

RECOMMANDATION SUR LES USAGERS DE LA ROUTE

VULNÉRABLES : LES PIÉTONS

[CM(98)19/FINAL]

Bien que le nombre de piétons, victimes d'accidents de la route ait diminué au cours de ces vingt dernières années dans des proportions souvent plus importantes qu'en ce qui concerne les autres catégories d'usagers, il n'en demeure pas moins qu'aujourd'hui encore, dans de nombreux pays Membres de la CEMT, la part des piétons victimes d'accidents de la route reste importante. Il n'y a pas eu notamment d'amélioration sensible de la situation des personnes les plus exposées, les enfants, en particulier les plus jeunes, et les personnes âgées.

L'étude de la situation, telle qu'elle ressort du premier chapitre, a montré, entre autres, que la grande majorité (neuf dixièmes des victimes) des accidents dans lesquels sont impliqués des piétons surviennent en agglomération. Par contre, le risque pour un piéton d'être tué, s'il est victime d'un accident est 3 à 4 fois plus élevé hors agglomération. Les accidents de nuit et par mauvaises conditions atmosphériques sont particulièrement inquiétants parce qu'ils ont tendance à s'accroître et sont, de surcroît, encore peu étudiés.

La vitesse actuelle dans les zones urbaines, où coexistent la circulation des voitures et des piétons, est d'une importance vitale lorsqu'il s'agit de la sécurité routière de ces derniers. Tout d'abord, la vitesse a un fort impact sur la capacité des conducteurs à percevoir les piétons et à s'arrêter en cas de situation critique. Ensuite, la vitesse est un facteur déterminant de la gravité de l'accident lorsqu'un piéton est heurté par une voiture.

Le comportement humain joue un rôle déterminant dans les accidents dans lesquels les piétons sont impliqués : que ce soit le conducteur d'un véhicule motorisé qui doit prendre en compte les erreurs potentielles du piéton ou le piéton lui-même qui doit apprendre à composer avec les autres usagers de la route, mieux protégés et plus véloces.

Par ailleurs, au cours des dernières années, est apparu un changement dans la mentalité des usagers potentiels de la route : la civilisation des loisirs, favorisée par une diminution du temps de travail, a entraîné, chez les individus, une préoccupation plus grande de leur santé, et de ce fait un développement de la marche ; elle a également accentué le désir de mouvements de chacun et conduit les instances responsables à envisager une politique de déplacement qui prenne mieux en compte ce désir dans l'aménagement du territoire et l'implantation des infrastructures.

Face à cette situation, il est urgent que, tant sur le plan national que sur le plan international, les responsables, à tous niveaux, maintiennent dans leurs activités le souci d'assurer une meilleure sécurité

du piéton dans la circulation, car il représente l'usager de la route le plus particulièrement vulnérable. Cette mobilisation est d'autant plus nécessaire que la plupart des pays d'Europe sont confrontés aux problèmes posés par le vieillissement de leur population et que les risques constatés à présent ne peuvent que s'accroître à l'avenir, s'ils n'ont pas été anticipés dès maintenant.

Le Conseil des Ministres de la CEMT, réuni à Copenhague, les 26 et 27 mai 1998,

VU le rapport sur la sécurité des piétons, reproduit dans le document CEMT/CM(98)17,

TENANT COMPTE des travaux poursuivis au sein des autres Organisations internationales sur ce sujet, notamment l'OCDE qui a, en 1996, publié les résultats d'une étude sur la sécurité des usagers de la route vulnérables, au sein de son Programme de Coopération dans le domaine des Recherches en matière de Routes et de Transports Routiers,

CONSCIENT :

- Que la sécurité des piétons est un problème sérieux qui nécessite une approche globale et cohérente et un changement profond des comportements en vue d'assurer une véritable convivialité entre les différents usagers de la route.
- Que cette sécurité requiert l'assurance d'un droit à la mobilité qui prend en compte les handicaps dans la circulation et qui rencontre un aspect peu traité dans les transports, la santé.
- De l'importance d'assurer cette sécurité dans toute décision concernant la politique des déplacements mise en œuvre au niveau national et local.

RAPPELLE les résolutions antérieures adoptées par la CEMT en la matière, principalement :

- La résolution n° 34, de décembre 1975, relative à la sécurité des piétons.
- La résolution n° 40, de mai 1979, concernant les mesures à prendre pour améliorer la circulation routière de nuit.
- La résolution n° 50, de mai 1987, sur la sécurité routière des enfants.
- La résolution n° 91/3, de mai 1991, sur l'amélioration de la sécurité routière pour les personnes âgées.
- La recommandation CEMT/CM(96)11/final, de mai 1996, sur la modération des vitesses, en ce qui concerne les limites de vitesse dans les zones urbaines.

NOTE certaines dispositions prévues dans ces résolutions qui restent pertinentes, en particulier :

- « Qu'il convient de donner à la sécurité routière des piétons une place importante dans les politiques nationales de sécurité routière, de s'assurer, à cet effet, que les mesures relatives à la sécurité des piétons occupent la place qui leur revient tant au niveau réglementaire et législatif qu'au niveau des programmes d'actions nationaux et que les actions prévues à cet égard bénéficient des ressources suffisantes. »

- « Que le développement d'équipements spécifiques dans les voiries urbaines, permettant d'améliorer de manière sensible la sécurité des piétons , doit toujours être encouragé, ... »
- Que, « lors de la construction de nouvelles routes ou de l'amélioration du réseau existant, il convient d'accorder la plus grande attention aux caractéristiques nocturnes des routes telles que le choix de revêtements, l'éclairage public, particulièrement en zone urbaine au droit des passages pour piétons, sur les voies urbaines à grande circulation, dans certains carrefours ruraux et en tout autre point dangereux ».
- « Qu'il faut encourager les piétons à se rendre visibles, notamment par le port de vêtements clairs et mieux encore par l'emploi de dispositifs réfléchissants ».
- « Qu'il est nécessaire de prescrire aux piétons, en conformité avec les dispositions de la convention de Vienne sur la circulation routière, de marcher face à la circulation sur les routes de rase campagne et lorsque cette réglementation est déjà édictée, de veiller à ce qu'elle soit respectée ».
- « Qu'il convient d'inclure dans les formations existantes des usagers de la route piétons, surtout à l'école, des notions relatives aux accidents de nuit ,... »
- « Que dans chaque pays, une attention toute particulière soit donnée, en dehors des zones d'habitation, au tracé et à la localisation des passages protégés utilisés par les enfants, surtout aux abords des écoles et aux endroits où les enfants se mêlent au trafic ».
- « Qu'il faut :
 - Attirer l'attention de l'ensemble des usagers de la route sur les difficultés que rencontrent les personnes âgées dans la circulation et leur rappeler leurs obligations envers ces personnes.
 - Encourager les campagnes d'information destinées à attirer l'attention des personnes âgées sur les problèmes et les risques de la circulation par des messages simples, factuels et sans ambiguïté.
 - « Veiller à ce que les aménagements des infrastructures routières répondent le mieux possible aux besoins spécifiques des personnes âgées, ... »
 - « Sur le réseau routier, [qu'il convient d'] adapter les niveaux de vitesse en milieu urbain aux endroits où coexistent des usagers de la route mieux protégés et d'autres plus vulnérables, afin d'assurer une mixité plus sûre du trafic, ... »

CONSTATE que dégager des principes de sécurité pour les piétons n'est pas seulement un problème de politique des transports mais aussi un problème de société, dans la mesure où chaque usager de la route est, à un moment ou un autre, un piéton et que pallier son insécurité nécessite une approche globale tant au niveau de l'infrastructure que des véhicules et des usagers,

RECOMMANDE :

- *D'une manière générale :*

- De rassembler plus efficacement et plus régulièrement, les données statistiques nécessaires à l’appréciation de la sécurité des piétons dans la circulation routière, pour affiner la connaissance de ce problème.
- ***En ce qui concerne l’organisation de la circulation :***
 - De prendre en compte, à égalité de préoccupation avec les autres moyens de transport, les piétons dans l’élaboration des plans de déplacement et de circulation, à l’instar de ce qui avait été recommandé en 1997 dans la Résolution sur les cyclistes [CEMT/CM(97)11].
- ***En ce qui concerne l’infrastructure :***
 - De s’attacher avant tout à créer un environnement sûr pour les piétons dans toute création ou amélioration d’infrastructures, et que ce souci soit préalable à toute planification d’utilisation du territoire, en particulier abaisser les niveaux des limites de vitesse en milieu urbain aux endroits où coexistent des usagers de la route mieux protégés et d’autres, plus vulnérables, afin d’assurer une mixité plus sûre du trafic ; les Recommandations adoptées en 1996 à Budapest sur la modération des vitesses sont particulièrement pertinentes à cet égard.
 - De veiller à une coordination efficace des différents services responsables de la conception et de la gestion de la circulation pour qu’ils prennent en compte la sécurité des piétons dans tout exercice de planification et que, dès cette conception, ils veillent à la cohérence entre l’infrastructure, la signalisation et les règles de circulation routières.
 - D’impliquer les riverains des quartiers concernés afin qu’ils contribuent par leurs suggestions, dès la conception de la planification urbaine, à l’amélioration de la sécurité des piétons.
 - De veiller, lorsqu’il existe des passages surélevés ou des passages souterrains, à ce que ceux-ci soient correctement entretenus et accessibles pour tous les usagers, y compris ceux à mobilité réduite et de prendre en considération les rapports coûts/efficacité avant d’envisager toute nouvelle infrastructure.
 - De porter une attention spécifique à la sécurité des piétons dans les lieux les plus exposés, en particulier aux abords et sur le chemin des écoles, ainsi que dans les lieux où des concentrations de piétons sont prévisibles.
- ***En ce qui concerne les véhicules :***
 - D’apporter toutes les améliorations nécessaires, dès la conception des véhicules, légers ou lourds, afin que l’impact de ceux-ci, lors d’un accident, soit minimisé vis-à-vis des piétons ; en particulier, interdire la présence d’accessoires dangereux sur des véhicules dont l’usage n’en nécessite pas l’installation.
 - D’assurer, de manière systématique, une visibilité optimale dans tous les véhicules, à la fois pour le conducteur et pour le piéton.
 - D’inciter les organisations compétentes pour l’établissement et le respect des normes industrielles, à faire appliquer celles-ci pour une meilleure sécurité des piétons.

- *En ce qui concerne les usagers :*

- De sensibiliser d’une manière continue le public à la sécurité et au respect de la convivialité entre les différents usagers de la route, en particulier vis-à-vis des piétons qui sont les plus vulnérables.
- D’accorder à cet égard une attention particulière aux aspects formation et éducation dès la plus petite enfance.
- D’élever le niveau de prise en compte, par ceux qui sont responsables des voyages d’affaires et des déplacements journaliers de travail, de l’importance d’assurer la sécurité des transports dont ils ont la charge, lorsqu’ils ont un impact élevé sur la sécurité des usagers vulnérables, en particulier des piétons.
- D’encourager autant que possible la marche, compte tenu de son caractère économique, favorable à l’environnement et bénéfique pour la santé.

CHARGE le Comité des Suppléants :

- De transmettre aux services compétents de la Commission Economique pour l’Europe des Nations Unies (CEE/ONU) le rapport, étant donné qu’il contient des propositions d’amendement à la Convention sur la Circulation Routière de 1968, concernant le comportement aux passages pour piétons, et des réflexions sur la conception des véhicules.
- De suivre l’évolution de la situation à l’égard de la sécurité des piétons et de faire rapport au Conseil en temps utile.

LES USAGERS DE LA ROUTE VULNERABLES : RAPPORT SUR LA SECURITE DES PIETONS

[CM(98)18]

Introduction

Depuis fort longtemps, la CEMT se préoccupe de la sécurité des piétons qui figurent parmi les usagers de la route les plus vulnérables, car ils ne disposent d'aucune protection physique qui permette de réduire les conséquences des accidents. En 1975, le Conseil des Ministres a adopté un rapport sur ce thème et préconisé l'adoption d'un ensemble de mesures et de règles en faveur de la sécurité des piétons. Ces recommandations ont été complétées par d'autres propositions présentées dans des rapports spécifiques adoptés ces dernières années par la CEMT et préparés par le Groupe sur la sécurité routière. On rappellera à cet effet les résolutions, sur les mesures à prendre pour améliorer la sécurité routière de nuit (1979), sur la sécurité routière des enfants (1987), sur l'amélioration de la sécurité des personnes âgées (1991) et tout récemment, sur la modération des vitesses (1995), qui toutes prenaient déjà en compte la problématique de la sécurité des piétons. Par ailleurs, l'OCDE a, en 1996, publié les résultats d'une étude sur la sécurité des usagers de la route vulnérables, au sein de son Programme de Recherche sur les Transports Routiers. Cette étude a également été prise en compte pour l'établissement du présent rapport.

Bien que le nombre des piétons dans les accidents de la route ait diminué au cours de ces 20 dernières années dans des proportions souvent plus importantes que pour le nombre des victimes des autres catégories d'usagers de la route, il n'en demeure pas moins qu'aujourd'hui encore, dans de nombreux pays européens, la part des piétons victimes d'accidents de la route reste importante. C'est pourquoi le Groupe sur la sécurité routière a décidé d'actualiser et d'affiner les connaissances relatives à la sécurité des piétons en se fondant notamment sur les données les plus récentes relatives à l'accidentologie des piétons. Ce rapport répond également à une préoccupation des Ministres des transports, qui entendent accorder une attention soutenue à la sécurité des usagers de la route les plus vulnérables et il s'inscrit dans un cadre plus large que celui de la seule sécurité routière pour tenir compte à la fois de l'évolution démographique que connaissent les pays Membres de la CEMT –vieillesse de la population – et de l'accent qui est désormais porté sur les problèmes de mobilité, d'aménagement du territoire, d'environnement et de santé publique. Cette étude constitue le second volet d'un triptyque consacré aux cyclistes, aux piétons et aux conducteurs de deux-roues à moteur. Ce triptyque fera l'objet d'une publication ultérieure. Le présent rapport s'articule selon deux grandes parties, la première présente les tendances générales observées en ce qui concerne les accidents de la route dont sont victimes les piétons, la seconde souligne la complexité du problème de la sécurité des piétons, problème qui exige une approche globale et cohérente des aspects touchant notamment l'infrastructure routière, le véhicule et le comportement des usagers de la route.

L'ÉTAT DES LIEUX

1. Situation générale

Dresser ce que l'on appelle communément un état des lieux à partir des statistiques des accidents de la circulation routière nécessite certains préalables. Les piétons ne peuvent pas échapper à cette règle.

Tout d'abord, en ne reprenant que les tendances générales répertoriées pour les années 1980, 1985, 1990 et 1995, il peut survenir que certains pays ne se retrouvent pas totalement ou en partie seulement dans ces tendances même si elles s'avèrent justes pour la plus grande majorité.

En matière d'accidents de la circulation routière, les comparaisons sont particulièrement délicates compte tenu de l'hétérogénéité des situations (parc des véhicules, conditions de circulation, etc).

Pour l'analyse ultérieure, des situations de « crête » (c'est-à-dire les classes d'âges les plus représentées) ou des situations « anormales » (c'est-à-dire les situations ou les conditions dans lesquelles les piétons sont le plus souvent victimes d'accidents) ont été relevées. Ces situations de crête ou anormales – si elles « bénéficient » du constat général, à savoir une diminution du nombre d'accidents dont les piétons sont victimes – restent cependant constantes dans le temps, voire s'amplifient.

Le premier constat est effectivement une baisse des piétons parmi les victimes des accidents de la circulation routière proportionnellement plus importante que celle des autres usagers.

Si, en 1980, les piétons représentent en moyenne 15 à 30 pour cent voire plus du nombre total des victimes, en 1995, cette proportion se situe généralement aux alentours de 10 à 20 pour cent (cf. Tableau A en Annexe).

Cette première situation encourageante, est confirmée également en ce qui concerne les tués (c'est-à-dire les personnes décédées dans les 30 jours de l'accident)¹ et les blessés graves².

La baisse du nombre de piétons blessés légèrement est, quant à elle, proportionnellement moins significative. Notons que, sous l'intitulé « blessés légers »², l'état de la victime ne nécessite pas d'hospitalisation de longue durée.

1. Lorsque les données sont accessibles.

2. On entend, selon la CEE/ONU, par :

“**Blessures graves** : fractures, commotions, lésions internes, écrasements, coupures et déchirures graves, choc général grave nécessitant un traitement médical et toute autre lésion grave entraînant l'hospitalisation. Blessures légères : blessures secondaires telles que foulures ou contusions. Les personnes qui se plaignent d'avoir subi un choc, mais qui n'ont pas reçu d'autres blessures, ne seront pas considérées comme blessées aux fins des statistiques, sauf si elles présentent des symptômes très nets du choc et ont reçu un traitement médical ou ont paru avoir besoin de soins médicaux.”

Malgré cette évolution positive, il n'en reste pas moins que globalement, dans l'ensemble des pays CEMT, le nombre des piétons victimes d'accident de la circulation reste néanmoins inadmissible et contribue à conforter l'actualité du présent rapport et la nécessité de s'investir plus encore dans la sécurité des piétons.

Ceci est d'autant plus important que les situations de crête ou anormales restent, quant à elles, pratiquement inchangées pour les années de référence. Il n'y a dès lors pas eu une répartition plus homogène des victimes selon l'âge, la situation dans l'espace ou les conditions de circulation et ce, malgré les recommandations déjà fort précises et les mesures nombreuses arrêtées dans les pays Membres.

En outre, bien que ces données n'aient pas fait l'objet d'une enquête systématique dans le cadre de ce rapport, mais, sur la base des renseignements fournis complémentaiement par certaines délégations, il apparaît que les victimes hommes sont plus nombreuses que les victimes femmes en dessous de 60 à 70 ans. Ce phénomène s'inverse ensuite compte tenu du fait que, dans cette classe d'âges (+ de 60/70 ans), les femmes sont nettement plus nombreuses.

Ce constat doit évidemment être fort nuancé selon les situations propres à chaque pays et tout particulièrement pour les personnes âgées. Le premier constat reste, quant à lui, pertinent d'une manière plus générale.

Enfin, certaines données qui permettent d'apprécier plus dans le détail cette problématique manquent fréquemment ou sont relevées de manière fort différente de pays à pays. Ceci impose dans l'analyse la plus grande prudence et doit inciter à affiner la connaissance des problèmes.

2. Évolution par classe d'âges - une situation inquiétante

En ce qui concerne la répartition des victimes par classes d'âges, force est de constater qu'il n'y a pas de modifications sensibles pour les classes d'âges à risque (cf. Tableaux B et C en Annexe) ; à savoir :

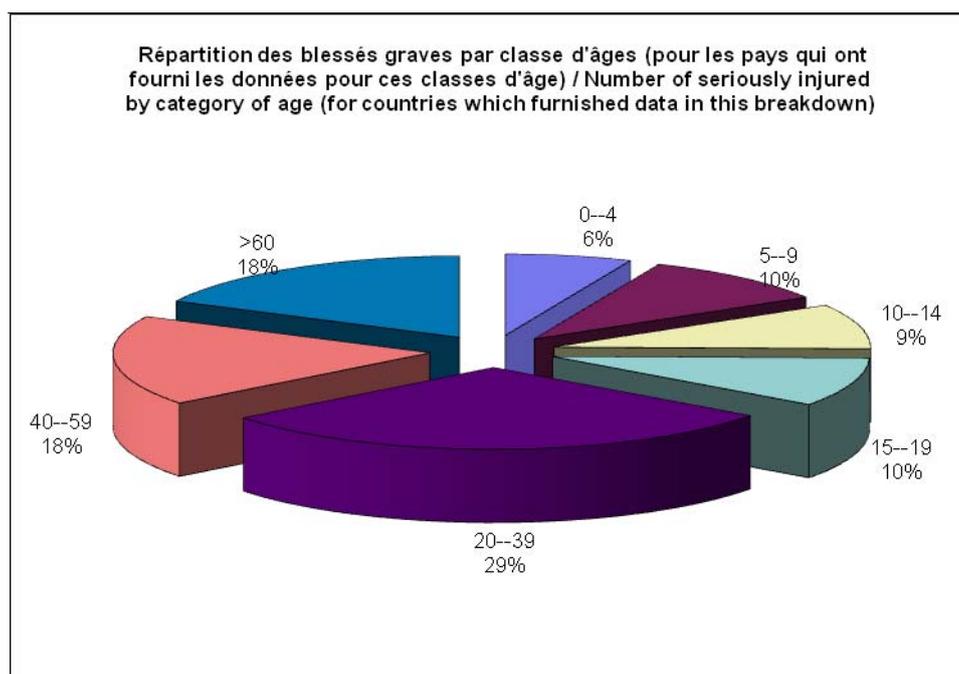
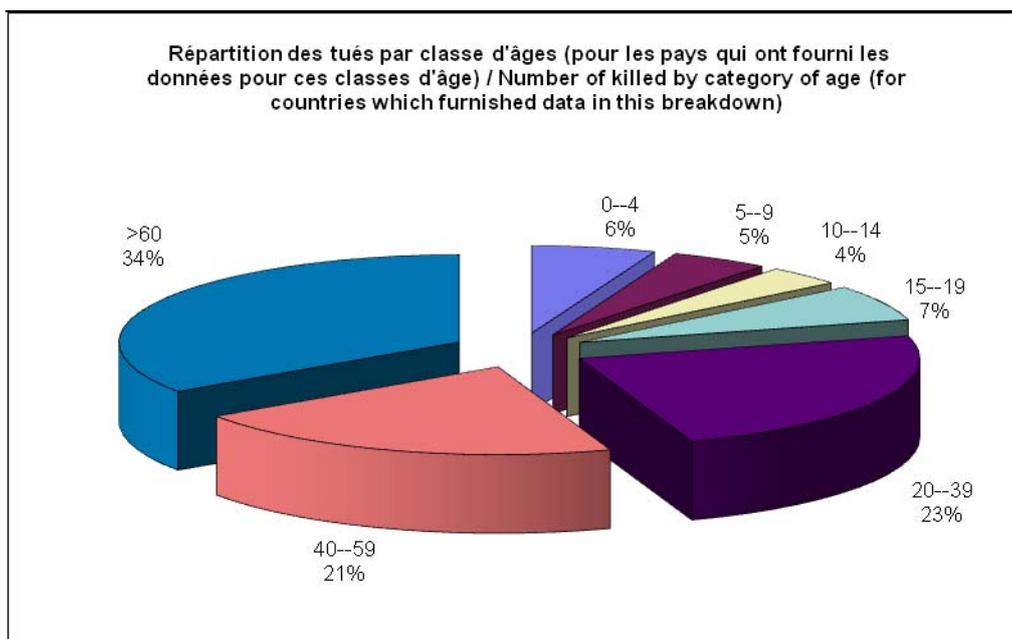
- Les enfants.
- Les personnes âgées.

En d'autres termes et sauf de rares exceptions, les enfants ainsi que les personnes âgées sont pour les années de référence et de manière constante toujours surreprésentés dans la statistique des accidents impliquant des piétons.

En ce qui concerne les enfants, les traumatismes subis peuvent s'avérer plus graves que pour l'adulte et ce, compte tenu de leur taille.

S'agissant des personnes âgées, ce sont les problèmes de réhabilitation et de handicap irréversible qui se posent avec plus d'acuité encore, eu égard aux facultés plus limitées de récupération de la mobilité.

Enfin, en s'appuyant sur la remarque émise dans les considérations générales, la répartition par sexe des victimes est parfois, pour ces deux classes d'âges, différente selon qu'il s'agit d'enfants ou de personnes âgées.



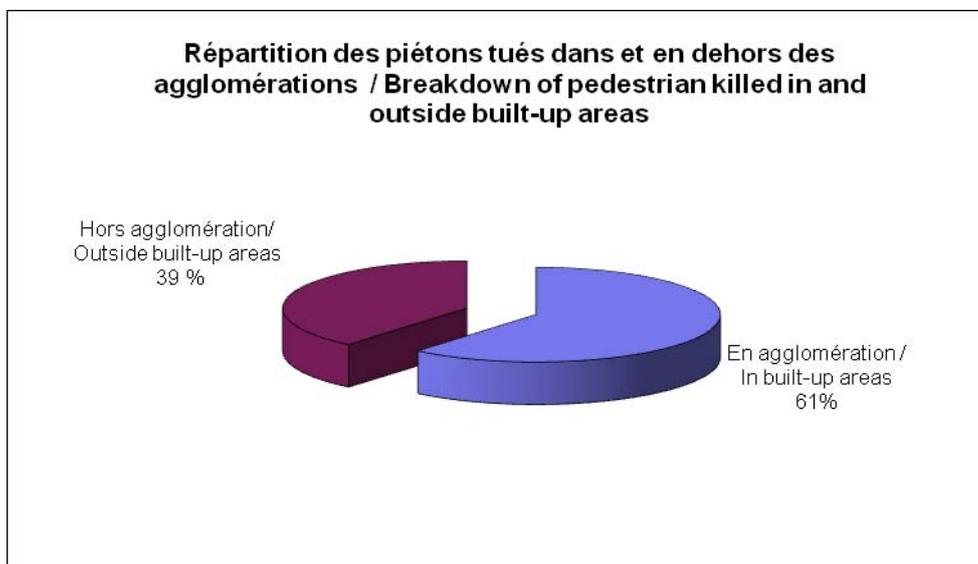
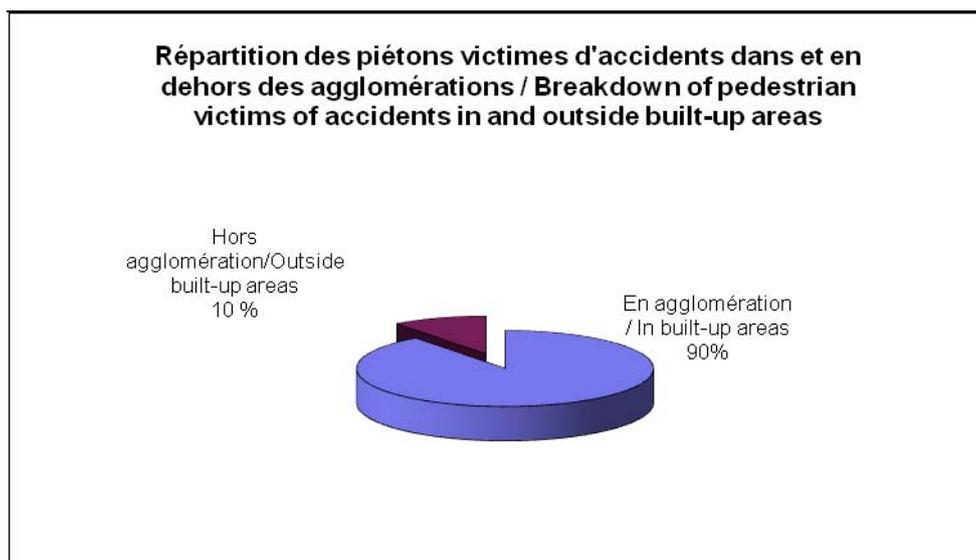
3. Répartition dans et hors agglomération

La grande majorité des accidents dans lesquels sont impliqués des piétons surviennent *en agglomération*. Ils représentent dans ce cas jusqu'à neuf dixièmes des victimes.

Les conséquences des accidents sont toutefois moins graves. Le nombre de piétons tués en agglomération ne représente que six à sept dixièmes du nombre total des piétons tués et a dans certains pays tendance à diminuer pour les années de référence.

Par contre, *hors agglomération*, si le nombre des victimes piétons est moins élevé, il n'en va pas de même de la gravité des accidents. En effet, alors que hors agglomération 1/10 des victimes sont des piétons, le risque pour un piéton d'être tué est de 3 à 4 fois plus élevé. Dans le temps, cette proportion a tendance à s'amplifier (cf. Tableau D en Annexe).

Une explication pourrait consister dans la pratique de vitesse plus élevée mais il ne faut pas non plus négliger d'autres facteurs concomitants : l'absence d'infrastructures réservées aux piétons, un problème plus pointu de visibilité, les effets encore plus négatifs de l'alcool au volant, etc.



4. Accidents aux passages pour piétons

Le nombre de piétons victimes d'accidents aux passages pour piétons, qu'ils soient protégés ou non, varie grandement de pays à pays. Par ailleurs, les données reçues sont souvent embryonnaires voire, dans certains cas, inexistantes.

L'analyse de cette situation est dès lors particulièrement malaisée, ce d'autant plus que le recours ux marquages des passages pour piétons est une pratique qui connaît des intensités différentes de pays à pays et, selon des règles ou directives, qui lorsqu'elles existent, sont également différentes.

L'encadrement des piétons et les mesures particulières (police, patrouille scolaire, équipement en feux lumineux de circulation, l'éclairage, etc.) sont, eux aussi, fort variables.

Compte tenu des éléments d'information disponibles, l'insécurité aux passages pour piétons doit encore retenir l'attention, en particulier en ce qui concerne une approche globale de la problématique pour une meilleure cohérence entre la réglementation, la signalisation et l'infrastructure.

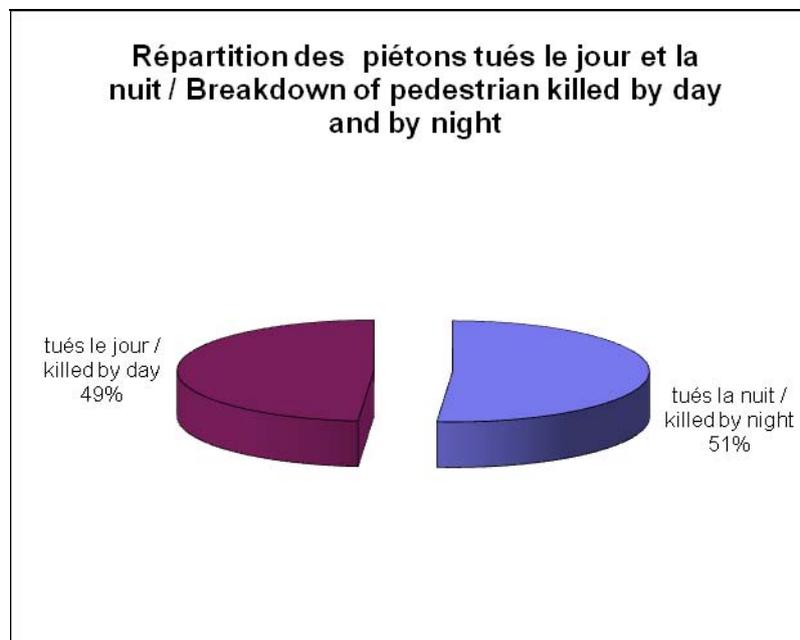
5. Accidents de nuit et par mauvaises conditions atmosphériques

Le constat est inquiétant, qu'il s'agisse du nombre de victimes, de la gravité des accidents, de la constance de cette situation pour les années de référence, voire de l'augmentation de ce phénomène.

Lorsque les données sont disponibles, dans de nombreux pays, près de la moitié des piétons tués le sont de nuit ou par mauvaises conditions atmosphériques.

Un nombre important de facteurs peuvent être à l'origine de cette situation ; la visibilité, évidemment alliée à la mauvaise perception du piéton, la vitesse, la boisson, la fatigue, etc.

C'est incontestablement un domaine qu'il convient d'approfondir encore. De même, il convient aussi d'évaluer et d'apprécier la pertinence des recommandations et des mesures déjà arrêtées (cf. Tableau E en Annexe).





6. Exposition au risque

La recherche des causes des accidents subis par les piétons requiert tout d'abord la connaissance de leur mobilité. En fait, il s'agit de la variable qui définit l'exposition du piéton au risque d'accident.

La majeure partie des études de mobilité réalisées dans certains pays d'Europe ont toutefois été faites à partir d'une perspective urbaine, et ont été centrées essentiellement sur la connaissance du comportement mécanique de la circulation, oubliant quelque peu l'importance de la marche à pied dans la mobilité de la population.

Les expériences concernant la mobilité des piétons par rapport à l'ensemble de la population sont, pour cette raison, rares et partielles. Malgré tout, certaines études mettent en évidence la part importante de l'activité piétonne dans plusieurs villes où 50 pour cent des déplacements se réalisent à pied, c'est-à-dire le double de l'usage du transport en commun et du véhicule privé.

En outre, la majeure partie des pays européens maintient un traitement marginal et généraliste en ce qui concerne les accidents des piétons, ce qui met en évidence le rôle secondaire assigné au piéton dans la circulation.

Il y a toute une série de circonstances externes qui ont une influence sur les accidents des piétons : les circonstances météorologiques, le nombre de véhicules, la population ou l'activité. Ainsi :

- À mesure que le niveau des précipitations et des jours couverts augmente, le nombre d'accidents de piétons augmente aussi.
- L'importance des enfants ou des personnes âgées et leur proportion dans la population, ont une influence sur le nombre d'accidents avec les piétons.
- D'une manière générale, l'exposition au risque croît avec le niveau d'activités. Dans les zones où les activités socio-économiques sont plus intenses, les piétons tendent à être plus exposés au risque d'accidents.

- La relation entre la présence d'automobiles dans la zone et l'intensité et les répercussions des accidents de la circulation est également positive. Plus le parc automobile est grand, plus le nombre de conflits véhicules/piétons est élevé.

7. Causes des accidents impliquant des piétons

7.1 Rôle des piétons

Pour chercher les causes des accidents avec piétons, il faut savoir comment ils se produisent, pourquoi ils surviennent et quelles en ont été les causes externes.

C'est ainsi qu'une étude réalisée en Espagne en 1995 a montré que dans presque 50 pour cent des cas, l'accident a lieu quand le piéton se trouve "en train de traverser la chaussée hors de l'intersection", contre 25 pour cent lorsqu'il "*traverse la voie à l'intersection*". Le reste des circonstances a une influence moindre sur les accidents des piétons.

Quant aux causes humaines de ces accidents, la même étude montre que c'est l'imprudence même du piéton qui joue un rôle important dans ces causes : la plupart des personnes renversées commettent une infraction au moment de l'accident.

Les comportements de piétons qui entraînent les risques d'accidents les plus importants sont :

- L'alcool.
- La non-utilisation d'éléments rétro réfléchissants.
- Traverser la voie de façon non réglementaire.
- Ne pas utiliser les passages pour piétons.
- Ne pas respecter les signaux pour piétons.
- Marcher sur la chaussée ou sur l'accotement de façon incorrecte.

Les actions comportant les risques les plus significatifs ont lieu :

- Sur les passages pour piétons réglés par des feux de circulation, lorsque les piétons n'observent pas les feux de circulation au rouge avec danger.
- Lorsque, en présence d'un passage pour piétons, ceux-ci traversent en dehors de celui-ci.
- En l'absence d'un passage pour piétons et, dans le cas d'une traversée de fait de ce piéton, lorsque celui-ci traverse alors que les véhicules n'ont pas leurs feux allumés, lorsque les conditions l'exigent.
- Dans ce cas de figure, lorsque le piéton traverse en retrait par rapport à l'intersection.
- En attendant de traverser sur la chaussée lorsqu'il y a un trottoir ou un accotement.
- En marchant sur la chaussée.

Enfin, il convient de souligner :

- Que les piétons n'utilisent pas ou peu les passages surélevés et les passages souterrains et ce, pour des raisons diverses (contraintes trop importantes, insécurité, etc.).
- Que les lieux où existe, de manière ponctuelle, une forte concentration de piétons pour raisons diverses (écoles, discothèques, centres sportifs, etc.) et en particulier de nuit ou en cas de mauvaises conditions atmosphériques, constituent également des lieux à risque.

7.2. Rôle des conducteurs

Si l'on doit mettre en exergue le comportement fautif des piétons en cas d'accidents, il ne faut pas ignorer pour autant le rôle non négligeable et la responsabilité des conducteurs dans lesdits accidents. Il convient de souligner en effet que, s'agissant des conducteurs, les erreurs qu'ils pourraient commettre ont des conséquences immédiatement dommageables pour les piétons.

Logiquement, et cela ressort bien évidemment des statistiques sur les accidents de piétons, la plus grande partie des accidents se produit quand il y a une interaction dans le même espace physique entre les piétons et les véhicules. Dès lors, les conducteurs assument aussi par leur comportement, une grande responsabilité dans l'insécurité routière des piétons, que ce soit par inattention, conduite distraite ou parce qu'ils ne respectent pas les passages pour piétons ou qu'ils franchissent un feu rouge.

Par ailleurs, la vitesse ou la présence d'alcool chez le conducteur d'un véhicule peut également être la cause d'accidents et de l'aggravation de leurs conséquences.

A titre d'exemple et selon les données de 1995 :

- En Suisse, 18.2 pour cent des piétons morts et 8.3 pour cent des piétons victimes, l'ont été à cause de la vitesse inadéquate des conducteurs qui les renversèrent. Aux Pays-Bas, la vitesse semble également être reconnue comme une des causes les plus importantes des accidents subis par les piétons. En Hongrie, la vitesse intervient dans 38.6 pour cent des morts par accident de piétons et de 15 pour cent des victimes.
- L'influence de l'alcool, aussi bien dans le cas du conducteur du véhicule que dans celui du piéton, joue un rôle important dans le nombre de victimes. En Bulgarie ou en Lituanie, l'alcool est présent dans plus de 12 pour cent des victimes d'accidents impliquant des piétons, que ce soit le conducteur ou le piéton.

Le comportement des conducteurs varie en fonction du type de régulation de l'intersection. Si celui-ci est réglé par des feux lumineux de circulation, les actions les plus habituelles du conducteur constituant un risque sont : passer quand le feu est orange ou rouge et démarrer quand les piétons sont encore en train de traverser. Si l'intersection comprend un passage pour piétons, le niveau de risque assumé par les conducteurs est plus grand, car ils tendent à esquivier les piétons plutôt que de freiner.

Finalement, le conducteur peut aussi être impliqué indirectement. Bien que les conducteurs, d'une manière générale, respectent les normes de la circulation quand ils exercent un rôle actif, savoir lorsqu'ils conduisent, l'attitude routière passive des conducteurs (par exemple dans la manière de stationner) peut conditionner le comportement des piétons, entraînant ceux-ci à assumer un risque inutile motivé par la situation des véhicules. Il est fréquent d'observer des véhicules rangés sur des passages pour piétons ou aux angles des rues. Ceci empêche le passage des piétons ou les oblige à marcher sur la chaussée, à

traverser en dehors des passages pour piétons ou à réaliser n'importe quelle autre action comportant un risque.

Compte tenu de ce qui précède, le comportement humain joue un rôle déterminant dans les accidents dans lesquels sont impliqués les piétons. Les conducteurs doivent donc prendre en compte les erreurs potentielles des piétons dans la circulation. Le piéton est en effet un usager de la route à part entière et la stratégie à développer ne doit pas seulement viser le piéton mais également et peut-être avant tout le conducteur. Cette approche s'impose d'autant plus que tout usager de la route est, à un moment ou un autre, un piéton.

LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS : UN PROBLÈME COMPLEXE

A) Un problème d'actualité...

De ce qui précède, un double constat peut être tiré :

- Tant sur le plan national qu'international, la sécurité des piétons a fait l'objet de la plus grande attention de la part des responsables.
- La proportion des piétons victimes d'accidents par rapport au nombre total des victimes ces quinze dernières années a tendance à diminuer.

Incontestablement, les politiques menées par les États Membres ont permis d'engranger des résultats encourageants.

Mais le nombre de piétons victimes d'accidents reste élevé et, par ailleurs, la diminution du nombre des victimes n'a pas permis de faire disparaître ou d'atténuer le phénomène de crête ou les situations anormales.

...qui nécessite une approche globale et cohérente

S'attaquer à la problématique de l'insécurité routière des piétons nécessite une approche globale au niveau :

- Des usagers : de leur formation, de leur information et leur sensibilisation à la sécurité routière, des règles de circulation et leur contrôle.
- De l'infrastructure : si l'on veut favoriser les moyens de locomotion alternatifs, il appartient à ceux qui ont la responsabilité de l'aménagement de prendre en compte la circulation piétonne en tant que telle et non se focaliser uniquement sur la seule circulation.
- Des véhicules également, même si cet aspect est complexe à aborder.

L'approche doit se résoudre sur le terrain dans une cohérence optimale entre les règles de circulation, la signalisation et l'infrastructure qui prend en compte la spécificité du piéton en qualité d'utilisateur de la route et en particulier le fait de sa grande vulnérabilité.

Par ailleurs, et principalement en site urbain, la prise en compte de l'insécurité routière passe aussi par un aménagement du territoire adéquat et une politique cohérente des déplacements. Cela est d'ailleurs souligné dans l'introduction. La ville, jusqu'à il y a peu, n'a plus été pensée en fonction de son acteur premier : l'habitant et il est urgent de lui restaurer la place qu'il mérite. La ville doit garder une dimension humaine et pour ce faire, l'habitant doit pouvoir s'y déplacer en tant que piéton.

...avec un acteur multiple : le piéton

Appréhender la problématique du piéton dans la circulation nécessite également que l'on prenne en compte, outre cette spécificité, la multiplicité des catégories de piétons selon l'âge (les enfants, les adultes, les personnes âgées), l'acquisition qu'ils ont du phénomène circulation (le sens de la circulation chez les enfants), leur mobilité dans cette même circulation (les enfants, les personnes à mobilité réduite), leurs déplacements.

Les réponses à apporter seront dès lors fort différentes dans l'approche globale que nous suggérons.

Tel aménagement conçu pour des personnes aveugles (chicane par exemple) sera perçu par d'autres piétons comme des embarras dans leur cheminement.

Paradoxalement, nous nous adresserons fréquemment à la même personne sous des statuts différents dans la circulation : en qualité de piéton d'une part, de conducteur de l'autre. Il est désolant de constater qu'une fois devenu conducteur, l'ex-piéton méconnaît les difficultés rencontrées par les piétons. Les discours à tenir à l'adresse de cette même personne sont donc différents mais ils doivent être complémentaires.

...qui nécessite un changement profond des comportements en vue d'assurer une véritable convivialité

La route, et a fortiori la rue ont pour objectif d'être un lien entre les hommes, un lieu d'échange. Pour le piéton, la route et trop souvent encore la rue sont ressenties comme une coupure dans son cheminement.

Inverser cet état de chose ne suppose pas seulement une action déterminée dans le cadre du triptyque classique : l'usager, la route, le véhicule mais, plus fondamentalement, poser un choix de société fondé sur la convivialité.

Lorsque nous avons relevé le paradoxe de devoir tenir des discours différents s'adressant à la même personne lorsqu'elle est piéton ou conducteur, c'est souvent l'opposition – et partant le rapport de force – entre deux usagers qui est pris en compte.

Généralement, leurs complémentarités sont ignorées. Le comportement responsable – même s'il sous-tend l'ensemble de nos codes de la route – est encore trop rarement mis en exergue.

Chaque usager a une place entière dans la circulation.

Lorsque l'on parle d'usagers vulnérables, ce ne peut être que par référence aux caractéristiques propres à l'usager non son confinement à un rôle secondaire dans la circulation, rôle dans lequel notre action consisterait à le surprotéger.

Le constat de vulnérabilité doit nous amener à prendre les mesures pour y pallier en consacrant une place égale et réelle pour chacun.

...par un droit à la mobilité

Dans nos sociétés, l'espérance de vie s'est allongée de manière notoire. (Cf. Tableau F).

Pour les personnes âgées, surtout si elles connaissent des problèmes de déplacement, se trouver dans la circulation revient fréquemment à l'affronter. Les difficultés sont amplifiées à telle enseigne que beaucoup de personnes âgées limitent leurs déplacements, voire renoncent à se déplacer.

Or, comme cela a été signalé dans l'approche globale, chacun doit pouvoir légitimement se rendre aux lieux qu'il désire fréquenter dans des conditions optimales de sécurité.

Dans cette optique, il convient de réfléchir, dans chaque situation, à l'alternative offerte entre l'aménagement des infrastructures pour permettre à tous de se déplacer ou l'aménagement du territoire, favorisant la localisation des activités à distance raisonnable des habitants-piétons.

Les avantages de cette dernière approche sont d'une part, de diminuer les temps d'exposition au risque de circulation et, d'autre part, d'éviter les concentrations de masse à un endroit déterminé.

...qui prend en compte les handicaps dans la circulation

En évoquant le droit à la mobilité pour les personnes âgées, nous serions incomplets sans mettre en exergue la prise en compte des handicaps que peuvent rencontrer certaines catégories de piétons dans la circulation sans qu'il s'agisse a priori de personnes âgées.

Immédiatement, l'on pense aux personnes handicapées. Et, compte tenu des formes que revêtent ces handicaps, les réponses à apporter devront être spécifiques.

Dans certains, elles auront un aspect systématique (par exemple : prise en compte des personnes à mobilité réduite dans le cheminement des piétons) ou plus ponctuel (par exemple : aux feux lumineux de circulation, dispositifs destinés aux aveugles).

Dans notre approche, le terme handicap doit recouvrir une acception très large et couvrir aussi la problématique enfants qui rencontrent des difficultés tout à fait spécifiques dans la circulation et qui sont autant de handicaps : la taille, le sens de la circulation, etc.

...et qui rencontre un aspect trop souvent ignoré : la santé

Le recours à des moyens de locomotion alternatifs non polluants – la bicyclette, la marche – ne joue pas seulement un rôle positif sur l'environnement mais également sur la santé des personnes.

Il convient de bien comprendre ce double aspect qualitatif, non comme une conséquence positive sur la santé mais, aussi, par l'effort, sur le maintien d'une condition physique individuelle.

B) Un problème d'infrastructures

L'amélioration de la sécurité des piétons nécessitant une approche globale – donc également au niveau des infrastructures – il convient de repenser l'aménagement de l'espace, de la voie publique et de ses équipements, la hiérarchisation des réseaux, l'organisation générale des déplacements, l'urbanisme, de manière à réduire les problèmes auxquels les piétons sont encore trop souvent confrontés, de favoriser les déplacements à pied, d'induire un comportement adapté de la part des conducteurs, voire d'influer sur le choix du mode de transport. De toute évidence, les mesures à prendre diffèrent selon qu'il s'agit d'une commune rurale, d'une agglomération urbaine moyenne ou importante, d'une cité ancienne ou nouvelle. D'autres facteurs doivent également être pris en compte, tels que les aspects financiers, le type d'urbanisation, les activités sociales et économiques, etc. Il paraît important, par ailleurs, de prévoir des mécanismes permettant aux citoyens de faire valoir leur point de vue et de participer à la planification.

Il y a une dizaine d'années, une étude de l'OCDE mentionnée dans un rapport de la CEMT consacré à la sécurité des personnes âgées dans la circulation [document CEMT/CM(91)15] soulignait que toute planification future de la circulation devait s'intéresser aux groupes de population qui ont le plus de difficultés à faire face à la situation toujours plus complexe du trafic routier. Ces considérations sont encore d'actualité et peuvent s'appliquer au problème plus général de la sécurité des piétons.

Pour identifier localement les points faibles du réseau routier sous l'angle de la sécurité et les réduire en vue de remédier à l'insécurité routière que l'on observe en particulier en milieu urbain – qu'elle soit liée à des déficiences d'infrastructure et d'équipement ou à des défauts d'organisation des déplacements – il est indispensable d'avoir une image la plus fidèle possible de l'accidentologie. Cette image est fournie par les indicateurs de sécurité routière (données statistiques, paramètres relatifs aux accidents) décrits dans le premier chapitre du présent rapport.

Les études entreprises dans ce domaine ont été scindées en deux phases. La première consiste à examiner la situation et à remettre en cause certains aménagements et équipements existants, en s'appuyant sur des études de cas concrets, qui débouchent sur des recommandations générales. La deuxième, qui porte sur le plus long terme, devrait permettre de définir une doctrine en la matière, en s'appuyant sur des études plus approfondies.

En résumé, les aménagements qui améliorent la sécurité de la rue obéissent aux quatre grands principes suivants:

- Faire abaisser la vitesse.
- Assurer la visibilité « conducteur – piéton ».
- Réduire la longueur de la traversée de la chaussée par le piéton.
- Ne pas créer de contraintes exagérées que le piéton ne pourrait pas respecter.

Ces aspects ont d'ailleurs été soulevés dans le rapport sur la cohérence entre l'infrastructure, la signalisation routière et les règles de circulation et les Recommandations qui l'accompagnent [document CEMT/CM(94)5].

Ceci revient à voir la rue avec les yeux du piéton, à faire cohabiter les divers modes de locomotion, à prendre en compte les besoins des usagers en matière de transport, de sécurité et de cadre de vie.

1. De l'aménagement de quelques infrastructures destinées aux piétons

Le passage pour piétons devrait en fait permettre la traversée de la chaussée dans de bonnes conditions de sécurité. Aussi ne saurait-on le considérer seulement comme une simple marque routière, mais bien comme un élément de guidage de la circulation qui fait partie d'un tout. Autrement dit, sa situation et sa disposition doivent toujours faire l'objet d'une planification, d'un projet et d'une exécution, en même temps que l'ensemble de la route. Dès lors, il convient d'observer les principes fondamentaux de la technique du trafic, principes qui ont déjà été énoncés dans le rapport sur les moyens techniques susceptibles d'améliorer la sécurité sur les passages pour piétons [CEMT/CM(85)6], à savoir : la qualité et le bon état d'entretien des passages doivent primer sur la quantité, le choix de leur emplacement sera déterminé par l'itinéraire que les piétons empruntent de préférence, leur niveau d'aménagement doit dépendre du type de route ainsi que du volume de véhicules et de piétons.

Par ailleurs il convient d'accorder une importance toute particulière à la visibilité. Il faut en effet que les conducteurs puissent remarquer à temps à la fois le passage lui-même et les piétons qui attendent de

traverser ou ceux qui sont déjà engagés sur le passage, afin de leur accorder la priorité et au besoin s'arrêter. Quant aux piétons, il faut qu'ils puissent distinguer à partir d'une distance suffisante les véhicules qui s'approchent, de manière à ne pas s'engager à l'improviste. A cet effet, il s'agit de bien penser l'emplacement du passage pour piétons et d'éviter que, dans la zone précédant le passage, ne se trouvent des masques à la visibilité, par exemple des voitures en stationnement illicite, des conteneurs, des bacs à fleurs, des plantations d'arbustes sur le trottoir à proximité de la chaussée, certains panneaux publicitaires, etc. Enfin il est essentiel que, de nuit, l'éclairage souligne la présence des passages pour piétons ; au besoin il doit être adapté pour faire ressortir cet équipement. "Voir et être vu", tel est le maître mot.

Comme cela a été relevé au chapitre précédent :

Les passages souterrains et supérieurs sont des solutions onéreuses qui demandent des travaux importants et ils sont parfois délaissés par les usagers en raison d'accès peu attrayants, d'un éclairage insuffisant, des risques d'agressions ou du défaut de propreté. Pour autant ne faut-il pas les rejeter d'emblée. Un passage souterrain ou supérieur peut en effet se justifier là où un grand nombre de piétons traversent une route à trafic dense et rapide. Dans ces cas, il convient de penser particulièrement aux personnes à mobilité réduite, en aménageant des rampes praticables pour les chaises roulantes et les voitures d'enfants.

Si, **hors agglomérations**, le nombre des accidents de piétons est moins important qu'en milieu urbain, leur gravité est en revanche plus élevée, d'où toute l'importance de veiller, là aussi, à développer des infrastructures appropriées. Il importe avant tout de prévoir aux abords des routes généralement fréquentées par des piétons, des cheminements séparés et protégés de la chaussée, d'aménager les accotements, de supprimer les obstacles à la visibilité, de veiller à l'élimination des points noirs qui, le plus souvent, résultent d'une inadaptation des infrastructures à une situation dangereuse ponctuelle.

2. *La modération des vitesses dans les agglomérations*

Si, à une certaine époque, les principes de planification étaient essentiellement fondés sur la séparation des groupes d'usagers et des flux de circulation, aujourd'hui l'approche est différente ; là où cela est possible, opportun et adéquat, l'on tend au contraire, dans la plupart des pays, à repenser le partage de la voie publique et à intégrer les différents flux de trafic. Cela passe notamment par une modération des vitesses pratiquées par les automobilistes, modération qui à la fois diminue le nombre et la gravité des accidents, améliore la qualité de l'habitat, le cadre de vie et peut réduire les nuisances.

Pour appliquer le principe de l'intégration, il est indispensable de réaménager l'espace urbain, d'adapter les niveaux de vitesse aux endroits où coexistent des usagers de la route bénéficiant de la protection d'une carrosserie et d'autres plus vulnérables, de manière à assurer une mixité plus sûre du trafic [Cf. Recommandations sur la modération des vitesses, adoptées lors du Conseil des Ministres tenu à Budapest les 29 et 30 mai 1996 ; CEMT/CM(96)11/Final]. Il s'agit aussi de définir une politique d'organisation des trafics en fonction de l'usage que l'on entend attribuer à la voirie, tel que les voies de transit, les voies où l'on recherche un équilibre entre l'écoulement du trafic et la vie locale, celles où cette dernière est privilégiée.

Bien souvent, il est nécessaire de réaménager les sections situées entre l'entrée de l'agglomération et la zone bâtie dense, de façon à renforcer la rupture visuelle entre la rase campagne et l'agglomération (effet de porte) et à entraîner le comportement souhaité de la part des conducteurs. Cela peut se faire au moyen de divers aménagements spécifiques, de rétrécissements de la chaussée par construction ou marquages, ainsi que par une mesure qui, dans de nombreux pays d'Europe connaît depuis quelques années un succès croissant.

- **Les carrefours à sens giratoire.** Le domaine d'utilisation, les règles de conception et de dimensionnement de ces carrefours diffèrent toutefois selon les pays et évoluent en fonction de l'expérience acquise. Pour accroître la sécurité routière et mettre pleinement à profit les possibilités de prévention offertes par ce type d'aménagement, il convient d'attacher une grande importance à leur planification, au projet et à leur exécution. S'il ne s'agit pas véritablement d'une infrastructure destinée spécifiquement à améliorer la sécurité des piétons, il n'en demeure pas moins que cet aménagement est un élément modérateur de la vitesse qui incite les conducteurs à une conduite plus apaisée à l'intérieur des agglomérations, ce qui de toute évidence est aussi favorable aux piétons. Étant donné les difficultés de traverser à ces carrefours, notamment pour les piétons, il appartiendra de décider au cas par cas de leur implantation.

Dans plusieurs pays, les pouvoirs publics misent sur :

- **Les « zones 30 »**, système dont l'objectif principal est d'accroître la sécurité routière et d'améliorer la qualité de l'habitat par la modération de la vitesse. A cet effet, il ne suffit généralement pas de placer des panneaux de signalisation aux points d'entrée de la zone, l'expérience ayant démontré que des "zones 30" instaurées sans aucune mesure d'accompagnement au niveau de l'infrastructure ou de la gestion du trafic (rétrécissements de la chaussée, surélévations, priorité de droite) ne donnaient pas satisfaction, dès lors qu'il n'y avait pas de cohérence entre l'infrastructure et la limitation de vitesse, qui n'apparaissait alors pas crédible aux yeux des automobilistes.

De plus, les routes situées dans la future "zone 30" doivent présenter un caractère homogène, tant par leur fonction, leur usage et leur importance dans le réseau routier que par l'image qui s'en dégage. Le périmètre de la "zone 30" doit être bien délimité du point de vue de la structure de l'habitat pour que l'utilisateur de la route soit capable de cerner la configuration de la zone et de la percevoir comme un espace formant une unité. Bien aménagées, les "zones 30" permettent incontestablement aux piétons de se déplacer dans de meilleures conditions de sécurité.

- **Les zones ou rues résidentielles**, où la répartition de l'espace est différente. Il s'agit d'une aire de circulation à trafic mixte, spécialement aménagée, destinée en premier lieu aux piétons et où s'appliquent des règles spéciales de circulation, telles que, par exemple, la priorité accordée aux piétons, la vitesse limitée à 20 km/h. Il convient donc de l'aménager de manière qu'elle présente un aspect restreint et différencié, de telle sorte que les conducteurs soient contraints de se montrer prudents et de ne pas dépasser la vitesse maximale autorisée.
- **Les aires piétonnes** (zones ou rues piétonnes) qui, comme leur nom l'indique, sont par principe affectées à la circulation des piétons et à l'intérieur du périmètre de laquelle la circulation des véhicules est soumise à des prescriptions particulières. Dans ce cas, les conducteurs doivent circuler à l'allure du pas et accorder la priorité aux piétons. La création de zones piétonnes est une innovation qui tend à se généraliser en particulier dans les centres historiques de nos cités, dont l'image est ainsi revalorisée. Mais la réduction de la circulation dans une zone peut induire un report du trafic dans les quartiers adjacents ; aussi convient-il de prendre les mesures d'organisation, de gestion et de sécurité nécessaires dans ces quartiers.
- Dans certains pays, une limitation de vitesse à 40 km/h est appliquée là où les risques dans la circulation piétonne sont particulièrement élevés et où l'environnement favorise une telle mesure, notamment dans les centres commerciaux des villes.

3. *Actions et aménagements sécuritaires...*

... dans les zones scolaires

Contrairement à ce que l'on croit généralement, la grande majorité des accidents impliquant des écoliers se produisent non pas à la sortie immédiate de l'école, mais sur le trajet entre le domicile et l'établissement scolaire. Il s'agit donc de sécuriser toute la zone scolaire (dans un rayon d'environ 300 m autour de l'école) et de prêter une attention toute particulière aux itinéraires empruntés par les écoliers, aussi bien en planifiant de nouveaux établissements d'enseignement qu'en modifiant des installations existantes. La planification des itinéraires scolaires qui a pour but d'accroître la sécurité routière par la détermination du tracé et l'étude des aménagements techniques spéciaux en matière de construction et de signalisation devrait se faire avec la participation des élèves et/ou de leurs parents.

Trois principes régissent les aménagements de chaussées qu'il est recommandé de faire dans les zones scolaires, à savoir : réduire la vitesse des véhicules, garantir une bonne visibilité piéton-automobiliste et réduire la largeur des voies à traverser en une fois.

Par ailleurs, une attention toute particulière doit être accordée à l'agencement des points d'arrêt des transports scolaires. Les principes dégagés dans une résolution de la CEMT portant sur ce type de transports sont aujourd'hui encore d'actualité. Il s'agit en bref d'aménager des zones de montée et de descente adéquates, protégées et signalées, de prévoir des cheminements piétonniers sûrs et clairement matérialisés, ainsi que des emplacements de stationnement pour les voitures particulières des personnes qui accompagnent les enfants à l'école, de veiller à l'aménagement physique des alentours de l'établissement scolaire, de manière à éviter la traversée de la chaussée par les enfants.

... en faveur des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite

La proportion des personnes âgées étant en constante augmentation dans nos sociétés industrialisées, il s'agit de tenir compte encore davantage que par le passé de cette catégorie de la population; lors de l'aménagement de l'environnement routier et urbain, il faut en particulier considérer leurs besoins en déplacements, la nature des difficultés qu'elles rencontrent dans le trafic, la diminution de leurs capacités fonctionnelles, de manière à réduire les problèmes auxquels elles sont confrontées dans la circulation routière et à favoriser leur mobilité.

A cet effet, les principes mis en oeuvre dans la plupart des pays consistent à réduire les vitesses dans les zones résidentielles et commerciales fréquentées par de nombreux piétons âgés et à mobilité réduite, à prévoir, aux passages pour piétons protégés par des feux de signalisation, des phases de traversée suffisamment longues, d'aménager des accès sûrs et aisés aux arrêts d'autobus, etc. [Cf. Résolution CEMT sur l'amélioration de la sécurité routière pour les personnes âgées document CEMT/CM(91)15].

C) Un problème de véhicules

Aborder la relation entre le piéton et le véhicule conduit à poser les deux questions suivantes :

- D'abord, comment appréhender l'autre ? La visibilité, active ou passive, la capacité de voir et d'être vu, aussi bien des piétons que des véhicules, sont notamment des éléments fondamentaux en politique de prévention d'accidents de piétons.
- Ensuite, et en tant que mesure complémentaire, comment concevoir des véhicules moins agressifs envers les piétons en cas d'accident ?

1. Prévention d'accidents : appréhender l'autre

Le piéton doit être bien visible du conducteur, mais également le véhicule du piéton.

Il est essentiel que les piétons utilisent des objets lumineux ou rétro-réfléchissants entre le coucher et le lever du jour, quand la visibilité diminue en raison de facteurs atmosphériques. De même, l'utilisation de vêtements de couleur ou d'objets qui permettent de trancher avec les couleurs environnantes doit être encouragée vu l'efficacité prouvée de ces dispositifs dans la prévention des accidents.

Des actions et des campagnes de sensibilisation ont été entreprises dans de nombreux pays Membres afin que les usagers vulnérables prennent conscience de l'utilité de porter des dispositifs lumineux ou rétro réfléchissants. Certains pays les ont même rendus obligatoires. La Commission de l'Union Européenne elle aussi, parmi les actions visant à la prise de conscience des usagers vulnérables des risques auxquels ils sont exposés, propose l'application d'un code de conduite concernant le port de vêtements clairs ou rétro réfléchissants en circulation, comme élément de son Programme pour la Promotion de la Sécurité routière dans l'Union Européenne 1997-2001 [COM(97)131 Final]. Ceci s'adresse en particulier aux personnes âgées dont la probabilité d'être victime d'un accident de la route en tant que piéton, est très élevée.

Il serait aussi souhaitable que ces dispositifs soient intégrés dès la conception et la fabrication de ces vêtements et équipements, surtout ceux utilisés par les enfants.

Enfin, une normalisation de ces dispositifs devrait être entreprise.

Cependant, il est également important que le piéton voit le véhicule. A cette fin, il convient de rappeler certaines mesures comme l'utilisation des feux de croisement le jour. Les pays qui l'ont adoptée en sont satisfaits. La Pologne, la Hongrie et certains pays scandinaves en ont mesuré les effets positifs.

Dans d'autres pays, cette disposition est plus contestée. Elle a été prise néanmoins pour certaines catégories de véhicules. En France, depuis 1975, les motocyclettes doivent circuler avec feu de croisement allumé. En Espagne, par exemple la mesure a été introduite pour les motos et les véhicules à deux roues en 1981. Plus récemment, depuis 1992, elle est appliquée à l'ensemble des véhicules qui circulent sur des voies ou des bandes à sens de circulation réversible.

Étudier la possibilité d'introduire l'usage des feux de croisement à caractère obligatoire pour tous les véhicules, semble, à tout le moins, souhaitable.

Par ailleurs, lorsque certains types de véhicules sont amenés à effectuer des manoeuvres et en particulier des marches arrière et lorsque le conducteur ne dispose que d'un champ de visibilité réduit vers l'arrière de son véhicule, l'usage d'un avertisseur sonore spécifique et normalisé peut s'avérer une aide utile au piéton pour appréhender correctement la manoeuvre en cours.

S'agissant des parois latérales du véhicule, le placement de rétroviseurs permettant de les voir dans la circulation qui survient, est également un élément supplémentaire de sécurité.

En outre, pour que le piéton ait une appréhension totale du conducteur, il faut qu'en aucun cas, il ne soit gêné par des vitres qui empêchent de le voir.

Si l'ensemble de ces dispositifs existent ou ont tendance à se généraliser pour les véhicules lourds et longs, il conviendra d'étudier dans quelle mesure ils pourraient également être utiles pour des véhicules plus légers.

2. Des véhicules aux formes moins agressives vis-à-vis des piétons pour réduire la gravité des accidents

Les administrations publiques tout comme les institutions et les constructeurs de véhicules se sont impliqués de façon décisive dans les recherches pour que les lésions dont sont victimes les piétons en cas d'accident soient moins importantes, en introduisant des modifications dans la forme des véhicules.

Vu que 75 pour cent des piétons accidentés sont heurtés de front, la plupart des mesures visant à réduire l'importance des lésions, concernent des éléments situés à l'avant du véhicule. Ces mesures portent à la fois sur la forme et les dimensions ainsi que sur la structure et les matériaux utilisés.

La méthode de recherche consiste à reconstituer des accidents en laboratoires souvent au moyen de mannequins anthropomorphes de forme sophistiquée qui permettent d'enregistrer avec précision différents paramètres comme les accélérations, les déformations, les forces, etc.

Ces travaux ont démontré que, statistiquement, les parties les plus fréquemment touchées sont les zones vitales des piétons (notamment la tête) heurtant certaines parties très spécifiques du véhicule. En les modifiant ne serait-ce que très peu, on peut réduire considérablement les conséquences en cas d'accident. Dans cette optique, on tend à supprimer les arêtes vives ainsi que les profils avant trop proéminents. Par ailleurs, ces mêmes travaux ont mis en exergue la nécessité d'avoir une séparation d'une certaine distance entre le capot d'une part, et les organes mécaniques et les parties du châssis d'autre part, de telle sorte que le capot puisse se déformer facilement en cas de choc.

Incidemment, la présence de pare-bufiles sur certains véhicules participant à la circulation générale et non affectés à des tâches spécifiques forestières ou agricoles, constitue un grave danger pour les piétons et ont des conséquences très néfastes sur les lésions qui peuvent survenir.

L'élasticité et la déformation des matériaux utilisés dans la fabrication des véhicules revêtent également une grande importance. Un matériel plus déformable absorbe davantage l'énergie qu'un autre plus rigide, ce qui diminue la gravité des lésions chez le piéton en cas d'accident, cependant un matériel trop déformable absorbe peu d'énergie.

Ces travaux impliquent l'utilisation d'une haute technologie, et les coûts économiques sont très élevés tant pour ce qui est de la phase de recherche propre, que pour celle de mise en fabrication de nouveaux modèles. Ceci suppose donc la participation active de tous les acteurs concernés, y compris les administrations publiques et les constructeurs de véhicules.

La Commission de l'Union Européenne dans son programme pour la Promotion de la Sécurité Routière dans l'Union Européenne 1997-2001, se fonde sur le coût très élevé des accidents évalué à un million d'Ecus par accident avec tué (Conclusions de COST 313, 1993), et propose une évaluation plus large que celle de la simple relation coût/bénéfice, ce qui justifie sans aucun doute une croissance importante des investissements dans ce domaine. Le programme comprend la présentation, en 1998, d'un projet de Directive relative à l'homologation des formes des parties avant des véhicules les moins agressives pour les piétons.

D) Un problème de comportement des usagers

Comme nous l'avons indiqué d'entrée de jeu, les aspects sommairement énumérés ci-après prendront en compte non seulement les piétons dans leur diversité mais également le comportement des conducteurs vis-à-vis des piétons.

1. *L'éducation et la formation*

L'apprentissage à la route dans le milieu scolaire fait incontestablement l'objet d'une attention élevée de la part des pays Membres. L'importance de cet apprentissage a au demeurant été soulignée lors de conférences internationales³.

Les dernières recommandations en la matière [cf. CEMT/CM(94)6] mettent en exergue :

- L'intégration de l'enseignement à la sécurité routière dans les concepts généraux d'éthique fondant une attitude responsable et positive dans la vie quotidienne.
- L'importance des acteurs à cette formation et en particulier les éducateurs, les parents mais aussi le secteur public, l'entreprise et les médias.
- L'implication des jeunes dans le déroulement du programme éducatif.

Les orientations consacrées dans ces dernières recommandations vont dans le sens du présent rapport et tout particulièrement les aspects liés à la convivialité (attitude positive) et la responsabilité.

L'approche intégrée de l'enseignement à la sécurité routière incluant les acteurs immédiats mais aussi d'autres partenaires publics ou privés dans cette mission est de nature à amplifier les moyens mis en oeuvre et à faire prendre conscience du rôle de chacun.

Par ailleurs, il est indispensable que le jeune participe activement à cet enseignement, ce qui permet de mieux appréhender les difficultés rencontrées mais aussi, au départ de leur expérience vécue et de leur entendement, d'optimiser l'enseignement à la sécurité routière. Cet aspect des choses essentiel a également été relevé précédemment, en ce qui concerne l'aménagement aux abords et sur le chemin de l'école.

Enfin, le jeune est en qualité de participant à la circulation tantôt piéton, tantôt conducteur.

Inculquer une attitude conviviale positive et responsable est essentiel et s'inscrit dans l'approche générale du présent rapport.

Pour l'adulte, la formation et l'éducation – stricto sensu – en matière de sécurité routière sont généralement abandonnées au profit de la sensibilisation.

Pourtant, il existe, au sein des lieux de travail, des opportunités pour continuer l'action de formation et d'éducation. Cette faculté est encore fort peu exploitée. Les possibilités en cette matière devraient être examinées de manière plus dynamique et systématique.

3. Cf. notamment les Conférences mixtes Conseil de l'Europe - CEMT consacrées à la sensibilisation et l'éducation des enfants et des adolescents aux problèmes de la sécurité routière.

Cette remarque vaut également pour les personnes âgées dans le cadre d'activité de groupe par exemple.

Soulignons ici, dans le cadre de la famille, le rôle tout à fait positif que les personnes âgées pourraient jouer vis-à-vis des enfants.

2. *La sensibilisation*

Si tous les pays Membres s'efforcent de sensibiliser le public à la sécurité routière, c'est encore avec des moyens et des intensités divers de pays à pays. Il est d'ailleurs parfois fort malaisé de disposer des moyens adéquats et suffisants pour assurer cette sensibilisation.

Le thème sécurité routière, s'il convainc le citoyen – c'est du moins ce qu'auraient tendance à démontrer les sondages en la matière – ne le mobilise pas encore assez par rapport à d'autres sujets de société. S'agissant des piétons, il convient de ne pas perdre de vue la dualité piéton/conducteur et donc de correctement cibler le message.

Cette sensibilisation revêt des formes multiples : classique, via les médias, privilégiée via les écoles mais elle est encore trop embryonnaire dans les entreprises ou encore dans les maisons de retraite par exemple.

C'est en effet, à l'instar de la thèse encouragée en matière de formation, une vision très large de la sensibilisation qu'il convient d'avoir. Certaines expériences développées dans ce sens – sous forme de "contrat" de sécurité – laissent pressentir un réel intérêt et ont l'avantage de faire participer l'intermédiaire à l'action de sensibilisation. Un des aspects peu productif en matière de sensibilisation générale est son caractère passif, où la cible concernée se contente de recevoir le message qui lui est destiné. Or, en matière de sensibilisation des piétons ou aux problèmes rencontrés par les piétons, les actions sur le plan local ou des actions ciblées permettent plus facilement aux intervenants de prendre une part active à cette sensibilisation.

Non seulement convient-il d'accroître la perception des conducteurs de voiture des problèmes de sécurité routière et des besoins des usagers de la route vulnérables, en particulier les piétons, encore faut-il aussi accroître cette perception chez ceux qui sont responsables des transports routiers, des voyages d'affaires et des déplacements de travail, tels que les autorités publiques, les agences, les entreprises de commerce et d'industrie. Assurer la sécurité de leurs transports devrait être l'intérêt et la responsabilité des dirigeants de chaque organisme et entreprise. Cela pourrait se faire en intégrant les exigences de sécurité dans la planification des transports assurés pour l'entreprise elle-même et dans les contrats d'achat de véhicules de transport commerciaux. De telles exigences peuvent être par exemple que les limites de vitesse ne soient pas dépassées et que la sécurité des piétons ait la priorité des priorités lors de la traversée d'un passage pour piétons.

Les modalités de cette sensibilisation sont aujourd'hui fort variées. Le message peut même être diffusé sous la forme d'un support utile et utilisable par le piéton dans la circulation (voir dans les parties précédentes : Voir et être vu). L'identification à un personnage ayant une attitude positive et avenante s'avère également, à l'expérience, fort opérante. Cela a été particulièrement mis en valeur lors du séminaire de la CEMT sur la communication en sécurité routière, tenu à Varsovie en octobre 1997.

Enfin, la sensibilisation ne doit pas seulement véhiculer du piéton l'image d'un usager vulnérable dans la circulation mais surtout et avant tout l'image d'un acteur à part entière.

3. *La réglementation de la circulation et de la signalisation routières*

Les réflexions déjà menées par le Groupe sur la circulation et la signalisation routières⁴ contiennent des éléments qui confortent les actions suggérées dans le présent rapport, en particulier en ce qui concerne le statut du piéton dans la circulation et la convivialité qui doit prévaloir entre les usagers de la route.

Les réflexions de ce Groupe l'ont en effet amené à proposer une modification importante des règles régissant le comportement des conducteurs vis-à-vis des piétons en obligeant les conducteurs à laisser ou à accorder la priorité, non seulement aux piétons qui sont déjà engagés sur les passages pour piétons non protégés (par des feux lumineux ou par un agent de la circulation), mais également à ceux qui attendent devant ce passage avec l'intention manifeste de l'emprunter.

Par ailleurs, il convient de s'interroger sur l'arsenal des signaux à disposition pour régir les nouvelles pratiques en matière d'aménagements routiers.

A titre d'exemple, la réservation de rues à la circulation des piétons par une signalisation ad hoc positive et la consécration d'un statut desdites rues à l'instar de ce qui a été fait pour les zones résidentielles méritent un examen supplémentaire. Un des rôles de ces instruments étant de fournir aussi aux gestionnaires de voirie les outils adéquats sur le plan réglementaire pour qualifier le statut des différentes infrastructures.

4. *L'aide médicale embarquée*

Bien que l'enquête menée pour l'élaboration de ce rapport n'ait pas porté sur cette question, il apparaît toutefois que, dans plusieurs pays, le nombre de tués dans les 30 jours qui ont suivi l'accident a tendance à diminuer de manière notable. Cette constatation vaut également pour les piétons.

Un des facteurs pouvant expliquer ce phénomène semble être la médicalisation de plus en plus poussée des services d'intervention d'urgence et une expérience de plus en plus pointue desdits services sur le terrain.

5. *La responsabilité objective ou la responsabilité sans faute*

L'indemnisation des dommages corporels des piétons et des cyclistes fait l'objet dans divers pays de dispositions spécifiques en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile.

Le principe retenu vise à couvrir les dommages résultant de lésions corporelles ou du décès des piétons et des cyclistes de manière «automatique» hors certaines circonstances, par exemple s'il s'agit de fautes inexcusables de la part d'adultes.

La raison d'être de ce concept vient d'une inégalité flagrante sur le terrain entre les piétons et les cyclistes d'une part, et les conducteurs automobiles d'autre part. En cas d'accident, le piéton ou le cycliste sera systématiquement indemnisé, dans certaines conditions, sans que le conducteur automobile ait nécessairement commis une erreur ou une faute.

4. Cf. CEMT/CS/CCSR(96)4/Final en Annexe 2.

6. *Contrôle du respect des règles de circulation*

Il est très malaisé d'avoir une vision relativement précise et surtout objective du respect des règles de circulation par les piétons. Les comportements varient de pays à pays, voire selon la situation. Par exemple, un piéton sera plus attentif aux feux de circulation lorsque la circulation est dense. D'une manière générale, il faut bien admettre que, dans bon nombre de pays Membres, le piéton a une vision encore trop laxiste des règles de circulation.

S'agissant du contrôle du respect des règles de circulation par les piétons, il faut également noter qu'il connaît des intensités fort variables mais est souvent marginal dans l'action des services de police. Or, cette surveillance devrait avoir une incidence directe sur les comportements et la sécurité routière et ne pas être perçue et exercée que sous son seul aspect répressif. Comment apprécier par ailleurs la mise en oeuvre de certaines règles nouvelles sans ce contrôle ?

Si c'est à juste titre qu'un piéton réclame sa place dans la circulation, encore faut-il qu'il prenne en compte la place de l'automobile.

Le contrôle du respect des règles de circulation par les piétons et du comportement des conducteurs vis-à-vis des piétons constitue un des éléments d'une politique de sécurité routière et, dans le cas présent, un aspect non négligeable d'une politique nouvelle en faveur des piétons.

Il convient dès lors de ne pas négliger les efforts à prodiguer dans ce domaine.

*

* *

Promouvoir une politique intégrée en faveur des piétons suppose que l'on agisse également dans un cadre plus large et notamment dans les modalités des déplacements. Sans entrer dans le détail des mesures qui pourraient être envisagées, en raison du cadre du présent rapport, axé sur la sécurité des piétons, il convient toutefois de souligner la nécessité d'un changement des mentalités.

Des mesures complémentaires doivent, dans ce contexte, être prises tant par les autorités publiques que par les entreprises et les mouvements associatifs.

ANNEXE 1

Tableau A : Répartition des victimes par catégories d'usagers en 1995

| 1995 | Piétons | Cycles | Cyclomoteurs | Motos | Voitures/In cars | | Autres + Inconnus | Total | Victimes |
|---------------------|---------|--------|--------------|-------|------------------|-----------|-------------------|-------|-----------|
| | | | | | Conducteurs | Passagers | | | |
| A | 9.0 | 10.1 | 7.6 | 5.5 | 41.6 | 21.3 | 4.9 | 100% | 51 974 |
| B | 5.9 | 10.5 | 9.5 | 5.0 | 42.3 | 22.1 | 4.8 | 100% | 71 754 |
| BG | 30.4 | 3.0 | 1.7 | 4.9 | 20.6 | 23.3 | 16.1 | 100% | 9 981 |
| CH | 10.4 | 11.6 | 6.0 | 13.2 | 36.1 | 19.0 | 3.7 | 100% | 29 451 |
| CZ | 17.6 | 12.1 | 3.1 | 5.1 | 29.2 | 28.5 | 4.4 | 100% | 38 555 |
| D | 8.4 | 14.0 | 3.0 | 7.3 | 41.0 | 22.0 | 4.4 | 100% | 522 095 |
| DK | 10.9 | 22.7 | 8.4 | 4.8 | 28.8 | 17.9 | 6.5 | 100% | 10 573 |
| E | 10.9 | 2.3 | 13.5 | 10.0 | 28.8 | 25.9 | 8.4 | 100% | 127 183 |
| EST | 27.5 | 4.5 | 1.4 | 3.5 | 26.4 | 28.8 | 7.8 | 100% | 2 229 |
| F | 11.7 | 4.2 | 11.6 | 9.5 | 36.2 | 22.6 | 4.1 | 100% | 189 815 |
| FIN | 10.4 | 15.0 | 4.5 | 4.3 | 33.9 | 24.4 | 7.5 | 100% | 10 632 |
| H | 17.5 | 12.2 | 6.0 | 4.5 | 26.2 | 27.8 | 6.0 | 100% | 27 476 |
| L | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100% | 1 480 |
| LT | 35.8 | 7.7 | 2.3 | 4.9 | 18.2 | 26.9 | 4.2 | 100% | 5 180 |
| LV | 29.7 | 3.7 | 2.2 | 5.4 | 26.3 | 32.7 | 0.0 | 100% | 5 450 |
| MD | 37.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 11.2 | 0.0 | 51.8 | 100% | 3 613 |
| NL | 8.2 | 21.2 | 17.3 | 7.5 | 28.2 | 13.5 | 4.1 | 100% | 13 022 |
| P | 10.2 | 1.6 | 17.9 | 4.7 | 13.0 | 14.6 | 5.9 | 100% | 67 912 |
| S | 6.8 | 14.1 | 3.8 | 4.0 | 43.6 | 21.6 | 6.1 | 100% | 21 745 |
| UK | 15.1 | 8.0 | 0.8 | 6.8 | 38.8 | 23.6 | 6.8 | 100% | 310 506 |
| CEMT | 11.1 | 9.8 | 5.4 | 7.5 | 37.9 | 22.7 | 5.6 | 100% | 1 520 626 |
| MA | 29.5 | 5.3 | 18.1 | => | 14.2 | 21.1 | 11.8 | 100% | 64 245 |
| Observateurs | 29.5 | 5.3 | 18.1 | | 14.2 | 21.1 | 11.8 | 100% | 64 245 |

Tableau B : Répartition des piétons tués par classe d'âges
 Table B: Number of pedestrians killed by category of age

| Année / Year 1995 | | | | | | | | |
|-----------------------------|-----|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|
| Pays / Country | 0-4 | 5-9 | 10-14 | 15-19 | 20-39 | 40-59 | >60 | Total |
| A | 7 | 7 | 5 | 6 | 31 | 48 | 96 | 200 |
| B (!) | 7 | 2 | 6 | 11 | 24 | 31 | 65 | 149 |
| BG (!) | 6 | | 14 | 11 | 26 | 343 | 14 | 414 |
| CH | 5 | 7 | 1 | 5 | 14 | 13 | 81 | 126 |
| CZ | 11 | 10 | 7 | 15 | 41 | 170 | 171 | 425 |
| D | 39 | 66 | 33 | 58 | 239 | 270 | 627 | 1 332 |
| DK (!) | 4 | 7 | 8 | 13 | 11 | 22 | 53 | 118 |
| E | 11 | 33 | 33 | 46 | 178 | 191 | 446 | 938 |
| F | 15 | 41 | 35 | 37 | 205 | 215 | 474 | 1 022 |
| FIN | 1 | 4 | 3 | 3 | 12 | 20 | 29 | 72 |
| H | 11 | 8 | 8 | 28 | 93 | 158 | 181 | 487 |
| LT | 4 | 15 | 5 | 11 | 59 | 108 | 69 | 271 |
| LV | 3 | 7 | 6 | 7 | 3 | 96 | 26 | 148 |
| MA (!) | 89 | | 226 | 128 | 242 | 164 | 264 | 1 113 |
| NL | 10 | 4 | 10 | 3 | 18 | 29 | 68 | 142 |
| P | 26 | 27 | 14 | 19 | 68 | 139 | 295 | 598 |
| PL (!) | | 68 | 112 | 268 | 492 | 866 | 830 | 2 636 |
| S | 1 | 3 | 2 | 3 | 9 | 18 | 35 | 71 |
| TR | 434 | 210 | 116 | 45 | 198 | 203 | 281 | 1 487 |
| UK | 29 | 40 | 51 | 56 | 193 | 149 | 511 | 1 029 |
| Total (*) | 607 | 482 | 329 | 342 | 1 361 | 1 827 | 3 390 | 8 348 |
| Pays / Countries (*) | | | | | | | | 15 |

(!) Classes d'âges différentes / Different break-down.

(*) Pour les pays qui ont fourni les données pour ces classes d'âges / For countries which furnished data in this break-down.

Tableau C : Répartition des piétons gravement blessés par classe d'âges
 Table C: Number of pedestrians seriously injured by category of age

| Année / Year 1995 | | | | | | | | |
|-----------------------------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------|
| Pays / Country | 0--4 | 5--9 | 10--14 | 15--19 | 20--39 | 40--59 | ≥60 | Total |
| A | 34 | 114 | 82 | 56 | 216 | 220 | 421 | 1 143 |
| B (!) | 93 | 103 | 91 | 82 | 163 | 160 | 282 | 1 025 |
| CH | 71 | 162 | 83 | 51 | 137 | 198 | 451 | 1 153 |
| CZ | 371 | 784 | 663 | 721 | 836 | 1 792 | 1 184 | 6 351 |
| D | 1 096 | 2 839 | 1 658 | 933 | 2 467 | 2 410 | 3 855 | 15 258 |
| DK (!) | 37 | 73 | 53 | 140 | 126 | 135 | 152 | 716 |
| E | 104 | 290 | 270 | 308 | 804 | 804 | 1 826 | 4 406 |
| F | 152 | 605 | 505 | 389 | 1 000 | 1 047 | 1 806 | 5 504 |
| LT | 80 | 237 | 135 | 104 | 356 | 367 | 307 | 1 586 |
| LV | 38 | 122 | 88 | 90 | 43 | 488 | 182 | 1 051 |
| MA (!) | 195 | | 675 | 454 | 731 | 323 | 411 | 2 789 |
| NL | 77 | 196 | 84 | 48 | 170 | 113 | 225 | 913 |
| P | 86 | 208 | 156 | 125 | 473 | 504 | 808 | 8 360 |
| PL (!) | | 1 569 | 4 014 | 3 719 | 3 714 | 5 553 | 4 690 | 23 259 |
| S | 20 | 33 | 36 | 30 | 90 | 75 | 150 | 434 |
| TR | 3 554 | 2 899 | 2 426 | 1 150 | 4 789 | 3 113 | 2 671 | 20 602 |
| UK | 626 | 1 460 | 1 893 | 1 053 | 2 335 | 1 414 | 2 302 | 11 083 |
| Total (*) | 6 309 | 9 949 | 8 079 | 5 058 | 13 716 | 12 545 | 16 188 | 77 844 |
| Pays / Countries (*) | | | | | | | | 13 |

(!) Classes d'âges différentes / Different break-down.

(*) Pour les pays qui ont fourni les données pour ces classes d'âges / For countries which furnished data in this break-down.

Tableau D: Répartition des piétons (tués ou victimes) en et hors agglomération
 Table D : Breakdown of pedestrians (killed or victims) in and outside built-up areas

| Année / Year 1995 | | | | |
|-------------------|---|--|---|--|
| Pays/Country | Tués / Killed | | Victimes / Victims | |
| | En agglomération / In built-up areas | Hors agglomération / Outside built-up areas | En agglomération / In built-up areas | Hors agglomération / Outside built-up areas |
| A | 121 | 79 | 4 180 | 511 |
| B | 88 | 61 | 3 637 | 564 |
| BG | 320 | 88 | 2 726 | 273 |
| CH | 89 | 37 | 2 853 | 214 |
| CZ | 324 | 101 | 6 147 | 629 |
| D | 890 | 446 | 40 804 | 2 985 |
| DK | 77 | 41 | 972 | 179 |
| E | 480 | 520 | 11 697 | 2 228 |
| F | 662 | 365 | 20 709 | 1 515 |
| FIN | 42 | 30 | 950 | 153 |
| H | 298 | 189 | 4 192 | 608 |
| L | 7 | 2 | | |
| LT | 135 | 136 | 1 388 | 394 |
| LV | 120 | 65 | 1 377 | 242 |
| MA | 547 | 594 | 16 205 | 2 726 |
| NL | 81 | 61 | 873 | 189 |
| P | 390 | 208 | 9 023 | 1 191 |
| PL | 1 164 | 1 426 | 15 833 | 7 247 |
| S | 46 | 25 | 1 236 | 167 |
| TR | 1 208 | 279 | 20 759 | 1 330 |
| UK | 832 | 253 | 45 256 | 1 017 |
| Total | 7 921 | 5 006 | 210 817 | 24 362 |

Tableau E : Répartition des piétons (tués ou victimes) le jour et la nuit
 Table E: Breakdown of pedestrians (killed or victims) by day and by night

| Année / Year 1995 | | | | |
|-------------------|----------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------|
| Pays/Country | Piétons / Pedestrians | | | |
| | Tués la nuit/ Killed by night | Tués - total/ Total killed | Victimes la nuit/ Victims by night | Victimes – total/ Total victims |
| A | 11 | 200 | 1 350 | 4 691 |
| B | 71 | 149 | 902 | 4 204 |
| BG | 145 | 414 | 601 | 3 035 |
| CH | 61 | 126 | 750 | 3 067 |
| CZ | 208 | 425 | 1 671 | 6 351 |
| D | 735 | 1 336 | 11 763 | 43 789 |
| DK | 53 | 118 | 429 | 1 151 |
| E | 511 | 1 000 | 4 645 | 13 925 |
| F | 535 | 1 027 | 5 944 | 22 224 |
| FIN | 36 | 72 | 411 | 1 103 |
| H | 320 | 487 | 1 808 | 4 800 |
| LT | 182 | 271 | 800 | 1 857 |
| LV | 103 | 185 | 508 | 1 619 |
| NL | 60 | 142 | 272 | 1 062 |
| P | 139 | 598 | 801 | 10 214 |
| PL | 1 397 | 2 590 | 7 370 | 23 080 |
| S | 37 | 71 | 549 | 1 403 |
| UK | 499 | 1 085 | 13 274 | 47 173 |
| Total | 5 103 | 10 296 | 53 748 | 194 748 |

Tableau F: **Sous-groupes de population**Table F: **Sub-groups of population**

(in percentage of the total population / en pourcentage de la population totale)

| | Population aged 65 and over | | | | | | Population aged 0-14 and 65 and over | | | | | | Population aged 75 and over | | | | |
|-----------------------|-----------------------------|------|------|------|------|------|--------------------------------------|------|------|------|------|------|-----------------------------|------|------|------|------|
| | 1960 | 1990 | 2000 | 2010 | 2020 | 2030 | 1960 | 1990 | 2000 | 2010 | 2020 | 2030 | 1990 | 2000 | 2010 | 2020 | 2030 |
| United States | 9.2 | 12.6 | 12.5 | 13.6 | 17.5 | 21.9 | 40.3 | 34.1 | 34.2 | 33.5 | 36.5 | 40.5 | 5.3 | 5.8 | 6.2 | 7.1 | 10.0 |
| Japan | 6.1 | 11.9 | 16.5 | 21.1 | 25.6 | 26.1 | 36.1 | 30.3 | 32.1 | 36.2 | 40.4 | 41.4 | 4.7 | 6.3 | 9.4 | 12.1 | 14.7 |
| Germany | 10.8 | 14.9 | 16.2 | 20.2 | 22.5 | 28.1 | 32.2 | 31.2 | 31.8 | 33.3 | 36.4 | 42.9 | 7.2 | 6.9 | 8.4 | 10.9 | 12.4 |
| France | 11.6 | 13.8 | 15.5 | 16.3 | 20.2 | 23.3 | 38.8 | 33.8 | 34.6 | 33.9 | 37.3 | 40.4 | 6.5 | 6.7 | 8.1 | 8.5 | 11.4 |
| Italy | 9.0 | 14.8 | 17.9 | 20.6 | 23.6 | 27.9 | 32.4 | 31.3 | 32.3 | 34.0 | 37.0 | 42.1 | 6.5 | 7.7 | 9.9 | 11.4 | 13.4 |
| United Kingdom | 11.7 | 15.7 | 15.9 | 17.0 | 19.7 | 23.0 | 34.9 | 34.6 | 35.1 | 34.3 | 36.8 | 40.5 | 6.8 | 7.3 | 7.9 | 8.8 | 10.6 |
| Canada | 7.6 | 11.3 | 12.3 | 13.8 | 18.2 | 23.1 | 41.3 | 32.2 | 32.6 | 32.2 | 36.0 | 40.8 | 4.5 | 5.3 | 6.2 | 7.3 | 10.3 |
| Australia | 8.5 | 10.7 | 11.3 | 12.6 | 16.3 | 20.3 | 38.7 | 32.9 | 32.4 | 32.3 | 34.9 | 38.5 | 4.1 | 4.8 | 5.3 | 6.4 | 8.9 |
| Austria | 12.2 | 15.1 | 15.6 | 18.3 | 20.8 | 25.7 | 34.3 | 32.5 | 33.0 | 33.9 | 36.2 | 41.6 | 7.1 | 7.2 | 8.3 | 10.1 | 11.6 |
| Belgium | 12.0 | 15.0 | 16.6 | 17.1 | 20.3 | 24.3 | 35.5 | 32.9 | 33.7 | 33.0 | 36.3 | 40.8 | 6.7 | 7.1 | 8.2 | 8.5 | 10.9 |
| Denmark | 10.6 | 15.4 | 14.5 | 16.4 | 20.1 | 22.6 | 35.8 | 32.4 | 32.9 | 33.9 | 36.7 | 40.1 | 6.7 | 6.6 | 6.6 | 8.3 | 10.4 |
| Spain | 8.2 | 13.2 | 16.2 | 17.6 | 20.1 | 24.9 | 35.5 | 33.0 | 31.2 | 31.9 | 34.5 | 39.3 | 5.4 | 6.6 | 8.6 | 9.4 | 11.2 |
| Finland | 7.3 | 13.3 | 14.4 | 16.2 | 21.3 | 24.1 | 37.7 | 32.6 | 33.0 | 33.5 | 38.5 | 41.5 | 5.6 | 6.2 | 7.3 | 8.4 | 12.1 |
| Greece | 8.1 | 14.2 | 17.1 | 19.0 | 21.2 | 24.6 | 34.2 | 33.2 | 32.8 | 34.1 | 36.4 | 39.9 | 6.4 | 6.7 | 9.3 | 10.1 | 11.8 |
| Ireland | 10.9 | 11.4 | 11.2 | 11.9 | 14.2 | 16.4 | 41.4 | 38.1 | 33.3 | 33.9 | 34.5 | 35.3 | 4.6 | 4.9 | 5.1 | 5.9 | 7.4 |
| Iceland | 8.1 | 10.6 | 11.3 | 12.0 | 15.5 | 19.6 | 42.9 | 35.3 | 34.3 | 32.8 | 35.2 | 38.6 | 4.3 | 4.9 | 5.5 | 6.4 | 8.6 |
| Luxembourg | 10.8 | 13.6 | 14.8 | 17.3 | 20.9 | 25.6 | 32.1 | 30.6 | 32.6 | 33.4 | 36.7 | 42.1 | 6.0 | 6.0 | 7.6 | 9.0 | 11.5 |
| Mexico | ... | 3.7 | 4.3 | 5.3 | 7.2 | 10.0 | ... | 41.7 | 38.1 | 33.4 | 31.3 | 32.5 | 1.3 | 1.3 | 1.8 | 2.4 | 3.5 |
| Norway | 10.9 | 16.3 | 15.5 | 15.8 | 19.7 | 23.0 | 36.8 | 35.2 | 35.1 | 34.1 | 36.9 | 40.6 | 7.0 | 7.9 | 7.7 | 8.3 | 11.2 |
| New-Zealand | ... | 11.1 | 11.3 | 12.6 | 15.9 | 18.9 | ... | 33.7 | 34.2 | 33.4 | 35.4 | 38.1 | 4.4 | 4.8 | 5.2 | 6.3 | 8.3 |
| Netherlands | 9.0 | 13.2 | 14.1 | 16.4 | 21.5 | 26.0 | 39.0 | 30.8 | 32.3 | 32.2 | 36.7 | 42.3 | 5.6 | 6.3 | 7.2 | 8.8 | 12.1 |
| Portugal | 8.0 | 13.0 | 14.3 | 15.0 | 16.9 | 20.9 | 37.1 | 33.7 | 31.7 | 31.8 | 33.3 | 37.4 | 5.2 | 5.8 | 6.7 | 7.2 | 8.6 |
| Sweden | 11.8 | 17.8 | 17.0 | 18.4 | 21.6 | 23.1 | 34.1 | 35.6 | 36.7 | 36.9 | 39.4 | 41.3 | 7.9 | 8.7 | 8.6 | 9.9 | 12.1 |
| Switzerland | 10.3 | 15.0 | 15.8 | 19.1 | 23.3 | 27.5 | 34.0 | 31.6 | 33.2 | 34.9 | 38.4 | 43.5 | 7.1 | 7.2 | 8.7 | 11.0 | 13.6 |
| Turkey | 3.7 | 4.3 | 5.7 | 6.4 | 8.0 | 10.9 | 44.9 | 39.9 | 36.7 | 31.9 | 31.6 | 32.7 | 1.5 | 1.5 | 2.3 | 2.7 | 3.7 |
| Total OECD | 9.4 | 12.9 | 13.9 | 15.6 | 18.9 | 22.5 | 36.9 | 33.7 | 33.6 | 33.6 | 36.1 | 39.8 | 5.5 | 6.0 | 7.0 | 8.2 | 10.4 |
| OECD Europe | 9.7 | 13.7 | 14.7 | 16.4 | 19.5 | 23.2 | 36.5 | 33.6 | 33.5 | 33.6 | 36.3 | 40.2 | 6.0 | 6.4 | 7.5 | 8.6 | 10.8 |

Source: Ageing in OECD countries: A Critical Policy Challenge, Social Policy Studies No. 20, OECD, 1996.

ANNEXE 2 : COMPORTEMENT AUX PASSAGES POUR PIÉTONS

1. Exposé du problème

1.1 Les dispositions actuelles

La présente note vise le réexamen de deux dispositions complémentaires de la Convention sur la Circulation Routière de 1968 telles que modifiées par l'Accord Européen de 1971⁵, à savoir : les articles 20, 6, iii) et 21, 1, b) régissant les droits et devoirs des conducteurs et des piétons au droit des passages pour piétons lorsque la circulation n'est pas réglée par des signaux lumineux de circulation ni par un agent de la circulation.

Aux termes des dispositions en vigueur :

- Aux (autres) passages pour piétons (en l'occurrence ceux qui ne sont pas réglés par des signaux lumineux de circulation ou par un agent de la circulation), **les piétons** ne doivent pas s'engager sur la chaussée sans tenir compte des véhicules qui s'en approchent (article 20.6, iii de la CSR).
- Si la circulation des véhicules n'est réglée à ce passage ni par des signaux lumineux de circulation ni par un agent de la circulation, les conducteurs ne doivent s'approcher de ce passage qu'à allure suffisamment modérée pour ne pas mettre en danger les piétons qui **s'y sont engagés ou qui s'y engagent** ; au besoin, ils doivent s'arrêter pour les laisser passer.

1.2 Les dispositions actuelles et leur mise en pratique

La consécration de ces dispositions dans le droit interne des pays Membres est parfois sensiblement différente des instruments internationaux ; cette transcription a au demeurant été modifiée par certains États au cours de ces dernières années.

Certains pays Membres appliquent "au moins" les dispositions de la Convention. D'autres ont franchi une étape supplémentaire **en conférant une priorité de passage aux piétons qui⁶ manifestent clairement leur intention de traverser sur les passages pour piétons où la circulation n'est pas réglée par des signaux lumineux de circulation ou par un agent de la circulation.**

Plusieurs raisons motivent cette approche réglementaire :

- Les piétons sont des usagers particulièrement vulnérables dans la circulation, les statistiques des accidents de la circulation illustrent cruellement cette situation. Lorsque les piétons doivent emprunter la chaussée sur des passages qui leur sont destinés et en dehors de toute autre

5 Ces textes ne font pas l'objet de modifications dans les amendements aux Conventions de Genève et de Vienne (cf. doc. ECE/TRAN/89 du 02.09.91 et ECE/TRANS/91 du 17.09.91).

6 Le Groupe Sécurité Routière a proposé, ultérieurement au texte transmis au préalable à Genève en 1996 l'amendement suivant : ... "piétons qui ont manifestement l'intention..."

protection (feux, agents), le statut juridique en l'occurrence doit être clair et garantir avant tout l'usager le plus exposé.

- Dans certains champs réglementaires, les usagers les plus vulnérables (piétons, cyclistes) sont automatiquement indemnisés en cas d'accident (principe de la responsabilité objective).
- Les conditions de circulation sont devenues telles – en site urbain en particulier – qu'il convient de « restaurer » et « confirmer » à l'animateur principal de la ville ses droits à la mobilité.

1.3 Les dispositions actuelles ainsi qu'un problème d'interprétation

D'autre part, le texte de la Convention fixe le comportement des conducteurs vis-à-vis des piétons qui se sont engagés sur le passage pour piétons ou **qui s'y engagent**. Cette formule ouvre le champ à de multiples interprétations. Stricto sensu, il faudrait comprendre par là que le piéton a au moins manifesté son intention de traverser sans avoir pour autant nécessairement entamé réellement sa traversée⁷.

Sur le plan législatif et pour une matière aussi pointue, une clarification s'impose à tout le moins.

1.4 Propositions

La proposition retenue vise à conférer un droit de priorité au piéton qui est engagé sur le passage pour piétons **ou qui manifeste clairement l'intention de traverser**², tout en obligeant le conducteur à réduire son allure et à s'arrêter le cas échéant.

La disposition de l'article 20, 6. iii) ne doit pas pour autant être modifiée.

S'agissant de l'usage d'un signe pour confirmer l'intention du piéton, il nous a semblé préférable de ne pas retenir cette opportunité qui ne pourrait que nourrir les contestations sur le plan juridique.

L'article 21, b) de la Convention sur la Circulation Routière est modifiée comme suit :

- « b) Si la circulation des véhicules n'est réglée à ce passage ni par des signaux lumineux de circulation ni par un agent de la circulation, les conducteurs ne doivent s'approcher de ce passage qu'à allure suffisamment modérée pour ne pas mettre en danger les piétons qui s'y sont engagés ou **qui manifestent clairement leur intention² de le faire** ; au besoin, ils doivent s'arrêter pour les laisser passer.

De la même manière, l'article 21, a) est adapté comme suit :

À l'article 21, a) in fine de la Convention sur la circulation routière les mots "les piétons qui se sont engagés ou qui s'engagent" sont remplacés par les mots « **les piétons qui se sont engagés ou qui manifestent clairement leur intention de le faire²**. »

2. Problème connexe : Le dépassement aux abords du passage pour piétons

L'article 11, 9. de la CCR prévoit une mesure de prudence spéciale pour les véhicules dépassant à l'approche d'un passage pour piétons et laisse aux États membres la faculté de prendre des mesures plus

⁷ Le texte en langue anglaise de la CSR semble bien explicite à cet égard ("about to use"). En allemand, la mention "ober begeben" signifierait par contre que l'action de traverser n'est pas virtuellement entamée.

strictes lorsqu'un véhicule dépasse un autre véhicule arrêté à l'aplomb du passage ainsi que pour les dépassements "à partir d'une certaine distance" d'un passage pour piétons.

Plusieurs remarques s'imposent :

1. La première phrase de l'article 11.9 de la CCR vise le cas de figure où le piéton "se trouve sur le passage" ; ce qui n'est pas en concordance avec l'article 21 qui vise les piétons qui se sont engagés ou qui s'engagent sur le passage.
2. Si la Convention ouvre la possibilité aux États membres de prendre des mesures plus coercitives – ce que la plupart ont fait – , elle fixe les limites de leur action s'agissant des mesures conservatoires et précise que si l'on désire interdire le dépassement aux abords du passage il convient de fixer une distance dans la norme ; ce qui est particulièrement malaisé à arrêter.
3. Nous avons vu que les mesures conservatoires arrêtées par de nombreux pays membres vont en fait plus loin que le prescrit la Convention. Celles-ci ne devraient pas enfermer les hypothèses de travail dans un carcan trop strict surtout qu'il s'agit de comportements susceptibles objectivement d'entraîner des risques d'accidents.
4. Il y a contradiction entre le fait de dépasser, même avec prudence, ce qui implique le fait dans la majorité des cas de figure d'acquiescer à une certaine vitesse, et le fait d'être capable de "s'arrêter sur place". Compte tenu de ce qui précède, il est proposé :
 - De prohiber le dépassement d'un véhicule qui s'est arrêté pour laisser passer un piéton dans les conditions prescrites par l'article 21 nouveau.
 - De prévoir que les États membres peuvent prendre des dispositions plus strictes s'agissant des véhicules effectuant un dépassement à l'approche d'un passage.

L'article 11.9 est dès lors remplacé par la disposition suivante :

« Un véhicule ne doit dépasser un autre véhicule s'approchant d'un passage pour piétons, délimité par des marques sur la chaussée ou signalé comme tel, ou arrêté à l'aplomb de celui-ci, qu'à une allure suffisamment réduite pour pouvoir s'arrêter sur place si un piéton se trouve sur le passage **ou a marqué clairement son intention² de l'emprunter**. Aucune disposition du présent paragraphe ne sera interprétée comme empêchant les parties contractantes ou leurs subdivisions d'imposer des prescriptions au conducteur d'un véhicule qui se propose de dépasser un autre véhicule approchant un passage pour piétons ou d'imposer des prescriptions plus strictes au conducteur d'un véhicule qui se propose de dépasser un autre véhicule arrêté à l'aplomb du passage. »