

IBSR

L'OBSERVATOIRE
POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La sécurité routière en Région flamande

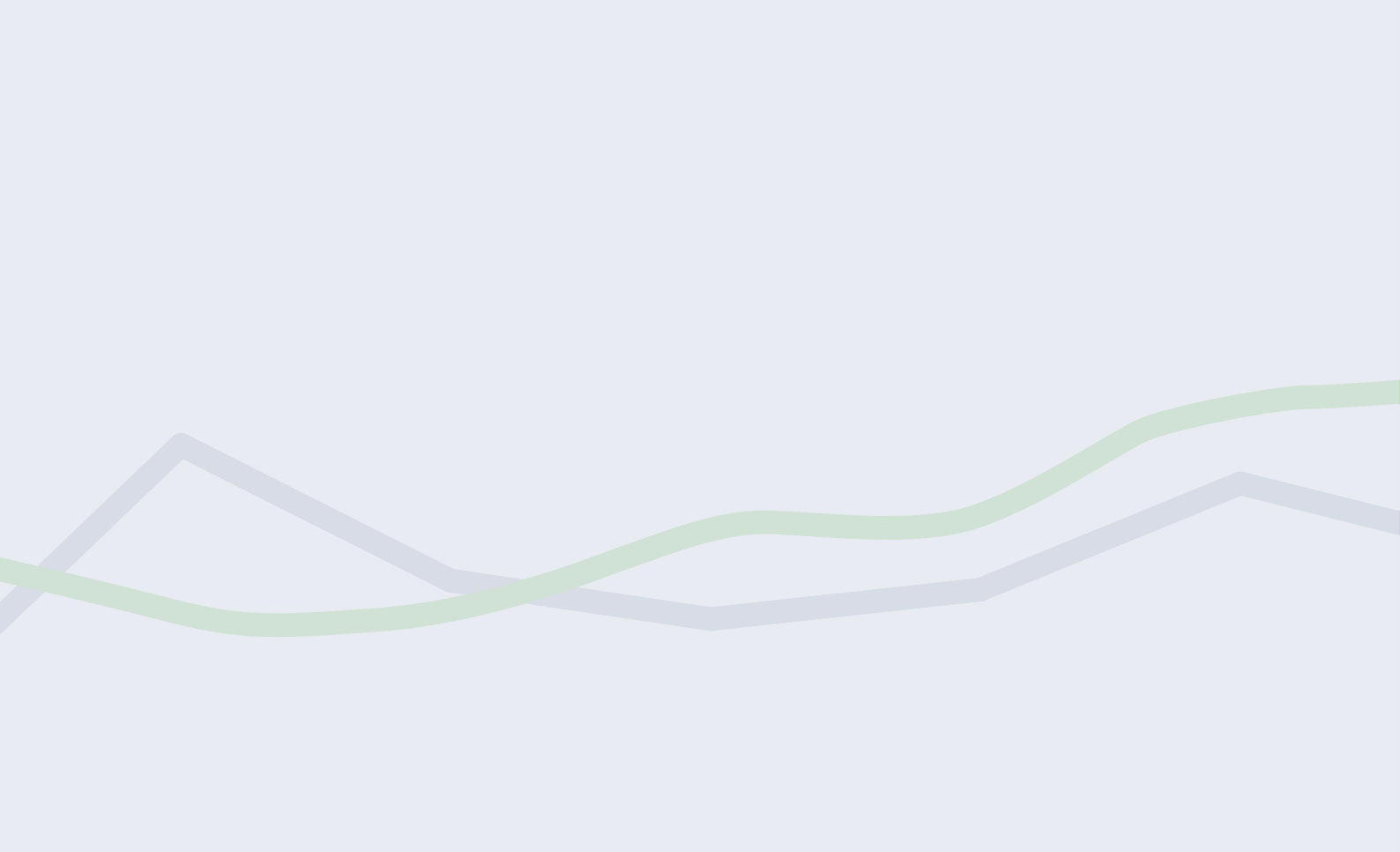
2000 - 2006



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

5.2. Accidents corporels de la circulation en Région Flamande.....	5
5.2.1. Evolution des accidents corporels et des victimes.....	5
5.2.1.1. Evolution des décédés 30 jours	5
5.2.1.2. Gravité des accidents	9
5.2.1.3. Evolution des blessés graves et des blessés légers	11
5.2.1.4. Evolution des accidents corporels.....	12
5.2.2. Caractéristiques des accidents.....	14
5.2.2.1. Les accidents selon le moment.....	14
Les accidents selon le mois	14
Les accidents selon le moment de la semaine	16
5.2.2.2. Les accidents selon le lieu	20
Les accidents selon la province.....	20
Les accidents sur autoroute	22
Les accidents en et hors agglomération.....	26
Les accidents selon la vitesse autorisée	28
Les accidents en section courante et en croisement	32
5.2.2.3. Les victimes des accidents.....	34
Les victimes selon l'âge et le sexe	34
Les victimes par type d'usager	37
5.2.2.4. Les conducteurs impliqués dans les accidents.....	39
Les types d'accidents	39
Qui entre en collision avec qui ?.....	41
Les victimes selon les usagers impliqués.....	43
5.2.2.5. L'alcool au volant.....	46
5.2.2.6. Les autres caractéristiques des accidents	51
Les accidents selon les conditions atmosphériques	51

Table des tableaux

Tableau 1 :	Evolution des décédés 30 jours en Région Flamande.....	6
Tableau 2 :	Evolution des décédés 30 jours par million d'habitants dans les trois régions	7
Tableau 3 :	Evolution des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus dans les trois régions	8
Tableau 4 :	Gravité des accidents dans les trois régions (Décédés 30 jours par 1000 accidents)	10
Tableau 5 :	Evolution des blessés graves et blessés légers en Région Flamande.....	11
Tableau 6 :	Evolution des accidents corporels en Région Flamande	12
Tableau 7 :	Evolution des accidents corporels dans les trois régions (moyenne 1998,1999 et 2000 = base 100) (chiffres non pondérés)	13
Tableau 8 :	Les accidents mortels par mois en Région Flamande	15
Tableau 9 :	Les accidents corporels par mois en Région Flamande (Ch. non pondérés).....	16
Tableau 10 :	Les accidents corporels et les accidents graves selon le jour et l'heure en Région Flamande -2006	17
Tableau 11 :	Les accidents selon la période de la semaine en Région Flamande-2006	18
Tableau 12 :	Evolution des décédés 30 jours selon la province de la Région Flamande (Evolution par rapport à la moyenne des années 1998, 1999 et 2000)	20
Tableau 13 :	Pourcentage de décédés 30 jours survenus dans les accidents impliquant au moins un camion et part des camions dans le trafic sur autoroute- 2006	23
Tableau 14 :	Evolution des accidents sur autoroute en Région Flamande.....	25
Tableau 15 :	Evolution des accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus sur autoroute dans les trois régions (chiffres non pondérés)	25
Tableau 16 :	Evolution des accidents en agglomération en Région Flamande	27
Tableau 17 :	Evolution des accidents hors agglomération en Région Flamande.....	27
Tableau 18 :	Evolution de la gravité des accidents en et hors agglomération dans les trois régions (ch. non pondérés)	27
Tableau 19 :	Evolution du nombre de décédés 30 jours selon la vitesse autorisée en Région Flamande (ch. non pondérés).....	28
Tableau 20 :	Evolution de la gravité des accidents selon la vitesse autorisée en Région Flamande (ch. non pondérés).....	29
Tableau 21 :	Evolution du nombre d'accidents selon la vitesse autorisée en Région Flamande (ch. non pondérés).....	31
Tableau 22 :	Les accidents selon le type de croisement en Région Flamande-2006.....	32
Tableau 23 :	Les accidents selon le type de croisement dans les trois régions (chiffres pondérés)- 2006.....	33
Tableau 24 :	Décédés 30 jours et blessés graves par classe d'âge en Région Flamande-2006.....	35
Tableau 25 :	Blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours selon le type d'utilisateur en Région Flamande-2000 et 2006 (Ch. pondérés).....	37
Tableau 26 :	Blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours selon le type d'utilisateur en Région Flamande-2000 et 2006 (%).....	37
Tableau 27 :	Blessés graves et décédés 30 jours selon l'âge et le type d'utilisateur en Région Flamande (ch. non pondérés)- 2006	38
Tableau 28 :	Les accidents selon les types de collision (1er collision) en Région Flamande (ch. pondérés)-2006	40
Tableau 29 :	Les accidents selon les types de collision (1ère collision) dans les trois régions (ch. pondérés)- 2006 ...	40
Tableau 30 :	Répartition des accidents selon le type de collision et la nature des usagers impliqués dans la première collision en Région Flamande-2006	41
Tableau 31 :	Répartition des accidents selon le type de collision et la nature des usagers impliqués dans la première collision en Région Flamande-2006 (ch. pondérés).....	42
Tableau 32 :	Evolution des décédés 30 jours dans les accidents impliquant au moins respectivement une motocyclette, une voiture, une camionnette ou un camion par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en Région Flamande.....	44
Tableau 33 :	Pourcentage de conducteurs testés et positifs pour l'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel selon le type d'utilisateur- 2006.....	46

Tableau 34 :	Evolution du pourcentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel dans les trois régions.....	48
Tableau 35 :	Evolution des conducteurs de voiture testés pour l'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel dans les trois régions	49
Tableau 36 :	Pourcentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool selon l'âge et la période de la semaine en Région Flamande-2006.....	50
Tableau 37 :	Répartition des accidents selon les conditions atmosphériques dans les trois régions	51
Tableau 38 :	Les accidents selon les conditions atmosphériques dans les trois régions (chiffres pondérés).....	51

Table des graphiques

Graphique 1 :	Evolution des décédés 30 jours en Région Flamande	6
Graphique 2 :	Evolution des décédés 30 jours par 1 000 000 d'habitants dans les trois régions	7
Graphique 3 :	Evolution des décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus dans les trois régions	8
Graphique 4 :	Gravité des accidents dans les trois régions (décédés 30 jours par 1000 accidents corporels (ch. non pondérés))	9
Graphique 5 :	Evolution des blessés légers et des blessés graves en Région Flamande (chiffres non pondérés)	11
Graphique 6 :	Les chiffres officiels : Evolution des accidents corporels en Région Flamande	12
Graphique 7 :	L'évolution des accidents corporels en chiffres non pondérés dans les trois régions (moyenne 1998,1999 et 2000 = base 100)	13
Graphique 8 :	Répartition des accidents mortels par mois en Région Flamande.....	14
Graphique 9 :	Répartition des accidents corporels par mois en Région Flamande	15
Graphique 10 :	Répartition des accidents selon le jour et l'heure de la semaine en et hors Région Flamande.....	16
Graphique 11 :	Gravité des accidents selon la période de la semaine en Région Flamande (Ch. non pondérés)	17
Graphique 12 :	Répartition par classes d'âge du nombre de conducteurs de voitures impliqués dans un accident avec au moins un usager blessé grave ou décédé, pour différentes périodes de la semaine en Région Flamande en 2006	19
Graphique 13 :	Evolution des décédés 30 jours selon la province en Région Flamande	21
Graphique 14 :	Evolution des décédés 30 jours sur autoroute par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en Région Flamande et Wallonne.....	22
Graphique 15 :	Evolution des décédés 30 jours sur autoroute par milliard de véhicules-kilomètres parcourus- Comparaison internationale-2005.....	23
Graphique 16 :	Evolution des accidents sur autoroute par milliard de véhicules-kilomètres parcourus dans les trois régions	24
Graphique 17 :	Gravité des accidents en et hors agglomération dans les trois régions (Décédés 30 jours par 1000 accidents corporels enregistrés).....	26
Graphique 18 :	Evolution du nombre de décédés 30 jours selon la vitesse autorisée en Région Flamande.....	28
Graphique 19 :	Evolution de la gravité des accidents selon la vitesse autorisée en Région Flamande	29
Graphique 20 :	Evolution de nombre d'accidents selon la vitesse autorisée en Région Flamande	30
Graphique 21 :	Répartition des accidents selon qu'ils se produisent en carrefour, en rond-point ou hors croisement dans les trois régions-2006	32
Graphique 22 :	Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants de la classe d'âge en Région Flamande	34
Graphique 23 :	Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants de la classe d'âge en Région Flamande-comparaison homme/femme- 2000 et 2006	36
Graphique 24 :	Les types de collision (1 ^{ère} collision) dans les trois régions-2006.....	39
Graphique 25 :	Décédés 30 jours dans les accidents impliquant au moins, respectivement, une voiture, un camion ou une camionnette par milliard de véhicules kilomètres parcourus en Région Flamande	43
Graphique 26 :	Décédés 30 jours dans les accidents impliquant au moins une motocyclette par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en Région Flamande	45
Graphique 27 :	Pourcentage de conducteurs sous influence d'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel dans les trois régions	47
Graphique 28 :	Pourcentage de conducteurs testés pour l'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel dans les trois régions.....	48
Graphique 29 :	Part de conducteurs sous influence d'alcool selon l'âge et la période de la semaine en Région Flamande	49

5.2. Accidents corporels de la circulation en Région Flamande¹

En 2006, plus de 31 500 accidents corporels ont été enregistrés en Région Flamande. Ces 31 500 accidents ont occasionné près de 42 400 victimes, c'est-à-dire plus de 116 victimes par jour. Parmi elles, nous retrouvons une grande partie de blessés légers (87,8%), des blessés graves (10,9%) mais aussi des personnes qui sont décédées (1,3%). 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. Gardant cette moyenne comme référence, nous verrons que nous évoluons dans la bonne direction même si des efforts importants restent encore à fournir.

5.2.1. Evolution des accidents corporels et des victimes

La Région Flamande a enregistré une très belle diminution du nombre de tués 30 jours de 2000 à 2006. La diminution est telle que l'objectif de 2006 fixé par les Etats-Généraux a été atteint dès 2005. Si l'évolution de la Flandre est plus enviable que celle de la Wallonie, la Région Flamande n'en reste pas moins au-dessus de la moyenne de l'Union Européenne (UE25) en ce qui concerne le nombre de personnes tuées sur les routes par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus.

De 1991 à 2006, la gravité des accidents a diminué d'un tiers et le nombre de blessés graves de moitié. Toutefois, rien n'est acquis puisque le nombre de blessés légers, de blessés graves et d'accidents sont en légère augmentation de 2005 à 2006.

5.2.1.1. Evolution des décédés 30 jours

Nous pouvons distinguer trois phases dans l'évolution des décédés 30 jours depuis 1991 en Flandre. De 1991 à 1995, le nombre de tués diminue légèrement, de 1995 à 2000, le nombre de décédés 30 jours augmente petit à petit et la dernière phase est celle d'une forte diminution de 2001 à 2006. L'objectif de 2006 qui correspond à une réduction de 33% du nombre de morts par rapport à la moyenne des années 1998, 1999 et 2000 est atteint dès 2005. L'objectif de 2010 (maximum 375 morts) reste encore loin d'être atteint et des efforts supplémentaires devront être fournis pour engranger de nouvelles améliorations.

¹ 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 « Sources et Définitions ».

Les chiffres sont issus de la base de données d'accidents du SPF Economie Direction Générale Statistiques et Information Economique 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 stat et Info Eco.

Graphique 1 : Evolution des décédés 30 jours en Région Flamande

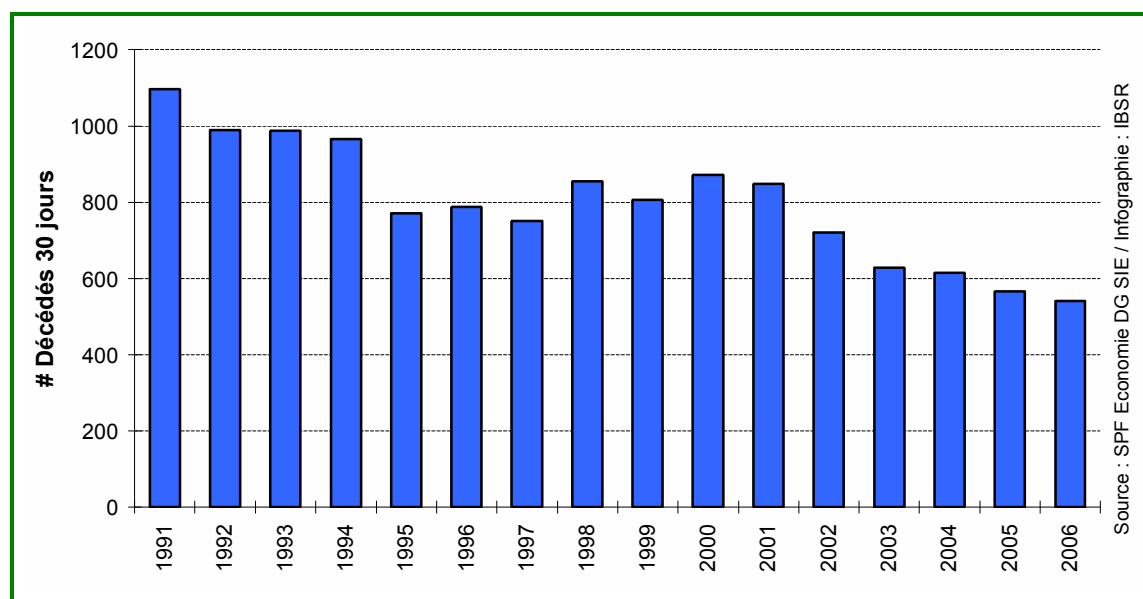


Tableau 1 : Evolution des décédés 30 jours en Région Flamande

Année	Décédés 30 jours	Décédés 30 jours par million d'habitants	Décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus
1991	1097	190	20,8
1995	771	131	13,8
2000	871	147	14,5
2001	848	142	14,0
2002	721	121	11,8
2003	628	105	10,3
2004	614	102	9,9
2005	566	94	9,2
2006	540	89	8,6
2006/moyenne 98-2000	-36,0%	-37,6%	-38,8%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le graphique suivant reprend le nombre de décédés 30 jours par millions d'habitants dans chacune des trois régions. Le nombre de décédés 30 jours par million d'habitants était de 190 en Flandre et de 220 en Wallonie en 1991. Les deux régions ont suivi une évolution parallèle jusqu'en 2001. Depuis lors, la Flandre a connu une diminution plus importante que la Wallonie. En 2006, le nombre de décédés 30 jours par million d'habitants est de 89 en Flandre et de 147 en Wallonie.

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

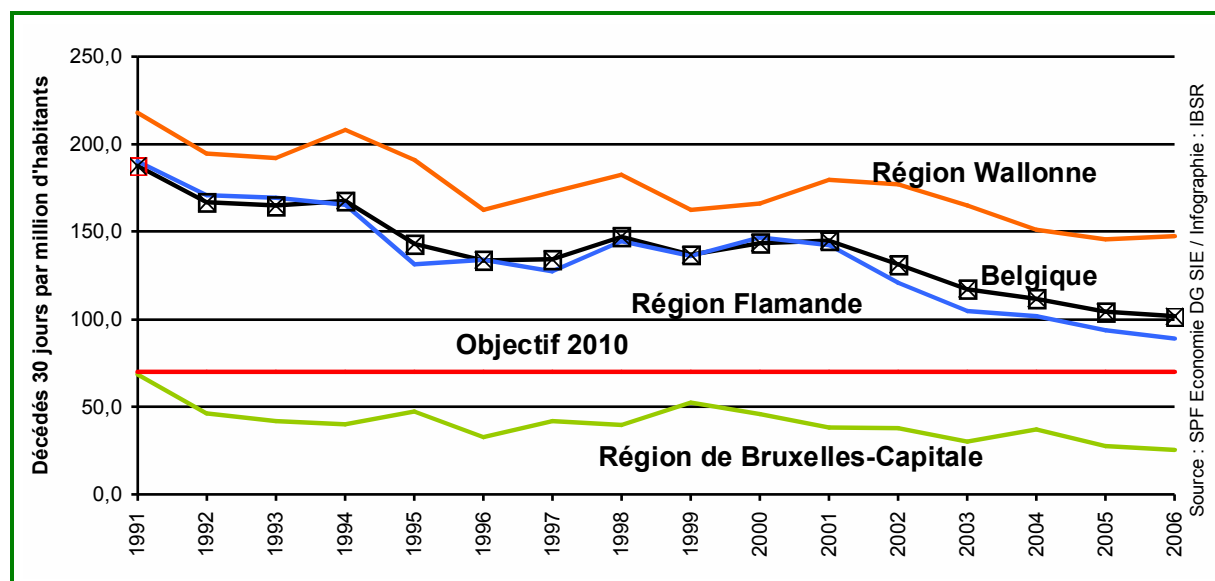


Tableau 2 : Evolution des décédés 30 jours par million d'habitants dans les trois régions

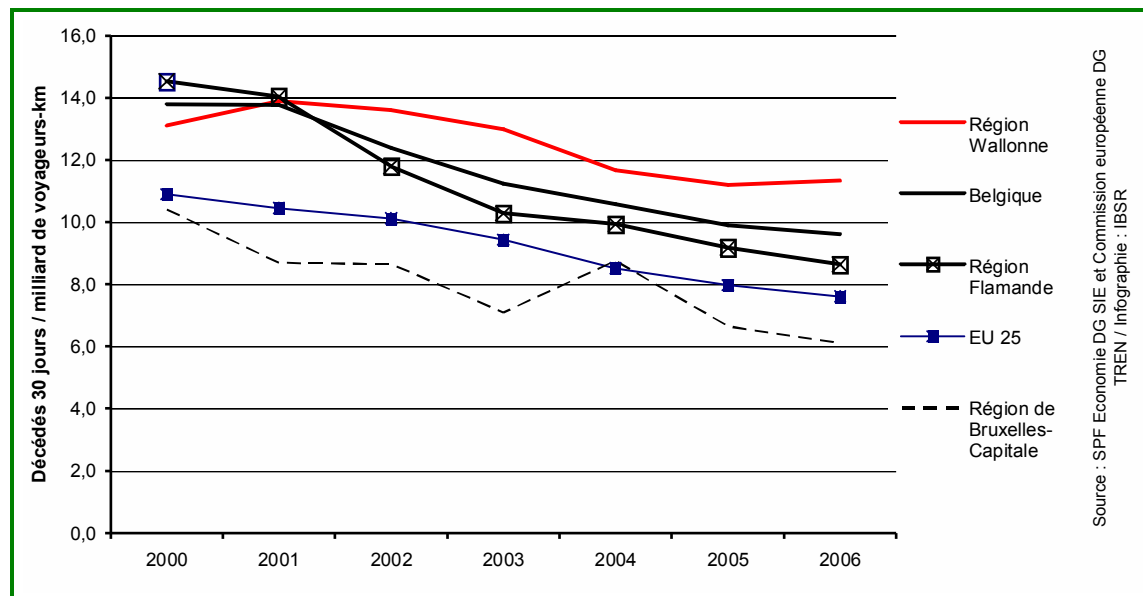
Année	Région de Bruxelles-Capitale	Région Flamande	Région Wallonne	Belgique
1991	69	190	218	188
1995	47	131	191	143
2000	46	147	166	144
2001	38	142	180	145
2002	38	121	177	131
2003	30	105	165	117
2004	37	102	151	112
2005	28	94	146	104
2006	26	89	147	102
2006/moyenne 98-2000	-44,6%	-37,6%	-13,5%	-28,6%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Afin de comparer l'insécurité routière dans différentes entités administratives, il convient d'utiliser une unité commune. Pour le graphe 3, notre choix s'est arrêté sur le nombre de décédés 30 jours comptabilisés par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus. Le nombre de voyageurs-kilomètres permet de prendre en compte l'importance du trafic. Nous constatons qu'en 2000 la Wallonie était plus performante que la Flandre. Mais cette dernière a mis en place une politique plus volontariste et a connu en conséquence une évolution plus favorable de la sécurité routière. Elle compte à présent moins de décédés 30 jours par milliard de voyageurs-kilomètres. La Région de Bruxelles-Capitale, grâce à son caractère urbain reste largement en-dessous des deux autres régions. La comparaison avec l'Union Européenne (UE25) permet de relativiser les 'bons' résultats et nous rappelle que nous

sommes largement au-dessus de la moyenne européenne. D'importants efforts sont donc encore à fournir.

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



Note : Le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus dans l'UE25 n'est pas encore connu pour 2006 et a donc été estimé.

Tableau 3 : 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.

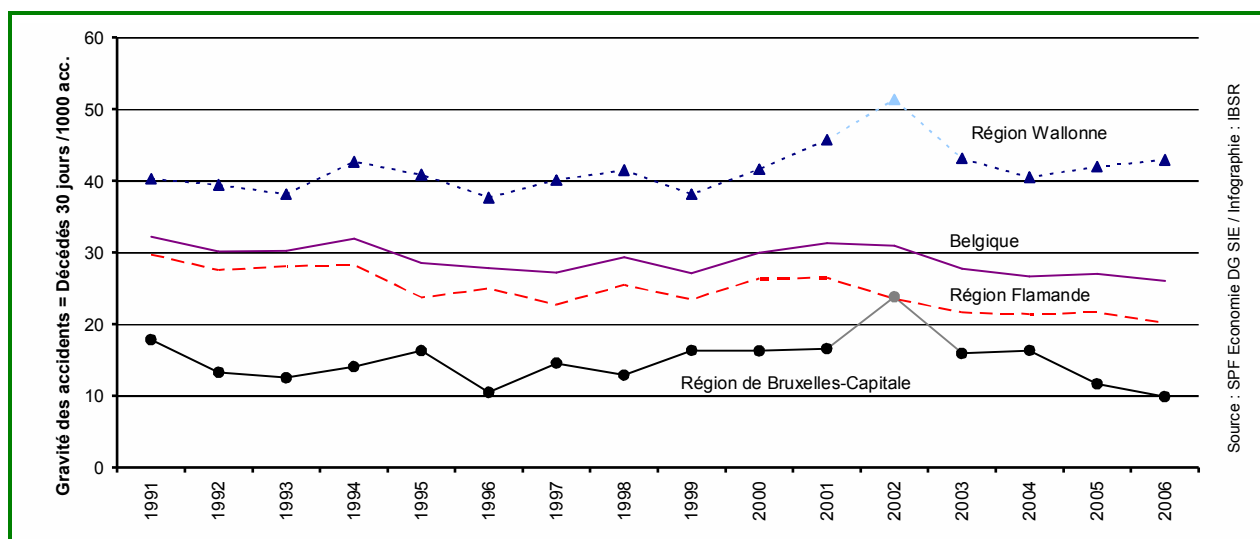
Note : le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus dans l'UE25 n'est pas encore connu pour 2006 et a donc été estimé.

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

5.2.1.2. 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 dans les trois régions (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 4 : Gravité des accidents dans les trois régions (Décédés 30 jours par 1000 accidents)

Année	Région de Bruxelles-Capitale (non pondérés)	Région Flamande (non pondérés)	Région Wallonne (non pondérés)	Belgique (non pondérés)
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

5.2.1.3. Evolution des blessés graves et des blessés légers

Le nombre de blessés légers a diminué de 1991 à 1996, a augmenté pendant la deuxième moitié des années 90, puis a connu une nouvelle diminution jusqu'en 2005. En 2006, on enregistre une légère augmentation du nombre de blessés légers par rapport à 2005.

Le nombre de blessés graves enregistrés a connu une baisse quasi constante depuis 1991, juste interrompue en 1997 et 2006 par de petites augmentations. Au total, la réduction est de l'ordre de 60%.

Graphique 5 : Evolution des blessés légers et des blessés graves en Région Flamande (chiffres non pondérés)

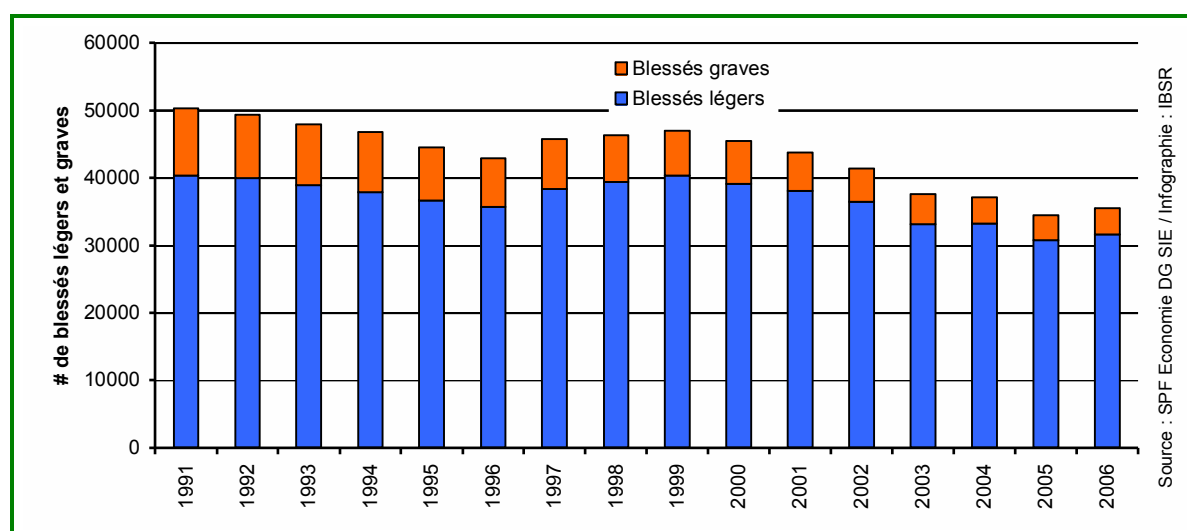


Tableau 5 : Evolution des blessés graves et blessés légers en Région Flamande

Année	Blessés légers (ch. non pondérés)	Blessés graves (ch. non pondérés)	Victimes (Ch. non pondérés)
1991	40351	9973	51421
1995	36626	7873	45270
2000	39086	6334	46291
2001	38070	5725	44643
2002	36407	4992	42120
2003	33153	4424	38205
2004	33195	3970	37779
2005	30737	3703	35006
2006	31591	3946	36077
2006 (pondéré)	37258	4616	42414
2006/moyenne 98-2000	-20,2%	-40,5%	-23,4%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

5.2.1.4. Evolution des accidents corporels

L'analyse des chiffres officiels nous montre une diminution du nombre d'accidents de 1991 à 1995 (période 1), une remontée de 1996 à 1999 (période 2), et depuis, une situation assez stable. Remarquons tout de même que la situation est stable à cause de la pondération utilisée à partir de 2002. L'évolution des accidents sans pondération et en utilisant la moyenne des années 1998, 1999 et 2000 comme base 100 est présentée dans le graphique suivant.

Graphique 6 : Les chiffres officiels : Evolution des accidents corporels en Région Flamande

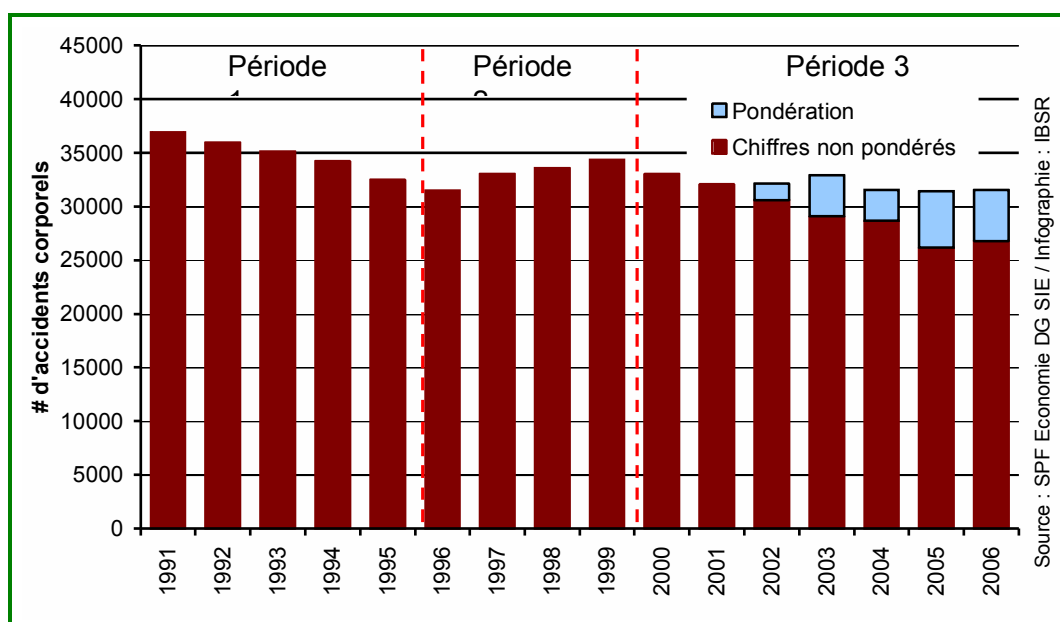


Tableau 6 : Evolution des accidents corporels en Région Flamande

Année	Accidents (ch. non pondérés)	Accidents graves (non pondérés)	Accidents mortels
1991	36909	9098	990
1995	32487	7277	719
2000	33023	6017	803
2001	32073	5584	794
2002	30594	4926	685
2003	29070	4469	603
2004	28682	4068	579
2005	26168	3794	527
2006	26761	4003	513
2006 (pondéré)	31562	4615	
2006/moyenne 98-2000	-20,5%	-35,7%	-34,0%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le graphique 6 montre bien que l'évolution des accidents en Région Flamande se décompose en trois temps : une diminution de 1991 à 1996, une augmentation de 1997 à 1999 et une nouvelle diminution de 2000 à 2006. Les données de 2006 semblent néanmoins marquer une pause dans la diminution observée.

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

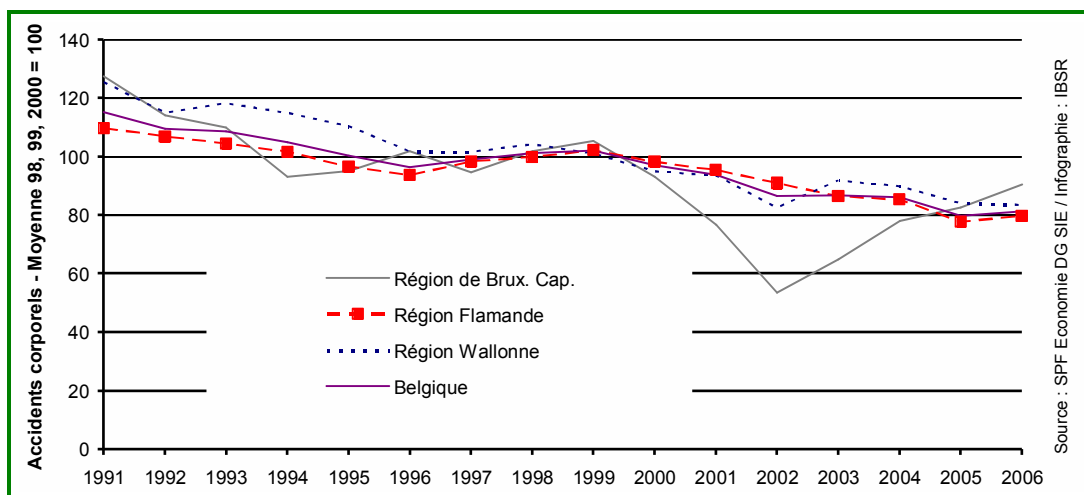


Tableau 7 : Evolution des accidents corporels dans les trois régions (moyenne 1998,1999 et 2000 = base 100) (chiffres non pondérés)

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

5.2.2. Caractéristiques des accidents

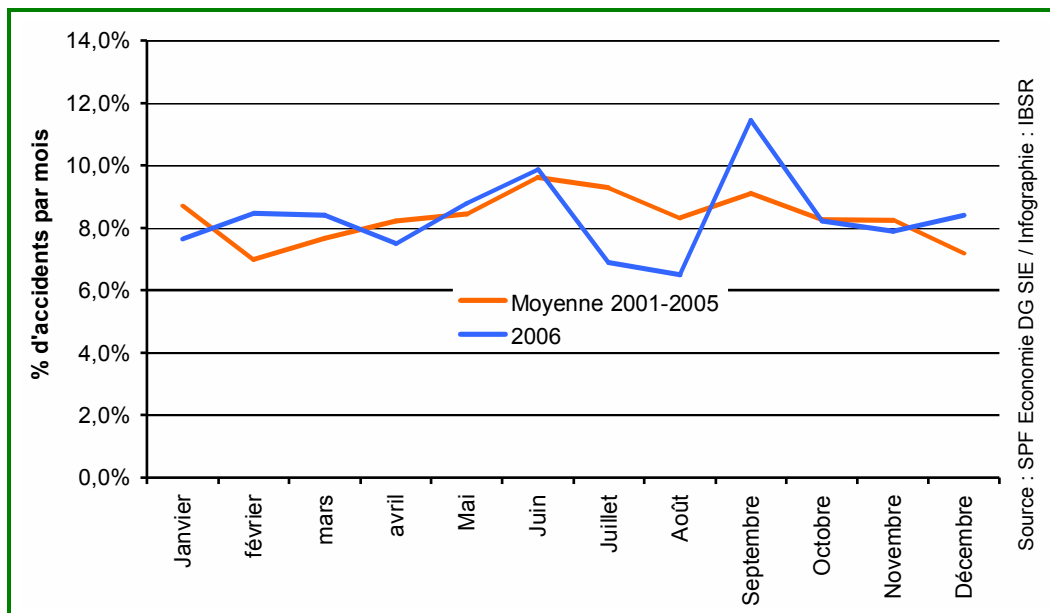
5.2.2.1. Les accidents selon le moment

La Région Flamande compte proportionnellement plus d'accidents aux heures de pointe en semaine que le reste de la Belgique mais moins les nuits de weekend et les dimanches après-midi. Les périodes les plus critiques restent toutefois les nuits et les weekends où les accidents sont les plus graves. Les nuits de weekend, le groupe cible est encore et toujours les jeunes (moins de 34 ans) qui représentent 58% des conducteurs impliqués dans les accidents graves alors qu'ils ne représentent « que » 42% des conducteurs impliqués dans les accidents graves les journées de semaine.

Les accidents selon le mois

Le graphique suivant présente la répartition des accidents mortels sur les 12 mois de l'année 2006 en comparaison avec la distribution moyenne des accidents des années 2001 à 2005. Généralement, les accidents mortels en Flandre se retrouvent assez peu en début d'année, leur nombre augmente jusqu'en juin et redescend progressivement dans la deuxième moitié de l'année. L'année 2006 s'est caractérisée par des mois de juillet et août particulièrement peu meurtriers mais par des mois de février, mars et surtout septembre comptant un grand nombre de décédés 30 jours.

Graphique 8 : Répartition des accidents mortels par mois en Région Flamande



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

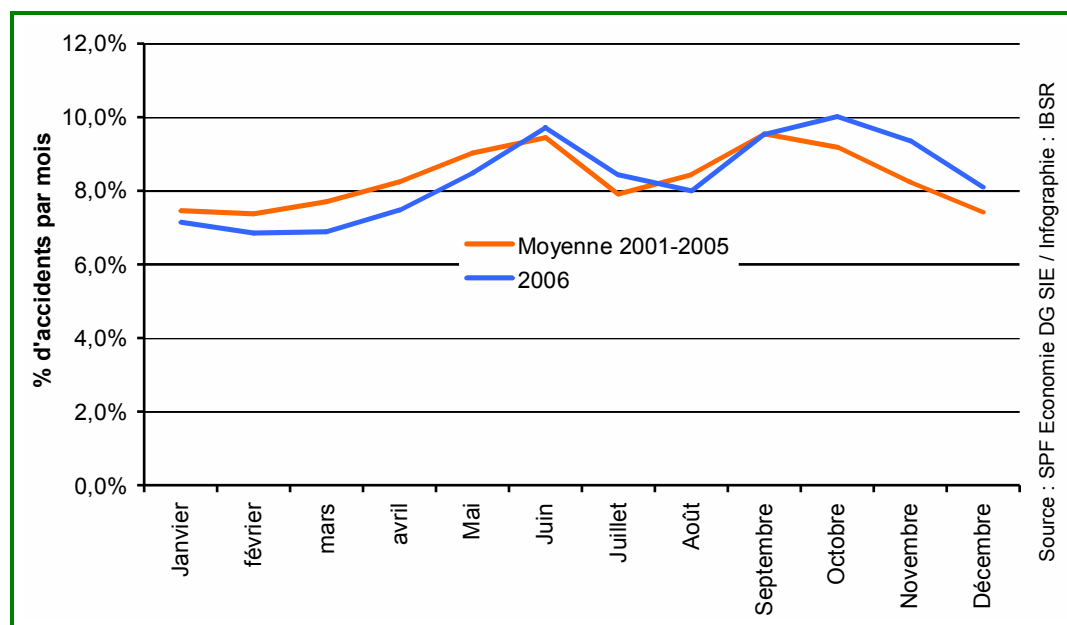
Tableau 8 : Les accidents mortels par mois en Région Flamande

Année	Jan	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil	Aout	Sept	Oct	Nov	Déc	Total
1991	84	62	80	88	86	63	81	92	99	84	81	90	990
1995	58	48	75	54	66	57	49	60	68	59	61	64	719
2000	57	83	58	74	70	69	52	75	62	74	74	55	803
2001	65	47	50	58	69	74	72	75	80	71	76	57	794
2002	59	42	54	63	57	65	70	44	67	62	54	48	685
2003	61	38	55	47	52	56	65	55	44	47	45	38	603
2004	49	39	51	43	46	53	54	49	44	44	47	60	579
2005	48	40	39	47	50	54	40	47	51	44	37	30	527
2006	40	40	44	38	46	50	36	34	58	43	40	44	513
2006/moyenne 98-2000	-31%	-33%	-29%	-41%	-36%	-31%	-40%	-54%	0,6%	-39%	-43%	-24%	-34%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le graphique 9 nous permet d'avoir une vue plus générale sur les accidents corporels. Le même procédé que celui utilisé pour le graphe précédent rend possible la comparaison entre l'année 2006 et la répartition moyenne des 5 années antérieures. Nous constatons que l'année 2006 ne se démarque que légèrement de la répartition moyenne. Pour celle-ci, le nombre d'accidents est assez faible en début d'année, remonte progressivement jusqu'en juin, redescend en juillet et août, connaît une remontée en septembre et finit l'année à la baisse. L'année 2006 a gardé ce schéma mais avec une part un peu moins importante d'accidents de janvier à mai et une part un peu plus importante d'octobre à décembre.

Graphique 9 : Répartition des accidents corporels par mois en Région Flamande



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

Tableau 9 : Les accidents corporels par mois en Région Flamande (Ch. non pondérés)

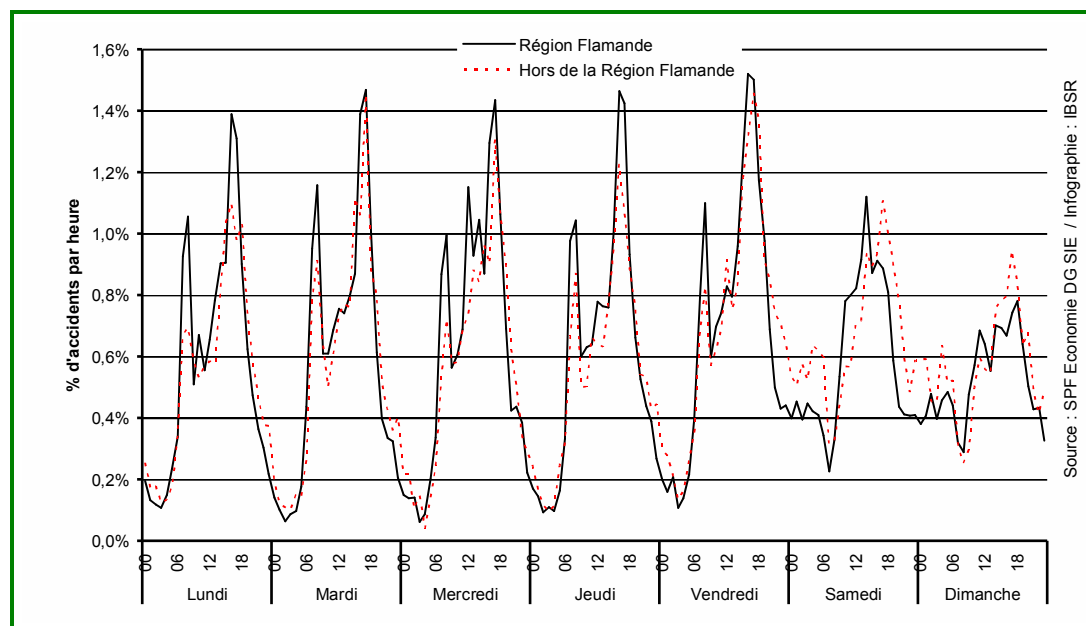
Année	Jan	Fév	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil	Aout	Sept	Oct	Nov	Déc	Total
1991	2977	2221	2798	3090	2904	3316	3196	3236	3625	3318	3354	2874	36909
1995	2450	2480	2770	2426	2888	2856	2649	2814	2989	2938	2707	2520	32487
2000	2582	2624	2566	2645	3167	3051	2503	2574	2989	3086	2632	2604	33023
2001	2413	2161	2572	2415	2946	2791	2660	2777	2965	3107	2912	2354	32073
2002	2374	2185	2505	2591	2888	2890	2384	2698	2822	2830	2256	2171	30594
2003	2239	1923	2266	2401	2605	2772	2397	2432	2738	2608	2405	2284	29070
2004	2118	1867	2270	2331	2678	2682	2284	2479	2782	2598	2271	2322	28682
2005	1986	1883	1894	2161	2359	2510	2091	2213	2482	2578	2063	1948	26168
2006	1946	1686	1879	1971	2312	2565	2299	2180	2516	2729	2470	2208	26761
2006 (pondéré)	2295	1986	2217	2322	2733	3028	2708	2563	2973	3222	2912	2605	31562
2006/moyenne 98-2000	-23%	-30%	-30%	-29%	-28%	-19%	-10%	-18%	-18%	-15%	-9%	-17%	-20%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les accidents selon le moment de la semaine

La répartition des accidents en Flandre au cours de la semaine est assez différente de celle du reste de la Belgique. Nous épinglons notamment des pics plus importants aux heures de pointe en semaine, mais des proportions d'accidents moins importantes les nuits de weekend et le dimanche après-midi. 28,5 % des accidents se produisent le weekend en Flandre contre 34,3 % en Wallonie et 24,2 % à Bruxelles.

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



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 10 : Les accidents corporels et les accidents graves selon le jour et l'heure en Région Flamande -2006

Jour de la semaine	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	294	3902	164	68	507	43	23%	13%	26%
Mardi	209	4045	167	40	556	29	19%	14%	18%
Mercredi	243	4227	191	48	500	29	20%	12%	15%
Jeudi	243	4092	207	57	510	37	23%	12%	18%
Vendredi	323	4581	275	85	560	58	26%	12%	21%
Samedi	797	3403	257	191	480	52	24%	14%	20%
Dimanche	821	2881	240	177	543	44	22%	19%	18%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Si l'on regarde l'évolution de la gravité des accidents selon la période de la semaine (cf. graphe 11), on constate que le nombre de tués 30 jours par 1000 accidents corporels enregistrés a diminué sur chacune des périodes. Si la diminution est assez faible en journée, elle est beaucoup plus conséquente les nuits de semaine et de weekend. Les accidents sont plus graves en Flandre la nuit que la journée. Signalons aussi que les nuits de semaine connaissent des accidents plus graves que les nuits de weekend (contrairement à ce qui se passe en Wallonie).

Graphique 11 : Gravité des accidents selon la période de la semaine en Région Flamande (Ch. non pondérés)

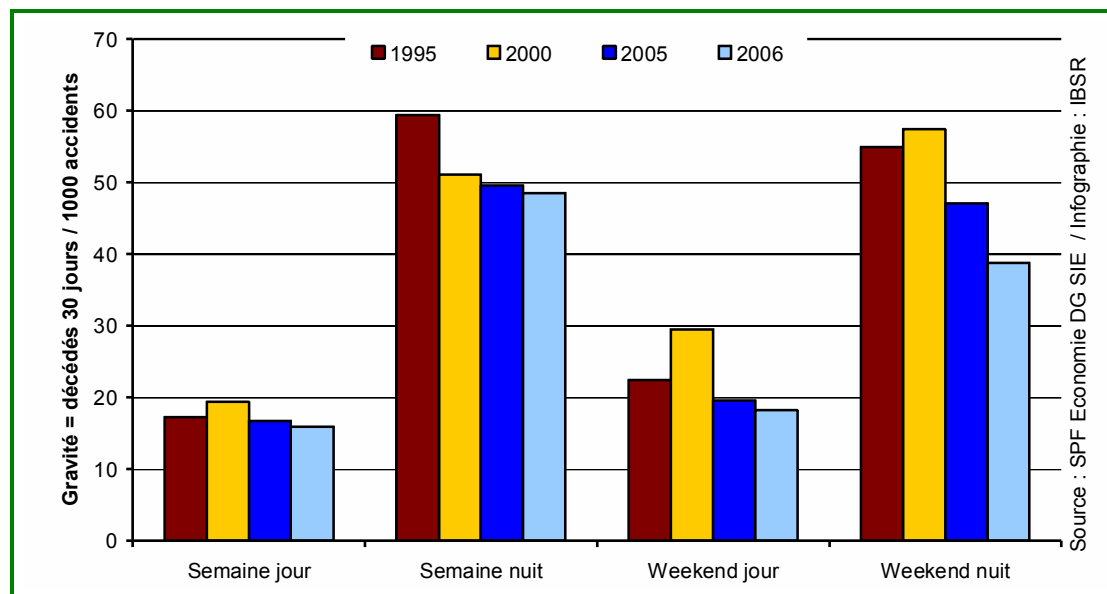


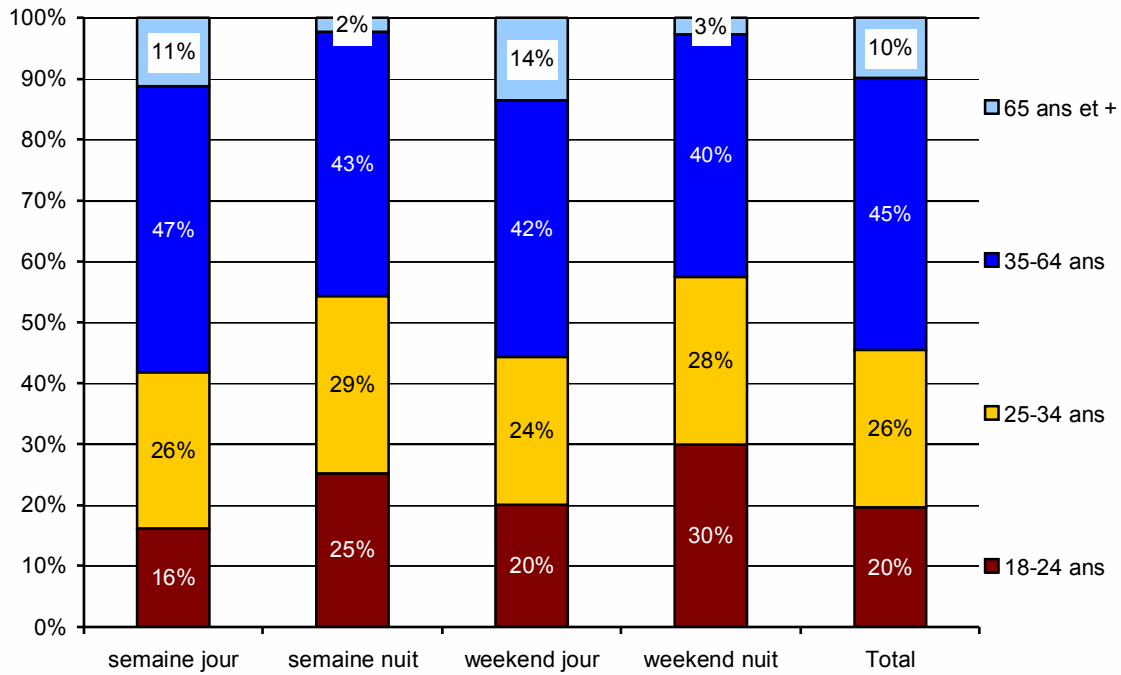
Tableau 11 : Les accidents selon la période de la semaine en Région Flamande-2006

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	281	2597	2214	20847	17636	13,5	15,9
Semaine nuit	73	341	294	1747	1505	41,8	48,5
Weekend jour	97	1050	897	6284	5322	15,4	18,2
Weekend nuit	89	626	541	2684	2298	33,2	38,7

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

20% des conducteurs de voiture impliqués dans un accident grave sont des jeunes de moins de 24 ans et 46% ont moins de 34 ans. Les nuits de weekend, ces proportions montent jusqu'à 30% de moins de 24 ans et à 58% de moins de 34 ans. Remarquons aussi la très faible participation des plus de 64 ans la nuit (5 fois moins de conducteurs impliqués que la journée). Tout ceci est évidemment directement lié au fait que la proportion de jeunes conducteurs sur les routes est bien plus importante la nuit qu'en journée.

Graphique 12 : Répartition par classes d'âge du nombre de conducteurs de voitures impliqués dans un accident avec au moins un usager blessé grave ou décédé, pour différentes périodes de la semaine en Région Flamande en 2006



Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

5.2.2.2. Les accidents selon le lieu

Même si quelques différences existent, la diminution du nombre de tués est généralisée à toutes les provinces flamandes. Une analyse par régime de vitesse nous apprend que la majeure partie de cette diminution est enregistrée sur les routes à 90 km/h. Non pas que le réseau de routes à 90 km/h aient été rendu plus sûr mais tout simplement parce que le régime de vitesse d'une partie des routes à 90 km/h a été redéfini à 70km/h. De ce fait, la vitesse et, ce faisant, le nombre et la gravité des accidents ont été réduits de facto.

Nous verrons aussi que la grande différence entre la Flandre et la Wallonie réside dans la gravité des accidents qui est systématiquement plus importante chez la seconde, que ce soit sur autoroute ou sur les routes secondaires en ou hors agglomération.

Les accidents selon la province

Le graphique 13 nous montre l'évolution dans les différentes provinces flamandes. On constate qu'elles ne contribuent pas de manière égale à la somme des décédés de la région. Les provinces d'Anvers et de Flandre Occidentale sont celles qui paient le plus lourd tribut avec près de 140 morts en 2006.

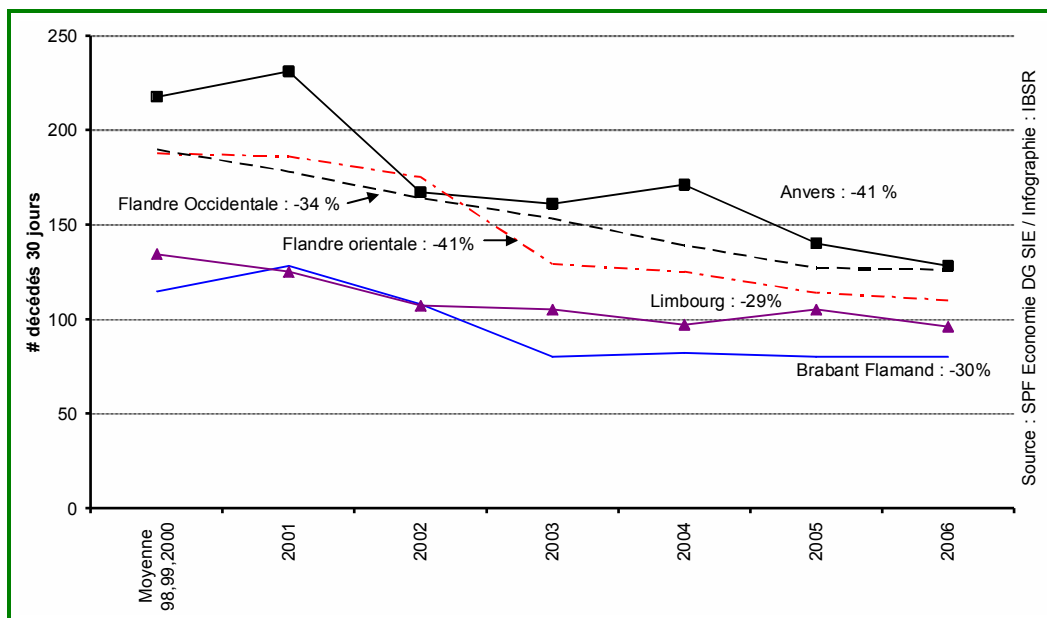
Toutes les provinces connaissent de réelles baisses entre la moyenne de 98-2000 et 2006 (cf. pourcentages entre parenthèses dans le tableau 12), surtout celles d'Anvers et de Flandre Orientale (-41%). Les deux provinces qui enregistrent les plus petits nombres de tués chaque année, à savoir celles du Brabant Flamand et de Limbourg, ne montrent plus guère de tendance à la baisse depuis 2003.

Tableau 12 : Evolution des décédés 30 jours selon la province de la Région Flamande (Evolution par rapport à la moyenne des années 1998, 1999 et 2000)

Année	Anvers	Brabant flamand	Limbourg	Flandre orientale	Flandre occidentale
1991	283	176	177	224	237
1992	268	144	143	211	224
1993	230	146	164	239	208
1994	231	151	140	206	238
1995	180	124	135	192	140
1996	191	95	120	209	172
1997	223	102	100	175	151
1998	229	112	129	178	207
1999	206	104	120	200	176
2000	218	128	154	185	186
2001	231 (+6,1%)	128 (+11,6%)	125 (-6,9%)	186 (-0,9%)	178 (-6,2%)
2002	167 (-23,3%)	108 (-5,8%)	107 (-20,4%)	175 (-6,8%)	164 (-13,5%)
2003	161 (-26,0%)	80 (-30,2%)	105 (-21,8%)	129 (-31,3%)	153 (-19,3%)
2004	171 (-21,4%)	82 (-28,5%)	97 (-27,8%)	125 (-33,4%)	139 (-26,7%)
2005	140 (-35,7%)	80 (-30,2%)	105 (-21,8%)	114 (-39,3%)	127 (-33,0%)
2006	128 (-41,2%)	80 (-30,2%)	96 (-28,5%)	110 (-41,4%)	126 (-33,6%)

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

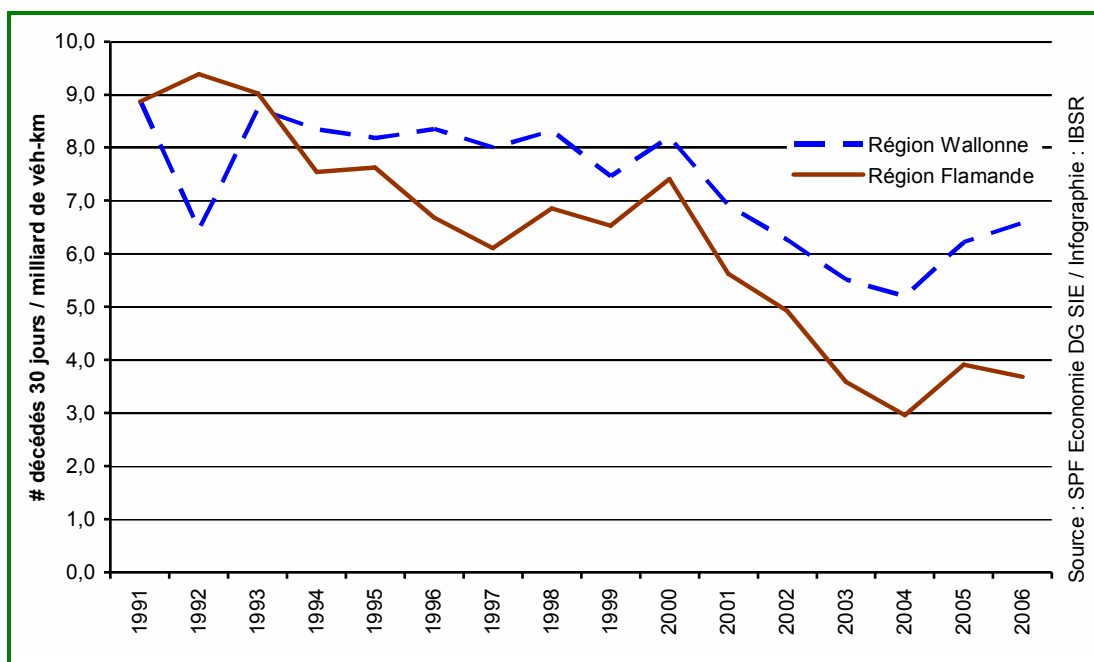
Graphique 13 : Evolution des décédés 30 jours selon la province en Région Flamande



Les accidents sur autoroute

Si le nombre de décédés 30 jours est proportionnellement moins important en Région Flamande qu'en Wallonie sur autoroute, ce n'est pas parce qu'il s'y produit proportionnellement moins d'accidents (cf. graphe 16) mais bien parce que les accidents y sont moins graves. En 2006, on comptait « seulement » 32 décédés 30 jours par 1000 accidents corporels en Flandre contre 59 en Wallonie. Notons aussi que le nombre de décédés 30 jours par milliard de véhicules-kilomètres parcourus sur autoroute ne diminue plus depuis 2005 tant en Wallonie qu'en Flandre.

Graphique 14 : Evolution des décédés 30 jours sur autoroute par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en Région Flamande et Wallonne



En Région Wallonne, la part de décédés survenus dans les accidents impliquant au moins un camion est proportionnelle à la part des camions dans le trafic. Ce n'est pas du tout le cas en Flandre où l'on peut constater que près de 40% des tués ont perdu la vie dans un accident impliquant un camion alors que seulement 17,4% des véhicules-kilomètres parcourus sur autoroute l'ont été par des camions.

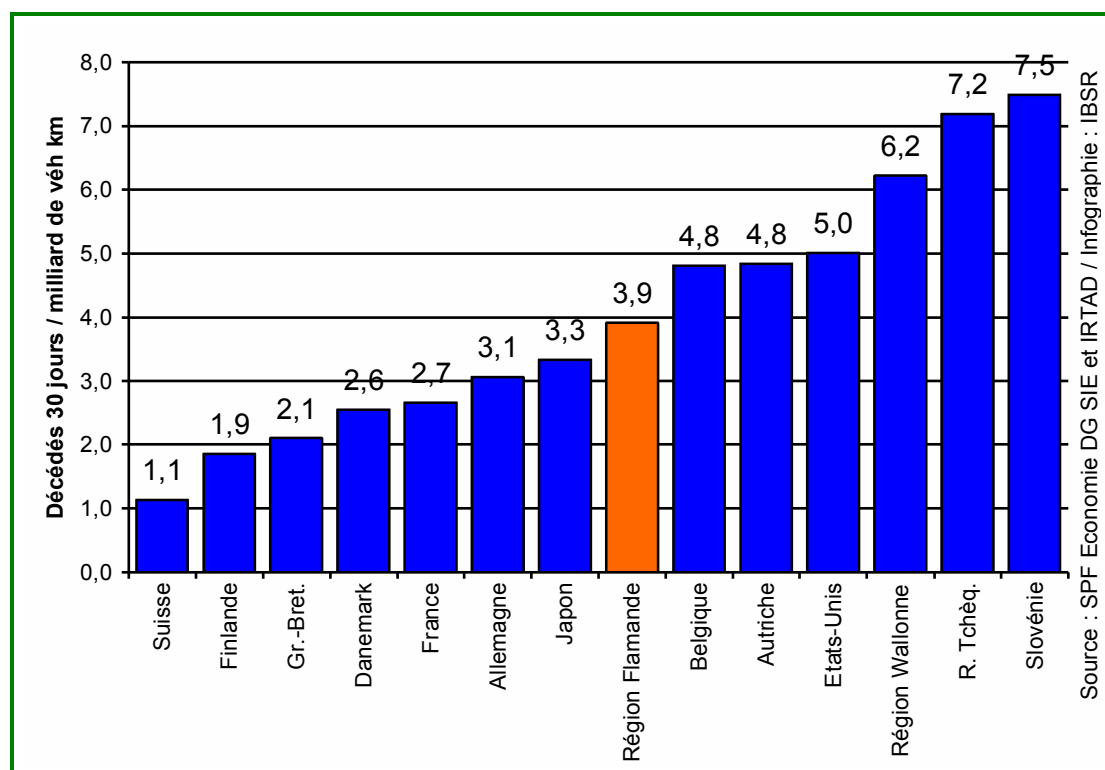
Tableau 13 : Pourcentage de décédés 30 jours survenus dans les accidents impliquant au moins un camion et part des camions dans le trafic sur autoroute- 2006

	Région Wallonne	Région Flamande
% des décédés 30 jours survenus dans un accident impliquant au moins un camion	15,9%	39,7%
% des véhicules-kilomètres parcourus par les camions	15,6%	17,4%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

L'autoroute est le type de route le plus similaire d'un pays à l'autre, elle permet donc certaines comparaisons. Nous comparons dans la figure suivante le nombre de décédés 30 jours par milliard de véhicules-kilomètres parcourus sur autoroute dans différents pays disposant de l'information. Nous constatons que la Région Flamande ne se place pas très bien dans ce classement puisqu'elle se situe en milieu de classement entre le Japon et l'Autriche. Des pays européens comme la Grande Bretagne, la Finlande ou la Suisse ont des taux au moins deux fois moindres que celui de la Flandre. La Région Flamande a donc en la matière encore une grande marge de progression.

Graphique 15 : Evolution des décédés 30 jours sur autoroute par milliard de véhicules-kilomètres parcourus- Comparaison internationale-2005



En 2006, il y a eu 2400 accidents corporels sur autoroute en Région Flamande. Ce qui signifie que 9% des accidents de la région se produisent 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 véhicule-kilomètres parcourus. Cet indicateur peut être assimilé à un indicateur du risque d'accident. On constate que le risque d'accident 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 les deux régions une diminution progressive des accidents par kilomètre parcouru entre 2000 et 2003.

Graphique 16 : Evolution des accidents sur autoroute par milliard de véhicules-kilomètres parcourus dans les trois régions

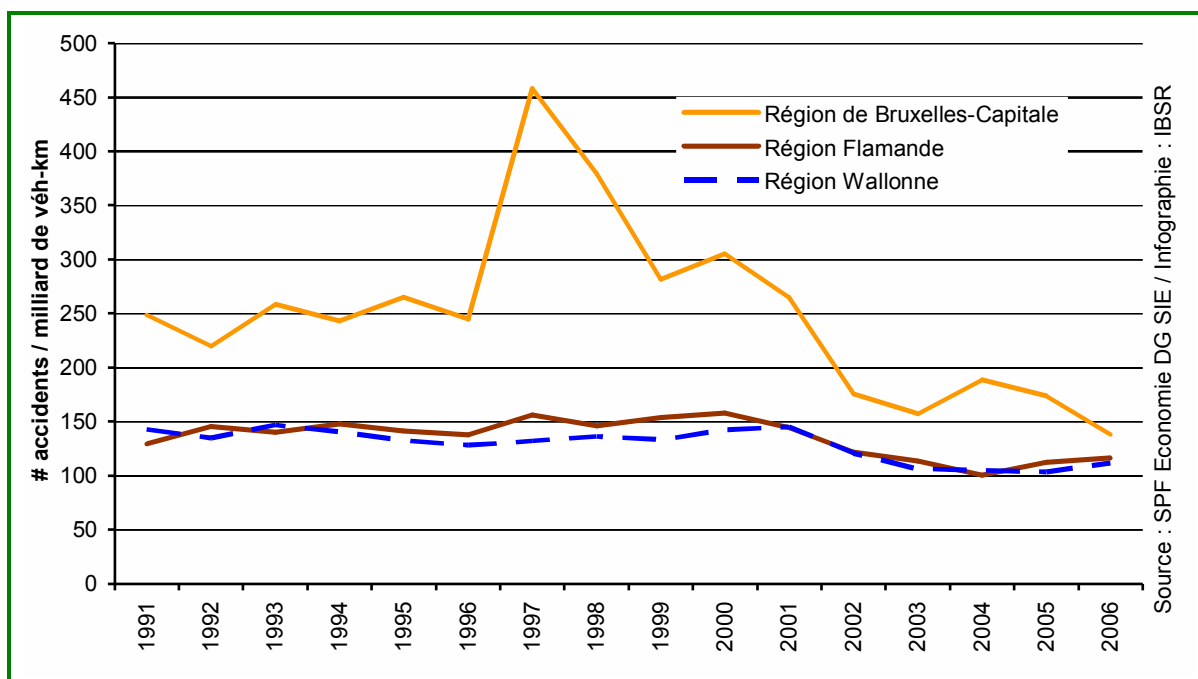


Tableau 14 : Evolution des accidents sur autoroute en Région Flamande

Année	Accidents (non pondérés)	Accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus (non pondérés)	Décédés 30 jours	Décédés 30 jours par milliard de véhicules-kilomètres
1991	1824	129	125	8,9
1995	2317	141	125	7,6
2000	3049	158	143	7,4
2001	2793	144	109	5,6
2002	2397	122	97	4,9
2003	2241	113	71	3,6
2004	2035	100	60	3,0
2005	2301	112	80	3,9
2006	2468	116	78	3,7
2006 (pondéré)	2472	117		
2006/moyenne 98-2000	-13,6%	-23,8%	-39,8%	-47,0%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 15 : Evolution des accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus sur autoroute dans les trois régions (chiffres non pondérés)

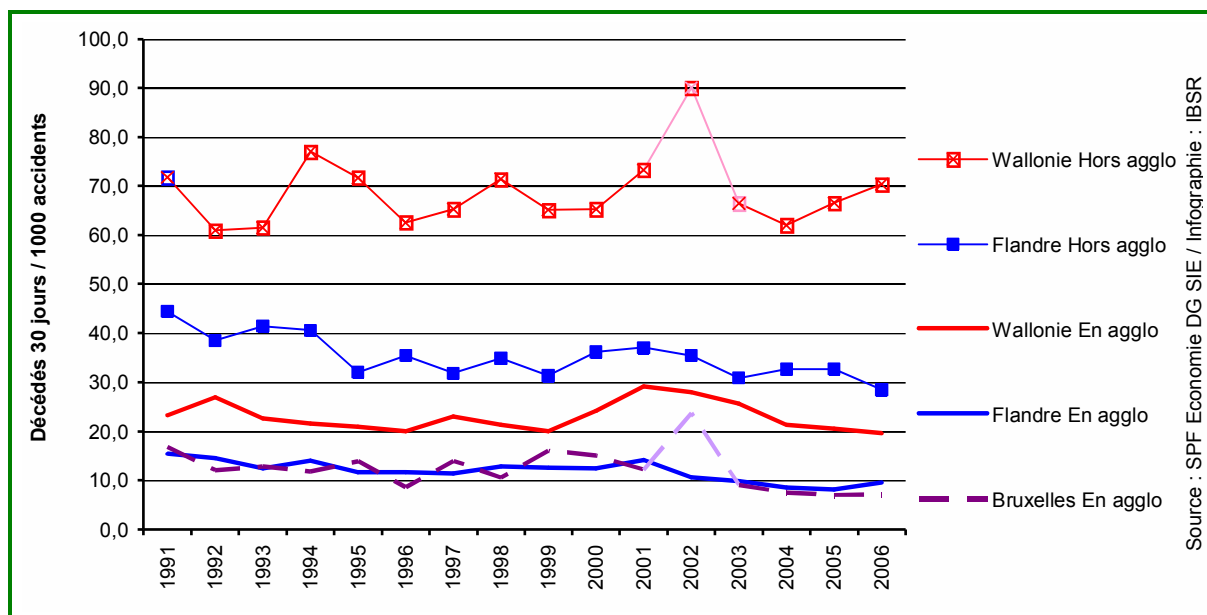
Année	Région de Bruxelles-Capitale (non pondérés)	Région Flamande (non pondérés)	Région Wallonne (non pondérés)	Belgique (non pondérés)
1991	248	129	143	136
1995	265	141	132	140
2000	305	158	142	154
2001	265	144	145	146
2002	173	122	121	122
2003	151	113	106	111
2004	188	100	105	103
2005	174	112	103	110
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

5.2.2. Les accidents en et hors agglomération²

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 et 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 (d'un tiers) entre 1991 et 2006, la diminution en Wallonie n'est que de 15% en agglomération et est quasi nulle hors agglomération.

Graphique 17 : Gravité des accidents en et hors agglomération dans les trois régions (Décédés 30 jours par 1000 accidents corporels enregistrés) (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 ».

² Accidents en et hors agglomération en dehors des accidents se produisant sur autoroute

Tableau 16 : Evolution des accidents en agglomération en Région Flamande

Année	Accidents en agglomération (non pondérés)	Décédés 30 jours en agglomération	Gravité des accidents en agglomération (non pondérés)
1991	19879	305	15,3
1995	15690	182	11,6
2000	14949	185	12,4
2001	15102	214	14,2
2002	15106	160	10,6
2003	14612	144	9,9
2004	14606	124	8,5
2005	12968	105	8,1
2006	12949	123	9,5
2006 (pondéré)	15639		7,9
2006/moyenne 98-2000	-16,8%	-37,0%	-24,3%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 17 : Evolution des accidents hors agglomération en Région Flamande

Année	Accidents hors agglomération (non pondérés)	Décédés 30 jours hors agglomération	Gravité des accidents hors agglomération (non pondérés)
1991	14956	664	44,4
1995	14458	463	32,0
2000	15025	543	36,1
2001	14178	525	37,0
2002	13091	464	35,4
2003	12035	371	30,8
2004	11959	390	32,6
2005	10857	355	32,7
2006	11317	322	28,5
2006 (pondéré)	13423		24,0
2006/moyenne 98-2000	-25,7%	-38,0%	-16,5%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 18 : Evolution de la gravité des accidents en et hors agglomération dans les trois régions (ch. non pondérés)

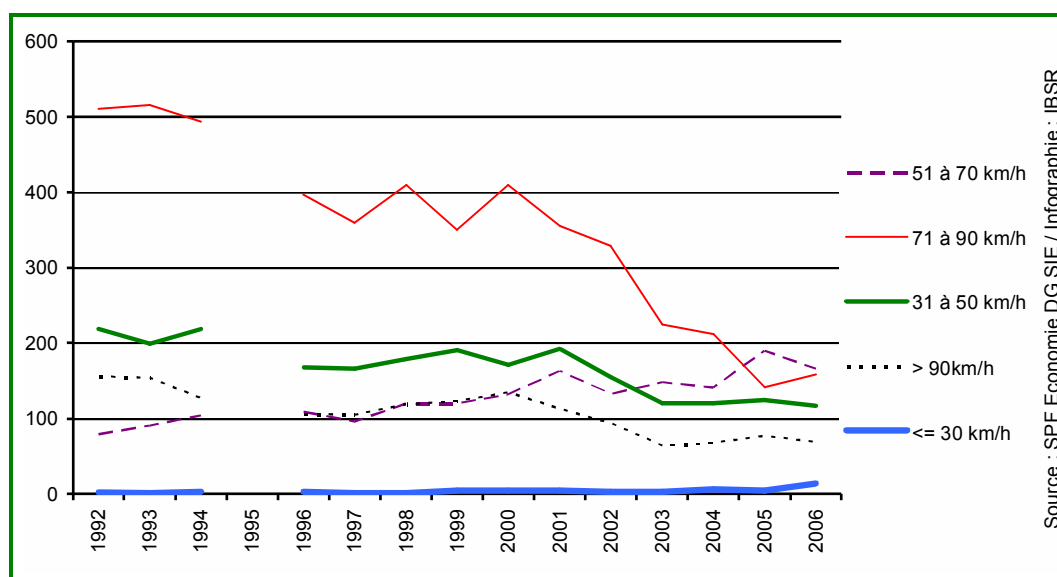
Année	En agglomération			Hors agglomération	
	RBC	Flandre	Wallonie	Flandre	Wallonie
1991	16,7	15,3	23,3	44,4	71,8
1995	13,9	11,6	20,8	32,0	71,7
2000	15,0	12,4	24,1	36,1	65,3
2001	12,1	14,2	29,1	37,0	73,3
2002	23,7	10,6	28,0	35,4	90,1
2003	9,0	9,9	25,6	30,8	66,4
2004	7,5	8,5	21,3	32,6	62,0
2005	7,0	8,1	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 selon la vitesse autorisée

En Flandre, le nombre de décédés 30 jours enregistrés a fortement diminué sur les routes limitées à 90km/h (surtout depuis 2000) et dans une moindre mesure sur les routes à 50 km/h et 120 km/h. Au contraire, le nombre de tués 30 jours a augmenté sur les routes à 70 km/h et à 30 km/h ou moins. En 2005 et pour la première fois, il y a plus de décédés 30 jours sur les routes à 70 km/h que sur les routes à 90 km/h.

Graphique 18 : Evolution du nombre de décédés 30 jours selon la vitesse autorisée en Région Flamande



Note : Les années 1991 et 1995 ne sont pas affichées parce que des problèmes d'encodage ne nous permettent pas de calculer adéquatement la vitesse autorisée.

Tableau 19 : Evolution du nombre de décédés 30 jours selon la vitesse autorisée en Région Flamande (ch. non pondérés).

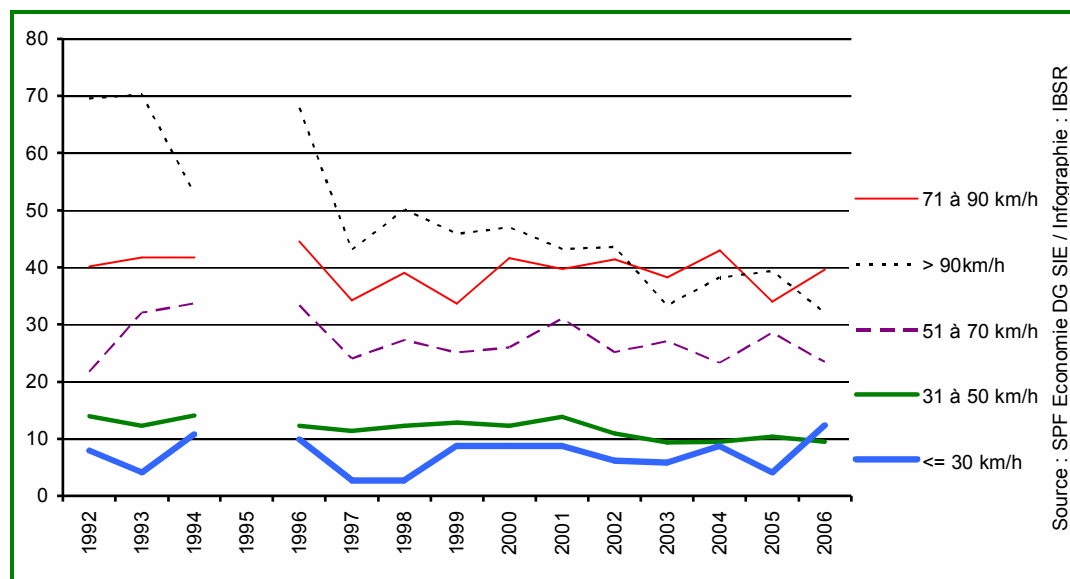
Année	30 km/h ou moins	31 à 50 km/h	51 à 70 km/h	71 à 90 km/h	Plus de 90 km/h
1992	2	219	79	511	156
1996	3	168	109	397	106
2000	4	171	132	410	135
2001	4	192	163	356	113
2002	3	155	133	329	94
2003	3	120	148	225	64
2004	6	120	141	212	68
2005	4	125	190	142	77
2006	14	117	166	158	69
2006/moyenne 98-2000	+367 %	-35,1%	+33,9%	-59,5%	-45,1%

Note : Les années 1991 et 1995 ne sont pas affichées parce que des problèmes d'encodage ne nous permettent pas de calculer adéquatement la vitesse autorisée.

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Si les diminutions sur les voies rapides (91 km/h et plus) et sur les routes à 50 km/h sont manifestement dues en partie à une diminution de la gravité des accidents, il n'en est absolument pas question sur les routes à 90 km/h, où là, les accidents sont toujours aussi graves. De même, l'augmentation des décédés 30 jours enregistrés sur les routes à 70 km/h et à 30 km/h n'est pas due à l'augmentation de la gravité des accidents sur ces routes (sauf peut-être en 2006 sur les routes à 30 km/h où un effet de l'instauration des zones 30km/h autour des écoles se fait sentir).

Graphique 19 : Evolution de la gravité des accidents selon la vitesse autorisée en Région Flamande



Note : Les années 1991 et 1995 ne sont pas affichées parce que des problèmes d'encodage ne nous permettent pas de calculer adéquatement la vitesse autorisée.

Tableau 20 : Evolution de la gravité³ des accidents selon la vitesse autorisée en Région Flamande (ch. non pondérés).

Année	30 km/h ou moins	31 à 50 km/h	51 à 70 km/h	71 à 90 km/h	Plus de 90 km/h
1992	8	14	22	40	70
1996	10	12	33	44	68
2000	9	12	26	42	47
2001	9	14	31	40	43
2002	6	11	25	41	44
2003	6	9	27	38	33
2004	9	9	23	43	38
2005	4	10	29	34	39
2006	12	9	23	40	32
2006 (pondéré)	10	8	20	34	32
2006/moyenne 98-2000	+83,6%	-23,6%	-10,4%	+4,0%	-32,8%

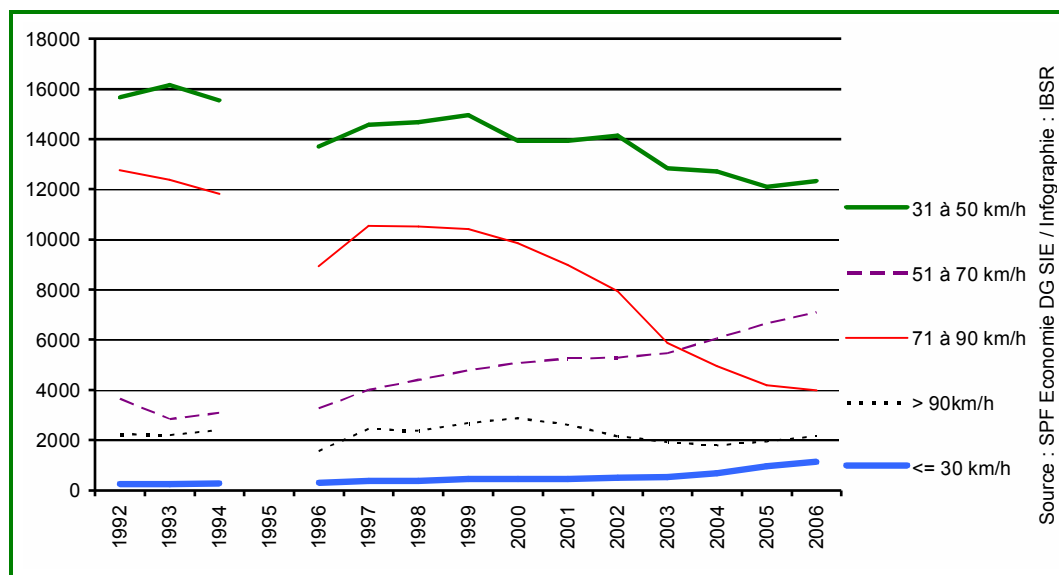
Note : Les années 1991 et 1995 ne sont pas affichées parce que des problèmes d'encodage ne nous permettent pas de calculer adéquatement la vitesse autorisée.

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

³ Gravité des accidents = nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents corporels enregistrés

Si les diminutions et augmentations des décédés 30 jours ne sont pas dues aux diminutions et augmentations de la gravité des accidents, elles sont bien entendu la conséquence du nombre d'accidents respectivement en baisse sur les routes à 90 et à 50 km/h et en hausse sur les routes à 70 et 30 km/h. Ces phénomènes sont le résultat d'une politique ferme en matière de contrôle de vitesse ainsi que de changements de régime de vitesse d'un grand nombre de tronçons à 90 km/h en tronçons à 70 km/h et d'une augmentation progressive du nombre de zones 30 km/h (autour des écoles notamment). **Au final, il s'avère que la majeure partie de la diminution des décédés 30 jours en Flandre a été enregistrée sur les routes à 90 km/h. Pour ce faire, celles-ci n'ont pas été rendue plus sûres mais tout simplement changées en routes à 70 km/h.** Pour autant, les routes à 70 km/h n'ont pas été rendue moins sûres (grâce à des aménagements spécifiques ? à des contrôles renforcés ?). Le nombre d'accidents y a tout de même bien augmenté mais sans « récupérer » tous les accidents évités sur les routes à 90 km/h (la vitesse étant plus modérée, le risque d'accident y est moins important) et surtout, comme les accidents sur les routes à 70 km/h sont moins graves que les accidents sur les routes à 90 km/h, les décédés 30 jours qui n'ont pas été enregistrés sur les routes à 90 km/h n'ont pas tous été reportés sur les routes à 70 km/h.

Graphique 20 : Evolution de nombre d'accidents selon la vitesse autorisée en Région Flamande



Note : Les années 1991 et 1995 ne sont pas affichées parce que des problèmes d'encodage ne nous permettent pas de calculer adéquatement la vitesse autorisée.

**Tableau 21 : Evolution du nombre d'accidents selon la vitesse autorisée en Région
Flamande (ch. non pondérés).**

Année	30 km/h ou moins	31 à 50 km/h	51 à 70 km/h	71 à 90 km/h	Plus de 90 km/h
1992	253	15657	3642	12752	2243
1996	305	13708	3271	8926	1562
2000	458	13942	5075	9867	2873
2001	459	13945	5252	8977	2616
2002	487	14140	5287	7949	2157
2003	516	12850	5467	5883	1922
2004	690	12716	6056	4941	1780
2005	969	12092	6655	4180	1957
2006	1135	12335	7091	3993	2154
2006 (pondéré)	1371	14844	8449	4671	2168
2006/moyenne 98-2000	+164,0%	-15,1%	+49,2%	-61,1%	-18,5%

Note : Les années 1991 et 1995 ne sont pas affichées parce que des problèmes d'encodage ne nous permettent pas de calculer adéquatement la vitesse autorisée.

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Les accidents en section courante et en croisement

En Flandre, les accidents se produisent pour 61,2 % en section courante. La plupart des autres accidents se produisent en carrefour (36,6 %) et le restant en rond-point (2,2 %). La Flandre se caractérise par un grand nombre d'accidents dans les carrefours à signaux B1 ou B5 (« Céder le passage » et « stop »). Le tableau 25 nous permet en outre de constater que les accidents en section courante sont « responsables » de près de ¾ des tués en Région Flamande.

Graphique 21 : Répartition des accidents selon qu'ils se produisent en carrefour, en rond-point ou hors croisement dans les trois régions-2006

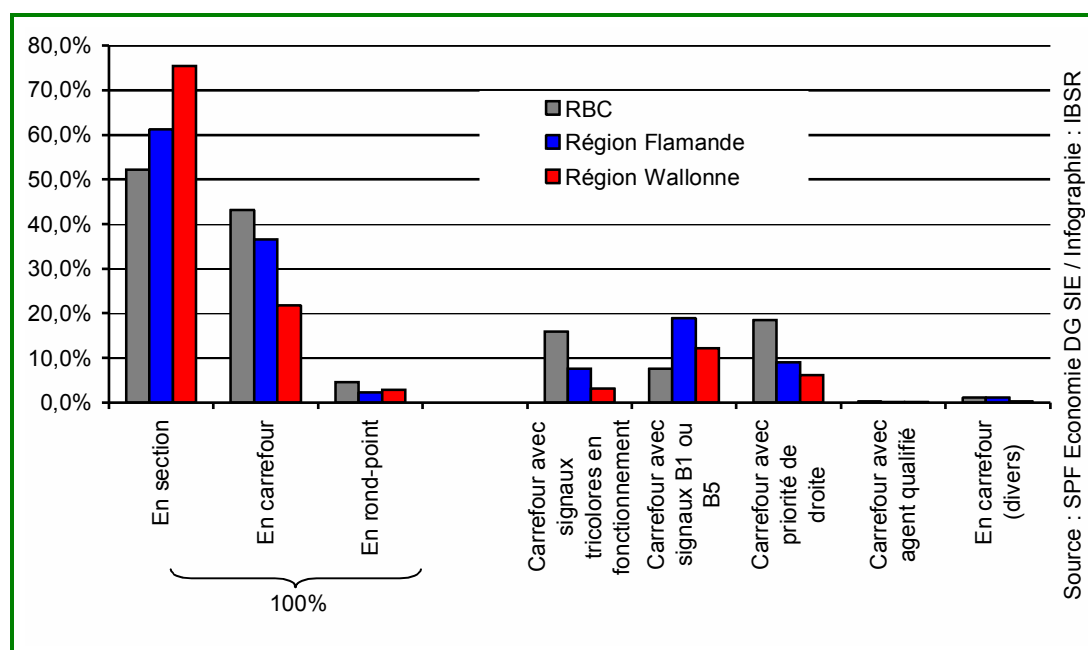


Tableau 22 : Les accidents selon le type de croisement en Région Flamande-2006

Type de croisement	Accidents (pondérés)	Accidents (%)	Décédés 30 jours	Décédés 30 jours (%)
En section	19114	61,2%	399	73,9%
En carrefour	11755	36,6%	131	24,3%
avec signaux tricolores en fonctionnement	2444	7,6%	27	5,0%
avec signaux B1 (céder le passage) ou B5 (stop)	6030	18,9%	82	15,2%
à priorité de droite	2929	9,1%	18	3,3%
avec agent qualifié	29	0,1%	1	0,2%
Divers	322	1,0%	3	0,6%
en rond-point	693	2,2%	10	1,9%
Total	31562	100%	540	100%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 23 : Les accidents selon le type de croisement dans les trois régions (chiffres pondérés)- 2006

Type de croisement	RBC	Région Flamande	Région Wallonne	Belgique
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

5.2.2.3. Les victimes des accidents

Les victimes des accidents sont principalement des hommes assez jeunes, mais on constate tout de même que le pic des jeunes a tendance à se tasser. Celui-ci a même quasiment disparu chez les femmes. La proportion de victimes cyclistes est assez importante en Flandre et croît entre 2000 et 2006, tout comme la proportion de victimes motocyclistes.

Les victimes selon l'âge et le sexe

En 2006, en Région Flamande, le nombre de décédés 30 jours et de blessés graves par 100 000 habitants de la classe d'âge montre un pic important pour les classes d'âge entre 15 et 29 ans, le taux redescend ensuite progressivement au fil des classes d'âge. En comparaison de l'année 2000, nous enregistrons une très nette amélioration pour toutes les tranches d'âge et particulièrement pour les personnes de 15 à 44 ans.

Graphique 22 : Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants de la classe d'âge en Région Flamande

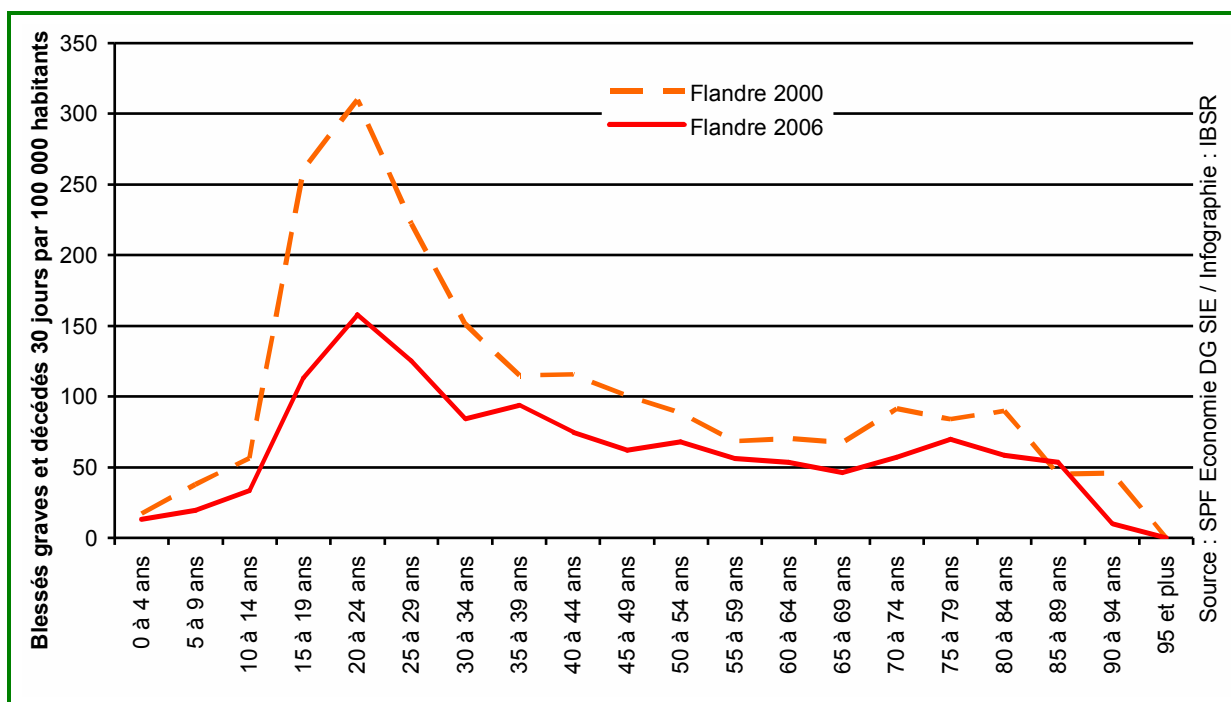


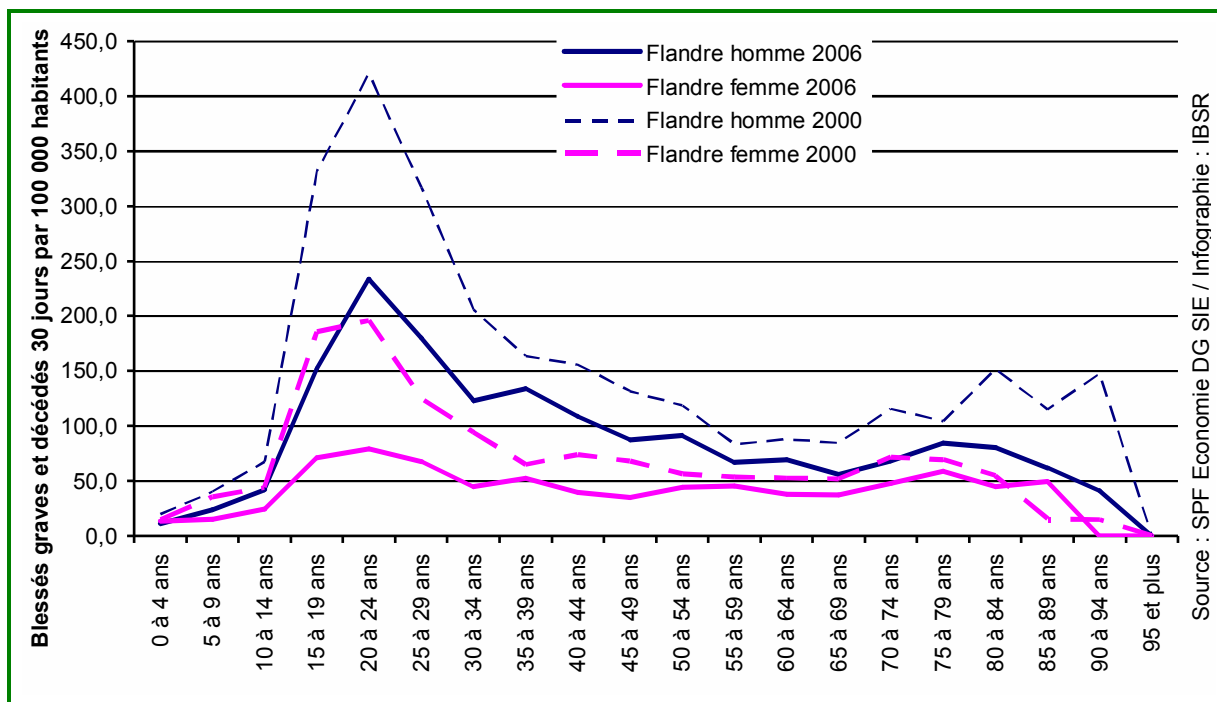
Tableau 24 : Décédés 30 jours et blessés graves par classe d'âge en Région Flamande-2006

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	18	21	41	11,2	13,8	13,1
5 à 9 ans	40	24	64	23,9	14,9	19,5
10 à 14 ans	76	42	118	42,0	24,3	33,3
15 à 19 ans	276	123	400	152,3	71,2	113,0
20 à 24 ans	428	141	571	233,9	79,0	158,0
25 à 29 ans	342	126	471	180,5	67,8	125,5
30 à 34 ans	241	86	328	122,9	44,7	84,4
35 à 39 ans	303	115	418	134,2	52,4	93,9
40 à 44 ans	269	96	365	108,7	40,0	74,8
45 à 49 ans	206	80	287	87,5	35,0	61,9
50 à 54 ans	194	91	285	91,3	44,1	68,0
55 à 59 ans	132	88	220	67,0	45,5	56,3
60 à 64 ans	108	60	168	69,4	38,0	53,5
65 à 69 ans	81	59	140	55,9	37,6	46,4
70 à 74 ans	89	73	162	68,2	47,5	57,0
75 à 79 ans	83	79	162	84,5	59,1	69,9
80 à 84 ans	50	46	96	80,3	45,2	58,5
85 à 89 ans	13	22	35	61,8	49,4	53,4
90 à 94 ans	3		3	41,3	0,0	10,2
95 et plus			0	0,0	0,0	0,0

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Nous constatons que les femmes ont, à tous âges, un nombre de victimes bien moins élevé que les hommes. Elles connaissent, elles aussi, un pic chez les jeunes mais qui n'atteint absolument pas l'ampleur de celui enregistré par la gent masculine. Entre 2000 et 2006, l'amélioration est visible autant chez les femmes que chez les hommes pour toutes les classes d'âges et principalement chez les 15-34 ans.

Graphique 23 : Décédés 30 jours et blessés graves par 100 000 habitants de la classe d'âge en Région Flamande-comparaison homme/femme- 2000 et 2006



Les victimes par type d'utilisateur

Au regard du tableau des victimes réparties selon leur moyen de locomotion, nous tirons comme conclusion que la Flandre se caractérise par un grand nombre de victimes cyclistes. Cela est évidemment dû au fait que l'usage du vélo est bien plus répandu en Flandre que dans le reste de la Belgique. Notons aussi que la part de cyclistes victimes est en augmentation ainsi que celle des motocyclistes.

Tableau 25 : Blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours selon le type d'utilisateur en Région Flamande-2000 et 2006 (Ch. pondérés)

Type d'utilisateur	Blessés légers			Blessés graves			Décédés 30 jours	
	2000	2006	2006 (pondéré)	2000	2006	2006 (pondéré)	2000	2006
Piétons	1330	1379	1665	331	350	424	82	53
Cyclistes	5053	5009	6062	836	681	819	122	80
Cyclomoteurs	5194	2955	3554	795	329	395	34	18
Motocyclistes	1525	1537	1815	536	433	511	65	62
Voitures	23784	17944	20939	3457	1829	2097	508	273
Camionnettes	1252	1371	1581	215	143	163	33	19
Bus et cars	182	215	255	13	10	12	2	0
Camions	451	353	385	87	65	68	13	9
Autres	306	712	860	63	93	111	11	9
Inconnus	9	116	140	1	13	15	1	17
Total	39086	31591	37258	6334	3946	4616	871	540

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 26 : Blessés légers, blessés graves et décédés 30 jours selon le type d'utilisateur en Région Flamande-2000 et 2006 (%)

Type d'utilisateur	Blessés légers		Blessés graves		Décédés 30 jours	
	2000	2006 (non pondéré)	2000	2006 (non pondéré)	2000	2006
Piétons	3,4%	4,4%	5,2%	8,9%	9,4%	9,8%
Cyclistes	12,9%	15,9%	13,2%	17,3%	14,0%	14,8%
Cyclomoteurs	13,3%	9,4%	12,6%	8,3%	3,9%	3,3%
Motocyclistes	3,9%	4,9%	8,5%	11,0%	7,5%	11,5%
Voitures	60,9%	56,8%	54,6%	46,4%	58,3%	50,6%
Camionnettes	3,2%	4,3%	3,4%	3,6%	3,8%	3,5%
Bus et cars	0,5%	0,7%	0,2%	0,3%	0,2%	0,0%
Camions	1,2%	1,1%	1,4%	1,6%	1,5%	1,7%
Autres	0,8%	2,3%	1,0%	2,4%	1,3%	1,7%
Inconnus	0,0%	0,4%	0,0%	0,3%	0,1%	3,1%
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Tableau 27 : Blessés graves et décédés 30 jours selon l'âge et le type d'usager en Région Flamande (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	13	2		2				22	1		1		41
De 5 à 9 ans	31	10			1			21	1				64
De 10 à 14 ans	19	62	4	1	3	2		24	2			1	118
De 15 à 19 ans	22	75	35	94	4	11	65	72	5		12	5	400
De 20 à 24 ans	24	26	20	24	11	67	264	100	17	1	11	6	571
De 25 à 29 ans	23	34	8	11	16	61	233	42	20	12	9	2	471
De 30 à 34 ans	18	18	8	13	7	56	146	33	15	7	5	2	328
De 35 à 39 ans	15	44	19	11	7	72	181	25	23	10	7	4	418
De 40 à 44 ans	20	59	8	9	12	58	139	23	17	9	11		365
De 45 à 49 ans	23	47	8	13	4	37	101	20	18	6	6	4	287
De 50 à 54 ans	15	63	11	11	6	33	85	25	12	15	8	1	285
De 55 à 59 ans	24	53	5	10	2	13	61	18	13	7	14		220
De 60 à 64 ans	14	62	4	4		4	50	17	6	1	6		168
De 65 à 69 ans	21	56	2	2		2	37	11	5	2	2		140
De 70 à 74 ans	38	52	2	1	1	2	40	23	1		2		162
De 75 à 79 ans	35	60	2	1		1	34	16		1	8	4	162
De 80 à 84 ans	29	27	1	2			25	9	1		1	1	96
De 85 à 89 ans	19	8					2	6					35
De 90 à 94 ans		1					1				1		3
95 ans et plus													
Inconnu		2	1			2	13	118	5	3	8		152
Total	403	761	138	209	74	421	1477	625	162	74	112	30	4486

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

5.2.2.4. Les conducteurs impliqués dans les accidents

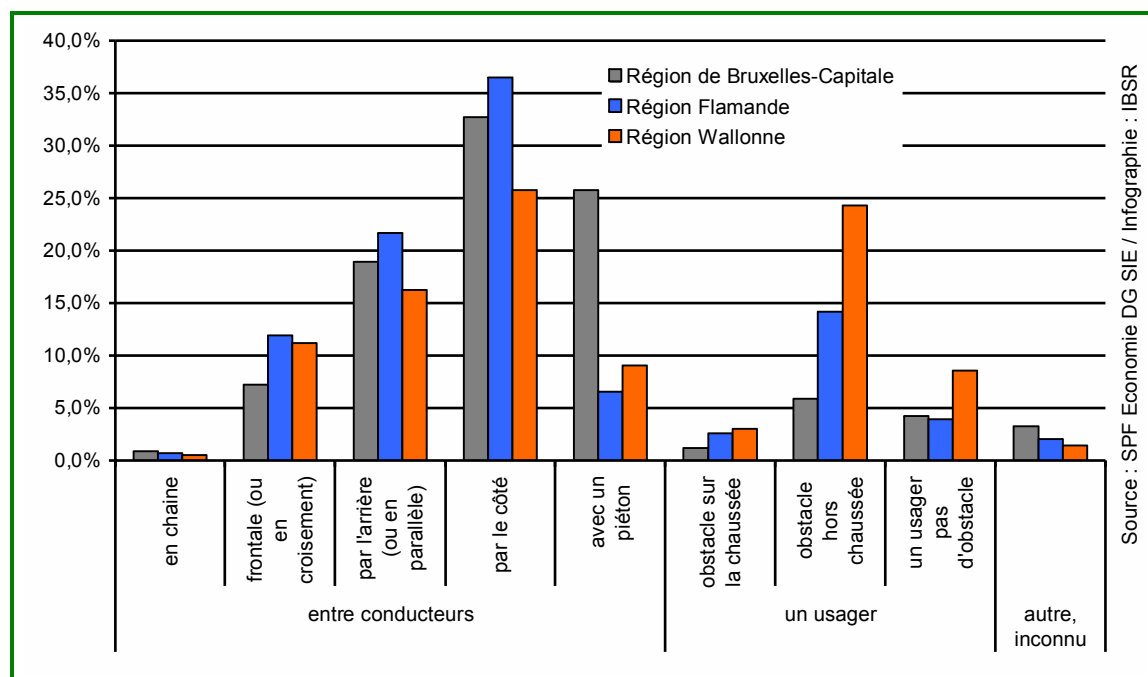
Si trois quarts des accidents concernent une collision entre plusieurs véhicules, les accidents d'un usager seul sont bien plus dangereux. Ainsi, plus de 30% des tués sur les routes sont le résultat d'un accident d'un usager seul contre un obstacle se trouvant en dehors de la chaussée alors que ces accidents ne représentent que 14% de tous les accidents.

Notons aussi que les accidents impliquant au moins un camion causent plus de décès que les accidents impliquant au moins une voiture ou une camionnette, mais que la différence diminue. Les accidents causant le plus de décès par kilomètre-parcourus (parmi les véhicules dont on connaît le nombre de véhicules-kilomètres parcourus chaque année) sont ceux impliquant des motos en raison de la vulnérabilité de ces usagers. Là aussi la situation s'améliore.

Les types d'accidents

En Flandre comme dans l'entièreté du pays, trois accidents sur quatre sont le résultat d'une collision entre deux usagers de la route. Les autres accidents ne concernent qu'un seul usager et le plus souvent celui-ci a quitté la route et percuté un obstacle en dehors de la chaussée (14,2 % de tous les accidents en Flandre). Ces accidents à un seul usager contre un obstacle hors chaussée sont les accidents de loin les plus graves puisque pour 1000 de ces accidents, on compte 37 tués 30 jours contre 17 pour tous les types d'accidents confondus.

Graphique 24 : Les types de collision (1^{ère} collision) dans les trois régions-2006



**Tableau 28 : Les accidents selon les types de collision (1er collision) en Région
Flamande (ch. pondérés)-2006**

Type de collision		Accidents (pondérés)	Accidents (%)	Décédés 30 jours	Gravité
entre conducteurs	en chaine frontale (ou en croisement)	212	0,7%	3	14
	par l'arrière (ou en parallèle)	3755	11,9%	77	21
	par le côté	6837	21,7%	71	10
		11521	36,5%	114	10
avec un piéton		2064	6,5%	53	26
un usager contre un obstacle	sur la chaussée	822	2,6%	18	22
	hors chaussée	4466	14,2%	165	37
un seul usager pas d'obstacle		1240	3,9%	21	17
autre inconnu		645	2,0%	18	28
Total		31562	100,0%	540	17

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

**Tableau 29 : 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%
	par le côté	750	18,9%	6837	21,7%	2214	16,2%
		1296	32,7%	11521	36,5%	3514	25,8%
avec un piéton		1022	25,8%	2064	6,5%	1234	9,0%
un usager contre un obstacle	sur la chaussée	46	1,2%	822	2,6%	411	3,0%
	hors chaussée	233	5,9%	4466	14,2%	3316	24,3%
un seul usager pas d'obstacle		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 symptomatique de la place importante du vélo dans les déplacements en Région Flamande. Si plus de 85% des collisions entre plusieurs usagers impliquent une voiture. Les opposants les plus fréquents sont par ordre d'importance une autre voiture, un cycliste, un camion léger et un cyclomoteur de catégorie B.

Tableau 30 : Répartition des accidents selon le type de collision et la nature des usagers impliqués dans la première collision en Région Flamande-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%	0,9%	0,2%	0,3%	0,1%	0,1%	5,2%	0,0%	0,4%	0,5%	0,2%	0,3%	
Cyclistes	0,9%	1,7%	0,5%	0,6%	0,1%	0,3%	17,5%	0,1%	0,3%	1,6%	0,7%	0,4%	
Cyclo A	0,2%	0,5%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	4,6%	0,0%	0,0%	0,4%	0,1%	0,1%	
Cyclo B	0,3%	0,6%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%	0,5%	0,2%	0,1%	
Motocyclistes <=400cc	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	
Motocyclistes > 400cc	0,1%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	4,3%	0,0%	0,1%	0,4%	0,2%	0,1%	
Voitures	5,2%	17,5%	4,6%	5,9%	1,2%	4,3%	32,3%	0,2%	0,9%	6,2%	4,2%	2,6%	
Minibus	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
Autobus et autocars	0,4%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,9%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	
Camions légers	0,5%	1,6%	0,4%	0,5%	0,1%	0,4%	6,2%	0,0%	0,1%	0,4%	0,6%	0,3%	
Camions et tracteurs	0,2%	0,7%	0,1%	0,2%	0,0%	0,2%	4,2%	0,0%	0,1%	0,6%	0,5%	0,1%	
Autres et inconnu	0,3%	0,4%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	2,6%	0,0%	0,1%	0,3%	0,1%	0,3%	
Total entre usagers	8,3%	24,7%	6,1%	7,8%	1,6%	5,7%	85,2%	0,4%	2,1%	11,2%	7,0%	4,4%	100,0%
Collision avec obstacle	0,1%	0,8%	0,3%	0,3%	0,2%	0,6%	12,6%	0,1%	0,0%	1,1%	0,4%	0,3%	16,8%
Autre collision** et inconnu	0,0%	0,8%	0,3%	0,2%	0,1%	0,6%	1,5%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,2%	4,0%
Total	6,7%	21,2%	5,4%	6,8%	1,5%	5,7%	81,5%	0,4%	1,7%	10,1%	6,0%	4,0%	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 exceptée)

Tableau 31 : Répartition des accidents selon le type de collision et la nature des usagers impliqués dans la première collision en Région Flamande-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	230	47	71	15	30	1311	7	109	131	52	73	
Cyclistes	230	422	117	149	17	67	4368	14	86	409	178	106	
Cyclo A	47	117	15	20	6	10	1157	5	12	90	28	25	
Cyclo B	71	149	20	29	1	8	1471	1	11	123	46	29	
Motocyclistes <=400cc	15	17	6	1	3	0	304	0	2	23	8	7	
Motocyclistes > 400cc	30	67	10	8	0	23	1083	5	13	94	53	30	
Voitures	1311	4368	1157	1471	304	1083	8065	57	229	1550	1041	652	
Minibus	7	14	5	1	0	5	57	0	3	10	5	4	
Autobus et autocars	109	86	12	11	2	13	229	3	6	29	19	15	
Camions légers	131	409	90	123	23	94	1550	10	29	100	157	75	
Camions et tracteurs	52	178	28	46	8	53	1041	5	19	157	130	19	
Autres usagers et inconnu	73	106	25	29	7	30	652	4	15	75	19	75	
Total entre usagers	2077	6163	1531	1959	388	1417	21287	111	534	2791	1737	1109	24985
Collision avec obstacle	31	265	98	105	49	196	3976	16	5	345	120	83	5288
Autre collision** et inconnu	4	260	86	77	37	182	462	1	6	65	31	66	1276
Total	2112	6688	1714	2141	474	1794	25725	128	544	3200	1887	1258	31550

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

*Matrice symétrique : attention au comptage double

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

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 Flamande 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 par milliard de véhicules-kilomètres parcourus par les camions est plus important que pour les voitures et les camionnettes. Tout comme les tués dans les accidents impliquant au moins une voiture ou une camionnette, le nombre de tués 30 jours dans les accidents avec camion diminue depuis 1991. La diminution est même plus importante que pour les voitures et camionnettes.

Graphique 25 : Décédés 30 jours dans les accidents impliquant au moins, respectivement, une voiture, un camion ou une camionnette par milliard de véhicules kilomètres parcourus en Région Flamande

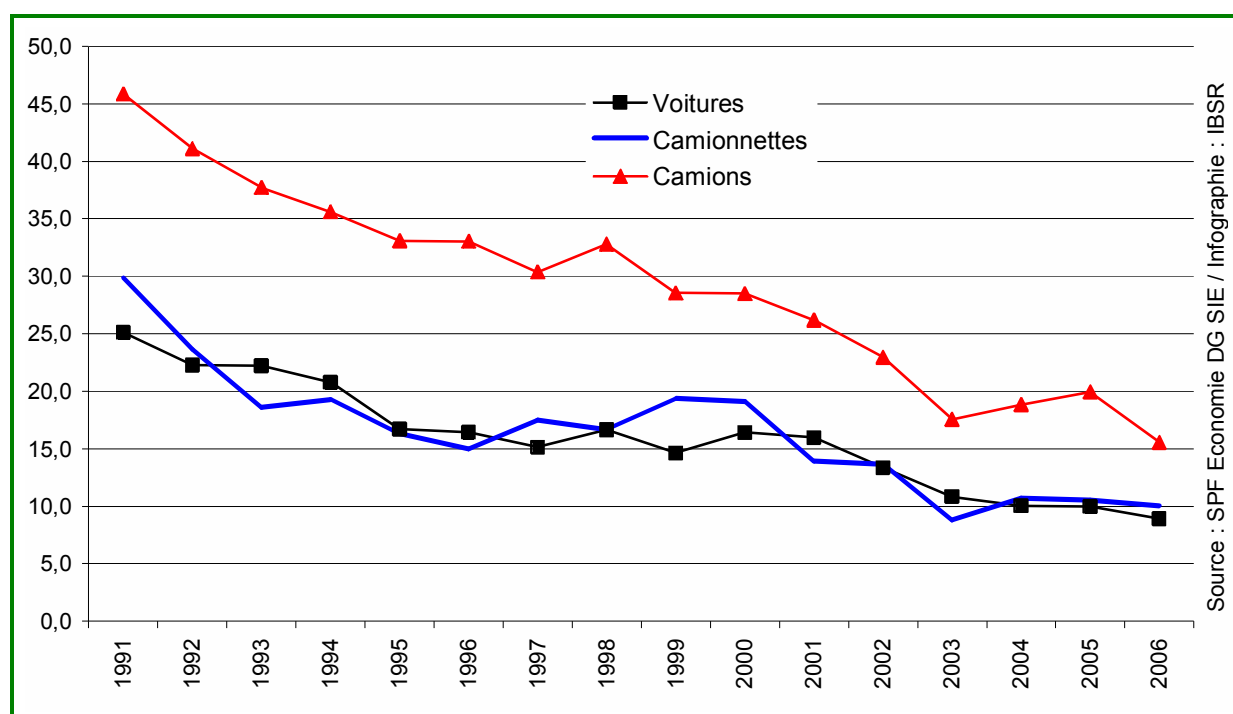


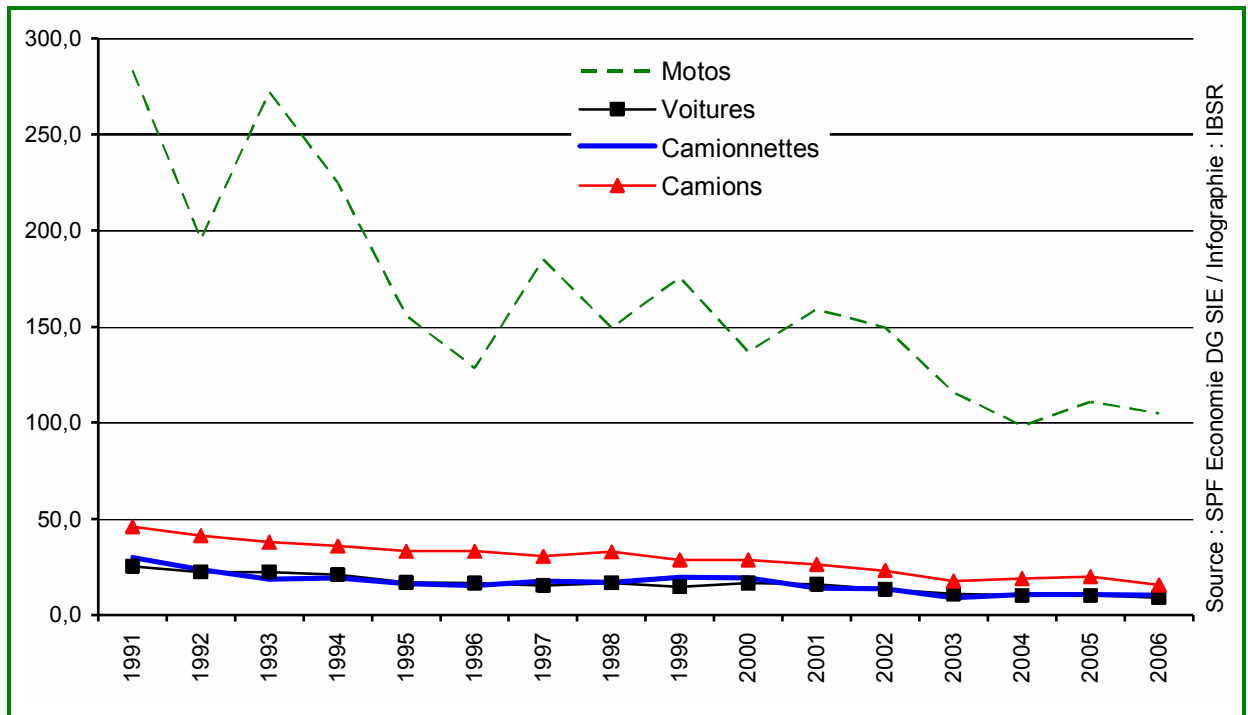
Tableau 32 : Evolution des décédés 30 jours dans les accidents impliquant au moins respectivement une motocyclette, une voiture, une camionnette ou un camion par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en Région Flamande

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 moto	Une voiture	Une camionnette	Un camion	Une moto	Une voiture	Une camionnette	Un camion
1991	71	919	67	175	283,2	25,1	29,9	45,9
1995	85	647	51	136	155,6	16,7	16,3	33,1
2000	77	692	84	142	137,0	16,4	19,1	28,5
2001	92	675	64	132	159,0	15,9	13,9	26,2
2002	89	569	66	118	149,6	13,4	13,7	22,9
2003	70	459	44	91	115,9	10,8	8,8	17,5
2004	61	427	56	100	98,3	10,0	10,7	18,8
2005	70	424	57	107	110,8	10,0	10,5	19,9
2006	68	382	57	86	104,8	8,9	10,0	15,5
2006/moyenne 98-2000								
	-22,1%	-42,7%	-26,0%	-40,6%	-31,9%	-44,0%	-45,4%	-48,1%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

Le nombre de décédés 30 jours dans les accidents impliquant au moins une moto par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en moto est largement plus important que pour les accidents de voiture, camion ou camionnette. Les victimes dans ces accidents sont bien évidemment la plupart du temps les motards eux-mêmes, prouvant que la pratique de la moto est bien plus dangereuse que les autres moyens de transport. La diminution enregistrée depuis 1991 s'est faite par pallier, une entre 1994 et 1996 et une autre entre 2002 et 2004.

Graphique 26 : Décédés 30 jours dans les accidents impliquant au moins une motocyclette par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en Région Flamande



5.2.2.5. 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 seule une moitié des conducteurs de voiture impliqués dans un accident corporel sont testés en Région Flamande. 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 de voiture 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 33, 45% des conducteurs et piétons sont testés pour l'alcool dans les accidents corporels en Région Flamande. De plus, selon le type d'usager dont il est question, cette proportion varie de 1 piéton sur 10 testé à 1 conducteur de voiture, camionnette ou camion sur 2 testé.

Tableau 33 : 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	12%	13%	4%
Cyclistes	24%	6%	12%
Conducteurs de voitures	52%	13%	52%
Conducteurs de camions	51%	2%	4%
Conducteurs de camionnettes	52%	12%	6%
Conducteurs de bus et cars	44%	1%	1%
Total	45%	11%	78%

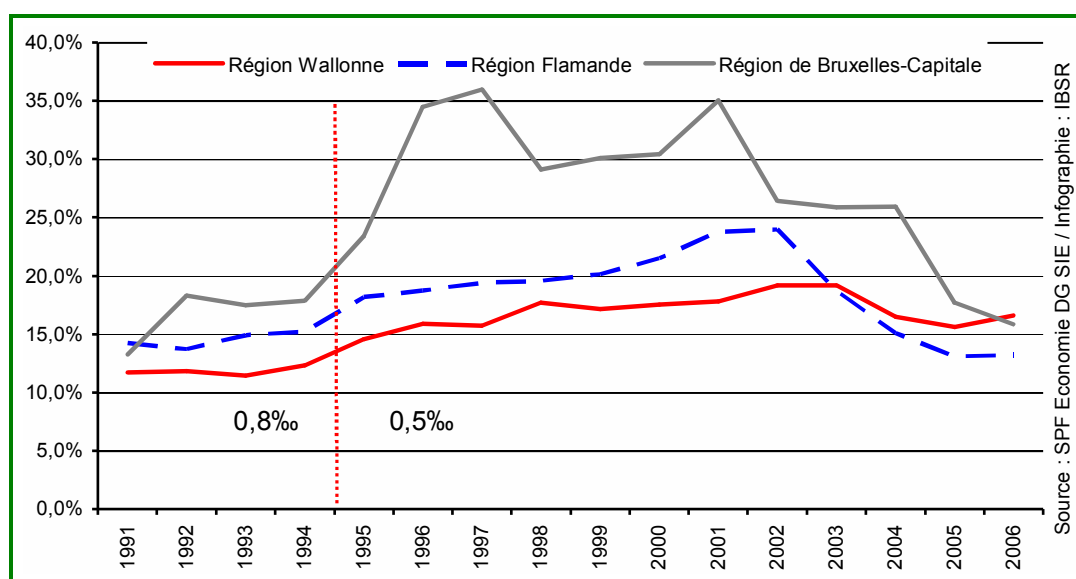
Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

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 (52%) 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 dont conducteurs de camions, bus et cars avec des pourcentages de positifs très petits) et différents risques objectifs d'être contrôlé en cas d'accident (cf. tableau 33 « % 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'alcool⁵.

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

Graphique 27 : Pourcentage de conducteurs sous influence d'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel dans les trois régions



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 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 34 : 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 que seulement la moitié des conducteurs de voiture sont testés pour l'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel en Région Flamande. Ce pourcentage n'a cessé de diminuer depuis 1991 mais semble enfin remonter en 2005 et 2006.

Graphique 28 : Pourcentage de conducteurs testés pour l'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel dans les trois régions

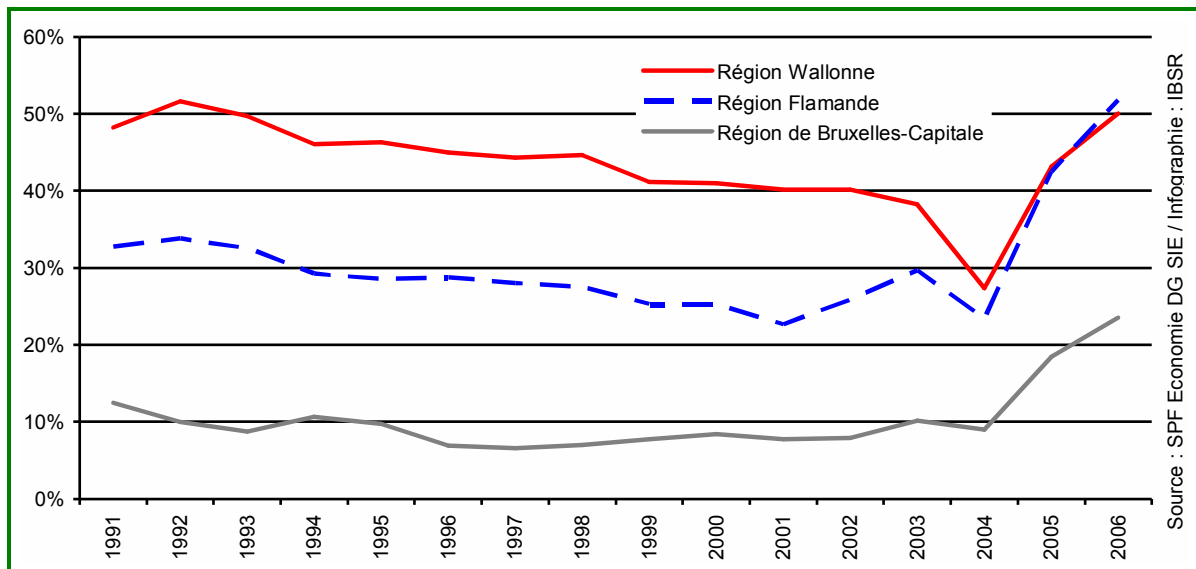


Tableau 35 : Evolution des conducteurs de voiture testés pour l'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel dans les trois régions

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 (cf. graphe précédent), 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 allègrement 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.

Graphique 29 : Part de conducteurs sous influence d'alcool selon l'âge et la période de la semaine en Région Flamande

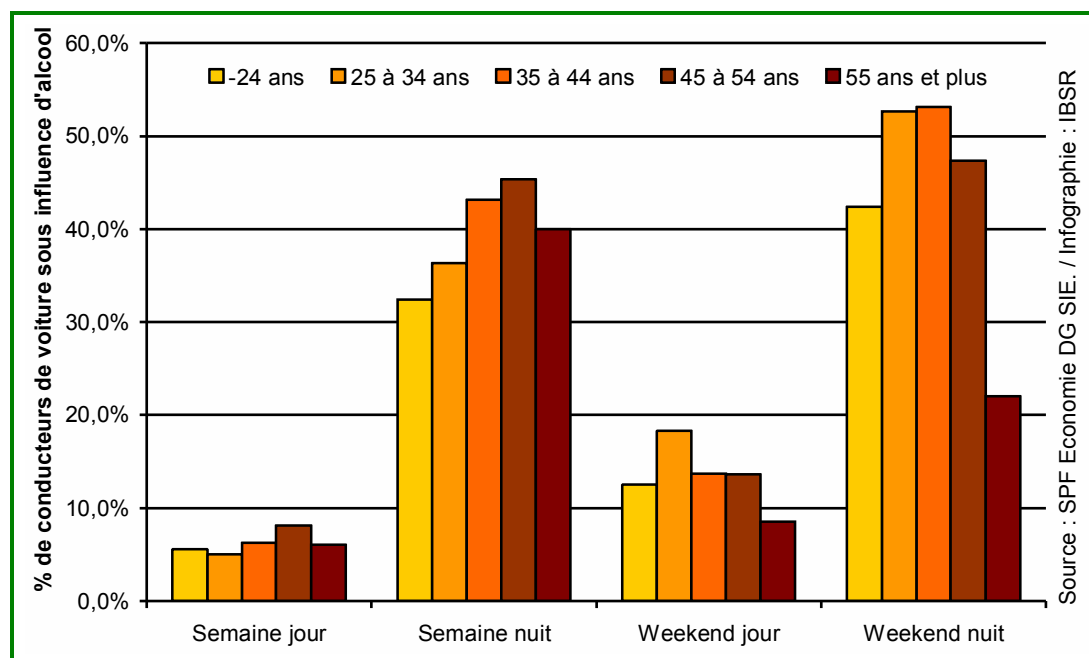


Tableau 36 : Pourcentage de conducteurs de voiture sous influence d'alcool selon l'âge et la période de la semaine en Région Flamande-2006

Classe d 'âge	Semaine jour	Semaine nuit	Weekend jour	Weekend nuit
Moins de 24 ans	5,6%	32,4%	12,5%	42,4%
25 à 34 ans	5,0%	36,3%	18,3%	52,7%
35 à 44 ans	6,2%	43,2%	13,7%	53,1%
45 à 54 ans	8,1%	45,3%	13,6%	47,4%
55 ans et plus	6,1%	40,0%	8,5%	22,0%

Source : SPF Economie DG SIE / Infographie : IBSR

5.2.2.6. 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 ». En Flandre, les conditions atmosphériques semblent avoir peu d'impact sur les accidents.

Tableau 37 : 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 38 : 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