

Essentiel des accidents Les accidents impliquant un piéton en Wallonie – 2024

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

[Essentiel des accidents : glossaire et précisions techniques. AWSR, décembre 2022](#)

Les **Essentiels** sont disponibles sur :

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

SOMMAIRE

Que retenir ?

Ampleur de la problématique

- Les piétons représentent-ils une part importante de l'accidentalité wallonne ?
- Quelle est l'évolution à moyen terme ?
- Quel est le risque d'accident en tant que piéton ?
- Les accidents de piéton sont-ils particulièrement graves ?

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, on dénombre environ 1 200 accidents corporels impliquant un piéton, 32 piétons décédés et 115 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 ?

- 1 piéton victime (tué ou blessé) sur 4 est un enfant ou un adolescent (entre 0 et 17 ans), 1 sur 6 est un senior (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 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 ?

- 7 piétons tués ou blessés sur 10 traversaient la chaussée au moment de l'accident. Un piéton tué ou blessé sur deux, qui traversait, était 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 8 cas sur 10, l'opposant au piéton tué ou blessé est une voiture. Les collisions « voiture contre piéton » représentent 9% de l'ensemble des accidents corporels enregistrés en Wallonie.

Les résultats présentés, sauf mention contraire, se basent sur une période de 5 ans (2020-2024). Travailler sur une telle période permet de neutraliser certaines variations annuelles telles que, par exemple, des conditions météorologiques atypiques. Si les accidents survenus en 2024 ont des caractéristiques spécifiques, celles-ci sont mises en évidence.

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 1 200 accidents corporels impliquant un piéton sont enregistrés sur les routes wallonnes. Ces accidents entraînent le décès de près de 32 piétons, en blessent grièvement environ 115 et en blessent légèrement environ 1100. Le nombre de piétons tués ou blessés annuellement avoisine ainsi les 1240.

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 (2020-2024). Et les piétons eux-mêmes représentent 15% des tués sur la route, 15% des blessés graves et 10% des blessés légers.

L'année 2024 se caractérise de façon générale par une baisse de tous les indicateurs piétons par rapport à 2023 (-10% d'accidents corporels en Wallonie) sans atteindre les niveaux enregistrés en 2020 (+24%) ou 2021 (+1%). En 2024, le nombre de piétons décédés (28) a fortement diminué pour égaler le niveau record de 2021 (-18% par rapport à 2023). La baisse concerne également les blessés en 2024 avec 119 blessés graves (-16% par rapport à 2023) et 1 082 blessés légers (-9% par rapport à 2023). Après deux années de pandémie (2020 et 2021), où jamais des indicateurs si faibles n'avaient été observés, on constate que les indicateurs ont nettement rebondi avant d'amorcer une baisse en 2024.

Notons que la gravité des accidents impliquant un piéton n'a jamais été aussi faible qu'en 2024.

Tableau 1 : Nombre d'accidents corporels impliquant un piéton et nombre de piétons victimes de la route (Wallonie, 2019-2024)

	Piétons décédés 30 jours	Piétons blessés graves	Piétons blessés légers	Piétons victimes	Accidents corporels impliquant un piéton	Gravité spécifique	Gravité élargie
2019	39	122	1 354	1 515	1 442	27,0	112
2020	29	88	863	980	959	30,2	122
2021	28	93	1 090	1 211	1 172	23,9	103
2022	40	134	1 224	1 398	1 281	31,2	136
2023	34	142	1 188	1 364	1 314	25,9	134
2024	28	119	1 082	1 229	1 187	23,6	124
Total 2020-2024	159	576	5 447	6 182	5 913	26,9	124
Évolution 2019-2024	-28%	-2%	-20%	-19%	-18%	-13%	+11%
Évolution 2023-2024	-18%	-16%	-9%	-10%	-10%	-9%	-8%

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

QUELLE EST L'ÉVOLUTION À MOYEN TERME ?

Entre 2005 et 2019, le nombre d'accidents corporels impliquant un piéton en Wallonie est resté globalement stable, autour de 1 430 par an. Après les perturbations liées à la crise sanitaire et un rebond observé en 2022 et 2023, cet indicateur diminue à nouveau en 2024. Le nombre de piétons tués ou grièvement blessés suit également une tendance favorable sur le long terme, malgré une hausse temporaire en 2022 et 2023, avant de reculer à nouveau en 2024. Entre 2005 et 2024, le nombre de piétons tués a été divisé par deux et celui des piétons gravement blessés a diminué de près de 40 %. Cette évolution traduit une baisse de la gravité des accidents impliquant des piétons, qui entraînent aujourd'hui plus souvent chez ces derniers des blessures légères que des blessures graves ou mortelles¹. 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.

¹ 17% des piétons tués ou blessés étaient mortellement ou grièvement atteints en 2005, contre 12% en 2024 (12% sur 2020-2024).



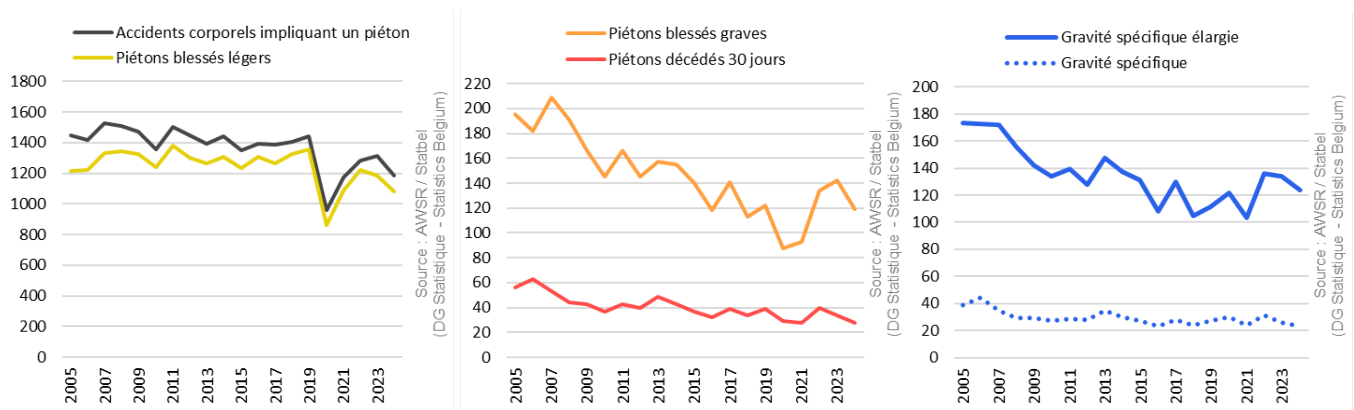


Figure 1 : Évolution des principaux indicateurs relatifs aux accidents corporels impliquant un piéton (Wallonie, 2005-2024)

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 et n'est disponible que pour certains types d'utilisateurs. Ces risques relatifs sont obtenus à partir des données d'accidents (Statbel) et de mobilité (Vias).

Nous avons travaillé sur la période 2020-2023 car ce sont les données disponibles les plus récentes (Vias) 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 2).

Les piétons ont un risque relatif d'être victime (tué ou blessé) dans un accident corporel 1,7 fois plus élevé que celui des automobilistes et un risque relatif de blessures graves ou mortelles 3,4 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 2).

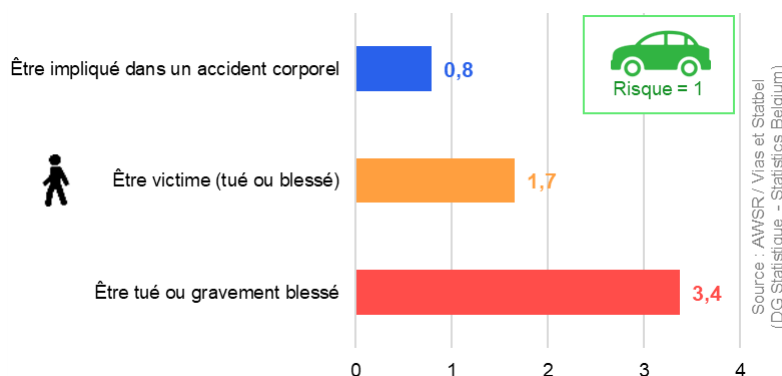


Figure 2 : Risque relatif pour les piétons d'être impliqués dans un accident corporel ou d'être blessés par rapport aux automobilistes en Wallonie (2020-2023)

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

LES ACCIDENTS DE PIÉTON SONT-ILS PARTICULIÈREMENT GRAVES ?

Sur la période 2020-2024, 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 sont plus souvent fatals à l'utilisateur lui-même.



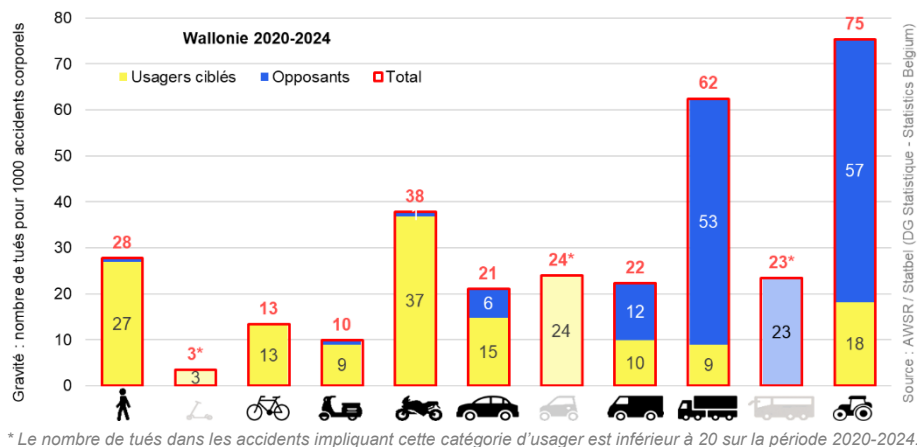


Figure 3 : Gravité des accidents selon le type d'utilisateur (Wallonie, 2020-2024)

La gravité d'un accident est fortement corrélée aux caractéristiques des véhicules en présence, notamment leur masse, mais également à la vitesse d'impact lors de la collision. Plus la vitesse d'impact est importante, plus l'énergie cinétique à disperser est élevée et les conséquences pour les victimes sévères. Sur base de ces principes physiques, la gravité en agglomération est habituellement moindre qu'hors agglomération (Tableau 2).

Tableau 2 : Gravité des accidents impliquant un piéton et, comparativement, une voiture selon la localisation (Wallonie, 2020-2024)

	Piéton		Voiture	
	Gravité spécifique	Gravité opposant	Gravité spécifique	Gravité opposant
Global	27	1	15	6
En agglomération	24	1	6	6
Hors agglomération (hors autoroute)	55	0	28	7

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

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, 24% des piétons tués ou blessés sont des enfants ou des adolescents (entre 0 et 17 ans), 13% sont des jeunes de 18-24 ans, 47% ont entre 25 et 64 ans et 17% sont des seniors (65 ans et plus). Cette dimension intergénérationnelle (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 (27%) des piétons grièvement blessés et presque la moitié des piétons décédés (41%). 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.

