

An aerial photograph of a road built on a body of water, with a small yellow and black car driving on it. A large, semi-transparent, stylized 'G' logo is overlaid on the image. The text 'AUTOMOTIVE POCKET GUIDE' is centered in white, with 'BELGIQUE' in yellow to the right of 'GUIDE'.

AUTOMOTIVE
POCKET **GUIDE** BELGIQUE



| Nous vous souhaitons une
découverte enrichissante.

■ INTRODUCTION

FEBIAC collecte et traite une multitude de données sur les parcs, les marchés et l'utilisation des véhicules dans notre pays et les partage avec ses stakeholders.

A partir de ces données et de leurs analyses, nous avons élaboré ce manuel qui vous guidera à travers le monde de l'automobile, de l'utilitaire et des deux-roues en 10 rubriques, plus particulièrement sa signification et son évolution dans notre pays, son importance dans notre économie et nos finances, son rôle dans notre mobilité et son impact sur la sécurité routière, l'environnement et le climat.

Ce manuel décrit également la place de l'automobile dans le paysage énergétique. Après tout, ce paysage énergétique représente une transition fondamentale si nous voulons réaliser l'ambition de l'UE de devenir un continent climatiquement neutre d'ici 2050.





A large, stylized graphic in shades of olive green and beige. It depicts a hand holding a pen, with the pen nib pointing towards the center. The graphic is composed of thick, rounded lines. In the center of the pen's nib, the text 'CHIFFRES CLÉS' is written in a light grey, sans-serif font, and '2010-2020' is written below it in a bold, dark olive green, sans-serif font.

CHIFFRES CLÉS
2010-2020



I TABLE DES MATIÈRES

I. PARC DE VÉHICULES	9
1. PARC DE VÉHICULES • Belgique, évolution et composition	
2. PARC AUTOMOBILE • Types de propriétaires et utilisation	
3. PARC AUTOMOBILE • Types de motorisations et de véhicules	
II. MARCHÉ DES VÉHICULES	15
1. MARCHÉ AUTOMOBILE • Belgique, pays limitrophes et UE	
2. MARCHÉ AUTOMOBILE • Régions et types de propriétaires	
3. MARCHÉ AUTOMOBILE • Régions et types de motorisations	
4. AUTRES MARCHÉS • Utilitaires, motos et cyclomoteurs	
III. ASSEMBLAGE DE VÉHICULES	29
1. ASSEMBLAGE • Belgique, types de motorisations et emplois	
IV. POSSESSION DE VÉHICULES ET DÉPENSES EN TRANSPORT	33
1. POSSESSION DE VÉHICULES • Régions et types de véhicules	
2. DÉPENSES DES MÉNAGES • Répartition et en transport	
3. PARC AUTOMOBILE ET TYPES DE MÉNAGES • Évolution	
V. TAXES SUR LES TRANSPORTS	39
1. RECETTES FISCALES • Évolution et postes principaux	
VI. INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	43
1. POPULATION, PIB ET INFRASTRUCTURES • BeNeLux et UE	
2. INFRASTRUCTURES • Modes de transport et densité	
3. RÉSEAU AUTOROUTIER • Belgique et pays limitrophes	
VII. INFRASTRUCTURE ÉNERGÉTIQUE	49
1. STATIONS-SERVICES • Types de carburants	
2. POINTS DE RECHARGE • Belgique, pays limitrophes et types	
3. BORNES ET VÉHICULES CHARGEABLES • Évolution et comparaison	
VIII. MOBILITÉ DE PERSONNES	55
1. DÉPLACEMENTS ET DISTANCES • Évolution et répartition modale	
2. DÉPLACEMENTS • Répartition modale et par région	
3. DÉPLACEMENTS • Motifs de déplacement par classe d'âge	
IX. ENVIRONNEMENT - ÉMISSIONS DE CO₂ ET POLLUANTS	61
1. ÉMISSIONS GLOBALES ET DU TRAFIC ROUTIER • CO ₂ , PM _{2,5} et NO _x	
2. ÉMISSIONS DE CO ₂ • Répartition par type d'activité et de trafic	
3. ÉMISSIONS MOYENNES DE CO ₂ VOITURES NEUVES • Évolution	
X. SÉCURITÉ ROUTIÈRE	67
1. ACCIDENTS ET VICTIMES • Évolution, gravité et types d'usagers	
2. DÉCÉDÉS • Belgique, pays limitrophes et UE	
3. ACCIDENTS • Régions et types d'usagers	

Aujourd'hui, on dénombre deux fois plus de voitures hybrides rechargeables en circulation que de voitures 100% électriques.



LE PARC DES VÉHICULES

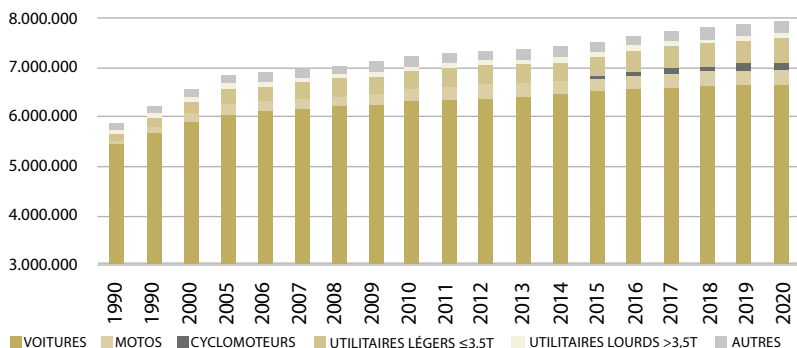


I LE PARC DES VÉHICULES

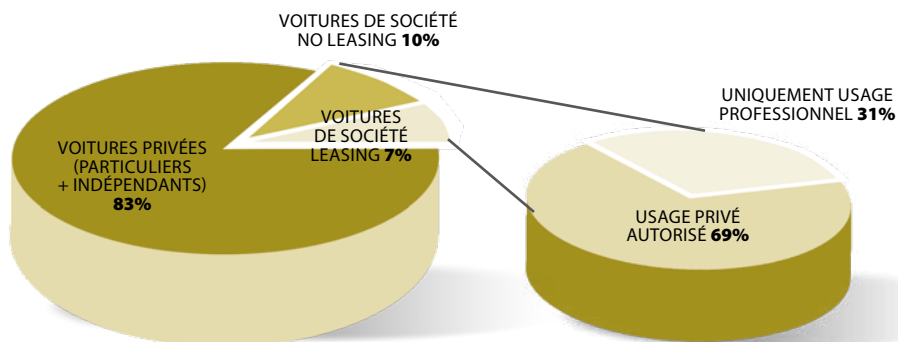
1. PARC BELGIQUE, ÉVOLUTION ET COMPOSITION

	2010		2015		2020		Δ '20-'10	
VOITURES	5.279.110	78,3%	5.587.415	77,4%	5.827.195	73,8%	548.085	+10,4%
UTILITAIRES LÉGERS ≤3,5 TONNES	594.750	8,8%	679.098	9,4%	829.417	10,5%	234.667	+39,5%
UTILITAIRES LOURDS >3,5 TONNES	150.402	2,2%	143.697	2,0%	147.017	1,9%	-3.385	-2,3%
MOTOS	390.141	5,8%	433.160	6,0%	509.592	6,5%	119.451	+30,6%
CYCLOMOTEURS (+ SPEEDPEDELECS)	-	-	23.572	0,3%	220.795	2,8%	220.795	+100%
AUTRES	325.395	4,8%	352.912	4,9%	359.128	4,5%	33.733	+10,4%
TOTAL	6.739.798	100%	7.219.854	100%	7.893.144	100%	1.153.346	+17,1%

PARC ÉVOLUTION DEPUIS 1990



2. PARC VOITURES TYPES DE PROPRIÉTAIRE ET UTILISATION



SOURCES: SPF MOBILITÉ, FEBIAC



I LE PARC DES VÉHICULES ÉVOLUTION ET COMPOSITION

[1] Le parc de véhicules en Belgique a augmenté de 17,1% au cours de la dernière décennie pour atteindre un total de 7,9 millions d'unités fin 2020.

[2] La plus forte augmentation concerne les véhicules utilitaires légers : ce segment de marché a progressé de près de 40% pour atteindre plus de 800.000 unités. La forte croissance des commandes via le web conduit à l'individualisation des livraisons. Les camionnettes de livraison sont principalement utilisées à cette fin.

De leur côté, les camions lourds fluctuent depuis quelques années autour de 150.000 unités.

[3] La flotte des motos est également en augmentation de près d'un quart. En 2020, le cap des 500.000 motos immatriculées a été franchi. Depuis 2015, les cyclomoteurs

et les vélos électriques rapides doivent également être immatriculés et donc porter une plaque minéralogique. Aujourd'hui, ils sont plus de 200.000 à circuler dans notre pays. Le parc total de deux-roues motorisés représente 700.000 unités, soit 9,3% de la flotte de véhicules.

[4] Au cours de la dernière décennie, le parc automobile n'a que légèrement augmenté, d'environ 1% par an, et flirte avec la barre des 6 millions de voitures particulières.

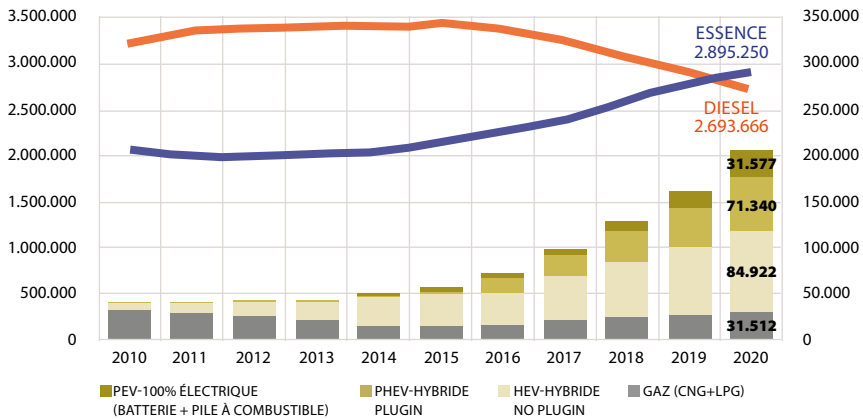
[5] Dans notre pays, plus de 8 voitures sur 10 sont immatriculées au nom d'une personne physique. Les voitures de société représentent 17% du parc automobile : on estime qu'un tiers d'entre elles sont réservées à un usage professionnel. Deux voitures de société sur trois sont également utilisées pour des trajets privés, y compris les trajets domicile - lieu de travail.

I PARC DES VÉHICULES

3. PARC ÉVOLUTION PAR TYPE DE MOTORISATION ET DE VÉHICULE

	2010			2020			Δ '20-'10		
	DIESEL	ESSENCE	AUTRE	DIESEL	ESSENCE	AUTRE	DIESEL	ESSENCE	AUTRE
VOITURES	60,6%	38,3%	1,1%	46,2%	49,7%	4,1%	-14%	+11%	+3%
UTILITAIRES LÉGERS ≤3,5 TONNES	93,0%	4,8%	2,2%	91,4%	6,0%	2,5%	-2%	+1%	+0%
UTILITAIRES LOURDS >3,5 TONNES	92,8%	1,8%	5,4%	92,8%	2,4%	4,8%	-1%	-0%	+1%
MOTOS	0,0%	99,0%	1,0%	0,01%	99,5%	0,5%	+0%	+0%	-0%
CONSOMMATION DE CARBURANT EN BELGIQUE (X 1.000 TONNES)	7.115	1.295	–	6.448	1.943	–	-9,4%	+50%	–
	85%	15%	–	77%	23%	–			

PARC AUTOMOBILE ÉVOLUTION DES TYPES DE MOTORISATION



SOURCES: SPF MOBILITÉ, FEBIAC



I ÉVOLUTION PAR TYPE DE MOTORISATION

[1] Pour la première fois depuis 15 ans, les voitures à essence sont à nouveau majoritaires. L'essence devrait bientôt entraîner 2,9 millions de voitures, le diesel tombant à 2,7 millions. Il y a dix ans, le diesel représentait encore 60% du parc automobile, contre 46% aujourd'hui.

[2] La consommation totale d'essence dans notre pays a augmenté de 50% en 10 ans, tandis que le nombre de litres de diesel consommés a diminué de 10% par rapport à 2010.

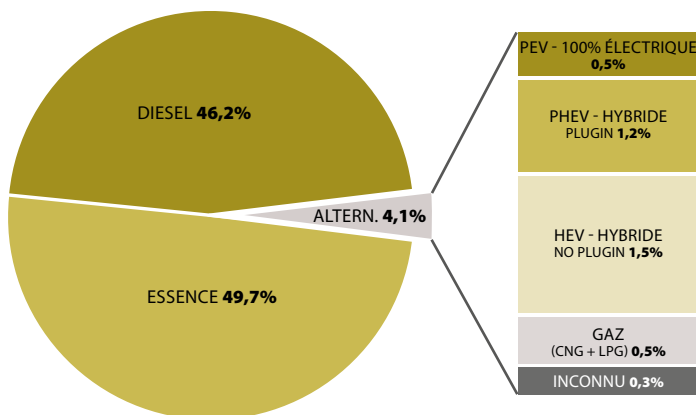
[3] Pour l'instant, le transport de marchandises est peu influencé : plus de 9 camions et camionnettes sur 10 fonctionnent au die-

sel. Le gaz naturel arrive doucement, tout comme les moteurs électriques.

[4] Pour les motos, l'essence reste sans concurrence. Ce n'est que très récemment que la propulsion électrique a commencé à prendre pied dans les ventes de motos.

[5] Les motorisations alternatives sont en hausse dans le parc automobile. En 2020, la barre des 200.000 véhicules a été dépassée. Bien que leur part soit encore modeste, le nombre de voitures hybrides (1,5%) et de voitures électriques chargeables (1,7%) est en augmentation et représente plus de 100.000 unités.

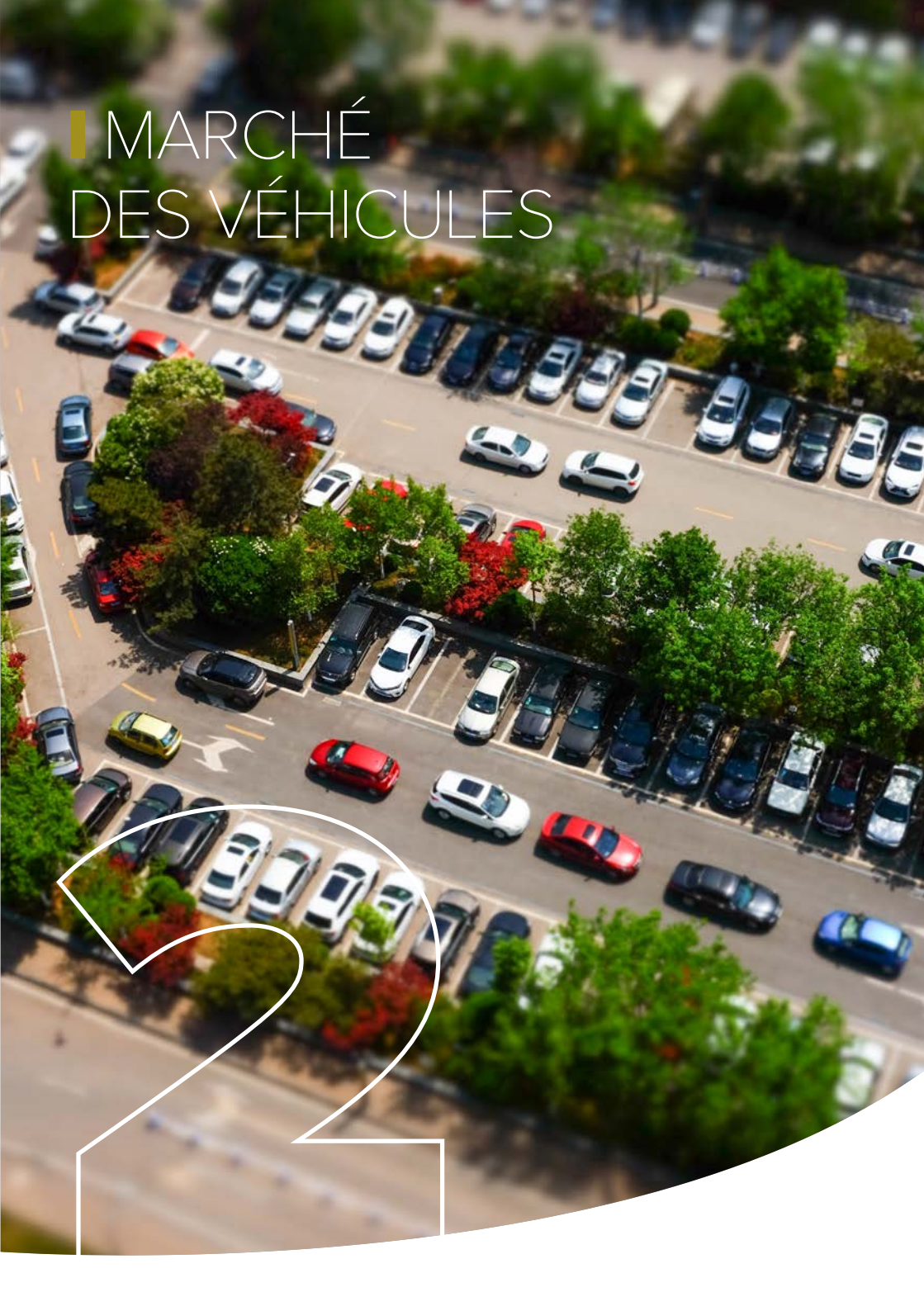
PARC AUTOMOBILE TYPES DE CARBURANT ET DE MOTORISATION



| En Belgique, plus de 8 voitures sur 10 sont
immatriculées au nom d'une personne physique.



MARCHÉ DES VÉHICULES

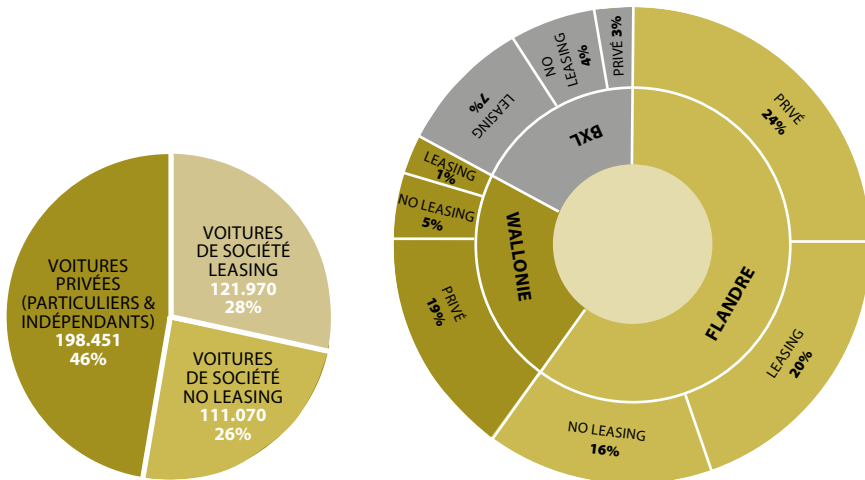


I MARCHÉ DES VÉHICULES

1. MARCHÉ VOITURES BELGIQUE, PAYS LIMITROPHES ET UE

2019	NEUF	OCCASION	TOTAL	NEUF PAR 1.000 HABITANTS	OCC. PAR 1.000 HABITANTS	OCCASION/ NEUF	POPULATION (X 1.000)
BELGIQUE	550.003	651.486	1.201.489	48	57	1,2	11.431
LUXEMBOURG	55.008	52.474	107.482	90	114	1,0	614
PAYS-BAS	445.217	1.970.844	2.416.061	26	86	4,4	17.282
FRANCE	2.214.279	5.733.325	7.947.604	33	87	2,6	67.013
ALLEMAGNE	3.607.258	7.195.437	10.802.695	43	-	2,0	83.019
UE-15	13.838.583	-	-	34	-	-	409.645
UE-28	15.340.188	-	-	30	-	-	513.472

2. MARCHÉ VOITURES NEUVES RÉGIONS ET TYPES DE PROPRIÉTAIRE



SOURCES: SPF MOBILITÉ, FEBIAC



I MARCHÉ DES VÉHICULES RÉGIONS, TYPES DE PROPRIÉTAIRES ET DE MOTORISATION

[1] Avec 48 immatriculations de voitures neuves pour 1.000 habitants, la Belgique, à l'exception du Luxembourg (90), possède le marché des voitures neuves le plus dynamique ; la moyenne de l'UE15 est de 34. La Belgique représente 2,8% de la population de l'UE15, mais notre marché des voitures neuves représente 4% du marché européen.

[2] Dans la plupart des pays, le nombre de voitures d'occasion immatriculées est supérieur à celui des voitures neuves (à l'exception du Luxembourg). Toutefois, la dynamique peut varier considérablement d'un pays à l'autre. Sur le marché belge des voitures d'occasion, le nombre de voitures

échangées pour 1.000 habitants est inférieur d'un tiers à la moyenne. Aux Pays-Bas, c'est tout le contraire : on y échange deux fois plus de voitures d'occasion qu'en Belgique : 114 contre 57.

[3] Aux Pays-Bas, le rapport entre occasion et neuf est de 4,4 ; en Belgique, il est de 1,2 et au Luxembourg de 1,0. La flotte du BeLux est la plus verte de l'UE.

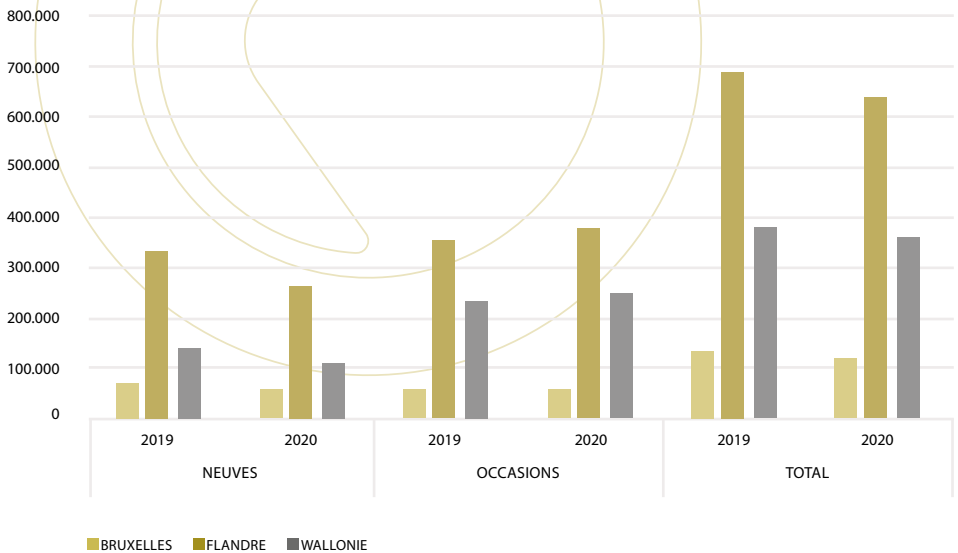
[4] En 2020, 1,1 million de voitures ont été immatriculées en Belgique, soit 12,4% de moins qu'en 2019. 57% des voitures sont immatriculées en Flandre, 32% en Wallonie et 11% à Bruxelles, ce qui correspond à la répartition de la population.

MARCHÉ DES VÉHICULES

On immatricule plus de voitures d'occasion que neuves sur le marché automobile belge. En 2019, le ratio occasion/neuf était de 1,1 en Flandre et 1,6 en Wallonie.

Un peu plus de la moitié du marché des voitures neuves est constitué de voitures de société.

MARCHÉ VOITURES PAR RÉGION



SOURCES: SPF MOBILITÉ, FEBIAC



I MARCHÉ DES VÉHICULES

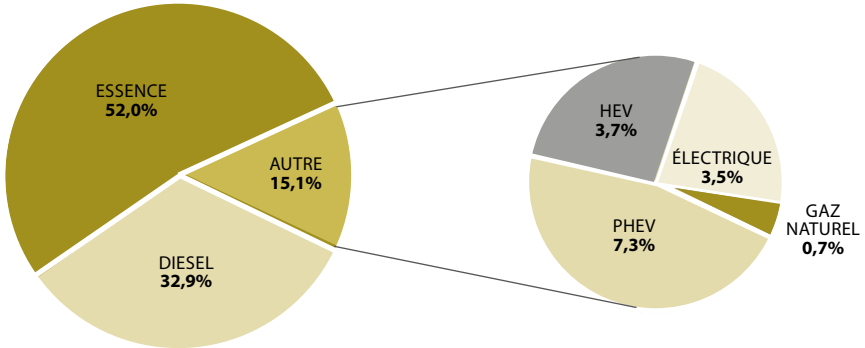
[5] Le marché wallon des véhicules d'occasion est plus populaire que le marché flamand : le ratio voitures d'occasion/voitures neuves en 2019 était de 1,6 contre 1,1 en Flandre.

[6] Sur 10 nouvelles voitures, 6 sont immatriculées en Flandre. La Wallonie représente 26%, suivie de la région de Bruxelles avec 13%. Bruxelles est légèrement surreprésentée. Cela s'explique par le fait qu'un nombre proportionnellement élevé de nouvelles voitures de société y sont immatriculées.

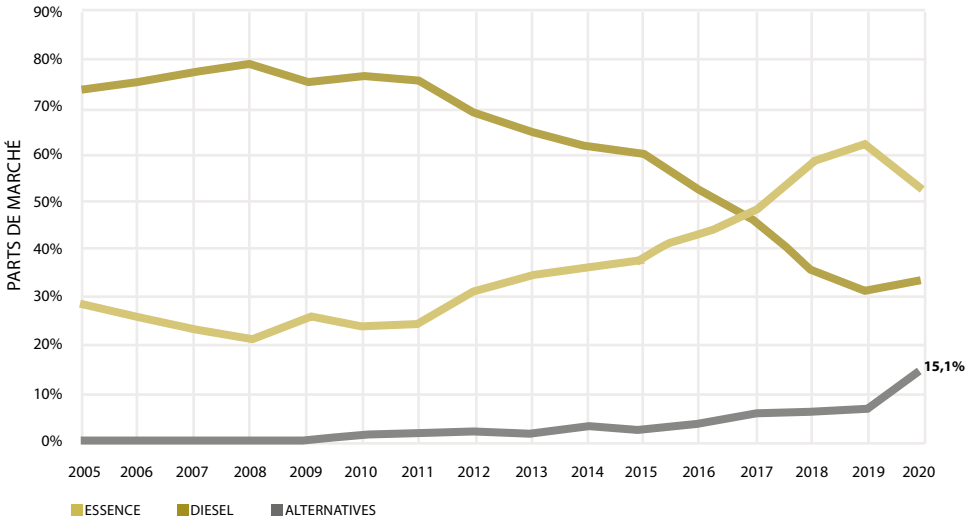
[7] Un peu plus de la moitié du marché des voitures neuves est constitué de voitures de société. Néanmoins, il existe de fortes différences régionales. Par exemple, 8 voitures neuves sur 10 à Bruxelles sont des voitures de société : la région constitue un important bassin d'emploi avec de nombreuses entreprises. C'est l'inverse en Wallonie, où les particuliers représentent les trois quarts des nouveaux enregistrements. La Flandre se situe au milieu avec 4 voitures particulières sur 10, un tiers de voitures en leasing et un quart de voitures de société achetées. Quelques grandes sociétés de leasing y sont implantées.

I MARCHÉ DES VÉHICULES

3. MARCHÉ VOITURES NEUVES TYPES DE MOTORISATIONS



MOTORISATIONS ALTERNATIVES ÉVOLUTION



SOURCES: SPF MOBILITÉ, FEBIAC



I MARCHÉ TYPES DE MOTORISATIONS

[1] Les ventes de voitures diesel ont atteint un sommet en 2008 avec près de 80% parts de marché. Le déclin a réellement commencé en 2012. À partir de 2015, la tendance s'est accélérée pour tomber à 30% en 2019. L'essence a pris son envol et a atteint un sommet en 2019, avec plus de 60% de part de marché.

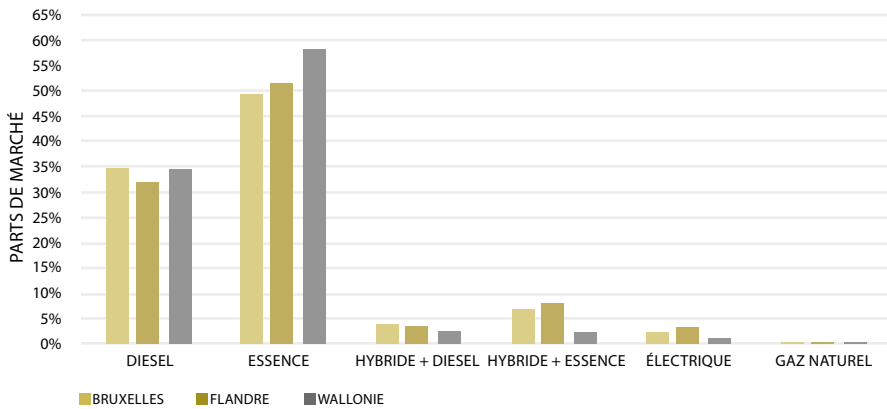
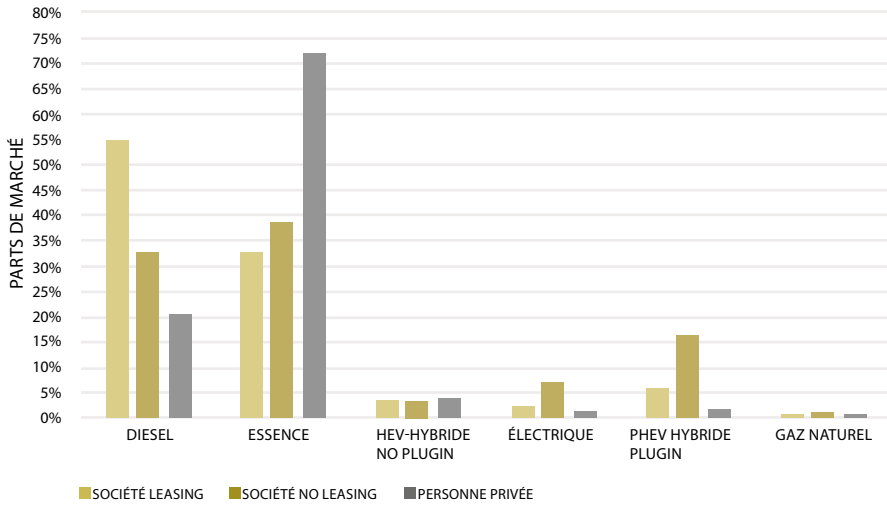
[2] Jusqu'en 2015, les véhicules alternatifs étaient pratiquement absents du marché des voitures neuves. Lorsque le diesel a fait mauvaise figure, la propulsion hybride a fait son apparition, suivie par les voitures électriques rechargeables et le gaz naturel, pour

atteindre une part de marché combinée de 7% en 2019.

[3] En 2020, les systèmes de propulsion alternatifs ont pris un nouveau départ et doublé leur part de marché en un an pour atteindre 15%. Les hybrides rechargeables en particulier connaissent une augmentation. Aujourd'hui, ils semblent être une solution populaire dans un pays où l'on trouve encore relativement peu de chargeurs rapides publics et où relativement beaucoup de citoyens peuvent charger leur véhicule à partir d'une prise ordinaire à domicile.

I MARCHÉ DES VÉHICULES

3. MARCHÉ RÉGIONS, TYPES DE MOTORISATION ET DE PROPRIÉTAIRE



SOURCES: SPF MOBILITÉ, FEBIAC



I MARCHÉ **TYPES DE MOTORISATIONS**

[4] L'année 2020 semble annoncer la relance définitive de l'électrification du marché automobile. Toutefois, le rythme de l'électrification variera selon la région et le type de propriétaire. Par exemple, ce sont principalement les entreprises qui ont trouvé le chemin des véhicules électriques rechargeables (VEC) : près d'un quart des véhicules de société nouvellement vendus étaient des VEC. La part des PHEV était de 15%, soit le double de celle des voitures

électriques : 7,5%. Les voitures rechargeables ne touchent pas encore vraiment les particuliers : en 2020, elles n'ont convaincu que 3% de particuliers.

[5] Pour l'instant, la Flandre et Bruxelles prennent la tête de l'électrification : plus de 10% du marché des voitures neuves est représenté par les VEC. En Wallonie, ce chiffre est inférieur à 5%. Pour l'instant, le gaz naturel ne perce pas et reste à 0,7%.

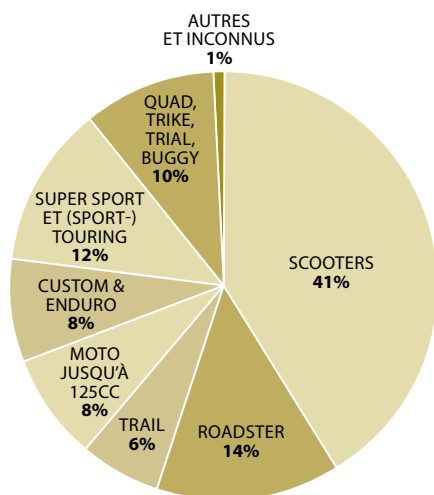
I MARCHÉ DES VÉHICULES

MARCHÉS DES VÉHICULES UTILITAIRES, MOTOS ET CYCLOMOTEURS – ÉVOLUTION

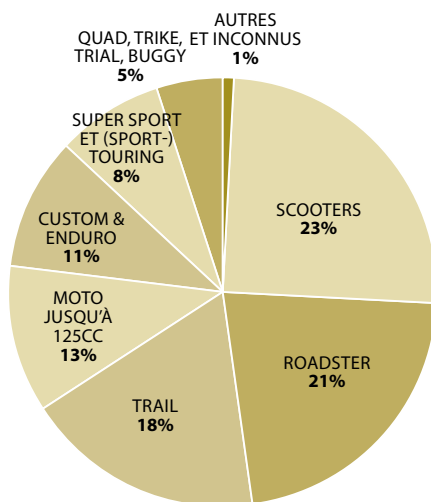
	2010	2015	2019	2020	Δ'19-'10	Δ'20-'19	MOYENNE MARCHÉ SUR 10 ANS
UTILITAIRES LÉGERS (≤ 3,5 T)	52.509	61.208	81.219	71.312	+55%	-12,2%	64.026
UTILITAIRES LOURDS (> 3,5 T)	4.242	3.548	5.385	4.208	+27%	-21,9%	4.153
TRACTEURS ROUTIERS	3.407	4.781	6.152	3.308	+81%	-46,2%	4.991
MOTOS	26.441	22.922	24.930	25.807	-6%	+3,5%	24.323
CYCLOMOTEURS	-	13.015	28.543	29.090	+100%	+1,9%	-

MOTOS ÉVOLUTION DES SEGMENTS

2010



2020



SOURCES: SPF MOBILITÉ, FEBIAC



I AUTRES MARCHÉS UTILITAIRES, MOTOS ET CYCLOMOTEURS

[1] TRACTEURS ROUTIERS Ce marché a connu des variations cycliques au cours de la dernière décennie, s'établissant autour d'une moyenne stable de 5.000 unités sur 10 ans. En 2018 et 2019, ce marché a toutefois connu un réel essor en dépassant la barre des 6.000 unités pour se retrouver au niveau du marché d'avant la crise financière de 2008. Cependant, la crise du COVID-19 a fait s'effondrer ce marché qui n'a plus atteint que la moitié du niveau qui était le sien lors du boom de 2019.

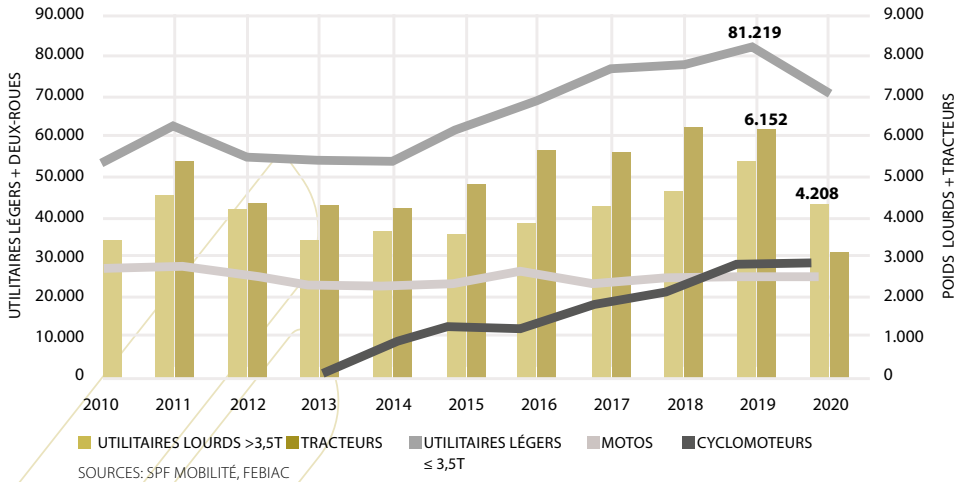
De quoi proposer une copie de ce qui s'était passé après le déclenchement de la crise financière en 2008. Toutefois, la cause du ralentissement se trouve désormais dans un blocage économique plutôt que dans un ef-

fondrement financier comme celui que nous avons connu en 2008.

[2] POIDS-LOURDS Au cours des dix dernières années, le marché des poids-lourds a suivi une tendance similaire, bien qu'à un niveau inférieur et avec un mouvement cyclique moins prononcé, s'établissant autour d'une moyenne de 4.150 nouvelles immatriculations sur dix ans. L'impact du COVID-19 est également plus limité à une baisse du marché de 20%.

[3] UTILITAIRES LÉGERS Le marché des véhicules utilitaires légers neufs a connu au cours des dix dernières années une évolution cyclique remarquablement identique à celle du marché des tracteurs routiers.

UTILITAIRES LOURDS, LÉGERS ET DEUX-ROUES MOTORISÉS
ÉVOLUTION DU MARCHÉ



Avec la crise du COVID-19, les marchandises et les colis sont plus que jamais livrés à domicile et les camionnettes de livraison jouent un rôle central dans ce processus.



Jusqu'en 2020, le marché a connu un boom sans précédent : en 2019, le cap des 80.000 nouvelles immatriculations a été dépassé, un record historique. Ici aussi, la baisse de 12% du marché constatée en 2020 est moins prononcée que sur le marché des tracteurs industriels. Avec la crise du COVID-19, les marchandises et les colis sont plus que jamais livrés à domicile et les camionnettes de livraison jouent un rôle central dans ce processus.

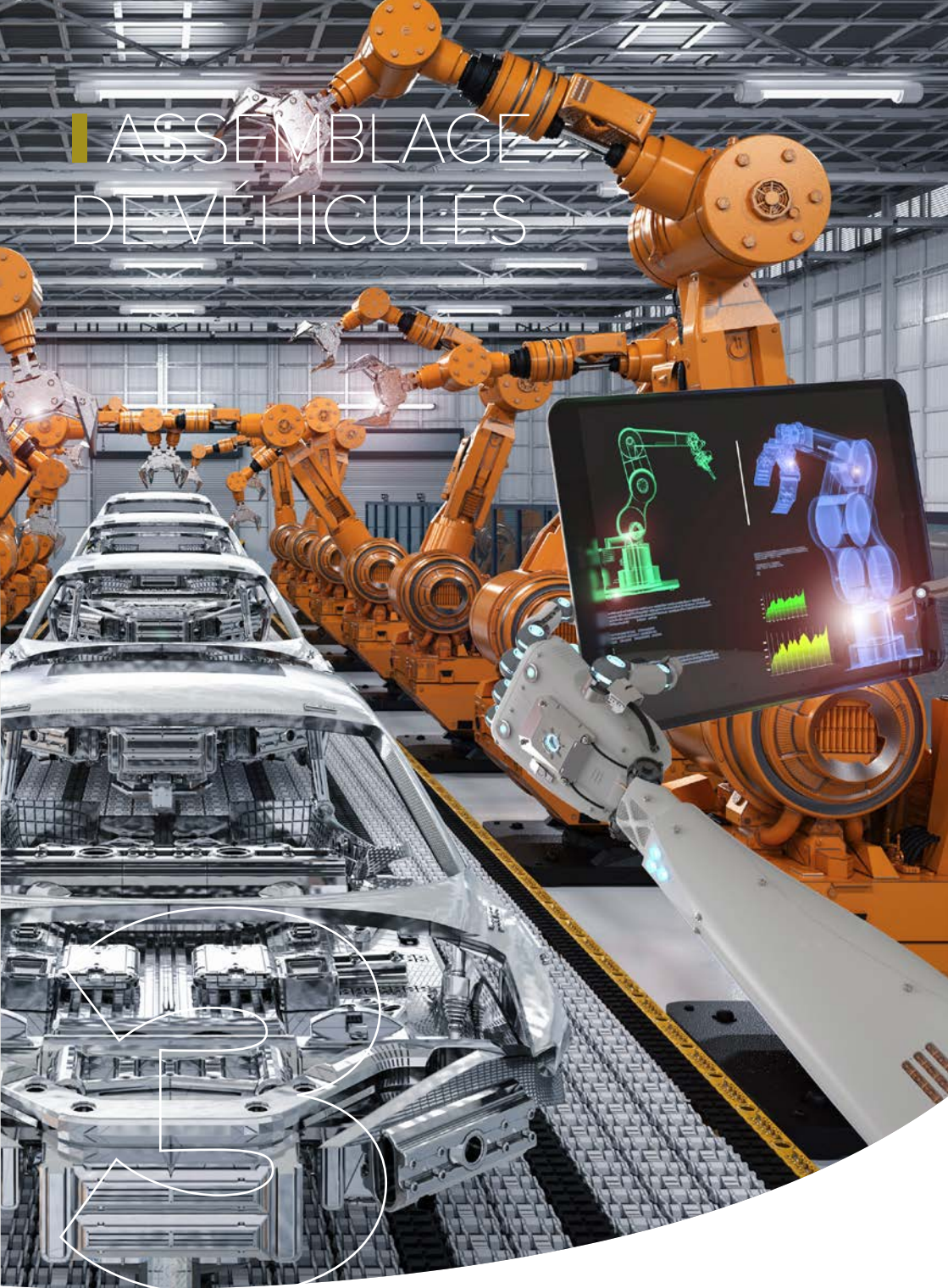
[4] MOTOS Avec une moyenne de 24.500 nouvelles immatriculations, le marché des motos est plutôt stable depuis 10 ans. Cependant, la segmentation du marché a été ébranlée au fil des ans. Alors que le marché des scooters représentait encore 41% des immatriculations en 2010, cette part n'est désormais plus que de 23%, au profit des Basic/Roadster (21%) et surtout des Trails, qui ont vu leur part de marché tripler jusqu'à 18%.

La part de marché du Quad a diminué de moitié, passant à 5% en 2020. Les modèles classiques de type Touring et les sportives ont également connu un retrait : leur part de marché a chuté d'un tiers, passant de 12% en 2010 à 8% aujourd'hui. Les motos jusqu'à 125 cm³ atteignent 13% : l'accès à celles-ci avec un permis B n'y est certainement pas étranger.

[5] CYCLOMOTEURS L'histoire est toute autre pour les cyclomoteurs : depuis 2013, nous disposons enfin d'une vision claire de ce marché car, depuis cette année-là, les cyclomoteurs doivent également porter une plaque d'immatriculation. Une immatriculation qui ne s'applique pas seulement aux cyclomoteurs classiques à essence mais aussi aux vélos électriques rapides (Speedpedelecs). Depuis lors, ce marché est en hausse, pour atteindre un niveau supérieur à celui du marché actuel des motos.

Jusqu'en 2015, les véhicules alternatifs étaient pratiquement absents du marché des voitures neuves. En 2020, ils représentent plus de 15% des nouvelles immatriculations.

ASSEMBLAGE DE VEHICULES

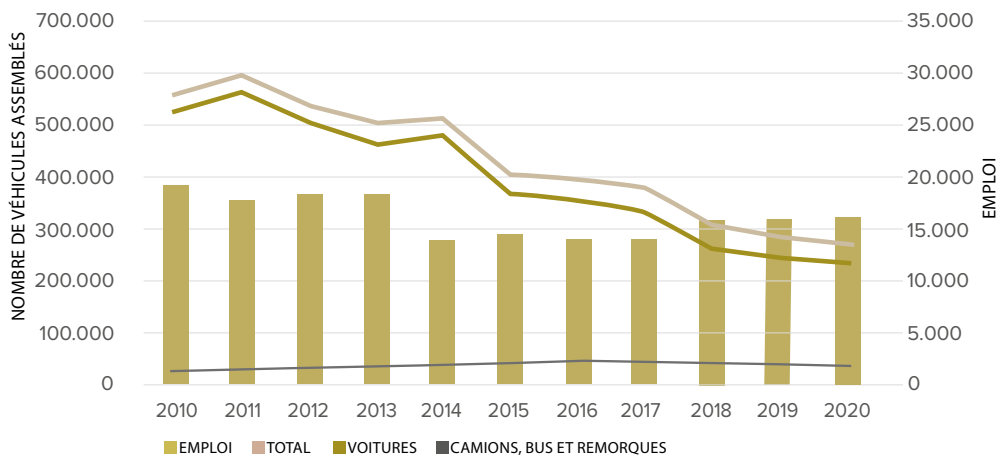


I ASSEMBLAGE DE VÉHICULES

1. ASSEMBLAGE BELGIQUE, TYPES DE MOTORISATION ET EMPLOI

VOITURES	2011	2015	2019	2020	Δ'19-'10	Δ'20-'19
ESSENCE	374.929	171.138	127.380	91.883	-66%	-27,8%
DIESEL	163.719	198.034	78.485	35.283	-52,1%	-55,1%
DSL/ESS MICROHYBRIDE	0	0	58	24.244	+100%	X 418
PLUGIN HYBRIDE	0	0	413	36.918	+100%	X 89
ÉLECTRIQUE	0	0	40.684	48.799	100%	+19,9%
TOTAL VOITURES	538.648	369.172	247.020	237.127	-54,1%	-4,0%
CAMIONS, BUS ET REMORQUES	34.305	40.081	38.777	30.380	+13%	-21,7%
TOTAL VÉHICULES	572.953	409.253	285.797	267.507	-50,1%	-6,4%
EMPLOI	17.863	14.579	15.716	15.446	-12%	-1,7%

ASSEMBLAGE ET EMPLOIS - ÉVOLUTION



SOURCES: FEBIAC, AGORIA



I ASSEMBLAGE DE VÉHICULES

[1] Malgré la crise du COVID-19 et le Lock-down (partiel), près de 270.000 véhicules ont été assemblés en Belgique en 2020, soit une baisse de seulement 6,4% par rapport à 2019.

[2] En raison de la fermeture de deux grandes usines automobiles, la production totale de véhicules dans notre pays a été réduite de moitié en 10 ans : de près de 600.000 véhicules à moins de 300.000 véhicules. Ces dernières années, un vent nouveau a soufflé sur l'activité d'assemblage : notre pays a réussi à attirer la production et l'assemblage de modèles électriques rechargeables et de leurs batteries.

[3] En 2020, la part des voitures électriques rechargeables dans les volumes de production aura atteint près de 40% : il y a dix ans, seules des voitures à moteur à com-

bustion étaient fabriquées dans notre pays. En plus du marché de l'automobile, la production automobile s'électrifie de façon convaincante dans notre pays. Récemment, il a été annoncé l'arrivée de nouveaux modèles électriques qui seront produits en Belgique.

[4] La production et l'assemblage de véhicules lourds, en particulier de camions, résistent bien : ces dernières années, le volume de production a fluctué autour de 40.000 camions, bus et remorques.

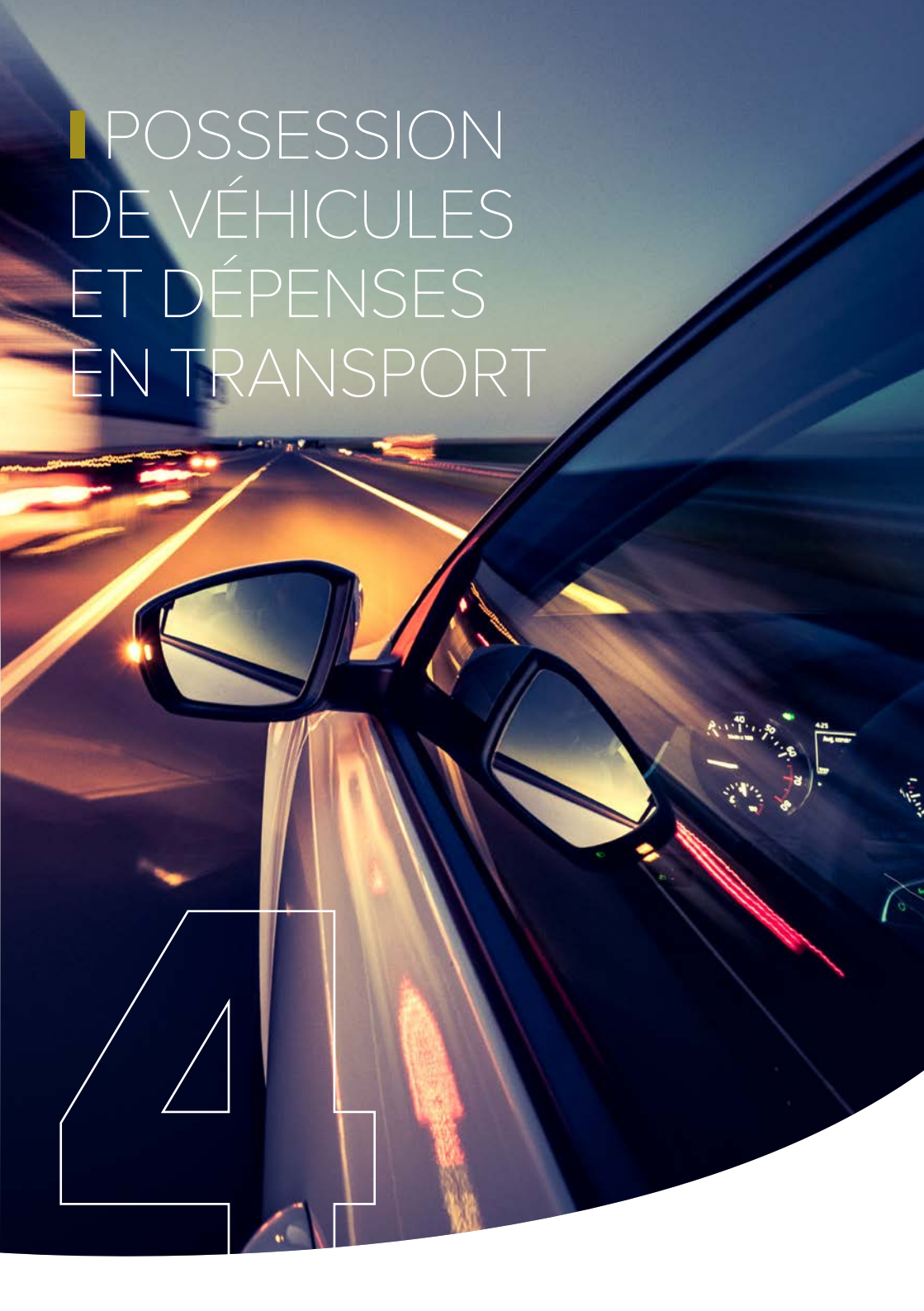
[5] Après la fermeture de deux des quatre grandes usines automobiles, l'emploi dans l'ensemble de l'assemblage automobile a pu rester légèrement stable. Aujourd'hui, près de 15.000 personnes travaillent dans les usines, et bien plus encore chez les sous-traitants.

Un vent nouveau a soufflé sur l'activité d'assemblage :
notre pays a réussi à attirer la production et
l'assemblage de modèles électriques rechargeables
et de leurs batteries.



POSESSION
DE VÉHICULES
ET DÉPENSES
EN TRANSPORT

4



I POSSESSION DE VÉHICULES ET DÉPENSES EN TRANSPORT

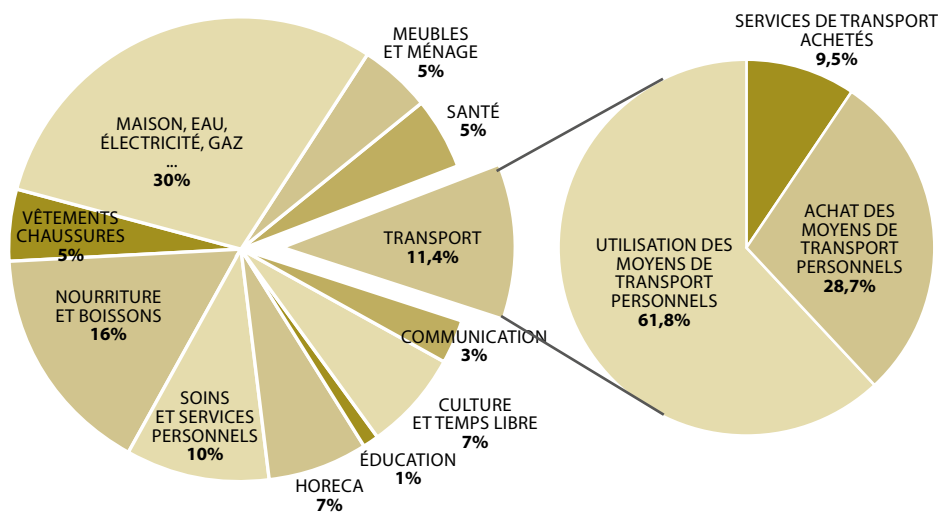
1. POSSESSION DE VÉHICULES RÉGIONS ET TYPES DE VÉHICULES

	2010				2018			
	BELGIQUE	BRUXELLES	FLANDRE	WALLONIE	BELGIQUE	BRUXELLES	FLANDRE	WALLONIE
VOITURE	85%	59%	90%	85%	81%	52%	84%	86%
MOTO	6%	3%	7%	6%	5%	3%	5%	6%
CYCLO-MOTEUR	4%	3%	4%	4%	3%	3%	3%	3%

NOMBRE MOYEN DE VÉHICULES EN POSSESSION

	2010				2018			
	BELGIQUE	BRUXELLES	FLANDRE	WALLONIE	BELGIQUE	BRUXELLES	FLANDRE	WALLONIE
VOITURE	1,35	1,16	1,35	1,38	1,34	1,16	1,35	1,37
MOTO	1,16	1,35	1,38	1,20	1,17	1,10	1,15	1,21
CYCLO-MOTEUR	1,35	1,38	1,34	1,16	1,11	1,04	1,12	1,12

2. DÉPENSES DES MÉNAGES DISTRIBUTION ET EN TRANSPORT EN 2018



SOURCES: EU-HOUSEHOLD BUDGET SURVEY, STATBEL.FGOV.BE



I POSSESSION DE VÉHICULES ET DÉPENSES EN TRANSPORT

[1] Plus de 4 ménages sur 5 possèdent aujourd'hui au moins une voiture. C'est un peu moins qu'il y a dix ans. La possession d'une voiture a particulièrement diminué à Bruxelles : un peu plus de la moitié des ménages y possèdent une voiture.

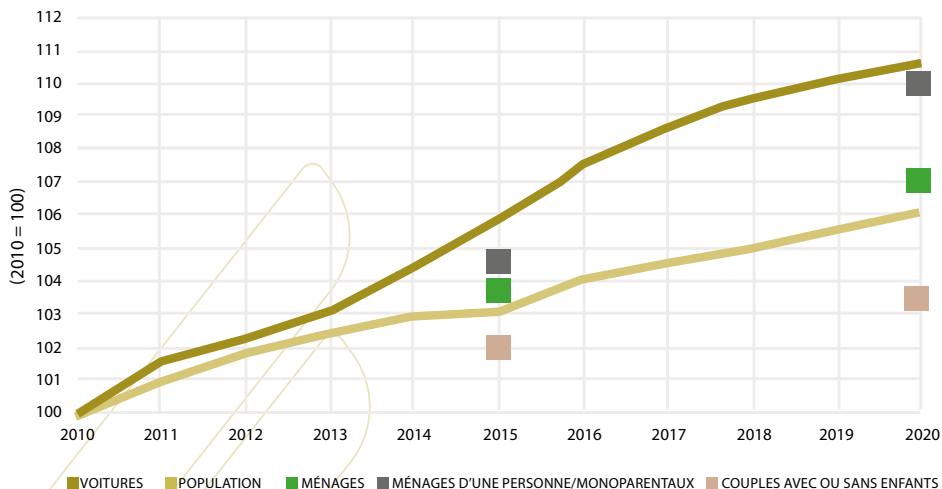
[2] 8% des ménages possèdent une moto et/ou un cyclomoteur. Cette part a également diminué par rapport à il y a dix ans.

[3] Sur un an, un ménage dépense en moyenne près de 11.000 euros pour son

domicile, 5.000 euros pour la nourriture et 4.000 euros pour ses transports. Ces trois principaux postes de dépenses représentent 55% du budget des ménages, qui s'élevait en moyenne à 35.764 euros en 2018.

[4] Plus de 90% des 4.000 euros de dépenses de transport vont à l'achat et à l'utilisation de transports privés, à peine 10% (350 euros) sont consacrés aux services de transport (rail (2,1 %), bus et taxi (1,5%), avion et bateau (4,9%).

3. PARC AUTOMOBILE ET TYPES DE MÉNAGES



SOURCES: REGISTRE NATIONAL DES PERSONNES PHYSIQUES, SPF MOBILITÉ, FEBIAC

Avec 4.000 euros par an, le transport est le troisième poste de dépenses d'un ménage, après le logement et la nourriture.

90% des dépenses de transport par les ménages vont à l'utilisation de moyens de transport individuels.

La croissance du parc automobile suit celle du nombre de ménages à 1 personne et monoparentaux.



I POSSESSION DE VÉHICULES ET DÉPENSES EN TRANSPORT

[5] 40% (1.600€) des dépenses de transport sont consacrées à l'achat d'une voiture (3/4 neuve, 1/4 d'occasion), 25% (1.000€) au carburant, 12% (500€) à l'entretien et aux réparations et près de 10% (400€) à toutes sortes de taxes, péages et frais de stationnement.

[6] Depuis 2012, le parc automobile a augmenté plus vite que la croissance démographique et le nombre de ménages. Il est remarquable que la croissance du parc automobile ait suivi l'évolution du nombre de ménages d'une personne et des familles monoparentales. De plus, pour ce dernier groupe, le taux de possession d'une voiture peut être un peu plus élevé que pour les couples où les voitures et les trajets peuvent être partagés.

Plus de 4 ménages sur 5 possèdent aujourd'hui au moins une voiture tandis que 8 % des ménages possèdent une moto et/ou un cyclomoteur.



TAXES SUR LES TRANSPORTS

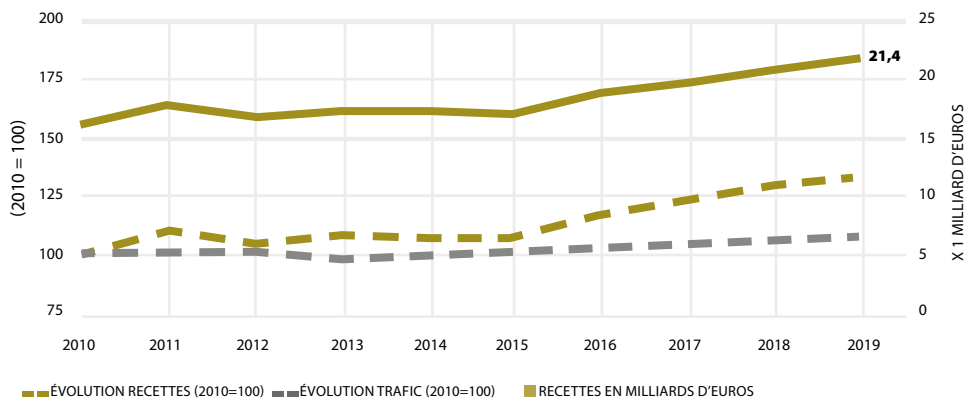


I TAXES SUR LES TRANSPORTS

1. RECETTES FISCALES POSTES PRINCIPAUX

X 1 MIO EUR	2010	2015	2019	Δ'19-'10	
ACCISES	4.365,23	4.682,03	6.055,65	+ 1.690	+ 38,7%
TVA SUR LES ACCISES	2.253,38	2.216,94	2.657,37	+ 404	+ 17,9%
TVA SUR LA VENTE, L'ENTRETIEN ET LA RÉPARATION DES VÉHICULES, PIÈCES ET ACCESSOIRES	5.888,80	6.560,04	7.954,38	+ 2.066	+ 35,1%
TAXES DE CIRCULATION	1.794,17	1.970,42	2.208,25	+ 414	+ 23,1%
IMPÔTS ET COTISATIONS SUR LES PRIMES D'ASSURANCE	870,63	963,80	1.000,59	+ 130	+ 14,9%
AMENDES DE CIRCULATION	368,53	388,00	510,00	+ 141	+ 38,4%
REDEVANCE KILOMÉTRIQUE CAMIONS (EUROVIGNETTE JUSQU'À 2015)	140,00	175,00	731,51	+ 592	+ 422,5%
AUTRE	297,69	303,43	321,13	+ 23	+ 7,9%
TOTAL	15.978,42	17.259,66	21.438,88	5.460	+ 34,2%

RECETTES FISCALES ÉVOLUTION GLOBALE



SOURCES: ADMINISTRATIONS FÉDÉRALES ET RÉGIONALES, FEBIAC



I TAXES SUR LES TRANSPORTS

[1] En 2019, la barre des 20 milliards d'euros de recettes fiscales a été dépassée pour la première fois.

[2] Les recettes fiscales ont augmenté plus vite que le volume du trafic. Les taxes et charges fiscales moyennes par km parcouru ont augmenté de 0,16 euros/km en 2010 à 0,20 euros/km, soit un quart de plus en 10 ans.

[3] À partir de 2015, les recettes des droits d'accises ont fortement augmenté. À

l'époque, il a été décidé de porter au fil des années les accises sur le diesel au niveau des accises sur l'essence.

[4] Pour chaque 3 euros de taxe de transport, 2 euros proviennent des taxes sur les carburants.

L'achat, la possession et l'assurance d'un véhicule représentent 23%. Le paiement de l'utilisation des parkings et des infrastructures routières représente 6% des recettes.

En 2019, la barre des 20 milliards d'euros de recettes fiscales a été dépassée pour la première fois. Pour chaque 3 euros en taxes de transport, 2 euros proviennent des taxes sur les carburants.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT



1. POPULATION, PIB ET INFRASTRUCTURES BELGIQUE, ÉTATS MEMBRES ET UE

	SUPERFICIE	POPULATION	PIB	DENSITÉ DE:			
				POPULATION	INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT	PROSPÉRITÉ	
				NOMBRE/ KM ²	KM/ 1.000 KM ²	PIB/ KM ²	PIB/ HABITANT
2018	X 1.000 KM ²	X MIO	X 1MIA EUR				
BELGIQUE	30,5	11,5	460€	375	659	12.291.873€	40.114€
LUXEMBOURG	2,6	0,6	60€	237	509	91.798.661€	97.823€
PAYS-BAS	41,5	17,3	774€	416	359	10.022.081€	44.788€
ALLEMAGNE	357,1	83,0	3.344€	232	274	651.012€	40.284€
FRANCE	633,1	67,0	2.353€	106	85	167.174€	35.114€
ESPAGNE	506,0	46,9	1.202€	93	92	183.324€	25.613€
ITALIE	301,3	60,4	1.766€	200	153	664.728€	29.261€
UE-27	3.502,7	406,5	12.521€	116	138	33.128€	30.805€

SOURCES: STATISTICAL POCKETBOOK 2020 | MOBILITY AND TRANSPORT EC

Avec 659 km/1.000 km², la Belgique possède le réseau de transport ferré, fluvial et autoroutier le plus dense de l'UE.



I INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

[1] La Belgique est, avec le Luxembourg et les Pays-Bas, la région de l'UE avec une densité de population la plus élevée, et également en matière de transport.

[2] La petite Belgique compte 659 km/1.000 km² d'infrastructures de transport, 375 habitants/km² vivent là où l'économie produit plus de 12 millions d'euros par km² et où les gens gagnent 40.000 euros par habitant.

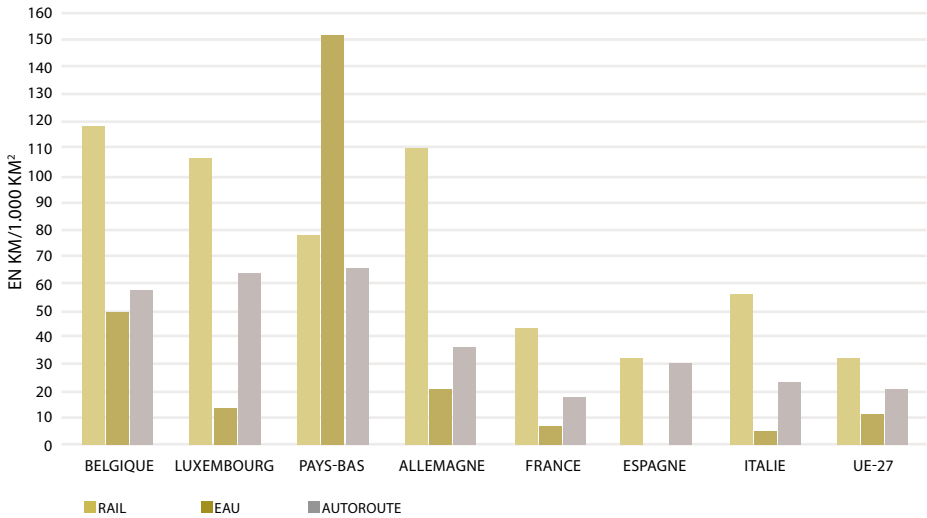
[3] Au kilomètre carré, il y a en Belgique cinq fois plus de voies ferrées, fluviales et de

routes principales, on y produit quatre fois plus et trois fois plus de personnes y vivent. En outre, les gens y gagnent un tiers de plus que la moyenne européenne.

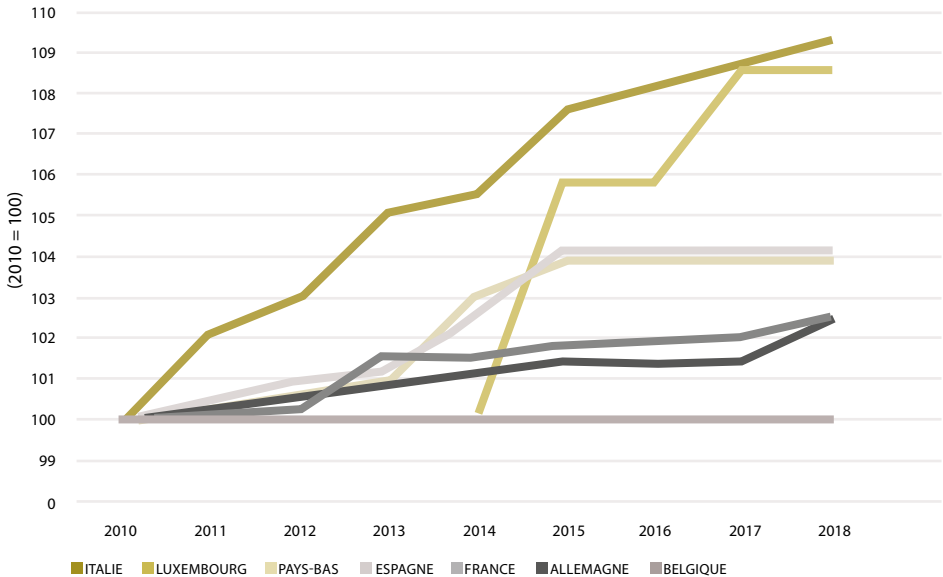
[4] Avec 659 km/1.000 km², la Belgique possède le réseau de transport ferré, fluvial et autoroutier le plus dense de l'UE (rail, eau et réseau routier principal), suivie du Luxembourg et des Pays-Bas. Ainsi, le BeNeLux est l'un des nœuds multimodaux les plus importants de l'UE.

I INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

2. INFRASTRUCTURES MODES DE TRANSPORT ET DENSITÉS



3. AUTOROUTES BELGIQUE ET QUELQUES ÉTATS MEMBRES DE L'UE



SOURCES: ACEA, EAFO.EU, FEBIAC, PETROLFED.BE



I INFRASTRUCTURES **DE TRANSPORT**

[5] Parmi ces trois pays, la Belgique possède le réseau ferroviaire le plus dense et Ce n'est pas la Belgique, mais les Pays-Bas qui ont le réseau autoroutier le plus dense (66 km/100 km²), suivis de près par le Luxembourg (64) ; notre pays est 3^e (58).

[6] Si l'on considère toutes les routes principales (y compris les routes régionales), la

Belgique est en tête de liste avec 491 km/100 km², suivie du Luxembourg (388) et de l'Allemagne (143).

[7] La Belgique est le seul pays où le réseau autoroutier n'a pas été étendu au cours des dix dernières années.

La Belgique est, avec le Luxembourg et les Pays-Bas, la région de l'Union Européenne la plus densément peuplée mais aussi la plus dense en matière de transport.



INFRASTRUCTURE ÉNERGÉTIQUE

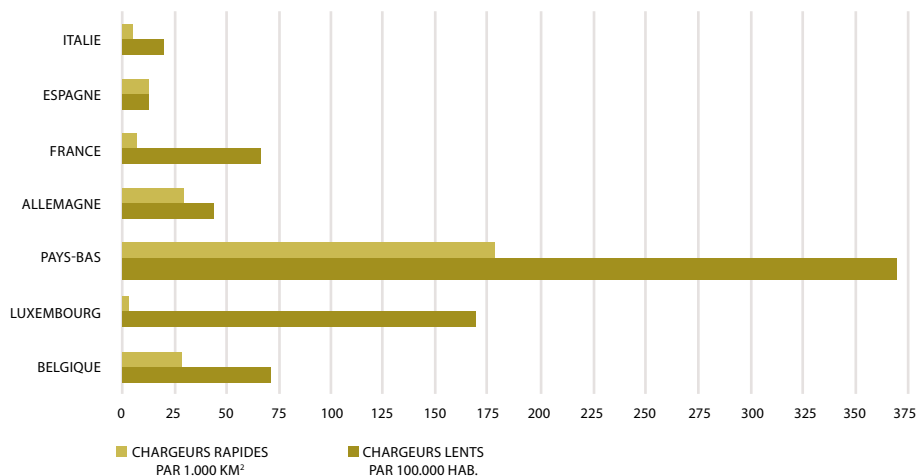


I INFRASTRUCTURE ÉNERGÉTIQUE

1. STATIONS-SERVICE ET INFRASTRUCTURES DE CHARGEMENT (ACCESSIBLES AU PUBLIC)

	2010	2015	2020	Δ '20-'15
STATIONS-SERVICE DONT:	3.258	3.108	3.256	+5%
ESSENCE, DIESEL, LPG	3.258	3.060	3.086	+1%
GAZ NATUREL CNG	0	46	151	+228%
GAZ NATUREL LNG	0	2	17	+750%
HYDROGÈNE	0	0	2	+100%
INFRASTRUCTURE DE CHARGEMENT, DONT:	0	1.412	8.482	+501%
PUISSANCE <22KW	0	1.335	8.006	+500%
PUISSANCE > 22KW	0	77	476	+518%

2. POINTS DE CHARGEMENT ACCESSIBLES AU PUBLIC BELGIQUE ET ÉTATS MEMBRES DE L'UE





I INFRASTRUCTURE ÉNERGÉTIQUE

[1] La Belgique comptait quelque 3.200 stations-service essence et diesel l'année dernière, un nombre qui est resté pratiquement inchangé au cours des dix dernières années.

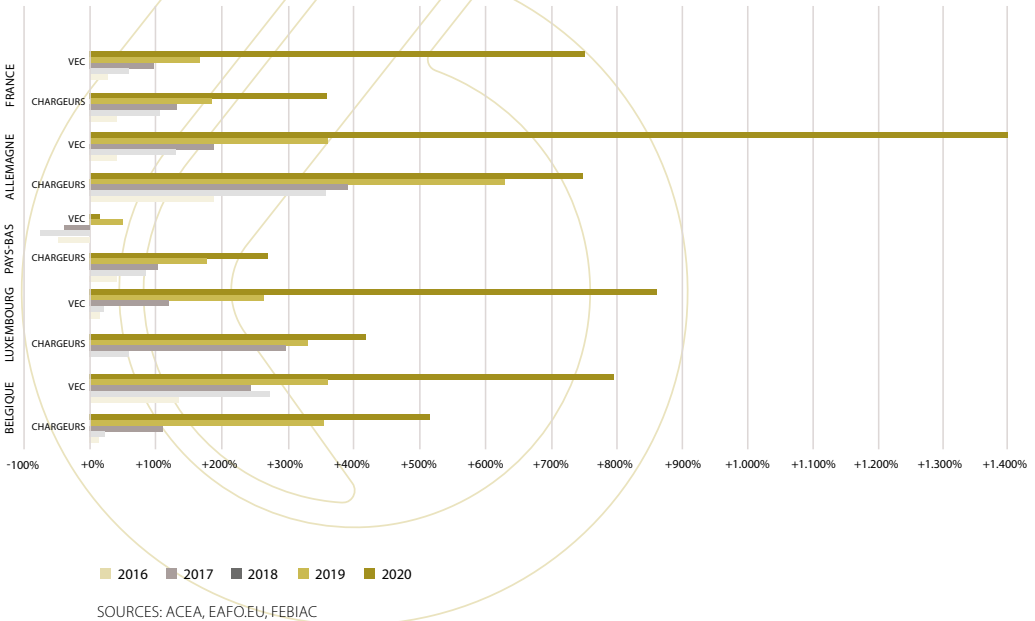
Depuis 2015, un certain nombre de carburants alternatifs se sont immiscés dans le réseau d'approvisionnement en énergie pour le trafic routier : le nombre de stations-service CNG a triplé en 5 ans pour atteindre plus de 150 en 2020. Le LNG a également fait son apparition pour alimenter le transport routier lourd et dispose de près de 20 stations de ravitaillement. L'hydrogène semble être en phase de test pour le moment.

[2] Les précurseurs dans le domaine de l'approvisionnement énergétique sont actuellement les stations de recharge accessibles au public pour les véhicules électriques rechargeables, qui ont été multipliées par 5 en 5 ans pour atteindre près de 8.500 points de recharge. Parmi ceux-ci, 6% sont des chargeurs rapides - c'est-à-dire ayant une capacité de charge supérieure à 22 kW.

[3] Du point de vue de la densité de population et du réseau routier en Belgique, on compte 29 chargeurs rapides pour 1.000 km² et 70 chargeurs lents accessibles au public pour 100.000 habitants.

I INFRASTRUCTURE ÉNERGÉTIQUE

3. BORNES ET VÉHICULES CHARGEABLES COMPARAISON ET ÉVOLUTION DEPUIS 2015



En Belgique, la croissance du réseau de recharge a pris un bon départ en 2019.



I INFRASTRUCTURE ÉNERGÉTIQUE

[4] En conséquence, la Belgique obtient des résultats médiocres dans l'UE et inférieurs par rapport à nos pays voisins. Les Pays-Bas, qui sont comparables en termes de population et de superficie, ont 5 à 6 fois plus de chargeurs lents et rapides par habitant et par km². Le Luxembourg compte également deux fois plus de chargeurs lents que la Belgique. Le réseau à charge rapide est nettement moins développé à l'heure actuelle.

[5] Ces dernières années, une dynamique de croissance a été observée dans plu-

sieurs pays en ce qui concerne le nombre de points de chargement pour les véhicules électriques chargeables (VEC).

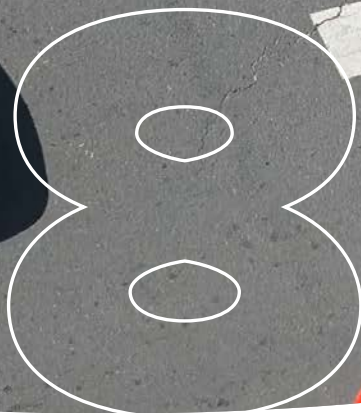
En Belgique, la croissance du réseau de chargement a pris un bon départ en 2019, alors que dans la plupart des pays voisins, la dynamique a commencé quelques années plus tôt.

D'autre part, le marché du VEC dans notre pays a connu une croissance plus forte que chez la plupart de nos voisins, à l'exception de l'Allemagne.

On compte en Belgique 29 chargeurs rapides par 1.000 km² et 70 chargeurs lents accessibles au public pour 100.000 habitants, soit 5 à 6 fois moins qu'aux Pays-Bas.



MOBILITÉ
DE PERSONNES

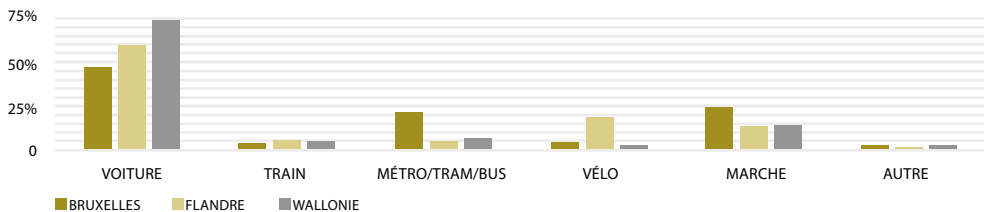


I MOBILITÉ DE PERSONNES

1. DÉPLACEMENTS ET DISTANCES ÉVOLUTION ET PART MODALE

	EN NOMBRE DE DÉPLACEMENTS			EN DISTANCE		
	1999	2010	2017	1999	2010	2017
VOITURE	67%	65%	61%	75%	76%	74%
TRANSPORTS EN COMMUN	8%	9%	11%	14%	14%	16%
VÉLO	8%	8%	12%	4%	3%	5%
MARCHE	13%	16%	14%	1%	3%	2%
AUTRE	2%	2%	2%	5%	3%	3%

2. DÉPLACEMENTS PART MODALE PAR RÉGION



SOURCES: ENQUÊTES BELGES DE MOBILITÉ MOBEL, BELDAM ET MONITOR



I MOBILITÉ DÉPLACEMENTS, DISTANCES, MODES DE TRANSPORT

[1] Le comportement des Belges en matière de mobilité, basé sur les enquêtes nationales décennales sur la mobilité, n'a pas fondamentalement changé depuis 1999. Aujourd'hui, tout comme il y a 20 ans, environ trois quarts des kilomètres de mobilité sont parcourus en voiture. La voiture représente 6 trajets sur 10, soit un dixième de moins qu'en 1999 (67%).

[2] En 20 ans, l'utilisation des transports publics s'est améliorée de 2 à 3 points de pourcentage : aujourd'hui, les transports publics représentent 1 trajet sur 10 et 16% des kilomètres parcourus.

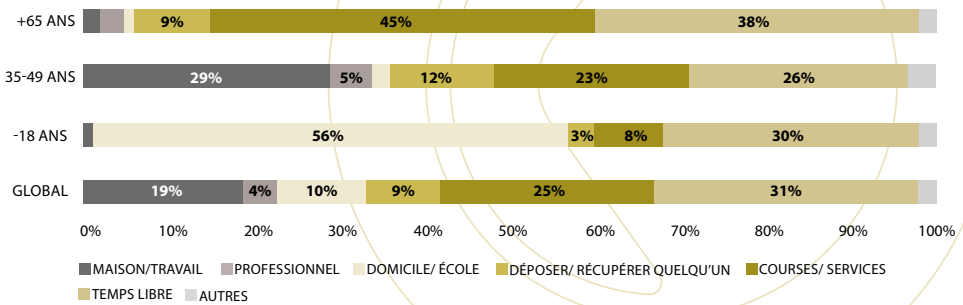
[3] En vingt ans, le vélo a vu sa part augmenter considérablement : hausse de 50% des déplacements à vélo et même deux tiers de kilomètres supplémentaires en mobilité totale dans notre pays.

Notre mobilité montre - ce qui n'est pas surprenant - de fortes différences régionales.

[4] À Bruxelles, moins de la moitié des trajets sont effectués en voiture. Les transports publics et la marche à pied représentent chacun un quart des trajets et totalisent un nombre équivalent de trajets en voiture. La bicyclette reste bloquée à un peu moins de 5%.

La plupart de nos déplacements sont des voyages de loisirs, suivis de trajets de courses de ménage.

3. DÉPLACEMENTS MOTIFS PAR CLASSE D'ÂGE



SOURCES : ENQUÊTE BELGE DE MOBILITÉ MONITOR



I MOBILITÉ DÉPLACEMENTS, DISTANCES, MODES DE TRANSPORT

[5] En Flandre, 6 trajets sur 10 se font en voiture et près de 2 sur 10 à vélo. Les transports publics représentent un peu moins de 10% des déplacements.

[6] En Wallonie, territoire plus étendu, la voiture représente les trois quarts de tous les déplacements et les transports publics 10% (un peu plus qu'en Flandre) ; avec 2%, le vélo n'y joue pas un rôle significatif pour l'instant.

[7] La plupart de nos déplacements sont des voyages de loisirs, suivis de trajets de courses de ménage : ils représentent res-

pectivement un tiers et un quart de nos déplacements. Avec 19%, les déplacements domicile-travail ne figurent qu'en troisième position. Point important : 1 voyage sur 10 que nous effectuons est réalisé pour déposer ou récupérer une autre personne.

[8] La répartition par motif de déplacement est très variable selon la catégorie d'âge. Par exemple, 1 voyage sur 3 d'un 35-49 ans est lié à la profession. Les loisirs et les courses de ménage pèsent chacun environ un quart dans le mix total, le reste des voyages étant principalement effectué pour déposer et récupérer des personnes (12%).

Le comportement des Belges en matière de mobilité n'a pas fondamentalement changé depuis 1999. Aujourd'hui, environ trois quarts des kilomètres de mobilité sont parcourus en voiture.

An aerial photograph of a winding asphalt road cutting through a dense, lush green forest. The road curves from the top center towards the bottom center of the frame. The trees are tall and closely packed, creating a rich texture of green. The lighting is bright, casting soft shadows on the road and forest floor.

ENVIRONNEMENT

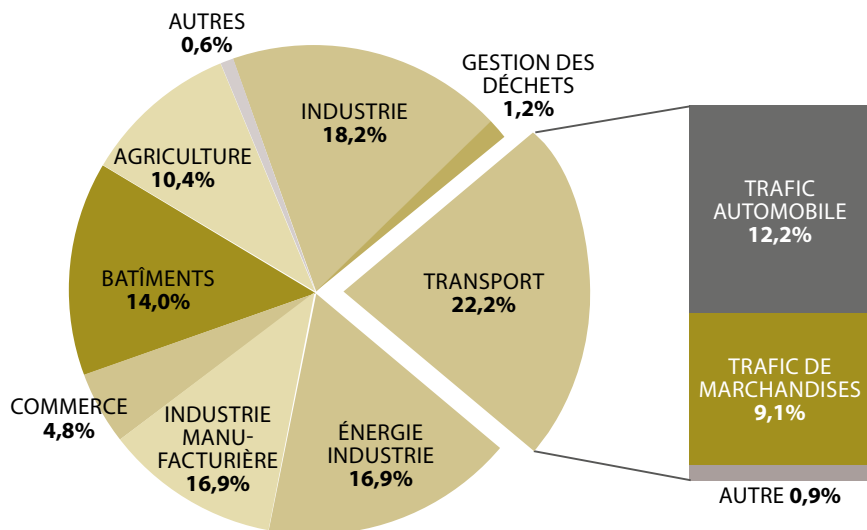


I ENVIRONNEMENT ÉMISSIONS DE CO₂ ET POLLUANTS

1. ÉMISSIONS GLOBALES ET DU TRAFIC ROUTIER

	2010	2015	2018	Δ '18/'10
PARTICULES FINES (PM_{2,5}) TOTALES	32,2	24,1	22,2	-31,0%
PARTICULES FINES (PM_{2,5}) DU TRAFIC ROUTIER	6,4	4,1	3,1	-51,6%
OXYDES D'AZOTE (NO_x) TOTAL	242,5	196,0	169,0	-30,3%
OXYDES D'AZOTE (NO_x) DU TRAFIC ROUTIER	115,4	92,8	72,3	-37,3%
CO₂ GLOBAL (CO₂EQ)	134.316	119.418	118.456	-11,8%
CO₂ DU TRAFIC ROUTIER (CO₂EQ)	26.188	25.535	25.231	-3,7%

2. EMISSIONS DE CO₂ REPARTITION PAR TYPE D'ACTIVITE ET DE TRAFIC



SOURCE: EEA (EUROPEAN ENVIRONMENTAL AGENCY)



L'ENVIRONNEMENT ÉMISSIONS DE CO₂ ET DE POLLUANTS

[1] Les émissions de particules fines et d'oxyde d'azote du trafic routier diminuent plus rapidement que le total belge

Le renforcement successif des normes d'émission et l'amélioration de l'efficacité des moteurs à combustion interne et du post-traitement des gaz d'échappement ont entraîné une réduction substantielle des particules et des oxydes d'azote.

[2] Les transports ont vu leurs émissions de CO₂ ne diminuer que marginalement

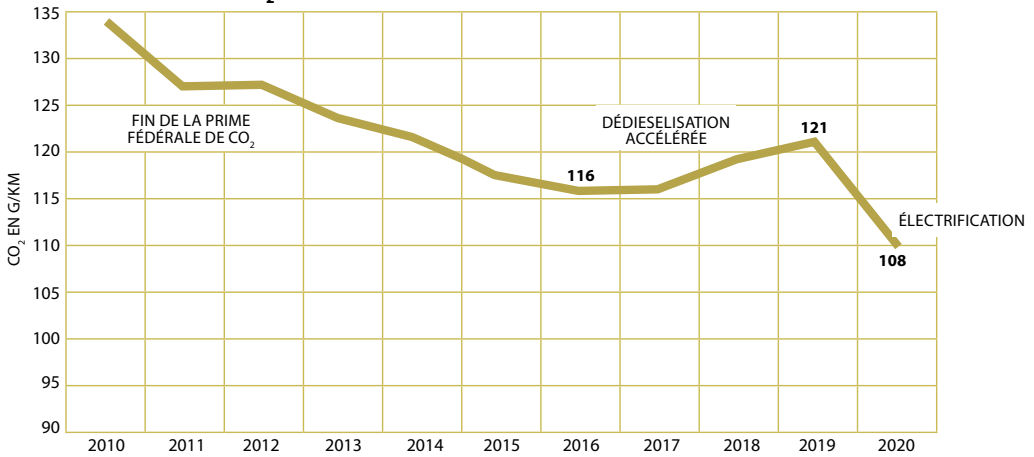
En 2018, près de 120 millions de tonnes de

CO₂ d'origine humaine ont été émises dans notre pays, soit près de 12% de moins qu'en 2021. Le transport représentait un peu plus de 22% en 2018 et a vu ses émissions de CO₂ diminuer moins rapidement : -3,7% par rapport à 2010.

L'augmentation du trafic, l'allongement des embouteillages et la diminution de la capacité des routes ont partiellement annulé l'effet bénéfique de la réduction des émissions de CO₂ des véhicules individuels.

Au cours de l'année 2020, la moyenne du CO₂ a chuté de 13 g/km, un résultat sans précédent.

3. ÉMISSIONS DE CO₂ DU MARCHÉ DES VOITURES NEUVES



SOURCE: FEBIAC, SPF MOBILITÉ



[3] Les émissions de CO₂ du marché des voitures neuves ont été irrégulières - 2020 marque un tournant

Les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves ont diminué de 20% en 10 ans : de 135 g/km en 2010 à 108 g/km en 2020. Traduit en consommation de carburant, cela signifie qu'aujourd'hui, nous consommons en moyenne 1 litre de carburant de moins par 100 kilomètres parcourus qu'il y a dix ans.

Jusqu'en 2015, la réduction des émissions de CO₂ était due, entre autres, à l'amélioration du rendement du moteur à combustion, en particulier de la version diesel. Mais l'année 2015 marque un tournant : alimenté par le scandale du diesel, le diesel est passé au second plan et a dû céder la place à la motorisation essence, moins économe en car-

burant, ce qui a entraîné une nouvelle augmentation des émissions de CO₂. En outre, de nouveaux tests de conduite et des tests d'émissions plus stricts ont été introduits, ainsi que des objectifs ambitieux en matière de CO₂, ce qui signifie que le moteur à combustion seul ne suffit pas pour obtenir des réductions significatives de CO₂.

L'industrie automobile investit donc massivement dans l'électrification de la propulsion afin d'inverser la courbe du CO₂. Et avec succès ! Au cours de l'année 2020, la moyenne du CO₂ a chuté de 13 g/km, un résultat sans précédent.

Les véhicules électriques rechargeables ont trouvé leur chemin jusqu'aux consommateurs, ramenant l'objectif de 95 g/km de CO₂ d'ici 2021 à portée de main.

Les émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves ont diminué de 20 % en 10 ans. Concrètement, cela signifie qu'aujourd'hui, nous consommons en moyenne 1 litre de carburant de moins par 100 kilomètres parcourus qu'il y a dix ans.

| SÉCURITÉ ROUTIÈRE



1. ACCIDENTS ET VICTIMES ÉVOLUTION, GRAVITÉ ET TYPES D'USAGER

	2010	2015	2019	Δ'19/'10
ACCIDENTS CORPORELS	45.745	40.300	37.699	-17,6%
VICTIMES DONT:	59.872	52.593	47.793	-20,2%
<i>BLESSÉS LÉGERS</i>	53.416	47.650	43.547	-18,5%
<i>BLESSÉS GRAVES</i>	5.606	4.181	3.600	-35,8%
<i>DÉCÉDÉS</i>	850	762	646	-24,0%

DONT:	2010	2015	2019	Δ'19/'10
<i>VOITURE/UTILITAIRE LÉGER</i>	490	413	326	-33,5%
<i>VÉLO</i>	73	90	94	28,8%
<i>BUS+POIDS LOURD</i>	14	19	12	-14,3%
<i>PIÉTON</i>	108	94	92	-14,8%
<i>MOTO/CYCLOMOTEUR</i>	126	125	104	-17,5%
<i>AUTRE/INCONNU</i>	39	21	18	-53,8%
<i>TOTAL</i>	850	762	646	-24,0%

SOURCE: VIAS.BE



I SÉCURITÉ ROUTIÈRE

[1] Au cours des dix dernières années, le nombre total d'accidents corporels dans notre pays a diminué de 17,6% et le nombre de victimes de la route (morts, blessés graves et légers) de 20,2%. En 2010, il y a eu près de 60.000 victimes. En 2019, un peu moins de 48.000, dont 646 morts, 3.600 blessés graves et légers et 43.547 blessés légers.

[2] Le nombre de blessés légers a diminué d'un cinquième, le nombre de morts sur la route d'un quart et le nombre de blessés graves de plus d'un tiers.

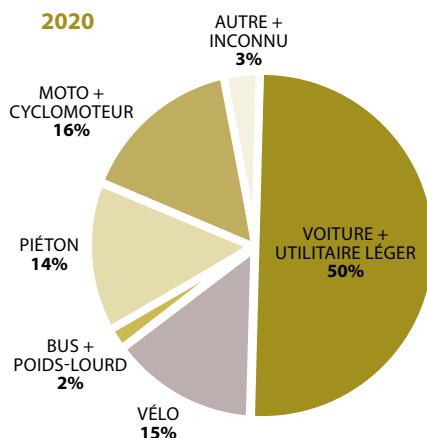
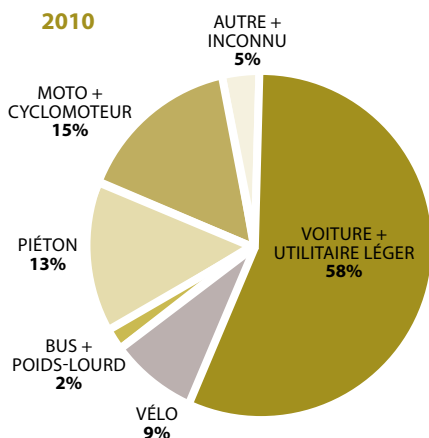
[3] La moitié des victimes de la route sont des automobilistes, suivis par les cyclistes ; ils représentent 1 victime sur 5 ; 1 sur 10 est un piéton.

[4] Il existe des différences frappantes entre les régions : en Wallonie, 2 victimes d'accidents de la route sur 3 sont des occupants de voiture. A Bruxelles, ce chiffre est de 1 sur 3.

La proportion de cyclistes blessés en Flandre, avec 30%, est deux fois moins élevée que la moyenne nationale, tandis que le nombre de piétons blessés, avec 7%, est bien inférieure à la moyenne nationale de 10%. Dans la région urbaine de Bruxelles, près de la moitié des blessés sont des piétons et des cyclistes.

[5] En 2010, près de 6 décès sur 10 sur les routes étaient des occupants de voitures particulières ou de camionnettes. Dix ans plus tard, cette proportion est

I SÉCURITÉ ROUTIÈRE



2. DÉCÈS SUR LA ROUTE EN 2018

LA BELGIQUE PAR RAPPORT AUX PAYS VOISINS ET À L'UE

PAR MILLION D'HABITANTS		PAR 10 MILLIONS VOYAGEURS-KM		PAR MILLION VÉHICULES	
NL	35	DE	35	DE	70
ES	39	NL	41	NL	71
DE	40	FR	42	ES	76
FR	48	IT	44	IT	86
UE-27	52	LU	45	LU	88
BE	53	ES	51	UE-27	100
IT	55	UE-27	54	FR	101
LU	59	BE	56	BE	104

SOURCES: STATISTICAL POCKETBOOK 2020 | MOBILITY AND TRANSPORT, VIAS.BE



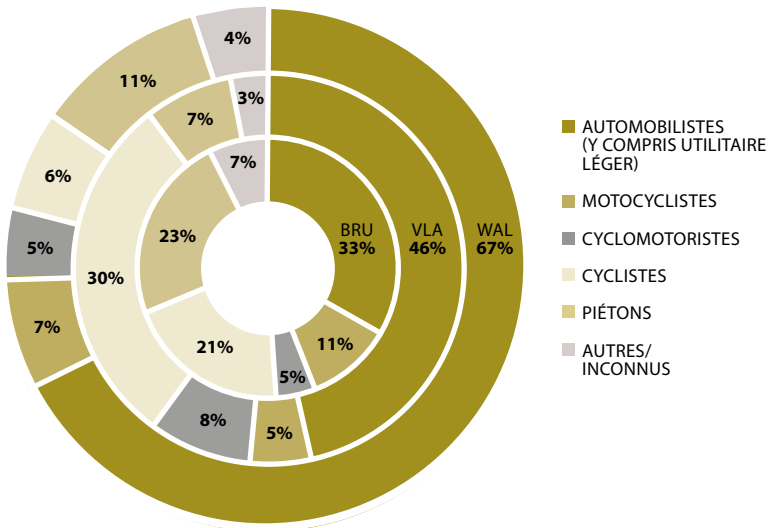
tombée à 5 sur 10. Le pourcentage de cyclistes, en revanche, a presque doublé pour atteindre 15%. Aucun changement majeur n'est constaté chez les autres usagers.

[6] Parmi les utilisateurs de voitures, on compte 326 décès en 2019, soit 160 de moins qu'il y a dix ans. Parmi la plupart des autres usagers de la route, le nombre de décès a chuté dans des proportions similaires, à l'exception des cyclistes, dont le nombre de décès est passé de 73 à 94 en 2019.

[7] Avec 53 et 56 décès dans les accidents de la route par million d'habitants et par 10 millions de passagers-km, la Belgique figure juste au-dessus des moyennes de 52 et 54 de l'UE-27.

Cependant, beaucoup de nos pays voisins obtiennent eux de meilleurs résultats : les Pays-Bas, avec 35 et 41, ont respectivement un tiers et un quart de moins de décès par million d'habitants / par 10 millions de passagers-km.

3. ACCIDENTS DE LA ROUTE PAR TYPE D'USAGER RÉPARTITION PAR RÉGION





EDITEUR RESPONSABLE FEBIAC - CONCEPTION : AURA EDITION - PHOTOS ISTOCK

