

# Piétons

## Avertissements :

Toutes les données contenues dans ce document concernent uniquement la métropole.

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005, le « tué » est la personne décédée dans les trente jours (au lieu de six jusqu'en 2004) après l'accident et le « blessé hospitalisé » est la victime hospitalisée plus de 24 heures (au lieu du blessé grave hospitalisé plus de six jours).

Pour effectuer des comparaisons, l'Observatoire utilise un coefficient de majoration du nombre de tués qui s'élevait à 9 % jusqu'en 1992, 5,7 % de 1993 à 2003 et 6,9 % en 2004. Toutefois, afin de simplifier les calculs, pour les comparaisons avec chacune des années remontant jusqu'à l'année 2000, l'Observatoire préconise une majoration unique de 6,9 %.

Pour plus de détails, on se reportera à l'étude sectorielle « La sécurité des piétons en 2001 » sur le site [www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire](http://www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire) dans sa version électronique et la Documentation française dans sa version papier.

## Synthèse

*Les piétons représentent en 2006, 11,4 % du nombre total de tués sur les routes.*

*18 % des enfants de moins de 15 ans tués et 31 % des personnes âgées de 65 ans et plus tuées sont des piétons. Les piétons tués sont en majorité des hommes.*

*Près de 70 % des piétons tués le sont en milieu urbain. Même s'il y a plus de piétons tués en dehors ou à proximité des passages pour piétons beaucoup le sont sur les passages (plus de un piéton tué sur trois). En rase campagne, les trois quarts des accidents mortels se produisent la nuit.*

*Les piétons sont essentiellement tués par les voitures de tourisme. Ils sont plus heurtés lorsqu'ils se déplacent dans le sens du véhicule que lorsqu'ils se déplacent dans le sens inverse.*

*C'est au cours du motif de déplacement « promenade-loisirs » que l'on dénombre le plus de tués.*

*La réglementation assimile les rollers à des piétons et c'est très majoritairement contre les voitures de tourisme qu'ils entrent en conflit.*

*En moyenne, 21 % des piétons sont présumés responsables de leur accident et les conducteurs sont en général 2,6 fois plus souvent présumés responsables que les piétons heurtés.*

## I. Population en France

Les jeunes de moins de 15 ans et les personnes âgées de 65 ans et plus constituent deux segments de population particulièrement vulnérables en tant que piétons. En effet, en 2006, 18 % des tués de moins de 15 ans sont des piétons ainsi que 31 % des tués de 65 ans et plus. Par ailleurs, près de 51 % des piétons tués sont âgés de 65 ans et plus.

<b>Au 1<sup>er</sup> janvier</b>	<b>Population totale (en millions)</b>	<b>Proportion de moins de 15 ans</b>	<b>Proportion de 65 ans et plus</b>
1970	50,5	24,8 %	12,8 %
1975	52,6	24,1 %	13,4 %
1980	53,7	22,5 %	14,0 %
1985	55,1	21,3 %	12,8 %
1990	56,3	20,1 %	14,0 %
1995	58,0	19,6 %	15,0 %
2000	59,2	18,9 %	15,9 %
2001	59,0	18,8 %	16,1 %
2002	59,3	18,7 %	16,2 %
2003	59,6	18,6 %	16,3 %
2004	59,9	18,6 %	16,4 %
2005	60,6	18,5 %	16,4 %
2006	61,0	18,4 %	16,3 %
2007	61,5	18,4 %	16,2 %

Source : INSEE.

Après avoir longtemps augmenté, la proportion des personnes âgées de 65 ans et plus stagne depuis quelques années.

## II. Accidents corporels et victimes

### Évolution depuis 1970

	Accidents avec piéton[s]	Tués à 6 jours <sup>1</sup>	Blessés	dont blessés graves <sup>1</sup>	Gravité (tués pour 100 victimes*)	% accidents avec piéton[s] dans total accidents
1970	ND	3 202	40 939	16 714	7,25	ND
1975	ND	2 517	43 377	14 828	5,48	ND
1980	42 189	2 200	42 036	13 672	4,97	17,4
1985	32 367	1 557	32 169	9 712	4,62	16,9
1990	26 881	1 407	26 666	7 368	5,01	16,5
1995	21 317	1 027	21 197	5 507	4,62	16,0
2000	18 475	793	18 398	3 532	4,13	15,2
2001	17 604	778	17 458	3 170	4,27	15,1
2002	16 170	819	16 072	2 939	4,85	15,3
2003	14 293	592	14 205	2 504	4,00	15,8
2004	13 913	550	13 841	2 310	3,82	16,3
	Accidents avec piéton[s]	Tués à 30 jours <sup>1</sup>	Blessés	dont blessés hospitalisés <sup>1</sup>	Gravité (tués pour 100 victimes*)	% accidents avec piéton[s] dans total accidents
<i>2004 corrigée</i>	13 913	588	<i>13 803</i>		<i>4,09</i>	16,3
2005	13 664	635	13 609	5 708	4,46	16,2
2006	13 424	535	13 358	5 523	3,85	16,7

ND : non disponible.

\* : tués + blessés.

Source : ONISR, fichier des accidents.

Entre 1980 et 2001, la proportion d'accidents dans lesquels des piétons sont impliqués a suivi une baisse régulière. Ce sont plus de deux points qui ont été ainsi gagnés au cours de cette période. Depuis 2001 cependant, on assiste à un renversement de tendance et à partir de 2004 la proportion d'accidents avec piétons dépasse 16 % du total des accidents.

En 2006, le nombre de piétons tués a baissé de façon significative par rapport à l'année précédente et par rapport à 1970, il a été divisé par 6,5 (tués à 30 jours).

<sup>1</sup> Voir avertissements en début de document.

## Analyse de la mortalité en 2006

		Piétons tués		
		Milieu urbain	Rase campagne	Total
Sexe	Femmes	190	35	225
	Hommes	183	127	310
Classes d'âge	moins de 15 ans	19	4	23
	15-17 ans	5	15	20
	18-24 ans	15	16	31
	25-64 ans	97	84	181
	65 ans et plus	235	40	275
	indéterminé	2	3	5
Localisation	En intersection	77	11	88
	Hors intersection	296	151	447
Eclairage	Jour	253	42	295
	Nuit	120	120	240
<b>Ensemble</b>		<b>373</b>	<b>162</b>	<b>535</b>

Source : ONISR, fichier des accidents.

Près de 70 % des piétons tués le sont en milieu urbain. Les piétons tués sont en majorité (57,9 %) des hommes. En rase campagne, plus de 74 % des accidents mortels se produisent la nuit. A noter que si les 65 ans et plus représentaient, en 2006, 16,3 % de la population française, ils représentaient plus de 51 % de l'ensemble des piétons tués et plus de 63 % des piétons tués en milieu urbain.

## Approche de l'accidentalité propre aux piétons en 2006

Piétons tués selon la proximité d'un passage pour piétons en agglomération	Jour	Nuit	Ensemble
Sur passage pour piétons	94	45	139
A moins de 50 mètres d'un passage pour piétons	86	34	120
A plus de 50 mètres d'un passage pour piétons	24	22	46
Autres <sup>2</sup>	49	19	68
<b>Total</b>	<b>253</b>	<b>120</b>	<b>373</b>

Source : ONISR, fichier des accidents.

Même s'il y a globalement plus de piétons tués en dehors et aux alentours du passage pour piétons, le nombre de piétons tués sur le passage reste intrinsèquement important (37,3 %) et leur proportion est même en augmentation depuis quelques années.

<sup>2</sup> Sur trottoir, accotement ou bande d'arrêt d'urgence, refuge, contre-allée et indéterminés.

Les accidents à un seul véhicule avec piéton(s) contre	Véhicules impliqués	Piétons tués	Piétons blessés
Bicyclette	272	2	249
Cyclomoteur	884	8	879
Motocyclette	1 014	32	987
Voiture de tourisme	9 326	340	9 361
Véhicule utilitaire <sup>3</sup>	1 295	108	1 218
Autre véhicule <sup>4</sup>	190	12	197
<b>Total</b>	<b>12 981</b>	<b>502</b>	<b>12 891</b>

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les piétons sont essentiellement tués par les voitures de tourisme puis par les véhicules utilitaires. Ils sont plus particulièrement blessés par les voitures de tourisme, puis par l'ensemble des deux-roues à moteur et les véhicules utilitaires.

Piétons tués selon leur manoeuvre		Milieu urbain		Rase campagne		Total	
Se déplaçant	Sens véhicule heurtant	18	3,4%	42	7,9%	60	11,2%
	Sens inverse du véhicule	5	0,9%	12	2,2%	17	3,2%
Divers	Traversant	280	52,3%	62	11,6%	342	63,9%
	Masqué	11	2,1%	2	0,4%	13	2,4%
	Jouant, courant	7	1,3%	5	0,9%	12	2,2%
	Avec animal	1	0,2%	0	0,0%	1	0,2%
Indéterminé		51	9,5%	39	7,3%	90	16,8%
<b>Ensemble</b>		<b>373</b>	<b>69,7%</b>	<b>162</b>	<b>30,3%</b>	<b>535</b>	<b>100,0%</b>

Source : ONISR, fichier des accidents.

C'est lors de la traversée de la chaussée que la mortalité est la plus élevée, mais cependant 4,5 fois plus en milieu urbain qu'en rase campagne.

Les piétons sont plus souvent heurtés lorsqu'ils se déplacent dans le sens du véhicule que lorsqu'ils se déplacent dans le sens inverse.

### Les piétons tués selon le type de trajet en 2006

	Milieu urbain		Rase campagne		Total	
Domicile-travail	23	4,3%	3	0,6%	26	4,9%
Domicile-école	10	1,9%	3	0,6%	13	2,4%
Courses-achats	52	9,7%	1	0,2%	53	9,9%
Utilisation professionnelle	1	0,2%	4	0,7%	5	0,9%
Promenade-loisirs	200	37,4%	89	16,6%	289	54,0%
Autre ou indéterminé	87	16,3%	62	11,6%	149	27,9%
<b>Ensemble</b>	<b>373</b>	<b>69,7%</b>	<b>162</b>	<b>30,3%</b>	<b>535</b>	<b>100,0%</b>

Source : ONISR, fichier des accidents.

Malgré la forte part de la modalité « autre ou indéterminé », c'est pour le motif de déplacement « promenade-loisirs » que l'on trouve les plus fortes proportions mais beaucoup plus en milieu urbain qu'en rase campagne.

<sup>3</sup> Camionnettes, poids lourds et transports en commun.

<sup>4</sup> Tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux...

### III. Les rollers

Avec plus de cinq millions d'adeptes, dont plus de deux millions en Région parisienne, le roller est devenu un véritable mode de déplacement urbain.

La réglementation assimile les rollers aux piétons. Les rollers ont donc l'obligation de circuler sur les trottoirs, d'utiliser les passages pour piétons pour traverser la rue, de respecter les feux tricolores. En revanche, ils ne peuvent utiliser ni la chaussée, ni les pistes ou bandes cyclables.

La « cohabitation » avec les piétons n'est cependant pas toujours aisée. En effet, un roller se déplace à environ 15 km/h, soit à une allure nettement plus élevée que celle adoptée par les plus rapides des marcheurs et, sur le trottoir, il doit sans cesse adapter sa vitesse pour ne pas créer de gêne aux piétons. En cas d'accident, sa responsabilité pénale peut être engagée pour mise en danger d'autrui.

Les données sur l'accidentologie des rollers sont encore peu nombreuses. Depuis 2004 cependant, les bulletins d'analyse d'accidents corporels de la circulation (BAAC) permettent la saisie spécifique des accidents dans lesquels sont impliqués les usagers de rollers. Il faut noter par ailleurs que seuls sont répertoriés dans le tableau ci-dessous les accidents se produisant sur une voie ouverte à la circulation publique et qui impliquent au moins un véhicule.

2006	Rase campagne			Milieu urbain			Ensemble		
	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
Jour	0	7	6	2	75	152	2	82	158
Nuit	1	1	1	1	20	40	2	21	41
Hors intersection	1	4	6	2	72	129	3	76	135
En intersection	0	4	1	1	23	63	1	27	64

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les victimes sont recensées avant tout en milieu urbain, de jour et hors intersection.

Victimes selon le véhicule heurtant	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total victimes
Bicyclettes	0	3	12	15
Cyclomoteurs	0	6	6	12
Motocyclettes	0	3	13	16
Voitures de tourisme	4	79	155	238
Camionnettes	0	5	5	10
Poids lourds	0	3	1	4
Transports en commun	0	0	3	3
Autres véhicules <sup>5</sup>	0	4	4	8
<b>Ensemble</b>	<b>4</b>	<b>103</b>	<b>199</b>	<b>306</b>

Source : ONISR, fichier des accidents.

Ce sont très majoritairement les voitures de tourisme qui entrent en conflit avec les usagers de rollers, puis les deux-roues.

<sup>5</sup> Tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux...

## IV. La responsabilité<sup>6</sup> des piétons en 2006

Il s'agit ici d'une présomption de responsabilité qui n'a aucun lien avec les condamnations qui peuvent être prononcées ensuite. Par ailleurs, dans 25 % des cas en moyenne, il n'a pas été possible d'attribuer à un usager l'entière responsabilité de l'accident car de multiples facteurs ont pu intervenir comme un incident mécanique ou l'état de la voirie.

Par commodité, l'étude a été restreinte aux accidents impliquant un véhicule et un seul piéton qui représentent 96 % des accidents à un véhicule et au moins un piéton.

Responsabilité croisée dans les accidents véhicule contre piéton		Conducteur			Total
		Conducteur ou véhicule en fuite	Non responsable présumé	Responsable présumé	
Piéton	non responsable	935	3 142	5 891	9 968
	responsable	32	2 254	174	2 460
	<b>Total</b>	967	5 396	6 065	12 428

Source : ONISR, fichier des accidents.

En moyenne, 21,2 % des piétons sont présumés responsables de leur accident contre 47,1 % des conducteurs. Si l'on admet que les conducteurs en fuite étaient tous responsables, la proportion de conducteurs responsables serait donc plutôt de l'ordre de 56,5 %. En moyenne, les conducteurs sont en général 2,6 fois plus souvent présumés responsables que les piétons heurtés.

Responsabilité dans les accidents à un véhicule et un piéton selon le type de véhicule	% de conducteur responsable	% de piéton responsable
Bicyclette	44,4	24,5
Cyclomoteur	50,0	17,4
Motocyclette	38,1	35,6
Voiture de tourisme	50,7	17,4
Camionnette	52,9	21,3
Poids lourd	53,5	14,0
Transport en commun	26,3	38,6
Autre véhicule <sup>7</sup>	32,6	26,9

Source : ONISR, fichier des accidents.

D'après ces résultats, la responsabilité du piéton est davantage mise en cause dans deux types d'accidents (ceux impliquant des motocyclettes et des transports en commun avec respectivement + 14,4 points et + 17,4 points d'écart par rapport à la moyenne) et sensiblement moins dans les accidents avec poids lourds (- 7,2 points de différence). Si les caractéristiques des piétons impliqués ne diffèrent pas trop d'un type d'accident à l'autre, on peut en déduire que le comportement du piéton semble moins adapté à certaines circonstances et que ce sont les conducteurs de poids lourds, de camionnettes, de véhicules de tourisme et

<sup>6</sup> Voir dans la brochure *La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2006* le chapitre sur la responsabilité des usagers impliqués dans un accident corporel en 2006 – page 107.

<sup>7</sup> Tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux...

de cyclomoteurs les moins attentifs envers les piétons, en tout cas, ceux dont la part de responsabilité vis-à-vis des piétons est la plus lourde ; le piéton quant à lui, semble plus attentif aux cyclomoteurs qu'aux bicyclettes. Mieux connaître, mieux percevoir les risques est sans doute la clé pour améliorer la situation (voir également les fiches par sexe et classes d'âge).

## V. Les piétons et l'alcool en 2006

Lorsque les forces de l'ordre arrivent sur les lieux d'un accident corporel de la circulation, elles doivent contrôler l'alcoolémie de tous les conducteurs impliqués (article L 234-3 du Code de la route). Les piétons peuvent être contrôlés en tant qu'auteur présumé (article L 3354-1 du Code de la santé publique).

Accidents corporels	Total impliqués	Nombre d'alcoolémies connues	Taux d'alcoolémies connues	Nombre d'alcoolémies positives	Alcoolémies positives/alcoolémies connues
Piétons	14 179	6 411	45,2%	255	4,0%
Conducteurs	134 299	115 742	86,2%	7 203	6,2%

Source : ONISR, fichier des accidents.

On remarque que le taux d'alcoolémie est connu dans plus de huit cas sur dix pour les conducteurs, alors que pour les piétons, il ne l'est que dans moins d'un cas sur deux (cette proportion est encore plus forte pour les moins de quinze ans et les plus de soixante quinze ans). Cette différence résulte des pratiques de dépistage. En effet, à la suite d'un accident, lorsqu'il apparaît clairement que le piéton n'est pas en cause, les forces de l'ordre ne procèdent pas nécessairement à la mesure de l'alcoolémie.

Accidents mortels	Total impliqués	Nombre d'alcoolémies connues	Taux d'alcoolémies connues	Nombre d'alcoolémies positives	Alcoolémies positives/alcoolémies connues
Piétons	603	333	55,2%	62	18,6%
Conducteurs	6 953	5 822	83,7%	955	16,4%

Source : ONISR, fichier des accidents.

Pour les accidents mortels, outre la confirmation du moindre taux de dépistage de l'alcoolémie pour le piéton, on constate l'augmentation très forte du taux de piétons au taux d'alcoolémie positif parmi les piétons au taux connu par rapport à l'ensemble des accidents corporels : la proportion d'alcoolémies positives est près de cinq fois plus élevée, ce qui conduit à penser que l'alcoolémie du piéton joue un rôle très important dans les accidents impliquant des piétons.