



Essentiel des accidents La Wallonie et les autres régions belges 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, décembre 2022](#)

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 2012 et 2022, 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) 1,5 fois plus élevé que celui de la Flandre et 4,5 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 11% 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 14% à Bruxelles.

Les résultats présentés, sauf mention contraire, se basent sur une période de 5 ans (2018-2022). 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 2022 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 utilisé les données jusque 2017 pour estimer celles de 2018 et 2019 mais il ne serait pas raisonnable de les utiliser pour les années de COVID ou post-COVID.

- 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 afin d'orienter les mesures à prendre pour diminuer le nombre de victimes de la route.

INDICATEURS D'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE GÉNÉRAUX

Le Tableau 1 présente les principaux indicateurs d'insécurité routière pour les 3 régions du Royaume en 2022 et les tableaux 2 et 3 les évolutions de ces indicateurs par rapport respectivement aux années 2021 et 2019¹. La Wallonie, excepté pour les décédés 30 jours, voit ses indicateurs enregistrer les meilleures évolutions avec une légère reprise en 2022 par rapport à 2021 et une baisse franche et globale pour l'ensemble des indicateurs par rapport à 2019. Nous noterons que pour Bruxelles-Capitale l'ensemble des indicateurs sont à la hausse par rapport à 2021 (année record pour Bruxelles en nombre d'accidents mais également de victimes tuées ou blessées) mais également par rapport à 2019 et ce malgré la généralisation de la zone 30² sur l'ensemble de la Région depuis le 1^{er} janvier 2021.

Tableau 1 : Bilan des indicateurs de sécurité routière en Belgique et pour les 3 régions en 2022

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents corporels	Gravité
Wallonie	234	807	11 791	12 832	10 090	23
Flandre	282	2 389	25 700	28 371	23 381	12
Bruxelles-Capitale	24	204	4 643	4 871	4 172	6
Belgique	540	3 400	42 134	46 074	37 643	14

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

Tableau 2 : Évolution des indicateurs de sécurité routière en Belgique et pour les 3 régions en 2022 par rapport à 2021

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents corporels	Gravité
Wallonie	+18%	+5%	+0%	+1%	+2%	+16%
Flandre	-9%	+8%	+10%	+10%	+10%	-17%
Bruxelles-Capitale	+200%	+50%	+17%	+18%	+18%	+155%
Belgique	+5%	+9%	+8%	+8%	+9%	-4%

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

¹ 2019 est considérée comme la dernière année de référence avant la crise sanitaire liée au Covid-19 et elle est jugée « standard » au niveau des déplacements

² 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).



Tableau 3 : Évolution des indicateurs de sécurité routière en Belgique et pour les 3 régions en 2022 par rapport à 2019

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents corporels	Gravité
Wallonie	-24%	-15%	-9%	-9%	-6%	-20%
Flandre	-10%	-4%	-2%	-2%	+1%	-12%
Bruxelles-Capitale	+20%	+15%	+5%	+6%	+6%	+13%
Belgique	-16%	-6%	-3%	-4%	0%	-16%

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

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 2012. La Belgique enregistre en 10 ans une baisse de 35% du nombre de décédés 30 jours. L'évolution est très similaire entre la Wallonie et la Flandre jusqu'en 2020. L'année 2021 se caractérise par une rupture entre la Wallonie et la Flandre. En 10 ans, la Wallonie a réduit de 38% le nombre de tués et la Flandre de 32%. La courbe d'évolution de Bruxelles-Capitale est en dents de scie du fait des faibles effectifs constatés. Elle est caractérisée par une baisse du nombre de tués plus marquée que les autres régions jusqu'en 2021. Bruxelles parvient à réduire, à l'instar de la Wallonie, de 38% le nombre de tués en 10 ans. 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 global.

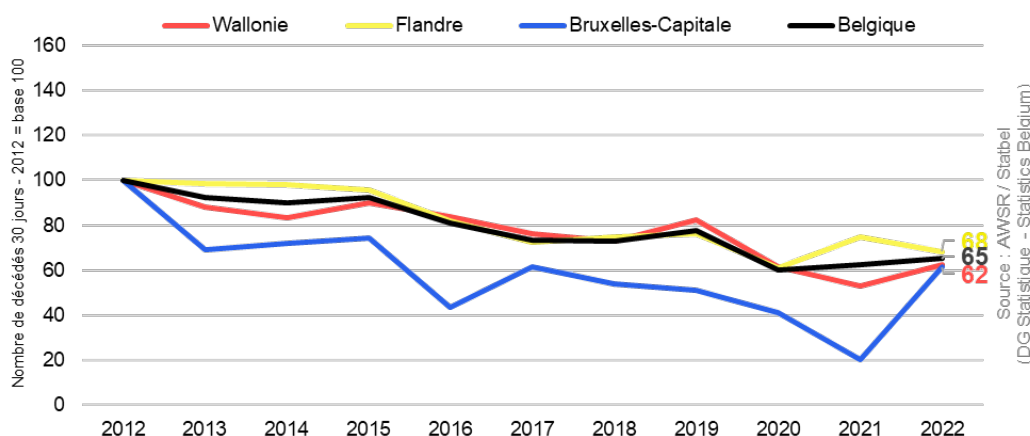


Figure 1 : Évolution du nombre de décédés 30 jours selon les régions (période 2012-2022)

Le Tableau 4 présente le nombre de décédés 30 jours pour chacune des régions sur la période 2012-2022 et son évolution. Nous constatons en 2022 un rebond après la crise sanitaire de 2020 et 2021 avec 3 fois plus de tués à Bruxelles-Capitale en 2022 qu'en 2021 et +18% en Wallonie. La Flandre se démarque des autres régions avec une baisse de 9% du nombre de décédés 30 jours, mais, en Flandre, l'année 2021 avait déjà connu un retour aux chiffres pré-covid quand les deux autres régions continuaient de diminuer.

Le suivi de l'évolution dans le temps révèle une baisse plus marquée en Wallonie qu'en Flandre permettant ainsi à la Wallonie de rattraper progressivement son retard. Notons toutefois que 2019 avait été une année particulièrement meurtrière sur les routes wallonnes. En l'espace de 10 ans (entre 2012 et 2022), le nombre de tués a baissé de 38% en Wallonie et à Bruxelles-Capitale et de 32% en Flandre.

Tableau 4 : Bilan et évolution du nombre de décédés 30 jours selon les régions (période 2012-2022)

Année	Wallonie	Flandre	Bruxelles-Capitale	Belgique
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
2022	234	282	24	540
Évolution / 2021	+18%	-9%	+200%	+5%
Évolution / 2019	-24%	-10%	+20%	-16%
Évolution / 2017 (5 ans)	-18%	-6%	0%	-11%
Évolution / 2012 (10 ans)	-38%	-32%	-38%	-35%

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 2012. La Belgique enregistre en 10 ans une baisse de 15% du nombre d'accidents corporels. L'évolution est quasi identique entre la Flandre (-17%) et la Wallonie (-18%). À Bruxelles, l'évolution des accidents est stable voire en légère hausse sur le période 2015-2019, on obtient une hausse de 7% des accidents corporels sur la dernière décennie.

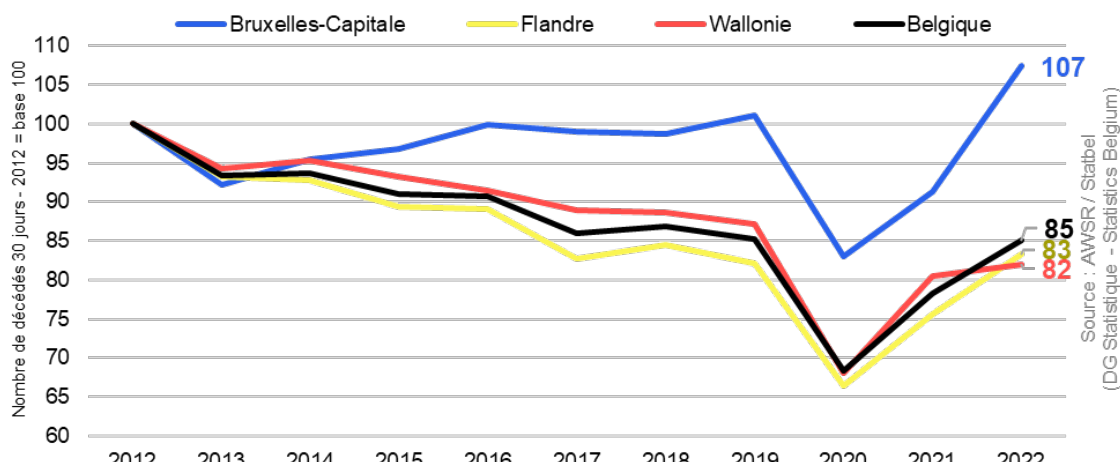


Figure 2 : Évolution du nombre d'accidents corporels selon les régions (période 2012-2022)

Le Tableau 5 présente le nombre d'accidents corporels pour chacune des régions sur la période 2012-2022 et son évolution. En 2022, les accidents augmentent dans les 3 régions par rapport à 2021. Cette hausse est plus marquée à Bruxelles-Capitale (+18%) qu'en Flandre (+10%) ou en Wallonie (+2%). Le nombre d'accidents reste toutefois inférieur de 6% par rapport à 2019 pour la Wallonie alors qu'il est en hausse de 1% en Flandre et de 6% à Bruxelles-Capitale.

Tableau 5 : Bilan et évolution du nombre d'accidents corporels selon les régions (période 2012-2022)

Année	Wallonie	Flandre	Bruxelles-Capitale	Belgique
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	9 895	21 220	3 545	34 660
2022	10 090	23 381	4 172	37 643
Évolution / 2021	+2%	+10%	+18%	+9%
Évolution / 2019	-6%	+1%	+6%	0%
Évolution / 2017 (5 ans)	-8%	+1%	+8%	-1%
Évolution / 2012 (10 ans)	-18%	-17%	+7%	-15%

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 6). 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.



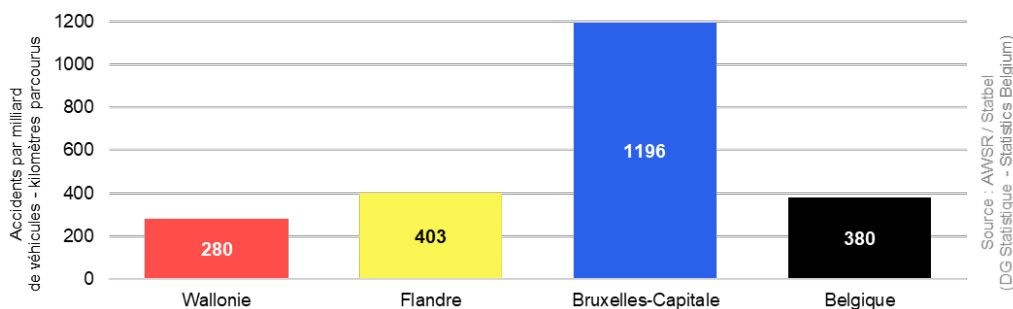


Figure 3 : Risque d'accident corporel pour la Belgique et ses 3 régions (2015-2019)

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 6). Cette augmentation s'explique, sans doute, par la forte hausse de la mobilité active (vélos, engins de déplacement...) dont le trafic n'est pas connu et donc pas pris en compte.

Tableau 6 : 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 de vitesse est de 90 km/h contre 70km/h en Flandre (cf chapitre *Où se produisent les accidents ?*).

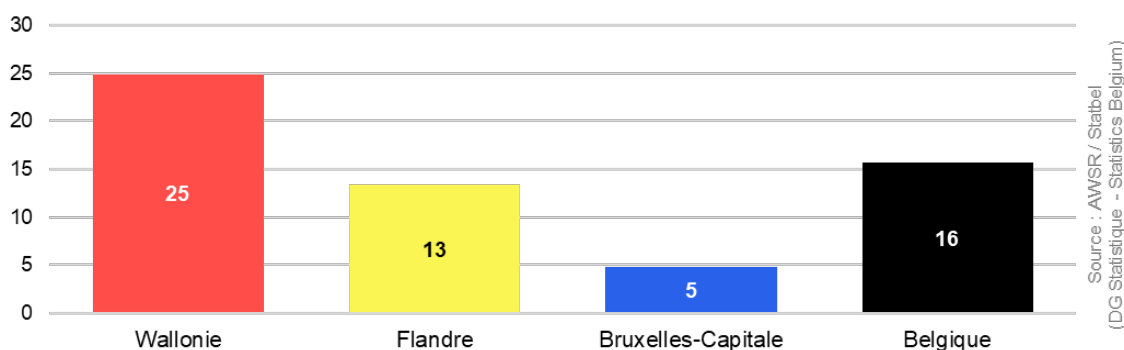


Figure 4 : Gravité des accidents en Belgique et pour les 3 régions (période 2018-2022)

La Figure 4 et le Tableau 7 montrent l'évolution de la gravité des accidents pour chacune des régions sur la période 2012-2022. La Belgique enregistre en 10 ans une baisse de 23% de la gravité : -19% en Flandre, -24% en Wallonie et -43% à Bruxelles-Capitale.



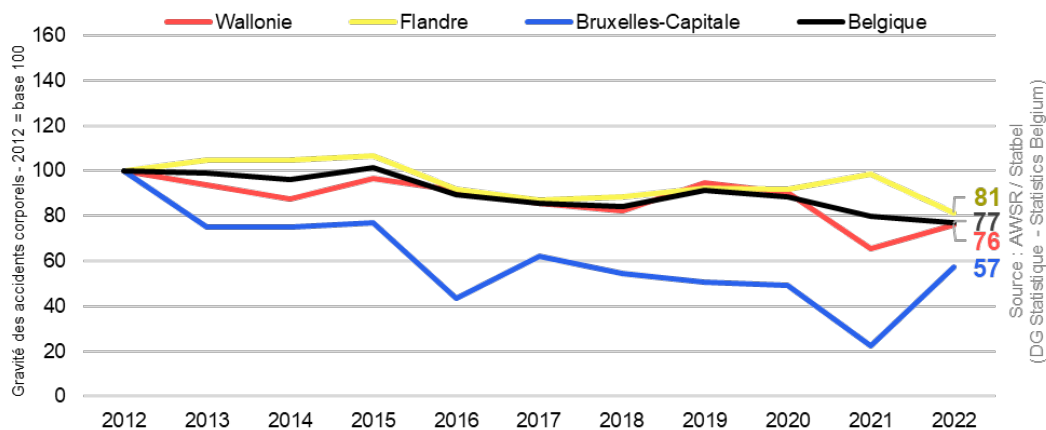


Figure 5 : Évolution de la gravité des accidents corporels selon les régions (période 2012-2022)

Tableau 7 : Bilan et évolution de la gravité des accidents corporels selon les régions (période 2012-2022)

Année	Wallonie	Flandre	Bruxelles-Capitale	Belgique
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
2022	23,2	12,1	5,8	14,3
Évolution / 2021	+16%	-17%	+155%	-4%
Évolution / 2019	-20%	-12%	+13%	-16%
Évolution / 2017 (5 ans)	-11%	-6%	-8%	-10%
Évolution / 2012 (10 ans)	-24%	-18%	-43%	-23%

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.

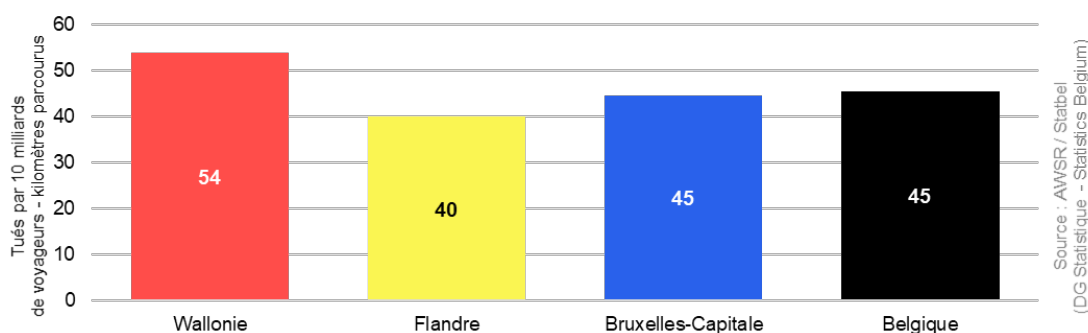


Figure 6 : Risque de décès pour la Belgique et ses 3 régions (2015-2019)

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 8).



Tableau 8 : 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 2018-2019
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 49 décès 30 jours par million d'habitants sur la période 2018-2022. La Wallonie se caractérise par un taux de mortalité 1,5 fois plus élevé qu'en Flandre et 4,5 fois plus important qu'à Bruxelles (Figure 7).

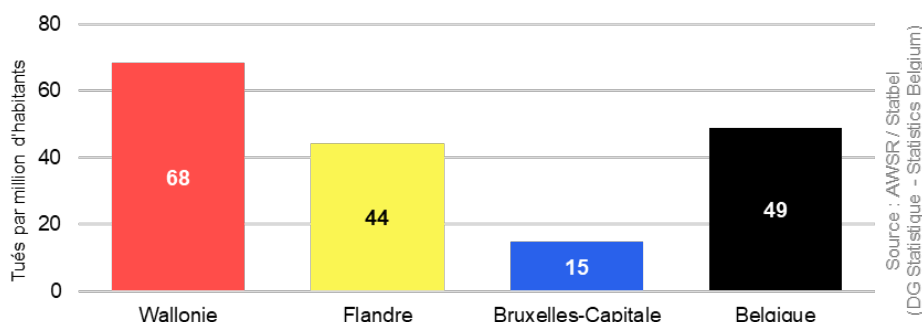


Figure 7 : Taux de mortalité lié à l'insécurité routière selon les régions (2018-2022)

En 10 ans (2012-2022), le taux de mortalité a diminué de 43% à Bruxelles-Capitale, de 40% en Wallonie et 35% en Flandre (Tableau 9).

Tableau 9 : Bilan et évolution du taux de mortalité (pour 100 000 habitants) des accidents selon les régions (2012-2022)

Année	Wallonie	Flandre	Bruxelles-Capitale	Belgique
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
2022	64	42	20	47
Évolution / 2021	+18%	-10%	+199%	+4%
Évolution / 2019	-25%	-12%	+19%	-17%
Évolution / 2017 (5 ans)	-19%	-8%	-3%	-13%
Évolution / 2012 (10 ans)	-40%	-35%	-43%	-38%

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.

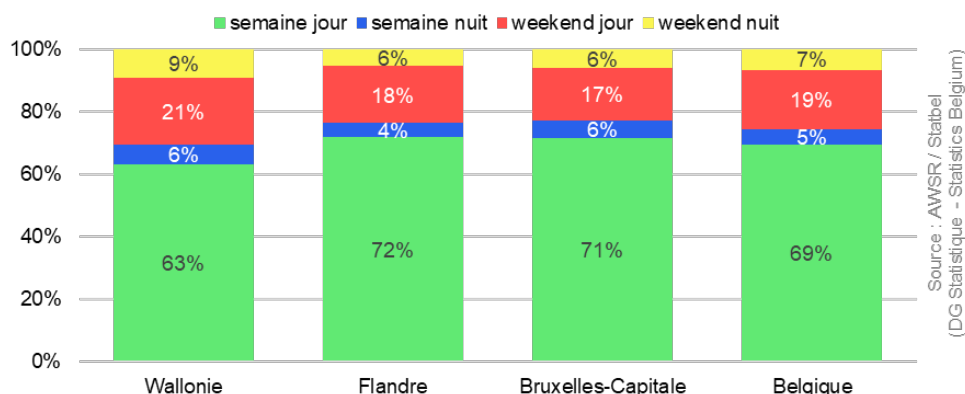


Figure 8 : Répartition des accidents corporels selon la période de la semaine et les régions (2018-2022)

L'année 2022 a une répartition des accidents conforme à la tendance sur la période 2018-2022.

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 en 2022³. 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 l'accélération de l'implantation de zones 30 et zones de rencontre dans les centres urbains à l'instar notamment de Bruxelles-Capitale⁴ mais aussi des grandes villes wallonnes comme Charleroi, Liège, Mons et Namur). La Wallonie se distingue des autres régions avec seulement 4% des accidents en zone 30 contre 15% en Flandre et 62% 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 3% 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 ?*).

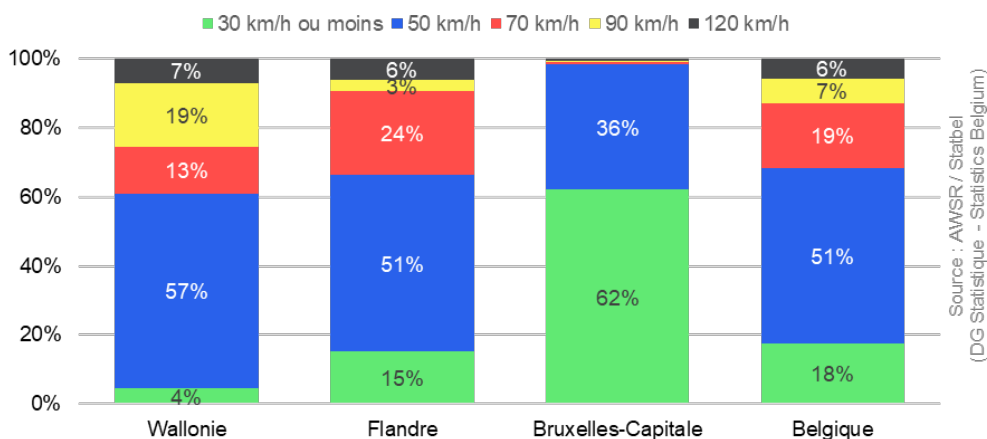


Figure 9 : Répartition des accidents corporels selon le régime de vitesse sur le site de l'accident et les régions (2022)

³ L'année 2022 est plus représentative de la situation actuelle notamment concernant les zones 30 et de rencontre

⁴ Extension de la zone 30 appliquée à l'ensemble de la région hors axes structurants depuis le 1^{er} janvier 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. Toutefois, la Wallonie se distingue des autres régions par une proportion relativement élevée de 32% d'accidents seuls en cause contre 20% en Flandre et 14% à Bruxelles (Figure 10). Différents facteurs peuvent potentiellement expliquer cette particularité, comme la moindre densité de population et de trafic, la topographie des lieux (routes vallonnées et sinueuses), les vitesses pratiquées, le 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), etc.

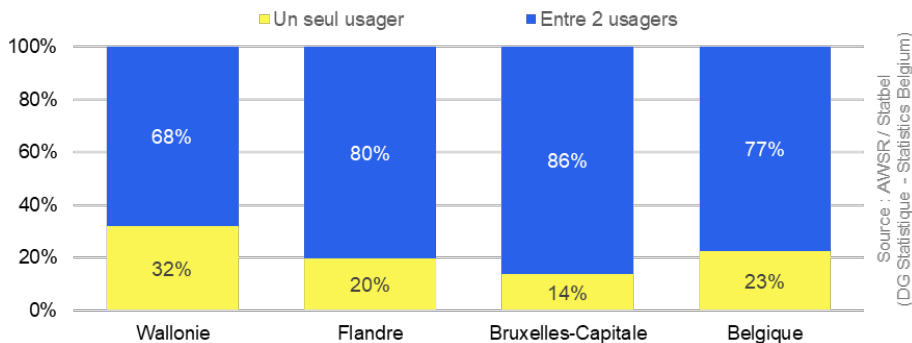


Figure 10 : Répartition des accidents corporels selon le type de collision et les régions (2018-2022)

L'année 2022 a une répartition des accidents conforme à la tendance sur la période 2018-2022.

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 les 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 quart à Bruxelles-Capitale et en Flandre (Figure 11)

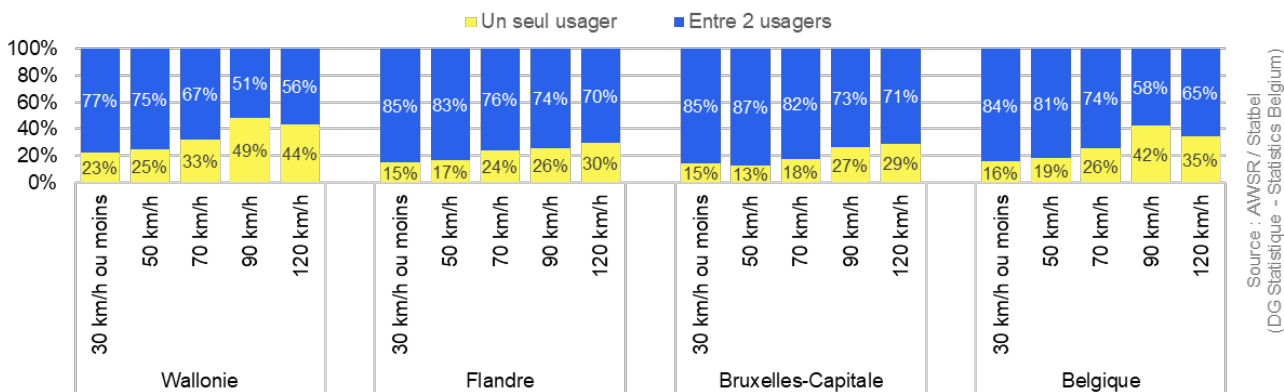


Figure 11 : Répartition des accidents corporels selon le type de collision, le régime de vitesse sur le site de l'accident et les régions (2018-2022)



CARACTÉRISTIQUES DES VICTIMES DE LA ROUTE

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

La Figure 12 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 qui 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 une part moindre de seniors.

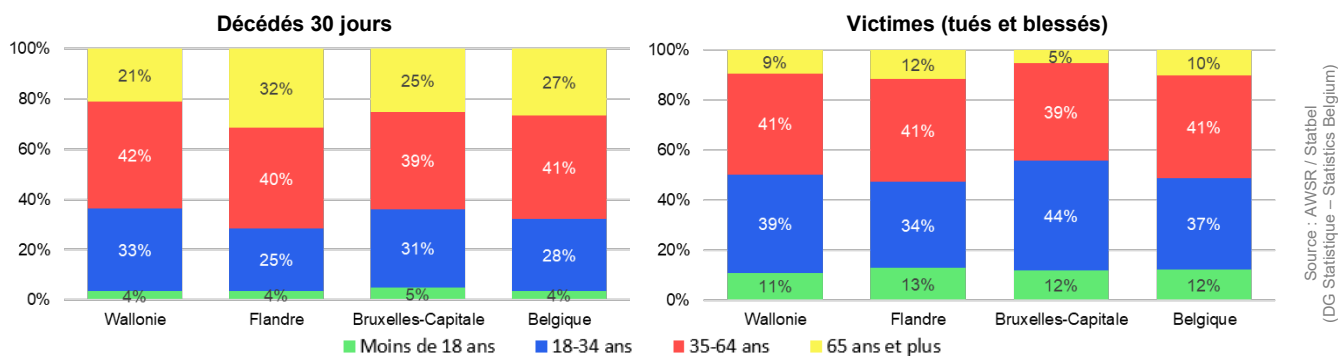


Figure 12 : Distribution des victimes (tués et blessés) en fonction de l'âge et des régions (2018-2022)

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 13). 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 104 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 privés 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.

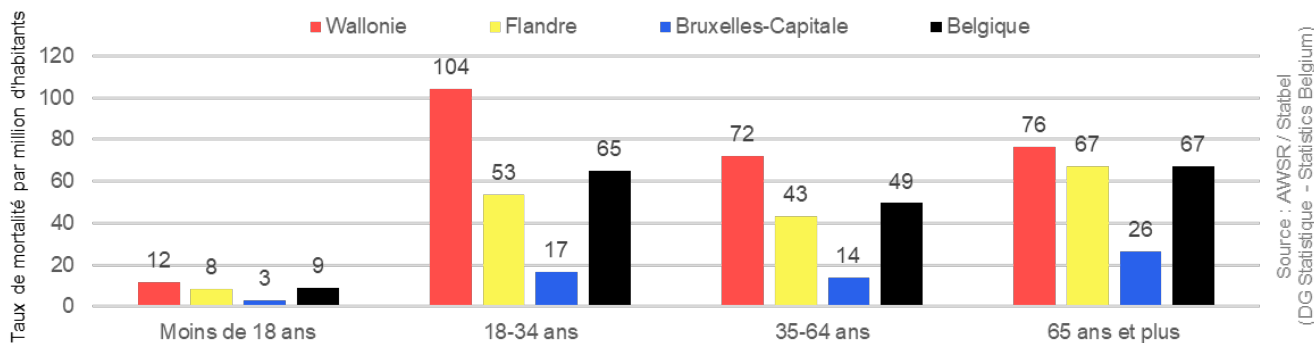


Figure 13 : Taux de mortalité des accidents en fonction de l'âge des victimes et des régions (période 2018-2022)



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 14) 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 (63%) sont des occupants de voiture contre 40% en Flandre et 29% à Bruxelles-Capitale.
- 10% des victimes sont des piétons contre 21% à Bruxelles-Capitale et 7% en Flandre.
- Seuls 7% des victimes sont des cyclistes contre 32% en Flandre et 22% à Bruxelles-Capitale.

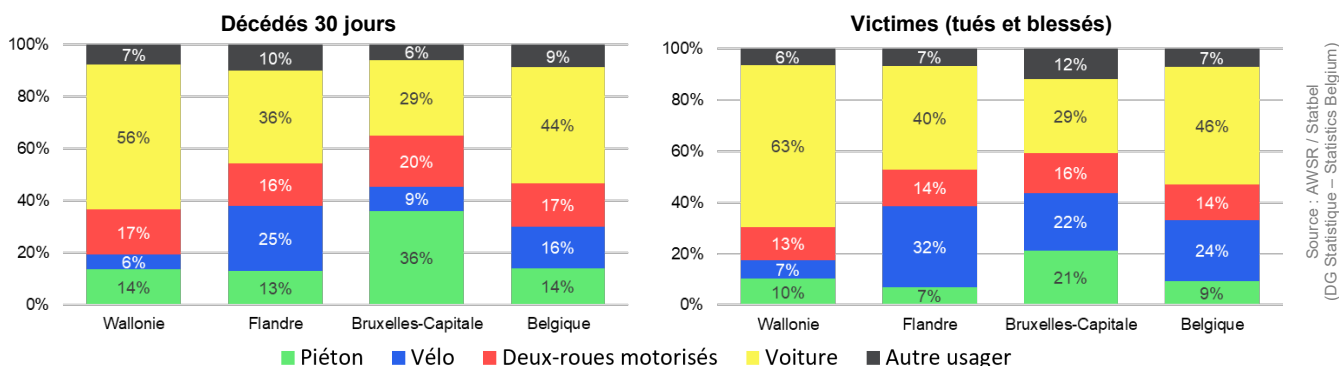


Figure 14 : Distribution des victimes (tués et blessés) en fonction du mode de déplacement et des régions (2018-2022)

En 2022 en Wallonie, nous notons une part plus importante des piétons parmi les décédés 30 jours⁵ mais aucune différence dans la part des cyclistes et des deux-roues motorisés. Dans les autres régions du pays, nous constatons une hausse de la part des cyclistes parmi les tués et dans une moindre mesure 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 15).

Bruxelles-Capitale voit une baisse de la part des piétons et des deux-roues motorisés parmi les tués et une explosion des victimes « autres usagers », il s'agit principalement d'utilisateurs d'engins de déplacement (motorisés ou non) qui représentent 15% de l'ensemble des victimes (contre 3% en Flandre et 1% en Wallonie).

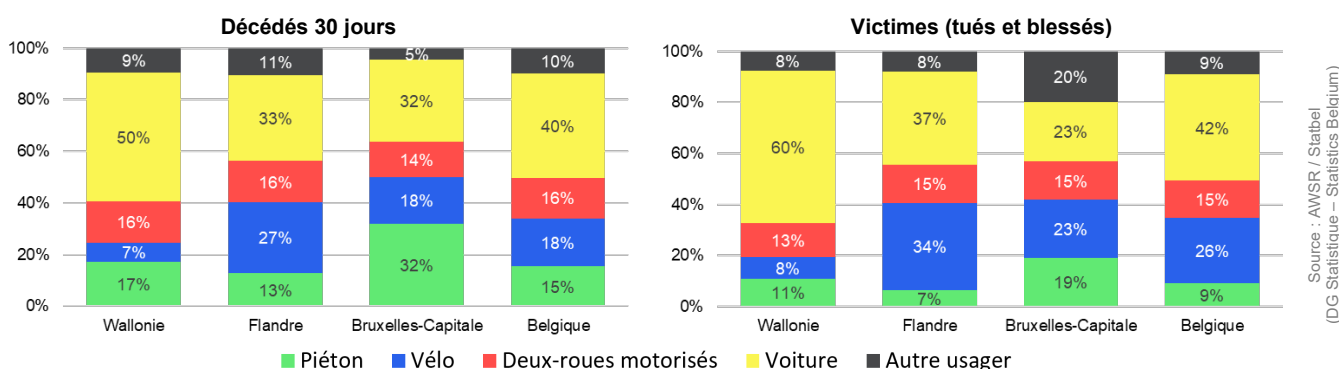


Figure 15 : Distribution des victimes (tués et blessés) en fonction du mode de déplacement et des régions (2022)

⁵ Ce résultat est impacté par le drame de Strépy-Bracquegnies dont le bilan est de 6 personnes fait 6 tués et 39 blessés (tous piétons)



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 11% contre moitié moins en Flandre et à Bruxelles-Capitale (Figure 16). En Belgique (période 2018-2022), 74% de l'ensemble des conducteurs impliqués dans un accident corporel ont été testés pour l'alcoolémie au volant. Ce taux de testés est similaire dans les 3 régions.

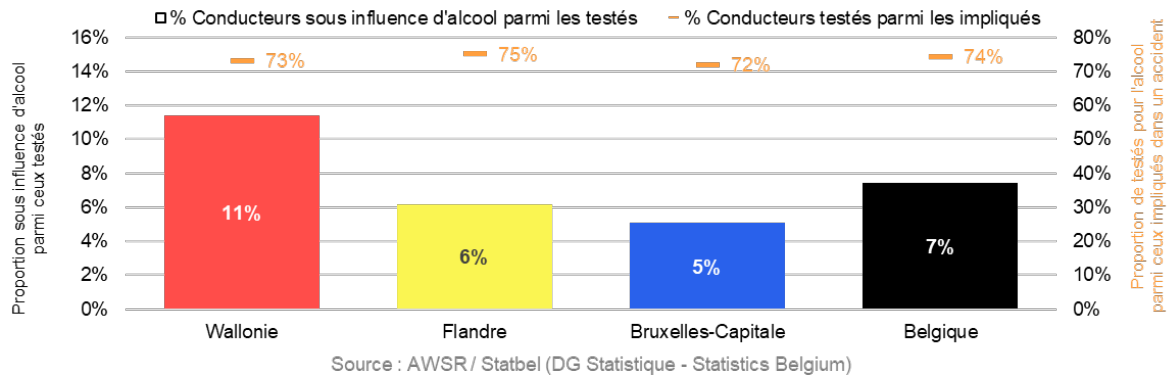


Figure 16 : Proportion de conducteurs et piétons testés et déclarés positifs pour la conduite sous influence d'alcool parmi les conducteurs et piétons impliqués dans un accident (Belgique et ses 3 régions, 2018-2022)

Pour l'année 2022, la proportion de conducteurs et piétons déclarés positifs après avoir été testés est conforme à la tendance sur la période 2018-2022. Nous noterons toutefois une nette amélioration du taux d'utilisateurs testés pour l'alcoolémie avec 79% en Wallonie et 83% en Flandre et à Bruxelles-Capitale.

Une analyse du taux de conducteurs sous influence d'alcool (parmi ceux testés) selon les modes de déplacement révèle que les usagers wallons sont particulièrement à risque excepté pour les usagers d'engins de déplacement, les cyclistes (classiques ou électriques), les utilisateurs de speed pédélec, les motards, les conducteurs de voiturette et les chauffeurs routiers (Figure 17 et Figure 18).

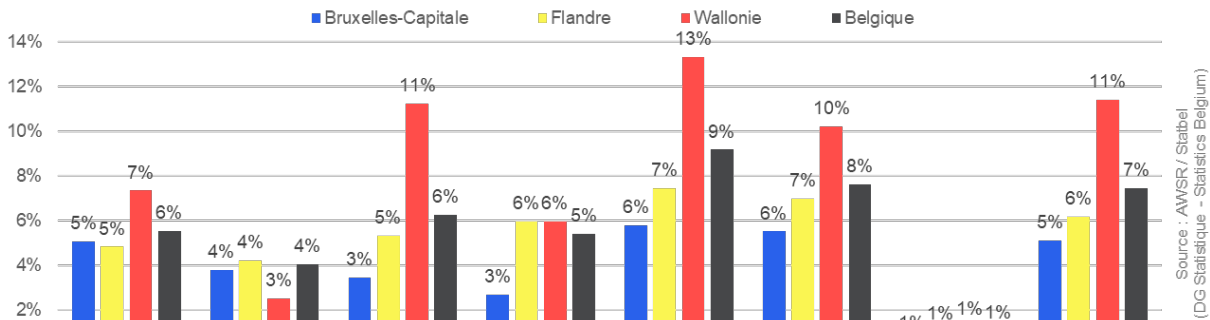


Figure 17 : Taux d'utilisateurs positifs à l'alcool parmi ceux testés et impliqués dans un accident corporel (Belgique et ses 3 régions, 2018-2022)

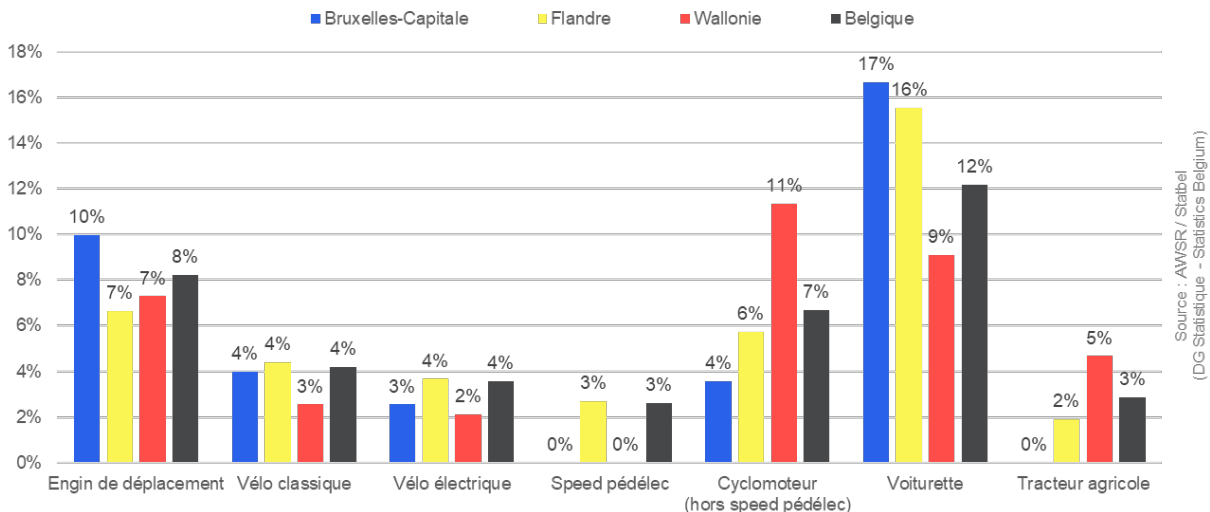


Figure 18 : Taux d'utilisateurs positifs à l'alcool parmi ceux testés et impliqués dans un accident corporel (Belgique et ses 3 régions, 2018-2022)



Éditeur responsable : Françoise Guillaume

Éditeur : Agence wallonne pour la Sécurité routière ASBL

Date de publication : Août 2023

[Veuillez faire référence à ce document de la manière suivante :](#)

Essentiel des accidents : La Wallonie et les autres régions en 2022. AWSR, août 2023

