



# Essentiel des accidents La Wallonie et les autres régions belges en 2021

Les **définitions et précisions techniques** utiles à la bonne compréhension de ce document sont centralisées dans :

[Essentiel des accidents : glossaire et précisions techniques. AWSR, septembre 2021](#)

Les **Essentiels** sont disponibles sur :

<https://www.awsr.be/services/etudes-statistiques/>

## SOMMAIRE

**Que retenir ?**

**Précisions méthodologiques**

**Indicateurs d'insécurité routière généraux**

**Évolutions à court et moyen termes**

**Caractéristiques des accidents corporels**

**Caractéristiques des victimes de la route**

## QUE RETENIR ?

- Pour de nombreux indicateurs étudiés, la Wallonie performe moins bien que les deux autres régions. Cela est principalement dû à une moindre densité de population et d'urbanisation et à une part plus importante de trafic hors agglomération où les vitesses pratiquées sont plus élevées.
- Toutefois, entre 2011 et 2021, les indicateurs wallons (nombre de décès, victimes et d'accidents) connaissent une évolution qui suit la tendance générale à la baisse en Belgique.
- Le risque d'accident par kilomètre parcouru est plus faible en Wallonie que dans les autres régions. Il est 31% moins élevé qu'en Flandre et 4 fois moins important qu'à Bruxelles.
- La Wallonie se caractérise par des accidents dont la gravité est 2 fois plus élevée qu'en Flandre et 5 fois plus importante qu'à Bruxelles.
- En conséquence, le risque de décès par km parcouru est 30% plus élevé en Wallonie que dans les autres régions.
- La Wallonie a un taux de mortalité routière (tués sur la route par million d'habitants) quasi 2 fois plus élevé que celui de la Flandre et 5 fois plus important que celui de Bruxelles. La Wallonie est la seule région où le taux de mortalité est le plus élevé pour les jeunes (18-34 ans). Celui-ci est 2 fois plus important que pour les jeunes Flamands et près de 6 fois supérieur à celui des jeunes Bruxellois.
- La Wallonie a le taux de conducteurs sous influence d'alcool impliqués dans un accident (parmi ceux testés) le plus élevé avec 12% contre moitié moins à Bruxelles et en Flandre.
- La Wallonie se distingue des autres régions avec une proportion relativement élevée (32%) d'accidents seuls en cause contre 20% en Flandre et 13% à Bruxelles.

Les résultats présentés, sauf mention contraire, se basent sur une période de 5 ans (2017-2021). Travailler sur une telle période permet de lisser certaines variations annuelles telles que, par exemple, celles dues à des conditions météorologiques atypiques. Si les accidents survenus en 2021 ont des caractéristiques spécifiques, celles-ci sont mises en évidence.



## PRÉCISIONS MÉTHODOLOGIQUES

La comparaison entre les 3 régions du Royaume est un exercice complexe car les causes de l'insécurité routière sont multifactorielles : morphologie de la population, qualité des infrastructures / aménagements, structure du réseau routier, type de mobilité et choix modaux, culture, densité d'urbanisation, topographie, parc des véhicules en circulation, quantité de trafic, cadre législatif et politique de répression...

La simple mise en perspective de données brutes telles que les personnes tuées ou blessées ne permet donc pas une comparaison objective des régions entre elles. Aussi il est important de **privilégier des indicateurs relativisés** comme :

- Le **risque d'accident corporel** (nombre d'accidents par milliard de véhicules - km parcourus).
- Le **risque de décès** routier (nombre de décédés 30 jours par 10 milliards de voyageurs - km parcourus).

Ces deux derniers indicateurs prennent en compte le trafic routier et offrent dès lors une vision plus objective en termes d'insécurité routière.

Pour le calcul des risques d'accident et de décès en fonction des kilomètres parcourus nous avons travaillé sur la période 2015-2019 pour deux raisons :

- Les années 2020 et 2021 ont été exclues car le trafic a été fortement perturbé par la gestion de la crise du Covid-19 et nous ne disposons d'aucune donnée pour en quantifier l'impact sur les différents types de routes mais également pour les différents usagers motorisés.
- La période de 5 ans utilisée est donc 2015-2019. Le nombre de véhicules-kilomètres ou voyageurs-kilomètres parcourus n'est pas connu au-delà de 2017. Nous avons donc utilisé les données de 2017 pour calculer l'indicateur pour les années 2018 et 2019.

- Le **taux de mortalité** routière (nombre de décédés 30 jours par million d'habitants). Il permet de tenir compte de la quantité de population.

L'objectif de ce document est de présenter en quoi la Wallonie se démarque des autres régions du Royaume sur base des indicateurs relativisés et d'identifier certaines spécificités des accidents et des usagers impliqués dans ceux-ci en Wallonie.

## INDICATEURS D'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE GÉNÉRAUX

Le Tableau 1 présente les principaux indicateurs d'insécurité routière pour les 3 régions du Royaume en 2021. Elle a encore été marquée par des restrictions des déplacements et des fermetures d'établissements festifs afin de contrôler l'épidémie de Covid-19. Cela a eu des conséquences sur la mobilité des Belges et donc, aussi, sur l'exposition au risque et l'accidentalité. 2021 est **une année record : il n'y a jamais eu aussi peu d'accidents et de victimes (tués et blessés) de la route à Bruxelles-Capitale et si peu de personnes décédées en Wallonie**. Les bons résultats de Bruxelles-Capitale sont probablement les fruits de leur politique volontariste de sécurité routière depuis de nombreuses années et notamment de la généralisation de la zone 30<sup>1</sup> sur l'ensemble de la Région depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

Tableau 1 : Bilan des indicateurs de sécurité routière en Belgique et pour les 3 régions en 2021

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents corporels	Gravité
Wallonie	198	760	11 715	12 673	9 893	20
Flandre	310	2 204	23 277	25 791	21 213	15
Bruxelles-Capitale	8	134	3 960	4 102	3 534	2
Belgique	516	3 098	38 952	42 566	34 640	15

Source : AWSR / Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium)

<sup>1</sup> La vitesse maximale par défaut est de 30 km/h sur l'ensemble des routes de la Région, excepté les axes structurants (50 ou 70 km/h).



## ÉVOLUTIONS À COURT ET MOYEN TERMES

### DANS QUELLE RÉGION LA BAISSÉ DES DÉCÉDÉS 30 JOURS EST-ELLE LA PLUS IMPORTANTE ?

La Figure 1 illustre l'évolution du nombre de décédés 30 jours depuis 2011. La Belgique enregistre en 10 ans une baisse de 42% du nombre de décédés 30 jours. L'évolution est très similaire entre la Wallonie et la Flandre jusqu'en 2020. L'année 2021 marque une rupture avec la poursuite de la baisse en Wallonie (-51% en 10 ans) et une hausse en Flandre (-31% en 10 ans). La courbe d'évolution de Bruxelles-Capitale est en dents de scie du fait des faibles effectifs constatés. Toutefois, Bruxelles parvient à réduire de 68% le nombre de tués en 10 ans et la tendance à la baisse est régulière depuis 2017. La politique volontariste menée à Bruxelles depuis plusieurs années et l'élargissement de la zone 30 généralisée à l'ensemble de la Région en 2021 ne sont sans doute pas étrangères à ce constat.

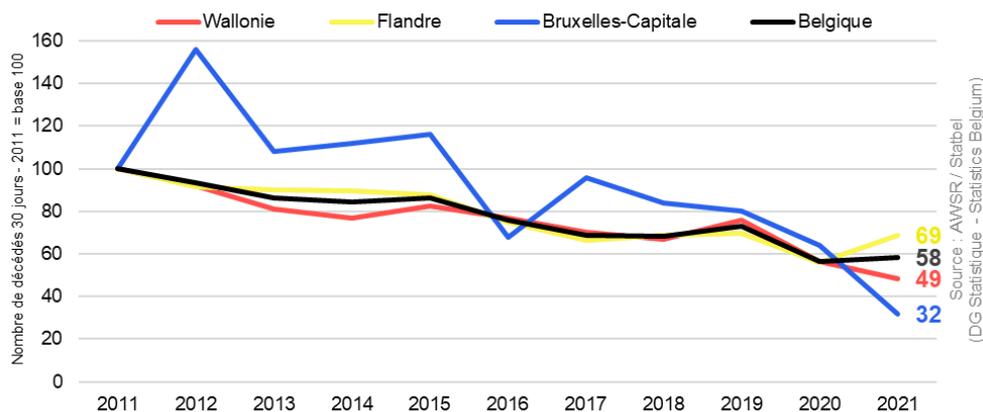


Figure 1 : Évolution du nombre de décédés 30 jours selon les régions (période 2011-2021)

Le Tableau 2 présente le nombre de décédés 30 jours pour chacune des régions sur la période 2011-2021 et son évolution. Nous constatons que l'impact de la crise sanitaire en 2020 s'est poursuivi en 2021 à Bruxelles-Capitale avec -50% de tués et en Wallonie avec -14% contre +23% en Flandre. Ceci a permis à la Wallonie de rattraper son retard après une année 2019 particulièrement meurtrière sur les routes wallonnes. En l'espace de 10 ans (entre 2011 et 2021).

Tableau 2 : Bilan et évolution du nombre de décédés 30 jours selon les régions (période 2011-2021)

Année	Wallonie	Flandre	Bruxelles-Capitale	Belgique
2011	408	451	25	884
2012	375	413	39	827
2013	331	406	27	764
2014	313	404	28	745
2015	337	396	29	762
2016	314	339	17	670
2017	286	299	24	609
2018	273	310	21	604
2019	309	315	20	644
2020	230	253	16	499
2021	198	310	8	516
<b>Évolution / 2020</b>	-14%	+23%	-50%	+3%
<b>Évolution / 2019</b>	-36%	-2%	-60%	-20%
<b>Évolution / 2016 (5 ans)</b>	-37%	-9%	-53%	-23%
<b>Évolution / 2011 (10 ans)</b>	-51%	-31%	-68%	-42%

Source : AWSR / Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium)



## DANS QUELLE RÉGION LA BAISSÉ DES ACCIDENTS CORPORELS EST-ELLE LA PLUS IMPORTANTE ?

La Figure 2 montre l'évolution des accidents corporels depuis 2011. La Belgique enregistre en 10 ans une baisse de 27% du nombre d'accidents corporels. L'évolution est quasi identique entre la Flandre (-30%) et la Wallonie (-26%). À Bruxelles, l'évolution des accidents est stable voire en légère hausse sur le période 2013-2019, on obtient cependant une baisse de 10% des accidents corporels sur la dernière décennie.

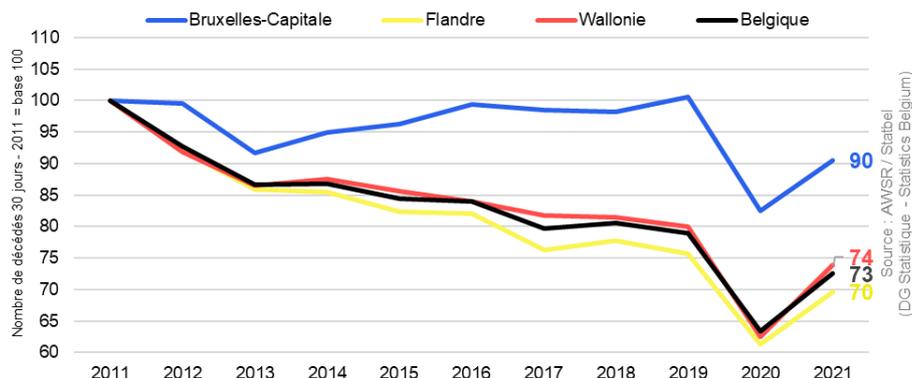


Figure 2 : Évolution du nombre d'accidents corporels selon les régions (période 2011-2021)

Le Tableau 3 présente le nombre d'accidents corporels pour chacune des régions sur la période 2011-2021 et son évolution. En 2021, les accidents augmentent dans les 3 régions. Cette hausse est plus marquée en Wallonie (+18%) qu'en Flandre (+14%) ou à Bruxelles-Capitale (+10%). Le nombre d'accidents reste toutefois inférieur de 8% par rapport à 2019 pour le Wallonie et la Flandre et -10% à Bruxelles-Capitale.

Tableau 3 : Bilan et évolution du nombre d'accidents corporels selon les régions (période 2010-2020)

Année	Wallonie	Flandre	Bruxelles-Capitale	Belgique
2011	13 388	30 468	3 905	47 761
2012	12 299	28 076	3 884	44 259
2013	11 589	26 178	3 580	41 347
2014	11 721	26 046	3 707	41 474
2015	11 465	25 076	3 759	40 300
2016	11 248	24 994	3 881	40 123
2017	10 940	23 239	3 846	38 025
2018	10 909	23 711	3 833	38 453
2019	10 713	23 078	3 928	37 719
2020	8 364	18 663	3 224	30 251
2021	9 893	21 213	3 534	34 640
<b>Évolution / 2020</b>	<b>+18%</b>	<b>+14%</b>	<b>+10%</b>	<b>+15%</b>
<b>Évolution / 2019</b>	<b>-8%</b>	<b>-8%</b>	<b>-10%</b>	<b>-8%</b>
<b>Évolution / 2016 (5 ans)</b>	<b>-12%</b>	<b>-15%</b>	<b>-9%</b>	<b>-14%</b>
<b>Évolution / 2011 (10 ans)</b>	<b>-26%</b>	<b>-30%</b>	<b>-10%</b>	<b>-27%</b>

Source : AWSR / Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium)

## DANS QUELLE RÉGION LE RISQUE D'ACCIDENT CORPOREL EST-IL LE PLUS ÉLEVÉ ?

Le risque d'accident corporel par milliard de véhicules-kilomètres parcourus est plus faible en Wallonie que dans les autres régions du pays. Sur la période 2015-2019, le risque est de 280 accidents par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en Wallonie contre 403 en Flandre et 1 196 à Bruxelles. Ainsi le risque d'accident est 31% plus faible qu'en Flandre et 4 fois plus faible qu'à Bruxelles (Figure 3, Tableau 4). Le risque particulièrement élevé à Bruxelles est dû à une fréquence plus élevée d'interactions entre les usagers liée à une forte densité de population et de trafic. Ainsi, pour une même distance parcourue, le nombre de conflits potentiels augmente et, en conséquence, le risque d'accident. Un phénomène similaire, bien que moindre, explique la différence entre la Flandre et la Wallonie.

