

Essentiel des accidents Modes de déplacement 2016-2020

Les **définitions et précisions techniques** utiles à la bonne compréhension de ce document sont centralisées dans :

[Essentiel des accidents : glossaire et précisions techniques. AWSR, septembre 2021](#)

Les **Essentiels** sont disponibles sur :

<https://www.aws.be/services/etudes-statistiques/>

SOMMAIRE

Que retenir ?

Résultats généraux

Risques et gravité selon les usagers

Caractéristiques des accidents selon les usagers

Caractéristiques des usagers impliqués

QUE RETENIR ?

- Près de 9 accidents corporels sur 10 impliquent une voiture.
 - 1 accident corporel sur 3 est de type seul en cause.
 - 1 accident corporel sur 4 implique un usager vulnérable (piéton ou deux-roues) contre un autre usager.
- Les accidents corporels impliquant un camion sont les plus graves. Dans près de 9 cas sur 10, c'est chez l'opposant au camion que le décès survient.
- Pour une même distance parcourue, le risque d'être impliqué dans un accident corporel et le risque de décéder sur la route sont maximaux pour les motards.
- 1 automobiliste sur 7 impliqué dans un accident corporel (et soumis à un test d'haleine) conduisait sous influence d'alcool (14%). Il y a peu d'infractionnistes parmi les conducteurs professionnels (1%).
- Une saisonnalité des accidents corporels s'observe pour les usagers vulnérables : les accidents impliquant un piéton sont un peu plus fréquents en automne et en hiver, et les accidents impliquant un deux-roues sont plus fréquents au printemps et en été.

Les résultats présentés, sauf mention contraire, se basent sur une période de 5 ans (2016-2020). Travailler sur une telle période permet de lisser certaines variations annuelles telles que, par exemple, celles dues à des conditions météorologiques atypiques. Si les accidents survenus en 2020 ont des caractéristiques spécifiques, celles-ci sont mises en évidence.



RÉSULTATS GÉNÉRAUX

QUELS SONT LES INDICATEURS-CLÉS POUR 2020 ?

L'année 2020, fortement impactée par la crise sanitaire de la Covid-19, est et restera atypique sur le plan de la sécurité routière. Le Tableau 1 reprend les principaux indicateurs 2020 pour les différentes grandes catégories d'usagers de la route.

Tableau 1 : Bilan des indicateurs de sécurité routière pour chaque type d'usagers (Wallonie, 2020)

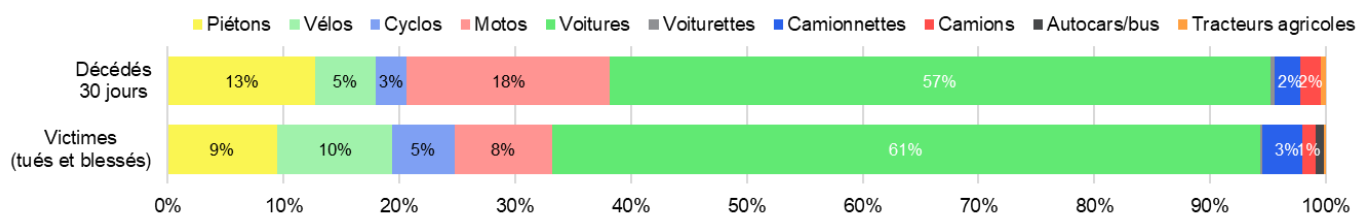
	Wallonie, 2020	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents corporels*	Gravité
	Piétons	29	88	859	976	955	30
	Vélos	12	88	932	1032	1019	12
	Cyclos	6	47	507	560	536	11
	Motos	40	142	688	870	829	48
	Voitures	130	351	5849	6330	6781	19
	Voiturettes	1	0	20	21	23	43
	Camionnettes	5	19	338	362	708	7
	Camions	4	8	104	116	420	10
	Autocars/bus	0	0	75	75	107	0
	Tracteurs agricoles	1	3	12	16	66	15
	Autres usagers et inconnus	1	15	243	259	306	3
	Total Wallonie	229	761	9 627	10 617	8 362	27

* Le nombre total d'accidents corporels en Wallonie est inférieur à la somme des accidents pour chaque catégorie d'usagers puisqu'un accident peut impliquer plusieurs usagers différents (ex : un automobiliste et un piéton).

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

QUELS USAGERS SONT LES VICTIMES DES ACCIDENTS ?

L'année 2020 se distingue par rapport à la période 2016-2020 par une hausse parmi les tués de la part des motards (18% contre 14% pour 2016-2020) et une baisse de celle des occupants de camionnettes (2% contre 4% pour 2016-2020). Pour l'ensemble des victimes (tués et blessés), 2020 se caractérise par une part plus importante des cyclistes (10% contre 6% sur la période 2016-2020). Ces variations dans la répartition des victimes et des décédés s'expliquent par des transferts modaux et notamment l'attrait grandissant pour le vélo et la moto (attrait accru durant la crise sanitaire).



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

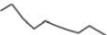
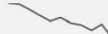
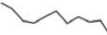
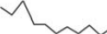
Figure 1 : Répartition des victimes selon le type d'usager (Wallonie, 2020)



QUELLES SONT LES ÉVOLUTIONS À COURT ET MOYEN TERMES ?

Le Tableau 2 présente les indicateurs de sécurité routière en Wallonie pour les principales catégories d'usagers sur la période 2010-2020 et leur évolution au cours des 10 dernières années mais aussi par rapport à 2019.

Tableau 2 : Évolution des principaux indicateurs pour chaque type d'usager (Wallonie, 2020 par rapport à 2019 et 2010)

Wallonie 2010 - 2020	Décédés 30 jours	Evolution 2010 2019	Blessés	Evolution 2010 2019	Accidents corporels	Evolution 2010 2019
		-22% -26%		-32% -36%		-30% -34%
		+20% -43%		+49% +22%		+52% +22%
		+1 tué + 2 tués		-54% -15%		-52% -16%
		-13% -11%		-34% -11%		-31% -9%
		-48% -27%		-46% -31%		-39% -26%
		0%* -1 tué		-50%* -13%		-48%* -34%
		-64% -4 tués		-35% -23%		-21% -17%
		-2 tués -1 tué		-38% -7%		-36% -21%
		0% 0%		-50% -52%		-45% -42%
		0% -1 tué		-25% +36%		-27% +16%

* Évolution calculée depuis 2014 car cette catégorie d'usagers ne peut pas être distinctement identifiée avant 2014.

Lorsque les effectifs sont inférieurs à 10, le calcul des variations en pourcentage est inadapté. Aussi, nous préférons communiquer ces évolutions en chiffres bruts.

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

Les indicateurs relatifs aux cyclistes sont à la hausse, notamment le nombre d'accidents

Les accidents impliquant un cycliste font figure d'exception dans la tendance générale à la baisse : il s'agit du seul mode de déplacement à connaître une augmentation du nombre d'accidents, de blessés et de tués. Malgré la crise sanitaire, nous constatons une hausse relativement marquée de 22% des accidents corporels et des blessés en 2020 par rapport à 2019. Celle-ci est principalement imputable à un nombre plus élevé de cyclistes sur la route. L'augmentation de la mobilité cycliste est à la fois conjoncturelle (augmentation importante de la pratique cycliste pendant le confinement) et structurelle (augmentation de l'utilisation de ce moyen de transport depuis plusieurs années). Cela fait d'ailleurs 4 ans que le nombre d'accidents de cyclistes est en hausse. L'évolution du nombre de cyclistes décédés est plus variable. La forte baisse qui s'observe en 2020 (-43%) est principalement due au nombre très élevé de tués observé en 2019 mais le bilan sur 10 ans reste à la hausse avec +20% de cyclistes tués. En l'absence d'estimations précises de la croissance du trafic cycliste, il est difficile de déterminer si le risque d'accident lors des déplacements cyclistes augmente ou non.

