Wallonie sécurité routière AWSR

Février 2024

Essentiel des accidents

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

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

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

QUE RETENIR ?

- **Combien ?**
  - En Wallonie en 2022, 1 accident corporel sur 10 impliquait un cycliste (vélo classique ou à assistance électrique). 18 cyclistes sont décédés, soit 8% de l'ensemble des tués sur les routes wallonnes.
  - On estime que seulement 10% environ des accidents de vélo seraient enregistrés dans la base de données de la police. Le signalement ou non de l'accident dépend notamment du type d'accident (moindre enregistrement des accidents sans opposant) et de la gravité des blessures (plus les blessures sont légères, moins il est probable que l'accident soit signalé).
  - Les accidents de cycliste sont en hausse depuis 2018 (+30% entre 2018 et 2022).
  - Le risque d'être tué ou grièvement blessé dans un accident de la route par kilomètre parcouru est environ 6 fois plus élevé pour un cycliste que pour un automobiliste.
- **Qui ?**
  - Les seniors (65 ans et plus) représentent 13% des victimes (tués et blessés), mais 1 cycliste tué sur 3 (35%).
  - Le nombre de cyclistes victimes est en diminution chez les enfants et les adolescents mais en augmentation chez les seniors.
  - 8 victimes cyclistes sur 10 sont des hommes.
- **Quand ?**
  - 6 accidents de cycliste sur 10 surviennent entre mai et septembre.
  - 7 accidents de cycliste sur 10 surviennent en semaine entre 6h et 22h.
  - 8 accidents de cycliste sur 10 surviennent de jour sous des conditions météo clémentes.

- **Où ?**
  - Les 9 communes wallonnes les plus peuplées recensent à elles seules un tiers de tous les accidents de cycliste de Wallonie. La commune de Liège concentre 10% des accidents de vélo de la Région.
  - 8 accidents de cycliste sur 10 surviennent en agglomération. 7 sur 10 surviennent en section courante. Au total, 1 accident sur 2 survient en agglomération hors intersection.
  - 1 cycliste victime sur 3 (33%) circulait sur la chaussée (ou la quittait) et 1 sur 7 circulait sur (ou quittait) une piste cyclable.
- **Comment ?**
  - Le cycliste chute seul dans 20% des cas, mais cette part est sous-estimée car ce type d'accident est fortement sous-enregistré. Lorsque le cycliste est seul en cause dans l'accident, il a chuté sans heurter d'obstacle dans 2 tiers des cas.
  - Dans près de 2 accidents sur 3, le cycliste est entré en collision avec une voiture. L'opposant au cycliste poursuivait sa route tout droit dans près de la moitié des cas (45%). L'ouverture d'une portière est mentionnée dans 3,5% des collisions avec un opposant.

- 7% des accidents de cycliste enregistrés sur la période 2018-2022 (10% en 2022) impliquaient un vélo à assistance électrique (VAE). Le nombre absolu d'accidents corporels impliquant un VAE est en hausse constante depuis plusieurs années mais reste peu élevé (102 en 2022).
- Les cyclistes victimes alors qu'ils circulaient sur un vélo à assistance électrique sont plus âgés que ceux qui circulaient sur un vélo classique (25% de 65 ans et plus, contre 12%).
- Il y a plus de femmes parmi les victimes VAE (34%) que parmi les victimes sur un vélo classique (19%).
- Les accidents avec VAE surviennent un peu plus fréquemment en semaine entre 6h et 22h (72%, contre 69% pour les vélos classiques).
- La part de VAE dans les accidents de cycliste est un peu plus élevée dans le Brabant wallon (9%) et en province de Liège (8%) que dans les autres provinces (6% en moyenne).
- La part d'accidents « seul en cause » est plus élevée dans les accidents de VAE (23%) que dans les accidents de vélo classique (19%).
- Dans les accidents, les cyclistes sur un VAE sont moins nombreux à dépasser la limite légale de 0,5g/l (2,1% contre 2,6% pour les cyclistes sur vélo classique).

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.

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

Lorsque le nombre de cyclistes tués est limité, par exemple dans certaines circonstances spécifiques, l'indicateur de gravité « élargie » est préféré à l'indicateur de gravité traditionnellement utilisé : cet indicateur de gravité élargie correspond au nombre de personnes tuées ou grièvement blessées pour 1000 accidents corporels. Nous renvoyons vers le glossaire pour une explication détaillée des différents indicateurs de gravité utilisés dans les Essentiels.

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

AMPLEUR DE LA PROBLÉMATIQUE

COMBIEN DE CYCLISTES SONT VICTIMES SUR LES ROUTES WALLONNES ?

En 2022, 1 024 accidents corporels impliquant un cycliste (vélo classique ou à assistance électrique) ont été recensés sur les routes wallonnes. 18 cyclistes sont décédés, 81 ont été grièvement blessés et 945 l'ont été légèrement, pour un total de 1 044 victimes.

Les accidents impliquant un cycliste représentent une part non-négligeable de l'accidentalité wallonne de 2022 puisqu'ils comptent pour 10% de l'ensemble des accidents corporels. Et les cyclistes eux-mêmes représentent 8% des tués sur la route, 10% des blessés graves et 8% des blessés légers.

Remarque importante, on estime que seulement 10% environ des accidents de vélo seraient enregistrés dans la base de données de la police[1]. Le signalement ou non de l'accident dépend notamment du type d'accident (moindre enregistrement des accidents sans opposant) et de la gravité des blessures (plus les blessures sont graves, plus il est probable que l'accident soit signalé). Une étude reposant sur les données hospitalières belges[2] confirme l'important sous-enregistrement des victimes cyclistes dans les données policières : en 2019, pour chaque cycliste grièvement blessé enregistré par la police, 7 étaient hospitalisés (pendant au moins une nuit).

L'accidentalité des cyclistes continue de croître en 2022, poursuivant la tendance à la hausse douce mais constante qui s'observe depuis 2018 (voir ci-dessous « Quelle est l'évolution à moyen terme ? »).

Tableau 1 : Nombre d'accidents corporels impliquant un cycliste et nombre de cyclistes victimes de la route (Wallonie, 2018-2022)

	Accidents Corporels Impliquant un cycliste	Cyclistes Décédés 30 jours	Cyclistes Blessés graves	Cyclistes Blessés légers	Cyclistes victimes	Gravité spécifique
2018	791	8	74	713	795	10,1
2019	853	21	70	780	871	24,6
2020	1 019	12	89	933	1 034	11,8
2021	930	10	63	863	936	10,8
2022	1 024	18	81	945	1 044	17,6
Total 2018-2022	**4 617**	**69**	**377**	**4 234**	**4 680**	**14,9**
Évolution 2021-2022	+10%	+80%	+29%	+10%	+12%	+63%
Évolution 2019-2022	+20%	-14%	+16%	+21%	+20%	-29%
Évolution 2018-2022	+29%	+125%	+9%	+33%	+31%	+74%

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

QUELLE EST L'ÉVOLUTION À MOYEN TERME ?

Relativement stable jusqu'en 2017, le nombre d'accidents corporels impliquant un cycliste (vélo classique ou à assistance électrique) est en augmentation quasi constante depuis 2018. La hausse s'élève à 30% entre 2018 et 2022. Cette tendance de fond à la hausse est en grande partie la conséquence d'une augmentation de la mobilité cycliste, augmentation qui est à la fois conjoncturelle (augmentation importante de la pratique cycliste durant et suite à la crise sanitaire) et structurelle (augmentation de l'utilisation de ce mode de transport depuis plusieurs années). Une légère baisse de l'accidentalité cycliste s'observe certes entre 2020 et 2021 (probablement parce que certaines mobilités cyclistes initiées durant la crise ont pris fin en même temps que celle-ci), mais le nombre d'accidents impliquant un cycliste reste supérieur en 2022 au niveau de 2019.

Le nombre de blessés légers suit, en toute logique, la courbe du nombre d'accidents corporels impliquant un cycliste. Le nombre de blessés graves diminue, lui, bien plus fortement entre 2020 et 2021 (-30%) que le nombre d'accidents de cycliste (-8%). Avec 81 cyclistes grièvement blessés, l'année 2022 se situe à un niveau similaire à 2020 et 2013. Quant au nombre de cyclistes tués (18), il est très proche de l'année record de 2019 (21 tués).

En raison de ces différentes évolutions, l'indicateur de gravité (spécifique) élargie (tués et blessés graves) des accidents de cycliste enregistre une hausse en 2022 pour retrouver les niveaux de 2015-2020 : en 2022, on dénombre 97 cyclistes tués ou grièvement blessés pour 1 000 accidents de cycliste. Cet indicateur oscillait entre 99 et 109 entre 2015 et 2020 et atteignait 140 en 2005-2006. Il est ainsi quasi un tiers moins élevé en 2022 qu'en 2005 (-30%). Il est probable que l'amélioration technique des véhicules automobiles (structure et aides à la

[1] Nieuwkamp, R. & Schoeters, A. (2018). Dossier thématique Sécurité routière n° 2. Cyclistes. Bruxelles, Belgique : Institut Vias.

[2] Bouwen, L., Nuyttens, N., & Martensen, H. (2022). Les blessés de la route hospitalisés – Analyse des données hospitalières belges de 2005 à 2020, Bruxelles, Belgique : Institut Vias.

conduite) ainsi que l'effet de sécurité par le nombre (safety in numbers[3]) aient contribué à cette réduction progressive de la gravité des accidents de cycliste.

Enfin, d'autres éléments pourraient aussi avoir joué un rôle dans l'évolution de ces indicateurs (de manière favorable ou défavorable), comme l'essor des vélos à assistance électrique, la hausse du port du casque par les cyclistes, une plus grande attention apportée par les cyclistes à leur visibilité et leurs équipements individuels de protection, une politique en faveur des modes doux avec le développement et l'amélioration du réseau cyclable que ce soit à l'échelle communale, provinciale ou régionale, ou encore l'essor des zones 30 dans les centres-villes. Il n'est toutefois pas possible de vérifier ces hypothèses (et nous ne pouvons pas en exclure d'autres).

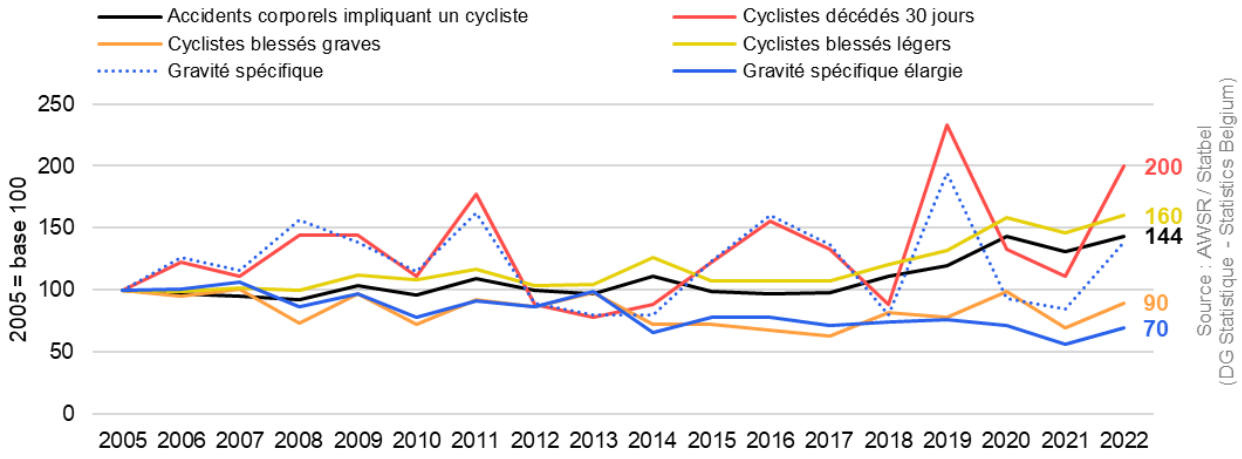


Figure 1 : Évolution en base 100 des principaux indicateurs relatifs aux accidents corporels impliquant un cycliste (Wallonie, 2005-2022)

QUEL EST LE RISQUE D'ÊTRE TUÉ OU GRIÈVEMENT BLESSÉ EN TANT QUE CYCLISTE ?

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[1]). Ils ne prennent pas en compte le fait que les accidents de cyclistes sont largement sous-enregistrés.

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.

En Wallonie, pour une même distance parcourue, les cyclistes ont un risque relatif d'être impliqué dans un accident corporel 2 fois plus élevé que celui des automobilistes. Les cyclistes ont un risque relatif d'être victime (tué ou blessé) dans un accident corporel quasi 4 fois plus élevé que celui des automobilistes et un risque relatif de blessures graves ou mortelles quasi 6 fois plus élevé que celui des automobilistes. Ces résultats peuvent s'expliquer notamment par le caractère vulnérable et fragile des cyclistes par rapport aux automobilistes (Figure 2).

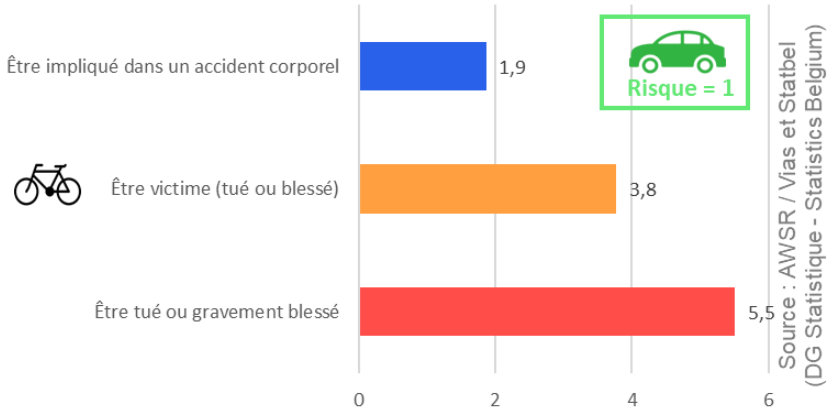


Figure 2 : Risque relatif pour les cyclistes d'être impliqués dans un accident corporel ou d'être blessés par rapport aux automobilistes en Wallonie (2020-2022)

[3] « Les conditions de sécurité pour les cyclistes s'améliorent avec l'augmentation du nombre de cyclistes »

LES ACCIDENTS DE CYCLISTE SONT-ILS PARTICULIÈREMENT GRAVES ?

Sur la période 2018-2022, on dénombre 15 tués pour 1 000 accidents corporels impliquant un cycliste (environ 1 tué tous les 67 accidents enregistrés). Cette gravité est parmi les plus basses comparativement à la gravité des accidents impliquant d'autres modes de déplacement. Seuls les accidents impliquant un cyclomoteur enregistrent une gravité plus faible (10). Toutefois, comme ils sont dépourvus d'habitacle protecteur, les cyclistes (à l'instar des autres usagers vulnérables) sont quasi systématiquement les personnes tuées dans les accidents mortels les impliquant (dans 97% des cas).

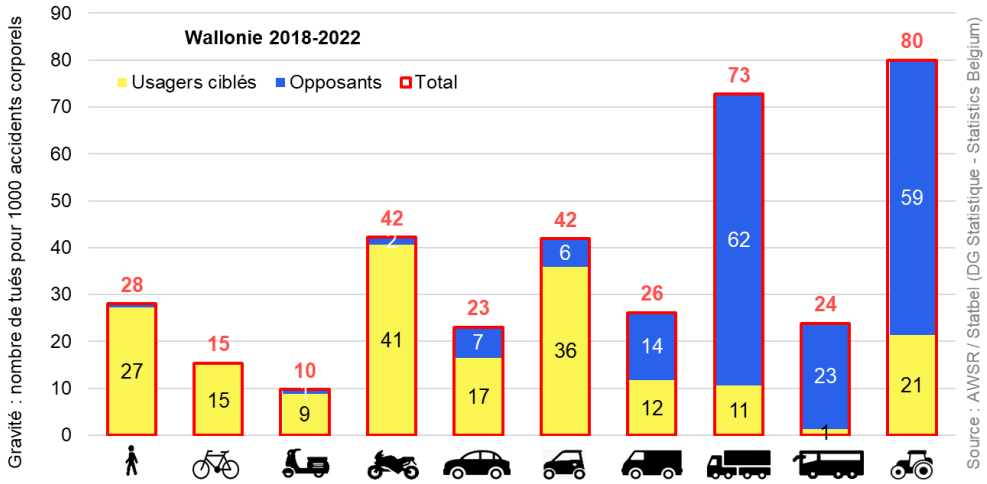


Figure 3 : Gravité des accidents selon le type d'usager (Wallonie, 2018-2022)

L'année 2022 présente une hausse de la gravité globale des accidents de cyclistes de 20% par rapport aux tendances constatées sur la période 2018-2022 (18 contre 15). Il faudra suivre cette tendance pour voir s'il s'agit d'une variation aléatoire ou si elle illustre des changements conjoncturels ou structurels.

QU'EN EST-IL DES VÉLOS ÉLECTRIQUES ?

Un vélo à assistance électrique (VAE) est présent dans 10% des accidents corporels impliquant un vélo enregistrés en 2022. La part des VAE dans les accidents cyclistes est en hausse constante depuis leur enregistrement dans les statistiques d'accident : elle n'était que de 4% en 2018 et de 1% en 2015. Cela reflète la pénétration croissante de ce mode de déplacement dans le trafic. Toutefois, le nombre absolu d'accidents corporels impliquant un VAE est peu élevé (102 en 2022) et représente 1% de tous les accidents corporels enregistrés en Wallonie.

Notons que la gravité (spécifique) des accidents impliquant un VAE est deux fois plus élevée que la gravité des accidents impliquant un vélo « classique » (30 cyclistes tués pour 1000 accidents de VAE, contre 14 pour les vélos traditionnels (2018-2022)). D'ailleurs, un cycliste tué sur 7 circulait sur un VAE (14%) (période de 2018-2022). Cette plus haute gravité pourrait être liée à l'attirance des utilisateurs plus âgés, plus fragiles en cas d'accident, pour les VAE. D'autre part, on pourrait soupçonner, du fait de l'assistance, des vitesses pratiquées plus élevées pour les VAE que pour les vélos classiques.

Tableau 2 : Nombre d'accidents corporels impliquant un vélo à assistance électrique (VAE) et nombre de cyclistes VAE victimes de la route (Wallonie, 2018-2022)

	Accidents Corporels Impliquant un VAE	Cyclistes VAE Décédés 30 jours	Cyclistes VAE Blessés graves	Cyclistes VAE Blessés légers	Cyclistes VAE victimes	Gravité spécifique
2018	32	1	4	26	31	31,3
2019	55	2	3	48	53	36,4
2020	68	3	6	61	70	44,1
2021	75	2	6	65	73	26,7
2022	102	2	11	94	107	19,6
Total 2018-2022	**332**	**10**	**30**	**294**	**334**	**30,1**
Évolution 2021-2022	+36%	+0	+5 blessés	+45%	+47%	-26%
Évolution 2019-2022	+85%	+0	+8 blessés	+96%	+102%	-46%

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

CARACTÉRISTIQUES DES CYCLISTES ACCIDENTÉS

QUEL ÂGE ONT LES CYCLISTES ACCIDENTÉS ?

L'usage du vélo n'est pas l'apanage d'un groupe d'âge spécifique, et cela transparait dans les statistiques d'accidents : un nombre conséquent de victimes cyclistes est à déplorer dans les différents groupes d'âge. Ainsi, 18% des cyclistes tués ou blessés sont des enfants ou des adolescents (entre 0 et 17 ans), 13% sont des jeunes de 18-24 ans, 56% ont entre 25 et 64 ans et 13% sont des seniors (65 ans et plus). La forte présence d'enfants et de seniors parmi les victimes est une caractéristique que l'accidentalité des cyclistes partage avec l'accidentalité des piétons, mais de façon un peu moins marquée que cette dernière[4].

La part représentée par les seniors est plus importante parmi les victimes les plus gravement touchées : ne comptant que pour 12% des cyclistes légèrement blessés, les seniors représentent près d'un cinquième (20%) des cyclistes grièvement blessés et plus d'un tiers des cyclistes décédés (35%). Une tendance similaire s'observe pour les victimes piétonnes. Cela s'explique par la plus grande vulnérabilité physique des seniors, pour qui un accident de violence égale se soldera plus fréquemment par des blessures graves que pour un adulte ou un enfant.

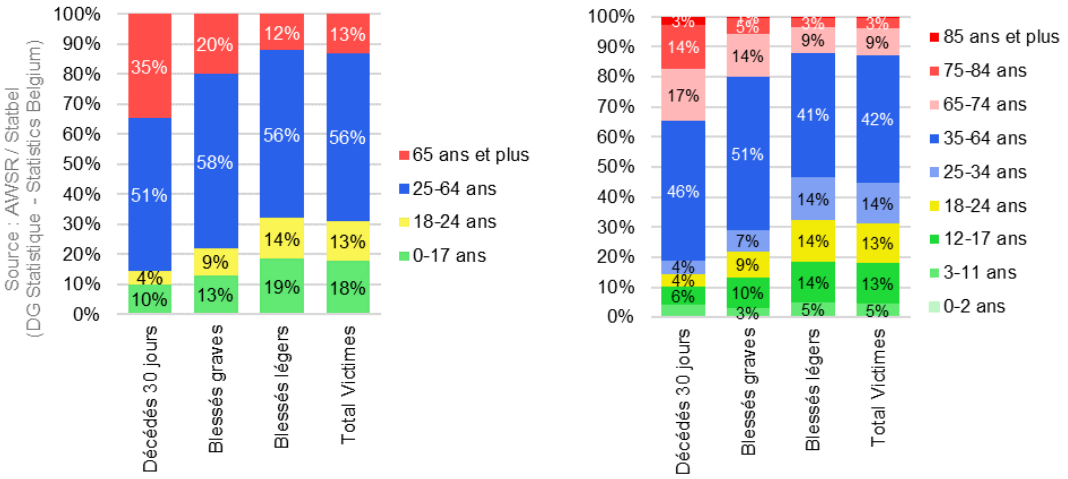


Figure 4 : Âge des cyclistes victimes de la route, selon la gravité des blessures (Wallonie, 2018-2022)

En termes d'évolution, deux tendances opposées se dessinent au fil des ans. Tout d'abord, la part représentée par les enfants parmi les victimes cyclistes diminue. Sur la période 2008-2012, les 0-17 ans représentaient 26% des victimes. Ils ne comptent plus que pour 18% sur la période 2018-2022. Le nombre d'enfants tués ou blessés alors qu'ils circulaient à vélo a ainsi diminué de plus du tiers (-41%) entre ces deux périodes. A l'inverse, la part représentée par les seniors est passée de 9% des victimes en 2008-2012 à 13%. En chiffres absolus, le nombre de seniors cyclistes victimes a augmenté de 43% entre ces deux périodes. Cette double tendance (enfants et seniors) s'observe tant pour l'ensemble des victimes cyclistes que spécifiquement pour les cyclistes les plus grièvement atteints (tués et blessés graves). Elle est probablement le reflet de changements dans l'usage du vélo selon l'âge, avec une plus grande utilisation du vélo par les seniors.

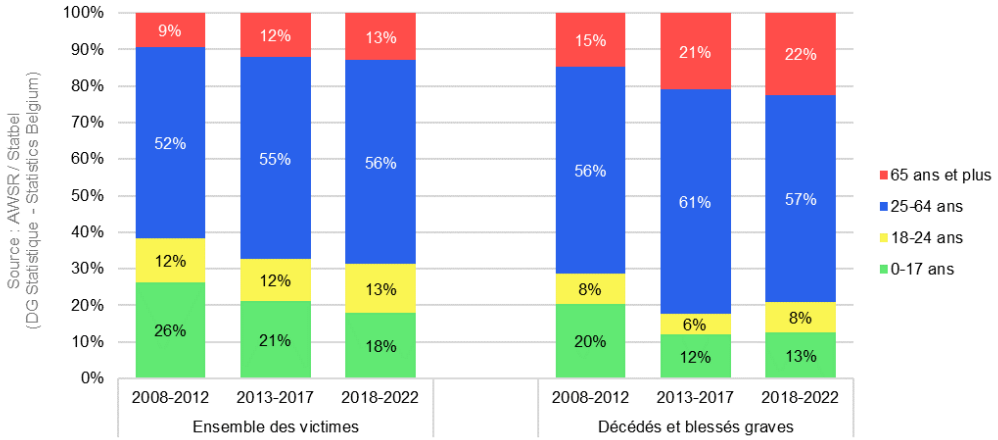


Figure 5 : Évolution de l'âge des cyclistes victimes de la route, selon la gravité des blessures (Wallonie, 2008-2022)

[4] Voir l'Essentiel « Modes de déplacement »

L'âge des victimes varie fortement selon le type de vélo. Les cyclistes victimes alors qu'ils circulaient sur un vélo à assistance électrique sont plus âgés que ceux qui circulaient sur un vélo classique. La part de seniors s'élève à 25% pour les VAE contre 12% pour les vélos classiques. De même, la part de 25-64 ans est légèrement plus élevée chez les victimes VAE (59% contre 56%). En contrepartie, on compte seulement 6% d'enfants et d'adolescents parmi les victimes VAE contre 19% parmi les cyclistes « classiques ». L'âge moyen des cyclistes victimes est de 47 ans pour les vélos classiques et 55 ans pour les VAE. Une fois de plus, cette différence dans l'accidentalité est en grande partie le reflet d'une différence dans l'usage des différents types de vélos, les vélos à assistance électrique attirant une plus grande part de seniors.

