



Essentiel des accidents

Les accidents impliquant un cycliste en Wallonie – 2016-2020

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

[Essentiel des accidents : glossaire et précisions techniques. AWSR, septembre 2021](#)

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

SOMMAIRE

Que retenir ?

Ampleur de la problématique

- Combien de cyclistes sont victimes sur les routes wallonnes ?
- Quel est le risque d'accident en tant que cycliste ?
- Les accidents de cycliste sont-ils particulièrement graves ?
- Quelle est l'évolution à moyen terme ?
- Qu'en est-il des vélos électriques ?

Caractéristiques des cyclistes accidentés

- Quel âge ont les cyclistes accidentés ?
- Quel est le genre des cyclistes accidentés ?

Caractéristiques des accidents impliquant un cycliste

- Quand se produisent les accidents impliquant un cycliste ?
- Où se produisent les accidents impliquant un cycliste ?
- Comment se déroulent les accidents impliquant un cycliste ?
- Quels sont les facteurs des accidents impliquant un cycliste ?

QUE RETENIR ?

▪ Combien ?

- En Wallonie en 2020, 1 accident corporel sur 8 impliquait un cycliste (vélo classique ou à assistance électrique). 12 cyclistes sont décédés, soit 5% de l'ensemble des tués sur les routes wallonnes.
- Les accidents de cycliste sont en hausse depuis 2018 (+46% entre 2017 et 2020). Il s'agit du seul mode de déplacement dont le nombre d'accidents a augmenté entre 2019 et 2020 (+19%).
- Le risque d'être tué ou grièvement blessé dans un accident de la route est 19 fois plus élevé pour un cycliste que pour un automobiliste.

▪ Qui ?

- Tous les groupes d'âge sont représentés parmi les victimes cyclistes.
- Les seniors (65 ans et plus) représentent 12% des victimes (tués et blessés), mais 1 tué sur 3.
- Le nombre de cyclistes victimes est en diminution chez les enfants et adolescents mais en augmentation chez les seniors.
- 8 victimes cyclistes sur 10 sont des hommes.

▪ Quand ?

- 6 accidents de cycliste sur 10 surviennent entre mai et septembre.
- 7 accidents de cycliste sur 10 surviennent en semaine entre 6h et 22h.
- 8 accidents de cycliste sur 10 surviennent de jour sous des conditions météo clémentes.

▪ Où ?

- Les 9 communes wallonnes les plus peuplées recensent à elles seules un tiers de tous les accidents de cycliste de Wallonie. La commune de Liège concentre 10% des accidents de vélo de la Région.
- 8 accidents de cycliste sur 10 surviennent en agglomération. 7 sur 10 surviennent en section courante. Au total, 1 accident sur 2 survient en agglomération hors intersection.

- 1 cycliste victime sur 3 (34%) circulait sur la chaussée (ou la quittait) et 1 sur 7 circulait sur (ou quittait) une piste cyclable.

▪ Comment ?

- Le cycliste chute seul dans 17% des cas, mais cette part est sous-estimée car ce type d'accident est fortement sous-enregistré. Lorsque le cycliste est seul en cause dans l'accident, il a chuté sans heurter d'obstacle dans 2 tiers des cas.
- Dans 7 accidents sur 10, le cycliste est entré en collision avec une voiture. L'opposant au cycliste poursuivait sa route tout droit dans près de la moitié des cas (46%). L'ouverture d'une portière est mentionnée dans 3,5% des collisions avec un opposant.

Les accidents avec un vélo à assistance électrique (VAE)

- 7% des accidents de cycliste enregistrés en 2020 impliquaient un vélo à assistance électrique (VAE). Mais le nombre absolu d'accidents corporels impliquant un VAE est peu élevé (70 en 2020).
- Les cyclistes victimes alors qu'ils circulaient sur un vélo à assistance électrique sont plus âgés que ceux qui circulaient sur un vélo classique (25% de 65 ans et plus, contre 12%).
- Il y a plus de femmes parmi les victimes VAE (36%) que parmi les victimes sur un vélo classique (18%).
- Les accidents avec VAE surviennent un peu plus fréquemment en semaine entre 6h et 22h (76%, contre 70% pour les vélos classiques).
- La part de VAE dans les accidents de cycliste est un peu plus élevée dans le Brabant wallon (7%) que dans les autres provinces (4-5%).
- La part d'accidents « seul en cause » est plus élevée dans les accidents de VAE (25%) que dans les accidents de vélo classique (17%).
- Dans les accidents, les cyclistes sur un VAE sont moins nombreux à dépasser la limite légale de 0,5g/l (0,8% contre 2,9%).

Les résultats présentés, sauf mention contraire, se basent sur une période de 5 ans (2016-2020). Travailler sur une telle période permet de neutraliser certaines variations annuelles telles que, par exemple, des conditions météorologiques atypiques. Si les accidents survenus en 2020 ont des caractéristiques spécifiques, celles-ci sont mises en évidence.

Les statistiques présentées dans ce document se réfèrent, sauf mention contraire, à l'ensemble des accidents impliquant un cycliste, que celui-ci circule sur un vélo classique ou sur un vélo à assistance électrique (VAE).

Pour une comparaison plus poussée des accidents de cyclistes avec les autres types d'usagers, veuillez vous référer à l'Essentiel « Modes de déplacement ».



AMPLEUR DE LA PROBLÉMATIQUE

COMBIEN DE CYCLISTES SONT VICTIMES SUR LES ROUTES WALLONNES ?

En 2020, 1019 accidents corporels impliquant un cycliste (vélo classique ou à assistance électrique) ont été recensés sur les routes wallonnes. 12 cyclistes sont décédés, 88 ont été grièvement blessés et 932 l'ont été légèrement, pour un total de 1032 victimes.

Les accidents impliquant un cycliste représentent une part non-négligeable de l'accidentalité wallonne de 2020 puisqu'ils comptent pour 12% de l'ensemble des accidents corporels. Et les cyclistes eux-mêmes représentent 5% des tués sur la route, 12% des blessés graves et 10% des blessés légers.

Remarque importante, on estime que seulement 10% environ des accidents de vélo seraient enregistrés dans la base de données de la police¹. Le signalement ou non de l'accident dépend notamment du type d'accident (moindre enregistrement des accidents sans opposant) et de la gravité des blessures (plus les blessures sont graves, plus il est probable que l'accident soit signalé).

Marquée par l'épidémie de Covid-19 qui a fortement impacté la mobilité, l'année 2020 est une année particulière en termes de sécurité routière. Elle se caractérise de façon générale par une forte baisse de l'accidentalité (-22% d'accidents corporels en Wallonie). Mais les accidents impliquant un cycliste font figure d'exception dans cette tendance générale à la baisse : il s'agit du seul mode de déplacement à connaître une augmentation du nombre d'accidents, hausse par ailleurs relativement marquée puisqu'elle s'élève à 19%. Cette hausse est principalement attribuable 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, en particulier pendant le confinement) et structurelle (augmentation de l'utilisation de ce mode de transport depuis plusieurs années) (voir ci-dessous). En l'absence d'estimations précises de l'accroissement du trafic cycliste, il est difficile de déterminer si le risque d'accident lors des déplacements cyclistes augmente ou pas.

Tableau 1 : Nombre d'accidents corporels impliquant un cycliste et nombre de cyclistes victimes de la route (Wallonie, 2016-2020)

	Accidents corporels impliquant un cycliste	Cyclistes décédés 30 jours	Cyclistes blessés graves	Cyclistes blessés légers	Cyclistes victimes	Gravité spécifique
2016	690	14	61	632	707	20,3
2017	696	12	57	631	700	17,2
2018	792	8	74	714	796	10,1
2019	856	21	70	783	874	24,5
2020	1019	12	88	932	1032	11,8
Total 2016-2020	4053	67	350	3692	4109	16,5
Évolution 2019-2020	+19%	-43%	+26%	+19%	+18%	-52%

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

QUEL EST LE RISQUE D'ACCIDENT EN TANT QUE CYCLISTE ?

En Belgique², pour une même distance parcourue, le risque d'être tué ou grièvement blessé dans un accident de la route est 19 fois plus élevé pour un cycliste que pour un automobiliste. Le sur-risque est de 10 pour une même durée passée dans le trafic.

Le risque d'être tué ou grièvement blessé est par contre moins élevé en tant que cycliste qu'en tant que cyclo/motocycliste, que ce soit pour une même distance parcourue (2 fois moins) ou une même durée dans le trafic (6 fois moins).

¹ Nieuwkamp, R. & Schoeters, A. (2018). Dossier thématique Sécurité routière n° 2. Cyclistes. Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre de Connaissance de Sécurité Routière.

² @RISK: Analyse du risque de blessures graves ou mortelles dans la circulation, en fonction de l'âge et du mode de déplacement. 2014. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.