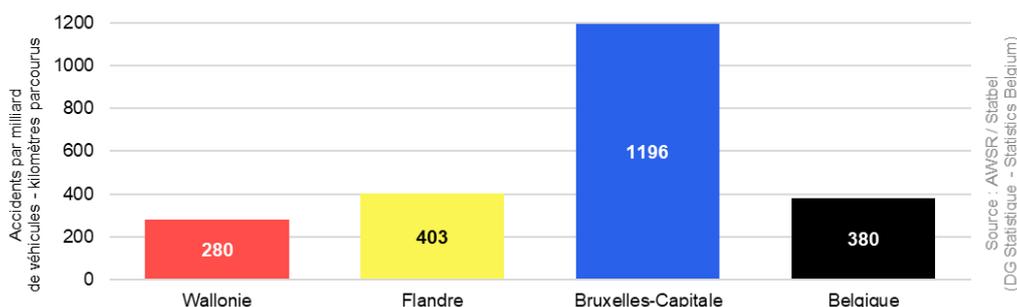


Figure 3 : Risque d'accident corporel pour la Belgique et ses 3 régions (2015-2019)



Nous constatons sur la période 2009-2019, que le risque d'accident a diminué de 25% en Wallonie et 28% en Flandre, il a en revanche augmenté de 15% à Bruxelles (Tableau 4). Cette augmentation s'explique, sans doute, par la forte hausse de la mobilité active (vélo, engins de déplacement...) dont le trafic n'est pas connu et donc pas pris en compte.

Tableau 4 : Bilan et évolution du risque d'accident corporel selon les régions (2010-2020)

Année	Wallonie	Flandre	Bruxelles-Capitale	Belgique
2009	358,9	531,3	1064,3	485,1
2010	340,4	510,8	998,7	463,6
2011	349,6	529,2	1030,5	479,2
2012	325,5	480,5	1030,7	442,7
2013	304,5	463,8	1108,9	423,0
2014	305,1	452,5	1153,9	418,1
2015	297,9	428,0	1164,8	401,7
2016	288,8	420,0	1208,2	394,6
2017	273,8	387,3	1195,6	368,5
2018*	273,0	395,2	1191,5	372,7
2019*	268,1	384,6	1221,1	365,6
<b>Évolution / 2018</b>	-2%	-3%	+2%	-2%
<b>Évolution / 2014 (5 ans)</b>	-12%	-15%	+6%	-13%
<b>Évolution / 2009 (10 ans)</b>	-25%	-28%	+15%	-25%

\* Le nombre de véhicules-kilomètres parcourus n'est pas connu au-delà de 2017

Source : AWSR / Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium) et SPF Mobilité et Transports

## DANS QUELLE RÉGION ENREGISTRE-T-ON LES ACCIDENTS LES PLUS GRAVES ?

La Wallonie se caractérise par des accidents dont la gravité est 2 fois plus élevée qu'en Flandre et 5 fois plus importante qu'à Bruxelles (Figure 4). Un des principaux facteurs potentiels de gravité est la vitesse d'impact lors de l'accident. Ainsi, plus la vitesse d'impact est importante, plus la gravité de l'accident est élevée. Or, la Wallonie se distingue des autres régions du Royaume par une moindre densité de population et d'urbanisation, ce qui se traduit par une proportion du trafic plus importante sur des routes rurales à 2x 1 voie où, de plus, la limitation de vitesse est de 90 km/h contre 70km/h en Flandre (cf chapitre *Où se produisent les accidents ?*).



Figure 4 : Gravité des accidents en Belgique et pour les 3 régions (période 2017-2021)

La Figure 4 et le Tableau 5 montrent l'évolution de la gravité des accidents pour chacune des régions sur la période 2011-2021. La Belgique enregistre en 10 ans une baisse de 20% de la gravité. La Flandre se démarque des autres régions avec une gravité qu'on pourrait juger de stable au cours des 10 dernières années avec une hausse en 2021 de 8%. La Wallonie et Bruxelles-Capitale enregistrent en 2021 une gravité historiquement faible avec respectivement 20 et 2 tués pour 1 000 accidents corporels. Grâce à ces excellents résultats, les évolutions pour ces 2 régions sont marquées par de fortes baisses. L'évolution de la Wallonie entre 2011 et 2018 était de -20% suivie par une remontée très marquée en 2019 par rapport aux années précédentes. L'évolution de Bruxelles-Capitale est en dents de scie, du fait des faibles effectifs pour les personnes décédées, mais cette région enregistre en 10 ans une diminution spectaculaire de 65% de la gravité de ses accidents (-20% entre 2011 et 2020). La généralisation de la zone 30 à Bruxelles-Capitale joue sans doute un rôle majeur dans la diminution de 54% de la gravité des accidents entre 2020 et 2021.



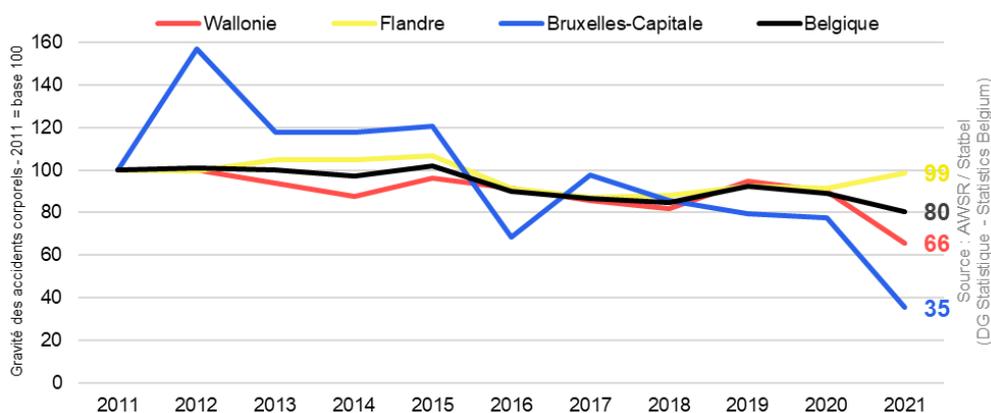


Figure 5 : Évolution de la gravité des accidents corporels selon les régions (période 2011-2021)

