



Rapport thématique : les camions en Wallonie

Accidentalité et infractions routières

Octobre 2018

Table des matières

Introduction	3
Définition et types de camions	4
Etat des lieux du transport routier de marchandises	5
Accidentalité des camions en Wallonie	6
A. Contexte global	7
1. Belgique	7
2. Wallonie	7
B. Accidents impliquant au moins un camion	8
1. Evolution du nombre d'accidents	8
2. Risque d'accidents	10
3. Caractéristiques des accidents impliquant un camion	11
4. Autres usagers impliqués dans des accidents avec au moins un camion	12
C. Victimes et gravité dans les accidents impliquant des camions	13
1. Décédés 30 jours	13
2. Blessés	13
3. Gravité des accidents	14
4. Caractéristiques des chauffeurs de camion impliqués dans un accident	14
D. Facteurs d'accidents dans les accidents impliquant des camions	15
Infractions routières en Wallonie	17
Glossaire	19

Auteur: Mathieu Roynard

Editeur responsable: Patric Derweduwen

Editeur: Agence Wallonne pour la Sécurité Routière ASBL

Mise en page: 2 millimètres

Date de publication: Octobre 2018

Veillez faire référence à ce rapport de la manière suivante:

Roynard, M. (2018) Rapport thématique : les camions en Wallonie, accidentalité et infractions routières. Namur, Belgique, Agence Wallonne pour la Sécurité Routière

Introduction



Avec près de 70% du trafic de marchandises couverts par le transport routier, les poids lourds font intégralement partie de notre modèle économique. Ce type de véhicule joue un rôle crucial dans le domaine logistique pour l'acheminement des marchandises grâce à une très grande flexibilité et de faibles coûts. Les camions sont donc omniprésents sur nos routes que ce soit sur le réseau local, régional et autoroutier.

Du point de vue des interactions entre les usagers de la route, force est de constater que la cohabitation n'est pas toujours évidente entre conducteurs de voiture et de camions. Cela est notamment dû au manque de connaissance et aux nombreux préjugés des uns et des autres.

Définition et types de camions

Nous considérons comme un camion¹, tout véhicule motorisé destiné au transport de marchandises dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes, cela comprend les camions monoblocs, et les tracteurs routiers avec ou sans semi-remorque. Il s'agit des véhicules de catégorie N2 et N3 selon le code de la route². Par souci de concision, nous parlerons, dans la suite du document de « *camion* » ou de « *poids lourd* ».

Les poids lourds ont des caractéristiques particulières par rapport aux autres véhicules motorisés :

- Les dimensions des ensembles routiers peuvent atteindre une longueur maximale de 18,75 m (16,25 m pour les tracteurs avec semi-remorque), une hauteur maximum depuis le sol de 4,0 m et une largeur maximum de 2,5 m.
- Leur masse maximale autorisée varie de 3,5 tonnes à 40 tonnes et peut atteindre 44 tonnes sous certaines conditions.
- Ces véhicules présentent une très grande diversité de silhouettes (*porteur³ simple, porteur avec remorque, semi-remorque, citerne...*). Nous pouvons les répartir en 3 types distincts :



Camion (« camion monobloc »)
(ex : camion porteur)



Véhicule tracteur de semi-remorque
(ex : tracteur avec semi-remorque)



Véhicule tracteur de remorque
(ex : combinaison d'un camion porteur avec une remorque)

- La puissance de leurs moteurs rapportée à leur masse est plus faible que pour les voitures et les camionnettes engendrant des accélérations plus progressives et de relatives difficultés à gravir certaines pentes avec une forte déclivité.
- Pour les véhicules de plus de 7,5 tonnes, leur vitesse maximale de circulation autorisée est inférieure à celle des autres véhicules. Elle est de 60 km/h sur les routes hors agglomération et de 90 km/h sur le réseau autoroutier depuis le 1^{er} février 2007. Les différences de vitesse entre véhicules sont des facteurs d'insécurité importants.
- Leur dynamique particulière (*chargé ou non, hauteur variable du centre de gravité, nature et conditionnement du chargement, véhicules articulés...*) génère des distances de freinage variables et le plus souvent supérieures à celles des autres véhicules comme les voitures, mais aussi des problèmes de renversement dans certaines courbes ou rond-point.
- Les conducteurs ont un statut de professionnels et doivent donc répondre à certaines exigences réglementées (*permis de conduire, certificat d'aptitude professionnelle (CAP), conditions physiques, temps de travail, taux d'alcoolémie...*).

¹Nous utiliserons indifféremment les termes de « camion » ou « poids lourd » dans ce document même si le terme de poids lourd peut formellement inclure aussi les autobus et autocars.

²<https://www.code-de-la-route.be/textes-legaux/sections/ar/reglement-technique-des-vehicules/115-art1-v15-115>

³Un porteur possède, sur le même châssis, la cabine et un espace pour le chargement. Cet espace peut être un plateau, une citerne, une benne, une caisse souple ou rigide...

Etat des lieux du transport routier de marchandises

Selon les chiffres fournis par le SPF Mobilité et Transports et repris par la Febetra (*Fédération royale belge des transporteurs et des prestataires de services logistiques*), au 1^{er} janvier 2018 la Belgique enregistrait 8.897 entreprises de transport de marchandises dont 22% en Wallonie (soit 1.922).

La distribution des entreprises de transport de marchandises selon les provinces wallonnes est la suivante :

- Brabant wallon : 164
- Hainaut : 709
- Liège : 604
- Luxembourg : 175
- Namur : 270

Au 1^{er} janvier 2018 la Belgique enregistrait un parc de 64 714 véhicules de transport de marchandises dont 18% sont enregistrés en Wallonie.

- Brabant wallon : 2%
- Hainaut : 8%
- Liège : 6%
- Luxembourg : 1%
- Namur : 2%

En 2016⁴, les poids lourds ont parcourus sur le réseau belge 8,6 milliards de kilomètres soit 8% de l'ensemble des kilomètres enregistrés pour l'ensemble des véhicules motorisés (*Figure 1*). La proportion est de 7% pour la Wallonie (2,7 milliards de kilomètres). Près de 60% des kilomètres parcourus par des poids lourds sont effectués par des tracteurs routiers avec semi-remorque (*Belgique et Wallonie*). Sur les autoroutes wallonnes, 72% des kilomètres parcourus par les camions sont attribués aux tracteurs routiers avec semi-remorque (*source : SPF Mobilité et Transports*).

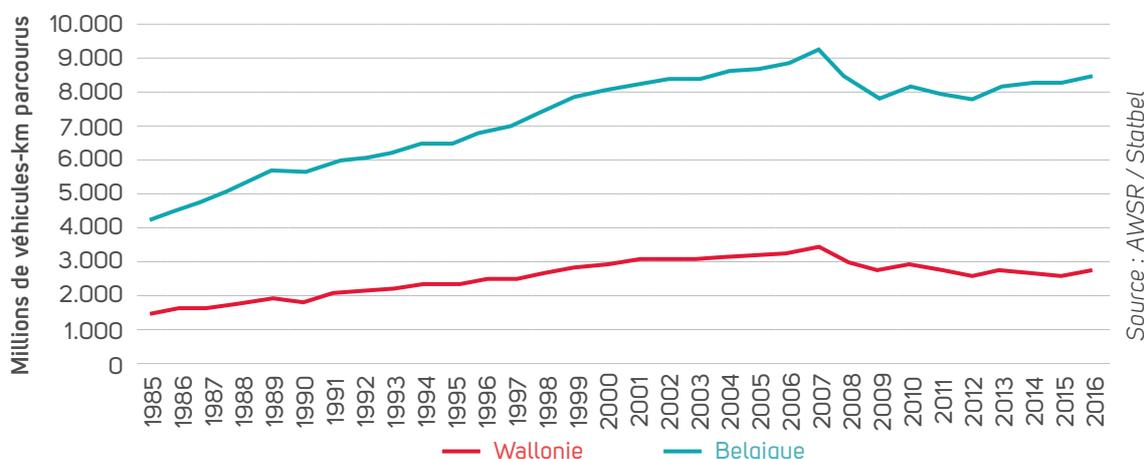


Figure 1: Millions de véhicules-kilomètres parcourus par les camions (Belgique, 1985-2016)

⁴Dernière année pour laquelle les données de trafic fournies par le SPF Mobilité et Transports sont disponibles

Accidentalité des camions en Wallonie



Les camions et leurs chauffeurs se différencient des voitures à plusieurs niveaux. Les poids lourds ont une masse bien plus importante et parcourent davantage de kilomètres que ces dernières. Lors d'une collision, les camions chargés de plusieurs tonnes, provoquent un choc particulièrement violent pour les occupants des véhicules antagonistes.

Les occupants du camion, de leur côté, bénéficient des avantages d'un véhicule massif, robuste avec une cabine généralement plus élevée. Ils sont ainsi mieux protégés en cas de choc contre un autre type d'usager, mais pas en cas de choc contre certains obstacles fixes tels que des piles de pont par exemple.

A. CONTEXTE GLOBAL

1. Belgique

En 2017, 107 personnes ont perdu la vie en Belgique dans un accident impliquant un camion. Ces véhicules sont impliqués dans 6% des accidents corporels et 17% des accidents mortels (soit 1 accident mortel sur 6). Par rapport au nombre de kilomètres parcourus, la proportion d'accidents mortels est deux fois plus élevée.

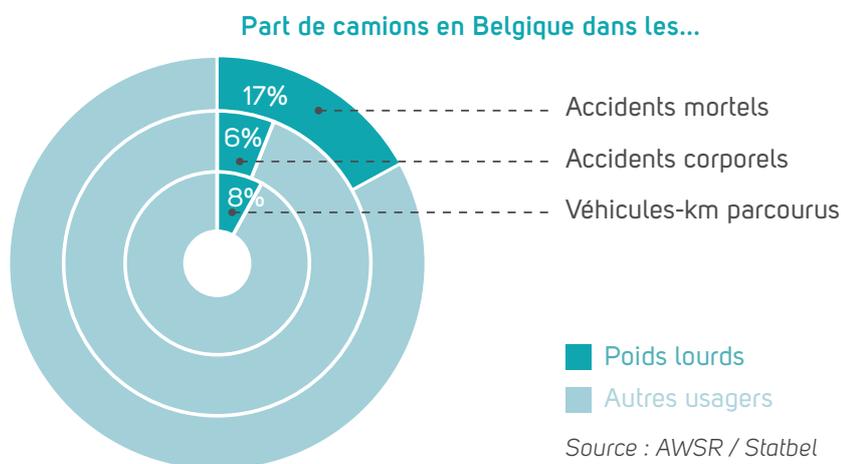


Figure 2 : Part des poids lourds dans l'accidentalité (Belgique, 2017)

En 2016, 38% des kilomètres parcourus en Belgique par les camions monoblocs étaient parcourus sur autoroute contre 70% pour les semi-remorques.

2. Wallonie

En 2017, 38 personnes ont perdu la vie en Wallonie dans un accident impliquant un camion. Ces véhicules sont impliqués dans 5% des accidents corporels et 13% des accidents mortels (soit 1 accident mortel sur 8). Par rapport au nombre de kilomètres parcourus, les accidents corporels impliquant des poids lourds sont moins fréquents mais mènent plus souvent au décès de personnes.

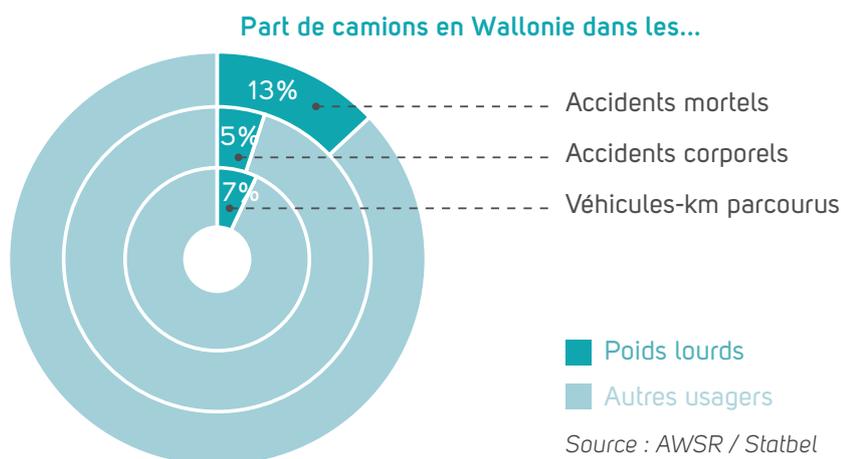


Figure 3 : Part des poids lourds dans l'accidentologie (Wallonie, 2017)

En 2016, 33% des kilomètres parcourus en Wallonie par les camions monoblocs étaient parcourus sur autoroute contre 75% pour les semi-remorques.

La suite du document sera centrée sur la Wallonie exclusivement.

B. ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN CAMION

1. Evolution du nombre d'accidents

a. Accidents corporels

En 2017, nous avons enregistré 554 accidents corporels impliquant au moins un camion. Nous constatons une relative stabilité entre 2013 et 2017 (Figure 4 et Tableau 1). Une analyse par type de camion révèle que 44% des accidents corporels impliquant un camion concerne des semi-remorques et que l'on observe pour cette catégorie une évolution à la hausse de 14% depuis 2016 et de 13% depuis 2013.

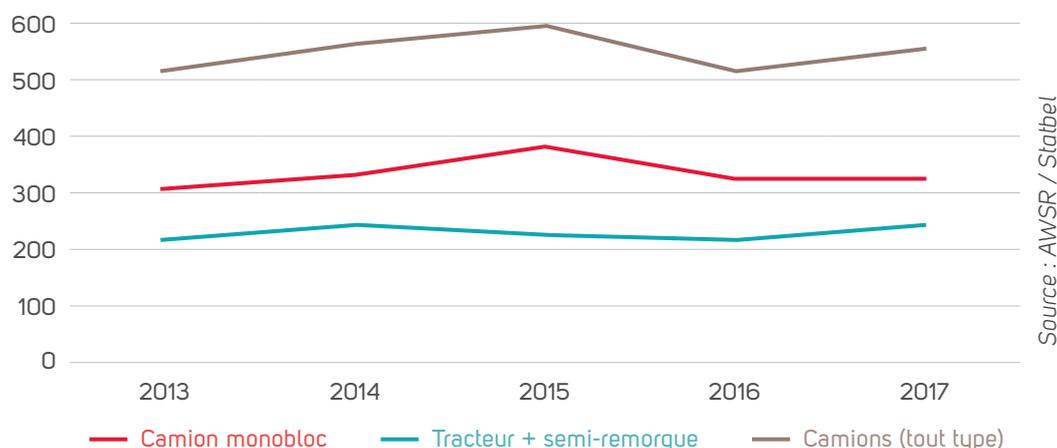


Figure 4: Accidents corporels impliquant des camions (Wallonie, 2013-2017)

Tableau 1: Accidents corporels impliquant des camions (Wallonie, 2013-2017)⁵

Année	Camion (tous types)	Camion monobloc	Tracteur + semi-remorque	Tracteur seul
2013	519	307	214	10
2014	562	333	237	7
2015	597	380	227	11
2016	516	321	213	5
2017	554	327	242	4
Évolution 2017/2016	7,4%	1,9%	13,6%	-1 accident*
Évolution 2017/2013	6,7%	6,5%	13,1%	-6 accidents*

* Petits effectifs pour lesquels l'utilisation de pourcentages n'est pas pertinente

Source : AWSR / Statbel

Sur autoroute, nous dénombrons en 2017, 258 accidents corporels impliquant des camions, ce sont donc près de la moitié des accidents corporels impliquant un camion qui se déroulent sur ce type de route. Ces accidents ont augmenté de 19% depuis 2016 et de 14% depuis 2013. 73% des camions impliqués dans un accident corporel sur autoroute sont des tracteurs avec semi-remorque. C'est cette catégorie de véhicule qui a l'évolution des accidents (sur autoroute) la plus alarmante avec une hausse de 23% depuis 2016 et de 20% depuis 2013.

⁵Nous noterons que le total des accidents ou victimes pour l'ensemble des camions diffère de celui des sous-catégories de camion. En effet, il peut arriver que plusieurs camions (de même catégorie ou de catégorie différente) soient impliqués dans un même accident, ils sont donc comptabilisés plusieurs fois dans chacune des catégories concernées.

⁶Nous attirons l'attention du lecteur sur les difficultés d'interprétation concernant des petits chiffres qui peuvent évoluer très facilement d'une année à l'autre rendant les comparaisons de proportions plus difficiles. Les évolutions à la hausse ou à la baisse peuvent paraître importantes mais elles sont fortement liées aux fluctuations aléatoires des accidents.

Tableau 2: Accidents corporels impliquant des camions sur autoroute (Wallonie, 2013-2017)

Année	Camion (tous types)	Camion monobloc	Tracteur + semi-remorque	Tracteur seul
2013	227	74	158	5
2014	220	65	164	3
2015	239	95	161	3
2016	216	79	154	2
2017	258	86	189	2
Évolution 2017/2016	19,4%	8,9%	22,7%	0 accident*
Évolution 2017/2013	13,7%	16,2%	19,6%	-3 accidents*

* Petits effectifs pour lesquels l'utilisation de pourcentages n'est pas pertinente

Source : AWSR / Statbel

b. Accidents mortels

En 2017, nous avons enregistré 36 accidents mortels impliquant au moins un camion. Globalement, le nombre d'accidents mortels est stable avec une valeur moyenne entre 37 et 38 accidents chaque année depuis 2014. 69% des accidents mortels impliquant un camion concernent des monoblocs, seuls 36% impliquent un tracteur avec semi-remorque⁷.

Tableau 3: Accidents mortels impliquant des camions (Wallonie, 2013-2017)

Année	Camion (tous types)	Camion monobloc	Tracteur + semi-remorque	Tracteur seul
2013	29	16	13	1
2014	37	25	12	1
2015	39	20	19	1
2016	38	26	12	0
2017	36	25	13	0
Évolution 2017/2016	-5,3%*	-3,8%*	8,3%*	0 accident**
Évolution 2017/2013	24,1%*	56,3%*	0,0%*	-1 accident**

* Attention petits effectifs, considérer les évolutions avec précautions

** Petits effectifs pour lesquels l'utilisation de pourcentages n'est pas pertinente

Source : AWSR / Statbel

Sur autoroute, nous dénombrons en 2017, 15 accidents mortels impliquant des camions. Sur la période 2013-2017 ce sont près de 2 accidents mortels impliquant un camion sur 5 qui ont lieu sur le réseau autoroutier. Le nombre d'accidents mortels est stable avec une valeur moyenne de 14 accidents chaque année depuis 2013. Sur la période 2013-2017, 2 accidents mortels de camion sur autoroute sur 3 impliquent des tracteurs avec semi-remorque. Pour les camions monoblocs, seuls 28% des accidents mortels ont lieu sur autoroute contre 77% pour les semi-remorques ce qui correspond plus ou moins à la proportion de kilomètres parcourus sur le réseau autoroutier avec respectivement 33% et 75%.

⁷Le total ne fait pas 100% car dans certains accidents plusieurs camions de différents types sont impliqués.

Tableau 4 : Accidents mortels impliquant des camions sur autoroute (Wallonie, 2013-2017)

Année	Camion (tous types)	Camion monobloc	Tracteur + semi-remorque	Tracteur seul
2013	12	4	8	1
2014	12	5	8	0
2015	18	6	13	0
2016	11	4	7	0
2017	15	7	10	0
Évolution 2017/2016	+4 accidents*	+3 accidents*	+3 accidents*	0 accident*
Évolution 2017/2013	+3 accidents*	+3 accidents*	+2 accidents*	-1 accident*

* Petits effectifs pour lesquels l'utilisation de pourcentages n'est pas pertinente

Source : AWSR / Statbel

2. Risque d'accidents

Globalement sur la période 2013-2017, le risque d'accident corporel pour les camions en Wallonie par milliard de véhicules-km parcourus est de 204 contre 317 pour les voitures. Le risque d'accident corporel pour les voitures est donc 1,5 fois plus élevé que celui des camions. Toutefois, cette réalité cache d'autres vérités. Sur autoroute, le risque d'accident corporel des camions est de 138 accidents par milliard de véhicules-km parcourus contre 84 pour les voitures. Donc, sur autoroute, les camions ont un risque d'accident corporel 1,6 fois plus élevé que celui des voitures (Tableau 5). Nous noterons aussi que pour les camions le risque d'accident corporel est maximum sur les routes communales avec 741 accidents par milliard de véhicules-km parcourus contre 502 pour les voitures, soit un risque 1,5 fois plus élevé que celui des voitures. Il n'y a donc en fait que sur les routes régionales que les camions ont un risque d'accident moindre que les voitures. Si le risque global est moindre pour les camionneurs c'est donc parce que ceux-ci empruntent de manière beaucoup plus soutenue que les automobilistes les autoroutes, où le risque général d'accident est moins élevé étant donné la moins grande complexité de la situation de trafic⁸. En effet, 35% des kilomètres parcourus en voiture le sont sur autoroute contre 63% pour les camions (33% pour les monoblocs et 75% pour les semi-remorques).

Tableau 5 : Comparaison des risques d'accident corporel des camions et des voitures par milliard de véhicules-km parcourus (Wallonie, 2013-2017)

Risque d'accidents	Autoroute	Route régionale	Route communale	Global
Camion (tous types)	137,6	250,1	740,8	203,8
Voiture	84,4	398,4	502,0	316,5

Source : AWSR / Statbel

Le risque d'accident mortel pour les camions en Wallonie par milliard de véhicules-km parcourus est de 13 contre 8 pour les voitures sur la période 2013-2017. Le risque d'accident mortel pour les camions est donc 1,6 fois plus élevé que celui des voitures. Sur autoroute, le risque d'accident mortel des camions est de 8 accidents par milliard de véhicules-km parcourus contre 3 pour les voitures. Aussi sur autoroute, les camions ont un risque d'accident corporel 2,7 fois plus élevé que celui des voitures (Tableau 6). Nous noterons que pour les camions le risque d'accident mortel est maximum sur les routes communales avec 36 accidents par milliard de véhicules-km parcourus contre 7 pour les voitures, soit un risque 5 fois plus élevé que celui des voitures. Les camions ne parcourent toutefois que 5% de leurs kilomètres sur les routes communales.

Tableau 6 : Comparaison des risques d'accident mortel des camions et des voitures par milliard de véhicules-km parcourus (Wallonie, 2013-2017)

Risque d'accidents	Autoroute	Route régionale	Route communale	Global
Camion (tous types)	8,1	20,1	35,5	13,3
Voiture	3,0	11,5	7,3	7,7

Source : AWSR / Statbel

⁸Janke, M.K. (1991). Accidents, mileage, and the exaggeration of risk. Accident Analysis and Prevention, 23 (2-3), 183-188

3. Caractéristiques des accidents impliquant un camion

L'accident-type pour les camions survient hors agglomération et hors carrefour, en semaine, de jour avec de bonnes conditions météo et impliquant très souvent au moins un autre usager (*Tableau 7*). La nuit reste cependant une période avec un fort risque puisqu'on y dénombre 20% des accidents mortels alors que le trafic y est plus faible. La proportion d'accidents impliquant au moins un camion est plus importante du lundi au vendredi que les week-end et jours fériés. Cela s'explique aisément par un trafic moindre du transport professionnel en weekend et jours fériés ainsi que par les restrictions de circulation imposées par certains pays frontaliers.

Les accidents impliquant des semi-remorques diffèrent des accidents de camions monoblocs. Ceci s'explique par la typologie des trajets qui sont plus souvent sur de longues distances, principalement sur des grands axes autoroutiers et entre des dépôts logistiques situés dans des zonings en périphérie des villes. Les accidents mortels impliquant des camions et notamment des semi-remorques par rapport aux accidents non mortels surviennent plus la nuit, hors carrefour et hors réseau autoroutier.

Les accidents de type « seul en cause » (*il s'agit, en général, de collisions avec un obstacle*) sont moins fréquents chez les camions que chez les autres véhicules. Alors qu'il s'agit du type de collision mortelle le plus fréquent (*près de 55%*) pour tous les véhicules autres que des camions, il n'est responsable que de 11% des accidents mortels de camions (*17% pour les semi-remorques*). Cette typologie d'accident (*seul en cause*) peut s'expliquer notamment par la fatigue ou encore la distraction des chauffeurs. Les camions semi-remorques sont particulièrement concernés et cela peut s'expliquer par la longueur des trajets et la monotonie de l'itinéraire (*autoroute*) conduisant à de la fatigue, somnolence ou des distractions pour passer le temps.

Tableau 7 : Proportion d'accidents impliquant des camions en fonction de certains critères (Wallonie, 2013-2017)

2013-2017	Camion (tous types)		Camion monobloc		Tracteur + semi-remorque	
	Accidents mortels	Accidents non mortels	Accidents mortels	Accidents non mortels	Accidents mortels	Accidents non mortels
En agglomération	23%	27%	29%	39%	10%	9%
De jour	80%	89%	82%	92%	78%	86%
En semaine	88%	89%	87%	90%	91%	88%
En carrefour	11%	15%	15%	21%	3%	6%
Sur Autoroute	38%	43%	23%	24%	67%	73%
Seul en cause (pas d'opposant)	11%	14%	8%	13%	17%	15%
Conditions météo dégradées	83%	83%	85%	84%	81%	83%

Source : AWSR / Statbel

C'est sur l'autoroute que les camions représentent le plus grand danger. Alors que 10% de tous les accidents se produisent sur autoroute en Wallonie en 2017, ce chiffre grimpe à 47% si l'on ne tient compte que des accidents de poids lourds. Par ailleurs, 37% des personnes tuées et 46% des blessés dans des accidents de camions le sont sur autoroute. Les semi-remorques circulent davantage sur autoroute que les autres usagers : ils y effectuent 72% de leurs kilomètres contre 36% pour l'ensemble des véhicules. Les accidents corporels de camions restent plus fréquents que les autres accidents (*138 accidents de camions par milliard de kilomètres, contre 84 pour les voitures pour la période 2013-2017*).

4. Autres usagers impliqués dans des accidents avec au moins un camion

Lors d'un accident, les véhicules impliqués peuvent avoir plusieurs collisions successives avec différents obstacles/usagers. Il s'agit ici de connaître le type d'usager qui a été impliqué lors de la première collision, lorsque celle-ci est connue et encodée par la police. Elle est souvent la plus violente car l'énergie cinétique du véhicule n'a pas encore été dissipée.

a. Accidents corporels

Parmi les opposants lors de la première collision dans les accidents corporels impliquant des camions, 60% ont des voitures, 7% des deux-roues, 7% des camionnettes, 7% un autre camion et 5% des piétons (Tableau 8).

Pour les tracteurs avec semi-remorque, 59% des opposants lors de la première collision sont des voitures, 12% un autre camion, 8% une camionnette, 5% un deux-roues et 2% un piéton. La typologie des antagonistes est corrélée avec le réseau routier utilisé (75% des kilomètres parcourus sur autoroute).

Tableau 8 : Types d'opposants aux camions lors de la première collision dans les accidents corporels (Wallonie, 2013-2017)

										TOTAL
Camion (tous types)	12%	5%	2%	2%	3%	60%	7%	7%	2%	100%
Camion monobloc	11%	6%	3%	3%	3%	58%	7%	7%	2%	100%
Tracteur semi-remorque	13%	2%	1%	1%	3%	59%	8%	12%	1%	100%

Source : AWSR / Statbel

b. Accidents mortels

Parmi les opposants lors de la première collision dans les accidents mortels impliquant des camions, 54% sont des voitures, 14% des piétons, 13% des deux-roues, 7% un autre camion (Tableau 9). Nous constatons que les usagers faibles sont bien plus représentés dans les accidents mortels que dans les accidents corporels. Ainsi, lorsqu'il y a une collision entre un poids lourd et un usager faible, ce dernier est souvent plus sérieusement impacté avec de graves conséquences.

Pour les tracteurs avec semi-remorque, 54% des opposants lors de la première collision sont des voitures, 14% un autre camion, 7% un deux-roues et 7% un piéton. Là encore la typologie des antagonistes est corrélée avec le réseau routier utilisé (75% des kilomètres parcourus sur autoroute).

Tableau 9 : Types d'opposants aux camions lors de la première collision dans les accidents mortels (Wallonie, 2013-2017)

										TOTAL
Camion (tous types)	10%	14%	2%	2%	9%	54%	2%	7%	1%	100%
Camion monobloc	6%	17%	2%	3%	11%	51%	3%	7%	0%	100%
Tracteur semi-remorque	16%	7%	2%	0%	5%	54%	0%	14%	2%	100%

Source : AWSR / Statbel

C. VICTIMES ET GRAVITÉ DANS LES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES CAMIONS

1. Décédés 30 jours

Pour les accidents de camion, il est nécessaire de distinguer les occupants du camion des autres usagers impliqués. En effet, les poids lourds offrent une bonne protection à leurs occupants mais sont relativement dangereux pour les autres catégories d'usagers. Dans ce type d'accident, la grande majorité des personnes tuées avaient pris place non pas dans le poids lourd, mais dans le véhicule antagoniste (*environ 90%*). En 2017, on dénombre en Wallonie 38 décédés 30 jours dans des accidents de poids lourd, ce qui équivaut à 13% du nombre total de tués sur nos routes (289 *décédés 30 jours*). Seuls 5 occupants de camion sont décédés, les autres étant des occupants des véhicules antagonistes. Pour la Belgique, il s'agit de 107 tués 30 jours dans des accidents de poids lourd, soit 17% de l'ensemble des tués.

Tableau 10: Décédés 30 jours dans les accidents impliquant des camions (Wallonie, 2013-2017)

Année	Tués parmi les occupants de camion				Tués dans l'accident impliquant au moins un camion			
	Camion (tous types)	Camion monobloc	Tracteur + semi-remorque	Tracteur seul	Camion (tous types)	Camion monobloc	Tracteur + semi-remorque	Tracteur seul
2013	6	3	3	0	33	18	16	1
2014	5	2	3	0	40	28	12	1
2015	6	2	4	0	43	23	20	1
2016	9	5	4	0	42	27	15	0
2017	5	4	1	0	38	27	13	0

Source : AWSR / Statbel

Nous noterons que 37% des personnes tuées dans un accident impliquant un camion le sont sur autoroute. Pour les personnes tuées dans un accident sur autoroute impliquant un camion, il s'agissait d'un tracteur avec semi-remorque pour 69% d'entre eux. Ce chiffre s'explique essentiellement par le grand nombre de kilomètres parcourus par ce type de véhicule sur autoroute.

2. Blessés

En 2017, on dénombre en Wallonie 725 blessés dans des accidents de poids lourd, soit 5% de l'ensemble des blessés sur nos routes. Les occupants des camions ne représentent que 20% de l'ensemble des blessés dans un accident impliquant un poids lourd. Pour la Belgique, il s'agit de 2 717 blessés, soit 6% de l'ensemble des blessés.

Tableau 11: Blessés dans les accidents impliquant des camions (Wallonie, 2013-2017)

Année	Blessés parmi les occupants de camion				Blessés dans l'accident impliquant au moins un camion			
	Camion (tous types)	Camion monobloc	Tracteur + semi-remorque	Tracteur seul	Camion (tous types)	Camion monobloc	Tracteur + semi-remorque	Tracteur seul
2013	134	83	50	1	644	363	286	10
2014	125	73	50	2	693	405	300	8
2015	166	109	53	4	775	500	292	14
2016	137	80	55	2	720	405	344	7
2017	146	86	58	2	725	408	341	6

Source : AWSR / Statbel

Nous noterons que 51% des personnes blessées dans un accident impliquant un camion le sont sur autoroute. Pour ces personnes, il s'agissait d'un tracteur avec semi-remorque pour 73% d'entre eux. Ce chiffre s'explique essentiellement par le grand nombre de kilomètres parcourus par ce type de véhicule sur autoroute.



3. Gravité des accidents

Les poids lourds ont une masse bien plus importante que les autres véhicules avec qui ils partagent la route, ce qui explique pourquoi la plupart des accidents de camion ont des conséquences graves. Ainsi sur la période 2013-2017, la gravité pour les accidents impliquant un camion est de 71 tués pour 1.000 accidents alors qu'elle est de 26 tués pour 1.000 accidents impliquant au moins une voiture. La gravité de ces accidents est, par conséquent, près de 3 fois plus importante que celle concernant les voitures, ce qui joue également un rôle sur leur poids médiatique. Nous noterons que la gravité pour les accidents impliquant des semi-remorques est un peu plus faible que pour les camions monoblocs avec 67 tués pour 1.000 accidents (*contre 73,7*). Ceci s'explique par le fait que les camions monoblocs ont leurs accidents principalement sur routes régionales où la gravité des accidents est plus importante. Sur autoroute, la gravité pour les accidents impliquant un camion est de 62 tués pour 1.000 accidents alors qu'elle est de 40 tués pour 1.000 accidents impliquant au moins une voiture. Ainsi, nous constatons que les accidents mortels de camion se produisant hors autoroute ont des conséquences plus graves que ceux survenant sur ce type de voirie.

Tableau 12 : Gravité des accidents impliquant des camions et des voitures (Wallonie, 2013-2017)

Gravité	Camion (tous types)	Camion monobloc	Tracteur + semi-remorque	Voiture
Tout type de route	71,3	73,7	67,1	26,2
Autoroute	62,1	67,7	60,5	39,6

Source : AWSR / Statbel

4. Caractéristiques des chauffeurs de camion impliqués dans un accident

Les chauffeurs de poids lourds impliqués dans des accidents sur la période 2013-2017 sont quasi tous des hommes (99%), avec un âge moyen de 42,5 ans. Parmi les conducteurs de camion impliqués dans un accident, rares sont ceux qui étaient sous l'influence de l'alcool (*près de 1%*) contre 8,3% chez les autres usagers impliqués dans ces accidents (*opposants*).

Nous attirons l'attention du lecteur sur le faible taux de conducteurs sous influence d'alcool dans les accidents mortels. Ceci est dû au fait que les conducteurs tués ne sont pas testés. Il est communément admis, à partir de résultats issus de pays voisins, que l'alcool est détecté dans près d'un accident mortel sur quatre (*tous type d'usagers confondus*).

Tableau 13 : Caractéristiques des chauffeurs de camion impliqués dans un accident (Wallonie, 2013-2017)

2013-2017	Camion (tous types)		Camion monobloc		Tracteur + semi-remorque	
	Accidents mortels	Accidents non mortels	Accidents mortels	Accidents non mortels	Accidents mortels	Accidents non mortels
Age moyen (ans)	42,7	42,4	42,3	42,0	44,4	43,2
Hommes	99%	98%	99%	98%	99%	98%
Conducteur sous influence d'alcool*	0,7%	1,2%	1,2%	1,4%	0%	1,0%
Opposant sous influence d'alcool*	4%	8%	5%	7%	3%	9%

* parmi les conducteurs testés

Source : AWSR / Statbel

D. FACTEURS D'ACCIDENTS DANS LES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES CAMIONS

Nous avons analysé la fréquence des différents facteurs d'accidents encodés par la police pour les accidents corporels impliquant au moins un camion/camion monobloc/semi-remorque et nous les avons comparés avec ceux des accidents corporels impliquant au moins une voiture (Tableau 14). L'attribution des facteurs à chaque usager impliqué sans connaître la dynamique de la situation accidentelle pourrait biaiser leur interprétation. Ainsi, par exemple, une voiture effectuant une queue de poisson à un poids lourd en vue de prendre une sortie d'autoroute et se faisant heurter par l'arrière par ce dernier, le facteur « Non-respect de la distance entre usagers » pourra être encodé pour le camion alors que c'est la manœuvre de la voiture qui est à l'origine de l'accident.

Les accidents corporels impliquant des camions sont particulièrement sujets à des facteurs liés au comportement des usagers. Les accidents impliquant au moins un tracteur avec semi-remorque sont surreprésentés par rapport aux accidents impliquant des voitures pour les facteurs suivant :

- perte de contrôle du véhicule 24% contre 18%,
- non-respect de la distance entre usagers 20% contre 4%,
- encombrement de la circulation, file, accident 10% contre 2%,
- effectue in extremis une manœuvre d'évitement (*obstacle subit*) 9% contre 3%,
- travaux 7% contre 1%,
- place non réglementaire de l'un des usagers sur la chaussée 5% contre 2%,
- dépassement fautif de l'un des usagers 4% contre 1%,
- éclatement d'un pneu avant l'accident 1% contre 0,1%.

Tableau 14 : Proportions des facteurs d'accidents (infrastructure et usagers) attribués par la police à un des usagers impliqués dans les accidents corporels (Wallonie, 2013-2017)

Facteurs attribués à un des usagers impliqués		Accidents corporels impliquant au moins un/une...			
		Camion (tous types)	Camion monobloc	Tracteur + semi-remorque	Voiture
Infrastructure	Éclairage défectueux ou insuffisant	0,8%	0,8%	0,8%	1,2%
	Encombrement de la circulation, file, accident	6,3%	4,3%	10,3%	2,0%
	Entrave à la visibilité (relief, obstacle...)	1,2%	1,4%	1,0%	1,0%
	Forte descente (7% ou +)	0,6%	0,5%	0,7%	0,6%
	Mauvais état de la route (ornières, verglas...)	0,7%	0,5%	0,9%	0,5%
	Signalisation défectueuse	0,3%	0,4%	0,2%	0,3%
	Travaux	6,9%	7,8%	7,3%	1,3%
	Virage serré	3,9%	4,6%	2,7%	4,2%
Usager	Chute d'un des usagers (ex : moto)	2,6%	2,8%	2,2%	3,6%
	Dépassement fautif	2,5%	1,8%	3,6%	1,4%
	Effectue in extremis une manœuvre d'évitement	6,9%	6,0%	8,7%	3,2%
	Franchit la ligne blanche continue	1,5%	1,9%	1,0%	0,8%
	Franchit le feu rouge	0,4%	0,5%	0,2%	0,6%
	Non-respect de la distance entre usagers	12,8%	8,9%	20,2%	4,4%
	Non-respect de la priorité	7,8%	8,5%	6,2%	9,5%
	Perte de contrôle du véhicule	19,3%	15,7%	24,4%	18,2%
Place non réglementaire sur la chaussée	4,2%	4,0%	4,5%	2,3%	
Véhicule	Autres défauts du véhicule	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Défaillance de la remorque ou du chargement	0,5%	0,7%	0,3%	0,1%
	Éclairage absent ou incorrect (feux avant/arrière)	0,3%	0,3%	0,2%	0,2%
	Éclatement d'un pneu (avant l'accident!)	0,7%	0,2%	1,0%	0,1%
	Infractions concernant la sûreté du chargement	0,6%	0,8%	0,4%	0,5%
	Pneus lisses	0,8%	0,8%	0,8%	1,2%

Source : AWSR / Statbel

Les accidents impliquant un camion survenant sur autoroute sont surreprésentés par rapport aux accidents ayant lieu hors autoroute pour les facteurs suivant :

- perte de contrôle du véhicule 28% contre 13%,
- non-respect de la distance entre usagers 23% contre 5%,
- travaux 14% contre 2%,
- encombrement de la circulation, file, accident 12% contre 2%,
- effectuée in extremis une manœuvre d'évitement (*obstacle subit*) 10% contre 5%.

Tableau 15 : Proportions des facteurs d'accidents (infrastructure et usagers) attribués par la police à un des usagers impliqués dans les accidents corporels (Wallonie, 2013-2017)

Facteurs attribués à un des usagers impliqués		Autoroute (1 160 accidents)	Hors autoroute (1 588 accidents)
Infrastructure	Éclairage défectueux ou insuffisant	0,3%	1,2%
	Encombrement de la circulation, file, accident	12,3%	1,8%
	Entrave à la visibilité (relief, obstacle...)	0,6%	1,6%
	Forte descente (7% ou +)	0,8%	0,5%
	Mauvais état de la route (ornières, verglas...)	0,9%	0,5%
	Signalisation défectueuse	0,1%	0,5%
	Travaux	13,5%	2,0%
	Virage serré	2,4%	4,9%
Usager	Chute d'un des usagers (ex : moto)	1,0%	3,7%
	Dépassement fautif	3,9%	1,6%
	Effectuée in extremis une manœuvre d'évitement	9,6%	4,9%
	Franchit la ligne blanche continue	0,7%	2,1%
	Franchit le feu rouge	0,0%	0,7%
	Non-respect de la distance entre usagers	23,1%	5,3%
	Non-respect de la priorité	4,7%	9,9%
	Perte de contrôle du véhicule	28,3%	12,7%
Véhicule	Place non réglementaire sur la chaussée	4,9%	3,7%
	Autres défauts du véhicule	0,0%	0,0%
	Défaillance de la remorque ou du chargement	0,3%	0,7%
	Éclairage absent ou incorrect (feux avant/arrière)	0,1%	0,4%
	Éclatement d'un pneu (avant l'accident!)	0,9%	0,4%
	Infractions concernant la sûreté du chargement	0,3%	0,8%
	Pneus lisses	0,3%	1,2%

Source : AWSR / Statbel

Infractions routières en Wallonie



En 2017, le nombre total d'infractions routières enregistrées en Belgique est proche de 4,8 millions. Seuls 3,1% (148.441) d'entre-elles concernent un poids lourd (1,8% du total des infractions routières en Wallonie). 19,3% (28.646) des infractions routières attribuées aux camions concernent la Wallonie. La première infraction constatée pour les camions en Wallonie est le non-respect des vitesses (54%), soit 1,8% du total des infractions vitesse wallonnes.

Le Tableau 16 reprend les infractions routières des camions constatées en Wallonie sur la période 2013-2017.

Nous ne commenterons pas les évolutions et les tendances des infractions routières car elles sont notamment dépendantes de l'activité policière.

Tableau 16 : Relevé des infractions routières pour les camions (Wallonie, 2013-2017)

	2013	2014	2015	2016	2017
Vitesse	9.388	17.303	12.840	10.103	15.483
Poids lourds: tachygraphe	2.015	2.977	2.815	1.778	2.006
Poids lourds: transport de marchandises	1.813	2.521	2.108	1.773	1.935
Signaux d'interdiction	1.256	1.565	1.324	1.779	1.611
Manœuvres	2.760	2.243	2.253	1.992	1.555
Conditions techniques (code de la route)	636	658	981	981	1.400
GSM	1.778	1.791	1.738	1.829	1.162
Chargement des véhicules (code de la route)	671	714	711	644	991
Ceinture et siège enfant	569	651	548	820	613
Règles générales usagers	270	254	352	336	353
Arrêt et stationnement	471	450	421	381	330
Circulation en fonction du lieu	173	224	280	248	244
Feux de signalisation	213	183	158	160	123
Immatriculation	181	169	153	129	160
Permis de conduire	184	229	162	148	158
Alcool	72	73	97	111	104
Priorité	99	108	106	132	87
Marques routières	110	113	91	92	77
Feux, rétroviseurs, clignotants et klaxon	65	57	47	43	38
Assurance	67	53	49	51	35
Signaux d'obligation	35	31	29	35	24
Comportement à l'égard de certains usagers	9	11	10	10	10
Drogues	4	3	3	5	4
Autres et inconnus	172	100	93	110	143
Total	23.011	32.481	27.369	23.690	28.646

Source: AWSR - DRI/BIPOL-Circulation

Le Tableau 17 reprend le relevé détaillé des infractions vitesse pour les camions en Wallonie. En 2017, près de 1 infraction sur 2 est pour des excès de vitesse de maximum 10km/h au-dessus de la limitation et 9 sur 10 sont pour des excès de vitesse de maximum 20km/h.

Tableau 17 : Relevé détaillé des infractions routières « vitesse » pour les camions (Wallonie, 2013-2017)

Avec excès de vitesse	2013	2014	2015	2016	2017
de 0 à 10 km/h	3.781	7.580	4.595	3.937	7.240
de 11 à 20 km/h	4.182	7.717	5.781	4.218	6.127
de 21 à 30 km/h	1.190	1.759	2.109	1.711	1.873
de 31 à 40 km/h	116	145	246	129	155
Total	9.288	17.227	12.752	10.021	15.417

Source: AWSR - DRI/BIPOL-Circulation

Glossaire

: Nombre

% : Pourcentage

Statbel : Service Public Fédéral Direction générale Statistique – Statistics Belgium

<https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/accidents-de-la-circulation#news>

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 mortel : Tout accident impliquant au moins un véhicule et ayant eu lieu sur la voie publique, qui a occasionné des dommages mortels 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.

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 1.000 accidents corporels enregistrés.

Risque

Risque d'accident : Nombre d'accidents corporels par milliard de véhicules-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*).

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.

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.



AGENCE WALLONNE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ASBL

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

www.awsr.be