



Essentiel des accidents

Les accidents impliquant un camion en Wallonie – 2018-2022

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

[Essentiel des accidents : glossaire et précisions techniques. AWSR, décembre 2022](#)

Les **Essentiels** sont disponibles sur :

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

SOMMAIRE

Que retenir ?

Ampleur de la problématique

- Quelle part de l'accidentalité wallonne représentent les camions ?
- Quelle est l'évolution à moyen terme ?
- Quel est le risque d'accident pour les camions ?
- Les accidents de camion sont-ils particulièrement graves ?

Caractéristiques des chauffeurs de camion accidentés

- Quels âge et sexe ont les chauffeurs de camion accidentés ?
- Quelle est la nationalité des chauffeurs de camion accidentés ?

Caractéristiques des accidents impliquant un camion

- Où se produisent les accidents impliquant un camion ?
- Comment se déroulent les accidents impliquant un camion ?
- Quand se produisent les accidents impliquant un camion ?

QUE RETENIR ?

▪ Combien ?

- En Wallonie, 1 tué sur 7 est victime d'un accident impliquant au moins un camion. C'est 1 accident corporel sur 20 qui implique un chauffeur routier.
- Chaque année, environ 470 accidents corporels impliquant un camion sont enregistrés sur les routes wallonnes. Ces accidents entraînent le décès de près de 35 personnes (dont 5 occupants de camion), et en blessent grièvement environ 55.
- Sur autoroute, les camionneurs ont un risque d'accident corporel par kilomètre parcouru 1,7 plus élevé que les automobilistes.

▪ Qui sont les chauffeurs routiers ?

- 45% sont âgés entre 45 et 64 ans (âge moyen de 43 ans).
- 98% sont des hommes.
- 6 sur 10 sont de nationalité belge (4 sur 10 pour les accidents sur autoroute).

▪ Quand ?

- Quasi pas de saisonnalité, les accidents sont légèrement plus fréquents en automne et au printemps et moins fréquents en été et en hiver.
- 8 accidents sur 10 sont enregistrés les journées de semaine.
- 9 accidents sur 10 sont enregistrés sous des conditions météo clémentes.

▪ Où ?

- 4 accidents sur 10 sont enregistrés sur autoroute.
- 1 accident sur 3 survient hors agglomération (hors autoroute).
- 4 accidents sur 10 sont enregistrés en section (hors carrefour) que ce soit en agglomération ou rase campagne.



▪ Comment ?

- Dans 10% des accidents, le camion est seul en cause. Pour ces accidents, 65% sont des collisions avec un obstacle situé hors chaussée, 32% il n'y a pas d'obstacle (exemple un renversement du véhicule), 3% des collisions avec un obstacle situé sur la chaussée.
- Dans plus de la moitié des cas, l'opposant au camion tué ou grièvement blessé est un occupant de voiture et dans près de 1 accident sur 6 c'est un piéton et dans 1 cas sur 10 c'est un deux-roues.

▪ Facteurs d'accidents

- L'alcool joue un rôle dans au moins 7% des accidents de camions. Seul 1,2% des chauffeurs routiers testés sont positifs à l'alcool contre plus de 7% chez leurs opposants testés.
- Les accidents corporels impliquant des camions sont particulièrement sujets à des facteurs liés au comportement des usagers et majoritairement chez les opposants et à l'infrastructure (travaux et encombrement du trafic).

Les résultats présentés, sauf mention contraire, se basent sur une période de 5 ans (2018-2022). Travailler sur une telle période permet de neutraliser certaines variations annuelles telles que, par exemple, des conditions météorologiques atypiques. Si les accidents survenus en 2022 ont des caractéristiques spécifiques, celles-ci sont mises en évidence.

Pour une comparaison plus poussée des accidents de camions avec les autres types d'usagers, veuillez-vous référer à l'Essentiel « Modes de déplacement ».

AMPLEUR DE LA PROBLÉMATIQUE

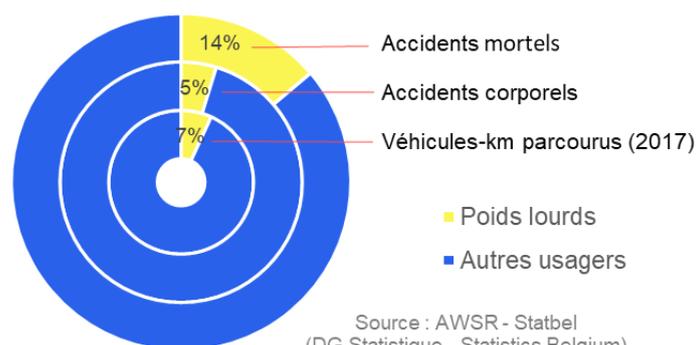
Les camions se différencient des voitures à plusieurs niveaux. Les poids lourds ont une masse bien plus importante et parcourent davantage de kilomètres que ces dernières. Lors d'une collision, les camions chargés de plusieurs tonnes provoquent un choc particulièrement violent pour les occupants des véhicules antagonistes. Les occupants du camion, de leur côté, bénéficient des avantages d'un véhicule massif, robuste avec une cabine généralement plus élevée. Ils sont ainsi mieux protégés et subissent un choc moins violent étant donné le freinage moins brusque du camion.

QUELLE PART DE L'ACCIDENTALITÉ WALLONNE REPRÉSENTENT LES CAMIONS ?

Chaque année, environ 470 accidents corporels impliquant un camion sont enregistrés sur les routes wallonnes. Ces accidents entraînent le décès de près de 35 personnes (dont 5 occupants de camion), en blessent grièvement environ 55 et en blessent légèrement 535. Le nombre de victimes (tuées ou blessées) annuellement dans les accidents impliquant au moins un camion avoisine donc les 630 (Wallonie, 2018-2022).

Les accidents impliquant un camion représentent une part non négligeable de l'accidentalité wallonne (2018-2022). Ainsi, par rapport au nombre de kilomètres parcourus, les accidents corporels impliquant des poids lourds sont moins fréquents (1 accident sur 20), mais mènent plus souvent au décès de personnes avec une proportion d'accidents mortels deux fois plus élevée (que la proportion de kilomètres parcourus) avec 1 accident sur 7 (Figure 1).

Part des camions en Wallonie dans les...



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

Figure 1 : Part des poids lourds dans l'accidentalité (Wallonie, 2018-2022)



Tableau 1 : Nombre d'accidents corporels et mortels impliquant au moins un camion (Wallonie, 2018-2022)

	Accidents corporels impliquant un camion	Accidents mortels impliquant un camion
2018	526	30
2019	535	51
2020	420	29
2021	462	25
2022	407	25
Moyenne 2018-2022	470	32
Évolution 2021-2022	-12%	0%
Évolution 2019-2022	-24%	-51%

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

Les victimes dans les accidents impliquant un camion représentent 14% de l'ensemble des personnes décédées (2% pour les seuls occupants des camions) et 5% de l'ensemble des blessés (0,9% pour les occupants des camions). Cette haute proportion des opposants parmi les victimes les plus graves (par rapport à la part représentée par les accidents de camion) souligne l'importante gravité des accidents impliquant un camion.

Tableau 2 : Nombre de victimes parmi les occupants des camions et parmi l'ensemble des personnes impliquées dans un accident corporel avec au moins un camion (Wallonie, 2018-2022)

	Occupants de camions			Victimes dans les accidents de camions		
	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers
2018	7	13	126	33	65	610
2019	5	7	113	53	60	607
2020	4	8	104	31	53	463
2021	4	5	92	25	49	523
2022	5	6	91	29	36	472
Moyenne 2018-2022	5	8	105	34	53	535
Évolution 2021-2022	+1 tué	+1 blessé grave	-1%	+16%	-27%	-10%
Évolution 2019-2022	0 tué	-1 blessé grave	-19%	-45%	-40%	-22%

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

En 2022, 407 accidents corporels impliquant un camion ont été enregistrés, soit une réduction de 12% par rapport à 2021 et 24% par rapport à 2019. Le bilan en 2022 pour les accidents impliquant au moins un camion est très encourageant et le plus faible jamais enregistré pour l'ensemble des victimes (tuées et blessées) avec 29 décès, 36 blessés graves et 472 blessés légers.

QUELLE EST L'ÉVOLUTION À MOYEN TERME ?

Les principaux indicateurs pour les camions sont quasi tous à la baisse en Wallonie avec les évolutions constatées parmi les plus importantes de toutes les catégories d'usagers (cf. Essentiel des accidents : Modes de déplacement 2018-2022). Ainsi, le nombre d'accidents corporels impliquant un camion en Wallonie diminue régulièrement au fil des ans (-48% en 2022 par rapport à 2005). Le nombre de personnes tuées dans les accidents impliquant un camion, compte tenu des faibles effectifs, évolue avec de fortes fluctuations annuelles (-48% en 2022 par rapport à 2005). Certains éléments pourraient aussi avoir joué un rôle dans l'évolution de ces indicateurs (de manière favorable ou défavorable), sans que cela ne puisse être vérifié, comme l'amélioration de la sécurité active (ABS) ou passive pour les occupants des camions (airbag), mais également pour réduire la sévérité des collisions pour leurs opposants (barres anti-encastrement), des vitesses pratiquées par les camions (tachygraphe pour les contrôles, régulateur de vitesse...) sans qu'il ne soit possible de vérifier ces explications (et sans en exclure d'autres).



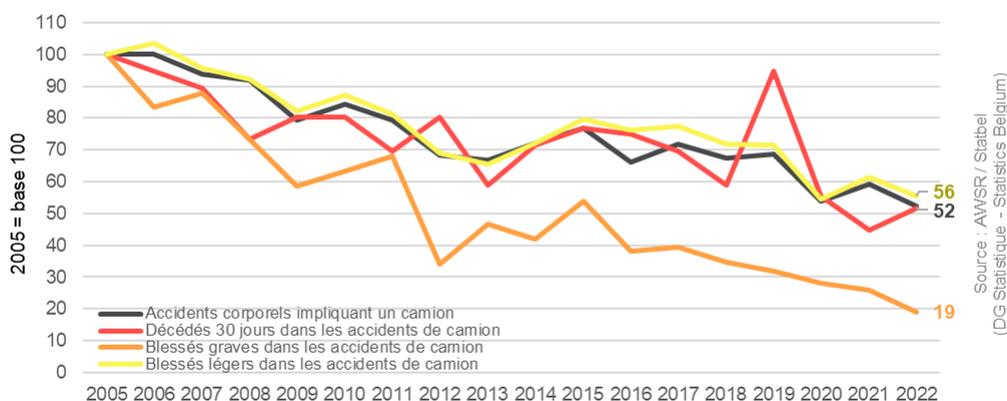


Figure 2 : Évolution en base 100 des principaux indicateurs relatifs aux accidents corporels impliquant un camion (Wallonie, 2005-2022)

QUEL EST LE RISQUE D'ACCIDENT POUR LES CAMIONS ?

Le risque d'accident corporel ou mortel est calculé sur base des kilomètres parcourus¹. Globalement sur la période 2015-2019, le risque d'accident corporel pour les camions en Wallonie par milliard de véhicules-km parcourus est de 192 contre 303 pour les voitures. Le risque d'accident corporel pour les voitures est donc 1,6 fois plus élevé que celui des camions. Toutefois, ce constat cache d'autres réalités. Sur autoroute, le risque d'accident corporel des camions est de 128 accidents par milliard de véhicules-km parcourus contre 77 pour les voitures. Donc, sur autoroute, les camions ont un risque d'accident corporel 1,7 fois plus élevé que celui des voitures (Tableau 3). Nous noterons aussi que pour les camions le risque d'accident corporel est maximum sur les routes communales avec 658 accidents par milliard de véhicules-km parcourus contre 496 pour les voitures, soit un risque 1,3 fois plus élevé que celui des voitures. Il n'y a donc finalement que sur les routes régionales que les camions ont un risque d'accident moindre que les voitures. Si le risque global est moindre pour les chauffeurs poids lourds, c'est donc parce que ceux-ci empruntent de manière beaucoup plus soutenue que les automobilistes les autoroutes, où le risque général d'accident est moins élevé étant donné la moins grande complexité de la situation de trafic². En effet, 36% des kilomètres parcourus en voiture le sont sur autoroute contre 65% pour les camions.

Tableau 3 : Comparaison des risques d'accidents corporels des camions et des voitures par milliard de véhicules-km parcourus (Wallonie, 2015-2019)

Risque d'accident*	Autoroute	Route régionale	Route communale	Global
Camions	128	255	658	192
Voitures	77	387	496	303

*Calculs basés sur les données de trafic en 2017, dernière année disponible au SPF Mobilité et Transports

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

Le risque d'accident mortel pour les camions en Wallonie par milliard de véhicules-km parcourus est de 14 contre 7 pour les voitures sur la période 2015-2019. Le risque d'accident mortel pour les camions est donc 2 fois plus élevé que celui des voitures. Sur autoroute, le risque d'accident mortel des camions est de 9 accidents par milliard de véhicules-km parcourus contre 3 pour les voitures. Aussi sur autoroute, les camions ont un risque d'accident mortel 3 fois plus élevé que celui des voitures (Tableau 4). Nous noterons que pour les camions le risque d'accident mortel est maximum sur les routes communales avec 36 accidents par milliard de véhicules-km parcourus contre 7 pour les voitures, soit un risque 5 fois plus élevé que celui des voitures. Les camions ne parcourent toutefois que 4% de leurs kilomètres sur les routes communales.

Tableau 4 : Comparaison des risques d'accidents mortels des camions et des voitures par milliard de véhicules-km parcourus (Wallonie, 2015-2019)

Risque d'accident*	Autoroute	Route régionale	Route communale	Global
Camions	9	21	36	14
Voitures	3	11	7	7

*Calculs basés sur les données de trafic en 2017, dernière année disponible au SPF Mobilité et Transports

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

¹ 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.

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



LES ACCIDENTS DE CAMION SONT-ILS PARTICULIÈREMENT GRAVES ?

Les poids lourds ont une masse bien plus importante que les autres véhicules avec qui ils partagent la route, ce qui explique pourquoi la plupart des accidents impliquant un camion ont des conséquences graves. Ainsi sur la période 2018-2022, la gravité pour les accidents impliquant un camion est de 73 tués pour 1 000 accidents corporels (environ 1 tué tous les 14 accidents enregistrés) alors qu'elle est de 23 tués pour 1 000 accidents impliquant au moins une voiture (environ 1 tué tous les 43 accidents enregistrés). Il s'agit d'une des gravités les plus élevées comparativement à la gravité des accidents impliquant d'autres modes de déplacement. Elle est 3 fois plus importante que celle des voitures, ce qui joue également un rôle sur leur poids médiatique.

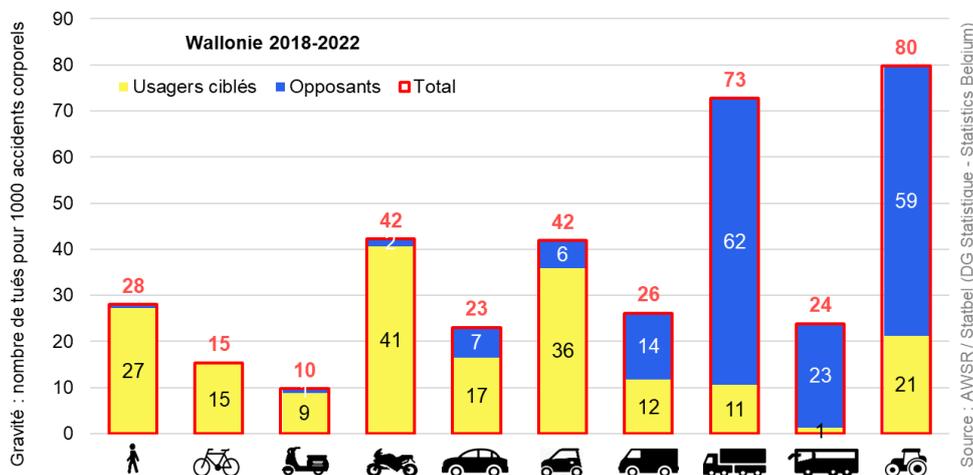


Figure 3 : Gravité des accidents selon le type d'utilisateur (Wallonie, 2018-2022)

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 est habituellement moindre que hors agglomération (Tableau 5). Sur autoroute, la gravité pour les accidents impliquant un camion est de 81 tués pour 1 000 accidents alors qu'elle est de 40 tués pour 1 000 accidents impliquant au moins une voiture. La gravité des accidents impliquant un poids lourd est donc 2 fois plus importante que celle des voitures.

Tableau 5 : Gravité des accidents impliquant un camion et, comparativement, une voiture selon la localisation (Wallonie, 2018-2022)

	Camions			Voitures
	Gravité spécifique	Gravité opposant	Gravité totale	Gravité totale
Global	11	62	73	23
En agglomération	3	49	52	13
Hors agglomération	34	45	79	38
Sur autoroutes	17	64	81	40

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

CARACTÉRISTIQUES DES CHAUFFEURS DE CAMION ACCIDENTÉS

QUELS ÂGE ET SEXE ONT LES CHAUFFEURS DE CAMION ACCIDENTÉS ?

Les chauffeurs de poids lourds impliqués dans des accidents sont quasi tous des hommes (98%), avec un âge moyen de 43 ans (Wallonie, 2018-2022).

Tableau 6 : Caractéristiques des chauffeurs de camion impliqués dans un accident (Wallonie, 2018-2022)

	Accidents mortels	Accidents non mortels
Âge moyen (ans)	43,0	42,8
Hommes	99%	98%

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

45% des chauffeurs de poids lourds impliqués dans un accident corporel sont âgés entre 45 et 64 ans, 27% entre 35 et 44 ans et 2% de plus de 65 ans. Parmi les chauffeurs routiers tués ou grièvement blessés, on constate une surreprésentation de ceux âgés de 65 ans et plus (11%) et une sous-représentation de ceux âgés entre 35 et 44 ans (16%) (Wallonie, 2018-2022).



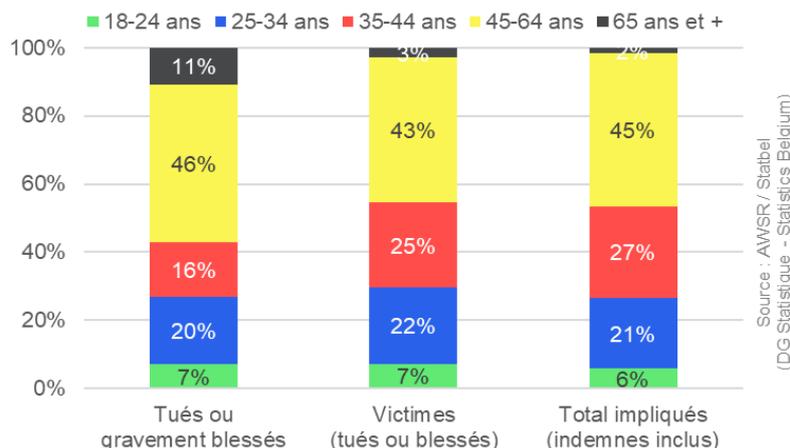


Figure 4 : Répartition des chauffeurs de camion selon leur âge et leurs éventuelles blessures (Wallonie, 2018-2022)

QUELLE EST LA NATIONALITÉ DES CHAUFFEURS DE CAMION ACCIDENTÉS ?

61% des chauffeurs routiers impliqués dans un accident corporel sont de nationalité belge, 31% sont ressortissants de l'Union européenne et 8% d'une autre nationalité. La répartition des conducteurs de poids lourds impliqués dans un accident corporel diffère selon la localisation. Ainsi ils ne sont que 43% à être de nationalité belge sur autoroute contre 79% en agglomération (Wallonie 2018-2022). Cela s'explique notamment par l'important trafic international de marchandises sur autoroute alors que sur le reste du réseau il s'agit plus de dessertes locales ou nationales.

Tableau 7 : Nationalité des chauffeurs de camion impliqués dans un accident selon la localisation (Wallonie, 2018-2022)

	Belge	Union européenne	Autre nationalité
Global	61%	31%	8%
En agglomération	79%	16%	5%
Hors agglomération	75%	21%	4%
Sur autoroute	43%	44%	13%

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

CARACTÉRISTIQUES DES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN CAMION

OÙ SE PRODUISENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN CAMION ?³

1. Provinces

Les zones densément peuplées concentrent une part importante des accidents impliquant un camion. C'est ainsi que les provinces de Hainaut (31%) et de Liège (31%) enregistrent chacune un tiers de l'ensemble des accidents de camion de la région (Figure 5). Lorsque l'on compare la distribution des accidents de camion avec celle de la voiture selon les provinces, nous constatons une surreprésentation des accidents de camion dans les provinces de Luxembourg (13% contre 9% pour les voitures) et de Namur (16% contre 14%). À l'inverse, nous observons une sous-représentation des accidents de camion dans le Hainaut par rapport à ceux des voitures (31% contre 36%). Pour les provinces de Liège et du Brabant wallon, aucune différence n'a été constatée.

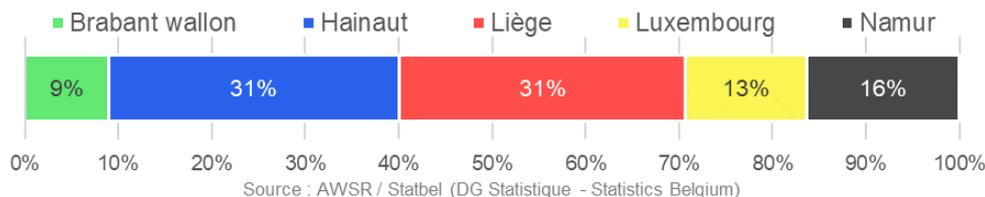


Figure 5 : Distribution des accidents de camion, selon les provinces (Wallonie, 2018-2022)

³ Aucune des sous-sections n'aborde l'évolution dans le temps car aucune évolution notable ne s'observe.



Tableau 8 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de camion et leurs victimes⁴, selon les provinces (Wallonie, 2018-2022)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total Victimes	Accidents	Gravité
Brabant wallon	17	9	240	266	210	81
Hainaut	55	89	826	970	731	75
Liège	42	85	839	966	721	58
Luxembourg	30	44	335	409	303	99
Namur	27	36	435	498	385	70
Total	171	263	2 675	3 109	2 350	73

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

Tableau 9 : Distribution, selon les provinces, de différents indicateurs concernant les accidents de camion et leurs victimes⁴ (Wallonie, 2018-2022)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total Victimes	Accidents
Brabant wallon	10%	3%	9%	9%	9%
Hainaut	32%	34%	31%	31%	31%
Liège	25%	32%	31%	31%	31%
Luxembourg	18%	17%	13%	13%	13%
Namur	16%	14%	16%	16%	16%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

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

Ne disposant pas des kilomètres parcourus par province, mais connaissant uniquement la longueur du réseau sur les autoroutes et voiries régionales, nous pouvons définir un nombre d'accidents et de tués ou blessés graves par 100 km de réseau. On constate que le nombre d'accidents par 100 km de réseau est 9 fois plus élevé sur les autoroutes wallonnes (113) que sur les voiries régionales (13). Le Brabant wallon est la province qui enregistre le plus d'accidents par 100 km de réseau (autoroutes et routes régionales). Par ailleurs, c'est la province de Luxembourg qui enregistre le nombre d'accidents par km de voirie (sur autoroute ou routes régionales) le moins important, mais que c'est dans cette province que le ratio entre le nombre d'accidents sur autoroute par rapport à celui sur routes régionales est le plus élevé (13 fois plus élevé sur autoroute). Cela peut s'expliquer par la densité du trafic de marchandises (et notamment transfrontalier), les caractéristiques du réseau routier, la densité de population ou encore le degré d'urbanisation (Tableau 10).

Tableau 10 : Nombre d'accidents corporels impliquant un camion par 100 km de réseau, selon les provinces (Wallonie, 2018-2022)

	Brabant wallon	Hainaut	Liège	Luxembourg	Namur	Wallonie
Autoroutes	137	105	120	93	137	113
Routes régionales	17	18	15	7	12	13

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

Le nombre de tués et blessés graves par 100 km de réseau est 9 fois plus élevé sur les autoroutes wallonnes (23) que sur les voiries régionales (2). Contrairement à ce qui a été constaté pour les accidents par 100 km de réseau, la province du Luxembourg est l'une des provinces pour laquelle le nombre de victimes graves par 100 km de réseau est parmi les plus élevés et notamment sur autoroutes. De son côté, le Brabant wallon est la province dont le nombre de victimes graves par 100 km de réseau est le plus faible (sur autoroutes et routes régionales). Enfin, nous noterons que les provinces de Hainaut et de Liège voient leur nombre de victimes graves par 100 km de réseau 1,5 fois plus élevé sur les routes régionales que les autres provinces. À l'instar des accidents, cela peut s'expliquer par la densité du trafic de marchandises (et notamment transfrontalier), les caractéristiques du réseau routier, la densité de population ou encore le degré d'urbanisation (Tableau 11).

Tableau 11 : Nombre de personnes tuées ou gravement blessées dans un accident impliquant un camion par 100 km de réseau selon les provinces (Wallonie, 2018-2022)

	Brabant wallon	Hainaut	Liège	Luxembourg	Namur	Wallonie
Autoroutes	19,4	22,7	21,9	23,2	25,0	22,5
Route régionale	1,6	3,1	3,0	1,9	1,8	2,4

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

⁴ Il s'agit de l'ensemble des victimes des accidents de camion et pas seulement celles enregistrées comme occupants de camion.



2. Localisation et infrastructure

Près de 4 accidents impliquant au moins un camion sur 10 (42%) surviennent sur autoroute, un tiers (32%) hors agglomération et un quart (26%) en agglomération. Hors agglomération (et hors autoroute) près de 8 accidents sur 10 (78%) ont lieu en section contre 68% des accidents enregistrés en agglomération (Figure 6).

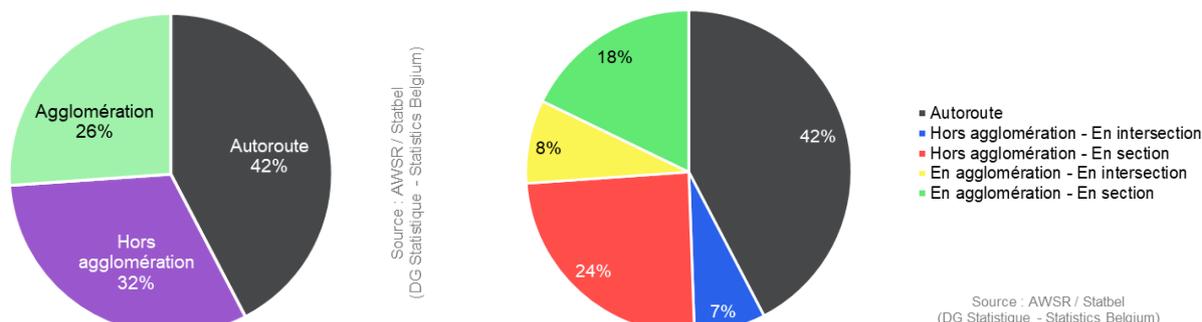


Figure 6 : Distribution des accidents de camion selon la localisation (Wallonie, 2018-2022)

Les accidents de camion qui surviennent sur autoroute, très fréquents (42% de l'ensemble des accidents de camion), présentent une gravité équivalente à celle constatée hors agglomération et 1,5 fois plus élevée qu'en agglomération (Tableau 12, Tableau 13). Cela peut s'expliquer principalement par la vitesse de circulation qui est un facteur aggravant en cas de collision. Nous noterons que pour les occupants des camions la gravité des accidents est beaucoup plus corrélée à la vitesse de circulation. Ainsi, elle est de 17 sur autoroute, celle-ci est 2,4 fois plus élevée que hors agglomération (7) et 5,7 fois plus forte qu'en agglomération.

Tableau 12 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de camion et leurs victimes⁵, selon la localisation (Wallonie, 2018-2022)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents	Gravité
Autoroute	80	116	1 165	1 361	988	81
Hors agglomération	58	89	823	970	735	79
Agglomération	32	58	669	759	609	53
Total	171	263	2 675	3 109	2 350	73

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

Tableau 13 : Distribution, selon la localisation, des différents indicateurs concernant les accidents de camion et leurs victimes⁵ (Wallonie, 2018-2022)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents
Autoroute	47%	44%	44%	44%	42%
Hors agglomération	34%	34%	31%	31%	32%
Agglomération	19%	22%	25%	25%	26%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

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

Le lien entre la sévérité des accidents de camion et la vitesse semble se confirmer avec l'analyse selon le régime de vitesse sur le lieu de l'accident (Tableau 15). 43% des personnes tuées dans un accident avec un camion et 37% de ceux grièvement blessés ont eu leur accident sur une route limitée à 120 km/h alors que 37% des accidents de camion y sont consignés. Sans surprise, et comme cela s'observe pour tous les modes de déplacement, la gravité des accidents de camion s'accroît à mesure que la vitesse maximale autorisée est élevée. En zone 50 km/h, on déplore « seulement » 55 personnes tuées tous les 1000 accidents corporels avec camion. Le nombre monte à 68 en zone 70 km/h et augmente à 76 sur les axes à 90 km/h pour finalement atteindre 85 sur les routes à 120 km/h (Tableau 14).

Tableau 14 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de camion et leurs victimes⁵, selon le régime de vitesse (Wallonie, 2018-2022)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total Victimes	Accidents	Gravité
30 km/h*	3	4	38	45	34	N/C
50 km/h	32	62	618	712	579	55
70 km/h	23	37	385	445	339	68
90 km/h	37	58	570	665	490	76
120 km/h	71	96	995	1 162	837	85
Total	171	263	2 675	3 109	2 350	73

* Seuls 34 accidents ont été enregistrés en zone 30 faisant 3 morts et 42 blessés. Ces petits effectifs ne permettent pas de définir une gravité.

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

⁵ Il s'agit de l'ensemble des victimes des accidents de camion et pas seulement celles enregistrées comme occupants de camion.



Tableau 15 : Distribution, selon le régime de vitesse, des différents indicateurs concernant les accidents de camion et leurs victimes⁶ (Wallonie, 2018-2022)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total Victimes	Accidents
30 km/h*	2%	2%	1%	1%	1%
50 km/h	19%	24%	24%	24%	25%
70 km/h	14%	14%	15%	15%	15%
90 km/h	22%	23%	22%	22%	22%
120 km/h	43%	37%	38%	38%	37%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

* Seuls 34 accidents ont été enregistrés en zone 30 faisant 3 morts et 42 blessés. Ces petits effectifs ne permettent pas de définir une gravité.
Source : AWSR / Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium)

Les accidents de camion en section sont systématiquement plus graves que ceux en intersection, quelle que soit la localisation. Ainsi, les accidents de camion localisés hors agglomération en section ont une gravité 2,5 fois plus élevée que ceux hors agglomération en intersection. Cela s'explique par des vitesses pratiquées plus élevées hors agglomération, mais également en section et des configurations de collision aux conséquences particulièrement graves (notamment les face-à-face ou chocs fronto-arrière). Les accidents de camion qui surviennent sur autoroute présentent une gravité légèrement plus faible que hors agglomération en section (Tableau 16, Tableau 17). Cela peut s'expliquer par la séparation physique des flux sur autoroute réduisant fortement le risque de face-à-face particulièrement meurtrier.

Tableau 16 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de camion et leurs victimes^{Erreur ! Signet non défini.}, selon la localisation et le type d'infrastructure (Wallonie, 2018-2022)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents	Gravité
Autoroute	80	116	1 165	1 361	988	81
Hors agglomération – en intersection	6	15	185	206	165	36
Hors agglomération – en section	52	74	638	764	570	91
En agglomération – en intersection	9	20	201	230	194	46
En agglomération – en section	23	38	468	529	415	55
Total	171	263	2 675	3 109	2 350	73

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

Tableau 17 : Distribution, selon la localisation et le type d'infrastructure, des différents indicateurs concernant les accidents de camion et leurs victimes⁷ (Wallonie, 2018-2022)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents
Autoroute	47%	44%	44%	44%	42%
Hors agglomération – en intersection	4%	6%	7%	7%	7%
Hors agglomération – en section	31%	28%	24%	25%	24%
En agglomération – en intersection	5%	8%	8%	7%	8%
En agglomération – en section	14%	14%	18%	17%	18%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

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

COMMENT SE DÉROULENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN CAMION ?

1. Type de collision

82% de l'ensemble des accidents corporels avec au moins un camion impliquent également un autre usager (84% des accidents mortels de camion). 10% des accidents corporels impliquant un camion sont de type « usager seul en cause » (6% pour les accidents mortels). La part des accidents corporels « seul en cause » est 2 fois plus élevée hors agglomération que sur autoroute ou en agglomération. Il n'existe en revanche aucun écart de répartition pour les accidents mortels « seul en cause » selon l'environnement routier. Nous noterons que 6% de l'ensemble des accidents corporels impliquant au moins un camion sont des collisions en chaîne (8% sur autoroute contre 4-5% sur le reste du réseau). Cette part des collisions en chaîne est similaire pour l'ensemble des accidents mortels, mais ils sont tous exclusivement enregistrés sur autoroute. Ainsi, 15% des accidents mortels impliquant au moins un camion sur autoroute sont des collisions en chaîne. Cela peut s'expliquer par les distances de freinage et d'arrêt

⁶ Il s'agit de l'ensemble des victimes des accidents de camion et pas seulement celles enregistrées comme occupants de camion.

⁷ Il s'agit de l'ensemble des victimes des accidents de camion et pas seulement celles enregistrées comme occupants de camion.



particulièrement importantes sur autoroute et le probable non-respect des interdistances entre usagers sur ce type de réseau (Figure 7).

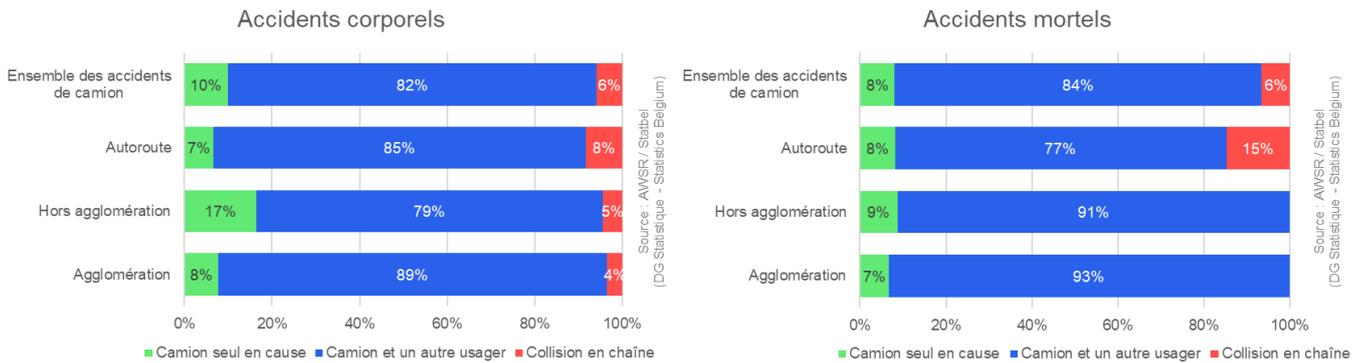


Figure 7 : Type de collision enregistré pour les accidents impliquant au moins un camion (Wallonie, 2018-2022)

2. Opposant au camion

Dans plus de 1 cas sur 2, l'opposant au camion tué ou grièvement blessé est un occupant de voiture. Dans un sixième des cas (15%), c'est l'occupant du camion qui est tué ou grièvement blessé. Nous noterons que plus les conséquences sont graves, plus la part des usagers vulnérables augmente. Ainsi, 26% des usagers tués dans un accident impliquant un camion sont des piétons ou des occupants de deux-roues, ce taux est de 21% pour les blessés graves et 7% pour les blessés légers (Figure 8).

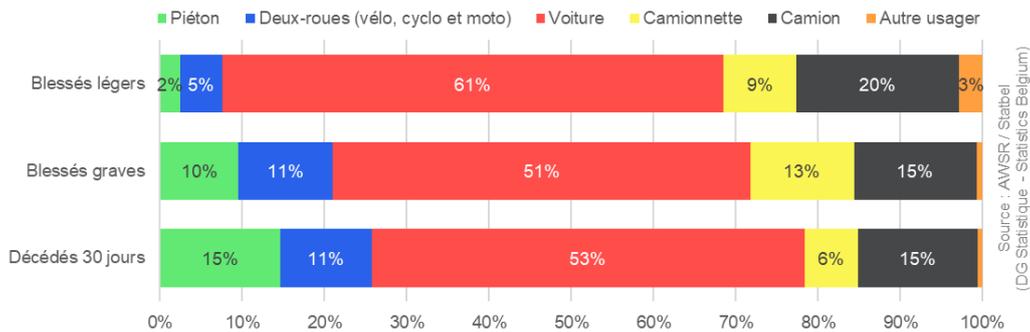


Figure 8 : Répartition des usagers impliqués dans un accident de camion selon la sévérité des blessures (Wallonie, 2018-2022)

Lorsqu'un camion est impliqué dans un accident corporel avec un opposant, ce dernier est un automobiliste dans 67% des cas et un usager vulnérable dans 13% (Tableau 18). Nous noterons que dans 7% des accidents corporels avec un autre usager, il s'agit d'une collision en chaîne impliquant au minimum 2 usagers en plus du camion.

Tableau 18 : Distribution des accidents corporels impliquant au moins un camion en fonction de l'opposant dans la première collision (Wallonie, 2018-2022)

Accidents corporels		Opposant dans la première collision										
		Autre usager	Camion	Camionnette	Voiture	Deux-roues (vélo, cyclo et moto)	Piéton	Autre usager	Camion	Camionnette	Voiture	Deux-roues (vélo, cyclo et moto)
	Total	10%	4%	3%	1%	3%	60%	10%	7%	1%	<1%	<1%
	Accidents « seul en cause » exclus		5%	3%	2%	3%	67%	11%	8%	1%	<1%	<1%

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

Lorsqu'un camion est impliqué dans un accident mortel avec un opposant, il s'agit d'un automobiliste dans 53% des cas et d'un usager vulnérable dans 30% des accidents (18% pour les seuls piétons) (Tableau 19). Il y a donc un véritable enjeu à mieux faire cohabiter ou séparer ces modes de déplacement.

Tableau 19 : Distribution des accidents mortels impliquant au moins un camion en fonction de l'opposant dans la première collision (Wallonie, 2018-2022)

Accidents mortels		Opposant dans la première collision										
		Autre usager	Camion	Camionnette	Voiture	Deux-roues (vélo, cyclo et moto)	Piéton	Autre usager	Camion	Camionnette	Voiture	Deux-roues (vélo, cyclo et moto)
	Total	8%	16%	4%	1%	7%	49%	9%	6%	0%	0%	1%
	Accidents « seul en cause » exclus		18%	4%	1%	8%	53%	9%	7%	0%	0%	1%

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



3. Type de collision : accidents impliquant un camion et une voiture

40% des accidents corporels entre un camion et une voiture sont des collisions fronto-arrières (« par l'arrière »), 33% des collisions « fronto-latérales » (« par le côté »), 12% des collisions « flanc contre flanc », 8% sont des collisions « fronto-frontales » et 7% sont des collisions en chaîne (2018-2022). Cette répartition est fortement dépendante de la nature de l'infrastructure routière : sur autoroute, en section courante ou en intersection. Ainsi, sur autoroute les interactions avec les autres usagers sont principalement longitudinales (même sens de circulation) ce qui explique que près de 6 accidents sur 10 sont des collisions fronto-arrière. En section courante, les interactions avec les autres usagers sont également principalement longitudinales (même sens de circulation ou sens contraire) tandis qu'en intersection les interactions peuvent être longitudinales, mais également transversales (7 accidents sur 10 sont par le côté) (Figure 9). Toutefois, nous ne disposons d'aucune information précise sur quelle partie de chaque véhicule a été impactée. Ainsi, dans le cas d'une collision par l'arrière nous ne savons pas qui est rentré dans qui.

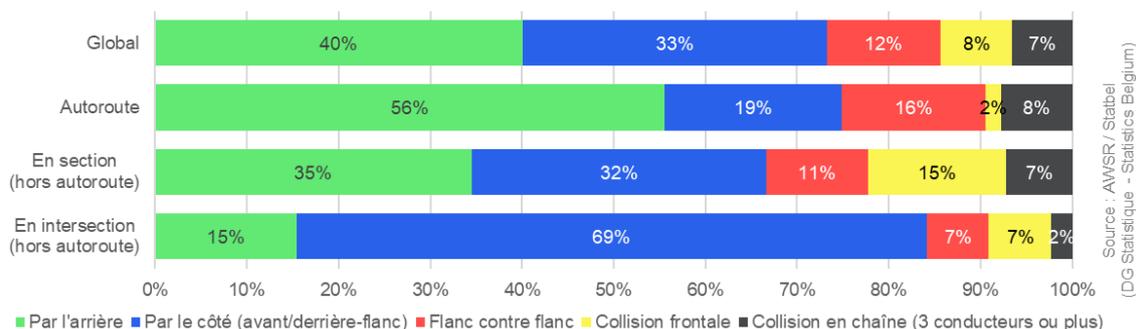


Figure 9 : Répartition des types de collision dans les accidents corporels impliquant un camion et une voiture, selon le type d'infrastructure routière (Wallonie, 2018-2022)

4. Type d'obstacle lors des accidents « seul en cause »

Pour les accidents corporels de camion de type « seul en cause », 65% sont des collisions avec un obstacle situé hors chaussée, dans 32% des accidents, il n'y a pas d'obstacle (exemple : un renversement du véhicule), et dans 3% des collisions il y a un obstacle situé sur la chaussée.

Pour les accidents avec obstacle hors chaussée (Figure 10), les trois grandes catégories d'obstacles percutés sont les glissières de sécurité (25%), des poteaux (d'éclairage ou autres, 18%) et des murs ou construction (15%). Dans la cadre de ces accidents, il s'agit souvent, d'une perte de contrôle du véhicule qui peut être liée à des problèmes de vigilance ou d'endormissement, de conduite sous influence d'alcool, ou encore de malaise/fatigue par exemple.

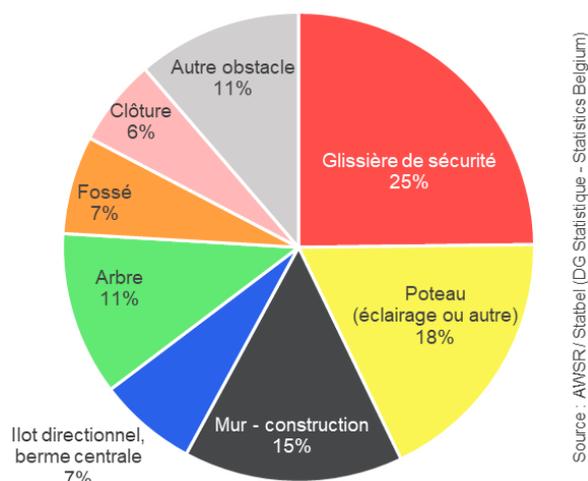


Figure 10 : Répartition des types d'obstacles lors des accidents de camion de type seul en cause contre un obstacle situé hors chaussée (Wallonie, 2018-2022)

Pour les accidents avec obstacles sur la chaussée (3% des accidents de type « seul en cause »), il s'agit majoritairement d'éléments associés à des zones de travaux (5 accidents sur 7).



QUAND SE PRODUISENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN CAMION ?

1. Mois, jour et heure

La distribution mensuelle des accidents de camion diffère sensiblement de celle qui s'observe pour les accidents de voiture : ils sont légèrement plus fréquents en automne et au printemps et moins fréquents en été et en hiver. On constate 2 pics dans la répartition des accidents corporels de camion un en février et l'autre en octobre. L'année 2022 se distingue avec une distribution des accidents supérieure à la tendance au printemps avec un plateau entre février et juin, compensée par une moindre distribution pour les autres mois de l'année (Figure 11).

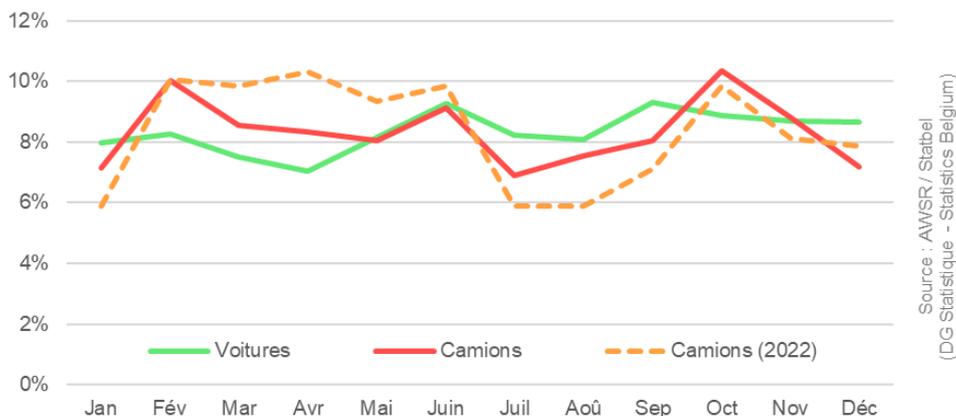


Figure 11 : Répartition mensuelle des accidents selon l'usager impliqué (Wallonie, 2018-2022)

La répartition des accidents de camion en fonction du jour de la semaine et de l'heure est fortement corrélée au transport et à la livraison de marchandises. Du lundi au vendredi, les heures de pointe du matin et le début d'après-midi (13h-15h) et dans une moindre mesure les fins d'après-midi se caractérisent par un pic d'accidents de camion. Le profil de la courbe des accidents de camion le week-end est radicalement différent de celui des voitures, avec une part nettement plus faible d'accidents de camion entre le samedi 17h et le dimanche 19h. Cela peut s'expliquer par la fermeture de nombreuses entreprises, mais également par les conditions de circulation restreintes dans les pays voisins⁸ réduisant drastiquement le trafic transfrontalier.

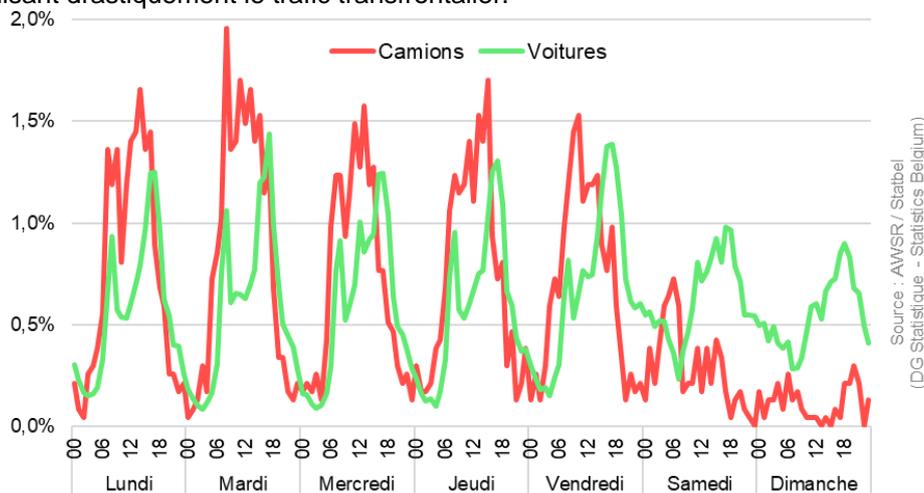


Figure 12 : Distribution des accidents de camion selon le jour et l'heure (Wallonie, 2018-2022)

La distribution des accidents corporels impliquant au moins un camion selon l'heure et le type de collision révèle, pour ceux de type seul en cause, des pics très marqués à midi (11h-13h), à 3h du matin et entre 7h et 9h le matin (Figure 13). Ces pics coïncident pour quasi deux d'entre eux avec les périodes identifiées par la littérature scientifique comme étant les plus à risque en matière de somnolence : entre 2h et 5h et entre 13h et 15h. Ces accidents pourraient donc, en partie, trouver une explication avec une perte de vigilance voire un endormissement du chauffeur routier.

⁸ En France et en Allemagne, les camions de plus de 7,5t n'ont pas le droit de circuler sur l'ensemble du réseau routier pendant les périodes suivantes : Week-end (entre le samedi 22h et le dimanche 22h) Jours fériés (entre 22h la veille et 22h le jour férié). Parmi les principales dérogations il y a le transport d'animaux vivants, denrées ou produits périssables. Au Luxembourg, la circulation des camions (de plus de 7,5t) en transit en direction de l'Allemagne et de la France est interdite les dimanches et jours fériés. Aux Pays-Bas et en Belgique, il n'existe pas d'interdiction de circulation des poids lourds les week-ends et les jours fériés.



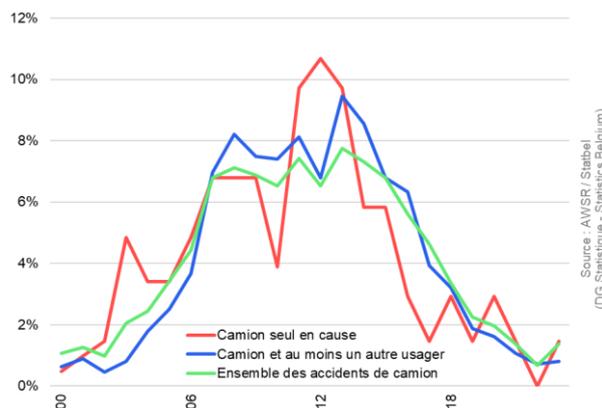


Figure 13 : Distribution des accidents de camion selon l'heure et le type de collision (Wallonie, 2018-2022)

2. Moment de la semaine

87% des accidents impliquant au moins un camion ont lieu en journée (entre 6h et 22h) et seulement 13% de nuit (entre 22h et 6h). Cela est sans doute lié au trafic poids lourds local qui se fait en partie en horaire de travail. Le trafic poids lourds international est moins contraint si ce n'est le week-end pour la circulation transfrontalière (Figure 14).

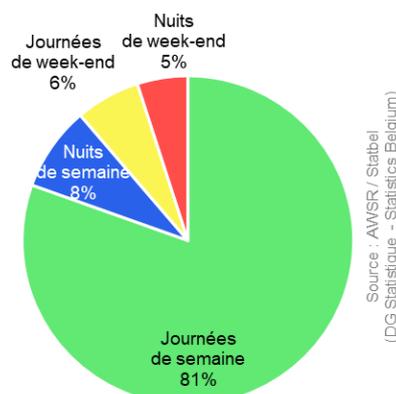


Figure 14 : Répartition hebdomadaire des accidents de camion (Wallonie, 2018-2022)

71% des personnes décédées dans un accident impliquant un camion l'ont été une journée de semaine (92% pour les seuls occupants de camions). 21% des tués dans les accidents de camion l'ont été de nuit (4% pour les seuls occupants de camions). La gravité des accidents de camion la nuit est quasi 2 fois (1,8) plus élevée que celle des accidents survenus de jour (Tableau 20, Tableau 21).

Tableau 20 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de camion et leurs victimes⁹, selon leur répartition hebdomadaire (Wallonie, 2018-2022)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents	Gravité
Journée de semaine	122	194	2 191	2 507	1 891	65
Nuit de semaine	22	25	194	241	195	113
Journée de week-end	13	22	173	208	148	88
Nuit de week-end	14	22	117	153	116	121
Total	171	263	2 675	3 109	2 350	73

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

Tableau 21 : Distribution, selon la répartition hebdomadaire, des différents indicateurs concernant les accidents de camion et leurs victimes⁹ (Wallonie, 2018-2022)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents
Journée de semaine	71%	74%	82%	81%	80%
Nuit de semaine	13%	10%	7%	8%	8%
Journée de week-end	8%	8%	6%	7%	6%
Nuit de week-end	8%	8%	4%	5%	5%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

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

⁹ Il s'agit de l'ensemble des victimes des accidents de camion et pas seulement celles enregistrées comme occupants de camion.



Une analyse des accidents corporels de camion selon leur répartition hebdomadaire et leur localisation révèle qu'elle diffère uniquement lorsqu'ils surviennent sur autoroute par rapport au réseau non autoroutier (hors agglomération ou en agglomération). Ainsi, 18% des accidents corporels impliquant un camion surviennent de nuit (entre 22h et 6h) sur autoroute contre 10% sur le reste du réseau. Cela peut s'expliquer par la densité du trafic et notamment transfrontalier sur le réseau autoroutier en particulier de nuit (Figure 15).

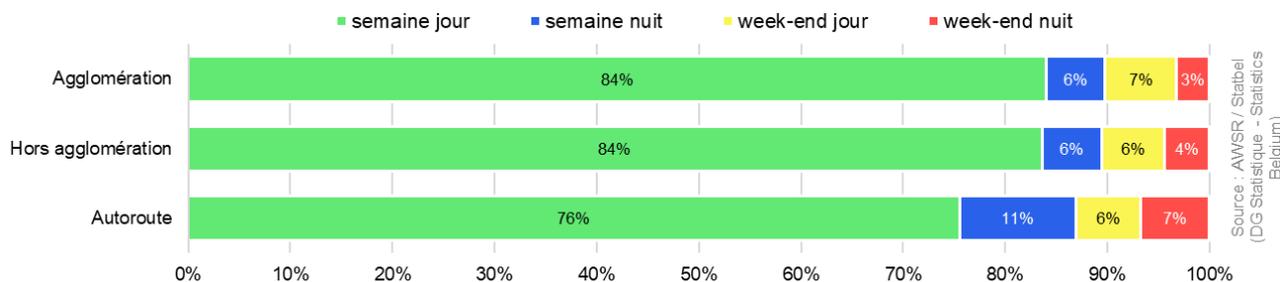


Figure 15 : Distribution des accidents de camion, selon leur répartition hebdomadaire et la localisation (Wallonie, 2018-2022)

3. Conditions de luminosité

Enfin, 74% des accidents impliquant un camion surviennent dans des conditions diurnes, soit bien plus que les 65% qui s'observent pour les accidents de voiture. 18% surviennent de nuit avec éclairage public, 4% à l'aube ou au crépuscule et 4% de nuit sans éclairage public. La gravité est plus élevée la nuit et plus particulièrement sans éclairage public, peut-être en raison de vitesses d'impact plus élevées liées à une détection nulle ou tardive de l'obstacle ou des protagonistes entre eux (Figure 16, Tableau 22, Tableau 23).

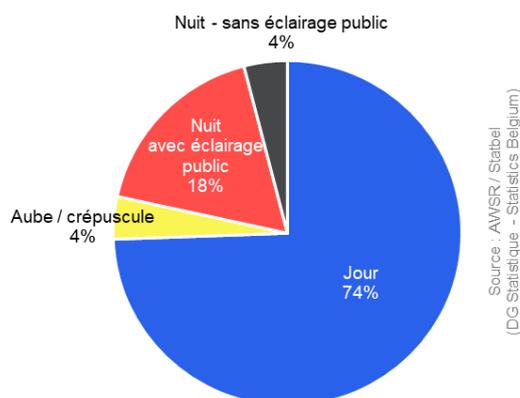


Figure 16 : Distribution des accidents de camion, selon les conditions de luminosité (Wallonie, 2018-2022)

Tableau 22 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de camion et leurs victimes¹⁰, selon les conditions de luminosité (Wallonie, 2018-2022)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents	Gravité
Jour	116	188	2 016	2 320	1 739	67
Aube / crépuscule	6	9	107	122	93	65
Nuit - Avec éclairage	38	51	436	525	410	93
Nuit - Sans éclairage	10	15	101	126	94	106
Total	171	263	2 675	3 109	2 350	73

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

Tableau 23 : Distribution, selon les conditions de luminosité, de différents indicateurs concernant les accidents de camion et leurs victimes¹⁰ (Wallonie, 2018-2022)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents
Jour	68%	71%	76%	75%	74%
Aube / crépuscule	4%	3%	4%	4%	4%
Nuit - Avec éclairage	22%	19%	16%	17%	18%
Nuit - Sans éclairage	6%	6%	4%	4%	4%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

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

¹⁰ Il s'agit de l'ensemble des victimes des accidents de camion et pas seulement celles enregistrées comme occupants de camion.



Une analyse des accidents corporels de camion selon la luminosité et le type de collision révèle que les accidents ont quasiment la même répartition de conditions de luminosité (74% diurnes et 22% nocturnes) quel que soit le type de collision. Seule particularité, les accidents corporels de type seul en cause se caractérisent par une part plus importante d'accidents enregistrés de nuit sans éclairage public (conditions propices à l'endormissement) que ceux avec un autre usager (respectivement 7% contre 3%) (Figure 17).

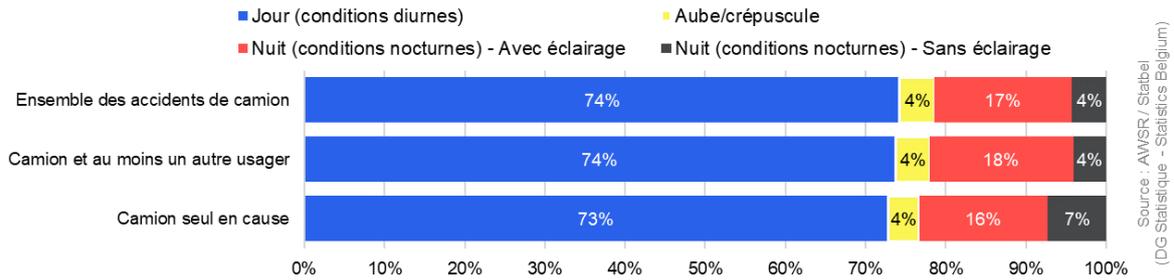


Figure 17 : Distribution des accidents de camion, selon les conditions de luminosité et le type de collision (Wallonie, 2018-2022)

La distribution des accidents de camion selon leur localisation et les conditions de luminosité diffère très fortement selon la localisation. Ainsi, 27% des accidents corporels impliquant un camion surviennent en conditions nocturnes sur autoroute contre 18% hors agglomération et 16% en agglomération. Nous noterons que la part des accidents de nuit sans éclairage public est quasi similaire sur le réseau non urbain (hors agglomération et autoroute) avec 5-6% contre 1% en agglomération (Figure 18). Cette surreprésentation des accidents de camion en conditions nocturnes sur le réseau autoroutier pourrait s'expliquer par des trajets plus longs sur des itinéraires plus monotones pour lesquels les conducteurs seraient plus enclins à être distraits ou victimes d'hypovigilance. Par ailleurs, de nuit l'estimation des vitesses des autres usagers est plus compliquée qu'en conditions diurnes.

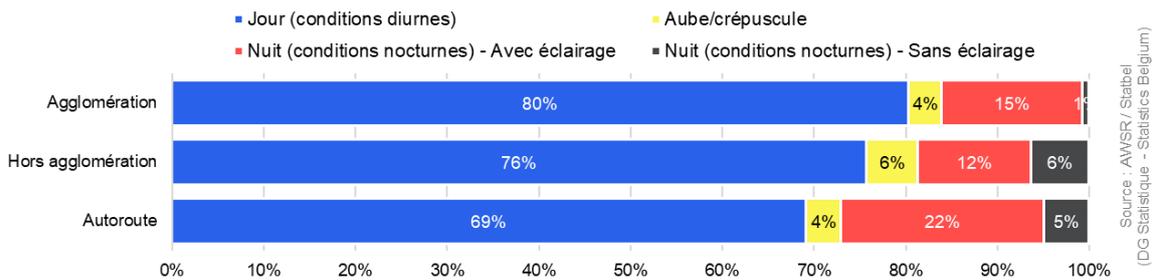


Figure 18 : Distribution des accidents de camion, selon les conditions de luminosité et la localisation (Wallonie, 2018-2022)

4. Conditions atmosphériques et état de la chaussée

86% des accidents corporels impliquant un camion en Wallonie surviennent dans des conditions météorologiques normales (sèches). 11% surviennent par temps pluvieux et 3% sous d'autres conditions météo dégradées (brouillard, neige, vent...) (Figure 19, Tableau 24, Tableau 25). Cette répartition est similaire à celle qui s'observe pour les accidents impliquant un véhicule motorisé à 4 roues ou plus (de l'ordre de +/-85% d'accidents dans des conditions météo normales). L'année 2022 s'inscrit parfaitement dans cette tendance. Il apparaît que les accidents par temps sec sont plus graves que ceux sous une météo pluvieuse, mais ceux survenant sous une autre condition dégradée le sont tout autant qu'en conditions normales (sèches).

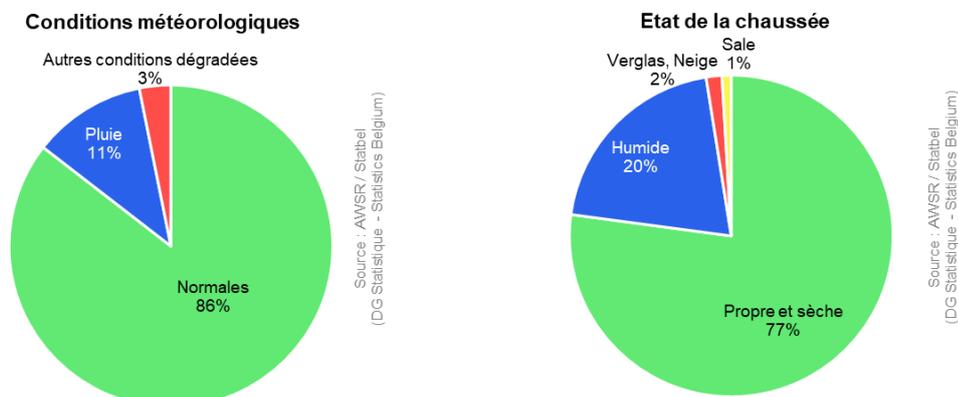


Figure 19 : Distribution des accidents de camion selon les conditions météorologiques et selon l'état de la chaussée (Wallonie, 2018-2022)



Tableau 24 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de camion et leurs victimes¹¹, selon les conditions météorologiques (Wallonie, 2018-2022)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents	Gravité
Normales	146	215	2 141	2 502	1 907	77
Pluie	15	28	317	360	253	59
Autres conditions dégradées	5	8	92	105	70	71
Total	171	263	2 675	3 109	2 350	73

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

Tableau 25 : Distribution, selon les conditions météorologiques, de différents indicateurs concernant les accidents de camion et leurs victimes¹¹ (Wallonie, 2018-2022)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents
Normales	88%	86%	84%	84%	86%
Pluie	9%	11%	12%	12%	11%
Autres conditions dégradées	3%	3%	4%	4%	3%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

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

Des conclusions similaires sont à tirer de l'analyse selon l'état de la chaussée, avec une majorité des accidents de camion survenant sur une route propre et sèche (77%). Du point de vue de la gravité, celle-ci est plus élevée lorsque la chaussée est propre et sèche ou encore mouillée. Paradoxalement, elle est minimale lorsque l'état de la chaussée et les conditions d'adhérence sont fortement dégradés (verglas et neige) (Figure 19, Tableau 26, Tableau 27). Cela peut s'expliquer par des restrictions de circulation pour les poids lourds en conditions hivernales sévères. Cette répartition diffère de ce qui s'observe pour les accidents de véhicules motorisés à 4 roues ou plus pour lesquels les usagers sembleraient donc plus vigilants lorsque les conditions météorologiques ou de circulation sont anormales, mais seraient dépassés par la situation en conditions extrêmes (verglas et neige).

Tableau 26 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de camion et leurs victimes¹¹, selon l'état de la chaussée (Wallonie, 2018-2022)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total Victimes	Accidents	Gravité
Propre et sèche	131	204	1 969	2 304	1 764	74
Humide	35	48	575	658	466	75
Verglas, Neige	1	4	43	48	36	28
Sale	1	2	23	26	21	48
Total	171	263	2 675	3 109	2 350	73

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

Tableau 27 : Distribution, selon l'état de la chaussée, des différents indicateurs concernant les accidents de camion et leurs victimes¹² (Wallonie, 2018-2022)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents
Propre et sèche	78%	79%	75%	76%	77%
Humide	21%	19%	22%	22%	20%
Verglas, Neige	1%	2%	2%	2%	2%
Sale	1%	1%	1%	1%	1%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

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

Une analyse des accidents corporels de camion selon les conditions météorologiques et le type de collision ou la localisation ne montre pas de différence statistique dans la répartition de ces accidents.

¹¹ Il s'agit de l'ensemble des victimes des accidents de camion et pas seulement celles enregistrées comme occupants de camion.

¹² Il s'agit de l'ensemble des victimes des accidents de camion et pas seulement celles enregistrées comme occupants de camion.



FACTEURS POUVANT EXPLIQUER LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN CAMION ?

1. Conduite sous influence d'alcool

Dans les accidents corporels impliquant un camion, 9 chauffeurs routiers sur 10 (88%) ont été soumis à un test d'haleine, contre 8 de leurs opposants sur 10 (79%). 1,2% des chauffeurs de camion testés présentaient une alcoolémie supérieure à 0,2g/l et 7,3% de leurs opposants conduisaient sous influence (8,3% pour les seuls automobilistes)¹³. Au total, l'alcool joue un rôle dans au moins 7% des accidents de camion. Il s'agit d'une estimation basse puisque, pour diverses raisons, tous les conducteurs ne sont pas testés. À titre de comparaison, le taux d'automobilistes impliqués dans un accident corporel et positifs à l'alcool est de 13%¹⁴.

À l'instar de ce qui est constaté chez les autres usagers¹⁵, la distribution des conducteurs de camion et leurs opposants testés et reconnus positifs pour la conduite sous influence d'alcool, selon le moment de la semaine, révèle des taux 5 fois plus élevés les nuits et journées de week-end par rapport aux journées de semaine (Tableau 28). Ainsi, 3,8% des routiers impliqués dans un accident corporel et testés les journées de week-end étaient sous influence d'alcool (contre 21,5% chez leurs opposants), 3,4% les nuits (contre 28% chez leurs opposants). Les nuits de week-end, la part des opposants aux camions positifs à l'alcool parmi ceux testés est 11 fois plus élevée que le taux de chauffeurs routiers testés positifs à ce moment de la semaine. Nous noterons enfin que les journées de semaine seul 0,7% des chauffeurs routiers testés et impliqués dans un accident étaient positifs à l'alcool (contre 3,3% chez leurs opposants).

Tableau 28 : Proportion de chauffeurs routiers et leurs opposants testés et déclarés positifs pour la conduite sous influence d'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel (Wallonie, 2018-2022)

	Chauffeurs routiers		Opposants aux camions	
	Taux de conducteurs testés	Taux de conducteurs positifs parmi ceux testés	Taux de conducteurs testés	Taux de conducteurs positifs parmi ceux testés
Journée de semaine	89%	0,7%	80%	3,3%
Nuit de semaine	85%	3,4%	80%	24,1%
Journée de week-end	86%	3,8%	79%	21,5%
Nuit de week-end	78%	3,3%	68%	35,3%
Total	88%	1,2%	79%	7,3%

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

Une analyse des usagers impliqués dans un accident corporel avec un camion alors qu'ils sont testés sous influence d'alcool selon la plage horaire montre des profils différents entre les chauffeurs routiers et leurs opposants. Ainsi, la période la plus à risque pour les routiers et leurs opposants est entre 22h et 5h59 avec respectivement 3,4% et 28% de positifs parmi ceux testés. Pour les opposants la tranche horaire entre 19h et 21h59 est également très à risque avec 23% de positifs parmi ceux testés contre 0,8% pour les routiers. On ne constate pas vraiment d'effet « repas » chez les personnes impliquées, mais bien un effet « nuit » (Figure 20 : Proportion de chauffeurs routiers et leurs opposants, testés et déclarés positifs pour la conduite sous influence d'alcool, parmi ceux impliqués dans un accident corporel selon la plage horaire (Wallonie, 2018-2022)).

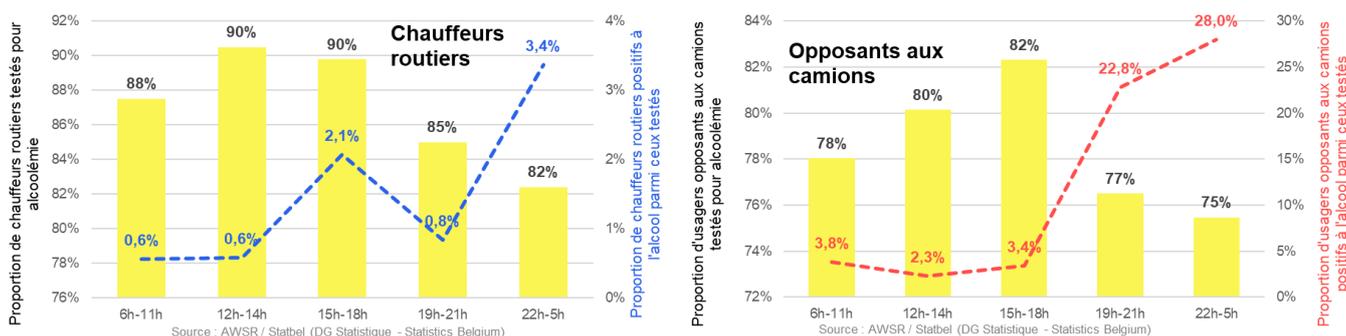


Figure 20 : Proportion de chauffeurs routiers et leurs opposants, testés et déclarés positifs pour la conduite sous influence d'alcool, parmi ceux impliqués dans un accident corporel selon la plage horaire (Wallonie, 2018-2022)

¹³ 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).

¹⁴ Pour une comparaison détaillée, voir l'Essentiel « Modes de déplacement ».

¹⁵ Cf Essentiel des accidents : Les accidents avec alcool en Wallonie - 2018-2022. AWSR, août 2023.



Certaines caractéristiques des chauffeurs routiers permettent d'affiner leur profil vis-à-vis de la conduite sous influence d'alcool. Ainsi, 2% des chauffeurs routiers âgés de 55-65 ans ont été testés positifs à l'alcool contre 1,6% des 18-24 ans, 0,4% des 25-34 ans, 1,3% des 35-54 ans et 0,4% des 65+. Par ailleurs, les chauffeurs routiers de nationalité belge impliqués dans un accident corporel ont un taux de conducteurs positifs à l'alcool 3 fois plus élevé que ceux non belges (respectivement 1,8% contre 0,5%) (Figure 20).

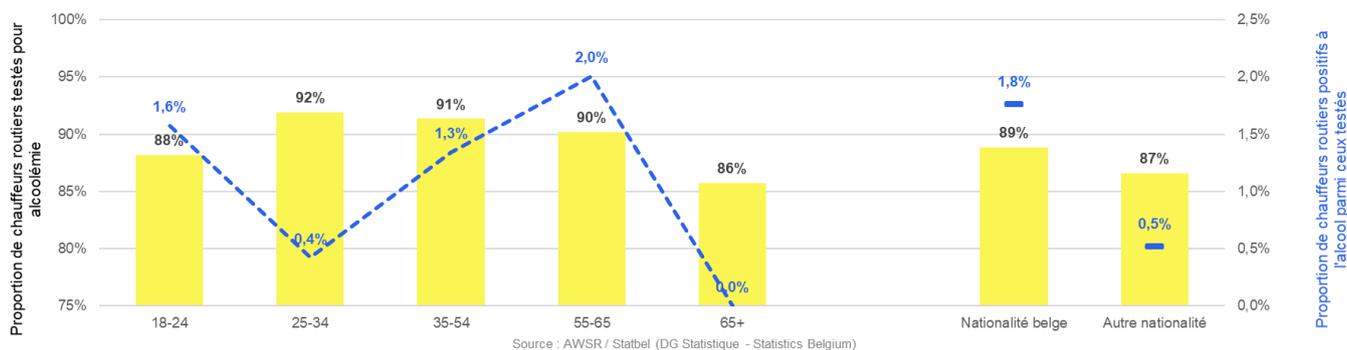


Figure 21 : Proportion de chauffeurs routiers testés et déclarés positifs pour la conduite sous influence d'alcool selon leur âge ou leur nationalité (Wallonie, 2018-2022)

Le type de collision et la localisation des accidents semblent également fournir des liens avec la conduite sous influence d'alcool. De la sorte, 8% des accidents de camion de type seul en cause ont le chauffeur routier impliqué positif à l'alcool (parmi ceux testés) contre 0,7% des chauffeurs routiers impliqués dans un accident avec un autre usager. D'autre part, les accidents enregistrés hors agglomération ont un taux de chauffeurs routiers positifs à l'alcool le plus élevé avec 2,8% contre 1% en agglomération et 0,5% sur autoroute (Figure 22).

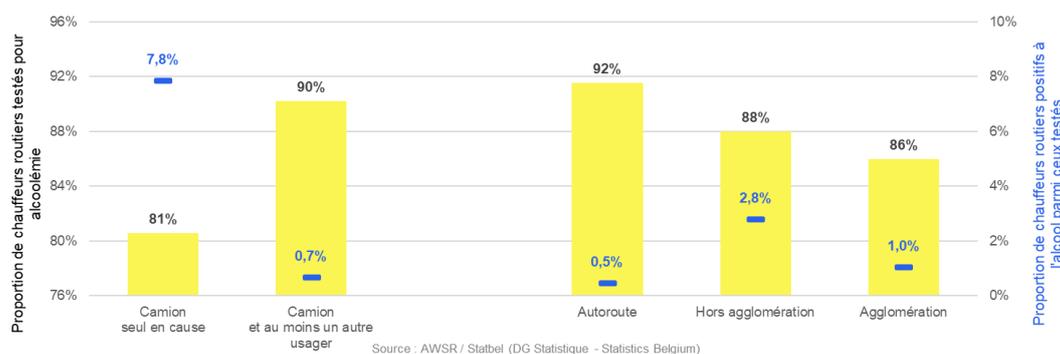


Figure 22 : Proportion de chauffeurs routiers testés et déclarés positifs pour la conduite sous influence d'alcool selon le type de collision ou la localisation (Wallonie, 2018-2022)

Le taux de chauffeur routier sous influence d'alcool parmi ceux testés est particulièrement élevé dans les collisions de type « seul en cause ». La Figure 23 permet d'affiner sensiblement le profil de ces chauffeurs routiers via leur nationalité, mais également selon la localisation de l'accident. Il ressort que 13% des chauffeurs routiers impliqués dans un accident seul en cause hors agglomération (et hors autoroute) ont été testés positifs à l'alcool contre 2,9% en agglomération et 2,1% sur autoroute. De même, 10% des chauffeurs routiers de nationalité belge impliqués dans un accident seul en cause ont été testés positifs à l'alcool contre 2,3% des chauffeurs étrangers.

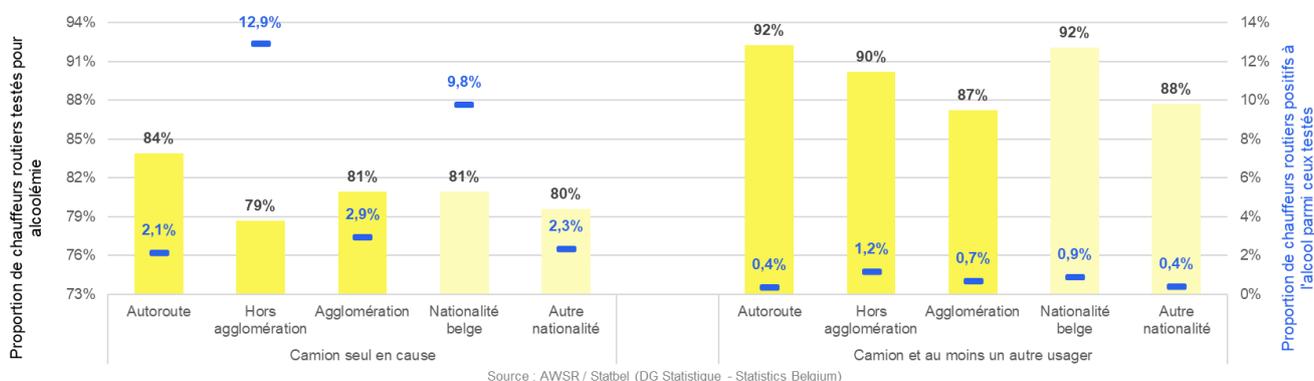


Figure 23 : Proportion de chauffeurs routiers testés et déclarés positifs pour la conduite sous influence d'alcool Par type de collision selon la localisation ou la nationalité du chauffeur routier (Wallonie, 2018-2022)



2. Autres facteurs d'accident

Lors du constat de l'accident, le policier a l'opportunité de mentionner si certains facteurs ont, selon lui, joué ou pu jouer un rôle dans la survenue de l'accident. Le tableau suivant reprend les facteurs qui ont été répertoriés dans au moins 1,0% des accidents de camion au cours de la période 2018-2022. Comme le policier n'est pas tenu de mentionner les facteurs d'accident, il s'agit d'une estimation a minima.

Rares sont les facteurs relevés par la police. Nous avons analysé la proportion de survenues des différents facteurs d'accidents encodés par la police aux camions et à leurs opposants (Tableau 29). L'attribution des facteurs à chaque usager impliqué sans connaître la dynamique de la situation accidentelle pourrait biaiser leur interprétation. Par exemple, une voiture effectuant une queue de poisson à un poids lourd en vue de prendre une sortie d'autoroute et se faisant heurter par l'arrière par ce dernier, le facteur « Non-respect de la distance entre usagers » pourrait être encodé pour le camion alors que c'est la manœuvre de la voiture qui est à l'origine de l'accident.

Les accidents corporels impliquant des camions sont particulièrement sujets à des facteurs liés au comportement des usagers et majoritairement chez les opposants et à l'infrastructure.

Les facteurs attribués aux usagers montrent que les opposants sont surreprésentés par rapport aux chauffeurs routiers notamment pour :

- Perte de contrôle du véhicule : 8% contre 5% pour les routiers,
- Non-respect de la distance entre usagers (7% contre 5%),
- Effectue in extremis une manœuvre d'évitement (4% contre 2%),
- Dépassement fautif (2% contre moins de 1%).

Concernant l'infrastructure, la présence de travaux sur le site de l'accident est le facteur le plus fréquent (7% des accidents), suivi par l'encombrement de la circulation (6%) et un virage serré (3%).

Tableau 29 : Proportions des facteurs d'accidents (infrastructure et usagers) attribués par la police à un des usagers impliqués dans les accidents corporels avec au moins un camion (Wallonie, 2018-2022)

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

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

Par ailleurs, les policiers ont la possibilité de renseigner si l'accident fait suite à un malaise ou était dû à la fatigue (sans distinction possible entre malaise et fatigue). Nous ne connaissons pas l'exactitude de cette variable ni son taux précis d'exhaustivité. Toutefois, le malaise ou la fatigue est un facteur qui ressort pour seulement 0,09% des chauffeurs routiers impliqués dans un accident corporel en Wallonie sur la période 2018-2022. Les chauffeurs routiers impliqués dans un accident de type seul en cause seraient 9 fois plus concernés avec 0,46% d'entre eux ayant pour facteur explicatif un malaise ou de la fatigue contre 0,05% de ceux impliqués dans une collision avec un autre usager.



Éditeur responsable : Françoise Guillaume

Éditeur : Agence wallonne pour la Sécurité routière ASBL

Date de publication : Octobre 2023

[Veuillez faire référence à ce document de la manière suivante :](#)

Essentiel des accidents : Les accidents impliquant un camion en Wallonie – 2018-2022. AWSR, octobre 2023

