

Signe de la main aux passages pour piétons

Le signe de la main obligatoire aux passages pour piétons induit-il un gain de sécurité?

Berne, 2009

Impressum

Editeur
bpa – Bureau de prévention des accidents
Case postale 8236
CH-3001 Berne
Tél. +41 31 390 22 22
Fax +41 31 390 22 30
info@bpa.ch
www.bpa.ch

Personne de contact
Esther Walter, lic. phil., collaboratrice scientifique Recherche, bpa

© bpa 2009
Tous droits réservés; reproduction (photocopie, p. ex.), enregistrement et diffusion autorisés avec mention de la source.

Traduit de l'allemand. En cas de divergences, la version allemande fait foi.

Pour une meilleure lisibilité, seule la forme masculine est employée dans le présent rapport, étant entendu qu'elle comprend aussi les femmes.

Sommaire

I.	Introduction	6
II.	Signe de la main et accidentalité	7
III.	Signe de la main et psychologie	8
IV.	Signe de la main et droit	9
V.	Sources	11

I. Introduction

Entre 1997 et 2007, quelque 800 piétons ont été grièvement blessés chaque année, et 80 autres mortellement. La sécurité des piétons peut et doit donc être améliorée [1].

D'aucuns sont d'avis que la réintroduction du signe de la main obligatoire aux passages pour piétons induirait un réel gain de sécurité, suggérant par là qu'avant 1994, date à laquelle la règle a été abrogée, la situation était plus claire et donc plus sûre. Ce n'est pas le cas. Le bpa expose ici les raisons pour lesquelles il est opposé à la réintroduction du signe de la main obligatoire aux passages pour piétons.

Résumé des principaux points:

- Les accidents qui se produisent hors des passages pour piétons sont bien plus nombreux et plus graves que ceux qui ont lieu sur ces passages.
- Aucune relation n'a pu être établie entre la modification de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière OCR en 1994 (abrogation du signe de la main) et l'accidentalité sur les passages pour piétons.
- Avant 1994 déjà, les piétons étaient prioritaires aux passages pour piétons en vertu de la loi. Le signe de la main n'était pas impératif et peu déterminant pour la jurisprudence.
- Avant 1994 déjà, le signe de la main était peu appliqué par les piétons. Son acceptation a aujourd'hui encore diminué.
- On craint, à juste titre, que les enfants interprètent à tort le signe de la main comme une possibilité de stopper le trafic – une erreur qui

pourrait avoir des conséquences fatales.

- Le signe de la main obligatoire en Suisse constituerait une exception européenne et ne serait pas en accord avec le droit international.

II. Signe de la main et accidentalité

Les discussions autour de la réintroduction du signe de la main obligatoire ne doivent pas faire oublier que les piétons ont davantage d'accidents graves ou mortels **hors** des passages pour piétons que **sur** ces passages (Illustration 1), et que ces accidents sont aussi plus graves [2].

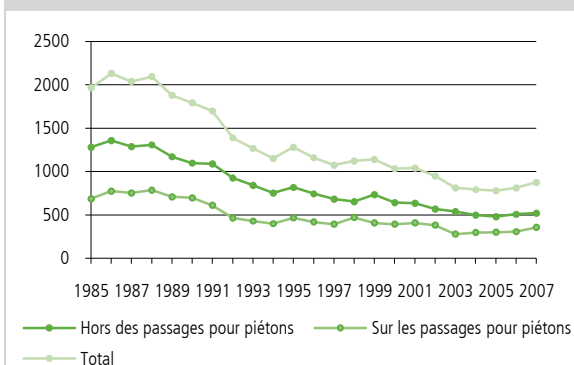
Si la sécurité des piétons a nettement progressé ces 20 dernières années, elle reste insatisfaisante. Les **mesures** qui permettraient de l'améliorer sont connues et instamment nécessaires (planification du réseau piétonnier, gestion de la vitesse en localité, éducation routière) [1]. Le signe de la main ne fait pas partie des mesures essentielles.

Aucune **relation** claire, soit-elle positive ou négative, ne peut être établie entre l'évolution des accidents sur les passages pour piétons et l'abrogation de la règle en 1994 (Illustration 1), ce qui correspond aux attentes du législateur. L'abrogation essentiellement intervenue pour des raisons juridiques ne devait pas faire progresser le nombre de victimes sur les passages pour piétons, mais n'était

pas non plus envisagée comme une mesure de sécurité. On a certes déploré une hausse des blessés graves et des tués sur les passages pour piétons en 1995. De telles fluctuations annuelles sont toutefois monnaie courante (en 1999 p. ex., le nombre de piétons accidentés **hors** des passages pour piétons a lui aussi bondi), sans raison apparente.

Du point de vue méthodique, il est inacceptable d'imputer les variations de l'accidentalité à la nouvelle réglementation. Il faut aussi **tenir compte d'autres variables**, comme l'exposition. Le nombre d'utilisateurs accidentés sur les passages pour piétons a ainsi probablement augmenté en 1995 car ces aides à la traversée ont été utilisées **plus fréquemment**. Des analyses du bpa [3] ont montré que pour les aînés – le groupe d'âge de loin le plus concerné à cet égard –, il y a eu un transfert des accidents mortels de la situation «hors des passages pour piétons» à celle «sur les passages pour piétons».

Illustration 1
Piétons grièvement blessés ou tués sur et hors des passages pour piétons, 1985–2007



Source: Accidents de la route enregistrés par la police, OFS

III. Signe de la main et psychologie

Les piétons ne sont souvent **pas conscients** qu'ils sont des **usagers de la route**. Contrairement au trafic motorisé, leurs schémas de déplacement sont moins prévisibles, ce qui est dans la nature même de ce mode de locomotion. Avec ou sans signe de la main obligatoire, il faut toujours s'attendre à ce que des piétons s'engagent inopinément sur la chaussée.

Les accidents sur les passages pour piétons sont surtout problématiques chez les **aînés**. Comme les **enfants**, ils ne peuvent pas être considérés comme des partenaires fiables dans le trafic routier. Le signe de la main obligatoire n'y changerait **rien en soi**. Si un tel geste **peut** clarifier les choses, ses effets ne doivent pas être surestimés.

Les **enfants** risquent de **mal interpréter le signe de la main**, à savoir de l'envisager comme une possibilité de stopper le trafic, indépendamment de la situation. Ils ont des difficultés à évaluer correctement les distances et les vitesses. Le concept de distance d'arrêt leur est étranger. C'est pourquoi, depuis de nombreuses années, la police enseigne aux enfants la règle «attendre, écouter, regarder» et leur enjoint de traverser seulement lorsque le véhicule est complètement arrêté devant le passage pour piétons. Ce comportement préventif contribue davantage à la sécurité des enfants que la croyance en l'effet d'arrêt du signe de la main, que les automobilistes ne verront peut-être que trop tard voire pas du tout.

Les parents qui tiennent leurs enfants par la main, portent des achats ou sont en route avec une

poussette, les personnes âgées avec un déambulateur, une canne ou un sac à main, mais aussi les adultes téléphone à l'oreille et porte-documents à la main feront difficilement un signe de la main clair. Et d'ailleurs, quand un signe de la main est-il **acceptable**? Suffit-il de faire un petit mouvement du poignet? En obliquant, les cyclistes font souvent un signe de la main peu visible. On peut donc supposer que, de même, le signe de la main des piétons serait **souvent insuffisamment visible**.

Mais même en faisant un signe de la main clair, un piéton peut surprendre un automobiliste en s'engageant sur un passage pour piétons ou, dans le cas extrême, emprunter un passage pour piétons en courant sans réfléchir, bras tendu.

L'analyse des procès-verbaux d'accidents montre que les **automobilistes** déclarent souvent ne simplement pas avoir vu les piétons. Or si l'on ne voit pas un piéton, on risque fort de ne pas voir un signe de la main.

Selon une **enquête d'opinion représentative du bpa**, la majorité de la population suisse préfère la nouvelle réglementation à l'ancienne (60% en 2003).

IV. Signe de la main et droit

La réglementation valable actuellement est entrée en vigueur au 1^{er} juin 1994. Elle n'a **pas** introduit la **priorité des piétons en tant que telle**, mais abrogé le signe de la main obligatoire pour les piétons.

En vertu de l'art. 33 al. 2 LCR¹, les conducteurs sont **tenus, depuis le 1^{er} janvier 1963**, de circuler particulièrement prudemment aux abords des passages pour piétons et, au besoin, de s'arrêter pour laisser la **priorité** aux piétons qui se trouvent déjà sur le passage ou s'y engagent. L'art. 6 al. 1 OCR² ancienne version concrétisait cette disposition en ce sens qu'avant d'atteindre un passage pour piétons où le trafic n'était pas réglé, les conducteurs devaient réduire leur vitesse à temps de sorte qu'ils puissent accorder la priorité aux piétons avec l'intention **visible** de l'emprunter, notamment – **donc pas uniquement** – **lorsqu'ils faisaient un signe de la main**. Ainsi, dans la **pratique du Tribunal fédéral**, les automobilistes étaient mis en cause même lorsqu'un piéton accidenté n'avait **pas** fait de signe de la main clair, mais avait signalé son intention par la gestuelle ou en levant un pied, p. ex. Par conséquent, la responsabilité de droit civil des automobilistes était parfois engagée même dans le cas où la personne accidentée n'avait pas fait de signe de la main au passage pour piétons.

Même si le texte relatif au signe de la main a été purement et simplement supprimé en 1994, les piétons n'ont, aux passages pour piétons, **pas le droit de poursuivre leur route comme si de rien**

n'était, mais ont le devoir d'observer le trafic. Ils ne doivent pas se lancer sur les passages pour piétons à l'improviste (art. 49 al. 2 LCR) et ne peuvent pas user de leur droit de priorité lorsque le véhicule est déjà si proche du passage qu'il ne lui serait plus possible de s'arrêter à temps (art. 47 al. 2 OCR).

Le signe de la main a été aboli depuis fort longtemps dans l'ensemble des pays d'Europe occidentale. L'obligation d'en faire un irait donc à l'encontre de l'**harmonisation internationale** et jetterait le trouble dans l'esprit des conducteurs et des piétons de l'étranger.

De même, la réintroduction du signe de la main obligatoire ne serait **pas en accord avec la Convention de l'ONU sur la circulation routière**³, qui est entrée en vigueur le 11 décembre 1992 pour la Suisse et qui ne requiert pas de signe de la main pour l'usage du droit de priorité aux passages pour piétons.

En vertu du **principe de confiance** qui découle de l'art. 26 LCR, tout usager de la route qui se comporte dûment peut être confiant que les autres usagers de la route respecteront aussi les règles de la circulation routière. Si un piéton montre clairement qu'il veut traverser la chaussée (ce qui ne nécessite pas de signe de la main), il peut donc être confiant que l'automobiliste qui s'approche lui accordera la priorité comme il le doit. Avec la réintroduction du signe de la main obligatoire, le prin-

¹ Loi sur la circulation routière du 19 décembre 1958, RS 741.01

² Ordonnance sur les règles de la circulation routière du 13 novembre 1962, RS 741.11

³ Convention du 8 novembre 1968 sur la circulation routière, RS 0.741.10 (art. 20 et 21)

cipe de confiance serait violé car les usagers prioritaires devraient annoncer spécialement leur droit.

Si le signe de la main était obligatoire, il deviendrait **central** dans le cadre de la procédure civile et pénale en cas d'accident. Les autorités dépendraient alors des affirmations des personnes impliquées dans l'accident ou de tiers, qui ne sont par expérience pas toujours fiables (un argument aussi invoqué par les polices de la circulation en Suisse).

La **constance de la législation** est un important critère de sécurité routière. Des revirements incessants sont à éviter.

Le **Conseil fédéral** et le **Parlement** se sont déjà prononcés **à plusieurs reprises** contre le signe de la main obligatoire aux passages pour piétons.

Il n'est **pas interdit de faire un signe de la main**. Si un tel geste peut être utile dans nombre de situations, il ne clarifie pas nécessairement les choses.

Le **signe de la main** – initialement inscrit dans la loi à l'apparition des premiers véhicules motorisés – **a fait son temps** dans le trafic actuel.

V. Sources

- [1] Walter E, Cavegn M, Scaramuzza G, Niemann S, Allenbach R. *Fussverkehr: Unfallgeschehen, Risikofaktoren und Prävention*. Berne: bpa – Bureau de prévention des accidents; 2007. Dossier de sécurité 03 (en allemand avec résumé en français).
- [2] Niemann S, Fahrni S, Brügger O, Cavegn M. *Statistique 2008 du bpa: les accidents en Suisse*. Berne: bpa – Bureau de prévention des accidents; 2008. Statistique du bpa.
- [3] Ewert U. *Sicherheit an Fussgängerstreifen: Auswirkungen einer gesetzlichen Neuregelung und begleitender Verkehrssicherheitskampagne*. Berne: bpa – Bureau de prévention des accidents; 1999. Etude pilote.