

Essentiel des accidents Modes de déplacement 2019-2023

Les définitions et précisions techniques utiles à la bonne compréhension de ce document sont centralisées dans :

[Essentiel des accidents : glossaire et précisions techniques. AWSR, décembre 2022](#)

Les Essentiels sont disponibles sur :
<https://www.awsr.be/services/etudes-statistiques/>

SOMMAIRE

Que retenir pour la période 2019-2023 ?

Résultats généraux

Caractéristiques des accidents selon les usagers

Caractéristiques des usagers impliqués

Risque et gravité selon les usagers

QUE RETENIR POUR LA PÉRIODE 2019-2023 ?

- Près de 9 accidents corporels sur 10 impliquent une voiture.
 - 1 accident corporel sur 5 concerne un conducteur de voiture seul en cause.
 - 1 accident corporel sur 4 implique un mode actif (piéton ou deux-roues) contre un autre usager.
- Les accidents corporels impliquant un camion sont les plus graves. Dans près de 9 cas mortels sur 10, c'est chez l'opposant au camion que le décès survient.
- Pour une même distance parcourue, le risque d'être impliqué dans un accident corporel et le risque de décéder sur la route sont les plus importants pour les motards. En comparaison avec la voiture, les motos ont un risque de décès 17 fois plus élevé et un risque d'accident 6 fois plus important.
- Une saisonnalité des accidents corporels s'observe pour les usagers vulnérables : les accidents impliquant un piéton sont un peu plus fréquents en automne et en hiver, et les accidents impliquant un deux-roues sont plus fréquents au printemps et en été.

Les résultats présentés portent, sauf mention contraire, sur une période de 5 ans (2019-2023). Travailler sur une telle période permet de lisser certaines variations annuelles telles que, par exemple, celles dues à des conditions météorologiques atypiques. Si les accidents survenus en 2023 ont des caractéristiques spécifiques, celles-ci sont mises en évidence.















RÉSULTATS GÉNÉRAUX

QUELS SONT LES INDICATEURS-CLÉS POUR 2023 ?

Le Tableau 1 reprend les principaux indicateurs 2023 pour les différents grands types d'usagers de la route.

Tableau 1 : Indicateurs-clés de sécurité routière pour chaque type d'usager (Wallonie, 2023)

Wallonie, 2023		Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Total victimes	Accidents corporels**	Gravité
	Piétons	34	141	1 178	1 353	1 309	26
	Trottinettes électriques	1	16	201	218	226	4
	Vélos	13	73	911	997	988	13
	Cyclos	5	47	633	685	660	8
	Motos	30	134	794	958	898	33
	Voitures	123	358	7 225	7 706	8 319	15
	Voiturettes*	0	2	23	25	36	0
	Camionnettes	9	19	396	424	863	10
	Camions	5	4	102	111	418	12
	Autocars/bus	0	3	117	120	125	0
	Tracteurs agricoles*	0	3	18	21	67	0
	Autres usagers et inconnus	5	23	406	434	505	10
Total Wallonie		225	808	11 975	13 008	10 211	22

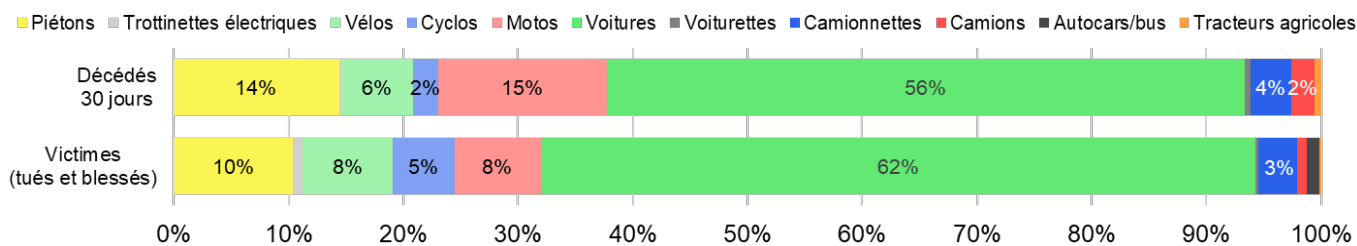
* Les voiturettes et les tracteurs agricoles ne sont pas des catégories d'usagers exclusives et certains d'entre eux sont comptabilisés parmi d'autres usagers (selon l'encodage de la police).

** Le nombre total d'accidents corporels en Wallonie est inférieur à la somme des accidents pour chaque type d'usager puisqu'un accident peut impliquer plusieurs usagers différents (ex : un automobiliste et un piéton).

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

QUELS USAGERS SONT LES VICTIMES DES ACCIDENTS ?

La Figure 1 illustre la répartition des décédés 30 jours et des victimes (tués et blessés) selon le type d'usager, sur la période 2019-2023. L'année 2023 ne se distingue pas de la distribution observée pour l'ensemble de la période 2019-2023 que ce soit pour les tués ou les victimes (tués et blessés).



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

Figure 1 : Répartition des victimes selon le type d'usager (Wallonie, 2019-2023)



QUELLES SONT LES ÉVOLUTIONS À COURT ET MOYEN TERMES ?

Le Tableau 2 présente les indicateurs de sécurité routière en Wallonie pour les principales catégories d'usagers sur la période 2013-2023 et leur évolution au cours des 10 dernières années mais aussi par rapport à 2019 et 2022.

Tableau 2 : Évolution des principaux indicateurs pour chaque type d'utilisateur (Wallonie, 2023 par rapport à 2022, 2019 et 2013)

Wallonie 2013 - 2023	Décédés 30 jours	Evolution			Accidents corporels	Evolution		
		2013	2019	2022		2013	2019	2022
		-31%	-13%	-15%		-6%	-9%	+2%
		N/D	N/D	0%		N/D	+5550%	+24%
		+6 tués	-8 tués	-5 tués		+43%	+16%	-4%
		-1 tué	+1 tué	-3 tués		-29%	+3%	-5%
		-25%	-33%	+3%		-6%	-2%	-2%
		-41%	-31%	+6%		-16%	-9%	-1%
		N/D	-2 tués	-1 tué		N/D	-10%	+16%
		-3 tués	0%	-2 tués		+12%	+1%	+5%
		-1 tué	0%	-2 tués		-19%	-22%	+2%
		0%	0%	0%		-11%	-33%	-29%
		+1 tué	-2 tués	-3 tués		-4%	-3%	-12%

N/D : données non disponibles. En effet, les voiturettes ne peuvent être distinctement identifiées parmi les usagers que depuis 2014 et les trottinettes électriques que depuis 2019.

Lorsque les effectifs sont inférieurs à 10, le calcul des variations en pourcentage est inadapté. Aussi, nous préférons communiquer ces évolutions en chiffres bruts.

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

Les indicateurs relatifs aux cyclistes globalement à la hausse, en particulier le nombre d'accidents

Les cyclistes sont la seule catégorie pour laquelle les indicateurs sont en hausse entre 2013 et 2023, même si l'année 2023 est marquée par une légère baisse des indicateurs par rapport à 2022. Nous constatons en l'espace de dix ans une hausse très marquée de 43% des accidents corporels. Ceci est principalement imputable à un nombre plus élevé de cyclistes sur la route. L'augmentation de la mobilité cycliste est à la fois conjoncturelle (augmentation importante de la pratique cycliste pendant la période Covid-19) et structurelle (augmentation de l'utilisation de ce moyen de transport depuis plusieurs années). Depuis 2016, le nombre d'accidents de cyclistes est en hausse. En l'absence d'estimations précises de la croissance du trafic cycliste, il est difficile de déterminer si le risque d'accident lors des déplacements cyclistes augmente ou non.

Les indicateurs relatifs aux trottinettes électriques en hausse continue

Les usagers de trottinettes électriques voient leur accidentalité fortement augmenter depuis 2019. Ceci est principalement imputable à un nombre plus élevé de trottinettes électriques sur la route. Tout comme pour les cyclistes, l'augmentation de la mobilité à trottinette est à la fois conjoncturelle (augmentation importante de l'offre de trottinettes partagées dans les grandes agglomérations wallonnes) et structurelle (augmentation de l'utilisation de ce moyen de transport depuis plusieurs années). Selon les statistiques officielles, seuls 2 usagers de trottinettes électriques sont décédés (1 en 2022 et 1 en 2023). Cela s'explique par une mobilité quasi exclusivement urbaine où les vitesses sont limitées à maximum 50 km/h et la sévérité des blessures moins élevée.

Les indicateurs relatifs aux piétons à surveiller

Le bilan 2023 des piétons est assez mitigé avec une baisse du nombre de tués et une hausse du nombre d'accidents corporels. Cette dernière a débuté en 2020 et se poursuit depuis lors. Les piétons sont à surveiller car ils font partie des usagers de la route dont les indicateurs varient le moins positivement.

Les indicateurs relatifs aux motards en légère baisse

Même si l'évolution sur 10 ans des motards tués est à la baisse avec jusqu'à -25% par rapport à 2013, cet indicateur stagne depuis 2021. L'évolution du nombre d'accidents corporels impliquant un motard baisse mais très lentement (-6% en 10 ans). A l'instar des piétons, les motards font partie des usagers de la route dont les indicateurs varient le moins fortement et nécessitent donc une attention particulière.



Un quart d'occupants de voiture victimes en moins en 10 ans

Les occupants de voiture représentent depuis toujours la majorité des victimes de la route (tués et blessés). Mais leur part ne cesse de diminuer au fil des ans, passant de deux-tiers (67%) des victimes en 2013 à 59% en 2023. Le nombre d'occupants décédés, en particulier, enregistre une forte diminution (de -41%) par rapport à 2013. Dans le même laps de temps, le nombre d'accidents corporels n'a diminué « que » de -16%. Les accidents corporels impliquant une voiture sont donc aujourd'hui en moyenne moins graves qu'il y a quelques années.

Plusieurs éléments peuvent expliquer les tendances favorables observées pour les voitures. L'évolution à moyen terme pourrait découler des nouveaux équipements de sécurité embarqués dans les véhicules, d'une amélioration des infrastructures routières ou encore de changements de comportement avec un meilleur respect des mesures sécuritaires (vitesse, ceinture, etc.). Ces tendances encourageantes ne doivent toutefois pas nous faire oublier qu'il reste encore beaucoup de chemin pour atteindre l'objectif de 0 tué à l'horizon 2050, notamment en termes de conduite sous influence, de distraction et de vitesse excessive.

CARACTÉRISTIQUES DES ACCIDENTS SELON LES USAGERS

QUAND SE PRODUISENT LES ACCIDENTS ?

Période de la semaine

Deux tiers de l'ensemble des accidents corporels (66%) se produisent les journées de semaine (du lundi au vendredi de 6h à 21h59). Cela s'explique logiquement par une durée plus longue de cette période (47% du total des heures d'une semaine) et par un trafic plus important durant celle-ci. La Figure 2 révèle que certains usagers sont plus sujets que d'autres à être impliqués dans des accidents les journées de week-end (36% des accidents de moto et 26% des accidents de vélo) ou encore de nuit (17% des accidents de voiture).

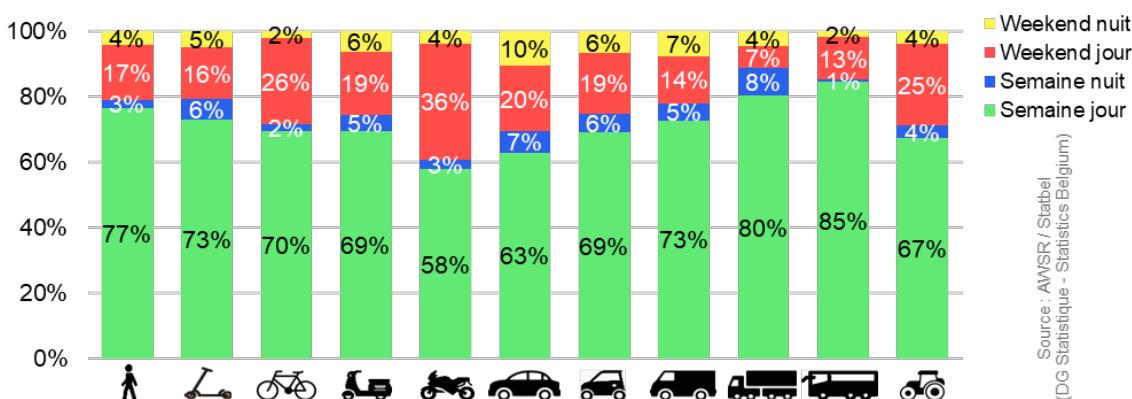


Figure 2 : Répartition des accidents corporels selon la période de la semaine et le type d'utilisateur (Wallonie, 2019-2023)

Répartition mensuelle

La répartition mensuelle des accidents corporels selon le type d'utilisateur sur la période 2019-2023 suit trois principales tendances avec d'un côté les voitures (et autres véhicules motorisés à 4 roues et plus), d'un autre les piétons et enfin les deux-roues (vélo et deux-roues motorisé (2RM)). Si la saison semble avoir assez peu d'influence sur le nombre d'accidents pour les voitures (répartition relativement stable au fil de l'année), elle en a pour les piétons et encore plus pour les vélos et 2RM. L'hiver est la période où il y a le plus d'accidents de piétons. Cela s'explique par la grande vulnérabilité des piétons en l'absence de bonne visibilité (notamment la nuit). Lorsqu'il fait noir tôt (à partir de 17h en hiver), le risque pour les piétons est au maximum. Pour les usagers de deux-roues, on observe très peu d'accidents en automne/hiver pour atteindre un maximum sur la période estivale de juin à septembre (Figure 3). En effet, les conditions climatiques (précipitations et températures) et de luminosité ont un impact très important sur les choix de mobilité et en particulier sur l'utilisation du vélo et des 2RM. Pour les tracteurs agricoles, l'accidentalité reflète l'activité dans les champs avec les moissons et autres récoltes entre juin et octobre.



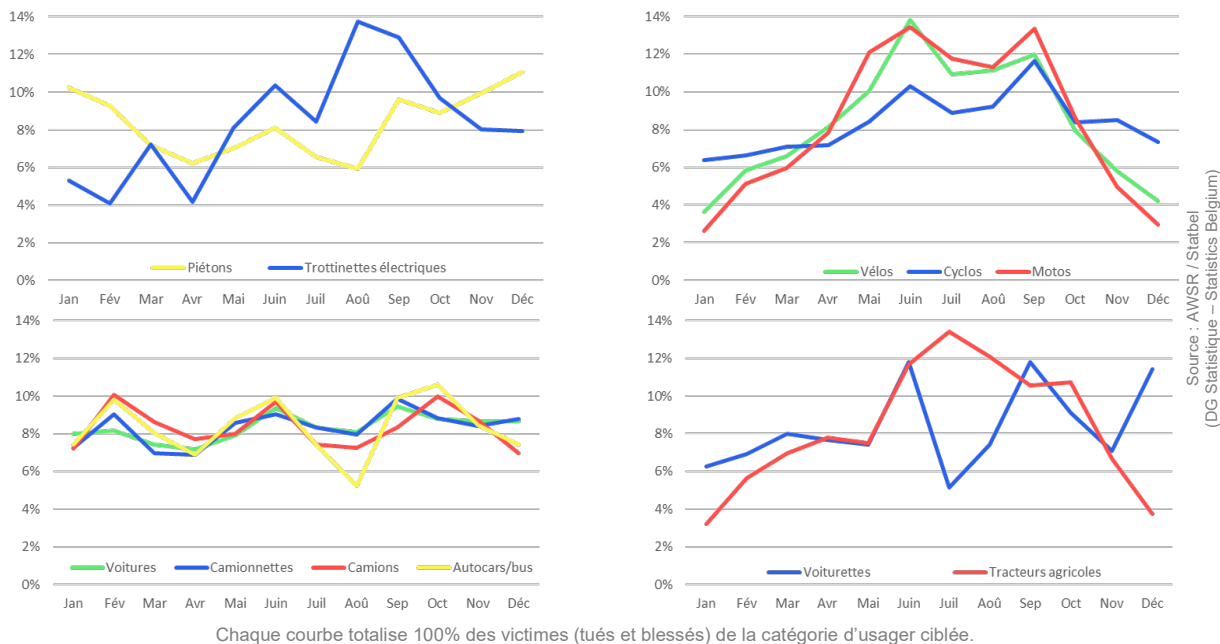


Figure 3 : Répartition des accidents corporels selon le mois et le type d'usager (Wallonie, 2019-2023)

OÙ SE PRODUISENT LES ACCIDENTS ?

Environnement routier

2 accidents corporels sur 3 surviennent, en Wallonie, en agglomération (63%). 3 accidents corporels sur 10 (29%) sont enregistrés hors agglomération et 1 sur 10 (8%) sur autoroute. La Figure 4 illustre que certains usagers sont plus souvent que d'autres impliqués dans certains environnements routiers. Ainsi, plus de 9 accidents impliquant un piéton ou une trottinette électrique sur 10 et 8 accidents impliquant un vélo ou un cyclomoteur sur 10 surviennent en agglomération, contre 6 accidents sur 10 pour les voitures. D'autre part, 42% des accidents corporels impliquant un camion et 16% de ceux impliquant une camionnette ont été enregistrés sur autoroute. Ces résultats reflètent principalement les lieux de circulation des différents usagers et notamment pour les usagers vulnérables (piétons, deux-roues...) et le transport de marchandises.

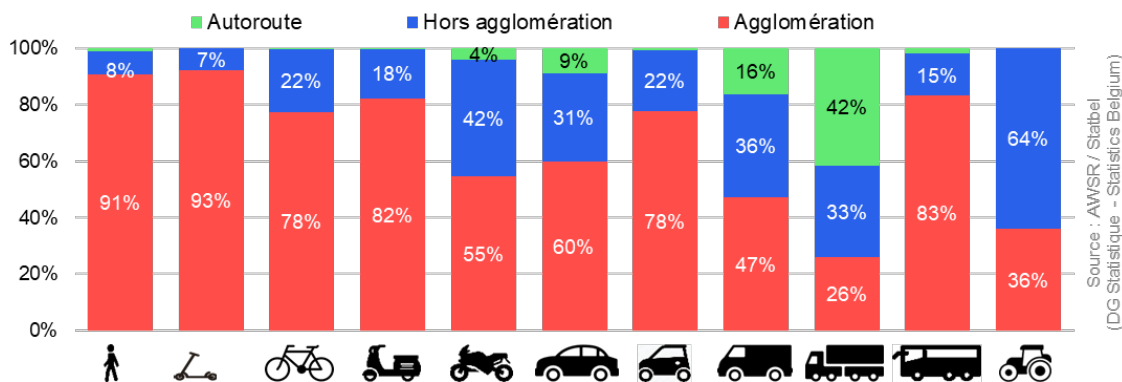


Figure 4 : Répartition des accidents corporels selon l'environnement routier et le type d'usager (Wallonie, 2019-2023)

Une analyse complémentaire par régime de vitesse (Figure 5), permet d'obtenir des résultats pour les zones 30 (4% de l'ensemble des accidents corporels). Nous noterons que 12% des accidents de piéton et 7% des accidents de vélos surviennent dans une zone 30, contre 3% des accidents impliquant une voiture.

Depuis 2020, on constate une accélération de l'implantation de zones 30 et de zones de rencontre dans les centres urbains (à l'instar notamment de Charleroi, Liège, Mons et Namur) afin de faciliter la cohabitation entre les différents usagers de la route. Ces changements ont par conséquent un impact sur l'accidentalité en Wallonie.



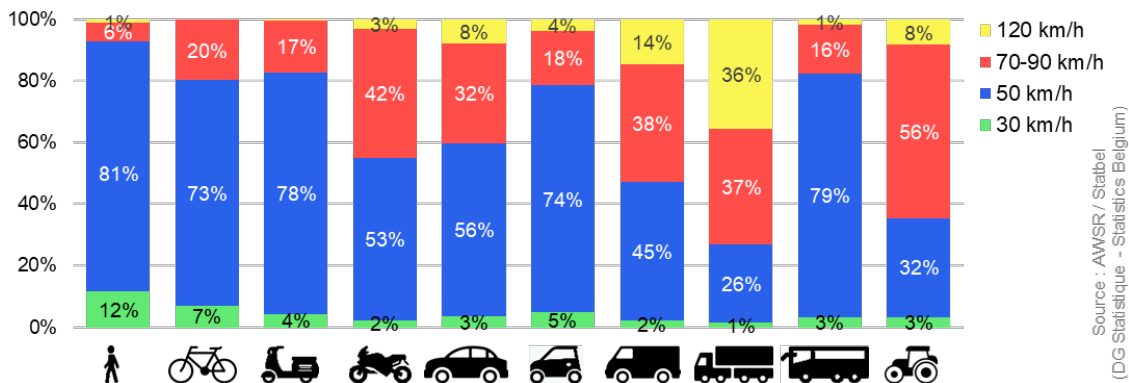


Figure 5 : Répartition des accidents corporels selon le régime de vitesse sur le site de l'accident et le type d'utilisateur (Wallonie, 2019-2023)

Intersection

Trois quarts des accidents corporels (75%) ont lieu en section courante. Les accidents impliquant un vélo ou un cyclo surviennent plus fréquemment en intersection (carrefour ou rond-point). Ce résultat pourrait s'expliquer par différents paramètres comme une circulation plus souvent en milieu urbain avec de nombreux carrefours, des différences comportementales dans ce type d'infrastructure (tous usagers), des problèmes de visibilité ou d'angle mort ou encore le manque de prise en compte de leur présence potentielle de la part des autres usagers dans leur stratégie de recherche d'informations associées à la tâche de conduite dans ces aménagements routiers (Figure 6).

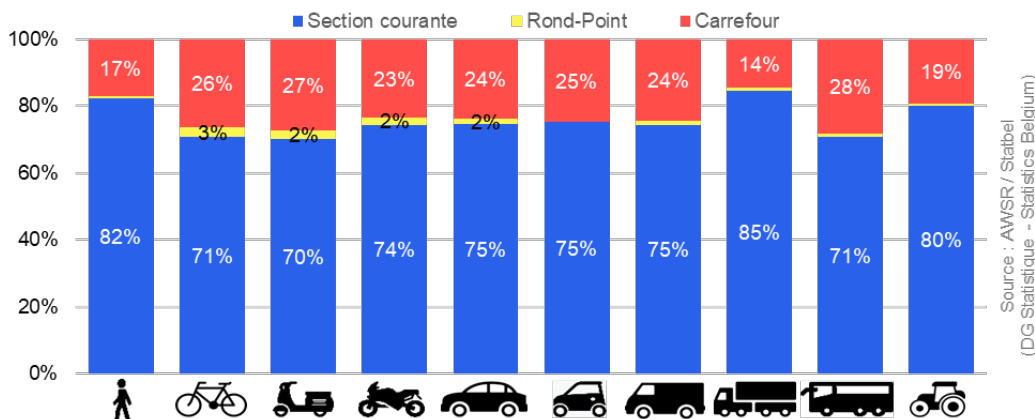


Figure 6 : Répartition des accidents corporels selon le type d'infrastructure sur le site de l'accident et le type d'utilisateur (Wallonie, 2019-2023)

DANS QUELLES CIRCONSTANCES SE PRODUISENT LES ACCIDENTS ?

Luminosité

La majorité des accidents corporels surviennent lors de conditions diurnes (jour) (69%) et un quart lors de conditions nocturnes (nuit) (avec ou sans éclairage). La part d'accidents survenant de jour est plus élevée pour les cyclistes et les motocyclistes. Cela pourrait s'expliquer par une circulation plus souvent en conditions diurnes notamment lorsque c'est un usage récréatif ou de loisirs (Figure 7).

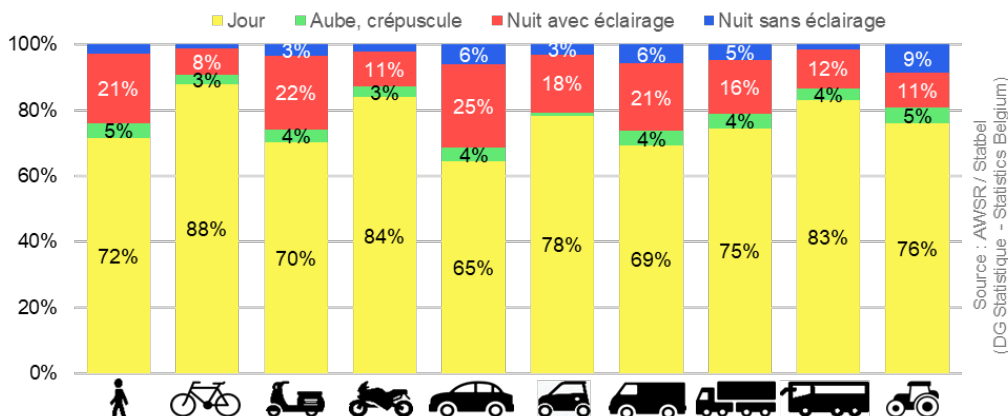


Figure 7 : Répartition des accidents corporels selon la luminosité et le type d'utilisateur (Wallonie, 2019-2023)



Conditions météo

Plus de 8 accidents corporels sur 10 (84%) surviennent en Wallonie lorsque les conditions météo sont normales (temps sec). Même s'il est avéré que des conditions météo dégradées augmentent le risque d'accident, celles-ci ne se présentent que pendant une partie minoritaire du temps, d'où la part réduite dans les accidents. Ce constat est plus marqué pour les accidents de vélo, moto et tracteur agricole. Cela s'explique par une circulation plus fréquente par beau temps à vélo et moto pour un usage récréatif ou de loisirs. Pour les tracteurs agricoles, leur activité est plus importante par beau temps lorsqu'il s'agit des moissons et autres récoltes (Figure 8).

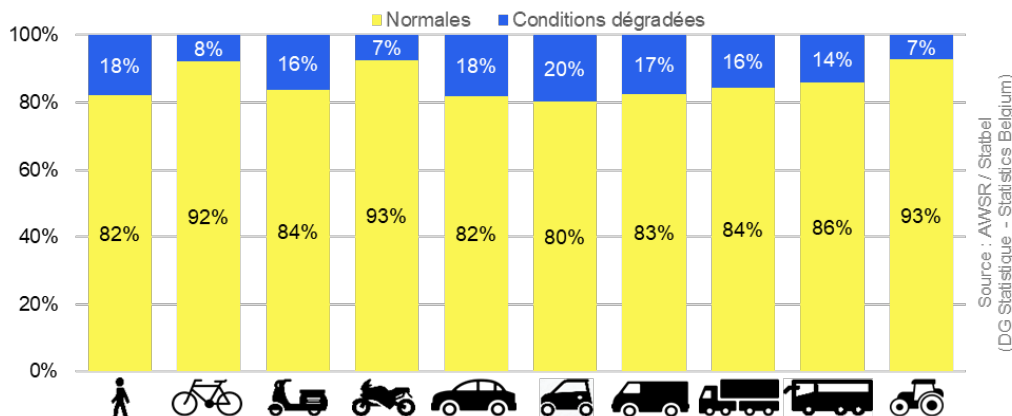


Figure 8 : Répartition des accidents corporels selon les conditions météo et le type d'usager (Wallonie, 2019-2023)

Etat de la chaussée (adhérence)

3 accidents corporels sur 4 surviennent en Wallonie lorsque la chaussée présente une bonne adhérence, c'est-à-dire qu'elle est propre et sèche. Comme pour les conditions météo, on observe pour les vélos, motos et tracteurs agricoles une part plus importante d'accidents lorsque les conditions de circulation sont optimales et associées au beau temps. Cela s'explique par une circulation plus fréquente par beau temps à vélo et moto pour un usage récréatif ou de loisirs (Figure 9).

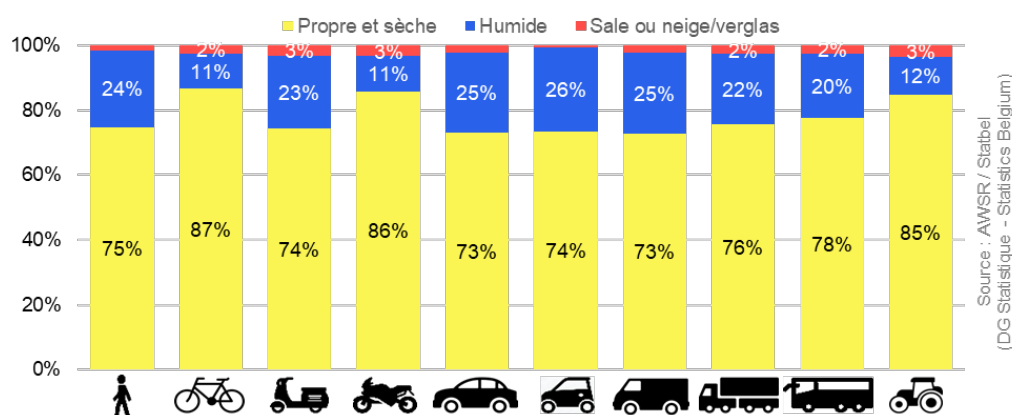


Figure 9 : Répartition des accidents corporels selon l'état de la chaussée (adhérence) et le type d'usager (Wallonie, 2019-2023)

QUELLES SONT LES COLLISIONS LES PLUS FRÉQUENTES ?

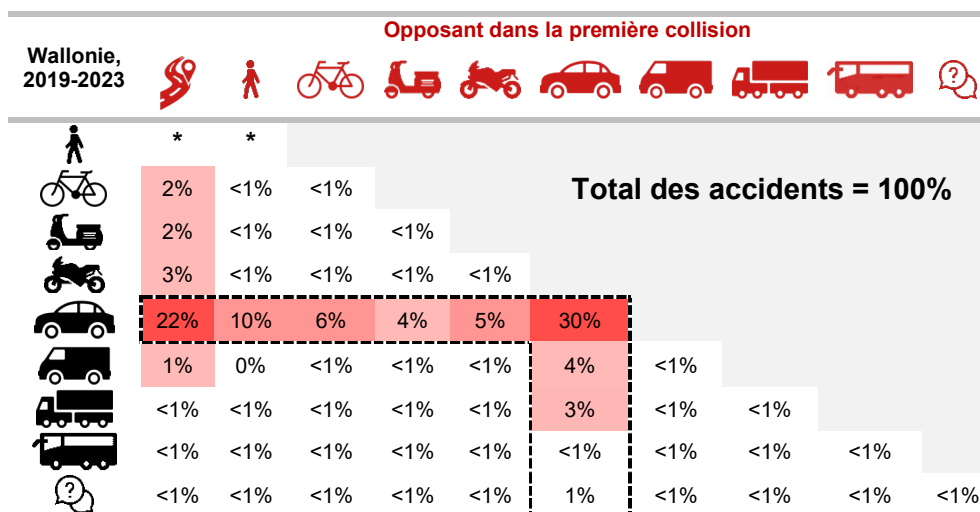
Accidents corporels

Le Tableau 3 permet d'identifier les types de collision les plus fréquents parmi l'ensemble des accidents corporels en fonction des usagers impliqués. Il ressort que :

- Près de 9 accidents corporels sur 10 (85%) impliquent une voiture (ligne et colonne encadrées).
- 1 accident corporel sur 3 (32%) est de type seul en cause (tous types d'usagers confondus).
- 1 accident corporel sur 3 (30%) est de type voiture contre une voiture.
- 1 accident corporel sur 4 (28%) implique un usager vulnérable (piéton ou deux-roues) contre un autre usager.
- 1 accident corporel sur 5 (22%) implique un conducteur de voiture seul en cause (perte de contrôle, collision contre un obstacle sur ou hors chaussée).



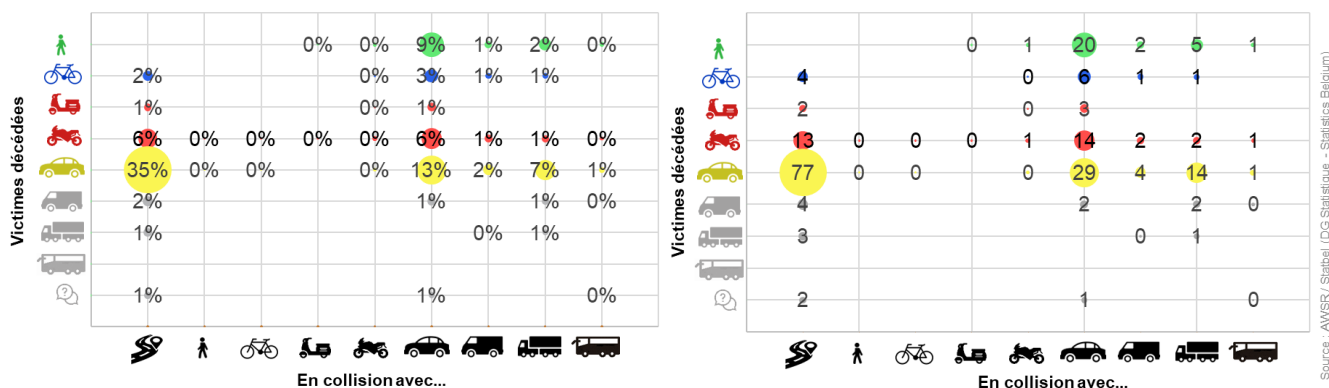
Tableau 3 : Distribution des accidents corporels en fonction des usagers impliqués (Wallonie, 2019-2023)



* Les piétons se blessant seuls ou contre un autre piéton ne sont pas considérés comme des accidents de la route et ne font pas l'objet de statistiques. Les trottinettes électriques et les tracteurs agricoles sont trop peu nombreux et ont été regroupés dans « autres et inconnus »
 Source : AWSR / Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium)

Usagers de la route décédés en fonction du type d'opposant

La Figure 10 détaille quel a été l'opposant des personnes décédées (dans la première collision de l'accident) sur la période 2019-2023. Ainsi, sur un an, en moyenne, 77 occupants de voiture décédés (35% de l'ensemble des tués) l'ont été lors d'un accident de voiture sans opposant et 29 (13%) dans une collision impliquant leur voiture avec une autre voiture. De même, 20 piétons (9% de l'ensemble des tués) sont décédés dans une collision avec une voiture.



Lorsqu'aucune personne n'est décédée dans une configuration précise, sur la période étudiée, alors la case est vide.

Les points enregistrant « 0% » ou « 0 » victimes sont des configurations de collision où il y a eu moins de 3 personnes tuées en 5 ans mais le résultat est non nul.

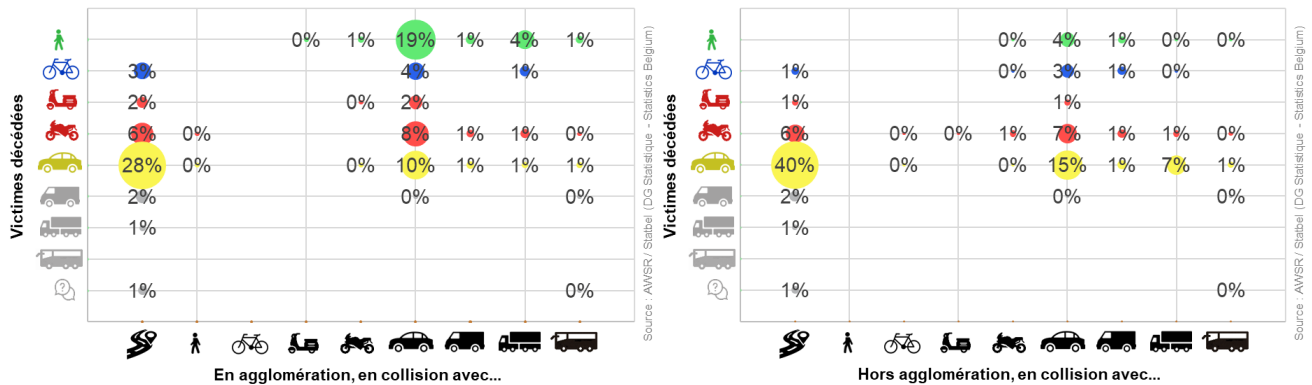
Figure 10 : Distribution des usagers décédés en fonction de leur opposant dans la première collision (Wallonie, moyenne annuelle n=227 sur la période 2019-2023)

Une analyse en fonction de l'environnement routier permet d'affiner les enjeux en termes d'insécurité routière. Les 3 figures ci-dessous fournissent la même information que celle ci-dessus, mais selon le type d'environnement : en agglomération, hors agglomération et sur autoroute.

En agglomération (Figure 11), on observe une part élevée d'usagers vulnérables (piétons et deux-roues) parmi les tués, qui atteint 55%. À eux seuls, les piétons représentent 26% de l'ensemble des tués en agglomération dont 19% sont impliqués dans une collision avec une voiture. 42% de l'ensemble des tués en agglomération étaient impliqués dans un accident de type « seul en cause », ce qui est moindre que dans les autres environnements routiers.

Hors agglomération (Figure 11), 51% de l'ensemble des tués étaient impliqués dans un accident de type « seul en cause ». Notamment, 40% de l'ensemble des tués hors agglomération étaient des occupants de voiture lors d'un accident de voiture sans opposant. La part des usagers vulnérables (piétons et deux-roues) n'est plus que de 26% de l'ensemble des tués hors agglomération et 16% étaient des motards.



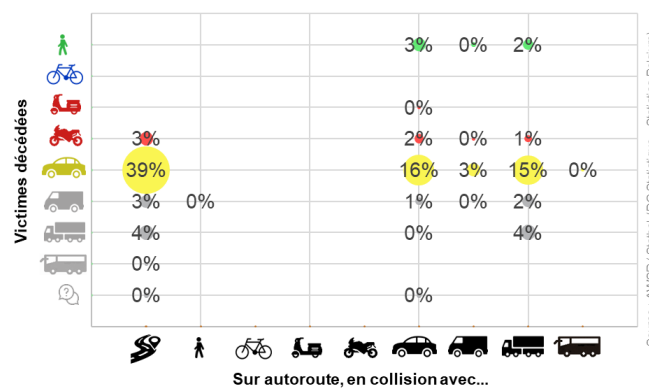


Lorsqu'aucune personne n'est décédée dans une configuration précise, sur la période étudiée, alors la case est vide.

Les points enregistrant « 0% » ou « 0 » victimes sont des configurations de collision où il y a eu moins de 3 personnes tuées en 5 ans mais le résultat est non nul.

Figure 11 : Distribution des usagers décédés en fonction de leur opposant en agglomération et hors agglomération (Wallonie, moyenne annuelle n=80 en agglomération et n=113 hors agglomération sur la période 2019-2023)

Enfin, sur autoroute (Figure 12), 49% des tués étaient impliqués dans un accident sans opposant. Notamment, 39% des tués étaient des occupants de voiture lors d'un accident de voiture sans opposant. Nous noterons que 24% de l'ensemble des tués sur autoroute avaient pour opposant un camion.



Lorsqu'aucune personne n'est décédée dans une configuration précise, sur la période étudiée, alors la case est vide.

Les points enregistrant « 0% » ou « 0 » tués sont des configurations de collision où il y a eu moins de 3 personnes tuées en 10 ans mais le résultat est non nul.

Figure 12 : Distribution des usagers décédés en fonction de leur opposant sur autoroute (Wallonie, moyenne annuelle n=46 sur la période 2014-2023)

CARACTÉRISTIQUES DES USAGERS IMPLIQUÉS

QUEL EST LE GENRE ET L'ÂGE DES VICTIMES DE LA ROUTE ?

Genre

La répartition des victimes (tués et blessés) selon leur genre pour chaque type d'usager révèle que les victimes masculines sont davantage majoritaires parmi certains usagers que d'autres. Ici aussi cette répartition reflète à la fois des différences liées au sexe en matière d'usage des différents modes de déplacement et de prise de risque. Ainsi, seules 3% des victimes occupant un camion, 12% de celles dans un tracteur agricole, 12% des motards et 20% des cyclistes sont des femmes. On ne constate une relative parité que parmi les piétons et les occupants de voiture et de voiturette. Les femmes sont majoritaires parmi les victimes occupant un bus/autocar (Figure 13).

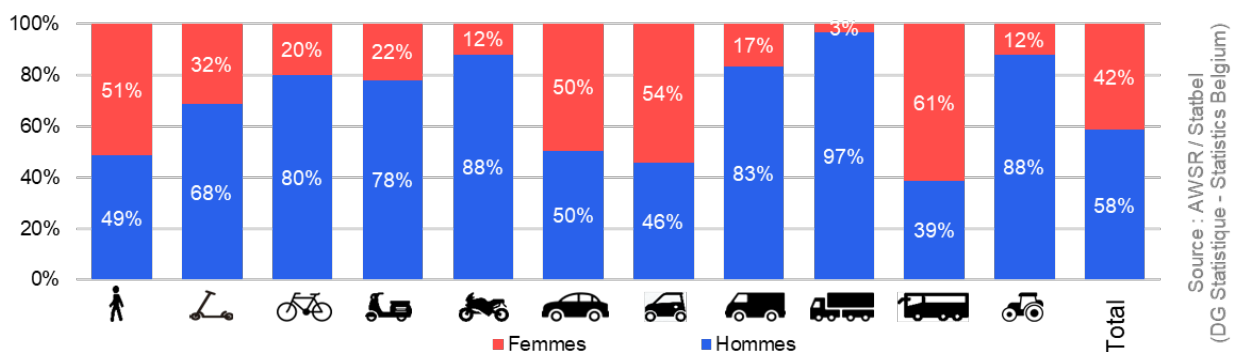
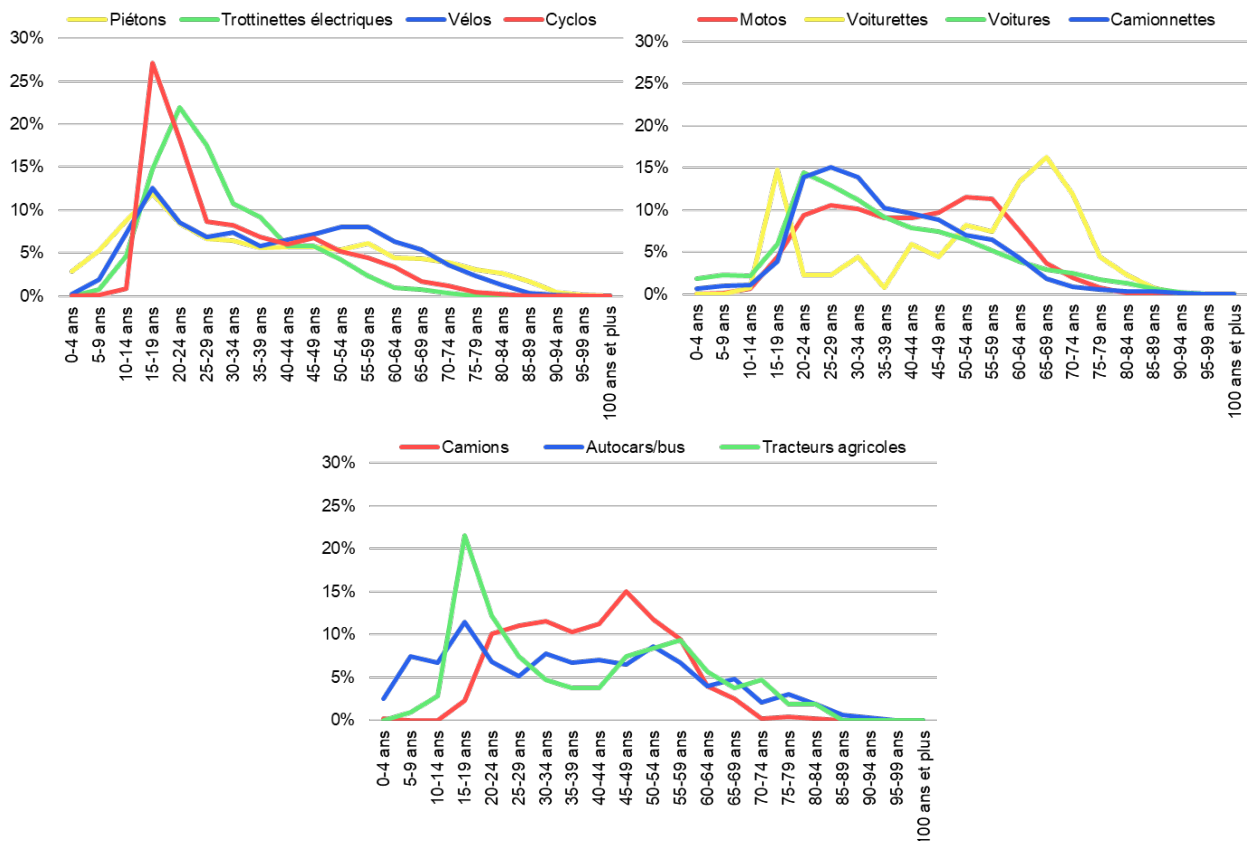


Figure 13 : Répartition des victimes (tués et blessés) selon le sexe et le type d'usager (Wallonie, 2019-2023)



Âge

La répartition des victimes (tués et blessés) selon l'âge pour chaque type d'usager reflète en partie leur mobilité mais aussi la période de leur vie pendant laquelle ils sont potentiellement le plus à risque d'être impliqué dans un accident corporel. Ainsi, on observe un pic très important des accidents de cyclomoteur à la fin de l'adolescence (27% des cyclomotoristes victimes d'un accident sont âgés entre 15 et 19 ans), cela s'explique par l'accès à ce type d'engin à partir de 16 ans mais aussi à une période de vie plus propice à la prise de risque. Le pic chez les trottinettes se situe à la tranche d'âge des 20-24 ans, (22% de 20-24 ans parmi les victimes) tout comme celui des occupants de voiture (14% de 20-24 ans). Comme pour les adolescents, cela reflète des choix de mobilité mais sans doute aussi en partie un mélange d'inexpérience de conduite et de minimisation des dangers inhérents à la conduite. Pour les motards, on observe un plateau encadré par deux tranches d'âges correspondant à deux catégories d'utilisateurs distincts : les jeunes de 25-29 ans et les 50-59 ans. Enfin, nous noterons que 49% des occupants de voitures victimes sont âgés de 60 ans et plus (Figure 14).



Chaque courbe totalise 100% des victimes (tués et blessés) de la catégorie d'usager en question.

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

Figure 14 : Répartition des victimes (tués et blessés) selon l'âge et le type d'usager (Wallonie, 2019-2023)

RISQUE ET GRAVITÉ SELON LES USAGERS

QUELS USAGERS ONT LES RISQUES D'ACCIDENT ET DE BLESSURES LES PLUS ÉLEVÉS ?

Dans ce chapitre, les indicateurs de risque sont calculés en fonction des distances parcourues annuellement. Cette dernière donnée est une estimation sur base de déclarations et n'est disponible que pour certains types d'usagers. Les risques sont calculés à partir des données d'accidents (Statbel) et de mobilité (Vias¹). La période 2020-2023 a été retenue pour cet exercice, car ce sont les données les plus récentes disponibles et qu'elles reflètent les changements de mobilité apparus depuis la crise du Covid-19.

Au lieu d'exprimer les risques par kilomètre parcouru, les graphes ci-dessous représentent un risque relatif : le risque moyen des automobilistes sert de référence et est ramené à 1. La valeur mentionnée pour les autres usagers est alors à interpréter comme un surrisque ou sous-risque par rapport aux automobilistes : combien de fois le risque des autres usagers est-il plus ou moins élevé que celui des automobilistes ?



Risque d'être impliqué dans un accident corporel

En Wallonie, pour une même distance parcourue, le risque d'être impliqué dans un accident corporel est 4 fois plus élevé pour un usager de deux-roues motorisé que pour un automobiliste (Figure 15). Ce risque est moitié moins élevé pour un cycliste ou un usager de trottinette électrique que pour un cyclo/motocycliste, mais reste donc deux fois supérieur à celui des automobilistes. Ce sursurrisque d'accident des deux-roues, motorisés ou non, pourrait s'expliquer notamment par une plus grande vulnérabilité, par des différences comportementales sur la route, une plus grande influence des facteurs environnementaux (météo, qualité de l'infrastructure) ou encore par des problèmes de visibilité et de prise en compte par les autres usagers motorisés dans leur stratégie de recherche d'informations associées à la tâche de conduite.

Les piétons ont un risque d'être impliqué dans un accident corporel plus faible que celui des automobilistes. Cela s'expliquerait, notamment, par le fait qu'ils ne parcourent qu'une petite partie de leur trajet en traversée et donc en interaction avec d'autres usagers de la route.

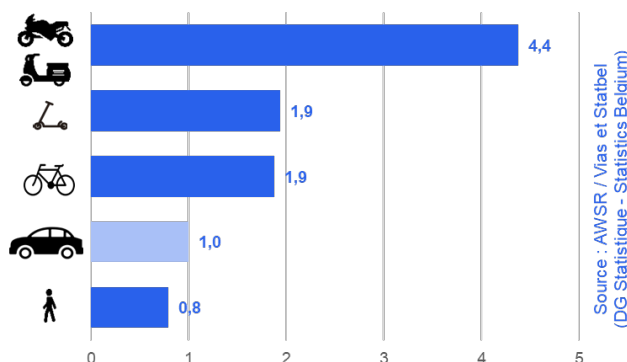


Figure 15 : Risque relatif d'être impliqué dans un accident corporel en Wallonie (2020-2023)

Risque d'être tué ou grièvement blessé dans un accident corporel

En Wallonie, pour une même distance parcourue, le risque d'être tué ou grièvement blessé dans un accident corporel est 19 fois plus élevé pour un usager de deux-roues motorisés que pour un automobiliste (Figure 16). Ce risque est quasi 5 fois plus élevé pour un usager de trottinette électrique ou un cycliste et 3 fois plus élevé pour un piéton que pour un automobiliste. Ces résultats peuvent s'expliquer notamment par le caractère vulnérable de ces usagers (pas ou peu d'éléments ou d'équipements de protection) par rapport aux automobilistes. Un autre facteur explicatif et potentiellement aggravant pour les deux-roues motorisés est la vitesse d'impact lors de la collision, plus cette vitesse est élevée, plus les conséquences sont sévères.

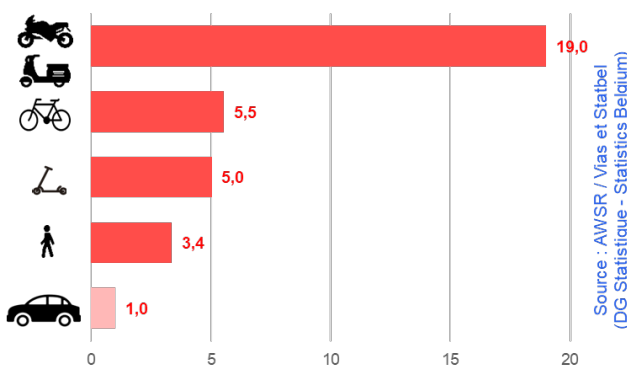


Figure 16 : Risque relatif d'être tué ou grièvement blessé dans un accident corporel en Wallonie (2020-2023)

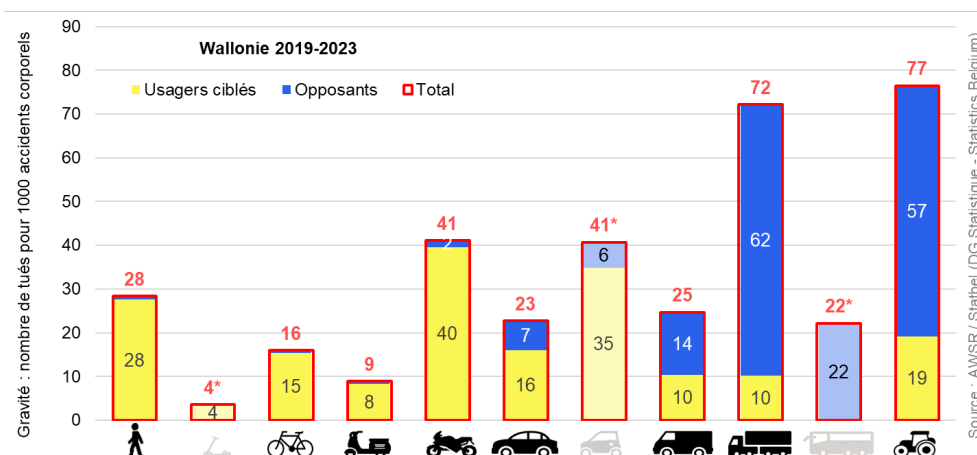
QUELS USAGERS SONT ASSOCIÉS À DES ACCIDENTS PLUS GRAVES ?

Gravité globale

Calculer la gravité des accidents en distinguant la gravité pour l'utilisateur ciblé de celle pour les opposants révèle des résultats cohérents avec les lois de la physique : plus un véhicule est lourd, plus la gravité pour les opposants est importante. À titre de comparaison, la gravité totale des accidents de camion ou de tracteur agricole est 3 fois plus élevée que celle des accidents de voiture. La gravité pour les opposants aux voitures est relativement élevée pour un véhicule considéré comme léger. Cela s'explique par une circulation essentiellement en milieu urbain et par une part importante d'usagers vulnérables parmi les opposants. Les usagers vulnérables (piétons, trottinettistes et conducteurs de deux-roues), qui ne disposent pas d'un habitacle protecteur, sont quasi systématiquement les victimes dans les accidents les impliquant. De tous les usagers, les motards sont les usagers pour lesquels la gravité spécifique est la plus élevée avec 40 motards décédés 30 jours pour 1 000 accidents corporels contre 28



pour les piétons ou 16 pour les automobilistes. Les voiturettes et les tracteurs sont les deux autres véhicules motorisés pour lesquels la gravité spécifique est élevée (Figure 17).



* Le nombre de tués dans les accidents impliquant cette catégorie d'utilisateur est inférieur à 20 sur la période 2019-2023.

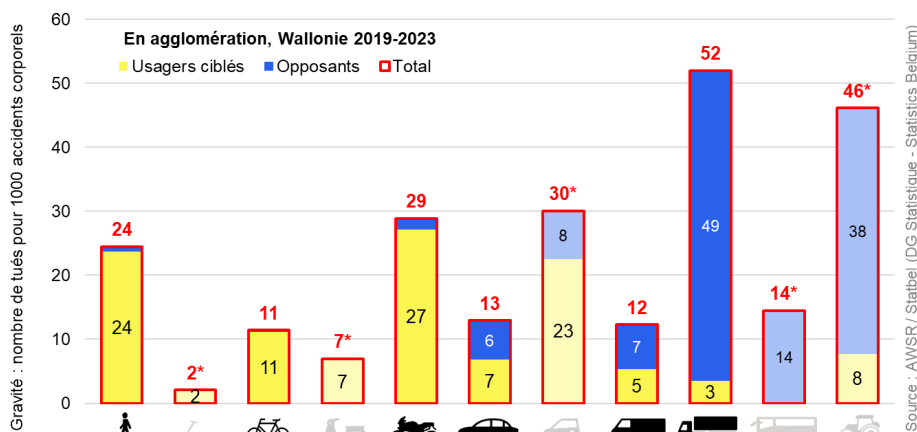
Figure 17 : Gravité des accidents selon le type d'utilisateur (Wallonie, 2019-2023)

L'année 2023 a présenté certaines particularités par rapport aux tendances constatées sur la période 2019-2023 avec une gravité globale moindre que celle observée sur la période 2019-2023. Ainsi, on constate une gravité totale moindre pour les accidents impliquant un camion (57 contre 72) et un tracteur agricole (60 contre 77). Nous noterons que nous n'avons enregistré aucune personne décédée dans un accident impliquant une voiturette en 2023 en Wallonie.

Gravité selon la localisation

La gravité d'un accident est fortement corrélée avec les caractéristiques du véhicule, notamment sa masse, mais également avec la vitesse d'impact lors de la collision. Plus la vitesse d'impact est importante, plus l'énergie cinétique à disperser est élevée et les conséquences pour les victimes sévères. Sur base de ces principes physiques, la gravité en agglomération (Figure 18) est moindre qu'hors agglomération (Figure 19).

En agglomération (Figure 18), la mobilité laisse la part belle aux modes doux. Les accidents pour lesquels la gravité globale est la plus élevée impliquent des camions (52 tués pour 1000 accidents corporels), suivis par ceux avec des tracteurs agricoles (46) et des motos (29). Ce sont pour les accidents impliquant des usagers vulnérables que la part des tués parmi les opposants est la plus faible.

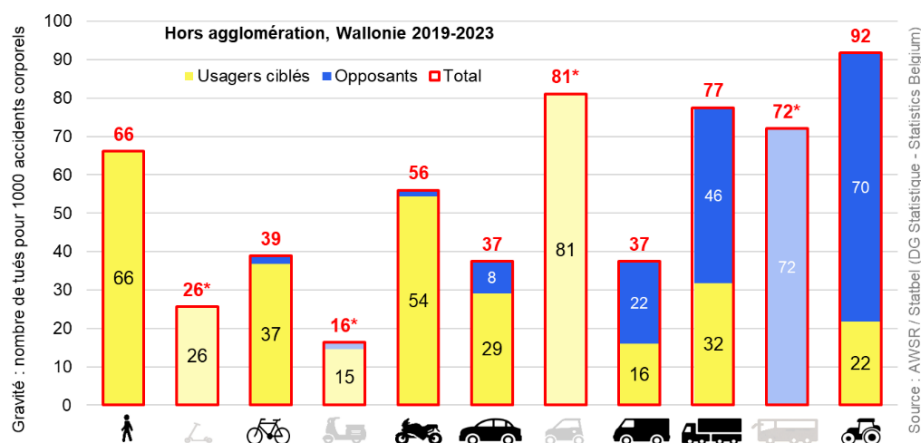


* Le nombre de tués dans les accidents impliquant cette catégorie d'utilisateur est inférieur à 20 sur la période 2019-2023.

Figure 18 : Gravité des accidents en agglomération selon le type d'utilisateur (Wallonie, 2019-2023)

Hors agglomération (Figure 19), la gravité est plus importante qu'en agglomération pour tous les usagers. Les accidents pour lesquels la gravité globale est la plus élevée impliquent les tracteurs agricoles (92 tués pour 1000 accidents corporels) suivis par ceux impliquant des voiturettes (81), des camions (77), des autobus/autocars (72) et des piétons (66). Nous noterons que la gravité des accidents de piétons surpasse largement celle des accidents de motards, de cyclistes et d'occupants de voiture. Pour les voiturettes et les usagers vulnérables ce sont les usagers ciblés qui sont les victimes (quasi) exclusives, pas leurs opposants. Cela s'explique notamment par le fort différentiel de vitesse entre ces usagers et les autres véhicules motorisés mais également, pour les voiturettes, par l'absence de nombreux éléments de sécurité passive (conçus pour minimiser la gravité des accidents) par rapport aux voitures notamment. Pour les tracteurs agricoles, dans 76% des cas la victime est enregistrée parmi l'opposant. Cette proportion est de 100% pour les autocars/autobus et 60% pour les camions et les camionnettes.

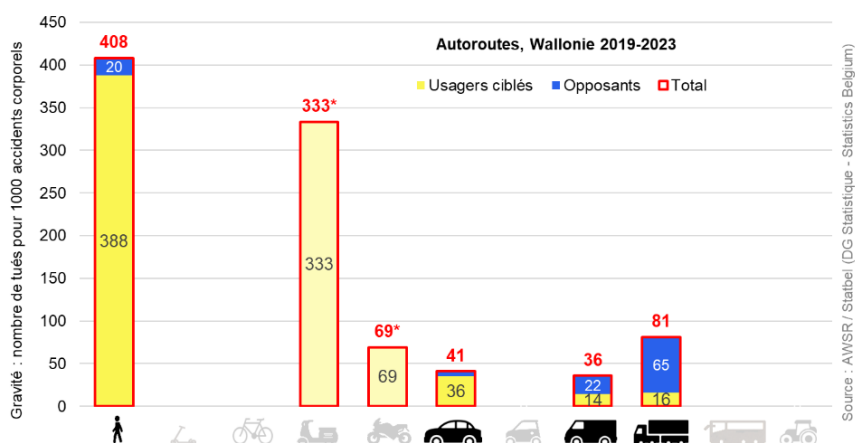




* Le nombre de tués dans les accidents impliquant cette catégorie d'utilisateur est inférieur à 20 sur la période 2019-2023.

Figure 19 : Gravité des accidents hors agglomération selon le type d'utilisateur (Wallonie, 2019-2023)

Pour certains usagers, la gravité sur autoroute peut être équivalente ou légèrement plus forte que celle constatée hors agglomération (Figure 20). Cela peut s'expliquer par les aménagements spécifiques à ce type d'infrastructure qui en augmentent le niveau de sécurité malgré des vitesses plus importantes : des axes réservés exclusivement aux véhicules motorisés (en théorie pas d'usagers vulnérables exceptés les motos), des sens de circulation séparés par une berme centrale (supprimant les risques de collision frontale : les plus graves en termes de différentiel de vitesse entre les opposants), l'absence d'intersection, la présence d'une bande d'arrêt d'urgence (autorisant dans certains cas des manœuvres de récupération) et de glissières de sécurité protégeant des obstacles latéraux. Aussi, sur autoroute, deux catégories d'usagers enregistrent une gravité extrêmement élevée. Il s'agit d'usagers qui ne sont pas censés être présents sur ce type d'infrastructure : les piétons et les cyclomotoristes. Quand un piéton est heurté sur autoroute, il meurt dans plus d'un cas sur trois et pour les cyclomotoristes dans un cas sur cinq.



* Le nombre de tués dans les accidents impliquant cette catégorie d'utilisateur est inférieur à 20 sur la période 2019-2023.

Figure 20 : Gravité des accidents sur autoroutes selon le type d'utilisateur (Wallonie, 2019-2023)

Éditeur responsable : Yvan Casteels

Éditeur : Agence wallonne pour la Sécurité routière ASBL

Date de publication : Décembre 2024

Veuillez faire référence à ce document de la manière suivante :

Essentiel des accidents : Modes de déplacement 2019-2023. AWSR, décembre 2024

