



Essentiel des accidents

Les accidents impliquant un camion en Wallonie – 2024

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 ?
- 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 ?
- Facteurs pouvant expliquer les accidents impliquant un camion ?

QUE RETENIR ?

▪ Combien ?

- En Wallonie, 1 tué sur 8 est victime d'un accident impliquant au moins un camion. C'est 1 accident corporel sur 25 qui implique un chauffeur routier.
- Chaque année, environ 425 accidents corporels impliquant un camion sont enregistrés sur les routes wallonnes. Ces accidents entraînent le décès de près de 26 personnes (dont 4 occupants de camion), et en blessent grièvement environ 40.
- 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 impliqués dans les accidents corporels ?

- 46% 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).

▪ Où ?

- 4 accidents sur 10 sont enregistrés sur autoroute.
- 3 accidents sur 10 surviennent hors agglomération (hors autoroute) et un peu moins de 3 sur 10 en agglomération.
- hors autoroute, trois-quarts des accidents impliquant un camion se produisent en section courante.

▪ Comment ?

- 9 accidents sur 10 impliquent également un autre usager. Dans deux tiers des cas il s'agit d'un automobiliste.



▪ 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.
- 8 accidents sur 10 sont enregistrés sous des conditions météo clémentes.

▪ Facteurs d'accidents

- Seul 1,4% des chauffeurs routiers testés sont positifs à l'alcool contre plus de 8% chez leurs opposants testés. L'alcool joue au final un rôle dans au moins 7% des accidents de camions.
- Les accidents corporels impliquant des camions sont particulièrement sujets à des facteurs liés à l'infrastructure (travaux et encombrement du trafic) et au comportement des usagers, majoritairement chez les opposants..

Les résultats présentés, sauf mention contraire, se basent sur une période de 5 ans (2020-2024). Travailler sur une telle période permet de neutraliser certaines variations annuelles telles que, par exemple, des conditions météorologiques atypiques. Si les accidents survenus en 2024 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 425 accidents corporels impliquant un camion sont enregistrés sur les routes wallonnes. Ces accidents entraînent le décès de près de 26 personnes (dont 4 occupants de camion), en blessent grièvement environ 40 et en blessent légèrement 480. Le nombre de victimes (tuées ou blessées) annuellement dans les accidents impliquant au moins un camion avoisine donc les 550. Les accidents corporels impliquant au moins un camion représentent 4% de l'ensemble des accidents corporels en Wallonie, cette part est de 12% pour les accidents mortels (Wallonie, 2020-2024).

Tableau 1 : Nombre d'accidents corporels et mortels impliquant au moins un camion (Wallonie, 2020-2024)

	Accidents corporels impliquant un camion	Accidents mortels impliquant un camion
2020	420	29
2021	462	25
2022	409	25
2023	418	22
2024	405	22
Moyenne 2020-2024	423	25
Évolution 2023-2024	-3%	0 accident
Évolution 2020-2024	+1%	-4 accidents

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

Les victimes dans les accidents impliquant un camion représentent 12% de l'ensemble des personnes décédées (2% pour les seuls occupants des camions) et 4% de l'ensemble des blessés (0,8% 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, 2020-2024)

	Occupants de camions			Victimes dans les accidents de camions		
	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers
2020	4	8	104	31	53	463
2021	4	5	92	25	49	523
2022	5	6	91	29	36	474
2023	5	4	102	24	28	488
2024	1	6	89	23	36	452
Moyenne 2020-2024	4	6	96	26	40	480
Évolution 2023-2024	-4 tués	+2 blessés graves	-1%	-4%	+29%	-7%
Évolution 2020-2024	-3 tués	-2 blessés graves	-14%	-26%	-32%	-2%

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

En 2024, 405 accidents corporels impliquant un camion ont été enregistrés, soit une réduction de 3% par rapport à 2023 et 24% par rapport à 2019. Le bilan en 2024 pour les accidents impliquant au moins un camion est très encourageant et le plus faible jamais enregistré pour les occupants de camion tués. En 2024, les accidents corporels impliquant des camions ont enregistré 23 décès, 36 blessés graves et 480 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 2020-2024). Ainsi, le nombre d'accidents corporels impliquant un camion en Wallonie diminue régulièrement au fil des ans (-48% en 2024 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 (-59% en 2024 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).

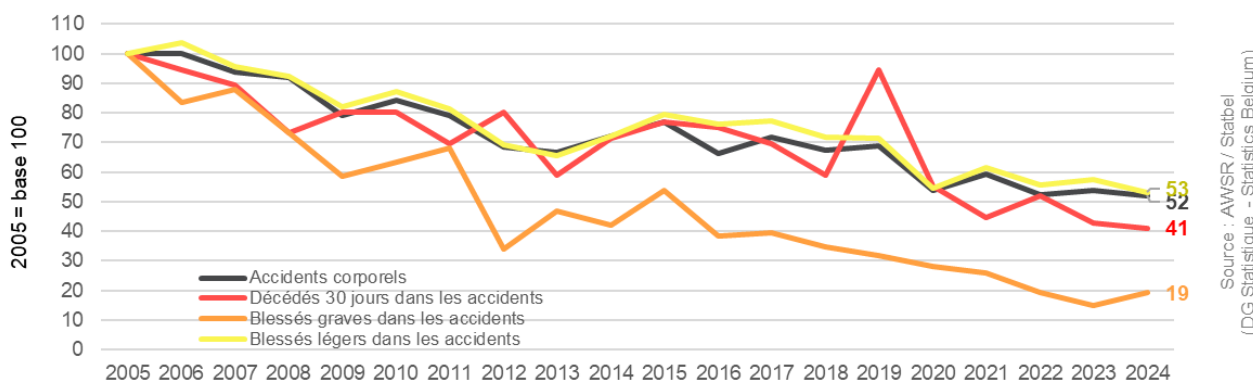


Figure 1 : Évolution en base 100 des principaux indicateurs relatifs aux accidents corporels impliquant un camion (Wallonie, 2005-2024)