Tableau 5 : Bilan et évolution de la gravité des accidents corporels selon les régions (période 2010-2020)

Année	Wallonie	Flandre	Bruxelles-Capitale	Belgique
2011	30,5	14,8	6,4	18,5
2012	30,5	14,7	10,0	18,7
2013	28,6	15,5	7,5	18,5
2014	26,7	15,5	7,6	18,0
2015	29,4	15,8	7,7	18,9
2016	27,9	13,6	4,4	16,7
2017	26,1	12,9	6,2	16,0
2018	25,0	13,1	5,5	15,7
2019	28,8	13,6	5,1	17,1
2020	27,5	13,6	5,0	16,5
2021	20,0	14,6	2,3	14,9
Évolution / 2020	-27%	+8%	-54%	-10%
Évolution / 2019	-31%	+7%	-56%	-13%
Évolution / 2016 (5 ans)	-28%	+8%	-48%	-11%
Évolution / 2011 (10 ans)	-34%	-1%	-65%	-20%

Source : AWSR / Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium)

## DANS QUELLE RÉGION LE RISQUE DE DÉCÈS EST-IL LE PLUS ÉLEVÉ ?

Le risque de décès par 10 milliards de voyageurs-kilomètres parcourus est 30% plus élevé en Wallonie que dans les autres régions. La Wallonie enregistre 54 tués par 10 milliards de voyageurs-kilomètres parcourus en 2015-2019 contre 45 pour Bruxelles et 40 pour la Flandre (Figure 6). Tout comme pour la gravité des accidents, cette différence s'explique par une moindre densité de population et d'urbanisation et une part plus importante de trafic hors agglomération.

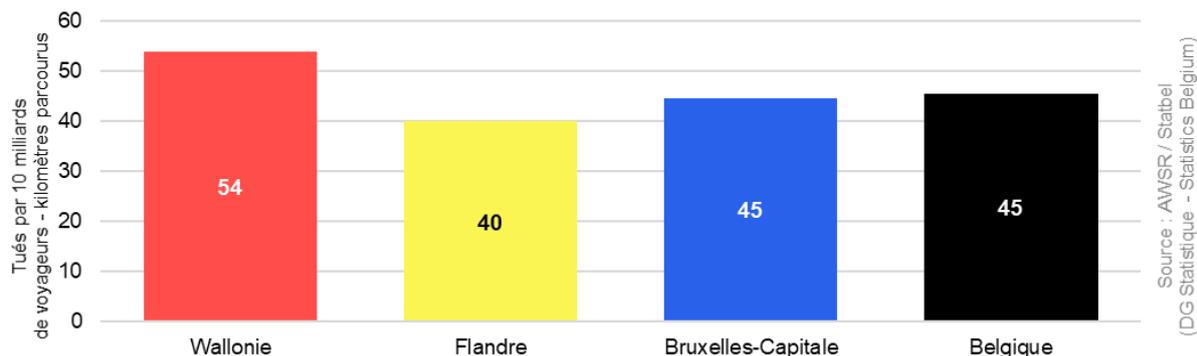


Figure 6 : Risque de décès pour la Belgique et ses 3 régions (2015-2019)

Bien que la Wallonie ait le risque de décès le plus élevé, l'évolution de cet indicateur depuis 2009 suit une tendance similaire entre les régions. En l'espace de 10 ans, le risque de décès a diminué de 32% en Belgique : 28% en Wallonie, 35% en Flandre et 26% à Bruxelles-Capitale (Tableau 6).



Tableau 6 : Bilan et évolution du risque de décès sur la route selon les régions (2009-2019)

Année	Wallonie	Flandre	Bruxelles-Capitale	Belgique
2009	74,9	58,4	54,0	64,8
2010	63,7	52,3	56,9	57,0
2011	69,2	52,8	44,0	58,9
2012	64,3	47,7	67,9	54,9
2013	58,6	49,7	54,6	53,4
2014	55,3	47,7	56,3	51,0
2015	60,6	47,2	58,1	52,7
2016	56,3	41,1	34,2	46,8
2017	50,1	36,0	48,2	42,0
2018*	47,9	37,3	42,2	41,6
2019*	54,2	37,9	40,2	44,4
<b>Évolution / 2018</b>	<b>+13%</b>	<b>+2%</b>	<b>-5%</b>	<b>+7%</b>
<b>Évolution / 2014 (5 ans)</b>	<b>-2%</b>	<b>-21%</b>	<b>-29%</b>	<b>-13%</b>
<b>Évolution / 2009 (10 ans)</b>	<b>-28%</b>	<b>-35%</b>	<b>-26%</b>	<b>-32%</b>

\* Le nombre de voyageurs-kilomètres parcourus n'est pas connu au-delà de 2017. Nous avons donc utilisé les données de 2017 pour calculer l'indicateur pour les années 2018-2020  
Source : AWSR / Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium) et SPF Mobilité et Transports

## DANS QUELLE RÉGION LE TAUX DE MORTALITÉ ROUTIÈRE EST-IL LE PLUS ÉLEVÉ ?

Le taux de mortalité lié à l'insécurité routière en Belgique est de 50 décès 30 jours par million d'habitants sur la période 2017-2021. La Wallonie se caractérise par un taux de mortalité quasi 2 fois plus élevé qu'en Flandre et 5 fois plus important qu'à Bruxelles (Figure 7). Nous noterons que les taux de mortalité en 2021 reflète les fortes baisses de tués enregistrés sur les routes wallonnes et bruxelloises.

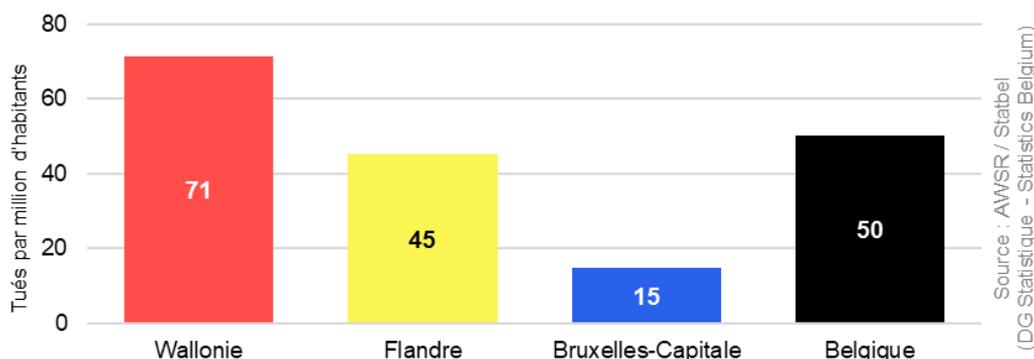


Figure 7 : Taux de mortalité lié à l'insécurité routière selon les régions (2017-2021)

En 10 ans (2011-2021), le taux de mortalité a diminué de 71% à Bruxelles-Capitale, de 53% en Wallonie et 35% en Flandre (Tableau 7).

Tableau 7 : Bilan et évolution du taux de mortalité (pour 100 000 habitants) des accidents selon les régions (2011-2021)

Année	Wallonie	Flandre	Bruxelles-Capitale	Belgique
2011	116	72	22	81
2012	106	65	34	75
2013	93	64	23	69
2014	88	63	24	67
2015	94	61	25	68
2016	87	52	14	59
2017	79	46	20	54
2018	75	47	18	53
2019	85	48	17	56
2020	63	38	13	43
2021	54	47	7	45
<b>Évolution / 2020</b>	<b>-14%</b>	<b>+22%</b>	<b>-50%</b>	<b>+3%</b>
<b>Évolution / 2019</b>	<b>-36%</b>	<b>-3%</b>	<b>-60%</b>	<b>-21%</b>
<b>Évolution / 2016 (5 ans)</b>	<b>-38%</b>	<b>-11%</b>	<b>-54%</b>	<b>-25%</b>
<b>Évolution / 2011 (10 ans)</b>	<b>-53%</b>	<b>-35%</b>	<b>-71%</b>	<b>-45%</b>

Source : AWSR / Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium)



# CARACTÉRISTIQUES DES ACCIDENTS CORPORELS

## QUAND SE PRODUISENT LES ACCIDENTS ?

La Wallonie présente une répartition temporelle des accidents corporels (Figure 8) différente de celles observées en Flandre et à Bruxelles, avec une part plus importante d'accidents le week-end que ce soit de jour (21% contre 17-18%) ou de nuit (9% contre 6%). Cela peut s'expliquer en partie par l'attrait touristique du sud du pays, mais aussi par une conduite sous influence, facteur très accidentogène, plus fréquente en Wallonie pendant les nuits de weekend.

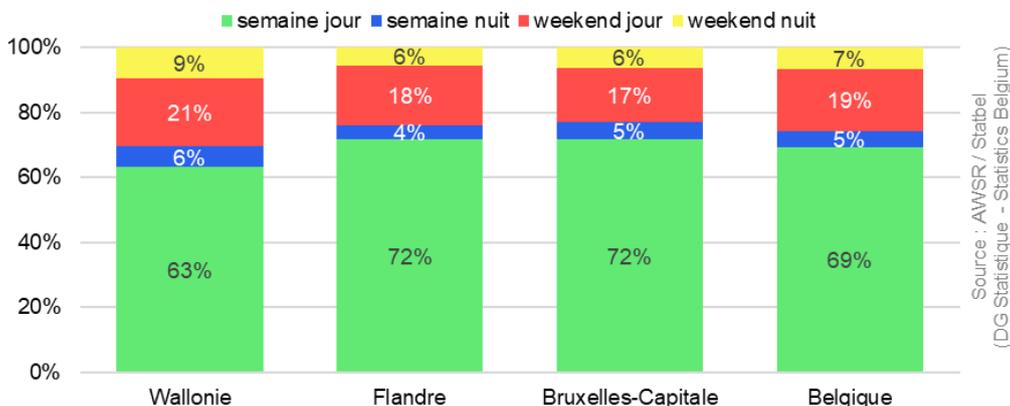


Figure 8 : Répartition des accidents corporels selon la période de la semaine et les régions (2017-2021)

L'année 2021, malgré la persistance des mesures liées à la crise sanitaire, a une répartition des accidents conforme à la tendance sur la période 2017-2021.

## OÙ SE PRODUISENT LES ACCIDENTS ?

La Figure 9 illustre la distribution des accidents selon le régime de vitesse en vigueur sur le site de l'accident. Ces résultats sont à mettre en parallèle avec la densité d'urbanisation et les réglementations en vigueur dans chaque région (généralisation du 70 km/h hors agglomération en Flandre et politique bruxelloise d'extension de la zone 30 depuis 2020 appliquée à l'ensemble de la région hors axes structurants depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021). La Wallonie se distingue des autres régions avec seulement 3% des accidents en zone 30 contre 11% en Flandre et 21% à Bruxelles-Capitale. Il n'y a pas de différence entre la Flandre et la Wallonie concernant la part des accidents sur autoroute. Nous noterons enfin que 19% des accidents en Wallonie surviennent sur des axes limités à 90 km/h contre 4% en Flandre. Cette différence est directement imputable à la politique mise en place en Flandre avec la généralisation du 70 km/h hors agglomération et est à mettre en parallèle avec la gravité des accidents plus élevée en Wallonie qu'en Flandre (cf chapitre *Dans quelle région enregistre-t-on les accidents les plus graves ?*).

2021 a vu l'accélération de l'implantation de zones 30 et zones de rencontre dans les centres urbains à l'instar notamment de Bruxelles-Capitale mais aussi des grandes villes wallonnes comme Charleroi, Liège, Mons et Namur. Ces changements ont eu un impact significatif sur la répartition des accidents avec 56% des accidents en zone 30 à Bruxelles-Capitale, 14% en Flandre et 4% en Wallonie. Cet impact sur l'accidentalité devra être analysé dans les années à venir.

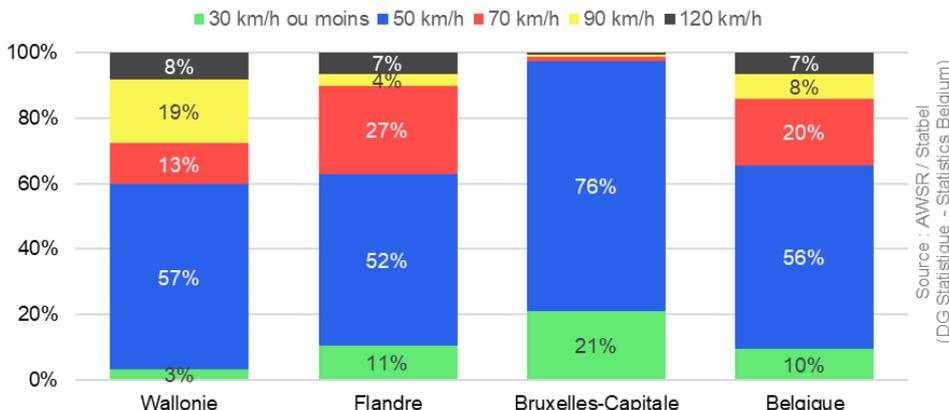


Figure 9 : Répartition des accidents corporels selon le régime de vitesse sur le site de l'accident et les régions (2017-2021)



## QUEL TYPE DE COLLISION EST LE PLUS FRÉQUENT ?

Les accidents corporels impliquant deux usagers et plus sont les plus fréquemment constatés par les forces de l'ordre. La Wallonie se distingue des autres régions avec une proportion relativement élevée de 32% d'accidents seuls en cause contre 20% en Flandre et 13% à Bruxelles (Figure 10). Différents facteurs peuvent potentiellement expliquer cette particularité comme une moindre densité de population et de trafic, la topographie des lieux (routes vallonnées et sinueuses), les vitesses pratiquées, un taux élevé de conducteurs sous influence (alcool mais aussi drogues ou médicaments). D'autres facteurs peuvent encore intervenir comme la distraction, la somnolence (particulièrement pour les trajets de nuit) ...

