



**RAPPORT – SAR2016-3**

**Evolution globale de l'accidentalité**

**Bilan wallon 2015**

**2016 – Namur – Mathieu Roynard, Yvan Casteels**



AGENCE WALLONNE  
POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Evolution globale de l'accidentalité  
Bilan wallon 2015

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

Veillez faire référence à ce rapport de la manière suivante : Roynard, M., Casteels, Y. (2016) Evolution globale de l'accidentalité – Bilan wallon 2015. Namur, Belgique, Agence Wallonne pour la Sécurité Routière

## TABLE DES MATIERES

<b>I. Préface</b> .....	<b>- 3 -</b>
<b>II. Introduction</b> .....	<b>- 4 -</b>
<b>III. Chiffres-clés de 2015</b> .....	<b>- 4 -</b>
<b>IV. Evolution à moyen et long termes</b> .....	<b>- 6 -</b>
1. Evolution en Wallonie .....	- 6 -
2. Evolution dans les provinces wallonnes.....	- 9 -
<b>V. Objectifs wallons</b> .....	<b>- 15 -</b>
1. Objectif régional pour 2020 .....	- 15 -
2. Objectif 2020 transposé aux provinces wallonnes.....	- 15 -
<b>VI. La Wallonie face à ses voisins</b> .....	<b>- 16 -</b>
1. Comparaison régionale .....	- 16 -
2. Comparaison avec les pays limitrophes .....	- 19 -
3. Comparaison européenne.....	- 21 -
<b>VII. Glossaire</b> .....	<b>- 26 -</b>
<b>VIII. Précisions techniques</b> .....	<b>- 28 -</b>
1. Données d'exposition au risque .....	- 28 -
A. Estimation pour 2015 .....	- 28 -
B. Pas de prise en compte des modes de transport non motorisés.....	- 28 -
C. Spécificités des comparaisons internationales .....	- 28 -
2. Pondération des données .....	- 29 -

## I. PRÉFACE

Le département Statistiques, analyses et recherches de l'Agence Wallonne pour la Sécurité Routière 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 ce rapport 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 enrichies<sup>1</sup> 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'usagers 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.

---

<sup>1</sup> 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 2015, 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 2015

En Wallonie, l'année 2015 en sécurité routière restera marquée par deux tendances contradictoires (Tableau 1). D'une part, les nombres d'accidents corporels et de blessés ont légèrement baissé par rapport à 2014, de l'ordre de -2%. D'autre part, le nombre de décédés 30 jours, en passant à 326 pour l'année 2015, a fortement augmenté (+6,9%) par rapport à 2014 rompant ainsi avec une évolution à la baisse quasi-constante depuis 4 ans (cf. Tableau 3). Cette tendance à la hausse entraîne avec elle une augmentation du taux de mortalité de +6,5% (nombre de tués pour 1 000 000 habitants) et de la gravité des accidents de +9,4% (nombre de tués pour 1 000 accidents corporels enregistrés).

Tableau 1 : Bilan des indicateurs de sécurité routière en 2015 et leurs évolutions par rapport à 2014

Wallonie	2015	2014	Evolution par rapport à 2014	
	#	#	#	%
<b>Décédés 30 jours</b>	326	305	+21	+6,9%
<b>Blessés</b>	15 194	15 514	-320	-2,1%
<b>Total victimes</b>	15 520	15 819	-299	-1,9%
<b>Accidents corporels</b>	11 462	11 732	-270	-2,3%
<b>Taux de mortalité</b>	90,8	85,3	+5,5	+6,5%
<b>Gravité des accidents corporels</b>	28,4	26,0	+2,4	+9,4%

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique – Statistics Belgium

Le Tableau 2 constitue une synthèse des indicateurs-clés concernant différentes variables et modalités en 2015.

Tableau 2 : Indicateurs-clés pour 2015

	Année 2015	Décédés 30 jours	Part dans la mortalité	Accidents corporels	Gravité des accidents corporels
	<b>Wallonie</b>	326	100%	11 462	28,4
<b>Province</b>	Brabant Wallon	20	6,1%	1 137	17,6
	Hainaut	119	36,5%	4 036	29,5
	Liège	80	24,5%	3 618	22,1
	Luxembourg	59	18,1%	1 037	56,9
	Namur	48	14,7%	1 634	29,4
<b>Catégorie d'usagers</b>	Piétons	36	11,0%	1 336	26,9
	Cyclistes	11	3,4%	696	15,8
	Cyclomotoristes	7	2,1%	848	8,3
	Motocyclistes	48	14,7%	993	48,3
	Occupants de voitures	197	60,4%	9 744	20,2
	Occupants de camionnettes	13	4,0%	803	16,2
	Occupants de camions	6	1,8%	594	10,1
	Occupants d'autocar/bus	1	0,3%	165	6,1
Autres usagers	7	2,1%	N/D	N/D	
<b>Type d'occupants</b>	Conducteurs et piétons	278	85,3%	11 462	24,3
	Passagers	46	14,1%	N/A	N/A
	Inconnus	2	0,6%	N/A	N/A
<b>Classe d'âges</b>	0-3 ans	0	0,0%	375	N/A
	4-5 ans	1	0,3%	216	4,6
	6-11 ans	1	0,3%	606	1,7
	12-15 ans	2	0,6%	519	3,9
	16-17 ans	6	1,8%	527	11,4
	18-24 ans	48	14,7%	3 504	13,7
	25-34 ans	63	19,3%	4 467	14,1
	35-44 ans	46	14,1%	3 742	12,3
	45-54 ans	43	13,2%	3 486	12,3
	55-64 ans	43	13,2%	2 197	19,6
	64-74 ans	28	8,6%	1 243	22,5
	75-84 ans	25	7,7%	735	34,0
	85 ans et +	20	6,1%	226	88,5
Age inconnu	0	0,0%	799	N/A	
<b>Genre</b>	Hommes	248	76,1%	9 781	25,4
	Femmes	77	23,6%	6 695	11,5
	Inconnus	1	0,3%	796	N/A
<b>Localisation</b>	Autoroutes	42	12,9%	1 041	40,3
	Routes hors agglomération	166	50,9%	3 117	53,3
	Routes en agglomération	95	29,1%	5 341	17,8
	Inconnu	23	7,1%	1 963	11,7
<b>Intersection</b>	En section = hors carrefour	281	86,7%	8 858	31,7
	En intersection = en carrefour	41	12,7%	2 492	16,5
	En rond-point	2	0,6%	110	18,2

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique – Statistics Belgium

	Année 2015	Décédés 30 jours	Part dans la mortalité	Accidents corporels	Gravité des accidents corporels
Régime de vitesse	Moins de 30 km/h	7	2,1%	273	25,6
	De 31 à 50 km/h	94	28,8%	5 863	16,0
	De 51 à 70 km/h	54	16,6%	1 352	39,9
	De 71 à 90 km/h	118	36,2%	2 139	55,2
	Plus de 90 km/h	45	13,8%	1 016	44,3
	Inconnu	8	2,5%	819	9,8
Type de la première collision	Un seul usager	156	48,1%	3 575	43,6
	Entre usagers	161	49,7%	6 858	23,5
	Type de collision inconnu	7	2,2%	1 029	6,8
Période de la semaine	5 journées de semaine (de 6h à 21h59)	150	46,3%	7 131	21,0
	4 nuits de semaine (de 22h à 5h59)	33	10,2%	715	46,2
	2 journées de week-end (de 6h à 21h59)	77	23,8%	2 411	31,9
	3 nuits de week-end (de 22h à 5h59)	64	19,8%	1 202	53,2
Luminosité	Jour (conditions diurnes)	180	55,6%	7 909	22,8
	Aube/crépuscule	14	4,3%	378	37,0
	Nuit (conditions nocturnes)	130	40,1%	3 172	41,0
Conditions atmosphériques	Normales	245	75,2%	7 500	32,7
	Particulières (pluie, brouillard, neige, vent...)	47	14,4%	1 574	29,9
	Inconnues	34	10,4%	2 388	14,2

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique – Statistics Belgium

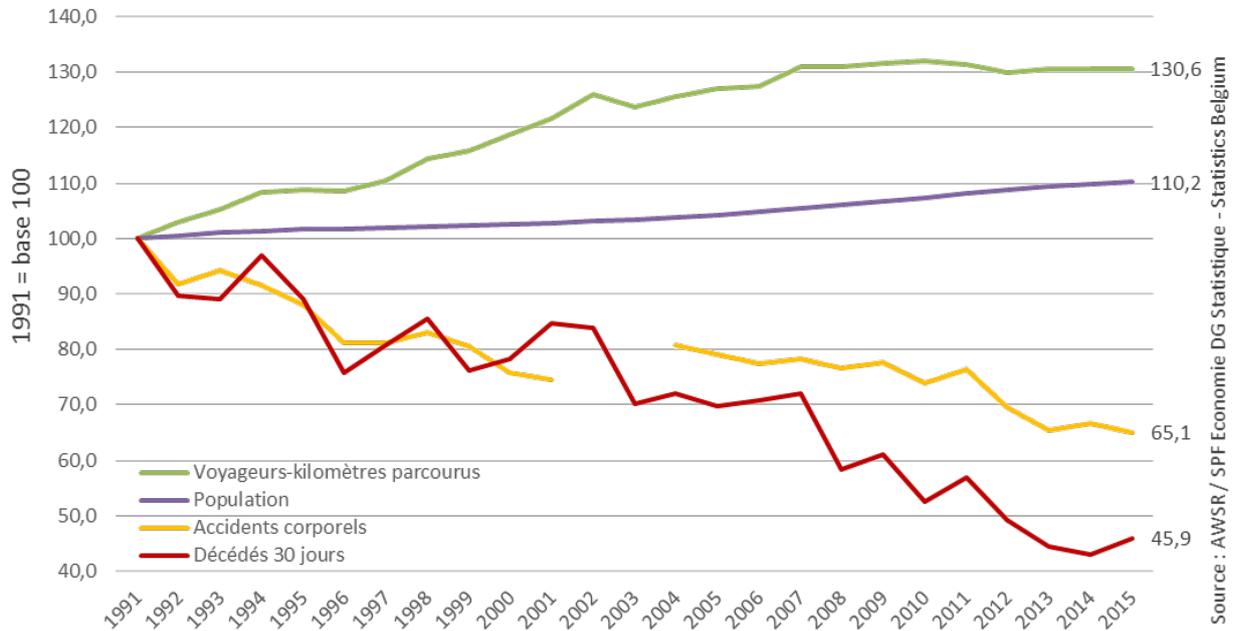
## IV. EVOLUTION À MOYEN ET LONG TERMES

### 1. EVOLUTION EN WALLONIE

Le Tableau 3 présente les indicateurs de sécurité routière concernant la Wallonie sur la période 1991-2015 et leurs évolutions à court, moyen et long termes. Ainsi, nous constatons que le nombre de décédés 30 jours a diminué de 54% depuis 1991 et de 35% sur les 10 dernières années (entre 2006 et 2015). Et la diminution connaît une accélération assez forte depuis 2011 avec -19% sur 4 ans.

Le taux de mortalité lié à l'insécurité routière en 2015 est de 90,8 soit 90,8 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 21% depuis 2011 et une légère hausse de 6% par rapport à 2014 (Figure 9).

Alors que le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus a augmenté de 31% entre 1991 et 2015, le nombre de personnes tuées dans les accidents de la route a diminué de 54%. Au final, le risque de décès par milliard de voyageurs-kilomètres a été divisé par trois en 20 ans en Wallonie (Figure 1).



Note : le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus en 2013 est une donnée provisoire. Les chiffres de 2014 et 2015 n'étant pas encore disponibles, les données de 2013 ont été utilisées en lieu et place de ceux de 2014 et 2015.

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 1 : Evolution des facteurs d'exposition et des indicateurs de sécurité routière en Wallonie (1991 – 2015)

Tableau 3 : Evolution des indicateurs de sécurité routière en Wallonie (1991 – 2015)

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
2015	326	15 194	15 520	11 462	90,8	5,6**	302,7**	28,4	2 323 262
Evolution / 2014	+6,9%	-2,1%	-1,9%	-2,3%	+6,5%	+6,9%	-2,3%	+9,4%	+4,5%
Evolution / 2011	-19,3%	-15,5%	-15,6%	-14,8%	-20,8%	-18,8%	-13,8%	-5,3%	+7,8%
Evolution / 2006	-35,2%	-17,3%	-17,8%	-16,0%	-38,4%	-36,7%	-17,5%	-22,9%	+19,0%
Evolution / 1991	-54,1%	-40,3%	-40,7%	-34,9%	-58,3%	-64,8%	-52,8%	-29,4%	N/A

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

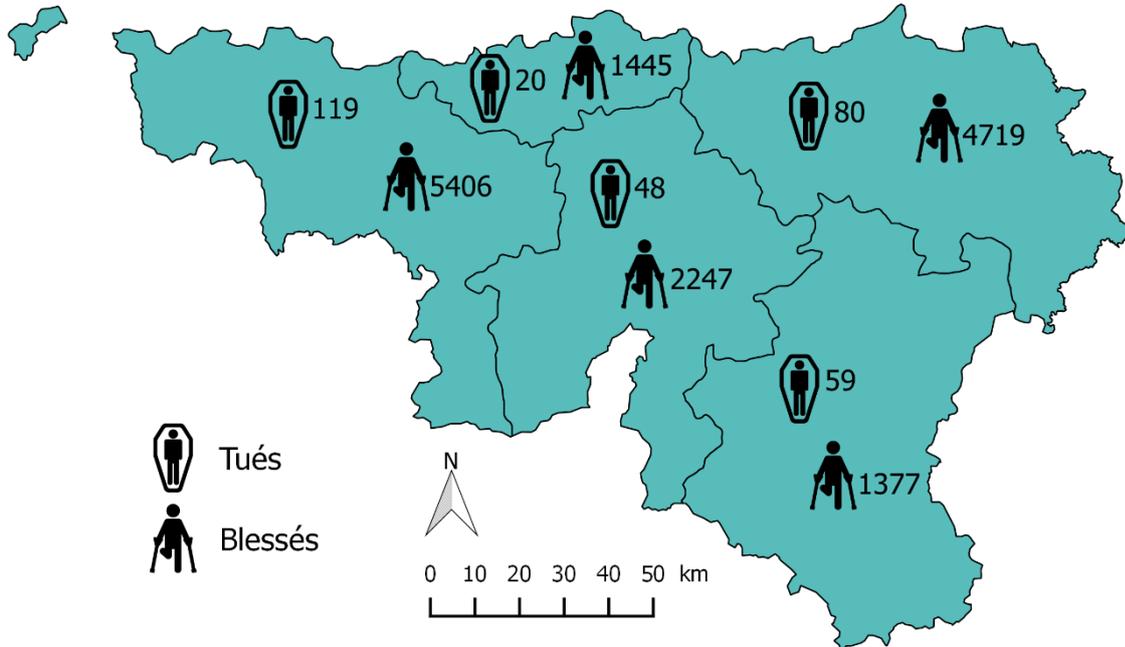
\*\* : le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus et de véhicules-kilomètres parcourus en 2014 et 2015 n'étant pas encore connus, les chiffres de 2013 ont été utilisés en lieu et place de ceux de 2014 et 2015.

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 2 illustre le bilan accidentologique des provinces wallonnes pour 2015 en ce qui concerne le nombre de décédés 30 jours et de blessés.



Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique – Statistics Belgium  
 Icones par Freepik issues de www.flaticon.com

Figure 2 : Bilan provincial des victimes d'accident de la route (tués 30 jours et blessés) en 2015

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, excepté pour la province de Luxembourg (-27%), 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 2014, les provinces se distinguent plus nettement. En termes de réduction du nombre de tués 30 jours, seules les provinces de Brabant wallon et de Namur ont enregistré une baisse importante (-26%). Les provinces de Liège et de Hainaut ont vu une augmentation de respectivement 7% et 15%. La province du Luxembourg a subi une très forte hausse avec +24 tués soit +69%. Mais, pris individuellement, il s'agit de petits chiffres qui peuvent évoluer très facilement d'une année à l'autre rendant les comparaisons de proportion plus difficiles (Tableau 4).

Tableau 4 : Evolution des tués, blessés et accidents corporels pour les provinces du Brabant wallon et de Hainaut sur la période 1991 – 2015

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
2015	20	1 445	1 465	1 137	119	5 406	5 525	4 036
Evolution / 2014	-25,9%	-3,5%	-3,9%	-2,7%	+15,5%	-3,0%	-2,7%	-3,8%
Evolution / 2011	-35,5%	-1,3%	-2,0%	-11,4%	-25,6%	-8,4%	-8,9%	-15,4%
Evolution / 2006	-57,4%	-3,1%	-4,7%	-16,1%	-34,6%	-3,0%	-4,0%	-13,7%
Evolution / 1991	-66,1%	-43,5%	-44,0%	-36,6%	-50,0%	-42,9%	-43,0%	-38,2%

\* 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.

En 2015, la province du Brabant wallon a enregistré 20 décès 30 jours, 1 465 victimes et 1 137 accidents corporels (Tableau 4). La diminution est donc globalement satisfaisante même si les fluctuations aléatoires sont fortes sur de petits chiffres et que des remontées spectaculaires suite à un ou deux gros accidents sont toujours possibles. Les tendances des nombres de blessés et d'accidents corporels enregistrés sont aussi réjouissantes puisque des diminutions de l'ordre de 3 à 4% sont visibles. Le taux de mortalité et la gravité des accidents sont les plus faibles de Wallonie avec 51 tués par million d'habitants (Figure 3) et 18 tués pour 1 000 accidents (Figure 4). L'année 2013 constitue la meilleure année en termes de résultats pour cette province. Depuis 2011, nous observons une baisse de 35% des tués et de 11% des accidents (Tableau 4).

En 2015, la province de Hainaut a enregistré 119 tués 30 jours, 5 525 victimes et 4 036 accidents corporels (Tableau 4). Nous observons une augmentation de 15% des tués (+16 en chiffres absolus)

par rapport à 2014. Ces résultats sont à nuancer avec une tendance à la baisse encourageante des nombres de blessés et d'accidents corporels avec respectivement -3% et -4%. Le Hainaut reste 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 89 tués par million d'habitants (42% inférieur au taux le plus élevé observé pour la province de Luxembourg et 74% supérieur au Brabant wallon, Figure 3). La gravité est de 29 tués pour 1 000 accidents (51% inférieure à celles de la province de Luxembourg, Figure 4). Depuis 2011, nous observons une baisse de 26% des tués et de 15% des accidents (Tableau 4).

La province de Liège a enregistré 80 décédés 30 jours, 4 799 victimes et 3 618 accidents corporels en 2015 (Tableau 5). Nous constatons, à l'instar du Hainaut, une augmentation des tués (de 7% ou 5 personnes décédées) par rapport à 2014. Ces résultats sont à nuancer avec une tendance à la baisse encourageante des nombres de blessés et d'accidents corporels avec respectivement -4% et -3%. 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 et la gravité sont parmi les plus faibles de Wallonie (derrière le Brabant wallon) avec 71 tués par million d'habitants (Figure 3) et 22 tués pour 1 000 accidents (Figure 4). Depuis 2011, nous observons une baisse de 22% des tués et de 16% des accidents (Tableau 5).

La province de Luxembourg a enregistré 59 tués 30 jours, 1 436 victimes et 1 037 accidents corporels en 2015 (Tableau 5). 2015 a été une année particulièrement sombre pour la province avec tous les indicateurs au rouge. En chiffres absolus nous dénombrons +24 tués, +119 blessés et +91 accidents corporels par rapport à 2014 faisant reculer les indicateurs au niveau de 2012. S'agissant de petits chiffres, les fluctuations peuvent être spectaculaires mais elles s'expliquent également par des conditions estivales et automnales en 2015 favorables au tourisme contrastant fortement avec 2014. Par ailleurs, le taux de mortalité et la gravité des accidents sont les plus élevés de Wallonie avec 212 tués par million d'habitants (Figure 3) et 57 tués pour 1 000 accidents (Figure 4). Une faible densité de population et une forte proportion du réseau routier situé hors agglomération expliquent ces résultats. Depuis 2011, nous observons une hausse de 25% des tués et une baisse de 13% des accidents (Tableau 5).

Tableau 5 : Evolution des tués, blessés et accidents corporels pour les provinces de Liège et de Luxembourg sur la période 1991 – 2015

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
2015	80	4 719	4 799	3 618	59	1 377	1 436	1 037
Evolution / 2014	+6,7%	-4,2%	-4,1%	-3,0%	+68,6%	+9,5%	+11,1%	+9,6%
Evolution / 2011	-21,6%	-7,1%	-7,4%	-15,6%	+25,5%	-7,3%	-6,3%	-12,8%
Evolution / 2006	-30,4%	-8,6%	-9,1%	-15,7%	-21,3%	-11,3%	-11,8%	-21,2%
Evolution / 1991	-58,8%	-36,3%	-36,9%	-30,1%	-27,2%	-41,3%	-40,8%	-35,4%

\* 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 dénombré 48 décès 30 jours, 2 295 victimes et 1 634 accidents corporels en 2015 (Tableau 6). L'année 2015 constitue la meilleure année en termes de nombre de tués depuis 1991. Elle constitue la 4<sup>ème</sup> année consécutive de baisse du nombre de tués. C'est d'ailleurs la première fois que ce nombre passe sous la barre symbolique des 50 morts. Le taux de mortalité et la gravité des accidents sont parmi les plus élevés de Wallonie, bien qu'ils aient fortement baissés entre 2014 et 2015 avec respectivement 99 tués par million d'habitants (Figure 3) et 29 tués pour 1 000 accidents (Figure 4). Gravité des accidents et mortalité élevées 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). Depuis 2011, nous observons une baisse de 25% des tués et de 9% des accidents (Tableau 6).

Tableau 6 : Evolution des tués, blessés et accidents corporels pour la province de Namur sur la période 1991 – 2015

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
2015	48	2 247	2 295	1 634
<b>Evolution / 2014</b>	-26,2%	-0,4%	-1,1%	-3,3%
<b>Evolution / 2011</b>	-25,0%	-8,4%	-8,8%	-14,8%
<b>Evolution / 2006</b>	-42,9%	-9,6%	-10,7%	-18,2%
<b>Evolution / 1991</b>	-65,2%	-39,2%	-40,2%	-34,9%

\* 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.

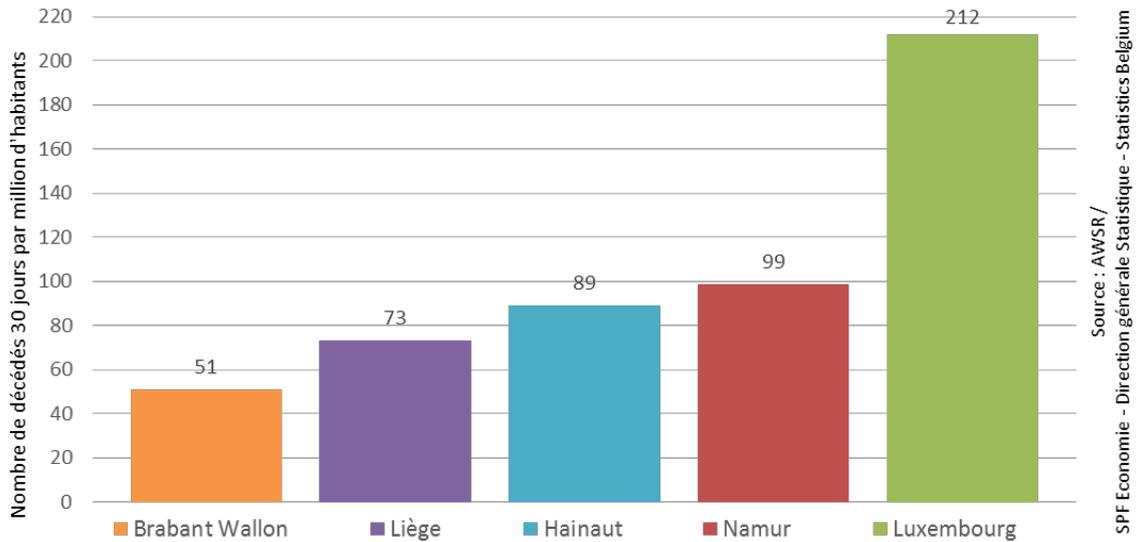


Figure 3 : Taux de mortalité dans les provinces wallonnes (2015)

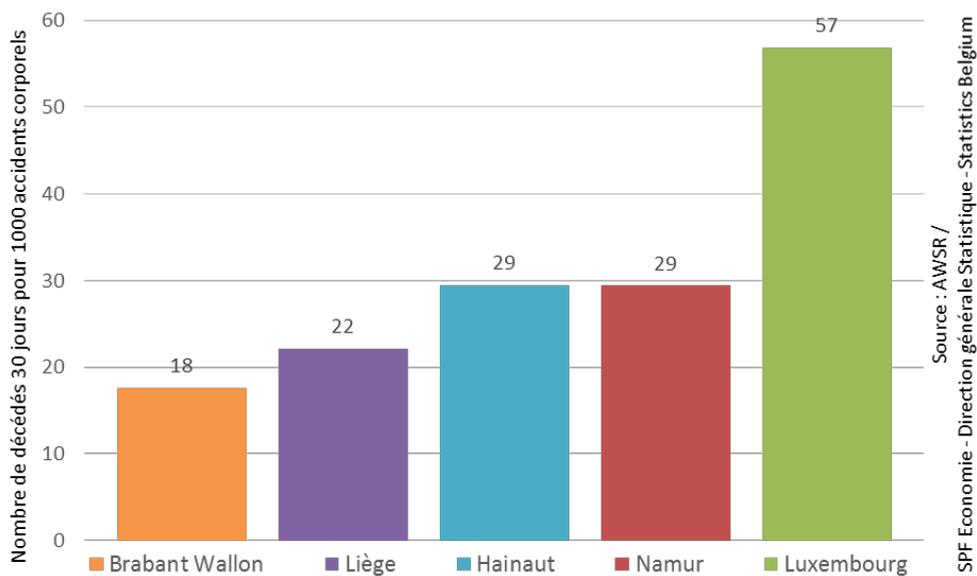


Figure 4 : Gravité des accidents dans les provinces wallonnes (2015)

## 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. Après 3 années de diminutions successives, nous avons enregistré une hausse en 2015 dépassant les objectifs wallons, fixés à 313 tués en 2015 (en gris dans la Figure 5). Le nombre de morts de 2015 correspond à celui que nous aurions dû atteindre mi-2015.

De plus, le dernier baromètre de la sécurité routière<sup>2</sup> disponible laisse présager une tendance à la hausse pour le premier trimestre, suivi d'une baisse au second trimestre 2016. Nous resterions toutefois éloignés des objectifs régionaux fixés (Figure 5). 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.

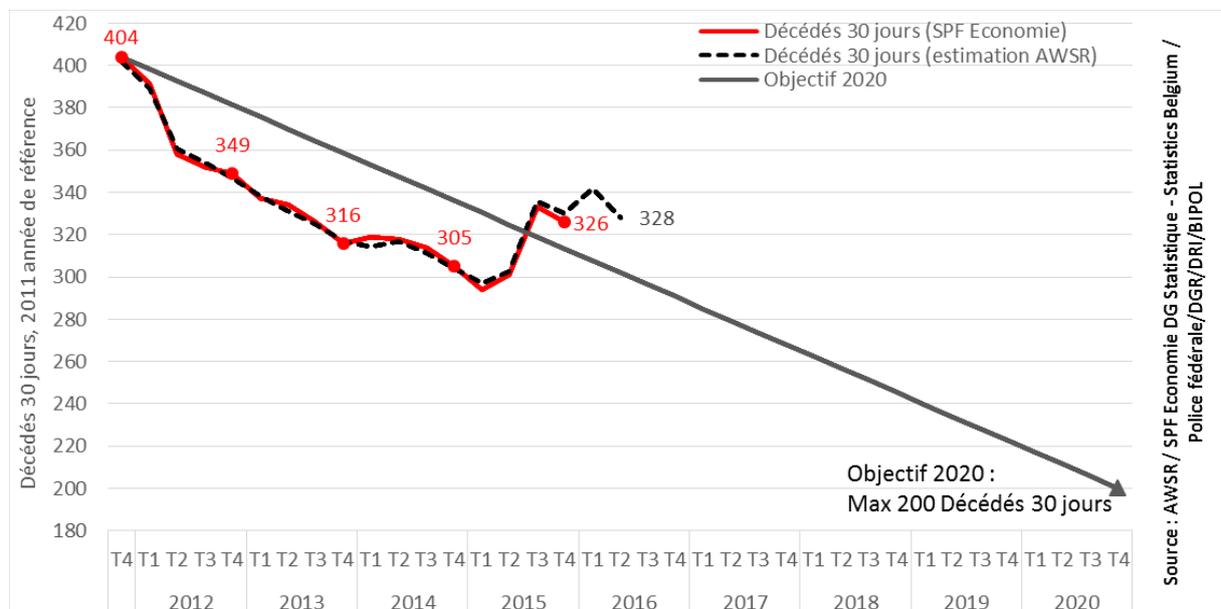


Figure 5 : Suivi de l'objectif de la Wallonie défini en 2011 avec maximum 200 tués en 2020

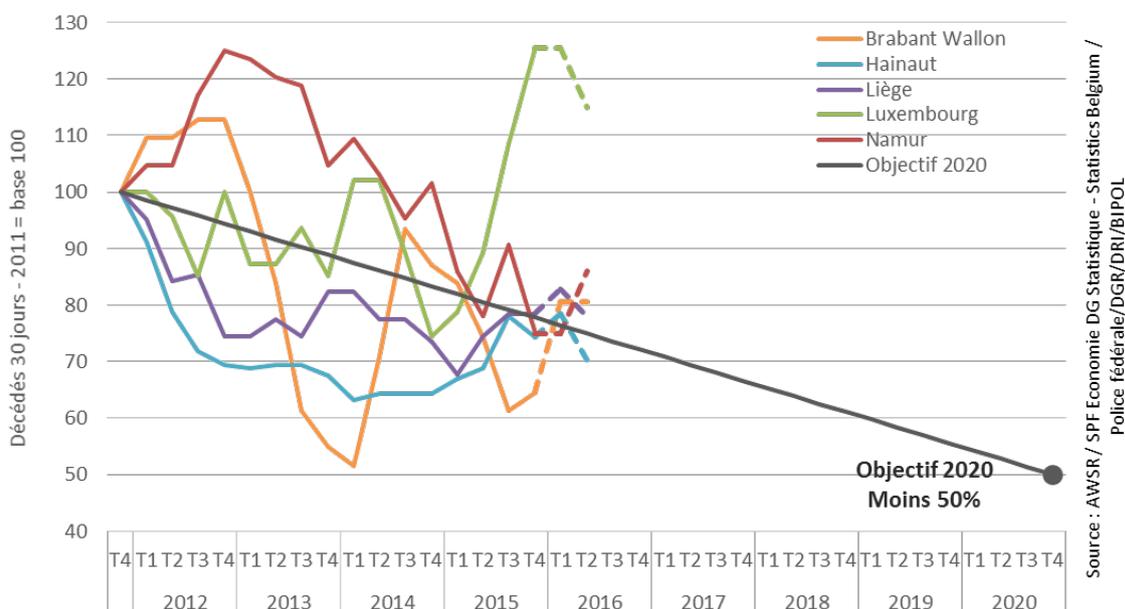
### 2. OBJECTIF 2020 TRANSPOSÉ AUX PROVINCES WALLONNES

La Figure 6 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 sur la période 2011-2014 que les provinces de Hainaut et de Liège sont celles ayant enregistré les meilleures performances en termes de réduction du nombre de décès 30 jours, les provinces de Luxembourg et du Brabant wallon ont leurs évolutions qui oscillent autour de l'objectif et la province de Namur a enregistré une importante hausse du nombre de tués en 2012 et reste bien au-dessus de l'objectif régional.

En 2015, les provinces du Brabant wallon et de Hainaut restent sous la barre de leur objectif tandis que les provinces de Liège et de Namur sont proches de l'objectif et la province de Luxembourg voit son nombre de tués exploser. Les données du premier semestre 2016 issues du baromètre révèlent que la tendance du nombre de tués est à la hausse (Namur) ou se stabilise (Brabant wallon) ou est à la

<sup>2</sup> Le baromètre de la sécurité routière est publié par l'IBSR et est disponible à l'URL suivant : <http://www.ibsr.be/fr/securite-routiere/barometre-de-la-securite-routiere/>

baisse (Hainaut, Liège et Luxembourg). Au final, seule la province de Hainaut serait encore en-dessous des objectifs fixés (Figure 6).



Note : Estimation pour les données du premier semestre 2016

Figure 6 : Suivi de l'objectif wallon, province par province

## VI. LA WALLONIE FACE À SES VOISINS

### 1. COMPARAISON RÉGIONALE

La Figure 7 reprend l'évolution comparée des décédés 30 jours dans les trois régions du Royaume. On constate que les trois entités connaissent à la fois une évolution globale plus ou moins similaire (avec une diminution de l'ordre de 60 % entre 1991 et 2015) mais aussi des parcours légèrement différents au fil des années. La région de Bruxelles-Capitale enregistre une forte baisse des décédés entre 1999 et 2003 suivie, depuis lors, par une relative stagnation. Les Régions wallonne et flamande connaissent une diminution quasi parallèle entre 2002 et 2015 mais avec un léger retard de la Wallonie accumulé au tout début des années 2000 et une légère hausse en 2015.

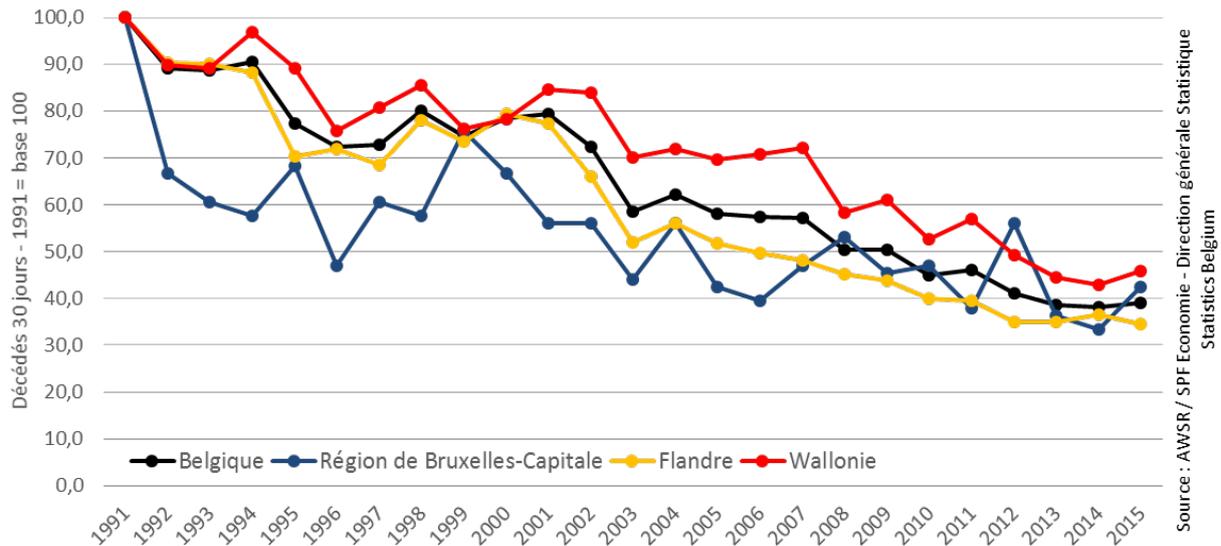


Figure 7 : Evolution régionale des décédés 30 jours (1991-2015)

La Figure 8 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 2011-2015. Si la diminution fédérale 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 2015 (-19% en Wallonie contre -13% en Flandre). La Wallonie contribue donc pleinement aux bons résultats belges pour la période 2011-2015.

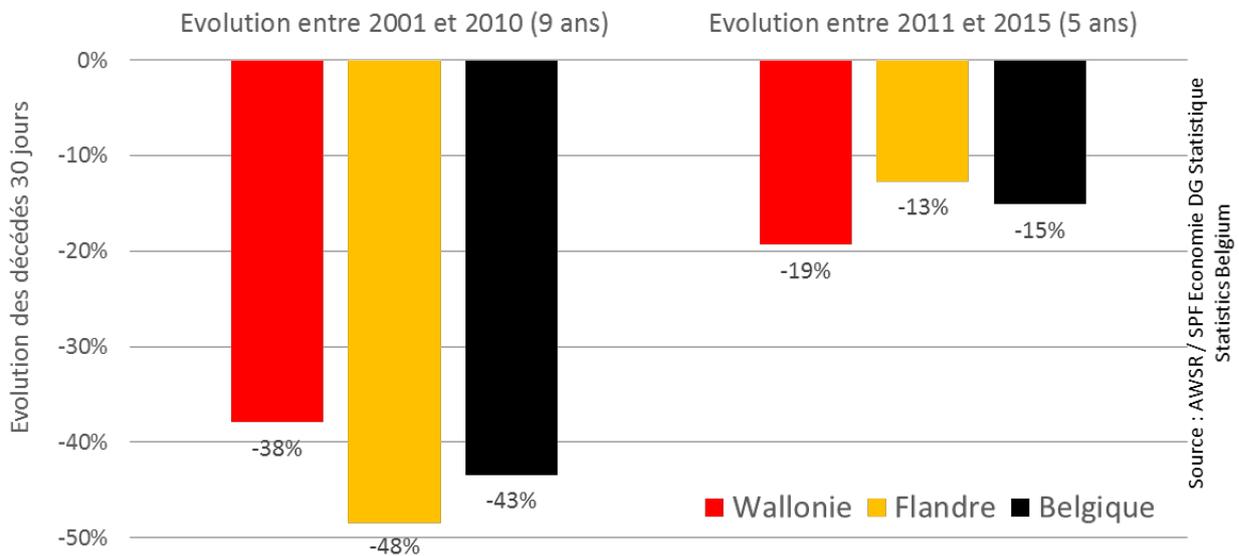


Figure 8 : Evolutions régionales des tués 30 jours de 2001 à 2010 et de 2011 à 2015

L'évolution du taux de mortalité sur la période 1991-2015 montre une diminution quasi parallèle entre la Wallonie et la Flandre (Figure 9). Pour les trois régions, nous enregistrons une diminution du taux de mortalité de près de 60%. Toutefois, avec 90,8 tués par million d'habitants en 2015, la Wallonie a un taux de mortalité 1,5 fois supérieur à celui de la Flandre (58,7) et plus de 3,8 fois supérieur à celui de Bruxelles (23,8).

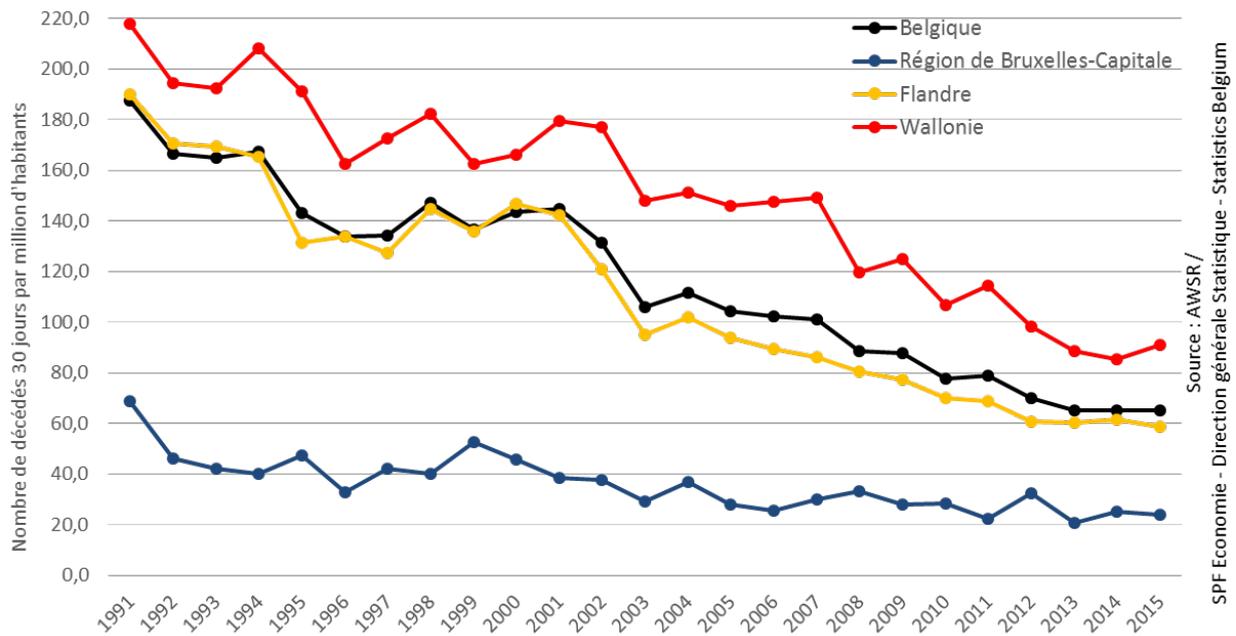
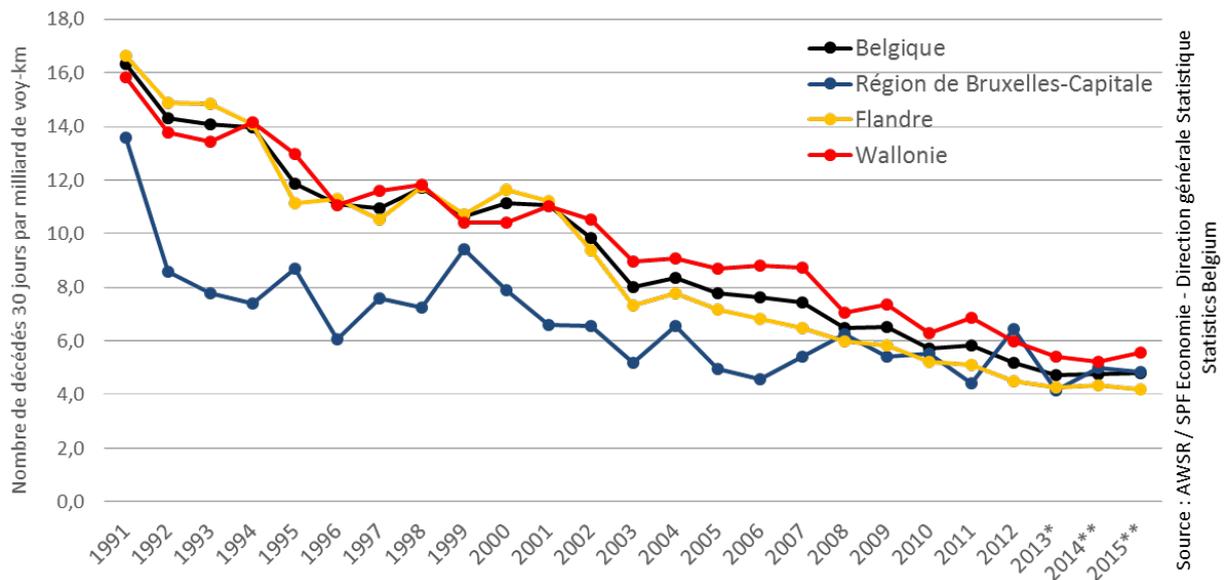


Figure 9 : Evolution régionale du taux de mortalité (1991-2015)

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 5,6 en 2015 pour la Wallonie (Figure 10). L'évolution a toutefois été moins bénéfique en Wallonie qu'en Flandre puisque celle-ci a un risque moindre en 2015 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 2015.



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

\*\* : le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus en 2014 et 2015 n'étant pas encore connu, le chiffre de 2013 a été utilisé en lieu et place de ceux de 2014 et 2015

Figure 10 : Evolution régionale du risque de décès par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus (1991-2015)

## 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, la Wallonie, le Luxembourg et l'Allemagne ont presque le même bilan avec une réduction de près de 45%. Seule la France fait mieux avec une baisse de presque 60% (Figure 11).

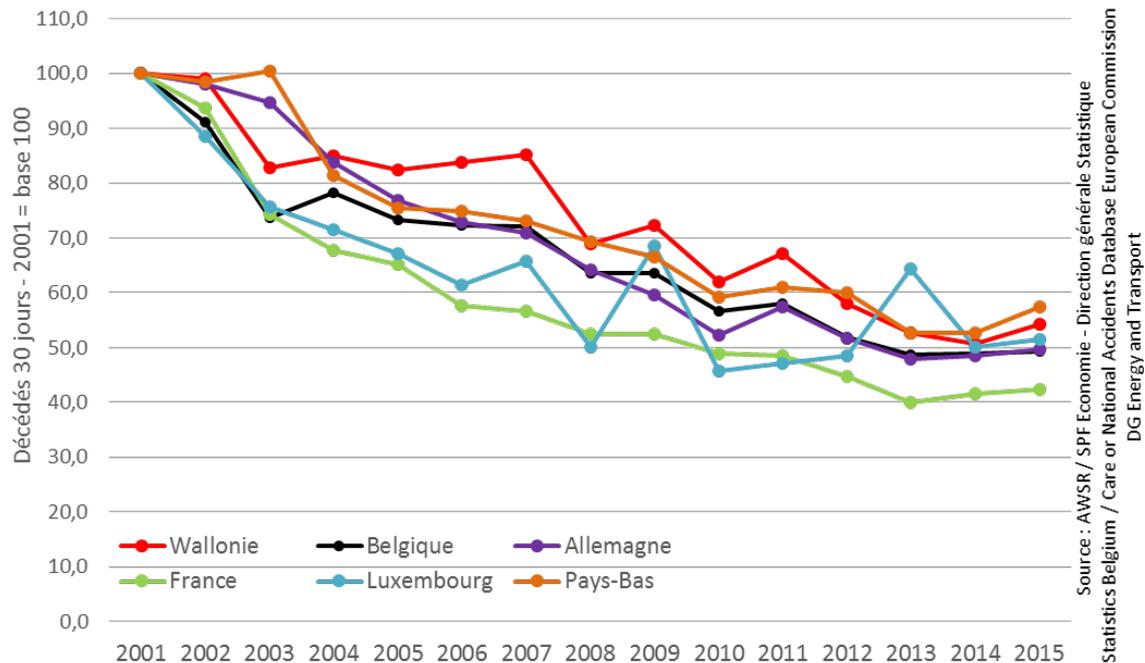


Figure 11 : Evolution des tués 30 jours pour la Wallonie et les pays limitrophes (2001-2015)

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 12 permet de comparer le chemin accompli par les différents territoires. La Wallonie est celui qui a pris le meilleur départ avec une diminution de -19% en 4 ans, c'est-à-dire quasi 40% de l'objectif fixé. Rappelons toutefois que les données provisoires pour le premier trimestre 2016 annoncent une remontée du nombre de décédés 30 jours en Wallonie. L'Allemagne est deuxième sur ce podium avec un peu moins du tiers de l'objectif réalisé et la France est troisième avec un quart de son objectif atteint.

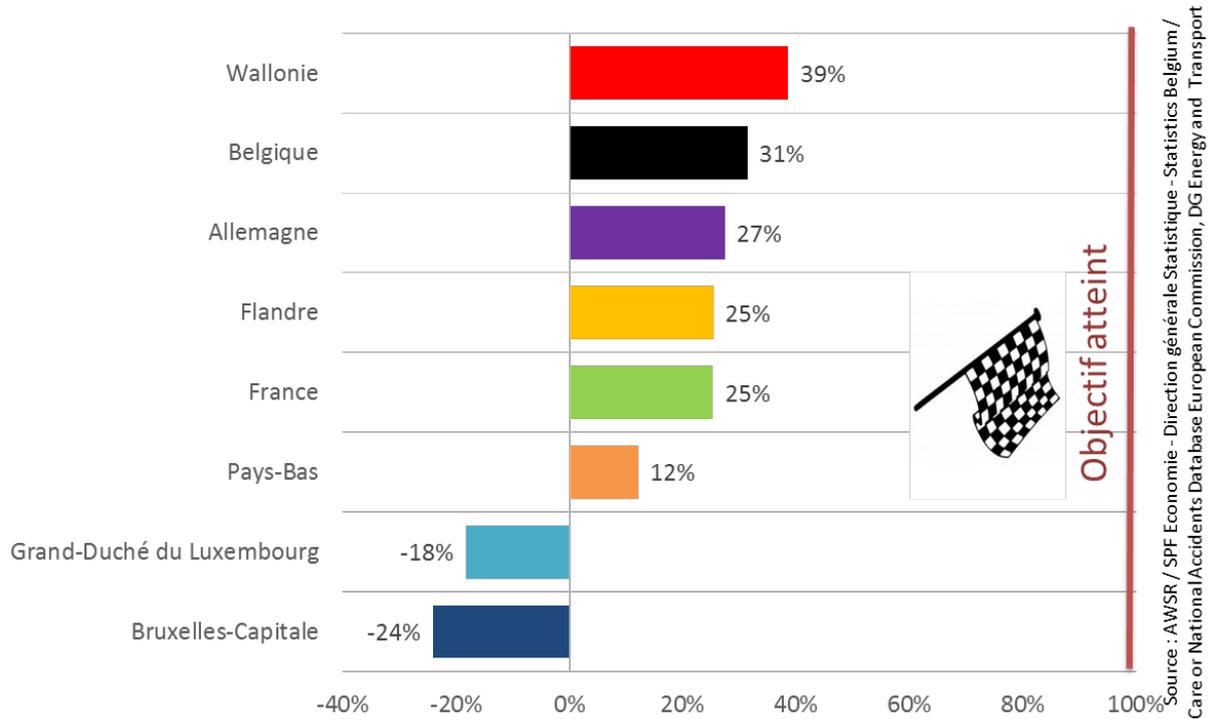


Figure 12 : Pourcentage de l'objectif 2020 atteint par la Wallonie et les territoires limitrophes en 2015

La Figure 13 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 SUN<sup>3</sup>, ouvre la marche avec moins de 37 tués par million d'habitants en 2014. La Wallonie (91) a un taux de mortalité 2,5 fois plus important que les Pays-Bas. L'Allemagne, avec 43 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.

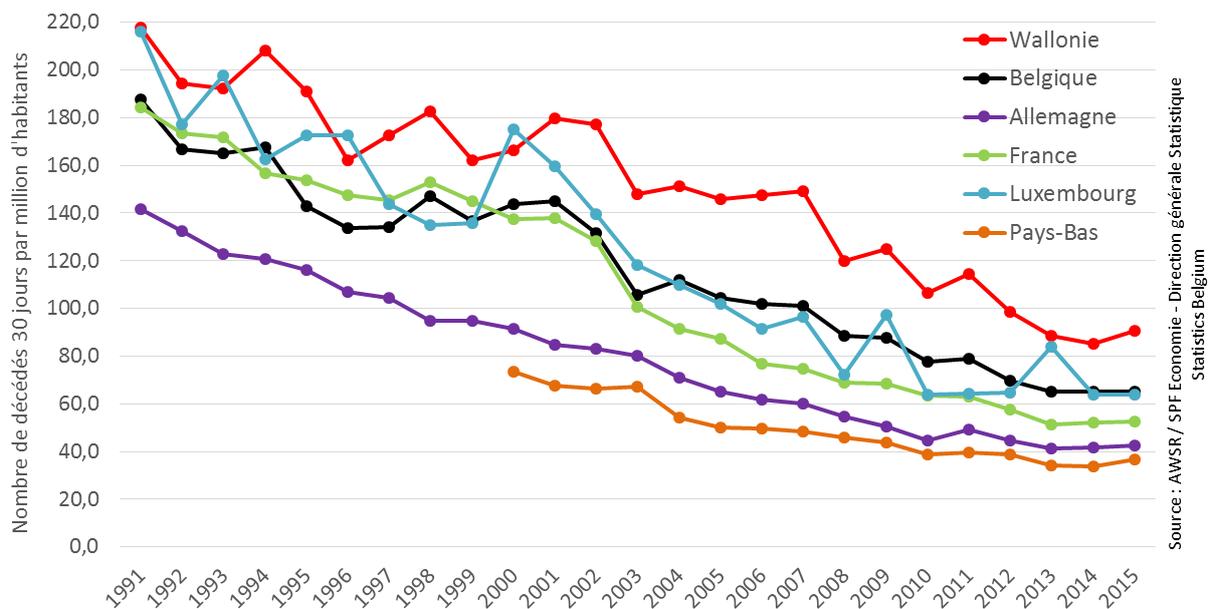


Figure 13 : Evolution du taux de mortalité pour la Wallonie et les pays limitrophes (1991-2015)

<sup>3</sup> Les pays SUN (Sweden, United Kingdom, Netherlands) sont la Suède, le Royaume-Uni et les Pays-Bas, sont les trois meilleurs élèves européens en matière de sécurité routière.

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 14). 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 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.

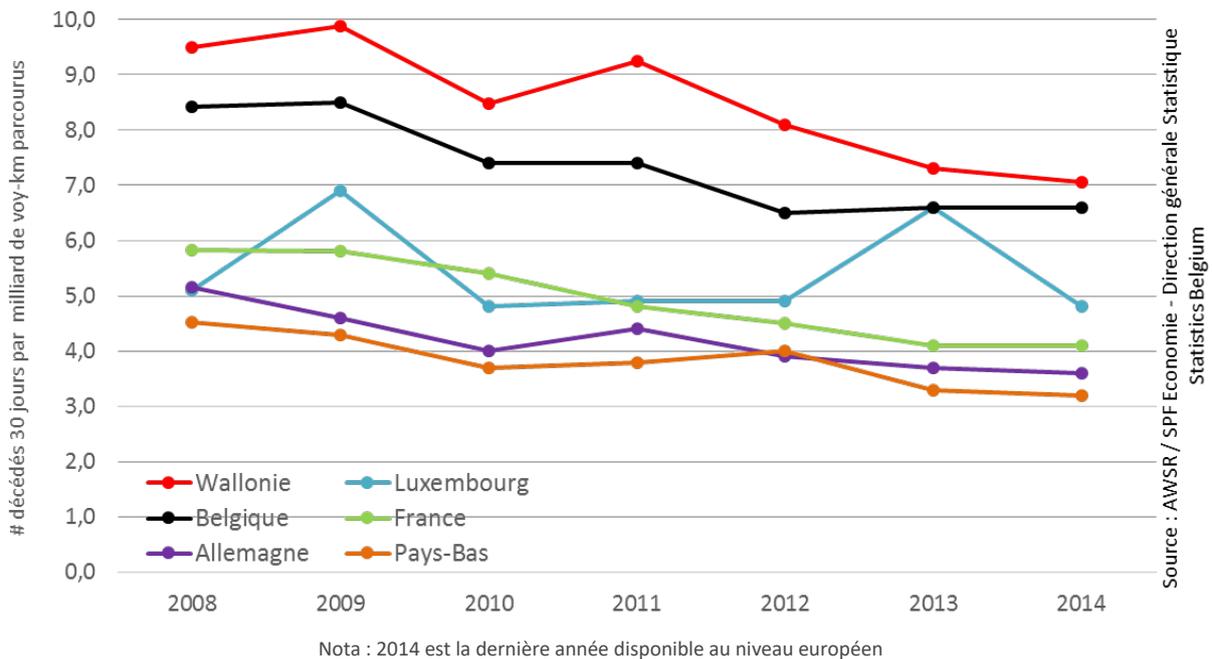


Figure 14 : Evolution du risque de décès par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus pour la Wallonie et les pays limitrophes (2008-2014)

### 3. COMPARAISON EUROPÉENNE

La Figure 15 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.

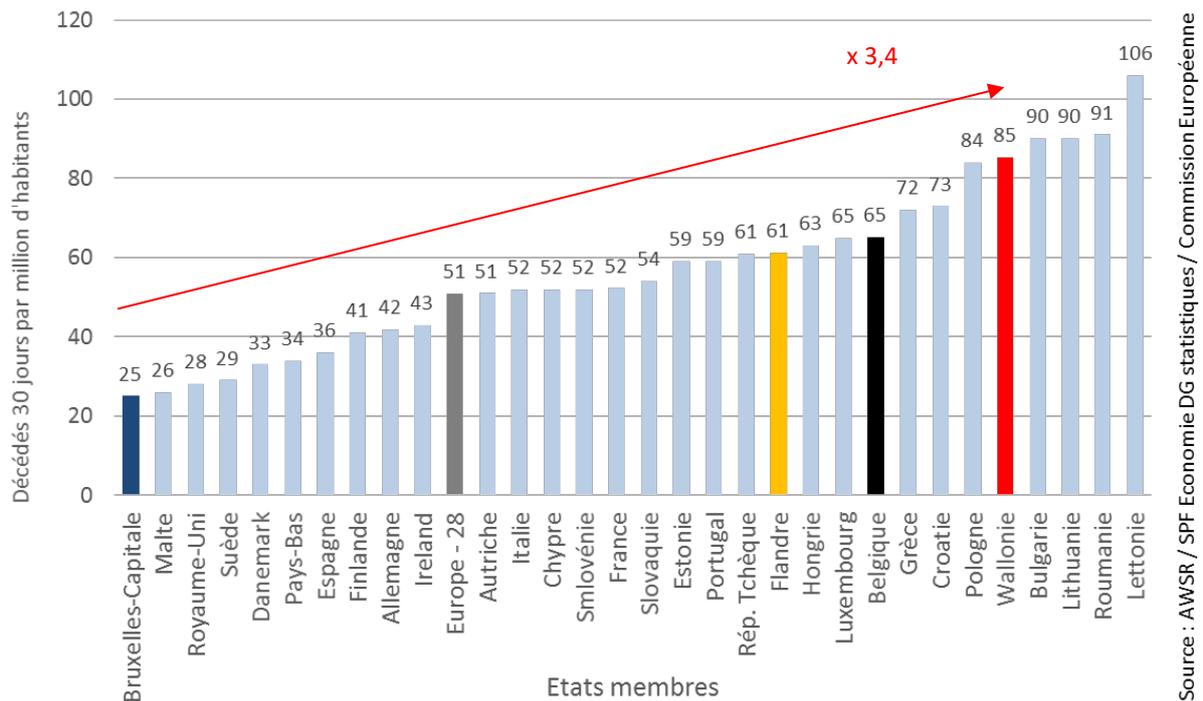


Figure 15 : Taux de mortalité pour les pays de l'Europe des 28 et les régions belges – 2014

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 16). 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.

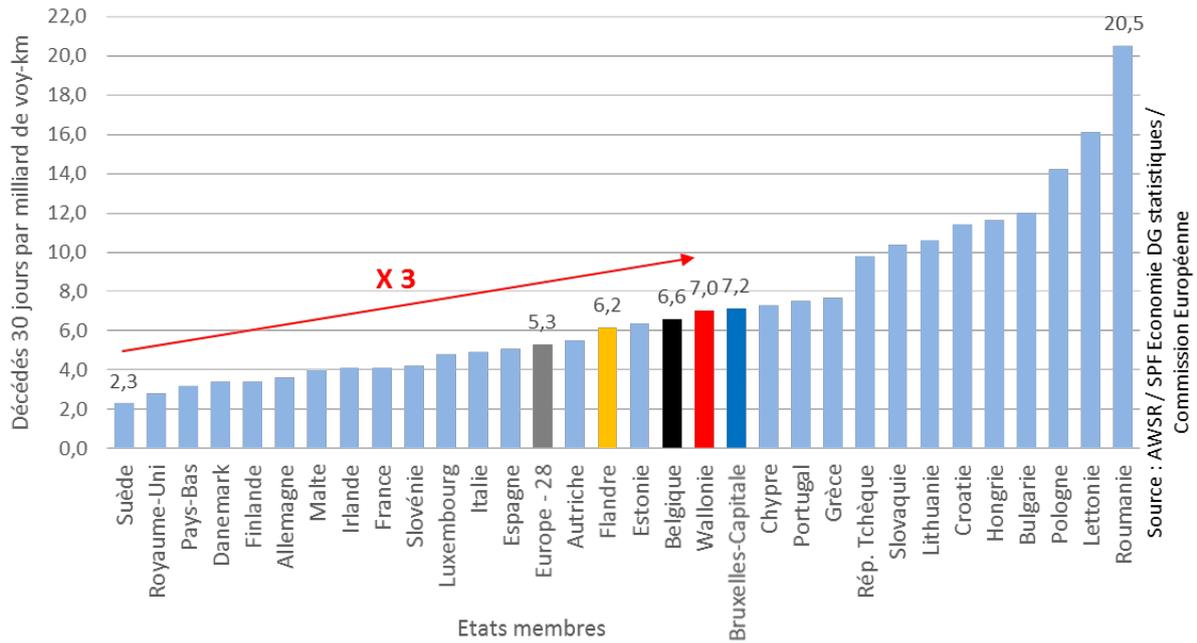
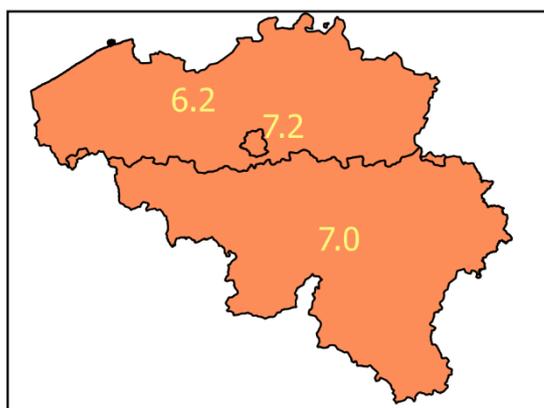
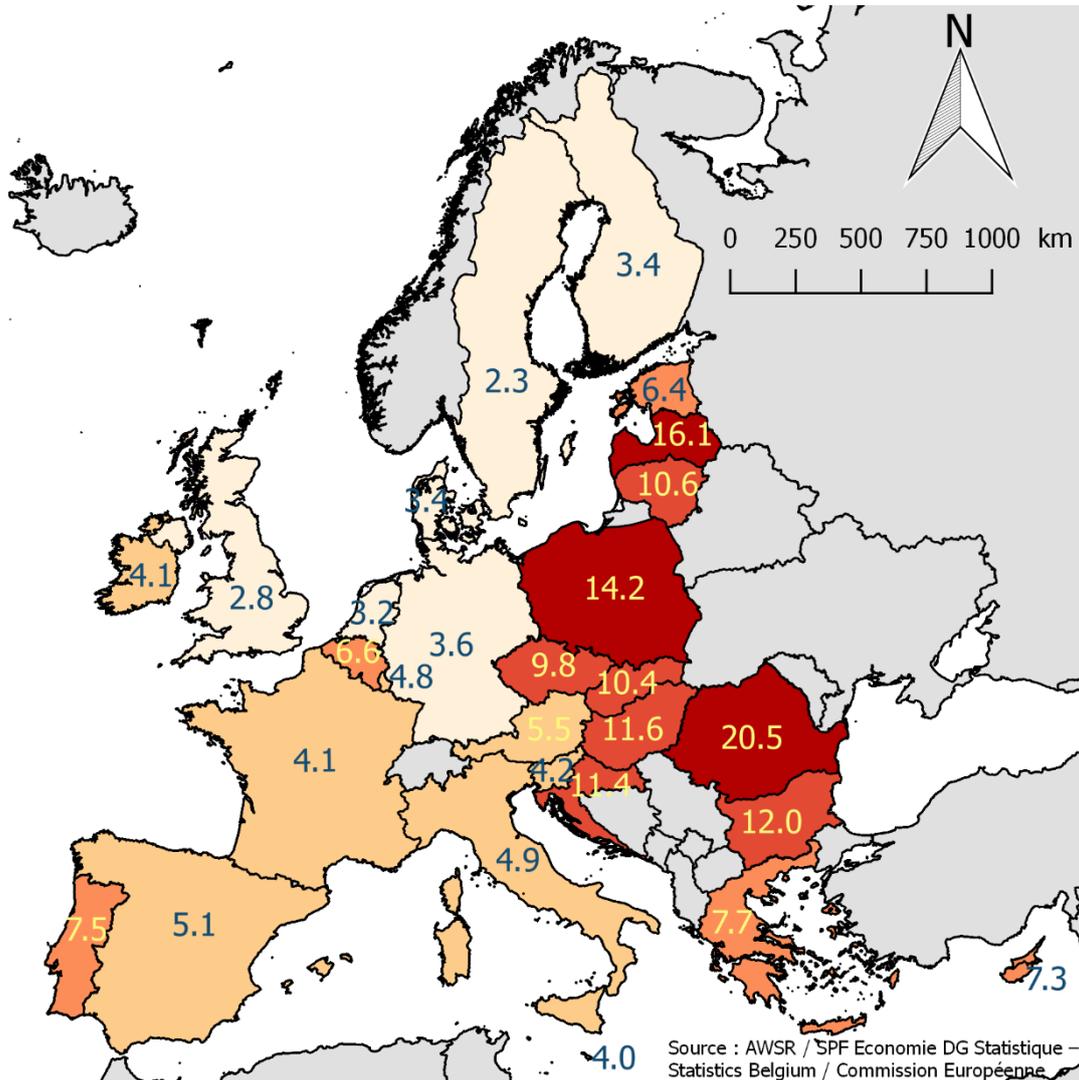


Figure 16 : Risque de décès (par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus) pour les pays de l'Europe des 28 et les régions belges - 2014



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 17 : 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 18 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.

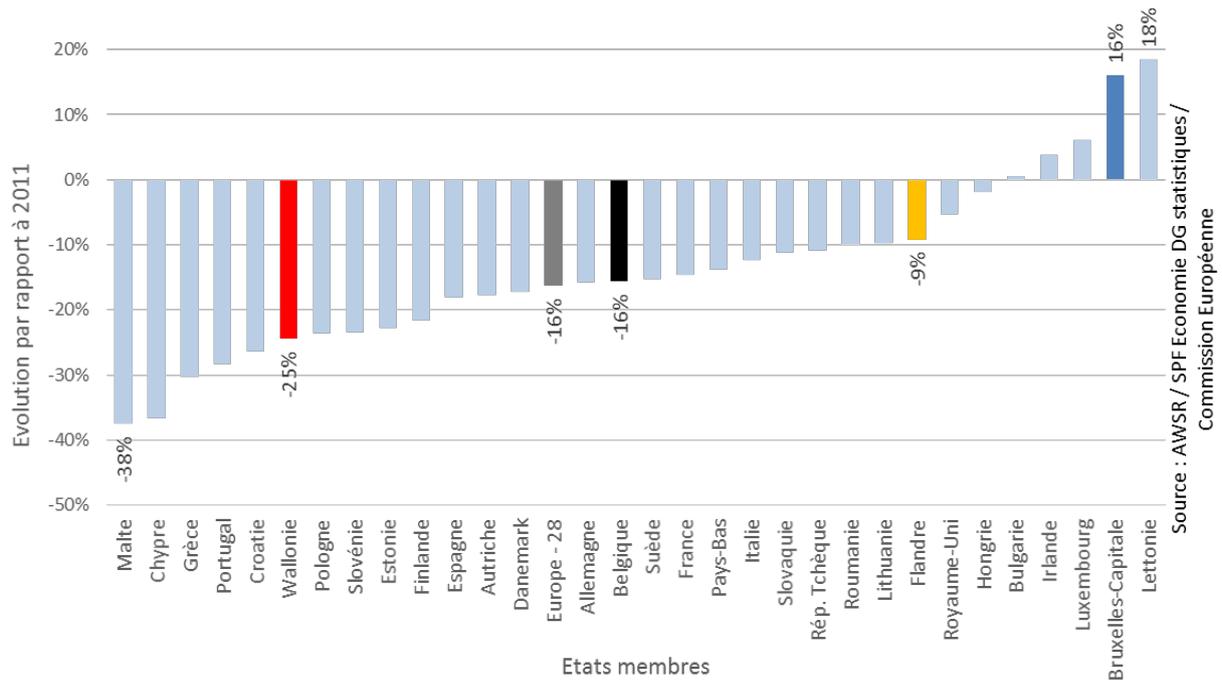


Figure 18 : Evolution des décédés 30 jours pour les pays de l'Europe des 28 et les régions belges sur la période 2011-2014

## 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 cm<sup>3</sup> 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 2015

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 2015 ni même 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 et 2015, nous avons considéré que cette valeur est restée stable entre 2013 et 2015. Nous avons donc utilisé le chiffre de 2013 dans nos calculs pour les années 2014 et 2015. Nous corrigerons cette approximation dès que les données 2014 et 2015 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 13, 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, 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](http://www.awsr.be)