

IBSR

L'OBSERVATOIRE
POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La sécurité routière en Région wallonne

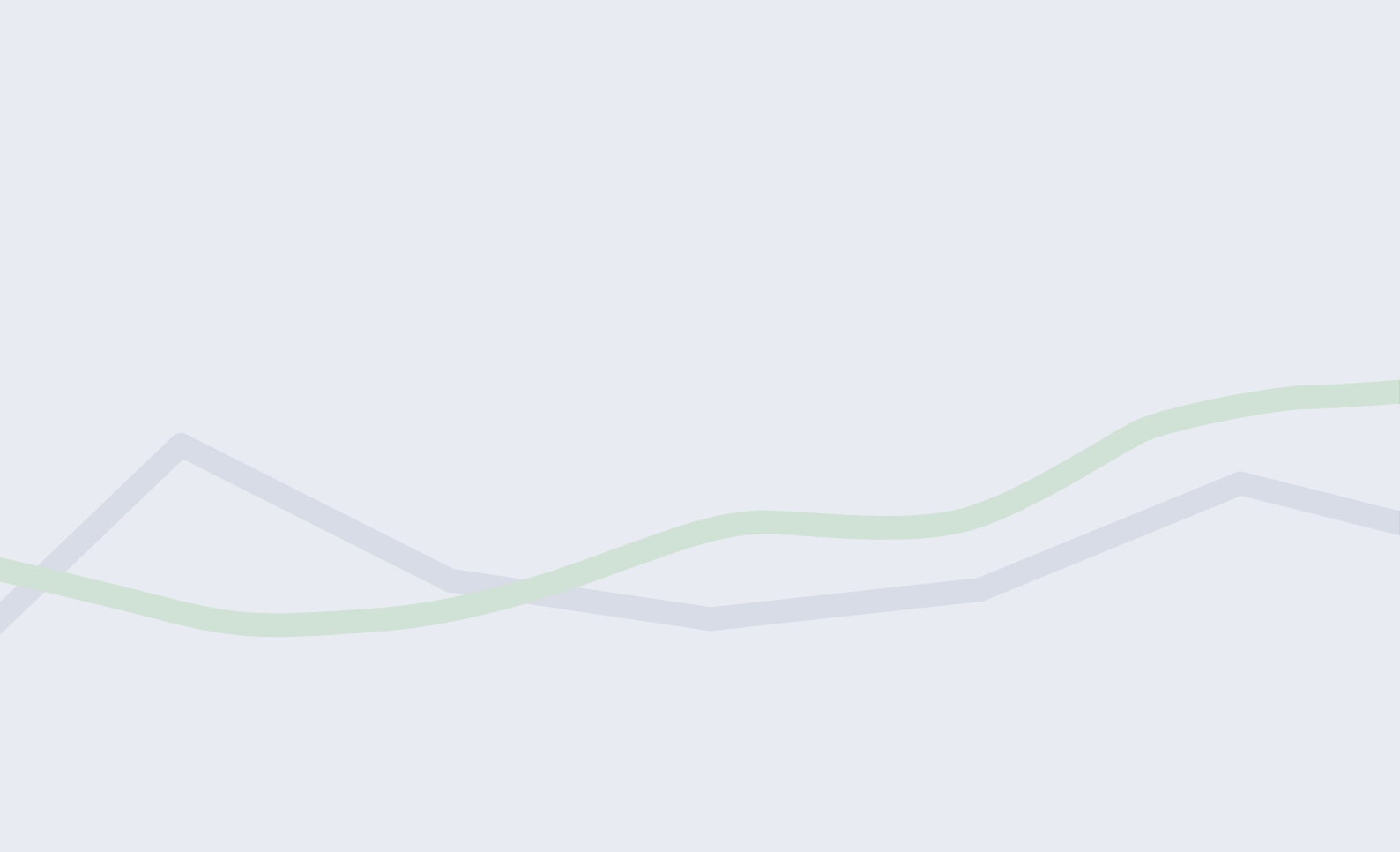
2000 - 2007



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

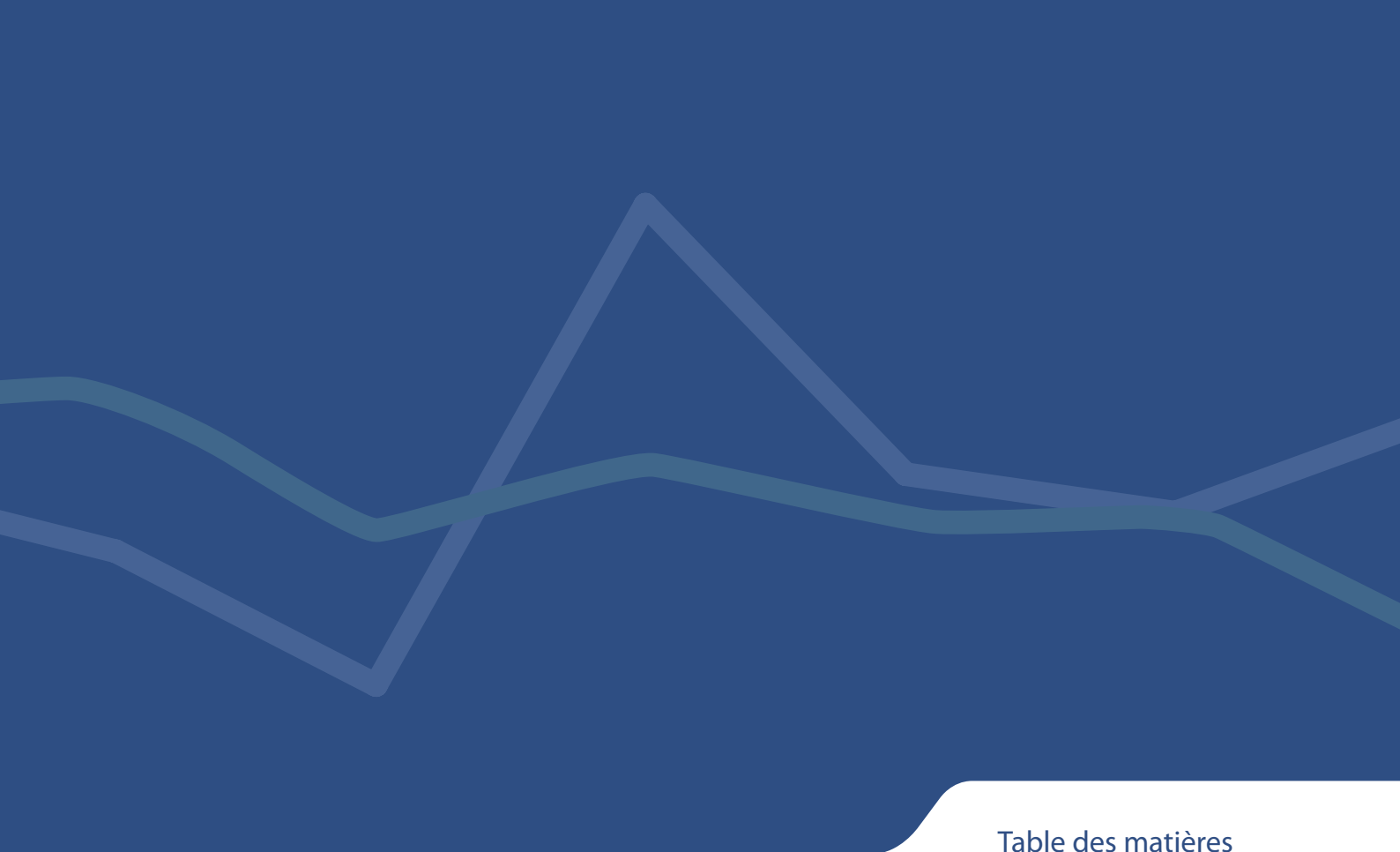


Table des matières

Résumé	4
Accidents corporels de la circulation en Région Wallonne	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	17
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. En Région Wallonne, c'est depuis 2004 que le nombre de tués sur les routes n'évolue plus (511 en 2004, 509 en 2007). Les autres indicateurs d'insécurité routière que sont le nombre d'accidents et de blessés légers et graves ne sont pas meilleurs puisqu'ils augmentent tous légèrement entre 2006 et 2007.

En 2007, près de 13.800 accidents corporels ont été enregistrés en Région Wallonne. Ces accidents ont fait 19.145 blessés et coûté la vie à 509 personnes. Le nombre de tués sur les routes de Wallonie doit être considéré par rapport au cadre de référence des Etats Généraux de la Sécurité Routière, qui se sont fixé pour objectif de ne pas dépasser 292 décédés 30 jours d'ici 2010. En 2007, la Région Wallonne est toutefois bien loin d'atteindre cet objectif. Par rapport à la moyenne de référence (= moyenne des années 1998, 1999 et 2000), le nombre de décédés 30 jours a diminué de 10,3% alors que, à l'échéance 2010, il devrait déjà avoir baissé de 50%. Par ailleurs, cette diminution a eu lieu entre 2002 et 2005 sans se poursuivre ensuite. Comparé à la Région Flamande qui accuse une baisse de 37,6% par rapport à la moyenne de référence, et comparé aux autres pays de l'UE27, la Région Wallonne affiche l'un des résultats les moins performants.

Au niveau de l'évolution du nombre de blessés graves et de blessés légers, on constate des diminutions atteignant respectivement 44% et 13% par rapport aux moyennes pour 1998-1999-2000. Cela dit, ici non plus on ne peut franchement pas parler d'un succès étant donné qu'après avoir baissé de manière constante, le nombre de blessés graves et de blessés légers a de nouveau augmenté en 2007. Le nombre d'accidents corporels présentent, lui aussi, une évolution similaire, à savoir une baisse par rapport à la moyenne de référence (-14,7%) mais qui ne résulte pas non plus d'une tendance positive en 2007. La gravité des accidents corporels constitue, pour l'instant, le principal maillon faible parmi les différents paramètres de sécurité routière en Wallonie. Alors que le nombre de victimes et le nombre d'accidents corporels présentent une baisse par rapport à la moyenne de référence, on constate une hausse de la gravité (+5,1%).

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.

Celle-ci forme un contraste criant avec la baisse de 23,7% relevée en Flandre.

Lorsque nous examinons le moment où ont lieu les accidents en Région Wallonne, nous constatons que, par rapport à la Région Flamande, ils surviennent moins souvent aux heures de pointe mais plus souvent pendant le week-end. En Wallonie, les accidents de week-end sont un peu plus graves que 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 les nuits de week-end : 61% des conducteurs impliqués dans un accident à ce moment-là sont des jeunes contre 39 % 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 wallonnes ne contribuent pas dans une même mesure à la diminution de pratiquement 10% du nombre de tués par rapport à la moyenne de référence. 4 provinces affichent une baisse entre 13% et 30%, avec le Luxembourg et le Brabant wallon en tête de liste. Le Hainaut qui affiche une hausse de 11 % est nettement à la traîne par rapport aux autres provinces.

Lorsque l'on compare 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 plus graves en Wallonie qu'en Flandre. Par ailleurs, depuis 1991, leur taux de gravité a beaucoup moins diminué en Région Wallonne qu'en Région Flamande. 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 Wallonne et en Région Flamande. 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 et repris dans les statistiques. Il est également intéressant de savoir que seul un petit pourcentage d'accidents, à savoir 10%, a lieu sur autoroute.

Vu la différence entre les Régions wallonne et flamande au niveau de la 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 également beaucoup plus importante en Wallonie (en moyenne 2 fois plus élevée).

Autres constats importants qui ressortent de l'analyse des régimes de vitesse en Wallonie. Dans tous les régimes de vitesse, on enregistre une légère baisse de 5% à 15% par rapport à la moyenne de référence (zones 30 non comprises). Concernant le nombre d'accidents et leur gravité, nous ne remarquons pas non plus d'évolution drastique. Une autre constatation assez logique mais importante est que la gravité d'un accident augmente proportionnellement à la vitesse autorisée. Seules les zones à 90km/h contredisent cette thèse. En effet, les accidents qui s'y produisent sont, en moyenne, plus graves que les accidents qui ont lieu dans les zones à de plus de 90km/h.

Concernant le lieu où se produisent les accidents en Wallonie, nous constatons que 75% ont lieu en section. Le nombre de tués recensé à ces endroits est même plus important que le nombre d'accidents (85%).

Une analyse plus détaillée des victimes d'accidents montre que, quelle que soit la catégorie d'âge, le nombre de victimes est à la baisse tant parmi les hommes que parmi les femmes. On constate que 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 (et principalement les moins de 17 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 : occupants de voiture, cyclomotoristes et cyclistes affichent la meilleure progression, alors que les motards, les chauffeurs de poids lourd et les piétons n'ont pratiquement pas évolué depuis 1998-1999-2000.

