

Circulation routière : la sécurité des usagers vulnérables



Troisième semaine
de la sécurité routière
dans la région
CEE/ONU



© OCDE, 2000

© Logiciel, 1987-1996, Acrobat, marque déposée d'ADOBE.

Tous droits du producteur et du propriétaire de ce produit sont réservés. L'OCDE autorise la reproduction d'un seul exemplaire de ce programme pour usage personnel et non commercial uniquement. Sauf autorisation, la duplication, la location, le prêt, l'utilisation de ce produit pour exécution publique sont interdits. Ce programme, les données y afférentes et d'autres éléments doivent donc être traités comme toute autre documentation sur laquelle s'exerce la protection par le droit d'auteur.

Les demandes sont à adresser au :

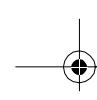
Chef du Service des Publications,
Service des Publications de l'OCDE,
2, rue André-Pascal,
75775 Paris Cedex 16, France.

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

Circulation routière : la sécurité des usagers vulnérables

Troisième semaine
de la sécurité routière
dans la région
CEE/ONU





CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale, créée par un Protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. La CEMT constitue un forum de coopération politique au service des Ministres responsables du secteur des transports, plus précisément des transports terrestres ; elle leur offre notamment la possibilité de pouvoir discuter, de façon ouverte, de problèmes d'actualité concernant ce secteur et d'arrêter en commun les principales orientations en vue d'une meilleure utilisation et d'un développement rationnel des transports européens d'importance internationale.

Dans la situation actuelle, le rôle de la CEMT consiste surtout à :

- faciliter la mise en place d'un système paneuropéen intégré des transports qui soit économiquement et techniquement efficace, dont les performances relatives à la sécurité et à la protection de l'environnement correspondent aux plus hautes exigences possibles et dont la dimension sociale occupe pleinement la place qu'elle mérite ;
- aider également à l'établissement d'un pont, sur le plan politique, entre l'Union Européenne et les autres pays du continent européen.

Le Conseil de la Conférence réunit les Ministres des Transports des 39 pays suivants qui sont Membres à part entière de la Conférence : Albanie, Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ERY Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Moldova, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Cinq pays ont un statut de Membre associé (Australie, Canada, États-Unis, Japon, Nouvelle-Zélande) et trois, un statut de Membre observateur (Arménie, Liechtenstein et Maroc).

Les travaux du Conseil sont préparés par un Comité des Suppléants, composé de hauts fonctionnaires représentant les Ministres. Ce comité est assisté dans sa tâche par des groupes de travail auxquels sont confiés des mandats spécifiques.

Parmi les questions étudiées présentement au sujet desquelles les Ministres sont appelés à prendre des décisions, on peut citer l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique paneuropéenne des transports, l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale dans le marché européen des transports, les questions spécifiques liées aux transports par chemins de fer, par routes et par voies navigables, les transports combinés, les transports et l'environnement, les coûts sociaux des transports, les tendances en matière de transports internationaux et les besoins en infrastructures, les transports pour les personnes à mobilité réduite, la sécurité routière, la gestion du trafic, l'information routière et les nouvelles technologies de communication.

Des analyses statistiques concernant l'évolution des trafics, des accidents de la route et des investissements sont publiées régulièrement et permettent de connaître sur une base trimestrielle ou annuelle la situation du secteur des transports dans les différents pays européens.

Dans le cadre de ses activités scientifiques, la CEMT organise régulièrement des Symposiums, des Séminaires et des Tables Rondes sur des sujets relevant de l'économie des transports. Les résultats de ces travaux sont examinés par les instances appropriées de la Conférence, sous l'autorité du Comité des Suppléants, et servent de base à l'élaboration de propositions de décisions politiques à soumettre aux Ministres.

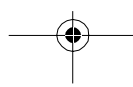
Le service de Documentation de la CEMT dispose de nombreuses informations sur le secteur des transports. Ces informations sont notamment accessibles sur le site Internet de la CEMT.

Le Secrétariat de la CEMT est rattaché administrativement au Secrétariat de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE).

Also available in English under the title:
SAFETY IN ROAD TRAFFIC FOR VULNERABLE USERS

Des informations plus détaillées sur la CEMT sont disponibles sur Internet à l'adresse suivante :
<http://www.oecd.org/cem/>

© CEMT 2000 – Les publications de la CEMT sont diffusées par le Service des Publications de l'OCDE,
2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, France



AVANT-PROPOS

Cette publication, qui voit le jour en l'an 2000, est le résultat des travaux menés en 1996, 1997 et 1998 au sein du Groupe de travail sur la sécurité routière de la CEMT sur les problèmes de sécurité propres aux usagers vulnérables. Pour assurer une certaine cohérence statistique, l'année 1995 a été retenue comme année d'étude. Ceci peut paraître problématique en l'an 2000 ; pourtant, les tendances dégagées ne peuvent pas être fondamentalement remises en cause.

Tous les usagers ont droit à un système de transport efficace et cohérent. Ce constat a amené les Ministres des transports de la Conférence européenne à souhaiter qu'une attention toute particulière soit portée aux usagers les plus vulnérables. Il s'agit notamment des piétons et des utilisateurs de deux-roues, qu'ils soient motorisés ou non. En se fondant sur les données les plus récentes concernant leur accidentologie, l'étude a permis d'actualiser et d'affiner les connaissances relatives à leur sécurité.

Dans le cadre de la 3ème semaine internationale de sécurité routière de la CEE-ONU, la CEMT réunit les études et les résolutions adoptées ces trois dernières années autour du thème "Partenaires dans la rue -- Sécurité accrue".

TABLE DES MATIERES

SYNTHESE DU TRIPTYQUE.....	7
CHAPITRE I : LES CYCLISTES.....	13
1. Introduction	15
2. La situation actuelle : Statistiques	16
3. Le véhicule	21
4. Circulation et infrastructure.....	26
5. Les usagers de la route	30
CHAPITRE II : LES PIETONS	37
1. Introduction - synthèse	39
2. La situation actuelle.....	39
3. La sécurité des piétons	47
CHAPITRE III : LES CYCLOMOTORISTES ET LES MOTOCYCLISTES.....	61
1. Introduction	63
2. La situation actuelle.....	63
3. Les véhicules	69
4. Les infrastructures	71
5. Les usagers de la route	73
Recommandations concernant les cyclistes.....	80
Recommandations concernant les piétons.....	82
Recommandations concernant les cyclomotoristes et les motocyclistes.....	86
ANNEXES	89

SYNTHESE DU TRYPTIQUE

Les Ministres des transports de la CEMT, réunis à Berlin en 1997, ont déclaré [cf. CEMT/CM(97)8] :

- que le développement d'un système de transport efficace et cohérent au niveau paneuropéen doit être profitable à tous les usagers ;
- qu'ils considèrent, dans ce contexte, comme une obligation de vouer une attention particulière à des groupes d'usagers qui risquent d'être négligés dans la politique des transports.

Ces usagers sont notamment :

- les piétons : dans la pratique, tous les usagers des transports sont des piétons puisqu'ils commencent et finissent leurs déplacements à pied. Dans les agglomérations en particulier, la marche est un mode de transport particulièrement développé. Pour les personnes âgées et les enfants, la marche à pied constitue souvent la seule alternative. Il est donc important d'encourager la marche en augmentant la sécurité des piétons ;
- les utilisateurs de deux-roues motorisées ou non (bicyclette, cyclomoteurs, motocycles) ; ils sont exposés à des risques particuliers du fait des caractéristiques propres de ces véhicules (stabilité réduite, sécurité passive réduite). Par rapport à leur participation relative à la circulation, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs sont impliqués de manière surproportionnelle dans les accidents de la route.

C'est pourquoi le Groupe de travail sur la Sécurité Routière de la CEMT a décidé d'actualiser et d'affiner les connaissances relatives à la sécurité de ces usagers en se fondant notamment sur les données les plus récentes relatives à leur accidentologie. Ces usagers sont particulièrement vulnérables car ils sont notamment démunis de protection extérieure et ils sont souvent mal perçus par les autres usagers de la route.

C'est ainsi qu'en 1997, 1998 et 1999, le Groupe de travail a élaboré trois rapports et trois résolutions constituant un triptyque, consacrés respectivement aux cyclistes, aux piétons, aux cyclomotoristes et motocyclistes.

Ces études s'inscrivent 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 -- vieillissement 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.

D'une manière générale, ces études ont été structurées en deux grandes parties : la première présente les tendances générales observées en ce qui concerne les accidents de la route dont sont victimes ces catégories d'usagers, la seconde dégage des actions possibles selon les trois critères suivants : infrastructure, véhicule et usager.

Il convient de noter, qu'il s'agisse des cyclistes, des piétons, des cyclomotoristes ou des motocyclistes, que des caractéristiques communes se dégagent, tant au niveau des problèmes rencontrés que des solutions proposées. Il s'agit, entre autres :

d'une manière générale :

- de rassembler plus efficacement et plus régulièrement, les données statistiques nécessaires à l'appréciation de la sécurité des usagers vulnérables dans la circulation routière, pour affiner la connaissance de ce problème.

en ce qui concerne l'organisation générale de la circulation :

- de prendre en compte, à égalité de préoccupation avec les autres moyens de transport, l'ensemble des usagers vulnérables dans l'élaboration des plans de déplacement et de circulation.

en ce qui concerne l'infrastructure :

- 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 de ces usagers 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.

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 usagers de la route plus vulnérables ; en particulier, interdire la présence d'accessoires dangereux sur des véhicules dont l'usage n'en nécessite pas l'installation.

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 ;
- d'accorder à cet égard une attention particulière aux aspects formation et éducation dès la plus petite enfance ;
- de développer des stratégies destinées à améliorer le respect des règles de circulation, stratégies qui englobent à la fois la formation, la communication, l'éducation des usagers, les contrôles et les sanctions, selon des méthodes, en des lieux et sur des supports appropriés aux personnes que l'on veut sensibiliser ;
- d'impliquer dans la mise en œuvre de ces stratégies tous les partenaires concernés, notamment les parents, les milieux scolaires, les forces de police, les associations d'usagers de la route, les compagnies d'assurances ;
- d'encourager tant les cyclistes, les piétons ou les conducteurs de deux-roues motorisés à être plus en sécurité et à être plus visibles, par l'utilisation de vêtements appropriés et/ou par l'obligation d'utilisation des feux de jour.

Par ailleurs, les catégories d'usagers étudiées ont chacune des *spécificités propres* pour lesquelles des propositions distinctes ont été formulées :

en ce qui concerne les infrastructures :

- chaque catégorie d'usagers vulnérables a le droit d'utiliser des infrastructures spécifiques auxquelles les concepteurs doivent porter davantage d'attention :

- pour les *cyclistes*, il convient de leur dédier certains itinéraires, en adoptant par exemple, des revêtements appropriés, des marquages et signalisations adéquats ; d’assurer une protection efficace, notamment aux intersections, en favorisant l’implantation d’équipements spécifiques (feux décalés, “sas”, ...)
- en ce qui concerne les *piétons*, il convient 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 ;
- quant aux *deux-roues motorisés*, il convient de veiller, dans la circulation générale, à ne pas mettre en danger leur équilibre :
 - ▶ en assurant la qualité de la surface de roulement et du marquage routier ;
 - ▶ en étant attentif aux aménagements latéraux qui peuvent constituer un danger lorsque ces véhicules ralentissent au changement de direction.
- à l’intention des *motocyclistes*, sur les réseaux rapides :
 - ▶ d’une part, il faudrait supprimer les rainures et de réparer la voirie, de telle sorte qu’il n’y ait pas d’ornière ;
 - ▶ d’autre part, il convient de mettre en place des glissières de sécurité présentant moins de danger pour les motocyclistes et leurs passagers.

en ce qui concerne les véhicules :

- chaque type de véhicules devrait avoir des normes de qualité adaptées à ses performances techniques et ce, dès la bicyclette ;
- en ce qui concerne les *deux-roues motorisés*, deux aspects particuliers doivent être pris en considération :
 - établir des critères de classification suffisamment clairs et précis pour que chaque engin sur le marché soit aisément identifiable comme appartenant à l’une des deux catégories à l’étude – cyclomoteur ou motorcycle ;
 - empêcher toute possibilité de manipulation, à l’instar des décisions prises au sein de l’Union Européenne, de manière à ce qu’au terme de la décennie à venir, le parc des deux-roues à moteur, pour l’ensemble des pays de la CEMT, soit conforme à la classification établie.

en ce qui concerne les usagers de la route :

- il convient d’encourager tant les cyclistes que les conducteurs de deux-roues à moteur à être plus en sécurité en entretenant régulièrement et correctement leur véhicule ;
- il convient aussi d’encourager les cyclistes à porter un casque qui réponde à des normes de sécurité et de veiller à ce que les conducteurs et les passagers des deux-roues motorisés¹ portent systématiquement et correctement un casque homologué ;
- il est plus particulièrement recommandé au sujet de l’âge minimum d’accès à la conduite :
 - de réfléchir à l’opportunité d’introduire un âge minimum d’accès à l’utilisation de la *bicyclette* sur la route ;

1. En Belgique et aux Pays-Bas, seulement ceux ayant une limite de vitesse supérieure à 25 km/h.

- de mettre une formation à la conduite à la disposition des adolescents, aussi tôt que possible, par un apprentissage réglementé de la conduite du *cyclomoteur* ;
- d'élargir à tous les pays Membres l'accès progressif à la conduite des *motocycles*, en fonction de leur puissance et pour autant que les motocycles répondent techniquement à la catégorie d'accès visée, afin d'obtenir un comportement du conducteur plus sûr ;
- de mettre en place un examen pratique, en sus de l'examen théorique qui est généralisé, préalable à l'obtention de tout permis de conduire de *motocycles*.

De l'énumération ci-dessus des mesures préconisées, tant globales que spécifiques à chaque catégorie d'usager concernée, le simple constat qu'il reste encore beaucoup à faire en faveur de la sécurité des usagers vulnérables, tant au niveau du comportement, que des infrastructures et des véhicules, devient évident. Il s'agit toutefois de ne pas promouvoir un modèle unique, mais de s'efforcer de développer plusieurs stratégies qui intègrent les différences de diverses natures existant d'un pays à l'autre.

La lecture des rapports détaillés et des résolutions correspondantes adoptées par les Ministres des transports de la CEMT, à Berlin (en 1997), à Copenhague (en 1998) et à Varsovie (en 1999), tels qu'ils sont reproduits ci-après, devrait permettre à chacun de mesurer les différentes approches développées dans les pays de la CEMT et de s'inspirer, pour leurs actions futures, de ce qu'il est convenu d'appeler les «bonnes pratiques».

Chapitre I

LES CYCLISTES

1. INTRODUCTION

Au cours de cette décennie, la bicyclette a connu un essor considérable pour diverses raisons, en particulier parce qu'elle est un moyen de transport économique et respectueux de l'environnement, qu'elle permet de répondre à un besoin accru de mobilité et d'apporter, dans une certaine mesure, une solution aux problèmes de congestion ou d'encombrement dans des localités saturées par la circulation automobile et enfin, parce que son utilisation, lorsqu'elle est régulière, peut avoir des effets bénéfiques pour la santé.

Pour ces motifs, plusieurs Etats ont développé de véritables politiques d'incitation à l'utilisation de la bicyclette alors que d'autres ont dû prendre des mesures visant à la faciliter. Alors que dans certains pays, la bicyclette fait partie de la vie quotidienne et qu'elle est traditionnellement utilisée par de nombreuses personnes pour leur déplacement du domicile au lieu de travail ou pour leurs besoins domestiques, dans d'autres, elle est surtout employée dans le cadre des loisirs et du sport ; partout, cependant, la bicyclette joue un rôle important chez les enfants dès lors qu'elle leur permet d'acquérir une certaine autonomie en élargissant leur rayon d'action.

Si la bicyclette présente des avantages, force est de constater toutefois qu'aujourd'hui encore, son usage présente des risques élevés. Les cyclistes sont en effet des usagers de la route particulièrement vulnérables car ils sont démunis de protection extérieure. Non seulement le nombre d'accidents, mais aussi leur gravité, le démontre clairement. Aussi est-il essentiel de prendre toutes les mesures appropriées en vue d'améliorer la sécurité des cyclistes et il convient de bien noter que toute politique d'incitation à l'utilisation de la bicyclette doit impérativement être accompagnée d'une véritable politique cohérente et efficace en matière de sécurité.

Le Groupe de la Sécurité Routière -- dont la tâche est de rechercher les meilleures conditions de sécurité pour tous les usagers de la route -- s'est déjà préoccupé par le passé de la sécurité des cyclistes [document CEMT/CM(83)7]. Toutefois, au vu de l'évolution récente décrite ci-dessus et en réponse à une préoccupation des Ministres des Transports, le Groupe a décidé de réexaminer l'ensemble des mesures concernant le véhicule, les aménagements routiers et le comportement humain, mesures qui devraient permettre d'accroître la sécurité des cyclistes. Le présent document -- qui prend en compte notamment les connaissances nouvelles en la matière, ainsi que les expériences menées au niveau international et dans chacun des Etats membres de la CEMT -- se veut un rapport d'ensemble qui intègre les résultats des travaux que le Groupe sur la Circulation et la Signalisation Routières a consacré aux règles de la circulation et à la conception des routes du point de vue de tous les deux-roues légers (bicyclettes et cyclomoteurs). Toutefois, s'agissant des statistiques d'accidents, du véhicule proprement dit, de la formation et du comportement, ce rapport ne concerne que l'usage de la bicyclette. Ce choix s'explique par le fait que les cyclistes et les cyclomotoristes ne constituent pas forcément un groupe uniforme d'usagers de la route et que les politiques et instruments censés améliorer leur sécurité dans la circulation ne seront, par conséquent, pas toujours les mêmes. Cependant, bien que les cyclomoteurs ne soient pas pris en compte ici, les cyclomotoristes pourront bénéficier, dans les pays où ils sont juridiquement assimilés aux cyclistes, des améliorations ou des

efforts réalisés en faveur de l'utilisation et de la sécurité des cycles non motorisés. Par ailleurs, les cyclomotoristes feront l'objet d'un rapport particulier dans l'examen global de la sécurité des usagers de la route vulnérables.

2. LA SITUATION ACTUELLE - STATISTIQUES

2.1 Le nombre de bicyclettes

Dans la plupart des pays, une grande partie de la population possède une bicyclette (par exemple, 70 pour cent des adultes en Norvège, 69 pour cent des ménages en Suisse). C'est l'utilisation pratique qui en est faite qui diffère largement d'un pays à l'autre. Certains l'utilisent quotidiennement comme moyen de transport, d'autres uniquement de temps en temps. Il arrive même que certaines bicyclettes restent dans les garages durant plusieurs années.

Le nombre de bicyclettes pour 1 000 habitants varie de 52 (en République tchèque) à 1 000 (aux Pays-Bas). Même si tous les pays Membres ne sont pas représentés dans les statistiques de la CEMT, on peut supposer que la fourchette mentionnée ci-dessus donne une bonne indication du nombre réel de bicyclettes par rapport à la population de chaque pays de la CEMT.

Il est également permis de supposer, si l'on prolonge la tendance actuelle, que le nombre de bicyclettes mais aussi l'utilisation qui en est faite augmenteront, notamment dans les pays où la bicyclette n'est pas encore très répandue, ou uniquement utilisée pour les loisirs.

2.2 Utilisation de la bicyclette

On sait relativement peu de chose sur l'utilisation de la bicyclette par rapport aux autres modes de transport dans les pays de la CEMT, même dans ceux où elle est fréquente. La bicyclette peut servir de moyen de transport quotidien ou pour les loisirs et la répartition entre les deux modes est très différente d'un pays à l'autre. Elle n'est un moyen de transport quotidien répandu (pour le travail, l'école, les achats et les activités sociales) que dans quelques pays de la CEMT, notamment là où la tradition d'utilisation de ce mode de transport est forte.

Cependant, les renseignements obtenus révèlent certaines données sur l'utilisation de la bicyclette. Au Danemark et en Finlande, respectivement 47.6 pour cent et 37 pour cent des déplacements quotidiens à bicyclette le sont pour effectuer le trajet domicile-travail et 14 pour cent et 28 pour cent pour des courses ; au Royaume-Uni, ces pourcentages sont respectivement 38 pour cent et 9 pour cent, la part des loisirs étant plus importante ; aux Pays-Bas, 30 pour cent de tous les trajets quotidiens se font à bicyclette.

Selon un micro-recensement effectué en Suisse en 1994 (échantillon représentatif de 16 500 ménages), le pourcentage des courses effectuées pour différentes activités est le suivant : 27 pour cent pour le trajet domicile-travail, 19 pour cent pour la formation, 18 pour cent pour les courses, 34 pour cent pour les loisirs et 2 pour cent pour le compte d'entreprises. La répartition est

quelque peu différente si l'on tient compte des distances parcourues (km/véhicules) : 50 pour cent pour le trajet domicile-travail, 10 pour cent pour la formation, 8 pour cent pour les achats, 5 pour cent pour les loisirs et 27 pour cent pour le compte d'entreprises.

Les conditions susceptibles d'avoir une influence sur les possibilités d'utilisation de la bicyclette varient à l'intérieur d'un même pays et d'un pays à l'autre en fonction du climat, de la situation géographique et du relief. Ces conditions, comme un relief accidenté ou montagneux, peuvent faire obstacle à une utilisation accrue de la bicyclette. Elles peuvent, en plus, poser des problèmes supplémentaires du point de vue du confort et du développement de la bicyclette tout terrain car elles ont une incidence sur la rapidité et la stabilité de la bicyclette.

Cependant, on s'attend à ce que l'utilisation de la bicyclette augmente rapidement, surtout dans les pays où les conditions s'y prêtent et où elle n'est pas encore très répandue. Aujourd'hui, on enregistre dans beaucoup de pays un engouement pour ce moyen de déplacement, répondant à une demande de mobilité accrue et de protection de l'environnement.

A l'intérieur d'un même pays, là où la circulation automobile est dense, et les transports en commun développés, notamment dans les grandes villes, le vélo est aujourd'hui encore peu utilisé, mais tend à se développer. A la campagne, son utilisation est plus courante. Par exemple, en France, dans les années récentes, seulement 3 ou 4 pour cent des parcours effectués à bicyclette l'étaient en ville. A l'inverse, dans les pays où la bicyclette est plus couramment employée, la part de son utilisation en milieu urbain est plus importante qu'à la campagne.

