



Organisation  
mondiale de la Santé

# RENDRE LA MARCHE SÛRE

BREF APERÇU DE LA SÉCURITÉ  
DES PIÉTONS DANS LE MONDE



## Introduction

Nous sommes tous des piétons : chaque jour – au minimum – nous commençons et terminons à pied la plupart de nos trajets. Pourtant, parce que l'on n'accorde aucune attention aux besoins des piétons et que l'on privilégie plutôt les véhicules motorisés, les piétons risquent d'être tués ou blessés voire de se trouver handicapés. Même si aucune mesure ne peut éviter à elle seule les différents risques auxquels sont exposés les piétons dans les différents pays, il existe de nombreuses solutions pour améliorer leur sécurité. La Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 propose un cadre d'action de grande envergure destiné à attirer l'attention sur les besoins des piétons et à appliquer les mesures existantes pour rendre la marche sûre. Garantir la sécurité des piétons favorise la marche, bénéfique pour la santé et l'environnement. Et, avantage parmi d'autres, pas besoin de ticket, de carburant, d'une licence ou d'un enregistrement pour marcher. La marche fait partie intégrante de la qualité de vie et de la pérennité de nos communautés et dans la plupart des déplacements, elle devrait être privilégiée comme moyen sûr, pratique et agréable de se déplacer.

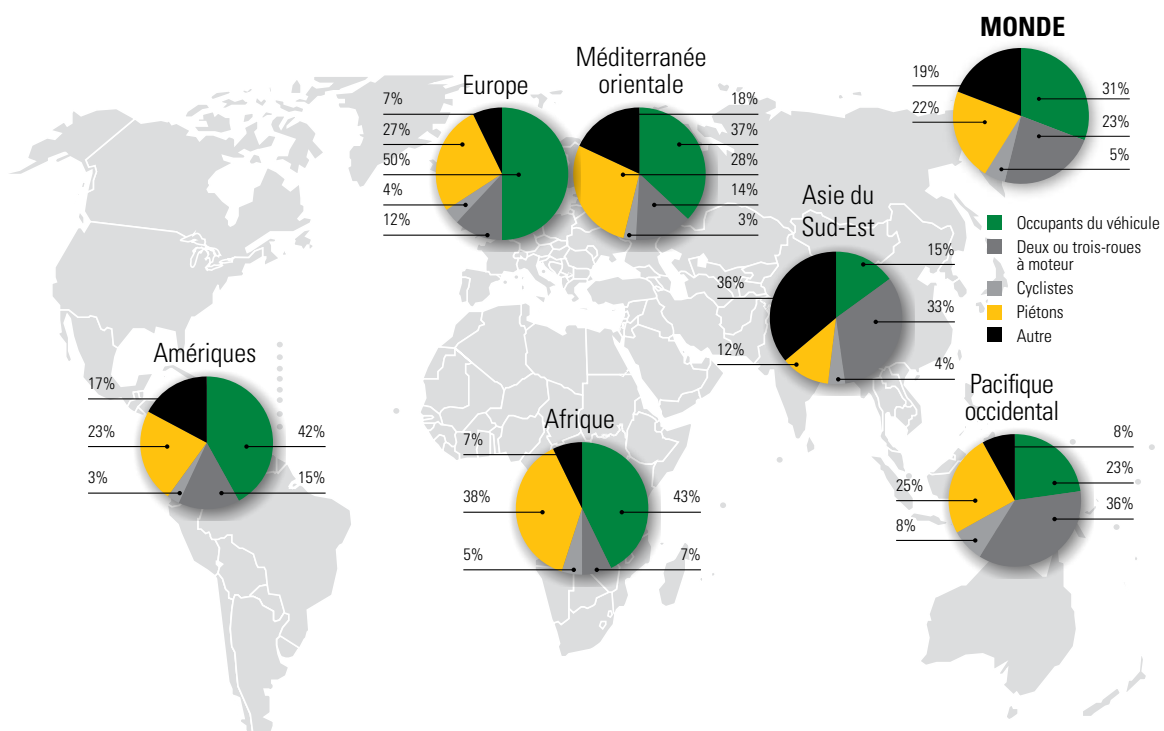
## Quels types de piétons sont tués ou blessés sur les routes ?

