



# Essentiel des accidents Les accidents impliquant un senior 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

Les seniors représentent-ils une part importante de l'accidentalité wallonne ?

Quelle est l'évolution à court et moyen termes ?

Les accidents de seniors sont-ils particulièrement graves ?

#### Caractéristiques des seniors accidentés

Quel est le mode de déplacement des seniors victimes ?

Quel est le genre des seniors victimes ?

#### Caractéristiques des accidents impliquant un senior

Quand se produisent les accidents impliquant un senior ?

Où se produisent les accidents impliquant un senior ?

Comment se déroulent les accidents impliquant un senior ?

## QUE RETENIR ?

### ▪ Combien ?

- Chaque année, en Wallonie, environ 1900 accidents corporels impliquent un senior, provoquant environ 50 décès de seniors et plus de 100 seniors grièvement blessés.
- La part des seniors dans l'accidentalité augmente au fil des ans, notamment en raison de leur présence croissante dans la population et de l'augmentation progressive de leur mobilité. En 2020-2024, un accident corporel de la route sur 5 implique un senior.
- Les accidents impliquant un senior sont plus graves à cause de la plus grande vulnérabilité physique de ceux-ci (34 tués pour 1000 accidents corporels impliquant un senior versus 22 de moyenne générale tous âges confondus).

### ▪ Qui ?

- Même si la majorité (60%) des victimes de la route seniors sont des automobilistes, les seniors se caractérisent par une proportion importante de victimes usagers faibles (27%), principalement des piétons (17%). Les accidents d'usagers faibles sont en outre plus graves. Les piétons et cyclistes représentent plus du tiers (36%) des seniors tués.
- Avec l'augmentation de l'usage du vélo, on assiste depuis quelques années à une forte hausse du nombre de cyclistes seniors accidentés et la part de ce mode de transport dans l'accidentalité senior risque d'encore augmenter à l'avenir. On observe également une hausse importante du nombre de seniors motards victimes de la route, même s'ils ne représentent que 6% de l'ensemble des victimes seniors recensées en 2020-2024.

### ▪ Quand ?

- Les seniors ont peu d'accidents de nuit (à peine 6%) comparé aux personnes plus jeunes, principalement parce qu'ils circulent moins la nuit.

- Au cours de la journée, les accidents de seniors surviennent plus souvent en milieu de matinée et en fin d'après-midi, contrairement aux victimes plus jeunes dont le pic matinal des accidents a lieu plus tôt, à l'heure de pointe.
- **Où ?**
- Deux tiers (66%) des accidents de seniors se produisent en agglomération, ce qui est légèrement supérieur à la moyenne régionale (60%). Les seniors ont par contre moins souvent d'accidents sur autoroute (5% contre 8%).
- **Comment ?**
- Seulement 20% des accidents de seniors sont des accidents « seul en cause », alors que la fréquence est de 33% pour l'ensemble des accidents wallons. Les différents éléments relevés dans les formulaires d'accidents laissent penser que les seniors sont plus prudents en matière de vitesse mais ont davantage de difficultés dans certaines situations de conduite complexe (comme les virages à gauche).
  - Les seniors accidentés sont bien moins souvent (7%) sous influence d'alcool que les conducteurs plus jeunes (14%).

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.

Les **seniors** sont définis dans ce document comme les usagers de la route de **65 ans ou plus**. Pour certaines problématiques, une distinction sera faite entre les « jeunes seniors » (65-74 ans), les « seniors intermédiaires » (75-84 ans) et les « seniors âgés » (85 ans et plus).



## AMPLEUR DE LA PROBLÉMATIQUE

### LES SENIORS REPRÉSENTENT-ILS UNE PART IMPORTANTE DE L'ACCIDENTALITÉ WALLONNE ?

Chaque année, environ 1900 accidents corporels impliquant un senior sont enregistrés sur les routes wallonnes. Ces accidents entraînent le décès d'environ 50 seniors, en blessent grièvement plus de 100 et en blessent légèrement plus de 1000. Le nombre de seniors tués ou blessés annuellement avoisine ainsi les 1200.

Un accident corporel de la route sur 5 (20% sur 2020-2024) implique un senior. Et les seniors eux-mêmes représentent 22% des tués sur la route, 13% des blessés graves et 9% des blessés légers. La majorité des victimes seniors (61%) ont moins de 75 ans. Au-delà de cet âge la population se raréfie naturellement et les personnes participent de moins en moins à la circulation. On observe toutefois que la part de tués parmi les victimes augmente avec l'âge : elle passe de 3% chez les 64-74 ans à 7% chez les 85 ans et plus. Les seniors de 85 ans et plus représentent ainsi environ 1 tué senior sur 6. Cela est lié à l'accroissement de la vulnérabilité physique avec l'âge.

Tableau 1 : Nombre annuel moyen de seniors victimes de la route, par âge, et part dans l'accidentalité totale (Wallonie, 2020-2024)

	Accidents corporels impliquant un senior	Seniors décédés 30 jours	Seniors blessés graves	Seniors blessés légers	Total seniors victimes
65-74 ans	1243	25	67	636	728
75-84 ans	614	16	30	319	364
85 ans et plus	173	7	9	89	105
<b>Total Seniors</b>	1896	48	105	1044	1197
<b>Part des seniors parmi tous les accidents/victimes de la route</b>	19,5%	21,9%	13,4%	9,1%	9,6%

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

Les seniors sont fortement sous représentés dans les victimes d'accidents par rapport à leur population. Sur la période 2020-2024, les personnes de 65 ans ou plus représentaient 19,3% de la population wallonne. Pourtant seulement 9,6% des victimes 2020-2024 étaient des seniors. Cette différence est due au fait que les seniors se déplacent beaucoup moins (en nombre de déplacements et en distance) que les personnes plus jeunes. À cause de la plus grande gravité des accidents de seniors, leur part parmi les tués sur la route (22%) est par contre similaire à leur part dans la population.

### QUELLE EST L'ÉVOLUTION À COURT ET MOYEN TERMES ?

À moyen terme, l'évolution du nombre d'accidents corporels impliquant des seniors apparaît peu favorable. Depuis 2014, hors période Covid, un palier d'environ 2000 accidents par an semble s'être installé, soit un niveau sensiblement plus élevé que celui observé auparavant, qui se situait autour de 1800 accidents. En 2024, le nombre d'accidents impliquant des personnes âgées de 65 ans ou plus dépasse ainsi de 5% celui enregistré en 2005. Malgré cela, le nombre de seniors tués sur les routes wallonnes a diminué de 21% par rapport à 2005 et le nombre de seniors blessés graves de 39%. Les accidents de seniors deviennent donc globalement moins graves même si cela ne se traduit pas par une diminution importante des décès. En moyenne, au cours des 5 dernières années, 25 seniors sont tués pour 1 000 accidents corporels les impliquant, soit environ un décès pour 40 accidents corporels

Tableau 2 : Évolution du nombre d'accidents corporels impliquant un senior et du nombre de seniors victimes de la route (Wallonie, 2020-2024)

	Accidents corporels impliquant un senior	Seniors décédés 30 jours	Seniors blessés graves	Seniors blessés légers	Seniors victimes	Gravité spécifique
2020	1575	48	94	880	1022	30,5
2021	1836	40	102	1017	1159	21,8
2022	2007	50	110	1049	1209	24,9
2023	2080	52	116	1135	1303	25,0
2024	1984	49	105	1138	1292	24,7
<b>Total 2020-2024</b>	<b>9482</b>	<b>239</b>	<b>527</b>	<b>5219</b>	<b>5985</b>	<b>25,2</b>
<b>Évolution 2023-2024</b>	-5%	-6%	-9%	+0%	-1%	-1%

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



L'année 2024 en elle-même affiche une légère diminution des accidents impliquant un senior et des seniors tués et grièvement blessés par rapport à 2023, ce qui conduit à atteindre pour ces indicateurs le niveau le plus bas observé (hors période Covid).

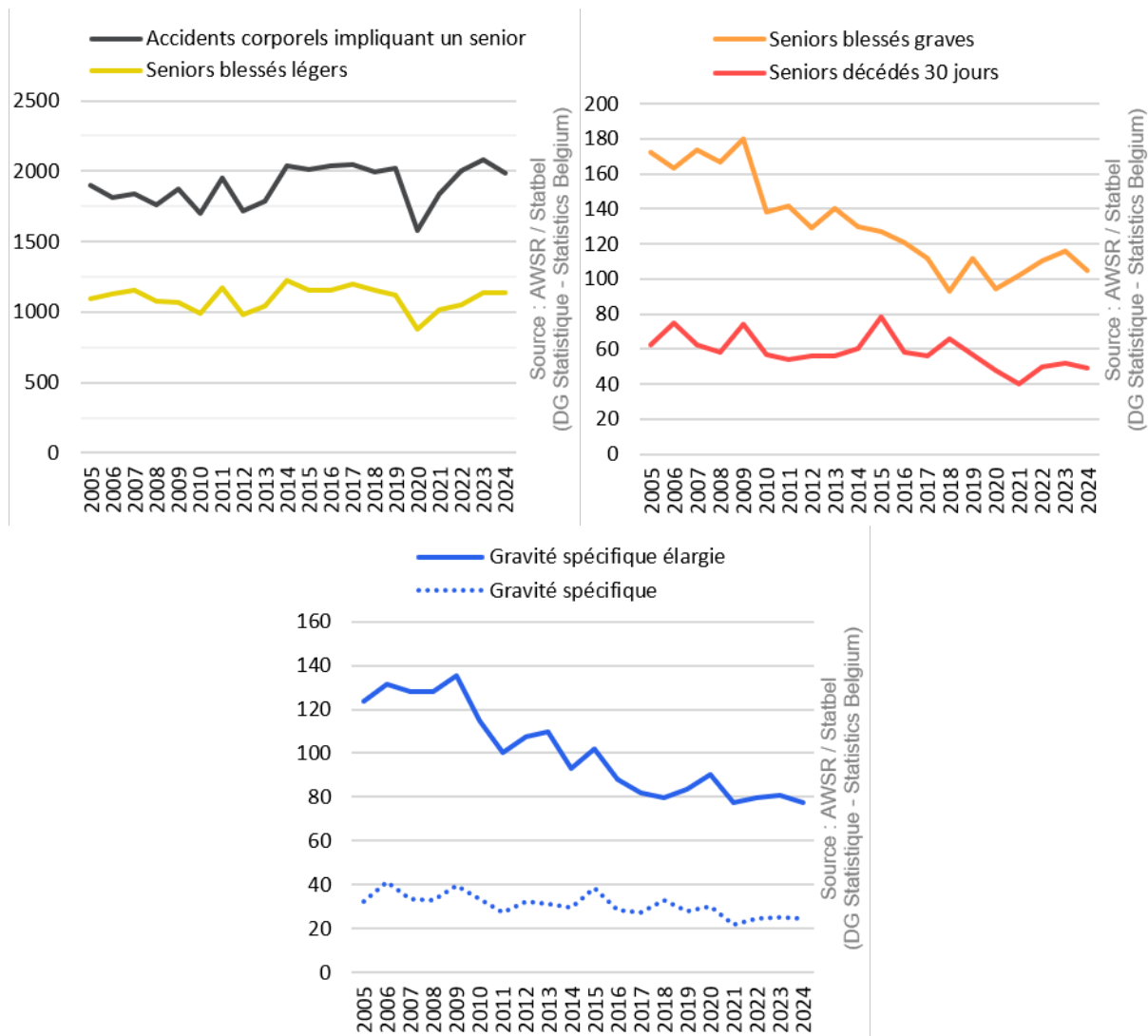


Figure 1 : Évolution des principaux indicateurs relatifs aux accidents corporels impliquant un senior (Wallonie, 2005-2024)

Les seniors ne bénéficient globalement pas de la même évolution globale favorable que les usagers de 18-64 ans, qui enregistrent eux une diminution de 28% des accidents et de 65% des tués entre 2005 et 2024. Ainsi, la part des seniors dans l'accidentalité est en augmentation constante au fil des ans. Il faut signaler que les seniors deviennent de plus en plus nombreux dans la population et augmentent progressivement leur mobilité.



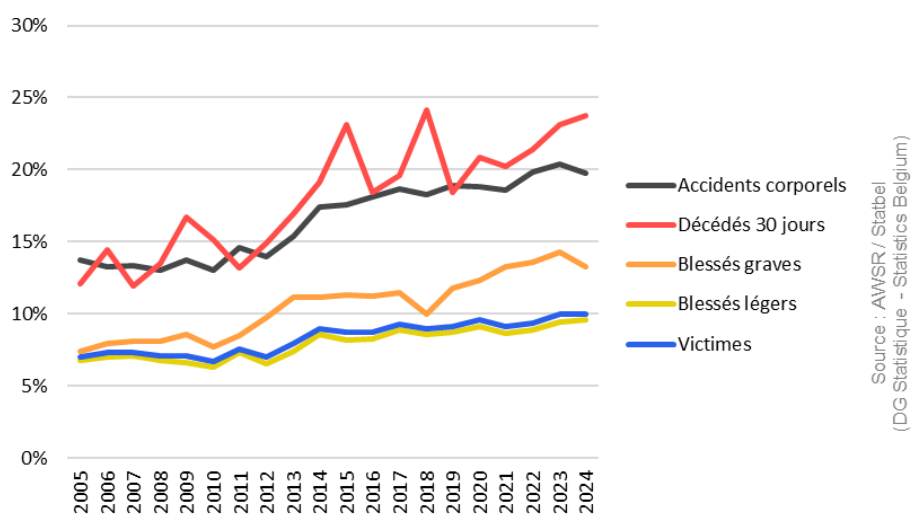


Figure 2 : Évolution de la part des accidents corporels impliquant un senior et des victimes seniors parmi l'ensemble des accidents et victimes de la route (Wallonie, 2005-2024)

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

Sur la période 2020-2024, on dénombre 34 tués pour 1000 accidents corporels impliquant un senior (environ 1 tué tous les 30 accidents enregistrés). Il s'agit d'une gravité plus élevée que la gravité moyenne des accidents quel que soit l'âge (qui est de 22 sur la même période). 3 tués sur 4 (75%) sont les seniors eux-mêmes. Le nombre de seniors tués par 1000 accidents corporels impliquant un senior est de 25, une valeur plus élevée que pour toutes les catégories d'âge en dessous de 65 ans.

Cette gravité plus élevée est principalement due à la vulnérabilité physique plus importante des seniors par rapport aux personnes plus jeunes. À violence de collision égale, cela les rend davantage susceptibles de subir des blessures graves ou de décéder.

En analysant cette gravité spécifique par sous-catégories de seniors, on s'aperçoit que, si elle reste modérée pour les 65-74 ans (20), la gravité spécifique augmente fortement pour les 75-84 ans (26) et encore plus pour les 85 ans ou plus (43). Les accidents corporels impliquant un senior de 85 ans ou plus résultent donc dans le décès de ce senior dans 1 cas sur 23.

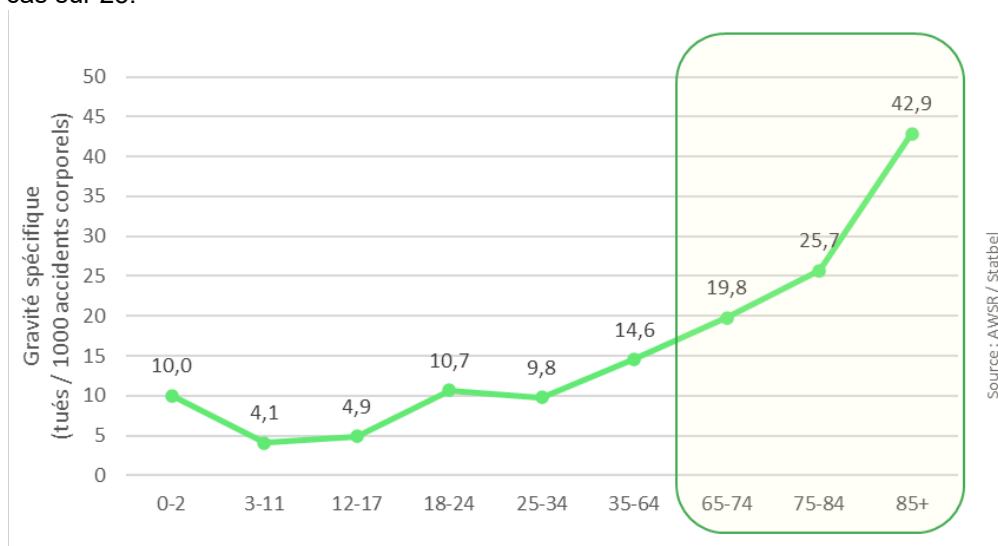


Figure 3 : Gravité spécifique en fonction de l'âge (Wallonie, 2020-2024)

## CARACTÉRISTIQUES DES SENIORS ACCIDENTÉS

### QUEL EST LE MODE DE DÉPLACEMENT DES SENIORS VICTIMES ?

Sur la période 2020-2024, 6 seniors sur 10 (60%) victimes de la route en Wallonie étaient occupants de voiture. C'est un taux légèrement inférieur à ce que l'on observe chez les adultes plus jeunes (63%).

Mais ce qui caractérise surtout les seniors est la part importante de victimes usagers faibles (cyclistes et, surtout,



piétons). Les cyclistes et les piétons représentent respectivement 11% et 17% des victimes seniors contre seulement 7% (pour les cyclistes comme pour les piétons) parmi les adultes plus jeunes. La part de victimes piétonnes augmente graduellement avec l'âge pour atteindre 26% parmi les plus âgés (85 ans et plus). À cet âge, de nombreux seniors ont abandonné la conduite d'un véhicule ou diminué les distances parcourues et se reportent sur la marche pour accomplir leurs (plus rares) déplacements. De plus, les seniors sont en moyenne moins réactifs avec l'âge et donc moins susceptibles d'éviter de justesse les potentielles collisions. La part du vélo parmi les victimes est, en revanche, maximale parmi les jeunes seniors et est relativement marginale parmi les plus âgés, qui utilisent probablement moins ce mode de déplacement, notamment à cause de limitations physiques. Les usagers de vélos électriques représentent 15% des seniors victimes cyclistes.

Par rapport aux plus jeunes, les seniors, et particulièrement ceux de 75 ans et plus, sont peu souvent victimes en tant qu'usagers de deux-roues motorisés.

Entre 2020 et 2024, seulement 8 seniors ont été victimes de la route alors qu'ils utilisaient un engin de déplacement (ex. trottinette). Cette catégorie ne fait donc pas l'objet d'analyses supplémentaires dans la suite de ce document.

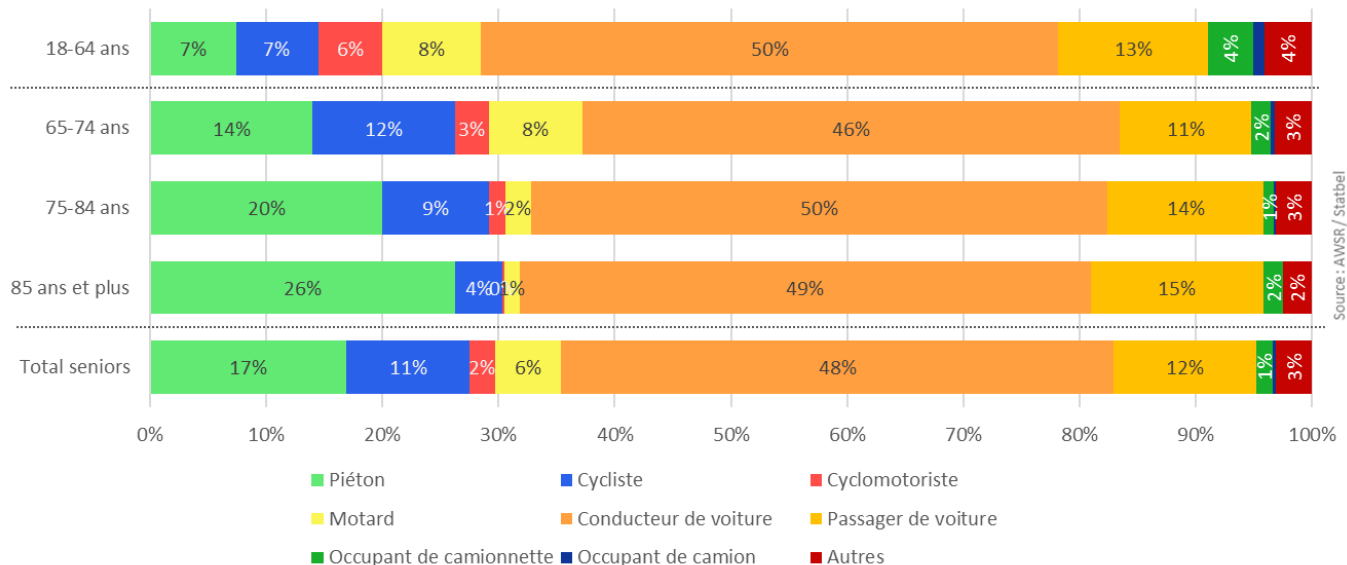


Figure 4 : Mode de déplacement des victimes d'accident corporel en fonction de l'âge (Wallonie, 2020-2024)

Quand on ne s'intéresse qu'aux décédés 30 jours, la problématique des piétons seniors est encore plus importante : ils représentent plus d'un quart des tués (26%) seniors, contre seulement 10% des tués parmi les adultes de moins de 65 ans. Parmi les personnes de 75 ans et plus, les piétons constituent même un tiers des décédés 30 jours.

Jusqu'à 84 ans, les cyclistes représentent 1 tué senior sur 10, soit également nettement plus que parmi les adultes de moins de 65 ans (5%).

La part plus importante de piétons parmi les seniors tués que parmi l'ensemble des seniors victimes signifie que les accidents de piétons sont plus graves que la moyenne. Cela est relativement logique puisqu'il s'agit d'un mode de déplacement où l'utilisateur ne bénéficie d'aucune protection externe. On n'observe pourtant pas un tel décalage entre victimes et tués piétons parmi les adultes plus jeunes. Ces derniers prennent probablement plus de risque en matière de vitesse en voiture et à moto que les seniors qui, selon plusieurs enquêtes, ont davantage d'aversion au risque. Une moindre violence des accidents des seniors en tant que conducteur de voiture ou de moto et une plus grande vulnérabilité physique cause donc sans doute cette surreprésentation des piétons parmi les tués seniors. Dans le cas des cyclistes, on pourrait également s'attendre à une proportion plus importante de seniors tués étant donné la faible protection offerte par ce mode de transport. Mais dans ce cas, une partie importante des accidents de seniors cyclistes sont sans doute des chutes à faible vitesse et provoquant rarement une issue fatale.



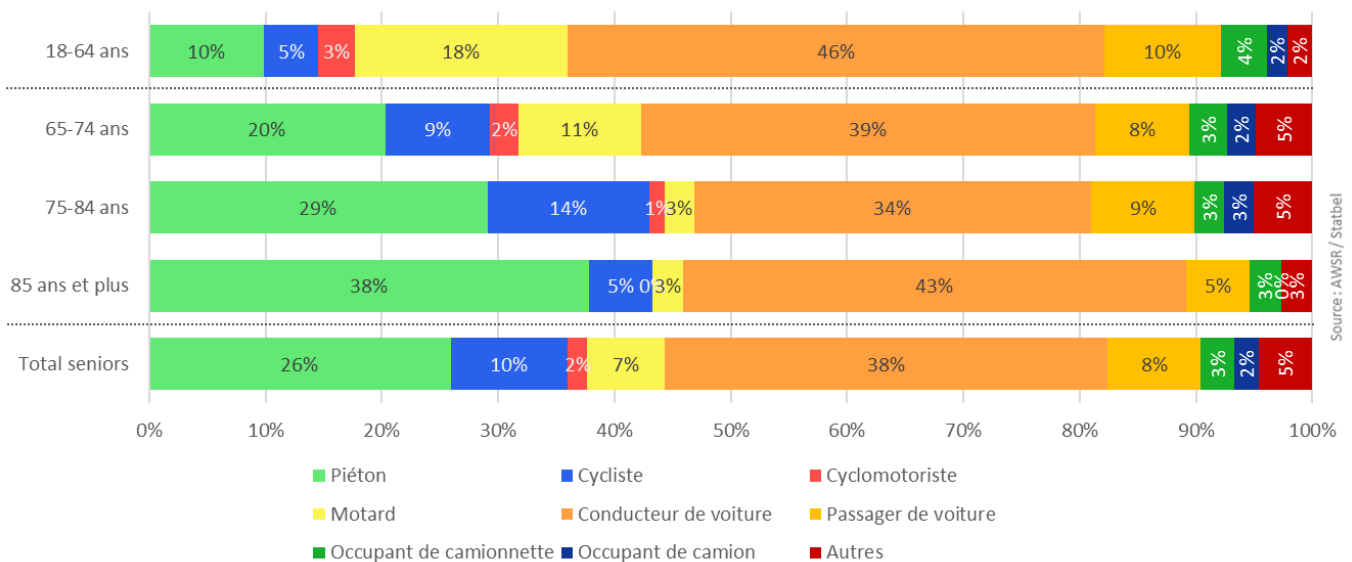


Figure 5 : Mode de déplacement des décédés 30 jours en fonction de l'âge (Wallonie, 2020-2024)

Au fil des ans, les seniors victimes de la route en tant que piétons ou automobilistes ont tendance à diminuer. En revanche, les victimes cyclistes et motardes ont augmenté fortement sur la même période, ce qui provoque le statu quo global en termes de nombre de victimes seniors. Pour ces deux derniers modes de déplacement, la pratique a probablement augmenté considérablement pour expliquer cette hausse des victimes. En ce qui concerne le vélo, l'essor du vélo électrique est responsable d'une partie de la hausse (aucune victime à vélo électrique n'est enregistrée avant 2015), mais le nombre de victimes à vélo classique sans assistance a également augmenté.

Tableau 3 : Évolution du nombre de seniors victimes de la route, selon le mode de déplacement<sup>1</sup> (Wallonie)

	Piétons	Cyclistes (dont électrique)	Cyclomotoristes	Motards	Conducteurs de voiture	Passagers de voiture	Total automobilistes <sup>2</sup>	
Victimes	2005-2009	1401	321 (0)	130	81	3075	1330	4408
	2010-2014	1262	415 (0)	126	134	3016	1149	4166
	2015-2019	1260	458 (30)	139	220	3240	1091	4335
	2020-2024	1011	633 (95)	135	338	2847	733	3581
	Évolution 2005-2009 → 2020-2024	-28%	+97%	+4%	+317%	-7%	-45%	-19%
Décédés	2005-2009	107	14 (0)	1	1	150	43	193
	2010-2014	82	18 (0)	5	4	129	35	164
	2015-2019	82	24 (3)	4	15	136	36	172
	2020-2024	62	24 (4)	4	16	91	19	110
	Évolution 2005-2009 → 2020-2024	-42%	+71%	-	-	-39%	-56%	-43%

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

## QUEL EST LE GENRE DES SENIORS VICTIMES ?

Les seniors constituent le groupe d'âge au sein duquel la proportion la plus importante de victimes de la route féminines est enregistrée, bien que celles-ci restent minoritaires : 46% entre 2020 et 2024, contre 41% pour la moyenne tous âges confondus. La principale explication de ce phénomène est démographique : l'espérance de vie des femmes étant supérieure à celle des hommes, la proportion de femmes dans la population wallonne augmente avec l'âge. 57% des seniors wallons sont des femmes et même 69% des personnes de 85 ans et plus.

De même, en ce qui concerne les décès de seniors sur la route, 34% concernent des femmes contre 23% dans la moyenne tous âges confondus. Comme pour les autres catégories d'âge, les accidents des seniors femmes ont donc une gravité moindre que ceux des seniors hommes.

<sup>1</sup> Ne sont repris dans le tableau que les modes de transport représentant au moins 2% des victimes seniors.

<sup>2</sup> Dans quelques très rares cas, on ne sait pas si l'automobiliste accidenté est conducteur ou passager. Cela explique que le total des automobilistes ne soit pas exactement égal à la somme des conducteurs et des passagers.



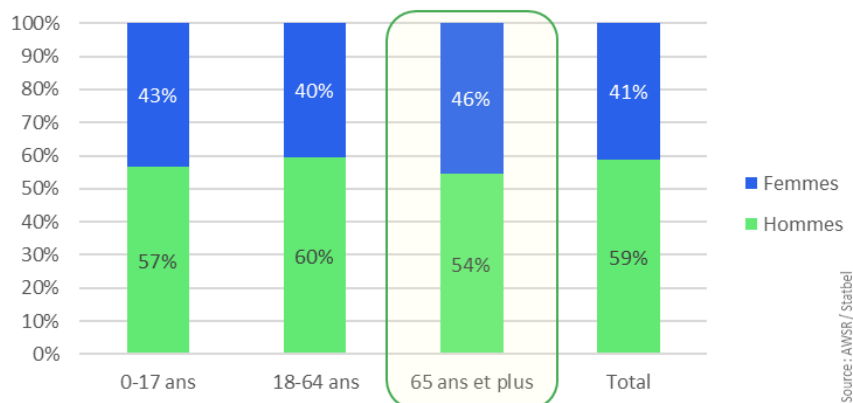


Figure 6 : Répartition par sexe des victimes de la route, en fonction de l'âge (Wallonie, 2020-2024)

La répartition homme/femme parmi les victimes de la route varie fortement en fonction du mode de déplacement. Les seniors femmes sont nettement majoritaires parmi les piétons victimes (61%), en proportion égale aux hommes parmi les automobilistes (50%) et extrêmement minoritaires parmi les cyclistes (19%) et les utilisateurs de deux-roues motorisés (15%). Ces différences importantes entre les modes de transport ne sont pas propres aux seniors mais l'ampleur des différences est encore un peu plus grande chez les seniors que dans les autres catégories d'âge.

Tableau 4 : Proportion de victimes féminines selon le mode de déplacement et l'âge (Wallonie, 2020-2024)

	Proportion de victimes féminines	
	Seniors (+65)	Tous âges
<b>Piétons</b>	61,3%	51,6%
<b>Cyclistes</b>	18,8%	20,8%
<b>Cyclomotoristes et motards</b>	14,5%	16,2%
<b>Automobilistes</b>	50,2%	49,3%

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

## CARACTÉRISTIQUES DES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN SENIOR

### QUAND SE PRODUISENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN SENIOR ?

#### 1. Répartition dans l'année

Les accidents impliquant au moins un senior sont plus fréquents de mai à octobre que de novembre à avril. Cette tendance est similaire à ce qu'on retrouve dans la population wallonne tous âges confondus. En général, les mois de fin d'automne et d'hiver sont caractérisés par moins de déplacements de loisir à vélo ou à moto, ce qui diminue l'accidentalité de ces modes de transport.

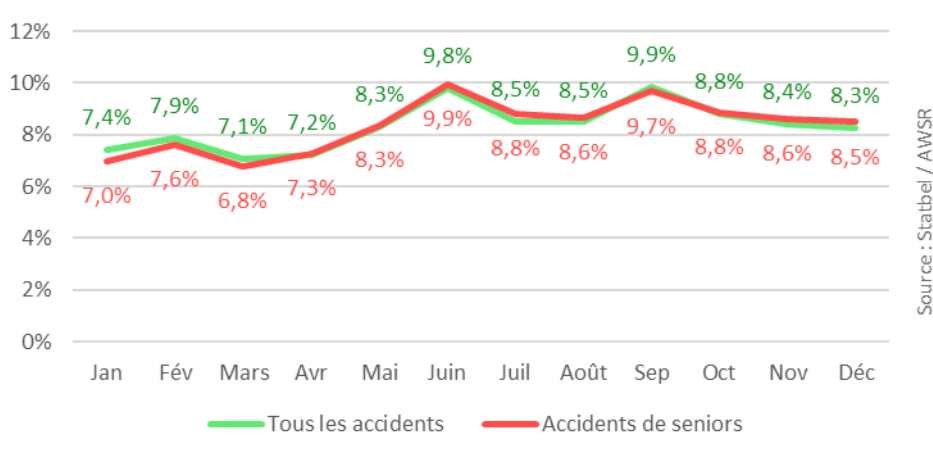


Figure 7 : Répartition mensuelle des accidents de seniors (Wallonie, 2020-2024)



## 2. Répartition par moment de la semaine

Les seniors sont très peu souvent victimes d'accident pendant la nuit (de 22h à 6h) par rapport aux personnes plus jeunes. Entre 2020 et 2024, un accident impliquant un senior sur 16 (6,4%) a eu lieu la nuit, alors que c'est le cas de près d'un accident sur 6 (15,7%) en général. Les journées de semaine concentrent plus de 7 accidents de seniors sur 10 (70,4%).

Cette particularité est probablement principalement due à une mobilité plus réduite des seniors pendant la nuit. Ils participent moins à des événements nocturnes et certains d'entre eux ont sans doute des réticences à conduire tard le soir ou dans l'obscurité. De plus, quand ils se déplacent de nuit, les seniors adoptent en moyenne des comportements plus sûrs (en matière d'alcool, drogue ou vitesse notamment) que les usagers de la route plus jeunes.

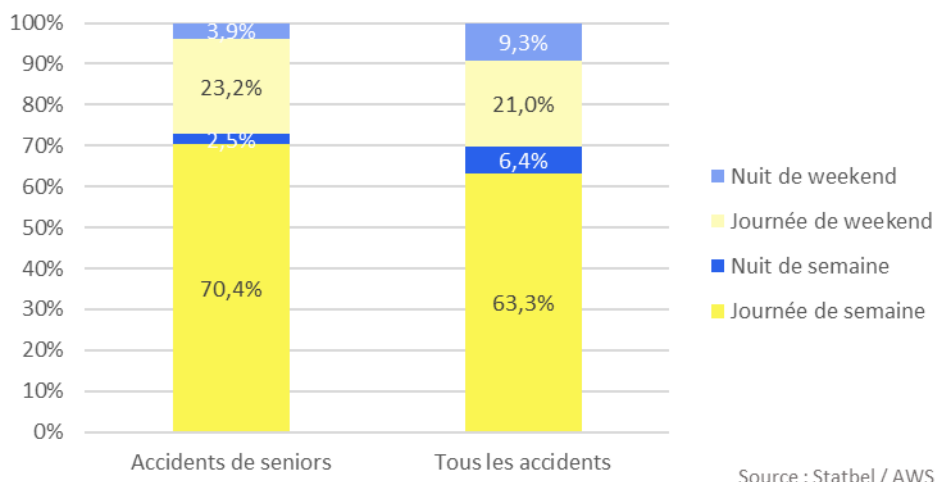
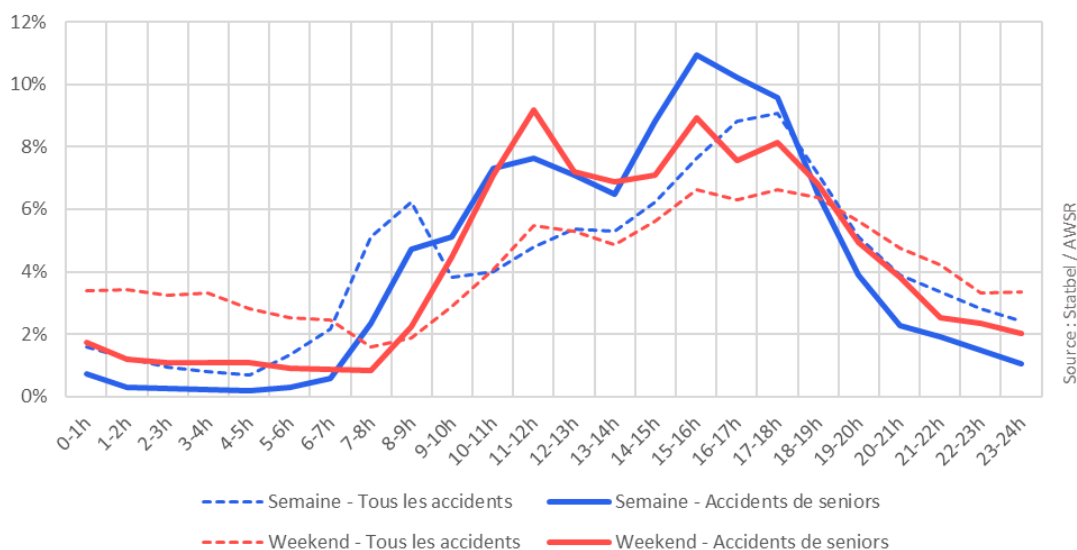


Figure 8 : Répartition des accidents de seniors selon la période de la semaine (Wallonie, 2020-2024)

## 3. Répartition par heure de la journée

Une analyse plus fine par heure de la journée révèle une temporalité des accidents particulière pour les seniors. Ceux-ci ont le plus d'accidents en milieu de matinée et en fin d'après-midi, contrairement aux victimes plus jeunes dont le pic matinal des accidents a lieu plus tôt, à l'heure de pointe. Les seniors qui n'exercent plus d'emploi ou ne doivent pas conduire d'enfant à l'école ont moins d'incitants à se déplacer tôt le matin. Le soir, les pics d'accidents des seniors et des usagers plus jeunes correspondent davantage et c'est d'ailleurs à ce moment qu'il y a le plus d'accidents de la journée.

La répartition horaire des accidents entre la semaine et le week-end diffère relativement peu pour les seniors, à part un petit peu plus d'accidents de nuit pendant le week-end. C'est très différent de la moyenne wallonne pour laquelle on voit une différence claire entre journées de semaine, marquées par des pics d'accidents aux heures de pointe, et journées de week-end. On voit aussi que la part d'accidents pendant les nuits de week-end reste très inférieure pour les seniors, comparée à la moyenne wallonne.



## OÙ SE PRODUISENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN SENIOR ?

### 1. Provinces et communes

La répartition des accidents de seniors entre les provinces diffère très peu de la répartition de la population senior. Les deux provinces les plus peuplées (Hainaut et Liège) rassemblent à elles-deux 67% de la population senior de Wallonie et 65% de leurs accidents corporels. Bien sûr, une personne accidentée dans une province n'est pas nécessairement habitante de celle-ci.

En ce qui concerne les victimes graves (tués et blessés graves), on observe en revanche que les provinces de Luxembourg et de Namur sont légèrement surreprésentées (au total 26% des tués et blessés graves pour 21% de la population). Dans ces provinces, les accidents sont en moyenne plus graves, probablement à cause du caractère plus rural qui induit davantage de déplacements sur des routes hors agglomération permettant des vitesses élevées.

La répartition par province des accidents et des victimes graves seniors diffère peu de celle des Wallons plus jeunes. La gravité élargie plus importante des accidents en provinces de Luxembourg et de Namur se retrouve également pour les usagers de tout âge. Il n'y a donc pas de spécificité « senior » dans l'accidentalité par province.

Tableau 5 : Chiffres-clés relatifs aux accidents impliquant un senior en fonction de la province (Wallonie, 2020-2024)

	Accidents de seniors <sup>3</sup>		Seniors tués		Seniors blessés graves		Gravité spécifique	Gravité spécifique élargie
	#	%	#	%	#	%		
<b>Brabant wallon</b>	1102	12%	18	8%	59	11%	16	70
<b>Hainaut</b>	3183	34%	77	32%	171	32%	24	78
<b>Liège</b>	3022	32%	81	34%	158	30%	27	79
<b>Luxembourg</b>	762	8%	20	8%	59	11%	26	104
<b>Namur</b>	1413	15%	43	18%	80	15%	30	87

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

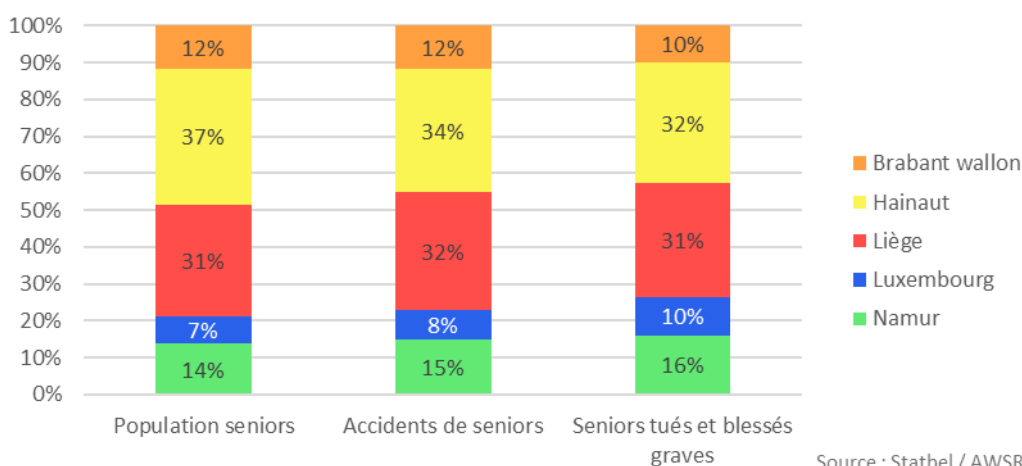


Figure 10 : Répartition de la population, des accidents et des victimes graves seniors par province (Wallonie, 2020-2024)

De façon similaire, la proportion des accidents de seniors par commune est fort dépendante de leur population. Les 10 communes les plus peuplées de Wallonie comptent 26% de la population senior et 27% de leurs accidents (2020-2024). Les 50 communes les plus peuplées comptent 54% de la population senior et 54% des accidents de seniors.

### 2. Urbain / rural / autoroutes

Deux tiers (66%) des accidents de seniors ont lieu en agglomération. C'est davantage que la moyenne tous âges

<sup>3</sup> La localisation d'environ 3% des accidents n'est pas connue ce qui explique que le total d'accidents de ce tableau est inférieur à 9482, le nombre total d'accidents de seniors entre 2020 et 2024 en Wallonie.



confondus (60%). En revanche, les accidents de seniors ont moins souvent lieu hors agglomération (29% contre une moyenne wallonne de 32%) et, surtout, sur autoroute (5% contre 8%). Cela pourrait notamment s'expliquer par le fait que les seniors ont tendance à faire de plus courts déplacements (donc sortiraient un peu moins des agglomérations) et parce que l'autoroute est le type de route le plus vite délaissé par les seniors ressentant une perte de leurs capacités de conduite.

Toutefois, les accidents hors agglomération et sur autoroute étant en moyenne beaucoup plus graves que les accidents en agglomération (à cause de vitesses pratiquées plus élevées), les routes rurales et les autoroutes comptent quand même pour respectivement 42% et 10% des tués seniors sur la période 2020-2024.

*Tableau 6 : Chiffres-clés relatifs aux accidents impliquant un senior en fonction du lieu (Wallonie, 2020-2024)*

	Accidents de seniors <sup>4</sup>		Seniors tués		Seniors blessés graves		Gravité spécifique	Gravité spécifique élargie
	#	%	#	%	#	%		
<b>Autoroute</b>	431	5%	23	10%	24	5%	53	109
<b>Hors agglomération (sauf autoroutes)</b>	2637	29%	98	42%	201	39%	37	113
<b>Agglomération</b>	6009	66%	112	48%	294	57%	19	68

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

### 3. Section courante et carrefour

Entre 2020 et 2024, trois accidents de seniors sur 4 (75%) ont eu lieu en section courante. Ces accidents entraînent des conséquences plus graves que les accidents en carrefour, ce qui fait que 82% des décès de seniors et 80% des seniors grièvement blessés sont à déplorer dans des accidents hors intersection.

La littérature scientifique sur l'aptitude à la conduite des seniors mentionne que ceux-ci ont davantage de difficultés à gérer les situations de conduite complexes en carrefour, ce qui conduit en théorie à davantage d'accidents en carrefour que parmi les personnes plus jeunes. Cela se ressent légèrement dans les chiffres wallons concernant les accidents de seniors hors agglomération (sauf autoroutes). Parmi ces accidents, 28% ont eu lieu en carrefour alors que la moyenne tous âges confondus est de 22%. Ce résultat peut aussi être dû, en partie, à une plus grande prudence des seniors en termes des vitesses pratiquées en section courante.

*Tableau 7 : Chiffres-clés relatifs aux accidents impliquant un senior en fonction de la configuration de route (Wallonie, 2020-2024)*

	Accidents de seniors		Seniors tués		Seniors blessés graves		Gravité spécifique	Gravité spécifique élargie
	#	%	#	%	#	%		
<b>Carrefour</b>	2274	24%	40	17%	100	19%	44	62
<b>Rond-point</b>	138	1%	2	1%	8	2%	58	72
<b>Section courante</b>	7070	75%	197	82%	419	80%	59	87

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

## COMMENT SE DÉROULENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN SENIOR ?

### 1. Type de collision

4 accidents de seniors sur 5 enregistrés<sup>5</sup> (80%) sont dus à une collision entre au moins deux usagers ou véhicules. C'est bien davantage que parmi l'ensemble des accidents sur les routes wallonnes entre 2020 et 2024 (67%). Toutefois, les accidents impliquant un seul véhicule sont en moyenne plus graves et sont donc à l'origine de 25% des seniors blessés graves et de 32% des seniors tués.

<sup>4</sup> La localisation d'environ 4% des accidents n'est pas connue ce qui explique que le total d'accidents de ce tableau est inférieur à 9482, le nombre total d'accidents de seniors entre 2020 et 2024 en Wallonie.

<sup>5</sup> Les accidents n'impliquant qu'un seul véhicule, surtout quand il s'agit d'un vélo, ne sont parfois pas enregistrés car les personnes accidentées ne jugent pas nécessaire d'appeler la police sur les lieux. La part des accidents n'impliquant qu'un seul véhicule est donc sans doute sous-estimée.



Tableau 8 : Chiffres-clés relatifs aux accidents impliquant un senior en fonction de la nature de la première collision (Wallonie, 2020-2024)

	Accidents de seniors <sup>6</sup>		Seniors tués		Seniors blessés graves		Gravité spécifique	Gravité spécifique élargie
	#	%	#	%	#	%		
Entre 2 usagers/véhicules	6991	80%	151	68%	378	75%	22	76
Un seul véhicule	1739	20%	70	32%	124	25%	40	112

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

Pour comprendre d'où vient la différence dans la part des accidents « seuls en cause » entre les seniors et la moyenne wallonne, il faut distinguer les accidents selon le type de véhicule car cela révèle des tendances différentes :

- S'agissant des accidents impliquant des **cyclistes** et, dans une moindre mesure, des **cyclomotoristes** et des **motards**, la proportion d'accidents sans opposant apparaît plus élevée chez les seniors que dans l'ensemble de la population. Deux éléments peuvent contribuer à expliquer cette situation :
  - o D'une part, une éventuelle diminution des aptitudes à la conduite avec l'âge peut accroître le risque de perte de contrôle, notamment à vélo.
  - o D'autre part, la plus grande vulnérabilité physique des seniors implique qu'à intensité de choc équivalente, les conséquences corporelles sont en moyenne plus importantes. Les accidents sans tiers impliquant des seniors sont ainsi probablement mieux recensés, tandis que ceux impliquant des personnes plus jeunes, souvent moins graves, donnent moins souvent lieu à un signalement auprès des services de police.
- Chez les **automobilistes**, les accidents sans tiers sont en revanche nettement moins fréquents chez les seniors (15%) que dans l'ensemble de la population wallonne (27%). Cette différence peut notamment s'expliquer par une moindre propension des seniors à adopter des comportements à risque, tels que la vitesse excessive ou la conduite de nuit sous l'effet de la fatigue ou sous influence, souvent associés aux sorties de route. À l'inverse, une éventuelle diminution de certaines capacités de conduite avec l'âge peut rendre plus délicate la gestion de situations de circulation complexes impliquant plusieurs véhicules, ce qui pourrait contribuer à une proportion plus élevée d'accidents avec tiers.

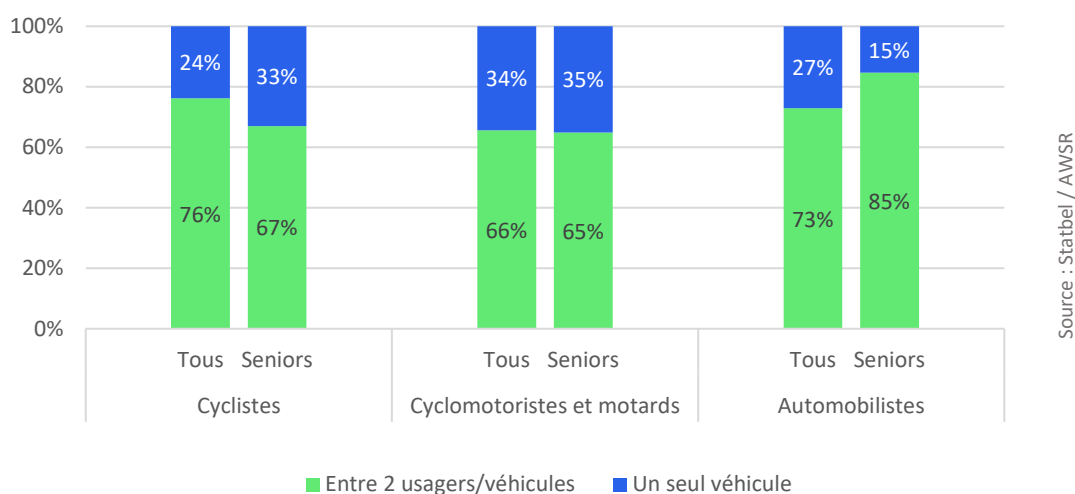


Figure 11 : Répartition des accidents en fonction de la nature de la première collision, par type de véhicule (Wallonie, 2020-2024)<sup>7</sup>

## 2. Dynamique et position pré-accident

Les statistiques officielles d'accident ne permettent pas de déterminer précisément le déroulement des accidents mais permettent de savoir où et comment se déplaçaient les protagonistes avant l'accident.

<sup>6</sup> Le type de la première collision d'environ 8% des accidents n'est pas connu, ce qui explique que le total d'accidents de ce tableau est inférieur à 9482, le nombre total d'accidents de seniors entre 2020 et 2024 en Wallonie.

<sup>7</sup> Les accidents impliquant un piéton ne sont pas repris dans ce graphe, car ils doivent impliquer, par définition, au moins un véhicule tiers. Il arrive bien entendu à des personnes de se blesser en chutant seules sur la voie publique, mais ces événements ne sont pas définis comme des accidents de la route et ne sont donc pas repris dans les statistiques.



En ce qui concerne les **conducteurs de voiture**, deux particularités des automobilistes seniors sont intéressantes à relever :

- L'accident fait suite à une perte de contrôle du véhicule pour 12% des accidents impliquant un senior, contre 17% pour la moyenne tous âges confondus. Cette constatation rejoint celle concernant le moindre taux d'accidents « seul en cause » chez les automobilistes seniors, en raison de leurs comportements globalement probablement plus prudents.
- A l'inverse, 16% des accidents impliquant un automobiliste senior font suite à une manœuvre de tourne à droite (4%) ou de tourne à gauche (12%) de celui-ci. Pour les automobilistes de tous âges, la part de ces manœuvres n'est que de 13% au total.

En ce qui concerne les **piétons**, la position des piétons seniors avant accident (sur/hors passage pour piéton, trottoir, chaussée...) diffère peu par rapport aux piétons plus jeunes. De même, la localisation du **cycliste** avant son accident (sur ou hors piste cyclable) et la manœuvre de son « opposant » est relativement similaire entre les seniors et la moyenne wallonne.

### 3. Conduite sous influence d'alcool

Seuls 6,9% des conducteurs seniors impliqués dans des accidents et testés étaient sous influence d'alcool. C'est nettement moins que parmi les conducteurs plus jeunes (18-64 ans : 14,2%). Cela s'explique à la fois par une plus grande prudence par rapport à l'alcool au volant de la part des seniors et par le fait qu'ils circulent moins en soirée, moment où l'on est plus susceptible d'avoir bu de l'alcool avant de conduire.

La conduite sous influence d'alcool chute fortement avec l'âge des seniors. Sur la période 2020-2024, seulement 10 seniors de 85 ans ou plus ont été testés positifs à l'alcool en Wallonie, soit 2,7% des conducteurs de cette tranche d'âge soumis à un test d'haleine.

Les seniors sont un peu moins souvent testés que les plus jeunes suite à un accident (dans 68% des cas contre 74%), mais c'est surtout dû au fait que les seniors ont plus souvent des blessures graves<sup>8</sup>. Parmi les conducteurs indemnes, les seniors sont testés quasi aussi souvent que les plus jeunes (74% contre 76%).

Tableau 9 : Taux de conducteurs testés et de conducteurs sous influence d'alcool en fonction de l'âge (Wallonie, 2020-2024)

	Pourcentage de conducteurs testés	Pourcentage de conducteurs positifs parmi les testés
18-64 ans	74%	14,2%
65-74 ans	69%	8,6%
75-84 ans	66%	4,2%
85 ans et plus	64%	2,7%
Total seniors	68%	6,9%

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

### 4. 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 pour au moins 1% des accidents impliquant un senior piéton ou conducteur et au moins dix fois au cours de la période 2020-2024, en fonction du moyen de déplacement du senior. Comme le policier n'est pas tenu de mentionner les facteurs d'accident, il s'agit d'une estimation a minima. Toutefois, la comparaison avec les facteurs relevés pour les accidents des conducteurs plus jeunes permet d'identifier quelques facteurs plus ou moins prévalents parmi les seniors.

Pour les **piétons** et les **cyclistes**, le facteur « chute » est présent significativement plus souvent parmi les seniors accidentés que parmi les plus jeunes. Les seniors auront en effet en moyenne plus de difficultés à rattraper une perte d'équilibre éventuelle. La chute est mentionnée dans le cas d'un cycliste senior accidenté sur quatre (26%). Il faut toutefois rester prudent dans l'interprétation de ce pourcentage : il est possible que des policiers aient encodé dans certains cas une chute consécutive à l'accident et non une chute ayant contribué à la survenue de l'accident.

La chute (1 personne sur 5) et la perte de contrôle (1 sur 12) sont les deux facteurs les plus cités concernant les seniors accidentés en tant que conducteurs de **cyclomoteur** ou de **moto**.

<sup>8</sup> Pour des raisons pratiques et éthiques le taux d'alcoolémie est moins souvent relevé pour les personnes blessées graves (dans 1 cas sur 3) et surtout tuées (dans 1 cas sur 20).



Le non-respect de la priorité est le facteur le plus souvent présent pour les **automobilistes** seniors (pour 1 personne sur 13). Ce facteur est davantage prévalent chez les conducteurs seniors que chez les plus jeunes. À l'inverse la perte de contrôle est plus fréquente chez les 18-64 ans.

En ce qui concerne les facteurs liés à la route<sup>10</sup>, le facteur « virage serré » est sur-représenté dans les accidents impliquant un senior piéton ou un senior motard, au regard des accidents impliquant leurs homologues de moins de 65 ans. La présence de travaux est aussi plus fréquemment renseignées dans les accidents impliquant un senior cycliste ou un senior conducteur d'un deux-roues motorisé. Enfin, le mauvais état de la route ou de la piste cyclable intervient plus fréquemment dans les accidents impliquant un cycliste senior que dans ceux impliquant un cycliste plus jeune.

Tableau 10 : Prévalence des facteurs ayant joué un rôle lors des accidents, en fonction du type d'accident (Wallonie, 2020-2024)<sup>9</sup>

Facteurs relatifs à <u>l'usager</u> ou à son <u>véhicule</u>	Prévalence parmi les conducteurs (ou piétons) seniors	Prévalence parmi les conducteurs (ou piétons) de moins de 65 ans
	<b>Piétons</b>	
Chute	8,6%	6,0%
<b>Cyclistes</b>		
Chute	29,5%	22,9%
Non-respect de la priorité	2,6%	3,3%
Perte de contrôle du véhicule	2,6%	1,8%
<b>Conducteurs de cyclomoteur ou de moto</b>		
Chute	21,9%	22,9%
Perte de contrôle du véhicule	8,6%	8,1%
Non-respect de la priorité	3,2%	2,1%
<b>Automobilistes</b>		
Non-respect de la priorité	7,4%	6,1%
Perte de contrôle du véhicule	6,2%	11,8%
Non-respect de la distance entre usagers	1,3%	2,6%
Facteurs relatifs à la <u>route</u> <sup>10</sup>	Prévalence dans accidents impliquant un conducteur (ou piéton) senior	Prévalence dans accidents impliquant un conducteur (ou piéton) de moins de 65 ans
	<b>Accidents de piéton</b>	
Éclairage déficient ou insuffisant	2,4%	2,7%
Virage serré	1,7%	0,9%
Entrave à la visibilité (relief, obstacle...)	1,6%	1,7%
Encombrement de circulation, file, accident	1,0%	1,4%
<b>Accidents de vélo</b>		
Mauvais état de la route / piste cyclable	4,4%	2,7%
Travaux	2,3%	1,1%
Virage serré	1,9%	2,2%
Entrave à la visibilité (relief, obstacle...)	1,7%	1,5%
<b>Accidents de cyclomoteur ou de moto</b>		
Virage serré	8,0%	5,4%
Mauvais état de la route / piste cyclable	2,7%	2,2%
Travaux	2,1%	0,9%
<b>Accidents de voiture</b>		
Virage serré	2,6%	4,0%
Encombrement de circulation, file, accident	2,2%	2,3%
Travaux	1,4%	1,4%
Entrave à la visibilité (relief, obstacle...)	1,2%	1,1%
Éclairage déficient ou insuffisant	1,1%	1,4%

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

<sup>9</sup> Les cases colorées indiquent une différence statistiquement significative ( $p < 0,05$  au test du  $\chi^2$ ) entre les seniors et les moins de 65 ans. Le vert signifie que le facteur est moins prévalent parmi les seniors, le rouge qu'il est davantage prévalent.

<sup>10</sup> Les facteurs relatifs à la route ne sont pas liés aux conducteurs mais à l'accident. Par exemple, la présence d'un facteur « virage serré » dans un accident de senior ne signifie pas que c'est le senior lui-même qui aurait mal négocié le virage.



Éditeur responsable : Letitia Delande

Éditeur : Agence wallonne pour la Sécurité routière ASBL

Date de publication : Juin 2026

Veillez faire référence à ce document de la manière suivante :

Essentiel des accidents : Les accidents impliquant un senior en Wallonie – 2024. AWSR, Juin 2026

