



# Essentiel des accidents

## Les accidents impliquant un motard en Wallonie – 2024

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 30 motards décèdent et 130 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 ?

- Seuls 6% des motards impliqués dans un accident corporel sont des femmes.
- 4 motards tués ou blessés sur 10 sont âgés entre 45 et 64 ans.
- 8 motards tués ou blessés sur 10 sont des hommes (96% pour les motards tués).

### ▪ Quand ?

- Forte saisonnalité des accidents de moto : 6 sur 10 surviennent entre mai et septembre.
- Seulement 7% des accidents de moto surviennent de nuit.
- 8 accidents de motos sur 10 surviennent lorsqu'il fait jour avec des conditions météo clémentes.

### ▪ Où ?

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

### ▪ Comment ?

- Dans près de 4 accidents corporels sur 10, le motard est seul en cause.
- 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, l'opposant au motard est un automobiliste.



#### ▪ 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.

#### ▪ Particularités des accidents de motos sans opposant

- Surreprésentation des femmes, même si les femmes motards restent minoritaires.
- Surreprésentation des motards sous influence d'alcool.
- Accidents surreprésentés de nuit, le weekend, en section courante et dans des conditions de circulation dégradées (météo, état de la chaussée ou zone de travaux).

Les résultats présentés, sauf mention contraire, se basent sur une période de 5 ans (2020-2024). Travailler sur une telle période permet de neutraliser certaines variations annuelles telles que, par exemple, des conditions météorologiques atypiques. Si les accidents survenus en 2024 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 875 accidents corporels impliquant un motard sont enregistrés sur les routes wallonnes. Ces accidents entraînent le décès de près de 30 motards, en blessent grièvement environ 130 et en blessent légèrement environ 760. 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, 17% 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 2024 se caractérise globalement par une baisse de l'accidentalité des motards par rapport à 2023 (-5% d'accidents corporels en Wallonie) sans atteindre les niveaux enregistrés en 2020 (+2%). En 2024, le nombre de motards décédés (31) est relativement stable par rapport à 2023 (+1 tué), en revanche les nombres de blessés graves (107, -20% par rapport à 2023) et de blessés légers (748, -6% par rapport à 2023) connaissent tous les deux des évolutions à la baisse. Ces résultats pour 2024 pourraient trouver une explication en partie par des conditions météo particulièrement défavorables. Nous noterons que le nombre de blessés graves parmi les motards a atteint un seuil historique encore jamais atteint (Tableau 1).

*Tableau 1 : Nombre d'accidents corporels impliquant au moins un motard et nombre de motards victimes de la route (Wallonie, 2020-2024)*

	Accidents corporels impliquant un motard	Motards Décédés 30 jours	Motards Blessés graves	Motards Blessés légers	Motards victimes	Gravité spécifique
<b>2020</b>	834	40	142	694	876	48,0
<b>2021</b>	863	31	125	757	913	35,9
<b>2022</b>	917	29	143	821	993	31,6
<b>2023</b>	900	30	134	798	962	33,3
<b>2024</b>	853	31	107	748	886	36,3
<b>Moyenne 2020-2024</b>	873	32	130	764	926	36,9
<b>Évolution 2023-2024</b>	-5%	+3%	-20%	-6%	-8%	+9%
<b>Évolution 2020-2024</b>	+2%	-23%	-25%	8%	+1%	-24%
<b>Évolution 2019-2024</b>	-7%	-31%	-15%	-7%	-9%	-26%

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



## QUELLE EST L'ÉVOLUTION À MOYEN TERME ?

Le nombre d'accidents corporels impliquant un motard en Wallonie diminue régulièrement au fil des ans (-34% en 2024 par rapport à 2005). Toutefois, le nombre de motards tués, compte tenu des « faibles » effectifs, évolue avec de fortes fluctuations annuelles (-45% en 2024 par rapport à 2005). Cela se traduit par une gravité (spécifique) des accidents impliquant un motard en légère hausse en fin de période. Enfin, certains éléments pourraient aussi avoir joué un rôle dans l'évolution de ces indicateurs (de manière favorable ou défavorable), comme une plus grande attention apportée par les motards à leur visibilité et leurs équipements individuels de protection, le développement des aides au freinage avec le CBS ou l'ABS (obligatoire de série sur les motos neuves depuis 2017 en Europe), 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).

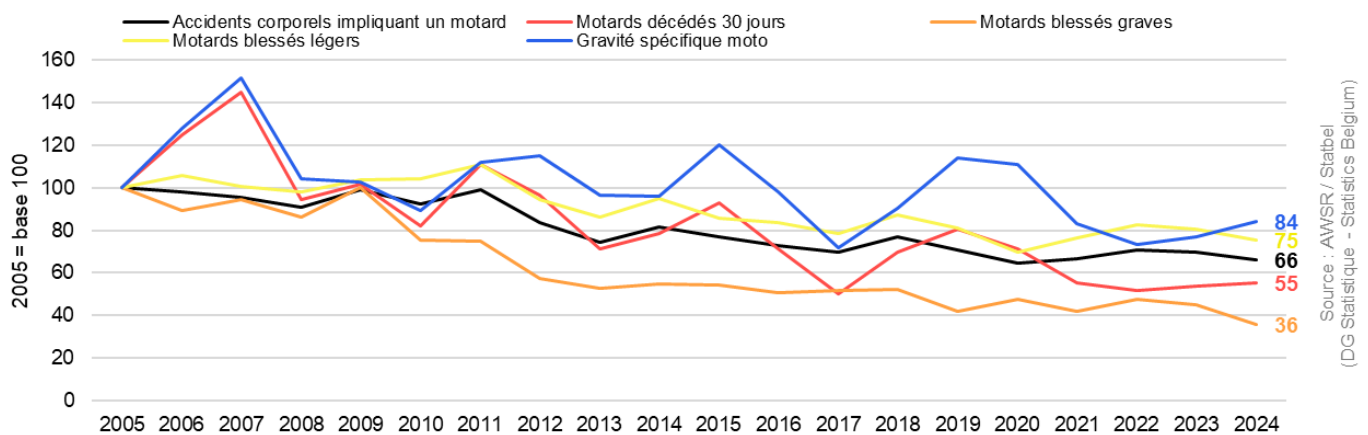


Figure 1 : Évolution en base 100 des principaux indicateurs relatifs aux accidents corporels impliquant un motard (Wallonie, 2005-2024)

## 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'utilisateurs. Ces risques relatifs sont obtenus à partir des données d'accidents (Statbel) et de mobilité (Vias).

Nous avons travaillé sur la période 2020-2023 car ce sont les données disponibles les plus récentes (Vias) 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).



