



**Evolution globale de l'accidentalité
Bilan wallon 2016**

SAR2017-3 –Mathieu Roynard, Yvan Casteels



AGENCE WALLONNE
POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Evolution globale de l'accidentalité
Bilan wallon 2016
Rapport SAR2017-3

Auteurs : Mathieu Roynard et Yvan Casteels
Editeur responsable : Patric Derweduwen
Editeur : Agence Wallonne pour la Sécurité Routière ASBL
Date de publication : Août 2017

Veillez faire référence à ce rapport de la manière suivante : Roynard, M., Casteels, Y. (2017) Evolution globale de l'accidentalité – Bilan wallon 2016. Namur, Belgique, Agence Wallonne pour la Sécurité Routière

TABLE DES MATIERES

Introduction	- 4 -
I. Chiffres-clés de 2016	- 5 -
II. Evolution à moyen et long termes	- 8 -
A. Evolution en Wallonie	- 8 -
B. Evolution dans les provinces wallonnes.....	- 10 -
III. Objectifs wallons	- 15 -
A. Objectif régional pour 2020	- 15 -
B. Objectif 2020 transposé aux provinces wallonnes.....	- 15 -
IV. La Wallonie face à ses voisins	- 16 -
A. Comparaison régionale	- 16 -
B. Comparaison avec les pays limitrophes	- 19 -
C. Comparaison européenne.....	- 21 -
V. Quand surviennent les accidents en Wallonie	- 25 -
A. Analyse selon le mois	- 25 -
1. Analyse par province	- 25 -
2. Analyse par type d'usagers.....	- 27 -
3. Accidents avec des conducteurs sous influence d'alcool.....	- 28 -
B. Analyse selon le jour et l'heure	- 29 -
C. Analyse selon le moment de la semaine	- 30 -
D. Analyse du risque selon l'âge et le genre des conducteurs et victimes.....	- 31 -
Glossaire	- 34 -
Précisions techniques	- 36 -
A. Données d'exposition au risque	- 36 -
1. Estimation pour 2016.....	- 36 -
2. Pas de prise en compte des modes de transport non motorisés.....	- 36 -
3. Spécificités des comparaisons internationales	- 36 -
B. Pondération des données	- 37 -
Annexes	- 38 -

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. Ainsi, un second rapport se concentrera sur l'évolution des accidents au fil des mois, des semaines, des jours et des heures, un troisième analysera les caractéristiques des lieux des accidents, un quatrième sera dédié aux types d'usagers impliqués et un dernier s'intéressera aux facteurs des accidents

Les 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. Malheureusement, comme la police n'est pas contactée systématiquement pour tous les accidents corporels, les données transmises par le SPF Economie DG statistique souffrent d'un sous-enregistrement. Certains types d'accidents sont plus susceptibles que d'autres de ne pas être enregistrés comme par exemple les accidents impliquant des cyclistes sans opposant ou ceux impliquant des enfants ou des seniors. Les interprétations fournies dans ce rapport tiennent compte de cette problématique. Les données concernant les décédés 30 jours sont également les seules qui permettent une comparaison avec les autres pays européens.

Le document se décompose en cinq chapitres. Le premier présente les chiffres-clés pour la Wallonie pour 2016, 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 une mise à jour des résultats les plus marquants du rapport statistique « quand surviennent les accidents en Wallonie » dont la dernière publication remonte à 2016. 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 2016

Le nombre de personnes décédées sur les routes wallonnes est de 302 en 2016. Il s'agit du nombre le plus bas enregistré depuis au moins 50 ans. C'est une belle diminution de 7,4% de tués par rapport aux données de 2015 qui nous offre ce résultat encourageant. Tous les indicateurs repris dans le tableau 1 sont d'ailleurs à la baisse puisque le nombre de personnes blessées diminue de 200 et se glisse sous la barre des 15 000 blessés. Le nombre d'accidents corporels connaît une baisse de 1,9% pour arriver à 11 240 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. La mortalité est de 83,8 décédés 30 jours par million d'habitants et la gravité de 26,9 tués pour 1 000 accidents.

Il convient toutefois de relativiser ces bonnes nouvelles dans la mesure où nous avons connu une hausse du nombre de tués 30 jours de 6,9% en 2015. La baisse de 2016 est donc un retour à la situation de 2014 où nous comptons 305 décédés 30 jours. Les nombres de blessés et d'accidents étaient déjà à la baisse entre 2014 et 2015 et même avec des diminutions plus importantes que celles observées entre 2015 et 2016.

Tableau 1 : Bilan des indicateurs de sécurité routière en 2016 et leurs évolutions par rapport à 2015

Wallonie	2015	2016	Evolution par rapport à 2015	
	#	#	#	%
Décédés 30 jours	326	302	-24	-7,4%
Blessés	15 194	14 995	-199	-1,3%
Total victimes	15 520	15 297	-223	-1,4%
Accidents corporels	11 462	11 240	-222	-1,9%
Taux de mortalité	90,8	83,8	-7	-7,7%
Gravité des accidents corporels	28,4	26,9	-2	-5,5%

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique – Statistics Belgium

Sur la période 2013-2014, les accidents de la circulation représentaient en Wallonie, avec près d'un décès sur trois, la première cause de mortalité (hors maladies) chez les femmes de 15-19 ans et chez les hommes de 15 à 24 ans. Nous noterons que les accidents étaient responsables de plus de 20% des décès chez les hommes pour les 10-29 ans (Figure 1). Les données détaillées pour les principales causes de décès sont présentées dans le Tableau 10 en annexes.

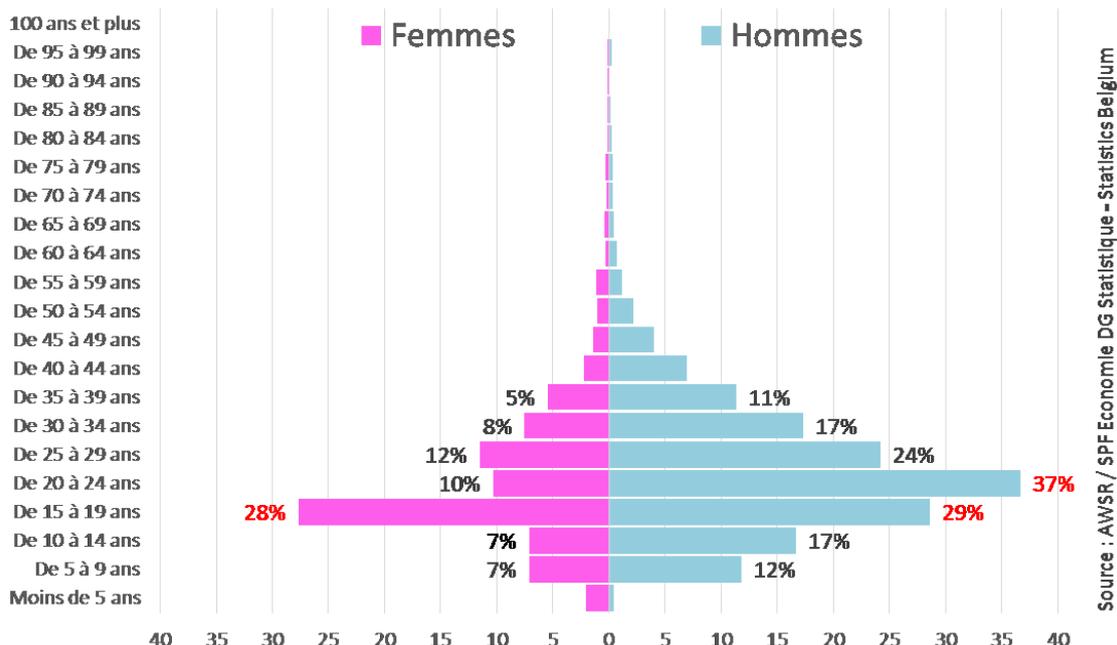


Figure 1 : Proportion des accidents de la route parmi l'ensemble des causes de décès en fonction de l'âge et du genre des victimes, Wallonie – période 2013-2014

Le tableau 2 constitue une synthèse des indicateurs-clés concernant différentes variables et modalités en 2016.

Tableau 2 : Indicateurs-clés pour 2016

	Année 2016	Décédés 30 jours	Part dans la mortalité	Accidents corporels	Gravité des accidents corporels
	Wallonie	302	100%	11 240	26,9
Province	Brabant Wallon	25	8,3%	1 061	23,6
	Hainaut	104	34,4%	4 042	25,7
	Liège	85	28,1%	3 509	24,2
	Luxembourg	39	12,9%	997	39,1
	Namur	49	16,2%	1 631	30,0
Catégorie d'usagers	Piétons	30	9,9%	1 362	22,0
	Cyclistes	13	4,3%	686	19,0
	Cyclomotoristes	10	3,3%	805	12,4
	Motocyclistes	39	12,9%	940	41,5
	Occupants de voitures	174	57,6%	9 545	18,2
	Occupants de camionnettes	22	7,3%	827	26,6
	Occupants de camions	9	3,0%	508	17,7
	Occupants d'autocar/bus	0	0,0%	137	0,0
	Autres usagers	5	1,7%	1 020	4,9

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique – Statistics Belgium

	Année 2016	Décédés 30 jours	Part dans la mortalité	Accidents corporels	Gravité des accidents corporels
Type d'occupants	Conducteurs et piétons	250	83,1%	11 240	22,2
	Passagers	49	16,3%	N/A	N/A
	Inconnus	2	0,7%	N/A	N/A
Classe d'âges	0-3 ans	1	0,3%	352	2,8
	4-5 ans	3	1,0%	256	11,7
	6-11 ans	5	1,7%	589	8,5
	12-15 ans	0	0,0%	584	0,0
	16-17 ans	5	1,7%	557	9,0
	18-24 ans	40	13,2%	3 376	11,8
	25-34 ans	59	19,5%	4 428	13,3
	35-44 ans	40	13,2%	3 637	11,0
	45-54 ans	52	17,2%	3 390	15,3
	55-64 ans	39	12,9%	2 369	16,5
	64-74 ans	25	8,3%	1 283	19,5
	75-84 ans	20	6,6%	707	28,3
	85 ans et +	8	2,6%	207	38,6
	Age inconnu	5	1,7%	831	6,0
Genre	Hommes	229	75,8%	9 553	24,0
	Femmes	67	22,2%	6 710	10,0
	Inconnus	6	2,0%	838	7,2
Localisation	Autoroutes	40	13,2%	1 045	38,3
	Routes hors agglomération	85	28,1%	5 279	16,1
	Routes en agglomération	147	48,7%	3 107	47,3
	Inconnu	30	9,9%	1 809	16,6
Intersection	En section = hors carrefour	259	86,0%	8 682	29,8
	En intersection = en carrefour	39	13,0%	2 440	16,0
	En rond-point	3	1,0%	117	25,6
Régime de vitesse	Moins de 30 km/h	7	2,3%	283	24,7
	De 31 à 50 km/h	89	29,5%	5 573	16,0
	De 51 à 70 km/h	45	14,9%	1 242	36,2
	De 71 à 90 km/h	108	35,8%	1 969	54,9
	Plus de 90 km/h	37	12,3%	995	37,2
	Inconnu	16	5,3%	1 178	13,6
Type de la première collision	Un seul usager	140	46,5%	3 209	43,6
	Entre usagers	137	45,5%	6 653	20,6
	Type de collision inconnu	24	8,0%	1 377	17,4
Période de la semaine	5 journées de semaine (de 6h à 21h59)	148	49,0%	6 995	21,2
	4 nuits de semaine (de 22h à 5h59)	30	9,9%	696	43,1
	2 journées de week-end (de 6h à 21h59)	68	22,5%	2 434	27,9
	3 nuits de week-end (de 22h à 5h59)	56	18,5%	1 115	50,2
Luminosité	Jour (conditions diurnes)	155	51,3%	7 717	20,1
	Aube/crépuscule	15	5,0%	412	36,4
	Nuit (conditions nocturnes)	132	43,7%	3 111	42,4
Conditions atmosphériques	Normales	214	70,9%	7 369	29,0
	Particulières (pluie, brouillard, neige, vent...)	52	17,2%	1 602	32,5
	Inconnues	36	11,9%	2 269	15,9

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique – Statistics Belgium

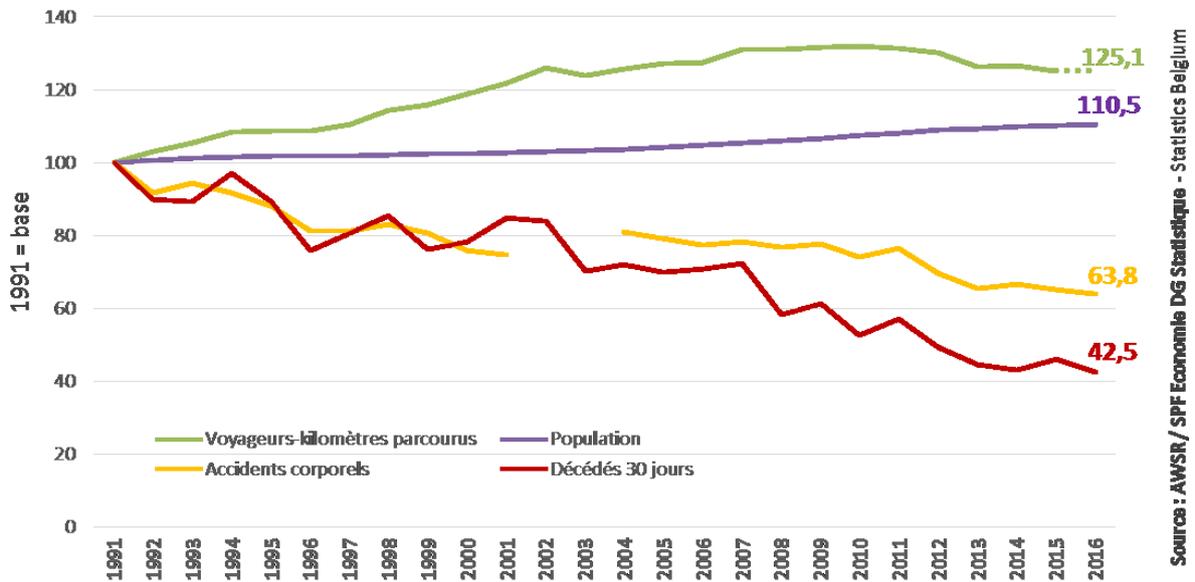
II. EVOLUTION À MOYEN ET LONG TERMES

A. EVOLUTION EN WALLONIE

Le Tableau 3 présente les indicateurs de sécurité routière concernant la Wallonie sur la période 1991-2016 et leurs évolutions à court, moyen et long termes. Ainsi, nous constatons que le nombre de décédés 30 jours a diminué de 57,5% depuis 1991 et de 41% sur les 10 dernières années (entre 2007 et 2016). Et la diminution connaît une accélération assez forte depuis 2011 avec -25,2% sur 5 ans.

