



# Essentiel des accidents

## Les accidents impliquant un motard en Wallonie – 2018-2022

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 ?
- Quelle est l'évolution à moyen terme ?
- Quel est le risque d'accident en tant que conducteur de deux-roues motorisé ?
- Les accidents de moto sont-ils particulièrement graves ?

##### 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 140 sont grièvement blessés sur les routes wallonnes.
- Les motards ont un risque d'être tué ou grièvement blessé par kilomètre parcouru 19 fois plus important que les automobilistes.

### ▪ Qui ?

- 40% des motards tués ou blessés sont âgés entre 45 et 64 ans.
- 89% des conducteurs de motos tués ou blessés sont des hommes (95% pour les motards tués).

### ▪ Quand ?

- Forte saisonnalité des accidents de moto :
  - o 6 accidents corporels de moto sur 10 surviennent entre mai et septembre.
  - o Seulement 6% des accidents de moto surviennent de nuit.
- 81% des accidents de motos surviennent lorsqu'il fait jour avec 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 courante) et plus d'un accident sur 2 survient en agglomération (55%).
- Les accidents de moto survenus hors agglomération ont une gravité deux fois plus élevée que ceux en agglomération.



#### ▪ Comment ?

- Dans 36% des accidents, le motard est seul en cause. Cette proportion augmente même à 42% pour les accidents dans lesquels il a malheureusement perdu la vie. 65% des accidents seul en cause sont des chutes sans obstacle, 28% des collisions avec un obstacle situé hors chaussée et 7% avec un obstacle situé sur la chaussée.
- Dans 8 accidents sur 10, lorsqu'un motard entre en collision avec un autre usager de la route, il s'agit d'une voiture.

#### ▪ Facteurs d'accidents (sur base des facteurs enregistrés par la Police)

- L'alcool joue un rôle dans au moins 7% des accidents de motos.
- Les facteurs les plus fréquemment enregistrés par la police pour les motards sont la chute (23% 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 (2018-2022). Travailler sur une telle période permet de neutraliser certaines variations annuelles telles que, par exemple, des conditions météorologiques atypiques. Si les accidents survenus en 2022 ont des caractéristiques spécifiques, celles-ci sont mises en évidence.

Pour une comparaison plus poussée des accidents de moto 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 140 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 15% des tués sur la route, 16% des blessés graves et 7% 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).

L'année 2022 se caractérise globalement par une reprise de l'accidentalité par rapport à 2021 (+2% d'accidents corporels en Wallonie) sans atteindre les niveaux enregistrés en 2019 (-6%). Cette évolution s'observe également, et même de façon un peu plus prononcée, pour les accidents impliquant un motard (+6% par rapport à 2021 et retour aux niveaux enregistrés en 2019). En 2022, le nombre de motards décédés (29) n'a jamais été aussi faible (-6% par rapport à 2021 et -36% par rapport à 2019), par contre les nombres de blessés graves (143, +14% par rapport à 2021) et de blessés légers (816, +8% par rapport à 2021) connaissent tous les deux des évolutions à la hausse (Tableau 1).

Tableau 1 : Nombre d'accidents corporels impliquant au moins un motard et nombre de motards victimes de la route (Wallonie, 2018-2022)

|                            | Accidents corporels impliquant un motard | Motards Décédés 30 jours | Motards Blessés graves | Motards Blessés légers | Motards victimes | Gravité spécifique |
|----------------------------|------------------------------------------|--------------------------|------------------------|------------------------|------------------|--------------------|
| 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                       | 863                                      | 31                       | 125                    | 757                    | 913              | 35,9               |
| 2022                       | 913                                      | 29                       | 143                    | 816                    | 988              | 31,8               |
| <b>Moyenne 2018-2022</b>   | <b>904</b>                               | <b>37</b>                | <b>138</b>             | <b>788</b>             | <b>963</b>       | <b>40,7</b>        |
| <b>Évolution 2021-2022</b> | +6%                                      | -6%                      | +14%                   | +8%                    | +8%              | -12%               |
| <b>Évolution 2019-2022</b> | 0%                                       | -36%                     | +13%                   | +1%                    | +1%              | -35%               |
| <b>Évolution 2018-2022</b> | -8%                                      | -26%                     | -8%                    | -6%                    | -7%              | -19%               |

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 (-29% en 2022 par rapport à 2005). Toutefois, le nombre de motards tués, compte tenu des faibles effectifs, évolue avec de fortes fluctuations annuelles (-48% en 2022 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), 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).

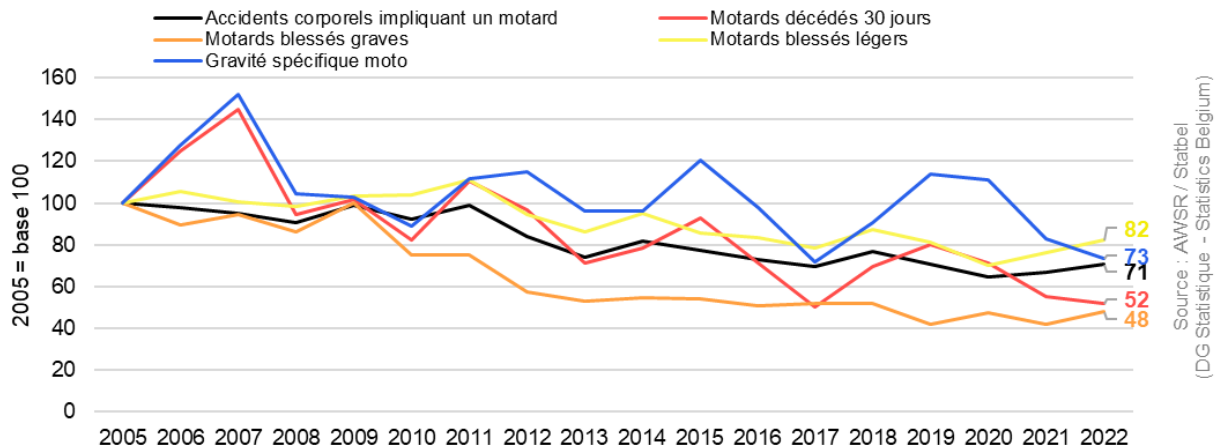


Figure 1 : Évolution en base 100 des principaux indicateurs relatifs aux accidents corporels impliquant un motard (Wallonie, 2005-2022)

## QUEL EST LE RISQUE D'ACCIDENT EN TANT QUE CONDUCTEUR DE DEUX-ROUES MOTORISÉ ?

L'AWSR a défini des risques relatifs 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. Ces risques relatifs sont obtenus à partir des données d'accidents (Statbel) et de mobilité (Vias<sup>1</sup>).

Nous avons travaillé sur la période 2020-2022 car ce sont les données disponibles les plus récentes et reflétant les changements de mobilité apparus depuis la crise du Covid-19.

La catégorie de référence est le risque moyen des automobilistes ramené à 1.

En Wallonie, pour une même distance parcourue, les conducteurs de deux-roues motorisés ont un risque relatif d'être impliqué dans un accident corporel 4 fois plus élevé que celui des automobilistes. Les conducteurs de deux-roues motorisés ont un risque relatif d'être victime (tué ou blessé) dans un accident corporel quasi 9 fois plus élevé que celui des automobilistes et un risque relatif de blessures graves ou mortelles 19 fois plus élevé que celui des automobilistes. Ces résultats peuvent s'expliquer notamment par le caractère vulnérable et fragile des occupants de deux-roues motorisés par rapport aux automobilistes (Figure 2).

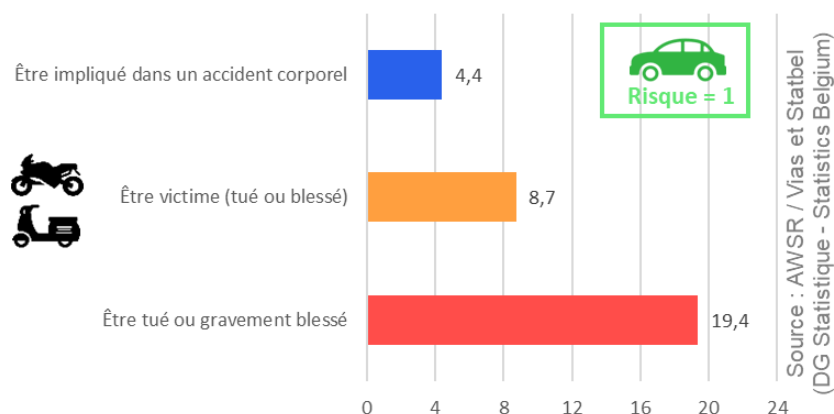


Figure 2 : Risque relatif pour les deux-roues motorisés d'être impliqués dans un accident corporel ou d'être blessés par rapport aux automobilistes en Wallonie (2020-2022)



## LES ACCIDENTS DE MOTO SONT-ILS PARTICULIÈREMENT GRAVES ?

Sur la période 2018-2022, 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 17 automobilistes pour 1000 accidents de voiture (gravité spécifique en jaune dans la Figure 3).

