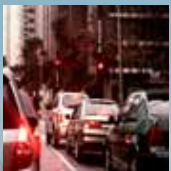


IBSR

L'OBSERVATOIRE
POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La sécurité routière en Région de
Bruxelles-Capitale

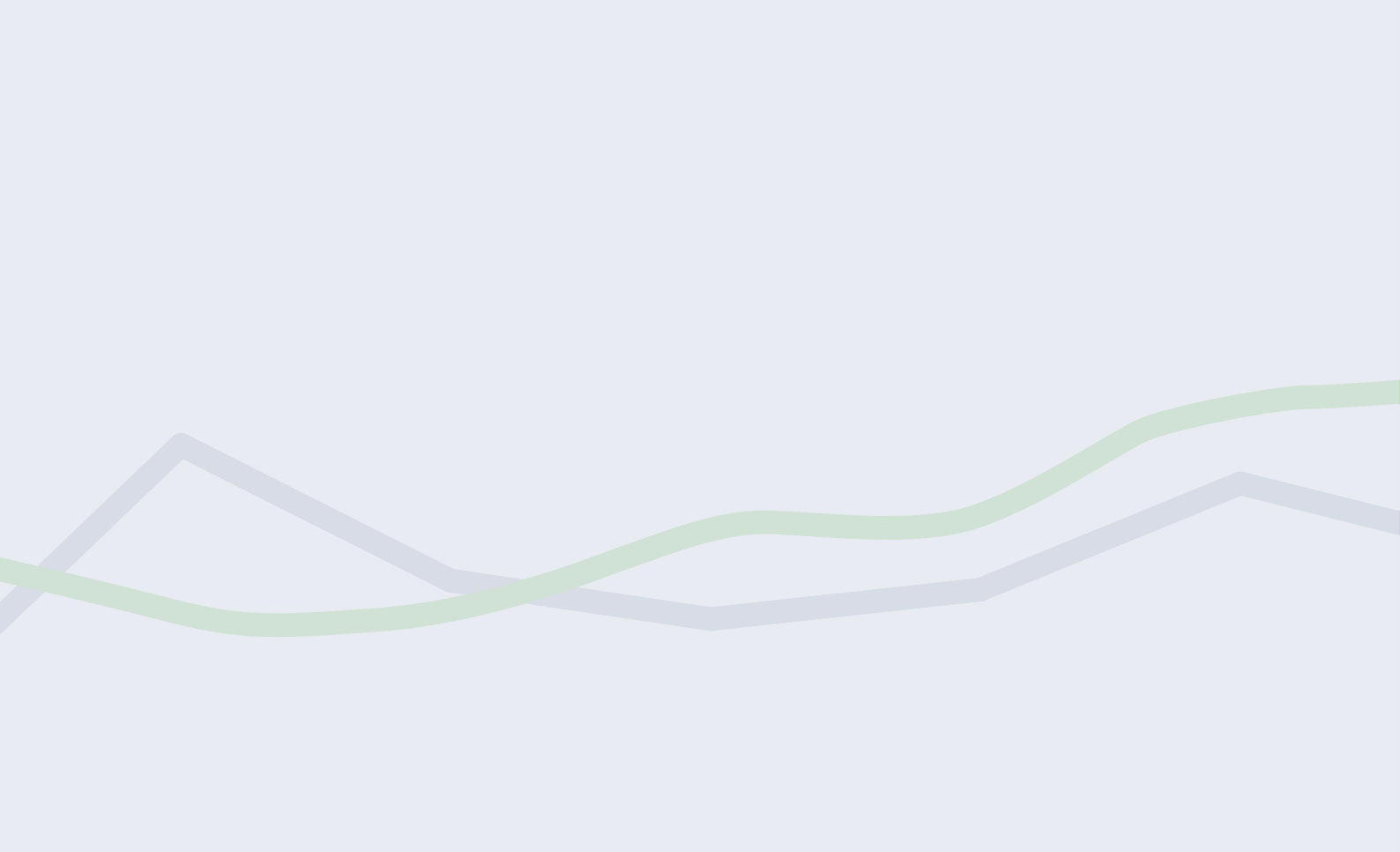
2000 - 2006



jesuispour.be



Institut Belge pour
la Sécurité Routière



Auteur: Y. Casteels
Editeur responsable: P. Derweduwen

© IBSR, Observatoire pour la sécurité routière, Bruxelles, 2008

Table des matières

5.1. ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION EN REGION DE BRUXELLES-CAPITALE	4
5.1.1. Evolution des accidents corporels et des victimes.....	4
5.1.1.1. Evolution des décédés 30 jours.....	4
5.1.1.2. Gravité des accidents.....	8
5.1.1.3. Evolution des blessés graves et blessés légers.....	10
5.1.1.4. Evolution des accidents corporels	11
5.1.2. Caractéristiques des accidents.....	14
5.1.2.1. Les accidents selon le moment	14
Les accidents selon le mois	14
Les accidents selon le moment de la semaine.....	16
5.1.2.2. Les accidents selon le lieu	19
Les accidents sur autoroute	19
Les accidents en et hors agglomération	21
Les accidents en section courante et en croisement	23
5.1.2.3. Les victimes des accidents	25
Les victimes selon l'âge et le sexe.....	25
Les victimes par type d'usager	28
5.1.2.4. Les conducteurs impliqués dans les accidents	30
Les types d'accidents	30
Qui entre en collision avec qui ?.....	32
Les victimes selon les usagers impliqués.....	34
5.1.2.5. L'alcool au volant	36
5.1.2.6. Les autres caractéristiques des accidents.....	41
Les accidents selon les conditions atmosphériques	41

Table des tableaux

Tableau 1 :	Evolution des décédés 30 jours en RBC	5
Tableau 2 :	Evolution des décédés 30 jours par million d'habitants dans les trois régions	6
Tableau 3 :	Evolution des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus dans les trois régions	7
Tableau 4 :	Gravité des accidents dans les trois régions (Décédés 30 jours par 1000 accidents)	9
Tableau 5 :	Evolution des blessés graves et blessés légers en RBC	10
Tableau 6 :	Evolution des accidents corporels en RBC.....	11
Tableau 7 :	Evolution des accidents corporels en chiffres non pondérés dans les 3 régions (moyenne 1998,1999 et 2000 = base 100).....	13
Tableau 8 :	Les accidents corporels graves par mois en RBC (Ch. non-pondérés).....	15
Tableau 9 :	Les accidents corporels par mois en RBC (Ch. non pondérés).....	16
Tableau 10 :	Les accidents corporels et les accidents graves selon le jour et l'heure en RBC -2006.....	17
Tableau 11 :	Les accidents selon la période de la semaine en RBC-2006	18
Tableau 12 :	Evolution des accidents sur autoroute en RBC.....	20
Tableau 13 :	Evolution des accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus sur autoroute dans les trois régions (chiffres non pondérés).....	20
Tableau 14 :	Evolution des accidents en agglomération en RBC.....	22
Tableau 15 :	Evolution de la gravité des accidents en et hors agglomération selon les régions (ch. non pondérés)	22
Tableau 16 :	Les accidents selon le type de croisement en RBC-2006.....	23
Tableau 17 :	Les accidents selon le type de croisement dans les trois régions (chiffres pondérés)- 2006.....	24
Tableau 18 :	Décédés 30 jours et blessés graves par classe d'âge en RBC-2006.....	26
Tableau 19 :	Blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours selon le type d'usager en RBC-2000 et 2006.....	28
Tableau 20 :	Blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours selon le type d'usager en RBC-2000 et 2006 (%).....	28
Tableau 21 :	Blessés graves et décédés 30 jours selon l'âge et le type d'usager en RBC (ch. non pondérés)- 2006	29
Tableau 22 :	Les accidents selon les types de collision (1ère collision) en RBC (ch. pondérés)-2006	31
Tableau 23 :	Les accidents selon les types de collision (1ère collision) dans les trois régions (ch. pondérés)- 2006	31
Tableau 24 :	Répartition des accidents selon le type de collision et la nature des usagers impliqués dans la première collision en RBC-2006	32
Tableau 25 :	Répartition des accidents selon le type de collision et la nature des usagers impliqués dans la première collision en RBC-2006 (ch. pondérés).....	33
Tableau 26 :	Evolution des décédés 30 jours dans les accidents impliquant au moins respectivement une voiture, un camion ou une camionnette par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en RBC.....	35
Tableau 27 :	Pourcentage de conducteurs testés et positifs pour l'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel selon le type d'usager- 2006	36
Tableau 28 :	Evolution du poucentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel dans les trois régions	38
Tableau 29 :	Evolution des conducteurs de voiture testés pour l'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel dans les trois régions.....	39
Tableau 30 :	Pourcentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool selon l'âge et la période de la semaine en RBC-2006	40
Tableau 31 :	Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques dans les trois régions.....	41
Tableau 32 :	Les accidents selon les conditions atmosphériques dans les trois régions (chiffres pondérés).....	41

Table des graphiques

Graphique 1 :	Evolution des décédés 30 jours en Région de Bruxelles-Capitale	5
Graphique 2 :	Evolution des décédés 30 jours par 1 000 000 d'habitants dans les trois régions	6
Graphique 3 :	Evolution des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus dans les trois régions	7
Graphique 4 :	Gravité des accidents selon la région (Décédés 30 jours par 1000 accidents corporels (ch. non pondérés))	8
Graphique 5 :	Evolution des blessés légers et des blessés graves en RBC (ch. non pondérés)	10
Graphique 6 :	Les chiffres officiels : Evolution des accidents corporels en Région de Bruxelles-Capitale.....	11
Graphique 7 :	L'évolution des accidents corporels en chiffres non pondérés (moyenne 1998,1999 et 2000 = base 100) .	12
Graphique 8 :	Répartition des accidents graves par mois en RBC	14
Graphique 9 :	Répartition des accidents corporels par mois en RBC.....	15
Graphique 10 :	Répartition des accidents selon le jour et l'heure de la semaine en et hors RBC.....	16
Graphique 11 :	Gravité des accidents selon la période de la semaine en RBC (ch. non pondérés)	17
Graphique 12 :	Evolution des accidents sur autoroute par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en RBC (ch. non pondérés)	19
Graphique 13 :	Gravité des accidents en et hors agglomération (ch. non pondérés)	21
Graphique 14 :	Répartition des accidents selon le type de croisement dans les trois régions.....	23
Graphique 15 :	Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants de la classe d'âge en Région de Bruxelles-Capitale- 2000 et 2006	25
Graphique 16 :	Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants de la classe d'âge en RBC – comparaison homme/femme – 2000 et 2006.....	27
Graphique 17 :	Les types de collision (1 ^{ère} collision) dans les trois régions-2006.....	30
Graphique 18 :	Décédés 30 jours dans les accidents impliquant au moins respectivement une voiture, un camion ou une camionnette par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en RBC.....	34
Graphique 19 :	Pourcentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel	37
Graphique 20 :	Pourcentage de conducteurs de voiture testés pour l'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel	38
Graphique 21 :	Part de conducteurs de voiture sous influence d'alcool selon l'âge et la période de la semaine en RBC-2006	40

5.1. Accidents corporels de la circulation en Région de Bruxelles-Capitale^{1, 2}

En 2006, près de 4 000 accidents corporels ont été enregistrés en Région de Bruxelles-Capitale (cf. Tab 6). Ces 4 000 accidents ont occasionné plus de 5000 victimes, c'est-à-dire près de 14 victimes par jour. Parmi elles, nous retrouvons une grande partie de blessés légers, quelques blessés graves mais aussi des personnes qui sont décédées (cf. Tab 5 et 1). En 2002, les Etats Généraux de la Sécurité Routière ont fixé comme objectifs principaux la diminution de 33% des tués 30 jours et blessés graves pour 2006, et de 50 % pour 2010 par rapport à la moyenne des années 1998, 1999 et 2000. La Région de Bruxelles-Capitale a repris ces objectifs fédéraux. Gardant cette moyenne comme référence tout au long du rapport, nous verrons que nous évoluons dans la bonne direction même si des efforts importants restent encore à fournir.

5.1.1. Evolution des accidents corporels et des victimes

La Région de Bruxelles-Capitale a enregistré une très belle diminution du nombre de décédés 30 jours entre 2000 et 2006 puisque l'objectif de 2006 des Etats-généraux est atteint dès 2005. L'objectif de 2010 semble même accessible, rappelons toutefois qu'il s'agit de petits chiffres qui peuvent aussi remonter très rapidement.

Le caractère urbain de la Région bruxelloise lui permet de ne compter qu'un nombre minime de décédés 30 jours par millions d'habitants ou par kilomètres parcourus. De même, la gravité des accidents est relativement faible en comparaison de celle enregistrées en Région Flamande ou Wallonne.

L'analyse de l'évolution des blessés légers, blessés graves et des accidents à Bruxelles est fortement compliquée par une perturbation de l'enregistrement survenue à la suite de la Réforme des Polices. Nous supposons, sur base des chiffres dont nous disposons, que les blessés légers et graves ainsi que les accidents ont diminué entre 1991 et 2004 mais accusent une augmentation en 2005 et 2006.

5.1.1.1. Evolution des décédés 30 jours

Comme nous pouvons le constater grâce au graphique 1, le nombre de décédés 30 jours connaît une évolution en dents de scie depuis 1991. Cela est probablement dû au nombre relativement restreint

¹ Région de Bruxelles-Capitale ou RBC.

² Nous utilisons des chiffres non pondérés pour comparer différentes années et des chiffres pondérés pour analyser une année particulière. Pour comprendre ce que sont les chiffres pondérés et non pondérés, voir la partie « Définitions et sources ».