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 une grande part des accidents impliquant un camion ont des conséquences graves. Ainsi sur la période 2020-2024, la gravité pour les accidents impliquant un camion est de 62 tués pour 1 000 accidents corporels (environ 1 tué tous les 16 accidents enregistrés) alors qu'elle est de 21 tués pour 1 000 accidents impliquant au moins une voiture (environ 1 tué tous les 48 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.



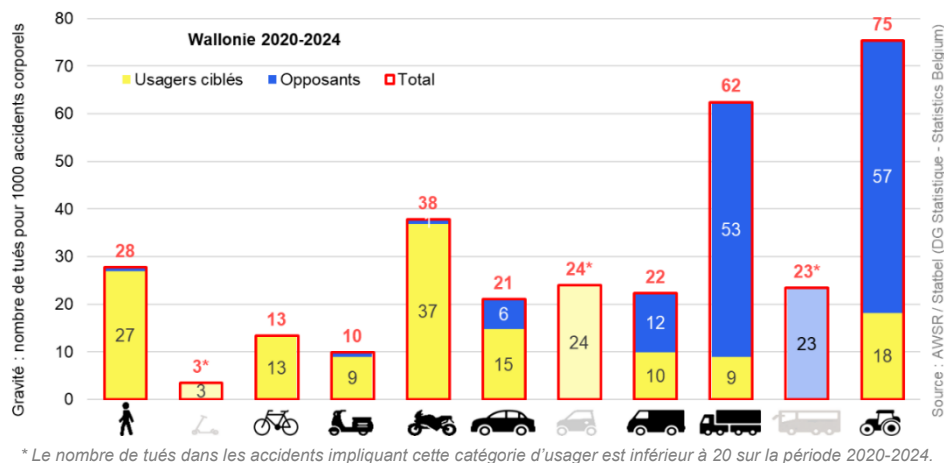


Figure 2 : Gravité des accidents selon le type d'utilisateur (Wallonie, 2020-2024)

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 3). Sur autoroute, la gravité pour les accidents impliquant un camion est de 69 tués pour 1 000 accidents alors qu'elle est de 33 tués pour 1 000 accidents impliquant au moins une voiture. La gravité des accidents impliquant un poids lourd sur autoroute est donc 2 fois plus importante que celle des voitures.

Tableau 3 : Gravité des accidents impliquant un camion et, comparativement, une voiture selon la localisation (Wallonie, 2020-2024)

	Camions			Voitures
	Gravité spécifique	Gravité opposant	Gravité totale	Gravité totale
Global	9	53	62	21
En agglomération	2	54	56	12
Hors agglomération	6	54	60	35
Sur autoroutes	15	54	69	33

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 corporels sont quasi tous des hommes (98%), avec un âge moyen de 43 ans (Wallonie, 2020-2024).

Tableau 4 : Caractéristiques des chauffeurs de camion impliqués dans un accident (Wallonie, 2020-2024)

	Accidents corporels	Accidents mortels	Accidents non mortels
Âge moyen (ans)	43,1	44,1	43,1
Hommes	98%	98%	98%

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

46% des chauffeurs de poids lourds impliqués dans un accident corporel sont âgés entre 45 et 64 ans, 24% 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 (13%) et une sous-représentation de ceux âgés entre 25 et 34 ans (10%) et ceux âgés entre 35 et 44 ans (15%) (Wallonie, 2020-2024).

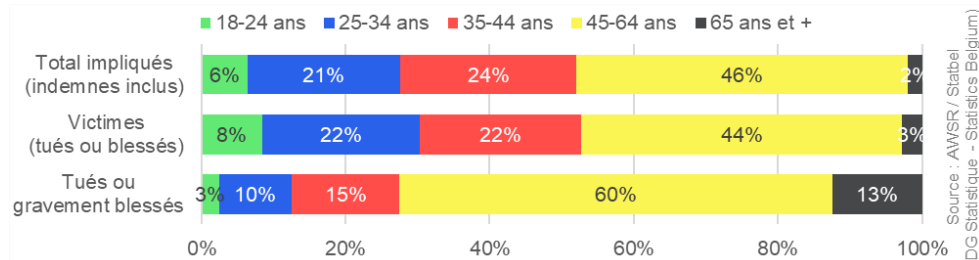


Figure 3 : Répartition des chauffeurs de camion selon leur âge et leurs éventuelles blessures (Wallonie, 2020-2024)



QUELLE EST LA NATIONALITÉ DES CHAUFFEURS DE CAMION ACCIDENTÉS ?

62% des chauffeurs routiers impliqués dans un accident corporel sont de nationalité belge, 29% sont ressortissants de l'Union européenne et 10% 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 42% à être de nationalité belge sur autoroute contre 78% en agglomération (Wallonie 2020-2024). 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 5 : Nationalité des chauffeurs de camion impliqués dans un accident selon la localisation (Wallonie, 2020-2024)

	Belge	Union européenne	Autre nationalité
Global	62%	29%	10%
En agglomération	78%	15%	6%
Hors agglomération	76%	19%	5%
Sur autoroute	42%	43%	15%

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

Une analyse complémentaire des chauffeurs routiers selon leur nationalité révèle que 2,5% de ceux issus de l'Union européenne sont des femmes contre 1,3% pour ceux de nationalité belge. Par ailleurs, près d'un chauffeur routier belge sur 3 (32%) a moins de 35 ans contre 20% parmi les chauffeurs routiers d'une autre nationalité (Figure 4).

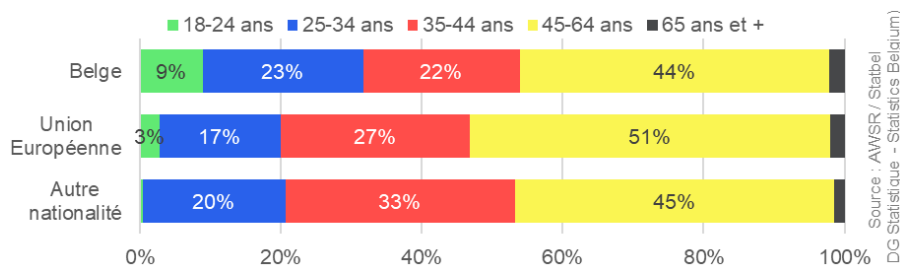


Figure 4 : Répartition des chauffeurs de camion selon leur âge et leur nationalité (Wallonie, 2020-2024)

CARACTÉRISTIQUES DES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN CAMION

OÙ SE PRODUISENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN CAMION ?¹

1. Provinces

Les zones densément peuplées concentrent une part importante des accidents impliquant un camion. C'est ainsi que les provinces de Liège (32%) et de Hainaut (30%) enregistrent chacune un tiers de l'ensemble des accidents de camion de la région (Figure 5).

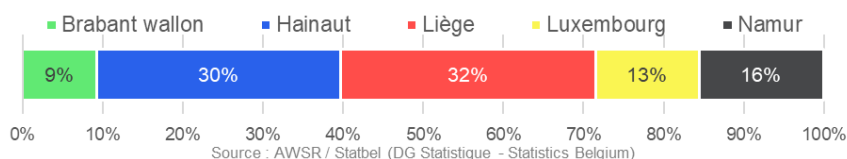


Figure 5 : Distribution des accidents de camion, selon les provinces (Wallonie, 2020-2024)

Tableau 6 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de camion et leurs victimes², selon les provinces (Wallonie, 2020-2024)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total Victimes	Accidents	Gravité
Brabant wallon	12	14	212	238	195	62
Hainaut	36	75	713	824	644	56
Liège	42	53	803	898	674	62
Luxembourg	13	36	307	356	272	48
Namur	29	24	365	418	329	88
Total	132	202	2 400	2 734	2 114	62

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

¹ Aucune des sous-sections n'aborde l'évolution dans le temps car aucune évolution notable ne s'observe.

² Il s'agit de l'ensemble des victimes des accidents de camion et pas seulement celles enregistrées comme occupants de camion.



Tableau 7 : Distribution, selon les provinces, de différents indicateurs concernant les accidents de camion et leurs victimes² (Wallonie, 2020-2024)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total Victimes	Accidents
Brabant wallon	9%	7%	9%	9%	9%
Hainaut	27%	37%	30%	30%	30%
Liège	32%	26%	33%	33%	32%
Luxembourg	10%	18%	13%	13%	13%
Namur	22%	12%	15%	15%	16%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

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

2. Localisation et infrastructure

Près de 4 accidents impliquant au moins un camion sur 10 (41%) surviennent sur autoroute, un tiers (32%) hors agglomération et un quart (27%) en agglomération. Hors agglomération (et hors autoroute) près de 8 accidents sur 10 (78%) ont lieu en section contre 70% des accidents enregistrés en agglomération (Figure 6). Les accidents de camion en section sont systématiquement plus graves que ceux en intersection, quelle que soit la localisation. Cela s'explique par des vitesses pratiquées plus élevées en section, mais également des configurations de collision aux conséquences particulièrement graves (notamment les face-à-face ou chocs fronto-arrière).

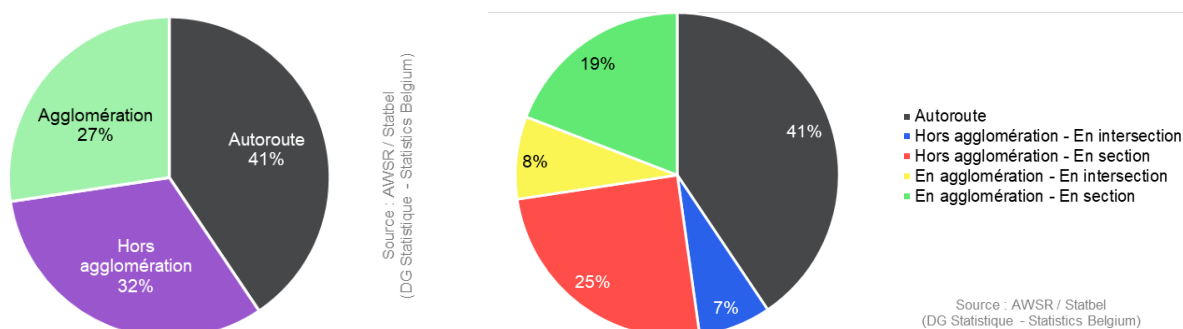


Figure 6 : Distribution des accidents de camion selon la localisation (Wallonie, 2020-2024)

Les accidents de camion qui surviennent sur autoroute, présentent une gravité 15% plus élevée que celle constatée hors agglomération et 23% plus élevée qu'en agglomération (Tableau 8, Tableau 9). 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 15 sur autoroute, celle-ci est 2,6 fois plus élevée que hors agglomération (6) et 9 fois plus forte qu'en agglomération.

Tableau 8 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de camion et leurs victimes³, selon la localisation (Wallonie, 2020-2024)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents	Gravité camion	Gravité accidents camions
Autoroute	59	74	990	1 123	849	15,3	69
Hors agglomération	40	73	754	867	671	6,0	60
Agglomération	32	55	634	721	573	1,7	56
Total	132	202	2 400	2 734	2 114	9,0	62

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

Tableau 9 : Distribution, selon la localisation, des différents indicateurs concernant les accidents de camion et leurs victimes³ (Wallonie, 2020-2024)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents
Autoroute	45%	37%	42%	41%	41%
Hors agglomération	31%	36%	32%	32%	32%
Agglomération	24%	27%	27%	27%	27%
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 11). 43% des personnes tuées dans un accident avec un camion et 33% de ceux grièvement blessés ont eu leur accident sur une route limitée à 120 km/h alors que 34% 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,

³ Il s'agit de l'ensemble des victimes des accidents de camion et pas seulement celles enregistrées comme occupants de camion.



on déplore « seulement » 52 personnes tuées tous les 1000 accidents corporels avec camion. Le nombre monte à 65 en zone 70 km/h pour finalement atteindre 78 sur les routes à 120 km/h (Tableau 10).

Tableau 10 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de camion et leurs victimes³, selon le régime de vitesse (Wallonie, 2020-2024)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total Victimes	Accidents	Gravité
30 km/h*	2	3	31	36	30	NC
50 km/h	29	50	611	690	561	52
70 km/h	19	28	342	389	294	65
90 km/h	24	50	542	616	472	51
120 km/h	55	65	827	947	709	78
Total	132	202	2 400	2 734	2 114	62

* Seuls 30 accidents ont été enregistrés en zone 30 faisant 2 morts et 34 blessés. Ces petits effectifs ne permettent pas de définir une gravité.
Source : AWSR / Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium)

Tableau 11 : Distribution, selon le régime de vitesse, des différents indicateurs concernant les accidents de camion et leurs victimes⁴ (Wallonie, 2020-2024)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total Victimes	Accidents
30 km/h	2%	2%	1%	1%	1%
50 km/h	22%	26%	26%	26%	27%
70 km/h	15%	14%	15%	15%	14%
90 km/h	19%	26%	23%	23%	23%
120 km/h	43%	33%	35%	35%	34%
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

88% de l'ensemble des accidents corporels avec au moins un camion impliquent également un autre usager (80% des accidents mortels de camion). Pour ces accidents, 44% des accidents corporels et 35% des mortels impliquent une collision fronto-arrière ou en chaîne. Nous noterons que 5% de l'ensemble des accidents corporels impliquant au moins un camion sont des collisions en chaîne (6% sur autoroute contre 3-4% sur le reste du réseau). Pour les accidents de type collisions en chaîne dans les accidents mortels, ils sont spécifiques aux autoroutes et représentent 11% de l'ensemble des accidents mortels impliquant au moins un camion sur autoroute. Cela peut s'expliquer par les distances de freinage et d'arrêt particulièrement importantes sur autoroute et le probable non-respect des interdistances entre usagers sur ce type de réseau. Seuls 12% des accidents corporels impliquant un camion sont de type « usager seul en cause » (11% pour les accidents mortels) (Figure 7).

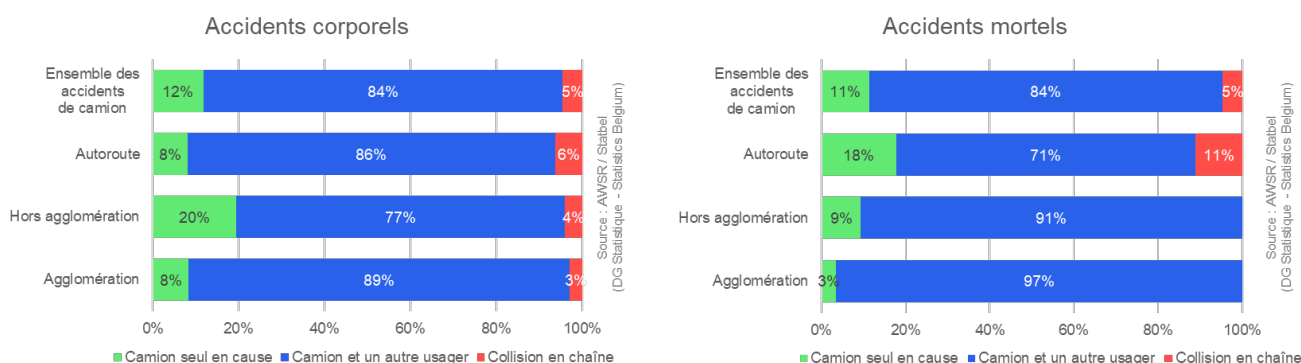


Figure 7 : Type de collision enregistré pour les accidents impliquant au moins un camion (Wallonie, 2020-2024)












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



2. Opposant au camion

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 15% (Tableau 12).












Tableau 12 : Distribution des accidents corporels impliquant au moins un camion en fonction de l'opposant dans la première collision (Wallonie, 2020-2024)

Accidents corporels	Opposant dans la première collision										
											
Total	12%	5%	3%	1%	3%	59%	10%	5%	1%	<1%	1%
Accidents « seul en cause » exclus	6%	4%	2%	3%	67%	12%	6%	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 48% des cas et d'un usager vulnérable dans 38% des accidents (25% pour les seuls piétons) (Tableau 13). Il y a donc un véritable enjeu à mieux faire cohabiter ou séparer ces modes de déplacement.

Tableau 13 : Distribution des accidents mortels impliquant au moins un camion en fonction de l'opposant dans la première collision (Wallonie, 2020-2024)

Accidents mortels	Opposant dans la première collision										
											
Total	11%	23%	6%	0%	5%	43%	8%	3%	0%	0%	1%
Accidents « seul en cause » exclus	25%	7%	0%	6%	48%	9%	3%	0%	0%	0%	1%

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

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

38% des accidents corporels entre un camion et une voiture sont des collisions fronto-arrières (« par l'arrière »), 35% des collisions « fronto-latérales » (« par le côté »), 14% des collisions « flanc contre flanc », 8% sont des collisions « fronto-frontales » et 5% sont des collisions en chaîne (2020-2024). 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 8). 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.

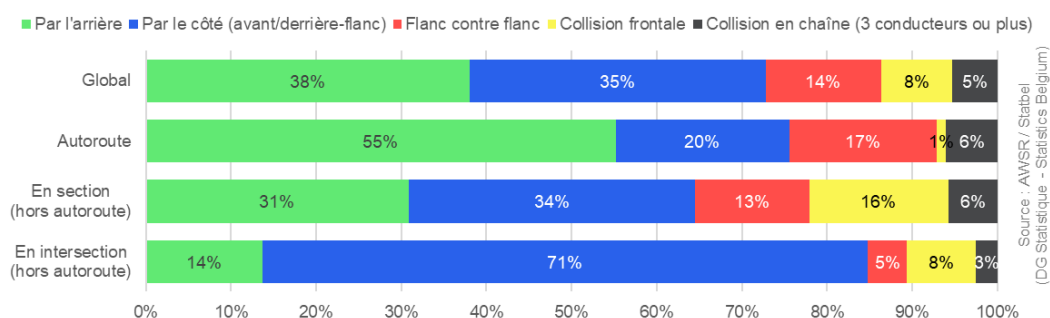


Figure 8 : Répartition des types de collision dans les accidents corporels impliquant un camion et une voiture, selon le type d'infrastructure routière (Wallonie, 2020-2024)

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

Pour les accidents corporels de camion de type « seul en cause », 68% sont des collisions avec un obstacle situé hors chaussée, dans 28% des accidents, il n'y a pas d'obstacle (exemple : un renversement du véhicule), et dans 4% des collisions il y a un obstacle situé sur la chaussée.

Pour les accidents avec obstacle hors chaussée (Figure 9), 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 (14%). 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.



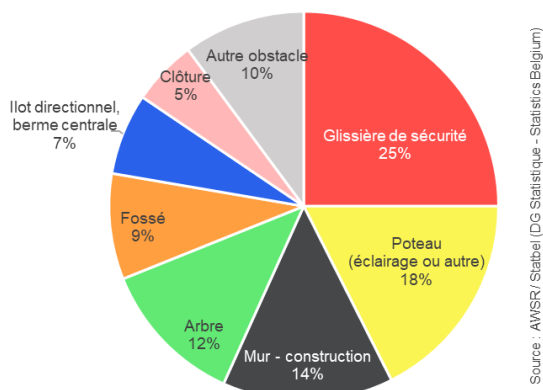


Figure 9 : Répartition des types d'obstacles lors des accidents de camion de type seul en cause contre un obstacle situé hors chaussée (Wallonie, 2020-2024)

Pour les accidents avec obstacles sur la chaussée (4% des accidents de type « seul en cause »), il s'agit majoritairement d'éléments associés à des zones de travaux (6 accidents sur 9).

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 en fin d'hiver et moins fréquents en été. On constate 2 pics dans la répartition des accidents corporels de camion un en février et l'autre en octobre. L'année 2024 se distingue avec une distribution des accidents supérieure à la tendance en automne (septembre-octobre) et inférieure à la tendance au printemps (février à avril) et en été (Figure 10).