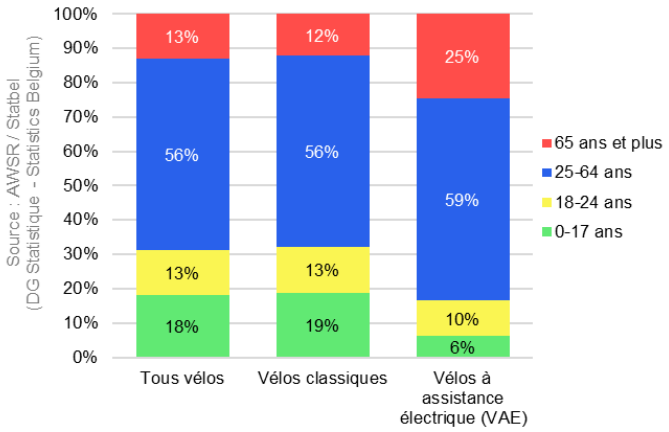


Figure 6 Âge des cyclistes victimes de la route, selon le type de vélo (Wallonie, 2018-2022)

Notons que tant pour les VAE que pour les vélos classiques, la part de seniors augmente à mesure que la gravité des blessures est importante. À titre d'exemple, sur la période 2018-2022, 7 des 10 cyclistes tués sur un VAE avaient 65 ans ou plus (70%).

QUEL EST LE GENRE DES CYCLISTES ACCIDENTÉS ?

La distribution selon le genre des cyclistes victimes de la route est stable dans le temps, mais est déséquilibrée avec une forte prédominance des hommes qui représentent 8 victimes cyclistes sur 10 (80%). Les données relatives à la mobilité indiquent en effet que la pratique du vélo est plus élevée chez les hommes (27%) que chez les femmes (15%)[5]. Cette prédominance masculine dans les accidents pourrait aussi trouver son origine dans un caractère plus risqué de la pratique du vélo pour les hommes, comme le suggèrent de nombreuses études qui, entre autres, montrent que les hommes roulent plus vite, brulent plus souvent un feu rouge, perçoivent moins les situations à risque, roulent plus souvent sans phare, passent plus souvent un passage à niveau fermé, etc.

La répartition hommes-femmes des victimes ne varie pas de façon significative selon la gravité des blessures. Elle diffère également peu selon le groupe d'âge, si ce n'est une part légèrement plus élevée de femmes chez les 3-11 ans (25%) et légèrement moins élevée chez les 75 ans et plus (14%). En revanche, on note une nette différence selon le type de vélo, avec une part plus élevée de femmes parmi les victimes qui se déplaçaient en VAE que parmi les cyclistes « classiques ». Cela est certainement la conséquence d'un intérêt (et d'un usage) plus marqué des femmes pour ce type de vélo[6].

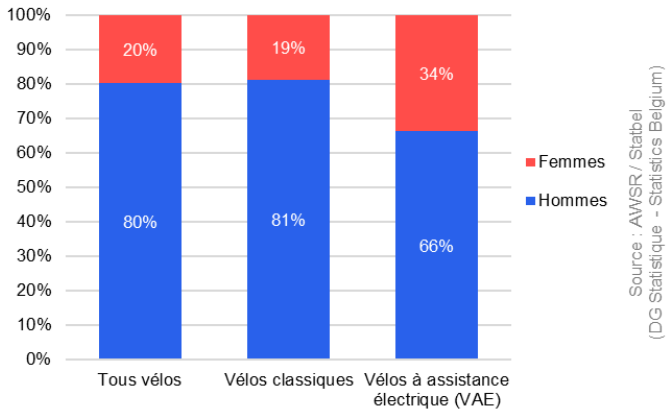


Figure 7 : Genre des cyclistes victimes de la route, selon le type de vélo (Wallonie, 2018-2022)

[5] Résultat d'observations auprès de 10 334 cyclistes observés en Wallonie (AWSR, 2019).

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

CARACTÉRISTIQUES DES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN CYCLISTE[7]

QUAND SE PRODUISENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN CYCLISTE ?

1. Mois, jour et heure

La distribution mensuelle des accidents de cycliste est fortement impactée par la saisonnalité et est très proche de celles des accidents de moto. Elle se caractérise par une part importante d'accidents survenant « aux beaux jours », c'est-à-dire entre mai et septembre (58%). Et ce sont les mois de décembre et janvier qui comptent le moins d'accidents. La courbe d'accidentalité est donc très proche de la courbe de mobilité cycliste.

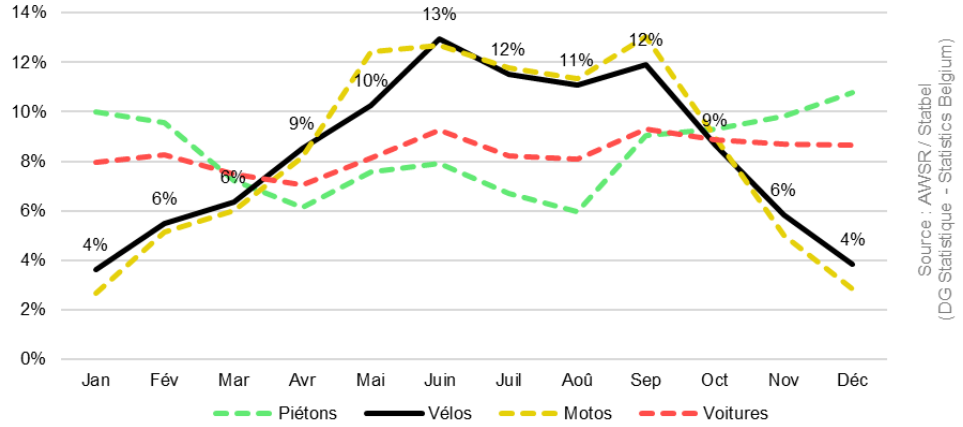


Figure 8 : Répartition mensuelle des accidents selon l'usager impliqué (Wallonie, 2018-2022)

Le schéma horaire des accidents de cycliste varie fortement selon qu'on est en semaine ou le weekend. Du lundi au vendredi, la fin d'après-midi concentre une part importante des accidents : ces jours-là, un accident de vélo sur 3 (31%) survient entre 15h et 18h. Le samedi, les accidents se répartissent de façon plus homogène tout au long de la journée (entre 9h et 19h). Le dimanche présente encore un profil différent avec une forte concentration des accidents le matin et un accident sur 3 (36%) survenant entre 10h et 13h. On constate également que les premiers accidents surviennent plus tôt en semaine (dès 6h) qu'en weekend (à partir de 8h). Au total, 7 accidents de cycliste sur 10 (69%) surviennent en semaine entre 6h et 22h. Notons que ce pourcentage est un peu plus élevé pour les accidents impliquant un VAE spécifiquement (72%), signe d'une mobilité (probablement) plus utilitaire du VAE.

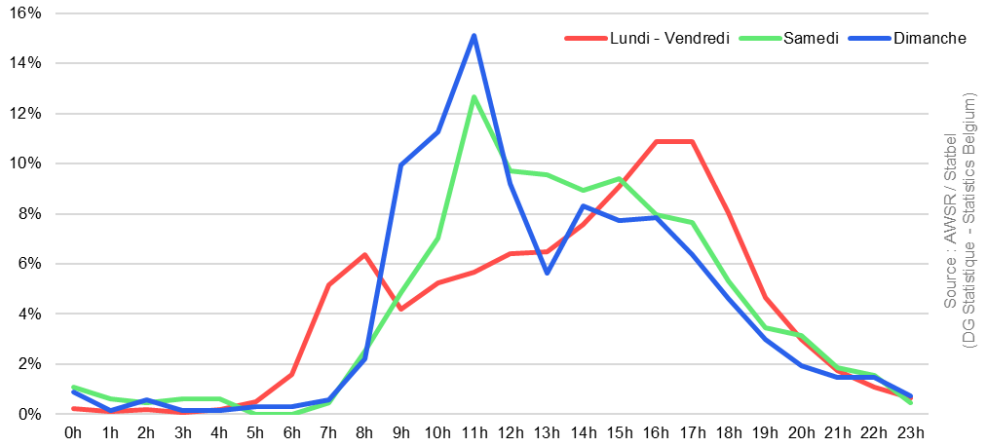
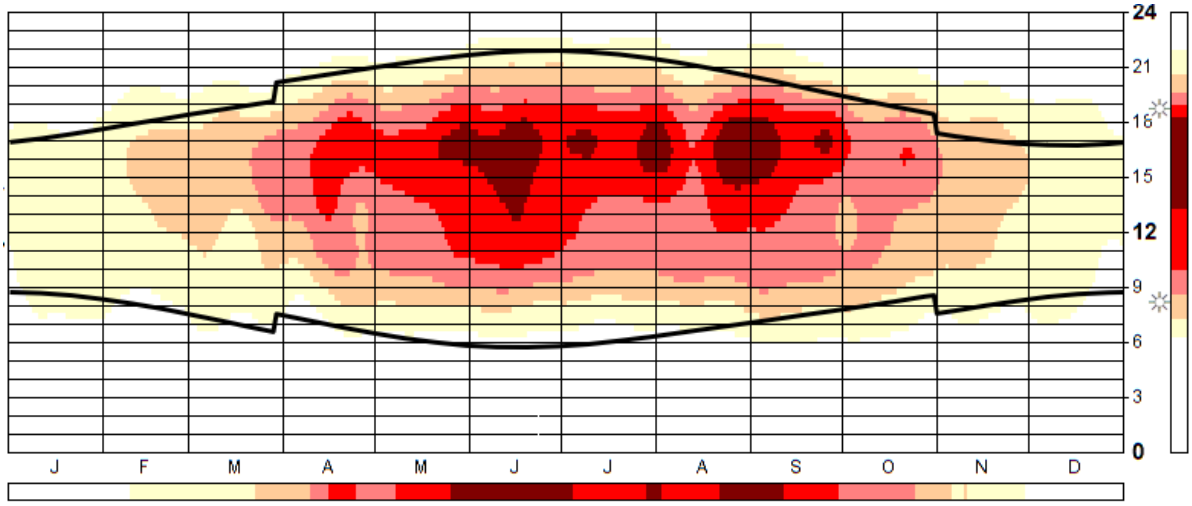


Figure 9 : Distribution des accidents de cycliste selon le jour et l'heure (Wallonie, 2018-2022)

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

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



L'échelle de couleur est une échelle d'intensité. Plus la couleur est foncée, plus le nombre d'accidents de cycliste observés à cette période est élevé. Les deux lignes noires correspondent aux heures de lever et coucher du soleil.

Figure 10 : Aperçu de la distribution des accidents de cycliste au fil de l'année, selon l'heure (Wallonie, 2013-2022)

2. Conditions atmosphériques et de luminosité

La grande majorité (93%) des accidents corporels impliquant un cycliste en Wallonie[8] surviennent dans des conditions météorologiques normales (sèches). 6% surviennent par temps pluvieux et 1% sous d'autres conditions météo dégradées (brouillard, neige, vent, etc.). Notons que la proportion d'accidents impliquant un VAE par temps pluvieux est plus élevée (9%), indication d'une mobilité (probablement) plus utilitaire du VAE. Cette répartition (très majoritairement en conditions normales) se caractérise donc par une moindre part d'accidents dans des conditions dégradées que les accidents impliquant des véhicules motorisés à 4 roues ou plus (84% en conditions normales). Elle est, par contre, similaire à celle qui s'observe pour les accidents impliquant une moto. Une moindre mobilité des cyclistes et des motards quand la météo n'est pas favorable explique certainement en grande partie cette situation.

La gravité de accidents, calculée ici comme le nombre de cyclistes tués ou grièvement blessés pour 1 000 accidents (gravité spécifique élargie), est moins élevée par temps pluvieux que lorsque que la météo est clémente. Peut-être les cyclistes (et les autres usagers) roulent-ils de façon plus prudente dans ces conditions, avec pour conséquence une vitesse d'impact moindre et donc une gravité des accidents moins élevée.

Des conclusions similaires sont à tirer de l'analyse selon l'état de la chaussée : la majorité des accidents de cycliste[9] surviennent sur une route propre et sèche (88%, 83% pour les VAE spécifiquement), dans une proportion similaire à celle observée pour les accidents de moto mais plus élevée que pour les accidents de véhicules à 4 roues ou plus (76%), avec une gravité plus élevée sur route sèche et propre que sur route humide.

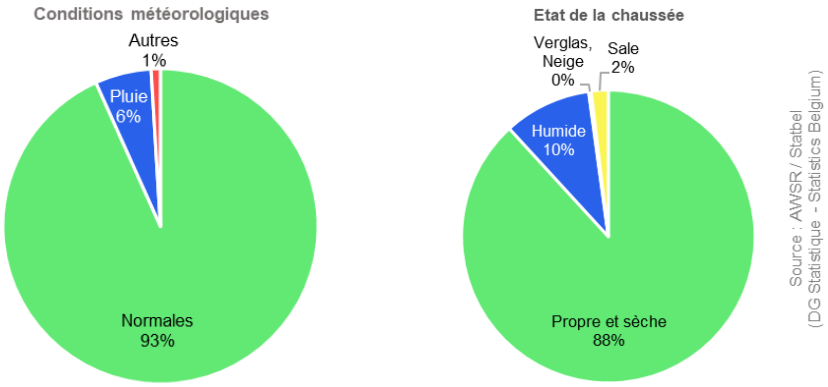


Figure 11 : Distribution des accidents de cycliste selon les conditions météorologiques et selon l'état de la chaussée (Wallonie, 2018-2022)

[8] Et pour lesquels l'information relative aux conditions météorologiques est connue, soit 79% des accidents de vélo.

[9] Pour lesquels l'information relative à l'état de la chaussée est connue, soit 81% des accidents de vélo.

Tableau 3 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de cycliste selon les conditions météorologiques (Wallonie, 2018-2022)

	Cyclistes Décédés 30 jours	Cyclistes Blessés graves	Cyclistes Blessés légers	Cyclistes Total Victimes	Accidents Cyclistes	Gravité spécifique élargie
Normales	63	318	3 129	3 510	3 426	111
Pluie	2	13	197	212	212	71
Autres	0	2	35	37	35	57

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

Tableau 4 : Distribution, selon les conditions météorologiques, des victimes et des accidents de vélo (Wallonie, 2018-2022)

	Cyclistes Décédés 30 jours	Cyclistes Blessés graves	Cyclistes Blessés légers	Cyclistes Total Victimes	Accidents Cyclistes
Normales	97%	95%	93%	93%	93%
Pluie	3%	4%	6%	6%	6%
Autres	0%	1%	1%	1%	1%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

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

Tableau 5 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de cycliste selon l'état de la chaussée (Wallonie, 2018-2022)

	Cyclistes Décédés 30 jours	Cyclistes Blessés graves	Cyclistes Blessés légers	Cyclistes Total Victimes	Accidents Cyclistes	Gravité spécifique élargie
Propre et sèche	59	310	3 026	3 395	3 312	111
Humide	5	22	333	360	362	75
Verglas, Neige	0	2	9	11	11	182
Sale	1	5	68	74	70	86

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

Tableau 6 : Distribution, selon l'état de la chaussée, des victimes et des accidents de vélo (Wallonie, 2018-2022)

	Cyclistes Décédés 30 jours	Cyclistes Blessés graves	Cyclistes Blessés légers	Cyclistes Total Victimes	Accidents Cyclistes
Propre et sèche	91%	91%	88%	88%	88%
Humide	8%	6%	10%	9%	10%
Verglas, Neige	0%	1%	0%	0%	0%
Sale	2%	1%	2%	2%	2%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

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

Enfin, 9 accidents sur 10 impliquant un cycliste surviennent dans des conditions diurnes (88%), soit beaucoup plus que les 65% qui s'observent pour les accidents de voiture. 9% surviennent de nuit, la majorité des cas avec éclairage public, et 2% à l'aube ou au crépuscule. La gravité (spécifique élargie) des accidents selon la luminosité est très variable selon les années considérées en raison d'un nombre très faible de cyclistes tués ou grièvement blessés dans certaines conditions de luminosité, nombre qui est donc très volatile d'une année à l'autre. Sur une période de 10 ans (2013-2022), c'est pour les accidents survenant de nuit sans éclairage que la gravité est la plus élevée (167 versus 105 en conditions diurnes). Cela pourrait s'expliquer par des vitesses d'impact plus élevées lorsqu'il fait sombre, en raison d'une détection nulle ou tardive du cycliste par son opposant. Néanmoins, c'est de nuit avec éclairage public en fonctionnement que les accidents de cycliste sont les moins graves (97). Peut-être est-ce parce que les routes les plus souvent éclairées sont des routes où la limitation de vitesse est moins élevée et que les accidents y sont généralement moins graves (typiquement beaucoup de routes hors agglo ne sont pas éclairées).

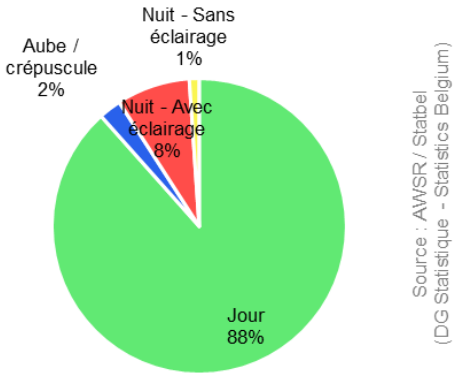


Figure 12 : Distribution des accidents de cycliste selon les conditions de luminosité (Wallonie, 2018-2022)

Tableau 7 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de cycliste selon les conditions de luminosité (Wallonie, 2018-2022)

	Cyclistes Décédés 30 jours	Cyclistes Blessés graves	Cyclistes Blessés légers	Cyclistes Total Victimes	Accidents Cyclistes	Gravité spécifique élargie
Jour	60	324	3 548	3 932	3 856	100
Aube / crépuscule	0	12	97	109	108	111
Nuit - Avec éclairage	7	25	317	349	352	91
Nuit - Sans éclairage	2	6	38	46	47	170

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

Tableau 8 : Distribution, selon les conditions de luminosité, des victimes et des accidents de vélo (Wallonie, 2018-2022)

	Cyclistes Décédés 30 jours	Cyclistes Blessés graves	Cyclistes Blessés légers	Cyclistes Total Victimes	Accidents Cyclistes
Jour	87%	88%	89%	89%	88%
Aube / crépuscule	0%	3%	2%	2%	2%
Nuit - Avec éclairage	10%	7%	8%	8%	8%
Nuit - Sans éclairage	3%	2%	1%	1%	1%
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 84% des accidents de cycliste surviennent de jour sous des conditions météo clémentes.

OÙ SE PRODUISENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN CYCLISTE ?

1. Provinces et communes

Les zones densément peuplées concentrent une part importante des accidents impliquant un cycliste. Les provinces de Liège (35%) et de Hainaut (33%) enregistrent chacune un tiers de l'ensemble des accidents de cycliste de la Région. De même, les 9 communes wallonnes qui comptent plus de 50.000 habitants[10] recensent à elles seules un tiers (29%) de tous les accidents de cycliste de Wallonie. Signalons que la commune de Liège concentre à elle seule 10% des accidents de vélo de la Région. Le nombre d'accidents de cycliste qu'elle enregistre est particulièrement élevé compte tenu de sa population. Il est très probable que cette situation soit le reflet d'une plus grande pratique du vélo à Liège que dans les autres communes wallonnes.

Concernant la gravité élargie des accidents (nombre de cyclistes tués et blessés graves pour 1000 accidents de cycliste), elle est beaucoup plus élevée dans la province du Luxembourg (168) que dans les autres provinces (autour de 100), et en particulier que dans la province du Brabant wallon (65), probablement en raison du plus faible degré d'urbanisation et donc de vitesses pratiquées plus élevées.

Notons aussi que la part de VAE dans les accidents de cycliste est un peu plus élevée dans le Brabant wallon (9%) et en province de Liège (8%) que dans les autres provinces (6% en moyenne). Cette situation pourrait être liée à un plus grand nombre de VAE en circulation dans le Brabant wallon et la province de Liège, qui lui-même pourrait s'expliquer par une meilleure situation économique des résidents de ces provinces et de l'existence, par le passé, d'incitants financiers à l'achat d'un VAE (notamment dans la Brabant wallon de 2014 à 2020).

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

2. Infrastructure

8 accidents de cycliste sur 10 surviennent en agglomération (78%), probablement parce qu'une large majorité des déplacements cyclistes se font dans cet environnement. Dans 7 cas sur 10 (70%), l'accident de cycliste a lieu hors carrefour, avec peu de différence selon que l'accident a eu lieu en agglomération (68%) ou hors agglomération (76%). Au total, un accident corporel impliquant un cycliste sur 2 survient en agglomération hors intersection (53%). La distribution des accidents est similaire quel que soit le type de vélo (électrique ou mollet).

Le caractère urbain des accidents de cycliste ressort également de l'analyse selon le régime de vitesse sur le lieu de l'accident. 74% d'entre eux surviennent sur des axes limités à 50 km/h et 7% sur des axes limités à 30 km/h.

[10] Charleroi, Liège, Namur, Mons, La Louvière, Tournai, Seraing, Mouscron et Verviers.

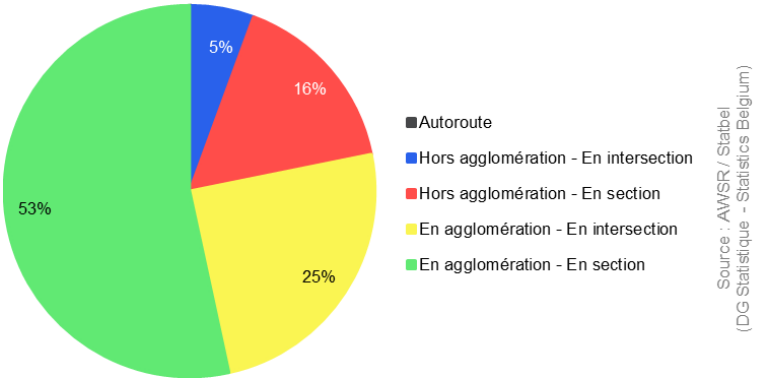


Figure 13 : Distribution des accidents de cycliste selon le lieu (Wallonie, 2018-2022)

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

COMMENT SE DÉROULENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN CYCLISTE ?

1. Place du cycliste sur la chaussée

Les informations relatives à la place du cycliste sur la chaussée au moment de l'accident sont incomplètes[11], peu claires et insuffisamment détaillées. Par ailleurs, en raison d'un changement récent dans la collecte de ces informations, seules les données à partir de 2018 sont exploitables.

D'après les données disponibles, seul un cycliste victime sur 3 (33%) (dont la position est connue) circulait sur la chaussée (ou la quittait) et 15% circulaient sur (ou quittaient) une piste cyclable (piste marquée au sol 8%, piste suggérée 4% et piste séparée de la chaussée 3%). Les 52% restants sont repris sous la catégorie « aucun de ces cas », qui regroupe probablement (entre autres) les cyclistes qui traversaient la chaussée, ceux qui circulaient sur le trottoir ou encore ceux se déplaçant sur le Ravel ou des chemins assimilés.

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

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

Tableau 9 Quelques chiffres clés concernant les accidents de cycliste selon la place du cycliste sur la chaussée (Wallonie, 2018-2022)

Le cycliste circule…	Accidents corporels impliquant un cycliste	Cyclistes décédés 30 jours	Cyclistes blessés graves	Cyclistes blessés légers	Cyclistes victimes	Gravité spécifique élargie
Sur ou quitte la chaussée	1 239	22	116	1 141	1 279	111
Sur piste cyclable séparée de la chaussée	112	0	8	105	113	71
Sur ou quitte la bande cyclable suggérée	153	2	14	140	156	105
Sur piste cyclable marquée au sol	304	3	22	285	310	82
Aucun de ces cas	1 968	33	172	1 778	1 983	104

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

[11] L'emplacement du cycliste (tués ou blessé) lors de la collision est inconnu dans un cas sur 5.

Tableau 10 Distribution, selon la place du cycliste sur la chaussée, des victimes et des accidents de vélo (Wallonie, 2018-2022)

Le cycliste circule…	Accidents corporels impliquant un cycliste	Cyclistes décédés 30 jours	Cyclistes blessés graves	Cyclistes blessés légers	Cyclistes victimes
Sur ou quitte la chaussée	33%	37%	35%	33%	33%
Sur piste cyclable séparée de la chaussée	3%	0%	2%	3%	3%
Sur ou quitte la bande cyclable suggérée	4%	3%	4%	4%	4%
Sur piste cyclable marquée au sol	8%	5%	7%	8%	8%
Aucun de ces cas	52%	55%	52%	52%	52%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

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

2. Opposant au cycliste

Dans près de 2 cas sur 3 (65%)[12], l'opposant au cycliste tué ou blessé est une voiture. Le cycliste chute seul dans 20% des cas, mais cette part est sous-estimée car ce type d'accident est connu pour être fortement sous-enregistré (en particulier lorsque le cycliste n'est que légèrement blessé). 5% des cyclistes victimes ont par ailleurs été tués ou blessés lors d'une collision avec un autre vélo et 5% lors d'une collision avec une camionnette.

Notons que la part représentée par les camions n'est que de 1% pour les cyclistes légèrement blessés, mais monte à 8% des cyclistes décédés. La part d'accident « seul » (sans opposant) est plus élevée lorsque le cycliste est grièvement ou mortellement atteint que lorsqu'il ne l'est que légèrement, en raison très certainement d'un meilleur enregistrement des accidents de vélos « seuls » les plus graves.

En faisant abstraction des accidents « seuls » (dont l'enregistrement varie donc selon la gravité des blessures), ce sont les collisions avec un poids lourd (246 cyclistes tués ou grièvement blessés pour 1 000 accidents corporels impliquant un cycliste), une camionnette (144) ou un autobus/autocar (114) qui occasionnent le plus fréquemment des blessures graves (ou mortelles) au cycliste. La gravité élargie est de 78 tués ou blessés graves pour 1 000 accidents corporels lorsque l'opposant est une voiture.

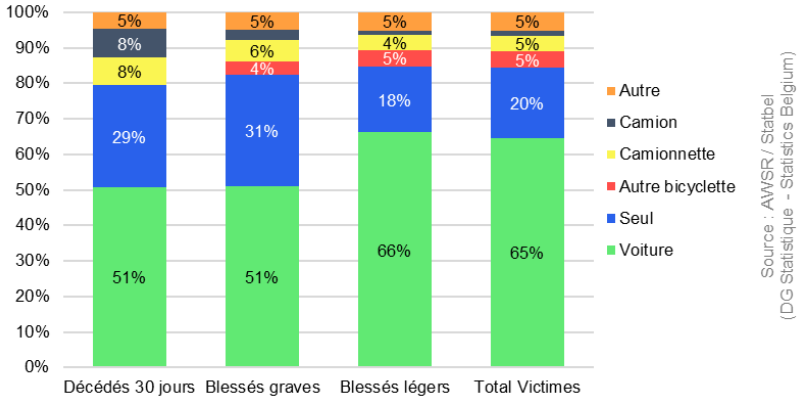


Figure 14 : Opposant au cycliste victime, selon la gravité des blessures du cycliste (Wallonie, 2018-2022)

Tableau 11 : Opposant au cycliste victime, selon la sévérité des blessures du cycliste et la gravité de l'accident (Wallonie, 2018-2022)

	Cyclistes Décédés 30 jours	Cyclistes Blessés graves	Cyclistes Blessés légers	Cyclistes Total Victimes	Gravité spécifique élargie
Seul	18	106	669	793	157
Piéton	0	3	56	59	23
Bicyclette	0	12	172	184	99
Cyclomoteur	0	1	33	34	26
Motocyclette	0	6	39	45	122
Voiture	32	172	2 395	2 599	78
Camionnette	5	21	155	181	144
Camion	5	9	43	57	246
Autobus/autocar	1	3	32	36	114
Autre	2	4	28	34	167

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

[12] L'opposant au cycliste tué ou blessé est connu dans 85% des cas.

Tableau 12 : Distribution, selon la sévérité des blessures du cycliste, des opposant au cycliste victime (Wallonie, 2018-2022)

	Cyclistes Décédés 30 jours	Cyclistes Blessés graves	Cyclistes Blessés légers	Cyclistes Total Victimes
Seul	29%	31%	18%	20%
Piéton	0%	1%	2%	1%
Bicyclette	0%	4%	5%	5%
Cyclomoteur	0%	0%	1%	1%
Motocyclette	0%	2%	1%	1%
Voiture	51%	51%	66%	65%
Camionnette	8%	6%	4%	5%
Camion	8%	3%	1%	1%
Autobus/autocar	2%	1%	1%	1%
Autre	3%	1%	1%	1%
Total	100%	100%	100%	100%

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

La part d'accidents n'impliquant aucun opposant est plus élevée dans les accidents impliquant un vélo à assistance électrique (23%) que dans les accidents impliquant un vélo classique (19%). Cette situation peut s'expliquer par une moindre maniabilité des vélos électriques qui pourrait mener à un plus grand nombre de chutes et notamment chez les séniors, peut-être plus de chargement sur ces vélos avec un risque associé (déséquilibre, perte de chargement…) mais également à la plus forte gravité des blessures dans les accidents avec VAE qui entrainerait un meilleur enregistrement des accidents « seul » impliquant ce type de vélo.

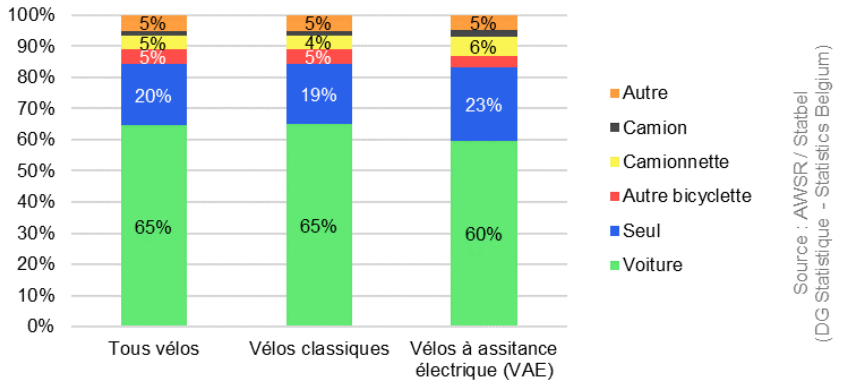


Figure 15 : Opposant au cycliste victime, selon le type de vélo (Wallonie, 2018-2022)

3. Type de collision dans les accidents avec opposant

Lorsque la manœuvre de l'opposant au cycliste tué ou blessé est connue[13], celui-ci « poursuivait sa route tout droit (ou en courbe) dans le bon sens » dans un peu moins de la moitié des cas (45%). Il tournait à gauche (ou s'apprêtait à le faire) dans 15% des cas et tournait à droite dans 10% des cas. Une manœuvre de dépassement (ou décrochage) par la gauche intervient dans 5% des cas, sans savoir si l'opposant tentait de dépasser le cycliste ou un autre usager. Enfin, l'ouverture de portière par l'opposant est mentionnée dans 3,5% des cas.
Les accidents impliquant des VAE se distinguent de ceux des cyclistes classiques avec une proportion plus importante d'opposants effectuant certaines manœuvres par rapport aux vélos classiques : l'opposant tourne à droite (ou s'apprête à le faire) dans 16% des cas (versus 10%), l'opposant décroche (ou dépasse) par la gauche dans 9% (versus 5%) et l'opposant ouvre sa portière dans 7% (versus 3,5%). Ces accidents pourraient s'expliquer par une mauvaise estimation de la vitesse d'approche ou un manque de détectabilité (en lien avec la vitesse) des VAE par les autres usagers par rapport aux vélos classiques.

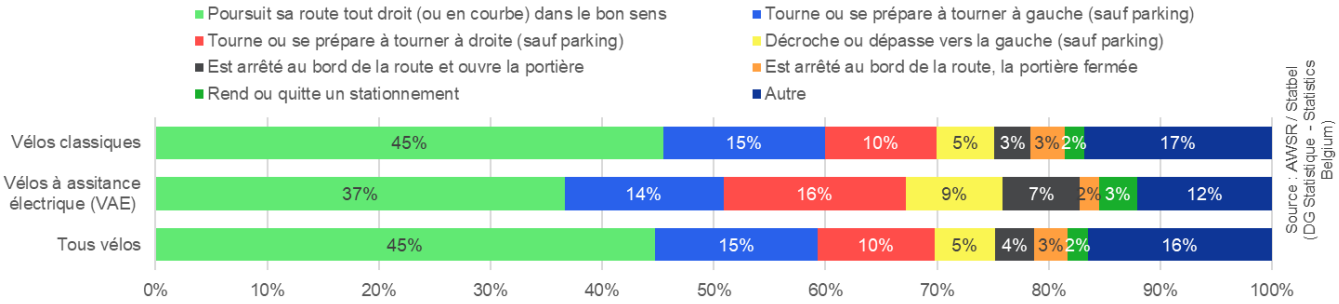


Figure 16 : Manœuvre de l'opposant au cycliste victime selon le type de vélo (Wallonie, 2018-2022)

[13] 93% des cas.

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

Lorsque le cycliste est seul en cause dans l'accident (c'est-à-dire en l'absence de collision avec un autre usager), il a chuté sans heurter d'obstacle dans 2 tiers des cas (67%). Les collisions contre un obstacle situé sur la chaussée sont un peu plus fréquentes (20%) que celles contre un obstacle hors chaussée (13%). Les VAE ont une part plus élevée de chutes sans heurter d'obstacle (74%) et moins de collision contre un obstacle hors chaussée (8%). Le graphe ci-dessous (Figure 17) détaille les obstacles le plus souvent heurtés (60% sur la chaussée et 40% hors chaussée). Un trou ou une fente sur la chaussée dans lequel vient se coincer la roue du cycliste est le type d'obstacle le plus souvent rencontré (25% des collisions contre un obstacle).

Les accidents de type seul en cause contre obstacle impliquant des VAE se distinguent de ceux des cyclistes classiques avec une proportion plus importante de collisions avec un obstacle sur la chaussée (68% contre 59%). Les VAE heurtent plus fréquemment des ralentisseurs de trafic (26% contre 6%), des éléments liés à des travaux (21% contre 14%) et des poteaux hors chaussée (autres que ceux dédiés à l'éclairage (11% contre 5%). A l'inverse, les VAE entrent moins souvent en collision que les vélos classiques avec des trous et autres rainures dans la chaussée (16% contre 26% - peut-être en raison de roues plus larges), avec des animaux sauvages[14] (5% contre 12% - que ce soit sur ou hors chaussée) ou contre des murs ou constructions (0% contre 5%).

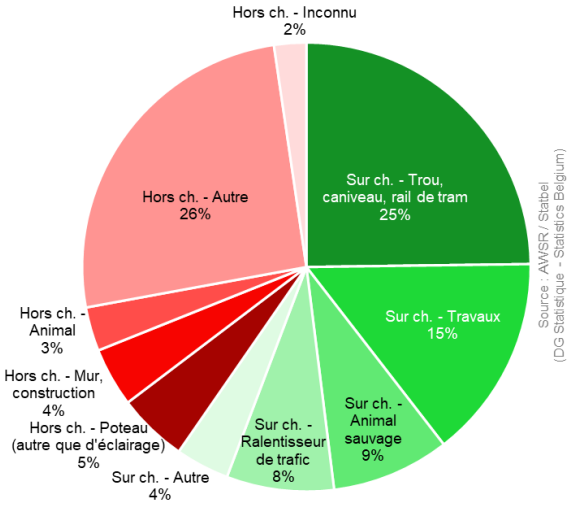


Figure 17 Type d'obstacle dans les accidents de cycliste « seul en cause » (Wallonie, 2018-2022)

QUELS SONT LES FACTEURS DES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN CYCLISTE ?

1. Conduite sous influence d'alcool

Environ 3 cyclistes sur 5 (59%) impliqué dans un accident corporel a été soumis à un test d'haleine (2018-2022), et 2,5% d'entre eux présentaient une alcoolémie supérieure à 0,5g/l. Les cyclistes sont ainsi parmi les usagers les moins souvent sous influence d'alcool, après les conducteurs professionnels (poids lourds (1,2%) et autobus/autocar (0,6%))[15].

Une analyse selon le type de vélo indique que les cyclistes sur un VAE voient plus souvent leur alcoolémie vérifiée après un accident corporel (70%, contre 58% des cyclistes sur un vélo classique), mais qu'ils sont moins nombreux à dépasser la limite légale de 0,5g/l (2,1% contre 2,6%). Les hypothèses selon lesquelles l'usage des VAE se ferait plus fréquemment dans un cadre utilitaire (voir point « Mois, jour et heure »), que les utilisateurs de VAE sont plus âgés et avec une plus grande proportion de femmes pourraient expliquer en partie cette alcoolémie moindre[16].

Dans ces accidents de cycliste, plus de deux tiers des opposants au cycliste (70%) ont été soumis à un test d'haleine et 3,6% d'entre eux conduisaient sous influence[17]. Ce dernier pourcentage est relativement faible comparé aux 13% de conducteurs de voiture[18] positifs observés dans l'ensemble des accidents corporels. Cela indique que la problématique de l'alcool au volant est moins marquée dans les accidents de cycliste que dans les autres types d'accidents. Le caractère essentiellement diurne des accidents de vélo est certainement en (grande) partie à l'origine de ce rôle plus faible de l'alcool (la conduite sous influence est plus importante de nuit de façon générale). Au total, l'alcool intervient (chez le cycliste ou un autre usager) dans 3,4% des accidents de cycliste, contre 15,0% pour l'ensemble des accidents corporels.

---

[14] Problématique enregistrée quasi exclusivement hors agglomération.

[15] Pour une comparaison détaillée, voir l'Essentiel « Modes de déplacement ».

[16] Pour une comparaison détaillée, voir l'Essentiel « Les accidents avec alcool en Wallonie 2018 – 2022 ».

[17] 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 (0,2 g/litre de sang).

[18] Qui est l'opposant le plus fréquent au cycliste ; le pourcentage est de 11% si tous les conducteurs impliqués dans un accident corporel sont pris en compte, quel que soit leur mode de déplacement (y compris les piétons).

2. Autres facteurs d'accident

Lors du constat de l'accident, le policier a l'opportunité de mentionner si certains facteurs ont, selon lui, joué ou pu jouer un rôle dans la survenue de l'accident. Le tableau suivant reprend les facteurs qui ont été répertoriés dans au moins 1% des accidents de cycliste au cours de la période 2017-2021. Comme le policier n'est pas obligé de mentionner les facteurs d'accident, il s'agit d'une estimation a minima.

Le facteur le plus souvent mentionné par les services de police est la chute du cycliste, qui intervient dans un peu plus d'un accident sur 5 (22%). Peuvent y être ajoutés les accidents (2,3%) dans lesquels le cycliste a perdu le contrôle de son « véhicule ». Il ne peut toutefois pas être garanti qu'aucun cas de chute consécutive à une collision avec un autre véhicule n'est inclus dans ces chiffres. Le non-respect de la priorité est aussi un facteur relativement fréquent dans les accidents de cycliste : dans 7,0% des accidents, il intervient dans le chef de l'opposant et dans 3,7% des accidents dans le chef du cycliste. Enfin, un mauvais état de la route ou de la piste cyclable est mentionné dans 2,8% des accidents de cycliste. Les autres facteurs interviennent dans un nombre plus restreint d'accidents. Notons que la base de données est peu adaptée à l'identification des accidents de type « angle-mort » : 3% des accidents de cycliste implique un camion qui tourne à droite en intersection et un cycliste qui poursuit sa route tout droit. En raison de la définition retenue[19], le nombre d'accidents de cycliste effectivement liés à un problème d'angle mort est très certainement sous-estimé.

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

Tableau 13 : Facteurs d'accident les plus souvent mentionnés (≥1%) dans les accidents corporels impliquant un cycliste (Wallonie, 2018-2022)

	Tous les accidents de cyclistes	Accidents impliquant un VAE	Facteurs
Cycliste	23,8%	25,2%	Chute
	3,4%	4,2%	Non-respect de la priorité
	2,0%	3,0%	Perte de contrôle du véhicule
	1,9%	2,1%	Place non réglementaire sur la chaussée
	1,1%	0,3%	Effectue in extremis une manœuvre d'évitement (obstacle subit)
Opposant	6,7%	6,9%	Non-respect de la priorité
	1,4%	1,2%	Non-respect de la distance entre usagers
	1,2%	1,8%	Dépassement fautif
	1,2%	1,2%	Chute
Route	2,8%	2,7%	Mauvais état de la route ou de la piste cyclable (ornières, verglas...)
	2,3%	3,0%	Virage serré
	1,6%	1,2%	Entrave à la visibilité (relief, obstacle fixe, véhicule immobile…)
	1,5%	1,8%	Forte descente (7% ou plus)

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

Éditeur responsable : Françoise Guillaume
Éditeur : Agence wallonne pour la Sécurité routière ASBL
Date de publication : Février 2024
Veuillez faire référence à ce document de la manière suivante :
Essentiel des accidents : Les accidents impliquant un cycliste en Wallonie – 2018-2022. AWSR, février 2024

[19] Qui est imposée par la structure et le contenu de la base de données.