Tableau 2 Risque d'être tué ou grièvement blessé selon le mode de déplacement, Belgique

	Risque d'être grièvement blessé ou tué	
	par million de kilomètres	par million de minutes
Piéton	0,13	0,01
Cycliste	0,37	0,10
Motocycliste / cyclomotoriste	0,91	0,57
Automobiliste	0,02	0,01
Passager de voiture	0,02	0,01
Passager de bus ou de train	0,01	0,00

Source : IBSR / Vias institute

La courbe de risque selon l'âge est très proche que ce soit par kilomètre parcouru ou par minute de présence dans le trafic. Le risque d'être tué ou grièvement blessé est le plus bas pour les 18-24 ans. Il augmente progressivement à mesure que l'on s'éloigne de cet âge. Il est particulièrement élevé pour les 65 ans et plus, en raison notamment de la plus grande vulnérabilité physique des personnes âgées : le risque pour les 65-74 ans est 11 fois plus élevé que pour les 18-24 ans.

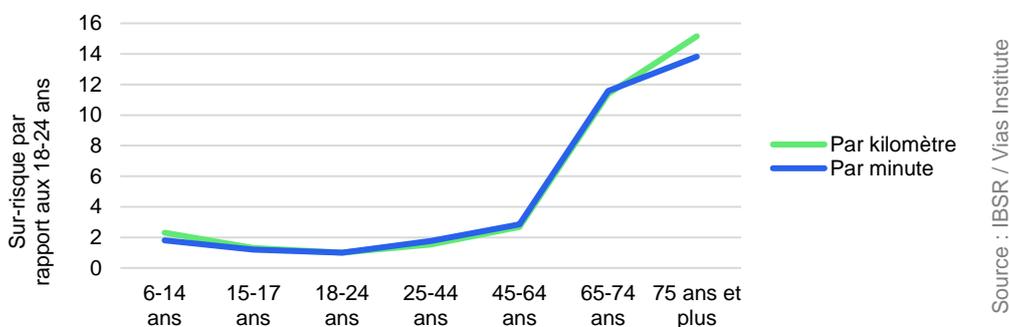


Figure 1 Sur-risque d'être tué ou grièvement blessé en tant que cycliste, par rapport au risque d'un cycliste de 18-24 ans (Belgique)

LES ACCIDENTS DE CYCLISTE SONT-ILS PARTICULIÈREMENT GRAVES ?

Sur la période 2016-2020, on dénombre 17 tués pour 1000 accidents corporels impliquant un cycliste (environ 1 tué tous les 60 accidents enregistrés). Cette gravité est parmi les plus basses comparativement à la gravité des accidents impliquant d'autres modes de déplacement. Seuls les accidents impliquant un cyclomoteur enregistrent une gravité plus faible (13). Toutefois, comme ils sont dépourvus d'habitacle protecteur, les cyclistes (à l'instar des autres usagers vulnérables) sont quasi systématiquement les personnes tuées dans les accidents mortels les impliquant (dans 97% des cas).

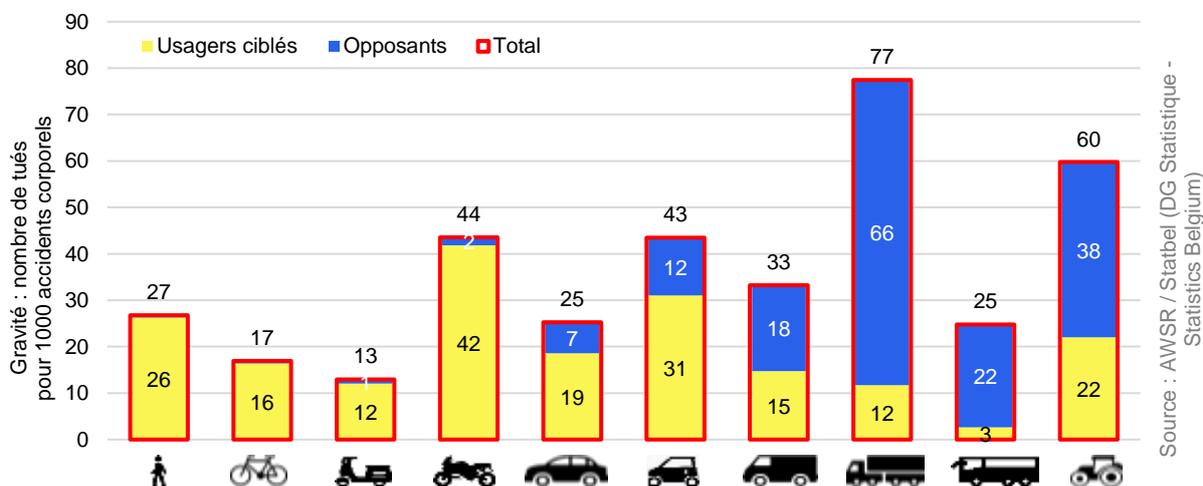


Figure 2 : Gravité des accidents selon le type d'usager (Wallonie, 2016-2020)



Tableau 3 : Ensemble des victimes dans les accidents de la route impliquant un cycliste (Wallonie, 2016-2020)

Ensemble des victimes	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Victimes	Gravité totale
2016	14	63	666	743	20,3
2017	12	59	669	740	17,2
2018	8	74	765	847	10,1
2019	23	71	833	927	26,9
2020	12	93	975	1080	11,8
Total 2016-2020	69	360	3908	4337	17,0
Évolution 2019-2020	-48%	+31%	+17%	+17%	-56%

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

QUELLE EST L'ÉVOLUTION À MOYEN TERME ?

Relativement stable jusqu'en 2017, le nombre d'accidents corporels impliquant un cycliste (vélo classique ou à assistance électrique) est en augmentation constante depuis 2018. La hausse s'élève à 46% entre 2017 et 2020. Comme indiqué plus haut, cette hausse est en grande partie la conséquence d'une augmentation de la mobilité cycliste, augmentation qui est à la fois conjoncturelle (augmentation importante de la pratique cycliste durant et suite à la crise sanitaire) et structurelle (augmentation de l'utilisation de ce mode de transport depuis plusieurs années).

Le nombre de cyclistes grièvement blessés et le nombre de cyclistes légèrement blessés suivent cette même tendance à la hausse depuis 2018. L'évolution du nombre de cyclistes tués est, elle, plus saccadée et ne dessine pas de tendance claire. L'année 2019 avait été particulièrement meurtrière pour les cyclistes, sans raison apparente, mais la gravité des accidents de cycliste retrouve un niveau « normal » en 2020. Un indicateur de gravité élargie, qui prend en compte non seulement les cyclistes décédés mais aussi les cyclistes grièvement blessés (et qui est donc moins sensible aux fortes fluctuations aléatoires du nombre de morts), indique en fait que la gravité des accidents de cyclistes est relativement stable depuis 2015. D'ailleurs, depuis cette année-là, la part de victimes graves (tués ou blessés graves) parmi tous les cyclistes victimes (l'ensemble des tués et blessés) est stable, avoisinant les 10 ou 11%.

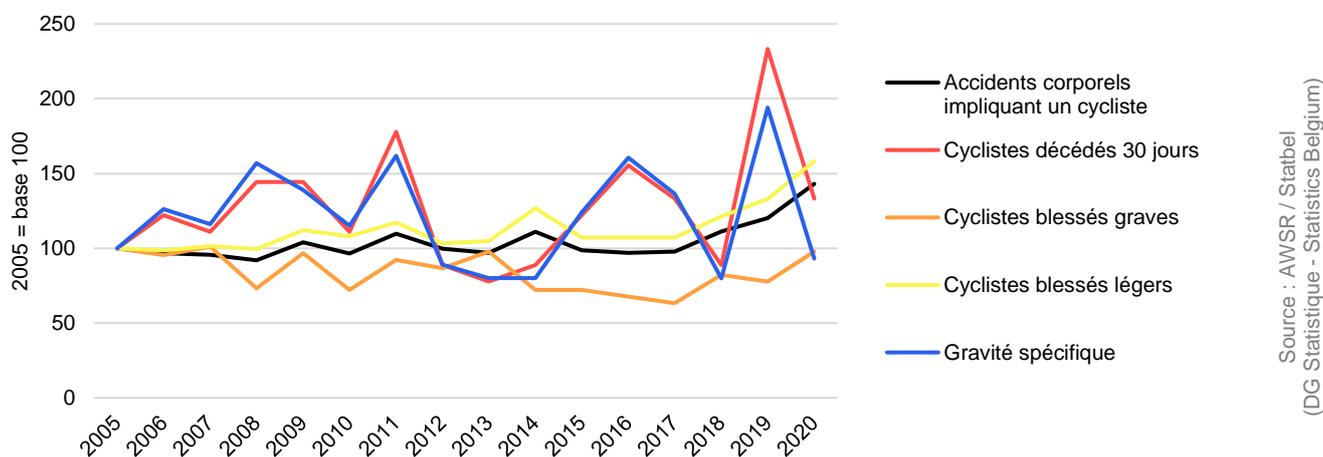


Figure 3 : Évolution en base 100 des principaux indicateurs relatifs aux accidents corporels impliquant un cycliste (Wallonie, 2005-2020)

QU'EN EST-IL DES VÉLOS ÉLECTRIQUES ?

Un vélo à assistance électrique (VAE) est présent dans 7% des accidents corporels impliquant un vélo enregistrés en 2020. La part des VAE dans les accidents cyclistes est en hausse constante depuis leur enregistrement dans les statistiques d'accident : elle n'était que de 4% en 2018 et de 1% en 2015. Cela reflète la pénétration croissante de ce mode de déplacement dans le trafic. Toutefois, le nombre absolu d'accidents corporels impliquant un VAE est peu élevé (70 en 2020) et représente moins de 1% (0,8%) de tous les accidents corporels enregistrés en Wallonie.



Notons que la gravité des accidents impliquant un VAE est deux fois plus élevée que la gravité des accidents impliquant un vélo « classique » (37 cyclistes tués ou grièvement blessés pour 1000 accidents de VAE, contre 17 pour les vélos traditionnels (2016-2020)). D'ailleurs, un cycliste sur 10 tués circulait sur un VAE (10%). Cette plus haute gravité pourrait être liée à des vitesses pratiquées plus élevées pour les VAE que pour les vélos classiques.

Tableau 4 : Nombre d'accidents corporels impliquant un vélo à assistance électrique (VAE) et nombre de cyclistes VAE victimes de la route (Wallonie, 2016-2020)

	Accidents corporels impliquant un VAE	Cyclistes VAE décédés 30 jours	Cyclistes VAE blessés graves	Cyclistes VAE blessés légers	Cyclistes VAE victimes	Gravité spécifique
2016	12	0	1	11	12	0
2017	17	1	0	16	17	59
2018	32	1	4	26	31	31
2019	57	2	3	50	55	35
2020	70	3	6	63	72	43
Total 2016-2020	188	7	14	166	187	37
Évolution 2019-2020	+23%	+50%	+100%	+26%	+31%	+22%

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

CARACTÉRISTIQUES DES CYCLISTES ACCIDENTÉS

QUEL ÂGE ONT LES CYCLISTES ACCIDENTÉS ?

Comme la marche, l'usage du vélo n'est pas l'apanage d'un groupe d'âge spécifique, et cela transparait dans les statistiques d'accidents : un nombre conséquent de victimes cyclistes est à déplorer dans les différents groupes d'âge. Ainsi, 20% des cyclistes tués ou blessés sont des enfants ou des adolescents (entre 0 et 17 ans), 12% sont des jeunes de 18-24 ans, 56% ont entre 25 et 64 ans et 12% sont des seniors (65 ans et plus). La forte présence d'enfants et de seniors parmi les victimes est une caractéristique que l'accidentalité des cyclistes partage avec l'accidentalité des piétons, mais de façon un peu moins marquée que cette dernière³.

La part représentée par les seniors est plus importante parmi les victimes les plus gravement touchées : ne comptant que pour 11% des cyclistes légèrement blessés, les seniors représentent près d'un cinquième (18%) des cyclistes grièvement blessés et plus d'un tiers des cyclistes décédés (36%). Une tendance similaire s'observe pour les victimes piétonnes. Cela s'explique par la plus grande vulnérabilité physique des seniors, pour qui un accident de violence égale se soldera plus fréquemment par des blessures graves que pour un adulte ou un enfant.

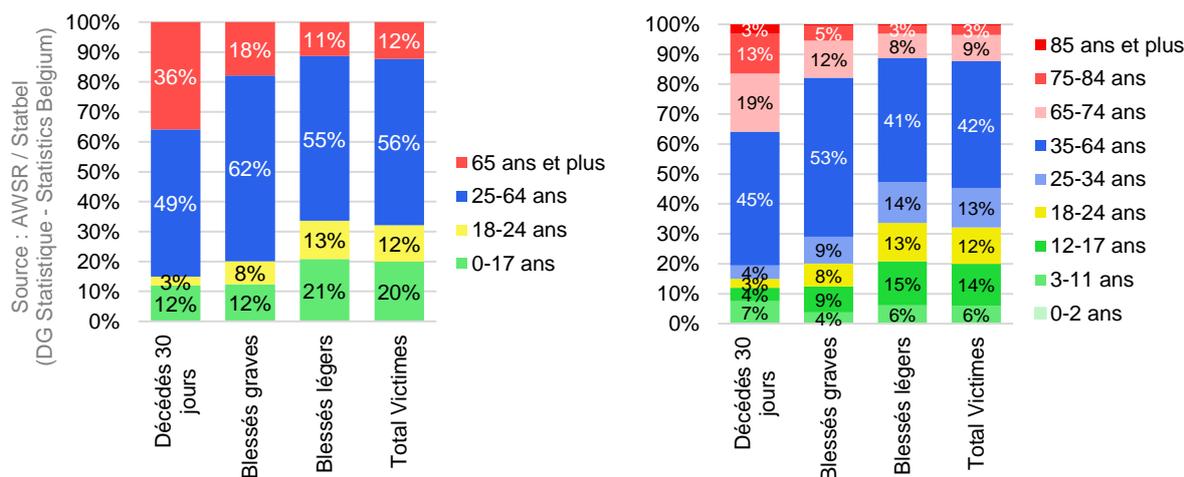


Figure 4 : Âge des cyclistes victimes de la route, selon la gravité des blessures (Wallonie, 2016-2020)

En termes d'évolution, deux tendances opposées se dessinent au fil des ans. Tout d'abord, la part représentée par les enfants parmi les victimes cyclistes diminue. Sur la période 2006-2010, les 0-17 ans représentaient 29% des victimes. Ils ne comptent plus que pour 20% sur la période 2016-2020. Le nombre d'enfants tués ou blessés alors

³ Voir l'Essentiel « Modes de déplacement »



qu'ils circulaient à vélo a ainsi diminué de 29% entre ces deux périodes. A l'inverse, la part représentée par les seniors est passée de 9% en 2006-2010 à 12%. En chiffres absolus, le nombre de seniors cyclistes victimes a augmenté de 48% entre ces deux périodes. Cette double tendance (enfants et seniors) s'observe tant pour l'ensemble des victimes cyclistes que spécifiquement pour les cyclistes les plus grièvement atteints (tués et blessés graves). Elle est probablement le reflet de changement dans l'usage du vélo selon l'âge, avec une diminution des déplacements à vélo par les enfants et une plus grande utilisation du vélo par les seniors.

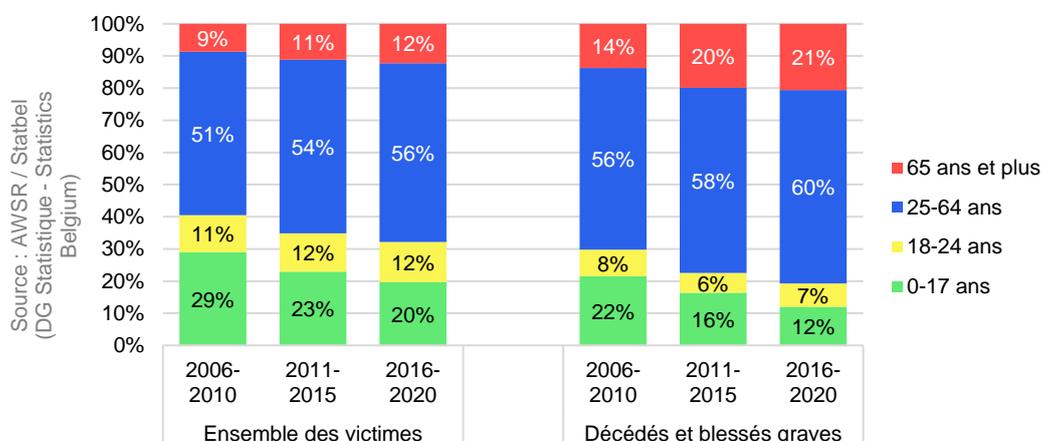


Figure 5 : Évolution de l'âge des cyclistes victimes de la route, selon la gravité des blessures (Wallonie)

L'âge des victimes varie fortement selon le type de vélo. Les cyclistes victimes alors qu'ils circulaient sur un vélo à assistance électrique sont plus âgées que ceux qui circulaient sur un vélo classique. La part de seniors s'élève à 25% pour les VAE contre 12% pour les vélos classiques. De même, la part de 25-64 ans est plus élevée chez les victimes VAE (63% contre 55%). En contrepartie, on compte seulement 13% d'enfants et d'adolescents parmi les victimes VAE contre 33% parmi les cyclistes « classiques ». L'âge moyen des cyclistes victimes est de 48,8 ans pour les vélos classiques et 49,4 ans pour les VAE. Une fois de plus, cette différence dans l'accidentalité est en grande partie le reflet d'une différence dans l'usage des différents types de vélos, les vélos à assistance électrique attirant une plus grande part de seniors.

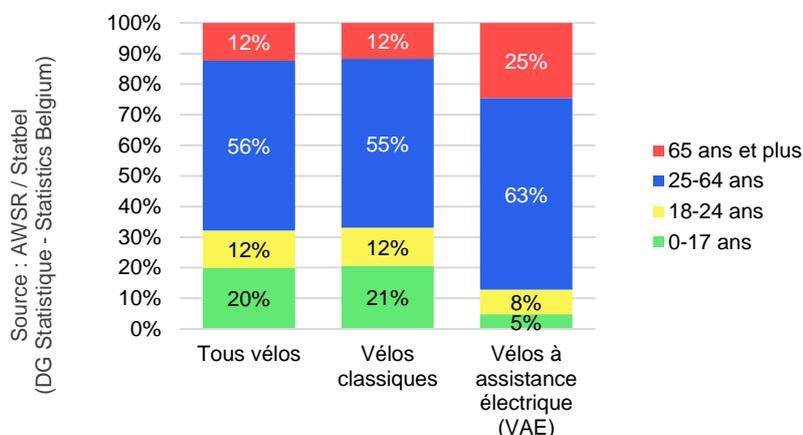


Figure 6 Âge des cyclistes victimes de la route, selon le type de vélo (Wallonie, 2016-2020)

Notons que tant pour les VAE que pour les vélos classiques, la part de seniors augmente à mesure que la gravité des blessures est importante. À titre d'exemple, sur la période 2016-2020, 5 des 7 cyclistes tués sur un VAE avaient 65 ans ou plus (71%).

QUEL EST LE GENRE DES CYCLISTES ACCIDENTÉS ?

La distribution selon le genre des cyclistes victimes de la route est stable dans le temps, mais est déséquilibrée avec une forte prédominance des hommes qui représentent 8 victimes cyclistes sur 10 (81%). Les données relatives à la mobilité indiquent en effet que la pratique du vélo est plus élevée chez les hommes (27%) que chez les femmes (15%)⁴. Cette prédominance masculine dans les accidents pourrait aussi trouver son origine dans un caractère plus risqué de la pratique du vélo pour les hommes, mais les données à ce sujet manquent pour vérifier cette hypothèse.

⁴ Données AWSR, 2019.



La répartition hommes-femmes des victimes ne varie pas de façon significative selon l'âge ou la gravité des blessures. Par contre, on note une part plus élevée de femmes parmi les victimes qui se déplaçaient en VAE que parmi les cyclistes « classiques ». Cela est certainement la conséquence d'un intérêt (et d'un usage) plus marqué des femmes pour ce type de vélo⁵.

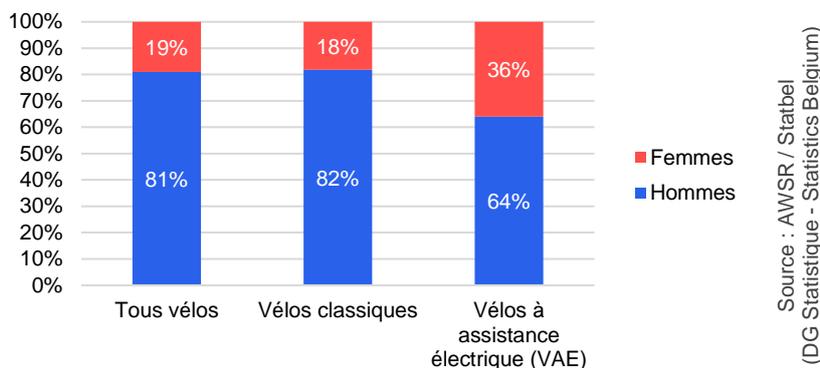


Figure 7 : Genre des cyclistes victimes de la route, selon le type de vélo (Wallonie, 2016-2020)

CARACTÉRISTIQUES DES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN CYCLISTE⁶

QUAND SE PRODUISENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN CYCLISTE ?

1. Mois, jour et heure

La distribution mensuelle des accidents de cycliste est très proche de celles des accidents de moto et se caractérise par une part importante d'accidents survenant « aux beaux jours », c'est-à-dire entre mai et septembre (59%). Et ce sont les mois de décembre et janvier qui comptent le moins d'accidents. La courbe d'accidentalité est donc très proche de la courbe de mobilité cycliste.

Étonnamment et contrairement à ce qui s'observe pour d'autres modes de déplacement, la distribution des accidents de cycliste au fil des mois n'est pas différente en 2020 que lors des années précédentes. On se serait pourtant attendu à une baisse des accidents de vélo les mois durant lesquels les déplacements des citoyens ont été fortement empêchés en raison de la crise sanitaire (en avril notamment). Cette situation paradoxale pourrait être due au fait que la pratique du vélo a été tolérée afin de permettre à la population de « prendre l'air ».

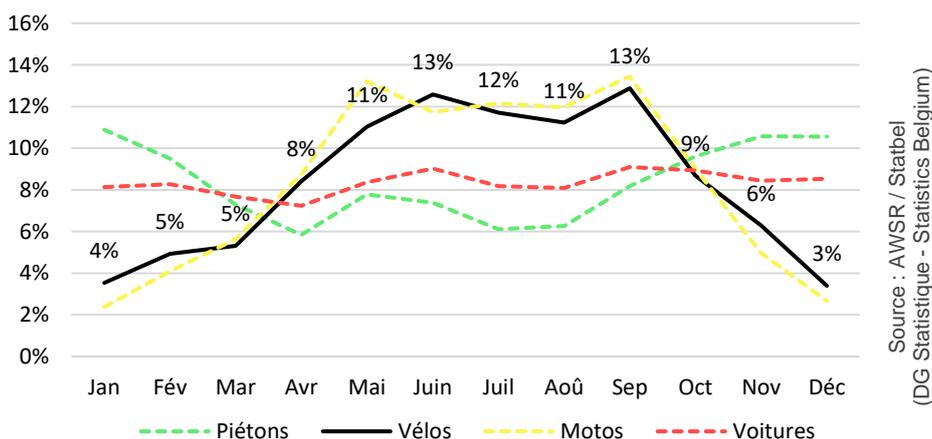


Figure 8 : Répartition mensuelle des accidents selon l'usager impliqué (Wallonie, 2016-2020)

Le schéma horaire des accidents de cycliste varie fortement selon qu'on est en semaine ou le weekend. Du lundi au vendredi, la fin d'après-midi concentre une part importante des accidents : ces jours-là, un accident de vélo sur 3 (33%) survient entre 15h et 18h. Le samedi, les accidents se répartissent de façon plus homogène tout au long

⁵ Lors d'observations effectuées sur le terrain en 2018 par l'AWSR, 23% des cyclistes sur un vélo classique étaient des femmes, contre 45% pour les personnes ayant enfourché un VAE.

⁶ Nous ne communiquons pas sur l'évolution dans le temps ou le type de vélo quand il n'y a pas d'évolution particulière au fil des ans ou de différence notable entre vélos classiques et VAE.



de la journée (entre 9h et 19h). Le dimanche présente encore un profil différent avec une forte concentration des accidents le matin et plus d'un accident sur 3 (38%) survenant entre 9h et 12h. On constate également que les premiers accidents surviennent plus tôt en semaine (dès 6h) qu'en weekend (à partir de 8h). Au total, 7 accidents de cycliste sur 10 (70%) surviennent en semaine entre 6h et 22h. Notons que ce pourcentage est un peu plus élevé pour les accidents impliquant un VAE spécifiquement (76%), signe d'une mobilité (probablement) plus utilitaire du VAE.

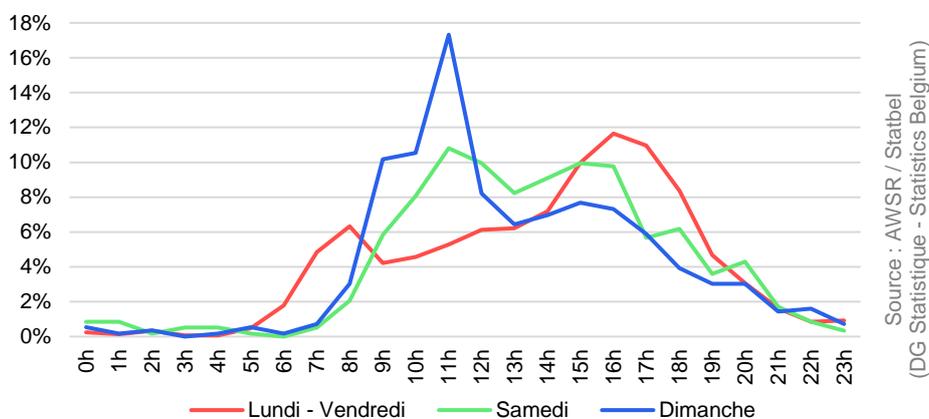
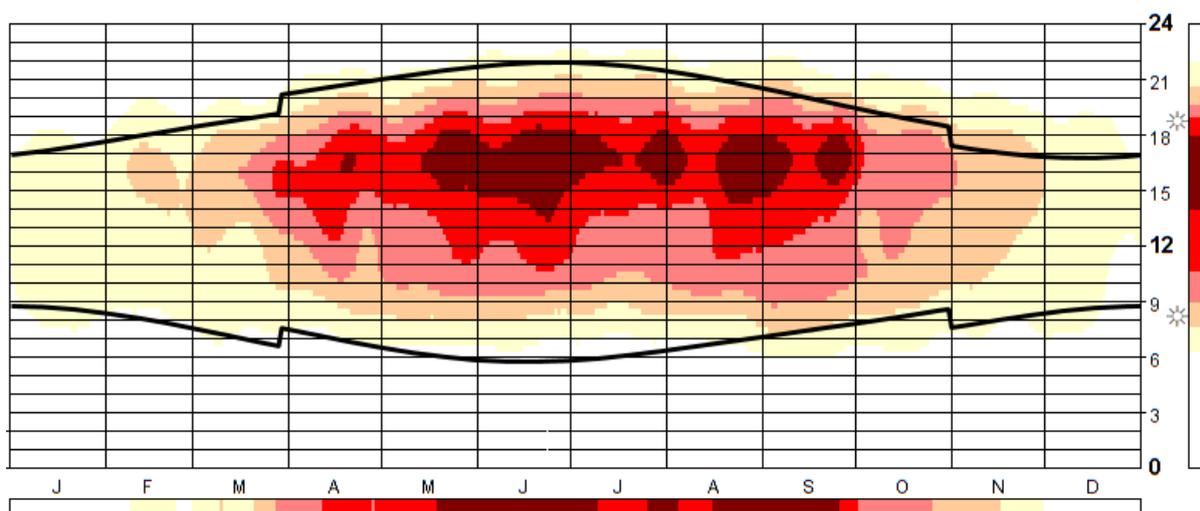


Figure 9 : Distribution des accidents de cycliste selon le jour et l'heure (Wallonie, 2016-2020)

Les informations relatives au mois, au jour et à l'heure de survenue des accidents corporels impliquant un cycliste sont synthétisées dans le graphe ci-dessous. Les taches foncées matérialisent les moments concentrant le plus grand nombre de ces accidents. La saisonnalité des accidents de vélo est très marquée, avec une très forte concentration de ceux-ci entre avril et septembre en seconde partie d'après-midi.



L'échelle de couleur est une échelle d'intensité. Plus la couleur est foncée, plus le nombre d'accidents de cycliste observés à cette période est élevé.

Les deux lignes noires correspondent aux heures de lever et coucher du soleil.

Figure 10 : Aperçu de la distribution des accidents de cycliste au fil de l'année, selon l'heure (Wallonie, 2011-2020)

2. Conditions atmosphériques et de luminosité

La grande majorité (94%) des accidents corporels impliquant un cycliste en Wallonie⁷ surviennent dans des conditions météorologiques normales (sèches). 5% surviennent par temps pluvieux et 1% sous d'autres conditions météo dégradées (brouillard, neige, vent, etc.). Cette répartition (qui est similaire quel que soit le type de vélo) se caractérise donc par une moindre part d'accidents dans des conditions dégradées que les accidents impliquant des véhicules motorisés à 4 roues ou plus (83%). Elle est, par contre, similaire à celle qui s'observe pour les accidents impliquant une moto. Une moindre mobilité des cyclistes et des motards quand la météo n'est pas favorable explique certainement en grande partie cette situation.

⁷ Et pour lesquels l'information relative aux conditions météorologiques est connue, soit 78% des accidents de vélo.



La gravité de accidents, calculée ici comme le nombre de cyclistes tués ou grièvement blessés pour 1000 accidents, est moins élevée par temps pluvieux que lorsque que la météo est clémente. Peut-être les cyclistes (et les autres usagers) roulent-ils de façon plus prudente dans ces conditions, avec pour conséquence une vitesse d'impact moindre et donc une gravité des accidents moins élevée.

Des conclusions similaires sont à tirer de l'analyse selon l'état de la chaussée : la majorité des accidents de cycliste⁸ surviennent sur une route propre et sèche (89%), dans une proportion similaire à celle observée pour les accidents de moto mais plus élevée que pour les accidents de véhicules à 4 roues ou plus (73%), avec une gravité plus élevée sur route sèche et propre que sur route humide.

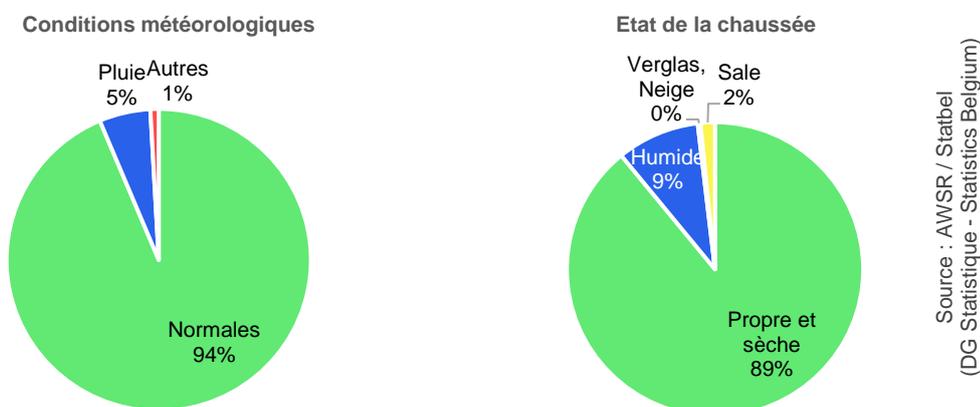


Figure 11 : Distribution des accidents de cycliste selon les conditions météorologiques et selon l'état de la chaussée (Wallonie, 2016-2020)

Tableau 5 : Quelques chiffres concernant les accidents de cycliste selon les conditions météorologiques (Wallonie, 2016-2020)

	Cyclistes Décédés 30 jours	Cyclistes Blessés graves	Cyclistes Blessés légers	Cyclistes Total Victimes	Accidents Cyclistes	Gravité spécifique
Normales	98%	94%	94%	94%	94%	119
Pluie	2%	4%	5%	5%	5%	81
Autres	0%	1%	1%	1%	1%	143

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

Tableau 6 : Quelques chiffres concernant les accidents de cycliste selon l'état de la chaussée (Wallonie, 2016-2020)

	Cyclistes Décédés 30 jours	Cyclistes Blessés graves	Cyclistes Blessés légers	Cyclistes Total Victimes	Accidents Cyclistes	Gravité spécifique
Propre et sèche	91%	91%	89%	89%	89%	117
Humide	8%	6%	9%	9%	9%	85
Verglas, Neige	0%	1%	0%	0%	0%	200
Sale	2%	2%	2%	2%	2%	157

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

Enfin, 9 accidents sur 10 impliquant un cycliste surviennent dans des conditions diurnes (89%), soit beaucoup plus que les 65% qui s'observent pour les accidents de voiture. 9% surviennent de nuit, la majorité des cas avec éclairage public, et 2% à l'aube ou au crépuscule. La gravité des accidents (nombre de cyclistes tués ou grièvement blessés pour 1000 accidents) tend à s'accroître à mesure que la luminosité diminue (jour – aube ou crépuscule – nuit sans éclairage), ce qui pourrait s'expliquer par des vitesses d'impact plus élevées lorsqu'il fait sombre, en raison d'une détection nulle ou tardive du cycliste par son opposant. Néanmoins, c'est de nuit avec éclairage public en fonctionnement que les accidents de cycliste sont les moins graves. Cela reste inexpliqué pour l'instant.

⁸ Pour lesquels l'information relative à l'état de la chaussée est connue, soit 80% des accidents de vélo.



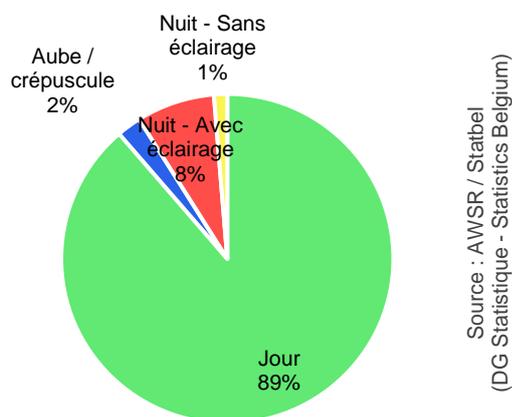


Figure 12 : Distribution des accidents de cycliste selon les conditions de luminosité (Wallonie, 2016-2020)

Tableau 7 : Quelques chiffres concernant les accidents de cycliste selon les conditions de luminosité (Wallonie, 2016-2020)

	Cyclistes Décédés 30 jours	Cyclistes Blessés graves	Cyclistes Blessés légers	Cyclistes Total Victimes	Accidents Cyclistes	Gravité spécifique
Jour	83%	90%	89%	89%	89%	106
Aube / crépuscule	0%	3%	2%	2%	2%	111
Nuit - Avec éclairage	12%	5%	8%	7%	8%	90
Nuit - Sans éclairage	5%	2%	1%	1%	1%	184

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

Un croisement des informations relatives aux conditions météorologiques et aux conditions de luminosité met en avant que 84% des accidents de cycliste surviennent de jour sous des conditions météo clémentes.

OÙ SE PRODUISENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN CYCLISTE ?

1. Provinces et communes

Les zones densément peuplées concentrent une part importante des accidents impliquant un cycliste. Les provinces de Liège (33%) et de Hainaut (33%) enregistrent chacune un tiers de l'ensemble des accidents de cycliste de la Région. De même, les 9 communes wallonnes qui comptent plus de 50.000 habitants⁹ recensent à elles seules un tiers (30%) de tous les accidents de cycliste de Wallonie. Signalons que la commune de Liège concentre 10% des accidents de vélo de la Région. Le nombre d'accidents de cycliste qu'elle enregistre est particulièrement élevé compte tenu de sa population. Il est très probable que cette situation soit le reflet d'une plus grande pratique du vélo à Liège que dans les autres communes wallonnes.

Concernant la gravité des accidents (nombre de cyclistes tués et blessés graves pour 1000 accidents de cycliste), elle est beaucoup plus élevée dans la province du Luxembourg que dans les autres provinces, et en particulier que dans la province du Brabant wallon, probablement en raison du plus faible degré d'urbanisation et donc de vitesses pratiquées plus élevées.

Notons aussi que la part de VAE dans les accidents de cycliste est un peu plus élevée dans le Brabant wallon (7%) que dans les autres provinces (4-5%), et en particulier que dans la province du Hainaut (3,5%). Cette situation pourrait être liée à un plus grand nombre de VAE en circulation dans le Brabant wallon, qui lui-même pourrait s'expliquer par une meilleure situation économique des résidents de la province et de l'existence d'une prime à l'achat d'un VAE (entre autres modes de déplacement doux) octroyée par la Province de 2014 et 2020.

En termes d'évolution, la tendance à la hausse du nombre d'accidents de vélo qui s'observe en Wallonie depuis le milieu des années 2010 est présente dans toutes les provinces wallonnes, à l'exception de la province du Luxembourg où ce nombre reste stable.

⁹ Charleroi, Liège, Namur, Mons, La Louvière, Tournai, Seraing, Mouscron et Verviers.



2. Infrastructure

8 accidents de cycliste sur 10 surviennent en agglomération (78%), probablement parce qu'une large majorité des déplacements cyclistes se font dans cet environnement. Dans 7 cas sur 10 (72%), l'accident de cycliste a lieu hors carrefour, avec peu de différence selon que l'accident a eu lieu en agglomération (68%) ou hors agglomération (75%). Au total, un accident corporel impliquant un cycliste sur 2 survient en agglomération hors intersection.

Le caractère urbain des accidents de cycliste ressort également de l'analyse selon le régime de vitesse sur le lieu de l'accident. 75% d'entre eux surviennent sur des axes limités à 50 km/h et 6% sur des axes limités à 30 km/h.

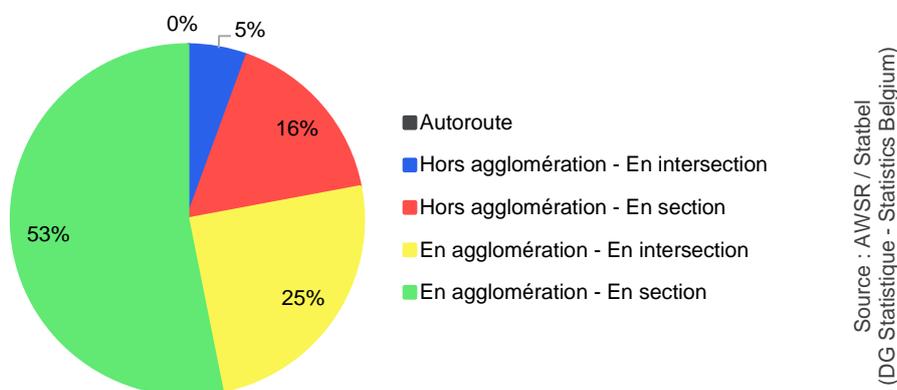


Figure 13 : Distribution des accidents de cycliste selon le lieu (Wallonie, 2016-2020)

En raison des vitesses pratiquées, et comme cela s'observe pour tous les modes de déplacement, les accidents de vélo qui surviennent en section ceux plus graves que ceux survenant en carrefour, de même que les accidents hors agglomération sont plus graves que ceux en agglomération. On constate également que la gravité des accidents s'accroît avec la vitesse maximale autorisée sur le lieu de l'accident et avec le degré de ruralité des communes où ont lieu les accidents.

COMMENT SE DÉROULENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN CYCLISTE ?

1. Place du cycliste sur la chaussée

Les informations relatives à la place du cycliste sur la chaussée au moment de l'accident sont incomplètes¹⁰, peu claires et insuffisamment détaillées. Par ailleurs, en raison d'un changement récent dans la collecte de ces informations, seules les données à partir de 2018 sont exploitables.

D'après les données disponibles, seul un cycliste victime sur 3 (34%) (dont la position est connue) circulait sur la chaussée (ou la quittait) et 14% circulaient sur (ou quittaient) une piste cyclable (piste marquée au sol 7%, piste suggérée 4% et piste séparée de la chaussée 3%). Les 52% restants sont repris sous la catégorie « aucun de ces cas », qui regroupe probablement (entre autres) les cyclistes qui traversaient la chaussée, ceux qui circulaient sur le trottoir ou encore ceux se déplaçant sur le Ravel ou des chemins assimilés.

Ce sont les accidents survenant alors que le cycliste circule sur une bande cyclable suggérée qui sont les plus graves, suivi des accidents impliquant un cycliste sur la chaussée. La piste cyclable séparée de la chaussée est associée à la gravité d'accident de cycliste la plus faible, après les pistes marquées au sol. Notons que ce classement des infrastructures selon la gravité des accidents qui y surviennent est difficile à interpréter et ne permet pas de juger de la sécurité des différentes infrastructures car il mêle des facteurs tels que les caractéristiques des lieux choisis pour y réaliser un tel aménagement (vitesse, usagers en présence, dangerosité initiale du lieu...) et le comportement des différents usagers (cyclistes, automobilistes, éventuels piétons...).

La qualité de cette variable en rend peu pertinente une analyse plus profonde. Signalons juste que lorsque le cycliste circulait sur une piste cyclable (quel qu'en soit le type), il l'empruntait à contresens dans 1 cas sur 4 (25%).

¹⁰ L'emplacement du cycliste lors de la collision est inconnu dans un cas sur 5.



Tableau 8 : Nombre d'accidents corporels impliquant un cycliste et nombre de cyclistes victimes de la route, selon la place du cycliste sur la chaussée (Wallonie, 2018-2020)

	Accidents corporels impliquant un cycliste	Cyclistes décédés 30 jours	Cyclistes blessés graves	Cyclistes blessés légers	Cyclistes victimes	Gravité spécifique
Circule sur ou quitte la chaussée	713	11	72	658	741	116
Circule sur piste cyclable séparée de la chaussée	62	0	4	61	65	65
Circule sur ou quitte la bande cyclable suggérée	84	2	9	74	85	131
Circule sur piste cyclable marquée au sol	159		14	150	164	88
Aucun de ces cas	1144	23	101	1027	1151	108

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

2. Opposant au cycliste

Dans près de 7 cas sur 10¹¹, l'opposant au cycliste tué ou blessé est une voiture. Le cycliste chute seul dans 17% des cas, mais cette part est sous-estimée car ce type d'accident est connu pour être fortement sous-enregistré (en particulier lorsque le cycliste n'est que légèrement blessé). 4% des cyclistes victimes ont par ailleurs été tués ou blessés lors d'une collision avec un autre vélo et 4% lors d'une collision avec une camionnette.

Notons que la part représentée par les camions n'est que de 2% pour les cyclistes légèrement blessés, mais monte à 5% des cyclistes décédés. La part d'accident « seul » (sans opposant) est plus élevée lorsque le cycliste est grièvement ou mortellement atteint que lorsqu'il ne l'est que légèrement, en raison très certainement d'un meilleur enregistrement des accidents de vélos « seuls » les plus graves.

En faisant abstraction des accidents « seuls » (dont l'enregistrement varie donc selon la gravité des blessures), ce sont les collisions avec un poids lourd (175 cyclistes tués ou grièvement blessés pour 1000 accidents corporels impliquant un cycliste), un autobus/autocar (132) ou une camionnette (126) qui occasionnent le plus fréquemment des blessures graves (ou mortelles) au cycliste.

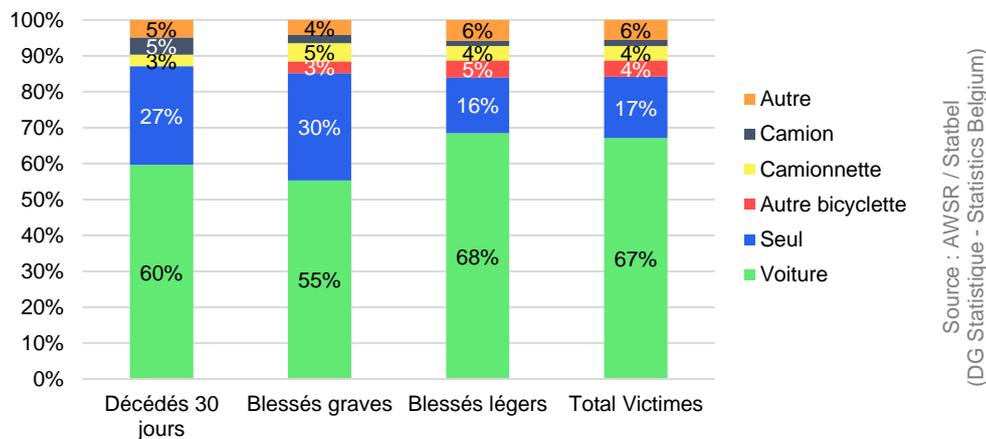


Figure 14 : Opposant au cycliste victime, selon la gravité des blessures du cycliste (Wallonie, 2016-2020)

Tableau 9 : Opposant au cycliste victime, selon la gravité des blessures du cycliste, et gravité de l'accident selon l'opposant (Wallonie, 2016-2020)

	Cyclistes Décédés 30 jours	Cyclistes Blessés graves	Cyclistes Blessés légers	Cyclistes Total Victimes	Gravité spécifique
Seul	27%	30%	16%	17%	184
Piéton	0%	1%	2%	2%	16
Bicyclette	0%	3%	5%	4%	98
Cyclomoteur	0%	1%	1%	1%	71
Motocyclette	0%	1%	1%	1%	61
Voiture	60%	55%	68%	67%	88

¹¹ L'opposant au cycliste tué ou blessé est connu dans 86% des cas.



Camionnette	3%	5%	4%	4%	126
Camion	5%	2%	2%	2%	175
Autobus/autocar	2%	1%	1%	1%	132
Autre	3%	1%	1%	1%	148

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

La part d'accidents n'impliquant aucun opposant est plus élevée dans les accidents impliquant un vélo à assistance électrique (25%) que dans les accidents impliquant un vélo classique (17%). Cette situation peut s'expliquer par une moindre maniabilité des vélos électriques qui pourrait mener à un plus grand nombre de chutes, mais également à la plus forte gravité des blessures dans les accidents avec VAE qui entrainerait un meilleur enregistrement des accidents « seul » impliquant ce type de vélo.

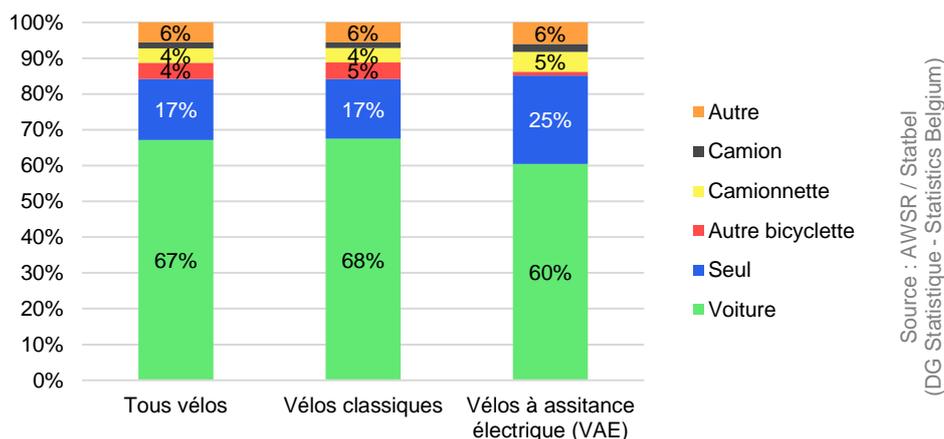


Figure 15 : Opposant au cycliste victime, selon le type de vélo (Wallonie, 2016-2020)

3. Type de collision dans les accidents avec opposant

Lorsque la manœuvre de l'opposant au cycliste tué ou blessé est connue¹², celui-ci « poursuivait sa route tout droit (ou en courbe) dans le bon sens » dans un peu près de la moitié des cas (46%). Il tournait à gauche (ou s'apprêtait à le faire) dans 14% des cas et tournait à droite dans 10% des cas. Une manœuvre de dépassement (ou décrochage) par la gauche intervient dans 6% des cas, sans savoir si l'opposant tentait de dépasser le cycliste ou un autre usager. Enfin, l'ouverture de portière par l'opposant est mentionnée dans 3,5% des cas.

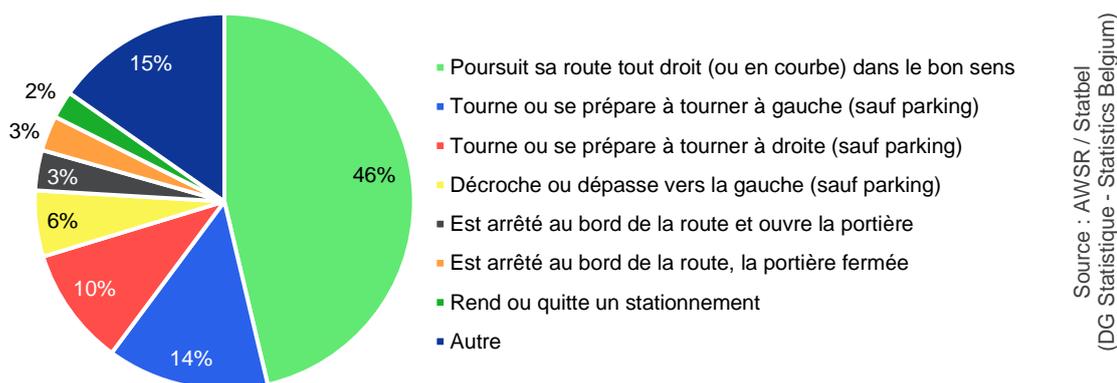


Figure 16 : Manœuvre de l'opposant au cycliste victime (Wallonie, 2016-2020)

4. Type d'obstacle dans les accidents « seul en cause »

Lorsque le cycliste est seul en cause dans l'accident (c'est-à-dire en l'absence de collision avec un autre usager), il a chuté sans heurter d'obstacle dans 2 tiers des cas. Cette part monte même à 3 quarts des cas dans le cas spécifique des vélos à assistance électrique.

Les collisions contre un obstacle situé sur la chaussée sont un peu plus fréquentes que celles contre un obstacle hors chaussée. Le graphe ci-dessous détaille les obstacles le plus souvent heurtés. Un trou ou une fente dans

¹² 94% des cas.



lequel vient se coincer la roue du cycliste est le type d'obstacle le plus souvent rencontré (20% des collisions contre un obstacle).

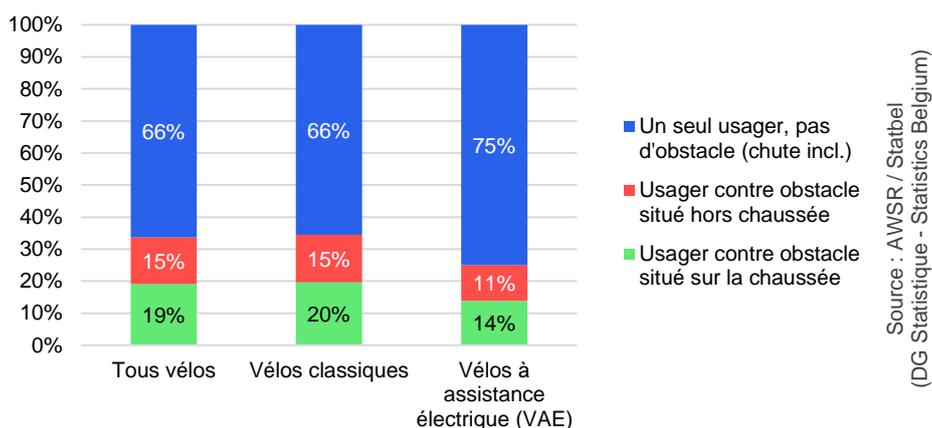


Figure 17 Configuration des accidents de cycliste « seul en cause » (Wallonie, 2018-2020)

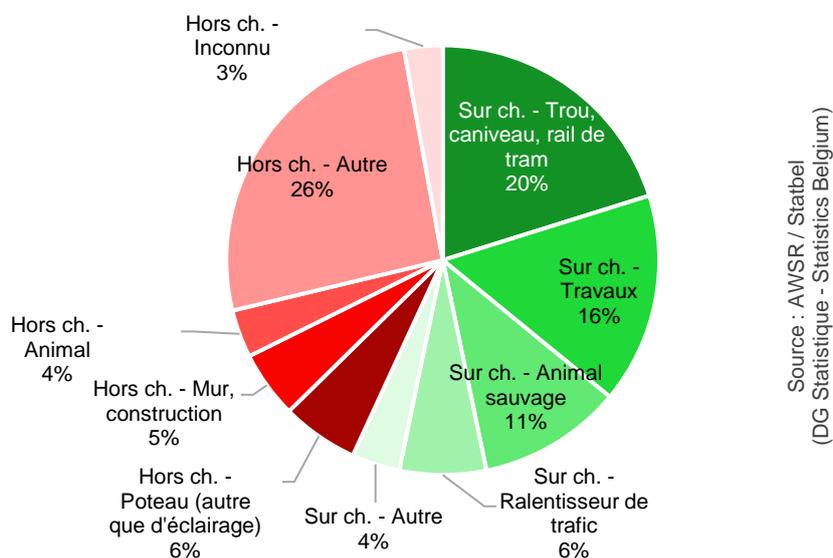


Figure 18 Type d'obstacle dans les accidents de cycliste « seul en cause » (Wallonie, 2018-2020)

QUELS SONT LES FACTEURS DES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN CYCLISTE ?

1. Conduite sous influence d'alcool

Environ 1 cycliste sur 2 (48%) impliqué dans un accident corporel a été soumis à un test d'haleine (2016-2020), et 2,7% d'entre eux présentaient une alcoolémie supérieure à 0,5g/l. Les cyclistes sont ainsi parmi les usagers les moins souvent sous influence d'alcool, après les conducteurs de tracteurs agricoles (2,0%) et les conducteurs professionnels (poids lourds (1,3%) et autobus/autocar (0,9%))¹³.

Une analyse selon le type de vélo indique que les cyclistes sur un VAE voient plus souvent leur alcoolémie vérifiée après un accident corporel (65%, contre 47% des cyclistes sur un vélo classique), mais qu'ils sont moins nombreux à dépasser la limite légale de 0,5g/l (0,8% contre 2,9%). L'hypothèse selon laquelle l'usage des VAE se ferait plus fréquemment dans un cadre utilitaire (voir point « Mois, jour et heure ») pourrait expliquer en partie cette situation.

Dans ces accidents de cycliste, deux tiers des opposants au cycliste (67%) ont été soumis à un test d'haleine et 3,7% d'entre eux conduisaient sous influence¹⁴. Ce dernier pourcentage est relativement faible comparé aux 14%

¹³ Pour une comparaison détaillée, voir l'Essentiel « Modes de déplacement ».

¹⁴ La limite légale de consommation d'alcool au volant est de 0,22 mg/litre d'air alvéolaire expiré (test d'haleine) ou 0,5 g/litre de sang (prise de sang). Pour les conducteurs professionnels (camion, autocar/bus et taxi), la limite légale est de 0,09 mg/litre d'air alvéolaire expiré (test d'haleine) ou 0,2 g/litre de sang (prise de sang).



de conducteurs de voiture¹⁵ positifs observés dans l'ensemble des accidents corporels. Cela indique que la problématique de l'alcool au volant est moins marquée dans les accidents de cycliste que dans les autres types d'accidents. Le caractère essentiellement diurne des accidents de vélo est certainement en (grande) partie à l'origine de ce rôle plus faible de l'alcool (la conduite sous influence est plus importante de nuit de façon générale). Au total, l'alcool intervient (chez le cycliste ou un autre usager) dans 3% des accidents de cycliste, contre 15% pour l'ensemble des accidents corporels.

2. Autres facteurs d'accident

Lors du constat de l'accident, le policier a l'opportunité de mentionner si certains facteurs ont, selon lui, joué ou pu jouer un rôle dans la survenue de l'accident. Le tableau suivant reprend les facteurs qui ont été répertoriés dans au moins 1% des accidents de cycliste au cours de la période 2016-2020. Comme le policier n'est pas tenu de mentionner les facteurs d'accident, il s'agit d'une estimation a minima.

Le facteur le plus souvent mentionné par les services de police est la chute du cycliste, qui intervient dans un peu plus d'un accident sur 5 (22%). Peuvent y être ajoutés les accidents (2,3%) dans lesquels le cycliste a perdu le contrôle de son « véhicule ». Il ne peut toutefois pas être garanti qu'aucun cas de chute consécutive à une collision avec un autre véhicule n'est inclus dans ces chiffres. Le non-respect de la priorité est aussi un facteur relativement fréquent dans les accidents de cycliste : dans 7,0% des accidents, il intervient dans le chef de l'opposant et dans 3,7% des accidents dans le chef du cycliste. Enfin, un mauvais état de la route ou de la piste cyclable est mentionné dans 2,8% des accidents de cycliste. Les autres facteurs interviennent dans un nombre plus restreints d'accidents. Notons que la base de données est peu adaptée à l'identification des accidents de type « angle-mort » : 3% des accidents de cycliste implique un camion qui tourne à droite en intersection et un cycliste qui poursuit sa route tout droit. En raison de la définition retenue¹⁶, le nombre d'accidents de cycliste effectivement liés à un problème d'angle mort est très certainement sous-estimé.

Les facteurs qui jouent un rôle dans les accidents impliquant un vélo à assistance électrique (VAE) spécifiquement sont du même ordre, mais parfois de façon un peu plus marquée. Par exemple, la chute et la perte de contrôle du véhicule sont plus fréquentes dans les accidents de VAE, de même que le non-respect de la priorité par le VAE et la place non réglementaire du VAE sur la chaussée. Un dépassement fautif par l'opposant l'est également. Enfin, une forte pente est aussi mentionnée dans un nombre un peu plus important d'accidents de VAE.

Tableau 10 : Facteurs d'accident les plus souvent mentionnés (≥1%) dans les accidents corporels impliquant un cycliste (Wallonie, 2016-2020)

	Tous les accidents de cyclistes	Accidents impliquant un VAE	
Cycliste	21,9%	26,6%	Chute
	3,7%	4,3%	Non-respect de la priorité
	2,3%	3,7%	Perte de contrôle du véhicule
	2,1%	3,2%	Place non réglementaire sur la chaussée
	1,2%	0,5%	Effectue in extremis une manœuvre d'évitement (obstacle subit)
Opposant	7,0%	4,8%	Non-respect de la priorité
	1,7%	1,6%	Non-respect de la distance entre usagers
	1,3%	3,2%	Dépassement fautif
Route	2,8%	2,7%	Mauvais état de la route ou de la piste cyclable (ornières, verglas...)
	2,4%	1,6%	Virage serré
	1,8%	1,1%	Entrave à la visibilité (relief, obstacle fixe, véhicule immobile...)
	1,6%	2,7%	Forte descente (7% ou plus)
	1,1%	0,5%	Travaux
	0,8%	1,1%	Éclairage défectueux ou insuffisant
	0,7%	1,6%	Encombrement de la circulation, file, accident

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

¹⁵ Qui est l'opposant le plus fréquent au cycliste ; le pourcentage est de 10% si tous les conducteurs impliqués dans un accident corporel sont pris en compte, quel que soit leur mode de déplacement (y compris les piétons).

¹⁶ Qui est imposée par la structure et le contenu de la base de données



Éditeur responsable : Françoise Guillaume

Éditeur : Agence wallonne pour la Sécurité routière ASBL

Date de publication : Juin 2022

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

Essentiel des accidents : Les accidents impliquant un cycliste en Wallonie – 2016-2020. AWSR, juin 2022