² Voir l'Essentiel « Modes de déplacement »



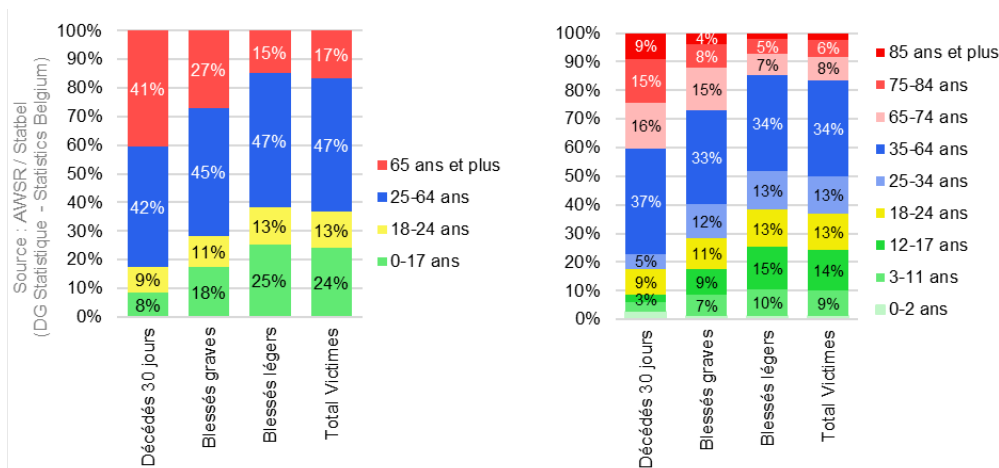


Figure 4 : Âge des piétons victimes de la route, selon la gravité des blessures (Wallonie, 2020-2024)

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 2010-2014 et 2020-2024, la part des 3-11 ans parmi l'ensemble des piétons victimes de la route est passée de 11% à 9%, et leur part parmi les piétons tués ou grièvement blessés est passée de 10% à 6%. Le nombre de piétons de 3-11 ans victimes a diminué de 17% entre 2010-2014 et 2020-2024 et le nombre de piétons de 3-11 ans tués ou grièvement blessés d'un tiers (36%). C'est le groupe d'âge enregistrant, de loin, les plus fortes baisses entre ces deux périodes. Nous ne pouvons que faire des hypothèses sur les raisons de cette diminution très ciblée. 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 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). Leur part parmi l'ensemble des piétons victimes (17%) et leur part parmi les piétons tués ou grièvement blessés (30%) reste stable dans le temps.

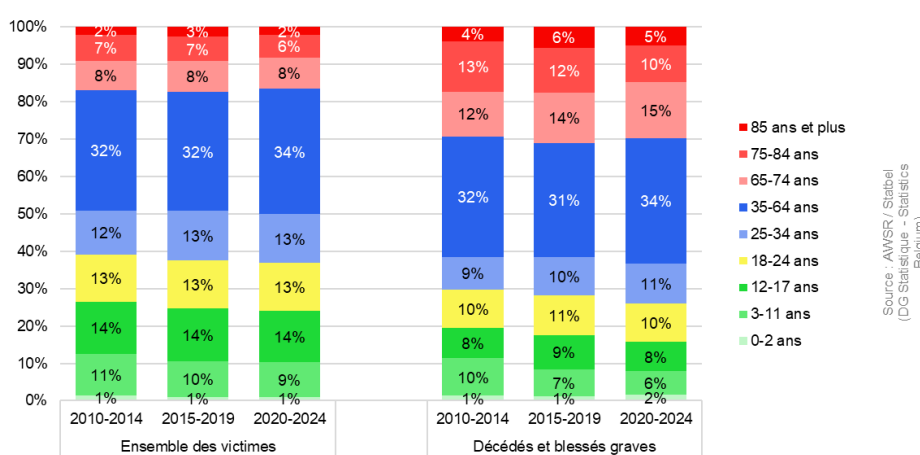


Figure 5 : Évolution de l'âge des piétons victimes de la route, selon la gravité des blessures (Wallonie)

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.

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/>

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



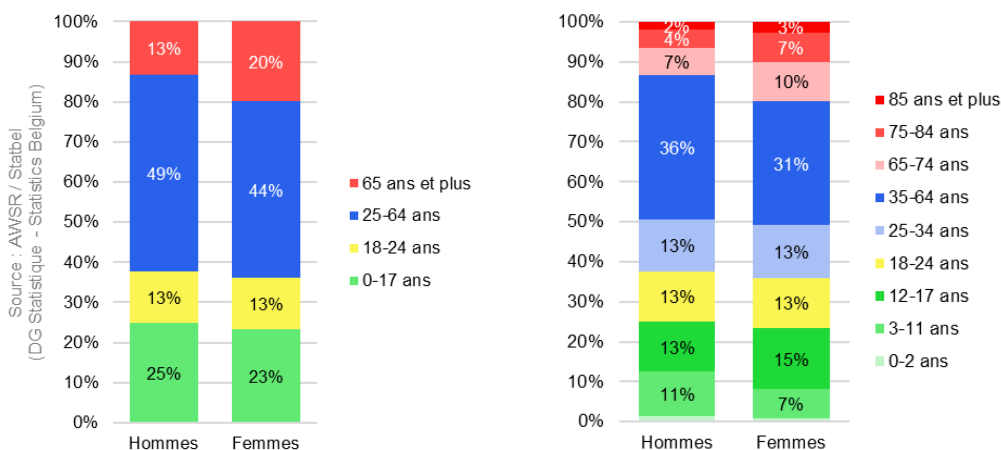


Figure 6 : Âge des piétons victimes de la route, selon le sexe (Wallonie, 2020-2024)

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 genre (et l'âge) et une espérance de vie plus élevée des femmes.

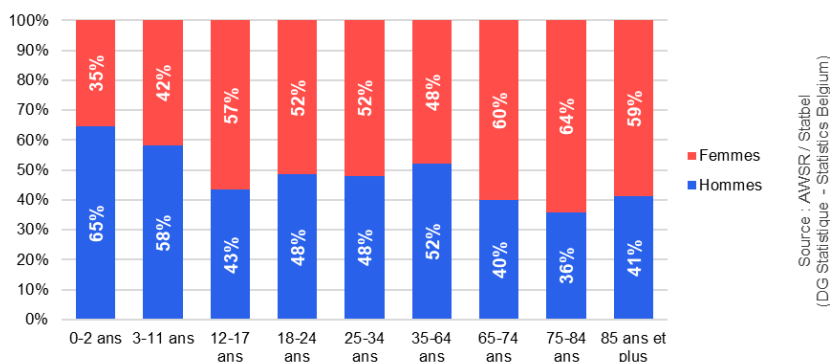


Figure 7 : Genre des piétons victimes de la route, selon l'âge (Wallonie, 2020-2024)

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 56% 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 genre masculin surviennent davantage de nuit ou hors agglomération/sur autoroute que les accidents de piéton de genre 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.

⁵ Voir l'Essentiel « Modes de déplacement »



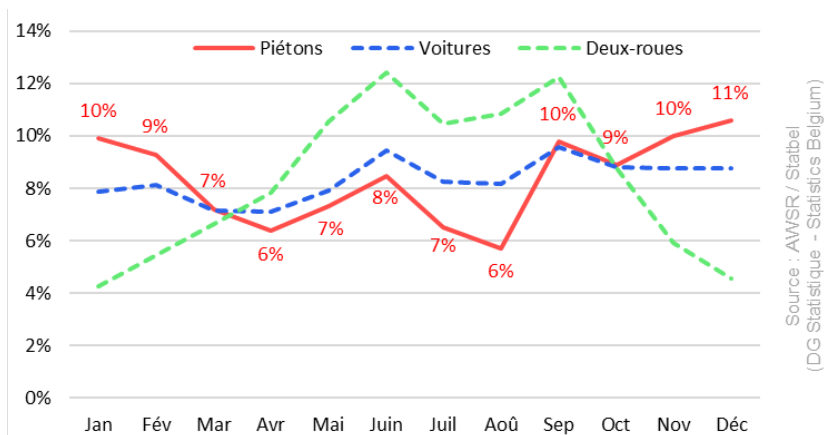


Figure 8 : Répartition mensuelle des accidents selon l'usager impliqué (Wallonie, 2020-2024)

En 2024, la distribution des accidents de piéton au fil des mois est assez proche de la tendance sur 5 ans.

93% des accidents de piétons ont lieu en journée (entre 6h et 22h) et seulement 7% de nuit (entre 22h et 6h). De plus, 80% des accidents impliquant un piéton sont enregistrés en semaine contre 20% le week-end (Figure 9). Il apparaît que les accidents de piétons survenus la nuit sont plus graves que ceux survenus en journée (3 fois plus graves les nuits de semaine et 4 fois plus graves les nuits de week-end) (Tableau 4).

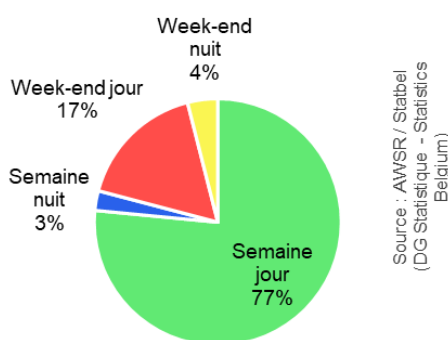


Figure 9 : Répartition hebdomadaire des accidents de piéton (Wallonie, 2020-2024)

Tableau 3 : Quelques chiffres clés concernant la répartition hebdomadaire des accidents de piéton (Wallonie, 2020-2024)

	Piétons Décédés 30 jours	Piétons Blessés graves	Piétons Blessés légers	Piétons Total Victimes	Accidents Piétons	Gravité spécifique
Journée de semaine	102	395	4 169	4 666	4 525	23
Nuit de semaine	9	22	126	157	152	59
Journée de weekend	26	100	934	1 060	1 003	26
Nuit de weekend	22	59	218	299	233	94
Total	159	576	5 447	6 182	5 913	27

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

Tableau 4 : Distribution des victimes et des accidents de piéton selon la période de la semaine (Wallonie, 2020-2024)

	Piétons Décédés 30 jours	Piétons Blessés graves	Piétons Blessés légers	Piétons Total Victimes	Accidents Piétons
Journée de semaine	64%	69%	77%	75%	77%
Nuit de semaine	6%	4%	2%	3%	3%
Journée de weekend	16%	17%	17%	17%	17%
Nuit de weekend	14%	10%	4%	5%	4%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

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

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 10).



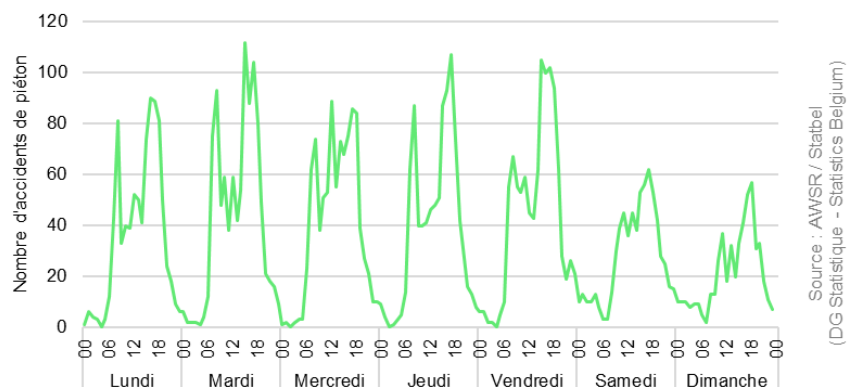
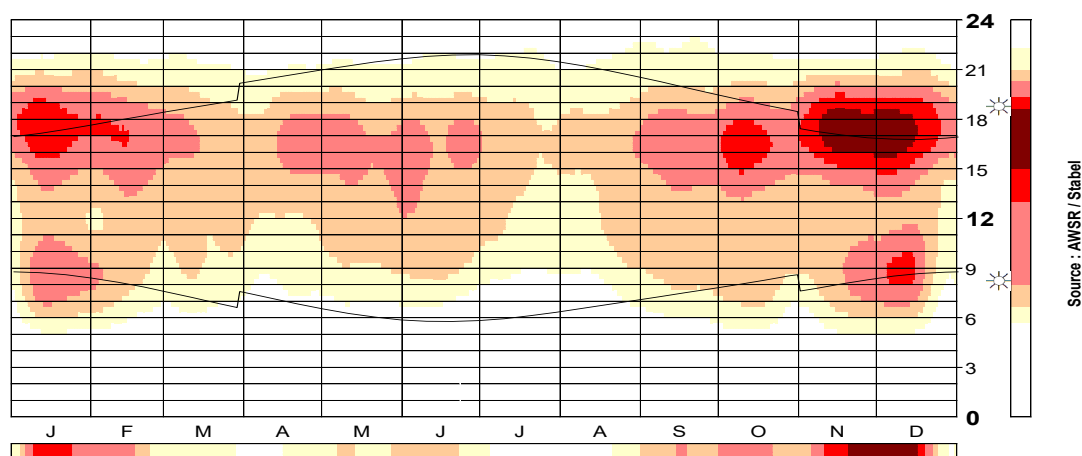


Figure 10 : Distribution des accidents de piéton selon le jour et l'heure (Wallonie, 2020-2024)

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 (Figure 11).



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 11 : Aperçu de la distribution des accidents de piéton au fil de l'année, selon l'heure (Wallonie, 2015-2024)

2. Conditions atmosphériques et de luminosité

81% des accidents corporels impliquant un piéton en Wallonie surviennent dans des conditions météorologiques normales (sèches). 17% surviennent par temps pluvieux et 2% sous d'autres conditions météo dégradées (brouillard, neige, vent, etc.). Une répartition similaire s'observe pour les accidents de véhicules motorisés à 4 roues ou plus. Toutefois, elle diffère sensiblement de celle qui s'observe pour les accidents impliquant un deux-roues (vélo, cyclo ou moto)⁶. L'année 2024 s'inscrit dans cette même tendance. Il apparaît que les accidents par temps pluvieux ou conditions dégradées sont plus graves que ceux sous une météo clémente.

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.

⁶ Les accidents impliquant un deux-roues surviennent plus fréquemment sous des conditions météo normales (90%).



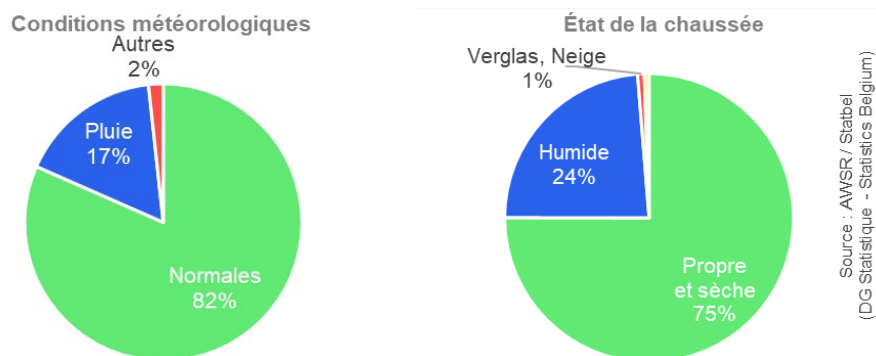


Figure 12 : Distribution des accidents de piéton selon les conditions météorologiques et selon l'état de la chaussée (Wallonie, 2020-2024)

Tableau 5 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de piéton selon les conditions météorologiques (Wallonie, 2020-2024)

	Piétons décédés 30 jours	Piétons blessés graves	Piétons blessés légers	Piétons total victimes	Accidents piétons	Gravité spécifique
Normales	116	434	3 419	3 969	3 755	31
Pluie	31	88	691	810	768	40
Autres	3	6	77	86	79	38

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

Tableau 6 : Distribution, selon les conditions météorologiques, des victimes et des accidents de piéton (Wallonie, 2020-2024)

	Piétons décédés 30 jours	Piétons blessés graves	Piétons blessés légers	Piétons total victimes	Accidents piétons
Normales	77%	82%	82%	82%	82%
Pluie	21%	17%	17%	17%	17%
Autres	2%	1%	2%	2%	2%

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

Tableau 7 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de piéton selon l'état de la chaussée (Wallonie, 2020-2024)

	Piétons décédés 30 jours	Piétons blessés graves	Piétons blessés légers	Piétons total victimes	Accidents piétons	Gravité spécifique
Propre et sèche	106	398	3270	3774	3564	30
Humide	44	144	997	1185	1125	39
Verglas, neige	1	5	33	39	36	28
Sale	0	1	24	25	25	0

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

Tableau 8 : Distribution, selon l'état de la chaussée, des victimes et des accidents de piéton (Wallonie, 2020-2024)

	Piétons décédés 30 jours	Piétons blessés graves	Piétons blessés légers	Piétons total victimes	Accidents piétons
Propre et sèche	70%	73%	76%	75%	75%
Humide	29%	26%	23%	24%	24%
Verglas, neige	1%	1%	1%	1%	1%
Sale	0%	0%	1%	0%	1%

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. 20% surviennent de nuit avec éclairage public, 5% à l'aube ou au crépuscule et 3% 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.



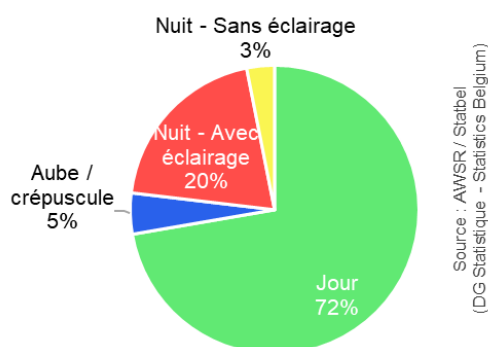


Figure 13 : Distribution des accidents de piéton selon les conditions de luminosité (Wallonie, 2020-2024)

Tableau 9 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de piéton selon les conditions de luminosité (Wallonie, 2020-2024)

	Piétons décédés 30 jours	Piétons blessés graves	Piétons blessés légers	Piétons total victimes	Accidents piétons	Gravité spécifique
Jour	82	362	3 672	4 116	3 973	21
Aube / crépuscule	9	23	234	266	252	36
Nuit - avec éclairage	50	151	1 008	1 209	1 100	45
Nuit - sans éclairage	16	26	140	182	171	94

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

Tableau 10 : Distribution, selon les conditions de luminosité, des victimes et des accidents de piéton (Wallonie, 2020-2024)

	Piétons décédés 30 jours	Piétons blessés graves	Piétons blessés légers	Piétons total victimes	Accidents piétons
Jour	52%	64%	73%	71%	72%
Aube / crépuscule	6%	4%	5%	5%	5%
Nuit - avec éclairage	32%	27%	20%	21%	20%
Nuit - sans éclairage	10%	5%	3%	3%	3%

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 ?⁷

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 habitants⁸ recensent à elles seules 43% de tous les accidents de piéton de Wallonie (contre 26% de l'ensemble de la population wallonne).

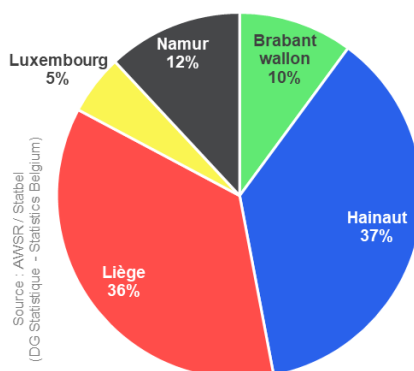


Figure 14 : Distribution des accidents de piéton selon les provinces (Wallonie, 2020-2024)

⁷ Aucune des sous-sections n'aborde l'évolution dans le temps, car aucune évolution notable ne s'observe.

⁸ Charleroi, Liège, Namur, Mons, La Louvière, Tournai, Seraing, Mouscron et Verviers.



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 Hainaut (30) que dans celle du Brabant wallon (17), 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 Namur et Liège est de respectivement 25 et 28.

Tableau 11 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de piéton selon les provinces (Wallonie, 2020-2024)

	Piétons décédés 30 jours	Piétons blessés graves	Piétons blessés légers	Piétons total victimes	Accidents piétons	Gravité spécifique
Brabant Wallon	10	43	554	607	597	17
Hainaut	66	278	2 002	2 346	2 183	30
Liège	53	158	1 970	2 181	2 114	25
Luxembourg	10	50	260	320	313	32
Namur	20	47	661	728	706	28

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 (82%), en agglomération, l'accident de piéton a lieu en section (hors carrefour). Hors agglomération, cette part est de 89%, en raison principalement d'une moindre présence d'intersections. Au total, trois quarts (74%) 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 plus d'un cas sur deux).

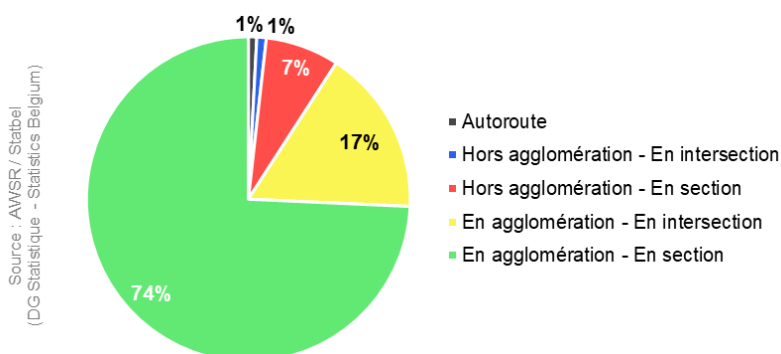


Figure 15 : Distribution des accidents de piéton selon le lieu (Wallonie, 2020-2024)

Le caractère urbain des accidents de piéton ressort également de l'analyse selon le régime de vitesse sur le lieu de l'accident. 80% d'entre eux surviennent sur des axes limités à 50 km/h et 13% 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 97 piétons tués ou grièvement blessés tous les 1 000 accidents corporels avec piéton. Le nombre monte à 123 en zone 50 km/h et augmente ensuite progressivement pour atteindre 591 sur les axes à 120 km/h (317 en zone 70 et 265 en zone 90).

Tableau 12 : Quelques chiffres clés concernant les accidents de piéton selon le régime de vitesse (Wallonie, 2020-2024)

	Piétons décédés 30 jours	Piétons blessés graves	Piétons blessés légers	Piétons total victimes	Accidents piétons	Gravité spécifique	Gravité spécifique élargie
30 km/h	9	58	645	712	692	13	97
50 km/h	106	409	3 882	4 397	4 183	25	123
70 km/h	18	40	138	196	183	98	317
90 km/h	5	31	120	156	136	37	265
120 km/h	15	11	23	49	44	341	591

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



Tableau 13 : Distribution, selon le régime de vitesse, des victimes et accidents de piéton (Wallonie, 2020-2024)

	Piétons décédés 30 jours	Piétons blessés graves	Piétons blessés légers	Piétons total victimes	Accidents piétons
30 km/h	6%	11%	13%	13%	13%
50 km/h	69%	74%	81%	80%	80%
70 km/h	12%	7%	3%	4%	3%
90 km/h	3%	6%	2%	3%	3%
120 km/h	10%	2%	0%	1%	1%

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

COMMENT SE DÉROULENT LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN PIÉTON ?

1. Emplacement du piéton

7 piétons sur 10 (68%) tués ou blessés dans un accident de la route en Wallonie et dont la position est connue⁹ étaient en train de traverser la chaussée au moment de la collision. Dans deux tiers des cas, la traversée s'effectuait sur un passage pour piétons. Les autres situations se répartissent entre une traversée à côté d'un passage pour piéton (14%) et une traversée en l'absence de passage proche (9%).

D'autres configurations d'accident ne sont pas rares non plus, puisque 10% des piétons tués ou blessés étaient sur le trottoir ou l'accotement, 11% 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.

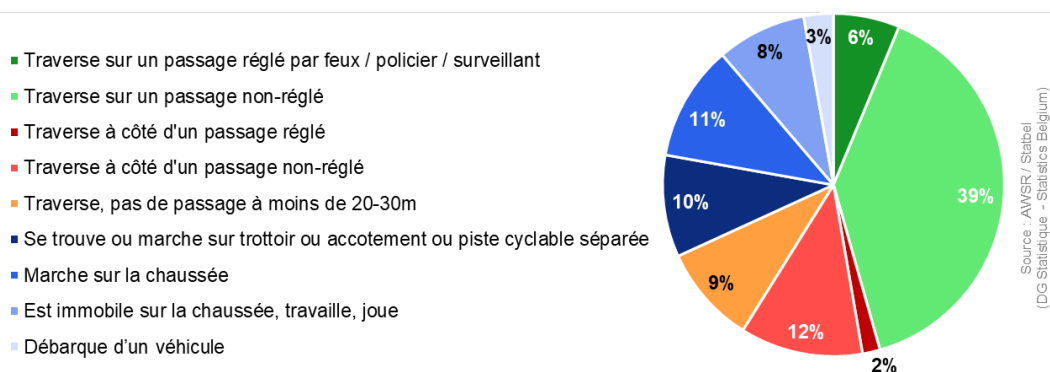


Figure 16 : Piétons victimes (tués ou blessés) selon leur emplacement au moment de la collision (hors inconnus) (Wallonie, 2020-2024)

La réalité est bien sûr différente selon qu'on est en agglomération ou hors agglomération. En agglomération, 3 piétons tués ou blessés sur 4 (72%) étaient en train de traverser. Hors agglomération¹⁰, un tiers (36%) 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 (41% des cas contre 18% en agglomération).

⁹ L'emplacement du piéton lors de la collision est inconnu dans 1 cas sur 3 (29%).

¹⁰ 9% des accidents dont la localisation est connue.



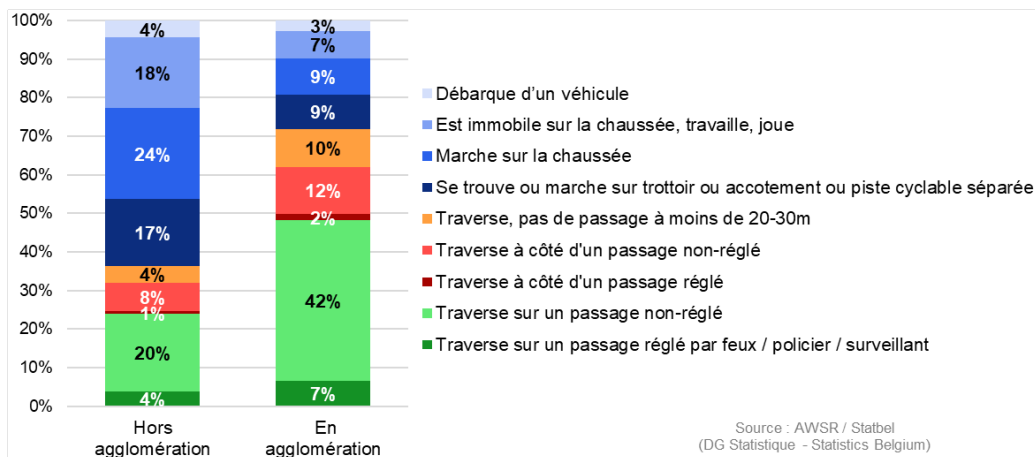


Figure 17 : Emplacement du piéton victime (tué ou blessé) selon leur emplacement au moment de la collision (hors inconnus) (Wallonie, 2020-2024)

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.

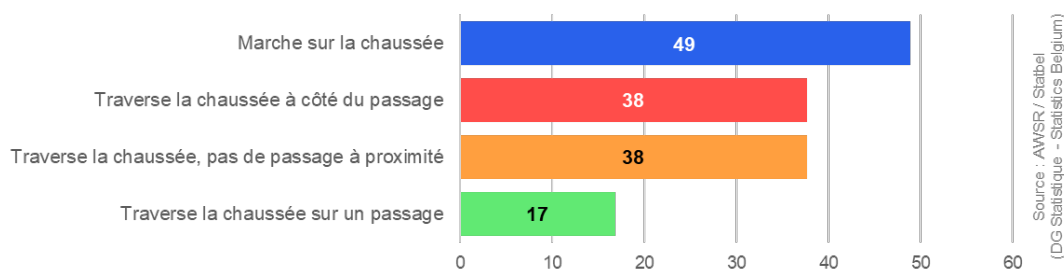


Figure 18 : Gravité spécifique (nombre de piétons tués pour 1 000 accidents corporels) selon l'emplacement du piéton au moment de l'accident (Wallonie, 2015-2024)

2. Opposant au piéton

Dans plus de 8 cas sur 10¹¹, 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 9% de l'ensemble des accidents corporels enregistrés en Wallonie¹².

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 l'ordre de 5% mais celle des camions monte à 18%. Il faut dire que la gravité des accidents est particulièrement élevée pour le piéton en cas de collision avec un camion. On dénombre 469 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 119 en cas de collision entre une voiture et un piéton. Malgré tout, la voiture reste l'opposant le plus fréquent aux piétons décédés, et 10% 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 une trottinette électrique (2% des piétons tués ou blessés soit 28 piétons en 2024).

¹¹ L'opposant au piéton tué ou blessé est connu dans 80% des cas.

¹² Dont les opposants sont connus.



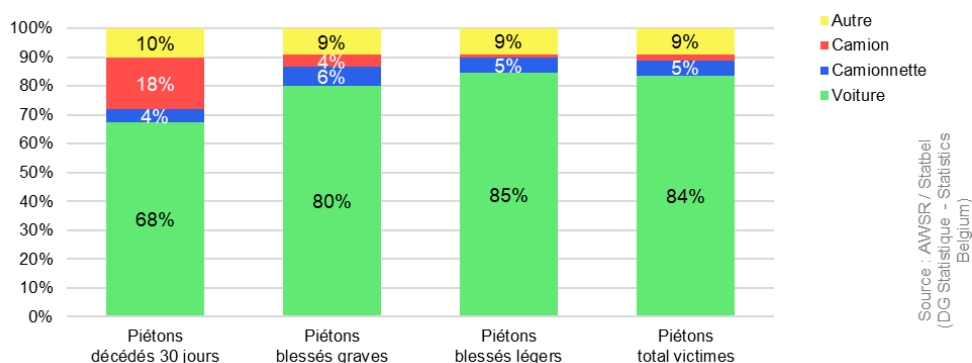


Figure 19 : Opposant au piéton victime, selon la gravité des blessures du piéton (Wallonie, 2020-2024)

Tableau 14 : Opposant au piéton victime, selon la gravité des blessures du piéton, et gravité de l'accident selon l'opposant (Wallonie, 2020-2024)

	Piétons décédés 30 jours	Piétons blessés graves	Piétons blessés légers	Piétons total victimes	Accidents piétons	Gravité spécifique	Gravité spécifique élargie
Trottinettes électriques	0	3	43	46	48	0	63
Bicyclette	0	9	97	106	125	0	72
Cyclomoteur	1	4	75	80	84	12	60
Motocyclette	1	3	46	50	51	20	78
Voiture	94	401	3 639	4 134	4 144	23	119
Camionnette	6	32	220	258	258	23	147
Camion	25	21	52	98	98	255	469
Autobus/autocar	5	18	101	124	126	40	183
Autre usager	7	9	27	43	44	159	364

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

Tableau 15 : Opposant au piéton victime, selon la gravité des blessures du piéton, et gravité de l'accident selon l'opposant (Wallonie, 2020-2024)

	Piétons décédés 30 jours	Piétons blessés graves	Piétons blessés légers	Piétons total victimes	Accidents piétons
Trottinettes électriques	0%	1%	1%	1%	1%
Bicyclette	0%	2%	2%	2%	3%
Cyclomoteur	1%	1%	2%	2%	2%
Motocyclette	1%	1%	1%	1%	1%
Voiture	68%	80%	85%	84%	83%
Camionnette	4%	6%	5%	5%	5%
Camion	18%	4%	1%	2%	2%
Autobus/autocar	4%	4%	2%	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 (2020-2024), près d'un piéton sur 3 (29%) a été soumis à un test d'haleine, contre deux tiers des opposants (64%). Les piétons constituent les usagers les moins souvent soumis à un test d'haleine en cas d'accident corporel. À titre de comparaison, 3 automobilistes sur 4 le sont (73%) et 8 chauffeurs poids lourds sur 10 (83%) impliqués dans un accident corporel ont été soumis à un test d'alcoolémie.

8% des piétons testés présentaient une alcoolémie supérieure à 0,5g/l¹³ et 7% de leurs opposants conduisaient sous influence¹⁴. À titre de comparaison, le taux de positifs parmi les testés est plus élevé pour les piétons que pour les cyclistes (4% parmi les 44% de testés), mais il reste moins élevé chez les piétons que chez les automobilistes (15%)¹⁵. 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.

¹³ 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.

¹⁴ 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).

¹⁵ Pour une comparaison détaillée, voir l'Essentiel « Modes de déplacement ».



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 2020-2024. 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 accidents¹⁶. Pour les opposants, le non-respect de la priorité aurait joué un rôle dans 3,4% des accidents de piéton. Enfin, un éclairage public insuffisant aurait contribué à 2,7% des accidents de piéton.

Tableau 16 : Facteurs d'accident les plus souvent mentionnés (≥1%) dans les accidents corporels impliquant un piéton (Wallonie, 2020-2024)

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

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

Éditeur responsable : Laetitia Delande

Éditeur : Agence wallonne pour la Sécurité routière ASBL

Date de publication : Juin 2026

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

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

¹⁶ 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.

