

# Les accidents impliquant un piéton en Wallonie - 2020

Les **définitions et précisions techniques** utiles à la bonne compréhension de ce document sont centralisées dans :

[Essentiel des accidents : glossaire et précisions techniques. AWSR, septembre 2021](#)

Les **Essentiels** sont disponibles sur :

<https://www.awsr.be/services/etudes-statistiques/>

## SOMMAIRE

### Que retenir ?

#### Ampleur de la problématique

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

Quel est le risque d'accident en tant que piéton ?

Les accidents de piéton sont-ils particulièrement graves ?

Quelle est l'évolution à moyen terme ?

#### Caractéristiques des piétons accidentés

Quel âge ont les piétons accidentés ?

Quel est le genre des piétons accidentés ?

#### Caractéristiques des accidents impliquant un piéton

Quand se produisent les accidents impliquant un piéton ?

Où se produisent les accidents impliquant un piéton ?

Comment se déroulent les accidents impliquant un piéton ?

## QUE RETENIR ?

### ▪ Combien ?

- 13% des accidents corporels survenant en Wallonie impliquent un piéton.
- Chaque année, environ 1400 accidents corporels impliquant un piéton, 40 piétons décédés et 130 piétons grièvement blessés.
- Pour une même distance parcourue, le risque d'être tué ou grièvement blessé dans un accident de la route est 8 fois plus élevé pour un piéton que pour un automobiliste.

### ▪ Qui ?

- 25% des piétons tués ou blessés sont des enfants ou adolescents (entre 0 et 17 ans), 18% sont des seniors (65 ans et plus). Mais un piéton *décédé* sur deux est un senior.
- 52% des piétons tués ou blessés sont des femmes. Il s'agit du seul mode de déplacement comptant plus de victimes féminines que de victimes masculines.

### ▪ Quand ?

- Trois quarts des accidents surviennent les journées de semaine, avec des pics lors des heures de pointe.
- La luminosité semble être un élément clé de l'accidentalité des piétons : davantage d'accidents en automne et hiver qu'au printemps et en été ; forte concentration d'accidents les fins de journée des mois de novembre et de décembre.
- Comme pour les autres modes de déplacement, peu d'accidents surviennent dans des conditions environnementales particulières (météo défavorable, chaussée dégradée, faible luminosité), mais ces accidents sont plus graves.

### ▪ Où ?

- Les 9 communes qui comptent plus de 50.000 habitants recensent à elles seules 43% de tous les accidents piétons de Wallonie.

- Caractère urbain de l'accidentalité : 9 accidents de piéton sur 10 surviennent en agglomération. Seuls 7% des accidents surviennent sur des axes où la limitation de vitesse est supérieure à 50 km/h, mais ceux-ci sont particulièrement graves.

▪ **Comment ?**

- Trois piétons tués ou blessés sur 4 traversaient la chaussée au moment de l'accident. Un piéton tué ou blessé sur deux traversait sur un passage pour piétons. Les accidents sont moins graves lorsque le piéton traversait sur un passage que lorsqu'il traversait en-dehors.
- Dans près de 9 cas sur 10, l'opposant au piéton tué ou blessé est une voiture. Les collisions « voiture contre piéton » représentent 10% de l'ensemble des accidents corporels enregistrés en Wallonie.

Les résultats présentés, sauf mention contraire, se basent sur une période de 5 ans (2016-2020). Travailler sur une telle période permet de neutraliser certaines variations annuelles telles que, par exemple, des conditions météorologiques atypiques. Si les accidents survenus en 2020 ont des caractéristiques spécifiques, celles-ci sont mises en évidence.

Par définition, un accident corporel implique au moins un véhicule en mouvement. Les accidents de piétons seuls (p.ex. piéton qui trébuche sur le trottoir) ou entre piétons ne sont pas repris dans ces statistiques.

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



## AMPLEUR DE LA PROBLÉMATIQUE

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

Chaque année, environ 1400 accidents corporels impliquant un piéton sont enregistrés sur les routes wallonnes. Ces accidents entraînent le décès de près de 40 piétons, en blessent grièvement environ 130 et en blessent légèrement environ 1300. Le nombre de piétons tués ou blessés annuellement avoisine ainsi les 1500.

Les accidents impliquant un piéton représentent une part non-négligeable de l'accidentalité wallonne puisqu'ils comptent pour 13% de l'ensemble des accidents corporels. Et les piétons eux-mêmes représentent 12% des tués sur la route, 12% des blessés graves et 10% des blessés légers.

Marquée par l'épidémie de Covid-19, l'année 2020 se caractérise de façon générale par une forte baisse de l'accidentalité (-22% d'accidents corporels en Wallonie). Cette diminution s'observe également, et même de façon un peu plus prononcée, pour les accidents impliquant un piéton. Cette année-là, le nombre d'accidents impliquant un piéton est descendu à 955, soit une réduction d'un tiers (-34%) par rapport à 2019. Le nombre de piétons décédés ne fut « que » de 29, le nombre de blessés graves de 88 et le nombre de blessés légers de 859. Jamais des indicateurs si faibles n'avaient été observés. Il existe peu de données chiffrées quant à l'évolution des déplacements piétons en Wallonie durant la crise sanitaire, mais une chose est sûre : la baisse du trafic automobile engendrée par les différentes mesures gouvernementales a considérablement réduit le nombre d'interactions entre les piétons et les véhicules motorisés, contribuant de la sorte à la baisse de l'accidentalité piétonne.

Notons que la gravité des accidents impliquant un piéton s'est accrue en 2020, la baisse du nombre de piétons tués (-26%) ayant été moins importante que la baisse du nombre d'accidents impliquant un piéton (-34%). Une augmentation des vitesses pratiquées par les véhicules motorisés (en raison d'un trafic moindre) pourrait en être une des raisons, même si aucune donnée consolidée au niveau régional ne permet de vérifier cette hypothèse.

Tableau 1 : Nombre d'accidents corporels impliquant un piéton et nombre de piétons victimes de la route (Wallonie, 2016-2020)

	Accidents corporels impliquant un piéton	Piétons décédés 30 jours	Piétons blessés graves	Piétons blessés légers	Piétons victimes	Gravité spécifique
2016	1391	32	118	1309	1459	23,0
2017	1385	39	141	1265	1445	28,2
2018	1408	34	113	1325	1472	24,1
2019	1442	39	122	1354	1515	27,0
2020	955	29	88	859	976	30,4
Total 2016-2020	6581	173	582	6112	6867	26,3
Évolution 2019-2020	-34%	-26%	-28%	-37%	-36%	+12%

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

### QUEL EST LE RISQUE D'ACCIDENT EN TANT QUE PIÉTON ?

En Belgique<sup>1</sup>, pour une même distance parcourue, le risque d'être tué ou grièvement blessé dans un accident de la route est 8 fois plus élevé pour un piéton que pour un automobiliste. Par contre, pour une même durée passée dans le trafic, le risque d'être tué ou grièvement blessé est identique pour les deux modes.

Le risque d'être tué ou grièvement blessé est par contre moins élevé en tant que piéton qu'en tant que cycliste ou cyclo/motocycliste, que ce soit pour une même distance parcourue (respectivement 3 fois et 7 fois moins) ou une même durée dans le trafic (respectivement 8 fois et 48 fois moins).

<sup>1</sup> @RISK: Analyse du risque de blessures graves ou mortelles dans la circulation, en fonction de l'âge et du mode de déplacement. 2014. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de Connaissance Sécurité Routière.



Tableau 2 Risque d'être tué ou grièvement blessé selon le mode de déplacement, Belgique

	Risque d'être grièvement blessé ou tué	
	par million de kilomètres	par million de minutes
<b>Piéton</b>	0,13	0,01
<b>Cycliste</b>	0,37	0,10
<b>Motocycliste / cyclomotoriste</b>	0,91	0,57
<b>Automobiliste</b>	0,02	0,01
<b>Passager de voiture</b>	0,02	0,01
<b>Passager de bus ou de train</b>	0,01	0,00

Source : IBSR / Vias institute

La courbe de risque selon l'âge est très proche que ce soit par kilomètre parcouru ou par minute de présence dans le trafic. Elle prend une forme de U, avec un risque minimal pour les piétons de 25-44 ans. Le risque d'être tué ou grièvement augmente progressivement à mesure que l'on s'éloigne de cet âge. Il est deux fois plus élevé pour les 6-14 ans et les 64-74 ans que pour les 25-44 ans. Le risque explose pour les 75 ans et plus, en raison notamment de la plus grande vulnérabilité physique des personnes âgées.

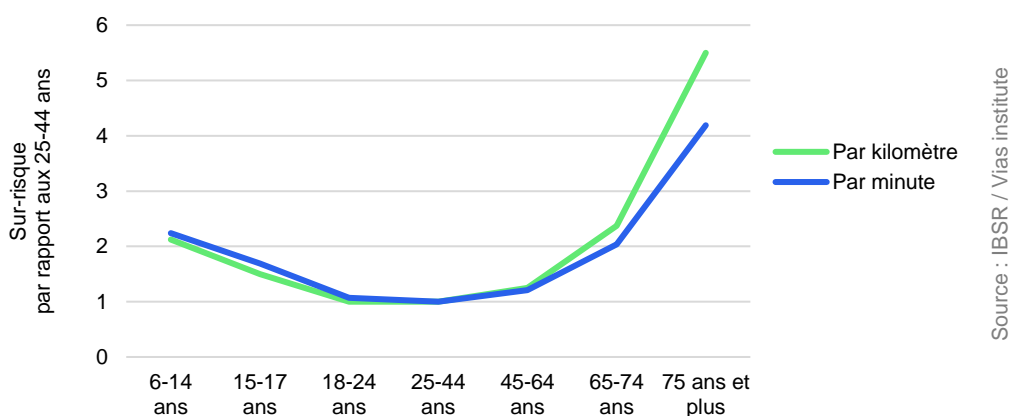


Figure 1 Sur-risque d'être tué ou grièvement blessé en tant que piéton, par rapport au risque d'un piéton de 25-44 ans (Belgique)

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

Sur la période 2016-2020, on dénombre 27 tués pour 1000 accidents corporels impliquant un piéton (environ 1 tué tous les 40 accidents enregistrés). Il s'agit d'une gravité moyenne comparativement à la gravité des accidents impliquant d'autres modes de déplacement.

Dépourvus d'habitacle protecteur, les piétons, à l'instar des autres usagers vulnérables, sont quasi systématiquement les personnes tuées dans les accidents mortels les impliquant (dans 98% des cas). Avec 26 piétons tués pour 1000 accidents de piétons, seuls les accidents de motos et de voiturettes sont plus souvent fatals à l'utilisateur lui-même.



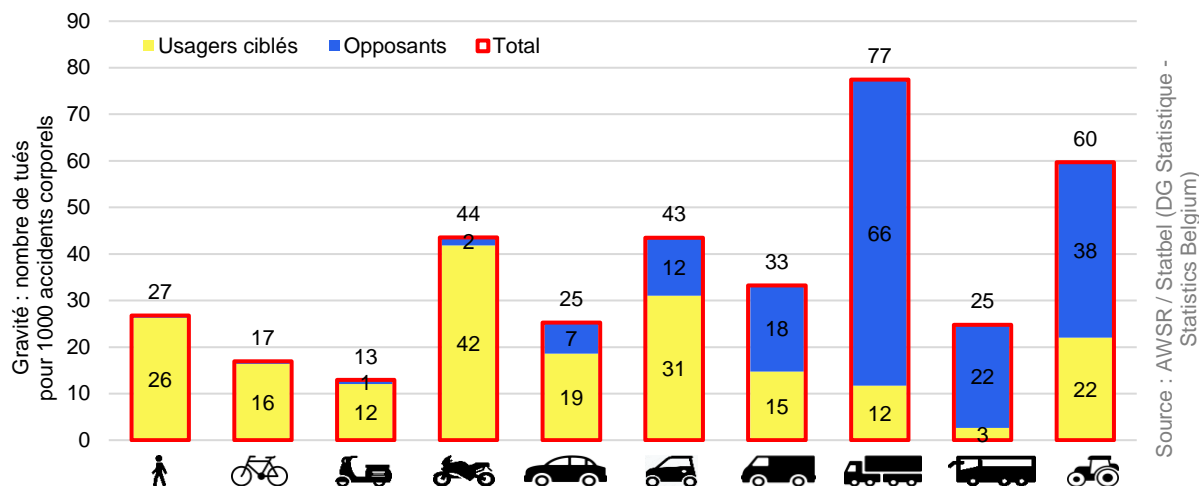


Figure 2 : Gravité des accidents selon le type d'utilisateur (Wallonie, 2016-2020)

Tableau 3 : Ensemble des victimes dans les accidents de la route impliquant un piéton (Wallonie, 2016-2020)

Ensemble des victimes	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Victimes	Gravité totale
2016	32	119	1381	1532	23,0
2017	40	142	1329	1511	28,9
2018	35	118	1378	1531	24,9
2019	40	122	1435	1597	27,7
2020	29	90	908	1027	30,4
<b>Total 2016-2020</b>	<b>176</b>	<b>591</b>	<b>6431</b>	<b>7198</b>	<b>26,7</b>
<b>Évolution 2019-2020</b>	<b>-28%</b>	<b>-26%</b>	<b>-37%</b>	<b>-36%</b>	<b>+9%</b>

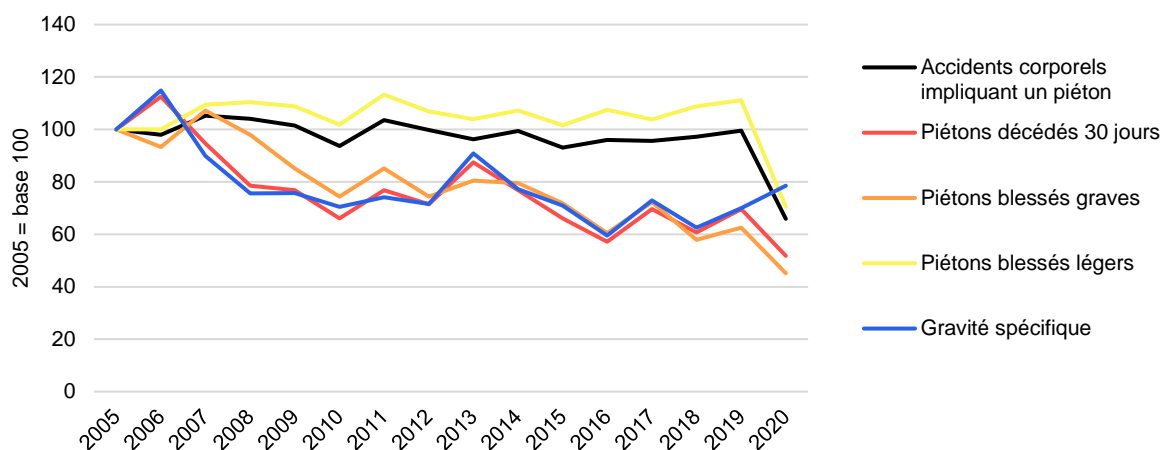
Source : AWSR / Statbel (DG Statistique – Statistics Belgium)

## QUELLE EST L'ÉVOLUTION À MOYEN TERME ?

Le nombre d'accidents corporels impliquant un piéton en Wallonie est relativement stable au fil des ans (à l'exception de l'année 2020, voir ci-dessus), avoisinant annuellement les 1400. Toutefois, le nombre de piétons tués ou grièvement blessés évolue favorablement : il a diminué de moitié entre 2005 et 2019 (respectivement -30% et -37%). Cela signifie que la gravité (spécifique) des accidents impliquant un piéton est en diminution, autrement dit que les accidents (corporels) se soldent pour le piéton aujourd'hui plus fréquemment par des blessures légères, et moins souvent par des blessures mortelles ou graves<sup>2</sup>. La multiplication des zones 30 et l'amélioration des véhicules vers une plus grande sécurité des piétons (carrosserie plus adaptée et système de détection des usagers vulnérables, entre autres) pourraient expliquer cette évolution. D'autres éléments pourraient aussi avoir joué un rôle, sans que cela ne puisse être vérifié, comme une diminution des vitesses pratiquées par les véhicules motorisés, une plus grande attention apportée par les piétons à leur visibilité ou encore un meilleur enregistrement des accidents de piétons plus légers.

<sup>2</sup> 17% des piétons tués ou blessés étaient mortellement ou grièvement atteints en 2005, contre 12% en 2020.





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

Figure 3 : Évolution en base 100 des principaux indicateurs relatifs aux accidents corporels impliquant un piéton (Wallonie, 2005-2020)

## CARACTÉRISTIQUES DES PIÉTONS ACCIDENTÉS

### QUEL ÂGE ONT LES PIÉTONS ACCIDENTÉS ?

Le recours à la marche n'est pas l'apanage d'un groupe d'âge spécifique, et cela se ressent dans les statistiques d'accidents : un nombre conséquent de victimes piétonnes est à déplorer dans les différents groupes d'âge. Ainsi, 25% des piétons tués ou blessés sont des enfants ou des adolescents (entre 0 et 17 ans), 13% sont des jeunes de 18-24 ans, 45% ont entre 25 et 64 ans et 18% sont des seniors (65 ans et plus). Cette dimension multi-âges (et notamment la forte présence d'enfants et de seniors parmi les victimes) est une spécificité de l'accidentalité des piétons<sup>3</sup>.

La part représentée par les seniors est plus importante parmi les victimes les plus gravement touchées : ne comptant que pour 16% des piétons légèrement blessés, les seniors représentent un quart (27%) des piétons grièvement blessés et presque la moitié des piétons décédés (47%). Cela s'explique par la plus grande vulnérabilité physique des seniors, pour qui un accident de violence égale se soldera plus fréquemment par des blessures graves que pour un adulte ou un enfant.

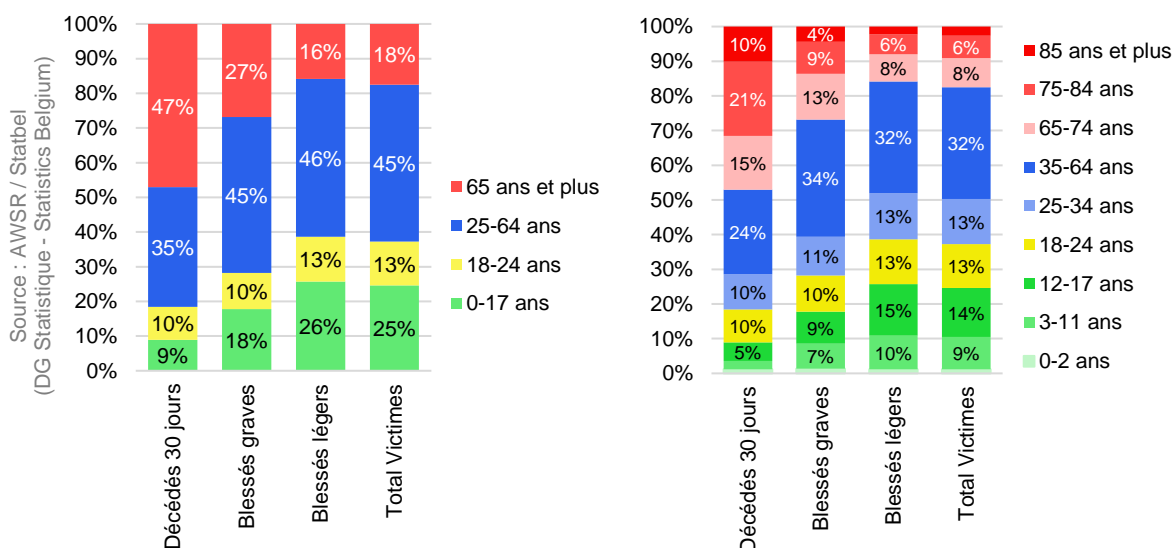


Figure 4 : Âge des piétons victimes de la route, selon la gravité des blessures (Wallonie, 2016-2020)

<sup>3</sup> Voir l'Essentiel « Modes de déplacement »





En termes d'évolution, deux tendances sont à relever. D'une part, l'amélioration marquée de l'accidentalité des piétons de 3-11 ans. Entre 2006-2010 et 2016-2020, la part des 3-11 ans parmi l'ensemble des piétons victimes de la route est passée de 12% à 9%, et leur part parmi les piétons tués ou grièvement blessés est passée de 12% à 6%. Le nombre de piétons de 3-11 ans victimes a diminué d'un tiers entre 2006-2010 et 2016-2020 et le nombre de piétons de 3-11 ans tués ou grièvement blessés de deux tiers. C'est le groupe d'âge enregistrant, de loin, les plus fortes baisses entre ces deux périodes. Les raisons de cette amélioration très ciblée sont encore obscures pour l'instant. Elle pourrait trouver sa source dans une diminution de la mobilité de ce groupe d'âge (moins d'utilisation de l'espace public pour se déplacer, mais aussi pour jouer<sup>4</sup>) ou une augmentation des infrastructures plus sûres pour ce groupe (zones 30 ou zones de partage, notamment), sans qu'il ne soit possible de vérifier ces explications (et sans en exclure d'autres).

La seconde tendance concerne les seniors (65 ans et plus). Si leur part parmi l'ensemble des piétons victimes reste stable dans le temps (17-18%), leur part parmi les piétons tués ou grièvement blessés augmente progressivement, passant de 27% en 2006-2010 à 31% en 2016-2020. Nous ne pouvons expliquer pour l'instant cette évolution a priori paradoxale. Notons aussi l'évolution spécifique des indicateurs relatifs aux 85 ans et plus : leur part augmente tant parmi l'ensemble des piétons victimes que parmi les piétons tués ou grièvement blessés. Il s'agit aussi du seul groupe d'âge dont le nombre absolu de victimes augmente entre les deux périodes (+26% de victimes, +20% de tués et blessés graves). L'augmentation du nombre de piétons de 85 ans et plus sur les routes (en raison de leur accroissement dans la population et de leur meilleure condition physique) est certainement liée à cette évolution.

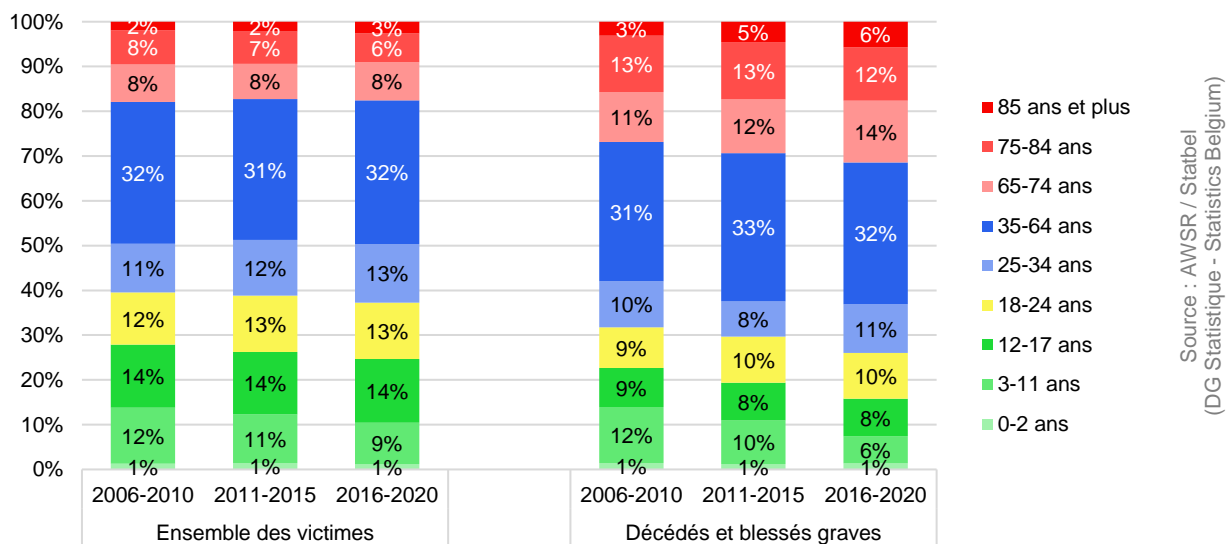


Figure 5 : Évolution de l'âge des piétons victimes de la route, selon la gravité des blessures (Wallonie)

Tableau 4 : Évolution du nombre de piétons victimes de la route, selon l'âge (Wallonie)

	0-2 ans	3-11 ans	12-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-64 ans	65-74 ans	75-84 ans	85 ans et plus	
Victimes	2006-2010	99	942	1063	881	824	2390	629	581	143
	2011-2015	108	805	1035	939	921	2340	585	533	165
	2016-2020	80	631	962	858	885	2184	575	435	180
	<b>Evolution 2006-2010 → 2016-2020</b>	-19%	<b>-33%</b>	-10%	-3%	+7%	-9%	-9%	-25%	<b>+26%</b>
Décédés et blessés graves	2006-2010	16	141	99	102	117	351	126	142	35
	2011-2015	12	94	82	100	76	321	117	124	44
	2016-2020	10	45	62	76	81	235	102	89	42
	<b>Evolution 2006-2010 → 2016-2020</b>	-38%	<b>-68%</b>	-37%	-25%	-31%	-33%	-19%	-37%	<b>+20%</b>

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

<sup>4</sup> Voir notamment cet article de l'asbl Tous à pied « Nos enfants ont-ils perdu le droit de jouer et de se déplacer librement ? » <https://www.tousapied.be/articles/nos-enfants-ont-ils-perdu-le-droit-de-jouer-et-de-se-deplacer-librement/>



Enfin, les piétonnes accidentées sont plus âgées que les piétons hommes accidentés. Les piétonnes seniors sont possiblement plus nombreuses sur les routes wallonnes, notamment en raison de l'espérance de vie plus élevée des femmes et d'un taux de détention du permis de conduire moins élevé chez les femmes âgées que chez les hommes du même âge. Il est possible qu'une moindre présence des jeunes filles dans l'espace public, comparativement aux jeunes garçons, joue également un rôle explicatif<sup>5</sup>.

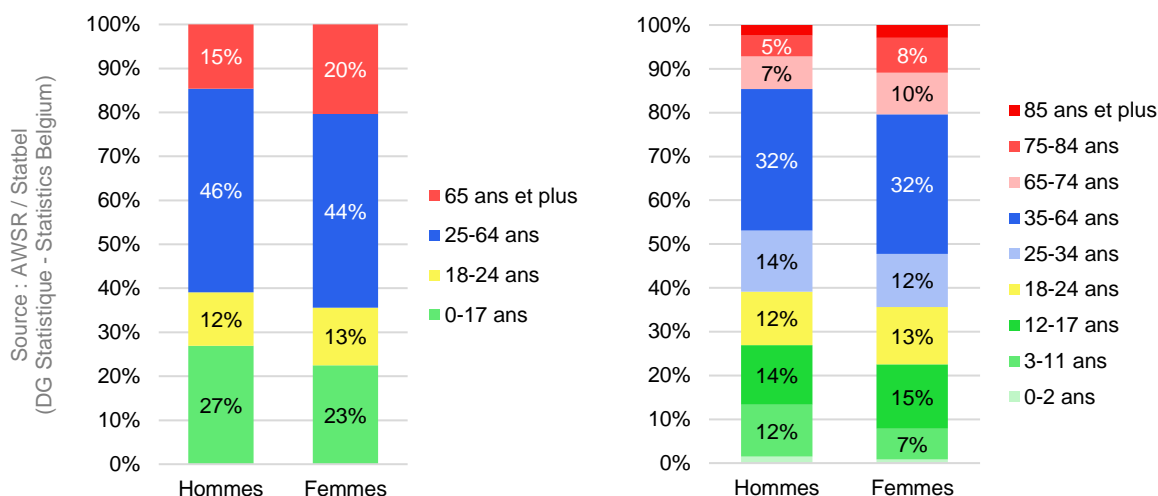


Figure 6 : Âge des piétons victimes de la route, selon le sexe (Wallonie, 2016-2020)

## QUEL EST LE GENRE DES PIÉTONS ACCIDENTÉS ?

La distribution selon le genre des piétons victimes de la route est stable dans le temps et est quasi équitable, avec une toute petite prédominance des femmes (52%, versus 48% d'hommes). Cela est probablement le reflet d'un recours à la marche similaire des hommes et des femmes. Il s'agit du seul mode de déplacement où le nombre de victimes féminines est supérieur au nombre de victimes masculines.

La part des femmes parmi les piétons victimes augmente avec l'âge. Ce phénomène est probablement multi-causal, mêlant de possibles différences de mobilité entre filles et garçons chez les enfants, une prise de risque différente selon le sexe (et l'âge) et une espérance de vie plus élevée des femmes.

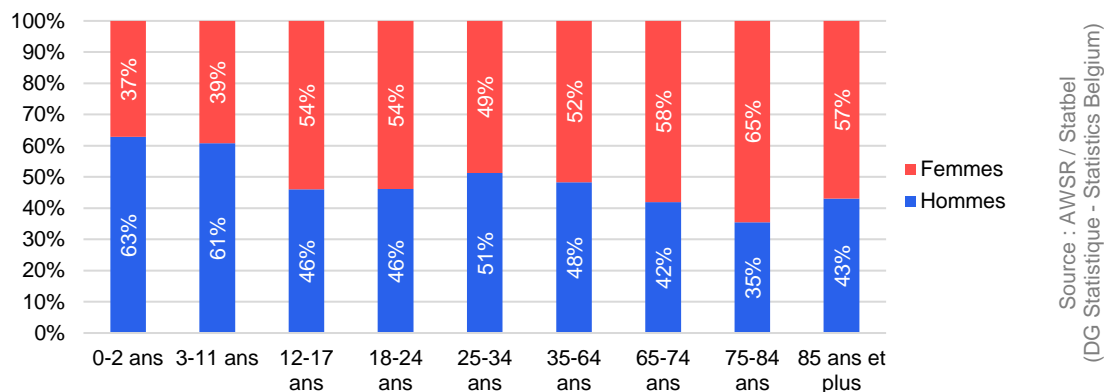


Figure 7 : Genre des piétons victimes de la route, selon l'âge (Wallonie, 2016-2020)

Il apparaît également que la part représentée par les hommes est plus importante parmi les victimes piétonnes gravement touchées : elle passe de 48% parmi les blessés légers à 53% parmi les décédés 30 jours. Le fait que les accidents impliquant un piéton homme surviennent dans des circonstances plus à risque de blessures graves que les accidents impliquant une piétonne pourrait expliquer une telle situation. Plusieurs statistiques vont dans ce sens, comme le fait que les accidents de piéton de sexe masculin surviennent davantage de nuit ou hors agglomération/sur autoroute que les accidents de piéton de sexe féminin, par exemple.

<sup>5</sup> Plusieurs études et ouvrages abordent cette thématique. Voyez notamment cet article vulgarisateur <https://lejournel.cnrs.fr/billets/une-ville-faite-pour-les-garcons>





# CARACTÉRISTIQUES DES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN PIÉTON

## QUAND SE PRODUISENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN PIÉTON ?

### 1. Mois, jour et heure

La distribution mensuelle des accidents de piéton est très différente de celle qui s'observe pour les voitures d'une part et pour les deux-roues d'autre part<sup>6</sup> : ils sont plus fréquents en automne et en hiver et moins fréquents au printemps et en été. Il n'y a pas lieu de penser que la mobilité piétonne est plus importante en automne et en hiver que le reste de l'année, au contraire. Il est donc probable que la sur-accidentalité observée à cette période soit due à un plus grand risque d'accident, possiblement liée aux conditions de luminosité plus faible.

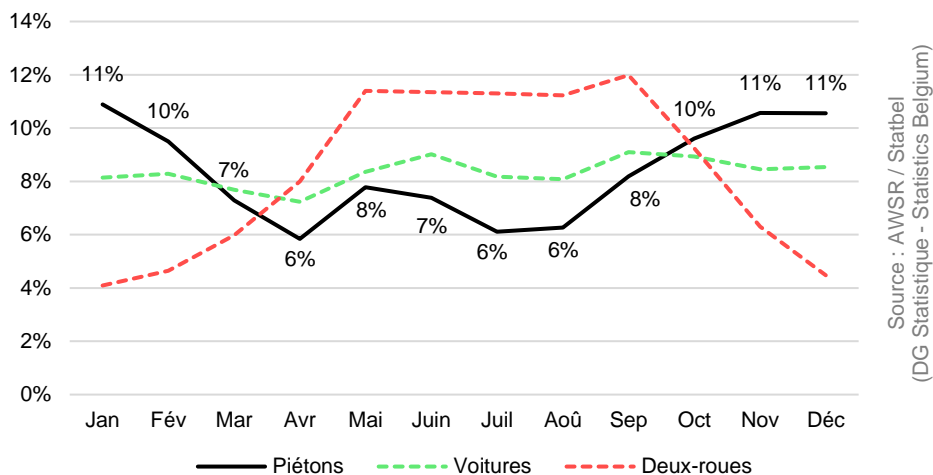


Figure 8 : Répartition mensuelle des accidents selon l'usager impliqué (Wallonie, 2016-2020)

En 2020, la distribution des accidents de piéton au fil des mois a forcément été impactée par les restrictions de mobilité imposées pour la gestion de la crise sanitaire. Le nombre d'accidents de piéton est descendu à un très faible niveau au mois d'avril, avant de remonter progressivement mais de façon constante jusqu'en décembre.

La répartition des accidents de piéton en fonction de l'heure est fortement corrélée à la mobilité piétonne. 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 piéton. Le mercredi, un pic s'observe aussi vers midi à l'heure de sortie des classes. Le profil de la courbe est bien différent le weekend, avec un nombre plus élevé d'accidents de piéton le soir et la nuit, et ce dès le vendredi soir, et une absence de pic en fin d'après-midi.

En 2020, la sur-accidentalité qui s'observe traditionnellement les nuits de weekend (vendredi et samedi soir) comparativement aux autres nuits de la semaine était un peu moins marquée, probablement en raison des mesures gouvernementales qui ont impacté les déplacements.

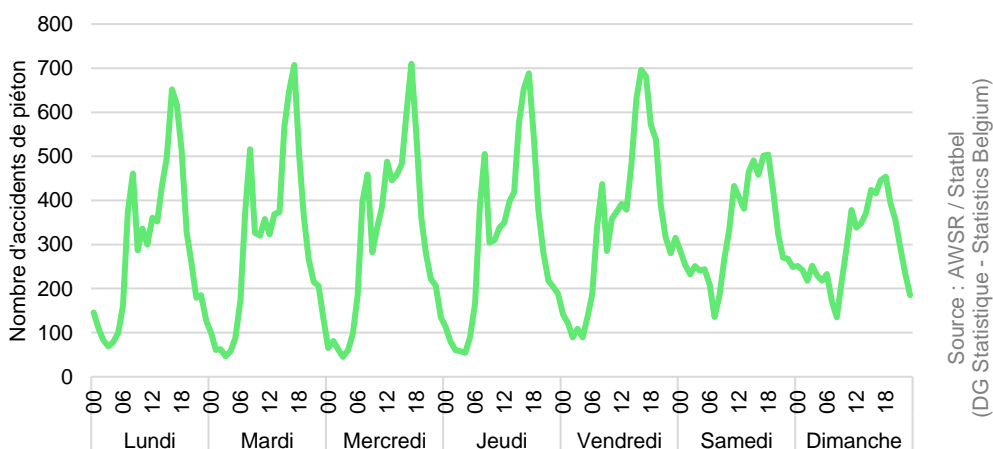
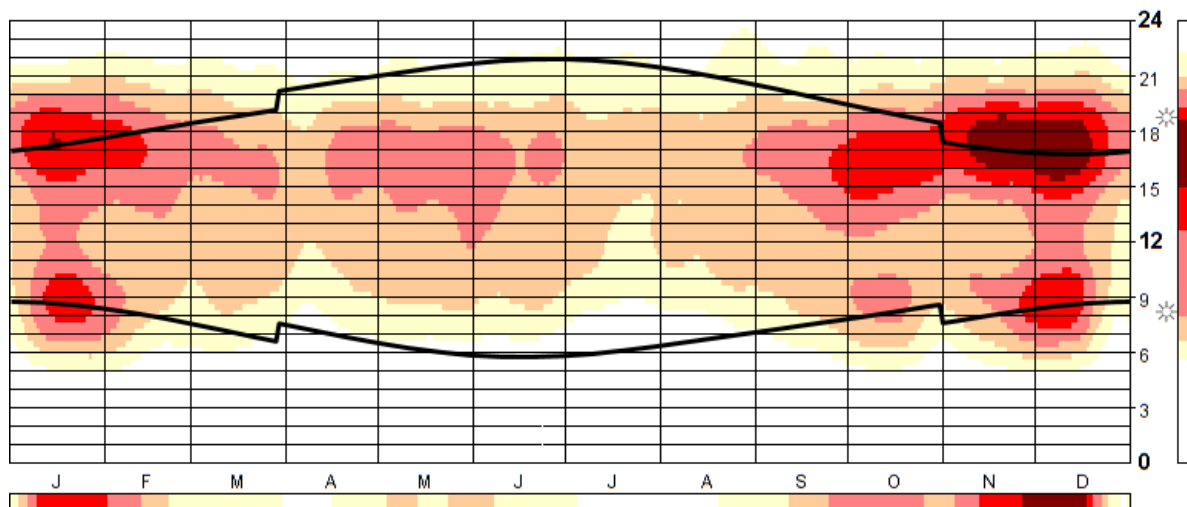


Figure 9 : Distribution des accidents de piéton selon le jour et l'heure (Wallonie, 2016-2020)

<sup>6</sup> Voir l'Essentiel « Modes de déplacement »



Les informations relatives au mois, au jour et à l'heure de survenue des accidents corporels impliquant un piéton sont synthétisées dans le graphe ci-dessous. Les taches foncées matérialisent les moments concentrant le plus grand nombre de ces accidents. Les fins de journée des mois de novembre et de décembre représentent ainsi un moment critique de l'accidentalité piétonne, suivies des matinées de ces mêmes mois et des matinées et soirées de janvier. Outre la mobilité, la luminosité semble donc être un élément clé de l'accidentalité des piétons.



L'échelle de couleur est une échelle d'intensité. Plus la couleur est foncée, plus le nombre d'accidents de piéton observés à cette période est élevé.

Les deux lignes noires correspondent aux heures de lever et coucher du soleil.

Figure 10 : Aperçu de la distribution des accidents de piéton au fil de l'année, selon l'heure (Wallonie, 2011-2020)

## 2. Conditions atmosphériques et de luminosité

83% des accidents corporels impliquant un piéton en Wallonie surviennent dans des conditions météorologiques normales (sèches). 16% surviennent par temps pluvieux et 2% sous d'autres conditions météo dégradées (brouillard, neige, vent, etc.). Cette répartition est similaire à celle qui s'observe pour les accidents impliquant un véhicule motorisé à 4 roues ou plus<sup>7</sup>. L'année 2020 s'inscrit dans cette même tendance. Il apparaît que les accidents par temps pluvieux sont plus graves que ceux sous une météo clémente, et que ceux survenant sous une autre condition dégradée le sont encore davantage.

Des conclusions similaires sont à tirer de l'analyse selon l'état de la chaussée, avec une majorité des accidents de piéton survenant sur une route propre et sèche (75%), mais une gravité plus élevée que lorsque ce n'est pas le cas. Une répartition similaire s'observe pour les accidents de véhicules motorisés à 4 roues ou plus.

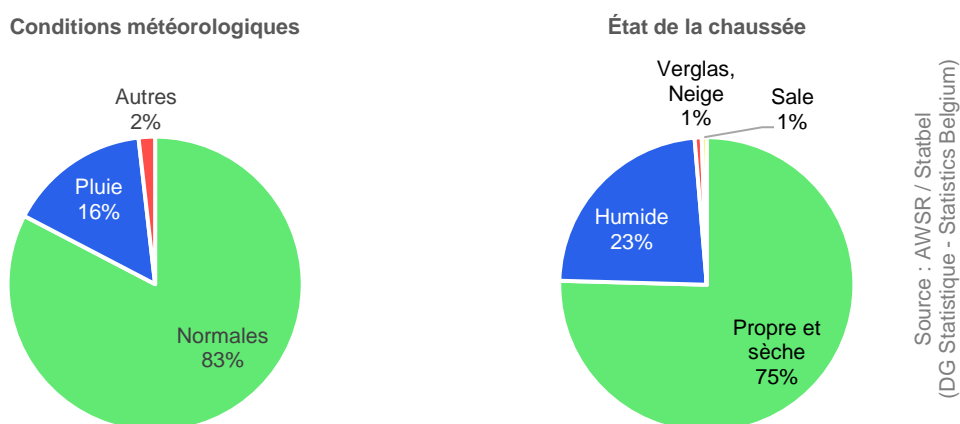


Figure 11 : Distribution des accidents de piéton selon les conditions météorologiques et selon l'état de la chaussée (Wallonie, 2016-2020)

<sup>7</sup> Les accidents impliquant un deux-roues surviennent plus fréquemment sous des conditions météo normales (93-94%).



Tableau 5 : Quelques chiffres concernant les accidents de piéton selon les conditions météorologiques (Wallonie, 2016-2020)

	Piétons Décédés 30 jours	Piétons Blessés graves	Piétons Blessés légers	Piétons Total Victimes	Accidents Piétons	Gravité spécifique
<b>Normales</b>	75%	81%	83%	82%	83%	29
<b>Pluie</b>	21%	17%	15%	16%	16%	44
<b>Autres</b>	4%	2%	2%	2%	2%	65

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

Tableau 6 : Quelques chiffres concernant les accidents de piéton selon l'état de la chaussée (Wallonie, 2016-2020)

	Piétons Décédés 30 jours	Piétons Blessés graves	Piétons Blessés légers	Piétons Total Victimes	Accidents Piétons	Gravité spécifique
<b>Propre et sèche</b>	65%	71%	76%	75%	75%	27
<b>Humide</b>	33%	26%	23%	24%	23%	45
<b>Verglas, Neige</b>	1%	1%	1%	1%	1%	49
<b>Sale</b>	0%	2%	0%	1%	1%	0

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

Enfin, près de trois quarts (72%) des accidents impliquant un piéton surviennent dans des conditions diurnes, soit un peu plus que les 65% qui s'observent pour les accidents de voiture. 21% surviennent de nuit avec éclairage public, 5% à l'aube ou au crépuscule et 2% de nuit sans éclairage public. Plus la luminosité est faible, plus la gravité de l'accident est élevée, peut-être en raison de vitesses d'impact plus élevées liées à une détection nulle ou tardive du piéton par son opposant.

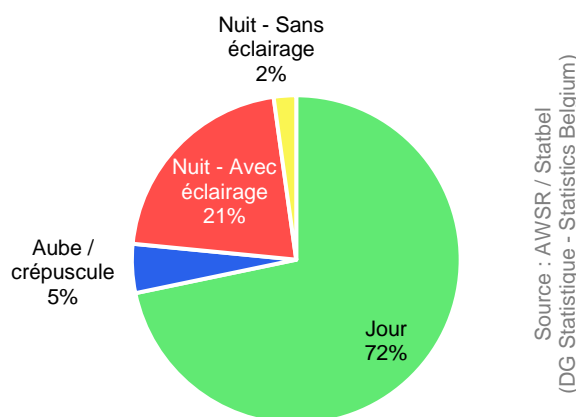


Figure 12 : Distribution des accidents de piéton selon les conditions de luminosité (Wallonie, 2016-2020)

Tableau 7 : Quelques chiffres concernant les accidents de piéton selon les conditions de luminosité (Wallonie, 2016-2020)

	Piétons Décédés 30 jours	Piétons Blessés graves	Piétons Blessés légers	Piétons Total Victimes	Accidents Piétons	Gravité spécifique
<b>Jour</b>	50%	62%	73%	71%	72%	20
<b>Aube / crépuscule</b>	5%	5%	5%	5%	5%	27
<b>Nuit - Avec éclairage</b>	36%	30%	20%	22%	21%	48
<b>Nuit - Sans éclairage</b>	9%	3%	2%	2%	2%	112

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



Un croisement des informations relatives aux conditions météorologiques et aux conditions de luminosité met en avant que deux-tiers des accidents de piéton surviennent de jour sous des conditions météo clémentes et que ces circonstances sont celles associées à la plus faible gravité des accidents de piéton.

## OÙ SE PRODUISENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN PIÉTON ?<sup>8</sup>

### 1. Provinces et communes

Les zones densément peuplées concentrent en toute logique une part importante des accidents impliquant un piéton. C'est ainsi que les provinces de Liège (36%) et de Hainaut (37%) enregistrent chacune plus d'un tiers de l'ensemble des accidents de piéton de la région. De même, les 9 communes wallonnes qui comptent plus de 50.000 habitants<sup>9</sup> recensent à elles seules 43% de tous les accidents de piéton de Wallonie.

Quant à la gravité des accidents (nombre de piétons tués et blessés graves pour 1000 accidents de piéton), elle est deux fois plus élevée dans la province du Luxembourg que dans celles de Liège et du Brabant wallon, probablement en raison du plus faible degré d'urbanisation et donc de vitesses pratiquées plus élevées.

En l'absence de données locales relatives à la mobilité piétonne et aux comportements des piétons, il n'est pas pertinent de comparer (davantage) l'accidentalité piétonne dans les différentes provinces et communes du territoire wallon.

### 2. Infrastructure

9 accidents de piéton sur 10 surviennent en agglomération (92%), ce qui n'est pas étonnant puisque c'est le principal lieu des déplacements piétons. Aucun autre mode de déplacement n'atteint un tel niveau de concentration en agglomération. Dans 8 cas sur 10, en agglomération, l'accident de piéton a lieu hors carrefour. Hors agglomération, cette part est de 90%, en raison principalement d'une moindre présence d'intersections. Au total, trois quarts des accidents corporels impliquant un piéton surviennent en agglomération hors intersection. Les accidents de piéton qui surviennent sur autoroute sont extrêmement rares, mais ils sont particulièrement graves pour le piéton lui-même (le piéton accidenté est mortellement ou gravement atteint dans un cas sur deux).

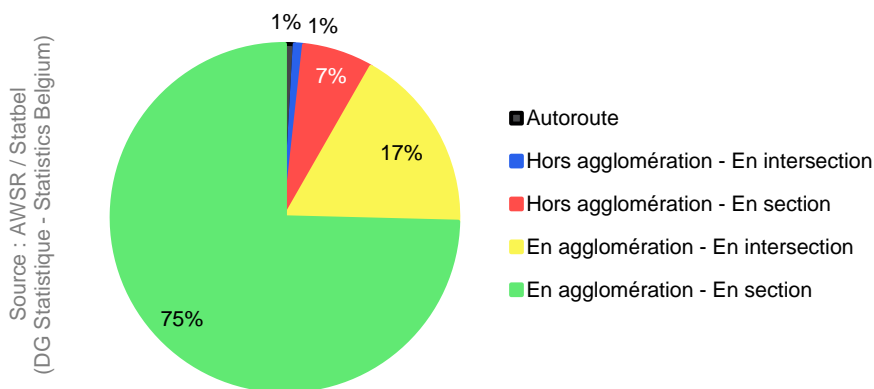


Figure 13 : Distribution des accidents de piéton selon le lieu (Wallonie, 2016-2020)

Le caractère urbain des accidents de piéton ressort également de l'analyse selon le régime de vitesse sur le lieu de l'accident. 84% d'entre eux surviennent sur des axes limités à 50 km/h et 9% sur des axes limités à 30 km/h. Sans surprise, et comme cela s'observe pour tous les modes de déplacement, la gravité des accidents de piéton s'accroît à mesure que la vitesse maximale autorisée est élevée. En zone 30, on déplore 75 piétons tués ou grièvement blessés tous les 1000 accidents corporels avec piéton. Le nombre monte à 110 en zone 50 km/h et augmente ensuite progressivement pour atteindre 571 sur les axes à 120 km/h (298 en zone 70 et 322 en zone 90).

<sup>8</sup> Aucune des sous-sections n'aborde l'évolution dans le temps car aucune évolution notable ne s'observe.

<sup>9</sup> Charleroi, Liège, Namur, Mons, La Louvière, Tournai, Seraing, Mouscron et Verviers.



# COMMENT SE DÉROULENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN PIÉTON ?

## 1. Emplacement du piéton

72% des piétons tués ou blessés dans un accident de la route en Wallonie et dont la position est connue<sup>10</sup> étaient en train de traverser la chaussée au moment de la collision. Dans deux cas sur trois (47% des piétons tués ou blessés), la traversée s'effectuait sur un passage pour piétons. Les autres situations se répartissent à part égale entre une traversée à côté d'un passage pour piéton (13%) et une traversée en l'absence de passage à proximité immédiate (12%).

D'autres configurations d'accident ne sont pas rares non plus, puisque 9% des piétons tués ou blessés étaient sur le trottoir ou l'accotement, 8% étaient en train de marcher sur la chaussée et 8% travaillaient, jouaient ou se trouvaient sur la chaussée même. Les collisions en cours de débarquement d'un véhicule sont plus rares (3% des piétons victimes), mais vu le temps restreint que nécessite cette action, cette part semble indiquer un risque d'accident relativement important lors de ce mouvement.

Notons que la répartition des victimes piétonnes selon leur emplacement au moment de l'accident dépend à la fois du nombre d'infrastructures piétonnes présentes, de l'usage par les piétons des infrastructures présentes et du risque d'accident sur les différentes infrastructures. Cette simple répartition ne permet donc pas de juger de la dangerosité de l'une ou l'autre infrastructure, ou de l'un ou l'autre comportement.

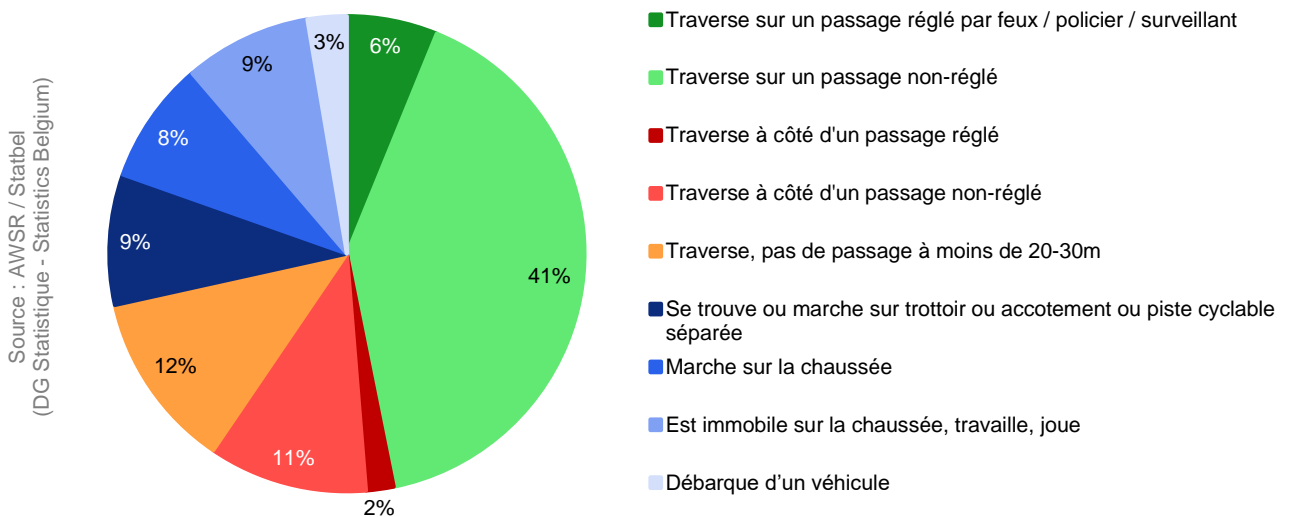


Figure 14 : Piétons victimes (tués ou blessés) selon leur emplacement au moment de la collision (hors inconnus) (Wallonie, 2016-2020)

La réalité est bien sûr différente selon qu'on est en agglomération ou hors agglomération. En agglomération, 3 piétons tués ou blessés sur 4 étaient en train de traverser. Hors agglomération<sup>11</sup>, 44% des piétons victimes ont été heurtés en cours de traversée et les piétons sont plus souvent heurtés qu'en agglomération lorsqu'ils marchent sur ou le long de la chaussée (40% des cas contre 15% en agglomération).

<sup>10</sup> L'emplacement du piéton lors de la collision est inconnu dans un cas sur 4.

<sup>11</sup> 7% des accidents.



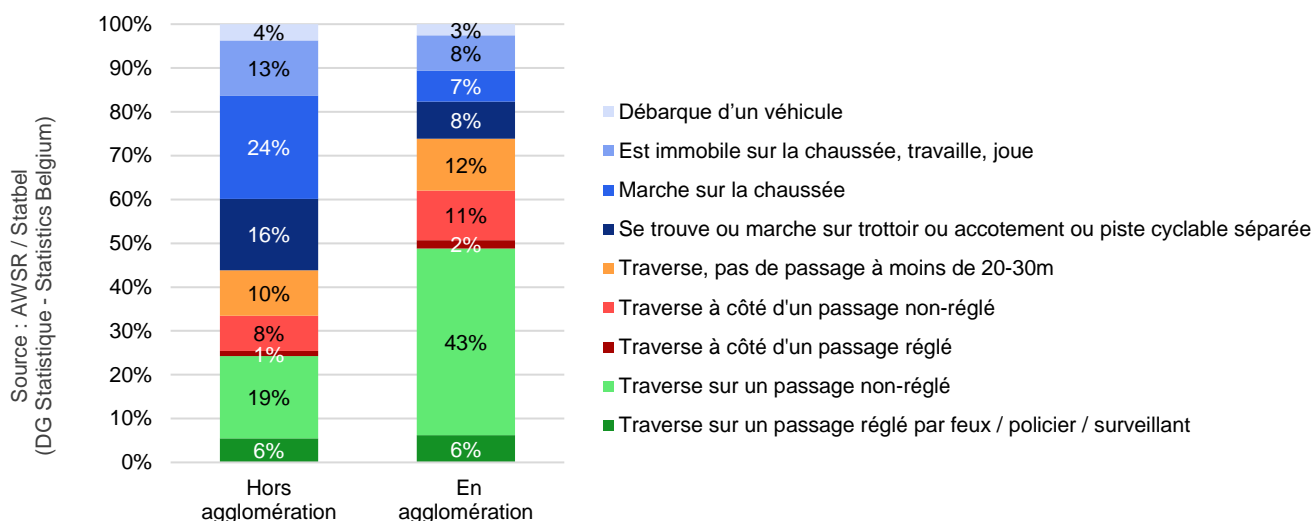


Figure 15 : Emplacement du piéton victime (tué ou blessé) au moment de la collision, selon l'infrastructure routière (Wallonie, 2016-2020)

Le calcul de la gravité (nombre de piétons tués ou grièvement blessés pour 1000 accidents corporels) met en avant que les accidents de piéton se soldent moins fréquemment par des blessures graves ou mortelles pour le piéton lorsque celui-ci traverse sur un passage pour piétons que lorsqu'il traverse à côté ou en l'absence d'une telle infrastructure. Les autres résultats sont complexes à expliquer.

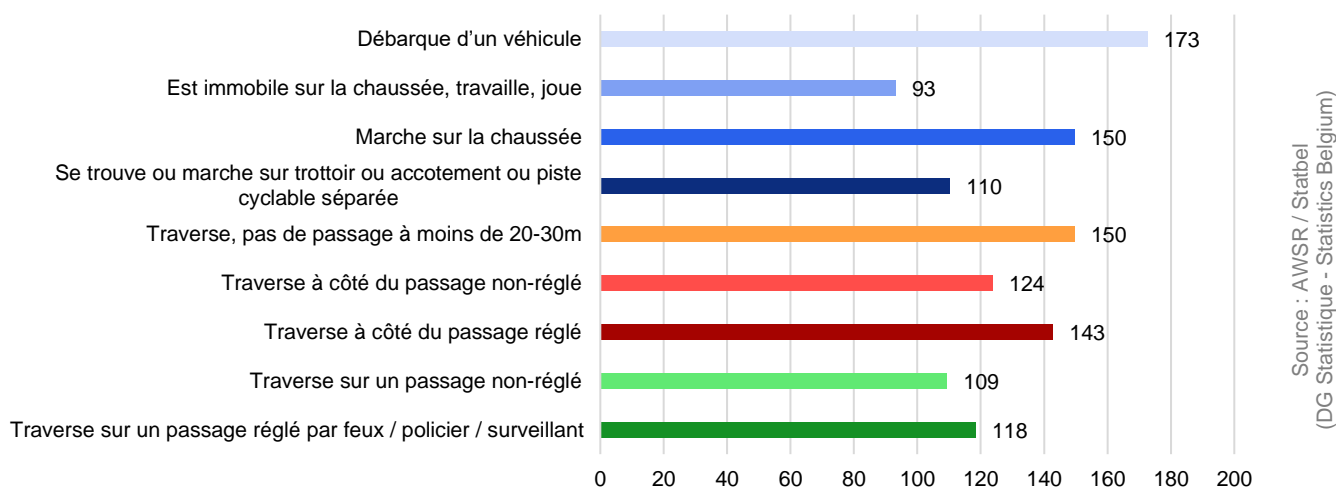


Figure 16 : Gravité spécifique élargie (nombre de piétons tués ou grièvement blessés pour 1000 accidents corporels) selon l'emplacement du piéton au moment de l'accident (Wallonie, 2016-2020)

## 2. Opposant au piéton

Dans près de 9 cas sur 10<sup>12</sup>, l'opposant au piéton tué ou blessé est une voiture. Il s'agit d'une camionnette dans 5% des cas. La prédominance de la voiture dans les accidents de piéton est telle que les collisions voiture contre piéton représentent 10% de l'ensemble des accidents corporels enregistrés en Wallonie<sup>13</sup>.

Mais lorsqu'on regarde spécifiquement les piétons décédés, la voiture n'est plus l'opposant que dans 7 cas sur 10. La part représentée par les camionnettes monte à 9% et celle des camions à 14%. Il faut dire que la gravité des accidents est particulièrement élevée pour le piéton en cas de collision avec un de ces deux usagers. On dénombre 182 piétons tués ou grièvement blessés pour 1000 accidents corporels impliquant un piéton et une camionnette, et 457 dans le cas des accidents piéton-camion. À titre de comparaison, l'indicateur s'élève à 105 en cas de collision entre une voiture et un piéton. Malgré tout, la voiture reste l'opposant le plus fréquent aux piétons décédés, et 8% des personnes tuées sur les routes wallonnes sont des piétons décédés dans une collision avec une voiture.

<sup>12</sup> L'opposant au piéton tué ou blessé est connu dans 83% des cas.

<sup>13</sup> Dont les opposants sont connus.





Notons que rares sont les piétons blessés ou tués suite à une collision avec une bicyclette ou avec un engin de déplacement (2% des piétons tués ou blessés).

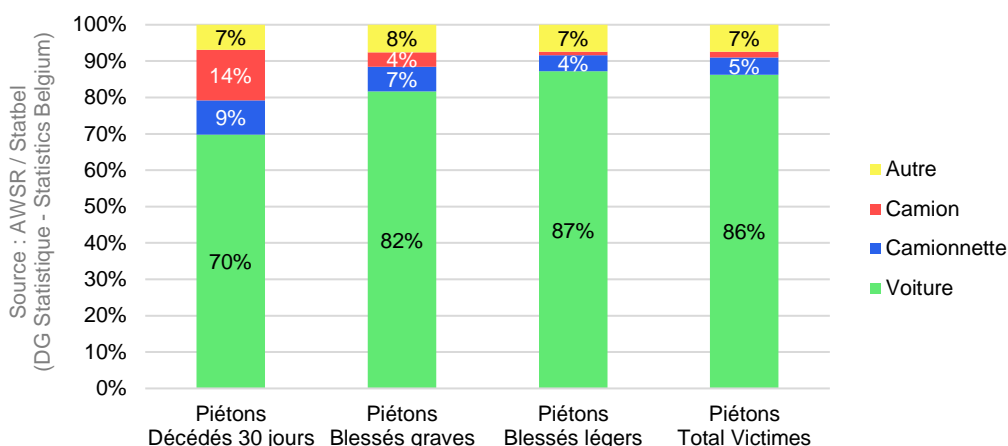


Figure 17 : Opposant au piéton victime, selon la gravité des blessures du piéton (Wallonie, 2016-2020)

Tableau 8 : Opposant au piéton victime, selon la gravité des blessures du piéton, et gravité de l'accident selon l'opposant (Wallonie, 2016-2020)

	Piétons Décédés 30 jours	Piétons Blessés graves	Piétons Blessés légers	Piétons Total Victimes	Gravité spécifique élargie
<b>Bicyclette</b>	0%	1%	2%	2%	54
<b>Cyclomoteur</b>	0%	1%	2%	1%	48
<b>Motocyclette</b>	1%	1%	1%	1%	131
<b>Voiture</b>	70%	82%	87%	86%	105
<b>Camionnette</b>	9%	7%	4%	5%	182
<b>Camion</b>	14%	4%	1%	2%	457
<b>Autobus/autocar</b>	3%	3%	2%	2%	137
<b>Autre</b>	3%	1%	1%	1%	289

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

Lorsque la manœuvre de l'opposant au piéton tué ou blessé est connue<sup>14</sup>, celui-ci « poursuivait sa route tout droit (ou en courbe) dans le bon sens » dans un peu plus de 6 cas sur 10 (65%). Il tournait à gauche (ou s'apprêtait à le faire) dans 8% des cas et tournait à droite dans 4% des cas. Associée à 6% des piétons tués ou blessés, la manœuvre de marche arrière est elle aussi relativement fréquente.

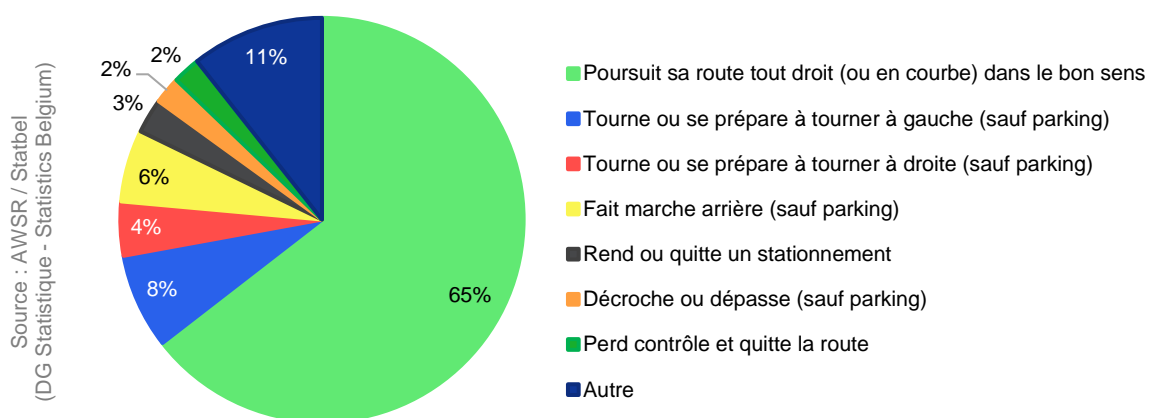


Figure 18 : Manœuvre de l'opposant au piéton victime (Wallonie, 2016-2020)

<sup>14</sup> 91% des cas.



### 3. Conduite sous influence d'alcool

Dans les accidents corporels impliquant un piéton (2016-2020), un peu plus d'un piéton sur 4 (28%) a été soumis à un test d'haleine, pour deux-tiers des opposants (67%). 7,4% des piétons testés présentait une alcoolémie supérieure à 0,5g/l<sup>15</sup> et 6,6% de leurs opposants conduisaient sous influence<sup>16</sup>. Au total, l'alcool joue un rôle dans au moins 6% des accidents de piétons. Il s'agit d'une estimation basse puisque tous les piétons et conducteurs ne sont pas testés.

Les piétons constituent l'usager le moins souvent soumis à un test d'haleine en cas d'accident corporel. À titre de comparaison, deux tiers des conducteurs de voiture le sont et 85% des chauffeurs poids-lourds. Quant au taux de positifs parmi les testés, il est plus élevé pour les piétons (7%) que pour les cyclistes (3%), mais il reste moins élevé chez les piétons que chez les automobilistes (14%)<sup>17</sup>.

### 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 dans au moins 1% des accidents de piéton au cours de la période 2016-2020. Comme le policier n'est pas tenu de mentionner les facteurs d'accident, il s'agit d'une estimation a minima.

Rares sont les facteurs relevés par les services de police. Le plus fréquent est la chute du piéton, qui est mentionnée dans 7% des accidents<sup>18</sup>. Côté opposant, le non-respect de la priorité aurait joué un rôle dans 4% des accidents de piéton. Enfin, un éclairage insuffisant aurait contribué à 2,5% des accidents de piéton.

Tableau 9 : Facteurs d'accident les plus souvent mentionnés (≥1%) dans les accidents corporels impliquant un piéton (Wallonie, 2016-2020)

Piéton	6,7%	Chute
	1,2%	Place non réglementaire sur la chaussée
Opposant	3,8%	Non-respect de la priorité
	2,0%	Perte de contrôle du véhicule
	2,0%	Non-respect de la distance entre usagers
	1,3%	Effectue in extremis une manœuvre d'évitement (obstacle subit)
	1,0%	Chute
Route	2,5%	Éclairage défectueux ou insuffisant
	1,4%	Encombrement de la circulation, file, accident
	1,3%	Entrave à la visibilité (relief, obstacle fixe, véhicule immobile...)
	1,0%	Virage serré

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

Éditeur responsable : Françoise Guillaume

Éditeur : Agence wallonne pour la Sécurité routière ASBL

Date de publication : Décembre 2021

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

Essentiel des accidents : Les accidents impliquant un piéton en Wallonie - 2020. AWSR, décembre 2021

<sup>15</sup> Pour les piétons, le code de la route ne prévoit aucune limite légale mais interdit d'être en état d'ivresse sur la voie publique.

<sup>16</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>17</sup> Pour une comparaison détaillée, voir l'Essentiel « Modes de déplacement ».

<sup>18</sup> Ce pourcentage relativement haut incite à la prudence : il est possible qu'il s'agisse dans certains cas d'une chute consécutive à l'accident et non d'une chute ayant contribué à la survenue de l'accident.