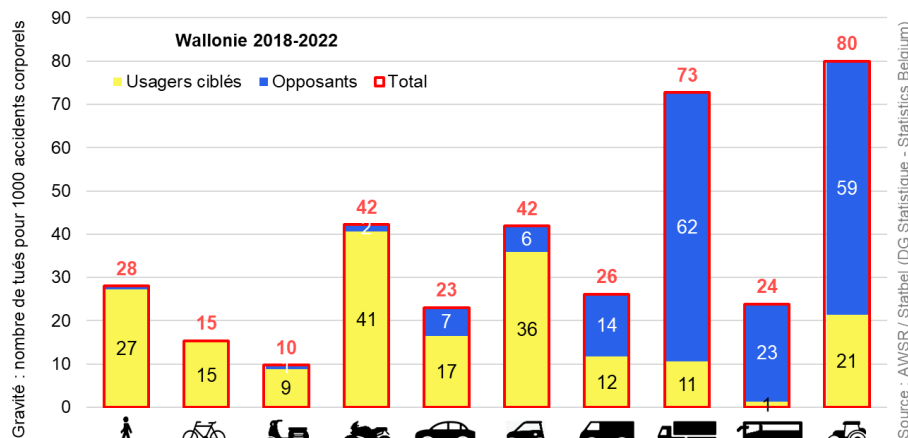


Figure 3 : Gravité des accidents selon le type d'usager (Wallonie, 2018-2022)

La gravité d'un accident est fortement corrélée aux caractéristiques des véhicules en présence, notamment leur 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 2).

Tableau 2 : Gravité des accidents impliquant une moto et, comparativement, une voiture selon la localisation (Wallonie, 2018-2022)

|                           | Motard             |                  | Voiture            |                  |
|---------------------------|--------------------|------------------|--------------------|------------------|
|                           | Gravité spécifique | Gravité opposant | Gravité spécifique | Gravité opposant |
| <b>Global</b>             | 41                 | 2                | 17                 | 7                |
| <b>En agglomération</b>   | 29                 | 2                | 7                  | 6                |
| <b>Hors agglomération</b> | 57                 | 1                | 30                 | 8                |
| <b>Sur autoroutes</b>     | 54                 | 0                | 36                 | 4                |

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

## CARACTÉRISTIQUES DES MOTARDS ACCIDENTÉS

### QUEL ÂGE ONT LES MOTARDS ACCIDENTÉS ?

Globalement on constate une répartition relativement équilibrée des motards victimes d'un accident corporel: un nombre conséquent de victimes motardes est à déplorer dans les différents groupes d'âge entre 18 et 65 ans. La pratique de la moto ne semble pas la spécificité d'un groupe d'âge en particulier et cela se ressent dans les statistiques d'accidents corporels.

Les motards âgés entre 45 et 54 ans sont légèrement surreprésentés chez ceux décédés par rapport aux autres tranches d'âge (26% vs +/-18%). Nous ne disposons pas de suffisamment d'éléments pour pouvoir expliquer ce constat. Enfin, moins de 10% des motards victimes sont des enfants (entre 0 et 17 ans) ou des seniors (65 ans et plus).



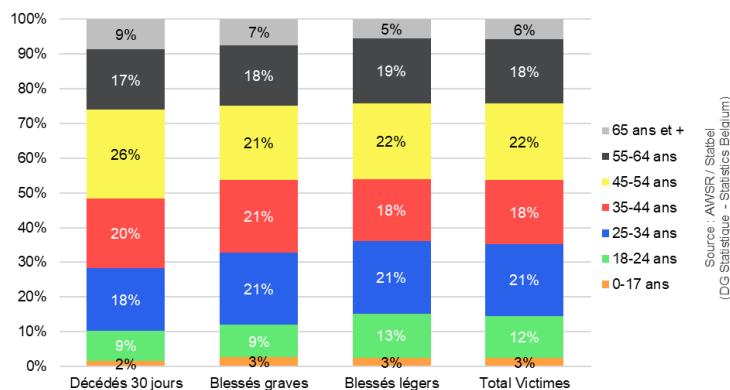


Figure 4 : Âge des motards victimes de la route, selon la gravité des blessures (Wallonie, 2018-2022)

La Figure 5 illustre la répartition des motards (conducteurs) victimes d'un accident selon leur âge mais également selon les années<sup>1</sup>. Nous constatons la présence de deux pics dans la distribution des motards victimes avec le premier qui concerne les jeunes motards de 30-34 ans et le second qui touche des motards plus âgés entre 55 et 59 ans.

En termes d'évolution, si le pic des jeunes motards de 25-34 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 55-59 ans en 2022. Une explication 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 51 ans en 2022) n'ont pas besoin de passer leur permis A (spécifique pour les motos). Cet aménagement légal a potentiellement des impacts sur certains motards car elle permet l'usage de la moto sans la contrainte de passer le permis moto pour des personnes de plus en plus âgées. 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.

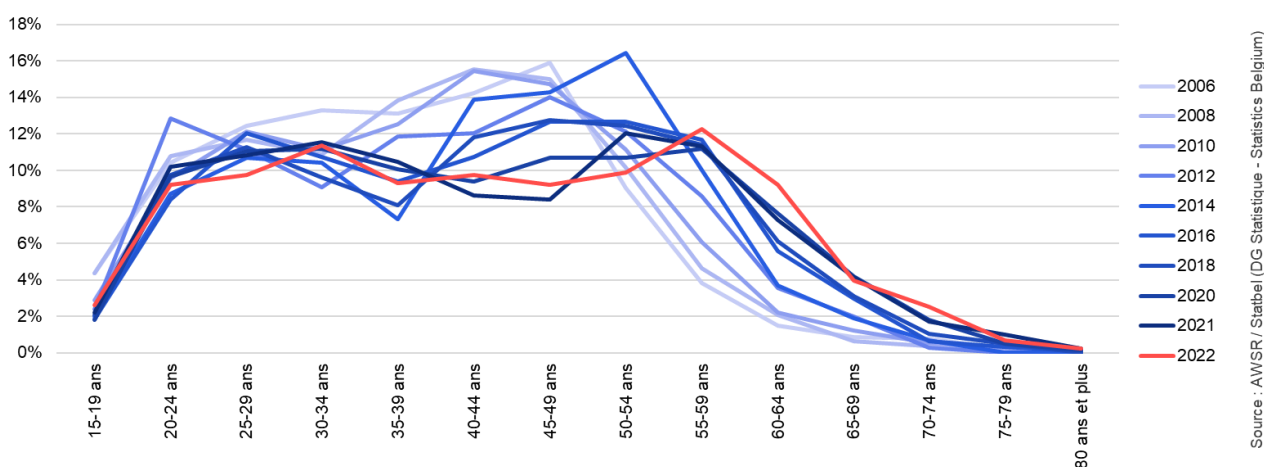


Figure 5 : Évolution de la répartition des motards (conducteurs) victimes de la route, selon leur âge (Wallonie, 2006-2022)

Globalement le nombre de motard tués et blessés graves et le nombre de motards victimes sont à la baisse sur la période 2018-2022 par rapport à 2008-2012 (respectivement -40% et -26%). Toutefois, le Tableau 3 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 (+77% ! pour les victimes).

<sup>1</sup> Sélection des années paires pour faciliter la lecture du graphique.





Tableau 3 : Évolution du nombre de motards victimes de la route, selon l'âge (Wallonie, 2008-2022)

|                                    |                                    | 0-17 ans | 18-24 ans | 25-34 ans | 35-44 ans | 45-54 ans | 55-64 ans | 65 ans et + | Total |
|------------------------------------|------------------------------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|-------|
| Victimes                           | 2008-2012                          | 234      | 907       | 1376      | 1676      | 1659      | 547       | 111         | 6525  |
|                                    | 2013-2017                          | 128      | 585       | 1103      | 1057      | 1425      | 742       | 183         | 5255  |
|                                    | 2018-2022                          | 120      | 579       | 993       | 885       | 1054      | 887       | 279         | 4817  |
|                                    | Evolution<br>2008-2012 → 2018-2022 | -49%     | -36%      | -28%      | -47%      | -36%      | +62%      | +151%       | -26%  |
| Décédés<br>et<br>blessés<br>graves | 2008-2012                          | 49       | 187       | 298       | 400       | 383       | 103       | 26          | 1448  |
|                                    | 2013-2017                          | 20       | 105       | 217       | 223       | 257       | 126       | 42          | 995   |
|                                    | 2018-2022                          | 21       | 81        | 177       | 182       | 194       | 153       | 67          | 876   |
|                                    | Evolution<br>2008-2012 → 2018-2022 | -57%     | -57%      | -41%      | -55%      | -49%      | +49%      | +158%       | -40%  |

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 95% parmi les décédés 30 jours (Figure 6). 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).

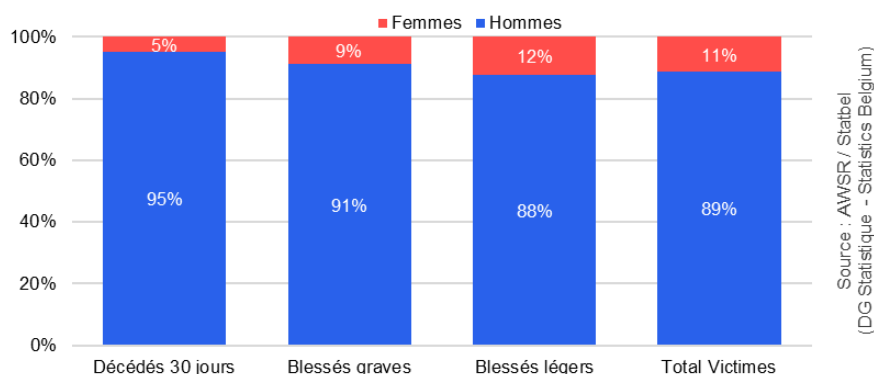


Figure 6 : Sexe des motards victimes de la route, selon la gravité des blessures (Wallonie, 2018-2022)

La Figure 7 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 (35%) est un homme de 45-64 ans et 81% des victimes motardes sont des hommes de 18-64 ans.

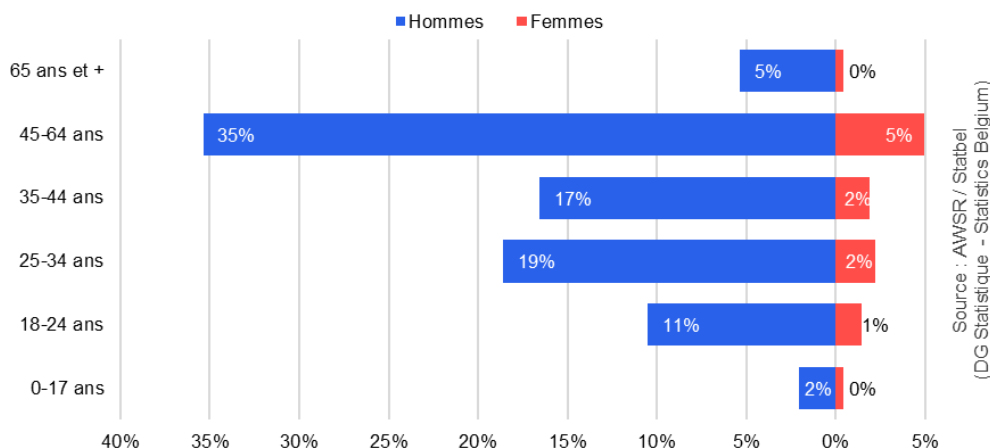


Figure 7 : Répartition de l'ensemble des motards victimes de la route, selon leur âge et sexe (Wallonie, 2018-2022)



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 76% des passagers de moto victimes d'un accident (Figure 8).

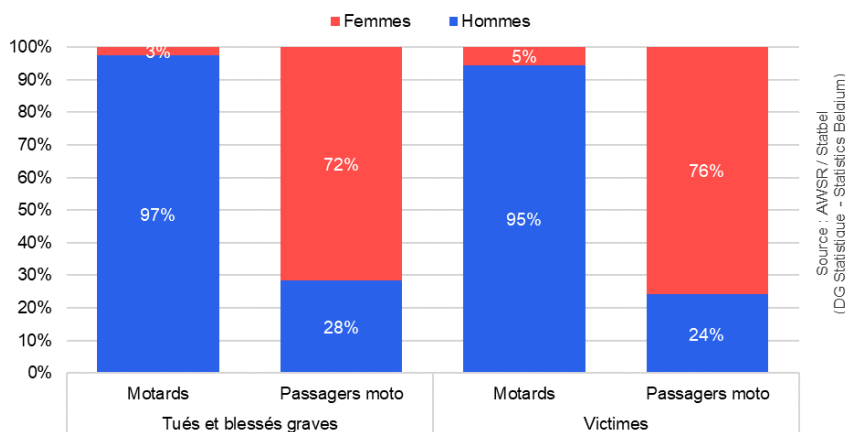


Figure 8 : Implication des motards victimes de la route, selon la gravité des blessures (Wallonie, 2018-2022)

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 9) :

- 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 (70%) des hommes passagers de moto victimes dans un accident sont âgés de moins de 25 ans contre 13% 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 6% 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 la moitié (49%) des femmes passagères de moto sont âgées de 45 ans et plus.

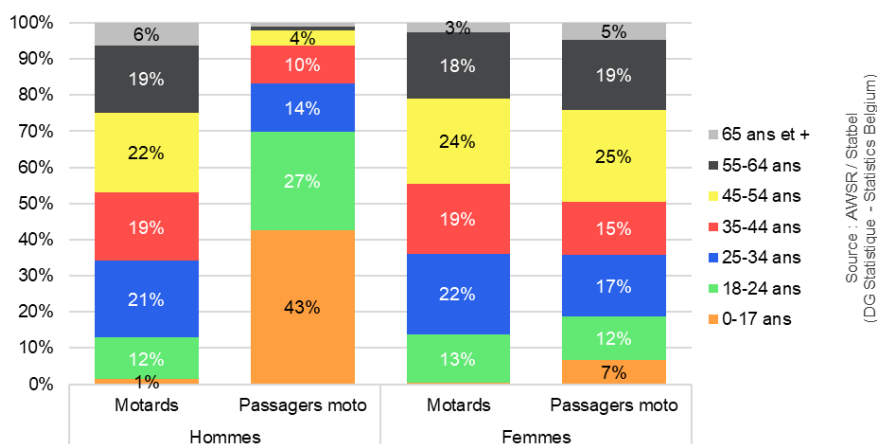


Figure 9 : Âge et sexe des motards victimes de la route, selon leur implication dans l'accident (Wallonie, 2018-2022)

Une analyse détaillée de l'âge de passagers de moto selon l'âge du motard révèle qu'ils appartiennent souvent à la même tranche d'âge. Cela peut s'expliquer, lors d'un usage de loisir notamment, par une sortie avec son conjoint ou un ami comme passager. Il existe toutefois certaines particularités :

- Chez les jeunes motards (18-34 ans) les passagers appartiennent principalement à la même tranche d'âge (83%) ou sont plus jeunes (12%).
- Chez les motards de 35-44 ans, la répartition de l'âge des passagers est relativement homogène selon les tranches d'âge avec une forte proportion des passagers mineurs (1 sur 3).
- Chez les motards de 45-64 ans, les passagers appartiennent majoritairement à la même tranche d'âge (59%) ou sont plus jeunes (40%).
- Enfin, chez les motards seniors (65 ans et plus), quasi tous les passagers sont âgés de 45 ans et plus et quasi la moitié sont eux-mêmes seniors (65 ans et plus)



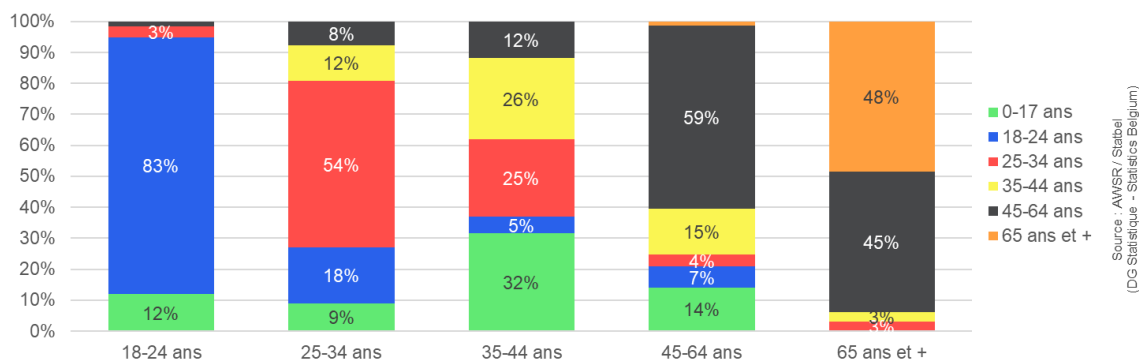


Figure 10 : Distribution de l'âge des passagers de moto selon l'âge du motard dans les accidents corporels (Wallonie, 2018-2022)

## 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).

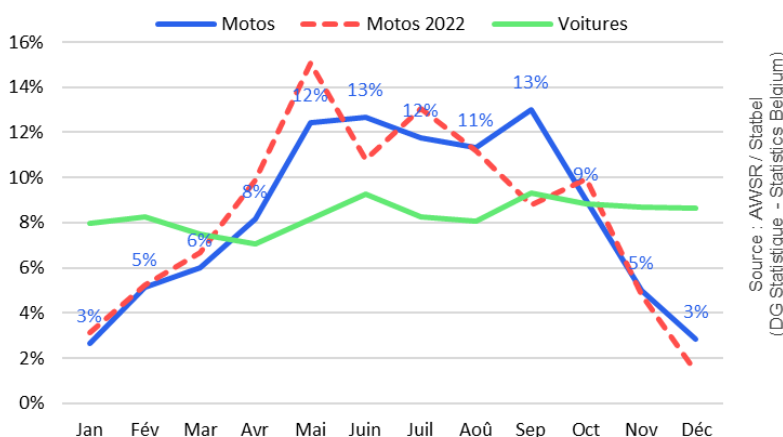


Figure 11 : Répartition mensuelle des accidents selon l'usager impliqué (Wallonie, 2017-2021)

En 2022, la distribution des accidents de moto au fil des mois a été impactée principalement par des conditions météo très favorables au printemps (de mars à mai), un été très sec et ensoleillé et un mois de septembre particulièrement pluvieux. Le nombre d'accidents de moto a donc enregistré un pic en mai et en juillet et est descendu à un très faible niveau au mois de septembre, avant de retrouver une distribution normale jusqu'en décembre.

94% des accidents de moto ont lieu en journée (entre 6h et 22h) et seulement 6% 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).

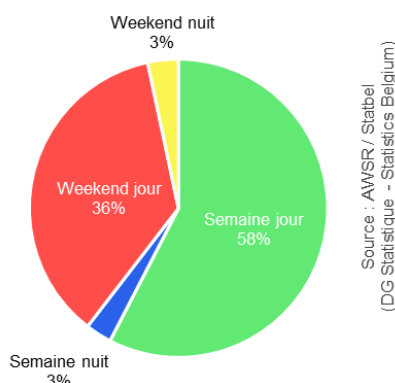


Figure 12 : Répartition hebdomadaire des accidents de motos (Wallonie, 2018-2022)





Tableau 4 : Quelques chiffres clés concernant la répartition hebdomadaire des accidents de moto (Wallonie, 2018-2022)

|                    | Motards<br>Décédés 30 jours | Motards<br>Blessés graves | Motards<br>Blessés légers | Motards<br>Total Victimes | Accidents<br>Motos | Gravité<br>spécifique |
|--------------------|-----------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------|-----------------------|
| Journée de semaine | 97                          | 373                       | 2 223                     | 2 693                     | 2 604              | 37                    |
| Nuit de semaine    | 6                           | 22                        | 107                       | 135                       | 129                | 47                    |
| Journée de weekend | 74                          | 274                       | 1 477                     | 1 825                     | 1 638              | 45                    |
| Nuit de weekend    | 7                           | 23                        | 134                       | 164                       | 150                | 47                    |
| <b>Total</b>       | <b>184</b>                  | <b>692</b>                | <b>3 941</b>              | <b>4 817</b>              | <b>4 521</b>       | <b>41</b>             |

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

Tableau 5 : Distribution, selon la répartition hebdomadaire, des victimes et des accidents de moto (Wallonie, 2018-2022)

|                    | Motards<br>Décédés 30 jours | Motards<br>Blessés graves | Motards<br>Blessés légers | Motards<br>Total Victimes | Accidents<br>Motos |
|--------------------|-----------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------|
| Journée de semaine | 53%                         | 54%                       | 56%                       | 56%                       | 58%                |
| Nuit de semaine    | 3%                          | 3%                        | 3%                        | 3%                        | 3%                 |
| Journée de weekend | 40%                         | 40%                       | 37%                       | 38%                       | 36%                |
| Nuit de weekend    | 4%                          | 3%                        | 3%                        | 3%                        | 3%                 |
| <b>Total</b>       | <b>100%</b>                 | <b>100%</b>               | <b>100%</b>               | <b>100%</b>               | <b>100%</b>        |

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 2022, la répartition des accidents de moto est assez proche de celle observée sur la période 2018-2022.

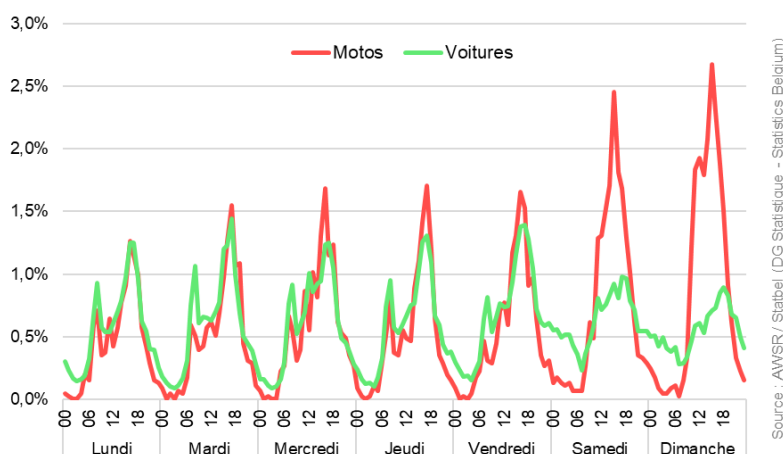


Figure 13 : Distribution des accidents de moto selon le jour et l'heure (Wallonie, 2018-2022)

## 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 7). 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 2022 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.



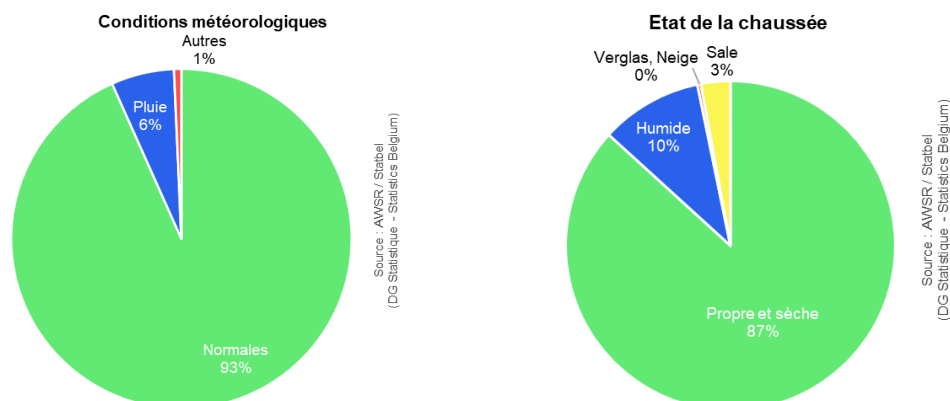


Figure 14 : Distribution des accidents de moto selon les conditions météorologiques et selon l'état de la chaussée (Wallonie, 2018-2022)

Tableau 6 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de moto, selon les conditions météorologiques (Wallonie, 2018-2022)

|                 | Motards<br>Décédés 30 jours | Motards<br>Blessés graves | Motards<br>Blessés légers | Motards<br>Total Victimes | Accidents<br>Motos | Gravité<br>spécifique |
|-----------------|-----------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------|-----------------------|
| <b>Normales</b> | 166                         | 618                       | 3 402                     | 4 186                     | 3 900              | 43                    |
| <b>Pluie</b>    | 5                           | 31                        | 221                       | 257                       | 250                | 20                    |
| <b>Autres</b>   | 3                           | 6                         | 20                        | 29                        | 29                 | 103                   |

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

Tableau 7 : Distribution, selon les conditions météorologiques, des victimes et des accidents de moto (Wallonie, 2018-2022)

|                 | Motards<br>Décédés 30 jours | Motards<br>Blessés graves | Motards<br>Blessés légers | Motards<br>Total Victimes | Accidents<br>Motos |
|-----------------|-----------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------|
| <b>Normales</b> | 95%                         | 94%                       | 93%                       | 94%                       | 93%                |
| <b>Pluie</b>    | 3%                          | 5%                        | 6%                        | 6%                        | 6%                 |
| <b>Autres</b>   | 2%                          | 1%                        | 1%                        | 1%                        | 1%                 |
| <b>Total</b>    | 100%                        | 100%                      | 100%                      | 100%                      | 100%               |

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 (87%). 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 9). 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 8 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de moto, selon l'état de la chaussée (Wallonie, 2018-2022)

|                        | Motards<br>Décédés 30 jours | Motards<br>Blessés graves | Motards<br>Blessés légers | Motards<br>Total Victimes | Accidents<br>Motos | Gravité<br>spécifique |
|------------------------|-----------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------|-----------------------|
| <b>Propre et sèche</b> | 165                         | 608                       | 3 246                     | 4 019                     | 3 736              | 44                    |
| <b>Humide</b>          | 11                          | 59                        | 380                       | 450                       | 431                | 26                    |
| <b>Verglas, Neige</b>  | 1                           | 1                         | 13                        | 15                        | 15                 | 67                    |
| <b>Sale</b>            | 5                           | 11                        | 112                       | 128                       | 124                | 40                    |

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

Tableau 9 : Distribution, selon l'état de la chaussée, des victimes et des accidents de moto (Wallonie, 2018-2022)

|                        | Motards<br>Décédés 30 jours | Motards<br>Blessés graves | Motards<br>Blessés légers | Motards<br>Total Victimes | Accidents<br>Motos |
|------------------------|-----------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------|
| <b>Propre et sèche</b> | 91%                         | 90%                       | 87%                       | 87%                       | 87%                |
| <b>Humide</b>          | 6%                          | 9%                        | 10%                       | 10%                       | 10%                |
| <b>Verglas, Neige</b>  | 1%                          | 0%                        | 0%                        | 0%                        | 0%                 |
| <b>Sale</b>            | 3%                          | 2%                        | 3%                        | 3%                        | 3%                 |
| <b>Total</b>           | 100%                        | 100%                      | 100%                      | 100%                      | 100%               |

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. 11% 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 11).

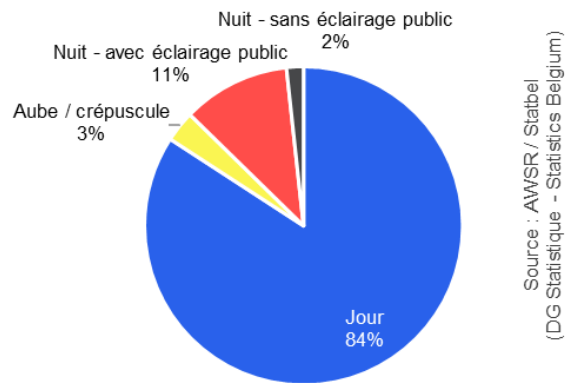


Figure 15 : Distribution des accidents de moto, selon les conditions de luminosité (Wallonie, 2018-2022)

Tableau 10 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de moto, selon les conditions de luminosité (Wallonie, 2018-2022)

|                       | Motards<br>Décédés 30 jours | Motards<br>Blessés graves | Motards<br>Blessés légers | Motards<br>Total Victimes | Accidents<br>Motos | Gravité<br>spécifique |
|-----------------------|-----------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------|-----------------------|
| Jour                  | 153                         | 579                       | 3 280                     | 4 012                     | 3 749              | 41                    |
| Aube / crépuscule     | 8                           | 26                        | 110                       | 144                       | 140                | 57                    |
| Nuit - Avec éclairage | 18                          | 68                        | 426                       | 512                       | 488                | 37                    |
| Nuit - Sans éclairage | 3                           | 18                        | 62                        | 83                        | 77                 | 39                    |

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

Tableau 11 : Distribution, selon les conditions de luminosité, des victimes et des accidents de moto (Wallonie, 2018-2022)

|                       | Motards<br>Décédés 30 jours | Motards<br>Blessés graves | Motards<br>Blessés légers | Motards<br>Total Victimes | Accidents<br>Motos |
|-----------------------|-----------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------|
| Jour                  | 84%                         | 84%                       | 85%                       | 84%                       | 84%                |
| Aube / crépuscule     | 4%                          | 4%                        | 3%                        | 3%                        | 3%                 |
| Nuit - Avec éclairage | 10%                         | 10%                       | 11%                       | 11%                       | 11%                |
| Nuit - Sans éclairage | 2%                          | 3%                        | 2%                        | 2%                        | 2%                 |
| Total                 | 100%                        | 100%                      | 100%                      | 100%                      | 100%               |

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

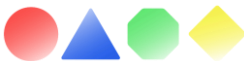
Un croisement des informations relatives aux conditions météorologiques et aux conditions de luminosité met en avant que 81% des accidents de moto surviennent de jour sous des conditions météo clémentes et que ces circonstances sont celles associées à une gravité de 44 tués pour 1 000 accidents de moto (2018-2022).

## OÙ SE PRODUISENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UNE MOTO ?<sup>2</sup>

### 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 la province 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 Brabant wallon, de Liège et de Luxembourg aucune différence n’a été constatée.

<sup>2</sup> Aucune des sous-sections n’aborde l’évolution dans le temps car aucune évolution notable ne s’observe.



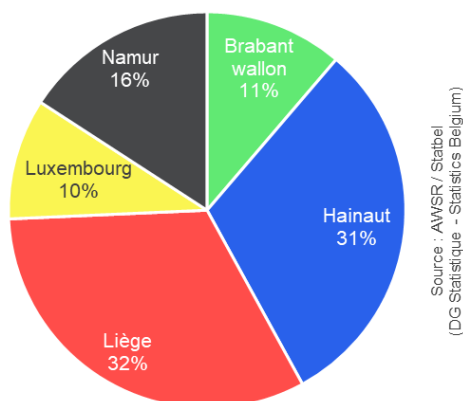


Figure 16 : Distribution des accidents de moto, selon les provinces (Wallonie, 2018-2022)

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 13).

Tableau 12 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de moto, selon les provinces (Wallonie, 2018-2022)

|                | Motards<br>Décédés<br>30 jours | Motards<br>Blessés<br>graves | Motards<br>Blessés<br>légers | Motards<br>Total<br>Victimes | Accidents<br>Motos | Accidents<br>/ 100 000 hab | Tués ou<br>blessés graves<br>/ 100 000 hab | Gravité<br>spécifique |
|----------------|--------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------|----------------------------|--------------------------------------------|-----------------------|
| Brabant wallon | 16                             | 50                           | 469                          | 535                          | 509                | 25                         | 3,3                                        | 31                    |
| Hainaut        | 48                             | 242                          | 1 193                        | 1 483                        | 1 391              | 21                         | 4,3                                        | 35                    |
| Liège          | 53                             | 197                          | 1 293                        | 1 543                        | 1 459              | 26                         | 4,5                                        | 36                    |
| Luxembourg     | 23                             | 91                           | 374                          | 488                          | 446                | 31                         | 7,9                                        | 52                    |
| Namur          | 44                             | 112                          | 612                          | 768                          | 716                | 29                         | 6,3                                        | 61                    |
| <b>Total</b>   | <b>184</b>                     | <b>692</b>                   | <b>3 941</b>                 | <b>4 817</b>                 | <b>4 521</b>       | <b>25</b>                  | <b>26,4</b>                                | <b>41</b>             |

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

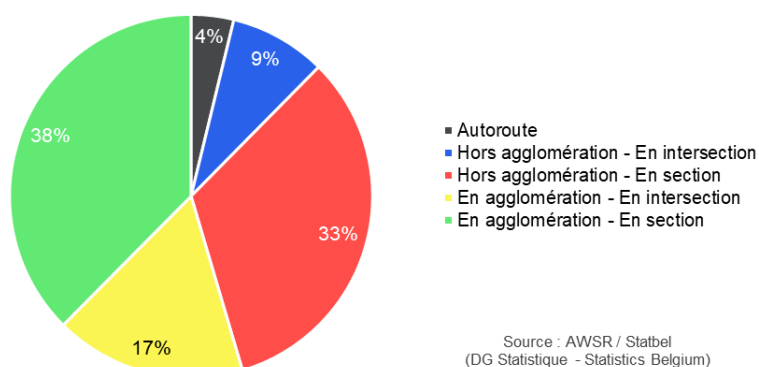
Tableau 13 : Distribution, selon les provinces, des victimes et des accidents de moto (Wallonie, 2018-2022)

|                | Motards<br>Décédés<br>30 jours | Motards<br>Blessés<br>graves | Motards<br>Blessés<br>légers | Motards<br>Total<br>Victimes | Accidents<br>Motos |
|----------------|--------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------|
| Brabant wallon | 9%                             | 7%                           | 12%                          | 11%                          | 11%                |
| Hainaut        | 26%                            | 35%                          | 30%                          | 31%                          | 31%                |
| Liège          | 29%                            | 28%                          | 33%                          | 32%                          | 32%                |
| Luxembourg     | 13%                            | 13%                          | 9%                           | 10%                          | 10%                |
| Namur          | 24%                            | 16%                          | 16%                          | 16%                          | 16%                |
| <b>Total</b>   | <b>100%</b>                    | <b>100%</b>                  | <b>100%</b>                  | <b>100%</b>                  | <b>100%</b>        |

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 (55%). 79% des accidents de moto hors agglomération (hors autoroute) ont lieu en section contre 69% en agglomération (Figure 17).



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

Figure 17 : Distribution des accidents de moto selon la localisation (Wallonie, 2018-2022)



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 collisions frontales). 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 15).

Tableau 14 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de moto, selon la localisation (Wallonie, 2018-2022)

|                                         | Motards<br>Décédés 30 jours | Motards<br>Blessés graves | Motards<br>Blessés légers | Motards<br>Total Victimes | Accidents<br>Motos | Gravité<br>spécifique |
|-----------------------------------------|-----------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------|-----------------------|
| Autoroute                               | 9                           | 39                        | 130                       | 178                       | 168                | 54                    |
| Hors agglomération –<br>en intersection | 14                          | 69                        | 333                       | 416                       | 382                | 37                    |
| Hors agglomération –<br>en section      | 92                          | 285                       | 1 238                     | 1 615                     | 1 462              | 63                    |
| En agglomération –<br>en intersection   | 16                          | 101                       | 682                       | 799                       | 754                | 21                    |
| En agglomération –<br>en section        | 53                          | 196                       | 1 474                     | 1 723                     | 1 663              | 32                    |

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

Tableau 15 : Distribution, selon la localisation, des victimes et des accidents de moto (Wallonie, 2018-2022)

|                                         | Motards<br>Décédés 30 jours | Motards<br>Blessés graves | Motards<br>Blessés légers | Motards<br>Total Victimes | Accidents<br>Motos |
|-----------------------------------------|-----------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------|
| Autoroute                               | 5%                          | 6%                        | 3%                        | 4%                        | 4%                 |
| Hors agglomération –<br>en intersection | 8%                          | 10%                       | 9%                        | 9%                        | 9%                 |
| Hors agglomération –<br>en section      | 50%                         | 41%                       | 32%                       | 34%                       | 33%                |
| En agglomération –<br>en intersection   | 9%                          | 15%                       | 18%                       | 17%                       | 17%                |
| En agglomération –<br>en section        | 29%                         | 28%                       | 38%                       | 36%                       | 38%                |
| Total                                   | 100%                        | 100%                      | 100%                      | 100%                      | 100%               |

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 17). 40% des motards tués dans un accident et 35% de ceux grièvement blessés ont eu leur accident sur une route limitée à 90 km/h alors que seuls 26% 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 10 motards tués tous les 1 000 accidents corporels avec moto. Le nombre monte à 28 en zone 50 km/h et augmente ensuite progressivement pour atteindre 63 sur les axes à 90 km/h (50 en zone 70) pour finalement atteindre 75 sur les routes à 120 km/h.

Tableau 16 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de moto, selon le régime de vitesse (Wallonie, 2018-2022)

|          | Motards<br>Décédés 30 jours | Motards<br>Blessés graves | Motards<br>Blessés légers | Motards<br>Total Victimes | Accidents<br>Motos | Gravité<br>spécifique |
|----------|-----------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------|-----------------------|
| 30 km/h  | 1                           | 14                        | 88                        | 103                       | 101                | 10                    |
| 50 km/h  | 65                          | 273                       | 2 087                     | 2 425                     | 2 317              | 28                    |
| 70 km/h  | 34                          | 118                       | 580                       | 732                       | 682                | 50                    |
| 90 km/h  | 73                          | 240                       | 974                       | 1 287                     | 1 164              | 63                    |
| 120 km/h | 10                          | 32                        | 103                       | 145                       | 133                | 75                    |

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

Tableau 17 : Distribution, selon le régime de vitesse, des victimes et des accidents de moto (Wallonie, 2018-2022)

|          | Motards<br>Décédés 30 jours | Motards<br>Blessés graves | Motards<br>Blessés légers | Motards<br>Total Victimes | Accidents<br>Motos |
|----------|-----------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------|
| 30 km/h  | 1%                          | 2%                        | 2%                        | 2%                        | 2%                 |
| 50 km/h  | 36%                         | 40%                       | 54%                       | 52%                       | 53%                |
| 70 km/h  | 19%                         | 17%                       | 15%                       | 16%                       | 16%                |
| 90 km/h  | 40%                         | 35%                       | 25%                       | 27%                       | 26%                |
| 120 km/h | 5%                          | 5%                        | 3%                        | 3%                        | 3%                 |
| Total    | 100%                        | 100%                      | 100%                      | 100%                      | 100%               |

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





## COMMENT SE DÉROULENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UNE MOTO ?

### 1. 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, 42% étaient impliqués dans un accident de type « seul en cause » et 40% ont eu pour opposant une voiture. 6% des motards tués ont eu pour opposant un camion (Figure 18, Tableau 18).

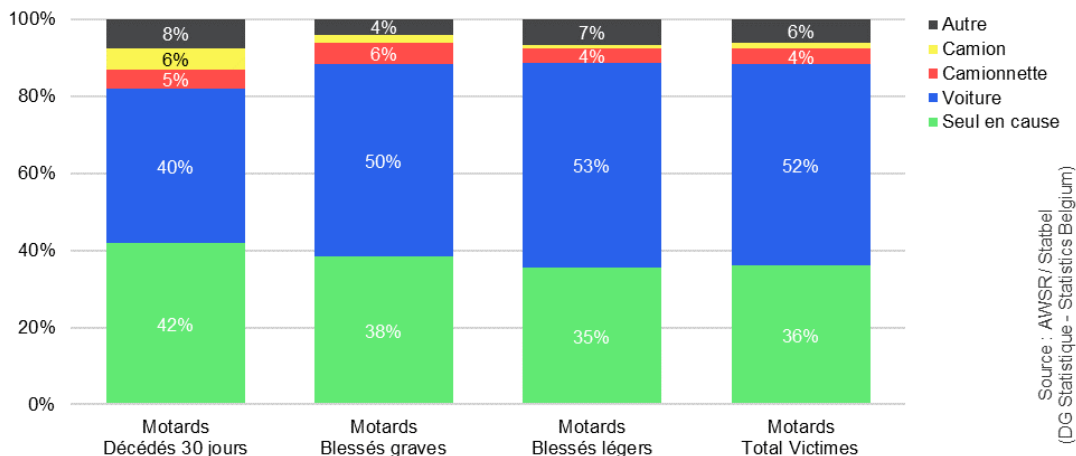


Figure 18 : Opposants aux motards victimes, selon la gravité des blessures du motard (Wallonie, 2018-2022)

Lorsqu'un motard est impliqué dans un accident corporel avec un opposant, il s'agit d'un automobiliste dans 81% des cas (Tableau 18).

Tableau 18 : Distribution des accidents corporels impliquant au moins une moto en fonction de l'opposant dans la première collision (Wallonie, 2018-2022)

| Wallonie, 2018-2022 |                                    | Opposant dans la première collision |    |    |     |    |     |    |    |     |    |     |
|---------------------|------------------------------------|-------------------------------------|----|----|-----|----|-----|----|----|-----|----|-----|
|                     |                                    |                                     |    |    |     |    |     |    |    |     |    |     |
|                     | Total                              | 36%                                 | 1% | 1% | <1% | 3% | 52% | 4% | 1% | <1% | 1% | <1% |
|                     | Accidents « seul en cause » exclus | <div></div> 2%                      | 2% | 2% | 1%  | 4% | 81% | 6% | 2% | <1% | 1% | <1% |

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

### 2. 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 »), 17% des collisions « fronto-arrières » (par l'arrière), 15% des collisions « flanc contre flanc » et 11% sont des collisions « fronto-frontales » (2018-2022). Cette répartition est 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 19). 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.

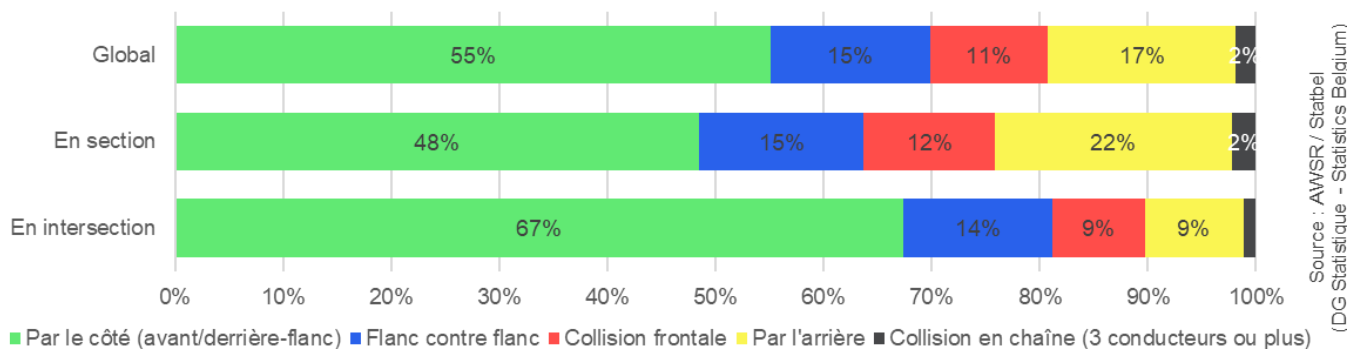


Figure 19 : Répartition des types de collision dans les accidents corporels impliquant une moto et une voiture, selon le type d'infrastructure routière (Wallonie, 2018-2021)



### 3. Caractéristiques des accidents « seul en cause »

36% de l'ensemble des accidents corporels et 43% des accidents mortels impliquant un motard sont de type seul en cause. Cette partie vise à identifier les caractéristiques pour lesquelles la part des accidents corporels de type seul en cause parmi l'ensemble des accidents de moto est plus importante.