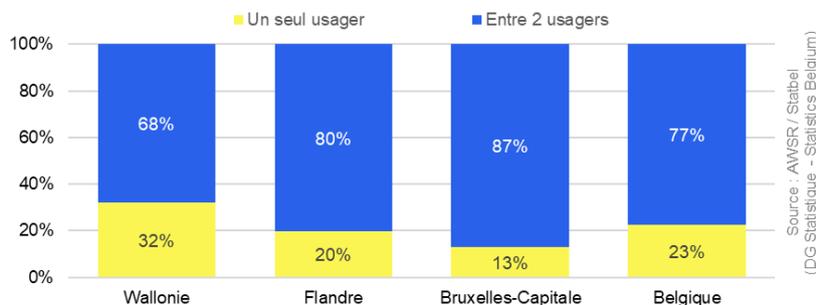


Figure 10 : Répartition des accidents corporels selon le type de collision et les régions (2017-2021)

L'année 2021 se distingue légèrement de la tendance générale de la période 2017-2021 avec une plus grande part d'accidents seuls en cause enregistrés en Flandre (21%) et à Bruxelles-Capitale (15%) (24% en Belgique). La proportion reste stable en Wallonie à 32%.

Une analyse complémentaire du type de collision en fonction du régime de vitesse sur le site de l'accident révèle une corrélation entre la proportion d'accidents seuls en cause et le régime de vitesse sur le site de l'accident. Ainsi, plus la vitesse augmente, plus la part d'accidents seuls en cause est élevée. Sur autoroute, le taux d'accidents seuls est un peu plus faible que sur des routes à 90 km/h, cela s'explique par une infrastructure différente avec des aménagements sécurisés comme des bandes d'arrêt d'urgence. En Wallonie un quart des accidents en agglomération sont de type seul en cause contre 1 accident sur 6 en Flandre et à Bruxelles-Capitale. En Wallonie, 1 accident sur 2 survenus sur une route limitée à 90 km/h est de type seul en cause contre un tiers à Bruxelles-Capitale et un quart en Flandre (Figure 11)

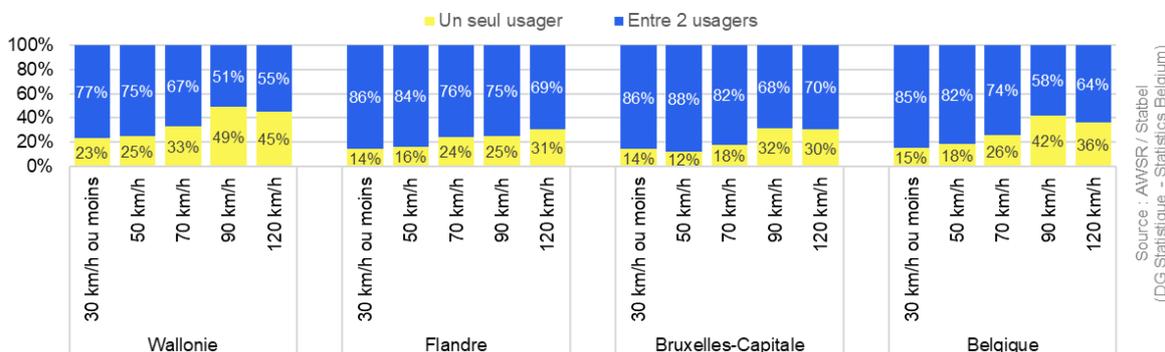


Figure 11 : Répartition des accidents corporels selon le type de collision, le régime de vitesse sur le site de l'accident et les régions (2017-2021)

La hausse des accidents seuls en cause en Flandre et à Bruxelles-Capitale en 2021 (Figure 11 et Figure 12) est liée à une part plus importante des accidents seuls en cause en agglomération (zone 30 et 50 km/h) et une légère baisse hors agglomération (70km/h et plus). Cela peut s'expliquer par un trafic moindre (en lien avec les mesures sanitaires toujours en vigueur en 2021) ayant pour conséquence directe une diminution des interactions et des conflits entre les usagers.

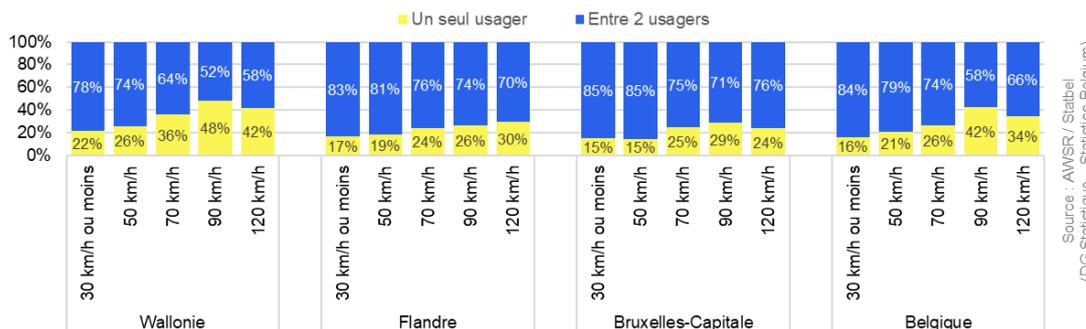


Figure 12 : Répartition des accidents corporels selon le type de collision, le régime de vitesse sur le site de l'accident et les régions (2021)



# CARACTÉRISTIQUES DES VICTIMES DE LA ROUTE

## QUELLES TRANCHES D'ÂGES SONT LES PLUS IMPLIQUÉES DANS LES ACCIDENTS ?

La Figure 13 illustre la part des différentes tranches d'âge parmi les personnes décédées 30 jours et les victimes. Pour les personnes décédées 30 jours, il existe une certaine disparité interrégionale avec près d'1 personne tuée sur 3 est un senior en Flandre contre 1 sur 4 à Bruxelles et 1 sur 5 en Wallonie. En revanche, pour les victimes, la distribution est relativement similaire entre les régions. Seule Bruxelles se distingue avec une part plus importante de 18-34 ans et moindre de seniors.