La part du trafic effectué en bicyclette est ainsi très variable d'un pays à un autre et n'est connue qu'approximativement. Une enquête effectuée en France évalue à 6 milliards de km le parcours effectué par ce moyen de transport, ce qui ne représente que 1 à 2 pour cent du parcours global pour tous types de véhicules confondus. Ce chiffre atteint 45 milliards de véhicules-km en Grande-Bretagne et 2.7 milliards de véhicules-km en Suède, soit 2.5 pour cent du trafic total.

2.3 Nombre d'accidents dans lesquels les cyclistes sont impliqués

Les cyclistes sont vulnérables car contrairement aux conducteurs de véhicules à moteur, ils sont dépourvus de protection extérieure. En outre, leur visibilité (pour les autres usagers de la route) est réduite. S'ajoutent à cela le fait que les règles de circulation sont mal connues, l'utilisation de ce type de véhicule n'étant pas soumise à l'obtention d'un permis, et donc très souvent les cyclistes ne reçoivent aucune formation et méconnaissent ces règles comme celles auxquelles les autres usagers sont soumis, ou ne les respectent pas.

Les statistiques de la CEMT (de 1995) permettent une certaine mesure de l'insécurité (cf. Tableaux 1 et 2 en Annexe). Dans des pays comme le Danemark, la Finlande et les Pays-Bas, où la bicyclette est un important moyen de transport quotidien, la proportion de l'ensemble des décès causés par les accidents de la route qui concerne les cyclistes est de 13.2 pour cent au Danemark, de 16.8 pour cent en Finlande et de 20.0 pour cent aux Pays-Bas. Dans des pays où l'utilisation de la bicyclette est moins répandue, comme en France ou en Grèce, la part des cyclistes ne représente respectivement que 4.4 pour cent et 1.5 pour cent de l'ensemble des décès.

Si l'on considère l'ensemble des victimes pour l'année 1995, les chiffres dans certains pays sont encore plus alarmants : 22.7 pour cent (au Danemark), 15.0 pour cent (en Finlande), 21.2 pour cent (aux Pays-Bas).

C'est naturellement dans les pays où la part de la bicyclette dans les déplacements est la plus grande, que la proportion des cyclistes parmi les victimes des accidents de la route est la plus forte, l'exposition au risque y étant naturellement plus importante. A cela s'ajoute le fait d'une sous-estimation des accidents de bicyclette car nombre des accidents moins graves dans lesquels les cyclistes sont impliqués ne sont pas consignés, notamment dans le cas d'accidents non mortels où seul le cycliste est en cause.

Aux Pays-Bas, on estime que le nombre réel de victimes à classer sous la rubrique des cyclistes est 11 fois supérieur aux chiffres enregistrés. D'après les renseignements obtenus auprès des hôpitaux, on a pu estimer que les blessures des cyclistes qui ont été signalés à la police ne représentent qu'environ 8 pour cent du nombre réel de blessures subies par les cyclistes. Il en a été de même au Danemark.

Il y a tout lieu de supposer que ce que révèle l'étude néerlandaise est également vrai pour les autres pays de la CEMT, dans des proportions peut-être variables mais comparables, là où l'utilisation de la bicyclette est semblable.

2.4 Caractéristiques et causes des accidents

Etant donné la vulnérabilité des cyclistes, les accidents ont pour eux des conséquences plus graves.

On sait relativement peu de choses sur les caractéristiques et les causes des accidents où sont impliqués des cyclistes par rapport aux données générales sur les accidents de la route. Cependant, quelques études spécifiques permettent d'avoir des renseignements précis.

A l'image de ce qui se fait dans de nombreux pays, le service danois des statistiques étudie chaque année tous les accidents de la circulation qui sont signalés à la police, ce qui permet de recueillir l'information sur les caractéristiques et les causes des accidents (par exemple, le type de véhicule en cause, la situation, les circonstances, l'heure, le jour, le mois, le sexe, l'âge, les conditions météorologiques, la vitesse).

La diminution du nombre d'accidents impliquant une bicyclette enregistrée au cours de ces dernières années est moins forte que celle de l'ensemble des accidents de la route. La tendance est décevante. Ainsi, entre 1980 et 1993 (au Danemark), le nombre de victimes chez les cyclistes n'a que légèrement diminué, pour passer de 2 628 à 2 457, soit une réduction de 6.5 pour cent, alors que le nombre de victimes chez les conducteurs d'automobiles est passé de 6 575 à 4 619, soit une diminution de près de 30 pour cent.

Les caractéristiques comme les causes des accidents de bicyclette sont semblables dans tous les pays, même si leur classement par ordre d'importance peut être différent.

Au Danemark, selon les statistiques officielles pour 1993, sur le total des personnes tuées à bicyclette, 62 pour cent ont moins de 20 ans ou plus de 65 ans. Le risque d'accident auquel sont exposés les cyclistes est relativement élevé si on considère la part du trafic cycliste dans le trafic total.

Sur tous les accidents dans lesquels sont impliqués des cyclistes :

- 85 pour cent sont enregistrés dans les agglomérations ;
- près de 50 pour cent impliquent également un véhicule à moteur et se produisent à un croisement ;

- 10 pour cent n'impliquent que le cycliste, et plus de 15 pour cent se produisent lorsque la bicyclette et un autre véhicule circulent dans le même sens et que le cycliste ou l'autre usager de la route tourne (19 cyclistes sont tués dans ce genre de collision, soit 27 pour cent du total de cyclistes tués).

Une récente étude approfondie effectuée aux Pays-Bas dans le cadre du Programme néerlandais d'incitation à l'utilisation de la bicyclette précise que plus de 20 pour cent des personnes tuées dans les accidents de la route sont des cyclistes (260 personnes sur 1 300), dont la moitié ont plus de 65 ans, et le quart moins de 20 ans. C'est dans les agglomérations que l'on enregistre le pourcentage le plus élevé (75 pour cent) des cyclistes tués et grièvement blessés ; pour moitié, il s'agit de victimes d'accidents qui se produisent aux croisements. Par ailleurs, 25 pour cent du total des victimes sont dus à des collisions avec des véhicules automobiles, notamment des camions ou des autobus lors de changements de direction.

Le nombre d'accidents dans lesquels aucun usager de la route autre que le cycliste n'est impliqué est relativement élevé.

Les collisions entre voitures et cyclistes sont particulièrement graves à l'extérieur des agglomérations, notamment du fait de la vitesse des voitures.

Sur l'ensemble des cyclistes tués dans les accidents de la circulation, la proportion de personnes âgées est particulièrement importante dans de nombreux pays, ce qui s'explique dans une large mesure par le fait que ces personnes sont plus vulnérables aux suites d'un accident.

Il semble que l'alcool joue un rôle important dans les accidents de la circulation où sont impliqués des cyclistes adultes, bien qu'on ne dispose pas de statistiques internationales pour le démontrer. En pratique, un cycliste qui est sous l'influence de l'alcool constitue un danger plus grand pour lui-même que pour les autres. C'est pourquoi la conduite d'une bicyclette sous l'influence de l'alcool n'est en général pas comparable à la conduite d'un véhicule automobile dans le même état, mais devrait cependant être mieux prise en compte. Une étude à partir des enquêtes REAGIR en France a révélé que dans 7 pour cent des accidents dont sont victimes des cyclistes, le taux d'alcoolémie des cyclistes pour lesquels la mesure a pu être faite, dépassait le taux de 0.8 ‰. Ce résultat est bien inférieur à la réalité puisque la recherche d'alcoolémie n'est pas effectuée chez tous les cyclistes accidentés.

Ces quelques éléments montrent qu'on peut dégager des caractéristiques principales des accidents dans lesquels sont impliqués les cyclistes mais que les études sont encore insuffisantes. Bon nombre des facteurs responsables des accidents où sont impliqués les cyclistes sont inconnus car aucune analyse approfondie n'est effectuée après les accidents, surtout s'il n'y a pas de blessures graves, à l'exception de quelques cas particuliers.

Une étude européenne réalisée sur les accidents domestiques réalisée à partir d'informations collectées dans les hôpitaux a permis de relever qu'en France sur un total de 6 785 cas d'accidents de bicyclettes 41.6 pour cent étaient bénins, 17.6 pour cent ont nécessité une hospitalisation d'une durée moyenne de cinq jours et seulement quatre accidents auraient entraîné un décès.

Parmi les victimes, les 2/3 étaient des enfants âgés de moins de 15 ans et 71 pour cent étaient de sexe masculin. Dans ce pays où l'utilisation de la bicyclette comme moyen de transport quotidien est moins développée que dans d'autres pays, 86 pour cent des accidents sont intervenus lors de la pratique de loisirs ou de sport.

- 50.8 pour cent des accidents sont survenus sur la route ;
- 24.8 pour cent à proximité de lieux d'habitation ;
- 11.7 pour cent sur des aires réservées au sport et aux loisirs ;
- 38 pour cent des accidentés ont été blessés à la tête, ce taux avoisinant les 55 pour cent lorsque la victime a entre un et cinq ans et 48 pour cent entre cinq et dix ans.

Les lésions les plus fréquemment recensées sont les contusions (40.1 pour cent), les plaies (27 pour cent) et les fractures (18.4 pour cent).

Le Danemark a publié en mai 1995 un rapport spécial sur la sécurité à bicyclette qui suggère des aménagements permettant d'améliorer la sécurité des cyclistes se fondant sur l'examen des types d'accidents les plus fréquents. Les deux-tiers de tous les accidents dans lesquels les cyclistes ont été tués ou blessés sont dus aux cinq grands problèmes suivants :

- Le cycliste ne s'arrête pas à une intersection. Il n'est pas conscient de la présence d'un autre véhicule ou il évalue mal la vitesse d'un autre usagers de la route ou la distance qui l'en sépare.
- L'autre usager de la route dans la plupart des cas un automobiliste ne s'arrête pas à une intersection. Ces accidents surviennent souvent de nuit. L'automobiliste a du mal à voir le cycliste ou ne pense pas à regarder derrière lui lorsqu'il effectue un virage.
- L'autre usager de la route (la plupart du temps un automobiliste) dépasse le cycliste et/ou le heurte en venant de l'arrière. Ces accidents se produisent encore une fois plus souvent de nuit et souvent parce que l'automobiliste roule trop vite et que la bicyclette est peut-être mal éclairée.
- Le cycliste et l'autre usager de la route (la plupart du temps un automobiliste) ont une collision frontale. Ces accidents se produisent souvent de nuit et hors agglomération où il n'existe pas de pistes cyclables.
- Les accidents dans lesquels seul le cycliste est impliqué. Souvent, celui-ci roule trop vite et/ou sous l'influence de l'alcool. Il heurte parfois un objet sur la route, qui peut être difficile à voir dans l'obscurité.

Selon des études néerlandaises, on peut supposer que les causes techniques jouent un rôle important dans les accidents où seul le cycliste est impliqué : les pieds du cycliste, son bagage, ou ses vêtements se prennent dans les roues de la bicyclette. Les accidents qui surviennent aux croisements s'expliquent en partie par la mauvaise visibilité du cycliste pour les autres usagers de la route. Les accidents qui se produisent hors agglomération s'expliquent dans une certaine mesure par le fait que des voitures roulant à haute vitesse dépassent des cyclistes en les serrant de trop près, et par l'absence de pistes cyclables distinctes.

L'une des causes précises d'accidents avec une bicyclette est due à l'angle mort qui empêche très souvent le conducteur d'une automobile de voir le cycliste venant sur le bas-côté. Ceci arrive surtout lorsque le conducteur souhaite changer de direction et que le cycliste continue tout droit. On a aussi constaté souvent qu'en l'absence de bandes ou de pistes cyclables, le cycliste roule n'importe où et peut surprendre les autres usagers.

On sait également peu de choses sur le rôle du "respect des règles" par les cyclistes et les autres usagers. Une brève étude récente réalisée aux Pays-Bas montre que de nombreux cyclistes ne respectent pas les règles. Dans de nombreux pays la signalisation et les feux tricolores semblent être

méconnus des cyclistes qui considèrent ne pas être concernés par cette réglementation, même si face aux risques de collision avec les autres usagers de la route, certains font preuve d'un surcroît de prudence lorsqu'ils contreviennent aux règles. L'étude révèle également que de nombreux automobilistes ne cèdent pas le passage aux cyclistes lorsqu'ils devraient le faire. D'une façon générale, les automobilistes ne semblent pas très attentifs aux cyclistes. Il convient de remarquer que le comportement de nombreux conducteurs pose aussi des problèmes et cause des accidents aux cyclistes. Par exemple, lorsque les conducteurs dépassent les limites de vitesse et provoquent ainsi des accidents qui seraient autrement évités.

Les cyclistes jeunes et âgés connaissent moins bien les règles. On ignore dans quelle mesure exacte cela pose un problème. En fait, on pourrait penser que le cycliste qui "connaît ses droits" est davantage en danger que les autres, qui compensent leur manque de connaissance en se montrant plus prudents, mais cela reste à démontrer. A cet égard, il convient de souligner que les règles du code de la route semblent être conçues davantage pour le trafic motorisé que pour les cyclistes, et que des aménagements spécifiques mériteront d'être développés pour mieux prendre en compte les cyclistes et leurs problèmes propres.

Outre le fait d'identifier la cause des accidents, il est très intéressant de clarifier les causes des décès et des blessures. Selon des études menées en Suède, les blessures à la tête sont la cause de 50 à 75 pour cent des décès de cyclistes. En ce qui concerne les victimes, à peu près 40 pour cent des décès et 20 pour cent de l'ensemble des blessures peuvent être évités par l'utilisation d'un casque. C'est ainsi que la Suède a construit, comparativement à beaucoup d'autres pays d'Europe, des nombreuses pistes cyclables dans beaucoup de villes.

Face à cette situation des règles précises devront être élaborées et portées à la connaissance des uns et des autres de manière à mieux les faire respecter.

3. LE VEHICULE

Conformément à la Convention de Vienne sur la Circulation Routière du 8 novembre 1968, amendée le 3 septembre 1993, le cycle appelé communément "bicyclette", est défini de manière précise : il s'agit de tout véhicule qui a deux roues au moins et qui est propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles.

Bien que la Convention de Vienne et les réglementations nationales définissent les caractéristiques minimales auxquelles doivent répondre les cycles pour être admis à circuler sur la voie publique, en tant que mode de déplacement ou pour le loisir, toute l'attention voulue à la normalisation de ce type de véhicule -- normalisation qui participe également à l'amélioration de la sécurité -- n'a peut-être pas été apportée.

L'état technique de la bicyclette joue un rôle important pour la sécurité, même s'il est difficile d'évaluer les effets des améliorations éventuelles qui pourraient être apportées, il est cependant possible d'améliorer les normes.

3.1 Règles relatives à la construction de la bicyclette

Certaines réglementations nationales ont introduit des règles relatives à la construction du véhicule afin d'en assurer sa solidité et sa sécurité selon l'usage auquel il est destiné. Plus précisément :

- les bicyclettes ne doivent comporter aucune arête coupante susceptible de présenter des risques de lésion ou de coupure, excepté les pédaliers et la roue libre,
- les arêtes, saillies, câbles, selles et fixations accessibles des bicyclettes doivent être conçus et réalisés de manière à réduire dans la mesure du possible les risques de blessure lors d'un contact ou d'une chute ;
- le niveau extrême de fixation de la selle et de la potence du guidon doit être matérialisé par un repère permanent ;
- les bicyclettes doivent être munies d'au moins deux systèmes de freinage indépendants agissant chacun sur une roue différente ;
- les dispositifs de freinage doivent permettre un arrêt dans des conditions raisonnables pour éviter tout obstacle imprévu, y compris en conditions humides. Ces dispositifs doivent être conçus de façon telle que, en cas de rupture de tout câble de frein, le mouvement de la roue avant ne soit pas bloqué ;
- les dispositifs de fixation rapide de la roue avant doivent être munis d'un système de sécurité qui empêche que la roue ne se désolidarise de la fourche ;
- les roues doivent être équipées de pneumatiques ou d'autres bandages présentant la même élasticité ; la toile ne doit pas être apparente ;
- le cadre, le guidon, la fourche et les roues doivent être suffisamment solides ;
- le serrage et le blocage des éléments appelés à être démontés ou réglés par l'utilisateur doivent être aisément réalisables compte tenu des capacités physiques qu'on peut raisonnablement attendre des utilisateurs ;
- les notices de montage, de réglage et d'entretien des bicyclettes doivent être claires et complètes, et définir autant que possible les termes techniques employés par tout moyen adéquat, par exemple à l'aide d'un schéma précis de chaque organe ou pièce dont le montage et l'utilisation corrects sont indispensables à l'usage normal d'une bicyclette.

Selon les réglementations nationales, pour être admises sur la voie publique, les bicyclettes devraient être munies des équipements de signalisation active ou passive et d'éclairage, ainsi que d'un appareil avertisseur.

De son côté, l'Article 44 de la Convention de Vienne stipule que les cycles sans moteur en circulation internationale doivent :

- avoir des freins efficaces ;
- être munis d'un timbre susceptible d'être entendu à une distance suffisante et ne porter aucun autre avertisseur sonore ;
- être munis d'un dispositif réfléchissant rouge vers l'arrière et de dispositifs permettant de montrer un feu blanc ou jaune sélectif vers l'avant et un feu rouge vers l'arrière.

L'Article 44 constitue une base minimale qui peut être utilement complétée par des dispositions nationales supplémentaires permettant, notamment, d'améliorer les conditions de visibilité.

3.2 Visibilité

Ces dispositions concernent principalement la visibilité du véhicule et les moyens permettant d'avertir de sa présence, afin d'assurer une sécurité minimale du cycliste. Elles précisent généralement que les cycles doivent être munis d'un feu blanc à l'avant et d'un feu rouge à l'arrière (selon les Etats ils doivent être fixés à demeure ou peuvent être amovibles) ainsi que de dispositifs réfléchissants rouges vers l'arrière et, parfois, de catadioptrés blancs dirigés vers l'avant et jaune-orange sur les pédales. Selon les législations nationales, les catadioptrés éclairant latéralement sont facultatifs ou obligatoires.

L'utilisation d'équipements de sécurité supplémentaires sur le véhicule, par exemple des dispositifs rétro-réfléchissants sur les flancs des pneumatiques, des catadioptrés, doit être encouragée par les pays Membres, à condition de s'assurer qu'ils correspondent à des normes minimales de qualité et qu'ils répondent aux exigences des règlements concernant l'éclairage des véhicules, en particulier dans le domaine des couleurs. Certains pays, comme l'Allemagne, ont une réglementation particulièrement sévère sur les équipements obligatoires pour assurer la visibilité des cyclistes :

- un dispositif réfléchissant blanc à l'avant ;
- des pédales réfléchissantes oranges visibles devant et derrière ;
- 2 dispositifs rétro-réfléchissants montés dans les roues sur chaque roue ;
- 1 dispositif réfléchissant supplémentaire à l'arrière et large de couleur rouge.

Afin d'attirer l'attention des autres usagers sur la présence des cyclistes, certains parmi ces derniers équipent leur véhicule d'un drapeau dont la hampe a une certaine hauteur afin d'en permettre la détection à une distance suffisamment importante. Des études d'évaluation sur l'efficacité de tels systèmes mériteraient d'être entreprises, avant d'engager des actions de promotion et a fortiori de prévoir de réglementer le port de ce type de dispositif si nécessaire.

De même, l'on trouve sur le marché un ensemble de produits et de systèmes destinés à améliorer la visibilité/perception des cyclistes de nuit ou en cas de mauvaises conditions atmosphériques. Il conviendrait en cette matière de privilégier la qualité des produits dès lors qu'ils sont réellement en relation avec le but poursuivi : accroître la sécurité des cyclistes. Les gadgets ne devraient certainement pas être conseillés.

La définition de normes en ce domaine nous semble prématurée mais cette problématique ne devrait pas être perdue de vue dans le cas d'une définition de critères efficaces des éléments entrant dans la construction des cycles.

Dans le domaine de la visibilité, qui est un des éléments majeurs de la sécurité, l'entretien du véhicule, notamment la sauvegarde d'un état de propreté minimal de l'ensemble des éléments concourant à accroître la visibilité de la bicyclette, doit être signalé comme un moyen simple et efficace pour le cycliste de participer directement à sa propre sécurité. De même, la pose de garde-boue est obligatoire dans certains Etats pour éviter les projections de boue sur le véhicule qui pourraient nuire à l'efficacité du pouvoir réflecteur et à la visibilité des dispositifs. Ces points devront être rappelés lors des actions de formation et de sensibilisation, au même titre que l'entretien du système de freinage.

3.3 Amélioration des normes

L'état technique de la bicyclette est en soi important pour la sécurité, bien qu'il soit difficile de prédire les effets des améliorations qui pourraient y être apportées. Cependant, de toute évidence, il est possible d'améliorer fortement les normes des bicyclettes ainsi que l'état de celles qui sont actuellement en circulation.

Le progrès technique est aujourd'hui tel qu'il permet de relever les normes des éléments les plus importants de la bicyclette, comme le cadre, le guidon, les freins et les dispositifs d'éclairage, afin d'en améliorer la performance initiale ainsi que d'en faciliter l'entretien. On peut envisager de nouvelles normes sur la durabilité des pièces et promouvoir l'utilisation d'éléments ne nécessitant pas d'entretien.

La priorité pour l'édification de normes plus sévères devra être donnée aux organes ayant un impact direct sur la sécurité que sont l'éclairage et les produits réflecteurs.

Il faudra toutefois porter attention au fait que, pour les enfants, la bicyclette est à la fois un jouet et un moyen de se déplacer. Les normes, notamment en ce qui concerne les éléments de base, devront éventuellement être différenciées pour tenir compte des objectifs distincts ; alors que pour les éléments indispensables à l'accès à la circulation publique ces normes devront être identiques pour tous les modèles et comme cela a été dit ci-dessus parmi les plus sévères.

3.4 Vérification de la qualité et de l'application des normes

Les bicyclettes et chacun de leurs composants devraient répondre à des normes de fabrication. Pour en vérifier la conformité certains Etats ont introduit dans leur réglementation nationale l'interdiction de fabriquer, d'importer, de vendre ou de mettre à disposition des bicyclettes ne satisfaisant pas aux exigences essentielles de sécurité, notamment celles ne comportant pas les dispositifs d'éclairage et de signalisation requis.

La mention "conforme aux exigences de sécurité" apposée sur le véhicule et la notice d'emploi, et éventuellement sur l'emballage doit attester de la véracité de l'application des normes.

De plus, afin d'éviter les erreurs de montage qui pourraient être préjudiciables à la sécurité, certains Etats ont prohibé la vente en kit au profit des véhicules tout montés, le vendeur s'engageant à appliquer les règles de l'art en la matière.

La non-conformité à ces règles est assujettie à une sanction sous forme d'une amende.

Il s'agit dans tous les cas de s'assurer, d'une manière ou d'une autre, que seuls des dispositifs fiables et mis en place correctement seront autorisés à la vente et de permettre aux utilisateurs de vérifier la qualité du produit grâce à des labels.

Les aspects techniques devraient être examinés par les instances internationales compétentes, à la lumière des expériences acquises au niveau national par certains Etats membres.

La mise en place d'un système d'homologation de types ou de certification de labels de qualité devraient concourir à stimuler la vente et l'utilisation de produits de qualité. L'élaboration d'une telle réglementation au niveau international pourrait être étudiée même si son application risque d'être difficile dans certains pays pour des raisons diverses, notamment économiques.

3.5 Dispositifs annexes

Siège pour enfant

Comme les sièges pour enfants dans les voitures, les sièges pour enfants sur la bicyclette devraient faire l'objet de normes particulières afin d'assurer la sécurité de l'enfant. Outre les dispositifs de fixation du siège et la stabilité, en fonction de l'endroit où le siège peut être placé conformément à la réglementation nationale en vigueur, une attention particulière devra être portée aux systèmes évitant que l'enfant ne se prenne les pieds dans les rayons.

Dans certains pays (aux Pays-Bas par exemple) des normes applicables aux accessoires, comme les sièges d'enfant, ont déjà été établies par des organisations de consommateurs.

Remorque et transport de bagages

Les porte-bagages devraient également faire l'objet de normes permettant le transport sans danger de bagages sur les bicyclettes, comme les remorques et les attache-remorques. Là encore les enfants sont concernés puisque la "remorque-enfant" tirée par une bicyclette est autorisée dans certains pays, notamment aux Pays-Bas et dans la Confédération Helvétique.

3.6 Protection du cycliste

Outre les équipements ou mesures liés à la bicyclette, propres à améliorer la sécurité du cycliste, notamment en assurant la visibilité quelles que soient les conditions météorologiques, d'autres mesures comme par exemple le port de vêtements clairs et des éléments rétro-réfléchissants doivent être recommandées.

En l'absence de carrosserie, bien que la vitesse à bicyclette soit relativement réduite, le port d'un casque spécifique bien adapté est reconnu comme une très bonne protection pour la partie la plus vulnérable du corps, la tête, car il l'empêche d'être gravement blessée lorsqu'un accident arrive. Selon des études menées en Suède, un taux de port du casque de 80 pour cent entraînerait une diminution des décès des cyclistes d'environ 30 pour cent en Suède.

Si le port du casque est pratiquement obligatoire dans tous les pays lors de la participation à des compétitions sportives, il reste facultatif pour le cyclotourisme ou le déplacement à bicyclette en général. Certains utilisateurs potentiels y sont hostiles, car le port du casque imposerait des contraintes en opposition avec le sentiment de liberté qu'offre la bicyclette ou au nom de l'inesthétique, de l'encombrement ou de l'inutilité pour les courtes distances, toutes raisons qui seraient susceptibles de nuire au développement de l'usage de la bicyclette. D'autres, en revanche, en sont des ardents défenseurs, au nom de la sécurité car assurant une protection efficace de la tête.

La définition de normes précises sans lesquelles l'efficacité de tels dispositifs ne saurait être garantie, notamment pour les enfants pour lesquels l'ajustement au périmètre crânien est un critère prépondérant, constitue un préalable à toute réglementation relative au port du casque. Certains pays ont établi de telles normes.

La Directive Européenne PPE 89/686/EC relative à la protection individuelle des personnes fixe des normes pour les casques qui pourraient être adaptées aux casques pour cyclistes. Il resterait cependant à régler le problème des enfants.

Actuellement, sur une base de volontariat, 15 pour cent des cyclistes portent un casque en Finlande, 16 pour cent au Royaume-Uni, 17 pour cent en Suède, 7 pour cent en Suisse, 6 pour cent en Norvège. Au Danemark, 68 pour cent des enfants de 0 à 5 ans portent un casque (ils sont passagers sur la bicyclette). Ce taux passe à 34 pour cent pour les enfants de 6 à 9 ans, 5 pour cent pour les cyclistes de 10 à 25 ans et 3 pour cent seulement au-dessus de 25 ans. Ce taux est insignifiant dans la majorité des autres pays.

4. CIRCULATION ET INFRASTRUCTURE

Alors que dans quelques pays, notamment du nord de l'Europe, l'utilisation des bicyclettes s'inscrit dans une tradition déjà ancienne, dans beaucoup d'autres, l'usage de la bicyclette a été considéré dans le passé plus comme un problème que comme un moyen de déplacement à encourager.

Pour répondre à la demande, l'aménagement d'infrastructures particulières s'est souvent caractérisé par des interventions ponctuelles, et a entraîné une multiplication des types d'aménagements, ainsi que des discontinuités dans le réseau.

L'intérêt pour un nouveau partage de la route et le souci d'en accroître la lisibilité pour l'utilisateur, ont favorisé le développement de stratégies particulières en faveur des cyclistes dans lesquelles la sécurité et la mobilité sont des composantes majeures. On peut citer pour exemple le "Fahrrad freundliche Stadt" en Allemagne, les villes de Copenhague, Odense et Nakskov au Danemark ou le projet de Delft aux Pays-Bas, où la continuité des itinéraires est recherchée.

4.1 Voies cyclables en rase campagne

L'aménagement d'infrastructures particulières pour les cyclistes, nécessitent de l'espace et des moyens financiers. Néanmoins, ces infrastructures doivent être favorisées. En rase campagne, l'espace existant a priori, il devrait être plus facile de les réaliser.

Mais pour être efficace, leur aménagement doit répondre à certains principes :

- La route doit être lisible et ses usagers doivent acquérir certaines habitudes qui leur permettront de concentrer leur attention sur les situations potentiellement dangereuses et sur le comportement des autres usagers.
- La route doit être planifiée. Cela est particulièrement vrai pour les aménagements en faveur des deux-roues. Il faut éviter lors de la conception, les conflits potentiels avec les autres usagers de la route, par manque de coordination entre les responsables de deux communes voisines par exemple.
- Le réseau cyclable, constitué de pistes et de bandes cyclables, doit répondre à des normes précises ou à des règles de circulation claires.
- Le nombre de types d'aménagements particuliers doit être limité, et correspondre à des situations parfaitement identifiées et récurrentes.

- A une même situation doit correspondre le même type d'aménagement, quel que soit l'endroit où l'on se trouve.

Cette standardisation des aménagements doit être recherchée au niveau national, car elle induira des comportements similaires de la part des cyclistes et des autres usagers de la route, mieux à même de repérer ces aménagements, d'identifier les conditions de circulation et les risques potentiels qu'ils peuvent rencontrer.

Outre des aménagements spécifiques, des améliorations de la chaussée peuvent faciliter la circulation des cyclistes. Il convient, à cet égard, de ne pas oublier les réseaux aménagés pour les loisirs.

Là, où la création de pistes ou de bandes cyclables n'est pas réalisable, faute de place disponible, le nivellement, voire le revêtement des accotements le long de certaines routes peut être une solution de secours qui améliore également la sécurité pour tous les usagers. Le bon état du réseau routier est essentiel à la fois au développement de l'usage de la bicyclette, mais il améliore également les conditions de sécurité en réduisant les manœuvres d'évitement d'obstacles éventuels, ou les ruptures d'équilibre qui seraient dues au mauvais état de la chaussée.

4.2 Voies cyclables en milieu urbain

Le vélo : enjeu pour la ville

Le vélo doit être pris en compte partout dans la ville et dans les projets d'aménagements routiers, non seulement par des voiries cyclables ou des mesures spécifiques, mais aussi par des mesures générales, comme la modération de la circulation, et un partage de l'espace public plus favorable aux cyclistes, aux piétons et aux transports publics.

Pour accroître la mobilité des cyclistes et assurer leur sécurité, il faut organiser partout la cohabitation pacifique entre les différents modes de déplacement, de préférence si possible en séparant les usagers de la route en fonction du véhicule utilisé, et pour ce faire, en créant des aménagements spécifiques ou en gardant la mixité des trafics dans des conditions optimales de sécurité assurées par d'autres.

En section courante, divers aménagements ou mesures, relativement peu onéreux, à l'usage des cyclistes, conformément aux expériences menées dans certains pays, peuvent répondre à cet objectif de cohabitation pacifique, comme :

- la circulation à contre sens dans les rues à sens unique où le trafic local est faible ;
- l'utilisation possible des contre-allées existantes pour la desserte locale, l'accès ou les activités riveraines ;
- l'aménagement de voiries cyclables : pistes ou bandes, ainsi que la création de zones 30 ;
- la création de rues cyclables sur le modèle des rues piétonnes ;
- l'aménagement d'un espace central dans les rues à double-sens, qui outre le fait de réduire visuellement la largeur circulaire et par conséquent celui de diminuer la vitesse des véhicules, facilite les entrées riveraines et la présélection des tournes à gauche (à droite dans les pays où la circulation est à gauche) aux intersections ;

- l’utilisation possible des voies piétonnes, ou des couloirs réservés aux autobus, élargis si nécessaire si le trafic est important ;
- l’utilisation des tunnels, escaliers, passerelles ou autres ouvrages en principe réservés aux piétons, afin d’assurer la continuité des itinéraires des cyclistes ;
- le partage des trottoirs ou la mixité de trafic sur les trottoirs suffisamment larges ;
- la signalisation d’itinéraires recommandés.

Cette liste de possibilités n’est pas limitative, et chaque aménagement doit être adapté aux circonstances locales et aux possibilités, et être étudié de manière précise, accompagné de règles de circulation strictes et adaptées au comportement de chaque usager. Ces règles peuvent être rappelées, si nécessaire, par une signalisation verticale ou horizontale.

Lors des travaux de voirie et des réfections de chaussées, il est également conseillé d’éviter les émergences (regard, grille,...) en relief en milieu de chaussées, obligeant les cyclistes à des écarts de trajectoire, comme les chaussées bombées par des rechargements successifs de la chaussée.

Bien que d’autres dispositions puissent être développées pour garantir la continuité des chemins cyclables dans les meilleures conditions de sécurité, les exemples énumérés ci-avant ne constituent pas une liste limitative.

Si chaque aménagement doit être adapté aux contraintes locales et être étudié de manière précise, un des objectifs à atteindre cependant, est de garantir l’efficacité maximale des traitements adoptés pour répondre à des situations analogues, à travers le pays, afin de faciliter la reconnaissance de la présence de cyclistes pour les autres usagers de la route.

Montrer que “le vélo existe” par la réalisation d’aménagements cyclables à l’intérieur d’un réseau continu et cohérent, ne dispense pas de veiller à faciliter partout, dans des conditions de sécurité optimales, la circulation des cyclistes.

Ces aménagements doivent également répondre à des objectifs exigeants de qualité.

4.3 Cas particuliers des carrefours

Des mesures ponctuelles : aménagements légers, marquages et traitements divers, doivent concourir à assurer à la fois la continuité des itinéraires et le confort et la sécurité des cyclistes.

Les bandes de présélection à l’approche des carrefours gérés par des feux, le marquage particulier des bandes cyclables dans les carrefours qui renforce la perception de l’itinéraire cyclable pour les autres usagers, l’entretien des pistes et des bandes cyclables et de leurs abords pour éviter les projections salissantes (en dehors des carrefours), et la garantie d’un uni parfait du revêtement de la chaussée sont d’autres exemples facilitant la circulation des bicyclettes dans des conditions de sûreté acceptables.

Un soin particulier doit toutefois être donné au traitement des carrefours, là où les pistes ou voies cyclables traversent les voies de circulation générale.

Comme il apparaît au Chapitre 2, dans la plupart des pays, en agglomération, dans les villes de plus de 20 000 habitants, près de 50 pour cent des accidents dans lesquels sont impliqués les cyclistes se produisent en intersection.

Pour les cyclistes la difficulté réside dans la traversée du carrefour : les principaux accidents entre bicyclettes et automobiles résultent en effet soit de collision à angle droit, soit de manœuvres de tourne à gauche ou à droite des automobilistes qui coupent ainsi la trajectoire rectiligne des cyclistes.

Les manœuvres de tourne à gauche (tourne à droite dans les pays où la circulation est à gauche) des cyclistes, sont ressenties par ces derniers comme particulièrement dangereuses. Les accidents qui se produisent alors sont souvent très graves, dans les carrefours sans feux ou les intersections complexes en situation de trafic important.

L'insécurité des cyclistes en intersection est liée aux problèmes de visibilité et de lisibilité. Elle est accrue par leur instabilité et par leur absence de protection, d'une part, et par les vitesses pratiquées par les véhicules motorisés, d'autre part.

De petit gabarit, non bruyants, pouvant être masqués dans un angle mort ou par un autre véhicule, peu visibles, surtout la nuit, les vélos sont généralement mal perçus par les autres usagers. Leurs manœuvres sont peu prévisibles en l'absence de feux "stop" et de clignotants. L'imprévisibilité de nombreux cyclistes vient aussi du fait que certains ne signalent pas, en le manifestant avec leurs bras, leur intention de tourner à droite ou à gauche.

D'autre part, les véhicules motorisés à l'approche des carrefours se masquent parfois les uns des autres, les cyclistes les perçoivent alors souvent trop tard.

Dans les carrefours, à la géométrie souvent trop vaste et trop complexe, les cyclistes ont des difficultés à tout voir, à tout comprendre et à bien se positionner. Ils sont confrontés à des problèmes pour optimiser leur trajectoire et leur point d'arrêt.

Pour assurer la sécurité des cyclistes sur le réseau cyclable, et plus généralement sur l'ensemble du réseau routier, il faut concevoir et améliorer les carrefours afin d'atteindre les objectifs suivants :

- réduire le nombre des conflits et atténuer leur gravité en améliorant la visibilité et en modérant les vitesses des véhicules motorisés ;
- protéger les cyclistes dans leurs manœuvres de tourne à gauche, et des autres véhicules tournant à droite ;
- prendre en compte la présence de cyclistes dans l'aménagement des carrefours giratoires et dans la conception des carrefours à feux ;
- aménager des "sas" aux intersections, espaces protégés pour les deux-roues.

4.4 Critères de choix des aménagements

Le choix des aménagements implique l'élaboration préalable d'un diagnostic portant principalement sur les points suivants :

- analyse des accidents corporels et aussi des incidents et conflits éventuels ;
- connaissance des trafics des différents modes ;
- caractéristiques de lisibilité et de visibilité du lieu ;
- géométrie des lieux ;

- pratiques des usagers et comportements ;
- connaissance des éléments de la vie locale.

Ce choix est généralement de la responsabilité des élus locaux et des responsables de la voirie à tous les niveaux. Tous doivent donc être sensibilisés au problème et doivent connaître les solutions techniques.

Cette connaissance peut être délivrée de multiples façons, non exclusives l'une de l'autre comme :

- la rédaction de guides techniques particuliers ;
- l'organisation de séminaires de sensibilisation ;
- la formation continue des ingénieurs et des techniciens de la voirie ;
- la publication d'études dans des revues spécialisées, etc.

Le choix des aménagements doit se faire en concertation avec tous les partenaires intéressés : notamment les associations de cyclistes mais aussi les représentants des autres catégories d'usagers, de manière à favoriser la prise en compte dans les attitudes de chacun des besoins des autres et l'acceptation des mesures décidées.

5. LES USAGERS DE LA ROUTE

5.1 Règles de circulation

En plus des règles qui s'appliquent normalement à tous les usagers empruntant la voie publique, afin d'assurer à la fois leur sécurité et de faciliter leur déplacement, les cyclistes, conformément aux règles édictées dans la Convention de Vienne, sont soumis à des règles spécifiques énoncées dans les réglementations nationales. De même, les autres usagers de la route doivent respecter certains comportements afin de ne pas compromettre la sécurité de ces usagers plus faibles.

Parmi les principales règles, outre celles relatives à l'équipement du cycle traitées dans la section 3, on peut citer :

Utilisation de la route

Les cyclistes ne peuvent rouler sans tenir le guidon au moins d'une main, se faire remorquer par un autre véhicule ou transporter, traîner ou pousser des objets gênants pour la conduite ou dangereux pour les autres usagers de la route.

Ils doivent circuler à droite de la chaussée (à gauche au Royaume-Uni) et signaler leur changement de direction par un geste du bras approprié.

En principe, il est interdit aux cyclistes de rouler à plusieurs de front. Certains Etats ont toutefois prévu des exceptions à cette règle ; c'est ainsi que les cyclistes peuvent rouler à deux de front, par exemple sur les chaussées d'une certaine largeur, lorsque la circulation des cycles est dense, sur les pistes cyclables, etc.

Ils sont dans l'obligation d'emprunter les bandes et les pistes cyclables. Par contre, ils sont interdits sur les autoroutes et les routes pour automobiles.

Lorsqu'ils descendent de leur selle et tiennent leur bicyclette à la main, les cyclistes sont alors assimilés à des piétons et peuvent donc emprunter les trottoirs.

Transport de passagers

La Convention de Vienne précise l'interdiction du transport de passagers, mais laisse la possibilité aux Etats d'admettre des dérogations.

Dans certains pays le transport de passager n'est possible que si celui-ci a un âge inférieur à une limite fixée dans la réglementation (par exemple 14 ans en France) et/ou à condition que le cycliste ait un âge minimal. Le transport de plus d'une personne est proscrit.

Age d'accès à la circulation

Certaines législations nationales prescrivent que les cyclistes ne peuvent circuler sur la route qu'à partir d'un certain âge. En Suisse, un cycliste doit avoir atteint l'âge de la scolarité obligatoire pour pouvoir circuler sur la route. Au Danemark, un enfant de moins de 6 ans, non accompagné d'une personne de plus de 15 ans, ne peut circuler seul sur la route. En Allemagne, jusqu'à 8 ans, les enfants ne peuvent circuler seuls que sur les trottoirs. En Pologne, un permis a été instauré pour les enfants âgés de 10 ans, leur permettant de circuler avec une bicyclette sur la route. Ce type de réglementation n'est pas encore très répandu (bien qu'il soit à l'étude dans certains pays), mais il mérite d'être encouragé tant il est vrai que pour conduire un cycle avec sécurité, il faut avoir une certaine maturité que n'ont certainement pas les jeunes enfants.

Sanctions

Les conducteurs de cycles doivent naturellement respecter les dispositions du Code de la Route, comme tout autre usager, notamment les feux tricolores. En cas d'infraction à ces dispositions, ils sont donc passibles de sanctions de nature diverse qui peuvent, selon les pays et selon la gravité de la faute et l'importance des conséquences, aller d'une peine d'amende à une peine de prison, notamment en cas d'alcoolémie.

Règles à respecter par les autres usagers vis-à-vis des cyclistes

Les usagers de la route sont soumis à la règle générale précisée par la Convention de Vienne et présente dans toutes les réglementations nationales, qui prévoit que lorsqu'ils dépassent ils doivent s'écarter de l'usager ou des autres usagers de la route dépassés de façon à laisser libre une distance de sécurité latérale suffisante. Cela est d'autant plus important que l'usager qui va être doublé est un cycliste.

Certains pays précisent la distance minimale à respecter dans ce cas et encouragent l'utilisation d'un dispositif physique appelé écarteur de danger.

Ces règles devraient être rappelées aux usagers de la route, car le comportement constaté dans la circulation tend à prouver une méconnaissance ou tout au moins un irrespect de ces règles.

Autres règles

Nous avons vu que dans les causes des accidents l'alcool, et notamment l'alcoolémie du cycliste, était cité comme un des facteurs importants. Aucun pays n'a, de manière précise, cité les cyclistes parmi les usagers de la route soumis au respect d'un taux légal d'alcoolémie. Malheureusement, peu de contrôles sont effectués ; dans les pays où ce problème est important, cette situation constitue une lacune qu'il importerait de combler, en raison notamment de l'essor que connaît ce moyen de transport. De plus, il conviendrait aussi de rappeler aux cyclistes qu'ils ne peuvent pas rouler lorsqu'ils sont sous l'emprise de la boisson.

Conclusions

Ces dispositions générales prouvent que le cycliste est un usager de la route à part entière.

Afin de faciliter le déplacement du cycliste et lui éviter de trop longs détours, certains préconisent de permettre la circulation sur les voies réservées au transport en commun, d'autoriser la circulation en contresens dans le sens unique ou d'autres mesures, présentées à la section 4, qui, si elles étaient adoptées, devraient faire l'objet d'une signalisation spécifique à destination à la fois des cyclistes et des autres usagers. Des propositions concrètes en ce sens étudiées par le Groupe de la Circulation et de la Signalisation Routières de la CEMT, ont été transmises au groupe compétent responsable du suivi des Conventions sur la Circulation et la Signalisation Routières de la CEE/ONU.

Bien que n'ayant pas d'incidence réelle sur les règles de circulation, d'autres mesures (en particulier de signalisation) sont proposées, notamment pour garantir à l'approche des feux tricolores un sas de sécurité pour les cyclistes et autres usagers de deux-roues légers, en décalant la ligne d'arrêt.

Il est recommandé aux pays Membres de mettre en œuvre les règles présentées en annexe dans leur réglementation nationale et d'inciter les organisations internationales compétentes, notamment la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies à Genève, de les inclure dans les instruments juridiques internationaux, comme la Convention de Vienne ou les Accords Européens.

5.2 Amélioration des comportements

La majorité des études réalisées à travers le monde identifie le comportement des cyclistes comme un des facteurs principaux d'accident dans lesquels ils sont impliqués, même si celui des autres catégories d'usagers, notamment les automobilistes à l'égard des cyclistes est souvent également à l'origine des accidents.

Agir dans ce domaine est pourtant difficile car les cyclistes ne constituent pas un groupe homogène : certains se déplacent pour des fins utilitaires, d'autres se promènent et enfin d'autres jouent, toutes les catégories d'âge sont représentées ; ce qui induit des expériences de la circulation routière très variées, ainsi que des comportements très différents.

La sécurité des cyclistes ne pourra être accrue que par un respect mutuel des usagers de la route et par une bonne connaissance des règles qui s'appliquent à chacun.

En l'absence d'une obligation d'une autorisation de conduite d'un cycle sur la voie publique, on ne peut que constater, à des degrés divers selon les pays ou selon les régions à l'intérieur d'un même pays, que les dispositions du Code de la Route touchant les cyclistes ne sont pas respectées, car certaines d'entre elles sont méconnues, à la fois des cyclistes et des automobilistes, notamment celles relatives à l'espace vital des cyclistes. Des conflits existent également entre cyclistes et piétons, dont les conséquences bien que moins graves peuvent toutefois être importantes.

Il faut donc améliorer le respect de ces règles, en favorisant la prise de conscience de l'ensemble des usagers sur la nécessité du partage de la route. Pour cela et pour modifier les comportements notamment fautifs, il faut faire appel à une véritable stratégie de marketing social, qui ne se base pas uniquement, ni prioritairement, sur le contrôle et les sanctions, mais sur des mesures de prévention incluant la formation. Cette stratégie doit englober des campagnes de communication, la sensibilisation et l'éducation des usagers selon des méthodes, en des lieux et sur des supports proches des personnes que l'on veut atteindre.

Les enfants et les jeunes

Les problèmes sont liés principalement au stade de développement de l'enfant et à la façon dont celui-ci utilise la bicyclette dans la circulation. Des enfants du même âge entrent parfois dans des catégories très différentes d'usagers de la route. Leur expérience, leurs aptitudes motrices, leurs connaissances, leur habileté et leur capacité à percevoir de façon juste le trafic et d'en tirer les conclusions adaptées varient.

Les enfants ont pourtant des caractéristiques communes. En raison de leur petite taille, il est plus difficile de les remarquer et de les distinguer de ce qui les entoure.

Tous les enfants jouent et se déplacent sans cesse ; leur comportement est également impulsif dans la circulation, et les conducteurs de véhicules à moteur sont souvent surpris par leurs mouvements imprévisibles.

L'apprentissage d'un comportement adapté dans la circulation progressera avec l'expérience. Il est donc indispensable pour plus d'efficacité qu'un adulte accompagne l'enfant et le confronte progressivement à des situations pratiques de complexité croissante. Le rôle des parents est à cet égard évident et très important.

Pour les enfants, l'apprentissage du vélo correspond à celui de la motricité et de l'autonomie, au contact avec les premières règles de circulation et de prise en compte des autres dans les déplacements.

En complément de l'action des parents, l'école est un des lieux privilégiés où dès le plus jeune âge peuvent être inculqués les notions de risque, les comportements à adopter en fonction des règles à respecter, afin d'acquérir un comportement responsable du point de vue de la sécurité et de l'environnement.

Dans la plupart des pays, le système éducatif comporte des programmes spéciaux, au niveau national ou au niveau local, relatifs à la sécurité à bicyclette. En Slovénie, un programme est en préparation dans ce domaine. Dans certains pays, l'enseignement de la sécurité routière, notamment à bicyclette, est obligatoire, tandis que dans d'autres ces programmes sont facultatifs. Cette tendance dans l'enseignement révèle que les autorités de la plupart des pays attachent une grande importance à l'éducation des enfants pour qu'ils deviennent de bons usagers de la route en général et de bons cyclistes en particulier.

Cette éducation est quelquefois complétée par des actions basées sur le volontariat d'associations et également par des émissions de télévision qui, de manière pédagogique et distrayante, montrent les difficultés et la manière de les surmonter par l'adoption d'un comportement adapté en permanence et respectueux des règles.

Plus tard, pour les jeunes, le collège ou les associations de jeunes cyclistes à but sportif ou de loisirs, sont parmi les endroits où les adolescents eux-mêmes, et avec la participation des adultes (parents, professeurs ou autres partenaires), de manière concrète, peuvent concevoir et développer des actions de sensibilisation et de formation pour eux-mêmes et à l'usage de leurs camarades :

- identifier les risques potentiels avec les autres usagers de la route, et analyser les comportements des uns et des autres face à ces dangers pour les améliorer ;
- connaître son vélo et les fonctions des différents organes ;
- apprendre à le réparer et à l'entretenir ;
- organiser des promenades touristiques, en choisissant ses itinéraires et en identifiant les difficultés ;
- étudier ensemble les moyens de mieux se protéger.

Les moyens susmentionnés ont été expérimentés dans certains pays et ont fait leurs preuves pour ce qui est de sensibiliser les usagers de la route et les faire participer activement à leur propre sécurité.

En Allemagne, les organisations de sécurité routière DVR et DVW ont des programmes ciblés vers des groupes spécifiques. Pour les enfants, les programmes visent aussi bien les parents et les autres adultes qui s'occupent d'enfants que les enfants eux-mêmes.

Les cyclistes adultes

Les cyclistes adultes peuvent être informés et sensibilisés par des programmes d'éducation ciblés sur les lieux de travail, au sein des associations de cyclotourisme de loisir ou de sécurité, ainsi que par des conseils et des informations sur l'environnement routier diffusés notamment par les médias.

Bien que les cyclistes soient souvent conscients de leur vulnérabilité, il convient de leur rappeler, par divers moyens, la nécessité de faire preuve de prudence et l'obligation de respecter les règles de la circulation pour assurer leur propre sécurité.

Un comportement prudent, en effet, ne relève pas seulement de l'éducation, mais également de la conscience que le cycliste a de sa propre responsabilité.

Au préalable, le cycliste doit connaître les règles qui s'appliquent à son propre comportement et être sensibilisé à les observer, comme celles que les autres usagers doivent appliquer à son égard.

Les conducteurs de véhicules à moteur

Du point de vue de la sécurité des cyclistes, l'élément essentiel est la volonté et la capacité des conducteurs de véhicules à moteur à porter une attention particulière aux cyclistes, comme à tous les autres usagers de la route, dans le respect de la notion de partage de la voie publique.

La formation du futur conducteur et l'examen qu'il doit passer afin d'obtenir son permis ont une importance primordiale à cet égard. La notion de la responsabilité que doit assumer le conducteur à l'égard des cyclistes et des piétons doit être intégrée dans les programmes de formation, en insistant

sur les règles simples qui permettent d'améliorer la sécurité, comme par exemple celle qui consiste à laisser une distance de sécurité suffisante lorsqu'on double un cycliste.

Le rôle des organisations et du secteur des assurances

Dans la plupart des pays Membres, l'utilisation de la bicyclette est activement encouragée par des campagnes d'incitation, auxquelles participent souvent les organisations de cyclistes et d'autres organismes dont le but est de promouvoir le cyclisme comme exercice physique et comme moyen de transport.

Des campagnes de communication sont utilisées pour assurer cette promotion, souvent intégrée dans la politique nationale globale des transports.

Ces campagnes d'incitation au cyclisme ne doivent pas ignorer les préoccupations de sécurité routière, ni les autres usagers. C'est pourquoi il est important que l'élaboration et la mise en œuvre des campagnes qui portent sur la sécurité à bicyclette reposent sur une large coopération entre les différentes organisations concernées.

Les compagnies d'assurances ont un rôle essentiel à jouer.

Dans de nombreux pays, les blessures corporelles que subissent les cyclistes impliqués dans un accident sont en principe couvertes par l'assurance automobile adverse selon le principe dit "de la responsabilité stricte", quel que soit le responsable de l'accident.

Le secteur des assurances pourrait développer son action de prévention en distribuant des dépliants spécifiques à leurs adhérents précisant les règles à respecter ou tout autre message de sécurité, en faisant bénéficier de réduction sur l'achat de dispositifs de protection (casque, fanion, etc.) à l'image de ce qui se pratique déjà dans quelques pays, et en participant à des opérations de communication de natures diverses.

Chapitre II

LES PIETONS

1. INTRODUCTION - SYNTHESE

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 de cette publication.

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.

2. LA SITUATION ACTUELLE

2.1 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 2 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.

Malgré cette évolution positive, il n'en reste pas moins que globalement, dans l'ensemble des pays Membres de la 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 complémentaires 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.

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".

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.

2.2 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 3 et 4 en Annexe) ; à savoir les enfants et 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 sur-représentés dans la statistique des accidents impliquant des piétons. Ceci est d'autant plus préoccupant que ces sous-groupes de population sont appelés à se développer de manière conséquente à l'avenir (cf. Tableau 7 en Annexe).

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.

Figure 1.

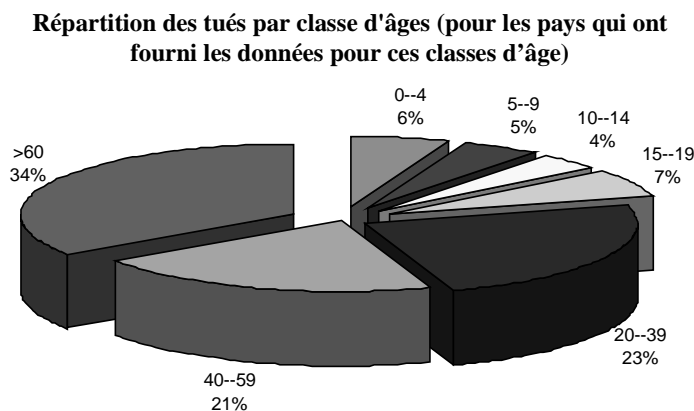
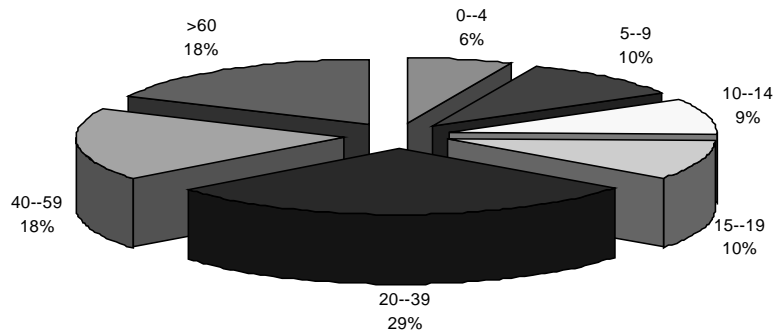


Figure 2.

Répartition des blessés graves par classe d'âges (pour les pays qui ont fourni les données pour ces classes d'âge)



2.3 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 dans certains pays a 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 5 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.

Figure 3.

Répartition des piétons victimes d'accidents dans et en dehors des agglomérations

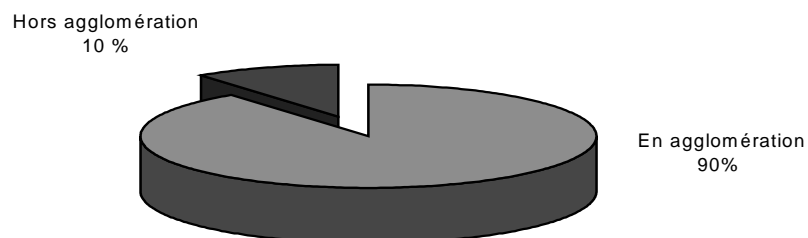
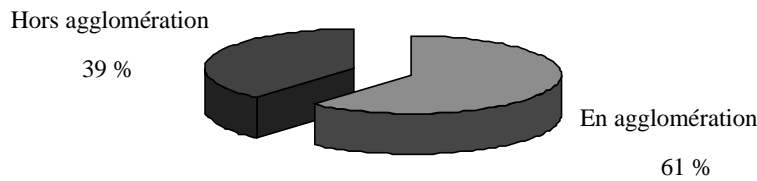


Figure 4.

Répartition des piétons tués dans et en dehors des agglomérations



2.4 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 aux 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.

2.5 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 6 en Annexe).

Figure 5.

Répartition des piétons tués le jour et la nuit

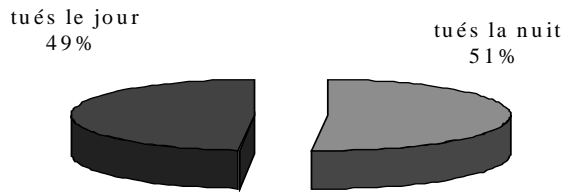
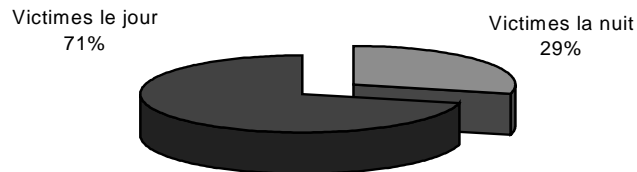


Figure 6.

Répartition des piétons victimes d'accidents le jour et la nuit



2.6 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 maintiennent 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 :

- A 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.

2.7 Causes des accidents impliquant des piétons

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,...) ;
- que les lieux où existe, de manière ponctuelle, une forte concentration de piétons pour raisons diverses (écoles, discothèques, centres sportifs...) et en particulier de nuit ou en cas de mauvaises conditions atmosphériques, constituent également des lieux à risque.

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 esquiver 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.

3. LA SECURITE DES PIETONS

3.1 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. Cependant, 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 de 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'usager 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 qui est 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 de la circulation (le sens de la circulation chez les enfants), leur mobilité dans cette même circulation (les enfants, les personnes à mobilité réduite), et 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 un 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 choses 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 et 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 7 en Annexe).

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 cas, 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 dispositifs destinés aux aveugles aux feux lumineux de circulation).

Dans notre approche, le terme handicap doit recouvrir une acception très large et couvrir aussi la problématique des 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.

3.2 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 la section 2 de ce chapitre.

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.

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 il ne faut 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, et de veiller à l'élimination des points noirs qui, le plus souvent, résultent d'une inadéquation des infrastructures à une situation dangereuse ponctuelle.

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. Etant 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'usager 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.

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, et 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, et 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 œuvre 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].

3.3 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 ?

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 manœuvres 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 manœuvre 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.

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.

Incidentement, la présence de pare-buffles 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. Ce 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.

3.4 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.

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 internationales¹.

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 œuvre 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 de cet ouvrage.

1. 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.

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. 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.

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.

La Réglementation de la Circulation et de la Signalisation routières

Les réflexions menées jusqu'à présent sur l'amélioration de la sécurité des piétons poussent à reconsidérer le statut du piéton dans la circulation et à conforter la convivialité qui doit prévaloir entre les usagers de la route.

Celles-ci pourraient entraîner une modification importante des règles régissant le comportement des conducteurs vis-à-vis des piétons, notamment passages pour piétons.

Il convient alors d'adapter, si besoin est, l'ensemble des signaux disponibles 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, car un des rôles de ces instruments est de fournir aussi aux gestionnaires de voirie les outils adéquats sur le plan réglementaire pour qualifier le statut des différentes infrastructures.

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 notoire. 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.

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.

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 œuvre 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.

Chapitre III

**LES CYCLOMOTORISTES
ET LES MOTOCYCLISTES**

1. INTRODUCTION

Comme les cyclistes, les cyclomotoristes et les motocyclistes sont des usagers de la route particulièrement vulnérables car ils sont notamment démunis de protection extérieure et ils sont souvent mal perçus par les autres usagers de la route. Ils ne sont, en outre, pas assez pris en compte par les conducteurs de véhicules automobiles. Mais si ces deux catégories de véhicules (cyclomoteur et motorcycle) présentent des similitudes de conception (engins motorisés à deux roues) et d'exposition accrue aux dangers de la circulation, les puissances en jeu sont toutefois très différentes ainsi que l'usage qu'il est fait de ces véhicules. Les différences qui existent entre les parcs de ces deux catégories d'engins, entre les possibilités d'accès à la conduite et, en partie, les causes des accidents sont telles qu'il est apparu préférable de traiter séparément ces deux catégories d'usagers dans ce chapitre. Ces dernières ne sont d'ailleurs traitées que sous l'aspect cyclomoteurs à deux roues et motocycles à deux roues.

Pour ne pas déroger à une structure qui est devenue une règle au fil du temps, le chapitre s'articule autour des sections suivantes : situation actuelle (statistique et juridique), les véhicules, les infrastructures et les usagers.

Afin de mieux cerner la situation, tant au niveau statistique qu'en ce qui concerne les réglementations en matière de formation et d'examen pour les utilisateurs de deux-roues à moteur et les règles de circulation appliquées, un questionnaire a été adressé aux Etats membres [CEMT/CS/SR(97)7] pour permettre de réaliser cette synthèse. D'autres sources ont aussi été utilisées, notamment la liste de la Commission internationale des examens de conduite automobile (CIECA) et, pour le recensement des véhicules et des habitants, les publications des Nations Unies.

2. LA SITUATION ACTUELLE

Les Tableaux 1 et 2 en annexe donnent un aperçu de l'accidentologie des deux catégories d'usagers qui font l'objet de cette étude, par rapport à l'ensemble des usagers de la route. Bien que le problème revête une intensité différente de pays à pays, en raison notamment de la densité des parcs de ces véhicules, la proportion des victimes cyclo-motos par rapport à l'ensemble des victimes d'accidents de la route est tout à fait préoccupante (13% pour l'ensemble des pays de la CEMT). En fait, ces deux catégories d'usagers constituent dans le triptyque celles qui sont malheureusement les plus représentées dans le nombre des victimes.

2.1. Cadre général

Les cyclomoteurs

Concernant son usage et sa sécurité, le cyclomoteur constitue, sur le plan statistique, un domaine assez pauvre. Dans de nombreux pays, les données ne sont pas toujours disponibles ou les séries sont souvent incomplètes. Les statistiques concernent parfois l'ensemble des deux-roues à moteur, sans distinction de sous-catégories (cf. Tableau 9 et suivants).

Un problème de définitions :

Selon la Convention de Vienne : «le terme “cyclomoteur” désigne tout véhicule à deux ou trois roues qui est pourvu d'un moteur thermique de propulsion de cylindrée au plus égale à 50 cm³ et dont la limite de vitesse, par construction, n'excède pas 50 km (30 miles) à l'heure».

Selon la Directive européenne 92/61 du 30/06/1992, *les cyclomoteurs sont des véhicules à deux ou trois roues équipés d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ si à combustion interne et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h.*

Par ailleurs, certains pays ne connaissent qu'un type de cyclomoteurs dont la vitesse maximale est comprise entre 45 km/h et 50 km/h. D'autres pays distinguent deux types de cyclomoteurs : une catégorie « cyclomoteur lent » dont la vitesse maximale est de 25 km/h (Belgique, Allemagne, Pays-Bas), de 30 km/h (Danemark, Suède) et une autre catégorie, dont la vitesse maximale varie de 40 à 50 km/h. En Suisse, les cyclomoteurs, selon les termes de la Directive Européenne, sont classifiés comme des motocycles légers. Il n'y a donc qu'une catégorie de cyclomoteurs, correspondant aux cyclomoteurs lents de vitesse maximale de 30 km/h.

En fait, le terme *cyclomoteur* englobe différents types d'engins comportant divers aménagements et évoluant d'une façon non uniforme dans l'ensemble des pays. Il serait particulièrement utile de définir de manière cohérente sur le plan international cette catégorie de véhicules afin d'établir des normes de construction plus homogènes.

Le parc des cyclomoteurs

Le cyclomoteur constitue la première étape dans l'accession à la motorisation individuelle.

Des pays d'Europe de l'Ouest, l'Italie est celui qui possède le nombre le plus élevé de cyclomoteurs pour 1 000 habitants : plus de 60. Vient ensuite l'Espagne, avec plus de 50. En Suisse et en Autriche, ce nombre est légèrement inférieur à 50, tandis qu'en France, aux Pays-Bas et en Belgique, il approche les 30. En Allemagne, au Royaume-Uni, au Danemark, en Norvège et en Finlande, la proportion se situe autour de 20 pour mille. C'est en Suède que le rapport est le plus bas, avec un peu plus de 10 unités pour mille habitants (cf. Tableau 8).

Parmi les pays où il existe une catégorie de cyclomoteurs lents, la Suisse et le Danemark sont ceux qui comptent beaucoup plus de cyclomoteurs lents que de cyclomoteurs rapides. En Allemagne et aux Pays-Bas, ce rapport est inversé. En Suède, il n'y a que des cyclomoteurs lents.

Des pays d'Europe centrale et orientale, seuls les recensements de Bulgarie et de la République Slovaque sont connus : plus de 30 unités pour 1 000 habitants, dans le premier cas, et 15 pour mille dans le second.

Les chiffres donnés ci-dessus sont les derniers connus. On constate que ces chiffres peuvent varier considérablement d'année en année. De même, on remarque que, sur une longue période, le parc de cyclomoteurs a diminué dans presque tous les pays. C'est au Royaume-Uni que ce recul est le plus marqué, avec une diminution de 75 pour cent. En Allemagne, le parc n'a guère changé en volume, mais le rapport cyclomoteurs lents/cyclomoteurs rapides s'est inversé, les derniers étant désormais largement majoritaires.

A l'exception de l'Allemagne et de la Suède, le nombre de cyclomoteurs dans les pays occidentaux est toujours supérieur à celui des motocycles. Lorsque le nombre de cyclomoteurs dans un pays donné est faible ou élevé en comparaison à d'autres pays, cela vaut généralement aussi pour le nombre de motocycles.

Tous ces chiffres permettent de dresser un double constat : d'une part, une grande diversité de l'importance du parc des cyclomoteurs, d'autre part, une constatation générale d'une baisse sensible de ce parc dans les pays d'Europe occidentale au cours des vingt dernières années, sans exception. La diversité quant à l'importance du parc tient à des raisons multiples : climatiques, géographiques mais aussi liées au développement économique de chaque pays et aux réglementations appliquées à l'accès à la conduite des cyclomoteurs, des motocycles et des automobiles.

L'usage des cyclomoteurs

Si dans de nombreux pays, ce sont essentiellement les jeunes qui utilisent ce moyen de locomotion dès l'âge de 16, voire 14 ans, (13 ans en Pologne et 12 en Lituanie) dans d'autres, les adultes en font également un large usage. C'est cependant essentiellement en ville qu'il est le plus répandu, que ce soit pour un usage privé ou professionnel. Dans certains pays, il est aussi le plus utilisé par les livreurs et coursiers en ville et a connu une vaste expansion liée aux changements de mode de vie. Le type de cyclomoteur utilisé à ces fins s'apparente le plus souvent au scooter.

L'insécurité routière des cyclomoteurs

Cette catégorie d'usagers les plus vulnérables est un sujet assez délaissé par la recherche au niveau international et a peu bénéficié de gains récents de sécurité. La répartition par pays des travaux menés en la matière montre une prédominance des Pays-Bas, suivis par la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni, la Suisse et la Belgique.

Si l'on considère l'ensemble des victimes pour l'année 1995, le pourcentage des cyclomotoristes concernés atteint 19.5 pour cent aux Pays-Bas, 16 pour cent en Grèce, 12.5 pour cent en Espagne et 10.8 pour cent en France, comme le montre le Tableau 12.

Les études menées dans différents pays d'Europe et dont le bilan ressort dans le rapport de l'INRETS publié en 1996, montrent toutes une influence très forte du facteur âge. En France, par exemple, le risque d'implication des cyclomotoristes dans un accident corporel est sept fois plus élevé que celui des voitures de tourisme ; le risque pour un cyclomotoriste d'être tué est cinq fois plus fort que celui des automobilistes ; enfin le risque pour un cyclomotoriste d'être victime d'une atteinte corporelle est un peu plus faible que celui des motocyclistes mais dix fois plus fort que celui des automobilistes. Les adolescents (14 à 19 ans) sont les principales victimes tant en ce qui concerne le nombre des tués que celui des blessés et ont le plus fort risque d'accident grave en fonction du kilométrage. Les Tableaux 10 et 11 montrent que cette tranche d'âge est représentée jusqu'à 50 pour cent parmi les tués et plus de 60 pour cent parmi les blessés. Le nombre de tués augmente aussi chez les personnes âgées qui présentent une plus grande vulnérabilité aux traumatismes. Par ailleurs, l'exposition au risque varie grandement selon les pays, selon les âges.

Concernant les causes d'accident liées au conducteur, les études mettent en évidence une fréquente prise de risque, un contrôle insuffisant de l'engin, une non-observation de la signalisation et des manœuvres effectuées sans avertissement. Le manque d'attention des autres usagers, conducteurs de voitures particulières notamment, est également mis en évidence.

Concernant les situations à risque, les cyclomotoristes sont sur-représentés :

- dans les accidents en intersection où le cyclomotoriste va tout droit ou effectue une manœuvre de tourne à gauche. Il s'agit principalement de jeunes ou de personnes âgées de plus de 60 ans dans des situations de conduite auxquelles ils sont confrontés le plus souvent (manœuvre de tourne à gauche en milieu urbain). Le Tableau 13 met en évidence le fort pourcentage d'accidents en milieu urbain comparé à celui en rase campagne ;
- dans les accidents impliquant un autre véhicule hors intersection sur routes départementales, caractéristique du manque d'expérience, et mettant en évidence une certaine prise de risque de la part des cyclomotoristes mais aussi un manque de vigilance et d'attention des autres conducteurs, en particulier des automobilistes.

Enfin, outre le facteur âge du conducteur dans le risque d'accident d'un cyclomoteur, interviennent les manipulations techniques, effectuées a posteriori sur l'engin. Des études menées aux Pays-Bas montrent que le risque d'être gravement accidenté est, pour un million de kilomètres parcourus et dans la tranche d'âge des 16-17 ans, cinq fois plus important pour un cyclomoteur trafiqué ("gonflé, débridé, manipulé") que pour un engin conforme.

Les motocycles

Un problème de définition

Selon la Convention de Vienne, "*le terme motocycle désigne tout véhicule à deux roues, avec ou sans side-car, pourvu d'un moteur de propulsion... Les véhicules à trois roues dont le poids à vide n'excède pas 400 kg (900 livres) seront assimilés aux motocycles*".

Selon la Directive 92/61 du 30/06/1992, "*les motocyclettes sont des véhicules à deux roues, avec ou sans side-car, équipés d'un moteur d'une cylindrée supérieure à 50 cm³ si à combustion interne et/ou ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 45 km/h*".

Outre le fait que la coexistence de ces deux définitions crée un problème juridique, les règlements concernant l'accès à la conduite qui en découlent -- pour les motocycles "légers" l'âge d'accès à la conduite est en général plus bas, sans forcément une obligation d'avoir un permis spécifique -- conduisent les constructeurs à concevoir des engins qui peuvent artificiellement entrer sous l'une ou l'autre catégorie de motocycles concernés -- motocycles "légers" pour une cylindrée allant jusqu'à 125 cc, comparés aux motocycles de cylindrées supérieures dits motocycles "lourds".

Le parc des motocycles

Dans cette catégorie, c'est la Suisse qui, avec près de 50 unités pour 1 000 habitants, possède le plus important des parcs des pays d'Europe occidentale. Cette situation peut s'expliquer en fonction de la définition des motocycles en vigueur dans ce pays. L'Italie suit avec plus de 40 unités pour 1 000 habitants, puis l'Espagne avec plus de 30. Viennent ensuite l'Autriche, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg avec un rapport supérieur à 20 pour mille. Au Royaume-Uni,

au Danemark, en Norvège, en Suède et en Finlande, le rapport avoisine les 10 pour mille. Dans les pays d'Europe centrale et orientale, le nombre de motocycles par millier d'habitants est en général élevé ; il oscille entre 40 et 60 pour mille. Seule la Hongrie fait une exception, avec 15 pour mille.

Lorsque le nombre de motocycles légers a été spécifié, on constate qu'il est presque toujours nettement inférieur à celui des motocycles lourds. La République slovaque est le seul pays où la proportion des motocycles légers est largement supérieure.

Sur le long terme, on constate un indéniable accroissement du parc de motocycles. Cela ne vaut cependant pas pour le Royaume-Uni, ni pour l'ensemble des pays, en ce qui concerne les motocycles légers, sauf en Allemagne et en France, où le nombre de motocycles légers a fortement augmenté. En Europe centrale et orientale, le parc de motocycles a diminué dans quatre pays -- la Pologne, la République slovaque, la Moldova et la Hongrie -- et a augmenté dans deux pays -- la Bulgarie et le Bélarus.

Enfin, à l'exception de l'Allemagne et de la Suède, le nombre de cyclomoteurs dans les pays occidentaux est toujours supérieur à celui des motocycles. Lorsque le nombre de cyclomoteurs dans un pays donné est faible ou élevé en comparaison à d'autres pays, cela vaut généralement aussi pour le nombre de motocycles.

L'usage des motocycles

Les types et utilisations des motocycles sont très divers. Certains ne connaissent que ce mode de déplacement pour lequel il s'agit d'une passion, voire d'un état d'esprit : ces usagers roulent par tout temps et sur l'ensemble du réseau routier. Pour d'autres, il s'agira d'un "deuxième" véhicule permettant de se déplacer plus facilement en ville ou sur de courtes distances domicile-travail quand les conditions climatiques sont favorables. Le parc de motos roulant effectivement augmente ainsi pour cette deuxième catégorie en été.

Enfin, dans certains pays, tant les catégories de personnes -- moyenne d'âge, niveau social -- que les types de motocycles utilisés -- motocycles de grosse, voire très grosse cylindrée -- se sont modifiées au cours des années les plus récentes. Ceci est dû à plusieurs facteurs, notamment un niveau de vie plus élevé, un choix de motorisation "jeune", à conduite plus apaisée.

L'insécurité routière des motocycles

Si la sécurité des motocyclistes s'est améliorée ces dernières années dans la majorité des pays, le bilan est encore trop lourd pour cette catégorie d'usagers (cf. Tableaux 1 et 2). En 1995, comme le montre le Tableau 2 le pourcentage des victimes motocyclistes par rapport à l'ensemble des victimes varie de 1.1% (Roumanie) à 18.9% (Grèce). Il est en moyenne de 7 pour cent dans la majorité des pays Membres.

La tranche d'âge la plus touchée est celle des 20-34 ans, comme le montrent les Tableaux 17 et 18. Les hommes sont sur-représentés, surtout en tant que conducteurs, comme le montre le Tableau 19.

Les facteurs qui influent surtout sur le taux des accidents de motos sont : le moindre niveau d'équilibre des deux-roues ; l'âge du conducteur lié à son expérience ; le petit nombre de cette catégorie d'usagers (les autres usagers y prêtent moins d'attention) ; le manque de protection ; la souplesse d'utilisation (l'utilisateur se faufile). Ils sont liés aux motocyclistes, aux circonstances de l'accident ou aux facteurs d'exposition.

Par ailleurs, s'il s'avère que les grosses cylindrées sont plus souvent impliquées dans des accidents, il convient de noter que leur kilométrage annuel est d'autant plus important que la taille de la cylindrée l'est.

2.2 Aperçu des réglementations nationales en matière de formation et d'examen pour les utilisateurs de deux-roues motorisés

Selon les pays, la distinction entre cyclomoteurs "lents" et "rapides" obéit à des critères différents : elle n'existe d'ailleurs pas dans tous les pays (cf. Tableaux 14, 15, 21 et 22).

Cyclomoteurs

Cyclomoteurs "lents"

Les réglementations relatives à l'utilisation d'un cyclomoteur lent sont très différentes d'un pays à l'autre (cf. Tableau 14). Ainsi, en Belgique, l'âge minimum de 16 ans est requis, alors qu'il est de 15 ans en Suède. L'âge minimum est également de 15 ans en Allemagne, avec un examen théorique et pratique obligatoire. Au Danemark, la formation et l'examen ne s'appliquent qu'aux conducteurs âgés de 16 ans et 17 ans respectivement. Aux Pays-Bas et en Suisse, où l'âge minimum est respectivement 16 ans et 14 ans, seul l'examen théorique est obligatoire. En outre, d'une manière générale, les titulaires d'un permis auto ou moto sont autorisés, ipso facto, à conduire un cyclomoteur lent.

Cyclomoteurs "rapides"

Pour douze des pays ayant répondu au questionnaire, l'âge minimum pour conduire un tel cyclomoteur est 16 ans. Il n'y a qu'au Danemark où l'âge minimum est de 18 ans. C'est en Lituanie, où il n'existe pas de réglementation en matière d'examen ou de formation, que l'âge minimum est le plus bas -- 12 ans. Six pays exigent aussi une formation obligatoire et un examen théorique et pratique. Six pays imposent le passage d'un examen théorique et pratique. Parmi eux, le Royaume-Uni et la Belgique offrent la possibilité d'obtenir un certificat d'aptitude, qui autorise son titulaire à rouler en préparation de l'examen. En Belgique, on peut choisir entre un certificat d'aptitude -- dont la durée de validité est limitée à 10 mois -- et une formation. Au Royaume-Uni, le certificat d'aptitude est obtenu au terme d'une formation de base et est valable pour une période de trois ans, au terme de laquelle le candidat doit recommencer la formation de base.

Dans cinq autres pays, l'Autriche, les Pays-Bas, l'Espagne, la Lettonie et le Luxembourg, l'examen obligatoire se limite aux aspects théoriques.

Dans certains pays, les exigences concernant la formation et/ou l'examen ne s'appliquent pas aux titulaires de permis auto ou moto (Royaume-Uni, Pays-Bas, Slovaquie). D'autres pays n'exigent une formation et/ou un examen que pour de jeunes cyclomotoristes. En France, en Espagne et au Portugal, il y a un âge minimum de formation et/ou d'examen obligatoire de 14 ans, mais aucune restriction à partir de 16 ans.

En Finlande, en Lituanie et en Bélarus, il n'existe, hormis l'âge minimum, pas d'autre réglementation relative à la conduite d'un cyclomoteur.

Motocycles

Historiquement, la plupart des pays de la CEMT ont opté pour une distinction selon la cylindrée du véhicule pour déterminer les étapes d'accès à la conduite. Récemment, les pays de l'Union Européenne ont adopté une nouvelle réglementation qui ne se fonde plus sur la cylindrée du véhicule mais sur une puissance moteur de 25 kW et un rapport puissance/poids du véhicule de 0.16 kW par kg. Entre 18 et 21 ans, le conducteur devra avoir une expérience de conduite de deux ans au moins pour conduire un motorcycle de puissance supérieure à 25 kW. A partir de 21 ans, celui qui obtient un permis de conduire pour un motorcycle peut conduire des motorcycles de fortes puissance et cylindrée. La réglementation communautaire prévoit un certain nombre de dérogations.

Certains pays ne faisant pas partie de l'Union ont opté pour l'une ou l'autre solution, d'autres ne font pas de distinction par paliers dans l'accès à la conduite (cf. Tableaux 14 et 22).

Quelle que soit l'option retenue, l'objectif poursuivi par ceux qui ont choisi de permettre de conduire graduellement des motorcycles est d'obtenir un comportement du conducteur plus sûr par une conduite progressive de véhicules plus puissants.

Il est par conséquent nécessaire d'assurer une juste corrélation entre les étapes d'accession à la conduite et les véhicules réellement mis à la disposition des conducteurs aux différents paliers de formation.

Il semble, par ailleurs, évident de cibler les efforts de formation pour que celle-ci corresponde vraiment au type de conduite attendu et aux véhicules concernés, quelles que soient les distinctions en vigueur. L'évaluation des systèmes de formation mis en œuvre doit être poursuivie afin d'en déterminer la validité et de l'améliorer. En raison du nombre important d'accidents graves dans lesquels sont impliqués les nouveaux conducteurs, une recommandation visant à suivre leur évolution après accès à la conduite serait particulièrement pertinente.

3. LES VEHICULES

3.1 Une clarification indispensable permettrait la définition de règles de construction plus opérantes

Compte tenu des problèmes de définition soulevés au chapitre précédent, la Convention sur la Circulation Routière devrait être adaptée à certaines réalités et ce, de manière rigoureuse.

Le but n'est pas simplement formel puisqu'il s'agit au départ de cette classification de fixer des normes de construction préalables à l'agrément du véhicule qui répondent aux impératifs de sécurité routière au plus haut dénominateur commun s'agissant tant de la sécurité active que passive (structure des véhicules, frein, feux, etc.).

L'hétérogénéité de ces catégories de véhicules doit également être prise en compte au niveau des normes d'agrément¹.

A titre d'exemple, ce que l'on nomme un scooter et qui peut être par ailleurs classifié comme cyclomoteur ou motocycle, selon sa cylindrée et sa vitesse maximale, se comportera de par sa configuration tout à fait différemment du cyclomoteur classique ou du motocycle classique en cas d'accident. On peut, en l'espèce, multiplier les exemples.

3.2 Un problème récurrent : les véhicules trafiqués

S'agissant des cyclomoteurs, la pratique consistant à trafiquer le véhicule est particulièrement répandue. Certains pays ont à cet égard développé un arsenal réglementaire spécifique pour la contrecarrer sans toujours obtenir les résultats escomptés.

C'est indiscutablement au niveau de la construction des véhicules que la solution la plus opérante doit être recherchée. D'ailleurs, une Directive de l'Union Européenne applicable à partir de l'an 2000 et visant à empêcher toute manipulation, devrait donner certains résultats et renforcerait ainsi les mesures déjà prises par certains Etats membres à titre individuel, sans pour cela résoudre les problèmes posés par le parc existant.

Les conséquences de cette pratique sont évidemment importantes car il ne sert à rien d'échafauder des règles de comportement et notamment en matière de place sur la route (cf. Section 5.1) si, dans la réalité, les caractéristiques, en matière de vitesse, de ces véhicules sont différentes de ce qu'elles devraient être. Cela ôte toute crédibilité à la démarche entreprise.

Le fait de manipuler ces véhicules, pour en augmenter la vitesse, a une incidence sur le comportement du véhicule lui-même, en particulier sur les freins qui ont été conçus pour un engin dont la vitesse maximale a une limite donnée. De même, le comportement du conducteur en est également affecté, dès lors qu'il se trouve aux commandes d'un engin trop rapide et puissant, difficile à maîtriser.

En ce qui concerne les motocycles, le problème posé lorsqu'ils sont trafiqués ne concerne pas la classification des véhicules mais l'adéquation de ceux-ci par rapport au comportement routier de leur conducteur (manque d'expérience) avec les conséquences que l'on peut imaginer.

3.3 Contrôle technique

L'opportunité d'instaurer un contrôle technique des motocycles a fréquemment été évoquée.

En effet, quel que soit le véhicule concerné, son contrôle technique informe avant tout et de manière tout à fait utile le conducteur sur l'état général du véhicule et plus particulièrement sur les éléments liés à la sécurité. Il n'y a, par conséquent, aucun lieu de considérer ce contrôle comme une sanction. Il permet en outre de répondre aux préoccupations non seulement en matière de sécurité, mais également de nuisances dues aux véhicules (pollution, bruit) et incidemment d'assurer une certaine homogénéité du parc (entretiens suivis).

1. Cf. Directive 92/61 du Conseil relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et Directive 97/24 relative à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues.

Tous ces avantages devraient également être applicables aux motocycles et, en toute logique, être étendus aux cyclomoteurs, même s'il convient d'en moduler l'approche.

Il faudra cependant maîtriser les aspects techniques pour assurer des coûts de contrôle réalistes, tant pour les organismes de contrôle que pour les usagers. Enfin, le principe de périodicité des contrôles serait indispensable pour garantir l'objectif poursuivi.

3.4 Perspectives d'évolution technique

Les aspects liés à la technique des véhicules constituent un champ d'investigation extrêmement important lorsque l'on dresse l'inventaire des mesures de sécurité en faveur des cyclomoteurs et motocycles. Il est indispensable que les recherches en ce domaine soient poursuivies et amplifiées.

C'est ainsi que des études ont été menées pour accroître la sécurité du véhicule, notamment en ce qui concerne les dispositifs de protection des jambes. Ces recherches n'ont, pour l'heure, pas encore abouti à des solutions satisfaisantes. Les pneumatiques, qui influent de façon prépondérante sur le comportement du motocycle ont fait et font encore l'objet de recherches et d'essais approfondis.

Si d'indéniables progrès ont été accomplis en matière de sécurité des véhicules et notamment en cas de collision entre voitures automobiles, il convient encore de mieux prendre en compte, au niveau de la construction de ces véhicules, la problématique des collisions avec les usagers "vulnérables", y compris les cyclomotoristes et les motocyclistes.

4. LES INFRASTRUCTURES

Les cyclomoteurs sont, dans certains pays, assimilés - en tout ou partie - aux bicyclettes s'agissant de leur place sur la route. Si tel n'est pas le cas, ils empruntent la chaussée à l'instar des motocyclettes.

Dans les deux cas de figure et, a fortiori, dans l'hypothèse où ces véhicules empruntent la chaussée, il faut admettre que l'infrastructure est le plus souvent conçue en fonction des véhicules à moteur « lourds » (voitures, camions) et des bicyclettes. Aussi faudrait-il aborder la problématique de l'infrastructure en tenant compte des spécificités propres aux cyclomoteurs et aux motocycles.

4.1 Cyclomoteurs

Le conducteur de cyclomoteur a un comportement tout à fait singulier dans la circulation. Sa vitesse maximale est relativement modérée en théorie (25 à 50 km/h maximum). La réalité est fort différente, notamment en raison des manipulations effectuées sur le véhicule. De plus, l'engin est compact - la place d'une bicyclette - ce qui lui permet de se faufiler dans la circulation automobile.

Si, grâce à la motorisation de son véhicule, il ne connaît pas ou très peu certaines difficultés rencontrées par les cyclistes (contrainte des détours, efforts en côte, etc.), il reste toutefois assujéti aux problèmes d'équilibre et l'engin est très sensible à la qualité du revêtement.

Par ailleurs, le conducteur de cyclomoteur est, comme tout usager de deux-roues, également sensible aux conditions atmosphériques défavorables (pluie, froid...).

Enfin, agile dans la circulation, il aura tendance à prendre des risques en occupant des parties de la route qui se prêtent mal à sa circulation (longer une bordure, caniveau, etc.).

La coexistence cycliste/cyclomotoriste sur un même espace -- la piste cyclable -- est parfois remise en question dans les pays qui ont adopté cette réglementation. En l'occurrence, ce sont les vitesses pratiquées par les cyclomotoristes conjuguées au fait qu'ils ne sont pas assujettis aux mêmes contraintes que les cyclistes qui peuvent rendre cette coexistence malaisée. Toutefois, une piste cyclable correctement aménagée peut s'avérer un site plus sécurisant pour des catégories d'usagers très exposés dans la circulation générale.

Une alternative consiste à moduler la présence des cyclomotoristes sur les pistes cyclables selon la qualité de l'aménagement lui-même et / ou distinguant parmi les cyclomoteurs une classe lente (25 ou 30 km/h) et une autre plus rapide¹.

Une infrastructure de qualité pour les cyclistes vaut en l'occurrence pour les cyclomotoristes. L'on prendra en compte en particulier :

- le revêtement ;
- la largeur de la piste cyclable ;
- les raccordements avec la chaussée ;
- le traitement du passage aux intersections ;
- la signalisation ;
- l'éclairage le cas échéant ;
- les obstacles sur le cheminement ;
- l'entretien, y compris la viabilité hivernale de la voie.

La présence sur la chaussée des cyclomoteurs dans la circulation générale nous conduit à mettre en exergue des aspects principalement liés au maintien de l'équilibre :

- la qualité du revêtement, les ornières, les nids de poule, les rainures et les enduits revêtus de gravillons sont particulièrement dangereux ;
- les raccordements transversaux présentant des saillies sont également susceptibles de faire perdre l'équilibre ;
- les marquages routiers peuvent constituer de véritables pièges pour cyclomotoristes. L'accumulation de peinture, certaines marques en matière thermoplastique peuvent se révéler à la longue particulièrement glissantes créant des zones où le freinage est aléatoire. Il en va de même à certains endroits où les véhicules s'immobilisent fréquemment (feux lumineux de circulation) et où des dépôts s'accumulent sur le revêtement.

4.2 Motocycles

S'inscrivant mieux dans la circulation générale, compte tenu des caractéristiques du véhicule (puissance, freinage, technologie généralement plus poussée) le motocycliste rencontre toutefois des

1. Ce problème a été évoqué dans le rapport sur les cyclistes (Chapitre I, Section 4).

difficultés identiques à celles des cyclomotoristes qui sont en outre amplifiées en raison de la vitesse même de son véhicule.

