



Essentiel des accidents La Wallonie dans l'Europe en 2020

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

Réalisation de l'objectif européen pour 2020

Taux de mortalité routière

Risque de décès routier

Répartition des tués selon le type d'utilisateur

QUE RETENIR ?

- Les comparaisons internationales sont dépendantes et limitées par des différences méthodologiques, de calculs et de disponibilité des données. Aussi, les données concernant les décédés 30 jours sont les seules reconnues par les experts et les instances européennes pour permettre une comparaison non biaisée entre les pays.
- L'objectif européen visé pour 2020 était de réduire de 50% le nombre de tués par rapport à 2010. La Wallonie avec -39% enregistre une diminution équivalente à celle de la Flandre mais inférieure à celle de Bruxelles-Capitale (-50%). Les trois régions belges scorent donc mieux que la moyenne européenne (EU-27) de -37%. Mise à part la France (-36%), les performances des pays limitrophes sont bien en dessous de la moyenne européenne.
- En 2020, le nombre de tués par million d'habitants en Belgique (43) est similaire à la moyenne européenne (42). Toutefois cela cache des disparités régionales puisque le taux de mortalité en Wallonie (63) est 1,5 fois plus élevé que le taux moyen européen, 1,7 fois plus élevé qu'en Flandre et quasi 5 fois plus haut que celui observé à Bruxelles-Capitale. L'évolution du taux de mortalité au cours des 10 dernières années (2010-2020) révèle que la Belgique et ses régions font partie des pays ayant enregistré les baisses les plus importantes (-45% pour la Belgique et -42% pour la Wallonie).
- En 2019, le risque de décès s'élève en Belgique à 59 tués par 10 milliards de voyageurs-kilomètres parcourus, contre un risque moyen européen de 51. Le risque de décès en Wallonie (69) est 1,3 fois plus élevé qu'en Flandre, 1,4 fois plus haut que le risque moyen européen et 2 fois plus élevé que celui des pays limitrophes. En l'espace de 10 ans (2009-2019), ce risque a baissé de 32% en Belgique (-31% en Wallonie) ce qui est légèrement mieux que les -28% observés en moyenne au niveau européen.

PRÉCISIONS MÉTHODOLOGIQUES

Les comparaisons internationales sont dépendantes et limitées par des différences méthodologiques, de calculs et de disponibilité des données. Aussi, les données concernant les décédés 30 jours sont les seules reconnues (à ce jour) par les experts et les instances européennes pour permettre une comparaison non biaisée entre les pays européens.

La simple mise en perspective du nombre de personnes tuées ne permet pas une comparaison objective des pays entre eux car d'autres facteurs-clés de l'insécurité routière interviennent (taille du pays et de sa population, caractéristiques du réseau routier, densité d'urbanisation, comportements des usagers, type et ampleur de la mobilité, caractéristiques des véhicules, de l'infrastructure routière et du système de santé...). Il est donc complexe, pour ne pas dire impossible, d'expliquer les différences nationales observées.



Aussi deux indicateurs sont privilégiés au niveau international :

- Le **taux de mortalité** routière (nombre de décédés 30 jours par million d'habitants). Il permet de tenir compte de la quantité de population.
- Le **risque de décès** routier (nombre de décédés 30 jours par milliard de kilomètres parcourus). Cet indicateur prend en compte l'importance du trafic routier et offre théoriquement une vision plus objective en termes d'insécurité routière. En pratique, l'indicateur est fragilisé par le manque d'homogénéité des méthodologies de collecte des kilomètres parcourus de chaque pays européen. Il est donc à interpréter avec précaution.

Afin de simplifier l'affichage dans les graphiques, nous avons utilisé le code ISO pour les différents pays (cf. [glossaire](#)).

RÉALISATION DE L'OBJECTIF EUROPÉEN POUR 2020

De manière unanime, les pays de l'Union Européenne se sont engagés à réduire de moitié le nombre de décédés 30 jours sur les routes sur la période 2010-2020. La Figure 1 illustre les évolutions individuelles pour chaque pays par rapport à cet objectif ambitieux. Globalement, les pays européens (EU 27) sont parvenus à réduire de 37% le nombre de tués. La Belgique réalise la 8^{ème} meilleure performance européenne avec -41%. Bruxelles-Capitale atteint l'objectif (-50%). La réduction est moins forte en Flandre (-42%) et en Wallonie (-39%). Mise à part la France avec -36%, les performances des pays limitrophes sont bien en dessous de la moyenne européenne.

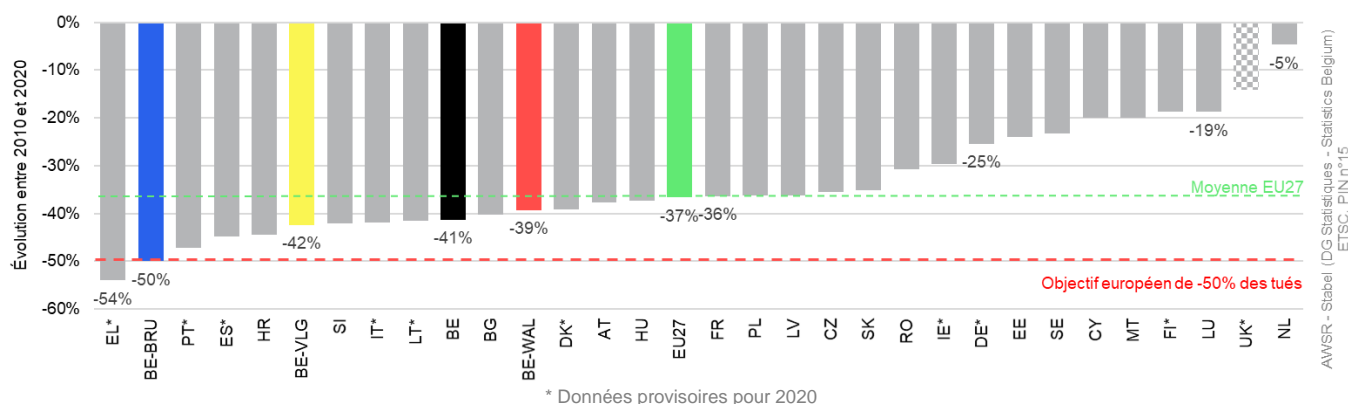


Figure 1 : Évolution du nombre de décédés 30 jours pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges sur la période 2010-2020

L'année 2020 a été marquée dans toute l'Europe par des restrictions de déplacements afin de contrôler l'épidémie de Covid-19. Cela a eu d'importantes conséquences sur la mobilité des Européens et donc, aussi, sur l'exposition au risque et l'accidentalité. La Figure 2 illustre l'évolution du nombre de décédés 30 jours pour chaque pays entre 2019 et 2020. La Wallonie enregistre l'évolution à la baisse la plus forte avec -26% et la Belgique la 5^{ème} meilleure performance européenne avec -23%. L'ensemble des régions belges enregistrent une réduction plus marquée que la moyenne européenne (-17%). Mise à part la France avec une diminution de 22% des tués sur la période 2019-2020, les évolutions oscillent autour de -10% pour l'Allemagne et les Pays-Bas et nous constatons même une hausse de 18% au Luxembourg.

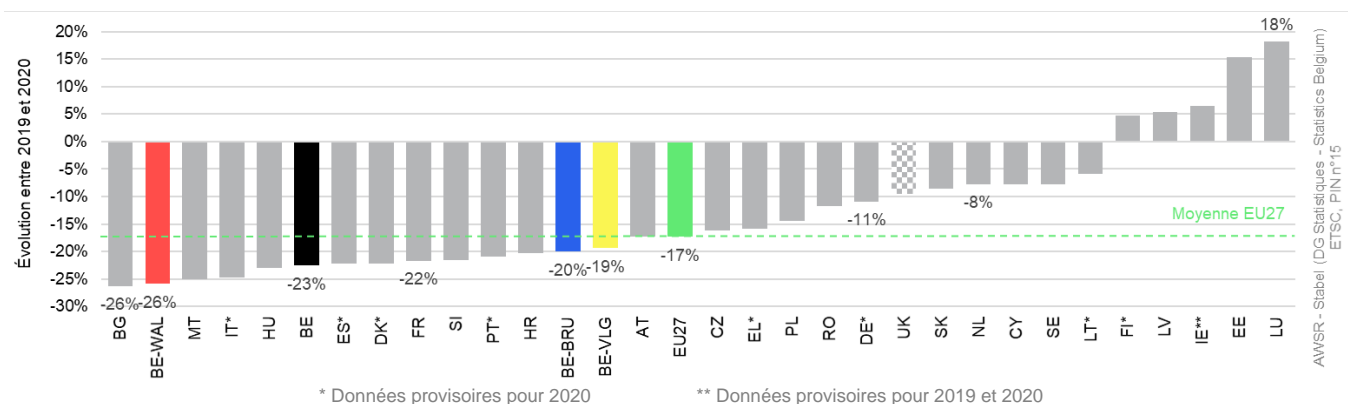


Figure 2 : Évolution du nombre de décédés 30 jours pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges sur la période 2019-2020



TAUX DE MORTALITÉ ROUTIÈRE

La Figure 3 permet de comparer, pour l'année 2020, les taux de mortalité entre les 27 pays européens mais également avec les trois régions de Belgique. Ainsi, le nombre de tués par million d'habitants en Belgique (43 tués par million d'habitants) est similaire à la moyenne européenne (42). En revanche, avec un taux de 63 tués par million d'habitants, la Wallonie enregistre le 5^{ème} plus mauvais indicateur européen. Ainsi, le taux de mortalité wallon est 1,5 fois plus élevé que le taux moyen européen, 1,7 fois plus élevé qu'en Flandre et quasi 5 fois plus haut que celui observé à Bruxelles-Capitale. Cet indicateur wallon est également 1,7 fois plus élevé que celui des pays limitrophes et jusqu'à 2 fois plus haut que celui des meilleurs élèves européens (la Suède, Malte, le Royaume-Uni et le Danemark en tête) ont des taux inférieurs à 30 tués par million d'habitants.

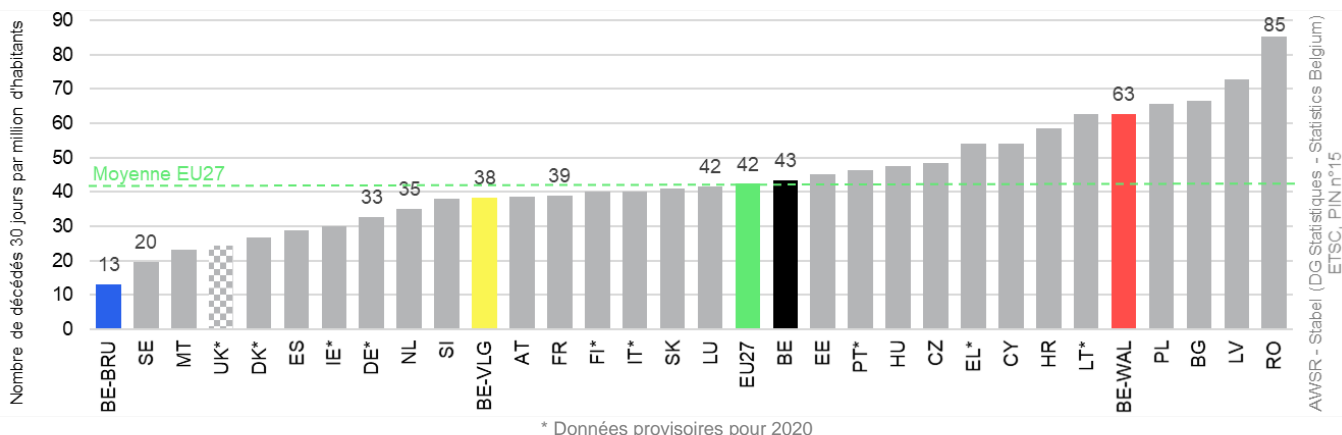


Figure 3 : Taux de mortalité en 2020 pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges

L'évolution du taux de mortalité au cours des 10 dernières années (période 2010-2020) révèle de grandes fluctuations selon les pays (Figure 4). Nous constatons que la Belgique et ses régions font partie des pays ayant enregistré les baisses les plus importantes avec -55% pour la Région Bruxelles-Capitale, -46% pour la Flandre et -42% pour la Wallonie (-45% pour la Belgique). La Belgique est, à ce classement, à la 4^{ème} place des meilleures performances européennes.

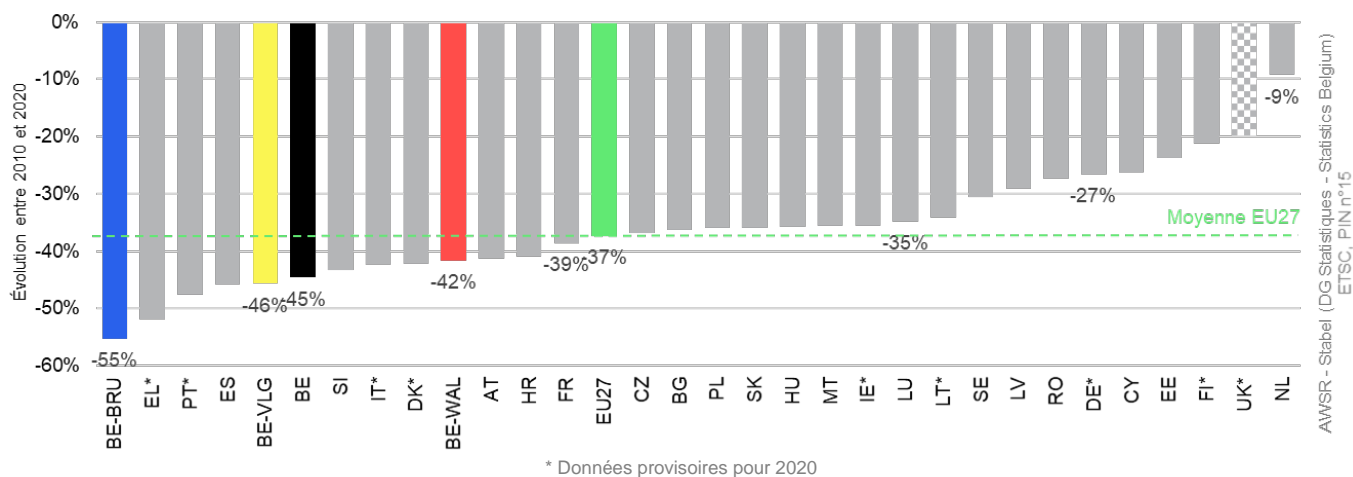
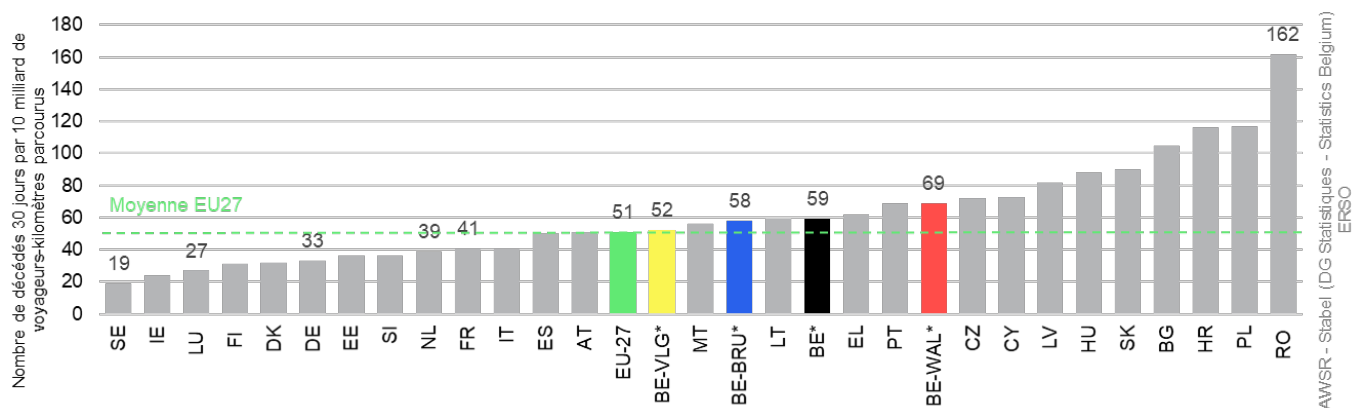


Figure 4 : Évolution du taux de mortalité pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges sur la période 2010-2020



RISQUE DE DÉCÈS ROUTIER

En 2019, le risque de décès s'élève en Belgique à 59 tués par 10 milliards de voyageurs-kilomètres parcourus. Cet indicateur est légèrement au-dessus du risque moyen européen (51). Le risque de décès en Wallonie (69) est 1,3 fois plus élevé qu'en Flandre, 1,4 fois plus haut que le risque moyen européen et 2 fois plus élevé que celui des pays limitrophes. Les autres régions du Royaume ont un risque de décès plus proche de la moyenne européenne avec 58 pour Bruxelles-Capitale et 52 pour la Flandre. Avec cet indicateur, la Wallonie se positionne dans le 3^{ème} tiers du classement des pays européens (Figure 5).

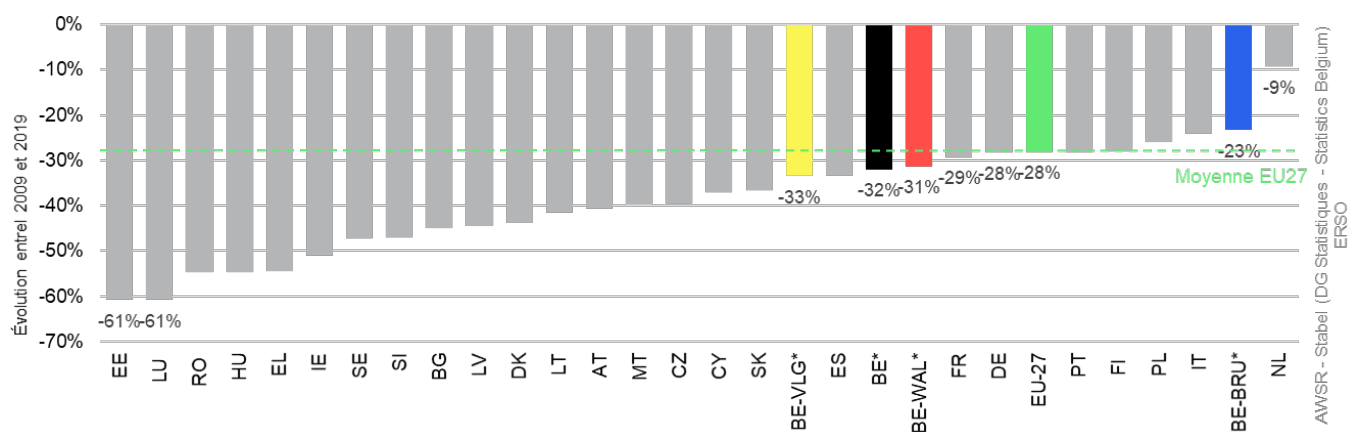


* En Belgique, les données sur le nombre de voyageurs-km sont basées sur les dernières données disponibles pour 2017.

Figure 5 : Risque de décès pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges en 2019

En l'espace de 10 ans (2009-2019), le risque de décès a fortement fluctué selon les pays européens. Il a baissé de 32% en Belgique (-33% en Flandre, -31% en Wallonie et -23% à Bruxelles) ce qui est légèrement mieux que les -28% observés en moyenne au niveau européen (EU 27). Les résultats plus nuancés pour Bruxelles-Capitale s'explique par une baisse du trafic routier de 15% à Bruxelles entre 2010 et 2017¹ alors que celui-ci a augmenté de 5% en Wallonie et en Flandre sur la même période.

Toutefois, la Belgique enregistre la 8ème plus mauvaise évolution européenne. Nous constatons de très fortes disparités entre les pays limitrophes avec -9% pour les Pays-Bas, -29% en France et en Allemagne et -61% au Luxembourg (meilleure performance européenne avec l'Estonie).



* En Belgique, les données sur le nombre de voyageurs-km sont basées sur les dernières données disponibles pour 2017.

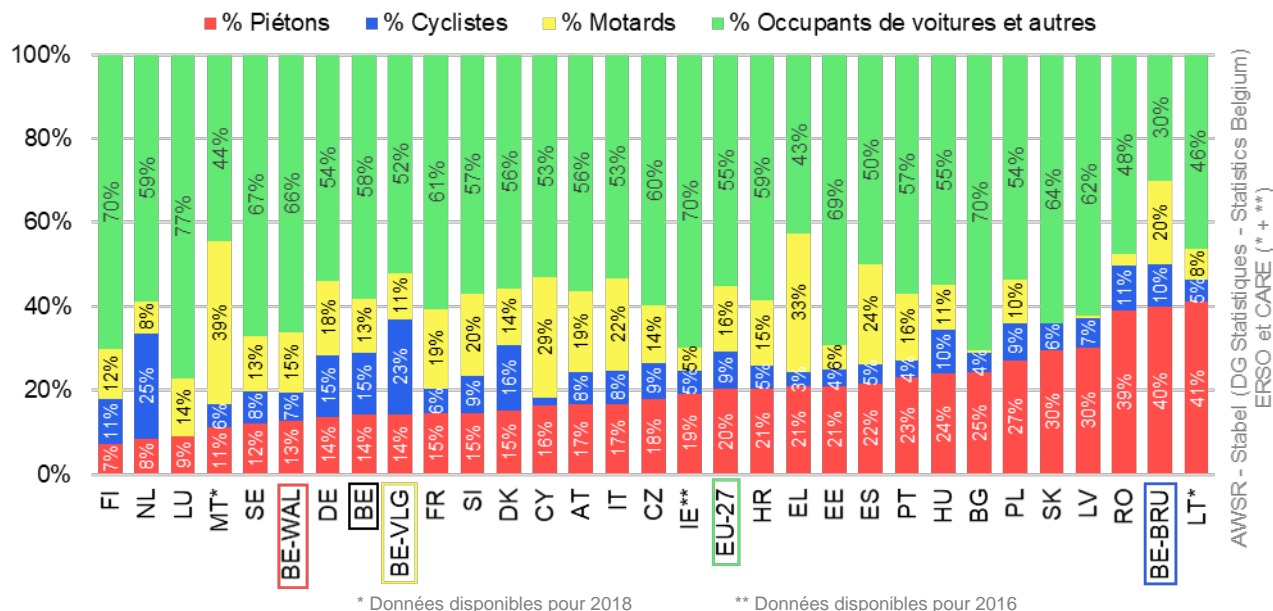
Figure 6 : Évolution du risque de décès pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges entre 2009 et 2019

¹ Données de trafic les plus récentes disponibles en Belgique.



RÉPARTITION DES TUÉS SELON LE TYPE D'USAGER

La répartition des tués (décédés 30 jours) selon le type d'usager au sein des différents pays est fortement dépendante de la mobilité mais également du degré d'urbanisation et du réseau routier de chaque pays (Figure 7). Ainsi, un quart des tués aux Pays-Bas et en Flandre sont des cyclistes alors que ceux-ci représentent 15% des tués en Allemagne et de 6 à 7% des tués en Wallonie et en France. Bruxelles-Capitale étant une « ville-région », elle présente une répartition des tués totalement différente avec 70% d'usagers vulnérables, contre un tiers à la moitié pour la plupart des pays européens.



* Données disponibles pour 2018

** Données disponibles pour 2016

Figure 7 : Répartition des décédés 30 jours (tués) en 2019 selon le type d'usager pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges

Éditeur responsable : Françoise Guillaume

Éditeur : Agence wallonne pour la Sécurité routière ASBL

Date de publication : Octobre 2021

Veuillez faire référence à ce document de la manière suivante :

Essentiel des accidents : La Wallonie dans l'Europe en 2020. AWSR, octobre 2021