#### Caractéristiques des motards impliqués dans ces accidents

La part des accidents de moto de type seul en cause parmi l'ensemble des accidents est plus élevée chez les motards (44%) et lorsque le motard est sous influence d'alcool (57%). Les accidents seul en cause ne semblent pas être l'apanage d'une tranche d'âge particulière.

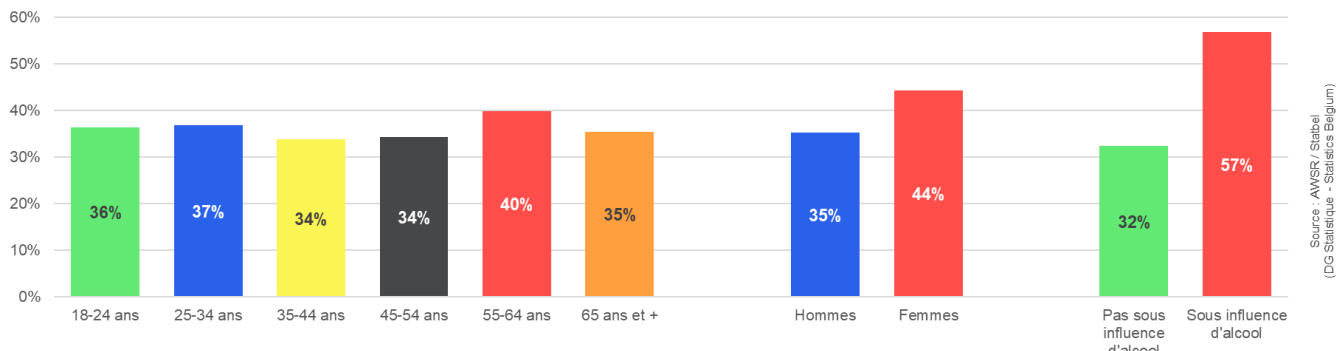


Figure 20 : Répartition des accidents de moto de type seul en cause parmi l'ensemble des accidents selon les caractéristiques du motard impliqué (Wallonie, 2018-2022)

#### Quand ces accidents sont-ils les plus fréquents ?

La part des accidents de moto de type seul en cause parmi l'ensemble des accidents est plus élevée la nuit entre 22h et 6h (49% des accidents impliquant une moto) et le weekend (44%). Ils seraient donc plus fréquents lors d'une utilisation de loisir (le weekend) ou lorsque les capacités de conduite peuvent être altérées (obscurité, fatigue, alcool).

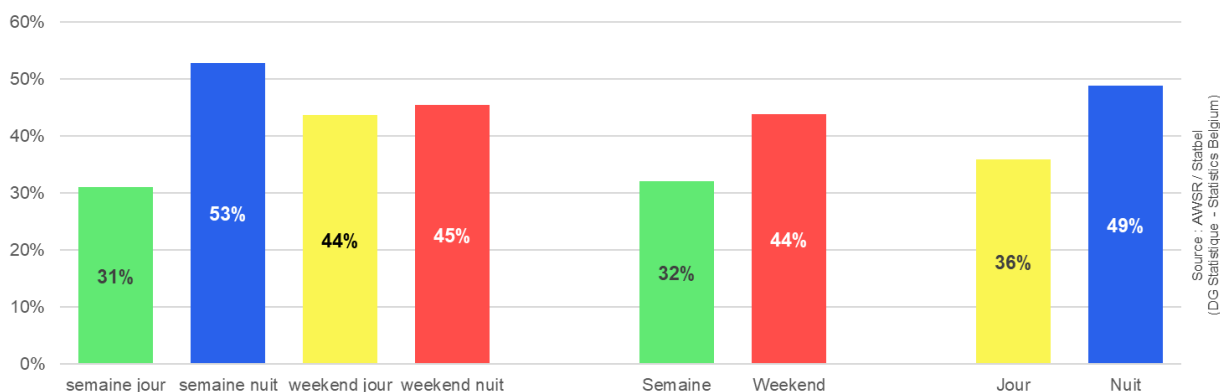


Figure 21 : Répartition des accidents de moto de type seul en cause parmi l'ensemble des accidents selon le moment (Wallonie, 2018-2022)

La part des accidents de moto de type seul en cause est plus élevée les mois correspondant à une reprise de la moto chez ceux ne pratiquant pas toute l'année ou liés à un usage de loisir (avril et juillet août). Le mois de février correspondrait à des conditions de circulations hivernales dégradées (neige, verglas).



Figure 22 : Répartition des accidents de moto de type seul en cause parmi l'ensemble des accidents selon le mois de l'année (Wallonie, 2018-2022)



### Dans quelles conditions de luminosité ou de circulation sont-ils les plus fréquents ?

Plus les conditions de luminosité et d'adhérence sur la chaussée sont dégradées, plus la part des accidents de moto de type seul en cause dans ces conditions est élevée. Ainsi, 9 accidents de moto sur 10 survenus sur chaussée sale (sable, gravier, boue...) sont de type seul en cause. Cette répartition est de 7 sur 10 lorsqu'il y a du verglas ou de la neige et 1 sur 2 sur chaussée mouillée<sup>3</sup>.

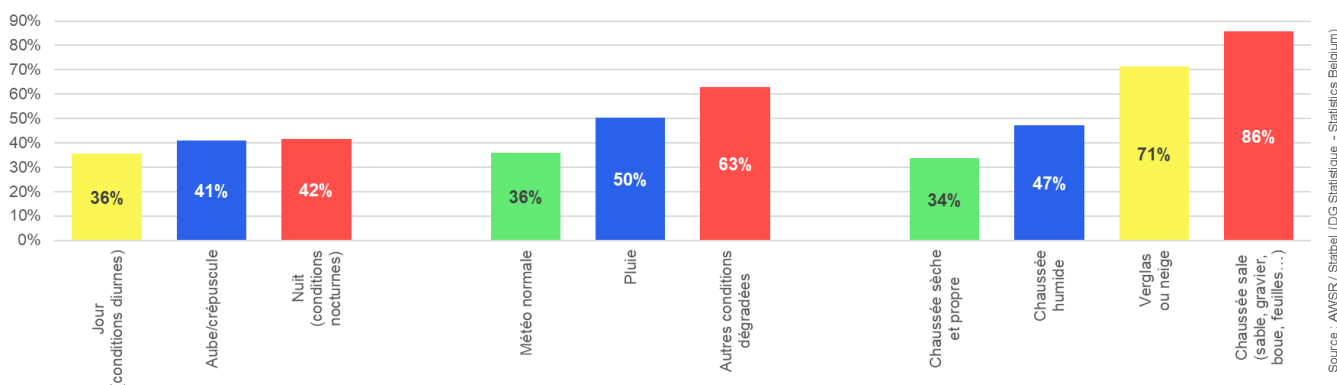


Figure 23 : Répartition des accidents de moto de type seul en cause parmi l'ensemble des accidents selon les conditions de luminosité ou de circulation (Wallonie, 2018-2022)

### Où sont-ils les plus fréquents ?

Près d'1 accident de moto sur 2 hors agglomération mais également dans une zone de chantier sont de type seul en cause. Cette part est également plus élevée lorsque l'accident de moto survient en section courante qu'à une intersection (rond-point ou carrefour).

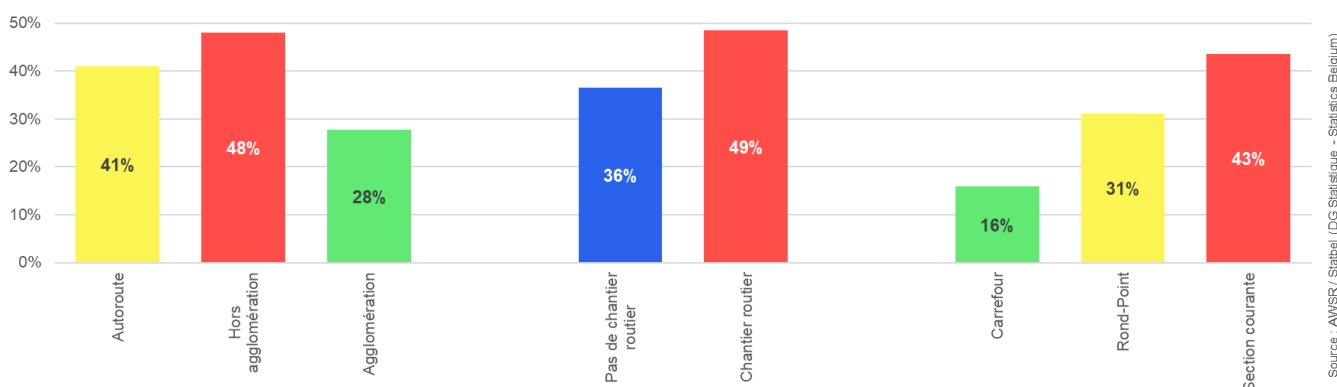


Figure 24 : Répartition des accidents de moto de type seul en cause parmi l'ensemble des accidents selon la localisation (Wallonie, 2018-2022)

La part des accidents de moto de type seul en cause est particulièrement élevée dans les provinces de Luxembourg (54% de l'ensemble des accidents de moto) et de Namur (41%). Ces mêmes provinces sont fortement impactées par les accidents de moto de manière générale (cf le chapitre « Où se produisent les accidents de moto ? »). Outre l'attrait des motards pour les routes de ces provinces, celles-ci peuvent constituer un piège pour les motards peu expérimentés et/ou lorsque les conditions de circulation sont dégradées.

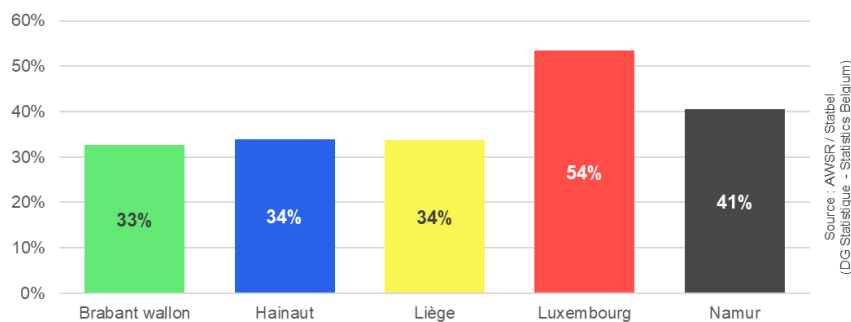


Figure 25 : Répartition des accidents de moto de type seul en cause parmi l'ensemble des accidents selon la province (Wallonie, 2018-2022)

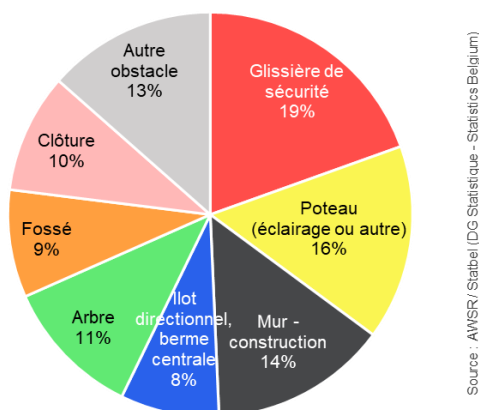
<sup>3</sup> Il est évidemment aussi possible que le policier cherche plus les éléments qui auraient pu amener le motard à perdre le contrôle de son véhicule dans les accidents de type seul en cause.



### Lorsque le motard percute un obstacle, de quoi s'agit-il ?

Pour les accidents corporels de moto de type « seul en cause », 65% sont des chutes sans obstacle, 28% des collisions avec un obstacle situé hors chaussée et 7% avec un obstacle situé sur la chaussée.

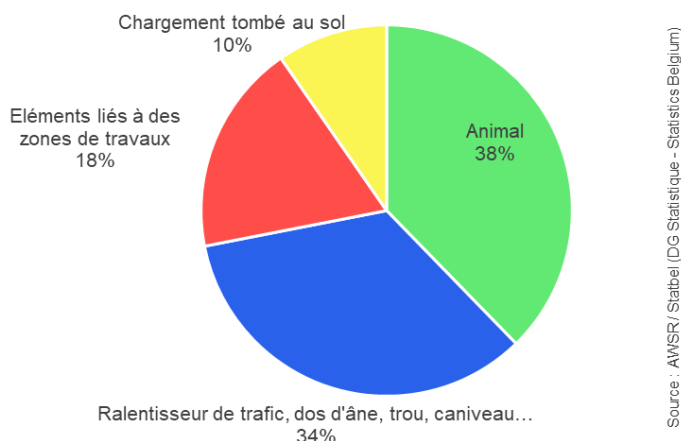
Pour les accidents avec obstacle hors chaussée (Figure 26), les trois grandes catégories d'obstacle sont les glissières de sécurité (19%), les poteaux d'éclairage et autres poteaux (16%) et des murs ou constructions (14%).



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

Figure 26 : Répartition des types d'obstacle lors des accidents de moto de type seul en cause contre un obstacle situé hors chaussée (Wallonie, 2018-2022)

Pour les accidents avec obstacle sur la chaussée (Figure 27), la moitié des perturbations sont liées à l'infrastructure (34% des casses vitesse, des caniveaux ou des trous et 18% des éléments associés à des zones de travaux), un bon tiers (38%) présentent un caractère imprévisible, ce sont les animaux. Enfin, 10% de ces obstacles sur chaussée sont des éléments de chargement tombés d'autres véhicules.



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

Figure 27 : Répartition des types d'obstacle lors des accidents de moto de type seul en cause contre un obstacle situé sur chaussée (Wallonie, 2018-2022)

## 4. Conduite sous influence d'alcool

Dans les accidents corporels impliquant un motard, 3 motards sur 4 (76%) ont été soumis à un test d'haleine, contre 8 opposants sur 10 (83%). 5,9% des motards testés présentaient une alcoolémie supérieure à 0,5g/l et 4,8% de leurs opposants conduisaient sous influence<sup>4</sup>. Au total, l'alcool joue un rôle dans au moins 7% 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 13%<sup>5</sup>.

À l'instar de ce qui est constaté chez les autres usagers<sup>6</sup>, 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 19). Ainsi, 31% des motards impliqués dans un accident corporel et testés les nuits de weekend étaient sous influence d'alcool, 25% les nuits de semaine et 5% les journées (semaine ou weekend).

<sup>4</sup> 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).

<sup>5</sup> Pour une comparaison détaillée, voir l'Essentiel « Modes de déplacement » - 2018-2022. AWSR, décembre 2023.

<sup>6</sup> Cf Essentiel des accidents : Les accidents avec alcool en Wallonie - 2018-2022. AWSR, octobre 2023.



Tableau 19 : 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, 2018-2022)

|                    | 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 | 76%                        | 4%                                             | 85%                        | 3%                                             |
| Nuit de semaine    | 64%                        | 25%                                            | 75%                        | 13%                                            |
| Journée de weekend | 75%                        | 5%                                             | 81%                        | 7%                                             |
| Nuit de weekend    | 79%                        | 31%                                            | 76%                        | 24%                                            |
| Total              | 76%                        | 6%                                             | 83%                        | 5%                                             |

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

## 5. 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 2018-2022. 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 23% 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 20 : Facteurs d'accident les plus souvent mentionnés ( $\geq 1,0\%$ ) dans les accidents corporels impliquant un motard (Wallonie, 2018-2022)

|                 |       |                                                                         |
|-----------------|-------|-------------------------------------------------------------------------|
| <b>Motard</b>   | 22,8% | Chute                                                                   |
|                 | 11,1% | Perte de contrôle                                                       |
|                 | 2,0%  | Effectue in extremis une manœuvre d'évitement (obstacle subit)          |
|                 | 1,7%  | Dépassement fautif                                                      |
|                 | 1,7%  | Non-respect de la priorité                                              |
|                 | 1,3%  | Non-respect de la distance entre usagers                                |
| <b>Opposant</b> | 7,1%  | Non-respect de la priorité                                              |
| <b>Route</b>    | 8,1%  | Virage serré                                                            |
|                 | 2,0%  | Mauvais état de la route ou de la piste cyclable (ornières, verglas...) |
|                 | 1,7%  | 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 1,7% des accidents corporels de moto (Wallonie, 2018-2022), l'un des conducteurs a été ébloui par le soleil et cela a entraîné le décès pour 5 motards et blessé 79 d'entre eux dont 16 grièvement.

Enfin, le non-port du casque par un motard a été enregistré par la police pour 57 motards impliqués dans un accident corporel, soit dans 1,1% des accidents corporels impliquant une moto (Wallonie, 2018-2022). 4 d'entre eux sont décédés et 52 ont été blessés (dont 27 grièvement). Nous noterons que les 4 motards tués et ne portant pas le casque l'ont été sur une route limitée à 50 km/h et que 22 des 27 blessés graves (81%) l'ont été sur des routes limitées à 30 ou 50 km/h. De quoi encourager fortement les motards à porter un casque même pour les petits trajets sur des routes urbaines.

Éditeur responsable : Françoise Guillaume

Éditeur : Agence wallonne pour la Sécurité routière ASBL

Date de publication : Décembre 2023

Veuillez faire référence à ce document de la manière suivante :

Essentiel des accidents : Les accidents impliquant un motard en Wallonie – 2018-2022. AWSR, décembre 2023