62,5% des accidents concernent une collision entre différents usagers mais les accidents n'impliquant qu'un seul usager sont deux fois plus dangereux. Plus de 85% des collisions entre différents usagers impliquent une voiture. On remarque également que, contrairement à la Flandre, le risque d'accident mortel en Wallonie n'est pas plus important lorsqu'il s'agit de camions que lorsqu'il s'agit de 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 ³	
	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total	Chiffres absolus	Pourcentage
Région Flamande	527	4550	37566	42643	-317	-37,6%
Région Wallonne	509	2257	16379	19145	-59	-10,3%
RBC ⁴	31	244	4854	5129	-13	-29,5%
Belgique	1067	7051	58799	66917	-389	-26,7%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBRSR

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

4. Région de Bruxelles-Capitale

Tableau 1 :
Les résultats en un coup d'oeil

	Situation 2007 (chiffres pondérés) Victimes en Région Wallonne				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	509	2257	16379	19145	-59	-10,3%
Par million d'habitants	148	657	4767	5572	-22	-13,0%
Par milliard de voyageurs- kilomètres parcourus	11	50	361	422	-2	-17,8%
Période de la semaine						
Jour de se- maine	221	1126	9528	10875	-28	-3,8%
Nuit de se- maine	64	171	1037	1272	+5	+2,8%
Jour de week- end	112	610	3978	4700	-27	-6,4%
Nuit de week- end	112	349	1836	2297	-9	-2,4%
Provinces						
Brabant wallon	37	128	1641	1806	-13	-26,0%
Hainaut	206	851	5669	6726	+21	+11,2%
Liège	120	570	5321	6011	-30	-20,0%
Luxembourg	51	301	1441	1793	-22	-30,1%
Namur	95	407	2306	2808	-14	-13,1%
Lieu						
Autoroute	75	388	1588	2051	-10	-11,8%
Hors agglom- ération	265	906	5391	6562	-44	-14,2%
En aggloméra- tion	146	962	9394	10501	-28	-15,9%
Régimes de vitesse						
30 km/h ou moins	4	39	318	361	+2	+100%
31 à 50 km/h	143	913	8959	10015	-16	-10,3%
51 à 70 km/h	43	216	1736	1994	-2	-5,1%
71 à 90 km/h	208	712	3727	4647	-38	-15,4%
Plus de 90 km/h	87	370	1624	2081	-7	-7,4%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 1 :
Les résultats en un coup d'oeil

	Situation 2007 (chiffres pondérés) Victimes en Région Wallonne				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	446	1809	11835	14090	-33	-6,9%
En carrefour	59	405	4113	4577	-28	+32,2%
Rond-point	4	43	430	477	+2	+140,0%
Sexe						
Homme	414	1529	9748	11691	+2	+0,5%
Femme	95	592	6426	7113	-61	-39,0%
Age						
Moins de 18 ans	34	227	2206	2467	-10	-22,7%
18-24 ans	95	463	3662	4220	-26	-21,3%
25-34 ans	115	433	3273	3821	+5	+4,5%
35-44 ans	95	387	2713	3195	-7	-7,2%
45-54 ans	65	279	2066	2410	+5	+7,7%
55-64 ans	47	145	1100	1292	+6	+15,6%
65 ans et plus	58	183	1177	1419	-31	-34,6%
Type d'usager						
Piétons	49	219	1203	1471	+1	+2,1%
Cyclistes	10	95	523	628	-5	-34,8%
Cyclomotor- istes	20	184	1316	1520	-3	-11,8%
Motos	76	313	1026	1415	+35	+86,9%
Autos	281	1270	11010	12561	-89	-24,0%
Camionnettes	21	75	561	657	+5	+34,0%
Autobus et autocars		3	176	179	0	
Camions	13	38	183	234	+8	+178,6%
Autres	15	46	242	303	+13	+800,0%
Inconnus	24	14	139	177	+24	
Type d'accident						
Entre con- ducteurs	241	1288	11217	12746	-50	-17,1%
Un seul usager	243	932	4959	6134	-33	-11,9%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR



Accidents corporels de la circulation en Région Wallonne

En 2007, près de 13.800 accidents corporels ont été enregistrés en Région Wallonne. Ces accidents ont fait 19.145 victimes, c'est-à-dire plus de 52 victimes par jour. Parmi elles, nous recensons une importante proportion de blessés légers (85,5%), des blessés graves (11,8%), mais également des tués (2,7%). En 2002, les Etats Généraux de la Sécurité Routière (EGSR) ont fixé comme objectifs principaux une réduction de 33% du nombre de décédés 30 jours pour 2006 et de 50% pour 2010 par rapport à la moyenne des années 1998, 1999 et 2000. Avec cette moyenne comme référence tout au long du rapport, nous verrons que la situation évolue lentement dans la bonne direction mais que d'importants efforts restent encore à produire si nous voulons atteindre les objectifs fixés. Avec une hausse de 1,2% du nombre de tués et une augmentation de respectivement 3,3% et 2,6% 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

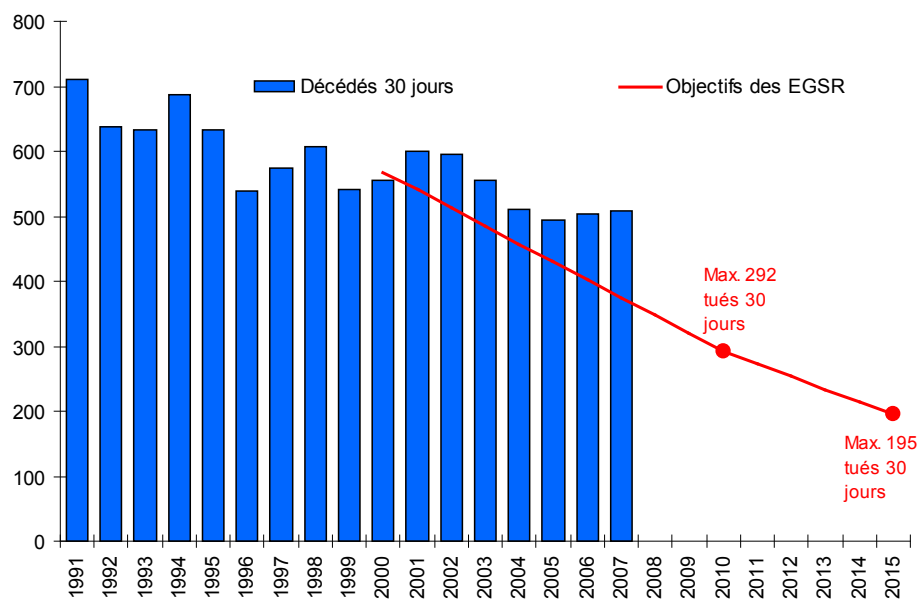
Depuis 1991, la Région Wallonne a enregistré une diminution de 28% des tués sur les routes et de 10,3% par rapport à la moyenne de 1998-2000. Une évolution à ce rythme ne sera pas suffisante pour atteindre l'objectif de -50% de tués sur les routes en 2010. Nous constatons, en outre, que les résultats wallons sont moins bons que ceux de la Flandre et que, depuis 2004, le nombre de tués sur les routes de Wallonie n'a baissé que de 2 unités. Tout aussi inquiétant est le fait que la gravité des accidents (nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents corporels enregistrés) n'a pas vraiment évolué entre 1991 et 2007.

Nous verrons aussi que le nombre de blessés légers a diminué de 30% entre 1991 et 2007, que le nombre de blessés graves a chuté de 65% et que le nombre d'accidents connaît une baisse lente mais continue depuis 1990, si l'on excepte une stagnation au cours de la dernière année.

1.1. Evolution des décédés 30 jours

De 1991 à 2007, le nombre de décédés 30 jours a diminué de 28% en Région Wallonne. L'évolution n'a pas été linéaire mais s'est caractérisée par des progrès modérés et des chutes importantes. On comptait 568 décédés 30 jours pour la moyenne 1998-2000, et on enregistre encore 509 tués en 2007 (une tendance légèrement à la baisse). Cette diminution de 10,3% nous laisse encore loin de l'objectif de maximum 292 tués fixé pour 2010 et même de la limite de maximum 380 qui avait été fixée pour 2006. Et ce d'autant plus qu'entre 2004 et 2007, la Région Wallonne n'a pratiquement plus enregistré de diminution.

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

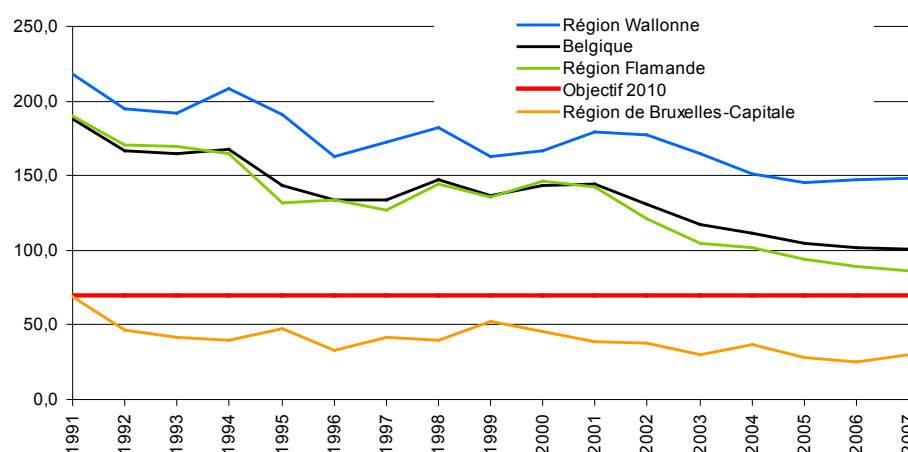
Année	Décédés 30 jours	Décédés 30 jours par million d'habitants	Décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus
1991	710	218	20,0
1992	637	194	17,5
1993	633	192	16,9
1994	688	208	18,0
1995	633	191	16,2
1996	538	162	13,8
1997	573	173	14,4
1998	607	182	14,8
1999	541	162	13,0
2000	555	166	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
2007	509	148	11,2
Moyenne 98-2000	568	170	13,6
Evolution*	-10,3%	-13,0%	-17,8%

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

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Pour 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 220 en Wallonie et de 190 en Flandre. 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 148 en Wallonie et de 86 en Flandre.

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%

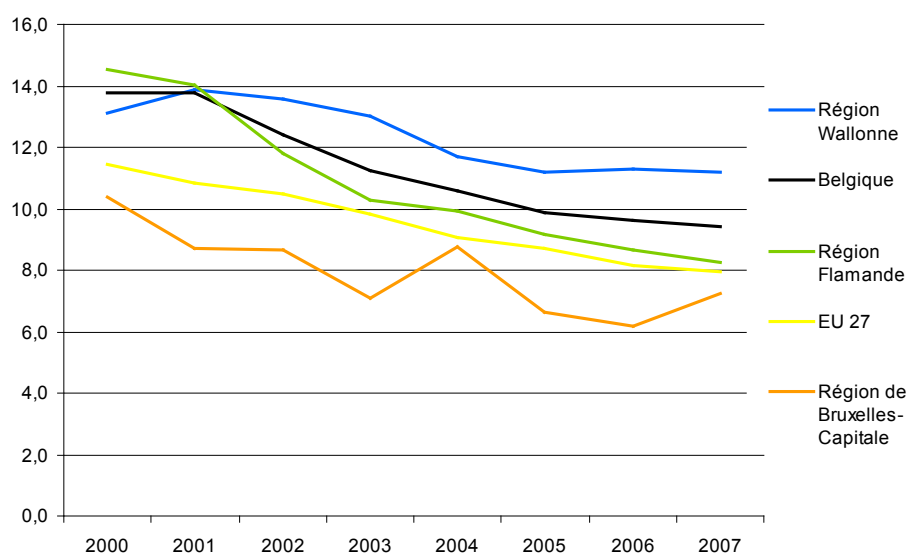
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

*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 nous restons largement au-dessus de la moyenne européenne. D'importants efforts restent donc encore à fournir et ce dans toutes les régions.

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 européenne (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

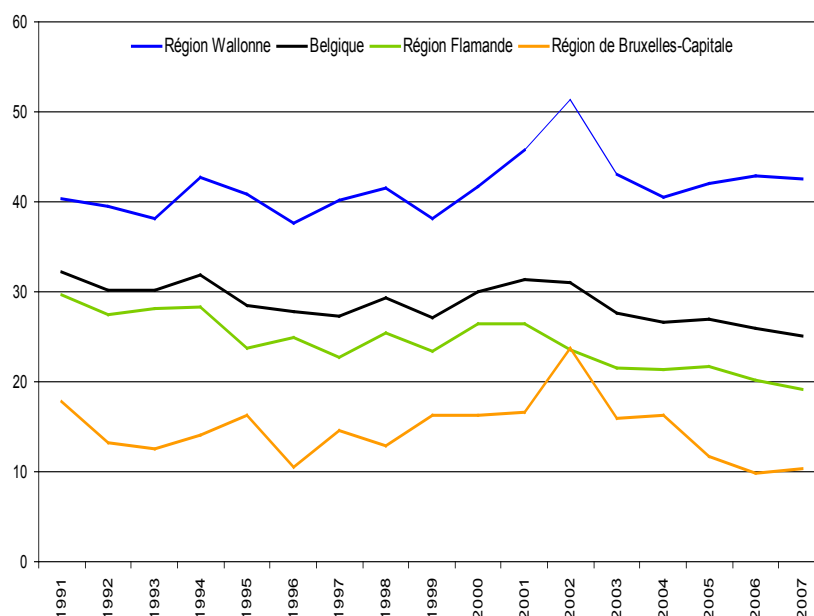
Note: le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus dans l'UE27 n'est pas encore connu et a donc été estimé

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 la base de cet indicateur, la Wallonie présente un résultat deux fois moins performant que la Flandre et quatre fois moins positif que la Région de Bruxelles-Capitale. Cette dernière différence est due en grande partie au caractère urbain de la Région bruxelloise. La Région Wallonne ne connaît pas d'évolution positive 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 (cf. 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)



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.

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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%

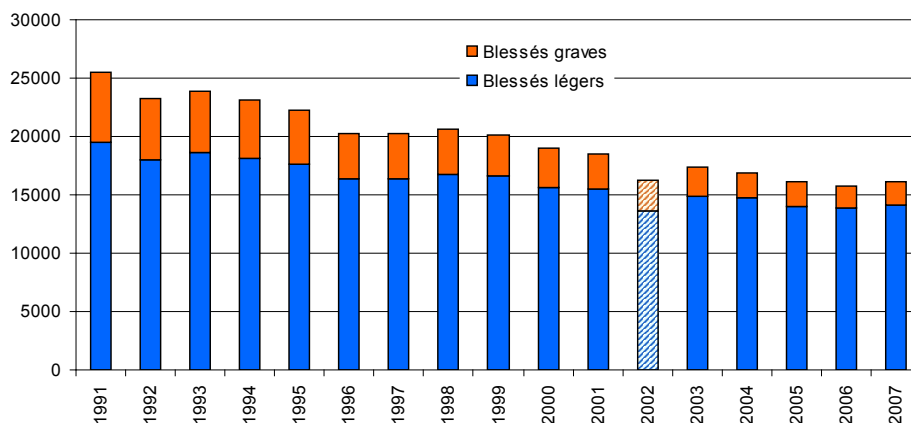
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

*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 enregistré en Région Wallonne était en baisse constante depuis 1991 mais a connu une nouvelle hausse en 2007. Ceci vaut également pour le nombre de blessés graves qui a fortement baissé (de plus de 65%) en 16 ans mais qui accuse une légère hausse en 2007.

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



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

Année	Blessés légers	Blessés graves	Blessés légers + blessés graves + tués	Blessés légers + blessés graves + tués
1991	19511	5958	6668	26179
1992	18010	5292	5929	23939
1993	18610	5268	5901	24511
1994	18181	4886	5574	23755
1995	17683	4573	5206	22889
1996	16418	3816	4354	20772
1997	16412	3851	4424	20836
1998	16805	3840	4447	21252
1999	16686	3478	4019	20705
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
2007	14174	1998	2507	16681
2007 (pondérés)	16379	2257	2766	19145
Moyenne 98-2000	16379	3545	4113	20492
Evolution*	--13,5	-43,6%	-39,0	-18,6%

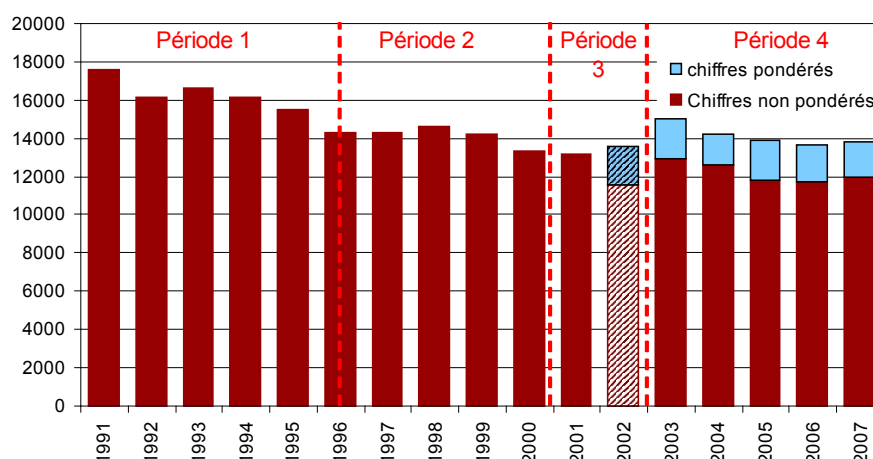
*Evolution entre la moyenne de référence 98-2000 et 2007

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 (période 1), suivie d'une stabilisation de la situation 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. Au cours de la 4^e période (de 2003 à 2006), nous constatons à nouveau une légère diminution jusqu'en 2006 compris. 2007 connaît une légère hausse sans toutefois être l'amorce d'une nouvelle augmentation puisque nous savons déjà que 2008 affiche une nouvelle baisse. La soudaine augmentation de 2002 à 2003 est due à la méthode de pondération appliquée depuis 2002.

Graphique 6 :
Evolution des accidents corporels
en Région Wallonne



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

Tableau 7 :
Evolution des accidents corporels
en Région Wallonne

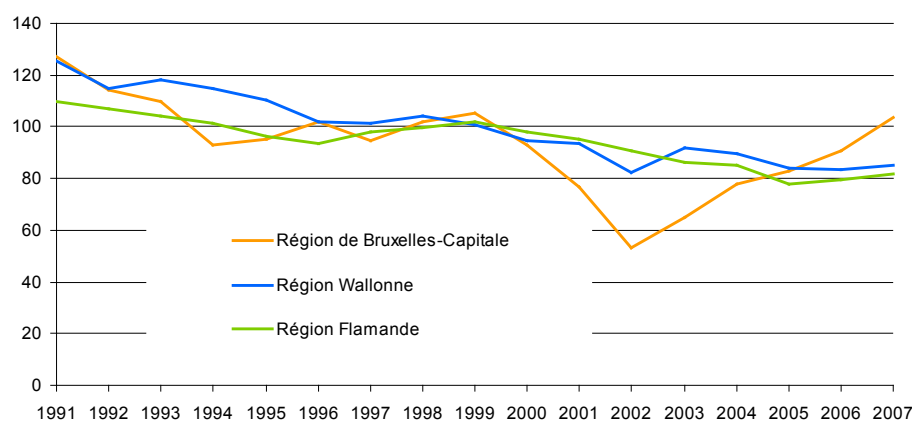
Année	Accidents	Accidents graves	Accidents mortels
1991	17613	5140	629
1992	16154	4695	584
1993	16607	4603	577
1994	16132	4318	640
1995	15495	4053	576
1996	14286	3465	483
1997	14278	3502	532
1998	14629	3504	533
1999	14185	3236	500
2000	13335	3119	510
2001	13140	2919	550
2002	11591	2527	543
2003	12896	2568	509
2004	12616	2205	482
2005	11795	2213	442
2006	11720	2054	462
2007	11982	2144	476
2007 (pondérés)	13791	2375	476
Moyenne 98-2000	14050	3286	514
Evolution*	-14,7%	-34,8%	-7,5%

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

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le graphique ci-après, qui présente les chiffres non pondérés (avec la moyenne de 1998, 1999 et 2000 comme base 100), montre que, depuis 1991, le nombre d'accidents en Région Wallonne connaît une diminution lente mais continue (sauf en 2002, année de la réforme des polices, et en 2007) et que, depuis 2001, il présente à peu près les mêmes tendances qu'en Région Flamande. Comparé à la moyenne de référence, le nombre d'accidents a baissé de 15% en Région Wallonne et de 18% en Région Flamande.

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



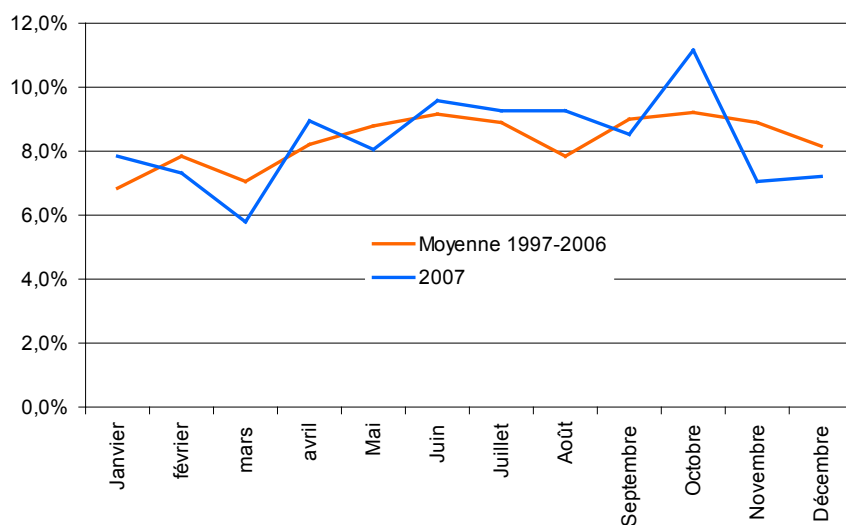
2. Accidents selon le moment

La Région Wallonne compte proportionnellement plus d'accidents le week-end que le reste de la Belgique. Les accidents les plus graves se produisent la nuit et le week-end. Les nuits de week-end, le principal groupe à risque est encore et toujours constitué de jeunes (moins de 34 ans) qui représentent 61% des conducteurs impliqués dans les accidents graves alors qu'ils ne représentent « que » 39% 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 Wallonie connaît assez peu d'accidents mortels en début d'année. A partir de mars, leur nombre augmente de manière continue jusqu'en juin. Pendant les vacances d'été, on remarque une importante différence entre les mois de juillet et août. Alors que juillet compte à peu près autant d'accidents mortels que juin, août est un mois relativement calme. Vient ensuite un nouveau pic en septembre et octobre qui diminue progressivement vers la fin de l'année. En 2007, le nombre d'accidents mortels est particulièrement élevé en août et en octobre et particulièrement bas en mars et en novembre.

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



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 Wallonne

Année	Jan	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin
1991	57	34	51	43	41	48
1992	45	37	44	41	49	43
1993	50	47	40	33	40	60
1994	55	42	49	46	38	56
1995	39	42	43	42	50	45
1996	38	32	38	42	34	47
1997	37	40	41	33	49	42
1998	34	37	37	45	55	51
1999	35	33	36	51	56	45
2000	37	37	38	39	39	48
2001	40	36	44	46	47	53
2002	29	56	33	45	46	49
2003	31	23	34	41	46	48
2004	46	38	35	41	48	39
2005	40	25	33	36	37	51
2006	25	42	33	34	30	32
2007	38	32	28	42	39	45
Moyenne 97-2006	35	37	36	41	45	46
Evolution*	+7%	-13%	-23%	+2%	-14%	-2%

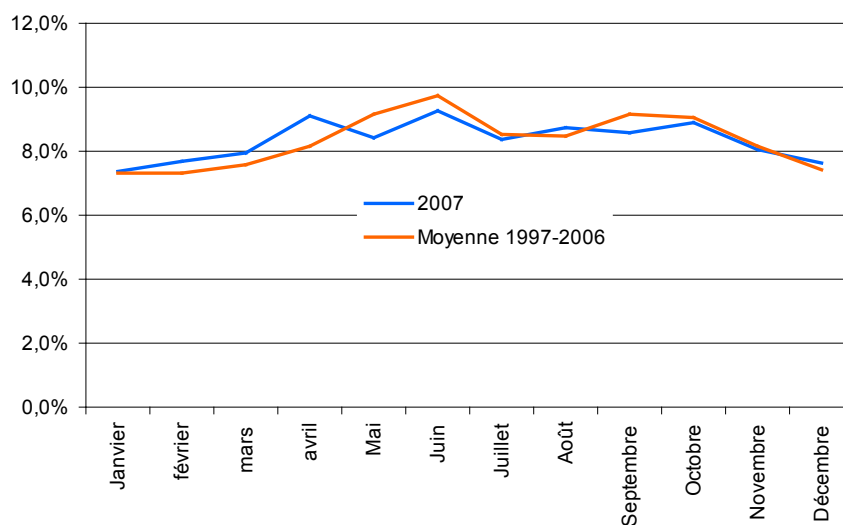
*Evolution entre la moyenne de 97-2006 et 2007

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. Nous constatons que l'année 2007 ne se différencie pas vraiment de la répartition moyenne. Il ressort de cette dernière 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 en avril et d'une diminution légèrement plus importante en mai et en septembre.

Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total
62	57	51	72	58	55	629
55	45	49	65	57	54	584
42	41	60	51	56	57	577
57	63	60	59	76	39	640
53	68	47	53	50	44	576
45	51	44	43	34	35	483
43	53	41	61	49	43	532
47	42	54	59	39	33	533
27	38	39	48	44	48	500
44	27	48	44	50	59	510
54	51	40	44	50	45	550
54	44	56	42	51	38	543
53	48	47	49	53	36	509
46	46	36	44	32	31	482
46	22	38	40	35	39	442
46	34	51	44	41	50	462
45	45	40	54	33	35	476
46	41	45	48	44	42	506
-2%	+11%	-11%	+14%	-26%	-17%	-6%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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



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 Wallonne (chiffres non
pondérés)

Année	Jan	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin
1991	1372	1068	1309	1458	1413	1651
1992	1069	1114	1267	1217	1469	1476
1993	1317	1102	1169	1310	1556	1595
1994	1278	1120	1244	1249	1428	1433
1995	1045	1121	1296	1156	1384	1400
1996	1043	960	1045	1133	1261	1369
1997	1083	850	1083	1079	1334	1327
1998	1110	1045	1134	1194	1451	1394
1999	1100	990	1124	1184	1358	1302
2000	1062	1014	1063	1126	1220	1246
2001	941	896	1059	965	1126	1219
2002	900	859	993	1016	1161	1160
2003	857	812	983	989	1148	1258
2004	900	802	945	1030	1189	1192
2005	894	806	807	978	1101	1157
2006	872	747	884	886	1041	1213
2007	898	847	971	1079	1026	1092
2007 (pondérés)	1025	978	1116	1242	1176	1252
Moyenne 97-2006	978	889	1011	1053	1217	1258
Evolution*	-8%	-5%	-4%	2%	-16%	-13%

*Evolution entre la moyenne 1997-2006 et 2007

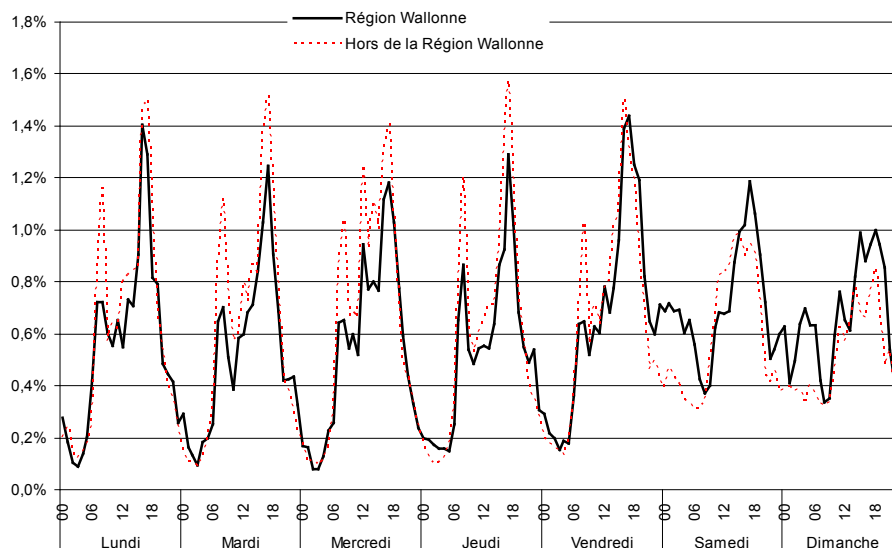
Juillet	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total
1559	1572	1635	1620	1587	1369	17613
1379	1414	1417	1534	1423	1375	16154
1472	1379	1493	1553	1302	1359	16607
1374	1350	1554	1512	1294	1296	16132
1369	1394	1349	1383	1344	1254	15495
1200	1270	1226	1383	1305	1091	14286
1222	1359	1167	1350	1295	1129	14278
1228	1328	1246	1317	1165	1017	14629
1056	975	1311	1393	1204	1188	14185
1142	1021	1161	1202	1061	1017	13335
1168	1085	1220	1244	1181	1036	13140
1091	1052	1104	1020	621	614	11591
1177	1192	1227	1170	1115	968	12896
1085	1153	1184	1079	999	1058	12616
1013	1060	1060	1094	894	931	11795
1121	982	1086	1100	915	873	11720
1019	1070	1012	1083	953	932	11982
1177	1235	1166	1247	1102	1075	13791
1137	1134	1181	1214	1069	993	13134
-10%	-6%	-14%	-11%	-11%	-6%	-9%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

2.2. Accidents selon le moment de la semaine

La répartition des accidents en Wallonie au cours de la semaine est sensiblement différente de celle du reste de la Belgique. Nous relevons ainsi des pics moins importants aux heures de pointe en semaine, mais des proportions d'accidents beaucoup plus conséquentes les nuits mais aussi les journées de week-end. 34,9% des accidents se produisent le week-end en Wallonie contre 28,4% en Flandre 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 Wallonne - 2007



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

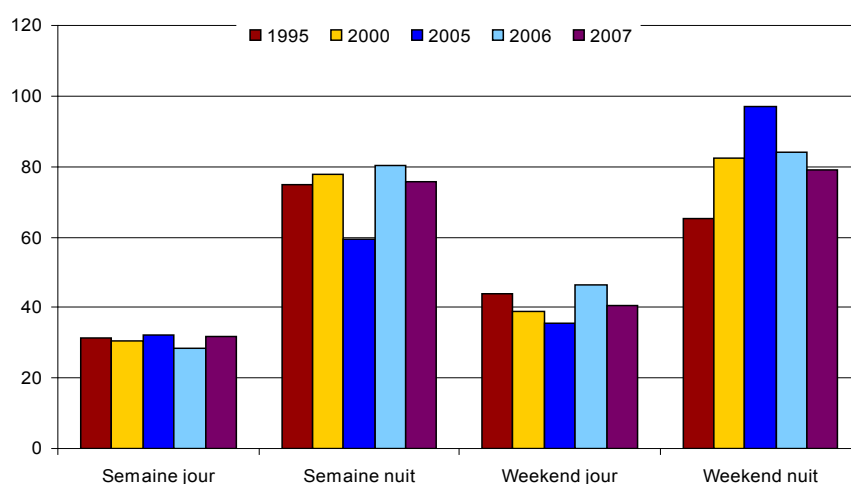
Tableau 11:
Accidents corporels et accidents
graves selon le jour et l'heure en
Région Wallonne - 2007

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	137	1626	93	27	234	15	19%	14%	16%
Mardi	146	1466	105	35	207	21	24%	14%	20%
Mercredi	116	1603	78	22	213	11	18%	13%	14%
Jeudi	141	1502	116	31	238	21	22%	16%	18%
Vendredi	170	1838	181	39	286	39	23%	16%	21%
Samedi	557	1612	157	140	296	37	25%	18%	23%
Dimanche	483	1562	101	116	330	19	24%	21%	19%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Si l'on examine l'évolution de la gravité des accidents selon la période de la semaine, on constate que le nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents enregistrés n'a pas vraiment diminué depuis 1995 (contrairement à la Région Wallonne). Concernant les nuits de week-end, il apparaît même que cet indicateur a augmenté mais, comparé à 2005, nous constatons une amélioration de 20 tués par 1000 accidents pour cette catégorie. Pour chacune des années (à l'exception de 1995), la gravité des accidents est plus importante le week-end que la semaine et la nuit que le jour. Les accidents se produisant les nuits de week-end sont ainsi 2,5 fois plus graves que les accidents se produisant les jours de semaine.

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



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

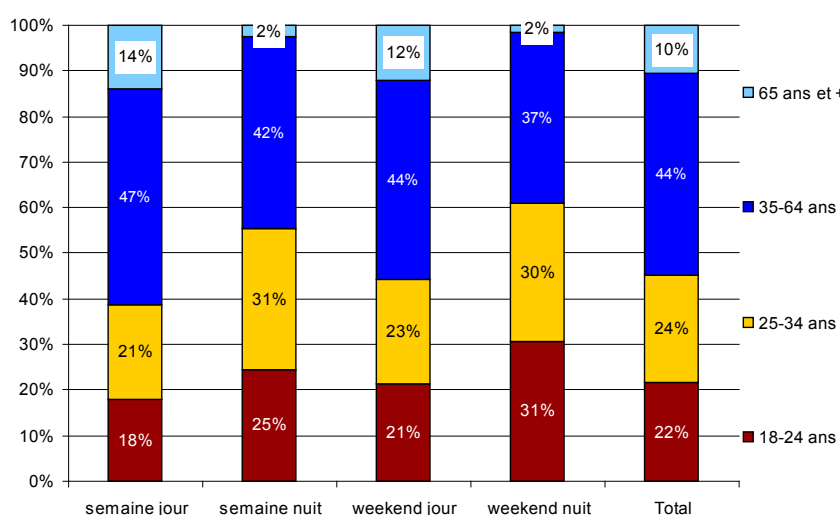
Tableau 12:
Accidents selon la période de la
semaine en Région Wallonne -
2007

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	221	1126	997	8035	6958	27,5	31,8
Nuit de semaine	64	171	154	966	845	66,3	75,7
Jour de week-end	112	610	537	3174	2760	35,3	40,6
Nuit de week-end	112	349	310	1616	1419	69,3	78,9

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

22% 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 31% pour les moins de 24 ans et 61% pour les moins de 34 ans. A noter également la très faible proportion des plus de 64 ans dans les accidents qui ont lieu la nuit (en journée, cette proportion relative dans les accidents est de 6 à 7 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 provoquent plus d'accidents la nuit, il faudrait tenir compte du nombre de kilomètres parcourus par les jeunes selon le moment.

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
Wallonne en 2007



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR



3. Accidents selon le lieu

La faible régression du nombre de tués sur les routes entre la moyenne de référence 1998-1999-2000 et 2007 est redevable, par ordre d'importance, au Luxembourg, au Brabant wallon, à Liège et à Namur. Le Hainaut affiche une hausse de 11%. Sur les autoroutes wallonnes mais également en dehors de celles-ci, en ou hors agglomération, la gravité des accidents est systématiquement plus importante en Wallonie qu'en Flandre et n'a pratiquement plus évolué entre 1991 et 2007.

La Wallonie se caractérise aussi par le fait que trois quarts des accidents qui ont lieu sur son territoire se produisent en section courante et que ces accidents sont responsables de 85% de l'ensemble des tués sur les routes wallonnes.

3.1. Accidents selon la province

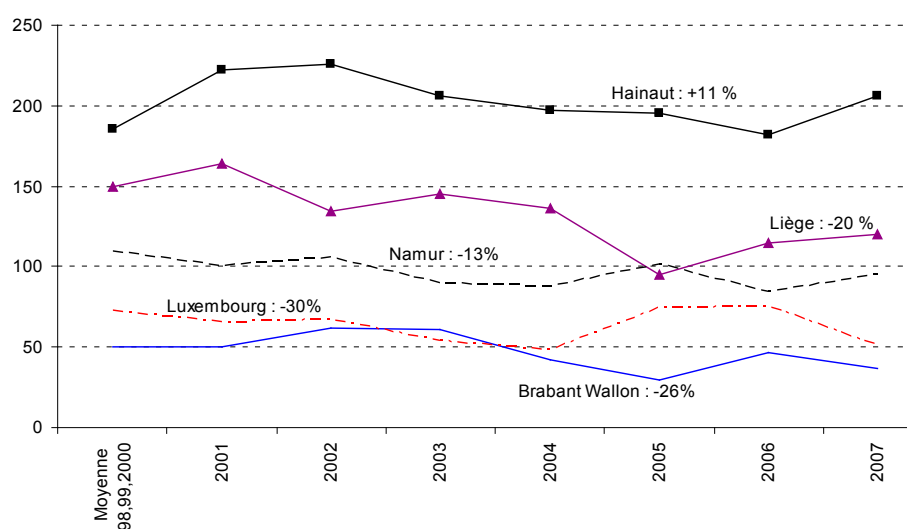
Le Graphique 13 nous montre l'évolution dans les différentes provinces wallonnes. Nous constatons que ces provinces ne contribuent pas de manière égale à la somme du nombre de tués sur les routes de Wallonie. Avec 202 morts, la province de Hainaut est, de loin, celle qui paie le plus lourd tribut à l'insécurité routière. Après avoir connu une baisse constante pendant quatre années de suite, cette province a connu une nouvelle hausse importante en 2007 et dépasse à nouveau la moyenne de référence (cf. chiffres entre parenthèses dans le tableau 12). Liège qui se trouve en deuxième place ne compte « plus que » 120 tués. Seules deux provinces wallonnes, à savoir le Brabant wallon et le Luxembourg, connaissent une progression par rapport à 2006. Toutefois, pour ces deux provinces, de nouvelles améliorations ne seront pas faciles à engranger puisqu'elles n'enregistrent déjà qu'un nombre restreint de tués en nombres absolus. Par rapport à la moyenne de référence 98-2000, les provinces wallonnes affichent un progrès sauf donc pour ce qui concerne le Hainaut.

Tableau 13:
Evolution des décédés 30 jours
selon la province en Région
Wallonne (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%)
2007	37 (-26,2%)	206 (+11,0%)	120 (-20,0%)	51 (-30,1%)	95 (-13,1%)
Moyenne 98-2000	50	185	150	73	109

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Graphique 13 :
Evolution des décédés 30 jours
par province wallonne

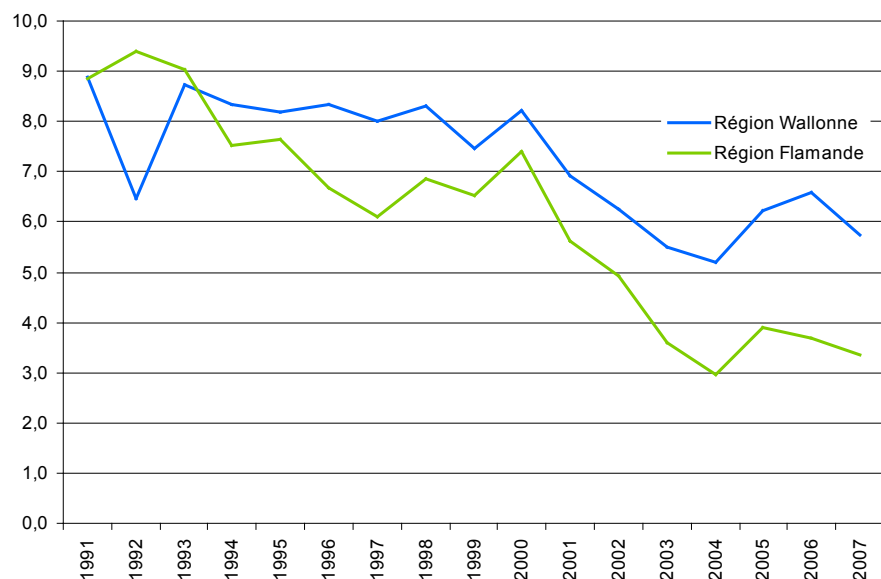


Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

3.2. Accidents sur autoroute

Si le nombre de décédés 30 jours sur autoroute est proportionnellement plus important en Région Wallonne qu'en Flandre, ce n'est pas parce qu'il s'y produit proportionnellement plus d'accidents (cf. Graphique 16) mais bien parce que les accidents y sont plus graves. En 2007, la Wallonie comptait 55 décédés 30 jours par 1000 accidents corporels contre « seulement » 31 en Flandre. A noter également que 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.

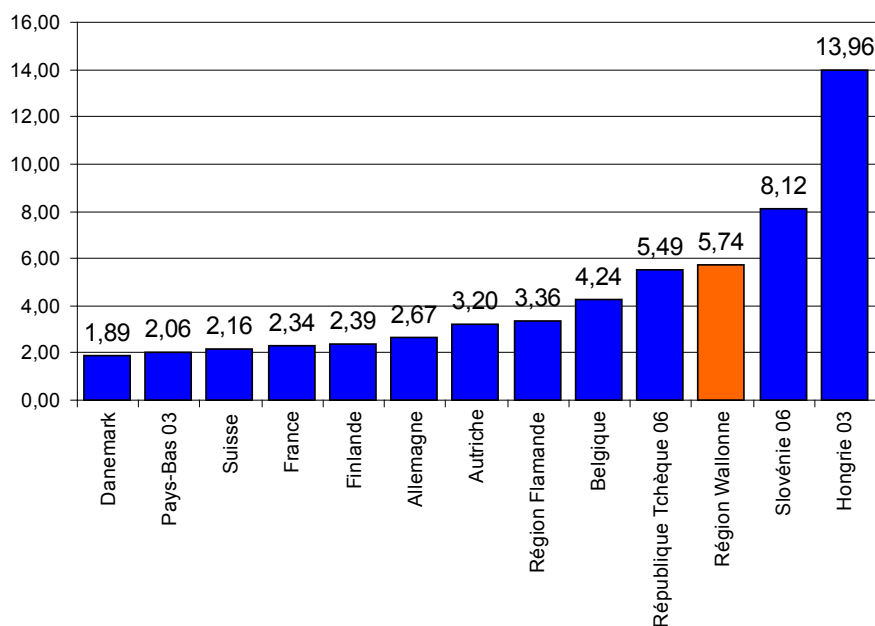
Graphique 14 :
Evolution des décédés 30 jours
sur autoroute par milliard de
véhicules-kilomètres dans les
Régions wallonne et flamande



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. Nous constatons que la Région Wallonne n'occupe pas une place de choix dans ce classement puisqu'elle se situe au bas de la liste entre la Tchéquie et la Slovaquie. Le score de la Région Flamande est, certes, inférieur de 40% à celui de la Région Wallonne mais reste important comparé aux performances de nos pays voisins alors que les limitations de vitesse en France et en Allemagne sont tout de même plus élevées. Non seulement la Région Wallonne mais la Belgique en général ont donc un large retard à rattraper et une vaste marge de progression en la matière.

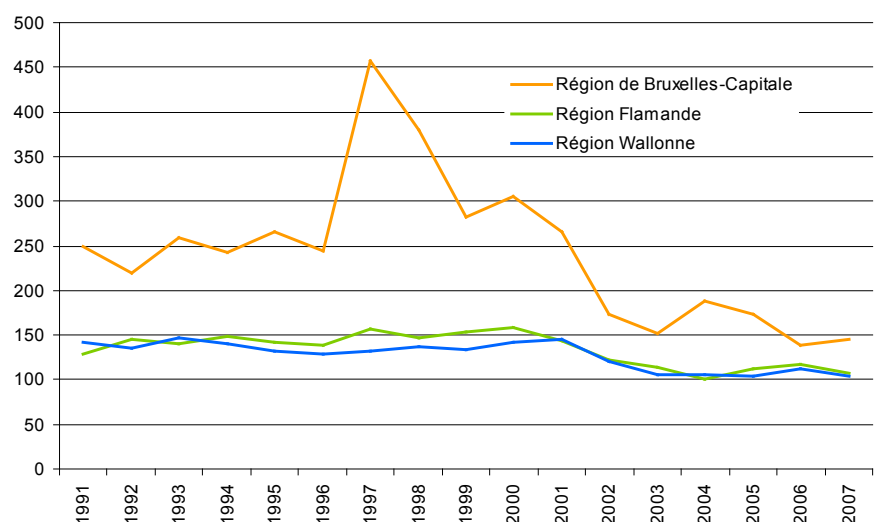
Graphique 15 :
Evolution des décédés 30 jours
sur autoroute par milliard de
véhicules-kilomètres en 2007 –
Comparaison internationale



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

Depuis 1991, 1300 accidents corporels en moyenne surviennent chaque année sur les autoroutes wallonnes. Ceci signifie que 10% des accidents de la Région se produisent 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 plus important à Bruxelles⁵ 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 pratiquement identique en Wallonie et en Flandre 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

5. La Région de Bruxelles-Capitale ne compte que 12 kilomètres d'autoroute (une partie du ring de Bruxelles).

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
1992	1128	135	54	6,5
1993	1280	147	76	8,7
1994	1261	140	75	8,4
1995	1213	132	75	8,2
1996	1227	128	80	8,4
1997	1270	132	77	8,0
1998	1394	136	85	8,3
1999	1447	133	81	7,5
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
2007	1361	104	75	5,7
2007 (pondérés)	1368	105	75	5,7
Moyenne 98-2000	1462	137	85	8,0
Evolution*	-6,9%	-24,2%	-11,8%	-28,2%

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

3.3. Accidents en et hors agglomération⁶

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 plus graves en Wallonie qu'en Flandre. De même, les accidents en agglomération sont trois fois plus graves en Wallonie qu'en Flandre ou à Bruxelles. 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 qu'en Wallonie. Et une limitation de vitesse moins élevée implique un risque moins important d'accident mortel (voir infra). 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 vitesse⁷. En effet, pour chacune de ces zones – zone 30 à zone +90 – le score de la

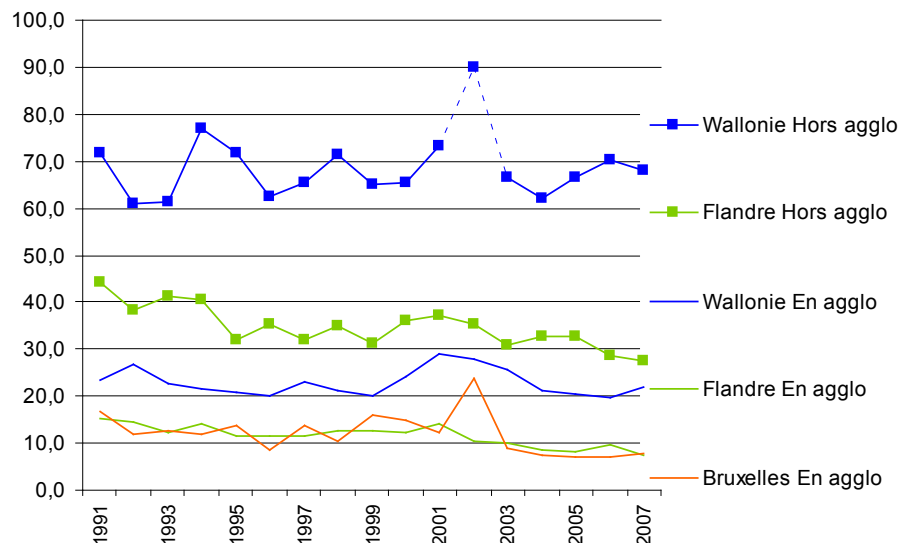
6. Accidents en et hors agglomération, à l'exception des accidents qui ont lieu sur autoroute.

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

Zone 30 : limitation de vitesse ≤ 30 km/h

Région Wallonne 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
Wallonne

Année	Accidents en agglomération	Décédés 30 jours en agglomération	Gravité des accidents en agglomération
1991	11127	259	23,3
1992	9722	261	26,8
1993	9900	224	22,6
1994	9593	207	21,6
1995	9162	191	20,8
1996	8424	168	19,9
1997	8349	192	23,0
1998	8441	180	21,3
1999	8175	163	19,9
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
2007	6708	146	21,8
2007 (pondérés)	7976	146	18,3
Moyenne 98-2000	7998	174	21,7
Evolution*	-16,1%	-15,1%	-6,5%

*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
Wallonne

Année	Accidents hors agglomération	Décédés 30 jours hors agglomération	Gravité des accidents hors agglomération
1991	5266	378	71,8
1992	5284	322	60,9
1993	5413	333	61,5
1994	5272	406	77,0
1995	5117	367	71,7
1996	4635	290	62,6
1997	4659	304	65,3
1998	4793	342	71,4
1999	4563	297	65,1
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
2007	3887	265	68,2
2007 (pondérés)	4422	265	59,9
Moyenne 98-2000	4589	309	67,3
Evolution*	-15,3%	-14,2	+1,2%

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%

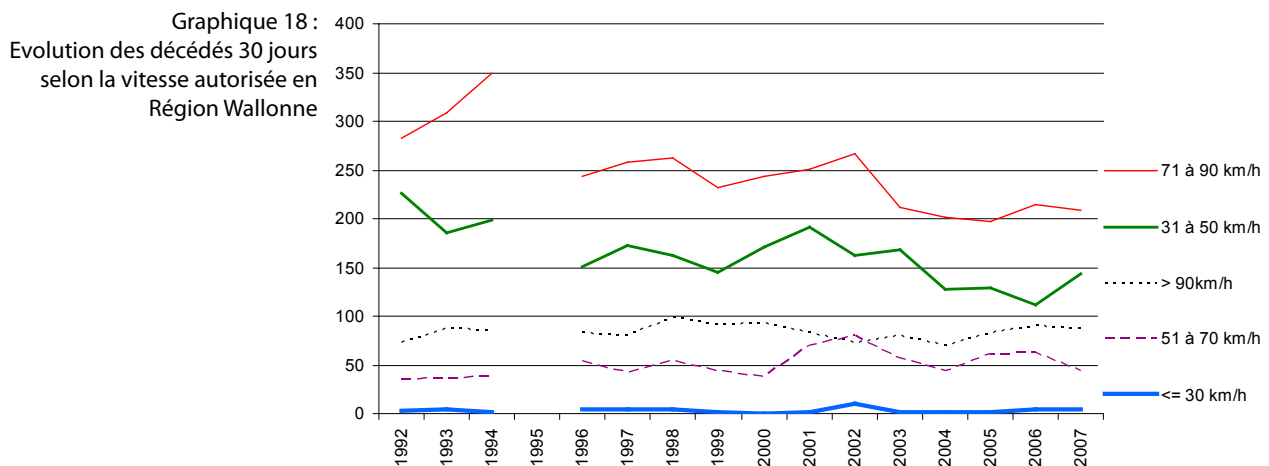
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

3.4. Accidents selon la vitesse autorisée

La plupart des tués sur les routes de Wallonie sont recensés sur des voies où la vitesse est limitée entre 71 et 90 km/h (principalement des zones 90). Chaque année, celles-ci coûtent la vie à 200 personnes. A noter toutefois que le nombre de morts sur ces routes a diminué de 15,4% entre la moyenne de 1998, 1999, 2000 et 2007. Environ 140 décès sont recensés dans les zones 50 (de 31 à 50 km/h). Sur ces routes, nous constatons certes une diminution entre la moyenne de référence et 2007 (30,3%), mais aussi une hausse importante entre 2006 et 2007. Sur les autoroutes et routes assimilées (vitesse maximale supérieure à 90 km/h) et dans les zones 70 (de 51 à 70 km/h), les valeurs ont légèrement augmenté par rapport à 1992 et n'ont que légèrement diminué par rapport à la moyenne de référence. Enfin, dans les zones à faible vitesse (30 km/h ou moins), le nombre de morts est minime.

Comparé à la Région Flamande, nous constatons une certaine uniformité entre les différentes zones 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 zones de vitesse varient entre -70% et +40% (zones 30 non comprises).



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 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
1993	4	185	36	308	87
1994	1	198	37	350	86
1995	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
1996	4	151	53	243	83
1997	4	172	42	258	80
1998	4	162	54	263	98
1999	2	145	44	232	91
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
2007	4	143	43	208	87
Moyenne 98-2000	2	159	45	246	94
Evolution*	100,0%	-10,3%	-5,1%	-15,4%	-7,4%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

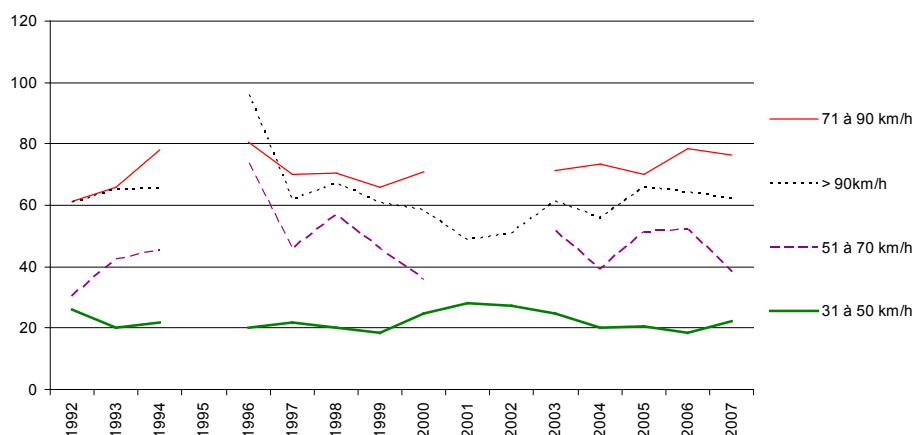
Note: les années 1991 et 1995 ne sont pas affichées car des problèmes d'encodage ne nous ont pas permis de calculer correctement la vitesse autorisée.

Le nombre de tués dans une zone de vitesse déterminée est fonction de deux facteurs importants, à savoir, d'une part, le nombre d'accidents dans cette zone de vitesse et, d'autre part, la gravité de ces accidents. A son tour, le nombre d'accidents (premier facteur) au sein d'une zone 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 et à 90 km/h et dans la baisse limitée du nombre de tués sur les routes à 70 et à +90 km/h.

Le Graphique 19 nous donne un aperçu de la gravité des accidents. Nous constatons que cette gravité n'évolue vraiment que pour un des régimes de vitesse, à savoir une baisse de 17% dans les zones 70. Dans les zones limitée à 90 km/h (où la vitesse maximale se situe entre 71 km/h et 90 km/h), la gravité est légèrement à la hausse, tant par rapport à 1991 que comparé à la moyenne de référence 98-2000. Il s'avère, par ailleurs, que la gravité des accidents augmente proportionnellement à la vitesse pratiquée. Cette thèse ne vaut toutefois pas pour les zones où la vitesse est limitée à 90 km/h et à plus de 90 km/h puisque les premières s'avèrent être plus dangereuses que les secondes. Ceci pourrait notamment s'expliquer par la présence de carrefours et par l'infrastructure des zones 90, moins adaptée à des vitesses élevées.

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



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 Wallonne
(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	68	26	30	61	61
1993	91	20	43	66	65
1994	22	22	45	78	65
1995	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
1996	70	20	74	80	96
1997	56	22	46	70	62
1998	85	20	57	70	67
1999	28	19	46	66	61
2000	0	25	36	71	58
2001	23	28	N.D.	75	48
2002	N.D.	27	N.D.	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
2007	16	22	38	76	62
2007 (pondérés)	14	19	33	67	62
Moyenne 98-2000	36	21	46	69	62
Evolution*	-54,6%	+5,9%	-16,9%	+10,8%	0,0%

* 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.

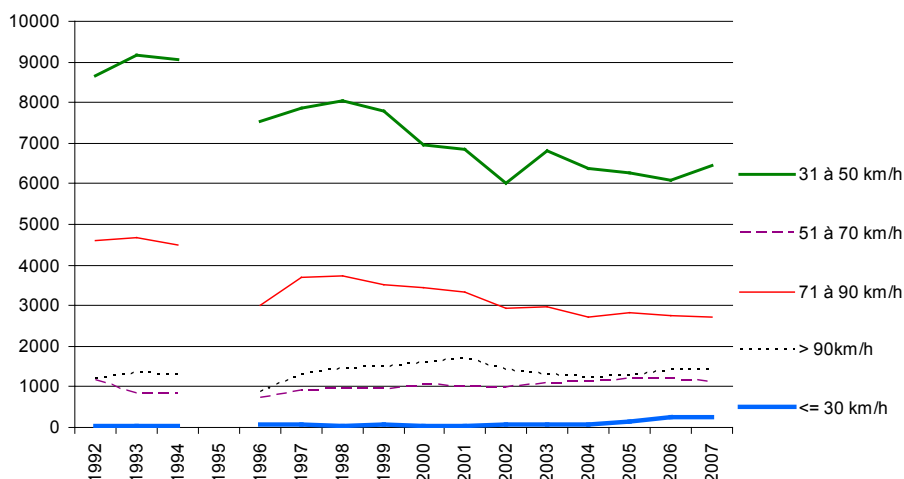
Dans ce paragraphe, nous en revenons à la relation entre le nombre de décédés dans un régime de vitesse et le nombre et/ou la gravité des accidents⁸.

Etant donné que la gravité des accidents a légèrement augmenté dans les zones 50 km/h et 90 km/h par rapport à la moyenne de référence, la baisse du nombre de décédés 30 jours ne peut être imputable qu'à une diminution du nombre d'accidents, ce qui est effectivement le cas pour ces zones (voir tableau ci-après).

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

Sur les routes à 70 km/h, le nombre d'accidents augmente de 14% mais leur gravité diminue de 17%. La combinaison de ces deux facteurs explique que le nombre de tués dans cette zone soit resté quasi constant. Dans les zones à plus de 90 km/h, la gravité des accidents reste inchangée mais leur nombre baisse de 7%, ce qui entraîne également une baisse de 7% du nombre de tués. Enfin, dans les zones 30, nous constatons une nette augmentation du nombre d'accidents depuis 2001, ce qui n'est pas étonnant vu la croissance du nombre de zones 30 et leur instauration aux abords d'écoles.

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



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 Wallonne (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	44	8675	1165	4599	1204
1993	44	9151	847	4678	1334
1994	46	9062	816	4476	1315
1995	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
1996	57	7538	716	3024	865
1997	72	7880	915	3688	1294
1998	47	8056	953	3741	1457
1999	72	7798	958	3526	1493
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
2007	248	6444	1131	2720	1403
2007 (pondérés)	287	7655	1316	3085	1413
Moyenne 98-2000	56	7601	991	3564	1516
Evolution*	+340,2%	-15,2%	+14,2%	-23,7%	-7,4%

* 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.

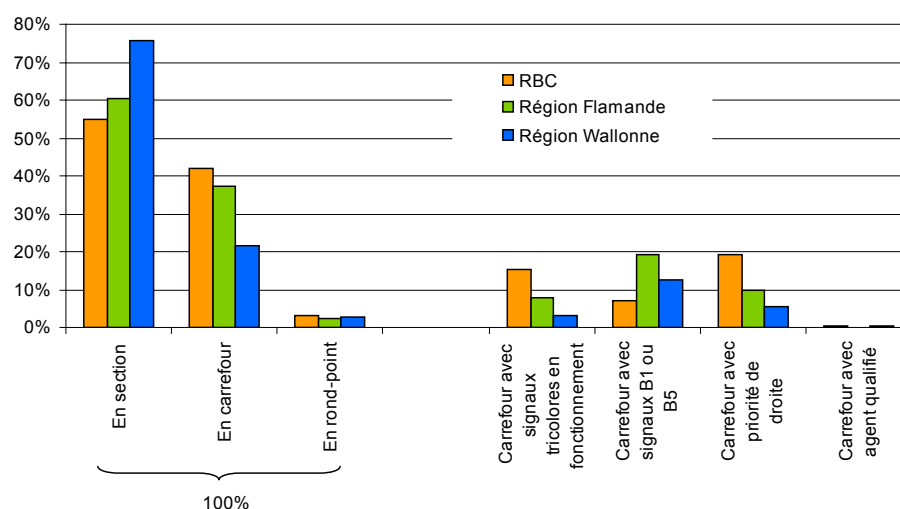
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

3.5. Accidents en section courante et en croisement

En Wallonie, la plupart des accidents ne se produisent pas à un croisement mais en section courante (75%). Ce pourcentage élevé est typique pour la Région Wallonne puisque, en Flandre et à Bruxelles, respectivement 60% et 50% seulement des accidents ont lieu à ces endroits. Les accidents qui se produisent à un carrefour (sur ou à l'approche du carrefour) représentent 22% des accidents en Wallonie. Le reste a lieu sur un rond-point. A noter que plus de 85% des tués sur les routes sont victimes d'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 - 2007



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

Type de croisement	Accidents (chiffres pondérés)	Accidents (%)	Décédés 30 jours	Décédés 30 jours (%)
En section	10371	75,2%	446	87,6%
En carrefour	3053	22,1%	59	11,6%
avec signaux tricolores en fonctionnement	442	3,2%	12	2,4%
avec signaux B1 (céder le passage) ou B5 (stop)	1780	12,9%	33	6,5%
à priorité de droite	801	5,8%	14	2,8%
avec agent qualifié	30	0,2%	0	0,0%
En rond-point	366	2,7%	4	0,8%
Total	13791	100%	509	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



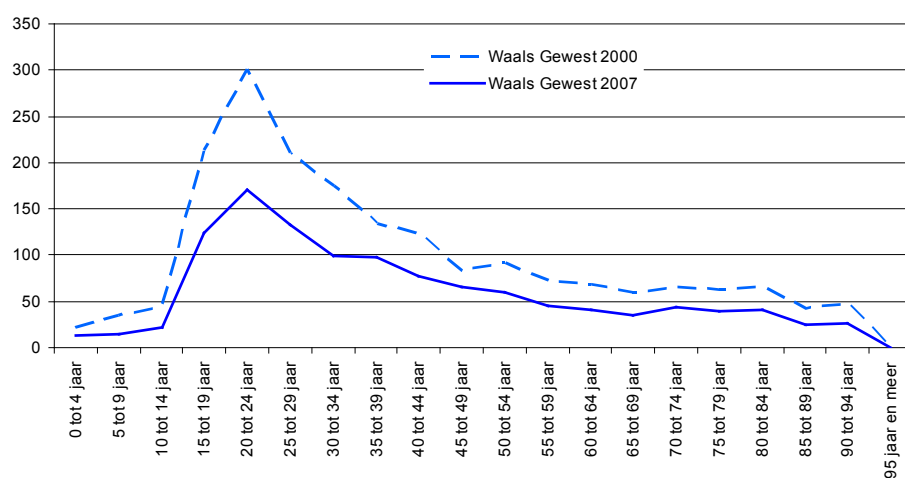
4. Victimes d'accidents

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 victimes parmi les occupants de voiture est assez importante en Wallonie mais décroît entre 2000 et 2007, à l'inverse de la proportion de victimes parmi les motocyclistes.

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 Wallonne montre un pic important pour la classe d'âge entre 15 et 29 ans. Ce taux redescend progressivement au fil de l'âge. 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
Wallonne



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

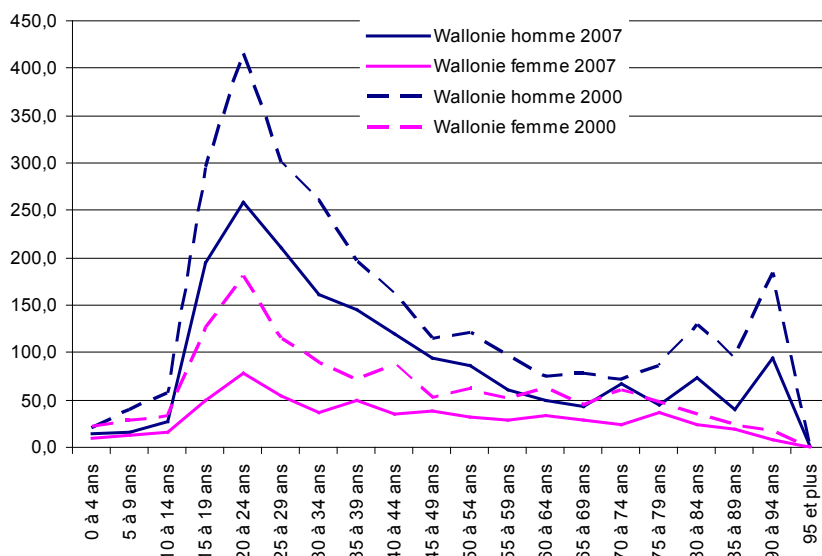
Tableau 24:
Décédés 30 jours et blessés
graves selon le sexe et la classe
d'âge en Région Wallonne - 2007

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	15	10	26	14,9	10,3	13,2
De 5 à 9 ans	17	13	30	16,2	13,0	14,6
De 10 à 14 ans	29	17	46	27,0	16,6	21,9
De 15 à 19 ans	223	54	278	194,0	48,9	123,4
De 20 à 24 ans	276	81	358	259,0	78,3	170,4
De 25 à 29 ans	219	55	275	210,7	53,8	133,4
De 30 à 34 ans	180	40	221	161,2	36,1	99,4
De 35 à 39 ans	175	60	235	144,5	49,8	97,3
De 40 à 44 ans	154	44	199	120,0	34,3	77,6
De 45 à 49 ans	119	48	168	93,6	37,5	65,9
De 50 à 54 ans	102	39	142	86,2	32,3	59,4
De 55 à 59 ans	69	34	104	61,0	29,4	45,4
De 60 à 64 ans	41	29	70	49,9	32,9	41,1
De 65 à 69 ans	29	22	51	43,7	28,6	35,6
De 70 à 74 ans	41	19	60	67,6	24,3	43,3
De 75 à 79 ans	23	28	51	44,9	36,2	39,7
De 80 à 84 ans	24	15	39	73,0	24,1	41,0
De 85 à 89 ans	5	6	11	40,4	19,2	25,2
De 90 à 94 ans	3	1	4	94,7	8,5	26,7
95 ans et plus	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 15-34 ans.

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



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

4.2. Victimes par type d'usager

Le tableau des victimes par type d'usager 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'usager en Région Wallonne -
2000 et 2007 (chiffres pondérés)

Type d'usager	Blessés légers			Blessés graves			Décédés 30 jours	
	2000	2007	2007 (pondéré)	2000	2007	2007 (pondéré)	2000	2007
Piétons	938	1009	1203	232	184	219	49	49
Cyclistes	496	446	523	131	81	95	12	10
Cyclomoteurs	1510	1106	1316	297	155	184	28	20
Motocyclettes	720	878	1026	315	268	313	43	76
Voitures	11111	9585	11010	2154	1145	1270	393	281
Camionnettes	526	502	561	117	70	75	19	21
Bus et auto-cars	70	151	176	4	3	3	0	0
Camions	153	170	183	42	36	38	7	13
Autre	96	208	242	24	43	46	4	15
Inconnu	26	119	139	2	13	14		24
Total	15646	14174	16379	3318	1998	2257	555	509

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

Type d'usager	Blessés légers		Blessés graves		Décédés 30 jours	
	2000	2007 (non pondéré)	2000	2007 (non pondéré)	2000	2007
Piétons	6,0%	7,1%	7,0%	9,2%	8,8%	9,6%
Cyclistes	3,2%	3,1%	3,9%	4,1%	2,2%	2,0%
Cyclomoteurs	9,7%	7,8%	9,0%	7,8%	5,0%	3,9%
Motocyclettes	4,6%	6,2%	9,5%	13,4%	7,7%	14,9%
Voitures	71,0%	67,6%	64,9%	57,3%	70,8%	55,2%
Camionnettes	3,4%	3,5%	3,5%	3,5%	3,4%	4,1%
Bus et autocars	0,4%	1,1%	0,1%	0,2%	0,0%	0,0%
Camions	1,0%	1,2%	1,3%	1,8%	1,3%	2,6%
Autre	0,6%	1,5%	0,7%	2,2%	0,7%	2,9%
Inconnu	0,2%	0,8%	0,1%	0,7%	0,0%	4,7%
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'usager et l'âge

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

Deuxièmement, nous constatons une évolution plus positive chez les jeunes que chez les personnes âgées. Ceci nous permet d'envisager l'avenir de façon optimiste. Nous espérons, en effet, que cette tendance à la baisse chez les jeunes laisse présager un

comportement routier plus prudent chez cette classe d'âge. Les facteurs susceptibles d'expliquer cette différence entre les générations sont les campagnes de sensibilisation axées sur les jeunes et un changement d'attitude chez ces derniers à l'égard de la sécurité routière. Par ailleurs, les habitudes des jeunes dans la circulation sont plus faciles à modifier que celles des personnes âgées.

Troisièmement, 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 parmi les occupants de voiture, les cyclomotoristes et les cyclistes. Par contre, parmi les usagers qui évoluent moins bien, on retrouve souvent les motocyclistes, les chauffeurs de poids lourd et les piétons. 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 diminue parmi les 18-24 ans mais est en nette augmentation chez les motocyclistes plus âgés.

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%[	Moto (+83%)				Moto (+86%)	
[+80%,+90%[						
[+70%,+80%[				Moto (+76%)		
[+60%,+70%[						
[+50%,+60%[						
[+40%,+50%[						
[+30%,+40%[						
[+20%,+30%[				Camion (+25%)		Moto (+22%) Camion (+10%)
[+10%,+20%[						
[0%,+10%[		Camion (+9%)	Piéton (+3%)	Vélo (+9%)	Piéton (+2%)	
Moyenne 1998-1999-2000						
[-10%,0%[		Piéton (-5%)	Camion (-7%)	Piéton (-3%) Cyclo (-9%)		Piéton (-8%)
[-20%, -10%[		Moto (-17%)	Moto (-19%)	Voiture (-17%)	Vélo (-16%) Voiture (-18%)	
[-30%, -20%[	Piéton (-23%) Voiture (-26%)	Voiture (-21%)	Voiture (-27%) Cyclo (-3%)		Cyclo (-29%)	Voiture (-21%) Vélo (-23%)
[-40%, -30%[		Cyclo (-38%) Vélo (-35%)	Vélo (-33%)			Cyclo (-33%)
[-50%, -40%[	Cyclo (-41%) Vélo (-41%)					
[-60%, -50%[						
[-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 Wallonne
(chiffres pondérés) - 2007

Classes d'âge	Piétons	Cyclistes	Cyclomotor- istes A	Cyclomotor- istes B	Motocyclistes <400cc	Motocyclistes ≥400cc
De 0 à 4 ans	56	1	0	0	0	1
De 5 à 9 ans	106	25	1	0	0	0
De 10 à 14 ans	130	105	10	5	4	9
De 15 à 19 ans	162	98	394	302	36	43
De 20 à 24 ans	100	35	161	72	37	109
De 25 à 29 ans	73	25	81	37	20	151
De 30 à 34 ans	81	29	65	33	33	136
De 35 à 39 ans	89	45	53	20	14	174
De 40 à 44 ans	82	45	51	35	26	197
De 45 à 49 ans	77	40	36	46	18	183
De 50 à 54 ans	84	34	20	28	9	116
De 55 à 59 ans	61	55	14	20	6	42
De 60 à 64 ans	62	40	3	7	3	24
De 65 à 69 ans	64	22	5	4	1	4
De 70 à 74 ans	74	13	1	2	1	2
De 75 à 79 ans	86	10	3	2	0	1
De 80 à 84 ans	52	2	2	4	0	0
De 85 à 89 ans	18	2	0	0	0	0
De 90 à 94 ans	9	0	0	0	1	0
95 ans et plus	0	0	0	0	0	0
Inconnu	7	1	0	3	0	13
Total	1471	628	900	620	209	1206

Auto- motobus	Passagers de voiture	Camion- nettes	Camions	Autre	Inconnu	Total
0	237	3	0	6	3	307
0	255	6	0	10	5	408
3	262	4	0	46	3	583
445	734	38	5	85	46	2386
1624	666	90	24	56	29	3003
1211	302	86	31	31	18	2065
1016	207	82	34	25	16	1756
928	186	78	34	36	4	1660
792	160	84	32	23	10	1535
648	154	65	25	43	8	1343
535	143	37	17	35	9	1066
397	123	36	10	19	2	785
254	88	11	5	10	1	507
176	81	13	6	6	2	384
188	89	7	5	10	4	397
136	61	1	2	13	0	316
107	51	1	0	4	1	223
32	20	0	0	5	2	78
3	3	0	0	3	0	20
0	1	0	0	0	0	1
0	180	15	5	0	12	321
0	4001	657	234	0	177	19145

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR



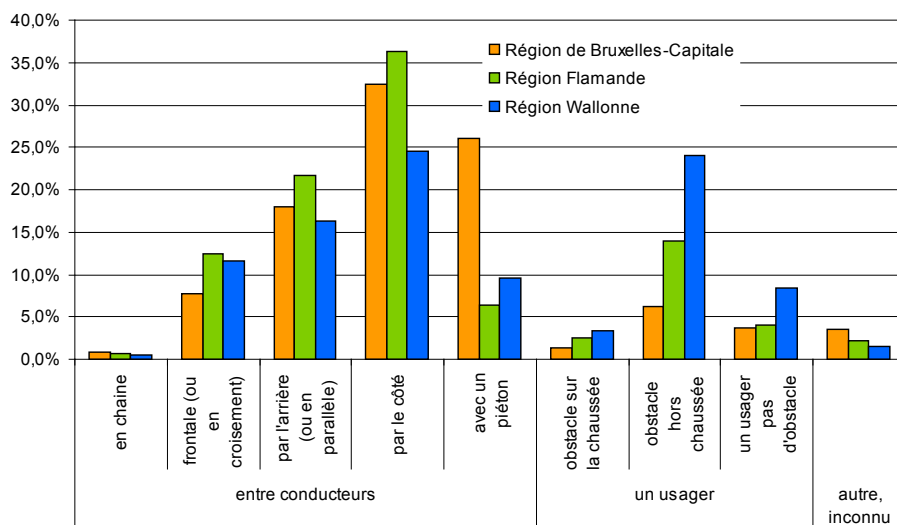
5. Caractéristiques des accidents

Même si 60% des accidents concernent une collision entre plusieurs usagers, les accidents impliquant un seul usager 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. A noter également que, contrairement à la Flandre, les accidents impliquant un camion ne causent pas plus de décès que les accidents impliquant une voiture.

5.1. Types d'accidents

En Flandre, trois accidents sur quatre sont le résultat d'une collision entre deux usagers de la route. En Wallonie, cette proportion est de 6 accidents sur 10. La Région Wallonne se caractérise donc par des accidents n'impliquant qu'un seul usager. Ces accidents sont typiquement des accidents qui surviennent sur des voies rapides où l'utilisateur perd le contrôle de son véhicule. En Wallonie, près d'un accident sur quatre concerne un usager qui percute un obstacle en dehors de la chaussée. 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 62 décès 30 jours contre 37 «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
Wallonne (chiffres pondérés) -
2007

Type de collision	Accidents (chiffres pondérés)	Accidents (%)	Décédés 30 jours	Gravité
entre conducteurs				
en chaîne	79	0,6%	3	38
frontale (ou en croisement)	1590	11,5%	80	50
par l'arrière (ou en parallèle)	2249	16,3%	55	24
par le côté	3386	24,6%	54	16
avec un piéton	1322	9,6%	49	37
un usager contre un obstacle				
sur la chaussée	464	3,4%	9	19
hors chaussée	3314	24,0%	204	62
un seul usager, pas d'obstacle	1168	8,5%	30	26
autre, inconnu	218	1,6%	25	115
Total	13791	100,0%	509	37

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

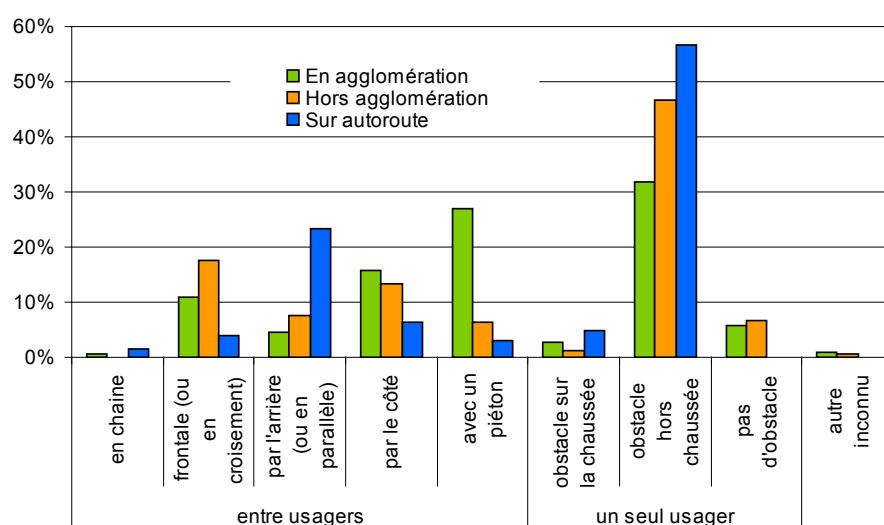
Tableau 30:
Accidents par type de collision
(première collision) dans les trois
Régions (chiffres pondérés) - 2007

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 Wallonie sur les trois dernières années disponibles (à savoir 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 (57%), ou d'une collision par l'arrière (ou en parallèle) (23%). Hors agglomération, les accidents mortels sont certes aussi surtout des accidents contre des obstacles hors chaussée (47%), mais il s'agit aussi de collisions frontales (18%) et par le côté (13%). En Flandre, les collisions frontales représentent aussi 18% des accidents mortels hors agglomération mais les collisions par le côté sont deux fois plus importantes qu'en Wallonie. En Wallonie, et c'est aussi une spécificité régionale, les accidents mortels en agglomération sont la conséquence d'une collision d'un usager seul contre un obstacle hors chaussée (32%). Viennent ensuite les collisions avec un piéton (27%), puis les collisions par le côté (16%) et frontales (11%).

Graphique 25 :
Type de la première collision
selon le type de route lors des
accidents mortels survenus en
Wallonie - 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 wallonnes tout comme sur les autoroutes flamandes, l'obstacle le plus fréquent est la barrière de sécurité (46%). Une différence majeure tout de même est qu'en Wallonie la barrière de sécurité est franchie dans 1 cas sur 2 contre 1 cas sur 3 en Flandre. 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 se positionnant en 3e place (14%).

Hors agglomération, les dangers lorsque l'on quitte la route sont les mêmes en Flandre et en Wallonie : les arbres dans 42 % des cas (43% en Flandre) et les poteaux dans 28 % (23% en Flandre). 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 prédominante de la voiture dans les déplacements en Région Wallonne. Plus de 85% des collisions entre plusieurs usagers impliquent une voiture. Les autres parties impliquées sont, par ordre d'importance décroissante, une autre voiture, un piéton, un motocycliste (>400cc) et un cyclomoteur de catégorie A.

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

	Piétons	Cyclistes	Cyclo A	Cyclo B	Motocyclistes <=400cc	Motocyclistes >400cc
Entre usagers*:						
Piétons	0,0%	0,1%	0,3%	0,2%	0,0%	0,2%
Cyclistes	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%
Cyclomotoristes A	0,3%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Cyclomotoristes B	0,2%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%
Motocyclistes <=400cc	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Motocyclistes > 400cc	0,2%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,3%
Voitures	12,8%	4,6%	5,7%	4,3%	1,4%	6,7%
Minibus	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Autobus et autocars	0,6%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%
Camionnettes	0,5%	0,3%	0,4%	0,2%	0,1%	0,4%
Camions et tracteurs	0,2%	0,1%	0,2%	0,1%	0,0%	0,1%
Autres usagers et inconnu	0,3%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,2%
Total entre usagers	15,2%	5,6%	7,0%	5,1%	1,6%	8,1%
Collision avec obstacle	0,0%	0,2%	0,5%	0,3%	0,2%	1,2%
Autre collision** et inconnu	0,0%	0,5%	0,9%	0,6%	0,2%	1,5%
Total	9,7%	4,3%	5,8%	4,1%	1,4%	7,8%

*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
12,8%	0,0%	0,6%	0,5%	0,2%	0,3%	
4,6%	0,0%	0,1%	0,3%	0,1%	0,1%	
5,7%	0,0%	0,1%	0,4%	0,2%	0,1%	
4,3%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,0%	
1,4%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	
6,7%	0,0%	0,1%	0,4%	0,1%	0,2%	
42,4%	0,1%	1,2%	5,8%	4,3%	3,0%	
0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
1,2%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	
5,8%	0,0%	0,1%	0,3%	0,5%	0,2%	
4,3%	0,0%	0,0%	0,5%	0,4%	0,1%	
3,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,0%	
92,2%	0,1%	2,2%	8,8%	6,2%	4,1%	63,8%
22,9%	0,0%	0,1%	1,2%	0,5%	0,4%	27,4%
3,8%	0,0%	0,1%	0,2%	0,3%	0,6%	8,8%
85,7%	0,1%	1,6%	7,0%	4,8%	3,6%	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 Wallonne - 2007 (chiffres
pondérés)

	Piétons	Cyclistes	Cyclo A	Cyclo B	Motocyclistes <=400cc	Motocyclistes >400cc
Entre usagers*:						
Piétons	0	10	23	15	2	17
Cyclistes	10	10	5	3	2	5
Cyclomotoristes A	23	5	10	3	0	4
Cyclomotoristes B	15	3	3	6	1	4
Motocyclistes <=400cc	2	2	0	1	1	1
Motocyclistes > 400cc	17	5	4	4	1	30
Voitures	1122	403	503	374	125	586
Minibus	3	0	0	1	0	1
Autobus et autocars	49	11	5	3	1	7
Camionnettes	47	23	34	20	6	33
Camions et tracteurs	20	12	16	13	1	11
Autres usagers et inconnu	23	8	12	2	0	13
Total entre usagers	1332	492	613	446	141	712
Collision avec obstacle	1	24	63	48	23	162
Autre collision** et inconnu	0	72	121	76	31	201
Total	1333	588	797	570	195	1075

