

Notion de responsabilité dans la prévention des accidents chez les piétons les plus exposés: enfants et personnes âgées

W. Michiels¹, O. Fryc² et T. Krompecher³, Institut de médecine légale de l'Université de Genève⁴

En Suisse, en 1980, les piétons ont constitué 21 % des tués et 13 % des blessés sur les routes. En chiffres bruts on a compté, pour un pays de 6373000 habitants, 262 piétons tués et 4076 blessés. Les statistiques sont évidemment aussi sombres dans les autres pays d'Europe occidentale. Aussi, de nombreux spécialistes, des groupes de travail nationaux et internationaux, uni- ou pluridisciplinaires travaillent-ils à chercher des moyens permettant d'améliorer cette situation. Citons en particulier la technique de l'approche épidémiologique, une des contributions importantes de la médecine préventive dans ce domaine.

Les considérations humaines devraient suffire, à elles seules, à soutenir l'effort entrepris. Des raisons économiques le renforcent et doivent, on peut le regretter, souvent le justifier. Selon les estimations de *Schioldborg* [1], un enfant handicapé à 100 % par un accident de la circulation à l'âge de 10 ans coûtera à la communauté plus de 2 millions de couronnes norvégiennes⁵, ce qui, remarque l'auteur, correspond au coût de construction de 25 km de trottoir.

Les tentatives faites pour améliorer la sécurité des piétons peuvent être groupées selon deux orientations: changer le comportement des usagers ou changer l'environnement routier des piétons. En d'autres termes: adapter l'homme à l'environnement ou adapter l'environnement à l'homme.

A partir du fait reconnu que les facteurs humains ont une importance prépondérante dans les accidents de la circulation, la tendance constante a été de tenter d'adapter l'homme à l'environnement. On ne peut s'empêcher de penser que la même prémisse aurait, tout aussi logiquement, pu conduire à une tentative d'adaptation de l'environnement à l'homme. Mais les pouvoirs, tant publics que privés, n'ont pas coutume de suivre cette voie. Leur pratique se comprend mieux – comprendre n'est pas admettre – lorsqu'on constate que, le plus souvent, les problèmes de sécurité sont posés devant un environnement déjà construit en fonction du coût de réalisation. Ce sont donc les solutions du premier ordre – changer le comportement des usagers – qui ont été les plus recherchées.

Dans un trafic de plus en plus dense et rapide, les piétons ont très tôt constitué une population particulièrement exposée, une «race» défavorisée parmi les usagers de la route, en bref, des victimes. Le schéma

explicatif étant basé sur l'existence des comportements inadaptés (les facteurs humains), les conducteurs de véhicules sont devenus, du même coup, des agresseurs potentiels qu'il faut éduquer ou rééduquer. Qui éduque bien, châtie bien: la loi s'inscrit en priorité parmi les mesures d'éducation de notre société.

La loi, étant par définition protectrice, se devait de privilégier les plus faibles. Parmi les piétons, les enfants, les personnes âgées, les infirmes sont, c'est évident, les plus exposés.

L'article 26, al. 2 de la *loi sur la circulation routière* (LCR) [2] dit: «Une prudence particulière s'impose à l'égard des enfants, des infirmes et des personnes âgées, et de même s'il apparaît qu'un usager de la route va se comporter de manière incorrecte.»

L'article 4, al. 3 de l'*OCR* [3] est plus précis encore: «Le conducteur doit réduire sa vitesse et s'arrêter au besoin lorsque des enfants non attentifs à la circulation se trouvent sur la route ou à ses abords.»

Ces dispositions de loi nous paraissent particulièrement intéressantes à étudier car elles ont connu un grand succès auprès des «faiseurs» de campagne de sécurité. Elles sont exemplaires d'une manière courante de concevoir la prévention des accidents. Cette optique pourrait, en l'occurrence, se schématiser de la façon suivante:

1. Il faut protéger les piétons, en particulier les enfants et les personnes âgées.
2. Ce sont les conducteurs de véhicules qui sont responsables des accidents.
3. La loi doit éduquer, dissuader, punir s'il y a lieu, les responsables.
4. Il faut recourir aux mass media (campagne de sécurité) qui ne sont en fait considérés que comme de bons moyens de faire respecter la loi. Il faut inciter les conducteurs à plus de prudence, il faut les responsabiliser, quitte à les culpabiliser⁶.

Pour résumer, remarquons que toute cette forme de prévention est directement orientée vers – et ne se justifie que par – la responsabilité des conducteurs dans les accidents touchant les enfants et les personnes âgées.

Nous avons tenté de savoir quel était le «poids réel» de cette protection, sa capacité pratique, la portée de ces mesures de sécurité. Pour ce faire, nous avons analysé les statistiques des accidents de la route impliquant des piétons (blessés ou tués) en Suisse de 1978 à 1980. Nous avons porté notre intérêt sur les responsabilités

¹ Psychologue, Unité de médecine et psychologie du trafic de l'Institut de médecine légale de l'Université de Genève.

² D' méd., pathologue, médecin-adjoint.

³ D' méd.

⁴ Passage de la Radio 8, CH-1211 Genève.

⁵ De l'ordre de Fr.s. 700000.–.

⁶ Vu aux bords de certaines routes européennes des affiches dont le texte est: «J'ai 10 ans et je ne veux pas mourir.»

1 Classes d'âge	2 Population résidente (pourcentages)	3 Piétons accidentés Nombre par an	4 Pourcentages	5 Risque (pour 10000 résidents)	6 Piétons responsables Nombre par an	7 Fréquence
0-4	6,1	222	4,9	5,7	174	0,78
5-9	7,4	887	19,7	18,8	751	0,85
10-14	8,1	360	8,0	7,0	269	0,85
15-19	7,6	193	4,3	4,0	118	0,61
20-24	7,4	184	4,1	3,9	177	0,52
25-29	7,9	158	3,5	3,1		
30-34	7,9	145	3,2	2,9	137	0,46
35-39	6,7	150	3,3	3,5		
40-44	6,4	142	3,1	3,5	157	0,48
45-49	6,1	188	4,2	4,8		
50-54	5,7	185	4,1	5,1	196	0,47
55-59	5,0	232	5,1	7,3		
60-64	4,7	220	4,9	7,3	102	0,46
65-69	4,5	268	5,9	9,3	125	0,47
70-74	3,7	323	7,2	13,7	159	0,49
75-79	2,6	327	7,2	19,7	342	0,52
> 80	2,2	329	7,3	23,5		
Total	6373000 = 100 %	4513	100,0	7,1	2707	0,60

respectives des conducteurs et des piétons, responsabilité légale s'entend, telle que rapportée dans les statistiques établies par la gendarmerie. Relevons que nous n'avons pas différencié les accidents selon un critère de gravité (blessures légères, graves, mortelles). Il nous a paru en effet vain de rechercher une relation quelconque entre la responsabilité de l'un ou l'autre des protagonistes de l'accident et la gravité des blessures subséquentes.

Le tableau montre les statistiques que nous avons relevées [4]:

La colonne 2 indique la représentation relative (en pourcentage) des classes d'âge envisagées dans la population résidant en Suisse. Dans les colonnes 3 et 6, on trouve les chiffres bruts relevés concernant les

accidents de piétons: en 3, le nombre des piétons victimes d'accident; en 6, le nombre des piétons responsables de l'accident dans lequel ils sont impliqués. La colonne 4 indique, en pourcentage, la représentation relative de chaque classe d'âge parmi les piétons accidentés. La colonne 5 indique la fréquence de piétons accidentés pour 10000 résidents du même âge. Enfin, la colonne 7 montre, pour chaque classe d'âge, dans quelle fréquence les piétons sont responsables de l'accident où ils sont impliqués.

Une première constatation, fort classique, s'impose à propos de la fréquence des accidents dans les différentes classes d'âge: la figure 1 met en évidence l'exposition dramatique à l'accident des enfants de 5 à 9 ans et des personnes âgées de plus de 65 ans.

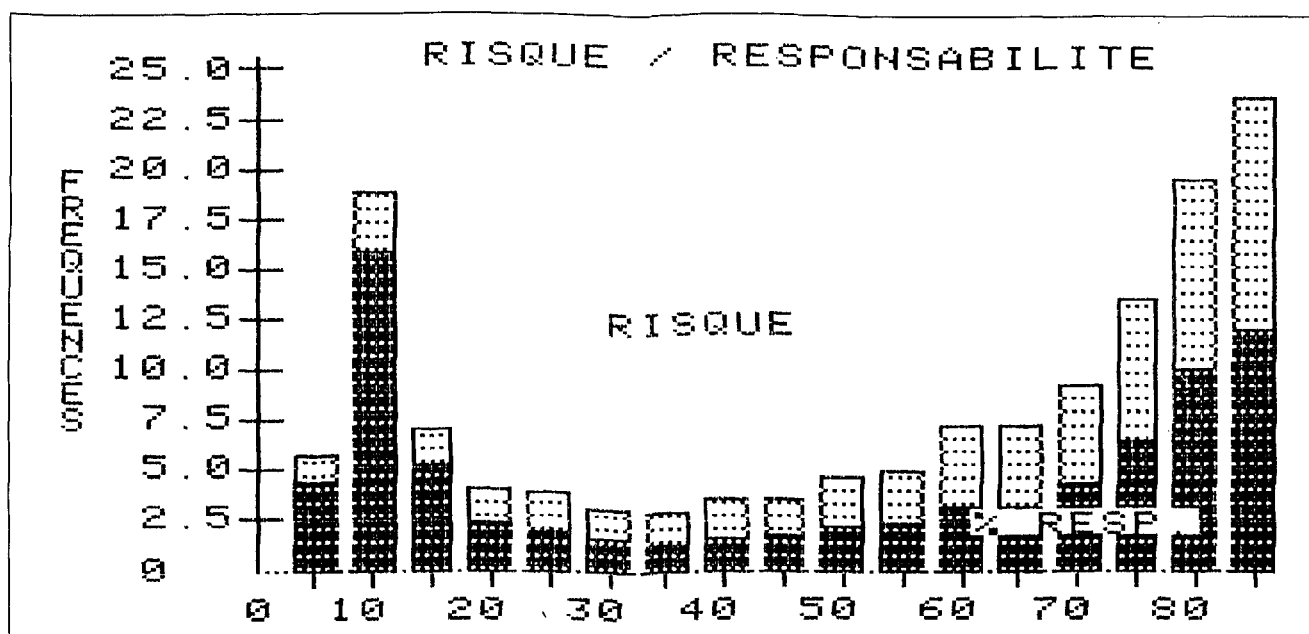


Fig. 1. Nombre de piétons accidentés (en hachuré: déclarés responsables) pour 10000 individus du même âge résidant en Suisse.

Ajoutons que notre calcul de l'exposition au risque (colonne 5 du tableau) ne tient compte que de la représentation de chaque tranche d'âge dans la population générale. Une estimation précise devrait faire intervenir des critères plus rigoureux de l'exposition au risque, tel le temps moyen pendant lequel les individus se trouvent dans la rue et sont des éléments effectifs du trafic. Tenir compte de ce critère ne modifierait évidemment pas la forme de la relation âge-accident mais, au contraire, ferait occuper aux enfants de 0 à 4 ans et aux personnes de plus de 60 ans une position encore plus défavorable. En effet, si les enfants de 0 à 4 ans constituent 6% de la population, ils participent dans une bien moindre proportion au trafic piétonnier. De même pour les personnes âgées; le temps passé dans la rue diminue, comme la mobilité, avec l'âge.

Notre analyse ne prétend certes pas jusqu'ici à l'originalité. Elle met cependant clairement en évidence des classes d'âge particulièrement exposées aux accidents en tant que piéton: les moins de 10 ans et les plus de 60 ans.

Examinons maintenant le problème des responsabilités respectives des piétons et des conducteurs. On voit bien dans la figure 1 (partie hachurée des blocs) ainsi que dans la figure 2 que la part de responsabilité des piétons est très importante chez les plus jeunes et diminue ensuite. Cela se traduit en chiffres (tableau, colonne 7) par un passage progressif de 75 à 85% de piétons accidentés responsables chez les enfants de 0 à 14 ans à un pourcentage assez stable, compris entre 45 et 48% à partir de 30 ans. Les tranches limites de 20 à 29 ans et de plus de 70 ans se situent entre 50 et 55%.

Il ressort donc clairement que plus une catégorie est défavorisée, ou exposée, plus fréquente est sa part de responsabilité: les enfants dans 78, 85 et 75% des cas, les vieillards dans plus de 50% des cas. Cela revient à dire que, si l'on prend le point de vue inverse, celui du

conducteur, lui-même est d'autant moins souvent responsable de l'accident que celui-ci implique un membre d'une catégorie surexposée. Dans le cas extrême des enfants de 5 à 9 ans, le conducteur n'est responsable de l'accident que dans 15% des cas alors qu'il l'est, par rapport à un adulte, en moyenne dans plus de 50% des cas. Un enfant entre 0 et 14 ans est impliqué dans 33% du total des accidents survenant à des piétons, mais 6% seulement concerne un accident où le conducteur est responsable.

Nos résultats amènent à plusieurs constatations qui peuvent se formuler sous forme de contradictions.

Des ordonnances régissent de façon particulièrement précise et sévère les devoirs des conducteurs par rapport à certaines catégories de piétons. Il est logique de penser que, lors d'accidents impliquant ces catégories, le conducteur sera plus souvent déclaré responsable que lors d'accidents impliquant les autres catégories. Or c'est le contraire que nous observons: l'application d'une loi qui impose aux conducteurs de «s'arrêter au besoin lorsque des enfants non attentifs à la circulation se trouvent sur la route ou à ses abords» aboutit à ne rendre ces conducteurs responsables que dans 15% des cas; dans 85% des cas, c'est l'enfant qui est considéré comme responsable.

On attend d'une loi qu'elle soit d'autant plus précise et plus sévère là où le problème est le plus aigu. Il n'en est rien: ce sont les devoirs des conducteurs vis-à-vis des enfants qui sont les plus précis; c'est parmi les accidents concernant les enfants que la responsabilité des conducteurs est la moins en cause. La loi, relayée par les campagnes de sécurité, envisage le problème des piétons accidentés par «le petit bout de la lorgnette».

Une campagne de sécurité tendant à modifier le comportement des conducteurs à l'égard des enfants ne vise, parmi tous les accidents survenant à des

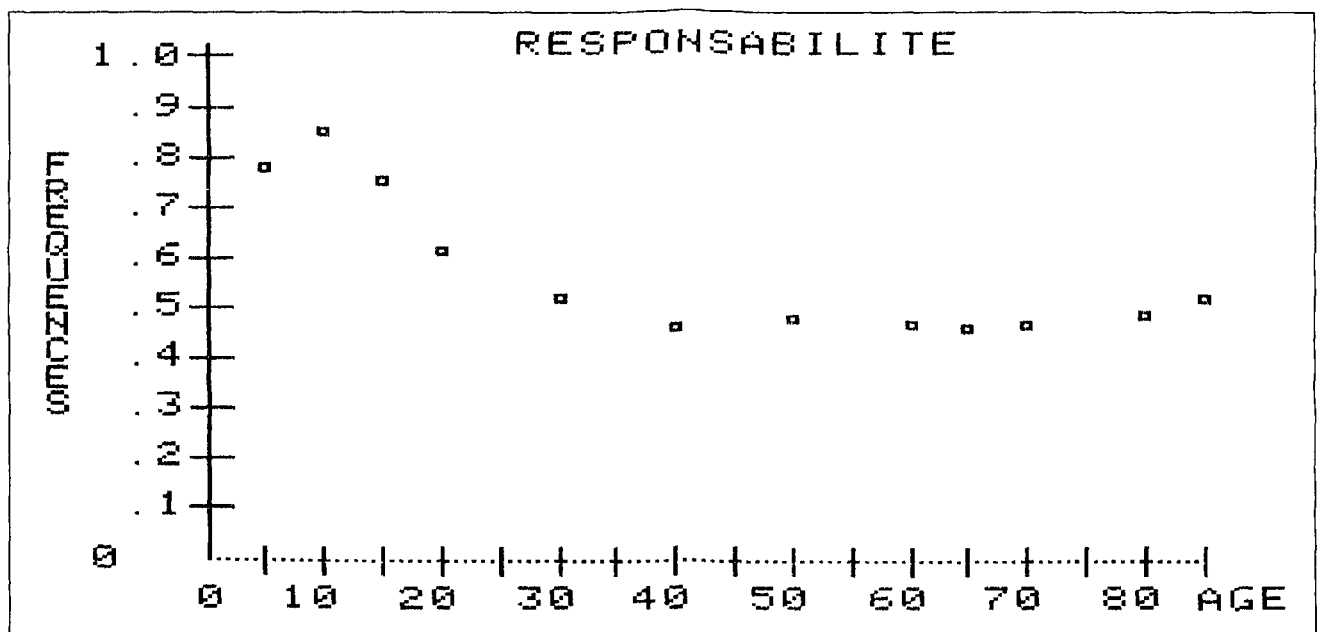


Fig. 2. Pourcentage des piétons déclarés responsables de l'accident dans lequel ils sont impliqués.

piétons, que 6% de ceux-ci: en chiffre absolu, 275 accidents par an et pour toute la Suisse. Il est clair que c'est trop, beaucoup trop. Mais que penser de ces 1194 accidents où l'enfant est responsable? Faut-il rêver à une loi considérant les adultes responsables de l'environnement dans lequel sont oubliés les enfants et les personnes âgées?

En définitive, le problème de l'exposition dramatique des enfants et des personnes âgées n'est pas, ou très peu, le problème du conducteur; nous pensons l'avoir montré. Certes, les «facteurs humains» ont une importance prépondérante dans les accidents de la circulation. Mais envisager d'éduquer et de punir les conducteurs pour qu'ils «fassent attention» aux enfants et aux personnes âgées est loin d'être la meilleure façon d'envisager le problème. Imaginer qu'il n'existe dans le registre des comportements possibles des enfants que peu de moyens de faire face aux exigences actuelles de la circulation est une autre façon de considérer les «facteurs humains». Elle est, à notre sens, bien plus fructueuse. Il faut donc prévoir et construire un environnement qui convienne à l'enfant, c'est-à-dire où les exigences de sécurité ne dépassent pas ses propres capacités.

Résumé

En étudiant les statistiques suisses d'accidents de la route concernant les piétons, on constate que ce sont les usagers les plus exposés qui sont le plus fréquemment déclarés responsables de l'accident dans lequel ils sont impliqués. Par ailleurs, ce sont les mêmes usagers qui sont le mieux protégés par la loi sur la circulation routière. Ces

constatations mettent en cause la notion de responsabilité et, par là même, l'optique dans laquelle est conçue la prévention de ces accidents.

Zusammenfassung

Der Begriff von «Verantwortung» in der Unfallverhütung bei den am meisten gefährdeten Fussgängern: Kinder und alte Menschen

Bei genauer Betrachtung der schweizerischen Verkehrsunfallstatistiken bezüglich der Fussgänger stellt man fest, dass die gefährdetsten Verkehrsteilnehmer diejenigen sind, die auch meistens für die Unfälle verantwortlich gemacht werden, in die sie verwickelt sind. Andererseits sind es dieselben Verkehrsteilnehmer, die am besten durch das Verkehrsgesetz geschützt werden. Diese Feststellungen werfen die Fragwürdigkeit der «Verantwortung» auf und demzufolge die Perspektive, in welcher die Verhütung dieser Unfälle gesehen wird.

Responsibility and Accident Prevention concerning the most Exposed Road Users: Young and Aged Pedestrians

A study has been carried out on the Swiss road accidents statistics involving pedestrians. The most exposed road users (young and aged pedestrians) are the ones best protected by traffic law. However, data suggest that these pedestrians are more frequently declared responsible for the accidents in which they are involved. Arising from this contradiction, both the notion of responsibility and the way the prevention of these accidents is conceived should be queried.

Bibliographie

- [1] Schioldborg, P., Barn trafikk og trafikkopplearing; en analyse av Barnas Trafikkklubb. Psychological Institute, University of Oslo, 1974.
- [2] Loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958, Droit sur la circulation routière, Lausanne 1980.
- [3] Ordonnance sur les règles de la circulation routière du 13 novembre 1962, Droit sur la circulation routière, Lausanne 1980.
- [4] Office fédéral des statistiques, Les accidents de la circulation routière en Suisse, 1978, 1979, 1980.