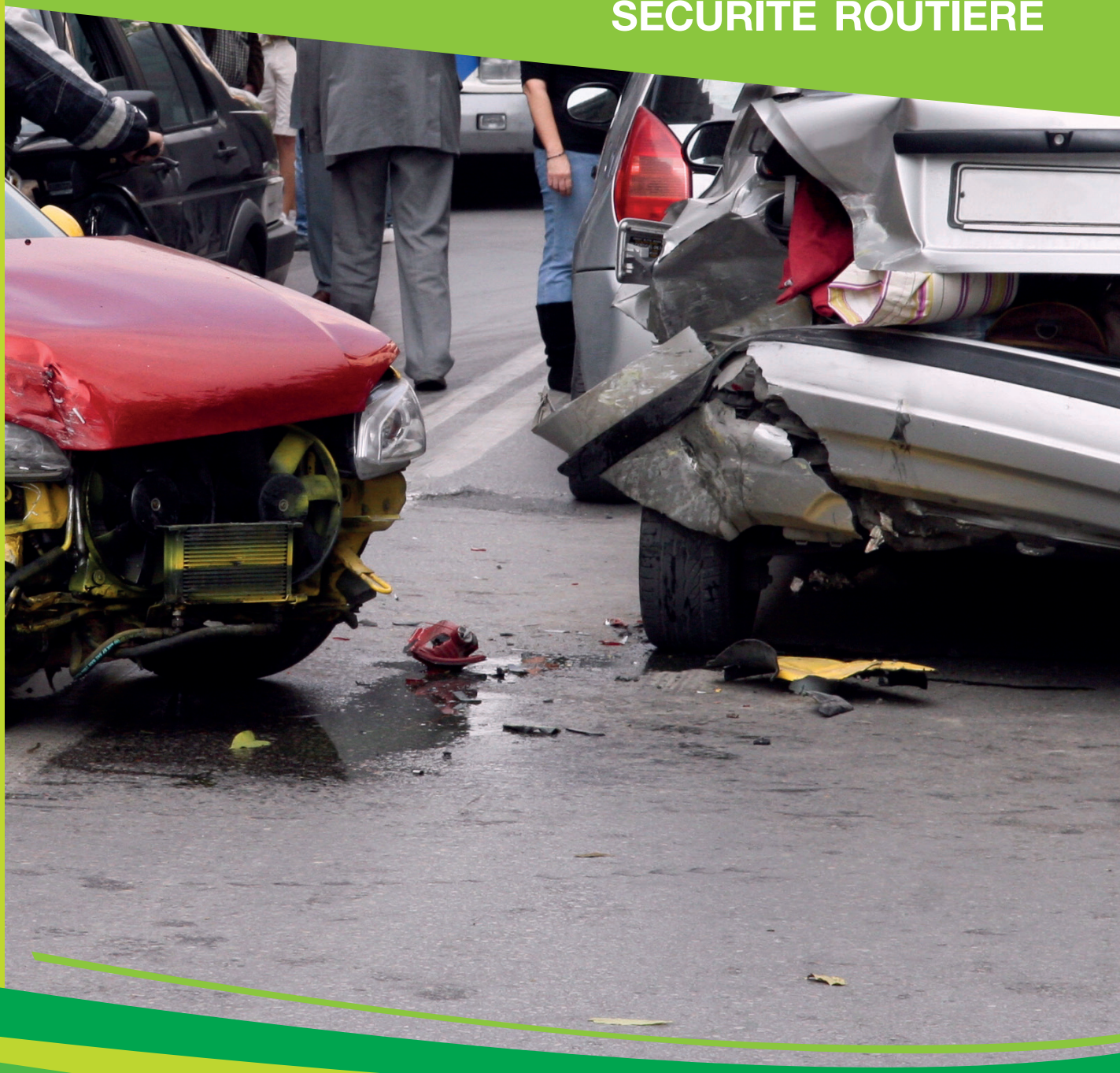
CENTRE DE CONNAISSANCE
SÉCURITE ROUTIÈRE



IBSR

ANALYSE STATISTIQUE DES ACCIDENTS DE LA ROUTE AVEC TUÉS OU BLESSÉS ENREGISTRÉS EN 2012

Merci de référer à ce document de la façon suivante :

Focant, N. (2013) Analyse statistique des accidents de la route avec tués ou blessés enregistrés en 2012. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

D/2013/0799/66
Auteur : Nathalie Focant
Avec la collaboration de : Yvan Casteels
Editeur responsable : Karin Genoe
© IBSR, Centre de Connaissance Sécurité Routière, Bruxelles, 2013

TABLE DES MATIÈRES

1 RÉSUMÉ 5
2 SUMMARY 11
3 ANALYSE SYNTHÉTIQUE DES STATISTIQUES D'ACCIDENTS DE LA ROUTE 2012 ... 17
3.1 Evolution 18
3.1.1 Chiffres-clés 2012 18
3.1.2 Evolution par rapport à 2011 18
3.1.3 Evolution à long et moyen termes 18
3.1.4 Objectif 2020 19
3.2 Temps 19
3.2.1 Selon le mois 19
3.2.2 Selon la période de la semaine 20
3.2.3 Selon le jour et l'heure 20
3.3 Lieu 21
3.3.1 Selon la région 21
3.3.2 Les régions et leurs objectifs 21
3.3.3 Selon la province 22
3.3.4 Selon la vitesse et le type de route 22
3.4 Types d'accident 23
3.4.1 Accidents n'impliquant qu'un seul usager 23
3.4.2 Modes de déplacement et types de collision 24
3.5 Victimes 24
3.5.1 Selon l'âge et le sexe 24
3.5.2 Selon le mode de déplacement 25
3.5.3 Evolution selon le mode de déplacement 25
3.5.4 Evolution selon le mode de déplacement, au sein de chacune des régions 26
3.5.5 Evolution de l'âge et du sexe des victimes selon le mode de déplacement 27
3.6 Conduite sous influence d'alcool 28
3.6.1 Méthodologie 28
3.6.2 Chiffres-clés 2012 28
3.6.3 Evolution 28
3.6.4 Selon le mode de déplacement 29
3.6.5 Selon la période de la semaine 29
3.6.6 Selon l'âge 29
3.6.7 Selon le sexe et le type d'accident 29
3.6.8 Selon la région 30

TABLE DES MATIÈRES

4 STATISTIQUES D'ACCIDENTS 2012 31
4.1 Aperçu de l'année 2012 32
4.2 L'année 2012 dans une perspective temporelle 34
4.3 Comparaison européenne 37
4.4 Selon la période 38
4.4.1 Selon le mois 38
4.4.2 Selon la période de la semaine 39
4.4.3 Selon le jour et l'heure 41
4.4.4 Selon les conditions de déplacement 42
4.5 Selon le lieu 44
4.5.1 Selon la région 44
4.5.2 Selon la province 48
4.5.3 Selon le type de route 50
4.5.4 Selon le régime de vitesse 53
4.6 Types d'accident 54
4.7 Victimes 58
4.7.1 Selon l'âge et le sexe 58
4.7.2 Selon le mode de déplacement 59
4.8 Conduite sous l'influence d'alcool 74

5 DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS 81
5.1 Général 82
5.2 Période 83
5.3 Modes de déplacement 84
5.4 Conduite sous influence d'alcool 84

6 ASPECTS MÉTHODOLOGIQUES 85
6.1 L'UTILISATION DE LA PONDÉRATION 86
6.2 LA NOTION DE « BLESSÉS » 86
6.2.1 Seul le nombre total de blessés est désormais diffusé 86
6.2.2 Les raisons de cette décision 86
6.2.3 Une solution provisoire 88

7 TABLEAUX ET FIGURES 89

1

RÉSUMÉ

1.1 Scope

Ce rapport statistique présente les caractéristiques des accidents et des victimes de la route enregistrés en Belgique en 2012 par les forces de police. Seuls les accidents corporels, c'est-à-dire comptant au moins un blessé ou un tué, sont repris dans ce rapport. Les chiffres ici publiés sont tirés d'une base de données établie par les services de police. Les données sont collectées à l'aide du formulaire d'analyse des accidents complété par les policiers à la suite de tout accident corporel.

Comme toute base de données relative aux accidents, la base utilisée dans ce rapport ne reprend pas la totalité des accidents corporels qui ont réellement eu lieu. Il existe en effet un sous-enregistrement des accidents corporels et des victimes. L'origine principale de ce sous-enregistrement est le non-signalement systématique de l'accident aux services de police, alors que cela est obligatoire lorsque l'accident n'est pas strictement matériel. On estime qu'entre 5 et 10% des tués et deux tiers des blessés ne sont pas repris dans la base de données. Le sous-enregistrement est plus important dans certains cas, comme pour les accidents impliquant un cycliste ou les accidents n'impliquant pas de partie adverse.

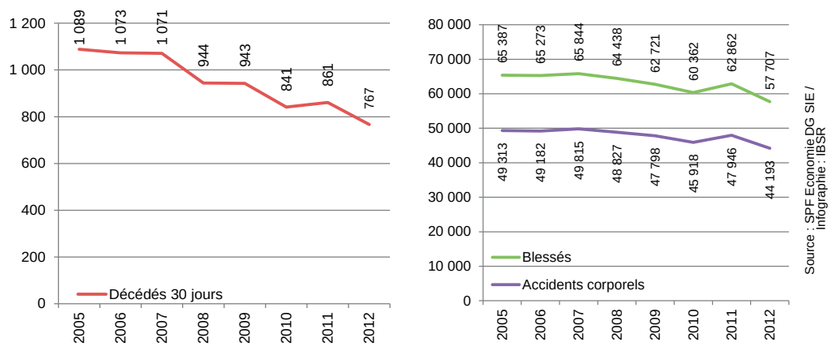
1.2 Les résultats-clés de 2012

44 193 accidents corporels, 57 707 blessés et 767 décédés 30 jours ont été recensés en 2012. Il s'agit des nombres d'accidents et de victimes les plus bas jamais enregistrés en Belgique depuis que des statistiques comparables sont disponibles (c'est-à-dire depuis 1973).

L'évolution par rapport à 2011 est assez exceptionnelle : le nombre d'accidents a diminué de -7,8% et le nombre de victimes de -8,2%, soit, ici aussi, les plus fortes diminutions jamais connues. Cette belle évolution permet de renouer avec la décroissance après plus de 5 ans d'une certaine stabilité.

Le nombre de décédés 30 jours a diminué de -10,9%. Il ne s'agit pas d'un record, mais la baisse n'en est pas moins conséquente : en chiffres absolus, 2012 compte près de 100 tués de moins que 2011. Cette diminution du nombre de tués s'inscrit par ailleurs parfaitement dans la tendance observée dans nos pays voisins.

FIGURE 1 :
Evolution à court terme des nombres de décédés 30 jours, de blessés et d'accidents corporels (pondéré)



Néanmoins, malgré ces bons résultats, la réalisation de l'objectif de maximum 420 tués en 2020 n'est pas garantie. Les projections estiment en effet à 510 le nombre de décédés 30 jours en 2020 si la tendance actuelle des efforts est maintenue (par exemple, si la tendance actuelle est à l'augmentation du nombre de contrôles pour la conduite sous influence d'alcool, il ne suffit pas de conserver le nombre actuel de contrôles, il faut aussi poursuivre la tendance à la hausse du nombre de contrôles).

1.3 Les résultats régionaux

Au niveau régional, tant la Flandre que la Wallonie partagent les bons résultats connus à l'échelle nationale. La baisse du nombre de décédés 30 jours y est supérieure à 11% et les nombres de blessés et d'accidents corporels ont diminué de l'ordre de 8-9%. Si ces deux régions sont, en conséquence, en bonne voie pour atteindre leur objectif 2020 en matière de tués, il est nécessaire, pour elles aussi, de maintenir les efforts en cours.

La Région de Bruxelles-Capitale doit, elle, faire face à des résultats plus mitigés, avec une hausse du nombre de tués et une stabilité du nombre d'accidents et de blessés. Cela ne compromet pas pour autant nécessairement la réalisation de son objectif pour 2020, car le nombre de tués à Bruxelles varie fortement d'une année à l'autre, que ce soit positivement ou négativement, en raison du nombre réduit qu'il constitue.

TABLEAU 1 :
Chiffres-clés de l'accidentalité de 2012 en Belgique et dans ses Régions, et évolution par rapport à 2011 (pondéré)

		Belgique	Région flamande	Région wallonne	Région de Bruxelles-Capitale
2012	Décédés 30 jours	767	381	349	37
	Blessés	57 707	36 372	16 610	4 725
	Accidents corporels	44 193	28 051	12 260	3 882
2011	Décédés 30 jours	861	432	404	25
	Blessés	62 862	40 125	17 980	4 758
	Accidents corporels	47 946	30 573	13 448	3 925
Evolution	Décédés 30 jours	-94	-51	-55	+12
		-10,9%	**-11,8%**	**-13,6%**	**+48,0%**
	Blessés	-5 155	-3 753	-1 369	-33
		-8,2%	**-9,4%**	**-7,6%**	**-0,7%**
	Accidents corporels	-3 753	-2 522	-1 188	-43
		-7,8%	**-8,2%**	**-8,0%**	**-1,1%**

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Comme les années antérieures, la gravité des accidents (nombre de tués pour 1000 accidents) est, en 2012, deux fois plus élevée en Région wallonne qu'en Région flamande (la gravité en Région bruxelloise étant encore plus faible) : la Wallonie compte 28,5 tués tous les 1000 accidents, contre 13,6 en Flandre. Ce sont probablement des différences en termes de mobilité, de comportement, d'infrastructure et de répression criminelle qui expliquent cette différence.

1.4 Sept problématiques saillantes

Certaines problématiques ressortent de façon saillante des statistiques 2012 des accidents de la route. Si la majorité d'entre elles ne sont pas inédites, d'autres apparaissent pour la première fois. Toutes demandent une attention particulière de la part des différents acteurs en sécurité routière.

1.4.1 De plus en plus de seniors

Entre 2005 et 2012, le nombre de personnes âgées de plus de 75 ans victimes de la route a augmenté de 12%, alors que le nombre de victimes diminue pour presque l'ensemble des autres groupes d'âge. Même en tenant compte du vieillissement de la population, il apparait que les seniors sont les seuls à ne pas enregistrer une diminution du nombre de victimes de la route. Dans le cas des cyclistes, on observe même une hausse du nombre de seniors victimes (par 100 000 habitants). Peut-être cela est-il la conséquence d'une augmentation des déplacements effectués par les seniors, en particulier des déplacements effectués en vélo.

1.4.2 Pas de tendance à la baisse pour les piétons, cyclistes et autobus/autocars

Contrairement aux autres types d'usagers, les indicateurs relatifs aux accidents impliquant un piéton, un cycliste ou un autocar/autobus n'enregistrent (quasi) pas de diminution par rapport à 2011 : les nombres d'accidents et de victimes ne diminuent que de l'ordre de -3%, contre des diminutions supérieures à -8% pour les autres usagers. Le contraste en encore plus marqué par rapport à 2005. Pour les piétons et autobus/autocars, les nombres d'accidents et de victimes diminuent de moins de 4%, contre plus de -10% pour les autres usagers. Quant aux cyclistes, il s'agit du seul type d'usager en hausse par rapport à 2005 : +6,7% d'accidents corporels et +6,2% de victimes. Le nombre de cyclistes tués se maintient heureusement à la baisse (-4,2%). Une hausse des déplacements effectués selon ces trois modes de déplacement pourrait expliquer pourquoi ils n'enregistrent pas la même tendance baissière que les autres modes de déplacement.

1.4.3 Nombreux et dangereux accidents « seuls »

Les accidents n'impliquant qu'un seul usager de la route (ou accidents « seul ») sont toujours très nombreux en 2012 : ils représentent un quart des accidents corporels et un tiers des accidents mortels. Ils connaissent (toujours) une gravité des accidents plus importante que les autres types d'accidents : ils se soldent par 28 décès tous les 1000 accidents, contre seulement 13 pour les accidents impliquant (au moins) deux usagers.

Sans surprise, ces accidents sont très nombreux la nuit (plus d'un accident sur deux) et sur autoroute (44% des accidents). La probabilité de croiser quelqu'un est en effet plus faible de nuit, et une vitesse élevée (tant de nuit que sur autoroute) favorise la perte de contrôle du véhicule. Les accidents seuls sont aussi particulièrement nombreux pour les motards, les voitures, les hommes et les jeunes.

1.4.4 « Dangereuses » nuits

En 2012, le nombre de tués les nuits de week-end a fortement diminué (-44 tués, soit -28%), à tel point que cette période compte désormais moins de tués par 100h que les journées de semaine et les journées de week-end. La gravité des accidents survenant durant cette période a également fortement diminué, cédant la place aux nuits de semaine comme période enregistrant les accidents les plus graves.

Néanmoins, l'écart de gravité reste grand entre, d'une part, les nuits de semaine et de week-end (environ 30 tués tous les 1000 accidents), et, d'autre part, les journées de semaine et de week-end (moins de 20 tués pour 1000 accidents). De plus, au regard des kilomètres parcourus, le risque de décès reste toujours le plus élevé durant les nuits (9% des kilomètres sont parcourus durant cette période, mais 25% des décès y sont enregistrés), et en particulier les nuits de week-end. Une moindre luminosité, de plus grandes vitesses pratiquées, une consommation d'alcool plus fréquente et une plus grande présence de la fatigue durant cette période expliquent, entres autres, cette situation.

1.4.5 Sur-risque d'accident causé par l'alcool

Le pourcentage de conducteurs impliqués dans un accident corporel et conduisant sous influence d'alcool n'a pas bougé par rapport à l'année passée : un conducteur accidenté sur 10 dépasse la limite légale autorisée de 0,5g/l. Près de 90% de ces conducteurs sous influence atteignent même une alcoolémie supérieure à 0,8g/l. Au total, près d'un tué sur 16 dans les accidents de la route l'a été dans un accident impliquant un conducteur sous influence.

Le record de conduite sous influence dans les accidents est atteint par les conducteurs de voiture, qui sont 12% au-delà de l'alcoolémie tolérée. Le pourcentage d'automobilistes sous influence en dehors de tout accident n'est pourtant que de 2,4%, preuve de la hausse de risque d'accident engendrée par la consommation excessive d'alcool. Le pourcentage d'automobilistes sous influence est le plus élevé durant le week-end, et surtout durant les nuits de week-end où près d'un conducteur accidenté sur deux conduisait en ayant bu. L'alcool engendre une hausse particulièrement importante du risque d'accident pour les jeunes : le pourcentage de conducteurs sous influence dans les accidents est en effet plus élevé pour eux que pour les conducteurs expérimentés, alors qu'ils ne prennent pas plus souvent le volant en ayant bu.

1.4.6 Sur-représentation des jeunes

En relativisant le nombre de victimes de la route par la taille de la population, il apparait que la route est particulièrement « meurtrière » pour les adolescents et les jeunes adultes. A titre d'exemple, les 16-24 ans représentent 11% de la population belge, mais comptent pour 24% des blessés et 19% des tués dans les accidents de circulation. La route est d'ailleurs la première cause de mortalité entre 15 et 24. Les chiffres de la police indiquent cependant que la sur-représentation au regard de la population s'observe au-delà de 24 ans, jusqu'au début de la trentaine environ. Heureusement, c'est pour ces groupes d'âge jeunes que la situation s'améliore le plus entre 2005 et 2012 (leur forte sur-représentation leur offre, en fait, un beau potentiel d'amélioration).

La sur-implication des jeunes dans les accidents ressort de façon tout aussi marquante lorsque l'on prend en compte leur part dans le trafic. Quelle que soit la période de la semaine, les jeunes automobilistes en sont effet bien trop nombreux à être impliqués dans un accident mortel au regard de la part qu'ils représentent parmi l'ensemble des conducteurs au volant à ce moment-là. Cette sur-représentation de jeunes dans les accidents mortels est très prononcée les nuits et les nuits de week-end en particulier : alors qu'ils représentent 21% des automobilistes sur la route durant cette période, les jeunes (18-25 ans) comptent pour 35% des automobilistes impliqués dans un accident mortel. Les raisons de la sur-représentation des jeunes dans les accidents sont multiples et complexes. Citons notamment leur moindre expérience en conduite et la spécificité de leurs déplacements (plus souvent dans un contexte festif que les adultes).

1.4.7 Sur-représentation des hommes

Comme les jeunes, les hommes sont sur sur-représentés parmi les victimes de la route lorsque l'on prend en compte le nombre qu'ils sont dans la population belge : ils représentent 49% de la population, mais ils comptent pour 57% des victimes et 77% des tués. De même, les hommes sont beaucoup trop nombreux parmi les automobilistes impliqués dans un accident mortel que ce que ne laisse attendre la part qu'ils représentent parmi les automobilistes au volant. C'est durant les nuits de week-end que leur sur-représentation est la plus forte : il y a 65% d'hommes parmi les automobilistes au volant, mais on compte 85% d'hommes parmi les automobilistes impliqués dans un accident mortel.

2

SUMMARY

2.1 Scope

This statistical report presents the characteristics of road traffic accidents and victims recorded by police forces in Belgium in 2012. This report only includes accidents in which at least one person was injured or killed. The figures published in this report have been taken from a database compiled by the police services. The data were collected using accident analysis forms completed by the police following an accident that resulted in physical injury.

As is the case for any database relating to accidents, the database used in this report does not include all accidents resulting in physical injury that actually occurred. In fact, accidents resulting in physical injury and their victims are under-reported. The main reason for this under-reporting is the failure to systematically report accidents to the police, even though this is obligatory if the damage caused by an accident is not restricted to material damage. It is estimated that between 5 and 10% of deaths and two-thirds of injured parties are not included in the database. Under-reporting is more common in certain situations, such as when an accident involves a cyclist or if no other party is involved.

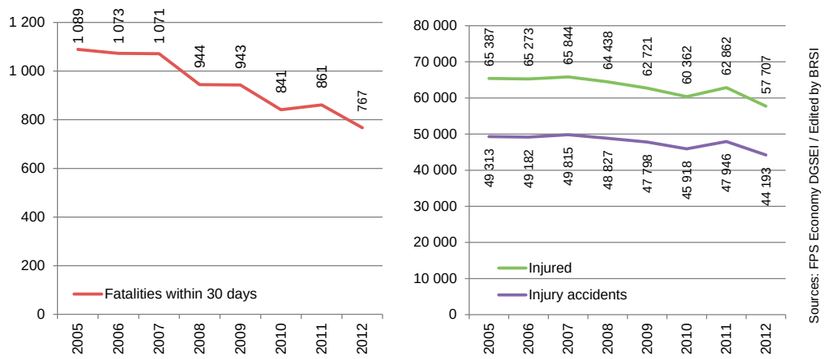
2.2 Key results for 2012

There were 44,193 accidents resulting in physical injury, 57,707 injured parties and 767 deaths within 30 days recorded in 2012. This represents the lowest number of accidents and victims ever recorded in Belgium since comparable statistics first became available in 1973.

The change compared with 2011 is quite exceptional: the number of accidents fell by 7.8% and the number of victims by 8.2%, also representing the biggest decrease ever observed. This positive development allows us to pick up the downward trend once again after more than five years of relative stability.

The number of deaths within 30 days fell by 10.9%. This is not a record but the decrease is no less significant: in absolute terms there were almost 100 fewer deaths in 2012 than in 2011. This decrease is, moreover, perfectly consistent with the trend observed in neighbouring countries.

FIGURE 1
Short-term trend relating to the number of deaths within 30 days, injured parties and accidents resulting in physical injury (weighted)



Nevertheless, despite these encouraging results there is no guarantee that the goal of a maximum of 420 fatalities in 2020 will be achieved. In fact, projections estimate the number of fatalities within 30 days at 510 in 2020 if the current trend in efforts is maintained (for example, if the current trend involves an increased number of checks for driving under the influence of alcohol, then simply maintaining the existing number of checks will not suffice and it will be necessary to continue the upward trend in the number of checks).

2.3 Regional results

At the regional level, both Flanders and Wallonia share in the positive results observed at national level. In both regions, the decrease in the number of deaths within 30 days exceeds 11% and the number of injured parties and accidents resulting in physical injury fell by between 8 and 9%. Whereas these two regions are clearly on track to reach their 2020 goal in terms of fatalities, they must also maintain their current efforts.

The Brussels-Capital Region faces more mixed results, however, with an increase in the number of deaths and a stable number of accidents and injured parties. This does not necessarily jeopardise the achievement of its 2020 objective as the number of fatalities in Brussels varies greatly (due to the small numbers), both in positive and negative terms, from one year to another.

TABLE 1
Key figures for accidents in 2012 in Belgium and its regions, and the evolution compared with 2011 (weighted)

		Belgium	Flemish Region	Walloon Region	Brussels-Capital Region
2012	Deaths within 30 days	767	381	349	37
	Injured	57,707	36,372	16,610	4,725
	Accidents resulting in physical injury	44,193	28,051	12,260	3,882
2011	Deaths within 30 days	861	432	404	25
	Injured	62,862	40,125	17,980	4,758
	Accidents resulting in physical injury	47,946	30,573	13,448	3,925
Evolution	Deaths within 30 days	-94	-51	-55	+12
		-10.9%	**-11.8%**	**-13.6%**	**+48.0%**
	Injured	-5,155	-3,753	-1,369	-33
		-8.2%	**-9.4%**	**-7.6%**	**-0.7%**
	Accidents resulting in physical injury	-3,753	-2,522	-1,188	-43
		-7.8%	**-8.2%**	**-8.0%**	**-1.1%**

Source: FPS Economy DG SEI / Graphics: BRSI

As in previous years, in 2012 the severity of accidents (number of deaths per 1,000 accidents) was twice as high in the Walloon Region as in the Flemish Region (the severity in the Brussels-Capital Region was even lower): Wallonia counted 28.5 deaths per 1,000 accidents, compared with 13.6 in Flanders. This disparity can probably be explained by differences in mobility, behaviour, infrastructure and law enforcement.

2.4 Seven prominent issues

There are a number of prominent issues that stand out in the road traffic accident statistics for 2012. Although the majority of them are not new, others emerge for the first time and they all demand specific attention from the various actors involved in road safety.

2.4.1 Increasing numbers of senior citizens

Between 2005 and 2012, the number of road traffic victims aged over 75 increased by 12% while the number of victims fell for almost all the other age groups. Even taking the aging population into account, it appears that the elderly represent the only group not to have registered a decrease in the number of road traffic victims. With regard to cyclists one even observes an increase in the number of elderly victims (per 100,000 inhabitants). This may be the result of an increase in the number of journeys made by elderly people, particularly by bicycle.

2.4.2 No downward trend for pedestrians, cyclists and buses/coaches

Unlike other types of users, indicators relating to accidents involving pedestrians, cyclists or buses/coaches do not (or hardly) display a decrease compared to 2011: the number of accidents and victims only decreased by roughly 3% compared with decreases greater than 8% for other users. The contrast is even more striking compared with 2005. For pedestrians and buses/coaches, the number of accidents and victims decreased by less than 4% compared with 10% for other users. With regard to cyclists, the latter are the only users for which an increase is observed compared with 2005: +6.7% accidents resulting in physical injury and +6.2% in the number of victims. Fortunately, the number of cyclists killed in road traffic accidents continues to decrease (-4.2%). An increase in the number of journeys made using these three modes of transport could explain why they do not show the same downward trend as the other transport modes.

2.4.3 Numerous and dangerous accidents involving a single party

The number of accidents involving a single road user (or single-party accidents) was still extremely high in 2012: they represent a quarter of all accidents resulting in physical injury and a third of all fatal accidents. They (still) constitute more severe accidents than other types of accidents: they account for 28 deaths per 1,000 accidents compared with only 13 for accidents involving (at least) two road users.

It is not surprising that many of these accidents occur at night (more than one accident in two) and on motorways (44% of accidents). The likelihood of encountering someone is in fact lower at night. Moreover higher speeds increase the chance of a driver losing control over his/her vehicle. The number of accidents involving a single party is particularly high for motorcyclists, cars, and male and young drivers.

2.4.4 “Dangerous” nights

In 2012, the number of fatalities that occurred during the night at weekends decreased significantly (44 fewer fatalities, or -28%), to such a degree that this period now accounts for less deaths per 100 hours than weekdays and days at the weekend. The severity of accidents occurring during this period has also fallen dramatically, which means that weeknights now take first place as the period with the most serious accidents.

However, there is still a significant difference in severity between weekday nights and weekend nights on the one hand (approximately 30 deaths for every 1,000 accidents), and weekdays and weekend days on the other (fewer than 20 deaths per 1,000 accidents). Moreover, in terms of kilometres driven the risk of fatality still remains highest during the night (when 9% of kilometres are driven but 25% of fatalities are recorded), and particularly during weekend nights. Elements such as less light, higher speeds, more frequent alcohol consumption and increased tiredness during this period offer some explanation for this situation.

2.4.5 Increased risk of accidents due to alcohol

The percentage of drivers involved in a road traffic accident resulting in physical injury who were driving under the influence of alcohol remains unchanged compared with last year’s report: one driver in ten involved in an accident exceeded the legal alcohol limit of 0.5 g/l. Almost 90% of these drivers under the influence even had a blood alcohol concentration greater than 0.8 g/l. In total, almost one in 16 deaths caused by traffic accidents involved a driver under the influence of alcohol.

The record for driving under the influence of alcohol with regard to accidents is held by car drivers, with 12% exceeding BAC legal limits. The percentage of motorists under the influence not involved in an accident is just 2.4%, which proves the increased risk of an accident due to excessive alcohol consumption. The percentage of motorists under the influence is highest during the weekend, especially during weekend nights when almost one driver out of two involved in an accident has been drinking. Alcohol leads to a particularly high increased risk of an accident among young drivers: the percentage of drivers under the influence involved in accidents is in fact higher among this group as among experienced drivers although the younger driver do not drink and drive more often.

2.4.6 Over-representation of young people

If one views the number of road traffic victims in relation to the size of the population, it appears that the road is particularly “deadly” for adolescents and young adults. For example, those aged between 16 and 24 represent 11% of the Belgian population but account for 24% of injuries and 19% of fatalities caused by road traffic accidents. Road accidents are the main cause of death for those aged between 15 and 24. Police figures demonstrate, however, that the over-representation in terms of population is observed beyond the age of 24 years, in fact until the early thirties. Fortunately, for these young age groups the situation improved the most between 2005 and 2012 (their significant over-representation actually allows them considerable potential for improvement).

The over-involvement of young people in accidents emerges in an equally striking manner if one takes account of the proportion of traffic they represent. Whatever time of the week, young motorists are in fact far too numerously involved in fatal accidents compared to their proportion of all drivers in traffic. This over-representation of young people in fatal road traffic accidents is very pronounced at night and particularly at weekend nights: while they represent 21% of motorists on the road at this time, young people (aged 18-25 years) account for 35% of motorists involved in a fatal accident. The reasons why young people are over-represented in accidents are manifold and complex. Let us cite among other things their lack of driving experience and the motives for their journeys (more frequently involving a social aspect than for adults).

2.4.7 Over-representation of men

Just like young people, men are also over-represented among road traffic victims when one takes into account their proportion of the Belgian population: they represent 49% of the population, but account for 57% of victims and 77% of fatalities. Similarly, there are far too many male motorists involved in fatal road traffic accidents than the proportion of motorists they represent would lead us to expect. Their over-representation is highest at night-time during weekends: men account for 65% of motorists but for 85% of motorists involved in a fatal accident.

3

ANALYSE SYNTHÉTIQUE DES STATISTIQUES D'ACCIDENTS DE LA ROUTE 2012

3.1 Evolution

3.1.1 Chiffres-clés 2012

En 2012, 44 193 accidents corporels ont été enregistrés en Belgique par les forces de police. Ces accidents ont conduit au décès de 767 personnes (soit un décès toutes les 12h) et en ont blessé 57 707. Au total, ce sont donc 58 474 personnes qui ont subi des dommages physiques suite à un accident de la route (Tableau 5).

Déjà élevés, ces chiffres ne représentent pourtant qu'une partie de la réalité car tous les accidents et toutes les victimes ne sont pas enregistrés : on estime qu'un vingtième (entre 5 et 10%) des tués et deux tiers des blessés sont absents des statistiques.

De plus, nombreuses sont les personnes qui, sans être physiquement atteintes par les accidents, sont néanmoins personnellement concernées par ceux-ci. On compte parmi elles les personnes impliquées dans un accident corporel mais qui en sortent indemnes (plus de 52 000 personnes dans les accidents corporels enregistrés 2012) et l'entourage des victimes de ces accidents (l'Enquête nationale d'insécurité routière réalisée par l'IBSR en 2012 révèle que plus de 1 800 000 Belges connaissent quelqu'un qui a été impliqué dans un accident mortel, soit plus d'un Belge sur 6[1]). L'insécurité routière touche donc davantage de personnes que ce que ne laissent apparaître les chiffres publiés dans ce rapport.

3.1.2 Evolution par rapport à 2011

Après une année 2011 marquée par une remontée assez conséquente de tous les indicateurs (rompant ainsi la tendance globale à la baisse enregistrée jusque-là), l'année 2012 se solde par d'excellents résultats : -10,9% de décédés 30 jours par rapport à 2011 (soit 94 décès de moins), 8,2% de blessés (-5 155) et -7,8% d'accidents corporels (3 753) (Tableau 5).

Une baisse du nombre de tués supérieure à 10% est réjouissante, mais elle n'est pas extraordinaire au regard de celles enregistrées par nos pays voisins (-9% de tués en Europe, 12% au Royaume-Uni, 11% en Allemagne et 8% en France[2]) et des évolutions belges passées (une diminution aussi forte a notamment été observé en 2003, 2008 et 2010). Par contre, une diminution aussi conséquente du nombre d'accidents et du nombre de blessés n'a jamais été enregistrée (du moins depuis 1973, première année disposant de statistiques méthodologiquement comparables aux chiffres actuels).

Quoi qu'il en soit, la diminution des nombres d'accidents et de victimes est telle qu'elle va au-delà du simple « gommage » de la hausse de 2011 : les valeurs obtenues en 2012 sont également inférieures à celle de 2010 (8,8% de décédés, -4,4% de blessés et -3,8% d'accidents corporels) (Figure 4).

3.1.3 Evolution à long et moyen termes

Malgré certaines années de stagnation voire même de hausse, l'évolution à long terme de certains indicateurs de sécurité routière est très positive. Le nombre de tués a diminué de près de trois quart (-74%) par rapport à 1973 et le nombre de blessés s'est, à peu de choses près, réduit de moitié (48%) (Tableau 4). Ces évolutions sont d'autant plus favorables que le trafic ne cesse de croître sur les routes belges : le nombre de kilomètres parcourus a presque triplé durant cette période et le nombre de véhicules à moteur a plus que doublé (Figure 3). En ce sens, les risques d'accident et de décès sur les routes belges diminuent d'années en années. De même, la gravité des accidents a fortement diminué en 30 ans, passant de 44 tués tous les 1000 accidents corporels en 1973 à 20 en 2012.

Si l'évolution du nombre de blessés semblait s'être stabilisée depuis 2005 (-3,9% entre 2005 et 2011), la forte diminution enregistrée en 2012 permet de renouer avec la belle tendance à la baisse connue jusque-là (-11,7% entre 2005 et 2012). Le nombre de tués n'a, lui, plus connu de longue période de stagnation depuis la fin des années 1980. Il maintient la tendance ces dernières années avec -30% par rapport à 2005, soit près d'un tiers de tués de moins en 7 ans (Tableau 5).

3.1.4 Objectif 2020

Les Etats Généraux de la Sécurité Routière de 2011 ont fixé pour objectif un maximum de 420 décédés 30 jours sur les routes belges en 2020, soit moitié moins qu'en 2010. Si l'année 2011 nous avait légèrement éloignés de cet objectif, nous sommes de nouveau sur la bonne voie grâce aux bons résultats de 2012. Tout n'est cependant pas acquis, car d'après nos estimations (qui tiennent compte de l'augmentation du trafic), si la tendance observée ces dernières années se poursuit, le nombre de tués avoisinerait les 510 en 2020, soit 90 de plus que le maximum souhaité (Figure 2). Dans ces circonstances, l'objectif de maximum 420 tués ne sera atteint qu'en 2025. Une intensification des efforts est donc toujours de mise.

3.2 Temps

3.2.1 Selon le mois

La répartition des accidents au fil des mois de l'année 2012 s'inscrit globalement dans les tendances traditionnellement observées. Elle reproduit le cycle habituel marqué par une augmentation au printemps, un creux durant les grandes vacances et une diminution progressive durant l'automne (Figure 5). Deux éléments influencent ainsi fortement la mobilité des Belges et donc la répartition des accidents : les vacances scolaires et la météo. L'importance des conditions météorologiques pour certains modes de déplacement se reflète dans une saisonnalité des accidents plus ou moins marquée selon les types d'usagers. Alors que la répartition des accidents de voiture est relativement uniforme au cours des mois, celle des accidents de moto ou de vélo présente traditionnellement un pic prononcé au printemps (Figure 6).

Deux éléments distinguent néanmoins l'année 2012 des années antérieures. Elle compte tout d'abord un nombre important d'accidents durant le mois de janvier (Figure 5). Alors que ce mois d'hiver enregistre habituellement peu d'accidents (moins de 7,8% des accidents de l'année), en raison notamment d'une moindre mobilité des usagers, la part qu'il représente monte à 8,6% en 2012. La raison de cette hausse, qui touche tous les usagers, n'est malheureusement pas connue.

Inversement, le mois d'avril 2012 recense une part anormalement basse d'accidents, au regard, tant des années antérieures, que des mois de mars et mai 2012 qui l'entourent (Figure 5). Cela concerne de nouveau tous les types d'usagers (Figure 6). L'analyse des données météorologiques révèle en fait que le mois d'avril n'est pas vraiment particulier mais qu'il contraste avec le mois de mars qui a connu, précocement, une météo plutôt douce et clémente[3]. Cette observation laisse dès lors penser que c'est la (relative) dégradation des conditions météorologiques entre mars et avril 2012[4] qui aurait entrainé une diminution du nombre d'accidents en avril (via une probable diminution de la mobilité des usagers).

1 241 Belges de plus de 16 ans (formant un échantillon représentatif de la population belge) ont été interrogés dans le cadre de l'enquête d'insécurité routière 2012. 20% d'entre eux ont indiqué connaître quelqu'un de leur entourage direct ayant été impliqué dans un accident mortel. Reporté à l'ensemble de la population belge de plus de 16 ans, cela correspond à environ 1,8 millions de Belges. http://enqueteibsr.be/fr.

2 Mais seulement -1% de tués au Pays-Bas et +3% de tués au Grand-Duché de Luxembourg.

3 Excédent de température moyenne (8,9°C, normale : 6,8°C), excédent d'insolation (165,9 h, normale : 114 h) et déficit des précipitations par rapport aux normales saisonnières. Source : www.meteobelgique.be

4 «Il est vrai que ce mois d'avril 2012 contraste fortement avec le mois de mars que l'on venait de connaître, particulièrement doux et sec en dernière décade surtout. D'ailleurs la température moyenne de ce mois d'avril (8,4°C pour une normale de 9,8°C) a été plus basse que celle du mois de mars 2012 (8,9°C pour une normale de 6,8°C).» Source : www.meteobelgique.be.

3.2.2 Selon la période de la semaine

L'année 2012 introduit un changement conséquent dans le classement des périodes selon la gravité des accidents qu'elles recensent. Pour la première fois, les accidents survenant les nuits de week-end sont moins graves (29,5 tués pour 1000 accidents corporels) que les accidents survenant les nuits de semaine (31,7), qui prennent désormais la « tête » du classement (Tableau 9). De même, les nuits de week-ends ne constituent plus la période comptant le plus de tués par 100h (9,2 tués / 100h). Elles sont surpassées par les journées de semaine (9,9) et les journées de week-end (9,7) (Tableau 9). Ce renversement de situation est la conséquence d'une diminution impressionnante du nombre de tués comptabilisés durant les nuits de week-end : il passe de 158 en 2011 à 114 en 2012, soit 28%. La baisse se concentre essentiellement durant la nuit du vendredi au samedi (-21 tués) et durant la nuit de samedi au dimanche (-20 tués). La diminution est inférieure à 10% pour les trois autres périodes. Les nuits de week-end restent cependant la période de la semaine au plus grand risque de décès au regard des kilomètres parcourus (Figure 7) : alors que seulement 4% des kilomètres sont parcourus durant cette période, elle recense 15% des tués, soit un facteur multiplicatif de 3,9. Ce facteur ne s'élève « qu'à » 1,9 (10% des décès pour 5% du trafic) les nuits de semaine.

Il faudra attendre les statistiques des années 2013 et suivantes pour savoir si ce changement de situation est durable. Il n'en reste, quoi qu'il en soit, que les nuits, dans leur ensemble, restent les périodes les plus dange¬reuses (même si elles n'enregistrent pas le plus grand nombre absolu d'accidents et de victimes) et qu'elles demandent (toujours) une attention particulière. Notons néanmoins que l'évolution du nombre de tués et de la gravité des accidents par rapport à 2005 montre de meilleurs résultats pour les nuits que pour les journées.

Deux groupes de conducteurs demandent également toujours qu'on leur porte une attention parti¬cu¬lière. Il s'agit des jeunes (18-25 ans essentiellement) et des hommes. Ils sont en effet sur-représentés parmi les conducteurs impliqués dans un accident mortel (au regard de la part qu'ils représentent parmi la population totale des conducteurs), et ce quelle que soit la période de la semaine. A titre d'exemple, les jeunes de 18-25 ans représentent 35% des conducteurs de voiture impliqués dans un accident mortel durant une nuit de week-end, mais ils ne forment pourtant que 21% de l'ensemble des conducteurs de voiture qui circulent à ce moment sur les routes (Figure 8). De même, 85% des conducteurs de voitures accidentés durant les nuits de week-end sont des hommes alors que ceux-ci ne représentent que 65% de l'ensemble des conducteurs au volant à ce moment-là (Figure 9).

3.2.3 Selon le jour et l'heure

Sans surprise, la répartition des accidents corporels se calque toujours, en 2012, sur la répartition horaire du trafic : le vendredi est le jour de la semaine comptant le plus d'accidents (15,5%)[5], le dimanche est le jour qui en compte le moins (12,4%) (Tableau 10) et un nombre conséquent d'accidents s'observent du lundi au vendredi durant les heures de pointe (les pics matinaux étant moins marqués que ceux du soir) (Figure 10).

Changement néanmoins en 2012 en ce qui concerne la gravité des accidents : alors que le dimanche était traditionnellement le jour de la semaine recensant les accidents les plus graves, il cède la place en 2012 au samedi, qui occupait jusque-là la seconde place du classement. Cette baisse de la gravité est due à une diminution marquée du nombre de tués (-26%), qui n'est pas directement la conséquence d'une diminution du nombre d'accidents corporels (-7% « seulement »). La baisse de la gravité des accidents survenant le dimanche est telle[6] (de 24,1 tués/1000 accidents en 2011 à 19,0 en 2012) que ces accidents atteignent le même niveau de gravité que les accidents du vendredi (Tableau 10). Ils restent néanmoins parmi les jours enregistrant les accidents les plus graves. Notons qu'une baisse similaire du nombre de tués et de la gravité des accidents s'observe également le jeudi (de 15,8 tués/1000 accidents en 2011 à 10,4 en 2102 et -36% de tués).

5 Et ce malgré une diminution du nombre d'accidents plus importante le vendredi (-13% par rapport à 2011) que les autres jours de la semaine (diminutions inférieures à -10%).

6 De 24,1 tués/1000 accidents en 2011 à 19,0 en 2012

3.3 Lieu

3.3.1 Selon la région

Cette année 2012 se caractéristique par un contraste impressionnant entre, d'une part, les deux plus grandes régions du pays qui partagent les bons résultats observés au niveau fédéral et, d'autre part, la Région de Bruxelles-Capitale qui doit faire face à des résultats bien plus mitigés (Tableau 15, Tableau 16, Tableau 17). En termes d'accidents corporels, la Région bruxelloise n'enregistre qu'une diminution de -1,6% par rapport à 2011 alors que ces voisines atteignent des valeurs supérieures à 8% (-8,2% en Région flamande, 8,8% en Région wallonne). Et l'écart est encore plus marqué en ce qui concerne le nombre de tués puisque Bruxelles connaît une forte hausse de ce nombre (+48%, soit +12 tués), alors que la Flandre et la Wallonie en enregistrent une baisse marquée (-11,8% pour la première (-51 tués), -13,6% pour la seconde (-55 tués)).

En Région de Bruxelles-Capitale, le nombre de tués augmente donc, alors que le nombre d'accidents corporels est en diminution (Tableau 17). Cela se traduit par une forte augmentation de l'indicateur « gravité des accidents », qui passe de 6,4 tués tous les 1000 accidents corporels en 2011 à 9,5 en 2012 (+49,6%). La Flandre et la Wallonie enregistrent, elles, une baisse du nombre de tués plus conséquente que la baisse du nombre d'accidents, ce qui y entraîne une diminution de la gravité des accidents.

Si ces évolutions réciproques ne changent rien au classement des régions selon la gravité des accidents (Bruxelles < Flandre < Wallonie), l'écart entre la Région flamande et la Région bruxelloise se réduit fortement[7] (Figure 11). La Région wallonne enregistre, par contre, une gravité des accidents toujours deux fois plus élevée qu'en Région flamande[8]. Cette différence de gravité entre les régions, trouve très certainement son origine dans des mobilités régionales spécifiques et dans des différences en termes de degré d'urbanisation, de densité de population, d'infrastructures routières et de pratiques en matière de répression criminelle.

La hausse du nombre de tués en région bruxelloise y fait fortement augmenter le risque de décès, qui passe de 4,4 tués par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus en 2011 à 6,4 en 2012. Il s'agit du plus haut risque jamais enregistré par la région. Elle devient ainsi pour la première fois la région connaissant le plus haut risque de décès. Inversement, la Région flamande et la Région wallonne atteignent un nouveau record minimal, avec respectivement 4,4 et 5,9 tués par milliard de voyageurs-kilomètres. Notons cependant que, malgré un bon résultat, la Région wallonne ne se place pas loin derrière Bruxelles (Figure 12.

3.3.2 Les régions et leurs objectifs

Avec cette hausse de 12 tués, la Région de Bruxelles-Capitale atteint 37 tués en 2012. Il faut remonter à 2004 pour retrouver un nombre aussi élevé de tués dans cette région. Bruxelles enregistrait pourtant en 2011 le nombre le plus bas de tués qu'elle n'ait jamais connu (à savoir 25 tués). Elle s'éloigne donc de son objectif (transposition de l'objectif fédéral) de maximum 23 tués en 2015 (Figure 15). Mais la hausse subite et conséquente du nombre de tués entre 2011 et 2012 démontre le caractère aléatoire de l'évolution des petits nombres. Il est donc impossible de se prononcer sur la réalisation future des objectifs de la région.

7 En agglomération strictement, les accidents sont cette année plus graves en Région bruxelloise qu'en Région flamande.

8 Quel que soit le type de route, la gravité des accidents est plus élevée en Région wallonne qu'en Région flamande. Voir notamment le point suivant et la Figure 20.

Grâce à la forte baisse enregistrée en 2012, la Région flamande est sur la bonne voie pour réaliser sa part (max 324 tués en 2015) pour atteindre le prochain objectif fédéral (Figure 13). Elle compte ainsi 381 tués en 2012. Par contre, même si la tendance en cours jusqu'ici se poursuit (un tiers de tués de moins en 2012 qu'en 2005), il lui sera difficile de rencontrer l'objectif qu'elle s'est elle-même fixé de maximum 250 tués en 2015. Des efforts complémentaires sont donc nécessaires.

Quant à la Wallonie, l'objectif fédéral pour 2015 transposé à son échelle exige qu'elle ne dépasse pas 273 tués cette année-là et l'objectif régional qu'elle s'est elle-même imposé fixe la limite à 250. Grâce à la baisse de 55 tués par rapport à 2011, la région ne compte plus « que » 349 tués en 2012, ce qui la place en bonne voie pour atteindre ses objectifs de 2015 (Figure 14). Néanmoins, l'évolution du nombre de tués s'est faite en « dents de scie » jusqu'ici et la région ne doit pas relâcher ses efforts si elle souhaite répondre aux exigences.

3.3.3 Selon la province

Si tant la Wallonie que la Flandre enregistrent une diminution du nombre de tués, toutes les provinces qui les composent ne peuvent en dire autant. Au total 5 des 10 provinces ne partagent en effet pas la tendance à la baisse (Figure 16). Parmi elles, deux se détachent fortement : le Brabant flamand avec +14 tués et Namur avec +16 tués. Le cas de Namur demande une attention particulière car la hausse du nombre de tués s'y observe depuis 2009 et n'est pas la conséquence d'une augmentation du nombre d'accidents. Il en résulte une hausse de la gravité des accidents, à tel point que Namur devient en 2012 la province enregistrant les accidents les plus graves (45,9 tués / 1000 accidents corporels).

Quant au reste du classement des provinces selon la gravité des accidents (Figure 19), il révèle toujours l'opposition Nord-Sud, les provinces flamandes enregistrant les valeurs les plus basses. La scission est telle que la province wallonne aux accidents les moins graves (Liège, 19,6 tués / 1000 accidents) n'atteint même pas le niveau de la province flamande à la gravité la plus élevée (Limbourg, 18,9).

3.3.4 Selon la vitesse et le type de route

Parmi les facteurs déterminant la survenue et la gravité des accidents, la vitesse pratiquée est l'un des plus importants. Même si les statistiques en notre possession ne concernent que la vitesse maximale autorisée à l'endroit de l'accident (et non la vitesse effectivement pratiquée par les usagers), il apparait clairement que les accidents les plus graves surviennent dans les zones autorisant les vitesses les plus élevées. Il en est ainsi selon le régime de vitesse (30 km/h < 50 km/h < 70 km/h < 90 km/h et plus), selon le type de route (en agglomération < hors agglomération < sur autoroute) et selon le type d'intersection (en intersection < en section).

Notons au sujet des autoroutes que même si les accidents corporels y sont plus souvent mortels, les caractéristiques de ce type de route y sont telles (infrastructure plus sûre, trafic unidirectionnel, usagers vulnérables moins présents, écarts de vitesse faibles, etc.) que le risque par kilomètre parcouru d'y avoir un accident et le risque par kilomètre parcouru d'y décéder sont moindres que sur les autres types de route.

L'analyse détaillée des données pour chaque type de route au sein de chacune des régions (Tableau 20) révèle néanmoins une exception à la règle selon laquelle les autoroutes sont le lieu des accidents corporels aux conséquences les plus graves. Il s'avère en effet qu'en 2012, en Région wallonne, les accidents corporels sur autoroutes se sont moins souvent soldés par un décès (43,2 tués / 1000 accidents corporels) que les accidents hors agglomération (49,2). Cela est la conséquence d'une diminution marquée de la gravité des accidents sur les autoroutes wallonnes (de 52,7 tués / 1000 accidents en 2011 à 43,2 en 2012). De façon globale, la situation s'améliore fortement sur les autoroutes wallonnes entre 2011 et 2012 puisque le nombre d'accidents y a baissé de -34% et le nombre de tués de -39%.

La Figure 20 indique que cette situation wallonne de moindre gravité des accidents sur autoroute (que hors agglomération) est la conséquence d'une forte proximité de la gravité des accidents sur ces deux types de route. En Flandre, les accidents hors agglomération sont clairement moins graves que ceux survenant sur autoroute.

3.4 Types d'accident

3.4.1 Accidents n'impliquant qu'un seul usager

Sur les 44 193 accidents corporels recensés en 2012, 10 295 n'impliquent qu'un seul usager, soit près d'un quart de ceux-ci (23%) (Tableau 25). Lorsqu'on ne prend en compte que les accidents mortels, c'est même 34% des accidents qui consistent en une perte de contrôle du véhicule. L'importante « dangerosité » des accidents « seul » se traduit dans l'indicateur « gravité des accidents » (Tableau 25). Au total, les 10 295 accidents « seul » ont mené au décès de 291 personnes, soit 28 tués/1000 accidents. Il s'agit du type d'accident à la gravité la plus élevée. Les collisions contre un obstacle situé en dehors de la chaussée, qui représentent 63% des accidents « seul », occupent le haut du classement avec une gravité de 37. Pour comparaison, les accidents impliquant au moins deux usagers enregistrent 13 décès pour 1000 accidents.

Selon les circonstances et les caractéristiques du conducteur et de son véhicule, la part représentée par ces accidents « seul » varie fortement. Ainsi, plus de la moitié des accidents corporels survenus de nuit (tant de week-end que de semaine) consistent en un accident n'impliquant qu'un seul véhicule (Figure 22). La part d'accidents « seul » est également d'autant plus importante que le conducteur est jeune et que celui-ci est un homme (Figure 23). Le record est ainsi atteint pour les accidents mortels survenant de nuit et impliquant un jeune conducteur de voiture de 18-24 ans de sexe masculin : 66% de ces accidents n'impliquent que la voiture du jeune. De même, la part d'accidents (corporels) « seul » s'élève à 44% sur autoroutes (où ces accidents constituent, de la sorte, le type d'accident le plus fréquent), contre « seulement » 31% hors agglomération et 16% en agglomération (Figure 24). Selon le type d'usager, il apparaît que les pertes de contrôle du véhicule sont particulièrement fréquentes pour les motards (25% des accidents)[9] et les voitures (20%) (Figure 25).

Plusieurs facteurs expliquent en partie pourquoi la part représentée par les accidents « seul » varie selon les conducteurs et les circonstances. Il s'agit, entre autres, de la vitesse pratiqué, de la présence d'autres usagers, de la fatigue, de la distraction, de la luminosité et de la conduite sous influence d'alcool ou de drogue. Il est par exemple plus probable de ne heurter aucun autre usager lorsque ceux-ci sont peu nombreux sur la route (de nuit par exemple). La vitesse favorise elle aussi la perte de contrôle du véhicule, raison pour laquelle celle-ci est très fréquente sur autoroute. De même, une perte de contrôle est plus probable lorsque le conducteur est sous influence d'alcool et/ou fatigué, et ces deux états se rencontrent souvent durant la nuit. Le haut pourcentage de conducteurs

9 En 2013, l'IBSR a réalisé une étude consacrée aux accidents impliquant un motocycliste. L'étude MOTAC a consisté à analyser en profondeur les procès-verbaux (PV) et les dossiers judiciaires relatifs à un échantillon représentatif de 200 accidents graves et mortels impliquant au moins un motocycliste survenus en 2009 ou 2010 en Belgique. Il en ressort que 35% des accidents se sont produits sans qu'un autre usager ne soit impliqué. La part d'accidents impliquant un motocycliste seul est un peu plus élevée pour les accidents mortels (38%) que pour les accidents graves (32%). Il semble donc que le la part d'accident « seul » est d'autant plus importante que l'accident est grave.
Martensen, H. & Roynard, M. (2013). MOTAC – Motorcycle accident causation. Analyse approfondie des accidents graves et mortels impliquant des motocyclistes. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière
http://ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/MOTAC%20rapport%20final%2017%20Juin%202013_FR.pdf

alcoolisés dans les accidents « seuls » (40%, contre 8% dans les accidents avec opposant) atteste d'ailleurs du rôle de l'alcool dans la survenue de ce type d'accident. Il est par ailleurs plus « facile » de perdre le contrôle d'une moto, moins stable, que d'une voiture ou d'un bus. Quant à la sur-représentation des accidents « seul » chez les jeunes et chez les hommes, elle pourrait être le reflet de comportements différents en termes de vitesse, d'alcool, de motif et de temporalité des déplacements, etc.

3.4.2 Modes de déplacement et types de collision

Les résultats de la matrice de collision (Tableau 26) sont très stables par rapport à l'année passée. La très grande majorité (83%) des accidents (seule la première collision est prise en considération) impliquent une voiture. 26% consistent en une collision entre deux voitures (soit un quart de l'ensemble des (premières) collisions de 2012), 16% en une perte de contrôle du véhicule par l'automobiliste (accident « seul », avec ou sans obstacle) et 12 % en une collision voiture-cycliste. Au total, un cycliste est impliqué dans près d'une (première) collision sur 5 (19%), un cyclomotoriste dans une collision sur 10 (10,6%) et un piéton également dans une collision sur 10 (10,1%). Les camions, eux, ne sont présents que dans 1 collision sur 60 (1,6%).

Comme dit ci-dessus, les accidents n'impliquant qu'un seul usager sont particulièrement fréquents chez les motards (1 accident sur 4) et les automobilistes (1 accident sur 5) (Figure 25). Les collisions latérales semblent typiques des deux-roues (plus de 45% des collisions des vélos, cyclomoteurs et motocyclettes) mêmes si elles représentent tout de même près d'un tiers des collisions des autres usagers. Les collisions avec un piéton sont, elles, particulièrement fréquentes pour les autobus/autocars (1 collision sur 5) alors que les collisions par l'arrière ou en parallèle sont plutôt nombreuses chez les camions (40%) et camionnettes (31%).

3.5 Victimes[10]

3.5.1 Selon l'âge et le sexe

Les données 2012 réaffirment le danger que représente la route pour les jeunes : c'est, en effet, toujours pour les 20-24 ans que culmine l'indicateur exprimant le nombre de victimes par 100 000 habitants. Et ce sont toujours les groupes d'âge directement avoisinant, à savoir les 15-19 ans et les 25-29 ans qui occupent (respectivement) les deuxième et troisième places du classement de cet indicateur (Figure 26). Les données relatives aux causes de mortalité (2009) confirment cette situation : la route est la première cause de mortalité chez les hommes de 15-24 ans et chez les femmes de 15-19 ans.

Les données 2012 confirment toujours par ailleurs un nombre supérieur de victimes parmi les hommes : quel que soit le groupe d'âge, l'indicateur « nombre de victimes pour 100 000 habitants » est systématiquement plus élevé chez eux (Figure 26). En chiffres absolus, la route tue trois fois plus d'hommes que de femmes, tous âges confondus. Entre 15 et 34 ans, le ratio atteint entre 4 et 6 hommes décédés pour 1 femme (Tableau 27).

Si la situation s'améliore fortement pour les jeunes entre 2005 et 2012, l'amélioration est de moins en moins marquée à mesure que l'on s'intéresse aux groupes d'âge plus élevés (Figure 26). Au-delà de 75 ans, l'indicateur « nombre de victimes pour 100 000 habitants » n'a pas vraiment diminué par rapport à 2005. Une analyse selon le mode de déplacement montre même que les seniors (surtout les hommes) victimes de la route

10 Pour rappel, les statistiques d'accidents sous soumises à un sous-enregistrement (voir notamment le point VI. Aspects méthodologiques). Certains accidents corporels et certaines victimes ne sont en effet pas présents dans les statistiques, notamment car les services de police n'ont pas été appelés et n'ont pu constater l'accident. Ce phénomène n'est pas propre à la Belgique, mais concerne tous les pays disposant de statistiques d'accidents de la circulation. Notez qu'il touche particulièrement les blessés légers, les cyclistes et les piétons, qui sont donc en réalité bien plus nombreux que ce qui apparait dans ce rapport.

en tant que cyclistes sont aujourd'hui plus nombreux qu'en 2005 (relativisé par 100 000 habitants) (Figure 30). Même si établir les raisons de cette situation nécessite une étude approfondie, il est probable que cette stagnation/augmentation soit liée à une augmentation de la mobilité des personnes âgées (et d'un intérêt de plus en plus grand de celles-ci pour le vélo et pour le vélo électrique en particulier).

3.5.2 Selon le mode de déplacement

La répartition des victimes selon le mode de déplacement reflète essentiellement, comme l'année passée, les modes de déplacement privilégiés (Figure 31). Au niveau national, 55,8% des victimes sont des occupants de voiture. Il s'agit à 69% de conducteurs. Viennent ensuite les deux-roues qui comptent pour 29,3% (cyclistes 14,7%, cyclomotoristes 8,1% et motocyclistes 6,5%) et, bien plus loin, les piétons qui représentent 8,1% des victimes. Vu les préférences régionales pour certains modes de déplacement, il n'est pas étonnant de constater que la Flandre compte plus de victimes cyclistes que les autres régions (20,4%), que la Wallonie compte plus de victimes « occupants de voiture » (68,1%) ou encore que Bruxelles compte plus de victimes piétonnes (23,7%).

Le classement des modes de déplacement selon la gravité des accidents est évidemment tout autre (Figure 27). Les accidents impliquant un camion présentent la gravité la plus élevée : ils engendrent le décès de près de 50 personnes tous les 1000 accidents corporels, soit un décès tous les 20 accidents corporels. Ces accidents sont suivis par les accidents impliquant une moto (24,4 décès/1000 accidents) et les accidents avec piéton (22,6). De façon contre intuitive, il apparait que les accidents les moins graves impliquent deux types d'usagers faibles, à savoir les cyclomotoristes (3,6) et les cyclistes (8,4). Le fait que ces usagers circulent essentiellement en agglomération (plus de 70% des accidents de vélos ou de cyclomoteurs y sont enregistrés), là où les vitesses pratiquées sont moindres et où les partenaires conflictuels potentiels sont moins fréquemment motorisés, pourrait en être une des raisons. Il n'en reste pas moins que les cyclomotoristes et les cyclistes, tout comme les piétons et les motocyclistes, sont des usagers vulnérables : ils constituent plus de 90% des tués comptabilisés dans les accidents les impliquant. La dangerosité de la moto ressort par ailleurs de façon particulièrement marquante des statistiques : alors qu'ils ne parcourent que 1% de la distance totale parcourue en Belgique, les motards représentent 6,5% des blessés et 11,3% des décédés 30 jours du pays.

3.5.3 Evolution selon le mode de déplacement

La partie consacrée à l'évolution du nombre de victimes (Figure 29 et Figure 30) s'intéresse, d'une part, aux victimes parmi les piétons, les cyclistes, les cyclomotoristes, les motocyclistes et les occupants de voiture, et d'autre part aux victimes tant occupants qu'opposants dans les accidents impli¬quant une camionnette, un camion ou un bus/car[11].

Après une année 2011 se soldant par une hausse importante du nombre de victimes parmi certains types d'usager, l'année 2012 renoue avec la décroissance pour tout le monde (Figure 29 et Figure 30). L'importance de la diminution varie cependant fortement, allant de -2,0% de victimes parmi les piétons à -14,7% parmi les motards. Au total trois usagers clôturent l'année 2012 sur de très bons résultats, que ce soit en termes de tués qu'en termes d'accidents. Les motocyclistes occupent la première place de ceux-ci, avec -14,7% d'accidents les impliquant et -31,5% de tués (-40 tués). Ils sont suivis par les cyclomotoristes qui comptent 11,5% d'accidents de moins et 25,0% de tués (-5) de moins qu'en 2011. Les voitures occupent, enfin, la troisième marche du podium, avec -7,6% d'accidents et -16,2% de tués (-74 tués) parmi leurs occupants. Les camionnettes enregistrent peut-être une plus belle diminution du nombre d'accidents que les voitures (-8,3%), mais elles doivent, elles, faire face à une stagnation du nombre de tués dans les accidents qui les impliquent.

11 Par exemple, si un accident implique un poids lourd et une voiture, tant les occupants du poids lourd que les occupants de la voiture (blessés ou tués) seront comptabilisés parmi les victimes. Cette méthodologie a été choisie car les victimes dans les accidents impliquant une camionnette, un poids lourd ou un bus/car se comptent le plus souvent parmi les opposants à ces véhicules (voir Figure 27).

En ce qui concerne l'évolution à plus long terme, par rapport à 2005, les modes de déplacement peuvent être classés en trois groupes (Figure 29 et Figure 30). Le premier se compose des cyclistes, des piétons et des victimes des accidents de bus/cars. Il s'agit des usagers ayant le moins bien évolué. La diminution de leurs différents indicateurs ne dépasse pas les -9%, et tourne même plus souvent en-dessous des -5%. Le nombre de blessés augmente même légèrement parmi les cyclistes. Ce sont donc ces trois usagers qui demandent désormais une attention particulière.

Le deuxième groupe rassemble les cyclomotoristes et les poids lourds. A l'opposé du premier groupe, ces usagers enregistrent une nette amélioration par rapport à 2005. Ils connaissent des diminutions supérieures à -20% : -31,5% de tués dans les accidents de poids lourds, -50,0% de tués parmi les cyclomotoristes et environ -20% d'accidents pour chacun. Les données relatives à l'évolution du nombre de ces véhicules sur les routes ne sont pas (encore) disponibles, mais il est probable que ces fortes tendances à la baisse soient (en partie, du moins) le résultat d'une raréfaction de ceux-ci (suite à la crise économique pour les camions et en raison d'un désintérêt progressif pour les cyclomoteurs).

Entre ces deux groupes restent les motocyclistes et les victimes des accidents impliquant une camionnette ou une voiture dont l'évolution est globalement positive, sans atteindre les records du groupe précédent. Les diminutions sont ici de l'ordre de -10% d'accidents et de victimes. Notons que le nombre de tués diminue tout de même de façon conséquente parmi les occupants de voiture (38,5%). Le nombre de motards tués a également fortement diminué par rapport à 2005 (-30,4%), mais ce nombre évolue traditionnellement en dents de scie, et la tendance à la baisse est en réalité plus douce que ne le laisse apparaître ce haut pourcentage.

3.5.4 Evolution selon le mode de déplacement, au sein de chacune des régions

Les évolutions au sein de la Région de Bruxelles-Capitale sont bien différentes de celles observées pour l'ensemble de la Belgique (Figure 32). Par rapport à 2011, tout d'abord, Bruxelles enregistre une hausse du nombre de victimes parmi trois usagers alors qu'aucune augmentation ne s'observe au niveau national. Il s'agit des piétons, des occupants de voiture et des victimes dans les accidents de camionnette. Si la hausse des deux premiers est relativement faible (respectivement +2,6% et +0,6%) celle du troisième est particulièrement marquée (+21,1%). Par rapport à 2005 ensuite, la Région n'observe de baisse du nombre de victimes que pour deux usagers, les cyclomotoristes (18,2%) et les occupants de voiture (-17,9%), ce qui est clairement à l'opposé de la tendance nationale. Elle connait par ailleurs une claire tendance à la hausse du nombre de victimes parmi les motocyclistes depuis 2007 (+34,8%) et parmi les cyclistes depuis 2006 (+50,8%), ce qui est sans doute à mettre en parallèle avec une mobilité en deux-roues plus importante ces dernières années.

La Région wallonne et la Région flamande se placent davantage dans la lignée des résultats nationaux, avec une diminution globale du nombre de victimes pour la majorité des usagers (Figure 32). En Flandre, le nombre de victimes a diminué pour tous les usagers entre 2011 et 2012. La baisse atteint 19,1% pour les motocyclistes et -15,2% pour les victimes des accidents de bus et car. Par rapport à 2005, le nombre de victimes n'a augmenté que parmi les cyclistes (+6,3%), mais il est globalement stable pour les piétons (-0,3%) et les victimes dans les accidents de bus ou car (-3,8%). Il faut noter les belles tendances à la baisse pour les camionnettes (-16,3% par rapport à 2006), les voitures (18,9% par rapport à 2006) et les poids lourds (-20,5% par rapport à 2005).

En Région wallonne, seules les victimes dans les accidents de bus/car ne diminuent pas entre 2011 et 2012 (+8,4%, +25 victimes). Par contre, tous les types d'usagers sont en baisse par rapport à 2005. Si les tendances sont moins nettes qu'en Flandre, il faut néanmoins signaler une belle diminution des victimes parmi les cyclomotoristes (-29,9% par rapport à 2005), dans les accidents impliquant un poids lourd (-33,7% par rapport à 2006) et dans les accidents impliquant une camionnette (-23,1% par rapport à 2008).

3.5.5 Evolution de l'âge et du sexe des victimes selon le mode de déplacement

La Figure 30 présente l'évolution de l'âge des victimes pour les différents modes de déplacement. Enfants et seniors sont particulièrement nombreux parmi les piétons victimes de la route (calculé par 100 000 habitants). Cela est probablement lié à leurs nombreux déplacements à pied, à un comportement à risque plus fréquent chez les jeunes piétons et à une plus grande vulnérabilité des personnes âgées. La répartition selon l'âge n'a pas vraiment évolué par rapport à 2005, si ce n'est pour les jeunes femmes de 15-19 ans qui comptent en 2012 plus de victimes pour 100 000 habitants qu'auparavant.

Pour les cyclistes, les plus jeunes étant les principaux utilisateurs du vélo, c'est toujours chez les 10-24 ans que l'on compte le plus de victimes par 100 000 habitants. L'indicateur est toutefois moins élevé pour eux en 2012 qu'en 2005. Par contre, le nombre de victimes (par 100 000 habitants) augmente pour (quasi) tous les groupes d'âge à partir de 25 ans, et ce particulièrement pour les hommes de plus de 70 ans. Cette évolution pourrait être la conséquence d'une augmentation de l'usage du vélo par les travailleurs (qui optent de plus en plus souvent pour ce mode de déplacement comme alternative à la voiture) et parmi les seniors (qui ont de plus en plus souvent recours au vélo électrique).

Le profil par âge des cyclomotoristes victimes de la route ne se modifie pas fondamentalement par rapport à 2005, les 15-19 ans restant les principales victimes (parce qu'ils en sont, en fait, les principaux utilisateurs). On compte néanmoins en 2012 beaucoup moins de victimes de 15-19 ans par 100 000 habitants qu'en 2005 (tant chez les hommes que chez les femmes). Cette diminution peut être le reflet d'une diminution du nombre de cyclomotoristes sur les routes ou d'une réduction de la gravité des accidents (qui seraient dans ce cas plus souvent strictement matériels).

Chez les motards, le nombre de victimes est très conséquent pour les hommes, ceux-ci utilisant davantage ce mode de déplacement que les femmes. Les deux sexes confondus, on observe pour les motards un écrasement de la courbe selon l'âge entre 2005 et 2012 : le pic présent en 2005 autour des 20-24 ans s'est aplati et le nombre de victimes a augmenté entre 40 et 70 ans. La courbe présente désormais un plateau s'étalant de 20 à 54 ans. Cette évolution, qui s'observe depuis (au moins) 1992, pourrait avoir plusieurs causes complémentaires : un vieillissement des motards, un moindre attrait de la moto pour les jeunes et un nouvel intérêt des 40-70 ans pour ce mode de déplacement, une réduction de la dangerosité de la moto, etc.

Chez les occupants de voiture, la courbe du nombre de victimes par 100 000 habitants présente un pic à 20-24 ans. Ce pic est ici aussi plus important chez les hommes que chez les femmes. L'inexpérience combinée à un éventuel style de conduite moins prudent et/ou à un nombre plus important de kilomètres parcourus entraîne un nombre élevé de victimes. Des courbes similaires (mais aux valeurs bien moindres) s'observent pour les victimes dans les accidents impliquant une camionnette ou un camion, mais la décroissance des courbes au-delà du pic est plus lente dans le cas des camionnettes et camions. Dans tous les cas, l'indicateur a bien diminué par rapport à 2005 pour les catégories d'âges de moins de 70 ans, mais la situation semble stagner (voire se dégrader) pour les personnes plus âgées (et de sexe masculin surtout). Il ne serait pas étonnant que cela soit le reflet d'une mobilité plus importante des seniors.

3.6 Conduite sous influence d'alcool

3.6.1 Méthodologie

L'analyse de la conduite sous influence d'alcool dans les accidents de la route repose sur les tests d'haleine effectués auprès des conducteurs impliqués dans un accident corporel. Elle est soumise à deux limites : d'une part, le test d'haleine est rarement effectué pour les blessés les plus graves et les tués et, d'autre part, les résultats des éventuels tests sanguins ne sont pas connus par la police. Il apparait malheureusement que les conducteurs tués sont plus souvent sous influence que les conducteurs blessés, eux-mêmes étant plus souvent sous influence que les conducteurs s'en sortant indemnes. Les données relatives à la conduite sous influence dans les accidents corporels souffrent donc d'une sous-évaluation.

3.6.2 Chiffres-clés 2012

En 2012, 63,0% des conducteurs et piétons impliqués dans un accident corporel ont été soumis à un test d'haleine et 10,5% d'entre eux se sont révélés être effectivement sous influence d'alcool (Tableau 29). La grande majorité de ces conducteurs alcoolisés (88,1%) dépassaient même largement la limite autorisée des 0,5 g/l en présentant un taux d'alcoolémie supérieur ou égal à 0,8g/l (Tableau 30). Ce pourcentage de conducteurs positifs est bien plus élevé que lorsque les tests sont effectués sur l'ensemble des automobilistes (non accidentés) lors de contrôle d'alcoolémie asélectifs (2,4% de positifs en 2012) (Figure 37).

Au total, (au moins) 5 461 accidents ont ainsi impliqué un conducteur sous influence d'alcool en 2012. Ces accidents ont causé le décès de 46 personnes et en ont blessé 7 294 (Tableau 31).

3.6.3 Evolution

Le pourcentage de conducteurs testés augmente progressivement d'année en année et a presque été multiplié par deux entre 2005 et 2012 (Figure 33). L'année 2012 établit un nouveau record avec 63,0% de conducteurs testés à la suite d'un accident corporel. Il faut dire qu'une directive impose depuis 2006 aux policiers de soumettre au test d'haleine tous les conducteurs impliqués dans un accident corporel.

La hausse du pourcentage de conducteurs testés est néanmoins faible par rapport à 2011. Il semble que ce pourcentage ait atteint un plafond, l'augmentation étant moindre d'année en année. Si cela peut s'expliquer en partie par l'impossibilité pour les policiers de réaliser le test d'haleine sur les personnes décédées ou grièvement atteintes, il apparait que la réalisation du test d'haleine est également loin d'être systématique pour les conducteurs indemnes ou légèrement blessés et qu'elle tend, elle aussi, à se stabiliser à fil des ans : en 2012, seuls 66% des conducteurs indemnes ou légèrement blessés ont dû souffler dans le ballon à la suite d'un accident, alors qu'il n'y a apriori pas de raison que le test d'haleine ne soit pas réalisé.

L'année 2012 établit également un nouveau record (à la baisse) en ce qui concerne le pourcentage de conducteurs sous influence (10,5%) (Figure 33). La baisse est néanmoins minime par rapport à l'année passée où 10,6% des conducteurs étaient sous influence. Heureusement, la part de conducteurs fortement alcoolisés (≥ 0,8g/l) semblent être sur une (légère) pente descendante (de 89,2% de l'ensemble des positifs en 2010 à 88,1% en 2012) (Tableau 30).

Les nombres d'accidents liés à l'alcool et de victimes dans ces accidents ont, eux, diminué respectivement de -6,3% et -7,2% par rapport à 2011 (Tableau 31). L'évolution est encore plus marquante par rapport à 2009 qui était une année record en la matière : -11,1% d'accidents et 12,1% de victimes.

3.6.4 Selon le mode de déplacement

Les pourcentages de conducteurs testés et de conducteurs positifs, dans les accidents corporels, varient fortement selon le moyen de transport (Figure 34). Les conducteurs de véhicules à moteur à quatre roues ou plus sont les plus souvent soumis au test d'haleine (entre 77% des conducteurs de poids lourd et 69% des conducteurs de voiture). Ils sont suivis par les deux-roues (entre 63% des cyclomotoristes et 45% des cyclistes), puis les piétons (19%) qui sont peu testés probablement parce qu'ils sont souvent les victimes des accidents.

En 2012, les conducteurs de voiture restent les usagers les plus souvent sous influence dans les accidents corporels (12,1% de conducteurs positifs) (Figure 34). Mais contrairement à toute attente, la seconde place est occupée cette année par les piétons, qui sont 11,1% à être sous influence. Ces usagers connaissent, en fait, une tendance à la hausse du pourcentage de positifs depuis déjà 2006, où ils étaient 6,7% à se déplacer sous influence. Les chauffeurs professionnels tels que les conducteurs de car/bus et de camion ne sont, eux, qu'exceptionnellement testés positifs (0,7% et 1,6%), comme les années précédentes. Ce sont en outre ces conducteurs qui comptent la plus faible part de « fortement alcoolisés » (≥ 0,8g/l) parmi les conducteurs positifs (Figure 35).

3.6.5 Selon la période de la semaine

Les statistiques d'accidents montrent de nouveau que c'est surtout pendant la nuit que se pose le problème de la conduite sous influence d'alcool : 44% des automobilistes impliqués dans un accident corporel entre 22h et 6h (et soumis à un test d'haleine) conduisaient sous influence. Le record est atteint par les nuits de week-end où près d'un automobiliste accidenté sur deux (47%) dépasse la limite d'alcoolémie autorisée. A titre de comparaison, le pourcentage n'est « que » de 7,4% en journée, et même de 5,5% les journées de semaine. Cette situation concerne tous les groupes d'âges et est le reflet direct d'une consommation d'alcool qui se déroule essentiellement en fin de journée/de nuit, et ce surtout le week-end.

3.6.6 Selon l'âge

Contrairement aux idées reçues, les jeunes conducteurs de voiture circulent moins souvent sous influence d'alcool que les conducteurs plus âgés : le pourcentage de positifs est de 0,4% pour les 17-19 ans et 1,6% pour les 20-24 ans, contre au moins 2,2% pour les groupes d'âges plus élevés (Figure 37, « hors accidents »). Ces jeunes conducteurs sont pourtant aussi souvent (voire plus souvent) testés positifs que les conducteurs plus âgés dans le cadre des accidents de la route : 11,5% des 17-19 ans, 14,8% des 20-24 ans et 14,9% des 25-29 ans testés à la suite d'un accident sont effectivement sous influence, alors que le pourcentage est de moins de 13% pour les groupes d'âge au-delà de 30 ans (Figure 37). Ce phénomène peut s'expliquer, d'une part, par un comportement différent des jeunes en matière de consommation d'alcool (phénomène du « binge drinking ») et, d'autre part, par une influence négative plus prononcée de l'alcool sur les capacités de conduite des automobilistes moins expérimentés.

3.6.7 Selon le sexe et le type d'accident

Outre les jeunes, les hommes et les accidents n'impliquant qu'un seul usager méritent une attention particulière en terme de conduite sous influence car ils enregistrent de hauts pourcentages d'automobilistes sous influence (Tableau 34) : 13% des hommes

testés à la suite d'un accident corporel sont positifs, contre seulement 4% des femmes ; et 39% des conducteurs impliqués dans un accident « seul » dépassaient la limite autorisée contre 8% des automobilistes impliqués dans un accident « avec opposant ».

3.6.8 Selon la région

Au niveau régional, l'opposition Nord-Sud du pays se marque de nouveau, la Région wallonne enregistrant un pourcentage de conducteurs sous influence (16,3%) plus élevé que la Région flamande (10,6%) (Figure 38). Cela se répercute au niveau provincial : la province wallonne la plus performante (Namur, 14,6% de positifs) n'atteint même pas le niveau de la province flamande la moins bien classée (Flandre occidentale, 12,0%).

En termes d'évolution (Figure 39), les provinces wallonnes présentent une tendance plutôt à la hausse depuis 2005. L'augmentation est particulièrement marquante en province de Liège (de 11,4% de positifs en 2005 à 14,8% en 2012), du Brabant wallon (de 11,9% de positifs en 2006 à 16,5% en 2012) et de Luxembourg (de 13,1% en 2007 à 17,9% en 2012). En province de Hainaut, l'indicateur est plutôt stable depuis 2009. Enfin, l'évolution au sein de la province de Namur est particulièrement marquante : province enregistrant le plus haut pourcentage d'automobilistes positifs en 2009 (18,9%), elle est en 2012 la province wallonne présentant le plus faible pourcentage (14,6%). De l'autre côté du pays, en Région flamande, la tendance est inverse, avec une (légère) baisse de la conduite sous influence dans les accidents. Seule la province de Flandre occidentale n'enregistre pas une amélioration de la situation (environs 12% de positifs en 2012, comme en 2005). Les diminutions en province d'Anvers (de 14,3% de conducteurs positifs en 2005 à 9,7% en 2012) et en province de Limburg (de 11,6% en 2005 à 9,3% en 2012) sont particulièrement marquées. Quant à la Région de Bruxelles-Capitale, elle enregistre un pourcentage de conducteurs positifs (10,5%) similaire à celui de la Flandre (10,6%) et une évolution très proche de celle observée dans cette même région (passant de 15,5% en 2005 et 10,5% en 2012).

4

STATISTIQUES D'ACCIDENTS 2012

4.1 Aperçu de l'année 2012

TABLEAU 2 :
Les statistiques d'accidents en un coup d'œil – 2012 (pondéré)

Pondéré			Décédés 30 jours	Blessés	Total Victimes	Accidents corporels
	Total		**767**	**57 707**	**58 474**	**44 193**
Temps	Période de la semaine	Journée de semaine	411	37 070	37 481	29 100
		Nuit de semaine	79	3 154	3 233	2 490
		Journée de week-end	163	12 290	12 453	8 743
		Nuit de week-end	114	5 193	5 307	3 859
	Luminosité	Jour	391	37 986	38 377	29 114
		Aube/Crépuscule	27	2 681	2 708	2 108
		Nuit	264	14 361	14 625	10 876
Lieu	Région	Région flamande	381	36 372	36 753	28 051
		Région wallonne	349	16 610	16 959	12 260
		Région de Bruxelles-Capitale	37	4 725	4 762	3 882
	Province	Anvers	86	9 788	9 874	7 583
		Brabant flamand	54	5 051	5 105	3 866
		Brabant wallon	35	1 614	1 649	1 243
		Flandre occidentale	73	7 264	7 337	5 835
		Flandre orientale	102	9 389	9 491	7 267
		Hainaut	111	6 019	6 130	4 338
		Liège	76	5 151	5 227	3 874
		Limbourg	66	4 879	4 945	3 501
		Luxembourg	47	1 414	1 461	1 063
		Namur	80	2 413	2 493	1 741
	Type de route	Autoroute	85	3 883	3 968	2 629
		Hors agglomération	364	19 992	20 356	14 325
		En agglomération	208	29 961	30 169	24 182
	Type de croisement	Hors intersection	629	37 077	37 706	28 629
		En intersection	129	19 884	20 013	14 916
		En rond-point	9	746	755	648
	Vitesse maximale autorisée	30 km/h ou moins	19	2 404	2 423	2 089
		De 31 à 50 km/h	220	30 474	30 694	24 555
		De 51 km/h à 70 km/h	169	13 155	13 324	9 392
		De 71 km/h à 90 km/h	213	7 549	7 762	5 336
		Plus de 90 km/h	93	4 087	4 180	2 753
Type	Type d'accident	Accidents impliquant plusieurs usagers	414	44 487	44 901	32 850
		Accidents n'impliquant qu'un seul usager	291	12 074	12 365	10 295
		Accidents impliquant un conducteur sous influence d'alcool*	46	7 294	7 340	5 461
Victimes	Mode de déplacement	Piétons	104	4 614	4 718	4 597
		Cyclistes	68	8 503	8 571	8 373
		Cyclomotoristes	15	4 730	4 745	5 286
		Motocyclistes	87	3 724	3 811	3 670
		Occupants de voiture	384	32 234	32 618	36 809
		Occupants de camionnette	29	1 980	2 009	3 997
		Occupants de poids lourd	17	529	546	2 310
		Occupants d'autobus/autocar	3	568	571	763
	Sexe	Hommes	588	32 929	33 517	37 895
		Femmes	178	24 112	24 290	25 053
	Age	0 à 17 ans	34	7 390	7 424	6 734
		18 à 24 ans	128	11 266	11 394	13 697
		25 à 39 ans	179	16 285	16 464	26 099
		40 à 59 ans	208	15 282	15 490	26 196
		60 ans et plus	217	7 016	7 233	15 910

**En raison du sous-enregistrement des accidents impliquant un conducteur sous influence d'alcool (le test d'haleine n'est pas systématiquement réalisé, notamment lorsque le conducteur est décédé ou grièvement blessé), il s'agit d'un nombre minimum d'accidents et de victimes.*

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 3 :
Part des accidents corporels et des victimes de la route comptabilisées dans différentes circonstances – 2012 (pondéré)

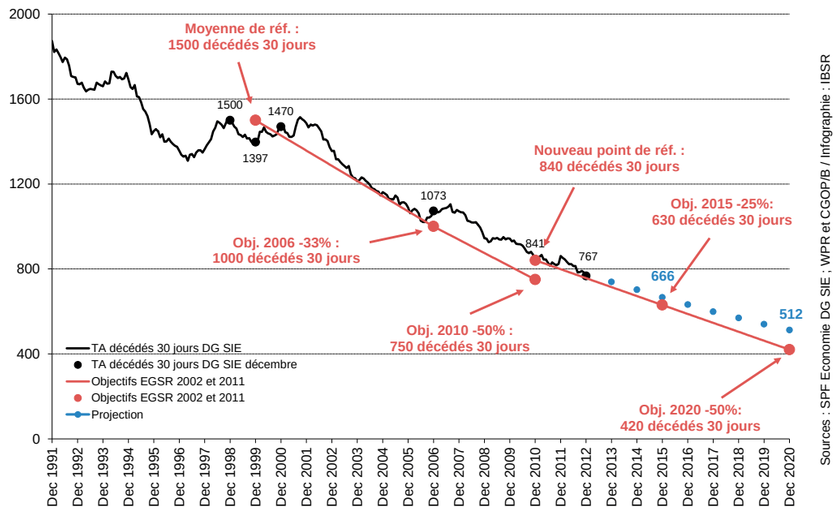
Exemples : 21,3% des décédés 30 jours enregistrés en 2012 sont survenus durant les journées de week-end.
18,9% des accidents corporels enregistrés en 2012 impliquaient un cycliste.
12,4% des victimes de la route enregistrées en 2012 avaient 60 ans ou plus.

Pondéré			Décédés 30 jours	Blessés	Total Victimes	Accidents corporels
	Total		**767** **100%**	**57 707** **100%**	**58 474** **100%**	**44 193** **100%**
Temps	Période de la semaine	Journée de semaine	53,6%	64,2%	64,1%	65,8%
		Nuit de semaine	10,3%	5,5%	5,5%	5,6%
		Journée de week-end	21,3%	21,3%	21,3%	19,8%
		Nuit de week-end	14,9%	9,0%	9,1%	8,7%
	Luminosité	Jour	51,0%	65,8%	65,6%	65,9%
		Aube/Crépuscule	3,5%	4,6%	4,6%	4,8%
		Nuit	34,4%	24,9%	25,0%	24,6%
Lieu	Région	Région flamande	49,7%	63,0%	62,9%	63,5%
		Région wallonne	45,5%	28,8%	29,0%	27,7%
		Région de Bruxelles-Capitale	4,8%	8,2%	8,1%	8,8%
	Province	Anvers	11,2%	17,0%	16,9%	17,2%
		Brabant flamand	7,0%	8,8%	8,7%	8,7%
		Brabant wallon	4,6%	2,8%	2,8%	2,8%
		Flandre occidentale	9,5%	12,6%	12,5%	13,2%
		Flandre orientale	13,3%	16,3%	16,2%	16,4%
		Hainaut	14,5%	10,4%	10,5%	9,8%
		Liège	9,9%	8,9%	8,9%	8,8%
		Limbourg	8,6%	8,5%	8,5%	7,9%
		Luxembourg	6,1%	2,5%	2,5%	2,4%
		Namur	10,4%	4,2%	4,3%	3,9%
	Type de route	Autoroute	11,1%	6,7%	6,8%	5,9%
		Hors agglomération	47,5%	34,6%	34,8%	32,4%
		En agglomération	27,1%	51,9%	51,6%	54,7%
	Type de croisement	Hors intersection	82,0%	64,3%	64,5%	64,8%
		En intersection	16,8%	34,5%	34,2%	33,8%
		En rond-point	1,2%	1,3%	1,3%	1,5%
	Vitesse maximale autorisée	30 km/h ou moins	2,5%	4,2%	4,1%	4,7%
		De 31 à 50 km/h	28,7%	52,8%	52,5%	55,6%
		De 51 km/h à 70 km/h	22,0%	22,8%	22,8%	21,3%
		De 71 km/h à 90 km/h	27,8%	13,1%	13,3%	12,1%
		Plus de 90 km/h	12,1%	7,1%	7,1%	6,2%
Type	Type d'accident	Accidents impliquant plusieurs usagers	54,0%	77,1%	76,8%	202,3%
		Accidents n'impliquant qu'un seul usager	37,9%	20,9%	21,1%	55,3%
		Accidents impliquant un conducteur sous influence d'alcool	6,0%	0,9%	11,6%	16,6%
Victimes	Mode de déplacement	Piétons	13,6%	8,0%	8,1%	10,4%
		Cyclistes	8,9%	14,7%	14,7%	18,9%
		Cyclomotoristes	2,0%	8,2%	8,1%	10,6%
		Motocyclistes	11,3%	6,5%	6,5%	8,3%
		Occupants de voiture	50,1%	55,9%	55,8%	83,3%
		Occupants de camionnette	3,8%	3,4%	3,4%	9,0%
		Occupants de poids lourd	2,2%	0,9%	0,9%	5,2%
		Occupants d'autobus/autocar	0,4%	1,0%	1,0%	1,7%
	Sexe	Hommes	76,7%	57,1%	57,3%	85,7%
		Femmes	23,2%	41,8%	41,5%	56,7%
	Age	0 à 17 ans	4,4%	12,8%	12,7%	15,2%
		18 à 24 ans	16,7%	19,5%	19,5%	31,0%
		25 à 39 ans	23,3%	28,2%	28,2%	59,1%
		40 à 59 ans	27,1%	26,5%	26,5%	59,3%
		60 ans et plus	28,3%	12,2%	12,4%	36,0%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

4.2 L'année 2012 dans une perspective temporelle

FIGURE 2 :
Evolution (observée et estimée) du nombre de décédés 30 jours par rapport aux objectifs des Etats Généraux de la Sécurité Routière



TA = total annuel. Calculé pour chaque mois, il correspond au nombre de tués enregistrées au cours des 12 derniers mois.

TABLEAU 4 :
Evolution à long terme des chiffres-clés (non pondéré)

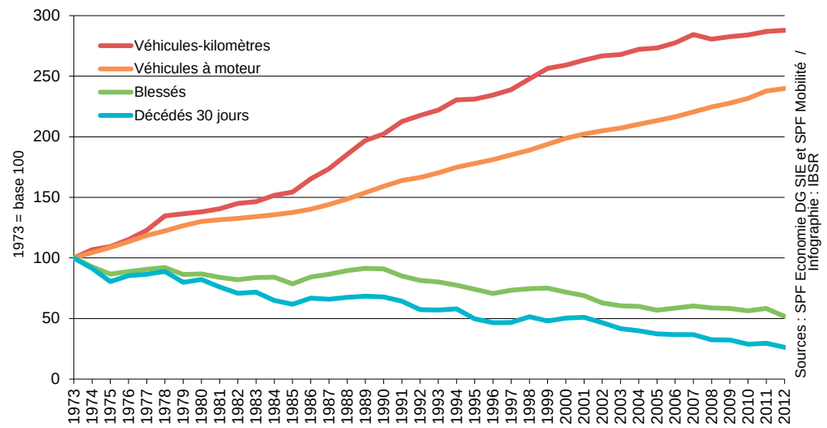
	Décédés 30 jours	Blessés	Total victimes	Accidents mortels	Accidents corporels	Gravité des accidents
1973	2 915	94 745	97 660	2 658	66 427	43,9
1974	2 665	87 821	90 486	2 393	63 539	41,9
1975	2 346	82 132	84 478	2 161	60 376	38,9
1976	2 488	84 063	86 551	2 264	62 548	39,8
1977	2 522	85 818	88 340	2 298	63 123	40,0
1978	2 589	87 274	89 863	2 372	63 814	40,6
1979	2 326	81 779	84 105	2 071	60 212	38,6
1980	2 396	82 304	84 700	2 173	60 758	39,4
1981	2 216	79 588	81 804	2 018	59 024	37,5
1982	2 064	77 693	79 757	1 870	57 407	36,0
1983	2 090	79 397	81 487	1 891	58 776	35,6
1984	1 893	79 678	81 571	1 732	58 659	32,3
1985	1 801	74 514	76 315	1 660	54 826	32,8
1986	1 951	79 861	81 812	1 786	58 515	33,3
1987	1 922	81 934	83 856	1 770	59 669	32,2
1988	1 967	84 851	86 818	1 771	61 756	31,9
1989	1 993	86 676	88 669	1 800	62 982	31,6
1990*	1 976	86 184	88 160	1 737	62 446	31,6
1991	1 873	80 655	82 528	1 680	58 223	32,2
1992	1 671	77 107	78 778	1 553	55 438	30,1
1993	1 660	76 015	77 675	1 517	54 933	30,2
1994	1 692	73 338	75 030	1 564	53 018	31,9
1995	1 449	70 305	71 754	1 337	50 744	28,6
1996	1 356	66 903	68 259	1 237	48 750	27,8
1997	1 364	69 543	70 907	1 255	50 078	27,2
1998	1 500	70 760	72 260	1 345	51 167	29,3
1999	1 397	71 146	72 543	1 299	51 601	27,1
2000	1 470	67 961	69 431	1 356	49 065	30,0
2001**	1 486	65 294	66 780	1 378	47 444	31,3
2002	1 355	59 548	60 903	1 264	43 740	31,0
2003	1 213	57 326	58 539	1 142	43 853	27,7
2004	1 162	56 814	57 976	1 096	43 565	26,7
2005	1 089	53 913	55 002	997	40 592	26,8
2006	1 073	55 596	56 669	1 001	41 863	25,6
2007	1 071	57 200	58 271	1 006	43 239	24,8
2008	944	55 643	56 587	869	42 115	22,4
2009	943	55 180	56 123	884	41 976	22,5
2010	841	53 417	54 258	787	40 593	20,7
2011	861	55 270	56 131	798	42 119	20,4
2012	767	49 007	49 774	717	37 478	20,5
1973-2012	-73,7%	-48,3%	-49,0%	-73,0%	-43,6%	-53,4%

**Nouveau système d'enregistrement des accidents instauré le 01/07/1990.*

***Nouvelle procédure pour la collecte des données à partir du 01/07/2001.*

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 3 :
Evolution, en base 100, du nombre de victimes de la route, des véhicules à moteur* et des véhicules-kilomètres parcourus



**Excepté cyclomoteurs.*

TABLEAU 5 :
Evolution à court terme des chiffres-clés (pondéré)

	Décédés 30 jours	Blessés	Total victimes	Accidents mortels	Accidents corporels	Gravité des accidents*
2005	1 089	65 387	66 476	997	49 313	22,1
2006	1 073	65 273	66 346	1 001	49 182	21,8
2007	1 071	65 844	66 915	1 006	49 815	21,5
2008	944	64 438	65 382	869	48 827	19,3
2009	943	62 721	63 664	884	47 798	19,7
2010	841	60 362	61 203	787	45 918	18,3
2011	861	62 862	63 723	798	47 946	18,0
2012	767	57 707	58 474	717	44 193	17,4
Evolution 2005-2012	-29,6%	-11,7%	-12,0%	-28,1%	-10,4%	-21,4%
Evolution 2011-2012	-10,9%	-8,2%	-8,2%	-10,2%	-7,8%	-3,4%

**Nombre de décédés 30 jours / 1000 accidents corporels (voir point V. Définitions et abréviations)*

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 4 :
Evolution à court terme des nombres de décédés 30 jours, de blessés et d'accidents corporels (pondéré)

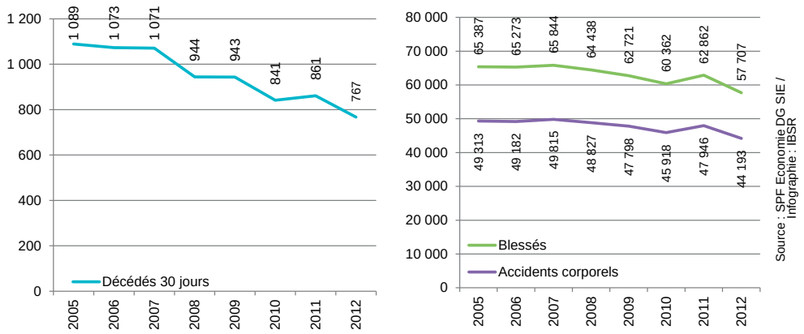


TABLEAU 6 :
Evolution à court terme du risque de décès et du risque d'accident (pondéré)

	Risque de décès	Risque d'accident
2005	7,7	522
2006	7,6	518
2007	7,5	517
2008	6,5	494
2009	6,4	490
2010	5,7	468
2011	5,8	486
2012	*5,1*	*443*
Evolution 2005-2012	*-33,9%*	*-15,0%*
Evolution 2011-2012	*-11,9%*	*-8,7%*

Risque de décès : nombre de décédés 30 jours / milliard de voyageurs-kilomètres parcourus.
Risque d'accident : nombre de d'accidents corporels / milliard de véhicules-kilomètres parcourus. (voir point V. Définitions et abréviations)

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

4.3 Comparaison européenne

TABLEAU 7 :
Décédés 30 jours, décédés 30 jours par million d'habitants, décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres en Europe – 2011

Classement	Décédés 30 jours		Décédés 30 jours / million d'habitants		Décédés 30 jours/ milliard de voyageurs-kilomètres	
1	MT	21	UK	31	SE	2,9
2	LU	33	NL	33	UK	3,0
3	CY	71	SE	34	NL	3,8
4	EE	101	DK	39	IE	4,0
5	SI	141	IE	41	DK	4,2
6	LV	179	ES	45	DE	4,4
7	IE	186	DE	49	FI	4,4
8	DK	220	MT	51	FR	4,8
9	FI	292	FI	54	LU	4,9
10	LT	296	SK	60	IT	5,5
11	SE	319	AT	62	SI	5,5
12	SK	324	FR	63	ES	6,0
13	AT	523	IT	64	AT	6,9
14	NL	546	LU	64	**BE**	**7,7***
15	HU	638	HU	64	MT	9,2
16	BG	657	SI	69	EE	9,5
17	CZ	772	CZ	74	LT	9,7
18	**BE**	**861**	EE	75	PT	10,5
19	PT	891	**BE**	**79**	EL	10,9
20	EL	1 141	CY	83	CZ	11,2
21	UK	1 960	PT	84	CY	11,7
22	RO	2 018	LV	87	SK	11,8
23	ES	2 060	BG	89	HU	11,9
24	IT	3 860	RO	94	PL	13,1
25	FR	3 963	LT	98	BG	13,4
26	DE	4 009	EL	101	LV	15,2
27	PL	4 189	PL	109	RO	25,9
EU27	EU27	30 268	EU27	60	EU27	6,1

UK : Grande-Bretagne, SE : Suède, NL : Pays-Bas, MT : Malte, DE : Allemagne, FI : Finlande, FR : France, IT : Italie, LU : Luxembourg, DK : Danemark, IE : Irlande, AT : Autriche, BE : Belgique, ES : Espagne, SI : Slovénie, T : Portugal, CY : Chypre, EL : Grèce, CZ : République Tchèque, LT : Lituanie, EE : Estonie, PL : Pologne, LV : Lettonie, SK : République Slovaque, HU : Hongrie, BG : Bulgarie, RO : Roumanie.

**Pour des raisons de comparabilité, le risque de décès est ici, exceptionnellement, calculé selon la méthode de la Direction générale des Transports et de la Mobilité, c'est-à-dire en prenant exclusivement en compte les (voyageurs-) kilomètres parcourus par les voitures personnelles et les motos.*

Sources : CARE (DG Mobilité et Transports) et SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

4.4 Selon la période

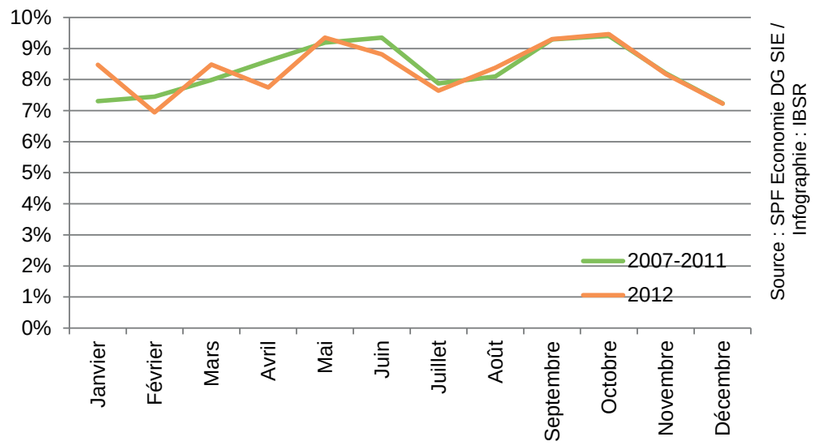
4.4.1 Selon le mois

TABLEAU 8 :
Chiffres-clés selon le mois – 2012 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Janvier	61	8,0%	4 910	8,5%	4 971	8,5%	3 804	8,6%	16,0
Février	57	7,4%	3 811	6,6%	3 868	6,6%	2 916	6,6%	19,5
Mars	60	7,8%	4 868	8,4%	4 928	8,4%	3 807	8,6%	15,8
Avril	51	6,6%	4 449	7,7%	4 500	7,7%	3 367	7,6%	15,1
Mai	81	10,6%	5 524	9,6%	5 605	9,6%	4 197	9,5%	19,3
Juin	56	7,3%	4 931	8,5%	4 987	8,5%	3 828	8,7%	14,6
Juillet	67	8,7%	4 661	8,1%	4 728	8,1%	3 429	7,8%	19,5
Août	57	7,4%	4 972	8,6%	5 029	8,6%	3 760	8,5%	15,2
Septembre	70	9,1%	5 238	9,1%	5 308	9,1%	4 041	9,1%	17,3
Octobre	78	10,2%	5 512	9,6%	5 590	9,6%	4 249	9,6%	18,4
Novembre	69	9,0%	4 659	8,1%	4 728	8,1%	3 554	8,0%	19,4
Décembre	60	7,8%	4 172	7,2%	4 232	7,2%	3 242	7,3%	18,5
Total	767	100%	57 707	100%	58 474	100%	44 193	100%	17,4

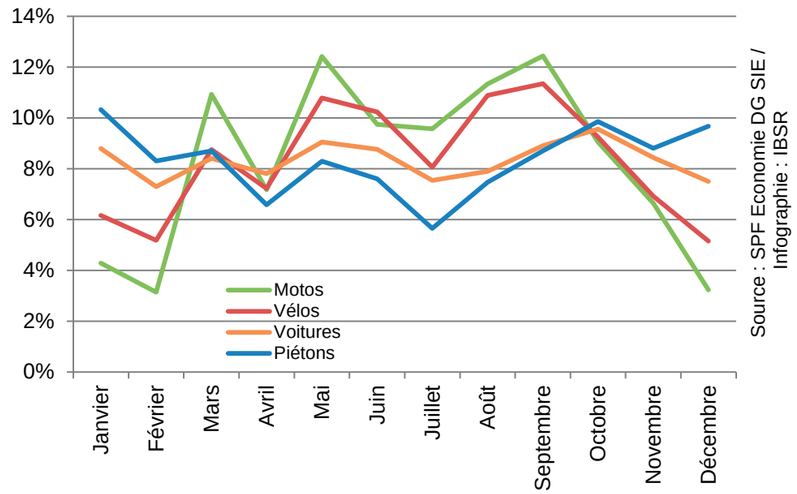
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 5 :
Répartition des accidents corporels selon le mois – 2007-2011 vs 2012 (pondéré)



La répartition tient compte du nombre de jours par mois.

FIGURE 6 :
Répartition des accidents corporels selon le mois pour différents modes de déplacement – 2012 (pondéré)



La répartition tient compte du nombre de jours par mois.

4.4.2 Selon la période de la semaine

TABLEAU 9 :
Chiffres-clés selon la période de la semaine – 2012 (pondéré)

		Décédés 30 jours		Blessés		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité	Décédés 30 jours / 100 h
		#	%	#	%	#	%	#	%		
Semaine	Jour	411	53,6%	37 070	64,2%	37 481	64,1%	29 100	65,8%	14,1	9,9
Semaine	Nuit	79	10,3%	3 154	5,5%	3 233	5,5%	2 490	5,6%	31,7	4,7
Weekend	Jour	163	21,3%	12 290	21,3%	12 453	21,3%	8 743	19,8%	18,6	9,7
Weekend	Nuit	114	14,9%	5 193	9,0%	5 307	9,1%	3 859	8,7%	29,5	9,2
Total		767	100%	57 707	100%	58 474	100%	44 193	100%	17,4	8,7

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 7 :
Répartition des accidents, des victimes et des véhicules-kilomètres selon la période de la semaine – 2012 (pondéré)

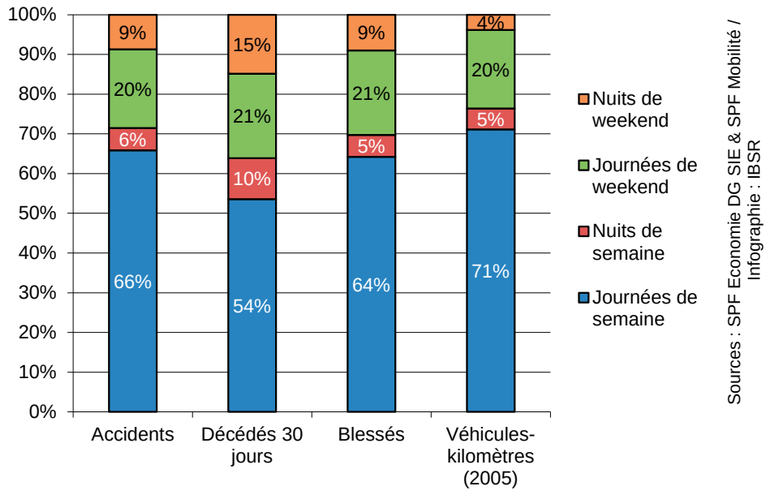
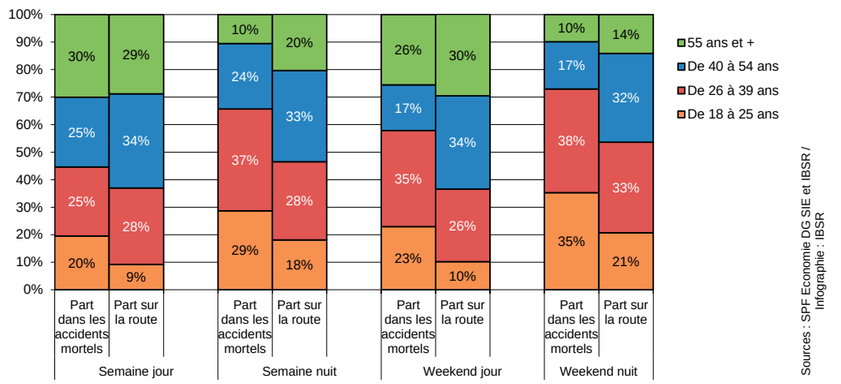
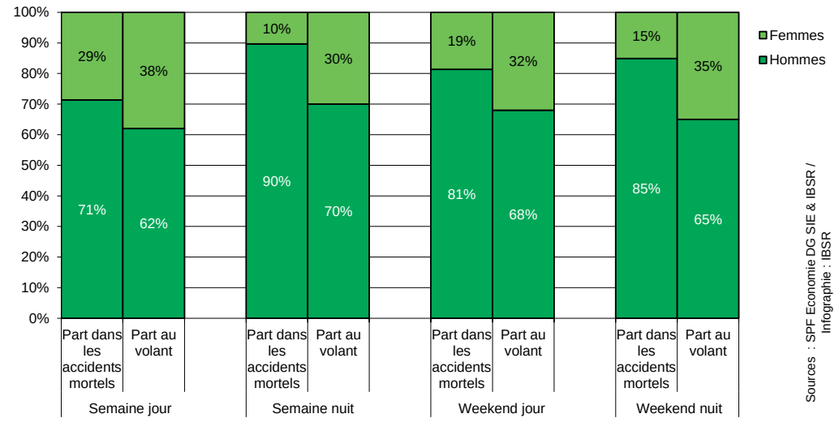


FIGURE 8 :
Répartition par groupe d'âge des conducteurs de voiture : comparaison dans les accidents mortels (2011-2012) et sur la route* (2012), selon la période de la semaine



Ces données sont tirées de la mesure nationale de conduite sous influence d'alcool : Riguelle, F. (à paraître). Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2012. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

FIGURE 9 :
Répartition par sexe des conducteurs de voiture : comparaison dans les accidents mortels (2011-2012) et sur la route* (2012), selon la période de la semaine



Ces données sont tirées de la mesure nationale de conduite sous influence d'alcool : Riguelle, F. (à paraître). Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2012. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

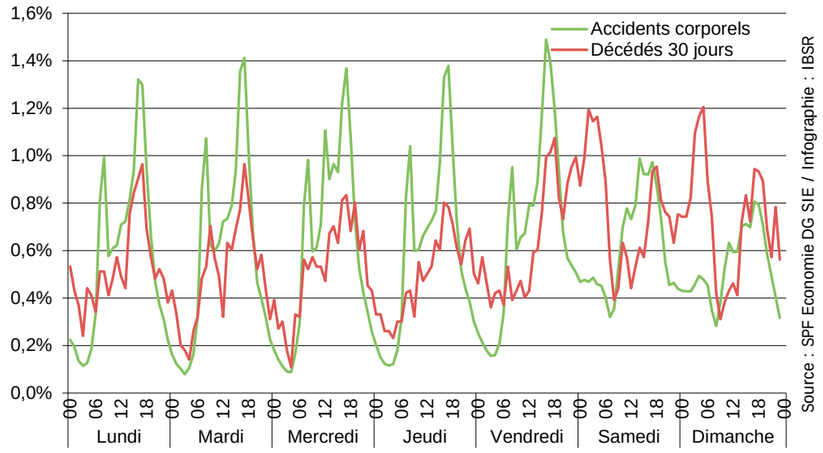
4.4.3 Selon le jour et l'heure

TABLEAU 10 :
Chiffres-clés selon le jour – 2012 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Lundi	102	13,3%	7 937	13,8%	8 039	13,7%	6 251	14,1%	16,3
Mardi	108	14,1%	8 055	14,0%	8 163	14,0%	6 282	14,2%	17,2
Mercredi	108	14,1%	8 331	14,4%	8 439	14,4%	6 566	14,9%	16,4
Jeudi	67	8,7%	8 188	14,2%	8 255	14,1%	6 448	14,6%	10,4
Vendredi	131	17,1%	8 713	15,1%	8 844	15,1%	6 844	15,5%	19,1
Samedi	147	19,2%	8 766	15,2%	8 913	15,2%	6 340	14,3%	23,2
Dimanche	104	13,6%	7 716	13,4%	7 820	13,4%	5 462	12,4%	19,0
Total	767	100%	57 707	100%	58 474	100%	44 193	100%	17,4

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 10 :
Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours selon le jour et l'heure – 2003-2012 (non pondéré)



Le pourcentage représente la part d'accidents corporels ou de décédés 30 jours se produisant une heure donnée par rapport au total d'accidents ou de décédés enregistrés au total de la semaine (168 heures). Une répartition équitable verrait 0,60% des accidents et des décédés 30 jours se produire chaque heure.

4.4.4 Selon les conditions de déplacement

TABLEAU 11 :
Chiffres-clés selon les conditions de luminosité – 2012 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Jour	391	51,0%	37 986	65,8%	38 377	65,6%	29 114	65,9%	13,4
Aube ou crépuscule	27	3,5%	2 681	4,6%	2 708	4,6%	2 108	4,8%	12,8
Nuit	264	34,4%	14 361	24,9%	14 625	25,0%	10 876	24,6%	24,3
Inconnues	85	11,1%	2 679	4,6%	2 764	4,7%	2 095	4,7%	40,6
Total	767	100%	57 707	100%	58 474	100%	44 193	100%	17,4

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 12 :
Chiffres-clés selon les conditions météorologiques – 2012 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Normales	536	69,9%	44 215	76,6%	44 751	76,5%	33 839	76,6%	15,8
Pluie	80	10,4%	6 535	11,3%	6 615	11,3%	4 909	11,1%	16,3
Brouillard (visibilité de moins de 100m)	6	0,8%	214	0,4%	220	0,4%	164	0,4%	36,7
Vent violent, rafales	0	0,0%	176	0,3%	176	0,3%	131	0,3%	0,0
Chutes de neige	1	0,1%	384	0,7%	385	0,7%	294	0,7%	3,4
Grêle	1	0,1%	44	0,1%	45	0,1%	33	0,1%	30,7
Autre (fumée épaisse, …)	3	0,4%	266	0,5%	269	0,5%	214	0,5%	14,0
Inconnues	140	18,3%	5 954	10,3%	6 094	10,4%	4 670	10,6%	30,0
Total	767	100%	57 707	100%	58 474	100%	44 193	100%	17,4

Jusqu'à deux conditions atmosphériques peuvent être renseignées pour un même accident. Certains accidents (et certaines victimes) sont donc comptabilisé(e)s deux fois dans le tableau ci-dessus. La somme des conditions météorologiques est ainsi supérieure au nombre d'accidents ou de victimes enregistré(e)s en 2012 rappelé dans la ligne « Total ».

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 13 :
Chiffres-clés selon l'état de la chaussée – 2012 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Sec	383	49,9%	44 215	76,6%	44 598	76,3%	24 929	56,4%	15,4
Humide, mouillé, flaques	149	19,4%	6 535	11,3%	6 684	11,4%	9 595	21,7%	15,5
Verglas, neige	9	1,2%	214	0,4%	223	0,4%	816	1,8%	11,0
Propre	147	19,2%	176	0,3%	323	0,6%	8 059	18,2%	18,2
Sale (sable, gravier, feuilles,..)	8	1,0%	384	0,7%	392	0,7%	290	0,7%	27,6
Inconnu	134	17,5%	44	0,1%	178	0,3%	4 189	9,5%	32,0
Total	767	100%	57 707	100%	58 474	100%	44 193	100%	17,4

Jusqu'à deux états de la chaussée peuvent être renseignés pour un même accident. Certains accidents (et certaines victimes) sont donc comptabilisé(e)s deux fois dans le tableau ci-dessus. La somme des états de la chaussée est ainsi supérieure au nombre d'accidents ou de victimes enregistré(e)s en 2012 rappelé dans la ligne « Total ».

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

4.5 Selon le lieu

4.5.1 Selon la région

TABLEAU 14 :
Chiffres-clés selon la région – 2012 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité	Risque de décès*
	#	%	#	%	#	%	#	%		
Région flamande	381	49,7%	36 372	63,0%	36 753	62,9%	28 051	63,5%	13,6	*4,4*
Région wallonne	349	45,5%	16 610	28,8%	16 959	29,0%	12 260	27,7%	28,5	*5,9*
Région de Bruxelles-Capitale	37	4,8%	4 725	8,2%	4 762	8,1%	3 882	8,8%	9,5	*6,4*
Total	767	100%	57 707	100%	58 474	100%	44 193	100%	17,4	*5,1*

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

FIGURE 11 :
Evolution de la gravité des accidents corporels selon la région (pondéré)

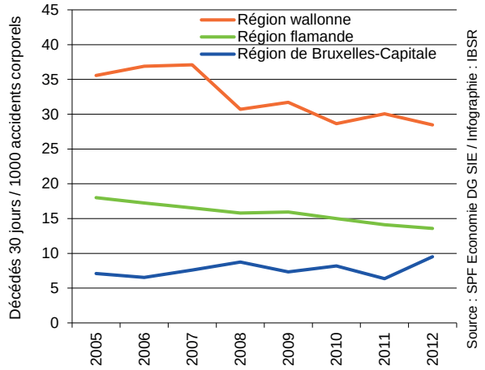


FIGURE 12 :
Evolution du risque de décès selon la région (pondéré)

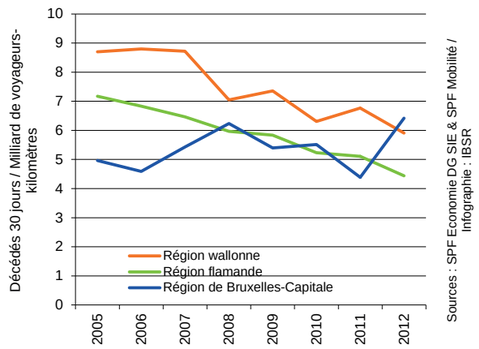


TABLEAU 15 :
Evolution des chiffres-clés en Région flamande

	Décédés 30 jours	Blessés		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité		Risque de décès
	NP / P	NP	P	NP	P	NP	P	NP	P	NP / P
2005	566	34 709	41 336	35 275	41 902	26 378	31 457	21,5	18,0	7,2
2006	544	35 843	41 866	36 387	42 410	27 008	31 578	20,1	17,2	6,8
2007	528	36 706	42 080	37 234	42 608	27 844	31 935	19,0	16,5	6,5
2008	495	35 498	41 074	35 993	41 569	27 057	31 341	18,3	15,8	6,0
2009	479	34 409	39 196	34 888	39 675	26 332	30 024	18,2	16,0	5,8
2010	437	33 275	38 016	33 712	38 453	25 477	29 120	17,2	15,0	5,2
2011	432	34 882	40 125	35 314	40 557	26 558	30 573	16,3	14,1	5,1
2012	381	30 585	36 372	30 966	36 753	23 546	28 051	16,2	13,6	*4,4*
Evolution 2005-2012	-32,7%	-11,9%	-12,0%	-12,2%	-12,3%	-10,7%	-10,8%	-24,6%	-24,5%	*-38,1%*
Evolution 2011-2012	-11,8%	-12,3%	-9,4%	-12,3%	-9,4%	-11,3%	-8,2%	-0,5%	-3,9%	*-13,0%*

P = chiffres pondérés, NP = chiffres non pondérés.

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

FIGURE 13 :
Evolution des décédés 30 jours par rapport aux objectifs des Etats Généraux de la Sécurité Routière fédéraux et aux objectifs régionaux, Région flamande

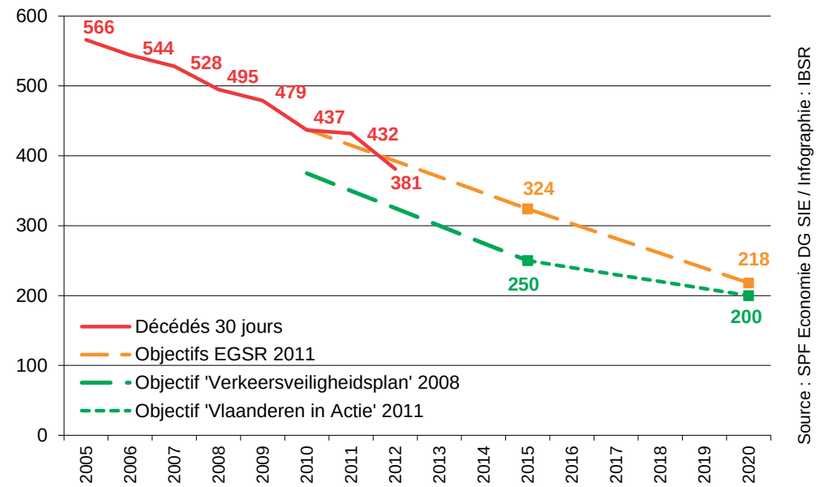


TABLEAU 16 :
Evolution des chiffres-clés en Région wallonne

	Décédés 30 jours	Blessés		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité		Risque de décès
	NP / P	NP	P	NP	P	NP	P	NP	P	NP / P
2005	495	16 163	19 062	16 658	19 557	11 810	13 918	41,9	35,6	8,7
2006	503	16 265	18 378	16 768	18 881	12 089	13 638	41,6	36,9	8,8
2007	512	16 717	18 669	17 229	19 181	12 364	13 802	41,4	37,1	8,7
2008	414	16 216	18 347	16 630	18 761	11 925	13 489	34,7	30,7	7,1
2009	434	17 032	18 523	17 466	18 957	12 586	13 691	34,5	31,7	7,4
2010	373	16 181	17 640	16 554	18 013	11 936	13 016	31,3	28,7	6,3
2011	404	16 383	17 980	16 787	18 384	12 255	13 448	33,0	30,0	6,8
2012	349	14 465	16 610	14 814	16 959	10 680	12 260	32,7	28,5	*5,9*
Evolution 2005-2012	-29,5%	-10,5%	-12,9%	-11,1%	-13,3%	-9,6%	-11,9%	-22,0%	-20,0%	*-32,1%*
Evolution 2011-2012	-13,6%	-11,7%	-7,6%	-11,8%	-7,7%	-12,9%	-8,8%	-0,9%	-5,2%	*-12,7%*

P = chiffres pondérés, NP = chiffres non pondérés.

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

FIGURE 14 :
Evolution des décédés 30 jours par rapport aux objectifs des Etats Généraux de la Sécurité Routière fédéraux et à l'objectif régional, Région wallonne

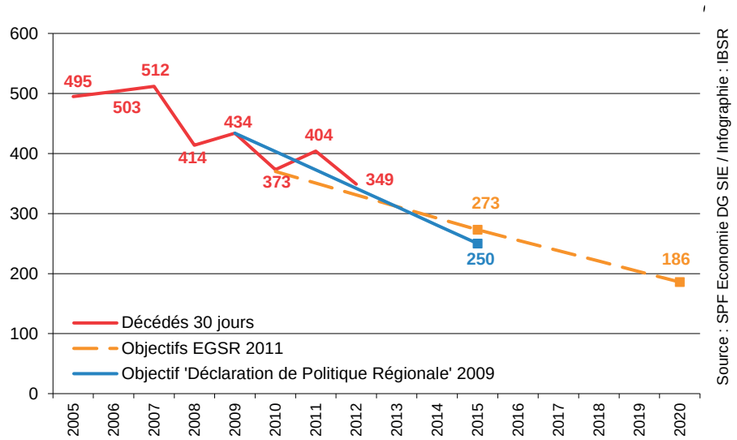


TABLEAU 17 :
Evolution des chiffres-clés en Région de Bruxelles-Capitale

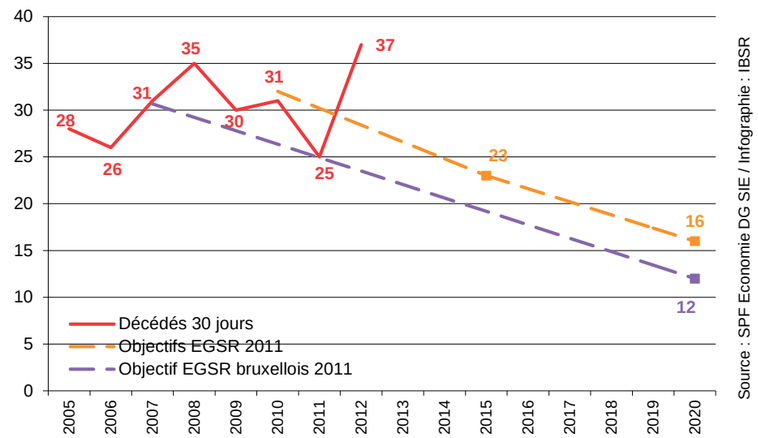
	Décédés 30 jours	Blessés		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité		Risque de décès*
	NP / P	NP	P	NP	P	NP	P	NP	P	NP / P
2005	28	3 041		3 069		2 404		11,6		5,0
2006	26	3 488	5 029	3 514	5 055	2 766	3 966	9,4	6,6	4,6
2007	31	3 777	5 095	3 808	5 126	3 031	4 078	10,2	7,6	5,4
2008	35	3 929	5 017	3 964	5 052	3 133	3 997	11,2	8,8	6,2
2009	30	3 739	5 002	3 769	5 032	3 058	4 083	9,8	7,3	5,4
2010	31	3 961	4 707	3 992	4 738	3 180	3 782	9,7	8,2	5,5
2011	25	4 005	4 758	4 030	4 783	3 306	3 925	7,6	6,4	4,4
2012	37	3 957	4 725	3 994	4 762	3 252	3 882	11,4	9,5	*6,4*
Evolution* 2006-2012	+42,3%	+13,4%	-6,0%	+13,7%	-5,8%	+17,6%	-2,1%	+21,0%	+45,4%	*+39,9%*
Evolution 2011-2012	+48,0%	-1,2%	-0,7%	-0,9%	-0,4%	-1,6%	-1,1%	+50,5%	+49,6%	*+46,4%*

P = chiffres pondérés, NP = chiffres non pondérés.

**En raison d'une grande différence entre les données pondérées et les données non pondérées en Région de Bruxelles-Capitale en 2005, les données 2005 pondérées ne sont pas inscrites dans ce tableau et l'année 2006 est exceptionnellement choisie comme référence pour calculs d'évolution.*

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

FIGURE 15 :
Evolution des décédés 30 jours par rapport aux objectifs des Etats Généraux de la Sécurité Routière fédéraux et à l'objectif régional, Région de Bruxelles-Capitale



4.5.2 Selon la province

TABLEAU 18 :
Chiffres-clés selon la province – 2012 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Anvers	86	11,2%	9 788	17,0%	9 874	16,9%	7 583	17,2%	11,3
Brabant flamand	54	7,0%	5 051	8,8%	5 105	8,7%	3 866	8,7%	14,0
Brabant wallon	35	4,6%	1 614	2,8%	1 649	2,8%	1 243	2,8%	28,2
Flandre occidentale	73	9,5%	7 264	12,6%	7 337	12,5%	5 835	13,2%	12,5
Flandre orientale	102	13,3%	9 389	16,3%	9 491	16,2%	7 267	16,4%	14,0
Hainaut	111	14,5%	6 019	10,4%	6 130	10,5%	4 338	9,8%	25,6
Liège	76	9,9%	5 151	8,9%	5 227	8,9%	3 874	8,8%	19,6
Limbourg	66	8,6%	4 879	8,5%	4 945	8,5%	3 501	7,9%	18,9
Luxembourg	47	6,1%	1 414	2,5%	1 461	2,5%	1 063	2,4%	44,2
Namur	80	10,4%	2 413	4,2%	2 493	4,3%	1 741	3,9%	45,9
Bruxelles-Capitale	37	4,8%	4 725	8,2%	4 762	8,1%	3 882	8,8%	9,5
Belgique	767	100%	57 707	100%	58 474	100%	44 193	100%	17,4

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 16 :
Evolution des décédés 30 jours dans les différentes provinces

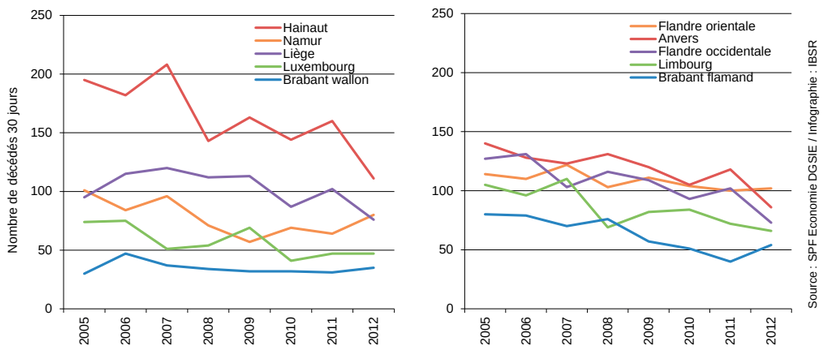


FIGURE 17 :
Taux de mortalité dans les différentes provinces – 2012

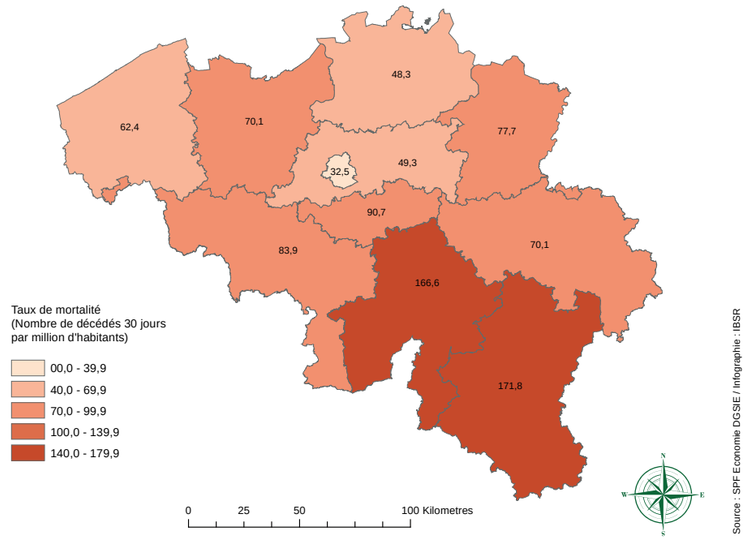
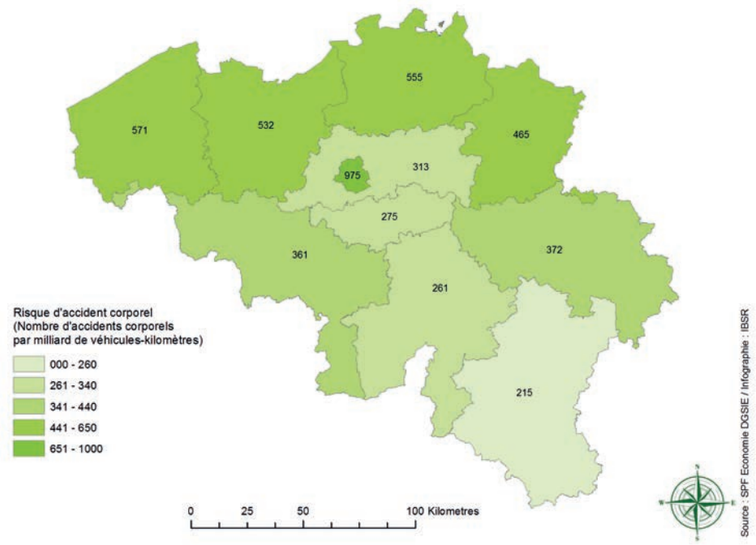
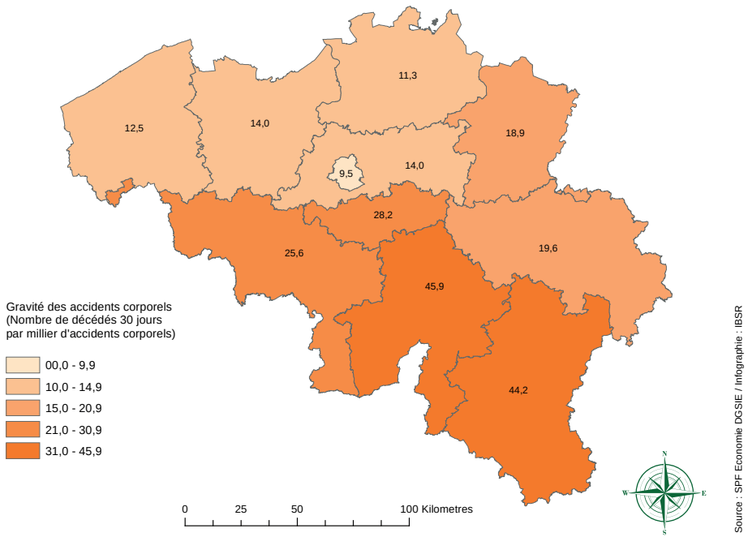


FIGURE 18 :
Risque d'accident corporel dans les différentes provinces – 2012 (pondéré)



La répartition des kilomètres entre les différentes provinces n'étant pas connue pour 2012, la répartition provinciale de 2005 a été utilisée.

FIGURE 19 :
Gravité des accidents corporels dans les différentes provinces – 2012 (pondéré)



4.5.3 Selon le type de route

TABLEAU 19 :
Chiffres-clés selon le type de route – 2012 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Autoroute	85	11,1%	3 883	6,7%	3 968	6,8%	2 629	5,9%	32,3
Hors agglomération	364	47,5%	19 992	34,6%	20 356	34,8%	14 325	32,4%	25,4
En agglomération	208	27,1%	29 961	51,9%	30 169	51,6%	24 182	54,7%	8,6
Inconnu	110	14,3%	3 872	6,7%	3 982	6,8%	3 057	6,9%	36,0
Total	767	100%	57 707	100%	58 474	100%	44 193	100%	17,4

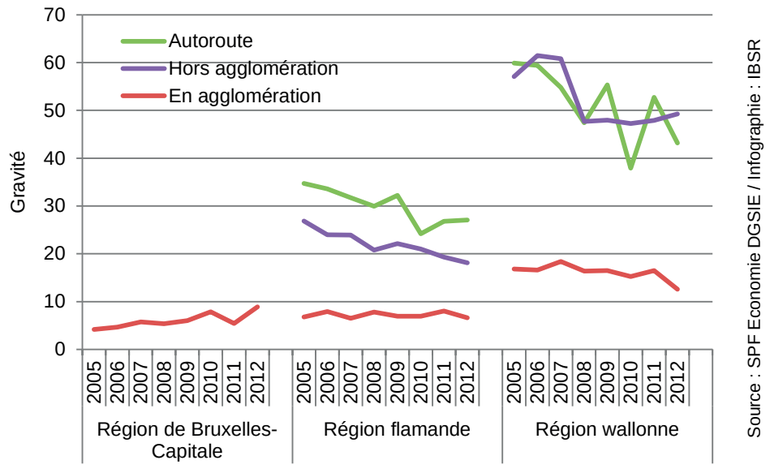
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 20 :
Accidents, décédés 30 jours et gravité des accidents selon le type de route et la région – 2012 (pondéré)

	Région flamande			Région wallonne			Région de Bruxelles-Capitale		
	Décédés 30 jours	Accidents corporels	Gravité	Décédés 30 jours	Accidents corporels	Gravité	Décédés 30 jours	Accidents corporels	Gravité
Autoroute	46	1 699	27,1	39	903	43,2	0	27	0,0
Hors agglomération	197	10 872	18,1	167	3 391	49,2	0	61	0,0
En agglomération	93	13 990	6,6	83	6 595	12,6	32	3 597	8,9
Inconnu	45	1 490	30,2	60	1 371	43,8	5	196	25,5
Total	381	28 051	13,6	349	12 260	28,5	37	3 882	9,5

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 20 :
Evolution de la gravité des accidents, selon le type de route et selon la région – 2005-2012 (pondéré)



En raison du faible nombre d'accidents corporels (et de tués 30 jours) enregistrés sur autoroutes et hors agglomération en Région de Bruxelles-Capitale, la gravité des accidents n'y est pas spécifiée pour ces deux types routes.

TABLEAU 21 :
Risque d'accident et risque de décès sur et hors autoroute

	Autoroute		Hors autoroute	
	Risque d'accident	Risque de décès	Risque d'accident	Risque de décès
2005	110	3,3	737	9,5
2006	114	3,4	726	9,3
2007	106	2,9	730	9,2
2008	106	2,6	728	8,0
2009	103	2,9	708	7,9
2010	99	1,9	677	7,4
2011	91	2,2	706	7,6
2012	73	1,6	603	*5,9*
Evolution 2005-2012	-34,0%	-51,9%	-18,1%	*-37,2%*
Evolution 2011-2012	-26,5%	-19,1%	-10,9%	*-19,9%*

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

TABLEAU 22 :
Chiffres-clés selon le type de croisement, hors agglomération – 2012 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité (10 ans)
	#	%	#	%	#	%	#	%	
En section	297	82%	12 969	65%	13 266	65%	9 479	66%	42,8
En carrefour	63	17%	6 741	34%	6 804	33%	4 614	32%	21,6
En rond-point	4	1%	282	1%	286	1%	231	2%	22,9
Total	364	100%	19 992	100%	20 356	100%	14 325	100%	35,5

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 23 :
Chiffres-clés selon le type de croisement, en agglomération – 2012 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité (10 ans)
	#	%	#	%	#	%	#	%	
En section	146	70%	17 648	59%	17 794	59%	14 447	60%	14,2
En carrefour	57	27%	11 849	40%	11 906	39%	9 318	39%	8,5
En rond-point	5	2%	464	2%	469	2%	417	2%	7,0
Total	208	100%	29 961	100%	30 169	100%	24 182	100%	11,9

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

4.5.4 Selon le régime de vitesse

TABLEAU 24 :
Chiffres-clés selon le régime de vitesse – 2012 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés		Total Victimes		Accidents corporels		Gravité (10 ans)
	#	%	#	%	#	%	#	%	
30 km/h ou moins	19	2,5%	2 404	4,2%	2 423	4,1%	2 089	4,7%	10,6
50 km/h	220	28,7%	30 474	52,8%	30 694	52,5%	24 555	55,6%	12,1
70 km/h	169	22,0%	13 155	22,8%	13 324	22,8%	9 392	21,3%	25,6
90 km/h	213	27,8%	7 549	13,1%	7 762	13,3%	5 336	12,1%	47,4
Plus de 90 km/h	93	12,1%	4 087	7,1%	4 180	7,1%	2 753	6,2%	42,7
Inconnu	53	6,9%	38	0,1%	91	0,2%	68	0,2%	79,8
Total	767	100%	57 707	100%	58 474	100%	44 193	100%	23,9

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

4.6 Types d'accident

TABLEAU 25 :
Chiffres-clés selon le type de la première collision – 2012 (pondéré)

		Décédés 30 jours	Blessés	Total victimes	Accidents corporels		Gravité
Entre conducteurs	en chaîne	3	881	884	394	0,9%	7,6
	frontale ou en croisement	121	6 815	6 936	4 512	10,2%	26,8
	par l'arrière ou en parallèle	64	12 185	12 249	8 294	18,8%	7,7
	par le côté	124	19 799	19 923	15 259	34,5%	8,1
Avec un piéton		102	4 807	4 909	4 391	9,9%	23,2
Un usager seul	contre un obstacle sur la chaussée	19	1 282	1 301	1 113	2,5%	17,1
	contre un obstacle hors chaussée	238	7 769	8 007	6 512	14,7%	36,5
	sans obstacle	34	3 023	3 057	2 670	6,0%	12,7
Autre ou inconnu		62	1 146	1 208	1 048	2,4%	59,2
Entre conducteurs		414	44 487	44 901	32 850	74,3%	12,6
Un usager seul		291	12 074	12 365	10 295	23,3%	28,3
Autre ou inconnu		62	1 146	1 208	1 048	2,4%	59,2
Total		767	57 707	58 474	44 193	100%	17,4

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 21 :
Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision – 2012 (pondéré)

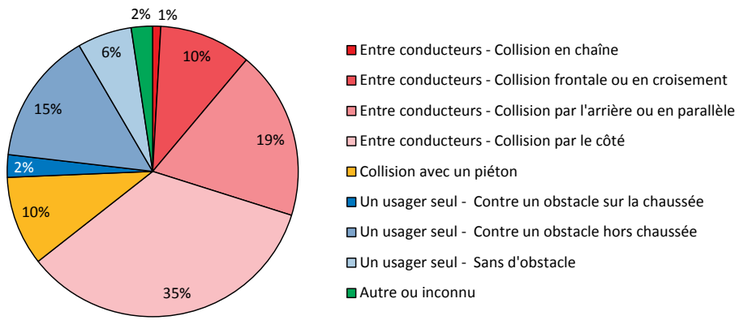


FIGURE 22 :
Part d'accidents corporels avec un ou plus d'un usager selon la période de la semaine – 2012 (pondéré)

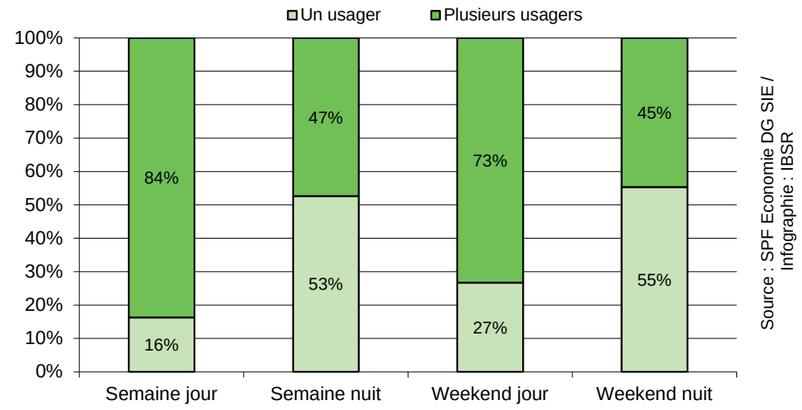
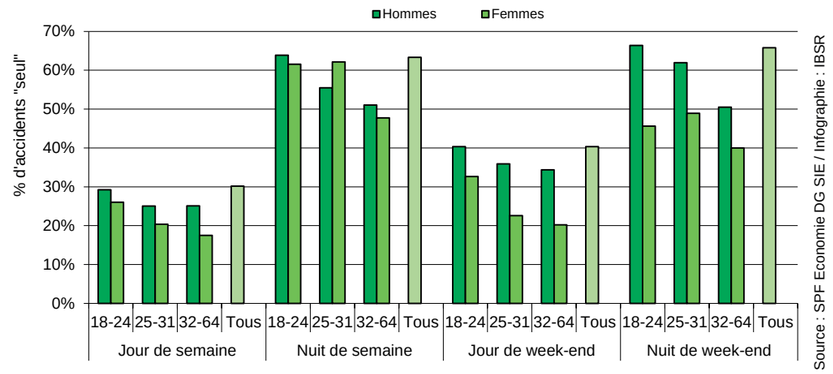


FIGURE 23 :
Pourcentages d'accidents de voiture n'impliquant qu'un seul usager parmi les accidents mortels de voiture, selon l'âge et le sexe du conducteur et la période de la semaine – 2002-2013



« Tous » : accidents impliquant au moins un conducteur de voiture , quel que soit l'âge ou le sexe de celui-ci (c'est-à-dire également les conducteurs âgés de moins de 18 ans ou de plus de 64 ans et les conducteurs d'âge ou de sexe inconnu).

FIGURE 24 :
Type de la première collision, selon le type de route – 2012 (pondéré)

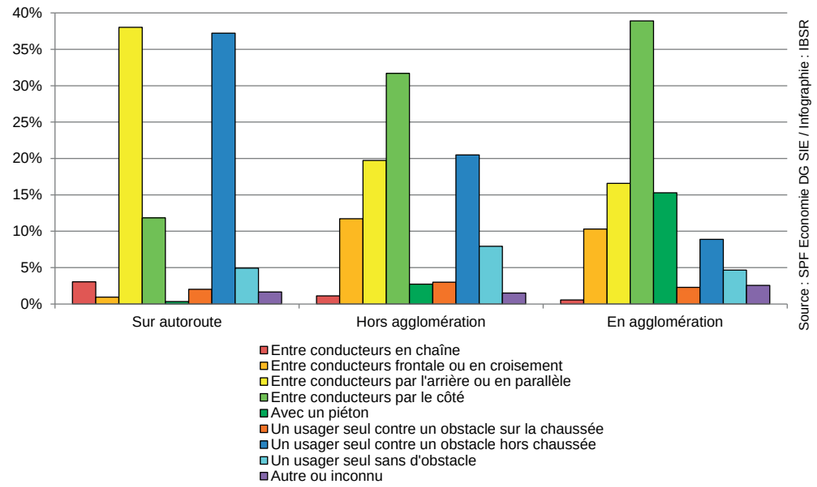


FIGURE 25 :
Type de la première collision selon le type d'usager – 2012 (pondéré)

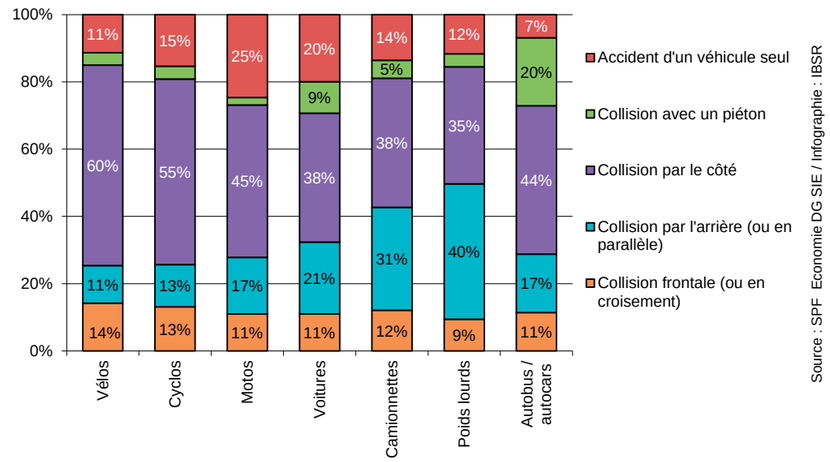


TABLEAU 26 :
Nombre et pourcentage d'accidents corporels (première collision) selon les partenaires conflictuels – 2012 (pondéré)

	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	Voiture	Camion-nette	Camion	Bus / car	Autre/ Inc	Pas d'oppo-sant
Piéton	0,0% 0	0,7%	0,4%	0,2%	7,5%	0,4%	0,3%	0,2%	0,3%	/
Vélo	309	1,1% 483	0,6%	0,3%	12,2%	1,0%	0,2%	0,4%	0,3%	2,0%
Cyclo	178	276	0,1% 36	0,1%	6,9%	0,6%	0,1%	0,2%	0,1%	1,6%
Moto	76	121	33	0,1% 52	4,9%	0,4%	0,1%	0,1%	0,1%	1,9%
Voiture	3 331	5 378	3 042	2 181	26,3% 11 620	3,9%	0,7%	2,8%	1,4%	16,1%
camion-nette	197	445	270	156	1 728	0,4% 159	0,1%	0,3%	0,1%	1,1%
Camion	146	87	43	23	312	22	0,0% 10	0,1%	0,0%	0,1%
Bus /car	80	193	68	52	1 221	148	27	0,3% 114	0,1%	0,4%
Autre / Inc	132	143	40	61	625	54	11	35	0,1% 34	0,2%
Pas d'oppo-sant	/	879	691	856	7 116	482	46	197	95	0,2% 79
										Total 100% *44 192

**L'accident manquant pour atteindre le nombre total d'accidents enregistrés en 2012 (44 193 exactement) consiste en un accident de piéton sans opposant. Cet accident (s'il ne réside pas en une erreur d'encodage) ne doit en principe pas être repris dans les statistiques d'accident de la route, raison pour laquelle il a été exclu de ce tableau.*

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

4.7 Victimes

4.7.1 Selon l'âge et le sexe

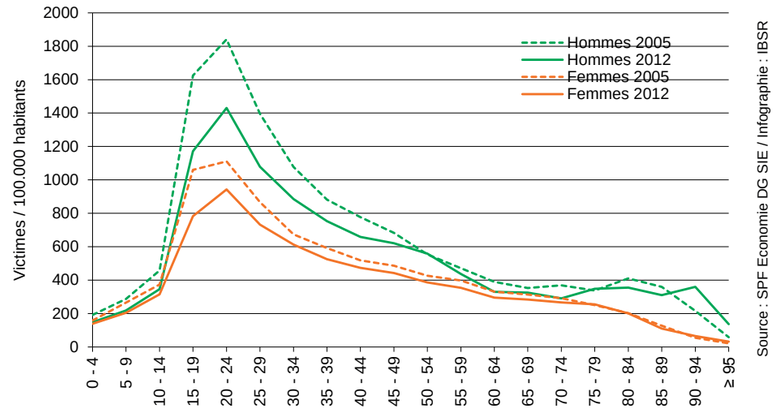
TABLEAU 27 :
Nombre de victimes de la route selon la catégorie d'âge et le sexe – 2012 (pondéré)

	Décédés 30 jours			Blessés graves			Total Victimes		
	♂	♀	Total*	♂	♀	Total*	♂	♀	Total*
0 à 4 ans	4	4	8	485	436	964	489	440	972
5 à 9 ans	3	0	3	683	611	1 304	686	611	1 307
10 à 14 ans	3	2	5	1 078	943	2 030	1 081	945	2 035
15 à 19 ans	40	9	49	3 770	2 436	6 228	3 810	2 445	6 277
20 à 24 ans	81	16	97	4 872	3 221	8 130	4 953	3 237	8 227
25 à 29 ans	62	13	75	3 673	2 537	6 247	3 735	2 550	6 322
30 à 34 ans	47	8	55	3 183	2 207	5 417	3 230	2 215	5 472
35 à 39 ans	36	13	49	2 727	1 871	4 620	2 763	1 884	4 669
40 à 44 ans	47	4	51	2 575	1 826	4 420	2 622	1 830	4 471
45 à 49 ans	37	11	48	2 558	1 793	4 376	2 595	1 804	4 424
50 à 54 ans	52	13	65	2 166	1 509	3 692	2 218	1 522	3 757
55 à 59 ans	33	11	44	1 520	1 264	2 795	1 553	1 275	2 839
60 à 64 ans	29	11	40	1 023	963	1 997	1 052	974	2 037
65 à 69 ans	35	11	46	781	756	1 543	816	767	1 589
70 à 74 ans	14	14	28	564	609	1 178	578	623	1 206
75 à 79 ans	30	14	44	564	563	1 128	594	577	1 172
80 à 84 ans	20	10	30	405	375	782	425	385	812
85 à 89 ans	11	10	21	174	127	301	185	137	322
90 à 94 ans	4	4	8	54	26	80	58	30	88
95 et plus	0	0	0	4	4	7	4	4	7
Inconnu	0	0	1	69	36	468	69	36	469
Total	588	178	767	32 929	24 112	57 707	33 517	24 290	58 474

**Y compris les victimes de sexe inconnu*

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 26 :
Nombre de victimes de la route (décédés 30 jours et blessés) par 100 000 habitants selon la catégorie d'âge et le sexe – comparaison 2005/2012 (pondéré)



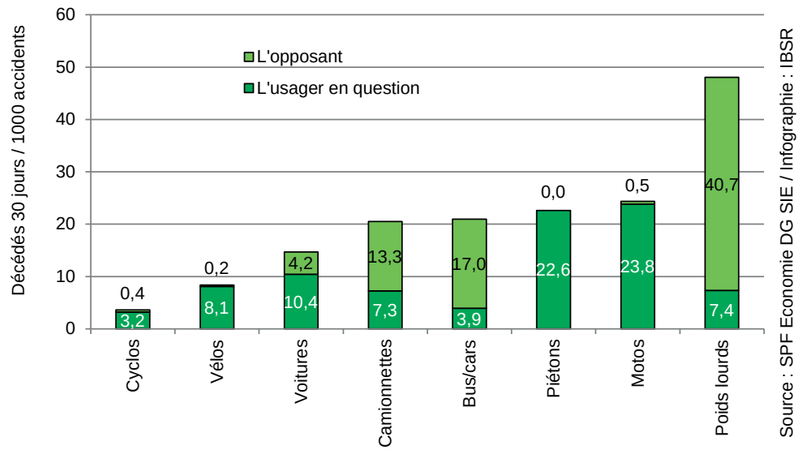
4.7.2 Selon le mode de déplacement

TABLEAU 28 :
Chiffres-clés selon le mode de déplacement – 2012 (pondéré)

	Décédés 30 jours		Blessés		Total Victimes		Accidents impliquant au moins un …	
	#	%	#	%	#	%	#	%
Piéton	104	13,6%	4 614	8,0%	4 718	8,1%	4 597	10,4%
Cycliste	68	8,9%	8 503	14,7%	8 571	14,7%	8 373	18,9%
Cyclomotoriste - Total	15	2,0%	4 730	8,2%	4 745	8,1%	5 286	12,0%
Cyclomotoriste A	5	0,7%	2 123	3,7%	2 128	3,6%	2 085	4,7%
Cyclomotoriste B	9	1,2%	2 566	4,4%	2 575	4,4%	2 576	5,8%
Cyclomotoriste 3-4 roues	1	0,1%	41	0,1%	42	0,1%	46	0,1%
Motocycliste - Total	87	11,3%	3 724	6,5%	3 811	6,5%	3670	8,3%
Motocycliste <400cc	15	2,0%	1 250	2,2%	1 265	2,2%	1 234	2,8%
Motocycliste ≥400cc	72	9,4%	2 474	4,3%	2 546	4,4%	2 436	5,5%
Occupant de voiture - Total	384	50,1%	32 234	55,9%	32 618	55,8%	36 809	83,3%
Conducteur de voiture	298	38,9%	22 302	38,6%	22 600	38,6%	36 809	83,3%
Passager de voiture	86	11,2%	9 932	17,2%	10 018	17,1%	7 247	16,4%
Occupant de camionnette	29	3,8%	1 980	3,4%	2 009	3,4%	3 997	9,0%
Occupant de poids lourd	17	2,2%	529	0,9%	546	0,9%	2 310	5,2%
Occupant d'autobus ou d'autocar	3	0,4%	568	1,0%	571	1,0%	763	1,7%
Autre	11	1,4%	537	0,9%	548	0,9%	/	/
Inconnu	49	6,4%	287	0,5%	336	0,6%	/	/
Total	767	100%	57 707	100%	58 474	100%	44 193	100%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 27 :
Gravité des accidents selon le type d'usager impliqué – 2012 (pondéré)



La hauteur totale de la barre indique la gravité totale de l'accident : elle prend en compte l'ensemble des tués dans les accidents impliquant l'usager mentionné. La part en vert foncé représente les tués parmi l'usager en question, tandis que la part en vert clair représente les tués parmi les opposants.

FIGURE 28 :
Répartition des victimes (décédés 30 jours et blessés) selon le mode de déplacement : comparaison des types de route – 2012 (pondéré)

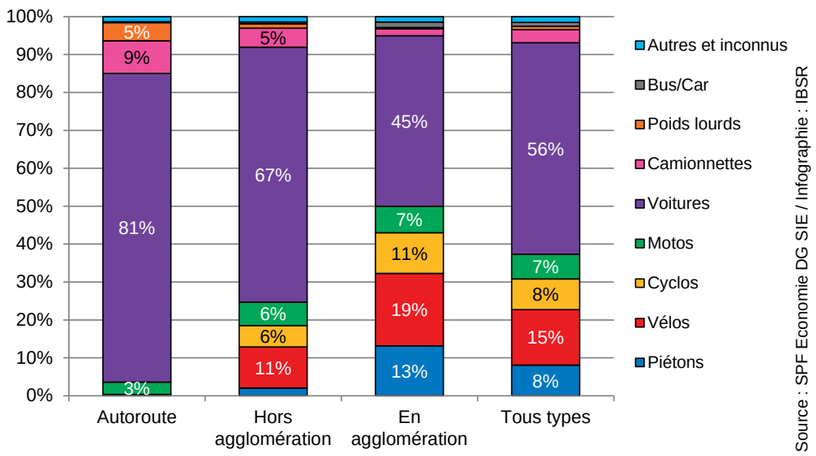
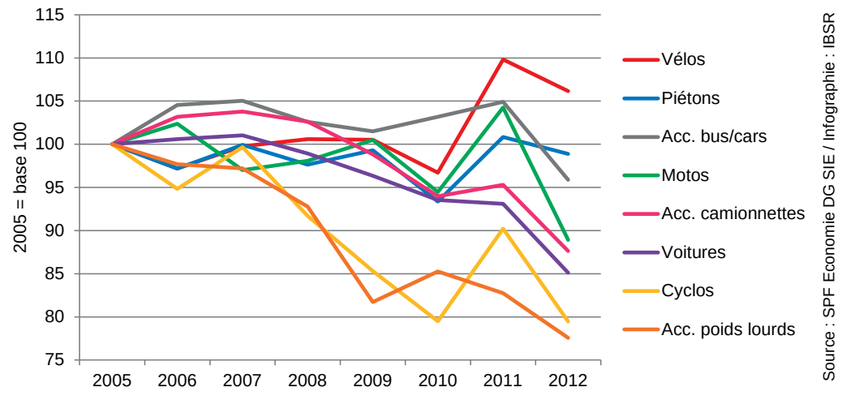


FIGURE 29 :
Evolution (en base 100) du nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) selon le mode de déplacement (pondéré)



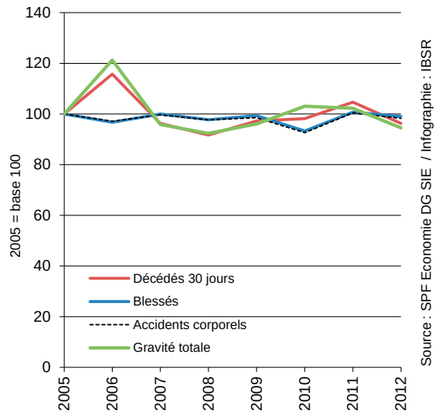
Dans le cas des accidents impliquant un poids lourd, une camionnette ou un bus/car, l'ensemble des victimes (tant parmi le véhicule en question que parmi les opposants) sont pris en compte.

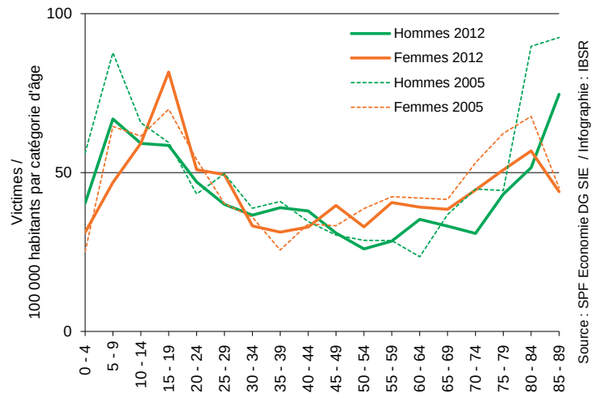
FIGURE 30 :
Evolution des chiffres-clés et de l'indicateur « Nombre de victimes par 100 000 habitants » selon le mode de déplacement (pondéré)

Piétons

	D30 Piétons	Blessés Piétons	Victimes Piétons	Accidents	Gravité totale
2005	108	4 663	4 771	4 680	23,9
2006	125	4 511	4 636	4 548	29,0
2007	104	4 664	4 768	4 664	22,9
2008	99	4 559	4 658	4 570	22,1
2009	105	4 633	4 738	4 612	23,0
2010	106	4 349	4 455	4 337	24,7
2011	113	4 699	4 812	4 700	24,5
2012	104	4 614	4 718	4 597	22,6
Evolution 2005-2011	-3,7%	-1,1%	-1,1%	-1,8%	-5,5%
Evolution 2010-2011	-8,0%	-1,8%	-2,0%	-2,2%	-7,5%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

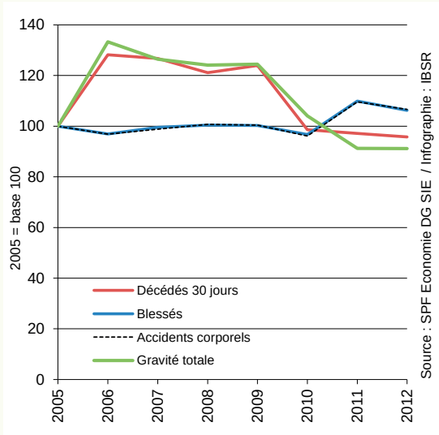


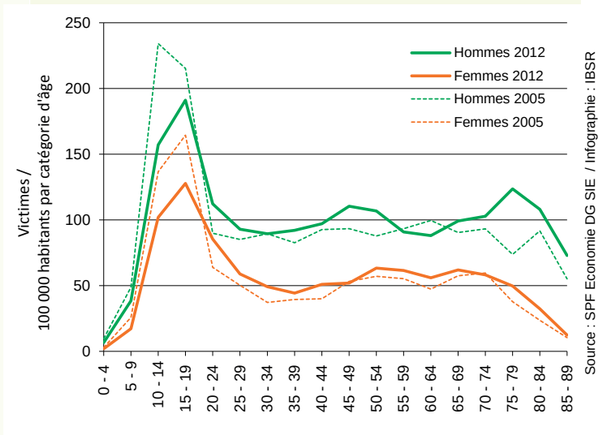


Cyclistes

	D30 Vélos	Bessés Vélos	Victimes Vélos	Accidents	Gravité totale
2005	71	8 002	8 073	7 850	9,2
2006	91	7 757	7 848	7 606	12,2
2007	90	7 964	8 054	7 760	11,6
2008	86	8 036	8 122	7 908	11,4
2009	88	8 027	8 115	7 883	11,4
2010	70	7 737	7 807	7 546	9,5
2011	69	8 797	8 866	8 603	8,4
2012	68	8 503	8 571	8 373	8,4
Evolution 2005-2011	-4,2%	+6,3%	+6,2%	+6,7%	-8,8%
Evolution 2010-2011	-1,4%	-3,3%	-3,3%	-2,7%	-0,1%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

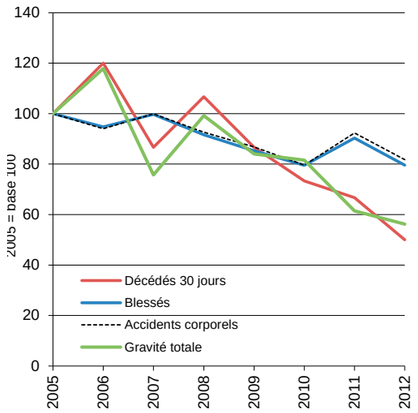


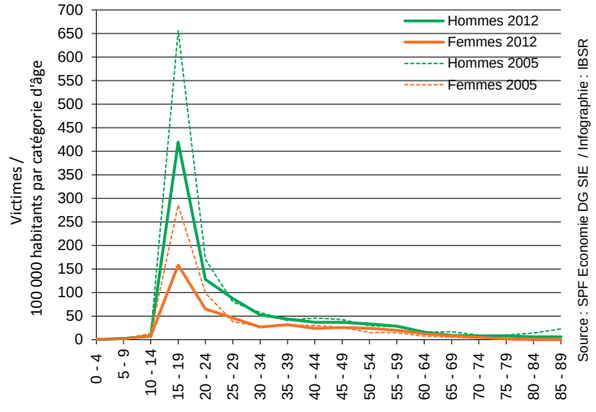


Cyclomotoristes

	D30 Cyclos	Blessés Cyclos	Victimes Cyclos	Accidents	Gravité totale
2005	30	5 941	5 971	5 739	6,4
2006	36	5 627	5 663	5 397	7,6
2007	26	5 925	5 951	5 736	4,9
2008	32	5 443	5 475	5 319	6,4
2009	26	5 067	5 093	4 982	5,4
2010	22	4 725	4 747	4 566	5,3
2011	20	5 366	5 386	5 300	4,0
2012	15	4 730	4 745	4 693	3,6
Evolution 2005-2011	-50,0%	-20,4%	-20,5%	-18,2%	-43,8%
Evolution 2010-2011	-25,0%	-11,9%	-11,9%	-11,5%	-8,6%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

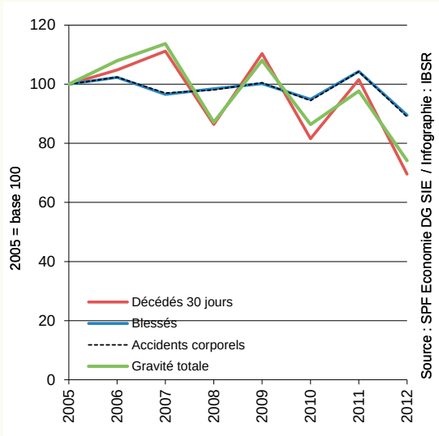


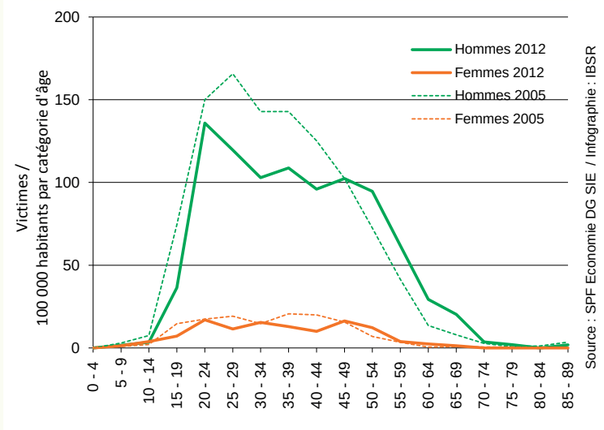


Motocyclistes

	D30 Motos	Blessés Motos	Victimes Motos	Accidents	Gravité totale
2005	125	4 160	4 285	4 067	32,7
2006	131	4 256	4 387	4 137	35,3
2007	139	4 018	4 157	3 928	37,2
2008	108	4 095	4 203	4 035	28,5
2009	138	4 168	4 306	4 104	35,3
2010	102	3 947	4 049	3 858	28,3
2011	127	4 341	4 468	4 289	31,9
2012	87	3 724	3 811	3 670	24,3
Evolution 2005-2011	-30,4%	-10,5%	-11,1%	-9,8%	-25,8%
Evolution 2010-2011	-31,5%	-14,2%	-14,7%	-14,4%	-24,1%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

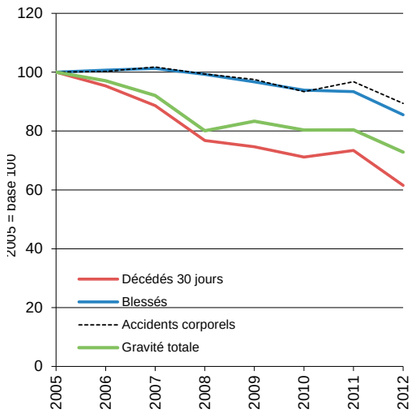


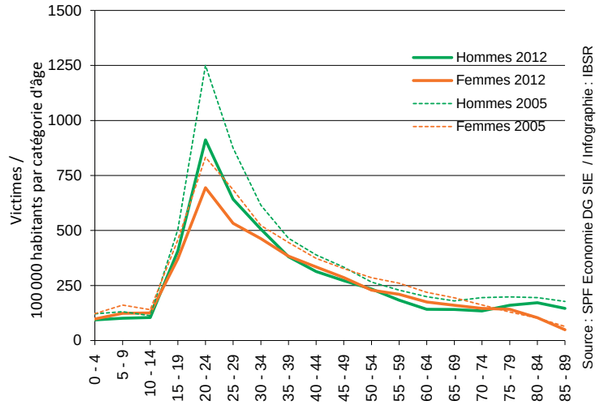


Occupants de voiture

	D30 Voitures	Blessés Voitures	Victimes Voitures	Accidents	Gravité totale
2005	624	37 698	38 322	41 161	20,1
2006	595	37 955	38 550	41 272	19,6
2007	553	38 165	38 718	41 897	18,5
2008	479	37 433	37 912	40 906	16,1
2009	466	36 458	36 924	40 151	16,8
2010	444	35 403	35 847	38 431	16,2
2011	458	35 218	35 676	39 830	16,2
2012	384	32 234	32 618	36 809	14,7
Evolution 2005-2011	-38,5%	-14,5%	-14,9%	-10,6%	-27,2%
Evolution 2010-2011	-16,2%	-8,5%	-8,6%	-7,6%	-9,4%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR





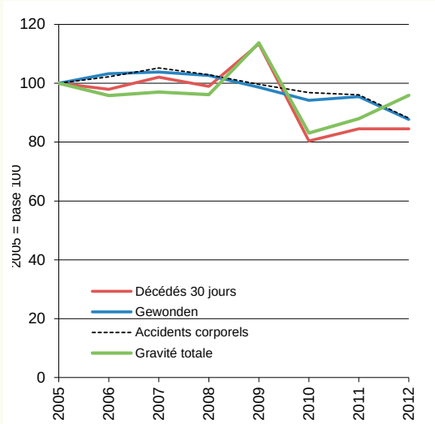
Accidents impliquant une camionnette

Occupants + opposants

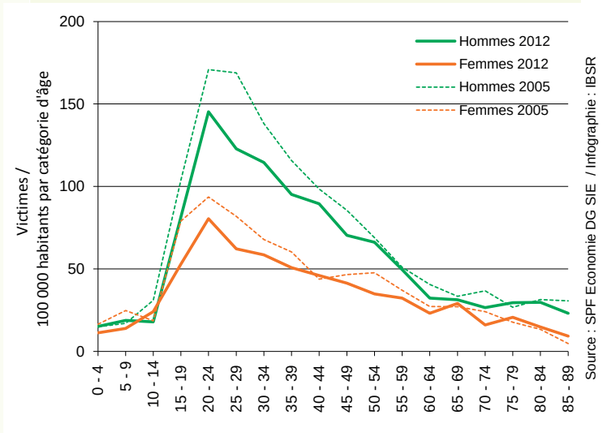
	D30 Total	Blessés Total	Victimes Total	Accidents	Gravité totale
2005	97	6 404	6 501	4 534	21,4
2006	95	6 613	6 708	4 635	20,5
2007	99	6 649	6 748	4 771	20,7
2008	96	6 575	6 671	4 666	20,6
2009	110	6 316	6 426	4 519	24,3
2010	78	6 032	6 110	4 389	17,8
2011	82	6 113	6 195	4 357	18,8
2012	82	5 615	5 697	3 997	20,5
Evolution 2005-2011	-15,5%	-12,3%	-12,4%	-11,8%	-4,1%
Evolution 2010-2011	+0,0%	-8,1%	-8,0%	-8,3%	+9,0%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Occupants + opposants



Occupants + opposants



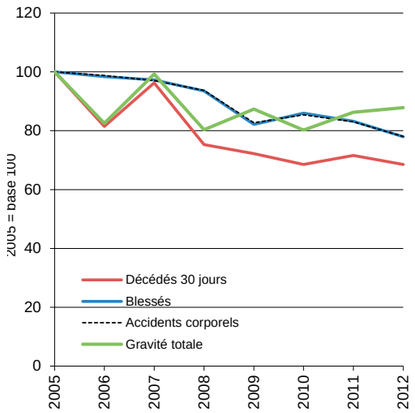
Accidents impliquant un poids lourd

Occupants + opposants

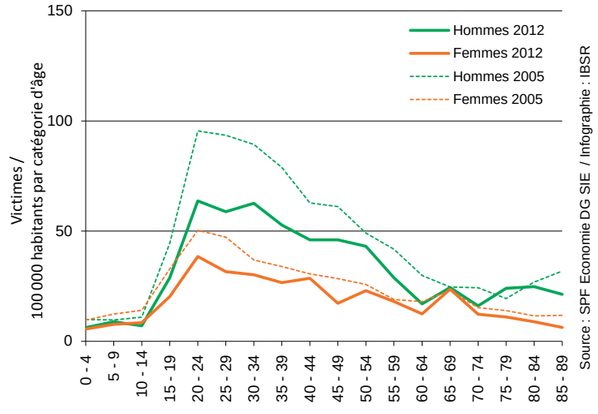
	D30 Total	Blessés Total	Victimes Total	Accidents	Gravité totale
2005	162	3 820	3 982	2 961	54,7
2006	132	3 758	3 890	2 924	45,1
2007	156	3 715	3 871	2 873	54,3
2008	122	3 573	3 695	2 775	44,0
2009	117	3 138	3 255	2 449	47,8
2010	111	3 284	3 395	2 529	43,9
2011	116	3 179	3 295	2 458	47,2
2012	111	2 978	3 089	2 310	48,1
Evolution 2005-2011	-31,5%	-22,0%	-22,4%	-22,0%	-12,2%
Evolution 2010-2011	-4,3%	-6,3%	-6,3%	-6,0%	+1,8%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Occupants + opposants



Occupants + opposants



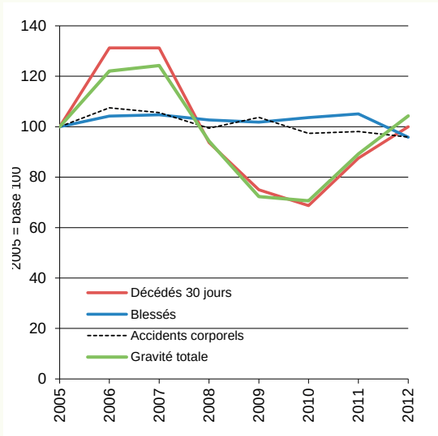
Accidents impliquant un autobus/autocar

Occupants + opposants

	D30 Total	Blessés Total	Victimes Total	Accidents	Gravité totale
2005	16	1 250	1 266	796	20,1
2006	21	1 303	1 324	855	24,6
2007	21	1 309	1 330	840	25,0
2008	15	1 284	1 299	791	19,0
2009	12	1 273	1 285	825	14,5
2010	11	1 295	1 306	775	14,2
2011	14	1 314	1 328	781	17,9
2012	16	1 198	1 214	763	21,0
Evolution 2005-2011	+0,0%	-4,2%	-4,1%	-4,1%	+4,3%
Evolution 2010-2011	+14,3%	-8,8%	-8,6%	-2,3%	+16,9%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Occupants + opposants



Occupants + opposants

FIGURE 31 :
Répartition des victimes (décédés 30 jours et blessés) selon le mode de déplacement : comparaison des régions – 2012 (pondéré)

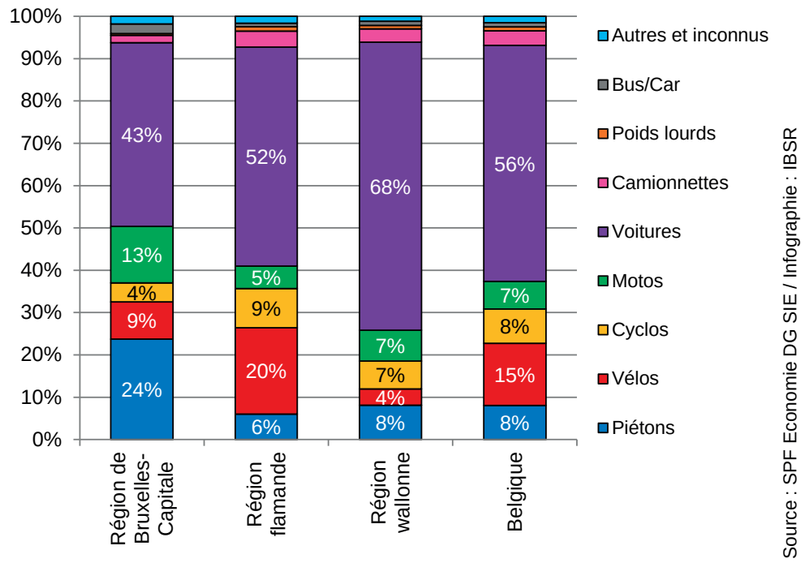
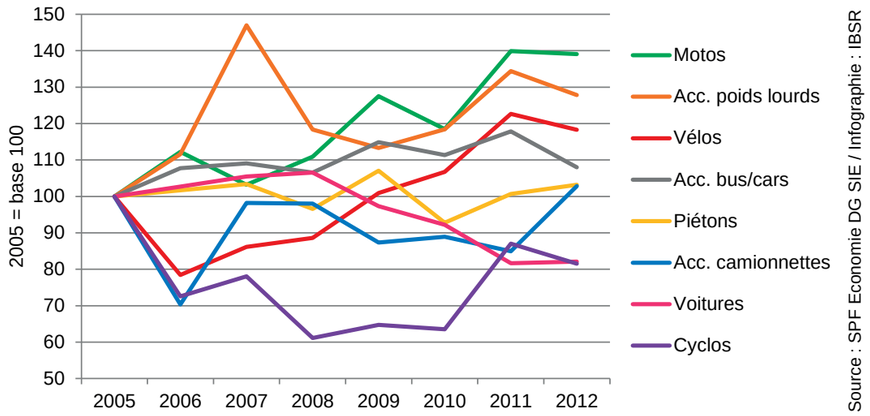


FIGURE 32 :
Evolution (en base 100) du nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) selon le mode de déplacement, au sein de chacune des régions (pondéré)

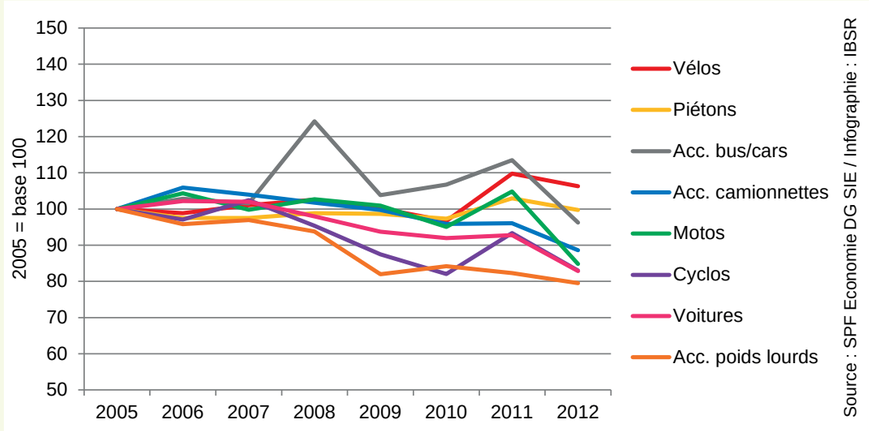
Région de Bruxelles-Capitale

	Piétons	Cyclistes	Cyclomo-toristes	Moto-cyclistes	Occu-pants de voiture	Acc camion-nettes	Acc poids lourds	Acc bus/ Cars
2005	1 095	354	261	457	2 517	295	113	202
2006	1 113	278	189	513	2 585	208	126	218
2007	1 133	305	204	472	2 655	290	166	220
2008	1 058	314	160	507	2 682	289	133	215
2009	1 173	358	169	583	2 449	258	128	232
2010	1 017	378	166	542	2 321	262	133	225
2011	1 102	434	227	640	2 055	251	151	238
2012	1 131	419	213	636	2 066	303	144	218
Evolution 2005-2011	+3,2%	+18,3%	-18,5%	+39,0%	-17,9%	+2,8%	+27,8%	+8,0%
Evolution 2010-2011	+2,6%	-3,5%	-6,4%	-0,6%	+0,6%	+21,1%	-4,9%	-8,4%



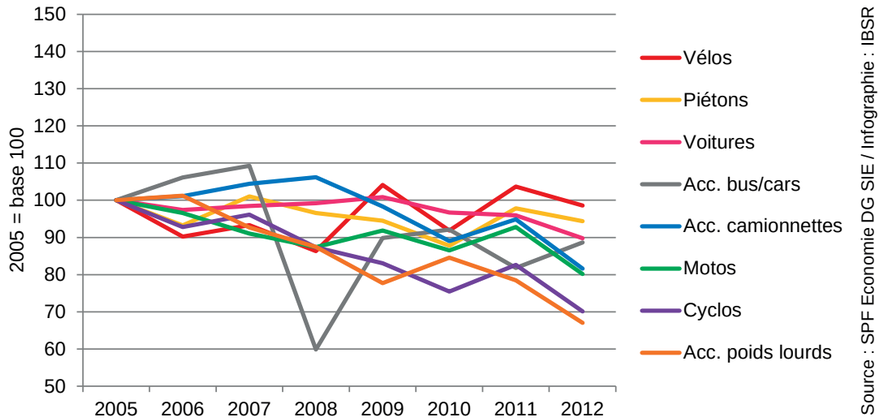
Région flamande

	Piétons	Cyclistes	Cyclomo-toristes	Moto-cyclistes	Occu-pants de voiture	Acc camion-nettes	Acc poids lourds	Acc bus/ Cars
2005	2 219	7 055	4 114	2 287	22 947	4 694	2 810	694
2006	2 164	6 971	3 992	2 386	23 441	4 972	2 692	713
2007	2 163	7 129	4 213	2 282	23 407	4 879	2 723	704
2008	2 193	7 235	3 922	2 349	22 472	4 776	2 634	862
2009	2 189	7 066	3 599	2 308	21 511	4 681	2 303	720
2010	2 160	6 820	3 376	2 174	21 096	4 501	2 365	740
2011	2 284	7 743	3 841	2 398	21 281	4 509	2 312	787
2012	2 212	7 497	3 413	1 940	19 008	4 159	2 235	667
Evolution 2005-2011	-0,3%	+6,3%	-17,0%	-15,2%	-17,2%	-11,4%	-20,5%	-3,8%
Evolution 2010-2011	-3,1%	-3,2%	-11,1%	-19,1%	-10,7%	-7,8%	-3,4%	-15,2%



Région wallonne

	Piétons	Cyclistes	Cyclomo-toristes	Moto-cyclistes	Occu-pants de voiture	Acc camion-nettes	Acc poids lourds	Acc bus/ Cars
2005	1 457	664	1 596	1 541	12 858	1 512	1 060	370
2006	1 359	599	1 481	1 488	12 525	1 528	1 073	393
2007	1 472	619	1 535	1 403	12 656	1 579	982	405
2008	1 408	573	1 394	1 347	12 758	1 606	927	222
2009	1 377	691	1 326	1 415	12 963	1 487	824	333
2010	1 279	610	1 205	1 333	12 430	1 346	897	341
2011	1 426	688	1 319	1 430	12 340	1 435	832	303
2012	1 375	654	1 119	1 235	11 543	1 234	711	328
Evolution 2005-2011	-5,6%	-1,4%	-29,9%	-19,8%	-10,2%	-18,4%	-32,9%	-11,4%
Evolution 2010-2011	-3,6%	-4,9%	-15,1%	-13,6%	-6,5%	-14,0%	-14,5%	+8,4%



Dans le cas des accidents impliquant un poids lourd, une camionnette ou un bus/car, l'ensemble des victimes (tant parmi le véhicule en question que parmi les opposants) sont pris en compte.

4.8 Conduite sous l'influence d'alcool

TABLEAU 29 :
Evolution des nombres et pourcentages de conducteurs testés et de conducteurs sous influence dans les accidents corporels (pondéré)

	Conducteurs impliqués	Conducteurs testés	Conducteurs sous influence	% de conducteurs testés	% de conducteurs sous influence
2005	93 257	32 804	3 755	35,2%	11,4%
2006	93 067	39 861	4 216	42,8%	10,6%
2007	94 474	46 118	4 941	48,8%	10,7%
2008	92 385	52 457	5 582	56,8%	10,6%
2009	90 202	52 644	6 307	58,4%	12,0%
2010	86 764	53 443	6 231	61,6%	11,7%
2011	91 243	56 542	5 968	62,0%	10,6%
2012	84 615	53 289	5 604	63,0%	10,5%
Evolution 2005-2012	-2,2%	+72,4%	+58,9%	+76,2%	-7,8%
Evolution 2011-2012	-7,3%	-5,8%	-6,1%	+1,6%	-0,4%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 30 :
Taux d'alcoolémie des conducteurs sous influence dans les accidents corporels – Evolution 2010-2012 (pondéré)

	Test d'haleine refusé	0,5-0,79 g/l	≥0,8 g/l	Total	% de tests d'haleine refusés	% de 0,5-0,79 g/l	% de ≥0,8 g/l	% Total
2010	137	536	5 558	6 231	2,2%	8,6%	89,2%	100%
2011	129	552	5 287	5 968	2,2%	9,3%	88,6%	100%
2012	114	555	4 935	5 604	2,0%	9,9%	88,1%	100%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 33 :
Evolution des pourcentages de conducteurs testés et de conducteurs sous influence dans les accidents corporels (pondéré)

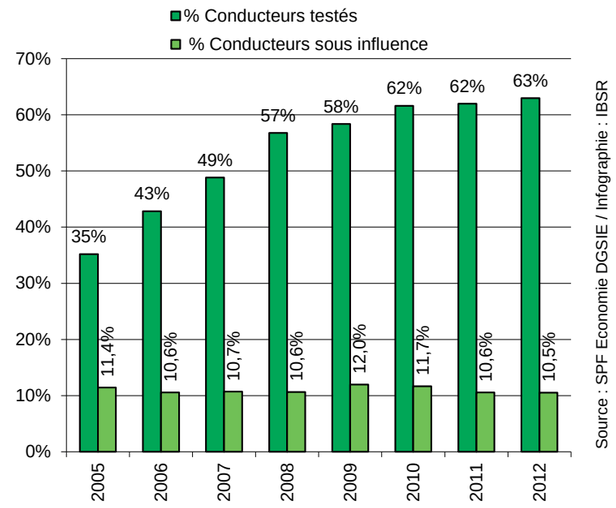


TABLEAU 31 :
Evolution du nombre d'accidents corporels impliquant au moins un conducteur sous influence, de leur gravité et des victimes de ces accidents (pondéré)

	Décédés 30 jours	Blessés	Total Victimes	Accidents corporels	Gravité
2005	38	5 162	5 200	3 678	10,3
2006	54	5 761	5 815	4 115	13,1
2007	60	6 658	6 718	4 836	12,4
2008	54	7 429	7 483	5 457	9,9
2009	55	8 294	8 349	6 142	9,0
2010	49	8 250	8 299	6 054	8,1
2011	46	7 862	7 908	5 829	7,9
2012	46	7 294	7 340	5 461	8,4
Evolution 2005-2012	+21,1%	+41,3%	+41,2%	+48,5%	-18,5%
Evolution 2011-2012	0,0%	-7,2%	-7,2%	-6,3%	+6,7%

En raison du sous-enregistrement des accidents impliquant un conducteur sous influence d'alcool (le test d'haleine n'est pas systématiquement réalisé, notamment lorsque le conducteur est décédé ou grièvement blessé), il s'agit d'un nombre minimum d'accidents et de victimes.

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

TABLEAU 32 :
Nombres et pourcentages de conducteurs testés et de conducteurs sous influence dans les accidents corporels, selon le type d'usager – 2012 (pondéré)

	Conducteurs impliqués	Conducteurs testés	Conducteurs sous influence	% de conducteurs testés	% de conducteurs sous influence
Piétons	4 929	946	105	19,2%	11,1%
Cyclistes	9 119	4 134	190	45,3%	4,6%
Cyclomotoristes	4 748	2 983	278	62,8%	9,3%
Motocyclistes	3 745	2 214	174	59,1%	7,9%
Voitures	53 000	36 625	4 432	69,1%	12,1%
Camionnettes	4 246	3 164	345	74,5%	10,9%
Poids lourds	2 526	1 953	32	77,3%	1,6%
Autobus/ autocars	775	551	4	71,0%	0,7%
Autres	988	614	34	62,2%	5,6%
Inconnus	538	104	11	19,3%	10,5%
Total	84 615	53 289	5 604	63,0%	10,5%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 34 :
Pourcentages de conducteurs testés et de conducteurs sous influence dans les accidents corporels, selon le type d'usager – 2012 (pondéré)

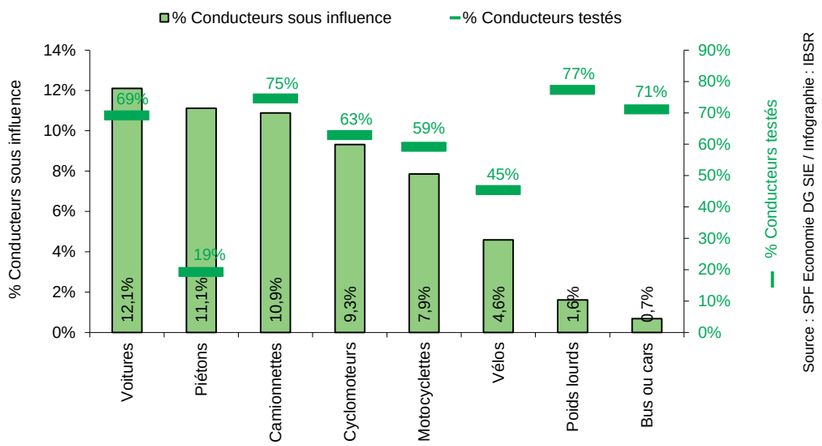


FIGURE 35 :
Répartition des conducteurs sous influence d'alcool (dans les accidents corporels) entre les différentes catégories d'alcoolémie, selon le type d'usager – 2012 (pondéré)

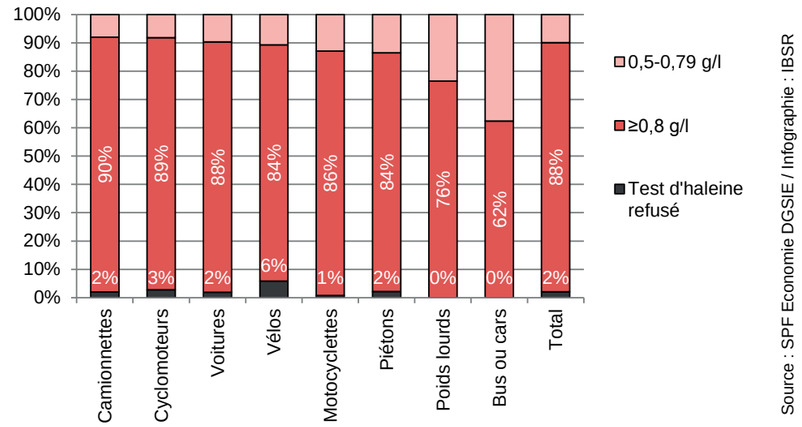


TABLEAU 33 :
Nombres et pourcentages d'automobilistes testés et d'automobilistes sous influence dans les accidents corporels, selon l'âge – 2012 (pondéré)

	Automobilistes impliqués	Automobilistes testés	Automobilistes sous influence	% d'automobilistes testés	% d'automobilistes sous influence
17 à 19 ans	1 959	1 505	173	76,8%	11,5%
20 à 24 ans	7 701	5 707	845	74,1%	14,8%
25 à 29 ans	6 643	4 766	709	71,7%	14,9%
30 à 39 ans	11 516	8 220	1 042	71,4%	12,7%
40 à 49 ans	9 983	7 158	869	71,7%	12,1%
50 à 59 ans	6 683	4 683	498	70,1%	10,6%
60 ans et plus	7 034	4 421	276	62,8%	6,2%
Inconnu	1 453	151	19	10,4%	12,6%
Total	52 972	36 611	4 429	69,1%	12,1%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 36 :
Pourcentages d'automobilistes testés et d'automobilistes sous influence dans les accidents corporels, selon l'âge et la période de la semaine – 2012 (pondéré)

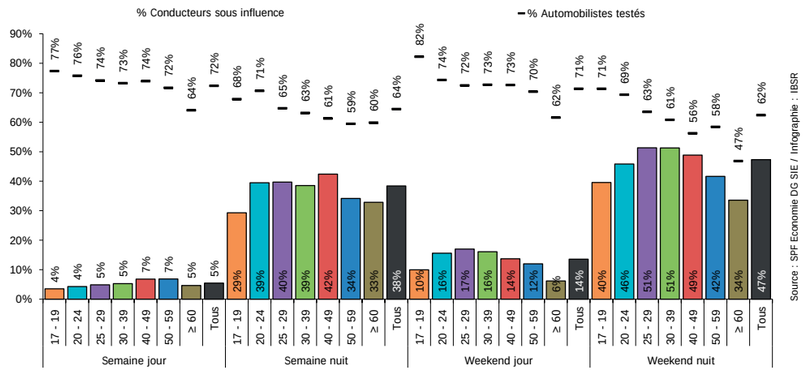
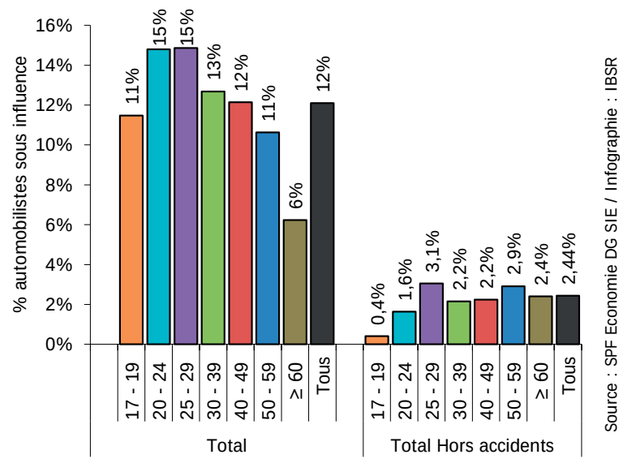


FIGURE 37 :
Pourcentages d'automobilistes sous influence dans les accidents corporels (2012 pondéré), comparés aux pourcentages d'automobilistes sous influence lors de contrôles asélectifs effectués en dehors d'un contexte d'accidents*, selon l'âge – 2012



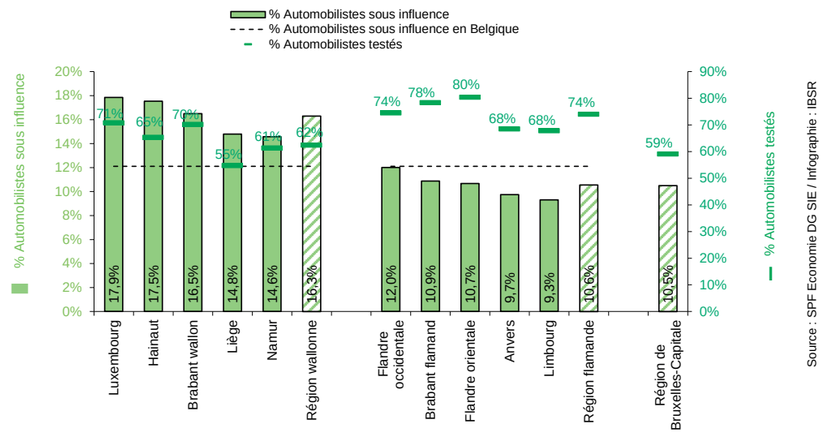
Ces données sont tirées de la mesure nationale de conduite sous influence d'alcool : Riguelle, F. (à paraître). Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2012. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

TABLEAU 34 :
Nombres et pourcentages d'automobilistes testés et d'automobilistes sous influence dans les accidents corporels, selon différentes variables – 2012 (pondéré)

	Automobilistes impliqués	Automobilistes testés	Automobilistes sous influence	% d'automobilistes testés	% d'automobilistes sous influence
Hommes	4 939	3 638	469	73,6%	12,9%
Femmes	2 189	1 552	68	70,9%	4,4%
Journées de semaine	4 919	3 573	158	72,6%	4,4%
Nuits de semaine	367	239	93	65,2%	38,7%
Journées de week-end	1 462	1 039	126	71,0%	12,1%
Nuits de week-end	589	359	165	61,1%	45,8%
Autoroutes	3 500	2 849	374	81,4%	13,1%
Hors agglomération	17 624	12 599	1 487	71,5%	11,8%
En agglomération	28 456	18 994	2 282	66,8%	12,0%
Accidents "avec opposant"	44 390	31 543	2 602	71,1%	8,2%
Accidents "seul"	7 560	4 501	17 72	59,5%	39,4%

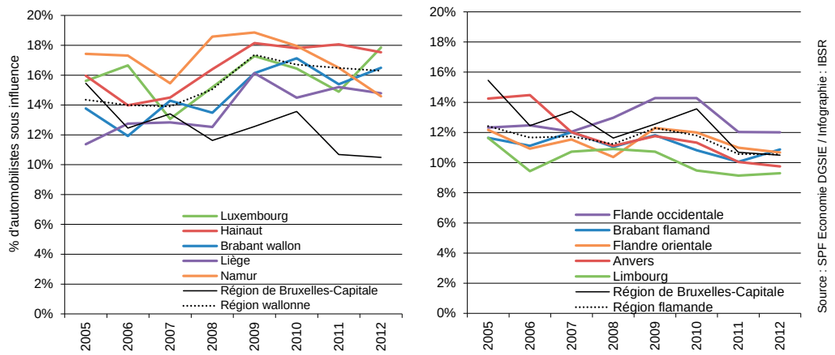
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

FIGURE 38 :
Pourcentages d'automobilistes testés et d'automobilistes sous influence dans les accidents corporels, selon la région et la province – 2012 (pondéré)



Le pourcentage d'automobilistes sous influence en Belgique est donné à titre d'information, pour pouvoir situer les Régions et les provinces par rapport à l'ensemble de la Belgique.

FIGURE 39 :
Evolution du pourcentage d'automobilistes sous influence dans les accidents corporels, selon la province – 2005-2012 (pondéré)



5

DÉFINITIONS ET ABRÉVIATIONS

5.1 Général

DG SIE

Direction Générale Statistique et Information Economique

EGSR

Etats Généraux de la Sécurité Routière

Pondéré/non pondéré

Voir point VI. Aspects méthodologiques.

Décédés 30 jours

Toute personne tuée sur place ou mortellement blessée.

Tué sur place

Toute personne décédée sur le lieu de l'accident ou décédée avant son admission à l'hôpital.

Mortellement blessé

Toute personne qui décède des suites d'un accident de la route dans les 30 jours suivant la date de l'accident, mais qui n'est pas décédée sur place ou avant son admission à l'hôpital.

Blessé

Toute personne ayant subi des lésions corporelles à la suite d'un accident (mais non décédée de celles-ci), qu'elle ait été hospitalisée ou non.

Victime

Blessé ou décédé 30 jours.

Accident corporel

Un accident corporel de la circulation est un accident impliquant au moins un véhicule, qui occasionne des dommages corporels (au moins un blessé ou tué) et qui s'est produit sur la voie publique. Sauf mention contraire, le terme « accident » utilisé seul fait référence, dans ce rapport, à « accident corporel ».

Collision

Un accident pour se composer de plusieurs collisions : c'est le cas lorsqu'un conducteur heurte successivement plusieurs usagers ou obstacles (par exemple lorsqu'une voiture percute un autre véhicule avant de s'encastrer dans un arbre). Une collision en chaîne, durant laquelle plusieurs véhicules se percutent simultanément, ne constitue qu'une seule collision.

Accident mortel

Accident corporel entraînant au moins un décédé 30 jours.

Gravité des accidents

Nombre de décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels enregistrés.

Gravité totale

Toutes les personnes décédées dans l'accident sont prises en compte dans le calcul de la gravité.

Gravité spécifique

Cette gravité est parfois utilisée pour les accidents impliquant un type particulier d'usager. Elle ne prend en compte que les décédés 30 jours parmi cet usager en question. Par exemple, la gravité spécifique des accidents impliquant un camion est le nombre d'occupants de camions décédés pour 1000 accidents de camions. La gravité totale de ces accidents comptabilisent l'ensemble des décédés (y compris dans le camp des opposants) pour 1000 accidents de camions.

Véhicules-kilomètres

Nombre de kilomètres parcourus par tous les véhicules (motocyclettes, voitures personnelles, camionnettes, autobus et autocars, poids lourds et véhicules spéciaux) sur un territoire donné pendant une période donnée.

Voyageurs-kilomètres

Nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des personnes (occupants de motocyclettes, voitures personnelles, camionnettes, autobus et autocars, poids lourds et véhicules spéciaux) ayant voyagé sur un territoire donné pendant une période donnée. Un déplacement de 2 kilomètres d'une voiture avec 2 occupants correspond à 2 véhicules-kilomètres et 4 voyageurs-kilomètres parcourus.

Risque

Le « risque » met en rapport un indicateur de sécurité routière (nombre de décédés, de blessés graves, d'accidents,…) avec une donnée d'exposition (véhicules-kilomètres, population, etc.).

Risque de décès

Nombre de décédés 30 jours / milliard de voyageurs-kilomètres parcourus.

Risque d'accident

Nombre de d'accidents corporels / milliard de véhicules-kilomètres parcourus.

Accident « seul »

Accident n'impliquant qu'un seul véhicule (le vélo est aussi un véhicule). Les accidents impliquant uniquement un ou plusieurs piétons ne sont pas repris dans la base de données. Les accidents « seul » regroupent les collisions contre un obstacle (situé sur la chaussée ou en-dehors) et les pertes de contrôle du véhicule sans collision contre un obstacle.

5.2 Période

Jour/journée

Période de 6h00 à 21h59.

Nuit

Période de 22h00 à 5h59 le jour suivant.

Semaine

La semaine débute le lundi à 06h00 et se clôture le vendredi à 21h59.

Week-end

Le week-end commence le vendredi à 22h00 et se termine le lundi à 5h59.

5.3 Modes de déplacement

Automobiliste

Conducteur d'une voiture.

Conducteur et passager

Un conducteur est tout usager de la voie publique qui prend part activement au trafic. Un passager, contrairement au conducteur, ne prend pas part activement au trafic et circule donc avec un autre usager. Conformément à cette définition les piétons sont intégrés à la catégorie des conducteurs.

Opposant

Conducteur adverse percuté dans une collision.

Piéton

Usager se déplaçant à pied ou poussant un vélo ou cyclomoteur, ou personne en fauteuil roulant.

Cyclomoteur

Cyclomoteur de classe A ou cyclomoteur de classe B ou cyclomoteur à 3 ou 4 roues.

Motocyclette/moto

Moto de 400cc ou moins ou moto de plus de 400cc.

Voiture

Voiture personnelle, voiture mixte, minibus, véhicule de camping.

Camion/Poids lourd

Camion monobloc ou tracteur routier, avec ou sans remorque.

5.4 Conduite sous influence d'alcool

Conducteur testé

Conducteur ayant un résultat positif ou négatif au test d'haleine ou ayant refusé le test.

Conducteur sous influence (ou positif)

Conducteur qui est testé positif au test d'haleine (concentration d'alcool dans le sang supérieure ou égale à 0,5g/l) ou qui refuse le test.

Pourcentage de conducteurs testés

Nombre de conducteurs testés / nombre de conducteurs impliqués dans les accidents.

Pourcentage de conducteurs sous influence

Nombre de conducteurs sous influence / nombre de conducteurs testés.

CAS

Concentration d'Alcool dans le Sang. Est considérée sous influence d'alcool toute personne dont la CAS est supérieure ou égale à 0,5g/l.

Accident lié à l'alcool

Accident impliquant au moins un conducteur (piéton compris) sous influence d'alcool (CAS ≥ 0,5 g/l).

6

ASPECTS MÉTHODOLOGIQUES

6.1 L'UTILISATION DE LA PONDÉRATION

Les statistiques des accidents corporels de la circulation[12] analysées dans ce rapport sont issues des Formulaires d'analyse des Accidents de la Circulation (FAC) complétés par les policiers à la suite d'un constat d'accident corporel. La pondération des accidents corporels a été introduite en 2002 suite à la réforme des polices, après que l'on ait constaté un nombre anormalement bas de FAC par rapport au nombre de procès-verbaux relatifs à ces mêmes accidents. Depuis lors, ces statistiques sont multipliées par un coefficient de pondération afin que le nombre d'accidents corporels enregistrés au moyen des FAC soit identique au nombre d'accidents recensés dans les registres de PV.

Les accidents mortels et les accidents corporels enregistrés par la police fédérale (contrairement aux accidents corporels enregistrés par la police locale) ne sont pas soumis à une telle pondération. Par ailleurs, le recours à la pondération des données d'accidents n'ayant débuté qu'en 2002 et s'étant fait progressivement, les analyses d'évolution à long terme nécessitent de travailler avec des données non pondérées[13].

Comme le coefficient de pondération n'est pas un nombre entier, les nombres d'accidents et de victimes présentent souvent des décimales. Les chiffres après la virgule se rapportant au nombre de victimes et d'accidents corporels sont arrondis vers le haut ou vers le bas, de manière à obtenir des chiffres entiers. Il se peut dès lors que les totaux des tableaux (basés sur des nombres non-entiers) ne soient pas toujours strictement égaux à la somme des nombres arrondis qui les composent.

6.2 LA NOTION DE « BLESSÉS »

6.2.1 Seul le nombre total de blessés est désormais diffusé

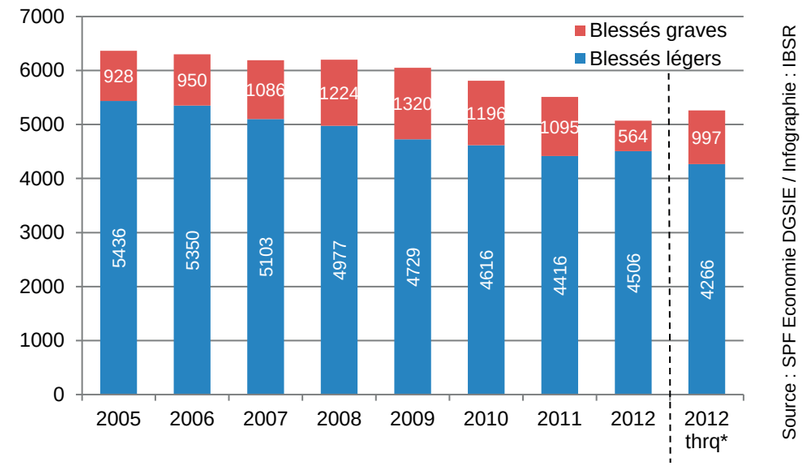
Contrairement aux rapports statistiques antérieurs et, de façon générale, aux statistiques diffusées auparavant par l'IBSR, ce rapport ne précise plus les nombres exacts de blessés graves et de blessés légers, mais mentionne uniquement le nombre total de blessés comptabilisés, qu'ils aient été légèrement ou grièvement atteints. Deux raisons méthodologiques ont poussé à cet abandon (provisoire) de la distinction « blessés graves » / « blessés légers ».

6.2.2 Les raisons de cette décision

Chute brutale du nombre de blessés graves enregistrés par la police fédérale

La première est une évolution « anormale » du nombre de blessés graves enregistrés par les équipes de la police fédérale (c'est-à-dire sur les autoroutes et les routes apparentées aux autoroutes). Entre 2011 et 2012, ce nombre diminue subitement de -50%, passant de 1 095 à 564. Inversement, le nombre de blessés légers qui était jusque-là en constante diminution enregistre pour la première fois une hausse, passant de 4 416 à 4 506. Ces évolutions « inédites » laissent penser à un transfert de blessés graves vers les blessés légers : certains blessés grièvement atteints auraient été enregistrés en tant que blessés légers. Le raisonnement suivant semble appuyer cette hypothèse : si l'on postule que le nombre de blessés légers a continué à diminuer (avec la même intensité qu'auparavant) et que le nombre de blessés graves n'a diminué que raisonnablement (conformément à son évolution récente)[14], le nombre total de blessés ainsi obtenu n'est pas très éloigné du nombre réellement enregistré en 2012 et est plus « cohérent » avec l'évolution observée jusque-là.

FIGURE 40 :
Evolution des nombres de blessés graves et de blessés légers enregistrés par la police fédérale, et nombre « hypothétique » de blessés en 2012



** Voir note en bas de page 14.*

Même si les accidents enregistrés par la police fédérale ne comptent que pour 8 à 9% du nombre total d'accidents recensés en Belgique, la part que représentent les blessés graves de la police fédérale s'élève à plus de 15%. La chute du nombre de blessés graves au sein de la police fédérale a donc un impact conséquent sur le nombre total de blessés graves en Belgique : le nombre observé de blessé graves en 2012 s'élève à 5 261, soit une diminution de -14,7% par rapport à 2011. Si l'on suppose que le nombre réel de blessés graves enregistrés par la police fédérale est de 997 en 2012, le nombre total de blessés graves en Belgique monte à 5 695, c'est-à-dire 436 de plus que le nombre observé. La diminution par rapport à 2011 n'est alors plus que de 7,6%.

La police fédérale contactée à ce sujet ne peut à l'heure actuelle fournir d'explications précises. Cela pourrait éventuellement être lié au passage de ses services à un enregistrement informatique (et non plus sur papier) des accidents. Rien ne permet néanmoins de savoir si cette chute du nombre de blessés graves enregistrés par la police fédérale reflète une dégradation (il y a un sous-enregistrement important des blessés graves en 2012) ou une amélioration de la qualité d'enregistrement (le nombre de blessés graves en 2012 est exact et le nombre de blessés graves diffusé les années antérieures est incorrect).

Sous-enregistrement global des blessés dans les données policières

Les statistiques d'accidents (corporels) publiés dans ce rapport sont issues des enregistrements réalisés par la police (fédérale et locale). Malheureusement, comme pour tous les pays disposant de statistiques d'accidents de la circulation, ces données sont incomplètes car soumises à un sous-enregistrement. Certains accidents corporels et certaines victimes ne sont en effet pas présents dans les statistiques, notamment car

12 Mises à notre disposition par la Direction Générale de la Statistiques et de l'Information Economique

13 Pour plus d'informations sur la pondération des données, voir le chapitre 3 du rapport suivant :
Nuyttens, N., Focant, N., Casteels, Y. (2012) Analyse statistique des accidents de la route 2010. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière http://ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/analyse-stat-accidents-2010.pdf

14 Diminution du nombre de blessés légers entre 2011 et 2012 de -3,4%, soit la moyenne des diminutions annuelles enregistrées entre 2005 et 2011. Diminution du nombre de blessés graves entre 2011 et 2012 de 8,9%, soit la moyenne des diminutions annuelles enregistrées entre 2009 et 2011. Ces hypothèses entraînent un nombre théorique de 5 263 blessés, pour 5 070 réellement observés.

les services de police n'ont pas été appelés et n'ont pu constater l'accident.

Ce phénomène a d'importantes conséquences car les statistiques diffusées renvoient ainsi une image incomplète et déformée de l'accidentalité (et surtout de certains types d'accidents qui sont davantage soumis au sous-enregistrement que d'autres types d'accidents). Pour en savoir plus sur l'importance et la nature du sous-enregistrement dans les statistiques d'accidents, l'IBSR a réalisé en 2013 une étude pilote comparant les données policières à une source de données complémentaires, à savoir les données hospitalières (plus précisément les « résumés cliniques minimum » complétés par les hôpitaux généraux)[15].

Il ressort de cette étude que le nombre de blessés graves dans les données policières est largement sous-évalué : alors que 25 130 blessés graves (chiffre non pondéré) sont présents dans la base de données de la police pour les années 2004 à 2007, 63 429 sont présents dans la base de données hospitalière. Cela donne un ratio de 2,5 : pour chaque blessé grave dans les statistiques d'accidents officielles se trouvent 2,5 blessés graves dans les données hospitalières[16]. Déjà élevé, ce ratio est encore plus élevé pour certains usagers, comme par exemple les cyclistes (5,5), les enfants (ratio de 5,2 pour les 5-9 ans) ou les seniors (ratio de 4,5 pour les 90 ans et plus).

6.2.3 Une solution provisoire

Ce double constat de manque de fiabilité du nombre de « blessés graves » présents dans la base de données élaborée par la police a amené l'IBSR à rechercher une solution afin d'accroître l'exactitude des statistiques diffusées. Il a ainsi été décidé de ne plus réaliser la distinction entre les blessés graves et les blessés légers, et de ne plus diffuser désormais que le nombre total de blessés. Cette solution est loin d'être idéale, notamment parce que l'information relative à la gravité des blessures est perdue et parce qu'elle ne résout pas le problème du sous-enregistrement des accidents et des victimes. Elle devrait toutefois être provisoire. La Commission européenne souhaite en effet que tous les pays membres disposent aussi dès 2014 de chiffres relatifs aux blessés graves issus des données hospitalières. La définition de « blessé grave » reposera vraisemblablement sur l'échelle de gravité MAIS[17] et sera commune à tous les pays. Cette méthodologie permettra une nette amélioration de l'exactitude du nombre de blessés graves. L'IBSR envisage d'inclure dès 2014 cette nouvelle approche dans ses rapports statistiques sur les accidents de la route.

15 Nuyttens, N. (2013). Sous-enregistrement des victimes de la route. Comparaison des données relatives aux victimes de la route grièvement blessées dans les hôpitaux et les statistiques d'accidents nationales. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.

16 Ce ratio est un minimum, car les données hospitalières souffrent elles-mêmes d'un sous-enregistrement, notamment parce que la cause des blessures n'est pas toujours mentionnée dans le dossier du patient.

17 L'échelle MAIS (Maximum Abbreviated Injury Score) précise la gravité des blessures des patients reçus dans les hôpitaux. Les valeurs vont de 1 à 6. La plus élevée renvoie à la plus grande gravité.

7

TABLEAUX ET FIGURES

TABLEAUX

TABLEAU 1 : Chiffres-clés de l'accidentalité de 2012 en Belgique et dans ses Régions, et évolution par rapport à 2011 (pondéré) 7
TABLEAU 2 : Les statistiques d'accidents en un coup d'œil – 2012 (pondéré) 32
TABLEAU 3 : Part des accidents corporels et des victimes de la route comptabilisées dans différentes circonstances – 2012 (pondéré) 33
TABLEAU 4 : Evolution à long terme des chiffres-clés (non pondéré) 34
TABLEAU 5 : Evolution à court terme des chiffres-clés (pondéré) 36
TABLEAU 6 : Evolution à court terme du risque de décès et du risque d'accident (pondéré) 36
TABLEAU 7 : Décédés 30 jours, décédés 30 jours par million d'habitants, décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres en Europe – 2011 37
TABLEAU 8 : Chiffres-clés selon le mois – 2012 (pondéré) 38
TABLEAU 9 : Chiffres-clés selon la période de la semaine – 2012 (pondéré) 39
TABLEAU 10 : Chiffres-clés selon le jour – 2012 (pondéré) 41
TABLEAU 11 : Chiffres-clés selon les conditions de luminosité – 2012 (pondéré) 42
TABLEAU 12 : Chiffres-clés selon les conditions météorologiques – 2012 (pondéré) 43
TABLEAU 13 : Chiffres-clés selon l'état de la chaussée – 2012 (pondéré) 43
TABLEAU 14 : Chiffres-clés selon la région – 2012 (pondéré) 44
TABLEAU 15 : Evolution des chiffres-clés en Région flamande 45
TABLEAU 16 : Evolution des chiffres-clés en Région wallonne 46
TABLEAU 17 : Evolution des chiffres-clés en Région de Bruxelles-Capitale 47
TABLEAU 18 : Chiffres-clés selon la province – 2012 (pondéré) 48
TABLEAU 19 : Chiffres-clés selon le type de route – 2012 (pondéré) 50
TABLEAU 20 : Accidents, décédés 30 jours et gravité des accidents selon le type de route et la région – 2012 (pondéré) 51
TABLEAU 21 : Risque d'accident et risque de décès sur et hors autoroute 52
TABLEAU 22 : Chiffres-clés selon le type de croisement, hors agglomération – 2012 (pondéré) 52
TABLEAU 23 : Chiffres-clés selon le type de croisement, en agglomération – 2012 (pondéré) 52
TABLEAU 24 : Chiffres-clés selon le régime de vitesse – 2012 (pondéré) 53
TABLEAU 25 : Chiffres-clés selon le type de la première collision – 2012 (pondéré) 54
TABLEAU 26 : Nombre et pourcentage d'accidents corporels (première collision) selon les partenaires conflictuels – 2012 (pondéré) 57
TABLEAU 27 : Nombre de victimes de la route selon la catégorie d'âge et le sexe – 2012 (pondéré) 58
TABLEAU 28 : Chiffres-clés selon le mode de déplacement – 2012 (pondéré) 59
TABLEAU 29 : Evolution des nombres et pourcentages de conducteurs testés et de conducteurs sous influence dans les accidents corporels (pondéré) 74
TABLEAU 30 : Taux d'alcoolémie des conducteurs sous influence dans les accidents corporels – Evolution 2010-2012 (pondéré) 74
TABLEAU 31 : Evolution du nombre d'accidents corporels impliquant au moins un conducteur sous influence, de leur gravité et des victimes de ces accidents (pondéré) 75
TABLEAU 32 : Nombres et pourcentages de conducteurs testés et de conducteurs sous influence dans les accidents corporels, selon le type d'usager – 2012 (pondéré) 76
TABLEAU 33 :Nombres et pourcentages d'automobilistes testés et d'automobilistes sous influence dans les accidents corporels, selon l'âge – 2012 (pondéré) 77
TABLEAU 34 :Nombres et pourcentages d'automobilistes testés et d'automobilistes sous influence dans les accidents corporels, selon différentes variables – 2012 (pondéré) 79

FIGURES

FIGURE 1 : Evolution à court terme des nombres de décédés 30 jours, de blessés et d'accidents corporels (pondéré) ..6
FIGURE 2 : Evolution (observée et estimée) du nombre de décédés 30 jours par rapport aux objectifs des Etats Généraux de la Sécurité Routière 34
FIGURE 3 : Evolution, en base 100, du nombre de victimes de la route, des véhicules à moteur* et des véhicules-kilomètres parcourus`* 35
FIGURE 4 : Evolution à court terme des nombres de décédés 30 jours, de blessés et d'accidents corporels (pondéré) 36
FIGURE 5 : Répartition des accidents corporels selon le mois – 2007-2011 vs 2012 (pondéré) 38
FIGURE 6 : Répartition des accidents corporels selon le mois pour différents modes de déplacement – 2012 (pondéré) .. 39
FIGURE 7 : Répartition des accidents, des victimes et des véhicules-kilomètres selon la période de la semaine – 2012 (pondéré) 40
FIGURE 8 : Répartition par groupe d'âge des conducteurs de voiture : comparaison dans les accidents mortels (2011-2012) et sur la route* (2012), selon la période de la semaine 40
FIGURE 9 : Répartition par sexe des conducteurs de voiture : comparaison dans les accidents mortels (2011-2012) et sur la route* (2012), selon la période de la semaine 41
FIGURE 10 : Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours selon le jour et l'heure – 2003-2012 (non pondéré) 42
FIGURE 11 : Evolution de la gravité des accidents corporels selon la région (pondéré) 44
FIGURE 12 : Evolution du risque de décès selon la région (pondéré) 44
FIGURE 13 : Evolution des décédés 30 jours par rapport aux objectifs des Etats Généraux de la Sécurité Routière fédéraux et aux objectifs régionaux, Région flamande 45
FIGURE 14 : Evolution des décédés 30 jours par rapport aux objectifs des Etats Généraux de la Sécurité Routière fédéraux et à l'objectif régional, Région wallonne 46
FIGURE 15 : Evolution des décédés 30 jours par rapport aux objectifs des Etats Généraux de la Sécurité Routière fédéraux et à l'objectif régional, Région de Bruxelles-Capitale 47
FIGURE 16 : Evolution des décédés 30 jours dans les différentes provinces 48
FIGURE 17 : Taux de mortalité dans les différentes provinces – 2012 49
FIGURE 18 : Risque d'accident corporel dans les différentes provinces – 2012 (pondéré) 49
FIGURE 19 : Gravité des accidents corporels dans les différentes provinces – 2012 (pondéré) 50
FIGURE 20 : Evolution de la gravité des accidents, selon le type de route et selon la région – 2005-2012 (pondéré) 51
FIGURE 21 : Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision – 2012 (pondéré) 54
FIGURE 22 : Part d'accidents corporels avec un ou plus d'un usager selon la période de la semaine – 2012 (pondéré) ..55
FIGURE 23 : Pourcentages d'accidents de voiture n'impliquant qu'un seul usager parmi les accidents mortels de voiture, selon l'âge et le sexe du conducteur et la période de la semaine – 2002-2013 55
FIGURE 24 : Type de la première collision, selon le type de route – 2012 (pondéré) 56
FIGURE 25 : Type de la première collision selon le type d'usager – 2012 (pondéré) 56
FIGURE 26 : Nombre de victimes de la route (décédés 30 jours et blessés) par 100 000 habitants selon la catégorie d'âge et le sexe – comparaison 2005/2012 (pondéré) 59
FIGURE 27 : Gravité des accidents selon le type d'usager impliqué – 2012 (pondéré) 60
FIGURE 28 : Répartition des victimes (décédés 30 jours et blessés) selon le mode de déplacement : comparaison des types de route – 2012 (pondéré) 60
FIGURE 29 : Evolution (en base 100) du nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) selon le mode de déplacement (pondéré) 61
FIGURE 31 : Répartition des victimes (décédés 30 jours et blessés) selon le mode de déplacement : comparaison des régions – 2012 (pondéré) 70
FIGURE 33 : Evolution des pourcentages de conducteurs testés et de conducteurs sous influence dans les accidents corporels (pondéré) 75
FIGURE 34 : Pourcentages de conducteurs testés et de conducteurs sous influence dans les accidents corporels, selon le type d'usager – 2012 (pondéré) 76
FIGURE 35 : Répartition des conducteurs sous influence d'alcool (dans les accidents corporels) entre les différentes catégories d'alcoolémie, selon le type d'usager – 2012 (pondéré) 77
FIGURE 36 : Pourcentages d'automobilistes testés et d'automobilistes sous influence dans les accidents corporels, selon l'âge et la période de la semaine – 2012 (pondéré) 78
FIGURE 37 : Pourcentages d'automobilistes sous influence dans les accidents corporels (2012 pondéré), comparés aux pourcentages d'automobilistes sous influence lors de contrôles asélectifs effectués en dehors d'un contexte d'accidents*, selon l'âge – 2012 78
FIGURE 38 : Pourcentages d'automobilistes testés et d'automobilistes sous influence dans les accidents corporels, selon la région et la province – 2012 (pondéré) 79
FIGURE 39 : Evolution du pourcentage d'automobilistes sous influence dans les accidents corporels, selon la province – 2005-2012 (pondéré) 80
FIGURE 40 : Evolution des nombres de blessés graves et de blessés légers enregistrés par la police fédérale, et nombre « hypothétique » de blessés en 2012 87

IBSR Institut Belge pour la Sécurité Routière