Le taux de mortalité lié à l'insécurité routière en 2016 est de 83,8 soit 83,8 personnes décédées dans un accident de la route pour un million d'habitants (Tableau 3). Ce taux de mortalité est en forte baisse depuis 2007 et connaît une diminution de 27% depuis 2011 et une baisse de près de 8% par rapport à 2015 (Figure 10).

Alors que le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus a augmenté de 31% entre 1991 et 2016, le nombre de personnes tuées dans les accidents de la route a diminué de 57,5%. Au final, le risque de décès par milliard de voyageurs-kilomètres a été divisé par trois en 25 ans en Wallonie (Figure 2).



Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique - Statistic Belgium

Note : le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus en 2016 étant inconnu au moment de la rédaction de ce rapport, les données de 2015 ont été utilisées en lieu et place de celles de 2016.

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

Figure 2 : Evolution des facteurs d'exposition et des indicateurs de sécurité routière en Wallonie (1991 – 2016)

Tableau 3 : Evolution des indicateurs de sécurité routière en Wallonie (1991 – 2016)

Année	Décédés 30 jours	Blessés	Total victimes	Accidents corporels	Taux de mortalité	Risque de décès	Risque d'accidents	Gravité des Accidents corporels	Parc des véhicules
1991	710	25 469	26 179	17 613	217,9	15,8	641,2	40,3	N/D
1992	637	23 302	23 939	16 154	194,4	13,8	574,9	39,4	N/D
1993	633	23 878	24 511	16 607	192,2	13,4	570,9	38,1	N/D
1994	688	23 067	23 755	16 132	208,2	14,2	536,2	42,6	N/D
1995	633	22 256	22 889	15 495	191,1	13,0	511,0	40,9	N/D
1996	538	20 234	20 772	14 286	162,3	11,1	464,1	37,7	N/D
1997	573	20 263	20 836	14 278	172,5	11,6	460,9	40,1	1 662 061
1998	607	20 645	21 252	14 629	182,5	11,8	455,5	41,5	1 695 384
1999	541	20 164	20 705	14 185	162,3	10,4	428,8	38,1	N/D
2000	555	18 964	19 519	13 335	166,2	10,4	394,8	41,6	1 765 328
2001	601	18 553	19 154	13 139	179,6	11,0	378,5	45,7	1 785 787
2002	595	N/D	N/D	N/D	177,2	10,5	385,9	N/D	1 815 172
2003	498	N/D	N/D	N/D	147,9	9,0	385,9	N/D	1 847 668
2004	511	19 026	19 537	14 226	151,2	9,1	390,6	35,9	1 883 700
2005	495	19 062	19 557	13 918	145,8	8,7	380,3	35,6	1 916 684
2006	503	18 378	18 881	13 638	147,3	8,8	366,7	36,9	1 952 980
2007	512	18 669	19 181	13 802	149,0	8,7	360,2	37,1	1 990 311
2008	414	18 347	18 761	13 489	119,8	7,1	357,5	30,7	2 020 423
2009	434	18 523	18 957	13 691	124,9	7,4	359,7	31,7	2 062 592
2010	373	17 640	18 013	13 016	106,6	6,3	341,1	28,7	2 119 520
2011	404	17 980	18 384	13 448	114,6	6,9	351,1	30,0	2 154 163
2012	349	16 617	16 966	12 265	98,4	6,0	324,6	28,5	2 171 301
2013	316	15 449	15 765	11 534	88,7	5,4	304,6	27,4	2 192 093
2014	305	15 514	15 819	11 732	85,3	5,2	309,8	26,0	2 222 207
2015	326	15 194	15 520	11 462	90,8	5,6	302,7	28,4	2 323 262
2016	302	14 995	15 297	11 240	83,8	5,2*	296,8*	26,9	2 327 037
Evolution / 2015	-7,4%	-1,3%	-1,4%	-1,9%	-7,7%	-7,4%	-1,9%	-5,5%	+0,2%
Evolution / 2011	-25,2%	-16,6%	-16,8%	-16,4%	-26,8%	-24,8%	-15,5%	-10,6%	+8,0%
Evolution / 2007	-41,0%	-19,7%	-20,3%	-18,6%	-43,7%	-40,9%	-17,6%	-27,6%	+16,9%
Evolution / 1991	-57,5%	-41,1%	-41,6%	-36,2%	-61,5%	-67,4%	-53,7%	-33,3%	N/D

* : le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus et de véhicules-kilomètres parcourus en 2016 est inconnu au moment de la rédaction de ce rapport, les chiffres indiqués sont donc des données provisoires. Les chiffres de 2015 ont été utilisés en lieu et place de ceux de 2016.

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

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

B. EVOLUTION DANS LES PROVINCES WALLONNES

La Figure 3 illustre le bilan accidentologique des provinces wallonnes pour 2016 en ce qui concerne le nombre de décédés 30 jours et de blessés.

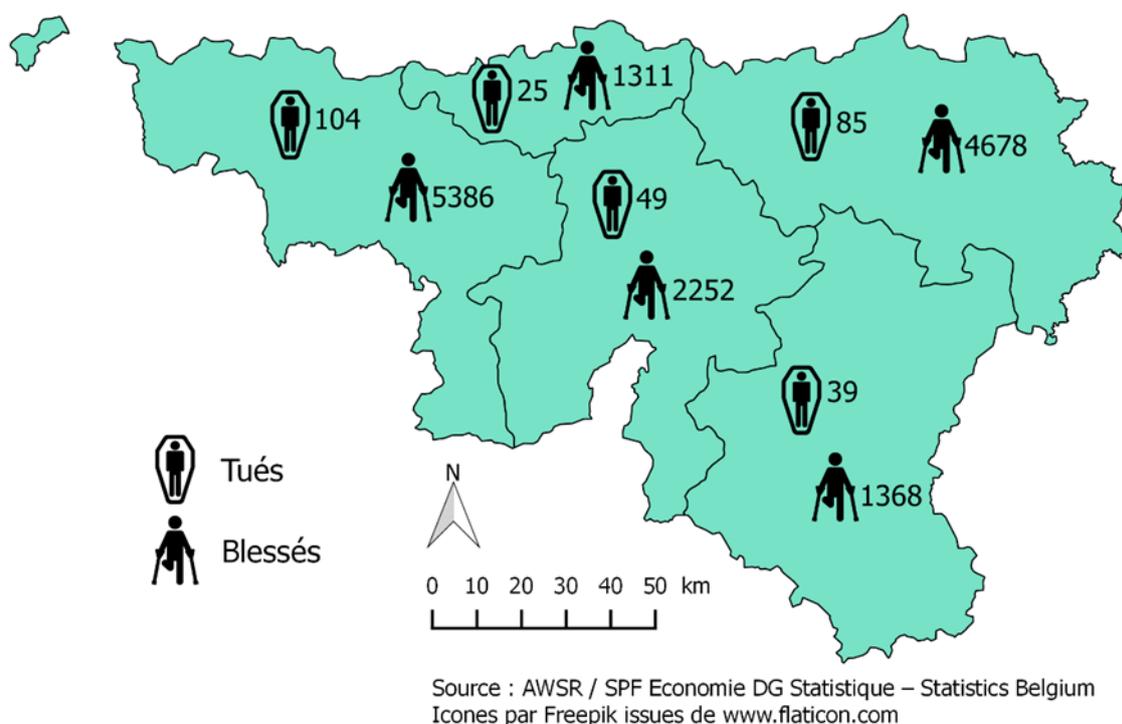


Figure 3 : Bilan provincial des victimes d'accident de la route (tués 30 jours et blessés) en 2016

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

En revanche, par rapport à 2015, les provinces se distinguent plus nettement. En termes de réduction du nombre de tués 30 jours, seules les provinces de Hainaut (-12,6%) et de Luxembourg (-33,9%) ont enregistré une baisse. Les provinces de Brabant wallon, de Liège et de Namur ont vu une augmentation de respectivement 25%, 6% et 2%. Mais, pris individuellement, il s'agit de petits chiffres qui peuvent évoluer très facilement d'une année à l'autre rendant les comparaisons de proportion plus difficiles (Tableau 4).

En 2016, la province du Brabant wallon a enregistré 25 décédés 30 jours, 1 336 victimes et 1 061 accidents corporels (Tableau 4). La hausse du nombre de tués peut paraître importante mais elle est fortement liée aux fluctuations aléatoires sur de petits chiffres. Les tendances des nombres de blessés et d'accidents corporels sont réjouissantes et poursuivent leur baisse depuis 2014 avec des diminutions de l'ordre de 7 à 9%. Le taux de mortalité et la gravité des accidents sont les plus faibles de Wallonie avec 63 tués par million d'habitants (Figure 4) et 24 tués pour 1 000 accidents (Figure 5). L'année 2013 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 observons une baisse de 19% des tués et de 17% des accidents (Tableau 4).

Tableau 4 : Evolution des tués, blessés et accidents corporels pour les provinces du Brabant wallon et de Hainaut sur la période 1991 – 2016

Année	Brabant wallon				Hainaut			
	Décédés*	Blessés	Total victimes	Accidents	Décédés*	Blessés	Total victimes	Accidents
1991	59	2 556	2 615	1 793	238	9 462	9 700	6 529
1992	63	2 363	2 426	1 613	235	8 691	8 926	6 073
1993	51	2 260	2 311	1 611	215	8 648	8 863	6 010
1994	62	2 223	2 285	1 590	218	8 183	8 401	5 743
1995	63	2 057	2 120	1 444	221	7 972	8 193	5 540
1996	43	1 847	1 890	1 322	169	7 320	7 489	5 098
1997	49	1 998	2 047	1 389	168	6 943	7 111	4 866
1998	53	2 157	2 210	1 547	200	7 154	7 354	5 007
1999	49	2 086	2 135	1 546	164	6 898	7 062	4 813
2000	48	1 930	1 978	1 398	192	6 531	6 723	4 596
2001	50	1 736	1 786	1 265	222	6 381	6 603	4 481
2002	62	N/D	N/D	N/D	226	N/D	N/D	N/D
2003	54	N/D	N/D	N/D	186	N/D	N/D	N/D
2004	42	1 380	1 422	1 322	197	5 801	5 998	4 805
2005	30	1 489	1 519	1 376	195	5 514	5 709	4 726
2006	47	1 491	1 538	1 355	182	5 572	5 754	4 679
2007	37	1 564	1 601	1 401	208	5 811	6 019	4 749
2008	34	1 632	1 666	1 384	143	5 407	5 550	4 543
2009	32	1 548	1 580	1 333	163	5 949	6 112	4 744
2010	32	1 586	1 618	1 329	144	5 650	5 794	4 471
2011	31	1 464	1 495	1 283	160	5 903	6 063	4 772
2012	35	1 357	1 392	1 244	111	5 382	5 493	4 339
2013	17	1 354	1 371	1 175	108	4 820	4 928	4 023
2014	27	1 497	1 524	1 168	103	5 576	5 679	4 197
2015	20	1 445	1 465	1 137	119	5 406	5 525	4 036
2016	25	1 311	1 336	1 061	104	5 386	5 490	4 042
Evolution / 2015	+25,0%	-9,3%	-8,8%	-6,7%	-12,6%	-0,4%	-0,6%	+0,1%
Evolution / 2011	-19,4%	-10,5%	-10,6%	-17,3%	-35,0%	-8,8%	-9,5%	-15,3%
Evolution / 2007	-46,8%	-12,1%	-13,1%	-21,7%	-42,9%	-3,3%	-4,6%	-13,6%
Evolution / 1991	-57,6%	-48,7%	-48,9%	-40,8%	-56,3%	-43,1%	-43,4%	-38,1%

* Décédés 30 jours

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique – Statistics Belgium

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

La province de Hainaut a enregistré, en 2016, 104 tués 30 jours, 5 490 victimes et 4 042 accidents corporels (Tableau 4). Nous observons une diminution de 13% des tués par rapport à 2015 et nous retrouvons les niveaux de 2014 (103 tués). Nous noterons une relative stagnation du nombre de blessés (-0,4%) et du nombre d'accidents corporels (+0,1%). 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 78 tués par million d'habitants (44% inférieur au taux le plus élevé observé pour la province de Luxembourg et 24% supérieur au Brabant wallon, Figure 4). La gravité est de 26 tués pour 1 000 accidents (33% inférieure à celles de la province de Luxembourg, Figure 5). Depuis 2011, nous observons une baisse de 35% des tués et de 15% des accidents (Tableau 4).

La province de Liège a enregistré 85 décédés 30 jours, 4 763 victimes et 3 509 accidents corporels en 2016 (Tableau 5). Nous constatons, à l'instar des provinces du Brabant wallon et de Namur, une augmentation des tués (de 6% ou 5 personnes décédées) par rapport à 2015, soit 2 années de hausses successives pour retrouver les résultats de 2013. Ces résultats sont à nuancer avec une tendance à la baisse encourageante des nombres de blessés et d'accidents corporels avec respectivement -1% et -3%. Il s'agit, en chiffres absolus, de la seconde province ayant l'accidentalité la plus élevée de Wallonie. Tout comme pour le Hainaut, cela s'explique par sa forte population. Le taux de mortalité et la gravité

sont parmi les plus faibles de Wallonie (derrière le Brabant wallon) avec 77 tués par million d'habitants (Figure 4) et 24 tués pour 1 000 accidents (Figure 5). Depuis 2011, nous observons une baisse de 17% des tués et de 18% des accidents (Tableau 5).

