

# LA SECURITE ROUTIERE

# 1 La sécurité routière

## 1.1 Introduction

Le diagnostic de sécurité routière a été établi à partir des données de la base MOSTAR du M.E.T qui traite des accidents corporels. La période étudiée s'étend de **1992 à 2001, soit sur 10 années**<sup>1</sup>. Des comparaisons à l'échelon régional et national ont été effectuées à partir des statistiques annuelles des accidents éditées par l'Institut Belge pour la Sécurité Routière. Le diagnostic concerne l'ensemble des voiries de la zone d'étude.

## 1.2 Le nombre d'accidents et leur gravité

Au cours de la période étudiée, **1 132 accidents corporels** ont été recensés sur le territoire des 4 communes. Ces accidents ont fait **1 577 victimes** se répartissant de la manière suivante :

Communes	Accidents	Décédés	Blessés	
			Graves	Légers
Beauvechain	173	6	43	181
Chaumont-G.	351	13	46	417
Greze-D.	438	19	87	494
Incourt	170	10	35	226
Total	1132	48	211	1318

---

<sup>1</sup> Suite à la réforme des polices, les données postérieures à 2001 ne sont pas encore disponibles

Pour l'année 2001, la situation des **4 communes pour le nombre et la gravité des accidents** est présentée dans le tableau ci-dessous (données IBSR - 2000).

Territoire	Nombre d'habitants	Nombre d'accidents corporels	Décédés	Blessés graves	Blessés légers	Acc/100 hab	Gravité(*)
Beauvechain	6 199	10	0	1	10	0,16	10,0
Chaumont-G.	10 141	18	2	2	27	0,18	22,2
Grez-D.	11 827	27	2	6	37	0,23	29,6
Incourt	4 114	5	0	1	7	0,12	20,0
Zone PIM	32 281	60	4	10	81	0,18	23,3
Zone PIM en 2000		99	2	24	103	0,31	26,3
Prov. Brabant Wallon	349 884	1 398	48	188	1 742	0,40	16,9
Arr. Namur	282 727	1 262	50	288	1 472	0,45	26,8

(\*) Gravité : tués + blessés graves pour 100 accidents

A l'intérieur de la zone d'étude, Grez-Doiceau connaît le plus grand **nombre d'accidents par habitant**. Néanmoins cette valeur est nettement inférieure à la moyenne du Brabant Wallon.

Par contre, la **gravité des accidents dépasse la moyenne provinciale dans les communes de Chaumont-Gistoux , Grez-Doiceau et Incourt**.

### 1.3 La répartition des victimes par mode

Les 1577 victimes (tués, blessés graves et blessés légers) se répartissent comme suit :

- 57 piétons ;
- 86 cyclistes ;
- 3 cavaliers ;
- 184 usagers de deux-roues motorisés ;
- 1203 usagers de voitures voyageurs et assimilés (voitures mixtes, minibus, camionnettes) ;
- 19 usagers de poids lourds ;
- 5 usagers de tracteurs agricoles ;
- 16 usagers de véhicules de transports en commun ;
- 4 usagers d'un autre mode.

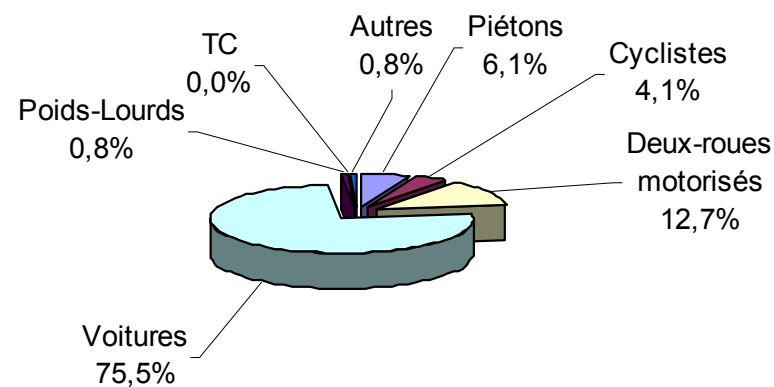
La répartition des victimes lourdes est la suivante :

Modes	Tués	Blessés graves
Piétons	1	14
Cyclistes	1	10
Cavaliers	0	2
Deux-roues motorisés	2	29
Voitures	44	154
Poids-lourds	0	2
Tracteurs agricoles	0	0
TC	0	0
Autres	0	0
<b>Total</b>	<b>48</b>	<b>211</b>

En ce qui concerne les accidents graves, l'implication des **usagers dits "sensibles"** (piétons, cyclistes, cavaliers et deux-roues motorisés) représentent près de **24 % des tués et blessés graves** soit:

- 4 tués sur 48 (soit 8 %)
- 55 blessés graves sur 211 (soit 26 %)

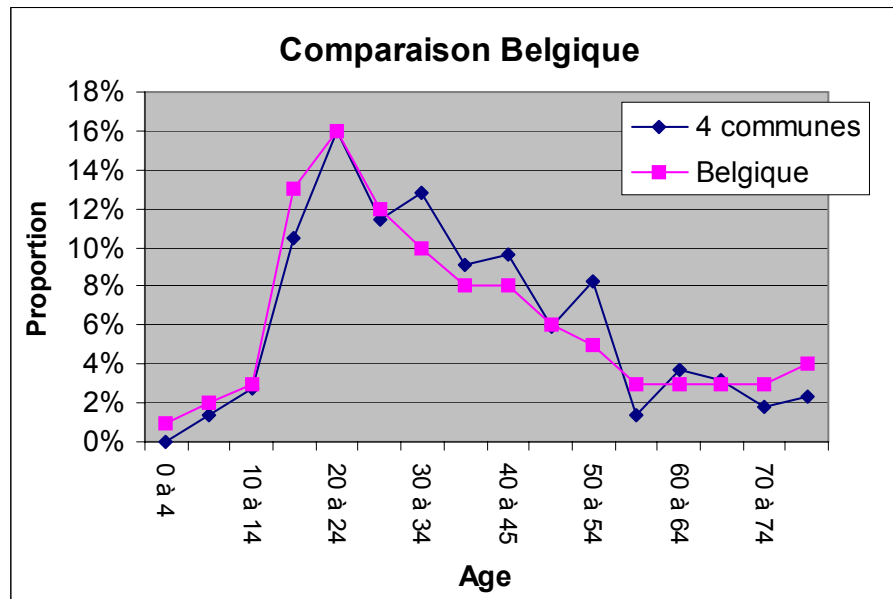
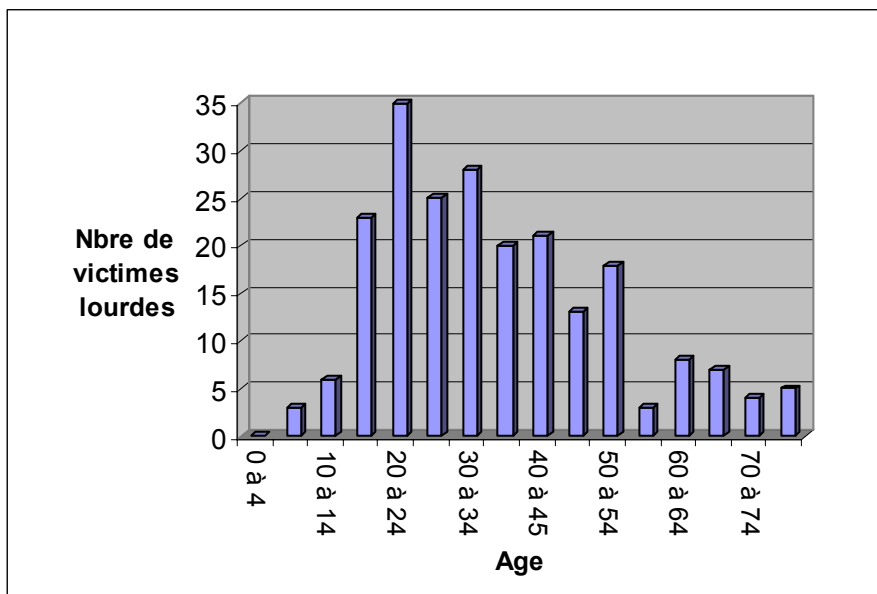
**PIM 4 communes (1992-2001)**



### 1.4 L'âge des victimes

Le tableau suivant compare la répartition des victimes lourdes (tués et blessés graves) de la zone d'étude avec les valeurs nationales.

	Age 0 à 4	5 à 9	10 à 14	15 à 19	20 à 24	25 à 29	30 à 34	35 à 39	40 à 45	46 à 49	50 à 54	55 à 59	60 à 64	65 à 69	70 à 74	+ de 74 ans
4 communes	0%	1%	3%	11%	16%	11%	13%	9%	10%	6%	8%	1%	4%	3%	2%	2%
Belgique	1%	2%	3%	13%	16%	12%	10%	8%	8%	6%	5%	3%	3%	3%	3%	4%



Il n'y a pas d'écart important dans la ventilation des victimes lourdes selon leur âge, entre les moyennes nationales et la zone d'étude. La tranche d'âge la plus touchée par les accidents graves reste les 20 - 30 ans.

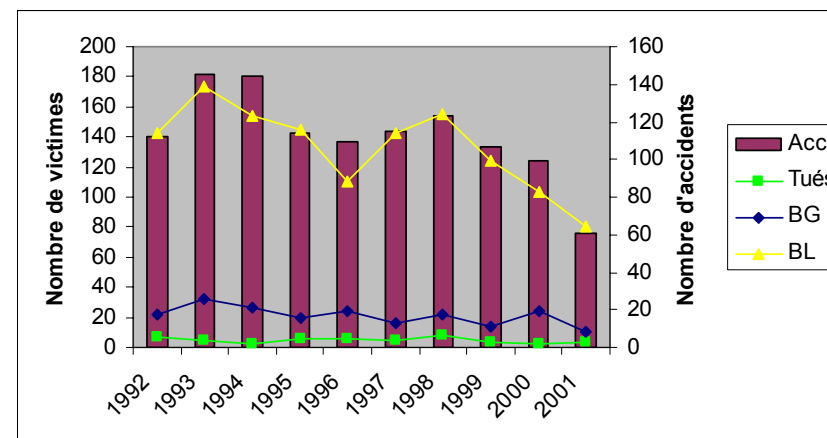
## 1.5 La répartition temporelle des accidents et des victimes

### L'évolution sur les 10 années étudiées

Entre 1992 et 2001, le nombre d'accidents corporels constatés sur l'ensemble des 4 communes varie entre 60 et 140 accidents environ par an, comme l'illustre le graphique ci-contre.

Après le **pic des années 1993-1994**, le nombre d'accidents a sensiblement baissé pour remonter jusqu'en 1998. Une certaine **décroissance** semble s'amorcer depuis. Les statistiques des années 2001 confirment cette tendance.

Le nombre de blessés légers et de tués suit l'évolution du nombre d'accidents. Le nombre de **blessés graves reste lui relativement constant** sur les 9 années.

