

## Autoroutes : 1 accident mortel sur 3 a lieu à proximité des bretelles d'accès ou de sortie

60% des personnes tuées sur autoroute ne portaient pas la ceinture !

**Plus d'un tiers des conducteurs et plus de la moitié des passagers arrière impliqués dans un accident mortel sur autoroute ne portaient pas la ceinture. 4 conducteurs sur 10 tués roulaient trop vite au moment de l'accident. Les bretelles d'accès ou de sortie sont par ailleurs des endroits à risque : 1 accident mortel sur 3 s'y produit. Voilà quelques conclusions d'une nouvelle étude menée par l'institut Vias qui a passé au crible tous les accidents mortels sur autoroute.**

En Belgique, plus d'un tiers (38%) des kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules le sont sur autoroute. Le risque d'accident y est plus faible que sur le reste du réseau routier, mais la gravité de ces accidents est beaucoup plus importante. En effet, on dénombre 31 tués par 1000 accidents corporels sur autoroute, soit 4 fois plus qu'en agglomération (8 tués par 1000 accidents).

Dans le cadre de cette nouvelle étude, l'institut Vias a examiné, sur la base des P-V dressés par la police fédérale, 158 accidents mortels sur autoroute impliquant 529 personnes au cours de la période 2014-2015.

### Infrastructures : les bretelles d'accès et de sortie particulièrement mortelles

Un accident mortel sur 10 (10%) s'est produit dans une **bretelle** d'accès ou de sortie et 1 accident mortel sur 5 (20%) à proximité. Au total, près d'1 accident sur 3 (30%) a eu lieu dans ou à proximité d'une bretelle d'accès ou de sortie. Le risque d'accident y est donc très élevé. 5% des accidents ont par ailleurs eu lieu dans un échangeur.

Dans un accident mortel sur 8 (13%), des **travaux** étaient en cours au moment où l'accident s'est produit. Ce chiffre est en hausse ces dernières années et a même triplé depuis 2009 (4%).

### Facteurs d'accidents : encore et toujours la ceinture

Environ un tiers des conducteurs et passagers impliqués dans un accident mortel ne portaient pas leur **ceinture**: 35% des conducteurs, 21% des passagers avant et... 52% des passagers arrière ! 60% des usagers décédés dans un accident sur autoroute ne portaient pas leur ceinture.

La **vitesse** a joué un rôle dans au moins 38% des accidents mortels. Il est frappant de constater qu'un conducteur sur 5 (19%) était à l'arrêt au moment de l'accident.

Au total, l'**alcool** a joué un rôle dans plus d'1 accident sur 10 (11%), mais dans 40% des accidents, le conducteur n'a pas subi de test.

### Conditions météo : la pluie dangereuse

Dans 1 accident sur 8 (12%), il pleuvait lorsque l'accident s'est produit. En moyenne, il pleut 6% du temps en Belgique. Le risque d'accident mortel sur autoroute est donc plus élevé en cas de **pluie**.

Environ un tiers des accidents (29%) s'est produit dans l'**obscurité**, lorsque l'éclairage public était en fonction, et un accident sur 6 (17%) s'est produit dans l'obscurité, sans éclairage public. Le pourcentage d'accidents mortels dans l'obscurité totale est 2 fois plus élevé sur autoroute que sur les autres types de route.

### Caractéristiques des usagers : 1 usager sur 20 était un piéton

Un usager de la route sur 20 (5%) tué dans un accident sur autoroute était... un **piéton**. Lorsqu'un accident se produit avec un usager faible, le risque qu'il meurt est évidemment très important : 83% des piétons impliqués sont décédés. Dans les voitures, le taux de mortalité est de 49%.

Environ un tiers des usagers impliqués dans les accidents (31%) provenaient d'un pays **étranger**, mais ce pourcentage est beaucoup plus élevé pour les camions : plus d'1 sur 2 (51%) étaient immatriculés à l'étranger.

## Profils d'accidents

Voici les 5 profils d'accidents les plus courants :

- le conducteur **perd le contrôle** du véhicule (29%). La moitié des conducteurs impliqués dans ce type d'accident n'ont pas survécu. Souvent, la vitesse et/ou l'alcool joue(nt) un rôle dans ce profil d'accident ;
- le véhicule **emboutit la queue** d'une file (16%). Les camions sont beaucoup plus souvent impliqués dans ce profil d'accident ;
- le conducteur **s'écarte de sa bande** de circulation (12%) et percute soit un obstacle soit un autre usager de la route. Ces accidents se produisent plus souvent dans l'obscurité ;
- le conducteur commet une **faute lors du dépassement** (8%). 4 accidents sur 10 avec ce profil impliquent un seul usager ;
- le conducteur **percute un autre véhicule** roulant à une vitesse normale (6%). Ces accidents ont lieu plus souvent les nuits de week-end et dans l'obscurité totale.

## Les autoroutes plus mortelles dans le Hainaut

Au cours de la période 2009-2015, il y a eu en moyenne 44 tués par 100 km d'autoroute. Les autoroutes du **Brabant flamand** (53 tués par 100 km) et du **Hainaut** (52 tués par 100 km) sont les plus meurtrières ; celles de la province de Luxembourg sont les plus sûres (30 tués). Une analyse effectuée en marge de l'étude montre que l'A54 est l'autoroute la plus mortelle du pays (81 tués par 100 km).

*Nombre de tués par 100 kilomètres d'autoroute/ring et par Région, 2009-2015*

		Km d'autoroute	Accidents par 100 km	Tués par 100 km
<b>Wallonie</b>	Brabant wallon	66,80	36	36
	Hainaut	277,66	47	52
	Liège	254,60	35	40
	Luxembourg	154,59	26	30
	Namur	99,70	31	35
	<b>TOTAL</b>	<b>835,35</b>	<b>37</b>	<b>41</b>
<b>Flandre</b>	Brabant flamand	217,66	48	53
	Anvers	270,63	44	49
	Flandre orientale	224,41	43	47
	Flandre occidentale	205,94	38	46
	Limbourg	119,00	26	31
	<b>TOTAL</b>	<b>1037,64</b>	<b>41</b>	<b>47</b>
<b>Bruxelles</b>		56,68	39	39
<b>TOTAL</b>		<b>1947,67</b>	<b>39</b>	<b>44</b>

## Conclusions

Vu l'importance du non-port de la ceinture et de la vitesse, par exemple, des actions de sensibilisation et de contrôles sont indispensables pour obtenir un changement de comportement. Pour la vitesse en particulier, des contrôles de trajet sur autoroute restent plus efficaces que des radars fixes. Il est par ailleurs important de mener des contrôles dans les zones à risque, notamment les chantiers et à proximité des bretelles d'accès et de sortie.

Au niveau de l'infrastructure, il est important que l'infrastructure pardonne les éventuelles erreurs des conducteurs et veiller, par exemple, à la présence de rails de sécurité du côté droit de l'autoroute.

L'utilisation de panneaux de signalisation dynamiques doit être généralisée. Ces panneaux peuvent imposer une limitation de vitesse adaptée à la situation de trafic ou prévenir les conducteurs en cas de file ou d'autre problème. Il importe aussi que les limitations de vitesse soient claires, principalement à hauteur des zones de travaux.

### Personne de contact :

Benoît Godart, porte-parole institut Vias: 02/244.15.34 ou 0476/24.67.20