Un tiers d'accidents de piéton en moins

Les piétons sont les usagers de la route dont l'accidentalité s'est la plus améliorée en 2020. Le nombre d'accidents les impliquant s'est réduit d'un tiers (-34%) par rapport à 2019. Avec 955 accidents de piétons, l'année 2020 est en nette rupture avec les années précédentes qui comptaient généralement autour de 1 450 accidents. Ceci est sans doute à mettre en lien avec le fait que le trafic motorisé a été réduit pendant de longs mois en 2020.

Des accidents de deux-roues motorisés plus graves

Bien que le nombre d'accidents de deux-roues motorisés (2RM) ait baissé en 2020 par rapport à 2019 (respectivement -16% pour les cyclomoteuristes et -9% pour les motards), cette tendance est moins marquée que pour les autres usagers motorisés. Peut-être la baisse générale du trafic en 2020 et les conditions météo clémentes ont-elles incité certains usagers de 2RM, et notamment les motards, à utiliser davantage leur deux-roues et/ou à rouler plus vite que d'habitude, entraînant une moindre baisse des accidents et une hausse de leur gravité.

Quasi moitié moins d'occupants de voiture victimes

Les occupants de voiture représentent la majorité des victimes de la route (tués et blessés) : deux-tiers (66%) des victimes en 2010 et 60% en 2020. Le nombre d'accidents corporels a réduit d'un quart (26%) par rapport à 2019 et de -39% par rapport à 2010. Le nombre d'occupants décédés enregistre une baisse de quasi 50% (-48%) par rapport à 2010 et frise avec l'objectif fixé par la Commission européenne (réduction de -50% des tués entre 2010 et 2020). Plusieurs éléments peuvent expliquer ces bons résultats. L'évolution à moyen terme pourrait découler des nouveaux équipements de sécurité embarqués dans les véhicules, d'une amélioration des infrastructures routières ou encore de changements de comportement avec un meilleur respect de mesures sécuritaires (vitesse, ceinture, etc.). L'évolution à court terme (par rapport à 2019) s'explique grandement par une baisse du trafic en 2020 due aux restrictions liées à la crise sanitaire. Ces tendances encourageantes ne doivent pas nous faire oublier qu'il reste encore beaucoup de chemin pour atteindre l'objectif de 0 tué à l'horizon 2050, notamment sur la conduite sous influence, la distraction et la vitesse.



RISQUES ET GRAVITÉ SELON LES USAGERS

QUELS USAGERS ONT LES RISQUES D'ACCIDENT ET DE DÉCÈS LES PLUS ÉLEVÉS ?

Répartition du trafic motorisé selon les types de véhicules et leurs occupants

Les données relatives aux kilomètres parcourus annuellement (trafic) ne sont disponibles que pour les véhicules motorisés. Par conséquent, nous ne disposons pas de ces données pour certaines catégories d'usagers : piétons, cyclistes, cyclomoteurs, voiturettes, tracteurs agricoles... Par ailleurs, le nombre de véhicules/voyageurs-kilomètres parcourus n'est pas connu au-delà de 2017. La Figure 2 illustre la part de chacun des usagers motorisés en fonction des distances parcourues en 2017, en fonction du type de véhicule (véhicules - km parcourus) et des occupants de ces véhicules (voyageurs - km parcourus).

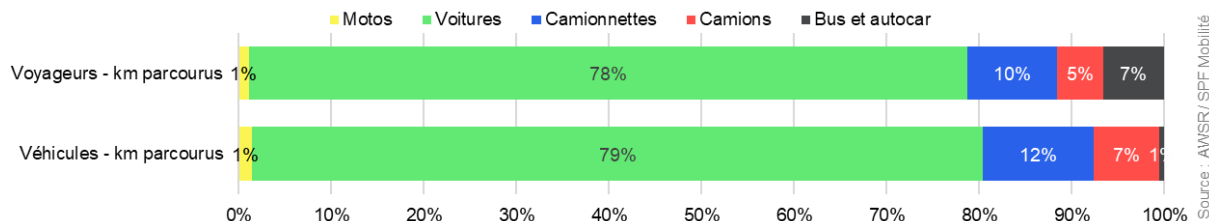


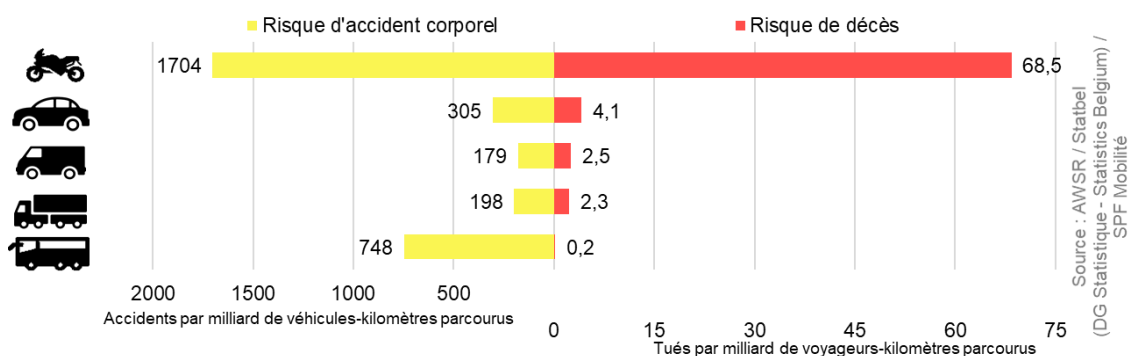
Figure 2 : Répartition des véhicules/voyageurs kilomètres parcourus en Wallonie selon le type d'usager motorisé (2017)

Pour le calcul des risques d'accident et de décès en fonction des kilomètres parcourus nous avons travaillé sur la période 2015-2019 pour deux raisons :

- L'année 2020 a été exclue car le trafic a été fortement perturbé par la gestion de la crise du Covid-19 et nous ne disposons d'aucune donnée pour en quantifier l'impact sur les différents types de routes mais également pour les différents usagers motorisés.
- La période de 5 ans utilisée est donc 2015-2019. Le nombre de véhicules-kilomètres ou voyageurs-kilomètres parcourus n'est pas connu au-delà de 2017. Nous avons donc utilisé les données de 2017 pour calculer l'indicateur pour les années 2018 et 2019.

Risques d'accidents et de décès globaux

Le risque d'accident corporel ou de décès est calculé à partir des kilomètres parcourus. Cette dernière donnée n'est disponible que pour les véhicules motorisés. Les motos sont les véhicules pour lesquels le risque de décès et d'accident par kilomètres parcourus sont les plus élevés en Wallonie (respectivement 68,5 décès par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus et 1 704 accidents corporels par milliard de véhicules-kilomètres parcourus). En comparaison avec la voiture, les motos ont un risque de décès 17 fois plus élevé et un risque d'accident 6 fois plus important.



