

> Korneel Debaene, Attaché – Autorité Organisatrice de la Mobilité - Bruxelles Mobilité

ACCIDENTS DE LA CIRCULATION À BRUXELLES : UN PHÉNOMÈNE ÉVOLUANT RAPIDEMENT

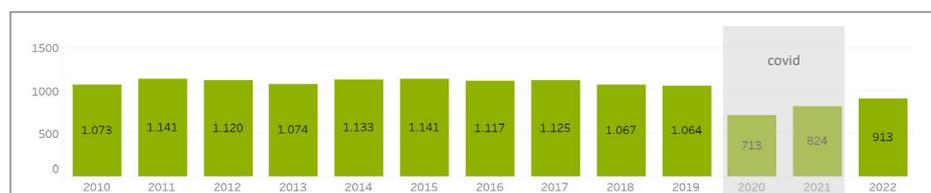
Au cours des années écoulées, la mobilité à Bruxelles a connu une évolution en profondeur. En ce qui concerne la voiture, nous constatons d'une part une légère diminution de son utilisation, avec depuis la Ville 30 des limites de vitesse inférieures et une amélioration du respect de ces limites, mais d'autre part, des évolutions inquiétantes comme une tendance à utiliser des modèles de voitures plus grands et plus lourds, la présence du smartphone au volant ainsi qu'une part croissante de conducteurs sous l'influence d'alcool et de drogues. En ce qui concerne les moyens de transport vulnérables, nous constatons une forte augmentation de l'utilisation du vélo, avec une infrastructure cycliste plus séparée et la mise en œuvre d'actions en faveur de quartiers apaisés, mais aussi la popularisation de nouvelles technologies comme les trottinettes électriques, qui sont actuellement plus dangereuses que les vélos, par exemple. Plusieurs de ces évolutions se sont accélérées pendant la crise sanitaire, mais la plupart d'entre elles avaient déjà commencé. Dans le présent article, nous examinons comment tout cela se traduit dans les chiffres des accidents de la circulation : la Région est-elle plus sûre ou moins sûre qu'avant, et pour qui ?

Dans un premier temps, nous pouvons examiner le graphique du nombre de blessés dans la circulation par an (figure 1).

Les nombres totaux de blessés dans ce graphique suggèrent à première vue que la situation relative aux accidents serait globalement stable à Bruxelles, à part la période Covid 2020 et 2021, l'année dernière se distinguant de manière légèrement négative. En regardant les types d'usagers qui se trouvent dans ces données, nous ne pouvons toutefois absolument pas parler d'une situation stable. Sur la base des chiffres par type d'utilisateur, nous distinguons plusieurs tendances très différentes :

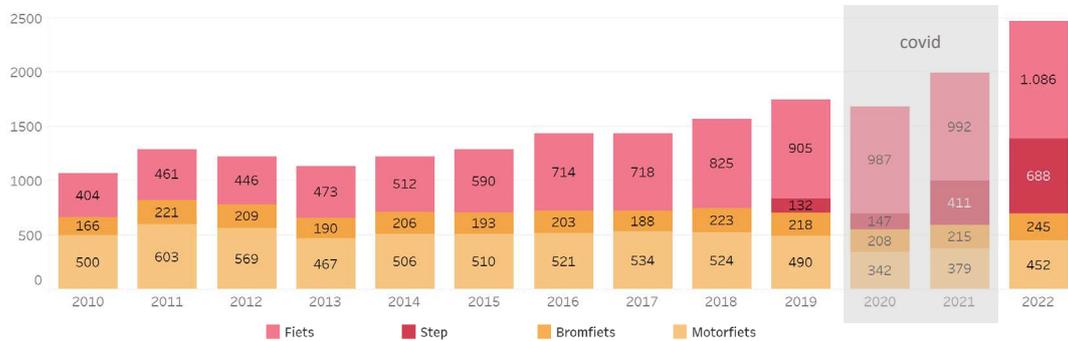


> Figure 1 : Nombre de blessés par moyen de transport dans la circulation par an



> Figure 2 : Nombre de piétons blessés dans la circulation par an

En ce qui concerne les piétons blessés, (figure 2) nous avons une situation plutôt stable jusqu'en 2019, avec une forte baisse pendant la période Covid suivie d'un bilan nettement meilleur en 2022, première année post-Covid. En dépit d'une normalisation de la circulation, l'année dernière a été beaucoup plus sûre pour les piétons que la période pré-Covid. Il est toujours difficile de déduire de véritables relations de cause à effet, mais l'instauration de la Ville 30 n'a pu avoir qu'une incidence positive à ce sujet.



> Figure 3 : Nombre de deux-roues blessés dans la circulation par an

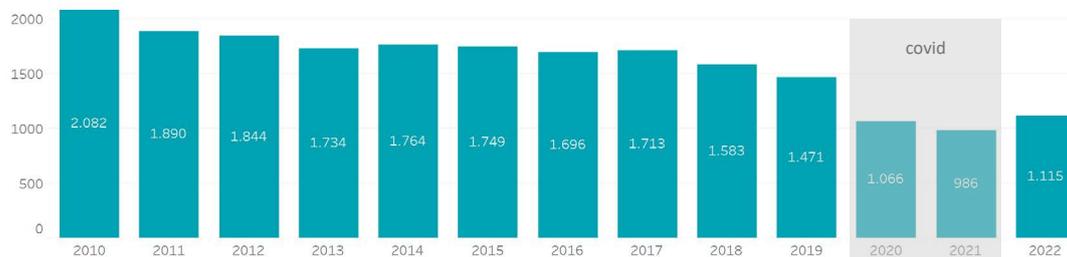
Parmi les deux-roues (figure 3), nous constatons une évolution très différente entre les cyclistes, les utilisateurs de trottinettes, les cyclomotoristes et les motocyclistes. **Les cyclistes** (en rose dans le graphique « figure 3 ») augmentent de manière ininterrompue dans les statistiques depuis 2010 – même durant la crise sanitaire – avec une croissance de près de 170 % après 12 ans. C’est impressionnant, mais la hausse de l’utilisation réelle du vélo est encore plus grande avec, selon les comptages de Provélo, une augmentation de plus de 300 % depuis 2010. La crise sanitaire a également été un véritable accélérateur, notamment sous l’influence de l’infrastructure cyclable réalisée à court terme (les « pistes cyclables Covid ») : rien qu’entre 2021 et 2022, une hausse de ~40 % a été mesurée, ce qui a également été confirmé par les bornes de comptage automatique de vélos de la Région. Le fait que le nombre d’accidents augmente plus lentement que l’utilisation démontre que le risque relatif d’avoir un accident diminue. Le risque d’accident diminue et n’a même encore jamais été aussi bas, mais cette tendance doit se poursuivre en vue d’atteindre l’objectif de zéro décès et zéro blessé grave. L’enjeu reste important, au vu des plus de 1 000 cyclistes blessés par an.

Les utilisateurs de trottinettes (en rose foncé dans le graphique (figure 3) ont rapidement conquis leur place dans les chiffres relatifs aux accidents, après l’introduction en masse des systèmes de trottinettes partagées

dans la Région depuis 2019. Pour éviter tout malentendu, il ne s’agit pas uniquement de trottinettes partagées ; dans les données, nous ne pouvons pas établir de distinction entre les trottinettes partagées et les trottinettes privées. La croissance suit celle de l’utilisation des trottinettes électriques, avec des signes prometteurs d’une diminution du nombre d’accidents de trottinettes dans les 6 derniers mois de 2022, après l’entrée en vigueur des nouvelles règles qui réduisent la vitesse dans les zones piétonnes du Centre, qui fixent l’âge minimum à 16 ans et qui interdisent de monter à plusieurs sur une trottinette. Il est cependant encore trop tôt pour tirer des conclusions définitives et certainement pour établir des prévisions pour le futur. La première campagne de sensibilisation à destination des utilisateurs de trottinettes a commencé en mars de cette année. Le temps nous apprendra si cela a eu un effet sur le comportement des utilisateurs et les chiffres relatifs aux accidents.

Enfin, **les cyclomotoristes et les motocyclistes** (en orange foncé et clair dans le graphique « figure 3 ») sont généralement restés stables dans la dernière décennie, à l’exception d’une baisse pendant la période Covid. Cependant, nous constatons ici aussi des tendances complémentaires depuis 2020, qui se neutralisent plus ou moins – une baisse des motocyclistes blessés et une hausse des cyclomotoristes blessés.

“ Une première conclusion : il y a bel et bien une tendance positive, notamment pour les piétons et les occupants des voitures, mais qui est masquée par une hausse du nombre d’accidents parmi les deux-roues – une hausse fortement liée à l’utilisation croissante de ce mode de transport. ”



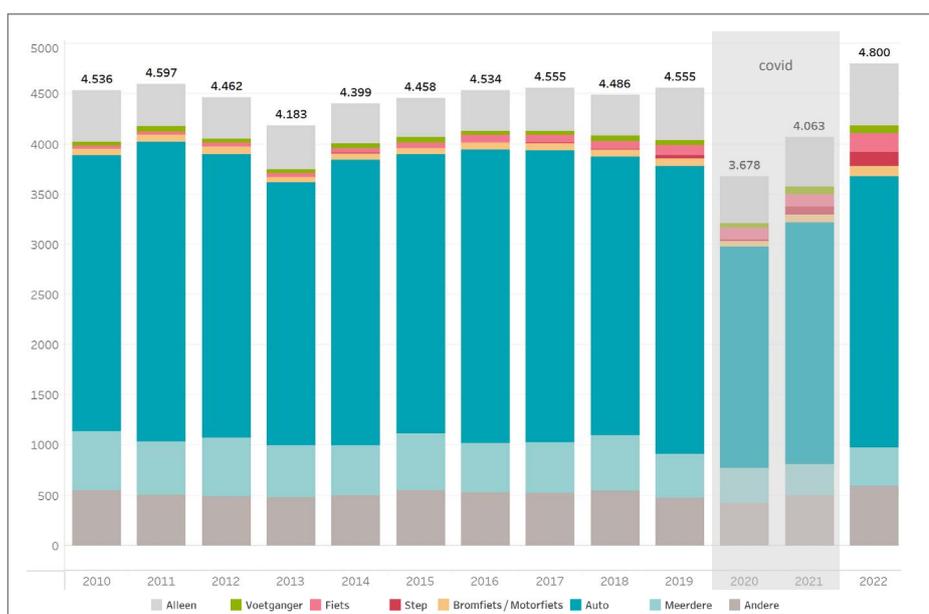
> Figure 4 : Nombre d'occupants des voitures blessés dans la circulation par an

En ce qui concerne **les occupants des voitures (figure 4)** blessés, nous constatons une baisse continue – Depuis la Ville 30, l'utilisation d'une voiture semble actuellement plus sûre que jamais. Soulignons que l'année 2020 a été l'année comptant le moins de blessés pour tous les autres moyens de transport, avec une hausse en 2021 – il y a eu moins de confinements et de restrictions en 2021 qu'en 2020 – mais pour les occupants des voitures, il y a eu encore moins de blessés

en 2021 qu'en 2020 – la Ville 30 semble donc très bien fonctionner pour les occupants des voitures. Dans une ville où la vitesse est limitée à 30 km/h, il est dès lors très peu probable qu'un occupant d'une voiture soit blessé, car la vitesse est inférieure et la ceinture de sécurité peut jouer pleinement son rôle protecteur.

Examinons la question sous autre angle, en déplaçant notre point de vue de la partie blessée vers l'autre partie dans un accident. Pour chaque blessé, il est en effet possible

de déterminer quel moyen de transport la partie adverse utilisait (sauf s'il n'y avait pas de partie adverse ou s'il y en avait plusieurs). Le graphique ci-dessous (**figure 5**) compte, pour tous les blessés, le moyen de transport de l'opposant. Contrairement aux glissements chez les personnes blessées, nous constatons un schéma beaucoup plus stable chez les opposants.



> Figure 5 : Nombre d'opposants par moyen de transport dans les accidents de la circulation avec blessés par an

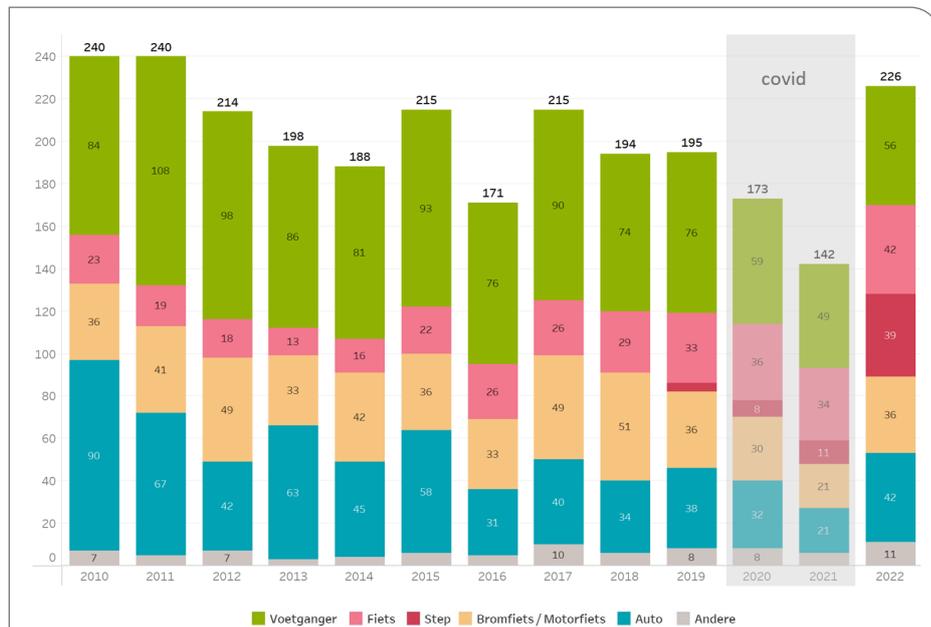
On constate que la majorité des opposants sont des automobilistes, et que cette majorité a à peine changé entre 2010 et 2022. Le contraste avec la part parmi les victimes, où les occupants des voitures ont presque diminué de moitié entre 2010 et 2022, est frappant. Bien que la sécurité des occupants des voitures se soit donc nettement améliorée – une conséquence visée et attendue de la Ville 30 –, ils constituent toutefois toujours le principal opposant lors des accidents dans la Région.

Un dernier point d'attention est la gravité des accidents et le nombre élevé de **blessés graves et de décès** dans la circulation (figure 6). En 2022, on a déploré un nombre remarquablement élevé de décès et de blessés graves : 21 décès et 205 blessés graves, beaucoup plus que dans les quelques dernières années. Ici aussi, nous pouvons distinguer différentes dynamiques parmi les piétons, les deux-roues et les occupants des voitures.

Pour les **piétons**, on constate une **amélioration**, avec 56 blessés graves ou décès par rapport à au moins 74 dans les années pré-Covid. Cette amélioration est même encore plus marquée que la diminution du nombre de blessés légers chez les piétons : la gravité – le ratio du nombre de blessés graves et de décès divisé par le nombre de blessés légers – a effectivement diminué de 7 - 9 % entre 2010 et 2020 à 6 % depuis 2021. Ce résultat peut être mis en relation avec la Ville 30, la force de l'impact en cas d'accident étant en effet directement proportionnelle à la vitesse (et au poids) du véhicule qui heurte le piéton.

Pour les **deux-roues**, il n'y a **aucun changement** dans la gravité – le nombre de blessés graves et de morts reflète entièrement les chiffres décrits plus haut pour les deux-roues.

Pour les **occupants des voitures**, nous constatons une **hausse** de la gravité. Il s'agit toutefois d'une augmentation artificielle de la gravité – il n'y a pas en soi **davantage de blessés graves ou de décès** (il y en a une quarantaine, ce qui est similaire aux quelques dernières années pré-Covid), mais il y a simplement **moins de blessés légers**, si bien que le ratio augmente. Pour les occupants des voitures, l'effet sécurisant de la Ville 30 semble logiquement limité aux rues où la vitesse a été effectivement réduite à 30 km/h, et il semble donc surtout que les accidents avec des occupants légèrement blessés y sont évités (ou dégradés en accidents avec uniquement des dégâts matériels). Les accidents avec des occupants des voitures grièvement blessés ou décédés se déroulent dès lors dans ~75 % des cas dans des endroits où la vitesse est limitée à 50 ou plus, où l'effet de la Ville 30 n'a pas une influence suffisante.



> Figure 6 : Nombre de blessés graves ou de décès par moyen de transport dans la circulation par an

“ Bruxelles change : les défis de la sécurité routière sont totalement différents d'il y a 10 ans ”

Les **défis changeants** au niveau de la sécurité routière illustrent l'évolution connue par la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale en 10 ans de temps, et surtout depuis la crise sanitaire. Bien que l'instauration de la Ville 30 soit une étape importante, nous devons poursuivre nos efforts pour atteindre l'**objectif de zéro décès et zéro blessé grave** d'ici 2030. Dans cette optique, l'arrivée des **trottinettes** et leur énorme succès constituent pour nous un nouveau défi. Freiner la croissance des **accidents de vélo** est également une priorité, surtout à la lumière de l'ambition régionale de stimuler davantage l'utilisation du vélo. Dans ce cadre, il faut miser sur les adaptations nécessaires de l'infrastructure et sur l'amélioration de l'expérience des nouveaux cyclistes. Enfin, les progrès obtenus avec la Ville 30 doivent maintenant se poursuivre en sécurisant les routes où la **vitesse maximale** s'élève à **50 km/h ou plus**, et où des accidents graves se sont produits.

> Plus d'infos

Cet article fait suite à l'article « Les automobilistes roulent plus lentement depuis la Ville 30 », Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité Routière n° 67 (<https://brulocalis.brussels/fr/publications/moniteur-de-la-mobilite-et-de-la-securite-routiere-ndeg-67>)