



Essentiel des accidents

Les accidents impliquant un motard en Wallonie – 2017-2021

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 ?

Ampleur de la problématique

- Quelle part de l'accidentalité wallonne représentent les motards ?
- Quel est le risque d'accident et de décès en tant que motard ?
- Les accidents de moto sont-ils particulièrement graves ?
- Quelle est l'évolution à moyen terme ?

Caractéristiques des motards accidentés

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

Caractéristiques des accidents impliquant une moto

- Quand se produisent les accidents impliquant une moto ?
- Où se produisent les accidents impliquant une moto ?
- Comment se déroulent les accidents impliquant une moto ?

QUE RETENIR ?

▪ Combien ?

- Sur les routes wallonnes, 1 tué sur 6 est un motard. C'est 1 accident corporel sur 10 qui implique un motard.
- Chaque année, environ 40 motards décèdent et 150 sont grièvement blessés sur les routes wallonnes.
- Les motards ont un risque de décès par kilomètre parcouru 17 fois plus important que les automobilistes.

▪ Qui ?

- 41% des motards tués ou blessés sont âgés entre 45 et 64 ans.
- 96% des conducteurs de motos tués ou blessés sont des hommes.

▪ Quand ?

- Forte saisonnalité des accidents de moto :
 - o Près de deux tiers (61%) des accidents corporels de moto surviennent entre mai et septembre.
 - o Seulement 7% des accidents de moto surviennent de nuit.
- 79% des accidents de motos surviennent lorsqu'il fait jour sous des conditions météo clémentes.

▪ Où ?

- Surreprésentation des accidents de moto en provinces de Luxembourg et de Namur.
- Près de trois quarts (71%) des accidents impliquant au moins une moto surviennent hors intersection (en section) et plus d'un accident sur 2 survient en agglomération (54%).
- Les accidents de moto survenus hors agglomération ont une gravité deux fois plus élevée que ceux en agglomération.

▪ Comment ?

- Dans 35% des accidents, le motard est seul en cause. Cette proportion augmente même à 43% pour les accidents dans lesquels il a malheureusement perdu la vie. 64% des accidents seul en cause sont des chutes sans obstacle, 29% une collision avec un obstacle situé hors chaussée et 8% avec un obstacle situé sur la chaussée.
- Lorsqu'un motard entre en collision avec un autre usager de la route, il s'agit dans la plupart des cas d'une voiture (81%).



▪ Facteurs d'accidents

- L'alcool joue un rôle dans au moins 8% des accidents de motos.
- Les facteurs les plus fréquemment enregistrés par la police pour les motards sont la chute (22% des accidents) et la perte de contrôle (11% des accidents). Côté opposant, le non-respect de la priorité aurait joué un rôle dans 7% des accidents avec une moto. Le mauvais état de la chaussée n'interviendrait que dans 2% des cas.

Les résultats présentés, sauf mention contraire, se basent sur une période de 5 ans (2017-2021). Travailler sur une telle période permet de neutraliser certaines variations annuelles telles que, par exemple, des conditions météorologiques atypiques. Si les accidents survenus en 2021 ont des caractéristiques spécifiques, celles-ci sont mises en évidence.

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

AMPLEUR DE LA PROBLÉMATIQUE

QUELLE PART DE L'ACCIDENTALITÉ WALLONNE REPRÉSENTENT LES MOTARDS ?

Chaque année, environ 900 accidents corporels impliquant un motard sont enregistrés sur les routes wallonnes. Ces accidents entraînent le décès de près de 40 motards, en blessent grièvement environ 150 et en blessent légèrement environ 800. Le nombre de motards tués ou blessés annuellement avoisine ainsi le millier.

Les accidents impliquant une moto représentent une part non-négligeable de l'accidentalité wallonne puisqu'ils comptent pour 9% de l'ensemble des accidents corporels, soit près d'un accident sur 10. Les motards eux-mêmes représentent 14% des tués sur la route, 16% des blessés graves et 6% des blessés légers. Cette haute proportion de motards parmi les victimes les plus graves (par rapport à la part représentée par les accidents de moto) souligne l'importante gravité des accidents impliquant un motard (voir aussi Figure 3).

Encore marquée par l'épidémie de Covid-19, l'année 2021 se caractérise de façon générale par un rebond de l'accidentalité par rapport à 2020 (+16% d'accidents corporels en Wallonie). Cette reprise est nettement moins marquée pour les accidents impliquant au moins un motard (+2%). En 2021, 853 accidents corporels impliquant une moto ont été enregistrés, soit une réduction de 7% par rapport à 2019. Le bilan en 2021 pour les motards est de 31 décès, 125 blessés graves et 744 blessés légers. Si le nombre d'accidents corporels impliquant au moins une moto repart à la hausse, ils ont été en moyenne moins graves en 2021 qu'en 2020 avec -23% de décédés 30 jours et -12% de blessés graves (Tableau 1).

Il existe peu de données chiffrées quant à l'évolution des déplacements en moto en Wallonie, mais la réduction des restrictions liées à la crise sanitaire en 2021 a permis un retour progressif vers une forme de normalité en terme de mobilité et d'usage de la moto et ce malgré des conditions météorologiques peu favorables.

Tableau 1 : Nombre d'accidents corporels impliquant au moins un motard et nombre de motards victimes de la route (Wallonie, 2017-2020)

	Accidents corporels impliquant un motard	Motards Décédés 30 jours	Motards Blessés graves	Motards Blessés légers	Motards victimes	Gravité spécifique
2017	904	28	155	781	964	31,0
2018	997	39	156	867	1062	39,1
2019	914	45	126	807	978	49,2
2020	834	40	142	694	876	48,0
2021	853	31	125	744	900	36,3
Moyenne 2017-2021	900	37	141	779	956	40,6
Évolution 2020-2021	+2%	-23%	-12%	+7%	+3%	-24%
Évolution 2019-2021	-7%	-31%	-1%	-8%	-8%	-26%
Évolution 2017-2021	-6%	+11%	-19%	-5%	-7%	+17%

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



QUEL EST LE RISQUE D'ACCIDENT ET DE DÉCÈS EN TANT QUE MOTARD ?

Répartition du trafic motorisé selon les types de véhicules et leurs occupants

Les données relatives aux kilomètres parcourus annuellement (trafic) ne sont disponibles que pour les véhicules motorisés. Par ailleurs, les nombres de véhicules-kilomètres et de voyageurs-kilomètres parcourus ne sont pas connus au-delà de 2017. La Figure 1 indique que les motards ne représentent que 1% de l'ensemble des véhicules-kilomètres et des voyageurs-kilomètres parcourus par les véhicules motorisés en Wallonie en 2017.

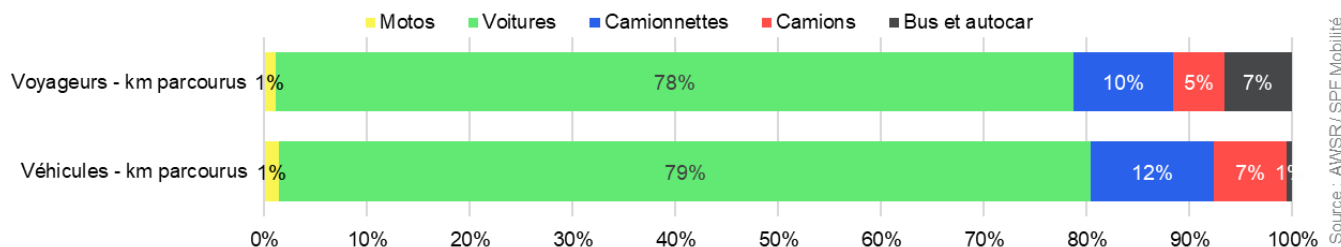
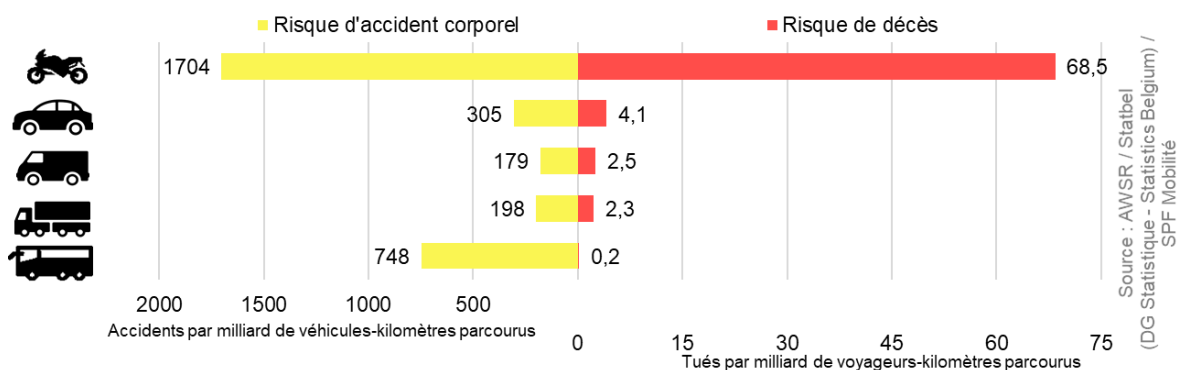