Le nombre de véhicules/voyageurs-kilomètres parcourus n'est pas connu au-delà de 2017. Par conséquent, les calculs pour les années 2018 et 2019 ont été réalisés sur base des données disponibles les plus récentes (2017).

Figure 3 : Risque d'accident corporel et de décès par kilomètres parcourus selon les types d'usagers motorisés (Wallonie, 2015-2019)

Risques d'accidents et de décès selon la localisation

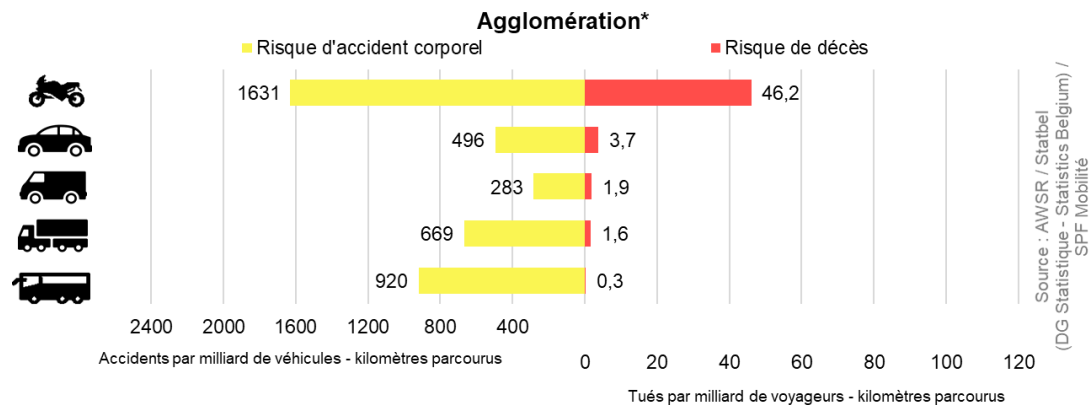
Les risques d'accidents et de décès sont associés aux caractéristiques des usagers mais surtout aux caractéristiques de l'exposition au risque, à savoir, les kilomètres parcourus sur les différentes infrastructures routières. En Wallonie en 2017¹, 41% des kilomètres sont parcourus hors agglomération (routes provinciales et régionales), 37% sur autoroutes et 21% en agglomération (routes communales). D'un véhicule motorisé à l'autre

¹ Dernière année pour laquelle nous disposons des kilomètres parcourus (source SPF Mobilité et Transports)



cette répartition diffère fortement. Ainsi, les kilomètres parcourus en agglomération représentent 35% de l'ensemble des kilomètres parcourus à moto, contre 23% pour les voitures, 18% pour les camionnettes, 4% pour les camions et 37% pour les bus/cars. Sur autoroutes, nous enregistrons 18% des kilomètres effectués à moto contre 36% pour les voitures, 35% pour les camionnettes, 65% pour les camions et 23% pour les bus/cars.

Quelle que soit la localisation de l'accident, les motards restent les usagers de la route les plus à risque d'avoir un accident corporel ou de décéder (Figure 4, Figure 5, Figure 6). Compte tenu de la forte mixité d'usagers et des très nombreuses interactions entre eux (intersections, traversées piétonnes...), le risque d'accident est quasi maximum en agglomération pour tous les usagers motorisés (Figure 4).

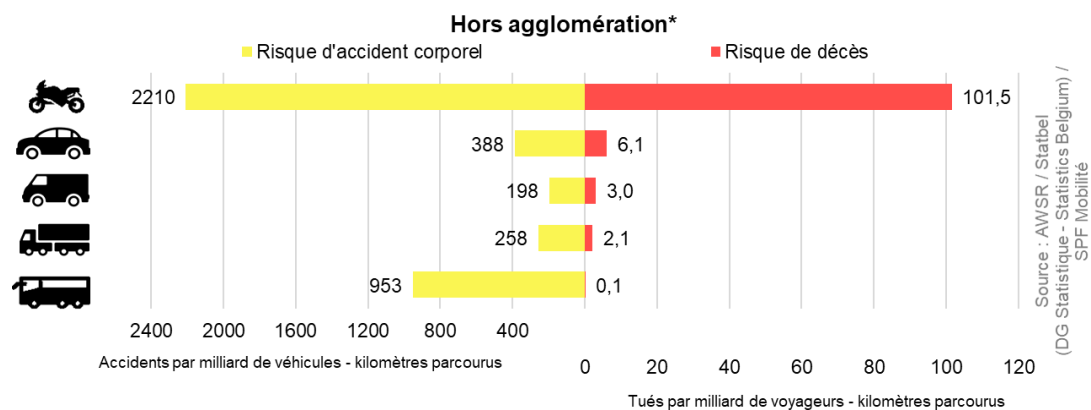


* Il s'agit en réalité des accidents survenus sur les routes communales, ainsi que des kilomètres parcourus sur ce réseau.

Le nombre de véhicules/voyageurs-kilomètres parcourus n'est pas connu au-delà de 2017.

Par conséquent, les calculs pour les années 2018 et 2019 ont été réalisés sur base des données disponibles les plus récentes (2017).

Figure 4 : Risque d'accident corporel et de décès par kilomètres parcourus en agglomération selon les types d'usagers motorisés (Wallonie, 2015-2019)

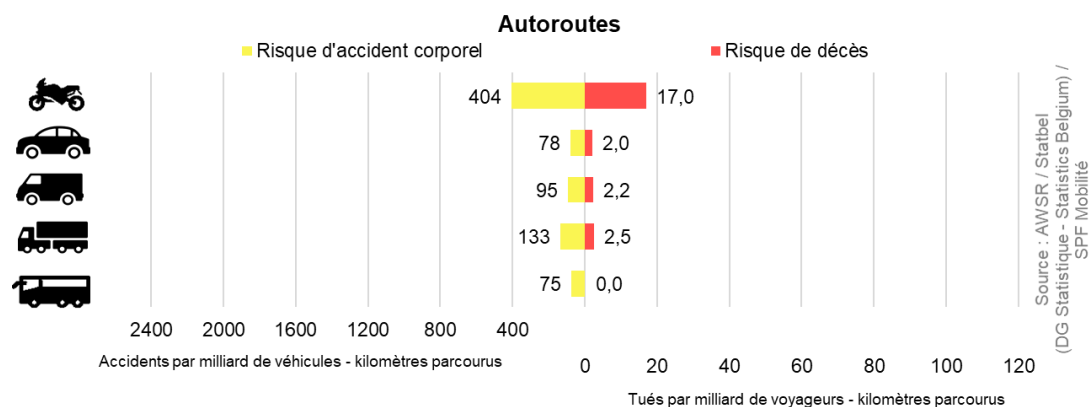


* Il s'agit en réalité des accidents survenus sur les routes provinciales et régionales, ainsi que des kilomètres parcourus sur ces réseaux.

Le nombre de véhicules/voyageurs-kilomètres parcourus n'est pas connu au-delà de 2017.

Par conséquent, les calculs pour les années 2018 et 2019 ont été réalisés sur base des données disponibles les plus récentes (2017).

Figure 5 : Risque d'accident corporel et de décès par kilomètres parcourus hors agglomération selon les types d'usagers motorisés (Wallonie, 2015-2019)



Le nombre de véhicules/voyageurs-kilomètres parcourus n'est pas connu au-delà de 2017.

Par conséquent, les calculs pour les années 2018 et 2019 ont été réalisés sur base des données disponibles les plus récentes (2017).

Figure 6 : Risque d'accident corporel et de décès par kilomètres parcourus sur autoroutes selon les types d'usagers motorisés (Wallonie, 2015-2019)



QUELS USAGERS SONT ASSOCIÉS À DES ACCIDENTS PLUS GRAVES ?

Gravité globale

Calculer la gravité des accidents en distinguant la gravité pour l'utilisateur ciblé de celle pour les opposants permet de confirmer les lois de la physique : plus un véhicule est lourd, plus la gravité pour les opposants est importante. Ainsi, les accidents impliquant un camion ont une gravité totale de 77 tués pour 1 000 accidents corporels mais seuls 12 occupants de camions sont tués contre 66 occupants dans les véhicules opposants. À titre de comparaison, les accidents de camions ont une gravité globale 3 fois plus élevées que ceux impliquant des voitures. La gravité pour les opposants aux voitures est relativement élevée pour un véhicule considéré comme léger. Cela s'explique par une circulation essentiellement en milieu urbain et par une part importante d'utilisateurs vulnérables parmi les opposants. Les usagers vulnérables (piétons et deux-roues), qui ne disposent pas d'un habitacle protecteur, sont quasi systématiquement les victimes dans les accidents les impliquant. De tous les usagers, les motards sont les usagers pour lesquels la gravité spécifique est la plus élevée avec 42 motards décédés 30 jours pour 1 000 accidents corporels contre 26 piétons ou 19 automobilistes (Figure 7).

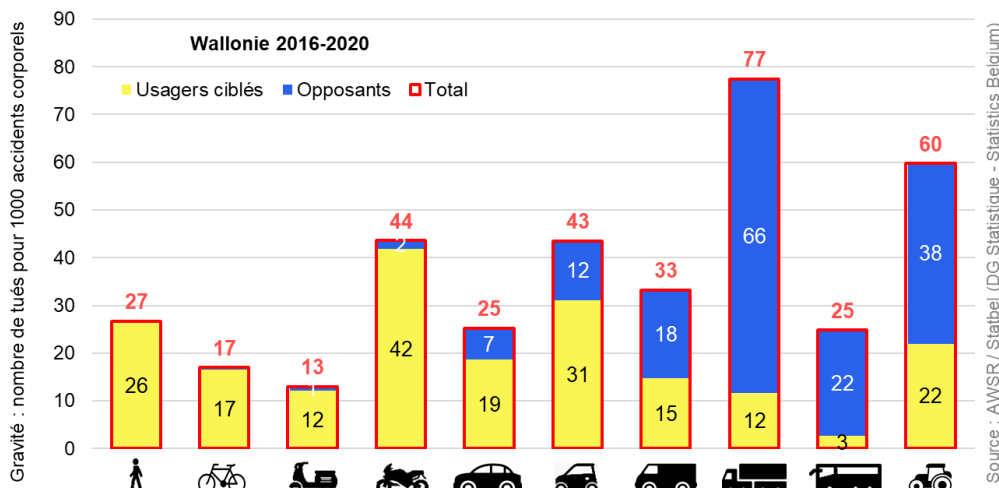


Figure 7 : Gravité des accidents selon le type d'utilisateur (Wallonie, 2016-2020)

L'année 2020 a présenté certaines particularités par rapport aux tendances constatées sur la période 2016-2020 avec une diminution de moitié de la gravité globale des accidents impliquant des camionnettes (18 contre 33) et des tracteurs agricoles (30 contre 60). Une diminution de près d'un tiers de la gravité globale des accidents impliquant des cyclistes (12 contre 17). En revanche, nous observons un doublement de la gravité globale des accidents impliquant des bus ou autocars (56 contre 25) mais ceux-ci étant peu nombreux, il s'agit probablement d'une variation plus aléatoire que conjoncturelle ou structurelle.

Gravité selon la localisation

La gravité d'un accident est fortement corrélée aux caractéristiques du véhicule, notamment sa masse, mais également à la vitesse d'impact lors de la collision. Plus la vitesse d'impact est importante, plus l'énergie cinétique à disperser est élevée et les conséquences pour les victimes sévères. Sur base de ces principes physiques, la gravité en agglomération (Figure 8) est moindre qu'hors agglomération (Figure 9). Pour certains usagers la gravité sur autoroute peut être moins élevée que celle constatée hors agglomération (Figure 10). Cela peut s'expliquer par les aménagements spécifiques à ce type d'infrastructure qui en augmente le niveau de sécurité : des axes réservés exclusivement aux véhicules motorisés (en théorie pas d'utilisateurs vulnérables exceptés les motos), des sens de circulation séparés par une berne centrale (supprimant les risques de collisions frontales : les plus graves en termes de dispersion de l'énergie cinétique), l'absence d'intersection, la présence d'une bande d'arrêt d'urgence (autorisant dans certains cas des manœuvres de récupération) et de glissières de sécurité protégeant des obstacles latéraux.

En agglomération (Figure 8), les accidents pour lesquels la gravité globale est la plus élevée impliquent des camions (58 tués pour 1000 accidents corporels), suivis par ceux avec des motos (30). Compte tenu des vitesses autorisées, ce sont pour les accidents impliquant des usagers vulnérables que la part des tués parmi les opposants est la plus faible.



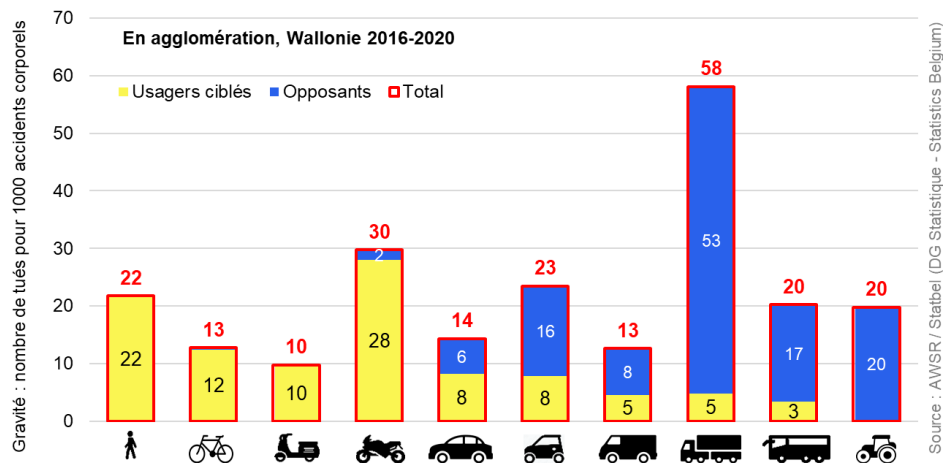


Figure 8 : Gravité des accidents en agglomération selon le type d'utilisateur (Wallonie, 2016-2020)

Hors agglomération (Figure 9), la gravité est plus importante qu'en agglomération pour tous les usagers. Les accidents pour lesquels la gravité globale est la plus élevée impliquent les voiturettes (133 tués pour 1000 accidents corporels). Cela s'explique notamment par le fort différentiel de vitesse entre ce type d'utilisateur et les autres véhicules motorisés mais également par l'absence de nombreux éléments de sécurité passive (conçus pour minimiser la gravité des accidents) dans les voiturettes par rapport aux voitures notamment.

