Essentiel des accidents
Modes de déplacement 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 pour la période 2018-2022 ?
Résultats généraux
Risques et gravité selon les usagers
Caractéristiques des accidents selon les usagers
Caractéristiques des usagers impliqués

QUE RETENIR POUR LA PÉRIODE 2018-2022 ?

- Près de 9 accidents corporels sur 10 impliquent une voiture.
  - 1 accident corporel sur 5 est une voiture seule 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 mortels 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. 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.
- 1 automobiliste sur 8 impliqué dans un accident corporel (et soumis à un test d'haleine) conduisait sous influence d'alcool (13%). 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 (2018-2022). 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 2022 ont des caractéristiques spécifiques, celles-ci sont mises en évidence.

RÉSULTATS GÉNÉRAUX

QUELS SONT LES INDICATEURS-CLÉS POUR 2022 ?

L'année 2022 est considérée comme une année « standard » sur le plan de la sécurité routière après deux années fortement impactées par la crise sanitaire de la Covid-19. Le Tableau 1 reprend les principaux indicateurs 2022 pour les différentes grandes catégories d'usagers de la route.

Tableau 1 : Bilan des indicateurs de sécurité routière pour chaque type d'usagers (Wallonie, 2022)

Wallonie, 2022	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents corporels*	Gravité
Piétons	40	133	1 211	1 384	1 270	31
Vélos	18	81	945	1044	1 024	18
Cyclos	8	46	630	684	690	12
Motos	28	143	815	986	913	31
Voitures	116	342	7 057	7 515	8 282	14
Voiturettes	1	3	22	26	29	34
Camionnettes	11	29	389	429	818	13
Camions	5	6	90	101	407	12
Autocars/bus	0	3	148	151	176	0
Tracteurs agricoles	3	2	23	28	76	39
Autres usagers et inconnus	4	19	461	484	505	8
Total Wallonie	234	807	11 791	12 832	10 090	23

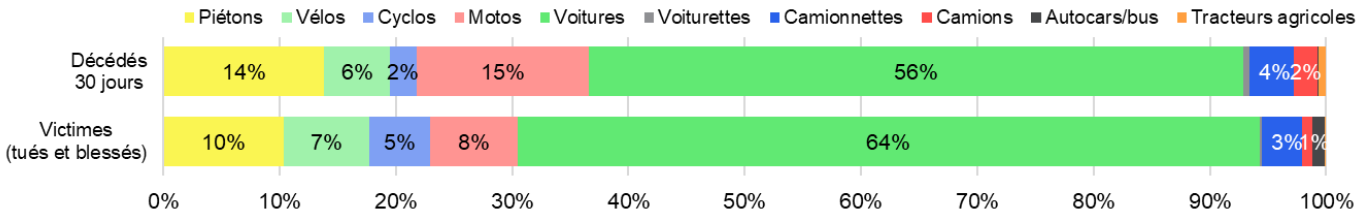
* Le nombre total d'accidents corporels en Wallonie est inférieur à la somme des accidents pour chaque catégorie d'usagers puisqu'un accident peut impliquer plusieurs usagers différents (ex : un automobiliste et un piéton).

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

QUELS USAGERS SONT LES VICTIMES DES ACCIDENTS ?

La Figure 1 illustre la répartition des décédés 30 jours et des victimes (tués et blessés) selon le type d'usagers impliqués sur la période 2018-2022. L'année 2022 se distingue par rapport à la période 2018-2022 par une légère hausse parmi les tués piétons (17% contre 14% pour 2018-2022) et cyclistes (8% contre 6% pour 2018-2022) compensée par une baisse de la part des motards (12% contre 15% pour 2018-2022) et des occupants de voiture (50% contre 56% en 2018-2022).

Pour l'ensemble des victimes (tués et blessés), 2022 se caractérise par une part légèrement plus importante de piétons (11% contre 10% sur la période 2018-2022), de cyclistes (8% contre 7% sur la période 2018-2022) et de cyclomotoristes (6% contre 5% sur la période 2018-2022). Ces variations dans la répartition des victimes et des décédés s'expliquent par des transferts modaux et notamment l'attrait grandissant pour le vélo (attrait accru durant la crise sanitaire en 2020 et 2021).



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

Figure 1 : Répartition des victimes selon le type d'usager (Wallonie, 2018-2022)

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 2012-2022 et leur évolution au cours des 10 dernières années mais aussi par rapport à 2019 et 2021.

Tableau 2 : Évolution des principaux indicateurs pour chaque type d'usager (Wallonie, 2022 par rapport à 2021, 2019 et 2012)

Wallonie 2012 - 2022	Décédés 30 jours	Evolution			Blessés	Evolution			Accidents corporels	Evolution		
		2012	2019	2021		2012	2019	2021		2012	2019	2021
		0%	3%	43%		-7%	-9%	14%		-12%	-12%	8%
		+10 tués	-3 tués	+8 tués		49%	21%	11%		44%	20%	10%
		-1 tué	+4 tués	+4 tués		-36%	5%	-8%		-34%	7%	-6%
		-46%	-36%	-6%		-14%	3%	9%		-16%	0%	6%
		-49%	-35%	7%		-28%	-18%	-5%		-20%	-10%	0%
		N/D	-1 tué	-1 tué		N/D	-4%	-19%		N/D	-28%	-26%
		-1 tué	+2 tués	+3 tués		-13%	-10%	0%		-3%	-4%	1%
		-1 tué	0%	+3 tués		-22%	-19%	-13%		-23%	-24%	-12%
		-1 tué	0%	0%		-6%	-3%	7%		1%	-5%	4%
		+2 tués	+1 tué	+2 tués		47%	67%	4%		-22%	10%	-1%

N/D : données non disponibles. En effet, les voiturettes ne peuvent être distinctement identifiées parmi les usagers que depuis 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 globalement à la hausse, notamment le nombre d'accidents

Les cyclistes sont la seule catégorie à avoir quasi l'ensemble de leurs indicateurs à la hausse en 2022 par rapport à 2021, 2019 et 2012. Nous constatons en l'espace de dix ans une hausse très marquée de 44% des accidents corporels et de 49% des blessés. Ces tendances sont principalement imputables 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 la période Covid-19) et structurelle (augmentation de l'utilisation de ce moyen de transport depuis plusieurs années). Depuis 2016, le nombre d'accidents de cyclistes est en hausse. 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.

Les indicateurs relatifs aux piétons à surveiller

Tous usagers confondus, les piétons sont ceux dont l'année 2022 enregistre les hausses les plus importantes par rapport à 2021 avec +43% pour les tués et +14% pour les blessés. L'évolution sur les 10 dernières années est assez faible avec le même nombre de tués qu'en 2012 et -7% de blessés et -12% d'accidents corporels.

Des indicateurs préoccupants pour les deux-roues motorisés

L'année 2022 montre une accidentalité à la hausse nous ramenant à la situation de 2019. Même si l'évolution des motards tués est à la baisse avec jusqu'à -46% par rapport à 2012, cet indicateur ne doit pas occulter une hausse des tués parmi les cyclomotoristes et des blessés chez les deux-roues motorisés. Certains éléments pourraient en partie expliquer ces résultats avec des conditions météo plus favorables à la pratique de la moto en 2022 par rapport à 2021 et peut-être des changements dans les choix de mobilité augmentant la part des deux-roues et notamment des cyclos dans le trafic.

Un tiers d'occupants de voiture victimes en moins en 10 ans

Les occupants de voiture représentent la majorité des victimes de la route (tués et blessés) : deux-tiers (64%) des victimes en 2012 et 59% en 2022. Le nombre d'accidents corporels est stable (+0,2%) par rapport à 2021 et est inférieur de -10% par rapport à 2019 et de -20% par rapport à 2012. Le nombre d'occupants décédés enregistre une baisse de 49% par rapport à 2012. Plusieurs éléments peuvent expliquer ces très 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 des mesures sécuritaires (vitesse, ceinture, etc.). 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 BLESSURES LES PLUS ÉLEVÉS ?

L'AWSR a défini des risques relatifs en fonction des distances parcourues annuellement. Cette dernière donnée est une estimation sur base de déclarations et n'est disponible que pour certains types d'usagers. Ces risques relatifs sont obtenus à partir des données d'accidents (Statbel) et de mobilité (Vias[1]).

Nous avons travaillé sur la période 2020-2022 car ce sont les données disponibles les plus récentes et reflétant les changements de mobilité apparus depuis la crise du Covid-19.

La catégorie de référence est le risque moyen des automobilistes ramené à 1.

Risque relatif d'être impliqué dans un accident corporel

En Wallonie, pour une même distance parcourue, le risque relatif d'être impliqué dans un accident corporel est 4 fois plus élevé pour un usager de deux-roues motorisés que pour un automobiliste (Figure 2). Ce risque est moins élevé pour un cycliste que pour un cyclo/motocycliste pour une même distance parcourue : de l'ordre de moitié moins. Les piétons ont un risque relatif d'être impliqué dans un accident corporel plus faible que celui des automobilistes. Cela s'explique, notamment, par le fait qu'ils ne parcourent qu'une petite partie de leur trajet en traversée et donc en interaction avec d'autres usagers de la route. Pour leur part, les deux-roues ont un risque relatif d'être impliqué dans un accident corporel plus élevé que celui des voitures, cela s'explique notamment par des problèmes de conspicuité lié à ces usagers (visibilité et prise en compte par les autres usagers motorisés dans leur stratégie de recherche d'informations associées à la tâche de conduite).

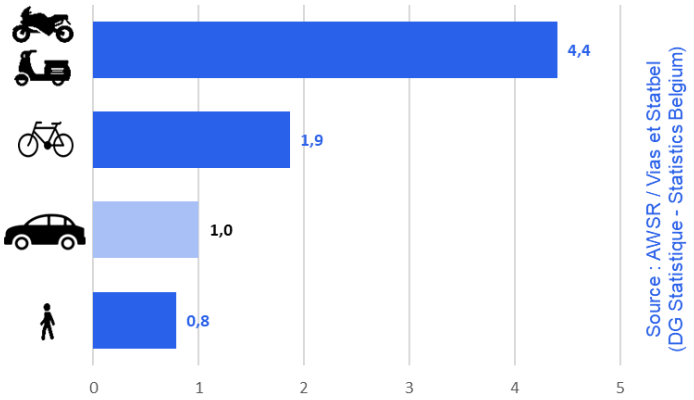


Figure 2 : Risque relatif d'être impliqué dans un accident corporel en Wallonie (2020-2022)

Risque relatif d'être tué ou grièvement blessé dans un accident corporel

En Wallonie, pour une même distance parcourue, le risque relatif d'être tué ou grièvement blessé dans un accident corporel est 19 fois plus élevé pour un usager de deux-roues motorisés que pour un automobiliste (Figure 3). Ce risque est quasi 6 fois plus élevé pour un cycliste et 3 fois plus élevé pour un piéton que pour un automobiliste. Ces résultats peuvent s'expliquer notamment par le caractère vulnérable de ces usagers (pas ou peu d'élément ou d'équipement de protection) par rapport aux automobilistes. Un autre facteur explicatif et potentiellement aggravant est la vitesse d'impact lors de la collision, plus cette vitesse est élevée, plus les conséquences sont sévères.

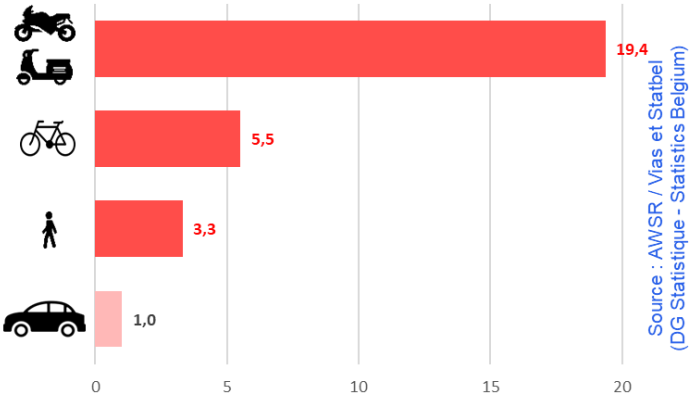


Figure 3 : Risque relatif d'être tué ou grièvement blessé dans un accident corporel en Wallonie (2020-2022)

QUELS USAGERS SONT ASSOCIÉS À DES ACCIDENTS PLUS GRAVES ?

