



Essentiel des accidents

Les accidents impliquant une trottinette électrique en Wallonie – 2025

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.aws.be/services/etudes-statistiques/>

SOMMAIRE

Que retenir ?

Ampleur de la problématique

- Combien de trottinettistes sont victimes sur les routes wallonnes ?
- Quel est le risque d'être tué ou grièvement blessé en tant que trottinettiste ?
- Les accidents de trottinettes sont-ils particulièrement graves ?

Caractéristiques des trottinettistes accidentés

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

Caractéristiques des accidents impliquant une trottinette

- Quand se produisent les accidents impliquant une trottinette ?
- Où se produisent les accidents impliquant un trottinettiste ?
- Comment se déroulent les accidents impliquant une trottinette ?
- Quels sont les facteurs des accidents impliquant un trottinettiste ?

QUE RETENIR ?

▪ Combien ?

- En Wallonie en 2025, près de 5% des accidents corporels impliquaient un trottinettiste (trottinette électrique). 4 trottinettistes sont décédés, soit 2% de l'ensemble des tués sur les routes wallonnes. 29 trottinettistes ont été grièvement blessés, soit 3,5% de l'ensemble des blessés graves sur les routes wallonnes.
- Sur base des connaissances sur les accidents de vélos, on estime que seulement 10% environ des accidents de trottinette 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 trottinettes sont enregistrés distinctement par la police depuis fin 2019. Depuis lors, le nombre d'accidents enregistrés ne cesse de croître. Entre 2024 et 2025, le nombre d'accidents corporels de trottinette en Wallonie a augmenté de 52%.
- Le risque d'être tué ou grièvement blessé dans un accident de la route par kilomètre parcouru est 5 fois plus élevé pour un trottinettiste que pour un automobiliste.

▪ Qui ?

- 3 trottinettistes sur 4 (72%) impliqués dans un accident corporel sont âgés de moins de 35 ans.
- La part représentée par les personnes âgées de 35 ans et plus (dont les seniors) est plus importante parmi les victimes les plus gravement touchées : ne comptant que pour 28% des trottinettistes légèrement blessés, les 35 ans et plus représentent quasi la moitié (45%) des trottinettistes grièvement blessés ou tués.
- 7 victimes trottinettistes sur 10 sont des hommes.

▪ Quand ?

- 1 accidents de trottinettiste sur 2 survient entre mai et septembre.
- 3 accidents de trottinettiste sur 4 surviennent en semaine entre 6h et 22h.
- Du lundi au vendredi, les heures de pointes (matin, midi et soir) concentrent 60% des accidents de trottinettes ces jours-là dont un accident de trottinette sur 3 survient spécifiquement entre 15h et 19h.
- 1 accident de trottinettiste sur 4 survient de nuit.
- 9 accidents de trottinettiste sur 10 surviennent de jour dans des conditions météo clémentes.
- 8 accidents de trottinettiste sur 10 surviennent sur chaussée propre et sèche.

▪ Où ?

- Les zones densément peuplées concentrent une part importante des accidents impliquant un trottinettiste. Les provinces de Hainaut et de Liège enregistrent trois-quarts de ces accidents avec quasi la moitié pour la seule province du Hainaut.
- Les 9 communes wallonnes qui comptent plus de 50.000 habitants recensent, à elles seules, quasi 6 accidents de trottinettes sur 10 en Wallonie.
- Les communes de Charleroi et de Liège concentrent à elles seule un tiers des accidents corporels de trottinettes. Cette situation traduit très probablement une mobilité associée plus développée à Charleroi et Liège que dans les autres communes wallonnes mais doit également être couplé avec les communes offrant un service de trottinettes partagées.
- 9 accidents de trottinettiste sur 10 surviennent en agglomération. 7 sur 10 surviennent en section courante.
- 1 trottinettiste victime sur 2 circulait sur la chaussée (ou la quittait), 4 sur 10 circulaient sur le trottoir et 1 sur 10 circulait sur (ou quittait) une piste cyclable.

▪ Comment ?

- Le trottinettiste chute seul dans 1 accident sur 4, mais cette part est sous-estimée car ce type d'accident est fortement sous-enregistré. Lorsque le trottinettiste est seul en cause dans l'accident, il a chuté sans heurter d'obstacle dans trois-quarts des cas.
- Lorsqu'il y a un opposant impliqué, dans trois-quarts des cas il s'agit d'une voiture. L'ouverture d'une portière est mentionnée dans 3% des collisions avec un opposant.
- Un délit de fuite est encodé par la Police pour 1 accident de trottinette sur 6.
- 13% des trottinettistes testés pour l'alcool étaient sous influence. Contrairement aux idées reçues, 26% des trottinettistes hommes âgés entre 35 et 64 ans étaient sous influence d'alcool contre 7% des jeunes hommes de 18-24 ans.

Les résultats présentés, sauf mention contraire, se basent sur une période de 5 ans (2021-2025). Travailler sur une telle période permet de neutraliser certaines variations annuelles telles que, par exemple, des conditions météorologiques atypiques. L'analyse se base sur les données officielles fournies par Statbel pour la période 2021-24 et les données provisoires fournies par la police pour 2025. Les données officielles pour 2025 ne seront pas disponibles avant juin 2026.

Lorsque le nombre de trottinettistes 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 cycliste avec les autres types d'usagers, veuillez-vous référer à l'Essentiel « [Modes de déplacement](#) ».



AMPLEUR DE LA PROBLÉMATIQUE

COMBIEN DE TROTTINETTISTES SONT VICTIMES SUR LES ROUTES WALLONNES ?

En 2025 (chiffres provisoires de la Police), 466 accidents corporels impliquant une trottinette électrique ont été recensés sur les routes wallonnes. 4 trottinettistes sont décédés, 29 ont été grièvement blessés et 418 l'ont été légèrement, pour un total de 451 victimes.

Les accidents impliquant une trottinette électrique représentent une part non-négligeable de l'accidentalité wallonne de 2025 puisqu'ils comptent pour 5% de l'ensemble des accidents corporels. Et les trottinettistes eux-mêmes représentent 2% des tués sur la route, 3,5% des blessés graves et 3,5% des blessés légers.

Remarque importante, nous ne disposons pas de chiffres précis du sous-enregistrement des accidents de trottinettes électriques dans la base de données des accidents corporels mais on estime que seulement 10% environ des accidents de vélo seraient enregistrés dans la base de données de la police¹. Nous pouvons donc soupçonner une tendance similaire pour les trottinettistes. Par ailleurs, 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).

Les trottinettes électriques sont encodées distinctement par la police depuis fin 2019. Depuis lors, le nombre d'accidents répertoriés ne cesse d'augmenter. Ce constat doit être mis en parallèle avec une hausse de l'usage de ce mode de déplacement que ce soit avec des véhicules privés ou des véhicules partagés dans certaines grandes villes du royaume.

Tableau 1 : Nombre d'accidents corporels impliquant un trottinettiste et nombre de trottinettistes victimes de la route (Wallonie, 2021-2025)

	Accidents corporels impliquant une trottinette électrique	Trottinettistes Décédés 30 jours	Trottinettistes Blessés graves	Trottinettistes Blessés légers	Trottinettistes victimes	Gravité spécifique	Gravité spécifique élargie
2021	104	0	13	87	100	N/A	N/A
2022	182	1	10	159	170	N/A	N/A
2023	235	1	16	210	227	N/A	N/A
2024	307	1	21	273	295	N/A	72
2025*	466	4	29	418	451	N/A	71
Total 2021-2025	1 294	7	89	1 147	1 243	5,4	74
Évolution 2024-2025	+52%	+3 tués	+8 blessés graves	+53%	+53%		-1%

* Données provisoires fournies par la police

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

Nous noterons qu'en 2025, sur base des chiffres provisoires de la police, 52% des accidents corporels de trottinettes électriques ont été enregistrés en Flandre, 29% à Bruxelles-Capitale et 19% en Wallonie. 13 usagers de trottinettes ont été tués : 5 en Flandre, 4 à Bruxelles-Capitale et 4 en Wallonie.

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

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 (Vias²). Ils ne prennent pas en compte le fait que les accidents de trottinette électrique sont largement sous-enregistrés.

Nous avons travaillé sur la période 2020-2023 car ce sont les données disponibles les plus récentes et reflétant les changements de mobilité apparus depuis la crise du Covid-19.

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

² Institut Vias (2023). Comment les Belges se déplacent-ils ? Dashboard Modal Split. <https://www.vias-modalsplit.be/fr>



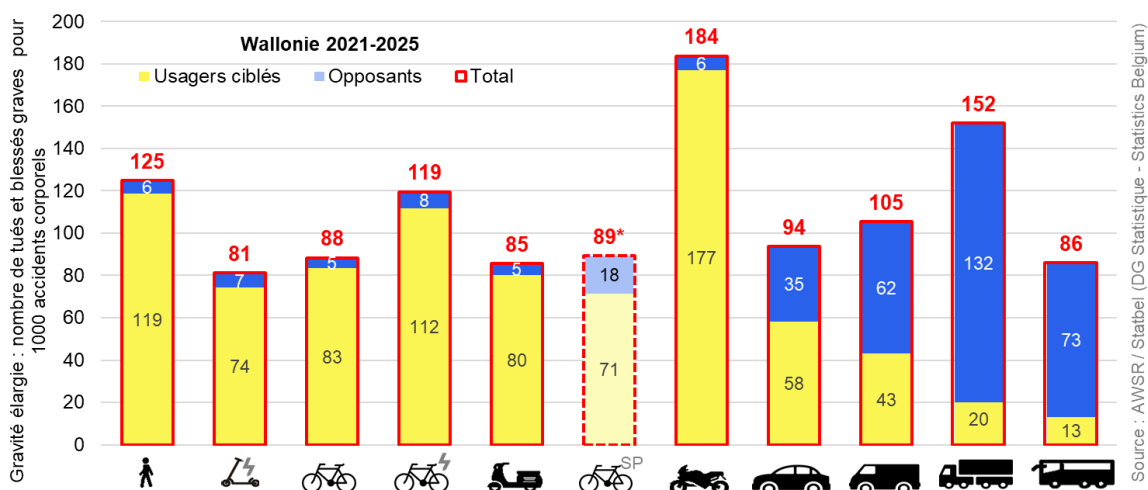
En Wallonie, pour une même distance parcourue, les trottinettistes ont un risque relatif d'être impliqué dans un accident corporel 2 fois plus élevé que celui des automobilistes. Les trottinettistes ont un risque relatif d'être victime (tué ou blessé) dans un accident quasi 4 fois plus élevé que celui des automobilistes et un risque relatif de blessures graves ou mortelles quasi 5 fois plus élevé que celui des automobilistes. Ces résultats peuvent s'expliquer notamment par le caractère vulnérable et fragile des trottinettistes par rapport aux automobilistes (Figure 1). Il faut garder en tête que cette analyse repose sur les accidents enregistrés par la police et que la prise en compte des accidents non-enregistrés (a priori moins graves)³ pourrait modifier ces conclusions. Les risques des trottinettistes sont quasi les mêmes que ceux des cyclistes⁴.



Figure 1 : Risque relatif pour les trottinettistes d'être impliqués dans un accident corporel ou d'être blessés par rapport aux automobilistes en Wallonie (2020-2023)

LES ACCIDENTS DE TROTTINETTES SONT-ILS PARTICULIÈREMENT GRAVES ?

Sur la période 2021-2025, on dénombre 81 tués ou blessés graves pour 1 000 accidents corporels impliquant une trottinette électrique (environ 1 tué ou blessé grave tous les 12 accidents enregistrés). Cette gravité élargie est la plus basse comparativement à la gravité des accidents impliquant d'autres modes de déplacement (Figure 2). Toutefois, comme ils sont dépourvus d'habitacle protecteur, les trottinettistes (à l'instar des autres usagers vulnérables) sont quasi systématiquement les personnes tuées ou gravement blessés dans les accidents mortels les impliquant (dans 91% des cas).



*Faibles effectifs (moins de 20 tués ou blessés graves sur la période de 5 ans)

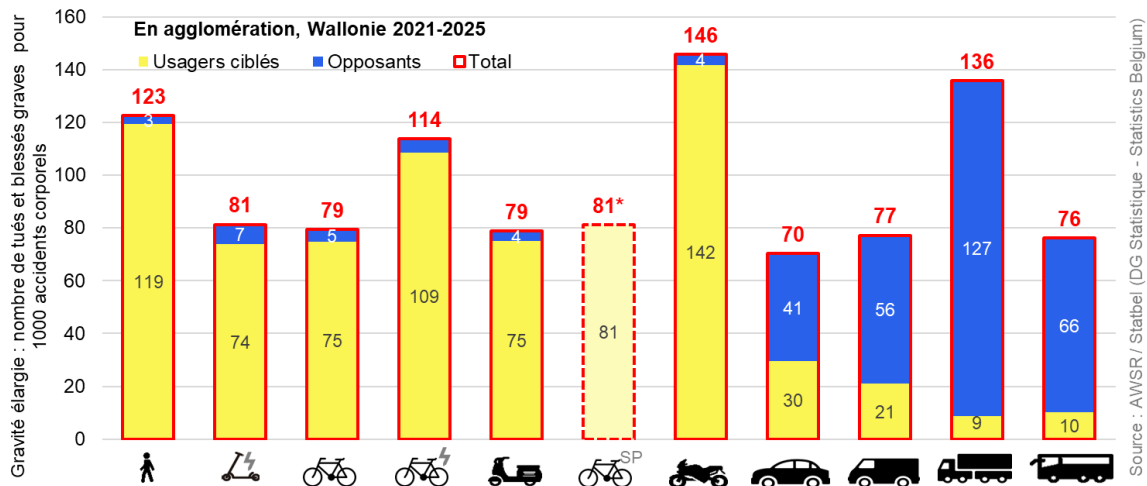
Figure 2 : Gravité élargie (tués et blessés graves) des accidents corporels selon le type d'usager (Wallonie, 2021-2025)

92% des accidents corporels impliquant au moins une trottinette électrique sont enregistrés en agglomération. Nous avons donc établi une gravité élargie en agglomération sur la période de référence 2021-2025. On dénombre 81 tués ou blessés graves pour 1 000 accidents corporels impliquant une trottinette électrique (environ 1 tué ou blessé grave tous les 14 accidents enregistrés en agglomération). Cette gravité élargie est parmi les plus basses comparativement à la gravité des accidents impliquant d'autres modes de déplacement. Parmi les modes doux, seuls les piétons et les cyclistes sur VAE ont une gravité élargie plus élevée (Figure 3).

³ Voir l'explication du « sous-enregistrement » dans le point « Combien de cyclistes sont victimes sur les routes wallonnes ? » plus haut.

⁴ Voir l'Essentiel « Cyclistes »





*Faibles effectifs (moins de 20 tués ou blessés graves sur la période de 5 ans)
 Figure 3 : Gravité élargie (tués et blessés graves) des accidents corporels en agglomération selon le type d'utilisateur (Wallonie, 2021-2025)

CARACTÉRISTIQUES DES TROTTINETTISTES ACCIDENTÉS

QUEL ÂGE ONT LES TROTTINETTISTES ACCIDENTÉS ?

