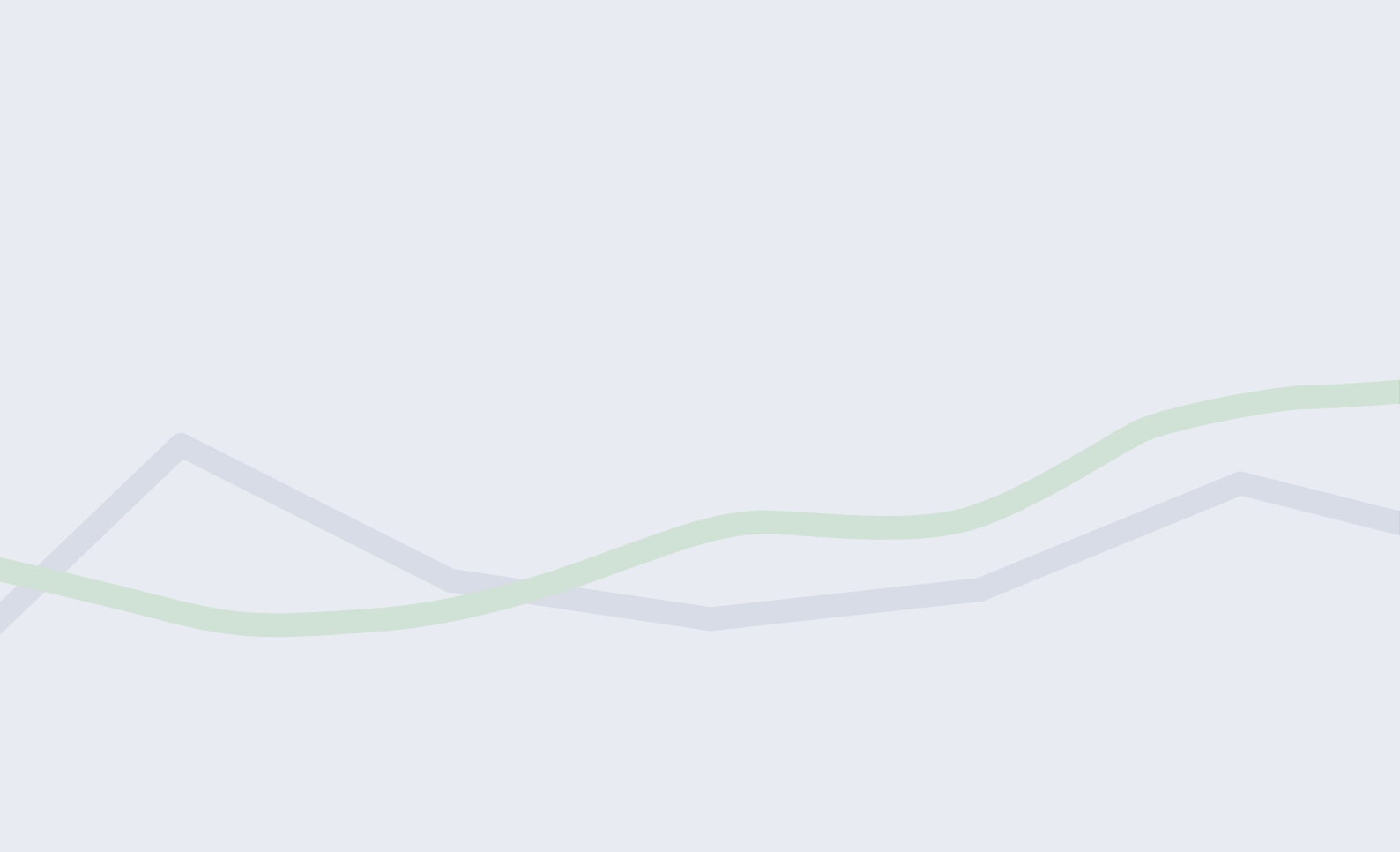
2000 - 2006



jesuispour.be ➤



Institut Belge pour
la Sécurité Routière



Auteur: Y. Casteels
Editeur responsable: P. Derweduwen

© IBSR, Observatoire pour la sécurité routière, Bruxelles, 2008

Table des matières

5.3. ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION EN RÉGION WALLONNE	5
5.3.1. Evolution des accidents corporels et des victimes.....	5
5.3.1.1. Evolution des décédés 30 jours.....	5
5.3.1.2. Gravité des accidents	9
5.3.1.3. Evolution des blessés graves et des blessés légers.....	11
5.3.1.4. Evolution des accidents corporels	13
5.3.2. Caractéristiques des accidents.....	16
5.3.2.1. Les accidents selon le moment	16
Les accidents selon le mois	16
Les accidents selon le moment de la semaine.....	19
5.3.2.2. Les accidents selon le lieu	22
Les accidents selon la province.....	22
Les accidents sur autoroute	24
Les accidents en et hors agglomération	28
Les accidents selon la vitesse autorisée	30
Les accidents en section courante et en croisement	34
5.3.2.3. Les victimes des accidents	36
Les victimes selon l'âge et le sexe.....	36
Les victimes par type d'usager	39
5.3.2.4. Les conducteurs impliqués dans les accidents	41
Les types d'accidents	41
Qui entre en collision avec qui ?	43
Les victimes selon les usagers impliqués.....	45
5.3.2.5. L'alcool au volant	48
5.3.2.6. Les autres caractéristiques des accidents.....	53
Les accidents selon les conditions atmosphériques	53

Table des tableaux

Tableau 1 :	Evolution des décédés 30 jours en Région Wallonne	6
Tableau 2 :	Evolution des décédés 30 jours par million d'habitants dans les trois régions	7
Tableau 3 :	Evolution des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus dans les trois régions	8
Tableau 4 :	Gravité des accidents dans les trois régions (Décédés 30 jours par 1000 accidents)	10
Tableau 5 :	Evolution des blessés graves et blessés légers en Région Wallonne	12
Tableau 6 :	Evolution des accidents corporels en Région Wallonne	14
Tableau 7 :	Evolution des accidents corporels dans les trois régions (moyenne 1998, 1999 et 2000 = base 100) (chiffres non pondérés)	15
Tableau 8 :	Les accidents mortels par mois en Région Wallonne	17
Tableau 9 :	Les accidents corporels par mois en Région Wallonne (Ch. non pondérés)	18
Tableau 10 :	Les accidents corporels et les accidents graves selon le jour et l'heure en Région Wallonne -2006	20
Tableau 11 :	Les accidents selon la période de la semaine en Région Wallonne-2006	21
Tableau 12 :	Evolution des décédés 30 jours selon les provinces de la Région Wallonne (Evolution par rapport à la moyenne des années 1998, 1999 et 2000)	23
Tableau 13 :	Pourcentage de décédés 30 jours survenus dans les accidents impliquant au moins un camion et part des camions dans le trafic sur autoroute- 2006	25
Tableau 14 :	Evolution des accidents sur autoroute en Région Wallonne	26
Tableau 15 :	Evolution des accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus sur autoroute dans les trois régions	27
Tableau 16 :	Evolution des accidents en agglomération en Région Wallonne	29
Tableau 17 :	Evolution des accidents hors agglomération en Région Wallonne	29
Tableau 18 :	Evolution de la gravité des accidents en et hors agglomération dans les trois régions	29
Tableau 19 :	Evolution du nombre de décédés 30 jours selon la vitesse autorisée en Région Wallonne.	31
Tableau 20 :	Evolution de la gravité des accidents selon la vitesse autorisée en Région Wallonne (ch. non pondérés).	32
Tableau 21 :	Evolution du nombre d'accidents selon la vitesse autorisée en Région Wallonne (ch. non pondérés).	33
Tableau 22 :	Les accidents selon le type de croisement en Région Wallonne-2006	34
Tableau 23 :	Les accidents selon le type de croisement dans les trois régions (chiffres pondérés)- 2006	35
Tableau 24 :	Décédés 30 jours et blessés graves par classe d'âge en Région Wallonne-2006	37
Tableau 25 :	Blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours selon le type d'utilisateur en Région Wallonne-2006	39
Tableau 26 :	Blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours selon le type d'utilisateur en Région Wallonne-2006 (%)	39
Tableau 27 :	Blessés graves et décédés 30 jours selon l'âge et le type d'utilisateur en Région Wallonne (ch. non pondérés)- 2006	40
Tableau 28 :	Les accidents selon le type de collision (1 ^{ère} collision) en Région Wallonne -2006	42
Tableau 29 :	Les accidents selon les types de collision (1 ^{ère} collision) dans les trois régions (ch. pondérés)- 2006	42
Tableau 30 :	Répartition des accidents selon le type de collision et la nature des usagers impliqués dans la première collision-2006	43
Tableau 31 :	Répartition des accidents selon le type de collision et la nature des usagers impliqués dans la première collision en Région Wallonne-2006 (ch. pondérés)	44
Tableau 32 :	Evolution des décédés 30 jours dans les accidents impliquant au moins respectivement une motocyclette, une voiture, une camionnette ou un camion par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en Région Flamande	46
Tableau 33 :	Pourcentage de conducteurs testés et positifs pour l'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel selon le type d'utilisateur- 2006	48
Tableau 34 :	Evolution du pourcentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool parmi ceux testés dans un accident corporel dans les trois régions	50

Tableau 35 :	Evolution des conducteurs de voiture testés pour l'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel dans les trois régions	51
Tableau 36 :	Pourcentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool selon l'âge et la période de la semaine en Région Wallonne-2006	52
Tableau 37 :	Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques dans les trois régions	53
Tableau 38 :	Les accidents selon les conditions atmosphériques dans les trois régions (chiffres pondérés)	53

Table des graphiques

Graphique 1 :	Evolution des décédés 30 jours en Région Wallonne	6
Graphique 2 :	Evolution des décédés 30 jours par 1 000 000 d'habitants dans les trois régions	7
Graphique 3 :	Evolution des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus dans les trois régions.....	8
Graphique 4 :	Gravité des accidents selon la région (décédés 30 jours par 1000 accidents corporels (ch. non pondérés)).	9
Graphique 5 :	Evolution des blessés légers et des blessés graves en Région Wallonne (chiffres non pondérés).....	11
Graphique 6 :	Les chiffres officiels : Evolution des accidents corporels en Région Wallonne	13
Graphique 7 :	L'évolution des accidents corporels en chiffres non calibrés dans les trois régions (moyenne 1998,1999 et 2000 = base 100).....	14
Graphique 8 :	Répartition des accidents mortels par mois.....	16
Graphique 9 :	Répartition des accidents corporels par mois.....	17
Graphique 10 :	Répartition des accidents selon le jour et l'heure de la semaine en et hors de la Région Wallonne.....	19
Graphique 11 :	Gravité des accidents selon la période de la semaine en Région Wallonne	20
Graphique 12 :	Répartition par classe d'âge du nombre de conducteurs de voitures impliqués dans un accident avec au moins un usager blessé grave ou décédé, pour différentes périodes de la semaine en Région Wallonne en 2006	21
Graphique 13 :	Evolution des décédés 30 jours selon la province en Région Wallonne	22
Graphique 14 :	Evolution des décédés 30 jours sur autoroute par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en Région Wallonne et Flamande	24
Graphique 15 :	Evolution des décédés 30 jours sur autoroute par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en 2005- Comparaison internationale.....	25
Graphique 16 :	Evolution des accidents sur autoroute par milliard de véhicules-kilomètres parcourus dans les trois régions.....	26
Graphique 17 :	Gravité des accidents en et hors agglomération dans les trois régions (Décédés 30 jours par 1000 accidents corporels enregistrés)	28
Graphique 18 :	Evolution des décédés 30 jours selon la vitesse autorisée en Région Wallonne	30
Graphique 19 :	Evolution de la gravité des accidents selon la vitesse autorisée en Région Wallonne	31
Graphique 20 :	Evolution de nombre d'accidents selon la vitesse autorisée en Région Wallonne	33
Graphique 21 :	Répartition des accidents selon qu'ils se produisent en carrefour, en rond-point ou hors croisement dans les trois régions - 2006	34
Graphique 22 :	Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants de la classe d'âge en Région Wallonne	36
Graphique 23 :	Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants de la classe d'âge en Région Wallonne – comparaison homme/femme	38
Graphique 24 :	Les types de collision dans les trois régions (1ère collision)-2006	41
Graphique 25 :	Décédés 30 jours dans les accidents impliquant au moins respectivement une voiture, un camion et une camionnette par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en Région Wallonne.....	45
Graphique 26 :	Décédés 30 jours dans les accidents impliquant au moins une motocyclette par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en Région Wallonne.....	47
Graphique 27 :	Pourcentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool parmi ceux testés dans un accident corporel dans les trois régions	49
Graphique 28 :	Pourcentage de conducteurs testés pour l'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel dans les trois régions	50
Graphique 29 :	Part de conducteurs sous influence d'alcool selon l'âge et la période de la semaine en Région Wallonne..	51

5.3. Accidents corporels de la circulation en Région Wallonne¹

En 2006, plus de 13 600 accidents corporels ont été enregistrés en Région Wallonne. Ces 13 600 accidents ont occasionné près de 19 000 victimes, c'est-à-dire plus de 52 victimes par jour. Parmi elles, nous retrouvons une grande partie de blessés légers (85,6%), des blessés graves (11,7%) mais aussi des personnes qui sont décédées (2,7%). En 2002, les Etats Généraux de la Sécurité Routière ont fixé comme objectifs principaux la diminution de 33% des tués 30 jours et blessés graves pour 2006, et de 50 % pour 2010 par rapport à la moyenne des années 1998, 1999 et 2000. Gardant cette moyenne comme référence tout au long du rapport, nous verrons que nous évoluons très lentement dans la bonne direction et que des efforts importants devront être fournis si nous voulons atteindre les objectifs fixés.

5.3.1. Evolution des accidents corporels et des victimes

La Région Wallonne a enregistré une diminution de 30% des tués sur les routes depuis 1991 et de 11,4% depuis la moyenne 98-2000. Une évolution à ce rythme-là ne sera pas suffisante pour atteindre l'objectif de -50% de tués sur les routes en 2010. Nous constatons en outre d'une part que les résultats wallons sont moins satisfaisants que ceux de la Flandre et d'autre part que la Wallonie ne connaît plus de diminution entre 2005 et 2006. Plus inquiétant encore est le fait que la gravité des accidents (Nombre de tués 30 jours par 1000 accidents corporels enregistrés) n'évolue pour ainsi dire pas entre 1991 et 2006.

Nous verrons aussi que le nombre de blessés légers a diminué de 30% entre 1991 et 2006, que le nombre de blessés graves a chuté de 65% et que les accidents connaissent une diminution lente mais continue depuis le début des années '90.

5.3.1.1. Evolution des décédés 30 jours

De 1991 à 2006, le nombre de décédés 30 jours a diminué de près de 30% en Région Wallonne. L'évolution n'a pas été linéaire mais, au contraire, a connu successivement des montées progressives et des chutes importantes. Depuis la moyenne 98-2000, la tendance semble être à la baisse puisque l'on est passé de 600 tués 30 jours par an à 503 en 2006. Cette diminution de 11,4% nous laisse

¹ Nous utilisons des chiffres non pondérés pour comparer différentes années et des chiffres pondérés pour analyser une année particulière. Pour comprendre ce que sont les chiffres pondérés et non pondérés, voir la partie « Sources et Définitions ».

Les chiffres sont issus de la base de données d'accidents du SPF Economie Direction Générale Statistiques et Information Economique (SPF Economie DG SIE) telle que disponible au moment de l'impression de ce document. Ils sont normalement définitifs mais peuvent encore faire l'objet de futurs ajustements en fonction d'éventuelles corrections apportées aux données par le SPF Economie DG SIE.

encore loin des 380 morts prévus pour 2006 et de la limite de 284 tués en 2010. Et ce, d'autant plus, que la Région Wallonne n'enregistre plus de diminution entre 2005 et 2006.

Graphique 1 : Evolution des décédés 30 jours en Région Wallonne

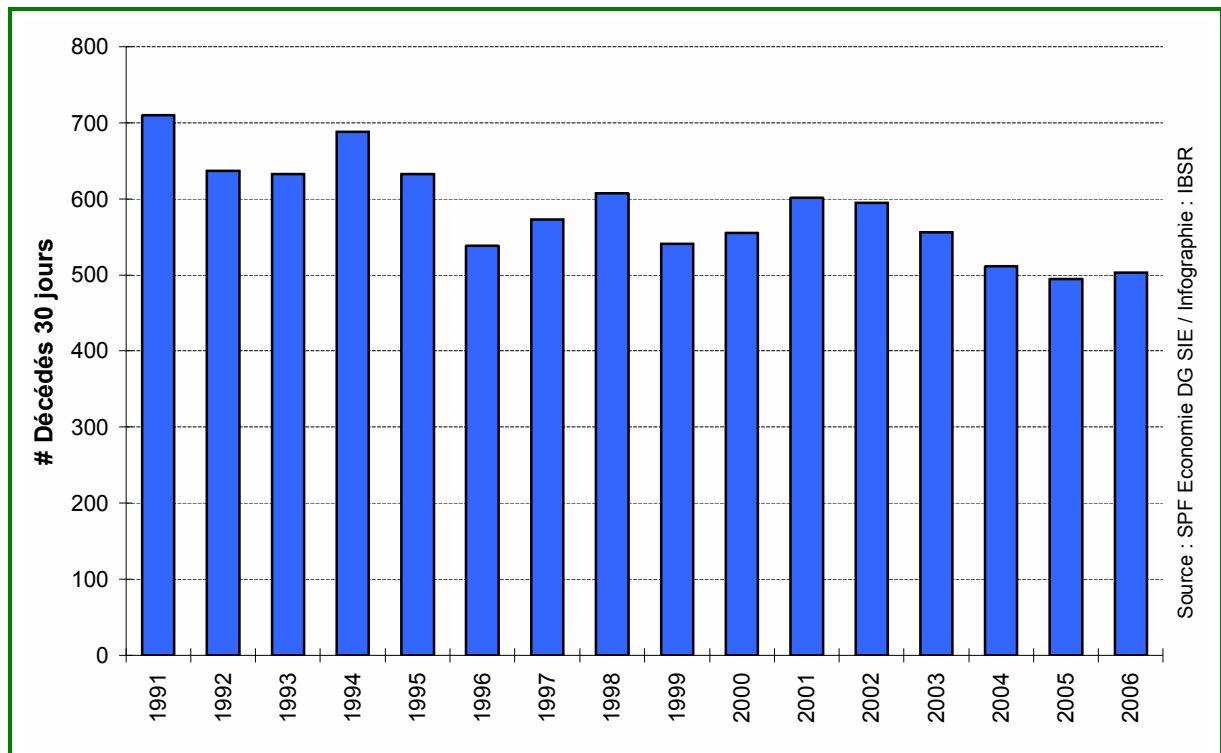


Tableau 1 : Evolution des décédés 30 jours en Région Wallonne

Année	Décédés 30 jours	Décédés 30 jours par million d'habitants	Décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus
1991	710	218	20,0
1995	633	191	16,2
2000	555	166	13,1
2001	601	180	13,9
2002	595	177	13,6
2003	556	165	13,0
2004	511	151	11,7
2005	495	146	11,2
2006	503	147	11,3
2006/moyenne 98-2000	-11,4%	-13,5%	-16,9%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le graphique suivant reprend le nombre de décédés 30 jours par millions d'habitants dans chacune des trois régions. Le nombre de décédés 30 jours par million d'habitants était de 190 en Flandre et de 220 en Wallonie en 1991. Les deux régions ont suivi une évolution parallèle jusqu'en 2001. Depuis lors, la Flandre a connu une diminution bien plus importante que la Wallonie. En 2006, le nombre de décédés 30 jours est de 89 en Flandre et de 147 en Wallonie.

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

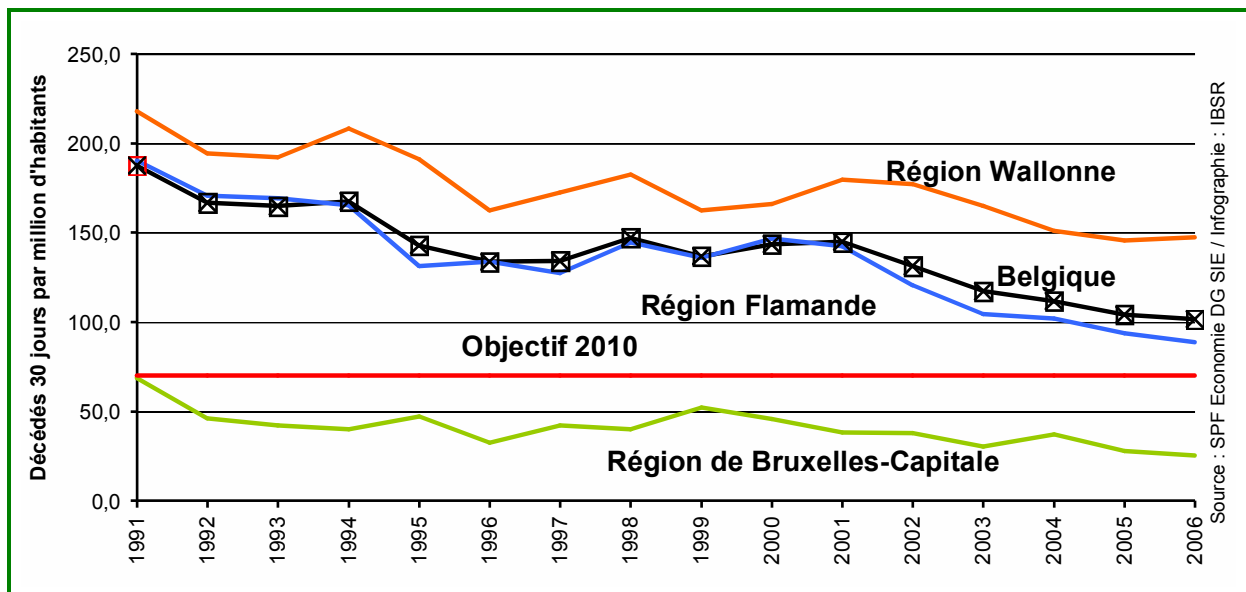


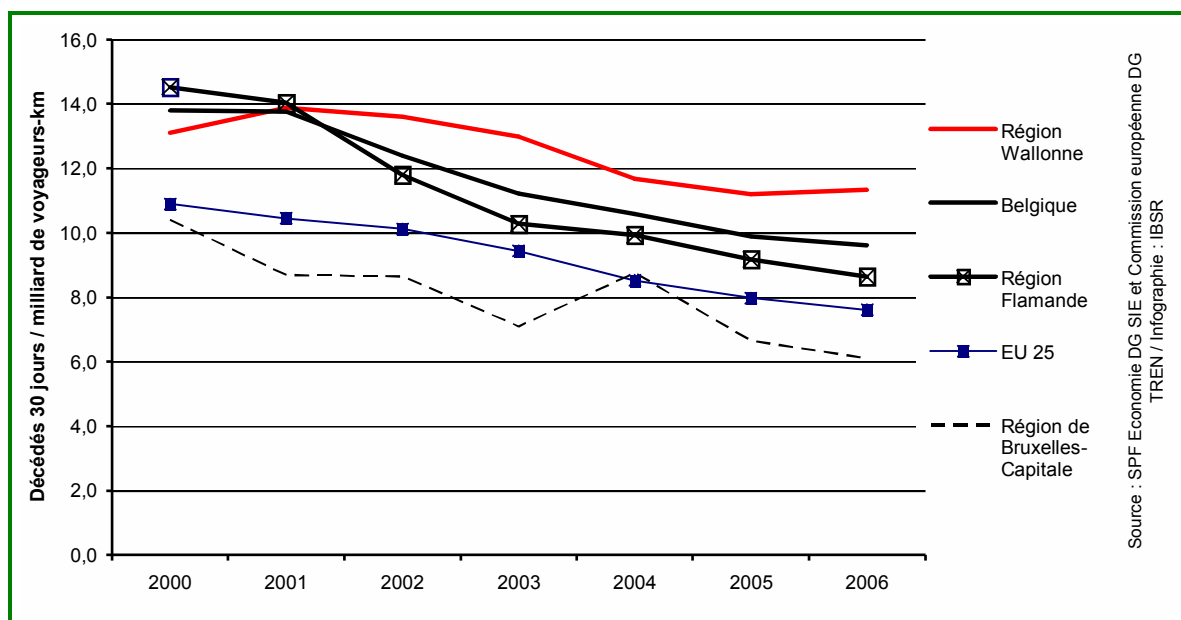
Tableau 2 : Evolution des décédés 30 jours par million d'habitants dans les trois régions

Année	Région de Bruxelles-Capitale	Région Flamande	Région Wallonne	Belgique
1991	69	190	218	188
1995	47	131	191	143
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
2006/moyenne 98-2000	-44,6%	-37,6%	-13,5%	-28,6%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Afin de comparer l'insécurité routière dans différentes entités administratives, il convient d'utiliser une unité commune. Pour le graphe 3, notre choix s'est arrêté sur le nombre de décédés 30 jours comptabilisés par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus. 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. Mais cette dernière a mis en place une politique plus volontariste et a connu en conséquence une évolution plus favorable de la sécurité routière. Elle compte à présent moins de décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres. La Région de Bruxelles-Capitale, grâce à son caractère urbain reste largement en-dessous des deux autres régions. La comparaison avec l'Union Européenne (UE25) permet de relativiser les 'bons' résultats et nous rappelle que nous sommes largement au-dessus de la moyenne européenne. D'importants efforts sont donc encore à fournir.

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



Note : Le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus dans l'UE25 en 2006 n'est pas encore connu et a donc été estimé.

Tableau 3 : Evolution des décès 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus dans les trois régions

Année	Région de Bruxelles-Capitale	Région Flamande	Région Wallonne	Belgique	Union Européenne (UE 25)
1991	16,9	20,8	20,0	20,3	N.A.
1995	11,0	13,8	16,2	14,6	N.A.
2000	10,4	14,5	13,1	13,8	10,9
2001	8,7	14,0	13,9	13,8	10,4
2002	8,6	11,8	13,6	12,4	10,1
2003	7,1	10,3	13,0	11,2	9,4
2004	8,7	9,9	11,7	10,6	8,5
2005	6,7	9,2	11,2	9,9	8,0
2006	6,1	8,6	11,3	9,6	7,6
2006/moyenne 98-2000	-41,7%	-38,8%	-16,9%	-30,3%	N.A.

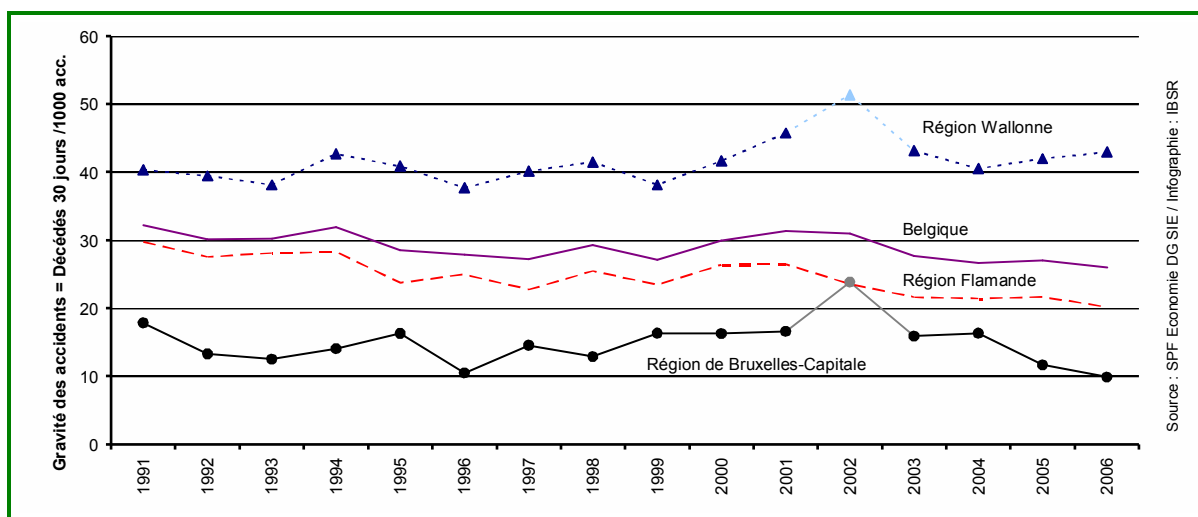
Note : le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus dans l'UE25 n'est pas encore connu pour 2006 et a donc été estimé.

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

5.3.1.2. Gravité des accidents

La gravité des accidents est mesurée en terme de décédés 30 jours par 1000 accidents corporels enregistrés. Sur cet indicateur, la région de Bruxelles-Capitale présente un résultat deux fois plus positif que la Flandre et quatre fois plus positif que la Wallonie. Le fait que la région bruxelloise soit une région urbaine explique en grande partie cette différence. En termes d'évolution, les accidents n'ont jamais été aussi peu graves (depuis 1991) à Bruxelles. En Région Flamande, la gravité a diminué d'un tiers puisqu'elle est passée de près de 30 tués 30 jours par 1000 accidents en 1991 à près de 20 en 2006. La Région Wallonne ne peut pas se réjouir d'une telle évolution puisque la gravité des accidents est restée bloquée entre un plancher de 38 tués par 1000 accidents corporels et un plafond de 46 tués par 1000 accidents.

Graphique 4 : Gravité des accidents selon la région (décédés 30 jours par 1000 accidents corporels (ch. non pondérés))



Note : La réforme des polices a eu un impact sur l'enregistrement des données en Région Wallonne et en Région de Bruxelles-Capitale en 2002, raison pour laquelle cette année a été « grisée ».

Tableau 4 :Gravité des accidents dans les trois régions (Décédés 30 jours par 1000 accidents)

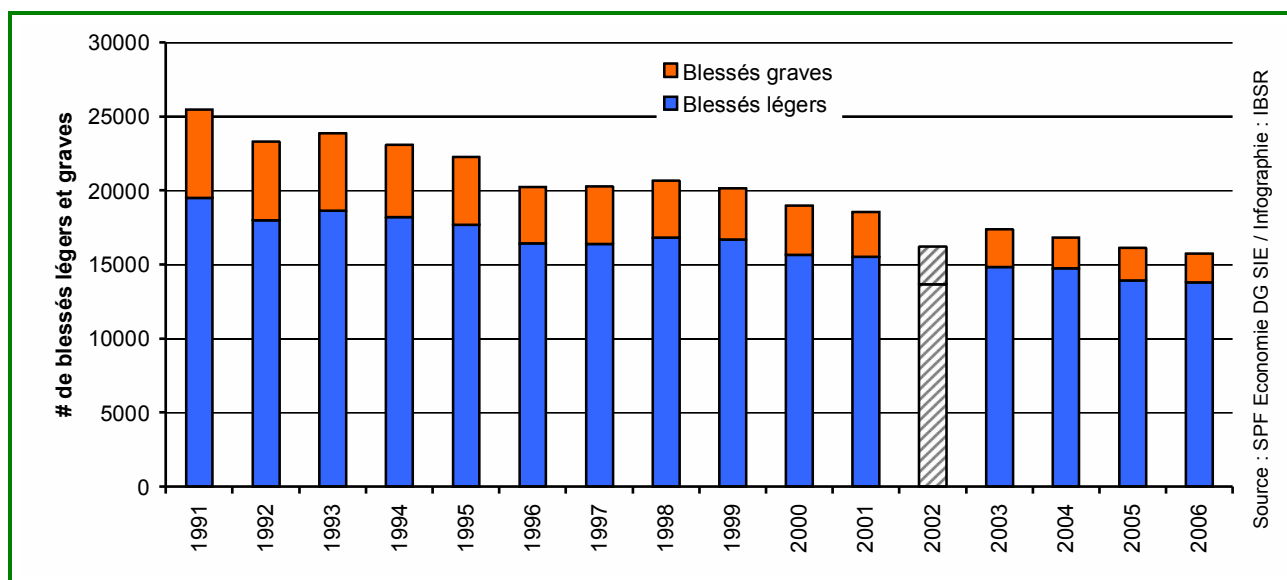
Année	Région de Bruxelles-Capitale (non pondérés)	Région Flamande (non pondérés)	Région Wallonne (non pondérés)	Belgique (non pondérés)
1991	18	30	40	32
1995	16	24	41	29
2000	16	26	42	30
2001	17	26	46	31
2002	24	24	51	31
2003	16	22	43	28
2004	16	21	41	27
2005	12	22	42	27
2006	10	20	43	26
2006 (pondéré)	7	17	37	22
2006/moyenne 98-2000	-34,8%	-19,6%	6,2%	-9,7%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

5.3.1.3. Evolution des blessés graves et des blessés légers

Le nombre de blessés légers enregistrés en Région Wallonne connaît une diminution continue depuis 1991. De même le nombre de blessés graves s'est considérablement réduit en l'espace de 15 ans, passant de près de 6000 en 1991 à un peu plus de 2000 en 2006.

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



Note : La Réforme des polices a perturbé l'enregistrement des accidents en Région Wallonne en 2002, raison pour laquelle cette année a été « grisée ».

Tableau 5 : Evolution des blessés graves et blessés légers en Région Wallonne

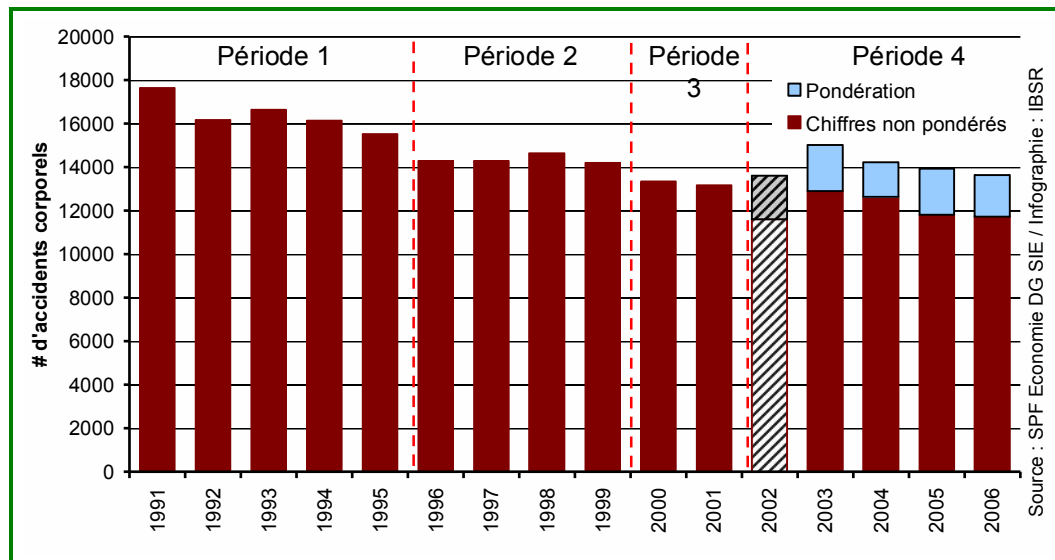
Année	Blessés légers (ch. non pondérés)	Blessés graves (ch. non pondérés)	Blessés graves + décédés 30 jours	Victimes (Ch. non pondérés)
1991	19511	5958	6668	26179
1995	17683	4573	5206	22889
2000	15646	3318	3873	19519
2001	15514	3040	3641	19155
2002	13685	2519	3114	16799
2003	14827	2553	3109	17936
2004	14739	2104	2615	17354
2005	13938	2193	2688	16626
2006	13818	1934	2437	16255
2006 (pondéré)	16177	2209	2712	18889
2006/moyenne 98-2000	-15,6%	-45,4%	-40,7%	-20,7%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

5.3.1.4. Evolution des accidents corporels

L'analyse des chiffres officiels (=pondérés) nous montre une diminution du nombre d'accidents de 1991 à 1995 (période 1), une situation assez stable autour de 14 250 accidents de 1996 à 1999 (période 2), de 2000 à 2002 le nombre d'accidents tourne autour de 13 250, pour remonter à plus de 15 000 en 2003 et suivre une légère diminution durant la 4^{ème} période: de 2003 à 2006. La subite augmentation de 2002 à 2003 est due à la pondération.

Graphique 6 : Les chiffres officiels : Evolution des accidents corporels en Région Wallonne



Note : La Réforme des polices a vraisemblablement perturbé l'enregistrement des accidents en Région Wallonne en 2002. Pour pallier à ce problème une pondération a été créée et utilisée depuis.

Tableau 6 : Evolution des accidents corporels en Région Wallonne

Année	Accidents (ch. non pondérés)	Accidents graves (non pondérés)	Accidents mortels
1991	17613	5140	629
1995	15495	4053	576
2000	13335	3119	510
2001	13140	2919	550
2002	11591	2527	543
2003	12896	2568	509
2004	12616	2205	482
2005	11795	2213	442
2006	11720	2054	462
2006 (pondéré)	13644	2293	
2006/moyenne 98-2000	-16,6%	-37,5%	-10,2%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Nous constatons sur le graphique suivant, qui présente les chiffres non pondérés et avec la moyenne de 1998, 1999 et 2000 comme base 100, que le nombre d'accidents en Région Wallonne connaît une diminution lente mais continue (sauf l'année 2002, année de la Réforme des polices) depuis 1991. En comparaison de la moyenne de référence, le nombre d'accidents en Région Wallonne a diminué de 16,6%.

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

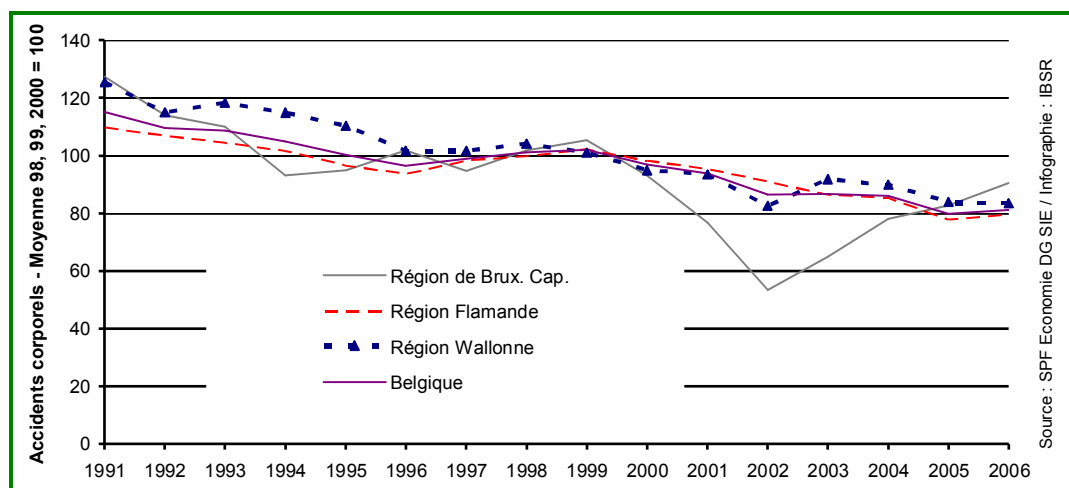


Tableau 7 : Evolution des accidents corporels dans les trois régions (moyenne 1998,1999 et 2000 = base 100) (chiffres non pondérés)

Année	Région de Bruxelles-Capitale	Région Flamande	Région Wallonne	Belgique
1991	127	110	125	115
1995	95	97	110	100
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

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

5.3.2. Caractéristiques des accidents

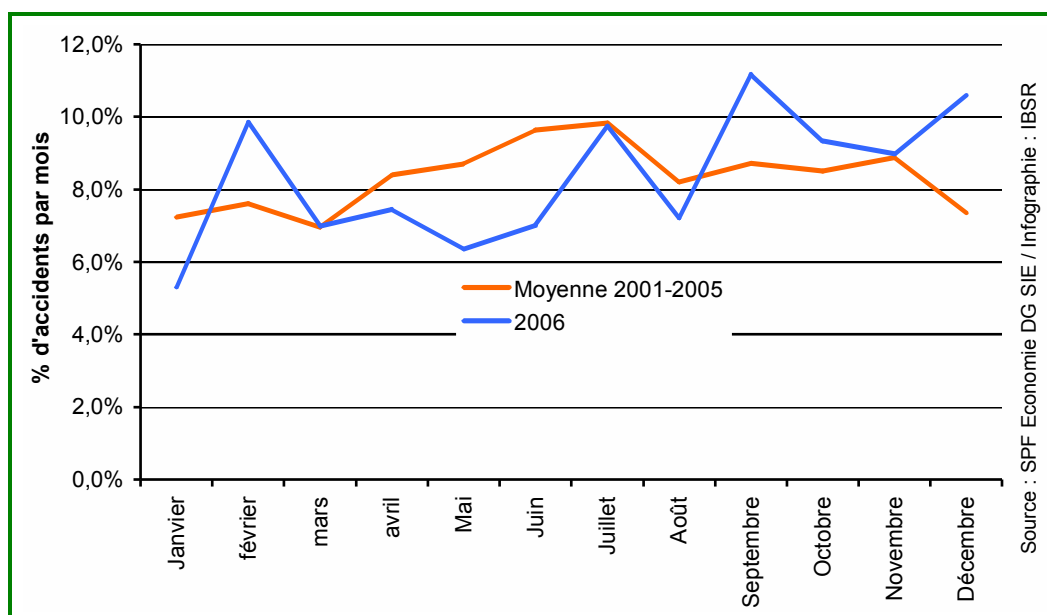
5.3.2.1. Les accidents selon le moment

La Région Wallonne compte proportionnellement plus d'accidents le weekend que le reste de la Belgique. Les périodes les plus critiques restent donc les nuits et les weekends où les accidents sont les plus graves. Les nuits de weekend, le groupe cible est encore et toujours les jeunes (moins de 34 ans) qui représentent 61% des conducteurs impliqués dans les accidents graves alors qu'ils ne représentent « que » 40% des conducteurs impliqués dans les accidents graves les journées de semaine.

Les accidents selon le mois

Le graphique suivant présente la répartition des accidents mortels sur les 12 mois de l'année 2006 en comparaison de la distribution moyenne des accidents mortels des années 2001 à 2005. Généralement les accidents mortels en Wallonie se retrouvent assez peu en début d'année, puis leur nombre augmente jusqu'en juillet et redescendent dans la deuxième moitié de l'année. L'année 2006 s'est caractérisée par des mois de février, septembre et décembre particulièrement meurtriers. Au contraire les mois de janvier, avril, mai et juin ont brillé par des proportions faibles de décédés 30 jours.

Graphique 8 : Répartition des accidents mortels par mois



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

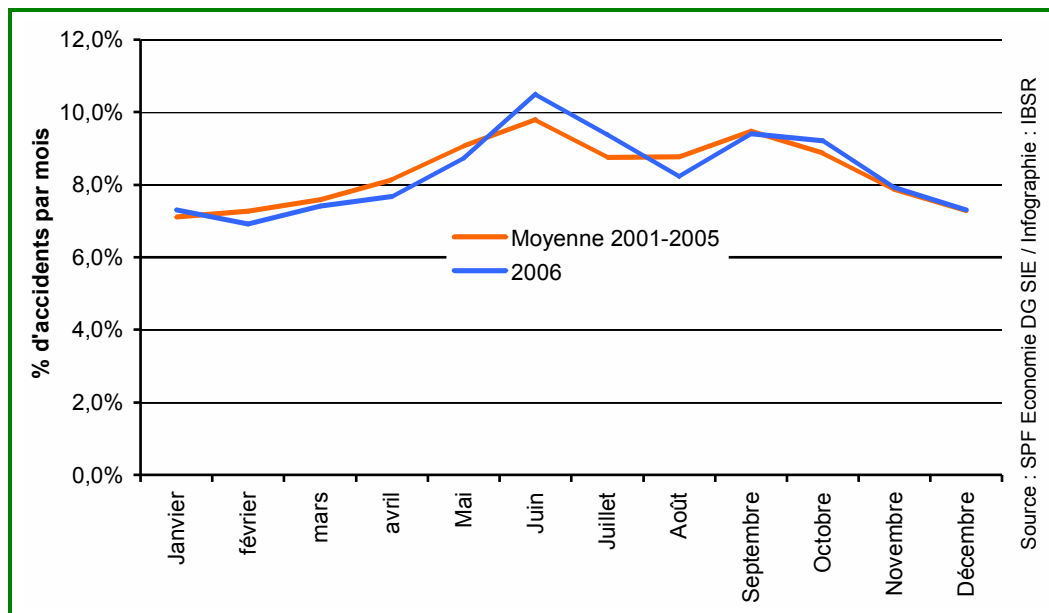
Tableau 8 : Les accidents mortels par mois en Région Wallonne

Année	Jan	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil	Aout	Sept	Oct	Nov	Déc	Total
1991	57	34	51	43	41	48	62	57	51	72	58	55	629
1995	39	42	43	42	50	45	53	68	47	53	50	44	576
2000	37	37	38	39	39	48	44	27	48	44	50	59	510
2001	40	36	44	46	47	53	54	51	40	44	50	45	550
2002	29	56	33	45	46	49	54	44	56	42	51	38	543
2003	31	23	34	41	46	48	53	48	47	49	53	36	509
2004	46	38	35	41	48	39	46	46	36	44	32	31	482
2005	40	25	33	36	37	51	46	22	38	40	35	39	442
2006	25	42	33	34	30	32	46	34	51	44	41	50	462
2006/moyenne 98-2000	-29%	+18%	-11%	-24%	-40%	-33%	+17%	-5%	+9%	-13%	-8%	+7%	-10%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

La graphique 9 nous permet d'avoir une vue plus générale sur les accidents corporels. Le même procédé que pour le graphe précédent nous permet de comparer l'année 2006 à la moyenne des 5 années antérieures. Nous constatons que l'année 2006 ne se démarque pas énormément de la répartition moyenne. Pour celle-ci, le nombre d'accidents est assez faible en début d'année, remonte progressivement jusqu'en juin, redescend en juillet et aout, connaît une remontée en septembre et finit l'année à la baisse. L'année 2006 a suivi ce schéma sauf un pic un peu plus appuyé en juin et une diminution légèrement plus importante en aout.

Graphique 9 : Répartition des accidents corporels par mois (non pondérés)



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

Tableau 9 : Les accidents corporels par mois en Région Wallonne (Ch. non pondérés)

Année	Jan	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil	Aout	Sept	Oct	Nov	Déc	Total
1991	1372	1068	1309	1458	1413	1651	1559	1572	1635	1620	1587	1369	17613
1995	1045	1121	1296	1156	1384	1400	1369	1394	1349	1383	1344	1254	15495
2000	1062	1014	1063	1126	1220	1246	1142	1021	1161	1202	1061	1017	13335
2001	941	896	1059	965	1126	1219	1168	1085	1220	1244	1181	1036	13140
2002	900	859	993	1016	1161	1160	1091	1052	1104	1020	621	614	11591
2003	857	812	983	989	1148	1258	1177	1192	1227	1170	1115	968	12896
2004	900	802	945	1030	1189	1192	1085	1153	1184	1079	999	1058	12616
2005	894	806	807	978	1101	1157	1013	1060	1060	1094	894	931	11795
2006	872	747	884	886	1041	1213	1121	982	1086	1100	915	873	11720
2006 (pondéré)	1021	866	1032	1042	1219	1426	1304	1142	1265	1272	1056	999	13644
2006/moyenne 98-2000	-20%	-27%	-20%	-24%	-22%	-8%	-2%	-11%	-12%	-16%	-20%	-19%	-17%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les accidents selon le moment de la semaine

La répartition des accidents en Wallonie au cours de la semaine est assez différente de celle du reste de la Belgique. Nous épinglons notamment des pics moins importants aux heures de pointes en semaine, mais des proportions d'accidents beaucoup plus conséquentes les nuits mais aussi les journées de weekend. 34,3 % des accidents se produisent le weekend en Wallonie contre 28,5 % en Flandre et 24,2 % à Bruxelles.

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

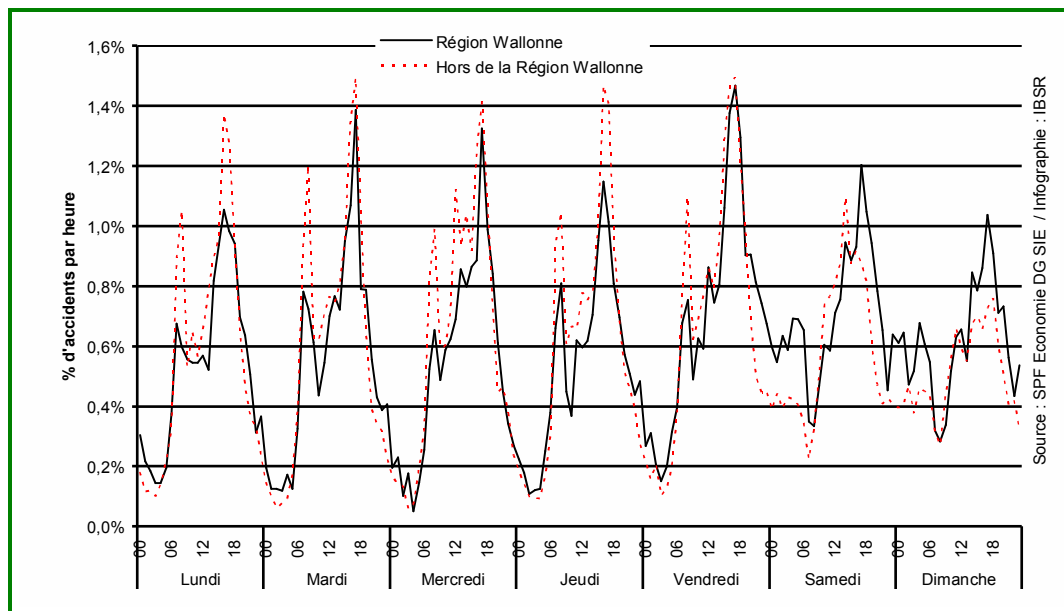


Tableau 10 : Les accidents corporels et les accidents graves selon le jour et l'heure en Région Wallonne -2006

Jour de la semaine	Accidents (pondérés)			Accidents graves (pondérés)			% d'accidents graves		
	0h à 5h59	6h à 21h59	22h à 23h59	0h à 5h59	6h à 21h59	22h à 23h59	0h à 5h59	6h à 21h59	22h à 23h59
Lundi	163	1496	93	42	229	21	26%	15%	23%
Mardi	118	1581	108	31	199	13	26%	13%	12%
Mercredi	123	1561	83	27	218	17	22%	14%	20%
Jeudi	138	1488	126	23	214	26	17%	14%	21%
Vendredi	198	1878	193	43	301	48	22%	16%	25%
Samedi	512	1618	149	116	304	26	23%	19%	18%
Dimanche	481	1404	132	108	258	29	22%	18%	22%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Si l'on regarde l'évolution de la gravité des accidents selon la période de la semaine, on constate que le nombre de tués 30 jours par 1000 accidents enregistrés n'a pas vraiment diminué depuis 1995. Concernant les nuits de weekend, il semblerait même que cet indicateur ait augmenté. Pour chacune des années, la gravité est supérieure le weekend que la semaine et la nuit que le jour. Les accidents se produisant les nuits de weekend sont ainsi trois plus graves que les accidents se produisant les journées de semaine.