Gravité globale

Calculer la gravité des accidents en distinguant la gravité pour l'usager 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 73 tués pour 1 000 accidents corporels mais « seuls » 11 occupants de camions sont tués contre 62 occupants dans les véhicules opposants. À titre de comparaison, les accidents de camion ont une gravité globale 3 fois plus élevées que ceux impliquant des voitures. La gravité pour les opposants aux voiturettes 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'usagers 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 41 motards décédés 30 jours pour 1 000 accidents corporels contre 27 pour les piétons ou 17 pour les automobilistes. Les voiturettes et les tracteurs sont les deux autres véhicules motorisés pour lesquels la gravité spécifique est élevée (Figure 4).

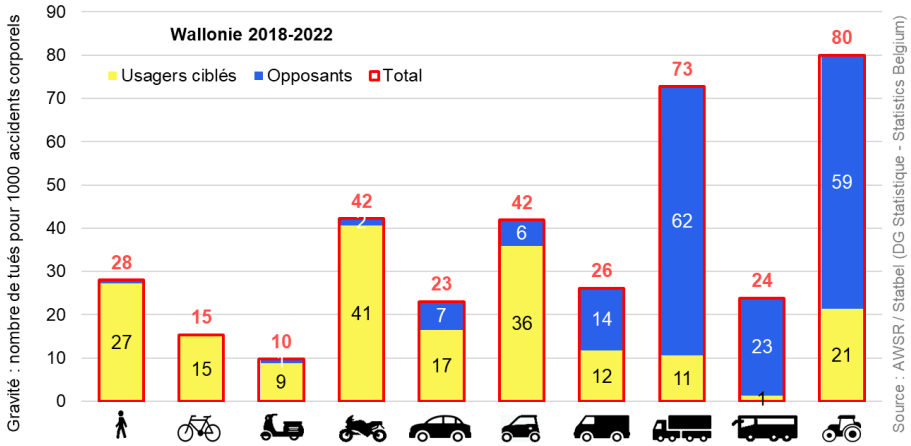


Figure 4 : Gravité des accidents selon le type d'usager (Wallonie, 2018-2022)

L'année 2022 a présenté certaines particularités par rapport aux tendances constatées sur la période 2018-2022 avec une diminution de 24% de la gravité globale des accidents impliquant des moto (32 contre 42), de -14% des accidents impliquant des voiturettes (36 contre 42) et de -9% des accidents impliquant des voitures (21 contre 23).

A moyen terme, la gravité globale des accidents a diminué de 19% entre 2008-2012 et 2018-2022. Certains usagers ont enregistré une baisse de la gravité globale plus importante que la moyenne avec -30% pour les accidents impliquant des camionnettes, -22% pour las accidents de bus/cars et -21% pour les accidents de voitures. Pour d'autres usagers, on enregistre une baisse de la gravité globale mais inférieure à la moyenne avec -15% pour les accidents de cyclos, -10% pour les accidents de motos, -8% pour les accidents de cyclistes et -3% pour les accidents de piétons. Enfin, deux catégories d'usagers voient la gravité globale augmenter sur cette période avec +6% pour les accidents de camions et +19% pour les accidents de tracteurs agricoles.

Gravité selon la localisation

La gravité d'un accident est fortement corrélée avec les caractéristiques du véhicule, notamment sa masse, mais également avec 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 5) est moindre qu'hors agglomération (Figure 6). Pour certains usagers, la gravité sur autoroute peut être moins élevée que celle constatée hors agglomération (Figure 7). 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'usagers vulnérables exceptées 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 5), les accidents pour lesquels la gravité globale est la plus élevée impliquent des camions (53 tués pour 1000 accidents corporels), suivis par ceux avec des tracteurs agricoles (38), des voiturettes (31) et des motos (31). Ce sont pour les accidents impliquant des usagers vulnérables que la part des tués parmi les opposants est la plus faible.

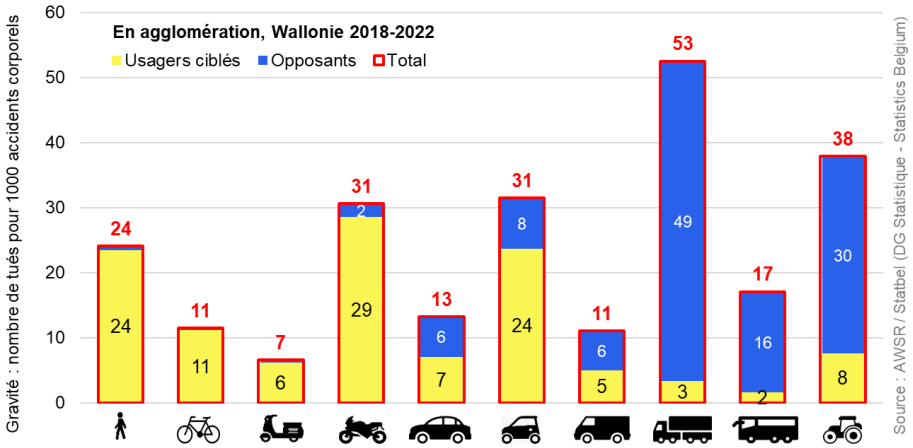


Figure 5 : Gravité des accidents en agglomération selon le type d'usager (Wallonie, 2018-2022)

Hors agglomération (Figure 6), 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 tracteurs agricoles (99 tués pour 1000 accidents corporels) suivis par ceux impliquant des voiturettes (79), des camions (79), des autobus/autocars (70) et des piétons (70). Pour les voiturettes et les piétons ce sont les usagers ciblés qui sont les victimes exclusives pas leurs opposants. Cela s'explique notamment par le fort différentiel de vitesse entre ces usagers et les autres véhicules motorisés mais également, pour les voiturettes, par l'absence de nombreux éléments de sécurité passive (conçus pour minimiser la gravité des accidents) par rapport aux voitures notamment. Pour les tracteurs agricoles, dans 78% des cas la victime est enregistrée parmi l'opposant. Cette proportion est de 100% pour les autocars/autobus et 57% pour les camions et les camionnettes.