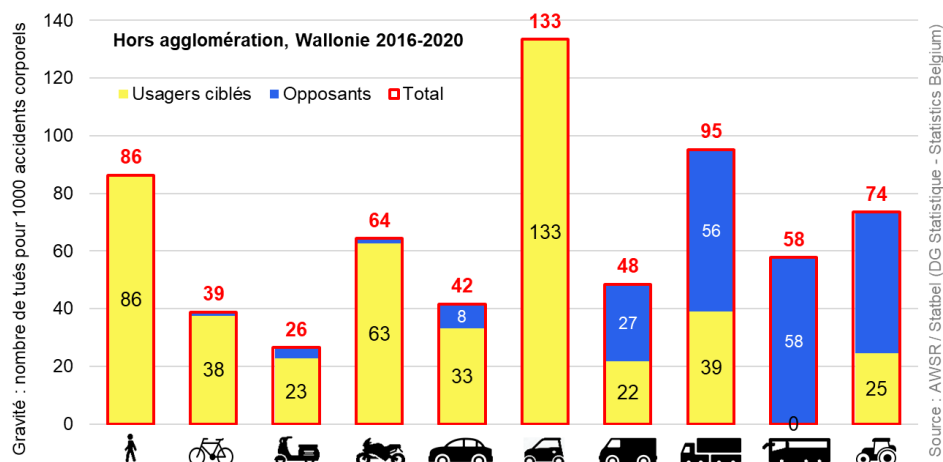


Figure 9 : Gravité des accidents hors agglomération selon le type d'utilisateur (Wallonie, 2016-2020)

Sur autoroutes (Figure 10), deux catégories d'utilisateurs enregistrent une gravité extrêmement élevée. Il s'agit d'utilisateurs qui ne sont pas censés être présents sur ce type d'infrastructure : les piétons et les cyclomoteurs. Quand un piéton est heurté sur autoroute, il meurt dans près d'un cas sur trois. Pour les utilisateurs autorisés à y circuler, la part des personnes tuées est beaucoup plus importante pour les motards et les opposants aux véhicules « lourds » (camions, bus et dans une moindre mesure les camionnettes).

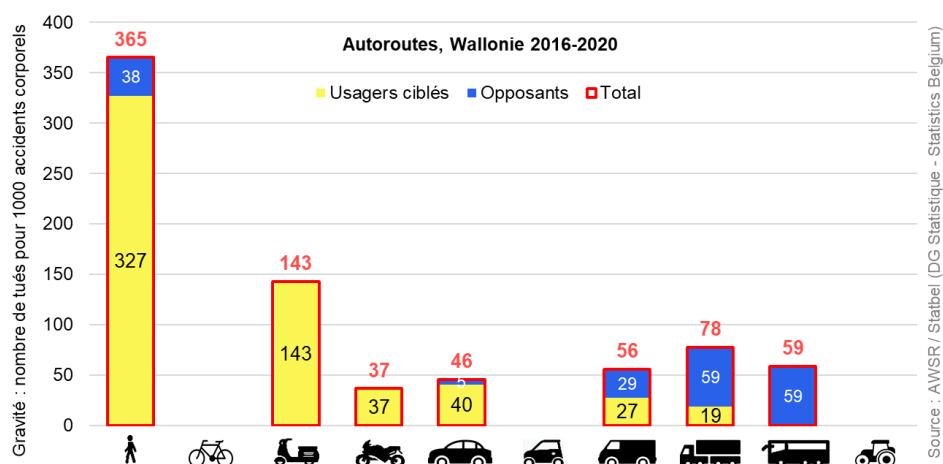


Figure 10 : Gravité des accidents sur autoroutes selon le type d'utilisateur (Wallonie, 2016-2020)



CARACTÉRISTIQUES DES ACCIDENTS SELON LES USAGERS

QUAND SE PRODUISENT LES ACCIDENTS ?

Période de la semaine

Deux tiers des accidents corporels (66%) se produisent les journées de semaine (du lundi au vendredi de 6h à 21h59). Cela s'explique par une durée plus longue de la période (47% du total des heures) et un trafic plus important. La Figure 11 révèle que certains usagers sont plus sujets que d'autres à être impliqués dans des accidents les journées de week-end (36% des motards et 27% des cyclistes contre 20% des automobilistes et 17% des piétons) ou encore de nuit (17% des voitures et 15% des voiturettes contre 7% des motards et 6% des piétons).

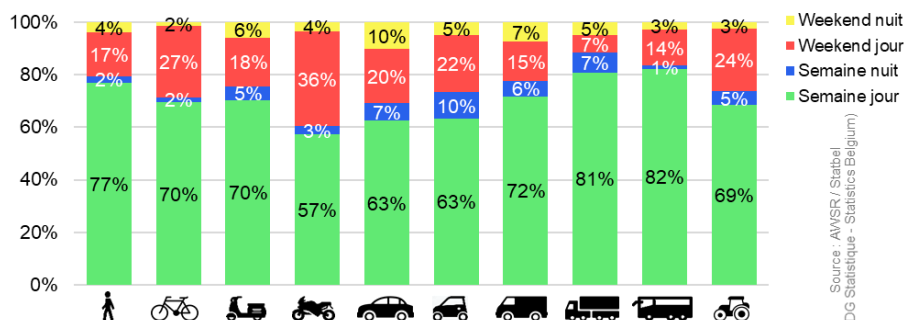


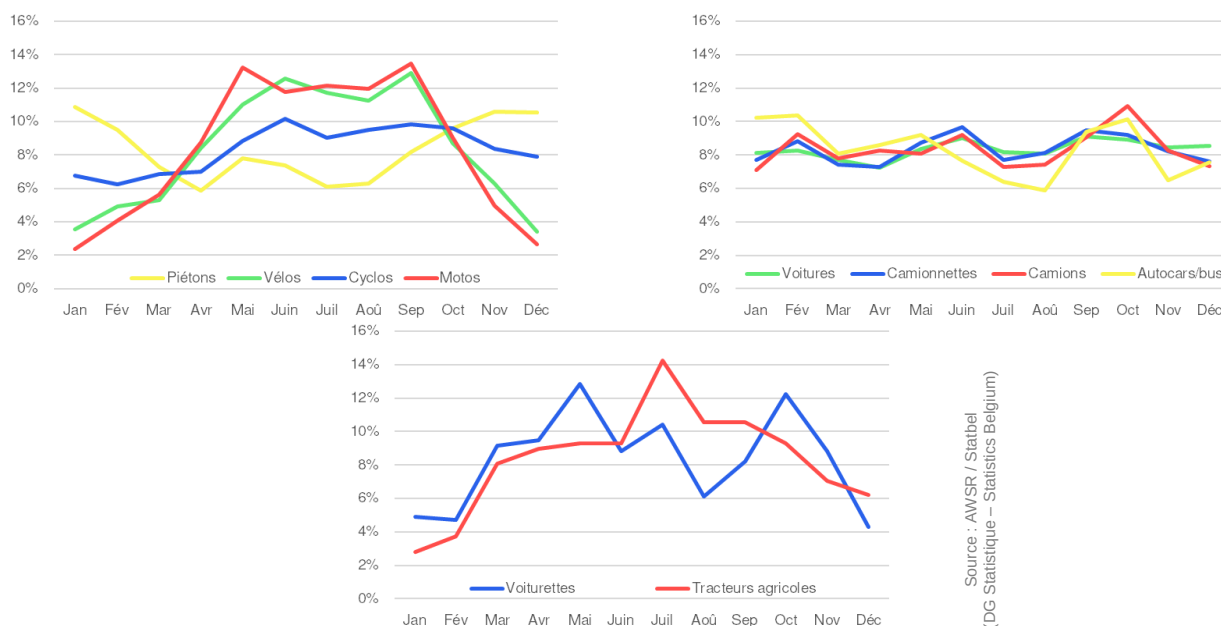
Figure 11 : Répartition des accidents corporels selon la période de la semaine et le type d'utilisateur (Wallonie, 2016-2020)

En 2020, les mesures liées à la crise sanitaire ont eu un impact positif sur les accidents survenant les nuits de week-end avec -45% des victimes par rapport à 2019. La baisse est moins marquée pour les journées de week-end (-27%), les nuits de semaine (-25%) et les journées de semaine (-21%).