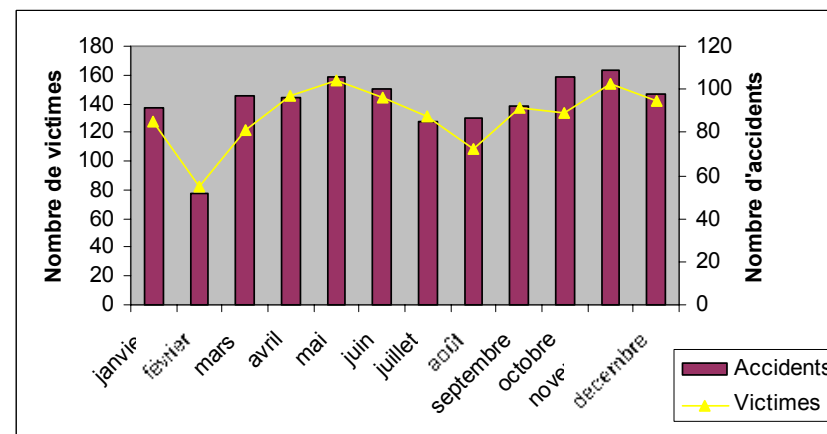


### La répartition mensuelle des accidents et des victimes

La répartition mensuelle des accidents corporels, est présentée sur le graphique ci-contre. Elle indique que le nombre d'accidents et de victimes sont sensiblement **plus faibles durant le mois de février** que pendant le reste de l'année. Les congés et le nombre de jour plus réduit expliquent en partie cette statistique.

Durant les autres mois de l'année, les valeurs :

- du nombre d'accidents varient peu,
- du nombre de victimes présentent un pic plus fort au printemps et une baisse sensible en été (congés).



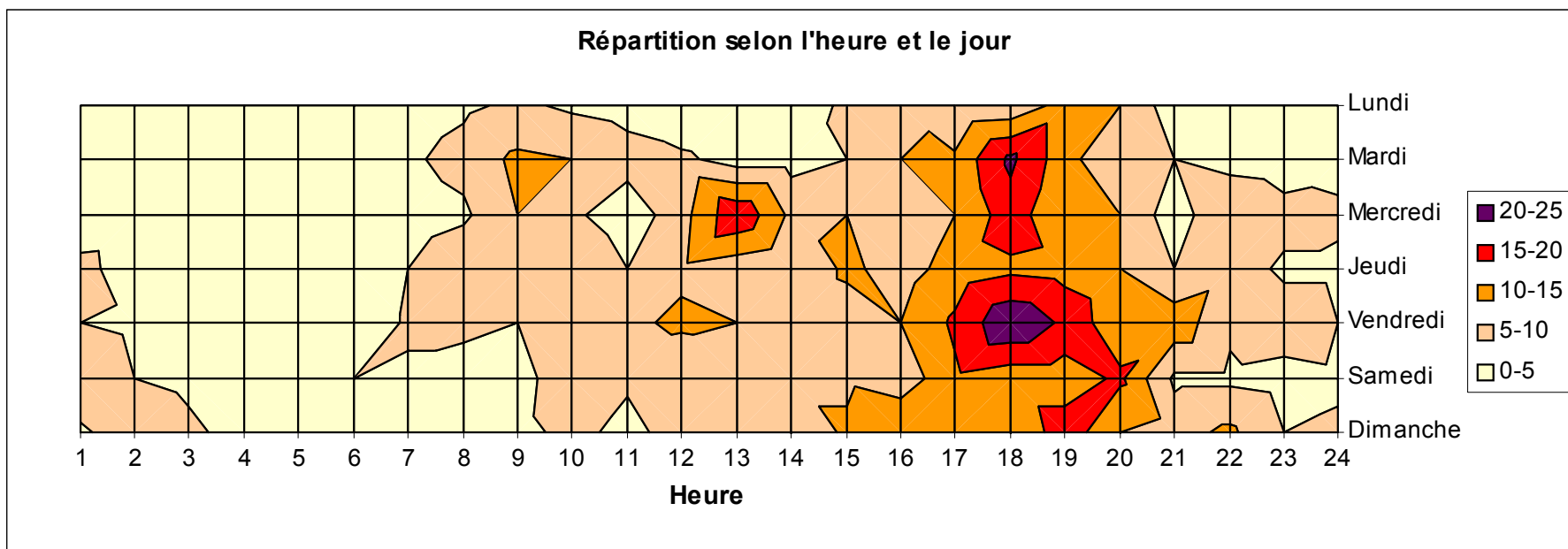
### La répartition des accidents au cours de la semaine

Le diagramme suivant souligne les moments de la semaine (jour, heure) où le nombre d'accidents est le plus fréquent.

La période de **pointe du trafic du soir (17-19h) est la plus sensible**, durant toute la semaine, le mardi et le vendredi (vers 18h) étant les jours où la fréquence des accidents est la plus forte.