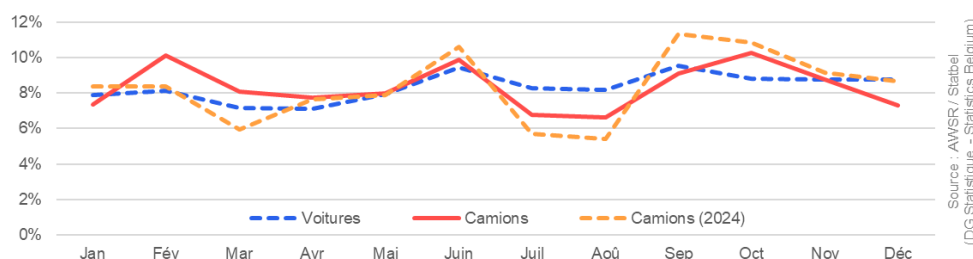


Figure 10 : Répartition mensuelle des accidents selon l'utilisateur impliqué (Wallonie, 2020-2024)

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 voisins⁵ réduisant drastiquement le trafic transfrontalier.

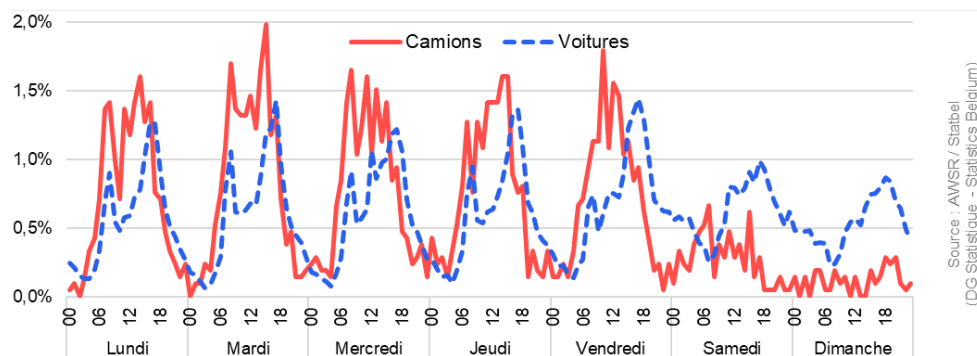


Figure 11 : Distribution des accidents de camion selon le jour et l'heure (Wallonie, 2020-2024)

⁵ 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.



Une analyse plus fine révèle que nous constatons plus d'accidents sans opposant aux petites heures du jour et en tout début d'après-midi. Ces résultats concordent 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.

2. Moment de la semaine

88% des accidents impliquant au moins un camion ont lieu en journée (entre 6h et 22h) et seulement 12% de nuit (entre 22h et 6h). Cela est sans doute lié au trafic poids lourd local qui se fait en partie en horaire de travail. Le trafic poids lourd international est moins contraint si ce n'est le week-end pour la circulation transfrontalière (Figure 12).

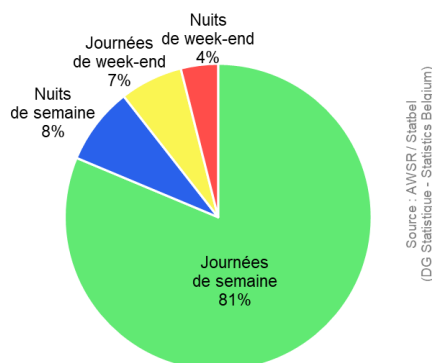


Figure 12 : Répartition hebdomadaire des accidents de camion (Wallonie, 2020-2024)

73% des personnes décédées dans un accident impliquant un camion l'ont été une journée de semaine. 21% des tués dans les accidents de camion l'ont été de nuit. La gravité des accidents de camion la nuit est quasi 2 fois plus élevée que celle des accidents survenus de jour (Tableau 14, Tableau 15). Une analyse des accidents corporels de camion selon leur répartition hebdomadaire et leur localisation révèle que sur autoroute, la part des accidents corporels surviennent de nuit (entre 22h et 6h) avec 16% 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.

Tableau 14 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de camion et leurs victimes⁶, selon leur répartition hebdomadaire (Wallonie, 2020-2024)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents	Gravité
Journée de semaine	96	157	1 951	2 204	1 719	56
Nuit de semaine	18	15	177	210	172	105
Journée de week-end	9	17	179	205	140	64
Nuit de week-end	9	13	93	115	83	108
Total	132	202	2 400	2 734	2 114	62

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

Tableau 15 : Distribution, selon la répartition hebdomadaire, des différents indicateurs concernant les accidents de camion et leurs victimes⁶ (Wallonie, 2020-2024)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents
Journée de semaine	73%	78%	81%	81%	81%
Nuit de semaine	14%	7%	7%	8%	8%
Journée de week-end	7%	8%	7%	7%	7%
Nuit de week-end	7%	6%	4%	4%	4%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

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

3. Conditions de luminosité

Enfin, 75% des accidents impliquant un camion surviennent dans des conditions diurnes, soit bien plus que les 65% qui s'observent pour les accidents de voiture. 16% surviennent de nuit avec éclairage public, 5% à l'aube ou au crépuscule et 4% de nuit sans éclairage public. La gravité des accidents impliquant un camion 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 13, Tableau 16, Tableau 17).