Tableau 5 : Evolution des tués, blessés et accidents corporels pour les provinces de Liège et de Luxembourg sur la période 1991 – 2016

Année	Liège				Luxembourg			
	Décédés*	Blessés	Total victimes	Accidents	Décédés*	Blessés	Total victimes	Accidents
1991	194	7 408	7 602	5 176	81	2 345	2 426	1 606
1992	152	6 449	6 601	4 592	74	2 336	2 410	1 570
1993	172	7 247	7 419	5 041	80	2 328	2 408	1 625
1994	191	7 086	7 277	5 067	88	2 324	2 412	1 556
1995	148	6 772	6 920	4 830	100	2 163	2 263	1 490
1996	152	6 147	6 299	4 445	77	2 114	2 191	1 463
1997	168	6 245	6 413	4 494	78	2 021	2 099	1 389
1998	155	6 254	6 409	4 453	70	1 885	1 955	1 359
1999	150	6 001	6 151	4 227	81	1 879	1 960	1 321
2000	145	5 553	5 698	3 893	68	1 870	1 938	1 302
2001	164	5 608	5 772	3 990	65	1 920	1 985	1 362
2002	134	N/D	N/D	N/D	67	N/D	N/D	N/D
2003	136	N/D	N/D	N/D	40	N/D	N/D	N/D
2004	136	5 248	5 384	4 514	48	1 579	1 627	1 384
2005	95	4 958	5 053	4 348	74	1 593	1 667	1 369
2006	115	5 164	5 279	4 291	75	1 553	1 628	1 315
2007	120	5 303	5 423	4 390	51	1 504	1 555	1 283
2008	112	5 113	5 225	4 292	54	1 633	1 687	1 286
2009	113	5 271	5 384	4 339	69	1 673	1 742	1 288
2010	87	5 072	5 159	4 108	41	1 508	1 549	1 200
2011	102	5 078	5 180	4 286	47	1 485	1 532	1 189
2012	76	4 559	4 635	3 875	47	1 290	1 337	1 065
2013	84	4 370	4 454	3 656	40	1 250	1 290	1 001
2014	75	4 928	5 003	3 731	35	1 258	1 293	946
2015	80	4 719	4 799	3 618	59	1 377	1 436	1 037
2016	85	4 678	4 763	3 509	39	1 368	1 407	997
Evolution / 2015	+6,3%	-0,9%	-0,8%	-3,0%	-33,9%	-0,7%	-2,0%	-3,9%
Evolution / 2011	-16,7%	-7,9%	-8,1%	-18,1%	-17,0%	-7,9%	-8,2%	-16,2%
Evolution / 2007	-26,1%	-9,4%	-9,8%	-18,2%	-48,0%	-11,9%	-13,6%	-24,2%
Evolution / 1991	-56,2%	-36,9%	-37,3%	-32,2%	-51,9%	-41,7%	-42,0%	-37,9%

* Décédés 30 jours

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique – Statistics Belgium

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

La province de Luxembourg a enregistré 39 tués 30 jours, 1 407 victimes et 997 accidents corporels en 2016 (Tableau 5). 2016 a été marquée par une baisse spectaculaire d'un tiers du nombre de tués (-20 tués, soit -34%) et d'une légère baisse du nombre de blessés et d'accidents avec respectivement -1% et -4%. 2016 fait suite à une année 2015 particulièrement sombre où tous les indicateurs étaient au rouge. 2014 reste pour cette province la meilleure année en terme de bilan. Par ailleurs, le taux de mortalité et la gravité des accidents sont les plus élevés de Wallonie avec 139 tués par million d'habitants (Figure 4) et 39 tués pour 1 000 accidents (Figure 5). Une faible densité de population et une forte proportion du réseau routier situé hors agglomération expliquent ces résultats. Depuis 2011, nous observons une baisse de 17% des tués et de 16% des accidents (Tableau 5).

La province de Namur a dénombré 49 décédés 30 jours, 2 301 victimes et 1 631 accidents corporels en 2016 (Tableau 6). Les indicateurs pour 2016 par rapport à l'année précédente sont soit à la hausse (+2% du nombre de tués, +1 personne décédée), soit en stagnation avec +0,2% de blessés et -0,2%

d'accidents. Ces résultats sont à relativiser après l'excellente année 2015. Le nombre de tués reste sous la barre symbolique des 50 morts. Le taux de mortalité et la gravité des accidents sont parmi les plus élevés de Wallonie, bien qu'ils aient fortement baissés entre 2014 et 2015 avec respectivement 100 tués par million d'habitants (Figure 4) et 30 tués pour 1 000 accidents (Figure 5). Gravité des accidents et mortalité élevées s'expliquent en partie par une faible densité de population sur ce territoire combinée avec une forte proportion du réseau routier situé hors agglomération. Les évolutions des indicateurs à moyens et longs termes sont encourageantes. Cependant, nous observons une augmentation de 12% des blessés et une stagnation des accidents par rapport à 2013 (Tableau 6). Depuis 2011, nous observons une baisse de 23% des tués et de 15% des accidents (Tableau 6).

Tableau 6 : Evolution des tués, blessés et accidents corporels pour la province de Namur sur la période 1991 – 2016

Année	Namur			
	Décédés*	Blessés	Total victimes	Accidents
1991	138	3 698	3 836	2 509
1992	113	3 463	3 576	2 306
1993	115	3 395	3 510	2 320
1994	129	3 251	3 380	2 176
1995	101	3 292	3 393	2 191
1996	97	2 806	2 903	1 958
1997	110	3 056	3 166	2 140
1998	129	3 195	3 324	2 263
1999	97	3 300	3 397	2 278
2000	102	3 080	3 182	2 146
2001	100	2 908	3 008	2 041
2002	106	N/D	N/D	N/D
2003	79	N/D	N/D	N/D
2004	88	2 840	2 928	2 202
2005	101	2 609	2 710	2 100
2006	84	2 485	2 569	1 997
2007	96	2 535	2 631	1 980
2008	71	2 431	2 502	1 984
2009	57	2 591	2 648	1 988
2010	69	2 365	2 434	1 908
2011	64	2 453	2 517	1 917
2012	80	2 119	2 199	1 742
2013	67	2 014	2 081	1 679
2014	65	2 255	2 320	1 690
2015	48	2 247	2 295	1 634
2016	49	2 252	2 301	1 631
Evolution / 2015	+2,1%	+0,2%	+0,3%	-0,2%
Evolution / 2011	-23,4%	-8,2%	-8,6%	-14,9%
Evolution / 2007	-41,7%	-9,4%	-10,4%	-18,3%
Evolution / 1991	-64,5%	-39,1%	-40,0%	-35,0%

* Décédés 30 jours

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique – Statistics Belgium

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

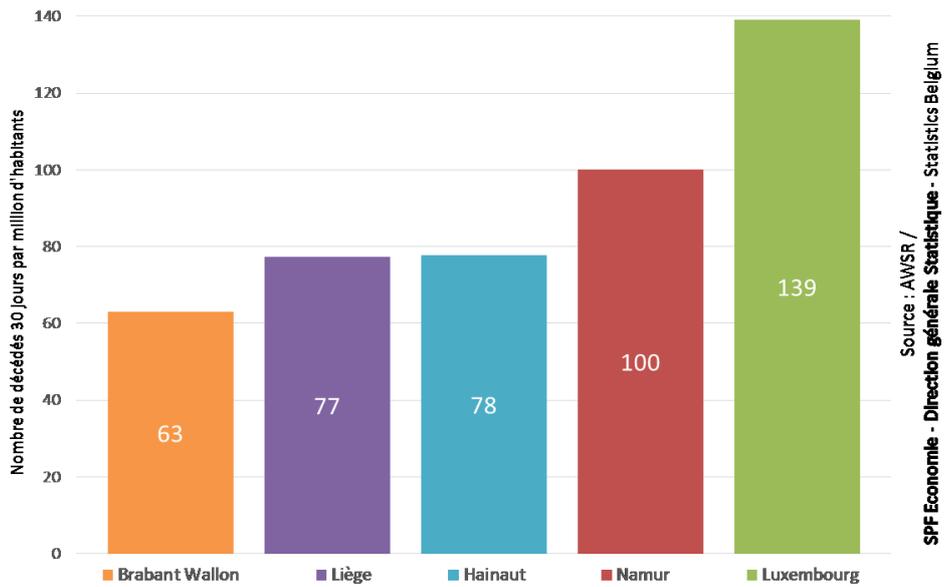


Figure 4 : Taux de mortalité dans les provinces wallonnes (2016)

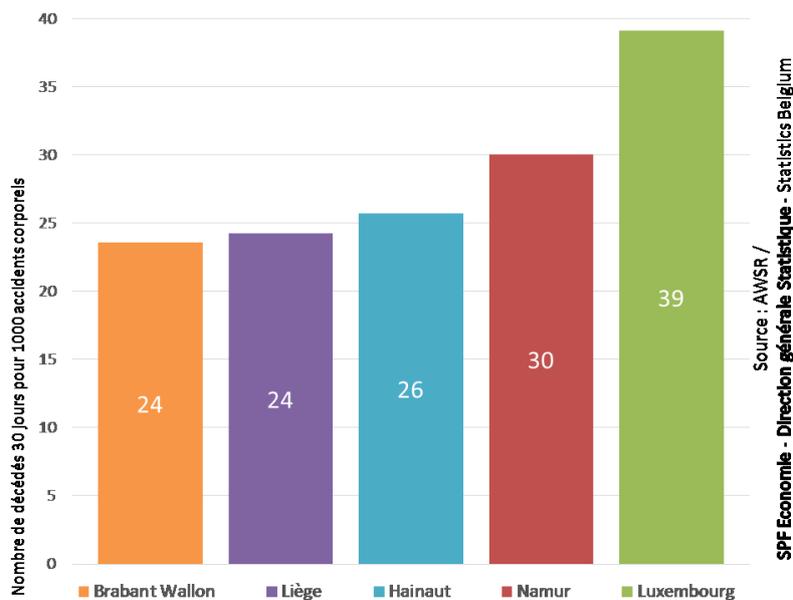


Figure 5 : Gravité des accidents dans les provinces wallonnes (2016)

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 années de diminutions successives, 2015 a été marquée par une hausse dépassant les objectifs wallons. En 2016, la courbe est repartie à la baisse et est légèrement au-dessus des objectifs, fixés à 291 tués en 2016 (en gris dans la Figure 6). Le nombre de morts de fin 2016 correspond à celui que nous aurions dû atteindre mi-2016.

Le dernier baromètre de la sécurité routière² disponible est encourageant avec une tendance maintenue à la baisse pour le premier trimestre 2017. Nous serions alors sur la courbe des objectifs régionaux fixés (Figure 6). 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.

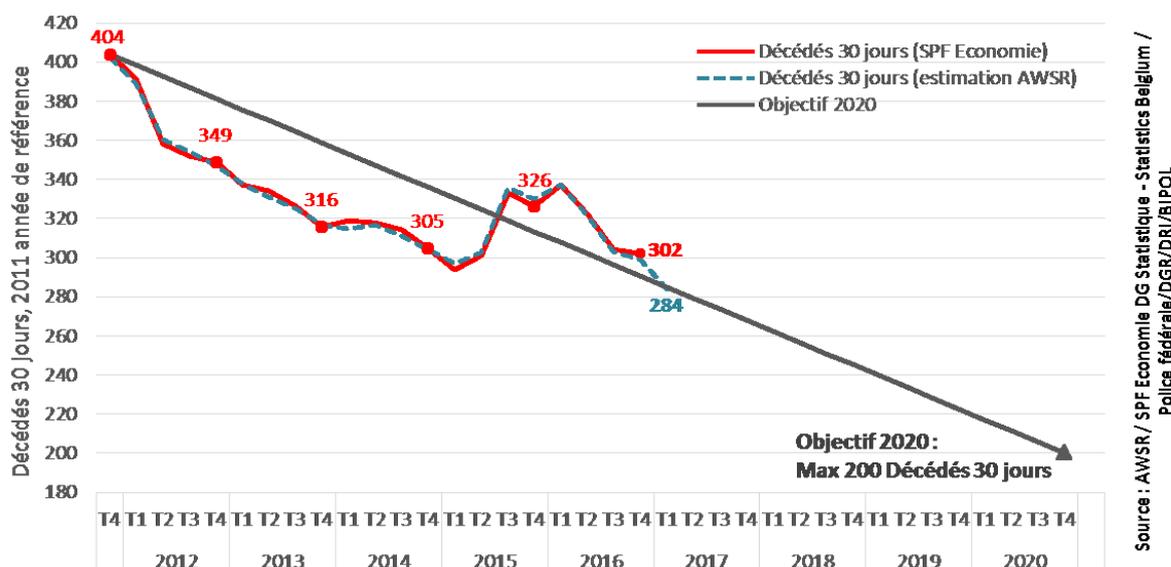


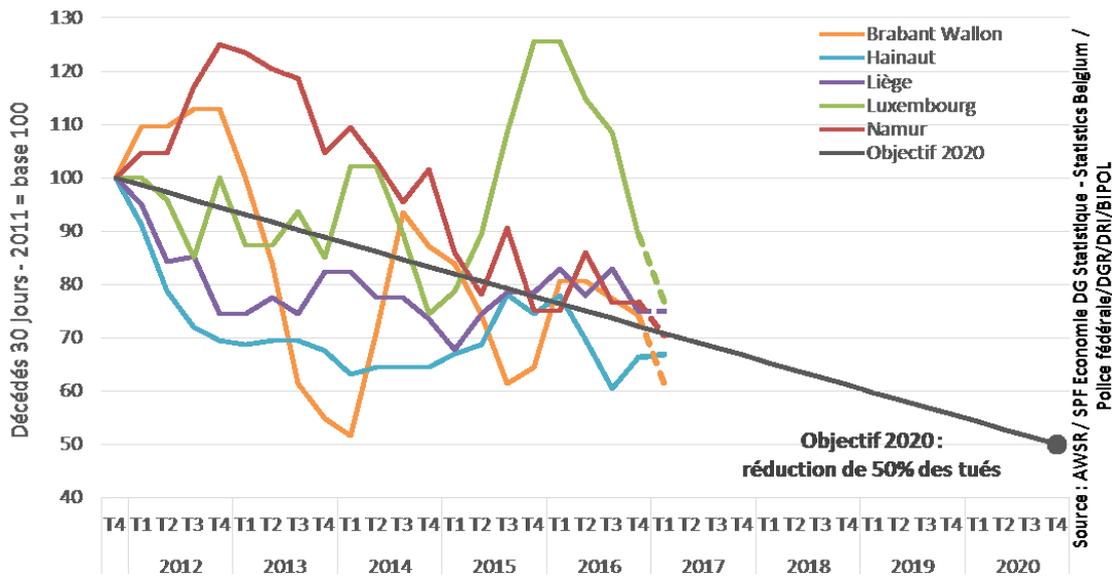
Figure 6 : Suivi de l'objectif de la Wallonie défini en 2011 avec maximum 200 tués en 2020

B. OBJECTIF 2020 TRANSPOSÉ AUX PROVINCES WALLONNES

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

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

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 au-dessus de leur objectif. La province de Hainaut reste la seule sous la barre de son objectif. Les données du premier trimestre 2017 issues du baromètre révèlent que la tendance du nombre de tués est à la baisse (Brabant wallon, Luxembourg et Namur) ou se stabilise (Hainaut et Liège). Au final, les provinces de Brabant wallon, de Hainaut et de Namur seraient en-dessous des objectifs fixés (Figure 7).