Figure 1 : Répartition des véhicules/voyageurs kilomètres parcourus en Wallonie selon le type d'usager motorisé (2017)

Risques d'accidents et de décès

Le risque d'accident corporel ou de décès est calculé sur base des kilomètres parcourus¹. Les motos sont, de loin, les véhicules pour lesquels le risque de décès et d'accident par kilomètres parcourus sont les plus élevés en Wallonie (respectivement 68,5 décès par milliard de voyageurs-kilomètres parcourus et 1 704 accidents corporels par milliard de véhicules-kilomètres parcourus). 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 (Figure 2).



Les nombres de véhicules-kilomètres et de voyageurs-kilomètres parcourus ne sont pas connus au-delà de 2017. Par conséquent, les calculs pour les années 2018 et 2019 ont été réalisés sur base des données disponibles les plus récentes (2017).

Figure 2 : Risque d'accident corporel et de décès par milliard de kilomètres parcourus selon les types d'usagers motorisés (Wallonie, 2015-2019)

Risques d'accidents et de décès selon la localisation

Les risques d'accidents et de décès sont bien sûr associés aux caractéristiques des usagers (masse, carrosserie, équipements de protection...) mais aussi aux spécificités de leur mobilité. En Wallonie en 2017², 47% des kilomètres parcourus à moto l'ont été hors agglomération (routes provinciales et régionales), 35% l'ont été en agglomération et 18% sur autoroute. Quelle que soit la localisation de l'accident, les motards restent les usagers de la route les plus à risque d'avoir un accident corporel ou de décéder (Tableau 2). Pour les motards, le risque d'avoir un accident ou d'être tué est maximum sur les routes hors agglomération.

¹ Pour le calcul des risques d'accident et de décès en fonction des kilomètres parcourus nous avons travaillé sur la période 2015-2019 pour deux raisons :

- L'année 2020 a été exclue car le trafic a été fortement perturbé par la gestion de la crise du Covid-19 et nous ne disposons d'aucune donnée pour en quantifier l'impact sur les différents types de routes mais également pour les différents usagers motorisés.
- La période de 5 ans utilisée est donc 2015-2019. Le nombre de véhicules-kilomètres ou voyageurs-kilomètres parcourus n'est pas connu au-delà de 2017. Nous avons donc utilisé les données de 2017 pour calculer l'indicateur pour les années 2018 et 2019.

² Dernière année pour laquelle nous disposons des kilomètres parcourus (source SPF Mobilité et Transports).



Tableau 2 : Risques d'accident corporel et de décès par milliard de kilomètres parcourus par les motos et, comparativement, par les voitures, selon la localisation (Wallonie, 2015-2019)

	Motard		Automobiliste (voiture)		Ratio du risque des motards par rapport à celui des automobilistes	
	Risque d'accident corporel	Risque de décès	Risque d'accident corporel	Risque de décès	Accident corporel	Décès
Global	1 704	68,5	305	4,1	x 5,6	x 16,7
En agglomération	1 631	46,2	496	3,7	x 3,3	x 12,5
Hors agglomération	2 210	101,5	388	6,1	x 5,7	x 16,6
Sur autoroute	404	17,0	78	2,0	x 5,2	x 8,5

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

LES ACCIDENTS DE MOTO SONT-ILS PARTICULIÈREMENT GRAVES ?

Sur la période 2017-2021, on dénombre 42 tués pour 1000 accidents corporels impliquant un motard (environ 1 tué tous les 24 accidents enregistrés). Il s'agit d'une des gravités les plus élevées comparativement à la gravité des accidents impliquant d'autres modes de déplacement.

Dépourvus d'habitacle protecteur, les motards, à l'instar des autres usagers vulnérables, 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 41 motards décédés 30 jours pour 1 000 accidents corporels impliquant un motard contre 27 piétons pour 1000 accidents de piéton ou 18 automobilistes pour 1000 accidents de voiture (en jaune dans la Figure 3).

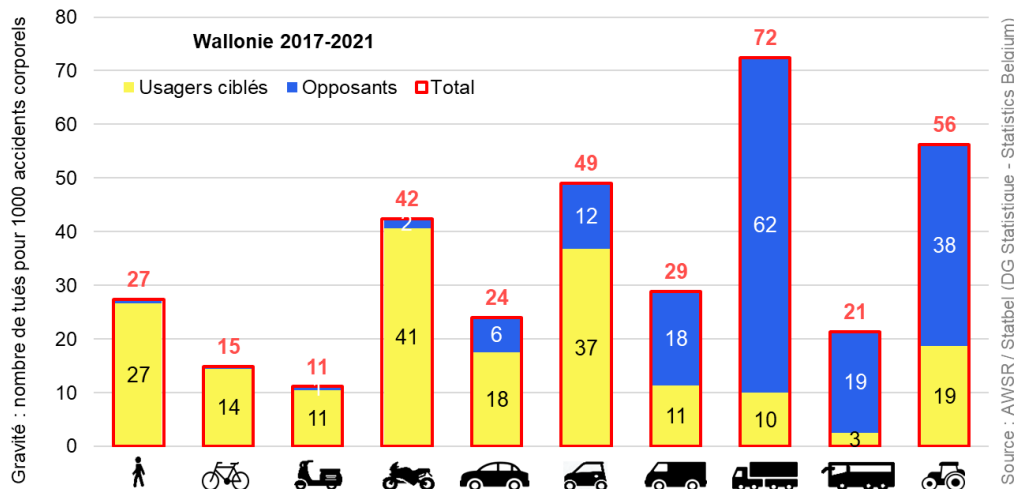


Figure 3 : Gravité des accidents selon le type d'usager (Wallonie, 2017-2021)

La gravité d'un accident est fortement corrélée aux caractéristiques du véhicule, notamment sa masse, mais également à 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 est habituellement moindre qu'hors agglomération (Tableau 3). Pour les motards la gravité sur autoroute est équivalente à celle constatée hors agglomération contrairement aux voitures où elle y est plus élevée. Cela peut s'expliquer, pour les motards, par les limites physiques du corps humain en cas de collision à de telles vitesses et ce même si les aménagements spécifiques sur autoroute sont conçus pour en augmenter le niveau de sécurité : des sens de circulation séparés par une berne centrale (supprimant les risques de collisions frontales : les plus graves en termes de dispersion de l'énergie cinétique), l'absence d'intersection, la présence d'une bande d'arrêt d'urgence (offrant une plus grande distance de freinage et autorisant dans certains cas des manœuvres de récupération) et de glissières de sécurité protégeant des obstacles latéraux.

Tableau 3 : Gravité des accidents impliquant une moto et, comparativement, une voiture selon la localisation (Wallonie, 2017-2021)

	Motard		Voiture	
	Gravité spécifique	Gravité opposant	Gravité spécifique	Gravité opposant
Global	41	2	18	6
En agglomération	29	2	8	6
Hors agglomération	57	1	32	8
Sur autoroutes	56	0	39	5

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



QUELLE EST L'ÉVOLUTION À MOYEN TERME ?