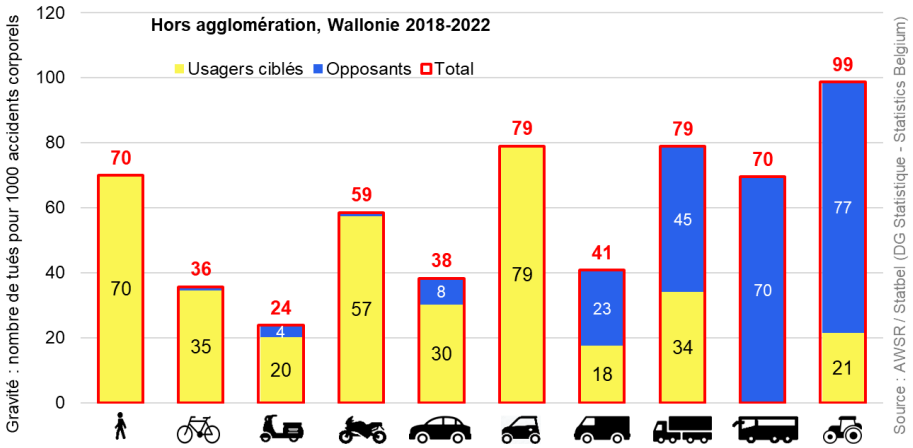


Figure 6 : Gravité des accidents hors agglomération selon le type d'usager (Wallonie, 2018-2022)

Sur autoroutes (Figure 7), deux catégories d'usagers enregistrent une gravité extrêmement élevée. Il s'agit d'usagers 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 plus d'un cas sur trois et pour les cyclomotoristes dans un cas sur cinq. Pour les usagers autorisés à y circuler, la part des personnes tuées est beaucoup plus importante pour les motards et les opposants aux véhicules « lourds » (camions et dans une moindre mesure les camionnettes).

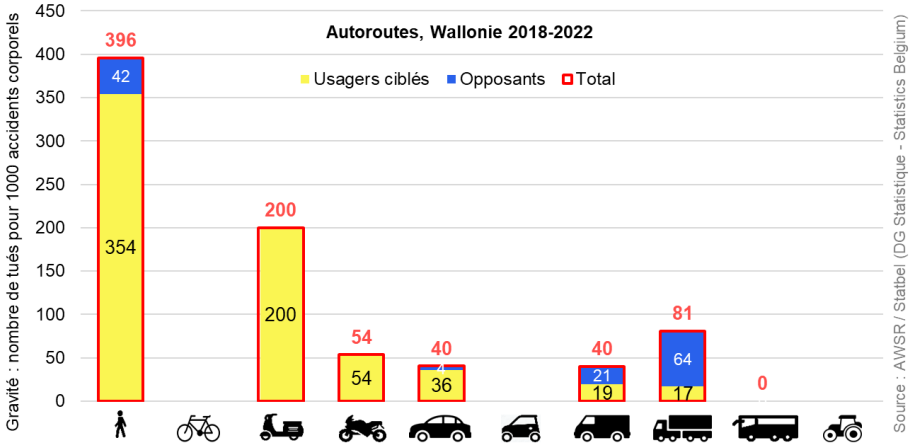


Figure 7 : Gravité des accidents sur autoroutes selon le type d'usager (Wallonie, 2018-2022)

CARACTÉRISTIQUES DES ACCIDENTS SELON LES USAGERS

QUAND SE PRODUISENT LES ACCIDENTS ?

Période de la semaine

Deux tiers des accidents corporels (65%) 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 8 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 13% des voiturettes contre 6% des motards et 6% des piétons).

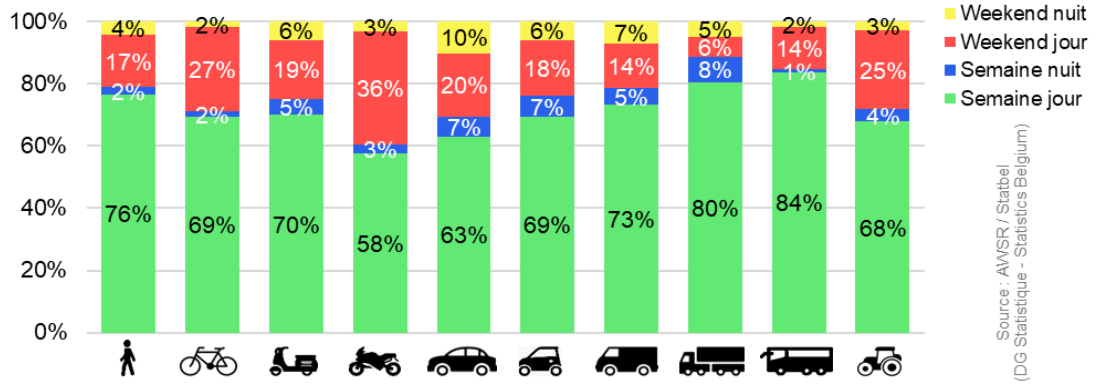
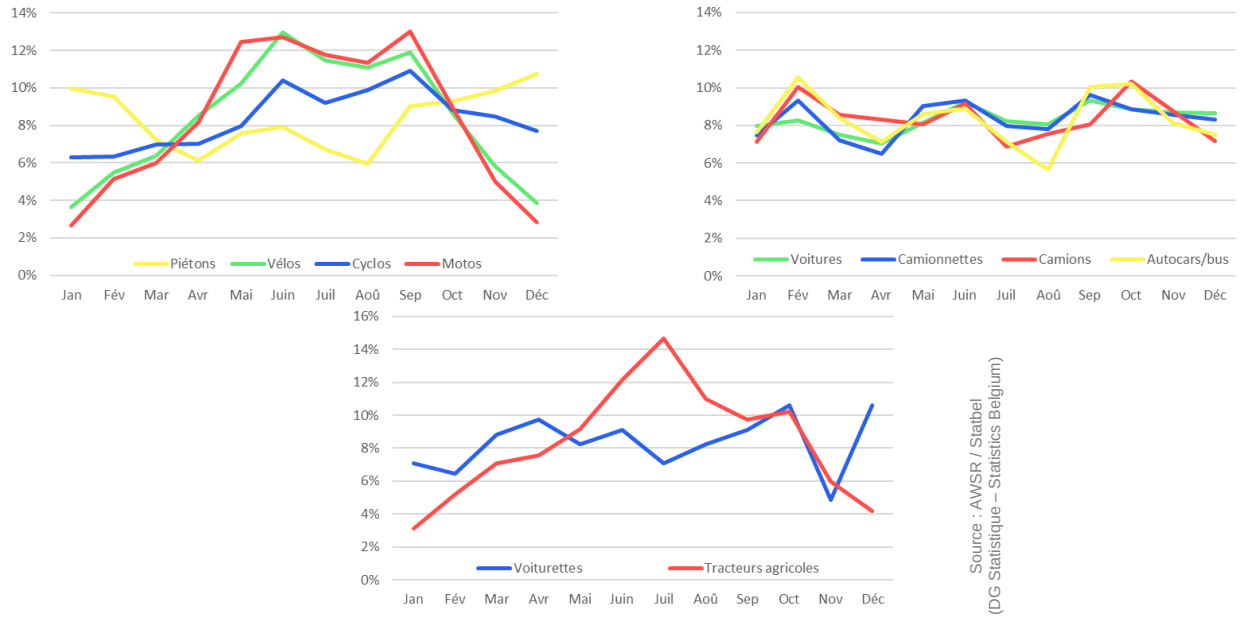


Figure 8 : Répartition des accidents corporels selon la période de la semaine et le type d'usager (Wallonie, 2018-2022)

Répartition mensuelle

La répartition mensuelle des accidents corporels selon le type d'usager sur la période 2018-2022 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 l'absence de bonne visibilité (notamment la nuit). Lorsqu'il fait noir tôt (à partir de 17h en hiver), 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 9). 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. Pour les tracteurs agricoles, l'accidentalité reflète l'activité dans les champs avec les moissons et autres récoltes entre juin et octobre.



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

Figure 9 : Répartition des accidents corporels selon le mois et le type d'usager (Wallonie, 2018-2022)

OÙ SE PRODUISENT LES ACCIDENTS ?

Régime de vitesse

La majorité des accidents corporels surviennent sur des routes limitées à 50 km/h (59%). 7% de l'ensemble des accidents corporels sont enregistrés sur des routes où la vitesse maximale autorisée est de 120 km/h. La Figure 10 illustre que certains usagers sont plus souvent que d'autres impliqués dans certains environnements routiers. Ainsi, plus de 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 11% des piétons et 7% des cyclistes ont eu leur accident corporel dans une zone 30 contre 3% des automobilistes. D'autre part, 37% des accidents corporels impliquant un camion et 15% de ceux impliquant une camionnette ont été enregistrés sur voie rapide (120 km/h).

Depuis 2020, on constate une 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 2024. Ces changements auront probablement un impact sur l'accidentalité en Wallonie qu'il faudra analyser dans les années à venir. Nous noterons que l'analyse des données pour 2022 montre une légère hausse de l'accidentalité pour les usagers faibles et en particulier les piétons (13% contre 11% pour la période 2018-2022). Pour les cyclistes, les cyclomoteurs, les motos et les voitures, la part des accidents en zone 30 augmente en 2022 d'un point de pourcentage par rapport à la période 2018-2022.

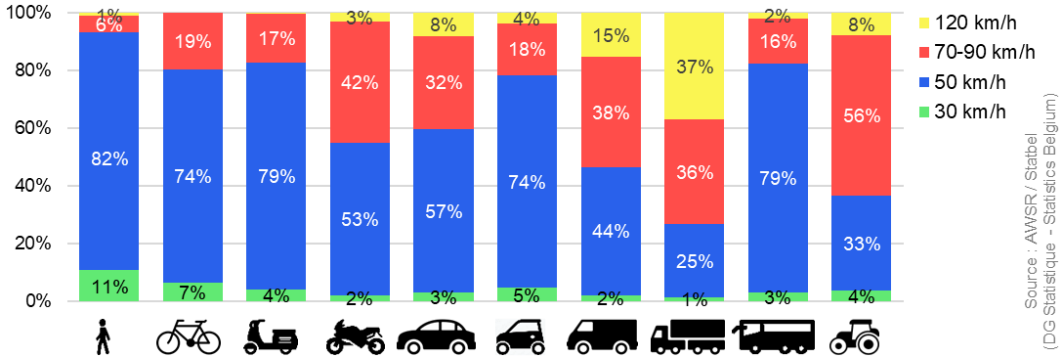


Figure 10 : Répartition des accidents corporels selon le régime de vitesse sur le site de l'accident et le type d'usager (Wallonie, 2018-2022)

Infrastructure routière

Trois quarts des accidents corporels (75%) ont lieu en section courante. Les deux-roues (vélos et cyclos) 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, un comportement à risque des cyclistes et des cyclomotoristes dans ce type d'infrastructure ou encore le manque de prise en compte de la part des autres usagers lors de leurs manœuvres dans ces aménagements routiers (Figure 11).

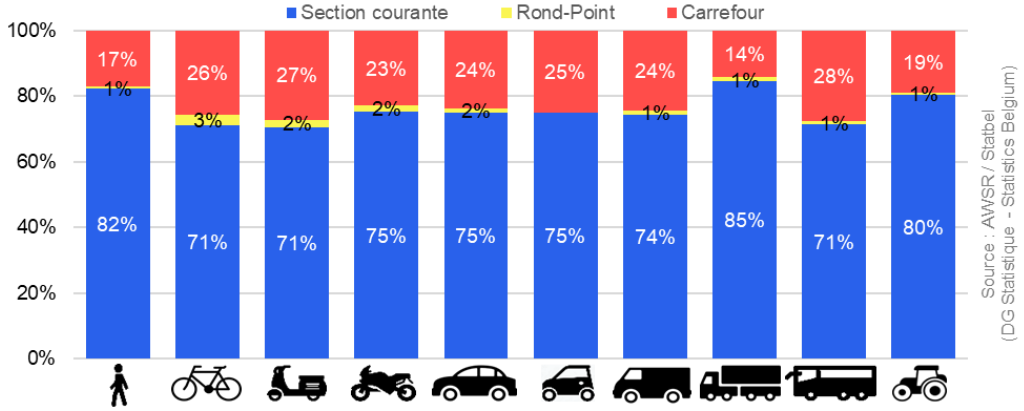


Figure 11 : Répartition des accidents corporels selon le type d'infrastructure sur le site de l'accident et le type d'usager (Wallonie, 2018-2022)

DANS QUELLES CIRCONSTANCES SE PRODUISENT LES ACCIDENTS ?

Luminosité

La majorité des accidents corporels surviennent de jour (70%) et un quart de nuit (avec ou sans éclairage). Les deux-roues (vélos et motos) sont plus fréquemment impliqués dans un accident corporel de jour. Cela pourrait s'expliquer par une circulation plus souvent en conditions diurnes notamment lorsque c'est un usage récréatif ou de loisirs (Figure 12).

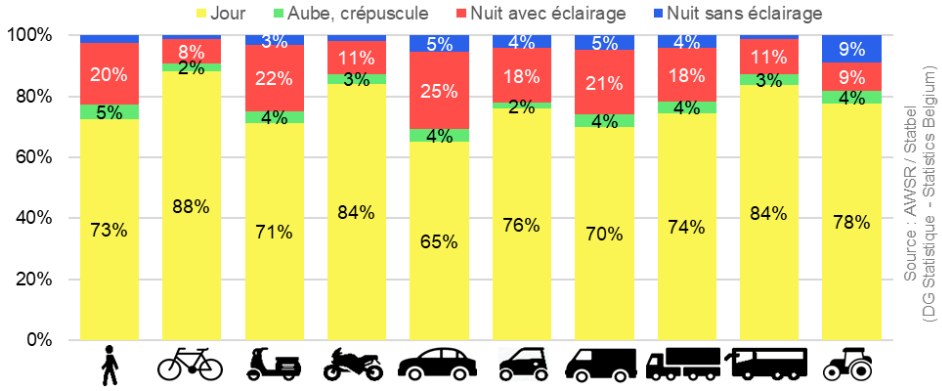


Figure 12 : Répartition des accidents corporels selon la luminosité et le type d'usager (Wallonie, 2018-2022)

Conditions météo

9 accidents corporels sur 10 surviennent en Wallonie lorsque les conditions météo sont bonnes (temps sec). Ce constat est encore plus marqué pour les vélos, motos et tracteurs agricoles. Cela s'explique par une circulation plus fréquente par beau temps à vélo et moto pour un usage récréatif ou de loisirs. Pour les tracteurs agricoles, leur activité est plus importante par beau temps lorsqu'il s'agit des moissons et autres récoltes (Figure 13).

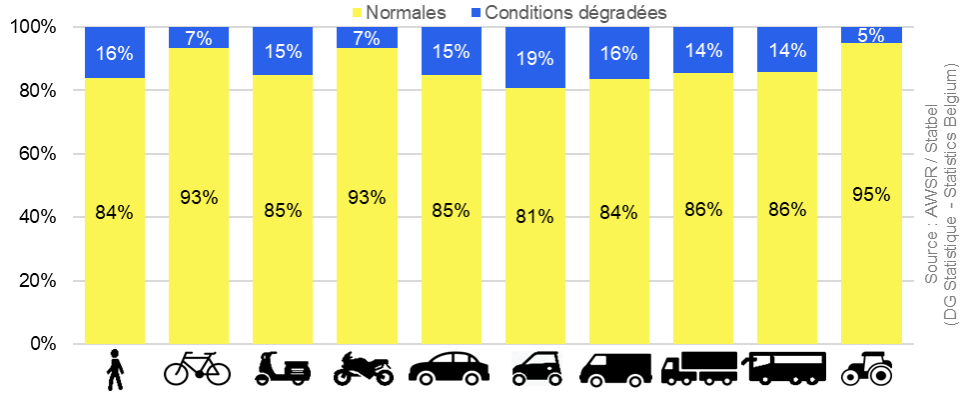


Figure 13 : Répartition des accidents corporels selon les conditions météo et le type d'usager (Wallonie, 2018-2022)

Etat de la chaussée (adhérence)

8 accidents corporels sur 10 surviennent en Wallonie lorsque la chaussée présente une bonne adhérence c'est-à-dire qu'elle est propre et sèche. Comme pour les conditions météo, les vélos, motos et tracteurs agricoles enregistrent une part de leurs accidents corporels plus élevée lorsque les conditions de circulation sont optimales et associées au beau temps (Figure 14).

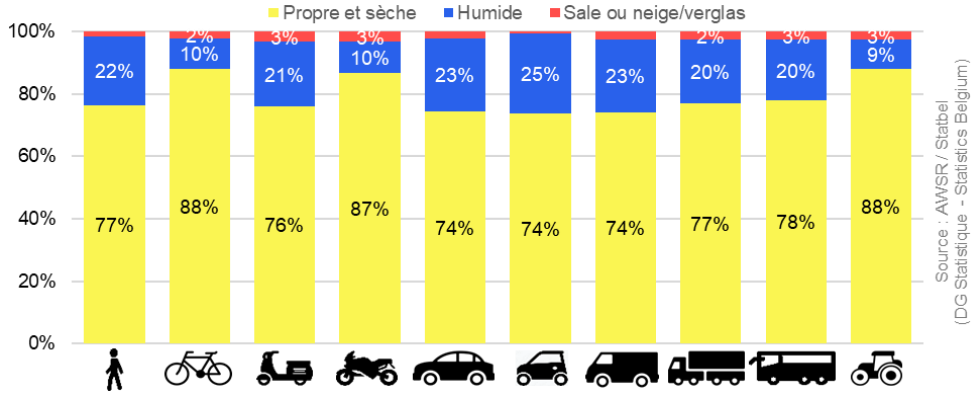


Figure 14 : Répartition des accidents corporels selon l'état de la chaussée (adhérence) et le type d'usager (Wallonie, 2018-2022)

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 (85%) impliquent une voiture (ligne et colonne encadrées).
- 1 accident corporel sur 3 (31%) est de type voiture contre une voiture.
- 1 accident corporel sur 3 (31%) est de type seul en cause (tous types d'usagers confondus).
- 1 accident corporel sur 4 (28%) implique un usager vulnérable (piéton ou deux-roues) contre un autre usager.
- 1 accident corporel sur 5 (22%) implique un conducteur de voiture seul en cause (perte de contrôle, collision contre un obstacle sur ou hors chaussée).

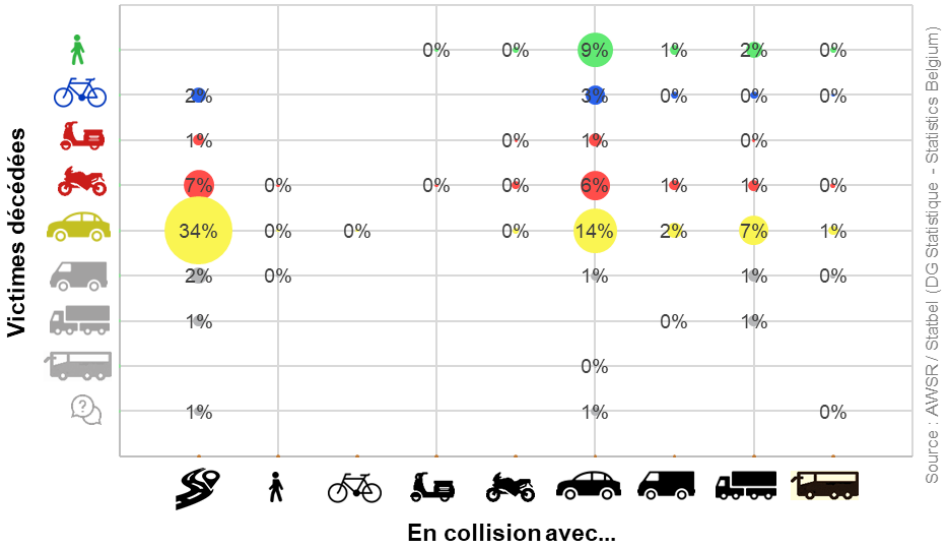
Tableau 3 : Distribution des accidents corporels en fonction des usagers impliqués dans la première collision (Wallonie, 2018-2022)

Wallonie, 2018-2022	Opposant dans la première collision										
	*	*									
	2%	<1%	<1%	Total des accidents = 100%							
	2%	<1%	<1%	<1%							
	3%	<1%	<1%	<1%	<1%						
	22%	10%	6%	4%	5%	31%					
	1%	0%	<1%	<1%	<1%	4%	<1%				
	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	3%	<1%	<1%			
	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%		
	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	0%	
	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	<1%	0%	<1%

* 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 2018-2022. Ainsi, sur un an, en moyenne, 78 occupants de voiture décédés (34% de l'ensemble des tués) l'ont été lors d'un accident de voiture sans opposant et 33 (14%) dans une collision impliquant leur voiture avec une autre voiture. De même, 21 piétons (9% 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 le résultat est non nul.

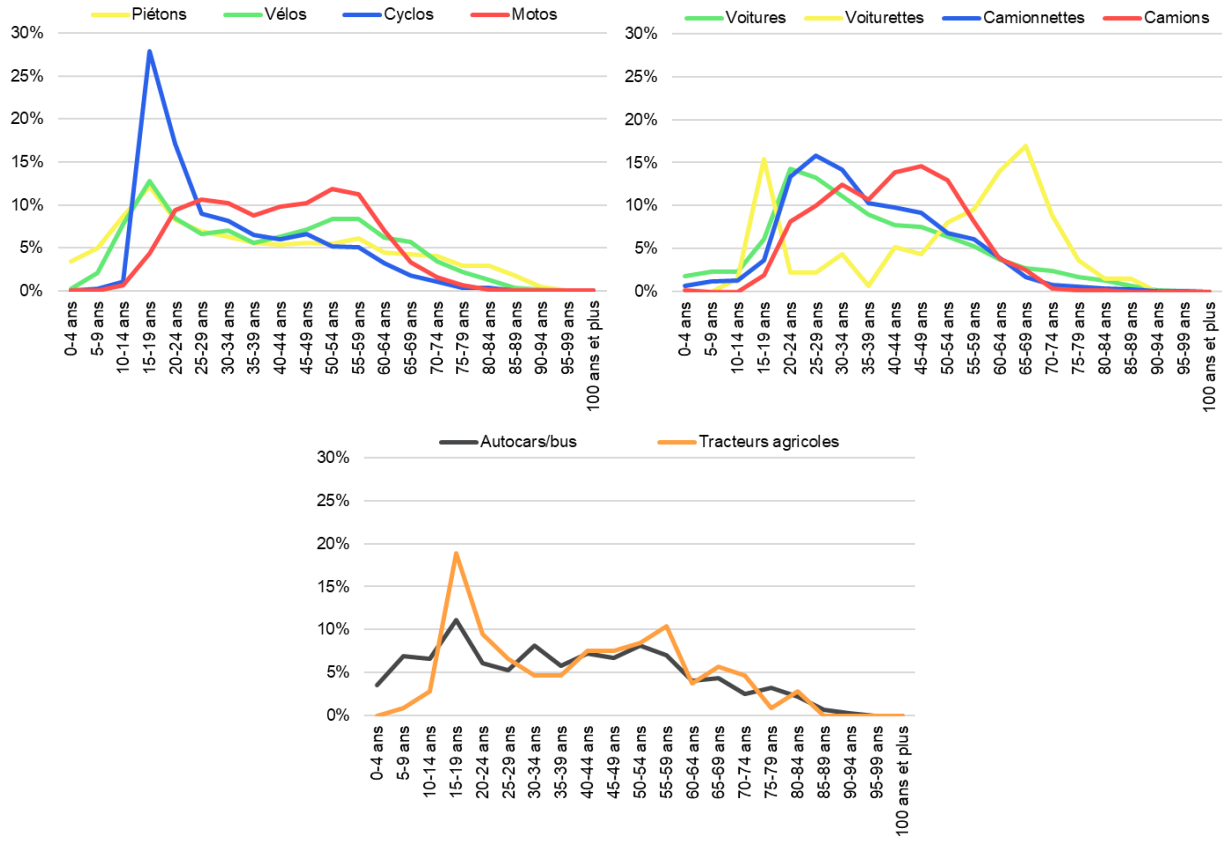
Figure 15 : Distribution des usagers décédés en fonction de leur opposant dans la première collision (Wallonie, moyenne annuelle n=236 sur la période 2018-2022)

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, 14% des occupants de voiture victimes sont âgés entre 20 et 24 ans et 47% des occupants de voiturettes victimes sont âgés de 60 ans et plus. 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).



Chaque courbe totalise 100% des victimes (tués et blessés) de la catégorie d'usager en question.

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

Figure 16 : Répartition des victimes (tués et blessés) selon l'âge et le type d'usager (Wallonie, 2018-2022)

Genre

La répartition des victimes (tués et blessés) selon leur genre 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 4% des victimes occupant un camion et 10% de celles dans un tracteur agricole et 11% des motards sont des femmes. On ne constate une relative parité que parmi les piétons et les occupants de voiture et de voiturette. Les femmes sont majoritaires parmi les victimes - occupants de bus/car (Figure 17).

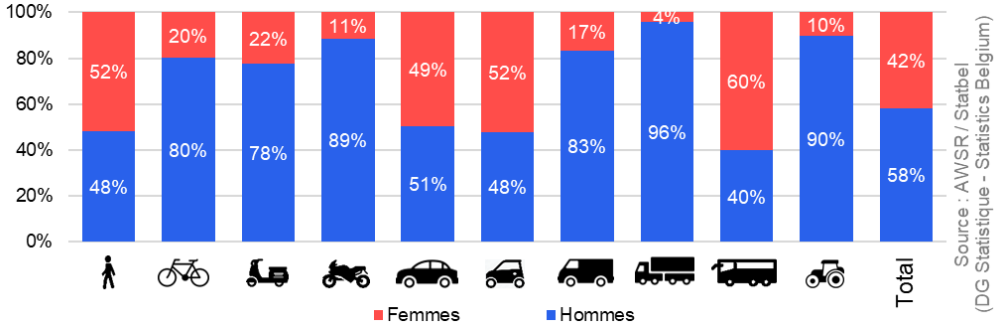
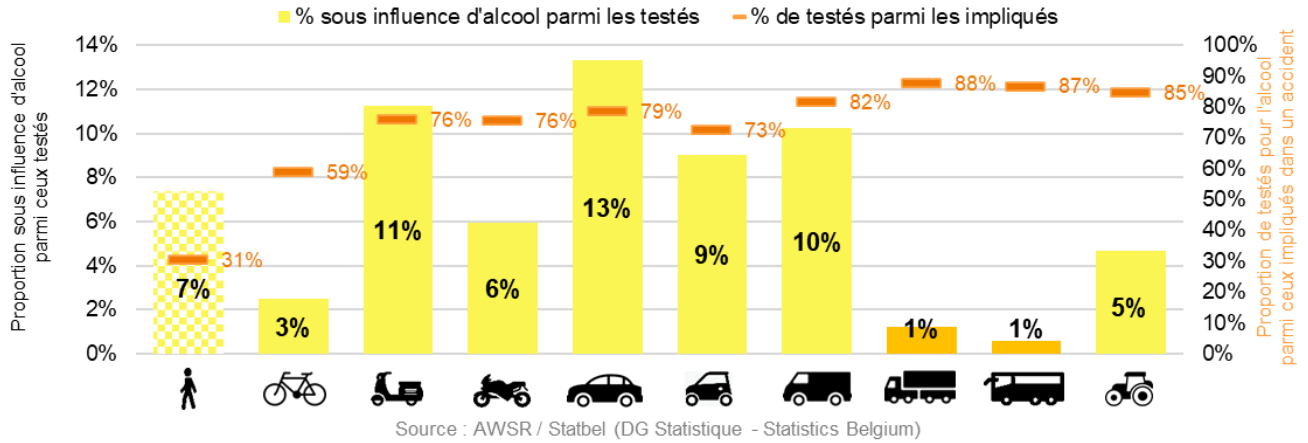


Figure 17 : Répartition des victimes (tués et blessés) selon le sexe et le type d'usager (Wallonie, 2018-2022)

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).

79% des conducteurs de voiture impliqués dans un accident corporel ont été testés pour leur alcoolémie et, parmi eux, 13% étaient sous influence d'alcool. Nous noterons que les taux de conducteurs positifs les plus élevés (enregistrés parmi ceux testés) sont ceux des automobilistes (13%), suivis par les cyclomotoristes (11%) et les conducteurs de camionnettes (10%). 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).



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

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 graphe

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, 2018-2022)

En 2020 et 2021, une partie des mesures prises pour circonscrire l'épidémie de Covid-19 mises en place telles que 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 2021, 9,7% des conducteurs impliqués dans un accident et testés pour l'alcool étaient sous influence contre 11,7% en 2022 et 13,5% en 2019 (9,8% en 2020). Les deux années « covid » ont donc un fort impact sur le bilan 2018-2022.

Nous noterons qu'en 2022, 79% de l'ensemble des conducteurs et piétons impliqués dans un accident corporel ont été testés pour l'alcool alors qu'ils n'étaient que 67% en 2019. Ainsi en 2022, 90% des chauffeurs de camions et bus/car, 87% des motards, 86% des automobilistes, 85% des conducteurs de camionnettes, 83% des cyclomotoristes et conducteurs de voiturette, 70% des cyclistes et 34% des piétons ont été testés pour l'alcoolémie.

L'année 2022 se distingue par une proportion plus importante de certains usagers sous influence d'alcool par rapport à la période 2018-2022 : 8% pour les piétons, 14% pour les automobilistes, 11% pour les camionnettes, 2% pour les camions et 9% pour les tracteurs agricoles. On notera une proportion plus faible d'usagers sous influence d'alcool pour les motards (5%), les voiturettes (4%) et les chauffeurs de bus/car (0%).

Éditeur responsable : Françoise Guillaume
Éditeur : Agence wallonne pour la Sécurité routière ASBL
Date de publication : Décembre 2023
Veuillez faire référence à ce document de la manière suivante :
Essentiel des accidents : Modes de déplacement 2018-2022. AWSR, décembre 2023