Certains revêtements de la chaussée sont dangereux pour les motocyclistes, en particulier par temps de pluie. On pense notamment aux pavés, aux voies ferrées encastrées dans un pavement, aux couvercles de canalisation, aux marquages routiers. A défaut de pouvoir remédier à ces situations par des solutions techniques (par exemple, des marquages assurant une meilleure adhérence), il conviendra d'insister, lors de la formation du conducteur, sur le comportement qu'il doit adopter dans ces cas (cf. Section 5.2).

Par ailleurs, ces difficultés sont amplifiées sur le réseau rapide (autoroutes et routes pour automobiles) auquel le motocycliste a accès, contrairement au cyclomotoriste.

Les ornières, rainures, saillies vives peuvent constituer, sur ce réseau, de véritables pièges qui, surtout par temps de pluie, laissent aux conducteurs de deux-roues motorisés peu de chances de sortir indemnes. Faute d'une action immédiate, il faudrait au moins signaler leur présence. L'emploi de gravillons entraîne une perte d'adhérence et des risques de chute.

Le problème tout à fait particulier des glissières de sécurité doit aussi être mentionné : en cas de heurt avec ces dispositifs, dans la plus grande majorité des cas, les dommages encourus sont très sévères. La glissière ne joue pas son rôle de retenue des véhicules. Soit elle accentue encore le phénomène de projection du conducteur et des passagers ; soit les conducteurs et passagers viennent littéralement s'encastrent dans le dispositif.

Les dispositifs de retenue en béton ("new jersey" par exemple) résolvent partiellement le problème, car ils ne présentent pas de parties saillantes et ont un profil moins agressif, tout comme certaines glissières dont les supports sont pourvus d'éléments de protection.

Certains aménagements routiers destinés à réduire la vitesse ou modérer la circulation peuvent, parfois, se révéler dangereux, tant pour les motocyclistes que pour les cyclomotoristes, en particulier s'ils sont placés de manière inadéquate, mal ou pas signalés, ou peu visibles.

On ne saurait dès lors trop insister sur la nécessité de veiller à ce que ces aménagements répondent à des normes de construction qui prennent en compte la sécurité de tous les usagers motorisés. Il est essentiel aussi que ces éléments de construction (rétrécissement, rehaussement de la chaussée, bacs à fleurs, potelets...) soient bien visibles aussi de nuit. Le principe selon lequel la route doit pardonner certaines erreurs est ici tout à fait d'actualité.

5. LES USAGERS DE LA ROUTE

Cette section est divisée en deux parties bien distinctes. La première traite des règles de circulation qui s'appliquent aux différents usagers de la route. La seconde aborde les questions de sensibilisation, de formation et d'éducation.

5.1. Les règles de circulation

Les conducteurs de cyclomoteurs : leur place sur la route

La Convention sur la Signalisation Routière ouvre de manière implicite la possibilité pour les Etats membres de rendre obligatoire l'espace réservé aux cyclistes - la piste cyclable - également aux cyclomotoristes¹.

Certains pays ont fait ou font encore usage de cette faculté, d'autres pas. D'autres, enfin, ont modulé cette obligation² :

- soit en acceptant les conducteurs de cyclomoteurs lents (20 à 30 km/h) sur les pistes cyclables ;
- soit en acceptant les conducteurs de cyclomoteurs rapides (45 km/h) sur les pistes cyclables pour autant que l'infrastructure permette une coexistence raisonnable avec les cyclistes et/ou que cette solution présente plus de sécurité ;
- soit en prohibant l'usage des pistes cyclables par les conducteurs de cyclomoteurs rapides (45 km/h) ;
- en modulant les deux derniers cas de figure selon que l'on se trouve en agglomération ou non.

Ces solutions médianes, entre l'obligation stricte et l'interdiction d'utiliser les pistes cyclables par les cyclomoteurs, viennent en réponse à la question de savoir si les conducteurs de cyclomoteurs peuvent coexister avec les cyclistes ou non.

La vitesse maximale des cyclomoteurs "lents" devrait permettre cette coexistence avec les cyclistes compte tenu des vitesses praticables par les uns et les autres qui n'est pas forcément le cas pour les cyclomoteurs "rapides" qui, par contre, peuvent mieux s'insérer dans la circulation en chaussée compte tenu de leur vitesse de pointe et de la limitation générale de vitesse pratiquée en agglomération par exemple (50 km/h ou 60 km/h).

Le débat en cette matière n'est toutefois pas clos. Le choix de la place sur la route pour les conducteurs de cyclomoteurs devrait rester pour l'heure du ressort des Etats membres car le recours à ce type de locomotion revêt des réalités et des ampleurs fort différentes de pays à pays. La stratégie à adopter visera à concilier la meilleure coexistence entre cyclistes et cyclomotoristes et le plus grand degré de sécurité, en particulier pour prévenir les risques importants courus tant par les uns que par les autres aux intersections.

Un problème de visibilité et de perception

Le comportement dans la circulation de chacune des catégories faisant l'objet de ce triptyque est spécifique. Les conducteurs de cyclomoteurs et de motocycles n'échappent pas à cette règle.

Si des efforts ont été accomplis en matière de sécurité et plus particulièrement de normalisation des équipements de sécurité (cf. Section 4), les conducteurs de voitures et de camions, semblent éprouver les plus grandes difficultés à percevoir à temps les cyclomotoristes et même les motocyclistes. Parfois même, ils ne se soucient guère de leur présence dans la circulation.

1. Voir définition du signal D4 de la CSR.

2. Voir Tableau 15.

De jour, il est proposé pour les conducteurs de cyclomoteurs d'adapter la même règle d'emploi des feux que pour les conducteurs de motocycles¹. Cette obligation, en vigueur dans certains pays, est assez bien acceptée et connaît une bonne application sur le terrain. Sur le plan technique, le parc actuel des cyclomoteurs autorise cette obligation. Il est, en outre, prouvé que l'homme réagit mieux aux faisceaux lumineux. Ceci conforte la prise en compte des deux-roues motorisés par les autres usagers de la route.

Les passagers

La présence de passagers sur les cyclomoteurs et les motocycles est un problème en soi (modification de l'équilibre, distance de freinage allongée, sensibilité au vent...).

Certains pays ont jugé utile de réglementer la présence d'un passager sur ces véhicules, soit en l'interdisant, soit en l'acceptant en fonction de l'âge du conducteur. Les réglementations sont fort hétéroclites.

Dans l'hypothèse d'un passager en bas âge, il serait probablement utile de compléter, dans maints cas, les législations nationales aux fins de garantir à celui-ci plus de sécurité par l'obligation d'avoir un siège adapté.

La protection des conducteurs et des passagers

Si le port du casque est pratiquement généralisé pour les conducteurs et passagers de motocycles, cette obligation n'est apparemment pas encore étendue à tous ou partie des utilisateurs de cyclomoteurs. Le casque de protection, correctement porté, constitue cependant un des éléments de sécurité essentiel en cas d'accident. Les lésions encourues à la tête sont parmi les plus dommageables et leur fréquence est potentiellement élevée. Il est donc hautement souhaitable de généraliser le port du casque pour toutes les catégories de conducteurs et des passagers de cyclomoteurs.

A part le port du casque, il convient de souligner l'importance des vêtements appropriés (combinaison, gants, chaussures), aux protections renforcées aux endroits les plus exposés, de couleurs vives, de matériaux résistants aux diverses formes d'intempéries.

Le dépassement et le croisement - pour rappel

Les conducteurs pensent, à tort, que tant les cyclomotoristes que les motocyclistes ont besoin d'un espace réduit dans la circulation.

Hormis le fait que le conducteur de deux-roues motorisé aura tendance à suivre une trajectoire optimale, il tentera d'éviter les défauts des voies de circulation par des manœuvres soudaines.

Les conditions atmosphériques l'handicapent aussi particulièrement (vent, pluie, etc.). La puissance des motocycles lui permet de se déjouer en partie de ces difficultés, pas celle des cyclomoteurs.

1. Art. 32 de la Convention sur la Circulation Routière (CCR) : "De jour, les conducteurs de motocycles doivent rouler avec au moins un feu-croisement avant et un feu rouge arrière allumés. La législation nationale peut autoriser l'utilisation de feux de jour au lieu de feux-croisement." Cf. doc. E/Conf.56/16 Rev.1/Amend.1 de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies.

En raison de ces différents facteurs, il conviendrait :

- que le conducteur laisse une distance de sécurité suffisante entre son véhicule et le cycle ou le cyclomoteur à deux roues qu’il dépasse ou qu’il croise ;
- qu’en cas de croisement, le conducteur de véhicule à moteur ralentisse s’il ne peut laisser cette distance de sécurité et, au besoin, s’arrête.

Cela a d’ailleurs été mentionné lorsqu’il s’est agi de la sécurité des cyclistes¹.

Un problème commun aux cyclomotoristes et aux motocyclistes : le comportement en cas de formation de file

De nombreuses réglementations admettent que le conducteur de cyclomoteur et de motocyclette puisse remonter une file de véhicules à l’arrêt, soit par la gauche, soit par la droite, selon le sens de la circulation. Dans certains cas, la réglementation autorise même cette pratique lorsque la circulation est fortement ralentie.

La question de savoir s’il faut permettre aux cyclomotoristes lents de remonter par la droite (par la gauche selon le sens de la circulation), une file de véhicules en mouvement, a été et reste encore largement controversée.

Alors que certains pays autorisent cette pratique, d’autres l’interdisent. En tout état de cause, elle devrait être interdite, pour des raisons de sécurité évidentes, s’agissant des conducteurs de cyclomoteurs rapides et de motocycles. De même doit-il être interdit aux usagers de deux-roues, quels qu’ils soient, de se faufiler entre les véhicules.

Le contrôle du respect des règles de circulation

S’il est parfois malaisé de disposer d’une image précise de l’intensité des contrôles effectués par les forces de l’ordre s’agissant des catégories d’usagers visées dans le triptyque “usagers vulnérables”, il est évident que, pour les cyclomotoristes et les motocyclistes, les contrôles sont nettement plus fréquents que pour les cyclistes et les piétons.

Ces contrôles portent en outre sur l’ensemble des règles qui sont applicables et tout particulièrement sur les comportements à haut risque (respect des vitesses, alcool, etc.).

L’impact de ces contrôles sur le comportement des cyclomotoristes et motocyclistes ne semble toutefois pas aussi opérant que pour d’autres catégories d’usagers motorisés, notamment en raison de l’extrême mobilité de ces véhicules conjuguée, pour un petit nombre d’entre eux, à une prise de risques exagérée, pratiquement de manière ludique.

Ces situations montrent à quel point il peut être nécessaire d’intégrer davantage ces usagers à la conception et à la mise en œuvre des différentes réglementations qui les concernent.

En outre, dans certains pays Membres, les cyclomoteurs ne sont pas immatriculés. Le contrôle de ces véhicules en circulation est dès lors hypothétique. Leur immatriculation permettrait en outre de prévenir et combattre le vol.

1. Cf. Chapitre I : Les cyclistes.

5.2 Sensibiliser les usagers de la route

Les cyclomoteurs

Se pencher sur le problème de l'insécurité du cyclomoteur conduit à aborder le comportement du cyclomotoriste et en particulier celui de l'adolescent, utilisateur principal de ce mode de déplacement. C'est donc ce jeune, pressé, impulsif, se risquant dans des manœuvres dangereuses sans prévenir, qu'il convient de sensibiliser et de tempérer, faute de l'expérience qu'il n'a pas encore acquise.

En effet, la majorité des accidents mettant en cause un cyclomotoriste de 14 à 18 ans sont dus, soit à une prise de risque, soit à un non-respect des règles de circulation, en général dû à un manque d'attention. Cette négligence à l'égard des règles est une caractéristique propre aux adolescents qui conduisent leurs cyclomoteurs selon la règle de l'économie d'efforts: en évitant de s'arrêter, de descendre de machine, en choisissant la route la plus courte et la trajectoire la plus directe et en acceptant des marges très faibles de sécurité.

La sécurité de ces jeunes cyclomotoristes ne pourra être accrue que par, avant tout, une formation adaptée, et une sensibilisation à leur vulnérabilité qui doit les convaincre d'avoir une conduite plus prudente et respectueuse des règles.

Cette sensibilisation aux dangers de la conduite d'un deux-roues doit être davantage intégrée dans le cadre de l'école: elle est ainsi également le moyen d'initier le jeune et futur conducteur de voiture à la conduite dans la circulation, au respect du code de la route et à la sécurité routière. Ainsi, le brevet de sécurité routière, permettant en France à un jeune de conduire un cyclomoteur dès 14 ans, s'obtient après un examen théorique dont la première partie s'obtient à 12 ans et la deuxième partie à 14 ans, âge auquel il passe l'examen pratique. Les deux examens théoriques se déroulent au collège.

Par ailleurs, cette sensibilisation, grâce à des campagnes ciblées sur cette tranche d'âge, doit convaincre de l'utilité du casque, attaché et correctement ajusté aussi bien pour le conducteur que pour le passager et ce quelles que soient les conditions climatiques.

Face à cette catégorie de jeunes usagers influençables, il est également important que les fabricants axent leurs arguments de vente sur des critères ne portant pas atteinte à la sécurité routière.

Enfin, une catégorie particulière est celle constituée des coursiers dont l'objectif est avant tout d'arriver le plus vite possible à leur destination. Des entreprises sont sensibilisées à ce problème et mènent des actions de prévention visant spécifiquement cette catégorie d'employés. Ces actions méritent d'être mieux connues et doivent être multipliées.

Les motocycles

Comme pour les cyclomotoristes et l'ensemble des usagers de la route, il est nécessaire de sensibiliser, d'une part les motocyclistes aux graves conséquences de leurs comportements dangereux, d'autre part, les autres usagers de la route, et en particulier les automobilistes, à la vulnérabilité des motocyclistes.

Les motocyclistes peuvent être sensibilisés par des campagnes ciblées, par les compagnies d'assurance et sur les lieux de travail. Ils peuvent également être informés au sein d'associations d'automobiles clubs, de fédérations et lors de grands rassemblements sportifs de motocyclistes. Il est indispensable, dans une politique de prévention liée au contrôle, que les organismes représentatifs de ces usagers soient associés comme partenaires des autorités.

Ainsi, existent en France depuis 1993 les “relais motards calmos”. Dans le cadre d’une convention signée entre les pouvoirs publics et la Fédération Française des Motards en Colère, il s’agit, lors des grandes manifestations sportives motocyclistes, d’animer des relais installés sur des aires de repos réparties sur le réseau routier et autoroutier pour lutter contre la fatigue et réduire le nombre d’accidents lors de ces migrations de milliers de motocyclistes. Ces relais incitent à la prudence et offrent des services et une ambiance qui font que la pause n’est plus vécue uniquement comme une nécessité, mais aussi comme un plaisir. Un Comité de pilotage national est chargé notamment de veiller au respect de l’esprit originel des relais motards et à la cohérence des différentes actions et de promouvoir l’opération sur le plan national et international notamment par le biais d’un dossier de presse national.

Les campagnes de communication devront mettre l’accent sur les facteurs de risque spécifiques aux motocyclistes: plus grande vulnérabilité que les automobilistes liés à l’absence de carrosserie, mauvaise habitude de se faufiler entre les voitures et souvent passion de la vitesse.

Outre les usagers de la route, ce sont les gestionnaires des infrastructures qu’il faut également sensibiliser aux problèmes spécifiques des motocycles. Ainsi, en France, existe depuis 1994 un réseau “Monsieur ou Madame Moto”. Un (e) “Monsieur ou Madame Moto” est désigné(e) au sein de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière du ministère des Transports et dans chaque Direction Départementale de ce ministère.

Ces cadres, sensibilisés aux problèmes des motards et, si possible, ayant pratiqué eux-mêmes la moto ou ayant passé leur permis moto sont chargés d’être l’interlocuteur des motards, de sensibiliser les services techniques à leurs problèmes et de proposer et suivre la mise en œuvre des programmes spécifiques en faveur de leur sécurité. Ainsi les motards peuvent s’adresser à cette personne pour lui signaler certains problèmes d’entretien ou d’aménagement de détail (nids de poule, regards d’égout, dénivellation en bord de chaussées...) auxquels ils sont beaucoup plus sensibles que les automobilistes.

Cette méthode de signalement a notamment permis de mettre en œuvre concrètement des actions dans trois domaines qui mobilisent fortement les motocyclistes : l’amélioration des glissières métalliques de sécurité et des ralentisseurs et le remplacement des marques sur chaussées ne respectant pas les caractéristiques d’adhérence exigées pour l’homologation des produits de marquage. Les associations de motards et la presse spécialisée peuvent servir de relais pour développer cette méthode de signalement des problèmes rencontrés.

Conduire un deux-roues -- cyclomoteur ou motocyclette -- nécessite une sensibilisation particulière aux problèmes de la circulation et aux dangers accrus liés à ces engins. Connaître la vulnérabilité de ces usagers nécessite également une sensibilisation particulière des autres conducteurs.

C’est pourquoi il est nécessaire au cours de la formation d’un conducteur de tout type de véhicule d’inculquer les meilleures pratiques en matière de comportement :

- en tant qu’usager d’un deux-roues, par exemple :
 - utiliser des vêtements protégeant suffisamment en cas d’accident (surtout pour les motards) et ne pas oublier le casque, dans toutes conditions ;
 - ne pas se faufiler entre les files de voitures ;
 - ne pas “couper” les intersections ;
 - entretenir régulièrement et correctement son véhicule.

- en tant que conducteur d'un autre véhicule, par exemple :
 - ne pas changer de file sans vérifier la présence ou non d'un deux-roues ;
 - estimer avec prudence la vitesse d'une moto arrivant à un carrefour ;
 - prévoir la réaction d'un conducteur de deux-roues dans la circulation.

Il appartient aux auto-écoles de sensibiliser l'ensemble de leurs stagiaires à ces particularités. Mais il faut également inciter les conducteurs de deux-roues à se former au-delà de ce qui est strictement obligatoire de manière à acquérir les meilleures habitudes en tenant compte de l'expérience de formateurs spécialisés.

RECOMMANDATIONS CONCERNANT LES CYCLISTES

Le Conseil des Ministres des Transports de la CEMT, réuni à Berlin les 21 et 22 avril 1997,

VU le rapport sur la sécurité des cyclistes [document CEMT/CM(97)12] ;

CONSTATANT,

- que, quoique l’usage de la bicyclette soit déjà bien répandu dans certains pays d’Europe, le cyclisme connaît aujourd’hui un nouvel essor dans beaucoup de pays Membres de la CEMT,
- que de nombreux pays développent des politiques d’incitation à l’usage de la bicyclette, notamment parce que ce mode de locomotion est peu encombrant et respectueux de l’environnement et qu’il offre une alternative aux autres modes de transport, en particulier en site urbain,
- que les cyclistes paient un lourd tribut aux accidents de la circulation routière, particulièrement en raison de leur vulnérabilité ;

CONVAINCU que toute politique d’incitation à l’usage de la bicyclette doit impérativement être accompagnée d’une véritable politique cohérente et efficace de sécurité ;

RESOLU à prendre toutes les mesures nécessaires pour accroître la sécurité des cyclistes et favoriser un comportement convivial entre tous les usagers de la route ;

ESTIMANT que ces mesures doivent porter à la fois sur :

- les aspects réglementaires,
- l’organisation de la circulation,
- l’infrastructure et sa cohérence avec les règles de circulation et de signalisation,
- les aspects techniques liés aux véhicules,
- la formation et le comportement des cyclistes et des autres usagers de la route ;

RECOMMANDE d’approfondir la connaissance des besoins des utilisateurs de bicyclettes et des dangers auxquels ils sont exposés afin de dégager les mesures de sécurité nécessaires, en particulier :

- s’agissant de l’*organisation de la circulation* :
 - de prendre en compte, à égalité de préoccupation avec les autres modes de transport, les cyclistes dans l’élaboration des plans de déplacement et de circulation ;

- s’agissant de l’*aménagement des infrastructures routières* :
 - de garantir, là où cela est nécessaire, la continuité des pistes ou itinéraires cyclables, sans interruption, pour assurer la sécurité des cyclistes,
 - de porter une attention particulière à la création ou au réaménagement d’infrastructures destinées aux cyclistes. Pour cela, il convient de leur dédier certains itinéraires, en adoptant par exemple, des revêtements appropriés, des marquages et signalisations adéquates ; d’assurer une protection efficace, notamment aux intersections, en favorisant l’implantation d’équipements spécifiques (feux décalés, “sas”, etc.) ;

- s’agissant des *aspects techniques liés aux véhicules et des dispositifs de sécurité* :
 - d’adopter des normes de qualité applicables aux bicyclettes pour que seuls des véhicules et des dispositifs fiables puissent être mis sur le marché et utilisés ; ces normes peuvent, par exemple, concerner le cadre, les dispositifs d’éclairage, de freinage, les sièges pour enfants ou les dispositifs rétro-réfléchissants,
 - de prendre les mesures nécessaires pour obliger les cyclistes à utiliser de nuit et chaque fois que les conditions atmosphériques l’exigent, un dispositif d’éclairage fiable et efficace et à équiper leurs cycles de catadioptrés,
 - d’encourager les cyclistes à porter un casque qui réponde à des normes de sécurité ;

- s’agissant du *comportement* :
 - de réfléchir à l’opportunité d’introduire un âge minimum d’accès à l’utilisation de la bicyclette sur la route,
 - de dispenser aux enfants l’éducation nécessaire pour appréhender les dangers de la circulation lorsqu’ils utilisent une bicyclette, notamment par une connaissance minimale des règles,
 - de développer des stratégies destinées à améliorer le respect des règles de circulation, stratégies qui englobent à la fois la formation, la communication, l’éducation des usagers, les contrôles et les sanctions, selon des méthodes, en des lieux et sur des supports appropriés aux personnes que l’on veut sensibiliser,
 - d’impliquer dans la mise en œuvre de ces stratégies tous les partenaires concernés, notamment les parents, les milieux scolaires, les forces de police, les associations d’usagers de la route, les compagnies d’assurances,
 - d’encourager les cyclistes à être visibles dans la circulation, par exemple en portant des vêtements clairs ou rétro-réfléchissants,
 - d’inclure dans la formation des autres usagers de la route, notamment lors du passage du permis de conduire, une prise de conscience des problèmes spécifiques rencontrés par les cyclistes ;

APPROUVE les propositions d’amendements aux Conventions sur la Circulation et sur la Signalisation Routières des Nations Unies, selon les orientations formulées en Annexe 2 du rapport CEMT/CM(97)12 et décide de les transmettre aux organes compétents de la CEE/ONU pour la suite utile :

CHARGE le Comité des Suppléants d’assurer la diffusion du rapport et des recommandations qui viennent d’être adoptés auprès des instances directement impliquées dans leur mise en œuvre, de transmettre aux organes compétents de la CEE/ONU les propositions d’amendements aux Conventions sur la Circulation et la Signalisation Routières dont elle est dépositaire, et de veiller à l’application de cette Résolution.

RECOMMANDATIONS CONCERNANT LES PIETONS

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, et
- 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.

RECOMMANDATIONS CONCERNANT LES CYCLOMOTORISTES ET LES MOTOCYCLISTES

Le Conseil des Ministres des Transports de la CEMT, réuni à Varsovie, les 19 et 20 mai 1999,

VU le rapport sur la sécurité des cyclomotoristes et des motocyclistes [CEMT/CM(99)19],

CONSCIENT de la vulnérabilité des cyclomotoristes et des motocyclistes, due particulièrement à leur manque de protection extérieure et à leur mauvaise perception par les autres usagers de la route,

CONSCIENT également d'une détérioration latente de la sécurité des utilisateurs de deux-roues à moteur en raison de l'augmentation générale du trafic, particulièrement perceptible en milieu urbain,

RAPPELANT les Résolutions antérieures adoptées par la CEMT en la matière à savoir la Résolution n° 31 de 1974, relative aux problèmes de sécurité des véhicules à deux roues et la Résolution n° 42 de 1980 sur la sécurité des utilisateurs de véhicules à deux roues à moteur,

CONSTATANT :

- la diversité du parc d'engins motorisés à deux roues,
- la variété d'utilisation de ces engins,
- le développement de leurs capacités techniques, tant en ce qui concerne leur sûreté que leurs performances,

TENANT COMPTE des travaux entrepris et des réflexions poursuivies au sein des autres organisations internationales traitant du sujet concerné, qu'elles représentent les usagers, les constructeurs ou les institutions,

DÉTERMINÉ à prendre toutes les mesures nécessaires pour accroître la sécurité des cyclomotoristes et des motocyclistes et à favoriser un comportement convivial entre tous les usagers de la route, tel qu'il l'avait affirmé à Berlin, en adoptant le projet de Résolution sur les cyclistes [CEMT/CM(97)11],

RECOMMANDE :

- *dans un cadre général* et afin d'assurer une meilleure connaissance du problème sur le plan statistique :
 - de veiller à une meilleure homogénéité des types d'engins concernés ou de leur classification,
 - d'améliorer, par la suite, le recueil des données relatives au parc et à l'accidentologie de ces catégories de véhicules,

- *en ce qui concerne les véhicules :*
 - d'établir des critères de classification suffisamment clairs et précis pour que chaque engin sur le marché soit aisément identifiable comme appartenant à l'une des deux catégories à l'étude – cyclomoteur ou motocycle,
 - d'empêcher toute possibilité de manipulation, à l'instar des décisions prises au sein de l'Union Européenne, de manière à ce qu'au terme de la décennie à venir, le parc des deux-roues à moteur, pour l'ensemble des pays de la CEMT, soit conforme à la classification établie,
 - de veiller, au niveau de la construction des voitures et des poids lourds, à mieux prendre en compte la problématique de collision avec les deux-roues motorisés,
 - de favoriser les recherches permettant d'assurer la sécurité d'utilisation de ces véhicules,
 - d'étudier dans quelle mesure il serait utile d'instaurer, à l'exemple de ce qui existe pour les autres véhicules à moteur, un contrôle technique obligatoire des engins concernés,

- *en ce qui concerne les infrastructures :*
 - de porter une attention particulière à la coexistence cyclistes/cyclomotoristes sur les pistes cyclables, et de moduler la présence des cyclomotoristes sur celles-ci selon la qualité de leur aménagement et selon la vitesse des cyclomoteurs concernés,
 - de veiller, dans la circulation générale, à ne pas mettre en danger l'équilibre des deux-roues motorisés,
 - ▶ en assurant la qualité de la surface de roulement et du marquage routier, et
 - ▶ en étant attentif aux aménagements latéraux qui peuvent constituer un danger lorsque ces véhicules ralentissent au changement de direction, et
 - ▶ à l'intention des motocyclistes, sur les réseaux rapides,
 - ▶ d'une part, d'interdire les rainures et de réparer la voirie, de telle sorte qu'il n'y ait pas d'ornière, et
 - ▶ d'autre part, de mettre en place des glissières de sécurité présentant moins de danger pour les motocyclistes et leurs passagers,

- *en ce qui concerne la formation :*
 - d'améliorer la qualité des formations existantes dans les pays Membres en s'inspirant, par échange d'informations, des meilleures pratiques,
 - de mettre une formation à la conduite à la disposition des adolescents, aussitôt que possible, par un apprentissage réglementé de la conduite du cyclomoteur,
 - d'élargir à tous les pays Membres l'accès progressif à la conduite des motocycles, en fonction de leur puissance et pour autant que les motocycles répondent techniquement à la catégorie d'accès visée, afin d'obtenir un comportement du conducteur plus sûr,
 - de mettre en place un examen pratique, en sus de l'examen théorique qui est généralisé, préalable à l'obtention de tout permis de conduire de motocycles,

- *en ce qui concerne les usagers de la route :*
 - de sensibiliser, d'une manière continue, tant les conducteurs de deux-roues à moteur que les autres usagers de la route, au problème récurrent de la perception des véhicules considérés dans ce rapport, par les autres usagers,
 - d'encourager les conducteurs de deux-roues à moteur à être plus en sécurité et à être plus visibles, par l'utilisation de vêtements appropriés et par l'obligation d'utilisation des feux de jour,
 - d'encourager également ces conducteurs à être plus en sécurité en entretenant régulièrement et correctement leur véhicule,

- de veiller à ce que, tant les conducteurs que les passagers des deux-roues motorisés¹ portent systématiquement et correctement un casque homologué,
- de veiller également à ce que les conducteurs de deux-roues à moteur ne mettent en danger ni leur sécurité ni celle des autres usagers, en leur faisant respecter les règles de circulation, notamment en ce qui concerne leur place sur la route,

CHARGE le Comité des Suppléants :

- de diffuser ces recommandations à tous ceux susceptibles de les mettre en œuvre,
- de suivre l'évolution de la situation à l'égard de ces catégories d'usagers et de faire rapport au Conseil en temps utile.

1. En Belgique et aux Pays-Bas, seulement ceux ayant une limite de vitesse supérieure à 25 km/h.

ANNEXES

Tableau 1. Répartition en pourcentage des tués par catégorie d'usagers

1995	Piétons	Cycles	Cyclos- moteurs	Motos	Voitures		Autres + Inconnus	TOTAL	Tués
					Conducteurs	Passagers			
A	16.5	6.4	5.5	7.0	42.6	16.0	6.0	100 %	1 210
B	10.3	8.8	4.9	8.0	47.5	16.6	3.9	100 %	1 449
BG	32.8	3.8	0.9	4.6	24.7	20.3	12.9	100 %	1 264
BLR	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		1 781
CH	18.2	7.7	4.2	15.3	32.9	15.5	6.2	100 %	692
CZ	26.8	11.0	2.1	4.0	30.7	22.2	3.3	100 %	1 588
D	14.1	7.9	1.9	9.6	43.3	19.4	3.6	100 %	9 454
DK	20.3	13.2	4.6	6.2	33.7	17.4	4.6	100 %	582
E	17.4	2.1	6.7	8.3	32.6	23.1	9.8	100 %	5 751
EST	31.6	6.3	1.8	3.3	26.8	21.4	8.7	100 %	332
F	12.2	4.4	5.6	9.3	43.0	21.0	4.4	100 %	8 891*
FIN	16.3	16.8	4.5	2.9	35.1	17.2	7.0	100 %	441
GR	23.7	1.5	10.1	16.3	26.0	17.8	4.7	100 %	2 076
H	30.6	14.2	3.8	2.9	23.9	20.0	4.6	100 %	1 589
HR	29.3	6.3	2.0	4.1	28.9	19.9	9.6	100 %	800
I	13.5	5.6	9.8	8.2	37.7	19.6	5.7	100 %	6 968*
IRL	30.0	6.4	=>	13.6	44.1	=>	5.9	100 %	404
L	13.2	2.9	1.5	5.9	58.8	17.6	0.0		68
LT	39.9	10.9	1.3	4.0	18.5	19.5	6.0	100 %	672
LV	30.3	6.1	2.3	4.9	31.6	24.9	0.0	100 %	660*
MD	40.6	0.0	0.0	0.0	10.7	0.0	48.7	100 %	544
N	15.1	5.9	1.6	6.2	39.3	28.5	3.3	100 %	305
NL	10.6	20.0	8.8	6.7	34.9	14.4	4.5	100 %	1 334
P	22.1	3.5	19.6	9.7	18.6	16.5	10.0	100 %	2 710*
PL	38.2	9.1	1.9	4.6	20.7	19.3	6.2	100 %	6 900
RO	47.5	6.6	0.9	0.9	15.4	18.0	10.8	100 %	2 863
S	12.4	10.0	1.6	5.6	46.0	18.9	5.6	100 %	572
SK	11.9	6.2	0.5	3.4	=>	63.7	14.3	100 %	595A
SLO	20.0	8.4	4.1	3.6	36.1	24.3	3.4	100 %	415
TR	23.5	ND	3.1	1.7	33.5	38.0	0.2	100 %	8 217*
UK	28.7	5.9	0.5	11.8	30.0	18.3	4.9	100 %	3 621
CEMT	22.0	6.1	4.6	7.2	33.0	21.4	5.8	100 %	74 748
AUS	19.8	2.4	ND	10.0	39.3	23.2	5.2	100 %	2 013
CDN	12.4	1.9	0.2	4.8	35.9	20.6	24.2	100 %	3 347
JAP	27.7	12.4	9.3	10.7	28.7	10.8	0.3	100 %	16 598A
NZL	12.2	2.6	ND	13.4	40.9	26.6	4.3	100 %	582
RUS	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		32 791
USA	13.5	2.0	0.1	5.6	35.9	17.9	25.1	100 %	40 676A
Associés	16.7	4.2	2.1	6.9	34.5	16.8	18.8	100 %	96 007
MA	31.5	5.4	11.2	=>	14.1	17.2	20.7	100 %	3 623
Observateurs	31.5	5.4	11.2		14.1	17.2	20.7	100 %	3 623

A : Année précédente

ND : Non disponible

* : Chiffres ajustés à la définition type : décès dans les 30 jours = tués X facteur de correction.

Tableau 2. Répartition en pourcentage des victimes par catégorie d'usagers

1995	Piétons	Cycles	Cyclos- moteurs	Motos	Voitures		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
BLR	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		9 238
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	4.5	100 %	38 555
D	8.4	13.9	3.0	7.3	41.0	22.0	4.4	100 %	521 595
DK	10.9	22.7	8.4	4.8	30.1	18.2	4.9	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
GR	14.1	1.2	16.0	18.9	26.8	22.2	0.9	100 %	34 135
H	17.5	12.2	6.0	4.5	26.2	27.8	6.0	100 %	27 476
HR	15.8	5.7	3.1	4.3	33.0	29.0	9.1	100 %	18 465
I	6.3	3.4	16.0	7.1	39.3	23.7	4.2	100 %	266 083
IRL	14.0	6.5	=>	9.4	60.6	=>	9.4	100 %	10 633
L	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		1 480
LT	35.8	7.7	2.3	4.9	18.2	26.9	4.2	100 %	5 180
LV	29.4	3.6	2.2	5.3	26.0	32.3	1.2	100 %	5 514
MD	37.1	0.0	0.0	0.0	11.2	0.0	51.8	100 %	3 613
N	9.6	7.9	4.5	4.9	44.8	27.6	0.7	100 %	12 061
NL	8.2	21.2	17.3	7.5	28.2	13.5	4.1	100 %	13 022
P	15.0	2.4	26.3	7.0	19.2	21.4	8.7	100 %	67 912
PL	30.2	7.8	2.2	4.9	20.4	27.4	7.1	100 %	77 126
RO	49.5	5.2	0.5	1.1	13.6	19.0	11.1	100 %	10 561
S	6.8	14.1	3.8	4.0	43.6	21.6	6.1	100 %	21 745
SK	ND	ND	ND	ND	=>	ND	ND		ND
SLO	11.0	7.4	7.3	4.2	40.5	27.7	2.0	100 %	8 416
TR	17.5	ND	3.7	2.9	32.0	43.7	0.2	100 %	129 734
UK	15.1	8.0	0.8	6.8	38.8	23.6	6.8	100 %	310 506
CEMT	12.1	7.9	7.2	7.1	35.9	24.6	5.2	100 %	2 096 642
AUS	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100 %	23 426A
CDN	6.2	4.1	0.2	2.4	43.6	25.0	18.4	100 %	245 147
JAP	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND		ND
NZL	6.4	4.7	ND	9.3	48.7	25.7	5.2	100 %	17 452
RUS	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		183 926
USA	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND		ND
Associés	4.4	4.6	2.4	2.8	46.4	22.6	16.6	100 %	469 951
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

A : Année précédente

ND : Non disponible

* : Chiffres ajustés à la définition type : décès dans les 30 jours = tués X facteur de correction.

Tableau 3. Répartition des piétons tués par classe d'âges

Année 1995								
Pays	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 (*)	15
<i>(!) Classes d'âges différentes</i>								
<i>(*) pour les pays qui ont fourni les données pour ces classes d'âges</i>								

Tableau 4. Répartition des piétons gravement blessés par classe d'âges

Année 1995								
Pays	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 (*)	13
<i>(!) Classes d'âges différentes</i>								
<i>(*) pour les pays qui ont fourni les données pour ces classes d'âges</i>								

Tableau 5. Répartition des piétons (tués ou victimes) en et hors agglomération

Année 1995				
	Tués		Victimes	
Pays	En agglomération	Hors agglomération	En agglomération	Hors agglomération
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 6. Répartition des piétons (tués ou victimes) le jour et la nuit

Année 1995				
Piétons				
Pays	Tués la nuit	Tués - Total	Victimes la nuit	Victimes - Total
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	1671	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 7. **Sous-groupes de population**
(en pourcentage de la population totale)

	65 ans et + (proportion de personnes âgées)						0-14 ans et 65 ans et plus						75 ans et plus				
	1960	1990	2000	2010	2020	2030	1960	1990	2000	2010	2020	2030	1990	2000	2010	2020	2030
États-Unis	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
Japon	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
Allemagne	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
Italie	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
Royaume-Uni	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
Australie	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
Autriche	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
Belgique	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
Danemark	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
Espagne	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
Finlande	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
Grèce	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
Irlande	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
Islande	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
Mexique	...	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
Norvège	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
Nouvelle-Zélande	...	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
Pays-Bas	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
Suède	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
Suisse	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
Turquie	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 OCDE	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
OCDE 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 : Le vieillissement dans les pays de l'OCDE : un défi fondamental pour la politique, Etude de politiques sociales N° 20, OCDE, 1996.

Tableau 8. Nombre de cyclomoteurs et de motocycles - 1995

Pays	Habitants x 10 ⁶	Cyclomoteurs				Motocycles			
		Lents	Autres	Jusqu'à x 10 ³	Par habitant x 10 ³	<125	>125	Jusqu'à x 10 ³	Par habit. x 10 ³
A	8		370	370	46			194	24
B	10			290	29			212	21
BG	8		285	285	34			230	29
BY	10					151	412	563	40
CH	7	334	38	372	52	157	175	332	51
D	82	578	1 075	1 653	21	356	2 114	2 460	26
DK	5	100	18	118	22			55	11
E	40		2 101	2 101	52			1 301	32
F	58		1 800	1 800	31	452	531	983	17
FIN	5		96	96	19	25	42	67	13
H	10							151	15
I	57.7		3 750	3 750	65			2 530	44
IRL									
L	0.4							9	22
LT								16	
LV									
MA								19	
MD	4					15	117	132	37
N	4		114	114	26	4	39	43	10
NL	16	160	380	540	34		350	350	22
PL	39							876	23
S	9	120		120	14	11	110	121	14
SK	5		85	85	16	147	79	226	42
UK	57		105	105	18	162	324	486	9

Tableau 9. **Conducteurs de cyclomoteurs**
Victimes (tués + blessés) en 1985 et 1995

	Tués		Nombre de cyclomotoristes tués par million de cyclomoteurs		Blessés graves		Blessés légers		TOTAL	
	1985	1995	1985	1995	1985	1995	1985	1995	1985	1995
A	130	64	307	180	3 840	1 254	6 727	2 451	10 697	3 739
B	108	67	325		1 995	1 176	5 828	4 868	7 931	6 111
BG		9		42		140		-	-	149
BY					-		-		-	-
CH	88	28	140	87	4 277	1 678	-	-	4 365	1 706
CZ		14				50		254		318
D	325	183	221	106	6 990	4 713	15 263	10 935	22 578	15 831
DK	56	28			1 049	517	511	351	1 616	896
E	417	343		184	3 668	4 453	6 701	10 234	10 786	15 030
F	760	446		274	8 089	4 466	22 373	14 785	31 222	19 697
FIN	32	19	212	213	462	429	-	-	494	448
GR	193	201			439	588	2 638	3 885	3 269	4 674
H	94	60		169	951	702	1 139	873	2 184	1 635
I	-	600			-	-	-	-	-	38 070
IRL	-				-		-		-	-
L	-	2		50	-	-	-	-	-	-
LT	-	10			-	110	-	-		120
LV	-	11			-	77	-	16		104
MA	-	-			-	-	-	-	-	-
MD	-	5			-	0	-	-	-	-
N	23	5	162	43	153	89	701	452	877	546
NL	-	98	169	222	-	2 129	-	8 740		10 967
P	-	461			-	2 366	-	12 136	-	14 963
PL	211	129			1 203	842	767	750	2 181	1 721
S	26	9		75	282	235	471	576	779	820
SK	10	10		20	92	71	193	194	295	275
TR	-	220			-	-	-	-	-	5 821
UK	60	19		170	2 911	551	8 044	1 882	11 015	2 452

Tableau 10. Répartition des tués par classe d'âge (1995)
Ensemble des cyclomotoristes

	0-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-49	50-65	>65	n.préc	Total	% 14/19*
A**	12		2	2	3	7	8	12	-	46	26
B	18		10	2	3	8	12	11	-	64	28
BG	3		-	7				1		11	27
BY	-		-	-	-	-	-	-	-	-	
CH	1	11	-	-	-	1	6	10	-	29	41
CZ	0	3	1	3				7	-	14	21
D	47		1	5	6	16	23	36	-	134	35
DK	9		1	-	2	3	6	5	-	26	35
E	10	130	41	35	22	44	50	47	7	386	36
F	204		39	24	15	88	48	52	1	471	43
FIN	8		-	-	-	1	4	4	-	17	47
GR	2	42	20	25	20	34	122	30	-	201	21
H	5		3	7	4	12	12	16	-	59	8
I	11	196	120	49	160		114	159	9	618	32
IRL	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-
L	1		-	-	1	-	-	-	-	2	50
LT	4		2	1	1	2	-	-	-	10	40
LV	1		1	1		1	2	4	1	11	10
MA	52			89		125		22	2	290	-
MD			1		-	-	-	-	-	1	-
N	1	1	1	-	-	-	-	3	-	6	33
NL	1	51	9	4	3	7	6	26	-	107	48
P	1	81	37	38	87		54	57	3	368	22
PL	7	19	8	3	8	19	20	17	-	101	26
S	2	4	-	-		2	1	5	-	14	43
SK*	-	-	-	2	1	2	1	1	-	7	-
TR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-
UK	-	3	-	-	2	2	2	2	-	11	27

* Classe d'âge à plus grand risque.

** 1996.

Tableau 11. Répartition des blessés par classe d'âge (1995)
Ensemble des cyclomotoristes

	0-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-49	50-65	>65	n.préc	Total	% 14/19*
A	58	2 102	148	215	166	396	306	178	-	3 569	59
B	95	2 939	847	420	312	712	286	148	153	5 912	50
BG	9	25	12	55				8	-	109	23
BY	-	-	-	-	-	--	-	-	-	-	-
CH	159	738	100	371			225	102	43	1 738	42
CZ	6	33	24	183				58	-	304	11
D	284	7 300	745	988	1 172	2 486	1 670	702	36	15 383	47
DK	13	356	67	70	68	172	90	53	2	891	40
E	308	8 710	2 433	1 475	783	1 091	725	366	922	16 813	52
F	1 228	12 253	3 034	1 218	790	1 646	770	506	42	21 487	57
FIN	83	307	4	5	2	24	21	31	-	477	64
GR	96	1 458	803	629	341	617	268	161	92	4 473	33
H	27	413	190	150	82	255	217	117	2	1 453	28
I	1 183	9 672	13 784	5 582	7 372		4 185	2 127	850	-	22
IRL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
L	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LT	21	26	10	13	11	17	10	12	-	120	22
LV	14	21	5	13		13	18	6	1	91	23
MA	223	3 350		3 224		1 835	1 298	270	175	10 375	-
MD	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-
N	10	374	24	17	13	20	13	25	8	504	74
NL	122	6 619	1 004	700	366	793	417	431	-	10 452	64
P	335	4 847	2 983	1 659	3 178		1 454	895	108	15 459	31
PL	174	362	80	100	68	203	161	119	-	1 267	29
S	74	464	27	38		49	18	36	3	709	65
SK	3	67	18	20	20	43	31	15	-	217	31
TR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 863	-
UK	42	969	142	217	128	312	249	126	33	2 218	44

* Classe d'âge à plus grand risque.

Tableau 12. **Victimes (tués + blessés) en 1995**
Cyclomotoristes

	Hommes				Femmes			
	Conducteurs		Passagers		Conducteurs		Passagers	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
A	38	2 527	2	171	4	704	2	167
B	52	4 095	1	270	12	1 805	-	331
BG	-	-	-	-	-	-	-	-
BY	-	-	-	-	-	-	-	-
CH	24	1 288	1	37	4	390	-	23
D	17	11 723	2	600	14	2 481	1	534
DK	24	717	1	27	-	137	1	10
E	322	12 219	26	1 015	21	2 277	17	1 302
F	404	15 910	12	1 177	42	3 341	13	1 059
FIN	14	402	1	21	2	43	-	11
GR	173	3 309	12	351	7	456	9	357
H	57	1 279	-	33	2	117	-	24
I*	507	29 013	32	2 084	75	9 594	11	1 923
IRL	-	-	-	-	-	-	-	-
L	2	-	-	-	-	-	-	-
LT	9	105	1	11	-	-	-	4
LV	11	89	-	2	-	-	-	-
MA	250	8 082	28	1 431	1	209	11	476
MD	-	1	-	-	-	-	-	-
N	-	-	-	-	-	-	-	-
NL	-	-	-	-	-	-	-	-
P	319	11 556	21	1 294	17	1 424	11	1 185
PL	95	1 188	-	-	6	79	-	-
S	-	-	-	-	-	-	-	-
SK	7	208	-	-	-	11	-	-
TR	-	-	-	-	-	-	-	-
UK	10	1 603	-	32	1	563	-	20

* 1997.

Tableau 13. Cyclomoteurs - types d'accidents

	% Milieu urbain		% Rase campagne		% Casques		% Non casqués		% De jour		% De nuit		Cyclomoteurs lents		Cyclo. de 45 km/h	
	Victimes ²	Blessés	Victimes	Blessés	Victimes	Blessés	Victimes	Blessés	Victimes	Blessés	Victimes	Blessés	Victimes	Blessés	Victimes	Blessés
A	70.9	71.3	29.1	28.7	90.3	90.5	9.7	9.5	64.8	65.0	35.2	35.0	-	-	-	-
B	73	73	27	27	-	-	-	-	90	90	10	10	3 574	3 534	2 402	3 278
BG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BY	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CH	80.7	79.6	19.3	20.4	72.4	71.5	27.1	26.4	-	-	-	-	1 767	1 738	246	245
CZ	35.7	78.9	64.3	21.1	0.0	4.9	100.0	95.1								
D	80	80.3	20	19.7	-	-	-	-	68.1	68.2	31.9	31.8	6 169	6 108	9 348	9 275
DK	76	76	24	24	63	63	26	27	62	62	38	38	817	792	100	99
E																
F	85	86	15	14	79.5	79.8	5.5*	5.5**	70	70	30	30	-	-	24 544	20 072
FIN	71	72	29	28	-	-	-	-	69	39	31	31			494	477
GR																
H	85.4	86.7	14.6	13.2	13.1	12.8	86.9	87.2	77.7	77.8	22.3	22.2	-	-	-	-
IRL																
L	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	--	-
LT	40	74	60	26	-	-	-	-	70	65	30	35	-	-	-	-
LV	63.7	68.1	36.3	31.9	-	-	-	-	74.8	75	25.2	25				
MA	89.2	90.3	10.8	9.7	10.6	10.6	89.4	89.4	-	-	-	-	-	-	-	-
MD	-	-	100	100	-	-	100	100	-	-	100	100				
N	63	-	37	-	80.7	-	11.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NL	82	82.5	18	17.5	6.5***	6.5***	3.2***	3.2***	75	75	24.5	24.5	1 971	1 839	8 115	8 042
P	74.5	75	25.5	25	92	92	3****	3****	-	-	-	-	-	-	-	-
PL	74	76	26	24	-	-	-	-	78	78	13	12	-	-	-	-
S	80	80	20	20	95	95	5	5	82	82	18	18	100	100	-	-
SK	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TR	2 277	2 207	276	249	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
UK	85	85	15	15	-	-	-	-	66	66	34	34	-	-	-	-

* En fait, 15 % indéterminé.

*** En fait, 90.25 % indéterminé.

** En fait, 14.7 % indéterminé.

**** Les 5 % de différence sont indéterminés.

Tableau 14. Aspects réglementaires
Formation des cyclomotoristes

	Système d'éducation spécifique pour les futurs cyclomotoristes (Instruction)	Un permis est-il nécessaire pour circuler à cyclomoteur (Examen) ?
A	Oui, âge minimum 16 ans + examen théorique, sans formation théorique et pratique obligatoire	Oui, permis obligatoire, obtenu conformément au Chapitre III, Section 2.2.
B	Oui, permis A3 délivré après réussite d'un examen théorique et pratique en terrain « fermé » (pas sur la route)	-- pour les conducteurs de cyclomoteurs lents (- 25km/h) (Classe A) : Non -- pour les conducteurs de cyclomoteurs rapides (- 45km/h) (Classe B) : Oui
BG	Oui	Oui
BY	Non	Non
CH	Non	Oui, examen théorique
CZ	Age minimum 15 ans, formation obligatoire + examen (théorique et pratique) Les cyclomoteurs et motocycles peuvent être conduits avec un permis de catégorie plus « élevée »	Oui, valide aussi pour les motocycles Catégorie nationale « M » ou « A/50 »
D	Oui, formation théorique : 12 leçons de 90 mn Pour la formation pratique pas de minimum obligatoire	Oui, avec examen pratique et théorique
DK	Oui 16 ans Examen théorique et pratique	Oui Examen théorique et pratique
E	Oui Examen théorique	Oui Examen théorique + certificat de stages suivis dans les auto-écoles ou collèges
F	Oui Brevet de sécurité routière pour conduire un cyclo entre 14 et 16 ans	Non, mais formation obligatoire
FIN	Non	Non
GR		
H	Oui	Oui
IRL		
I	Non	Non
L	Apprentissage théorique de 12 heures	Examen théorique
LT	Non	Non
LV	Non	Age minimum 14 ans Passer un examen théorique 10 questions au sujet des règles du trafic
MA	Non	Non
MD	Non	Non
N	Permis de conduire spécial	Formation faite dans les écoles, un certificat est remis
NL	Non	Oui
P	Oui	Oui
PL	Ecole primaire	Ecole primaire
S	Formation conseillée mais pas obligatoire	Non
SK	Oui	Oui
TR	Non	37 heures au moins de cours théoriques et 10 heures au moins de pratique, puis examen
UK	Une formation est obligatoire avant de conduire sur route Examen théorique et pratique	Oui

Tableau 15. Règles particulières applicables aux cyclomoteurs

	Y a-t-il une place spécifique sur la route pour les cyclomoteurs ?	Port du casque	Eclairage
A	Sur autoroutes et sur les routes expresses il n'est pas permis de conduire un cyclomoteur	Obligatoire	Obligation des feux de croisement de jour
B	Lorsqu'une voie publique comporte une piste cyclable praticable, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs lents à deux roues (< 25km/h) sont tenus d'emprunter cette piste cyclable	Obligatoire pour cyclomoteurs « rapides » (< 45km/h)	Emploi du feu de croisement de jour obligatoire pour tous les cyclomoteurs à deux roues
BG	-	Obligatoire	Non
BY	-	Non	Feux de croisement de jour obligatoire
CH	Les conducteurs de cyclomoteurs sont tenus d'utiliser les pistes cyclables, ainsi que les bandes cyclables (voies délimitées par un marquage)	Obligatoire. Exceptions : si attestation médicale, livreurs allant de porte en porte, sur les chemins ruraux, dans l'enceinte d'une entreprise	Recommandation des feux de croisement, même de jour
CZ	Les cyclomoteurs (véhicules de vitesse maximum de moins de 50 km/h) ne sont pas admis sur les autoroutes et routes expresses, ni sur les bandes cyclables	Casque obligatoire pour conducteurs et passagers de motocycles roulant à plus de 40 km/h. Protection des yeux (lunettes, masque plastique/verre) pour tous les conducteurs de motocycles.	Feux de croisement de jour obligatoire
D	-	Obligatoire	Feux de jour obligatoire
DK	-	Obligatoire, ainsi que les passagers de + de 8 ans doivent être casqués	
E	Non admis sur les autoroutes, si piste existe, doit être utilisée. Sinon circulation sur la droite de la chaussée	Obligatoire	Feux de croisement de jour obligatoires
F		Obligatoire	Non aux feux de croisement de jour
FIN		Obligatoire	Feux de croisement de jour
GR			
H	-	Obligatoire en agglomération à partir du 1.07.98	Feux avant et arrière + feux de croisement de jour

	Y a-t-il une place spécifique sur la route pour les cyclomoteurs ?	Port du casque	Eclairage
IRL	-	Obligatoire	Eclairage avant et arrière, réflecteur rouge arrière de la plaque d'immatriculation éclairé
I		Obligatoire	-
L		Obligatoire	Feux de croisement allumés
LT		Pas obligatoire	Feux de jour
LV		Obligatoire	Obligation des feux de jour
MA		-	-
MD		Pas obligatoire	Obligation des feux de croisement de jour
N		Obligatoire	Feux de croisement de jour
NL	Piste cyclable	Obligatoire pour les cyclomoteurs rapides (>25km/h)	Non
P		Obligatoire	Oui
PL		Obligatoire	Feux de croisement de jour
S	Comme les bicyclettes	Obligatoire	Obligatoire
SK		Obligatoire	Feux de croisement de jour
TR		Obligatoire	Pas obligatoire
UK	-	Obligatoire	Pas d'obligation spécifique

Tableau 16. Répartition des victimes (tués + blessés) en 1985 et 1995
Conducteurs de motocycles

	Tués		Nombre de motocyclistes tués par million de motos		Blessés graves		Blessés légers		TOTAL	
	1985	1995	1985	1995	1985	1995	1985	1995	1985	1995
A	123	88	1 200	486	2 460	1 326	2 959	1 607	5 542	3 021
B	108	107	892	620	871	897	1 867	2 071	2 846	3 075
BG		48		112		336	-	-		384
BY	-				-		-		-	-
CH	109	99	573	286	4 538	3 448	-	-	4 647	3 547
CZ		57		125		505		1 396		1 958
D	1 070	912	760	396	18 869	12 815	37 682	24 394	57 621	38 121
DK	52	35	1 268	692	568	335	541	130	1 161	500
E	268	401	457	368	2 862	3 617	5 462	6 610	8 592	10 628
F	671	678	1 218	804	4 618	3 881	11 170	10 840	16 459	15 399
FIN	29	11	549	200	499	369	-		528	380
GR	238	336	3 296	871	984	774	3 298	5 207	4 520	6 317
H	140	46		289	1 160	613	1 348	574	2 648	1 233
I	-	400	-	-	-	-	-	-	-	14 510
IRL	-		1 923	2 292	-		-		-	-
L		3		500	-	-	-	-		3
LT		21		1 350		226	-			237
LV		26		1 875		155		15	6	196
MA	-	-			-	-	-	-		-
MD		216				52	-	-		464
N	38	19	1 810	442	207	118	665	455	910	592
NL		90	563	292		886		2 133		3 109
P	-	223	245	935	-	811	-	2 803	-	3 837
PL	412	274		343	2 145	1 431	986	986	3 543	2 691
S	57	32	435	271	532	268	889	577	1 478	877
SK	16	13		250	89	117	188	211	293	341
TR	-	136	693	130	-	-	-	-	-	5 237
UK	643	397	650	722	12 794	5 129	26 641	13 692	40 078	19 218

Tableau 17. Répartition des tués par classe d'âge (1995)
Ensemble des motocyclistes

	0-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-49	50-65	>65	n.préc	Total	20/34*
A	1	8	19	27	11	13	4	1	-	84	68 %
B	-	3	20	26	24	15	5	3	-	96	73 %
BG	-	11	4	18				2	-	35	-
BY	-	-	-	-	-	-	--	-	-	-	-
CH	-	9	30	12	32	10	13	-	-	106	70 %
D	4	155	162	183	149	158	50	3	-	864	57 %
DK	-	1	7	4	5	4	2	-	-	23	70 %
E	2	116	113	117	55	54	8	7	7	479	59 %
F	3	66	215	233	108	128	19	8	-	780	71 %
FIN	-	8	1	4	3	-	-	-	-	16	50 %
GR	3	88	137	78	33	35	10	9	-	336	74 %
H	-	9	11	8	2	3	2	1	2	38	55 %
I	1	12	109	102	135	35	13	8	415	83 %**	
IRL	1	17	18	16	10	11	-	-	1	74	59 %
L	-	1	1	5	1	3	-	-	-	11	64 %
LT	2	12	6	5	1	1	2	2	-	31	39 %
LV	-	11	2	7	6	1	4	31	-		
MA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MD	-	35	35	43	28	33	8	3	-	185	57 %
N	-	-	4	3	3	1	-	-	-	11	91 %
NL	-	2	17	19	16	26	11	-	-	91	57 %
P	-	36	69	28	51	5	2	1	196	-	
PL	3	101	61	38	4	27	7	4	-	245	42 %
S	1	2	14	13	8	-	2	-	40	-	
SK	-	3	4	6	1	2	2	-	-	18	61 %
TR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	71	-
UK	1	51	64	116	82	92	12	7	4	429	61 %

* Classe d'âge à plus haut risque.

** 20/44.

Tableau 18. **Répartition des blessés par classe d'âge (1995)**
Ensemble des motocyclistes

	0-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-49	50-65	<65	n.préc	TOTAL	% 20/34*
A	20	537	558	748	373	438	140	35	-	2 849	59
B	4	158	589	670	514	687	72	16	97	2 807	63
BG	16	107	101	159				7	1	391	-
BY	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CH	27	379	806	688	905	547	292	120	7	3 771	64
D	344	1 107	4 606	6 384	5 054	6 394	1 782	275	68	35 978	45
DK	1	93	103	103	51	52	16	4	1	424	61
E	66	2 377	2 970	2 782	1 506	1 496	274	65	698	12 234	59
F	135	1 655	4 742	3 985	2 529	3 626	464	86	26	17 248	65
FIN	8	233	32	43	29	46	5	-	-	396	26
GR	53	1 487	1 444	1 344	658	665	200	68	62	5 981	33
H	12	329	257	197	59	120	42	12	4	1 032	50
I	11	495	3 337	3 448	5 331		1 486	187	245	14 540	60**
IRL	4	338	341	359	124	88	16	8	243	1 521	54
L	---	-	-	-	-	--	-	-	-	-	-
LT	12	100	52	28	5	11	5	6	-	219	39
LV	1	59	47	38		17	11	1	2	176	48
MA	--	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MD	-	6	8	12	6	13	3	1	-	49	53
N	3	74	168	159	88	112	23	-	8	635	65
NL	9	119	407	716	538	826	163	37	-	2 815	59
P											
PL	69	1 295	719	345	108	188	88	38	-	2 850	41
S	12	124	194	221		117	117	8	4	797	52
SK	-	112	102	62	16	25	5	2	-	324	56
TR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 168	-
UK	176	3 365	2 727	5 289	3 289	4 057	955	182	346	20 386	55

* Classe d'âge à plus haut risque.

** 20/44.

Tableau 19. Nombre de victimes (tués + blessés) en 1995
Motocyclistes

	Hommes				Femmes			
	Conducteurs		Passagers		Conducteurs		Passagers	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
A	71	2 312	1	85	4	204	8	248
B	94	2 673	6	116	2	130	5	264
BG	-	-	-	-	-	-	-	-
BY	-	-	-	-	-	-	-	-
CH	99	3 056	2	97	-	392	5	226
D	762	28 435	20	1 488	42	3 787	40	2 197
DK	21	342	2	21	-	35	-	26
E	384	9 422	40	762	17	805	38	1 245
F	662	14 055	42	896	16	666	60	1 631
FIN	12	305	1	37	-	21	3	33
GR	277	497	31	553	3	163	25	568
H	33	820	4	100	1	13	-	99
I**	413	12 549	29	866	10	627	29	1 439
IRL	52	957	4	117	-	61	2	70
L	-	-	-	-	-	-	-	-
LT	21	143	7	54	-	2	3	20
LV	-	-	-	-	--	-	-	-
MA	-	-	-	-	-	-	-	-
MD	-	-	-	-	-	-	-	-
N	-	-	-	-	-	-	-	-
NL	-	-	-	-	-	-	-	-
P*	167	3 789	16	450	1	119	12	422
PL	184	2 040	45	540	1	26	15	244
S	36	661	2	37	2	39	-	57
SK	18	328	4	119	-	-	-	-
TR	-	-	-	-	-	-	-	-
UK	393	17 475	14	650	10	1 239	12	1 019

* Chiffres de 1996.

** Chiffres de 1997.

Tableau 20. Types d'accidents de motos

	% Milieu urbain		% Rase campagne		% Casqués		% Non casqués		% De jour		% De nuit	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
A	45.7	46.7	54.3	53.3	94.9	95.1	5.1	4.9	82.9	83.1	17.1	16.9
B	52	53	48	47	-	-	-	-	90	91	10	9
BG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BY	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CH	62	64	34	34								
CZ	35.1	69.1	64.9	30.9	71.9	88.9	28.1	11.1				
D	63.1	64.1	33.8	32.8	-	-	-	-	76.6	76.7	23.4	23.3
DK	58	59	42	41	90	90	6	5	77	78	23	22
E												
F	75		25		89	89	2	2	-	-	-	-
FIN	63	65	37	35	-	-	-	-	63	64	37	36
GR												
H	73.1	73.5	26.8	26.4	76.1	76.2	23.9	23.8	77.8	77.5	22.1	23.2
IRL	70	72	27	25	78	74	6.5	6.1	-	-	-	-
L	5		5		-	-	-	-	-	-	-	-
LT	42	60	58	40	16	25	42	37	52	37	48	63
LV	52.2	55.1	47.8	44.9	-	-	-	-	64.3	69.3	35.7	30.7
MA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MD	-	-	100	100	0.4	-	22.6	100	50	36.7	50	63.3
N	35	-	65	-	91.3	4.09	-	-	-	-	-	-
NL	53	52	47	48	81	81	0.5	0.5	18.8	18.8	-	-
P	7	76	-	24	-	91	-	2	-	-	-	-
PL	69	71	31	29	86	86	24	24	68	68	22	22
S	50	50	50	50	95	95	5	5	80	80	20	20
SK	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TR	70	83	30	17	-	-	-	-	-	-	-	-
UK	72	73	28	27	-	-	-	-	75	25	25	25

Tableau 21. Règles particulières applicables aux motocyclistes

Formation et examen : motocycles légers						
Pays	Règlements					Remarques
	Age min.	Formation		Examen		
		Théorie	Pratique	Théorie	Pratique	
A	18	-	-	+	+	Un permis auto de 6 ans + formation pratique remplacent l'examen
B	18	+	+	+	+	Choix entre formation et permis d'apprentissage
BG	nd					
BY	nd					
CH	18	+	+	+	+	Formation et permis d'apprentissage
CZ	17	+	+	+	+	Actuellement, pas de règlements spécifiques pour les motocycles puissants ; pourraient être introduits en 2000
D	16	+	+	+	+	Jusqu'à 18 ans : vitesse maxi 80 km/h ; permis auto délivré avant 1980 remplace examen
DK	18	-	-	+	+	
E	16	-	-	+	+	
F	16	-	-	+	+	Permis auto de 2 ans remplace examen
FIN	16	+	+	+	+	Choix entre formation et permis d'apprentissage
H	16	+	+	+	+	
IRL	nd					
L	16	+	+	+	+	
LT	16	-	-	+	+	
LV	14	-	-	+	+	
MA	16	-	-	+	+	
MD	nd					
N	16	-	-	+	+	
NL	nd					
PL	16	+	+	+	+	
S	16	-	-	+	+	
SK	nd					
UK	17	-	-	+	+	Permis d'apprentissage suite à une formation de base ; permis auto au lieu de formation initiale et examen théorique

Tableau 22. Règles particulières applicables aux motocyclistes

Formation et examen pour les motocyclistes dans les pays ayant une limite de 25 kW									
Pays	Règlements pour les motocycles < 25 kW					Règlements pour toutes les catégories de motocycles			
	Age min.	Formation		Examen		Remarques	Formation exigée pour 25 kW	Remarques	Ou âge min. 21 ans
		Théorie	Pratique	Théorie	Pratique				
A	18	+	+	+	+		6 ans	Ou 4 ans + formation pratique	-
B	18	+	+	+	+	Choix entre cours de formation complet et permis d'apprentissage suivant une formation de base	2 ans		+
BG	nd								
BY	nd								
CH*	(20)	-	-	+	+	+ 2 ans d'expérience avec un motocycle léger $\leq 125 \text{ cm}^3$			
D	18	+	+	+	+		2 ans		-
DK	18	-	-	+	+		2 ans		+
E	18	-	-	+	+		2 ans		-
F	18	-	-	+	+		2 ans		+
FIN	18	+	+	+	+	Choix entre cours de formation complet et permis d'apprentissage suivant une formation de base	2 ans		+
H*	17	-	-	+	+	+ un an d'expérience pour les moto-cycles légers			
IRL*	18	-	-	+	+				
L	18	+	+	+	+	Formation de suivi obligatoire	2 ans		+
LT*	16	-	-	+	+				
LV	18	-	-	+	+		2 ans	+ formation de suivi et examen + âge min. 21 ans	-
MA	nd								

Formation et examen pour les motocyclistes dans les pays ayant une limite de 25 kW									
Pays	Règlements pour les motocycles < 25 kW					Règlements pour toutes les catégories de motocycles			
	Age min.	Formation		Examen		Remarques	Formation exigée pour 25 kW	Remarques	Ou âge min. 21 ans
		Théorie	Pratique	Théorie	Pratique				
MD	nd								
N	18	-	-	+	+		2 ans		-
NL	18	-	-	+	+		2 ans		+
PL*	17	+	+	+	+				
S	18	-	-	+	+		2 ans		+
SK	nd								
UK	17	-	-	+	+	Permis d'apprentissage suivant une formation de base ; permis de conduire auto/ cyclo au lieu de la formation de base et examen théorique	2 ans		+

* Sans limitation à 25 kW.

LES ÉDITIONS DE L'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16
IMPRIMÉ EN FRANCE
(75 2000 03 2 P) ISBN 92-821-2255-7 – n° 51194 2000