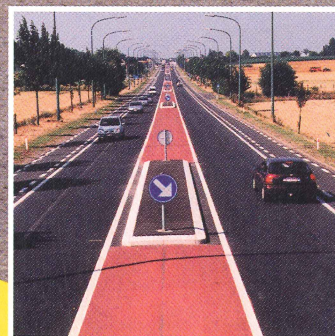


# Trafic et sécurité sur les routes et autoroutes de Wallonie

Données  
et commentaires





## SOMMAIRE

- 1 Introduction — p. 5**
- 2 Le trafic — p. 7**
  - 2.1 La situation — p. 7
    - 2.1.1 L'évolution du trafic en Belgique
    - 2.1.2 L'évolution du trafic en Wallonie, en Flandre et à Bruxelles
    - 2.1.3 Le parc de véhicules en Belgique
    - 2.1.4 Le réseau routier et autoroutier en Belgique
    - 2.1.5 La composition moyenne du trafic en Belgique et en Wallonie
    - 2.1.6 Le vélo
  - 2.2 Le trafic voyageurs — p. 16
    - 2.2.1 Le nombre de personnes par voiture
    - 2.2.2 Voyageurs-km
    - 2.2.3 Comparaison entre les modes de transport en Belgique
      - 2.2.3.1 La part modale
      - 2.2.3.2 La consommation d'énergie et ses incidences environnementales
  - 2.3 Le trafic marchandises — p. 21
    - 2.3.1 Définitions
    - 2.3.2 Tonnes-km
    - 2.3.3 Comparaison entre les modes de transport en Belgique
      - 2.3.3.1 La part modale
      - 2.3.3.2 La consommation d'énergie et ses incidences environnementales
- 3 La sécurité — p. 27**
  - 3.1 La situation — p. 27
    - 3.1.1 La situation en Europe
    - 3.1.2 L'évolution en Belgique
    - 3.1.3 L'évolution en Wallonie, en Flandre et à Bruxelles
    - 3.1.4 Les années potentielles de vie perdues
  - 3.2 L'âge des victimes — p. 35
    - 3.2.1 La gravité de l'accident selon l'âge de la victime
    - 3.2.2 La parité avant-arrière des passagers D ou Bg selon l'âge
    - 3.2.3 Décédés (D) et blessés graves (Bg) : nombre et fréquence selon l'âge
    - 3.2.4 L'évolution du nombre de victimes selon l'âge
    - 3.2.5 Les personnes de plus de 65 ans
    - 3.2.6 Les jeunes de 18 à 24 ans
  - 3.3 L'occurrence des accidents — p. 44
    - 3.3.1 La distribution des accidents selon l'heure et le jour de la semaine
    - 3.3.2 La distribution des accidents selon le mois
- 3.4 L'infrastructure et les équipements — p. 45
  - 3.4.1 L'éclairage des routes et des autoroutes et son influence
  - 3.4.2 L'indice d'insécurité et les zones à risque
  - 3.4.3 Les accidents de la circulation en situation de travaux
  - 3.4.4 Les types de routes
    - 3.4.4.1 Comparaison
    - 3.4.4.2 Les accidents sur autoroute
    - 3.4.4.3 Les accidents sur les routes numérotées hors agglomération
    - 3.4.4.4 Les accidents sur les routes numérotées en agglomération
    - 3.4.4.5 Les accidents sur les routes communales
  - 3.4.5 Les carrefours
    - 3.4.5.1 Les accidents dans les carrefours à feux
    - 3.4.5.2 Les accidents dans les carrefours giratoires
- 3.5 Les circonstances atmosphériques — p. 66
  - 3.5.1 Les accidents par temps de pluie
  - 3.5.2 Les accidents par temps de brouillard
- 3.6 Les types de véhicule ou d'utilisateur — p. 70
  - 3.6.1 La fréquence d'accidents selon le type de véhicule
  - 3.6.2 Comparaison suivant le type d'utilisateur
  - 3.6.3 Les accidents impliquant des piétons
  - 3.6.4 Les accidents impliquant des vélos
  - 3.6.5 Les accidents impliquant des cyclomoteurs (cyclos)
  - 3.6.6 Les accidents impliquant des motos
  - 3.6.7 Les accidents impliquant des camions
  - 3.6.8 Les accidents impliquant des bus et des cars
- 3.7 La parité homme – femme dans les accidents — p. 84
- 3.8 Les jours fériés — p. 85
- 3.9 Les 50 jours les plus et les moins « accidentogènes » (1992-2000) — p. 86
- 3.10 La vitesse et son influence sur les accidents — p. 88
  - 3.10.1 Une incidence qui fait l'objet de débats
  - 3.10.2 Limitations de vitesse : pistes de réflexion
  - 3.10.3 Les contrôles de vitesse
- 3.11 La vigilance et l'assoupissement au volant — p. 92
- 3.12 L'alcool au volant — p. 94
- 3.13 Les contresens sur autoroute — p. 96
- 3.14 Les phares allumés de jour (PAJ) — p. 97
- 3.15 La bande d'arrêt d'urgence (BAU) — p. 97

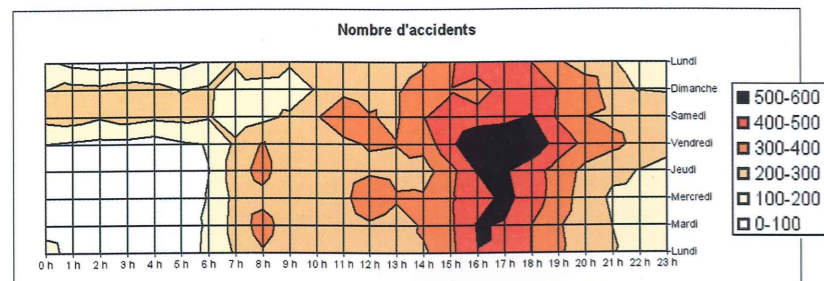
## **4 Conclusion — p. 99**

## **5 Sources et bibliographie — p. 101**

### 3.3 L'OCCURRENCE DES ACCIDENTS

#### 3.3.1 La distribution des accidents selon l'heure et le jour de la semaine\*

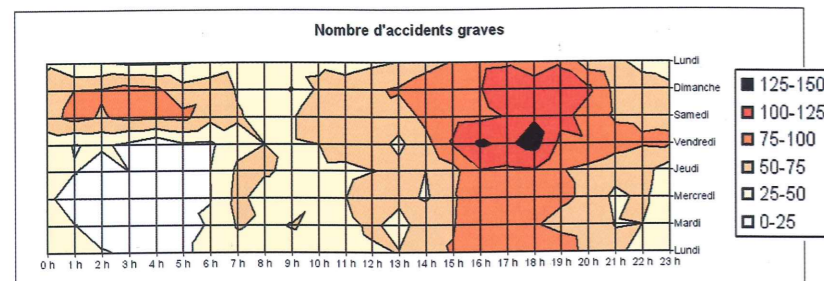
Figure 75 — Nombre d'accidents suivant l'heure et le jour



Données 1998-2000

L'heure de pointe du matin et celle du soir, surtout, sont bien marquées.\*\* Les soirées du vendredi et du samedi, ainsi que les « petites heures » du samedi et du dimanche sont également bien représentées.

Figure 76 — Nombre d'accidents graves suivant l'heure et le jour

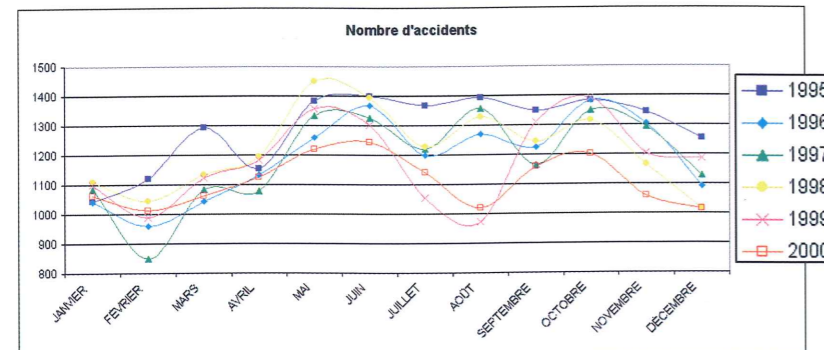


Données 1998-2000

Pour les accidents graves, l'heure de pointe du matin s'efface, et celle du soir s'atténue. Par contre, les soirées du vendredi et les « petites heures » du samedi et du dimanche sont encore un peu plus mises en évidence. La nuit, les vitesses pratiquées sont plus élevées, et les accidents, plus graves.

#### 3.3.2 La distribution des accidents selon le mois

Figure 77 — Comparaison du nombre d'accidents, entre 1995 et 2000, suivant le mois



En observant ce graphique, il faut tenir compte du nombre de jours dans le mois, des circonstances atmosphériques et des variations mensuelles du trafic.

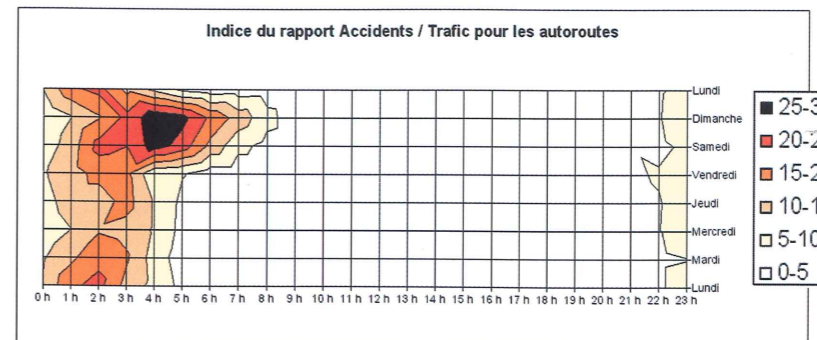
#### Notes

\* Sur la période 1998-2000, le nombre de lundis, de mardis et de mercredis est inférieur d'une unité au nombre de chacun des autres jours.  
 \*\* La fréquence des accidents par rapport au trafic est présentée pour les autoroutes dans le paragraphe sur l'éclairage des routes et des autoroutes (cf. infra, § 3.4.1).

### 3.4 L'INFRASTRUCTURE ET LES ÉQUIPEMENTS

#### 3.4.1 L'éclairage des routes et des autoroutes et son influence

Figure 78 — Rapport entre accidents et trafic sur les autoroutes, suivant l'heure et le jour



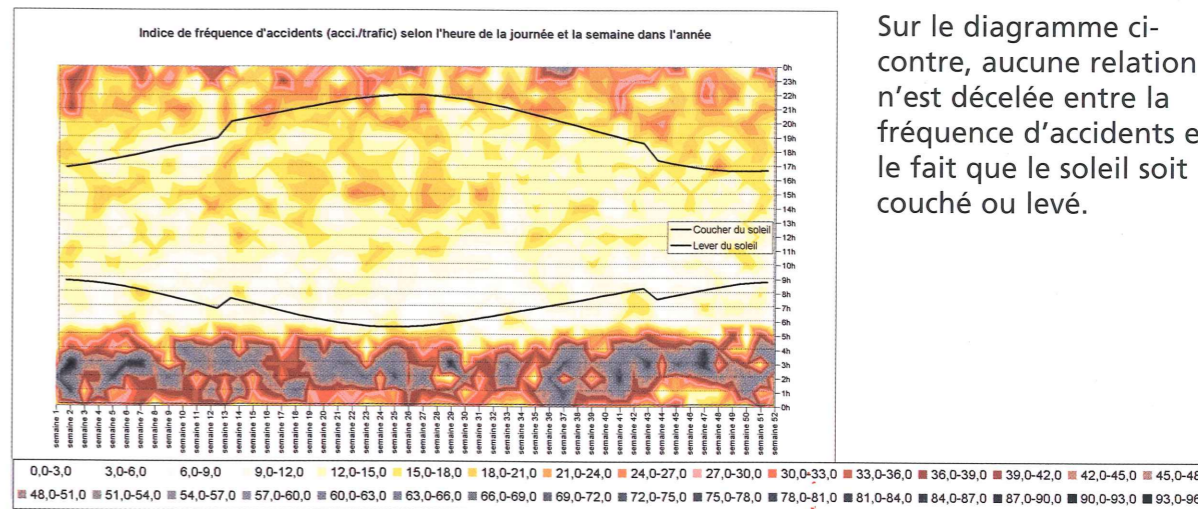
Le rapport entre les accidents et le trafic sur les autoroutes varie fortement suivant l'heure et le jour.

Figure 79 — Pourcentages des accidents et du trafic la nuit

	% Accidents	% Trafic	Rapport
Nuit : du coucher au lever du soleil sans la période 22 h-6 h	16 %	16 %	1

En prenant, comme définition de l'obscurité, la fourchette horaire allant du coucher au lever du soleil sans la période 22 h-6 h, on obtient un rapport accidents/trafic égal à 1, ce qui est, d'une certaine façon, normal.

Figure 80 — Comparaison de la fréquence des accidents avec les courbes du lever et du coucher du soleil



Données 2000

Sur le diagramme ci-contre, aucune relation n'est décelée entre la fréquence d'accidents et le fait que le soleil soit couché ou levé.

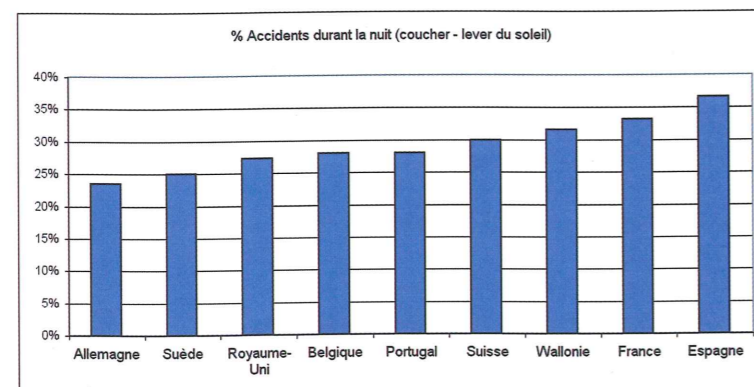
Deux conclusions peuvent être tirées de ces données statistiques. Soit l'éclairage d'une partie du réseau routier et autoroutier « efface » le facteur obscurité. Soit l'éclairage des routes et des autoroutes ne joue qu'un rôle mineur dans la sécurité routière, comme l'obscurité elle-même.



La seconde assertion semble se confirmer sur les figures suivantes, lorsque l'on compare notre situation, où une grande partie du réseau est éclairée, à celle d'autres pays ou d'autres régions, où l'éclairage des routes est nettement moins généralisé.

Figures 81 et 82 — Comparaison du pourcentage d'accidents et de tués la nuit dans différents pays ou régions d'Europe

Nuit (coucher – lever du soleil)	% Accidents	% Tués
France (2000)	33,2 %	46,6 %
Wallonie (2000)	31,6 %	49,8 %
Belgique (2000)	± 28 %	± 47 %
Espagne (2000)	36,6 %	45,2 %
Royaume-Uni (2000)	27,3 %	41,5 %
Allemagne	± 23,5 %	
Suède	± 25 %	
Portugal	± 28 %	
Suisse	± 30 %	



La part des accidents nocturnes varie, certes, mais indépendamment de l'éclairage ou non du réseau routier. Celui-ci aurait donc une influence minime.

Les effets bénéfiques de l'éclairage des routes et des autoroutes seraient, en fait, compensés par les effets négatifs, parfois appelés « effets pervers ».

Ainsi, l'éclairage procure un *faux* sentiment de sécurité chez certains conducteurs. Le fait de voir mieux et plus loin les incite à rouler plus vite. Or, des vitesses plus élevées engendrent aussi des accidents plus dramatiques.

De plus, les poteaux d'éclairage représentent des obstacles rigides et dangereux. Sur les routes numérotées, hors agglomération, le taux de décès par accident est plus élevé dans le cas de collisions contre les poteaux d'éclairage que dans le cas de collisions frontales.

Quelques études font bien état d'accidents de nuit plus graves, en moyenne, sur les tronçons non éclairés d'autoroutes. Mais cette tendance s'observe seulement pour les décédés de la circulation et non pour les blessés graves.

Figure 83 — Décédés et blessés graves pour 100 accidents survenus la nuit, avec ou sans éclairage et sur différents types de route

Données (1992-2000)	Nuit	Décédés	D + Bg
		100 accidents	100 accidents
Autoroutes hors échangeurs	Avec éclairage	7,6	44,3
	Sans éclairage	9,3	43,5
Routes numérotées à une chaussée et hors agglomération	Avec éclairage	9,9	55,4
	Sans éclairage	12,5	61,8
Routes numérotées à deux chaussées et hors agglomération	Avec éclairage	9,2	49,6
	Sans éclairage	10,2	45,2

Toutefois, sur les autoroutes, les vitesses sont élevées. Le conducteur dispose d'un champ visuel de largeur réduite et, eu égard aux distances de freinage, il doit voir loin devant lui. Or, l'apport de l'éclairage continu permet de prolonger la distance de vision avec une acuité suffisante et d'améliorer la perception de l'environnement. De plus, comme les déplacements de nuit s'effectuent plutôt sur de longues distances et durées — là où la composante visuelle est très importante —, l'éclairage continu constitue d'autant plus un supplément de confort intéressant.

L'effet de conjonction ou d'addition du facteur obscurité à d'autres facteurs, comme les circonstances atmosphériques défavorables (pluie, brouillard), n'est pas examiné dans ce rapport. Néanmoins, il semble y avoir un effet positif de l'éclairage en cas de brouillard. Par contre, aucun effet positif, ou du moins aucun effet significatif, n'est signalé en cas de pluie.

Enfin, la monotonie du trajet constitue le principal problème des autoroutes interurbaines, qu'elles soient éclairées ou non. Dès lors, utiliser, de manière ponctuelle, l'éclairage de l'autoroute, ou de ses abords, pour rompre cette monotonie, pourrait s'avérer une piste intéressante. Ainsi, une étude récente, menée en France et en Belgique sur l'hypovigilance et les microsommeils des conducteurs, met en évidence l'intérêt que pourrait représenter la rupture de monotonie d'un trajet grâce à l'éclairage de certains points.

#### En conclusion

L'éclairage constitue un facteur non prépondérant dans l'explication des nombreux accidents de nuit. D'autres facteurs interviennent de façon beaucoup plus significative : l'alcool, la drogue, la fatigue, la vitesse et, surtout, le rythme biologique.\*

Cependant, l'éclairage ne relève pas uniquement du domaine de la sécurité routière. Il joue certainement un rôle dans l'apport de confort qu'il procure, notamment lors de mauvaises conditions météorologiques ou pour les personnes plus âgées, dont l'acuité visuelle baisse.

D'importants facteurs socioéconomiques et écologiques entrent également en ligne de compte. Et, c'est justement là que réside le nœud du problème.

#### Note

\* Voir, à ce propos, le paragraphe consacré à la vigilance (cf. infra, § 3.11).