Le nombre d'accidents corporels impliquant un motard en Wallonie diminue régulièrement au fil des ans (-34% en 2021 par rapport à 2005). Toutefois, le nombre de motards tués, compte tenu des faibles effectifs, évolue avec de fortes fluctuations annuelles (-45% en 2021 par rapport à 2005). Cela se traduit par une gravité (spécifique) des accidents impliquant un motard en légère baisse. Enfin, d'autres éléments pourraient aussi avoir joué un rôle dans l'évolution de ces indicateurs (de manière favorable ou défavorable), sans que cela ne puisse être vérifié, comme des vitesses pratiquées par les motos plus élevées que les autres véhicules motorisés, une plus grande attention apportée par les motards à leur visibilité et leurs équipements individuels de protection, une gestion plus efficace des obstacles latéraux par les gestionnaires de voirie (mise en place de glissière avec lisse de protection pour motard par exemple) sans qu'il ne soit possible de vérifier ces explications (et sans en exclure d'autres).

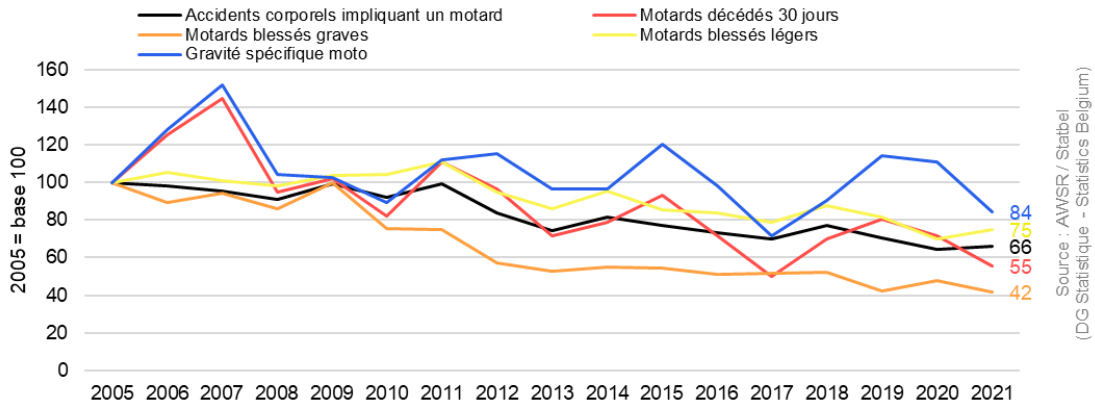


Figure 4 : Évolution en base 100 des principaux indicateurs relatifs aux accidents corporels impliquant un piéton (Wallonie, 2005-2021)

CARACTÉRISTIQUES DES MOTARDS ACCIDENTÉS

QUEL ÂGE ONT LES MOTARDS ACCIDENTÉS ?

Moins de 10% des motards victimes sont des enfants (entre 0 et 17 ans) ou des seniors (65 ans et plus). Un motard victime d'un accident sur 4 (24%) est âgé entre 45 et 54 ans, soit un peu plus que la répartition pour les autres tranches d'âges. Pour les autres tranches d'âge, la pratique de la moto ne semble pas la spécificité d'un groupe d'âge particulier et cela se ressent dans les statistiques d'accidents : un nombre conséquent de victimes motardes est à déplorer dans les différents groupes d'âge entre 18 et 65 ans.

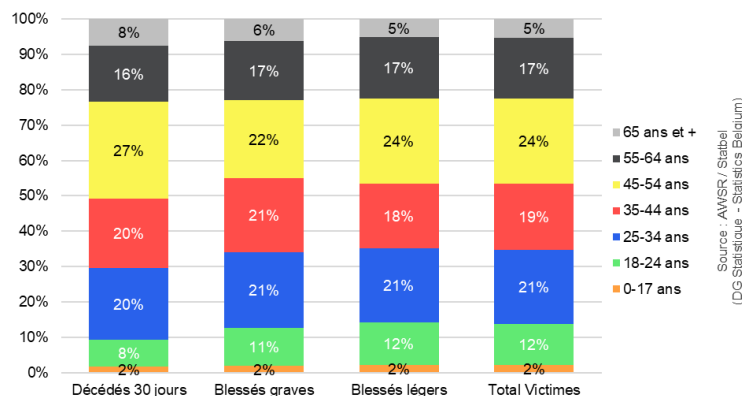


Figure 5 : Âge des motards victimes de la route, selon la gravité des blessures (Wallonie, 2017-2021)

La Figure 6 **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** illustre la répartition des motards (conducteurs) victimes d'un accident selon leur âge mais également selon les années³. Nous constatons la présence de deux pics dans la distribution des motards victimes avec le premier qui concerne les jeunes motards de 25-34 ans et le second qui touche des motards plus âgés entre 50 et 59 ans.

En termes d'évolution, si le pic des jeunes motards de 25-29 ans est fixe dans le temps, il n'en est pas de même pour les plus âgés. En effet, nous relevons une tendance au vieillissement des motards impliqués dans un accident corporel au fil des années chez les 45 ans et plus. Ainsi, en l'espace de 15 ans, le pic des motards, chez les 45-49 ans en 2006, a glissé progressivement au fil des années pour concerner les 50-59 ans en 2020. Une explication

³ Sélection des années paires pour faciliter la lecture du graphique.



pourrait être dans l'attrait de la moto chez certaines personnes à partir de 40-45 ans pour diverses raisons (les enfants sont plus grands et autonomes, changement de mobilité, la moto comme loisir...) et donc être le reflet de ces usagers plus âgés. Par ailleurs, les personnes ayant obtenu leur permis B avant 1989 (elles ont au minimum 50 ans en 2021) n'ont pas besoin de passer leur permis A (spécifique pour les motos). Ces conducteurs peuvent donc conduire des motos sans avoir reçu aucune formation spécifique et pourraient être moins conscients de certains risques ou circonstances plus accidentogènes.

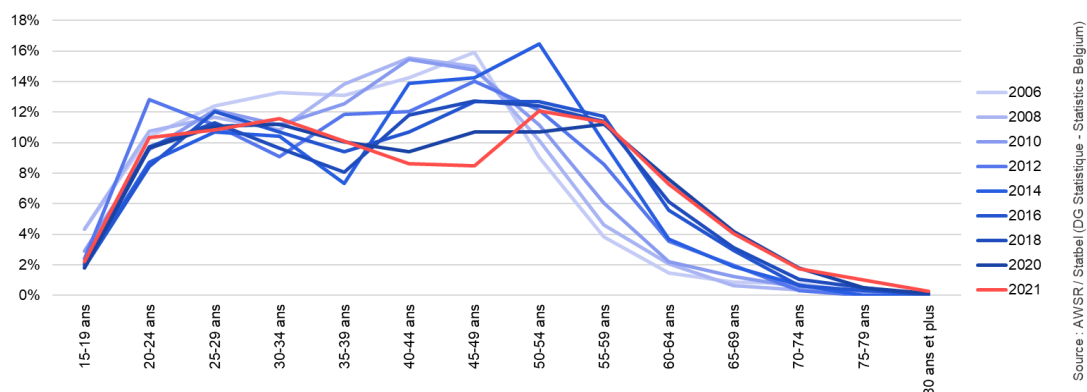


Figure 6 : Évolution de la répartition des motards (conducteurs) victimes de la route, selon leur âge (Wallonie, 2006-2021)

Globalement le nombre de motard tués et blessés graves et le nombre de motards victimes sont à la baisse sur la période 2017-2021 par rapport à 2007-2011 (respectivement -44% et -29%). Toutefois, le Tableau 4 montre de grandes disparités selon les tranches d'âge avec certaines enregistrant des baisses très marquées (mineurs et les 35-44 ans), d'autres une très forte hausse chez les motards âgés de 55 ans et plus (+83% !).