On observe également un **allongement de cette période sensible les jours du week-end** (jusque 20-21h).

**Le mercredi vers 12-14h** est aussi une période plus dense en accidents.



## 1.6 La répartition selon l'infrastructure

### Les carrefours

Sur les 1132 accidents recensés, 430 se sont produits à un carrefour (soit environ 38%). Ces accidents ont engendré 39 % des victimes.

Le tableau suivant présente, en pourcentage, la répartition des **accidents produits en carrefour et les victimes** concernées, par commune :

	Accidents	Victimes
Beauvechain	36 %	37 %
Chaumont-Gistoux	35 %	34 %
Greze-Doiceau	36 %	33 %
Incourt	43 %	50 %

Les valeurs sont sensiblement identiques, selon les communes, excepté à Incourt où le nombre d'accidents se produisant en carrefour est un peu plus élevé. Le nombre de victimes touchées par ces accidents est également plus fort que dans les autres communes.

### Les agglomérations

De manière globale sur l'ensemble de la zone, les accidents en agglomération représentent 45 % (512) et ont engendré 620 victimes (soit 39%).

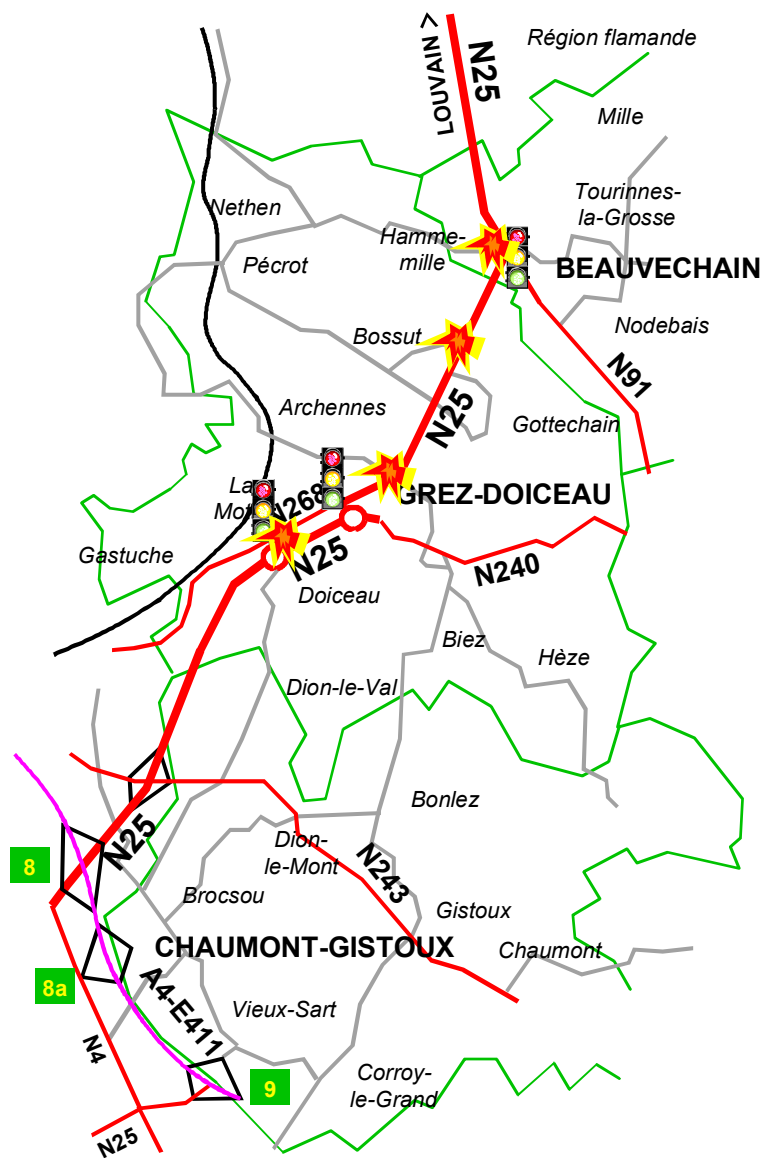
Le tableau suivant, présentant **les accidents en agglomération et les victimes** par commune, indique une variation sensible d'une commune à l'autre.

