

Essentiel des accidents

Les accidents impliquant un piéton

en Wallonie – 2018-2022

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 ?

- 13% des accidents corporels survenant en Wallonie impliquent un piéton.
- Chaque année, on dénombre environ 1 250 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 3 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). Cependant, 4 piétons *décédés* sur 10 sont des seniors.
- 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 44% 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 (2018-2022). Travailler sur une telle période permet de neutraliser certaines variations annuelles telles que, par exemple, des conditions météorologiques atypiques. Si les accidents survenus en 2022 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 1250 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 13% de l'ensemble des accidents corporels (2018-2022). Et les piétons eux-mêmes représentent 14% des tués sur la route, 13% des blessés graves et 10% des blessés légers.

L'année 2022 se caractérise de façon générale par une reprise de l'accidentalité par rapport à 2021 (+2% d'accidents corporels en Wallonie) sans atteindre les niveaux enregistrés en 2019 (-6%). Cette évolution s'observe également, et même de façon un peu plus prononcée, pour les accidents impliquant un piéton (+8% par rapport à 2021 et -12% par rapport à 2019). En 2022, le nombre de piétons décédés (40) a fortement augmenté pour retrouver les niveaux de 2019 (+43% par rapport à 2021), le nombre de blessés graves de 133 (+43% par rapport à 2021) et le nombre de blessés légers de 1 211 (+11% par rapport à 2021). Après deux années (2020 et 2021) où jamais des indicateurs si faibles n'avaient été observés, on constate que les indicateurs ont nettement rebondi. 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 sur cette période.

Notons que la gravité des accidents impliquant un piéton a fortement augmenté en 2022.

Tableau 1 : Nombre d'accidents corporels impliquant un piéton et nombre de piétons victimes de la route (Wallonie, 2018-2022)

	Accidents corporels impliquant un piéton	Piétons décédés 30 jours	Piétons blessés graves	Piétons blessés légers	Piétons victimes	Gravité spécifique
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	1 172	28	93	1 090	1 211	23,9
2022	1 270	40	133	1 211	1 384	31,5
Total 2018-2022	6 251	170	549	5 843	6 562	27,2
Évolution 2021-2022	+8%	+43%	+43%	+11%	+14%	+32%
Évolution 2019-2022	-12%	+3%	+9%	-11%	-9%	+16%
Évolution 2012-2022	-12%	0%	-8%	-7%	-7%	+14%

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

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

L'AWSR a défini des risques relatifs en fonction des distances parcourues annuellement. Cette dernière donnée est une estimation sur base de déclarations d'usagers. Ces risques relatifs sont obtenus à partir des données d'accidents (Statbel) et de mobilité (Vias¹).

Nous avons travaillé sur la période 2020-2022 car ce sont les données disponibles les plus récentes et reflétant les changements de mobilité apparus depuis la crise du Covid-19.

La catégorie de référence est le risque moyen des automobilistes ramené à 1.

En Wallonie, pour une même distance parcourue, les piétons ont un risque relatif d'être impliqué dans un accident corporel plus faible (0,8) que celui des automobilistes. Cela s'explique, notamment, par le fait que seulement une petite partie du trajet est en traversée et donc en interaction avec d'autres usagers de la route (Figure 1).

Les piétons ont un risque relatif d'être victime (tué ou blessé) dans un accident corporel 1,6 fois plus élevé que celui des automobilistes et un risque relatif de blessures graves ou mortelles 3,3 fois plus élevé que celui des automobilistes. Ces résultats peuvent s'expliquer notamment par le caractère vulnérable et fragile des piétons par rapport aux automobilistes (Figure 1).



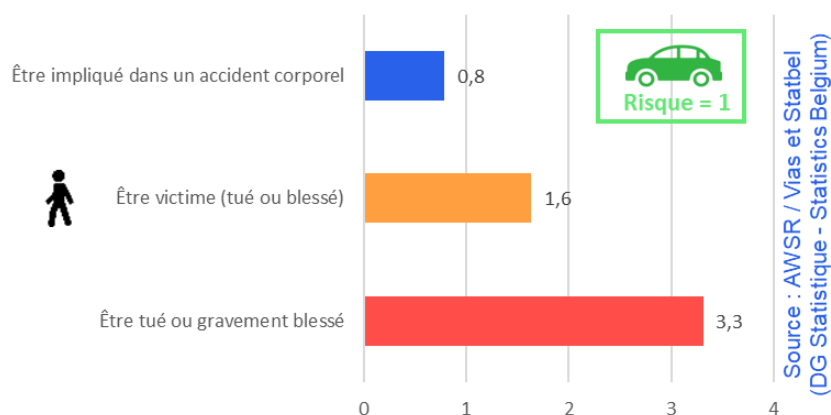


Figure 1 : Risque relatif pour les piétons d'être impliqués dans un accident corporel ou d'être blessés par rapport aux automobilistes en Wallonie (2020-2022)

Le risque relatif pour les piétons d'être impliqués dans un accident corporel, d'être victimes, tués ou grièvement blessés par rapport aux cyclistes est, en revanche, 2 fois moins élevé pour une même distance parcourue.

LES ACCIDENTS DE PIÉTON SONT-ILS PARTICULIÈREMENT GRAVES ?

Sur la période 2018-2022, on dénombre 28 tués pour 1 000 accidents corporels impliquant un piéton (environ 1 tué tous les 36 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 96% des cas). Avec 27 piétons tués pour 1 000 accidents de piéton, seuls les accidents de moto et de voiturette sont plus souvent fatals à l'utilisateur lui-même.

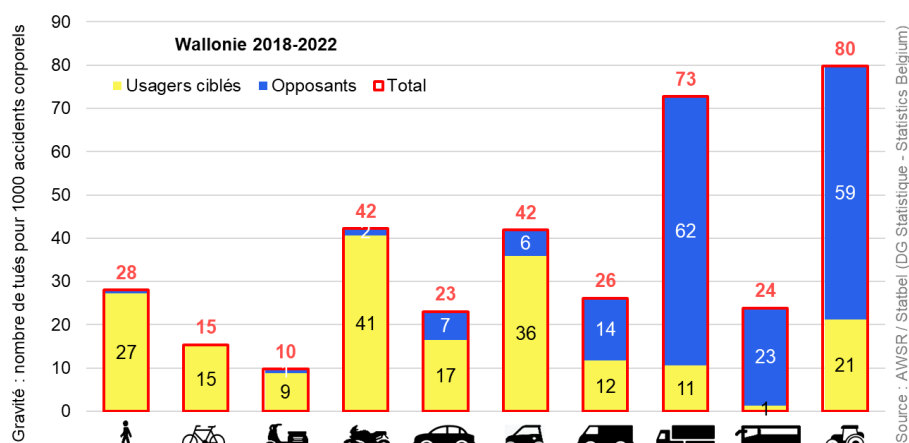


Figure 2 : Gravité des accidents selon le type d'usager (Wallonie, 2018-2022)

Tableau 2 : Ensemble des victimes dans les accidents de la route impliquant un piéton (Wallonie, 2018-2022)

	Décédés 30 jours	Blessés graves	Blessés légers	Victimes	Gravité totale
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	101	1 140	1 271	25,6
2022	41	139	1 262	1 442	32,3
Total 2018-2022	175	570	6 127	6 872	28,0
Évolution 2021-2022	+37%	+38%	+11%	+13%	+26%
Évolution 2019-2022	+3%	+14%	-12%	-10%	+16%
Évolution 2012-2022	+3%	-6%	-11%	-10%	+17%

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-dessous), avoisinant annuellement les 1250. Toutefois, les nombres de piétons tués ou grièvement blessés évoluent favorablement jusqu'en 2021 avant de repartir à la hausse en 2022. Ils ont diminué de moitié entre 2005 et 2021 (respectivement -50% et -53%). La baisse entre 2005 et 2022 s'approche du tiers (respectivement -29% et -32%). 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 graves¹. 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.

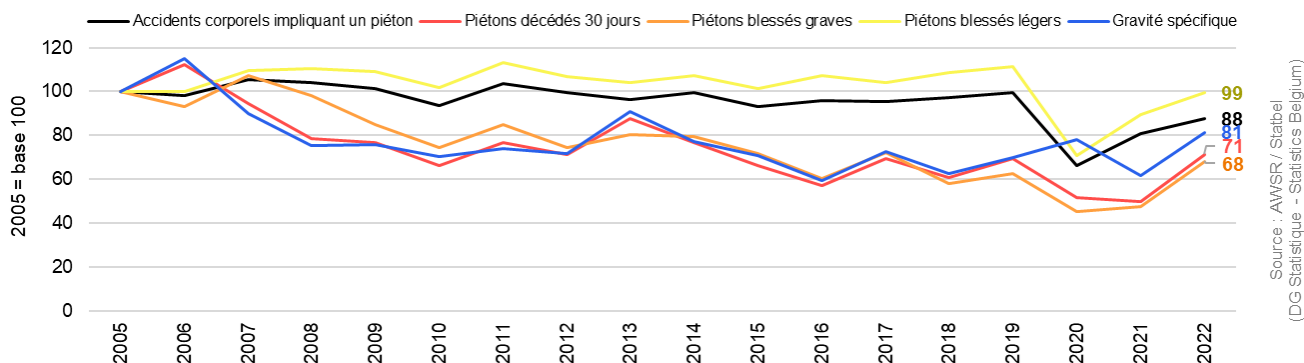


Figure 3 : Évolution en base 100 des principaux indicateurs relatifs aux accidents corporels impliquant un piéton (Wallonie, 2005-2022)

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, 46% ont entre 25 et 64 ans et 17% sont des seniors (65 ans et plus). Cette dimension multiâges (et notamment la forte présence d'enfants et de seniors parmi les victimes) est une spécificité de l'accidentalité des piétons².

La part représentée par les seniors est plus importante parmi les victimes les plus gravement touchées : ne comptant que pour 15% des piétons légèrement blessés, les seniors représentent un quart (26%) des piétons grièvement blessés et presque la moitié des piétons décédés (43%). 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.

¹ 17% des piétons tués ou blessés étaient mortellement ou grièvement atteints en 2005, contre 13% en 2022 (11% sur 2018-2022).

² Voir l'Essentiel « Modes de déplacement »



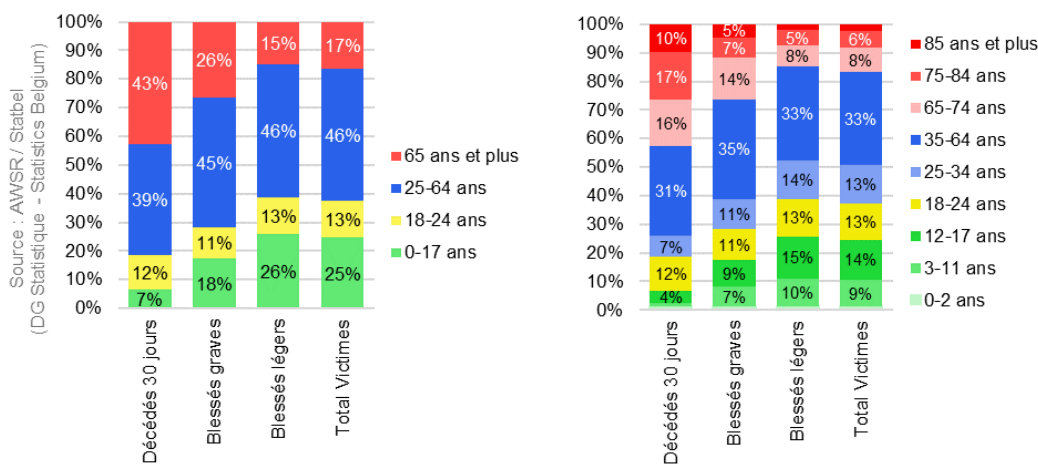


Figure 4 : Âge des piétons victimes de la route, selon la gravité des blessures (Wallonie, 2018-2022)

Sur le plan de l'évolution, deux tendances sont à relever. D'une part, l'amélioration marquée de l'accidentalité des piétons de 3-11 ans. Entre 2008-2012 et 2018-2022, 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 11% à 6%. Le nombre de piétons de 3-11 ans victimes a diminué d'un tiers entre 2008-2012 et 2018-2022 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 d'utilisation de l'espace public pour se déplacer, mais aussi pour jouer³) ou une augmentation des infrastructures plus sûres pour ce groupe (zones 30 ou zones de rencontre, notamment), sans qu'il 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%), leur part parmi les piétons tués ou grièvement blessés augmente progressivement, passant de 28% en 2008-2012 à 30% en 2018-2022. 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 (+0% de victimes, +8% 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.

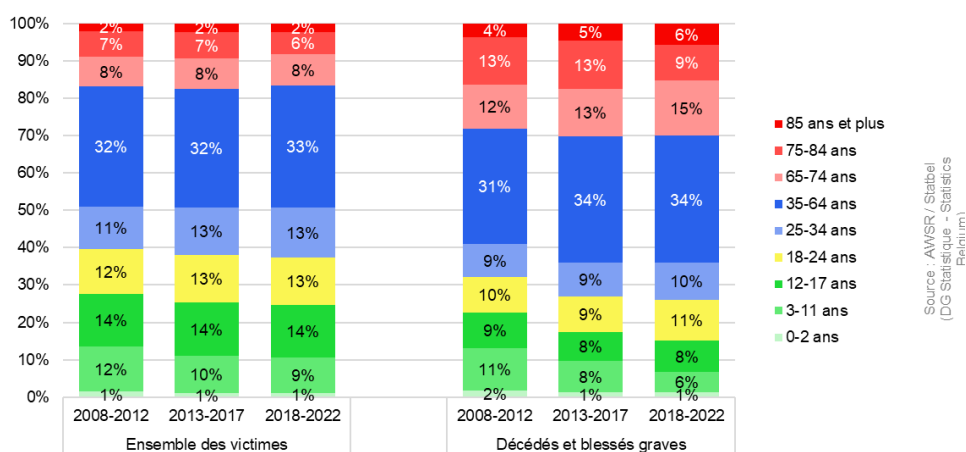


Figure 5 : Évolution de l'âge des piétons victimes de la route, selon la gravité des blessures (Wallonie)

³ 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/>



Tableau 3 : 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	2008-2012	111	918	1063	907	850	2448	591	527	154
	2013-2017	83	724	1027	923	916	2303	591	499	175
	2018-2022	75	614	908	832	857	2126	539	383	154
	Évolution 2008-2012 → 2018-2022	-32%	-33%	-15%	-8%	+1%	-13%	-9%	-27%	0%
Décédés et blessés graves	2008-2012	17	116	96	97	91	311	121	128	38
	2013-2017	11	77	70	85	84	304	116	116	43
	2018-2022	9	39	58	77	69	239	104	66	41
	Évolution 2008-2012 → 2018-2022	-47%	-66%	-40%	-21%	-24%	-23%	-14%	-48%	+8%

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

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 explicatif⁴.

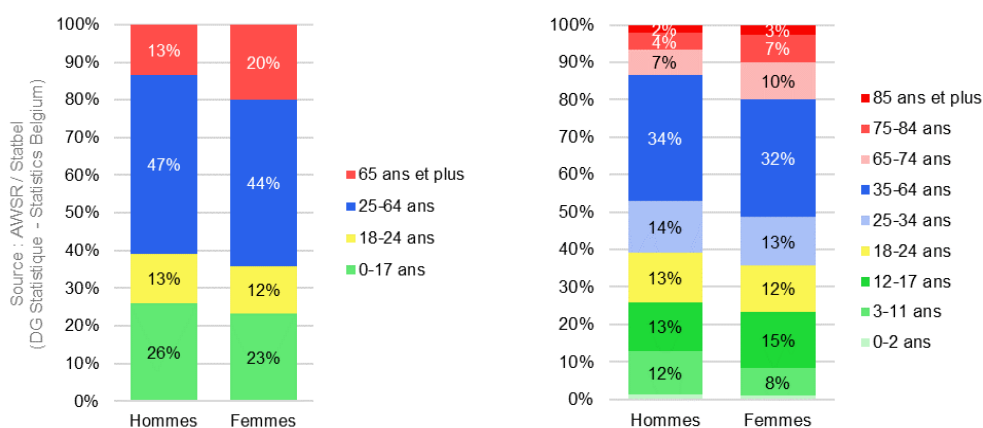


Figure 6 : Âge des piétons victimes de la route, selon le sexe (Wallonie, 2018-2022)

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 multicausal, 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.

⁴ Plusieurs études et ouvrages abordent cette thématique. Voyez notamment cet article vulgarisateur <https://lejournal.cnrs.fr/billets/une-ville-faite-pour-les-garcons>



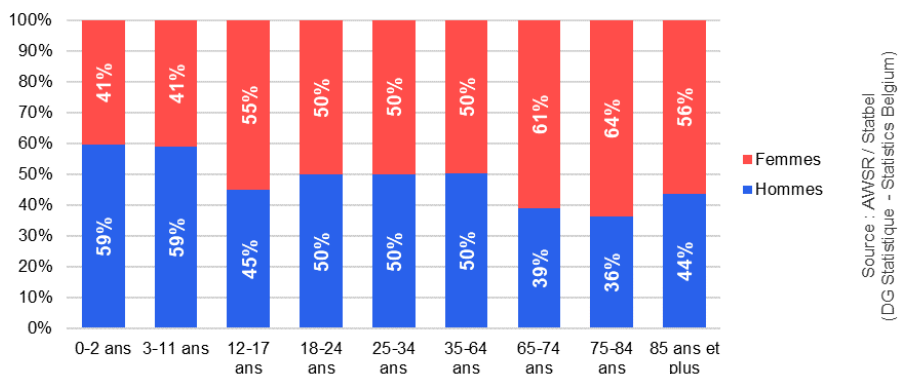


Figure 7 : Genre des piétons victimes de la route, selon l'âge (Wallonie, 2018-2022)

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 (graves ou 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.

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 part⁵ : 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 notamment aux heures de pointe du matin et du soir.

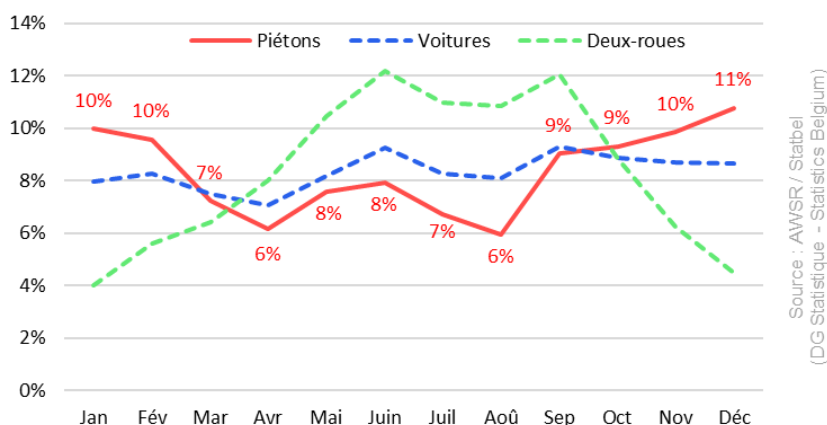


Figure 8 : Répartition mensuelle des accidents selon l'utilisateur impliqué (Wallonie, 2018-2022)

En 2022, la distribution des accidents de piéton au fil des mois est assez proche de la tendance sur 5 ans mis à part un pic en mars 2022 qui trouve son explication principalement dans le drame de Strépy-Bracquegnies⁶.

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.

⁵ Voir l'Essentiel « Modes de déplacement »

⁶ Cet accident est à l'origine de la moitié des piétons tués comptabilisés au cours des 3 premiers mois de 2022.



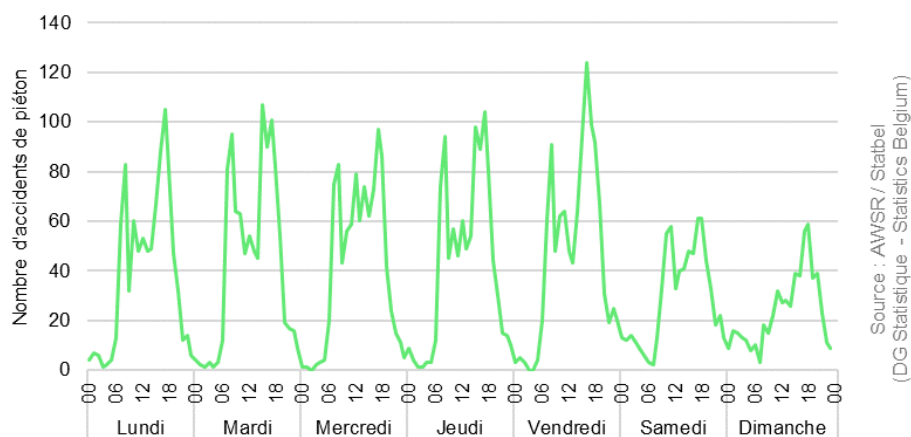
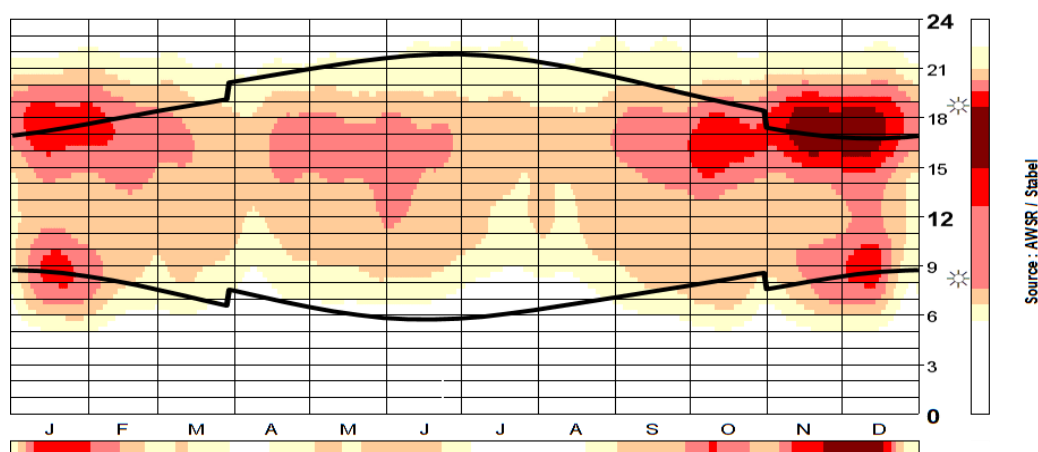


Figure 9 : Distribution des accidents de piéton selon le jour et l'heure (Wallonie, 2018-2022)

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, 2013-2022)

2. Conditions atmosphériques et de luminosité

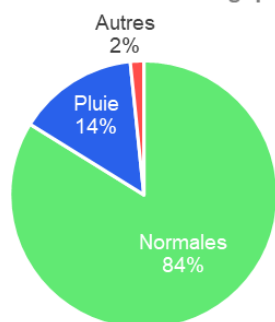
84% des accidents corporels impliquant un piéton en Wallonie surviennent dans des conditions météorologiques normales (sèches). 14% surviennent par temps pluvieux et 2% sous d'autres conditions météo dégradées (brouillard, neige, vent, etc.). Cette répartition diffère sensiblement de celle qui s'observe pour les accidents impliquant un véhicule motorisé à 4 roues ou plus⁷. L'année 2022 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 (77%), 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.

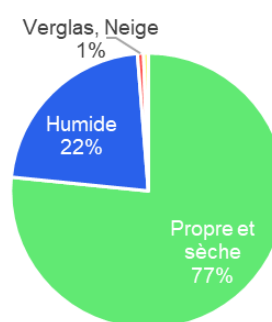
⁷ Les accidents impliquant un deux-roues surviennent plus fréquemment sous des conditions météo normales (93-94%).



Conditions météorologiques



État de la chaussée



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

Figure 11 : Distribution des accidents de piéton selon les conditions météorologiques et selon l'état de la chaussée (Wallonie, 2018-2022)

Tableau 4 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de piéton selon les conditions météorologiques (Wallonie, 2018-2022)

	Piétons décédés 30 jours	Piétons blessés graves	Piétons blessés légers	Piétons total victimes	Accidents piétons	Gravité spécifique
Normales	127	429	3 854	4 410	4 160	31
Pluie	29	77	652	758	721	40
Autres	6	4	77	87	81	74

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

Tableau 5 : Distribution, selon les conditions météorologiques, des victimes et des accidents de piéton (Wallonie, 2018-2022)

	Piétons décédés 30 jours	Piétons blessés graves	Piétons blessés légers	Piétons total victimes	Accidents piétons
Normales	78%	84%	84%	84%	84%
Pluie	18%	15%	14%	14%	15%
Autres	4%	1%	2%	2%	2%

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

Tableau 6 : Quelques chiffres clés 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	116	384	3 645	4 145	3 918	30
Humide	45	132	1 023	1 200	1 132	40
Verglas, neige	2	6	31	39	37	54
Sale	0	7	23	30	28	0

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

Tableau 7 : Distribution, selon l'état de la chaussée, des victimes et des accidents de piéton (Wallonie, 2017-2021)

	Piétons décédés 30 jours	Piétons blessés graves	Piétons blessés légers	Piétons total victimes	Accidents piétons
Propre et sèche	71%	73%	77%	77%	77%
Humide	28%	25%	22%	22%	22%
Verglas, neige	1%	1%	1%	1%	1%
Sale	0%	1%	0%	1%	1%

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

Enfin, près de trois quarts (73%) 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. 20% 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.



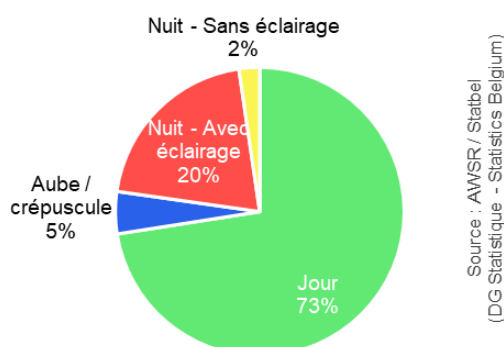


Figure 12 : Distribution des accidents de piéton selon les conditions de luminosité (Wallonie, 2018-2022)

Tableau 8 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de piéton selon les conditions de luminosité (Wallonie, 2018-2022)

	Piétons décédés 30 jours	Piétons blessés graves	Piétons blessés légers	Piétons total victimes	Accidents piétons	Gravité spécifique
Jour	81	339	4 002	4 422	4 255	19
Aube / crépuscule	7	22	261	290	277	25
Nuit - avec éclairage	64	165	1 091	1 320	1 199	53
Nuit - sans éclairage	18	16	110	144	136	132

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

Tableau 9 : Distribution, selon les conditions de luminosité, des victimes et des accidents de piéton (Wallonie, 2018-2022)

	Piétons décédés 30 jours	Piétons blessés graves	Piétons blessés légers	Piétons total victimes	Accidents piétons
Jour	48%	63%	73%	72%	73%
Aube / crépuscule	4%	4%	5%	5%	5%
Nuit - avec éclairage	38%	30%	20%	21%	20%
Nuit - sans éclairage	11%	3%	2%	2%	2%

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 Hainaut (37%) et de Liège (36%) 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 habitants⁹ recensent à elles seules 44% 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 les provinces du Luxembourg (32) et de Namur (36) que dans celle du Brabant wallon (18), probablement en raison du plus faible degré d'urbanisation et donc de vitesses pratiquées plus élevées. La gravité des accidents de piétons pour les provinces de Hainaut et de Liège est de 27.

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

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



Tableau 10 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de piéton selon les provinces (Wallonie, 2018-2022)

	Piétons décédés 30 jours	Piétons blessés graves	Piétons blessés légers	Piétons total victimes	Accidents piétons	Gravité spécifique
Brabant Wallon	11	35	593	639	622	18
Hainaut	62	250	2 135	2 447	2301	27
Liège	60	158	2 147	2 365	2265	26
Luxembourg	11	50	299	360	349	32
Namur	26	56	669	751	714	36

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

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 (91%), 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 en section (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).

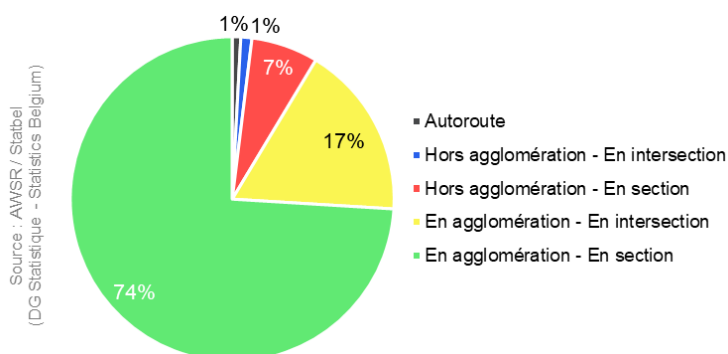


Figure 13 : Distribution des accidents de piéton selon le lieu (Wallonie, 2017-2021)

Le caractère urbain des accidents de piéton ressort également de l'analyse selon le régime de vitesse sur le lieu de l'accident. 82% d'entre eux surviennent sur des axes limités à 50 km/h et 11% sur des axes limités à 30 km/h. À l'instar de ce qui 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 81 piétons tués ou grièvement blessés tous les 1 000 accidents corporels avec piéton. Le nombre monte à 111 en zone 50 km/h et augmente ensuite progressivement pour atteindre 553 sur les axes à 120 km/h (304 en zone 70 et 311 en zone 90).

Tableau 11 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de piéton selon le régime de vitesse (Wallonie, 2018-2022)

	Piétons décédés 30 jours	Piétons blessés graves	Piétons blessés légers	Piétons total victimes	Accidents piétons	Gravité spécifique	Gravité spécifique élargie
30 km/h	7	43	589	639	617	11	81
50 km/h	110	405	4 392	4 907	4 639	24	111
70 km/h	21	41	156	218	204	103	304
90 km/h	12	30	101	143	135	89	311
120 km/h	15	11	24	50	47	319	553

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



Tableau 12 : Distribution, selon le régime de vitesse, des victimes et accidents de piéton (Wallonie, 2018-2022)

	Piétons décédés 30 jours	Piétons blessés graves	Piétons blessés légers	Piétons total victimes	Accidents piétons
30 km/h	4%	8%	11%	11%	11%
50 km/h	67%	76%	83%	82%	82%
70 km/h	13%	8%	3%	4%	4%
90 km/h	7%	6%	2%	2%	2%
120 km/h	9%	2%	0%	1%	1%

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

COMMENT SE DÉROULENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN PIÉTON ?

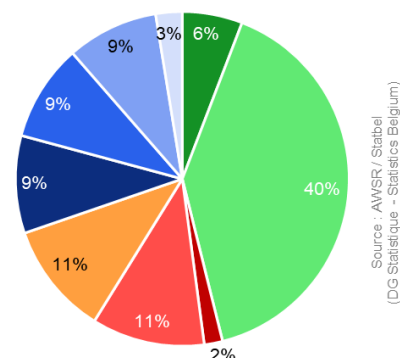
1. Emplacement du piéton

70% 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 tiers des cas (46% des piétons tués ou blessés), la traversée s'effectuait sur un passage pour piétons. Les autres situations se répartissent à parts égales 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.

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.

- Traverser sur un passage réglé par feux / policier / surveillant
- Traverser sur un passage non-réglé
- Traverser à côté d'un passage réglé
- Traverser à côté d'un passage non-réglé
- Traverser, pas de passage à moins de 20-30m
- Se trouve ou marche sur trottoir ou accotement ou piste cyclable séparée
- Marche sur la chaussée
- Est immobile sur la chaussée, travaille, joue
- Débarque d'un véhicule



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

Figure 14 : Piétons victimes (tués ou blessés) selon leur emplacement au moment de la collision (hors inconnus) (Wallonie, 2018-2022)

La réalité est bien sûr différente selon qu'on est en agglomération ou hors agglomération. En agglomération, 3 piétons tués ou blessés sur 4 (73%) étaient en train de traverser. Hors agglomération¹¹, 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 (37% des cas contre 16% en agglomération).

¹⁰ L'emplacement du piéton lors de la collision est inconnu dans 1 cas sur 4 (19%).

¹¹ 8% des accidents dont la localisation est connue.



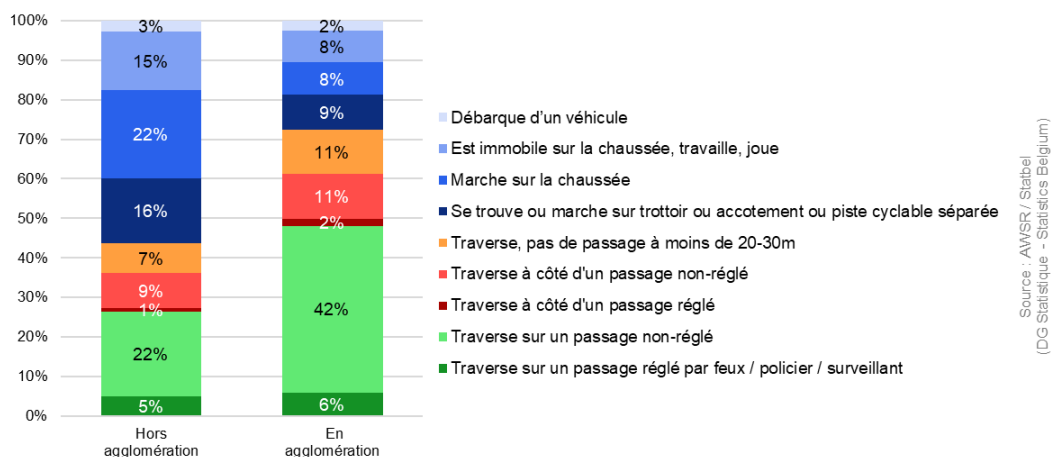


Figure 15 : Emplacement du piéton victime (tué ou blessé) selon leur emplacement au moment de la collision (hors inconnus) (Wallonie, 2018-2022)

On constate une gradation de la gravité des accidents (nombre de piétons tués pour 1 000 accidents corporels) selon la position du piéton sur la chaussée. Ainsi, elle est la plus faible pour les accidents de piétons lorsque ceux-ci traversent sur un passage. La gravité double pour les piétons traversant sans passage à proximité ou pour ceux traversant à côté d'un passage et elle triple même pour les piétons qui marchent sur la chaussée.

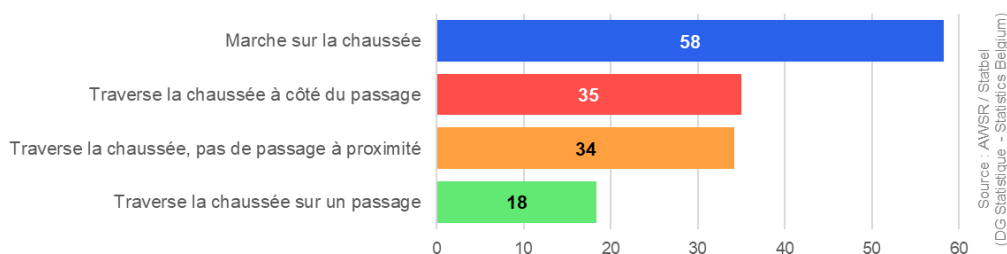


Figure 16 : Gravité spécifique (nombre de piétons tués pour 1 000 accidents corporels) selon l'emplacement du piéton au moment de l'accident (Wallonie, 2013-2022)

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.

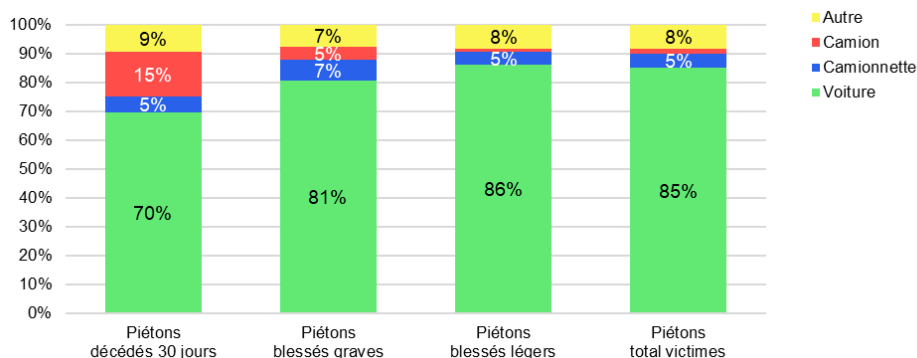
Mais lorsqu'on regarde spécifiquement les piétons décédés, la voiture n'est plus l'opposant que dans 7 cas sur 10. La part représentée par les camionnettes reste de 5% mais celle des camions monte à 15%. Il faut dire que la gravité des accidents est particulièrement élevée pour le piéton en cas de collision avec un camion. On dénombre 489 piétons tués ou grièvement blessés pour 1 000 accidents corporels impliquant un piéton et un 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 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 faisant suite à une collision avec une bicyclette ou avec un engin de déplacement (2% des piétons tués ou blessés).

¹² L'opposant au piéton tué ou blessé est connu dans 82% des cas.

¹³ Dont les opposants sont connus.





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

Figure 17 : Opposant au piéton victime, selon la gravité des blessures du piéton (Wallonie, 2018-2022)

Tableau 13 : Opposant au piéton victime, selon la gravité des blessures du piéton, et gravité de l'accident selon l'opposant (Wallonie, 2018-2022)

	Piétons décédés 30 jours	Piétons blessés graves	Piétons blessés légers	Piétons total victimes	Accidents piétons	Gravité spécifique	Gravité spécifique
Bicyclette	0	6	107	113	132	0	45
Cyclomoteur	1	3	62	66	70	14	57
Motocyclette	3	6	53	62	64	47	141
Voiture	104	380	4 100	4 584	4 600	23	105
Camionnette	8	33	220	261	262	31	156
Camion	23	22	47	92	92	250	489
Autobus/autocar	3	12	124	139	141	21	106
Autre usager	7	8	45	60	61	115	246

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

Tableau 14 : Opposant au piéton victime, selon la gravité des blessures du piéton, et gravité de l'accident selon l'opposant (Wallonie, 2018-2022)

	Piétons décédés 30 jours	Piétons blessés graves	Piétons blessés légers	Piétons total victimes	Accidents piétons
Bicyclette	0%	1%	2%	2%	2%
Cyclomoteur	1%	1%	1%	1%	1%
Motocyclette	2%	1%	1%	1%	1%
Voiture	70%	81%	86%	85%	85%
Camionnette	5%	7%	5%	5%	5%
Camion	15%	5%	1%	2%	2%
Autobus/autocar	2%	3%	3%	3%	3%
Autre usager	5%	2%	1%	1%	1%

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



3. Conduite sous influence d'alcool

Dans les accidents corporels impliquant un piéton (2018-2022), près d'un piéton sur 3 (31%) a été soumis à un test d'haleine, contre deux tiers des opposants (68%). Les piétons constituent les usagers les moins souvent soumis à un test d'haleine en cas d'accident corporel. À titre de comparaison, 8 automobilistes sur 10 le sont (78%) et 9 chauffeurs poids lourds sur 10 (88%).

7,4% des piétons testés présentaient une alcoolémie supérieure à 0,5g/l¹⁴ et 6,4% de leurs opposants conduisaient sous influence¹⁵. A titre de comparaison, le taux de positifs parmi les testés est plus élevé pour les piétons que pour les cyclistes (3% parmi les 59% de testés), mais il reste moins élevé chez les piétons que chez les automobilistes (13%)¹⁶. Au total, l'alcool joue un rôle dans au moins 7% des accidents de piéton. Il s'agit d'une estimation basse puisque tous les piétons et conducteurs ne sont pas testés.

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 2018-2022. 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 6,4% des accidents¹⁷. Pour les opposants, le non-respect de la priorité aurait joué un rôle dans 3,7% des accidents de piéton. Enfin, un éclairage insuffisant aurait contribué à 2,2% des accidents de piéton.

Tableau 15 : Facteurs d'accident les plus souvent mentionnés (≥1%) dans les accidents corporels impliquant un piéton (Wallonie, 2018-2022)

Piéton	6,4%	Chute
	1,0%	Place non réglementaire sur la chaussée
Opposant	3,7%	Non-respect de la priorité
	2,0%	Non-respect de la distance entre usagers
	1,8%	Perte de contrôle du véhicule
	1,3%	Effectue in extremis une manœuvre d'évitement (obstacle subit)
	1,1%	Chute
Route	2,2%	Éclairage défectueux ou insuffisant
	1,5%	Entrave à la visibilité (relief, obstacle fixe, véhicule immobile...)
	1,3%	Encombrement de la circulation, file, accident
	1,2%	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 2023

Veuillez faire référence à ce document de la manière suivante :

Essentiel des accidents : Les accidents impliquant un piéton en Wallonie – 2018-2022. AWSR, décembre 2023

¹⁴ 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.

¹⁵ 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).

¹⁶ Pour une comparaison détaillée, voir l'Essentiel « Modes de déplacement ».

¹⁷ 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.