Graphique 11 : Gravité des accidents selon la période de la semaine en Région Wallonne

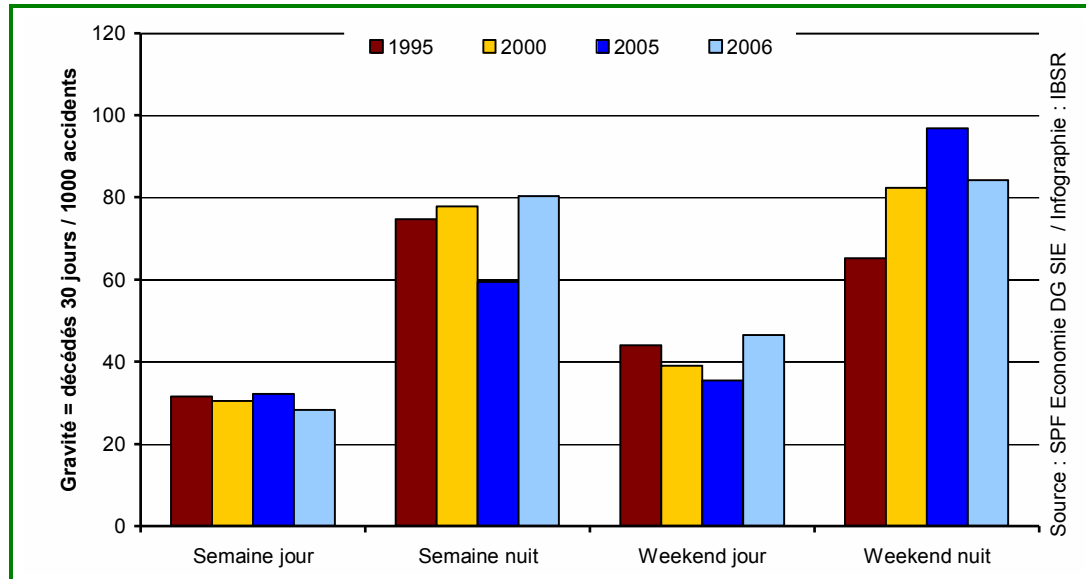


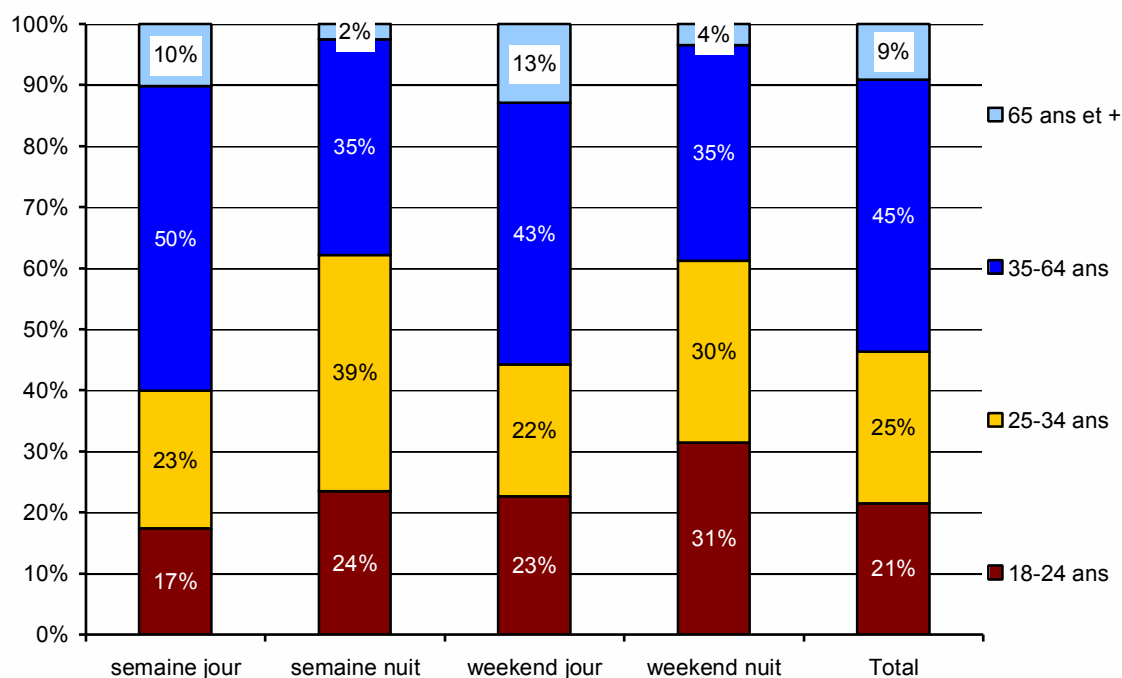
Tableau 11 : Les accidents selon la période de la semaine en Région Wallonne-2006

2006	Décédés 30 jours	Blessés graves (pondérés)	Blessés graves (non pondérés)	Accidents (pondérés)	Accidents (non pondérés)	Gravité (Tués par 1000 accidents) (pondérés)	Gravité (Tués par 1000 accidents) (non pondérés)
Semaine jour	194	1112	969	8004	6843	24,2	28,4
Semaine nuit	69	185	164	988	859	69,8	80,3
Weekend jour	121	561	494	3022	2605	40,0	46,4
Weekend nuit	119	351	307	1631	1413	73,0	84,2

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

21% des conducteurs de voiture impliqués dans un accident grave sont des jeunes de moins de 24 ans et 46% ont moins de 34 ans. Les nuits de weekends, ces proportions montent jusqu'à 31% pour les moins de 24 ans et 61% pour les moins de 34 ans. Remarquons aussi la très faible participation des plus de 64 ans la nuit. (4 à 5 fois moins de conducteurs impliqués que la journée).

Graphique 12 : Répartition par classe d'âge du nombre de conducteurs de voitures impliqués dans un accident avec au moins un usager blessé grave ou décédé, pour différentes périodes de la semaine en Région Wallonne en 2006



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

5.3.2.2. Les accidents selon le lieu

En Région Wallonne, la faible diminution au niveau des tués sur les routes entre 2000 et 2006 est surtout redevable aux diminutions des provinces de Namur et Liège (-23%), les trois autres provinces n'offrant aucune tendance claire.

Sur autoroute mais aussi en dehors des autoroutes, en ou hors agglomération, la gravité des accidents est systématiquement plus importante en Wallonie qu'en Flandre et pire n'évolue guère entre 1991 et 2006.

La Wallonie se caractérise aussi par le fait que $\frac{3}{4}$ des accidents qui ont lieu sur son territoire se produisent en section courante et que ces accidents causent plus de 85 % de l'ensemble des tués de la région.

Les accidents selon la province

Le graphique 13 nous montre l'évolution dans les différentes provinces wallonnes. On constate qu'elles ne contribuent pas de manière égale à la somme des décédés de la région. La province de Hainaut est largement celle qui paie le plus lourd tribut avec près de 200 morts chaque année. Mais c'est aussi la seule à connaître une baisse constante quatre années consécutives, même si au final la diminution depuis la moyenne de référence n'est que de 2% (Cf. Chiffres entre parenthèses dans le tableau 12). Seules deux provinces connaissent de réelles baisses entre la moyenne de 98-2000 et 2006, ce sont celles de Liège et Namur (-23%). Les deux dernières provinces, celles qui enregistrent les plus petits nombres de tués chaque année, ne montrent aucune tendance claire depuis 2000.

Graphique 13 : Evolution des décédés 30 jours selon la province en Région Wallonne

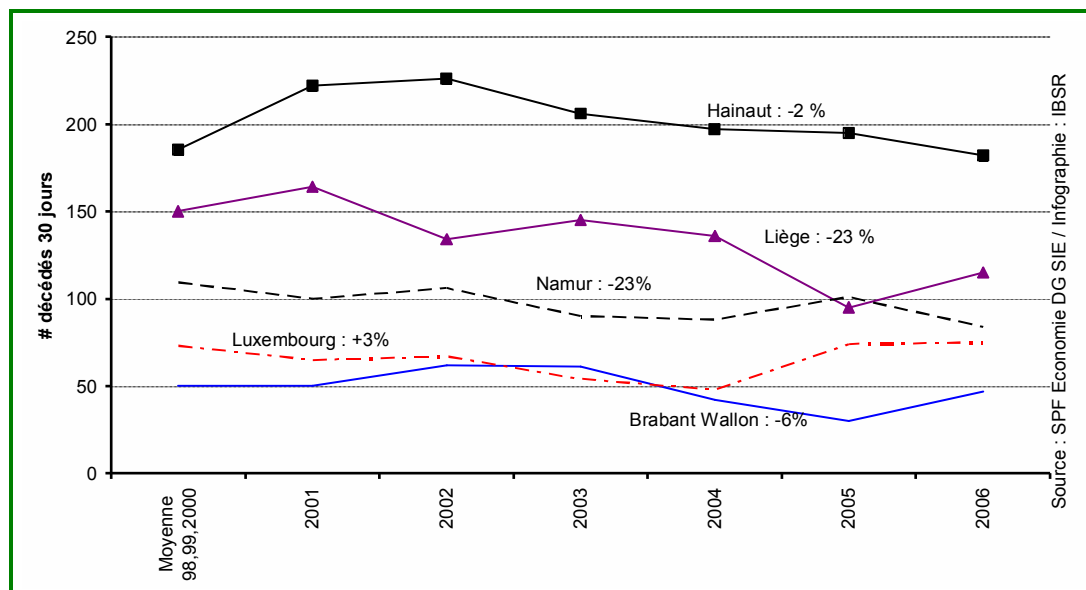


Tableau 12 : Evolution des décédés 30 jours selon les provinces de la Région Wallonne (Evolution par rapport à la moyenne des années 1998, 1999 et 2000)

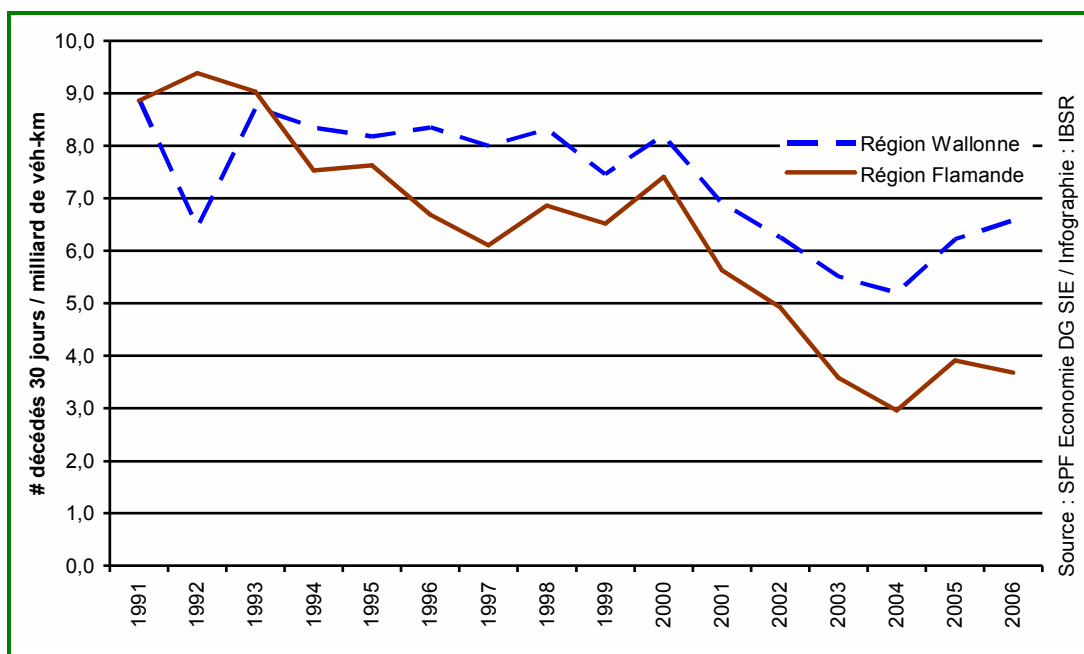
Année	Brabant Wallon	Hainaut	Liège	Luxembourg	Namur
1991	59	238	194	81	138
1992	63	235	152	74	113
1993	51	215	172	80	115
1994	62	218	191	88	129
1995	63	221	148	100	101
1996	43	169	152	77	97
1997	49	168	168	78	110
1998	53	200	155	70	129
1999	49	164	150	81	97
2000	48	192	145	68	102
2001	50 (0%)	222 (+19,8%)	164 (+9,3%)	65 (-11,0%)	100 (-8,5%)
2002	62 (+24,0%)	226 (+21,9%)	134 (-10,7%)	67 (-9,6%)	106 (-3,0%)
2003	61 (+22,0%)	206 (+11,2%)	145 (-3,3%)	54 (-26,0%)	90 (-17,7%)
2004	42 (-16,0%)	197 (+6,3%)	136 (-9,3%)	48 (-34,2%)	88 (-19,5%)
2005	30 (-40,0%)	195 (+5,2%)	95 (-36,7%)	74 (+1,4%)	101 (-7,6%)
2006	47 (-6,0%)	182 (-1,8%)	115 (-23,3%)	75 (-2,7%)	84 (-23,2%)

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les accidents sur autoroute

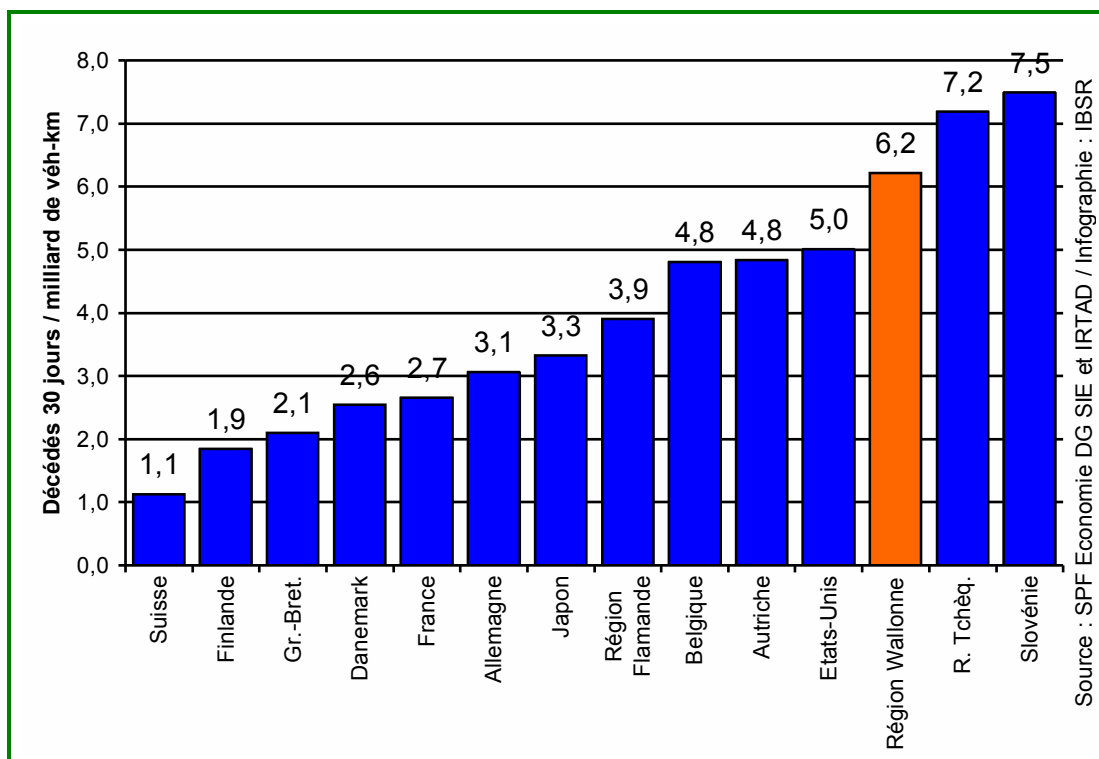
Si le nombre de décédés 30 jours est proportionnellement plus important en Région Wallonne qu'en Flandre sur autoroute, ce n'est pas parce qu'il s'y produit proportionnellement plus d'accidents (cf. graphe 16) mais bien parce que les accidents y sont plus graves. En 2006, on comptait 59 décédés 30 jours par 1000 accidents corporels en Wallonie contre « seulement » 32 en Flandre. Notons aussi que le nombre de décédés 30 jours par milliard de véhicule-kilomètres parcourus sur autoroute ne diminue plus depuis 2005 tant en Wallonie qu'en Flandre.

Graphique 14 : Evolution des décédés 30 jours sur autoroute par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en Région Wallonne et Flamande



L'autoroute est le type de route le plus similaire d'un pays à l'autre, elle permet donc certaines comparaisons. Nous comparons dans la figure suivante le nombre de décédés 30 jours par milliard de véhicules-kilomètres parcourus sur autoroute dans différents pays disposant de l'information. Nous constatons que la Région Wallonne ne se place pas très bien dans ce classement puisqu'elle se situe dans les dernières places entre les Etats-Unis et la République Tchèque. Des pays européens comme la France où la limite est de 130km/h-, l'Allemagne où les limites sont aussi plus élevées que chez nous-, la Grande Bretagne, la Finlande ou la Suisse ont des taux au moins deux fois moindres que celui de la Wallonie. La Région Wallonne a donc en la matière encore une grande marge de progression.

Graphique 15 : Evolution des décédés 30 jours sur autoroute par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en 2005- Comparaison internationale



En Région Wallonne la part de décédés survenus dans les accidents impliquant au moins un camion est proportionnelle à la part des camions dans le trafic. Ce n'est pas du tout le cas en Flandre où l'on peut constater que près de 40% des tués ont perdu la vie dans un accident impliquant un camion alors que seulement 17,4% des véhicules-kilomètres parcourus sur autoroute l'ont été par des camions.

Tableau 13 : Pourcentage de décédés 30 jours survenus dans les accidents impliquant au moins un camion et part des camions dans le trafic sur autoroute- 2006

	Région Wallonne	Région Flamande
% des décédés 30 jours survenus dans un accident impliquant au moins un camion	15,9%	39,7%
% des véhicules-kilomètres parcourus par les camions	15,6%	17,4%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Il y a en moyenne chaque année 1300 accidents corporels sur autoroute en Région Wallonne. Ce qui signifie que 10% des accidents de la région se produisent sur autoroute. Afin d'appréhender la fréquence des accidents dans le temps tout en tenant compte de l'augmentation du trafic sur autoroute, nous utilisons le nombre d'accidents par milliard de véhicule-kilomètres parcourus. Cet indicateur peut être assimilé à un indicateur du risque d'accident. On constate que le risque d'accident a été, pendant de nombreuses années, bien plus important à Bruxelles qu'en Flandre ou en Wallonie. L'écart entre la Région de Bruxelles-Capitale et les deux autres régions s'est toutefois

considérablement réduit depuis le début des années 2000. Le risque d'accident sur autoroute est quasi similaire en Flandre et en Wallonie et a suivi dans les deux régions une diminution progressive des accidents par kilomètres parcourus entre 2000 et 2003.

Graphique 16 : Evolution des accidents sur autoroute par milliard de véhicules-kilomètres parcourus dans les trois régions (non pondérés)

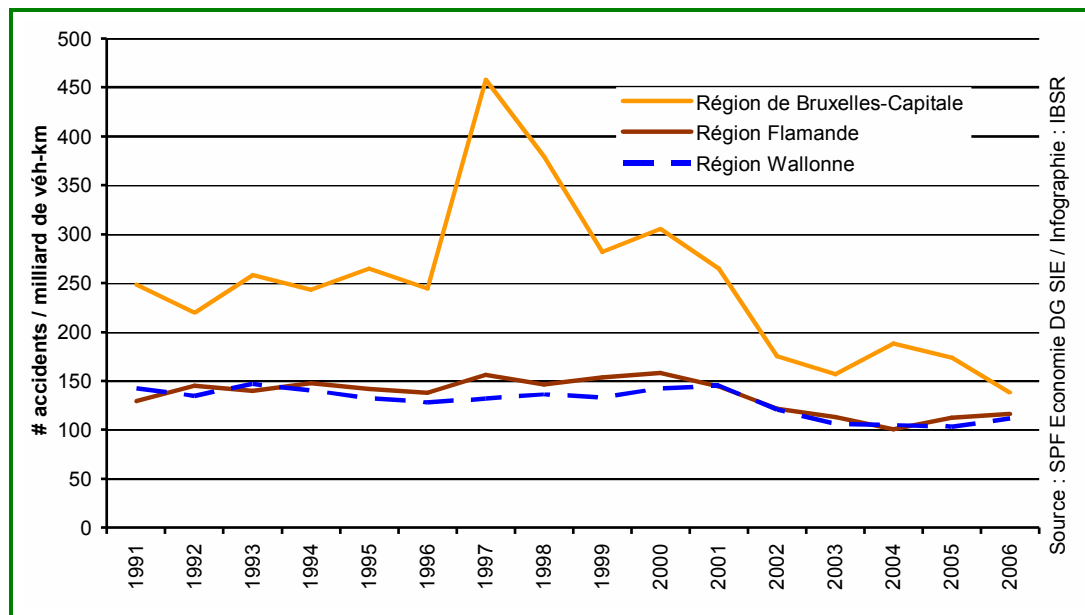


Tableau 14 : Evolution des accidents sur autoroute en Région Wallonne

Année	Accidents	Accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus	Décédés 30 jours	Décédés 30 jours par milliard de véhicules-kilomètres
1991	1123	143	70	8,9
1995	1213	132	75	8,2
2000	1545	142	89	8,2
2001	1658	145	79	6,9
2002	1407	121	73	6,3
2003	1252	106	65	5,5
2004	1251	105	62	5,2
2005	1264	103	76	6,2
2006	1393	112	82	6,6
2006 (pondéré)	1403	113		
2006/moyenne 98-2000	-4,7%	-18,6%	-3,5%	-17,6%

Note : Le nombre de véhicules-kilomètres parcourus n'est pas encore connu pour 2006

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 15 : Evolution des accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus sur autoroute dans les trois régions

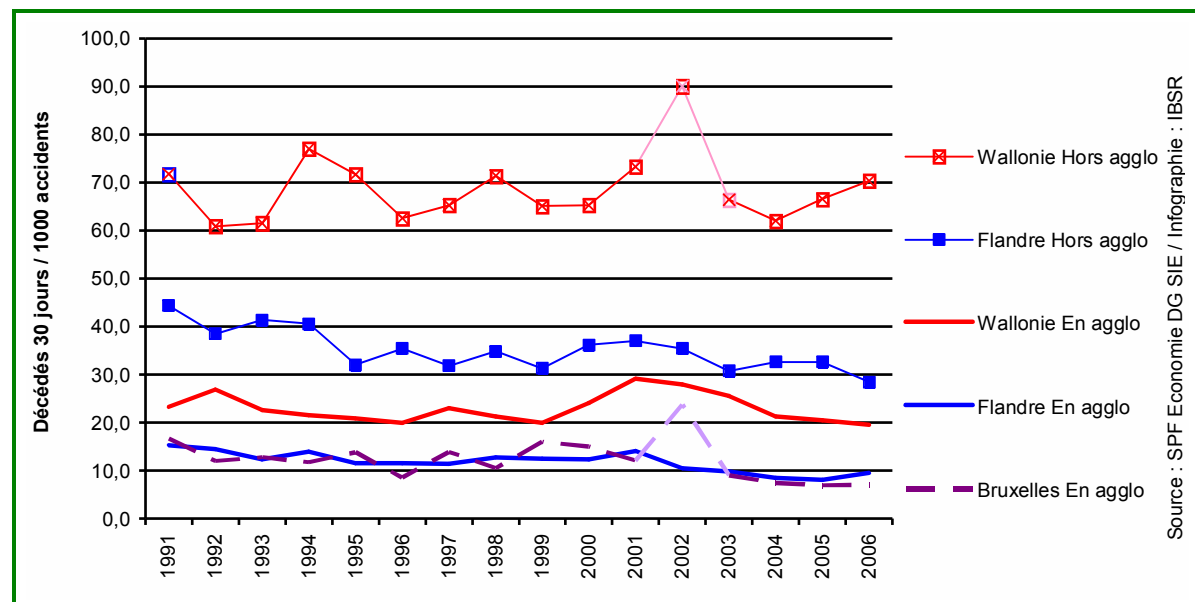
Année	Région de Bruxelles-Capitale	Région Flamande	Région Wallonne	Belgique
1991	248	129	143	136
1995	265	141	132	140
2000	305	158	142	154
2001	265	144	145	146
2002	173	122	121	122
2003	151	113	106	111
2004	188	100	105	103
2005	174	112	103	110
2006	138	116	112	115
2006 (pondéré)	138	117	113	115
2006/moyenne 98-2000	-57,1%	-23,8%	-18,6%	-22,8%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les accidents en et hors agglomération²

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 grosses divergences entre accidents en ou hors agglomération selon les régions. Ainsi, les accidents hors agglomération en Wallonie sont plus de deux fois plus graves que ceux de Flandre. De même, les accidents en agglomération en Wallonie sont deux fois plus graves que les accidents en agglomération en Flandre ou à Bruxelles. Précisons que si la gravité des accidents a diminué en et hors agglomération en Flandre (d'un tiers) entre 1991 et 2006, la diminution en Wallonie n'est que de 15% en agglomération et est quasi nulle hors agglomération.

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



Note : La Réforme des polices semble avoir perturbé l'enregistrement des données en 2002 en Région de Bruxelles-Capitale et en Région Wallonne, raison pour laquelle cette année a été « grisée ».

² Accidents en et hors agglomération en dehors des accidents se produisant sur autoroute

Tableau 16 : Evolution des accidents en agglomération en Région Wallonne

Année	Accidents en agglomération	Décédés 30 jours en agglomération	Gravité des accidents en agglomération
1991	11127	259	23,3
1995	9162	191	20,8
2000	7378	178	24,1
2001	7240	211	29,1
2002	6364	178	28,0
2003	7424	190	25,6
2004	7294	155	21,3
2005	6519	134	20,6
2006	6352	124	19,5
2006 (pondéré)	7723		16,1
2006/moyenne 98-2000	-20,6%	-28,6%	-10,4%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 17 : Evolution des accidents hors agglomération en Région Wallonne

Année	Accidents hors agglomération	Décédés 30 jours hors agglomération	Gravité des accidents hors agglomération
1991	5266	378	71,8
1995	5117	367	71,7
2000	4411	288	65,3
2001	4242	311	73,3
2002	3820	344	90,1
2003	4155	276	66,4
2004	4014	249	62,0
2005	3984	265	66,5
2006	3953	278	70,3
2006 (pondéré)	4496		61,8
2006/moyenne 98-2000	-13,9%	-10,0%	+4,6%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

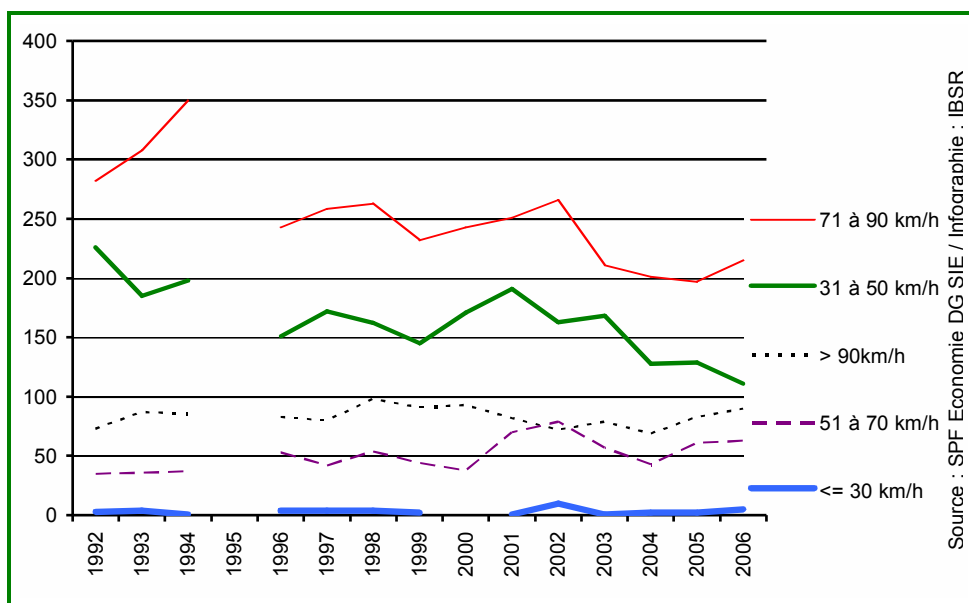
Année	En agglomération			hors agglomération	
	RBC	Flandre	Wallonie	Flandre	Wallonie
1991	16,7	15,3	23,3	44,4	71,8
1995	13,9	11,6	20,8	32,0	71,7
2000	15,0	12,4	24,1	36,1	65,3
2001	12,1	14,2	29,1	37,0	73,3
2002	23,7	10,6	28,0	35,4	90,1
2003	9,0	9,9	25,6	30,8	66,4
2004	7,5	8,5	21,3	32,6	62,0
2005	7,0	8,1	20,6	32,7	66,5
2006	7,1	9,5	19,5	28,5	70,3
2006 (pondéré)	4,7	7,9	16,1	24,0	61,8
2006/moyenne 98-2000	-48,8%	-24,3%	-10,4%	-16,5%	+4,6%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les accidents selon la vitesse autorisée

Les routes dont la limite de vitesse est comprise entre 71 et 90 km/h (principalement des routes à 90km/h) occasionnent le plus grand nombre de morts sur les routes wallonnes. Plus de 200 chaque année. Notons tout de même que le nombre de morts sur ces routes a diminué de 12,6% entre la moyenne de 1998,1999, 2000 et 2006. Un peu plus d'une centaine de décès se produisent sur les routes à 50 km/h (de 31 à 50 km/h). Là, on constate une diminution sensible entre la moyenne de référence et 2006 (-30,3%). Sur les autoroutes et routes assimilées (vitesse supérieur à 90 km/h), le nombre de morts est proche de la centaine chaque année depuis 1991. Sur les routes à 70 km/h (de 51 à 70 km/h), le nombre de tués 30 jours augmente petit à petit pour atteindre la soixantaine en 2006. Enfin, sur les routes à faible vitesse (30 km/h ou moins), le nombre de victimes mortelles est minime.

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



Note : Les années 1991 et 1995 ne sont pas affichées parce que des problèmes d'encodage ne nous permettent pas de calculer adéquatement la vitesse autorisée.

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

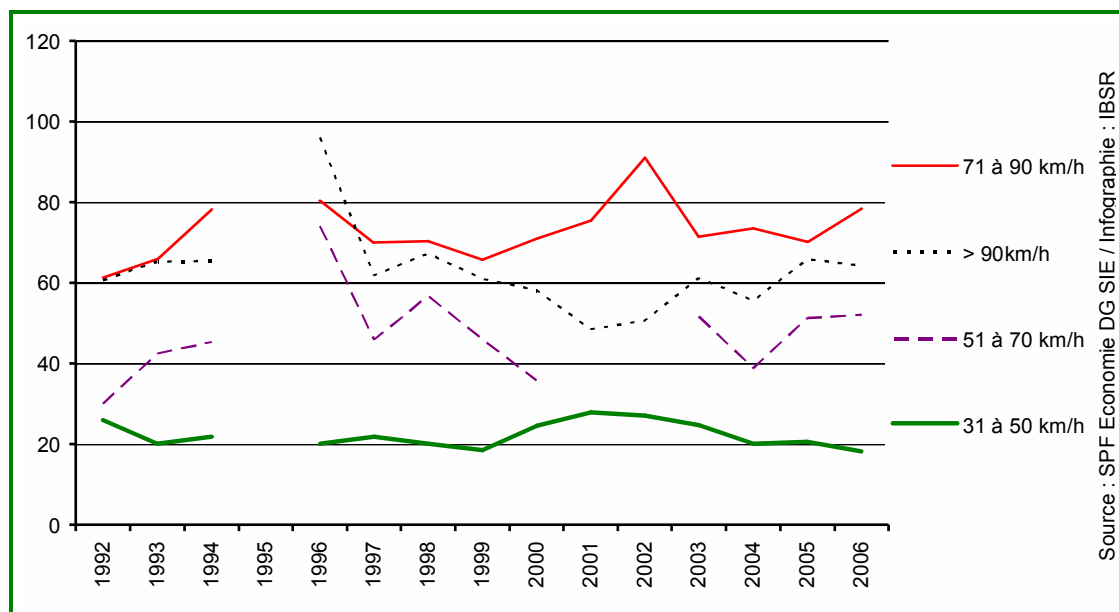
Année	30 km/h ou moins	31 à 50 km/h	51 à 70 km/h	71 à 90 km/h	Plus de 90 km/h
1992	3	226	35	282	73
1996	4	151	53	243	83
2000	0	171	38	243	93
2001	1	191	70	251	82
2002	10	163	79	266	72
2003	1	168	57	211	79
2004	2	128	43	201	69
2005	2	129	61	197	83
2006	5	111	63	215	90
2006/moyenne 98-2000	+66,7%	-30,3%	+39,0%	-12,6%	-4,3%

Note : Les années 1991 et 1995 ne sont pas affichées parce que des problèmes d'encodage ne nous permettent pas de calculer adéquatement la vitesse autorisée.

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le nombre de tués est fonction de deux paramètres : le risque d'avoir un accident et le risque de mourir si l'on a un accident. Si l'un ou l'autre de ces deux paramètres diminue, le nombre de tués diminue (pour peu que l'autre paramètre n'augmente pas bien sûr). Le graphique 19 nous offre une vision de la gravité des accidents et l'on peut y voir que la gravité n'évolue réellement sur aucun des régimes de vitesse en Wallonie. Il aurait même tendance à augmenter sur les routes les plus rapides (à plus de 71 km/h).

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



- Note : 1. le nombre de décédés 30 jours en zone 30 est trop petit que pour calculer la gravité des accidents.
2. La réforme des polices a eu des répercussions sur les chiffres de 2001 et 2002 qui sont donc à prendre avec précautions (nous avons d'ailleurs effacé ces années pour les routes à 70 km/h qui montraient des données trop aberrantes).
3. Les années 1991 et 1995 ne sont pas affichées parce que des problèmes d'encodage ne nous permettent pas de calculer adéquatement la vitesse autorisée.

Tableau 20 : Evolution de la gravité³ des accidents selon la vitesse autorisée en Région Wallonne (ch. 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	68	26	30	61	61
1996	70	20	74	80	96
2000	0	25	36	71	58
2001	23	28	N.A.	75	48
2002	N.A.	27	N.A.	91	51
2003	14	25	52	71	61
2004	24	20	39	74	56
2005	13	21	51	70	66
2006	19	18	52	78	64
2006 (pondéré)	16	15	45	70	64
2006/moyenne 98-2000	-49,1%	-13,4%	+12,9%	+13,6%	+3,4%

Note : Les années 1991 et 1995 ne sont pas affichées parce que des problèmes d'encodage ne nous permettent pas de calculer adéquatement la vitesse autorisée.

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

La gravité des accidents n'évoluant que très peu, la seule solution pour que le nombre de décédés 30 jours diminue est donc que le nombre d'accidents diminue. Et c'est bien le cas, mais que sur les routes à 50 km/h (de 31 à 50 km/h) et à 90 km/h (de 71 à 90 km/h). Sur les autres routes, le nombre d'accidents reste stationnaire ou augmente même, comme sur les routes à 70 km/h (la croissance du nombre de tronçons à 70 km/h est peut-être la cause de cette augmentation, au profit des routes à 90 km/h) ou sur les routes à 30 km/h (effet de l'instauration des zones 30 aux abords d'école).

³ Gravité des accidents = nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents corporels enregistrés

Graphique 20 : Evolution de nombre d'accidents selon la vitesse autorisée en Région Wallonne

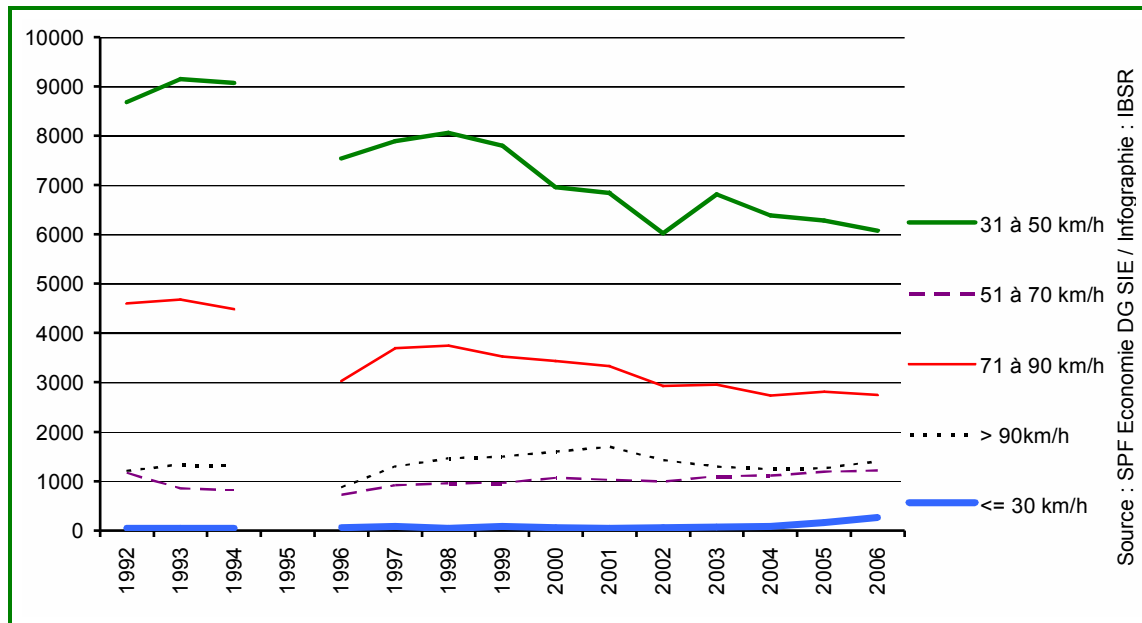


Tableau 21 : Evolution du nombre d'accidents selon la vitesse autorisée en Région Wallonne (ch. non pondérés).

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	44	8675	1165	4599	1204
1996	57	7538	716	3024	865
2000	50	6949	1061	3426	1597
2001	44	6843	1027	3332	1692
2002	57	6016	990	2923	1423
2003	69	6814	1104	2957	1292
2004	82	6376	1106	2734	1241
2005	154	6276	1190	2809	1260
2006	261	6074	1210	2743	1400
2006 (pondéré)	308	7387	1407	3093	1414
2006/moyenne 98-2000	+363,3%	-20,1%	+22,1%	-23,0%	-7,6%

Note : Les années 1991 et 1995 ne sont pas affichées parce que des problèmes d'encodage ne nous permettent pas de calculer adéquatement la vitesse autorisée.

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les accidents en section courante et en croisement

En Wallonie, la grande majorité des accidents ne se produisent pas à un croisement mais bien en section (75%). Il s'agit bien là d'une caractéristique des accidents en Région Wallonne puisque ces accidents ne représentent que respectivement 60% et 50 % en Flandre et à Bruxelles. Les accidents qui se produisent sur un carrefour (sur ou à l'approche du carrefour) représentent 20% des accidents et le reste a lieu sur un rond-point. Notons que près de 9 décès sur 10 font suite à un accident en section courante.

Graphique 21 : Répartition des accidents selon qu'ils se produisent en carrefour, en rond-point ou hors croisement dans les trois régions - 2006

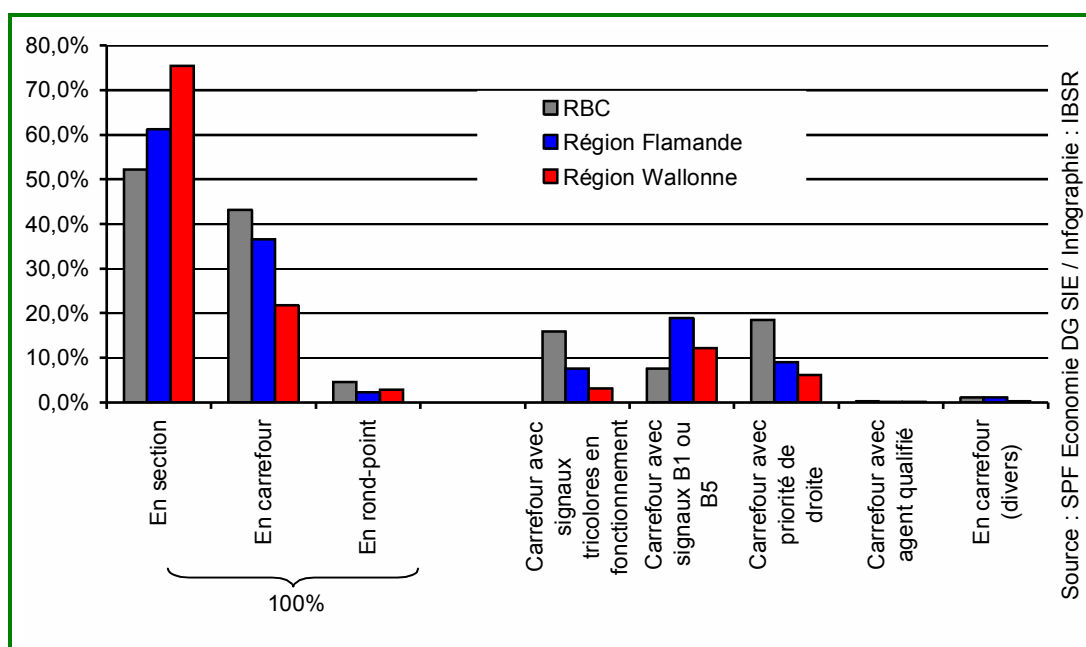


Tableau 22 : Les accidents selon le type de croisement en Région Wallonne-2006

Type de croisement	Accidents (pondérés)	Accidents (%)	Décédés 30 jours	Décédés 30 jours (%)
En section	10185	75,5%	439	87,3%
En carrefour	3058	21,7%	58	11,5%
avec signaux tricolores en fonctionnement	448	3,1%	7	1,4%
avec signaux B1 (céder le passage) ou B5 (stop)	1689	12,1%	45	8,9%
à priorité de droite	867	6,1%	5	1,0%
avec agent qualifié	22	0,2%	0	0%
Divers	32	0,2%	1	0,2%
en rond-point	400	2,8%	6	1,2%
Total	13644	100%	503	100%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 23 : Les accidents selon le type de croisement dans les trois régions (chiffres pondérés)- 2006

Type de croisement	RBC	Région Flamande	Région Wallonne	Belgique
En section	2046	19114	10185	31345
En carrefour	1743	11755	3058	16556
avec signaux tricolores en fonctionnement	654	2444	448	3547
avec signaux B1 (céder le passage) ou B5 (stop)	300	6030	1689	8019
à priorité de droite	738	2929	867	4534
avec agent qualifié	9	29	22	61
Divers	42	322	32	396
en rond-point	176	693	400	1269
Total	3965	31562	13644	49171

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

5.3.2.3. Les victimes des accidents

Les victimes des accidents sont principalement des hommes assez jeunes mais on constate tout de même que le pic des jeunes a tendance à se tasser. Celui-ci a même quasiment disparu chez les femmes. La proportion de victimes occupants de voiture est assez importante en Wallonie mais décroît entre 2000 et 2006, à l'inverse de la proportion de victimes piétons et motocyclistes.

Les victimes selon l'âge et le sexe

En 2006, en région Wallonne, le nombre de décédés 30 jours et de blessés graves par 100 000 habitants de la classe d'âge montre un pic important pour les classes d'âge entre 15 et 29 ans, le taux redescend progressivement au fil des classes d'âge. En comparaison de 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 en Région Wallonne

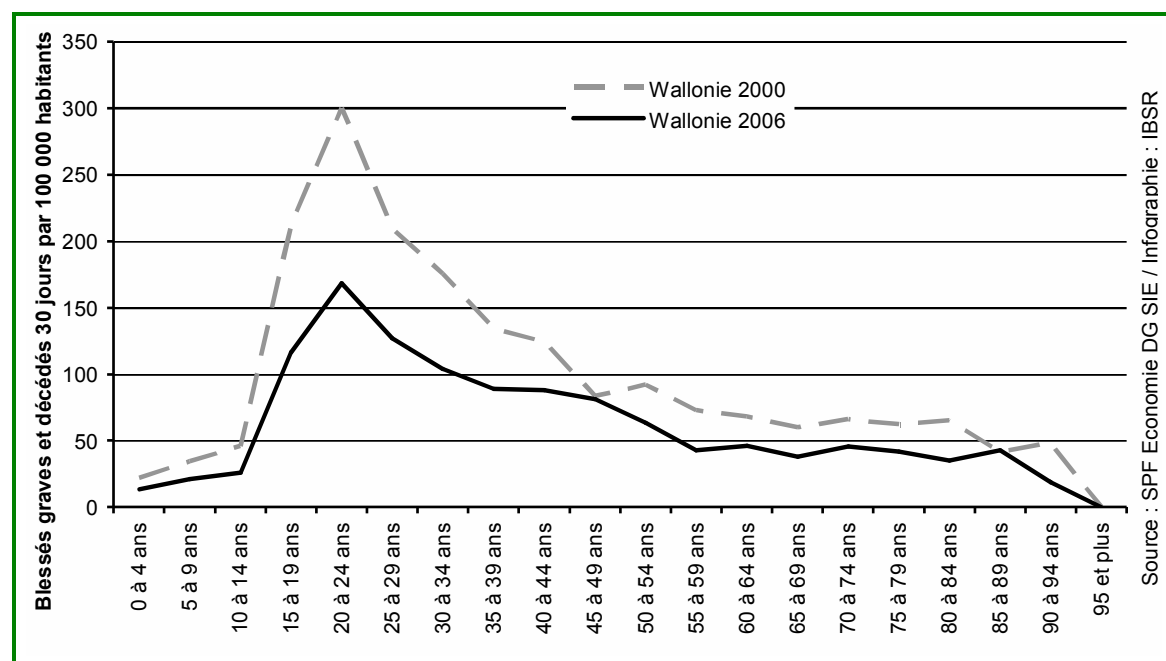


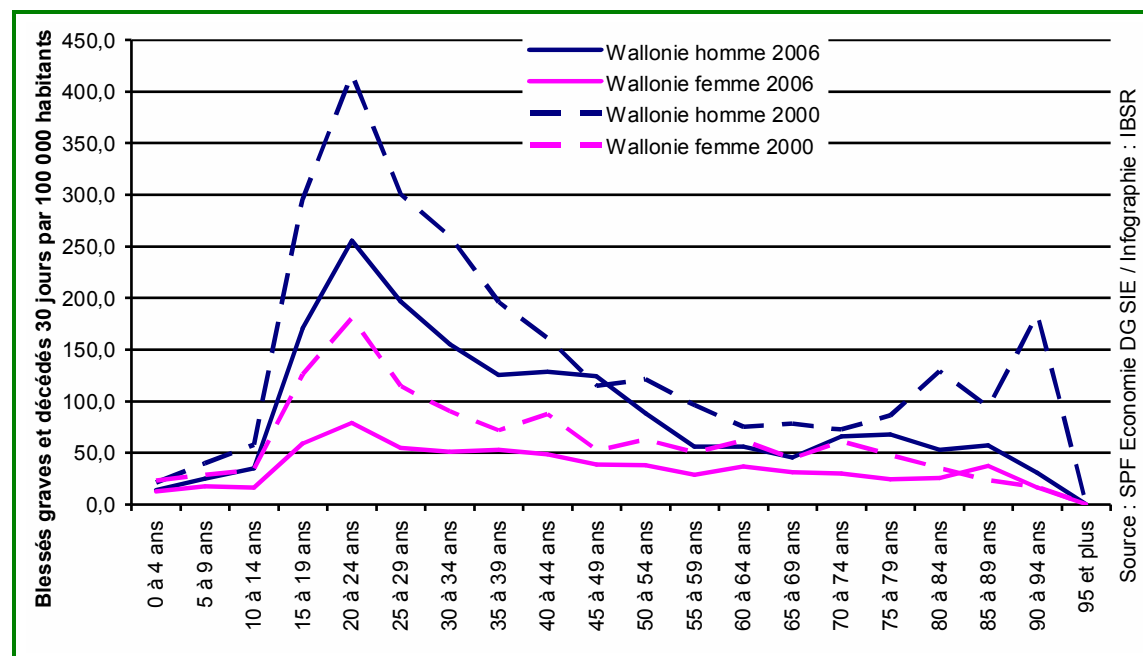
Tableau 24 : Décédés 30 jours et blessés graves par classe d'âge en Région Wallonne-2006

Classes d'âge	Décédés 30 jours + Blessés graves (non pondérés)			Décédés 30 jours + Blessés graves par 100 000 habitants de la classe d'âge		
	Homme	Femme	Total (dont « sexe » inconnu)	Homme	Femme	Total
0 à 4 ans	14	12	26	13,9	12,5	13,2
5 à 9 ans	26	17	43	24,9	17,1	21,1
10 à 14 ans	38	17	55	34,9	16,3	25,8
15 à 19 ans	193	64	258	170,4	59,1	116,4
20 à 24 ans	269	81	350	255,5	79,0	168,4
25 à 29 ans	203	55	259	196,6	54,5	126,8
30 à 34 ans	177	58	236	154,9	51,3	103,8
35 à 39 ans	151	63	214	125,2	52,4	88,9
40 à 44 ans	165	62	227	128,1	48,1	88,1
45 à 49 ans	156	49	205	123,8	38,7	81,1
50 à 54 ans	103	45	149	88,2	37,8	63,2
55 à 59 ans	64	33	98	56,2	28,4	42,6
60 à 64 ans	41	29	70	55,9	36,6	45,9
65 à 69 ans	31	25	56	45,4	31,4	37,9
70 à 74 ans	41	24	65	65,9	29,7	45,5
75 à 79 ans	34	19	53	67,4	24,6	41,5
80 à 84 ans	17	16	33	52,6	25,6	34,8
85 à 89 ans	6	10	16	57,2	37,1	42,8
90 à 94 ans	1	2	3	30,1	16,0	18,9
95 et plus	0	0	0	0,0	0,0	0,0

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Nous constatons que les femmes ont, à tous âges, un nombre de victimes bien moins élevé que les hommes. Elles connaissent, elles aussi, un « pic » chez les jeunes mais qui n'atteint absolument pas l'ampleur de celui enregistré par la gent masculine. Entre 2000 et 2006, l'amélioration est visible aussi bien chez les femmes que chez les hommes pour toutes les classes d'âge et principalement chez les 15-39 ans.

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



Les victimes par type d'usager

Au regard du tableau des victimes selon leur moyen de locomotion, nous tirons comme conclusion qu'en Wallonie les victimes sont principalement des occupants de voiture. Cela est sans doute dû en partie au fait que l'usage de la voiture est plus répandu en Wallonie qu'à Bruxelles et en Flandre. Notons tout de même que la part des occupants de voiture parmi les victimes est en recul alors que celle des piétons et des motocyclistes est en augmentation.

Tableau 25 : Blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours selon le type d'usager en Région Wallonne-2006

Type d'usager	Blessés légers			Blessés graves			Décédés 30 jours	
	2000	2006	2006 (pondéré)	2000	2006	2006 (pondéré)	2000	2006
Piétons	938	903	1109	232	164	197	49	58
Cyclistes	496	427	508	131	77	91	12	11
Cyclomoteurs	1510	1046	1271	297	149	178	28	16
Motocyclistes	720	958	1134	315	261	304	43	66
Voitures	11111	9324	10832	2154	1148	1290	393	308
Camionnettes	526	529	594	117	68	74	19	15
Bus et cars	70	164	199	4	3	4		
Camions	153	170	183	42	27	28	7	7
Autres	96	191	224	24	25	28	4	2
Inconnus	26	106	124	2	12	14		20
Total	15646	13818	16177	3318	1934	2209	555	503

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 26 : Blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours selon le type d'usager en Région Wallonne-2006 (%)

Type d'usager	Blessés légers		Blessés graves		Décédés 30 jours	
	2000	2006 (non pondéré)	2000	2006 (non pondéré)	2000	2006
Piétons	6,0%	6,5%	7,0%	8,5%	8,8%	11,5%
Cyclistes	3,2%	3,1%	3,9%	4,0%	2,2%	2,2%
Cyclomoteurs	9,7%	7,6%	9,0%	7,7%	5,0%	3,2%
Motocyclistes	4,6%	6,9%	9,5%	13,5%	7,7%	13,1%
Voitures	71,0%	67,5%	64,9%	59,4%	70,8%	61,2%
Camionnettes	3,4%	3,8%	3,5%	3,5%	3,4%	3,0%
Bus et cars	0,4%	1,2%	0,1%	0,2%	0,0%	0,0%
Camions	1,0%	1,2%	1,3%	1,4%	1,3%	1,4%
Autres	0,6%	1,4%	0,7%	1,3%	0,7%	0,4%
Inconnus	0,2%	0,8%	0,1%	0,6%	0,0%	4,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 27 : Blessés graves et décédés 30 jours selon l'âge et le type d'usager en Région Wallonne (ch. non pondérés)- 2006

Classes d'âge	Piétons	Cyclistes	Cyclomotoristes A	Cyclomotoristes B	Motocyclistes <400cc	Motocyclistes ≥400cc	Conducteurs de voiture	Passagers de voiture	Camionnettes	Camions	Autres	Inconnus	Total
De 0 à 4 ans	7					1		17				1	25
De 5 à 9 ans	16	3	1		1	1		20	1				43
De 10 à 14 ans	18	13	1	2	1	2		15	1		1	1	54
De 15 à 19 ans	21	5	48	21	8	4	43	89	4	2	4	9	249
De 20 à 24 ans	16	1	15	7	2	24	188	80	12	2	3		350
De 25 à 29 ans	11	3	6	3	11	27	140	37	10	3	2	6	253
De 30 à 34 ans	14	2	3	3	6	31	126	34	9	4	2	2	234
De 35 à 39 ans	13	5	4	5	7	39	92	28	13	5	1	2	212
De 40 à 44 ans	12	8	9	7	3	51	98	21	10	3	3	2	225
De 45 à 49 ans	9	2	2	4	3	54	98	15	10	5	2	1	204
De 50 à 54 ans	15	10	3	2	5	29	57	12	5	4	4	3	146
De 55 à 59 ans	9	6	3	4		7	45	11	3	4	5	1	97
De 60 à 64 ans	7	10	2	1		3	32	13		1	1		70
De 65 à 69 ans	8	4	1		2	1	26	10	2			2	54
De 70 à 74 ans	12	6	1	2	1	2	30	9			1	1	64
De 75 à 79 ans	15	7	1	2			21	5			1	1	52
De 80 à 84 ans	12	2	1	1			14	2	1				33
De 85 à 89 ans	4	1					5	5	1				16
De 90 à 94 ans	2							1					3
95 ans et plus													
Inconnu	1					1	13	4	1	1			
Total	222	88	101	64	50	277	1028	428	83	34	30	32	2437

Note : Les chiffres correspondent aux effectifs de blessés graves et tués 30 jours de la catégorie, tandis que les couleurs correspondent à une augmentation (rouge) ou une diminution (vert) du nombre de victimes graves par rapport à l'année 2000.

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les conducteurs impliqués dans les accidents

Si 60% des accidents concernent une collision entre plusieurs véhicules, les accidents d'un usager seul sont bien plus dangereux. Ainsi, plus de 45% 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 » 25% de tous les accidents.

Notons aussi que les accidents impliquant au moins un camion ne causent pas beaucoup plus de décès que les accidents impliquant au moins une voiture ou une camionnette contrairement à ce qui se voit en Flandre. Les accidents causant le plus de décès par kilomètre parcourus (parmi les véhicules dont on connaît le nombre de véhicules-kilomètres parcourus) sont ceux impliquant des motos, en raison de la vulnérabilité de ces usagers-là.

Les types d'accidents

En Belgique, trois accidents sur quatre sont le résultat d'une collision entre deux usagers de la route. En Wallonie, cette proportion tombe à 6 accidents sur 10. La Région Wallonne se caractérise donc par des accidents ne concernant qu'un seul usager. Ces accidents sont typiquement des accidents qui surviennent sur des voies rapides lorsque l'usager perd le contrôle de son véhicule. En Wallonie, près d'un accident sur quatre est un usager qui percute un obstacle en dehors de la chaussée. Ces accidents à un seul usager contre un obstacle hors chaussée sont les accidents de loin les plus graves puisque pour 1000 de ces accidents, on compte 68 tués 30 jours contre 37 pour tous les types d'accidents confondus.

Graphique 24 : Les types de collision dans les trois régions (1ère collision)-2006

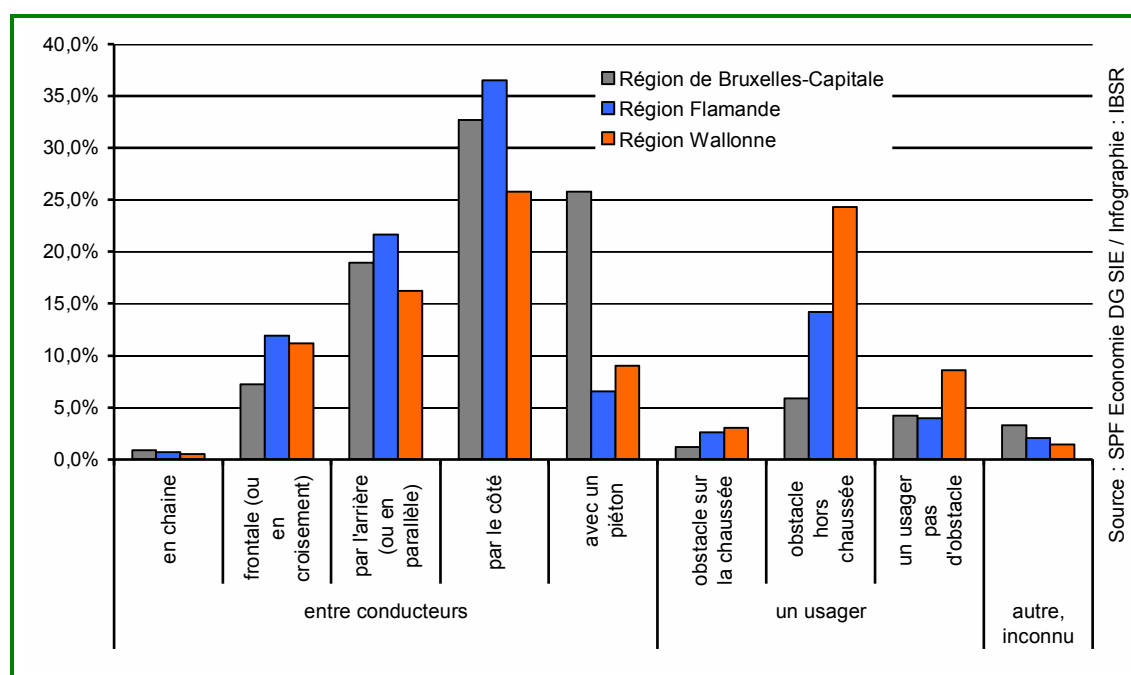


Tableau 28 : Les accidents selon le type de collision (1^{ère} collision) en Région Wallonne - 2006

Type de collision		Accidents (pondérés)	Accidents (%)	Décédés 30 jours	Gravité
entre conducteurs	-en chaine	66	0,5%	2	30
	-frontale (ou en croisement)	1525	11,2%	63	41
	-par l'arrière (ou en parallèle)	2214	16,2%	35	16
	-par le côté	3514	25,8%	72	20
	-avec un piéton	1234	9,0%	55	45
un usager contre un obstacle	-sur la chaussée	411	3,0%	11	27
	-hors chaussée	3316	24,3%	227	68
-un seul usager pas d'obstacle		1171	8,6%	18	15
-autre, inconnu		193	1,4%	20	104
Total		13644	100%	503	37

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 29 : Les accidents selon les types de collision (1^{ère} collision) dans les trois régions (ch. pondérés)- 2006

Type de collision		RBC		Région Flamande		Région Wallonne	
		Accidents	%	Accidents	%	Accidents	%
entre conducteurs	-en chaine	35	0,9%	212	0,7%	66	0,5%
	-frontale (ou en croisement)	286	7,2%	3755	11,9%	1525	11,2%
	-par l'arrière (ou en parallèle)	750	18,9%	6837	21,7%	2214	16,2%
	-par le côté	1296	32,7%	11521	36,5%	3514	25,8%
	-avec un piéton	1022	25,8%	2064	6,5%	1234	9,0%
un usager contre un obstacle	-sur la chaussée	46	1,2%	822	2,6%	411	3,0%
	-hors chaussée	233	5,9%	4466	14,2%	3316	24,3%
-un seul usager pas d'obstacle		167	4,2%	1240	3,9%	1171	8,6%
-autre inconnu		130	3,3%	645	2,0%	193	1,4%
Total		3965	100,0%	31562	100,0%	13644	100,0%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Qui entre en collision avec qui ?

Dans les conflits opposant deux parties, la répartition par type de véhicules est symptomatique de la place prédominante de la voiture dans les déplacements en Région Wallonne. Plus de 90% des collisions entre plusieurs usagers impliquent une voiture. Les opposants les plus fréquents sont par ordre d'importance une autre voiture, un piéton, un motocycliste (>400cc) et un cyclomoteur de catégorie A.

Tableau 30 : Répartition des accidents selon le type de collision et la nature des usagers impliqués dans la première collision-2006

	Piétons	Cyclistes	Cyclo A	Cyclo B	Motocyclistes <=400cc	Motocyclistes > 400cc	Voitures	Minibus	Autobus et autocars	Camions légers	Camions et tracteurs	Autres usagers et inconnu	Total
Entre usagers* :													
Piétons	0,0%	0,2%	0,2%	0,1%	0,1%	0,2%	11,7%	0,0%	0,4%	0,7%	0,3%	0,3%	0,0%
Cyclistes	0,2%	0,2%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	4,6%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%
Cyclomotoristes A	0,2%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	0,1%	0,3%	0,3%	0,1%	0,0%
Cyclomotoristes B	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	3,9%	0,0%	0,1%	0,3%	0,1%	0,1%	0,0%
Motocyclistes <=400cc	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,9%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%
Motocyclistes > 400cc	0,2%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,4%	6,2%	0,0%	0,1%	0,5%	0,2%	0,2%	0,0%
Voitures	11,7%	4,6%	5,9%	3,9%	1,9%	6,2%	42,9%	0,2%	1,1%	5,5%	4,9%	2,8%	0,0%
Minibus	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Autobus et autocars	0,4%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	1,1%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%
Camions légers	0,7%	0,2%	0,3%	0,3%	0,2%	0,5%	5,5%	0,0%	0,2%	0,4%	0,6%	0,1%	0,0%
Camions et tracteurs	0,3%	0,1%	0,3%	0,1%	0,1%	0,2%	4,9%	0,0%	0,0%	0,6%	0,3%	0,1%	0,0%
Autres usagers et inconnu	0,3%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,2%	2,8%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%
Total entre usagers	14,2%	5,7%	7,1%	4,8%	2,3%	7,9%	91,4%	0,2%	2,1%	9,0%	7,0%	3,8%	100,0 %
Collision avec obstacle	0,0%	0,2%	0,4%	0,2%	0,3%	1,2%	22,8%	0,0%	0,1%	1,2%	0,6%	0,4%	27,3%
Autre collision** et inconnu	0,1%	0,6%	0,8%	0,6%	0,4%	1,5%	3,8%	0,0%	0,2%	0,3%	0,2%	0,4%	8,9%
Total	9,2%	4,4%	5,8%	3,8%	2,1%	7,8%	84,9%	0,2%	1,6%	7,2%	5,2%	3,3%	100,0 %

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

*Matrice symétrique : attention au comptage double

**Collisions dans lesquelles un conducteur est impliqué (collisions contre obstacle exceptée)

Tableau 31 : Répartition des accidents selon le type de collision et la nature des usagers impliqués dans la première collision en Région Wallonne-2006 (ch. pondérés)

	Piétons	Cyclistes	Cyclo A	Cyclo B	Motocyclistes <=400cc	Motocyclistes > 400cc	Voitures	Minibus	Autobus et autocars	Camions légers	Camions et tracteurs	Autres usagers et inconnu	Total
Entre usagers* :													
Piétons	0	20	16	10	7	17	1015	1	33	65	28	26	
Cyclistes	20	14	12	6	3	8	396	0	1	18	11	3	
Cyclomotoristes A	16	12	9	2	0	4	514	0	7	27	23	4	
Cyclomotoristes B	10	6	2	5	1	6	338	0	13	24	5	5	
Motocyclistes <=400cc	7	3	0	1	3	0	162	0	1	14	5	2	
Motocyclistes > 400cc	17	8	4	6	0	38	538	0	6	40	15	18	
Voitures	1015	396	514	338	162	538	3738	15	96	476	424	247	
Minibus	1	0	0	0	0	0	15	0	1	1	1	0	
Autobus et autocars	33	1	7	13	1	6	96	1	3	19	3	0	
Camions légers	65	18	27	24	14	40	476	1	19	31	55	10	
Camions et tracteurs	28	11	23	5	5	15	424	1	3	55	29	11	
Autres usagers et inconnu	26	3	4	5	2	18	247	0	0	10	11	5	
Total entre usagers	1240	493	618	414	199	689	7959	19	183	780	610	330	8704
Collision avec obstacle	1	21	55	34	35	161	3114	1	9	161	76	59	3727
Autre collision** et inconnu	7	82	115	77	54	209	513	2	29	34	27	63	1213
Total	1248	595	788	525	288	1058	11585	22	221	975	713	453	13644

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

*Matrice symétrique : attention au comptage double

**Collisions dans lesquelles un conducteur est impliqué (collisions contre obstacle exceptée)

Les victimes selon les usagers impliqués

Le graphique suivant nous montre l'évolution du nombre de décédés 30 jours survenus dans les accidents impliquant au moins une voiture par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en voiture en Région Wallonne chaque année. Les deux autres courbes présentent les évolutions pour les accidents avec au moins un camion et les accidents avec au moins une camionnette. Nous observons que le nombre de décédés 30 jours survenus dans les accidents avec camions, voitures ou camionnettes ont suivis les mêmes évolutions entre 1991 et 2006. Après une période de diminution de 1991 à 1996, le nombre de décédés est resté stable (a même légèrement augmenté pour les accidents impliquant au moins une camionnette) de 1997 à 2002, a diminué de 2002 à 2004 et connaît un nouveau plateau depuis.

Graphique 25 : Décédés 30 jours dans les accidents impliquant au moins respectivement une voiture, un camion et une camionnette par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en Région Wallonne

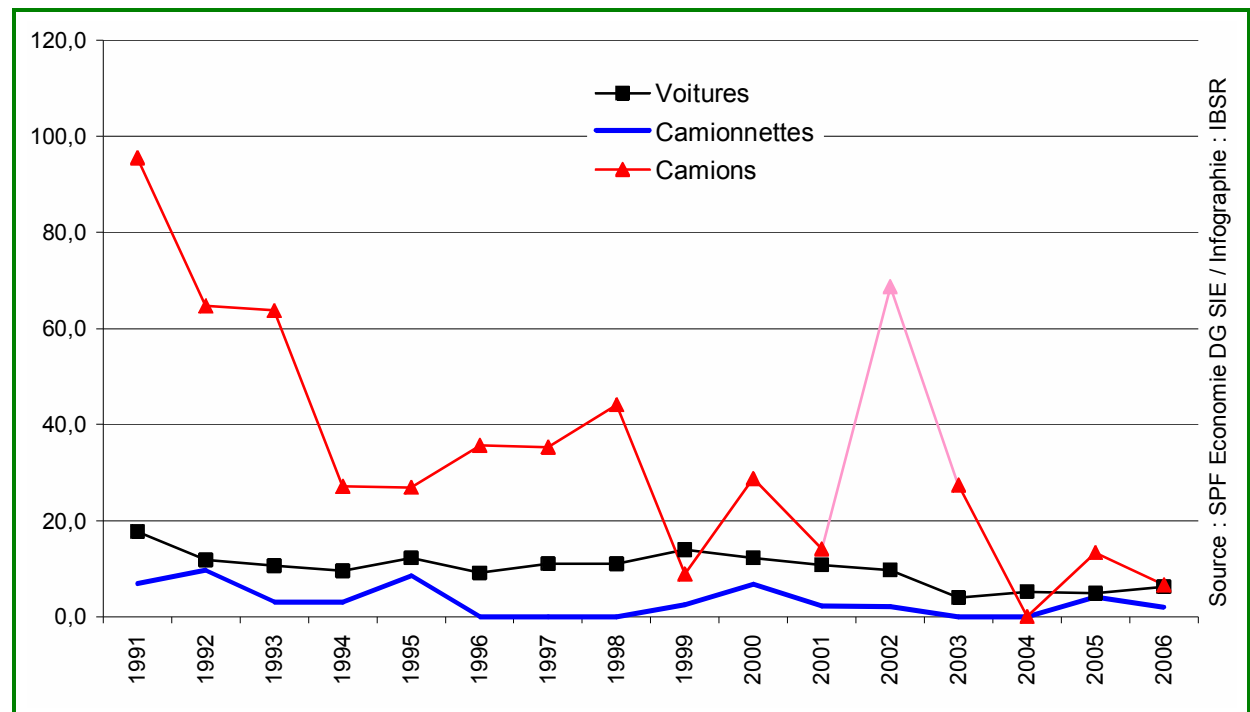


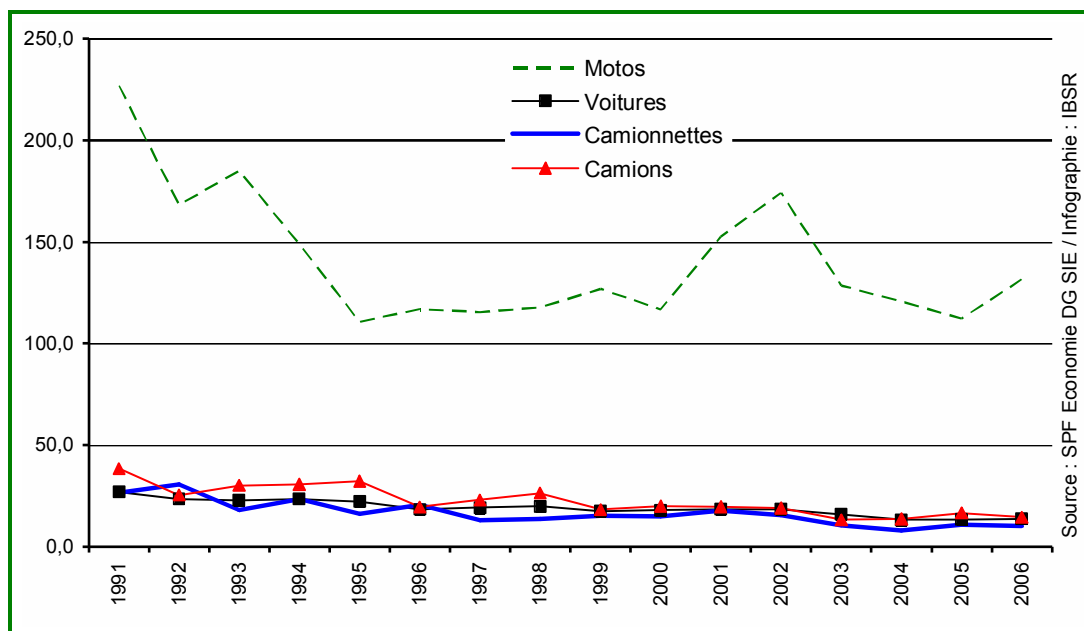
Tableau 32 : Evolution des décédés 30 jours dans les accidents impliquant au moins respectivement une motocyclette, une voiture, une camionnette ou un camion par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en Région Flamande

Année	Décédés 30 jours dans les accidents impliquant au moins ...				Décédés 30 jours dans les accidents impliquant au moins... par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en...			
	Une moto	Une voiture	Une camionnette	Un camion	Une moto	Une voiture	Une camionnette	Un camion
1991	44	633	36	78	226,7	27,0	26,7	38,4
1995	40	559	32	76	110,6	22,2	16,2	32,2
2000	48	490	41	58	116,7	18,0	15,1	20,0
2001	67	515	51	59	152,4	18,5	17,7	19,6
2002	81	518	47	58	174,2	18,4	15,5	19,0
2003	63	455	34	41	128,4	16,0	10,7	13,3
2004	63	382	27	43	120,6	13,2	8,1	13,7
2005	61	388	38	52	112,3	13,4	10,9	16,6
2006	75	397	37	46	131,5	13,6	10,2	14,6
2006/moyenne 98-2000	55,2%	-19,8%	-1,8%	-23,8%	9,1%	-26,1%	-30,5%	-32,2%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le nombre de décédés 30 jours dans les accidents impliquant au moins une moto par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en moto est largement plus important que pour les accidents de voiture, camion ou camionnette. Les victimes dans ces accidents sont bien évidemment la plupart du temps les motards eux-mêmes, prouvant que la pratique de la moto est bien plus dangereuse que les autres moyens de transport. De plus, le nombre de tués dans ces accidents ne diminue plus depuis 1995.

Graphique 26 : Décédés 30 jours dans les accidents impliquant au moins une motocyclette par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en Région Wallonne



5.3.2.5. L'alcool au volant

Les statistiques concernant le pourcentage de personnes conduisant en état d'ivresse sont à interpréter avec d'infimes précautions étant donné que seule une moitié des conducteurs de voiture impliqués dans un accident corporel sont testés en Région Wallonne. Ce taux descend même plus bas si l'on considère tous les usagers impliqués dans l'accident (cyclistes, piétons, etc.) ou les accidents mortels. Toutefois, il semblerait que le pourcentage de conducteurs sous influence, quelque soit leur âge, soit plus important les nuits et les weekends.

La part de conducteurs de voiture sous influence d'alcool est déterminée par le nombre de conducteurs sous influence par rapport au nombre de conducteurs testés pour l'alcool. Or, comme nous pouvons le constater dans le tableau 33, 47% des conducteurs et piétons sont testés pour l'alcool dans les accidents corporels en Région Wallonne. De plus, selon le type d'usager dont il est question, cette proportion varie de 1 piéton sur 10 testé à 6 conducteurs de camion sur 10 testés.

Tableau 33 : Pourcentage de conducteurs testés et positifs pour l'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel selon le type d'usager- 2006

	% de conducteurs testés	% de conducteurs sous influence d'alcools	Part de tous les conducteurs impliqués
Piétons	11%	22%	6%
Cyclistes	21%	5%	3%
Conducteurs de voitures	50%	17%	69%
Conducteurs de camions	64%	1%	4%
Conducteurs de camionnettes	58%	13%	5%
Conducteurs de bus et cars	47%	1%	1%
Total	47%	15%	87%

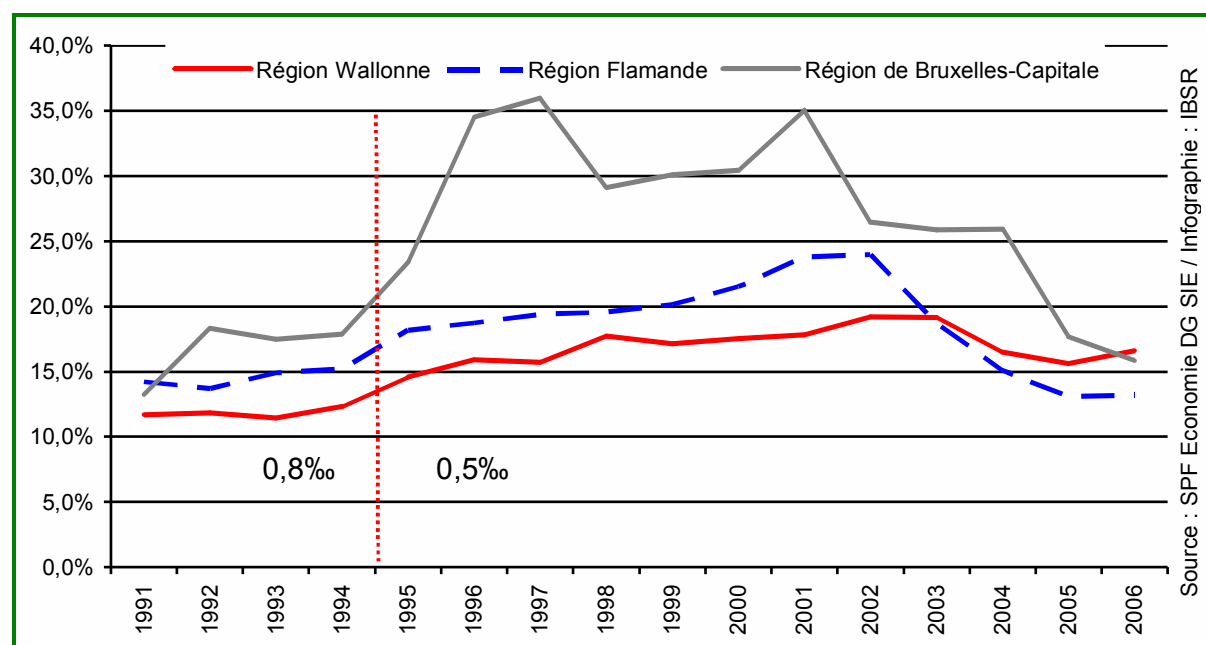
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

La suite de l'analyse se concentre sur les conducteurs de voiture exclusivement. Ce choix a été posé parce que les conducteurs de voiture représentent la plus grande part des conducteurs impliqués dans les accidents corporels (69%) mais aussi pour ne pas faire l'amalgame entre différents types de conducteurs ayant des comportements en matière de conduite sous influence fort différents (conducteurs privés versus conducteurs professionnels dont conducteurs de camions, bus et cars avec des pourcentages de positifs très petits) et différents risques objectifs d'être contrôlé en cas d'accident (cf. tableau 33 « % de conducteurs testés »). En effet, nous supposons que la part de conducteurs sous influence est en relation inverse avec la part de conducteurs testés. Plus la part de conducteurs testés est faible, plus le pourcentage de conducteurs sous influence est important. On suppose qu'au plus le pourcentage de conducteurs testés est important, au plus les tests sont a-

sélectifs⁴. Dès lors, nous ne pourrions connaître la vraie part de conducteurs sous influence dans les accidents que quand tous les conducteurs (et tous les usagers) de tous les accidents corporels seront testés pour l'alcool.⁵

Tentons tout de même une analyse sommaire sur base des informations dont nous disposons. Les trois régions suivent un même schéma quant à l'évolution de la part de conducteurs sous influence : augmentation sensible jusque dans les années 2000, 2001 et 2002 et diminution ensuite. En 2006, la part de conducteurs sous influence parmi ceux testés dans les accidents corporels est de plus ou moins 15% dans les trois régions.

Graphique 27 : Pourcentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool parmi ceux testés dans un accident corporel dans les trois régions



Note : Nous devons être très prudents avec l'utilisation de ces chiffres étant donné la part très importante de conducteurs non testés pour l'alcool.

La législation a changé en décembre 1994, le taux maximal autorisé d'alcool dans le sang est passé de 0,8‰ à 0,5‰

⁴ C'est-à-dire qu'ils ne se basent pas sur des critères externes de sélection (âge, sexe, comportement) mais qu'ils sont systématiques.

⁵ A titre d'information, le taux d'alcoolémie est connu pour 80 % des accidents corporels et 90 % des accidents mortels en France.

Tableau 34 : Evolution du pourcentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool parmi ceux testés dans un accident corporel dans les trois régions

Année	% de conducteurs sous influence d'alcool en RBC	% de conducteurs sous influence d'alcool en Région Flamande	% de conducteurs sous influence d'alcool en Région Wallonne
1991	13,2%	14,2%	11,7%
1995	23,4%	18,2%	14,6%
2000	30,4%	21,5%	17,5%
2001	35,0%	23,8%	17,8%
2002	26,4%	24,0%	19,2%
2003	25,9%	18,7%	19,2%
2004	25,9%	15,1%	16,5%
2005	17,7%	13,1%	15,6%
2006	15,9%	13,2%	16,6%

Note : Nous devons être très prudents avec l'utilisation de ces chiffres étant donné la part très importante de conducteurs non testés pour l'alcool.

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le graphique ci-dessous nous montre que seulement la moitié des conducteurs de voiture sont testés pour l'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel en Région Wallonne. Ce pourcentage n'a cessé de diminuer depuis 1991 mais semble enfin remonter en 2005 et 2006.

Graphique 28 : Pourcentage de conducteurs testés pour l'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel dans les trois régions

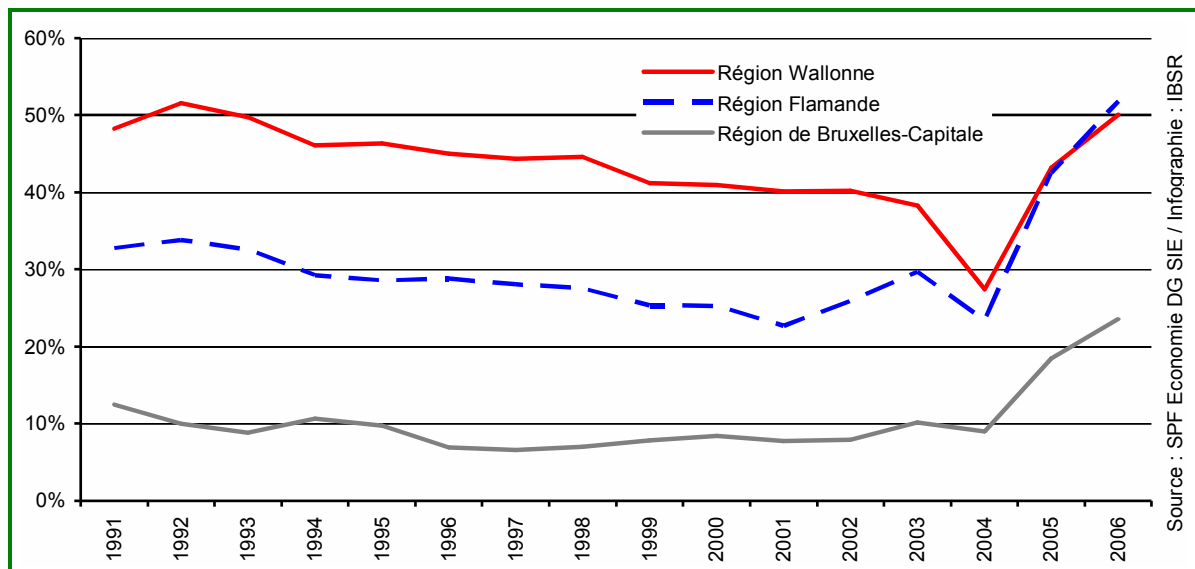


Tableau 35 : Evolution des conducteurs de voiture testés pour l'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel dans les trois régions

Année	Pourcentage de conducteurs de voiture testés pour l'alcool en RBC	Pourcentage de conducteurs de voiture testés pour l'alcool en Région Flamande	Pourcentage de conducteurs de voiture testés pour l'alcool en Région Wallonne
1991	12%	33%	48%
1995	10%	29%	46%
2000	8%	25%	41%
2001	8%	23%	40%
2002	8%	26%	40%
2003	10%	30%	38%
2004	9%	23%	27%
2005	18%	42%	43%
2006	24%	52%	50%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Sur base des données (incomplètes) dont nous disposons, nous pouvons tout de même confirmer ou invalider certains préjugés sur l'alcool au volant. Ainsi, nous constatons que le problème de conduite sous influence n'est pas exclusivement un problème des jeunes conducteurs. Nous pouvons aussi confirmer que le pourcentage de conducteurs sous influence augmente sensiblement les nuits de semaine et de weekend et dépasse allègrement les 30% parmi les conducteurs impliqués dans un accident corporels et ce, non seulement chez les jeunes mais également dans les autres tranches d'âge.

Graphique 29 : Part de conducteurs sous influence d'alcool selon l'âge et la période de la semaine en Région Wallonne

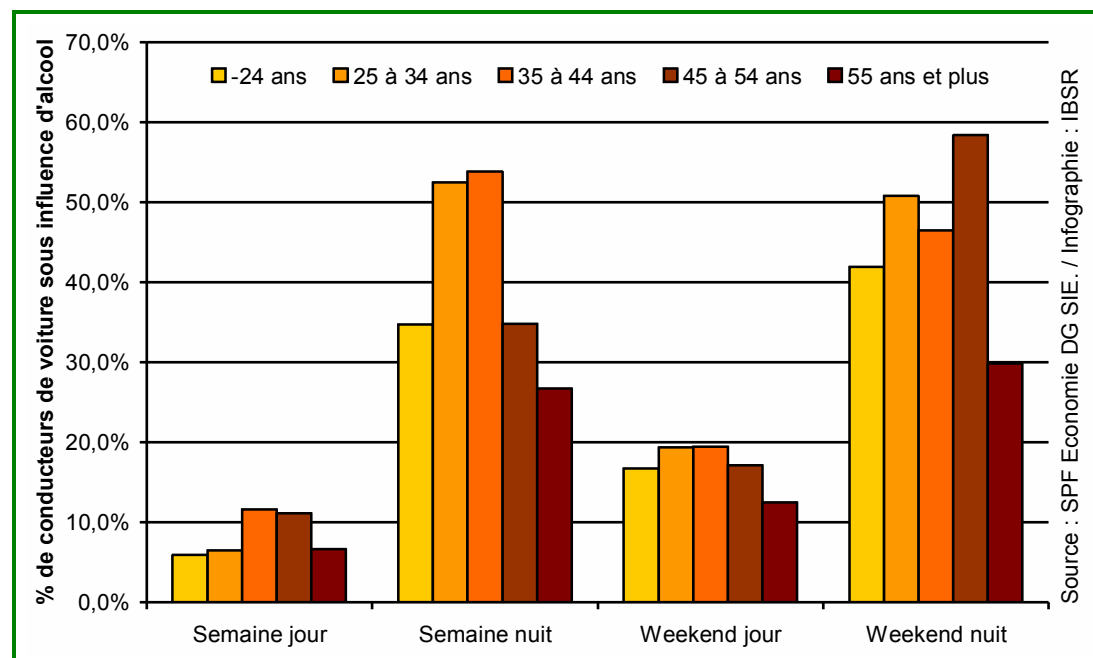


Tableau 36 : Pourcentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool selon l'âge et la période de la semaine en Région Wallonne-2006

Classe d 'âge	Semaine jour	Semaine nuit	Weekend jour	Weekend nuit
Moins de 24 ans	5,9%	34,7%	16,7%	41,9%
25 à 34 ans	6,5%	52,5%	19,3%	50,8%
35 à 44 ans	11,6%	53,8%	19,5%	46,5%
45 à 54 ans	11,1%	34,8%	17,1%	58,4%
55 ans et plus	6,6%	26,8%	12,4%	29,9%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

5.3.2.6. Les autres caractéristiques des accidents

Les accidents selon les conditions atmosphériques

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

Tableau 37 : Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques dans les trois régions

Conditions atmosphériques	Région de Bruxelles-Capitale	Région Flamande	Région Wallonne
Normales	80,3%	87,5%	76,8%
Pluie	12,5%	8,8%	11,5%
Brouillard	0,1%	0,5%	0,7%
Vent violent, rafales	0,2%	0,2%	0,7%
Chutes de neige	0,3%	0,3%	1,1%
grêle	0,1%	0,0%	0,1%
autre (fumée épaisse,...)	0,2%	0,3%	0,5%
Inconnues	6,4%	2,4%	9,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 38 : Les accidents selon les conditions atmosphériques dans les trois régions (chiffres pondérés)

Conditions atmosphériques	Région de Bruxelles-Capitale	Région Flamande	Région Wallonne
Normales	3182	27626	10481
Pluie	495	2771	1569
Brouillard	5	153	93
Vent violent, rafales	6	74	94
Chutes de neige	12	96	149
grêle	4	14	13
autre (fumée épaisse,...)	9	97	67
Inconnues	254	757	1226
Total	3965	31562	13644

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR