

Bilan wallon 2018



TABLE DES MATIERES

Intro	duction	3 -
l.	Chiffres-clés de 2018	4 -
II.	Evolution à moyen et long termes	7 -
A.	Evolution en Wallonie	7 -
В.	Evolution dans les provinces wallonnes	8 -
III.	Objectifs wallons	12 -
A.	Objectif régional pour 2020	12 -
В.	Objectif 2020 transposé aux provinces wallonnes	12 -
IV.	La Wallonie face à ses voisins	14 -
A.	Comparaison régionale	14 -
В.	Comparaison avec les pays limitrophes	16 -
С	Comparaison européenne	18 -
V.	Quand surviennent les accidents en Wallonie ?	21 -
A	Analyse selon le mois	21 -
	1. Analyse par province	21 -
	2. Analyse par type d'usagers	23 -
	3. Accidents avec des conducteurs sous influence d'alcool	24 -
В.	Analyse selon le jour et l'heure	24 -
С	Analyse selon le moment de la semaine	25 -
D	Analyse du risque selon l'âge et le genre des conducteurs et victimes	27 -
Glos	saire	28 -
Préc	isions techniques	29 -
A.	Données d'exposition au risque	29 -
	1. Estimation pour 2018	29 -
	2. Pas de prise en compte des modes de transport non motorisés	29 -
	3. Spécificités des comparaisons internationales	29 -
В.	Pondération des données	29 -
Δnn	2765	- 30 -

Auteur: Mathieu Roynard

Editeur responsable : Patric Derweduwen

Editeur : Agence Wallonne pour la Sécurité Routière ASBL

Date de publication : Août 2019

Veuillez faire référence à ce rapport de la manière suivante :

Roynard, M. (2019). Evolution globale de l'accidentalité – Bilan wallon 2018. Namur, Belgique, Agence Wallonne pour la Sécurité Routière

INTRODUCTION

Ce rapport a pour but de présenter les grandes évolutions de l'accidentologie en Région wallonne. Il est mis à jour annuellement dès que la base de données officielle des accidents corporels de la route est publiée par le SPF Economie Direction Générale Statistique.

Ce dossier s'inscrit dans une série de publications analysant les accidents de la route en Wallonie sous des angles différents. Les données, utilisées pour établir ces statistiques, sont collectées par les services de police pour tous les accidents corporels pour lesquels ils sont appelés et sont enrichies¹ par le SPF Economie DG statistique (Statbel). Malheureusement, comme la police n'est pas contactée systématiquement pour tous les accidents corporels, les données transmises par Statbel 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.

Le document se décompose en cinq chapitres. Le premier présente les chiffres-clés pour la Wallonie pour 2018, le deuxième illustre les évolutions des tués et accidents à moyen et long termes dans la Région et les provinces, le troisième fait le point sur les objectifs régionaux, le quatrième compare la Wallonie avec ses voisins nationaux et internationaux et enfin le dernier comprend des résultats sur la temporalité des accidents. 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 ».

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

I. CHIFFRES-CLÉS DE 2018

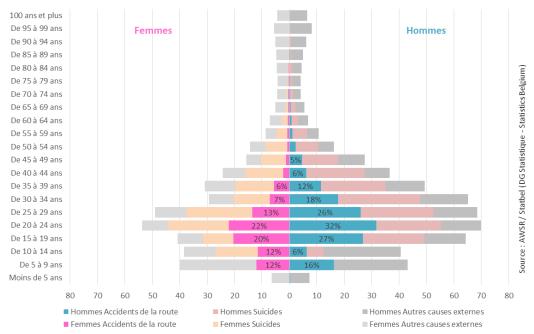
Le nombre de personnes décédées sur les routes wallonnes est de 273 en 2018. Il s'agit du nombre le plus bas enregistré depuis au moins 50 ans. C'est une belle diminution de 4,5% de tués par rapport aux données de 2017 qui nous offre ce résultat encourageant. Tous les indicateurs repris dans le tableau 1 sont d'ailleurs légèrement à la baisse puisque le nombre de personnes blessées diminue de 70 et reste donc sous la barre des 14 500 blessés. Le nombre d'accidents corporels connait une légère baisse de 0,3% pour arriver à 10 908 accidents corporels enregistrés sur une année. De plus, parallèlement à la diminution des tués, le taux de mortalité c'est-à-dire le nombre de décédés 30 jours par million d'habitants est en diminution ainsi que la gravité des accidents c'est-à-dire le nombre de personnes tués pour 1 000 accidents corporels enregistrés. Le taux de mortalité est de 75,3 décédés 30 jours par million d'habitants et la gravité de 25,0 tués pour 1 000 accidents.

Tableau 1 : Bilan des indicateurs de sécurité routière en 2018 et leurs évolutions par rapport à 2017

2018	2017	Evolution pa	r rapport à 2017		
#	#	#			
273	286	-13	-4,5%		
14 341	14 411	-70	-0,5%		
14 614	14 697	-83	-0,6%		
10 908	10 940	-32	-0,3%		
75,3	79,1	-4	-4,8%		
25,0	26,1	-1	-4,3%		
	# 273 14 341 14 614 10 908 75,3	# # 273 286 14 341 14 411 14 614 14 697 10 908 10 940 75,3 79,1	# # # 273 286 -13 14 341 14 411 -70 14 614 14 697 -83 10 908 10 940 -32 75,3 79,1 -4		

Source: AWSR / Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium)

Sur la période 2014-2016 (données les plus récentes fournies par Statbel), les accidents de la circulation représentaient en Wallonie la première cause de mortalité (hors maladies) chez les hommes et chez les femmes de 15 à 24 ans, avec respectivement plus d'un décès sur quatre pour les premiers et un décès sur cinq pour les secondes. Nous noterons que les accidents étaient responsables de plus de 25% des décès chez les hommes de 15 à 29 ans (Figure 1). Les données détaillées pour les principales causes de décès sont présentées dans le Tableau 12 en annexes.



Note: afin d'accroître la lisibilité du graphique, seules les causes de décès externes sont illustrées. Le total des causes de décès pour chaque tranche d'âge est de 100% et inclut les causes naturelles (maladies) et les causes externes.

Figure 1 : Proportion des accidents de la route et des causes externes de décès parmi l'ensemble des causes de décès (naturelles et externes) en fonction de l'âge et du genre des victimes, Wallonie – période 2014-2016

Le tableau 2 constitue une synthèse des indicateurs-clés concernant différentes variables et modalités en 2018.

Tableau 2 : Indicateurs-clés pour 2018

	Année 2018	Décédés 30 jours	Part dans la mortalité	Accidents corporels	Gravité des accidents corporels
	Wallonie	273	100%	10 908	26,9
	Brabant Wallon	18	6,6%	1 064	16,9
	Hainaut	91	33,3%	3 915	23,2
Province	Liège	76	27,8%	3 340	22,8
	Luxembourg	35	12,8%	960	36,5
	Namur	53	19,4%	1 629	32,5
	Piétons	34	12,5%	1 407	24,2
	Cyclistes	8	2,9%	792	10,1
	Cyclomotoristes	7	2,6%	664	10,5
0.1/	Motocyclistes	39	14,3%	996	39,2
Catégorie	Occupants de voitures	158	57,9%	9 377	16,8
d'usagers	Occupants de camionnettes	14	5,1%	829	16,9
	Occupants de camions	7	2,6%	525	13,3
	Occupants d'autocar/bus	1	0,4%	154	6,5
	Autres usagers et inconnus	5	1,8%	746	6,7
_	Conducteurs et piétons	234	85,7%	10 908	21,5
Type	Passagers	38	13,9%	N/A	N/A
d'occupants	Inconnus	1	0,4%	N/A	N/A
	Hommes	194	71,1%	9 320	20,8
Genre	Femmes	74	27,1%	6 469	11,4
	Inconnus	5	1,8%	N/A	N/A
	0-3 ans	0	0,0%	375	N/A
	4-5 ans	1	0,4%	230	4,3
	6-11 ans	3	1,1%	585	5,1
	12-15 ans	3	1,1%	561	5,3
	16-17 ans	1	0,4%	532	1,9
	18-24 ans	35	12,8%	3 528	9,9
	25-34 ans	49	17,9%	4 951	9,9
Classe d'âges	35-44 ans	35	12,8%	3 874	9,0
	45-54 ans	39	14,3%	3 728	10,5
	55-64 ans	38	13,9%	2 521	15,1
	65-74 ans	27	9,9%	1 348	20,0
	75-84 ans	26	9,5%	732	35,5
	85 ans et +	13	4,8%	216	60,2
	Age inconnu	3	1,1%	792	3,8
	Autoroutes	44	16,1%	921	47,8
	Routes hors agglomération	137	50,2%	3 443	39,8
Localisation	Routes en agglomération	90	33,0%	6 129	14,7
	Inconnu	2	0,7%	415	4,8
	En section = hors carrefour	240	87,9%	8 410	28,5
Intersection	En intersection = en carrefour	31	11,4%	2 355	13,2
	En rond-point	2	0,7%	143	14,0
	30 km/h	2	0,7%	334	6,0
	50 km/h	90	33,0%	5 779	15,6
Régime de	70 km/h	40	14,7%	1 361	29,4
vitesse	90 km/h	91	33,3%	2 098	43,4
***************************************	120 km/h	46	16,8%	825	55,8
	Inconnu	4	1,5%	511	7,8
Time de la					
Type de la	Un seul usager	122	44,7%	3 159	38,6
première collision	Entre usagers	142	52,0%	7 008	20,3
COMBION	Type de collision inconnu	9	3,3%	711	12,7

Source : AWSR / Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium)

	Année 2018	Décédés 30 jours	Part dans la mortalité	Accidents corporels	Gravité des accidents corporels
	Journées de semaine (de 6h à 21h59)	143	52,4%	6 834	20,9
Période de	Nuits de semaine (de 22h à 5h59)	28	10,3%	665	42,1
la semaine*	Journées de week-end (de 6h à 21h59)	64	23,4%	2 344	27,3
	Nuits de week-end (de 22h à 5h59)	38	13,9%	1 065	35,7
	Jour (conditions diurnes)	226	82,8%	7 119	20,8
Luminosité	Aube/crépuscule	35	12,8%	433	32,3
	Nuit (conditions nocturnes)	12	4,4%	3 051	35,1
Conditions	Normales	214	70,9%	8 443	26,8
Conditions atmosphériques	Particulières (pluie, brouillard, neige, vent)	52	17,2%	1 417	24,7
aunospheriques	Inconnues	36	11,9%	1 048	11,5

^{*} Une semaine comprend 5 journées de semaine, 4 nuits de semaine, 2 journées de week-end et 3 nuits de week-end Source : AWSR / Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium)

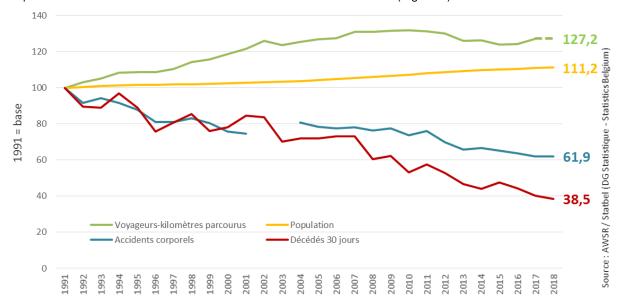
II. EVOLUTION À MOYEN ET LONG TERMES

A. EVOLUTION EN WALLONIE

Le Tableau 3 présente les indicateurs de sécurité routière concernant la Wallonie sur la période 2008-2018 et leurs évolutions à court, moyen et long termes. Ainsi, nous constatons que le nombre de décédés 30 jours a diminué de 37% sur les 10 dernières années (entre 2008 et 2018). Et la diminution connaît une accélération assez forte depuis 2011 avec -33% sur 7 ans.

Le taux de mortalité lié à l'insécurité routière en 2018 est de 75,3 soit 75 personnes décédées dans un accident de la route pour un million d'habitants (Tableau 3). Ce taux de mortalité est en forte baisse depuis 2008 et connaît une diminution de 35% depuis 2011 et une baisse de près de 5% par rapport à 2017 (Figure 9).

Alors que le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus a augmenté de 27% entre 1991 et 2018, le nombre de personnes tuées dans les accidents de la route a diminué de 62% (Figure 2).



Note: le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus en 2018 étant inconnu au moment de la rédaction de ce rapport, les données de 2017 ont été utilisées en lieu et place de celles de 2018. Par ailleurs, 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. Seules les données de 2004 sont pondérées, ce qui explique les variations par rapport à 2001 et 2005.

Figure 2 : Evolution des facteurs d'exposition et des indicateurs de sécurité routière en Wallonie (1991 – 2018)

Tableau 3 : Evolution des indicateurs de sécurité routière en Wallonie (2008 – 2018)

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
2008	430	17 981	18 411	13 452	124,4	7,3	356,5	32,0	2 020 423
2009	442	18 216	18 658	13 658	127,2	7,5	358,9	32,4	2 062 592
2010	377	17 327	17 704	12 991	107,8	6,4	340,4	29,0	2 119 520
2011	408	17 629	18 037	13 388	115,7	6,9	349,6	30,5	2 154 163
2012	375	16 203	16 578	12 299	105,7	6,4	325,5	30,5	2 171 301
2013	331	15 324	15 655	11 589	92,9	5,9	304,5	28,6	2 192 093
2014	313	15 502	15 815	11 721	87,5	5,5	305,1	26,7	2 222 207
2015	337	15 205	15 542	11 465	93,9	6,1	297,9	29,4	2 323 262
2016	314	15 034	15 348	11 248	87,2	5,6	288,8	27,9	2 327 037
2017	286	14 411	14 697	10 940	79,1	5,0	273,8	26,1	2 443 189
2018	273	14 341	14 614	10 908	75,3	4,8	273,0	25,0	2 488 043
Evolution / 2017 (%)	-4,5%	-0,5%	-0,6%	-0,3%	-4,8%	-4,5%	-0,3%	-4,3%	1,8%
Evolution / 2013 (5 ans)	-17,5%	-6,4%	-6,6%	-5,9%	-18,9%	-18,4%	-10,4%	-12,4%	13,5%
Evolution / 2011	-33,1%	-18,7%	-19,0%	-18,5%	-34,9%	-30,9%	-21,9%	-17,9%	15,5%
Evolution / 2008 (10 ans)	-36,5%	-20,2%	-20,6%	-18,9%	-39,4%	-34,7%	-23,4%	-21,7%	23,1%

^{* :} le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus et de véhicules-kilomètres parcourus en 2018 est inconnu au moment de la rédaction de ce rapport, les chiffres indiqués sont donc des données provisoires. Les chiffres de 2017 ont été utilisés en lieu et place de ceux de 2018.

Source: AWSR / Statbel (DG Statistique - Statistics Belgium) et SPF Mobilité et Transports

B. EVOLUTION DANS LES PROVINCES WALLONNES

La Figure 3 illustre le bilan accidentologique des provinces wallonnes pour 2018 en ce qui concerne le nombre de décédés 30 jours et de blessés.

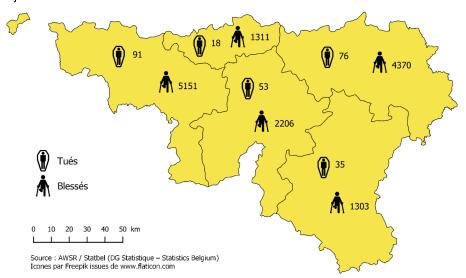


Figure 3 : Bilan provincial des victimes d'accident de la route (tués 30 jours et blessés) en 2018

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 2008) et moyen (depuis 2013) termes. Ainsi depuis 2008, la baisse du nombre de tués est supérieure à 25% dans chacune des provinces, celle du nombre de blessés est de l'ordre de -20% et celle du nombre d'accidents corporels de l'ordre de -19%.

En revanche, par rapport à 2017, les provinces se distinguent plus nettement. En termes de réduction du nombre de tués 30 jours, les provinces de Liège (-2,6%, -2 tués), de Hainaut (-5,2%, -5 tués) et de Namur (-13,1%, 8 tués) ont enregistré une baisse. Les provinces du Brabant wallon et de Luxembourg ont enregistré une augmentation d'un tué en plus soit une hausse de respectivement 6% et 3%. Il s'agit de petits chiffres qui peuvent évoluer très facilement d'une année à l'autre rendant la comparaison de proportions plus difficile (Tableau 4).

En 2018, la province du Brabant wallon a enregistré 18 décédés 30 jours, 1 329 victimes et 1 064 accidents corporels (Tableau 4). La hausse du nombre de tués est fortement liée aux fluctuations aléatoires sur de petits chiffres (+1 tué par rapport à 2017). Les tendances des nombres de blessés et d'accidents corporels sont encourageantes et poursuivent leur baisse depuis 2014. Le taux de mortalité et la gravité des accidents sont les plus faibles de Wallonie avec 45 tués par million d'habitants et 17 tués pour 1 000 accidents (Figure 4). L'année 2017 constitue la meilleure année en termes de nombre de tués mais 2016 est la meilleure année concernant le nombre de blessés et d'accidents corporels enregistrés. Depuis 2011, nous notons une baisse de 42% des tués et de 17% des accidents.

Tableau 4 : Evolution des tués, blessés et accidents corporels pour la province du Brabant wallon (2008 – 2018)

Année	Décédés 30 jours	Blessés	Total victimes	Accidents corporels	Taux de mortalité	Gravité des accidents corporels
2008	34	1 632	1 666	1 384	91	25
2009	32	1 548	1 580	1 333	85	24
2010	32	1 586	1 618	1 329	84	24
2011	31	1 610	1 641	1 284	81	24
2012	35	1 553	1 588	1 242	91	28
2013	17	1 481	1 498	1 169	44	15
2014	27	1 497	1 524	1 168	69	23
2015	20	1 444	1 464	1 137	51	18
2016	27	1 310	1 337	1 062	68	25
2017	17	1 346	1 363	1 072	43	16
2018	18	1 311	1 329	1 064	45	17
Evolution / 2017	+5,9%	-2,6%	-2,5%	-0,7%	+5,4%	+6,7%
Evolution / 2013 (5 ans)	+5,9%	-11,5%	-11,3%	-9,0%	+2,6%	+16,3%
Evolution / 2011	-41,9%	-18,6%	-19,0%	-17,1%	-44,6%	-29,9%
Evolution / 2008 (10 ans)	-47,1%	-19,7%	-20,2%	-23,1%	-50,7%	-31,1%

Source: AWSR / Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium)

La province de Hainaut a enregistré, en 2018, 91 tués 30 jours, 5 242 victimes et 3 915 accidents corporels (Tableau 5). Nous constatons une diminution de 5% des tués par rapport à 2017, une stagnation du nombre de blessés (-0,1%) et une légère hausse du nombre d'accidents corporels (+2%). 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 68 tués par million d'habitants. La gravité est de 23 tués pour 1 000 accidents. Depuis 2011, nous notons une baisse de 43% des tués et de 18% des accidents.

Tableau 5 : Evolution des tués, blessés et accidents corporels pour les provinces de Hainaut (2008 – 2018)

Année	Décédés 30 jours	Blessés	Total victimes	Accidents corporels	Taux de mortalité	Gravité des accidents corporels
2008	143	5 407	5 550	4 543	110	31
2009	163	5 949	6 112	4 744	125	34
2010	144	5 650	5 794	4 471	110	32
2011	160	6 312	6 472	4 756	121	34
2012	114	5 860	5 974	4 344	86	26
2013	118	5 328	5 446	4 036	89	29
2014	108	5 574	5 682	4 192	81	26
2015	122	5 418	5 540	4 039	91	30
2016	108	5 403	5 511	4 043	81	27
2017	96	5 158	5 254	3 826	72	25
2018	91	5 151	5 242	3 915	68	23
Evolution / 2017	-5,2%	-0,1%	-0,2%	+2,3%	-5,4%	-7,4%
Evolution / 2013 (5 ans)	-22,9%	-3,3%	-3,7%	-3,0%	-23,6%	-20,5%
Evolution / 2011	-43,1%	-18,4%	-19,0%	-17,7%	-44,2%	-30,9%
Evolution / 2008 (10 ans)	-36,4%	-4,7%	-5,5%	-13,8%	-38,3%	-26,2%

Source: AWSR / Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium)

La province de Liège a enregistré 76 décédés 30 jours, 4 446 victimes et 3 340 accidents corporels en 2018 (Tableau 6). Nous constatons, à l'instar des provinces du Hainaut et de Namur, une diminution des tués (de 3% ou 2 personnes décédées) par rapport à 2017, soit 3 années de baisses successives pour retrouver les résultats de 2014. Ces résultats sont encourageants avec des diminutions également pour le nombre de

blessés (-5%) et d'accidents corporels (-6%). Toutefois, 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 similaires à ceux observés en province de Hainaut avec 69 tués par million d'habitants et 23 tués pour 1 000 accidents (Figure 4). Depuis 2011, nous observons une baisse de 26% des tués et de 22% des accidents.

Tableau 6 : Evolution des tués, blessés et accidents corporels pour la province de Liège (2008 – 2018)

Année	Décédés 30 jours	Blessés	Total victimes	Accidents corporels	Taux de mortalité	Gravité des accidents corporels
2008	112	5 113	5 225	4 292	106	26
2009	113	5 271	5 384	4 339	107	26
2010	87	5 072	5 159	4 108	81	21
2011	103	5 547	5 650	4 265	96	24
2012	89	5 026	5 115	3 883	82	23
2013	85	4 858	4 943	3 663	78	23
2014	76	4 922	4 998	3 727	70	20
2015	83	4 714	4 797	3 618	76	23
2016	87	4 686	4 773	3 511	79	25
2017	78	4 598	4 676	3 552	71	22
2018	76	4 370	4 446	3 340	69	23
Evolution / 2017	-2,6%	-5,0%	-4,9%	-6,0%	-2,8%	+3,6%
Evolution / 2013 (5 ans)	-10,6%	-10,0%	-10,1%	-8,8%	-12,0%	-1,9%
Evolution / 2011	-26,2%	-21,2%	-21,3%	-21,7%	-28,1%	-5,8%
Evolution / 2008 (10 ans)	-32,1%	-14,5%	-14,9%	-22,2%	-35,3%	-12,8%

Source: AWSR / Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium)

La province de Luxembourg a enregistré 35 tués 30 jours, 1 338 victimes et 960 accidents corporels en 2018 (Tableau 7). 2018 a été marquée par une légère hausse de tous les indicateurs après une excellente année 2017 (meilleure année en terme de bilan). Cela se traduit par une relative stagnation du nombre de tués (+1 personne décédée, soit +2,9%) et une légère augmentation du nombre de blessés (+5%) et du nombre d'accidents corporels (+3%). Par ailleurs, le taux de mortalité et la gravité des accidents sont les plus élevés de Wallonie avec 124 tués par million d'habitants et 36 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 baisse de 29% des tués et de 32% des accidents (Tableau 7).

Tableau 7 : Evolution des tués, blessés et accidents corporels pour la province de Luxembourg (2008 – 2018)

					7
Décédés 30 jours	Blessés	Total victimes	Accidents corporels	Taux de mortalité	Gravité des accidents corporels
54	1 633	1 687	1 286	204	42
69	1 673	1 742	1 288	258	54
41	1 508	1 549	1 200	152	34
49	1 579	1 628	1 173	181	42
48	1 399	1 447	1 072	175	45
42	1 342	1 384	1 013	152	41
37	1 256	1 293	946	134	39
61	1 378	1 439	1 038	219	59
39	1 369	1 408	998	139	39
34	1 240	1 274	934	121	36
35	1 303	1 338	960	124	36
+2,9%	+5,1%	+5,0%	+2,8%	+2,5%	+0,2%
-16,7%	-2,9%	-3,3%	-5,2%	-18,9%	-12,1%
-28,6%	-17,5%	-17,8%	-18,2%	-31,6%	-12,7%
-35,2%	-20,2%	-20,7%	-25,4%	-39,6%	-13,2%
	30 jours 54 69 41 49 48 42 37 61 39 34 35 +2,9% -16,7% -28,6%	30 jours 54	30 jours Blesses victimes 54 1 633 1 687 69 1 673 1 742 41 1 508 1 549 49 1 579 1 628 48 1 399 1 447 42 1 342 1 384 37 1 256 1 293 61 1 378 1 439 39 1 369 1 408 34 1 240 1 274 35 1 303 1 338 +2,9% +5,1% +5,0% -16,7% -2,9% -3,3% -28,6% -17,5% -17,8%	30 jours Blesses victimes corporels 54 1 633 1 687 1 286 69 1 673 1 742 1 288 41 1 508 1 549 1 200 49 1 579 1 628 1 173 48 1 399 1 447 1 072 42 1 342 1 384 1 013 37 1 256 1 293 946 61 1 378 1 439 1 038 39 1 369 1 408 998 34 1 240 1 274 934 35 1 303 1 338 960 +2,9% +5,1% +5,0% +2,8% -16,7% -2,9% -3,3% -5,2% -28,6% -17,5% -17,8% -18,2%	30 jours Blesses victimes corporels mortalité 54 1 633 1 687 1 286 204 69 1 673 1 742 1 288 258 41 1 508 1 549 1 200 152 49 1 579 1 628 1 173 181 48 1 399 1 447 1 072 175 42 1 342 1 384 1 013 152 37 1 256 1 293 946 134 61 1 378 1 439 1 038 219 39 1 369 1 408 998 139 34 1 240 1 274 934 121 35 1 303 1 338 960 124 +2,9% +5,1% +5,0% +2,8% +2,5% -16,7% -2,9% -3,3% -5,2% -18,9% -28,6% -17,5% -17,8% -18,2% -31,6%

Source: AWSR / Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium)

La province de Namur a dénombré 53 décédés 30 jours, 2 259 victimes et 1 629 accidents corporels en 2018 (Tableau 8). Les indicateurs pour 2018 par rapport à l'année précédente sont très contrastés en étant soit à la baisse (-13% de tués, -8 personnes décédées), soit en augmentation avec +7% de blessés et +5% d'accidents. Ces résultats sont à relativiser après une année 2017 marquée par une très forte hausse du nombre de tués et le meilleur bilan pour le nombre de blessés et d'accidents corporels. 2018 est plus ou

moins équivalente à 2016. Le taux de mortalité et la gravité des accidents sont parmi les plus élevés de Wallonie, bien qu'ils aient fortement baissés entre 2017 et 2018 avec respectivement 107 tués par million d'habitants et 33 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. Depuis 2011, nous observons une baisse de 19% des tués et de 15% des accidents (Tableau 8).

Tableau 8 : Evolution des tués, blessés et accidents corporels pour la province de Namur (2008 – 2018)

Année	Décédés 30 jours	Blessés	Total victimes	Accidents corporels	Taux de mortalité	Gravité des accidents corporels
2008	71	2 431	2 502	1 984	153	36
2009	57	2 591	2 648	1 988	122	29
2010	69	2 365	2 434	1 908	146	36
2011	65	2 581	2 646	1 910	136	34
2012	89	2 365	2 454	1 758	185	51
2013	69	2 315	2 384	1 708	143	40
2014	65	2 253	2 318	1 688	134	39
2015	51	2 251	2 302	1 633	105	31
2016	53	2 266	2 319	1 634	108	32
2017	61	2 069	2 130	1 556	124	39
2018	53	2 206	2 259	1 629	107	33
Evolution / 2017	-13,1%	+6,6%	+6,1%	+4,7%	-13,4%	-17,0%
Evolution / 2013 (5 ans)	-23,2%	-4,7%	-5,2%	-4,6%	-24,8%	-19,5%
Evolution / 2011	-18,5%	-14,5%	-14,6%	-14,7%	-21,1%	-4,4%
Evolution / 2008 (10 ans)	-25,4%	-9,3%	-9,7%	-17,9%	-29,5%	-9,1%

Source: AWSR / Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium)

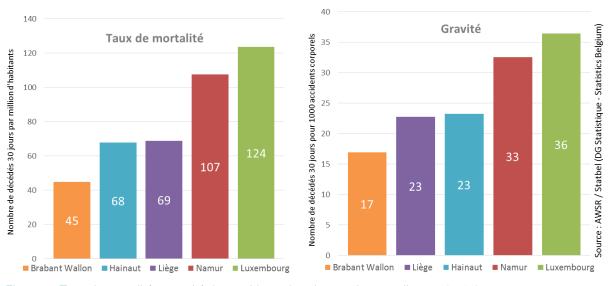


Figure 4 : Taux de mortalité et gravité des accidents dans les provinces wallonnes (2018)

III. OBJECTIFS WALLONS

A. 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 premières années de diminutions successives, 2015 a été marquée par une hausse nous amenant à dépasser les objectifs wallons. Depuis 2016, la courbe est repartie à la baisse et est légèrement au-dessus des objectifs, fixés à 246 tués en 2018 (en gris dans la Figure 5). Le nombre de morts de fin 2018 (273) correspond à celui que nous aurions dû avoir au 3ème trimestre 2017.

Les dernières données provisoires de la police concernant le premier trimestre 2019 sont peu encourageantes et montre une hausse du nombre de tués (+31%, soit 14 personnes décédées en plus au premier trimestre 2019 (59 tués) en comparaison avec la même période en 2018 (45 tués)). Il est donc essentiel de maintenir les efforts et 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.

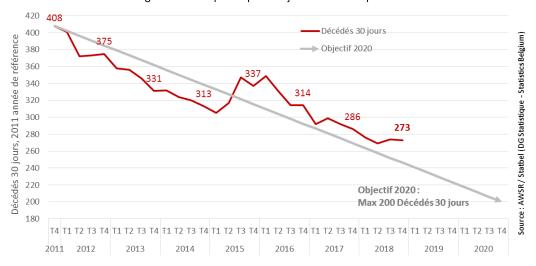


Figure 5 : Suivi de l'objectif de la Wallonie défini en 2011 avec maximum 200 tués en 2020

B. 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 décédés 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 tué en 2012 et reste bien au-dessus de l'objectif régional. L'année 2015 marque une rupture avec une explosion du nombre de tués en province de Luxembourg., 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.

En 2016, la situation est à nouveau encourageante avec une très forte baisse du nombre de tués en province de Luxembourg. Cette dernière est, avec les provinces de Brabant wallon, de Liège et de Namur juste audessus de son objectif. La province de Hainaut reste la seule sous la barre de son objectif.

En 2017 et 2018, la situation est contrastée avec les provinces de Brabant wallon et de Hainaut qui restent en deçà de leur objectif, la province de Luxembourg qui oscille autour de l'objectif (fortes variations liées aux petits effectifs) et les provinces de Liège et de Namur qui enregistrent une hausse et sont bien au-dessus des objectifs. Nous noterons pour la province de Namur une très forte hausse fin 2017 pour revenir en 2018 aux niveaux du premier semestre 2016 (Figure 6).

Les données provisoires de la police pour le premier trimestre 2019 révèlent que la tendance du nombre de tués est en très forte hausse pour les provinces de Luxembourg, de Hainaut, en légère augmentation pour la province de Liège et de Namur et en légère baisse en Brabant wallon.

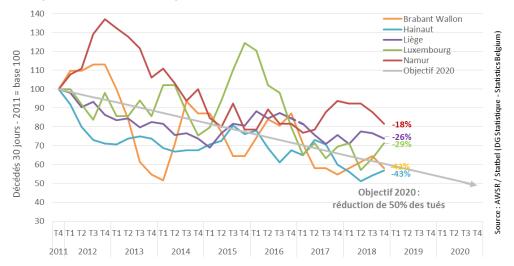


Figure 6 : Suivi de l'objectif wallon, province par province

IV. LA WALLONIE FACE À SES VOISINS

A. 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 70% entre 1991 et 2018) 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, par une relative stagnation jusqu'en 2015 avant une nouvelle baisse. Les Régions wallonne et flamande connaissent une diminution quasi parallèle entre 2002 et 2018 mais avec un léger retard de la Wallonie accumulé au tout début des années 2000 et une légère hausse en 2015.

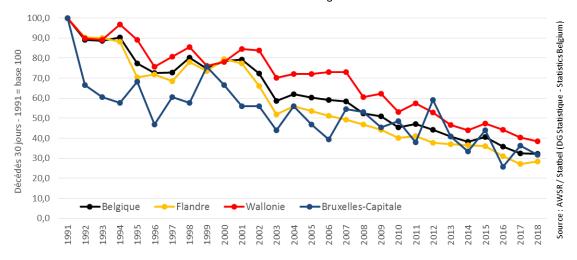


Figure 7 : Evolution régionale des décédés 30 jours (1991-2018)

La Figure 8 illustre les évolutions pour les trois régions et la Belgique en termes de réduction du nombre de décédés 30 jours pour la période 2001-2010 et la période 2011-2018. 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. Concernant la décennie actuelle, tout du moins jusqu'à présent, les contributions wallonne et flamande sont de même amplitude (respectivement -33% et -31%). La Wallonie contribue donc pleinement aux bons résultats belges pour la période 2011-2018.

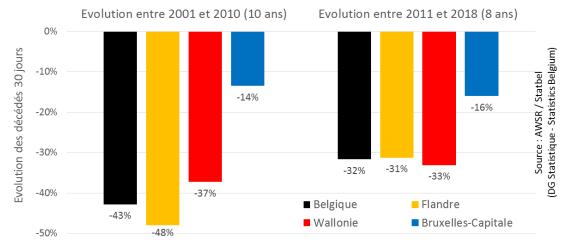


Figure 8 : Evolutions régionales des tués 30 jours de 2001 à 2010 et de 2011 à 2018

L'évolution du taux de mortalité sur la période 1991-2018 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 70%. Toutefois, avec 75,3 tués par million d'habitants en 2018 la Wallonie a un taux de mortalité 1,6 fois supérieur à celui de la Flandre (47,3) et près de 4,3 fois supérieur à celui de Bruxelles (17,5).

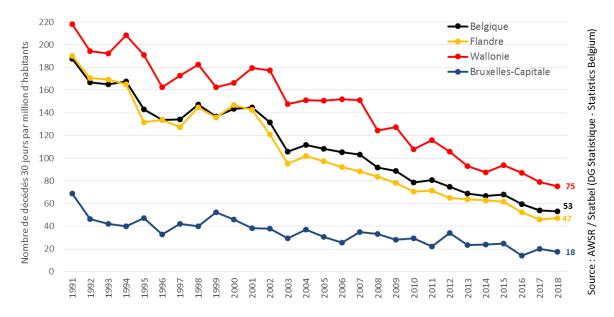
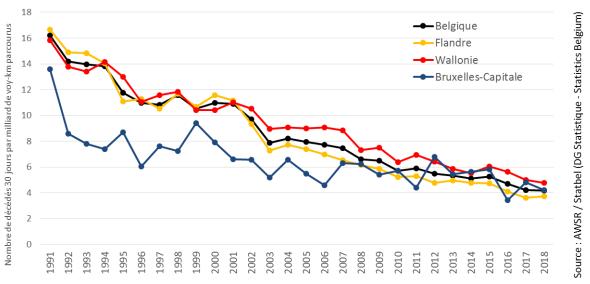


Figure 9 : Evolution régionale du taux de mortalité (1991-2018)

Depuis 1991, le risque de décès par milliard de voyageurs-kilomètres a été divisé par trois pour la Wallonie et la Flandre, passant de 16 tués par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus en 1991 à 5 en 2018 pour la Wallonie (Figure 10). L'évolution a toutefois été moins bénéfique en Wallonie qu'en Flandre puisque celleci a un risque moindre en 2018 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 2018.



^{* :} le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus en 2018 n'étant pas encore connu, le chiffre de 2017 a été utilisé en lieu et place de ceux de 2018

Figure 10 : Evolution régionale du risque de décès par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus (1991-2018)

B. COMPARAISON AVEC LES PAYS LIMITROPHES

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, la Wallonie, le Luxembourg et l'Allemagne ont presque le même bilan avec une réduction de près de 50%. Les Pays-Bas voient leur courbe à la hausse depuis 2014 avec une baisse globale d'un peu moins de 40%. Seule la France fait mieux avec une baisse de 60% malgré une stagnation depuis 2013 (Figure 11).

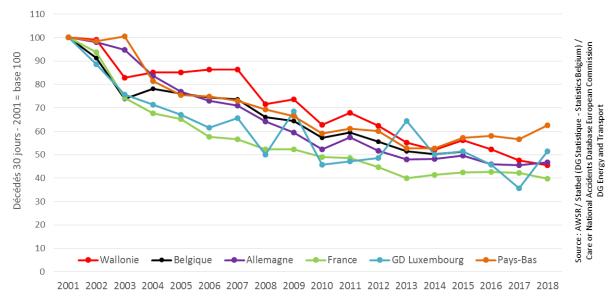


Figure 11 : Evolution des tués 30 jours pour la Wallonie et les pays limitrophes (2001-2016)

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, avec les autres régions belges, celle qui enregistre les meilleurs résultats avec près de 66% de l'objectif fixé (soit une baisse de 33% du nombre de tués en 8 ans). Rappelons que les données provisoires pour le premier trimestre 2019 temporisent cette performance. La Flandre suit la Wallonie sur la deuxième marche du podium avec 63% de l'objectif. Les petits chiffres enregistrés à Bruxelles-Capitale et au Grand-duché du Luxembourg rendent leur évolution très fluctuante suivant les années. L'Allemagne est troisième sur ce podium avec 37% de l'objectif réalisé et la France est quatrième avec 36% de son objectif atteint. Nous noterons le très fort écart entre la Wallonie et la Flandre et les autres pays limitrophes ainsi que la contreperformance enregistrée aux Pays-Bas.

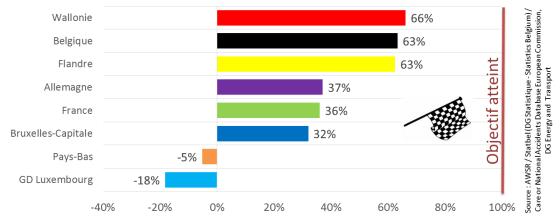


Figure 12 : Pourcentage de l'objectif 2020 atteint par la Wallonie et les territoires limitrophes en 2018

La Figure 13 nous permet de comparer le taux de mortalité de la Wallonie avec celui des pays limitrophes. L'Allemagne égale les Pays-Bas. Ils ouvrent la marche avec 39 tués par million d'habitants en 2019. La Wallonie (75) a un taux de mortalité 1,9 fois plus important que les Pays-Bas ou l'Allemagne. La France, avec 49 tués par million d'habitants suit de près. Malgré ces belles évolutions la Wallonie reste donc largement à la traîne.

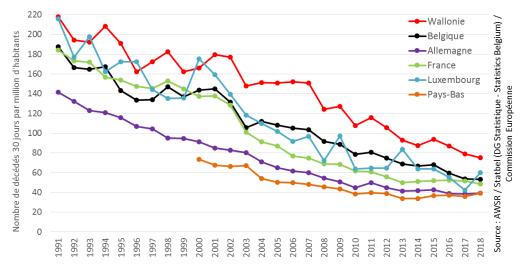


Figure 13 : Evolution du taux de mortalité pour la Wallonie et les pays limitrophes (1991-2018)

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. La Wallonie enregistre après l'Allemagne la baisse la plus marquée sur la période 2008-2016 avec -28% (-36% pour l'Allemagne) contre près de -20% en France, aux Pays-Bas et au Grand-Duché de Luxembourg. Aussi, l'écart avec nos voisins se réduit fortement. Mais, clairement, les figures 14 et 15 montrent que la marge de progression est encore importante pour la Wallonie.

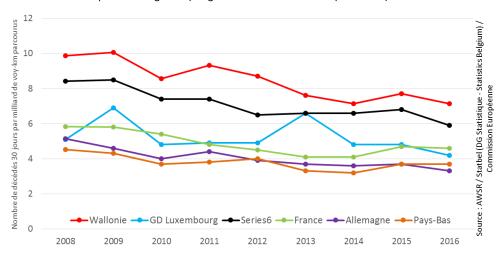


Figure 14 : Evolution du risque de décès par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus pour la Wallonie et les pays limitrophes (2008-2016)

C. COMPARAISON EUROPÉENNE

La Figure 15 permet de comparer, pour l'année 2018, les taux de mortalité entre les 28 pays européens mais également avec les trois régions de Belgique. Le taux de mortalité de la Wallonie (75 tués par million d'habitants) est 1,5 fois plus élevé que le taux moyen pour l'Europe des 28 (49) et 4,2 fois plus élevé que le taux de mortalité le plus faible observé pour la région de Bruxelles-Capitale (18). Comparé aux autres pays européens, cet indicateur reste trop élevé puisque les meilleurs élèves européens (le Royaume-Uni, l'Irlande et le Danemark en tête) ont des taux inférieurs à 30 tués par million d'habitants. La Wallonie, sixième en partant de la fin du classement, a un taux de mortalité équivalent à celui de la Pologne. La Roumanie clôture ce classement avec un taux de mortalité de 96 tués par million d'habitants.

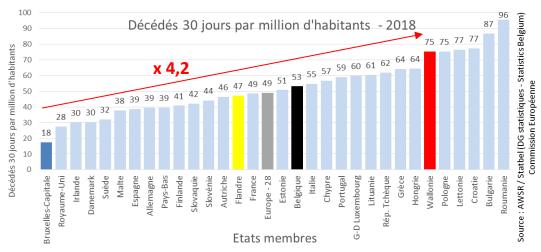


Figure 15 : Taux de mortalité pour les pays de l'Europe des 28 et les régions belges - 2018

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 (7,1 tués par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus) est 1,4 fois plus élevé que la moyenne des 28 pays européens (5,4) et 3,1 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 44% 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 Chypre et de la Lituanie.

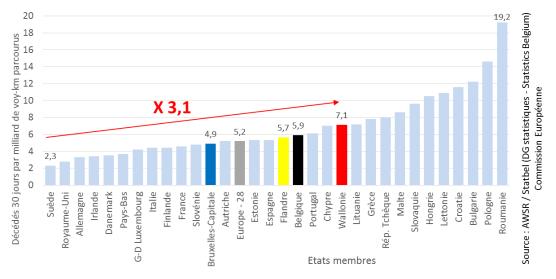


Figure 16 : Risque de décès (par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus) pour les pays de l'Europe des 28 et les régions belges - 2016

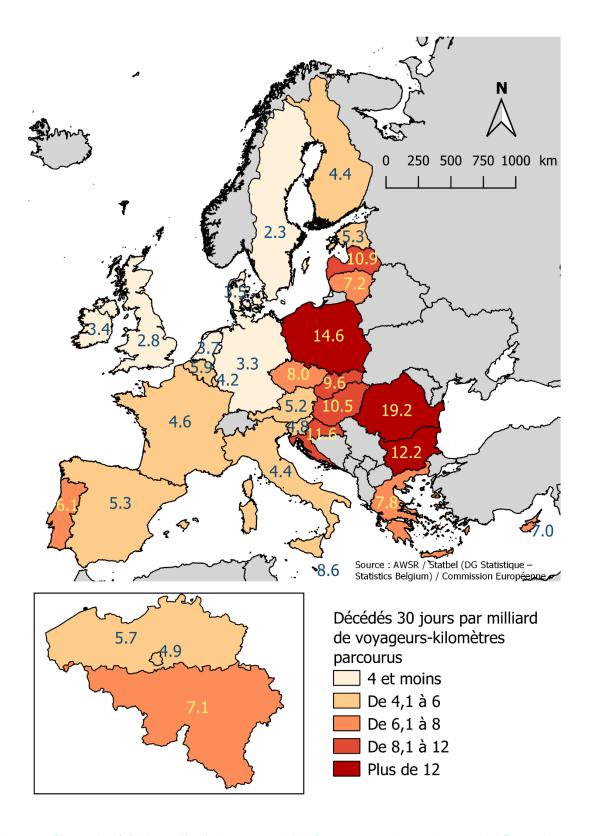


Figure 17 : Risque de décès (par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus) pour les pays de l'Europe des 28 et les régions belges - 2016

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 2011-2018. Il apparaît qu'avec -33% la Wallonie est 5ème au classement européen derrière l'Estonie (-34%), la Slovénie (-35%), la Grèce (-40%) et la Lituanie (-43%). Elle se situe loin devant la moyenne des 28 pays européens avec -19%. Les pays limitrophes (hors Luxembourg à +9% et les Pays-Bas +3%) ont, quant à eux, enregistré une diminution de l'ordre de -18% (Allemagne et France) sur cette même période.

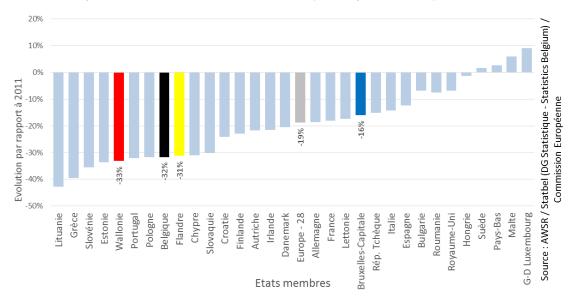


Figure 18 : Evolution des décédés 30 jours pour les pays de l'Europe des 28 et les régions belges sur la période 2011-2018

V. QUAND SURVIENNENT LES ACCIDENTS EN WALLONIE?

A. ANALYSE SELON LE MOIS

1. Analyse par province

La Figure 19 illustre la distribution mensuelle des accidents corporels pour chaque province wallonne au cours des 10 dernières années (2009-2018). Mis à part la province de 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 octobre 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.

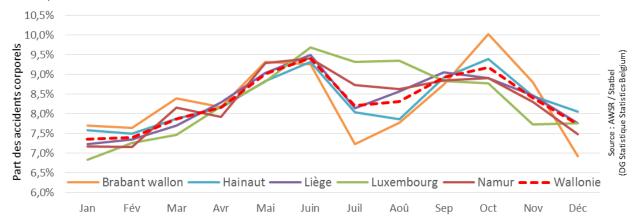


Figure 19 : Distribution mensuelle des accidents corporels (mois normalisés de 30 jours), pour les provinces wallonnes (2009-2018)

Tableau 9 : Indicateurs-clés mensuels de sécurité routière, pour les provinces wallonnes (2018)

2018			Décédés Blessé 30 jours		ssés	Total victimes		Accidents corporels		Gravité des accidents corporels
										2009-2018
	Janvier	2	11,1%	105	8,0%	107	8,1%	87	8,2%	32,3
	Février	1	5,6%	91	6,9%	92	6,9%	77	7,2%	19,1
	Mars	2	11,1%	100	7,6%	102	7,7%	91	8,6%	25,6
	Avril	0	0,0%	112	8,5%	112	8,4%	85	8,0%	24,1
	Mai	0	0,0%	124	9,5%	124	9,3%	105	9,9%	16,0
Duckeys	Juin	5	27,8%	126	9,6%	131	9,9%	93	8,7%	17,5
Brabant	Juillet	3	16,7%	110	8,4%	113	8,5%	97	9,1%	25,2
Wallon	Août	3	16,7%	94	7,2%	97	7,3%	79	7,4%	34,1
	Septembre	0	0,0%	110	8,4%	110	8,3%	81	7,6%	18,6
	Octobre	0	0,0%	129	9,8%	129	9,7%	106	10,0%	14,9
	Novembre	2	11,1%	121	9,2%	123	9,3%	91	8,6%	14,6
	Décembre	0	0,0%	89	6,8%	89	6,7%	72	6,8%	19,2
	Total	18	100%	1311	100%	1329	100%	1064	100%	21,4

Source: AWSR / Statbel (DG Statistique - Statistics Belgium)

	Janvier Février Mars Avril Mai Juin Juillet Août Septembre Octobre Novembre	# 5 5 4 4 8 9 11 11 6	% 5,5% 5,5% 4,4% 4,4% 8,8% 9,9% 12,1%	# 388 343 394 398 515 488	% 7,5% 6,7% 7,6% 7,7% 10,0%	# 393 348 398 402	% 7,5% 6,6% 7,6%	# 293 267 305	% 7,5% 6,8% 7,8%	2009-2018 27,5 25,5 26,2
	Février Mars Avril Mai Juin Juillet Août Septembre Octobre	5 4 4 8 9 11	5,5% 5,5% 4,4% 4,4% 8,8% 9,9% 12,1%	343 394 398 515 488	7,5% 6,7% 7,6% 7,7%	348 398	7,5% 6,6% 7,6%	267 305	7,5% 6,8%	25,5
:	Mars Avril Mai Juin Juillet Août Septembre Octobre	4 4 8 9 11	4,4% 4,4% 8,8% 9,9% 12,1%	394 398 515 488	7,6% 7,7%	398	6,6% 7,6%	305		25,5
<u> </u>	Avril Mai Juin Juillet Août Septembre Octobre	4 8 9 11 11	4,4% 8,8% 9,9% 12,1%	398 515 488	7,7%				7.8%	26.2
<u> </u>	Mai Juin Juillet Août Septembre Octobre	8 9 11 11	8,8% 9,9% 12,1%	515 488		402	7 70'		., ., .	
\$	Juin Juillet Août Septembre Octobre	9 11 11	9,9% 12,1%	488	10,0%		7,7%	301	7,7%	29,1
\$	Juillet Août Septembre Octobre	11 11	12,1%			523	10,0%	398	10,2%	28,3
<u> </u>	Août Septembre Octobre	11		400	9,5%	497	9,5%	350	8,9%	29,8
	Septembre Octobre		10 10/	428	8,3%	439	8,4%	342	8,7%	34,6
	Octobre	6	12,1%	399	7,7%	410	7,8%	287	7,3%	28,6
			6,6%	408	7,9%	414	7,9%	310	7,9%	23,1
	Movembro	8	8,8%	492	9,6%	500	9,5%	373	9,5%	32,1
	INOVEHIDLE	7	7,7%	466	9,0%	473	9,0%	347	8,9%	34,1
	Décembre	13	14,3%	432	8,4%	445	8,5%	342	8,7%	29,1
	Total	91	100%	5151	100%	5242	100%	3915	100%	29,1
	Janvier	5	6,6%	324	7,4%	329	7,4%	248	7,4%	24,3
	Février	5	6,6%	312	7,1%	317	7,1%	240	7,2%	23,6
	Mars	3	3,9%	346	7,9%	349	7,8%	252	7,5%	20,5
	Avril	6	7,9%	325	7,4%	331	7,4%	249	7,5%	19,6
	Mai	9	11,8%	393	9,0%	402	9,0%	298	8,9%	21,4
	Juin	4	5,3%	410	9,4%	414	9,3%	316	9,5%	19,7
Liège	Juillet	5	6,6%	364	8,3%	369	8,3%	276	8,3%	26,4
Liogo	Août	9	11,8%	370	8,5%	379	8,5%	289	8,7%	30,8
;	Septembre	10	13,2%	444	10,2%	454	10,2%	318	9,5%	22,1
	Octobre	6	7,9%	352	8,1%	358	8,1%	283	8,5%	23,2
	Novembre	8	10,5%	374	8,6%	382	8,6%	292	8,7%	24,9
	Décembre	6	7,9%	356	8,1%	362	8,1%	279	8,4%	21,3
	Total	76	100%	4370	100%	4446	100%	3340	100%	23,1
	Janvier	2	5,7%	88	6,8%	90	6,7%	64	6,7%	43,4
	Février	3	8,6%	99	7,6%	102	7,6%	71	7,4%	43,4
	Mars	1	2,9%	86	6,6%	87	6,5%	65	6,8%	42,1
	Avril	2	5,7%	126	9,7%	128	9,6%	94	9,8%	54,9
	Mai	0	0,0%	123	9,4%	123	9,2%	87	9,1%	41,9
	Juin	2	5,7%	102	7,8%	104	7,8%	77	8,0%	32,6
Luxembourg	Juillet	5	14,3%	111	8,5%	116	8,7%	87	9,1%	50,6
Luxembourg	Août	1	2,9%	114	8,7%	115	8,6%	75	7,8%	36,6
	Septembre	8	22,9%	120	9,2%	128	9,6%	92	9,6%	54,1
	Octobre	6	17,1%	136	10,4%	142	10,6%	101	10,5%	39,0
	Novembre	1	2,9%	101	7,8%	102	7,6%	73	7,6%	38,4
	Décembre	4	11,4%	97	7,4%	101	7,5%	74	7,7%	39,4
	Total	35	100%	1303	100%	1338	100%	960	100%	42,9
	Janvier	4	7,5%	184	8,3%	188	8,3%	131	8,0%	34,6
	Février	0	0,0%	125	5,7%	125	5,5%	102	6,3%	46,8
	Mars	3	5,7%	150	6,8%	153	6,8%	120	7,4%	31,8
	Avril	7	13,2%	165	7,5%	172	7,6%	129	7,9%	32,4
	Mai	8	15,1%	195	8,8%	203	9,0%	150	9,2%	35,9
	Juin	2	3,8%	209	9,5%	211	9,3%	157	9,6%	36,6
Namur	Juillet	10	18,9%	189	8,6%	199	8,8%	134	8,2%	45,9
	Août	4	7,5%	201	9,1%	205	9,1%	140	8,6%	31,4
!	Septembre	5	9,4%	213	9,7%	218	9,7%	148	9,1%	38,2
	Octobre	2	3,8%	218	9,9%	220	9,7%	148	9,1%	30,4
	Novembre	5	9,4%	180	8,2%	185	8,2%	136	8,3%	44,3
	Décembre	3	5,7%	177	8,0%	180	8,0%	134	8,2%	31,7
	Total	53	100%	2206	100%	2259	100%	1629	100%	36,5

Source : AWSR / Statbel (DG Statistique - Statistics Belgium)

2. Analyse par type d'usagers

La distribution mensuelle des accidents corporels en fonction du type d'usager sur la période 2009-2018 suit trois tendances avec d'un côté les voitures, d'un autre les piétons et enfin 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 20). 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.

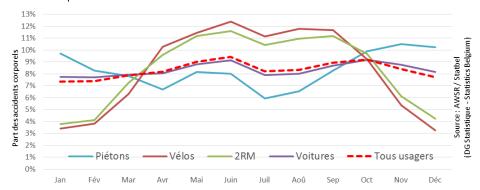


Figure 20 : Distribution mensuelle des accidents corporels par type d'usagers (mois normalisés de 30 jours), Wallonie (2009-2018)

La Figure 21 illustre pour chaque type d'usager la distribution mensuelle des accidents corporels en 2018 et pour la période de référence 2009-2018. Nous constatons que les conditions climatiques de 2018 ont eu un fort impact sur l'accidentalité des usagers faibles (piétons, vélo et 2RM). Nous retrouvons donc en 2018 une hausse des accidents impliquant des piétons et une baisse des accidents de deux-roues (vélos et 2RM) en hiver (février-mars) par rapport à la période de référence à cause des conditions hivernales particulièrement froides en février, un printemps conforme à la période de référence, un été chaud et sec et un bel automne chaud et ensoleillé qui explique la remontée des accidents (et tout particulièrement en septembre-octobre pour les deux-roues).

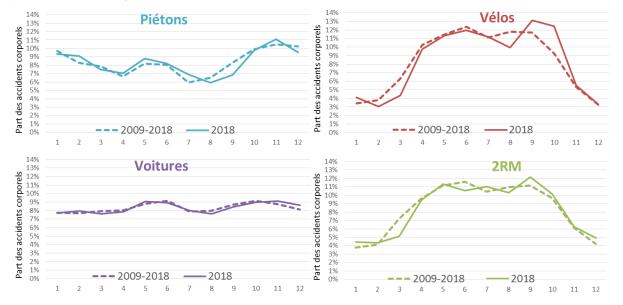


Figure 21 : Distribution mensuelle des accidents corporels par type d'usagers (mois normalisés de 30 jours), Wallonie (2018 et 2009-2018, source : AWSR / Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium))

3. Accidents avec des conducteurs sous influence d'alcool

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 22). 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 (34%), du 1^{er} et 11 novembre (29-28%), du 21 juillet (24%) et du 15 août (22%).

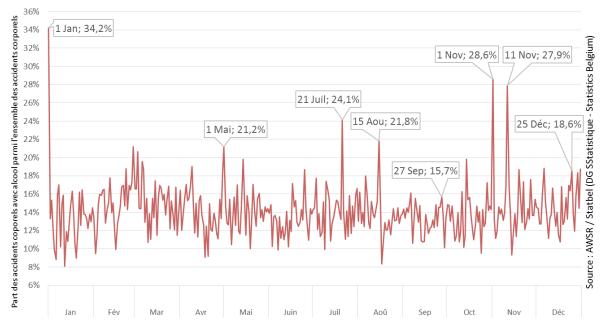


Figure 22 : Proportion des accidents corporels avec alcool par rapport à l'ensemble des accidents selon la date, Wallonie (2009-2018)

B. Analyse selon le jour et l'heure

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 23).

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, le phénomène spécifique concernant la nuit du jeudi au vendredi avec une part importante de tués par rapport aux autres nuits de semaine se confirme. Cela pourrait s'expliquer par un changement d'habitudes avec plus de sorties festives dès le jeudi soir (Figure 23).

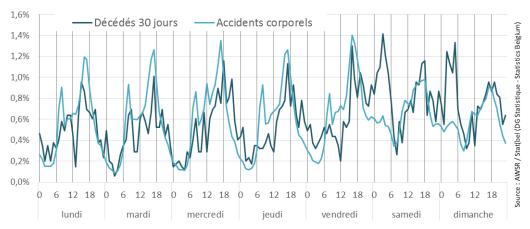


Figure 23 : Distribution des accidents corporels et des décédés 30 jours selon le jour de la semaine et l'heure, Wallonie (2009-2018)

La Figure 24 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).

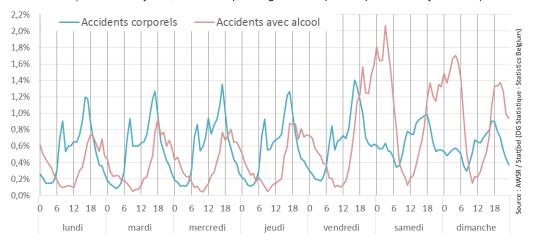


Figure 24 : Distribution des accidents corporels et de ceux avec alcool selon le jour de la semaine et l'heure, Wallonie (2009-2018)

C. ANALYSE SELON LE MOMENT DE LA SEMAINE

La grande majorité des accidents corporels se produisent les journées de semaine (du lundi au vendredi de 6h à 21h59). Cela correspond en 2018 à 63% 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 8 800 heures en 2018, soit 47%) et un trafic plus important (Tableau 10).

De manière générale, la gravité des accidents corporels enregistrés la nuit est deux fois plus élevée que celle des accidents enregistrés en journée avec 49 tués pour 1 000 accidents de nuit contre 25 en journée (pour la période 2009-2018). 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 10).

Entre les quatre périodes, c'est lors des nuits de week-end que la gravité des accidents est la plus élevée En effet, 14% des tués sont comptabilisés les nuits de week-end alors que « seulement » 10% des accidents corporels se produisent lors de ces périodes.

Tableau 10 : Indicateurs-clés selon le moment de la semaine, Wallonie (2018)

2018	Décédés 30 jours		Bles	Blessés		Total victimes		Accidents corporels		avité des nts corporels
									2018	2009-2018
Journées de semaine	143	52,4%	8 908	62,1%	9 051	61,9%	6 834	62,7%	20,9	22,5
Nuits de semaine	28	10,3%	844	5,9%	872	6,0%	665	6,1%	42,1	46,3
Journées de week-end	64	23,4%	3 227	22,5%	3 291	22,5%	2 344	21,5%	27,3	30,2
Nuits de week-end	38	13,9%	1 362	9,5%	1 400	9,6%	1 065	9,8%	35,7	49,8
semaine	171	62,6%	9 752	68,0%	9 923	67,9%	7 499	68,7%	22,8	24,9
Week-end	102	37,4%	4 589	32,0%	4 691	32,1%	3 409	31,3%	29,9	36,8
jour	207	75,8%	12 135	84,6%	12 342	84,5%	9 178	84,1%	22,6	24,5
nuit	66	24,2%	2 206	15,4%	2 272	15,5%	1 730	15,9%	38,2	48,5
Total	273	100,0%	14 341	100,0%	14 614	100,0%	10 908	100,0%	25,0	28,8

Source: AWSR / Statbel (DG Statistique - Statistics Belgium)

Le Tableau 11 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 67% de ses accidents corporels et 50% 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. 28% des tués sont enregistrés les nuits de week-end en province du Brabant wallon, c'est celle où la problématique des nuits de week-end est la plus préoccupante en 2018. Les provinces de Namur (19%) et de Hainaut (15%) ont également des taux de tués les nuits de week-end élevés. Les deux autres provinces comptent 6 à 9% des tués les nuits de week-end.

Tableau 11 : Indicateurs-clés de sécurité routière selon le moment de la semaine, pour les provinces wallonnes (2018)

	2018		Décédés 30 jours		Blessés		Total victimes		dents orels	Gravité des accidents corporels	
		#	%	#	%	#	%	#	%	2009-2018	
	Journées de semaine	9	50,0%	864	65,9%	873	65,7%	709	66,6%	15,5	
Brabant	Nuits de semaine	3	16,7%	77	5,9%	80	6,0%	65	6,1%	33,0	
wallon	Journées de week-end	1	5,6%	269	20,5%	270	20,3%	203	19,1%	22,7	
	Nuits de week-end	5	27,8%	101	7,7%	106	8,0%	87	8,2%	49,5	
	Journées de semaine	51	56,0%	3 193	62,0%	3 244	61,9%	2 479	63,3%	23,2	
Hainaut	Nuits de semaine	8	8,8%	326	6,3%	334	6,4%	249	6,4%	53,3	
Hainaut	Journées de week-end	18	19,8%	1 143	22,2%	1 161	22,1%	805	20,6%	27,7	
	Nuits de week-end	14	15,4%	489	9,5%	503	9,6%	382	9,8%	49,0	
	Journées de semaine	43	56,6%	2 730	62,5%	2 773	62,4%	2 089	62,5%	18,3	
مهذا ا	Nuits de semaine	6	7,9%	267	6,1%	273	6,1%	213	6,4%	31,2	
Liège	Journées de week-end	20	26,3%	961	22,0%	981	22,1%	716	21,4%	25,6	
	Nuits de week-end	7	9,2%	412	9,4%	419	9,4%	322	9,6%	40,1	
	Journées de semaine	21	60,0%	792	60,8%	813	60,8%	582	60,6%	34,4	
Luvembeure	Nuits de semaine	3	8,6%	56	4,3%	59	4,4%	40	4,2%	59,0	
Luxembourg	Journées de week-end	9	25,7%	348	26,7%	357	26,7%	257	26,8%	47,4	
	Nuits de week-end	2	5,7%	107	8,2%	109	8,1%	81	8,4%	71,2	
	Journées de semaine	19	35,8%	1 329	60,2%	1 348	59,7%	975	59,9%	28,3	
Namur	Nuits de semaine	8	15,1%	118	5,3%	126	5,6%	98	6,0%	65,2	
ivaillur	Journées de week-end	16	30,2%	506	22,9%	522	23,1%	363	22,3%	38,4	
	Nuits de week-end	10	18,9%	253	11,5%	263	11,6%	193	11,8%	59,1	

Source: AWSR / Statbel (DG Statistique - Statistics Belgium)

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

Les voitures représentent 77% du trafic en Wallonie (en 2017) et sont impliquées dans 86% des accidents corporels enregistrés par la police en 2018. C'est donc pour ce type de véhicule le plus fréquent que nous avons calculé le risque d'avoir un accident et le risque d'être tué en fonction de l'âge et du genre du conducteur (de voiture) 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 les cinq dernières années (2014-2018).

En journée de semaine ou de week-end, le risque d'accident corporel oscille autour de 500 accidents par milliard de kilomètres parcourus. La différence entre conducteurs et conductrices est minime. En revanche, le risque d'accident diminue avec l'âge jusque plus ou moins 65 ans, après quoi, il augmente légèrement. Ainsi, le risque d'accident corporel est proche de 700 accidents par milliard de kilomètres parcourus chez les 18-24 ans, il diminue progressivement jusqu'à être proche de 300 entre 50 et 64 ans. Il remonte ensuite à 500 accidents par milliard de kilomètres parcourus par les conducteurs de 65 ans et plus.

La nuit, le risque d'accident est bien plus important, principalement pour les jeunes et l'on constate aussi quelques différences entre hommes et femmes et entre nuits de semaine et de week-end. Le risque d'accident corporel est de l'ordre de 2 100 accidents par milliard de kilomètres parcourus pour les jeunes de 18 à 24 ans les nuits de semaine. C'est 3 fois le risque encouru par ces mêmes jeunes les journées de semaine. Le risque diminue ensuite progressivement avec l'âge pour être de plus ou moins 750 entre 25 et 49 ans et enfin de 450 entre 50 et 64 ans.

Le risque est maximum les nuits de week-end. Il est de 3 150 accidents corporels par milliard de kilomètres parcourus par les jeunes conducteurs de 18 à 24 ans de sexe masculin. Il y a ici une différence entre hommes et femmes puisque le risque d'avoir un accident corporel pour les conductrices est 2 fois moins important que pour les conducteurs du même âge. A l'instar des autres périodes de la semaine, le risque diminue avec l'âge pour atteindre son minimum autour de 500 accidents par milliard de kilomètres parcourus chez les personnes de 50 à 64 ans.

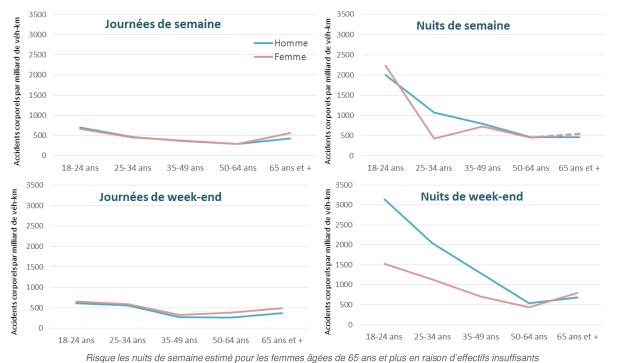


Figure 25 : Risque d'accidents corporels, par moment de la semaine, en fonction de l'âge et du genre des conducteurs de voiture, Wallonie (2014-2018)

Source : AWSR / Statbel (DG Statistique - Statistics Belgium)

GLOSSAIRE

#:Nombre

%: Pourcentage

N/A : Non applicableN/D : Non disponible

Statbel (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.

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

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

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

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

Risque

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

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

Données d'exposition

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

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

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

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

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

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

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

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

Deux-roues: Tout véhicule à deux roues, motorisé ou non, incluant les vélos, cyclomoteurs et motos Camion / poids lourd: Véhicule motorisé destiné au transport de marchandises avec une masse maximale autorisée supérieure à 3 500 kilogrammes, ou tracteur avec ou sans semi-remorque.

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

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

PRÉCISIONS TECHNIQUES

A. 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.

1. Estimation pour 2018

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. Au moment d'écrire ces lignes, aucune information pour 2018 n'était disponible. Afin de pouvoir tout de même produire une information sur le risque de décès par milliard de voyageurs-kilomètres, nous avons considéré que cette valeur est restée stable en 2018. Nous avons donc utilisé le chiffre de 2017 dans nos calculs pour 2018.

2. 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, les cyclistes et les cyclomotoristes (entre autres) ne sont ainsi pas comptabilisés alors qu'ils représentent une part non négligeable des victimes de la route.

3. 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.

B. 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 sur base du Registre des PV. 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 2005, 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 sur le long terme (avant 2005).

ANNEXES

Tableau 12 : Principales causes de décès en Wallonie sur la période 2014-2016 par tranches d'âge et genre

		Total	Moins de 5 ans	De 5 à 9 ans	De 10 à 14 ans	De 15 à 19 ans	De 20 à 24 ans	De 25 à 29 ans	De 30 à 34 ans	De 35 à 39 ans	De 40 à 44 ans	De 45 à 49 ans
	Total	25,1%	2,8%	14,5%	13,8%	13,9%	10,2%	9,1%	13,6%	18,7%	21,4%	28,4%
Tumeurs	Hommes	28,4%	2,1%	16,2%	18,8%	11,5%	9,2%	5,6%	6,2%	11,5%	15,3%	20,9%
	Femmes	22,0%	3,8%	12,0%	7,7%	18,5%	12,6%	18,3%	30,1%	31,7%	32,4%	40,7%
Autres	Total	67,8%	90,3%	43,5%	46,6%	29,7%	24,6%	27,8%	32,3%	38,5%	46,3%	48,6%
Causes	Hommes	63,3%	90,6%	40,5%	40,6%	24,0%	20,9%	25,9%	28,6%	39,0%	48,0%	51,6%
naturelles	Femmes	72,1%	89,7%	48,0%	53,8%	40,7%	33,7%	32,7%	40,5%	37,4%	21,4% 15,3% 32,4% 46,3% 48,0% 43,4% 18,7%	43,7%
	Total	1,9%	0,0%	0,0%	10,3%	18,4%	23,1%	25,9%	24,8%	20,1%	18,7%	11,6%
Suicides	Hommes	2,8%	0,0%	0,0%	6,3%	22,1%	23,4%	26,7%	30,1%	23,5%	21,3%	13,3%
	Femmes	1,1%	0,0%	0,0%	15,4%	11,1%	22,1%	24,0%	13,1%	13,8%	21,4% 15,3% 32,4% 46,3% 48,0% 43,4% 113,9% 6,1% 2,2% 8,8% 9,2%	8,9%
Accidents	Total	0,7%	0,2%	14,5%	8,6%	24,7%	29,0%	22,5%	14,4%	9,5%	4,7%	3,3%
de la	Hommes	1,1%	0,3%	16,2%	6,3%	26,9%	31,8%	25,9%	17,7%	11,5%	6,1%	4,6%
route	Femmes	0,4%	0,0%	12,0%	11,5%	20,4%	22,1%	13,5%	7,2%	5,7%	2,2%	1,3%
Autres	Total	4,4%	6,8%	27,4%	20,7%	13,3%	13,2%	14,7%	14,8%	13,3%	8,8%	8,5%
Causes	Hommes	4,4%	6,9%	27,0%	28,1%	15,4%	14,6%	15,9%	17,4%	14,4%	9,2%	9,6%
externes	Femmes	4,5%	6,5%	28,0%	11,5%	9,3%	9,5%	11,5%	9,2%	11,4%	8,1%	5,5%

		Total	De 50 à 54 ans	De 55 à 59 ans	De 60 à 64 ans	De 65 à 69 ans	De 70 à 74 ans	De 75 à 79 ans	De 80 à 84 ans	De 85 à 89 ans	De 90 à 94 ans	De 95 à 99 ans	100 ans et plus
	Total	25,1%	35,3%	39,8%	41,8%	40,4%	37,5%	30,7%	23,1%	16,7%	11,4%	8,3%	5,3%
Tumeurs	Hommes	28,4%	31,8%	37,4%	39,8%	39,1%	37,9%	32,6%	25,3%	19,8%	15,0%	12,7%	9,3%
	Femmes	22,0%	41,0%	44,1%	45,1%	42,5%	36,8%	28,4%	21,0%	14,7%	10,0%	7,1%	4,7%
Autres	Total	67,8%	49,1%	50,3%	51,3%	54,2%	58,2%	65,1%	72,3%	78,5%	83,2%	85,7%	90,0%
Causes	Hommes	63,3%	51,9%	51,9%	53,4%	55,3%	57,9%	63,3%	70,2%	75,1%	78,9%	79,0%	84,3%
naturelles	Femmes	72,1%	44,6%	47,4%	47,8%	52,3%	58,7%	67,3%	74,4%	80,6%	84,9%	87,4%	90,9%
	Total	1,9%	8,1%	4,8%	2,4%	1,6%	0,9%	0,7%	0,6%	0,3%	0,2%	0,1%	0,0%
Suicides	Hommes	2,8%	8,3%	5,3%	2,5%	1,9%	1,0%	0,9%	0,9%	0,6%	0,5%	0,2%	0,0%
	Femmes	1,1%	7,9%	3,9%	2,1%	1,0%	0,7%	0,4%	0,3%	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%
Accidents	Total	0,7%	1,7%	1,0%	0,6%	0,4%	0,4%	0,3%	0,2%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%
de la	Hommes	1,1%	2,3%	1,2%	0,7%	0,4%	0,3%	0,3%	0,2%	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%
route	Femmes	0,4%	0,8%	0,7%	0,5%	0,4%	0,4%	0,3%	0,2%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%
Autres	Total	4,4%	6,0%	4,4%	4,1%	3,5%	3,2%	3,4%	3,9%	4,4%	5,1%	6,0%	4,7%
Causes	Hommes	4,4%	5,8%	4,1%	3,6%	3,2%	2,9%	3,0%	3,5%	4,2%	5,5%	8,0%	6,5%
externes	Femmes	4,5%	5,6%	4,0%	4,5%	3,7%	3,3%	3,6%	4,1%	4,5%	5,0%	5,4%	4,4%

Source : AWSR / Statbel (DG Statistique - Statistics Belgium)



AGENCE WALLONNE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE