

# Essentiel des accidents La Wallonie et les autres régions belges 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

Indicateurs d'insécurité routière généraux

Évolutions à court et moyen termes

Caractéristiques des accidents corporels

Caractéristiques des victimes de la route

## QUE RETENIR ?

- Pour quasi tous les 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 2010 et 2020, 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 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 7 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 19% en Flandre et 12% à Bruxelles.

Les résultats présentés, sauf mention contraire, se basent sur une période de 5 ans (2016-2020). 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 2020 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 :

- L'année 2020 a été exclue 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 2020. Cette dernière année est **une année record : il n'y a jamais eu aussi peu d'accidents et de victimes de la route qu'en 2020**. Elle a été marquée par les restrictions des déplacements et des contacts sociaux afin de contrôler l'épidémie de Covid-19. Cela a eu d'importantes conséquences sur la mobilité des Belges et donc, aussi, sur l'exposition au risque et l'accidentalité.

Tableau 1 : Bilan des indicateurs de sécurité routière en Belgique et pour les 3 régions en 2020

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents corporels	Gravité
Wallonie	229	761	9 627	10 617	8 362	27
Flandre	254	2 048	20 474	22 776	18 653	14
Bruxelles-Capitale	16	159	3 544	3 719	3 217	5
Belgique	<b>499</b>	<b>2 968</b>	<b>33 645</b>	<b>37 112</b>	<b>30 232</b>	<b>17</b>

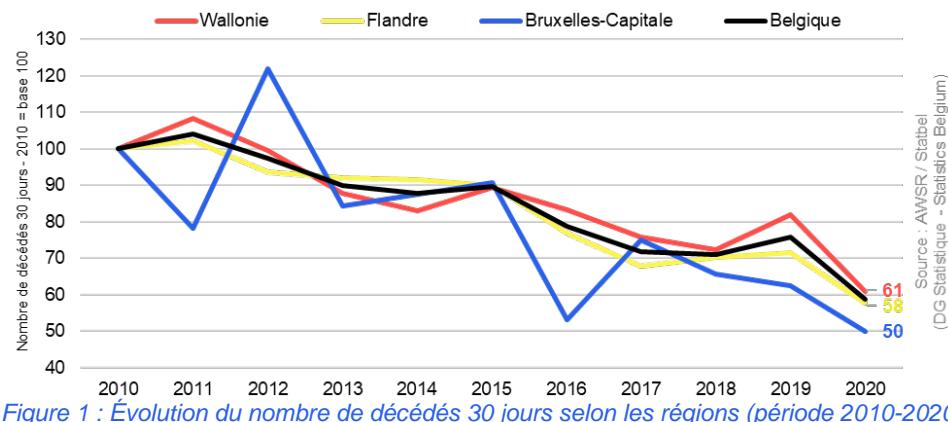
Source : AWSR / Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium)



# ÉVOLUTIONS À COURT ET MOYEN TERMES

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

La Figure 1 illustre l'évolution du nombre de décédés 30 jours depuis 2010. La Belgique enregistre en 10 ans une baisse de 41% du nombre de décédés 30 jours. L'évolution est très similaire entre la Wallonie (-39%) et la Flandre (-42%). La courbe d'évolution de Bruxelles-Capitale est en dents de scie du fait des faibles effectifs constatés. Toutefois, Bruxelles parvient à atteindre l'objectif fédéral de -50% de tués en 2020 et la tendance à la baisse est régulière depuis 2017. La politique volontariste menée à Bruxelles depuis plusieurs années n'est sans doute pas étrangère à ce constat.



Le Tableau 2 présente le nombre de décédés 30 jours pour chacune des régions sur la période 2010-2020 et son évolution. Ainsi, nous constatons que l'impact de la crise sanitaire a été particulièrement important en Wallonie avec -26% de tués contre -20% en Flandre et à Bruxelles. Ceci a permis à la Wallonie de rattraper son retard après une année 2019 particulièrement meurtrière sur les routes wallonnes.

Tableau 2 : Bilan et évolution du nombre de décédés 30 jours selon les régions (période 2010-2020)

Année	Wallonie	Flandre	Bruxelles-Capitale	Belgique
2010	377	441	32	850
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	229	254	16	499
Évolution / 2019	-26%	-19%	-20%	-23%
Évolution / 2015 (5 ans)	-32%	-36%	-45%	-35%
Évolution / 2010 (10 ans)	-39%	-42%	-50%	-41%

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



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

La Figure 2 montre l'évolution des accidents corporels depuis 2010. La Belgique enregistre en 10 ans une baisse de 34% du nombre d'accidents corporels. L'évolution est quasi identique entre la Wallonie et la Flandre avec -36%. À Bruxelles, l'évolution des accidents est stable voire en légère hausse sur le période 2010-2019, on obtient cependant une baisse de 15% des accidents corporels sur la dernière décennie.

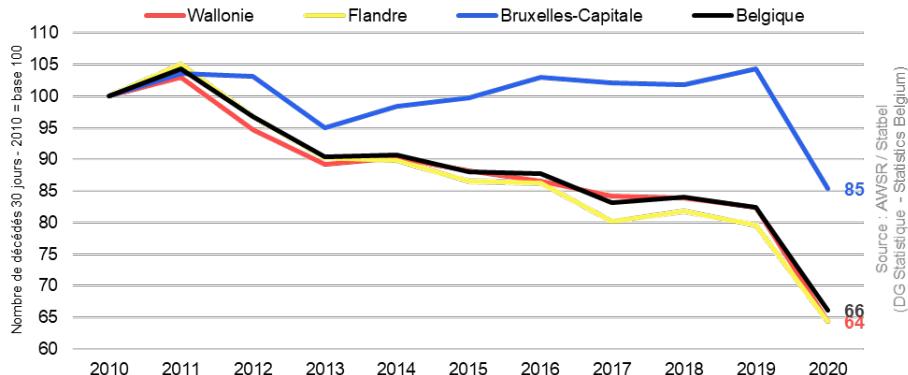


Figure 2 : Évolution du nombre d'accidents corporels selon les régions (période 2010-2020)

Le Tableau 3 présente le nombre d'accidents corporels pour chacune des régions sur la période 2010-2020 et son évolution. Ainsi, nous constatons que l'impact de la crise sanitaire a été plus marqué en Wallonie avec -22% d'accidents contre -19% en Flandre et -18% à Bruxelles.

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

Année	Wallonie	Flandre	Bruxelles-Capitale	Belgique
2010	12 991	28 987	3 767	45 745
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	8 362	18 653	3 217	30 232
Évolution / 2019	-22%	-19%	-18%	-20%
Évolution / 2015 (5 ans)	-27%	-26%	-14%	-25%
Évolution / 2010 (10 ans)	-36%	-36%	-15%	-34%

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.

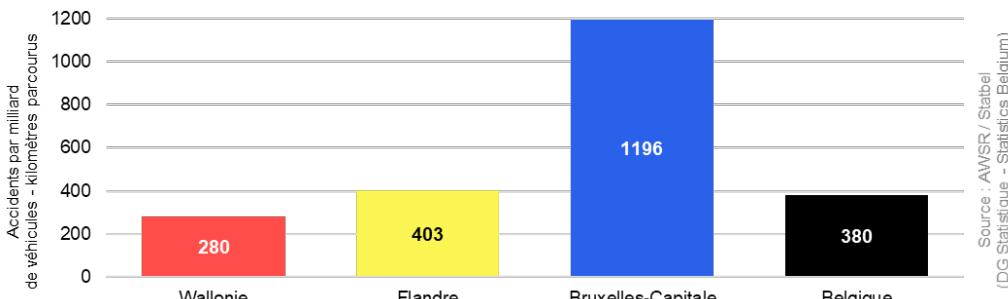


Figure 3 : Risque d'accident corporel pour la Belgique et ses 3 régions (2015-2019)



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
Évolution / 2018	-2%	-3%	2%	-2%
Évolution / 2014 (5 ans)	-12%	-15%	6%	-13%
Évolution / 2009 (10 ans)	-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 par défaut des routes hors agglomération est de 90 km/h en Wallonie contre 70km/h en Flandre (cf chapitre *Où se produisent les accidents ?*)

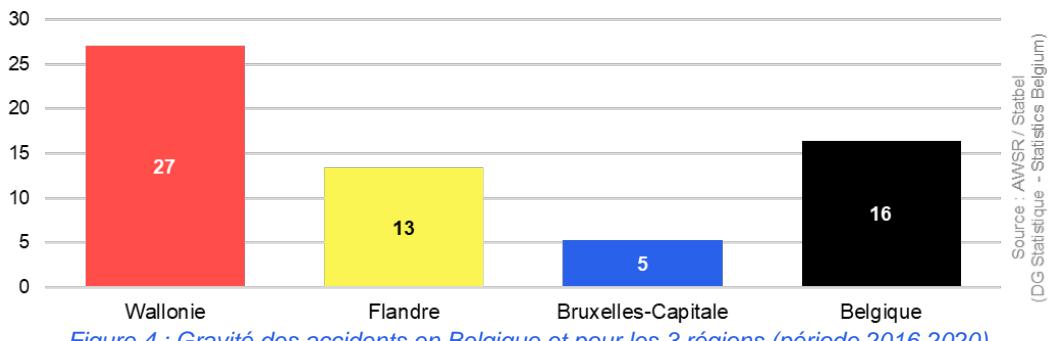


Figure 4 : Gravité des accidents en Belgique et pour les 3 régions (période 2016-2020)

La Figure 4 et le Tableau 5 montrent l'évolution de la gravité des accidents pour chacune des régions sur la période 2010-2020. La Belgique enregistre en 10 ans une baisse de 11% de la gravité. Bien que la Wallonie soit la région qui a la baisse la plus faible (-6%) avec même une remontée très marquée en 2019 par rapport aux années précédentes, elle suit néanmoins la tendance constatée en Flandre (-10%). Ce qui signifie que la baisse du nombre de tués est proportionnelle à celle du nombre d'accidents corporels. 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 de 41% de la gravité de ses accidents.

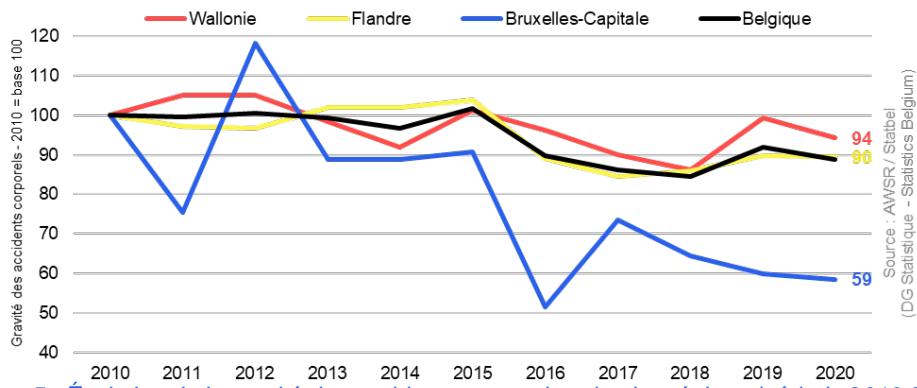


Figure 5 : Évolution de la gravité des accidents corporels selon les régions (période 2010-2020)



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

Année	Wallonie	Flandre	Bruxelles-Capitale	Belgique
2010	29,0	15,2	8,5	18,6
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	27,4	13,6	5,0	16,5
Évolution / 2019	-5%	0%	-2%	-3%
Évolution / 2015 (5 ans)	-7%	-14%	-36%	-13%
Évolution / 2010 (10 ans)	-6%	-10%	-41%	-11%

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.

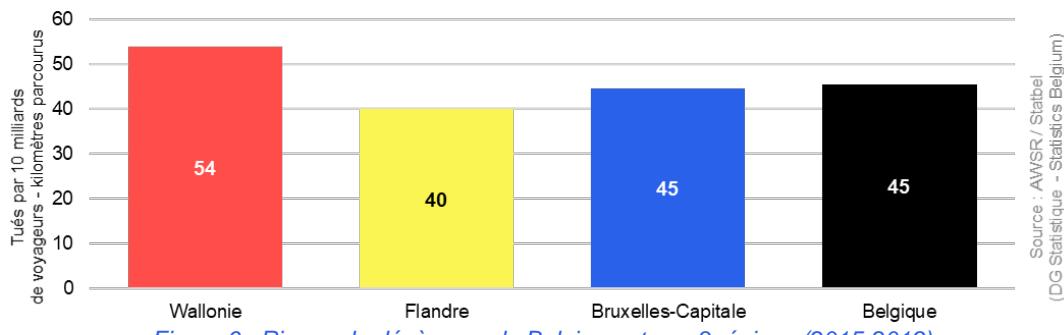


Figure 6 : Risque de décès pour la Belgique et ses 3 régions (2015-2019)

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
Évolution / 2018	13%	2%	-5%	7%
Évolution / 2014 (5 ans)	-2%	-21%	-29%	-13%
Évolution / 2009 (10 ans)	-28%	-35%	-26%	-32%

\* 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 53 décédés 30 jours par million d'habitants sur la période 2016-2020. 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 le taux de mortalité en 2020 reflète la forte baisse de tués enregistrés sur les routes belges.

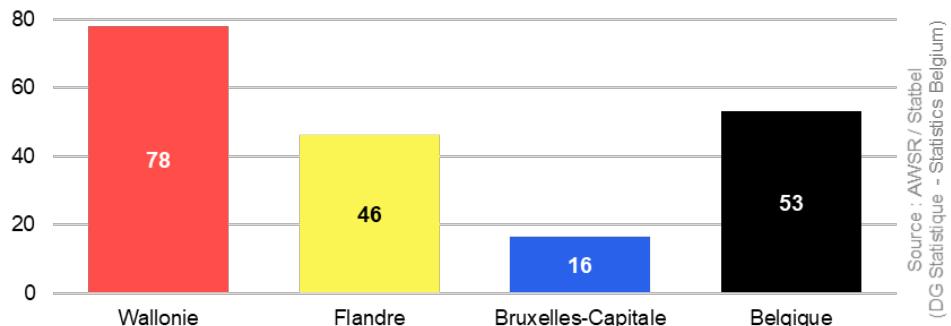


Figure 7 : Taux de mortalité lié à l'insécurité routière (nombre de tués par million d'habitants) selon les régions (2016-2020)

En 10 ans (2010-2020), le taux de mortalité a diminué de 55% à Bruxelles-Capitale, de 46% en Flandre et de -42% en Wallonie (Tableau 7).

Tableau 7 : Bilan et évolution du taux de mortalité (pour 100 000 habitants) des accidents selon les régions (2010-2020)

Année	Wallonie	Flandre	Bruxelles-Capitale	Belgique
2010	108	71	29	78
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
Évolution / 2019	-26%	-20%	-21%	-23%
Évolution / 2015 (5 ans)	-33%	-38%	-47%	-36%
Évolution / 2010 (10 ans)	-42%	-46%	-55%	-45%

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 16-18%) ou de nuit (10% contre 6%). Cela peut s'expliquer en partie par l'attrait touristique du sud du pays, mais aussi par une conduite sous influence plus fréquente en Wallonie pendant les nuits de weekend.

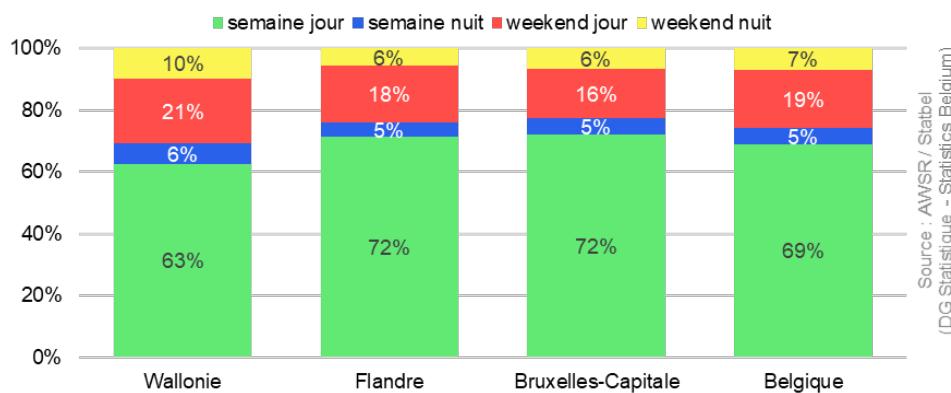


Figure 8 : Répartition des accidents corporels selon la période de la semaine et les régions (2016-2020)

En 2020, les mesures liées à la crise sanitaire ont eu un impact sur la répartition des accidents avec une légère baisse de la part des nuits de week-end (8% en Wallonie, 5% en Flandre et 6% à Bruxelles).



## 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 à l'ensemble de la région en 2020, hors axes structurants). La Wallonie se distingue des autres régions avec seulement 3% des accidents en zone 30 contre 9% en Flandre et 12% à Bruxelles. Il n'y a pas de différence entre la Flandre et la Wallonie concernant la part des accidents sur autoroute. Nous noterons enfin que 20% 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 ?*).

2020 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 n'ont pas eu d'impact quantifiable en 2020 mais auront vraisemblablement un impact sur l'accidentalité qu'il faudra analyser dans les années à venir.

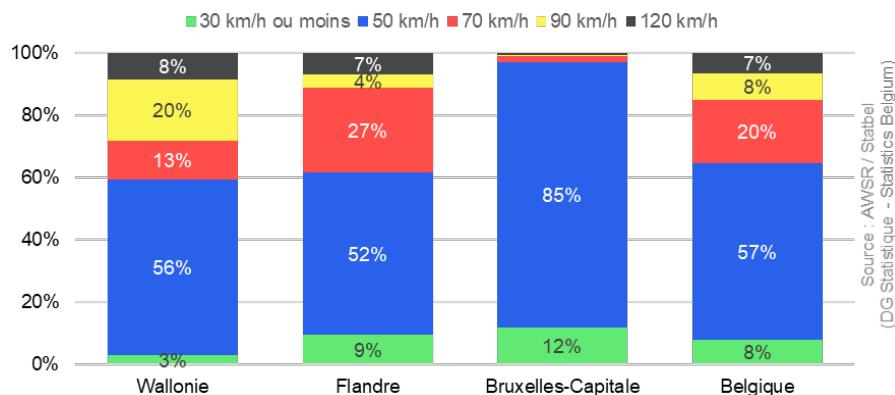


Figure 9 : Répartition des accidents corporels selon le régime de vitesse sur le site de l'accident et les régions (2016-2020)

## 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 19% en Flandre et 12% 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 sinuueuses), 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) ...

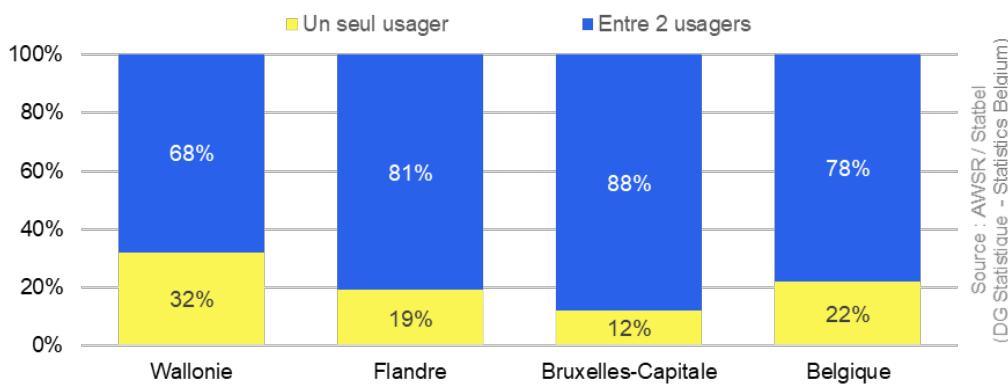


Figure 10 : Répartition des accidents corporels selon le type de collision et les régions (2016-2020)

L'année 2020 se distingue de la tendance générale de la période 2016-2020 avec une plus grande part d'accidents seuls en cause enregistrés sur l'ensemble du territoire belge avec 34% en Wallonie, 21% en Flandre et 15% à Bruxelles (24% en Belgique). Cela peut s'expliquer par la baisse du trafic et par conséquent la diminution des interactions et des conflits entre les usagers.



# CARACTÉRISTIQUES DES VICTIMES DE LA ROUTE

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

La Figure 11 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 de 2 fois plus de mineurs parmi les tués à Bruxelles que dans les autres régions. 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.

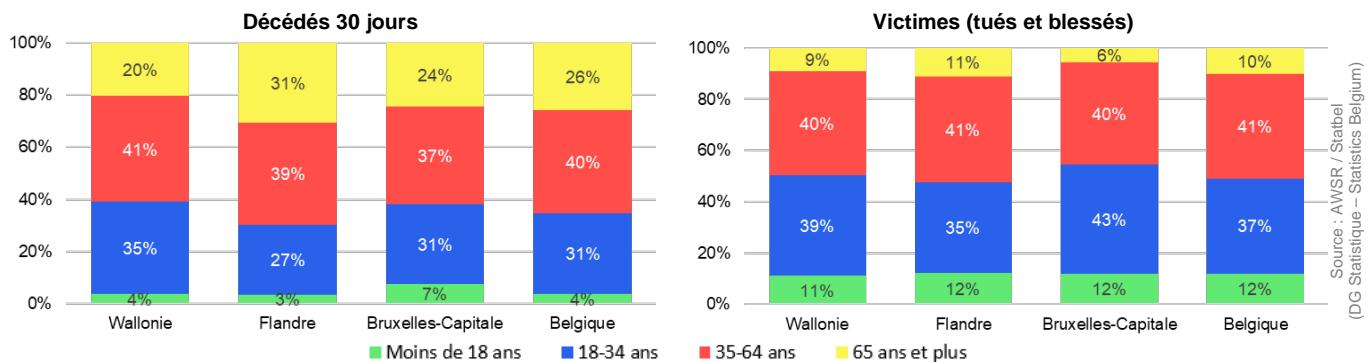


Figure 11 : Distribution des victimes (tués et blessés) en fonction du de l'âge et des régions (2016-2020)

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 12). 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 128 tués par million d'habitants, soit 2 fois plus que pour les jeunes Flamands et près de 7 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.

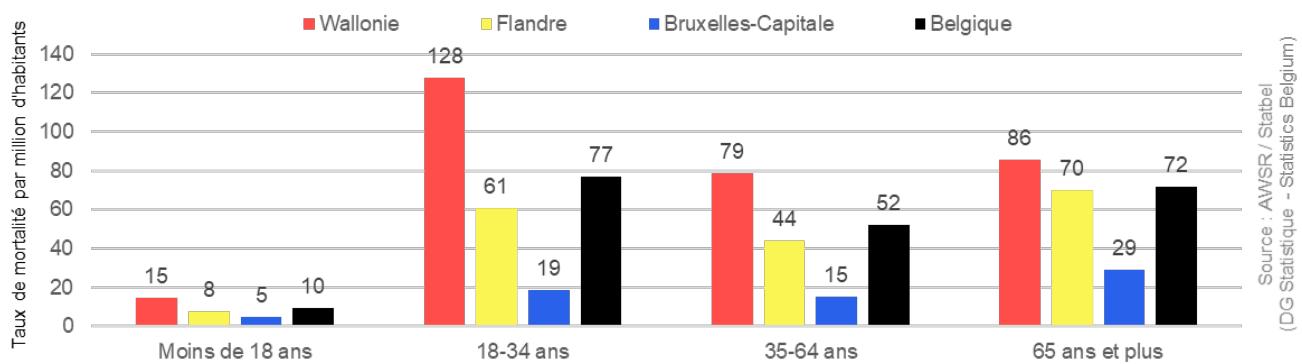


Figure 12 : Taux de mortalité des accidents en fonction de l'âge des victimes et des régions (période 2016-2020)



## 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 13) 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 45% en Flandre et 35% à Bruxelles.
- 10% des victimes sont des piétons contre 24% à Bruxelles et 7% en Flandre.
- Seuls 6% des victimes sont des cyclistes contre 20% à Bruxelles et 29% en Flandre.

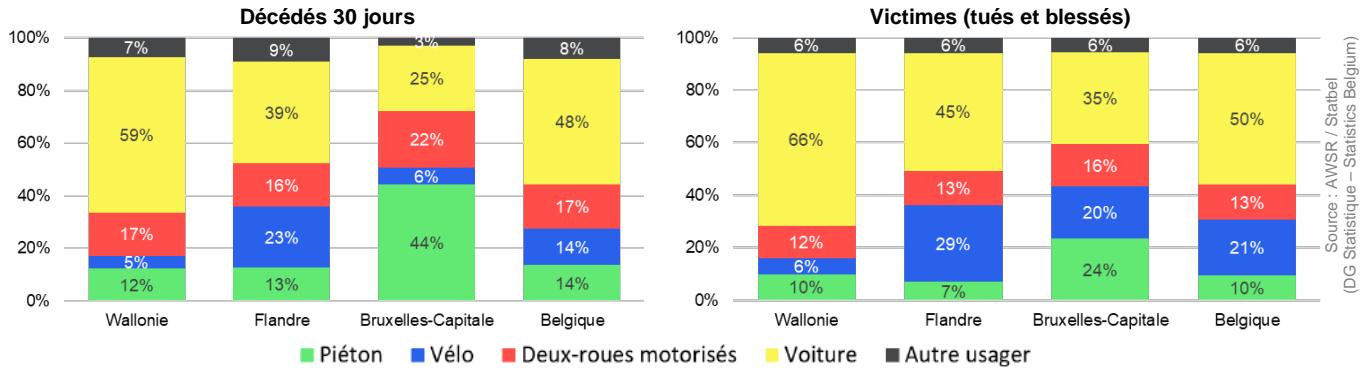


Figure 13 : Distribution des victimes (tués et blessés) en fonction du mode de déplacement et des régions (2016-2020)

En 2020, nous notons une hausse de la part des deux-roues (motorisés ou non) parmi les décédés 30 jours et les victimes en Wallonie mais aussi dans les autres régions du pays. Ceci s'explique par un regain d'intérêt pour ces modes de déplacements, amplifié lors de la crise sanitaire du Covid (Figure 14).

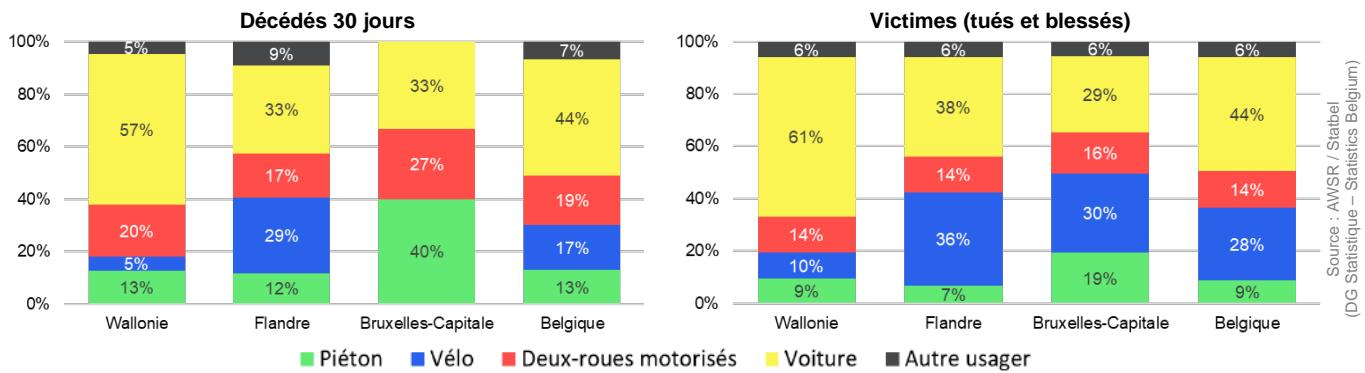
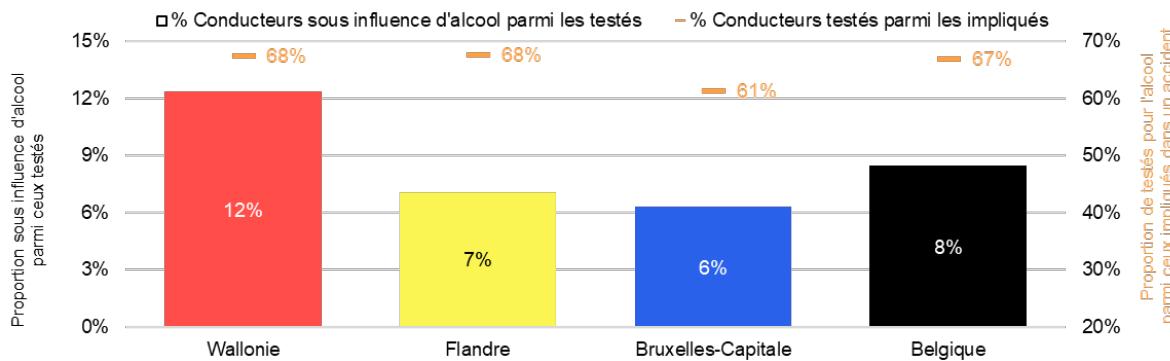


Figure 14 : Distribution des victimes (tués et blessés) en fonction du mode de déplacement et des régions (2020)



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

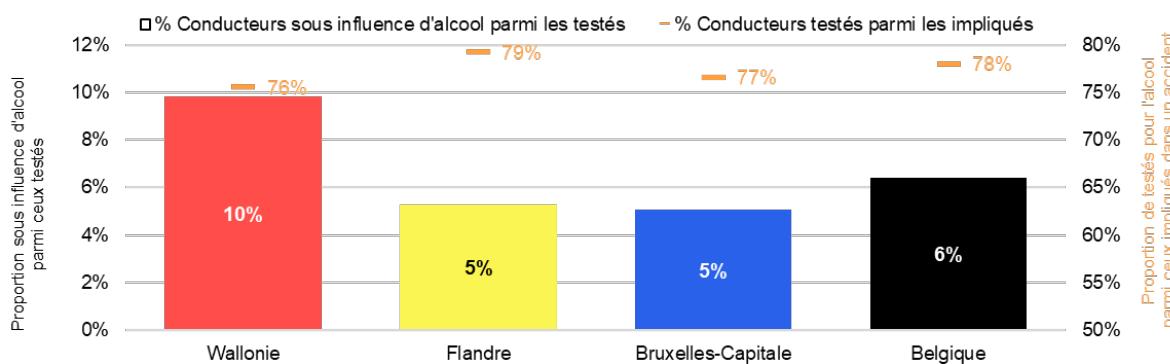
La Wallonie a le taux de conducteurs sous influence d'alcool (parmi ceux testés) le plus élevé du Royaume avec 12% contre moitié moins à Bruxelles et en Flandre (Figure 15). En Belgique (période 2016-2020), 67% de l'ensemble des conducteurs impliqués dans un accident corporel ont été testés pour l'alcoolémie 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 15 : 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, 2016-2020)

En 2020, les mesures prises pour circonscrire l'épidémie de Covid-19, et, en particulier, l'interdiction de se réunir, 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 2020, 10% des conducteurs impliqués dans un accident et testés pour l'alcool étaient sous influence en Wallonie contre 5% en Flandre et à Bruxelles (Figure 16). 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 16 : 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, 2020)

Éditeur responsable : Françoise Guillaume

Éditeur : Agence wallonne pour la Sécurité routière ASBL

Date de publication : Novembre 2021

Veuillez faire référence à ce document de la manière suivante :

Essentiel des accidents : La Wallonie et les autres régions en 2020. AWSR, novembre 2021