L'usage de la trottinette électrique est plutôt dévolu aux jeunes sans être exclusif⁵. Cela se transcrit dans les accidents avec près d'une victime trottinettiste sur 2 (45%) qui est âgée de moins de 25 ans et quasi 3 victimes sur 4 (72%) âgées de moins de 35 ans (2021-2025). Ainsi, 16% des trottinettistes tués ou blessés sont des enfants ou des adolescents (entre 0 et 17 ans), 29% sont des jeunes de 18-24 ans, 27% ont entre 25 et 34 ans, 27% entre 35 et 64 ans et 1% sont des seniors (65 ans et plus). La forte présence d'enfants parmi les victimes est une caractéristique que l'accidentalité des trottinettistes partage avec l'accidentalité des cyclistes et des piétons⁶.

La proportion de personnes âgées de 35 ans et plus (y compris les seniors) est nettement plus élevée parmi les victimes les plus gravement touchées. Alors qu'elles ne représentent que 28% des trottinettistes légèrement blessés, elles constituent près de la moitié (45%) des cas de blessures graves ou de décès (Figure 4). Cette surreprésentation pourrait s'expliquer par une vulnérabilité physique accrue : à sévérité d'accident équivalente, les personnes plus âgées sont davantage susceptibles de subir des blessures graves qu'un jeune adulte ou un enfant/adolescent. Une autre hypothèse tient à des comportements de conduite plus à risque chez les utilisateurs de trottinettes électriques de 35 ans et plus, notamment en lien avec la conduite sous influence d'alcool (voir chapitre dédié à la conduite sous influence d'alcool).

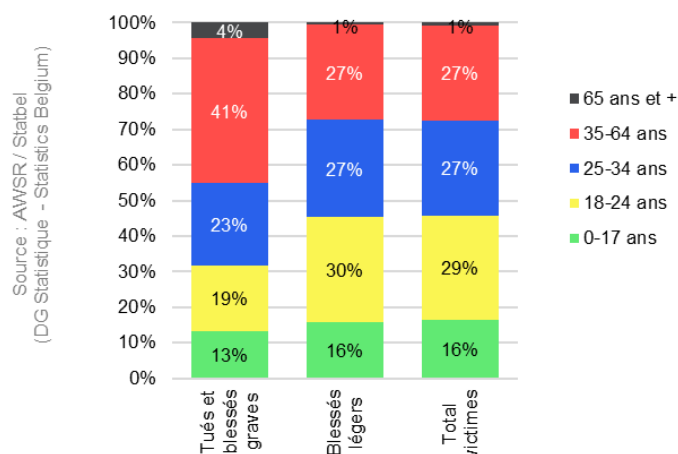


Figure 4 : Âge des trottinettistes victimes de la route, selon la gravité des blessures (Wallonie, 2021-2025)

⁵ Confirmé par des enquêtes en ligne auprès de Wallons (AWSR, Suivi du partage de la route, 2023-2025).

⁶ Voir l'Essentiel « Modes de déplacement »



QUEL EST LE GENRE DES TROTTINETTISTES ACCIDENTÉS ?

La distribution selon le genre des trottinettistes victimes de la route est déséquilibrée avec une forte prédominance des hommes qui représentent près de 7 conducteurs de trottinette électrique sur 10 (71%) sur la période 2021-2025. La répartition hommes-femmes des victimes ne varie pas de façon significative selon la gravité des blessures (Figure 5). Les données relatives à la mobilité indiquent en effet que la pratique de la trottinette électrique est significativement plus élevée chez les hommes que chez les femmes⁷. Cette prédominance masculine dans les accidents pourrait aussi trouver son origine dans un caractère plus risqué de la pratique de la trottinette pour les hommes, comme le suggèrent de nombreuses études qui, entre autres, montrent que les hommes roulent plus vite, brûlent 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.

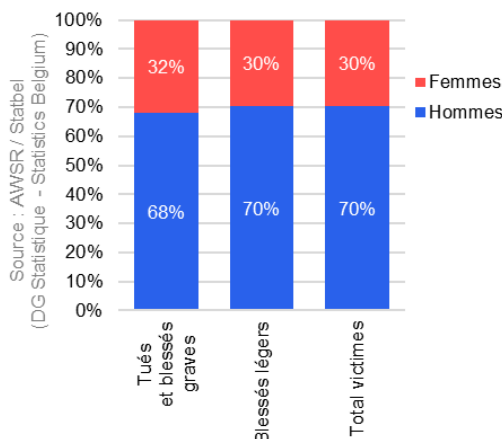


Figure 5 : Genre des trottinettistes victimes de la route, selon la gravité des blessures (Wallonie, 2021-2025)

Une analyse croisée selon le genre et l'âge des trottinettistes révèle que 50% des trottinettistes impliqués sont des jeunes hommes âgés de moins de 35 ans et que les jeunes femmes de moins de 35 ans ne représentent que 22% de l'ensemble des trottinettistes impliqués (Figure 6, graphique de gauche). Nous constatons également une différence de répartition des usagers de trottinettes entre les hommes et les femmes selon l'âge. Ainsi, la part des 18-24 ans est plus importantes pour les femmes que pour les hommes et à l'inverse la part des utilisateurs de 35-64 ans est plus importante chez les hommes que chez les femmes (Figure 6, graphique de droite).

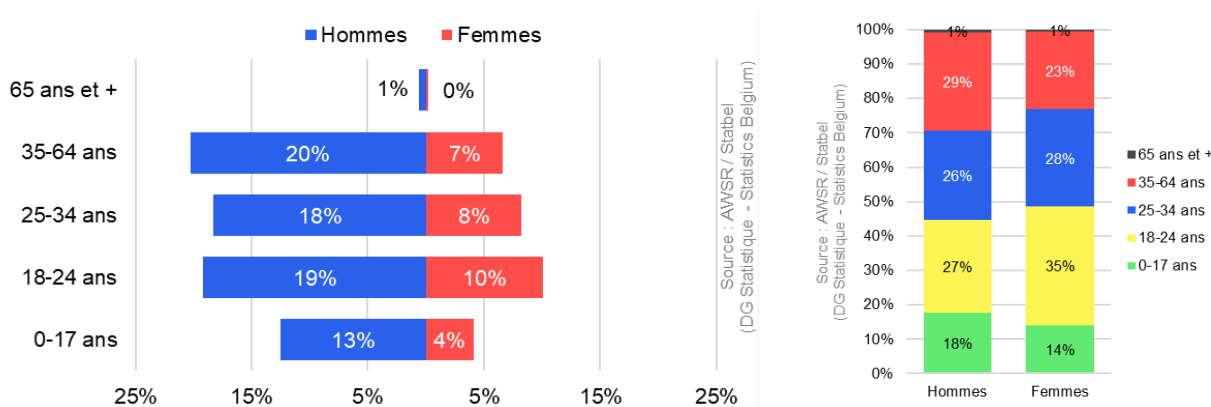


Figure 6 : Répartition des trottinettistes impliqués dans un accident selon leur âge et genre (Wallonie, 2021-2025)

⁷ Confirmé par des enquêtes en ligne auprès de Wallons (AWSR, Suivi du partage de la route, 2023-2025).



CARACTÉRISTIQUES DES ACCIDENTS IMPLIQUANT UNE TROTTINETTE

QUAND SE PRODUISENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UNE TROTTINETTE ?

1. Mois, jour et heure

La distribution mensuelle des accidents de trottinette est fortement impactée par la saisonnalité et est très proche de celles des accidents de vélo ou de cyclo. Elle se caractérise par une part importante d'accidents survenant « aux beaux jours », c'est-à-dire entre mai et septembre (52% contre 50% pour les cyclos et 57% pour les vélos). Et ce sont les mois de décembre et janvier qui comptent le moins d'accidents. La courbe d'accidentalité apparaît donc très proche de ce que l'on peut supposer être la courbe de mobilité des trottinettistes, même si cette dernière n'est pas précisément connue.

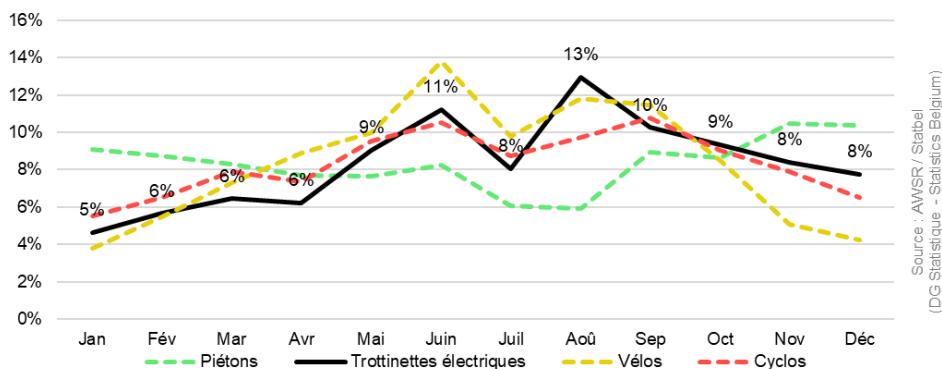


Figure 7 : Répartition mensuelle des accidents selon l'utilisateur impliqué (Wallonie, 2021-2025)

3 accidents de trottinettes sur 4 (74%) surviennent les journées de semaines, 16% les journées de weekend et 10% les nuits. La part des accidents les nuits de weekend est, rapportée au nombre de nuits concernées (avec 3 nuits⁸ sur 7), plus importante que celle des nuits de semaine (Figure 8).

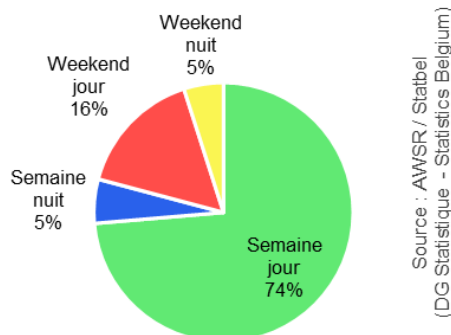


Figure 8 : Répartition des accidents de trottinette selon le moment de la semaine (Wallonie, 2021-2025)

Le schéma horaire des accidents de trottinette varie fortement selon qu'on est en semaine ou le weekend. Du lundi au vendredi, les heures de pointes (matin, midi et soir) concentrent une part importante des accidents : ces jours-là, 6 accidents de trottinette sur 10 (60%) survient en heures de pointes dont un accident de trottinette sur 3 (35%) survient spécifiquement entre 15h et 19h. Le weekend, les accidents se concentrent plus dans l'après-midi et le début de soirée avec 54% des accidents enregistrés entre 14h et 21h. On constate également une part plus importante des accidents les nuits de weekend par rapport aux nuits de semaine ce qui corrobore une utilisation par un public jeune. Au total, 7 accidents de trottinette sur 10 (73%) surviennent en semaine entre 7h et 22h. Ce résultat confirme une mobilité plus utilitaire des trottinettes électriques (Figure 9).

⁸ Les nuits de weekend reprennent les nuits du vendredi, samedi et dimanche jusqu'au lundi 5h59.



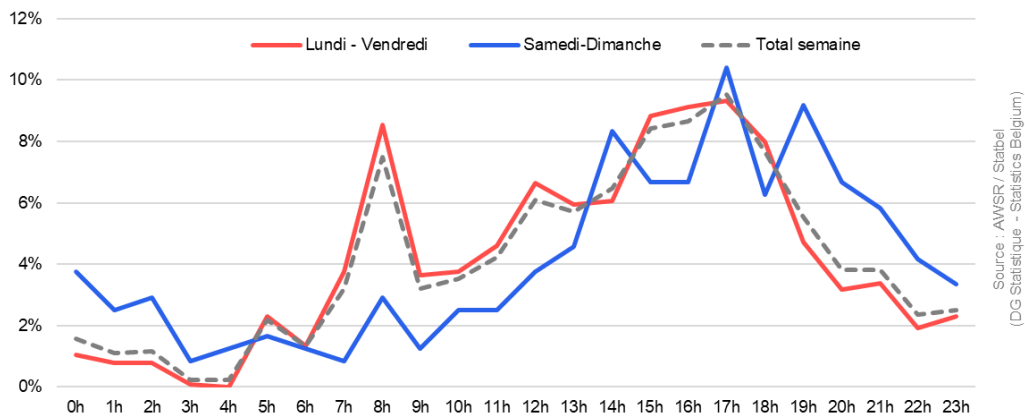


Figure 9 : Distribution des accidents de trottinette selon le jour et l'heure (Wallonie, 2021-2025)

2. Conditions atmosphériques et de luminosité

La grande majorité (89%) des accidents corporels impliquant un trottinettiste en Wallonie⁹ surviennent dans des conditions météorologiques normales (sèches). 10% surviennent par temps pluvieux et 1% sous d'autres conditions météo dégradées (brouillard, neige, vent, etc.) (Figure 10). 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 (81% en conditions normales). Elle est, en revanche, similaire à celle qui s'observe pour les accidents impliquant un vélo ou une moto. Une moindre mobilité des trottinettistes, des cyclistes et des motards quand la météo n'est pas favorable explique certainement en grande partie cette situation.

Des conclusions similaires sont à tirer de l'analyse selon l'état de la chaussée (Figure 10) : la majorité des accidents de trottinettistes¹⁰ surviennent sur une route propre et sèche (82%), dans une proportion similaire à celle observée pour les accidents de vélo et de moto mais plus élevée que pour les accidents de véhicule à 4 roues ou plus (73%), avec une gravité des accidents, calculée ici comme le nombre de trottinettistes tués ou grièvement blessés pour 1 000 accidents (gravité spécifique élargie), est moins élevée sur route sèche et propre (77) que sur route humide (91).

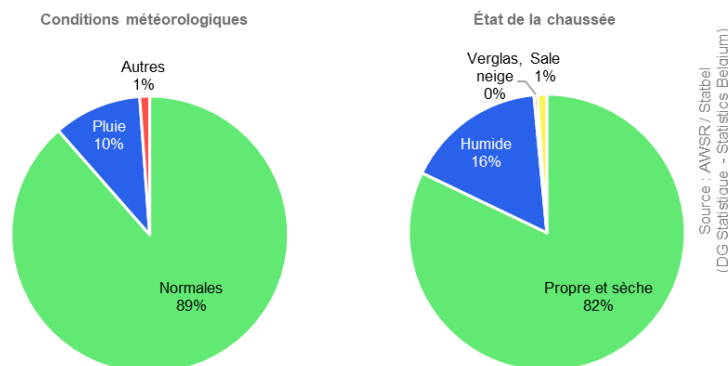


Figure 10 : Distribution des accidents de trottinettiste selon les conditions météorologiques et selon l'état de la chaussée (Wallonie, 2021-2025)

Enfin, 3 accidents sur 4 impliquant un trottinettiste surviennent dans des conditions diurnes (73%), soit beaucoup plus que les 65% qui s'observent pour les accidents de voiture mais nettement moins que ceux impliquant un vélo (88%). 24% surviennent de nuit, la majorité des cas avec éclairage public (21%), et 3% à l'aube ou au crépuscule. C'est pour les accidents survenant de nuit sans éclairage que la gravité (spécifique élargie) est la plus élevée (158 versus 104 de nuit avec éclairage public vs 67 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 trottinettiste par son opposant, l'absence d'éclairage public aggravant plus la situation.

⁹ Et pour lesquels l'information relative aux conditions météorologiques est connue, soit 80% des accidents de trottinette électrique.

¹⁰ Pour lesquels l'information relative à l'état de la chaussée est connue, soit 82% des accidents de trottinette électrique.



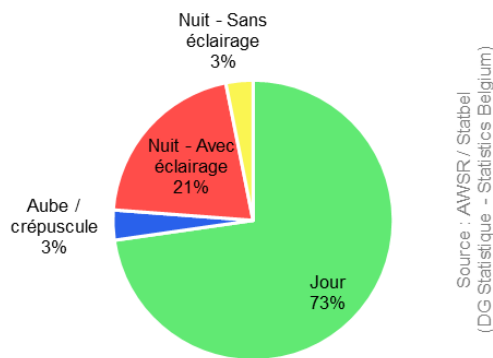


Figure 11 : Distribution des accidents de trottinettiste selon les conditions de luminosité (Wallonie, 2021-2025)

OÙ SE PRODUISENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN TROTTINETTISTE ?

1. Provinces et communes

Les zones densément peuplées concentrent une part importante des accidents impliquant un trottinettiste. Les provinces de Hainaut (46%) et de Liège (26%) enregistrent trois-quarts (73%) de ces accidents avec quasi la moitié pour la seule province du Hainaut (Figure 12). De même, les 9 communes wallonnes qui comptent plus de 50.000 habitants¹¹ recensent, à elles seules, quasi 6 accidents de trottinettes sur 10 (57%) en Wallonie.

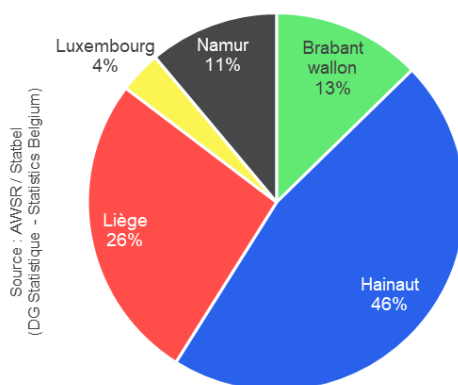


Figure 12 : Distribution des accidents de trottinettiste selon les provinces (Wallonie, 2021-2025)

Concernant la gravité élargie spécifique des accidents (nombre de trottinettistes tués et blessés graves pour 1000 accidents de trottinette), elle est beaucoup plus élevée dans la province de Namur (112) que dans les autres provinces (autour de 80), et est la plus faible en province du Brabant wallon (43) (Figure 13). Malheureusement, nous ne disposons pas, à ce stade, d'informations suffisamment consolidées pour comprendre ces différences inter provinciales.

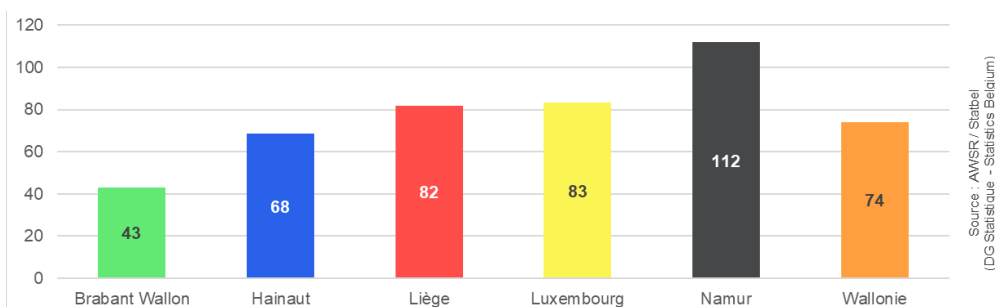


Figure 13 : Gravité élargie (tués et blessés graves) des accidents corporels de trottinettiste selon la province (Wallonie, 2021-2025)

Une analyse du profil des trottinettistes impliqués dans un accident corporel révèle que l'âge moyen des trottinettistes en Wallonie est de 29 ans mais qu'il existe de fortes disparités selon les provinces avec 28 ans en province de Hainaut et de Namur, 29 ans en province de Liège, 30 ans en province de Brabant wallon et 32 ans en province de Luxembourg. La figure 14 illustre la distribution des trottinettistes impliqués dans un accident corporels selon leur âge et leur province. Ainsi, près de 8 trottinettistes namurois sur 10 (78%) ont moins de 35 ans, près de 7 trottinettistes sur 10 pour les provinces de Brabant wallon, Hainaut et Luxembourg contre 6 trottinettistes luxembourgeois sur 10 (60%). La province de Luxembourg se démarque des autres provinces avec seulement 4%

¹¹ Charleroi, Liège, Namur, Mons, La Louvière, Tournai, Seraing, Mouscron et Verviers.



de trottinettistes mineurs impliqués dans un accident contre 16% en Wallonie et une part plus importante de trottinettistes âgés de 35 ans et plus (40% contre 28% en Wallonie). Le caractère très rural de cette province et l'absence d'offre en libre-service orienterait, de manière hypothétique, vers une mobilité de personnes plus âgées propriétaires de leur machine dans le cadre de déplacements domicile-travail en complément de l'utilisation des transports en commun (bus et/ou trains).

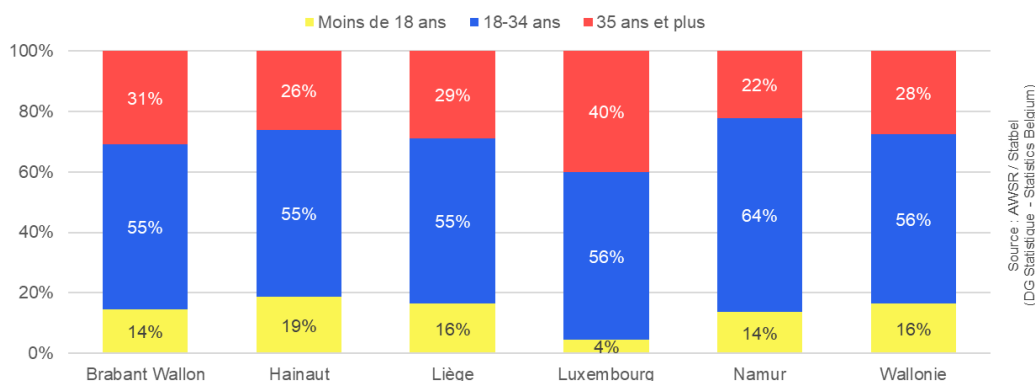


Figure 14 : Distribution des trottinettistes impliqués dans un accident, selon leur âge et la province (Wallonie, 2021-2025)

Nous constatons que les accidents de trottinette électrique sont très concentrés dans certaines communes urbaines. Charleroi et Liège représentent à elles seules 30% des accidents de trottinette wallons (respectivement 17% et 13% de l'ensemble des accidents de trottinettes). Cette situation traduit très probablement une mobilité associée plus développée à Charleroi et Liège que dans les autres communes wallonnes mais doit également être couplé avec les communes offrant un service de trottinettes partagées¹². Seules 21 communes ont compté 10 accidents ou plus en 5 ans (2021-2025). Elles représentent ensemble 71% des accidents de trottinette électrique wallons et 62% des trottinettistes tués ou gravement blessés. Le Tableau 2 reprend les indicateurs de sécurité pour les communes wallonnes ayant enregistré plus de 30 accidents de trottinettes électriques sur la période étudiée (2021-2025).

Tableau 2 : Indicateurs relatifs à l'accidentalité des trottinettistes par commune enregistrant plus de 30 accidents de trottinettes (Wallonie, 2021-2025)

Communes	Accidents corporels impliquant une trottinette électrique	Trottinettistes tués ou gravement blessés	Gravité élargie	Part du total des accidents de trottinettes	Accidents de trottinettes pour 10 000 habitants	Part du total des trottinettistes tués ou gravement blessés	Trottinettistes tués ou gravement blessés pour 10 000 habitants
Charleroi*	216	8	37	17%	11	9%	0,4
Liège*	171	9	53	13%	9	10%	0,5
Namur*	92	7	76	7%	8	8%	0,6
Mouscron	86	6	70	7%	14	6%	1,0
La Louvière	48	8	167	4%	6	9%	1,0
Wavre	45	1	22	4%	13	1%	0,3
Tournai	43	3	70	3%	6	3%	0,4
Mons	36	3	83	3%	4	3%	0,3

* Communes wallonnes ayant une offre de trottinettes électriques partagées

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

2. Infrastructure

9 accidents de trottinettiste sur 10 surviennent en agglomération (92%), cela s'explique par une très large majorité des déplacements en trottinette électrique se font dans cet environnement. Dans 7 cas sur 10 (69%), l'accident de trottinette a lieu hors carrefour. Le caractère urbain des accidents de trottinette ressort également de l'analyse selon le régime de vitesse sur le lieu de l'accident. Ainsi, 82% d'entre eux surviennent sur des axes limités à 50 km/h et 11% sur des axes limités à 30 km/h (Figure 15).

¹² En mars 2026, les communes suivantes offrent un service de trottinettes partagées en Wallonie : Charleroi, Liège, Namur, Dinant et Herstal



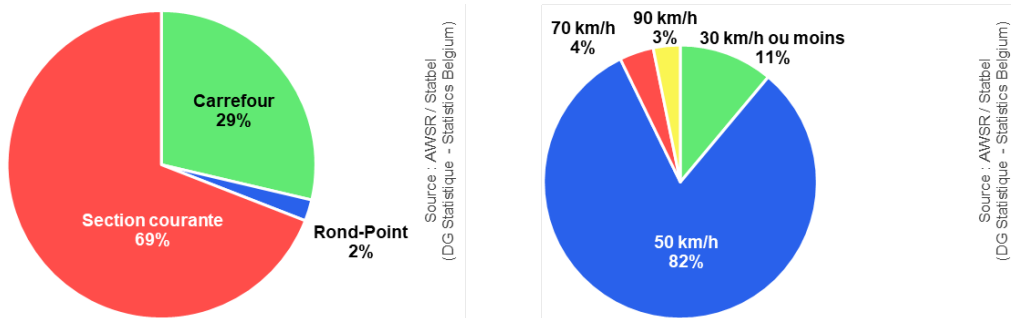


Figure 15 : Distribution des accidents de trottinettiste selon la localisation (Wallonie, 2021-2025)

COMMENT SE DÉROULENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UNE TROTINETTE ?

1. Place du trottinettiste sur la chaussée

L'analyse des accidents corporels de trottinette selon leur position sur la chaussée révèle que pour près d'un accident sur 2 (52%) la trottinette circulait sur la chaussée, pour moins d'un accident sur 10 (8%) la trottinette était sur une piste cyclable et dans près de 4 accidents sur 10 (39%) la trottinette électrique ne circulait pas sur la chaussée mais sur le trottoir ou l'accotement, ce qui est contraire au code de la route (Figure 16).

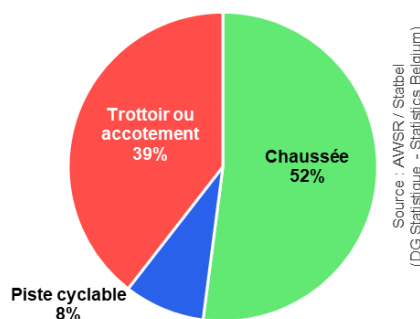


Figure 16 : Distribution des accidents de trottinettiste selon leur position sur la chaussée (Wallonie, 2021-2025)

2. Opposant au trottinettiste

Dans près de 4 cas sur 10 (42%), l'opposant au trottinettiste tué ou gravement blessé est une voiture (trois-quarts des cas en excluant les accidents sans opposant). Le trottinettiste tué ou gravement blessé est victime d'une chute sans opposant dans plus de 4 accidents sur 10 (43%). Pour les accidents corporels (toute sévérité confondue), les chutes sans opposant ne représentent qu'un accident corporel de trottinette électrique sur 4 (23%), mais cette part est sous-estimée car ce type d'accident est connu pour être fortement sous-enregistré (en particulier lorsque le trottinettiste n'est que légèrement blessé). La part d'accident sans opposant est plus élevée lorsque le trottinettiste est grièvement ou mortellement atteint que lorsqu'il ne l'est que légèrement, en raison très certainement d'un meilleur enregistrement de ces accidents les plus graves.

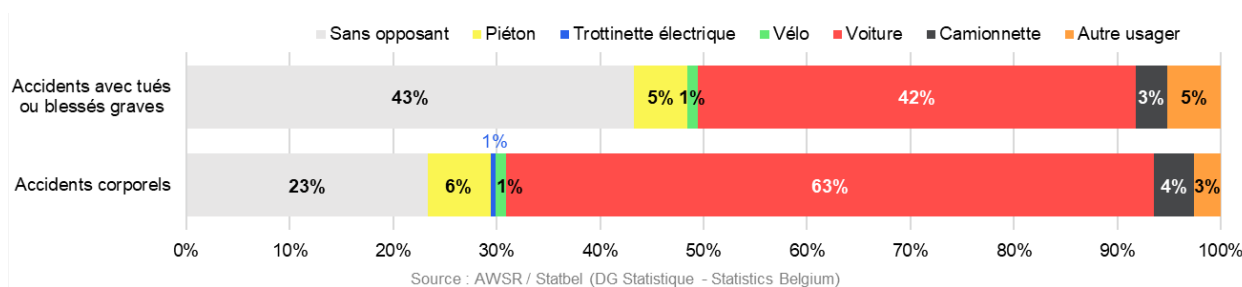


Figure 17 : Opposant au trottinettiste, selon la sévérité de l'accident (Wallonie, 2021-2025)

3. Manœuvre du trottinettiste et de son opposant selon le type de collision

Pour les accidents de trottinette sans opposant (23% de l'ensemble des accidents impliquant une trottinette), dans plus de deux-tiers des cas (68%) le trottinettiste poursuit sa route sans changement de direction ou manœuvre. Dans près d'un cas sur 5 (18%), l'accident fait suite à une perte de contrôle entraînant une chute (Figure 18).

Pour les accidents de trottinette avec un opposant, dans près de deux-tiers des accidents (64%), le trottinettiste poursuit sa route sans autre manœuvre contre 47% chez son opposant. Dans la moitié des accidents impliquant une trottinette, l'opposant effectue une manœuvre (26% changement de direction, 5% décrochage ou dépassement, 4% une manœuvre liée à un stationnement ou entrée/sortie d'un parking). Dans 6% des accidents, l'opposant est à l'arrêt mais dans la moitié des cas (3%), l'accident est consécutif à une ouverture de portière. Enfin,



le trottinettiste est rarement signalé par la Police comme circulant à contresens (2,4% des trottinettistes contre 0,4% de leurs opposants).

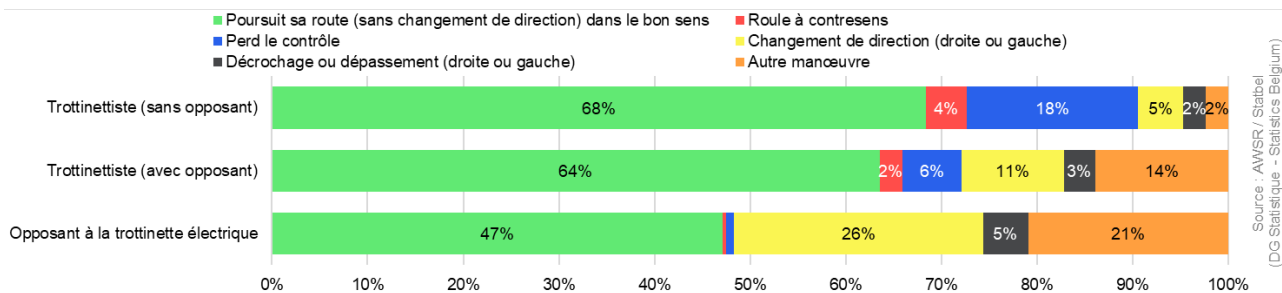


Figure 18 : Manœuvre du trottinettiste et de son éventuel opposant (Wallonie, 2021-2025)

4. Type de collision dans les accidents avec opposant

La majorité des collisions entre un trottinettiste et un opposant sont des collisions par le côté suivie de flanc contre flanc. Nous noterons que 10% en carrefour et en section courante sont des collisions frontales mais le trottinettiste est, comme nous l'avons vu précédemment, rarement signalé par la Police comme circulant à contresens (2% des accidents avec opposant).

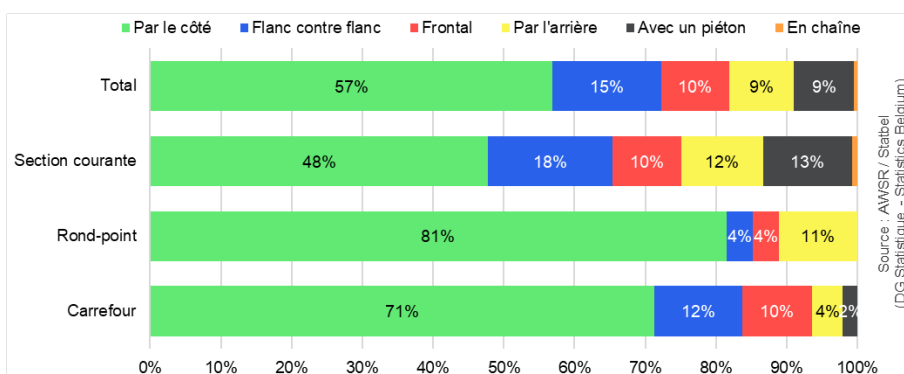


Figure 19 : Type de collision lorsque le trottinettiste est confronté à un opposant selon l'infrastructure routière (Wallonie, 2021-2025)

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

Lorsque le trottinettiste 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 trois-quarts des cas (76%). Les collisions contre un obstacle situé hors chaussée sont un peu plus fréquentes (14%) que celles contre un obstacle sur la chaussée (10%). Le graphe ci-dessous (Figure 20) détaille les obstacles le plus souvent heurtés (54% hors chaussée et 46% sur la chaussée). Un trou et autres rainures sur la chaussée dans lequel vient se coincer la roue du trottinettiste est le type d'obstacle le plus souvent rencontré (29% des collisions contre un obstacle).

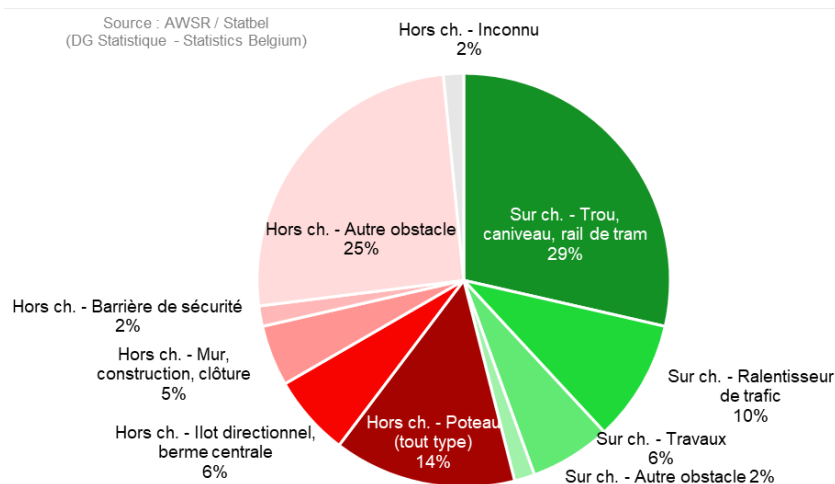


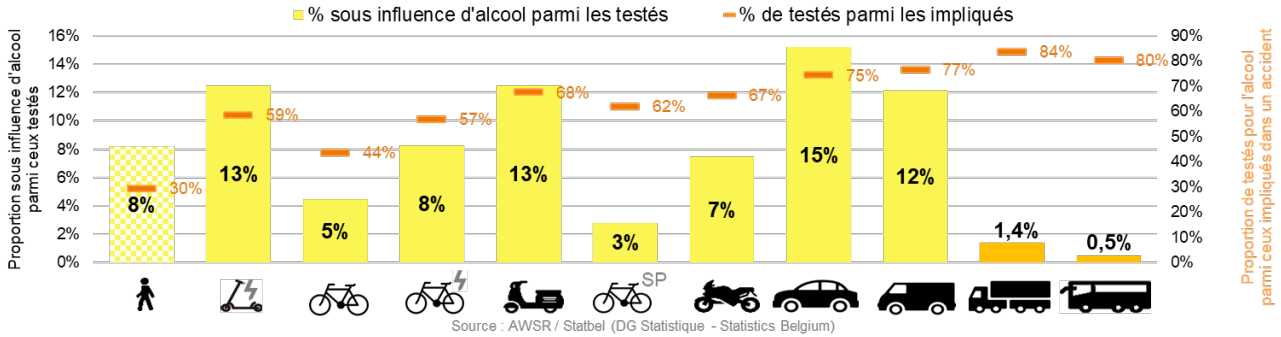
Figure 20 Type d'obstacle dans les accidents de trottinettiste sans opposant (« seul en cause ») (Wallonie, 2021-2025)



QUELS SONT LES FACTEURS DES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN TROTTINETTISTE ?

1. Conduite sous influence d'alcool

Près de 6 trottinettistes sur 10 (59%) impliqués dans un accident corporel a été soumis à un test d'haleine (2021-2025), et 13% d'entre eux présentaient une alcoolémie supérieure à 0,5g/l (Figure 21). Les trottinettistes sont ainsi parmi les usagers les plus souvent sous influence d'alcool, après les automobilistes (15%) et au même niveau que les cyclomotoristes (13%).



Pour les conducteurs professionnels (camion, autocar/bus et taxi), la limite légale est de 0,2 g/litre de sang.

Pour les piétons, le code de la route ne prévoit aucune limite légale mais interdit d'être en état d'ivresse. Le seuil de 0,5 g/litre de sang a été retenu pour ce graphique

Figure 21 : Proportion de conducteurs et piétons testés et positifs pour la conduite sous influence d'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel (Wallonie, 2021-2025)

Dans ces accidents de trottinettiste, près de deux tiers des opposants au trottinettiste (64%) ont été soumis à un test d'haleine et 3% d'entre eux conduisaient sous influence¹³. Ce dernier pourcentage est relativement faible comparé aux 15% de conducteurs de voiture positifs observés dans l'ensemble des accidents corporels. Cela indique que la problématique de l'alcool au volant dans les accidents impliquant un trottinettiste relève plus de ces derniers que de leur opposant.

La distribution des trottinettistes testés positifs selon le moment de la semaine révèle plusieurs tendances fortes : le taux de conducteurs positifs à l'alcool est 2 fois plus élevé le weekend qu'en semaine (26% contre 12%), il est 4 fois plus élevé la nuit qu'en journée (42% contre 11%). A l'instar des autres modes de déplacement¹⁴, la part de trottinettistes testés sous influence d'alcool est maximale les nuits de weekend avec près d'un sur deux (48%) contre 37% les nuits de semaine, 19% les journées de weekend et 10% les journées de semaine.

Une analyse du profil des trottinettistes selon leur imprégnation alcoolique révèle que la proportion d'hommes sous influence est 2,5 fois plus élevée que celle des femmes (15% contre 6% respectivement). Contrairement aux stéréotypes sur le profil de ces trottinettistes sous influence d'alcool, la part la plus importante de conducteurs sous influence d'alcool est chez les 35-64 ans (23% chez les 35-44 ans et 21% chez les 45-64 ans) avec une proportion quasi 4 fois plus élevée que ce qui est constaté chez les 18-24 ans avec seulement 6% de positifs parmi les testés (Figure 22).

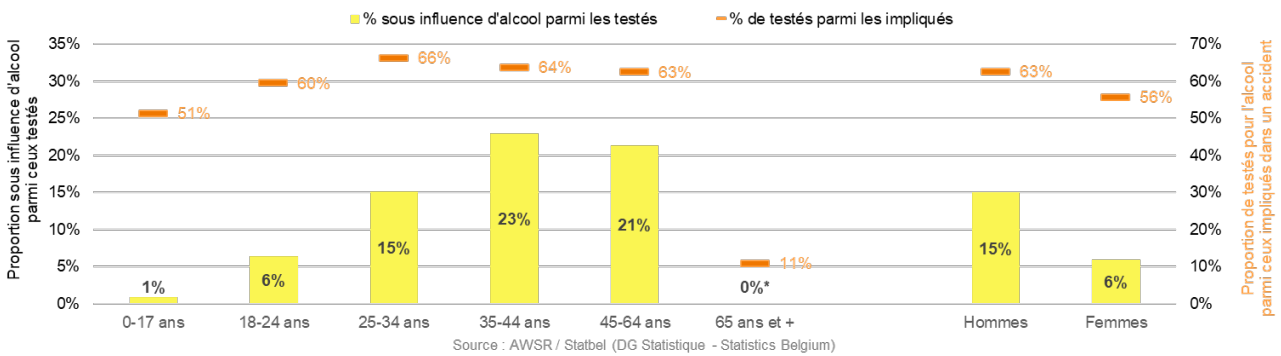


Figure 22 : Proportion de trottinettistes testés et positifs pour la conduite sous influence d'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel selon leur âge ou leur sexe (Wallonie, 2021-2025)

¹³ 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).

¹⁴ Pour une comparaison détaillée, voir l'Essentiel « Modes de déplacement » et l'Essentiel « Les accidents avec alcool ».



La Figure 23 permet d'affiner le profilage des trottinettistes sous influence d'alcool selon leur âge et leur sexe. A l'instar des autres modes de transport¹⁵, l'écart de comportement entre les hommes et les femmes est significatif. Il ressort que la différence entre les hommes et les femmes la moins marquée pour le taux de conducteurs sous influence d'alcool concerne les jeunes de 18-24 ans. Enfin, près d'un trottinettiste homme sur 4 âgé entre 35 et 64 ans a été testé sous influence d'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel. Il s'agit d'un trottinettiste homme sur 5 pour ceux âgés entre 25 et 34 ans. Ces taux particulièrement élevés et préoccupants justifient des actions de sensibilisation ciblées vers ce profil d'utilisateur afin d'enrayer cette tendance.

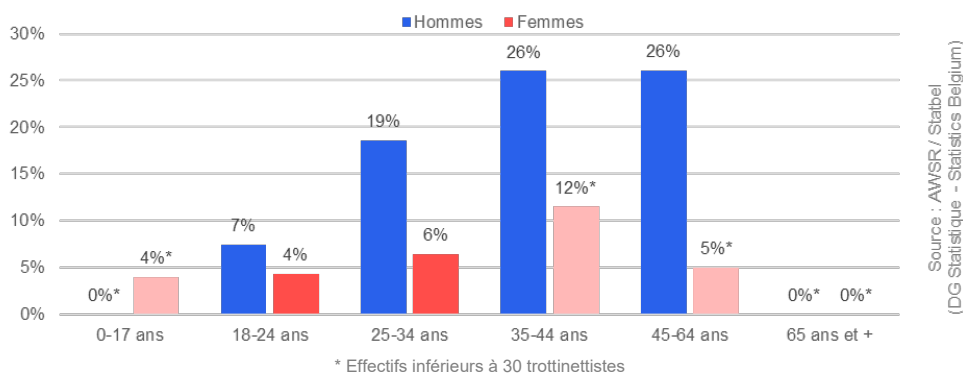


Figure 23 : Proportion de trottinettistes testés et positifs pour la conduite sous influence d'alcool parmi ceux impliqués dans un accident corporel selon leur âge et leur sexe (Wallonie, 2021-2025)

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 trottinettiste au cours de la période 2021-2025. 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 trottinettiste, qui intervient dans près d'un accident sur 5 (21%). Peuvent y être ajoutés les accidents (2,0%) dans lesquels le trottinettiste 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 trottinettiste : dans 4,4% des accidents, il intervient dans le chef de l'opposant et dans 3,2% des accidents dans le chef du trottinettiste. Enfin, un mauvais état de la route ou de la piste cyclable est mentionné dans 3,1% des accidents de trottinettiste. Les autres facteurs interviennent dans un nombre plus restreint d'accidents. Notons que la problématique des « angles-morts » n'est mentionnée que pour 1,1% des accidents de trottinettiste, ce qui est très certainement une (forte) sous-estimation de la réalité.

Tableau 3 : Facteurs d'accident les plus souvent mentionnés (≥1%) dans les accidents corporels impliquant un trottinettiste (Wallonie, 2021-2025)

Tous les accidents de trottinettes		Facteurs
Trottinettiste	21,3%	Chute
	3,2%	Non-respect de la priorité
	2,4%	Place non réglementaire sur la chaussée
	2,0%	Perte de contrôle du véhicule
Opposant	4,4%	Non-respect de la priorité
	1,3%	Chute
	1,1%	Trottinettiste dans l'angle-mort
Route	3,1%	Mauvais état de la route ou de la piste cyclable (ornières, verglas...)
	1,2%	Eclairage défectueux ou insuffisant

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

¹⁵ Pour une comparaison détaillée, voir l'Essentiel « Modes de déplacement » et l'Essentiel « Les accidents avec alcool ».



Enfin, les accidents corporels impliquant au moins un trottinettiste ont un taux de délit de fuite enregistré par la Police parmi les plus élevés avec près d'un accident sur 6 (16%), taux le deuxième plus élevé après celui des accidents de piétons dont un délit de fuite est signalé dans près d'un accident corporel sur 5 (21%) (Figure 24). Nous noterons que lorsqu'un délit de fuite est encodé, nous ne savons pas qu'elle usager est auteur de ce délit.

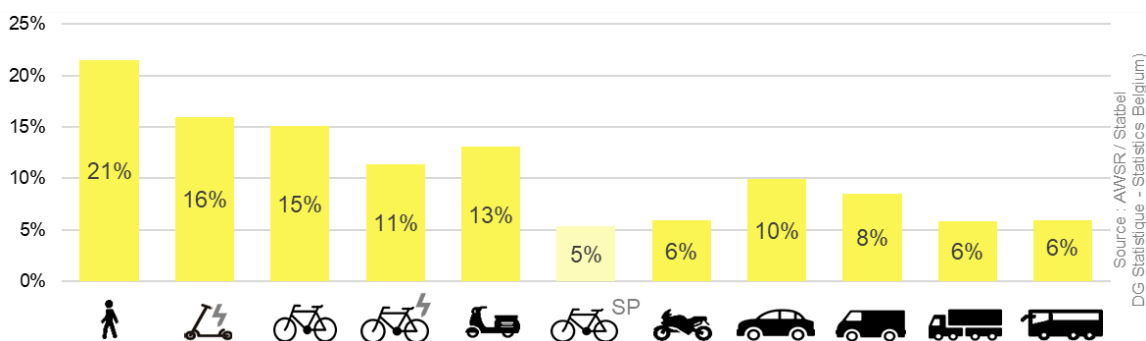


Figure 24 : Proportion de délits de fuite enregistrés dans les accidents corporels selon le type d'usagers impliqué (Wallonie, 2021-2025)

Éditeur responsable : Laetitia Delande

Éditeur : Agence wallonne pour la Sécurité routière ASBL

Date de publication : Juin 2026

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

Essentiel des accidents : Les accidents impliquant une trottinette électrique en Wallonie – 2025. AWSR, Juin 2026

