

Essentiel des accidents

Les accidents impliquant un piéton

en Wallonie – 2017-2021

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 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 ?

- 12% des accidents corporels survenant en Wallonie impliquent un piéton.
- Chaque année, environ 1 300 accidents corporels impliquant un piéton, 35 piétons décédés et 110 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), 17% 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, 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 (2017-2021). Travailler sur une telle période permet de neutraliser certaines variations annuelles telles que, par exemple, des conditions météorologiques atypiques. Si les accidents survenus en 2021 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 piéton seul (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 piéton 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 1300 accidents corporels impliquant un piéton sont enregistrés sur les routes wallonnes. Ces accidents entraînent le décès de près de 35 piétons, en blessent grièvement environ 110 et en blessent légèrement environ 1200. Le nombre de piétons tués ou blessés annuellement avoisine ainsi les 1350.

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

Encore marquée par l'épidémie de Covid-19, l'année 2021 se caractérise de façon générale par une reprise de l'accidentalité par rapport à 2020 (+18% d'accidents corporels en Wallonie) sans atteindre les niveaux enregistrés en 2019 (-8%). Cette évolution s'observe également, et même de façon un peu plus prononcée, pour les accidents impliquant un piéton (+20% par rapport à 2020 et -20% par rapport à 2019). En 2021, le nombre de piétons décédés ne fut « que » de 28 (1 tué de moins qu'en 2020), le nombre de blessés graves de 92 (+5% par rapport à 2020) et le nombre de blessés légers de 1 065. Après une année 2020 où jamais des indicateurs si faibles n'avaient été observés, on constate que les indicateurs avec les sévérités les plus importantes (tués et blessés graves) n'ont pas rebondi comme c'est le cas pour les blessés légers. 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 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 a fortement baissé en 2021, la baisse du nombre de piétons tués (-23%) combinée avec la reprise du nombre d'accidents impliquant un piéton (+20%) en sont l'explication.

Tableau 1 : Nombre d'accidents corporels impliquant un piéton et nombre de piétons victimes de la route (Wallonie, 2017-2021)

	Accidents corporels impliquant un piéton	Piétons décédés 30 jours	Piétons blessés graves	Piétons blessés légers	Piétons victimes	Gravité spécifique
2017	1 385	39	141	1 265	1 445	28,2
2018	1 408	34	113	1 325	1 472	24,1
2019	1 442	39	122	1 354	1 515	27,0
2020	959	29	88	863	980	30,2
2021	1 155	28	92	1 065	1 185	24,2
Total 2017-2021	6 349	169	556	5 872	6 597	26,6
Évolution 2020-2021	+20%	-23%	+5%	+23%	+21%	-20%
Évolution 2019-2021	-20%	-28%	-25%	-21%	-22%	-10%

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

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

En Belgique¹, 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. En revanche, 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).

¹ @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
Piéton	0,13	0,01
Cycliste	0,37	0,10
Motocycliste / cyclomotoriste	0,91	0,57
Automobiliste	0,02	0,01
Passager de voiture	0,02	0,01
Passager de bus ou de train	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 blessé 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.

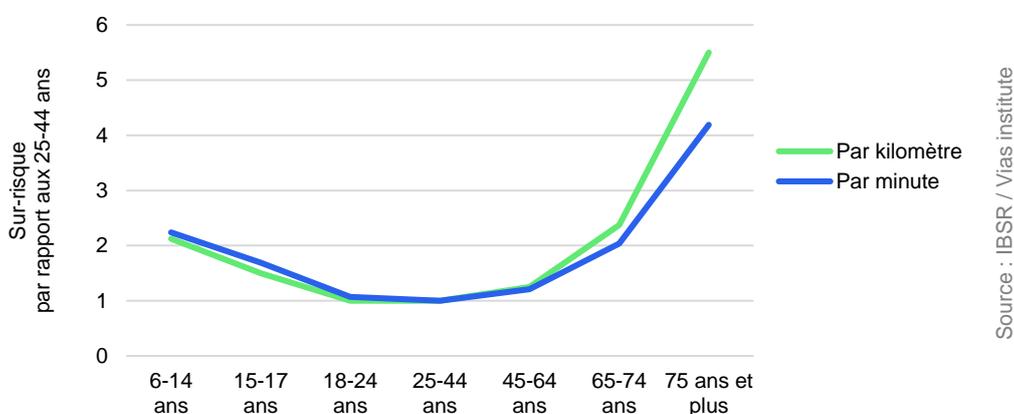


Figure 1 Sur-risque d'être tué ou grièvement blessé en tant que piéton, par rapport au risque d'un piéton de 25-44 ans (Belgique)

LES ACCIDENTS DE PIÉTON SONT-ILS PARTICULIÈREMENT GRAVES ?

Sur la période 2017-2021, 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 27 piétons tués pour 1000 accidents de piéton, seuls les accidents de moto et de voiturette sont plus souvent fatals à l'utilisateur lui-même.



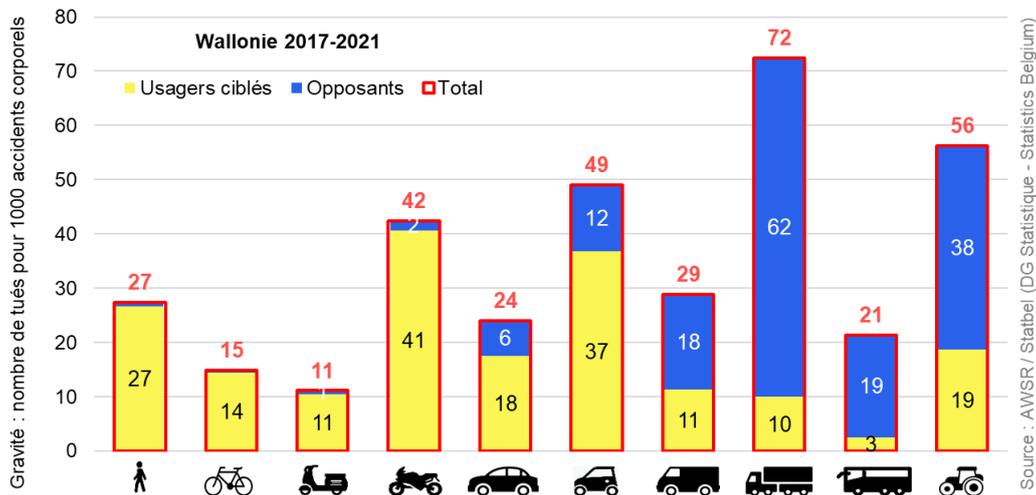


Figure 2 : Gravité des accidents selon le type d'utilisateur (Wallonie, 2017-2021)

Tableau 3 : Ensemble des victimes dans les accidents de la route impliquant un piéton (Wallonie, 2017-2021)

Ensemble des victimes	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Victimes	Gravité totale
2017	40	142	1 329	1 511	28,9
2018	35	118	1 378	1 531	24,9
2019	40	122	1 435	1 597	27,7
2020	29	90	912	1 031	30,2
2021	30	100	1 123	1 253	26,0
Total 2017-2021	174	572	6 177	6 923	27,4
Évolution 2020-2021	+3%	+11%	+23%	+22%	-14%
Évolution 2019-2021	-25%	-18%	-22%	-22%	-6%

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 des années 2020 et 2021, voir ci-dessus), avoisinant annuellement les 1300. Toutefois, les nombres de piétons tués ou grièvement blessés évoluent favorablement : ils ont diminué de moitié entre 2005 et 2021 (respectivement -50% et -53%). 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 graves². 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 piéton plus légers.

² 17% des piétons tués ou blessés étaient mortellement ou grièvement atteints en 2005, contre 10% en 2021.



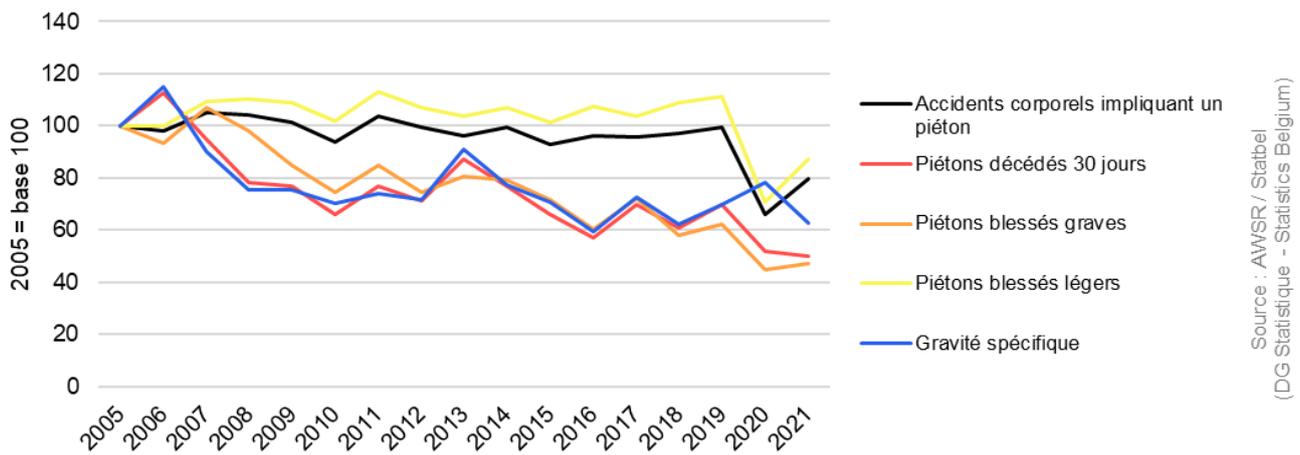


Figure 3 : Évolution en base 100 des principaux indicateurs relatifs aux accidents corporels impliquant un piéton (Wallonie, 2005-2021)

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 17% 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 piétons³.

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 (46%). 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.