Tableau 4 : Évolution du nombre de motards victimes de la route, selon l'âge (Wallonie, 2007-2021)

		0-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65 ans et +	Total
Victimes	2007-2011	263	905	1 486	1 794	1 673	491	95	6 723
	2012-2016	151	667	1 127	1 128	1 459	735	163	5 456
	2017-2021	102	556	995	893	1 139	819	253	4 780
	Évolution 2007-2011 → 2017-2021	-61%	-39%	-33%	-50%	-32%	+67%	+166%	-29%
Décédés et blessés graves	2007-2011	60	209	356	439	397	100	24	1586
	2012-2016	22	116	216	245	281	115	36	1037
	2017-2021	17	89	187	184	205	147	58	887
	Évolution 2007-2011 → 2017-2021	-72%	-57%	-47%	-58%	-48%	+47%	+142%	-44%

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

QUEL EST LE GENRE DES MOTARDS ACCIDENTÉS ?

La distribution selon le genre des motards victimes de la route est stable dans le temps avec une prédominance forte des hommes (89% contre 11% de femmes). Il apparaît également que la part représentée par les hommes est plus importante parmi les motards gravement touchés : elle passe de 88% parmi les blessés légers à 96% parmi les décédés 30 jours (Figure 7). Parmi les hypothèses pour expliquer ces chiffres nous pourrions avancer que les accidents de moto impliquant des motards hommes surviendraient suite à des comportements ou dans des circonstances plus à risque de blessures graves ou mortelles que ceux impliquant des femmes. Une autre piste serait que les femmes sont mieux protégées (port des équipements de protection individuelle) ou qu'elles sont plus souvent passagères (et que les motards roulent moins vite avec une passagère).

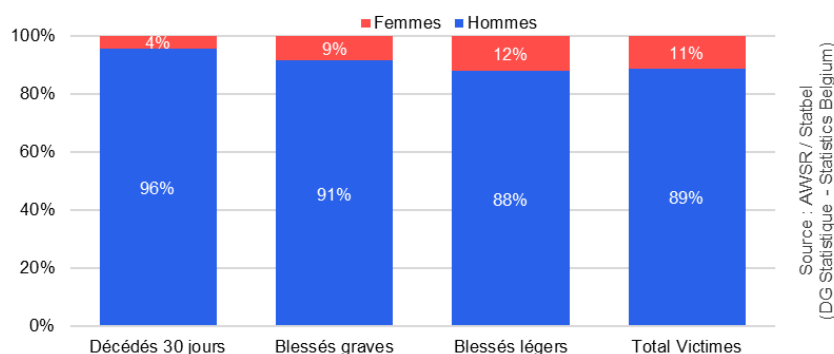


Figure 7 : Sexe des motards victimes de la route, selon la gravité des blessures (Wallonie, 2017-2021)



La Figure 8 illustre la répartition de l'ensemble des motards victimes d'un accident selon leur âge et leur genre. Plus d'une victime motarde sur 3 (36%) est un homme de 45-54 ans et 87% des victimes motardes sont des hommes de 18-64 ans.

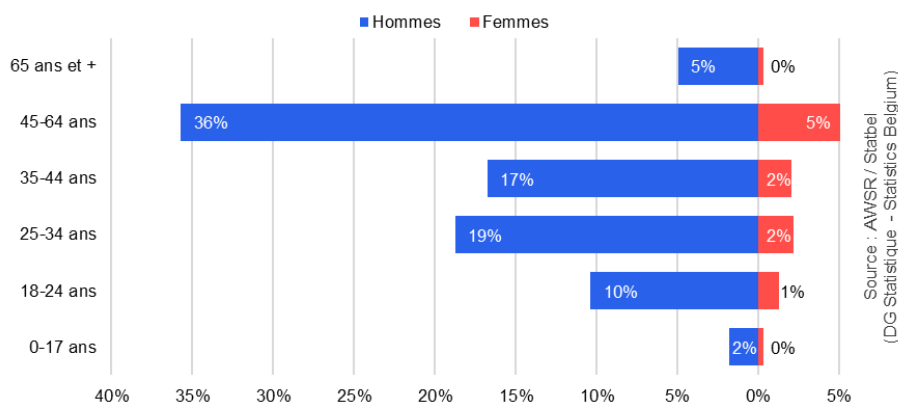


Figure 8 : Répartition de l'ensemble des motards victimes de la route, selon leur âge et sexe (Wallonie, 2017-2021)

Cette distribution des motards victimes de la route, selon leur âge et sexe, ne serait-elle pas le reflet des différences de pratique de la moto entre les hommes et les femmes ? En effet, les femmes ne représentent que 5% des conducteurs de moto victimes mais 79% des passagers de moto victimes d'un accident (Figure 9).

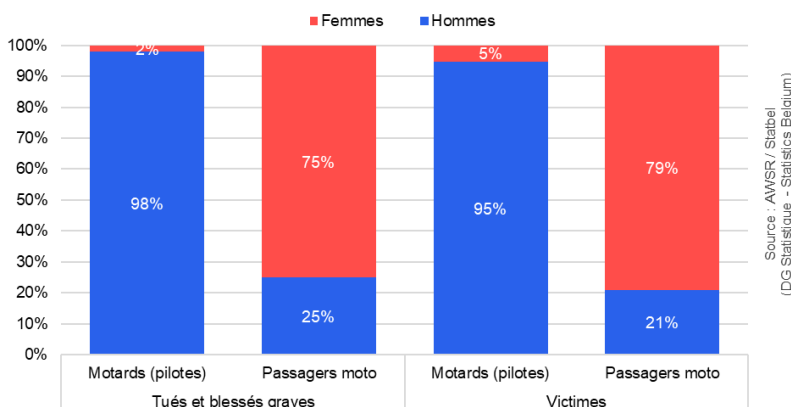


Figure 9 : Implication des motards victimes de la route, selon la gravité des blessures (Wallonie, 2017-2021)

Une analyse détaillée de l'âge des victimes motardes selon leur implication (conducteur ou passager) met en évidence une forte différence entre hommes et femmes (Figure 10) :

- Chez les hommes, le profil d'âge des conducteurs (victimes) diffère totalement de celui des passagers (victimes) : les passagers sont beaucoup plus jeunes que les conducteurs. Ainsi, plus de deux tiers (69%) des hommes passagers de moto victimes dans un accident sont âgés de moins de 25 ans contre 12% des conducteurs de motos victimes. À l'opposé, quasi la moitié (47%) des hommes conducteurs de motos sont âgés de 45 ans et plus contre seulement 5% des hommes passagers de motos.
- Chez les femmes, les profils des conductrices et des passagères selon leur âge semblent assez similaires. Aussi, il n'existerait pas, contrairement aux hommes, une tranche d'âge surreprésentée parmi les victimes conductrices par rapport aux passagères. Nous noterons que plus de la moitié (54%) des femmes passagères de moto sont âgées de 45 ans et plus.

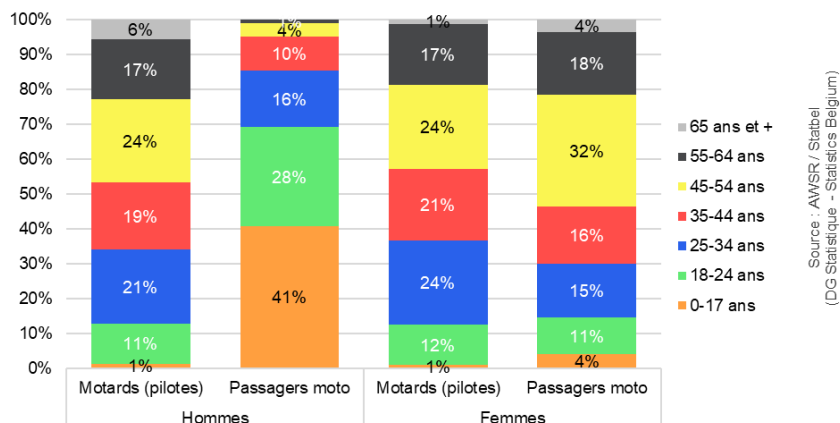


Figure 10 : Âge et sexe des motards victimes de la route, selon leur implication dans l'accident (Wallonie, 2017-2021)



CARACTÉRISTIQUES DES ACCIDENTS IMPLIQUANT UNE MOTO

QUAND SE PRODUISENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UNE MOTO ?

1. Mois, jour et heure

La distribution mensuelle des accidents de moto est très différente de celle qui s'observe pour les accidents de voitures : ils sont plus fréquents au printemps et en été et moins fréquents en automne et en hiver. Près de deux tiers (61%) des accidents corporels de moto surviennent entre les mois de mai et septembre (contre 43% pour les voitures).

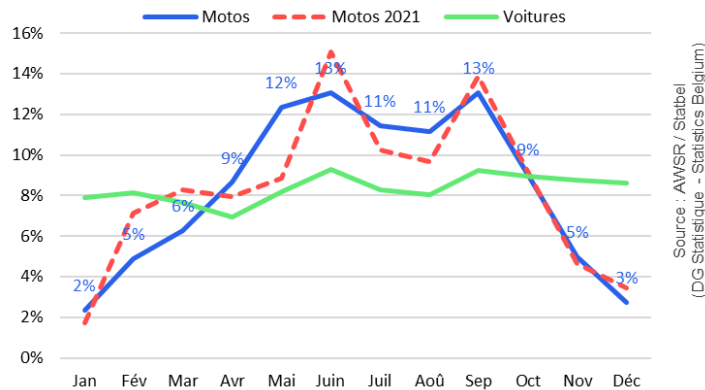


Figure 11 : Répartition mensuelle des accidents selon l'utilisateur impliqué (Wallonie, 2017-2021)

En 2021, la distribution des accidents de moto au fil des mois a été impactée principalement par des conditions météo peu favorables. Le nombre d'accidents de moto est descendu à un très faible niveau au mois de mai, avant de remonter en flèche au mois de juin puis de s'effondrer en juillet-août avant de retrouver une distribution normale jusqu'en décembre.

93% des accidents de moto ont lieu en journée (entre 6h et 22h) et seulement 7% de nuit (entre 22h et 6h). Compte tenu de la part des différents moments de la semaine sur le nombre total d'heures que comptabilise une semaine, les accidents de moto survenant les journées de weekend sont surreprésentés (Figure 12).

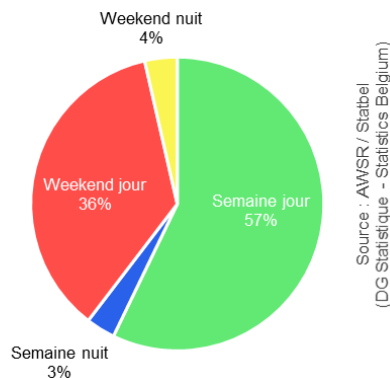


Figure 12 : Répartition hebdomadaire des accidents de motos (Wallonie, 2017-2021)

Tableau 5 : Quelques données concernant la répartition hebdomadaire des accidents de moto (Wallonie, 2017-2021)

	Motards Décédés 30 jours	Motards Blessés graves	Motards Blessés légers	Motards Total Victimes	Accidents Motos	Gravité spécifique
Journée de semaine	55%	52%	56%	56%	57%	39
Nuit de semaine	3%	3%	3%	3%	3%	46
Journée de weekend	38%	41%	37%	38%	36%	42
Nuit de weekend	4%	4%	3%	4%	4%	50
Total	100%	100%	100%	100%	100%	41

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

La répartition des accidents de moto en fonction du jour de la semaine et de l'heure est fortement corrélée à la mobilité à moto. Du lundi au vendredi, les heures de pointe du matin, et surtout, de fin d'après-midi se caractérisent par un pic d'accidents de moto, à l'instar des accidents de voiture. Le mercredi, un pic s'observe aussi vers midi à l'heure de sortie des classes. Le profil de la courbe des accidents de moto le weekend est radicalement différent de celui des voitures, avec une part plus élevée d'accidents de moto en journée (14-19h le samedi et 11h-20h le dimanche). En 2021, la répartition des accidents de moto est assez proches de celle observée sur la période 2017-2021.



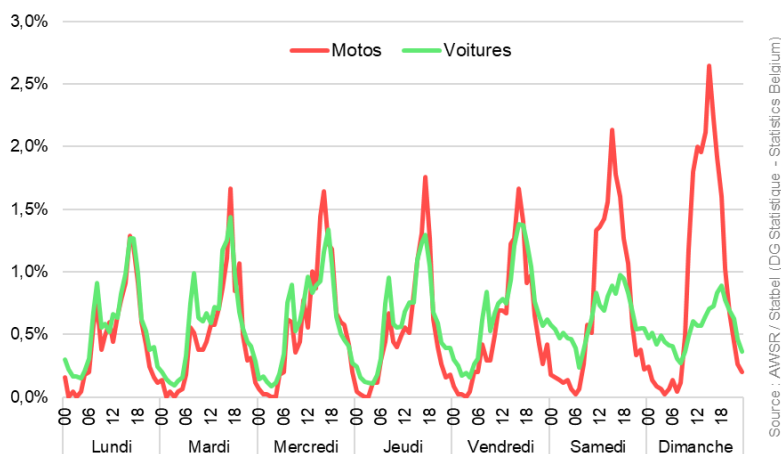


Figure 13 : Distribution des accidents de moto selon le jour et l'heure (Wallonie, 2017-2021)

2. Conditions atmosphériques et de luminosité

93% des accidents corporels impliquant une moto en Wallonie surviennent dans des conditions météorologiques normales (sèches). 6% surviennent par temps pluvieux et 1% sous d'autres conditions météo dégradées (brouillard, neige, vent...) (Figure 14, Tableau 6). Cette répartition diffère de celle qui s'observe pour les accidents impliquant un véhicule motorisé à 4 roues ou plus (de l'ordre de +/-85% d'accidents dans des conditions météo normales). L'année 2020 s'inscrit parfaitement dans cette tendance. Il apparaît que les accidents par temps sec sont plus graves que ceux sous une météo pluvieuse, mais ceux survenant sous une autre condition dégradée le sont encore davantage.

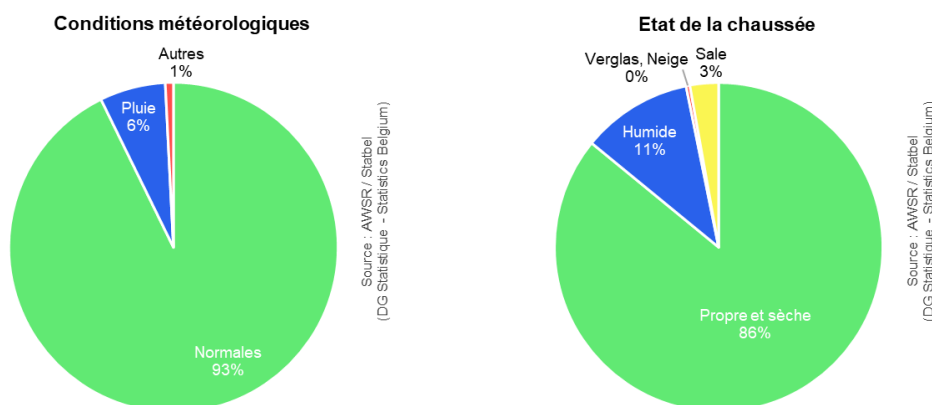


Figure 14 : Distribution des accidents de moto selon les conditions météorologiques et selon l'état de la chaussée (Wallonie, 2017-2021)

Tableau 6 : Quelques données concernant les accidents de moto, selon les conditions météorologiques (Wallonie, 2017-2021)

	Motards Décédés 30 jours	Motards Blessés graves	Motards Blessés légers	Motards Total Victimes	Accidents Motos	Gravité spécifique
Normales	95%	93%	93%	93%	93%	44
Pluie	3%	6%	7%	6%	6%	19
Autres	2%	1%	1%	1%	1%	91
Total	100%	100%	100%	100%	100%	41

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

Des conclusions similaires sont à tirer de l'analyse selon l'état de la chaussée, avec une majorité des accidents de moto survenant sur une route propre et sèche (86%). Du point de vue de la gravité, celle-ci est plus élevée lorsque la chaussée est propre et sèche que lorsqu'elle est mouillée. Elle est maximale lorsque l'état de la chaussée et les conditions d'adhérence sont fortement dégradées (verglas et neige) (Figure 14, Tableau 7). Une répartition similaire s'observe pour les accidents de véhicules motorisés à 4 roues ou plus. Les usagers sembleraient donc plus vigilants lorsque les conditions météorologiques ou de circulation sont anormales mais ils seraient dépassés par la situation en conditions extrêmes (verglas et neige).



Tableau 7 : Quelques données concernant les accidents de moto, selon l'état de la chaussée (Wallonie, 2017-2021)

	Motards Décédés 30 jours	Motards Blessés graves	Motards Blessés légers	Motards Total Victimes	Accidents Motos	Gravité spécifique
Propre et sèche	90%	88%	86%	86%	86%	44
Humide	8%	10%	11%	11%	11%	30
Verglas, Neige	1%	0%	0%	0%	0%	63
Sale	2%	2%	3%	3%	3%	25
Total	100%	100%	100%	100%	100%	41

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

Enfin, 84% des accidents impliquant une moto surviennent dans des conditions diurnes, soit bien plus que les 65% qui s'observent pour les accidents de voiture. 12% surviennent de nuit avec éclairage public, 3% à l'aube ou au crépuscule et 2% de nuit sans éclairage public. La gravité est plus élevée à l'aube/crépuscule et la nuit sans éclairage public, peut-être en raison de vitesses d'impact plus élevées liées à une détection nulle ou tardive de l'obstacle ou de la moto par son opposant (Figure 15, Tableau 8).

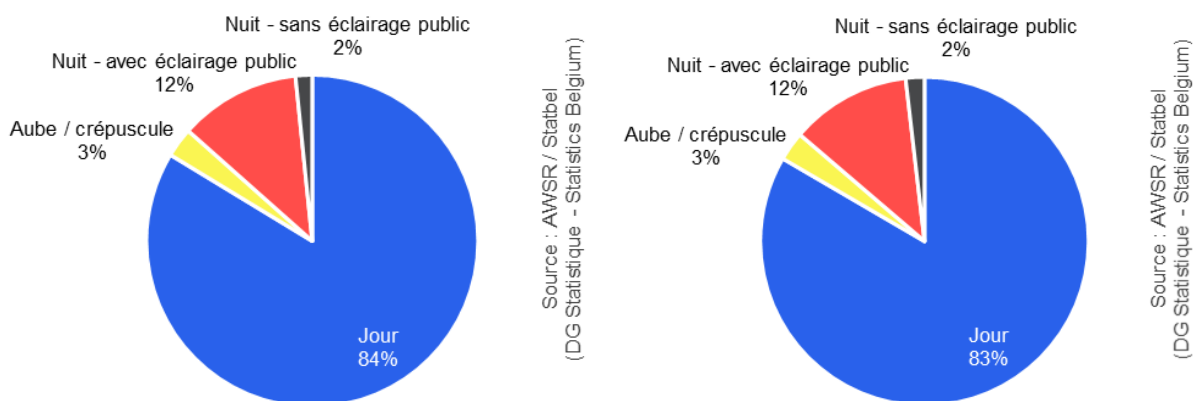


Figure 15 : Distribution des accidents de moto, selon les conditions de luminosité (Wallonie, 2017-2021)

Tableau 8 : Quelques données concernant les accidents de moto, selon les conditions de luminosité (Wallonie, 2017-2021)

	Motards Décédés 30 jours	Motards Blessés graves	Motards Blessés légers	Motards Total Victimes	Accidents Motos	Gravité spécifique
Jour	83%	82%	84%	84%	83%	42
Aube / crépuscule	4%	3%	3%	3%	3%	63
Nuit - Avec éclairage	11%	12%	12%	12%	12%	38
Nuit - Sans éclairage	2%	2%	2%	2%	2%	49
Total	100%	100%	100%	100%	100%	41

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

Un croisement des informations relatives aux conditions météorologiques et aux conditions de luminosité met en avant que 79% des accidents de moto surviennent de jour sous des conditions météo clémentes et que ces circonstances sont celles associées à une gravité de 45 tués pour 1000 accidents de moto (2017-2021).

OÙ SE PRODUISENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UNE MOTO ?⁴

1. Provinces

Les zones densément peuplées concentrent en toute logique une part importante des accidents impliquant une moto. C'est ainsi que les provinces de Liège (32%) et de Hainaut (31%) enregistrent chacune un tiers de l'ensemble des accidents de moto de la région (Figure 16). Lorsque l'on compare la distribution des accidents de moto avec celle de la voiture selon les provinces, nous constatons une surreprésentation des accidents de moto dans les provinces du Brabant wallon (12% contre 10% pour les voitures) et de Namur (16% contre 14%). A l'inverse, nous observons une sous-représentation des accidents de moto dans le Hainaut par rapport à ceux des voitures (31% contre 36%). Pour les provinces de Liège et de Luxembourg aucune différence n'a été constatée.

⁴ Aucune des sous-sections n'aborde l'évolution dans le temps car aucune évolution notable ne s'observe.



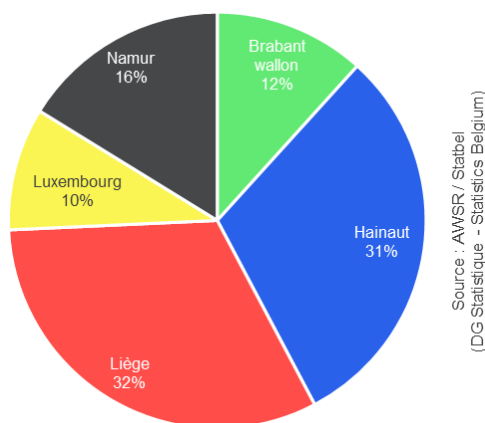


Figure 16 : Distribution des accidents de moto, selon les provinces (Wallonie, 2017-2021)

Une analyse rapportée à la taille de la population révèle que les provinces de Luxembourg et de Namur ont un taux d'accidents corporels de moto et un taux de motards tués ou gravement blessés plus importants que les autres provinces, probablement en raison de l'attrait des motards pour les routes sinueuses de ces provinces, du plus faible degré d'urbanisation et donc de vitesses pratiquées plus élevées (Tableau 9).

Tableau 9 : Quelques chiffres concernant les accidents de moto, selon les provinces (Wallonie, 2017-2021)

	Motards Décédés 30 jours	Motards Blessés graves	Motards Blessés légers	Motards Total Victimes	Accidents Motos	Accidents / 100 000 hab	Tués ou blessés graves / 100 000 hab	Gravité spécifique
Brabant wallon	8%	8%	12%	12%	12%	26	3,4	28
Hainaut	27%	36%	30%	30%	31%	20	4,5	36
Liège	28%	28%	33%	32%	32%	26	4,4	36
Luxembourg	14%	13%	9%	10%	10%	30	7,9	58
Namur	23%	17%	16%	17%	16%	29	6,5	58
Total	100%	100%	100%	100%	100%	25	26,3	41

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

2. Localisation et infrastructure

Près de trois quarts (71%) des accidents impliquant au moins une moto surviennent hors intersection (en section) et plus d'un sur 2 survient en agglomération (54%). 78% des accidents de moto hors agglomération (hors autoroute) ont lieu en section contre 70% en agglomération (Figure 17).

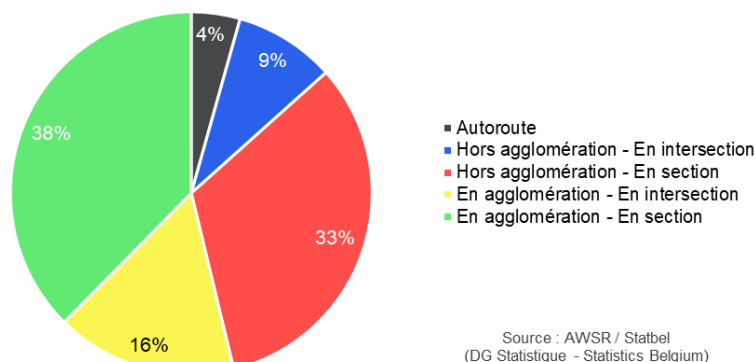


Figure 17 : Distribution des accidents de moto selon la localisation (Wallonie, 2017-2021)

Les accidents de moto localisés hors agglomération ont une gravité deux fois plus élevée que ceux en agglomération. Les accidents de moto en section sont plus graves que ceux en intersection quelle que soit la localisation. Cela s'explique par des vitesses pratiquées plus élevées hors agglomération mais également en section et des configurations de collision aux conséquences particulièrement graves (notamment les face-à-face). Les accidents de moto qui surviennent sur autoroute sont peu fréquents (4% de l'ensemble des accidents de moto) et présentent une gravité spécifique plus faible qu'hors agglomération en section (Tableau 10).



Tableau 10 : Quelques données concernant les accidents de moto, selon la localisation (Wallonie, 2017-2021)

	Motards Décédés 30 jours	Motards Blessés graves	Motards Blessés légers	Motards Total Victimes	Accidents Motos	Gravité spécifique
Autoroute	5%	7%	4%	4%	4%	56
Hors agglomération – en intersection	9%	11%	8%	9%	9%	42
Hors agglomération – en section	48%	39%	32%	34%	33%	61
En agglomération – en intersection	10%	14%	17%	16%	16%	25
En agglomération – en section	28%	29%	39%	37%	38%	31
Total	100%	100%	100%	100%	100%	41

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

La sévérité des accidents de moto ressort également de l'analyse selon le régime de vitesse sur le lieu de l'accident (Tableau 11). 39% des motards tués dans un accident et 36% de ceux grièvement blessés ont eu leur accident sur une route limitée à 90 km/h alors que seuls 27% des accidents de moto y sont consignés. Sans surprise, et comme cela s'observe pour tous les modes de déplacement, la gravité des accidents de moto s'accroît à mesure que la vitesse maximale autorisée est élevée. En zone 30, on déplore 23 motards tués tous les 1000 accidents corporels avec moto. Le nombre monte à 28 en zone 50 km/h et augmente ensuite progressivement pour atteindre 60 sur les axes à 90 km/h (54 en zone 70) pour finalement atteindre 73 sur les routes à 120 km/h.

Tableau 11 : Quelques données concernant les accidents de moto, selon le régime de vitesse (Wallonie, 2017-2021)

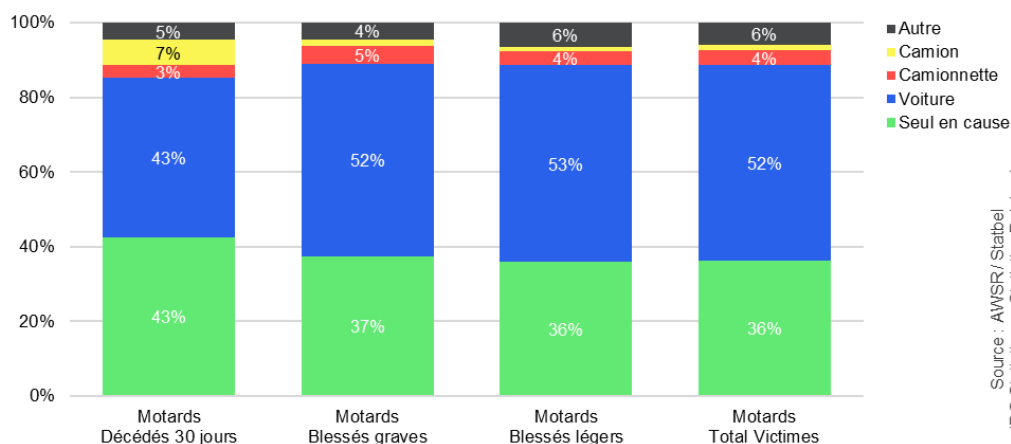
	Motards Décédés 30 jours	Motards Blessés graves	Motards Blessés légers	Motards Total Victimes	Accidents Motos	Gravité spécifique
30 km/h	1%	1%	2%	2%	2%	23
50 km/h	35%	40%	54%	51%	53%	28
70 km/h	19%	17%	15%	15%	15%	54
90 km/h	39%	36%	26%	28%	27%	60
120 km/h	6%	5%	3%	4%	3%	73
Total	100%	100%	100%	100%	100%	41

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

COMMENT SE DÉROULENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UNE MOTO ?

3. Opposant au motard

Dans plus de 1 cas sur 2 (52%), l'opposant au motard tué ou blessé est une voiture. Dans un tiers des cas (36%), le motard victime était seul en cause. Lorsqu'on regarde spécifiquement les motards décédés, 43% étaient impliqués dans un accident de type « seul en cause » et 43% ont eu pour opposant une voiture. 7% des motards tués ont eu pour opposant un camion (Figure 18, Tableau 12).



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

Figure 18 : Opposants aux motards victimes, selon la gravité des blessures du motard (Wallonie, 2017-2021)



Lorsqu'un motard est impliqué dans un accident corporel avec un opposant, il s'agit d'un automobiliste dans 82% des cas (Tableau 12).

Tableau 12 : Distribution des accidents corporels impliquant au moins une moto en fonction de l'opposant dans la première collision (Wallonie, 2017-2021)

Wallonie, 2017-2021		Opposant dans la première collision										
	Total	36%	1%	1%	0%	2%	52%	4%	1%	<1%	<1%	<1%
	Accidents « seul en cause » exclus	2%	2%	1%	4%	81%	6%	2%	<1%	1%	<1%	

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

4. Type d'obstacle lors des accidents « seul en cause »

Pour les accidents corporels de moto de type « seul en cause », 64% sont des chutes sans obstacle, 29% des collisions avec un obstacle situé hors chaussée et 8% avec un obstacle situé sur la chaussée.

Pour les accidents avec obstacle hors chaussée (Figure 19), les trois grandes catégories d'obstacle sont les glissières de sécurité (21%), des murs ou construction (15%) et des poteaux d'éclairage et autre (13%).

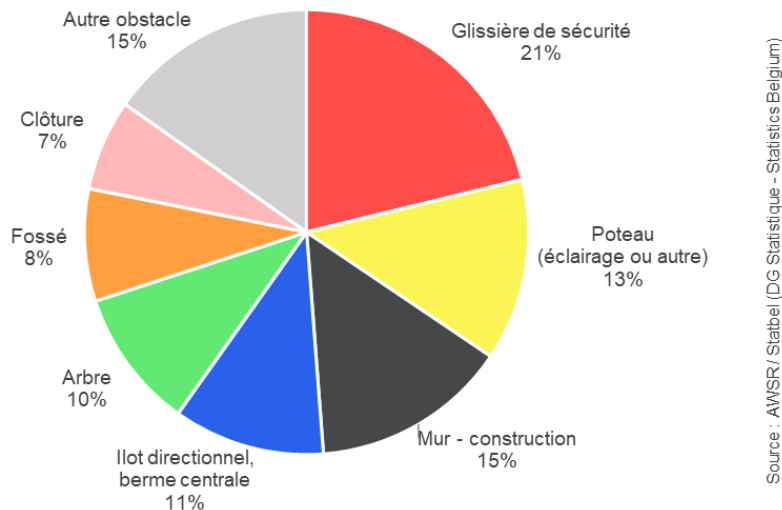


Figure 19 : Répartition des types d'obstacle lors des accidents de moto de type seul en cause contre un obstacle situé hors chaussée (Wallonie, 2017-2021)

Pour les accidents avec obstacle sur la chaussée (Figure 20), la moitié des perturbations sont liées à l'infrastructure (32% des casses vitesse, des caniveaux ou des trous et 17% des éléments associés à des zones de travaux), un bon tiers (38%) présentent un caractère imprévisible, ce sont les animaux. Enfin, 13% de ces obstacles sur chaussée sont des éléments de chargement tombés d'autres véhicules.

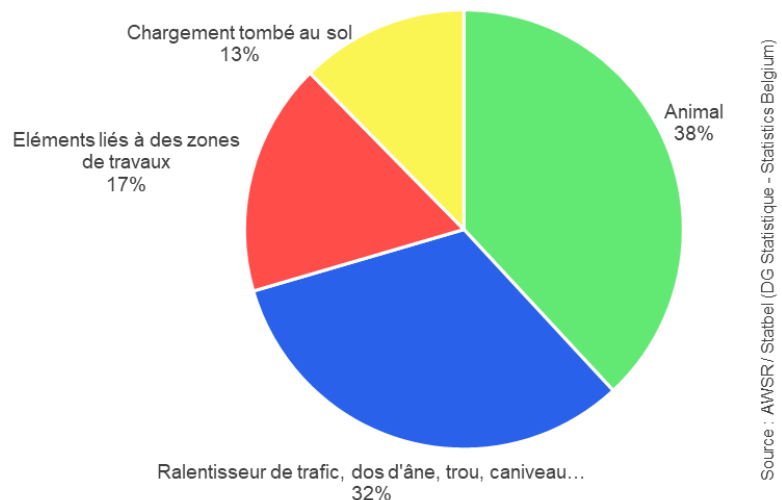


Figure 20 : Répartition des types d'obstacle lors des accidents de moto de type seul en cause contre un obstacle situé sur chaussée (Wallonie, 2017-2021)



5. Type de collision : accidents impliquant une moto et une voiture

55% des accidents corporels entre une moto et une voiture sont des collisions fronto-latérales (« par le côté »), 18% des collisions « fronto-arrières » (par l'arrière), 15% des collisions « flanc contre flanc » et 10% sont des collisions « fronto-frontales » (2018-2021⁵). Cette répartition est fortement dépendante de la nature de l'infrastructure routière : en section courante ou en intersection. Ainsi, en section courante les interactions avec les autres usagers sont principalement longitudinales (même sens de circulation ou sens contraire) tandis qu'en intersection les interactions peuvent être longitudinales mais également transversales (Figure 21). Toutefois, nous ne disposons d'aucune information précise sur quelle partie de chaque véhicule a été impactée. Ainsi dans le cas d'une collision par l'arrière nous ne savons pas qui est rentré dans qui.

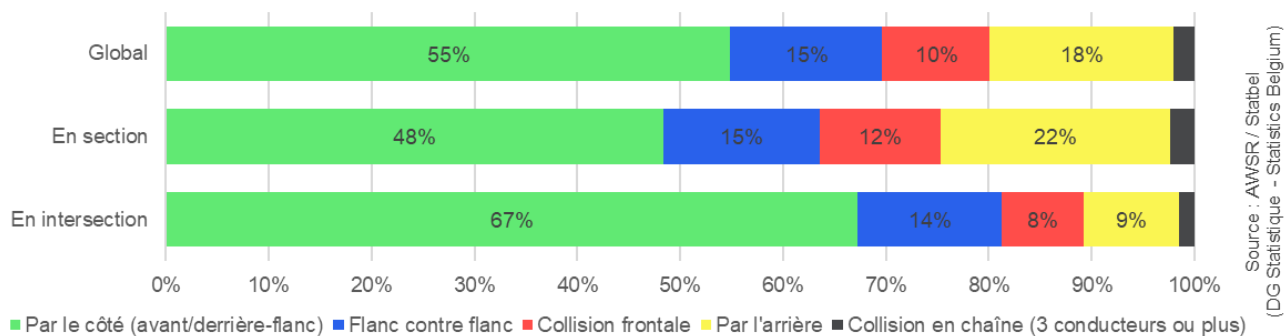


Figure 21 : Répartition des types de collision dans les accidents corporels impliquant une moto et une voiture, selon le type d'infrastructure routière (Wallonie, 2018-2021)

6. Conduite sous influence d'alcool

Dans les accidents corporels impliquant un motard, 2 motards sur 3 (64%) ont été soumis à un test d'haleine, contre 8 opposants sur 10 (83%). 6,8% des motards testés présentaient une alcoolémie supérieure à 0,5g/l et 5,1% de leurs opposants conduisaient sous influence⁶. Au total, l'alcool joue un rôle dans au moins 8% des accidents de moto. Il s'agit d'une estimation basse puisque, pour diverses raisons, tous les motards et conducteurs ne sont pas testés. À titre de comparaison, le taux d'automobilistes impliqués dans un accident corporel et positifs à l'alcool est de 14%⁷.

À l'instar de ce qui est constaté chez les autres usagers⁸, la distribution des conducteurs de moto et leurs opposants testés et reconnus positifs pour la conduite sous influence d'alcool, selon le moment de la semaine, révèle des taux très élevés les nuits et tout particulièrement les nuits de weekend (Tableau 13). Ainsi, 36% des motards impliqués dans un accident corporel et testés les nuits de weekend étaient sous influence d'alcool, 27% les nuits de semaine et 5% les journées (semaine ou weekend).

Tableau 13 : Proportion de conducteurs de motos et leurs opposants testés et déclarés positifs pour la conduite sous influence d'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel (Wallonie, 2017-2021)

	Motards		Opposants aux motards	
	Taux de conducteurs testés	Taux de conducteurs positifs parmi ceux testés	Taux de conducteurs testés	Taux de conducteurs positifs parmi ceux testés
Journée de semaine	71%	5%	83%	3%
Nuit de semaine	56%	27%	72%	12%
Journée de weekend	70%	6%	79%	7%
Nuit de weekend	70%	36%	69%	25%
Total	70%	7%	81%	5%

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

⁵ La typologie des collisions encodées par la police a changé en 2018, aussi notre analyse porte sur la période 2018-2021.

⁶ 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).

⁷ Pour une comparaison détaillée, voir l'Essentiel « Modes de déplacement ».

⁸ Cf Essentiel des accidents : Les accidents avec alcool en Wallonie - 2016-2020. AWSR, février 2022.



7. 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 1,0% des accidents de moto au cours de la période 2017-2021. Comme le policier n'est pas tenu de mentionner les facteurs d'accident, il s'agit d'une estimation a minima.

Rares sont les facteurs relevés par la police. Le plus fréquent est la chute du motard, qui est mentionnée dans 22% des accidents, suivi par la perte de contrôle dans 11% des accidents. Côté opposant, le non-respect de la priorité aurait joué un rôle dans 7% des accidents avec une moto. Enfin, un virage serré aurait contribué à 8% des accidents de moto (sans savoir pour quel usager cela a posé problème) tandis que le mauvais état de la chaussée n'interviendrait que dans 2% des cas.

Tableau 14 : Facteurs d'accident les plus souvent mentionnés ($\geq 1,0\%$) dans les accidents corporels impliquant un motard (Wallonie, 2017-2021)

Motard	22,4%	Chute
	11,1%	Perte de contrôle
	2,2%	Effectue in extremis une manœuvre d'évitement (obstacle subit)
	1,7%	Non-respect de la priorité
	1,6%	Non-respect de la distance entre usagers
	1,5%	Dépassement fautif
Opposant	6,8%	Non-respect de la priorité
	1,0%	Place non réglementaire sur la chaussée
Route	7,8%	Virage serré
	2,1%	Mauvais état de la route ou de la piste cyclable (ornières, verglas...)
	1,9%	Encombrement de la circulation, file, accident
	1,2%	Entrave à la visibilité (relief, obstacle fixe, véh. immobile...)
	1,0%	Travaux

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

Certains facteurs ne sont pas spécifiquement attribués à un usager en particulier. Dans 1,6% des accidents corporels de moto (Wallonie, 2017-2021), l'un des conducteurs a été ébloui par le soleil et cela a entraîné le décès pour 6 motards et blessé 71 d'entre eux dont 15 grièvement.

Enfin, le non-port du casque par un motard a été enregistré par la police pour 38 motards impliqués dans un accident corporel, soit dans moins de 1% des accidents corporels impliquant une moto (Wallonie, 2017-2021). 3 d'entre eux sont décédés et 42 ont été blessés (dont 26 grièvement). Nous noterons que les 3 motards tués et ne portant pas le casque l'ont été sur une route limitée à 50 km/h et que 21 des 26 blessés graves l'ont été sur des routes limitées à 30 ou 50 km/h.

Éditeur responsable : Françoise Guillaume

Éditeur : Agence wallonne pour la Sécurité routière ASBL

Date de publication : Février 2023

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

Essentiel des accidents : Les accidents impliquant un motard en Wallonie – 2017-2021. AWSR, février 2023