Répartition mensuelle

La répartition mensuelle des accidents corporels selon le type d'utilisateur sur la période 2016-2020 suit trois principales tendances avec d'un côté les voitures (et autres véhicules motorisés à 4 roues et plus), d'un autre les piétons et enfin les deux-roues (vélo et 2RM). Si la saison semble avoir assez peu d'influence sur le nombre d'accidents pour les voitures (répartition relativement stable au fil de l'année), elle en a pour les piétons et encore plus pour les vélos et 2RM. L'hiver est la période où il y a le plus d'accidents de piétons. Cela s'explique par la grande vulnérabilité des piétons en absence de bonne visibilité (notamment la nuit). Lorsqu'il fait noir tôt (à partir de 17h), le risque pour les piétons est au maximum. Pour les usagers de deux-roues, on observe très peu d'accidents en automne/hiver pour atteindre un maximum sur la période estivale de juin à septembre (Figure 12). En effet, les conditions climatiques (précipitations et températures) et de luminosité ont un impact très important sur les choix de mobilité et en particulier sur l'utilisation du vélo et des 2RM.

En 2020, les nombreuses contraintes de déplacement liées à la crise sanitaire ont fortement perturbé la mobilité et ont causé des variations différentes dans la saisonnalité des accidents par rapport à ce que l'on observe d'habitude.



Chaque courbe totalise 100% des victimes (tués et blessés) de la catégorie d'utilisateur ciblée.

Figure 12 : Répartition des accidents corporels selon le mois et le type d'utilisateur (Wallonie, 2016-2020)



OÙ SE PRODUISENT LES ACCIDENTS ?

Régime de vitesse

La grande majorité des accidents corporels surviennent sur des routes limitées à 50 km/h (59%). 8% de l'ensemble des accidents corporels sont enregistrés sur des routes où la vitesse maximale autorisée est de 120 km/h. La Figure 13 illustre que certains usagers sont plus souvent que d'autres impliqués dans certains environnements routiers. Ainsi, 9 accidents impliquant un piéton sur 10 et 8 accidents impliquant un vélo ou un cyclomoteur sur 10 surviennent sur des routes limitées à 50 km/h et moins contre 6 accidents sur 10 pour les voitures. Nous noterons que 9% des piétons et 6% des cyclistes ont eu leur accident corporel dans une zone 30 contre 3% des automobilistes. D'autre part, 38% des accidents corporels impliquant un camion et 17% de ceux impliquant une camionnette ont été enregistrés sur voie rapide (120 km/h).

2020 a vu l'accélération de l'implantation de zones 30 et zones de rencontre dans les centres urbains à l'instar notamment de Charleroi, Liège, Mons et Namur afin de faciliter la cohabitation entre les différents usagers de la route. La volonté de la Ministre De Bue étant de réduire les vitesses dans certaines zones en agglomération avec plus de zones 30 et zones de rencontre (20 km/h) d'ici 2022. Ces changements auront probablement un impact sur l'accidentalité en Wallonie qu'il faudra analyser dans les années à venir.

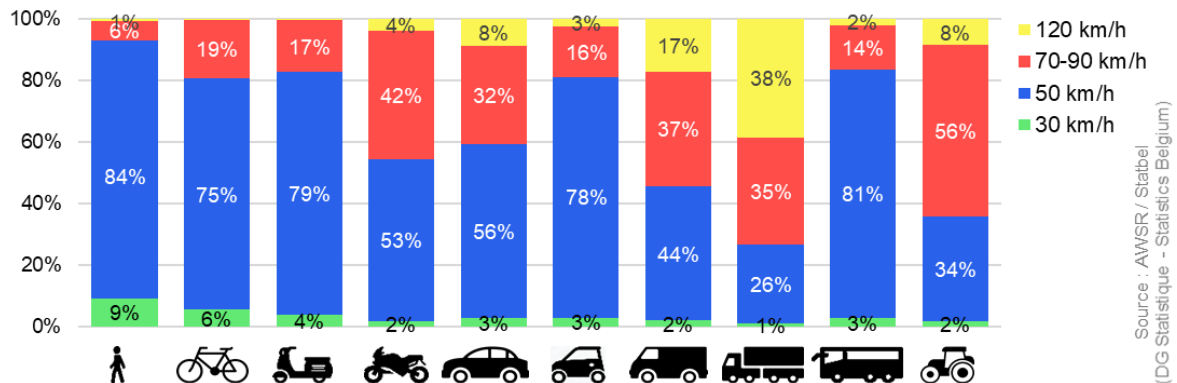


Figure 13 : Répartition des accidents corporels selon le régime de vitesse sur le site de l'accident et le type d'utilisateur (Wallonie, 2016-2020)

Infrastructure routière

Trois quarts des accidents corporels (76%) ont lieu en section courante. Les deux-roues (vélos et 2RM) sont plus fréquemment impliqués dans un accident corporel en intersection (carrefour ou rond-point). Cela pourrait s'expliquer par différents paramètres comme une circulation plus souvent en milieu urbain avec de nombreux carrefours, des problèmes d'angle mort ou encore le manque de prise en compte de la part des autres usagers lors de leurs manœuvres dans ces infrastructures routières (Figure 14).

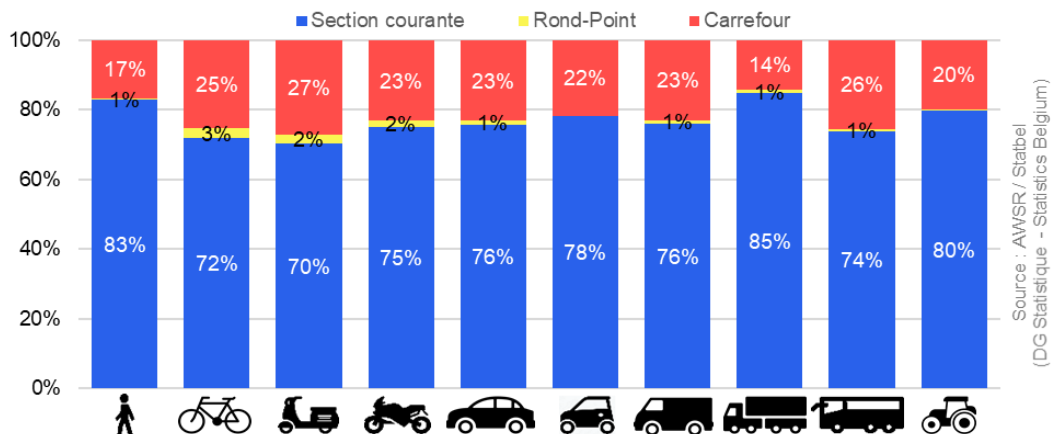


Figure 14 : Répartition des accidents corporels selon le type d'infrastructure sur le site de l'accident et le type d'utilisateur (Wallonie, 2016-2020)



QUELLES SONT LES COLLISIONS LES PLUS FRÉQUENTES ?

