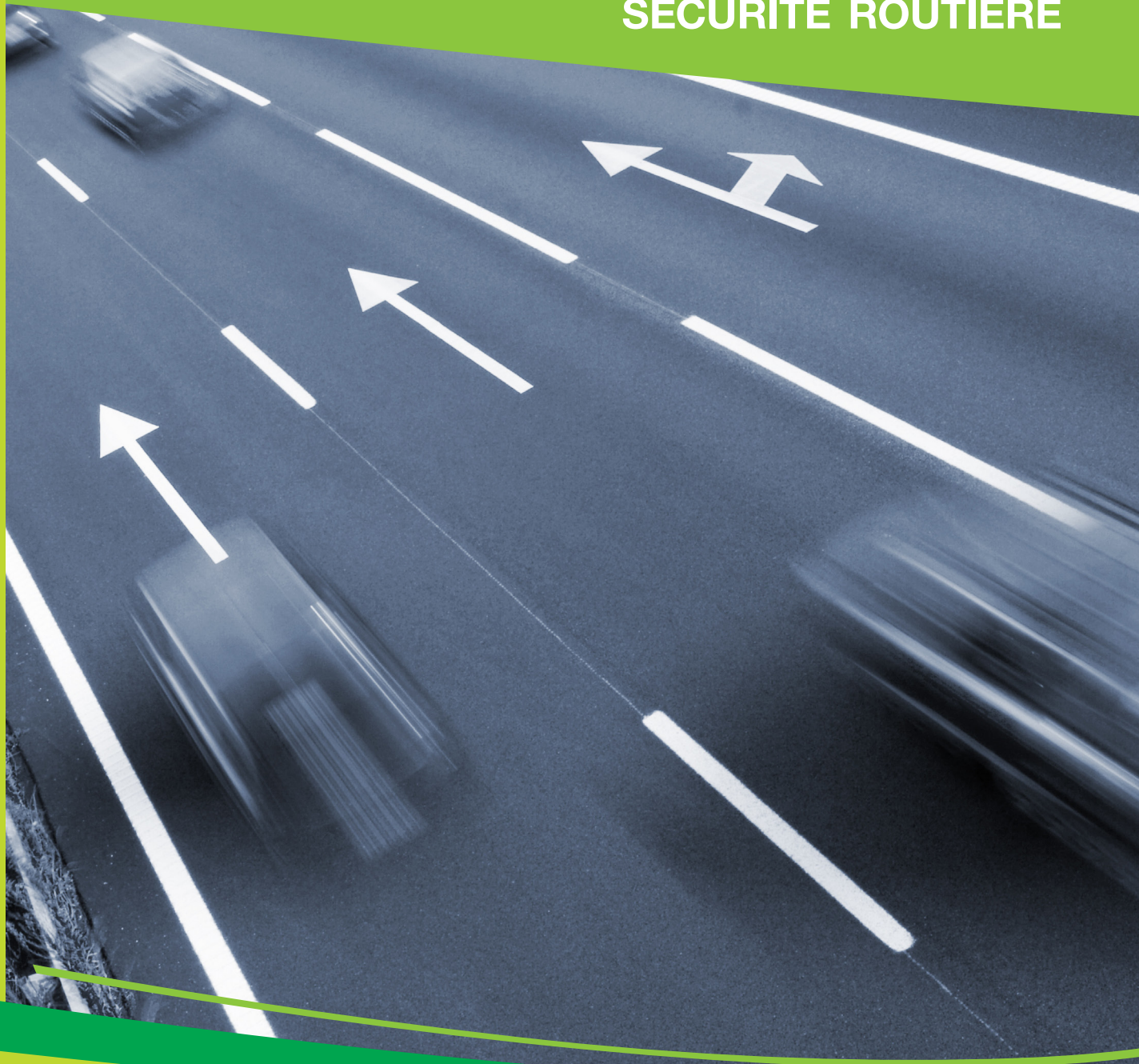


OBSERVATOIRE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



IBSR

ÉTUDE DES ACCIDENTS MORTELS
SUR LES AUTOROUTES EN 2008



TABLE DES MATIÈRES

Résumé.....	4
Introduction.....	6
1. Accidents repris dans les statistiques de la DGSIE versus procès-verbaux : concordance des accidents.....	7
1.1. Principes	7
1.2. Constatations	7
1.3. Conclusion	7
2. Données des accidents repris dans les statistiques de la DGSIE versus données figurant dans les procès-verbaux : qualité des données saisies.....	8
2.1. Principes	8
2.2. Analyse des paramètres	8
2.3. Conclusion.....	12
3. études des accidents mortels de la circulation sur les autoroutes en 2008 sur la base des procès-verbaux	13
3.1. Utilité de l'étude des procès-verbaux.....	13
3.2. Analyse des paramètres.....	13
3.3. Conclusion.....	28
4. Recommandations.....	30
4.1. Recommandations opérationnelles	30
4.2. Recommandations infrastructurelles	31
4.3. Recommandations concernant un examen plus détaillé	31
5. Annexes :.....	33
5.1. Formulaire d'analyse des accidents de la circulation avec tués ou blessés.....	33
5.2. Résumé du déroulement des accidents	37

RÉSUMÉ

L'étude se compose de trois parties.

Dans la première partie, nous vérifions si tous les accidents mortels de la circulation survenus sur les autoroutes en 2008 sont repris dans les statistiques officielles de la Direction générale Statistique et Information économique (DGSIE) et si tous les accidents qui y figurent se sont bien produits sur une autoroute. Afin d'obtenir une image correcte des accidents mortels de la circulation survenus sur les autoroutes, nous avons dressé une liste de tous les procès-verbaux des accidents mortels en collaboration avec la police fédérale qui constate en principe tous les accidents se produisant sur les autoroutes. Ensuite, nous avons demandé aux unités constatatrices une copie de l'ensemble de ces procès-verbaux.

Le résultat de cette recherche est le suivant : d'une part, il manque 13 accidents dans les statistiques de la DGSIE et, d'autre part, 9 accidents ne font pas partie des statistiques des autoroutes.

La deuxième partie traite de la qualité des données saisies dans les statistiques de la DGSIE.

Nous avons repris dans les statistiques de la DGSIE les accidents mortels qui se sont réellement produits sur autoroute et les avons comparés aux données apparaissant dans les procès-verbaux. Il s'agit dès lors de 116 accidents pour lesquels, selon la DGSIE, 129 personnes ont perdu la vie (120 tués sur place et 9 personnes mortellement blessées) et 128 selon les données des procès-verbaux (119 tués sur place et 9 personnes mortellement blessées).

Il ressort de la comparaison que les statistiques donnent une image assez fiable des circonstances des accidents. Il y a un certain nombre d'erreurs à éviter qui sont vraisemblablement dues au fait que les agents verbalisateurs remplissent les formulaires de base (le formulaire d'analyse des accidents de la circulation) de manière nonchalante (par exemple, ne pas enregistrer les blessés graves, mentionner fautivement le nombre d'usagers impliqués, commettre des erreurs dans le sexe ou l'âge des personnes concernées).

La troisième partie donne le résultat de l'analyse des accidents mortels qui a été effectuée sur la base des données provenant des procès-verbaux. Cette analyse présente un double avantage : premièrement, elle n'est pas influencée par les erreurs figurant dans les données de la DGSIE et deuxièmement, plusieurs données intéressantes qui ne sont pas reprises dans les statistiques de la DGSIE peuvent être étudiées.

Dans cette partie de l'étude, nous avons analysé plusieurs paramètres « classiques » comme le nombre d'accidents mortels de la circulation (129), le nombre d'usagers décédés (144), la survenance des accidents dans le temps et l'espace, le type d'accident, l'obstacle, les conditions climatiques,... bref les données qui sont saisies via le formulaire d'analyse des accidents de la circulation.

Il est intéressant de noter que plusieurs autres circonstances ont pu être analysées ou étudiées de manière plus détaillée.

Ainsi, nous avons pu vérifier combien de conducteurs qui avaient été soumis à une analyse de l'alcool ou à un prélèvement sanguin étaient positifs et si ces personnes étaient responsables de l'accident. Etant donné que nous connaissions le numéro du procès-verbal et l'identité de ces personnes, nous avons également pu obtenir la valeur mesurée de l'intoxication alcoolique auprès de la police (résultats des analyses

de l'haleine) ou auprès des parquets (résultats des prélèvements sanguins). Le résultat est stupéfiant : sur les 24 conducteurs contrôlés positifs, 21 avaient une certaine responsabilité dans l'accident (accidents impliquant un seul usager, heurter par l'arrière le véhicule devant, mauvaise manœuvre, tomber endormi et vitesse excessive).

Les données qui ont pu être réunies sur le port de la ceinture sont également parlantes. Pour seulement 55% des conducteurs et passagers qui devaient porter la ceinture, nous sommes parvenus à déterminer s'ils portaient ou non la ceinture ou non. 35% d'entre eux portaient la ceinture. Etant donné que le pourcentage mesuré du port de la ceinture sur autoroute s'élève à plus de 85%, nous pouvons supposer qu'un port de la ceinture plus élevé par les personnes concernées dans les accidents mortels aurait pu causer moins de décès.

L'étude des procès-verbaux nous a permis d'effectuer d'autres constatations : 2 accidents sont clairement des suicides, 4 accidents ont été causés par un conducteur fantôme, deux accidents ont été causés par une personne qui a été victime d'une crise cardiaque, un expert est descendu sur place dans environ la moitié des accidents mortels, 20 conducteurs n'avaient pas/ n'ont pas pu présenter de permis de conduire valable, 19 conducteurs n'avaient pas/ n'ont pas pu présenter d'assurance valable, 23 conducteurs n'avaient pas/ n'ont pas pu présenter de certificat de contrôle technique. En outre, nous avons également essayé de subdiviser les accidents selon l'acte ou l'événement ayant donné directement lieu à l'accident.

Pour terminer l'étude, nous avons formulé plusieurs recommandations opérationnelles et infrastructurelles ainsi que des recommandations concernant un examen plus détaillé.

Liste d'abréviations :

DGSIE : Direction générale Statistique et Information économique

WPR : Wegpolitie – Police de la Route (unité de la police fédérale compétente pour les autoroutes)

FAC : Formulaire d'analyse des accidents de la circulation

INTRODUCTION

L'étude des accidents se déroule en principe sur la base des données fournies par la Direction générale Statistique et Information économique (DGSIE).

Après avoir constaté un accident de la circulation avec lésions corporelles, les services de police complètent un formulaire (parfois sur papier, parfois de manière électronique) comprenant plusieurs données sur l'accident en question (formulaire d'analyse des accidents de la circulation).

Ces données sont transmises au commissariat général de la police fédérale qui les collecte, les traite et les transmet à DGSIE.

Des fautes peuvent survenir lors de l'élaboration et de l'envoi des formulaires d'analyse des accidents, lors de la collecte et du traitement des données au commissariat général et lors du traitement à la DGSIE, ce qui peut rendre une image faussée du déroulement accidents.

Pour avoir une idée des fautes apparaissant dans les statistiques officielles, tous les procès-verbaux des accidents mortels de la circulation sur les autoroutes en 2008 ont été réclamés aux postes de circulation de la police fédérale (la police locale ne constate aucun accident de la circulation sur les autoroutes). Pour ce faire, on s'est basé sur une liste interne de la police fédérale et on a demandé l'accord du procureur général.

Cette étude a trois objectifs.

- Premièrement, on vérifie que tous les accidents de la circulation avec au moins un tué figurent dans les statistiques de la DGSIE et que tous les accidents repris dans les statistiques de la DGSIE sont effectivement des accidents mortels.
- Deuxièmement, on compare les données saisies dans les statistiques de la DGSIE à celles décrites dans les procès-verbaux.
- Troisièmement, on se fait une idée des accidents mortels de la circulation sur les autoroutes en 2008 sur la base des données provenant des procès-verbaux.

1. ACCIDENTS REPRIS DANS LES STATISTIQUES DE LA DGSIE VERSUS PROCÈS-VERBAUX : CONCORDANCE DES ACCIDENTS

1.1. Principes

Les statistiques de la DGSIE contiennent des informations sur 125 accidents mortels de la circulation sur les autoroutes en 2008 dans le cadre desquels on a déploré 139 décès.

- Une liste interne de la WPR indique 123 accidents mortels de la circulation (uniquement des décès sur place) et fait état de 143 décès.
- Une comparaison de ces deux listes met à jour bon nombre de différences.

1.2. Constatations

Les procès-verbaux de tous les accidents qui figurent soit sur les deux listes, soit sur une seule de ces listes, ont été consultés. Il en ressort ce qui suit :

- Accidents qui figurent sur la liste de la DGSIE :
 - 3 accidents qui figurent sur la liste ne concernant pas des accidents mortels, mais impliquant uniquement des blessés légers;
 - 3 accidents n'ont pas eu lieu sur l'autoroute. Il s'agit d'accidents ayant été constatés par les corps de police locaux (1 par la zone Ans/Saint-Nicolas et 2 par la zone Houille-Semois). Les deux corps de police ont été contactés et ont confirmé que les accidents ne s'étaient pas produits sur l'autoroute;
 - 3 accidents ne concernent, en fait, pas un accident de la circulation. Il s'agissait chaque fois d'un conducteur qui a eu une crise cardiaque fatale et dont le véhicule s'est immobilisé (1x) en roulant au pas dans une file, sans provoquer d'accident ou dont le véhicule a pu être immobilisé (2x) par un passager sur la bande d'arrêt d'urgence sans provoquer d'accident;
 - 1 accident pour lequel 4 décès ont été enregistrés concerne un accident n'ayant provoqué « que » 2 décès.
- Accidents qui figurent sur la liste de la WPR :
 - 2 accidents concernent des accidents avec uniquement des blessés légers;
 - 3 accidents n'ont pas eu lieu sur l'autoroute. Il s'agit d'accidents ayant été constatés par les corps de police locaux (zone de Gand, Ans/Saint-Nicolas et Houthalen/Helchteren). Ces corps de police ont été contactés et ont confirmé que les accidents ne s'étaient pas produits sur l'autoroute;
 - Les accidents avec crise cardiaque figurent également sur cette liste;
 - 1 accident pour lequel 4 décès ont été enregistrés concerne un accident n'ayant provoqué « que » 2 décès;
 - Un accident pour lequel on déplorerait 5 morts, 16 blessés graves et 11 blessés légers concerne un accident ayant entraîné 10 blessés graves et 11 blessés légers.

Durant l'examen, nous avons également trouvé 4 procès-verbaux d'accidents mortels de la circulation (5 morts) qui ne figurent ni sur la liste de la DGSIE, ni sur celle de la WPR.

Sur la liste de la DGSIE, il manque 13 accidents (y compris les 4 accidents mentionnés ci-dessus).

1.3. Conclusion

Les statistiques de la DGSIE comprennent 125 accidents mortels de la circulation (139 morts). 9 accidents (9 morts en tout) figurent indûment sur la liste, alors que 13 accidents (16 morts en tout) qui auraient pourtant dû s'y trouver manquent.

En outre, d'autres erreurs ont également été détectées dans les statistiques de la DGSIE (pour les détails, voir ci-après).

De cette partie de l'examen, nous avons pu en conclure que, en 2008, 129 accidents mortels de la circulation se sont produits sur les autoroutes dans le cadre desquels on a déploré 144 décès.

2. DONNÉES DES ACCIDENTS REPRIS DANS LES STATISTIQUES DE LA DGSIE VERSUS DONNÉES FIGURANT DANS LES PROCÈS-VERBAUX : QUALITÉ DES DONNÉES SAISIES

2.1. Principes

Dans cette partie-ci, nous vérifions dans quelle mesure les informations incluses dans les statistiques de la DGSIE correspondent aux constatations consignées dans les procès-verbaux.

Pour cette étude, toutes les informations non pertinentes extraites des statistiques de la DGSIE ont été supprimées. Nous entendons par-là toutes les informations relatives à des accidents qui ne se sont pas produits sur l'autoroute à des accidents n'ayant pas entraîné des décès et les trois cas où un arrêt cardiaque a provoqué le décès du chauffeur, mais n'ayant pas entraîné un accident.

Les données qui ont été vérifiées concernent dès lors 116 accidents pour lesquels, selon le fichier de la DGSIE, 129 personnes ont perdu la vie (120 décès sur place et 9 personnes ayant succombé à leurs blessures) et 128 selon les procès-verbaux.

Pour comparer les informations qui sont incluses dans les statistiques de la DGSIE avec celles qui figurent dans les procès-verbaux, différents paramètres du formulaire d'analyse des accidents de la circulation (FAC) ont à nouveau été complétés sur la base de la lecture des procès-verbaux.

Les paramètres suivants ont été comparés :

- Le jour, le mois, l'heure
- Le déroulement de l'accident (type de collision et obstacle)
- Les conditions climatiques
- La luminosité
- L'état de la route
- Le mouvement/la perception de l'utilisateur de la route
- Les facteurs d'accidents
- Le nombre total de conducteurs et de piétons concernés
- Le nombre total de morts et de blessés graves
- Les conducteurs et piétons (nature des usagers de la route, alcootest, âge, sexe, conséquences)
- Les passagers décédés et grièvement blessés (âge, sexe, conséquences)

2.2. Analyse des paramètres

2.2.1. Jour, mois, heure

Une seule indication erronée a été rencontrée. Un accident qui s'est produit à 5 heures a été considéré comme ayant eu lieu à 9 heures (heure de la découverte du véhicule accidenté).

2.2.2. Déroulement de l'accident (type de la première collision)

En ce qui concerne le type de la première collision, on ne constate pas de grandes différences et, généralement, les deux conceptions sont défendables. Exemple : un motard fait une chute. Il n'est embouti qu'un quart d'heure plus tard par un véhicule alors qu'il se déplace sur la route pour évacuer sa moto de la chaussée. Ensuite, deux autres véhicules roulent sur les débris. Dans les statistiques de la DGSIE, cet accident

est enregistré comme collision en chaîne. Nous considérons la première collision comme un accident avec un seul conducteur sans obstacle.

Dans la rubrique « obstacles – première collision » les plus grandes différences apparaissent dans le nombre d'accidents où l'on mentionne comme obstacle « arbre » ou « collision avec une glissière de sécurité sans dépassement ». Dans les données de la DGSIE, ceci est respectivement indiqué par 9 et 12, dans l'analyse des procès-verbaux par 14 et 19.

L'obstacle a été codé sur la base du récit de l'accident dans le procès-verbal. En ce qui concerne la première collision, 66 obstacles ont été mentionnés alors que, dans les informations de la DGSIE, on en trouve 60. Cela explique peut-être déjà quelques différences.

En outre, on a également constaté que, quand un véhicule touche tout d'abord un premier obstacle (et, ensuite, généralement une glissière de sécurité) et, ensuite, un véhicule, la première collision (c'est-à-dire avec l'obstacle) n'est pas complétée. Par contre, l'accident avec les deux usagers de la route est considéré comme la première collision.

2.2.3. Conditions climatiques

Les différences qui ont été constatées sont que, alors que, dans le procès-verbal, il est écrit qu'il pleuvait ou qu'il neigeait au moment de l'accident, il était mentionné dans la DGSIE que les conditions climatiques étaient normales.

2.2.4. Luminosité

On n'a noté aucune différence significative.

2.2.5. Etat de la route

L'enquêteur l'a uniquement enregistré s'il est mentionné explicitement dans le procès-verbal. Il se peut que les agents ayant constaté l'accident aient pu se rendre compte sur place de la propreté de la route sans l'avoir mentionné dans le procès-verbal.

2.2.6. Mouvement/perception de l'usager de la route

Souvent, il est difficile de déterminer ce qui doit être complété ici (surtout si le conducteur est décédé ou quand il ne peut pas déposer de déclaration et qu'il n'y a aucun témoin).

2.2.7. Facteurs d'accidents

Souvent, la perte de contrôle du véhicule est indiquée comme le seul facteur car manifestement aucun autre facteur ne s'applique. C'est pourquoi ce facteur est peut-être trop souvent indiqué (74 fois dans les statistiques de la DGSIE contre 59 fois pendant l'examen des procès-verbaux).

2.2.8. Nombre total de conducteurs et de piétons concernés

Dans les statistiques de la DGSIE, on mentionne 211 conducteurs et piétons concernés. Dans les procès-verbaux, nous avons compté 214 conducteurs et piétons concernés.

2.2.9. Morts et blessés graves

Morts

Dans la rubrique Nombre total de morts 30 jours de la DGSIE, nous comptons 129 morts. Dans les procès-verbaux, nous comptons 128 morts (95 conducteurs et piétons et 33 passagers).

Lors du contrôle des rubriques « Conséquences pour les Conducteurs et Piétons » et « Passagers morts et blessés » dans les statistiques de la DGSIE, nous comptons respectivement 96 et 33 morts. Ces chiffres reprennent les personnes décédées de leurs blessures, à savoir 7 conducteurs et 2 passagers. Il est étonnant que ces 9 personnes ayant succombé à leurs blessures soient déjà mentionnées dans les procès-verbaux initiaux (en principe, seuls les décès sur place le sont).

Erreurs dans les données de la DGSIE :

- Deux accidents, pour lesquels on déplore 3 morts, ont été complétés correctement dans le nombre total de morts mais, dans chaque cas, 1 passager décédé n'est pas complété dans la rubrique Passagers décédés et blessés;
- Pour un accident avec 1 mort (correct dans le Nombre total de morts), un conducteur et un passager décédés ont été complétés. Dans le procès-verbal, nous lisons qu'un seul véhicule a été impliqué et qu'aucun passager n'était à bord;
- Un piéton est cité en tant que passager. Il s'agit d'une personne extrêmement ivre qui, en tant que passager d'une voiture privée, avait tiré le frein à main du véhicule après que celui-ci se fut arrêté (sans accident), était descendu et avait été se coucher sur la bande d'arrêt d'urgence. Ensuite, il s'était levé et avait couru vers un véhicule à l'approche;
- Dans les informations de la DGSIE, on mentionne erronément 4 morts, alors qu'il s'agit d'un accident ayant fait 2 morts.

Quand nous tenons compte de ces erreurs, nous obtenons :

- pour les passagers : $33 + 2 - 1 - 1 = 33$
- pour les conducteurs et piétons : $96 + 1 - 2 = 95$

La conformité par rapport aux informations extraites des procès-verbaux est ainsi rétablie.

Blessés graves

Dans les procès-verbaux, nous trouvons mention de 46 blessés graves (18 conducteurs ou piétons et 28 passagers), alors que ce chiffre n'est que de 38 dans les données de la DGSIE (17 conducteurs ou piétons et 21 passagers).

La comparaison des informations extraites des statistiques de la DGSIE et des procès-verbaux donne les résultats suivants :

- Dans les données de la DGSIE, nous trouvons un accident avec 1 conducteur décédé et 1 passager grièvement blessé. Selon le procès-verbal, le passager a été uniquement blessé légèrement.
- En outre, on trouve 4 accidents dont tous les blessés graves n'ont pas été enregistrés dans les statistiques de la DGSIE :
 - Dans les informations de la DGSIE, un accident avec 2 conducteurs décédés et 6 passagers grièvement blessés devient un accident avec 2 morts et 2 blessés graves;
 - Dans les statistiques de la DGSIE, un accident où 3 travailleurs routiers ont été impliqués et où un travailleur routier a été tué, un travailleur routier a été grièvement blessé et un travailleur routier légèrement blessé devient un accident avec 1 mort et aucun blessé;
 - Dans les statistiques de la DGSIE, un accident avec un seul véhicule dans lequel on a dénombré 1 mort et 4 blessés graves devient un accident avec 1 mort et 1 blessé grave;

- Dans les statistiques de la DGSIE, un accident avec 1 mort et un blessé grave devient un accident avec 2 morts (il n'est pas fait mention d'un blessé ayant succombé à ses blessures).

2.2.10. Sexe des usagers de la route décédés

Nous ne trouvons aucune parfaite correspondance entre les résultats des recherches dans les procès-verbaux et dans les données reprises dans les statistiques de la DGSIE. Il est également étrange que, dans les statistiques de la DGSIE, on mentionne à deux reprises que le sexe de la victime n'est pas connu, alors qu'il est bel et bien mentionné dans le procès-verbal.

Bien entendu, les différences s'expliquent également par les erreurs qui ont déjà été énumérées ci-avant.

Selon l'étude des procès-verbaux, 98 hommes et 30 femmes ont été tués. Selon les statistiques de la DGSIE, il s'agit de 101 hommes et de 26 femmes (plus 2 personnes dont le sexe est inconnu).

2.2.11. Age des usagers de la route décédés

Les résultats que nous trouvons dans les procès-verbaux diffèrent de ceux issus des statistiques de la DGSIE. Dans les statistiques de la DGSIE, il est indiqué à deux reprises que l'âge de la victime (chaque fois un passager) ne peut pas être donné alors qu'il est bel et bien mentionné dans le procès-verbal. D'autres différences s'expliquent par les erreurs figurant dans les statistiques de la DGSIE qui ont déjà été énumérées ci-avant (nombre de tués et de blessés graves).

TABLEAU 1 :
Age des usagers de la route décédés

	Procès-verbal		DGSEI	
	Conducteur	Passager	Conducteur	Passager
0 - 4		1		1
5 - 9				
10 - 14		2		
15 - 19	3	4	2	4
20 - 24	13	8	13	9
25 - 29	15	4	13	4
30 - 34	10	5	13	5
35 - 39	9	1	13	1
40 - 44	11	4	9	4
45 - 49	10	2	9	1
50 - 54	5		5	
55 - 59	12		10	
60 - 64	1		1	
65 - 69	5		7	
70 - 74				
75 - agés	1	2	1	1



2.2.12. Alcool

Comme déjà mentionné ci-avant, 214 usagers de la route ont été mentionnés dans les procès-verbaux (conducteurs et piétons), alors que ce nombre s'élève à 210 dans les statistiques de la DGSIE.

En outre, il faut tenir compte du fait que les conducteurs et piétons tués n'ont pas pu passer un alcootest (de là le nombre important d'alcootests non exécutés) et que, dans les statistiques de la DGSIE, nous ne pouvons pas vérifier si un prélèvement sanguin a eu lieu.

2.3. Conclusion

La comparaison des données extraites des statistiques de la DGSIE avec les procès-verbaux démontre certaines erreurs mais, en fait, celles-ci ne concernent que quelques accidents. La plupart des accidents sont bien reproduits dans les statistiques.

N'oublions cependant pas qu'il s'agit d'une liste « nettoyée » d'accidents. Les principales erreurs portent sur les accidents qui, pour l'une ou l'autre raison, n'ont pas été inclus dans les statistiques de la DGSIE ou qui ont erronément été attribués à l'autoroute.

3. ÉTUDES DES ACCIDENTS MORTELS DE LA CIRCULATION SUR LES AUTOROUTES EN 2008 SUR LA BASE DES PROCÈS-VERBAUX

3.1. Utilité de l'étude des procès-verbaux

Sur la base des données provenant des procès-verbaux, on peut effectuer une analyse des accidents sans que les fautes apparaissant dans les statistiques de la DGSIE ne déforment les résultats.

De surcroît, on peut trouver différentes informations intéressantes qui ne figurent pas dans les statistiques de la DGSIE. Ainsi, de la description de la situation et des indications que reprennent les agents constatateurs dans le procès-verbal, on peut souvent en déduire si les personnes concernées portaient la ceinture (certains agents constatateurs contactent les pompiers ou les ambulanciers qui se sont préalablement rendus sur place et leur demandent si les personnes portaient ou non la ceinture – un petit effort qui, en fait, devrait devenir un automatisme), si des analyses sanguines ont été réclamées par le parquet (on a ainsi un autre regard sur le nombre limité d'alcootests qui sont effectués dans le cas d'accidents mortels), si les conducteurs étaient titulaires d'un permis de conduire valable, si le véhicule disposait d'un certificat de contrôle technique valable et/ou si une assurance valable avait été contractée.

3.2. Analyse des paramètres

3.2.1. Nombre d'accidents mortels de la circulation

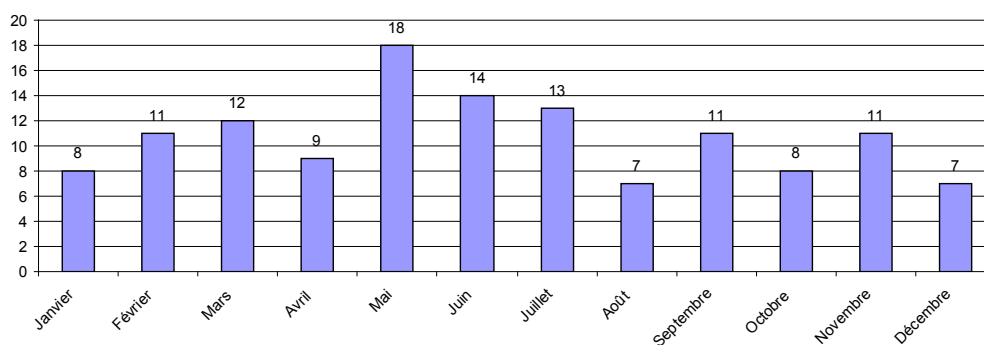
129 accidents mortels de la circulation sur les autoroutes ont été constatés pour lesquels on a déploré 144 décès. Il s'agit donc de tous les accidents avec des tués sur place et de tous les accidents mortels (personnes impliquées qui sont décédées dans les 30 jours suivant l'accident). Trois procès-verbaux qui ont été établis par erreur comme accidents mortels de la circulation (conducteur qui a été frappé d'une crise cardiaque sans que cela ait donné lieu à un accident) n'ont pas été repris ici.

On a déploré 1 mort dans 116 accidents, il y a eu 11 accidents avec 2 tués et 2 accidents avec 3 personnes décédées.

3.2.2. Répartition des accidents mortels de la circulation dans le temps

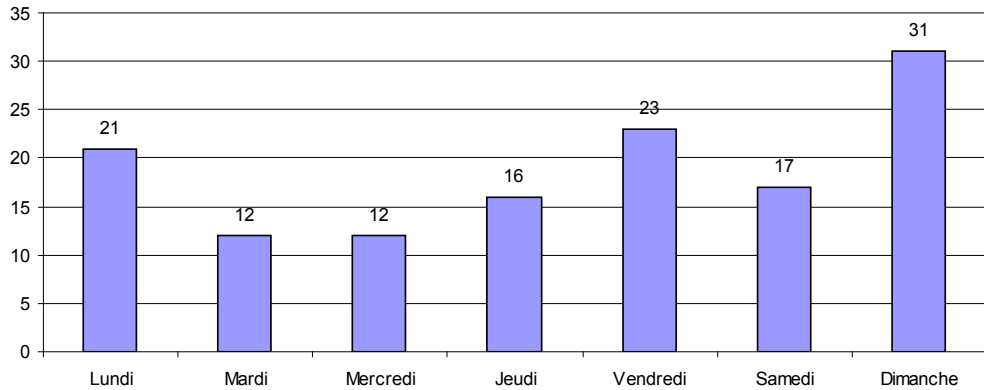
Le nombre d'accidents mortels de la circulation par mois est le plus élevé en mai, en juin et en juillet et le moins élevé en août et en décembre.

FIGURE 1 :
Nombre d'accidents de la circulation mortels par mois



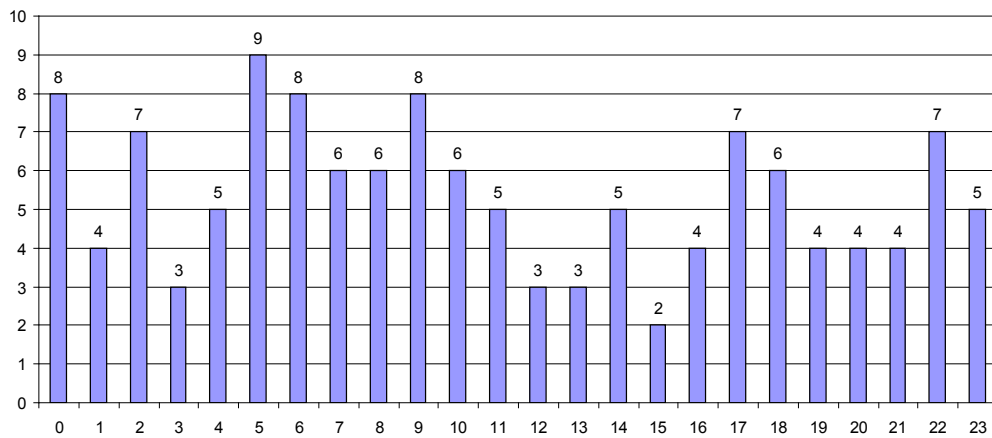
Le nombre d'accidents mortels de la circulation par jour de la semaine présente un pic important le dimanche. Par ailleurs, nous observons aussi beaucoup d'accidents le vendredi et le lundi.

FIGURE 2 :
Accidents mortels par jour de la semaine



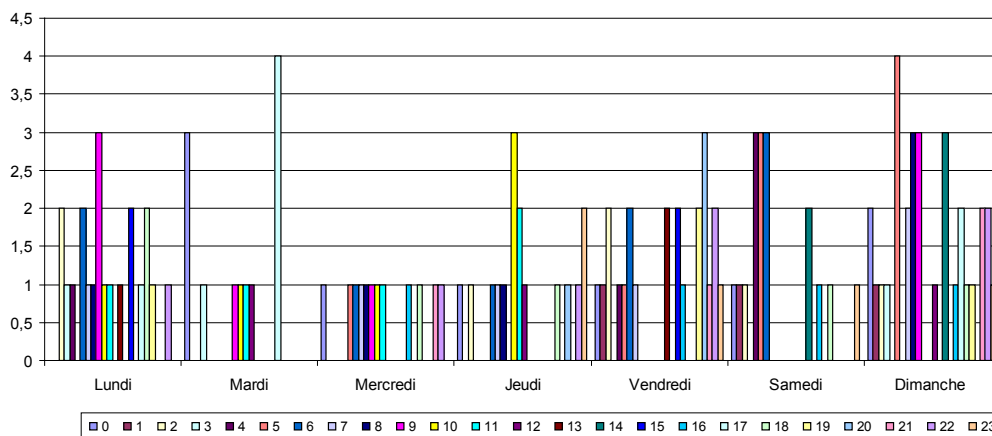
Le nombre d'accidents mortels de la circulation par heure de la journée présente un pic à 5, 0, 6 et 9h. On constate le nombre le moins élevé d'accidents à 15, 3, 12 et 13h.

FIGURE 3 :
Nombre d'accidents de la circulation mortels par heure



Il est intéressant de regrouper les deux précédents graphiques, parce que ceci donne une image plus nuancée des périodes au cours desquelles les accidents se sont produits.

FIGURE 4 :
Accidents mortels par jour et par heure

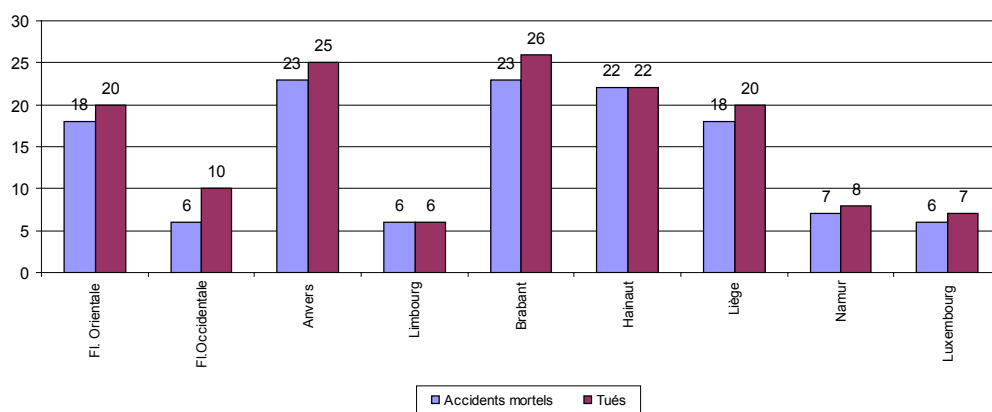


Il est remarquable de constater qu'il y a peu d'heures le dimanche, le vendredi et le lundi au cours desquelles il n'y a eu aucun accident mortel.

On observe des pics le samedi entre 4 et 7 h et le dimanche entre 5 et 10h (bien qu'il n'y ait eu aucun accident mortel entre 6 et 7h). De surcroît, nous remarquons aussi des pics le mardi entre 17 et 18h et entre 0 et 1h, le lundi entre 9 et 10h, le jeudi entre 10 et 11h, le vendredi entre 20 et 21h et le dimanche entre 14 et 15h.

3.2.3. Répartition des accidents mortels de la circulation selon le lieu

FIGURE 5 :
Nombre d'accidents mortels et nombre de tués par unité de circulation



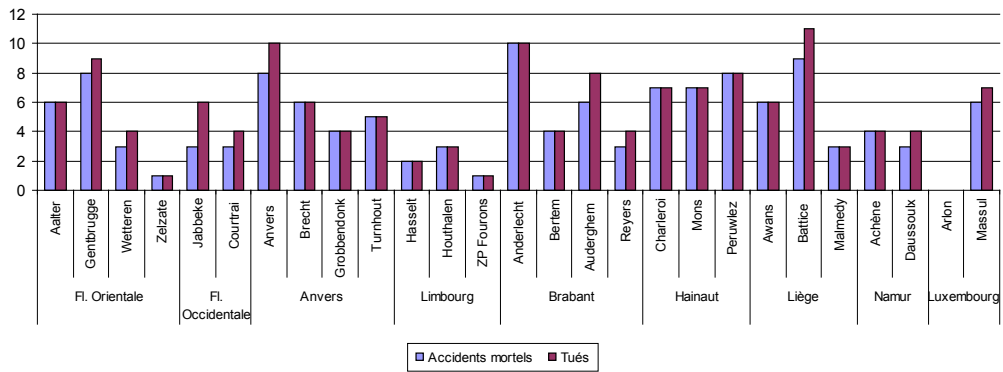
Le nombre le plus élevé d'accidents mortels a été constaté par les unités de circulation des provinces d'Anvers et du Brabant¹ (23) ainsi que du Hainaut (22). Les corps de Liège et de Flandre-Orientale ont constaté 18 accidents mortels.

Accidents de circulation mortels par poste de circulation.

¹ L'organisation de la WPR (Wegpolitie – Police de la Route de la police fédérale) prévoit seulement un corps pour Bruxelles-Capitale, le Brabant flamand et le Brabant wallon.

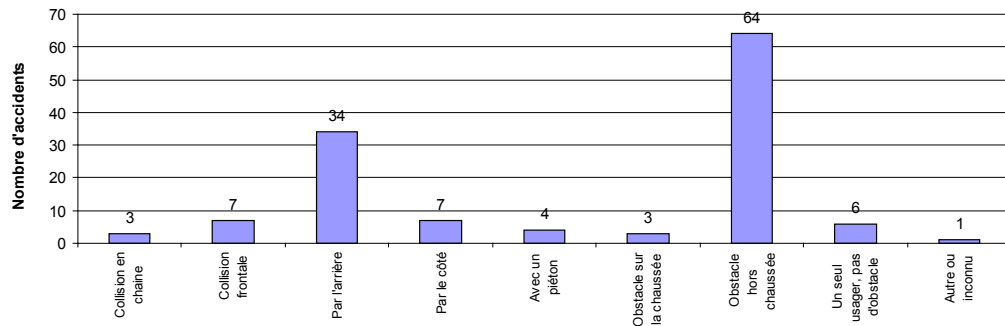
Les unités provinciales sont réparties dans plusieurs postes de circulation (deux à quatre). Le nombre d'accidents mortels constatés par poste se présente comme suit :

FIGURE 6 :
Nombre d'accidents mortels et nombre de tués par poste de circulation



3.2.4. Type d'accident (premier accident)

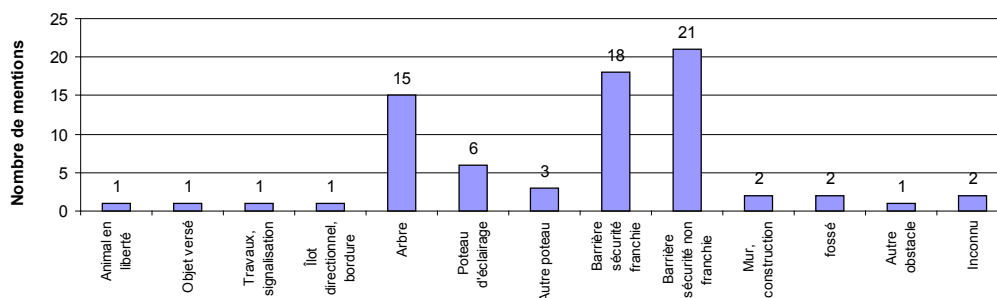
FIGURE 7 :
Type d'accident (premier accident)



Le nombre élevé d'accidents pour lesquels la première collision se produit avec un obstacle en dehors de la chaussée est frappant. De plus, il y a également beaucoup de collisions à l'arrière.

3.2.5. Obstacle (premier accident)

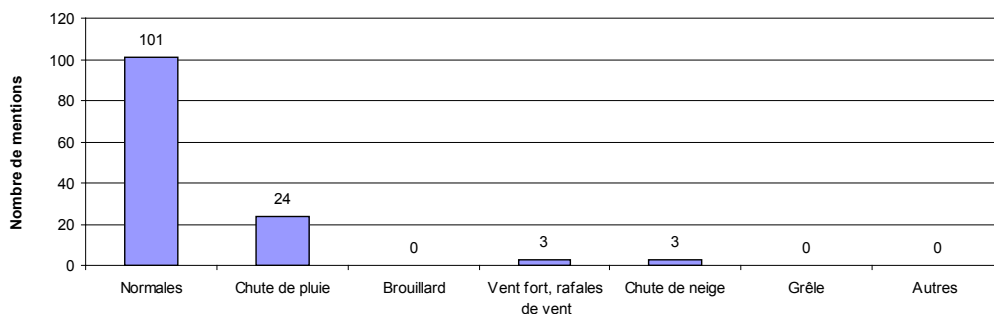
FIGURE 8 :
Obstacle (premier accident)



Il est à noter qu'une première collision se produit souvent avec une glissière de sécurité (avec dépassement ou non). Aux endroits qui ne sont pas équipés de glissières de sécurité, la plupart des accidents mortels ont lieu à la suite d'une collision avec un arbre.

3.2.6. Conditions atmosphériques

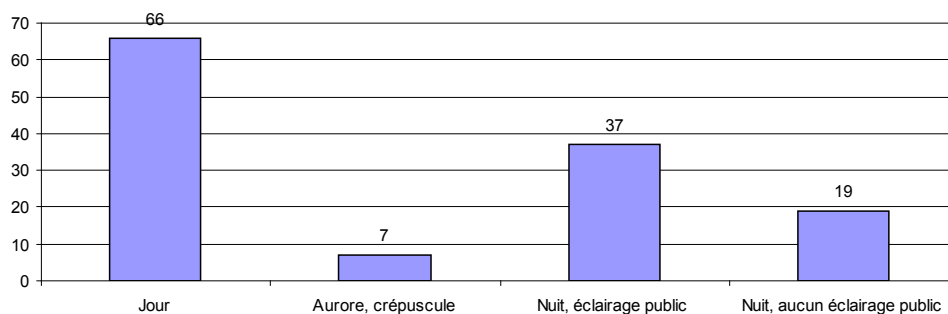
FIGURE 9 :
Conditions atmosphériques



La grande majorité des accidents se sont produits dans des conditions atmosphériques normales. Il n'est pas clairement écrit dans les constatations reprises dans les procès-verbaux que les accidents qui ont eu lieu par temps de pluie ou de neige ont été causés ou influencés par ces conditions climatiques.

3.2.7. Luminosité

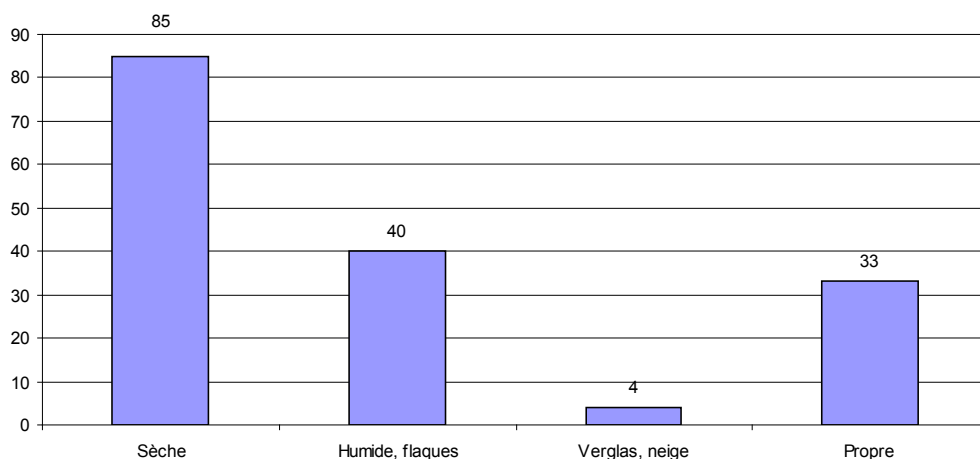
FIGURE 10 :
Lumière



La majorité des accidents se sont produits pendant la journée ; viennent ensuite les accidents qui sont survenus pendant la nuit lorsque l'éclairage public fonctionnait. La lecture des procès-verbaux ne permet pas de déduire que l'absence d'éclairage public au cours de 19 accidents a joué un rôle dans l'accident.

3.2.8. État de la chaussée

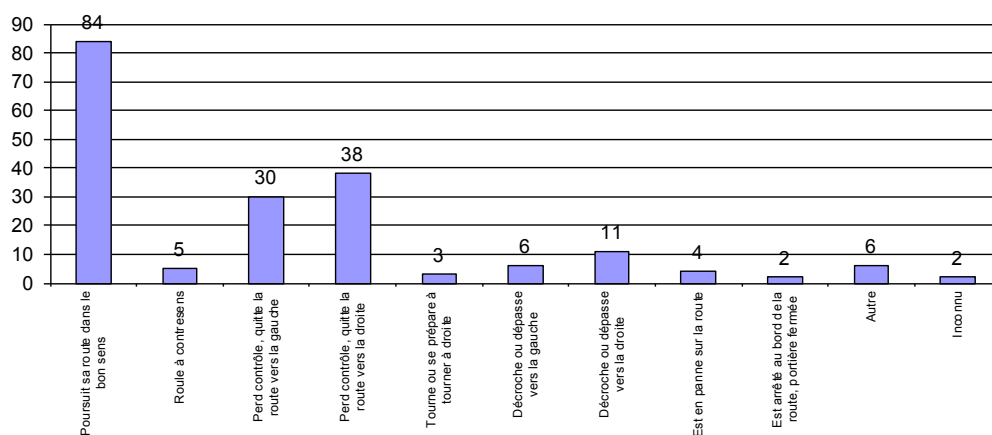
FIGURE 11 :
État de chaussée



La plupart des accidents sont survenus sur des routes sèches. Cependant, nous constatons que le revêtement était humide ou qu'il y avait des flaques dans bon nombre d'accidents. La lecture des procès-verbaux ne permet pas de se faire une idée de l'influence de l'état du revêtement sur l'accident.

3.2.9. Mouvement/perception de l'utilisateur de la route

FIGURE 12 :
Mouvement / intention usager de la route

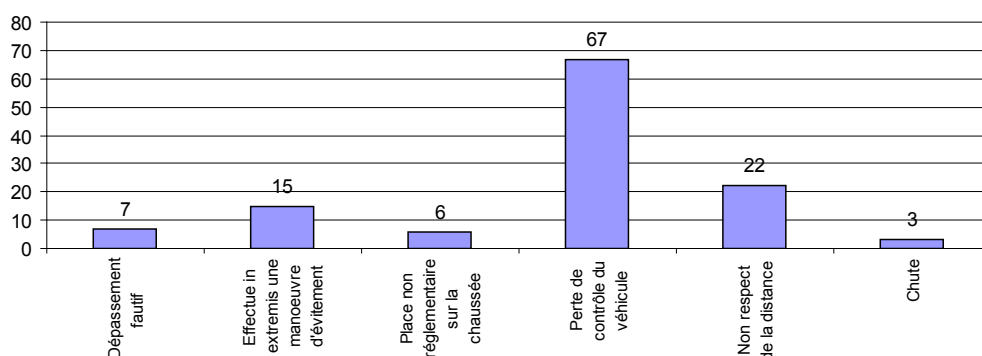


Sur les 237 conducteurs et piétons impliqués dans les accidents, on peut donner, sur la base de l'analyse du procès-verbal, une description du mouvement ou de la perception de ce dernier pour 191 conducteurs. Pour 44% des conducteurs, on a désigné le code « poursuit sa route dans la bonne direction » ; il s'agit souvent du conducteur qui est supposé ne pas avoir commis l'erreur.

On ne sait souvent pas clairement ce qu'était le mouvement ou la perception d'un usager (par exemple lorsque le conducteur est décédé). Il n'est pas non plus facile de comprendre ce que les codes signifient (par exemple, le terme « route » est utilisé alors qu'il n'est pas défini dans le code de la route, « est en panne sur la chaussée » ou « est immobilisé sur le côté de la route avec la portière fermée » peut difficilement être considéré comme « mouvement ou perception de l'utilisateur de la route »).

3.2.10. Facteurs de l'accident usagers de la route

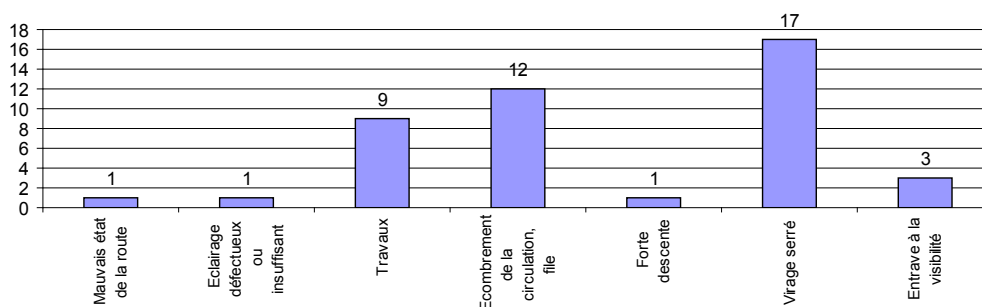
FIGURE 13 :
Facteurs de l'accident usagers de la route



Un code provenant du formulaire d'analyse des accidents de la circulation peut être désigné pour 120 usagers de la route uniquement. De plus, le facteur « perte de contrôle de véhicule », qui ne dit pas grand-chose, est souvent le seul facteur qui peut être utilisé.

3.2.11. Facteurs de l'accidents : route ou conditions de circulation

FIGURE 14 :
Facteurs de l'accidents : route / conditions de circulation



Les accidents qui se sont produits dans un virage marqué ont presque tous eu lieu à une entrée ou à une sortie d'autoroute. Au total, 6 accidents ont eu lieu en abordant une entrée d'autoroute, 14 en empruntant une sortie. 8 accidents se sont produits à proximité d'une entrée d'autoroute et 9 à proximité d'une sortie.

Les accidents survenant dans une file (soit en raison des travaux soit en raison des embouteillages) sont faciles à désigner. Pour beaucoup d'autres accidents, on n'est pas

en mesure de désigner un facteur propre à la route ou aux conditions de circulation.

Même si 19 accidents se sont produits pendant la nuit alors qu'il n'y avait pas d'éclairage public, on peut clairement affirmer pour un seul accident que l'éclairage insuffisant était un facteur qui a joué un rôle dans la survenance de l'accident.

3.2.12. Données concernant les usagers de la route concernés

Dans les 129 accidents mortels de la circulation, 237 conducteurs et piétons ont été concernés.

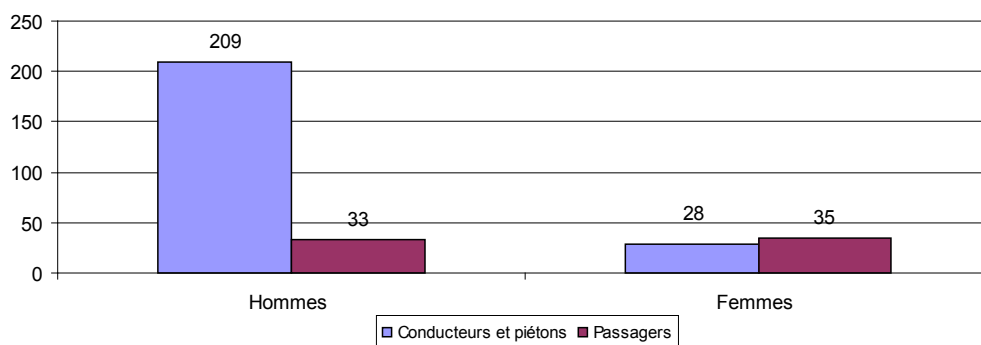
TABLEAU 2 :
Usagers de la route concernés

Nombre de conducteurs et de piétons impliqués dans l'accident	Nombre d'accidents	Nombre de conducteurs et de piétons
1	62	62
2	43	86
3	12	36
4	9	36
5	2	10
7	1	7
Total	129	237

Dans 62 accidents ou 48% du nombre total d'accidents mortels de la circulation, un seul véhicule était concerné.

Si l'on ajoute les passagers, 305 personnes ont été impliquées dans les accidents, à savoir 237 hommes et 68 femmes.

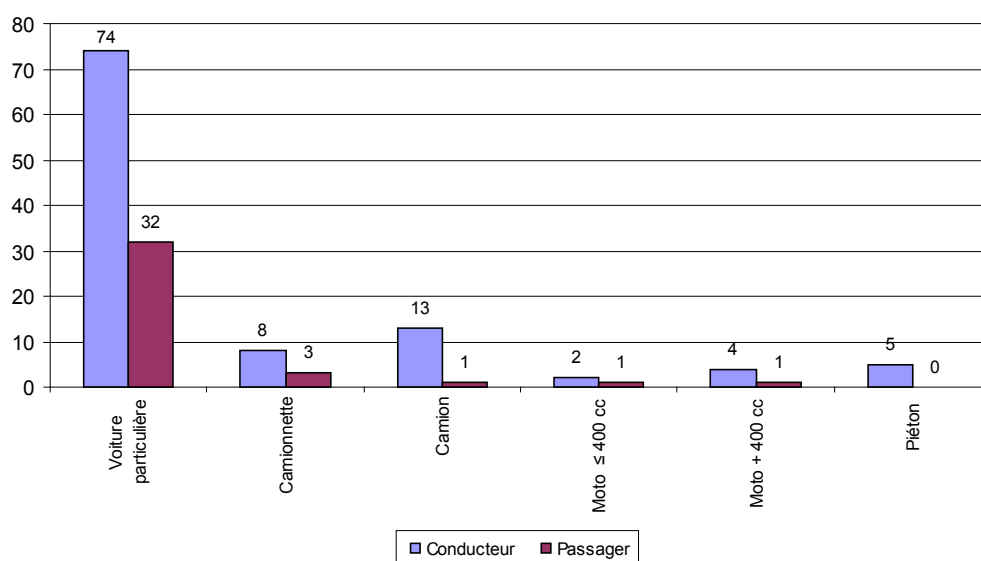
FIGURE 15 :
Usagers de la route impliqués dans accidents mortels



3.2.13. Nombre d'usagers de la route décédés

Parmi les 144 morts, nous comptons 106 conducteurs et piétons et 38 passagers. Par type de véhicule, on obtient l'image suivante :

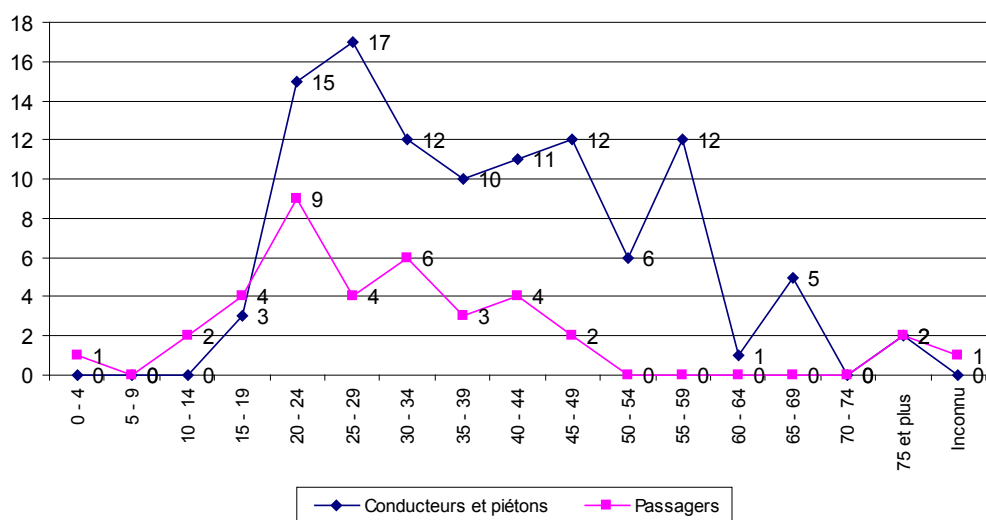
FIGURE 16 :
Nombre de conducteurs, de piétons et de passagers tués selon le type de véhicule



Parmi les 106 conducteurs ou piétons tués, il y avait 93 hommes et 13 femmes. Parmi les 38 passagers tués, on a dénombré 16 hommes et 22 femmes.

3.2.14. Age des usagers de la route décédés

FIGURE 17 :
Nombre de conducteurs ou piétons et passagers tués



Les catégories d'âge 20 à 24 et 25 à 29 sont les plus représentées chez les conducteurs et les piétons. La catégorie d'âge 20 à 24 est la plus représentée parmi les passagers.

3.2.15. Nationalité en type d'usagers concernés dans les accidents mortels

Si nous considérons tous les véhicules et les piétons concernés selon le type d'utilisateur de la route et la nationalité, nous obtenons le tableau suivant :

TABLEAU 3 :
Nationalité en type d'usagers concernés dans les accidents mortels

	Voiture voyageurs	Camionnette	Camion	Autocar	Moto-cyclette	Piéton	Autre	Total
B	122	13	36	1	6	6	2	186
FR	9	2	2					13
NL	5	1	5			1		12
D	3	2	6					11
PL			4					4
GB	3			1				4
CZ			2					2
BG			1					1
CA						1		1
EE			1					1
LU	1							1
LT			1					1
Total	143	18	58	2	6	8	2	237

3.2.16. Vulnérabilité suivant le type de véhicule

Si nous comparons le nombre de conducteurs tués par type de véhicule et le nombre de véhicules concernés par type, nous avons une idée du degré de dangerosité de chaque type de véhicule :

TABLEAU 4 :
Vulnérabilité suivant le type de véhicule

	Nombre de véhicules	Conducteurs tués	% de conducteurs tués
Voiture voyageurs	143	74	51,7%
Camionnette	18	8	44,4%
Camion	58	13	22,4%
Autocar	2	0	0,0%
Motocyclette	6	6	100%
Piéton	8	5	62,5%
Autre	2	0	0,0%

Comme on pouvait s'y attendre, les motards sont les plus vulnérables. Aucun des conducteurs concernés n'ayant survécu à l'accident. Bien entendu, les piétons qui se trouvent sur l'autoroute et qui sont impliqués dans un accident ont également peu de chances de survie. Plus de la moitié des conducteurs de voitures particulières qui ont été impliqués dans des accidents mortels de la circulation sur l'autoroute n'ont pas davantage survécu à l'accident.

3.2.17. Consommation d'alcool par les conducteurs ou piétons

Parmi les 237 conducteurs et piétons impliqués, 106 d'entre eux n'ont pas survécu à l'accident. Par conséquent, ces personnes n'ont pas pu se soumettre à un alcootest.

20 personnes concernées ont été grièvement blessées et on peut, par conséquent, supposer que l'alcootest n'a probablement pas été pratiqué.

Par conséquent, il subsiste 111 usagers de la route qui, en principe, ont pu passer un alcootest sans problème.

92 alcootests ont été pratiqués dont 8 ont été suivis d'une analyse positive. Tous les tests positifs concernaient des hommes. Les hommes positivement testés avaient 21, 22, 25, 30, 36, 43, 48 et 50 ans.

Le pourcentage de conducteurs ou piétons non tués qui ont été soumis à un alcootest varie considérablement selon les postes de circulation. En moyenne, le pourcentage s'élève à 70,2%, mais les résultats vont de 100% à 25%.

Les parquets ont donné 37 ordres en vue de la réalisation d'une analyse sanguine. 30 échantillons de sang ont été prélevés parmi des conducteurs qui étaient décédés, 6 parmi des conducteurs qui avaient survécu et 1 conducteur a refusé le test (il était manifestement sous l'emprise de l'alcool).

Un élément remarquable est que le prélèvement d'échantillons de sang parmi les conducteurs est appliqué de façon très différente par les parquets. En Flandre (7, dont 1 refus) et dans la Région de Bruxelles-Capitale (1), ils ont rarement lieu, alors que c'est plus fréquemment le cas en Wallonie (29).

Lors de la consultation des résultats des analyses sanguines, il s'est avéré que dans 8 cas, le prélèvement d'un échantillon de sang n'a pas débouché sur une analyse (par exemple pour 2 conducteurs fantômes). La raison invoquée à ce propos est que, des suites du décès des personnes concernées, l'affaire a été classée sans suite.

Les résultats des 8 analyses de l'haleine (en mg d'alcool par litre d'air alvéolaire expiré) ont été convertis en pour mille par litre de sang – CAS (Concentration d'Alcool dans le Sang). Au total (analyses de l'haleine et prélèvement sanguins), nous avons donc 24 conducteurs ayant un taux d'alcool dépassant la limite légale.

Chose remarquable mais pas étonnante : la plupart des conducteurs intoxiqués étaient du sexe masculin (22 hommes contre 2 femmes).

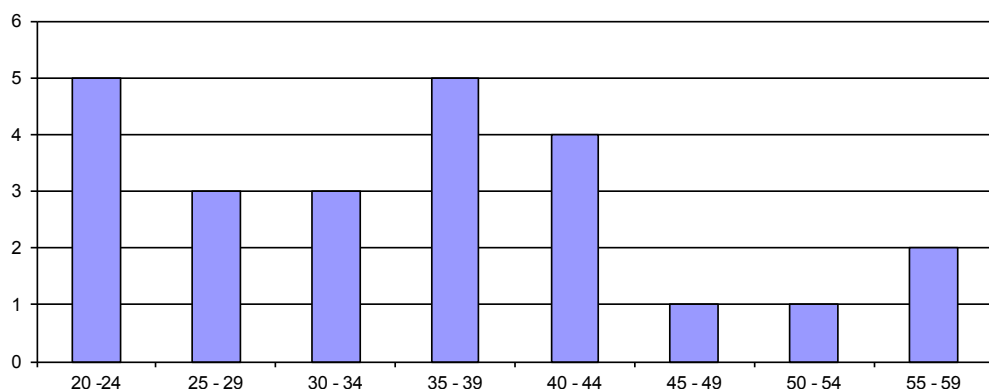
On a vérifié combien de ces conducteurs pouvaient être qualifiés de responsables de l'accident dans lequel ils étaient impliqués (sur la base du déroulement de l'accident décrit dans le procès-verbal).

TABLEAU 5 :
Responsabilité conducteurs intoxiqués

Taux d'alcool dans le sang g/L	Nombre de conducteurs intoxiqués	Conducteurs intoxiqués responsables	Conducteurs intoxiqués non responsables	Responsabilité non déterminée
$0,5 \leq \text{CAS} < 0,8$	3	3	0	0
$0,8 \leq \text{CAS} < 1,2$	4	3	1	0
$1,2 \leq \text{CAS} < 1,5$	7	6	0	1
$1,5 \leq \text{CAS} < 2,0$	3	3	0	0
$2,0 \leq \text{CAS} < 3,0$	6	5	0	1
$3,0 \leq \text{CAS}$	1	1	0	0

La grande majorité des conducteurs intoxiqués (21 sur 24) peuvent être jugés responsables de l'accident. La responsabilité a été attribuée au conducteur pour les raisons suivantes : dans 10 cas, un seul véhicule était impliqué, à 6 occasions, l'arrière d'un véhicule a été percuté, 2 conducteurs ont causé l'accident en effectuant une mauvaise manœuvre, 1 conducteur conduisait à contresens, 1 conducteur a déclaré s'être endormi, 1 conducteur a perdu le contrôle de son véhicule à cause d'une vitesse excessive.

FIGURE 18 :
Age des conducteurs intoxiqués



Pendant les contrôles, il a généralement été constaté que ce sont surtout les conducteurs plus âgés qui conduisent sous l'influence de l'alcool. En ce qui concerne l'implication dans les accidents mortels, ce sont cependant surtout les plus jeunes conducteurs intoxiqués qui sont plus souvent représentés.

3.2.18. Port de la ceinture

Sur la base des informations que mentionnent les agents constatateurs (informations demandées aux pompiers et aux services médicaux) et de l'interprétation de la description de l'accident (par exemple, une personne qui a été catapultée hors du véhicule ou ceinture qui pendait), on a procédé à une estimation du port de la ceinture par les usagers de la route décédés.

106 conducteurs ou piétons ont été tués. 5 piétons étaient impliqués, 6 motards et 2 conducteurs qui étaient dispensés du port de la ceinture. Par conséquent, il reste 93 conducteurs qui doivent bel et bien porter la ceinture. Comme les conducteurs qui étaient dispensés ne portaient pas la ceinture, nous les ajoutons aux conducteurs qui ne portaient pas la ceinture et en arrivons ainsi à 95 conducteurs en tout.

38 passagers ont été tués. 2 de ces personnes étaient passagers d'un motard. Nous n'avons trouvé aucune dispense du port de la ceinture. Par conséquent, 36 passagers devaient porter la ceinture.

TABLEAU 6 :
Port de la ceinture ()

	Portait la ceinture	Ne portait pas la ceinture	Information inconnue	Total
Conducteur	17	30	48	95
Passager	8	17	11	36
Total	25	47	59	131

TABLEAU 7 :
Port de la ceinture (pourcentage)

	Portait la ceinture	Ne portait pas la ceinture	Information inconnue	Total
Conducteur	17,9%	31,6%	50,5%	100,0%
Passager	22,2%	47,2%	30,6%	100,0%
Total	19,1%	35,9%	45,0%	100,0%

Evidemment, nous travaillons sur la base de petits nombres et il n'est pas possible de tirer des conclusions en fonction de ces nombres.

Des mesures du comportement de l'IBSR, nous savons que 85% des conducteurs et 87% des passagers à l'avant portaient la ceinture lorsqu'ils circulaient sur une autoroute en 2008. Néanmoins, pour les conducteurs et passagers décédés dont nous savons s'ils portaient la ceinture ou non, nous obtenons un tout autre résultat. Seuls 36% des conducteurs tués et 32% des passagers décédés portaient la ceinture. Nous pouvons en conclure avec précaution qu'un pourcentage supérieur de port de la ceinture dans le cas d'usagers de la route tués aurait résulté en moins de décès.

Dans les graphiques suivants, les résultats connus (portait la ceinture et ne portait pas la ceinture) sont reproduits par catégorie d'âge.

FIGURE 19 :
Port de la ceinture des conducteurs tués par catégorie d'âge

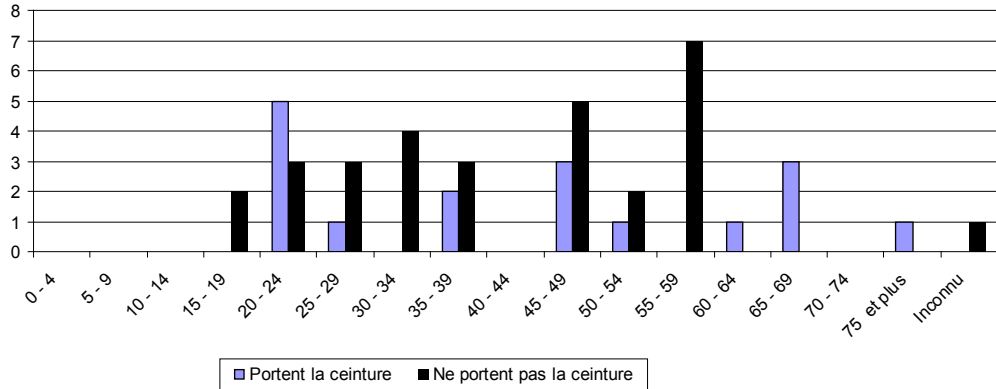
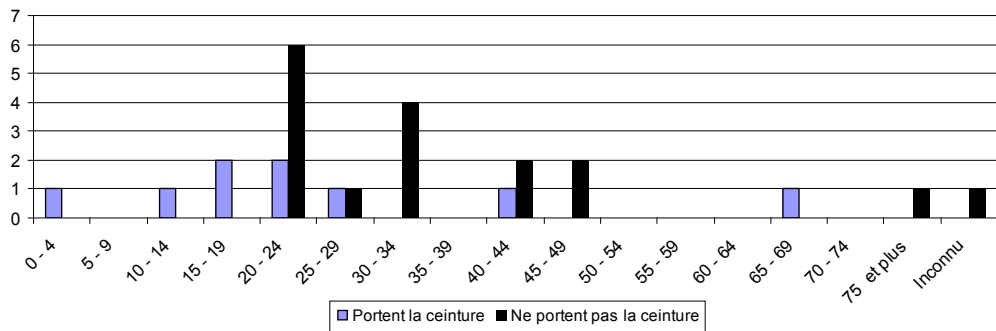


FIGURE 20 :
Port de la ceinture des passagers tués par catégories d'âge



Quelques remarques concernant le port de la ceinture :

- Les passagers décédés de moins de 20 ans portaient tous la ceinture.
- Les conducteurs décédés de 15 à 19 ans (avaient tous 18 ou 19 ans) ne portaient pas la ceinture.
- Dans le groupe des 20 à 24 ans; la plupart des conducteurs décédés portaient la ceinture, la plupart des passagers décédés non.
- Dans le groupe des 30 à 34 ans, aucun conducteur ou passager décédé ne portait la ceinture.
- Dans le groupe des 55 à 59 ans, aucun conducteur décédé ne portait la ceinture.
- Le port ou le non-port de la ceinture de sécurité ne semble donc pas vraiment être déterminé par l'âge.

3.2.19. Quelques constatations supplémentaires

Suicide

Deux accidents concernent certainement un suicide par une personne qui est montée sur l'autoroute à pied et s'est jetée sous un véhicule.

Conducteur fantôme

Quatre accidents ont été provoqués par un conducteur fantôme.

Crise cardiaque

Outre les trois procès-verbaux qui concernaient des conducteurs ayant eu une crise cardiaque sans que celle-ci n'ait provoqué un accident (et qui ont été supprimés de cette analyse), nous trouvons également deux accidents qui ont probablement été occasionnés par un conducteur ayant eu une crise cardiaque. Comme, pour ces accidents, une crise cardiaque n'a pas été attestée avec certitude et comme il y a bel et bien eu un accident, ces procès-verbaux sont inclus dans l'analyse.

Descente d'un expert

Pour 65 accidents, un expert a été dépêché par le parquet sur le lieu de l'accident, ce qui ne fut pas le cas pour 63 accidents. Dans un seul procès-verbal, on ne mentionne pas si le parquet a réclamé un expert ou non.

On enregistre une différence importante entre les arrondissements judiciaires. Dans certains arrondissements, un expert est désigné pour tout accident mortel de la circulation, alors que ce n'est jamais le cas dans d'autres arrondissements.

Détention d'un permis de conduire valable

228 conducteurs devaient avoir un permis de conduire (dans la catégorie des 236 conducteurs et piétons, on trouve 8 piétons). 6 conducteurs (2,6%) n'avaient aucun permis de conduire valable et pour 14 conducteurs (6,1%), il n'a pas été possible de constater sur place s'ils possédaient un permis de conduire valable (des suites de l'incendie du véhicule ou parce qu'aucun permis de conduire n'a été trouvé).

Détention d'une assurance valable

Pour 4 conducteurs (1,7%), il a été constaté qu'ils n'avaient pas d'assurance valable. Pour 15 conducteurs (6,5%), la preuve d'assurance manquait.

Détention d'un certificat de contrôle technique valable

Pour 73 conducteurs concernés, le contrôle technique ne s'appliquait pas (véhicule de moins de 4 ans, certains véhicules étrangers). Par conséquent, 155 conducteurs ont été en mesure de présenter un certificat de contrôle valable. 6 véhicules (3,9%) n'étaient pas en ordre de contrôle et 17 conducteurs (11%) n'ont pas pu présenter un certificat de contrôle valable (la validité restait à contrôler).

Description succincte des accidents

En annexe, le lecteur trouvera un tableau décrivant succinctement le déroulement des accidents.

On a essayé de subdiviser les accidents selon l'acte ou l'événement ayant donné directement lieu à l'accident. Exemple : Un véhicule qui heurte une glissière de sécurité entre parfois ensuite en collision avec un autre usager de la route. Dans le tableau suivant, nous avons uniquement retenu la collision contre la glissière de sécurité.

Il est remarquable de constater que, souvent, les véhicules qui dévient de la chaussée vers la droite ou la gauche n'ont pas été impliqués dans une collision, mais quittent tout simplement subitement la route (comme, généralement, le conducteur est tué, il est impossible de découvrir ce qui s'est précisément produit).

TABLEAU 8 :
Causes des accidents

Dévie de la chaussée vers la droite (emboutit la glissière de sécurité, la barrière New Jersey, tombe dans un fossé ou heurte un obstacle)	25
Emboutit une file de véhicules (travaux de voirie, accident)	16
Dévie de la chaussée vers la gauche (heurte la glissière de sécurité, la barrière New Jersey, traverse la berme centrale)	15
Sortie (vue trop tard, prend le virage trop rapidement)	14
Dérapiage (revêtement routier humide, neige, manœuvre brusque à une vitesse trop élevée, pneus usés, obstacle sur la chaussée)	13
Emboutit un véhicule devant lui (généralement, emboutit un véhicule qui roule lentement, mais cet accident est également dû à la vitesse trop élevée du véhicule qui emboutit)	12
Fausse manœuvre en cas de rattrapage ou de dépassement	8
Fausse manœuvre en montant sur l'autoroute (mauvaise estimation du virage, mauvaise insertion dans la file, motard qui dépasse par la droite)	6
Piéton sur l'autoroute (suicide (2), conducteur qui s'est relevé après un accident précédent, homme ivre, homme qui rattrape un ballon)	5
Conducteur fantôme	4
Collision d'un véhicule sur la bande d'arrêt d'urgence	3
Agression	1
Fausse manœuvre lors d'un changement de bande de circulation	1
Autre (le conducteur s'endort, pneu crevé, cheval sur la chaussée, crise cardiaque (2), obstacle inattendu sur la chaussée)	6
Total	129

En ce qui concerne le fait d'emboutir une file, nous pouvons établir la distinction suivante :

TABLEAU 9 :
Emboutissage dans une file

	Un camion emboutit un véhicule de travaux de voirie	1
	Un camion emboutit une file	3
Travaux de voirie	Une voiture particulière emboutit un véhicule de travaux de voirie	1
	Une voiture particulière emboutit une file	3
Accident	Un camion emboutit une file	3
	Une voiture particulière emboutit une file	2
File structurelle	Un camion emboutit une file	3

3.3. Conclusion

L'analyse sur la base des procès-verbaux fournit indubitablement une image plus complète et plus correcte des accidents par rapport à l'analyse fondée sur les statistiques de la DGSIE.

Non seulement il est possible de supprimer de l'analyse les accidents indûment attribués à l'autoroute (accidents qui ne se sont pas produits sur l'autoroute, décès d'un conducteur sans accident), mais on peut également reprendre certains accidents qui se sont bel et bien produits sur l'autoroute mais qui, pour l'une ou l'autre raison,

n'ont pas été inclus dans les statistiques de la DGSIE. Comme en attestent les chiffres, ce détail n'est nullement négligeable. Apparemment, avec 125 accidents mortels et 139 victimes décédées des suites de l'accident, les statistiques de la DGSIE sont relativement correctes en comparaison avec 129 accidents et 144 morts résultant de l'analyse des procès-verbaux. Mais, compte tenu du fait que 9 accidents ayant provoqués 9 décès n'ont pas leur place sur la liste de la DGSIE et que 13 accidents avec 16 morts y manquent, il en ressort que la saisie des données des accidents contient bon nombre d'erreurs.

Quand les accidents mortels qui sont repris dans les statistiques de la DGSIE sont sélectionnés sur la base d'une attribution correcte à l'autoroute, il subsiste 116 accidents. Différentes informations reprises dans les statistiques de la DGSIE concernant ces accidents ont été comparées avec le contenu des procès-verbaux. De cette comparaison, il ressort que la plupart des accidents sont correctement reproduits dans les statistiques. Bien entendu, le problème esquissé au paragraphe précédent, hypothèque la qualité des statistiques de la DGSIE.

Outre des informations classiques concernant la répartition des accidents en fonction de l'heure et du lieu, des circonstances, de l'état de la route, des facteurs d'accident, des conducteurs, piétons et passagers concernés, des types de véhicules impliqués et de la conduite sous l'emprise de l'alcool sur la base d'un alcootest pratiqué, l'analyse des procès-verbaux des 129 accidents mortels survenus sur les autoroutes en 2008 fournit également d'autres résultats intéressants.

Ainsi a-t-on pu déterminer le nombre d'échantillons de sang ayant été prélevés en vue de déterminer le taux d'alcoolémie, la fréquence avec laquelle les différents parquets font prélever un échantillon de sang des conducteurs tués ou impliqués mais non tués.

Afin de compléter le tableau de la consommation d'alcool par les conducteurs, les résultats des tests sanguins ont été demandés auprès des parquets concernés, moyennant l'autorisation du Collège des Procureurs généraux. Les résultats des analyses de l'haleine ont été demandés auprès des corps de police ayant effectué les constatations.

De l'analyse des procès-verbaux, il s'avère que le pourcentage du port de la ceinture de sécurité parmi les usagers de la route décédés est nettement inférieur par rapport au pourcentage que nous connaissons sur la base des mesures de comportement de l'Institut Belge de la Sécurité Routière. Il ressort de l'analyse des procès-verbaux que le port de la ceinture de la sécurité aurait pu éviter une issue fatale dans différents accidents.

Tout comme c'est le cas pour les demandes de prélèvements sanguins, on enregistre également une grande différence sur le plan de la désignation d'experts par les différents parquets. Certains parquets désignent systématiquement un expert en cas d'accident mortel de la circulation, tandis que d'autres ne le font jamais, et d'autres parfois.

D'autres circonstances qui ressortent de l'analyse des procès-verbaux concernent des suicides (2), des accidents provoqués par des conducteurs fantômes (4), des accidents pour lesquels une cause médicale peut être trouvée (2).

En plus, sur les fiches « Détails de l'intéressé » (annexes aux procès-verbaux), on peut vérifier si le conducteur était en possession d'un permis de conduire valable, si le véhicule était valablement assuré ou s'il était en ordre de contrôle technique.

4. RECOMMANDATIONS

4.1. Recommandations opérationnelles

Le pourcentage important d'usagers de la route décédés qui ne portaient pas la ceinture démontre qu'un contrôle du port de la ceinture sur les autoroutes s'impose. Bon nombre de conducteurs et passagers tués ont été, durant l'accident, catapultés hors du véhicule ou projetés sous le véhicule. La ceinture, combinée avec les airbags, aurait certainement pu sauver plusieurs vies.

Les agents constatateurs pourraient sans doute accorder plus d'attention au port de la ceinture par les conducteurs et passagers impliqués dans les accidents. En effet, pour environ la moitié des usagers de la route concernés, nous ne savons pas s'ils portaient ou non la ceinture.

Bien que l'étude des procès-verbaux ne permette pas de tirer des conclusions concernant l'impact exact de la vitesse sur les accidents, tout porte cependant à croire que les accidents survenus sur des sorties d'autoroutes résultent souvent d'une vitesse inadaptée. Des mesures de la vitesse au début des sorties permettraient de se faire une idée correcte du comportement en termes de vitesse des conducteurs.

Les dérapages sont fréquents (10% des accidents) mais, généralement, ils ne se produisent pas quand on s'y attend le plus. Les accidents mortels dus à un dérapage n'arrivent pas nécessairement lorsque la route est mouillée ou après une chute de neige, mais surtout lorsque le conducteur exécute une manœuvre brusque (à une vitesse trop élevée ?) ou parce qu'il roulait avec des pneus usés.

Il pourrait être important, lors des contrôles des véhicules, de prêter attention à l'état des pneus.

Trois accidents ont été provoqués à cause d'un véhicule ayant été embouti sur la bande d'arrêt d'urgence. Dans deux accidents, le conducteur n'était plus sur place et le véhicule aurait pu être évacué depuis longtemps. Nous proposons que les véhicules sans conducteur soient immédiatement remorqués et, si le conducteur est toujours présent, qu'il soit mis dans l'obligation d'immédiatement évacuer le véhicule de l'autoroute.

Le fait que 5 piétons soient décédés lors d'accidents sur l'autoroute semble beaucoup, mais les causes expliquent beaucoup de choses. Dans deux cas, il s'agit très certainement de suicides. Un autre tué était un homme ivre qui était descendu du véhicule et courait en direction du trafic. Une autre victime avait été impliquée dans un accident antérieur et téléphonait tout en marchant sur l'autoroute. La cinquième victime courait sur l'autoroute pour rattraper un ballon. Il est difficile de déterminer les mesures pouvant être prises pour éviter pareils accidents.

Dans les procès-verbaux, nous remarquons que l'on s'attache peu à la consommation de drogues. Cela s'explique probablement du fait que, en 2008, les tests de salive n'étaient pas encore disponibles et que la procédure utilisée à l'époque pouvait difficilement être appliquée durant les constats d'accidents. A l'avenir, on pourrait accorder une attention accrue à la consommation de drogues illégales.

Dans les procès-verbaux, on mentionne l'ordre donné par le magistrat du parquet en vue de la réalisation d'un test sanguin. Les résultats de ces tests peuvent uniquement être obtenus auprès des Procureurs du Roi. Des accords pourraient être pris avec les parquets (après accord du Collège des Procureurs généraux) afin de communiquer les résultats de ces tests (taux d'alcoolémie ou présence d'une drogue illégale) aux agents constatateurs.

On s'attache au port de la ceinture des occupants de véhicules impliqués dans les accidents uniquement dans la moitié des procès-verbaux.

4.2. Recommandations infrastructurelles

Le fait d'emboutir une file est, avec 12,4% des accidents, la deuxième cause la plus importante d'accidents mortels. Même lorsque la file est annoncée à une distance suffisante et avec tous les moyens possibles, des accidents se produisent toujours. Il arrive parfois que des camions emboutissent une file sans freiner, ce qui indique l'inattention du chauffeur. Parfois, des véhicules plus légers roulent à trop grande vitesse jusqu'au rétrécissement et ne réussissent plus à s'arrêter ou à s'introduire dans la file sans provoquer d'accident.

Comme les panneaux d'avertissement, feux clignotants et marquages routiers ne suffisent apparemment pas pour attirer l'attention des conducteurs, d'autres mesures complémentaires devraient être envisagées pour jouer sur d'autres sens. On pourrait examiner si des signaux sonores ne seraient pas une solution (par exemple un signal sonore qui est émis par la radio ou le GPS de véhicules qui dépassent un point déterminé).

En outre, un contrôle régulier de la signalisation des chantiers (également et surtout durant la nuit) est important.

Le nombre important d'accidents survenus au niveau d'une sortie d'autoroute (14) peut probablement également avoir trait à la mauvaise lisibilité de l'infrastructure, des panneaux indicateurs et marquages routiers. Des améliorations pourraient peut-être aider à éviter des accidents qui ont lieu parce que les conducteurs remarquent la sortie trop tard et prennent dès lors le tournant à trop grande vitesse. Des solutions efficaces à l'étranger (par exemple les mesures françaises) pourraient être étudiées concernant leur application en Belgique.

Quatre accidents ont été provoqués par un conducteur fantôme. Nous ne voyons pas d'autres mesures possibles que des interventions infrastructurelles qui attirent l'attention du conducteur sur le fait qu'il utilise une sortie en guise d'entrée. Un véhicule qui prend la mauvaise direction sur une sortie devrait recevoir un avertissement visuel et/ou auditif puissant. La détection d'un conducteur fantôme sur une sortie pourrait également être indiquée sur l'autoroute en soi afin que les conducteurs circulant sur l'autoroute laissent la bande de circulation de gauche libre.

A certains endroits, les glissières de sécurité métalliques ont été remplacées par des barrières New Jersey en béton. Néanmoins, on trouve encore de nombreuses glissières de sécurité métalliques sur les autoroutes. Ces rails de sécurité semblent moins sûrs et leur remplacement pourrait entraîner une diminution du nombre d'accidents mortels.

Un certain nombre d'accidents mortels était dû au fait que le véhicule soit monté sur le côté oblique au début de la glissière de sécurité ou d'une barrière New Jersey. Dans ce cas, le véhicule est propulsé en l'air et aboutit contre un poteau d'éclairage routier ou un arbre. Si le début d'une glissière de sécurité ou d'une barrière New Jersey était équipé d'une sorte de système d'absorption des chocs, les conséquences de collisions à ces endroits seraient probablement moins graves.

4.3. Recommandations concernant un examen plus détaillé

Dans 19% des cas, un conducteur s'écarte de la chaussée vers la droite, généralement sans raison apparente. Dans 12% des cas, il dévie vers la gauche. Dans les procès-verbaux, nous ne pouvons pas déterminer quelle est la cause de ces accidents. Une étude approfondie, sur la base des rapports des experts, pourrait peut-être nous permettre de nous faire une meilleure idée de la genèse des accidents.

Nous constatons que les informations officielles de la Direction Générale Statistique et Information Economique présentent nombre de failles. Pour remédier à cette situation, il convient de vérifier ce qui est problématique et où les erreurs sont commises. Une



Fiche des accidents de circulation est-elle établie et envoyée pour chaque accident ? Ces fiches arrivent-elles toujours à la DGSIE ? Comment la saisie des données est-elle organisée et existe-t-il un risque que des données se perdent ? L'auteur de la fiche ne devrait-il pas recevoir un accusé de réception de la DGSIE ?

Enfin, pour se faire une idée des causes des accidents mortels sur l'autoroute et des mesures nécessaires pour y remédier, cette étude devrait faire l'objet d'une suite afin de pouvoir examiner les accidents de trois années au moins.

5. ANNEXES :

5.1. Formulaire d'analyse des accidents de la circulation avec tués ou blessés

FORMULAIRE D'ANALYSE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION AVEC TUES OU BLESSES (FAC).

Ce formulaire doit être complété pour les accidents de circulation avec blessés ou tués qui se sont produits sur la voie publique.
 Il ne doit pas être complété pour les accidents qui se sont produits sur un terrain accessible au public (par ex. sur le parking d'un grand magasin) ni pour les accidents survenus lors de compétitions sportives.
 Les services de police sont priés de transmettre ce formulaire à leur Directeur Coordonnateur administratif (DirCo) excepté pour les Unités Provinciales de Circulation.
 Pour info, tél.: 02/548.62.96 (INS) ou 02/642.62.51 (DGS/DSB)

Pour chaque rubrique indiquez votre réponse en entourant le(s) chiffre(s) correspondant(s) comme ceci 3 ou bien écrivez votre réponse en majuscules dans les cases prévues. Merci.

<p>1. ACCIDENT CONSTATE PAR :</p> <p>Police de</p> <p>Poste de circulation de</p> <p>Code unité : <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> N° PV : <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/></p>	<p>2. LIEU :</p> <p>Commune de</p> <p>en code INS : <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/></p>
<p>3. MOMENT :</p> <p>Date : Jour <input type="text"/> <input type="text"/> Mois <input type="text"/> <input type="text"/> Année <input type="text"/> <input type="text"/> Heure <input type="text"/> <input type="text"/> (arrondir vers le bas - ex. 19h50 = 19)</p>	

<p>4. CARREFOUR / HORS CARREFOUR </p> <p>Par "carrefour" il faut entendre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - lieu de rencontre de deux ou plusieurs voies publiques (cf. code de la route) - lieu de rencontre d'une voie publique et d'une voie accessible au public (desservant un grand magasin, une usine, etc...) lorsque ce lieu ressemble véritablement à un carrefour. <p>Dans ce cas, la voie accessible au public sera mentionnée en rub 5 ou 6 comme ceci : dénomination : XX, nom : en toutes lettres.</p>	<p>L'accident s'est produit :</p> <p>■ A UN CARREFOUR 1 <i>Inclure ici les accidents survenus à proximité et liés au carrefour.</i> <i>Ex. : collision lors de la présélection de direction</i> <i>collision avec une file de voitures arrêtées au STOP.</i> <i>Dans ce cas complétez les deux rubriques 5 et 6, même si les usagers impliqués circulaient sur une seule route.</i></p> <p>■ EN DEHORS D'UN CARREFOUR 2 <i>Dans ce cas complétez la rubrique 5.</i></p>
---	--

<p>5. PREMIERE ROUTE</p> <p>■ Si route numérotée :</p> <p>Type <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/></p> <p>1 : autoroute lettre (A,B,N,R,P ou T) + numéro</p> <p>2 : route régionale ou provinciale</p> <p>borne km <input type="text"/> <input type="text"/> hm <input type="text"/> <input type="text"/> n° d'immeuble (1) <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/></p> <p>genre (2) <input type="text"/> vitesse max. autorisée (3) <input type="text"/> <input type="text"/> km/h.</p> <p>■ Si voie publique non numérotée :</p> <p>dénomination (4) <input type="text"/> <input type="text"/> nom (5) <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/></p> <p>n° d'immeuble <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/></p> <p>genre (2) <input type="text"/> vitesse max. autorisée (3) <input type="text"/> <input type="text"/> km/h.</p> <p>(1) Pas nécessaire si les cases bornes km - hm sont remplies (2) Genre de route (en dehors des carrefours) 1 = route à une seule chaussée 2 = route à chaussées séparées par une berme ou une barrière (3) Vitesse max. autorisée : c'est-à-dire en vertu des signaux C43 ou de la règle générale (4) Voir tableau ci-contre (5) Ni prénoms, ni titres, ni initiales</p>	<p>6. DEUXIEME ROUTE DU CARREFOUR</p> <p>■ Si route numérotée :</p> <p>Type <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/></p> <p>1 : autoroute lettre (A,B,N,R,P ou T) + numéro</p> <p>2 : route régionale ou provinciale</p> <p>borne km <input type="text"/> <input type="text"/> hm <input type="text"/> <input type="text"/> n° d'immeuble (1) <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/></p> <p>genre (2) <input type="text"/> vitesse max. autorisée (3) <input type="text"/> <input type="text"/> km/h.</p> <p>■ Si voie publique non numérotée :</p> <p>dénomination (4) <input type="text"/> <input type="text"/> nom (5) <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/></p> <p>n° d'immeuble <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/></p> <p>genre (2) <input type="text"/> vitesse max. autorisée (3) <input type="text"/> <input type="text"/> km/h.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <tr> <th colspan="4" style="text-align: center;">(4) Dénomination de route non numérotée</th> </tr> <tr> <td>AV</td> <td>avenue/boulevard</td> <td>QU</td> <td>quai</td> </tr> <tr> <td>CH</td> <td>chaussée</td> <td>RP</td> <td>rond-point</td> </tr> <tr> <td>CE</td> <td>chemin</td> <td>RT</td> <td>route</td> </tr> <tr> <td>DR</td> <td>drève</td> <td>RU</td> <td>rue</td> </tr> <tr> <td>MA</td> <td>marché</td> <td>SQ</td> <td>square</td> </tr> <tr> <td>PL</td> <td>place, plaine</td> <td>XX</td> <td>autres</td> </tr> </table>	(4) Dénomination de route non numérotée				AV	avenue/boulevard	QU	quai	CH	chaussée	RP	rond-point	CE	chemin	RT	route	DR	drève	RU	rue	MA	marché	SQ	square	PL	place, plaine	XX	autres
(4) Dénomination de route non numérotée																													
AV	avenue/boulevard	QU	quai																										
CH	chaussée	RP	rond-point																										
CE	chemin	RT	route																										
DR	drève	RU	rue																										
MA	marché	SQ	square																										
PL	place, plaine	XX	autres																										

7. REGULATION DE LA CIRCULATION AU COEUR DU CARREFOUR (uniquement si accident à un carrefour)

- agent qualifié 1
- signaux tricolores en fonctionnement 2
- signaux tricolores en panne ou clignotant orange (entourez également 4 ou 5) 3
- signaux B1 ou B5 (de "priorité") 4
- priorité de droite 5

21. DIVERS

Pensez-vous que l'accident (ou la gravité des conséquences) est lié aux particularités suivantes ?
Entourez les mentions qui conviennent (max. 4 chiffres)

- l'accident fait suite à un autre accident 01
- aquaplaning 02
- éblouissement par le soleil 03
- proximité d'une école (si en cause !) 04
- proximité d'un centre récréatif (idem !) 05
- proximité d'un arrêt de transports en commun (idem !) 06
- automobiliste(s) ou passager(s) éjecté(s) du véh. 07
- conducteurs ou passagers ne portant pas la ceinture 08
- cyclo ou motard ne portant pas de casque 09
- petit enfant non installé dans un siège enfant 10
- le chargement d'un conducteur est tombé sur la chaussée
 - avant la collision 11
 - du fait de la collision 12
- un véhicule a pris feu (après la collision !) 13

Ajoutez éventuellement ici vos commentaires pouvant aider à la compréhension de l'accident : 14

22. SI PRODUITS DANGEREUX

Si un des véhicules impliqués porte des plaques orange ou des étiquettes

- il s'agit de l'usager (A, B, C,...?)

- les plaques orange : sont vierges 1
portent les numéros suivants 2

- le véhicule est vide 1
- le véhicule est chargé (même partiellement) et les marchandises dangereuses se sont répandues lors de l'accident (par ex. : fuites, épandages,...) 2
- le véhicule est chargé et les marchandises ne se sont pas répandues lors de l'accident 3

PERSONNES IMPLIQUEES DANS L'ACCIDENT. S'il y a plus de 5 conducteurs, 5 passagers ou 3 autres victimes, utilisez un ou plusieurs formulaires supplémentaires. Complétez-y les rubriques 1, 24, 25, et 26 en désignant les conducteurs et piétons supplémentaires par les lettres, F,G,H etc. Nombre de formulaires supplémentaires +

23. TOTAUX :

- Nombre total de conducteurs et piétons impliqués (victimes + indemnes) Le conducteur en délit de fuite est compté pour 1 conducteur indemne; le conducteur absent d'un véhicule en stationnement également.
- Nombre total de tués blessés graves blessés légers

24. CONDUCTEURS ET PIETONS

(mentionnez les tués et blessés ainsi que les indemnes).

Genre d'usager	Test alcool	Etat 1 ou 2 codes	N° immatriculation	Pays d'immatr.	Age	Sexe	Conséquences	Nombre passagers (indemnes inclus)
indiquer le code, cf. liste en bas de page	- non pratiqué ... 1	- normal 1	uniquement si plaque émise en Belgique. Laisser vide si vélo/cyclo		arrondir vers le bas	- M 1 - F 2	- Tué 1 - Blessé grave 2 - Blessé léger 3 - Indemne 4	
	- refusé par le	- ivresse manifeste ... 2						
	- conducteur ... 2	- sous influence de						
	- positif ... 3	- médicaments/						
	- négatif ... 4	- drogues 3 - malaise, fatigue ... 4						
Usager A <input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/> <input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 60px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>
Usager B <input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/> <input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 60px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>
Usager C <input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/> <input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 60px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>
Usager D <input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/> <input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 60px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>
Usager E <input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/> <input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 60px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>

← si inconnu (par ex. délit de fuite), complétez par des 9,9,9, →

25. PASSAGERS TUES OU BLESSES

(Ne pas mentionner les indemnes !)

	Place occupée	Age	Sexe	Conséquences
Passager de l'usager (complétez : A, B,...)	- à l'avant 1	arrondir vers le bas	- M 1 - F 2	- Tué 1 - Blessé grave 2 - Blessé léger 3
Passager de l'usager	- à l'arrière 2			
Passager de l'usager	- inconnu 9			
Passager de l'usager	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>
Passager de l'usager	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>
Passager de l'usager	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>

26. AUTRES VICTIMES TUEES OU BLESSEES

Ni conducteurs, ni piétons, ni passagers !

Exemples - personne se trouvant dans un immeuble embouti
- le peintre tombé de l'échelle renversée dans l'accident

	Age	Sexe	Conséquences
<input style="width: 60px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>
<input style="width: 60px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>	<input style="width: 30px;" type="text"/>

CODES DES CONDUCTEURS ET PIETONS			
voiture voyageurs 01	tracteur agricole 09	bicyclette 18	
voiture mixte 02	autobus 10	véhicule attelé 19	
minibus 03	trolleybus 11	personne handicapée en fauteuil roulant ... 20	
camionnette 04	autocar 12	piéton poussant un deux-roues 21	
véhicule de camping 05	motocyclette (ne dépassant pas 400 cc) 13	autre piéton 22	
camion 06	motocyclette (de plus de 400 cc) 14	cavalier 23	
tracteur + semi-remorque 07	cyclomoteur A (2 roues) 15	autre usager 24	
tracteur seul 08	cyclomoteur B (2 roues) 16	inconnu 99	
	cyclomoteur à 3 ou 4 roues 17		

MOUVEMENT, DYNAMIQUE, FACTEURS		
Si l'utilisateur A ou B est un piéton, ne rien indiquer à son sujet dans les rub. 16 et 17		
	US. A	US. B
16. MOUVEMENT OU INTENTION DE L'USAGER <i>Pour chaque usager entourez un seul chiffre en face de la mention qui convient le mieux</i>		
- poursuit sa route tout droit (ou en courbe) dans le bon sens	1	1
- roule à contresens	2	2
- perd contrôle et quitte la route vers la gauche	3	3
- perd contrôle et quitte la route vers la droite	4	4
- tourne ou se prépare à tourner à gauche (sauf*)	5	5
- tourne ou se prépare à tourner à droite (sauf*)	6	6
- décroche ou dépasse vers la gauche (sauf*)	7	7
- décroche ou dépasse vers la droite (sauf*)	8	8
- fait demi-tour (sauf*)	9	9
- fait marche arrière (sauf*)	10	10
- est en panne sur la route	11	11
* Mouvement lié à l'arrêt / stationnement :		
- est arrêté au bord de la route et ouvre la portière	12	12
- est arrêté au bord de la route la portière fermée	13	13
- prend ou quitte un stationnement	14	14
- entre ou sort d'un garage ou d'un autre lieu privé	15	15
- autre	16	16
- inconnu	99	99
17. DYNAMIQUE <i>Entourez un seul chiffre, comme à la rub. 16.</i>		
- roule à vitesse \pm constante	1	1
- freine en vue de s'arrêter	2	2
- démarre ou accélère	3	3
- est immobile	4	4
- inconnu	9	9
18. FACTEURS DE L'ACCIDENT <i>Sur base de votre constat et des témoignages, indiquez les facteurs qui, à votre avis, ont joué un rôle pour chaque usager (entourez max. 2 chiffres par sous-rubrique) Si aucun de ces facteurs n'est intervenu ou si les facteurs de l'accident sont inconnus, n'indiquez rien.</i>		
Usager		
- franchit le feu rouge	1	1
- non respect de la priorité	2	2
- franchit la ligne blanche continue	3	3
- dépassement fautif	4	4
- effectue in extremis une manœuvre d'évitement (obstacle subit)	5	5
- place non réglementaire sur la chaussée	6	6
- perte de contrôle du véhicule	7	7
- non respect de la distance entre usagers	8	8
- chute	9	9
Véhicule et/ou remorque		
- éclairage absent ou incorrect (feux avant/arrière) ..	1	1
- pneu(s) lisse(s)	2	2
- éclatement d'un pneu (avant l'accident !)	3	3
- défaillance de la remorque ou du chargement	4	4
Route/conditions de circulation		
	A + B	
- mauvais état de la route ou de la piste cyclable (ornières, verglas, boue, inondation,...)	1	
- signalisation défectueuse	2	
- éclairage défectueux ou insuffisant	3	
- travaux	4	
- encombrement de la circulation, file, accident	5	
- forte descente (7% ou +)	6	
- virage serré	7	
- entrave à la visibilité (relief, obstacle fixe, véh. immobile,...)	8	

19. SI UN PIÉTON EST IMPLIQUÉ et mentionné en rub. 8 B

Si plusieurs piétons sont impliqués, complétez pour l'un d'entre eux seulement.

Le piéton en question est l'utilisateur :

(précisez, cf. rub. 8 B)

Position du piéton :

- se trouve ou marche
 - sur un trottoir ou accotement 10
 - sur une piste cyclable séparée de la chaussée 11
- débarque d'un véhicule 20
- marche sur la chaussée :
 - du côté droit (par rapport au sens de la marche) 30
 - du côté gauche 31
- traverse la chaussée
 - sur un passage pour piétons
 - réglé par feux rouge/vert pour piétons 40
 - réglé par un policier ou un surveillant habilité 41
 - non réglé 42
 - à côté du passage (- 30 m)
 - réglé par feux rouge/vert pour piétons 43
 - réglé par un policier ou un surveillant habilité 44
 - non réglé 45
 - pas de passage à moins de 30 m 46
- est immobile sur la chaussée, travaille, joue 50
- inconnu 99

Si le piéton traverse la chaussée :

- le piéton s'est engagé derrière un obstacle (ou un véh.) qui le masquait vis-à-vis du conducteur.
 - oui 1
 - non 2
 - inconnu 9
- distance à parcourir entre endroits protégés (= trottoirs, îlots, bermes)

Approximativement, arrondir en mètres.

20. SI UN DEUX-ROUES LÉGER EST IMPLIQUÉ : (= cycliste ou cyclomotoriste à deux roues mentionné en rub. 8 B).

Si plusieurs cyclistes/cyclomotoristes sont impliqués, complétez pour l'un d'entre eux seulement.

Le deux-roues dont question est l'utilisateur :

(précisez, cf. rub. 8 B)

Position du deux-roues léger :

- circule sur (ou débouche d') une piste cyclable séparée de la chaussée (par une bordure, berme, bande de stationnement,...) 1
- circule sur une piste cyclable marquée au sol, non séparée de la chaussée 2
- aucun de ces deux cas 3

Si le deux-roues circule sur (ou débouche d') une piste cyclable :

- la piste est unidirectionnelle c'est-à-dire à sens unique pour les deux-roues 1
- la piste est bidirectionnelle
 - et le deux-roues circule en sens "normal" 2
 - et le deux-roues circule "à contresens" 3

8. DEROULEMENT DE L'ACCIDENT.

Pour un accident simple (une seule collision), complétez la colonne "1ère collision".

Si l'accident a donné lieu à plusieurs collisions (un conducteur ayant percuté successivement plusieurs usagers et/ou obstacles) décrivez ci-dessous les 2 ou max. 3 premières collisions, dans l'ordre chronologique si possible.

Pour votre facilité vous pouvez faire un croquis dans cet espace (pas obligatoire!).

	1 ère collision	2ème collision	3ème collision
A) Type de collision <i>Entourez la première mention qui convient :</i>			
■ entre conducteurs			
- en chaîne (4 conducteurs ou +)	1	1	1
- frontale (ou en croisement)	2	2	2
- par l'arrière (ou en parallèle)	3	3	3
- par le côté	4	4	4
■ avec un piéton (1)	5	5	5
■ un usager contre un obstacle (2) situé			
- sur la chaussée	6	6	6
- hors chaussée	7	7	7
■ un seul usager, pas d'obstacle	8	8	8
■ autre ou inconnu	9	9	9
B) Usagers et obstacles intervenant dans chaque collision :	usager A	usager <input type="checkbox"/>	usager. <input type="checkbox"/>
contre	contre	contre	contre
■ Identifiez les usagers par les lettres A, B, C, etc.	usager <input type="checkbox"/>	usager <input type="checkbox"/>	usager <input type="checkbox"/>
■ Identifiez les obstacles par leur code (cf. liste ci-dessous) que vous recopiez ici	ou contre obstacle <input type="checkbox"/>	ou contre obstacle <input type="checkbox"/>	ou contre obstacle <input type="checkbox"/>
(1) Piéton : appellation à prendre au sens large : le policier qui règle la circulation, l'ouvrier qui travaille, l'enfant qui joue (sauf s'il est cycliste), le conducteur sorti de son véhicule, la personne qui attend le bus, sont considérés comme piétons.			
(2) Obstacle : Les animaux en liberté ainsi que les véhicules sur rails sont considérés comme des "obstacles".			
CODES DES OBSTACLES			
Animal en liberté 50	arbre 59		
train 51	poteau d'éclairage 60		
tram 52	autre poteau 61		
objet(s), chargement versé 53	barrière sécurité (métal ou béton) franchise .. 62		
conteneur 54	barrière sécurité (métal ou béton) non franchise 63		
signalisation de chantier / travaux 55	mur - construction 64		
flot directionnel, bordure 56	clôture 65		
ralentisseur de trafic, dos d'âne, 57	fossé 66		
trou, nid de poule, caniveau 58	autre obstacle 67		
rail de tram 58	inconnu 99		

9. CIRCONSTANCES ATMOSPHERIQUES

- Normales 1
- Particulières (maximum 2 chiffres)
- pluie 2
- brouillard (visibilité de moins de 100 m) 3
- vent violent, rafales 4
- chutes de neige 5
- grêle 6
- autre (fumée épaisse,...) 7
- Inconnues 9

10. LUMIERE

- jour 1
- aube - crépuscule 2
- nuit, éclairage public allumé 3
- nuit, sans éclairage public 4
- inconnu 9

11. ETAT DE LA CHAUSSEE

(maximum 2 chiffres)

- sec 1
- humide, mouillé, flaques 2
- verglas, neige 3
- propre 4
- sale (sable, gravier, feuilles,...) 5
- inconnu 9

12. AGGLOMERATION (cf. signaux F1, F3)

- en agglomération 1
- hors agglomération 2

13. AUTRES CARACTERISTIQUES LOCALES

(maximum 2 chiffres)

- chantier/travaux ayant une incidence sur la chaussée ... 1
- pont, viaduc 2
- tunnel 3
- passage à niveau (voie ferrée) 4
- rond-point 5
- aucune de ces mentions 9

Pour votre facilité complétez les rub. 14 à 18 pour un usager à la fois : d'abord pour l'usager A puis pour l'usager B

POSITION ET SENS DE DEPLACEMENT UNIQUEMENT DES USAGERS A ET B mentionnés en rub. 8 B

14. ROUTE SUR LAQUELLE IL CIRCULAIT	usager A	usager B
- 1ère route (cf. rub. 5)	1	1
- 2ème route (cf. rub. 6)	2	2
- autre (voie non mentionnée en rub. 5 ou 6)	3	3
- inconnu	9	9

Route sur laquelle il circulait :

Si carrefour comprenez : "route d'où l'usager venait " et indiquez en rub. 15 le sens de circulation sur cette route.

Si un piéton traversait, comprenez : "route que le piéton traversait" et indiquez en rub. 15 le code 3 " transversal".

15. SENS DU DEPLACEMENT	usager A	usager B
- positif	1	1
- négatif	2	2
- transversal	3	3
- pas d'application	4	4
- indéterminé	9	9

Sens du déplacement :

Comprenez : sur la route mentionnée en rub. 14

Sens positif = sens croissant des bornes km ou - à défaut de bornes - sens croissant des numéros d'immeubles.

Sens négatif = sens contraire.

Sens transversal = en traversant la route mentionnée en rub. 14

5.2. Résumé du déroulement des accidents

- Un cheval court sur l'autoroute en sens inverse.
- Une voiture particulière a un pneu qui éclate et s'immobilise, dans le sens contraire, sur la bande de circulation de gauche. Un véhicule qui suit et qui est en train de dépasser un camion doit subitement se rabattre sur la droite et touche l'avant du camion. Il est emporté et écrasé entre le camion et un autre camion à l'arrêt sur la bande d'arrêt d'urgence. Ensuite, une autre voiture particulière heurte la voiture particulière à l'arrêt dont le pneu a crevé. Le mort se trouve dans la voiture écrasée.
- Une voiture particulière emboutit la glissière de sécurité à gauche de la bande de circulation, passe au-delà de la glissière de sécurité et est propulsée en l'air par la bande antichocs d'un pont. Le véhicule se met sur le flanc et le passager est propulsé hors du véhicule.
- Un camion emboutit un pare-chocs et une camionnette avec signalisation de chantier mobile. Trois travailleurs routiers sont emboutis par ces véhicules. Il en résulte un mort, un blessé grave (dont la vie est en danger) et un blessé léger.
- Crise cardiaque possible. (le patron avait déjà demandé à l'intéressé, avant son départ, de consulter un médecin car il avait tellement mauvaise mine). Est sorti de la route par la droite.
- Conducteur fantôme (pas le conducteur décédé). Le conducteur fantôme conduisait un véhicule de leasing.
- Une voiture particulière circule sur le ring (2 x 1). Le conducteur perd le contrôle du véhicule qui s'immobilise latéralement, sur la bande de circulation des véhicules venant en sens inverse. Ensuite, le véhicule est embouti du côté du conducteur (qui décède).
- Un motard glisse, chute et est ensuite embouti par une camionnette.
- Une voiture particulière dérape, emboutit une barrière New Jersey à gauche de l'autoroute et s'immobilise dans le sens inverse de la circulation sur la bande de gauche. La conductrice n'est pas blessée, mais reste à bord du véhicule (15 minutes). Ensuite, un véhicule à usage mixte heurte le véhicule à l'arrêt. Quelques minutes plus tard, le véhicule est à nouveau embouti par une camionnette.
- Une voiture particulière entrave un véhicule qui veut la dépasser. Ce dernier véhicule finit quand même par dépasser, se place devant le premier véhicule et freine brusquement sans raison. Le premier véhicule se met à zigzaguer et emboutit un poteau d'éclairage à droite de la route.
- Une voiture particulière est en train de dépasser un véhicule et remarque qu'un troisième véhicule se rapproche très rapidement. Le conducteur se rabat rapidement sur la bande de droite, mais perd le contrôle de son véhicule, se retrouve sur la berme et fait plusieurs tonneaux. Le passager est catapulté hors du véhicule. Le conducteur est un ancien drogué qui a pris du valium et de la méthadone.
- Un véhicule français vient de Maastricht (visite d'un coffee shop) et circule en direction de la France. Selon sa propre déclaration, le conducteur tombe endormi et emboutit une borne kilométrique à droite de la route. Ensuite, le véhicule emboutit un pilier d'un pont, se retourne et s'immobilise sur la deuxième bande de circulation. Un passager qui ne portait pas la ceinture est projeté hors du véhicule.
- Une voiture particulière emboutit un véhicule circulant devant lui. Deux morts à bord du véhicule embouti. Alcooltest positif pour le conducteur à l'origine de l'accident. La conductrice du véhicule embouti a déclaré avoir consommé de l'alcool.
- Pour une raison inconnue, une voiture particulière quitte la route et atterrit sur la berme.
- Une camionnette voit probablement trop tard l'indication d'une sortie et se déporte subitement vers la droite. Elle touche ainsi la partie avant d'un camion.

- Une voiture particulière passe au-delà de la berme centrale et touche une camionnette. Dans un deuxième accident, elle est emportée par un semi-remorque et écrasée contre les glissières de sécurité.
- Une voiture circule sur la bande de circulation de gauche à une vitesse inférieure à 120 km/heure. Une deuxième véhicule veut la dépasser. Le premier véhicule se rabat sur la bande du milieu mais se déporte ensuite à nouveau sur la bande de gauche et touche le deuxième véhicule. Le premier véhicule passe au-delà de la berme centrale.
- Un véhicule se déporte de la bande de circulation de droite vers la droite. Il heurte une glissière de sécurité et est catapulté vers le haut. Il percute un panneau d'une campagne de l'IBSR. Le conducteur a très probablement été distrait par un bébé à l'arrière du véhicule.
- Camion sur la bande d'arrêt d'urgence. Une camionnette emboutit ce camion par l'arrière. Ensuite, une voiture particulière percute la camionnette et, ensuite, un véhicule à usage mixte percute la voiture particulière. Le tué est un passager de la camionnette.
- Un véhicule quitte, sans raison démontrable, la chaussée et emboutit un poteau d'éclairage routier, ensuite un arbre, suite à quoi le véhicule est coupé en deux.
- Un camion emboutit un camion à l'arrêt qui se trouve dans une file des suites d'un accident.
- Une voiture particulière quitte l'autoroute, commence à dérapier sur la sortie et emboutit un poteau d'éclairage routier.
- Une voiture particulière qui roule lentement se déporte de la bande du milieu vers la bande de droite trop près devant une camionnette. La camionnette emboutit la voiture particulière.
- Une conductrice d'une voiture particulière perd, pour une raison inconnue, le contrôle du véhicule et percute un poteau d'éclairage routier le long du côté droit de la route (la dame a déjà eu des problèmes cardiaques).
- Un camion traverse la berme centrale (barrière new jersey), bascule et s'immobilise contre la glissière de sécurité.
- Une voiture particulière emboutit un semi-remorque qui roule à 90 km/heure par l'arrière.
- Un véhicule aborde un tournant vers la droite et heurte une barrière New Jersey à gauche de la route. Il passe au-dessus de la barrière New Jersey et emboutit un poteau d'éclairage routier.
- Un piéton court sur l'autoroute pour rattraper un ballon (étudiant canadien qui était en train de jouer au football).
- File des suites d'un accident. Le conducteur d'une voiture particulière circulant sur la bande de gauche est apparemment surpris et essaie de se faufiler entre deux camions déjà à l'arrêt (avec environ 15 mètres d'écart). Il se retrouve sur le gazon à droite de la chaussée, dérape et heurte, avec le côté droit de son véhicule, la remorque du premier camion.
- Une voiture particulière heurte une barrière New Jersey et s'immobilise sur la bande de circulation de gauche. Après une dizaine de minutes, une BMW dépasse les véhicules qui roulent lentement et entre en collision avec le véhicule à l'arrêt.
- Une voiture particulière change subitement de direction, heurte les glissières de sécurité métalliques et emboutit un arbre sur la berme centrale.
- Conducteur fantôme. Conducteur fantôme tué tout comme le passager d'un autre véhicule. En outre, deux autres véhicules impliqués sont également endommagés par des débris (un conducteur a une analyse d'haleine positive).

- Forte côte. Les camions ne dépassent pas 30 km/heure. Un panneau signale aux autres conducteurs que le trafic est lent. Néanmoins, une camionnette emboutit l'arrière d'un camion.
- Premier accident : une voiture particulière emboutit une autre voiture particulière qui se dirige vers la sortie. Le conducteur de la voiture ayant embouti l'autre sort et téléphone tout en marchant sur l'autoroute. Un conducteur ivre le renverse.
- Une voiture particulière se rabat, après une manœuvre de dépassement, sur la bande de droite, mais se retrouve sur la berme en gazon, aboutit ensuite dans un fossé et emboutit un arbre.
- Une voiture particulière emboutit une barrière New Jersey sur la gauche, est catapultée vers la droite et touche une deuxième voiture particulière. Le premier véhicule emboutit la glissière de sécurité sur la droite. Le conducteur, qui ne porte pas sa ceinture, est projeté au travers de la fenêtre du passager, mais reste accroché au levier de vitesse. Sa tête heurte à deux reprises les piquets des glissières de sécurité. Le véhicule s'immobilise contre la barrière New Jersey à gauche de la route. Selon les agents constatateurs, odeur d'alcool manifeste. Pas de prélèvement sanguin.
- Un véhicule roule trop vite (impact contre un arbre à une vitesse d'environ 100 km/heure) et rate le virage pour prendre la sortie. Emboutit le cône jaune séparant l'autoroute et la sortie et s'immobilise à gauche de la sortie contre un arbre.
- Une voiture particulière emboutit un autocar à l'arrière, s'immobilise sur l'autoroute et est percutée par deux autres voitures particulières (aucun éclairage sur le lieu de l'accident).
- Une voiture particulière traverse la berme centrale et percute un véhicule.
- Une voiture particulière roule à grande vitesse (selon les témoins) et emboutit la remorque d'un camion qui roule à 45 km/heure. Le conducteur de la voiture particulière était, selon le pompier qui l'a désincarcéré du véhicule (pas de prélèvement sanguin), probablement sous l'emprise de l'alcool.
- Un conducteur dépasse rapidement des véhicules qui sont déjà dans la file à cause de travaux (travaux indiqués de façon réglementaire, avec rétrécissement à 1 seule bande de circulation et vitesse limitée à 50 km/heure). Veut se rabattre sur la bande de droite au dernier moment, mais emboutit un autre véhicule à l'arrière.
- Un véhicule se déporte de la bande de circulation de droite sur la berme à droite de la bande d'arrêt d'urgence et emboutit les glissières de sécurité autour d'un monument. La personne avait été récemment traitée pour épilepsie et ne pouvait pas conduire un véhicule.
- Circulation sur une seule bande pour cause de travaux de voirie. Une voiture particulière emboutit, sans freiner, une voiture particulière à l'arrêt qui percute le véhicule devant elle qui, à son tour, entre en collision avec le véhicule devant lui. Eblouissement possible à cause du soleil, selon les constats de la police.
- Une voiture particulière se déporte vers la droite de la route et percute un arbre.
- Un conducteur se rapproche d'un camion et ne réagit pas. Le passager tire sur le volant et le véhicule se déporte vers la droite de la route, sur la berme et, ensuite, se retrouve sur la bande d'arrêt d'urgence où se trouve un véhicule en panne.
- Une voiture particulière dépasse des véhicules en empruntant la bande d'arrêt d'urgence. Soudain, elle se retrouve sur la bande de droite et emboutit un camion qui y circule. Conducteur sous l'influence de médicaments.
- Un véhicule circule à grande vitesse sur la bande de gauche et est surpris par un autre véhicule qui circule à vitesse normale sur cette bande. Le conducteur freine sur la chaussée humide, dérape et emboutit un arbre sur la berme centrale.
- Une voiture particulière dépasse un camion à grande vitesse, commence à dérapier et heurte la barrière New Jersey le long de la berme centrale et, ensuite, les glissières de

sécurité du côté droit de la route. Un camion et deux autres voitures sont impliqués et sont heurtés par des débris.

- Crise cardiaque possible. Une voiture particulière traverse, sans aucun motif, l'autoroute à partir de la bande de gauche et atterrit à droite de l'autoroute dans un bosquet.
- Une moto avec un faux numéro de plaque est poursuivie par deux motards et une voiture de la WPR. A grande vitesse, le motard emprunte une sortie, sort du virage et emboutit un arbre.
- Un véhicule circule sur la bande du milieu et se met subitement à zigzaguer. Il emboutit la glissière de sécurité à droite de la route et se renverse.
- Travaux de voirie. Bande de gauche et du milieu fermées. Annonce réglementaire. Un camion emboutit une file de camions. Le conducteur ayant été embouti décède. Trois autres camions sont endommagés.
- Un conducteur d'une voiture particulière perd le contrôle du véhicule sur la bande de gauche et emboutit les glissières de sécurité à gauche de la route. La voiture est ensuite projetée vers le côté droit de la route au-dessus des glissières de sécurité et emboutit un panneau de signalisation.
- Virage vers la droite, vers un échangeur. Un véhicule quitte la chaussée vers la droite, emboutit une barrière New Jersey, passe au-dessus, effectue différentes révolutions (à côté de la route, en profondeur), le passager est projeté en dehors du véhicule.
- Une voiture particulière dépasse un camion, mais heurte la barrière New Jersey sur le côté gauche de la route et est à nouveau projetée contre le camion qu'elle voulait dépasser.
- Une voiture particulière rate un virage en prenant une sortie et emboutit un poteau d'éclairage à gauche de son sens de circulation.
- Un camion quitte la bande de droite et se déporte vers la droite, emboutit la glissière de sécurité métallique et, ensuite, son flanc heurte une paroi acoustique.
- Un conducteur emprunte une sortie (accès vers un restaurant autoroutier), à l'extrême gauche, se retrouve sur la berme, heurte un poteau d'éclairage routier, continue à déraiper sur le côté, emboutit un poteau en acier avec une publicité du restaurant et se plie autour.
- Un véhicule aborde à grande vitesse le virage d'une sortie et emboutit la glissière de sécurité à gauche de la route. La glissière de sécurité se rompt, pénètre dans la voiture et déchire le réservoir. La voiture prend feu et le conducteur est carbonisé.
- Une voiture particulière prend une sortie trop rapidement, sort du virage et emboutit la barrière New Jersey qui clôture le parking de service.
- Un véhicule heurte la barrière New Jersey à gauche du sens de circulation (berme centrale) et se retourne. Le conducteur est à moitié suspendu hors du véhicule.
- Une conductrice d'une voiture particulière remarque trop tard l'indication de la sortie, essaie néanmoins de la prendre et dérape. Elle emboutit une barrière New Jersey, différents panneaux de circulation et un poteau d'éclairage routier.
- Une voiture particulière roule à grande vitesse sur la bande de gauche et traverse subitement les trois bandes de circulation pour prendre la sortie. Sur la sortie, elle emboutit la glissière de sécurité et se retourne. Le conducteur est dispensé du port de la ceinture.
- Un véhicule circule sur la bande de gauche. Un camion circule sur l'entrée d'autoroute. Un deuxième camion se déporte sur la gauche pour laisser le premier s'introduire sur l'autoroute. Le conducteur du camion remarque qu'une voiture particulière approche et se rabat sur la droite mais commence à déraiper.

- Travaux de voirie. Une voiture particulière emboutit un ouvrier en train d'asphalter qui se trouve sur la bande de circulation de droite après avoir initialement respecté la signalisation.
- Une moto dépasse, à grande vitesse et par la droite, des véhicules sur la bande de circulation de droite. Heurte une remorque et chute.
- Un conducteur circule sur la deuxième bande, se déporte soudain vers la gauche et monte sur le début d'une barrière New Jersey. Il est catapulté en l'air et se retrouve 30 mètres plus loin, sur la barrière New Jersey et fait ensuite quatre tonneaux.
- Une voiture particulière circule sur la bande de gauche. Soudain, un disque métallique traverse le pare-brise et tue le conducteur. Ce disque est probablement tombé d'un véhicule qui circulait devant et transportait des ferrailles.
- Un semi-remorque emboutit à pleine vitesse un autre camion qui se trouve dans la file (accident antérieur) malgré l'indication signalant une file 2 km avant.
- Une voiture particulière se déporte et se retrouve sur la berme centrale. Elle emboutit ensuite le pilier d'un pont (le conducteur prenait des antidépresseurs et rentrait de sortie).
- Un camion circule très lentement sur une côte. Une voiture particulière circule sur la deuxième bande et se déporte soudain sur la bande de droite où roule le camion. La voiture particulière heurte, de l'avant droit, la partie arrière gauche de la remorque et commence à faire des déraper. Le passager à l'avant est catapulté hors du véhicule, mais aurait néanmoins porté sa ceinture. Du fait des dommages au niveau de la voiture particulière, la fermeture de la ceinture aurait été endommagée.
- Un motard commence subitement à zigzaguer et tombe. Selon les témoins, il roulait extrêmement vite. Selon la fille du conducteur, la moto présentait une anomalie au niveau de la conduite après un entretien.
- Travaux de voirie. Un semi-remorque emboutit à pleine vitesse un autre camion qui se trouve dans une file des suites de travaux de voirie.
- Un véhicule veut aborder la sortie trop vite, emboutit une barrière New Jersey et se retourne. Les deux passagers sont projetés hors du véhicule (pas de ceinture).
- Une camionnette dépasse une voiture particulière, se remet sur la bande de droite, mais va trop loin et emboutit les glissières de sécurité. Le véhicule se retourne. Il n'est pas évident de déterminer qui était le conducteur, mais il s'agissait très probablement d'un homme à qui le permis de conduire avait été retiré et qui n'avait pas été le récupérer. Quatre occupants avaient consommé de l'alcool pour fêter un anniversaire. Dans le véhicule, seuls deux sièges étaient équipés de ceintures. A l'arrière, on trouvait uniquement une zone de chargement.
- Un véhicule emboutit à grande vitesse un véhicule qui se trouve devant lui (bande de gauche) et se retourne. Le conducteur gît sous son véhicule.
- Une voiture particulière circule à l'extrême gauche, sur la partie empierrée à côté de la chaussée. Les glissières de sécurité sont orientées vers la droite et le véhicule les emboutit, est catapulté vers la droite de la chaussée et emboutit un poteau d'éclairage routier.
- Le conducteur perd le contrôle de son véhicule, probablement à cause d'un problème d'aquaplanage. Il quitte la route par la bande d'arrêt d'urgence et la berme et s'immobilise contre un pilier d'un pont (mur).
- Le conducteur se dirige trop tard vers la sortie et emboutit une glissière de sécurité qui sépare l'autoroute et la sortie. Ensuite, il heurte la glissière de sécurité qui se trouve à droite de la sortie.
- Un véhicule quitte le parking d'une station-service et est embouti lorsqu'il monte sur l'autoroute. Le véhicule est projeté et le passager tué est projeté hors du véhicule (le véhicule atterrit sur lui).

- Manifestement un accident dont la cause réside dans une course entre une Porsche et une BMW. Le conducteur de la BMW perd le contrôle du véhicule dans un long virage orienté vers la droite, se déporte vers la droite de la route et emboutit une cloison acoustique.
- Le conducteur veut monter sur l'autoroute et dépasser, par la droite, un camion qui circule sur la bande de droite. Néanmoins, une autre voiture particulière se trouve devant ce camion et la voiture du premier conducteur l'emboutit. Le véhicule se retourne et passe au-dessus de la glissière de sécurité à droite de la route.
- Selon les témoins, le conducteur roule à grande vitesse, veut emprunter la sortie, mais coupe la route à un camion et emboutit la remorque.
- Une voiture particulière dérape durant un orage et aboutit dans un fossé à droite de la route. La conductrice est projetée hors de la voiture et est percutée par au moins deux autres véhicules.
- Un passager ivre tire sur le levier de changement de vitesse et la conductrice (sans permis de conduire) perd le contrôle du véhicule et tombe dans un fossé à droite de la route.
- Une voiture particulière emprunte une sortie, heurte une bordure à gauche de la chaussée, bascule et le toit heurte un arbre.
- Suicide : un piéton saute au-dessus de la glissière de sécurité à l'approche d'un camion et court sur l'autoroute. Son véhicule était garé devant l'entrée.
- A hauteur de l'entrée donnant accès à un restaurant autoroutier, un véhicule se déporte de la troisième bande tout à fait vers la droite et emboutit un poteau d'éclairage routier.
- Un véhicule dépasse un autre véhicule (rapidement) et se déporte ensuite soudainement tout à fait vers la droite de la route, heurte les glissières de sécurité, retransverse les trois bandes de circulation, heurte les glissières de sécurité à gauche et s'immobilise ensuite, en partie sur la bande de droite et en partie sur la bande d'arrêt d'urgence.
- Formation d'une file à cause de travaux de voirie. Un camion emboutit un véhicule qui se trouve devant et qui est quasiment à l'arrêt.
- Route humide, pneus usés. Un véhicule dérape contre une barrière New Jersey du côté gauche de la route, est projeté vers les glissières de sécurité à droite de la route et s'immobilise contre le pilier d'un pont.
- Un véhicule emboutit une camionnette qui est immobilisée sur la bande d'arrêt d'urgence.
- Un conducteur essaie d'éviter un enjoliveur sur la route et commence à déraper. Il heurte la glissière de sécurité, passe au-dessus et s'immobilise sur la berme centrale. Les deux passagers sont catapultés hors du véhicule (il s'agissait d'un véhicule volé).
- Un conducteur quitte la bande de circulation vers la droite et s'immobilise, après avoir traversé une bande non empierrée, contre un pilier métallique d'un panneau de signalisation.
- Un motard dépasse une voiture par la droite sur la sortie de l'E40 vers l'E17, dérape et heurte une barrière New Jersey, est catapulté, perd son casque et sa tête heurte un panneau de signalisation.
- Un véhicule à usage mixte se déporte de la chaussée (droite). Tous les passagers prétendent avoir été gênés par un petit véhicule. Différents témoins disent qu'il n'y avait pas d'autre véhicule.
- Formation d'une file. Un camion emboutit une camionnette à l'arrêt. Le conducteur d'un camion avait reçu le message « stau » (embouteillage) sur son système de navigation et s'occupait de ce système de navigation quand il a été confronté à une file (file structurelle).

- Le véhicule circule sur la route et il y a peu de trafic. Il se déporte soudain vers la gauche, heurte les glissières de sécurité et se retourne. Le conducteur est catapulté hors du véhicule.
- Une camionnette circule à grande vitesse sur la bande de circulation de gauche, dépasse deux camions et commence à déraper. Elle heurte la glissière de sécurité à droite de la route et passe au-dessus. Le conducteur est catapulté hors du véhicule.
- Après avoir dérapé, un véhicule emboutit la glissière de sécurité à gauche de l'autoroute (sur un pont). Le passager est catapulté hors du véhicule et tombe, au travers d'une ouverture dans le pont entre les deux sens de circulation (chute de 27 mètres). Le conducteur se met à la recherche de son passager (il fait nuit noire) et tombe également. Du haschich a été trouvé à bord du véhicule.
- Un camion dévie de sa direction (sur la bande de droite) et heurte une voiture particulière en panne (sans passagers) sur la bande d'arrêt d'urgence. Le camion traverse les glissières de sécurité à droite de la route, se retourne et emboutit un poteau d'éclairage routier.
- Un motard avec passager circule à une vitesse normale. Il est emboutit à l'arrière par une voiture particulière qui roule à grande vitesse et zigzague sur la route (conducteur ivre).
- Travaux de voirie. Chantier mobile. Les véhicules doivent quitter la bande de circulation de droite. Le premier véhicule le fait de façon réglementaire. Un deuxième véhicule (avec tué) arrive de la troisième bande sur la deuxième et emboutit le premier à l'arrière, commence à faire des glissades et s'immobilise sur la berme. Le bébé n'était très probablement attaché dans un maxi cosi car il gît sous la voiture. Le conducteur avait très probablement consommé de la drogue (examen sanguin effectué).
- Conducteur fantôme, collision frontale (conducteur fantôme tué).
- Une voiture particulière perd, pour une raison inconnue, le contrôle et emboutit un arbre du côté droit de la route.
- Une voiture particulière emboutit un camion qui roule avec remorque (le tachymètre était bloqué à 170 km/heure).
- Une voiture particulière circule sur la deuxième bande et se déporte soudain vers la bande de droite (pour emprunter une sortie) et emboutit une camionnette qui circule sur la bande de droite. Le véhicule emboutit les glissières de sécurité et une bordure. Le conducteur est catapulté hors du véhicule, contre un poteau d'éclairage routier.
- Le véhicule où une victime est décédée est embouti à l'arrière par un chauffeur ivre qui est tombé endormi.
- Un semi-remorque emboutit un autre camion qui se trouve dans une file (file structurelle)
- Conducteur fantôme. Le conducteur tué est un conducteur fantôme. Il emboutit un véhicule sur la bande du milieu.
- Un camion emboutit une file à l'arrêt et 6 véhicules sont impliqués dans l'accident. Le conducteur d'une camionnette est écrasé entre deux camions et décède tout comme le conducteur du camion qui a embouti la file (file structurelle).
- Une voiture particulière emboutit un camion sans gravité. Plusieurs camions s'arrêtent sur la bande d'arrêt d'urgence et la bande de circulation de droite. 10 minutes plus tard, un camion emboutit les véhicules immobilisés.
- Un camion emprunte une sortie, probablement en roulant à une vitesse inadaptée et le chargement, qui n'est pas bien arrimé, se met à glisser. Le camion bascule.
- Une personne complètement ivre marche sur l'autoroute après une nuit de sortie avec des amis. Elle est emboutie par une Suzuki et, ensuite, par une Volvo.
- Une voiture particulière circule à grande vitesse et dépasse, sur la bande de gauche, un autre véhicule qui circule à 120 km/heure. Ensuite, il se rabat directement sur la bande de droite où un motard roule moins vite. Le motard est embouti par l'arrière.
- Tracteur avec remorque sur l'échangeur, bascule dans un virage d'une entrée de l'autoroute.



- Suicide. Une femme aux tendances suicidaires saute devant une camionnette.
- Un conducteur roule à grande vitesse et n'arrive pas à prendre le virage. Il emboutit des arbres du côté droit de la route et est projeté hors du véhicule.
- Une voiture particulière dépasse un autre véhicule, se rabat sur la bande de droite mais continue sa lancée vers la droite, emboutit une glissière de sécurité, est catapulté contre le pilier d'un pont. Le tachymètre est bloqué à 140 km/heure.
- Un semi-remorque roule sur un complexe d'entrées d'autoroute (une seule bande de circulation) et, à hauteur d'une nouvelle entrée (également une seule bande de circulation), il traverse les glissières de sécurité à droite et se retourne.
- Un véhicule se déporte, pour une raison inconnue, de la bande gauche de circulation et emboutit une barrière New Jersey à gauche de la route. Le véhicule effectue quelques tonneaux.
- Un conducteur se déporte de la bande de circulation vers la droite et s'arrête, après avoir traversé une bande non empierrée, contre un arbre.
- Un conducteur perd le contrôle du véhicule sur une route enneigée. Il emboutit un arbre à droite de la route.
- Une voiture particulière veut, à grande vitesse, passer par l'ouverture dans la berme centrale, pour prendre la direction opposée, heurte la barrière New Jersey et, ensuite, un poteau d'éclairage routier.
- Une voiture particulière roule rapidement durant une forte averse de pluie, emboutit un camion par l'arrière. La voiture est entièrement carbonisée.
- Le conducteur perd le contrôle du véhicule (prétend avoir été gêné par un autre véhicule, mais le témoin le réfute) et heurte une borne kilométrique et, ensuite, des arbres à droite de la route.
- Travaux de voirie. Des voitures de signalisation indiquant un rétrécissement de la chaussée, sont stationnées sur la bande de gauche et du milieu. Une voiture particulière sur la bande de gauche est surprise et emboutit le pare-chocs sur la bande du milieu.
- Un camion a un pneu crevé et, de ce fait, le dispositif de freinage est endommagé. Il s'arrête à hauteur d'une sortie, partiellement sur la bande de circulation et la partie hachurée de la route sur la sortie. Une Renault arrive de la bande du milieu sur l'autoroute, veut in extremis emprunter la sortie et emboutit le camion à l'arrêt.
- Un véhicule se met à dérapier sur la route glissante, heurte les glissières de sécurité à gauche de la route et est projeté contre la remorque d'un camion.

FIGURES

FIGURE 1 : Nombre d'accidents de la circulation mortels par mois.....	13
FIGURE 2 : Accidents mortels par jour de la semaine	14
FIGURE 3 : Nombre d'accidents de la circulation mortels par heure	14
FIGURE 4 : Accidents mortels par jour et par heure.....	15
FIGURE 5 : Nombre d'accidents mortels et nombre de tués par unité de circulation.....	15
FIGURE 6 : Nombre d'accidents mortels et nombre de tués par poste de circulation	16
FIGURE 7 : Type d'accident (premier accident).....	16
FIGURE 8 : Obstacle (premier accident).....	17
FIGURE 9 : Conditions atmosphériques.....	17
FIGURE 10 : Lumière.....	18
FIGURE 11 : État de chaussée	18
FIGURE 12 : Mouvement / intention usager de la route	19
FIGURE 13 : Facteurs de l'accident usagers de la route	19
FIGURE 14 : Facteurs de l'accidents : route / conditions de circulation.....	20
FIGURE 15 : Usagers de la route impliqués dans accidents mortels	21
FIGURE 16 : Nombre de conducteurs, de piétons et de passagers tués selon le type de véhicule.....	21
FIGURE 17 : Nombre de conducteurs ou piétons et passagers tués	22
FIGURE 18 : Age des conducteurs intoxiqués	24
FIGURE 19 : Port de la ceinture des conducteurs tués par catégorie d'âge	26
FIGURE 20 : Port de la ceinture des passagers tués par catégories d'âge.....	26

TABLEAUX

TABLEAU 1 : Age des usagers de la route décédés	11
TABLEAU 2 : Usagers de la route concernés.....	20
TABLEAU 3 : Nationalité en type d'usagers concernés dans les accidents mortels.....	22
TABLEAU 4 : Vulnérabilité suivant le type de véhicule	23
TABLEAU 5 : Responsabilité conducteurs intoxiqués	24
TABLEAU 6 : Port de la ceinture ()	25
TABLEAU 7 : Port de la ceinture (pourcentage).....	25
TABLEAU 8 : Causes des accidents.....	28
TABLEAU 9 : Emboutissage dans une file.....	28