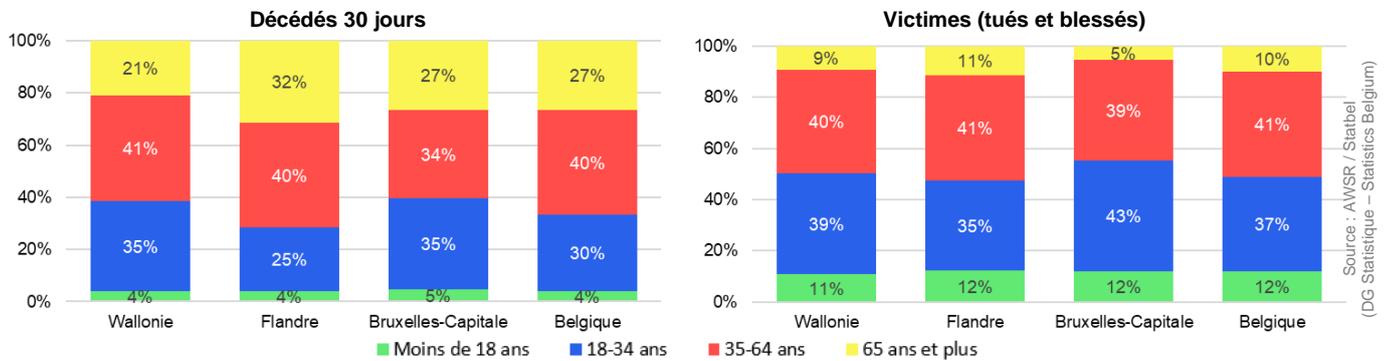


Figure 13 : Distribution des victimes (tués et blessés) en fonction du de l'âge et des régions (2017-2021)

Évidemment ces différences peuvent s'expliquer par la structure de la population dans chacune des régions. Afin de neutraliser cet effet, nous avons calculé le taux de mortalité selon les âges (Figure 14). La Wallonie a un taux de mortalité systématiquement plus élevé que les autres régions pour toutes les tranches d'âge. À l'opposé, Bruxelles-Capitale a les taux de mortalité systématiquement les plus faibles pour toutes les tranches d'âge.

Le taux de mortalité le plus élevé concerne les jeunes Wallons de 18-34 ans avec 116 tués par million d'habitants, soit 2 fois plus que pour les jeunes Flamands et près de 6 fois supérieur à celui des jeunes Bruxellois. Cela pourrait s'expliquer par des différences de mobilité et donc d'exposition au risque d'accident. En effet, de par la moindre densité d'urbanisation et de population, les jeunes wallons utiliseraient plus les transports motorisés et sur de plus longues distances que les jeunes flamands et bruxellois. La Wallonie est la seule région où ce sont les jeunes (18-34 ans) qui ont le taux de mortalité le plus élevé sur la route. En Flandre et à Bruxelles, ce sont les seniors qui paient le plus lourd tribut à l'insécurité routière proportionnellement à leur population.

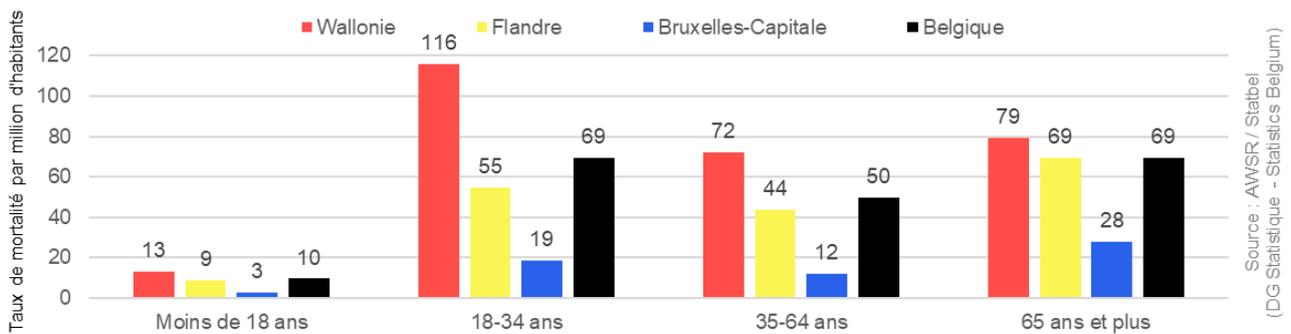


Figure 14 : Taux de mortalité des accidents en fonction de l'âge des victimes et des régions (période 2017-2021)



## QUELS SONT LES MODES DE DÉPLACEMENT DES VICTIMES D'ACCIDENT ?

La répartition des victimes et tués selon le type d'usager impliqué dans l'accident (Figure 15) révèle que la mobilité en Wallonie se distingue des autres régions, ce qui se répercute sur l'accidentalité et la répartition des victimes :

- 2 victimes sur 3 (66%) sont des occupants de voiture contre 43% en Flandre et 32% à Bruxelles-Capitale.
- 10% des victimes sont des piétons contre 23% à Bruxelles-Capitale et 7% en Flandre.
- Seuls 7% des victimes sont des cyclistes contre 30% en Flandre et 21% à Bruxelles-Capitale.

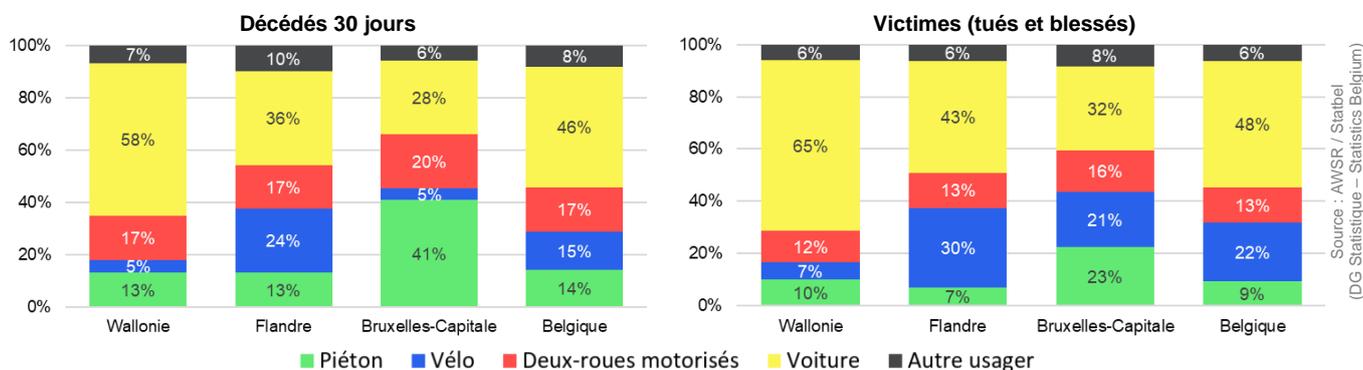
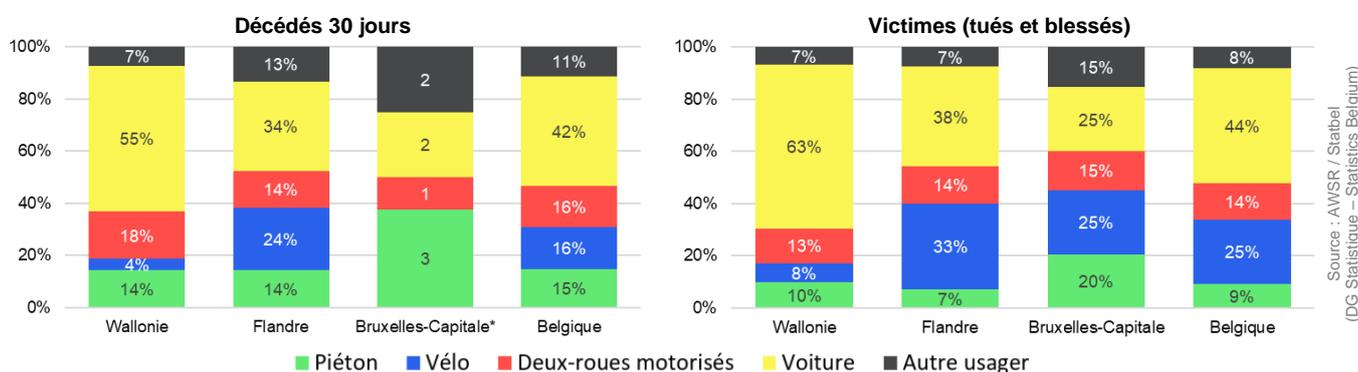


Figure 15 : Distribution des victimes (tués et blessés) en fonction du mode de déplacement et des régions (2017-2021)

En 2021 en Wallonie, nous ne notons pas de différence dans la part des cyclistes parmi les décédés 30 jours et une légère hausse pour les deux-roues motorisés. Dans les autres régions du pays, nous constatons une hausse de la part des cyclistes parmi les victimes mais pas les tués et une baisse de la part des deux-roues motorisés parmi les tués et les victimes. Ceci s'explique par un regain d'intérêt pour ces modes de déplacements (selon les régions), amplifié lors de la crise sanitaire du Covid (Figure 16).

Bruxelles-Capitale voit une explosion des tués et victimes « autres usagers », il s'agit d'utilisateurs d'engins de déplacement (motorisés ou non) qui représentent 1 tué sur les 8 enregistrés (contre 1% en Flandre et 0% en Wallonie) et 10% de l'ensemble des victimes (contre 2% en Flandre et 1% en Wallonie).



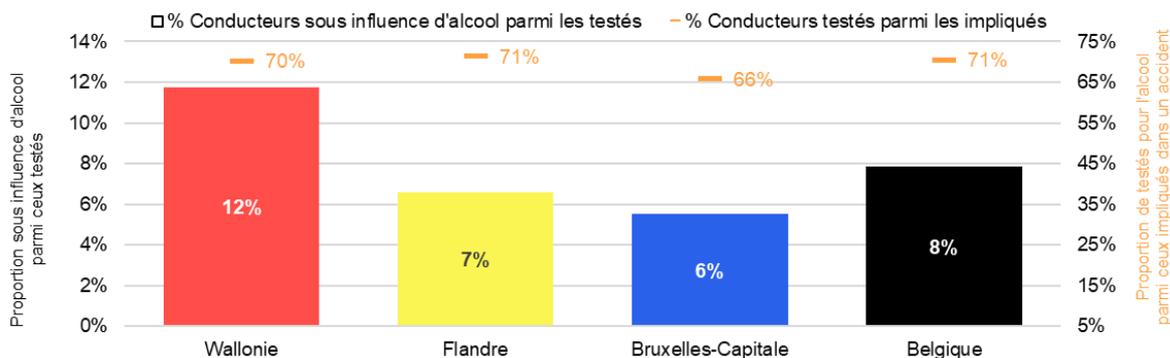
\* Attention seulement 8 personnes décédées à Bruxelles-Capitale en 2021, l'usage des pourcentages n'est pas approprié

Figure 16 : Distribution des victimes (tués et blessés) en fonction du mode de déplacement et des régions (2021)



## QUELLE RÉGION EST LA PLUS CONCERNÉE PAR LA CONDUITE SOUS INFLUENCE D'ALCOOL ?

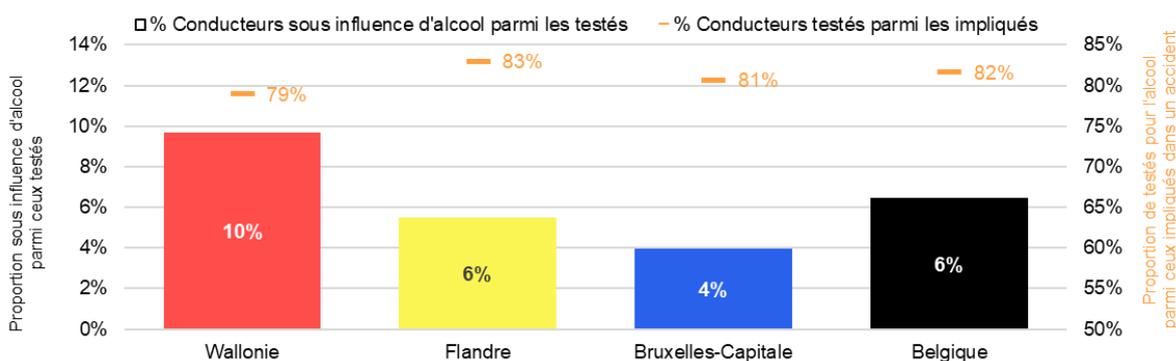
La Wallonie a le taux de conducteurs sous influence d'alcool (parmi ceux testés) le plus élevé du Royaume avec 12% contre moitié moins en Flandre et à Bruxelles-Capitale (Figure 17). En Belgique (période 2017-2021), 71% de l'ensemble des conducteurs impliqués dans un accident corporel ont été testés pour l'alcoolémie au volant. Ce taux de testés est similaire entre la Wallonie et la Flandre, mais est plus faible à Bruxelles.



Source : AWSR/ Statbel (DG Statistique - Statistics Belgium)

Figure 17 : Proportion de conducteurs et piétons testés et déclarés positifs pour la conduite sous influence d'alcool parmi les conducteurs et piétons impliqués dans un accident (Belgique et ses 3 régions, 2017-2021)

En 2021, les mesures prises pour circonscrire l'épidémie de Covid-19, et, en particulier, la fermeture des établissements Horeca et des lieux de sortie (ex : discothèques) et les couvre-feux ont réduit les « opportunités » de reprendre la route après avoir consommé de l'alcool. Cela s'est traduit par un impact positif sur la baisse des accidents avec alcool. Ainsi, en 2021, 10% des conducteurs impliqués dans un accident et testés pour l'alcool étaient sous influence en Wallonie contre 6% en Flandre et 4% à Bruxelles-Capitale (Figure 18). La part non-négligeable de conducteurs sous influence qui persiste montre que la consommation domestique d'alcool est non-négligeable.



Source : AWSR/ Statbel (DG Statistique - Statistics Belgium)

Figure 18 : Proportion de conducteurs et piétons testés et déclarés positifs pour la conduite sous influence d'alcool parmi les conducteurs et piétons impliqués dans un accident (Belgique et ses 3 régions, 2021)

Éditeur responsable : Françoise Guillaume

Éditeur : Agence wallonne pour la Sécurité routière ASBL

Date de publication : Août 2022

Veuillez faire référence à ce document de la manière suivante :

Essentiel des accidents : La Wallonie et les autres régions en 2021. AWSR, août 2022

