

Chers lecteurs,

Depuis que les êtres humains et les véhicules se partagent la voie publique, la sécurité routière est un sujet brûlant. Les piétons et les cyclistes sont les plus vulnérables, et souvent, cela fait obstacle à la promotion de moyens de déplacement actifs et durables. Cet e-update propose un historique de la sécurité routière et examine le lien avec la gestion de la mobilité et la durabilité.

## Déjà des millions de morts et ce n'est pas fini



Mary Ward, la première victime mortellement touchée par une voiture Source: [www.irishcentral.com](http://www.irishcentral.com)

Parfois, une personne peut voir l'ensemble de ses prestations ou de ses accomplissements temis parce qu'il ou elle fut le premier/la première à le faire. **Mary Ward**, une scientifique amateur anglo-irlandaise, était une de ces personnes. Une personne hors du commun, qui en 1869, fut la première infortunée qui fut tuée par un véhicule motorisé.

Aujourd'hui, chaque année, dans le monde entier, plus de 1,2 millions de personnes meurent dans la circulation. Ce nombre est constamment en légère augmentation, comme on peut le lire dans le [Rapport de situation sur la sécurité routière](#) de l'Organisation mondiale de la Santé.



Source: [www.globalgoals.org](http://www.globalgoals.org)

Dans les pays qui font actuellement partie de l'UE, le nombre d'accidents mortels de la route a diminué de près de 70% depuis 1991 - passant de plus de 76.000 à 26.000 l'an passé - et ce grâce à des services de secours plus rapides, de meilleurs soins médicaux, des véhicules plus sûrs, des contrôles plus stricts, des aménagements routiers plus sécurisés, une meilleure éducation en matière de circulation et de meilleures campagnes de sécurité routière. Au cours de ces 25 dernières années, le nombre d'accidents et de blessés n'a diminué que de 25%. Chaque année, il y a plus d'1 millions d'accidents, provoquant 26.000 morts, mais aussi 1,5 millions de blessés, parmi lesquels environ 100.000 garderont un handicap, et 200.000 sont gravement blessés! Malgré les victoires, ces chiffres restent alarmants! Dans les villes (qui sont en général plus sûres que la campagne), près de la moitié des personnes tuées, et cette proportion est encore plus importante en termes de blessés graves, sont des cyclistes et des piétons. La grande majorité de ces blessés et morts sont des piétons ou cyclistes percutés par des voitures. Toutefois, en règle générale, il est plus sûr d'être piéton ou cycliste que de se trouver dans une voiture.

## Les problèmes liés aux statistiques en matière de sécurité routière



Cliquez sur l'image pour l'agrandir.

Globalement, l'UE fait un travail fantastique au niveau de la collecte des données, de leur standardisation et de leur mise à disposition. Cependant, les méthodologies varient énormément et le "cherry-picking" sélectif donne lieu à une grande variété d'interprétations. Voici trois exemples:

- La police autrichienne enregistre électroniquement les causes des accidents de la route. Dans moins de 4% des cas, l'alcool est considéré comme la cause principale des accidents mortels. La comparaison internationale des données démontre toutefois qu'en réalité, la proportion se situe entre 20 et 30%. On suppose que les raisons principales de cette différence sont que généralement, on ne fait pas de test sanguin sur les morts et que d'autres raisons sont enregistrées (comme l'excès de vitesse), même si la cause sous-jacente est l'alcool.
- 13 pays de l'UE enregistrent également les données hospitalières selon la base de données européenne sur les blessures (EU-IDB). Suivant les estimations de cette EU-IDB, chaque année, environ quatre millions de personnes sont blessées dans des accidents de la route (c'est plus du double des données statistiques officielles).
- Les lois en matière de port du casque pour les cyclistes: la part de blessures à la tête parmi les automobilistes, les piétons et les cyclistes, est presque identique. Personne ne penserait à obliger les piétons ou automobilistes à porter un casque, mais, pour ce qui est des cyclistes, le sujet fait au moins l'objet de discussions dans presque chaque pays. Les conséquences de l'obligation de porter un casque sont sujets à controverse -

certains trouvent que c'est plus sûr, d'autres que c'est moins sûr - [voici](#) un certain nombre d'arguments.

Vous trouverez d'excellentes statistiques sur les [pages dédiées à la sécurité routière de la Commission européenne](#)

## Plus de cyclistes et de piétons rendent les routes plus sûres



Source: [www.ecf.com](http://www.ecf.com)

Plus il y a de vélos sur la route, moins il y a d'accidents touchant les cyclistes. Cela peut sembler paradoxal, mais c'est ce qui se passe dans presque toutes les villes où le nombre de vélos augmente. Comment est-ce possible? Voici comment nous devons interpréter cela: plus il y a de cyclistes sur la route, plus leur présence est considérée comme normale. Les automobilistes font en effet plus attention aux cyclistes, dont ils tolèrent mieux la conduite. Plus des personnes font du vélo, plus il est probable que les automobilistes sont parfois eux-mêmes des cyclistes et réagissent de manière plus courtoise par rapport aux cyclistes. **Critical Mass** promeut des alternatives à la voiture et est basée sur la force du nombre. Cet impact vécu par les cyclistes, vaut également pour les piétons - plus ils sont nombreux, plus ils sont en sécurité. Une bonne étude concernant la sécurité par la force du nombre: "[Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling](#)".

## Piétons et cyclistes: amis ou ennemis?



Source: [www.bicigasteiz.com](http://www.bicigasteiz.com)

Pour qu'un plus grand nombre de personnes enfourchent leurs bicyclettes, les planificateurs de la circulation aménagent souvent des pistes cyclables sur les trottoirs destinés aux piétons, étant donné que c'est souvent beaucoup plus facile que d'empiéter sur l'espace destiné à la circulation routière (place de parking ou bandes de circulation). Les espaces piétonniers dans les centres villes peuvent être des obstacles pour les cyclistes - on se demande donc souvent s'ils doivent être admis ou non - surtout parce de telles zones sont souvent des itinéraires cyclables sûrs dans un centre-ville axé sur la circulation automobile. Aux endroits où il y a un grand nombre de piétons, cela engendrera inévitablement une gêne - surtout pour les piétons. Toutefois, les expériences et les études montrent que la situation se règle d'elle-même si la zone est bien conçue. Une étude de 100 zones piétonnes au Pays-Bas a démontré que le nombre de cyclistes dans de telles zones dépend moins du fait qu'ils peuvent l'emprunter, mais plutôt du nombre d'usagers. Il existe beaucoup de solutions pour expliquer cela:



Photo de [Gary Cziko](#), CC BY-NC-SA 2.0

- sensibilisation à la courtoisie à l'égard des piétons, par exemple [campagne "Gemeinsam unterwegs"](#), menée par la ville italienne de Bolzano, ou le [»bike warden](#) » qui patrouille sur un chemin de halage le long du canal à Londres.
- un bon aménagement de l'espace public partagé, par exemple la [New Road à Brighton & le centre-ville de Hove](#) ou la [Mariahilferstrasse à Vienne](#).
- proposer des vastes infrastructures séparées pour les cyclistes et les piétons. Pour de plus amples informations, voir l'article du blogueur [David Hembrow](#). Infliger des amendes aux cyclistes parce qu'ils roulent trop vite dans les zones piétonnes n'est pas la meilleure idée.
- Réglementation, exemple [nouvelle réglementation pour les vélos dans les zones piétonnes à Vitoria-Gasteiz](#)

## La distraction, un réel danger



Image: avec l'aimable autorisation de [Pawel Kuczynski](#)

La distraction au volant est partout dans le monde une cause importante d'accidents de la route. Une des causes majeures est [l'utilisation du gsm au volant \(même avec un kit mains libres\)](#). Mais la distraction est aussi un problème pour les [piétons](#) et [cyclistes](#). Une nouvelle dimension est la réalité augmentée (augmented reality) – possible au moyen de lunettes spéciales comme les [lunettes Google](#).

Cependant un simple smartphone peut aussi offrir une réalité augmentée. Le jeu qui a dernièrement fait fureur, [Pokémon GO](#), est un jeu gratuit basé sur la géolocalisation avec réalité augmentée, où des joueurs utilisent un appareil mobile pour trouver, capturer, combattre et entraîner des animaux virtuels, à savoir des Pokémon. Ces Pokémon apparaissent à l'écran comme s'ils se trouvaient dans le monde réel au même endroit que le joueur. Le jeu est sorti en juillet 2016 et est rapidement devenu un phénomène international, téléchargé dans le monde entier par plus de 130 millions de personnes.

D'une part, le jeu a été promu parce qu'il encourage [l'exercice physique](#) et aide les [entreprises locales](#), mais il est également sujet à controverse parce qu'il entraîne des [accidents](#) et provoque des [nuisances publiques](#) à certains endroits.

Il est clair que le jeu présente aussi des risques, selon [Youth For Road Safety \(YOURS\)](#). "Nous voulons que nos jeunes s'amuse à attraper des Pokémon, mais nous savons

également qu'il est important de faire attention sur la route et de rester vigilant."

## Planning pour une sécurité routière durable



Source: [www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)

La sécurité durable est le nom de l'**approche des Pays-Bas** pour améliorer la sécurité routière. Cette approche, introduite en 1992 et rapidement adoptée par tous les gestionnaires de voiries, visait un changement radical du système en prenant une personne comme critère. La sécurité durable concerne bien plus que l'infrastructure. Les voiries et les véhicules doivent être adaptés aux capacités de l'être humain, qui, lui, doit être suffisamment éduqué pour pouvoir conduire un véhicule en toute sécurité sur la route. L'approche est basée sur **cinq principes**: la fonctionnalité, l'homogénéité, la prévisibilité, l'indulgence et la prise de conscience du statut de chacun.

Un plan national de sécurité routière à long et moyen terme est une condition sine qua non pour améliorer la sécurité routière durable. Le plan doit privilégier des objectifs de sécurité routière durables à long et moyen terme, construire la compétence des organismes locaux et offrir des sources de financement alternatives pour des mesures de sécurité routière.

L'Autriche a un plan de sécurité routière très réussi, le **(programme autrichien de sécurité routière 2011-2020)**, qui a permis de réduire de moitié le nombre de morts.

Au niveau international, l'organisation mondiale de la Santé offre **des manuels** de sécurité routière, la Commission fournit **des résultats des projets UE** et de nombreuses autres **ressources**.

## Financement de la sécurité routière



Photo par [Tax Credits](#), CC BY 2.0

Une **source de financement** durable est requise pour l'application des mesures de sécurité routière. En Finlande, par exemple, il y a près de cinquante ans déjà qu'une taxe de sécurité routière est prélevée sur l'assurance auto obligatoire. Ces fonds, qui atteignent 1,1% des primes, sont utilisés pour financer les travaux dans le domaine de la formation publique, l'information aux usagers de la route et la promotion de la sécurité routière. (Source: GIZ, [The Road Safety Cent](#)). Des pays comme l'**Autriche** ou la **Nouvelle-Zélande** comptent sur les plaques d'immatriculation personnalisées pour financer leur fond national de sécurité routière.

## Campagnes et formations en matière de sécurité routière



Source: [www.tac.vic.gov.au](http://www.tac.vic.gov.au)

"Je n'ai pas de cou, un nez plat, des airbags entre les côtes et des bras et des jambes qui peuvent plier dans tous les sens. Je m'appelle Graham, et je suis différent." Il a le corps idéal dont aurait besoin un être humain pour résister à un accident à impact important, ce qui n'est pas le cas dans la réalité.

La **Transport Accident Commission** australienne décrit Graham comme "un outil pédagogique qui rappellera à la communauté dans les prochaines années pourquoi il faut construire des routes plus sûres, qui nous protègent quand quelque chose ne va pas." Un programme d'étude qui améliore l'apprentissage des élèves qui ont vu Graham en réalité ou en ligne, a été développé en parallèle.

Apprendre aux enfants les règles de la sécurité routière est bénéfique pour la communauté, mais il faut l'imaginer comme une stratégie d'intervention à long terme. Les enfants retiennent le message à court terme, mais si nous voulons leur apprendre de manière efficace et durable à adopter une attitude positive en termes de sécurité routière, nous devons reprendre ce thème dans le programme d'apprentissage de base, par exemple comme un thème abordé dans tous les domaines, comme défini dans le **Guide to teach road safety (Manuel de sécurité routière)**, rédigé par Brake avec le soutien du Department for Transport britannique.

## Événements à venir

- **European Road Safety Campaigns Conference (Conférence européenne sur les campagnes de sécurité routière)**

17-18 novembre 2016 – Bruxelles, Belgique  
<http://www.ecrsc.eu/home/>

- **European Bike-Sharing Conference (Conférence européenne sur les vélos partagés)**

30 novembre 2016 – Rotterdam, Pays-Bas  
<http://velo-citta.eu/>

- **Act TravelWise Annual Conference: Sustainable Travel in a Changing World**

17 janvier 2017 – Birmingham, UK  
<http://www.acttravelwise.org/>

Vous trouverez plus d'événements dans le [calendrier EPOMM](#).



ECOMM 2017



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive