

Les enjeux de sécurité des modes de proximité

1 Quelques chiffres généraux (1998)

Les éléments suivants sont extraits du "Bilan annuel, statistiques et commentaires. Année 1998" de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR).

Au total, parmi les 124 387 accidents corporels de 1998, 168 535 blessés dont 33 977 graves et 8 437 tués, on constate :

Piétons	14 269	blessés légers
	4 224	blessés graves
	988	tués
cyclistes	4 947	blessés légers
	1 419	blessés graves
	301	tués
cyclomotoristes	15 706	blessés légers
	4 400	blessés graves
	408	tués
total deux roues légers	20 653	blessés légers
	5 819	blessés graves
	709	tués

Les évolutions les plus marquantes par rapport à 1997 sont :

- un nombre total de tués en nette augmentation pour les piétons (+ 6,4 %), en sensible diminution pour les cyclistes (- 8,5 %) et les cyclomotoristes (- 11,3 %) ;
- une augmentation de la gravité des accidents piétons et cyclistes.

2 Enjeux concernant les piétons

2.1 Quelques données d'accidents¹

- En France, la sécurité des piétons s'est sensiblement améliorée depuis les années 70. Mais les 1 000 piétons tués par an dont près de 700 en milieu urbain et plus de 400 dans les agglomérations de plus de 10 000 habitants nous poussent à réagir plus vite et plus fort.

¹ Le présent chapitre s'appuie sur la contribution du CERTU au projet européen "PROMISING" en 1998 et 1999. Il s'agissait d'évaluer les problèmes de sécurité et de mobilité posés aux usagers vulnérables piétons et deux roues dans plusieurs pays d'Europe.

En effet, **l'ensemble des agglomérations** représente un enjeu considérable pour **les piétons**, avec :

- 93 % du total des accidents
- 97 % des blessés légers
- 89 % des blessés graves
- 65 % des tués

• La gravité des accidents décroît quand la taille de la commune augmente. Elle est 5 fois plus faible dans les agglomérations de plus de 30 000 habitants que dans celles de moins de 5 000 habitants. C'est certainement la **vitesse des véhicules** qui influence de façon prépondérante ces résultats. Il est donc essentiel de :

- modérer sensiblement les vitesses effectives des véhicules pour assurer une bonne cohabitation des usages : ce principe, appliqué avec succès dans les zones 30 et quartiers tranquilles, peut certainement être étendu à de nombreux axes urbains ;
- lorsque cette modération est impossible, séparer les modes et gérer soigneusement les points de rencontre comme les carrefours et les passages piétons.

• En hiver, le nombre et la gravité des accidents augmentent. Il semble que la plus longue durée d'obscurité et les mauvaises conditions atmosphériques en soient la cause.

• Les catégories d'âges les plus touchées sont les moins de 15 ans pour les blessés et les plus de 65 ans pour les tués. En milieu urbain, les plus de 65 ans représentent à eux seuls plus de la moitié des piétons tués. Il nous faut aménager une ville plus sûre, notamment pour ces deux catégories de piétons particulièrement vulnérables.

2.2 Motifs des déplacements et lieux des accidents

Tous milieux confondus, près de la moitié des piétons sont accidentés au cours d'un trajet "promenade loisir". Même pour les moins de 15 ans, plus de 60 % des accidents ont lieu lors de trajets promenade loisir", et 20 % seulement sur les trajets domicile école.

Les piétons sont généralement accidentés en dehors (à plus de 50 m) ou aux alentours du passage pour piétons. Néanmoins, le nombre de piétons accidentés sur les passages reste important : 35 % des victimes et 18 % des tués.

En milieu urbain, la majorité des piétons (73 %) sont accidentés alors qu'ils effectuaient une manœuvre de traversée. En rase campagne, 45 % sont accidentés en traversée, mais 30 % sont également accidentés lors de leur déplacement le long de la route.

Une analyse plus détaillée de la manœuvre de traversée, effectuée par l'INRETS et rapportée dans son document n° 201 ("Les accidents de piétons. Analyse typologique.", 1995) donne les indications suivantes concernant l'âge du piéton qui traverse :

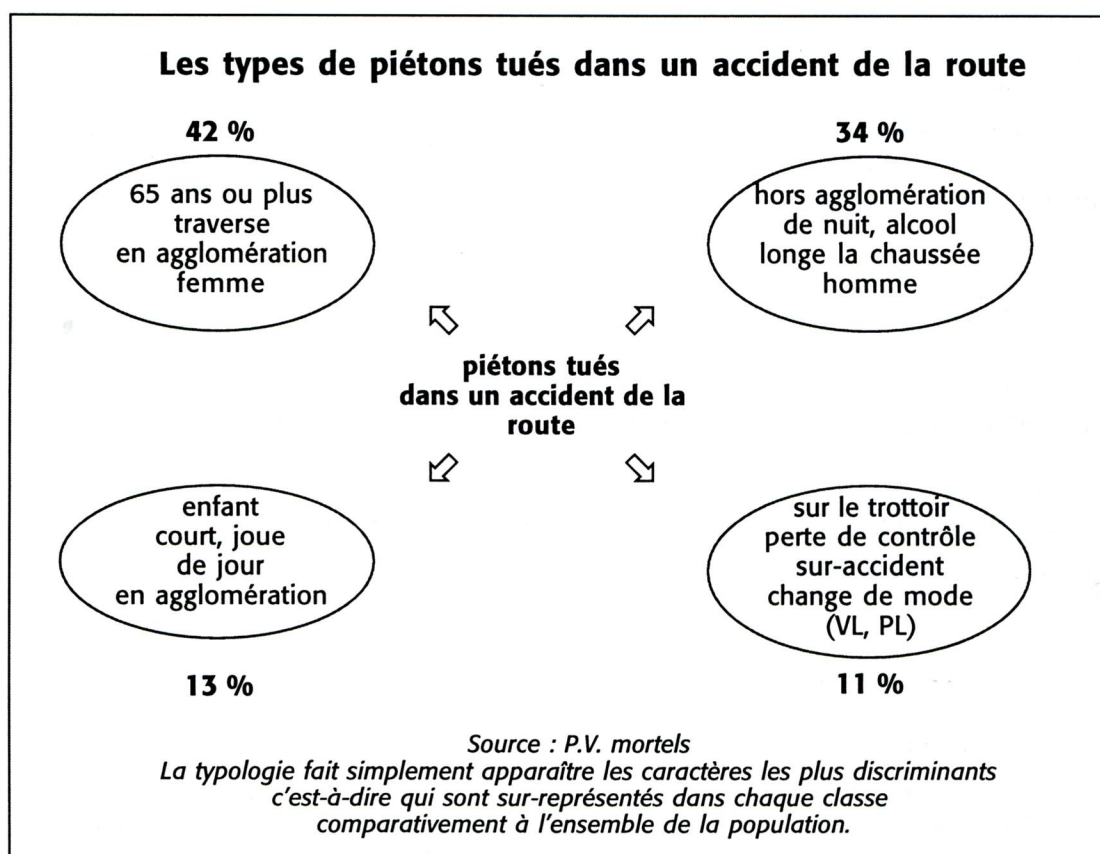
"... les personnes âgées sont plus souvent heurtées en milieu ou en fin de traversée, alors que les enfants se font essentiellement renverser en début ou en milieu de traversée."

2.3 Accidents piétons : typologie

Les résultats que nous venons de présenter permettent d'appréhender les principaux enjeux à partir d'une analyse statistique de chacune des variables concernées et codées dans les fichiers nationaux.

Des analyses plus précises, intégrant une approche multi-critères, ont été menées par l'INRETS de façon à caractériser des "types homogènes d'accidents de piétons". Les résultats peuvent être consultés dans le rapport INRETS n° 201 "Les accidents de piétons. Analyse typologique.", 1995.

La figure qui suit, extraite de ce rapport, résume les principales caractéristiques des 4 groupes identifiés.



2.4 Quelques éléments de mobilité

Pour pouvoir évaluer les tendances de l'exposition au risque des piétons, il est indispensable d'avoir des ordres de grandeur de leur mobilité. Les enquêtes nationales INSEE-TRANSPORTS de 1981/82 et 1993/94 donnent l'évolution suivante :

Année	Voiture	Marche à pied	Transport collectif	Bicyclette	Cyclomoteur	Motocyclette
1981-82	48,6 %	34,1 %	8,57 %	4,53 %	3,63 %	0,55 %
1993-94	63,5 %	23,2 %	9,00 %	2,85 %	0,92 %	0,46 %

*Évolution de la part de différents modes dans les déplacements de semaine
(à moins de 80 km, personnes de plus de 5 ans, résidant en France métropolitaine)
Enquêtes INSEE Transports (F. Papon, INRETS 1997)*

Ces chiffres montrent qu'en France la marche à pied décroît : 32 % de perte de "parts de marché" (pourcentage de déplacements effectués par ce mode) en 10 ans.

On note également une régression des deux-roues, un maintien du transport collectif, et bien sûr une forte progression de la voiture particulière.

Les enquêtes ménages conduites dans les grandes villes confirment cette tendance.

Parmi les facteurs de baisse des parts modales douces, l'insécurité perçue semble jouer un rôle important (ex : accompagnement des enfants à l'école).

2.5 En guise de conclusion : prudence et recherche de solutions

Nous devons garder à l'esprit que l'évolution favorable des résultats bruts de sécurité des piétons en France depuis vingt ans est en partie due à une baisse sensible de ce mode de déplacements.

L'enjeu essentiel de reconquête de la marche à pied, mode pratique et excellent pour la santé, doit donc impérativement s'accompagner des mesures de sécurité indispensables. En particulier, enfants et personnes âgées doivent être l'objet de la plus grande attention. Les savoir-faire existent pour atteindre ces objectifs. Ils s'appuient sur des applications pratiques réussies à l'étranger mais aussi en France.

3 Enjeux concernant les vélos

3.1 Les accidents : surtout en ville, mais plus graves en dehors

L'ensemble des agglomérations représente la grande majorité des blessés légers, mais la gravité est beaucoup plus élevée en dehors des villes.

Les quelques chiffres suivants donnent la part "ensemble des agglomérations" des statistiques 1998 d'accidents cyclistes :

- 87 % des blessés légers
- 65 % des blessés graves
- 39 % des tués