Les chiffres sont issus de la base de données d'accidents du SPF Economie Direction Générale Statistiques et Information Economique (SPF Economie DG SIE) telle que disponible au moment de l'impression de ce document. Ils sont normalement définitifs mais peuvent encore faire l'objet de futurs ajustements en fonction d'éventuelles corrections apportées aux données par le SPF Economie DG SIE.

de personnes qui décèdent chaque année sur les routes bruxelloises et à la dépendance face aux fluctuations aléatoires qui en résulte. Un accident avec plusieurs victimes peut en effet à lui seul faire augmenter de 10 ou 20% le nombre de décédés 30 jours d'une année. Tenant compte de cet avertissement, constatons que le nombre de décédés 30 jours semble diminuer à Bruxelles depuis 1999. La diminution est telle que l'objectif de 2006 (maximum 29 décédés 30 jours) était déjà atteint en 2005 et que celui de 2010 (maximum 22 décédés 30 jours) semble accessible. Toutefois, des efforts supplémentaires seront à fournir pour engranger de nouvelles avancées. Cela est d'autant plus pertinent qu'avec de petits chiffres, des remontées rapides sont toujours possibles.

Graphique 1 : Evolution des décédés 30 jours en Région de Bruxelles-Capitale

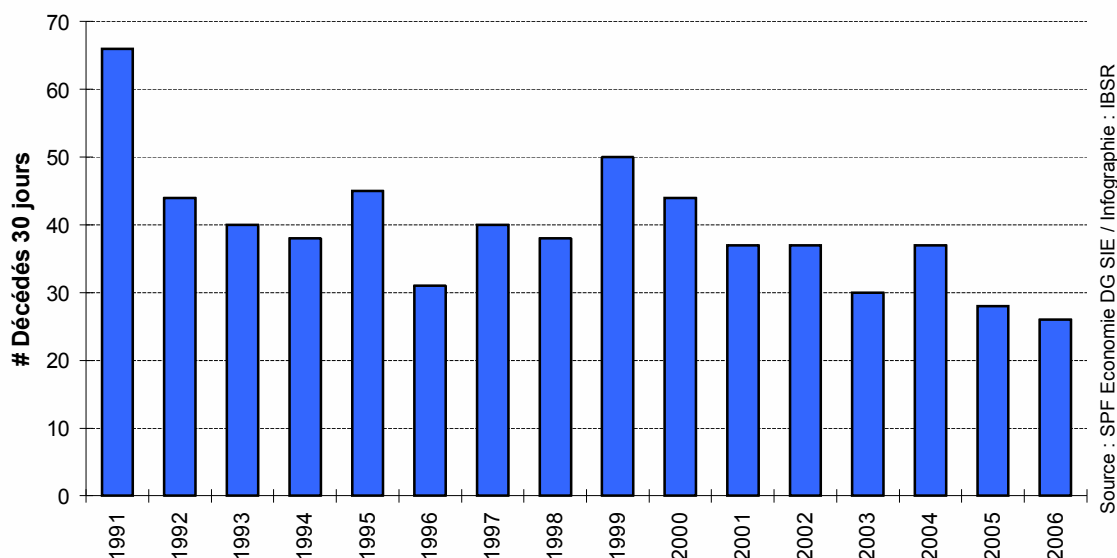


Tableau 1 : Evolution des décédés 30 jours en RBC

Année	Décédés 30 jours	Décédés 30 jours par million d'habitants	Décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus
1991	66	69	16,9
1995	45	47	11,0
2000	44	46	10,4
2001	37	38	8,7
2002	37	38	8,6
2003	30	30	7,1
2004	37	37	8,7
2005	28	28	6,7
2006	26	26	6,1
2006/moyenne 98-2000	-40,9%	-44,6%	-41,7%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

L'indicateur utilisé dans le graphique suivant permet de mesurer l'impact de l'insécurité routière sur la population. En ce qui concerne la Région de Bruxelles-Capitale, cet indicateur est tronqué puisqu'un grand nombre de personnes n'habitent pas Bruxelles y circulent chaque jour (navetteurs, écoliers, étudiants, touristes, etc.). Il est toutefois intéressant de constater que malgré ce handicap, le nombre de décédés 30 jours par million d'habitants en Région de Bruxelles-Capitale est largement en-dessous

des autres régions et connaît depuis 1991 une diminution continue. Ce faible taux est évidemment à mettre au crédit du caractère urbain de la région bruxelloise.

Graphique 2 : Evolution des décédés 30 jours par 1 000 000 d'habitants dans les trois régions

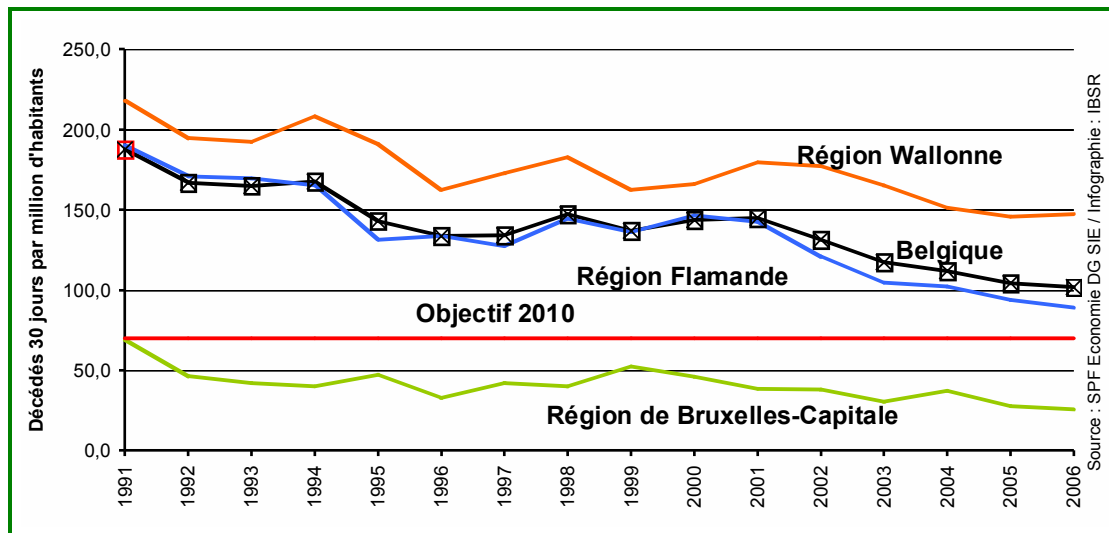


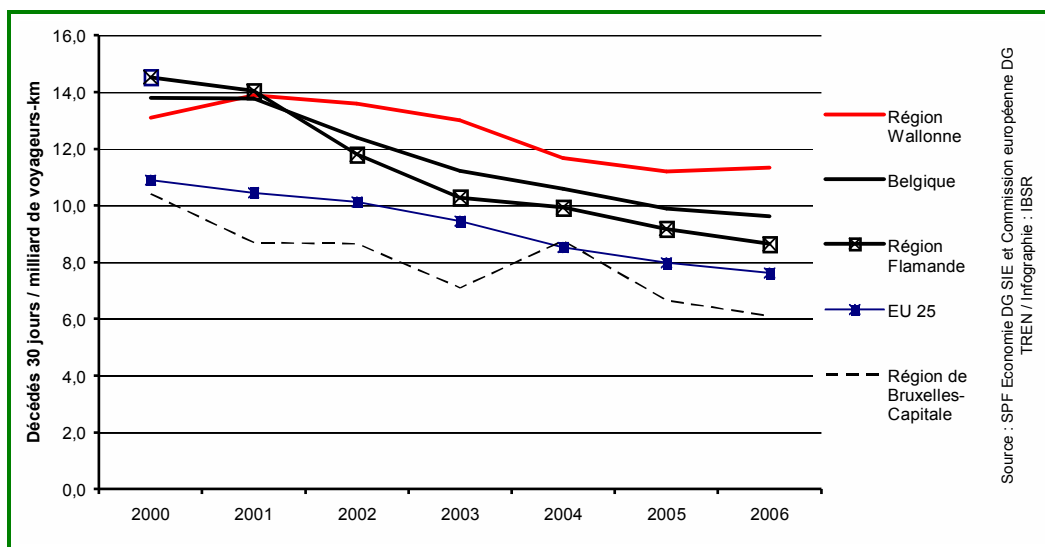
Tableau 1 : Evolution des décédés 30 jours par million d'habitants dans les trois régions

Année	Région de Bruxelles-Capitale	Région Flamande	Région Wallonne	Belgique
1991	69	190	218	188
1995	47	131	191	143
2000	46	147	166	144
2001	38	142	180	145
2002	38	121	177	131
2003	30	105	165	117
2004	37	102	151	112
2005	28	94	146	104
2006	26	89	147	102
2006/moyenne 98-2000	-44,6%	-37,6%	-13,5%	-28,6%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Pour prendre en compte l'importance et l'évolution du trafic, nous utilisons comme indicateur le nombre de décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus. Sur base de cet indicateur, la Région de Bruxelles-Capitale est également plus performante que les deux autres régions du pays et connaît une évolution très favorable entre 2000 et 2006.

Graphique 3 : Evolution des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus dans les trois régions



Note de lecture : Le nombre de voyageurs/kilomètres parcourus dans l'UE25 en 2006 n'est pas encore connu au moment où ce rapport est rédigé, nous avons donc estimé cette valeur.

Tableau 2 : Evolution des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus dans les trois régions

Année	Région de Bruxelles-Capitale	Région Flamande	Région Wallonne	Belgique	Union Européenne (UE 25)
1991	16,9	20,8	20,0	20,3	N.A.
1995	11,0	13,8	16,2	14,6	N.A.
2000	10,4	14,5	13,1	13,8	10,9
2001	8,7	14,0	13,9	13,8	10,4
2002	8,6	11,8	13,6	12,4	10,1
2003	7,1	10,3	13,0	11,2	9,4
2004	8,7	9,9	11,7	10,6	8,5
2005	6,7	9,2	11,2	9,9	8,0
2006	6,1	8,6	11,3	9,6	7,6
2006/moyenne 98-2000	-41,7%	-38,8%	-16,9%	-30,3%	N.A.

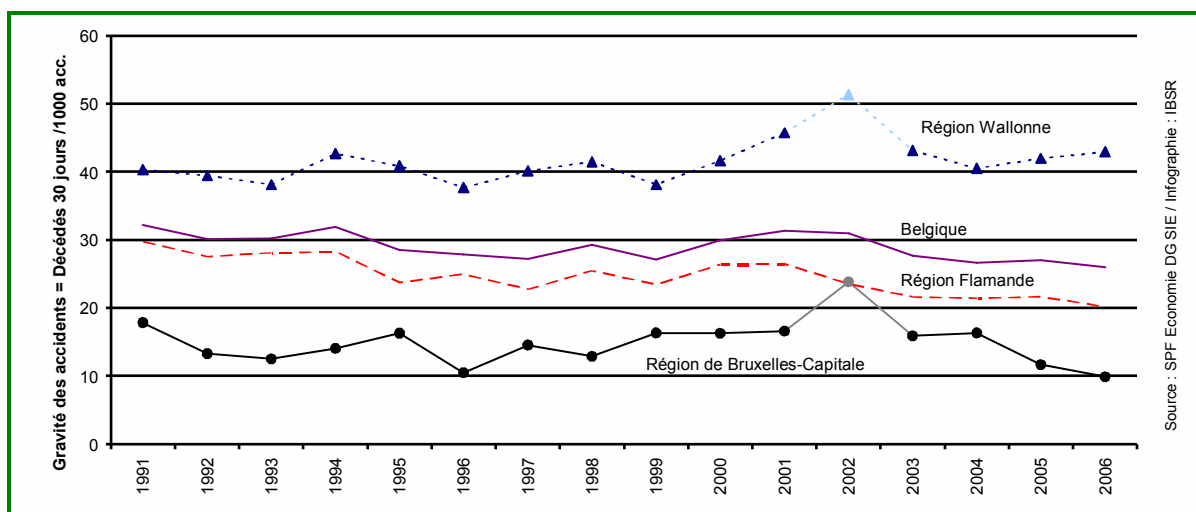
Note : Le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus dans l'UE25 n'est pas encore connu pour 2006, nous avons donc estimé cette valeur.

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

5.1.1.2. Gravité des accidents

La gravité des accidents est mesurée en terme de décédés 30 jours par 1000 accidents corporels enregistrés. Sur base de cet indicateur, la région de Bruxelles-Capitale présente un résultat deux fois plus positif que la Flandre et quatre fois plus positif que la Wallonie. Le fait que la région bruxelloise soit une région urbaine explique en grande partie cette différence. En termes d'évolution, les accidents n'ont jamais été aussi peu graves (depuis 1991) à Bruxelles. En Région Flamande, la gravité a diminué d'un tiers puisqu'elle est passée de près de 30 tués 30 jours par 1000 accidents en 1991 à près de 20 en 2006. La Région Wallonne ne peut pas se réjouir d'une telle évolution puisque la gravité des accidents est restée bloquée entre un plancher de 38 tués par 1000 accidents corporels et un plafond de 46 tués par 1000 accidents.

Graphique 4 : Gravité des accidents selon la région (Décédés 30 jours par 1000 accidents corporels (ch. non pondérés))



Note : La Réforme des polices a eu un impact sur l'enregistrement des données en Région Wallonne et en Région de Bruxelles-Capitale en 2002, raison pour laquelle cette année a été grisée.

