

Rapport nº 2025-S-01-FR

Rapport Statistique

Accidents de la route 2024

Service public fédéral
Mobilité et Transports

Rapport Statistique

Accidents de la route 2024

Rapport nº 2025-S-01-FR

Auteurs : Slootmans Freya
Éditeur responsable : Karin Genoe
Éditeur : Institut Vias
Date de publication : 6/11/2025
Dépôt légal : D/2025/0779/41

Veuillez référer au présent document de la manière suivante : Slootmans, F. (2024). Rapport Statistique – Accidents de la route 2024, Bruxelles : Institut Vias

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands onder de titel: Slootmans, F. (2025). Statistisch rapport – Verkeersongevallen 2024. Brussel: Vias institute

Les données reprises dans cette publication ont été rassemblées par l'institut Vias. Celui-ci ne peut être tenu responsable d'éventuelles fautes se trouvant dans les données provenant d'autres organismes. Les données de cette publication ne peuvent être reproduites ou diffusées qu'avec une mention claire et explicite de ce rapport et de la (des) source(s) initiale(s).
Les chiffres mentionnés proviennent de Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) et correspondent aux chiffres d'accidents officiels publiés par cette organisation le 25/06/2024.

Cette recherche a été rendue possible par le soutien financier du Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

Table des matières

1 Les statistiques d'accidents corporels 2024 en un coup d'oeil **4**

2 Données générales **6**
2.1 Chiffres-clés . . . 6
2.2 Évolution à court et à long terme . . . 7
2.3 Comparaison européenne . . . 11

3 Lieu de l'accident **13**
3.1 Régions et provinces . . . 13
3.2 Type de route . . . 16

4 Usagers de la route **19**
4.1 Évolution . . . 19
4.1.1 Piétons . . . 20
4.1.2 Cyclistes . . . 21
4.1.3 Cyclomotoristes . . . 24
4.1.4 Trottinettes électriques . . . 25
4.1.5 Motocyclistes . . . 25
4.1.6 Voitures . . . 26
4.1.7 Camionnettes . . . 26
4.1.8 Camions . . . 27
4.2 Type d'usagers de la route . . . 27
4.3 Âge et sexe . . . 29

5 Période des accidents **34**
5.1 Variations mensuelles . . . 34
5.2 Par semaine . . . 36
5.3 Par heure de la journée . . . 39

6 Caractéristiques des accidents **41**
6.1 Type de collision . . . 41
6.2 Matrice de collision . . . 45
6.3 Circonstances aggravantes . . . 45
6.4 Conduite sous influence d'alcool . . . 47
6.5 Répétition de l'implication dans un accident . . . 51

7 Informations provenant des assurances **54**

1 Les statistiques d'accidents corporels 2024 en un coup d'oeil

Table 1. Les statistique d'accidents corporels 2024. Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels		Décédés 30 jours		Blessés		Gravité des accidents	
	2024	Évolution 2023-2024	2024	Évolution 2023-2024	2024	Évolution 2023-2024	2024	Évolution 2023-2024
Chiffres clés	**35,916**	**-3%**	**470**	**-6%**	**44,246**	**-2%**	**13,1**	**-4%**
Période de la semaine								
Jour de semaine	24,930	-2%	244	-7%	29,934	-1%	10,0	-3%
Jour de week-end	6,729	-2%	114	+10%	8,683	-1%	17,0	+12%
Nuit de week-end	2,429	-11%	63	-3%	3,034	-11%	26,0	+9%
Nuit de semaine	1,828	-5%	49	-31%	2,125	-5%	27,0	-27%
Luminosité								
Jour	24,749	+2%	281	-11%	30,257	+2%	11,0	-15%
Aube/Crépuscule	1,676	+7%	15	-56%	2,052	+10%	9,0	-59%
Nuit, sans éclairage publique	1,027	+28%	43	+26%	1,242	+28%	42,0	0%
Nuit, éclairage public allumé	465	+68%	14	+75%	584	+67%	30,0	+3%
Nuit, éclairage public présent, mais pas allumé	6,524	0%	110	-4%	8,057	+1%	17,0	-3%
Conditions atmosphériques								
Pluie	4,159	-8%	46	-23%	5,133	-9%	11,1	-17%
Particulières (neige, grêle, ...)	694	+19%	10	+43%	876	+21%	14,4	+20%
Normales	27,072	-3%	396	-4%	33,348	-3%	14,6	-1%
État de la chaussée								
Sec	20,262	-5%	300	+2%	24,834	-4%	14,8	+7%
Humide, mouillé, flaques	7,385	-5%	94	-20%	9,221	-5%	12,7	-16%
Verglas/neige	430	+39%	5	+150%	527	+36%	11,6	+78%
Propre	3,988	0%	59	-12%	4,997	+2%	14,8	-12%
Sale (sable, gravier, feuilles,…)	232	+18%	2	-50%	266	+30%	8,6	-58%
Région								
Région Bruxelles-Capitale	3,704	-2%	11	+83%	4,301	-2%	3,0	+87%
Région flamande	22,185	-3%	253	-6%	26,803	-3%	11,4	-3%
Région wallonne	10,027	-2%	206	-8%	12,672	-1%	20,5	-7%
Province								
Anvers	6,881	-4%	66	-6%	8,252	-6%	9,6	-1%
Bruxelles	3,704	-2%	11	+83%	4,301	-2%	3,0	+87%
Limbourg	2,633	-6%	42	+27%	3,309	-4%	16,0	+36%
Flandre Orientale	5,654	+1%	61	-12%	6,722	+3%	10,8	-12%
Brabant Flamand	3,090	-1%	31	-9%	3,835	0%	10,0	-8%
Flandre Occidentale	3,927	-6%	53	-17%	4,685	-6%	13,5	-12%
Hainaut	3,428	-4%	57	-42%	4,461	0%	16,6	-40%
Liège	3,200	+1%	58	0%	3,954	-1%	18,1	-1%
Luxembourg	908	+5%	28	+47%	1,176	+3%	30,8	+40%
Namur	1,453	-2%	47	+57%	1,835	-1%	32,3	+60%
Brabant wallon	1,038	-7%	16	-20%	1,246	-8%	15,4	-14%
Type de route								
En agglomération	2,715	-2%	57	-27%	3,889	-2%	21,0	-26%
Hors agglomération	16,704	-3%	175	-3%	19,384	-3%	10,5	0%
Autoroute	16,368	-2%	236	0%	20,356	-2%	14,4	+2%
Type de croisement								
Hors intersection	23,731	-2%	366	-3%	28,971	-2%	15,4	-1%
En intersection	11,102	-4%	92	-20%	13,608	-3%	8,3	-16%
En rond-point	1,083	-1%	12	+50%	1,197	-1%	11,1	+52%
Vitesse maximale autorisée								
30 km/h	6,494	0%	31	-16%	7,376	0%	4,8	-16%
50 km/h	16,104	-6%	169	-1%	19,001	-6%	10,5	+5%
70 km/h	5,671	-11%	107	-21%	7,452	-11%	18,9	-10%
90 km/h	2,479	-1%	86	-4%	3,424	-1%	34,7	-3%
120 km/h	2,128	+1%	55	0%	3,105	+1%	25,8	-1%
Type d'accident								
Accidents impliquant un seul usager	29,331	-3%	294	-7%	36,485	-2%	10,0	-5%
Accidents impliquant plusieurs usagers	6,585	-2%	176	-5%	7,291	-1%	26,7	-3%
Mode de déplacement								
Piétons	4,149	-3%	70	-9%	3,987	-4%	16,9	-6%
Cyclistes	7,139	-8%	53	-9%	6,920	-9%	7,4	0%
Cyclomotoristes	3,446	-1%	10	-38%	3,192	-3%	2,9	-37%
Motocyclistes	2,538	-1%	57	+12%	2,514	-2%	22,5	+13%
Occupants de voitures	26,231	-4%	203	-4%	18,200	-3%	7,7	0%
Occupants de camionnettes	3,428	-3%	16	-38%	1,278	-2%	4,7	-36%
Occupants de camions	1,641	-5%	8	0%	312	-3%	4,9	+7%
Occupants d'autobus/autocar	656	+12%	NA	+NA%	529	+26%	NA	+NA%
Sexe								
Hommes	48,344	-2%	349	-10%	25,103	-3%	7,2	-8%
Femmes	28,807	-3%	109	+8%	17,845	-3%	3,8	+11%
Age								
0-14	4,921	-3%	15	+88%	2,986	-6%	3,0	+87%
15-17	3,298	+9%	6	-45%	2,583	+8%	1,8	-50%
18-24	11,565	-3%	61	+7%	7,011	-3%	5,3	+10%
25-64	48,894	-3%	244	-12%	25,928	-3%	5,0	-9%
65+	8,467	-2%	132	-4%	4,576	-2%	15,6	-1%

Figure 1. Les statistiques d'accidents corporels 2024 en un coup d'oeil, évolution décédés 30 jours, 2023-2024



2 Données générales

2.1 Chiffres-clés

Le Tableau 2 présente les chiffres-clés des accidents de la circulation pour les dix dernières années. Un accident corporel est un accident de la circulation enregistré par la police et dans lequel au moins une personne a été blessée (mortellement ou non). En Belgique, le nombre d'accidents corporels et de blessés a diminué à court terme. Par rapport à 2023, il y a en 2024 une diminution de 6% du nombre de décès à 30 jours. En 2024, il y a eu 470 décès sur les routes belges. Le nombre d'accidents corporels et le nombre de blessés ont diminué respectivement de 3% et de 2%.

Table 2. Chiffres-clés (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Blessés	Décédés 30 jours
2015	40300	51831	762
2016	40123	51258	670
2017	38025	48472	609
2018	38453	48753	604
2019	37719	47188	644
2020	30251	36651	499
2021	34660	42124	516
2022	37650	45566	540
2023	36858	44759	501
2024	35916	43776	470
Évolution 2015-2024 %	-11%	-16%	-38%
Évolution 2023-2024 %	-3%	-2%	-6%

Le Tableau 3 présente quelques indicateurs de la sécurité routière pour les dix dernières années. Il s'agit de nombres relatifs où le nombre de tués dans la circulation est mis en rapport avec la population et avec le nombre d'accidents corporels. En 2024, les nombres montrent une tendance à la baisse de la mortalité (-7%), définie comme le nombre de tués à 30 jours par million d'habitants, et de la gravité (-4%), définie comme le nombre de tués à 30 jours par 1 000 accidents corporels par rapport à 2023.

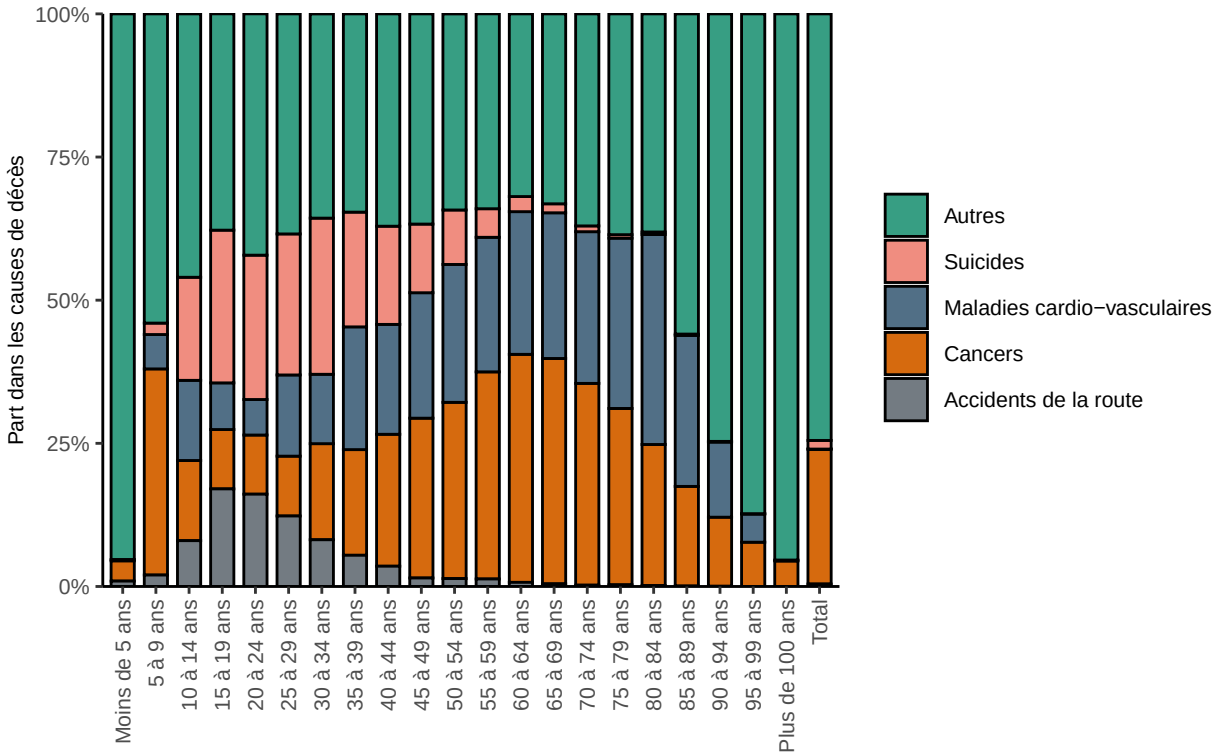
Table 3. Indicateurs de sécurité routière (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Mortalité	Gravité
2015	68	18,9
2016	59,5	16,7
2017	53,8	16
2018	53,1	15,7
2019	56,3	17,1
2020	43,4	16,5
2021	44,8	14,9
2022	46,6	14,3
2023	42,8	13,6
2024	40	13,1
Évolution 2015-2024 %	-41%	-31%
Évolution 2023-2024 %	-7%	-4%

La Figure 2 place les accidents de la circulation parmi les principales causes de décès. En 2022, 0,4% de tous les décès étaient dus à des accidents de la circulation. La figure ci-dessous présente la répartition par tranche d'âge et montre que cette répartition varie fortement selon les groupes d'âge. Nous constatons que les accidents de la circulation constituent une cause de décès très importante chez les jeunes : 17% de

tous les décès chez les 15 à 19 ans et 16% de tous les décès chez les 20 à 24 ans sont dus à des accidents de la circulation. Chez les 25 à 29 ans, la part des décès dus aux accidents de la circulation s'élève à 12%. Avec l'âge, les autres causes de décès deviennent plus importantes.

Figure 2. Répartition des principales causes de décès selon la catégorie d'âge (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

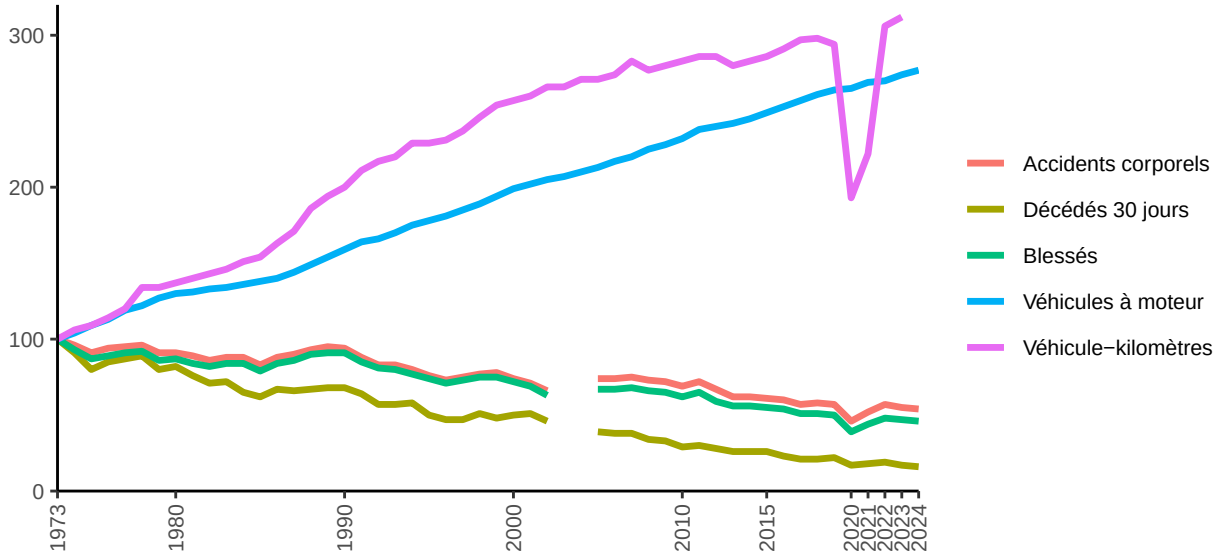


2.2 Évolution à court et à long terme

La Figure 3 présente l'évolution du nombre d'accidents corporels, de décès à 30 jours, de blessés, de véhicules à moteur et de véhicules-kilomètres pour la période de 1973 à 2024. La méthode de calcul des kilomètres parcourus par les véhicules a été adaptée à partir de 2013. L'évolution est présentée par rapport à l'année de référence 1973, qui est assimilée à l'indice 100 sur la figure. Pour la période allant jusqu'à 2004 inclus, le nombre d'accidents corporels et le nombre de blessés sont basés sur des chiffres non pondérés, ce qui explique l'augmentation soudaine en 2005. Par conséquent, la période antérieure à 2005 ne peut pas être comparée à la période à partir de 2005. Cela ne concerne que le nombre d'accidents corporels et de blessés; aucun coefficient de pondération n'a été utilisé pour les décès à 30 jours. En raison du manque de fiabilité des chiffres de 2003 et 2004, ceux-ci ne sont pas publiés. Les kilomètres parcourus par les véhicules ont été collectés au niveau fédéral jusqu'en 2017 inclus. À partir de 2017, une estimation du nombre de véhicules-kilomètres a été réalisée sur la base de l'enquête Omnibus menée par l'institut Vias, dans laquelle un échantillon moyen de 12 000 répondants par an est interrogé. Cette enquête permet de connaître le nombre de kilomètres parcourus par les répondants en une journée, selon le mode de transport. Ensuite, un coefficient de pondération est appliqué pour extrapoler les résultats de l'échantillon à l'ensemble de la population adulte et à tous les jours de l'année. De cette manière, on peut calculer le nombre total de kilomètres parcourus par l'ensemble de la population sur une année complète. Il s'agit toutefois du nombre de kilomètres parcourus par des personnes et non par des véhicules. Par conséquent, les chiffres à partir de 2018 ne sont pas comparables à ceux des années précédentes. Aucune mise à jour

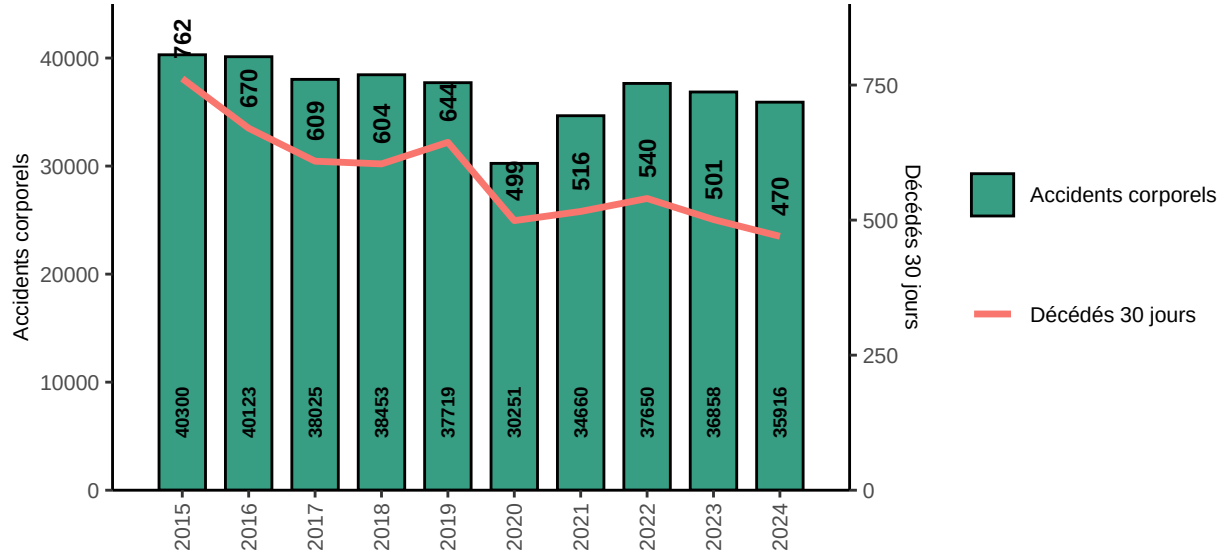
du nombre de véhicules-kilomètres n'est disponible pour 2024. Le graphique montre que le nombre d'accidents corporels, le nombre de décès à 30 jours et le nombre de blessés présentent une tendance générale à la baisse, malgré l'augmentation constante du nombre de véhicules motorisés et du nombre de kilomètres parcourus sur nos routes. En ce qui concerne les kilomètres parcourus, on observe une forte diminution en 2020, en raison de la pandémie de COVID-19. L'évolution à long terme indique une amélioration générale de la sécurité sur nos routes au cours des dernières décennies.

Figure 3. Évolution (1973 = base 100) du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, de véhicules motorisés et de véhicules-kilomètres (1973-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



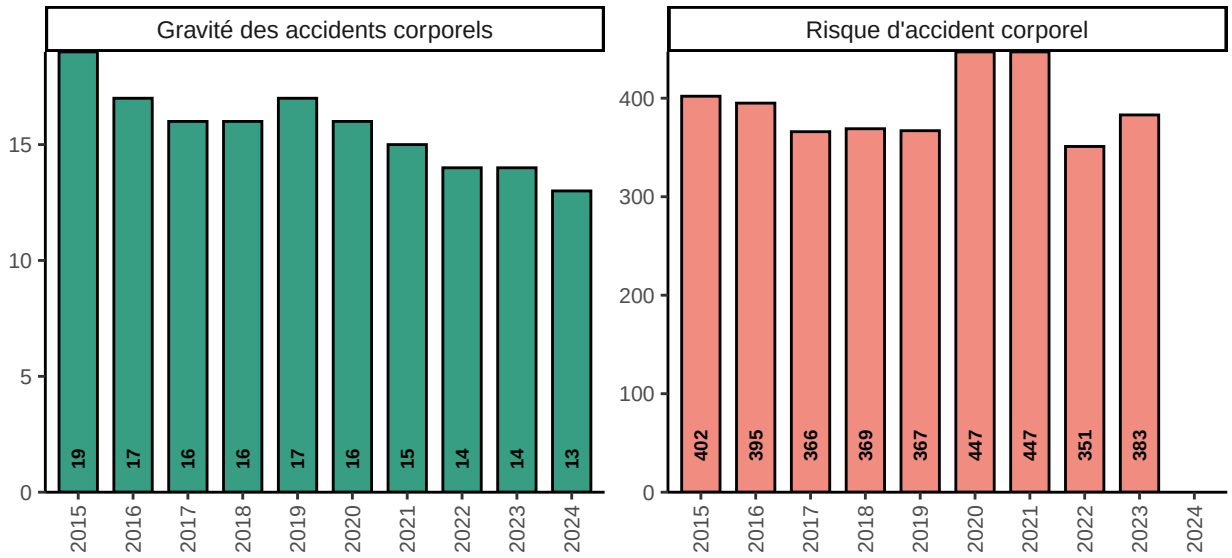
La Figure 4 présente l'évolution, pour la période de 2015 à 2024, du nombre d'accidents corporels et du nombre de décès à 30 jours. Le graphique montre une tendance générale à la baisse du nombre d'accidents corporels jusqu'en 2017, suivie d'une stagnation jusqu'en 2019. L'impact de la crise du COVID-19 sur les accidents de la route en 2020 a été très important (avec une diminution du nombre d'accidents corporels de 20%). En 2024, on observe une légère diminution du nombre d'accidents de la route (-3%) et du nombre de décès à 30 jours (-6%) par rapport à 2023.

Figure 4. Évolution du nombre d'accidents corporels et des décédés 30 jours (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



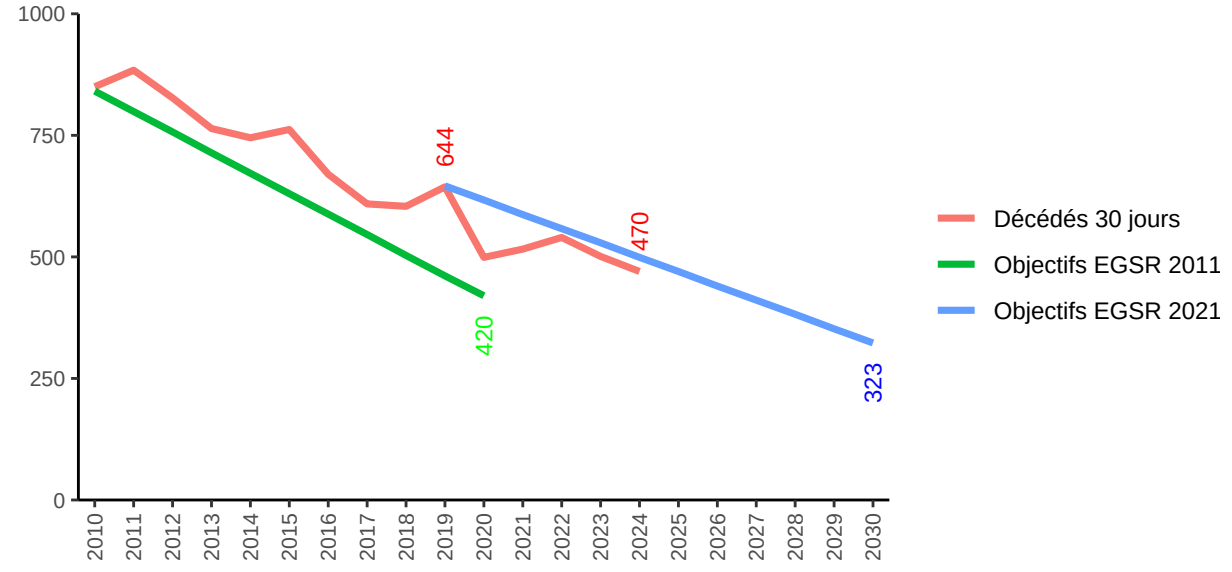
La Figure 5 présente l'évolution du risque d'accident (nombre d'accidents corporels par milliard de véhicule-kilomètres) et de la gravité des accidents (nombre de décès à 30 jours pour 1 000 accidents corporels) pour la période de 2015 à 2024. En 2024, on observe une diminution de la gravité des accidents par rapport à 2019 : de 17 décès pour 1 000 accidents corporels à 13 décès pour 1 000 accidents corporels. La gravité des accidents est restée stable en 2024 par rapport à 2023. Le risque d'accident a augmenté en 2020 et en 2021 par rapport à 2019, avant de diminuer légèrement par la suite. Les kilomètres parcourus par les véhicules ont été collectés au niveau fédéral jusqu'en 2017 inclus. À partir de 2018, une estimation du nombre de véhicules-kilomètres a été réalisée par Vias sur la base de l'enquête Omnibus. Le risque d'accident avant 2018 et après 2018 n'est donc pas comparable. Aucune mise à jour du nombre de véhicules-kilomètres n'est disponible pour 2024, ce qui empêche le calcul du risque d'accident pour cette année.

Figure 5. Évolution du risque d'accident et de la gravité des accidents corporels (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) & Omnibus



La Figure 6 présente l'évolution du nombre de décès à 30 jours pour la période de 2010 à 2024. Cette évolution est d'abord comparée aux objectifs fixés par les États Généraux de la Sécurité Routière (EGSR) en 2011. Lors des États Généraux de la Sécurité Routière de 2021, un nouvel objectif a été formulé : une réduction de moitié du nombre de décès à 30 jours d'ici 2030 et zéro décès sur les routes d'ici 2050. Ces objectifs ont été définis par rapport au point de référence de 644 décès à 30 jours en 2019 [1]. En 2024, nous faisons légèrement mieux que ce qu'indique la ligne de tendance pour atteindre l'objectif fixé pour 2030.

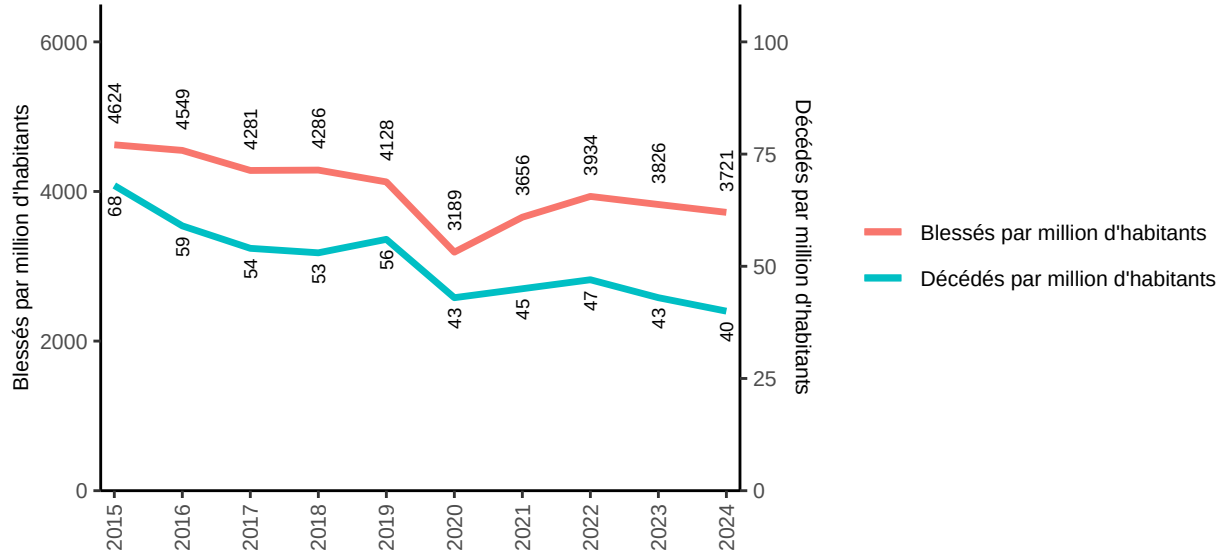
Figure 6. Évolution du nombre de décédés 30 jours par rapport aux objectifs des États Généraux de la Sécurité Routière (2019-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



1. En raison du caractère atypique de l'année 2020, marquée par la pandémie de Covid, l'année 2019 est utilisée comme année de référence

La Figure 7 montre l'évolution du nombre de blessés par million d'habitants (axe vertical de gauche) et du nombre de décès par million d'habitants (axe vertical de droite). Pour le nombre de blessés par million d'habitants, on observe une diminution régulière depuis 2015. En 2024, le nombre de décès par million d'habitants est inférieur à celui de l'année de référence 2019. Une légère baisse est également observée par rapport à 2023. Le nombre de blessés par million d'habitants a également diminué depuis 2015. En 2024, le nombre de blessés par million d'habitants est inférieur à celui de l'année de référence 2019, et là aussi, une diminution est observée par rapport à 2023.

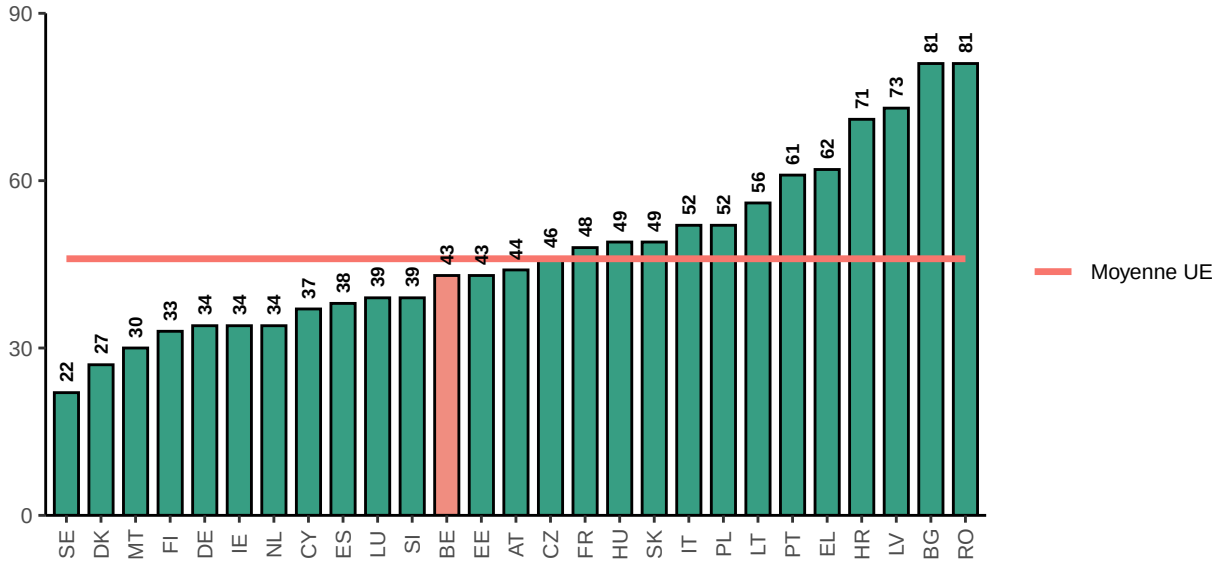
Figure 7. Évolution du nombre de morts et de blessés par million d'habitants (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



2.3 Comparaison européenne

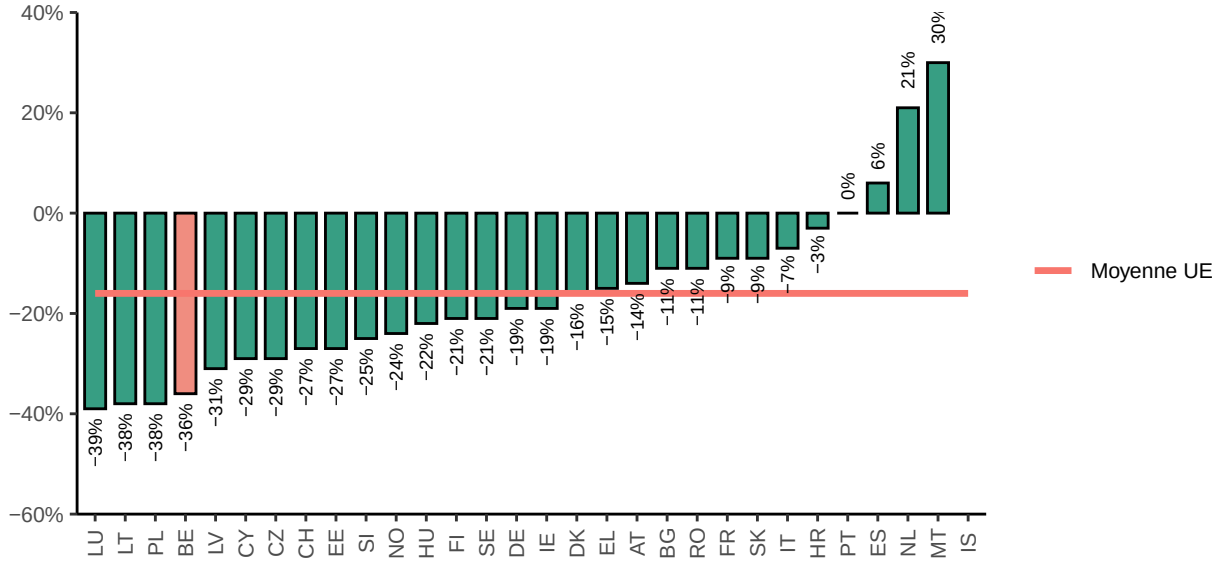
La Figure 8 montre la mortalité (nombre de décès à 30 jours par million d'habitants) pour chacun des États membres de l'Union européenne en 2023. En Belgique, on comptait 43 décès par million d'habitants, soit un taux légèrement inférieur à la moyenne européenne (46 décès par million d'habitants). La France fait moins bien que la Belgique avec 48 décès par million d'habitants. Le Luxembourg, les Pays-Bas et l'Allemagne font mieux que la Belgique avec respectivement 39, 34 et 34 décès par million d'habitants.

Figure 8. Mortalité (nombre de décédés 30 jours par million d'habitants) dans les pays de l'UE-27 (2023). Source : CARE (Community database on Accidents on the Roads in Europe)



La Figure 9 donne un aperçu global de l'évolution du nombre de décès sur les routes par million d'habitants dans les pays de l'Union européenne sur dix ans (2014 – 2023). Dans la plupart des États membres, on observe une diminution du nombre de décès sur les routes par million d'habitants. Les pays ayant connu l'évolution la plus favorable au cours de cette période sont le Luxembourg (-39%), la Lituanie (-38%) et la Pologne (-38%). Ensuite vient la Belgique, avec une diminution de 36% du nombre de décès sur les routes par million d'habitants. La Belgique fait donc mieux que la moyenne européenne (-16%). Le Luxembourg a enregistré une baisse plus importante (-39%), en Allemagne la baisse est de 19%, et en France de 9%. Les Pays-Bas enregistrent une hausse de 6%.

Figure 9. Evolution de la mortalité (nombre de décédés par million d'habitants) dans les pays de l'EU-27, la Suisse, la Norvège et l'Islande (2014-2023). Source : CARE (Community database on Accidents on the Roads in Europe)



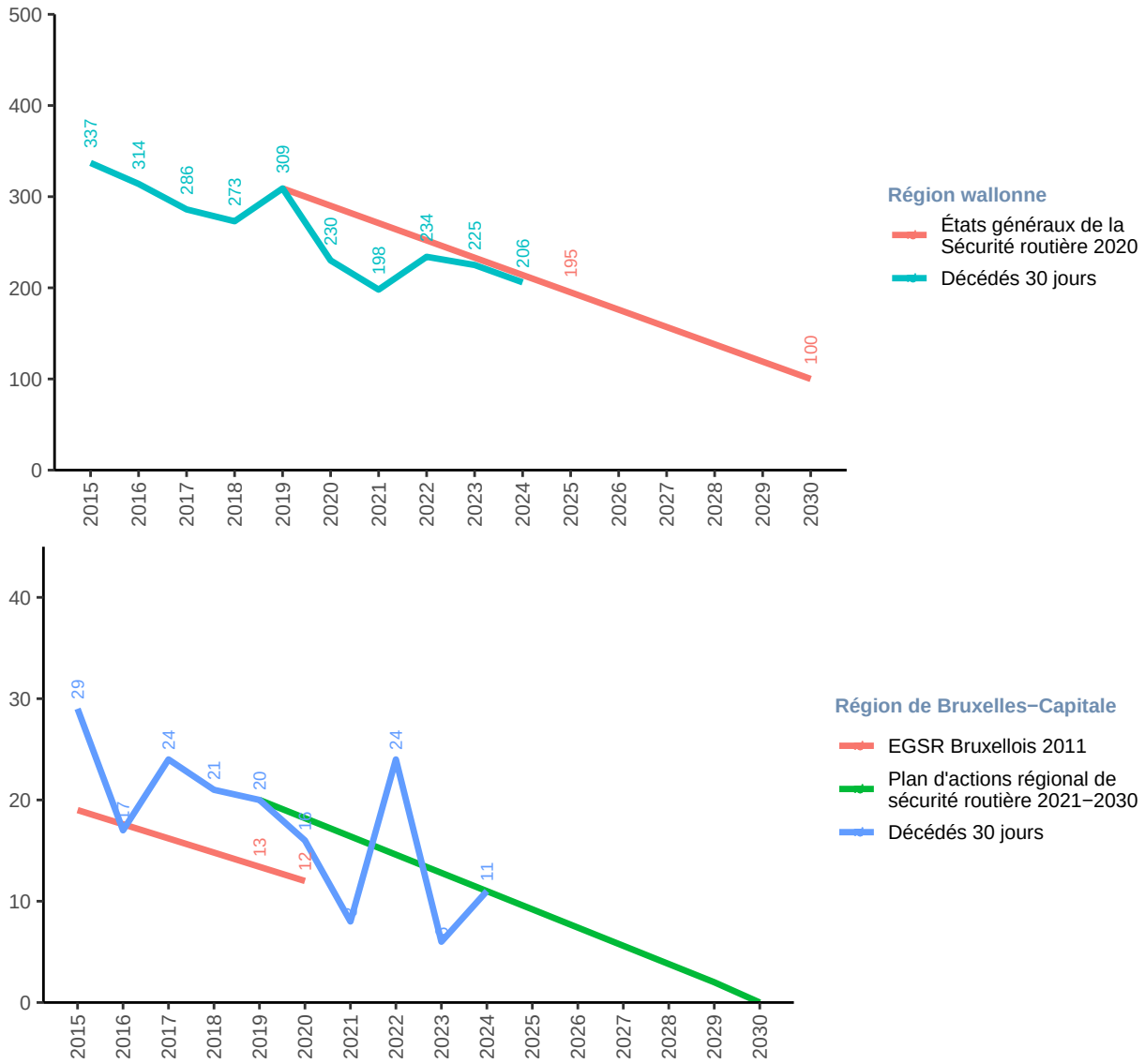
3 Lieu de l'accident

3.1 Régions et provinces

La Figure 10 montre l'évolution du nombre de décès à 30 jours pour chaque région sur la période de 2015 à 2024. Ces chiffres sont comparés aux objectifs que chaque région s'est fixés. Le Plan flamand de sécurité routière 2021-2025 prévoit une baisse de 25% du nombre de décès à 30 jours d'ici 2025 et une baisse de 50% d'ici 2030. En 2024, il y a eu 253 décès à 30 jours dans la Région flamande, soit une diminution de 6% par rapport à 2023. En 2024, il y a eu 206 décès à 30 jours dans la Région wallonne, soit une diminution de 8% par rapport à 2023. Dans les États généraux de la Sécurité routière wallonne de 2020, un objectif de maximum 100 décès sur les routes d'ici 2030 a été fixé. Dans la Région de Bruxelles-Capitale, 11 décès ont été enregistrés en 2024, contre 6 décès en 2023. Le Plan d'action régional pour la sécurité routière 2021-2030 prévoit zéro décès sur les routes d'ici 2030. En 2024, la Wallonie et Bruxelles se situent en-dessous de la ligne de tendance pour atteindre l'objectif de 2030, tandis que la Flandre se situe légèrement au-dessus de cette ligne.

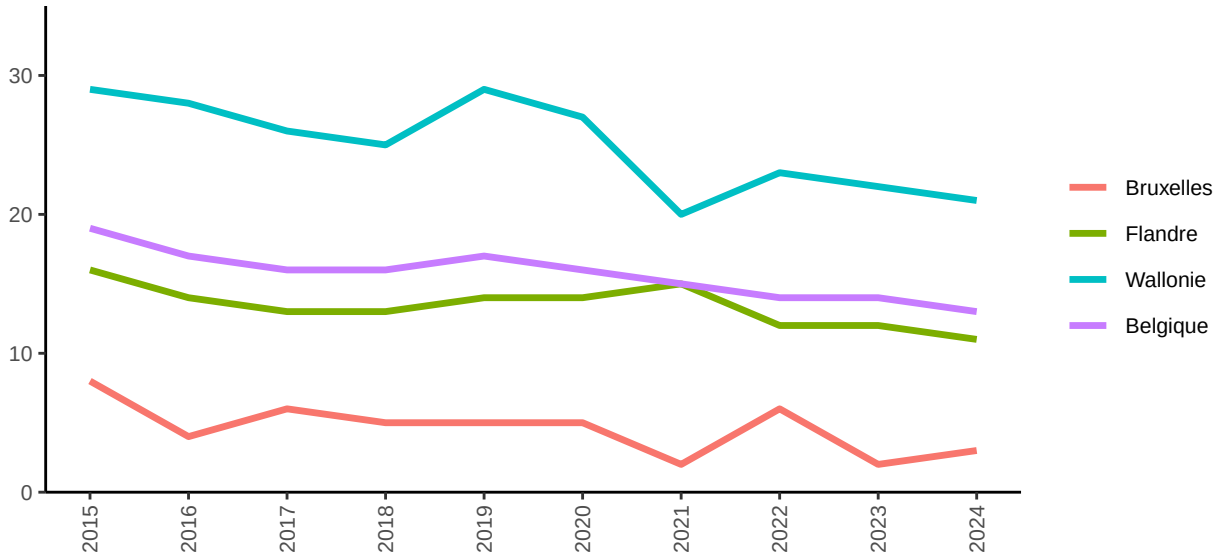
Figure 10. Évolution du nombre de décédés 30 jours selon la région, par rapport aux objectifs fédéraux fixés par les États Généraux de la Sécurité Routière et par rapport aux objectifs régionaux (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)





La figure 11 illustre l'évolution de la gravité des accidents, définie comme le nombre de décès dans les 30 jours pour 1 000 accidents corporels, pour la période allant de 2015 à 2024. Elle est la plus faible à Bruxelles et la plus élevée en Wallonie. En 2024, on observe en Wallonie et en Flandre une légère diminution de la gravité par rapport à 2023. À Bruxelles, on constate une légère augmentation en 2024 par rapport à 2023.

Figure 11. Évolution de la gravité des accidents corporels, selon la région (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 12 montre la gravité des accidents corporels pour chaque province en 2024. La gravité est définie comme le nombre de décès à 30 jours pour 1 000 accidents corporels. Les zones foncées indiquent une gravité plus élevée. La gravité des accidents est la plus élevée dans la province de Namur, où 32,3 décès pour 1 000 accidents corporels ont été enregistrés. À l'inverse, la gravité des accidents est la plus faible dans la province d'Anvers, avec 9,6 décès pour 1 000 accidents corporels.

La Figure 13 montre que la gravité des accidents corporels en Région wallonne (20,5) est plus élevée que la gravité des accidents corporels en Région flamande (11,4) en 2024.

Figure 12. Gravité des accidents corporels, selon la province (2024)
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

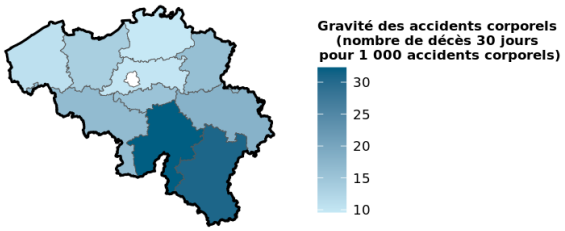
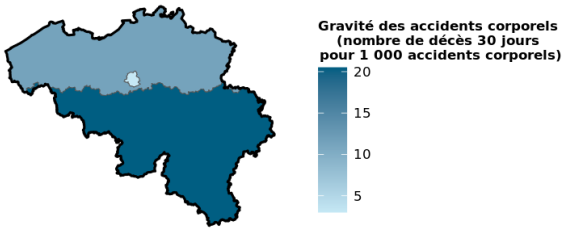


Figure 13. Gravité des accidents corporels, selon la région (2024)
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 14 montre la mortalité dans chaque province en 2024. La mortalité est définie comme le nombre de décès à 30 jours par million d'habitants. Cette carte montre des tendances relativement similaires à la précédente, mais les tendances sont plus marquées. Cela s'explique en partie par le fait que les provinces avec une gravité élevée des accidents comptent également parmi les provinces les moins peuplées de

Belgique. Ainsi, les provinces du Luxembourg (94,9 décès par million d'habitants) et de Namur (93,3 décès par million d'habitants) enregistrent la mortalité la plus élevée.

À l'inverse, on constate dans la Figure 15 qu'en 2024, la mortalité est la plus faible pour la Région de Bruxelles-Capitale (8,8 décès par million d'habitants), suivie de la Région flamande (37,1 décès par million d'habitants) et de la Région wallonne (55,8 décès par million d'habitants).

Figure 14. Mortalité selon la province (2024)
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

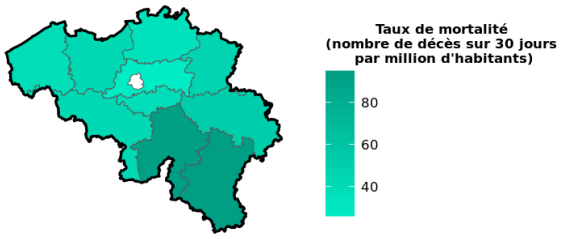
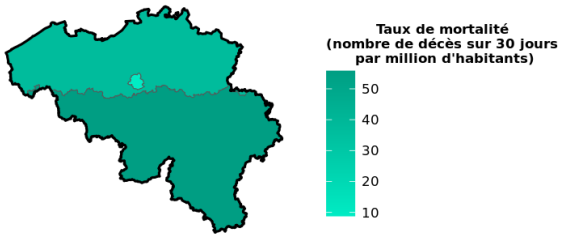


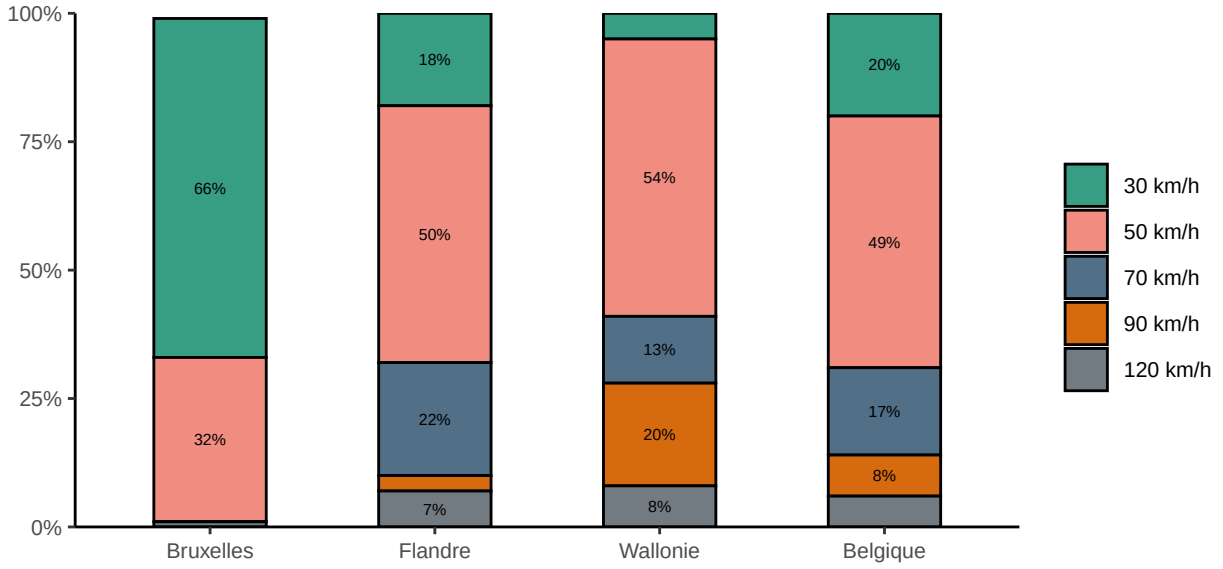
Figure 15. Mortalité selon la région (2024)
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



3.2 Type de route

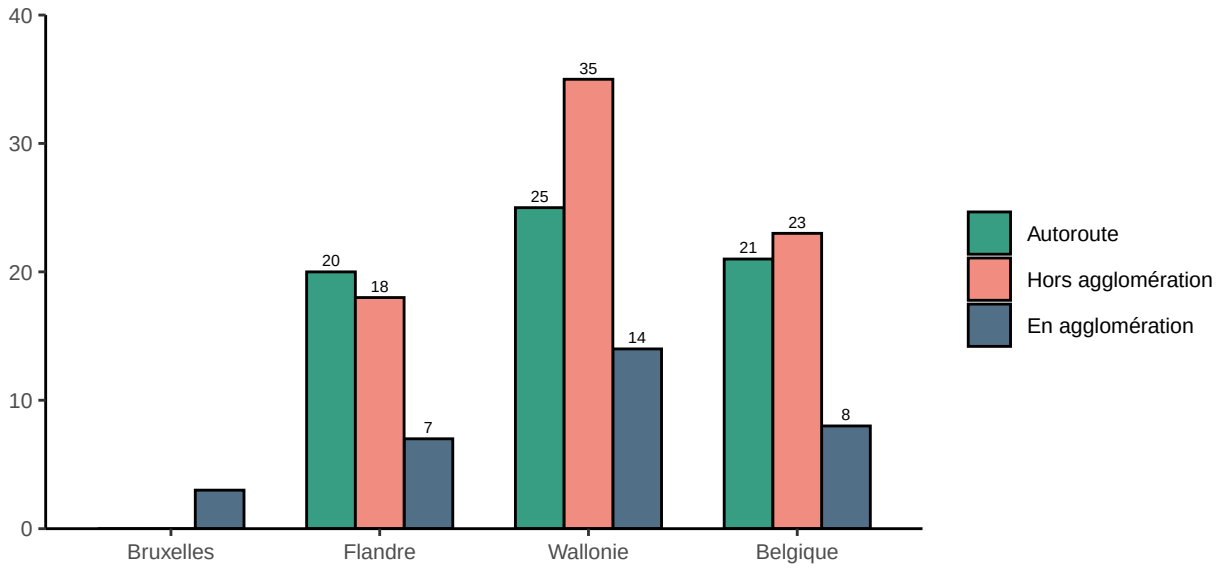
La Figure 16 présente la répartition du nombre d'accidents corporels entre les différents régimes de vitesse dans chaque région et pour la Belgique en 2024. La répartition des accidents selon le régime de vitesse est bien entendu liée à la longueur du réseau routier pour chaque régime de vitesse dans chaque région. Ainsi, 98% de tous les accidents corporels dans la Région de Bruxelles-Capitale se sont produits sur des routes avec une limitation de vitesse de 30 km/h ou 50 km/h. Le territoire compte très peu de routes où une vitesse supérieure à 50 km/h est autorisée. En Flandre et en Wallonie, respectivement 68% et 59% de tous les accidents se produisent sur des routes avec un régime de vitesse de 30 km/h ou 50 km/h, c'est-à-dire principalement en zone urbaine. Par ailleurs, en Flandre, 22% des accidents corporels en 2024 se sont produits sur des routes avec une vitesse maximale de 70 km/h, tandis qu'en Wallonie, cette proportion n'est que de 13%. Cela s'explique par le fait qu'en Flandre, la vitesse sur les routes hors agglomération a été réduite de 90 km/h à 70 km/h, alors qu'en Wallonie (et à Bruxelles), la limitation de 90 km/h est toujours en vigueur sur ces routes.

Figure 16. Répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents régimes de vitesse, par région (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



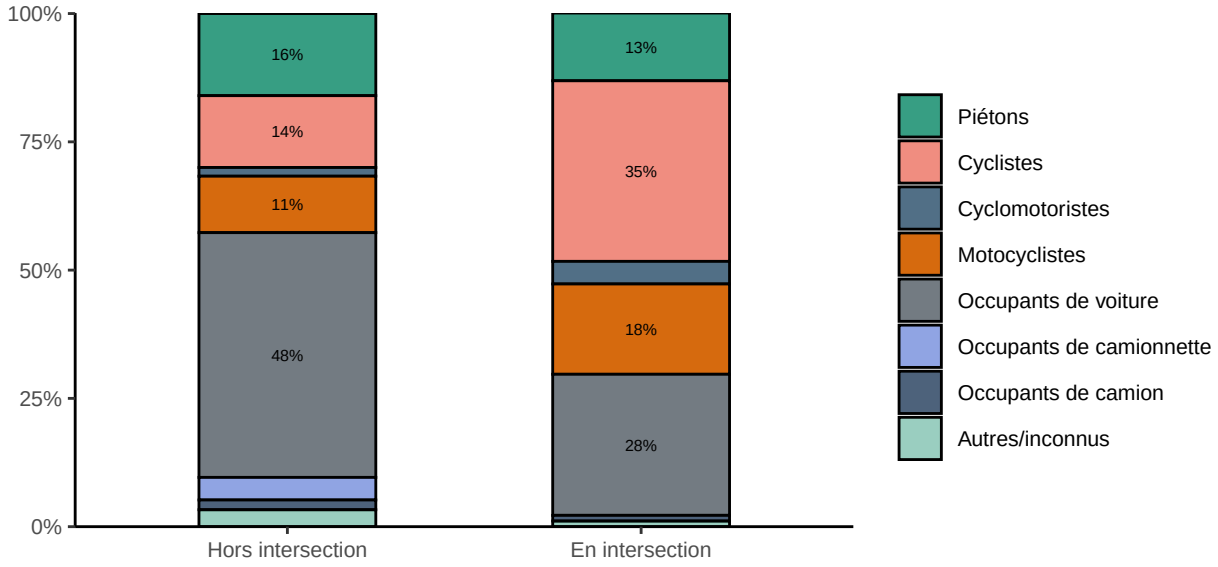
La Figure 17 montre la gravité des accidents pour chaque type de route et par région en 2024. La gravité des accidents est plus élevée en Wallonie qu'en Flandre sur tous les types de routes. En Flandre, la gravité des accidents est la plus élevée sur les autoroutes, tandis qu'en Wallonie, la gravité la plus élevée est enregistrée sur les routes hors agglomération. La gravité des accidents est la plus faible sur les routes en agglomération dans toutes les régions. Cela s'explique par la vitesse pratiquée : une vitesse plus élevée est associée à une gravité plus importante des accidents.

Figure 17. Gravité des accidents, par type de route, selon la région (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 18 montre la répartition du nombre de décès à 30 jours selon les différents types d'usagers de la route, d'une part aux intersections et d'autre part en dehors des intersections en 2024. Aux intersections, les cyclistes (33%), les occupants de voitures (28%), les motocyclistes (18%) et les piétons (13%) constituent les principaux groupes de victimes mortellement blessées. En revanche, près de la moitié des décès à 30 jours hors intersections concernent des occupants de voitures (48%), 16% sont des piétons et 13% des cyclistes. Cela montre que les intersections représentent principalement des situations dangereuses pour les usagers vulnérables. Nous savons qu'il existe pour les cyclistes une sous-déclaration importante des accidents de la circulation (Bouwen et al., 2022)[2], et que la proportion de cyclistes dans cette figure est donc sous-estimée.

Figure 18. Répartition du nombre de décédés 30 jours selon les différents types d'usagers de la route, avec distinction entre les accident survenus dans une intersection et en dehors des intersections (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



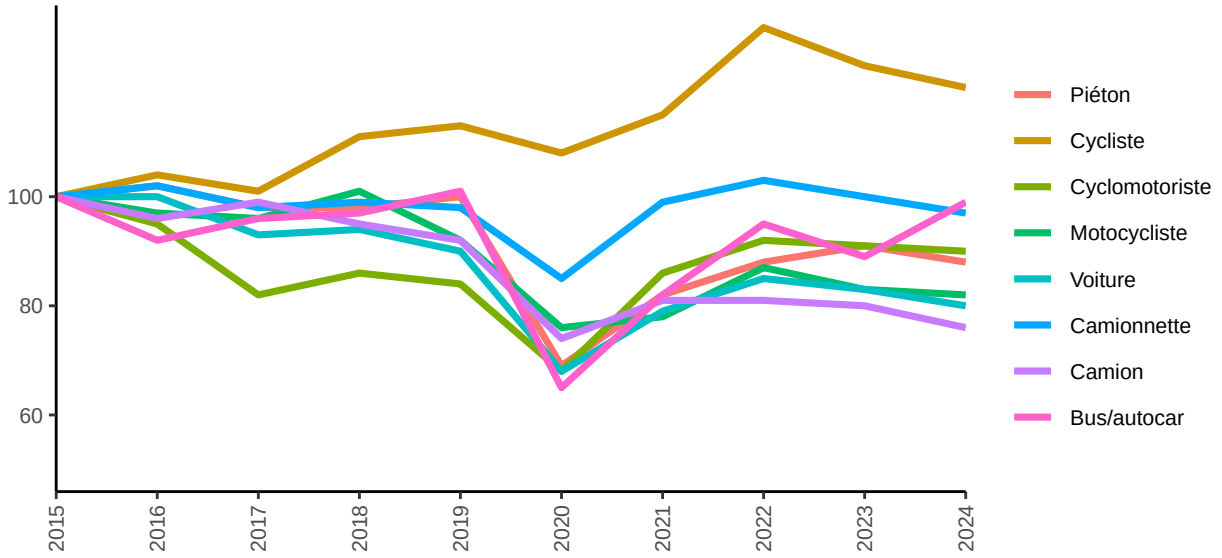
2. Bouwen, L., Nuyttens, N., & Martensen, H. (2022). Gehospitaliseerde verkeersslachtoffers – Analyse van Belgische ziekenhuisgegevens van 2005 t.e.m. 2020, Bruxelles : Vias institute

4 Usagers de la route

4.1 Évolution

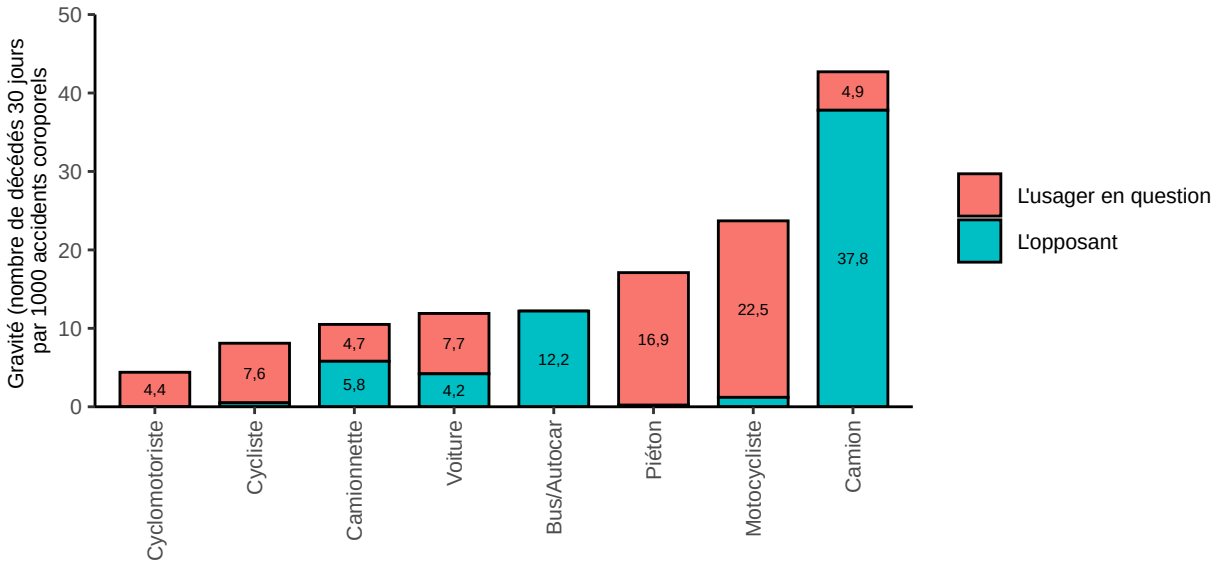
La Figure 19 présente l'évolution du nombre d'accidents corporels par type d'usager de la route. Nous prenons 2015 comme référence qui correspond à 100 sur la figure. Nous pouvons observer quelques évolutions importantes. Pour la plupart des types d'usagers, à l'exception des cyclistes, on constate une diminution du nombre d'accidents corporels sur une période de dix ans. La plus forte baisse a été enregistrée pour les camions, les voitures particulières et les motocyclettes. En 2021 et 2022, on observe clairement un rétablissement de la situation après la crise du COVID-19, avec une augmentation du nombre d'accidents pour tous les types d'usagers. En 2024, pour les cyclistes, après une forte augmentation du nombre d'accidents corporels depuis 2015, on observe pour la deuxième année consécutive une diminution du nombre d'accidents. Le nombre d'accidents impliquant des bus a fluctué au cours des dix dernières années. En 2024, on a enregistré presque autant d'accidents de bus qu'en 2015.

Figure 19. Évolution (2014 = base 100) du nombre d'accidents corporels, selon les différents types d'usagers de la route (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 20 illustre la gravité des accidents corporels pour les différents types de déplacements des usagers de la route en 2024. La gravité d'un accident corporel est définie comme le nombre de décès à 30 jours pour 1 000 accidents corporels. Sur cette figure, une distinction est faite entre la gravité pour l'usager concerné et la gravité pour l'opposant impliqué dans l'accident. La hauteur totale des barres indique la gravité totale de l'accident : elle reflète le nombre total de décès pour 1 000 accidents corporels impliquant l'usager de la route concerné. La partie rouge des barres correspond au nombre de décès pour 1 000 accidents corporels pour l'usager concerné et la partie bleue pour le nombre de décès pour 1 000 accidents corporels pour l'opposant. Nous constatons que la gravité des accidents varie fortement selon les usagers impliqués. Un accident impliquant un piéton est logiquement beaucoup plus grave pour le piéton que pour son opposant car le piéton est moins protégé. Inversement, un accident impliquant un camion ou un autobus est généralement plus grave pour l'opposant que pour les occupants de ces véhicules. La gravité totale est la plus élevée pour les accidents impliquant des camions et des motocyclettes, et la plus faible pour les accidents impliquant des cyclomoteurs.

Figure 20. Gravité spécifique (décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels parmi l'usager en question) et gravité de l'opposant (décédés 30 jours pour 1000 accident corporels parmi les opposants), selon les différents types d'usagers de la route (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



Dans le Tableau 4, on peut observer que depuis 2015, la gravité totale des accidents corporels (décédés à 30 jours pour 1 000 accidents corporels) a le plus diminué pour les accidents impliquant les véhicules suivants : les camionnettes légères (-54%), les bus (-42%), les motocyclettes (-33%) et les voitures particulières (-31%).

Table 4. Évolution du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, de blessés, de victimes et de la gravité spécifique et de la gravité totale, selon les différents types d'usagers de la route (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Gravité spécifique	Gravité totale
Piéton	-12%	-26%	-15%	-15%	-15%	-16%
Cycliste	+20%	-1%	+20%	+20%	-17%	-19%
Cyclomotoriste	-10%	-50%	-15%	-16%	-44%	-20%
Motocycliste	-18%	-46%	-19%	-20%	-34%	-33%
Voiture	-20%	-46%	-34%	-34%	-33%	-31%
Camionnette	-3%	-57%	-21%	-22%	-55%	-54%
Camion	-24%	-50%	-37%	-38%	-34%	-17%
Bus/Autocar	-1%	/	+6%	+5%	/	-42%

Note :
Gravité spécifique : Nombre de décès du type d'usager de la route en question / 1000 accidents corporels
Gravité totale : Nombre total de décès (type d'usager de la route en question + opposants) / 1000 accidents corporels

4.1.1 Piétons

Le Tableau 5 illustre une diminution du nombre d'accidents corporels (-3%), de blessés (-4%) et de décès à 30 jours (-9%)pour les piétons en 2024 (par rapport à 2023). La diminution du nombre d'accidents corporels au cours des dix dernières années est de -12%. La gravité totale des accidents a diminué de 16% au cours de la dernière décennie.

Table 5. Statistiques sur les accidents de piétons (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2015	4723	94	4706	4800	2	19,9	0,4	20,3
2016	4798	81	4795	4876	2	16,9	0,4	17,3
2017	4652	95	4578	4673	3	20,4	0,6	21,1
2018	4630	74	4619	4693	5	16	1,1	17,1
2019	4721	92	4642	4734	4	19,5	0,8	20,3
2020	3282	65	3175	3240	1	19,8	0,3	20,1
2021	3862	75	3757	3832	2	19,4	0,5	19,9
2022	4156	83	4100	4183	3	20	0,7	20,7
2023	4295	77	4165	4242	2	17,9	0,5	18,4
2024	4149	70	3987	4057	1	16,9	0,2	17,1
Évolution 2023-2024	-3%	-9%	-4%	-4%	-50%	-6%	-60%	-7%
Évolution 2015-2024	-12%	-26%	-15%	-15%	-50%	-15%	-50%	-16%

Note :
Gravité spécifique : Nombre de décès du type d'usager de la route en question / 1000 accidents corporels
Gravité opposants : Nombre de décès parmi les opposants / 1000 accidents corporels
Gravité totale : Nombre total de décès (type d'usager de la route en question + opposants) / 1000 accidents corporels

4.1.2 Cyclistes

Le tableau 6 indique que le nombre d'accidents de vélo a augmenté de 20 % sur la période 2015-2024. Le nombre de blessés a également augmenté de 20 %. Le nombre de décès dans les 30 jours a augmenté en 2022 et 2023, mais montre de nouveau une tendance à la baisse en 2024.

Table 6. Statistiques sur les accidents pour tous les cyclistes (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2015	9187	90	9268	9358	3	9,8	0,3	10,1
2016	9511	81	9594	9675	1	8,5	0,1	8,6
2017	9240	76	9264	9340	2	8,2	0,2	8,4
2018	10161	89	10252	10341	4	8,8	0,4	9,2
2019	10424	94	10559	10653	2	9	0,2	9,2
2020	9944	87	10152	10239	2	8,7	0,2	9
2021	10551	84	10662	10746	4	8	0,4	8,3
2022	12032	101	12184	12285	2	8,4	0,2	8,6
2023	11414	102	11515	11617	4	8,9	0,4	9,3
2024	11036	89	11151	11240	1	8,1	0,1	8,2
Évolution 2023-2024	-3%	-13%	-3%	-3%	-75%	-9%	-75%	-12%
Évolution 2015-2024	+20%	-1%	+20%	+20%	-67%	-17%	-67%	-19%

Note :
Gravité spécifique : Nombre de décès du type d'usager de la route en question / 1000 accidents corporels
Gravité opposants : Nombre de décès parmi les opposants / 1000 accidents corporels
Gravité totale : Nombre total de décès (type d'usager de la route en question + opposants) / 1000 accidents corporels

Le Tableau 7 révèle une diminution du nombre d'accidents corporels (-8%), de décès à 30 jours (-9%) et de blessés (-9%). chez les cyclistes classiques en 2024 par rapport à 2015

Table 7. Statistiques sur les accidents de cyclistes classiques (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2015	8721	76	8767	8843	3	8,7	0,3	9,1
2016	8850	68	8865	8933	2	7,7	0,2	7,9
2017	8318	53	8263	8316	4	6,4	0,5	6,9
2018	8788	67	8743	8810	1	7,6	0,1	7,7
2019	8580	67	8521	8588	5	7,8	0,6	8,4
2020	7999	55	8005	8060	2	6,9	0,3	7,1
2021	8027	44	7928	7972	3	5,5	0,4	5,9
2022	8471	61	8238	8299	4	7,2	0,5	7,7
2023	7800	58	7571	7629	5	7,4	0,6	8,1
2024	7139	53	6920	6973	1	7,4	0,1	7,6
Évolution 2023-2024	-8%	-9%	-9%	-9%	-80%	0%	-83%	-6%
Évolution 2015-2024	-18%	-30%	-21%	-21%	-67%	-15%	-67%	-16%

Note :
Gravité spécifique : Nombre de décès du type d'usager de la route en question / 1000 accidents corporels
Gravité opposants : Nombre de décès parmi les opposants / 1000 accidents corporels
Gravité totale : Nombre total de décès (type d'usager de la route en question + opposants) / 1000 accidents corporels

Le Tableau 8 montre une forte augmentation du nombre d'accidents impliquant des usagers à vélo électrique, ainsi que du nombre de décès à 30 jours et de blessés dans ces accidents pour la période 2015-2024. Il n'est pas certain que cela soit dû uniquement à une exposition accrue, mais cela peut également être lié au degré d'enregistrement. En 2024, le nombre de décès à 30 jours parmi les usagers à vélo électrique a diminué de 24% par rapport à l'année précédente. La part des vélos électriques parmi tous les accidents de vélo et tous les décès à vélo a augmenté depuis 2015. En 2024, près de 40% de tous les décès à vélo concernent des usagers à vélo électrique. La gravité des accidents (gravité spécifique) est légèrement plus élevée que pour les usagers à vélo non-électrique (8,8 contre 7,4 en 2024).

Table 8. Statistiques sur les accidents de cyclistes équipés de vélo électrique (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Gravité spécifique	Proportion de tous les décédés à vélo	Proportion de tous les accidents de vélo
2015	521	14	501	515	26,9	15,6%	15,6%%
2016	746	13	729	742	17,4	16%	16%%
2017	971	22	934	956	22,7	29,3%	29,3%%
2018	1395	20	1350	1370	14,3	23%	23%%
2019	1767	25	1672	1697	14,1	27,2%	27,2%%
2020	1915	30	1839	1869	15,7	35,3%	35,3%%
2021	2376	39	2282	2321	16,4	47%	47%%
2022	3382	38	3302	3340	11,2	38,4%	38,4%%
2023	3355	41	3221	3262	12,2	41,4%	41,4%%
2024	3536	31	3404	3435	8,8	36,9%	36,9%%
Évolution 2023-2024	+5%	-24%	+6%	+5%	-28%	-11%	-4%
Évolution 2015-2024	+579%	+121%	+579%	+567%	-67%	+137%	+521%

Note :
Gravité spécifique : Nombre de décès du type d'usager de la route en question / 1000 accidents corporels

Le Tableau 9 montre l'évolution des accidents impliquant des speedpedelecs. Depuis 2017, nous pouvons distinguer les speedpedelecs dans la base de données officielle des accidents de la route, mais il est probable que l'enregistrement n'était pas complet cette année-là. En 2024, il y a eu 5 décès dans 897 accidents. Le nombre d'accidents corporels a augmenté de 15% en 2024 par rapport à 2023. La forte augmentation des accidents impliquant des speedpedelecs s'explique en partie par leur popularité : en 2017, un peu plus de 5 000 speedpedelecs étaient enregistrés en Flandre (où la majorité des speedpedelecs circulent), tandis qu'en 2024, ce nombre atteignait presque 95 000 (Statbel, Direction générale Statistique – Statistics Belgium).

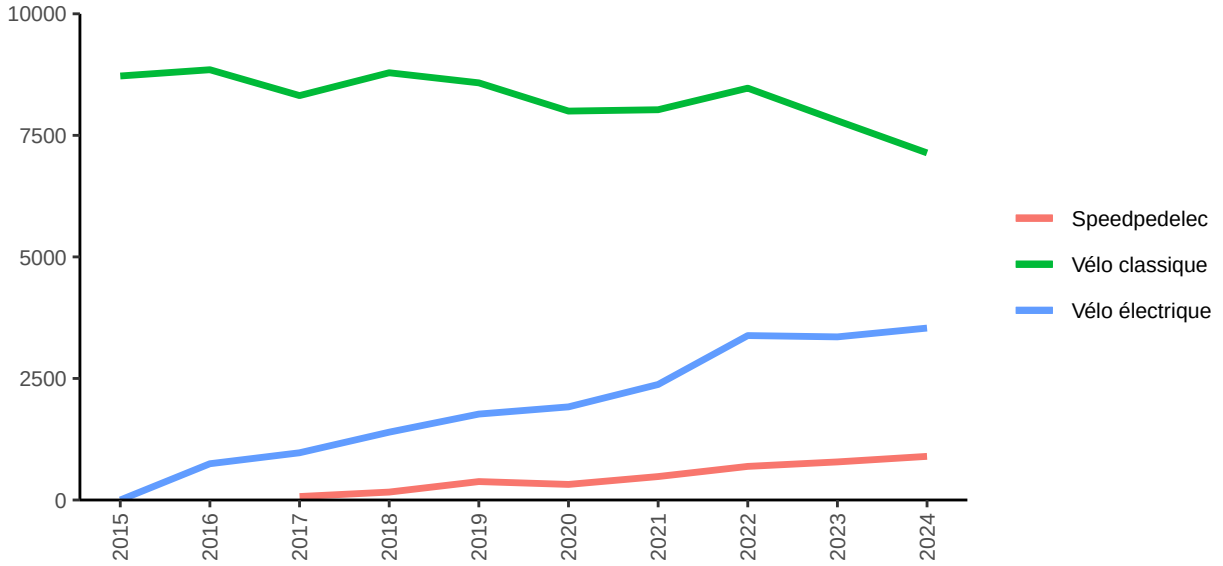
Table 9. Statistiques sur les accidents de speedpedelec (2017-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2017	71	1	67	68	0	14,1	0	14,1
2018	163	2	159	161	1	12,3	6,1	18,4
2019	379	2	366	368	0	5,3	0	5,3
2020	320	2	308	310	0	6,2	0	6,2
2021	482	1	452	453	1	2,1	2,1	4,1
2022	691	2	644	646	0	2,9	0	2,9
2023	783	3	723	726	0	3,8	0	3,8
2024	897	5	827	832	0	5,6	0	5,6
Évolution 2023-2024	+15%	+67%	+14%	+15%		+47%		+47%
Évolution 2017-2024	+1163%	+400%	+1134%	+1124%		-60%		-60%

Note :
Gravité spécifique : Nombre de décès du type d'usager de la route en question / 1000 accidents corporels
Gravité totale : Nombre total de décès (type d'usager de la route en question + opposants) / 1000 accidents corporels

La Figure 21 montre l'évolution du nombre d'accidents impliquant des vélos classiques, des vélos électriques et des speedpedelecs sur une période de dix ans. Nous constatons une diminution du nombre d'accidents impliquant des vélos classiques au cours de cette période. Comme mentionné précédemment, nous ne savons pas si l'augmentation du nombre d'accidents est due à une exposition accrue, à une amélioration de l'enregistrement ou à une combinaison des deux. On constate une augmentation du nombre d'accidents impliquant des speedpedelecs depuis le début de leur enregistrement en 2017.

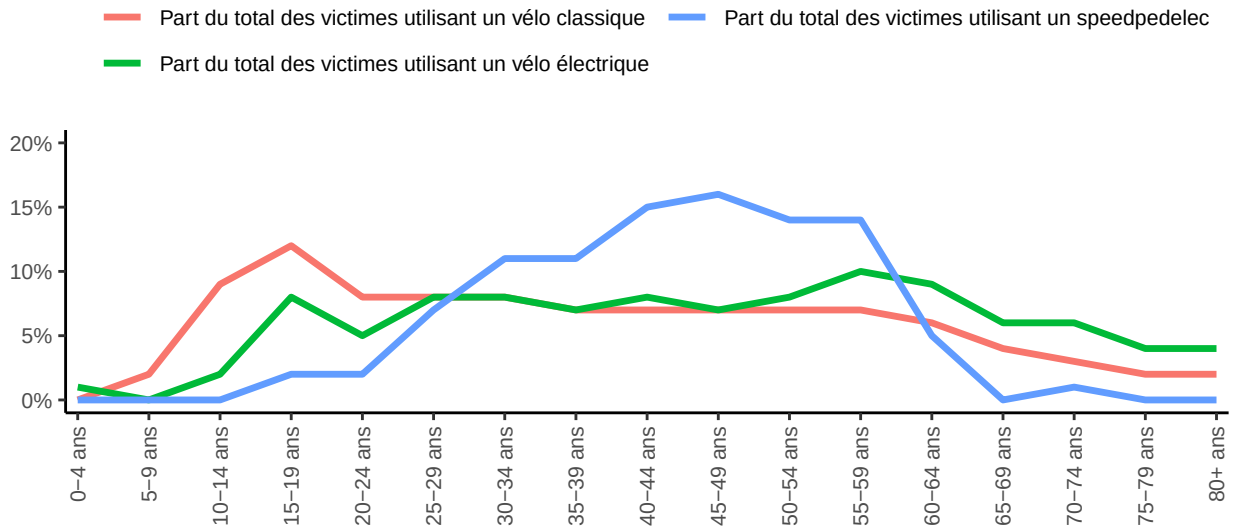
Figure 21. Évolution des accidents avec un vélo classique, avec un vélo électrique et avec un speedpedelec (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 22 présente la proportion de victimes d'accidents de vélo en fonction de l'âge. Nous faisons une distinction entre le vélo classique (ligne rouge), le vélo électrique (ligne verte) et le speedpedelec (ligne bleue). Pour le vélo classique, il y a un pic vers l'âge de 15 à 19 ans. La proportion de victimes diminue ensuite. Pour les vélos électriques, nous constatons une tendance inverse. La proportion augmente avec l'âge, avec un pic pour les 55 à 59 ans. Les vélos électriques sont donc populaires parmi les cyclistes plus âgés, leur permettant de continuer à faire du vélo lorsque le vélo classique n'est plus une option. La proportion de victimes avec un vélo électrique est également élevée dans la catégorie des 15 à 19 ans, par rapport aux groupes d'âge plus jeunes. Le pic pour les victimes utilisant un speedpedelec se situe entre 45 et 49 ans. La majorité des victimes a entre 40 et 59 ans. Ensuite, le nombre de victimes diminue forte-

ment. Il s'agit principalement de la population active qui utilise le speedpedelec comme alternative pour les déplacements domicile-travail.

Figure 22. Proportion des victimes (décédés 30 jours et blessés) utilisant un vélo classique, un vélo électrique ou un speedpedelec en fonction de l'âge (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



4.1.3 Cyclomotoristes

Pour les cyclomotoristes (à l'exclusion des speedpedelecs), le Tableau 10 montre, une diminution du nombre d'accidents corporels (-10%), de blessés (-15%) et de décès à 30 jours (-50%) au cours des dix dernières années. En 2024, le nombre d'accidents impliquant des cyclomotoristes est resté stable par rapport à 2023, le nombre de blessés a légèrement diminué, et le nombre de décès à 30 jours a diminué de 38%.

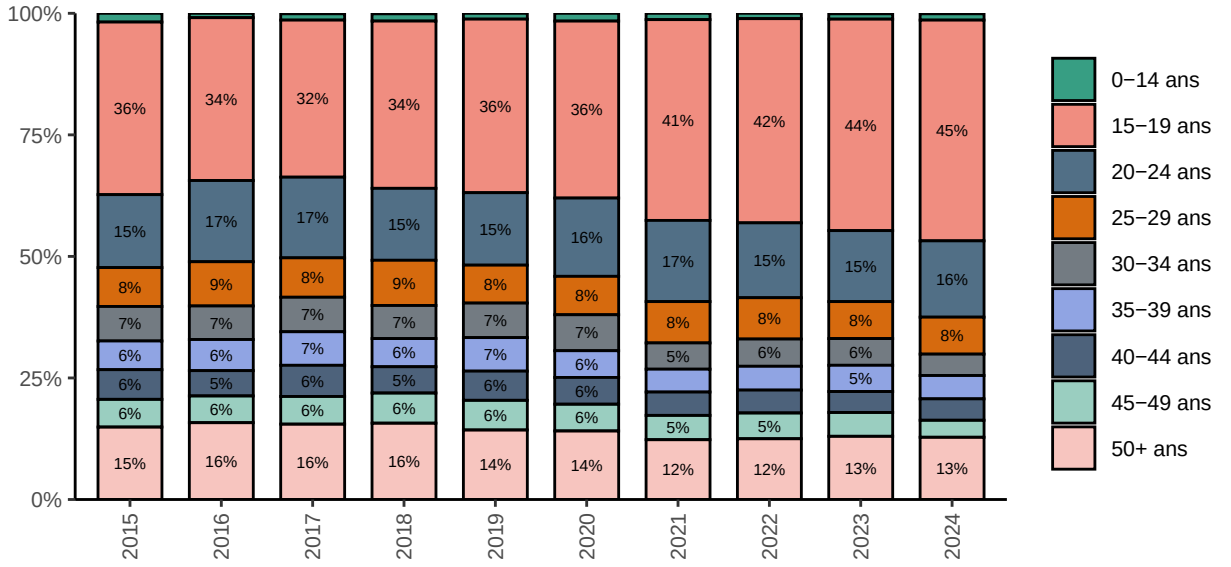
Table 10. Statistiques sur les accidents de cyclomotoristes (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2015	3829	20	3777	3797	1	5,2	0,3	5,5
2016	3653	16	3593	3609	2	4,4	0,5	4,9
2017	3146	24	3058	3082	1	7,6	0,3	7,9
2018	3277	18	3192	3210	1	5,5	0,3	5,8
2019	3226	19	3107	3126	1	5,9	0,3	6,2
2020	2601	13	2500	2513	1	5	0,4	5,4
2021	3277	16	3125	3141	0	4,9	0	4,9
2022	3516	17	3314	3331	3	4,8	0,9	5,7
2023	3491	16	3297	3313	1	4,6	0,3	4,9
2024	3446	10	3192	3202	5	2,9	1,5	4,4
Évolution 2023-2024	-1%	-38%	-3%	-3%	+400%	-37%	+400%	-10%
Évolution 2015-2024	-10%	-50%	-15%	-16%	+400%	-44%	+400%	-20%

Note :
Gravité spécifique : Nombre de décès du type d'usager de la route en question / 1000 accidents corporels
Gravité opposants : Nombre de décès parmi les opposants / 1000 accidents corporels
Gravité totale : Nombre total de décès (type d'usager de la route en question + opposants) / 1000 accidents corporels

La Figure 23 présente la répartition des différentes tranches d'âge parmi les cyclomotoristes impliqués dans un accident au cours des dix dernières années. La part des 15-19 ans est la plus représentée. Jusqu'en 2017, on observe une diminution de la part de ce groupe, mais depuis 2018, cette tranche d'âge est à nouveau plus fortement représentée. En 2024, 45% des cyclomotoristes impliqués dans un accident avaient entre 15 et 19 ans.

Figure 23. Part des accidents de cyclomoteurs en fonction de l'âge (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



4.1.4 Trottinettes électriques

À partir de 2019, nous pouvons distinguer les utilisateurs de trottinette électrique dans la base de données officielle des accidents de la route, mais il est probable que l'enregistrement ne soit pas complet cette année-là. Le Tableau 11 montre qu'en 2024, 4 décès sont survenus parmi les utilisateurs de trottinette électrique. 1 669 de ces usagers de la route ont été blessés dans 1 853 accidents corporels.

Table 11. Statistiques sur les accidents impliquant des trottinettes électriques (2019-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes
2019	175	1	158	159
2020	409	1	371	372
2021	1064	4	976	980
2022	1756	4	1596	1600
2023	1624	2	1459	1461
2024	1853	4	1669	1673
Évolution 2023-2024	+14%	+100%	+14%	+15%
Évolution 2015-2024	+959%	+300%	+956%	+952%

4.1.5 Motocyclistes

Le Tableau 12 montre qu'au cours des dix dernières années, le nombre de décès à 30 jours parmi les motocyclistes a diminué de 46%. En 2024, le nombre de décès à 30 jours a augmenté par rapport à 2023, atteignant 57 décès. Le nombre de blessés dans les accidents de motocyclettes est resté stable en 2024. La gravité spécifique, qui avait augmenté en 2020 pour atteindre 33,2, avait ensuite diminué jusqu'en 2023. En 2024, nous observons à nouveau une légère augmentation de la gravité des accidents.

Table 12. Statistiques sur les accidents de motocyclistes (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2015	3101	105	3109	3214	4	33,9	1,3	35,1
2016	3021	79	3027	3106	6	26,2	2	28,1
2017	2988	77	2986	3063	4	25,8	1,3	27,1
2018	3137	87	3120	3207	1	27,7	0,3	28,1
2019	2866	84	2839	2923	7	29,3	2,4	31,8
2020	2351	78	2306	2384	2	33,2	0,9	34
2021	2408	62	2386	2448	4	25,7	1,7	27,4
2022	2702	66	2697	2763	6	24,4	2,2	26,6
2023	2559	51	2564	2615	2	19,9	0,8	20,7
2024	2538	57	2514	2571	3	22,5	1,2	23,6
Évolution 2023-2024	-1%	+12%	-2%	-2%	+50%	+13%	+50%	+14%
Évolution 2015-2024	-18%	-46%	-19%	-20%	-25%	-34%	-8%	-33%

Note :
Gravité spécifique : Nombre de décès du type d'usager de la route en question / 1000 accidents corporels
Gravité opposants : Nombre de décès parmi les opposants / 1000 accidents corporels
Gravité totale : Nombre total de décès (type d'usager de la route en question + opposants) / 1000 accidents corporels

4.1.6 Voitures

Les occupants de voitures ont vu leur nombre de décès à 30 jours diminuer de 46% au cours des dix dernières années. En 2024, on observe une légère diminution du nombre d'accidents corporels (-4%), de décès à 30 jours (-4%) et de blessés (-3%) par rapport à 2023. Sur une période de dix ans, le nombre de décès parmi les occupants a diminué davantage que le nombre de décès parmi les opposants, ce qui peut indiquer que les progrès technologiques en matière de sécurité des véhicules profitent principalement aux occupants.

Table 13. Statistiques sur les accidents de voitures (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2015	32809	376	27679	28055	193	11,5	5,9	17,3
2016	32707	343	26962	27305	156	10,5	4,8	15,3
2017	30618	285	25476	25761	174	9,3	5,7	15
2018	30705	275	24462	24737	155	9	5	14
2019	29609	311	22930	23241	156	10,5	5,3	15,8
2020	22458	221	15858	16079	109	9,8	4,9	14,7
2021	25808	215	18561	18776	124	8,3	4,8	13,1
2022	27733	217	18863	19080	137	7,8	4,9	12,8
2023	27256	211	18851	19062	125	7,7	4,6	12,3
2024	26231	203	18200	18403	110	7,7	4,2	11,9
Évolution 2023-2024	-4%	-4%	-3%	-3%	-12%	0%	-9%	-3%
Évolution 2015-2024	-20%	-46%	-34%	-34%	-43%	-33%	-29%	-31%

Note :
Gravité spécifique : Nombre de décès du type d'usager de la route en question / 1000 accidents corporels
Gravité opposants : Nombre de décès parmi les opposants / 1000 accidents corporels
Gravité totale : Nombre total de décès (type d'usager de la route en question + opposants) / 1000 accidents corporels

4.1.7 Camionnettes

Le Tableau 14 montre qu'en 2024, le nombre d'accidents corporels a légèrement diminué (-3%) et le nombre de blessés a légèrement diminué (-2%) par rapport à 2023. Le nombre de décès à 30 jours a diminué de 38%, passant de 26 décès en 2023 à 16 décès en 2024.

Table 14. Statistiques sur les accidents de camionnettes (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2015	3534	37	1614	1651	44	10,5	12,5	22,9
2016	3616	38	1543	1581	40	10,5	11,1	21,6
2017	3472	29	1525	1554	39	8,4	11,2	19,6
2018	3513	30	1517	1547	32	8,5	9,1	17,6
2019	3460	17	1463	1480	37	4,9	10,7	15,6
2020	3004	11	1154	1165	34	3,7	11,3	15
2021	3504	28	1300	1328	38	8	10,8	18,8
2022	3641	27	1343	1370	24	7,4	6,6	14
2023	3537	26	1302	1328	33	7,4	9,3	16,7
2024	3428	16	1278	1294	20	4,7	5,8	10,5
Évolution 2023-2024	-3%	-38%	-2%	-3%	-39%	-36%	-38%	-37%
Évolution 2015-2024	-3%	-57%	-21%	-22%	-55%	-55%	-54%	-54%

Note :
Gravité spécifique : Nombre de décès du type d'usager de la route en question / 1000 accidents corporels
Gravité opposants : Nombre de décès parmi les opposants / 1000 accidents corporels
Gravité totale : Nombre total de décès (type d'usager de la route en question + opposants) / 1000 accidents corporels

4.1.8 Camions

Le Tableau 15 montre que le nombre d'accidents corporels impliquant des camions a diminué de 24% sur une période de dix ans. Le nombre de décès à 30 jours a diminué de 50% pour les occupants et de 35% pour les opposants dans les accidents impliquant des camions. On observe la même tendance pour le nombre de blessés : -37% pour les occupants et -27% pour les opposants. En 2024, le nombre d'accidents corporels a légèrement diminué par rapport à 2023.

Table 15. Statistiques sur les accidents de camions (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

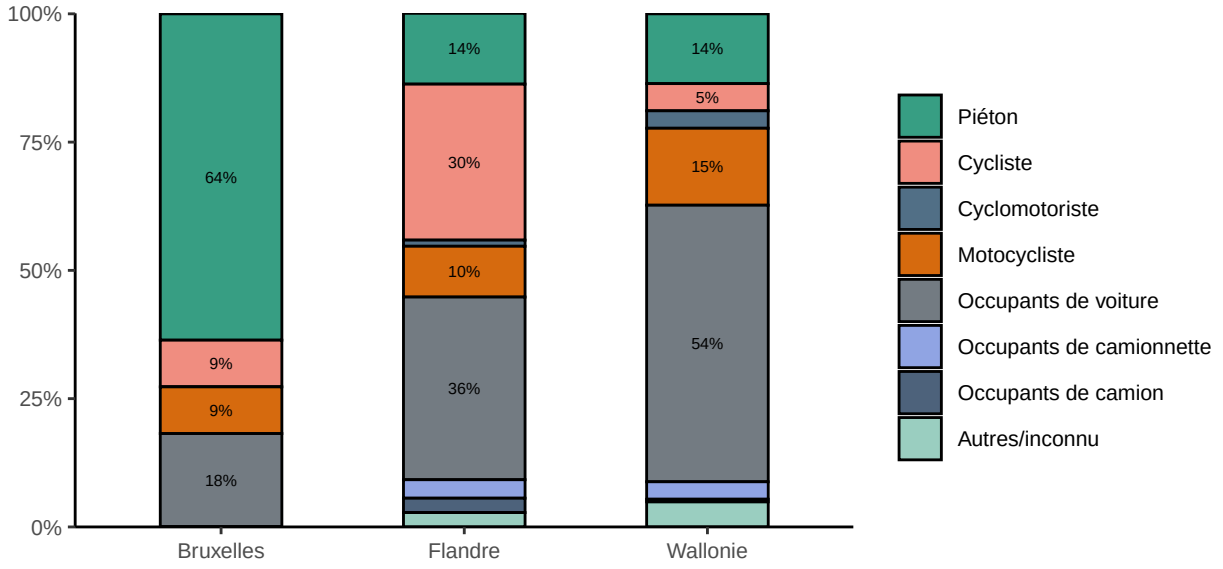
	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Blessés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2015	2164	16	496	512	95	2299	7,4	43,9	51,3
2016	2078	24	464	488	88	2293	11,5	42,3	53,9
2017	2152	16	470	486	91	2260	7,4	42,3	49,7
2018	2053	19	455	474	92	2229	9,3	44,8	54,1
2019	1983	11	409	420	99	2097	5,5	49,9	55,5
2020	1609	17	351	368	67	1608	10,6	41,6	52,2
2021	1752	15	335	350	81	1789	8,6	46,2	54,8
2022	1761	11	315	326	82	1863	6,2	46,6	52,8
2023	1735	8	323	331	71	1788	4,6	40,9	45,5
2024	1641	8	312	320	62	1677	4,9	37,8	42,7
Évolution 2023-2024	-5%	0%	-3%	-3%	-13%	-6%	+7%	-8%	-6%
Évolution 2015-2024	-24%	-50%	-37%	-38%	-35%	-27%	-34%	-14%	-17%

Note :
Gravité spécifique : Nombre de décès du type d'usager de la route en question / 1000 accidents corporels
Gravité opposants : Nombre de décès parmi les opposants / 1000 accidents corporels
Gravité totale : Nombre total de décès (type d'usager de la route en question + opposants) / 1000 accidents corporels

4.2 Type d'usagers de la route

La Figure 24 illustre la répartition du nombre de décédés à 30 jours entre les différents types d'usagers de la route, pour chaque région et pour la Belgique dans son ensemble, en 2024. Cette répartition varie fortement d'une région à l'autre. En Wallonie, il y a relativement plus d'occupants de voitures parmi les victimes de la route (54%) par rapport aux autres catégories d'usagers. En Flandre, bien que 36% des décès concernent des occupants de voitures, les cyclistes constituent également un groupe important (28%). Dans la Région de Bruxelles-Capitale, la proportion de piétons parmi les victimes est la plus élevée (64%). Il s'agit ici d'un faible nombre de décès (11 dans la Région de Bruxelles-Capitale en 2024).

Figure 24. Répartition du nombre de décédés 30 jours selon le mode de transport et la région (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La figure 25 présente la matrice de risque basée sur le nombre de kilomètres parcourus. Le groupe de référence correspond toujours au risque de décès de l'ensemble des conducteurs automobiles, dont la valeur est égale à 1. Le risque de décès pour chaque groupe (mode de transport et catégorie d'âge) est donc mis en relation avec celui d'un conducteur automobile moyen. Un chiffre supérieur à 1 indique que le risque de décès dans la circulation est plus élevé pour le groupe concerné que pour le conducteur automobile moyen, tandis qu'un chiffre inférieur à 1 indique un risque plus faible. Le risque pour les deux-roues motorisés est particulièrement élevé (27,0), ce qui implique que remplacer la voiture par un cyclomoteur ou une moto, sans mesures complémentaires, conduirait à une augmentation du nombre de décès sur la route. Les piétons présentent également, par kilomètre parcouru, un risque de décès clairement supérieur à celui des automobilistes. En moyenne, un kilomètre parcouru en voiture est huit fois plus sûr qu'un kilomètre parcouru à pied. Pour les cyclistes jeunes ou âgés, on observe un risque de décès accru par rapport aux automobilistes, mais le facteur d'augmentation du risque reste inférieur à celui des piétons. Le groupe des 18 à 24 ans parcourt même ses kilomètres à vélo de manière plus sûre qu'en voiture.

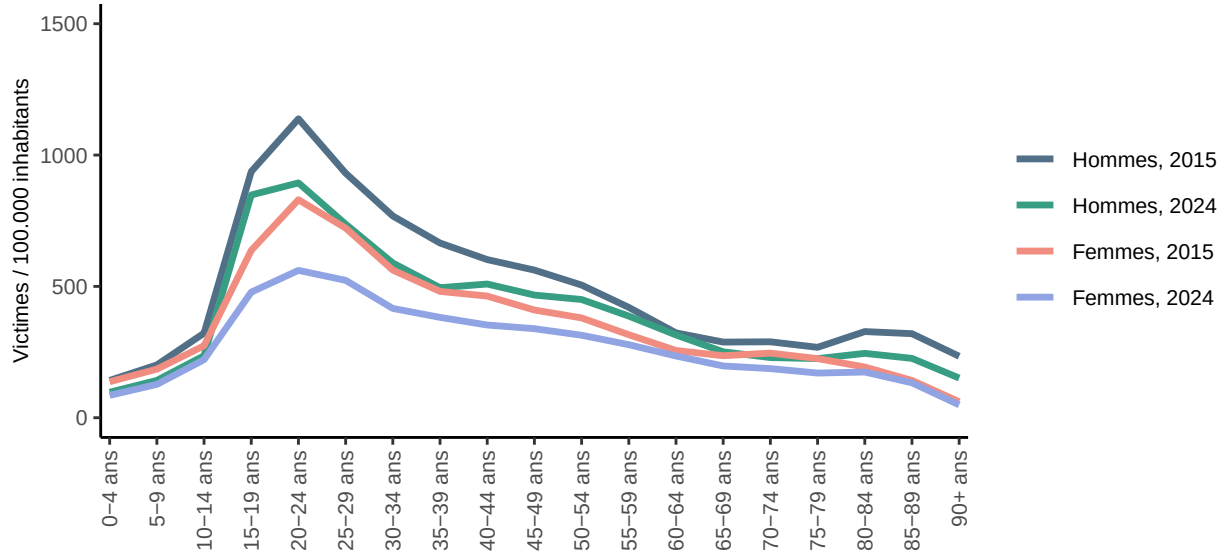
Figure 25. Risque d'accident mortel relatif par mode de transport et par tranche d'âge en fonction du nombre de kilomètres parcourus (en millions) en Belgique
Source : Pelssers, B. (2020) Comment se déplacer de la manière la plus sûre? – Comparaison des modes de déplacement en fonction des risques encourus par les utilisateurs , Bruxelles, Belgique : institute Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière)

	À pied	Vélo	PTW	Automobiliste	Passager de voiture	En bus
6-17	4,8	2,0	32,5	N/A	0,3	0,0
18-24	5,3	1,0		2,3	1,7	0,0
25-44	4,2	1,1	40,3	0,9	0,7	0,0
45-64	6,5	2,8	14,0	0,7	0,5	0,1
65-74	12,4	8,8	127,6	0,9	0,7	0,2
75 et +	54,2	16,0		2,1	1,8	0,5
Total	**8,4**	**3,5**	**27,0**	**1,0**	**0,7**	**0,1**

4.3 Âge et sexe

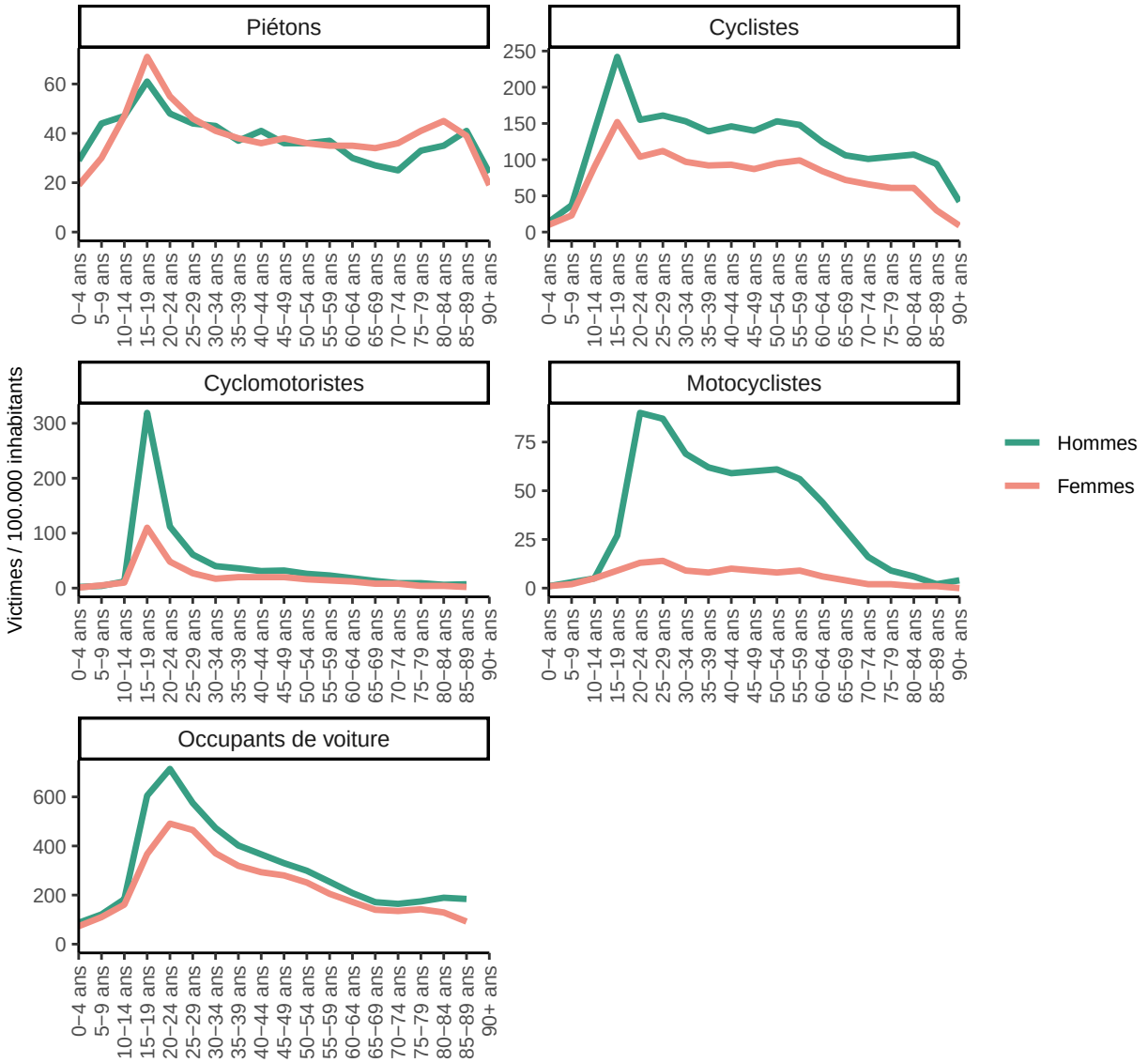
La Figure 26 présente une comparaison du nombre de victimes (décédés à 30 jours et blessés) pour 100 000 habitants par tranche d'âge et par sexe entre 2015 et 2024. En indiquant le nombre de victimes pour 100 000 habitants, on évite que la structure de la population par âge et par sexe influence la figure. Le graphique montre un pic du nombre de victimes de la route chez les jeunes, en particulier entre 20 et 24 ans. On constate également que le nombre de victimes masculines est systématiquement plus élevé que le nombre de victimes féminines, quel que soit le groupe d'âge. Pour les jeunes hommes âgés de 20 à 24 ans, le nombre de victimes pour 100 000 habitants a diminué de 21% sur dix ans.

Figure 26. Évolution du nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) par 100.000 habitants, en fonction de la catégorie d'âge et du sexe (2015 & 2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



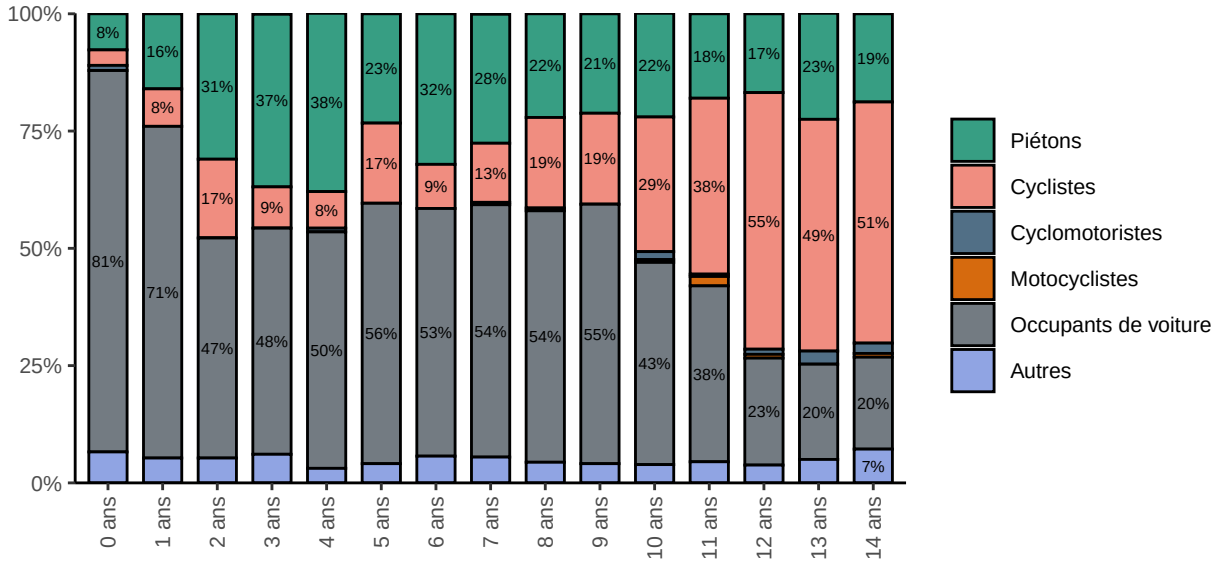
La Figure 27 montre la répartition par âge du nombre de victimes pour 100 000 habitants selon le type d'usager de la route et le sexe. Chez les piétons, le nombre de victimes atteint un pic chez les personnes de 15 à 19 ans, pour ensuite diminuer. Cependant, à partir de 70 ans, le nombre de victimes augmente à nouveau. Pour les cyclistes, les cyclomotoristes et les occupants de voitures, il y a un pic évident chez les jeunes. Pour les cyclistes et les cyclomotoristes, le pic est légèrement plus précoce (15-19 ans) que chez les occupants d'une voiture (20-24 ans). Pour ces trois types d'usagers de la route, il existe également une nette différence entre les hommes et les femmes. Le nombre de victimes pour 100 000 habitants est plus élevé chez les hommes que chez les femmes. La différence est la plus grande parmi les cyclomotoristes. La courbe des motocyclistes diffère de celle des autres types d'usagers de la route. On constate ici pour toutes les tranches d'âge chez les femmes un faible nombre de victimes par 100.000 habitants. Chez les hommes, ce nombre est beaucoup plus élevé. On distingue un pic marqué chez les hommes de 20 à 24 ans, qui suivi d'un plateau jusqu'à la tranche d'âge des 55 à 59 ans. Le risque reste élevé pour la tranche d'âge allant de 20 à 59 ans. Ce n'est qu'à partir de 60 ans que le nombre de victimes pour 100 000 habitants diminue fortement.

Figure 27. Nombre de victimes (décès 30 jours et blessures) pour 100 000 habitants, en fonction du type d'usager de la route, de l'âge et du sexe (2022 - 2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



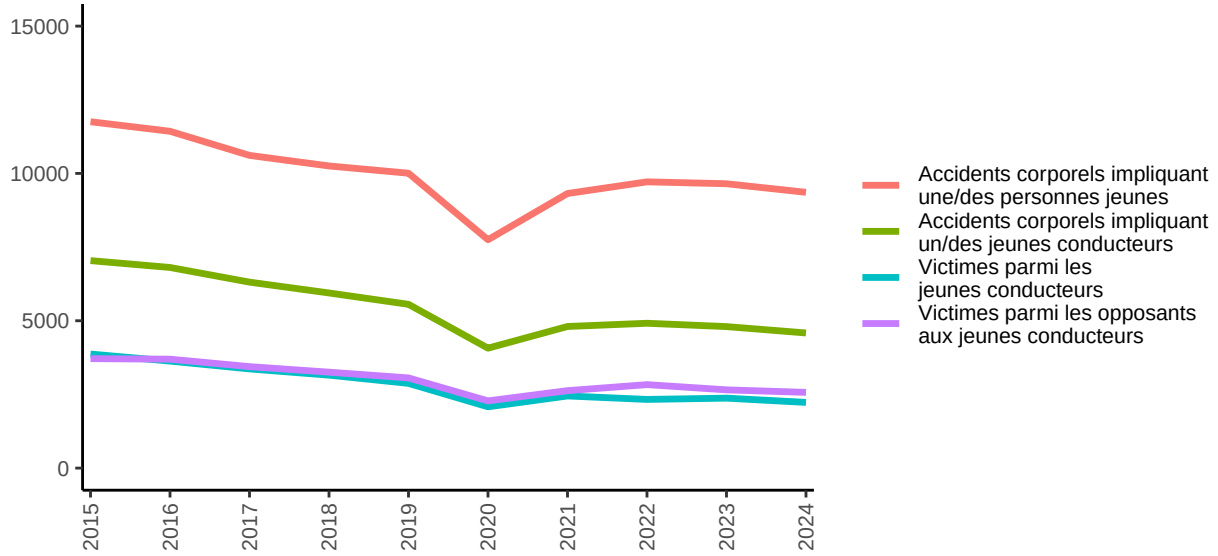
La Figure 28 montre la proportion de victimes par type d'usagers de la route parmi les enfants âgés de 0 à 14 ans en 2024. Tout d'abord, on constate que la proportion de victimes parmi les occupants de voiture diminue avec l'âge. Inversement, la proportion de victimes cyclistes augmente avec l'âge, avec un pic vers l'âge de 12 ans. C'est le moment où les enfants commencent à se déplacer seuls à vélo pour se rendre à l'école secondaire. Parmi les victimes âgées de 12 ans, 55% se déplaçaient à vélo. La proportion de victimes piétons augmente jusqu'à l'âge de 4 ans, pour diminuer ensuite.

Figure 28. Part des victimes par type d'usager de la route chez les enfants (0-14 ans) en fonction de l'âge (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 29 montre que le nombre d'accidents corporels impliquant des jeunes a considérablement diminué au cours de la dernière décennie (-20% en général et -35% en tant que conducteur de voiture). Il s'agit d'une forte baisse par rapport à celle de l'ensemble des accidents corporels (-11%).

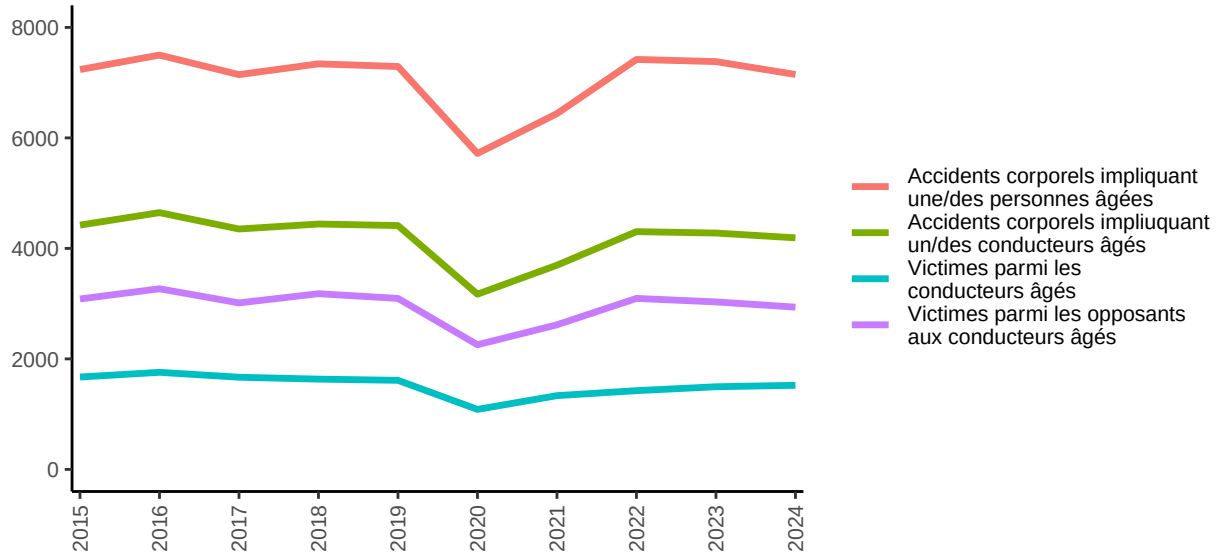
Figure 29. Évolution du nombre d'accidents impliquant des jeunes (18-24 ans), des victimes parmi les jeunes conducteurs (18-24 ans) et des victimes parmi leurs opposants (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 30 montre que l'évolution du nombre d'accidents impliquant des personnes âgées (en général ou en tant que conducteurs de voiture) est moins favorable. Le nombre d'accidents corporels impliquant des personnes âgées a diminué jusqu'en 2020, puis a recommencé à augmenter. En 2024, le nombre d'acci-

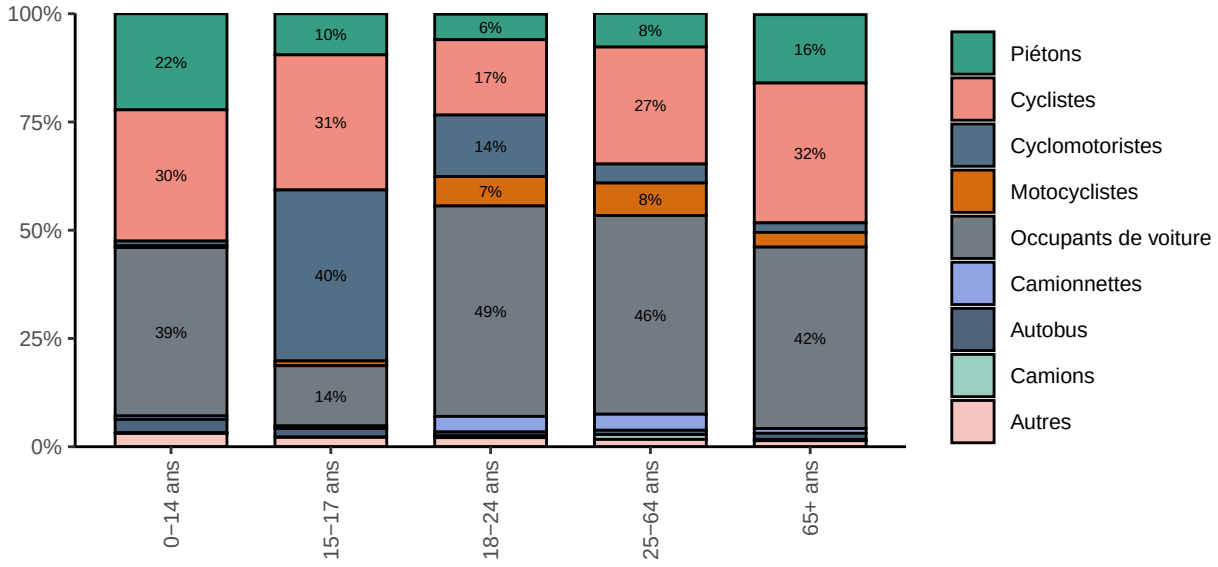
dents impliquant des seniors est presque au même niveau qu'en 2015. Le nombre d'accidents impliquant des conducteurs âgés a diminué de 5% au cours des dix dernières années.

Figure 30. Évolution du nombre d'accidents impliquant des personnes âgées (+ de 65 ans), des victimes parmi les conducteurs âgés (+ de 65 ans) et des victimes parmi leurs opposants (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



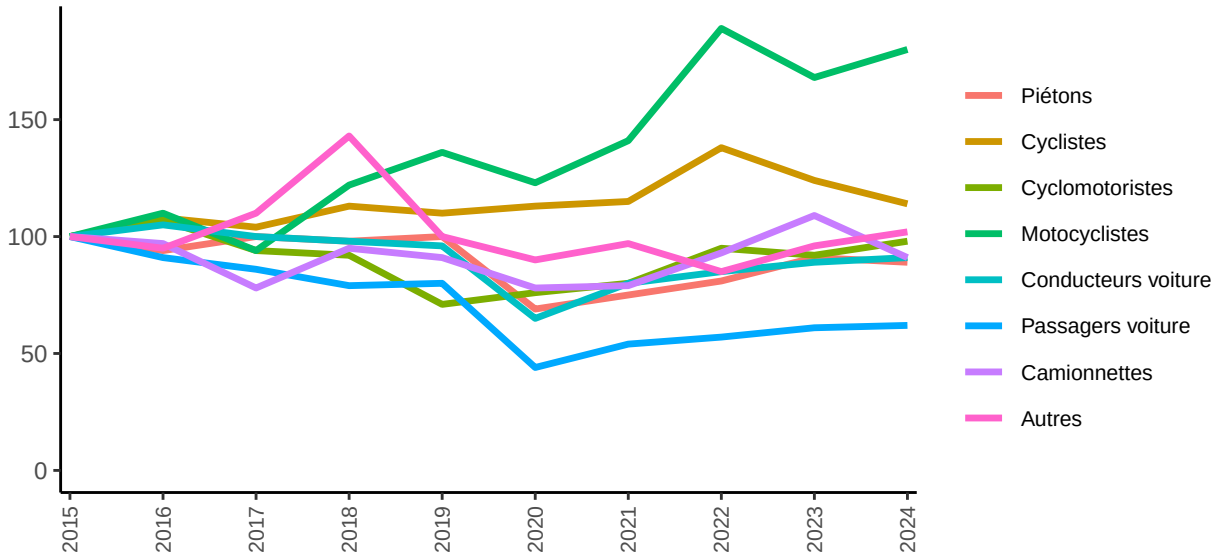
La Figure 31 montre la répartition des différents types d'usagers de la route parmi les victimes selon les tranches d'âge en 2024. La proportion d'occupants de voitures est la plus élevée chez les 18 à 24 ans. La proportion de cyclistes est la plus élevée chez les plus de 65 ans, mais elle reste également importante chez les 0 à 14 ans et les 15 à 17 ans. Comme prévu, la proportion de cyclomotoristes dans le groupe des 15 à 17 ans est élevée (40%), tandis que dans les autres groupes d'âge, elle ne dépasse pas 14%. Pour les piétons, la part de victimes est la plus élevée parmi les plus jeunes, diminue avec l'âge jusqu'à 65 ans, puis augmente à nouveau chez les plus de 65 ans pour atteindre 16%.

Figure 31. Proportion des types d'usagers de la route parmi les victimes en fonction des différentes tranches d'âge (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



Au cours des dix dernières années, le nombre de victimes parmi les personnes âgées (65 ans et plus) a fortement augmenté chez les motocyclistes (+80%, passant de 90 victimes en 2015 à 162 victimes en 2024), et dans une moindre mesure parmi les cyclomotoristes et les cyclistes. Dans les autres catégories d'usagers, on observe une diminution du nombre de victimes chez les seniors sur la même période.

Figure 32. Évolution du nombre de victimes parmi les personnes âgées (65 ans et plus) selon le type d'usager de la route (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

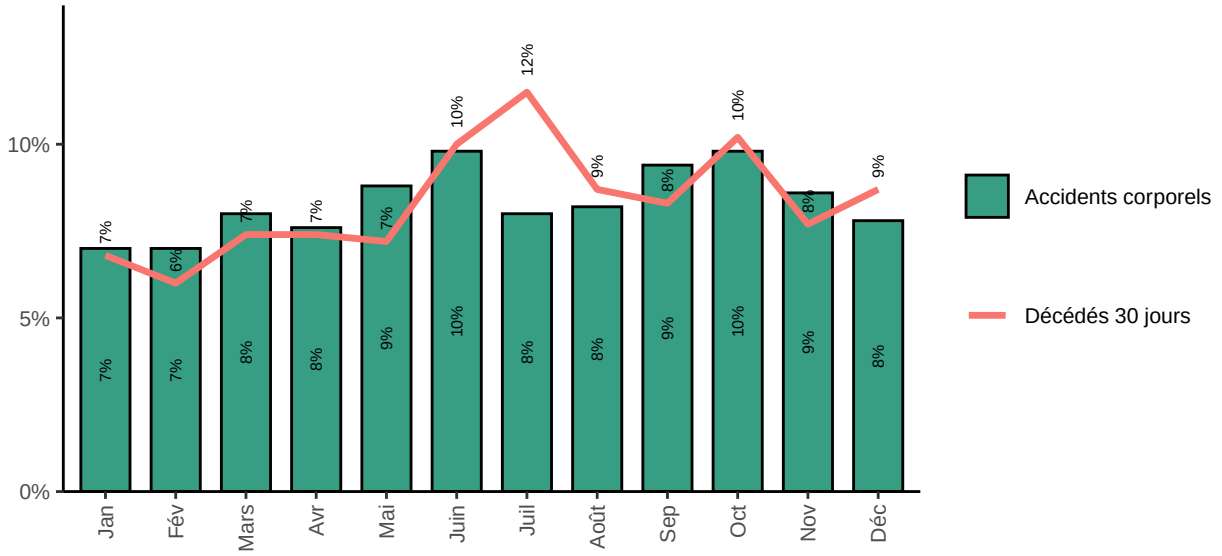


5 Période des accidents

5.1 Variations mensuelles

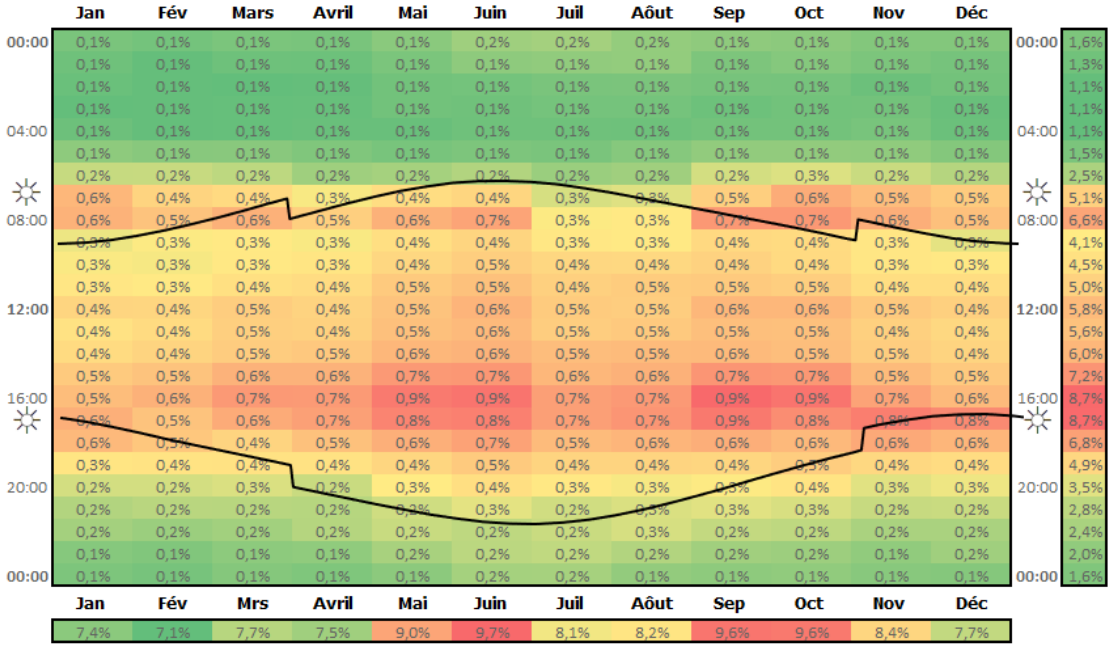
La Figure 33 illustre la répartition des accidents corporels et des décès à 30 jours au cours des différents mois de l'année en 2024. Le nombre absolu d'accidents corporels et le nombre absolu de décès à 30 jours par mois ont été pondérés en fonction du nombre de jours de chaque mois. La somme des valeurs de la ligne rouge est égale à 100%, de même que la somme des valeurs représentées par les barres. On observe un pic d'accidents corporels en juin, septembre et octobre. Le nombre de décès à 30 jours présente un pic en juillet (et dans une moindre mesure en décembre), alors que le nombre d'accidents corporels diminue durant ces mois.

Figure 33. Répartition du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours au cours des mois de l'année (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



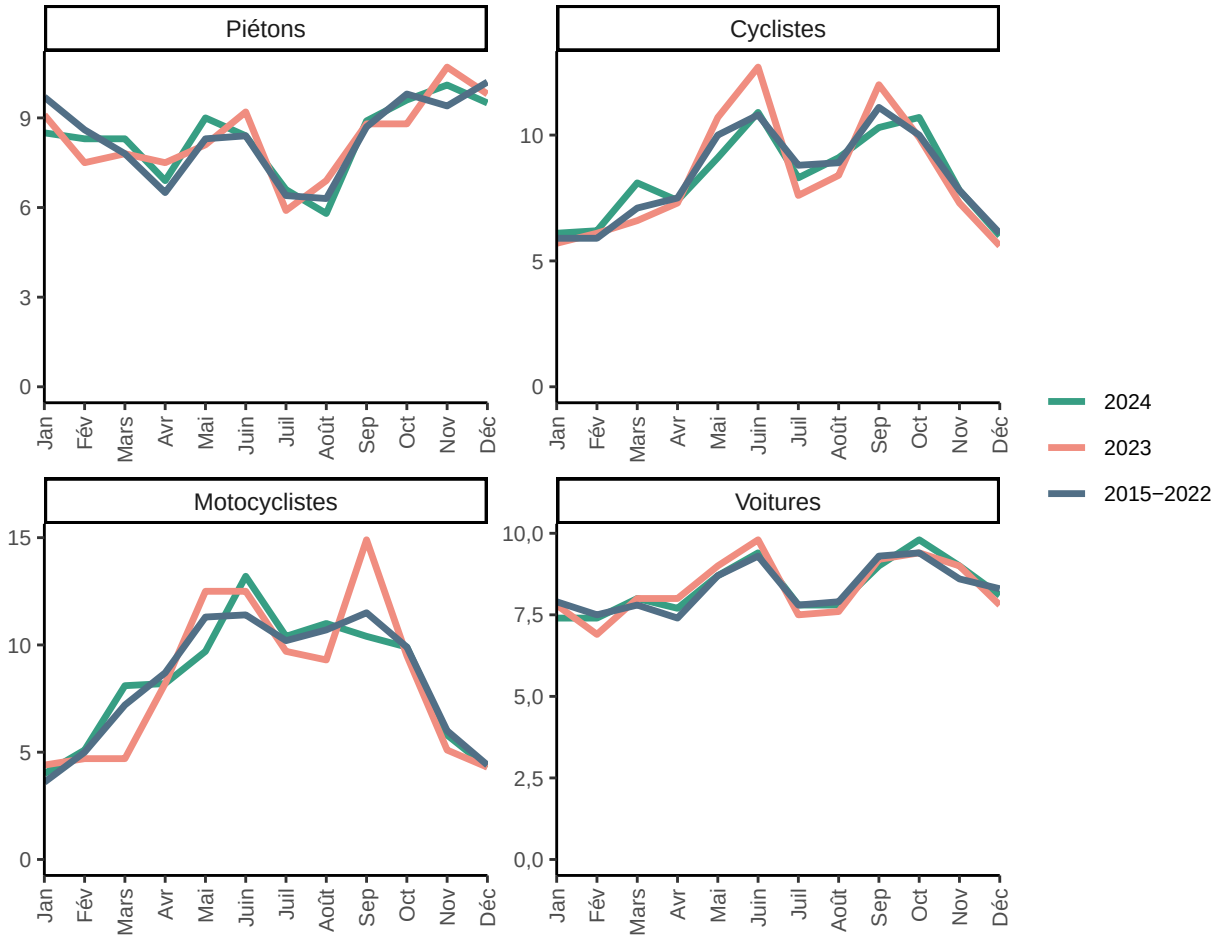
La Figure 34 montre la répartition du nombre d'accidents corporels par mois et par heure de la journée pour la période 2015 à 2024. Les cellules vertes indiquent moins d'accidents, tandis que les cellules rouges indiquent une plus forte concentration d'accidents corporels. Les lignes noires représentent les heures de lever et de coucher du soleil, avec deux variations brusques correspondant aux passages à l'heure d'été et à l'heure d'hiver. L'axe vertical montre la répartition par heure et l'axe horizontal la répartition par mois. On observe que l'heure de la journée influence fortement le nombre d'accidents corporels. La plupart des accidents surviennent entre 16 h et 18 h, coïncidant clairement avec l'heure de pointe du soir. Une légère augmentation est également visible vers 8 h, correspondant à l'heure de pointe du matin. La nuit (00 h–06 h), le nombre d'accidents reste limité. Les heures de pointe des accidents restent globalement les mêmes tout au long de l'année, alors que les conditions de luminosité varient fortement. En hiver, les pics du soir coïncident avec le crépuscule ou l'obscurité, tandis qu'en été, ces mêmes heures surviennent encore en plein jour.

Figure 34. Répartition du nombre d('accidents au cours des mois de l'année et des heures de la journée (2015-2024)
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 35 montre la distribution des accidents corporels par mois de l'année pour quatre modes de déplacement sur la période 2012–2019, ainsi qu'en 2023 et 2024. Le nombre absolu d'accidents corporels par mois pour chaque mode de déplacement est pondéré en fonction du nombre de jours de chaque mois. La somme des valeurs de chaque courbe est égale à 100 %. Les graphiques montrent, par exemple, qu'en hiver, le nombre d'accidents impliquant des cyclistes ou des motocyclistes est nettement plus faible. Cela s'explique par le fait que les usagers de la route sont moins enclins à utiliser ces moyens de transport dans des conditions météorologiques hivernales.

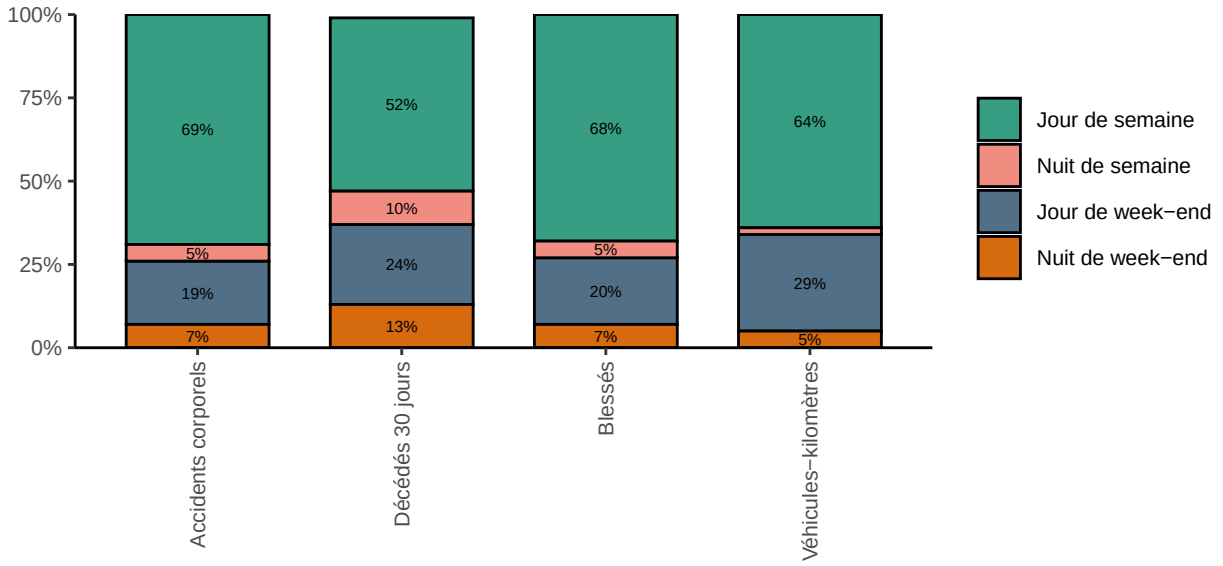
Figure 35. Évolution de la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois, en fonction du type d'usager de la route (piétons – cyclistes – motocyclistes – voitures) (2015-2019,2023,2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



5.2 Par semaine

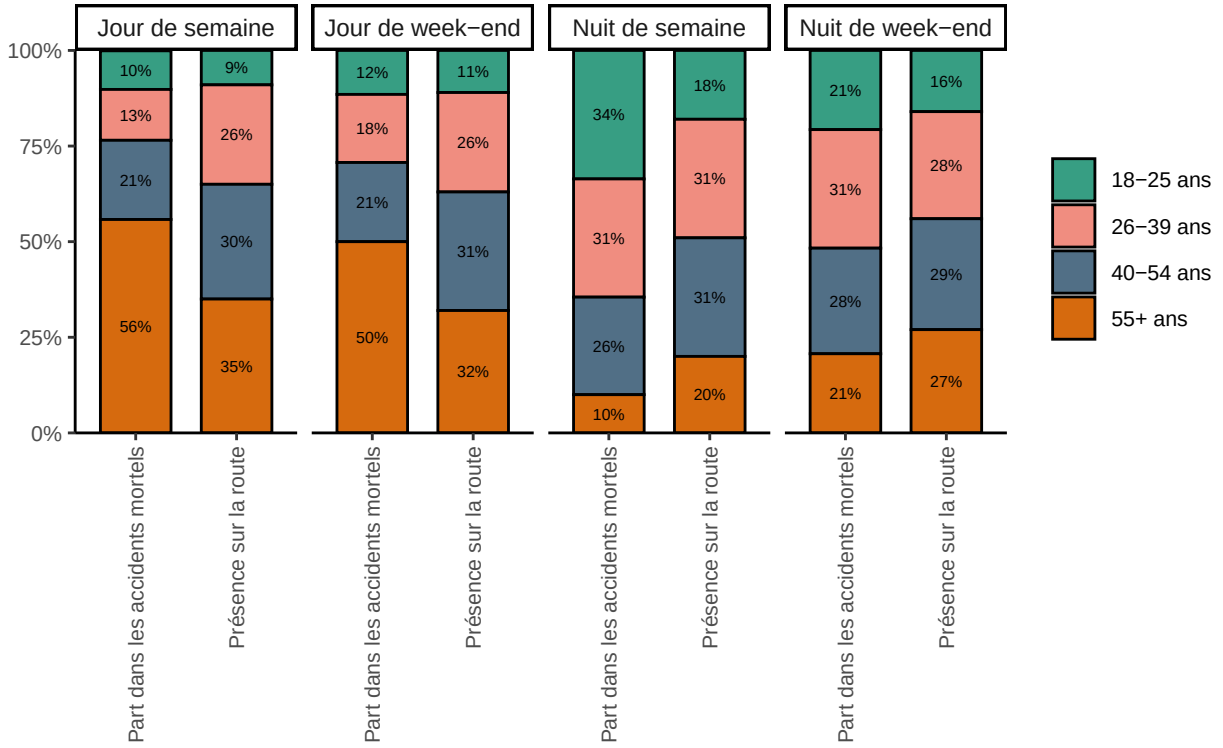
La Figure 36 présente la répartition des accidents corporels, des décédés à 30 jours et des blessés au cours des différentes périodes de la semaine en 2024. Les données d'exposition les plus récentes datent de 2018 et permettent de répartir les véhicules-kilomètres selon ces périodes. Lorsque la proportion d'accidents ou de victimes enregistrés au cours d'une période dépasse la proportion de kilomètres parcourus durant cette même période, cela indique un risque relatif plus élevé. Cette figure illustre que le nombre de décédés à 30 jours est relativement plus élevé durant les nuits de week-end et les nuits de semaine. Inversement, le nombre de décès sur la route en journée, qu'il s'agisse de jours de semaine ou de week-end, est relativement plus faible par rapport aux véhicules-kilomètres.

Figure 36. Répartition du nombre d'accidents corporels, de victimes et de véhicules-kilomètres en fonction des périodes de la semaine (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) & Mesure nationale de comportement 'Alcool' 2018



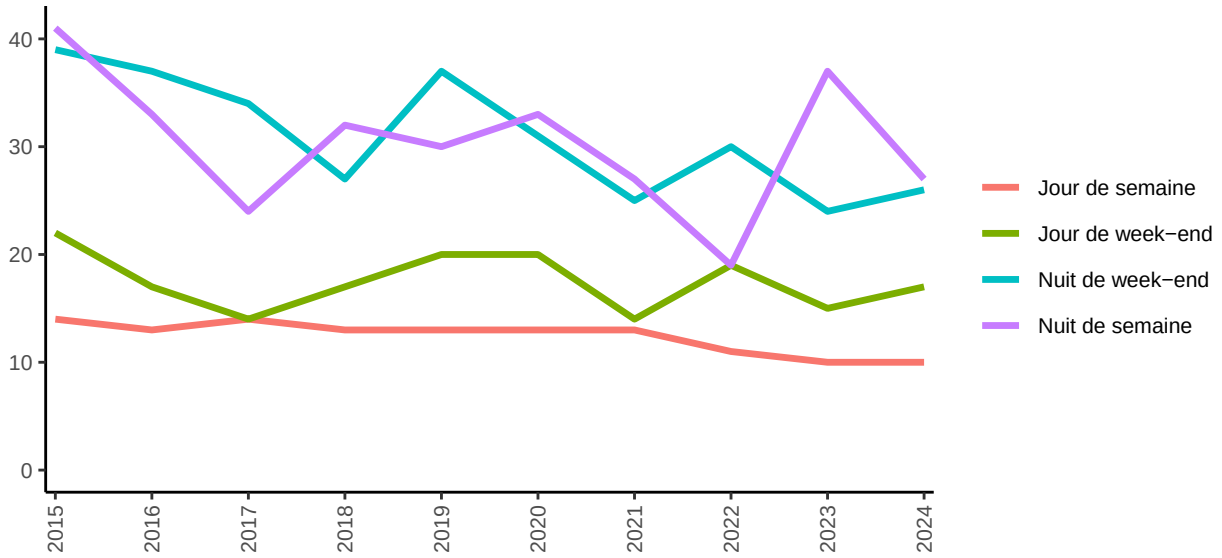
La Figure 37 montre, pour chaque période de la semaine et selon les tranches d'âge des conducteurs, la répartition de leur implication dans les accidents mortels ainsi que leur présence sur la route. La répartition de l'implication dans les accidents mortels est basée sur les chiffres de 2023 et 2024. Les chiffres relatifs à la part sur la route proviennent de la mesure comportementale « conduite sous influence » réalisée par l'Institut Vias en 2018. Si la proportion de conducteurs d'un certain groupe d'âge sur la route est inférieure à leur part dans les accidents mortels, cela signifie que ces conducteurs sont surreprésentés dans les accidents mortels. La figure montre que, durant les jours de semaine et de week-end, la circulation est principalement dominée par des automobilistes âgés de 40 ans et plus. Pendant les nuits de semaine et de week-end, la proportion de jeunes conducteurs sur la route augmente. Ce sont surtout les conducteurs de moins de 40 ans qui sont impliqués dans des accidents mortels durant les nuits, ce qui signifie qu'ils sont surreprésentés par rapport à leur présence sur la route. La même observation s'applique aux conducteurs de 55 ans et plus pendant les jours de semaine et de week-end.

Figure 37. Répartition de l'implication dans des accidents mortels et de la présence sur la route, par catégorie d'âge des automobilistes, selon la période de la semaine (2023&2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) & Mesure nationale de comportement 'Alcool' 2018



La Figure 38 montre l'évolution de la gravité des accidents (nombre de décédés à 30 jours pour 1 000 accidents corporels) selon la période de la semaine. On constate que la gravité des accidents est la plus élevée durant les nuits de semaine et les nuits de week-end.

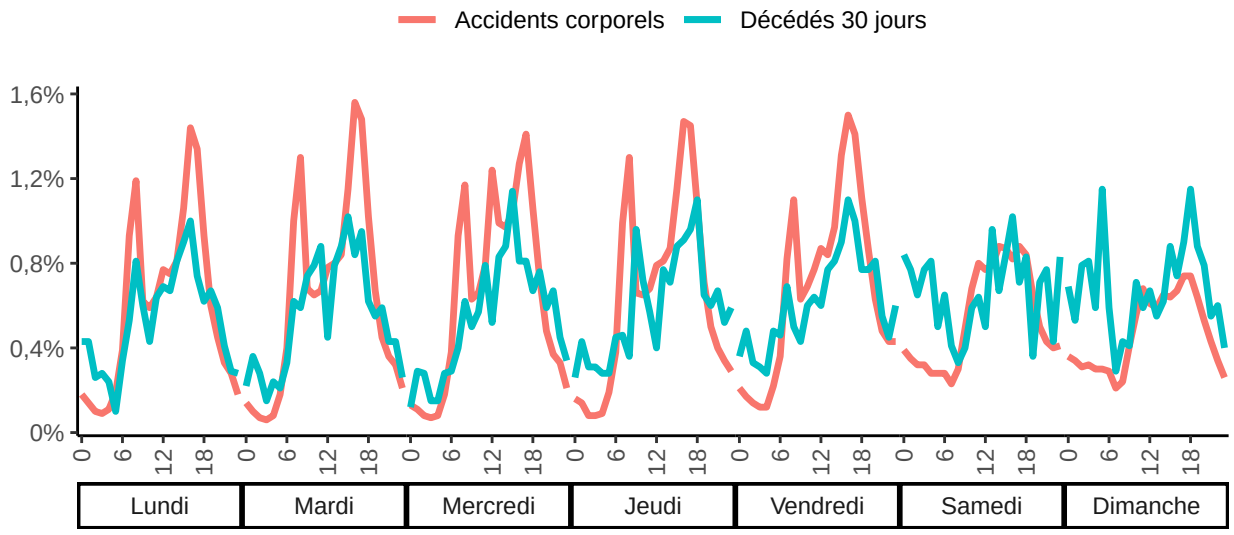
Figure 38. Évolution de la gravité des accidents (nombre de décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels), en fonction de la période de la semaine (2023-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



5.3 Par heure de la journée

La Figure 39 montre la répartition du nombre d'accidents corporels et de décès à 30 jours pour la période 2020-2024 selon les différentes heures de la semaine. Si la circulation et les accidents étaient répartis de manière uniforme, chaque heure représenterait 0,60 % du total des accidents corporels ou des décès à 30 jours. La somme des valeurs de chaque courbe est égale à 100 %. En semaine, on observe deux pics bien marqués pour les accidents corporels les jours de semaine : le pic du matin et le pic du soir. Le mercredi apparaît un troisième pic vers midi. Pour les décès à 30 jours durant les jours en semaine, on retrouve plus ou moins ces deux pics, mais le pic le plus élevé est observé pendant les heures de pointe du soir. Le week-end, on note un pic de décès à 30 jours durant les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche. Cette augmentation n'est toutefois pas visible pour les accidents corporels. Ainsi, les accidents survenant pendant les nuits de week-end sont moins fréquents mais beaucoup plus mortels. La répartition des accidents corporels présente par ailleurs moins de pics les jours de week-end.

Figure 39. Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours au cours des heures de la semaine (2020-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

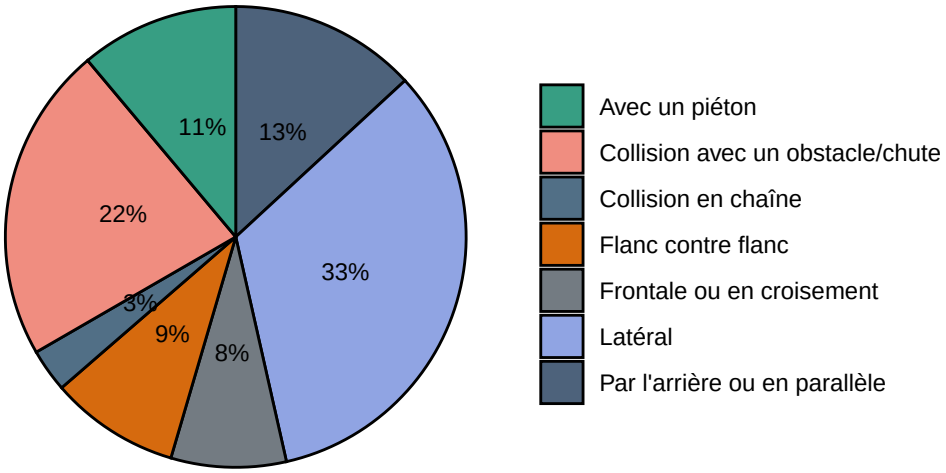


6 Caractéristiques des accidents

6.1 Type de collision

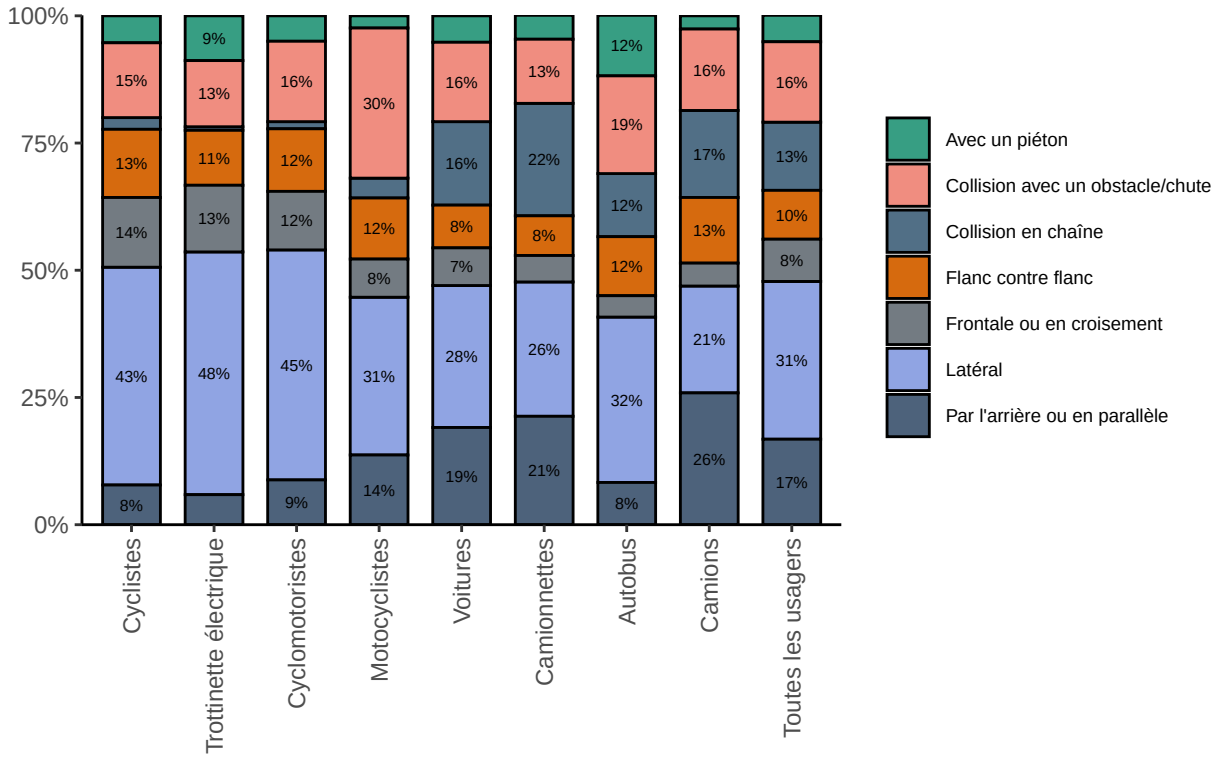
La Figure 40 montre la répartition des accidents corporels par type de collision pour l'ensemble des usagers de la route en 2024. Un accident peut comporter plusieurs collisions ; dans ce graphique, seule la première collision est prise en compte. Les accidents dont le type de collision est inconnu ne sont pas inclus. Le type de collision le plus fréquent est la collision latérale. Les collisions avec un obstacle représentent 22 % des accidents, les collisions arrière 13 %, et les collisions entre un véhicule et un piéton 11 %. Les types de collision moins fréquents sont : flanc contre flanc (9 %), collision frontale (8 %) et collision en chaîne (3 %).

Figure 40. Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



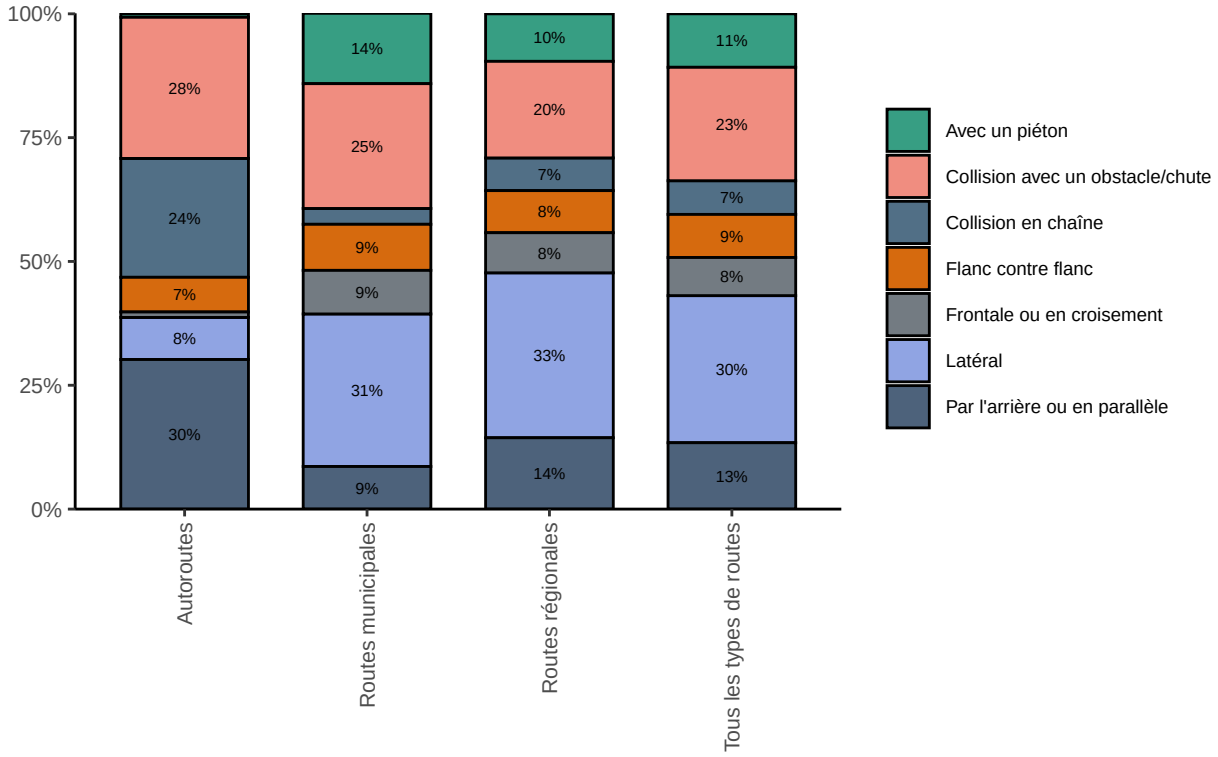
La Figure 41 présente la distribution des accidents corporels par type de collision en 2024, en fonction type d'usager de la route. Ici aussi, un accident peut comporter plusieurs collisions ; dans ce graphique, seule la première collision est prise en compte et les accidents dont le type de collision est inconnu ne sont pas inclus. On constate que la répartition des collisions varie selon le type d'usager : les camions sont plus souvent impliqués dans des collisions par l'arrière, tandis que les cyclistes, les utilisateurs de trottinettes électriques et les cyclomotoristes sont davantage concernés par des collisions latérales. Les motocyclistes, quant à eux, sont plus fréquemment victimes d'une collision avec un obstacle ou d'une chute (sans collision préalable).

Figure 41. Répartition des accidents corporels selon le type de première collision, par type d'usager de la route (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



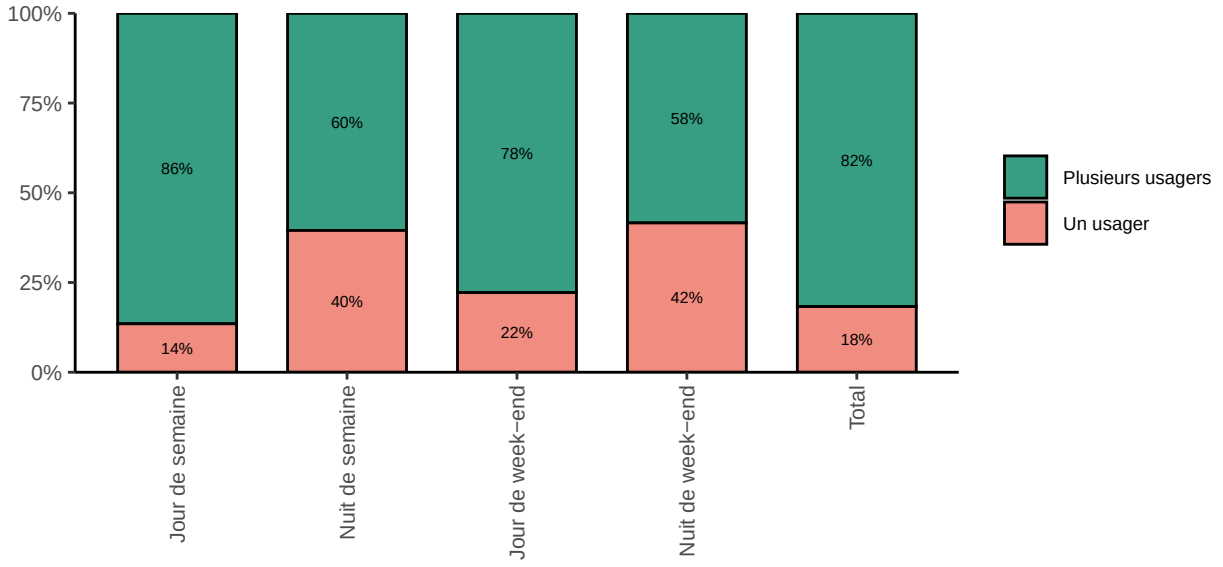
La Figure 42 illustre la répartition des accidents corporels par type de collision en 2024, selon le type de route. Comme précédemment, un même accident peut comporter plusieurs collisions ; dans ce graphique, seule la première collision est prise en compte et les accidents dont le type de collision est inconnu ne sont pas inclus. On observe en toute logique que les collisions latérales sont beaucoup plus fréquentes sur les routes communales et régionales, où de nombreuses intersections favorisent ce type d'accident, tandis que sur les autoroutes, les collisions par l'arrière et les collisions en chaîne sont plus courantes.

Figure 42. Répartition du nombre d'accidents corporels selon le type de première collision, par type de route (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



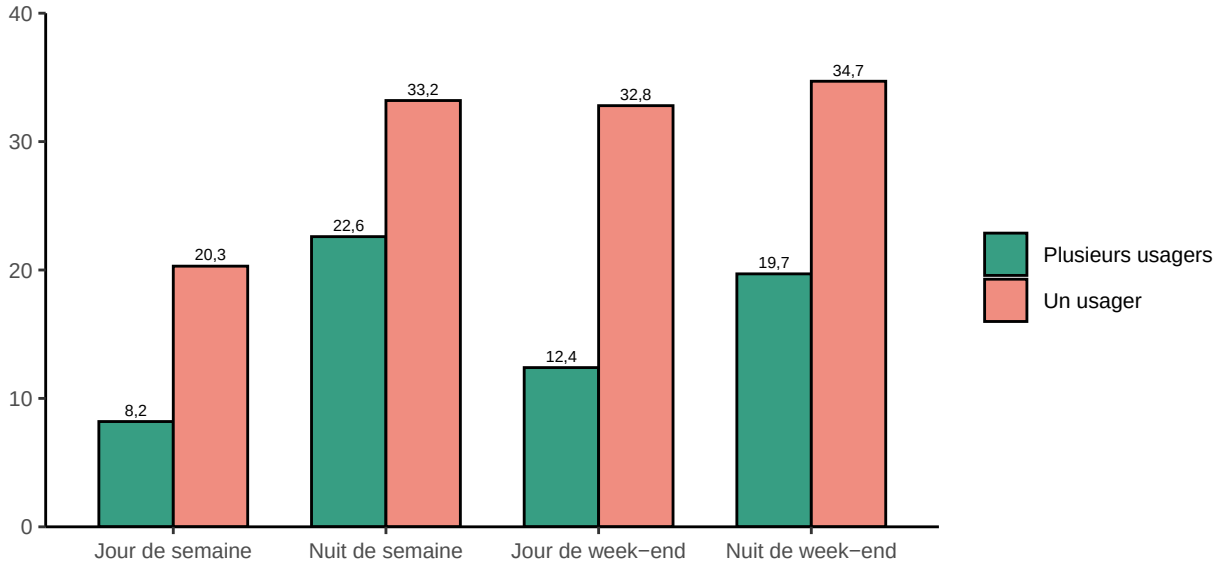
La Figure 43 décrit la répartition des accidents corporels unilatéraux et des accidents impliquant plusieurs usagers de la route en 2024, selon les périodes de la semaine. Les accidents unilatéraux sont ceux dans lesquels un seul usager est impliqué. Pour les identifier, on retient les accidents avec un seul conducteur et sans délit de fuite enregistré. Le graphique montre qu'au total, 18 % des accidents impliquent un seul usager. La proportion d'accidents unilatéraux augmente durant la nuit, ce qui s'explique par une densité de circulation plus faible à ces heures.

Figure 43. Part des accidents corporels n'impliquant qu'un seul véhicule en fonction du moment de la semaine (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 44 montre la gravité des accidents unilatéraux et des accidents impliquant plusieurs usagers de la route en 2024, selon les périodes de la semaine. Les accidents unilatéraux sont systématiquement plus graves que les accidents impliquant plusieurs usagers, quelle que soit la période de la semaine. Une explication possible est la sous-déclaration des accidents unilatéraux légers dans les statistiques policières. Une analyse des données hospitalières (Dupont & Meunier, 2022))[3] a montré que les accidents avec un opposant motorisé sont un peu plus graves que les accidents unilatéraux.

Figure 44. Gravité des accidents unilatéraux et des accidents entre plusieurs usagers de la route, par période de la semaine (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

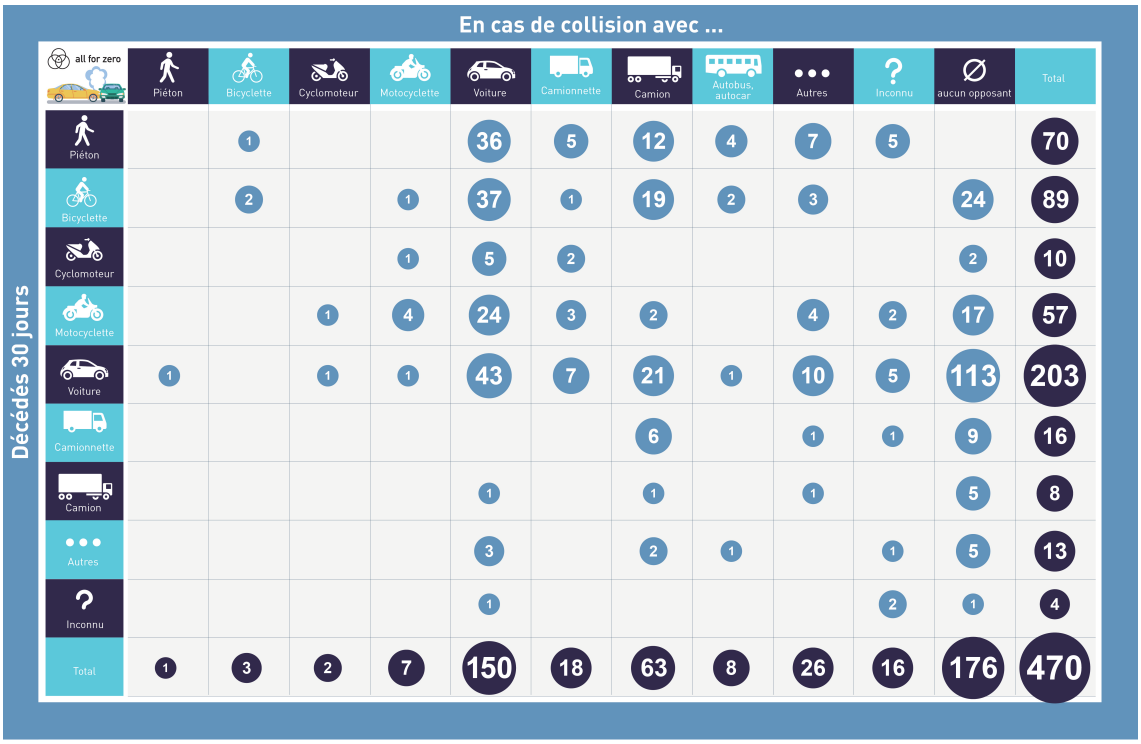


3. Dupont, E. & Meunier, J.-C. (2022). Lésions subies suite à l'implication dans un accident de la circulation : quelles sont les spécificités des cyclistes et des motards?, Bruxelles : Institute Vias

6.2 Matrice de collision

Cette matrice de collision concerne les victimes décédées à 30 jours en 2024. Les rangées représentent les victimes, les colonnes leurs opposants. La majorité des accidents mortels sont unilatéraux (représentés dans la colonne « unilatéral » de la matrice) ou bilatéraux. Lorsque trois parties ou plus sont impliquées, l'usager ayant la masse la plus élevée est considéré comme l'opposant de la victime décédée, car c'est généralement (mais pas toujours) cette partie qui cause les conséquences les plus graves. Cette méthode de calcul est également utilisée par la Direction Générale de la Mobilité et des Transports de la Commission européenne. En 2024, 113 personnes sont décédées dans des accidents unilatéraux de voiture. De nombreux usagers de la route vulnérables ont également été victimes d'accidents mortels après une collision avec une voiture particulière : 36 piétons, 37 cyclistes, 5 cyclomotoristes et 24 motocyclistes ont perdu la vie après une collision avec une voiture particulière.

Figure 45. Matrice des collisions avec les décédés 30 jours et leurs adversaires impliqués dans des accidents mortels (2023)
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



Décédés 30 jours \ En cas de collision avec ...	Piéton	Bicyclette	Cyclomoteur	Motocyclette	Voiture	Camionnette	Camion	Autobus, autocar	Autres	Inconnu	aucun opposant	Total
Piéton		1			36	5	12	4	7	5		70
Bicyclette		2		1	37	1	19	2	3		24	89
Cyclomoteur				1	5	2					2	10
Motocyclette			1	4	24	3	2		4	2	17	57
Voiture	1		1	1	43	7	21	1	10	5	113	203
Camionnette							6		1	1	9	16
Camion					1		1		1		5	8
Autres					3		2	1		1	5	13
Inconnu					1					2	1	4
Total	1	3	2	7	150	18	63	8	26	16	176	470

6.3 Circonstances aggravantes

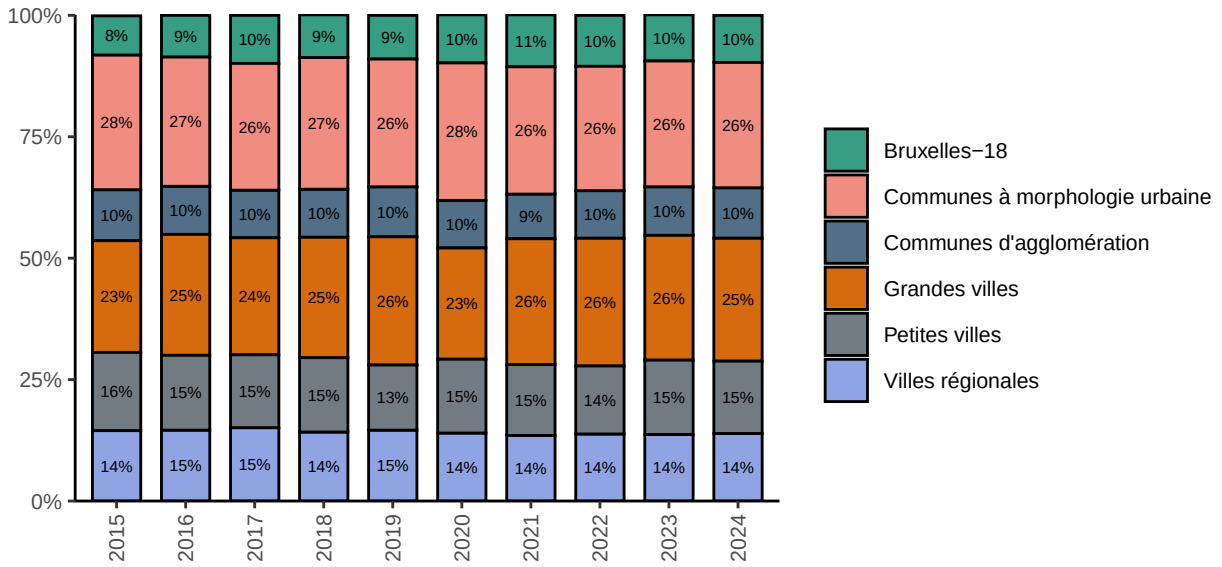
Le Tableau 16 montre l'évolution des accidents corporels avec délit de fuite. Le nombre d'accidents corporels où un délit de fuite a été enregistré comme circonstance aggravante a augmenté au cours des dix dernières années (+7 %). Leur part dans l'ensemble des accidents corporels a également légèrement augmenté : en 2015, un délit de fuite était enregistré dans 11 % des accidents corporels, contre 13 % en 2024. En général, la gravité de ces accidents est plus faible que celle de l'ensemble des accidents corporels.

Table 16. Statistiques sur les accidents avec la circonstance aggravante « délit de fuite » (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Gravité	Part de tous les accidents corporels	Part de tous les décédés 30 jours
2015	4284	28	4744	6,5	11%	4%
2016	4467	26	4963	5,8	11%	4%
2017	4199	17	4667	4	11%	3%
2018	4436	16	4894	3,6	12%	3%
2019	4458	24	4932	5,4	12%	4%
2020	3614	17	3931	4,7	12%	3%
2021	4232	19	4644	4,5	12%	4%
2022	4786	33	5283	6,9	13%	6%
2023	4820	19	5284	3,9	13%	4%
2024	4596	21	5021	4,6	13%	4%
Evolutie 2023-2024	-5%	+11%	-5%	+18%	+0%	+0%
Evolutie 2015-2024	+7%	-25%	+6%	-29%	+18%	+0%

La Figure 46 illustre la proportion d'accidents avec délit de fuite selon le degré d'urbanisation. La plus grande part d'accidents avec délit de fuite se situe dans les zones à morphologie urbaine (zones où l'espace est physiquement occupé par la ville, avec une forte densité de logements et d'infrastructures) ainsi que dans les grandes villes.

Figure 46. Évolution des accidents corporels avec délit de fuite en fonction du degré d'urbanisation (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



Le Tableau 17 indique l'évolution des accidents impliquant des véhicules non assurés. Depuis 2015, le nombre de ces accidents a fortement diminué et leur part dans l'ensemble des accidents corporels a été divisée par deux sur dix ans. Le nombre de décès liés à ces accidents a également fortement diminué, passant de 17 en 2015 à 9 en 2024 (-47 %).

Table 17. Statistiques sur les accidents avec le défaut d'assurance comme circonstance aggravante (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Gravité	Part de tous les accidents corporels	Part de tous les décédés 30 jours
2015	902	17	1149	19	2%	2%
2016	944	17	1229	18	2%	3%
2017	789	10	1045	13	2%	2%
2018	826	14	1115	17	2%	2%
2019	712	8	948	11	2%	1%
2020	619	15	783	24	2%	3%
2021	573	14	736	24	2%	3%
2022	562	9	712	16	1%	2%
2023	503	10	620	20	1%	2%
2024	525	9	658	17	1%	2%
Évolution 2023-2024 %	+4%	-10%	+6%	-15%	+0%	+0%
Évolution 2015-2024 %	-42%	-47%	-43%	-11%	-50%	+0%

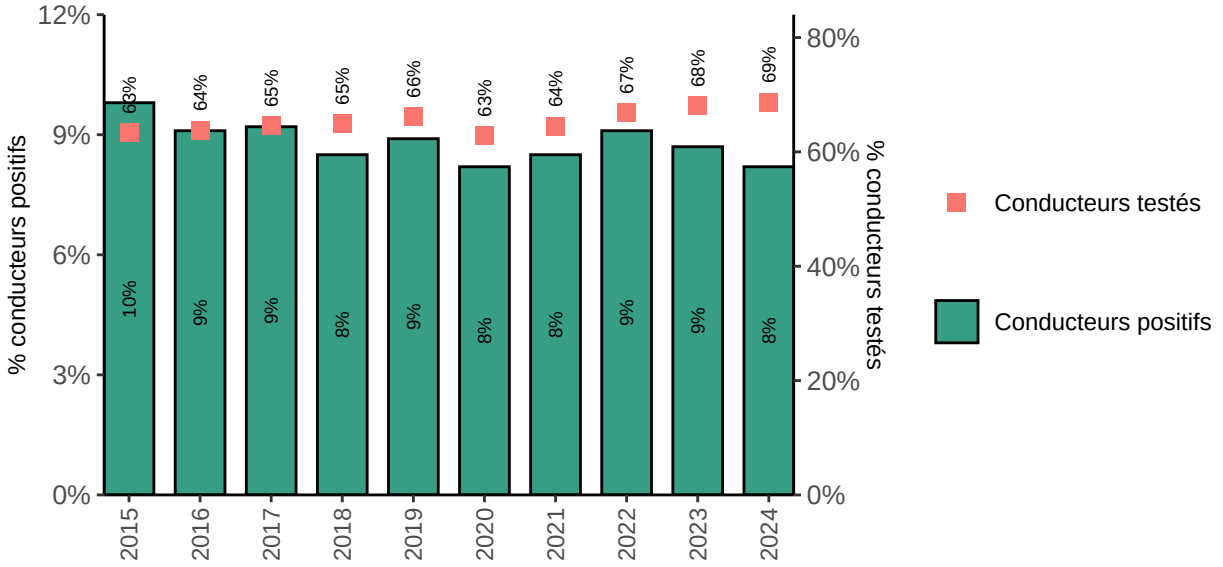
6.4 Conduite sous influence d'alcool

Le Tableau 18 et la Figure 47 présentent l'évolution du nombre d'accidents corporels liés à l'alcool, ainsi que le nombre de conducteurs testés et le nombre de conducteurs positifs pour l'alcool au cours de la période 2015-2024. La proportion de conducteurs testés a augmenté au cours des dix dernières années, tandis que la proportion de conducteurs positifs a diminué. Le nombre d'accidents liés à l'alcool a également diminué de 19 % entre 2015 et 2024.

Table 18. Évolution du nombre d'accidents liés à l'alcool, du nombre de conducteurs testés et du nombre de conducteurs positifs dans les accidents avec dommages corporels (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

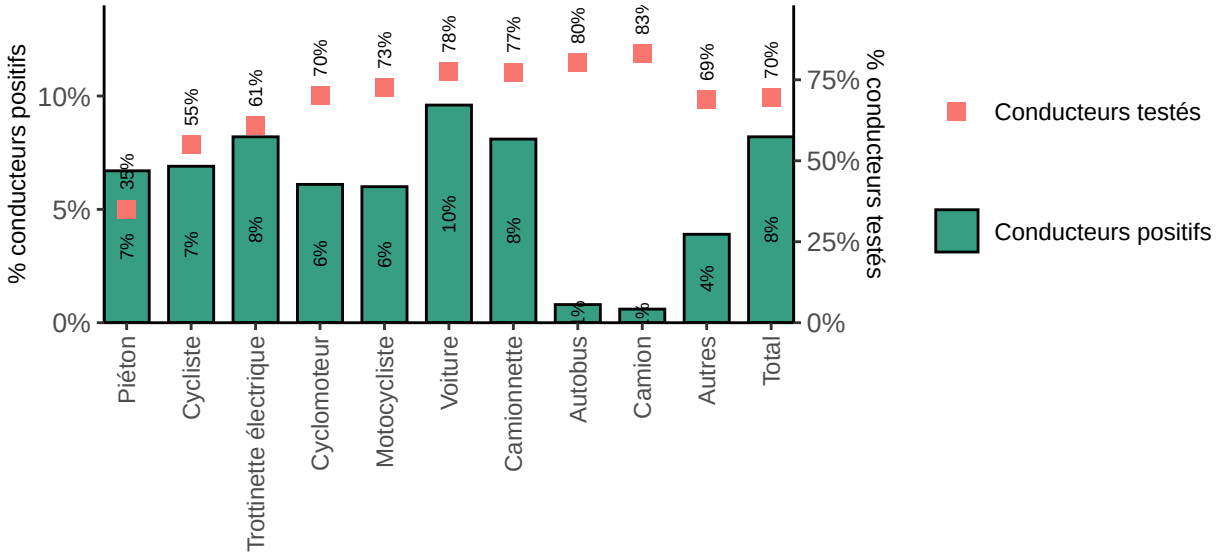
	Nombre d'accidents corporels dus à l'alcool	Conducteurs testés	Proportion de conducteurs testés	Conducteurs positifs	Proportion de conducteurs positifs
2015	4631	49104	63%	4820	10%
2016	4314	49489	64%	4487	9%
2017	4220	47426	65%	4365	9%
2018	4013	48567	65%	4146	9%
2019	4131	48115	66%	4270	9%
2020	2818	36206	63%	2975	8%
2021	3460	42546	64%	3629	9%
2022	4109	48022	67%	4372	9%
2023	4095	47878	68%	4174	9%
2024	3770	47027	69%	3856	8%
Évolution 2023-2024	-8%	-2%	+1%	-8%	-11%
Évolution 2015-2024	-19%	-4%	+10%	-20%	-20%

Figure 47. Évolution du pourcentage de conducteurs testés et du pourcentage de conducteurs positifs dans les accidents corporels (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



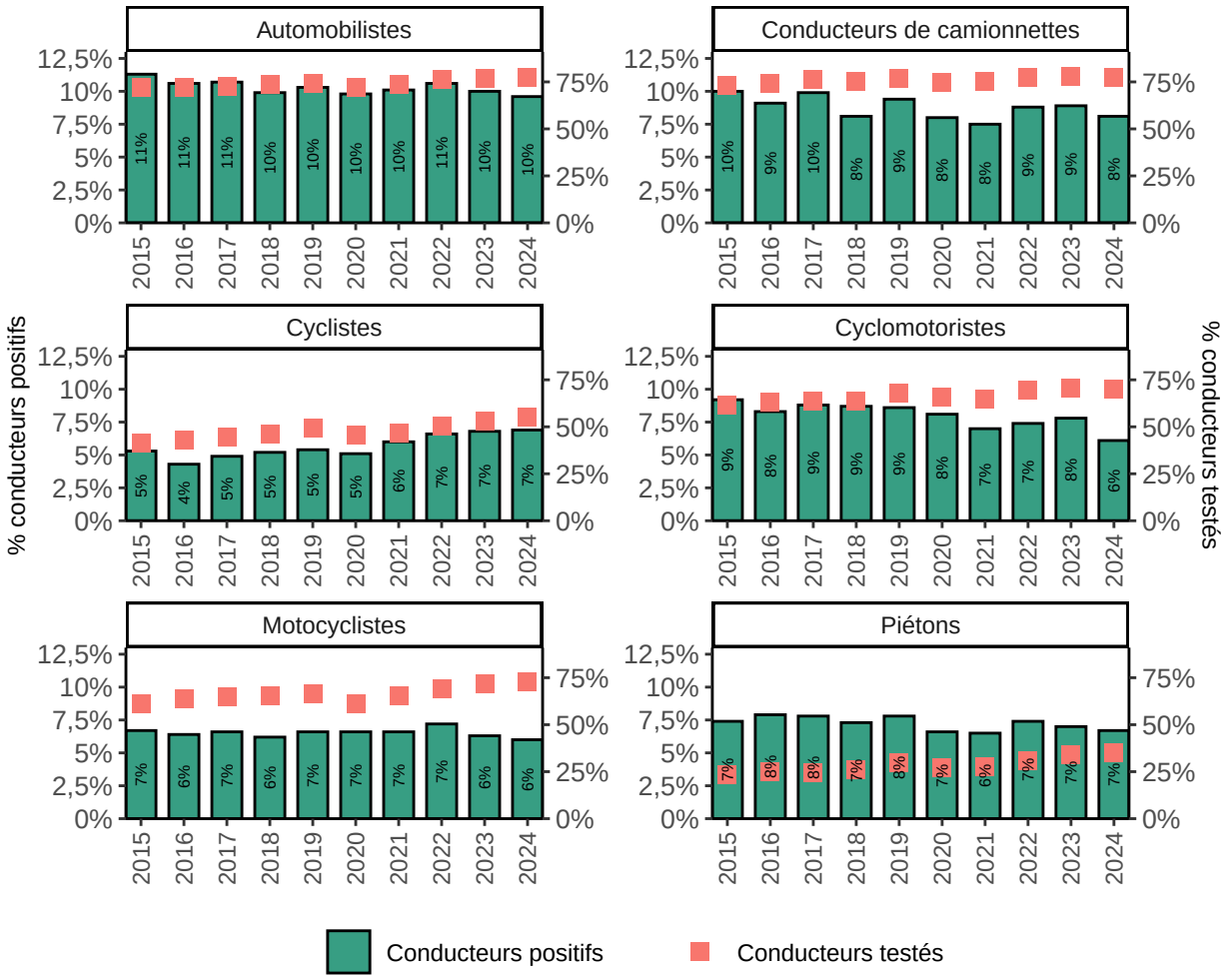
La Figure 48 montre le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool ainsi que le pourcentage de conducteurs testés en 2024, selon le type d'usager de la route, . Le graphique indique que le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool impliqués dans un accident varie fortement selon le mode de transport. Nous observons qu'ils représentent 10 % des automobilistes contre moins de 1 % chez les chauffeurs de camions et de bus. Le pourcentage de conducteurs soumis à un alcootest après un accident corporel diffère également selon le type d'usager : seuls 35 % des piétons sont soumis à un test d'alcoolémie contre 83 % des chauffeurs de camions impliqués dans un accident corporel. La base de données des accidents ne contient que le résultat de l'alcootest et non celui d'un éventuel test sanguin. Par ailleurs, les personnes décédées sur les lieux de l'accident sont rarement testées pour l'alcool, et ne sont donc pas incluses dans ces chiffres.

Figure 48. Pourcentage de conducteurs testés et de conducteurs positifs dans les accidents corporels par type d'usager de la route (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



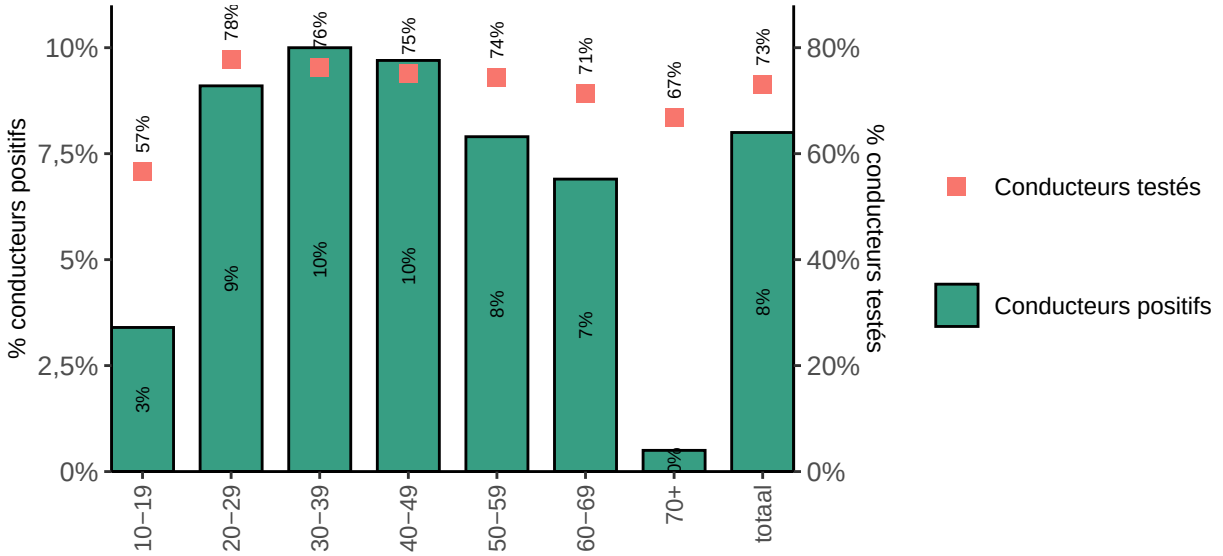
La figure 49 décrit l'évolution de la part des conducteurs contrôlés et de la part des conducteurs sous l'influence de l'alcool, pour différents types d'usagers de la route. Pour tous les usagers, on observe en 2020 une baisse de la part des conducteurs contrôlés. Après 2020, la part des conducteurs contrôlés augmente à nouveau pour tous les types d'usagers de la route.

Figure 49. Évolution du pourcentage de conducteurs et de piétons testés et positifs dans les accidents corporels, pour différents types d'usagers de la route (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 50 montre le pourcentage de conducteurs testés et positifs par tranche d'âge. Le pourcentage de conducteurs testés est le plus élevé parmi les conducteurs âgés de 20 à 49 ans. La proportion de conducteurs positifs est la plus élevée chez les 30-39 ans, puis diminue avec l'âge.

Figure 50. Pourcentage de conducteurs testés et de conducteurs positifs dans les accidents corporels, par tranche d'âge (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



Le Tableau 19 présente l'évolution du taux moyen d'alcoolémie (BAC) par tranche d'âge. En 2024, les conducteurs âgés de 25 à 44 ans ainsi que ceux de 45 à 64 ans présentaient le taux moyen d'alcool dans le sang le plus élevé.

Table 19. Évolution de la concentration moyenne d'alcool dans le sang par groupe d'âge (2019-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
18-24 ans	1,5‰	1,5‰	1,5‰	1,6‰	1,6‰	1,5‰	1,5‰	1,6‰	1,5‰	1,5‰
25-44 ans	1,8‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰
45-64 ans	1,8‰	1,8‰	1,7‰	1,8‰	1,8‰	1,8‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰
65+ ans	1,5‰	1,5‰	1,4‰	1,5‰	1,4‰	1,4‰	1,5‰	1,4‰	1,3‰	1,3‰
tous les âges	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,7‰	1,6‰	1,6‰

6.5 Répétition de l'implication dans un accident

Les figures 51 et 52 documentent la part des conducteurs impliqués en 2024 dans 2 accidents corporels ou plus sur une période de 10 ans. Cela concerne tous les types d'accidents corporels, y compris les accidents en tant qu'usager de la route vulnérable, et indépendamment de la personne en tort. 1,1% des conducteurs ont été impliqués dans plus d'un accident corporel. Ce pourcentage est de 1,2% chez les conducteurs masculins et de 0,7% chez les conductrices. De plus, ce pourcentage est le plus élevé chez les 15-19 ans et diminue ensuite avec l'âge.

Figure 51. Nombre d'accidents impliquant des conducteurs par sexe (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

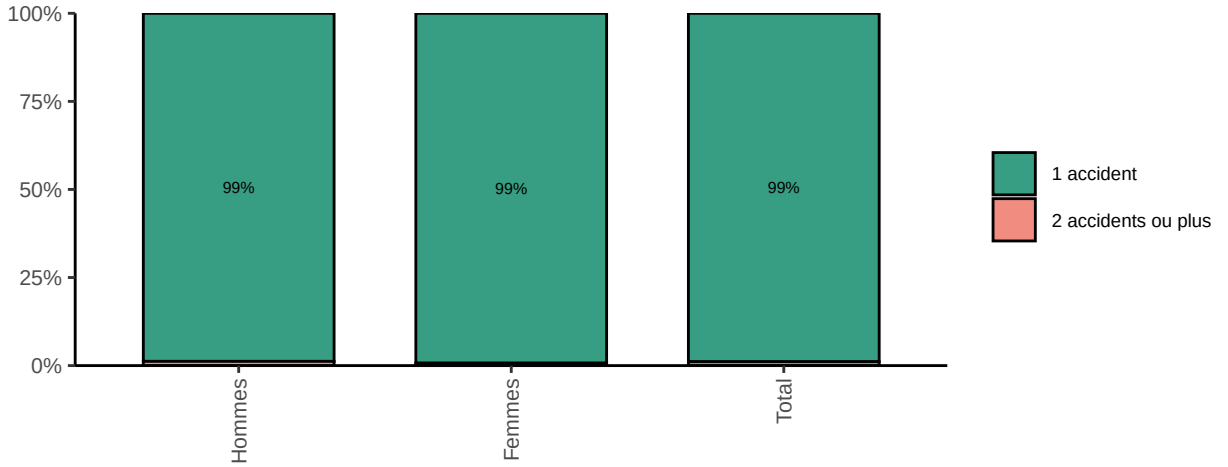
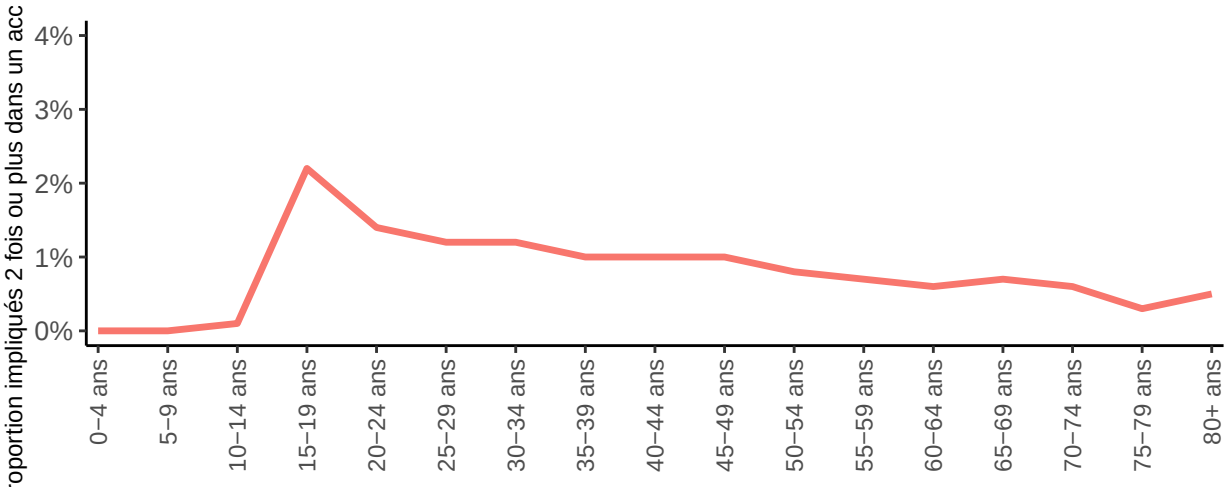
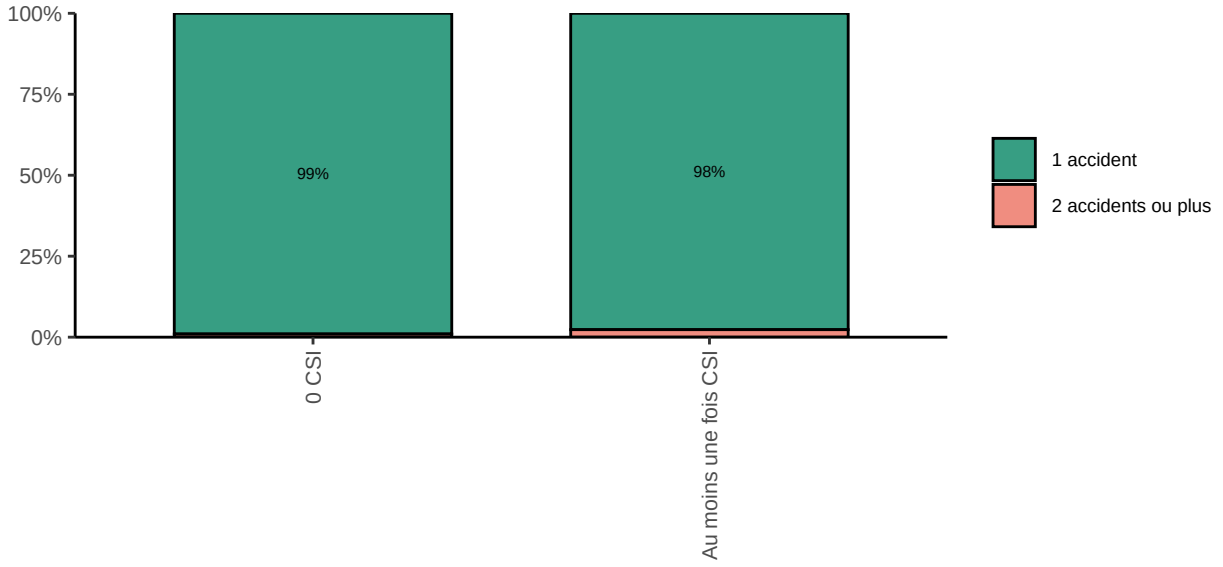


Figure 52. Nombre d'accidents impliquant des conducteurs par âge (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La figure 53 illustre la part des conducteurs impliqués dans plusieurs accidents corporels sur la période 2015-2024, qu'ils aient ou non conduit sous l'influence de l'alcool au moment de l'accident. Parmi les conducteurs sobres lors d'accidents corporels, 1% ont été impliqués plus d'une fois dans un accident corporel. 2,3% des conducteurs positifs lors d'accidents corporels (définis comme ayant été sous l'influence de l'alcool au moins une fois dans un accident corporel) ont été impliqués dans 2 accidents corporels ou plus sur une période de 10 ans.

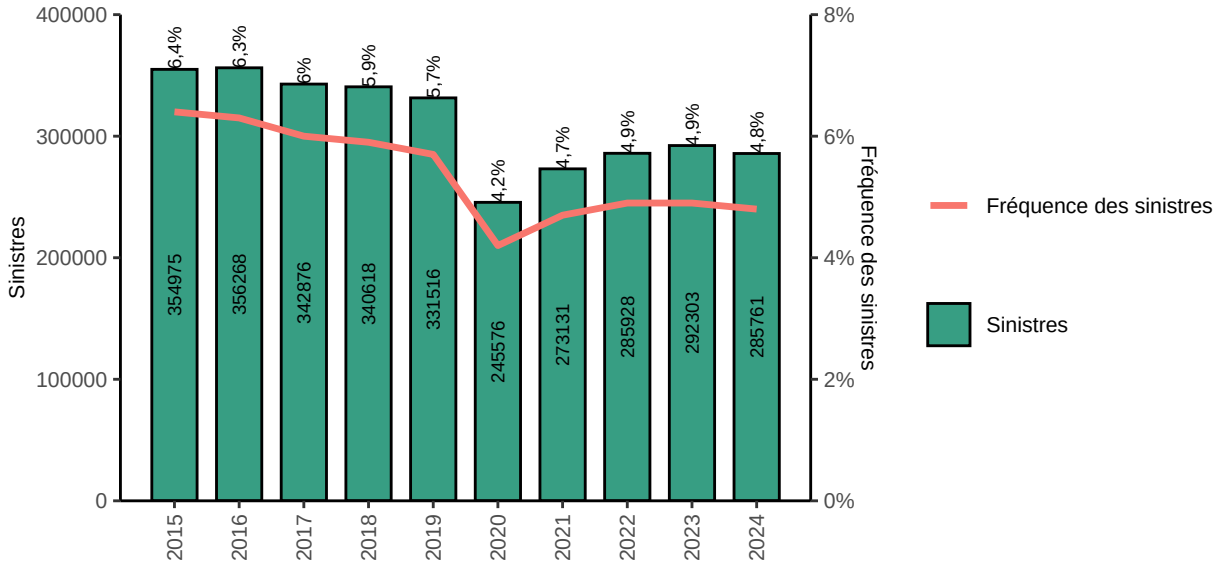
Figure 53. Nombre d'accidents impliquant des conducteurs en fonction de la conduite sous influence de l'alcool (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



7 Informations provenant des assurances

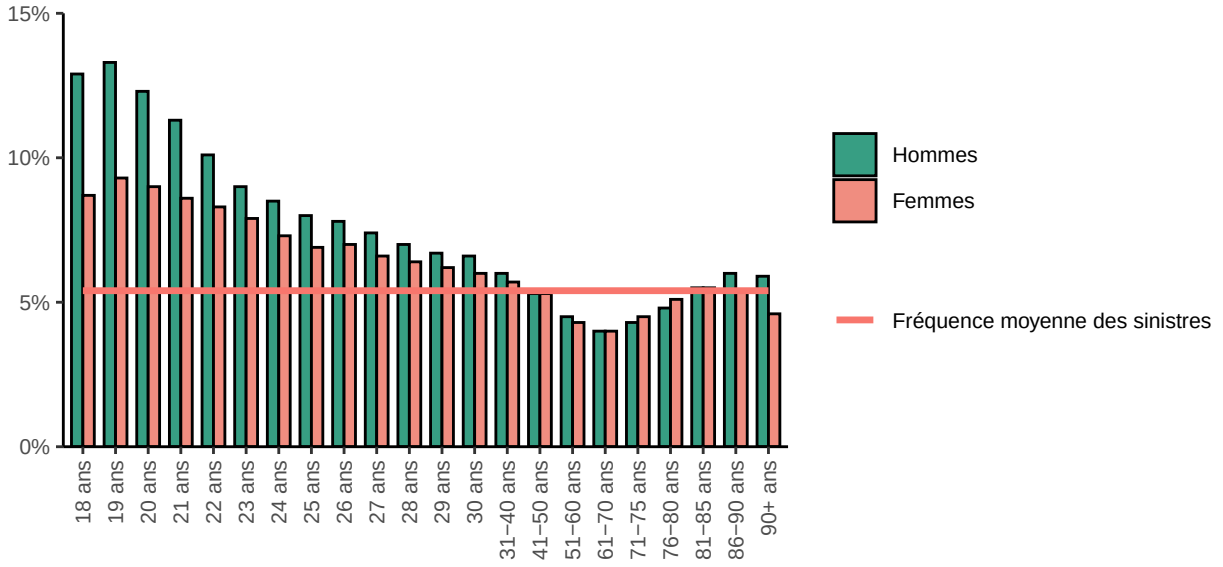
La Figure 54 représente l'évolution (1) du nombre de sinistres et (2) de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile «Tourisme & Affaires» des compagnies d'assurance pour la période de 2015 à 2024. Le nombre de sinistres correspond au nombre de véhicules assurés tenus responsables dans un accident de la circulation. Au cours des dernières années, cela représentait environ 300 000 déclarations par an. La fréquence des sinistres correspond au nombre de sinistres divisé par le nombre de véhicules assurés pendant la période considérée. Ces dossiers concernent principalement des voitures particulières et incluent à la fois des accidents corporels et des accidents avec uniquement des dommages matériels. La fréquence des sinistres a atteint son niveau le plus bas en 2020 avant de remonter légèrement à partir de 2021. En 2024, la fréquence des sinistres est de 4,8%, ce qui signifie que 48 sinistres ont été causés en moyenne pour 1 000 véhicules assurés.

Figure 54. Évolution du nombre et de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires » des compagnies d'assurances (2015-2024). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2024



La Figure 55 montre la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile «Tourisme & Affaires» des compagnies d'assurance pour la période de 2021 à 2024, pour différentes tranches d'âge et par sexe. La fréquence des sinistres est généralement plus élevée chez les hommes que chez les femmes. Cette différence est plus marquée chez les jeunes conducteurs et s'atténue avec l'âge. La fréquence des sinistres est la plus élevée chez les conducteurs de 19 ans et diminue ensuite avec l'âge. Jusqu'à 40 ans, la fréquence des sinistres reste supérieure à la fréquence moyenne pour tous les âges sur la période 2021-2024. La fréquence des sinistres est la plus faible chez les conducteurs de 61 à 70 ans, puis elle augmente de nouveau avec l'âge.

Figure 55. Fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires », en fonction de l'âge et du sexe de l'assuré (2021-2024). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2024



La Figure 56 montre l'évolution entre 2018 et 2023 de la fréquence des sinistres pour les différentes catégories de véhicules motorisés dans les dossiers de responsabilité civile des compagnies d'assurance. Les « autobus et autocars » ainsi que les « taxis et véhicules de location » sont plus fréquemment impliqués dans des accidents que les autres catégories de véhicules. En 2024, environ 300 sinistres ont été causés pour 1 000 autobus et autocars assurés, tandis que 211 sinistres ont été enregistrés pour 1 000 taxis et véhicules de location assurés. La fréquence des sinistres a augmenté en 2024 pour presque toutes les catégories de véhicules par rapport à 2023. La figure ci-dessous ne tient pas compte des kilomètres parcourus par les différentes catégories de véhicules. Par exemple, les autobus et autocars parcourent probablement beaucoup de kilomètres, ce qui les expose davantage au risque que les autres véhicules. De plus, le nombre d'accidents corporels impliquant un autobus ou autocar reste faible, ce qui indique que la majorité des sinistres enregistrés par Assuralia concernent uniquement des dommages matériels.

Figure 56. Évolution de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile 'véhicules motorisés', selon la catégorie du véhicule (2018-2024). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2024

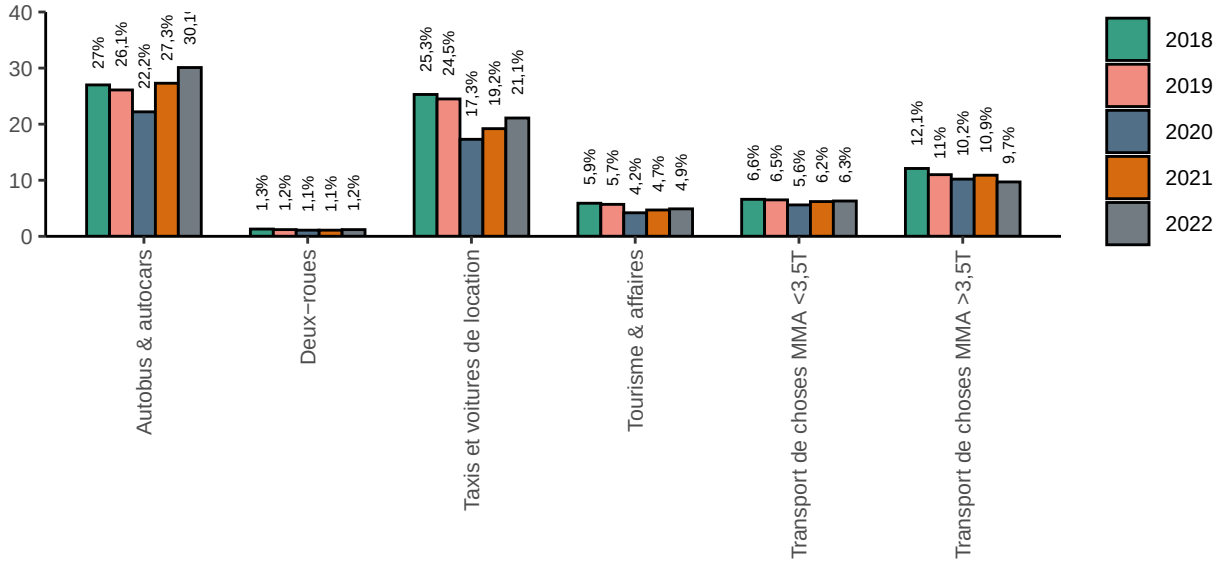


Table des figures

1 Les statistiques d'accidents corporels 2024 en un coup d'oeil, évolution décédés 30 jours, 2023-2024 . . . 5
2 Répartition des principales causes de décès selon la catégorie d'âge (2022). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 7
3 Évolution (1973 = base 100) du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, de véhicules motorisés et de véhicules-kilomètres (1973-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 8
4 Évolution du nombre d'accidents corporels et des décédés 30 jours (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 9
5 Évolution du risque d'accident et de la gravité des accidents corporels (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) & Omnibus . . . 10
6 Évolution du nombre de décédés 30 jours par rapport aux objectifs des États Généraux de la Sécurité Routière (2019-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 10
7 Évolution du nombre de morts et de blessés par million d'habitants (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 11
8 Mortalité (nombre de décédés 30 jours par million d'habitants) dans les pays de l'UE-27 (2023). Source : CARE (Community database on Accidents on the Roads in Europe) . . . 12
9 Evolution de la mortalité (nombre de décédés par million d'habitants) dans les pays de l'EU-27, la Suisse, la Norvège et l'Islande (2014-2023). Source : CARE (Community database on Accidents on the Roads in Europe) . . . 12
10 Évolution du nombre de décédés 30 jours selon la région, par rapport aux objectifs fédéraux fixés par les États Généraux de la Sécurité Routière et par rapport aux objectifs régionaux (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 13
11 Évolution de la gravité des accidents corporels, selon la région (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 15
12 Gravité des accidents corporels, selon la province (2024) Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 15
13 Gravité des accidents corporels, selon la région (2024) Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 15
14 Mortalité selon la province (2024) Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 16
15 Mortalité selon la région (2024) Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 16
16 Répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents régimes de vitesse, par région (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 17
17 Gravité des accidents, par type de route, selon la région (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 17
18 Répartition du nombre de décédés 30 jours selon les différents types d'usagers de la route, avec distinction entre les accident survenus dans une intersection et en dehors des intersections (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 18
19 Évolution (2014 = base 100) du nombre d'accidents corporels, selon les différents types d'usagers de la route (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 19
20 Gravité spécifique (décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels parmi l'usager en question) et gravité de l'opposant (décédés 30 jours pour 1000 accident corporels parmi les opposants), selon les différents types d'usagers de la route (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 20
21 Évolution des accidents avec un vélo classique, avec un vélo électrique et avec un speedpedelec (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 23

22 Proportion des victimes (décédés 30 jours et blessés) utilisant un vélo classique, un vélo électrique ou un speedpedelec en fonction de l'âge (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 24
23 Part des accidents de cyclomoteurs en fonction de l'âge (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 25
24 Répartition du nombre de décédés 30 jours selon le mode de transport et la région (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 28
25 Risque d'accident mortel relatif par mode de transport et par tranche d'âge en fonction du nombre de kilomètres parcourus (en millions) en Belgique Source : Pelssers, B. (2020) Comment se déplacer de la manière la plus sûre ? – Comparaison des modes de déplacement en fonction des risques encourus par les utilisateurs , Bruxelles, Belgique : institute Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière) . . . 28
26 Évolution du nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) par 100.000 habitants, en fonction de la catégorie d'âge et du sexe (2015 & 2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 29
27 Nombre de victimes (décès 30 jours et blessures) pour 100 000 habitants, en fonction du type d'usager de la route, de l'âge et du sexe (2022 - 2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 30
28 Part des victimes par type d'usager de la route chez les enfants (0-14 ans) en fonction de l'âge (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 31
29 Évolution du nombre d'accidents impliquant des jeunes (18-24 ans), des victimes parmi les jeunes conducteurs (18-24 ans) et des victimes parmi leurs opposants (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 31
30 Évolution du nombre d'accidents impliquant des personnes âgées (+ de 65 ans), des victimes parmi les conducteurs âgés (+ de 65 ans) et des victimes parmi leurs opposants (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 32
31 Proportion des types d'usagers de la route parmi les victimes en fonction des différentes tranches d'âge (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . 33
32 Évolution du nombre de victimes parmi les personnes âgées (65 ans et plus) selon le type d'usager de la route (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 33
33 Répartition du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours au cours des mois de l'année (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 34
34 Répartition du nombre d('accidents au cours des mois de l'année et des heures de la journée (2015-2024) Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 35
35 Évolution de la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois, en fonction du type d'usager de la route (piétons – cyclistes – motocyclistes – voitures) (2015-2019,2023,2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . 36
36 Répartition du nombre d'accidents corporels, de victimes et de véhicules-kilomètres en fonction des périodes de la semaine (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) & Mesure nationale de comportement 'Alcool' 2018 . . . 37
37 Répartition de l'implication dans des accidents mortels et de la présence sur la route, par catégorie d'âge des automobilistes, selon la période de la semaine (2023&2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) & Mesure nationale de comportement 'Alcool' 2018 . . . 38
38 Évolution de la gravité des accidents (nombre de décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels), en fonction de la période de la semaine (2023-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 39
39 Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours au cours des heures de la semaine (2020-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 40

40 Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 41
41 Répartition des accidents corporels selon le type de première collision, par type d'usager de la route (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 42
42 Répartition du nombre d'accidents corporels selon le type de première collision, par type de route (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 43
43 Part des accidents corporels n'impliquant qu'un seul véhicule en fonction du moment de la semaine (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 44
44 Gravité des accidents unilatéraux et des accidents entre plusieurs usagers de la route, par période de la semaine (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 44
45 Matrice des collisions avec les décédés 30 jours et leurs adversaires impliqués dans des accidents mortels (2023) Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . 45
46 Évolution des accidents corporels avec délit de fuite en fonction du degré d'urbanisation (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 46
47 Évolution du pourcentage de conducteurs testés et du pourcentage de conducteurs positifs dans les accidents corporels (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 48
48 Pourcentage de conducteurs testés et de conducteurs positifs dans les accidents corporels par type d'usager de la route (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 49
49 Évolution du pourcentage de conducteurs et de piétons testés et positifs dans les accidents corporels, pour différents types d'usagers de la route (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 50
50 Pourcentage de conducteurs testés et de conducteurs positifs dans les accidents corporels, par tranche d'âge (2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 51
51 Nombre d'accidents impliquant des conducteurs par sexe (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 52
52 Nombre d'accidents impliquant des conducteurs par âge (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 52
53 Nombre d'accidents impliquant des conducteurs en fonction de la conduite sous influence de l'alcool (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . 53
54 Évolution du nombre et de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires » des compagnies d'assurances (2015-2024). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2024 54
55 Fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme et affaires », en fonction de l'âge et du sexe de l'assuré (2021-2024). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2024 55
56 Évolution de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile 'véhicules motorisés', selon la catégorie du véhicule (2018-2024). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2024 56

Liste des tableaux

1 Les statistique d'accidents corporels 2024. Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 4
2 Chiffres-clés (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 6
3 Indicateurs de sécurité routière (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 6
4 Évolution du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, de blessés, de victimes et de la gravité spécifique et de la gravité totale, selon les différents types d'usagers de la route (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 20
5 Statistiques sur les accidents de piétons (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 21
6 Statistiques sur les accidents pour tous les cyclistes (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 21
7 Statistiques sur les accidents de cyclistes classiques (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 22
8 Statistiques sur les accidents de cyclistes équipés de vélo électrique (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 22
9 Statistiques sur les accidents de speedpedelec (2017-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 23
10 Statistiques sur les accidents de cyclomotoristes (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 24
11 Statistiques sur les accidents impliquant des trottinettes électriques (2019-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 25
12 Statistiques sur les accidents de motocyclistes (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 26
13 Statistiques sur les accidents de voitures (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 26
14 Statistiques sur les accidents de camionnettes (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 27
15 Statistiques sur les accidents de camions (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 27
16 Statistiques sur les accidents avec la circonstance aggravante « délit de fuite » (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 46
17 Statistiques sur les accidents avec le défaut d'assurance comme circonstance aggravante (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 47
18 Évolution du nombre d'accidents liés à l'alcool, du nombre de conducteurs testés et du nombre de conducteurs positifs dans les accidents avec dommages corporels (2015-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 47
19 Évolution de la concentration moyenne d'alcool dans le sang par groupe d'âge (2019-2024). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 51

Terminologie

Pays européens selon la notation ISO

Abréviation	*Pays*
AT	Autriche
BE	Belgique
BG	Bulgarie
CH	Suisse
CY	Chypre
CZ	Tchéquie
DE	Allemagne
DK	Danemark
EE	Estonie
EL	Grèce
ES	Espagne
FI	Finlande
FR	France
GB	Grande Bretagne
HU	Hongrie
HR	Croatie
IE	Irlande
IL	Israël
IT	Italie
LT	Lituanie
LU	Luxembourg
LV	Lettonie
MT	Malte
NL	Les Pays-Bas
NO	Norvège
PL	Pologne
PT	Portugal
RO	Roumanie
RS	Serbie
SE	Suède
SI	Slovénie
SK	Slovaquie
TR	Turquie
UK	Royaume-Uni

Accidents corporels versus accidents matériels

Un accident corporel est un accident de la route impliquant au moins un véhicule et entraînant des blessures physiques. Un accident matériel est un accident de la route occasionnant uniquement des dégâts matériels.

Accident de la route

Collision entre deux usagers de la route ou perte de contrôle d'un véhicule, suivie ou non d'une collision avec un obstacle. La définition précise d'un accident de la route diffère selon les sources :

- Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) :

Accident sur la voie publique impliquant au moins un véhicule (motorisé ou non) occasionnant des lésions physiques.

- Assuralia :
  Accident sur la voie publique dont au moins un véhicule motorisé est déclaré responsable. Lorsque plusieurs véhicules sont déclarés responsables d'un même accident de la route, on considère qu'il existe plusieurs sinistres.
- SPF Santé publique :
  Accident sur la voie publique impliquant au moins un véhicule (motorisé ou non) occasionnant des lésions physiques.

Accident n'impliquant qu'un seul véhicule

Un seul véhicule (vélos compris) est impliqué dans l'accident, les cas concernant un piéton seul (chute) étant exclus (ceux-ci ne sont en effet pas repris dans les accidents de la route).

Accident mortel

Accident corporel comptant au moins un décédé 30 jours.

Agglomération

L'agglomération est un terrain construit où la circulation locale est importante. Ses voies d'entrée sont signalées au moyen de panneaux de signalisation F1 et ses voies de sortie par des panneaux F3. Les voies hors agglomération comprennent également les autoroutes.

Blessé

Toute personne blessée dans un accident de la route (qu'elle soit ou non admise à l'hôpital), mais qui n'y laisse pas la vie.

Décédés 30 jours

Toute personne qui décède au cours d'un accident de la route ou des suites de ses blessures dans les 30 jours suivant l'accident.

EGSR

États Généraux de la Sécurité Routière

Gravité des accidents

La gravité des accidents correspond au nombre de décédés 30 jours par 1000 accidents corporels enregistrés.

Gravité totale

Le calcul de la gravité intègre tous les tués de la route impliqués dans un accident corporel.

Gravité spécifique

La gravité spécifique est parfois prise en considération dans le calcul de la gravité des accidents corporels par type d'usager de la route. La gravité spécifique des accidents de poids lourds, par exemple, correspond au nombre d'occupants de poids lourd décédés par 1000 accidents de poids lourds. La gravité totale des accidents de poids lourds correspond au nombre total de décédés 30 jours (occupants du poids lourd et opposants) dans des accidents de poids lourds par 1000 accidents de poids lourds.

MAIS 3+

Abréviation de Maximum Abbreviated Injury Scale. Lorsqu'une victime de la route subit plusieurs blessures, chacune d'entre elles se voit attribuer une valeur sur l'échelle AIS, employée pour exprimer la gravité d'une lésion. La valeur MAIS d'un patient correspond à la valeur AIS la plus élevée enregistrée pour celui-ci. Tout comme l'échelle de gravité AIS, l'échelle MAIS connaît six niveaux de gravité : léger (1), moyen (2), grave (3), très grave (4), critique (5) et mortel (6). L'échelle MAIS3+ est utilisée pour désigner les blessés graves.

Moment

Jour

Le jour (la journée) s'étend de 6h à 21h59.

Nuit

La nuit s'étend de 22h à 5h59.

Semaine

La semaine s'étend du lundi 6h au vendredi 21h59.

Week-end

Le week-end s'étend du vendredi 22h au lundi 5h59.

Prévalence autodéclarée

Les prévalences autodéclarées sont issus d'enquêtes dans le cadre desquelles un échantillon représentatif de la population étudiée est interrogé au sujet de la fréquence d'un comportement déterminé.

Responsabilité civile/RC

En Belgique, il est obligatoire de souscrire une assurance en responsabilité civile pour tout véhicule motorisé. Chaque dossier traite le remboursement des dommages subis lors d'un accident de la route dont le véhicule assuré est déclaré (partiellement) responsable.

Sinistre

Accident de la route dont un véhicule motorisé assuré est déclaré responsable. Il s'agit à la fois d'accidents de la route avec blessures physiques et d'accidents occasionnant uniquement des dégâts matériels. Chaque véhicule déclaré responsable est considéré comme un sinistre, y compris lorsque plusieurs véhicules sont déclarés partiellement responsables d'un même accident.

Fréquence des sinistres

Elle correspond au rapport entre le nombre de sinistres dans lesquels le véhicule assuré est (partiellement) en tort et le nombre de véhicules assurés pendant la période considérée.

Tourisme et affaires

Voitures particulières et certaines camionnettes.

Risque d'accident

Nombre d'accidents corporels par milliard de véhicules-kilomètres parcourus.

Sous-enregistrement

Tous les accidents de la route ne sont pas présents dans les bases de données, car ils ne sont pas systématiquement signalés aux services compétents. Il s'agit essentiellement d'accidents impliquant des cyclistes, des piétons ou des blessés légers. Ainsi, le nombre réel d'accidents et de victimes est sous-évalué.

Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

La majorité des informations se rapportant aux accidents utilisées dans ce rapport statistique proviennent de la base de données des accidents corporels de la Direction générale Statistique (DG Statistique) de Statbel. En principe, ces données sont définitives, bien qu'elles puissent encore faire l'objet de modifications mineures après leur diffusion.

FAC

Formulaire d'analyse des accidents de la circulation. Celui-ci est complété par la police après le constat d'un accident corporel.

Procès-verbal

Document élaboré par la police contenant l'ensemble des observations, des recherches et des dépositions se rapportant à un délit.

Chiffres (non) pondérés

Les statistiques relatives aux accidents de la DG Statistique utilisées dans ce rapport proviennent des formulaires d'analyse des accidents de la circulation (FAC) complétés par la police après le constat d'un accident corporel. La pondération des accidents corporels a été introduite en 2002 lorsque, à la suite de la réforme de la police, un nombre anormalement bas de FAC a été observé par rapport au nombre de procès-verbaux portant sur les mêmes accidents corporels. Depuis lors, les statistiques relatives aux accidents basées sur les FAC sont multipliées par un coefficient de pondération, de sorte que le nombre d'accidents corporels enregistrés dans les FAC corresponde à celui inscrit dans les PV. Les accidents mortels et les accidents corporels constatés par la police fédérale (contrairement à ceux constatés par la police locale) ne font pas l'objet d'une pondération. Étant donné que le coefficient de pondération n'est pas un nombre entier, les nombres pondérés de victimes et d'accidents corporels ne sont généralement pas non plus des nombres entiers. Dans le présent rapport, les décimales se rapportant au nombre de victimes et d'accidents corporels sont arrondies par excès ou par défaut afin d'obtenir des nombres entiers. Ce n'est que lorsque les chiffres de 2004 ou des années antérieures sont utilisés que les chiffres pondérés sont utilisés. Depuis 2005, la base de données est établie sur la base des PR et la pondération n'est donc plus nécessaire. Les chiffres contiennent alors non seulement les constatations sur place, mais aussi les déclarations qui ont été faites au bureau.

Usagers de la route

Personnes prenant part à la circulation, à pied ou à bord d'un véhicule.

Conducteur et passager

Par conducteur, on entend tout usager de la voie publique participant activement à la circulation. Contrairement à un conducteur, un passager ne participe pas activement à la circulation : il voyage passivement avec un autre usager de la route. Conformément à ces définitions, les piétons sont intégrés dans la catégorie des conducteurs.

Opposant/partenaire conflictuel

Partie adverse dans une collision.

Piéton

Usagers de la route se déplaçant à pied ou poussant un vélo ou un cyclomoteur ainsi que les usagers en chaise roulante.

Cyclist

Usager se déplaçant avec un vélo classique, un vélo électrique ou un speedpedelec.

Cyclomoteur

Cyclomoteur de type A ou B ou un cyclomoteur à trois ou quatre roues.

Moto

Tout véhicule à deux roues, motorisé, avec ou sans side-car, dont la cylindrée est supérieure à 50 cm^3 et/ou qui roule à une vitesse supérieure à 45 km/h.

Voiture particulière

Voiture personnelle, voiture à double emploi, mini-bus ou camping-car.

Camionnette

Véhicule motorisé destiné au transport de marchandises avec une masse maximale autorisée de 3 500 kilogrammes.

Poids lourd

Véhicule motorisé destiné au transport de marchandises avec une masse maximale autorisée supérieure à 3 500 kilogrammes, ou tracteur avec ou sans semi-remorque.

Véhicules-kilomètres

Nombre de kilomètres parcourus par tous les véhicules (motocyclettes, voitures personnelles, camionnettes, autobus et autocars, poids lourds et véhicules spéciaux) sur un territoire donné pendant une période donnée.

Victime

Toute personne tuée ou blessée lors d'un accident de la route.

Source des données

Le tableau ci-dessous fournit des informations sur la source et la méthodologie de collecte des différentes données présentées dans cette publication. Lorsque les données ont fait l'objet d'une publication, les références de celle-ci sont mentionnées. Un lien renvoie, le cas échéant, vers la page internet contenant cette publication ou d'éventuelles données brutes. Enfin, le nom de l'organisme producteur est précisé, afin de permettre de le contacter pour toute question ou demande de données supplémentaires. En cas de questions sur la méthodologie ou la façon d'interpréter les données présentées, il est conseillé de consulter les différentes références mentionnées ou de prendre contact avec l'organisme ayant produit les données.

Tableau 19. Sources de données utilisées dans ce rapport

Source	Type de données	Description	Méthode de collecte	Période et portée	Organisation et référence la plus récente
Assuralia, Évolution de la fréquence des sinistres en assurance RC automobile, 2025	Sinistres de l'assurance en RC enregistrés par les compagnies d'assurances	Caractéristiques et évolution des sinistres et de leur fréquence dans les dossiers RC de l'assurance des véhicules motorisés.	Collecte des données des dossiers RC de (85 à 90% de) toutes les compagnies d'assurances. Les chiffres sont pondérés afin d'obtenir une estimation pour la Belgique dans son ensemble.	- À partir de 2001 - Belgique - Annuellement - Données les plus récentes: 2024	Assuralia Assuralia (2025). Évolution de la fréquence des sinistres 2015-2024 en assurance RC automobile. Lien vers le rapport
Institut Vias @Risk, 2020	Risque de blessures graves et mortelles sur la route pour différents groupes d'usagers	Risque relatif de subir des blessures graves sur la route, sur la base des comportements de déplacement et de la présence dans la circulation, par type d'usager et par catégorie d'âge. Les blessures graves sont définies comme relevant de l'échelle MAIS3+, c'est-à-dire que les victimes souffrent de handicaps physiques ou mentaux de longue durée (parfois à vie).	Les informations relatives aux déplacements et à la présence sur la route proviennent de l'étude BELDAM. Il s'agit d'une enquête qui, au travers de sondages, a déterminé les distances parcourues et le nombre de minutes passées sur la route, par type d'usager et par catégorie d'âge. Les données se rapportant aux blessures proviennent de Statbel et du SPF Santé publique.	- Belgique	Institut Vias Pelssers, B. (2020) Comment se déplacer de la manière la plus sûre ? – Comparaison des modes de déplacement en fonction des risques encourus par les utilisateurs, Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance Sécurité routière Lien vers le rapport
Monitor	Nombre de véhicules-kilomètres parcourus	Comportements autodéclarés par rapport à la mobilité et à l'implication dans les accidents de la route	Enquête en ligne : 10.000 personnes interrogées (parmi lesquelles 2.000 personnes de moins de 18 ans)	- 2016 et 2017 - Belgique	Institut Belge pour la Sécurité Routière et Service Publique Fédéral Mobilité et Transport Projet Monitor (2017). Enquête nationale sur la mobilité et la sécurité routière [Projet en cours] Lien vers le projet
OMNIBUS	autodéclaré données de déplacement	L'institut Vias publie trimestriellement un tableau de bord www.vias-modalsplit.be qui donne un aperçu des évolutions les plus récentes de la mobilité en Belgique. Le tableau de bord (ou « dashboard ») fournit des informations relatives à la répartition des modes de transport utilisés en Belgique. Plus précisément, y sont présentés les indicateurs suivants:	Ces informations sont basées sur une enquête en ligne menée chaque mois auprès de 1.000 répondants belges. Sur base de leur âge, de leur sexe et de leur lieu de résidence, ces répondants constituent un échantillon représentatif de la population belge âgée de 18 ans et plus.	A partir de 2017 Trimestrielle	Institut Vias Institut Vias (2023). Comment les les Belges se déplacent-ils ? Tableau de bord Modal Diviser. https://www.vias-modalsplit.be/fr/. Téléchargé le 11/07/2022. Lien vers le tableau de bord

		• Le nombre d'usagers par mode de déplacement; • La part de la population qui ne s'est pas déplacée; • Le nombre total de kilomètres parcourus par mode de déplacement; • La répartition modale: la distribution du nombre de kilomètres parcourus entre les différents modes de transport.	L'enquête porte sur les déplacements effectués la veille. Plus précisément: • Quel mode de déplacement avez-vous utilisé hier ? • Etiez-vous conducteur, passager ou les deux ? • Pour chacun des modes de transport utilisés, combien de kilomètres avez-vous parcourus ? L'enquête est menée pendant une semaine chaque mois et porte sur les déplacements en semaine et le week-end. Sur base des données recueillies, il est donc possible de calculer le nombre de kilomètres parcourus par les personnes interrogées au cours d'une journée moyenne, ventilés par mode de transport.		
Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	Caractéristiques des accidents de la route avec lésions et des victimes de la route	Base de données relative aux accidents de la route avec blessés/décès pour lesquels la police a complété un FAC ou un PV. Les variables de ces bases de données comprennent notamment le lieu, le moment, les circonstances de l'accident, les véhicules impliqués et les caractéristiques des victimes.	La base de données est élaborée sur la base des formulaires d'analyse des accidents de la circulation (FAC) complétés par la police lors du constat d'un accident corporel. Elle est transmise à Statbel qui la contrôle et la valide. Les personnes mortellement blessées y sont ajoutées sur la base des bulletins de décès des parquets. À partir de 2005, la base de données repose sur les PV, qui reprennent, outre les accidents constatés sur place, également les accidents déclarés au poste de police.	- À partir de 1973 - Belgique - Annuellement - Données les plus récentes: 2024	Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) Liens vers les données statistiques
Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)	Principales causes de décès	Principales causes de décès (initiales), par sexe, catégorie d'âge et région.	Fusion de deux sources : - Le Registre national des personnes physiques (qui décrit les caractéristiques des personnes décédées)	- À partir de 1998 - Belgique - Annuellement - Données les plus récentes: 2022	Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) Lien vers les données statistiques

			- Les formulaires de déclaration de décès auprès de l'état civil (qui contiennent des informations sur la cause du décès)		
SPF Mobilité et Transports	Véhicules-kilomètres	Nombre de kilomètres parcourus par tous les véhicules motorisés ou les usagers de la route (cyclomoteurs, voitures personnelles, camionnettes, autobus et autocars, poids lourds et véhicules spéciaux) sur un territoire donné pendant une période donnée. Par type de route, région et type de véhicule.	Comptages de la circulation	- À partir de 1970 - Belgique - Annuellement - Données utilisées dans ce rapport: 2017	SPF Mobilité et Transport Lien vers le rapport



Vias institute
Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be