



Essentiel des accidents La Wallonie dans l'Europe en 2024

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 2030

Etat des lieux en 2024

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 pour 2030 est de réduire de 50% le nombre de tués par rapport à 2019. En 2024, la Wallonie a parcouru un tiers du chemin (-33%) et occupe, avec Bruxelles (-45%), la partie haute du classement européen. Elle fait donc mieux que la Flandre (-20%), que l'Europe dans son ensemble (-12%) et que nos pays limitrophes (de -18% pour le Luxembourg à +2% aux Pays-Bas).
- En 2024, le nombre de tués par million d'habitants en Belgique (40) est légèrement inférieur à la moyenne européenne (45). Toutefois, cela cache des disparités régionales puisque le taux de mortalité en Wallonie (56) est 1,2 fois plus élevé que le taux moyen européen, 1,5 fois plus élevé qu'en Flandre et 6 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 (2014-2024) révèle que la Belgique et ses régions font partie des pays ayant enregistré les baisses les plus importantes (-40% pour la Belgique et -36% pour la Wallonie).
- En 2023, le risque de décès en voiture s'élève en Belgique à 20 occupants de voiture tués par 10 milliards de voyageurs-kilomètres parcourus avec ce type de véhicule, soit une valeur proche de celle calculée à l'échelle européenne (22). Le risque de décès en Wallonie (29) est par contre bien plus élevé qu'en Flandre (15) et que dans les quatre pays limitrophes à la Belgique. En l'espace de 10 ans (2013-2023), ce risque a baissé de 43% en Belgique (-41% en Wallonie) ce qui place la Belgique parmi les bons élèves européens.



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 2030

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 2019-2030, avec un objectif final de zéro tué en 2050¹. La Figure 1 illustre les évolutions individuelles pour chaque pays par rapport à cet objectif ambitieux. Au total, le nombre de tués sur les routes européennes (EU 27) a diminué de 12% entre 2019 et 2024. A l'heure actuelle, la Belgique réalise la 7^{ème} meilleure performance européenne avec -27%. Bruxelles-Capitale a quasi atteint l'objectif (-45%) et la Wallonie a parcouru un tiers du chemin (-33%). La réduction est moins forte en Flandre (-20%).

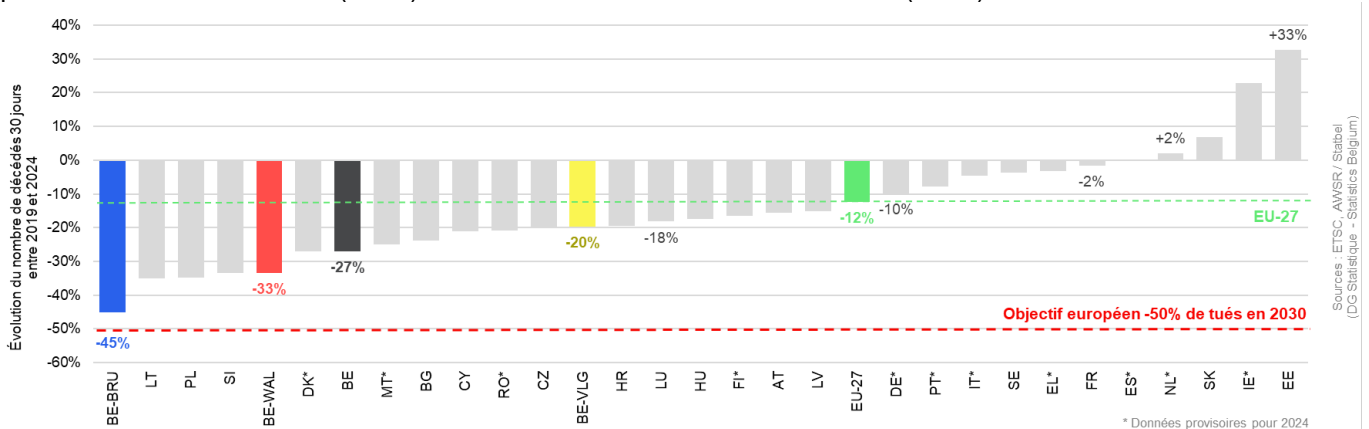


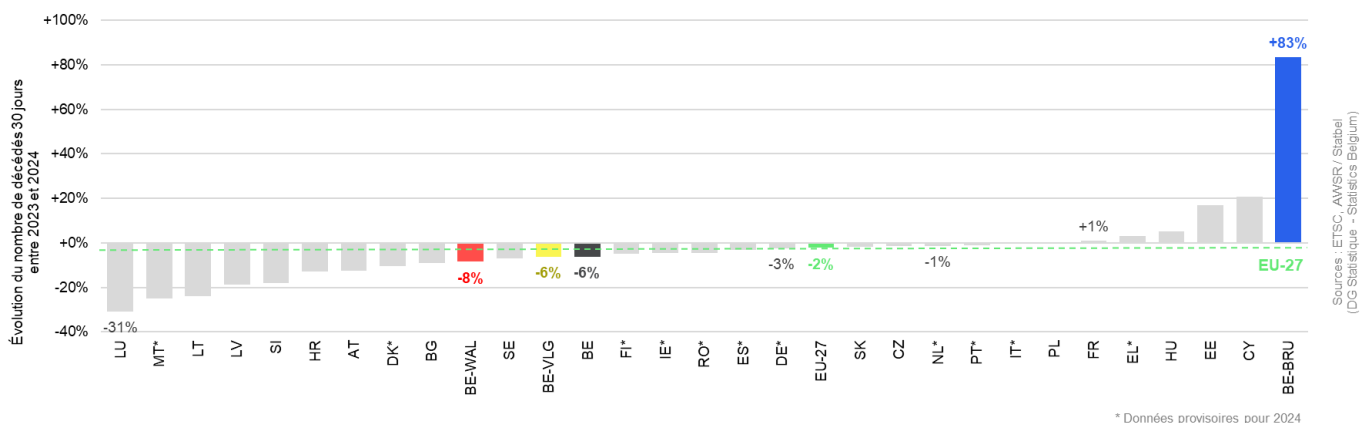
Figure 1 : Évolution du nombre de décédés 30 jours pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges sur la période 2019-2024

ETAT DES LIEUX EN 2024

Le nombre de décédés 30 jours a relativement peu évolué entre 2023 et 2024 : il a baissé de 2% au total en Europe et n'a pas excédé +5%/-5% pour la moitié des pays européens. La Figure 2 illustre les évolutions individuelles pour chaque pays. La Belgique est au-dessus de la moyenne européenne avec une baisse de 6%. La Wallonie (-8%) et la Flandre (-6%) enregistrent une baisse d'ampleur similaire. En Région bruxelloise, le nombre absolu de décès augmente de 83%, soit quasi un doublement, mais cette forte fluctuation en pourcentages s'explique par le nombre relativement faible de décès sur ce territoire (moins de 20 par an, en moyenne) et correspond en réalité à une hausse de 5 tués.

¹ 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). Voir l'Essentiel « Chiffres-clés wallons 2024 ».





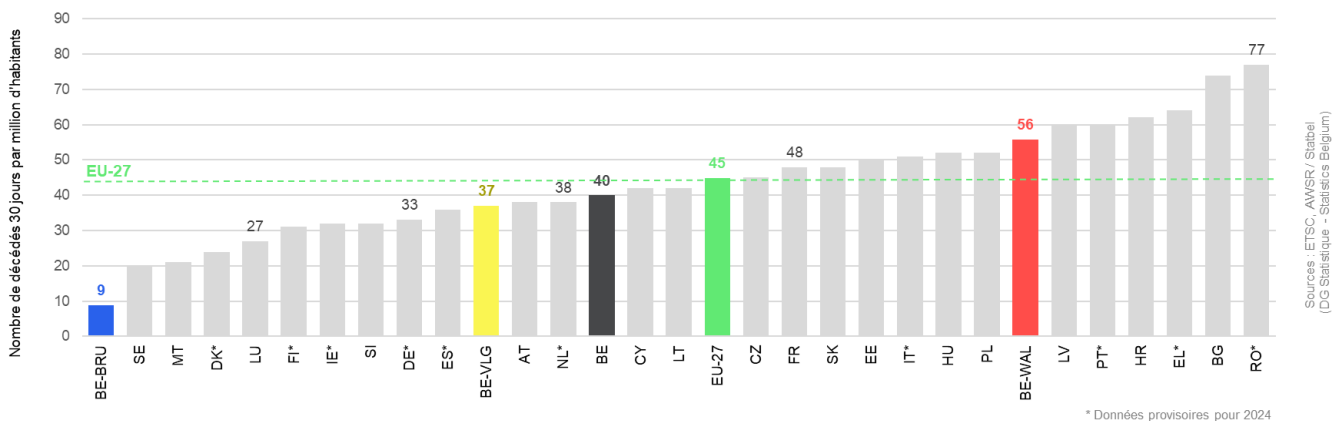
* Données provisoires pour 2024

Sources : ETSC, AMSR / Statbel (DG Statistique - Statistics Belgium)

Figure 2 : Évolution du nombre de décès 30 jours pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges sur la période 2023-2024

TAUX DE MORTALITÉ ROUTIÈRE

La Figure 4 permet de comparer, pour l'année 2024, 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 (40) est légèrement inférieur à la moyenne européenne (45). En revanche, avec un taux de 56 tués par million d'habitants, la Wallonie occupe la partie inférieure du classement européen, au côté de plusieurs pays d'Europe de l'Est. Ainsi, le taux de mortalité wallon est 1,2 fois plus élevé que le taux moyen européen, 1,5 fois plus élevé qu'en Flandre (37) et 6 fois plus haut que celui observé à Bruxelles-Capitale (9). Cet indicateur wallon est également plus élevé que celui des pays limitrophes et jusqu'à 3 fois plus haut que celui des meilleurs élèves européens (la Suède, Malte, le Danemark et le Luxembourg en tête) qui ont des taux inférieurs à 30 tués par million d'habitants.



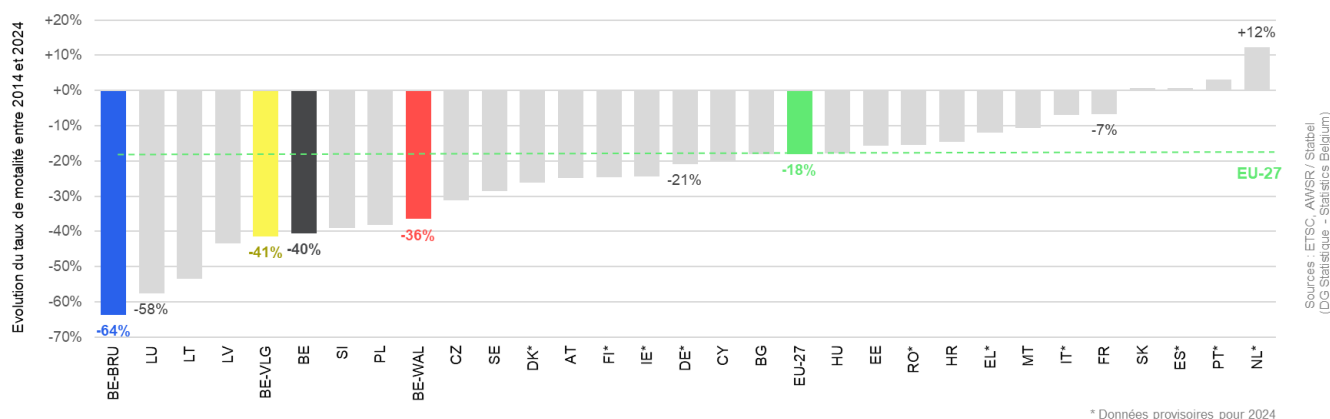
* Données provisoires pour 2024

Sources : ETSC, AMSR / Statbel (DG Statistique - Statistics Belgium)

Figure 3 : Taux de mortalité en 2024 pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges

L'évolution du taux de mortalité au cours des 10 dernières années (2014-2024) 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 -41% pour la Flandre, -36% pour la Wallonie et même -64% pour la Région de Bruxelles-Capitale qui fait ainsi mieux que tous les pays européens (-40% pour la Belgique). La Belgique occupe ainsi, dans ce classement, la 4^{ème} place des meilleures performances européennes, loin devant la moyenne européenne (-18%).





* Données provisoires pour 2024

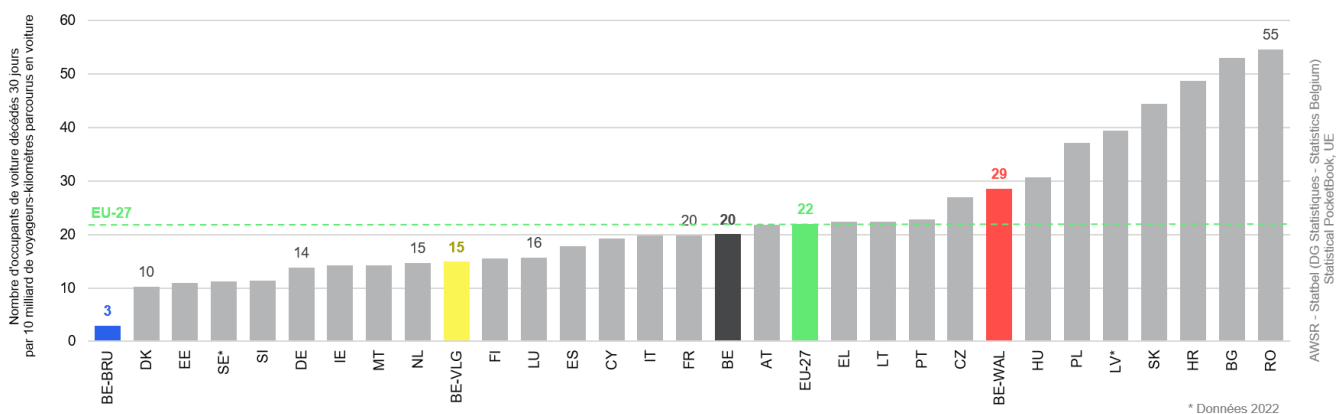
Sources: ETSC, AWSR/ Statbel (DG Statistique - Statistics Belgium)

Figure 4 : Évolution du taux de mortalité pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges sur la période 2014-2024

RISQUE DE DÉCÈS ROUTIER

Une méthode plus pertinente pour comparer la mortalité routière de différents territoires est de prendre en compte l'importance du trafic dans chacun d'entre eux, à savoir le nombre de kilomètres parcourus par les « voyageurs ». C'est ce qui est fait ci-dessous dans le graphe présentant le risque de décès routier *pour les occupants de voiture* (Figure 6). Il convient toutefois de rester prudent lors de l'interprétation de ce graphe, en raison de la complexité pour évaluer le nombre de kilomètres parcourus à l'échelle d'un pays, de probables variations nationales dans la méthode utilisée et de l'absence de données récentes fiables pour la Belgique et ses différentes régions.

En 2023, le risque de décès en Belgique est estimé à 20 occupants de voiture tués par 10 milliards de voyageurs-kilomètres parcourus en voiture. Cet indicateur est légèrement inférieur au risque calculé à l'échelle européenne (22). Le risque de décès en Wallonie (29) est par contre bien plus élevé qu'en Flandre (15) et que dans nos 4 pays limitrophes. Bruxelles se détache fortement des autres régions de Belgique avec 3 occupants de voiture tués par 10 milliards de voyageurs-kilomètres, et fait ainsi mieux que le meilleur pays européen en la matière (Danemark, 10).



* Données 2022

AWSR - Statbel (DG Statistiques - Statistics Belgium) Statistical PocketBook, UE

Figure 5 : Risque de décès en voiture pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges en 2023

En l'espace de 10 ans (2013-2023), le risque de décès en voiture a baissé pour la grande majorité des pays européens, mais à des amplitudes différentes. En Belgique, il a baissé de 43% ce qui place notre pays à la cinquième place du podium européen. Wallonie et Flandre sont au coude à coude avec respectivement -41% et -42%. Avec -91% la Région de Bruxelles-Capitale fait mieux que tous les pays européens².

Nous constatons aussi de très fortes disparités entre nos pays limitrophes avec +19% pour les Pays-Bas (le pire résultat européen), -6% en France, -22% en Allemagne et -64% au Luxembourg (meilleure performance européenne).

² Pour rappel, Bruxelles est devenue officiellement une « Ville 30 » le 1^{er} janvier 2021.



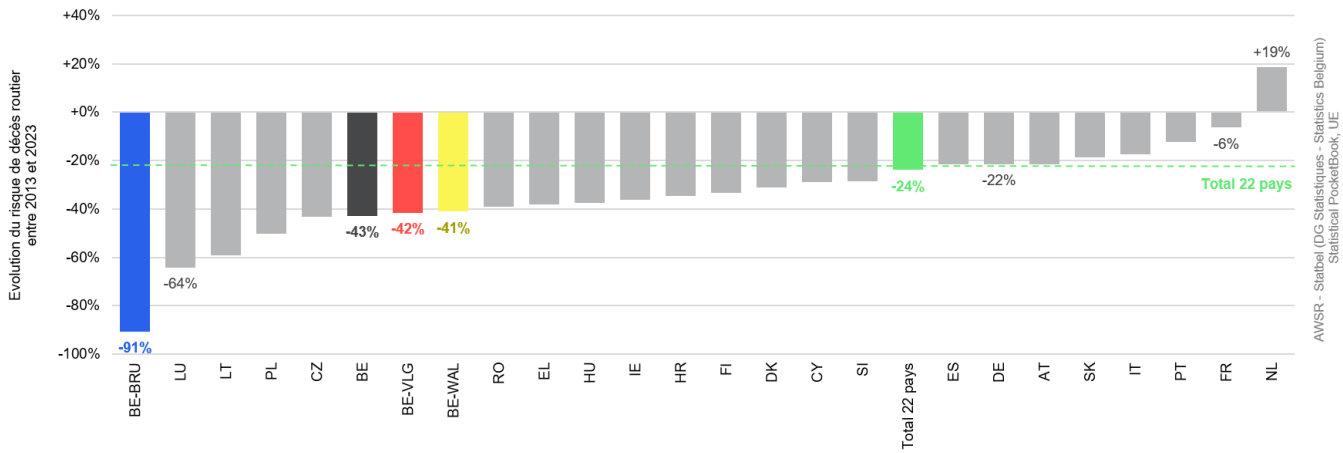


Figure 6 : Évolution du risque de décès pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges entre 2013 et 2023

RÉPARTITION DES TUÉS SELON LE TYPE D'USAGER

La répartition des tués (décédés 30 jours) selon le type d'utilisateur 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, en 2023, un tiers des tués aux Pays-Bas et en Flandre sont des cyclistes alors que ceux-ci représentent 16% des tués en Allemagne et 6-7% des tués en Wallonie et en France. De même, la Wallonie se trouve parmi les territoires d'Europe comptant la plus faible proportion d'utilisateurs vulnérables (piétons et deux-roues) parmi les tués (36%, contre 47% en moyenne européenne), et, en corollaire, une des plus fortes part d'occupants de voiture (54% contre 44%).

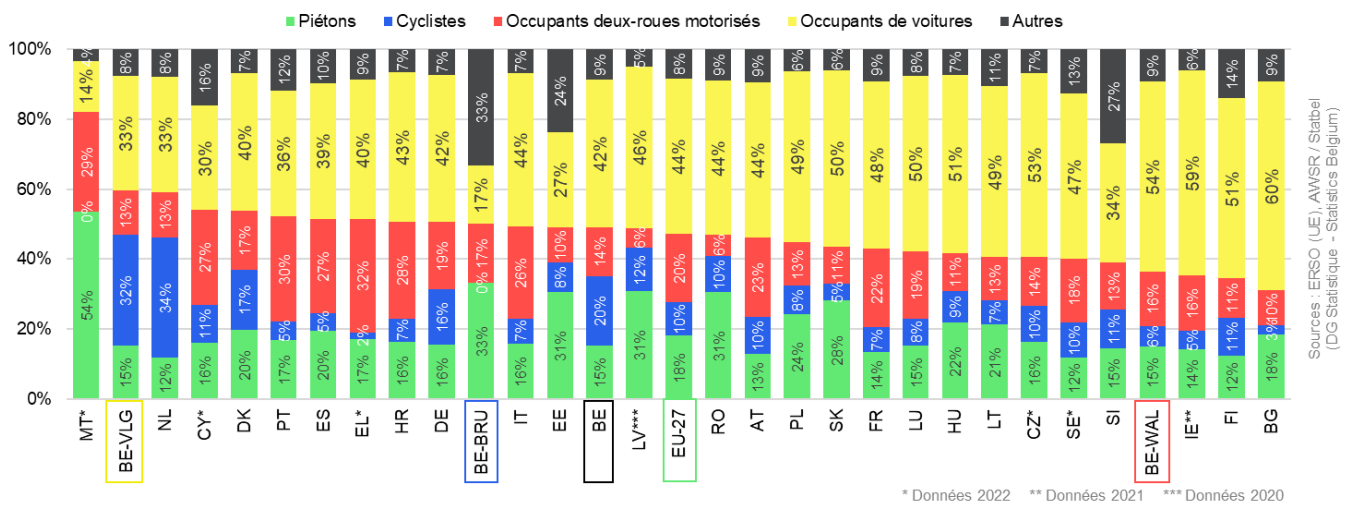


Figure 7 : Répartition des décédés 30 jours selon le type d'utilisateur pour les pays de l'Europe des 27 et les régions belges (2023)

Éditeur responsable : Letitia Delande

Éditeur : Agence wallonne pour la Sécurité routière ASBL

Date de publication : Juin 2026

Veuillez faire référence à ce document de la manière suivante :

Essentiel des accidents : La Wallonie dans l'Europe en 2024. AWSR, Juin 2026