Note : Estimation pour les données du premier trimestre 2017

Figure 7 : Suivi de l'objectif wallon, province par province

IV. LA WALLONIE FACE À SES VOISINS

A. COMPARAISON RÉGIONALE

La Figure 8 reprend l'évolution comparée des décedés 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 65 % entre 1991 et 2016) mais aussi des parcours légèrement différents au fil des années. La région de Bruxelles-Capitale enregistre une forte baisse des décedés entre 1999 et 2003 suivie, depuis par une relative stagnation jusqu'en 2015 avant une nouvelle baisse en 2016. Les Régions wallonne et flamande connaissent une diminution quasi parallèle entre 2002 et 2016 mais avec un léger retard de la Wallonie accumulé au tout début des années 2000 et une légère hausse en 2015.

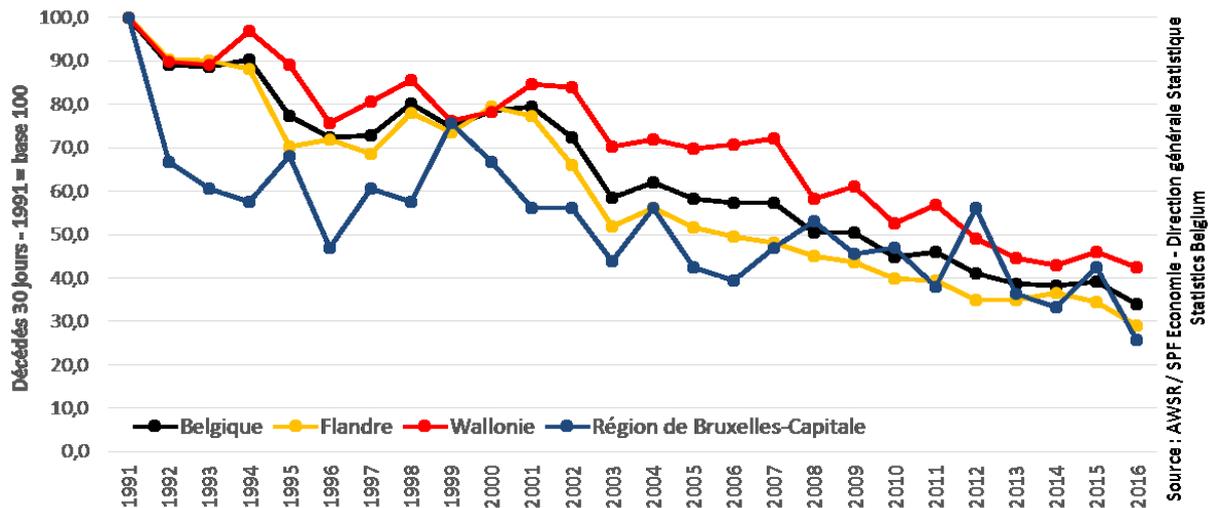


Figure 8 : Evolution régionale des décédés 30 jours (1991-2016)

La Figure 9 illustre les évolutions pour la Wallonie, la Flandre et la Belgique en termes de réduction du nombre de décédés 30 jours pour la période 2001-2010 et la période 2011-2016. Si la diminution fédérale lors de la décennie 2001-2010 a été largement « tirée » par la Flandre avec une réduction des tués de 48% contre 38% en Wallonie. La décennie actuelle, tout du moins le début, est partagée par une chute des tués équivalente en Wallonie et en Flandre entre 2011 et 2016 (respectivement -25% et -27%). La Wallonie contribue donc pleinement aux bons résultats belges pour la période 2011-2016.

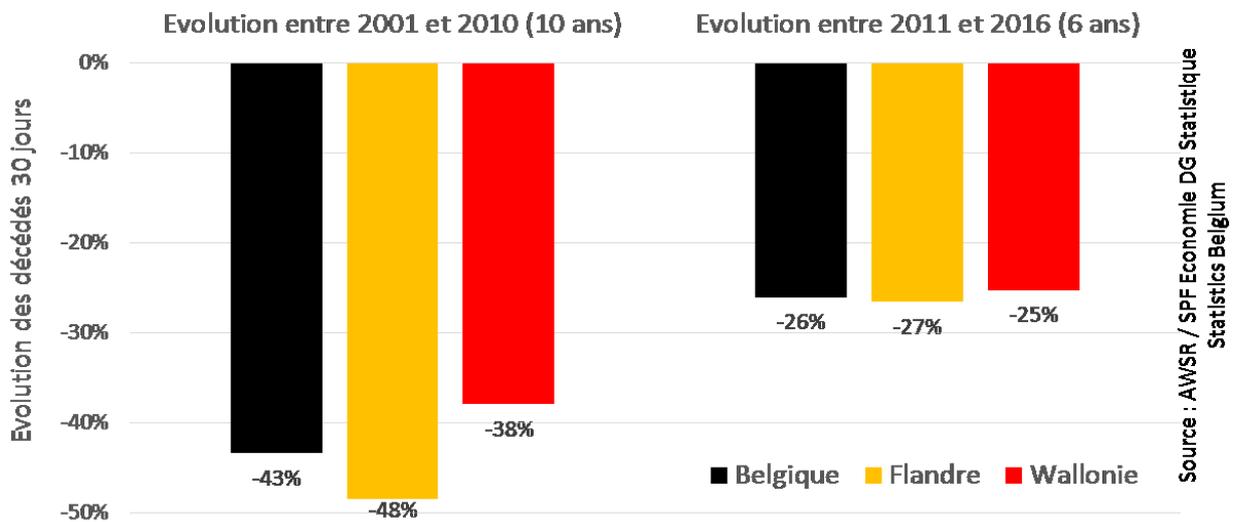


Figure 9 : Evolutions régionales des tués 30 jours de 2001 à 2010 et de 2011 à 2016

L'évolution du taux de mortalité sur la période 1991-2016 montre une diminution quasi parallèle entre la Wallonie et la Flandre (Figure 10). Pour les trois régions, nous enregistrons une diminution du taux de mortalité de près de 70%. Toutefois, avec 83,8 tués par million d'habitants en 2016 la Wallonie a un taux de mortalité 1,7 fois supérieur à celui de la Flandre (49,1) et près de 5,9 fois supérieur à celui de Bruxelles (14,3).

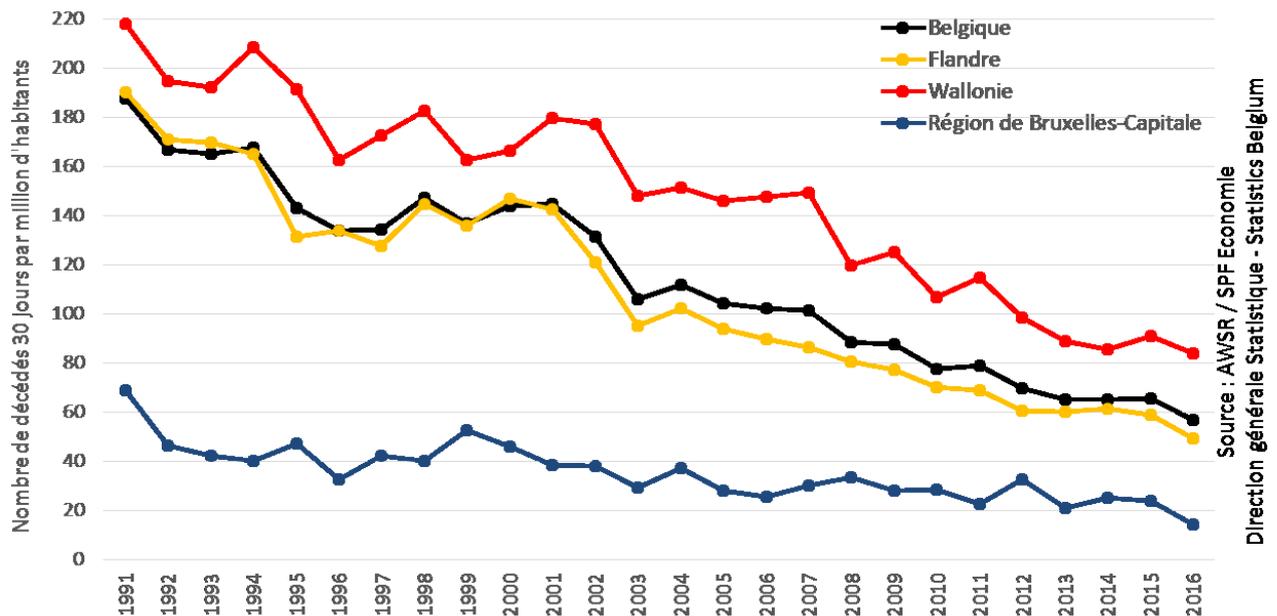
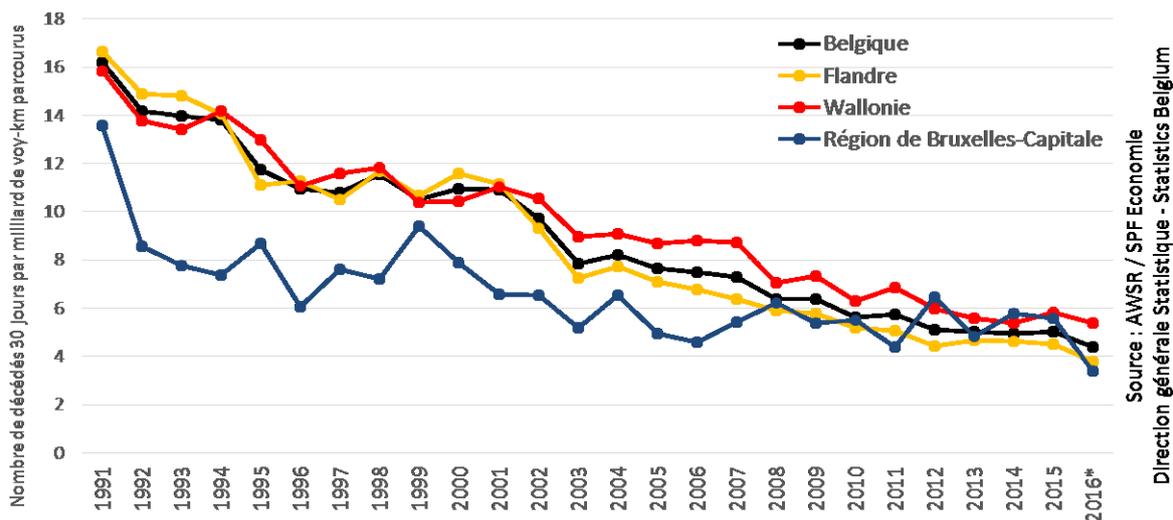


Figure 10 : Evolution régionale du taux de mortalité (1991-2016)

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 5,4 en 2016 pour la Wallonie (Figure 11). L'évolution a toutefois été moins bénéfique en Wallonie qu'en Flandre puisque celle-ci a un risque moindre en 2016 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 2016.



* : le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus en 2016 n'étant pas encore connu, le chiffre de 2015 a été utilisé en lieu et place de ceux de 2016

Figure 11 : Evolution régionale du risque de décès par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus (1991-2016)

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 plus de 40%. Seule la France fait mieux avec une baisse de presque 60% malgré une stagnation depuis 2013 (Figure 12).

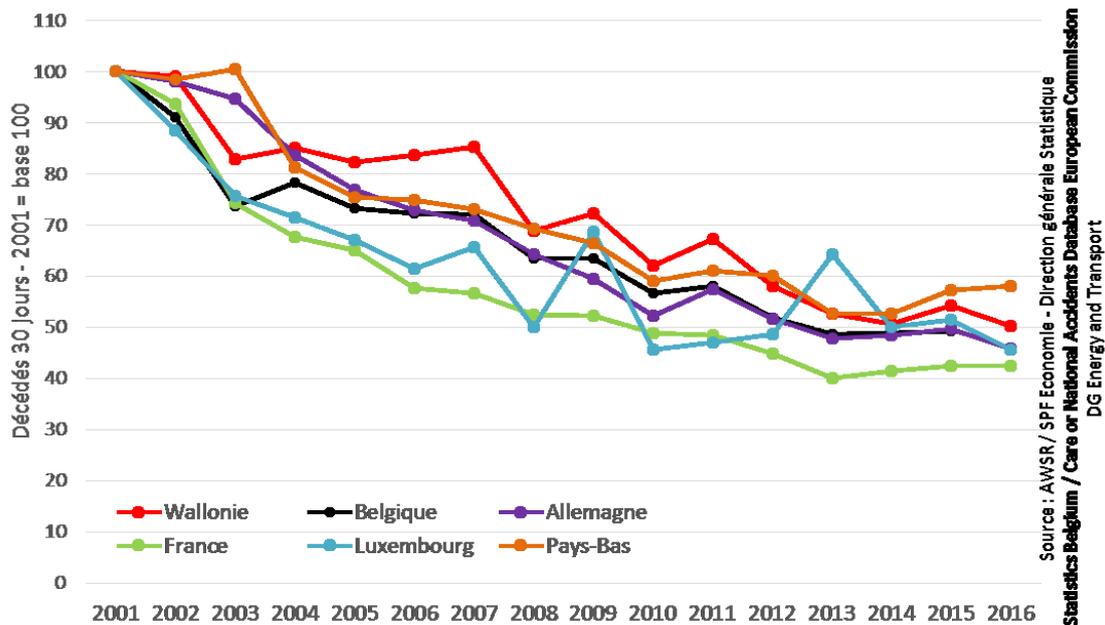


Figure 12 : Evolution des tués 30 jours pour la Wallonie et les pays limitrophes (2001-2016)

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 13 permet de comparer le chemin accompli par les différents territoires. La Wallonie avec les autres régions belges fait partie des meilleurs élèves avec une diminution de 25% en 6 ans, c'est-à-dire 50% de l'objectif fixé. Rappelons que les données provisoires pour le premier trimestre 2017 confirment cette performance. La région de Bruxelles-Capitale (64% de l'objectif) est première sur le podium suivie par la Flandre (53%). Toutefois les petits chiffres enregistrés à Bruxelles rendent son évolution très fluctuante suivant les années. L'Allemagne est quatrième sur ce podium avec 40% de l'objectif réalisé et la France est cinquième avec un quart de son objectif atteint.

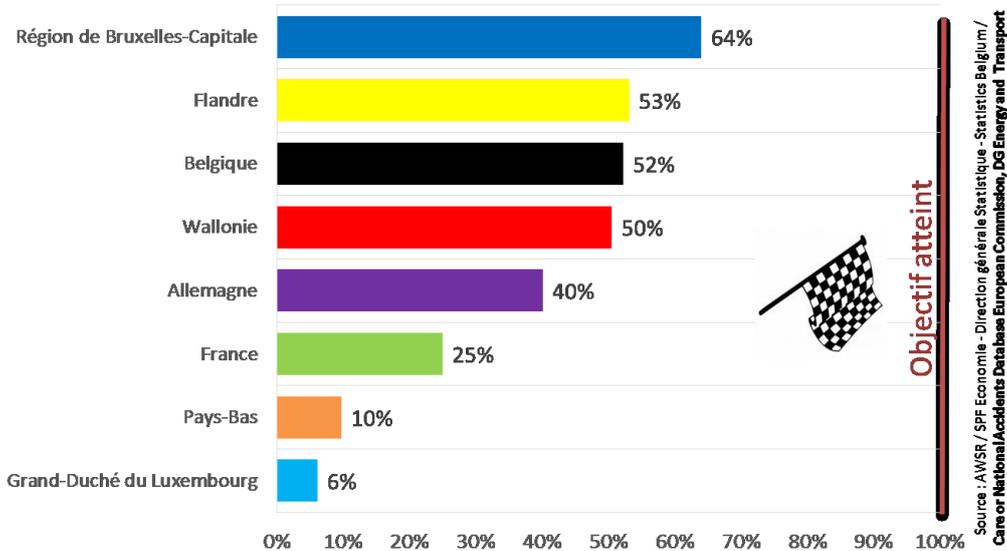


Figure 13 : Pourcentage de l'objectif 2020 atteint par la Wallonie et les territoires limitrophes en 2016

La Figure 14 nous permet de comparer le taux de mortalité de la Wallonie avec celui des pays limitrophes. Les Pays-Bas, qui est un des trois pays SUN³, ouvre la marche avec moins de 37 tués par million d'habitants en 2016. La Wallonie (84) a un taux de mortalité 2,3 fois plus important que les Pays-Bas. L'Allemagne, avec 39 tués par million d'habitants, et la France, avec un taux de de 52 suivent de près. Malgré ces belles évolutions la Wallonie reste donc largement à la traîne.

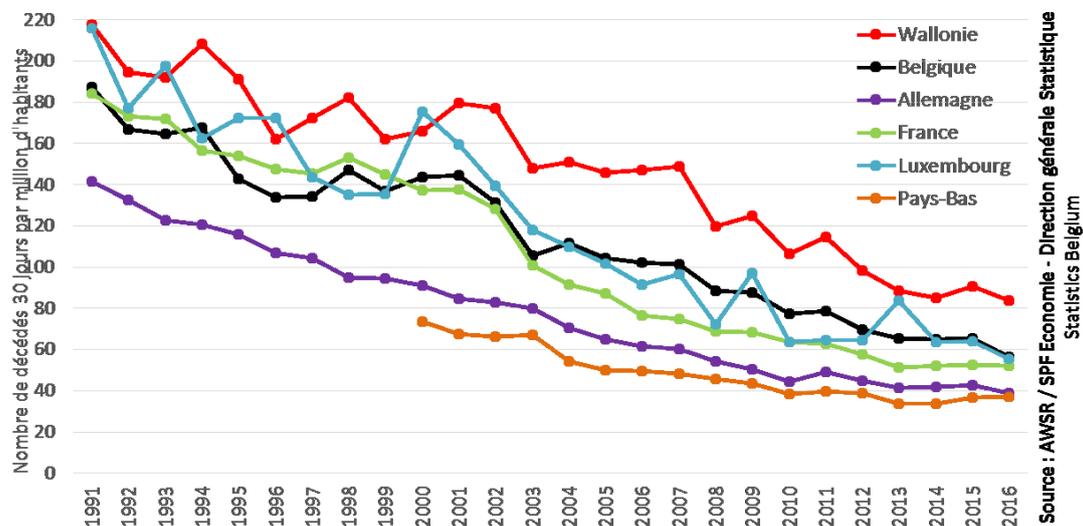
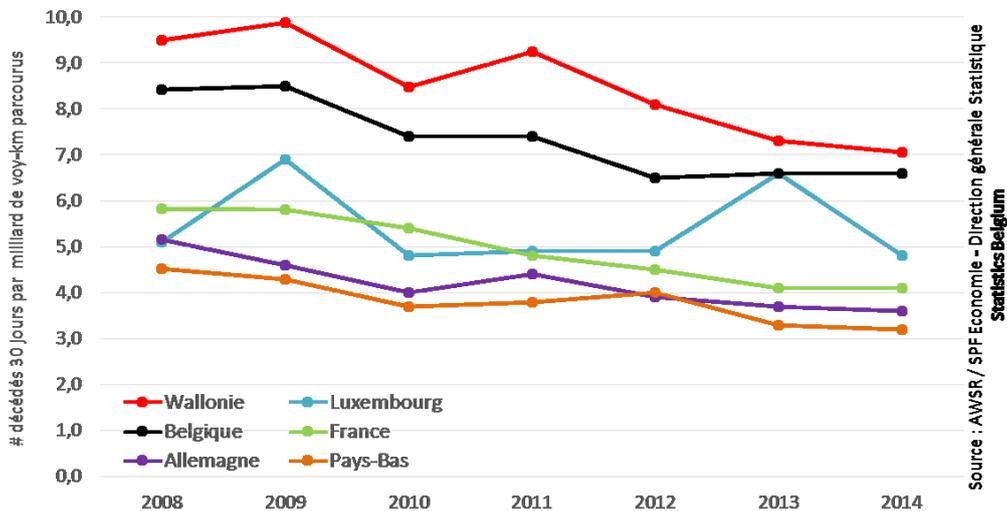


Figure 14 : Evolution du taux de mortalité pour la Wallonie et les pays limitrophes (1991-2016)

Le risque de décès par milliard de voyageurs-kilomètres est calculé d'une manière un peu différente dans les comparaisons internationales (cf. Précisions techniques dans le glossaire). Il est donc normal que le risque pour la Wallonie soit supérieur à celui présenté plus haut dans le document (Figure 15). La Wallonie enregistre un risque de décès par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus largement supérieur à ses voisins européens. De plus, le risque de décès a diminué de près de 30% en France, aux Pays-Bas, au Grand-Duché de Luxembourg et en Allemagne entre 2008 et 2014 alors que la baisse en Wallonie sur la même période n'est que de 26%. L'écart se creuse donc avec nos voisins. Le point positif

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

repose sur une diminution plus forte en Wallonie depuis 2011 par rapport aux pays limitrophes. Mais, clairement, les figures 14 et 15 montrent que la marge de progression est encore importante pour la Wallonie.



Nota : 2014 est la dernière année disponible au niveau européen

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

C. COMPARAISON EUROPÉENNE

La Figure 16 permet de comparer, pour l'année 2015, les taux de mortalité entre les 28 pays européens mais également avec les trois régions de Belgique. Le taux de mortalité de la Wallonie (91 tués par million d'habitants) est 1,8 fois plus élevé que le taux moyen pour l'Europe des 28 (51) et 3,8 fois plus élevé que le taux de mortalité le plus faible observé pour la région de Bruxelles-Capitale (24). Comparé aux autres pays européens, cet indicateur reste trop élevé puisque les meilleurs élèves européens (Malte, la Suède et le Royaume-Uni en tête) ont des taux inférieurs à 30 tués par million d'habitants. La Wallonie, quatrième en partant de la fin du classement, a un taux de mortalité équivalent à celui de la Lettonie et de la Roumanie.

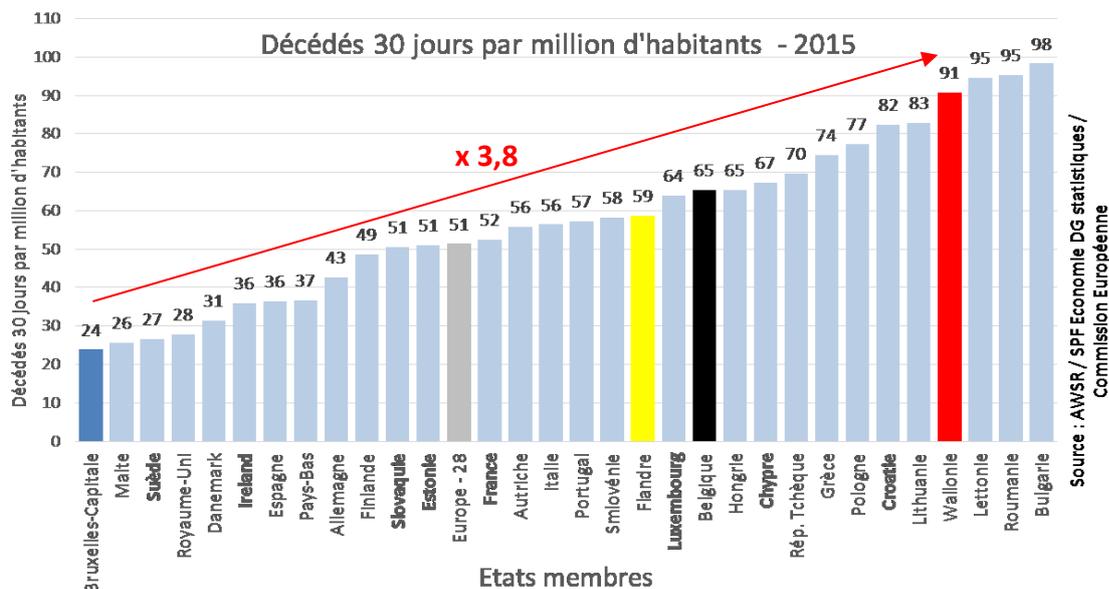


Figure 16 : Taux de mortalité pour les pays de l'Europe des 28 et les régions belges – 2015

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

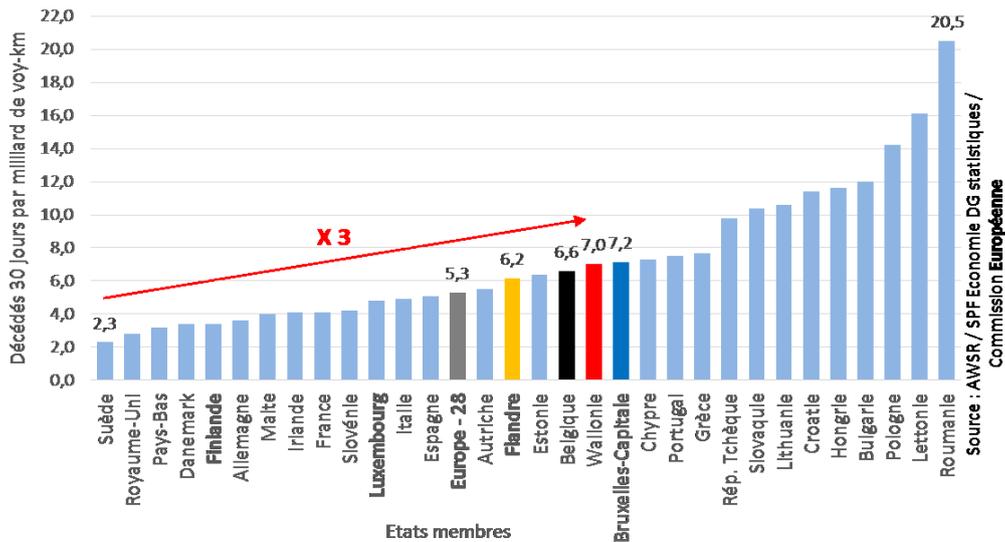
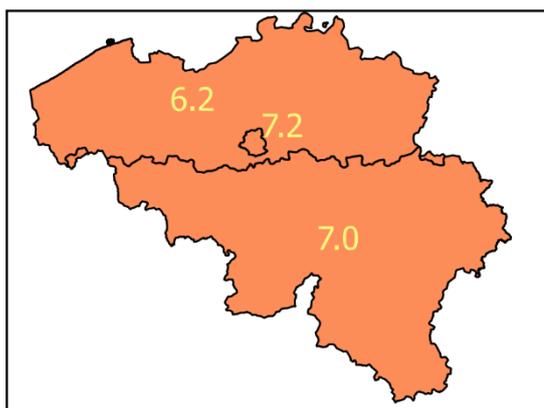
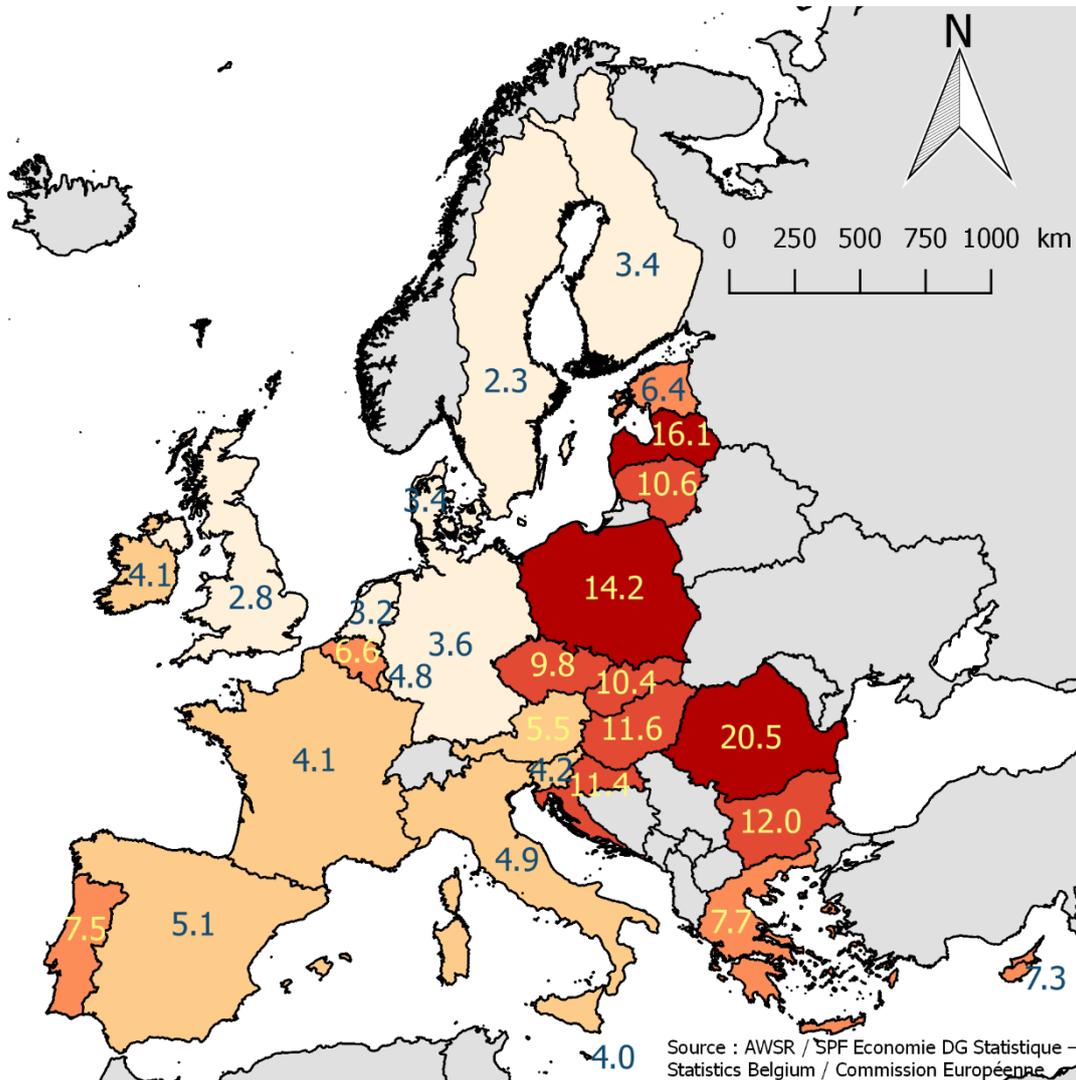


Figure 17 : Risque de décès (par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus) pour les pays de l'Europe des 28 et les régions belges - 2014



Décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus

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

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

De manière globale, les pays européens se sont engagés à réduire de moitié le nombre de décédés 30 jours d'ici 2020. La Figure 19 illustre les évolutions individuelles pour chaque pays par rapport à cet objectif sur la période 2011-2015. Il apparaît qu'avec -19% la Wallonie est 7ème au classement européen derrière Chypre (-20%), la Grèce (-29%), la Pologne (-30%), Malte (-31%), le Portugal (-33%) et l'Estonie (-34%). Elle se situe loin devant la moyenne des 28 pays européens avec -15%. Les pays limitrophes (hors Luxembourg à +9% et Bruxelles-Capitale +12%) ont, quant à eux, enregistré une diminution de l'ordre de -14% (Allemagne et France) et -6% pour les Pays-Bas sur cette même période.

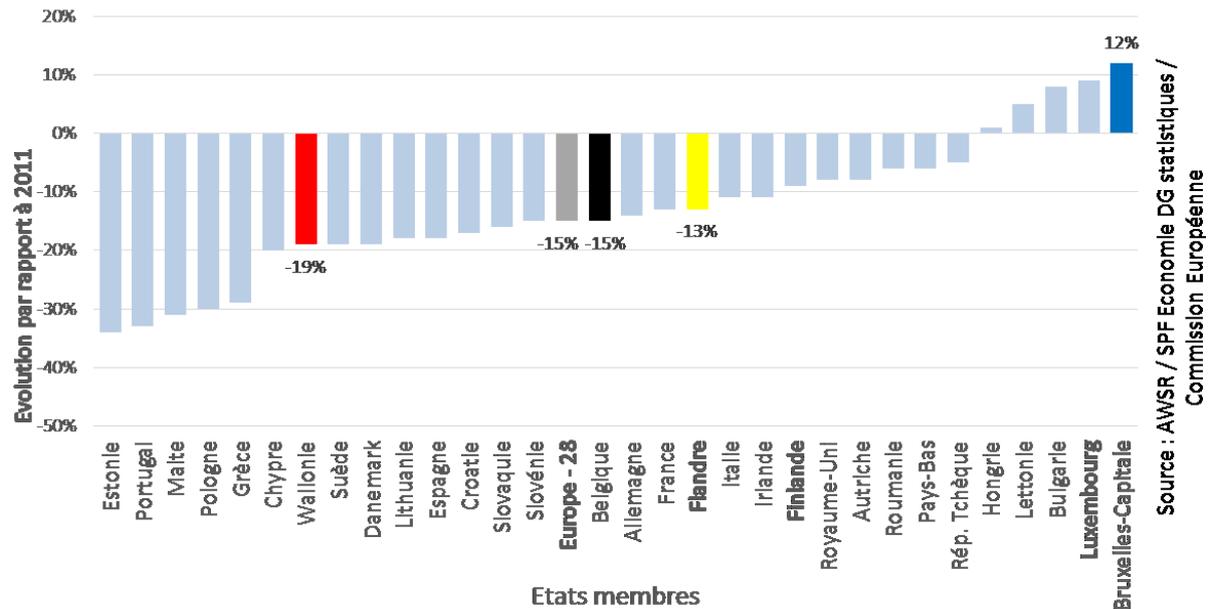


Figure 19 : Evolution des décédés 30 jours pour les pays de l'Europe des 28 et les régions belges sur la période 2011-2015

V. QUAND SURVIENNENT LES ACCIDENTS EN WALLONIE

Dans ce chapitre nous mettons à jour, avec les données de 2016, certains résultats clés du rapport statistique « Quand surviennent les accidents ? ». Ce rapport utilisait les données de 2014 et est téléchargeable sur le site de l'AWSR : http://www.awsrb.be/sites/default/files/sar2016-2_temps_2014_full.pdf.

A. ANALYSE SELON LE MOIS

1. Analyse par province

La Figure 20 illustre la distribution mensuelle des accidents corporels pour chaque province wallonne au cours des 10 dernières années (2007-2016). 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 septembre et un creux pendant la période estivale). Parmi ces 4 provinces, le Brabant wallon enregistre les évolutions les plus marquées. Cela peut s'expliquer principalement par le fait qu'une grande partie du trafic est liée aux migrations pendulaires (de/vers Bruxelles et la Flandre). Ce qui permet également de comprendre la très nette baisse du nombre d'accidents corporels pendant les vacances d'été. Pour la province de Luxembourg, nous observons une distribution en cloche avec très peu d'accidents en hiver et en automne et un maximum sur la période de juin à août qui pourrait s'expliquer par une forte fréquentation touristique.

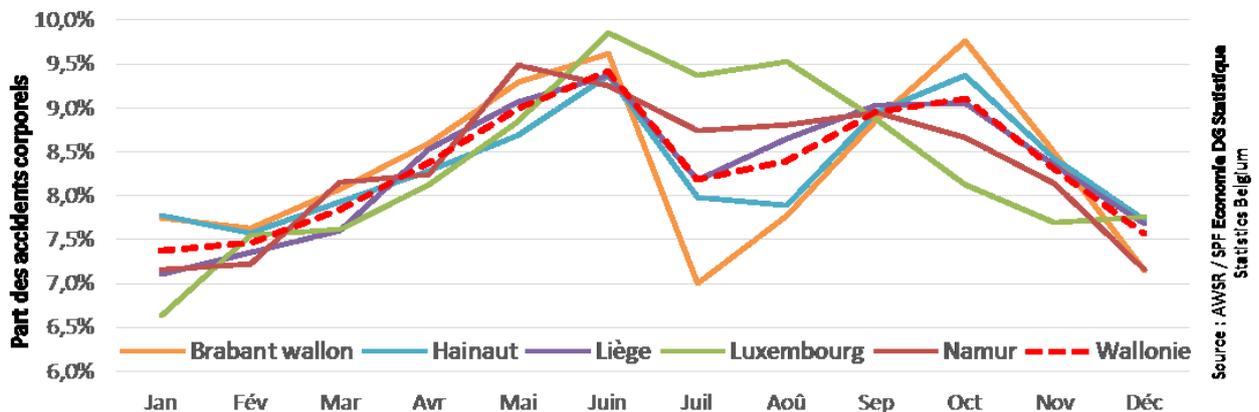


Figure 20 : Distribution mensuelle des accidents corporels (mois normalisés de 30 jours), pour les provinces wallonnes (2007-2016)

Tableau 7 : Indicateurs-clés mensuels de sécurité routière, pour les provinces wallonnes (2016)

2016		Décédés 30 jours		Blessés		Total victimes		Accidents corporels		Gravité des accidents corporels 2007-2016
		#	%	#	%	#	%	#	%	
Brabant Wallon	Janvier	5	20,0%	120	9,2%	125	9,4%	87	8,2%	29,4
	Février	1	4,0%	94	7,2%	95	7,1%	77	7,3%	21,4
	Mars	2	8,0%	111	8,5%	113	8,5%	93	8,8%	25,3
	Avril	4	16,0%	101	7,7%	105	7,9%	81	7,6%	32,1
	Mai	3	12,0%	130	9,9%	133	10,0%	104	9,8%	19,4
	Juin	0	0,0%	104	7,9%	104	7,8%	81	7,6%	15,2
	Juillet	1	4,0%	87	6,6%	88	6,6%	70	6,6%	21,3
	Août	3	12,0%	87	6,6%	90	6,7%	80	7,5%	36,3
	Septembre	1	4,0%	113	8,6%	114	8,5%	93	8,8%	23,8
	Octobre	3	12,0%	156	11,9%	159	11,9%	129	12,2%	17,7
	Novembre	1	4,0%	111	8,5%	112	8,4%	95	9,0%	16,2
	Décembre	1	4,0%	97	7,4%	98	7,3%	71	6,7%	23,1
	Total	25	100%	1 311	100%	1 336	100%	1 061	100%	23,2
Hainaut	Janvier	10	9,6%	438	8,1%	448	8,2%	330	8,2%	31,4
	Février	8	7,7%	372	6,9%	380	6,9%	287	7,1%	27,2
	Mars	5	4,8%	390	7,2%	395	7,2%	292	7,2%	28,2
	Avril	3	2,9%	431	8,0%	434	7,9%	303	7,5%	28,4
	Mai	6	5,8%	489	9,1%	495	9,0%	372	9,2%	29,8
	Juin	7	6,7%	582	10,8%	589	10,7%	403	10,0%	31,3
	Juillet	13	12,5%	404	7,5%	417	7,6%	315	7,8%	37,0
	Août	6	5,8%	404	7,5%	410	7,5%	316	7,8%	32,6
	Septembre	7	6,7%	518	9,6%	525	9,6%	389	9,6%	25,0
	Octobre	20	19,2%	525	9,7%	545	9,9%	394	9,7%	36,3
	Novembre	11	10,6%	418	7,8%	429	7,8%	316	7,8%	33,4
	Décembre	8	7,7%	415	7,7%	423	7,7%	325	8,0%	31,0
	Total	104	100%	5 386	100%	5 490	100%	4 042	100%	31,0
Liège	Janvier	5	5,9%	358	7,7%	363	7,6%	273	7,8%	26,4
	Février	10	11,8%	333	7,1%	343	7,2%	248	7,1%	24,2
	Mars	5	5,9%	321	6,9%	326	6,8%	238	6,8%	22,7
	Avril	3	3,5%	468	10,0%	471	9,9%	303	8,6%	18,2
	Mai	9	10,6%	413	8,8%	422	8,9%	312	8,9%	21,5
	Juin	6	7,1%	388	8,3%	394	8,3%	298	8,5%	21,8
	Juillet	11	12,9%	384	8,2%	395	8,3%	295	8,4%	28,1
	Août	15	17,6%	445	9,5%	460	9,7%	335	9,5%	29,4
	Septembre	3	3,5%	417	8,9%	420	8,8%	332	9,5%	20,3
	Octobre	4	4,7%	432	9,2%	436	9,2%	321	9,1%	25,9
	Novembre	8	9,4%	358	7,7%	366	7,7%	269	7,7%	25,4
	Décembre	6	7,1%	361	7,7%	367	7,7%	285	8,1%	18,0
	Total	85	100%	4 678	100%	4 763	100%	3 509	100%	23,5
Luxembourg	Janvier	3	7,7%	87	6,4%	90	6,4%	64	6,4%	45,9
	Février	7	17,9%	100	7,3%	107	7,6%	75	7,5%	46,7
	Mars	2	5,1%	121	8,8%	123	8,7%	77	7,7%	42,2
	Avril	6	15,4%	105	7,7%	111	7,9%	82	8,2%	47,5
	Mai	1	2,6%	131	9,6%	132	9,4%	91	9,1%	43,3
	Juin	1	2,6%	142	10,4%	143	10,2%	100	10,0%	38,3
	Juillet	9	23,1%	119	8,7%	128	9,1%	85	8,5%	50,1
	Août	2	5,1%	110	8,0%	112	8,0%	80	8,0%	38,3
	Septembre	4	10,3%	136	9,9%	140	10,0%	105	10,5%	47,6
	Octobre	4	10,3%	99	7,2%	103	7,3%	79	7,9%	35,3
	Novembre	0	0,0%	106	7,7%	106	7,5%	75	7,5%	36,2
	Décembre	0	0,0%	112	8,2%	112	8,0%	84	8,4%	41,5
	Total	39	100%	1 368	100%	1 407	100%	997	100%	42,7

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique - Statistics Belgium

2016		Décédés 30 jours		Blessés		Total victimes		Accidents corporels		Gravité des accidents corporels 2007-2016
		#	%	#	%	#	%	#	%	
Namur	Janvier	0	0,0%	169	7,5%	169	7,3%	116	7,1%	36,3
	Février	6	12,2%	144	6,4%	150	6,5%	118	7,2%	50,1
	Mars	5	10,2%	185	8,2%	190	8,3%	130	8,0%	33,2
	Avril	5	10,2%	159	7,1%	164	7,1%	117	7,2%	32,5
	Mai	5	10,2%	209	9,3%	214	9,3%	144	8,8%	33,7
	Juin	5	10,2%	182	8,1%	187	8,1%	140	8,6%	36,2
	Juillet	4	8,2%	221	9,8%	225	9,8%	157	9,6%	45,2
	Août	6	12,2%	223	9,9%	229	10,0%	157	9,6%	28,3
	Septembre	4	8,2%	176	7,8%	180	7,8%	125	7,7%	35,0
	Octobre	1	2,0%	220	9,8%	221	9,6%	158	9,7%	31,9
	Novembre	3	6,1%	180	8,0%	183	8,0%	127	7,8%	48,1
	Décembre	5	10,2%	184	8,2%	189	8,2%	142	8,7%	33,3
Total		49	100%	2 252	100%	2 301	100%	1 631	100%	36,7

Source : AWSR / SPF Economie 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 2007-2016 suit deux tendances avec d'un côté les voitures et les piétons et de l'autre les deux-roues (vélo et deux-roues motorisés (2RM)). Si la saison semble avoir assez peu d'influence sur le nombre d'accidents pour les voitures (répartition relativement stable dans le temps), elle en a pour les piétons et encore plus pour les deux-roues (vélos et 2RM). L'été est probablement la période où le trafic des piétons est le plus dense. Néanmoins, c'est la période où il y a le moins d'accidents les impliquant. Cela s'explique par la grande vulnérabilité des piétons en absence de visibilité (notamment la nuit). Ainsi en hiver, lorsque les nuits sont longues (à partir de 17h), le risque pour les piétons est au maximum. Pour les usagers de deux-roues, la distribution est en cloche avec très peu d'accidents en automne/hiver pour atteindre un maximum sur la période estivale de juin à septembre (Figure 21). 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.

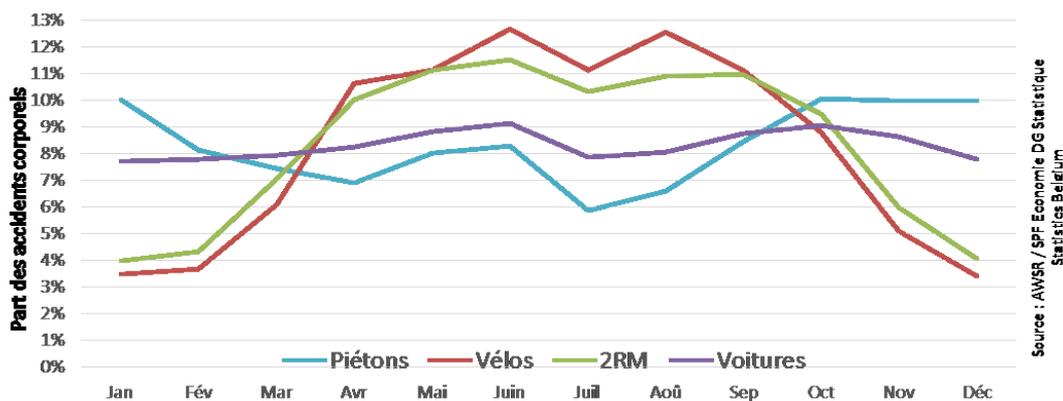
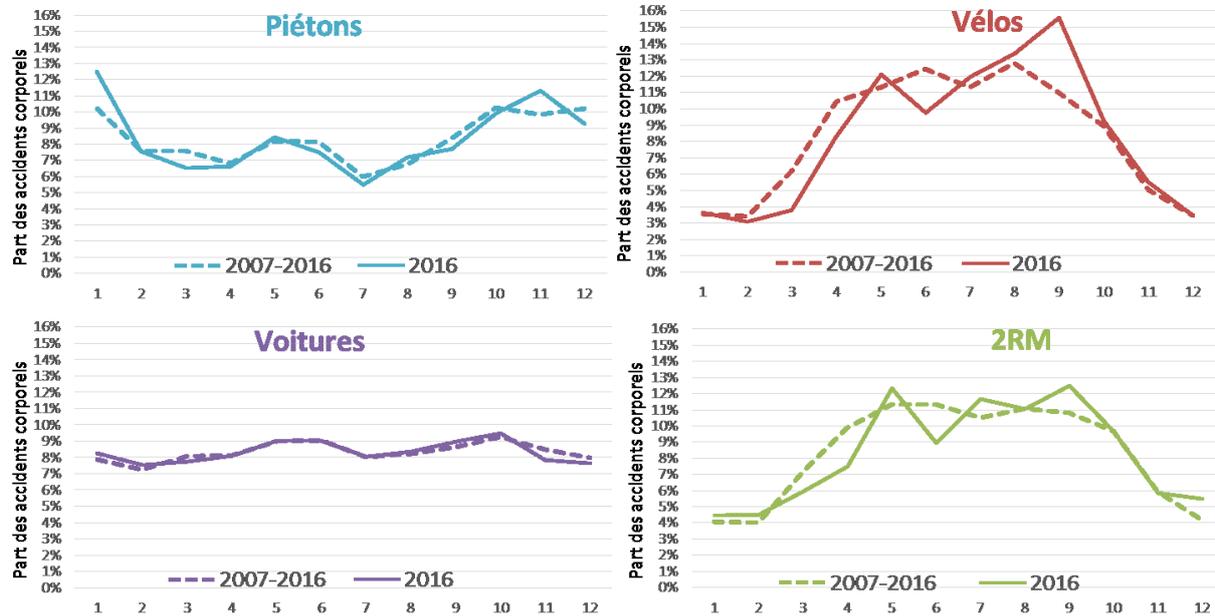


Figure 21 : Distribution mensuelle des accidents corporels par type d'usagers (mois normalisés de 30 jours), Wallonie (2007-2016)

La Figure 22 illustre pour chaque type d'usager la distribution mensuelle des accidents corporels en 2016 et pour la période de référence 2007-2016. Nous constatons que les conditions climatiques de 2016 ont eu un fort impact sur l'accidentalité des usagers faibles (piétons, vélo et 2RM) mais également pour les voitures. Nous retrouvons donc en 2016 une augmentation des accidents en hiver (et tout particulièrement en janvier) par rapport à la période de référence à cause des conditions

particulièrement douces, une baisse au printemps, une très forte baisse en juin (vélo et 2RM) et un bel automne qui explique la remontée des accidents.



Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique - Statistics Belgium

Figure 22 : Distribution mensuelle des accidents corporels par type d'usagers (mois normalisés de 30 jours), Wallonie (2016 et 2007-2016)

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 23). 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 (30%), du 1^{er} et 11 novembre (25%), du 21 juillet (21%) et du 15 août (19%).

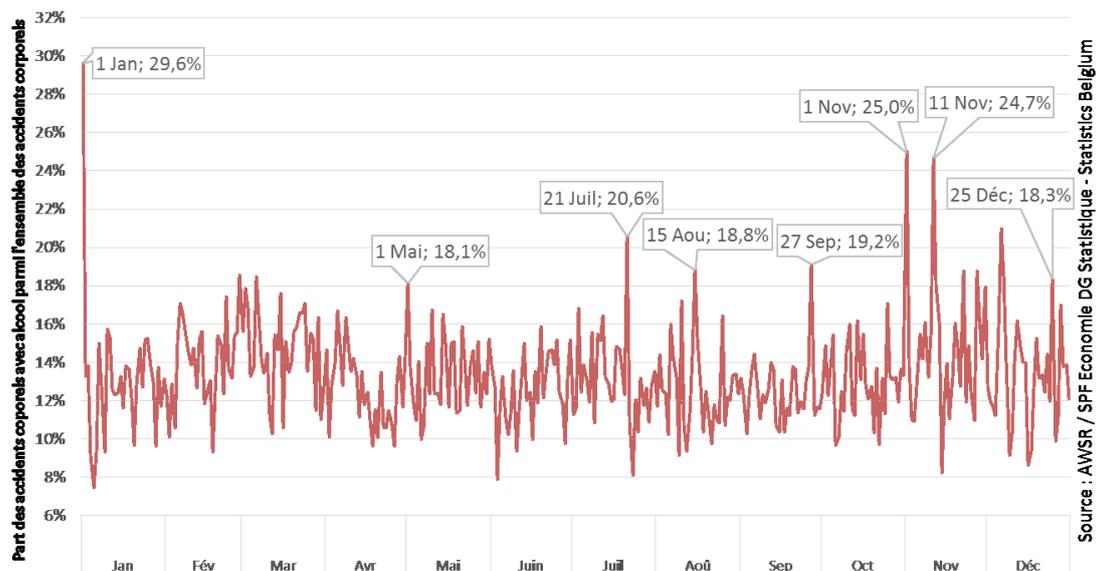


Figure 23 : Proportion des accidents corporels avec alcool par rapport à l'ensemble des accidents selon la date, Wallonie (2007-2016)

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 24).

La distribution des décédés 30 jours montre une explosion de leur part le week-end et plus particulièrement les nuits de week-end (de minuit à 6h) alors que la part des accidents diminue sur cette même plage horaire. Cela reflète une gravité des accidents très importante à ces périodes-là. Par ailleurs, nous observons un nouveau phénomène la nuit du jeudi au vendredi avec une part importante de tués par rapport aux autres nuits de semaine. Cela pourrait s'expliquer par un changement d'habitudes avec plus de sorties festives dès le jeudi soir (Figure 24).

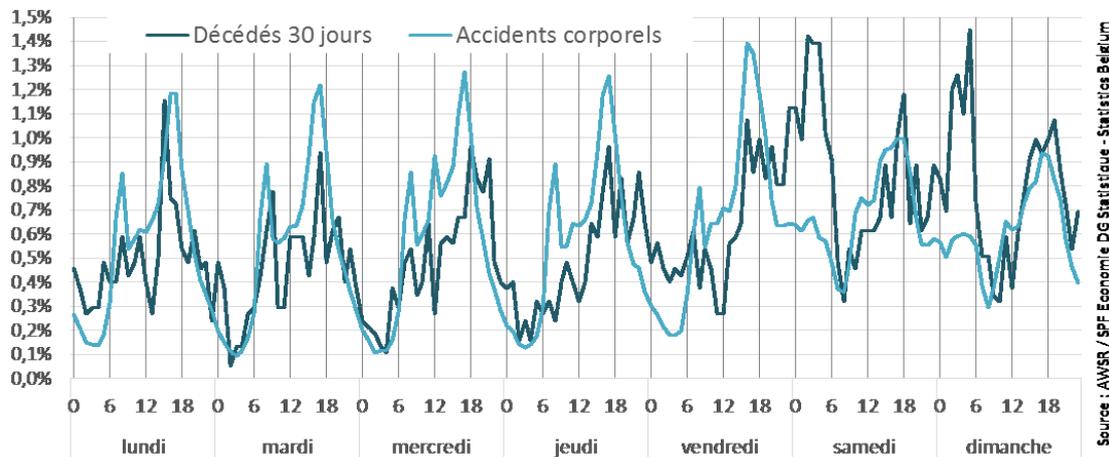


Figure 24 : Distribution des accidents corporels et des décédés 30 jours selon le jour de la semaine et l'heure, Wallonie (2007-2016)

La Figure 25 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).

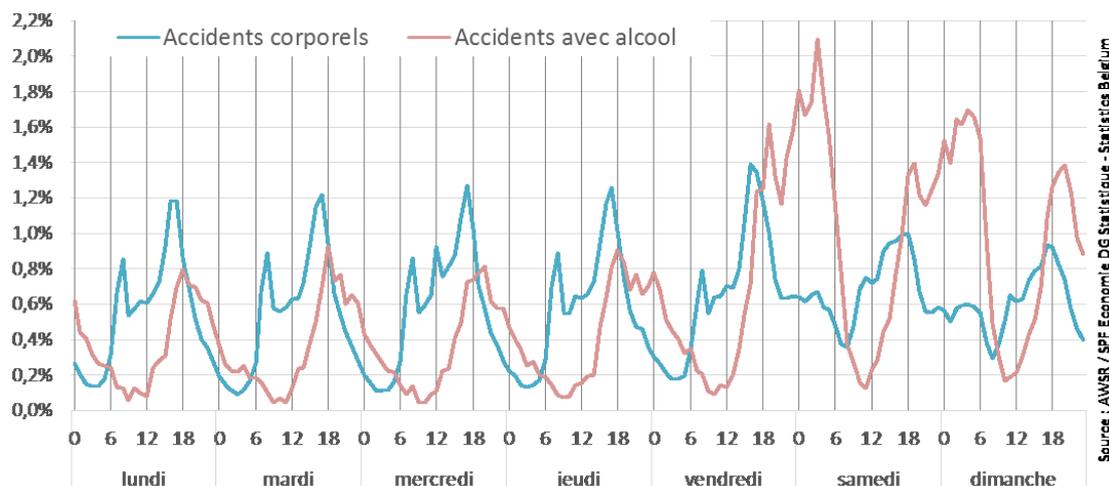


Figure 25 : Distribution des accidents corporels et de ceux avec alcool selon le jour de la semaine et l'heure, Wallonie (2007-2016)

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 2016 à 62% des accidents corporels et 49% 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 2016, soit 47%) et un trafic plus important (Tableau 8).

De manière générale, la gravité des accidents corporels enregistrés la nuit est deux fois plus élevée que celle des accidents enregistrés en journée avec 52 tués pour 1 000 accidents de nuit contre 25 en journée (pour la période 2007-2016). 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 8).

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

Tableau 8 : Indicateurs-clés selon le moment de la semaine, Wallonie (2016)

2016	Décédés 30 jours		Blessés		Total victimes		Accidents corporels		Gravité des accidents corporels	
	#	%	#	%	#	%	#	%	2016	2007-2016
Journées de semaine	148	49,0%	9 297	62,0%	9 445	61,7%	6 995	62,2%	21,2	22,7
Nuits de semaine	30	9,9%	878	5,9%	908	5,9%	696	6,2%	43,1	48,8
Journées de week-end	68	22,5%	3 330	22,2%	3 398	22,2%	2 434	21,7%	27,9	30,4
Nuits de week-end	56	18,5%	1 490	9,9%	1 546	10,1%	1 115	9,9%	50,2	53,5
semaine	178	58,9%	10 175	67,9%	10 353	67,7%	7 691	68,4%	23,1	25,4
weekend	124	41,1%	4 820	32,1%	4 944	32,3%	3 549	31,6%	34,9	38,4
jour	216	71,5%	12 627	84,2%	12 843	84,0%	9 429	83,9%	22,9	24,8
nuit	86	28,5%	2 368	15,8%	2 454	16,0%	1 811	16,1%	47,5	51,8
Total	302	100,0%	14 995	100,0%	15 297	100,0%	11 240	100,0%	26,9	29,7

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique - Statistics Belgium

Le Tableau 9 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 66% de ses accidents corporels et 24% 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. 32% 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 2016. Les provinces de Luxembourg (26%) et de Hainaut (21%) ont également des taux de tués les nuits de week-end élevés. Les deux autres provinces comptent 10 à 13% des tués les nuits de week-end.

Tableau 9 : Indicateurs-clés de sécurité routière selon le moment de la semaine, pour les provinces wallonnes (2016)

	2016	Décédés 30 jours		Blessés		Total victimes		Accidents corporels		Gravité des accidents corporels 2007-2016
		#	%	#	%	#	%	#	%	
Brabant wallon	Journées de semaine	6	24,0%	864	65,9%	870	65,1%	701	66,1%	8,6
	Nuits de semaine	4	16,0%	78	5,9%	82	6,1%	64	6,0%	62,5
	Journées de week-end	7	28,0%	269	20,5%	276	20,7%	215	20,3%	32,6
	Nuits de week-end	8	32,0%	100	7,6%	108	8,1%	81	7,6%	98,8
Hainaut	Journées de semaine	52	50,0%	3227	59,9%	3 279	59,7%	2475	61,2%	21,0
	Nuits de semaine	15	14,4%	342	6,3%	357	6,5%	273	6,8%	54,9
	Journées de week-end	15	14,4%	1214	22,5%	1 229	22,4%	866	21,4%	17,3
	Nuits de week-end	22	21,2%	603	11,2%	625	11,4%	428	10,6%	51,4
Liège	Journées de semaine	43	50,6%	2987	63,9%	3 030	63,6%	2220	63,3%	19,4
	Nuits de semaine	8	9,4%	271	5,8%	279	5,9%	214	6,1%	37,4
	Journées de week-end	23	27,1%	979	20,9%	1 002	21,0%	741	21,1%	31,0
	Nuits de week-end	11	12,9%	441	9,4%	452	9,5%	334	9,5%	32,9
Luxembourg	Journées de semaine	16	41,0%	829	60,6%	845	60,1%	589	59,1%	27,2
	Nuits de semaine	1	2,6%	68	5,0%	69	4,9%	57	5,7%	17,5
	Journées de week-end	12	30,8%	356	26,0%	368	26,2%	252	25,3%	47,6
	Nuits de week-end	10	25,6%	115	8,4%	125	8,9%	99	9,9%	101,0
Namur	Journées de semaine	31	63,3%	1390	61,7%	1 421	61,8%	1010	61,9%	30,7
	Nuits de semaine	2	4,1%	119	5,3%	121	5,3%	88	5,4%	22,7
	Journées de week-end	11	22,4%	512	22,7%	523	22,7%	360	22,1%	30,6
	Nuits de week-end	5	10,2%	231	10,3%	236	10,3%	173	10,6%	28,9

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique - Statistics Belgium

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

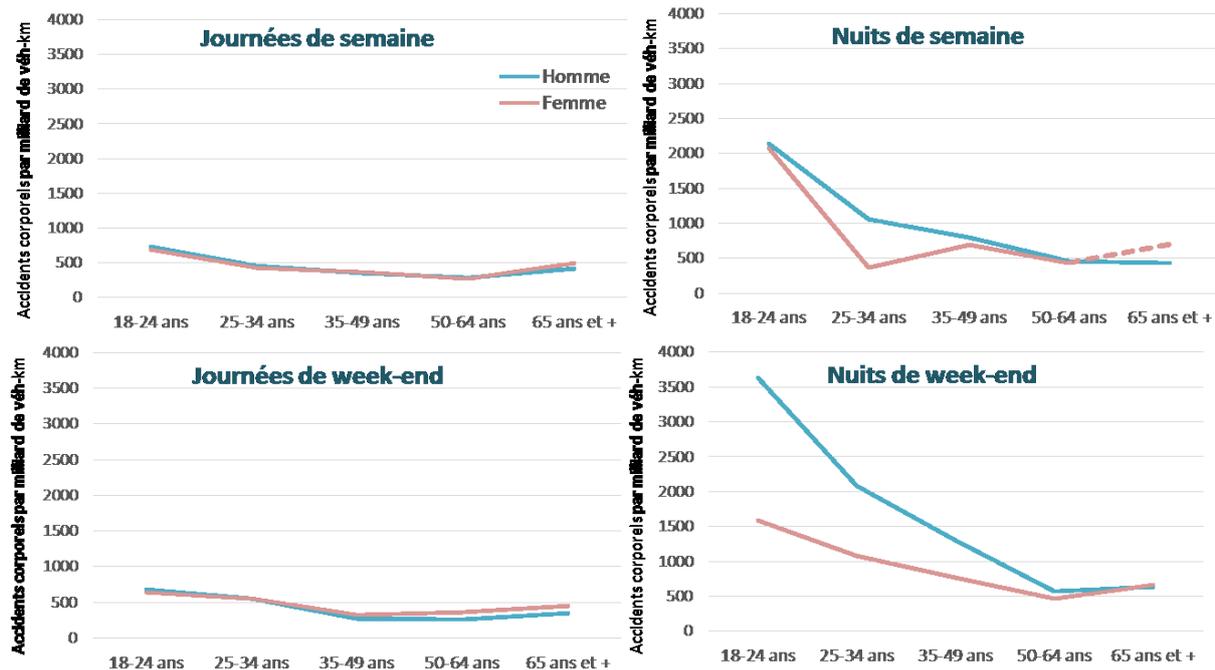
Les voitures représentent 80% du trafic en Wallonie (en 2015) et sont impliquées dans 86,5% des accidents corporels enregistrés par la police en 2016. C'est donc pour ce type de véhicule le plus fréquent que nous avons calculé le risque d'avoir un accident et le risque d'être tué en fonction de l'âge et du genre du conducteur 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 (2012-2016).

En journée de semaine ou de weekend, 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 450 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 weekend. Le

risque d'accident corporel est de l'ordre de 2 000 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 1 000 entre 25 et 34 ans, puis de 750 entre 35 et 49 ans et enfin de 450 entre 50 et 64 ans.

Le risque est maximum les nuits de weekend. Il dépasse les 3 500 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.

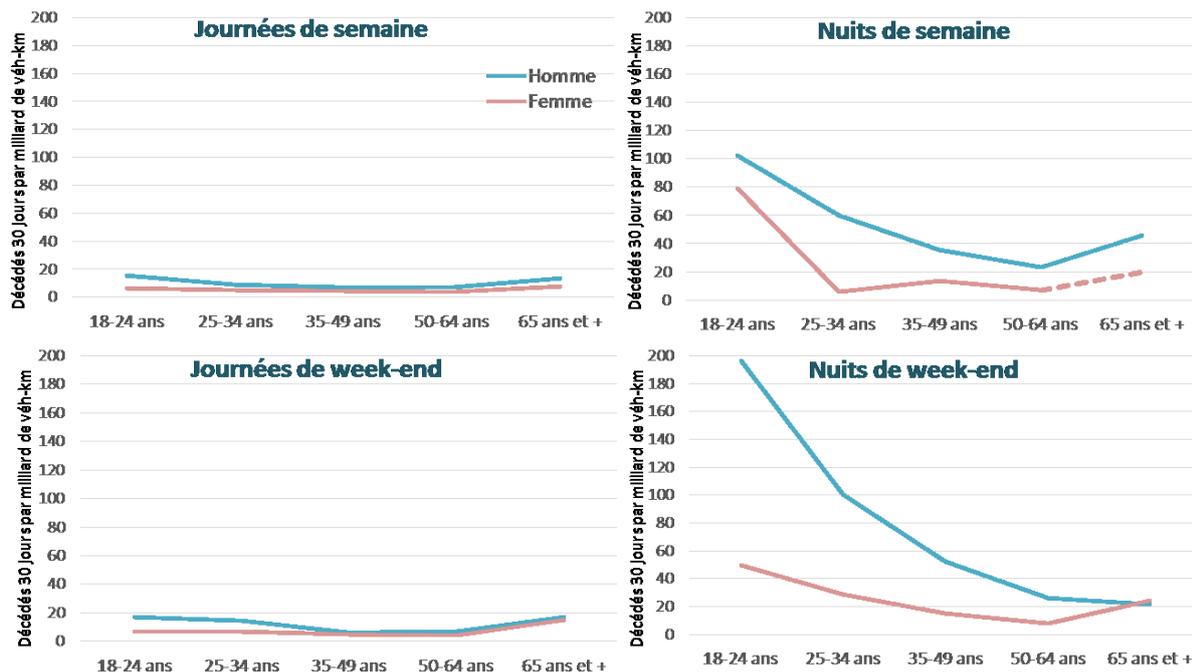


Risque estimé pour les femmes âgées de 65 ans et plus les nuits de semaine en raison d'effectifs insuffisants pour le calcul des véhicule-kilomètres parcourus

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique - Statistics Belgium

Figure 26 : Risque d'accidents corporels, par moment de la semaine, en fonction de l'âge et du genre des conducteurs de voiture, Wallonie (2012-2016)

La Figure 27 donne le risque d'être tué dans un accident corporel impliquant au moins un conducteur d'un certain âge et d'un certain genre par milliard de véhicules-kilomètres parcourus. Globalement, être occupant d'une voiture conduite par un homme augmente le risque d'être tué. De plus, être occupant d'une voiture conduite par un jeune conducteur (homme ou femme), âgé entre 18 et 34 ans et tout particulièrement entre 18 et 24 ans, augmente aussi le risque d'être tué dans un accident de la circulation. Le risque d'être tué dans un accident de la route est accru les nuits de semaine et encore plus les nuits de week-end. Il est donc maximum les nuits de week-end lorsque le conducteur est un homme âgé entre 18 et 24 ans. Il est 3,9 fois moins élevé lorsqu'il s'agit de jeunes conductrices de 18-24 ans les nuits de week-end.



Risque estimé pour les femmes âgées de 65 ans et plus les nuits de semaine en raison d'effectifs insuffisants pour le calcul des véhicule-kilomètres parcourus

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique - Statistics Belgium

Figure 27 : Risque d'être tué dans un accident impliquant au moins 1 conducteur (selon son âge et son genre) par milliard de véhicules-kilomètres parcourus, Wallonie (2012-2016)

GLOSSAIRE

: Nombre

% : Pourcentage

N/A : Non applicable

N/D : Non disponible

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

Accident

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

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

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

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

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

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

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

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

Risque

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

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

Données d'exposition

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 2016

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 2016 n'était disponible. Afin de pouvoir tout de même produire une information sur le risque de décès par milliard de voyageurs-kilomètres pour 2016, nous avons considéré que cette valeur est restée stable en 2016. Nous avons donc utilisé le chiffre de 2015 dans nos calculs pour 2016. Nous corrigerons cette approximation dès que les données 2016 seront disponibles.

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

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 14, 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. Pour calculer cette pondération, une autre source d'informations a dû être trouvée. Ce fût le Registre des PV. Il a permis d'avoir pour chaque zone de police un nombre réaliste d'accidents corporels. La pondération des informations se trouvant dans la base de données des FAC (formulaires de déclaration d'accident) permet donc de récupérer ce nombre dans chaque zone. A partir de 2005, les données de toutes les zones de police ont été pondérées. Les données de la police fédérale n'ont pas été pondérées parce qu'elles n'ont pas subi une diminution forte des accidents enregistrés. De même, les données concernant les accidents mortels ne sont pas pondérées pour ne pas augmenter arbitrairement le nombre de tués.

L'usage de cette pondération explique les augmentations que l'on peut observer entre 2001 et 2004.

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

ANNEXES

Tableau 10 : Principales causes de décès en Wallonie sur la période 2013-2014 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	
Tumeurs	Total	25,2%	3,6%	35,5%	18,4%	7,6%	9,3%	8,5%	14,6%	19,9%	22,1%	27,9%
	Hommes	28,5%	4,2%	35,3%	12,5%	8,3%	8,3%	4,9%	8,2%	13,0%	15,0%	21,0%
	Femmes	22,2%	2,7%	35,7%	28,6%	6,4%	12,1%	16,7%	31,2%	31,5%	34,9%	39,6%
Autres Causes naturelles	Total	67,6%	89,0%	29,0%	39,5%	31,3%	26,4%	28,1%	31,3%	38,2%	43,9%	49,2%
	Hommes	63,0%	89,3%	29,4%	37,5%	23,8%	22,5%	28,0%	28,8%	35,7%	45,5%	51,8%
	Femmes	71,9%	88,6%	28,6%	42,9%	44,7%	37,9%	28,2%	37,6%	42,4%	41,2%	44,7%
Suicides	Total	1,9%	0,0%	0,0%	10,5%	19,1%	19,8%	23,8%	24,4%	19,9%	19,5%	12,0%
	Hommes	2,9%	0,0%	0,0%	12,5%	23,8%	18,9%	24,7%	28,0%	25,0%	22,3%	13,7%
	Femmes	1,0%	0,0%	0,0%	7,1%	10,6%	22,4%	21,8%	15,1%	11,4%	14,5%	9,2%
Accidents de la route	Total	0,8%	1,1%	9,7%	13,2%	28,2%	30,0%	20,4%	14,6%	9,1%	5,3%	3,0%
	Hommes	1,2%	0,5%	11,8%	16,7%	28,6%	36,7%	24,2%	17,3%	11,4%	7,0%	4,0%
	Femmes	0,4%	2,0%	7,1%	7,1%	27,7%	10,3%	11,5%	7,5%	5,4%	2,2%	1,4%
Autres Causes externes	Total	4,5%	6,3%	25,8%	18,4%	13,7%	14,5%	19,2%	15,2%	12,8%	9,2%	7,9%
	Hommes	4,4%	6,1%	23,5%	20,8%	15,5%	13,6%	18,1%	17,7%	14,9%	10,3%	9,5%
	Femmes	4,5%	6,7%	28,6%	14,3%	10,6%	17,2%	21,8%	8,6%	9,2%	7,2%	5,1%

	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	
Tumeurs	Total	25,2%	34,3%	41,7%	42,8%	41,8%	37,4%	30,6%	22,4%	16,5%	11,4%	7,8%	5,5%
	Hommes	28,5%	30,9%	39,8%	40,9%	39,7%	37,2%	32,5%	25,2%	19,7%	14,2%	12,1%	7,1%
	Femmes	22,2%	40,2%	45,0%	46,3%	45,3%	37,7%	28,3%	19,9%	14,5%	10,3%	6,9%	5,3%
Autres Causes naturelles	Total	67,6%	50,6%	49,1%	50,5%	53,0%	58,6%	65,2%	72,8%	78,6%	83,2%	86,2%	89,1%
	Hommes	63,0%	53,4%	50,7%	52,2%	55,0%	58,4%	63,2%	69,9%	75,3%	80,4%	81,0%	89,3%
	Femmes	71,9%	45,9%	46,3%	47,5%	49,6%	58,9%	67,5%	75,4%	80,6%	84,3%	87,4%	89,1%
Suicides	Total	1,9%	7,6%	4,3%	2,5%	1,6%	0,9%	0,7%	0,5%	0,3%	0,2%	0,1%	0,0%
	Hommes	2,9%	8,0%	4,5%	2,6%	1,7%	1,2%	0,8%	0,9%	0,6%	0,5%	0,5%	0,0%
	Femmes	1,0%	6,8%	3,7%	2,4%	1,4%	0,5%	0,5%	0,2%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%
Accidents de la route	Total	0,8%	1,8%	1,2%	0,6%	0,4%	0,3%	0,3%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%
	Hommes	1,2%	2,2%	1,2%	0,7%	0,4%	0,3%	0,3%	0,2%	0,1%	0,0%	0,2%	0,0%
	Femmes	0,4%	1,1%	1,1%	0,3%	0,4%	0,3%	0,3%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%
Autres Causes externes	Total	4,5%	5,8%	3,8%	3,5%	3,2%	2,8%	3,3%	4,1%	4,5%	5,2%	5,7%	5,4%
	Hommes	4,4%	5,6%	3,8%	3,5%	3,2%	2,9%	3,1%	3,9%	4,2%	5,0%	6,2%	3,6%
	Femmes	4,5%	6,0%	3,7%	3,5%	3,2%	2,6%	3,4%	4,3%	4,7%	5,3%	5,6%	5,6%

Source : AWSR / SPF Economie DG Statistique - Statistics Belgium



AGENCE WALLONNE
POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

www.awsr.be