	Accidents	Victimes
Beauvechain	68 %	69 %
Chaumont-Gistoux	45 %	40 %
Greze-Doiceau	44 %	38 %
Incourt	16 %	12 %

Repartition des accidents par axe (1996-2001)									
Voirie	km	Nombre			Blésés			gravité	
		d'accidents	acc/km	Décés	graves	légers			
N25	11,4	114	10,0	9	25	139	29,8		
N29	1,3	26	20,0	1	4	39	19,2		
N91	14,6	40	2,7	3	7	52	25,0		
N240	17,4	64	3,7	5	13	69	28,1		
N243	9,8	95	9,7	4	12	129	16,8		
N268	2,9	37	12,8	0	8	45	21,6		



## 1.7 Les principaux axes



### La N25

#### Caractéristiques de l'axe

La N25 traverse le territoire de Grez-Doiceau et Chaumont-Gistoux. Le profil de cet axe est :

- 2x2 voies (avec séparateur central) depuis l'E411 jusqu'au giratoire avec l'avenue du Comte d'Ursel,
- 2x1 voie sur le reste de son tracé.

Les échanges avec les autres voiries sont de type :

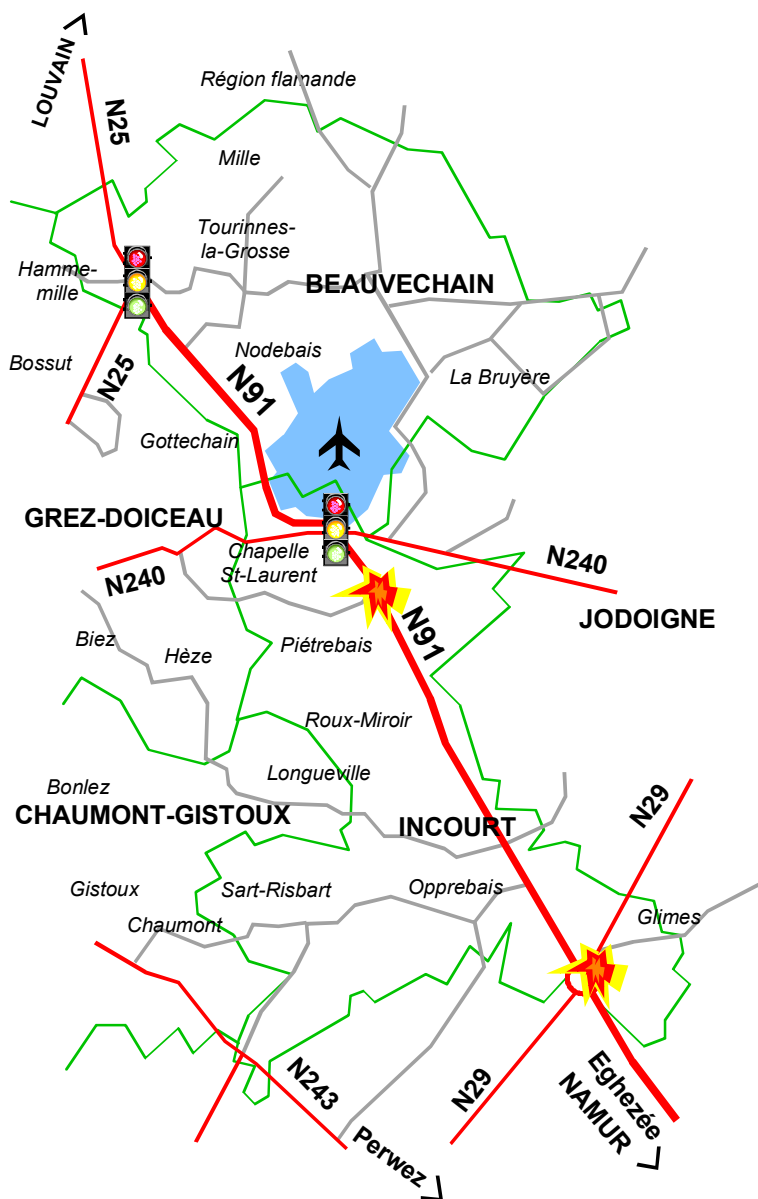
- Dénivelé avec la N243,
- Giratoire :
  - Avec l'Avenue du Comte d'Ursel,
  - Avec la N240,
- Carrefours régulés par feux tricolores pour les jonctions avec :
  - La N91 à l'entrée d'Hamme-Mille,
  - La N268 à hauteur de la N240.
- Carrefours prioritaires (non régulés) entre la Région flamande et la N268.

#### Sécurité

Les zones d'accumulation d'accidents sur la période 1996-2001 sont les suivants :

- Carrefours de l'avenue d'Ursel (les statistiques antérieures à la mi 1996 concernent des accidents avec la N268 actuelle ; en effet avant la création du nouveau tronçon de la N25, le segment de la N268 entre la rue Comte d'Ursel et la N240, faisait partie de la N25) :
  - 9 accidents – 0 tués / 4 blessés graves / 13 blessés légers,
  - aucun accident en 2000, mais 1 en 2001
  - concerne surtout des véhicules tournant à gauche et véhicules s'arrêtant.
- Carrefour avec les rues du Stampia et des Moulins :
  - 9 accidents – 0 / 0 / 12,
  - concerne surtout des véhicules en tourne-à-gauche depuis la N25.
- Carrefour avec l'Avenue Gathy rejoignant Bossu :
  - 8 accidents – 1 / 1 / 8,
  - implique des véhicules tournant à gauche ou freinant en vue de tourner.
- Carrefour N25-N91 à Hamme-Mille :
  - 7 accidents – 0 / 2 / 12
  - tous mouvements tournant impliqués

## La N91



### Caractéristiques de l'axe

La N91 traverse le territoire de Incourt et de Beauvechain, en rejoignant la N25 à Hamme-Mille.

Le profil de cet axe est à 2x1 voie sur toute sa longueur. Son tracé est très rectiligne.

Sur certaines portions, notamment à Incourt, une voie centrale est réservée pour les mouvements tournants.

Les échanges avec les autres voiries sont de type :

- Giratoire avec la N29, réalisé au printemps 2003
- Carrefours régulés par feux tricolores pour les jonctions avec :
  - La N240,
  - La N25 à Hamme-Mille.
- Carrefours francs avec priorité à la N91 (stop ou cédez-le-passage sur les voies secondaires)

### Sécurité

Il y a 3 zones d'accumulation, pour les accidents sur la période 1996-2001 :

- Carrefour à feux avec la N29, transformé depuis en giratoire.
 

*A noter que les statistiques sont antérieures à l'aménagement du carrefour en giratoire.*

  - 15 accidents – 0 tués / 2 blessés graves / 25 blessés légers,
  - concerne majoritairement les mouvements tournants.
- Carrefour avec la rue du Fond du village, à Piètrebais :
  - 6 accidents – 0 / 1 / 7,
  - concerne surtout des véhicules s'appêtant à tourner à gauche depuis la N91
- Carrefour N25-N91 à Hamme-Mille (déjà cité pour la N25).

## La N243

### Caractéristiques de l'axe

La N243 traverse principalement le territoire de Chaumont-Gistoux.

Son tracé est relativement sinueux et présente quelques virages serrés.

Tous les carrefours sont plans, excepté l'échangeur avec la N25.

A ces intersections, la priorité est donnée à la N243.