Accidents corporels

Le Tableau 3 permet de connaître les types de collision les plus fréquents parmi l'ensemble des accidents corporels en fonction des usagers impliqués lors de la première collision. Il ressort que :

- Près de 9 accidents corporels sur 10 (86%) impliquent une voiture (ligne et colonne encadrées).
- 1 accident corporel sur 3 (32%) est de type voiture contre une voiture.
- 1 accident corporel sur 3 (32%) est de type seul en cause (tous types d'usagers confondus).
- 1 accident corporel sur 4 (27%) implique un usager vulnérable (piéton ou deux-roues) contre un autre usager.
- 1 accident corporel sur 4 (23%) implique un conducteur de voiture seul en cause (perte de contrôle, collision contre un obstacle sur ou hors chaussée).

Tableau 3 : Distribution des accidents corporels en fonction des usagers impliqués dans la première collision (Wallonie, 2016-2020)

Wallonie, 2016-2020		Opposant dans la première collision										
	*											
	*											
		1%	<1%	<1%								
		2%	<1%	<1%	<1%							
		3%	<1%	<1%	<1%	<1%						
		23%	10%	5%	4%	5%	32%					
		1%	<1%	<1%	<1%	<1%	4%	<1%				
		<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	3%	<1%	<1%			
		<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	0%	
		<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	0%	<1%

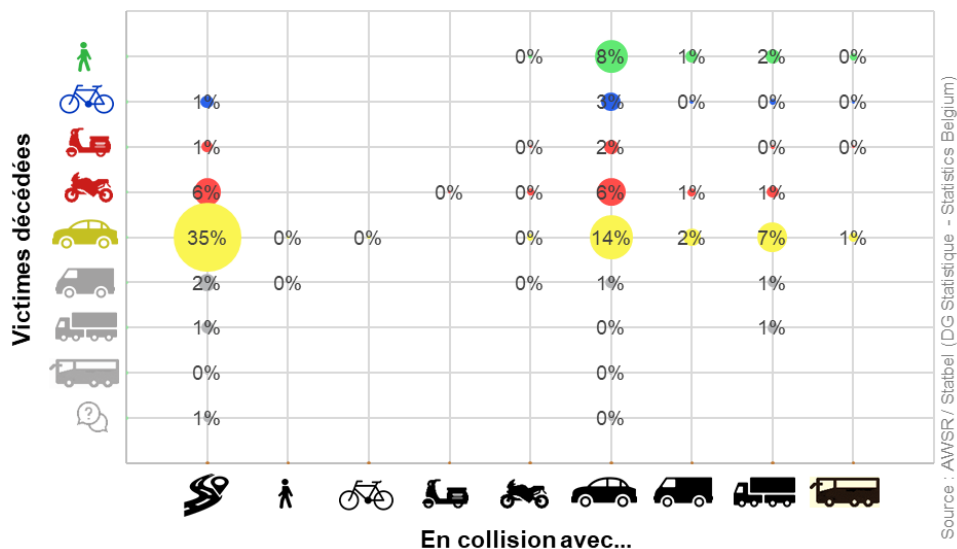
Total des accidents = 100%

* Les piétons se blessant seuls ou contre un autre piéton ne sont pas considérés comme des accidents de la route et sont exclus des statistiques officielles.

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

Usagers de la route décédés en fonction du type d'opposant

La Figure 15 détaille quel a été l'opposant des personnes décédées (dans la première collision de l'accident) sur la période 2016-2020. Ainsi, sur un an, en moyenne, 93 occupants de voiture décédés (35% de l'ensemble des tués) l'ont été lors d'un accident de voiture sans opposant et 37 (14%) dans une collision impliquant leur voiture avec une autre voiture. De même, 22 piétons (8% de l'ensemble des tués) sont décédés dans une collision avec une voiture.



Lorsqu'aucune personne n'est décédée dans une configuration précise, sur la période étudiée, alors la case est vide.

Les points enregistrant « 0% » de victimes sont des configurations de collision où il y a eu moins de 3 personnes tuées en 5 ans mais plus que 0.

Figure 15 : Distribution des usagers décédés en fonction de leur opposant dans la première collision (Wallonie, moyenne annuelle n=269 sur la période 2016-2020)



CARACTÉRISTIQUES DES USAGERS IMPLIQUÉS

QUEL EST LE GENRE ET L'ÂGE DES VICTIMES DE LA ROUTE ?

Âge

La répartition des victimes (tués et blessés) selon l'âge pour chaque usager reflète en partie leur mobilité mais aussi la période de leur vie pendant laquelle ils sont potentiellement le plus à risque d'être impliqué dans un accident corporel. Ainsi, 28% des cyclomotoristes victimes d'un accident sont âgés entre 15 et 19 ans, 15% des occupants de voiture victimes sont âgés entre 20 et 24 ans et 32% des occupants de voitures victimes sont âgés entre 60 et 69 ans. Pour les motards, on observe deux pics correspondant à deux catégories d'utilisateurs distincts : les jeunes de 25-29 ans et les 50-54 ans (Figure 16).

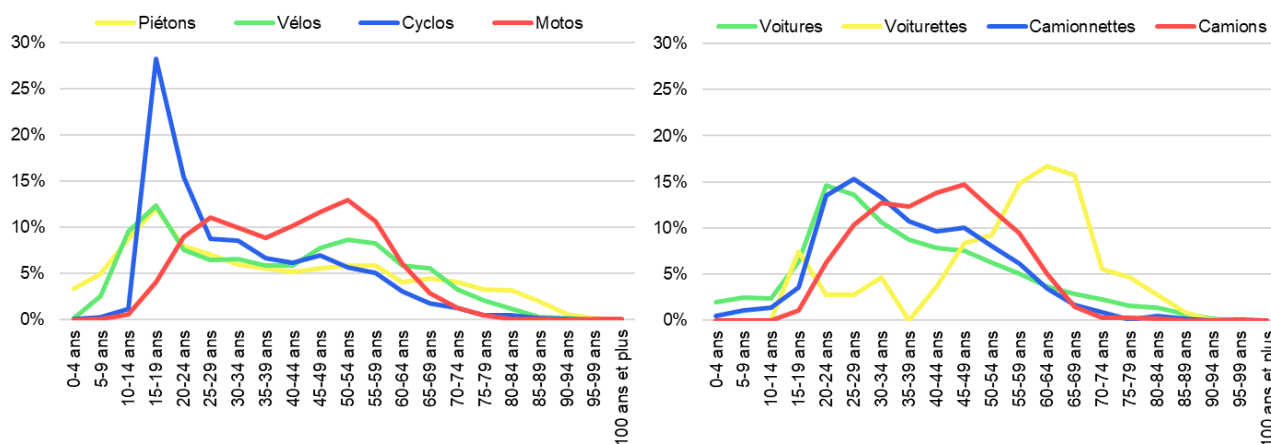


Figure 16 : Répartition des victimes (tués et blessés) selon l'âge et le type d'usager (Wallonie, 2016-2020)

Sexe

La répartition des victimes (tués et blessés) selon leur sexe pour chaque usager révèle que les victimes masculines sont davantage majoritaires parmi certains usagers que d'autres. Ici aussi cette répartition reflète à la fois des différences liées au sexe en matière d'usage des différents modes de déplacement et de prise de risque. Ainsi, seules 3% des victimes occupants un camion et 6% de celles dans un tracteur agricole sont des femmes. On ne constate une relative parité que parmi les piétons et les occupants de voiture. Les femmes sont majoritaires parmi les victimes - occupants de bus/car (Figure 17).

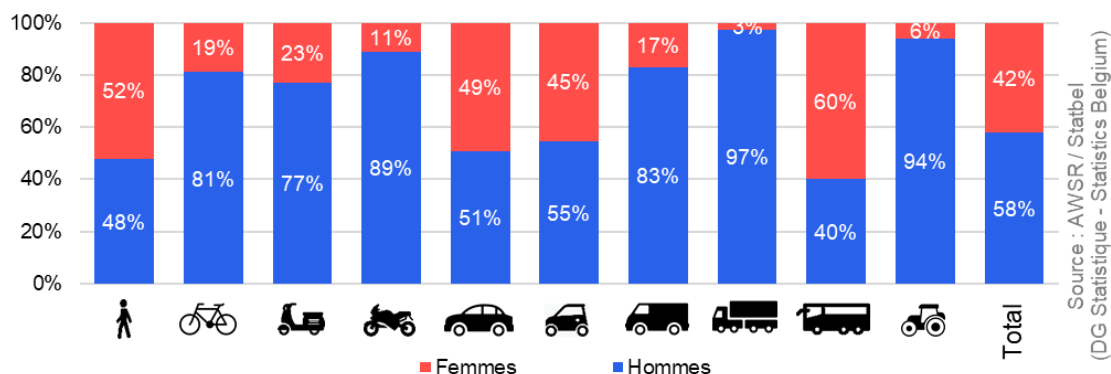


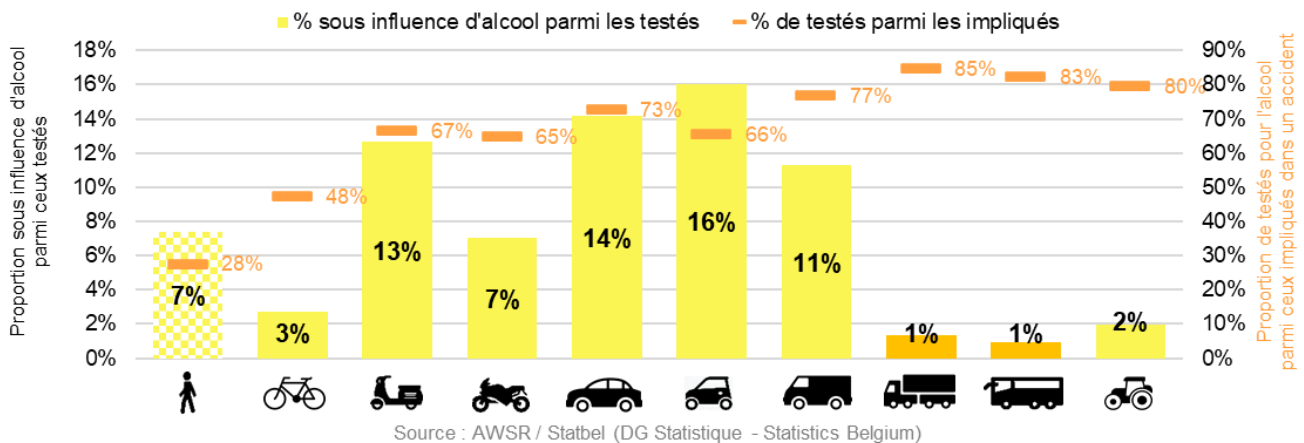
Figure 17 : Répartition des victimes (tués et blessés) selon le sexe et le type d'usager (Wallonie, 2016-2020)



QUI CONDUIT LE PLUS SOUS INFLUENCE D'ALCOOL ?

La proportion de conducteurs sous influence d'alcool est calculée par rapport à la limite légale qui est fonction du statut professionnel ou non du conducteur. La limite légale de consommation d'alcool au volant est de 0,22 mg/litre d'air alvéolaire expiré (test d'haleine) ou 0,5 g/litre de sang (prise de sang). Pour les conducteurs professionnels (camion, autocar/bus et taxi), la limite légale est de 0,09 mg/litre d'air alvéolaire expiré (test d'haleine) ou 0,2 g/litre de sang (prise de sang). Pour les piétons, le code de la route ne prévoit aucune limite légale mais interdit d'être en état d'ivresse sur la voie publique. Le taux de 7% de piétons sous influence (parmi ceux testés) est établi sur base du seuil de 0,22 mg/litre d'air alvéolaire expiré (test d'haleine) ou 0,5 g/litre de sang (prise de sang).

73% des conducteurs de voiture impliqués dans un accident corporel ont été testés pour leur alcoolémie et, parmi eux, 14% étaient sous influence d'alcool. Nous noterons que les taux de conducteurs positifs les plus élevés (enregistrés parmi ceux testés) sont ceux des voiturettes (16%), les automobilistes (14%), les cyclomotoristes (13%) et les conducteurs de camionnettes (11%). Pour les conducteurs professionnels, le faible taux de conducteurs positifs peut notamment s'expliquer par une législation beaucoup plus sévère à l'égard des infractionnistes (Figure 18).



Pour les conducteurs professionnels (camion, autocar/bus et taxi), la limite légale est de 0,2 g/litre de sang.

Pour les piétons, le code de la route ne prévoit aucune limite légale mais interdit d'être en état d'ivresse. Le seuil de 0,5 g/litre de sang a été retenu pour ce graphique.

Figure 18 : Proportion de conducteurs et piétons testés et déclarés positifs pour la conduite sous influence d'alcool parmi les conducteurs et piétons impliqués dans un accident corporel (Wallonie, 2016-2020)

En 2020, les mesures prises pour circonscrire l'épidémie de Covid-19, et en particulier l'interdiction de se réunir, la fermeture des établissements Horeca et lieux de sortie (ex : discothèques) et les couvre-feux ont réduit les « opportunités » de reprendre la route après avoir consommé de l'alcool. Cela s'est traduit par un impact positif, avec baisse des accidents corporels impliquant un conducteur sous influence d'alcool. Ainsi, en 2020, 9,8% des conducteurs impliqués dans un accident et testés pour l'alcool étaient sous influence contre 13,5% en 2019. Ce taux passe, de 2019 à 2020, de 15% à 12% pour les conducteurs de voiture, de 14% à 10% pour les cyclomotoristes, de 13% à 8% pour les conducteurs de camionnette et de 10% à 3% pour les piétons. La part non-négligeable de conducteurs sous influence qui persiste démontre que la consommation domestique d'alcool ne doit pas être ignorée.

Éditeur responsable : Françoise Guillaume

Éditeur : Agence wallonne pour la Sécurité routière ASBL

Date de publication : Janvier 2022

Veuillez faire référence à ce document de la manière suivante :

Essentiel des accidents : Modes de déplacement 2016-2020. AWSR, janvier 2022