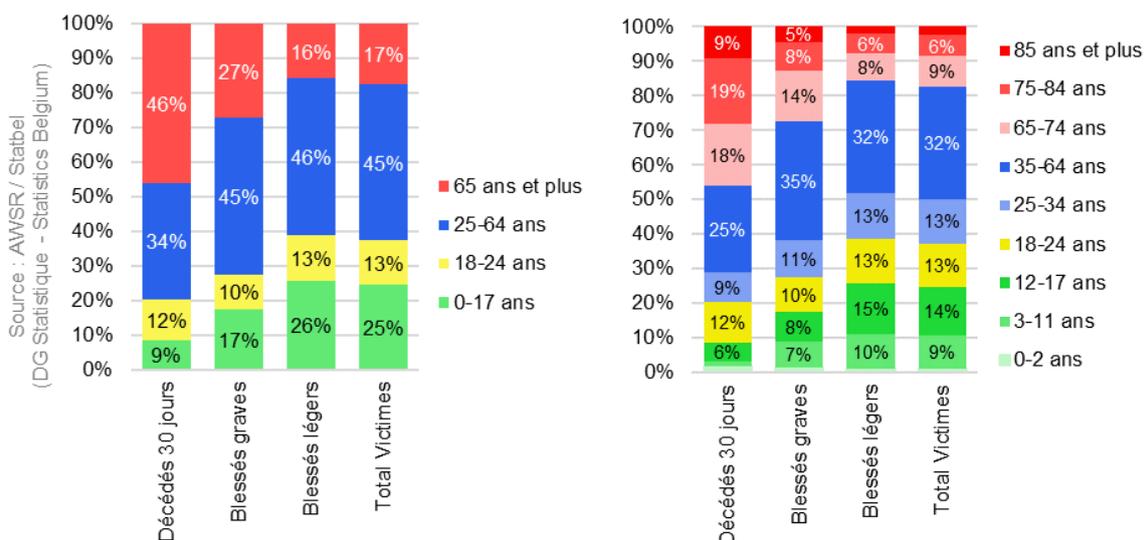


Figure 4 : Âge des piétons victimes de la route, selon la gravité des blessures (Wallonie, 2017-2021)

³ 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 2007-2011 et 2017-2021, 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 2007-2011 et 2017-2021 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 à trouver. Elles pourraient trouver leur source dans une diminution de la mobilité de ce groupe d'âge (moins utilisation de l'espace public pour se déplacer, mais aussi pour jouer⁴) ou une augmentation des infrastructures plus sûres pour ce groupe (zones 30 ou zones de rencontre, 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 28% en 2007-2011 à 32% en 2017-2021. 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 (+5% de victimes, +18% 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 une raison de cette évolution.

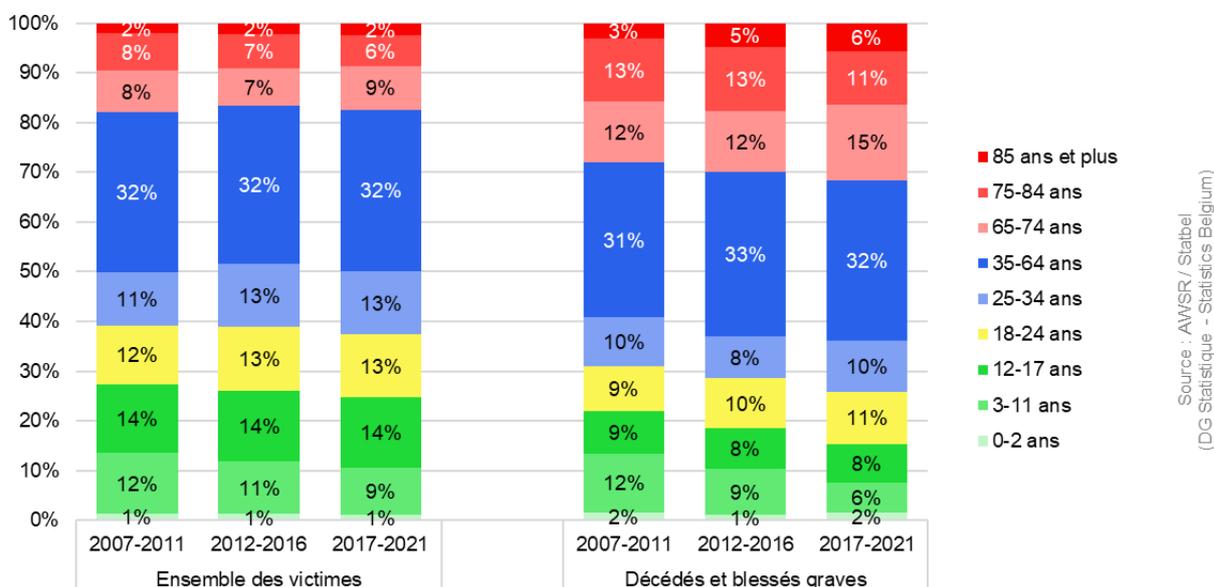


Figure 5 : Évolution de l'âge des piétons victimes de la route, selon la gravité des blessures (Wallonie)

Tableau 4 : Évolution du nombre de piéton 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	2007-2011	107	938	1061	902	825	2471	642
	2012-2016	92	776	1029	943	926	2316	546	499	166
	2017-2021	79	611	917	826	836	2117	574	397	162
	Évolution 2007-2011 → 2017-2021	-26%	-35%	-14%	-8%	+1%	-14%	-11%	-31%	+5%
Décédés et blessés graves	2007-2011	18	129	93	100	107	341	133	139	34
	2012-2016	10	84	75	91	77	301	111	117	44
	2017-2021	11	43	55	75	72	230	108	76	40
	Évolution 2007-2011 → 2017-2021	-39%	-67%	-41%	-25%	-33%	-33%	-19%	-45%	+18%

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

⁴ 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 explicatif⁵.

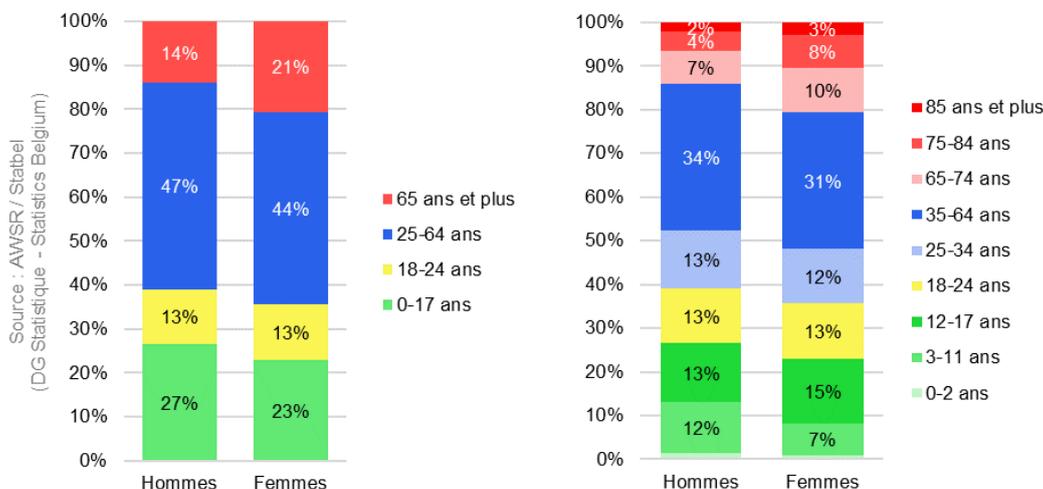


Figure 6 : Âge des piétons victimes de la route, selon le sexe (Wallonie, 2017-2021)

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). 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.

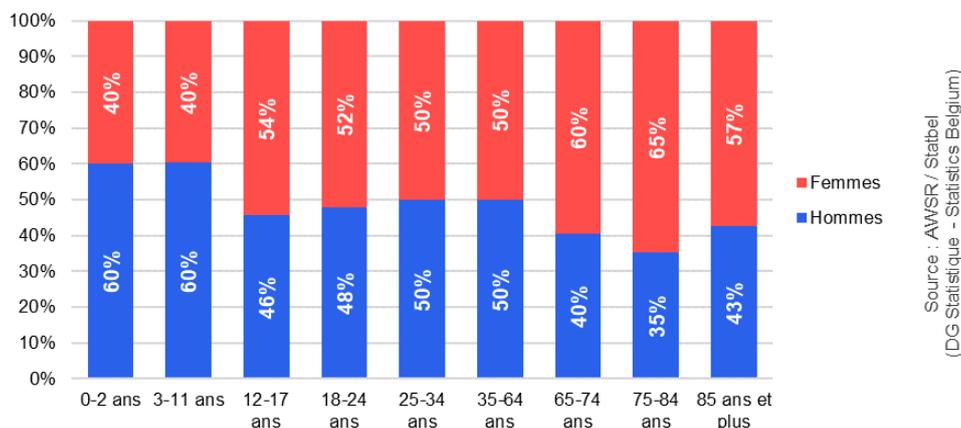


Figure 7 : Genre des piétons victimes de la route, selon l'âge (Wallonie, 2017-2021)

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 52% 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.

⁵ 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 part⁶ : 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.

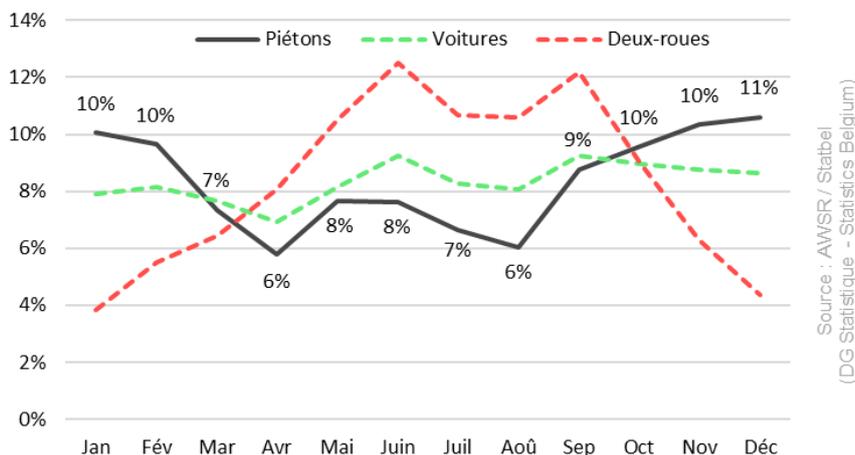


Figure 8 : Répartition mensuelle des accidents selon l'utilisateur impliqué (Wallonie, 2017-2021)

En 2021, la distribution des accidents de piéton au fil des mois est assez proche de la tendance sur 5 ans. L'impact des restrictions de mobilité pour la gestion de la crise sanitaire est perceptible jusqu'en septembre 2021.

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.

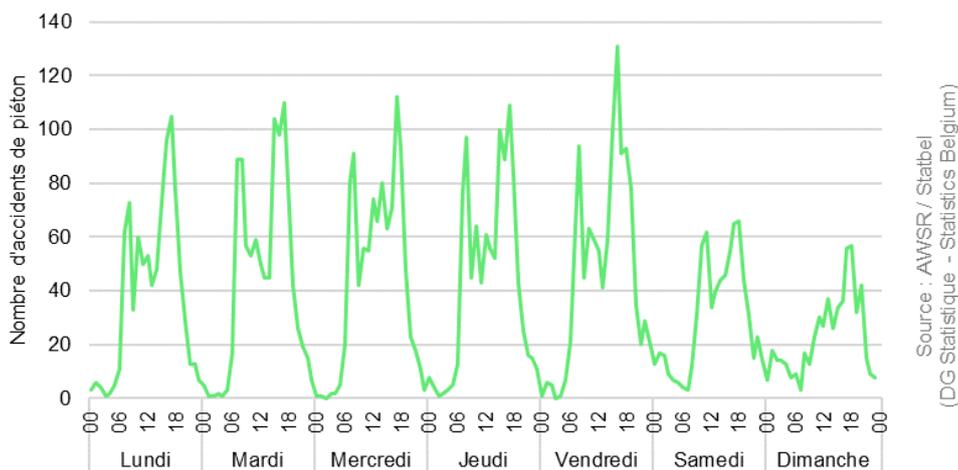
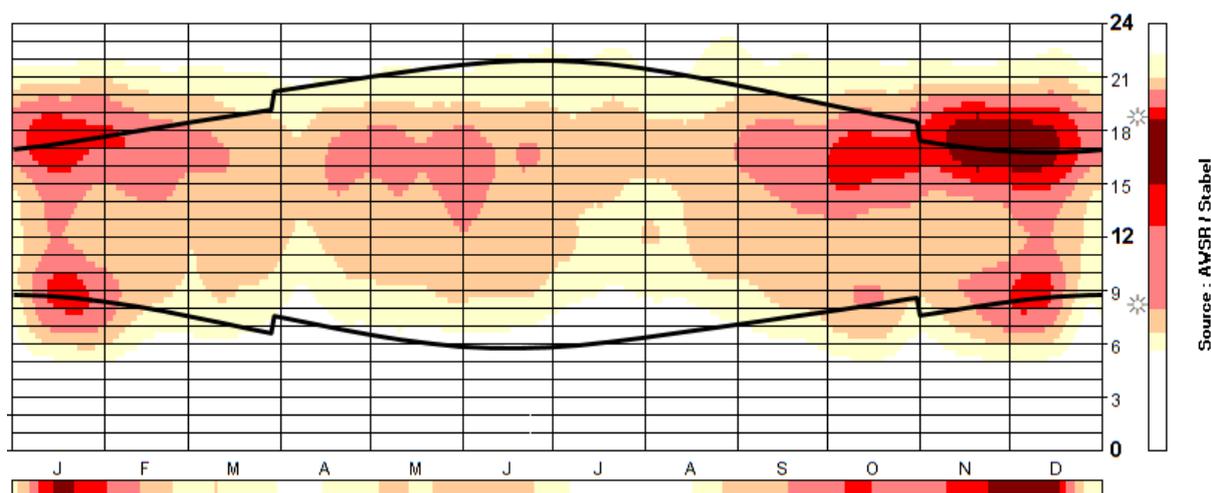


Figure 9 : Distribution des accidents de piéton selon le jour et l'heure (Wallonie, 2017-2021)

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.

⁶ Voir l'Essentiel « Modes de déplacement »





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, 2012-2021)

2. Conditions atmosphériques et de luminosité

83% des accidents corporels impliquant un piéton en Wallonie surviennent dans des conditions météorologiques normales (sèches). 15% 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 plus⁷. 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 (76%), 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.

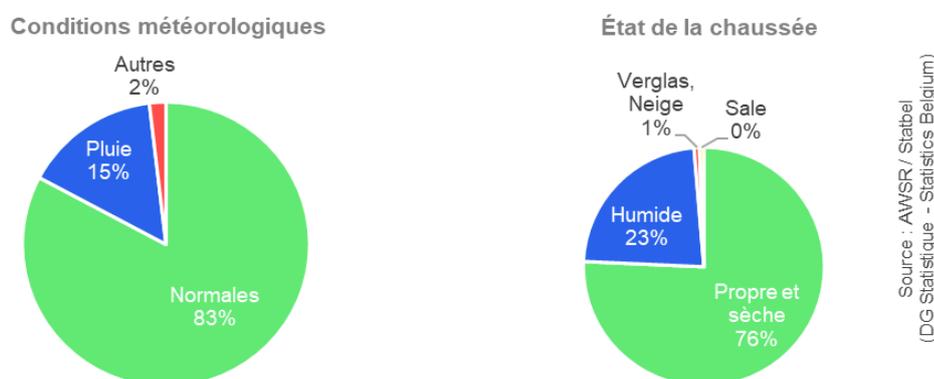


Figure 11 : Distribution des accidents de piéton selon les conditions météorologiques et selon l'état de la chaussée (Wallonie, 2017-2021)

Tableau 5 : Quelques chiffres concernant les accidents de piéton selon les conditions météorologiques (Wallonie, 2017-2021)

	Piétons Décédés 30 jours	Piétons Blessés graves	Piétons Blessés légers	Piétons Total Victimes	Accidents Piétons	Gravité spécifique
Normales	78%	82%	83%	83%	83%	30
Pluie	19%	16%	15%	15%	15%	40
Autres	3%	2%	2%	2%	2%	53

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

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

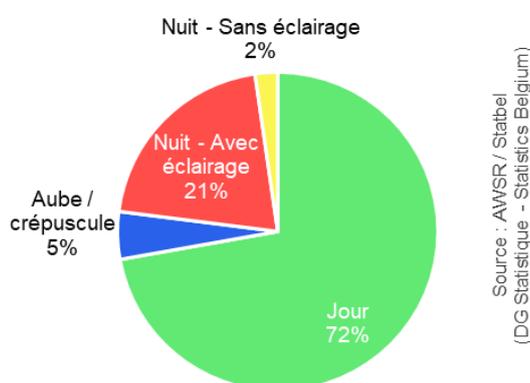


Tableau 6 : Quelques chiffres concernant les accidents de piéton selon l'état de la chaussée (Wallonie, 2017-2021)

	Piétons Décédés 30 jours	Piétons Blessés graves	Piétons Blessés légers	Piétons Total Victimes	Accidents Piétons	Gravité spécifique
Propre et sèche	68%	72%	76%	75%	76%	28
Humide	31%	26%	23%	23%	23%	42
Verglas, Neige	1%	1%	1%	1%	1%	53
Sale	0%	2%	1%	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.



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

Figure 12 : Distribution des accidents de piéton selon les conditions de luminosité (Wallonie, 2017-2021)

Tableau 7 : Quelques chiffres concernant les accidents de piéton selon les conditions de luminosité (Wallonie, 2017-2021)

	Piétons Décédés 30 jours	Piétons Blessés graves	Piétons Blessés légers	Piétons Total Victimes	Accidents Piétons	Gravité spécifique
Jour	50%	63%	73%	72%	72%	20
Aube / crépuscule	6%	4%	5%	5%	5%	35
Nuit - Avec éclairage	34%	29%	20%	21%	21%	46
Nuit - Sans éclairage	11%	4%	2%	2%	2%	133

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 ?⁸

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

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



l'ensemble des accidents de piéton de la région. De même, les 9 communes wallonnes qui comptent plus de 50.000 habitants⁹ 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 1 000 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).

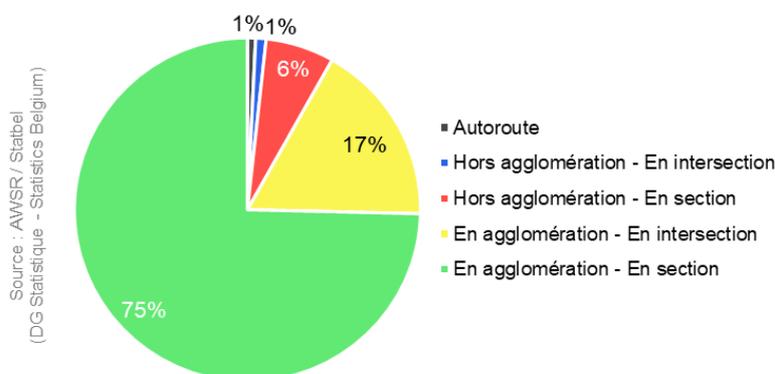


Figure 13 : Distribution des accidents de piéton selon le lieu (Wallonie, 2017-2021)

Le caractère urbain des accidents de piéton ressort également de l'analyse selon le régime de vitesse sur le lieu de l'accident. 83% d'entre eux surviennent sur des axes limités à 50 km/h et 10% 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 77 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 579 sur les axes à 120 km/h (306 en zone 70 et 329 en zone 90).

COMMENT SE DÉROULENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN PIÉTON ?

1. Emplacement du piéton

71% des piétons tués ou blessés dans un accident de la route en Wallonie et dont la position est connue¹⁰ 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 (11%).

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, 9% étaient en train de marcher sur la chaussée et 9% 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.

⁹ Charleroi, Liège, Namur, Mons, La Louvière, Tournai, Seraing, Mouscron et Verviers.

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



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.

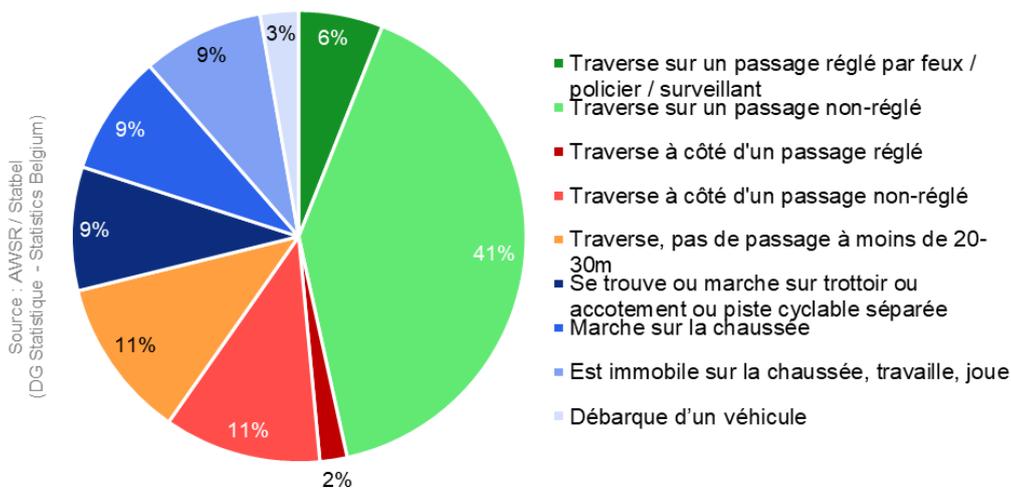


Figure 14 : Piétons victimes (tués ou blessés) selon leur emplacement au moment de la collision (hors inconnus) (Wallonie, 2017-2021)

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 agglomération¹¹, 42% 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 (38% des cas contre 15% en agglomération).

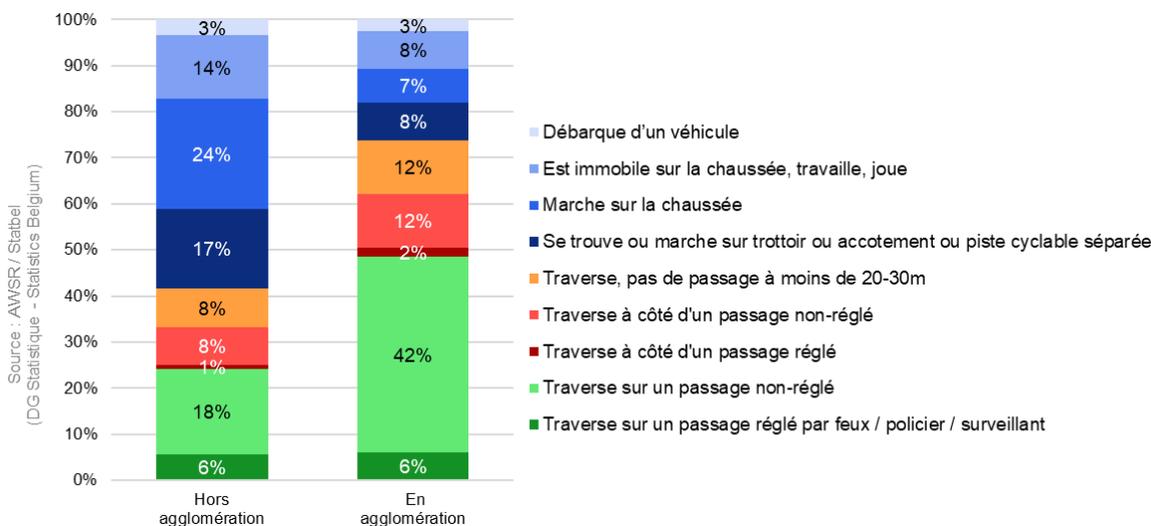


Figure 15 : Emplacement du piéton victime (tué ou blessé) selon leur emplacement au moment de la collision (hors inconnus) (Wallonie, 2017-2021)

¹¹ 7% des accidents.



Le calcul de la gravité (nombre de piétons tués ou grièvement blessés pour 1 000 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.

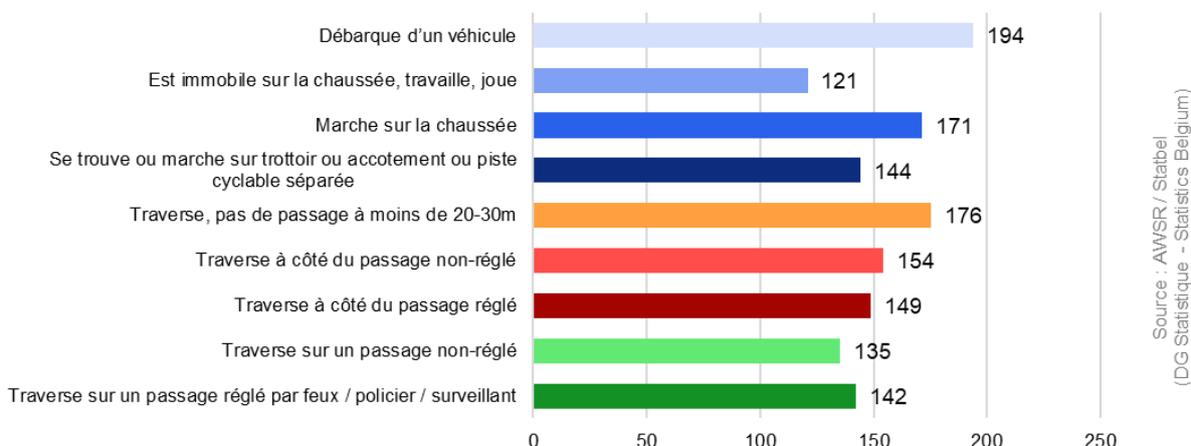


Figure 16 : Gravité spécifique élargie (nombre de piétons tués ou grièvement blessés pour 1000 accidents corporels) selon l'emplacement du piéton au moment de l'accident (Wallonie, 2017-2021)

2. Opposant au piéton

Dans près de 9 cas sur 10¹², 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 Wallonie¹³.

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 8% et celle des camions à 15%. 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 174 piétons tués ou grièvement blessés pour 1 000 accidents corporels impliquant un piéton et une camionnette, et 484 dans le cas des accidents piéton-camion. À titre de comparaison, l'indicateur s'élève à 107 en cas de collision entre une voiture et un piéton. Malgré tout, la voiture reste l'opposant le plus fréquent aux piétons décédés, et 9% des personnes tuées sur les routes wallonnes sont des piétons décédés dans une collision avec une voiture.

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).

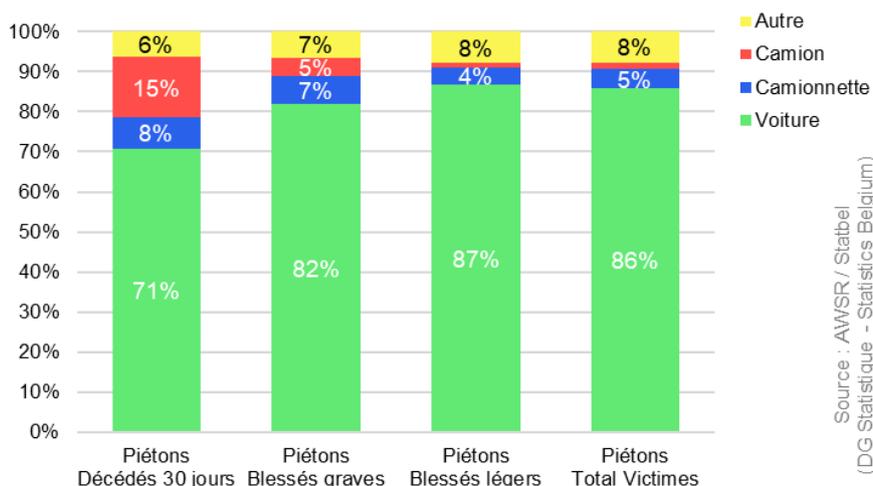


Figure 17 : Opposant au piéton victime, selon la gravité des blessures du piéton (Wallonie, 2017-2021)

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

¹³ Dont les opposants sont connus.



Tableau 8 : Opposant au piéton victime, selon la gravité des blessures du piéton, et gravité de l'accident selon l'opposant (Wallonie, 2017-2021)

	Piétons Décédés 30 jours	Piétons Blessés graves	Piétons Blessés légers	Piétons Total Victimes	Gravité spécifique élargie
Bicyclette	0%	1%	2%	2%	45
Cyclomoteur	0%	0%	1%	1%	29
Motocyclette	2%	1%	1%	1%	143
Voiture	71%	82%	87%	86%	107
Camionnette	8%	7%	4%	5%	174
Camion	15%	5%	1%	2%	484
Autobus/autocar	3%	2%	3%	2%	94
Autre	2%	2%	1%	1%	250

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

Lorsque la manœuvre de l'opposant au piéton tué ou blessé est connue¹⁴, celui-ci « poursuivait sa route tout droit (ou en courbe) dans le bon sens » dans un peu plus de 6 cas sur 10 (64%). 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, 2017-2021)

3. Conduite sous influence d'alcool

Dans les accidents corporels impliquant un piéton (2017-2021), près d'un piéton sur 3 (29%) a été soumis à un test d'haleine, pour deux-tiers des opposants (66%). 7,4% des piétons testés présentait une alcoolémie supérieure à 0,5g/l¹⁵ et 6,4% de leurs opposants conduisaient sous influence¹⁶. Au total, l'alcool joue un rôle dans au moins 6% des accidents de piéton. 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, trois quart (76%) des conducteurs de voiture le sont et 87% 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%)¹⁷.

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 2017-2021. Comme le policier n'est pas tenu de mentionner les facteurs d'accident, il s'agit d'une estimation a minima.

¹⁴ 91% des cas.

¹⁵ 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.

¹⁶ 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).

¹⁷ Pour une comparaison détaillée, voir l'Essentiel « Modes de déplacement ».



Rares sont les facteurs relevés par les services de police. Le plus fréquent est la chute du piéton, qui est mentionnée dans 6,5% des accidents¹⁸. Côté opposant, le non-respect de la priorité aurait joué un rôle dans 3,5% des accidents de piéton. Enfin, un éclairage insuffisant aurait contribué à 2,3% des accidents de piéton.

Tableau 9 : Facteurs d'accident les plus souvent mentionnés (≥1%) dans les accidents corporels impliquant un piéton (Wallonie, 2017-2021)

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

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

Éditeur responsable : Françoise Guillaume

Éditeur : Agence wallonne pour la Sécurité routière ASBL

Date de publication : Avril 2023

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

Essentiel des accidents : Les accidents impliquant un piéton en Wallonie – 2017-2021. AWSR, avril 2023

¹⁸ 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.

