



RAPPORT – SAR2016-1

Evolution globale de l'accidentalité

Bilan wallon 2014

2016 – Namur – Yvan Casteels, Mathieu Roynard



AGENCE WALLONNE
POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Evolution globale de l'accidentalité
Bilan wallon 2014

Auteurs : Yvan Casteels et Mathieu Roynard
Editeur responsable : Patric Derweduwen
Editeur : Agence Wallonne pour la Sécurité Routière ASBL
Date de publication : Juin 2016

Veillez faire référence à ce rapport de la manière suivante : Casteels, Y., Roynard, M. (2016) Evolution globale de l'accidentalité – Bilan wallon 2014. Namur, Belgique, Agence Wallonne pour la Sécurité Routière

TABLE DES MATIERES

I. Préface	- 3 -
II. Introduction.....	- 4 -
III. Chiffres-clés de 2014	- 4 -
IV. Evolution à moyen et long termes.....	- 7 -
1. Evolution en Wallonie	- 7 -
2. Evolution dans les provinces wallonnes.....	- 9 -
V. Objectifs wallons.....	- 13 -
1. Objectif régional pour 2020	- 13 -
2. Objectif 2020 transposé aux provinces wallonnes.....	- 14 -
VI. La Wallonie face à ses voisins	- 15 -
1. Comparaison régionale	- 15 -
2. Comparaison avec les pays limitrophes	- 18 -
3. Comparaison européenne.....	- 20 -
VII. Glossaire.....	- 25 -
VIII. Précisions techniques	- 27 -
1. Données d'exposition au risque	- 27 -
A. Estimation pour 2014.....	- 27 -
B. Pas de prise en compte des modes de transport non motorisés.....	- 27 -
C. Spécificités des comparaisons internationales	- 27 -
2. Pondération des données	- 28 -

I. PRÉFACE

Ce document est la première publication du département Statistiques, analyses et recherches de l'Agence Wallonne pour la Sécurité Routière. Ce département a pour mission :

1. de récolter et centraliser les informations et données nécessaires à la compréhension des problématiques de sécurité routière en Région Wallonne,
2. d'analyser et interpréter ces informations et données,
3. de diffuser auprès de tous les acteurs intéressés (décideurs, acteurs de terrain, presse, chercheurs, particuliers, etc.) les analyses réalisées.

Le thème de cette première publication n'est pas anodin puisqu'il s'agit d'un des sujets primordiaux en sécurité routière : le suivi de l'accidentalité. L'AWSR prendra dorénavant en charge, pour la Région Wallonne, l'analyse des données statistiques sur les accidents de la route avec dommage corporel. Les données statistiques permettant de telles analyses sont récoltées par la police lorsqu'un accident avec au moins un blessé se produit, elles sont ensuite enrichies¹ par le SPF Economie.

Ce document décrivant l'évolution globale des accidents en Wallonie est le premier rapport du genre. Il sera suivi par d'autres analysant les accidents de la route en Wallonie sous des angles différents. Ainsi, un second rapport se concentrera sur l'évolution des accidents au fil des mois, des semaines, des jours et des heures, un troisième analysera les caractéristiques des lieux des accidents, un quatrième sera dédié aux types d'utilisateurs impliqués et un dernier s'intéressera aux facteurs des accidents. Les différents rapports seront mis à jour annuellement dès que la base de données sera publiée par le SPF Economie Direction Générale Statistique.

¹ Le SPF Economie DG statistique réalise quelques corrections et met à jour le statut des victimes en incorporant les décédés 30 jours grâce aux informations reçues des Parquets.

II. INTRODUCTION

Ce document a pour but de présenter les grandes évolutions de l'accidentologie en Région wallonne. Pour ce faire, la base de données officielle des accidents corporels de la route a été utilisée. Les données contenues dans cette base sont collectées par les services de police pour tous les accidents corporels pour lesquels ils sont appelés. Malheureusement, comme la police n'est pas contactée systématiquement pour tous les accidents corporels, les données que nous présentons souffrent d'un sous-enregistrement. Certains types d'accidents sont plus susceptibles que d'autres de ne pas être enregistrés comme par exemple les accidents impliquant des cyclistes sans opposant ou ceux impliquant des enfants ou des seniors. Les interprétations fournies dans ce rapport tiennent compte de cette problématique. Les données concernant les décédés 30 jours sont également les seules qui permettent une comparaison avec les autres pays européens.

Le rapport se compose d'une première partie reprenant les chiffres-clés pour la Wallonie pour 2014, d'une deuxième partie sur les évolutions des tués et accidents à moyen et long termes dans la Région et les provinces, d'une troisième partie qui fait le point sur les objectifs régionaux et enfin d'une dernière partie qui compare la Wallonie avec ses voisins nationaux et internationaux. Les définitions des termes utilisés dans ce rapport ainsi que certaines explications techniques se trouvent à la fin de ce document dans les parties « Glossaire » et « Précisions techniques ».

III. CHIFFRES-CLÉS DE 2014

En 2014, 305 personnes sont décédées des suites d'un accident de la route en Wallonie (Tableau 1). Même si ce nombre de victimes reste très important, cela représente une diminution par rapport à l'année précédente où l'on comptait 316 tués sur les routes (-3,5% par rapport à 2013). Cette tendance encourageante entraîne avec elle une diminution du taux de mortalité (nombre de tués pour 1 000 000 habitants) avec -3,8% et de la gravité des accidents (nombre de tués pour 1 000 accidents corporels enregistrés) avec -5,1%. La gravité des accidents est d'autant plus à la baisse que le nombre d'accidents corporels est en augmentation de 1,7% (11 732). Parallèlement, le nombre de blessés augmente également pour atteindre plus de 15 500 personnes (+0,4% par rapport à 2013).

Tableau 1 : Bilan des indicateurs de sécurité routière en 2014 et leurs évolutions par rapport à 2013 (données pondérées)

Wallonie	2014	2013	Evolution par rapport à 2013	
	#	#	#	%
Décédés 30 jours	305	316	-11	-3,5%
Blessés	15 514	15 449	+65	+0,4%
Total victimes	15 819	15 765	+54	+0,3%
Accidents corporels	11 732	11 534	+198	+1,7%
Taux de mortalité	85,3	88,7	-3,4	-3,8%
Gravité des accidents corporels	26,0	27,4	-1,4	-5,1%

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique – Statistics Belgium

En 2013 en Wallonie, les accidents de la circulation représentaient, avec plus d'un décès sur trois, la première cause de mortalité (hors maladies) chez les femmes de 15-19 ans et chez les hommes de 15 à 24 ans. Nous noterons que les accidents étaient responsables de plus de 20% des décès chez les hommes pour les 10-30 ans (Figure 1).

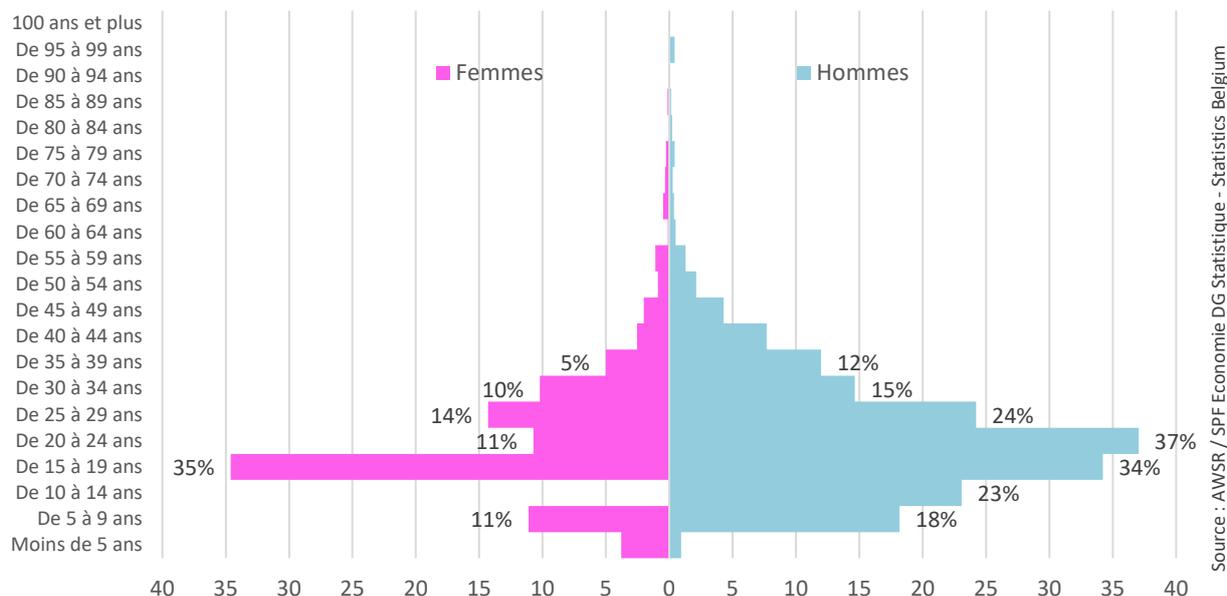


Figure 1 : Proportion des accidents de la route parmi l'ensemble des causes de décès en fonction de l'âge et du genre des victimes, Wallonie - 2013

Le tableau 2 constitue une synthèse des indicateurs-clés concernant différentes variables et modalités en 2014.

Tableau 2 : Indicateurs-clés pour 2014

	Année 2014	Décédés 30 jours	Part dans la mortalité	Accidents corporels
	Wallonie	305	100%	11 732
Province	Brabant Wallon	27	8,9%	1 168
	Hainaut	103	33,8%	4 197
	Liège	75	24,6%	3 731
	Luxembourg	35	11,5%	946
	Namur	65	21,3%	1 690
Catégorie d'usagers	Piétons	42	13,8%	1 425
	Cyclistes	7	2,3%	784
	Cyclomotoristes	6	2,0%	907
	Motocyclistes	44	14,4%	1 051
	Occupants de voitures	182	59,7%	9 853
	Occupants de camionnettes	13	4,3%	811
	Occupants de camions	5	1,6%	562
	Occupants d'autocar/bus	1	0,3%	185
	Autres usagers	5	1,6%	N/D
Type d'occupants	Conducteurs et piétons	210	68,8%	N/A
	Passagers	49	16,1%	N/A
	Inconnus	46	15,1%	N/A

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique – Statistics Belgium

	Année 2014	Décédés 30 jours	Part dans la mortalité	Accidents corporels
Classe d'âges	0-2 ans	0	0,0%	261
	3-5 ans	0	0,0%	297
	6-11 ans	1	0,3%	535
	12-14 ans	2	0,7%	420
	15-17 ans	7	2,3%	738
	18-24 ans	43	14,1%	3 551
	25-29 ans	29	9,5%	2 637
	30-49 ans	93	30,5%	6 660
	50-69 ans	87	28,5%	4 304
	70 ans et plus	40	13,1%	1 356
	Age inconnu	3	1,0%	1 066
Genre	Hommes	237	77,7%	10 069
	Femmes	67	22,0%	6 689
	Inconnus	1	0,3%	1 112
Localisation	Autoroutes	38	12,5%	985
	Routes hors agglomération	100	32,8%	2 332
	Routes en agglomération	78	25,6%	4 074
	Inconnu	89	29,2%	4 341
Intersection	En section = hors carrefour	265	87,2%	8 913
	En intersection = en carrefour	37	12,2%	2 721
	En rond-point	2	0,7%	97
Régime de vitesse	Moins de 30 km/h	3	1,0%	222
	De 31 à 50 km/h	79	25,9%	4 760
	De 51 à 70 km/h	42	13,8%	986
	De 71 à 90 km/h	78	25,6%	1 773
	Plus de 90 km/h	38	12,5%	774
	Inconnu	65	21,3%	3 217
Type de la première collision	Un seul usager	112	36,7%	2 916
	Entre usagers	120	39,3%	5 450
	Type de collision inconnu	73	23,9%	3 366
Période de la semaine	5 journées de semaine (de 6h à 21h59)	157	51,5%	7 212
	4 nuits de semaine (de 22h à 5h59)	30	9,8%	764
	2 journées de week-end (de 6h à 21h59)	63	20,7%	2 548
	3 nuits de week-end (de 22h à 5h59)	55	18,0%	1 208
Luminosité	Jour (conditions diurnes)	188	61,6%	8 864
	Aube/crépuscule	7	2,3%	281
	Nuit (conditions nocturnes)	110	36,1%	2 587
Conditions atmosphériques	Normales	178	58,4%	5 923
	Particulières (pluie, brouillard, neige, vent...)	26	8,5%	954
	Inconnues	101	33,1%	4 855

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique – Statistics Belgium

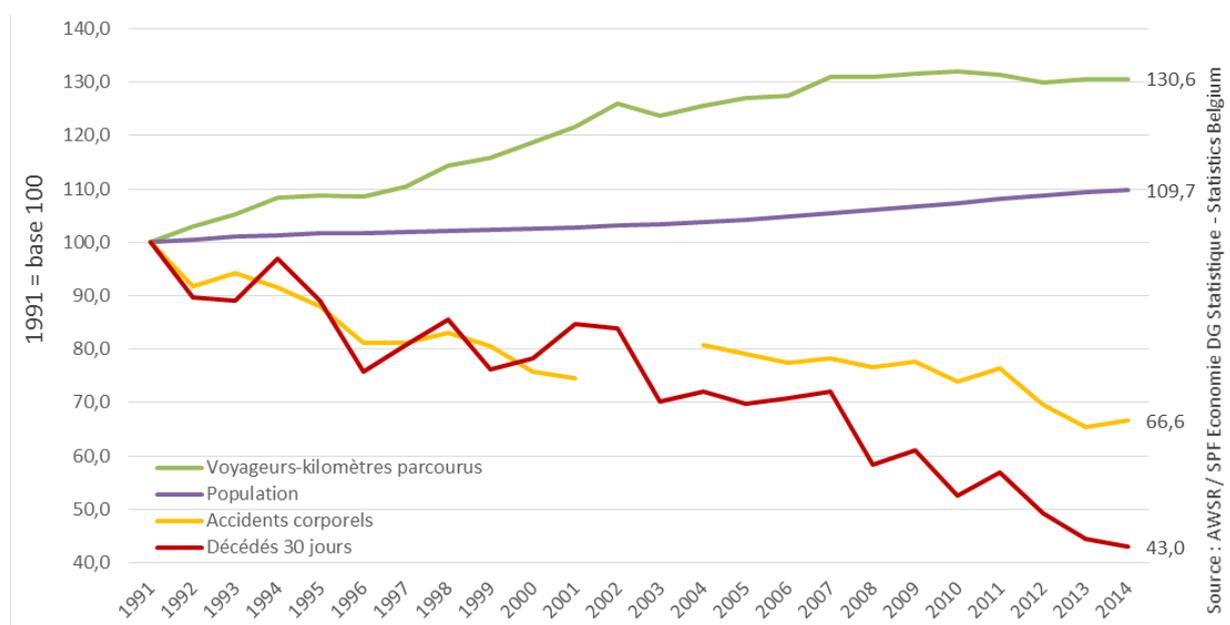
IV. EVOLUTION À MOYEN ET LONG TERMES

1. EVOLUTION EN WALLONIE

Le Tableau 3 présente les indicateurs de sécurité routière concernant la Wallonie sur la période 1991-2014 et leurs évolutions à court, moyen et long termes. Ainsi, nous constatons que le nombre de décédés 30 jours a diminué de 57% depuis 1991 et de 38% sur les 10 dernières années (entre 2005 et 2014). Et la diminution connaît une accélération assez forte depuis 2011 avec -25% sur 3 ans.

Le taux de mortalité en 2014 est de 85,3 soit 85,3 personnes décédées dans un accident de la route pour un million d'habitants (Tableau 3). Ce taux de mortalité est en forte baisse depuis 2007 et connaît une diminution de 26% depuis 2011 et de 4% par rapport à 2013 (Figure 10).

Alors que le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus a augmenté de 31% entre 1991 et 2014, le nombre de personnes tuées dans les accidents de la route a diminué de 57%. Au final, le risque de décès par milliard de voyageurs-kilomètres a été divisé par trois en 20 ans en Wallonie (Figure 2).



Note : le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus en 2013 est une donnée provisoire. Le chiffre de 2014 n'étant pas encore disponible, le chiffre de 2013 a été utilisé en lieu et place de celui de 2014.

Suite à la réforme des polices, le nombre d'accidents corporels a chuté de manière anormale en 2002 et 2003. Raison pour laquelle nous avons enlevé ces données. De 2004 à 2013, les données sont pondérées ce qui explique l'augmentation visible entre 2001 et 2004.

Figure 2 : Evolution des facteurs d'exposition et des indicateurs de sécurité routière en Wallonie (1991 - 2014)

Tableau 3 : Evolution des indicateurs de sécurité routière en Wallonie (1991 – 2014)

Année	Décédés 30 jours	Blessés	Total victimes	Accidents corporels	Taux de mortalité	Risque de décès	Risque d'accidents	Gravité des Accidents corporels	Parc des véhicules
1991	710	25 469	26 179	17 613	217,9	15,8	641,2	40,3	N/D
1992	637	23 302	23 939	16 154	194,4	13,8	574,9	39,4	N/D
1993	633	23 878	24 511	16 607	192,2	13,4	570,9	38,1	N/D
1994	688	23 067	23 755	16 132	208,2	14,2	536,2	42,6	N/D
1995	633	22 256	22 889	15 495	191,1	13,0	511,0	40,9	N/D
1996	538	20 234	20 772	14 286	162,3	11,1	464,1	37,7	N/D
1997	573	20 263	20 836	14 278	172,5	11,6	460,9	40,1	1 662 061
1998	607	20 645	21 252	14 629	182,5	11,8	455,5	41,5	1 695 384
1999	541	20 164	20 705	14 185	162,3	10,4	428,8	38,1	N/D
2000	555	18 964	19 519	13 335	166,2	10,4	394,8	41,6	1 765 328
2001	601	18 553	19 154	13 139	179,6	11,0	378,5	45,7	1 785 787
2002	595	N/D	N/D	N/D	177,2	10,5	385,9	N/D	1 815 172
2003	498	N/D	N/D	N/D	147,9	9,0	385,9	N/D	1 847 668
2004	511	19 026	19 537	14 226	151,2	9,1	390,6	35,9	1 883 700
2005	495	19 062	19 557	13 918	145,8	8,7	380,3	35,6	1 916 684
2006	503	18 378	18 881	13 638	147,3	8,8	366,7	36,9	1 952 980
2007	512	18 669	19 181	13 802	149,0	8,7	360,2	37,1	1 990 311
2008	414	18 347	18 761	13 489	119,8	7,1	357,5	30,7	2 020 423
2009	434	18 523	18 957	13 691	124,9	7,4	359,7	31,7	2 062 592
2010	373	17 640	18 013	13 016	106,6	6,3	341,1	28,7	2 119 520
2011	404	17 980	18 384	13 448	114,6	6,9	351,1	30,0	2 154 163
2012	349	16 617	16 966	12 265	98,4	6,0	324,6	28,5	2 171 301
2013	316	15 449	15 765	11 534	88,7	5,4*	304,6*	27,4	2 192 093
2014	305	15 514	15 819	11 732	85,3	5,2**	309,8**	26,0	2 222 207
Evolution / 2013	-3,5%	+0,4%	+0,3%	+1,7%	-3,8%	-3,5%	1,7%	-5,1%	+1,4%
Evolution / 2011	-24,5%	-13,7%	-14,0%	-12,8%	-25,6%	-24,0%	-11,8%	-13,5%	+3,2%
Evolution / 2005	-38,4%	-18,6%	-19,1%	-15,7%	-41,5%	-40,1%	-18,5%	-26,9%	+15,9%
Evolution / 1991	-57,0%	-39,1%	-39,6%	-33,4%	-60,9%	-67,1%	-51,7%	-35,5%	N/A

* : le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus et de véhicules-kilomètres parcourus en 2013 sont des données provisoires

** : le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus et de véhicules-kilomètres parcourus en 2014 n'étant pas encore connus, les chiffres de 2013 ont été utilisés en lieu et place de ceux de 2014.

Suite à la réforme des polices, le nombre d'accidents corporels a chuté de manière anormale en 2002 et 2003. Raison pour laquelle nous avons enlevé ces données. De 2004 à 2013, les données sont pondérées ce qui explique l'augmentation visible entre 2001 et 2004.

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique – Statistics Belgium et SPF Mobilité et Transports

2. EVOLUTION DANS LES PROVINCES WALLONNES

La Figure 3 illustre le bilan accidentologique des provinces wallonnes pour 2014 en ce qui concerne le nombre de décédés 30 jours et de blessés.

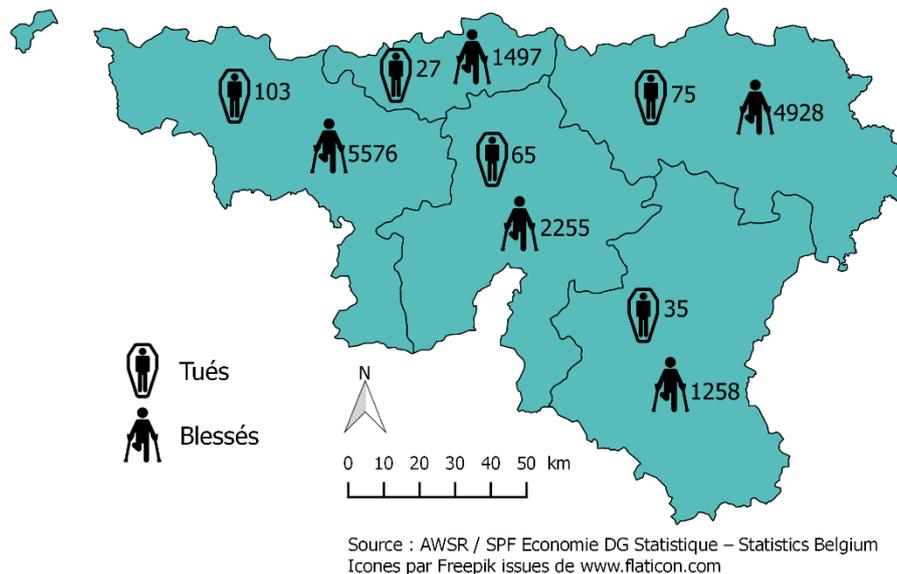


Figure 3 : Bilan provincial des victimes d'accident de la route (tués 30 jours et blessés) en 2014

Les provinces wallonnes voient leurs indicateurs (décédés 30 jours, blessés et accidents corporels) évoluer à la baisse avec des tendances comparables sur le long (depuis 1991) et moyen (depuis 2005) termes. Ainsi depuis 1991, la baisse du nombre de tués est supérieure à 50% dans chacune des provinces, celle du nombre de blessés est de l'ordre de 40% et celle du nombre d'accident corporels de l'ordre de 35% (Tableau 4, Tableau 5 et Tableau 6).

En revanche, par rapport à 2013, les provinces se distinguent plus nettement. En termes de réduction du nombre de tués 30 jours, la province de Luxembourg enregistre la diminution la plus importante avec -13% suivie par la province de Liège avec -11%. Les provinces de Hainaut et de Namur ont une baisse plus faible avec respectivement -5% et -3%. La province du Brabant wallon a subi une augmentation de près de 60% en un an avec 27 tués². Mais, d'une part, il s'agit de petits chiffres qui peuvent évoluer très facilement d'une année à l'autre et d'autre part, 2013 fut une année record à la baisse avec seulement 17 tués (Tableau 4).

Une analyse du taux de mortalité et de la gravité des accidents (Figure 4 et Figure 5) montre deux groupes de profils avec des taux de mortalité et de gravité élevés pour les provinces de Luxembourg et de Namur d'un côté et de l'autre, des taux plus bas pour les provinces du Brabant wallon, de Hainaut et de Liège. Ces 2 profils peuvent s'expliquer par la densité de population, le taux d'urbanisation et le type de réseau routier de chacune des provinces. Ainsi, nous distinguons les provinces plus urbaines (Brabant wallon, Hainaut et Liège) avec des taux de mortalité et des niveaux de gravité plus faibles et les provinces plus rurales (Namur et Luxembourg) avec ces mêmes indicateurs plus élevés.

La province du Brabant wallon a enregistré 27 décédés 30 jours, 1 524 victimes et 1 168 accidents corporels en 2014 (Tableau 4). Le taux de mortalité est le plus faible de Wallonie avec 69 tués par million d'habitants et la gravité est de 23 tués pour 1 000 accidents. L'année 2013 constitue la meilleure année en termes de résultats pour cette province. Depuis 2011, nous observons une baisse de 13% des tués et de 9% des accidents (Tableau 4).

² Ces faibles effectifs rendent les comparaisons de proportion plus difficiles.

La province de Hainaut a enregistré 103 tués 30 jours, 5 679 victimes et 4 197 accidents corporels en 2014 (Tableau 4). Le Hainaut est la province ayant, en chiffres absolus, l'accidentalité la plus élevée de Wallonie. Cela s'explique par sa forte population. Le taux de mortalité est de 77 tués par million d'habitants (40% inférieur au taux le plus élevé observé pour la province de Namur et 11% supérieur aux provinces du Brabant wallon et de Liège, Figure 4). La gravité est de 25 tués pour 1 000 accidents (66% inférieure à celles des provinces de Luxembourg ou de Namur, Figure 5). 2014 constitue la meilleure année en termes de nombre de tués depuis 1991. Cependant, nous observons une augmentation de 15% des blessés et de 4% des accidents par rapport à 2013 (Tableau 4).

Tableau 4 : Evolution des tués, blessés et accidents corporels pour les provinces du Brabant wallon et de Hainaut sur la période 1991 – 2014

Année	Brabant Wallon				Hainaut			
	Décédés*	Blessés	Total victimes	Accidents	Décédés*	Blessés	Total victimes	Accidents
1991	59	2 556	2 615	1 793	238	9 462	9 700	6 529
1992	63	2 363	2 426	1 613	235	8 691	8 926	6 073
1993	51	2 260	2 311	1 611	215	8 648	8 863	6 010
1994	62	2 223	2 285	1 590	218	8 183	8 401	5 743
1995	63	2 057	2 120	1 444	221	7 972	8 193	5 540
1996	43	1 847	1 890	1 322	169	7 320	7 489	5 098
1997	49	1 998	2 047	1 389	168	6 943	7 111	4 866
1998	53	2 157	2 210	1 547	200	7 154	7 354	5 007
1999	49	2 086	2 135	1 546	164	6 898	7 062	4 813
2000	48	1 930	1 978	1 398	192	6 531	6 723	4 596
2001	50	1 736	1 786	1 265	222	6 381	6 603	4 481
2002	62	N/D	N/D	N/D	226	N/D	N/D	N/D
2003	54	N/D	N/D	N/D	186	N/D	N/D	N/D
2004	42	1 380	1 422	1 322	197	5 801	5 998	4 805
2005	30	1 489	1 519	1 376	195	5 514	5 709	4 726
2006	47	1 491	1 538	1 355	182	5 572	5 754	4 679
2007	37	1 564	1 601	1 401	208	5 811	6 019	4 749
2008	34	1 632	1 666	1 384	143	5 407	5 550	4 543
2009	32	1 548	1 580	1 333	163	5 949	6 112	4 744
2010	32	1 586	1 618	1 329	144	5 650	5 794	4 471
2011	31	1 464	1 495	1 283	160	5 903	6 063	4 772
2012	35	1 357	1 392	1 244	111	5 382	5 493	4 339
2013	17	1 354	1 371	1 175	108	4 820	4 928	4 023
2014	27	1 497	1 524	1 168	103	5 576	5 679	4 197
Evolution / 2013	+58,8%	+10,6%	+11,2%	-0,6%	-4,6%	+15,7%	+15,2%	+4,3%
Evolution / 2011	-12,9%	+2,3%	+1,9%	-9,0%	-35,6%	-5,5%	-6,3%	-12,1%
Evolution / 2005	-10,0%	+0,5%	+0,3%	-15,1%	-47,2%	+1,1%	-0,5%	-11,2%
Evolution / 1991	-54,2%	-41,4%	-41,7%	-34,9%	-56,7%	-41,1%	-41,5%	-35,7%

* Décédés 30 jours

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique – Statistics Belgium

Note : Suite à la réforme des polices, le nombre d'accidents corporels a chuté de manière anormale en 2002 et 2003. Raison pour laquelle nous avons enlevé ces données. De 2004 à 2013, les données sont pondérées ce qui explique l'augmentation visible entre 2001 et 2004.

La province de Liège a enregistré 75 décédés 30 jours, 5 003 victimes et 3 731 accidents corporels en 2014 (Tableau 5). Il s'agit, en chiffres absolus, de la seconde province ayant l'accidentalité la plus élevée de Wallonie. Tout comme pour le Hainaut, cela s'explique par sa forte population. Le taux de mortalité est le plus faible de Wallonie avec 69 tués par million d'habitants (Figure 4). La gravité est également la plus faible de Wallonie avec 20 tués pour 1 000 accidents (Figure 5).

La province de Luxembourg a enregistré 35 tués 30 jours, 1 293 victimes et 946 accidents corporels en 2014 (Tableau 5). Il s'agit, en chiffres absolus, de la province enregistrant le moins de victimes et d'accidents de Wallonie. Cependant, le taux de mortalité est parmi les plus élevés de Wallonie avec 126 tués par million d'habitants. La gravité est également parmi les plus élevées de Wallonie avec 37 tués pour 1 000 accidents (Figure 5). Une faible densité de population et une forte proportion du réseau routier situé hors agglomération expliquent ces résultats.

Tableau 5 : Evolution des tués, blessés et accidents corporels pour les provinces de Liège et de Luxembourg sur la période 1991 – 2014

Année	Liège				Luxembourg			
	Décédés*	Blessés	Total victimes	Accidents	Décédés*	Blessés	Total victimes	Accidents
1991	194	7 408	7 602	5 176	81	2 345	2 426	1 606
1992	152	6 449	6 601	4 592	74	2 336	2 410	1 570
1993	172	7 247	7 419	5 041	80	2 328	2 408	1 625
1994	191	7 086	7 277	5 067	88	2 324	2 412	1 556
1995	148	6 772	6 920	4 830	100	2 163	2 263	1 490
1996	152	6 147	6 299	4 445	77	2 114	2 191	1 463
1997	168	6 245	6 413	4 494	78	2 021	2 099	1 389
1998	155	6 254	6 409	4 453	70	1 885	1 955	1 359
1999	150	6 001	6 151	4 227	81	1 879	1 960	1 321
2000	145	5 553	5 698	3 893	68	1 870	1 938	1 302
2001	164	5 608	5 772	3 990	65	1 920	1 985	1 362
2002	134	N/D	N/D	N/D	67	N/D	N/D	N/D
2003	136	N/D	N/D	N/D	40	N/D	N/D	N/D
2004	136	5 248	5 384	4 514	48	1 579	1 627	1 384
2005	95	4 958	5 053	4 348	74	1 593	1 667	1 369
2006	115	5 164	5 279	4 291	75	1 553	1 628	1 315
2007	120	5 303	5 423	4 390	51	1 504	1 555	1 283
2008	112	5 113	5 225	4 292	54	1 633	1 687	1 286
2009	113	5 271	5 384	4 339	69	1 673	1 742	1 288
2010	87	5 072	5 159	4 108	41	1 508	1 549	1 200
2011	102	5 078	5 180	4 286	47	1 485	1 532	1 189
2012	76	4 559	4 635	3 875	47	1 290	1 337	1 065
2013	84	4 370	4 454	3 656	40	1 250	1 290	1 001
2014	75	4 928	5 003	3 731	35	1 258	1 293	946
Evolution / 2013	-10,7%	+12,8%	+12,3%	+2,1%	-12,5%	+0,6%	+0,2%	-5,5%
Evolution / 2011	-26,5%	-3,0%	-3,4%	-12,9%	-25,5%	-15,3%	-15,6%	-20,5%
Evolution / 2005	-21,1%	-0,6%	-1,0%	-14,2%	-52,7%	-21,0%	-22,4%	-30,9%
Evolution / 1991	-61,3%	-33,5%	-34,2%	-27,9%	-56,8%	-46,4%	-46,7%	-41,1%

* Décédés 30 jours

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique – Statistics Belgium

Suite à la réforme des polices, le nombre d'accidents corporels a chuté de manière anormale en 2002 et 2003. Raison pour laquelle nous avons enlevé ces données. De 2004 à 2013, les données sont pondérées ce qui explique l'augmentation visible entre 2001 et 2004.

La province de Namur a enregistré 65 décédés 30 jours, 2 320 victimes et 1 690 accidents corporels en 2014 (Tableau 6). Le taux de mortalité et la gravité des accidents sont les plus élevés de Wallonie avec respectivement 134 tués par million d'habitants (Figure 4) et 38 tués pour 1 000 accidents (Figure 5). Ces résultats s'expliquent en partie par une faible densité de population sur ce territoire combinée avec une forte proportion du réseau routier situé hors agglomération. Les évolutions des indicateurs à moyens et longs termes sont encourageantes. Cependant, nous observons une augmentation de 12% des blessés et une stagnation des accidents par rapport à 2013 (Tableau 6).

Tableau 6 : Evolution des tués, blessés et accidents corporels pour la province de Namur sur la période 1991 – 2014

Namur				
Année	Décédés*	Blessés	Total victimes	Accidents
1991	138	3 698	3 836	2 509
1992	113	3 463	3 576	2 306
1993	115	3 395	3 510	2 320
1994	129	3 251	3 380	2 176
1995	101	3 292	3 393	2 191
1996	97	2 806	2 903	1 958
1997	110	3 056	3 166	2 140
1998	129	3 195	3 324	2 263
1999	97	3 300	3 397	2 278
2000	102	3 080	3 182	2 146
2001	100	2 908	3 008	2 041
2002	106	N/D	N/D	N/D
2003	79	N/D	N/D	N/D
2004	88	2 840	2 928	2 202
2005	101	2 609	2 710	2 100
2006	84	2 485	2 569	1 997
2007	96	2 535	2 631	1 980
2008	71	2 431	2 502	1 984
2009	57	2 591	2 648	1 988
2010	69	2 365	2 434	1 908
2011	64	2 453	2 517	1 917
2012	80	2 119	2 199	1 742
2013	67	2 014	2 081	1 679
2014	65	2 255	2 320	1 690
Evolution / 2013	-3,0%	+12,0%	+11,5%	+0,6%
Evolution / 2011	+1,6%	-8,1%	-7,8%	-11,9%
Evolution / 2005	-35,6%	-13,6%	-14,4%	-19,5%
Evolution / 1991	-52,9%	-39,0%	-39,5%	-32,6%

* Décédés 30 jours

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique – Statistics Belgium

Note : Suite à la réforme des polices, le nombre d'accidents corporels a chuté de manière anormale en 2002 et 2003. Raison pour laquelle nous avons enlevé ces données. De 2004 à 2013, les données sont pondérées ce qui explique l'augmentation visible entre 2001 et 2004.

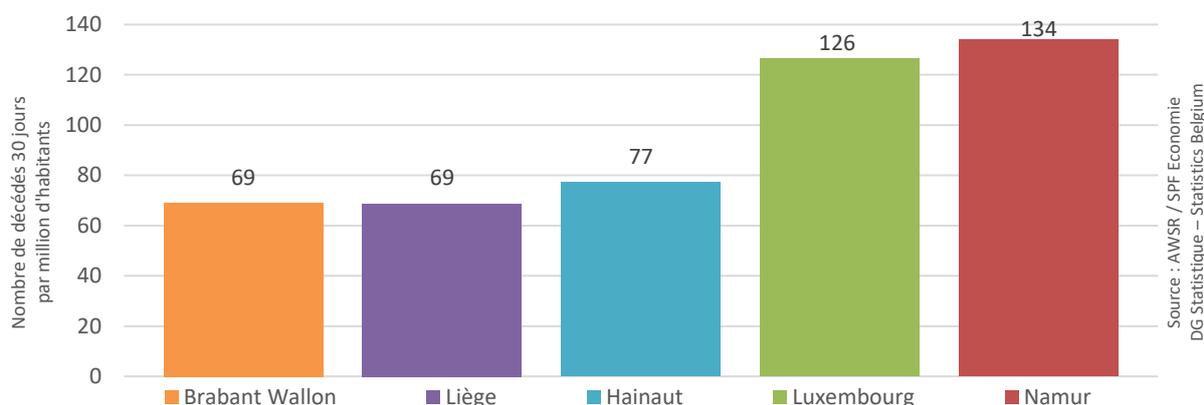


Figure 4 : Taux de mortalité dans les provinces wallonnes (2014)

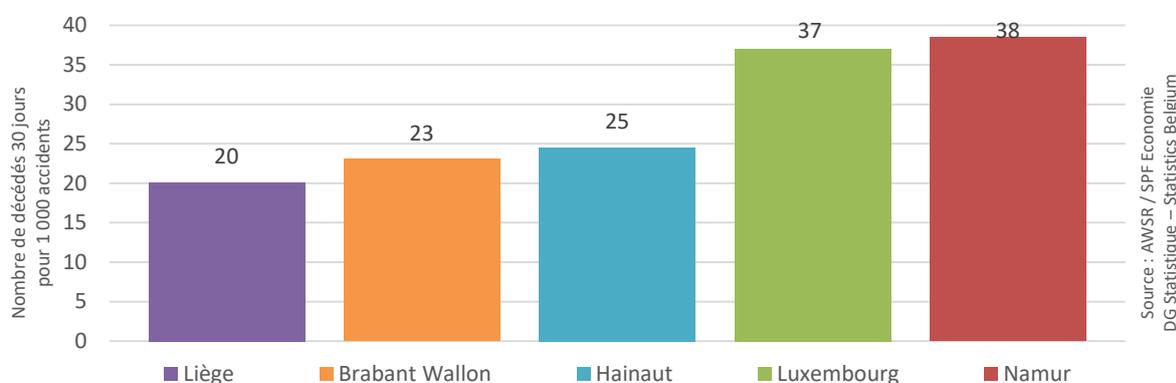


Figure 5 : Gravité des accidents dans les provinces wallonnes (2014)

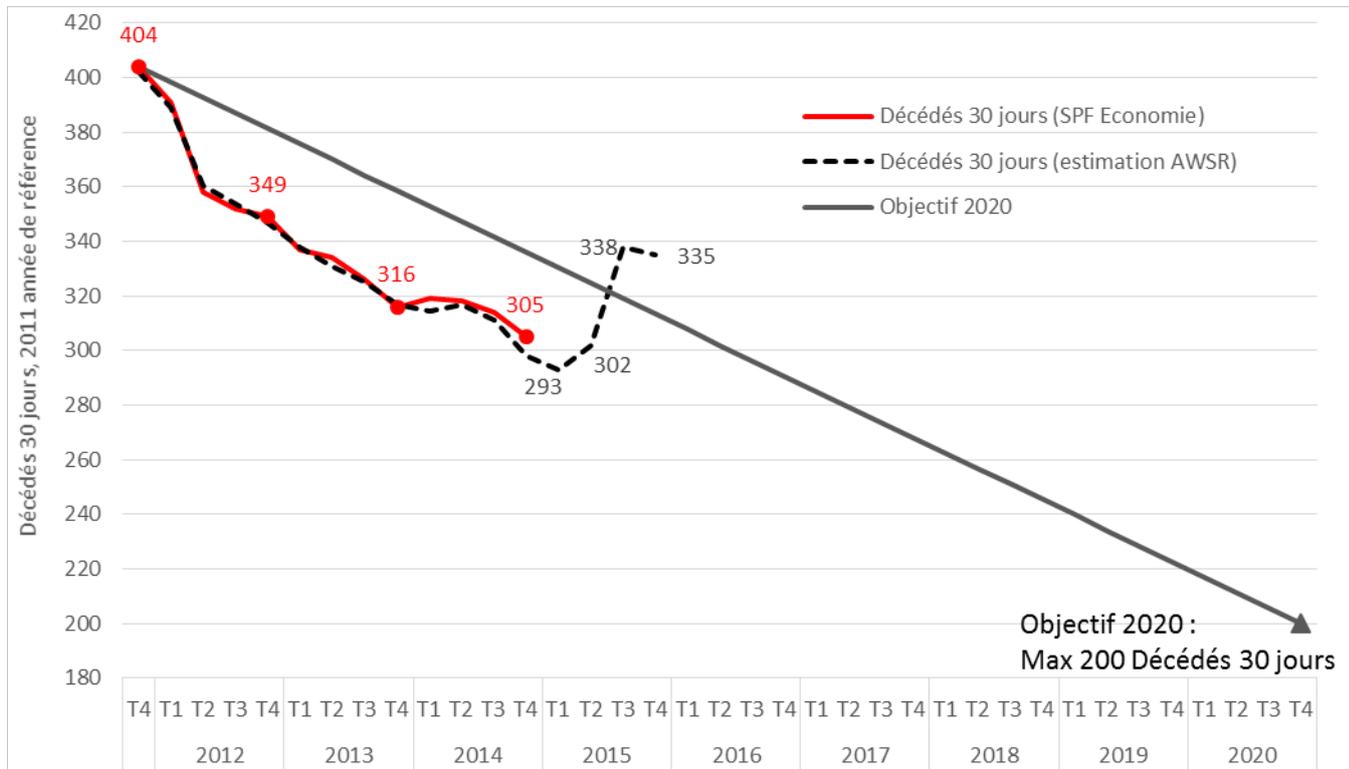
V. OBJECTIFS WALLONS

1. OBJECTIF RÉGIONAL POUR 2020

Le Gouvernement wallon, dans sa Déclaration de Politique Régionale 2014-2019, a repris à son compte l'objectif fixé par l'Union européenne de diminuer par deux le nombre de personnes décédées 30 jours entre 2011 et 2020, ce qui correspond, pour la Wallonie, à ne pas compter plus de 200 tués sur la route en 2020. Grâce à ses trois diminutions successives (-25% depuis 2011), le nombre de tués reste bien en-dessous de la ligne des objectifs régionaux (en gris dans la Figure 6) puisque le nombre de morts de 2014 correspond à celui que nous devrions obtenir mi-2016, c'est à dire à mi-parcours.

Toutefois, le dernier baromètre de la sécurité routière³ disponible laisse présager une très importante augmentation du nombre de tués pour 2015. Cette dernière nous conduirait au-delà des objectifs fixés (Figure 6). Il est donc important de continuer à agir dans tous les domaines de la sécurité routière et notamment à sensibiliser les usagers, à organiser des campagnes de répression, à sécuriser le réseau routier et à conscientiser les nouvelles générations pour que l'objectif de 2020 puisse être réalisé.

³ Le baromètre de la sécurité routière est publié par l'IBSR et est disponible à l'URL suivant : http://ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/Barometer/VV_Baro_SR_-_Q4_2015_-_Fichier_Online_Bestand_-_Wallonie-Wallonie.xls



Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique - Statistiek Belgium / Police fédérale/DGR/DRI/BIPOL

Figure 6 : Suivi de l'objectif de la Wallonie défini en 2011 avec maximum 200 tués en 2020

2. OBJECTIF 2020 TRANPOSÉ AUX PROVINCES WALLONNES

La Figure 7 illustre la situation pour chaque province et leur contribution par rapport à l'objectif wallon de réduction de 50% du nombre de tués à l'horizon 2020. Nous constatons que les provinces de Hainaut et de Liège sont celles ayant enregistré les meilleures performances en termes de réduction du nombre de décédés 30 jours entre 2011 et 2014. Les provinces de Luxembourg et du Brabant wallon ont leurs évolutions qui oscillent autour de l'objectif. En revanche, la province de Namur a enregistré une importante hausse du nombre de tués en 2012 et reste bien au-dessus de l'objectif régional.

L'estimation pour l'année 2015 révèle une hausse pour l'ensemble des provinces excepté pour le Brabant wallon. Seule une province resterait sous la barre de leur objectif : le Hainaut. La province de Luxembourg serait celle qui enregistre, pour 2015, la hausse la plus importante du nombre de tués.

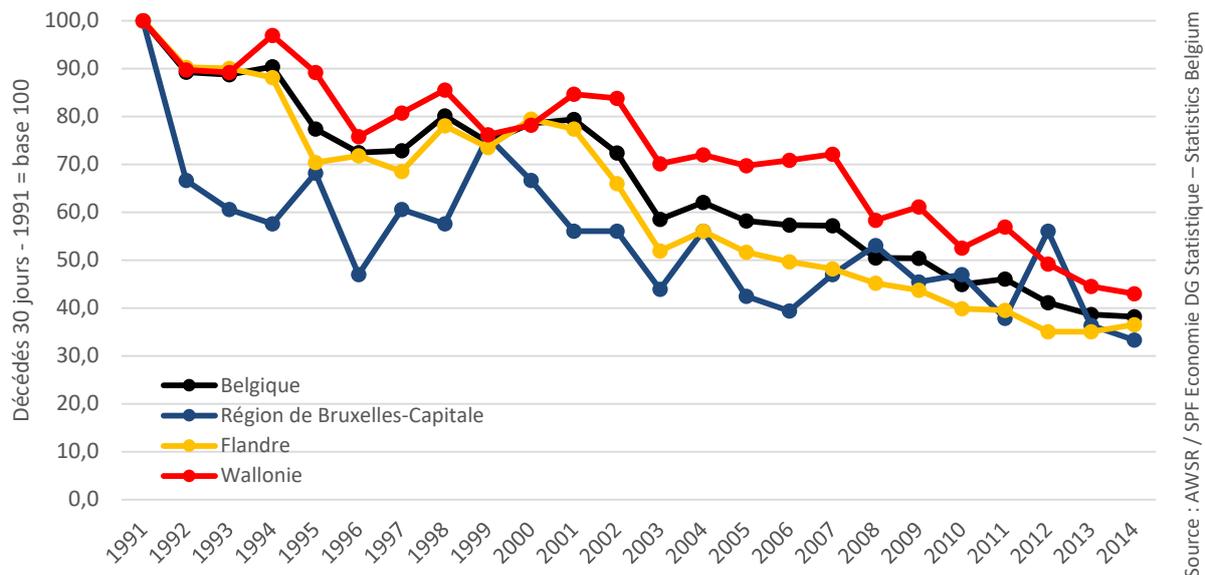


Figure 8 : Evolution régionale des décédés 30 jours (1991-2014)

La Figure 9 illustre les évolutions pour la Wallonie, la Flandre et la Belgique en termes de réduction du nombre de décédés 30 jours pour la période 2001-2010 et la période 2011-2014. Si la diminution lors de la décennie 2001-2010 a été largement « tirée » par la Flandre avec une réduction des tués de 48% contre 38% en Wallonie. La décennie actuelle, tout du moins le début, est largement dominée par une chute des tués en Wallonie entre 2011 et 2014 (-25% en Wallonie contre -9% en Flandre). La Wallonie contribue donc majoritairement aux bons résultats belges pour la période 2011-2014.

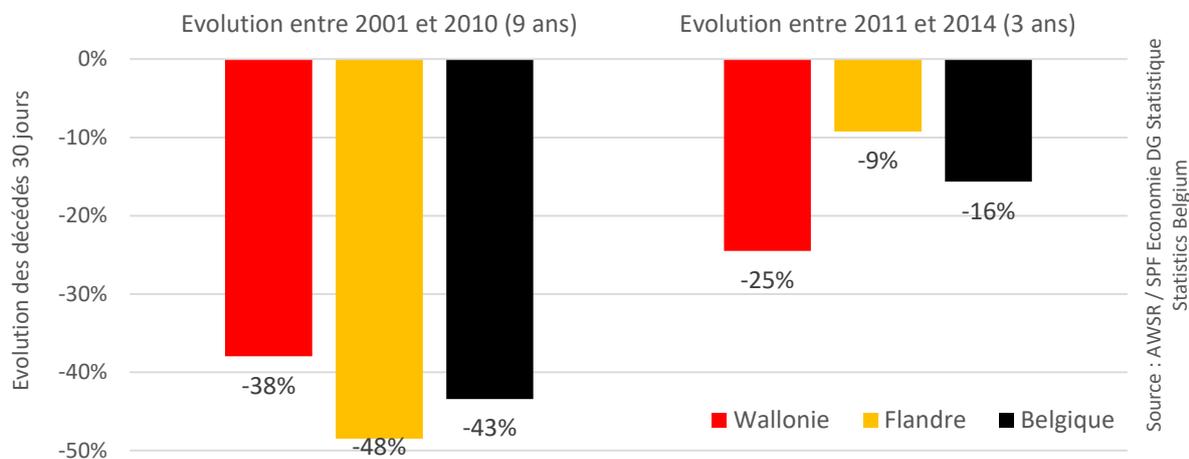


Figure 9 : Evolutions régionales des tués de 2001 à 2010 et de 2011 à 2014

L'évolution du taux de mortalité sur la période 1991-2014 montre une diminution quasi parallèle entre la Wallonie et la Flandre (Figure 10). Pour les trois régions, nous enregistrons une diminution du taux de mortalité de près de 60%. Toutefois, avec 85,3 tués par million d'habitants en 2014, la Wallonie a un taux de mortalité 1,4 fois supérieur à celui de la Flandre (61,3) et plus de trois fois supérieur à celui de Bruxelles (24,9).

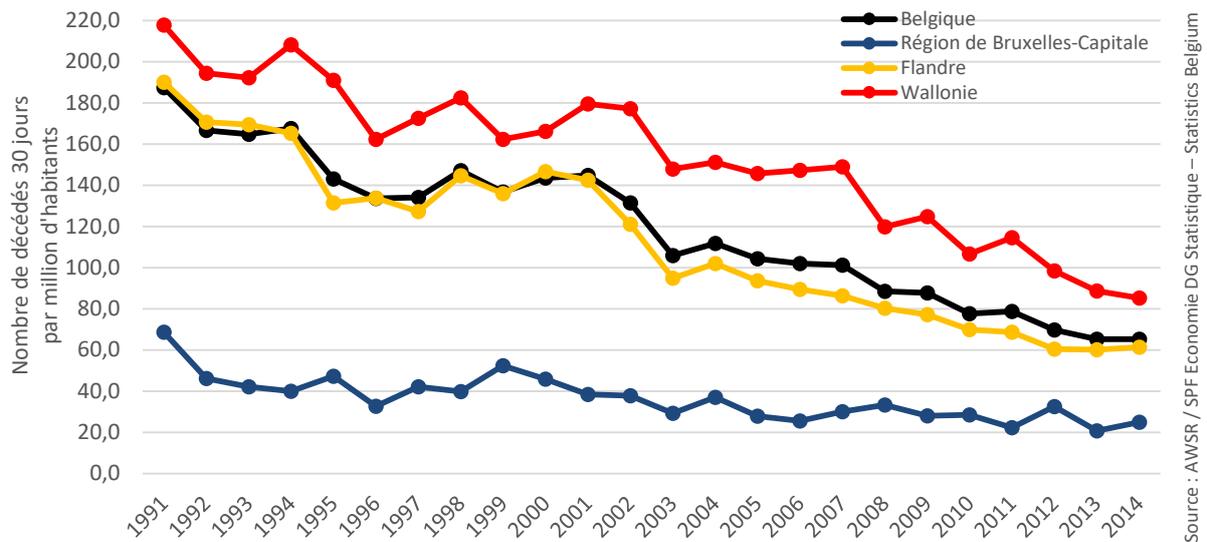
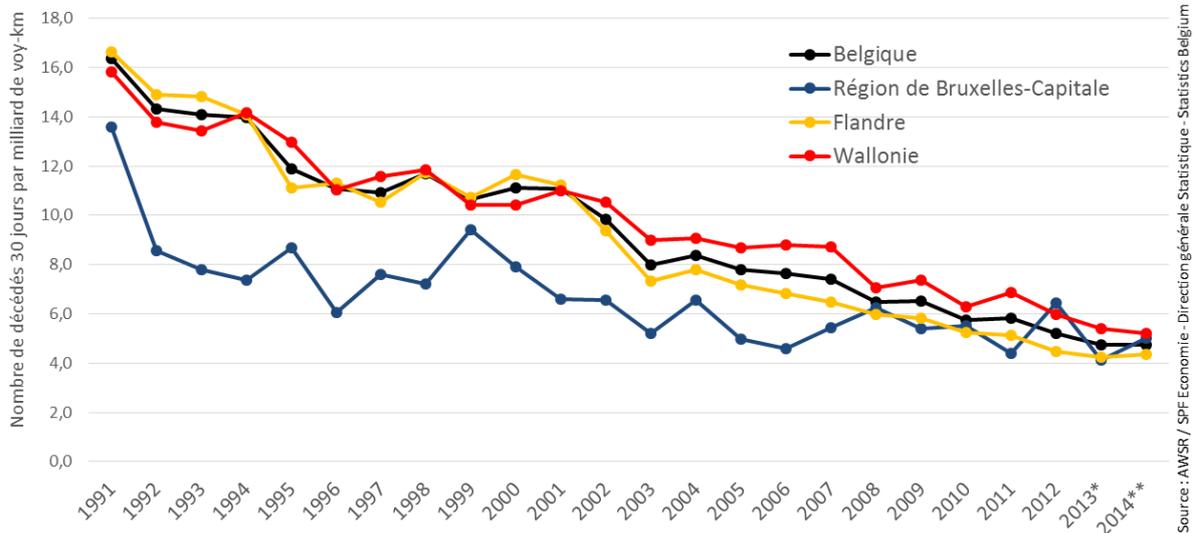


Figure 10 : Evolution régionale du taux de mortalité (1991-2014)

Depuis 1991, le risque de décès par milliard de voyageurs-kilomètres a été divisé par trois pour la Wallonie et la Flandre, passant de 16 tués par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus en 1991 à 5 en 2014 (Figure 11). L'évolution a toutefois été moins bénéfique en Wallonie qu'en Flandre puisque celle-ci a un risque moindre en 2014 alors qu'il était supérieur en 1991. L'écart entre les deux régions s'amenuise sur les dernières années grâce à une baisse plus conséquente au sud du pays. Pour la région de Bruxelles-Capitale on observe une très forte diminution entre 1991 et 1996 suivie d'une baisse plus faible pour finalement aboutir à un niveau proche de celui des deux autres régions entre 2007 et 2014.



* le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus en 2013 est une donnée provisoire

** le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus en 2014 n'étant pas encore connu, le chiffre de 2013 a été utilisé en lieu et place de celui de 2014

Figure 11 : Evolution régionale du risque de décès par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus (1991-2014)

2. COMPARAISON AVEC LES PAYS LIMITOPHES

Comparer l'évolution en Wallonie avec celle de ses voisins permet de constater qu'elle se situe dans la moyenne. En prenant l'évolution du nombre de décédés 30 jours depuis 2001, les Pays-Bas, le Luxembourg, la Wallonie et l'Allemagne ont presque le même bilan avec une réduction de près de 50%. Seule la France fait mieux avec une baisse de presque -60% (Figure 12).

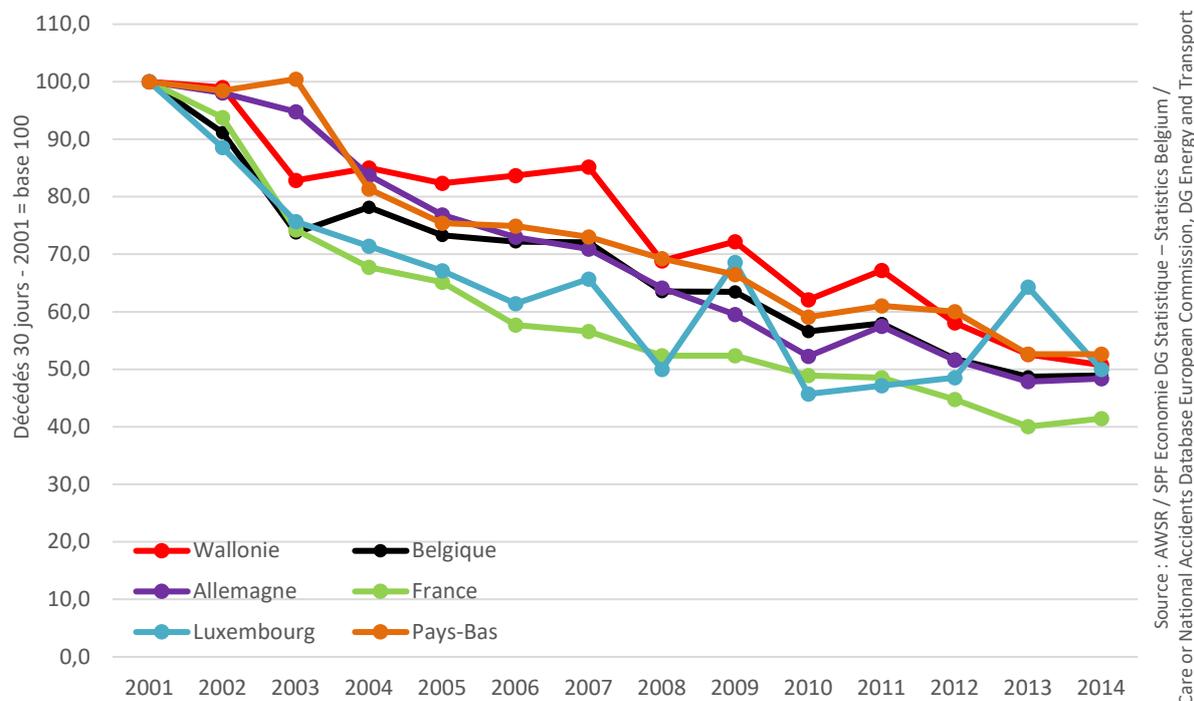
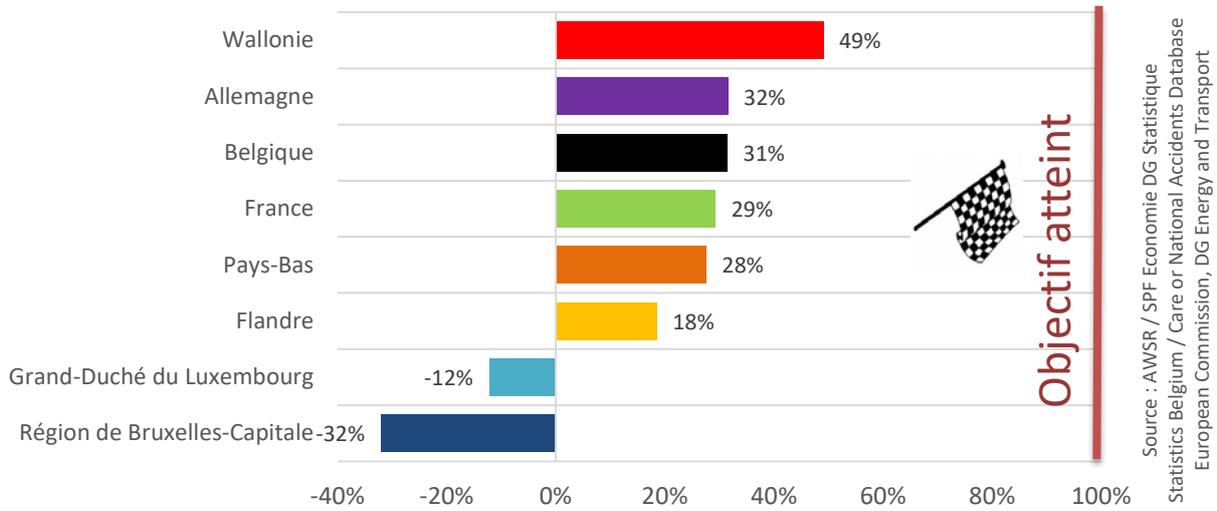


Figure 12 : Evolution des tués 30 jours pour la Wallonie et les pays limitrophes (2001-2014)

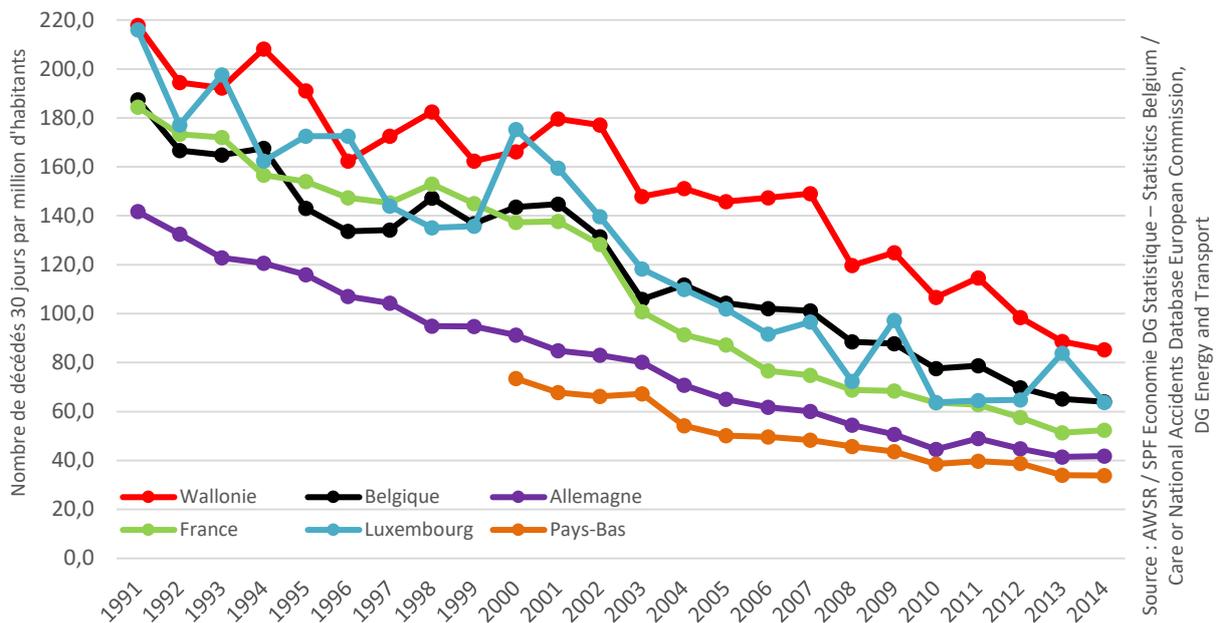
Tous les pays limitrophes à la Wallonie ont aussi adopté l'objectif européen de diminuer de 50% le nombre de tués 30 jours d'ici 2020. La Figure 13 permet de comparer le chemin accompli par les différents territoires. La Wallonie est celui qui a pris le meilleur départ avec une diminution de -25% en 3 ans, c'est-à-dire quasi la moitié de l'objectif fixé. Rappelons toutefois que les données provisoires pour 2015 annoncent une remontée du nombre de décédés 30 jours en Wallonie. L'Allemagne est deuxième sur ce podium avec un tiers de l'objectif réalisé et la France est troisième avec 29% de son objectif atteint.



Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique
Statistics Belgium / Care or National Accidents Database
European Commission, DG Energy and Transport

Figure 13 : Pourcentage de l'objectif 2020 atteint par la Wallonie et les territoires limitrophes en 2014

La Figure 14 nous permet de comparer le taux de mortalité de la Wallonie avec celui des pays limitrophes. Les Pays-Bas, qui est un des trois pays SUN⁴, ouvre la marche avec moins de 35 tués par million d'habitants en 2014. La Wallonie (85) a un taux de mortalité 2,6 fois plus important que les Pays-Bas. L'Allemagne, avec 42 tués par million d'habitants, et la France, avec un taux de de 52 suivent de près. Malgré ces belles évolutions la Wallonie reste donc largement à la traîne.



Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique – Statistics Belgium /
Care or National Accidents Database European Commission,
DG Energy and Transport

Figure 14 : Evolution du taux de mortalité pour la Wallonie et les pays limitrophes (1991-2014)

Le risque de décès par milliard de voyageurs-kilomètres est calculé d'une manière un peu différente dans les comparaisons internationales (cf. Précisions techniques dans le glossaire). Il est donc normal que le risque pour la Wallonie soit supérieur à celui présenté plus haut dans le document (Figure 15). La Wallonie enregistre un risque de décès par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus largement supérieur à ses voisins européens. De plus, le risque de décès a diminué de près de 30% en France, aux Pays-Bas, au Grand-Duché de Luxembourg et en Allemagne entre 2008 et 2014 alors que la baisse en

⁴ Les pays SUN (Sweden, United Kingdom, Netherlands) sont la Suède, le Royaume-Uni et les Pays-Bas, ils sont les trois meilleurs élèves européens en matière de sécurité routière.

Wallonie sur la même période n'est que de 26%. L'écart se creuse donc avec nos voisins. Le point positif repose sur une diminution plus forte en Wallonie depuis 2011 par rapport aux pays limitrophes. Mais, clairement, les figures 14 et 15 montrent que la marge de progression est encore importante pour la Wallonie.

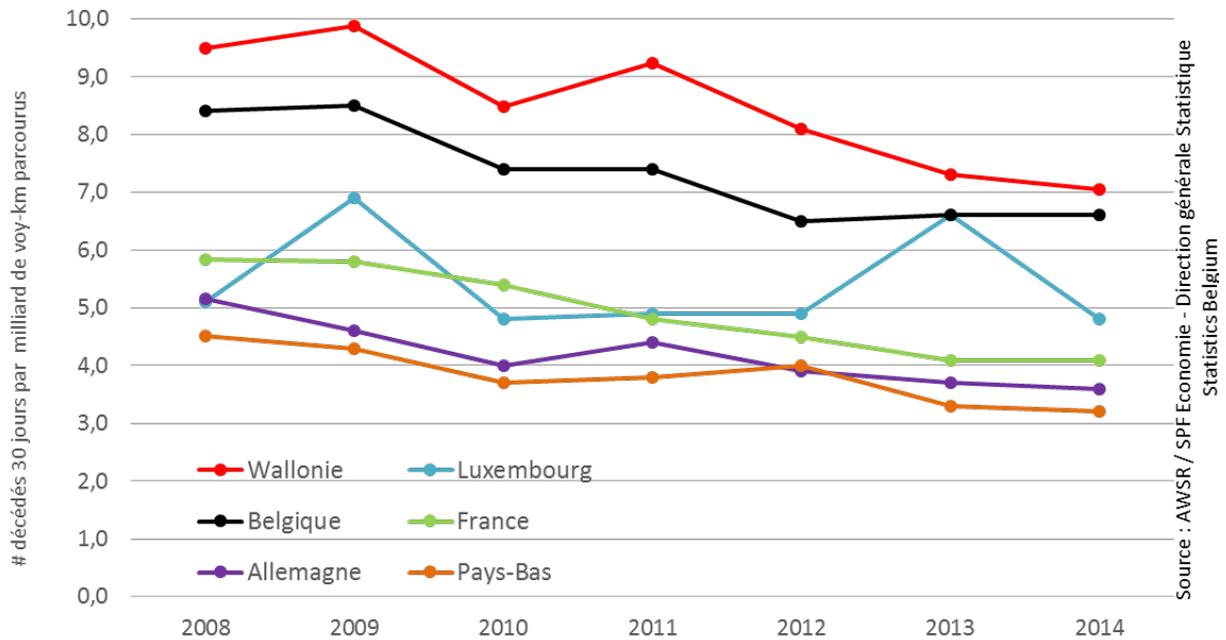


Figure 15 : Evolution du risque de décès par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus pour la Wallonie et les pays limitrophes (2008-2014)

3. COMPARAISON EUROPÉENNE

La Figure 16 permet de comparer les taux de mortalité entre les 28 pays européens mais également avec les trois régions de Belgique. Le taux de mortalité de la Wallonie (85 tués par million d'habitants) est 1,7 fois plus élevé que le taux moyen pour l'Europe des 28 (51) et 3,4 fois plus élevé que le taux de mortalité observé pour la région de Bruxelles-Capitale (25). Comparé aux autres pays européens, cet indicateur reste trop élevé puisque les meilleurs élèves européens (la Suède et le Royaume-Uni en tête) ont des taux inférieurs à 30 tués par million d'habitants. La Wallonie a un taux de mortalité équivalent à celui de la Pologne et est en fin de classement juste avant des pays d'Europe de l'Est comme la Bulgarie et la Roumanie.

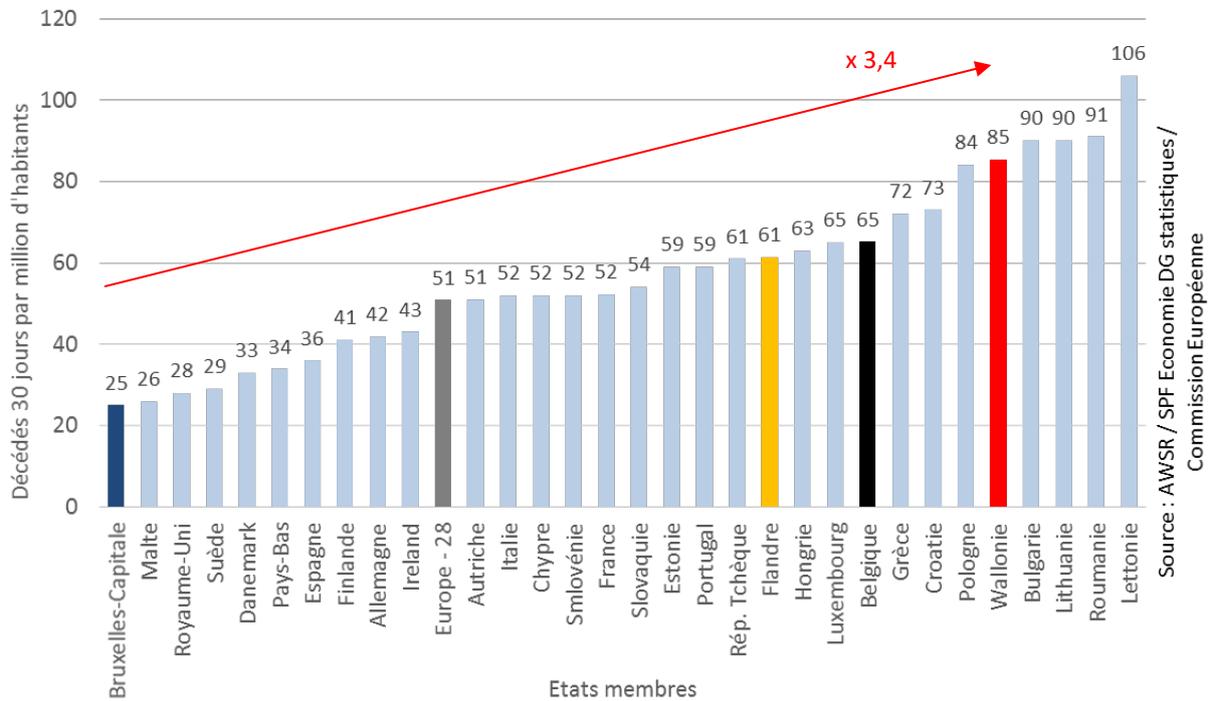


Figure 16 : Taux de mortalité pour les pays de l'Europe des 28 et les régions belges – 2014

La prise en compte du trafic dans le calcul du risque de décès permet d'avoir une vision plus objective sur la situation de la Wallonie par rapport aux autres pays de l'Europe des 28 du point de vue de la sécurité routière (Figure 17). Ainsi, le risque de décès en Wallonie (7,0 tués par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus) est 1,3 fois plus élevé que la moyenne des 28 pays européens (5,3) et 3 fois plus élevé que le risque enregistré par le meilleur pays, à savoir la Suède (2,3). Le risque moyen de décès pour les pays limitrophes est d'approximativement 4,0, soit 43% inférieur à celui de la Wallonie. Avec cet indicateur, la Wallonie se positionne dans le second tiers du classement des pays européens avec un risque proche de celui de l'Estonie, de Chypre ou encore du Portugal.

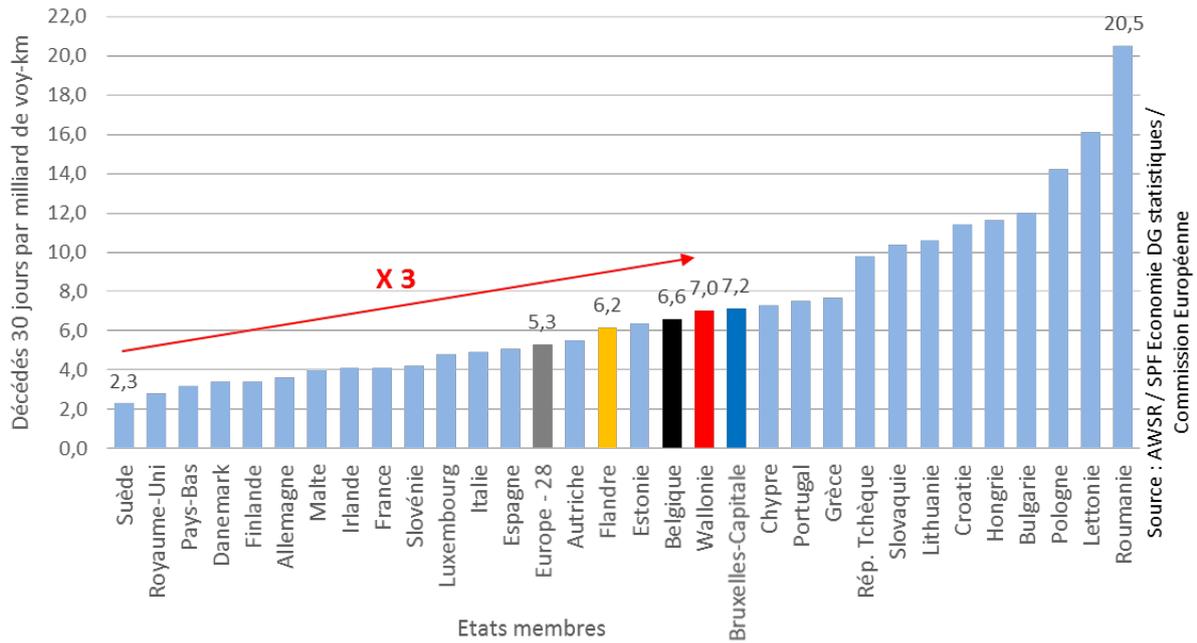
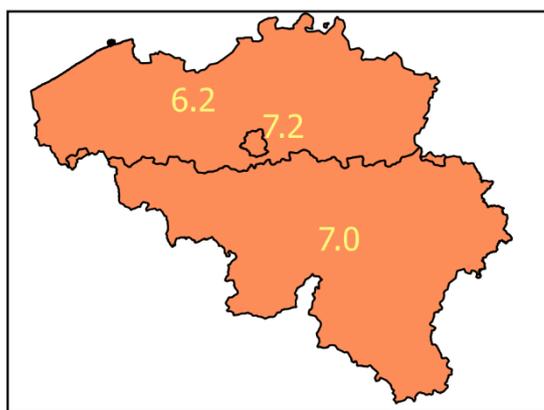
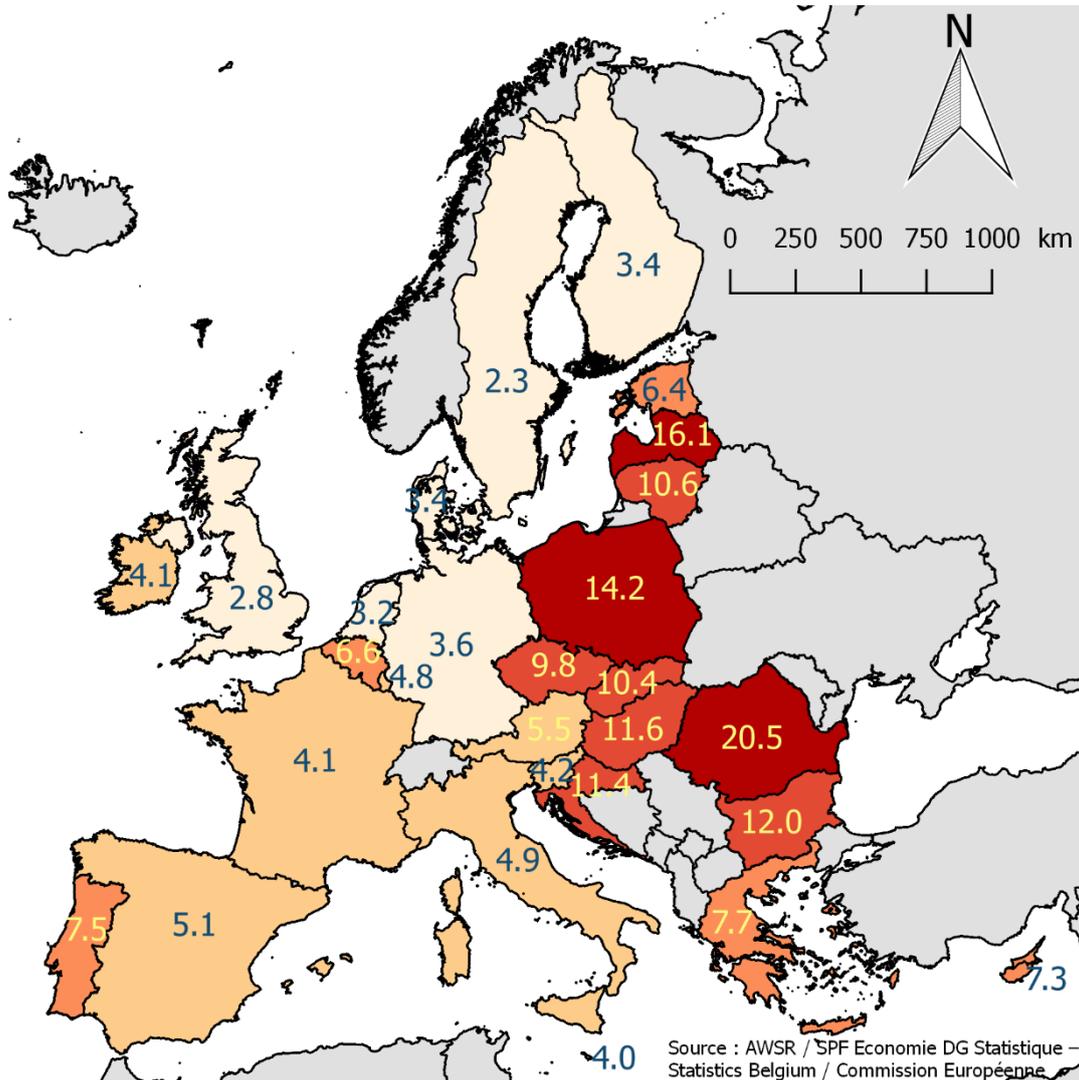


Figure 17 : Risque de décès (par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus) pour les pays de l'Europe des 28 et les régions belges – 2014



Décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus

- 4 et moins
- De 4,1 à 6
- De 6,1 à 8
- De 8,1 à 12
- Plus de 12

Figure 18 : Risque de décès (par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus) pour les pays de l'Europe des 28 et les régions belges - 2014

De manière globale, les pays européens se sont engagés à réduire de moitié le nombre de décédés 30 jours d'ici 2020. La Figure 19 illustre les évolutions individuelles pour chaque pays par rapport à cet objectif sur la période 2011-2014. Il apparaît qu'avec -25% la Wallonie est 6ème au classement européen derrière Malte (-38%), Chypre (-37%), la Grèce (-30%), le Portugal (-28%) et la Croatie (-26%). Elle se situe loin devant la moyenne des 28 pays européens avec -16%. Les pays limitrophes (hors Luxembourg à +6%) ont, quant à eux, enregistré une diminution de l'ordre de -15% sur cette même période.

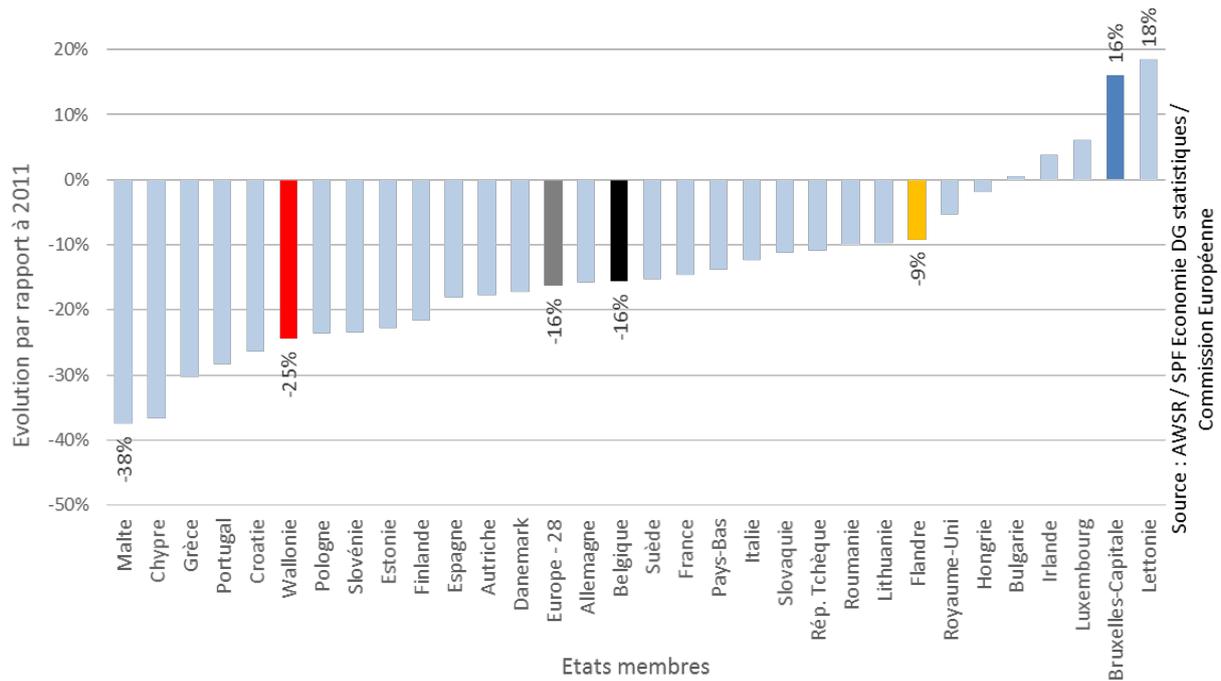


Figure 19 : Evolution des décédés 30 jours pour les pays de l'Europe des 28 et les régions belges sur la période 2011-2014

VII. GLOSSAIRE

: Nombre

% : Pourcentage

N/A : Non applicable

N/D : Non disponible

SPF Economie DG Statistique – Statistics Belgium : Service Public Fédéral Direction Générale Statistique et Information Economique

Accident

Accident corporel : Tout accident impliquant au moins un véhicule et ayant eu lieu sur la voie publique, qui a occasionné des dommages corporels à au moins un des usagers. Sont exclus tous les accidents survenus sur un terrain privé accessible au public (ex : parking d'un grand magasin).

Accident n'impliquant qu'un seul véhicule : Tout accident n'impliquant qu'un seul usager (vélo inclus). Les cas particuliers concernant un piéton seul lors d'une chute sont exclus (ceux-ci n'étant pas enregistrés comme des accidents de la route).

Victime : Toute personne blessée ou décédée 30 jours suite à un accident de la circulation.

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

Décédé 30 jours : Toute personne décédée sur place ou endéans les 30 jours suivant la date de survenue de l'accident.

Blessé : Toute personne blessée dans un accident de la circulation et dont l'état nécessite des soins médicaux (avec ou sans hospitalisation).

Gravité des accidents : Nombre de tués 30 jours pour 1000 accidents corporels enregistrés.

Taux de mortalité : Nombre de décès de l'année par rapport à la population totale moyenne de cette même année.

Risque

Risque d'accident : Nombre d'accidents corporels par milliard de véhicules-kilomètres parcourus.

Risque de décès : Nombre de décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus.

Données d'exposition

Véhicules-kilomètres : Nombre de kilomètres parcourus annuellement en Wallonie par l'ensemble des véhicules (motocyclettes, voitures personnelles, camionnettes, autobus et autocars, poids lourds et véhicules spéciaux).

Voyageurs-kilomètres : Nombre de kilomètres parcourus annuellement en Wallonie par l'ensemble des personnes (occupants de motocyclettes, voitures personnelles, camionnettes, autobus et autocars, poids lourds et véhicules spéciaux).

Usagers de la route : Personnes prenant part à la circulation, à pied ou à bord d'un véhicule.

Conducteur et passager : Par conducteur, on entend tout usager de la voie publique qui assure la direction d'un véhicule. Par opposition au conducteur, un passager ne participe pas activement à la circulation. Les piétons sont intégrés dans la catégorie des conducteurs.

Piéton : Usagers de la route se déplaçant à pied ou poussant un vélo ou un cyclomoteur ainsi que les usagers en chaise roulante.

Cyclomoteur : Cyclomoteur de type A ou B ou un cyclomoteur à trois ou quatre roues.

Moto : Tout véhicule à deux roues, motorisé, avec ou sans side-car, dont la cylindrée est supérieure à 50 cm³ et/ou qui roule à une vitesse supérieure à 45 km/h.

2RM : Deux-roues motorisés (cyclomotoriste ou motocycliste).

Deux-roues : Tout véhicule à deux roues, motorisé ou non, incluant les vélos, cyclomoteurs et motos

Camion / poids lourd : Véhicule motorisé destiné au transport de marchandises avec une masse maximale autorisée supérieure à 3 500 kilogrammes, ou tracteur avec ou sans semi-remorque.

Camionnette : Véhicule motorisé destiné au transport de marchandises avec une masse maximale autorisée de 3 500 kilogrammes.

Voiture particulière : Voiture personnelle, voiture à double emploi, minibus ou camping-car.

VIII. PRÉCISIONS TECHNIQUES

1. DONNÉES D'EXPOSITION AU RISQUE

Le taux de mortalité n'est pas un indicateur unique et sans faille qui permet d'avoir une vue parfaite du niveau de sécurité routière sur un territoire. Il ne prend pas en compte le nombre de kilomètres parcourus, le caractère urbain ou rural du territoire ou encore la densité de la population, la qualité des infrastructures routières ou les habitudes culturelles de mobilité. Le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus permet de prendre en compte le trafic. A ce titre, il est un indicateur plus pertinent que la taille de la population puisque nous savons que le premier facteur d'accident de la route est le simple fait de se déplacer dans la circulation.

A. Estimation pour 2014

Le risque de décès par milliard de voyageurs-kilomètres est un indicateur pertinent puisqu'il prend en compte le nombre de kilomètres parcourus sur un territoire pendant une période donnée. Il est toutefois dépendant du calcul du nombre de voyageurs-kilomètres parcourus. En Belgique, c'est le SPF Mobilité et Transports qui fournit ce chiffre en se basant sur les données de comptage du trafic transmises par les Régions. Les chiffres concernant l'année 2013 ont été publiés en 2015 et sont encore provisoires. Au moment d'écrire ces lignes, aucune information pour 2014 n'était disponible. Afin de pouvoir tout de même produire une information sur le risque de décès par milliard de voyageurs-kilomètres pour 2014, nous avons considéré que cette valeur est restée stable entre 2013 et 2014. Nous avons donc utilisé le chiffre de 2013 dans nos calculs pour l'année 2014. Nous corrigerons cette approximation dès que les données 2014 seront disponibles.

B. Pas de prise en compte des modes de transport non motorisés

Le nombre de voyageurs-kilomètres ne prend en compte que les déplacements effectués en véhicule motorisé. Les kilomètres parcourus par les piétons et les cyclistes (entre autres) ne sont ainsi pas comptabilisés alors qu'ils représentent tout de même une part non négligeable des victimes de la route. Notons aussi que les cyclomotoristes ne sont pas non plus pris en considération dans le calcul des voyageurs-kilomètres parcourus.

C. Spécificités des comparaisons internationales

La comparaison internationale est tributaire des différences méthodologiques de calcul entre pays. Afin de comparer au mieux les pays, la Commission Européenne ne prend en compte que le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus en voiture et en deux-roues motorisés (alors que le calcul des voyageurs-kilomètres parcourus en Belgique prend aussi en compte les kilomètres parcourus en autobus, autocars, camions, camionnettes et véhicules spéciaux). Pour la comparaison internationale, nous utiliserons cette même définition pour la Wallonie et les autres régions de Belgique. Dans la Figure 15, le risque mortel de la Wallonie est, par conséquent, plus important que dans le tableau 3 puisque si le numérateur reste identique (le nombre de personnes décédées dans un accident de la route), le dénominateur, lui, est inférieur (le nombre de voyageurs-kilomètres concernant exclusivement les voitures et les deux-roues motorisés). Notons encore que le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus en cyclomoteur est inconnu en Wallonie (tout comme dans les autres régions de Belgique). Nous sous-estimons donc le nombre de voyageurs-kilomètres dans nos calculs et nous surestimons dès lors légèrement le risque mortel par rapport à nos voisins européens.

2. PONDÉRATION DES DONNÉES

Le SPF Economie s'est rendu compte que le nombre d'accidents corporels chutait de manière anormale entre 2001 et 2002 suite à la Réforme des Polices. Il s'est avéré que le nombre de formulaires de déclaration d'accidents corporels (FAC) était en chute libre. Comme on ne pouvait pas, a posteriori, récupérer des formulaires non remplis, la décision a été prise de corriger le nombre d'accidents enregistrés en pondérant les données recueillies. Pour calculer cette pondération, une autre source d'informations a dû être trouvée. Ce fût le Registre des PV. Il a permis d'avoir pour chaque zone de police un nombre réaliste d'accidents corporels. La pondération des informations se trouvant dans la base de données des FAC (formulaires de déclaration d'accident) permet donc de récupérer ce nombre dans chaque zone. A partir de 2005, les données de toutes les zones de police ont été pondérées. Les données de la police fédérale n'ont pas été pondérées parce qu'elles n'ont pas subi une diminution forte des accidents enregistrés. De même, les données concernant les accidents mortels ne sont pas pondérées pour ne pas augmenter arbitrairement le nombre de tués.

L'usage de cette pondération explique les augmentations que l'on peut observer entre 2001 et 2004. A partir de la base de données de 2014 (dernière année disponible), le fichier des accidents de la route et celui des PV ont été fusionnés. La pondération n'est donc plus nécessaire. Cela a des avantages indéniables (la pondération augmentait certaines caractéristiques des accidents de manière arbitraire) mais risque de perturber l'évolution de certaines variables. Ces perturbations sont minimales pour les indicateurs globaux comme le nombre total d'accidents corporels ou le nombre de victimes présentés dans ce document mais pourraient être plus importantes dans des chapitres sur la localisation des accidents ou sur les types d'usagers impliqués. La fusion des bases de données sera réalisée rétroactivement sur les années 2005 à 2013. La pondération ne sera donc bientôt plus du tout nécessaire et la série chronologique devrait donc être plus aisément interprétable dans l'avenir.



AGENCE WALLONNE
POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

AGENCE WALLONNE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ASBL
Av. Comte de Smet de Nayer 14 • B-5000 Namur • T. +32 (0)81 821 300

www.awsr.be