



Essentiel des accidents La Wallonie et les autres régions belges 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, 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 se situe à des niveaux plus élevés que les deux autres régions. Une part de l'explication tient au fait que la Wallonie a une densité de population moindre et un degré d'urbanisation plus faible mais également à une part plus importante de trafic hors agglomération où les vitesses pratiquées sont plus élevées.
- Entre 2014 et 2024, les indicateurs wallons (nombre de décès, victimes et d'accidents) connaissent une évolution qui suit la tendance générale à la baisse en Belgique.
- 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.
- 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 6 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 1,7 fois plus important que pour les jeunes Flamands et près de 9 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 13% contre moitié moins à Bruxelles et en Flandre.
- La Wallonie se distingue des autres régions avec une proportion relativement élevée (33%) 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 (2020-2024). 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 2024 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 :

- Des évolutions avec une base commune de référence (évolution en base 100)
- La **gravité** (nombre de tués pour 1 000 accidents corporels enregistrés par la police).
- 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 2024 et le Tableau 2 les évolutions de ces indicateurs par rapport respectivement aux années 2023 et 2019¹. La Wallonie, excepté pour les blessés graves, voit ses indicateurs enregistrer de belles évolutions avec une légère baisse en 2024 par rapport à 2023 et une baisse franche et globale pour l'ensemble des indicateurs par rapport à 2019. Nous noterons que pour Bruxelles-Capitale le nombre de tués et de blessés graves est à la hausse par rapport à 2023 mais également par rapport à 2019 pour les blessés graves 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 (Belgique et ses 3 régions, 2024)

2024	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents corporels	Gravité
Wallonie	206	789	11 883	12 878	10 027	21
Flandre	253	2 016	24 787	27 056	22 185	11
Bruxelles-Capitale	11	191	4 110	4 312	3 704	3
Belgique	470	2 996	40 780	44 246	35 916	13

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

Tableau 2 : Évolution des indicateurs de sécurité routière en 2024 par rapport à 2023 et 2019 (Belgique et ses 3 régions)

2024 / 2023	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents corporels	Gravité
Wallonie	-8%	-3%	-1%	-1%	-2%	-7%
Flandre	-6%	-12%	-2%	-3%	-3%	-3%
Bruxelles-Capitale	+5 tués	+22%	-3%	-2%	-2%	+87%
Belgique	-6%	-8%	-2%	-2%	-3%	-4%
2024 / 2019	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents corporels	Gravité
Wallonie	-33%	-17%	-8%	-9%	-6%	-29%
Flandre	-20%	-19%	-6%	-7%	-4%	-16%
Bruxelles-Capitale	-45%	+7%	-7%	-6%	-6%	-42%
Belgique	-27%	-17%	-6%	-7%	-5%	-23%

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).



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 2014. La Belgique enregistre en 10 ans une baisse de 37% du nombre de décédés 30 jours. L'évolution est très similaire entre la Wallonie et la Flandre. En 10 ans, la Wallonie a réduit de 34% le nombre de tués et la Flandre de 37%. 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. L'année 2022 a été particulièrement meurtrière avec 24 décès enregistrés. Bruxelles parvient à réduire de 61% 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.

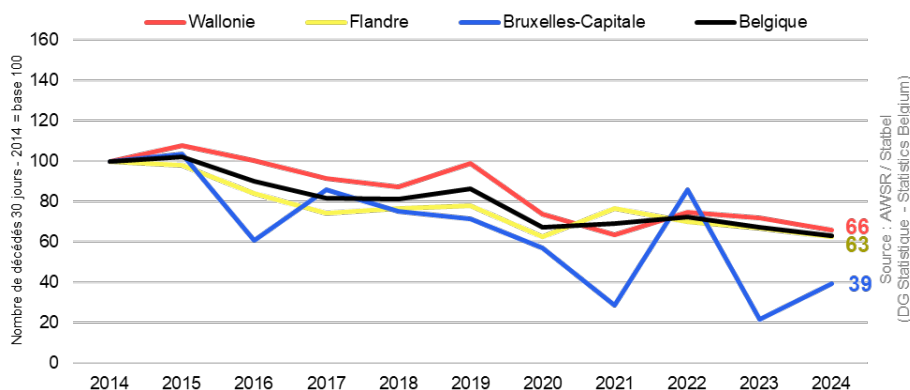


Figure 1 : Évolution du nombre de décédés 30 jours (Belgique et ses 3 régions, 2014-2024)

Le Tableau 3 présente le nombre de décédés 30 jours pour chacune des régions sur la période 2014-2024 et son évolution. Nous constatons en 2024 la poursuite de la baisse amorcée en 2023 suite au rebond après la crise sanitaire de 2020 et 2021. Bruxelles-Capitale se démarque des autres régions avec une hausse de tués mais il s'agit de petits effectifs dont les évolutions en pourcentage sont artificiellement contrastées.

Le suivi de l'évolution dans le temps révèle une baisse légèrement plus marquée en Flandre qu'en Wallonie maintenant l'écart historique entre ces deux régions. Notons toutefois que 2019 avait été une année particulièrement meurtrière sur les routes wallonnes. En l'espace de 10 ans (entre 2014 et 2024), le nombre de tués a baissé de 34% en Wallonie, 37% en Flandre et 61% à Bruxelles-Capitale.

Tableau 3 : Bilan et évolution du nombre de décédés 30 jours (Belgique et ses 3 régions, 2014-2024)

Année	Wallonie	Flandre	Bruxelles-Capitale	Belgique
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
2023	225	270	6	501
2024	206	253	11	470
Évolution 2024 / 2023	-8%	-6%	+5 tués	-6%
Évolution 2024 / 2019	-33%	-20%	-45%	-27%
Évolution 2024 / 2014 (10 ans)	-34%	-37%	-61%	-37%

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 2014. La Belgique enregistre en 10 ans une baisse de 13% du nombre d'accidents corporels. L'évolution est quasi identique entre la Flandre (-15%) et la Wallonie (-14%). À Bruxelles, l'évolution des accidents est stable voire en légère hausse sur le période 2016-2019, on obtient une certaine stabilité (0%) des accidents corporels sur la dernière décennie.

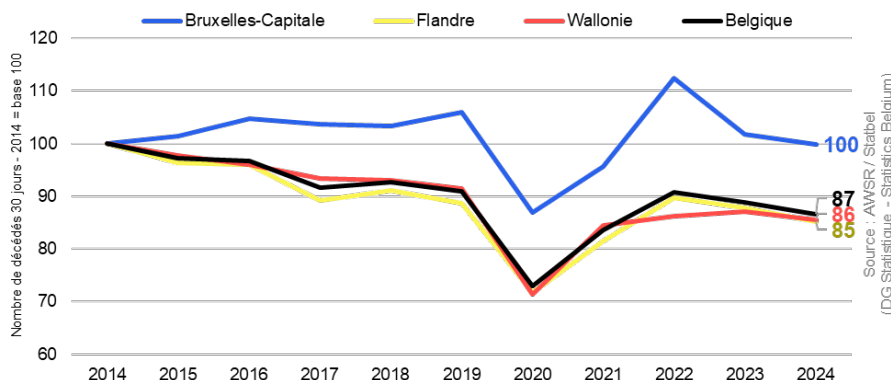


Figure 2 : Évolution du nombre d'accidents corporels (Belgique et ses 3 régions, 2014-2024)

Le Tableau 4 présente le nombre d'accidents corporels pour chacune des régions sur la période 2014-2024 et son évolution. En 2024, les accidents baissent de manière homogène (-3%) dans les 3 régions par rapport à 2023. Le nombre d'accidents reste toutefois inférieur de 14-15% par rapport à 2014 pour la Wallonie et la Flandre alors qu'il est finalement stable à Bruxelles-Capitale.

Tableau 4 : Bilan et évolution du nombre d'accidents corporels (Belgique et ses 3 régions, 2014-2024)

Année	Wallonie	Flandre	Bruxelles-Capitale	Belgique
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	10 099	23 380	4 171	37 650
2023	10 215	22 872	3 771	36 858
2024	10 027	22 185	3 704	35 916
Évolution 2024 / 2023	-2%	-3%	-2%	-3%
Évolution 2024 / 2019	-6%	-4%	-6%	-5%
Évolution 2024 / 2014 (10 ans)	-14%	-15%	0%	-13%

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

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 3). 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 ?).

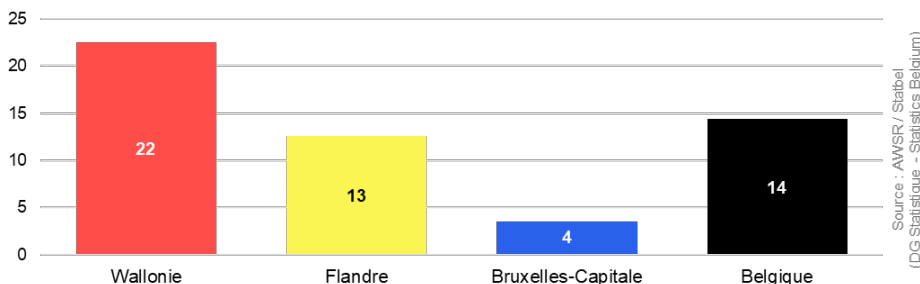


Figure 3 : Gravité des accidents (Belgique et ses 3 régions, 2020-2024)

La Figure 3 et le Tableau 5 montrent l'évolution de la gravité des accidents pour chacune des régions sur la période 2014-2024. La Belgique enregistre en 10 ans une baisse de 27% de la gravité : -26% en Flandre, -23% en Wallonie et -61% à Bruxelles-Capitale.



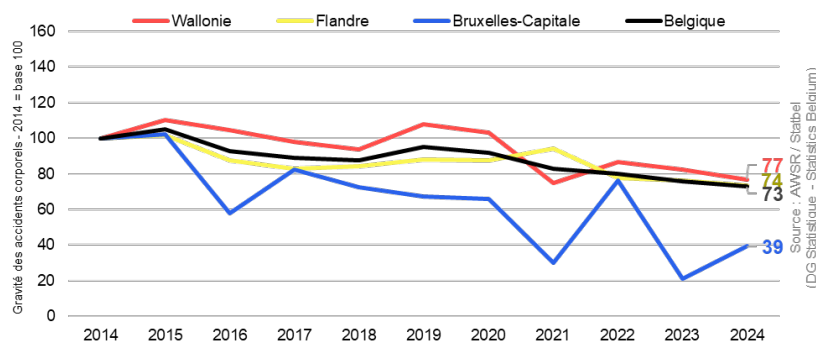


Figure 4 : Évolution de la gravité des accidents corporels (Belgique et ses 3 régions, 2014-2024)

Tableau 5 : Bilan et évolution de la gravité des accidents corporels (Belgique et ses 3 régions, 2014-2024)

Année	Wallonie	Flandre	Bruxelles-Capitale	Belgique
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
2023	22,0	11,8	1,6	13,6
2024	20,5	11,4	3,0	13,1
Évolution 2024 / 2023	-7%	-3%	+87%	-4%
Évolution 2024 / 2019	-29%	-16%	-42%	-23%
Évolution 2024 / 2014 (10 ans)	-23%	-26%	-61%	-27%

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

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 36 décédés 30 jours par million d'habitants sur la période 2020-2024. La Wallonie se caractérise par un taux de mortalité 1,5 fois plus élevé qu'en Flandre et 6 fois plus important qu'à Bruxelles (Figure 5).

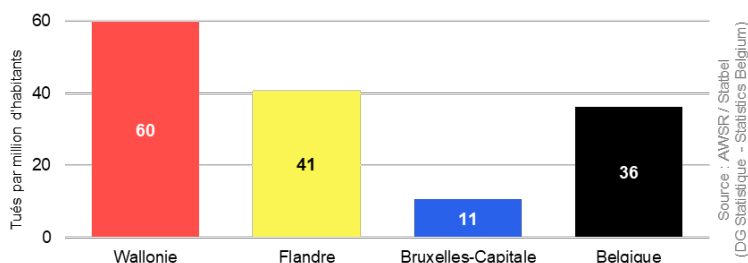


Figure 5 : Taux de mortalité lié à l'insécurité routière (Belgique et ses 3 régions, 2020-2024)

En 10 ans (2014-2024), le taux de mortalité a diminué de 63% à Bruxelles-Capitale, de 41% en Flandre et de 36% en Wallonie (Tableau 6).

Tableau 6 : Bilan et évolution du taux de mortalité (pour 100 000 habitants) des accidents (Belgique et ses 3 régions, 2014-2024)

Année	Wallonie	Flandre	Bruxelles-Capitale	Belgique
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
2023	61	40	5	43
2024	56	37	9	40
Évolution 2024 / 2023	-9%	-7%	+82%	-7%
Évolution 2024 / 2019	-34%	-22%	-47%	-29%
Évolution 2024 / 2014 (10 ans)	-36%	-41%	-63%	-40%

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 6) 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 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. L'année 2024 a une répartition des accidents conforme à la tendance sur la période 2020-2024.

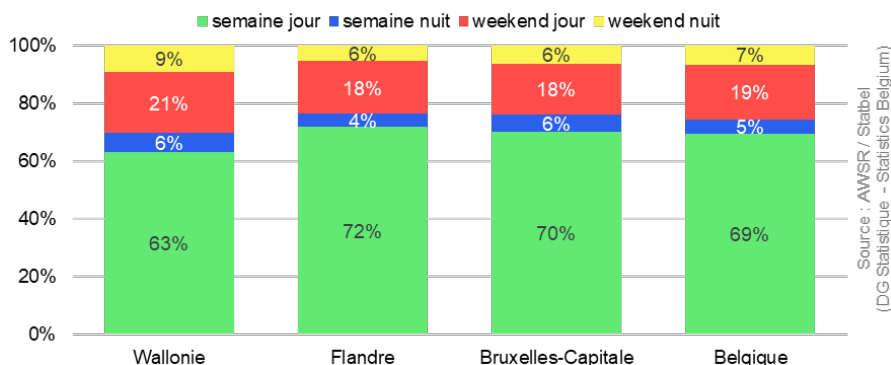


Figure 6 : Répartition des accidents corporels selon la période de la semaine (Belgique et ses 3 régions, 2020-2024)

OÙ SE PRODUISENT LES ACCIDENTS ?

La Figure 7 illustre la distribution des accidents selon le régime de vitesse en vigueur sur le site de l'accident en 2024³. 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 5% des accidents en zone 30 contre 18% en Flandre et 66% 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 20% 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.

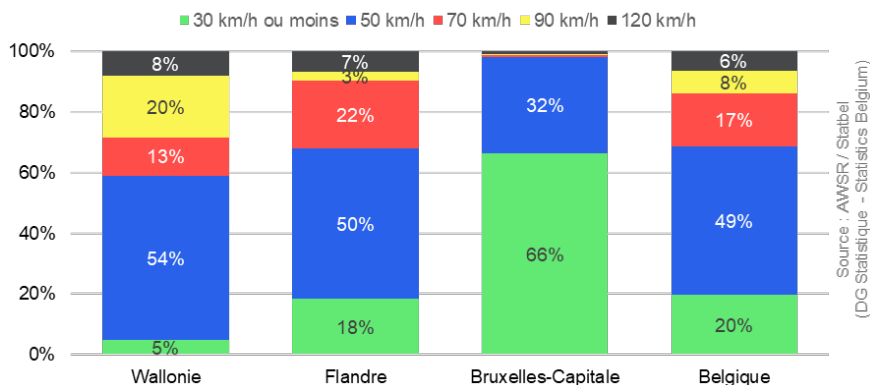


Figure 7 : Répartition des accidents corporels selon le régime de vitesse sur le site de l'accident (Belgique et ses 3 régions, 2024)

Quel que soit le régime de vitesse, la Wallonie se caractérise par des accidents dont la gravité est 1,4 à 1,8 fois plus élevée qu'en Flandre (Figure 8). Les écarts de gravité entre ses 2 régions sont les plus marqués en zone 30 (ratio de 1,8) et à 90 km/h (ratio de 1,7). L'écart de gravité est le moins marqué pour les routes limitées à 70 km/h (ratio de 1,4). La Wallonie se caractérise par une proportion plus importante de routes interurbaines traversant des zones rurales ou semi-rurales avec des tracés rarement rectilignes. Or, la gravité des accidents résulte généralement d'une combinaison de facteurs liés à l'infrastructure et à l'environnement routiers, aux conditions de circulation, au trafic routier, au parc de véhicules, aux comportements des usagers ainsi qu'aux délais d'intervention des services de secours. Dès lors, à limitation de vitesse identique, l'interaction de ces nombreux paramètres, dont

³ L'année 2024 est plus représentative de la situation actuelle notamment concernant les zones 30 et les zones de rencontre

⁴ Extension de la zone 30 appliquée à l'ensemble de la région hors axes structurants depuis le 1^{er} janvier 2021



il est difficile d'isoler l'effet propre, peut contribuer à expliquer pourquoi les accidents présentent une gravité plus élevée en Wallonie qu'en Flandre.

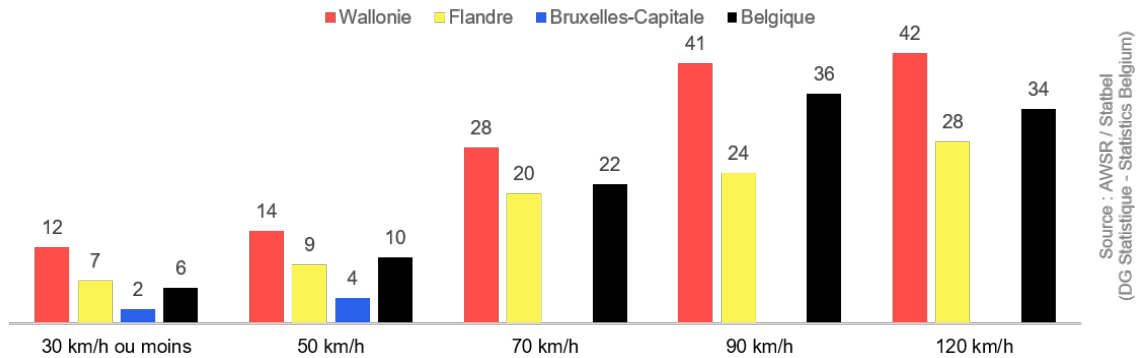


Figure 8 : Gravité des accidents selon le régime de vitesse sur le site de l'accident (Belgique et ses 3 régions, 2020-2024)

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 33% d'accidents seuls en cause contre 20% en Flandre et 14% à Bruxelles (Figure 9). 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. L'année 2024 a une répartition des accidents conforme à la tendance sur la période 2020-2024.

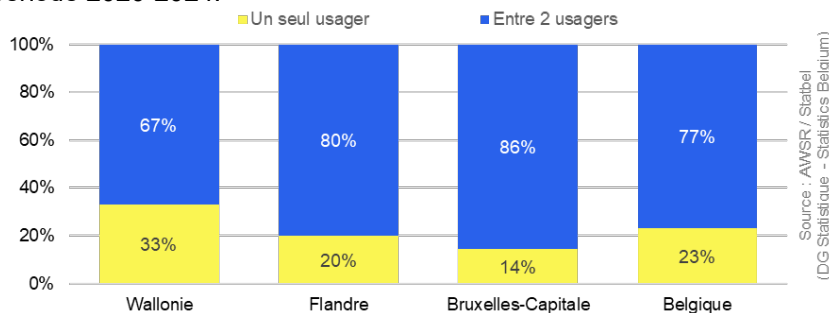


Figure 9 : Répartition des accidents corporels selon le type de collision (Belgique et ses 3 régions, 2020-2024)

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 10)

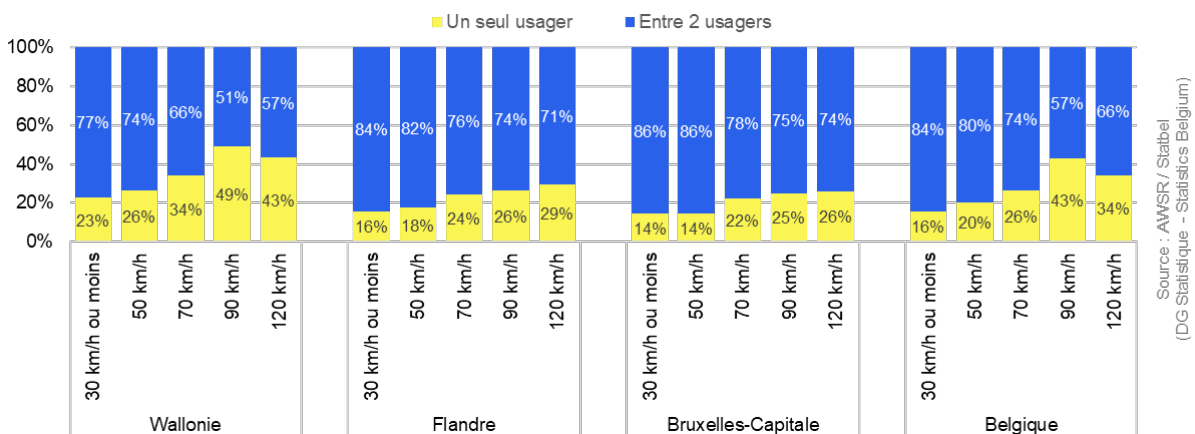


Figure 10 : Répartition des accidents corporels selon le type de collision, le régime de vitesse sur le site de l'accident (Belgique et ses 3 régions, 2020-2024)



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 d'1 personne tuée sur 3 qui est un senior en Flandre et à Bruxelles et 1 sur 4 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.

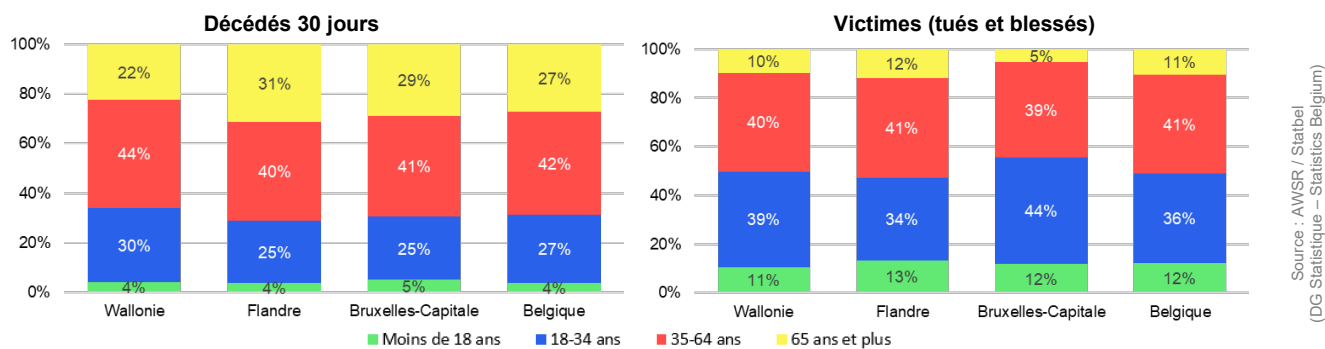


Figure 11 : Distribution des victimes (tués et blessés) en fonction de l'âge (Belgique et ses 3 régions, 2020-2024)

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 84 tués par million d'habitants, soit 1,7 fois plus que pour les jeunes Flamands et près de 9 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.

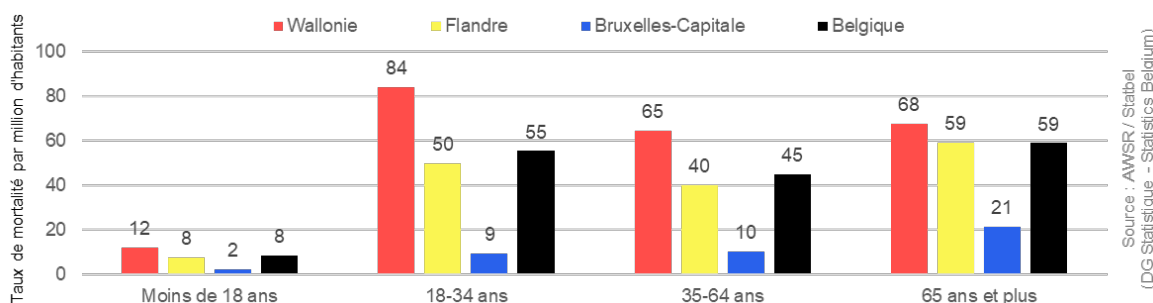


Figure 12 : Taux de mortalité des accidents en fonction de l'âge des victimes (Belgique et ses 3 régions, 2020-2024)

QUELS SONT LES MODES DE DÉPLACEMENT DES VICTIMES D'ACCIDENT ?

La répartition des victimes et tués selon le type d'utilisateur 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 (61%) sont des occupants de voiture contre 37% en Flandre et 25% à Bruxelles-Capitale.
- 10% des victimes sont des piétons contre 20% à Bruxelles-Capitale et 7% en Flandre.
- Seuls 8% des victimes sont des cyclistes contre 33% en Flandre et 24% à Bruxelles-Capitale.



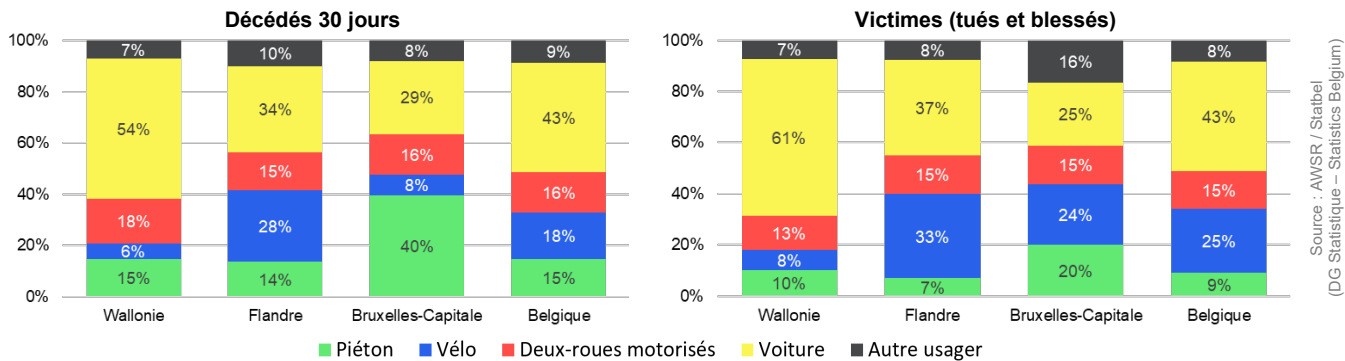
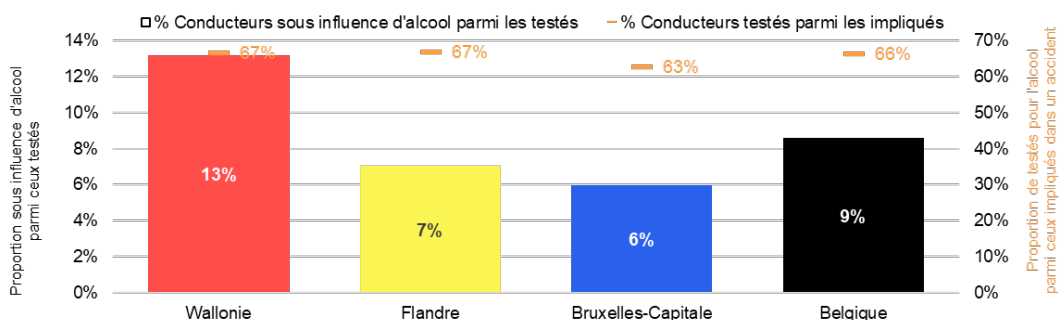


Figure 13 : Distribution des victimes (tués et blessés) en fonction du mode de déplacement (Belgique et ses 3 régions, 2020-2024)

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 13% contre moitié moins en Flandre et à Bruxelles-Capitale (Figure 14). En Belgique (période 2020-2024), 66% 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.



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

Figure 14 : 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, 2020-2024)

Pour l'année 2024, la proportion de conducteurs et piétons déclarés positifs après avoir été testés est conforme à la tendance sur la période 2020-2024. Nous noterons toutefois une amélioration de 3 points de pourcentage du taux d'usagers testés pour l'alcoolémie avec 69% de testés dans les 3 régions.

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 cyclistes (classiques ou électriques), les utilisateurs de speed pédélec, les motards, les conducteurs de voiturette et les chauffeurs routiers (Figure 15 et Figure 16).

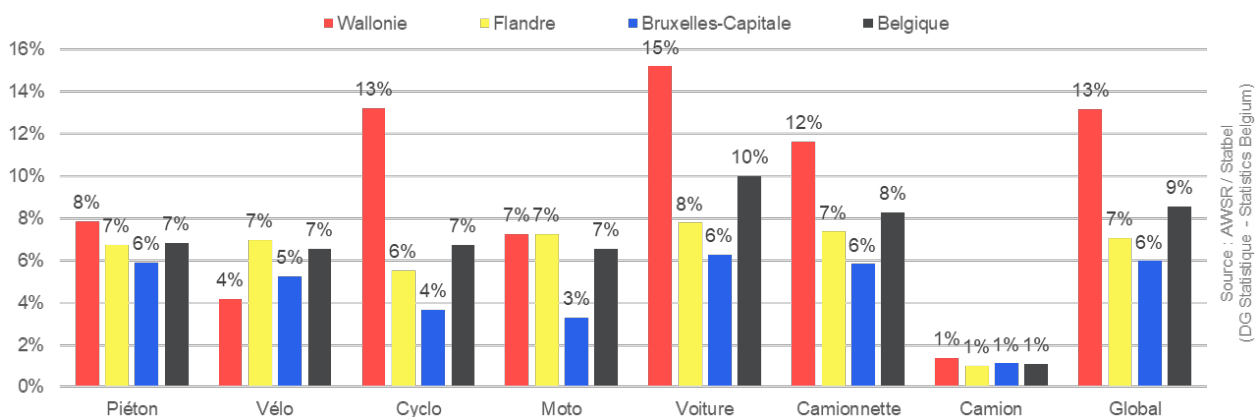


Figure 15 : Taux d'usagers positifs à l'alcool parmi ceux testés et impliqués dans un accident corporel (Belgique et ses 3 régions, 2020-2024)



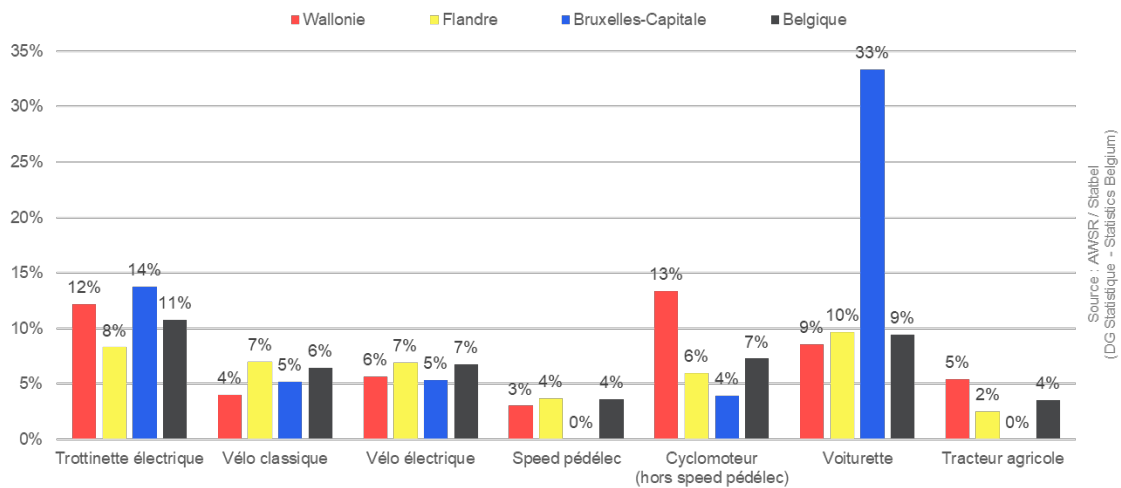


Figure 16 : Taux d'usagers positifs à l'alcool parmi ceux testés et impliqués dans un accident corporel (Belgique et ses 3 régions, 2020-2024)

Source : AWSR / Statbel
(DG Statistiek - Statistics Belgium)

Éditeur responsable : Laetitia Delande

Éditeur : Agence wallonne pour la Sécurité routière ASBL

Date de publication : Juin 2026

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

AWSR (2025). Essentiel des accidents : La Wallonie et les autres régions en 2024. AWSR, Juin 2026

