Rapport no. 2026-S-02-FR

Rapport Statistique

Accidents de la route 2025

Service public fédéral
Mobilité et Transports

Rapport Statistique

Accidents de la route 2025

Rapport nº 2026-S-02-FR

Auteurs : Slootmans Freya
Éditeur responsable : Karin Genoe
Éditeur : Institut Vias
Date de publication : 13/10/2026
Dépôt légal : D/2026/0779/54

Veuillez référer au présent document de la manière suivante : Slootmans, F. (2026). Rapport Statistique – Accidents de la route 2025, Bruxelles : Institut Vias

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Nederlands onder de titel: Slootmans, F. (2026). Statistisch rapport – Verkeersongevallen 2025. 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 15/07/2026.

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 2025 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 **40**
6.1 Type de collision . . . 40
6.2 Matrice de collision . . . 44
6.3 Circonstances aggravantes . . . 44
6.4 Conduite sous influence d'alcool . . . 46
6.5 Répétition de l'implication dans un accident . . . 49

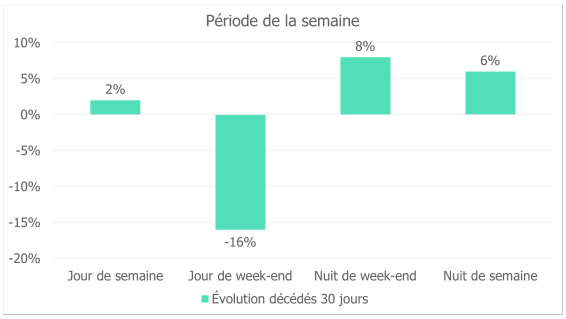
7 Informations provenant des assurances **52**

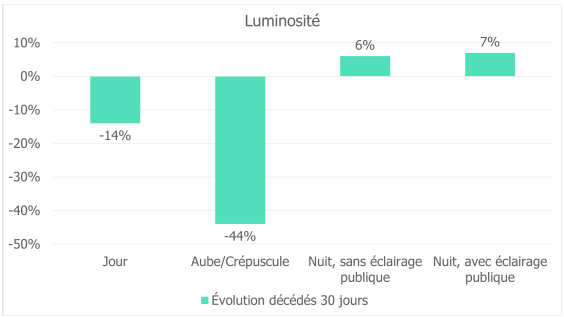
1 Les statistiques d'accidents corporels 2025 en un coup d'oeil

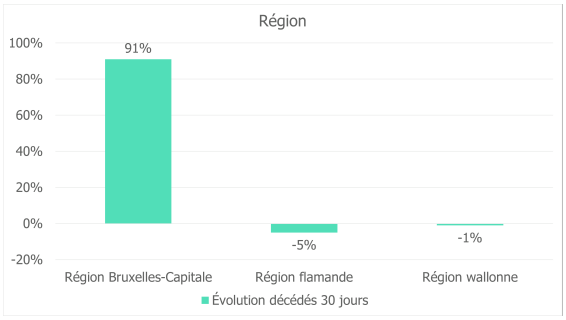
TABLE 1. Les statistique d'accidents corporels 2025. Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

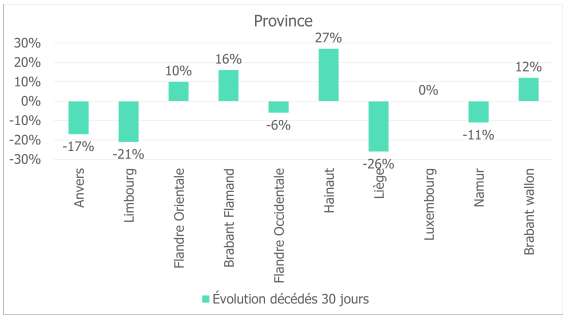
	Accidents corporels		Décédés 30 jours		Blessés		Gravité des accidents	
	2025	Évolution 2024-2025	2025	Évolution 2024-2025	2025	Évolution 2024-2025	2025	Évolution 2024-2025
Chiffres clés	**36,968**	**+3%**	**464**	**-1%**	**45,464**	**+3%**	**12,6**	**-4%**
Période de la semaine								
Jour de semaine	25,700	+3%	249	+2%	31,037	+4%	10,0	+2%
Jour de week-end	7,001	+4%	96	-16%	8,815	+1%	14,0	-17%
Nuit de week-end	2,484	+2%	67	+8%	3,095	+2%	27,0	+6%
Nuit de semaine	1,783	-3%	52	+6%	2,053	-3%	29,0	+8%
Luminosité								
Jour	26,005	+7%	273	-14%	31,810	+7%	10,0	-23%
Aube/Crépuscule	1,625	+4%	19	-44%	1,922	+3%	12,0	-45%
Nuit, sans éclairage publique	924	+15%	36	+6%	1,160	+19%	39,0	-8%
Nuit, éclairage public allumé	316	+14%	9	+12%	414	+19%	28,0	-3%
Nuit, éclairage public présent, mais pas allumé	6,521	0%	123	+7%	7,986	0%	19,0	+8%
Conditions atmosphériques								
Pluie	2,475	-41%	36	-22%	3,026	-41%	14,5	+32%
Particulières (neige, grêle, ...)	631	-10%	11	+10%	783	-11%	17,4	+22%
Normales	29,668	+9%	405	+2%	36,540	+9%	13,7	-6%
État de la chaussée								
Sec	23,075	+13%	295	-2%	28,320	+14%	12,8	-14%
Humide, mouillé, flaques	4,982	-33%	73	-22%	6,206	-33%	14,7	+16%
Verglas/neige	475	+10%	4	-20%	563	+6%	8,4	-28%
Propre	4,571	+14%	74	+25%	5,691	+13%	16,2	+10%
Sale (sable, gravier, feuilles,...)	204	-12%	5	+150%	225	-15%	24,5	+185%
Région								
Région Bruxelles-Capitale	3,846	+4%	21	+91%	4,420	+3%	5,5	+83%
Région flamande	22,805	+3%	241	-5%	27,603	+3%	10,6	-7%
Région wallonne	10,317	+3%	202	-1%	12,977	+2%	19,6	-4%
Province								
Anvers	6,975	+2%	54	-17%	8,525	+4%	7,7	-19%
Bruxelles	3,846	+4%	21	+91%	4,420	+3%	5,5	+83%
Limbourg	2,663	+1%	33	-21%	3,336	+1%	12,4	-22%
Flandre Orientale	6,043	+6%	68	+10%	7,161	+5%	11,3	+5%
Brabant Flamand	3,128	+1%	36	+16%	3,836	0%	11,5	+15%
Flandre Occidentale	3,996	+2%	50	-6%	4,745	+1%	12,5	-7%
Hainaut	3,440	0%	71	+27%	4,321	-3%	20,6	+26%
Liège	3,385	+5%	43	-26%	4,269	+8%	12,7	-30%
Luxembourg	894	-2%	28	0%	1,162	-1%	31,3	+2%
Namur	1,507	+4%	42	-11%	1,892	+3%	27,9	-14%
Brabant wallon	1,091	+5%	18	+12%	1,333	+7%	16,5	+7%
Type de route								
En agglomération	2,613	-4%	67	+18%	3,843	-1%	25,6	+22%
Hors agglomération	17,593	+5%	161	-8%	20,450	+5%	9,2	-12%
Autoroute	16,590	+1%	234	0%	20,515	+1%	14,1	-1%
Type de croisement								
Hors intersection	24,823	+5%	364	0%	30,257	+4%	14,7	-5%
En intersection	11,097	0%	90	-2%	13,576	0%	8,1	-2%
En rond-point	1,048	-4%	10	-17%	1,167	-4%	9,5	-13%
Vitesse maximale autorisée								
30 km/h	7,133	+7%	47	+52%	8,172	+8%	6,6	+40%
50 km/h	15,942	-4%	150	-14%	18,805	-4%	9,4	-10%
70 km/h	5,622	-3%	95	-13%	7,516	-2%	16,9	-10%
90 km/h	2,305	-10%	95	+10%	3,123	-12%	41,2	+22%
120 km/h	1,865	-13%	53	-5%	2,761	-12%	28,4	+9%
Type d'accident								
Accidents impliquant un seul usager	29,878	+3%	280	-2%	37,120	+2%	9,4	-4%
Accidents impliquant plusieurs usagers	7,090	+4%	184	0%	7,880	+4%	26,0	-4%
Mode de déplacement								
Piétons	4,131	-1%	53	-23%	3,998	0%	12,8	-23%
Cyclistes	7,359	+3%	48	-9%	7,106	+3%	6,5	-12%
Cyclomotoristes	3,780	+10%	11	+10%	3,477	+9%	2,9	0%
Motocyclistes	2,767	+9%	61	+7%	2,719	+8%	22,0	-2%
Occupants de voitures	26,377	0%	199	-2%	17,518	-4%	7,5	-3%
Occupants de camionnettes	3,218	-6%	23	+44%	1,176	-9%	7,1	+51%
Occupants de camions	1,550	-4%	5	-38%	285	-7%	3,2	-35%
Occupants d'autobus/autocar	604	-8%	0	+NaN%	519	-2%	0,0	+NaN%
Sexe								
Hommes	49,659	+3%	349	0%	26,117	+4%	7,0	-3%
Femmes	29,136	+1%	99	-10%	17,970	0%	3,4	-12%
Age								
0-14	5,147	+4%	14	-7%	3,122	+4%	2,7	-10%
15-17	3,621	+10%	10	+67%	2,785	+7%	2,8	+56%
18-24	11,955	+3%	61	0%	7,214	+3%	5,1	-4%
25-64	48,934	0%	222	-9%	26,079	0%	4,5	-10%
65+	9,108	+7%	138	+5%	4,908	+7%	15,2	-3%

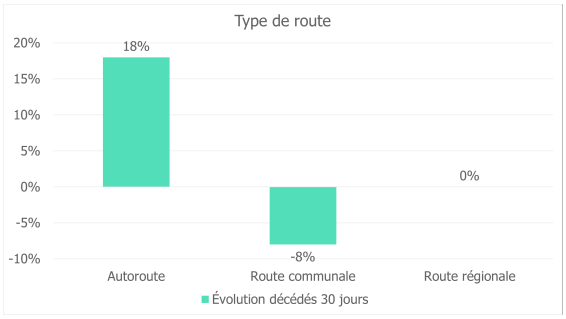
FIGURE 1. Les statistiques d'accidents corporels 2025 en un coup d'oeil, évolution décédés 30 jours, 2024-2025

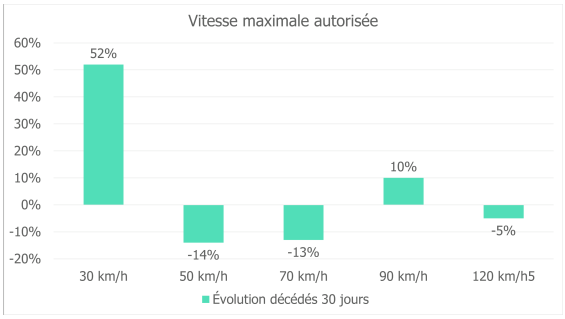


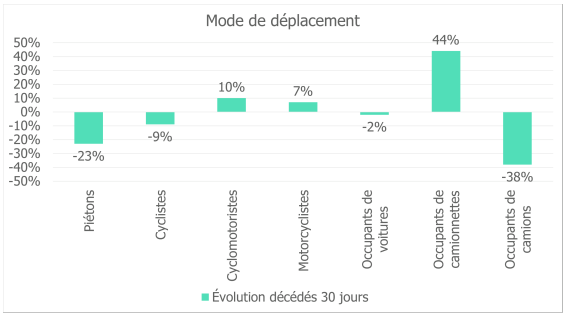


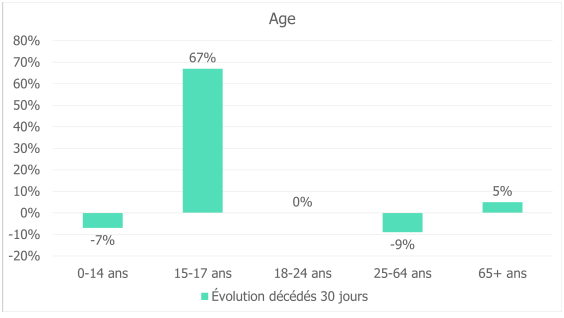












2 Données générales

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 dans lequel au moins une personne a été blessée, mortellement ou non. En Belgique, le nombre d'accidents corporels et de blessés a augmenté à court terme. À long terme, une baisse est toutefois observée, de respectivement 8 % et 12 %. Par rapport à 2024, le nombre de décédés 30 jours a légèrement diminué de 1 % en 2025. En 2025, 464 personnes sont décédées sur les routes belges.

TABLE 2. Chiffres-clés (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Blessés	Décédés 30 jours
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	35932	43821	469
2025	36968	45000	464
Évolution 2016-2025 %	-8%	-12%	-31%
Évolution 2024-2025 %	+3%	+3%	-1%

Le Tableau 3 présente quelques indicateurs de sécurité routière pour les dix dernières années. Il s'agit de chiffres relatifs mettant le nombre de décédés 30 jours en rapport avec la population et le nombre d'accidents corporels. Par rapport à 2024, les chiffres montrent en 2025 une tendance à la baisse de la mortalité (-2 %), définie comme le nombre de décédés 30 jours par million d'habitants, et de la gravité des accidents (-4 %), définie comme le nombre de décédés 30 jours pour 1 000 accidents corporels.

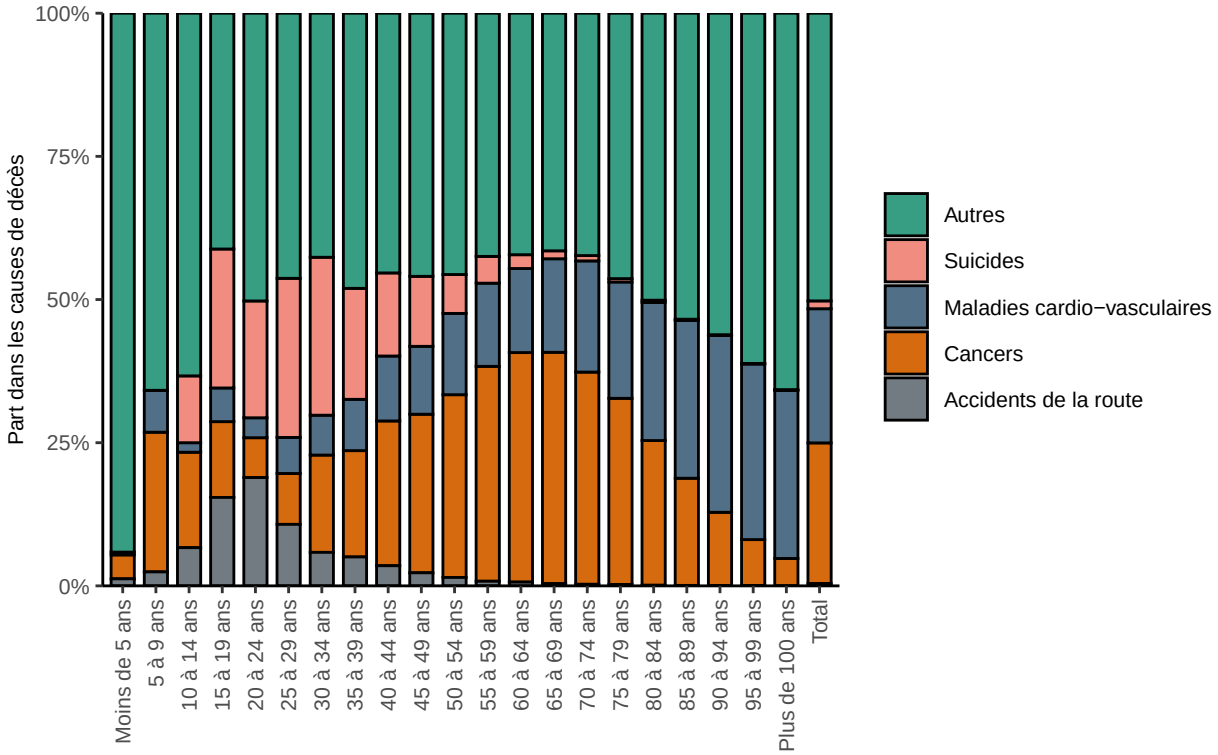
TABLE 3. Indicateurs de sécurité routière (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Mortalité	Gravité
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	39,9	13,1
2025	39,2	12,6
Évolution 2016-2025 %	-34%	-25%
Évolution 2024-2025 %	-2%	-4%

La Figure 2 situe les accidents de la circulation parmi les principales causes de décès. En 2023, 0,4 % de l'ensemble des décès étaient dus à des accidents de la circulation. La figure ci-dessous présente leur répartition par catégorie d'âge, qui varie fortement selon les catégories. Les accidents de la circulation constituent une cause de décès très importante chez les jeunes : ils représentent 19 % des décès chez les

20-24 ans et 15 % chez les 15-19 ans. Chez les 25-29 ans, leur part atteint encore 11 %. À mesure que l'âge augmente, d'autres causes de décès deviennent plus importantes.

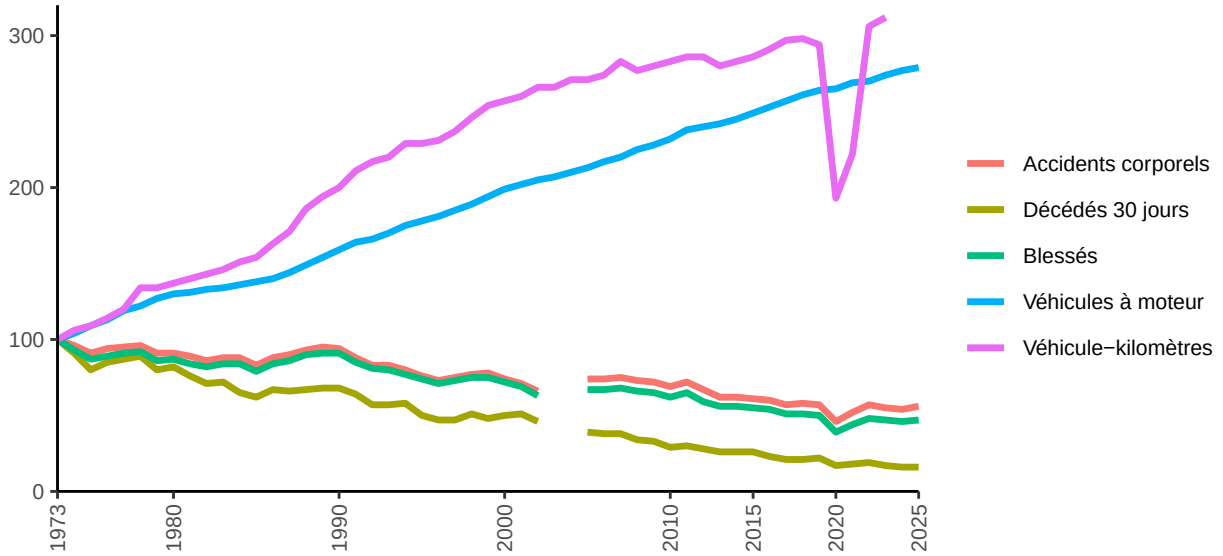
FIGURE 2. Répartition des principales causes de décès selon la catégorie d'âge (2023). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



2.2 Évolution à court et à long terme

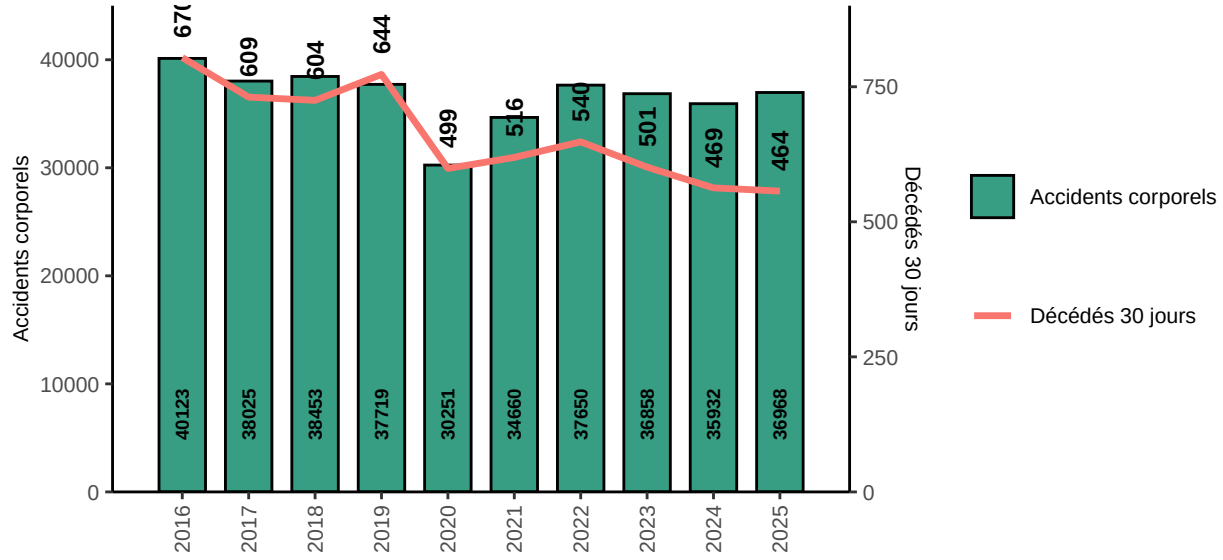
La Figure 3 présente, pour la période de 1973 à 2025, l'évolution du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours, de blessés, de véhicules à moteur et de véhicules-kilomètres parcourus. La méthode de calcul des véhicules-kilomètres a été adaptée à partir de 2013. L'évolution est exprimée par rapport à l'année de référence 1973, fixée à l'indice 100. Jusqu'en 2004 inclus, des chiffres non pondérés sont utilisés pour les accidents corporels et les blessés, ce qui explique la hausse soudaine en 2005. La période antérieure à 2005 n'est donc pas comparable à celle qui débute en 2005 pour ces deux indicateurs ; aucun coefficient de pondération n'a été appliqué aux décédés 30 jours. Les chiffres de 2003 et 2004 ne sont pas publiés en raison de leur manque de fiabilité. Les véhicules-kilomètres ont été collectés au niveau fédéral jusqu'en 2017 inclus. À partir de 2017, ils ont été estimés par Vias sur la base de l'enquête Omnibus menée auprès d'un échantillon annuel moyen de 12 000 répondants. Le nombre de kilomètres parcourus en une journée par mode de transport est pondéré afin d'extrapoler l'échantillon à l'ensemble de la population adulte et à tous les jours de l'année. Il s'agit toutefois de kilomètres parcourus par des personnes et non par des véhicules ; les chiffres à partir de 2018 ne sont donc pas comparables aux années précédentes. Aucune mise à jour n'est disponible pour 2024 et 2025. Le graphique montre une tendance générale à la baisse des accidents corporels, des décédés 30 jours et des blessés, malgré l'augmentation continue du nombre de véhicules à moteur et des kilomètres parcourus. La forte baisse des kilomètres parcourus en 2020 est liée à la pandémie de COVID-19. À long terme, l'évolution indique une amélioration générale de la sécurité routière 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 (1973-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 4 présente, pour la période de 2016 à 2025, l'évolution du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours. Le graphique montre une tendance générale à la baisse du nombre d'accidents corporels de 2017 à 2019. L'effet de la crise de la COVID-19 sur les accidents de la circulation en 2020 a été très important, avec une baisse de 20 % du nombre d'accidents corporels. En 2025, le nombre d'accidents de la circulation augmente légèrement (+3 %), tandis que le nombre de décédés 30 jours diminue légèrement (-1 %) par rapport à 2024.

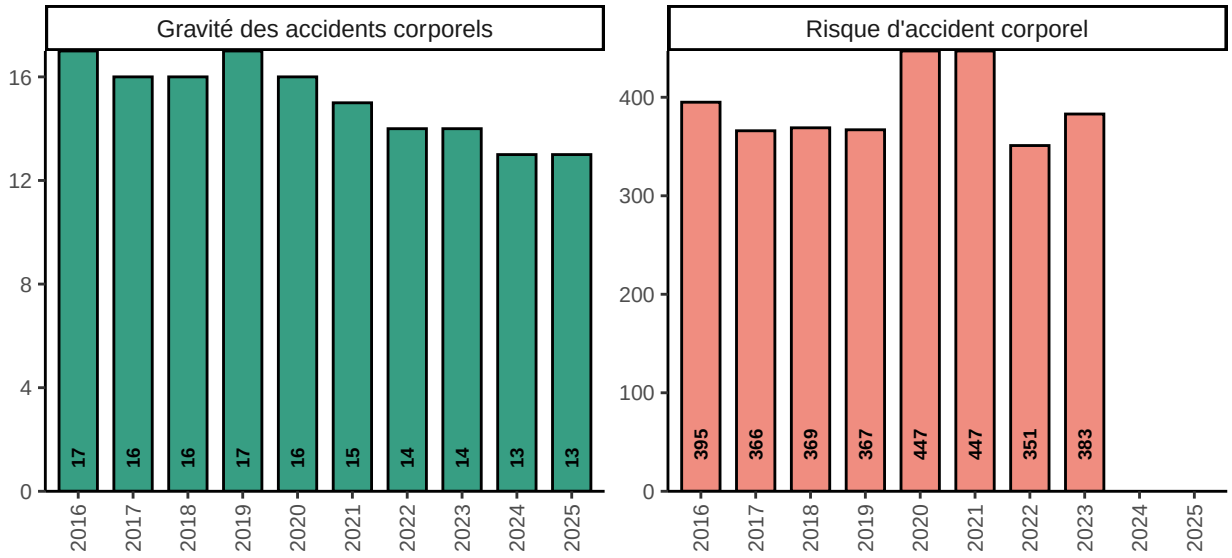
FIGURE 4. Évolution du nombre d'accidents corporels et des décédés 30 jours (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 5 présente, pour la période de 2016 à 2025, l'évolution du risque d'accident (nombre d'accidents

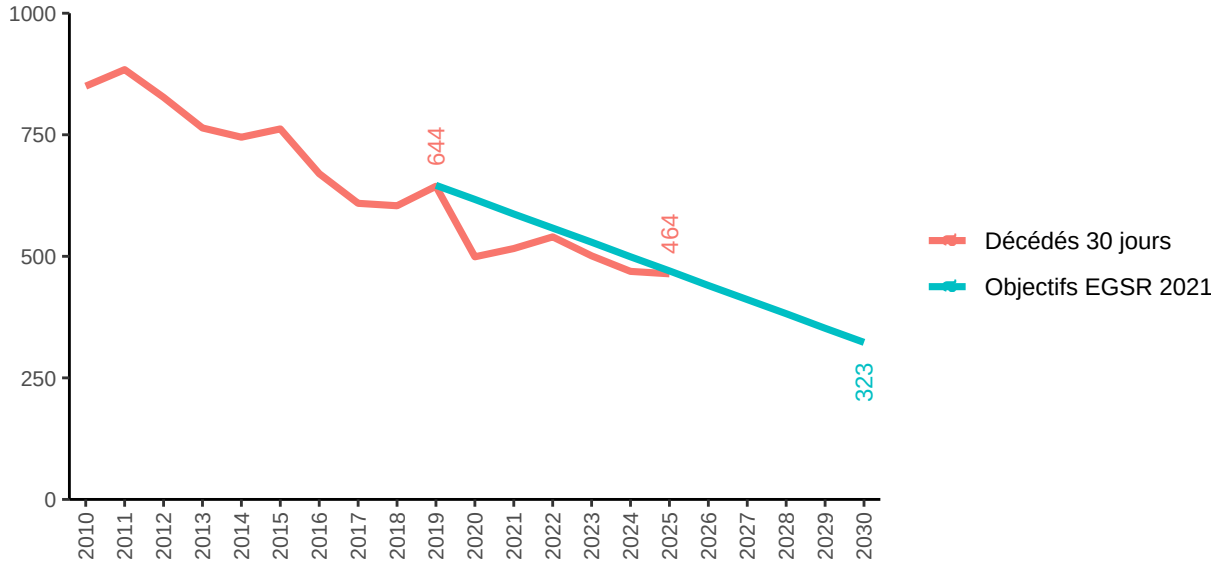
corporels par milliard de véhicules-kilomètres) et de la gravité des accidents (nombre de décédés 30 jours pour 1 000 accidents corporels). En 2025, la gravité des accidents est inférieure à celle de 2016 : elle passe de 17 à 13 décédés 30 jours pour 1 000 accidents corporels. Elle est restée stable par rapport à 2024. Le risque d'accident a augmenté en 2020 et 2021 par rapport à 2019, avant de diminuer légèrement. Les véhicules-kilomètres ont été collectés au niveau fédéral jusqu'en 2017 inclus ; à partir de 2018, l'Institut Vias les a estimés sur la base de l'enquête Omnibus. Le risque d'accident avant et après 2018 n'est donc pas comparable. Aucune mise à jour des véhicules-kilomètres n'étant disponible pour 2024 et 2025, le risque d'accident ne peut pas être calculé pour ces années.

FIGURE 5. Évolution du risque d'accident et de la gravité des accidents corporels (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) & Omnibus



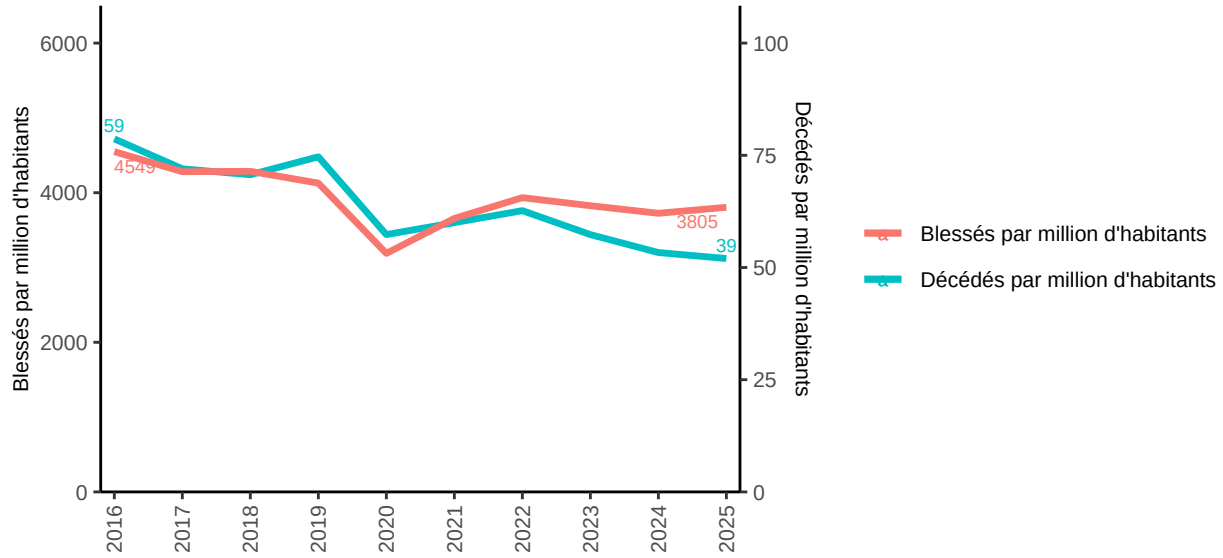
La Figure 6 présente l'évolution du nombre de décédés 30 jours entre 2010 et 2025. Lors des États Généraux de la Sécurité Routière de 2021, un nouvel objectif a été fixé : réduire de moitié le nombre de décédés 30 jours d'ici 2030 et atteindre zéro décès sur les routes en 2050. Ces objectifs ont été définis par rapport à la référence de 644 décédés 30 jours en 2019. En 2025, le résultat reste légèrement meilleur que la trajectoire nécessaire pour atteindre l'objectif de 2030. L'évolution récente indique toutefois une stagnation ; si elle se poursuit, le nombre de décédés 30 jours risque de dépasser dès 2026 la trajectoire vers l'objectif de 2030.

FIGURE 6. Évolution du nombre de décédés 30 jours par rapport aux objectifs des États Généraux de la Sécurité Routière (2019-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 7 montre l'évolution du nombre de blessés par million d'habitants (axe vertical de gauche) et du nombre de décédés par million d'habitants (axe vertical de droite). Le nombre de blessés par million d'habitants diminue régulièrement depuis 2016. En 2025, le nombre de décédés par million d'habitants est inférieur à celui de l'année de référence 2019 et reste stable par rapport à l'année précédente. Le nombre de blessés par million d'habitants est également inférieur à celui de 2019, mais augmente légèrement par rapport à 2024.

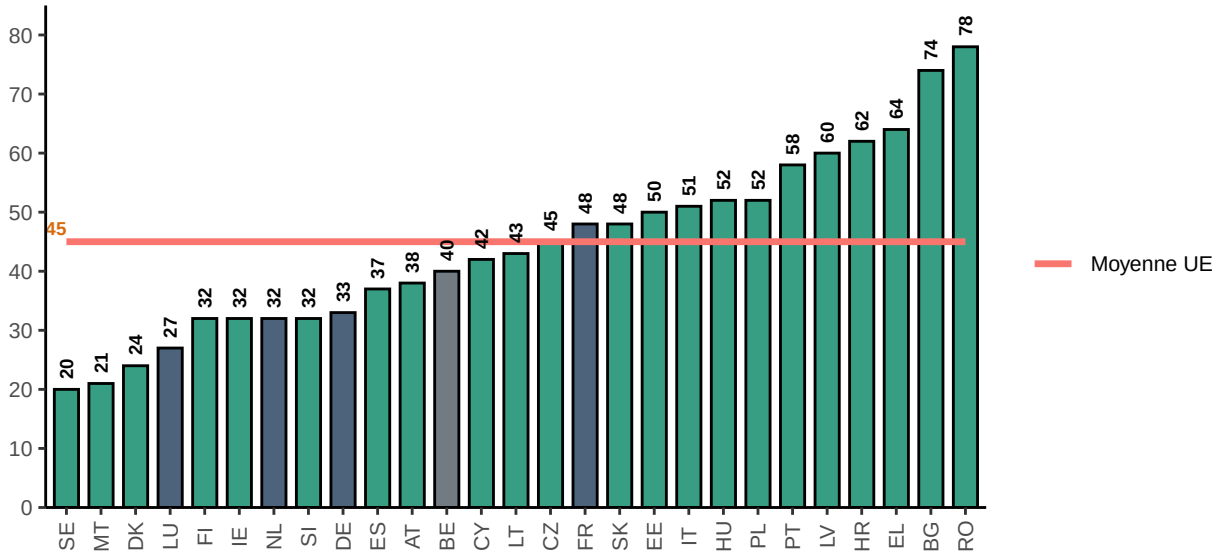
FIGURE 7. Évolution du nombre de morts et de blessés par million d'habitants (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



2.3 Comparaison européenne

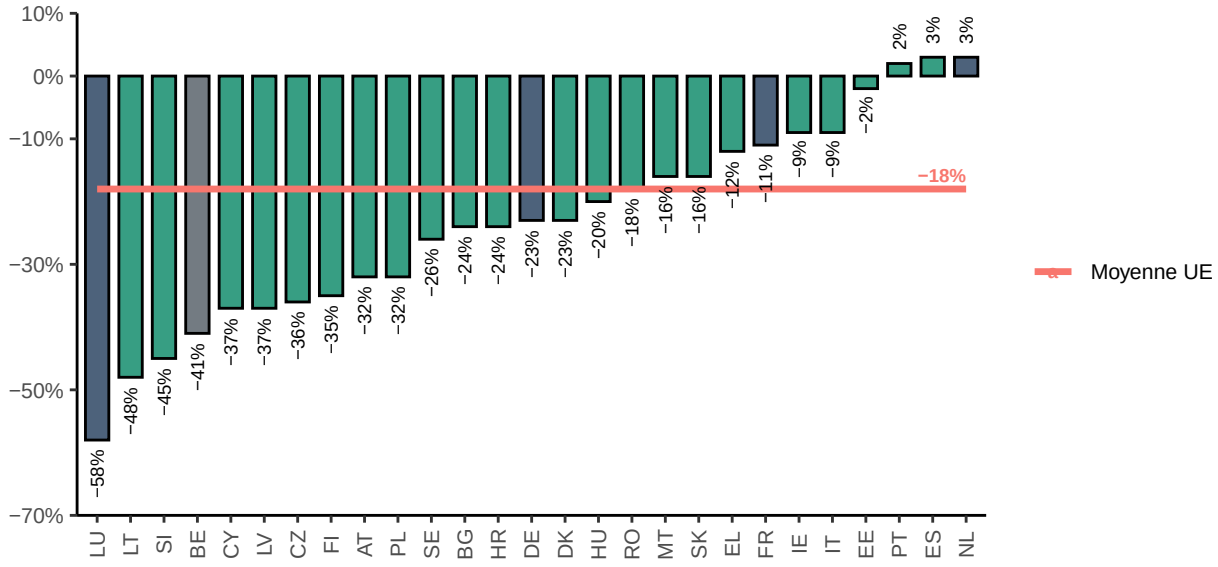
La Figure 8 présente la mortalité, définie comme le nombre de décédés 30 jours par million d'habitants, dans chacun des États membres de l'Union européenne en 2024. En Belgique, on dénombre 40 décédés 30 jours par million d'habitants, soit moins que la moyenne européenne de 45. La France obtient un résultat moins favorable que la Belgique, avec 48 décédés 30 jours par million d'habitants. L'Allemagne, les Pays-Bas et le Luxembourg obtiennent de meilleurs résultats, avec respectivement 33, 32 et 27 décédés 30 jours par million d'habitants.

FIGURE 8. Mortalité (nombre de décédés 30 jours par million d'habitants) dans les pays de l'UE-27 (2024). Source : CARE (Community database on Accidents on the Roads in Europe)



La Figure 9 donne un aperçu global de l'évolution, sur dix ans (2015-2024), du nombre de décédés 30 jours par million d'habitants dans les pays de l'Union européenne. Ce nombre diminue dans la plupart des États membres. Les évolutions les plus favorables sont observées au Luxembourg (-58 %), en Lituanie (-348 %) et en Slovénie (-45 %). La Belgique suit avec une baisse de 41 %, supérieure à la moyenne européenne (-18 %). Parmi les pays voisins, la baisse atteint 23 % en Allemagne et 11 % en France, tandis que les Pays-Bas enregistrent une hausse de 3 %.

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 (2015-2024). Source : CARE (Community database on Accidents on the Roads in Europe)

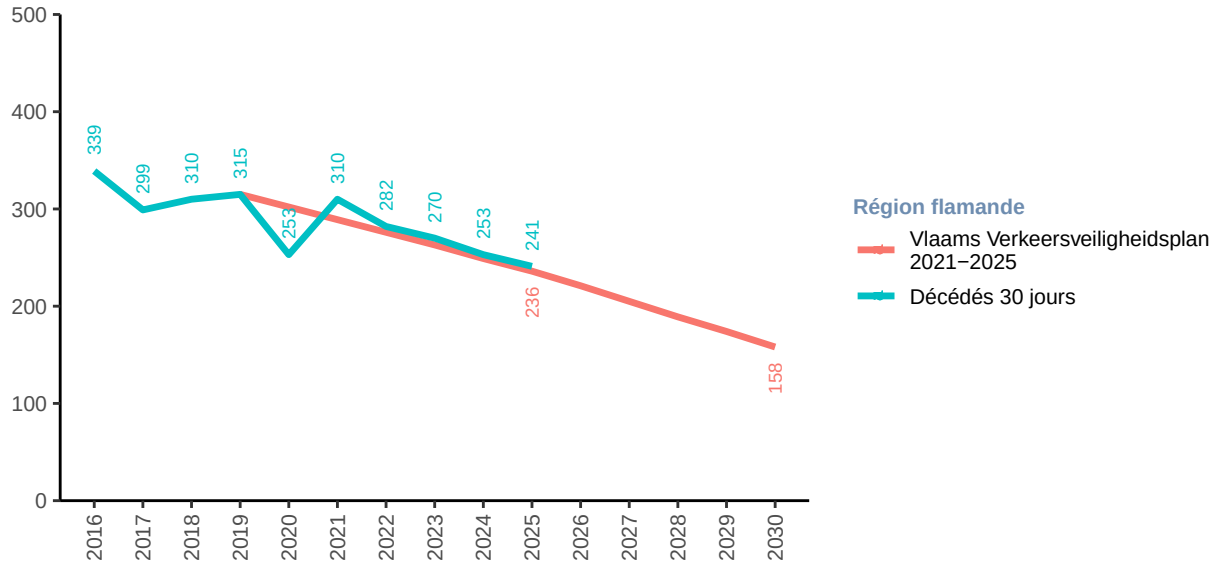


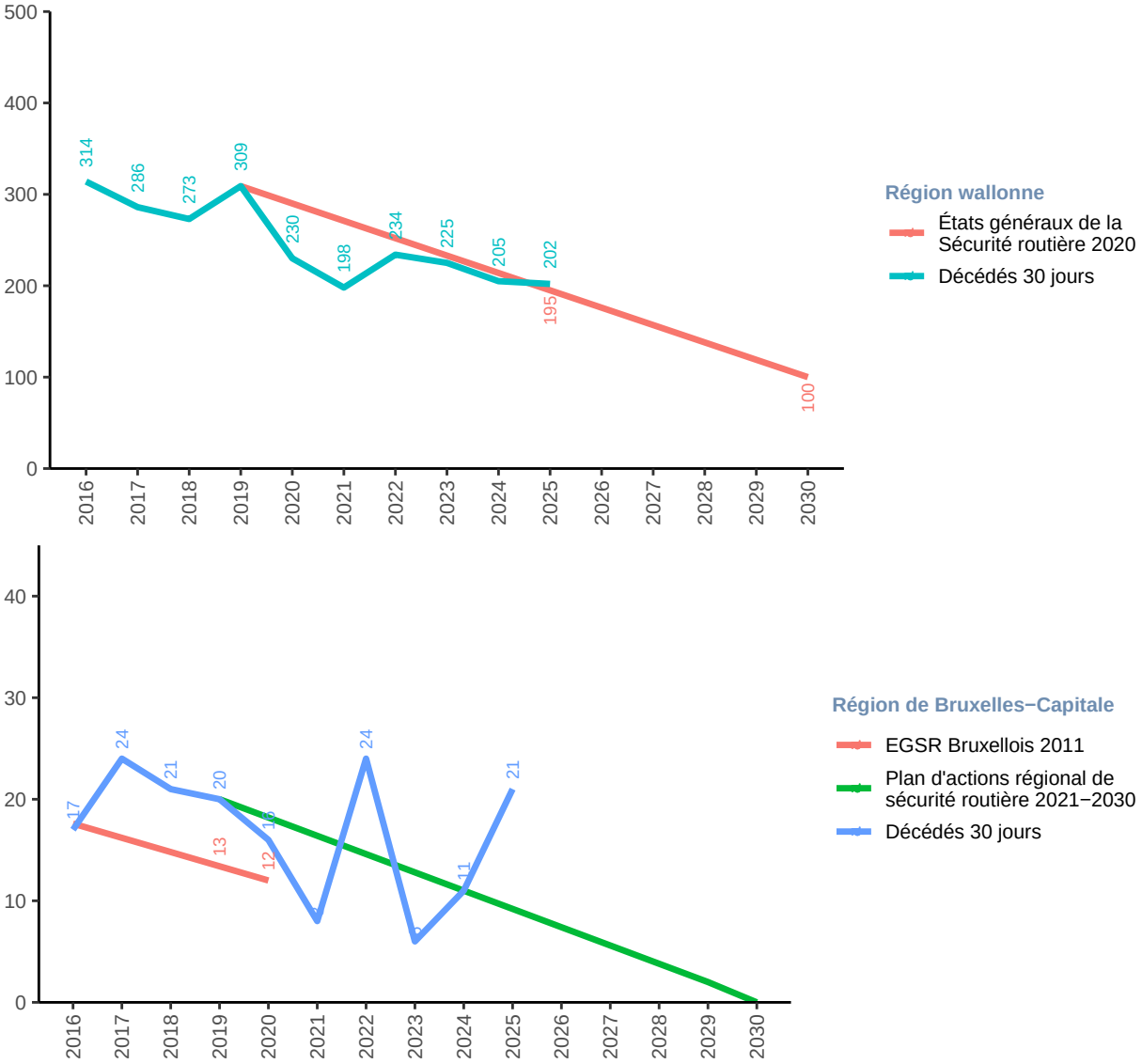
3 Lieu de l'accident

3.1 Régions et provinces

La Figure 10 présente, pour chaque région et pour la période de 2016 à 2025, l'évolution du nombre de décédés 30 jours, comparée aux objectifs régionaux. Le Plan flamand de sécurité routière 2021-2025 vise une baisse de 25 % en 2025 et de 50 % d'ici 2030. En 2025, 241 décédés 30 jours ont été enregistrés en Région flamande, soit 5 % de moins qu'en 2024. En Région wallonne, 202 décédés 30 jours ont été enregistrés, soit une baisse de 1 %. Les États généraux de la Sécurité routière 2020 en Wallonie fixent un maximum de 100 décédés 30 jours d'ici 2030. En Région de Bruxelles-Capitale, 21 décédés 30 jours ont été enregistrés en 2025, contre 11 en 2024. Le Plan d'action régional de sécurité routière 2021-2030 vise zéro décès de la route en 2030. En 2025, les trois régions se situent au-dessus de la trajectoire nécessaire pour atteindre leur objectif de 2030.

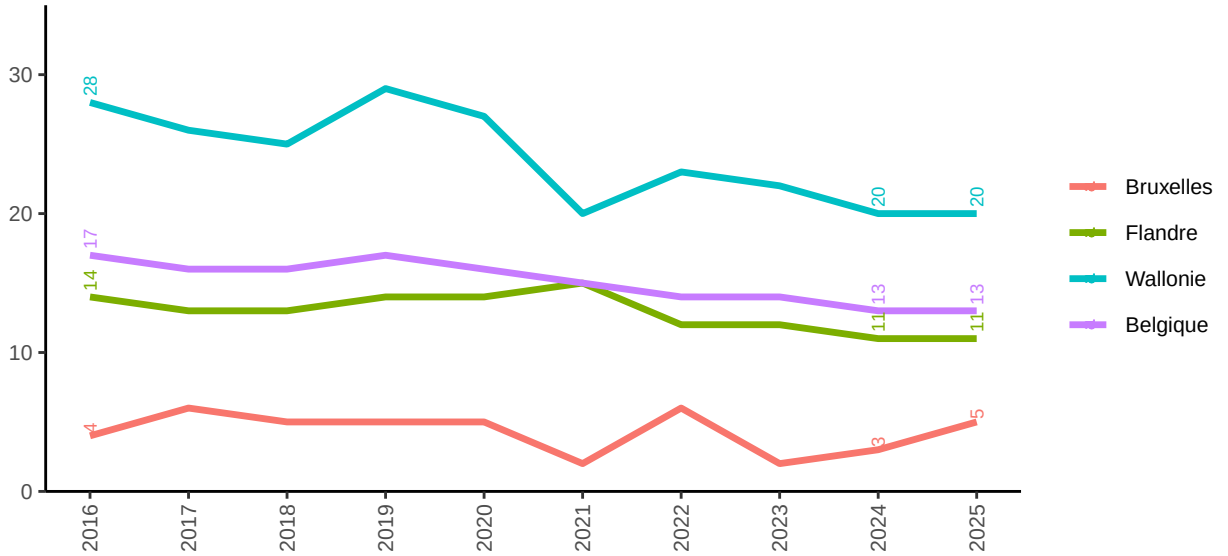
FIGURE 10. Évolution du nombre de décédés 30 jours selon la région, par rapport aux objectifs fédéraux fixés par les États Généraux de la Sécurité Routière et par rapport aux objectifs régionaux (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)





La Figure 11 présente l'évolution de la gravité des accidents, définie comme le nombre de décédés 30 jours pour 1 000 accidents corporels, entre 2016 et 2025. Elle est la plus faible à Bruxelles et la plus élevée en Wallonie. En 2025, la gravité reste stable par rapport à 2024 en Wallonie et en Flandre. À Bruxelles, elle augmente légèrement.

FIGURE 11. Évolution de la gravité des accidents corporels, selon la région (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 12 présente, pour 2025, la gravité des accidents corporels dans chaque province, définie comme le nombre de décédés 30 jours pour 1 000 accidents corporels. Les zones foncées indiquent une gravité plus élevée. Celle-ci est la plus élevée dans la province de Luxembourg, avec 31,3 décédés pour 1 000 accidents corporels, et la plus faible dans la province d'Anvers, avec 7,7.

La Figure 13 montre qu'en 2025, la gravité des accidents corporels est plus élevée en Région wallonne (19,6) qu'en Région flamande (10,6).

FIGURE 12. Gravité des accidents corporels, selon la province (2025)
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

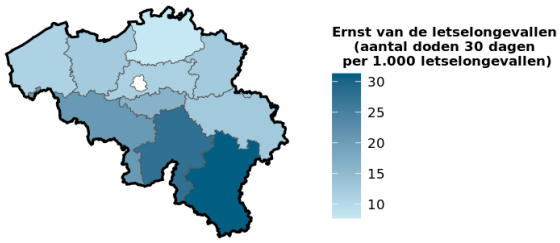
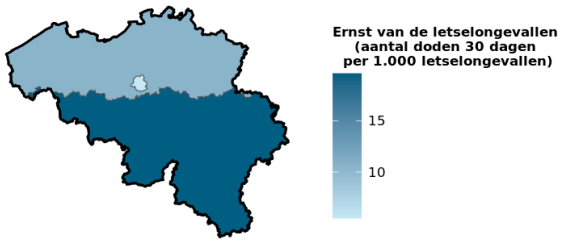


FIGURE 13. Gravité des accidents corporels, selon la région (2025)
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 14 présente, pour 2025, la mortalité dans chaque province, définie comme le nombre de décédés 30 jours par million d'habitants. La carte montre des tendances relativement comparables à celles de la figure précédente, mais plus marquées. Cela s'explique en partie par le fait que les provinces où la gravité des accidents est élevée figurent aussi parmi les moins peuplées de Belgique. Les provinces de Luxembourg (94,6 décédés par million d'habitants) et de Namur (83,1) enregistrent ainsi la mortalité la plus élevée.

À l'inverse, la Figure 15 montre qu'en 2025, la mortalité est la plus faible en Région de Bruxelles-Capitale (16,7 décédés par million d'habitants), suivie de la Région flamande (35,1) et de la Région wallonne (54,5).

FIGURE 14. Mortalité selon la province (2025)
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

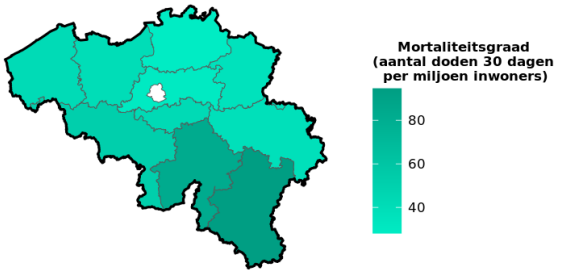
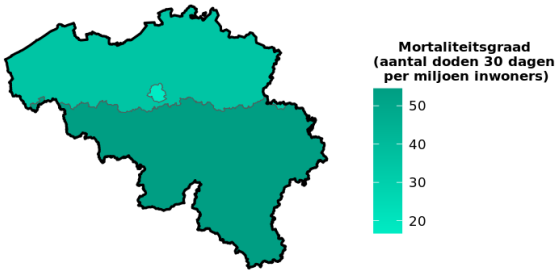


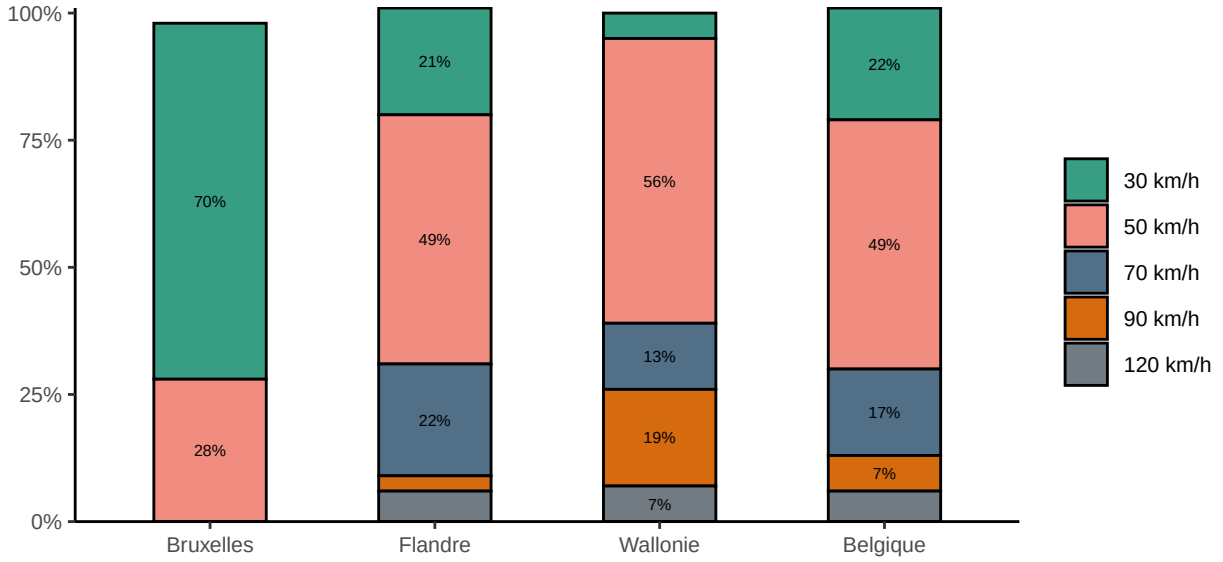
FIGURE 15. Mortalité selon la région (2025)
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



3.2 Type de route

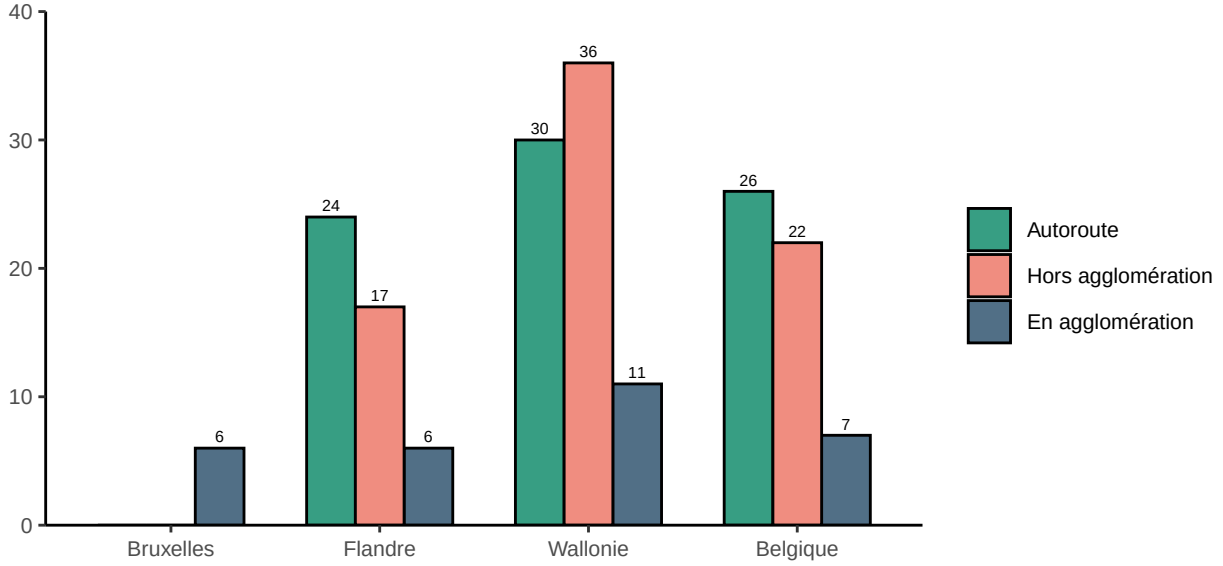
La Figure 16 présente, pour 2025, la répartition des accidents corporels selon les différents régimes de vitesse, pour chaque région et pour la Belgique. Cette répartition est liée à la longueur du réseau correspondant à chaque régime de vitesse. Dans la Région de Bruxelles-Capitale, 98 % des accidents corporels surviennent sur des routes limitées à 30 ou 50 km/h, la région comptant très peu de routes où une vitesse supérieure à 50 km/h est autorisée. En Flandre et en Wallonie, respectivement 70 % et 61 % des accidents surviennent sur des routes limitées à 30 ou 50 km/h, donc principalement en agglomération. En Flandre, 22 % des accidents corporels surviennent sur des routes limitées à 70 km/h, contre 13 % en Wallonie. Cette différence est liée au fait que la vitesse hors agglomération a été abaissée de 90 à 70 km/h en Flandre, tandis que la limite de 90 km/h reste applicable en Wallonie et à Bruxelles. En Wallonie, la part des accidents sur les routes limitées à 90 km/h est plus élevée (19 %) que dans les autres régions.

FIGURE 16. Répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents régimes de vitesse, par région (2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 17 présente, pour 2025, la gravité des accidents pour chaque type de route, par région. Pour tous les types de routes, la gravité des accidents est plus élevée en Wallonie qu'en Flandre. En Flandre, elle est la plus élevée sur les autoroutes ; en Wallonie, elle est la plus élevée sur les routes hors agglomération. Dans toutes les régions, la gravité est la plus faible sur les routes en agglomération. Cela s'explique par la vitesse pratiquée : une vitesse plus élevée est associée à une gravité plus importante des accidents.

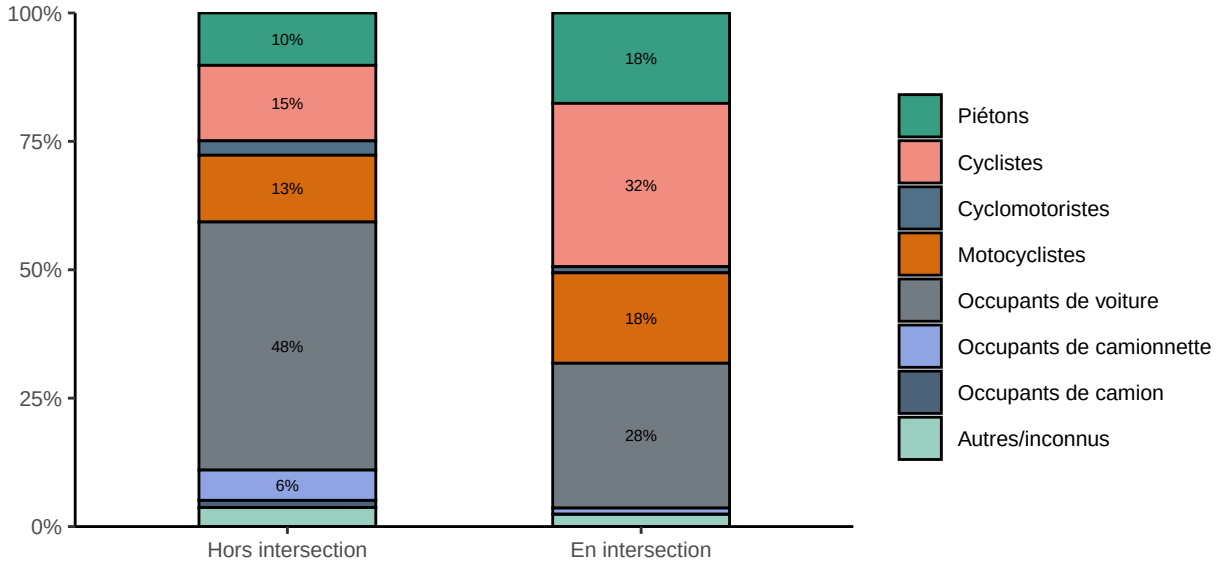
FIGURE 17. Gravité des accidents, par type de route, selon la région (2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 18 présente, pour 2025, la répartition des décédés 30 jours selon les différents types d'usagers, d'une part hors intersection et d'autre part aux intersections. Aux intersections, les cyclistes (32 %), les

occupants de voitures particulières (28 %), les motocyclistes (18 %) et les piétons (18 %) constituent les principaux groupes de victimes décédées. Hors intersection, près de la moitié des décédés 30 jours sont des occupants de voitures particulières (48 %), 15 % sont des cyclistes et 10 % des piétons. Les intersections représentent donc surtout des situations dangereuses pour les usagers vulnérables. Les accidents de cyclistes sont fortement sous-enregistrés (Bouwen et al., 2022) [1] ; la part des 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 (2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



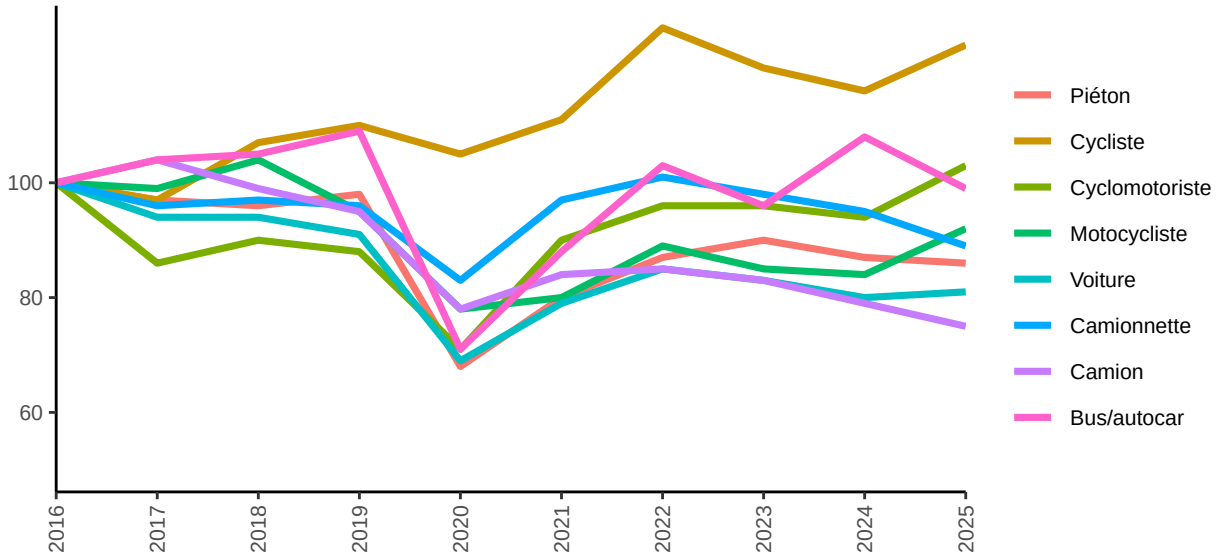
1. Bouwen, L., Nuyttens, N., & Martensen, H. (2022). Les victimes de la route hospitalisées – Analyse des données hospitalières belges de 2005 à 2020, Bruxelles : Institut Vias

4 Usagers de la route

4.1 Évolution

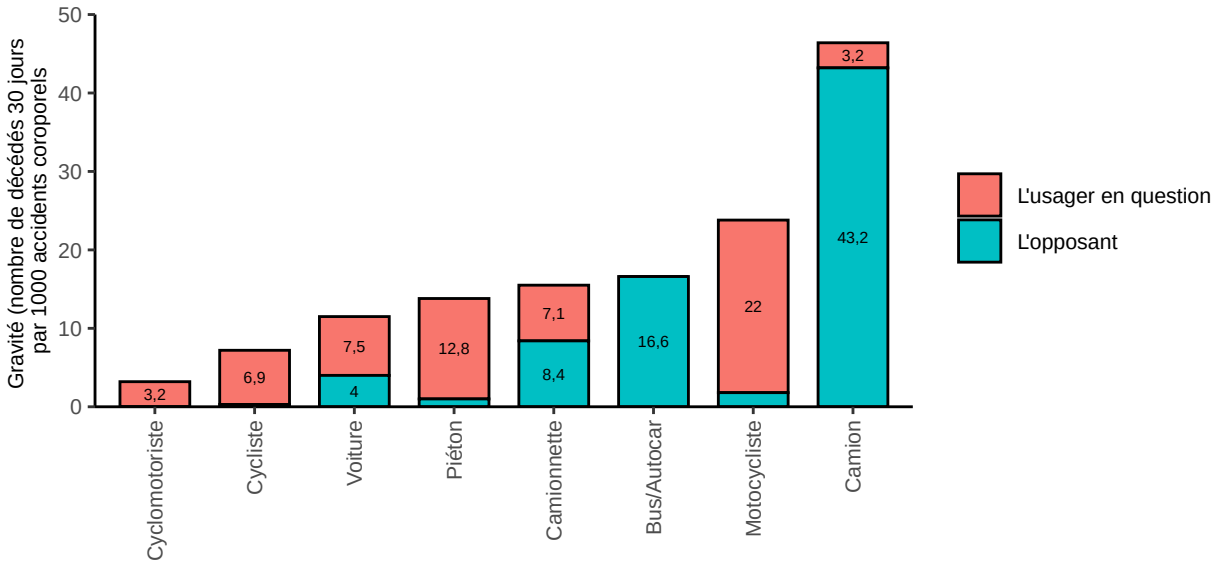
La Figure 19 montre l'évolution du nombre d'accidents corporels par type d'usager, en prenant 2016 comme indice 100. Pour la plupart des types d'usagers, à l'exception des cyclistes et des cyclomotoristes, le nombre d'accidents corporels diminue sur dix ans. Les baisses les plus importantes concernent les camions, les voitures particulières et les piétons. En 2021 et 2022, la situation antérieure à la crise de la COVID-19 s'est clairement rétablie, avec une hausse du nombre d'accidents pour tous les types d'usagers. Le nombre d'accidents corporels impliquant des cyclistes augmente fortement depuis 2016. Une baisse a été enregistrée pour la première fois en 2024, suivie d'une nouvelle hausse de 7 % en 2025 par rapport à 2024. Le nombre d'accidents impliquant un autobus fluctue au cours des dix dernières années. En 2025, il est presque identique à celui de 2016.

FIGURE 19. Évolution (2016 = base 100) du nombre d'accidents corporels, selon les différents types d'usagers de la route (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 20 présente, pour 2025, la gravité des accidents corporels selon les différents modes de déplacement. La gravité est définie comme le nombre de décédés 30 jours pour 1 000 accidents corporels. La figure distingue la gravité pour l'usager concerné de celle pour son opposant. La hauteur totale de la barre représente la gravité totale de l'accident, soit le nombre total de décès pour 1 000 accidents corporels impliquant l'usager mentionné. La partie rouge indique le nombre de décès parmi l'usager concerné et la partie bleue le nombre de décès parmi ses opposants. La gravité varie fortement selon les usagers impliqués. Un accident impliquant un piéton est logiquement beaucoup plus grave pour celui-ci que pour son opposant, car le piéton est moins protégé. À l'inverse, 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 motocyclistes, et la plus faible pour les accidents impliquant des cyclomotoristes, suivis des cyclistes.

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 (2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



Le Tableau 4 montre que, depuis 2016, la gravité totale des accidents corporels (décédés 30 jours pour 1 000 accidents corporels) a le plus diminué pour les accidents impliquant des cyclomotoristes (-35 %), des camionnettes (-28 %) et des voitures particulières (-24 %). Pour les accidents impliquant des autobus ou autocars, elle reste en revanche presque stable, avec une légère hausse de 1 %. Cette évolution doit être mise en relation avec celle du nombre d'accidents corporels et de victimes. Les accidents impliquant des cyclistes augmentent de 24 % et le nombre de victimes cyclistes de 25 %, tandis que la gravité totale diminue de 17 %. Cela indique que la hausse concerne surtout des accidents corporels moins graves. À l'inverse, pour les voitures particulières, le nombre d'accidents corporels (-19 %), le nombre de victimes (-35 %) et la gravité totale (-24 %) diminuent, ce qui traduit une baisse sur plusieurs indicateurs.

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 (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Gravité spécifique	Gravité totale
Piéton	-14%	-35%	-17%	-17%	-24%	-20%
Cycliste	+24%	+1%	+25%	+25%	-19%	-17%
Cyclomotoriste	+3%	-31%	-3%	-3%	-34%	-35%
Motocycliste	-8%	-23%	-10%	-10%	-16%	-15%
Voiture	-19%	-42%	-35%	-35%	-29%	-24%
Camionnette	-11%	-39%	-24%	-24%	-32%	-28%
Camion	-25%	-79%	-38%	-40%	-73%	-14%
Bus/Autocar	-1%	/	-8%	-8%	/	+2%

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 montre, pour les piétons, une quasi-stabilité du nombre d'accidents corporels (-1 %) et du nombre de blessés (0 %) en 2025 par rapport à 2024. Le nombre de décédés 30 jours diminue toutefois

fortement, de 23 %. Sur les dix dernières années, le nombre d'accidents corporels a diminué de 14 % et la gravité totale des accidents de 20 %.

TABLE 5. Statistiques sur les accidents de piétons (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
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	4159	69	4010	4079	1	16,6	0,2	16,8
2025	4131	53	3998	4051	4	12,8	1	13,8
Évolution 2024-2025	-1%	-23%	0%	-1%	+300%	-23%	+400%	-18%
Évolution 2016-2025	-14%	-35%	-17%	-17%	+100%	-24%	+150%	-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

4.1.2 Cyclistes

Le Tableau 6 montre que le nombre d'accidents impliquant des cyclistes a augmenté de 24 % entre 2016 et 2025. Le nombre de blessés a également progressé de 25 %. Le nombre de décédés 30 jours suit de nouveau une tendance à la baisse depuis 2024.

TABLE 6. Statistiques sur les accidents pour tous les cyclistes (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
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	11064	90	11188	11278	1	8,1	0,1	8,2
2025	11810	82	11997	12079	2	6,9	0,2	7,1
Évolution 2024-2025	+7%	-9%	+7%	+7%	+100%	-15%	+100%	-13%
Évolution 2016-2025	+24%	+1%	+25%	+25%	+100%	-19%	+100%	-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

Le Tableau 7 montre, pour les cyclistes conventionnels, une hausse du nombre d'accidents corporels (+3 %) et du nombre de blessés (+3 %) en 2025 par rapport à 2024. Le nombre de décédés 30 jours diminue toutefois de 9 %.

TABLE 7. Statistiques sur les accidents de cyclistes classiques (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
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	7144	53	6932	6985	1	7,4	0,1	7,6
2025	7359	48	7106	7154	2	6,5	0,3	6,8
Évolution 2024-2025	+3%	-9%	+3%	+2%	+100%	-12%	+200%	-11%
Évolution 2016-2025	-17%	-29%	-20%	-20%	0%	-16%	+50%	-14%

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, entre 2016 et 2025, du nombre d'accidents impliquant un vélo électrique, ainsi que du nombre de décédés 30 jours et de blessés dans ces accidents. Il n'est pas possible de déterminer clairement si cette évolution s'explique, outre une exposition accrue, par le degré d'enregistrement. Le nombre de décédés 30 jours parmi les cyclistes électriques a augmenté de 16 % en 2025 par rapport à l'année précédente. La part des vélos électriques dans l'ensemble des accidents de vélo et des décès de cyclistes augmente depuis 2016. En 2025, 40 % des cyclistes décédés utilisaient un vélo électrique. La gravité spécifique est légèrement plus élevée que pour les cyclistes non électriques (8,0 contre 6,5 en 2025).

TABLE 8. Statistiques sur les accidents de cyclistes équipés de vélo électrique (2016-2025). 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
2016	746	13	729	742	17,4	16%	7,3%
2017	971	22	934	956	22,7	29,3%	9,3%
2018	1395	20	1350	1370	14,3	23%	14%
2019	1766	25	1671	1696	14,2	27,2%	16,7%
2020	1915	30	1839	1869	15,7	35,3%	15,9%
2021	2376	39	2282	2321	16,4	47%	20,8%
2022	3382	38	3302	3340	11,2	38,4%	30,6%
2023	3355	41	3221	3262	12,2	41,4%	28,4%
2024	3555	32	3419	3451	9	37,6%	35%
2025	4137	33	3987	4020	8	40,7%	39,7%
Évolution 2024-2025	+16%	+3%	+17%	+16%	-11%	+8%	+13%
Évolution 2016-2025	+455%	+154%	+447%	+442%	-54%	+154%	+444%

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 speed pedelecs. Depuis 2017, ceux-ci peuvent être distingués dans la base de données officielle des accidents, mais l'enregistrement n'était probablement pas encore complet cette année-là. En 2025, un décès a été enregistré dans 960 accidents. Le nombre d'accidents corporels a augmenté de 6 % en 2025 par rapport à 2024. La forte hausse des accidents impliquant un speed pedelec s'explique en partie par leur popularité : en 2017, un peu plus de 5 000 speed pedelecs étaient immatriculés en Flandre, où circule la majorité d'entre eux ; en 2024, ils étaient déjà près de 95 000 (Statbel, Direction générale Statistique – Statistics Belgium).

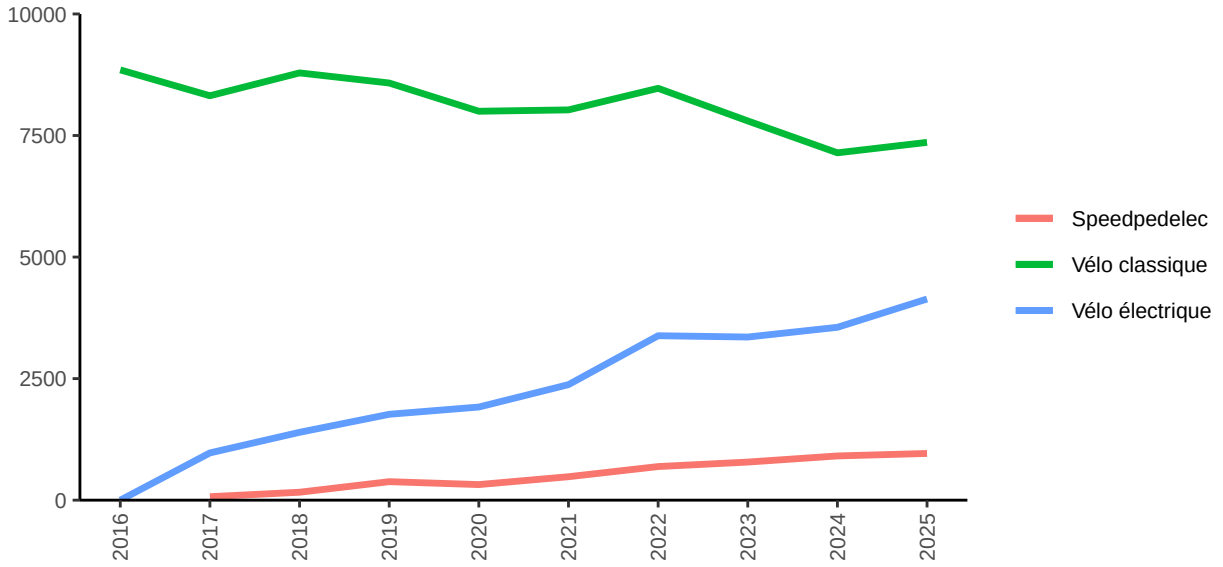
TABLE 9. Statistiques sur les accidents de speedpedelec (2017-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	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	380	2	367	369	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	909	5	837	842	0	5,5	0	5,5
2025	960	1	904	905	0	1	0	1
Évolution 2024-2025	+6%	-80%	+8%	+7%		-82%		-82%
Évolution 2017-2025	+1252%	0%	+1249%	+1231%		-93%		-93%

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, sur dix ans, du nombre d'accidents impliquant des vélos conventionnels, des vélos électriques et des speed pedelecs. Le nombre d'accidents impliquant un vélo conventionnel diminue sur cette période. Pour les vélos électriques et les speed pedelecs, le nombre d'accidents augmente depuis le début de leur enregistrement. Comme indiqué précédemment, il n'est pas possible de déterminer si la hausse des accidents impliquant des vélos électriques résulte d'une exposition accrue, d'un meilleur enregistrement ou d'une combinaison des deux.

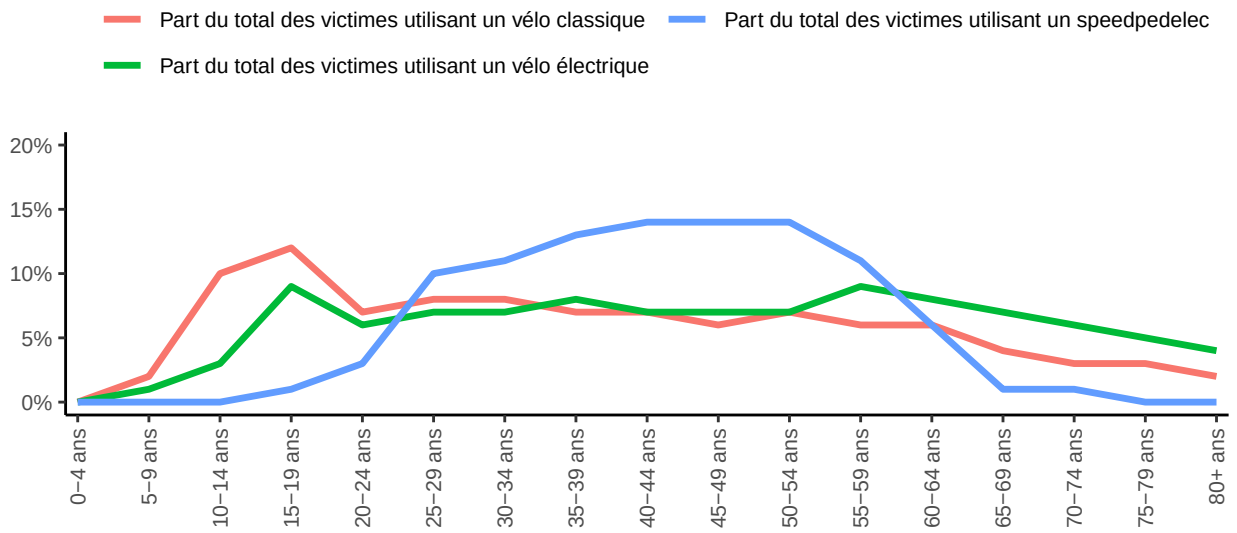
FIGURE 21. Évolution des accidents avec un vélo classique, avec un vélo électrique et avec un speedpedelec (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 22 présente la part des victimes impliquées dans des accidents de vélo selon l'âge, en distinguant le vélo conventionnel (ligne rouge), le vélo électrique (ligne verte) et le speed pedelec (ligne bleue). Pour le vélo conventionnel, un pic est observé chez les 15-19 ans, puis la part des victimes diminue. Pour le vélo électrique, la tendance est inverse : la part augmente avec l'âge et atteint un pic chez les 55-59 ans. Les vélos électriques sont en effet populaires auprès des cyclistes plus âgés, car ils leur permettent de continuer à rouler lorsque le vélo conventionnel n'est plus une option. La part des victimes utilisant un vélo électrique est également élevée chez les 15-19 ans par rapport aux groupes plus jeunes. Pour les speed pedelecs, le pic se situe chez les 40-49 ans. La majorité des victimes a entre 40 et 59 ans, puis leur nombre

diminue fortement. Ce mode est principalement utilisé par la population active 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 (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



4.1.3 Cyclomotoristes

Pour les cyclomotoristes, le Tableau 10 montre une hausse du nombre d'accidents corporels (+4 %) au cours des dix dernières années. Le nombre de blessés (+9 %) et de décédés 30 jours (+10 %) a également augmenté sur cette période. En 2025, le nombre d'accidents impliquant un cyclomotoriste a augmenté par rapport à 2024, tandis que le nombre de blessés (-3 %) et de décédés 30 jours (-31 %) a diminué.

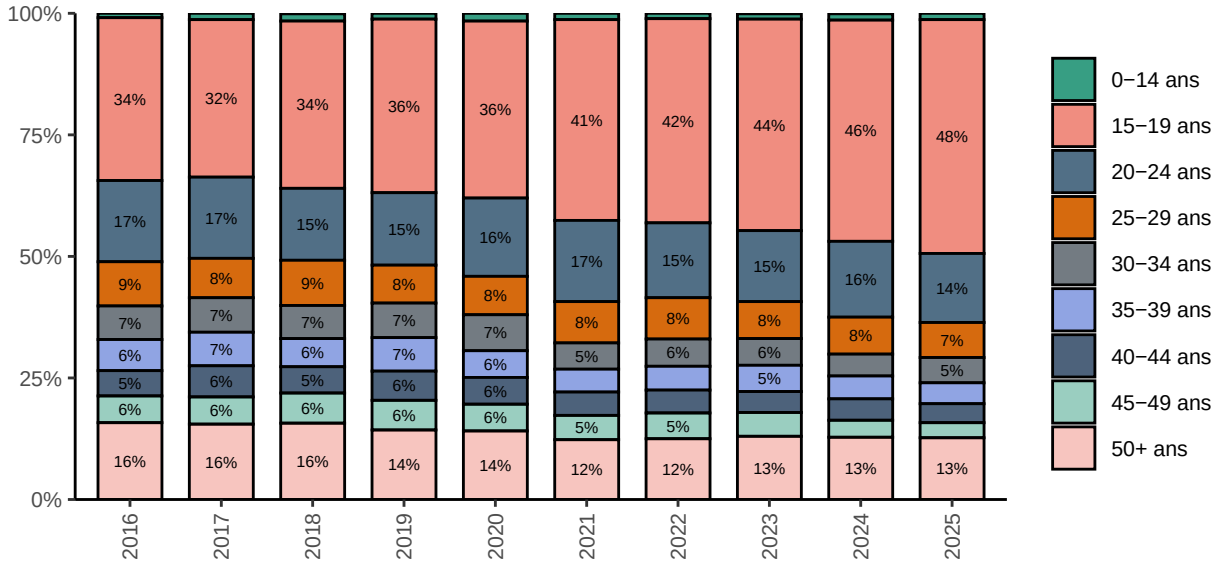
TABLE 10. Statistiques sur les accidents de cyclomotoristes (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2016	3653	16	3593	3609	2	4,4	0,5	4,9
2017	3144	23	3057	3080	1	7,3	0,3	7,6
2018	3276	18	3191	3209	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	3276	16	3124	3140	0	4,9	0	4,9
2022	3514	17	3312	3329	3	4,8	0,9	5,7
2023	3491	16	3297	3313	1	4,6	0,3	4,9
2024	3450	10	3200	3210	5	2,9	1,4	4,3
2025	3780	11	3477	3488	1	2,9	0,3	3,2
Évolution 2024-2025	+10%	+10%	+9%	+9%	-80%	0%	-79%	-26%
Évolution 2016-2025	+3%	-31%	-3%	-3%	-50%	-34%	-40%	-35%

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 montre la répartition des différents groupes d'âge parmi les cyclomotoristes au cours des dix dernières années. La part des 15-19 ans est la plus élevée et augmente chaque année. En 2025, 48 % des cyclomotoristes impliqués dans un accident avaient entre 15 et 19 ans.

FIGURE 23. Part des accidents de cyclomoteurs en fonction de l'âge (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



4.1.4 Trottinettes électriques

Depuis 2019, les trottinettes électriques peuvent être identifiées dans la base de données officielle des accidents, mais l'enregistrement n'était probablement pas encore complet cette année-là. Le Tableau 11 montre que 15 utilisateurs de trottinette électrique sont décédés en 2025, soit une nette hausse par rapport à 2024 (4 décès). En outre, 2 185 usagers ont été blessés dans 2 498 accidents corporels. Le nombre d'accidents corporels impliquant des trottinettes électriques continue d'augmenter.

TABLE 11. Statistiques sur les accidents impliquant des trottinettes électriques (2019-2025). 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	1863	4	1677	1681
2025	2498	15	2185	2200
Évolution 2024-2025	+34%	+275%	+30%	+31%
Évolution 2016-2025	+1327%	+1400%	+1283%	+1284%

4.1.5 Motocyclistes

Le Tableau 12 montre une baisse de 23 % du nombre de décédés 30 jours parmi les motocyclistes au cours des dix dernières années. En 2025, ce nombre a toutefois augmenté par rapport à 2024, pour atteindre 61 décès. Le nombre de blessés dans des accidents de moto a également augmenté de 8 %. La gravité spécifique, qui avait atteint 33,2 en 2020, suit une tendance à la baisse jusqu'en 2025.

TABLE 12. Statistiques sur les accidents de motocyclistes (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2016	3021	79	3027	3106	6	26,2	2	28,1
2017	2987	76	2986	3062	4	25,4	1,3	26,8
2018	3136	87	3119	3206	1	27,7	0,3	28,1
2019	2864	84	2837	2921	7	29,3	2,4	31,8
2020	2351	78	2306	2384	2	33,2	0,9	34
2021	2407	62	2385	2447	4	25,8	1,7	27,4
2022	2701	66	2697	2763	6	24,4	2,2	26,7
2023	2554	50	2560	2610	2	19,6	0,8	20,4
2024	2541	57	2519	2576	3	22,4	1,2	23,6
2025	2767	61	2719	2780	5	22	1,8	23,9
Évolution 2024-2025	+9%	+7%	+8%	+8%	+67%	-2%	+50%	+1%
Évolution 2016-2025	-8%	-23%	-10%	-10%	-17%	-16%	-10%	-15%

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

Le nombre de décédés 30 jours parmi les occupants de voitures particulières a diminué de 42 % au cours des dix dernières années. En 2025, le nombre d'accidents corporels est resté stable, tandis que le nombre de décédés 30 jours (-2 %) et de blessés (-4 %) a légèrement diminué par rapport à 2024. Sur dix ans, le nombre de décédés 30 jours parmi les occupants de voitures particulières a davantage diminué que parmi leurs opposants, ce qui peut indiquer que les progrès technologiques en matière de sécurité des véhicules profitent surtout à leurs occupants.

TABLE 13. Statistiques sur les accidents de voitures (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2016	32705	343	26960	27303	156	10,5	4,8	15,3
2017	30617	285	25475	25760	174	9,3	5,7	15
2018	30704	275	24462	24737	155	9	5	14
2019	29609	311	22930	23241	156	10,5	5,3	15,8
2020	22454	221	15856	16077	109	9,8	4,9	14,7
2021	25807	215	18559	18774	124	8,3	4,8	13,1
2022	27731	217	18862	19079	137	7,8	4,9	12,8
2023	27256	211	18850	19061	125	7,7	4,6	12,3
2024	26326	203	18298	18501	109	7,7	4,1	11,9
2025	26377	199	17518	17717	106	7,5	4	11,6
Évolution 2024-2025	0%	-2%	-4%	-4%	-3%	-3%	-2%	-3%
Évolution 2016-2025	-19%	-42%	-35%	-35%	-32%	-29%	-17%	-24%

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, en 2025, une baisse du nombre d'accidents corporels (-6 %) et de blessés (-9 %) par rapport à 2024. Sur dix ans, le nombre de décédés 30 jours a diminué de 39 %, mais il a augmenté en 2025 pour atteindre 23 décès, contre 16 en 2024.

TABLE 14. Statistiques sur les accidents de camionnettes (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2016	3616	38	1543	1581	40	10,5	11,1	21,6
2017	3471	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	3440	16	1288	1304	20	4,7	5,8	10,5
2025	3218	23	1176	1199	27	7,1	8,4	15,5
Évolution 2024-2025	-6%	+44%	-9%	-8%	+35%	+51%	+45%	+48%
Évolution 2016-2025	-11%	-39%	-24%	-24%	-32%	-32%	-24%	-28%

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, pour les camions en 2025, une baisse du nombre d'accidents corporels (-5 %), de décédés 30 jours (-38 %) et de blessés (-7 %) par rapport à 2024. Le nombre de décès parmi les opposants dans les accidents impliquant un camion augmente toutefois de 10 %. À long terme, le nombre d'accidents corporels (-25 %), de blessés (-35 %) et de décédés 30 jours (-79 %) diminue.

TABLE 15. Statistiques sur les accidents de camions (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

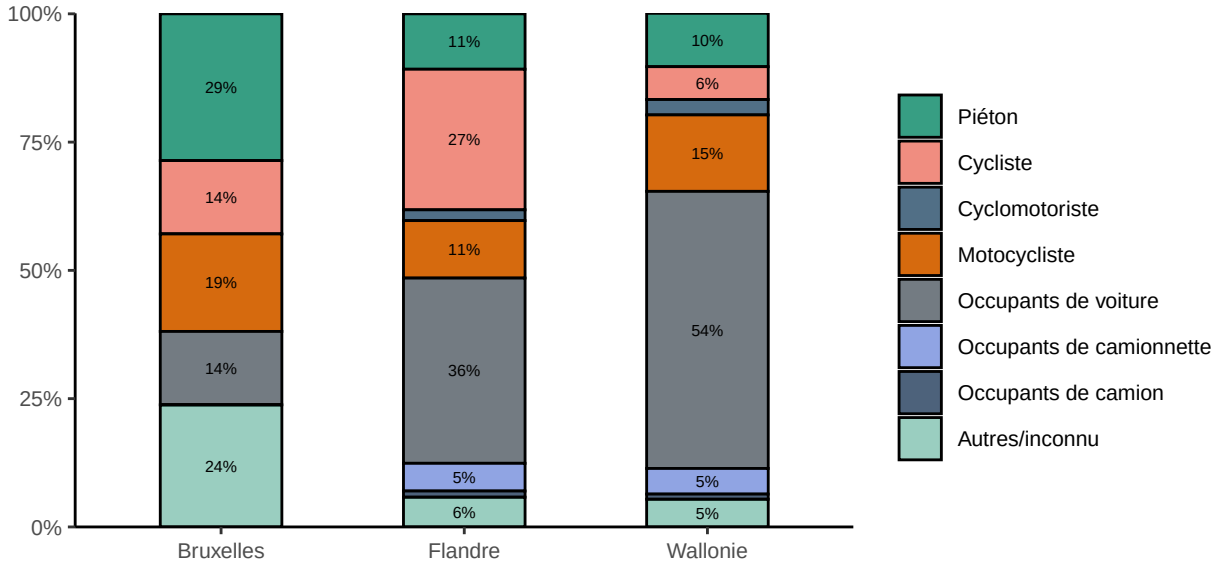
	Accidents corporels	Décédés 30 jours	Blessés	Victimes	Décédés opposants	Blessés opposants	Gravité spécifique	Gravité opposants	Gravité totale
2016	2054	24	458	482	87	2271	11,7	42,4	54
2017	2132	16	465	481	91	2242	7,5	42,7	50,2
2018	2031	19	454	473	90	2203	9,4	44,3	53,7
2019	1956	11	405	416	98	2063	5,6	50,1	55,7
2020	1593	17	351	368	67	1590	10,7	42,1	52,7
2021	1725	15	332	347	79	1764	8,7	45,8	54,5
2022	1745	11	314	325	82	1842	6,3	47	53,3
2023	1712	8	316	324	69	1772	4,7	40,3	45
2024	1621	8	306	314	62	1659	4,9	38,2	43,2
2025	1550	5	285	290	67	1634	3,2	43,2	46,5
Évolution 2024-2025	-4%	-38%	-7%	-8%	+8%	-2%	-35%	+13%	+8%
Évolution 2016-2025	-25%	-79%	-38%	-40%	-23%	-28%	-73%	+2%	-14%

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 présente, pour chaque région, la répartition des décédés 30 jours selon les différents types d'usagers en 2025. Cette répartition varie fortement entre les régions. En Wallonie, les occupants de voitures particulières représentent une part relativement plus importante des décédés 30 jours (54 %). En Flandre, 36 % des décédés 30 jours sont des occupants de voitures particulières, mais les cyclistes constituent également un groupe important (27 %). Dans la Région de Bruxelles-Capitale, la part des piétons parmi les décédés 30 jours est plus élevée que dans les autres régions (29 %).

FIGURE 24. Répartition du nombre de décédés 30 jours selon le mode de transport et la région (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 25 présente la matrice de risque fondée sur le nombre de kilomètres parcourus. Le risque de décès de l'ensemble des conducteurs de voitures particulières, fixé à 1, sert de groupe de référence. Le risque pour chaque groupe, défini par le mode de transport et la catégorie d'âge, est donc comparé à celui d'un conducteur moyen de voiture particulière. Une valeur supérieure à 1 indique un risque de décès dans la circulation plus élevé ; une valeur inférieure à 1 indique un risque plus faible. Le risque pour usagers de deux-roues motorisés est particulièrement élevé (27,0), ce qui implique que remplacer la voiture particulière par un cyclomoteur ou une moto sans mesures d'accompagnement entraînerait une hausse du nombre de décédés 30 jours. Par kilomètre parcouru, les piétons présentent eux aussi un risque de décès nettement supérieur à celui des conducteurs de voitures particulières : en moyenne, un kilomètre en voiture particulière est huit fois plus sûr qu'un kilomètre à pied. Les cyclistes jeunes et âgés présentent également un risque accru par rapport aux conducteurs de voitures particulières, mais l'écart est moindre que pour les piétons. Chez les 18-24 ans, les kilomètres parcourus à vélo sont même plus sûrs que ceux parcourus au volant d'une voiture particulière.

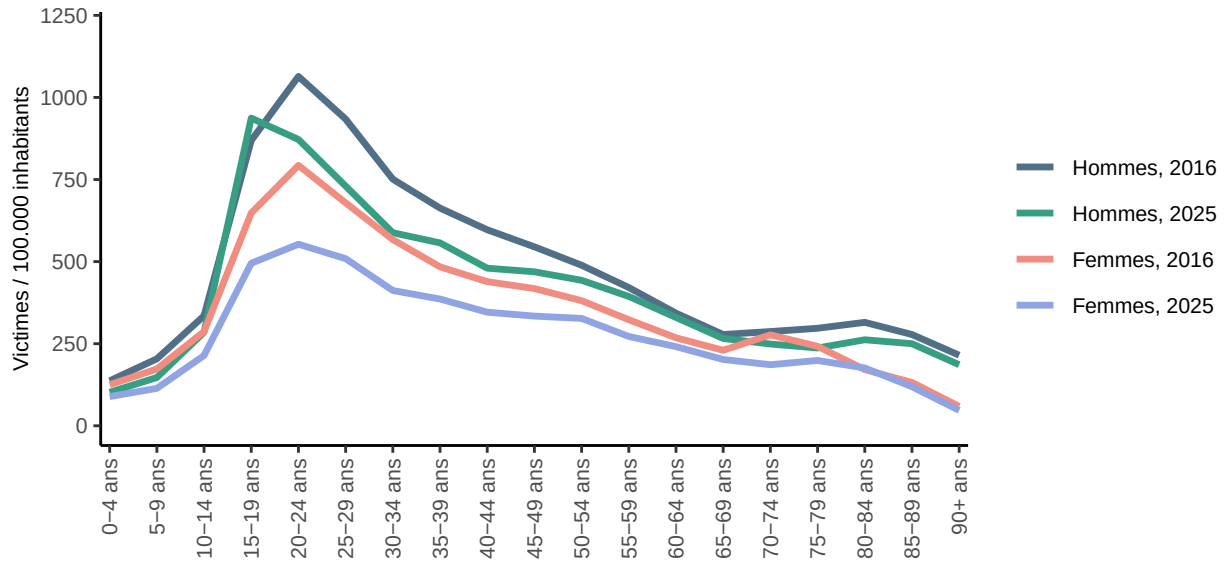
FIGURE 25. Risque d'accident mortel relatif par mode de transport et par tranche d'âge en fonction du nombre de kilomètres parcourus (en millions) en Belgique
Source : Pelssers, B. (2020) Comment se déplacer de la manière la plus sûre ? – Comparaison des modes de déplacement en fonction des risques encourus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

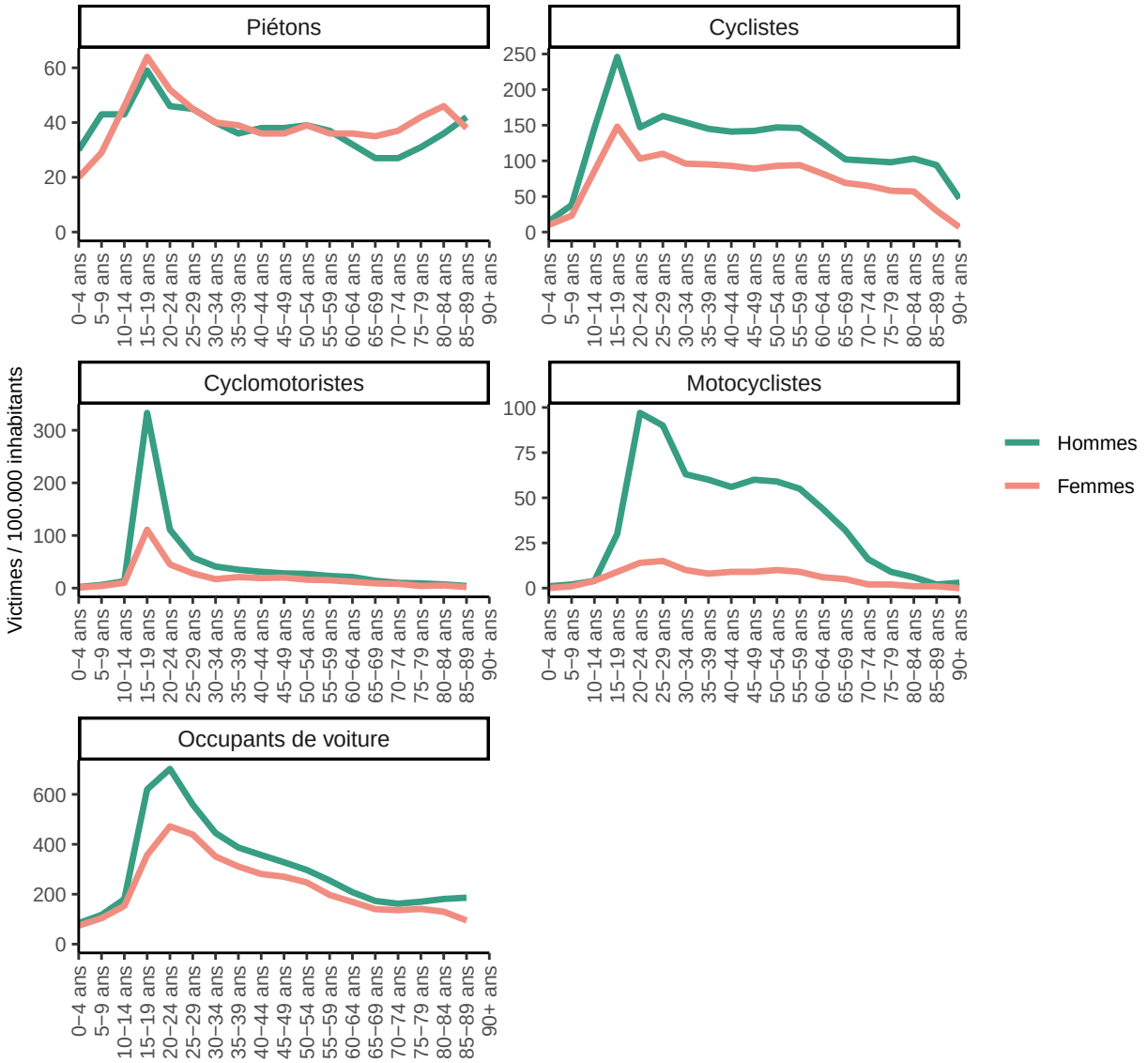
La Figure 26 compare, entre 2016 et 2025, le nombre de victimes (décédés 30 jours et blessés) pour 100 000 habitants, par catégorie d'âge et par sexe. L'utilisation d'un taux pour 100 000 habitants évite que la structure de la population selon l'âge et le sexe n'influence la figure. Le graphique montre un pic du nombre de victimes de la route chez les jeunes, surtout entre 15 et 19 ans. Le nombre de victimes de sexe masculin est systématiquement supérieur au nombre de victimes de sexe féminin, quelle que soit la catégorie d'âge.

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 (2016 & 2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



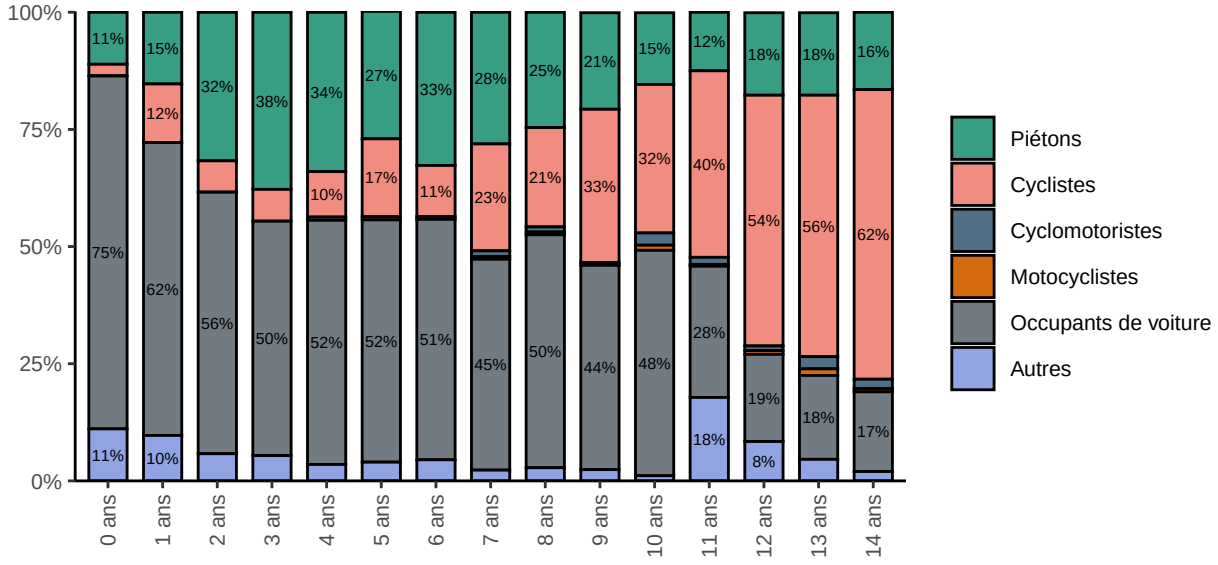
La Figure 27 présente la répartition par âge du nombre de victimes pour 100 000 habitants, selon le type d'usager et le sexe. Chez les piétons, un pic est observé parmi les 15-19 ans, puis le nombre diminue avant d'augmenter de nouveau à partir de 70 ans. Pour les cyclistes, les cyclomotoristes et les occupants de voitures particulières, un pic net est observé chez les jeunes : chez les 15-19 ans pour les cyclistes et cyclomotoristes, et chez les 20-24 ans pour les occupants de voitures particulières. Pour ces trois catégories, le nombre de victimes est plus élevé chez les hommes, avec l'écart le plus marqué parmi les cyclomotoristes. La courbe des motocyclistes diffère : le nombre est faible chez les femmes dans toutes les catégories d'âge, mais beaucoup plus élevé chez les hommes. Un pic apparaît chez les hommes de 20-24 ans, suivi d'un plateau jusqu'aux 55-59 ans. Le risque reste élevé entre 20 et 59 ans, puis diminue rapidement à partir de 60 ans.

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 (2023 - 2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



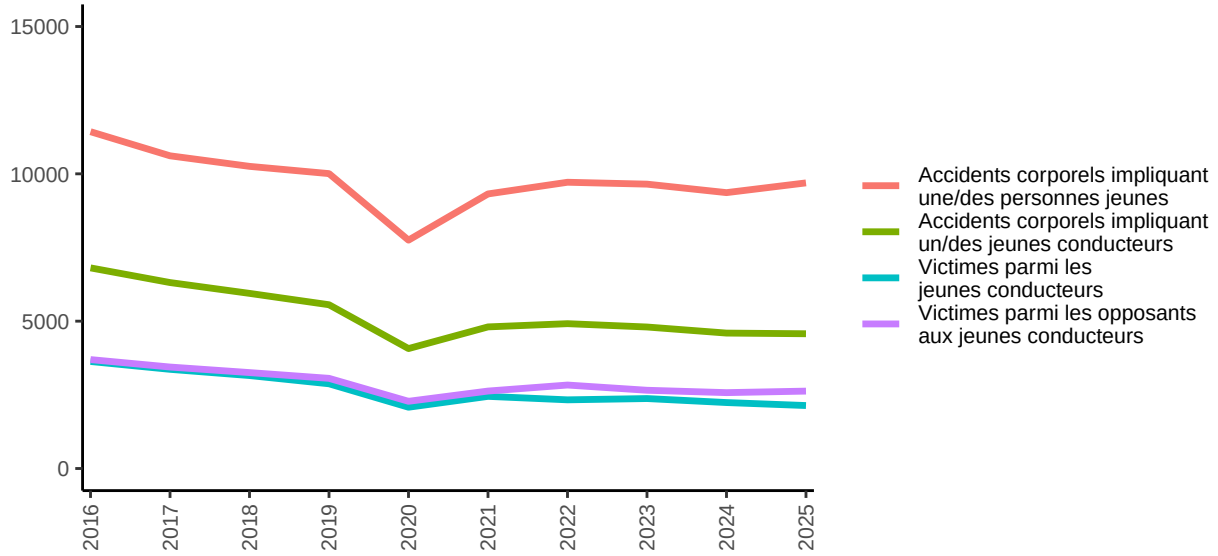
La Figure 28 présente, pour 2025, la part des victimes par type d'usager parmi les enfants de 0 à 14 ans. La part des occupants de voitures particulières diminue avec l'âge, tandis que celle des cyclistes augmente et atteint un pic vers 12 ans, âge auquel les enfants commencent à se rendre seuls à vélo à l'école secondaire. Parmi les victimes âgées de 12 ans, 54 % circulaient à vélo. La part des piétons augmente jusqu'à 4 ans, puis diminue.

FIGURE 28. Part des victimes par type d'usager de la route chez les enfants (0-14 ans) en fonction de l'âge (2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 29 montre que le nombre d'accidents impliquant des jeunes a fortement diminué au cours des dix dernières années (-15 % au total et -33 % lorsqu'ils étaient automobilistes). Cette baisse est plus importante que celle de l'ensemble des accidents corporels sur la même période (-8 %). En 2025, le nombre d'accidents corporels impliquant des jeunes augmente de nouveau de 4 %.

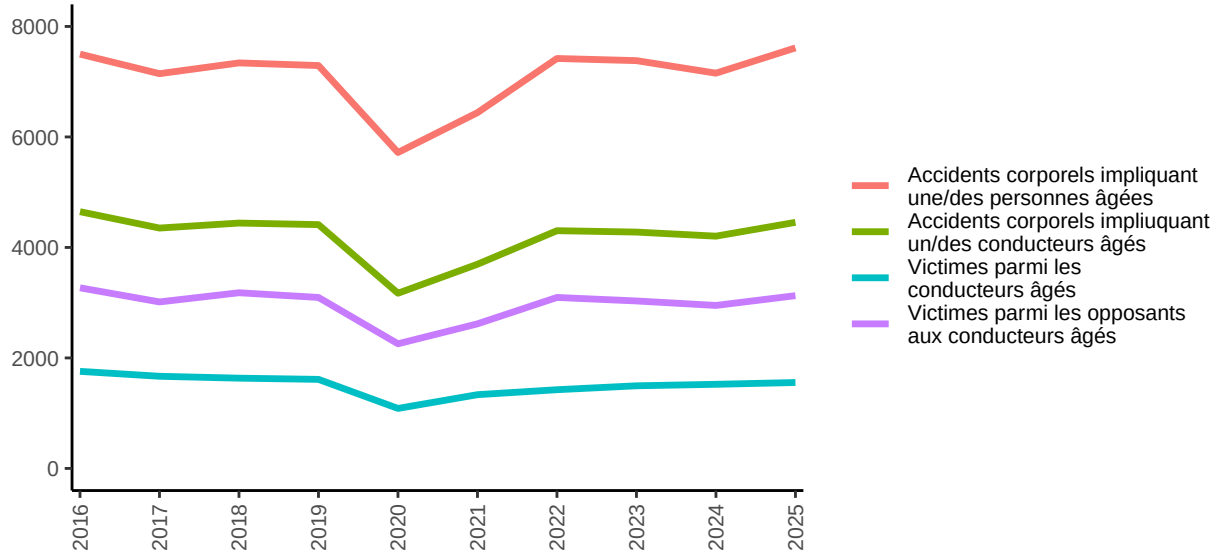
FIGURE 29. Évolution du nombre d'accidents impliquant des jeunes (18-24 ans), des victimes parmi les jeunes conducteurs (18-24 ans) et des victimes parmi leurs opposants (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 30 montre que le nombre d'accidents impliquant des seniors, en général ou comme automobilistes, évolue moins favorablement. Il diminue jusqu'en 2020, puis augmente de nouveau. En 2025, le nombre

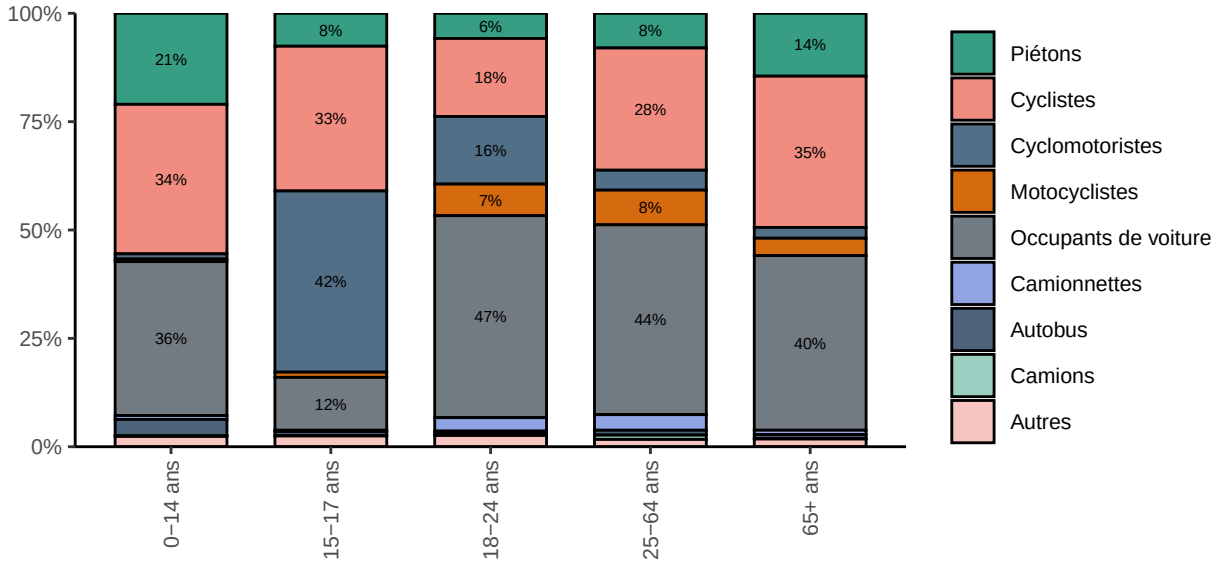
d'accidents impliquant des seniors est supérieur à celui de 2016. Le nombre d'accidents impliquant des automobilistes âgés a diminué de 4 % en dix ans, mais augmente de 6 % en 2025 par rapport à 2024.

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 (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



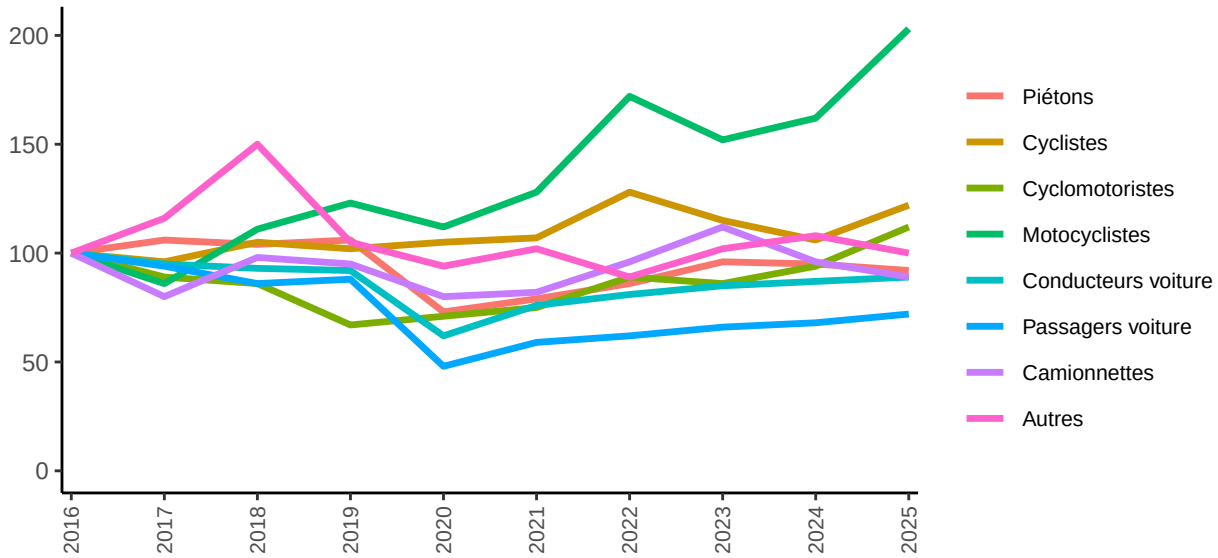
La Figure 31 présente, pour 2025, la part des différents types d'usagers parmi les victimes selon la catégorie d'âge. La part des occupants de voitures particulières est la plus élevée chez les 18-24 ans (47 %). Celle des cyclistes est la plus élevée chez les 65 ans et plus (35 %), mais est presque aussi importante chez les 0-14 ans (34 %) et les 15-17 ans (33 %). Comme attendu, la part des cyclomotoristes est élevée chez les 15-17 ans (42 %), contre 16 % ou moins dans les autres groupes. Pour les piétons, la part la plus élevée est observée chez les plus jeunes (21 %). Elle diminue avec l'âge jusqu'à 65 ans, puis remonte à 14 % chez les 65 ans et plus.

FIGURE 31. Proportion des types d'usagers de la route parmi les victimes en fonction des différentes tranches d'âge (2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



En dix ans, le nombre de victimes parmi les seniors de 65 ans et plus a fortement augmenté chez les motocyclistes (+103 %, de 99 victimes en 2016 à 201 en 2025), et dans une moindre mesure chez les cyclistes (+22 %) et les cyclomotoristes (+12 %). Pour les autres catégories d'usagers, le nombre de victimes seniors diminue sur dix ans.

FIGURE 32. Évolution du nombre de victimes parmi les personnes âgées (65 ans et plus) selon le type d'usager de la route (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

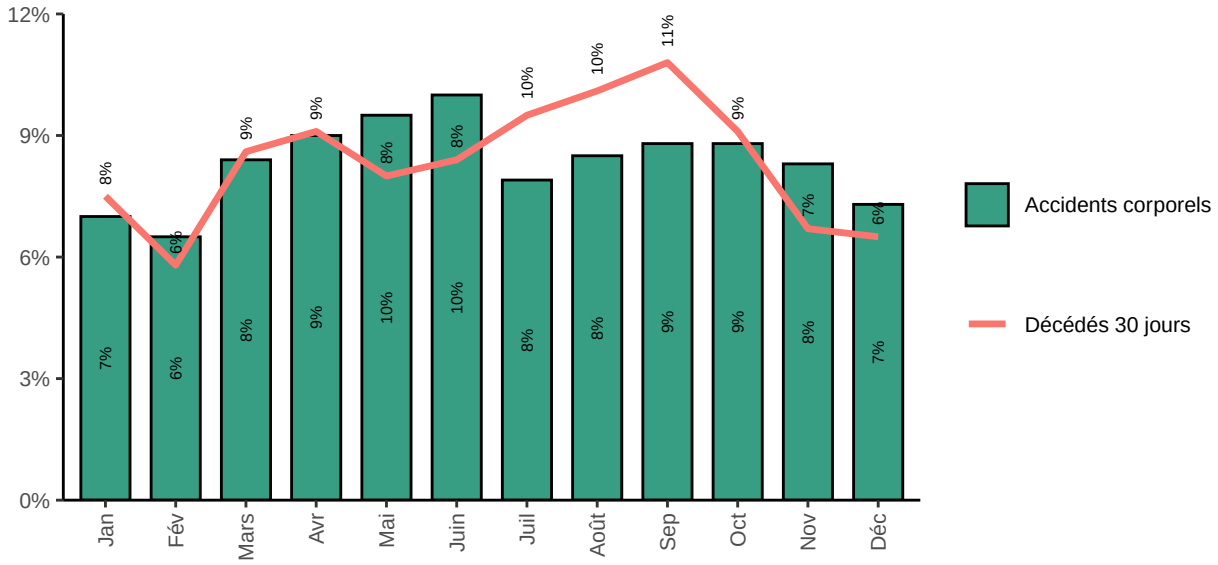


5 Période des accidents

5.1 Variations mensuelles

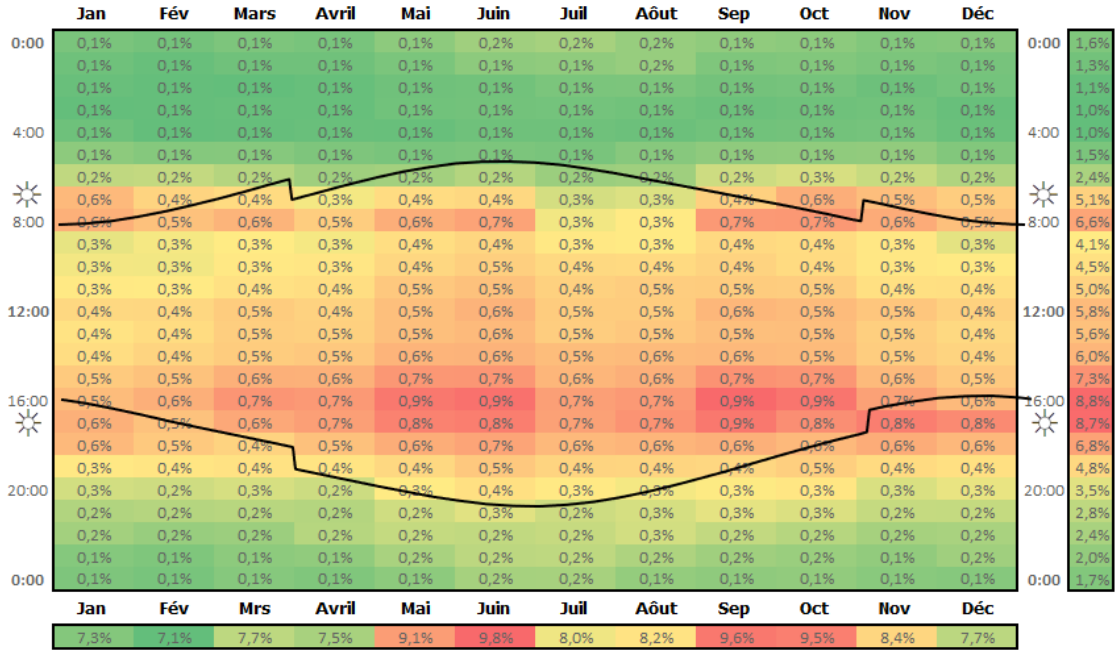
La Figure 33 présente, pour 2025, la répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours selon les mois. Les nombres mensuels sont pondérés en fonction du nombre de jours du mois. La somme des valeurs de la ligne rouge est égale à 100 %, tout comme celle des barres. Les accidents corporels atteignent un pic en mai et juin ; le pic des décédés 30 jours survient un peu plus tard, en juillet, août et septembre.

FIGURE 33. Répartition du nombre d'accidents corporels et de décédés 30 jours au cours des mois de l'année (2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



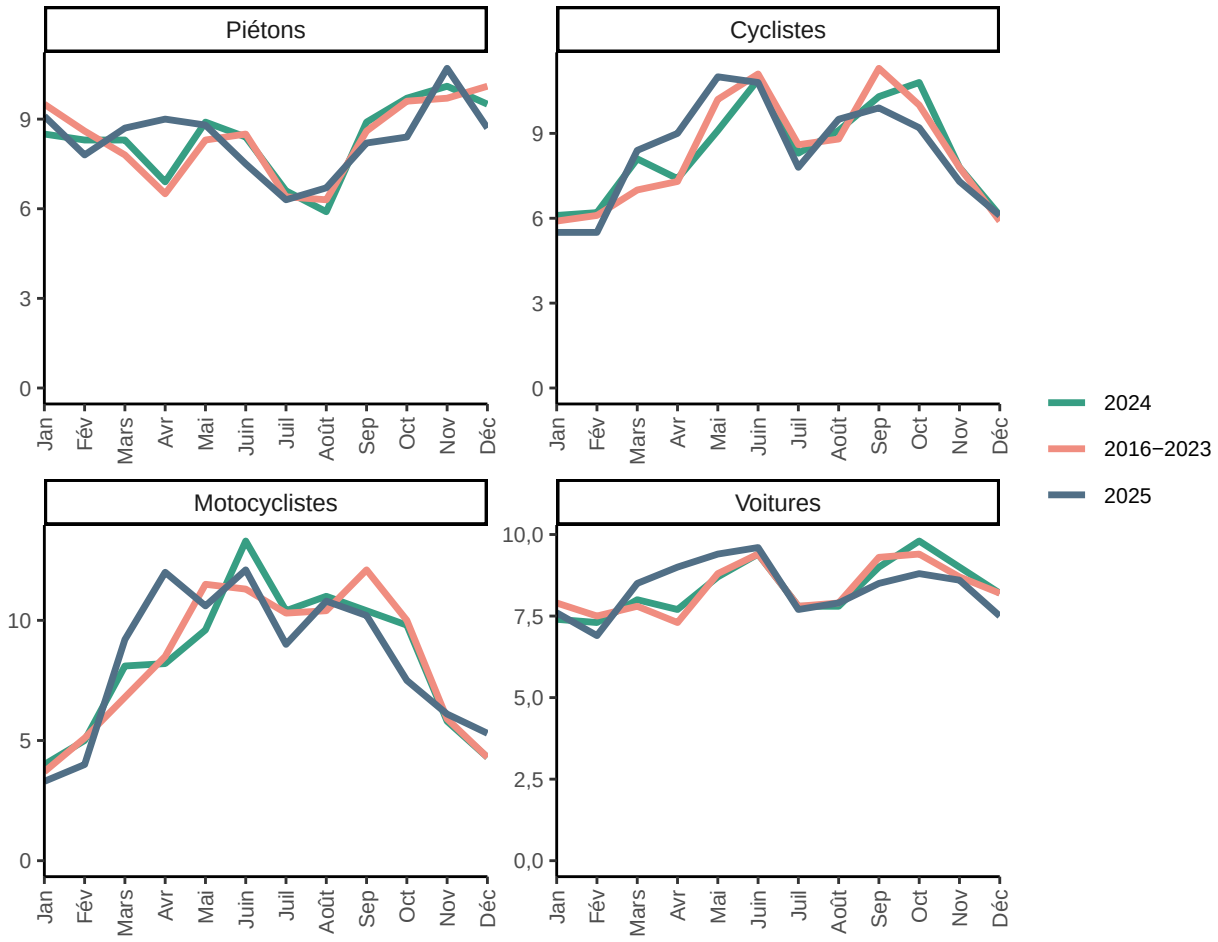
La Figure 34 présente, pour la période 2016-2025, la répartition des accidents corporels par mois et par heure. Les cellules vertes indiquent moins d'accidents et les rouges une concentration plus élevée. Les lignes noires représentent le lever et le coucher du soleil ; leurs changements brusques correspondent aux passages à l'heure d'été et d'hiver. La barre de droite montre la répartition horaire et celle du bas la répartition mensuelle. La plupart des accidents surviennent entre 16 h et 18 h, pendant les heures de pointe du soir. Une légère hausse apparaît aussi vers 8 h, pendant l'heure de pointe du matin. Entre minuit et 6 h, leur nombre reste limité. Les heures de pointe restent presque identiques toute l'année, malgré de fortes variations de luminosité : en hiver, les heures de pointe du soir coïncident avec le crépuscule ou l'obscurité, alors qu'en été elles se déroulent encore en plein jour.

FIGURE 34. Répartition du nombre d('accidents au cours des mois de l'année et des heures de la journée (2016-2025)
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 35 présente, pour quatre modes de déplacement, la répartition mensuelle des accidents corporels sur la période 2016-2023, en 2024 et en 2025. Pour chaque mode, le nombre mensuel est pondéré selon le nombre de jours du mois ; la somme de chaque courbe est égale à 100 %. Les graphiques montrent notamment que les accidents impliquant des cyclistes ou des motocyclistes sont nettement moins nombreux en hiver, notamment parce que ces modes sont moins utilisés par conditions hivernales.

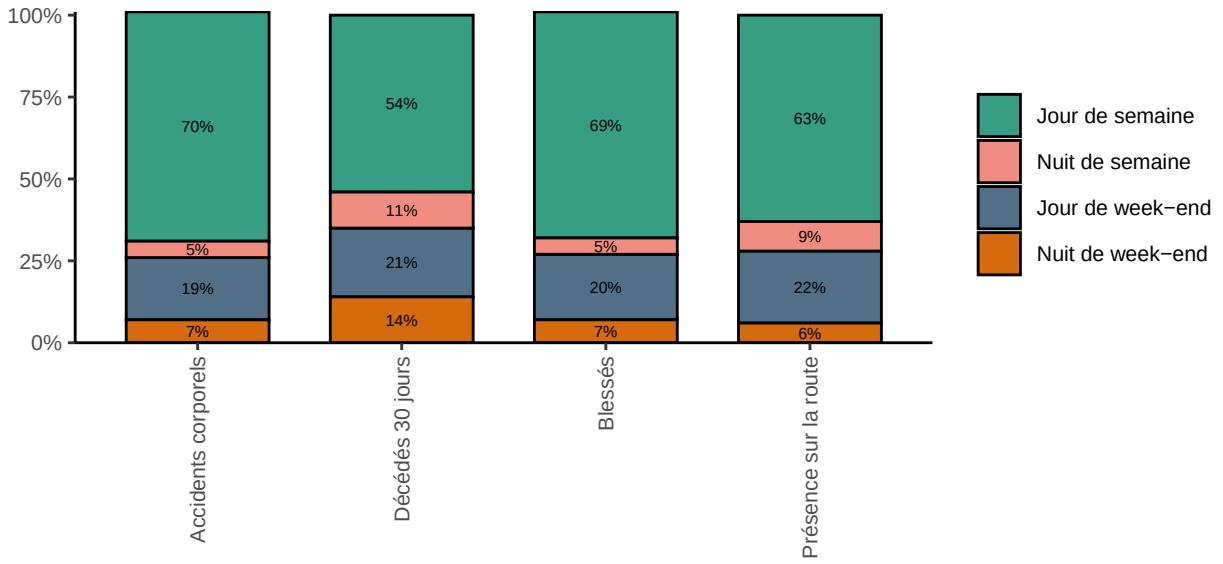
FIGURE 35. Évolution de la répartition du nombre d'accidents corporels au cours des mois, en fonction du type d'usager de la route (piétons – cyclistes – motocyclistes – voitures) (2016-2023,2024,2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



5.2 Par semaine

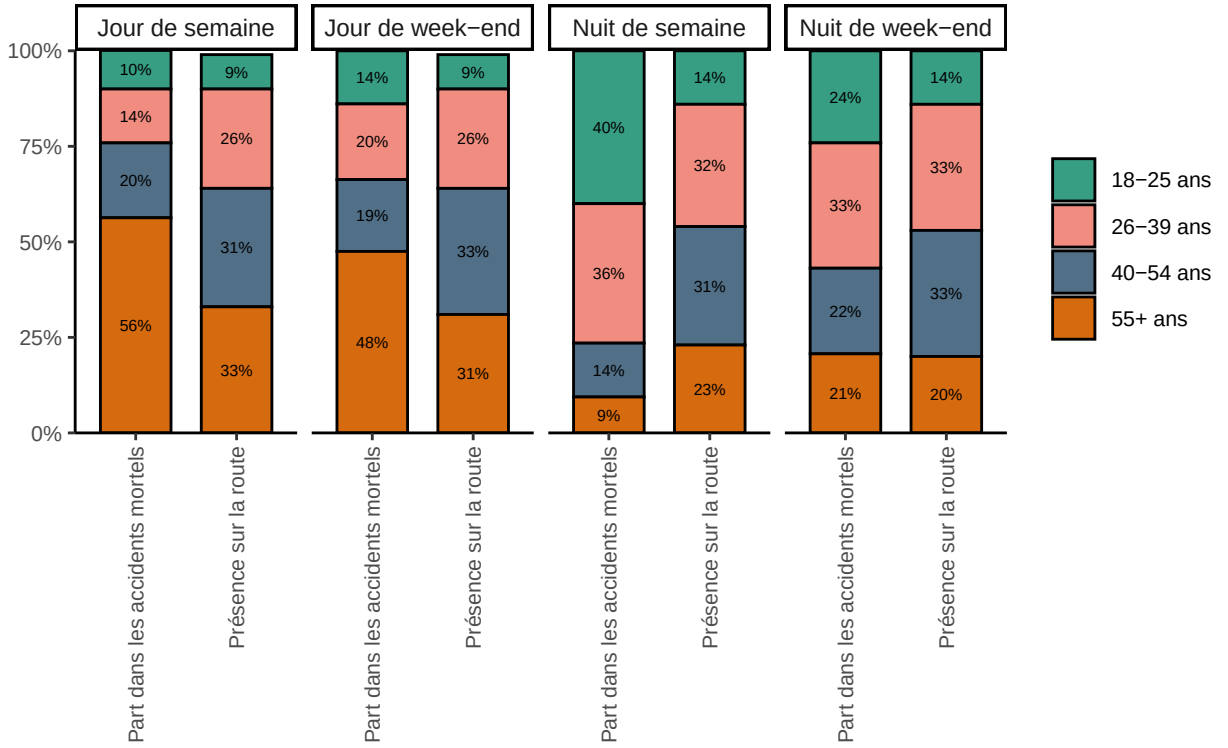
La Figure 36 présente, pour 2025, la répartition du nombre d'accidents corporels, de décédés 30 jours et de blessés selon les différentes périodes de la semaine. Les chiffres de 2024 sont les données les plus récentes disponibles sur la répartition de la présence sur la route entre ces différentes périodes. Lorsque la part des accidents ou des victimes enregistrés au cours d'une période est supérieure à la part de la présence sur la route durant cette même période, cette période présente un risque plus élevé. La figure montre que le nombre de décédés 30 jours est relativement plus élevé durant les nuits de semaine et de week-end. À l'inverse, le nombre de décès de la route est relativement plus faible durant les jours de semaine par rapport à la présence sur la route.

FIGURE 36. Répartition du nombre d'accidents corporels, de victimes et de véhicules-kilomètres en fonction des périodes de la semaine (2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) & Mesure nationale de comportement 'Alcool' 2024



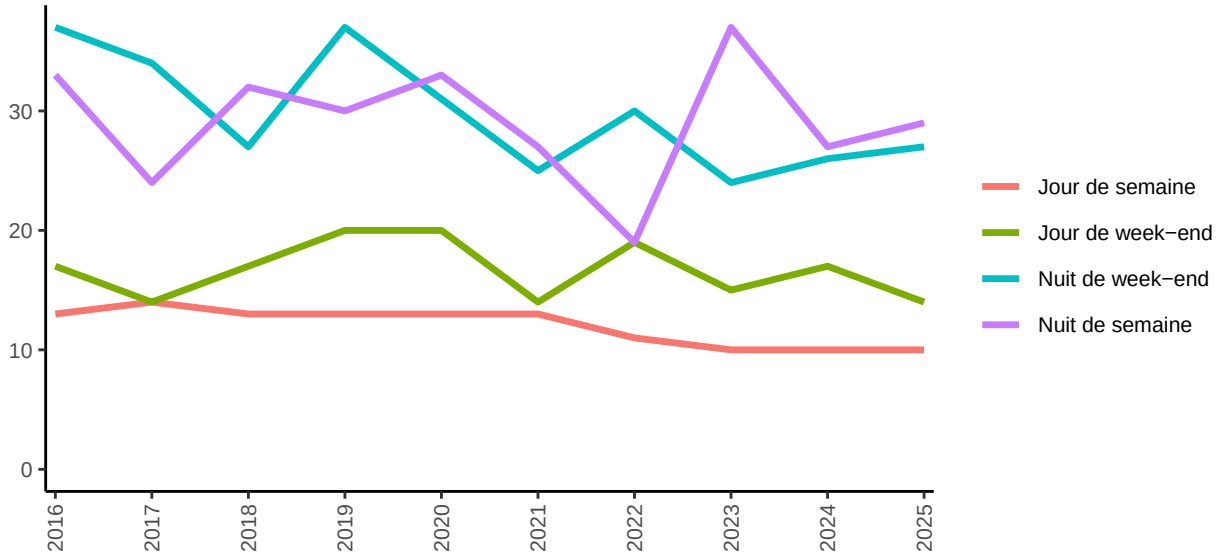
La Figure 37 présente, pour chaque période de la semaine et différentes catégories d'âge d'automobilistes, la répartition de l'implication dans les accidents mortels et de la présence sur la route. L'implication est fondée sur les chiffres de 2024 et 2025 ; la présence sur la route provient de la mesure comportementale « conduite sous l'influence » réalisée par l'institut Vias en 2018. Lorsqu'une catégorie d'âge représente une part plus faible de la présence sur la route que des accidents mortels, elle est surreprésentée. Les automobilistes de 40 ans et plus dominent la circulation durant les journées de semaine et de week-end ; la part des jeunes augmente la nuit. Les moins de 40 ans sont surtout impliqués dans des accidents mortels durant les nuits de semaine et de week-end et y sont donc surreprésentés. La même observation vaut pour les 55 ans et plus durant les journées 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 (2024&2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) & Mesure nationale de comportement 'Alcool' 2024



La Figure 38 montre l'évolution de la gravité des accidents selon la période de la semaine. En 2025, la gravité, définie comme le nombre de décédés 30 jours pour 1 000 accidents corporels, est la plus élevée durant les nuits de semaine et de week-end.

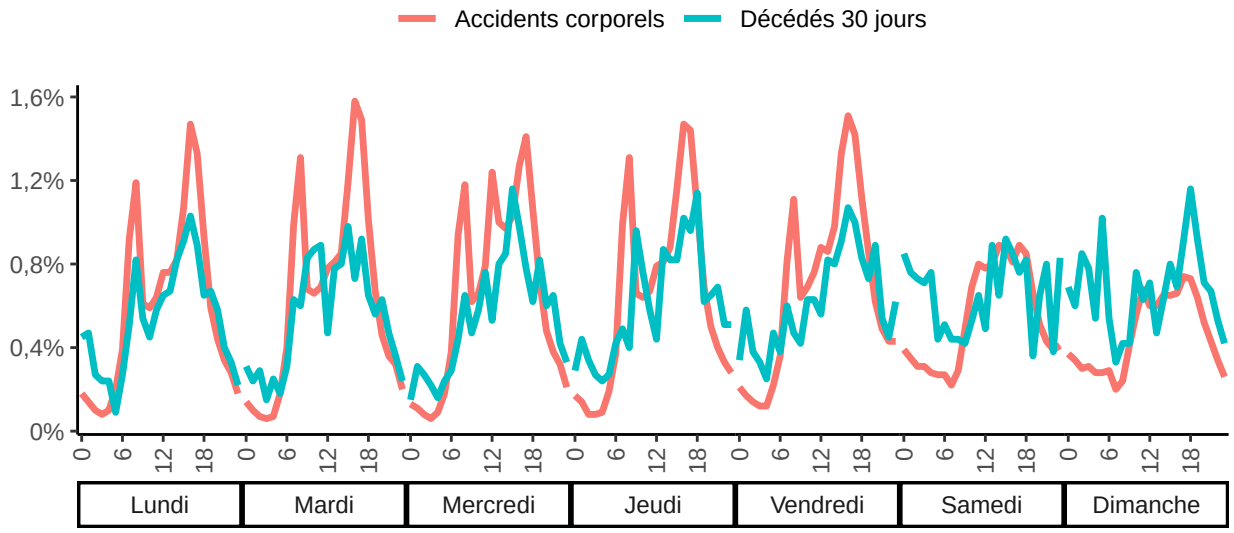
FIGURE 38. Évolution de la gravité des accidents (nombre de décédés 30 jours pour 1000 accidents corporels), en fonction de la période de la semaine (2024-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



5.3 Par heure de la journée

La Figure 39 présente, pour 2021-2025, la répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours selon les heures de la semaine. Avec une répartition uniforme, chaque heure représenterait 0,60 % du total ; la somme de chaque courbe vaut 100 %. En semaine, les accidents corporels montrent deux pics, aux heures de pointe du matin et du soir, ainsi qu'un troisième le mercredi midi. Les décédés 30 jours suivent approximativement ces pics, avec un maximum pendant la pointe du soir. Le week-end, un pic de décès apparaît dans les nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche, sans hausse comparable des accidents corporels : ces accidents nocturnes sont donc moins fréquents, mais très meurtriers. Les accidents corporels présentent moins de pics durant les journées de week-end.

FIGURE 39. Répartition des accidents corporels et des décédés 30 jours au cours des heures de la semaine (2021-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

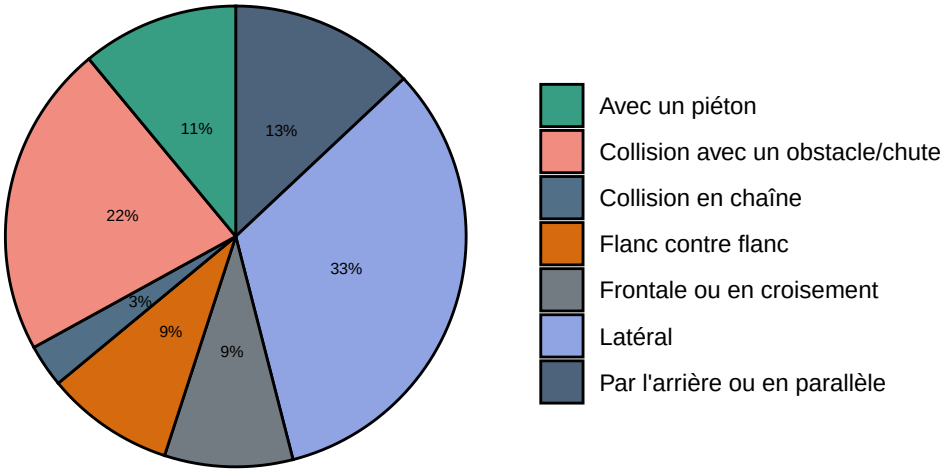


6 Caractéristiques des accidents

6.1 Type de collision

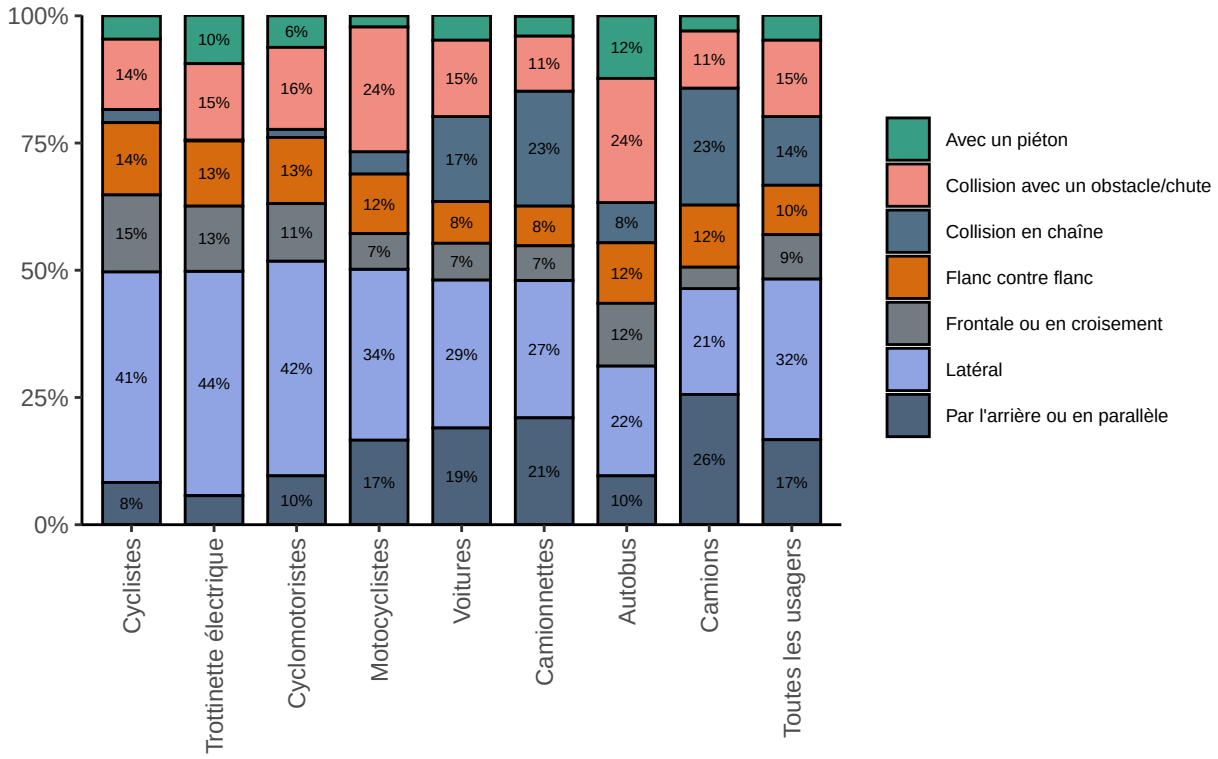
La Figure 40 présente, pour 2025, la répartition des accidents corporels selon le type de collision, tous usagers confondus. Un accident peut comporter plusieurs collisions ; seule la première est prise en compte. Les collisions de type inconnu sont exclues. Le type le plus fréquent est la collision latérale (33 %). Les collisions avec un obstacle représentent 22 %, les collisions par l'arrière 13 % et les collisions entre un véhicule et un piéton 11 %. Les collisions flanc contre flanc (9 %), frontales (9 %) et en chaîne (3 %) sont moins fréquentes.

FIGURE 40. Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision (2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



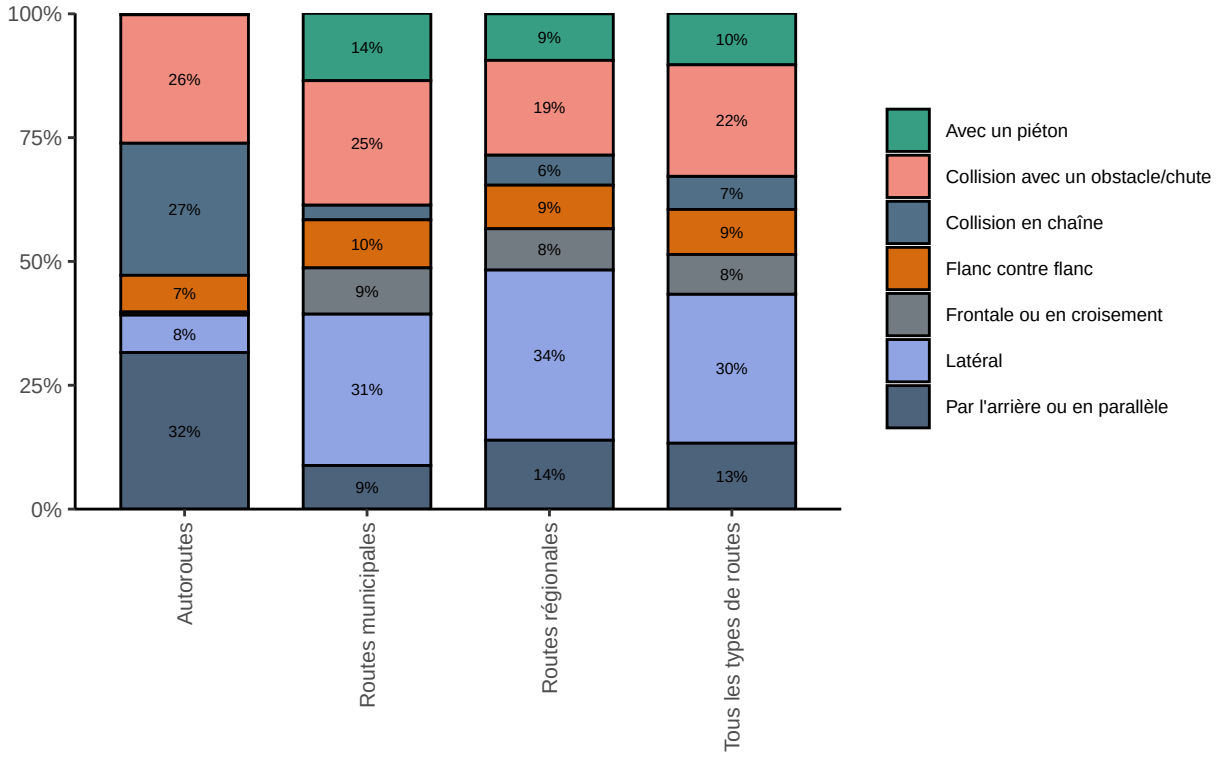
La Figure 41 présente, pour chaque type d'usager, la répartition des accidents corporels selon le type de collision en 2025. Seule la première collision est prise en compte et les types inconnus sont exclus. La répartition varie selon l'usager : les collisions par l'arrière sont plus fréquentes pour les camions et camionnettes ; les cyclistes, utilisateurs de trottinettes électriques et cyclomotoristes sont plus souvent impliqués dans des collisions latérales ; les motocyclistes sont plus souvent impliqués dans une collision avec un obstacle ou une chute sans collision préalable.

FIGURE 41. Répartition des accidents corporels selon le type de première collision, par type d'usager de la route (2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



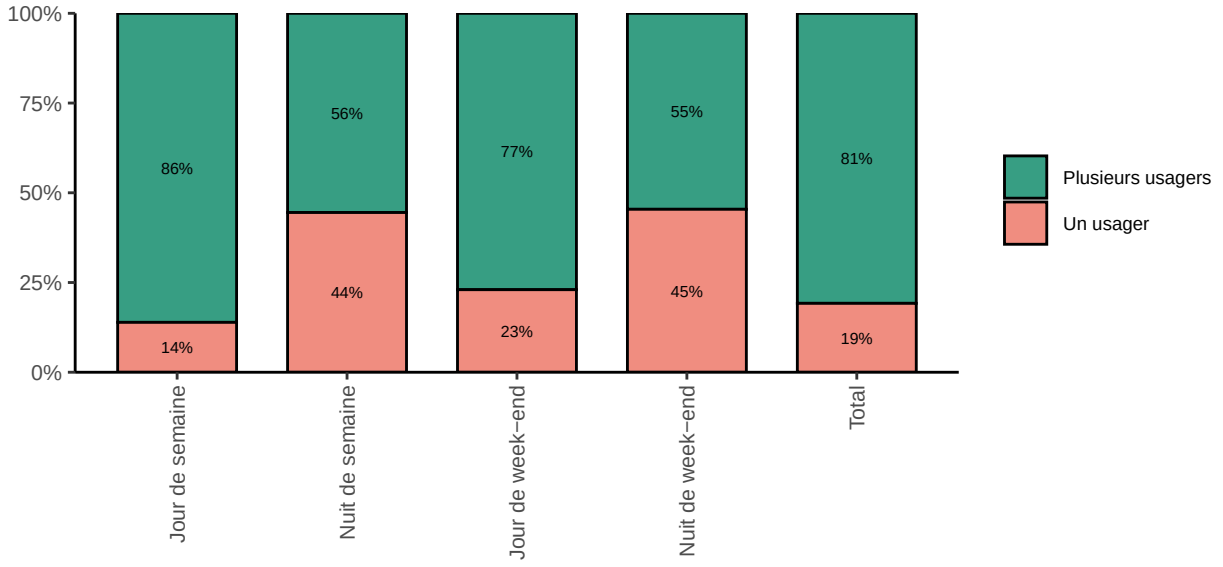
La Figure 42 présente, pour chaque type de route, la répartition des accidents corporels selon le type de collision en 2025. Seule la première collision est prise en compte et les types inconnus sont exclus. Les collisions latérales sont logiquement beaucoup plus fréquentes sur les routes communales et régionales, où les intersections sont nombreuses, que sur les autoroutes. À l'inverse, les collisions par l'arrière et les collisions en chaîne sont plus fréquentes sur les autoroutes.

FIGURE 42. Répartition du nombre d'accidents corporels selon le type de première collision, par type de route (2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



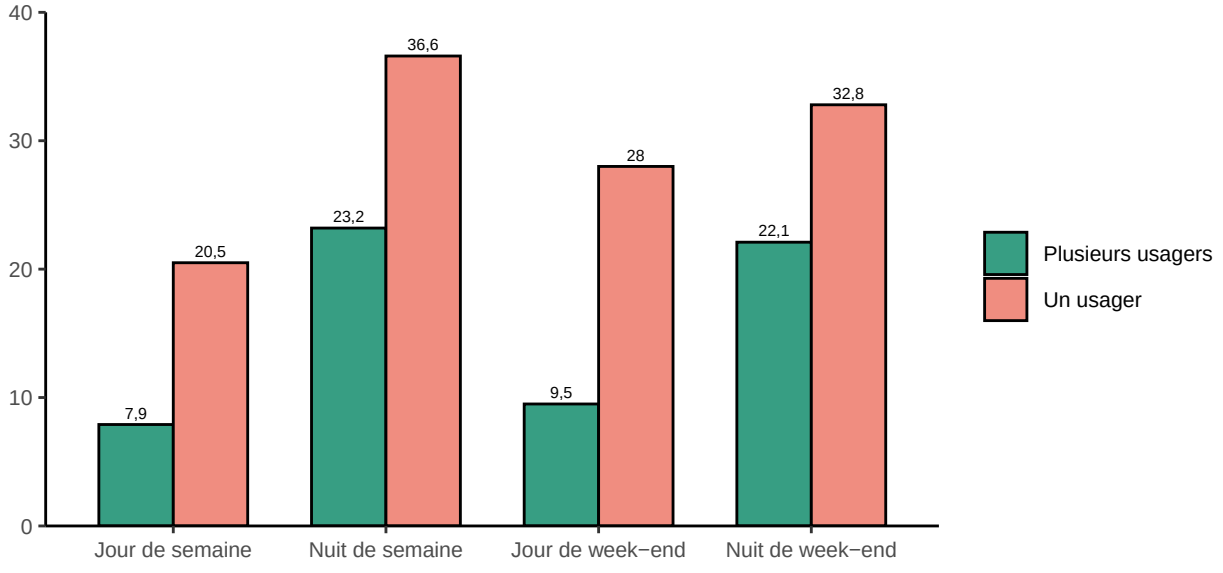
La Figure 43 présente, pour chaque période de la semaine en 2025, la part des accidents corporels unilatéraux et celle des accidents impliquant plusieurs usagers. Un accident unilatéral n'implique qu'une seule partie ; il est sélectionné lorsqu'un seul conducteur est impliqué et qu'aucun délit de fuite n'est enregistré. Au total, 19 % des accidents n'impliquent qu'un seul usager. Cette part augmente la nuit, ce qui peut s'expliquer par une densité de circulation plus faible. Elle est également élevée durant les journées de week-end.

FIGURE 43. Part des accidents corporels n'impliquant qu'un seul véhicule en fonction du moment de la semaine (2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 44 présente, pour 2025, la gravité des accidents unilatéraux et des accidents impliquant plusieurs usagers selon la période de la semaine. Les accidents unilatéraux sont nettement plus graves durant chaque période. Une explication possible est le sous-enregistrement des accidents unilatéraux légers dans les données policières. Une analyse des données hospitalières (Dupont & Meunier, 2017) [2] a montré que les accidents avec un opposant motorisé sont en réalité 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 (2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



2. Dupont, E. & Meunier, J.-C. (2022). Quelles sont les spécificités des blessures des cyclistes et motocyclistes victimes d'un accident de la route ?, Bruxelles : Institut Vias

6.2 Matrice de collision

La matrice de collision présente les décédés 30 jours en 2025 : les lignes indiquent les décédés 30 jours et les colonnes leurs opposants. La plupart des accidents mortels sont unilatéraux ou bilatéraux. Lorsque trois parties ou plus sont impliquées, la partie ayant la masse la plus élevée est retenue comme opposant, car elle cause généralement, mais pas toujours, les conséquences les plus graves. Cette méthode est également appliquée par la Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne. En 2025, 102 personnes sont décédées dans des accidents unilatéraux impliquant une voiture particulière. De nombreux usagers vulnérables sont aussi décédés après une collision avec une voiture particulière : 28 piétons, 30 cyclistes, 6 utilisateurs de trottinettes électriques, 2 cyclomotoristes et 22 motocyclistes.

FIGURE 45. Matrice des collisions avec les décédés 30 jours et leurs adversaires impliqués dans des accidents mortels (2025)
Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

6.3 Circonstances aggravantes

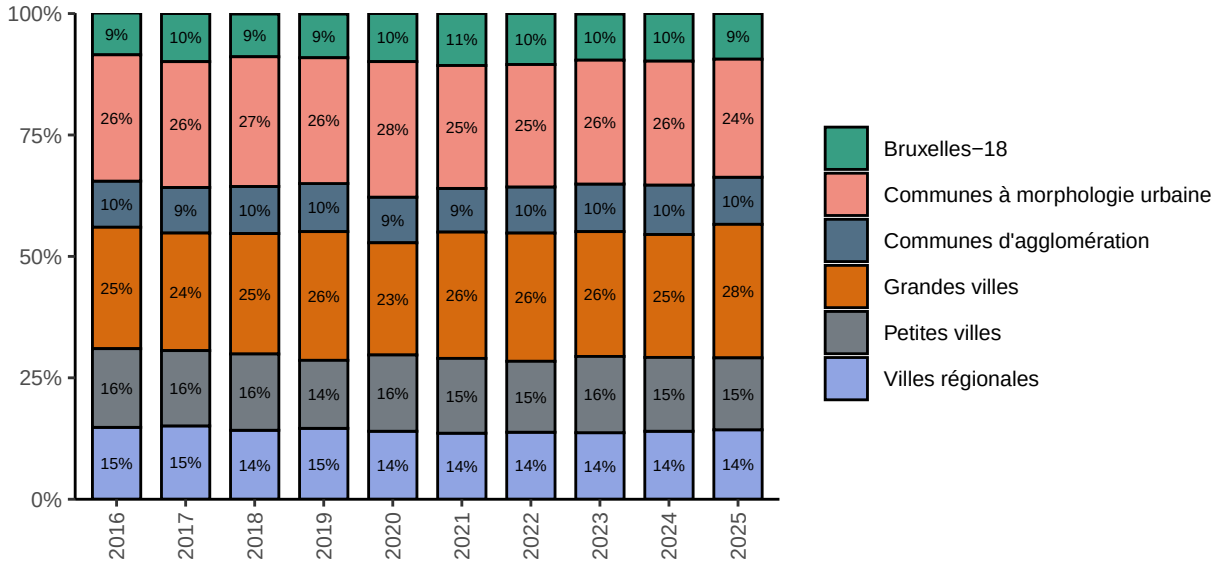
Le Tableau 16 présente l'évolution des accidents corporels avec délit de fuite. Leur nombre a augmenté de 8 % au cours des dix dernières années. Leur part dans l'ensemble des accidents corporels a aussi légèrement progressé, de 11 % en 2016 à 13 % en 2025. Globalement, leur gravité reste inférieure à celle de l'ensemble des accidents corporels.

TABLE 16. Statistiques sur les accidents avec la circonstance aggravante « délit de fuite » (2016-2025). 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
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	4617	20	5047	4,3	13%	4%
2025	4814	20	5277	4,2	13%	4%
Evolutie 2024-2025	+4%	+0%	+5%	-2%	+0%	+0%
Evolutie 2016-2025	+8%	-23%	+6%	-28%	+18%	+0%

La Figure 46 présente la part des accidents avec délit de fuite selon le degré d'urbanisation. Environ un quart survient dans des zones morphologiquement urbanisées, où l'espace est physiquement occupé par la ville, et environ un cinquième dans des communes d'agglomération. Ces zones représentent ainsi les parts les plus importantes de l'ensemble des accidents avec délit de fuite.

FIGURE 46. Évolution des accidents corporels avec délit de fuite en fonction du degré d'urbanisation (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



Le Tableau 17 présente l'évolution des accidents impliquant des véhicules non assurés. Le nombre d'accidents pour lesquels le défaut d'assurance a été enregistré comme circonstance aggravante a fortement diminué depuis 2016 (-32 %). Leur part dans l'ensemble des accidents corporels a aussi fortement reculé en dix ans. Le nombre de décès dans ces accidents est passé de 17 en 2016 à 11 en 2025 (-35 %).

TABLE 17. Statistiques sur les accidents avec le défaut d'assurance comme circonstance aggravante (2016-2025). 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
2016	944	17	1229	18	2,4%	2,5%
2017	789	10	1045	12,7	2,1%	1,6%
2018	826	14	1115	16,9	2,1%	2,3%
2019	712	8	948	11,2	1,9%	1,2%
2020	619	15	783	24,2	2%	3%
2021	573	14	736	24,4	1,7%	2,7%
2022	562	9	712	16	1,5%	1,7%
2023	503	10	620	19,9	1,4%	2%
2024	526	9	662	17,1	1,5%	1,9%
2025	638	11	829	17,2	1,7%	2,4%
Évolution 2024-2025 %	+21%	+22%	+25%	+1%	+13%	+26%
Évolution 2016-2025 %	-32%	-35%	-33%	-4%	-29%	-4%

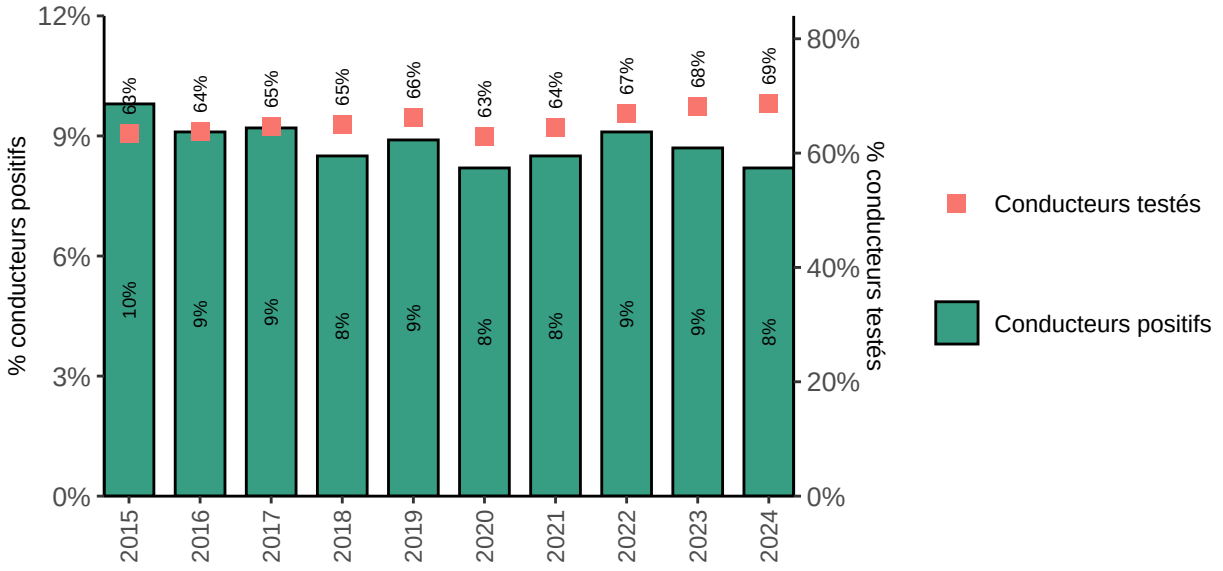
6.4 Conduite sous influence d'alcool

Le Tableau 18 et la Figure 47 présentent l'évolution du nombre d'accidents liés à l'alcool, du nombre de conducteurs testés et du nombre de conducteurs positifs impliqués dans des accidents corporels sur la période 2016-202. La part des conducteurs testés augmente sur les dix dernières années, tandis que celle des conducteurs positifs diminue. 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 (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

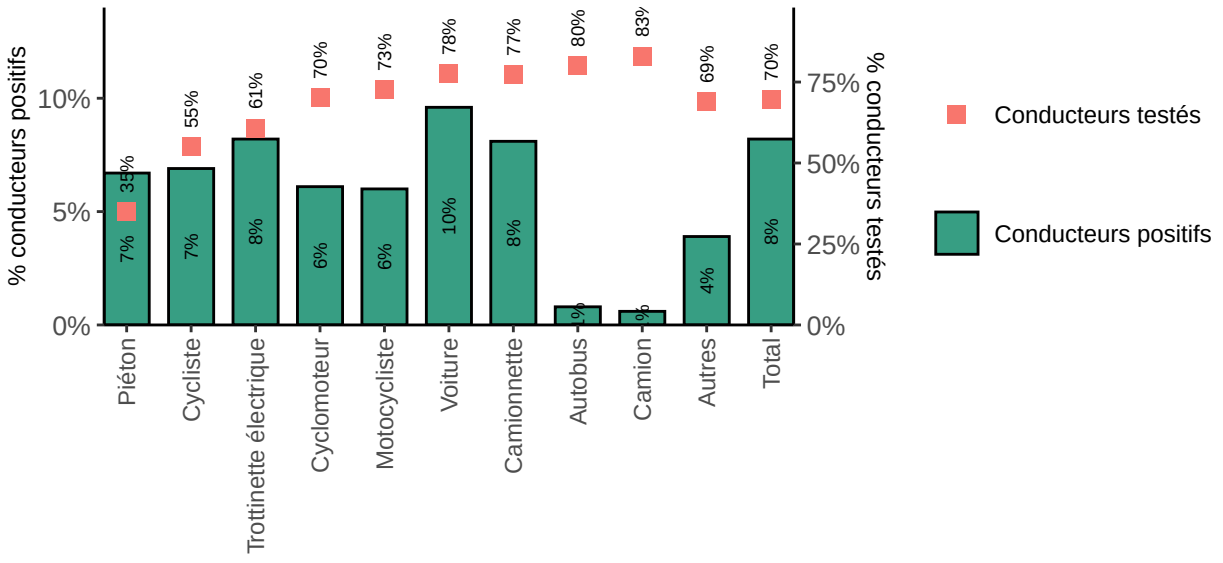
	Nombre d'accidents corporels dus à l'alcool	Conducteurs testés	Proportion de conducteurs testés	Conducteurs positifs	Proportion de conducteurs positifs
2015	4631	49104	63%	4820	10%
2016	4314	49489	64%	4488	9%
2017	4220	47426	65%	4365	9%
2018	4013	48567	65%	4148	9%
2019	4131	48115	66%	4270	9%
2020	2818	36206	63%	2975	8%
2021	3460	42546	64%	3629	9%
2022	4109	48022	67%	4372	9%
2023	4095	47859	68%	4171	9%
2024	3770	47027	69%	3856	8%
Évolution 2024-2025	-8%	-2%	+1%	-8%	-11%
Évolution 2016-2025	-19%	-4%	+10%	-20%	-20%

FIGURE 47. Évolution du pourcentage de conducteurs testés et du pourcentage de conducteurs positifs dans les accidents corporels (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



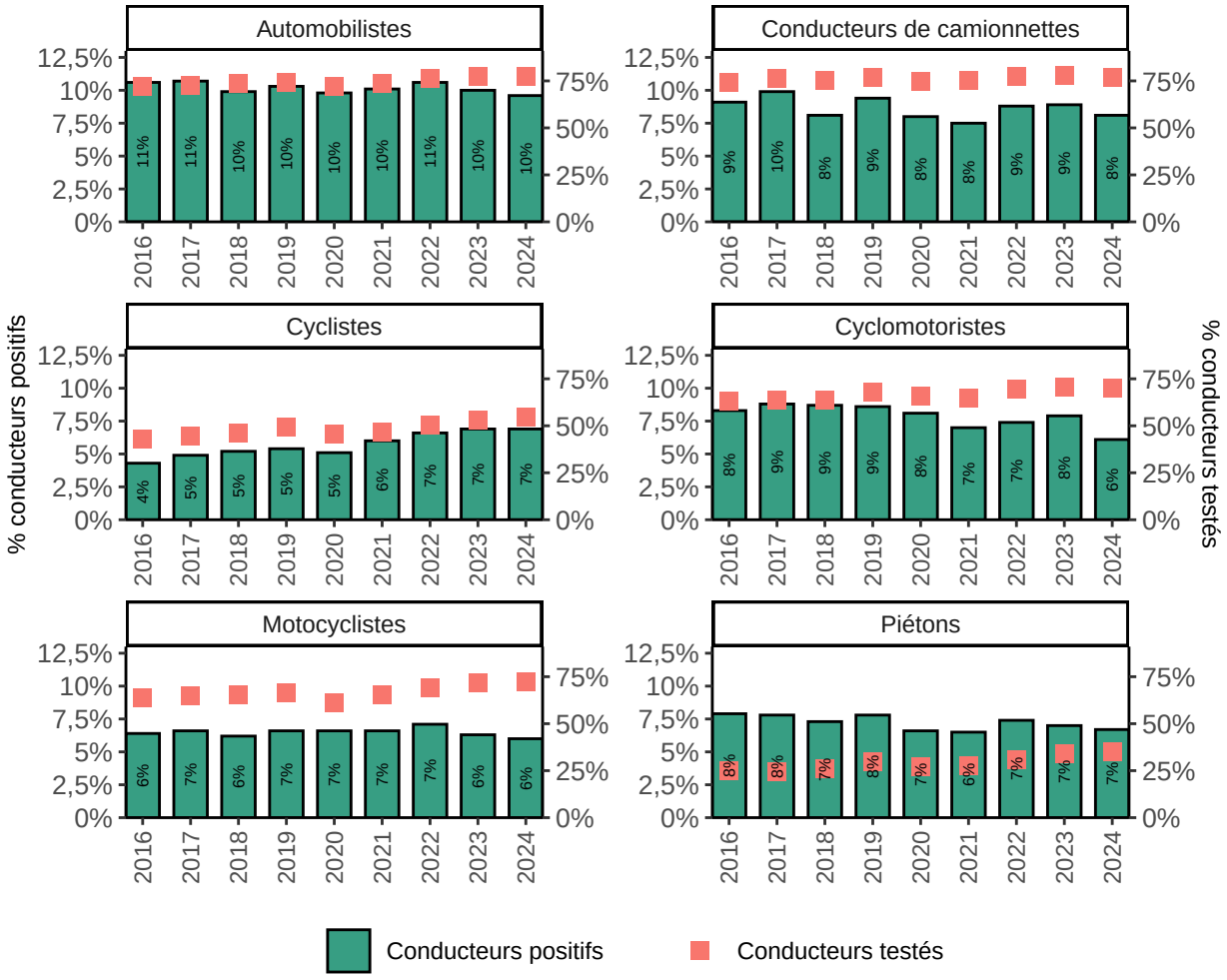
La Figure 48 présente, pour 2024, le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool et le pourcentage de conducteurs testés, selon le type d'usager. La part des conducteurs impliqués dans un accident corporel qui sont sous l'influence de l'alcool varie fortement selon le mode de déplacement : 10 % chez les conducteurs de voitures particulières, contre moins de 1 % chez les conducteurs de camions et d'autobus. La part des conducteurs soumis à un test d'haleine après un accident corporel varie également : 35 % des piétons, contre 83 % des conducteurs de camions. La base de données des accidents ne contient que le résultat d'un test d'haleine, pas celui d'une éventuelle prise de sang. Les personnes décédées sur place ne peuvent pas effectuer ce test et les blessés graves décédant ultérieurement en sont souvent incapables.

FIGURE 48. Pourcentage de conducteurs testés et de conducteurs positifs dans les accidents corporels par type d'usager de la route (2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



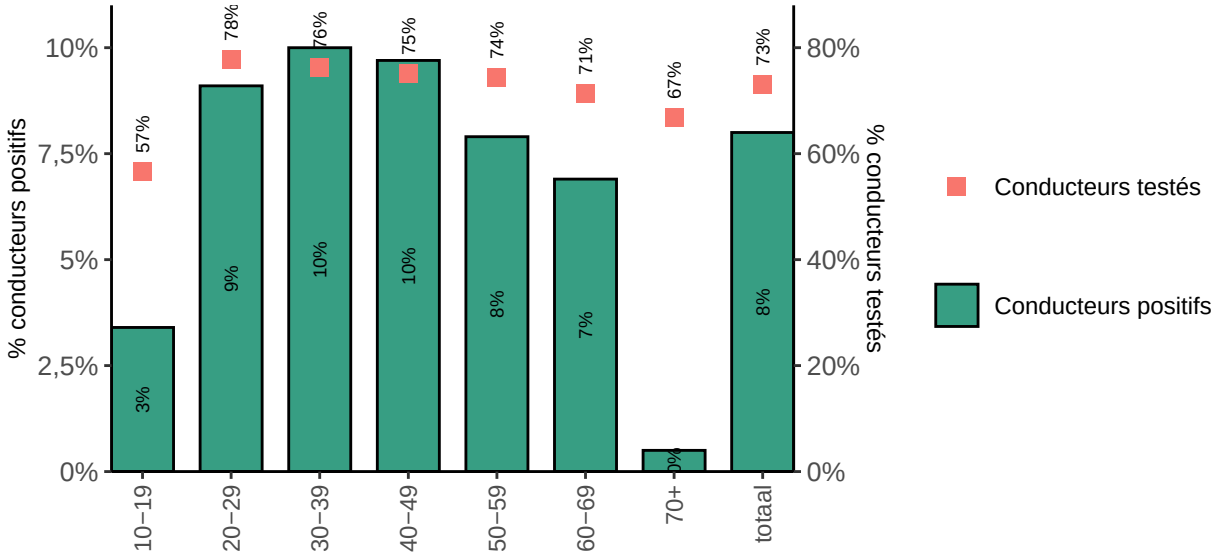
La Figure 49 montre l'évolution de la part des conducteurs testés et de la part des conducteurs sous l'influence de l'alcool pour différents types d'usagers. Pour tous les types d'usagers, la part des conducteurs testés diminue en 2020, puis augmente par la suite.

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 (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 50 présente le pourcentage de conducteurs testés et positifs par catégorie d'âge. La part des conducteurs testés est la plus élevée chez les 20-49 ans. La part des 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 (2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



Le Tableau 19 présente l'évolution de la concentration moyenne d'alcool dans le sang par catégorie d'âge. En 2024, les conducteurs de 25-44 ans et de 45-64 ans présentaient la concentration moyenne d'alcool dans le sang la plus élevée.

TABLE 19. Évolution de la concentration moyenne d'alcool dans le sang par groupe d'âge (2020-2025). 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 présentent la part des conducteurs impliqués en 2025 dans au moins deux accidents corporels sur une période de dix ans. Tous les types d'accidents corporels sont inclus, y compris comme usager vulnérable et indépendamment de la responsabilité. Au total, 1,1 % des conducteurs ont été impliqués dans plus d'un accident corporel : 1,2 % des hommes et 0,7 % des femmes. Cette proportion est la plus élevée chez les 15-19 ans, puis diminue avec l'âge.

FIGURE 51. Nombre d'accidents impliquant des conducteurs par sexe (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)

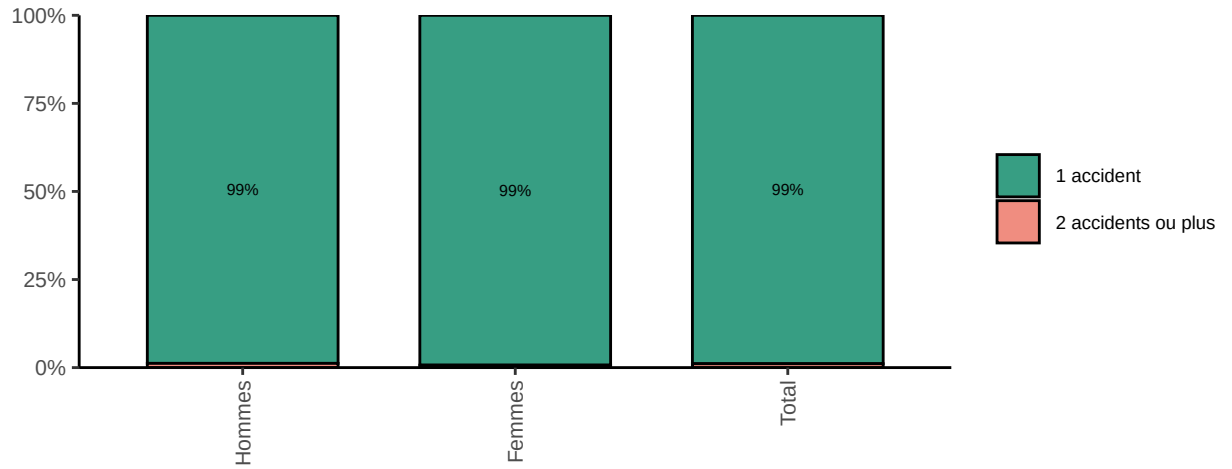
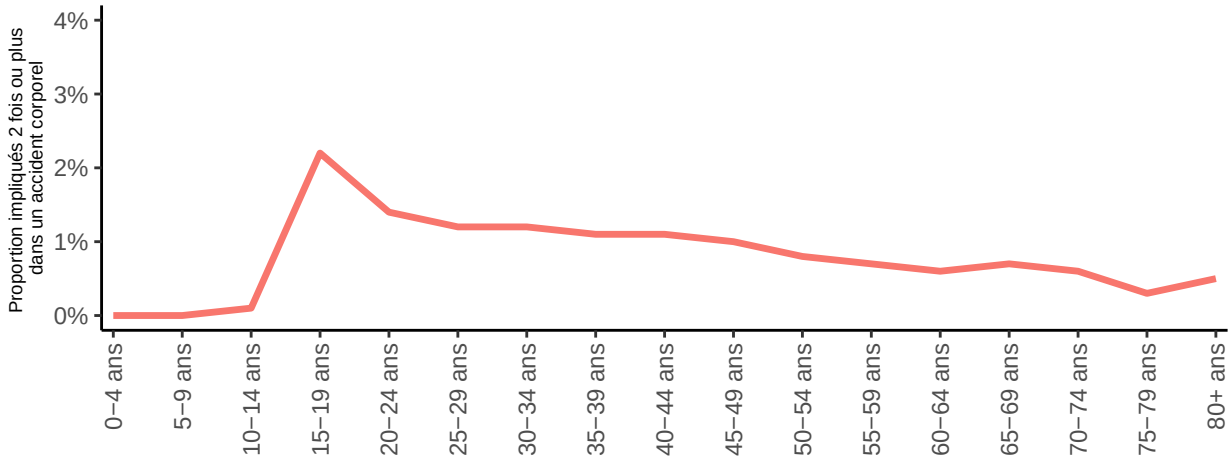
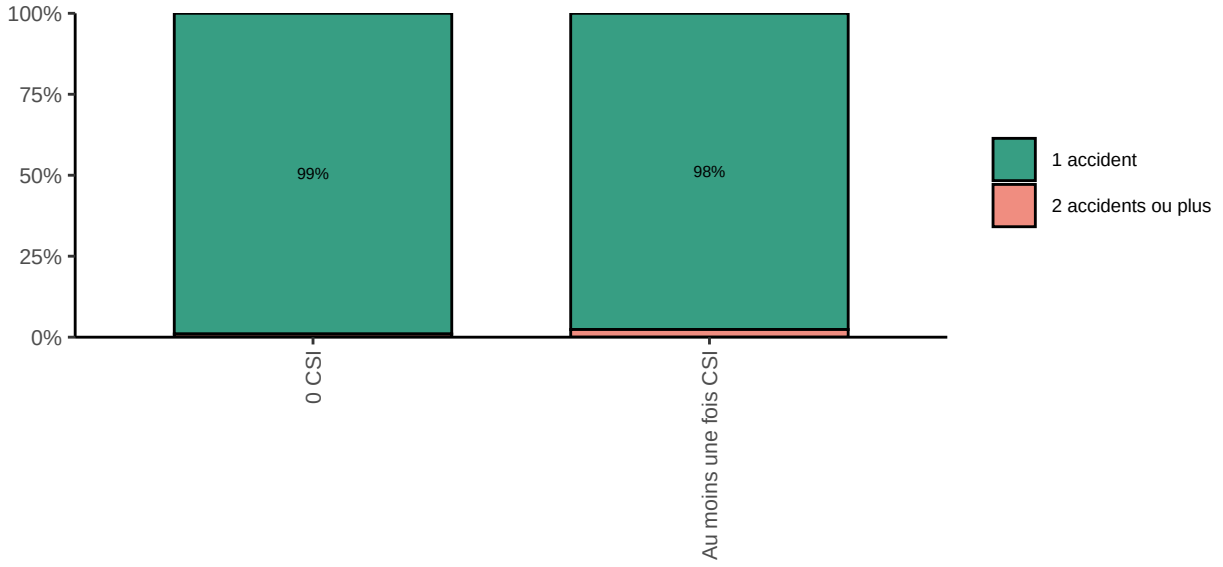


FIGURE 52. Nombre d'accidents impliquant des conducteurs par âge (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



La Figure 53 présente, pour la période 2016-2025, la part des conducteurs impliqués dans plusieurs accidents corporels selon qu'ils conduisaient ou non sous l'influence de l'alcool au moment de l'accident. Parmi les conducteurs sobres, 1 % a été impliqué plus d'une fois dans un accident corporel. Parmi les conducteurs positifs, définis comme ayant été au moins une fois sous l'influence de l'alcool lors d'un accident corporel, 2,4 % ont été impliqués dans au moins deux accidents corporels en dix ans.

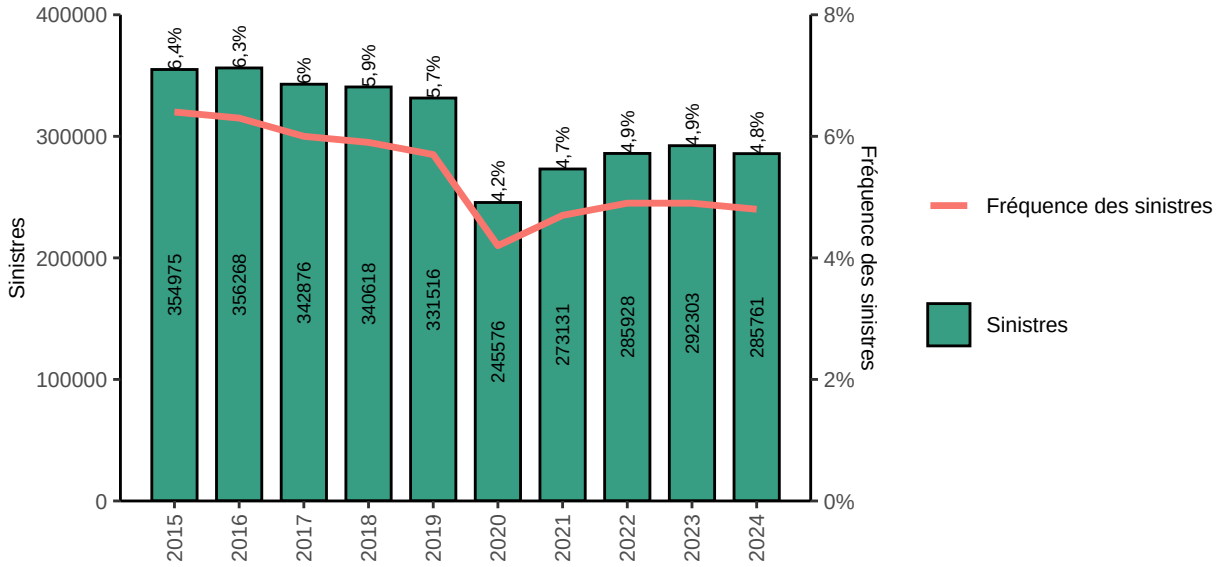
FIGURE 53. Nombre d'accidents impliquant des conducteurs en fonction de la conduite sous influence de l'alcool (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium)



7 Informations provenant des assurances

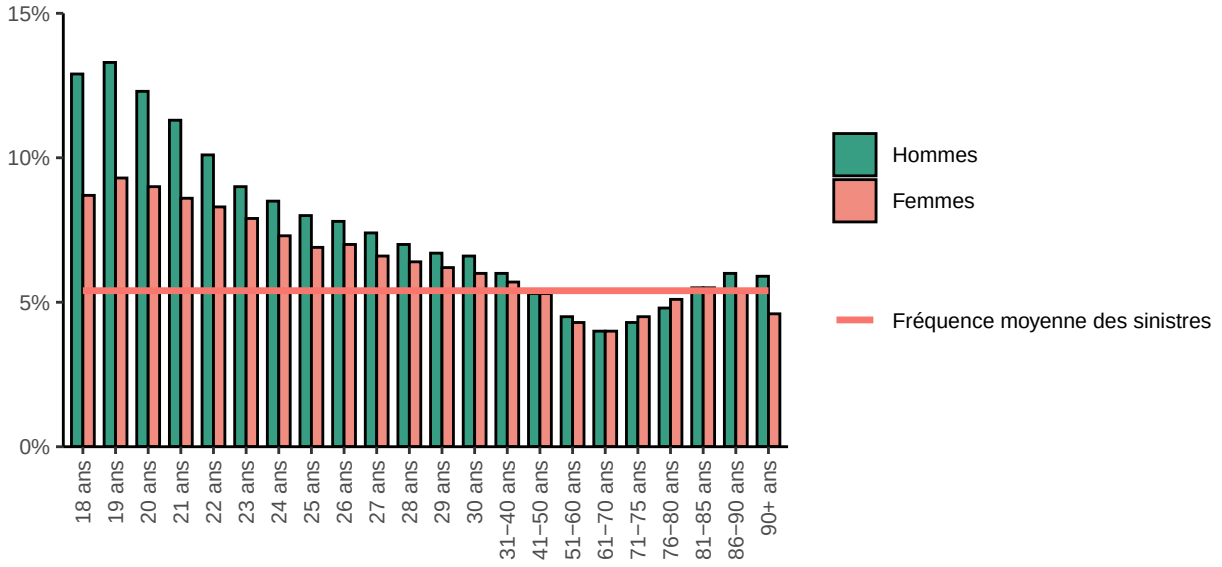
La Figure 54 présente, pour 2015-2024, l'évolution du nombre et de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme & Affaires » des assureurs. Le nombre de sinistres correspond aux véhicules assurés tenus responsables dans un accident, soit environ 300 000 déclarations par an ces dernières années. La fréquence est le nombre de sinistres divisé par le nombre de véhicules assurés. Ces dossiers concernent surtout les voitures particulières et comprennent les accidents corporels comme ceux avec dégâts matériels uniquement. La fréquence a atteint son niveau le plus bas en 2020, puis a légèrement augmenté à partir de 2021. En 2024, elle s'élève à 4,8 %, soit 48 sinistres 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 présente, pour 2021-2024, la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile « Tourisme & Affaires », par âge et par sexe. Elle est généralement plus élevée chez les hommes, surtout aux jeunes âges, puis l'écart s'atténue. Elle est maximale chez les conducteurs de 19 ans et diminue avec l'âge. Jusqu'à 40 ans, elle reste supérieure à la moyenne tous âges confondus. Elle est minimale chez les 61-70 ans, puis 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 présente l'évolution, entre 2020 et 2024, de la fréquence des sinistres pour les différentes catégories de véhicules motorisés dans les dossiers de responsabilité civile des assureurs. Les autobus et autocars, ainsi que les taxis et véhicules de location, sont plus souvent impliqués dans des accidents que les autres catégories. En 2024, 1 000 autobus et autocars assurés ont causé environ 320 accidents, et 1 000 taxis et véhicules de location 194 sinistres. En 2024, la fréquence reste stable par rapport à 2023 pour presque toutes les catégories. La figure ne tient pas compte des kilomètres parcourus : les autobus et autocars parcourent probablement beaucoup de kilomètres et sont donc davantage exposés. Le faible nombre d'accidents corporels les impliquant indique en outre qu'une grande partie 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 (2020-2024). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2024

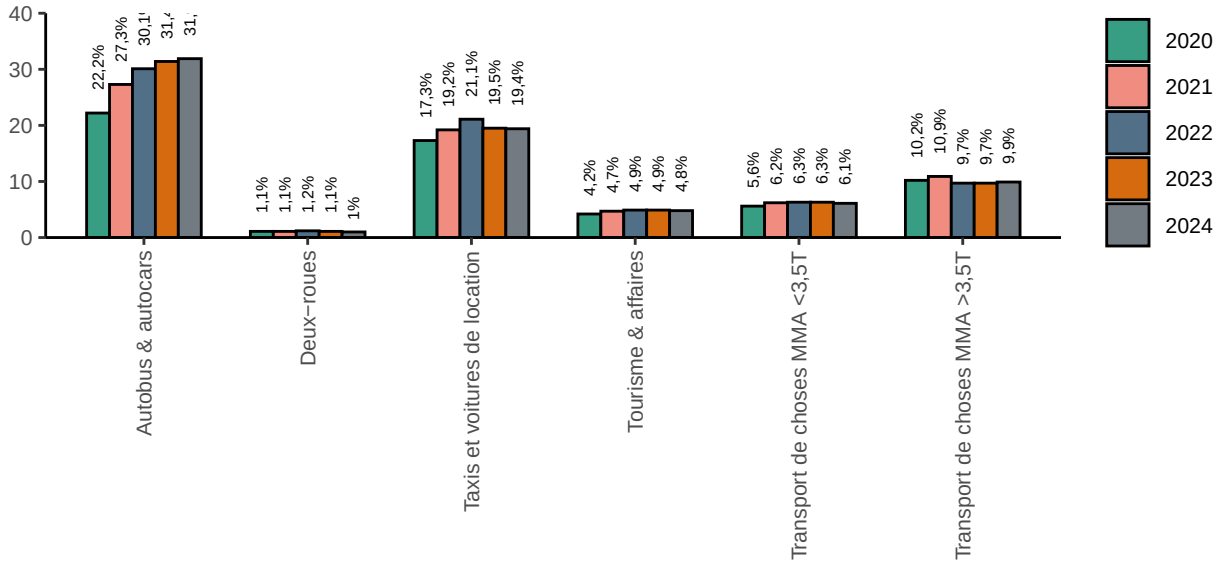


Table des figures

1 Les statistiques d'accidents corporels 2025 en un coup d'oeil, évolution décédés 30 jours, 2024-2025 . . . 5
2 Répartition des principales causes de décès selon la catégorie d'âge (2023). 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 (1973-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 8
4 Évolution du nombre d'accidents corporels et des décédés 30 jours (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 8
5 Évolution du risque d'accident et de la gravité des accidents corporels (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) & Omnibus . . . 9
6 Évolution du nombre de décédés 30 jours par rapport aux objectifs des États Généraux de la Sécurité Routière (2019-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 10
7 Évolution du nombre de morts et de blessés par million d'habitants (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 10
8 Mortalité (nombre de décédés 30 jours par million d'habitants) dans les pays de l'UE-27 (2024). Source : CARE (Community database on Accidents on the Roads in Europe) . . . 11
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 (2015-2024). 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 (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 13
11 Évolution de la gravité des accidents corporels, selon la région (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 15
12 Gravité des accidents corporels, selon la province (2025) Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 15
13 Gravité des accidents corporels, selon la région (2025) Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 15
14 Mortalité selon la province (2025) Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 16
15 Mortalité selon la région (2025) Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 16
16 Répartition du nombre d'accidents corporels selon les différents régimes de vitesse, par région (2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 17
17 Gravité des accidents, par type de route, selon la région (2025). 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 (2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 18
19 Évolution (2016 = base 100) du nombre d'accidents corporels, selon les différents types d'usagers de la route (2016-2025). 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 (2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 20

21 Évolution des accidents avec un vélo classique, avec un vélo électrique et avec un speedpedelec (2016-2025). 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 (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 24
23 Part des accidents de cyclomoteurs en fonction de l'âge (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 25
24 Répartition du nombre de décédés 30 jours selon le mode de transport et la région (2016-2025). 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 (2016 & 2025). 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 (2023 - 2025). 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 (2025). 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 (2016-2025). 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 (2016-2025). 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 (2025). 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 (2016-2025). 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 (2025). 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 (2016-2025) 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) (2016-2023,2024,2025). 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 (2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) & Mesure nationale de comportement 'Alcool' 2024 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 (2024&2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) & Mesure nationale de comportement 'Alcool' 2024 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 (2024-2025). 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 (2021-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 39
40 Répartition des accidents corporels selon le type de la première collision (2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 40
41 Répartition des accidents corporels selon le type de première collision, par type d'usager de la route (2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 41
42 Répartition du nombre d'accidents corporels selon le type de première collision, par type de route (2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 42
43 Part des accidents corporels n'impliquant qu'un seul véhicule en fonction du moment de la semaine (2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 43
44 Gravité des accidents unilatéraux et des accidents entre plusieurs usagers de la route, par période de la semaine (2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 43
45 Matrice des collisions avec les décédés 30 jours et leurs adversaires impliqués dans des accidents mortels (2025) Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 44
46 Évolution des accidents corporels avec délit de fuite en fonction du degré d'urbanisation (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 45
47 Évolution du pourcentage de conducteurs testés et du pourcentage de conducteurs positifs dans les accidents corporels (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 47
48 Pourcentage de conducteurs testés et de conducteurs positifs dans les accidents corporels par type d'usager de la route (2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 47
49 Évolution du pourcentage de conducteurs et de piétons testés et positifs dans les accidents corporels, pour différents types d'usagers de la route (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 48
50 Pourcentage de conducteurs testés et de conducteurs positifs dans les accidents corporels, par tranche d'âge (2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 49
51 Nombre d'accidents impliquant des conducteurs par sexe (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 50
52 Nombre d'accidents impliquant des conducteurs par âge (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 50
53 Nombre d'accidents impliquant des conducteurs en fonction de la conduite sous influence de l'alcool (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . 51
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 52
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 53
56 Évolution de la fréquence des sinistres dans les dossiers de responsabilité civile 'véhicules motorisés', selon la catégorie du véhicule (2020-2024). Source : Assuralia, Evolution fréquence des sinistres en RC Auto, 2024 54

Liste des tableaux

1 Les statistique d'accidents corporels 2025. Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 4
2 Chiffres-clés (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) 6
3 Indicateurs de sécurité routière (2016-2025). 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 (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 20
5 Statistiques sur les accidents de piétons (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 21
6 Statistiques sur les accidents pour tous les cyclistes (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 21
7 Statistiques sur les accidents de cyclistes classiques (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 22
8 Statistiques sur les accidents de cyclistes équipés de vélo électrique (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 22
9 Statistiques sur les accidents de speedpedelec (2017-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 23
10 Statistiques sur les accidents de cyclomotoristes (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 24
11 Statistiques sur les accidents impliquant des trottinettes électriques (2019-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 25
12 Statistiques sur les accidents de motocyclistes (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 26
13 Statistiques sur les accidents de voitures (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 26
14 Statistiques sur les accidents de camionnettes (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 27
15 Statistiques sur les accidents de camions (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 27
16 Statistiques sur les accidents avec la circonstance aggravante « délit de fuite » (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 45
17 Statistiques sur les accidents avec le défaut d'assurance comme circonstance aggravante (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 46
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 (2016-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 46
19 Évolution de la concentration moyenne d'alcool dans le sang par groupe d'âge (2020-2025). Source : Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) . . . 49

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)	- 2018-2023 - 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
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 1973 - Belgique - Annuellement - Données les plus récentes: 2025	Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) Liens vers les données statistiques

			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.		
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) - Les formulaires de déclaration de décès auprès de l'état civil (qui contiennent des informations sur la cause du décès)	- À partir de 1998 - Belgique - Annuellement - Données les plus récentes: 2023	Statbel (Direction générale Statistique - Statistics Belgium) Lien vers les données statistiques
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