



Essentiel des accidents La Wallonie dans l'Europe en 2022

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

Etat des lieux en 2022

Taux de mortalité routière

Risque de décès routier

Répartition des tués selon le type d'utilisateur

Analyses complémentaires

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 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 -36%. Mise à part la France (-36%), les performances des pays limitrophes sont bien en dessous de la moyenne européenne.
- En 2022, le nombre de tués par million d'habitants en Belgique (47) est quasi similaire à la moyenne européenne (46). Toutefois, cela cache des disparités régionales puisque le taux de mortalité en Wallonie (64) est 1,4 fois plus élevé que le taux moyen européen, 1,5 fois plus élevé qu'en Flandre et quasi 3 fois plus haut que celui observé à Bruxelles-Capitale. La plus forte ruralité wallonne explique en partie cet état de fait. L'évolution du taux de mortalité au cours des 10 dernières années (2013-2022) révèle que la Belgique et ses régions font partie des pays ayant enregistré les baisses les plus importantes (-32% pour la Belgique et -31% 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 36% 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 (-43%) et en Wallonie (-39%). Mise à part la France avec -36%, les performances des pays limitrophes sont bien en dessous de la moyenne européenne.

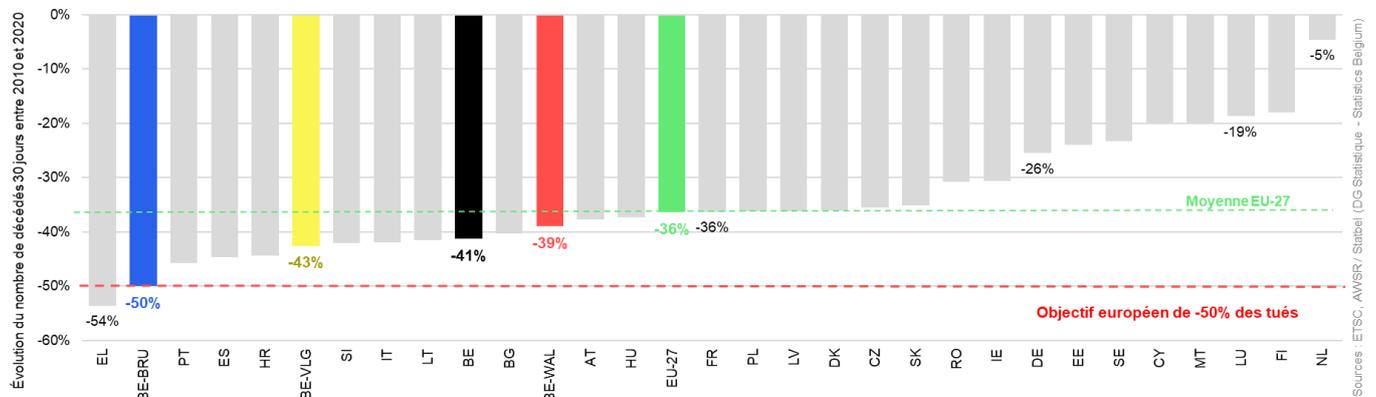


Figure 1 : Évolution du nombre de décédés 30 jours pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges sur la période 2010-2020

Pour la nouvelle décennie 2020-2030, les pays de l'Union Européenne se sont engagés à réduire de moitié le nombre de décédés 30 jours sur les routes avec un objectif final de zéro tué en 2050. Ces objectifs ont été adoptés par les gouvernements régionaux belges. La Wallonie s'est fixée un objectif ambitieux de maximum 100 tués sur les routes en 2030 (soit -57% par rapport aux chiffres de 2020). Avec 234 décédés 30 jours, l'année 2022 éloigne la Wallonie de son objectif 2030.



ETAT DES LIEUX EN 2022

L'année 2022 est caractérisée par la reprise quasi complète des activités et de la mobilité à travers l'Europe, après deux années fortement impactées par la crise sanitaire due à l'épidémie de Covid-19. Cela s'est traduit, pour la plupart des pays, par une hausse de l'accidentalité et des victimes. La Figure 2 illustre les évolutions individuelles pour chaque pays. Globalement, les pays européens (EU 27) enregistrent une légère hausse de 4% du nombre de tués. La Belgique est au-dessus de la moyenne européenne avec une hausse de 5% toutefois on constate une très forte disparité régionale avec une baisse de 9% des tués en Flandre et une hausse de 18% en Wallonie et une multiplication par 3 des tués (200%) à Bruxelles-Capitale¹. Notons aussi que les performances des pays limitrophes sont bien au-dessus de la moyenne européenne et de la Belgique.

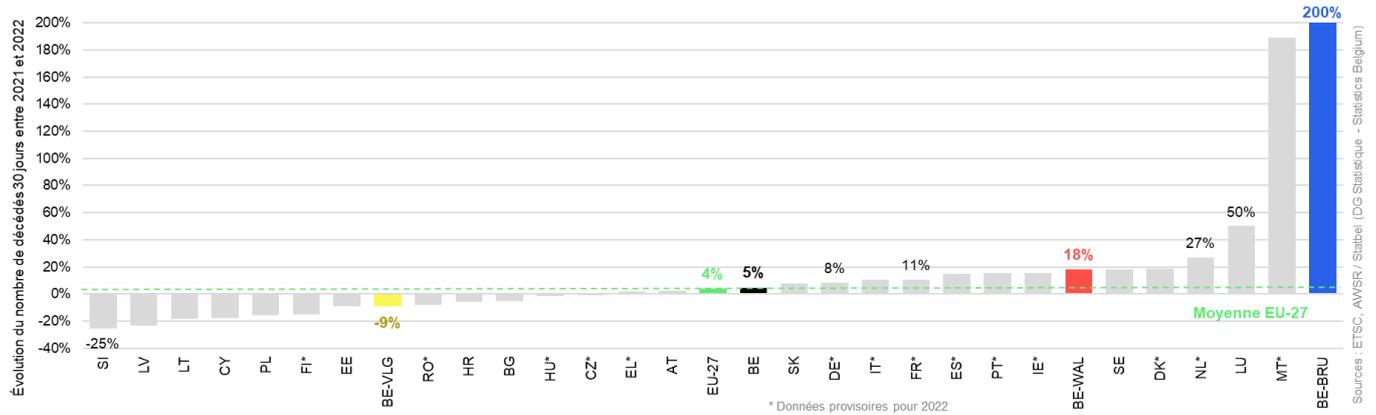


Figure 2 : Évolution du nombre de décédés 30 jours pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges sur la période 2021-2022

Malgré cette hausse des indicateurs entre 2021 et 2022, l'évolution reste favorable par rapport à la situation pré-pandémique de 2019 (Figure 3). La Wallonie enregistre, au niveau belge, l'évolution à la baisse la plus forte avec -24% et la Belgique la 6^{ème} meilleure performance européenne avec -16%. La Flandre fait légèrement mieux que la moyenne européenne (-9%) et nous constatons une hausse de 20% à Bruxelles-Capitale. Mise à part l'Allemagne avec une diminution de 9% des tués sur la période 2019-2022, les évolutions oscillent autour de 0% pour la France et une hausse de 11% pour les Pays-Bas et 64% au Luxembourg.

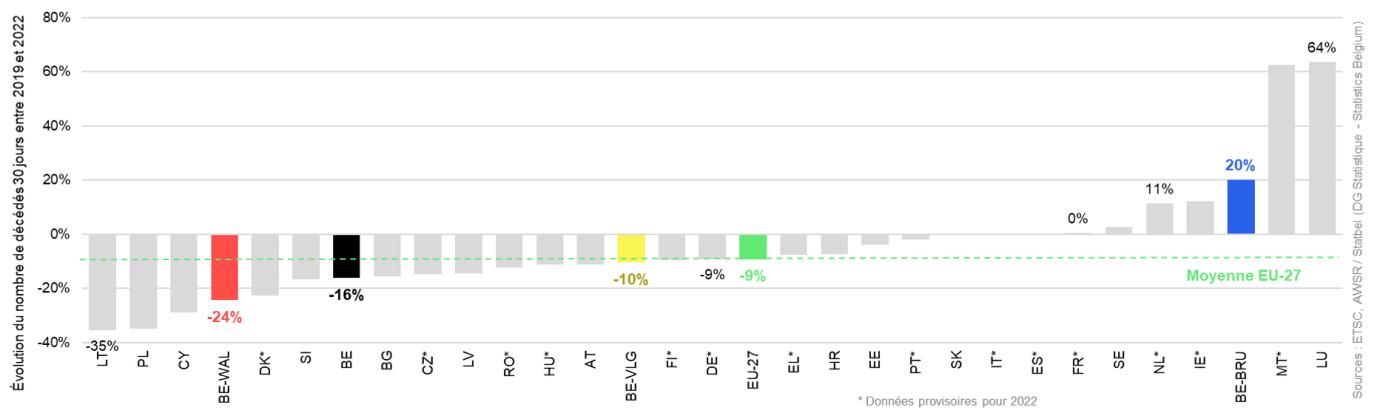


Figure 3 : Évolution du nombre de décédés 30 jours pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges sur la période 2019-2022

TAUX DE MORTALITÉ ROUTIÈRE

La Figure 4 permet de comparer, pour l'année 2022, 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 (47 tués par million d'habitants) est quasi similaire à la moyenne européenne (46). En revanche, avec un taux de 64 tués par million d'habitants, la Wallonie enregistre le 4^{ème} plus mauvais indicateur européen. Ainsi, le taux de mortalité wallon est 1,4 fois plus élevé que le taux moyen européen, 1,5 fois plus élevé qu'en Flandre (42) et quasi 3 fois plus haut que celui observé à Bruxelles-Capitale (20). Cet indicateur wallon est également 1,4 fois plus élevé que celui des pays limitrophes et jusqu'à 3 fois plus haut que celui des meilleurs élèves européens (la Suède, le Danemark et l'Irlande en tête) qui ont des taux inférieurs à 30 tués par million d'habitants.

¹ Attention aux fortes fluctuations à Bruxelles-Capitale compte tenu des faibles effectifs : 24 tués en 2022



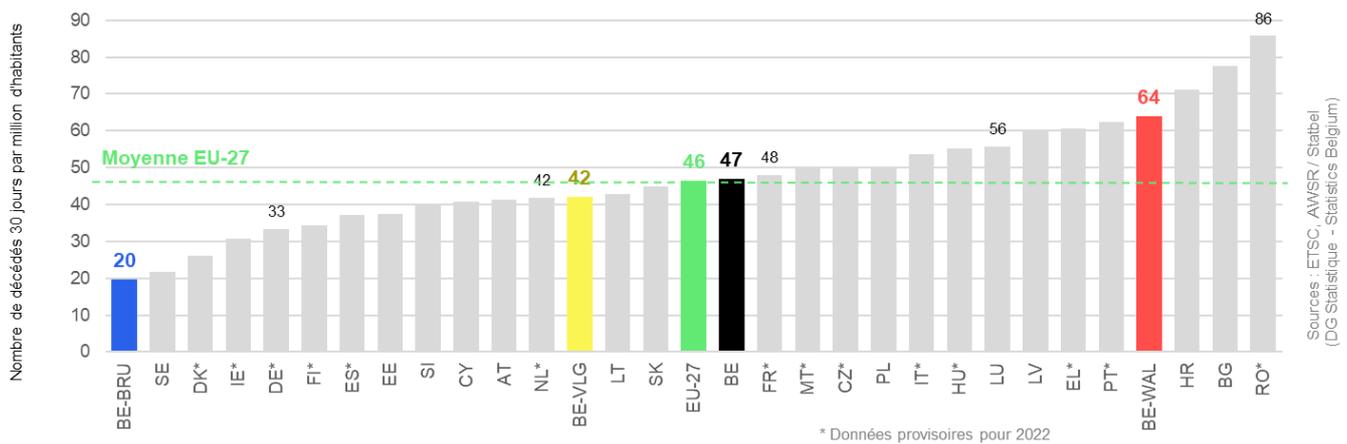


Figure 4 : Taux de mortalité en 2022 pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges

L'évolution du taux de mortalité au cours des 10 dernières années (période 2013-2022) révèle de grandes fluctuations selon les pays (Figure 5). Nous constatons que la Belgique et ses régions font partie des pays ayant enregistré les baisses les plus importantes avec -34% pour la Flandre et -31% pour la Wallonie (-32% pour la Belgique). Bruxelles-Capitale voit sa diminution égaler la moyenne européenne avec 16%. La Belgique est, à ce classement, à la 7^{ème} place des meilleures performances européennes.

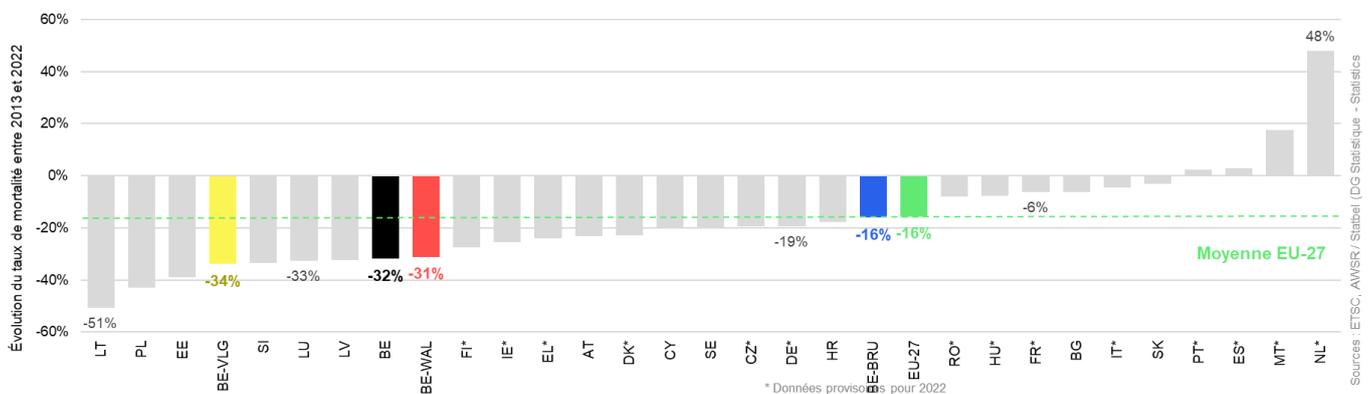
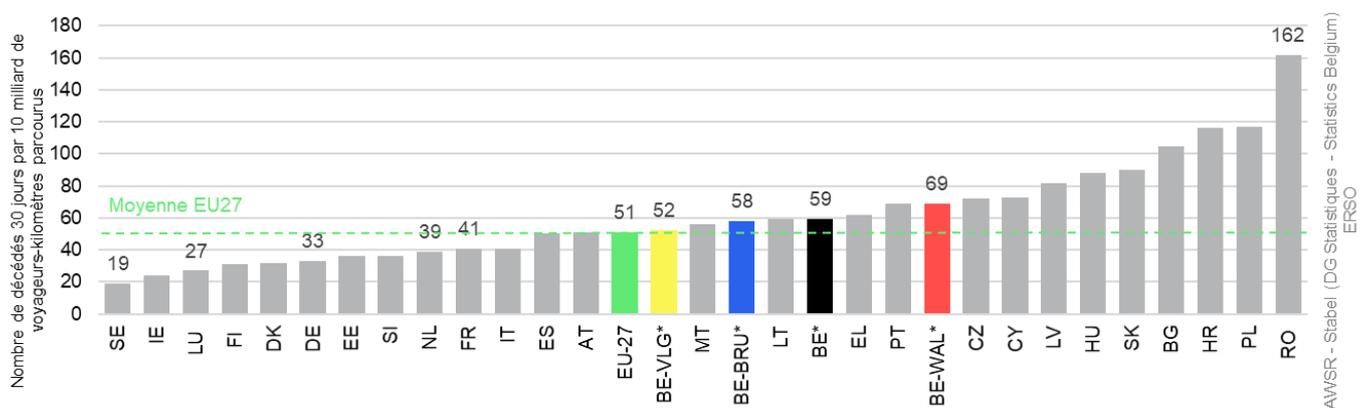


Figure 5 : Évolution du taux de mortalité pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges sur la période 2013-2022

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 6).



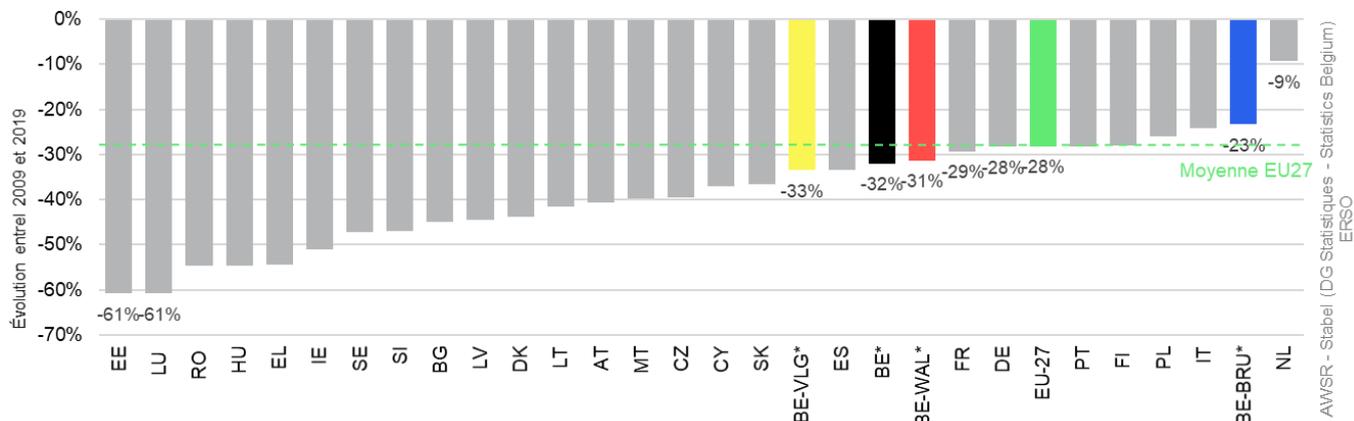
* En Belgique, les données sur le nombre de voyageurs-km sont basées sur les dernières données disponibles pour 2017.

Figure 6 : 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 2017² 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).

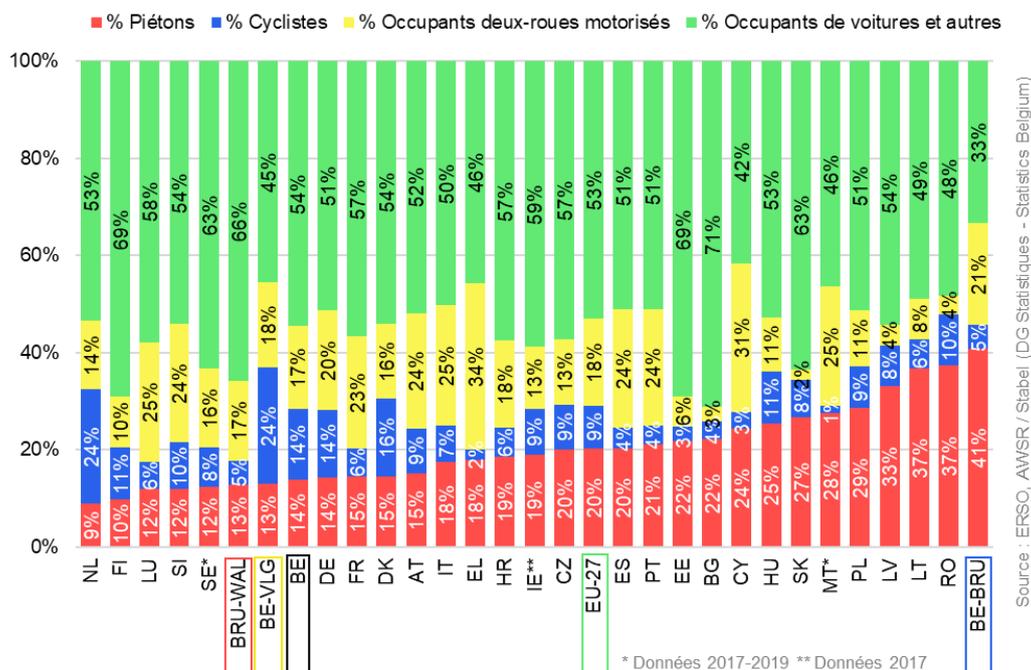


* En Belgique, les données sur le nombre de voyageurs-km sont basées sur les dernières données disponibles pour 2017.

Figure 7 : Évolution du risque de décès pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges entre 2009 et 2019

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 8). Ainsi, un quart des tués aux Pays-Bas et en Flandre sont des cyclistes alors que ceux-ci représentent 14% des tués en Allemagne et 5-6% des tués en Wallonie et en France. Bruxelles-Capitale étant une « ville-région », elle présente une répartition des tués totalement atypique avec 67% d'usagers vulnérables, contre un tiers à la moitié pour la plupart des pays européens.



Source : ERSO, AWSR / Stabel (DG Statistiques - Statistiques Belgium)

* Données 2017-2019 ** Données 2017

Figure 8 : Répartition des décédés 30 jours (tués) selon le type d'usager pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges (2017-2020)

² Données de trafic les plus récentes disponibles en Belgique.



ANALYSES COMPLÉMENTAIRES

Sur base des données de l'European Road Safety Observatory, vous trouverez ci-dessous quelques éléments comparatifs calculés sur les taux de mortalité des pays européens et des régions belges.

A. TAUX DE MORTALITÉ SELON LA LOCALISATION DES ACCIDENTS

Globalement au niveau européen, le taux de mortalité hors-agglomération est deux fois plus élevé qu'en agglomération. C'est principalement dû à des conséquences plus sévères en lien avec la vitesse d'impact.

En agglomération, les taux de mortalité belge, flamand et wallon sont très proches de la moyenne européenne (Figure 9). En revanche hors-agglomération, la Belgique, la Flandre et la Wallonie sont au-deçà de la moyenne européenne et la Wallonie est classée à la 5^{ème} moins bonne performance (Figure 10).

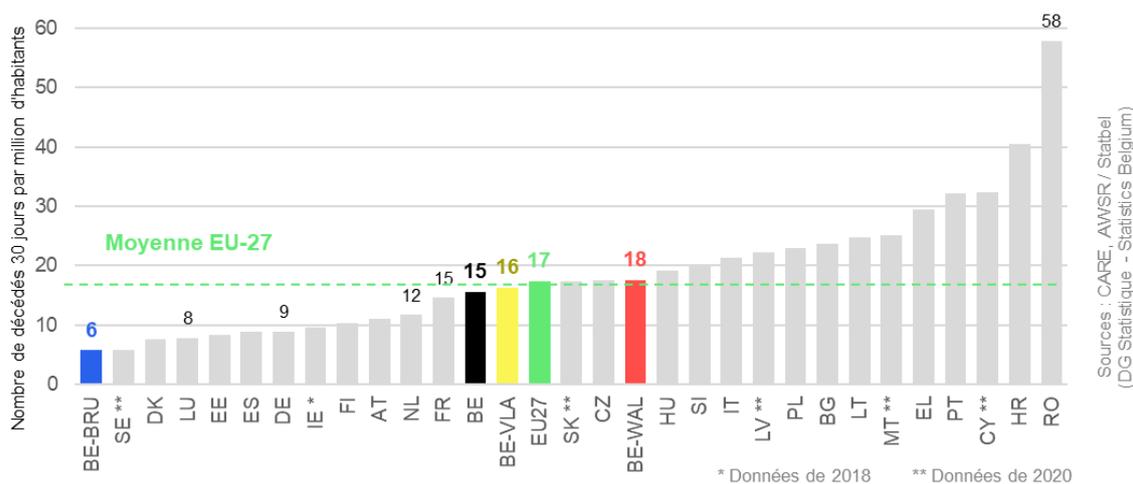


Figure 9 : Taux de mortalité en 2021 en agglomération pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges

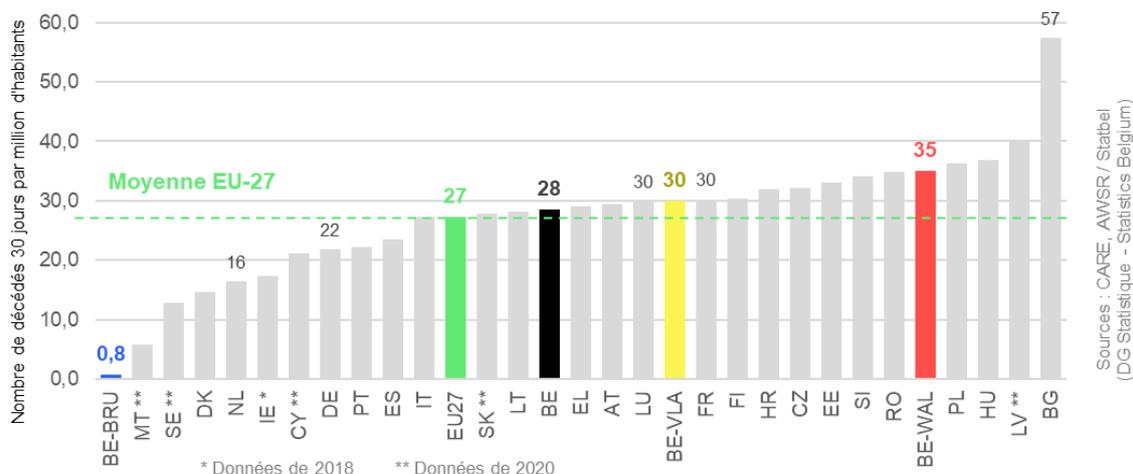


Figure 10 : Taux de mortalité en 2021 hors agglomération (autoroutes incluses) pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges

Sur autoroutes, les taux de mortalité en Belgique, Flandre et Wallonie sont parmi les plus élevés d'Europe et près de deux fois plus élevés que la moyenne européenne (Figure 11). Cet indicateur est toutefois trompeur car il ne prend pas en compte l'exposition au risque. En effet, la Belgique est l'un des pays européens ayant le réseau autoroutier le plus dense par rapport à son territoire et sa population. Aussi, pour ce type d'infrastructure routière, il serait plus juste de calculer un nombre de tués par kilomètres d'autoroute par exemple. Malheureusement l'information n'est pas disponible pour l'ensemble des pays européens.



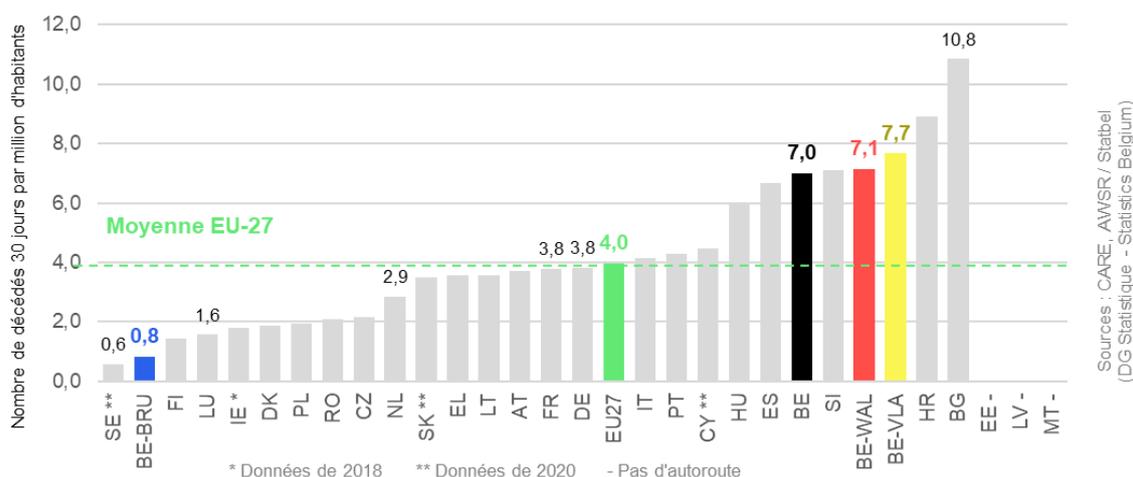


Figure 11 : Taux de mortalité en 2021 sur autoroute pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges

B. TAUX DE MORTALITÉ SELON LE TYPE D'USAGER

Les taux de mortalité selon le type d'utilisateur sont des indicateurs limités. En effet, il serait plus pertinent de croiser le nombre de tués avec les kilomètres parcourus pour chaque type d'utilisateur. Ainsi, pour les cyclistes le taux de mortalité est particulièrement élevé en Flandre et aux Pays-Bas parce que ce sont des territoires dans lesquels les déplacements en vélo sont plus plébiscités que dans d'autres pays européens.

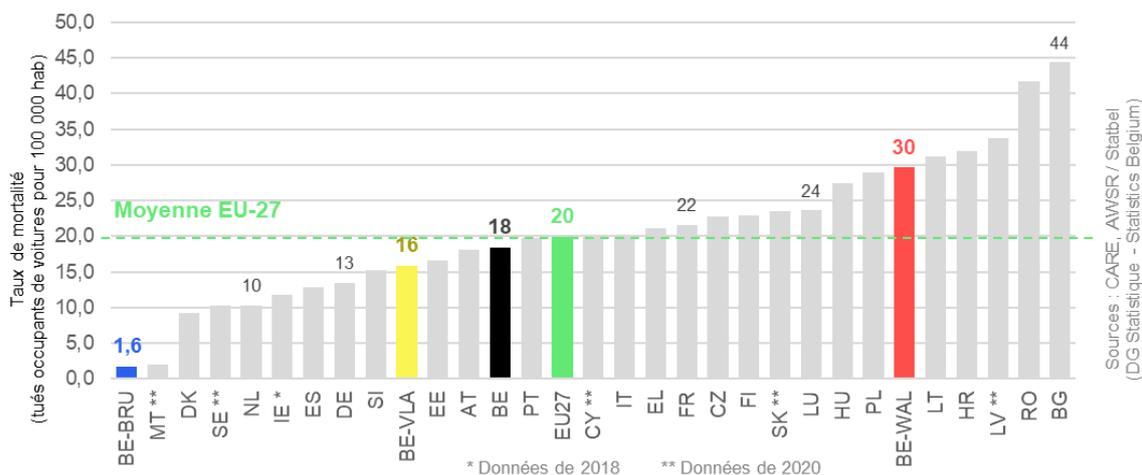


Figure 12 : Taux de mortalité des occupants de voitures en 2021 pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges

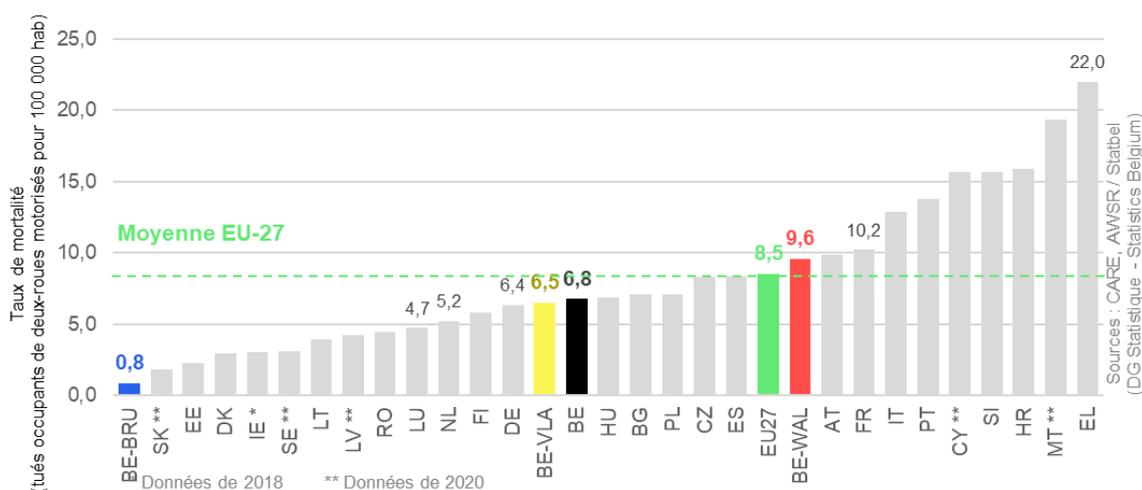


Figure 13 : Taux de mortalité des occupants de deux-roues motorisés en 2021 pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges



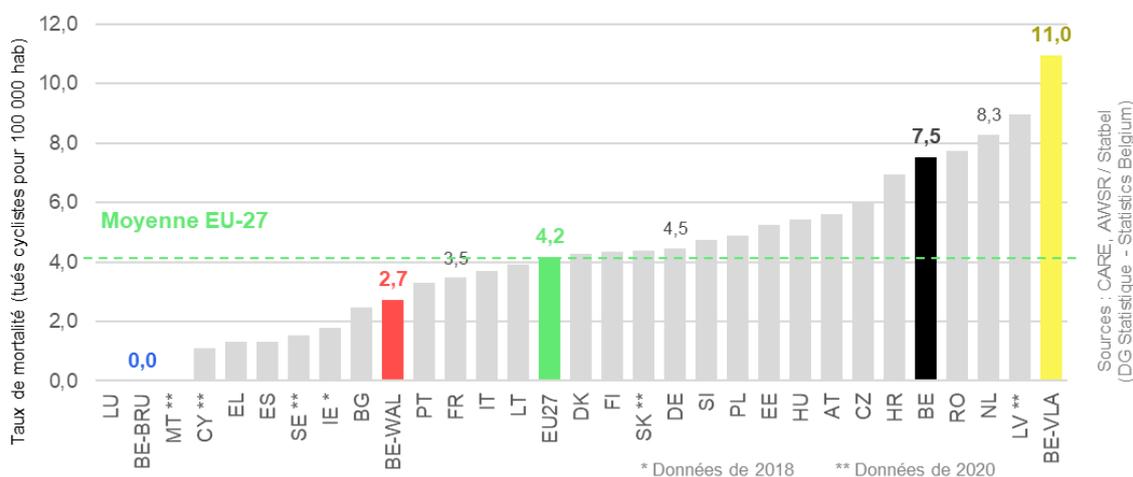


Figure 14 : Taux de mortalité de cyclistes en 2021 pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges

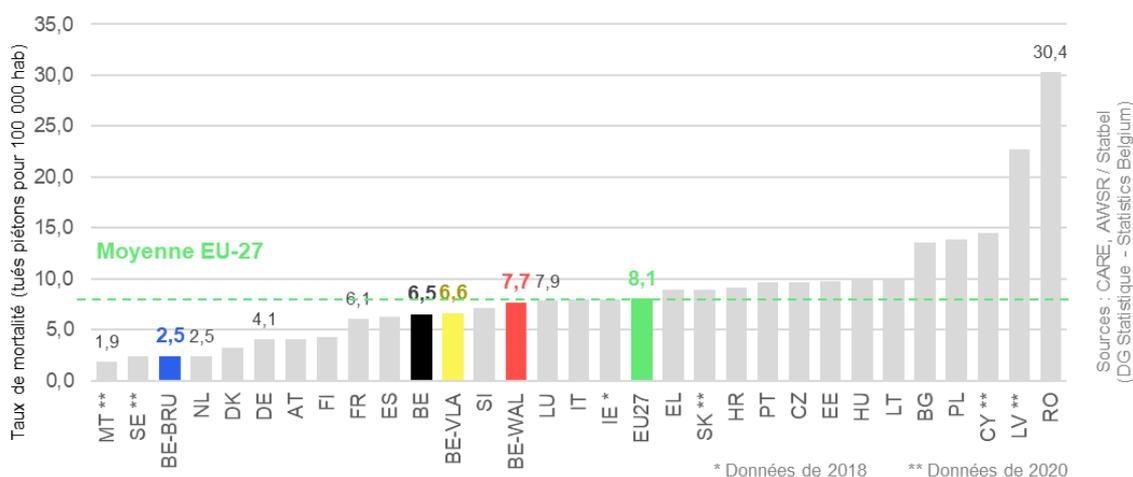


Figure 15 : Taux de mortalité de piétons en 2021 pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges

C. TAUX DE MORTALITÉ SELON LES GROUPES D'ÂGE À RISQUE

Le taux de mortalité chez les enfants (0-14 ans) est très variable d'un pays ou d'une région à l'autre. On constate que le taux de mortalité des enfants en Wallonie (8,0) est quasi deux fois plus élevé que celui enregistré en Flandre (4,4) et quasi 6 fois plus élevé qu'à Bruxelles (1,4).

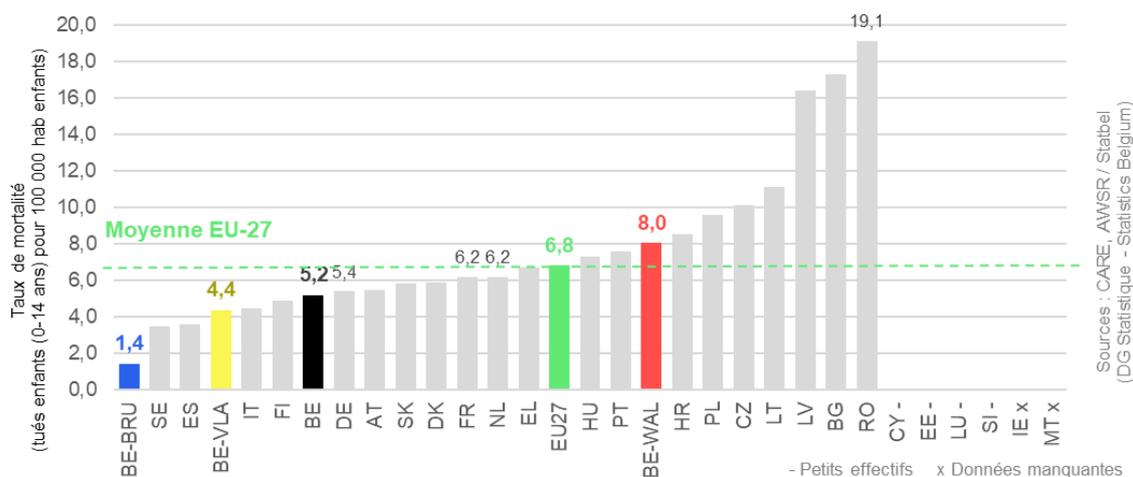


Figure 16 : Taux de mortalité des enfants (0-14 ans) pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges (2018-2020)

Le taux de mortalité chez les jeunes (18-24 ans) est très variable d'un pays ou d'une région à l'autre. On constate que le taux de mortalité des jeunes en Wallonie (104) est 1,8 fois plus élevé que celui enregistré en Flandre (57) et quasi 10 fois plus élevé qu'à Bruxelles (10). La Wallonie a un taux de mortalité des jeunes parmi les plus élevés d'Europe. Ce taux est 1,4 fois plus élevé que la moyenne européenne. Une hypothèse par rapport à ce constat serait que les jeunes Wallons utilisent plus la voiture pour se déplacer compte tenu de la forte ruralité wallonne et des longues



distances à parcourir. Une autre hypothèse serait que les jeunes Wallons ont des comportements plus à risque que d'autres (alcool, distraction, vitesse...).

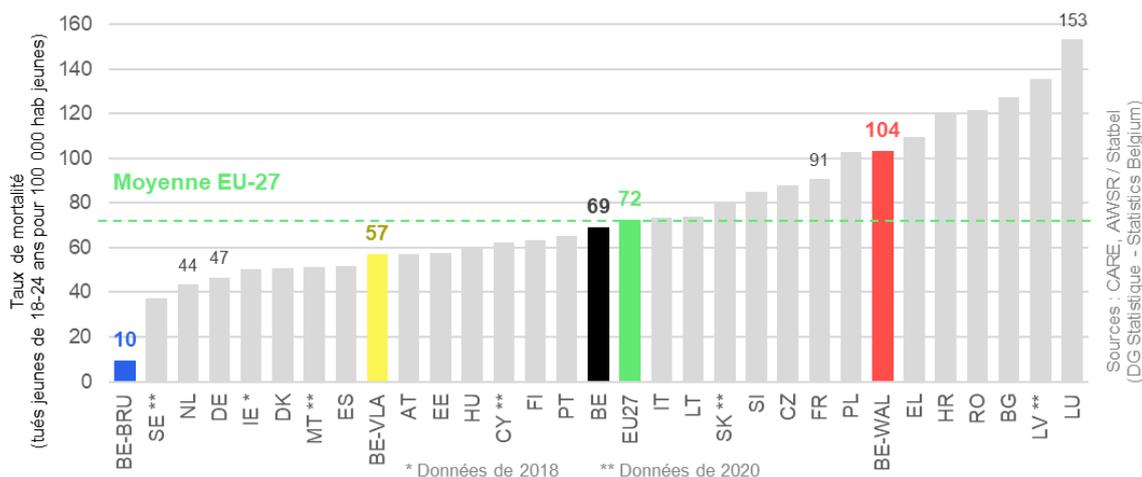


Figure 17 : Taux de mortalité des jeunes 18-24 ans en 2021 pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges

Le taux de mortalité chez les seniors (65 ans et plus) en Wallonie (58) est 0,8 fois moins élevé que celui enregistré en Flandre (75) et 4,5 fois plus élevé qu'à Bruxelles (13). La Wallonie a un taux de mortalité des seniors équivalent à la moyenne européenne. Le taux de mortalité des seniors est particulièrement problématique en Flandre. Une hypothèse par rapport à ce constat serait que les seniors flamands utilisent beaucoup le vélo comme mode de déplacement et, combiné avec la fragilité accrue de seniors, cela les amènerait à être plus exposés à un risque d'accident mortel que dans les autres régions du pays.

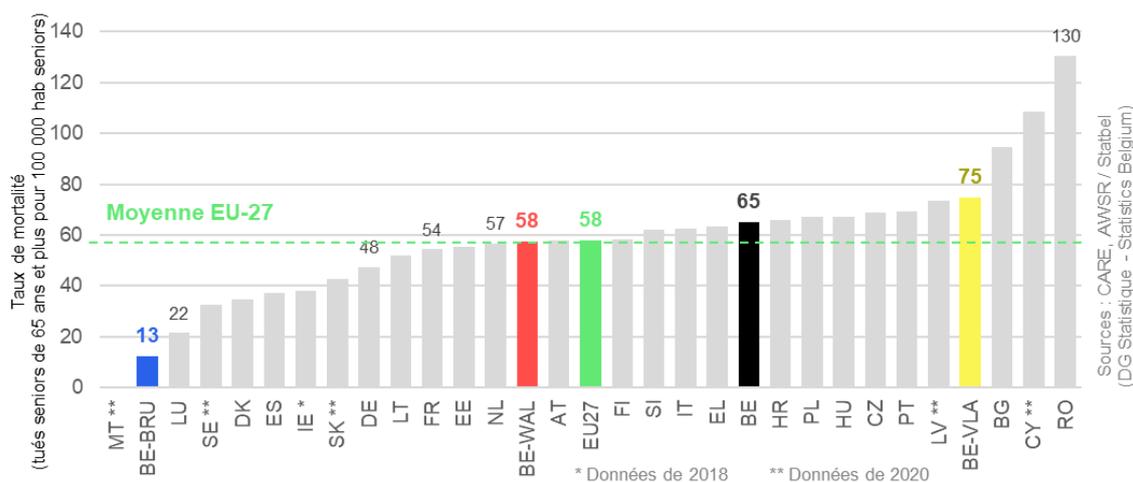


Figure 18 : Taux de mortalité des seniors (65 ans et plus) en 2021 pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges

Éditeur responsable : Françoise Guillaume

Éditeur : Agence wallonne pour la Sécurité routière ASBL

Date de publication : Juillet 2023

Veuillez faire référence à ce document de la manière suivante :

Essentiel des accidents : La Wallonie dans l'Europe en 2022. AWSR, juillet 2023