*Matrice symétrique : attention au comptage double

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

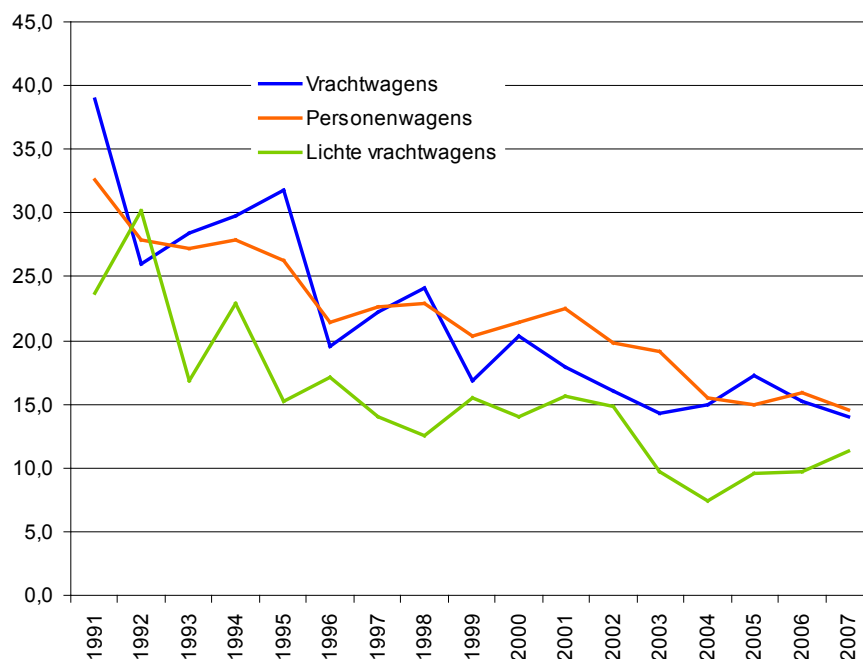
Voitures	Minibus	Autobus et auto- cars	Camion- nettes	Cami- ons et tracteurs	Autres usagers et inconnu	Total
1122	3	49	47	20	23	
403	0	11	23	12	8	
503	0	5	34	16	12	
374	1	3	20	13	2	
125	0	1	6	1	0	
586	1	7	33	11	13	
3728	6	102	513	379	264	
6	0	0	0	1	0	
102	0	2	9	2	1	
513	0	9	25	44	17	
379	1	2	44	36	11	
264	0	1	17	11	4	
8106	13	192	772	547	357	8787
3154	5	7	161	71	51	3771
529	1	19	32	36	86	1205
11789	19	218	966	655	494	13763

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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

Le graphique suivant nous donne le risque d'accident mortel des 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 Wallonie, les camions ne sont pas plus impliqués dans les accidents mortels que les voitures proportionnellement aux kilomètres qu'ils parcourent. En 2007, on compte un peu moins de 15 camions impliqués dans un accident mortel par milliard de kilomètres parcourus par les camions. Ce risque est moindre pour les camionnettes. A noter que, depuis 1991, l'évolution globale est positive pour les trois sortes de véhicules, même s'ils connaissent tous les trois un risque qui ne diminue plus depuis 2003 et qui augmente même pour les camionnettes.

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 Wallonie

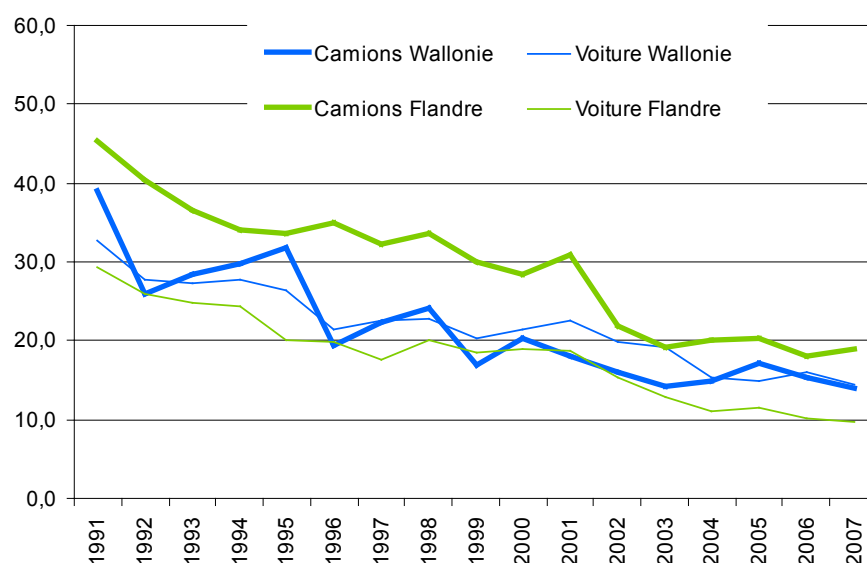


Source : SPF Economie DG SIE et SPF Mobilité/ Infographie : IBSR

Le risque d'accident de camion varie fortement en fonction des Régions. Le Graphique 28 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 suivant 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 seul le nombre de tués dans les accidents de camion et de voiture diminue. Ce nombre augmente de 65% dans les accidents de motocyclette et de 27,4% dans les accidents impliquant une camionnette. Quant à l'évolution des accidents, elle est plus stable que l'évolution des décédés 30 jours, ce qui signifie que la gravité des accidents de camion et de voiture a diminué tandis qu'au contraire, la gravité des accidents impliquant une motocyclette ou une camionnette a augmenté.

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	78	633	44	36	987	15706	876	1000
1992	54	558	39	46	839	14410	795	894
1993	67	560	51	30	853	14842	864	952
1994	71	590	48	43	856	14457	823	821
1995	76	559	40	32	885	13816	898	859
1996	48	464	43	43	741	12685	842	857
1997	58	489	43	29	805	12603	888	883
1998	71	526	46	33	791	12891	930	962
1999	52	469	51	39	755	12476	978	918
2000	58	490	48	41	757	11768	969	939
2001	59	515	67	51	735	11574	970	925
2002	55	502	78	47	625	10066	973	827
2003	41	453	62	34	683	10987	1184	883
2004	43	382	63	27	624	10587	1131	926
2005	52	388	61	38	701	10015	1165	871
2006	46	397	75	37	707	10011	1155	914
2007	48	384	80	48	653	10304	1106	916
2007 (pon- dérés)					712	11873	1282	1036
Moyenne 98-2000	60	495	48	38	768	12378	959	940
Evolution*	-20,4%	-22,4%	65,5%	27,4%	-14,9%	-16,8%	15,3%	-2,5%

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 Wallonie et à Bruxelles, les accidents corporels surviennent plus fréquemment par temps de pluie qu'en Flandre. 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

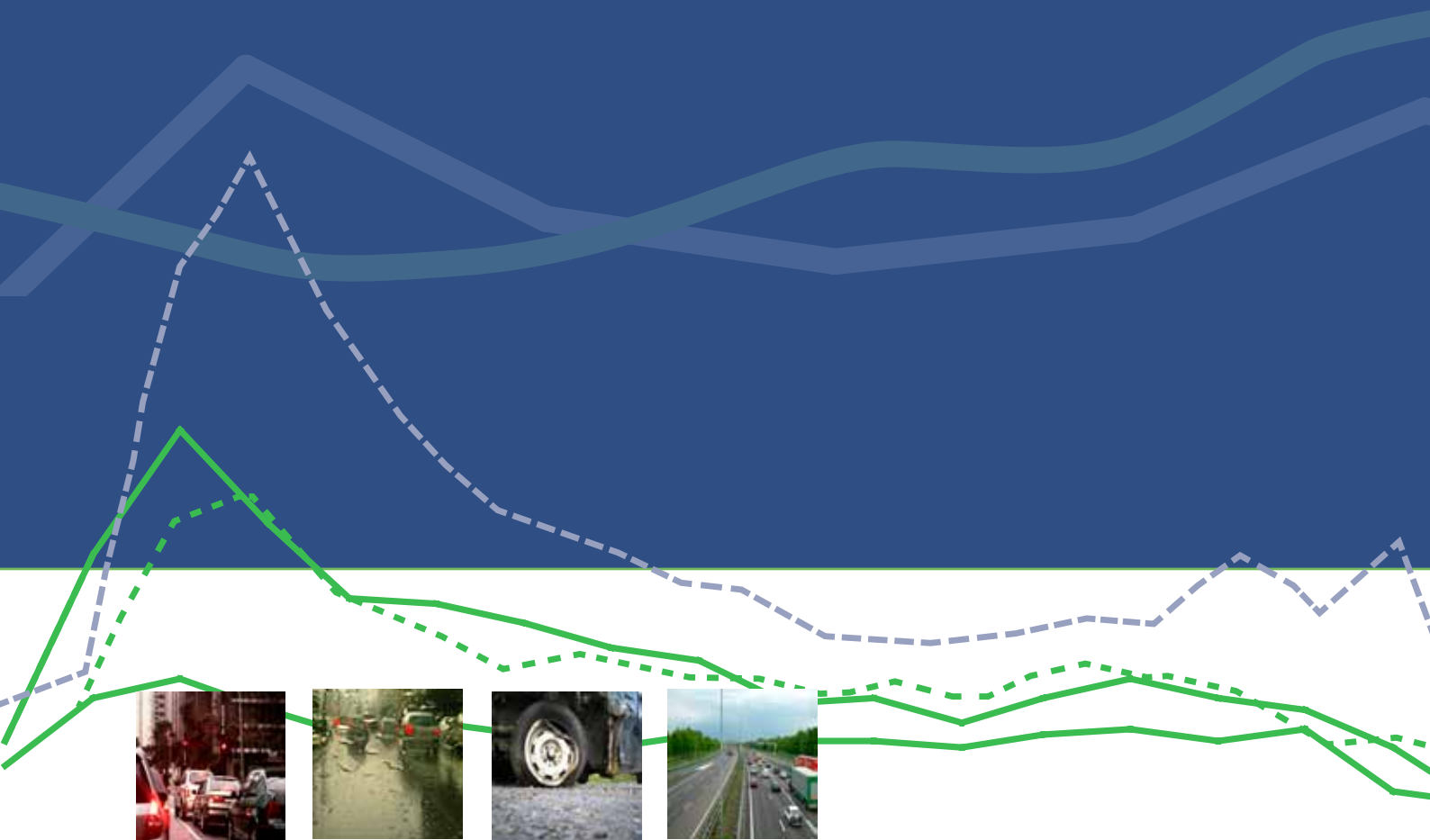
GRAPHIQUES

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 Wallonne	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 Wallonne	22
Graphique 9 : Répartition des accidents corporels par mois en Région Wallonne	24
Graphique 10 : Répartition des accidents selon le jour et l'heure de la semaine en et hors de la Région Wallonne - 2007	26
Graphique 11 : Répartition des accidents selon le jour et l'heure de la semaine en et hors de la Région Wallonne - 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 Wallonne en 2007	27
Graphique 13 : Evolution des décédés 30 jours par province wallonne	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 Wallonne	36
Graphique 19 : Evolution de la gravité des accidents selon la vitesse autorisée en Région Wallonne.....	38
Graphique 20 : Evolution du nombre d'accidents selon la vitesse autorisée en Région Wallonne.....	39
Graphique 21 : Répartition des accidents selon qu'ils se produisent en carrefour, en rond-point ou hors croisement dans les trois Régions - 2007.....	40
Graphique 22 : Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants de la classe d'âge concernée en Région Wallonne	42
Graphique 23 : Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants de la classe d'âge concernée en Région Wallonne – comparaison homme/femme – 2000 et 2007...43	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 Wallonie - 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 Wallonie.....	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 Wallonne.....	17
Tableau 7:	Evolution des accidents corporels en Région Wallonne	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 Wallonne.....	22
Tableau 10:	Accidents corporels par mois en Région Wallonne (chiffres non pondérés)	24
Tableau 11:	Accidents corporels et accidents graves selon le jour et l'heure en Région Wallonne - 2007	26
Tableau 12:	Accidents selon la période de la semaine en Région Wallonne - 2007	27
Tableau 13:	Evolution des décédés 30 jours selon la province en Région Wallonne (par rapport à la moyenne des années 1998, 1999 et 2000)	29
Tableau 14:	Evolution des accidents sur autoroute en Région Wallonne	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 Wallonne	34
Tableau 17:	Evolution des accidents hors agglomération en Région Wallonne	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 Wallonne.....	37
Tableau 20:	Evolution de la gravité des accidents selon la vitesse autorisée en Région Wallonne (chiffres non pondérés)	38
Tableau 21:	Evolution du nombre d'accidents selon la vitesse autorisée en Région Wallonne (chiffres non pondérés)	39
Tableau 22:	Accidents selon le type de croisement en Région Wallonne - 2007	40
Tableau 23:	Accidents selon le type de croisement dans les trois Régions (chiffres pondérés) - 2007	40
Tableau 24:	Décédés 30 jours et blessés graves selon le sexe et la classe d'âge en Région Wallonne - 2007	43
Tableau 25:	Blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours par type d'utilisateur en Région Wallonne - 2000 et 2007 (chiffres pondérés).....	44
Tableau 26:	Blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours par type d'utilisateur en Région Wallonne - 2000 et 2007 (%).....	44
Tableau 27:	Victimes selon le type d'utilisateur et l'âge :	45
Tableau 28:	Blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours selon l'âge et le type d'utilisateur en Région Wallonne (chiffres pondérés) - 2007	46
Tableau 29:	Accidents par type de collision (première collision) en Région Wallonne (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 Wallonne - 2007	52
Tableau 32:	Répartition des accidents selon le type de collision et la nature des usagers impliqués dans la première collision en Région Wallonne - 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 »