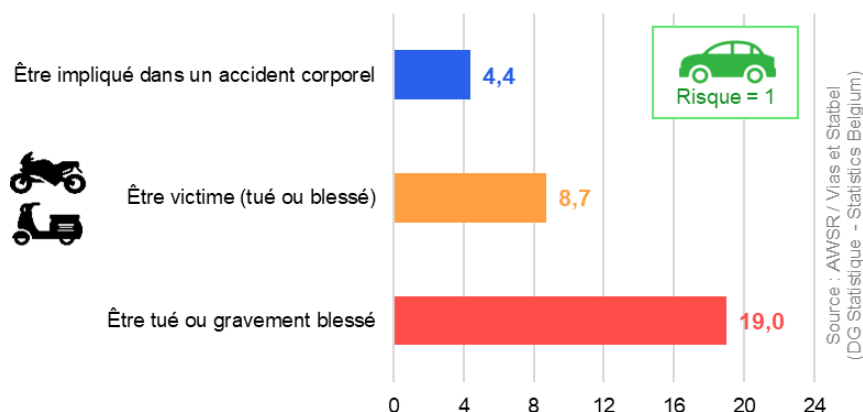


Figure 2 : Risque relatif pour les deux-roues motorisés d'être impliqués dans un accident corporel ou d'être blessés par rapport aux automobilistes en Wallonie (2020-2023)

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

Sur la période 2020-2024, on dénombre 38 tués pour 1 000 accidents corporels impliquant un motard (environ 1 tué tous les 26 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 37 motards décédés 30 jours pour 1 000 accidents corporels impliquant un motard contre 27 piétons pour 1 000 accidents de piéton ou 15 automobilistes pour 1 000 accidents de voiture (gravité spécifique en jaune dans la Figure 3).

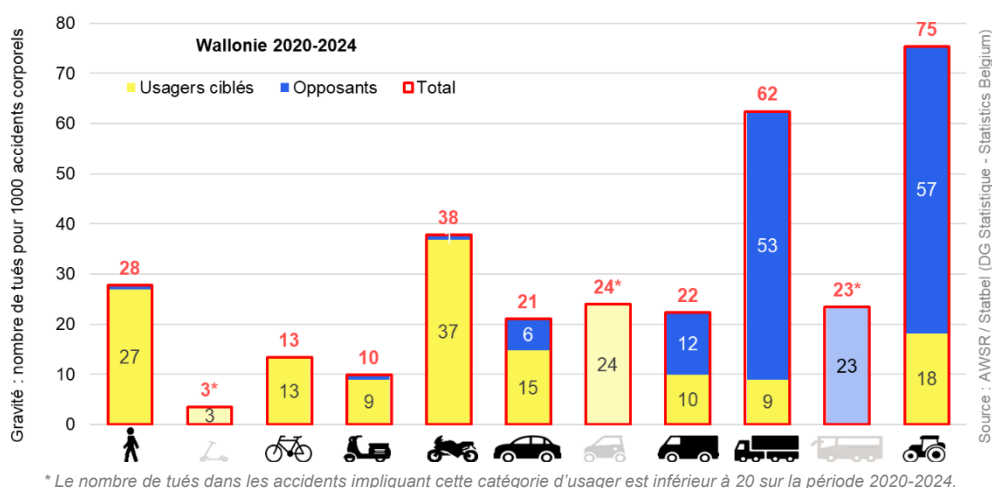


Figure 3 : Gravité des accidents selon le type d'utilisateur (Wallonie, 2020-2024)

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, 2020-2024)

	Motard		Voiture	
	Gravité spécifique	Gravité opposant	Gravité spécifique	Gravité opposant
Global	37	1	15	6
En agglomération	26	0	6	6
Hors agglomération	51	1	28	7
Sur autoroutes	64	0	28	5

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 25 et 34 ans et ceux entre 45 et 54 ans sont légèrement surreprésentés chez ceux décédés par rapport aux autres tranches d'âge (22% 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) (respectivement 2% et 7%).

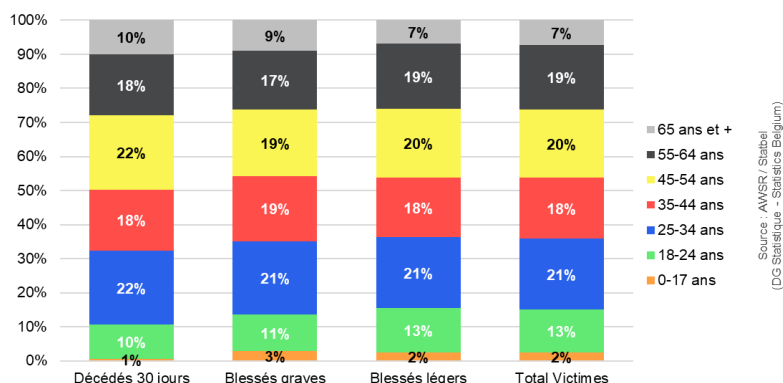


Figure 4 : Âge des motards victimes de la route, selon la gravité des blessures (Wallonie, 2020-2024)

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 en 2024 la présence de deux pics dans la distribution des motards victimes avec le premier qui concerne les jeunes motards de 20-29 ans et le second qui touche des motards plus âgés entre 50 et 54 ans.

En termes d'évolution, si le pic des jeunes motards de 20-34 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 18 ans, le pic des motards, chez les 45-49 ans en 2006, a glissé progressivement au fil des années pour concerner les 50-54 ans et de manière plus élargie les 50-64 ans en 2024. Une explication pourrait être dans l'attrait de la moto chez certaines personnes à partir de 50-55 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 53 ans en 2024) 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.

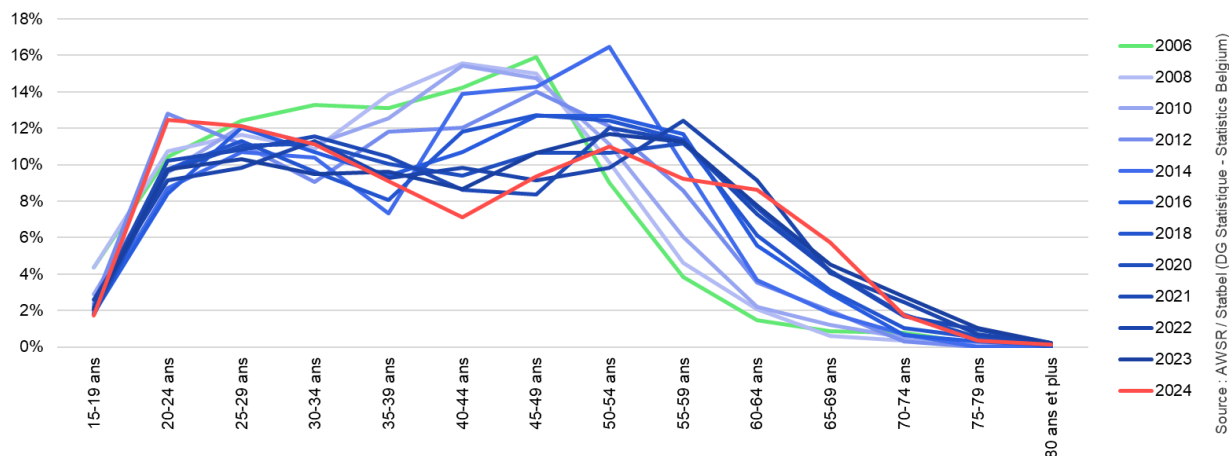


Figure 5 : Évolution de la répartition des motards (conducteurs) victimes de la route, selon leur âge (Wallonie, 2006-2024)

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





Globalement le nombre de motard tués et blessés graves et le nombre de motards victimes sont à la baisse sur la période 2020-2024 par rapport à 2010-2014 (respectivement -32% et -24%). Toutefois, le Tableau 3 montre de grandes disparités selon les tranches d'âge avec certaines enregistrant des baisses très marquées (les mineurs et les 35-54 ans), d'autres une très forte hausse chez les motards âgés de 55 ans et plus (+58% pour les victimes et +75% pour les tués et grièvement blessés).

Tableau 3 : Évolution du nombre de motards victimes de la route, selon l'âge (Wallonie, 2010-2024)

		0-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65 ans et +	Total
Victimes	2010-2014	203	800	1 243	1 425	1 614	627	134	6 062
	2015-2019	111	564	1 073	973	1 297	825	220	5 090
	2020-2024	113	576	966	817	926	865	337	4 630
	Evolution 2010-2014 --> 2020-2024	-44%	-28%	-22%	-43%	-43%	+38%	+151%	-24%
Décédés et blessés graves	2010-2014	34	148	243	303	334	95	28	1 185
	2015-2019	14	89	205	203	226	163	52	952
	2020-2024	19	86	174	153	161	141	74	808
	Evolution 2010-2014 --> 2020-2024	-44%	-42%	-28%	-50%	-52%	+48%	+164%	-32%

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 (88% contre 12% de femmes). Il apparait également que la part représentée par les hommes est plus importante parmi les motards gravement touchés : elle passe de 87% parmi les blessés légers à 96% 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 plus fréquent et/ou de meilleure qualité) ou qu'elles sont plus souvent passagères (et que les motards roulent moins vite avec une passagère).

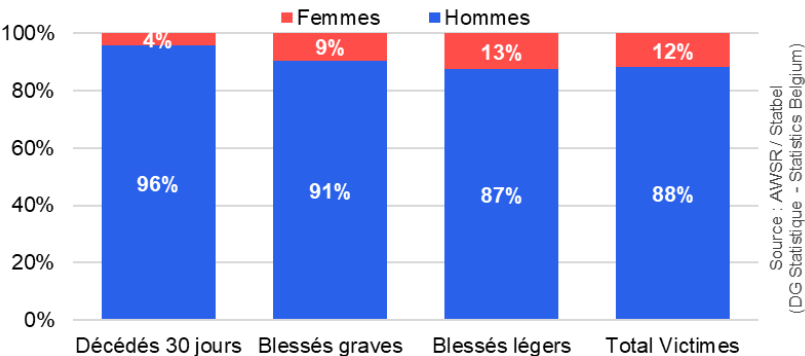


Figure 6 : Sexe des motards victimes de la route, selon la gravité des blessures (Wallonie, 2020-2024)

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 (34%) est un homme de 45-64 ans et 79% des victimes motardes sont des hommes de 18-64 ans.

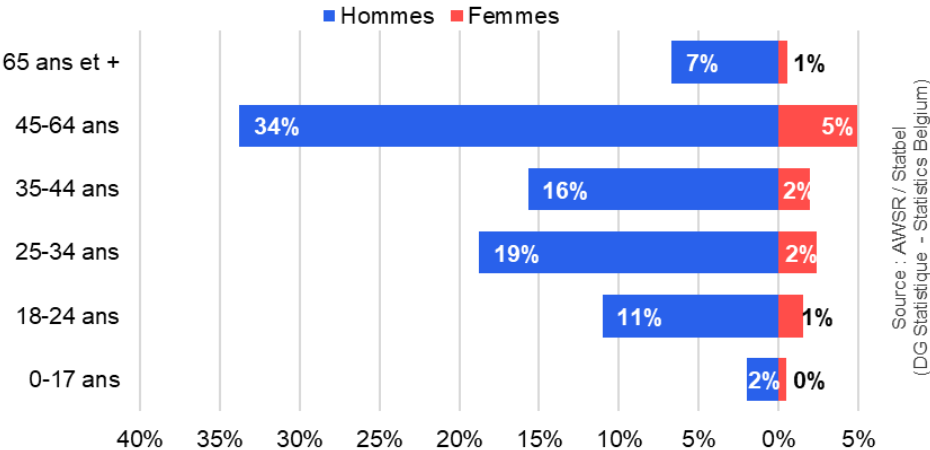
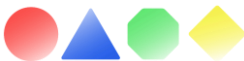


Figure 7 : Répartition de l'ensemble des motards victimes de la route, selon leur âge et sexe (Wallonie, 2020-2024)



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 6% des conducteurs de moto victimes mais 77% des passagers de moto victimes d'un accident (Figure 8).

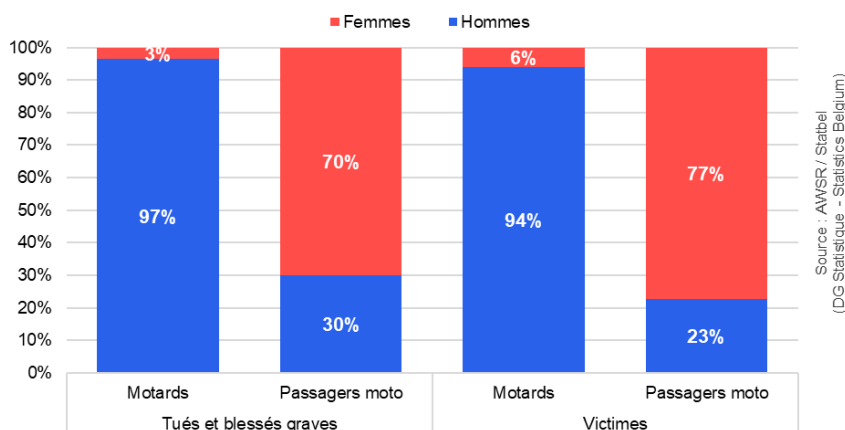


Figure 8 : Implication des motards victimes de la route, selon la gravité des blessures (Wallonie, 2020-2024)

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 4% 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 (50%) des femmes passagères de moto sont âgées de 45 ans et plus.

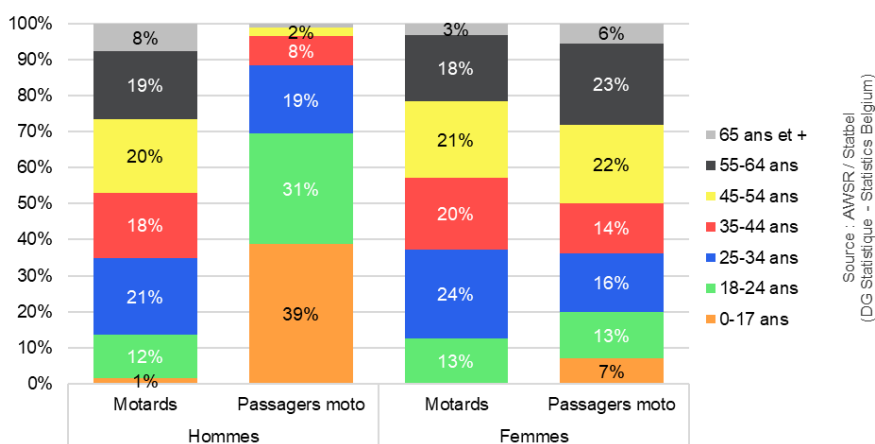


Figure 9 : Âge et sexe des motards victimes de la route, selon leur implication dans l'accident (Wallonie, 2020-2024)

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 (9%).
- 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 5).
- Chez les motards de 45-64 ans, les passagers appartiennent majoritairement à la même tranche d'âge (56%) 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 de ces passagers (de 45 ans et plus) sont eux-mêmes seniors (65 ans et plus)



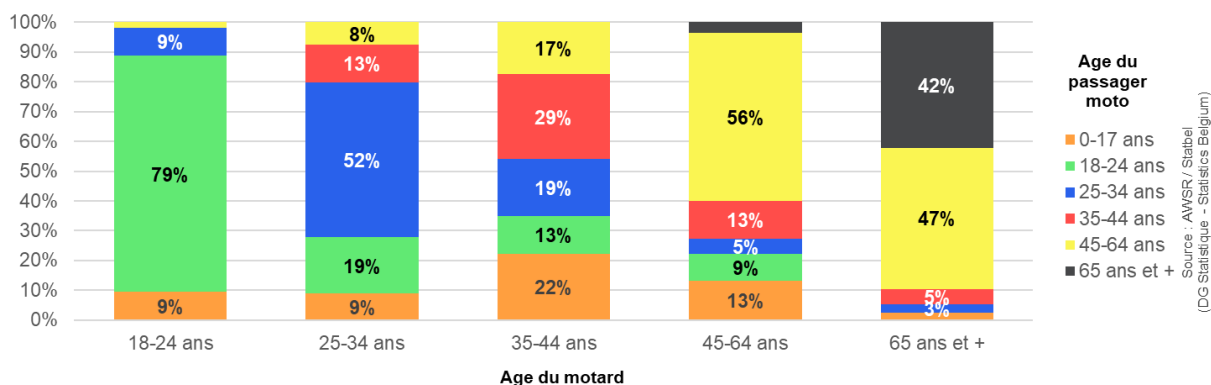


Figure 10 : Distribution de l'âge des passagers de moto selon l'âge du motard dans les accidents corporels (Wallonie, 2020-2024)

## 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 (62%) des accidents corporels de moto surviennent entre les mois de mai et septembre (contre 43% pour les voitures).

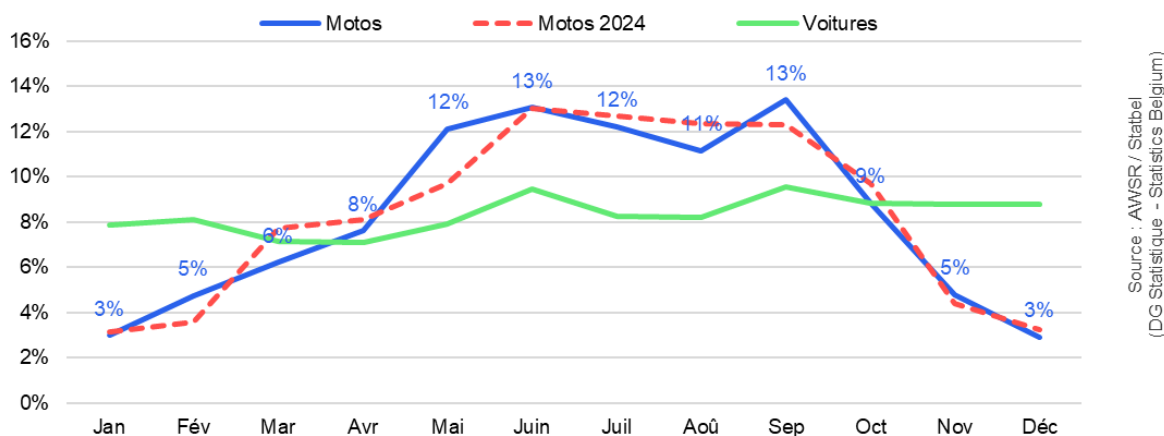


Figure 11 : Répartition mensuelle des accidents selon l'utilisateur impliqué (Wallonie, 2020-2024)

En 2024, la distribution des accidents de moto au fil des mois a été impactée principalement par des conditions météo particulièrement pluvieuse et défavorable les 9 premiers mois de l'année. Le nombre d'accidents de moto a retrouvé une distribution normale d'octobre à décembre.

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

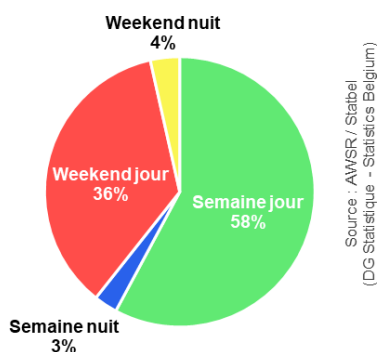


Figure 12 : Répartition hebdomadaire des accidents de motos (Wallonie, 2020-2024)





Tableau 4 : Quelques chiffres clés concernant la répartition hebdomadaire des accidents de moto (Wallonie, 2020-2024)

	Motards Décédés 30 jours	Motards Blessés graves	Motards Blessés légers	Motards Total Victimes	Accidents Motos	Gravité spécifique
Journée de semaine	78	362	2 182	2 622	2 526	31
Nuit de semaine	6	20	104	130	123	49
Journée de weekend	70	243	1 403	1 716	1 565	45
Nuit de weekend	7	26	129	162	153	46
Total	161	651	3 818	4 630	4 367	37

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

Tableau 5 : Distribution, selon la répartition hebdomadaire, des victimes et des accidents de moto (Wallonie, 2020-2024)

	Motards Décédés 30 jours	Motards Blessés graves	Motards Blessés légers	Motards Total Victimes	Accidents Motos
Journée de semaine	48%	56%	57%	57%	58%
Nuit de semaine	4%	3%	3%	3%	3%
Journée de weekend	43%	37%	37%	37%	36%
Nuit de weekend	4%	4%	3%	3%	4%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

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 2024, la répartition des accidents de moto est assez proche de celle observée sur la période 2020-2024.

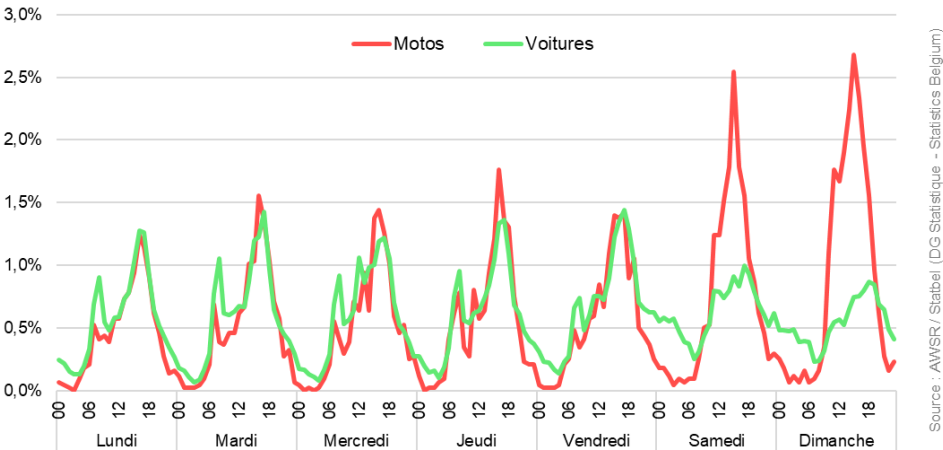
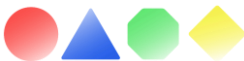


Figure 13 : Distribution des accidents de moto selon le jour et l'heure (Wallonie, 2020-2024)

2. Conditions atmosphériques et de luminosité

92% des accidents corporels impliquant une moto en Wallonie surviennent dans des conditions météorologiques normales (sèches). 7% 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 2024 s'inscrit parfaitement dans cette tendance. Il apparait que les accidents par temps sec sont deux fois plus graves que ceux sous une météo pluvieuse, mais ceux survenant sous une autre condition dégradée le sont davantage que par temps de pluie.



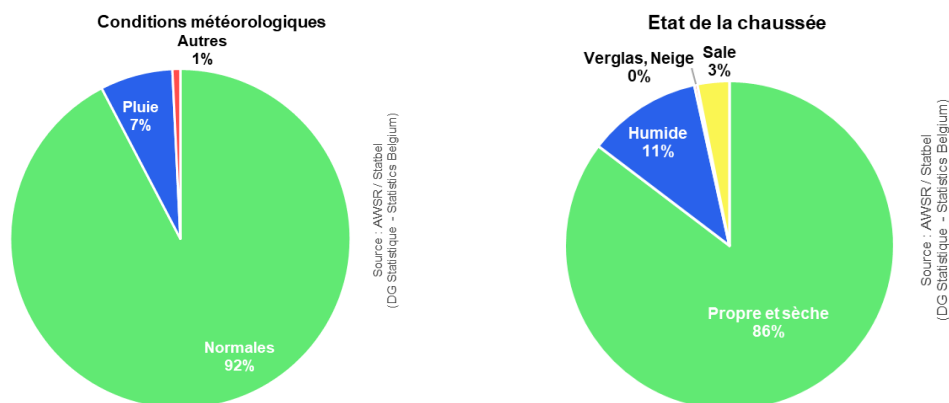


Figure 14 : Distribution des accidents de moto selon les conditions météorologiques et selon l'état de la chaussée (Wallonie, 2020-2024)

Tableau 6 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de moto, selon les conditions météorologiques (Wallonie, 2020-2024)

	Motards Décédés 30 jours	Motards Blessés graves	Motards Blessés légers	Motards Total Victimes	Accidents Motos	Gravité spécifique
<b>Normales</b>	146	579	3 205	3 930	3 681	40
<b>Pluie</b>	5	37	244	286	275	18
<b>Autres</b>	1	7	22	30	30	33

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

Tableau 7 : Distribution, selon les conditions météorologiques, des victimes et des accidents de moto (Wallonie, 2020-2024)

	Motards Décédés 30 jours	Motards Blessés graves	Motards Blessés légers	Motards Total Victimes	Accidents Motos
<b>Normales</b>	96%	93%	92%	93%	92%
<b>Pluie</b>	3%	6%	7%	7%	7%
<b>Autres</b>	1%	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 (86%). Du point de vue de la gravité, celle-ci est deux fois plus élevée lorsque la chaussée est propre et sèche que lorsqu'elle est mouillée. Elle est importante lorsque l'état de la chaussée et les conditions d'adhérence sont dégradées (sale) (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. Lorsque les conditions sont hivernales, les motards sembleraient éviter de circuler car on dénombre très peu d'accidents et les conséquences sont mineures.

Tableau 8 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de moto, selon l'état de la chaussée (Wallonie, 2020-2024)

	Motards Décédés 30 jours	Motards Blessés graves	Motards Blessés légers	Motards Total Victimes	Accidents Motos	Gravité spécifique
<b>Propre et sèche</b>	145	567	3 037	3 749	3 505	41
<b>Humide</b>	10	63	410	483	461	22
<b>Verglas, Neige</b>	0	0	12	12	12	0
<b>Sale</b>	4	12	119	135	129	31

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

Tableau 9 : Distribution, selon l'état de la chaussée, des victimes et des accidents de moto (Wallonie, 2020-2024)

	Motards Décédés 30 jours	Motards Blessés graves	Motards Blessés légers	Motards Total Victimes	Accidents Motos
<b>Propre et sèche</b>	91%	88%	85%	86%	85%
<b>Humide</b>	6%	10%	11%	11%	11%
<b>Verglas, Neige</b>	0%	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. 10% 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).

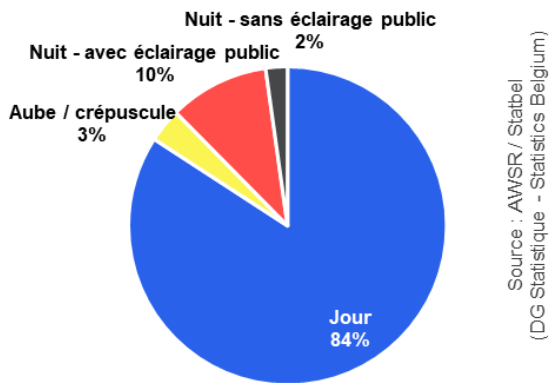


Figure 15 : Distribution des accidents de moto, selon les conditions de luminosité (Wallonie, 2020-2024)

Tableau 10 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de moto, selon les conditions de luminosité (Wallonie, 2020-2024)

	Motards Décédés 30 jours	Motards Blessés graves	Motards Blessés légers	Motards Total Victimes	Accidents Motos	Gravité spécifique
Jour	133	534	3 181	3 848	3 613	37
Aube / crépuscule	8	25	121	154	148	54
Nuit - Avec éclairage	13	73	366	452	437	30
Nuit - Sans éclairage	5	18	80	103	95	53

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

Tableau 11 : Distribution, selon les conditions de luminosité, des victimes et des accidents de moto (Wallonie, 2020-2024)

	Motards Décédés 30 jours	Motards Blessés graves	Motards Blessés légers	Motards Total Victimes	Accidents Motos
Jour	84%	82%	85%	84%	84%
Aube / crépuscule	5%	4%	3%	3%	3%
Nuit - Avec éclairage	8%	11%	10%	10%	10%
Nuit - Sans éclairage	3%	3%	2%	2%	2%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

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

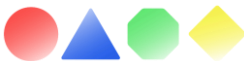
Un croisement des informations relatives aux conditions météorologiques et aux conditions de luminosité met en avant que 80% des accidents de moto surviennent de jour sous des conditions météo clémentes et que ces circonstances sont celles associées à une gravité de 40 tués pour 1 000 accidents de moto (2020-2024).

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 (30%) 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 légère 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 (30% 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.



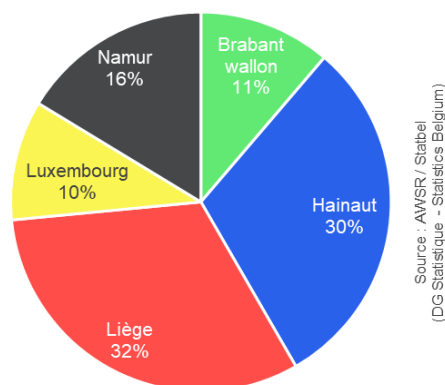


Figure 16 : Distribution des accidents de moto, selon les provinces (Wallonie, 2020-2024)

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, 2020-2024)

	Motards Décédés 30 jours	Motards Blessés graves	Motards Blessés légers	Motards Total Victimes	Accidents Motos	Accidents / 100 000 hab	Tués ou blessés graves / 100 000 hab	Gravité spécifique
Brabant wallon	16	53	442	511	491	24	3,4	33
Hainaut	44	240	1 120	1 404	1 329	20	4,2	33
Liège	45	177	1 247	1 469	1 389	25	4,0	32
Luxembourg	17	83	385	485	446	31	6,9	38
Namur	39	98	624	761	712	28	5,5	55
<b>Total</b>	<b>161</b>	<b>651</b>	<b>3 818</b>	<b>4 630</b>	<b>4 367</b>	<b>24</b>	<b>25,3</b>	<b>37</b>

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

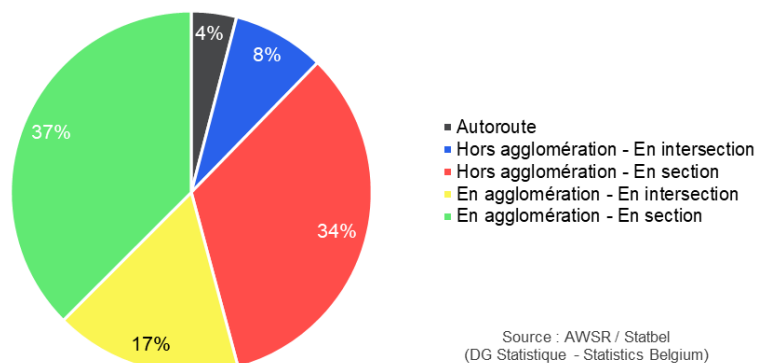
Tableau 13 : Distribution, selon les provinces, des victimes et des accidents de moto (Wallonie, 2020-2024)

	Motards Décédés 30 jours	Motards Blessés graves	Motards Blessés légers	Motards Total Victimes	Accidents Motos
Brabant wallon	10%	8%	12%	11%	11%
Hainaut	27%	37%	29%	30%	30%
Liège	28%	27%	33%	32%	32%
Luxembourg	11%	13%	10%	10%	10%
Namur	24%	15%	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

Trois quarts (75%) des accidents impliquant au moins une moto surviennent hors intersection (en section) et plus d'un sur 2 survient en agglomération (54%). 80% 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, 2020-2024)



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 maximale que l'on peut lier aux vitesses d'impact en cas de chute ou collision avec un autre usager (Tableau 15).

Tableau 14 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de moto, selon la localisation (Wallonie, 2020-2024)

	Motards Décédés 30 jours	Motards Blessés graves	Motards Blessés légers	Motards Total Victimes	Accidents Motos	Gravité spécifique
Autoroute	11	31	143	185	172	64
Hors agglomération – en intersection	15	70	303	388	352	43
Hors agglomération – en section	75	256	1238	1 569	1 426	53
En agglomération – en intersection	14	96	642	752	711	20
En agglomération – en section	45	196	1 391	1 632	1 595	28

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

Tableau 15 : Distribution, selon la localisation, des victimes et des accidents de moto (Wallonie, 2020-2024)

	Motards Décédés 30 jours	Motards Blessés graves	Motards Blessés légers	Motards Total Victimes	Accidents Motos
Autoroute	7%	5%	4%	4%	4%
Hors agglomération – en intersection	9%	11%	8%	9%	8%
Hors agglomération – en section	47%	39%	33%	35%	34%
En agglomération – en intersection	9%	15%	17%	17%	17%
En agglomération – en section	28%	30%	37%	36%	37%
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 32% 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 24 motards tués tous les 1 000 accidents corporels avec moto. Le nombre monte à 25 en zone 50 km/h et augmente ensuite progressivement pour atteindre 58 sur les axes à 90 km/h (41 en zone 70) pour finalement atteindre 76 sur les routes à 120 km/h.

Tableau 16 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de moto, selon le régime de vitesse (Wallonie, 2020-2024)

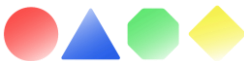
	Motards Décédés 30 jours	Motards Blessés graves	Motards Blessés légers	Motards Total Victimes	Accidents Motos	Gravité spécifique
30 km/h	3	14	104	121	123	24
50 km/h	55	274	1963	2292	2202	25
70 km/h	27	118	577	722	665	41
90 km/h	64	207	939	1210	1098	58
120 km/h	11	27	121	159	145	76

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

Tableau 17 : Distribution, selon le régime de vitesse, des victimes et des accidents de moto (Wallonie, 2020-2024)

	Motards Décédés 30 jours	Motards Blessés graves	Motards Blessés légers	Motards Total Victimes	Accidents Motos
30 km/h	2%	2%	3%	3%	3%
50 km/h	34%	43%	53%	51%	52%
70 km/h	17%	18%	16%	16%	16%
90 km/h	40%	32%	25%	27%	26%
120 km/h	7%	4%	3%	4%	3%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

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







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

37% de l'ensemble des accidents corporels et 35% 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 (48%). Nous n'avons pas d'explication pour expliquer ce résultat car il nous manque des informations sur l'expérience de conduite, le nombre de kilomètres parcourus annuellement, le type et la puissance de la moto... Par ailleurs, les motards sous influence d'alcool ont une part d'accidents de type seul en cause plus importante (56%) que ceux n'étant pas sous influence. Enfin, les accidents seul en cause ne semblent pas être l'apanage d'une tranche d'âge particulière.

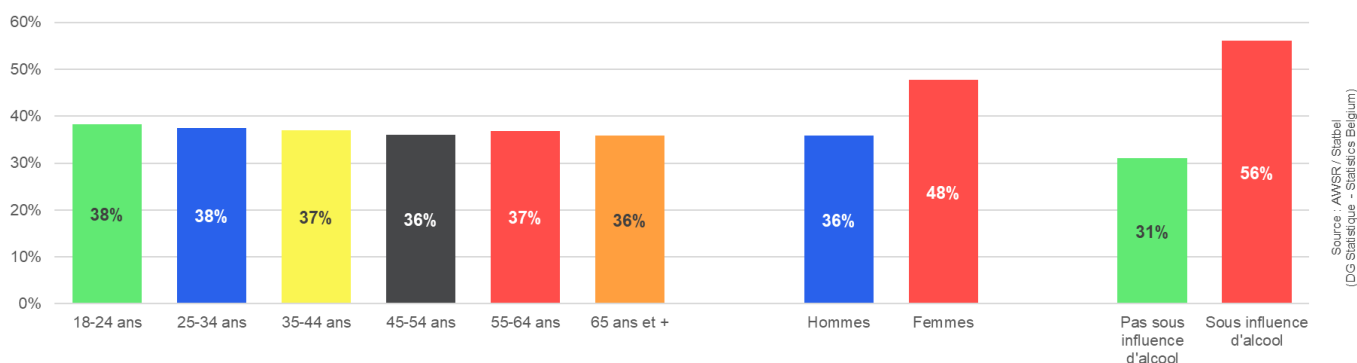


Figure 20 : Répartition des accidents de moto de type seul en cause parmi l'ensemble des accidents selon les caractéristiques du motard impliqué (Wallonie, 2020-2024)

#### 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 (56% des accidents impliquant une moto sans distinction selon que l'accident a lieu en semaine ou le weekend) et le weekend (44%). Ils seraient donc plus fréquents lors d'une utilisation de loisir (le weekend et notamment en journée) ou lorsque les conditions de circulation ou les capacités de conduite peuvent être altérées (obscurité, fatigue, alcool).

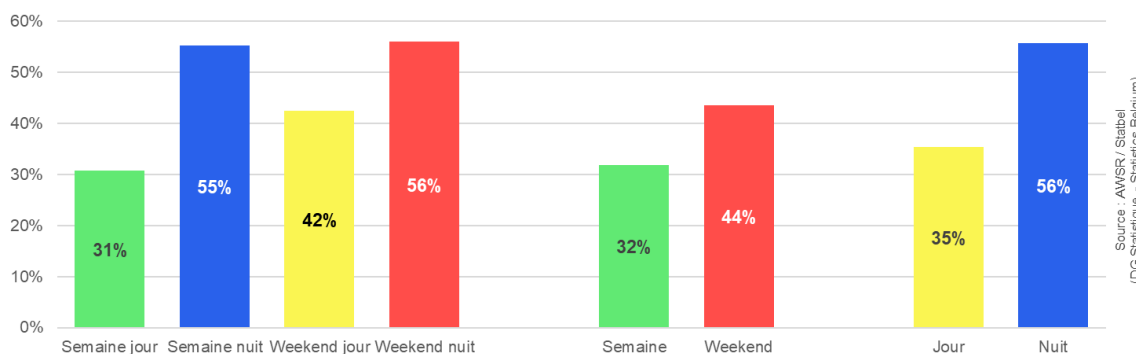


Figure 21 : Répartition des accidents de moto de type seul en cause parmi l'ensemble des accidents selon le moment (Wallonie, 2020-2024)



## 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 8 sur 10 lorsqu'il y a du verglas ou de la neige et 1 sur 2 sur chaussée mouillée<sup>3</sup>.

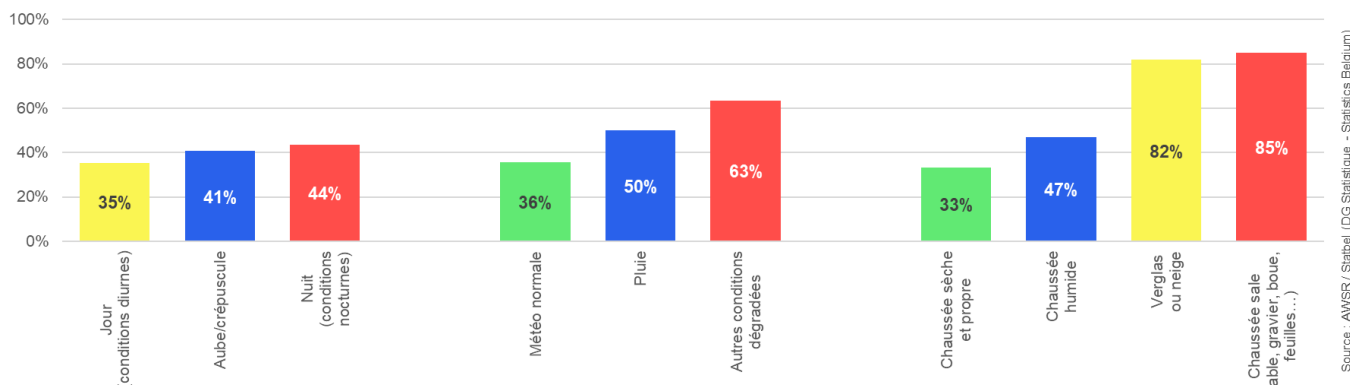


Figure 22 : Répartition des accidents de moto de type seul en cause parmi l'ensemble des accidents selon les conditions de luminosité ou de circulation (Wallonie, 2020-2024)

## Où sont-ils les plus fréquents ?

Près d'1 accident de moto sur 2 enregistré hors agglomération mais également 6 sur 10 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).

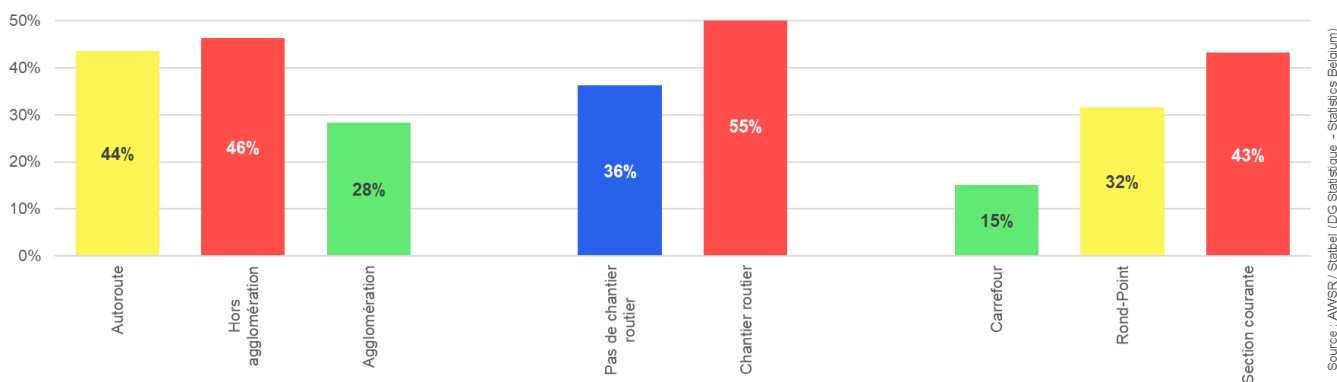


Figure 23 : Répartition des accidents de moto de type seul en cause parmi l'ensemble des accidents selon la localisation (Wallonie, 2020-2024)

La part des accidents de moto de type seul en cause est particulièrement élevée dans les provinces de Luxembourg (51% de l'ensemble des accidents de moto) et de Namur (39%). 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.

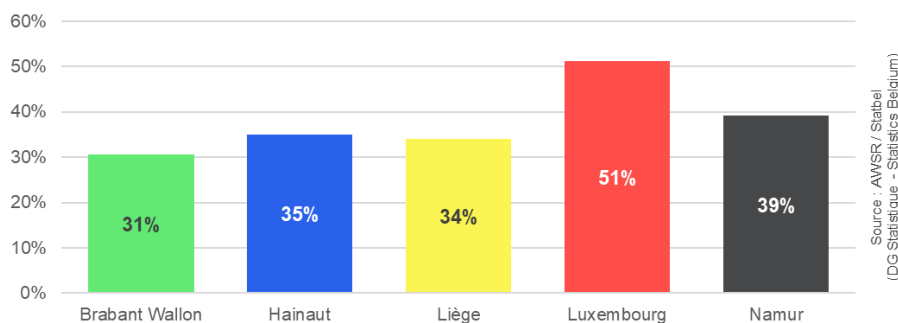


Figure 24 : Répartition des accidents de moto de type seul en cause parmi l'ensemble des accidents selon la province (Wallonie, 2020-2024)

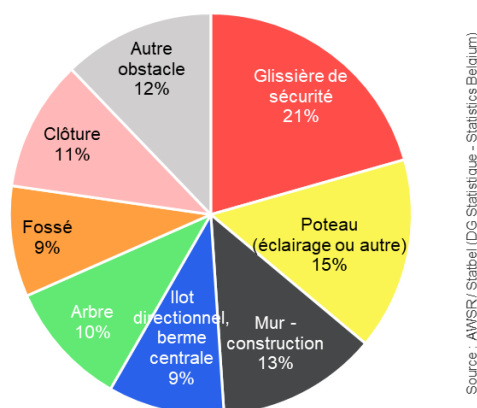
<sup>3</sup> Il est évidemment aussi possible que le policier cherche plus les éléments qui auraient pu amener le motard à perdre le contrôle de son véhicule dans les accidents de type seul en cause.



### 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.

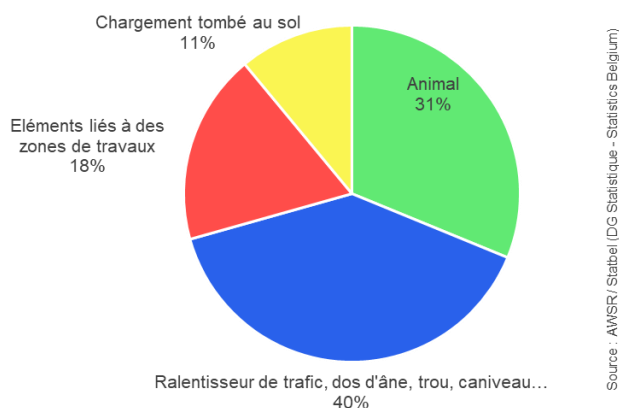
Pour les accidents avec obstacle hors chaussée (Figure 25), les trois grandes catégories d'obstacle sont les glissières de sécurité (21%), les poteaux d'éclairage et autres poteaux (15%) et des murs ou constructions (13%).



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

Figure 25 : Répartition des types d'obstacle lors des accidents de moto de type seul en cause contre un obstacle situé hors chaussée (Wallonie, 2020-2024)

Pour les accidents avec obstacle sur la chaussée (Figure 26), plus de la moitié des perturbations sont liées à l'infrastructure (40% des casses vitesse, des caniveaux ou des trous et 18% des éléments associés à des zones de travaux), un tiers (31%) présentent un caractère imprévisible, ce sont les animaux. Enfin, 11% de ces obstacles sur chaussée sont des éléments de chargement tombés d'autres véhicules.



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 sur chaussée (Wallonie, 2020-2024)

## 4. Conduite sous influence d'alcool

Dans les accidents corporels impliquant un motard, 2 motards sur 3 (64%) ont été soumis à un test d'haleine, contre 8 opposants sur 10 (79%). 7% des motards testés présentaient une alcoolémie supérieure à 0,5g/l et 5% 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 15%<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, 35% des motards impliqués dans un accident corporel et testés les nuits de weekend étaient sous influence d'alcool, 27% les nuits de semaine et 6% 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 » - 2020-2024. AWSR, septembre 2025.

<sup>6</sup> Cf Essentiel des accidents : Les accidents avec alcool en Wallonie - 2020-2024. AWSR, septembre 2025.



Tableau 19 : Proportion de conducteurs de motos testés et déclarés positifs pour la conduite sous influence d'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel (Wallonie, 2020-2024)

	Motards	
	Taux de conducteurs testés	Taux de conducteurs positifs parmi ceux testés
Journée de semaine	66%	6%
Nuit de semaine	59%	27%
Journée de weekend	59%	6%
Nuit de weekend	65%	35%
Total	64%	7%

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

Lorsque les motards sont impliqués dans un accident corporel de type seul en cause, 12% sont positifs à l'alcool parmi ceux testés (Tableau 20). L'alcool affectant les capacités de conduite, les motards sous influence serait plus sujets à des accidents seul en cause. Ainsi, près de 1 motard sur 2 impliqué dans un accident corporel sans opposant et testés les nuits étaient sous influence d'alcool (49% les nuits de weekend et 47% les nuits de semaine), 10% les journées de semaine et 7% les journées de weekend.

Tableau 20 : Proportion de conducteurs de motos testés et déclarés positifs pour la conduite sous influence d'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel de type seul en cause (Wallonie, 2020-2024)

	Motards	
	Taux de conducteurs testés	Taux de conducteurs positifs parmi ceux testés
Journée de semaine	60%	10%
Nuit de semaine	52%	47%
Journée de weekend	56%	7%
Nuit de weekend	61%	49%
Total	58%	12%

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

Lorsque les motards sont impliqués dans un accident corporel avec un opposant, 5% sont positifs à l'alcool parmi ceux testés (motards et opposants) (Tableau 21). Ainsi, près de 1 motard sur 5 (17%) impliqué dans un accident corporel avec opposant et testés les nuits de weekend étaient sous influence d'alcool contre 1 sur 4 (24%) pour leur opposant. La proportion de positifs à l'alcool chez les motards ou leur opposant est assez proche selon les autres moments de la semaine.

Tableau 21 : 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, 2020-2024)

	Motards		Opposants aux motards	
	Taux de conducteurs testés	Taux de conducteurs positifs parmi ceux testés	Taux de conducteurs testés	Taux de conducteurs positifs parmi ceux testés
Journée de semaine	71%	4%	80%	3%
Nuit de semaine	74%	11%	65%	12%
Journée de weekend	64%	5%	77%	7%
Nuit de weekend	74%	17%	69%	24%
Total	69%	5%	79%	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% des accidents de moto au cours de la période 2020-2024. Comme le policier n'est pas tenu de mentionner les facteurs d'accident, il s'agit d'une estimation a minima (Tableau 22).

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 10% des accidents. Nous constatons une forte disparité dans la distribution des facteurs selon le type de collision (avec ou sans opposant). Ainsi pour les accidents sans opposant, 41% sont liés à une chute, 20% à une perte de contrôle, 15% à un virage serré et 6% à un mauvais état de la chaussée. Pour les accidents avec opposant, outre la chute du motard (14%), le non-respect de la priorité par l'opposant aurait joué un rôle dans 7% des accidents avec une moto et un virage serré dans 5% des cas sans pouvoir distinguer si le virage était problématique pour la moto ou son opposant..



Tableau 22 : Facteurs d'accident les plus souvent mentionnés (≥1%) dans les accidents corporels impliquant un motard selon le type de collision (Wallonie, 2020-2024)

	Facteurs	Tous accidents	Accidents seuls	Accidents Avec opposant
<b>Motard</b>	Chute	23%	41%	14%
	Perte de contrôle	10%	20%	4%
	Dépassement fautif	2%	<1%	3%
	Effectue in extremis une manœuvre d'évitement (obstacle subit)	2%	1%	2%
	Non-respect de la priorité	2%	<1%	2%
	Non-respect de la distance entre usagers	1%	<1%	2%
	Franchit la ligne blanche continue	<1%	<1%	1%
<b>Opposant</b>	Place non réglementaire sur la chaussée	<1%	<1%	1%
	Non-respect de la priorité	N/A	N/A	7%
	Partie adverse dans l'angle mort	N/A	N/A	1%
<b>Route*</b>	Virage serré	8%	15%	5%
	Mauvais état de la route ou de la piste cyclable (ornières, verglas...)	2%	6%	<1%
	Encombrement de la circulation, file, accident	2%	<1%	2%
	Entrave à la visibilité (relief, obstacle fixe, véh. immobile...)	1%	<1%	1%
	Travaux	1%	2%	<1%

\* Facteurs attribués, sans distinction, à tous les protagonistes dans l'accident

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

Certains facteurs ne sont pas spécifiquement attribués à un usager en particulier. Dans 2% des accidents corporels de moto (Wallonie, 2020-2024), l'un des conducteurs a été ébloui par le soleil et cela a entraîné le décès pour 4 motards et blessé 82 d'entre eux dont 13 grièvement.

Enfin, le non-port du casque par un motard a été enregistré par la police pour 48 motards impliqués dans un accident corporel, soit dans 1% des accidents corporels impliquant une moto (Wallonie, 2020-2024). 5 d'entre eux sont décédés et 42 ont été blessés (dont 19 grièvement). Nous noterons que 4 des 5 motards tués et ne portant pas le casque l'ont été sur une route limitée à 50 km/h et que 14 des 19 blessés graves sans casque (74%) 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 : Laetitia Delande

Éditeur : Agence wallonne pour la Sécurité routière ASBL

Date de publication : Décembre 2025

Veuillez faire référence à ce document de la manière suivante :

Essentiel des accidents : Les accidents impliquant un motard en Wallonie – 2024. AWSR, décembre 2025