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



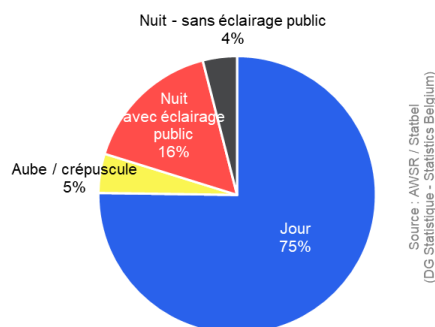


Figure 13 : Distribution des accidents de camion, selon les conditions de luminosité (Wallonie, 2020-2024)

Tableau 16 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de camion et leurs victimes⁷, selon les conditions de luminosité (Wallonie, 2020-2024)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents	Gravité
Jour	94	145	1 810	2 049	1 582	59
Aube / crépuscule	3	8	115	126	96	31
Nuit - Avec éclairage	24	34	381	439	341	70
Nuit - Sans éclairage	10	14	80	104	84	119
Total	132	202	2 400	2 734	2 114	62

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

Tableau 17 : Distribution, selon les conditions de luminosité, de différents indicateurs concernant les accidents de camion et leurs victimes⁷ (Wallonie, 2020-2024)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents
Jour	72%	72%	76%	75%	75%
Aube / crépuscule	2%	4%	5%	5%	5%
Nuit - Avec éclairage	18%	17%	16%	16%	16%
Nuit - Sans éclairage	8%	7%	3%	4%	4%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

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

Les accidents de camion « seul en cause » surviennent plus souvent de nuit sans éclairage public (9%) que ceux impliquant un autre usager (3%), tandis que les autres conditions de luminosité varient peu selon le type de collision. Par ailleurs, la part d'accidents nocturnes est plus élevée sur autoroute (24 %) que sur le reste du réseau (17-18%), avec une part plus importante des accidents de nuit sans éclairage hors agglomération. Cette surreprésentation nocturne, notamment sur autoroute, s'explique probablement par des trajets longs et monotones favorisant l'hypovigilance ou la distraction, ainsi que par une estimation plus compliquée des vitesses des autres usagers la nuit.

4. Conditions atmosphériques et état de la chaussée

84% des accidents corporels impliquant un camion en Wallonie surviennent dans des conditions météorologiques normales (sèches). 13% surviennent par temps pluvieux et 3% sous d'autres conditions météo dégradées (brouillard, neige, vent...) (Figure 14, Tableau 18, Tableau 19). 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 +/-83% d'accidents dans des conditions météo normales). L'année 2024 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 quasi tout autant qu'en conditions normales (sèches).

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



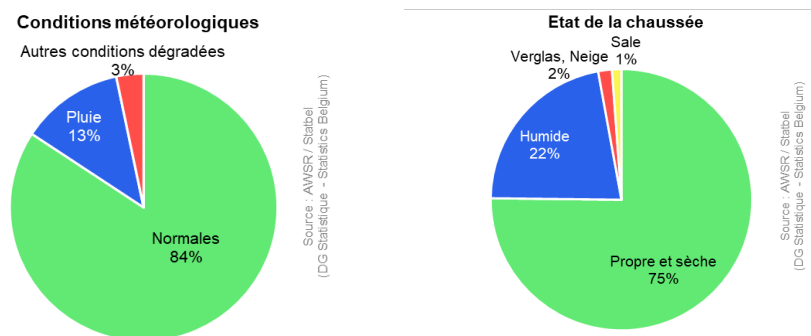


Figure 14 : Distribution des accidents de camion selon les conditions météorologiques et selon l'état de la chaussée (Wallonie, 2020-2024)

Tableau 18 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de camion et leurs victimes⁸, selon les conditions météorologiques (Wallonie, 2020-2024)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents	Gravité
Normales	118	165	1 882	2 165	1 692	70
Pluie	6	19	320	345	250	24
Autres conditions dégradées	4	6	81	91	66	61
Total	132	202	2 400	2 734	2 114	62

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

Tableau 19 : Distribution, selon les conditions météorologiques, de différents indicateurs concernant les accidents de camion et leurs victimes⁸ (Wallonie, 2020-2024)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents
Normales	92%	87%	82%	83%	84%
Pluie	5%	10%	14%	13%	12%
Autres conditions dégradées	3%	3%	4%	3%	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 (75%). Du point de vue de la gravité, celle-ci est plus élevée lorsque la chaussée est propre et sèche ou encore mouillée ou sale. Paradoxalement, elle est minimale lorsque l'état de la chaussée et les conditions d'adhérence sont fortement dégradés (verglas et neige) (Figure 14, Tableau 20, Tableau 21). 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 20 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de camion et leurs victimes⁸, selon l'état de la chaussée (Wallonie, 2020-2024)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total Victimes	Accidents	Gravité
Propre et sèche	107	156	1 720	1 983	1 548	69
Humide	21	36	552	609	452	46
Verglas, Neige	1	3	43	47	35	29
Sale	1	2	27	30	24	42
Total	132	202	2 400	2 734	2 114	62

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

Tableau 21 : Distribution, selon l'état de la chaussée, des différents indicateurs concernant les accidents de camion et leurs victimes⁹ (Wallonie, 2020-2024)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents
Propre et sèche	82%	79%	73%	74%	75%
Humide	16%	18%	24%	23%	22%
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)

⁸ Il s'agit de l'ensemble des victimes des accidents de camion et pas seulement celles enregistrées comme occupants de camion.

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 les conditions météorologiques et le type de collision ou la localisation ne montre pas de différence statistique dans la répartition de ces accidents.

FACTEURS POUVANT EXPLIQUER LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN CAMION ?

1. Conduite sous influence d'alcool

Dans les accidents corporels impliquant un camion, 8 chauffeurs routiers sur 10 (83%) ont été soumis à un test d'haleine, contre 7 de leurs opposants sur 10 (72%). 1,4% des chauffeurs de camion testés présentaient une alcoolémie supérieure à 0,2g/l et 8,2% de leurs opposants conduisaient sous influence d'alcool (9,2% pour les seuls automobilistes)¹⁰. 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 15%¹¹.

Le moment de la semaine a un impact sur le taux de conducteurs de camions testés positifs à l'alcool avec un taux avoisinant les 4% de positifs les nuits de semaine et les journées de weekend contre 1% de positifs les journées de semaine. Toutefois la problématique est accrue chez leurs opposants. Ainsi, les nuits de week-end, la part des opposants aux camions positifs à l'alcool parmi ceux testés est 27 fois plus élevée que le taux de chauffeurs routiers testés positifs à ce moment de la semaine (Tableau 22).

Tableau 22 : 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, 2020-2024)

	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	84%	1,0%	73%	3,8%
Nuit de semaine	74%	3,7%	74%	31,5%
Journée de week-end	80%	3,6%	69%	14,3%
Nuit de week-end	74%	1,6%	70%	43,9%
Total	83%	1,4%	72%	8,2%

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

Une analyse selon la plage horaire révèle que la période la plus à risque pour les routiers est entre 19h et 21h avec 4,7% de positif suivi par la période entre 22h et 5h du matin avec 3,0% de positifs parmi les testés.

Les chauffeurs routiers de nationalité belge impliqués dans un accident corporel ont un taux de conducteurs positifs à l'alcool 2 fois plus élevé que ceux d'une autre nationalité (respectivement 1,8% contre 0,8%). Une analyse plus fine selon l'âge et la nationalité révèle que les 55-64 ans sont ceux ayant le taux de positifs les plus élevés avec 2,7% pour les Belges et 1,7% pour ceux d'une autre nationalité. La problématique de la conduite sous influence d'alcool chez les chauffeurs routiers est prépondérante chez les 45-54 ans (Figure 15).

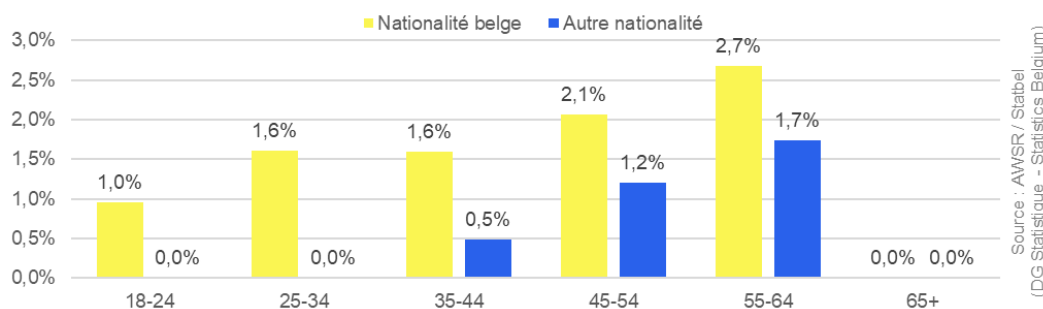


Figure 15 : Proportion de chauffeurs routiers testés et déclarés positifs pour la conduite sous influence d'alcool parmi ceux testés selon leur âge ou leur nationalité (Wallonie, 2020-2024)

6% des chauffeurs routiers impliqués dans un accident de type seul en cause sont 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 2,3% contre 1,3% en agglomération et 0,4% sur autoroute. Les résultats sur autoroute sont à mettre en parallèle avec le profil des chauffeurs routiers impliqués dans les accidents sur ce type de voirie.

¹⁰ 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).

¹¹ Pour une comparaison détaillée, voir l'Essentiel « Modes de déplacement ».



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 les accidents de camion au cours de la période 2020-2024. 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 23). L'attribution des facteurs à chaque usager impliqué sans connaître la dynamique de la situation accidentelle pourrait biaiser leur interprétation. Par exemple, dans un accident où une voiture effectue une queue de poisson à un poids lourd en vue de prendre une sortie d'autoroute et se fait 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 d'une part au comportement des usagers, et majoritairement chez les opposants, et d'autre part à l'infrastructure.

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

- Les pertes de contrôle du véhicule : 7% contre 5% pour les routiers,
- Le non-respect de la distance entre usagers (5% contre 4%),
- Le fait d'effectuer in extremis une manœuvre d'évitement (4% contre 2%).

Concernant l'infrastructure, la présence de travaux sur le site de l'accident est le facteur le plus fréquent (8% des accidents), suivi par l'encombrement de la circulation (5%) et un virage serré (3%).

Tableau 23 : 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, 2020-2024)

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

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

Éditeur responsable : Laetitia Delande

Éditeur : Agence wallonne pour la Sécurité routière ASBL

Date de publication : Juin 2026

Veillez faire référence à ce document de la manière suivante :

Essentiel des accidents : Les accidents impliquant un camion en Wallonie – 2024. AWSR, Juin 2026

