

RAPPORT – SAR2016-2

Quand surviennent les accidents ?

Bilan wallon 2014

2016 – Namur – Mathieu Roynard, Yvan Casteels



AGENCE WALLONNE
POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Quand surviennent les accidents ?

Bilan wallon 2014

Auteurs : Mathieu Roynard et Yvan Casteels

Editeur responsable : Patric Derweduwen

Editeur : Agence Wallonne pour la Sécurité Routière ASBL

Date de publication : Juillet 2016

Veuillez faire référence à ce rapport de la manière suivante : Roynard, M., Casteels, Y. (2016) Quand surviennent les accidents ? Bilan wallon 2014. Namur, Belgique, Agence Wallonne pour la Sécurité Routière

TABLE DES MATIERES

I.	Introduction	- 3 -
II.	12 informations à retenir concernant la temporalité des accidents	- 4 -
III.	Chiffres-clés de 2014	- 6 -
IV.	Analyse selon le mois	- 8 -
1.	Analyse globale.....	- 8 -
2.	Analyse par province	- 11 -
3.	Analyse par type d'usagers.....	- 13 -
V.	Analyse selon les conditions environnementales.....	- 16 -
1.	Analyse selon les conditions météorologiques	- 16 -
2.	Analyse selon les conditions de luminosité.....	- 18 -
VI.	Analyse selon le jour et l'heure	- 22 -
VII.	Analyse selon le moment de la semaine.....	- 26 -
1.	Analyse globale.....	- 26 -
2.	Analyse par province	- 28 -
3.	Analyse des accidents.....	- 29 -
4.	Analyse du risque selon l'âge et le genre des conducteurs et victimes.....	- 31 -
VIII.	Glossaire.....	- 36 -
IX.	Précisions techniques	- 38 -
1.	Données d'exposition au risque	- 38 -
A.	Estimation pour 2014.....	- 38 -
B.	Pas de prise en compte des modes de transport non motorisés.....	- 38 -
C.	Données concernant les conducteurs	- 38 -
2.	Pondération des données	- 39 -

I. INTRODUCTION

Ce document a pour but de présenter les grandes évolutions de l'accidentologie en Région wallonne au fil des mois, des semaines, des jours et des heures. Pour ce faire, la base de données officielle des accidents corporels de la route a été utilisée. Les informations de 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 appelée systématiquement pour tous les accidents, 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. Notamment du fait que les données les plus fiables sont celles concernant les décédés 30 jours.

Le rapport reprend les chiffres-clés pour la Wallonie pour 2014 pour les décédés 30 jours, les blessés et les accidents corporels. Dans certains cas, eu égard à la taille des échantillons, les résultats ne concerneront pas une année précise mais une période regroupant plusieurs années. Les analyses sont découpées en quatre parties distinctes. La première concerne une distribution selon le mois, la seconde selon les conditions environnementales (météorologiques et de luminosité), la troisième selon le jour et l'heure et la dernière selon les moments de la semaine (la semaine étant divisée en 4 périodes croisant la semaine versus le weekend et la journée versus la nuit) et les risques associés selon l'âge et le genre des victimes et conducteurs. Les définitions des termes utilisés dans ce rapport se trouvent à la fin de ce document dans la partie « Glossaire ».

II. 12 INFORMATIONS À RETENIR CONCERNANT LA TEMPORALITÉ DES ACCIDENTS

- Les accidents corporels sont sujets à une saisonnalité avec un fort impact des beaux jours notamment pour les usagers de vélo et de deux-roues motorisés. Celle-ci est marquée par deux pics distincts, l'un en juin et l'autre en septembre. Les conditions climatiques de 2014 ont en effet été très favorables pour les modes de déplacement doux et ont eu un fort impact sur l'accidentalité des usagers faibles (piétons, vélo et deux-roues motorisés) au printemps et en automne.

Conditions météo

- Seuls 17% des accidents corporels et des tués sont enregistrés lors de conditions météorologiques dégradées (pluie, neige, vent, brouillard...). La neige et la pluie ont un effet plutôt favorable sur la gravité des accidents par rapport aux conditions normales, ce qui n'est pas le cas pour les autres conditions dégradées (pluie, vent violent, grêle, fumée épaisse, etc.).

Conditions de luminosité

- 36% des décédés 30 jours et 22% des accidents corporels sont enregistrés lors de conditions de luminosité nocturnes (nuit). La gravité des accidents de nuit est deux fois plus élevée que celle des accidents de jour.
- L'accidentalité des piétons est fortement liée aux conditions de visibilité (notamment la nuit). Ainsi en hiver, lorsque les nuits sont longues (à partir de 17h), le risque pour les piétons est au maximum. 55% des piétons sont tués sur la période allant d'octobre à mars.

Moment semaine

- Près de 40% des tués sont comptabilisés le week-end. Les accidents du week-end enregistrent la gravité la plus élevée (31 tués pour 1000 accidents enregistrés contre 23 aux autres jours de la semaine).
- En outre, les nuits de weekend semblent être un problème particulièrement important dans les provinces de Namur et Liège. 22 à 25% des tués sont enregistrés les nuits de week-end en province de Namur et de Liège contre 10 à 15% pour les autres provinces wallonnes.
- 25% des accidents sur autoroute surviennent de nuit contre 15 à 17% sur les autres types de routes.
- 25% des accidents en rond-point surviennent de nuit contre 19% en section courante et 11% en carrefour (2014). De plus, de nuit 71% des accidents en rond-point sont des accidents de type « véhicule seul en cause » contre 57% en section courante et 23% en carrefour.

Accidents impliquant un seul usager

- En 2014, 35% des accidents corporels sont de type « véhicule seul en cause ». Ce taux est de 61% les nuits (de semaine et week-end) contre 39% les journées de week-end et 26% les journées de semaine. Deux provinces se distinguent des autres, celles de Luxembourg et de Namur, avec des taux d'accidents « seul en cause » plus élevés et tout particulièrement les nuits (respectivement 79% et 73%).
Les personnes décédées dans un accident de type « véhicule seul » sont plus souvent des jeunes (18-34 ans), des hommes (57% contre 47% pour les femmes) lors d'un accident de nuit (61% contre 42% de jour).

Alcool

- Les accidents avec un conducteur sous influence d'alcool surviennent principalement les soirées de week-end (de 18h à 6h le lendemain matin) et dans une moindre mesure, les jours de semaine entre 18h et minuit (avec une part légèrement plus importante le jeudi soir). Le pic quotidien de la proportion des accidents avec alcool est à 2h du matin (3h le samedi). Les jours fériés enregistrent la proportion la plus élevée d'accidents avec des conducteurs sous influence d'alcool par rapport aux autres jours du calendrier.

Analyse du risque selon l'âge et le genre des conducteurs et victimes

- Le risque d'accident corporel est maximum pour les jeunes conducteurs de 18-24 ans les nuits de week-end. Les jeunes conducteurs de 18-24 ans courent un risque d'accident 2,5 fois plus élevé que les jeunes conductrices les nuits de week-end.
- Etre occupant d'une voiture conduite par un homme augmente le risque d'être tué et encore plus lorsque celui-ci est jeune (18-34 ans). Ce risque est maximum les nuits de week-end lorsque le conducteur est un homme âgé entre 18 et 24 ans.

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 d'habitants) de -3,8% et de la gravité des accidents (nombre de tués pour 1 000 accidents corporels enregistrés) de -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

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

Tableau 2 : Indicateurs-clés de sécurité routière (2014)

Année 2014		Décédés 30 jours	Part dans la mortalité	Accidents corporels
Province	Wallonie	305	100%	11 732
	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'utilisateurs	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. ANALYSE SELON LE MOIS

1. ANALYSE GLOBALE

La distribution mensuelle des accidents corporels en Wallonie, illustrée par la période de référence 2005-2014, semble répondre à une saisonnalité caractérisée par une augmentation du nombre d'accidents avec les beaux jours et des mois d'hiver moins accidentogènes. Elle est marquée par deux pics distincts en juin et septembre. Les mois d'été (juillet-août) enregistrent une diminution du nombre d'accidents qui peut, vraisemblablement, être mise en parallèle avec une diminution du trafic sur cette période (Figure 1).

De tous les facteurs pouvant expliquer la distribution des victimes (tués et blessés) et des accidents corporels au cours des mois, les conditions météorologiques font certainement partie de ceux jouant un rôle prépondérant. En effet, elles ont un impact sur la mobilité à travers la décision de prendre la route ou non, à travers le mode de déplacement choisi (marche, vélo, deux-roues motorisé, voiture...) mais encore sur le comportement adopté une fois en chemin.

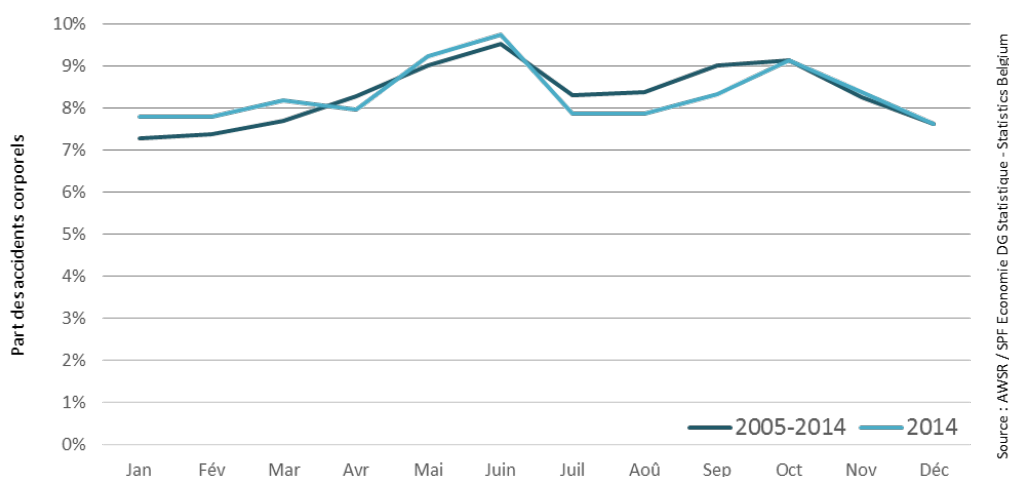


Figure 1 : Distribution mensuelle des accidents corporels (mois normalisés de 30 jours), Wallonie (2005-2014)

L'année 2014 présente un profil différent, par rapport à la période de référence 2005-2014, avec une accidentalité plus marquée en début d'année (de janvier à mars) et en mai-juin. D'autre part, l'été 2014 a vu son nombre d'accidents fortement diminuer entre juillet et septembre par rapport aux années de référence (Figure 1). L'explication se trouve dans les conditions climatiques atypiques de 2014, qualifiée d'année la plus chaude depuis des décennies. Tous les mois de 2014 auront été en excédent thermique à l'exception du mois d'août qui a enregistré des températures particulièrement basses. L'ensoleillement et les précipitations lors de l'année 2014 ont globalement été proches des normales saisonnières (en quantité et fréquence). Ainsi, nous avons enregistré un hiver particulièrement doux et ensoleillé (de janvier à mars) avec une arrivée anticipée du printemps et de très belles conditions automnales de septembre jusque mi-novembre. A l'inverse, les mois d'été (de juin à août) ont été fort pluvieux avec des inondations fin juillet, en particulier dans le Brabant wallon. La fin de l'année a été marquée par des conditions hivernales et de nombreuses chutes de neige dans les Hautes Fagnes (Source : Institut royal météorologique¹). En conclusion, les conditions climatiques de 2014 ont été très favorables pour les modes de déplacement doux et ont eu un impact sur l'accidentalité des usagers vulnérables (piétons et usagers de deux-roues) pour lesquels nous avons enregistré une augmentation des accidents corporels (cf. Figure 7).

¹ <http://www.meteobelgique.be/article/relevés-et-analyses/annee-2014/2043-annee-2014-les-chiffres.html>

A l'instar de la distribution mensuelle des accidents corporels, celle des décédés 30 jours connaît une hausse avec les beaux jours et des mois d'hiver moins meurtriers. La distribution mensuelle des tués est caractérisée par deux pics distincts en juillet et octobre. Le mois d'août enregistre une forte diminution du nombre de tués qui peut être mise en parallèle avec une probable diminution du trafic sur cette période. Cette distribution est illustrée par la période de référence 2005-2014 de la Figure 2.

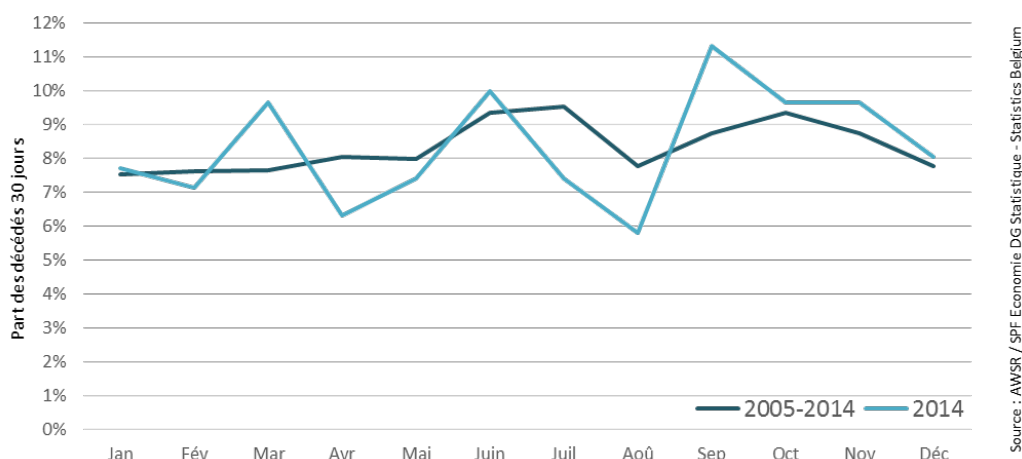


Figure 2 : Distribution mensuelle des décédés 30 jours (mois normalisés de 30 jours), Wallonie (2005-2014)

2014 a connu une distribution mensuelle des décédés 30 jours beaucoup plus en dents de scie que la moyenne de la période de référence 2005-2014, révélant certaines particularités. Ces dernières peuvent être en partie expliquées par les conditions climatiques. Ainsi en mars et juin 2014, nous avons constaté une augmentation de la part des tués en lien avec un printemps précoce très doux et ensoleillé. En juillet-août 2014, les conditions ont été fortement dégradées ayant pour conséquence une très nette baisse de la part des décédés. En août 2014, 18 personnes ont perdu la vie dans un accident, soit à peine 6% de l'ensemble des tués de l'année. L'automne 2014 (de septembre à novembre) a enregistré une part plus importante de décédés 30 jours que la décennie précédente à cause d'une météo très douce jusqu'à mi-novembre. De manière globale, le mois de septembre 2014 a été le mois le plus meurtrier sur les routes wallonnes avec 34 tués, soit 11% de l'ensemble des tués de l'année (Figure 2).

Tableau 3 : Indicateurs-clés mensuels de sécurité routière, Wallonie (2014)

2014	Décédés 30 jours		Blessés		Total victimes		Accidents corporels		Gravité des accidents corporels	
	#	%	#	%	#	%	#	%	2014	2005-2014
Janvier	24	7,9%	1 228	7,9%	1 252	7,9%	932	7,9%	25,8	32,5
Février	20	6,6%	1 108	7,1%	1 128	7,1%	842	7,2%	23,8	32,4
Mars	30	9,8%	1 297	8,4%	1 327	8,4%	980	8,4%	30,6	31,2
Avril	19	6,2%	1 238	8,0%	1 257	7,9%	922	7,9%	20,6	30,5
Mai	23	7,5%	1 473	9,5%	1 496	9,5%	1 105	9,4%	20,8	27,8
Juin	30	9,8%	1 544	10,0%	1 574	10,0%	1 128	9,6%	26,6	30,8
Juillet	23	7,5%	1 270	8,2%	1 293	8,2%	940	8,0%	24,5	36,0
Août	18	5,9%	1 241	8,0%	1 259	8,0%	942	8,0%	19,1	29,2
Septembre	34	11,1%	1 274	8,2%	1 308	8,3%	964	8,2%	35,3	30,4
Octobre	30	9,8%	1 406	9,1%	1 436	9,1%	1 094	9,3%	27,4	32,2
Novembre	29	9,5%	1 253	8,1%	1 282	8,1%	970	8,3%	29,9	33,2
Décembre	25	8,2%	1 182	7,6%	1 207	7,6%	913	7,8%	27,4	32,1
Total	305	100%	15 514	100%	15 819	100%	11 732	100%	26,0	31,4

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique - Statistics Belgium

La Figure 3 illustre les densités d'accidents en fonction de la date et de l'heure de survenue de ces derniers. L'axe des abscisses correspond aux dates (du 1^{er} janvier au 31 décembre) tandis que l'axe des ordonnées indique les heures de la journée (sur 24h). Les heures de lever et de coucher du soleil sont représentées par les deux courbes noires traversant la figure. Plus la zone colorée est foncée, plus la période ainsi définie concentre un nombre important d'accidents corporels. Le maximum étant représenté par la couleur noire.

Il ressort que le pic des accidents survient lors de l'heure de pointe de fin de journée entre 14h et 18h. C'est notamment le cas d'avril à juin et en septembre et octobre. L'origine de ces périodes fortement accidentogènes est très certainement à chercher dans la densification du trafic : les beaux jours amènent probablement davantage d'usagers sur la route (avec cependant un creux pendant les vacances d'été) et il est possible que le risque d'accident (par kilomètre parcouru) soit plus élevé en fin de journée que le matin. En effet, le trafic lors de la pointe du matin est beaucoup plus dense et congestionné. Reste une petite zone de forte concentration d'accidents mi-novembre entre 16h et 17h dans le prolongement des deux précédentes zones, qui est peut-être liée à la perte de luminosité suite au changement d'heure amenant l'heure de pointe dans des conditions de luminosité nocturnes. Nous noterons également l'effet des congés scolaires avec des pointes de faible concentration d'accidents (en blanc ou jaune clair) le matin entre 6h et 9h voire jusque 12h en hiver, notamment la seconde moitié de février (vacances de carnaval), début avril (vacances de printemps), juillet-août (vacances d'été), début novembre (vacances de la Toussaint) et fin décembre-début janvier (vacances d'hiver) (Figure 3).

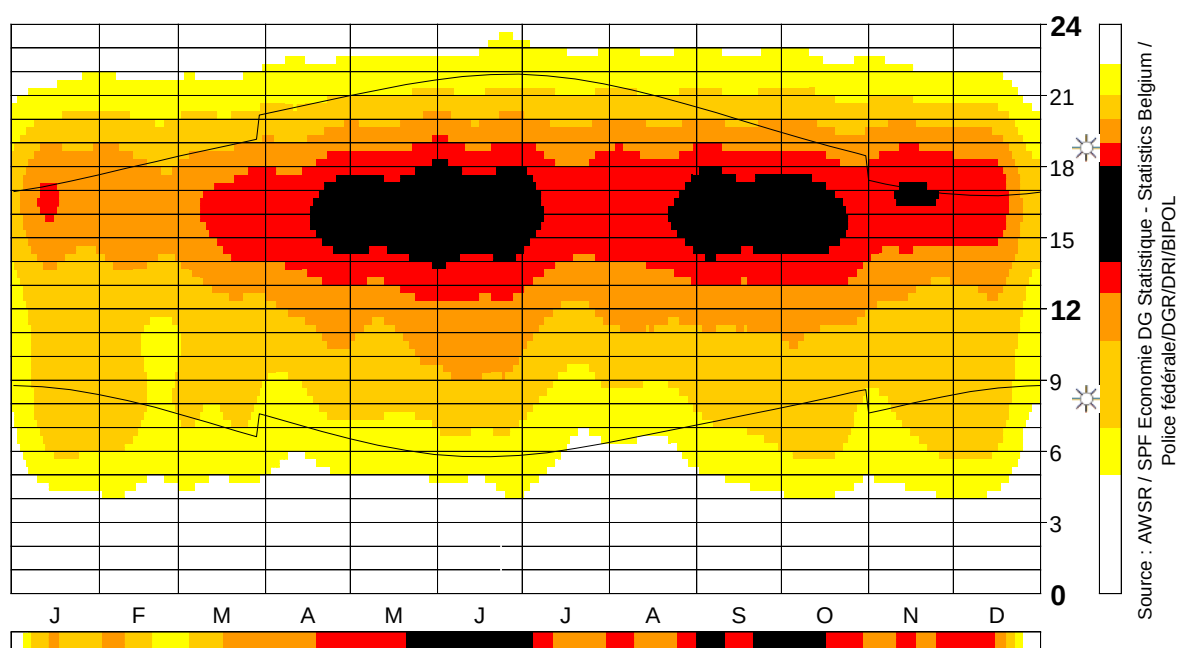


Figure 3 : Distribution des accidents corporels selon le mois, le jour et l'heure, Wallonie (2005-2014)

Le graphique suivant montre la part des accidents avec alcool parmi l'ensemble des accidents corporels et ce pour chaque jour d'une année. Il ressort que les jours fériés, dont la date est fixe, se démarquent très nettement des autres moments de l'année et enregistrent les taux les plus élevés (Figure 4). Les 5 dates pour lesquelles les taux d'accidents sous influence d'alcool sont les plus importants sont des jours fériés. Il s'agit du 1^{er} janvier (28%), du 11 novembre (24%), du 1^{er} novembre (23%), du 21 juillet (21%) et du 15 août (19%).

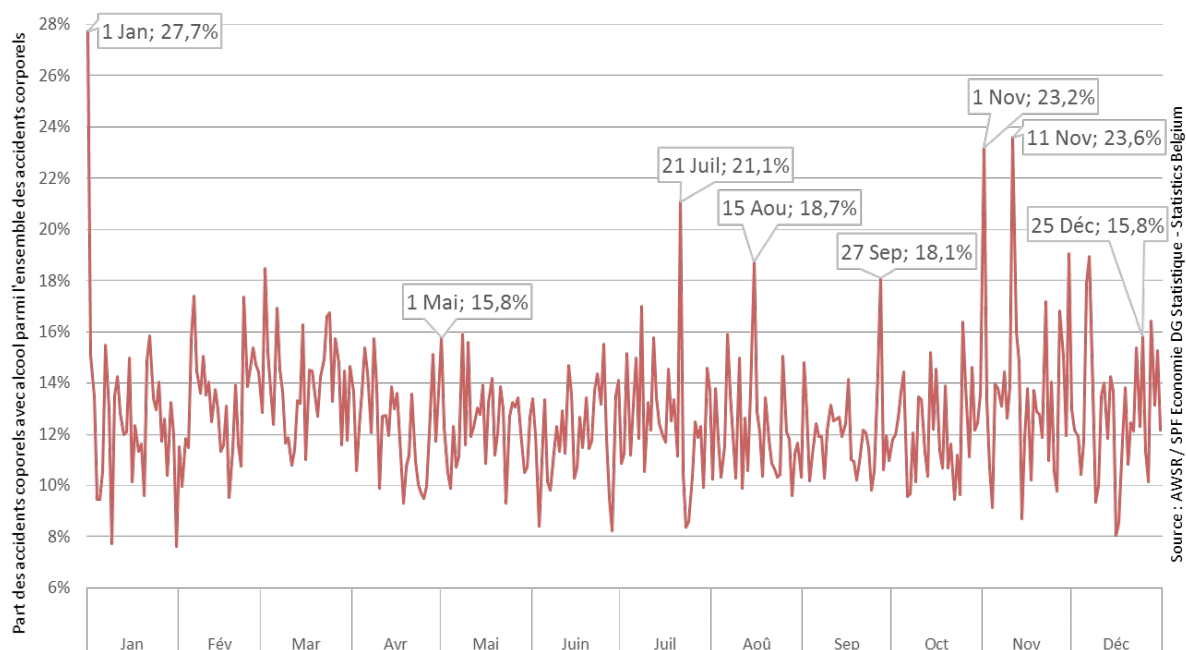


Figure 4 : Proportion des accidents corporels avec alcool par rapport à l'ensemble des accidents selon la date, Wallonie (2005-2014)

2. ANALYSE PAR PROVINCE

La Figure 5 illustre la distribution mensuelle des accidents corporels pour chaque province wallonne au cours des 10 dernières années (2005-2014). Mis à part la province du Luxembourg, les provinces wallonnes ont une distribution mensuelle des accidents corporels similaire à la tendance wallonne (peu d'accidents corporels en automne-hiver et une augmentation avec les beaux jours marquée par deux pics distincts en juin et septembre et un creux pendant la période estivale). Parmi ces 4 provinces, le Brabant wallon enregistre les évolutions les plus marquées. Cela peut s'expliquer principalement par le fait qu'une grande partie du trafic est liée aux migrations pendulaires (de/vers Bruxelles et la Flandre). Ce qui permet également de comprendre la très nette baisse du nombre d'accidents corporels pendant les vacances d'été. Pour la province de Luxembourg, nous observons une distribution en cloche avec très peu d'accidents en hiver et en automne et un maximum sur la période de juin à août qui pourrait s'expliquer par une forte fréquentation touristique.

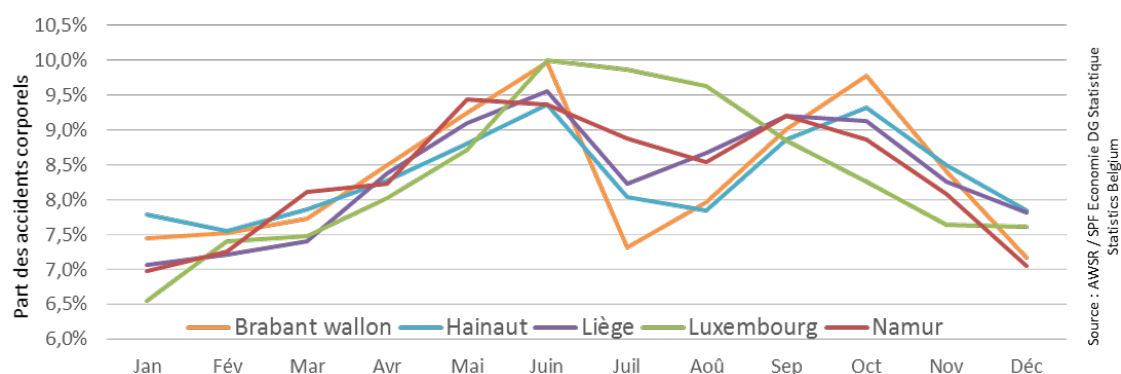


Figure 5 : Distribution mensuelle des accidents corporels (mois normalisés de 30 jours), pour les provinces wallonnes (2005-2014)

Tableau 4 : Indicateurs-clés mensuels de sécurité routière, pour les provinces wallonnes (2014)

2014		Décédés 30 jours		Blessés		Total victimes		Accidents corporels		Gravité des accidents corporels 2005-2014
		#	%	#	%	#	%	#	%	
Brabant Wallon	Janvier	3	11,1%	132	8,8%	135	8,9%	100	8,6%	25,3
	Février	1	3,7%	109	7,3%	110	7,2%	87	7,4%	23,1
	Mars	2	7,4%	112	7,5%	114	7,5%	90	7,7%	23,4
	Avril	4	14,8%	138	9,2%	142	9,3%	101	8,6%	33,0
	Mai	2	7,4%	134	9,0%	136	8,9%	107	9,2%	22,0
	Juin	2	7,4%	164	11,0%	166	10,9%	124	10,6%	22,6
	Juillet	4	14,8%	99	6,6%	103	6,8%	78	6,7%	21,6
	Août	4	14,8%	106	7,1%	110	7,2%	92	7,9%	30,2
	Septembre	2	7,4%	111	7,4%	113	7,4%	87	7,4%	26,8
	Octobre	0	0,0%	153	10,2%	153	10,0%	113	9,7%	16,9
	Novembre	0	0,0%	133	8,9%	133	8,7%	106	9,1%	19,4
	Décembre	3	11,1%	106	7,1%	109	7,2%	83	7,1%	34,7
	Total	27	100%	1 497	100%	1 524	100%	1 168	100%	24,7
Hainaut	Janvier	6	5,8%	501	9,0%	507	8,9%	365	8,7%	35,3
	Février	2	1,9%	404	7,2%	406	7,1%	301	7,2%	35,6
	Mars	8	7,8%	482	8,6%	490	8,6%	359	8,6%	38,3
	Avril	6	5,8%	450	8,1%	456	8,0%	334	8,0%	35,8
	Mai	9	8,7%	499	8,9%	508	8,9%	383	9,1%	33,2
	Juin	13	12,6%	561	10,1%	574	10,1%	404	9,6%	41,1
	Juillet	4	3,9%	443	7,9%	447	7,9%	340	8,1%	43,4
	Août	9	8,7%	390	7,0%	399	7,0%	303	7,2%	34,1
	Septembre	10	9,7%	463	8,3%	473	8,3%	343	8,2%	34,6
	Octobre	15	14,6%	528	9,5%	543	9,6%	401	9,6%	38,5
	Novembre	12	11,7%	437	7,8%	449	7,9%	344	8,2%	35,1
	Décembre	9	8,7%	418	7,5%	427	7,5%	320	7,6%	37,6
	Total	103	100%	5 576	100%	5 679	100%	4 197	100%	33,5
Liège	Janvier	7	9,3%	332	6,7%	339	6,8%	266	7,1%	27,6
	Février	6	8,0%	355	7,2%	361	7,2%	270	7,2%	24,9
	Mars	6	8,0%	427	8,7%	433	8,7%	317	8,5%	24,4
	Avril	5	6,7%	388	7,9%	393	7,9%	294	7,9%	22,5
	Mai	5	6,7%	501	10,2%	506	10,1%	366	9,8%	19,9
	Juin	4	5,3%	483	9,8%	487	9,7%	356	9,5%	23,0
	Juillet	5	6,7%	397	8,1%	402	8,0%	278	7,5%	27,3
	Août	3	4,0%	430	8,7%	433	8,7%	322	8,6%	27,4
	Septembre	13	17,3%	407	8,3%	420	8,4%	313	8,4%	23,4
	Octobre	10	13,3%	415	8,4%	425	8,5%	342	9,2%	28,6
	Novembre	7	9,3%	412	8,4%	419	8,4%	312	8,4%	29,9
	Décembre	4	5,3%	381	7,7%	385	7,7%	295	7,9%	20,5
	Total	75	100%	4 928	100%	5 003	100%	3 731	100%	23,7
Luxembourg	Janvier	1	2,9%	97	7,7%	98	7,6%	72	7,6%	58,0
	Février	2	5,7%	80	6,4%	82	6,3%	64	6,8%	45,1
	Mars	9	25,7%	102	8,1%	111	8,6%	74	7,8%	52,7
	Avril	3	8,6%	82	6,5%	85	6,6%	66	7,0%	45,5
	Mai	4	11,4%	119	9,5%	123	9,5%	89	9,4%	53,6
	Juin	3	8,6%	130	10,3%	133	10,3%	93	9,8%	41,5
	Juillet	4	11,4%	134	10,7%	138	10,7%	96	10,1%	53,5
	Août	1	2,9%	113	9,0%	114	8,8%	79	8,4%	35,7
	Septembre	3	8,6%	89	7,1%	92	7,1%	76	8,0%	51,8
	Octobre	0	0,0%	104	8,3%	104	8,0%	82	8,7%	45,6
	Novembre	3	8,6%	95	7,6%	98	7,6%	71	7,5%	51,9
	Décembre	2	5,7%	113	9,0%	115	8,9%	84	8,9%	51,2
	Total	35	100%	1 258	100%	1 293	100%	946	100%	44,6

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique - Statistics Belgium

2014		Décédés 30 jours		Blessés		Total victimes		Accidents corporels		Gravité des accidents corporels 2005-2014
		#	%	#	%	#	%	#	%	
Namur	Janvier	7	10,8%	166	7,4%	173	7,5%	129	7,6%	45,1
	Février	9	13,8%	160	7,1%	169	7,3%	120	7,1%	57,1
	Mars	5	7,7%	174	7,7%	179	7,7%	140	8,3%	38,5
	Avril	1	1,5%	180	8,0%	181	7,8%	127	7,5%	39,6
	Mai	3	4,6%	220	9,8%	223	9,6%	160	9,5%	36,1
	Juin	8	12,3%	206	9,1%	214	9,2%	151	8,9%	40,0
	Juillet	6	9,2%	197	8,7%	203	8,8%	148	8,8%	51,6
	Août	1	1,5%	202	9,0%	203	8,8%	146	8,6%	30,6
	Septembre	6	9,2%	204	9,0%	210	9,1%	145	8,6%	40,6
	Octobre	5	7,7%	206	9,1%	211	9,1%	156	9,2%	46,9
	Novembre	7	10,8%	176	7,8%	183	7,9%	137	8,1%	53,1
	Décembre	7	10,8%	164	7,3%	171	7,4%	131	7,8%	49,5
Total		65	100%	2 255	100%	2 320	100%	1 690	100%	39,7

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique - Statistics Belgium

3. ANALYSE PAR TYPE D'USAGERS

La distribution mensuelle des accidents corporels en fonction du type d'utilisateur sur la période 2005-2014 suit deux tendances avec d'un côté les voitures et les piétons et de l'autre les deux-roues (vélo et deux-roues motorisés (2RM)). Si la saison semble avoir assez peu d'influence sur le nombre d'accidents pour les voitures (répartition relativement stable dans le temps), elle en a pour les piétons et encore plus pour les deux-roues (vélos et 2RM). L'été est probablement la période où le trafic des piétons est le plus dense. Néanmoins, c'est la période où il y a le moins d'accidents les impliquant. Cela s'explique par la grande vulnérabilité des piétons en absence de visibilité (notamment la nuit). Ainsi en hiver, lorsque les nuits sont longues (à partir de 17h), le risque pour les piétons est au maximum. Pour les usagers de deux-roues, la distribution est en cloche avec très peu d'accidents en automne/hiver pour atteindre un maximum sur la période estivale de juin à septembre (Figure 6). En effet, les conditions climatiques (météo et températures) ont un impact très important sur les choix de mobilité et en particulier sur l'utilisation du vélo et des 2RM.

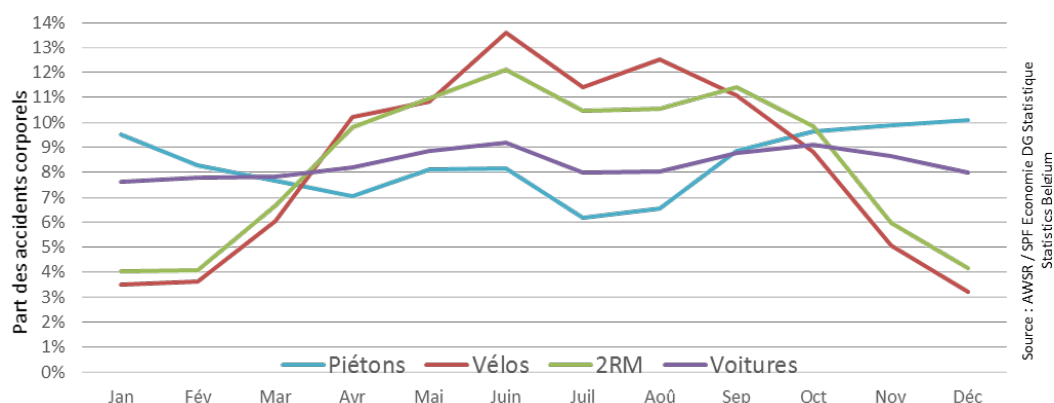
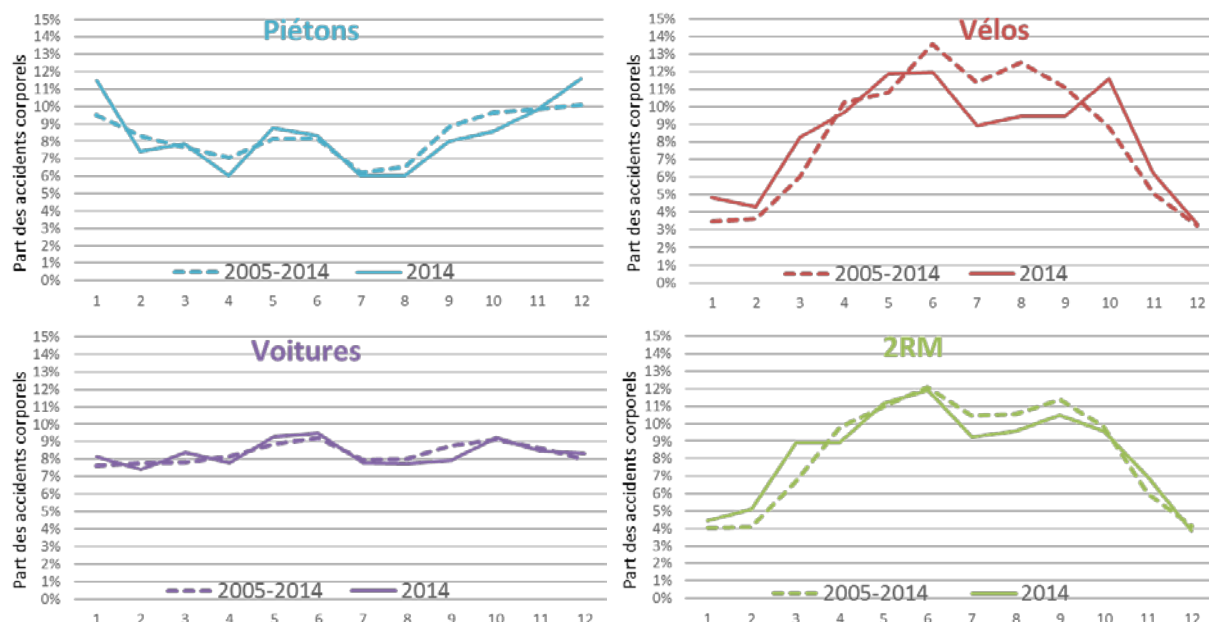


Figure 6 : Distribution mensuelle des accidents corporels par type d'usagers (mois normalisés de 30 jours), Wallonie (2005-2014)

La Figure 7 illustre pour chaque type d'utilisateur la distribution mensuelle des accidents corporels en 2014 et pour la période de référence 2005-2014. Nous constatons que les conditions climatiques de 2014 ont eu un fort impact sur l'accidentalité des usagers faibles (piétons, vélo et 2RM) mais également pour les voitures. Nous retrouvons donc en 2014 une augmentation des accidents au printemps (et tout particulièrement en mars) par rapport à la période de référence à cause des conditions particulièrement douces et précoces, une forte baisse en juillet-août en lien avec un été fort maussade

et un bel automne qui explique la remontée des accidents. La diminution des accidents pendant l'été est très marquée pour les deux-roues mais plus particulièrement pour les vélos avec en août un écart de 3 point de pourcentage par rapport à la période de référence avec 9,4% des accidents en 2014 contre 12,5% en 2005-2014.



Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique - Statistics Belgium

Figure 7 : Distribution mensuelle des accidents corporels par type d'usagers (mois normalisés de 30 jours), Wallonie (2014 et 2005-2014)

Tableau 5 : Indicateurs-clés mensuels de sécurité routière par type d'usager, Wallonie (2014)

	2014	Décédés 30 jours		Blessés		Total victimes		Accidents corporels		Gravité des accidents corporels 2005-2014
		#	%	#	%	#	%	#	%	
Piétons	Janvier	6	14,3%	167	11,6%	173	11,6%	164	11,5%	39,7
	Février	1	2,4%	106	7,3%	107	7,2%	106	7,4%	33,4
	Mars	6	14,3%	111	7,7%	117	7,9%	112	7,9%	32,9
	Avril	1	2,4%	89	6,2%	90	6,1%	86	6,0%	29,3
	Mai	2	4,8%	125	8,7%	127	8,6%	125	8,8%	17,4
	Juin	2	4,8%	119	8,2%	121	8,1%	119	8,4%	26,2
	Juillet	4	9,5%	87	6,0%	91	6,1%	86	6,0%	44,2
	Août	3	7,1%	87	6,0%	90	6,1%	86	6,0%	30,5
	Septembre	5	11,9%	111	7,7%	116	7,8%	114	8,0%	34,5
	Octobre	5	11,9%	123	8,5%	128	8,6%	122	8,6%	35,3
	Novembre	3	7,1%	144	10,0%	147	9,9%	140	9,8%	38,8
	Décembre	4	9,5%	174	12,1%	178	12,0%	165	11,6%	35,9
	Total	42	100%	1 443	100%	1 485	100%	1 425	100,0%	33,3

2014		Décédés 30 jours		Blessés		Total victimes		Accidents corporels		Gravité des accidents corporels 2005-2014
		#	%	#	%	#	%	#	%	
Vélos	Janvier	0	0,0%	39	4,8%	39	4,8%	38	4,8%	13,3
	Février	2	28,6%	35	4,3%	37	4,5%	34	4,3%	32,9
	Mars	0	0,0%	65	8,1%	65	8,0%	65	8,3%	10,2
	Avril	0	0,0%	78	9,7%	78	9,6%	76	9,7%	14,1
	Mai	0	0,0%	110	13,6%	110	13,5%	93	11,9%	14,3
	Juin	2	28,6%	94	11,6%	96	11,8%	94	12,0%	15,3
	Juillet	0	0,0%	68	8,4%	68	8,4%	70	8,9%	9,5
	Août	0	0,0%	75	9,3%	75	9,2%	74	9,4%	8,7
	Septembre	1	14,3%	76	9,4%	77	9,5%	74	9,4%	20,3
	Octobre	2	28,6%	90	11,2%	92	11,3%	91	11,6%	14,1
	Novembre	0	0,0%	49	6,1%	49	6,0%	49	6,3%	15,8
	Décembre	0	0,0%	28	3,5%	28	3,4%	26	3,3%	19,2
Total		7	100,0%	807	100,0%	814	100,0%	784	100,0%	14,4
Cyclos	Janvier	0	0,0%	50	5,3%	50	5,3%	52	5,7%	11,7
	Février	1	16,7%	75	7,9%	76	8,0%	66	7,3%	10,1
	Mars	1	16,7%	73	7,7%	74	7,8%	74	8,2%	6,2
	Avril	1	16,7%	71	7,5%	72	7,6%	70	7,7%	12,4
	Mai	0	0,0%	97	10,3%	97	10,2%	84	9,3%	8,3
	Juin	1	16,7%	100	10,6%	101	10,6%	92	10,1%	12,2
	Juillet	1	16,7%	81	8,6%	82	8,6%	77	8,5%	15,3
	Août	0	0,0%	86	9,1%	86	9,1%	83	9,2%	10,7
	Septembre	1	16,7%	81	8,6%	82	8,6%	82	9,0%	11,5
	Octobre	0	0,0%	102	10,8%	102	10,7%	100	11,0%	4,0
	Novembre	0	0,0%	71	7,5%	71	7,5%	68	7,5%	8,6
	Décembre	0	0,0%	57	6,0%	57	6,0%	59	6,5%	11,0
Total		6	100,0%	944	100,0%	950	100,0%	907	100,0%	10,1
Motos	Janvier	3	6,8%	31	2,8%	34	3,0%	35	3,3%	39,1
	Février	0	0,0%	37	3,4%	37	3,2%	34	3,2%	28,3
	Mars	3	6,8%	106	9,6%	109	9,5%	100	9,5%	35,1
	Avril	7	15,9%	107	9,7%	114	10,0%	104	9,9%	60,0
	Mai	6	13,6%	138	12,5%	144	12,6%	134	12,7%	43,0
	Juin	5	11,4%	155	14,1%	160	14,0%	141	13,4%	40,2
	Juillet	5	11,4%	112	10,2%	117	10,2%	104	9,9%	57,3
	Août	3	6,8%	110	10,0%	113	9,9%	104	9,9%	38,4
	Septembre	8	18,2%	126	11,4%	134	11,7%	123	11,7%	42,6
	Octobre	2	4,5%	93	8,4%	95	8,3%	87	8,3%	37,5
	Novembre	2	4,5%	70	6,4%	72	6,3%	68	6,5%	59,4
	Décembre	0	0,0%	16	1,5%	16	1,4%	17	1,6%	20,8
Total		44	100,0%	1 101	100,0%	1 145	100,0%	1 051	100,0%	44,2
Voitures	Janvier	13	7,1%	853	8,5%	866	8,4%	802	8,1%	25,0
	Février	16	8,8%	752	7,5%	768	7,5%	729	7,4%	25,5
	Mars	17	9,3%	864	8,6%	881	8,6%	824	8,4%	23,9
	Avril	10	5,5%	803	8,0%	813	7,9%	770	7,8%	18,8
	Mai	14	7,7%	913	9,0%	927	9,0%	916	9,3%	18,9
	Juin	16	8,8%	953	9,4%	969	9,4%	932	9,5%	21,5
	Juillet	13	7,1%	832	8,2%	845	8,2%	769	7,8%	23,8
	Août	9	4,9%	803	8,0%	812	7,9%	763	7,7%	20,6
	Septembre	14	7,7%	773	7,7%	787	7,7%	784	8,0%	19,9
	Octobre	18	9,9%	895	8,9%	913	8,9%	908	9,2%	23,4
	Novembre	22	12,1%	821	8,1%	843	8,2%	837	8,5%	23,2
	Décembre	20	11,0%	830	8,2%	850	8,3%	819	8,3%	23,6
Total		182	100,0%	10 092	100,0%	10 274	100,0%	9 853	100,0%	22,3

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique - Statistics Belgium

V. ANALYSE SELON LES CONDITIONS ENVIRONNEMENTALES

1. ANALYSE SELON LES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES

Les conditions météorologiques sont inconnues pour, en moyenne, 13% des accidents sur la période 2005-2014. Cette part de conditions inconnues explose en 2014 avec 41% d'accidents pour lesquels l'information n'est pas communiquée. Quand on regarde uniquement les accidents pour lesquels les conditions météo sont renseignées, on constate que la grande majorité des accidents se produisent dans des conditions normales (83,3% en 2005-2014). Cette proportion est similaire pour les tués 30 jours (Tableau 6).

Tableau 6 : Indicateurs-clés de sécurité routière selon les conditions atmosphériques, Wallonie (2005-2014)

2005-2014	Décédés 30 jours		Blessés		Total victimes		Accidents corporels		Gravité des accidents corporels
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Normales	2 994	72,9%	128 370	72,9%	131 364	72,9%	94 729	72,6%	31,6
Pluie	413	10,1%	19 968	11,3%	20 381	11,3%	14 538	11,1%	28,4
Brouillard* (visibilité <100 m)	46	1,1%	1 229	0,7%	1 275	0,7%	860	0,7%	53,5
Vent violent*	45	1,1%	943	0,5%	988	0,5%	744	0,6%	60,5
Chutes de neige	53	1,3%	2 920	1,7%	2 973	1,6%	2 173	1,7%	24,4
Grêle	7	0,2%	189	0,1%	196	0,1%	131	0,1%	53,3
Autres (fumée)	24	0,6%	656	0,4%	680	0,4%	499	0,4%	48,1
Inconnues	523	12,7%	21 900	12,4%	22 423	12,4%	16 855	12,9%	31,0
Total	4 105	100%	176 175	100%	180 280	100%	130 529	100%	31,4
2014	#	%	#	%	#	%	#	%	
Normales	178	58,4%	8 002	51,6%	8 180	51,7%	5 923	50,5%	N/A
Pluie	22	7,2%	1 169	7,5%	1 191	7,5%	856	7,3%	N/A
Brouillard* (visibilité <100 m)	0	0,0%	33	0,2%	33	0,2%	27	0,2%	N/A
Vent violent*	2	0,7%	60	0,4%	62	0,4%	46	0,4%	N/A
Chutes de neige	0	0,0%	10	0,1%	10	0,1%	6	0,1%	N/A
Grêle	0	0,0%	8	0,1%	8	0,1%	6	0,1%	N/A
Autres (fumée)	2	0,7%	15	0,1%	17	0,1%	13	0,1%	N/A
Inconnues	101	33,1%	6 217	40,1%	6 318	39,9%	4 855	41,4%	N/A
Total	305	100%	15 514	100%	15 819	100%	11 732	100%	26,0

2005-2014	Décédés 30 jours		Blessés		Total victimes		Accidents corporels		Gravité des accidents corporels
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Normales	2 994	83,6%	128 370	83,2%	131 364	83,2%	94 729	83,3%	31,6
Dégradées	588	16,4%	25 905	16,8%	26 493	16,8%	18 945	16,7%	31,0
Total connues	3 582	100%	154 275	100%	157 857	100%	113 674	100%	31,5
2014	#	%	#	%	#	%	#	%	
Normales	178	87,3%	8 002	86,1%	8 180	86,1%	5 923	86,1%	30,1
Dégradées	26	12,7%	1 295	13,9%	1 321	13,9%	954	13,9%	27,3
Total connues	204	100%	9 297	100%	9 501	100%	6 877	100%	29,7

* Jusqu'à deux conditions atmosphériques peuvent être renseignées pour un même accident. Les catégories signalées contiennent également des accidents pour lesquels il existe une combinaison avec de la pluie.

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique - Statistics Belgium

La gravité globale des accidents sur la période 2005-2014 est de 31 tués pour 1 000 accidents corporels enregistrés. Nous avons classé la gravité des accidents en fonction des différentes conditions météorologiques relevées par les forces de police. Il ressort que la neige est la condition météo pour laquelle la gravité des accidents est la plus faible avec 24 tués pour 1 000 accidents, suivie par la pluie (28). A l'inverse, les quatre conditions pour lesquelles la gravité des accidents est plus élevée sont

relativement peu fréquentes et, pour certaines, avec un caractère soudain et/ou imprévu pouvant surprendre les usagers de la route (vent, brouillard, grêle, fumée épaisse). Les accidents par vent violent sont ceux ayant la gravité moyenne la plus élevée (60 tués pour 1 000 accidents), qui est près de 2 fois supérieure à celle des accidents en conditions normales (32). Les accidents par temps de brouillard et lorsqu'il grêle ont une gravité moyenne de 53 (Figure 8).

Ces résultats s'expliquent par les dégradations des conditions de circulation, l'impact sur la mobilité (certaines personnes renonceraient à leur déplacement ou utiliseraient un autre mode de transport), la réduction de la visibilité et le risque d'accidents qui en découle. Pour certaines conditions comme la neige et la pluie, les usagers adapteraient leur comportement (en réduisant leur vitesse et en étant plus attentifs qu'en temps normal), diminuant ainsi la gravité mais pas le risque d'accident qui serait plus élevé qu'en conditions normales. Pour d'autres, le caractère soudain et/ou imprévisible (rafales de vent, grêle), surprendrait les conducteurs et augmenterait le risque d'accident et leur gravité (Focant, 2014²).

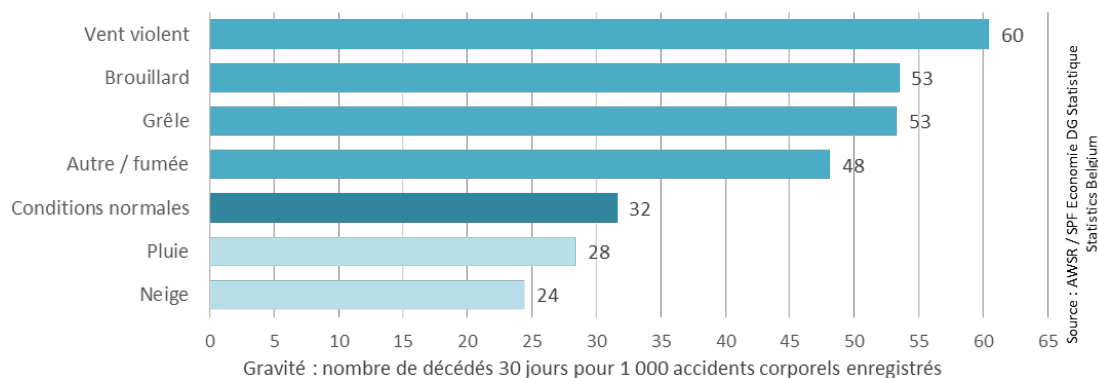


Figure 8 : Gravité des accidents corporels en fonction des conditions atmosphériques, Wallonie (2005-2014)

Tableau 7 : Indicateurs-clés de sécurité routière selon les conditions atmosphériques connues et les provinces wallonnes, Wallonie (2005-2014)

2005-2014		Décédés 30 jours		Blessés		Total victimes		Accidents corporels		Gravité des accidents corporels
		#	%	#	%	#	%	#	%	
Brabant wallon	Normales	221	80,4%	12 290	82,7%	12 511	82,6%	9 537	83,2%	23,2
	Dégradées	54	19,6%	2 576	17,3%	2 630	17,4%	1 920	16,8%	28,1
	Total connues	275	100,0%	14 866	100,0%	15 141	100,0%	11 457	100,0%	24,0
Hainaut	Normales	1127	84,4%	45 930	83,9%	47 057	83,9%	33 446	83,9%	33,7
	Dégradées	209	15,6%	8 799	16,1%	9 008	16,1%	6 436	16,1%	32,5
	Total connues	1336	100,0%	54 729	100,0%	56 065	100,0%	39 882	100,0%	33,5
Liège	Normales	708	83,1%	39 559	82,8%	40 267	82,8%	29 395	83,1%	24,1
	Dégradées	144	16,9%	8 196	17,2%	8 340	17,2%	5 985	16,9%	24,1
	Total connues	852	100,0%	47 756	100,0%	48 608	100,0%	35 380	100,0%	24,1
Luxembourg	Normales	396	83,9%	11 654	80,0%	12 050	80,1%	8 552	80,2%	46,3
	Dégradées	76	16,1%	2 915	20,0%	2 991	19,9%	2 110	19,8%	36,0
	Total connues	472	100,0%	14 569	100,0%	15 041	100,0%	10 661	100,0%	44,3
Namur	Normales	542	83,8%	18 936	84,7%	19 478	84,7%	13 799	84,7%	39,3
	Dégradées	105	16,2%	3 422	15,3%	3 527	15,3%	2 498	15,3%	42,0
	Total connues	647	100,0%	22 358	100,0%	23 005	100,0%	16 297	100,0%	39,7

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique - Statistics Belgium

² Focant N., Martensen H. (2014) Y a-t-il plus d'accidents de la route quand il pleut ? Analyse exploratoire de l'influence des conditions météorologiques sur le nombre d'accidents de la route en Belgique. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière

2014		Décédés 30 jours		Blessés		Total victimes		Accidents corporels		Gravité des accidents corporels
		#	%	#	%	#	%	#	%	
Brabant wallon	Normales	18	85,7%	867	87,0%	885	86,9%	667	87,3%	N/A
	Dégradées	3	14,3%	130	13,0%	133	13,1%	97	12,7%	N/A
	Total connues	21	100,0%	997	100,0%	1 018	100,0%	764	100,0%	N/A
Hainaut	Normales	55	82,1%	2 896	86,0%	2 951	85,9%	2 114	85,4%	N/A
	Dégradées	12	17,9%	471	14,0%	483	14,1%	361	14,6%	N/A
	Total connues	67	100,0%	3 367	100,0%	3 434	100,0%	2 475	100,0%	N/A
Liège	Normales	50	94,3%	2 469	86,6%	2 519	86,7%	1 812	86,8%	N/A
	Dégradées	3	5,7%	382	13,4%	385	13,3%	276	13,2%	N/A
	Total connues	53	100,0%	2 851	100,0%	2 904	100,0%	2 088	100,0%	N/A
Luxembourg	Normales	25	96,2%	702	82,5%	727	82,9%	529	83,0%	N/A
	Dégradées	1	3,8%	149	17,5%	150	17,1%	108	17,0%	N/A
	Total connues	26	100,0%	851	100,0%	877	100,0%	637	100,0%	N/A
Namur	Normales	30	81,1%	1 068	86,8%	1 098	86,6%	801	87,7%	N/A
	Dégradées	7	18,9%	163	13,2%	170	13,4%	112	12,3%	N/A
	Total connues	37	100,0%	1 231	100,0%	1 268	100,0%	913	100,0%	N/A

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique - Statistics Belgium

2. ANALYSE SELON LES CONDITIONS DE LUMINOSITÉ

En conditions de luminosité nocturnes (nuit), nous dénombrons 22% des accidents corporels et 36% des décédés 30 jours. La gravité des accidents de nuit est deux fois plus élevée que celle des accidents de jour avec 43 tués pour 1 000 accidents contre 21 en journée. Les périodes de transition, aube et crépuscule, enregistrent 2% des accidents corporels et ont une gravité légèrement plus élevée que le jour avec 25 tués pour 1 000 accidents corporels enregistrés (Tableau 8).

Tableau 8 : Indicateurs-clés de sécurité routière selon la luminosité, Wallonie (2014)

2014		Décédés 30 jours		Blessés		Total victimes		Accidents corporels		Gravité des accidents corporels
		#	%	#	%	#	%	#	%	
Aube-Crépuscule		7	2,3%	376	2,4%	383	2,4%	281	2,4%	24,9
Jour		188	61,6%	11 712	75,5%	11 900	75,2%	8 864	75,6%	21,2
Nuit		110	36,1%	3 426	22,1%	3 536	22,4%	2 587	22,1%	42,5
Total luminosité connue		305	100%	15 514	100%	15 819	100%	11 732	100%	26,0

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique - Statistics Belgium

Par ailleurs, la distribution des victimes des accidents de la circulation varie fortement d'un mode de déplacement à l'autre en fonction des conditions de luminosité. Ces résultats reflètent principalement la temporalité des trajets liés à ces modes de transport. Ainsi, 20% des deux-roues sont tués de nuit contre 35% des piétons et 40% des occupants de voiture (Tableau 9).

Tableau 9 : Indicateurs-clés de sécurité routière selon la luminosité et le type d'usager, Wallonie (2014)

2014		Décédés 30 jours		Blessés		Total victimes	
		#	%	#	%	#	%
Piétons	Aube-Crépuscule	2	5,4%	39	3,9%	41	3,9%
	Jour	22	59,5%	849	84,4%	871	83,5%
	Nuit	13	35,1%	118	11,7%	131	12,6%
	Total	37	100,0%	1 006	100,0%	1 043	100,0%
Cyclistes	Aube-Crépuscule	0	0,0%	6	0,9%	6	0,9%
	Jour	6	85,7%	629	95,3%	635	95,2%
	Nuit	1	14,3%	25	3,8%	26	3,9%
	Total	7	100,0%	660	100,0%	667	100,0%
Cyclomotoristes	Aube-Crépuscule	0	0,0%	21	3,0%	21	3,0%
	Jour	5	100,0%	551	79,1%	556	79,2%
	Nuit	0	0,0%	125	17,9%	125	17,8%
	Total	5	100,0%	697	100,0%	702	100,0%
Motocyclistes	Aube-Crépuscule	1	2,8%	27	3,1%	28	3,1%
	Jour	28	77,8%	784	89,1%	812	88,6%
	Nuit	7	19,4%	69	7,8%	76	8,3%
	Total	36	100,0%	880	100,0%	916	100,0%
Occupants de voiture	Aube-Crépuscule	4	3,0%	269	3,5%	273	3,5%
	Jour	76	57,1%	5 320	69,6%	5 396	69,4%
	Nuit	53	39,8%	2 051	26,8%	2 104	27,1%
	Total	133	100,0%	7 640	100,0%	7 773	100,0%

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique - Statistics Belgium

La Figure 9 illustre la proportion d'accidents corporels survenus la nuit en fonction du type d'usager impliqué et de la province sur la période 2005-2014. Il ressort qu'en Wallonie 32% des accidents impliquant une voiture surviennent la nuit contre 25% de ceux impliquant un cyclomoteur, 23% des accidents avec un piéton, 15% des accidents avec une moto et 8% des accidents avec un vélo. Une analyse plus approfondie révèle quasiment pas de différences entre les provinces, excepté pour les motos.

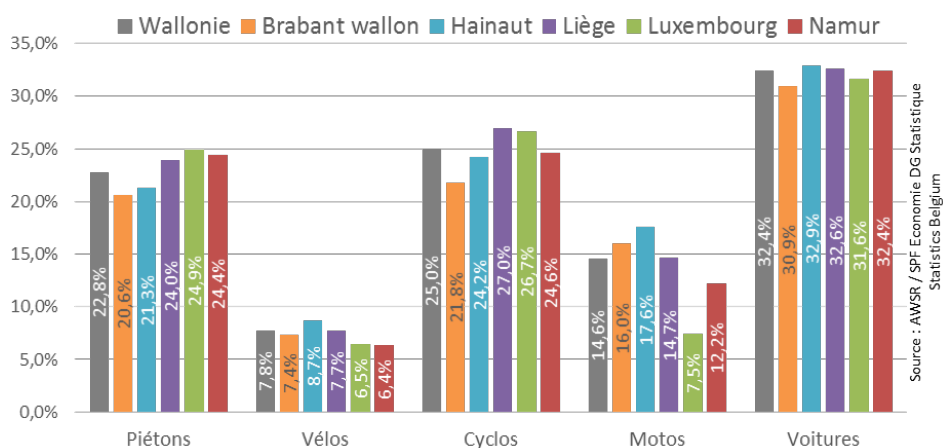


Figure 9 : Proportion des accidents survenus de nuit en fonction du type d'usager et de la province, Wallonie (2005-2014)

Nous constatons une part d'accidents de nuit impliquant une moto bien plus faible dans les provinces réputées pour les balades à moto (Provinces de Luxembourg et Namur) que dans les autres (Figure 9). Ces résultats peuvent s'expliquer par les typologies d'utilisation des motos (utilitaire/migration pendulaire et/ou loisir/tourisme) et leur temporalité (semaine/week-end).

Nous avons cherché à mieux comprendre les différences observées concernant les motos en étudiant la distribution de ces accidents en fonction des moments de la semaine (Figure 10) et des jours de semaine (Figure 11). Près de 1 accident de moto sur 2 survient le week-end en provinces de Luxembourg et de Namur contre 1 sur 3 pour les autres provinces, ce qui conforte l'hypothèse touristique/loisir pour ces deux premières provinces avec un pic des accidents les journées de week-end. La Figure 11 révèle que le Brabant wallon enregistre des accidents de moto principalement en semaine et aux heures de pointes (matin et soir), ce qui correspond à une utilisation « utilitaire » pour des trajets de migration pendulaire. Les provinces de Liège et de Hainaut ont une distribution des accidents de moto assez proche de celle du Brabant wallon mais avec des accidents principalement lors de l'heure de pointe du soir et un peu plus le week-end, notamment en province de Liège.

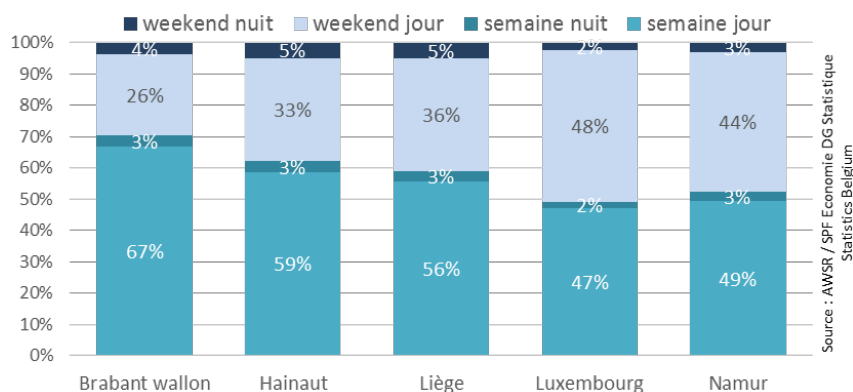
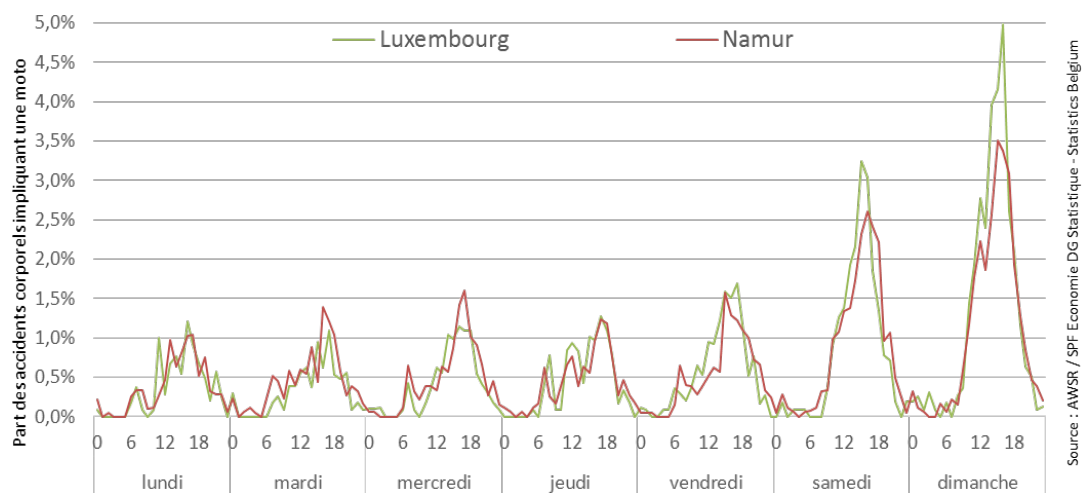


Figure 10 : Distribution des accidents de moto par province en fonction du moment de la semaine, Wallonie (2005-2014)



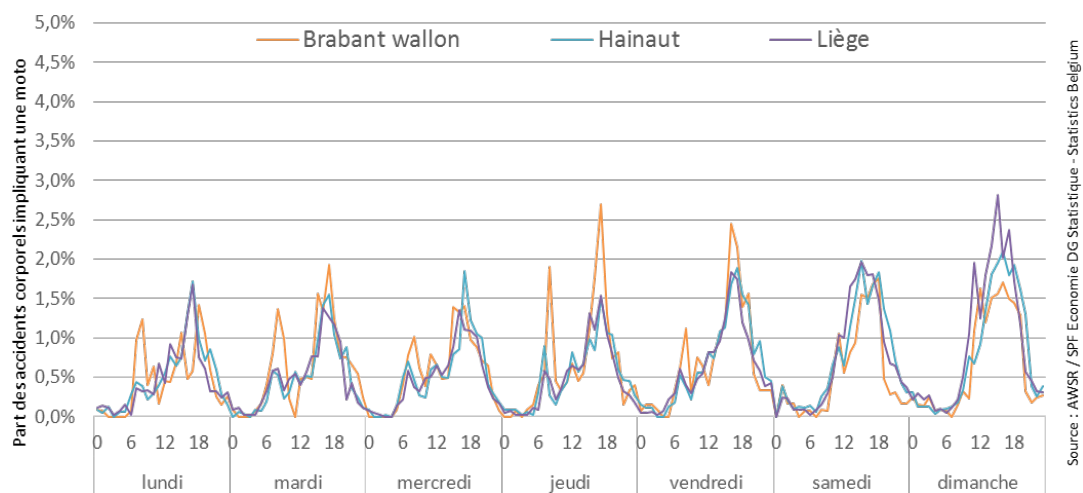


Figure 11 : Distribution des accidents de moto par province selon le jour de la semaine et l'heure, Wallonie (2005-2014)

VI. ANALYSE SELON LE JOUR ET L'HEURE

Pour la période 2005-2014, de tous les jours de la semaine, le samedi est le jour qui enregistre le plus d'accidents corporels (16,5% de l'ensemble des accidents) et le plus de décédés 30 jours (20,0% de l'ensemble des tués). Globalement, c'est le week-end que nous dénombrons le plus de tués avec 39,4% des tués et 31,4% des accidents corporels de la semaine. Enfin, les accidents du week-end enregistrent la gravité la plus élevée avec 39,5 tués pour 1 000 accidents corporels (38,1 le samedi et 41,1 le dimanche) (Tableau 10).

En 2014, la journée enregistrant le plus d'accidents corporels est le vendredi (15,8% de l'ensemble des accidents), tandis que pour les tués il s'agit du samedi (18,0%). La gravité des accidents le week-end reste la plus élevée avec 29 tués pour 1 000 accidents corporels (30,4 le samedi et 27,5 le dimanche) (Tableau 10).

Tableau 10 : Indicateurs-clés de sécurité routière selon le jour de la semaine, Wallonie (2014)

2005-2014	Décédés 30 jours		Blessés		Total victimes		Accidents corporels		Gravité des accidents corporels
	#	%	#	%	#	%	#	%	
Lundi	490	11,9%	22 327	12,7%	22 817	12,7%	16 909	13,0%	29,0
Mardi	441	10,7%	22 098	12,5%	22 539	12,5%	16 861	12,9%	26,2
Mercredi	469	11,4%	23 068	13,1%	23 537	13,1%	17 534	13,4%	26,7
Jeudi	453	11,0%	22 931	13,0%	23 384	13,0%	17 503	13,4%	25,9
Vendredi	633	15,4%	27 875	15,8%	28 508	15,8%	20 751	15,9%	30,5
Samedi	822	20,0%	30 273	17,2%	31 095	17,2%	21 580	16,5%	38,1
Dimanche	797	19,4%	27 606	15,7%	28 403	15,8%	19 395	14,9%	41,1
Total	4 105	100,0%	176 179	100,0%	180 284	100,0%	130 533	100,0%	31,4
2014	#	%	#	%	#	%	#	%	
Lundi	37	12,1%	1 926	12,4%	1 963	12,4%	1 502	12,8%	24,6
Mardi	35	11,5%	1 955	12,6%	1 990	12,6%	1 554	13,2%	22,5
Mercredi	46	15,1%	2 216	14,3%	2 262	14,3%	1 728	14,7%	26,6
Jeudi	41	13,4%	2 044	13,2%	2 085	13,2%	1 573	13,4%	26,1
Vendredi	44	14,4%	2 507	16,2%	2 551	16,1%	1 859	15,8%	23,7
Samedi	55	18,0%	2 498	16,1%	2 553	16,1%	1 807	15,4%	30,4
Dimanche	47	15,4%	2 368	15,3%	2 415	15,3%	1 709	14,6%	27,5
Total	305	100%	1 5514	100%	15 819	100%	11 732	100%	26,0

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique - Statistics Belgium

Tableau 11 : Indicateurs-clés de sécurité routière selon le jour de la semaine, pour les provinces wallonnes en 2014

2005-2014		Décédés 30 jours		Blessés		Total victimes		Accidents corporels		Gravité des accidents corporels
		#	%	#	%	#	%	#	%	
Brabant wallon	Lundi	33	10,2%	2 075	12,3%	2 108	12,3%	1 630	12,5%	20,2
	Mardi	38	11,8%	2 230	13,2%	2 268	13,2%	1 785	13,7%	21,3
	Mercredi	41	12,7%	2 370	14,1%	2 411	14,0%	1 869	14,3%	21,9
	Jeudi	20	6,2%	2 334	13,8%	2 354	13,7%	1 848	14,2%	10,8
	Vendredi	51	15,8%	2 727	16,2%	2 778	16,2%	2 125	16,3%	24,0
	Samedi	75	23,3%	2 717	16,1%	2 792	16,2%	2 050	15,7%	36,6
	Dimanche	64	19,9%	2 412	14,3%	2 476	14,4%	1 738	13,3%	36,8
	Total	322	100%	16 864	100%	17 186	100%	13 047	100%	24,7
Hainaut	Lundi	180	11,9%	8 167	13,2%	8 347	13,2%	6 143	13,6%	29,3
	Mardi	187	12,3%	7 674	12,4%	7 861	12,4%	5 796	12,8%	32,3
	Mercredi	173	11,4%	8 161	13,2%	8 334	13,2%	6 125	13,5%	28,2
	Jeudi	186	12,3%	8 025	13,0%	8 211	13,0%	6 096	13,5%	30,5
	Vendredi	246	16,2%	9 894	16,0%	10 140	16,0%	7 269	16,1%	33,8
	Samedi	264	17,4%	10 527	17,1%	10 791	17,1%	7 404	16,4%	35,7
	Dimanche	281	18,5%	9 228	15,0%	9 509	15,0%	6 410	14,2%	43,8
	Total	1517	100,0%	61 675	100,0%	63 192	100,0%	45 243	100,0%	33,5
Liège	Lundi	135	13,8%	6 884	12,4%	7 019	12,4%	5 264	12,7%	25,6
	Mardi	103	10,5%	7 134	12,9%	7 237	12,8%	5 481	13,3%	18,8
	Mercredi	110	11,2%	7 522	13,6%	7 632	13,5%	5 699	13,8%	19,3
	Jeudi	103	10,5%	7 198	13,0%	7 301	12,9%	5 467	13,2%	18,8
	Vendredi	136	13,9%	8 578	15,5%	8 714	15,4%	6 461	15,6%	21,0
	Samedi	206	21,0%	9 394	16,9%	9 600	17,0%	6 746	16,3%	30,5
	Dimanche	186	19,0%	8 737	15,8%	8 923	15,8%	6 198	15,0%	30,0
	Total	979	100,0%	55 446	100,0%	56 425	100,0%	41 316	100,0%	23,7
Luxembourg	Lundi	53	9,9%	1 911	11,8%	1 964	11,7%	1 445	12,1%	36,7
	Mardi	37	6,9%	1 926	11,8%	1 963	11,7%	1 470	12,3%	25,2
	Mercredi	55	10,3%	1 897	11,7%	1 952	11,6%	1 430	12,0%	38,5
	Jeudi	60	11,3%	2 164	13,3%	2 224	13,2%	1 638	13,7%	36,6
	Vendredi	87	16,3%	2 513	15,5%	2 600	15,5%	1 843	15,4%	47,2
	Samedi	123	23,1%	2 948	18,1%	3 071	18,3%	2 086	17,5%	59,0
	Dimanche	118	22,1%	2 898	17,8%	3 016	18,0%	2 029	17,0%	58,1
	Total	533	100,0%	16 258	100,0%	16 791	100,0%	11 942	100,0%	44,6
Namur	Lundi	89	11,8%	3 291	12,7%	3 380	12,7%	2 427	12,8%	36,7
	Mardi	76	10,1%	3 134	12,1%	3 210	12,0%	2 329	12,3%	32,6
	Mercredi	90	11,9%	3 118	12,0%	3 208	12,0%	2 410	12,7%	37,3
	Jeudi	84	11,1%	3 211	12,4%	3 295	12,3%	2 453	12,9%	34,2
	Vendredi	113	15,0%	4 163	16,1%	4 276	16,0%	3 052	16,1%	37,0
	Samedi	154	20,4%	4 688	18,1%	4 842	18,1%	3 294	17,3%	46,8
	Dimanche	148	19,6%	4 331	16,7%	4 479	16,8%	3 020	15,9%	49,0
	Total	754	100,0%	25 936	100,0%	26 690	100,0%	18 985	100,0%	39,7

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique - Statistics Belgium

La distribution des accidents corporels et des décédés 30 jours en fonction du jour de la semaine et de l'heure montre que le nombre d'accidents enregistre un pic les jours de semaine aux heures de pointe du soir (17-18h) et dans une moindre mesure aux heures de pointe le matin (8h). Nous noterons également un pic le mercredi midi. Le week-end, nous n'observons pas un réel pic comme en semaine mais un nombre relativement important d'accidents sur la plage horaire 11-18h correspondant vraisemblablement au pic de trafic ces jours-là (Figure 12).

La distribution des décédés 30 jours montre une explosion de leur part le week-end et plus particulièrement les nuits de week-end (de minuit à 6h) alors que la part des accidents diminue sur cette même plage horaire. Cela reflète une gravité des accidents très importante à ces périodes-là. Par ailleurs, nous observons un nouveau phénomène la nuit du jeudi au vendredi avec une part importante

de tués par rapport aux autres nuits de semaine. Cela pourrait s'expliquer par un changement d'habitudes avec plus de sorties festives dès le jeudi soir (Figure 12).

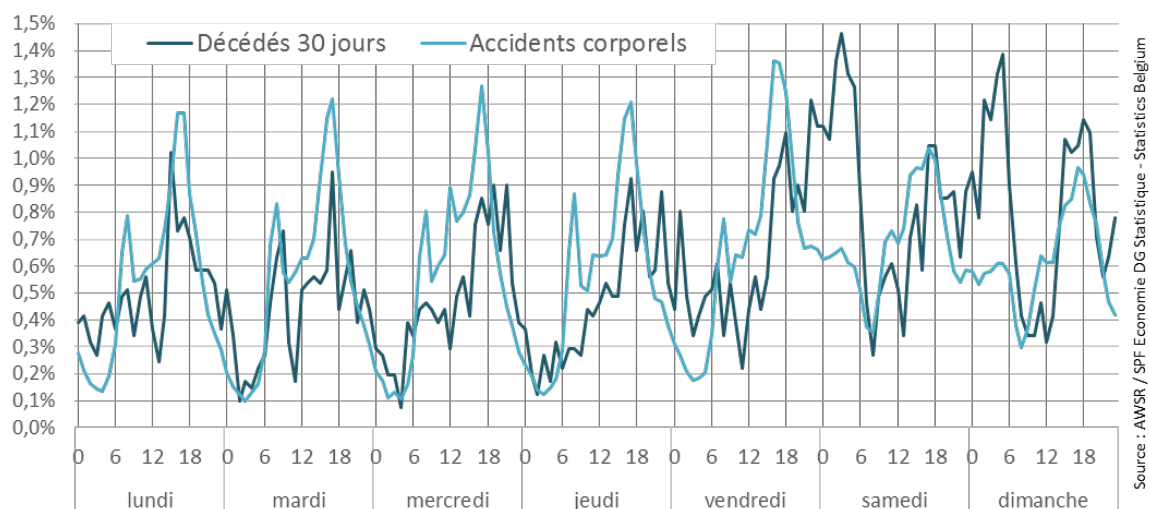


Figure 12 : Distribution des accidents corporels et des décès 30 jours selon le jour de la semaine et l'heure, Wallonie (2005-2014)

La Figure 13 illustre la différence de distribution entre l'ensemble des accidents corporels et ceux impliquant au moins un conducteur sous influence d'alcool. Il ressort que les accidents avec alcool surviennent principalement les nuits de week-end (de 18h à 6h le lendemain matin). Ce qui correspond aux périodes liées à une consommation d'alcool dans un cadre plutôt festif. Dans une moindre mesure, les accidents avec un conducteur sous influence d'alcool se retrouvent dans une proportion plus importante les jours de semaine entre 18h et minuit (du lundi au jeudi, avec une part légèrement plus importante le jeudi soir).

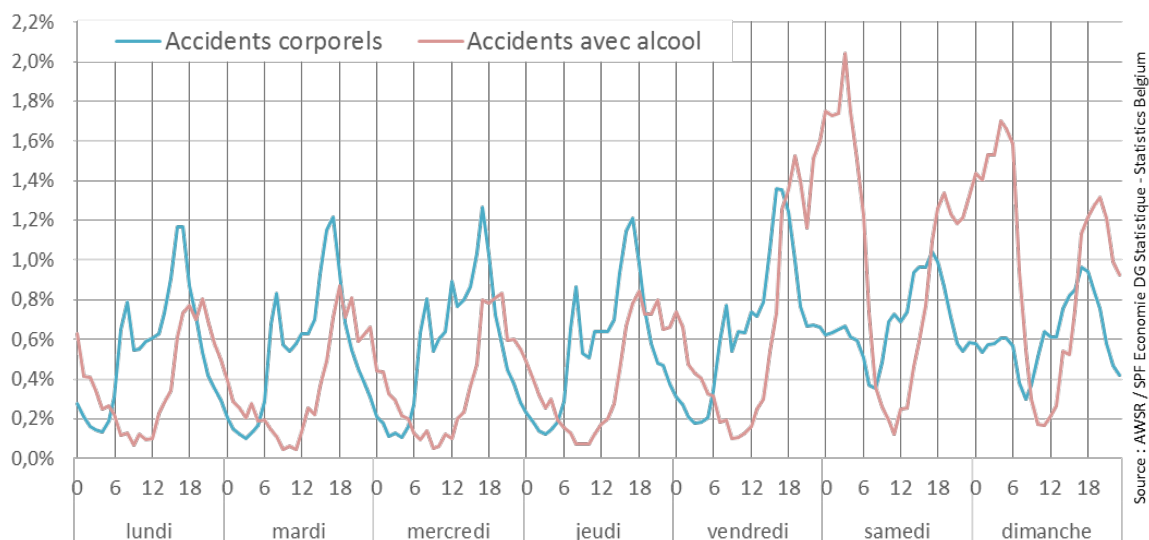


Figure 13 : Distribution des accidents corporels et de ceux avec alcool selon le jour de la semaine et l'heure, Wallonie (2005-2014)

Une analyse de la proportion des accidents corporels avec au moins un conducteur sous influence d'alcool par rapport à l'ensemble des accidents en fonction du jour de la semaine et de l'heure, sur la période 2005-2014, révèle qu'il n'y a pas de réelle différence entre les jours de la semaine. Nous observons un pic des accidents avec alcool tous les jours entre 18h et 4h le lendemain matin en

semaine et entre 18h et 7-8h le week-end. Nous constatons que le pic quotidien de la proportion des accidents avec alcool survient à 2h du matin. La proportion la plus élevée est de 39% d'accidents avec alcool le samedi à 3h du matin (Figure 14).

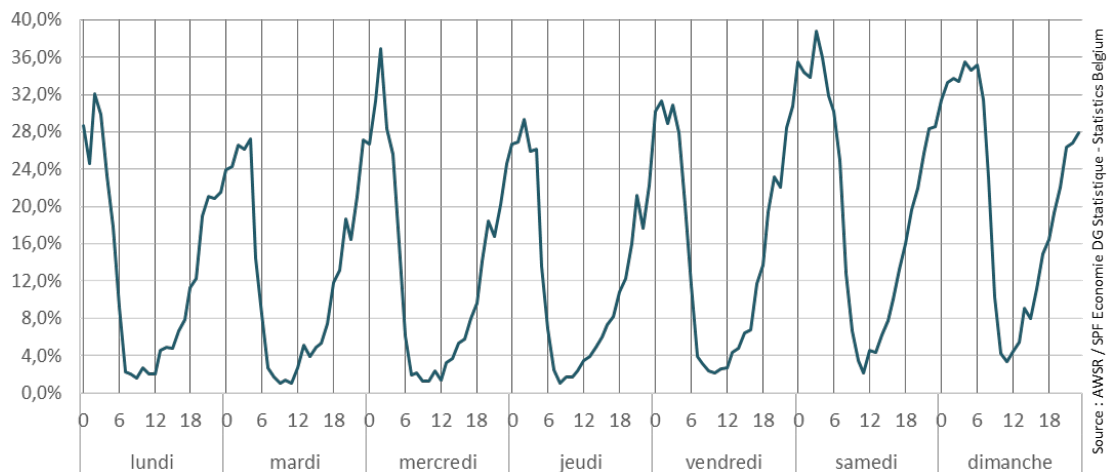


Figure 14 : Proportion des accidents avec au moins un conducteur sous influence parmi l'ensemble des accidents corporels selon le jour de la semaine et l'heure, Wallonie (2005-2014)

VII. ANALYSE SELON LE MOMENT DE LA SEMAINE

1. ANALYSE GLOBALE

La grande majorité des accidents corporels se produisent les journées de semaine (du lundi au vendredi de 6h à 21h59). Cela correspond en 2014 à 62% des accidents corporels et 52% des décédés 30 jours. Cela s'explique par une durée plus longue de la période (4 176 heures sur un total de 8 760 heures en 2014, soit 48%) et un trafic plus important (Tableau 12).

De manière générale, la gravité des accidents corporels enregistrés la nuit est deux fois plus élevée que celle des accidents enregistrés en journée avec 56 tués pour 1 000 accidents de nuit contre 26 en journée (pour la période 2005-2014). Ce qui pose principalement problème ce n'est pas tant le nombre d'accidents qui se produisent de nuit mais bien leur gravité. Les facteurs expliquant cette gravité forte les nuits sont la vitesse, l'alcool, la drogue, la fatigue, le nombre de passagers... (Tableau 12).

Entre les quatre périodes, c'est les nuits de weekend que la gravité des accidents est la plus élevée. En effet, 18% des tués sont comptabilisés les nuits de week-end alors que « seulement » 10% des accidents corporels se produisent lors de ces périodes.

Tableau 12 : Indicateurs-clés selon le moment de la semaine, Wallonie (2014)

2014	Décédés 30 jours		Blessés		Total victimes		Accidents corporels		Gravité des accidents corporels	
	#	%	#	%	#	%	#	%	2014	2005-2014
Journées de semaine	157	51,5%	9 402	60,6%	9 559	60,4%	7 212	61,5%	21,8	23,6
Nuits de semaine	30	9,8%	965	6,2%	995	6,3%	764	6,5%	39,3	52,0
Journées de week-end	63	20,7%	3 547	22,9%	3 610	22,8%	2 548	21,7%	24,7	31,5
Nuits de week-end	55	18,0%	1 600	10,3%	1 655	10,5%	1 208	10,3%	45,5	58,7
semaine	187	61,3%	10 367	66,8%	10 554	66,7%	7 976	68,0%	23,4	26,6
weekend	118	38,7%	5 147	33,2%	5 265	33,3%	3 756	32,0%	31,4	40,9
jour	220	72,1%	12 949	83,5%	13 169	83,2%	9 760	83,2%	22,5	25,8
nuit	85	27,9%	2 565	16,5%	2 650	16,8%	1 972	16,8%	43,1	56,2
Total	305	100%	15 514	100%	15 819	100%	11 732	100%	26,0	31,4

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique - Statistics Belgium

La Figure 15 illustre l'évolution des décédés 30 jours en fonction du moment de la semaine en Wallonie sur la période 1991-2014. Nous constatons que, depuis 1991, le nombre de décédés 30 jours a diminué plus fortement le week-end (-62% le jour et la nuit) que la semaine (-54% le jour et -52% la nuit). Sans pouvoir le démontrer formellement, on peut espérer que cela est le résultat de nombreuses actions de communication et de répression qui ont ciblé ces périodes à risque.

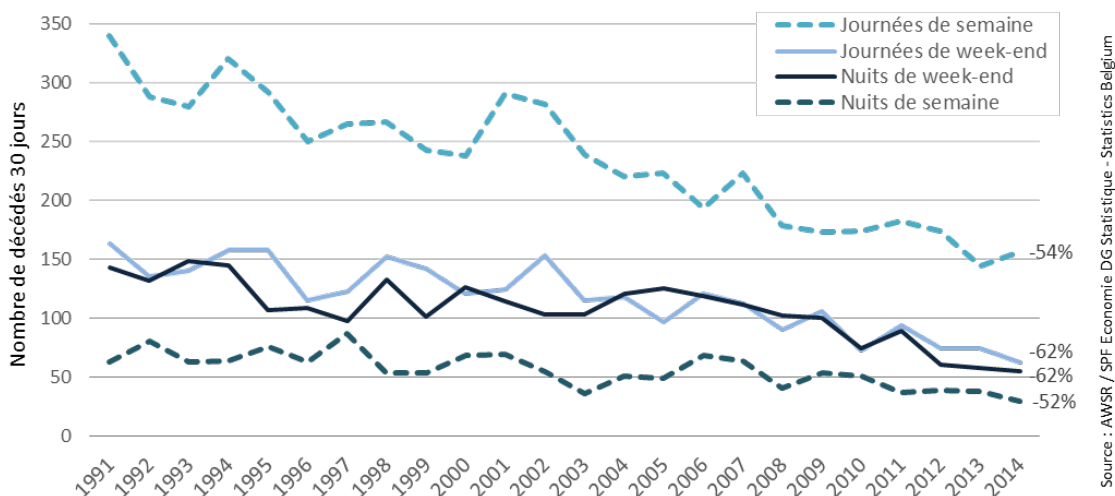


Figure 15 : Evolution des décédés 30 jours en fonction du moment de la semaine, Wallonie (1991-2014)

La Figure 16 révèle l'évolution des accidents corporels en fonction du moment de la semaine en Wallonie sur la période 1991-2014. Nous constatons que, depuis 1991, le nombre d'accidents a été réduit de 44% les nuits de week-end et d'un tiers (+/- 33%) pour les autres moments de la semaine (journées de semaine, nuits de semaine et journées de week-end). Toutefois, l'évolution du nombre d'accidents survenus les nuits de week-end n'a pas été régulière. Nous constatons une très forte baisse entre 1991 et 1997 (-31%), puis une relative stagnation entre 1997 et 2011 et à nouveau une diminution depuis 2011.

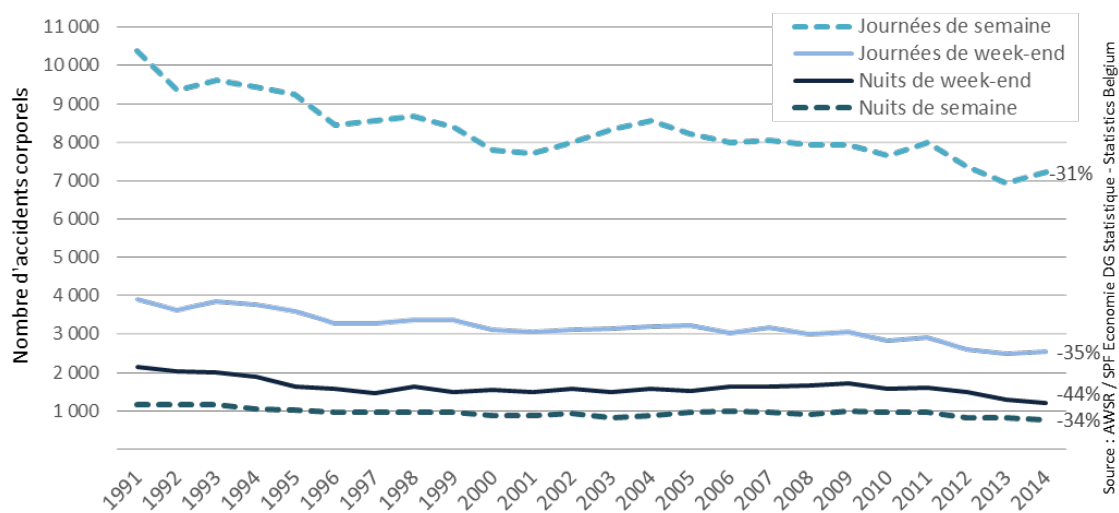


Figure 16 : Evolution des accidents en fonction du moment de la semaine, Wallonie (1991-2014)

La Figure 17 montre l'évolution de la gravité des accidents corporels enregistrés en fonction du moment de la semaine en Wallonie sur la période 1991-2014. Nous constatons que la gravité est deux fois plus importante la nuit que le jour. Depuis 1991, elle a été réduite de 41% les journées de week-end contre une baisse de plus ou moins 30% pour les autres moments de la semaine (journées de semaine, nuits de semaine et nuits de week-end). L'évolution en dents-de-scie de la gravité des accidents de nuit, s'explique principalement par de petits effectifs concernant le nombre d'accidents et de tués la nuit.

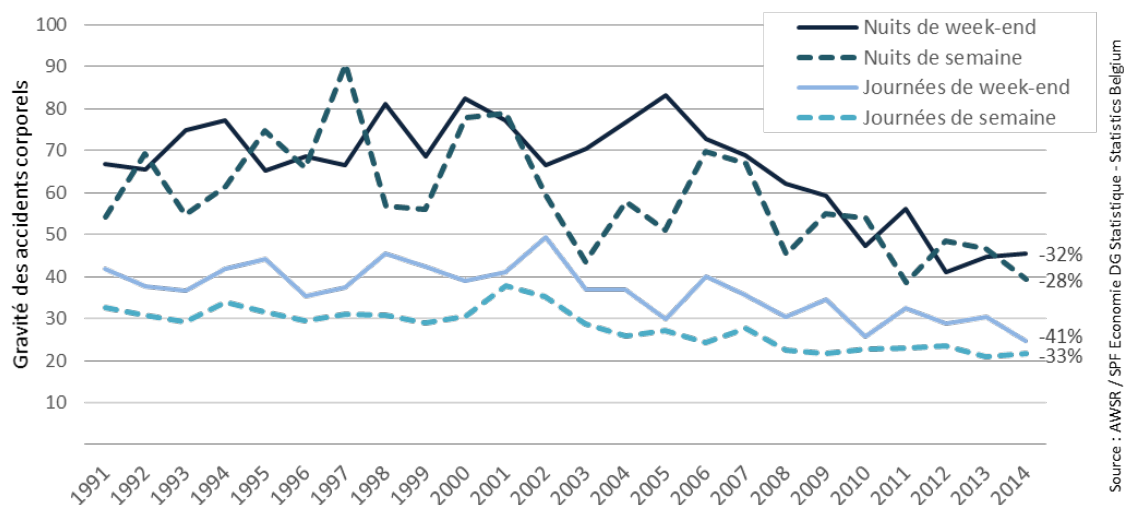


Figure 17 : Evolution de la gravité des accidents en fonction du moment de la semaine, Wallonie (1991-2014)

2. ANALYSE PAR PROVINCE

Le Tableau 13 illustre les indicateurs-clés selon le moment de la semaine pour chaque province wallonne. La distribution des accidents corporels en fonction des journées de la semaine reflète les trafics dominants pour chacune des provinces (migrations pendulaires, attractivité touristique les week-ends...). Le Brabant wallon est la province pour laquelle ce phénomène est le plus marqué. Ainsi, de par sa position géographique, elle est fortement impactée par les migrations pendulaires et concentre 65% de ses accidents corporels et 63% de ses tués les journées de semaine.

Pour ce qui est de la problématique des tués les nuits de week-end, nous constatons une très grande disparité entre les provinces. 25% des tués sont enregistrés les nuits de week-end en province de Liège, c'est celle où la problématique des nuits de week-end est la plus préoccupante. Avec 22% des tués les nuits de week-end, la province de Namur ne suit pas loin derrière. Les trois autres provinces comptent 10 à 15% des tués les nuits de week-end.

Tableau 13 : Indicateurs-clés de sécurité routière selon le moment de la semaine, pour les provinces wallonnes (2014)

2014		Décédés 30 jours		Blessés		Total victimes		Accidents corporels		Gravité des accidents corporels 2005-2014
		#	%	#	%	#	%	#	%	
Brabant wallon	Journées de semaine	17	63,0%	955	63,8%	972	63,8%	755	64,6%	16,1
	Nuits de semaine	2	7,4%	85	5,7%	87	5,7%	72	6,2%	46,2
	Journées de week-end	5	18,5%	309	20,6%	314	20,6%	224	19,2%	30,3
	Nuits de week-end	3	11,1%	148	9,9%	151	9,9%	117	10,0%	49,2
Hainaut	Journées de semaine	55	53,4%	3 406	61,1%	3 461	60,9%	2 589	61,7%	25,7
	Nuits de semaine	16	15,5%	352	6,3%	368	6,5%	279	6,6%	59,7
	Journées de week-end	17	16,5%	1 218	21,8%	1 235	21,7%	898	21,4%	32,4
	Nuits de week-end	15	14,6%	600	10,8%	615	10,8%	431	10,3%	59,8
Liège	Journées de semaine	34	45,3%	2 922	59,3%	2 956	59,1%	2 255	60,4%	17,9
	Nuits de semaine	4	5,3%	341	6,9%	345	6,9%	266	7,1%	36,2
	Journées de week-end	19	25,3%	1 175	23,8%	1 194	23,9%	836	22,4%	23,3
	Nuits de week-end	18	24,0%	490	9,9%	508	10,2%	374	10,0%	46,0
Luxembourg	Journées de semaine	18	51,4%	788	62,6%	806	62,3%	589	62,3%	33,3
	Nuits de semaine	3	8,6%	59	4,7%	62	4,8%	47	5,0%	62,3
	Journées de week-end	9	25,7%	284	22,6%	293	22,7%	208	22,0%	47,2
	Nuits de week-end	5	14,3%	127	10,1%	132	10,2%	102	10,8%	83,2
Namur	Journées de semaine	33	50,8%	1 331	59,0%	1 364	58,8%	1 024	60,6%	30,7
	Nuits de semaine	5	7,7%	128	5,7%	133	5,7%	100	5,9%	68,3
	Journées de week-end	13	20,0%	561	24,9%	574	24,7%	382	22,6%	36,5
	Nuits de week-end	14	21,5%	235	10,4%	249	10,7%	184	10,9%	73,4

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique - Statistics Belgium

3. ANALYSE DES ACCIDENTS

La distribution des accidents corporels par moment de la semaine en fonction du type de route en 2014 révèle que 25% des accidents sur autoroute surviennent de nuit contre 17% sur les routes régionales et 15% sur les routes communales, dont respectivement 14%, 11% et 9% les nuits de week-end (Figure 18). Ces résultats s'expliquent sans doute par un trafic plus soutenu sur autoroute que sur les routes régionales ou communales couplé à une augmentation du risque d'accident corporel en lien avec la hausse de la vitesse de circulation pratiquée. La somnolence serait responsable de près d'un tiers des accidents mortels sur autoroute (29% sur la période 2010-2014) selon l'analyse annuelle publiée par l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA).

Par ailleurs, de nuit et quel que soit le type de route, l'altération de certaines capacités des conducteurs peuvent jouer un rôle dans la genèse de l'accident (réduction de la visibilité de nuit, moins bonne estimation des distances, somnolence, conduite sous influence d'alcool ou de drogue...).

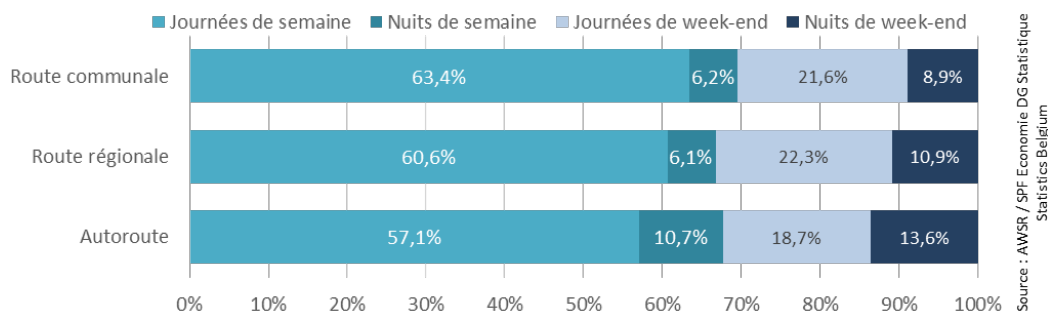


Figure 18 : Distribution des accidents corporels par moment de la semaine en fonction du type de route, Wallonie (2014)

La distribution des accidents corporels par moment de la semaine en fonction du type d'infrastructure en 2014 montre que 25% des accidents en rond-point surviennent de nuit contre 19% en section courante et 11% en carrefour, dont respectivement 16%, 11% et 6% les nuits de week-end (Figure 19). Ces résultats pourraient s'expliquer par la non détection, par les usagers, de la complexité des ronds-points, par rapport au tracé standard, imposant une adaptation de la vitesse et une modification de la trajectoire (usagers effectuant un « tout droit »). La nuit, les conducteurs pourraient se laisser surprendre par ce type d'infrastructure ou être moins aptes à passer cette difficulté en cas d'altération de leurs capacités (fatigue, conduite sous influence d'alcool ou de drogue...). D'ailleurs en 2014, 40% des accidents en rond-point sont des accidents de type « véhicule seul en cause » (contre 34% en section courante et 11% en carrefour). La nuit, ce taux d'accidents passe à 71% en rond-point contre 57% en section courante et 23% en carrefour.

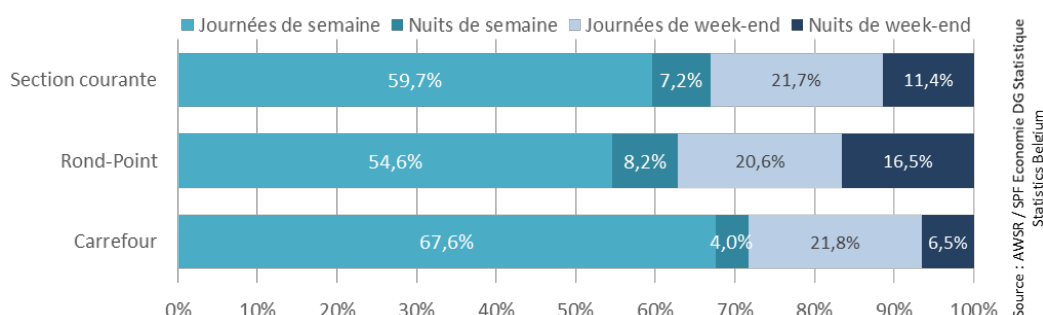


Figure 19 : Distribution des accidents corporels par moment de la semaine en fonction du type d'infrastructure, Wallonie (2014)

En 2014, 35% des accidents corporels sont de type « véhicule seul en cause ». Cette typologie d'accident est fortement corrélée avec le moment de la semaine. Ainsi, les nuits (de semaine et week-end) ces accidents représentent 61% des accidents de ces périodes contre 39% les journées de week-end et 26% les journées de semaine. Différents facteurs peuvent expliquer les nombreuses pertes de contrôle survenues la nuit comme la fatigue, l'alcool, la vitesse, le manque de visibilité (Figure 20).

Nous constatons également des disparités entre les provinces pour cette typologie d'accidents. La province de Luxembourg est la province enregistrant systématiquement les proportions d'accidents avec un seul usager en cause les plus importantes quelle que soit la période de la semaine. Deux provinces se distinguent des autres, celles de Luxembourg et de Namur, avec des taux d'accidents « seuls en cause » plus élevés. (Figure 20). Ces résultats peuvent s'expliquer par divers paramètres tels qu'une topographie différente entre les provinces (les provinces de Luxembourg et Namur étant plus vallonnées), des disparités comportementales (vitesse, conduite sous influence d'alcool ou de drogue).

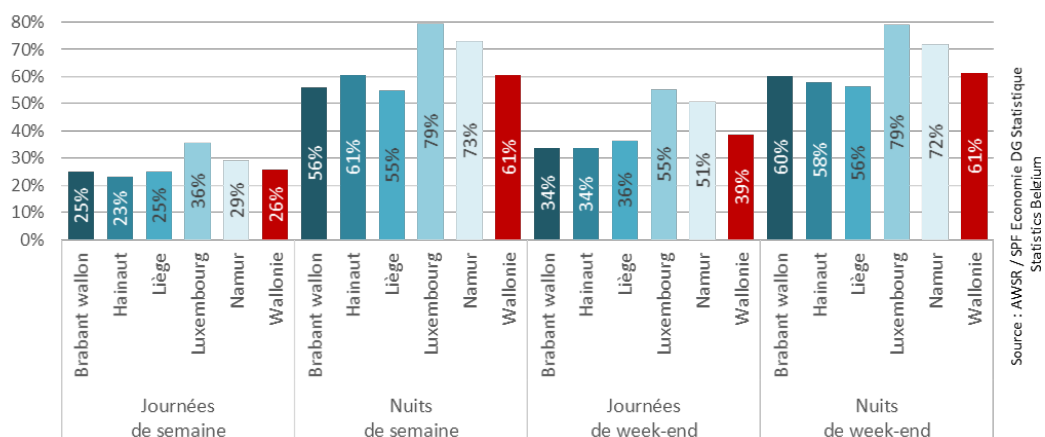


Figure 20 : Part des accidents seuls en fonction du moment de la semaine et de la province, Wallonie (2014)

Une analyse plus approfondie montre que la proportion de personnes décédées dans un accident de type « véhicule seul » est plus importante pour les jeunes (18-34 ans) que pour les seniors (le phénomène décroît avec l'âge), est plus forte chez les hommes (environ 57%) que chez les femmes (environ 47%). Enfin, ces personnes décédées dans un accident « seul en cause » sont plus fréquentes dans les accidents de nuit (environ 61%) que dans les accidents de jour (environ 42%) (Figure 21).

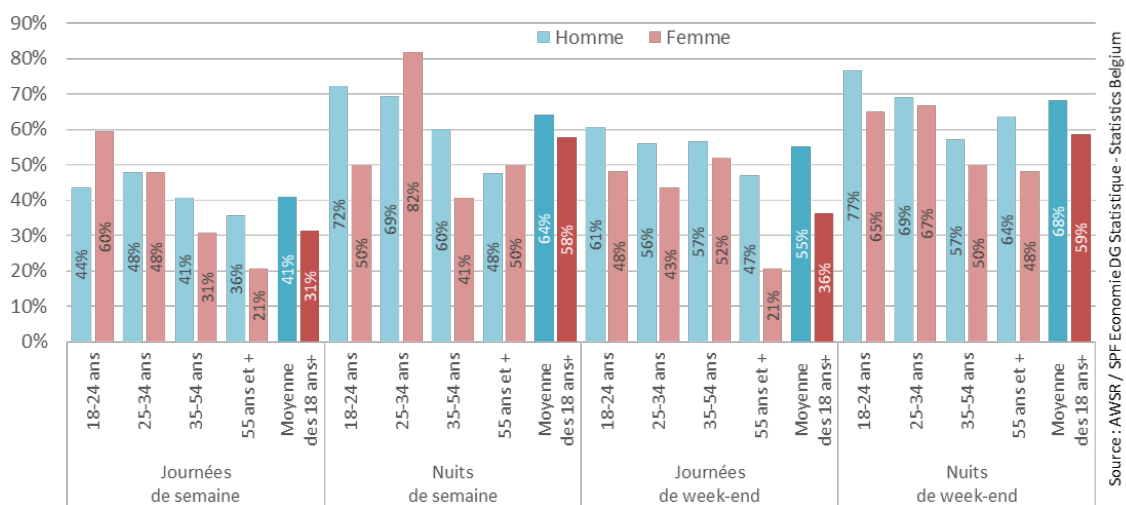


Figure 21 : Proportions des décédés 30 jours impliqués dans un accident de type « véhicule seul en cause » par rapport à l'ensemble des tués, en fonction du moment de la semaine, de la tranche d'âge et du genre des victimes, Wallonie (2005-2014)

4. ANALYSE DU RISQUE SELON L'ÂGE ET LE GENRE DES CONDUCTEURS ET VICTIMES

Le risque moyen d'être impliqués dans un accident corporel, pour tous les usagers en Wallonie en 2014, est globalement de 309,8 accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus (Acc/MVéhKm). Le risque est plus élevé la nuit qu'en journée. Il est maximum les nuits de week-end (887,2 Acc/MVéhKm). Ce dernier est près de 3 fois supérieur à celui en journée (3,3 fois les journées de semaine et 2,9 fois les journées de week-end) et 1,6 fois plus élevé que celui des nuits de semaine (Figure 22).

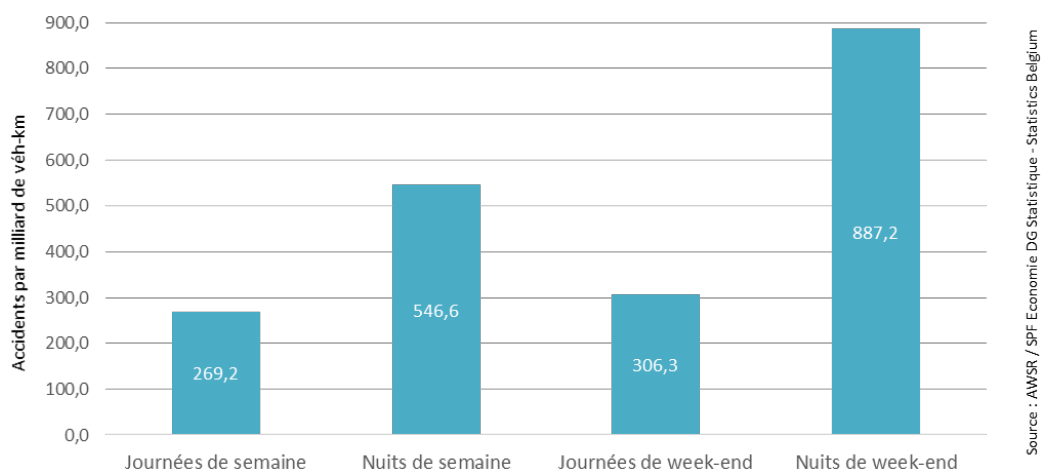


Figure 22 : Risque d'accidents corporels (tous usagers de la route) par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en fonction du moment de la semaine, Wallonie (2014)

Le risque moyen d'être tués dans un accident de la circulation, pour tous les usagers en Wallonie en 2014, est globalement de 5,2 décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus (D30/MVoyKm). A l'instar des accidents corporels, le risque est nettement supérieur la nuit qu'en journée. Il atteint ainsi un maximum les nuits de week-end avec 26,2 D30/MVoyKm. Ce risque est près de 6 fois supérieur à celui enregistré en journée (6,9 fois les journées de semaine et 5,3 fois les journées de week-end) et 1,9 fois plus élevé que celui des nuits de semaine (Figure 23).

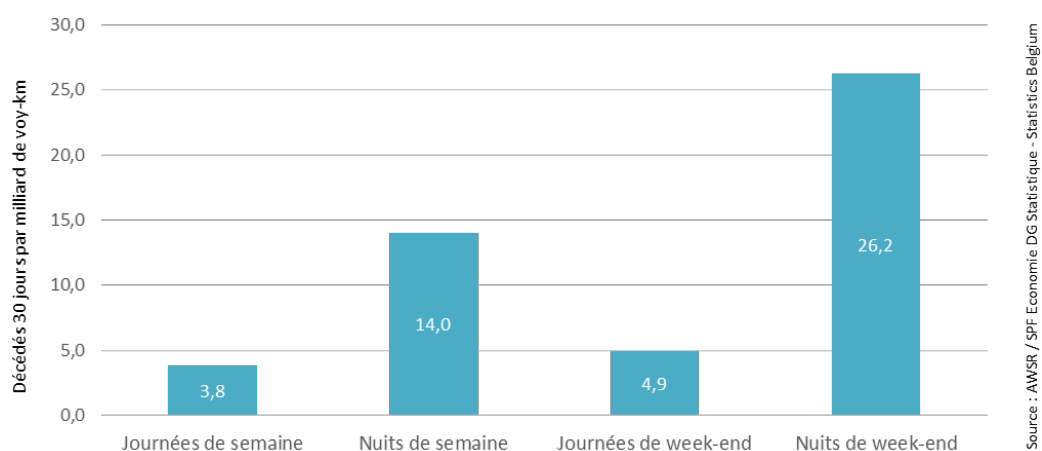


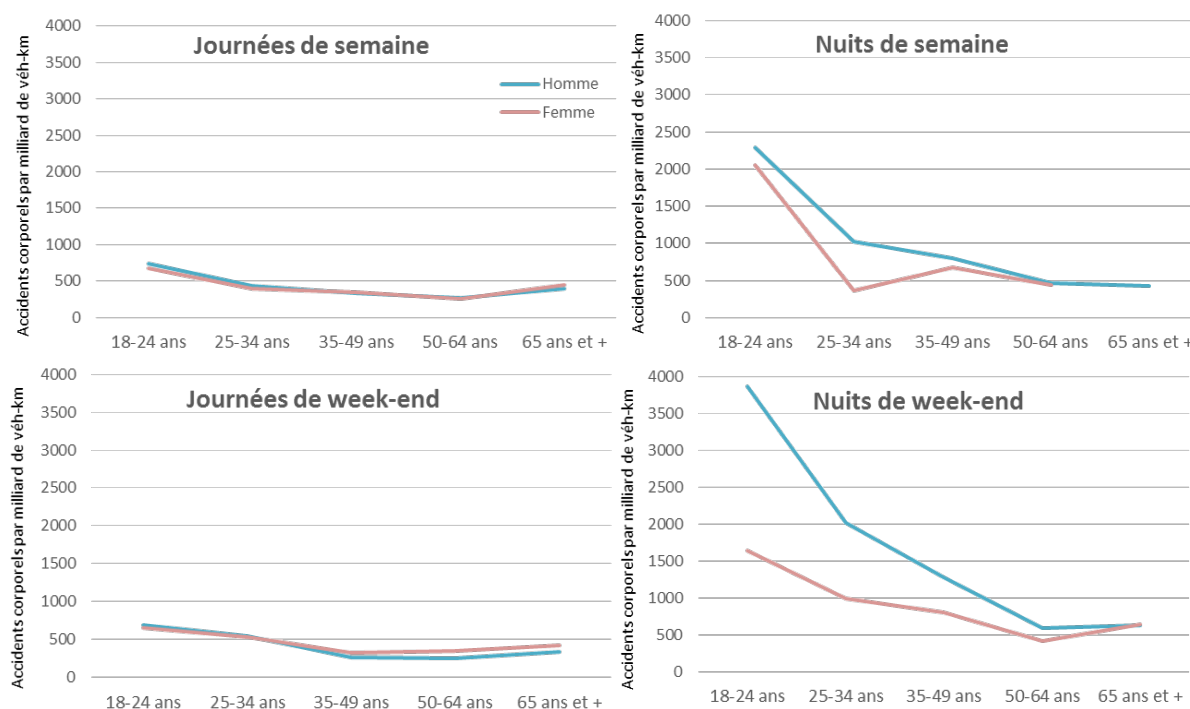
Figure 23 : Risque de décès dans un accident corporel (tous usagers de la route) par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus en fonction du moment de la semaine, Wallonie (2014)

La suite du document vise à affiner les risques encourus en fonction des moments de la semaine. Les voitures représentent 80% du trafic en Wallonie et sont impliquées dans 84% des accidents corporels enregistrés par la police. Nous avons donc calculé, pour ce type de véhicule, le risque d'avoir un accident et le risque d'être tué en fonction de l'âge et du genre de la victime et du moment de la semaine. Pour ce faire et compte tenu des petits effectifs dans certaines catégories d'âge et de genre, nous avons travaillé sur plusieurs années (2012-2014).

Les analyses suivantes portent sur les risques d'accidents corporels ou d'être tués en fonction des caractéristiques démographiques des conducteurs de voiture (âge et genre).

L'écart de risque d'accidents corporels, par moments de la semaine, entre les conducteurs et les conductrices est marqué les nuits et plus particulièrement les nuits de week-end chez les 18-49 ans et

est quasi inexistant en journée (Figure 24). Il est maximum pour les 18-24 ans et décroît avec l'âge. Ce risque d'accidents est maximum pour les jeunes conducteurs de 18-24 ans les nuits de week-end. Les jeunes conducteurs de 18-24 ans courent un risque d'accident 2,4 fois plus élevé que les jeunes conductrices les nuits de week-end. Le risque entre les conducteurs et les conductrices les nuits de week-end est de l'ordre de 2,0 à 1,6 fois plus élevé pour respectivement les 25-34 ans et les 35-49 ans. Les conductrices ont un sur-risque d'accident par rapport aux conducteurs les journées de week-end (pour les 35 ans et plus) et les journées de semaine (pour les plus de 64 ans).



Risque non estimé pour les femmes âgées de 65 ans et plus les nuits de semaine à cause d'effectifs insuffisants

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique - Statistics Belgium

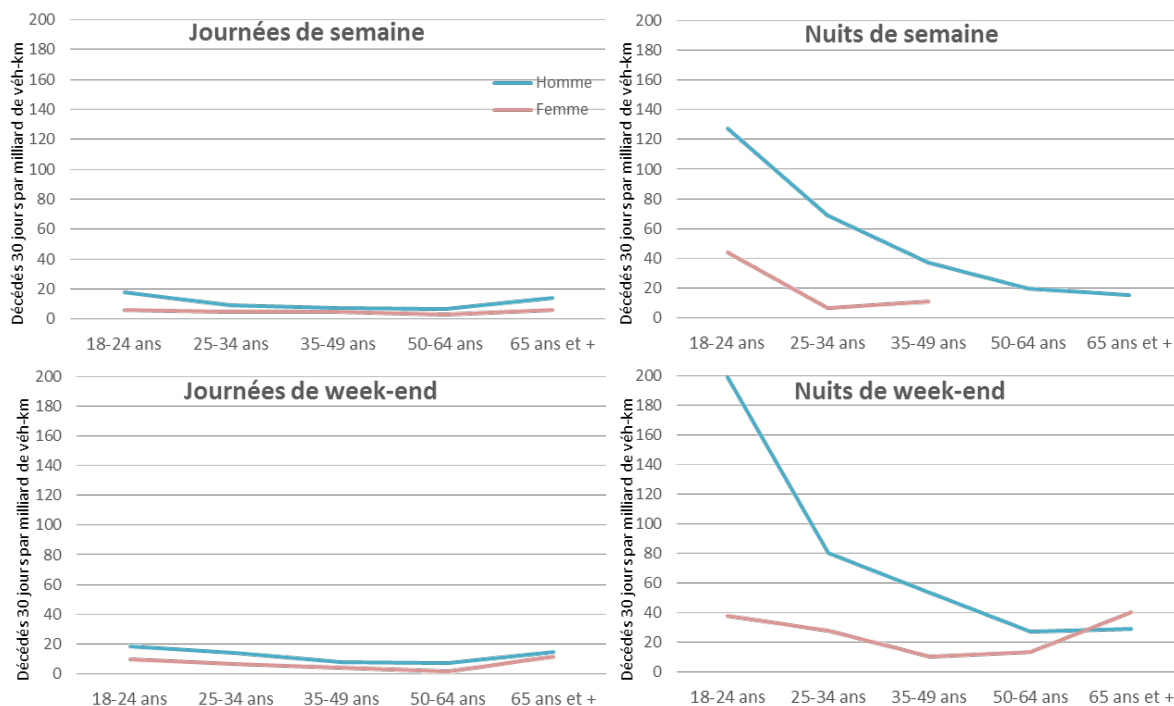
Figure 24 : Risque d'accidents corporels, par moment de la semaine, en fonction de l'âge et du genre des conducteurs de voiture, Wallonie (2012-2014)

Tableau 14 : Nombre de décédés 30 jours et blessés parmi les conducteurs de voiture selon la catégorie d'âge, le genre et le moment de la semaine, Wallonie (2014)

Décédés 30 jours		Journées de semaine		Nuits de semaine		Journées de week-end		Nuits de week-end		Total	
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
18-24 ans	Femmes	1	50%	1	50%	0	0%	0	0%	2	100%
	Hommes	5	23%	6	27%	3	14%	8	36%	22	100%
25-34 ans	Femmes	1	33%	0	0%	1	33%	1	33%	3	100%
	Hommes	9	29%	9	29%	2	6%	11	35%	31	100%
35-49 ans	Femmes	7	88%	0	0%	1	13%	0	0%	8	100%
	Hommes	13	50%	3	12%	4	15%	6	23%	26	100%
50-64 ans	Femmes	3	60%	0	0%	1	20%	1	20%	5	100%
	Hommes	12	60%	0	0%	5	25%	3	15%	20	100%
65 ans et +	Femmes	4	80%	0	0%	0	0%	1	20%	5	100%
	Hommes	12	67%	0	0%	5	28%	1	6%	18	100%
Blessés		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%
18-24 ans	Femmes	336	64%	45	9%	103	20%	43	8%	527	100%
	Hommes	382	42%	120	13%	188	21%	211	23%	901	100%
25-34 ans	Femmes	540	68%	38	5%	139	18%	73	9%	790	100%
	Hommes	479	46%	122	12%	219	21%	211	20%	1 031	100%
35-49 ans	Femmes	667	71%	43	5%	158	17%	66	7%	934	100%
	Hommes	576	54%	105	10%	226	21%	162	15%	1 069	100%
50-64 ans	Femmes	357	74%	16	3%	92	19%	18	4%	483	100%
	Hommes	390	64%	45	7%	113	18%	66	11%	614	100%
65 ans et +	Femmes	182	75%	4	2%	52	21%	6	2%	244	100%
	Hommes	265	69%	12	3%	93	24%	14	4%	384	100%

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique - Statistics Belgium

La Figure 25 donne le risque d'être tué dans un accident impliquant au moins un conducteur d'un certain âge et d'un certain genre par milliard de véhicules-kilomètres parcourus. Globalement, être occupant d'une voiture conduite par un homme augmente le risque d'être tué. De plus, être occupant d'une voiture conduite par un jeune conducteur (homme ou femme), âgé entre 18 et 34 ans et tout particulièrement entre 18 et 24 ans, augmente aussi le risque d'être tué dans un accident de la circulation. Le risque d'être tué dans un accident de la route est accru les nuits de semaine et encore plus les nuits de week-end. Il est donc maximum les nuits de week-end lorsque le conducteur est un homme âgé entre 18 et 24 ans. Il est 5,3 fois moins élevé lorsqu'il s'agit de jeunes conductrices de 18-24 ans les nuits de week-end.



Risque non estimé pour les femmes âgées de 50 ans et plus les nuits de semaine à cause d'effectifs insuffisants

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique - Statistics Belgium

Figure 25 : Risque d'être tué dans un accident impliquant au moins 1 conducteur (selon son âge et son genre) par milliard de véhicules-kilomètres parcourus, Wallonie (2012-2014)

VIII. 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).

Agglomération : L'agglomération est un espace qui comprend des immeubles bâtis et dont les accès sont indiqués par des panneaux de signalisation F1 et la sortie par des panneaux F3.

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.

Moment

Jour : de 6h00 à 21h59

Nuit : de 22h00 à 5h59

Semaine : du lundi 6h00 au vendredi 21h59

Week-end : du vendredi 22h00 au lundi 5h59

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.

IX. 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. Données concernant les conducteurs

Les informations relatives aux déplacements et à la présence sur la route (données d'exposition) des conducteurs de voiture (âge et genre) et le nombre moyen de passager par voiture pour la Région wallonne, en fonction des moments de la semaine, proviennent de la mesure de comportement alcool de l'IBSR³.

³ Focant N. (2016) Boire et conduire : le faisons-nous trop souvent ? Mesure nationale de comportement "Conduite sous influence d'alcool" 2015. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance

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 ASBL
Av. Comte de Smet de Nayer 14 • B-5000 Namur • T. +32 (0)81 821 300

www.awsr.be