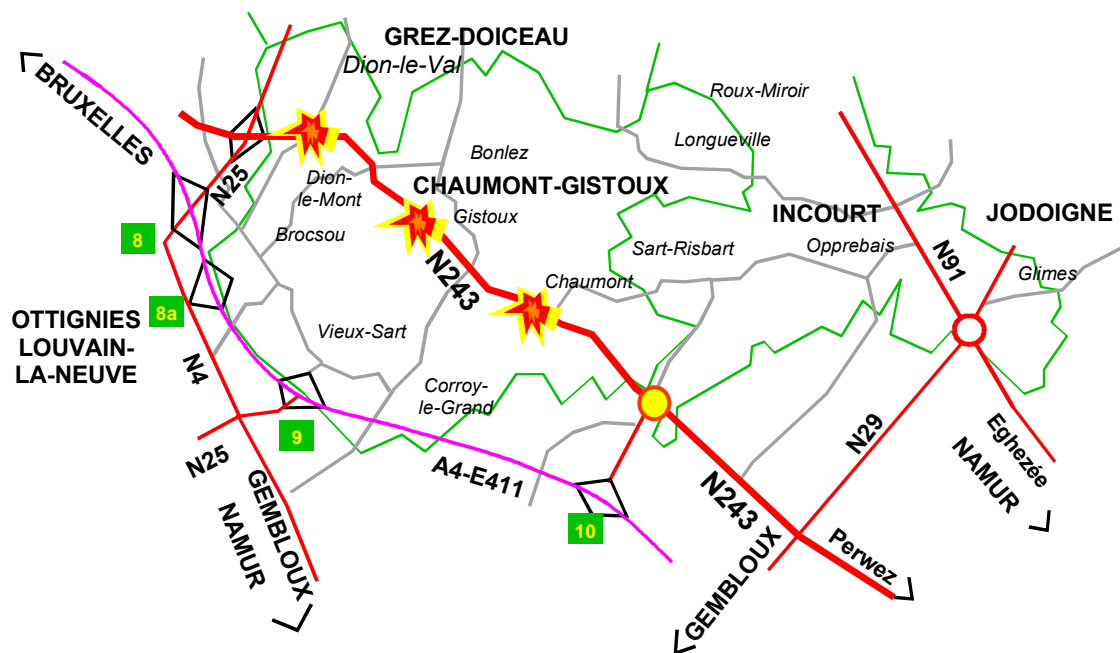
L'axe est muni d'un piste cyclable bidirectionnelle, mais celle-ci est très étroite

Il est à noter que le réaménagement de Gistoux s'est déroulé en 2 phases (sept 98 à mai 99 et de sept 99 à déc00)

### Sécurité

- Echanges avec le boulevard du Centenaire et le chemin de Bonly :
  - 12 accidents – 0 / 0 / 12,
  - 8 cyclomoteurs impliqués en conflits avec les vp en mouvement tournant.
- Traversée de Gistoux :
  - 25 accidents en 4 ans sur 1,5 km, de 1996 à 1999 (16 avant les chantiers)
  - 3 accidents en 2000 et 4 en 2001(2x moins que les années précédentes)
  - perte de contrôles, collisions avec véhicules tournants, et accès garages.
- Carrefour avec les rues du bois Matelle et Martin :
  - 7 accidents, 0 / 1 / 12
  - collisions avec mouvements tournants

Il est important de noter que le carrefour N243#N243a (11 accidents entre 1997 et 2001) est situé juste à l'extérieur de la zone d'étude.



## La N240

### Caractéristiques de l'axe

La N240 traverse principalement les territoires de Incourt et Grez-Doiceau.

Son tracé est sinueux entre la N91 et la N25.

Tous les carrefours sont plans. La jonction avec la N91 est régulée par feux tricolores.

Aux autres jonctions, la priorité est donnée à la N240.

### Sécurité

- Dans le bois de Beusart :
  - Sur 200m, entre les bornes 4,5 et 4,7 : 10 accidents – 1 / 3 / 10,
  - Cause : perte de contrôle pour la grande majorité des accidents,
  - 1 seul véhicule impliqué à chaque fois,
  - pente forte et virage très serré
- Place E. Dubois :
  - 10 accidents – 0 / 0 / 10
  - 3 cyclomoteurs impliqués
  - 5 accidents concernent des mouvements tournants