Tableau 3 : Gravité des accidents dans les trois régions (Décédés 30 jours par 1000 accidents)

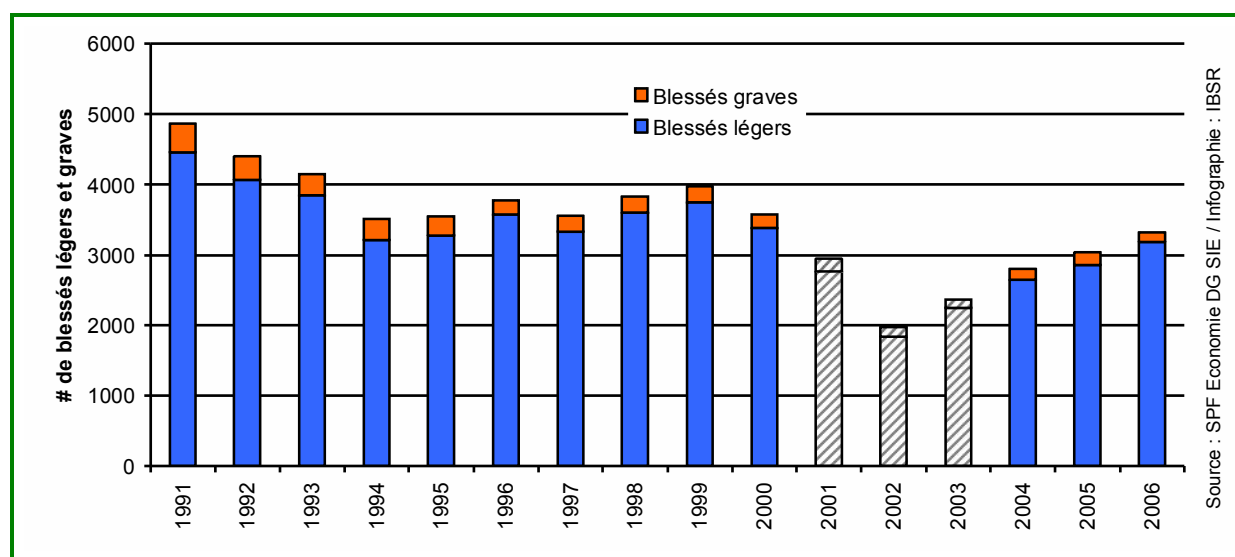
Année	Région de Bruxelles-Capitale	Région Flamande	Région Wallonne	Belgique
1991	18	30	40	32
1995	16	24	41	29
2000	16	26	42	30
2001	17	26	46	31
2002	24	24	51	31
2003	16	22	43	28
2004	16	21	41	27
2005	12	22	42	27
2006	10	20	43	26
2006 (pondéré)	7	17	37	22
2006/moyenne 98-2000	-34,8%	-19,6%	6,2%	-9,7%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

5.1.1.3. Evolution des blessés graves et blessés légers

L'évolution des blessés légers est tout à fait similaire à celle des accidents (cf. Point suivant). On observe une diminution de 1991 à 1993 et une période de stagnation de 1994 à 2000. Outre les perturbations dues à la réforme des polices et au nouveau système d'encodage des accidents, on peut supposer que le nombre de blessés légers a diminué entre 2000 et 2004. Par contre, la période allant de 2004 à 2006 connaît une nouvelle hausse du nombre de blessés légers. En ce qui concerne les blessés graves, la situation est plutôt favorable puisque leur nombre est relativement restreint et en diminution depuis 1991 (cf. Gr. 5 et tab. 5).

Graphique 5 : Evolution des blessés légers et des blessés graves en RBC (ch. non pondérés)



Note : Les années 2001, 2002 et 2003 ont été grisées parce que perturbées par la Réforme des Polices et par un problème technique d'enregistrement des données.

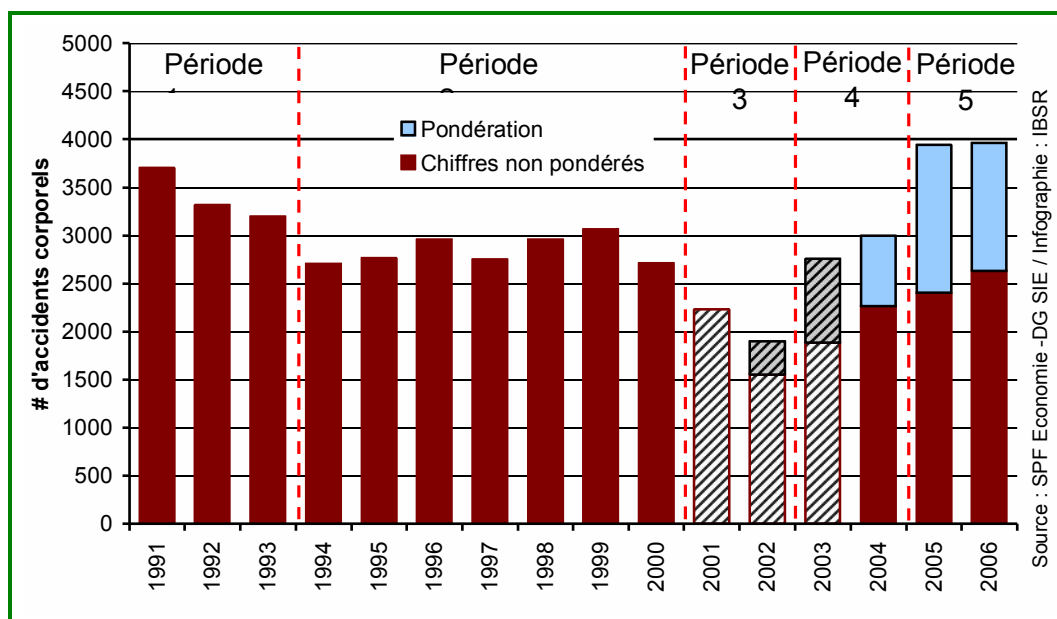
Tableau 4 : Evolution des blessés graves et blessés légers en RBC

Année	Blessés légers	Blessés graves	Victimes
1991	4461	401	4928
1995	3279	271	3595
2000	3382	195	3621
2001	2761	184	2982
2002	1840	136	2013
2003	2250	119	2399
2004	2649	157	2843
2005	2860	179	3067
2006	3184	142	3352
2006 (pondéré)	4835	202	5063
2006/moyenne 98-2000	-10,9%	-33,6%	-12,6%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

5.1.1.4. Evolution des accidents corporels

Graphique 6 : Les chiffres officiels : Evolution des accidents corporels en Région de Bruxelles-Capitale



Note: La réforme des polices a vraisemblablement perturbé l'enregistrement des accidents à Bruxelles en 2001 et 2002. Quant à l'année 2003, ce sont des problèmes techniques liés au passage à l'enregistrement électronique des accidents dans la zone de police de Bruxelles-Ixelles, qui ont perturbé les données.

Tableau 5 : Evolution des accidents corporels en RBC

Année	Accidents	Accidents graves	Accidents mortels
1991	3701	407	61
1995	2762	274	42
2000	2707	210	43
2001	2231	194	34
2002	1554	150	35
2003	1887	134	30
2004	2267	173	35
2005	2403	183	28
2006	2633	153	26
2006 (pondéré)	3965	208	
2006/moyenne 98-2000	-9,5%	-33,6%	-37,6%

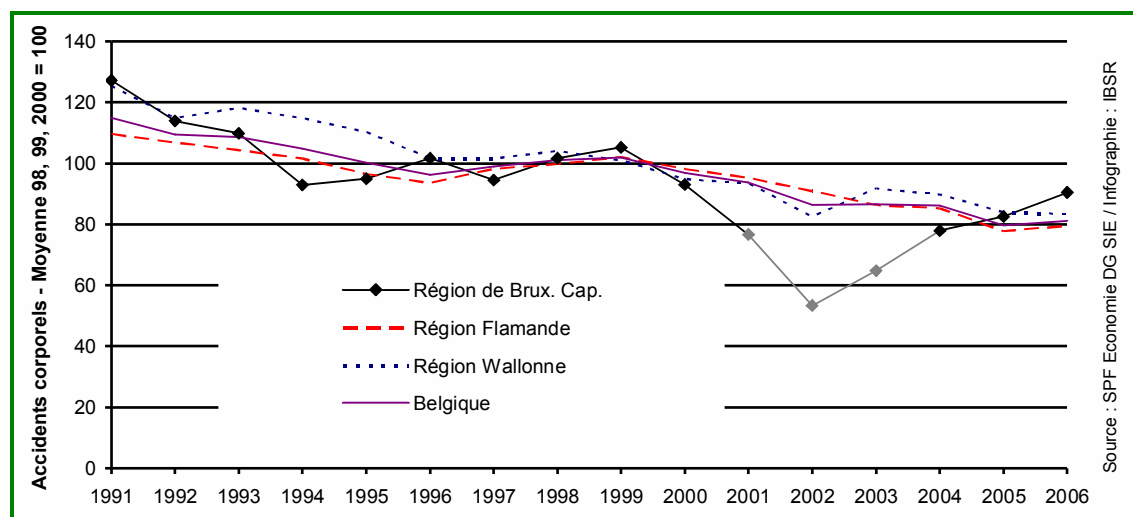
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

L'analyse des chiffres officiels (chiffres pondérés) nous montre une diminution des accidents de 1991 à 1993 (Période 1), une situation en équilibre de 1994 à 2000 (Période 2), une diminution assez franche en 2001 et 2002 (Période 3) suivie d'une augmentation spectaculaire –le nombre d'accidents

double en 4 ans– de 2003 à 2005 (Période 4). La dernière période enregistre une stagnation entre le nombre d'accidents de 2005 et de 2006. Force est de constater que, vu sous cet angle, la situation est assez préoccupante. Nous devons immédiatement relativiser ces chiffres qui sont tronqués par l'usage d'une calibration des accidents introduite en 2002.

Le graphique suivant clarifie l'évolution des accidents à Bruxelles puisqu'il présente les accidents corporels en chiffres non calibrés (et en base 100 avec comme référence la moyenne des années 1998, 1999 et 2000). L'évolution des accidents à Bruxelles est assez similaire à l'évolution des accidents dans le reste du pays, excepté pour les années 2001, 2002 et 2003. La situation semble toutefois se normaliser en 2004. Abstraction faite des années 2001 à 2003, nous constatons donc une diminution du nombre d'accidents de 1999 à 2004; il s'agit d'une diminution dont nous supposons l'évolution similaire à celle observée dans le reste du pays, c'est-à-dire plus ou moins continue depuis 1999. Toutefois, nous devons relever que cette diminution est suivie d'une augmentation des accidents enregistrés en 2005 et en 2006.

Graphique 7 : L'évolution des accidents corporels en chiffres non pondérés (moyenne 1998,1999 et 2000 = base 100)



Note: les années 2001, 2002 et 2003 ont été grisées pour la région de Bruxelles-Capitale, en raison de problèmes techniques liés à l'enregistrement des accidents survenus avec la réforme de police.

Tableau 6 : Evolution des accidents corporels en chiffres non pondérés dans les 3 régions (moyenne 1998,1999 et 2000 = base 100)

Année	Région de Bruxelles-Capitale	Région Flamande	Région Wallonne	Belgique
1991	127	110	125	115
1995	95	97	110	100
2000	93	98	95	97
2001	77	95	94	94
2002	53	91	83	86
2003	65	86	92	87
2004	78	85	90	86
2005	83	78	84	80
2006	91	80	83	81

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

5.1.2. Caractéristiques des accidents

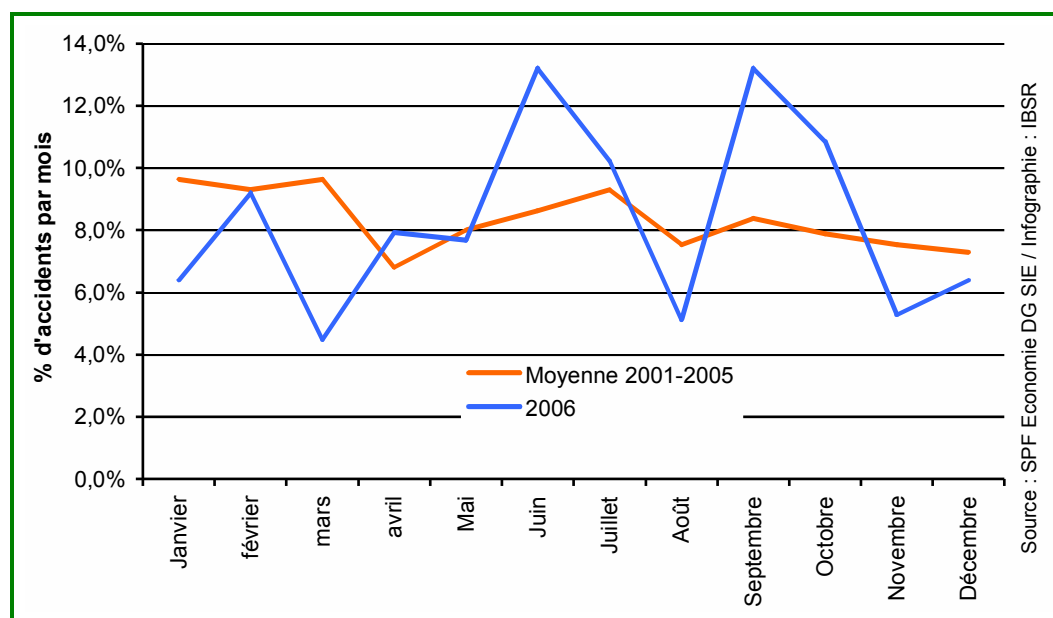
5.1.2.1. Les accidents selon le moment

La Région de Bruxelles-Capitale compte proportionnellement plus d'accidents aux heures de midi en semaine que le reste de la Belgique mais moins les weekends. Les périodes les plus critiques restent toutefois les nuits et les weekends où les accidents sont les plus graves.

Les accidents selon le mois

Le graphique 8 présente la répartition des accidents graves sur les 12 mois de l'année 2006 en comparaison avec la distribution moyenne des accidents graves des années 2001 à 2005. Les accidents graves se produisent plus fréquemment dans les 3 premiers mois de l'année, un peu moins au mois d'avril tandis que le reste de l'année ne connaît plus vraiment de grandes fluctuations. Par rapport à ce canevas-type, l'année 2006 se démarque fortement. Les mois de janvier, mars, août, novembre et décembre ne concentrent chacun que près de 6% des accidents de l'année (contre 8,3% pour une répartition équitable entre tous les mois de l'année) tandis que les mois de juin, juillet, septembre et octobre regroupent une part importante des accidents graves.

Graphique 8 : Répartition des accidents graves par mois en RBC



Note : dans les calculs effectués, nous avons pris en compte le nombre de jours de chaque mois.

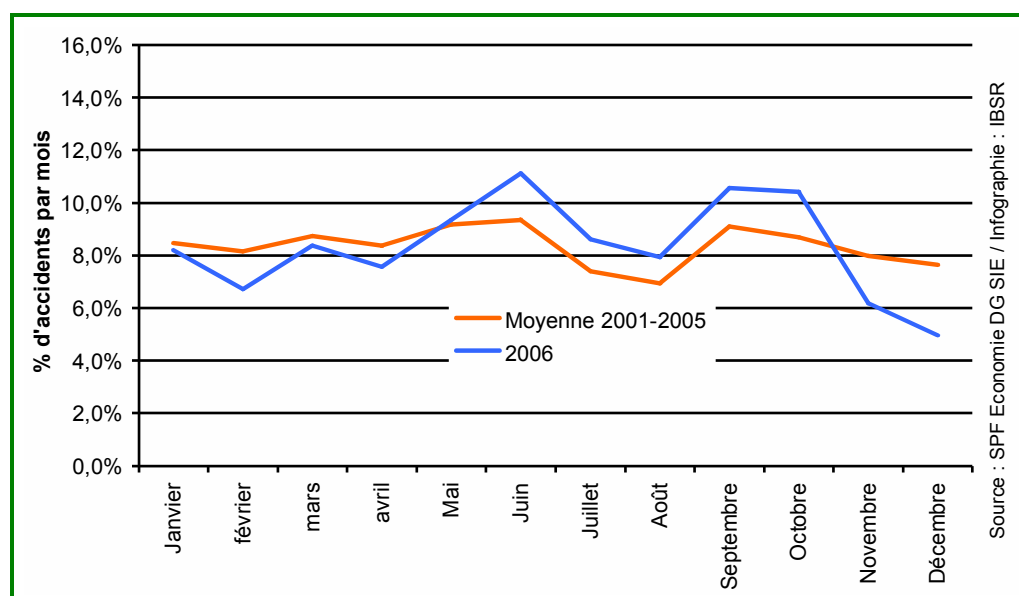
Tableau 7 : Les accidents corporels graves par mois en RBC (Ch. non-pondérés)

Année	Jan	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil	Aout	Sept	Oct	Nov	Déc	Total
1991	44	15	40	29	37	56	28	24	33	46	28	27	407
1995	37	24	28	19	10	32	21	22	29	17	18	17	274
2000	16	19	15	18	14	23	13	10	20	18	18	26	210
2001	26	21	19	13	17	12	25	13	11	17	12	8	194
2002	10	12	20	13	10	13	15	13	14	9	11	10	150
2003	22	9	13	9	11	5	7	14	9	9	10	16	134
2004	11	17	15	13	14	19	13	9	20	15	13	14	173
2005	13	13	15	8	16	22	19	15	15	17	16	14	183
2006	10	13	7	12	12	20	16	8	20	17	8	10	153
2006 (pondéré)	13	17	10	18	15	29	24	11	26	23	10	12	208
2006 / moyenne 98-2000	-43%	-28%	-49%	-40%	-39%	-3%	-16%	-53%	2%	-19%	-61%	-58%	-34%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le graphique 9 nous permet d'avoir une vue plus générale des accidents graves. Le même procédé que celui utilisé dans le graphe précédent rend possible la comparaison entre l'année 2006 et la répartition moyenne des 5 années antérieures. Nous constatons que la répartition moyenne de la Région de Bruxelles-Capitale est peu influencée par la saisonnalité, bien que le nombre d'accidents augmente en juin et septembre-octobre et soit moins important pendant les deux mois d'été (juillet et août). L'année 2006 a gardé ce schéma mais avec plus d'accidents entre mai et octobre et bien moins en février, novembre et décembre.

Graphique 9 : Répartition des accidents corporels par mois en RBC



Note : dans les calculs effectués, nous avons pris en compte le nombre de jours de chaque mois.

Tableau 8 : Les accidents corporels par mois en RBC (Ch. non pondérés)

Année	Jan	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil	Aout	Sept	Oct	Nov	Déc	Total
1991	343	196	319	352	313	382	261	251	316	383	315	270	3701
1995	280	261	274	170	216	224	165	150	258	258	248	258	2762
2000	247	234	238	202	253	241	191	175	224	209	252	241	2707
2001	254	244	251	225	233	206	143	126	132	133	154	130	2231
2002	86	88	155	139	160	142	141	124	183	142	97	97	1554
2003	201	151	159	144	160	178	132	108	162	154	179	159	1887
2004	164	192	176	179	198	224	184	167	211	217	181	174	2267
2005	170	168	164	178	197	218	166	192	253	253	214	230	2403
2006	216	177	220	199	246	293	227	209	278	274	163	131	2633
2006 (pondéré)	334	271	327	312	373	450	347	321	432	408	220	169	3965
2006/moyenne 98-2000	-13%	-15%	-12%	-15%	-2%	13%	11%	-2%	6%	0%	-38%	-45%	-9%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les accidents selon le moment de la semaine

La répartition des accidents en région de Bruxelles-Capitale au cours de la semaine n'est pas fort différente de celle du reste du pays. Nous épinglons néanmoins des pics aux heures de midi en semaine (surtout le jeudi et vendredi) ainsi que proportionnellement peu d'accidents les nuits de weekend et le dimanche en journée.

Graphique 10 : Répartition des accidents selon le jour et l'heure de la semaine en et hors RBC

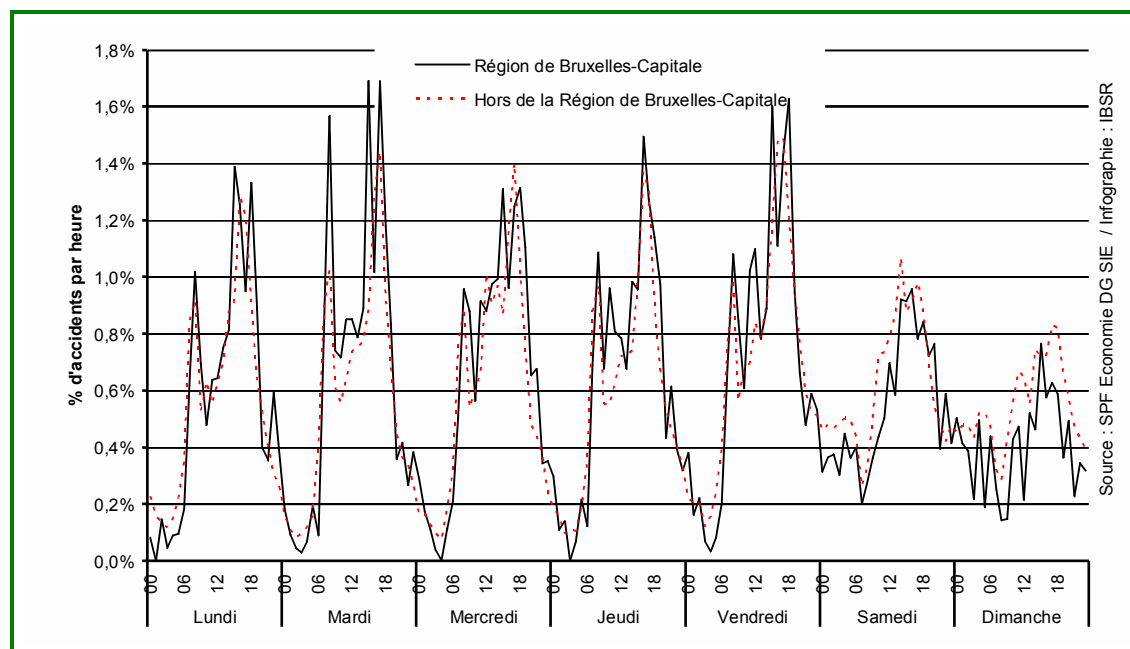


Tableau 9 : Les accidents corporels et les accidents graves selon le jour et l'heure en RBC -2006

	Accidents (pondérés)			Accidents graves (pondérés)			% d'accidents graves		
	0h à 5h59	6h à 21h59	22h à 23h59	0h à 5h59	6h à 21h59	22h à 23h59	0h à 5h59	6h à 21h59	22h à 23h59
Lundi	18	493	39	1	23	1	5%	5%	3%
Mardi	24	573	26	1	34	1	4%	6%	4%
Mercredi	29	561	28	2	28	0	6%	5%	0%
Jeudi	33	542	28	2	24	3	6%	4%	9%
Vendredi	37	597	44	1	19	5	4%	3%	12%
Samedi	86	387	40	8	27	3	9%	7%	8%
Dimanche	87	266	26	13	12	0	15%	5%	0%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Si l'on regarde l'évolution de la gravité des accidents selon la période de la semaine, on constate que le nombre de tués 30 jours par 1000 accidents enregistrés a sensiblement diminué entre 1995 et 2006. Il importe toutefois de rappeler que le nombre de décédés 30 jours est très petit à Bruxelles et donc sujet à des fluctuations aléatoires. Les accidents sont plus graves la nuit que le jour et le weekend que la semaine, les accidents des nuits de weekend sont notamment 3 fois plus graves que ceux des jours de semaine en 2006.

Graphique 11 : Gravité des accidents selon la période de la semaine en RBC (ch. non pondérés)

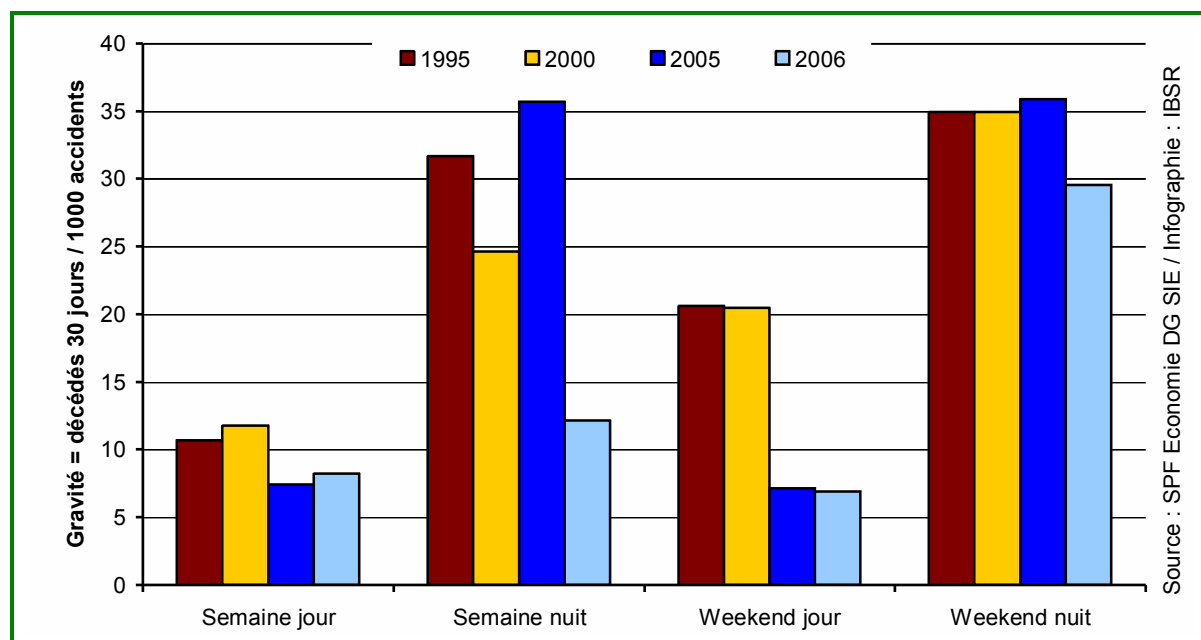


Tableau 10 : Les accidents selon la période de la semaine en RBC-2006

2006	Décédés 30 jours	Blessés graves (pondérés)	Blessés graves (non pondérés)	Accidents (pondérés)	Accidents (non pondérés)	Gravité (Tués par 1000 accidents) (pondérés)	Gravité (Tués par 1000 accidents) (non pondérés)
Semaine jour	15	123	88	2766	1831	5,4	8,2
Semaine nuit	2	10	8	244	165	8,2	12,1
Weekend jour	3	42	29	653	434	4,6	6,9
Weekend nuit	6	27	17	302	203	19,9	29,6

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

5.1.2.2. Les accidents selon le lieu

La Région de Bruxelles-Capitale compte plus d'accidents par véhicules-kilomètres parcourus sur autoroute que la Flandre ou la Wallonie.

La gravité des accidents à Bruxelles est identique à la gravité des accidents en agglomération en Flandre.

Bruxelles enregistre évidemment proportionnellement plus d'accidents en carrefour que les deux autres régions du pays mais, par contre, 80 % des tués surviennent en section courante alors que les accidents en section courante ne représentent que 52 % de tous les accidents.

Les accidents sur autoroute

Afin d'appréhender la fréquence des accidents dans le temps tout en tenant compte de l'augmentation du trafic sur autoroute, nous utilisons le nombre d'accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus. Cet indicateur peut être assimilé à un indicateur du risque d'accident. On constate que le risque d'accident sur autoroute a été, pendant de nombreuses années, beaucoup plus important à Bruxelles qu'en Flandre ou en Wallonie. L'écart entre la région de Bruxelles-Capitale et les deux autres régions s'est toutefois considérablement réduit depuis le début des années 2000. Le risque d'accident sur autoroute est quasi similaire en Flandre et en Wallonie et a connu, dans ces deux régions, une diminution progressive des accidents par kilomètre parcouru entre 2000 et 2003.

Graphique 12 : Evolution des accidents sur autoroute par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en RBC (ch. non pondérés)

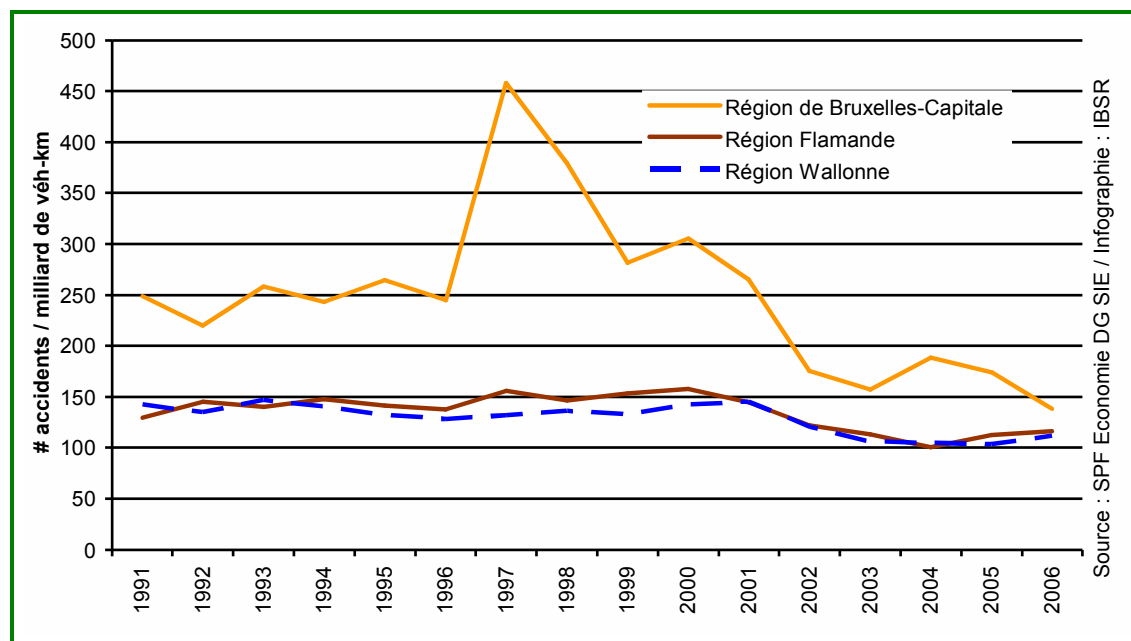


Tableau 11 : Evolution des accidents sur autoroute en RBC

Année	Accidents	Accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus	Décédés 30 jours
1991	82	248	5
1995	98	265	6
2000	119	305	1
2001	106	265	5
2002	71	173	0
2003	62	151	1
2004	77	188	2
2005	73	174	2
2006	58	138	3
2006 (pondéré)	58	138	
2006/moyenne 98-2000	-53,5%	-57,1%	-18,2%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 12 : Evolution des accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus sur autoroute dans les trois régions (chiffres non pondérés)

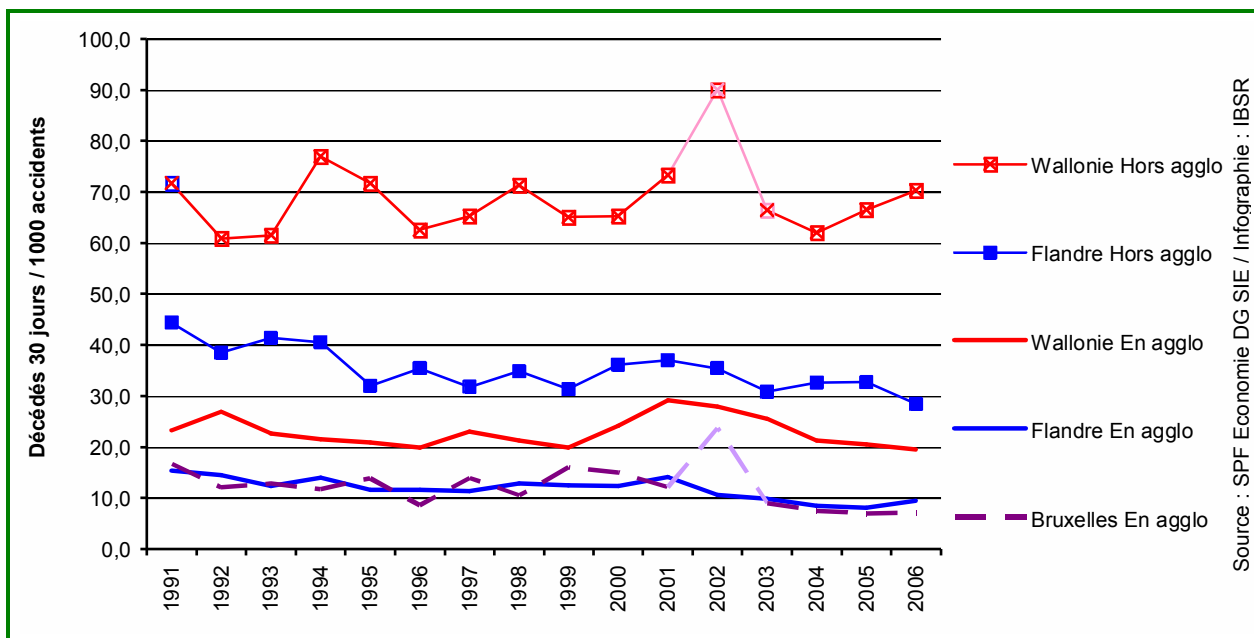
Année	Région de Bruxelles-Capitale (non pondérés)	Région Flamande (non pondérés)	Région Wallonne (non pondérés)	Belgique (non pondérés)
1991	248	129	143	136
1995	265	141	132	140
2000	305	158	142	154
2001	265	144	145	146
2002	173	122	121	122
2003	151	113	106	111
2004	188	100	105	103
2005	174	112	103	110
2006	138	116	112	115
2006 (pondéré)	138	117	113	115
2006/moyenne 98-2000	-57,1%	-23,8%	-18,6%	-22,8%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les accidents en et hors agglomération³

Les accidents les plus graves sont évidemment ceux qui se produisent hors agglomération puisque les vitesses pratiquées y sont plus importantes. Nous constatons toutefois d'importantes divergences entre accidents en ou hors agglomération selon les régions. Ainsi, les accidents hors agglomération en Wallonie sont plus de deux fois plus graves que ceux de Flandre. De même, les accidents en agglomération en Wallonie sont deux fois plus graves que les accidents en agglomération en Flandre ou à Bruxelles. Précisons que si la gravité des accidents en et hors agglomération en Flandre a diminué de respectivement 24,3% et 16,5% entre la moyenne de référence et 2006, la diminution en Wallonie n'est que de 10,4% en agglomération et la situation se dégrade hors agglomération (+4,6%). En Région de Bruxelles-Capitale, la gravité des accidents a été divisée par deux en agglomération.

Graphique 13 : Gravité des accidents en et hors agglomération (ch. non pondérés)



Note : La réforme de la police a perturbé l'enregistrement des données en 2002 en Région Wallonne et Bruxelloise, raison pour laquelle cette année a été « grisée ».

³ Accidents en et hors agglomération en dehors des accidents se produisant sur autoroute.

Tableau 13 : Evolution des accidents en agglomération en RBC

Année	Accidents en agglomération	Décédés 30 jours en agglomération	Gravité des accidents en agglomération
1991	3526	59	16,7
1995	2595	36	13,9
2000	2533	38	15,0
2001	2065	25	12,1
2002	1434	34	23,7
2003	1770	16	9,0
2004	2130	16	7,5
2005	2287	16	7,0
2006	2538	18	7,1
2006 (pondéré)	3861		4,7
2006/moyenne 98-2000	-6,7%	-52,2%	-48,8%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 14 : Evolution de la gravité des accidents en et hors agglomération selon les régions (ch. non pondérés)

Année	En agglomération			hors agglomération	
	RBC	Flandre	Wallonie	Flandre	Wallonie
1991	16,7	15,3	23,3	44,4	71,8
1995	13,9	11,6	20,8	32,0	71,7
2000	15,0	12,4	24,1	36,1	65,3
2001	12,1	14,2	29,1	37,0	73,3
2002	23,7	10,6	28,0	35,4	90,1
2003	9,0	9,9	25,6	30,8	66,4
2004	7,5	8,5	21,3	32,6	62,0
2005	7,0	8,1	20,6	32,7	66,5
2006	7,1	9,5	19,5	28,5	70,3
2006 (pondéré)	4,7	7,9	16,1	24,0	61,8
2006/moyenne 98-2000	-48,8%	-24,3%	-10,4%	-16,5%	4,6%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les accidents en section courante et en croisement

Il y a proportionnellement plus d'accidents en carrefour à Bruxelles qu'en Flandre et Wallonie et, plus précisément, davantage d'accidents à des carrefours réglés par des feux tricolores et des priorités de droite. Ceci est logique dans la mesure où Bruxelles, en tant que grande ville, concentre un grand nombre de routes sur une petite surface, et donc aussi un nombre important de croisements. De plus, comme ces croisements concernent fréquemment des routes de même type, ils sont gérés par des feux ou des priorités de droite.

Graphique 14 : Répartition des accidents selon le type de croisement dans les trois régions

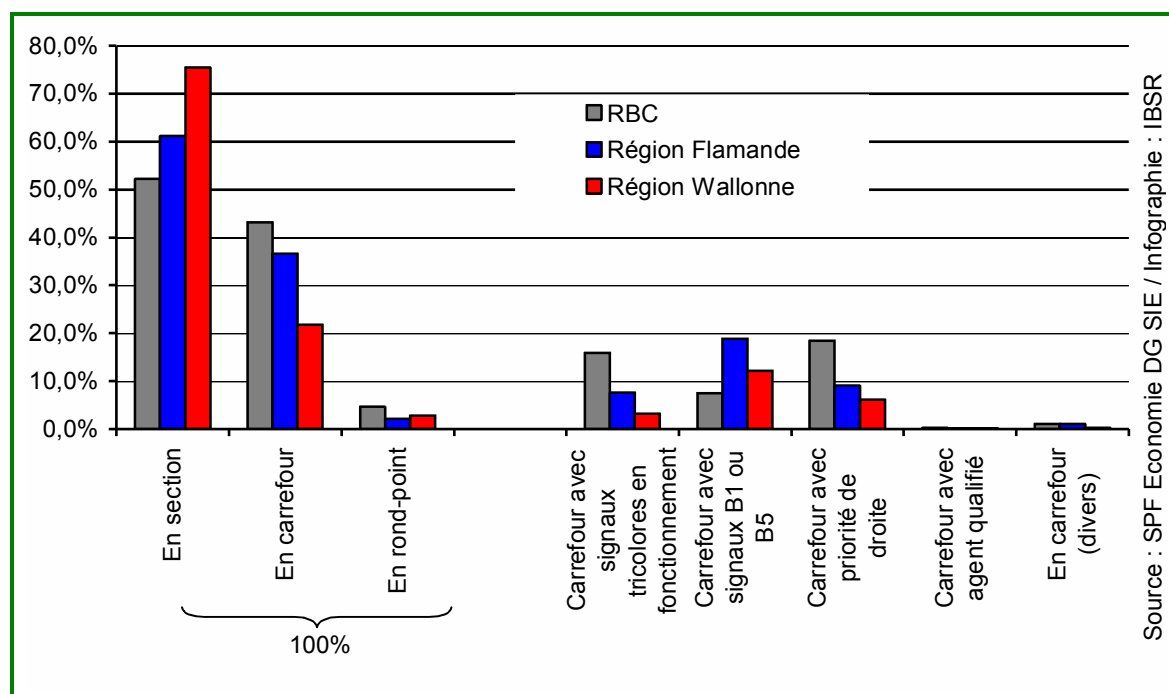


Tableau 15 : Les accidents selon le type de croisement en RBC-2006

Type de croisement	Accidents (pondérés)	Accidents (%)	Décédés 30 jours	Décédés 30 jours (%)
En section	2046	52%	21	80,8%
En carrefour	1743	44%	5	19,2%
avec signaux tricolores en fonctionnement	654	17%	2	7,7%
avec signaux B1 (céder le passage) ou B5 (stop)	300	8%	2	7,7%
à priorité de droite	738	19%	1	3,8%
avec agent qualifié	9	0%	0	0%
divers	42	1%	0	0%
en rond-point	176	4%	0	0%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 16 : Les accidents selon le type de croisement dans les trois régions (chiffres pondérés)- 2006

Type de croisement	RBC (pondérés)	Région Flamande (pondérés)	Région Wallonne (pondérés)	Belgique (pondérés)
En section	2046	19114	10185	31345
En carrefour	1743	11755	3058	16556
avec signaux tricolores en fonctionnement	654	2444	448	3547
avec signaux B1 (céder le passage) ou B5 (stop)	300	6030	1689	8019
à priorité de droite	738	2929	867	4534
avec agent qualifié	9	29	22	61
Divers	42	322	32	396
en rond-point	176	693	400	1269
Total	3965	31562	13644	49171

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

5.1.2.3. Les victimes des accidents

La Région de Bruxelles-Capitale tout comme les deux autres régions connaît un pic de victimes graves chez les jeunes qui s'érode entre 2000 et 2006. Elle se démarque par contre par un autre pic important chez les personnes les plus âgées. Nous devons aussi mettre en avant la part de piétons-victimes très importante à Bruxelles.

Les victimes selon l'âge et le sexe

En 2006, en région de Bruxelles-Capitale, le nombre de décédés 30 jours et de blessés graves par 100 000 habitants de la classe d'âge, montre un léger pic pour la classe d'âge entre 15 et 29 ans et pour celle des plus âgés (85-89 ans). En comparaison avec l'année 2000, nous enregistrons une diminution des pics chez les jeunes et chez les plus vieux. Remarquons aussi que les taux du reste du pays sont largement plus élevés que ceux de la Région de Bruxelles-Capitale et ce, pour tous les âges.

Graphique 15 : Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants de la classe d'âge en Région de Bruxelles-Capitale- 2000 et 2006

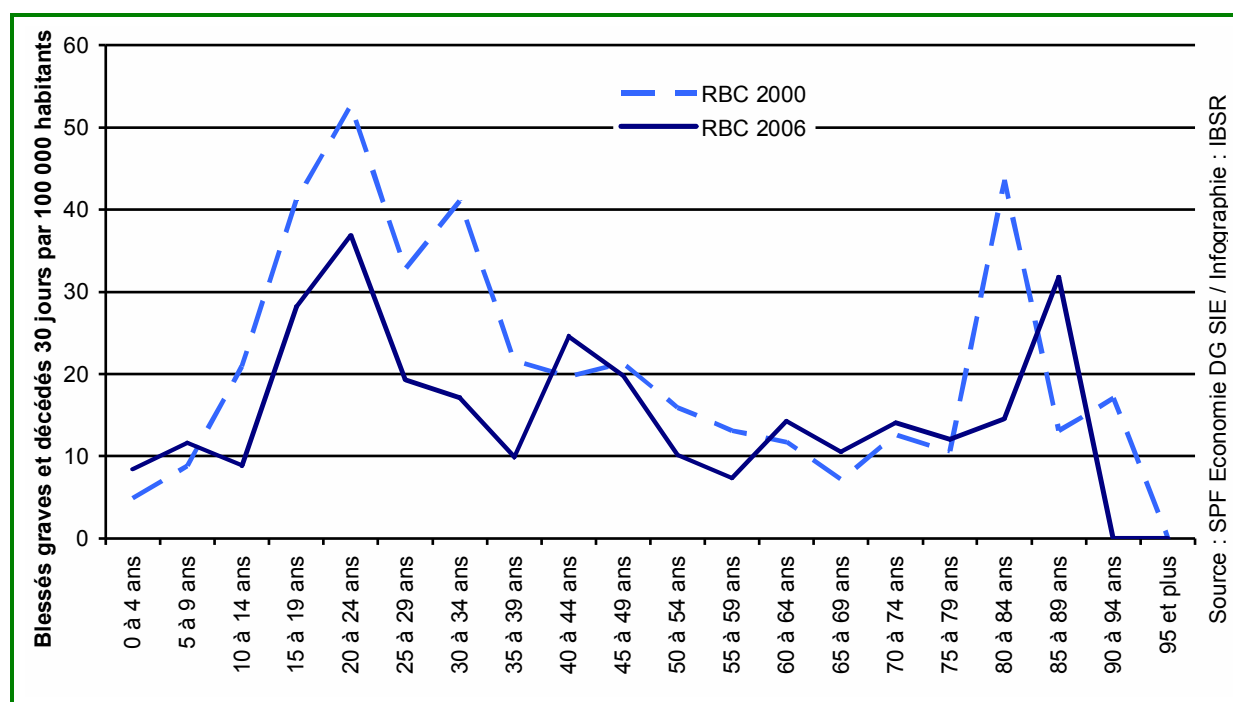


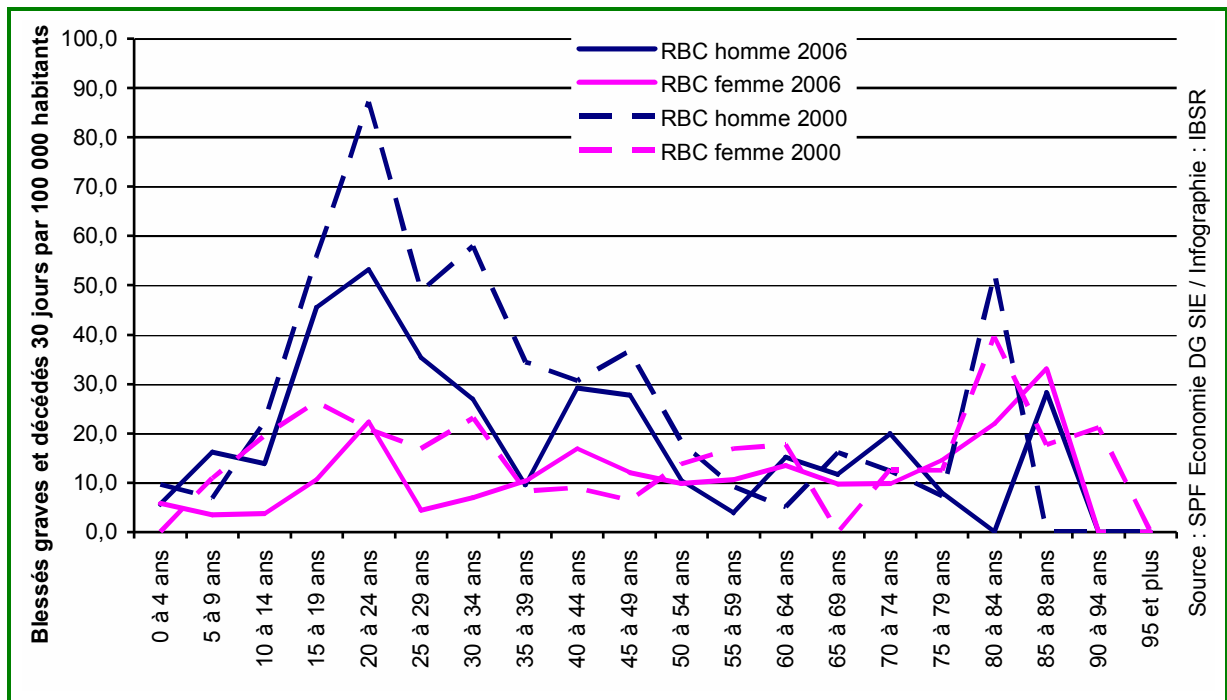
Tableau 17 : Décédés 30 jours et blessés graves par classe d'âge en RBC-2006

Classes d'âge	Décédés 30 jours + Blessés graves (non pondérés)			Décédés 30 jours + Blessés graves par 100 000 habitants de la classe d'âge		
	Homme	Femme	Total (dont « sexe » inconnu)	Homme	Femme	Total
0 à 4 ans	2	2	6	5,5	5,7	8,4
5 à 9 ans	5	1	7	16,2	3,4	11,6
10 à 14 ans	4	1	5	13,8	3,6	8,8
15 à 19 ans	13	3	16	45,5	10,6	28,1
20 à 24 ans	17	8	25	53,2	22,3	36,9
25 à 29 ans	15	2	17	35,4	4,4	19,3
30 à 34 ans	12	3	15	26,9	7,0	17,1
35 à 39 ans	4	4	8	9,5	10,3	9,9
40 à 44 ans	11	6	18	29,2	16,8	24,6
45 à 49 ans	9	4	13	27,7	12,0	19,8
50 à 54 ans	3	3	6	10,4	9,8	10,1
55 à 59 ans	1	3	4	3,8	10,5	7,3
60 à 64 ans	3	3	6	15,2	13,5	14,3
65 à 69 ans	2	2	4	11,7	9,6	10,5
70 à 74 ans	3	2	5	19,9	9,7	14,0
75 à 79 ans	1	3	4	7,9	14,6	12,1
80 à 84 ans	0	4	4	0,0	22,0	14,6
85 à 89 ans	1	3	4	28,3	33,1	31,8
90 à 94 ans	0	0	0	0,0	0,0	0,0
95 et plus	0	0	0	0,0	0,0	0,0

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le nombre de blessés graves et de décédés 30 jours par 100 000 habitants n'est pas très élevé par classe d'âge, il y a donc logiquement des fluctuations aléatoires. Toutefois, nous constatons que la catégorie des femmes présente un nombre de victimes bien moins élevé que celle des hommes à tous les âges sauf chez les 75 ans et plus. Le pic chez les jeunes est présent pour la catégorie des hommes à Bruxelles. L'évolution entre 2000 et 2006 est assez peu importante, nous constatons tout de même une diminution du nombre de victimes graves parmi les classes d'âge de 15 à 39 ans.

Graphique 16 : Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants de la classe d'âge en RBC – comparaison homme/femme – 2000 et 2006



Les victimes par type d'utilisateur

Au regard du tableau des victimes selon leur moyen de locomotion, nous tirons deux conclusions. Premièrement : Bruxelles connaît un gros souci au niveau de l'enregistrement des données d'accidents puisque le moyen de locomotion de 15,4% (4 sur 26) décédés 30 jours est inconnu. De ce fait, il est impossible de retirer une information fiable concernant la répartition entre type d'utilisateurs pour les décédés 30 jours. Ce constat est symptomatique du problème d'enregistrement des données à Bruxelles. Deuxièmement : les piétons, les occupants de bus et de cars et les motocyclistes sont largement sur-représentés parmi les victimes à Bruxelles. De surcroît, le nombre de blessés graves et de tués parmi les piétons est plus élevé que celui parmi les occupants de voiture et augmente entre 2000 et 2006.

Tableau 18 : Blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours selon le type d'utilisateur en RBC-2000 et 2006

Type d'utilisateur	Blessés légers			Blessés graves			Décédés 30 jours	
	2000	2006	2006(pondéré)	2000	2006	2006(pondéré)	2000	2006
Piétons	611	675	1023	58	56	81	11	11
Cyclistes	135	170	270	4	5	8	0	0
Cyclomoteurs	173	111	175	16	4	6	2	1
Motocyclistes	179	320	484	21	22	30	10	2
Voitures	2173	1644	2499	90	46	64	21	8
Camionnettes	42	40	54	1	1	1	0	0
Bus et cars	29	80	127	1	4	7	0	0
Camions	20	16	21	1	1	2	0	0
Autres	14	100	145	3	3	4	0	0
Inconnus	6	28	38	0		0	0	4
Total	3382	3184	4835	195	142	202	44	26

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 19 : Blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours selon le type d'utilisateur en RBC-2000 et 2006 (%)

Type d'utilisateur	Blessés légers		Blessés graves		Décédés 30 jours	
	2000	2006 (non pondéré)	2000	2006(non pondéré)	2000	2006
Piétons	18,1%	21,2%	29,7%	39,4%	25,0%	42,3%
Cyclistes	4,0%	5,3%	2,1%	3,5%	0,0%	0,0%
Cyclomoteurs	5,1%	3,5%	8,2%	2,8%	4,5%	3,8%
Motocyclistes	5,3%	10,1%	10,8%	15,5%	22,7%	7,7%
Voitures	64,3%	51,6%	46,2%	32,4%	47,7%	30,8%
Camionnettes	1,2%	1,3%	0,5%	0,7%	0,0%	0,0%
Bus et cars	0,9%	2,5%	0,5%	2,8%	0,0%	0,0%
Camions	0,6%	0,5%	0,5%	0,7%	0,0%	0,0%
Autres	0,4%	3,1%	1,5%	2,1%	0,0%	0,0%
Inconnus	0,2%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	15,4%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 20 : Blessés graves et décédés 30 jours selon l'âge et le type d'usager en RBC (ch. non pondérés)- 2006

Classes d'âge	Piétons	Cyclistes	Cyclomotoristes A	Cyclomotoristes B	Motocyclistes <400cc	Motocyclistes >=400cc	Conducteurs de voiture	Passagers de voiture	Camionnettes	Camions	Autres	Inconnus	Total
De 0 à 4 ans	4							1				1	6
De 5 à 9 ans	5	1						1					7
De 10 à 14 ans	4			1									5
De 15 à 19 ans	4			1	1	2	3	2			2	1	16
De 20 à 24 ans	5	1	1	2		3	9	3			1		25
De 25 à 29 ans	4				1	4	5	1		1	1		17
De 30 à 34 ans	2					3	8	2					15
De 35 à 39 ans	3					1	4						8
De 40 à 44 ans	7					5	3	3					18
De 45 à 49 ans	3	3			1	1	4		1				13
De 50 à 54 ans	3							2			1		6
De 55 à 59 ans	3										1		4
De 60 à 64 ans	4					1					1		6
De 65 à 69 ans	3					1							4
De 70 à 74 ans	3							1				1	5
De 75 à 79 ans	3											1	4
De 80 à 84 ans	4												4
De 85 à 89 ans	3						1						4
De 90 à 94 ans													
95 ans et plus													
Inconnu							1						1
Total	67	5	1	4	3	21	38	16	1	1	7	4	168

Note : Les chiffres correspondent aux effectifs de blessés graves et tués 30 jours de la catégorie, tandis que les couleurs correspondent à une augmentation (rouge) ou une diminution (vert) du nombre de victimes par rapport à l'année 2000.

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

5.1.2.4. Les conducteurs impliqués dans les accidents

Bruxelles se caractérise par une proportion d'accidents avec un seul usager moins élevée que dans les deux autres régions. En conséquence, les accidents résultent bien souvent d'une collision entre plusieurs usagers, un accident sur quatre est notamment le résultat d'une collision entre une voiture et un piéton.

Nous verrons aussi dans ce chapitre que les camions ne « tuent » pas plus que les voitures ou les camionnettes à Bruxelles depuis 2000.

Les types d'accidents

En Belgique, trois accidents sur quatre sont le résultat d'une collision entre deux usagers de la route. A Bruxelles, les sources de conflits étant bien plus nombreuses, 86% des accidents sont le résultat d'une collision entre deux usagers. C'est la densité du réseau et l'intensité du trafic à Bruxelles qui expliquent la fréquence et la diversité de ces conflits. Le corollaire est évidemment que le nombre d'accidents ne concernant qu'un seul usager est plus élevé dans le reste du pays. Les accidents n'impliquant qu'un seul usager sont typiquement des accidents qui surviennent sur des voies rapides lorsque l'utilisateur perd le contrôle de son véhicule.

Graphique 17 : Les types de collision (1^{ère} collision) dans les trois régions-2006

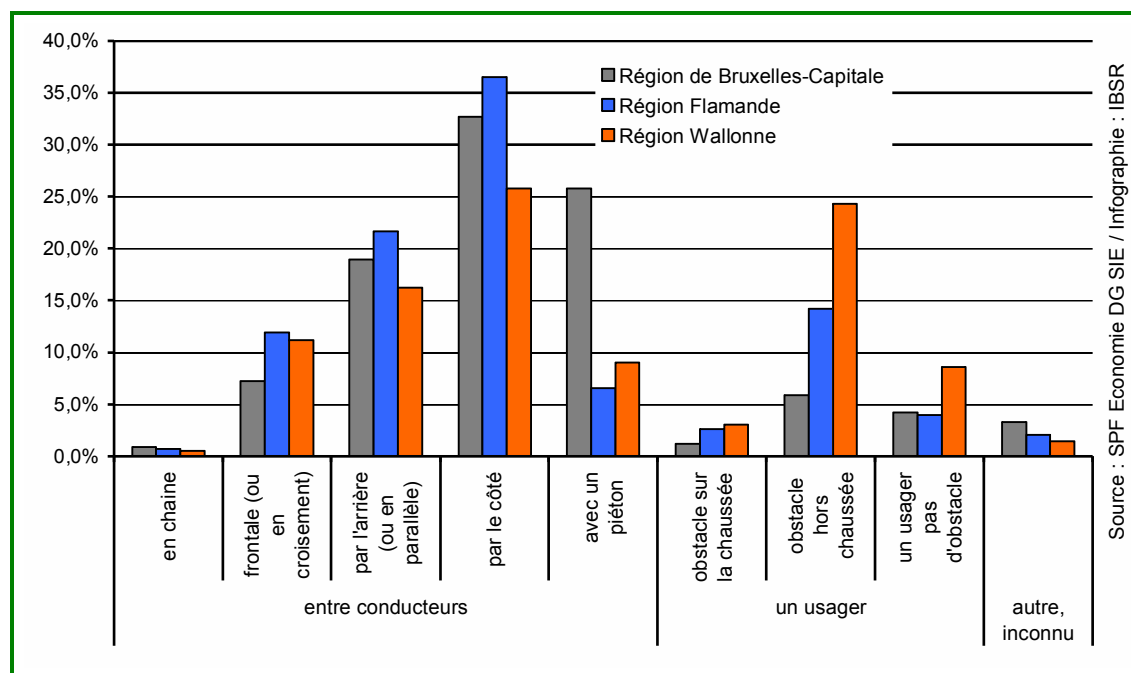


Tableau 21 : Les accidents selon les types de collision (1ère collision) en RBC (ch. pondérés)-2006

Type de collision		Accidents (pondérés)	Accidents (%)	Décédés 30 jours	Gravité
entre conducteurs	en chaine frontale (ou en croisement)	35	0,9%	0	3
	par l'arrière (ou en parallèle)	286	7,2%	1	
avec un piéton	par le côté	750	18,9%	0	3
		1296	32,7%	4	
un usager contre un obstacle	sur la chaussée	1022	25,8%	11	11
un seul usager pas d'obstacle	hors chaussée	46	1,2%	1	22
		233	5,9%	5	21
Autre, inconnu		167	4,2%	0	
Total		130	3,3%	4	31
		3965	100,0%	26	7

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 22 : Les accidents selon les types de collision (1ère collision) dans les trois régions (ch. pondérés)- 2006

Type de collision		RBC		Région Flamande		Région Wallonne	
		Accidents	%	Accidents	%	Accidents	%
entre conducteurs	en chaine frontale (ou en croisement)	35	0,9%	212	0,7%	66	0,5%
	par l'arrière (ou en parallèle)	286	7,2%	3755	11,9%	1525	11,2%
avec un piéton	par le côté	750	18,9%	6837	21,7%	2214	16,2%
		1296	32,7%	11521	36,5%	3514	25,8%
un usager contre un obstacle	sur la chaussée	1022	25,8%	2064	6,5%	1234	9,0%
	hors chaussée	46	1,2%	822	2,6%	411	3,0%
un seul usager pas d'obstacle		233	5,9%	4466	14,2%	3316	24,3%
		167	4,2%	1240	3,9%	1171	8,6%
Autre, inconnu		130	3,3%	645	2,0%	193	1,4%
Total		3965	100,0%	31562	100,0%	13644	100,0%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Qui entre en collision avec qui?

Dans les conflits opposant deux parties, la répartition par type de véhicules est partiellement différente en Belgique et à Bruxelles. Toutefois, nous constatons qu'un bon tiers des conflits opposent deux voitures à Bruxelles comme dans le reste du pays. Ce qui apparaît comme particulier dans la région de Bruxelles-Capitale, ce sont les accidents impliquant une voiture et un piéton (1/4 des collisions entre usagers à Bruxelles). Les accidents impliquant une voiture et une motocyclette sont également surreprésentés à Bruxelles.

Tableau 23 : Répartition des accidents selon le type de collision et la nature des usagers impliqués dans la première collision en RBC-2006

	Piétons	Cyclistes	Cyclo A	Cyclo B	Motocyclistes <=400cc	Motocyclistes > 400cc	Voitures	Minibus	Autobus et autocars	Camions légers	Camions et tracteurs	Autres usagers et inconnu	Total
Entre usagers* :													
Piétons	0,0%	0,5%	0,1%	0,0%	0,2%	0,5%	24,8%	0,0%	1,9%	0,7%	0,3%	0,4%	
Cyclistes	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	6,3%	0,0%	0,0%	0,2%	0,2%	0,1%	
Cyclomotoristes A	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	1,7%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%	
Cyclomotoristes B	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	2,2%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%	
Motos <=400cc	0,2%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	2,9%	0,0%	0,1%	0,2%	0,0%	0,0%	
Motos > 400cc	0,5%	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	7,6%	0,0%	0,0%	0,4%	0,1%	0,2%	
Voitures	24,8%	6,3%	1,7%	2,2%	2,9%	7,6%	36,7%	0,4%	3,7%	1,9%	1,2%	2,6%	
Minibus	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	
Autobus et autocars	1,9%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	3,7%	0,0%	0,0%	0,3%	0,1%	0,1%	
Camions légers	0,7%	0,2%	0,1%	0,1%	0,2%	0,4%	1,9%	0,0%	0,3%	0,1%	0,0%	0,2%	
Camions et tracteurs	0,3%	0,2%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	1,2%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	
Autres usagers et inconnu	0,4%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	2,6%	0,0%	0,1%	0,2%	0,0%	0,2%	
Total entre usagers	29,4%	7,4%	2,1%	2,4%	3,5%	9,1%	92,0%	0,5%	6,4%	4,2%	2,2%	3,7%	100,0%
Collision avec obstacle	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	6,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	7,0%
Autre collision** et inconnu	0,0%	0,4%	0,1%	0,1%	0,1%	1,0%	1,7%	0,0%	0,3%	0,0%	0,1%	0,5%	4,3%
Total	26,1%	7,0%	2,0%	2,2%	3,3%	9,4%	89,3%	0,4%	6,1%	3,9%	2,1%	3,9%	100,0%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

*Matrice symétrique : attention au comptage double.

**Collisions dans lesquelles un conducteur est impliqué (collisions contre obstacle exceptées)

Tableau 24 : Répartition des accidents selon le type de collision et la nature des usagers impliqués dans la première collision en RBC-2006 (ch. pondérés)

	Piétons	Cyclistes	Cyclo A	Cyclo B	Motocyclistes <=400cc	Motocyclistes > 400cc	Voitures	Minibus	Autobus et autocars	Camions légers	Camions et tracteurs	Autres usagers et inconnu	Total
Entre usagers* :													
Piétons	0	16	2	0	9	18	872	0	68	24	9	14	
Cyclistes	16	0	0	0	0	6	221	0	1	7	5	2	
Cyclomotoristes A	2	0	0	1	0	2	60	0	2	3	2	0	
Cyclomotoristes B	0	0	1	0	2	0	76	0	0	3	2	0	
Motocyclistes <=400cc	9	0	0	2	0	0	102	0	5	6	0	0	
Motocyclistes > 400cc	18	6	2	0	0	3	266	0	0	13	3	7	
Voitures	872	221	60	76	102	266	1290	12	131	68	42	90	
Minibus	0	0	0	0	0	0	12	2	0	0	2	0	
Autobus et autocars	68	1	2	0	5	0	131	0	1	10	4	3	
Camions légers	24	7	3	3	6	13	68	0	10	4	1	7	
Camions et tracteurs	9	5	2	2	0	3	42	2	4	1	3	1	
Autres usagers et inconnu	14	2	0	0	0	7	90	0	3	7	1	5	
Total entre usagers	1032	259	72	84	123	318	3231	16	226	148	76	129	3512
Collision avec obstacle	1	1	2	0	2	15	239	0	5	5	3	6	279
Autre collision** et inconnu	0	16	6	5	5	38	69	0	11	1	3	21	174
Total	1033	276	79	89	130	371	3540	16	242	154	82	156	3965

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

*Matrice symétrique : attention au comptage double.

**Collisions dans lesquelles un conducteur est impliqué (collisions contre obstacle exceptées)

Les victimes selon les usagers impliqués

Le graphique suivant nous montre l'évolution du nombre de décédés 30 jours survenus dans les accidents impliquant au moins une voiture par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en voiture en région bruxelloise chaque année. Les deux autres courbes présentent les évolutions pour les accidents avec au moins un camion et les accidents avec au moins une camionnette. Nous observons que le nombre de décédés 30 jours survenus dans les accidents avec camion a fortement diminué dans le courant des années nonante et se rapproche à présent des niveaux enregistrés pour les accidents avec voiture ou camionnette.

Graphique 18 : Décédés 30 jours dans les accidents impliquant au moins respectivement une voiture, un camion ou une camionnette par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en RBC

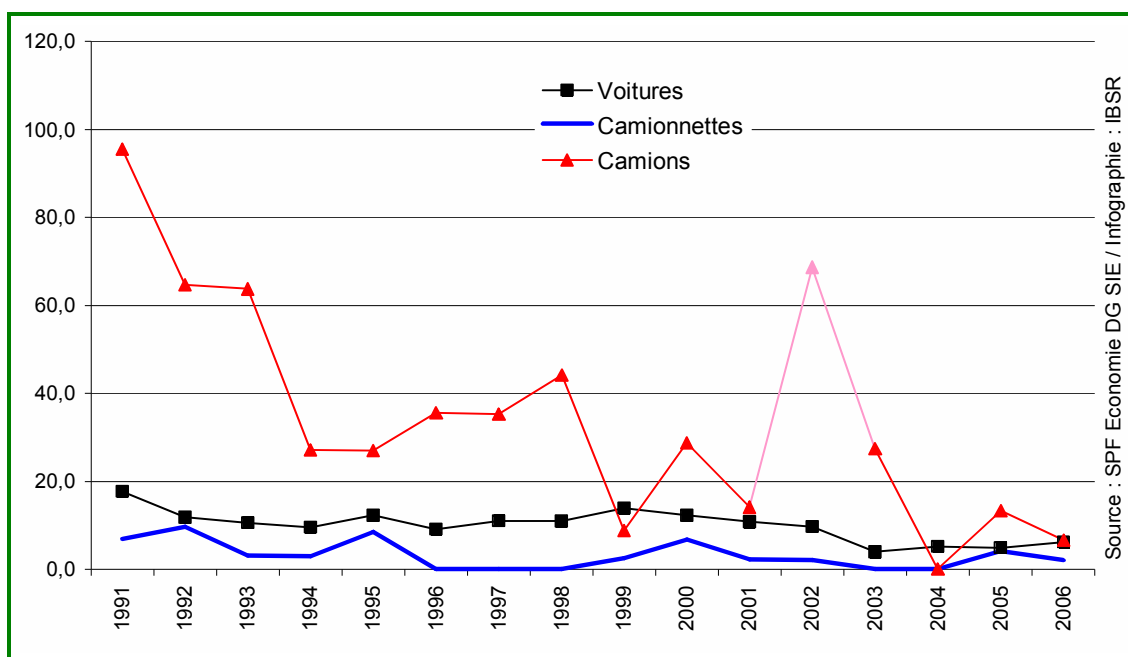


Tableau 25 : Evolution des décédés 30 jours dans les accidents impliquant au moins respectivement une voiture, un camion ou une camionnette par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en RBC

Année	Décédés 30 jours dans les accidents impliquant au moins ...			Décédés 30 jours dans les accidents impliquant au moins... par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en...		
	Une voiture	Une camionnette	Un camion	Une voiture	Une camionnette	Un camion
1991	50	2	10	17,7	6,9	95,5
1995	36	3	3	12,2	8,5	26,9
2000	37	3	4	12,2	6,7	28,8
2001	33	1	2	10,8	2,2	14,1
2002	30	1	10	9,7	2,1	68,7
2003	12	0	4	3,9	0,0	27,4
2004	16	0	0	5,2	0,0	0,0
2005	15	2	2	4,9	4,1	13,3
2006	19	1	1	6,2	2,0	6,6
2006/moyenne 98-2000	-49,1%	-25,0%	-70,0%	-50,0%	-34,8%	-75,9%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

5.1.2.5. L'alcool au volant

Les statistiques concernant le pourcentage de personnes conduisant en état d'ivresse sont à interpréter avec d'infimes précautions étant donné que seuls 24% des conducteurs de voiture impliqués dans un accident corporel sont testés à Bruxelles. Ce taux descend même plus bas si l'on considère tous les usagers impliqués dans l'accident (cyclistes, piétons, etc.) ou les accidents mortels. Toutefois, il semblerait que le pourcentage de conducteurs sous influence, quelque soit leur âge, soit plus important les nuits et les weekends.

La part de conducteurs sous influence d'alcool est déterminée par le nombre de conducteurs sous influence par rapport au nombre de conducteurs testés pour l'alcool. Or, comme nous pouvons le constater dans le tableau 27, 1/5 des conducteurs et piétons sont testés pour l'alcool dans les accidents corporels à Bruxelles. De plus, selon le type d'usager dont il est question, cette proportion varie de 1 piéton testé sur 20 à 1 conducteur de camion testé sur 3. Notons que la part de conducteurs testés est systématiquement et largement plus faible à Bruxelles que dans les deux autres régions.

Tableau 26 : Pourcentage de conducteurs testés et positifs pour l'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel selon le type d'usager- 2006

	% de conducteurs testés	% de conducteurs sous influence d'alcools	Part de tous les conducteurs impliqués
Piétons	6%	2%	14%
Cyclistes	8%	0%	3%
Conducteurs de voitures	24%	16%	65%
Conducteurs de camions	31%	0%	1%
Conducteurs de camionnettes	29%	17%	2%
Conducteurs de bus et cars	18%	0%	2%
Total	20%	14%	88%

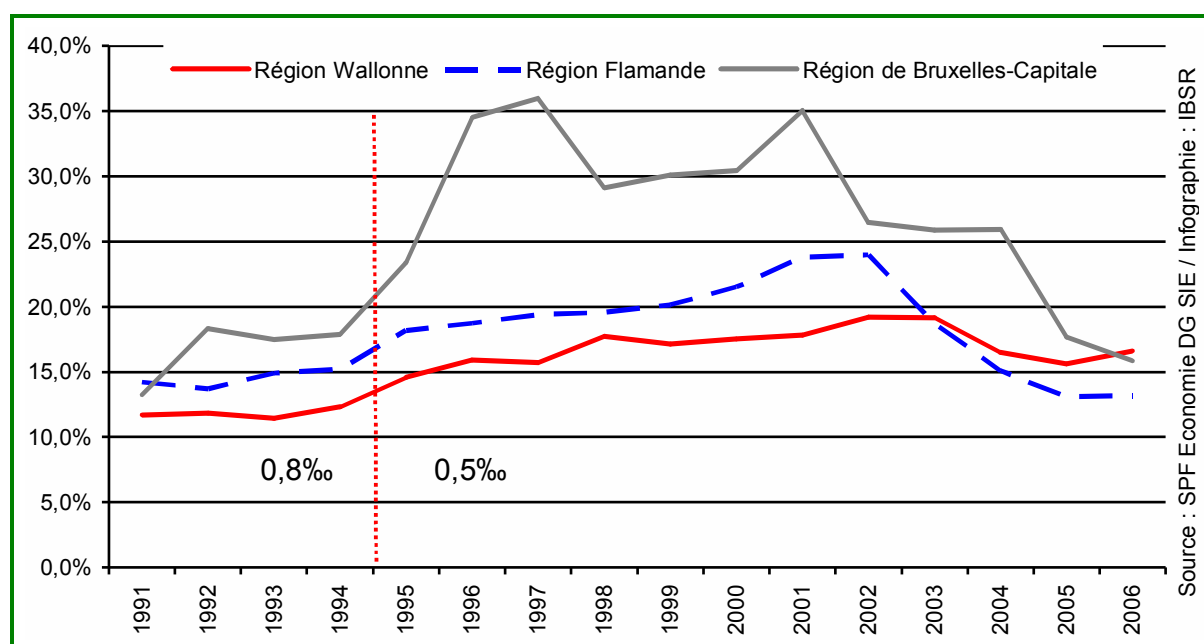
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

La suite de l'analyse se concentre sur les conducteurs de voiture exclusivement. Ce choix a été posé parce que les conducteurs de voiture représentent la plus grande part des conducteurs impliqués dans les accidents corporels (65%) mais aussi pour ne pas faire l'amalgame entre différents types de conducteurs ayant des comportements en matière de conduite sous influence fort différents (conducteurs privés versus conducteurs professionnels) et différents risques objectifs d'être contrôlé en cas d'accident (cf. tableau 27 « % de conducteurs testés »). En effet, nous supposons que la part de conducteurs sous influence est en relation inverse avec la part de conducteurs testés. Plus la part de conducteurs testés est faible, plus le pourcentage de conducteurs sous influence est important. On suppose qu'au plus le pourcentage de conducteurs testés est important, au plus les tests sont a-

sélectifs⁴. Dès lors, nous ne pourrions connaître la vraie part de conducteurs sous influence dans les accidents que quand tous les intervenants (conducteurs et piétons) de tous les accidents corporels seront testés pour l'alcool.⁵

Tentons tout de même une analyse sur base des informations dont nous disposons. Les trois régions suivent un même schéma quant à l'évolution de la part de conducteurs de voiture sous influence : augmentation sensible jusque dans les années 2000, 2001 et 2002 et diminution ensuite. En 2006, la part de conducteurs de voiture sous influence parmi ceux testés dans les accidents corporels est de plus ou moins 15% dans les trois régions.

Graphique 19 : Pourcentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel



Note : Nous devons être très prudents avec l'utilisation de ces chiffres étant donné la part très importante de conducteurs non testés pour l'alcool.

La législation a changé en décembre 1994, le taux maximal autorisé d'alcool dans le sang est passé de 0,8‰ à 0,5‰

⁴ C'est-à-dire qu'ils ne se basent pas sur des critères externes de sélection (âge, sexe, comportement) mais qu'ils sont systématiques.

⁵ A titre d'information, le taux d'alcoolémie est connu pour 80 % des accidents corporels et 90 % des accidents mortels en France.

Tableau 27 : Evolution du pourcentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel dans les trois régions

Année	% de conducteurs sous influence d'alcool en RBC	% de conducteurs sous influence d'alcool en Région Flamande	% de conducteurs sous influence d'alcool en Région Wallonne
1991	13,2%	14,2%	11,7%
1995	23,4%	18,2%	14,6%
2000	30,4%	21,5%	17,5%
2001	35,0%	23,8%	17,8%
2002	26,4%	24,0%	19,2%
2003	25,9%	18,7%	19,2%
2004	25,9%	15,1%	16,5%
2005	17,7%	13,1%	15,6%
2006	15,9%	13,2%	16,6%

Note : Nous devons être très prudents avec l'utilisation de ces chiffres étant donné la part très importante de conducteurs non testés pour l'alcool.

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le graphique ci-dessous nous montre qu'en 2006, seuls 24% des conducteurs de voiture sont testés pour l'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel à Bruxelles. En Wallonie et en Flandre, plus de 50% des conducteurs de voiture sont testés.

Graphique 20 : Pourcentage de conducteurs de voiture testés pour l'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel

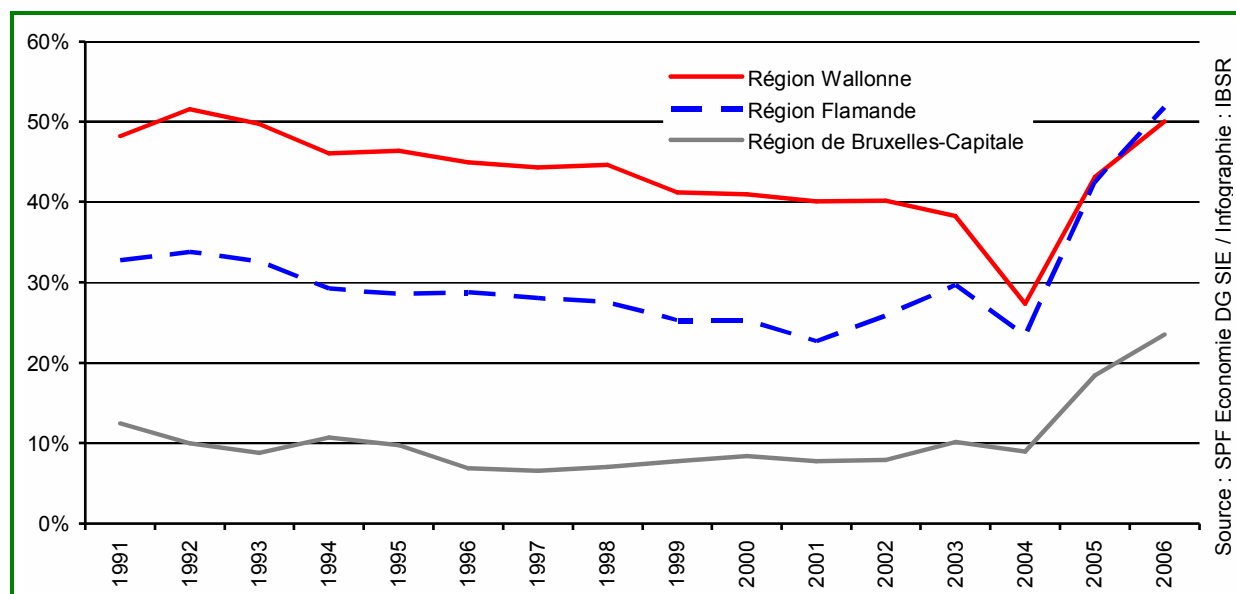


Tableau 28 : Evolution des conducteurs de voiture testés pour l'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel dans les trois régions

Année	Pourcentage de conducteurs de voiture testés pour l'alcool en RBC	Pourcentage de conducteurs de voiture testés pour l'alcool en Région Flamande	Pourcentage de conducteurs de voiture testés pour l'alcool en Région Wallonne
1991	12%	33%	48%
1995	10%	29%	46%
2000	8%	25%	41%
2001	8%	23%	40%
2002	8%	26%	40%
2003	10%	30%	38%
2004	9%	23%	27%
2005	18%	42%	43%
2006	24%	52%	50%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Sur base des données incomplètes dont nous disposons, nous pouvons confirmer ou invalider certains préjugés sur l'alcool au volant. Ainsi, nous constatons que le problème de conduite sous influence n'est pas exclusivement un problème des jeunes conducteurs. Nous pouvons aussi confirmer que le pourcentage de conducteurs sous influence augmente sensiblement les nuits de semaine et de weekend et dépasse les 30% parmi les conducteurs impliqués dans un accident corporel et ce, non seulement chez les jeunes mais également dans les autres tranches d'âge.⁶

⁶ Attention à interpréter avec précaution les valeurs extrêmes qui sont dues aux petits chiffres de la Région de Bruxelles-Capitale.

Graphique 21 : Part de conducteurs de voiture sous influence d'alcool selon l'âge et la période de la semaine en RBC-2006

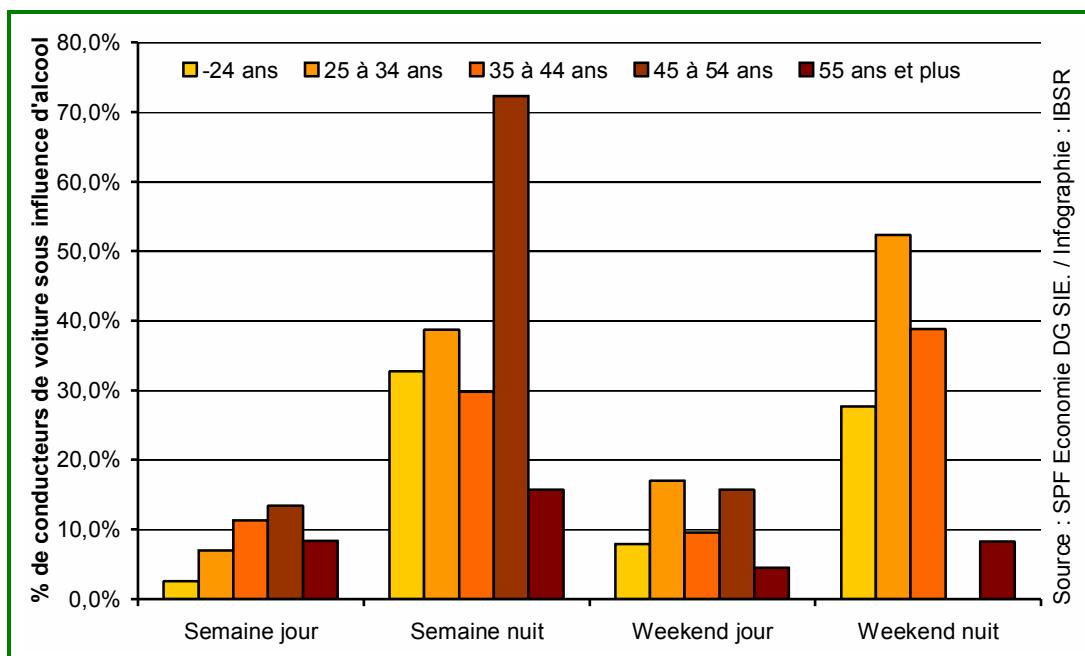


Tableau 29 : Pourcentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool selon l'âge et la période de la semaine en RBC-2006

Classes d'âge	Semaine jour	Semaine nuit	Weekend jour	Weekend nuit
Moins de 24 ans	2,5%	32,7%	7,9%	27,7%
25 à 34 ans	7,0%	38,7%	17,0%	52,3%
35 à 44 ans	11,3%	29,8%	9,5%	38,8%
45 à 54 ans	13,4%	72,3%	15,7%	0,0%
55 ans et plus	8,4%	15,7%	4,4%	8,2%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

5.1.2.6. Les autres caractéristiques des accidents

Les accidents selon les conditions atmosphériques

La grande majorité des accidents se produit dans des conditions atmosphériques normales. C'est à Bruxelles que les accidents surviennent le plus fréquemment par temps de pluie. La Wallonie se caractérise par une plus grande part d'accidents se produisant lors de chutes de neige ou dans des conditions « inconnues ».

Tableau 30 : Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques dans les trois régions

Conditions atmosphériques	Région de Bruxelles-Capitale	Région Flamande	Région Wallonne
Normales	80,3%	87,5%	76,8%
Pluie	12,5%	8,8%	11,5%
Brouillard	0,1%	0,5%	0,7%
Vent violent, rafales	0,2%	0,2%	0,7%
Chutes de neige	0,3%	0,3%	1,1%
Grêle	0,1%	0,0%	0,1%
autre (fumée épaisse,...)	0,2%	0,3%	0,5%
Inconnues	6,4%	2,4%	9,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 31 : Les accidents selon les conditions atmosphériques dans les trois régions (chiffres pondérés)

Conditions atmosphériques	Région de Bruxelles-Capitale	Région Flamande	Région Wallonne
Normales	3182	27626	10481
Pluie	495	2771	1569
Brouillard	5	153	93
Vent violent, rafales	6	74	94
Chutes de neige	12	96	149
Grêle	4	14	13
autre (fumée épaisse,...)	9	97	67
Inconnues	254	757	1226
Total	3965	31562	13644

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR