

Le piéton met-il sa vie en danger ?

En 2015, 75 piétons ont perdu la vie en Belgique. C'est moins que l'année précédente. Mais cela reste beaucoup pour un mode de déplacement réputé doux.

Tiré du baromètre de la sécurité routière, le chiffre est à la fois inquiétant et prometteur.

En 2015, 75 piétons sont décédés sur l'espace public en Belgique. Touchés par une voiture, un camion, un tram alors qu'ils cheminaient selon le mode de déplacement le plus banal, la marche.

Mais si le chiffre impose à l'esprit cette réalité d'un piéton mort tous les quatre jours, il est dégressif tout de même. En 2014, par exemple, 106 piétons avaient trouvé la mort. Combien y en aura-t-il en 2016 ? Il est bien sûr trop tôt pour le savoir. L'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) s'est tout de même fixé un objectif, celui de

réduire en 2020 à 50 décès la mortalité piétonne. Ce qui situe l'importance de l'effort à fournir encore d'ici là.

Parmi les piétons, deux catégories sont particulièrement exposées : les plus jeunes (moins de 19 ans) et les seniors qui tuoient plus que les autres avec fracas la carrosserie des véhicules. Benoît Godart, le porte-parole de l'IBSR, ne situe pas son analyse à ce niveau, préférant la focaliser sur une responsabilité que se partagent automobilistes et piétons.

Les premiers, selon Benoît Godart, ne laissent pas encore suffisamment la priorité aux piétons quand ceux-ci en bénéficient pourtant en vertu du Code de la

route. C'est-à-dire essentiellement à hauteur des passages pour piétons. « Régulièrement, il faut laisser passer plusieurs voitures avant qu'un conducteur ne se décide à laisser la priorité », affirme Benoît Godart. Les piétons, eux, selon le porte-parole, auraient parfois tendance à prendre des risques et à « se jeter » sans crier gare sur la rue. « Au niveau de l'IBSR, on reçoit pas mal de plaintes à ce sujet de gens qui pointent des comportements inadaptés », affirme Benoît Godart.

Mue des villes

Dans les grandes villes, comme à Bruxelles par exemple, le nombre d'usagers faibles a eu tendance à augmenter ces

dernières années. Relativement au nombre de décès de piétons – en diminution –, la proportion d'accidents mortels est donc en baisse.

Ce qui témoigne sans doute que cyclistes comme piétons ont depuis lors davantage trouvé leur place dans l'espace public. Cette mue des villes, qui passe notamment par des aménagements, doit se poursuivre selon divers spécialistes de sécurité routière, qui notent que la baisse du nombre de décès de piétons est aussi à ce prix. ■

MATHIEU COLINET

l'expert « Les automobilistes ne sont pas les seuls responsables »

ENTRETIEN

Lorenzo Stefani est le porte-parole de Touring, la société d'assistance. Selon lui, la sécurité des piétons n'est pas que l'affaire des automobilistes.

L'année dernière, 75 piétons ont encore perdu la vie. Derrière ces chiffres, pointez-vous comme d'autres la responsabilité des automobilistes ?

Le comportement des automobilistes a évolué au cours des dernières décennies. Je ne dirais pas que l'automobiliste belge est aussi gentleman que son homologue anglais. Mais du chemin a été parcouru. En outre, je ne suis pas d'accord avec cette tendance qui voudrait que les automobilistes soient les seuls responsables devant la mortalité des piétons. Ils le sont en partie, mais une série d'autres responsabilités doivent être mises en avant selon moi. De celle des autorités qui réfléchissent aux infrastructures et aux aménagements et à celle des piétons, qui n'ont pas toujours le comportement adéquat. Il faut éviter enfin de cloisonner trop les approches : un automobiliste est aussi

piéton dès qu'il descend de sa voiture et un piéton change de rôle quand il monte en voiture.

Les piétons manquent-ils de prudence ?

Comme les autres usagers de la route, ils ont des obligations. Mais je remarque que certains piétons les méconnaissent. Je crois à cet égard qu'il faudrait d'une façon ou d'une autre renforcer les efforts de formation, notamment dans les écoles. Cela pourrait permettre d'améliorer la sécurité.

Est-ce que les aménagements dans les villes s'appuient suffisamment sur les intérêts des piétons ?

Non, je ne crois pas. Beaucoup trop d'aménagements ont été pensés à une époque où la voiture était au centre des préoccupations sans avoir été modifiés depuis lors. Cela a abouti à des situations caduques où pour certains trajets, les piétons doivent prendre pas mal de risques. D'autres dispositions, d'autres aménagements ne facilitent pas la tâche des automobilistes. Je pense par exemple à la synchronisation des feux de signalisation dans certaines rues, qui permettrait de ménager les nerfs des

automobilistes. Au niveau de Touring, nous sommes par exemple convaincus que l'énerverement des conducteurs a un impact sur le nombre d'accidents. Pour

mieux prendre en compte les intérêts des piétons, il faudrait que les pouvoirs publics les consultent davantage. Pour les cyclistes, cela se fait via des associations qui les représentent. Cela doit pouvoir se faire pour les piétons également.

Les nouvelles technologies peuvent-elles aussi apporter des solutions ?

Oui. Il existe par exemple une application qui verrouille, le temps du trajet en voiture, certaines fonctionnalités du GSM. Cela peut être utile. Au niveau des passages pour piétons, je crois qu'il y a moyen de faire des choses également. Ils doivent être mieux éclairés et mieux signalés. ■

Propos recueillis par
M.C.

PISTES**Des aménagements
à penser**

Certains passages pour piétons sont mal situés. Mal éclairés ou encore mal signalés. Il semble toutefois qu'au cours des dernières décennies, la situation se soit franchement améliorée avec une prise en compte progressive de la réalité piétonne jusqu'à un déplacement du curseur de priorités vers le piéton en certains endroits. Des agencements mieux réfléchis pourraient renforcer directement la sécurité des usagers faibles. Mais aussi indirectement. Ils participeraient en effet selon le porte-parole de Touring, par exemple, à ménager les nerfs des automobilistes parfois mis à contribution dans le flux de la circulation.

M.C.