Environ 1,24 million de personnes dans le monde sont tuées chaque année sur les routes, ce qui place les traumatismes dus aux accidents de la circulation au huitième rang des causes de décès dans le monde et en fait la première cause de décès chez les jeunes de 15 à 29 ans. Sur le nombre total des tués sur la route, plus de 270 000 sont des piétons. Ils représentent 22 % du nombre total de décès dus aux accidents de la circulation. Dans les collisions avec des piétons, la grande majorité concerne des personnes de sexe masculin, enfants ou adultes. Dans les pays à revenu élevé, les piétons plus âgés risquent davantage d'être tués ou blessés. Les principales raisons en sont la baisse de leur acuité visuelle, un temps de réaction plus long, une marche plus lente et moins assurée. Dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, ce sont les piétons plus jeunes qui sont les plus exposés. Cela est dû en partie au rapport de taille entre les enfants et les véhicules, à une capacité plus limitée d'évaluation de la vitesse ou de la distance d'un véhicule, à leur inattention à l'égard de ce qui les entoure et à l'incapacité des parents ou d'autres responsables à les surveiller correctement. Comparés à leurs semblables valides, les enfants et les adultes handicapés sont également davantage exposés à des traumatismes en tant que piétons. Outre les décès, des millions d'autres piétons sont blessés dans des accidents de la circulation et certains restent handicapés à vie. Les écarts très larges constatés entre les pays dans le nombre de décès ou de traumatismes impliquant des piétons, mettent en évidence la nécessité de comprendre le problème en profondeur, aux niveaux local et national.

## Comment sont répartis les décès de piétons dans le monde ?

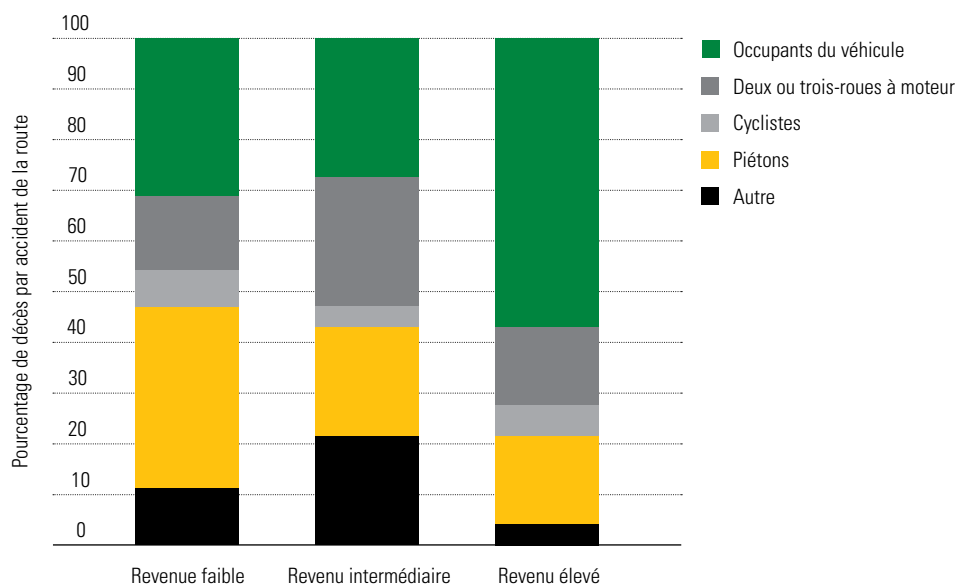
À l'échelle des Régions, sur le total des usagers de la route, le pourcentage de piétons tués est le plus élevé dans la Région africaine de l'OMS (38 %) et le plus faible dans la Région OMS de l'Asie du Sud-Est (12 %).

**Figure 1 :** Répartition des décès dus aux accidents de la route par type d'utilisateur et par Région OMS (2010)



En règle générale, sur le total des décès par accidents de la route, les piétons représentent un plus fort pourcentage dans les pays à revenu faible que dans les pays à revenu intermédiaire ou élevé.

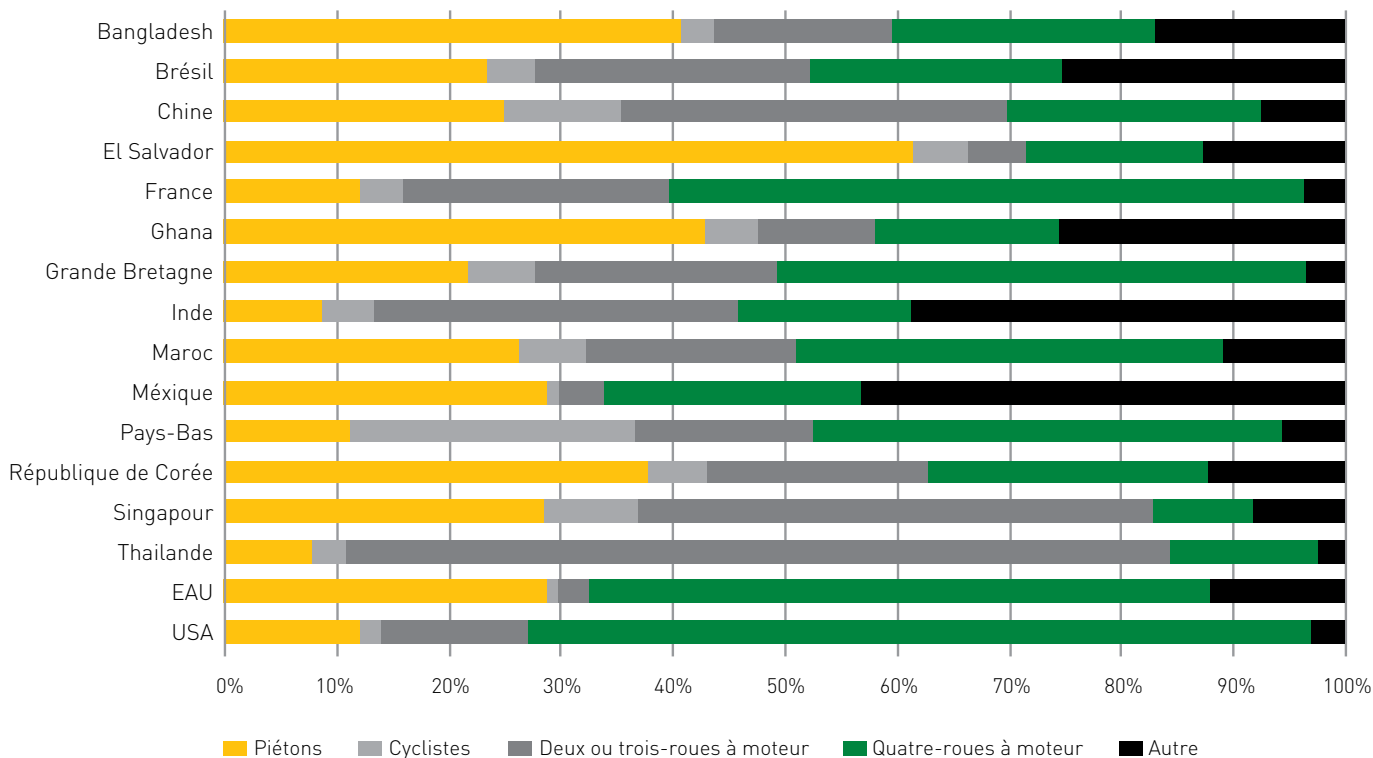
**Figure 2 :** Pourcentage de décès par accidents de la route chez les usagers de la route, par tranche de revenus (2010)



*L'application rigoureuse d'une loi sur la conduite en état d'ivresse peut réduire de 20 % le nombre de tués sur les routes.*

Les caractéristiques des cas mortels varient considérablement d'un pays à l'autre. Dans certains pays, le pourcentage de piétons tués par rapport aux autres usagers de la route peut atteindre les deux tiers. Les chiffres suivants font ressortir cette variation entre pays.

**Figure 3 :** Usagers de la route tués par différents modes de transport, en pourcentage des décès par accidents de la route, dans un certain nombre de pays (2010)



## Où et quand des collisions avec des piétons se produisent-elles ?

En règle générale, on constate de grandes variations d'un pays à l'autre entre lieux de collisions. Alors que, dans les pays à revenu élevé, les collisions avec des piétons surviennent plus souvent sur les voies urbaines, elles se produisent plus fréquemment sur les routes principales qui relient les villes et les zones rurales dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. La plupart des collisions avec

des piétons surviennent lorsque ces derniers traversent la route plutôt que lorsqu'ils marchent ou se tiennent sur le bord de la route. Dans le monde, un pourcentage élevé de décès et de traumatismes de piétons se produit lorsque l'éclairage des routes est faible, au crépuscule, à l'aube ou la nuit.

## Que se passe-t-il dans une collision avec un piéton ?

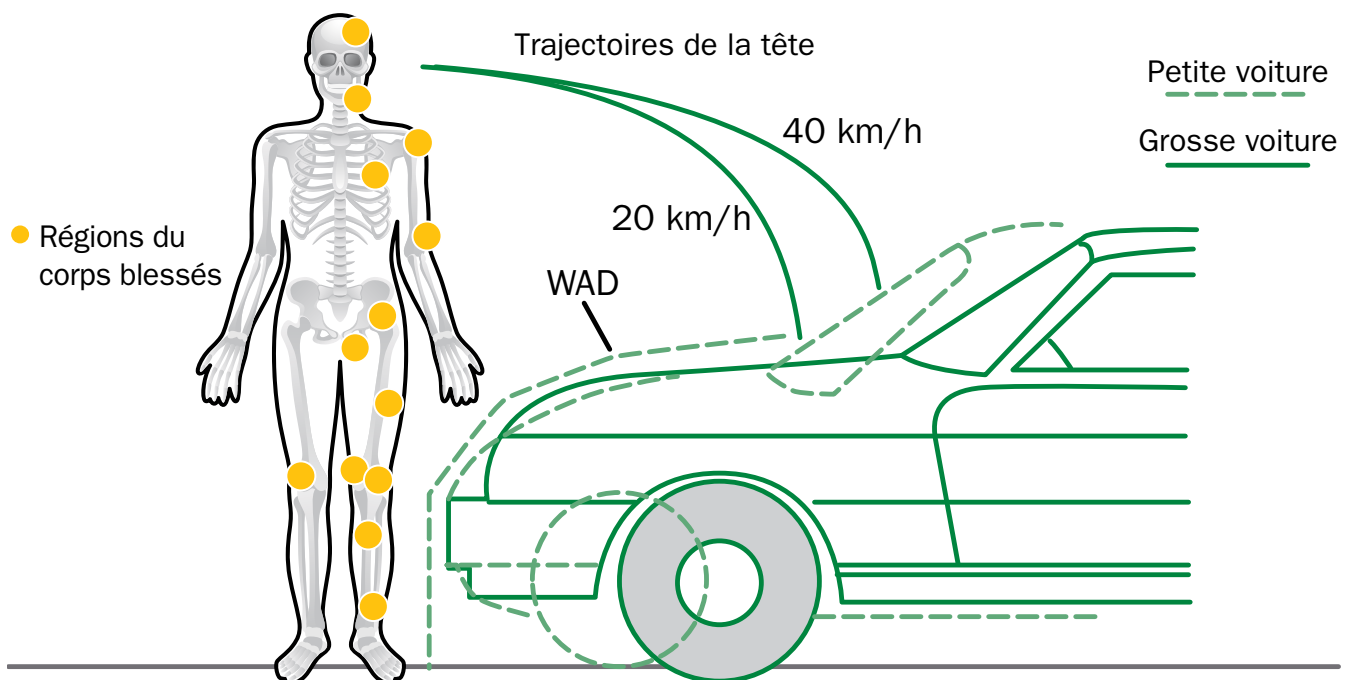
Dans la plupart des collisions au cours desquelles un piéton est touché par un véhicule, l'impact est frontal. Lorsqu'il s'agit d'un adulte, le premier contact se fait généralement entre la jambe ou le genou et le pare-choc du véhicule, puis entre la cuisse et le bord du capot, et entre le bassin ou le thorax avec le dessus du capot. Puis la tête cogne contre le capot ou le pare-brise. Compte tenu de leur plus petite taille, les enfants sont souvent frappés à la tête ou au niveau du cou. La plupart des blessures graves résultent de l'impact direct du piéton sur le véhicule proprement dit plutôt que sur la route sur laquelle il tombe. La gravité des blessures est fonction : de la vitesse d'impact du véhicule, du type véhicule, de la forme et de la rigidité de l'avant du véhicule, de l'âge et de la taille du piéton et de la position du piéton par rapport à l'avant du véhicule.

---

*84 % des routes dans des pays à revenu faible ou intermédiaire sur lesquelles circulent des piétons, les véhicules peuvent circuler à 40 km/h et aucun sentier piétonnier (Irap : Programme international d'évaluation).*

---

**Figure 4 :** Répartition des blessures sur le corps d'un piéton lors d'une collision frontale voiture-piéton





## Quelles sont les conséquences pour les piétons blessés ?

Lorsqu'ils sont blessés dans un accident de la route, de nombreux piétons souffrent de graves blessures et d'incapacités. Ils peuvent souffrir de traumatismes crâniens ou de lésions de la moelle épinière, de fractures, en particulier des membres inférieurs, et de lacérations. Ces blessures exigent souvent de longs séjours à l'hôpital et une réadaptation. Les accidents de la route font peser un lourd fardeau sur les systèmes de santé. Même si l'on ne dispose pas d'estimation à

l'échelle mondiale de l'impact économique spécifique des décès et des traumatismes de piétons, le coût des accidents de la route pour les gouvernements est estimé en général entre 1 et 3 % de leur produit national brut mais ce chiffre peut atteindre 6 %. Considérant que ces accidents peuvent tuer, blesser et handicaper un soutien de famille et que le coût des soins est élevé, les accidents de la circulation peuvent faire plonger les victimes et leur famille dans la pauvreté.

## Quels sont les principaux risques pour les piétons ?

Il existe de nombreux types différents d'usagers de la route. Piétons, cyclistes, motocyclistes et conducteurs de véhicules privés ou professionnels partagent le même espace de circulation et parcourent différentes distances entre différents lieux pour des raisons personnelles, sociales ou économiques. Chaque jour, leur usage de la route détermine la composition et le volume de circulation et donc le niveau d'exposition au risque d'accident de la circulation. L'interaction de ces usagers de la route ne devrait pas nécessairement aboutir à des décès ou à des traumatismes dus aux accidents de la circulation et pourtant c'est souvent le cas, faute de mesures de sécurité routière. Les différents facteurs qui augmentent l'exposition des piétons aux risques sont bien connus et comprennent les problèmes liés à un large éventail de critères. Il s'agit notamment :

**Du comportement des conducteurs :** excès de vitesse, conduire en état d'ivresse, distraction au volant et non-respect de la priorité du piéton.

**Du comportement des piétons :** Marcher en état d'ivresse, marcher distraitement, ne pas être visible dans certaines conditions et non-respect des panneaux de signalisation.

**De la conception de la chaussée :** Aucune priorité accordée aux besoins des piétons dans la conception des chaussées par la mise en place d'installations et des services sûrs, accessibles et complets tels que trottoirs, passages piétons surélevés, terre-pleins centraux surélevés et éclairage insuffisant des voies.

**Du plan d'urbanisme :** Grandes distances entre habitations, lieux de travail, écoles, commerces et autres établissements, obligeant à parcourir de longues distances et incapacité à faire en sorte que les routes et les véhicules pour se déplacer d'un lieu à l'autre soient sûrs.

**De la conception des véhicules :** Aucune utilisation de systèmes d'absorption de chocs plus sûrs à l'avant des véhicules ni de systèmes de freinage d'urgence et mauvaise application des normes actuelles de conception des véhicules respectueuses des piétons.

**Des soins traumatologiques :** La faiblesse des systèmes de transport des piétons blessés aux services de soins d'urgence augmente le risque d'aggravation de leur état à la suite d'un accident de la circulation.

---

**Une baisse de 5 % dans la vitesse moyenne peut aboutir à une baisse de 30 % dans le nombre d'accidents de la route mortels.**

---

# Quelles mesures peut-on prendre pour protéger les piétons ?

De nombreuses mesures peuvent être prises pour protéger les piétons sur les routes. Une évaluation détaillée de la sécurité sur les routes comportant un volet sur la sécurité du piéton, indiquerait quelles mesures prendre en priorité dans un contexte particulier. Si elles sont appliquées à l'échelle mondiale, ces mesures pourraient contribuer durablement et de façon significative à rendre la marche sûre.

## Le comportement du conducteur :

- Légiférer et faire appliquer les lois existantes ou de nouvelles lois qui permettent de :
  - réduire l'excès de vitesse : une limite de vitesse de 50 km/h sur les voies urbaines qui permet aux autorités locales de réduire davantage ces limites si nécessaire, par exemple à 30 km/h au voisinage des écoles ;
  - réduire la conduite en état d'ivresse : faire appliquer une loi fixant un seuil de concentration d'alcool dans le sang de 0,05 g/dl ou un seuil plus bas pour les nouveaux titulaires du permis de conduire et soumettre tous les conducteurs, choisis au hasard, à des alcootests ;
  - diminuer l'usage du téléphone portable et d'autres pratiques qui distraient les conducteurs ;
  - promouvoir le respect de la priorité des piétons auprès des conducteurs, des motocyclistes et les cyclistes ;
- Informer le grand public par des campagnes médiatiques sur la législation et son application et sur les droits et responsabilités de tous les usagers de la route.

Aux États Unis, l'objectif ambitieux de la ville de New York de réduire de 50 % avant fin 2030 le nombre annuel des victimes d'accidents de la circulation vise à sauver 1600 vies. Pour atteindre cet objectif, la ville installe des panneaux de compte à rebours pour les piétons à 1500 intersections dans la ville ; impose une limite de vitesse de 32 km/h dans 75 zones au voisinage d'écoles ; élabore un programme pilote pour les zones environnantes où la vitesse est limitée à 32 km/h ; fait appliquer des lois interdisant l'excès de vitesse sur les principales voies de circulation et enfin lance des campagnes médiatiques pour sensibiliser le grand public et le faire participer. Selon l'intervention, ces mesures ont réussi à réduire le nombre de collisions avec des piétons et le nombre total d'accidents de la circulation dans une proportion de 25 à 51 %.

## Le comportement du piéton :

- Promulguer et faire appliquer des lois sur l'état d'ébriété sur la voie publique ;
- Sensibiliser les piétons sur l'intérêt du port de vêtements de couleurs claires et de matières réfléchissantes ;
- Recommander fortement aux piétons de respecter les panneaux de signalisation et plus généralement les règles du code de la route pour promouvoir une culture de la sécurité.

En Afrique du Sud, le gouvernement de la Province du Cap-occidental dirige l'initiative « Safely Home » (Rentrer sains et saufs) qui vise à réduire de 50 % avant fin 2014 le nombre de victimes de la route. Certaines des mesures prises pour mieux protéger les piétons aux endroits particulièrement dangereux : alcootests sur les conducteurs, mise en place de radars, installation de passerelles pour piétons, ainsi que la campagne de sensibilisation du grand public « Crash Witness » (Témoins d'un accident), ont permis de réduire de 29 % en trois ans le nombre de victimes de la route. Les réseaux sociaux sont également utilisés pour rendre compte de comportements dangereux au volant.

## Conception des routes :

- Séparer la circulation des piétons de celle des véhicules au moyen de trottoirs, de passages surélevés, de passerelles, de passages souterrains, d'îlots de sécurité et de terre-pleins centraux surélevés ;
- Abaisser la limite de vitesse au moyen de ralentisseurs tels que les dos d'âne, les rainurages, les chicanes et autres rétrécissements de voies ;
- Améliorer l'éclairage des voies, notamment à proximité des passages piétons ;
- Supprimer ce qui fait obstacle au champ de vision entre les piétons et les conducteurs de véhicules, les motocyclistes et les cyclistes, y compris pour les véhicules en stationnement ;
- Créer des zones réservées aux piétons dans les centres-villes en restreignant l'accès des véhicules ;
- Améliorer les itinéraires des transports en commun ;
- Choisir des infrastructures qui favorisent la sécurité des écoliers sur leur trajet entre le domicile et l'école.

À New Delhi (Inde), 45 à 51 % du total des tués sur les routes sont des piétons. En 2006, les autorités municipales ont mis en place une voie rapide de 5,8 km réservée aux autobus. Cette voie rapide a été conçue avec différents équipements : passages piétons surélevés de cinq mètres de large, sections à rainurages, feux de circulation automatiques et zones d'attente pour les piétons et les marchands ambulants aux intersections ; et enfin clôture de un mètre de haut le long de l'itinéraire du bus. Les nouvelles normes et directives de conception des routes tiennent compte des besoins de sécurité des piétons.

### Plan d'urbanisme :

- Concevoir ou reconcevoir les villes de telle sorte que les lieux de résidence et de travail, les écoles, les commerces et d'autres établissements se trouvent à proximité les uns des autres.
- Veiller à ce que les plans d'urbanisme prévoient des équipements et des services assurant la sécurité des piétons tout au long de leurs trajets.

La municipalité de Freiburg (Allemagne) a abaissé la limite de vitesse à 30 km/h sur 90 % de ses voies de circulation. La promulgation et l'application d'une loi fixant une limite de vitesse unique sur toute une zone géographique est probablement plus efficace que la fixation de différentes limites de vitesse qui imposeront aux conducteurs de s'adapter à trois ou quatre limites de vitesse différentes sur un seul trajet. La municipalité a également ajouté des systèmes de ralentissement ainsi que des rangées d'arbres entre les routes et les trottoirs. Grâce à cette stratégie, 24 % des trajets quotidiens se font à pied, 28 % à vélo, 20 % par transports publics et 28 % en voiture.

### Conception des véhicules :

- Élaborer et faire appliquer des normes de conception des véhicules qui portent sur la protection des piétons ;
- Diffuser largement des informations aux consommateurs sur la sécurité des piétons par marque et modèle de voiture, par exemple, par des nouveaux programmes d'évaluation des voitures, pour contribuer à susciter une demande du grand public pour davantage de sécurité.

### Soins traumatologiques :

- Organiser et/ou développer les services de soins traumatologiques pour garantir le traitement rapide des blessés dont le pronostic vital est engagé, par exemple, en améliorant des services d'ambulances ou les numéros de téléphone de services d'urgence à l'échelle nationale ;
- Assurer des services complets et rapides de réadaptation.



#### Make Walking Safe

Ensuring the safety of pedestrians encourages walking which impacts positively on health and the environment.

[www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/en/](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/en/)



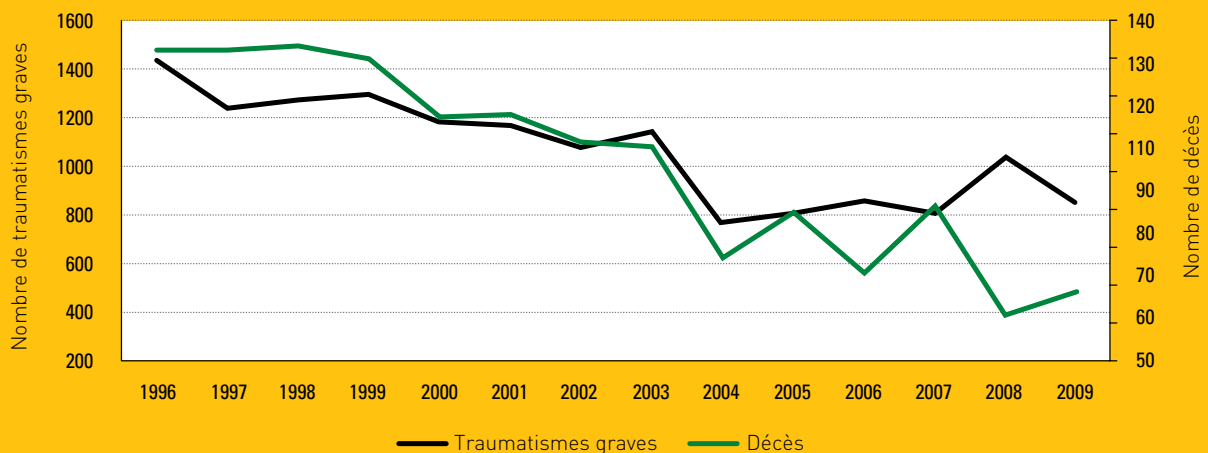
## Conclusion

La sécurité des piétons est une responsabilité partagée. Tous les usagers de la route ont un rôle à jouer pour mieux protéger les piétons et rendre le monde sans risque pour ceux qui marchent – y compris les piétons eux-mêmes. Les gouvernements et leurs partenaires sont pourtant les mieux placés pour attirer l'attention sur les besoins spécifiques des piétons, pour promulguer et faire appliquer des lois et des normes pour assurer leur protection et pour concevoir des environnements bâtis de façon à éviter les décès et traumatismes de piétons et encourager la marche. Des groupes de sensibilisation peuvent aussi jouer un rôle déterminant en favorisant les conditions qui rendent la marche sans risque, en suscitant la

demande du public pour la sécurité des piétons, en mobilisant l'action en particulier au niveau local et en défendant le droit à la sécurité de tous les usagers de la route, notamment les enfants, les personnes âgées et les personnes handicapées qui font partie des piétons les plus vulnérables. Il existe des interventions efficaces qui permettent de mieux protéger les piétons et leur mise en œuvre devrait utiliser une approche globale centrée sur une combinaison d'ingénierie, de coercition et d'éducation. Ces actions induiront une culture de la sécurité, rendront la marche sûre et, au bout du compte, sauveront la vie de piétons.

Pendant des décennies, les Pays-Bas ont fait de grands progrès pour réduire les décès et traumatismes de piétons sur les routes du pays. Des mesures ont été prises sur la conception des routes telle la construction de zones où la vitesse est limitée à 30 km/h et la mise en place de passages piétons surélevés, très visibles et uniformes, sur les véhicules, des amortisseurs de choc en face avant des voitures adaptés aux piétons, et des campagnes d'information et d'éducation portant sur des comportements telles celles liées à la conduite en état d'ivresse et l'excès de vitesse ont renforcé la sécurité des piétons. Accorder une attention particulière aux besoins spécifiques des enfants et des personnes âgées a contribué également à réduire le nombre de décès et de traumatismes chez les piétons. Encouragés par le gouvernement, les citoyens des Pays-Bas ont accepté et soutenu le concept de culture de la sécurité et ce progrès obtenu dans la protection de la vie des piétons démontre l'importance accordée à la sécurité dans l'ensemble de la société.

**Figure 5 :** Piétons victimes d'accidents de la route (registres de police), Pays-Bas



**Source :** Statistiques du Pays-Bas (CBS) et SWOV Institute for Road Safety Research, Pays-Bas

## Liens connexes

*Pedestrian safety: a road safety manual for decision-makers and practitioners (2013)*

*Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013 (2013)*

*Utilisation des téléphones mobiles au volant : la distraction, un problème qui s'aggrave (2011)*

*Data systems: a road safety manual for decision-makers and practitioners (2009)*

*Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners (2008)*

*Drinking and driving: a road safety manual for decision-makers and practitioners (2007)*

*Les jeunes et la sécurité routière (2007)*

*Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation (2004)*

L'OMS remercie chaleureusement les Centers for Disease Control and Prevention des États-Unis d'Amérique pour leur contribution financière à la préparation de cette brochure.



**Organisation mondiale de la Santé**

[www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic)