

Les 26^e Entretiens du
Centre Jacques Cartier

Les Aînés et la Sécurité routière

Marion Maestracci
Alain Boulanger

LYON 26 et 27 novembre 2013

Partenaires de l'événement



IFSTAR



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES



Service public fédéral
Mobilité et Transports
Mobilité et Sécurité routière



CIRRELT



RÉSEAU DE RECHERCHE
EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE



BIVV-IBSR

Québec

• Ministère des Transports
• Société de l'assurance automobile



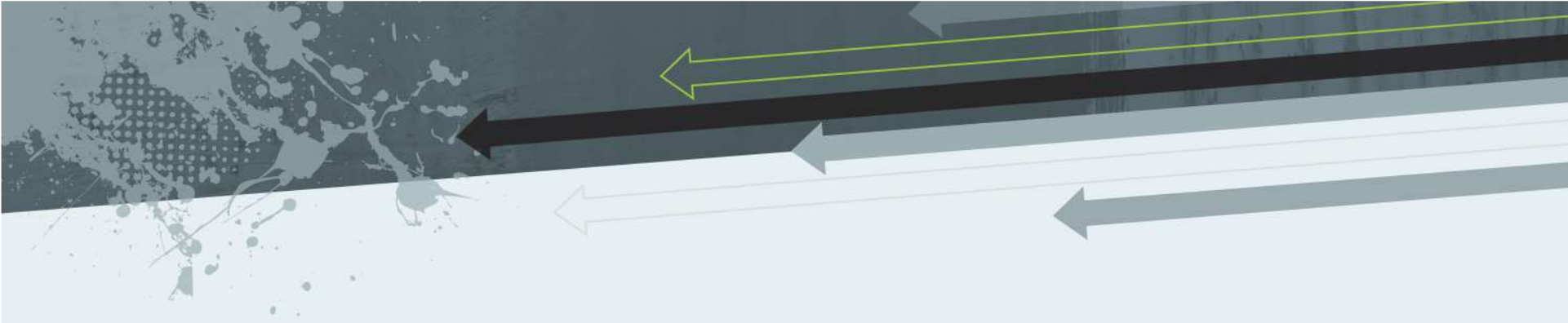
La marche des seniors en milieu urbain dense : le cas de Paris

Les éléments à
connaître afin
de promouvoir
et sécuriser la
marche

MAIRIE DE PARIS

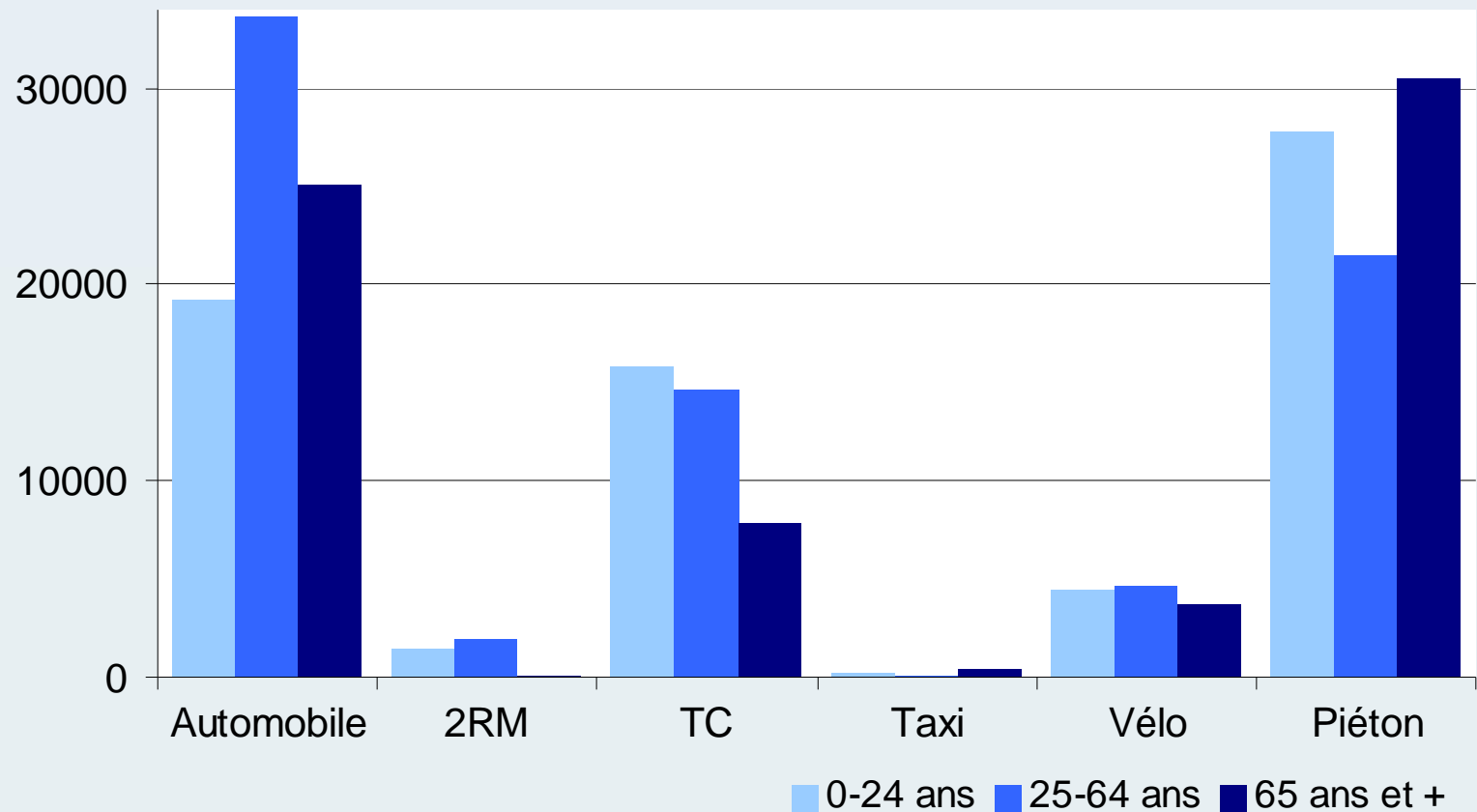


Direction de la Voirie et des Déplacements

- 
- Les parts modales
 - Le risque réel des piétons seniors
 - Le risque perçu des piétons seniors
 - Les besoins et difficultés des piétons seniors
 - L'impact sur nos pratiques

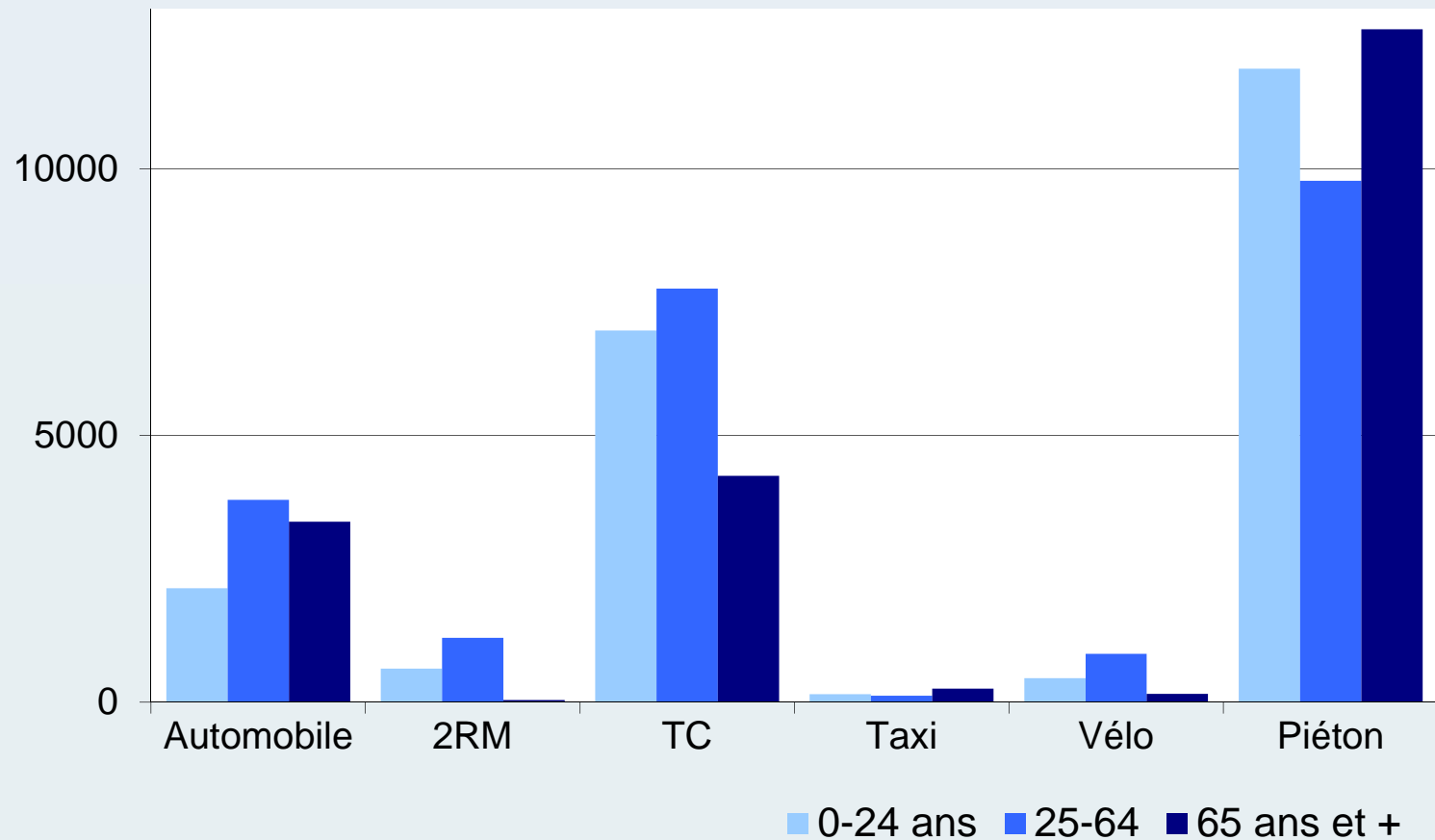
Les parts Modales : Parisiens en IdF

Les parisiens de 65 ans et + se déplacent en Ile de France à pieds ou en voiture.



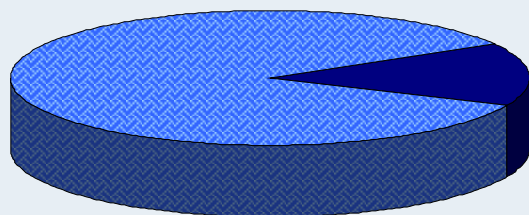
Les parts Modales : Parisiens à Paris

Les parisiens de 65 ans et plus à Paris sont pour une grande des marcheurs.

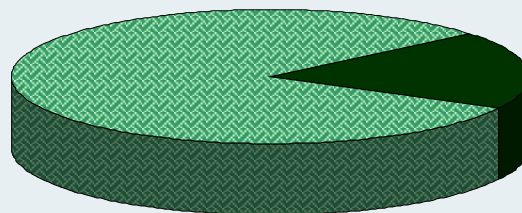


Risque Réel

Les 65 ans et + sont moyennement impliqués mais gravement blessés dans les accidents corporels de la circulation.

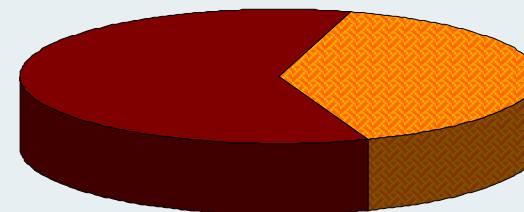


15 % de la
population parisienne



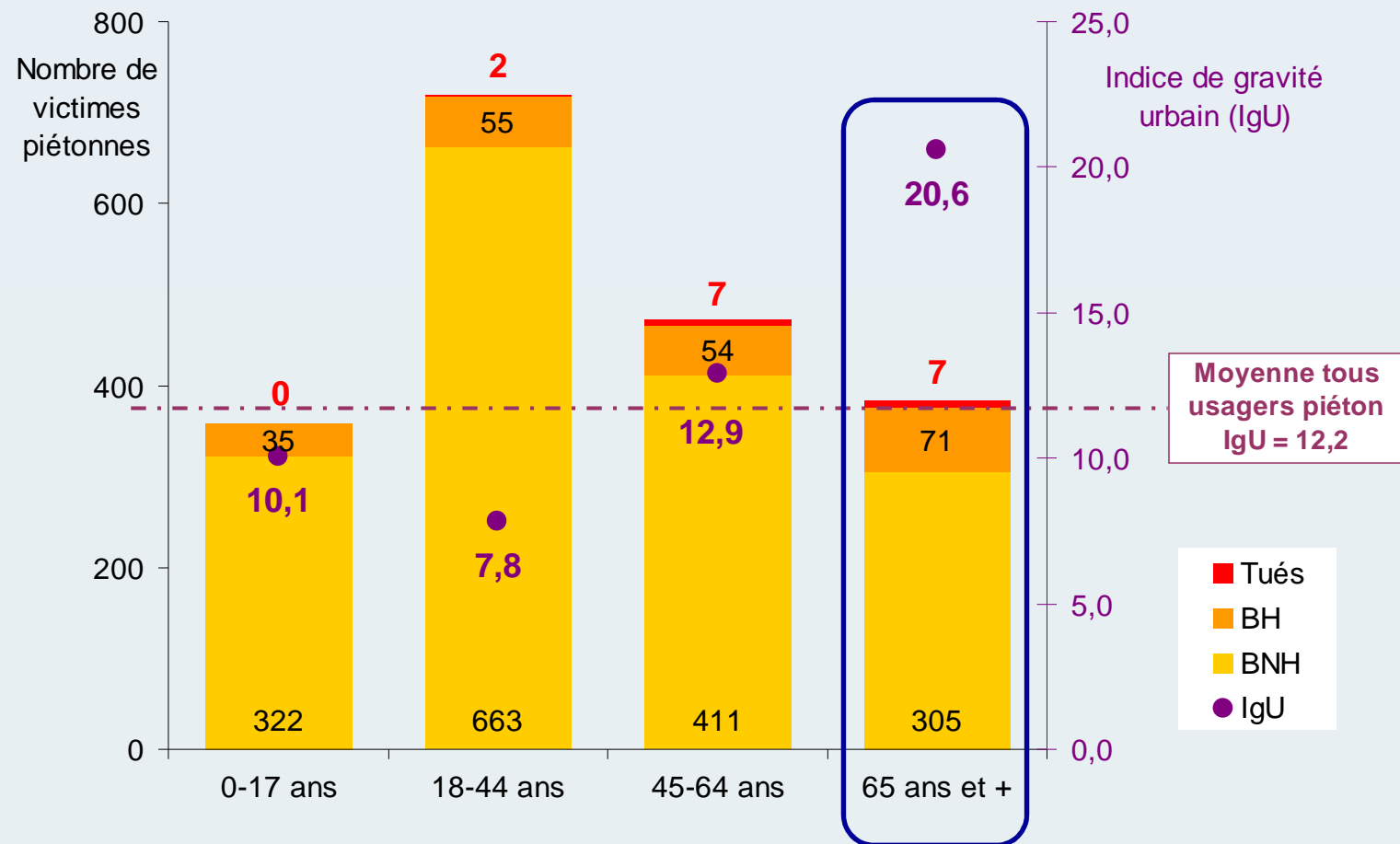
19 % des impliqués
(tous usagers confondus)

60 % des tués
(tous usagers confondus)



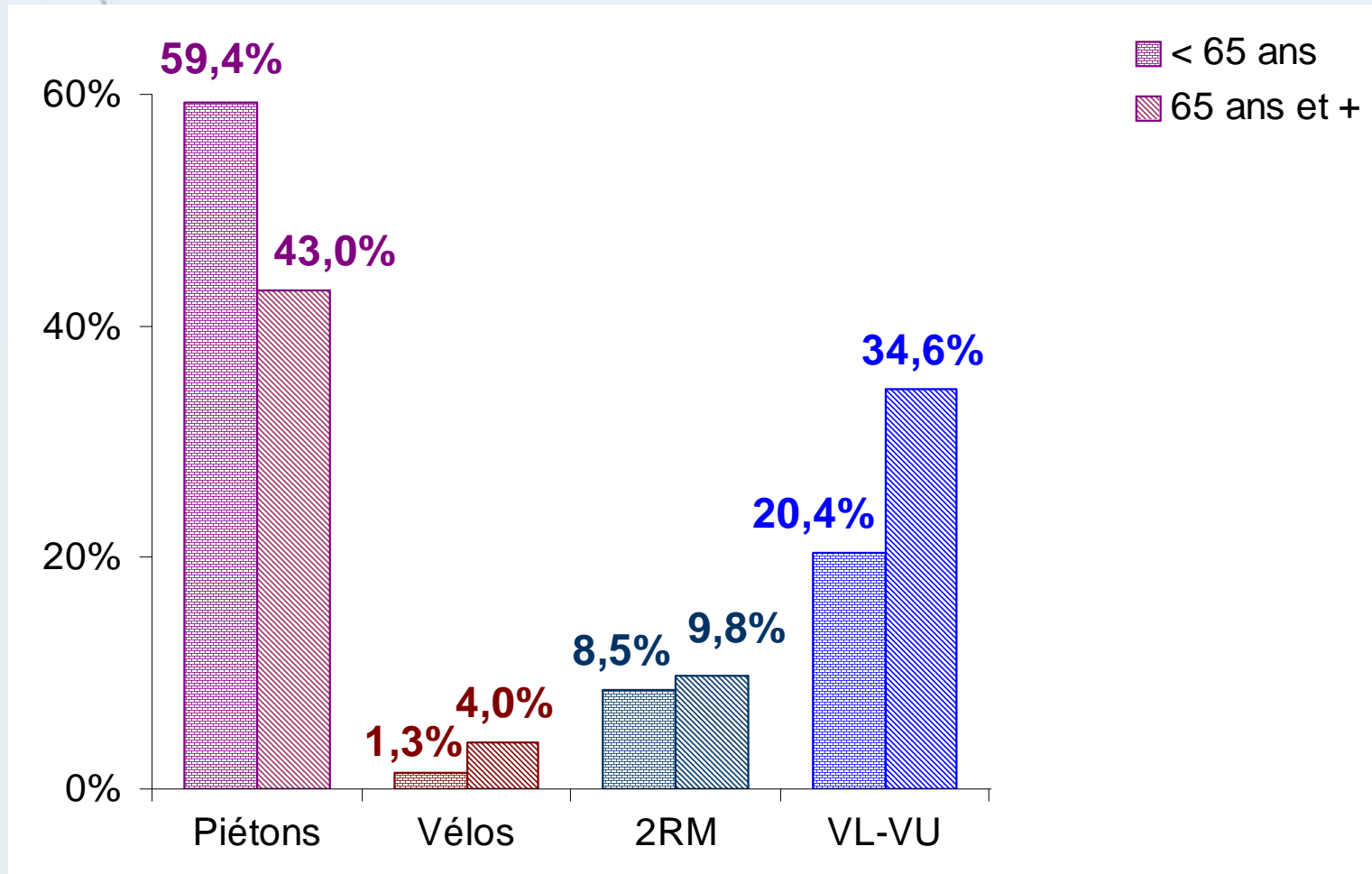
Risque Réel

Les piétons seniors sont plus gravement blessés. Ils sont victimes d'accidents causés par des véhicules motorisés.



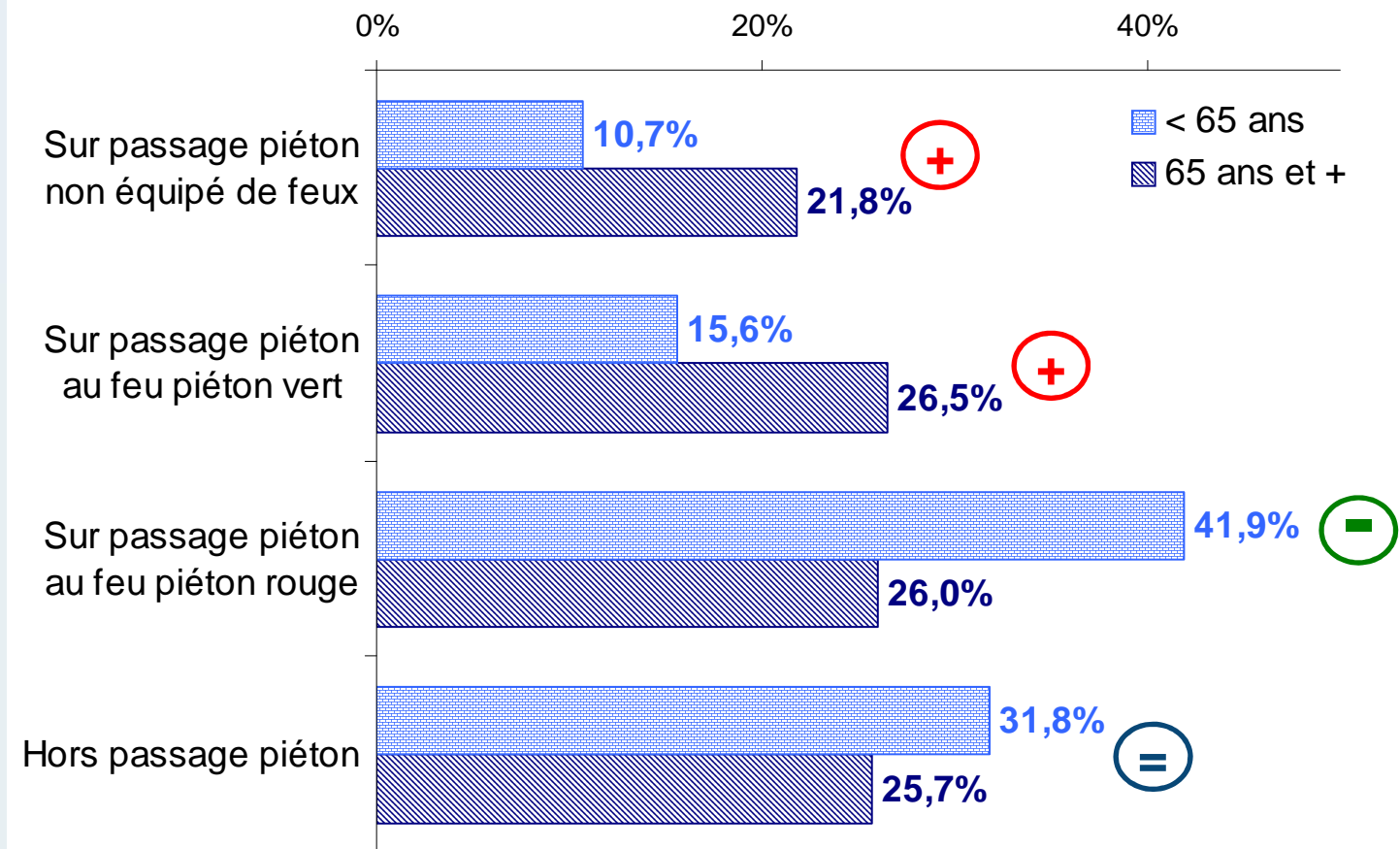
Risque Réel

Les piétons seniors sont considérés moins souvent responsables.



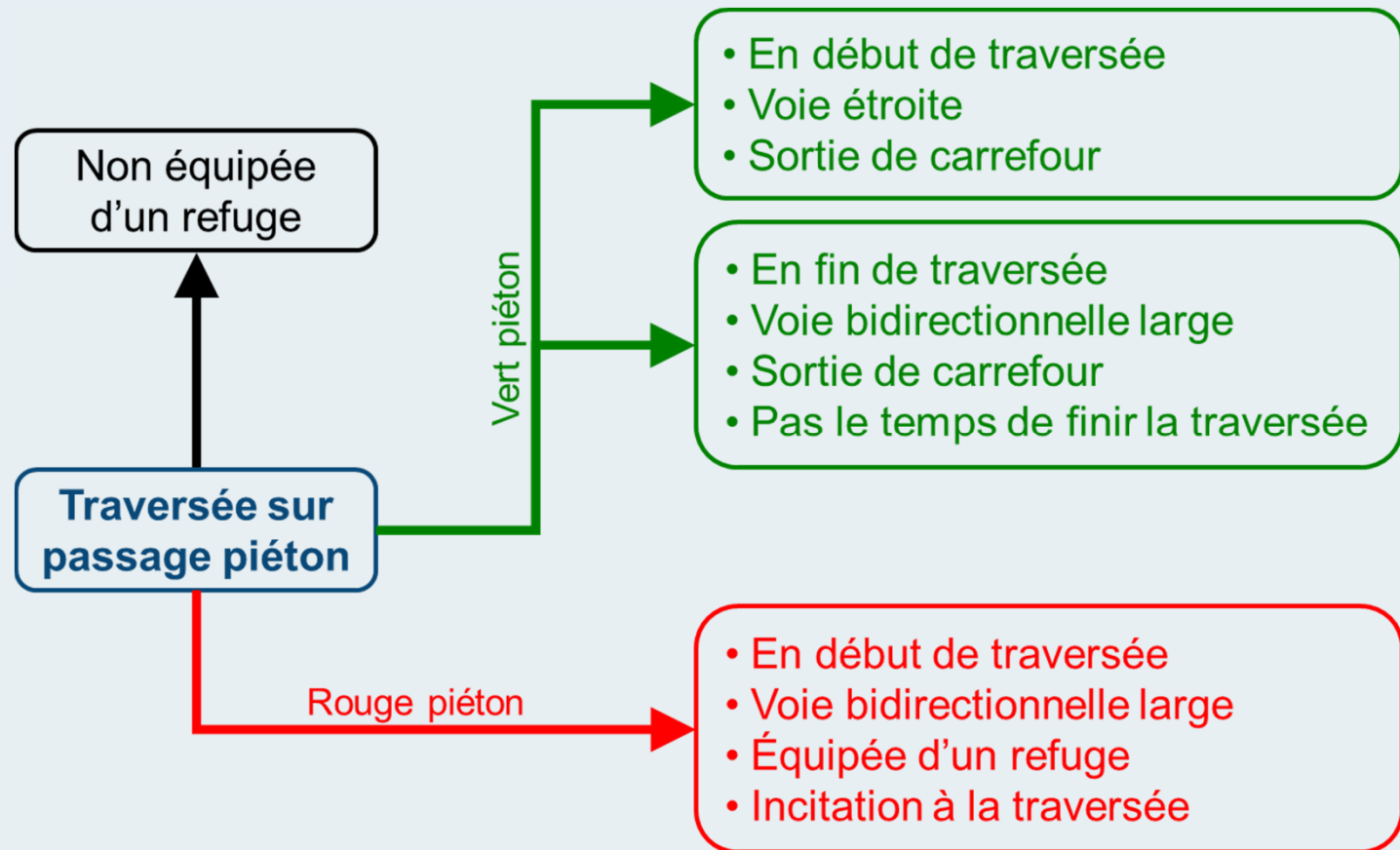
Risque Réel

Les piétons seniors sont surreprésentés dans les accidents « dans leur droit ».



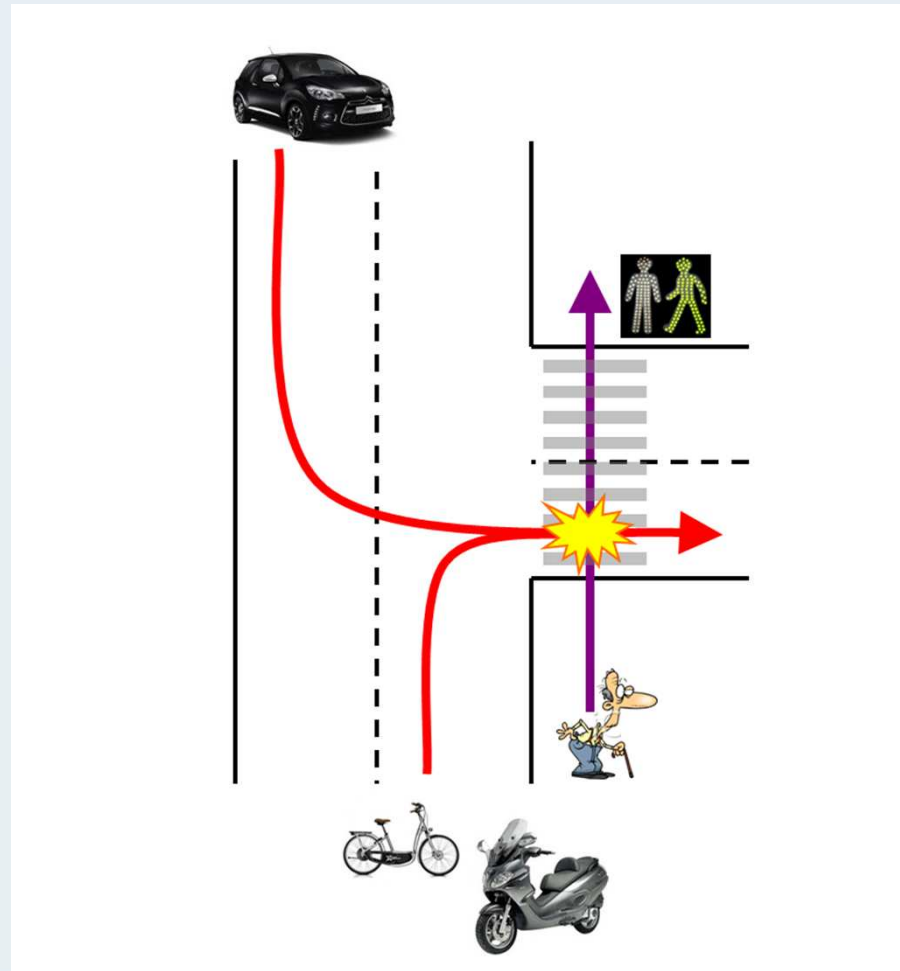
Risque Réel

Dans quelles circonstances sont accidentés les piétons seniors lors des traversées sur passage piéton ?



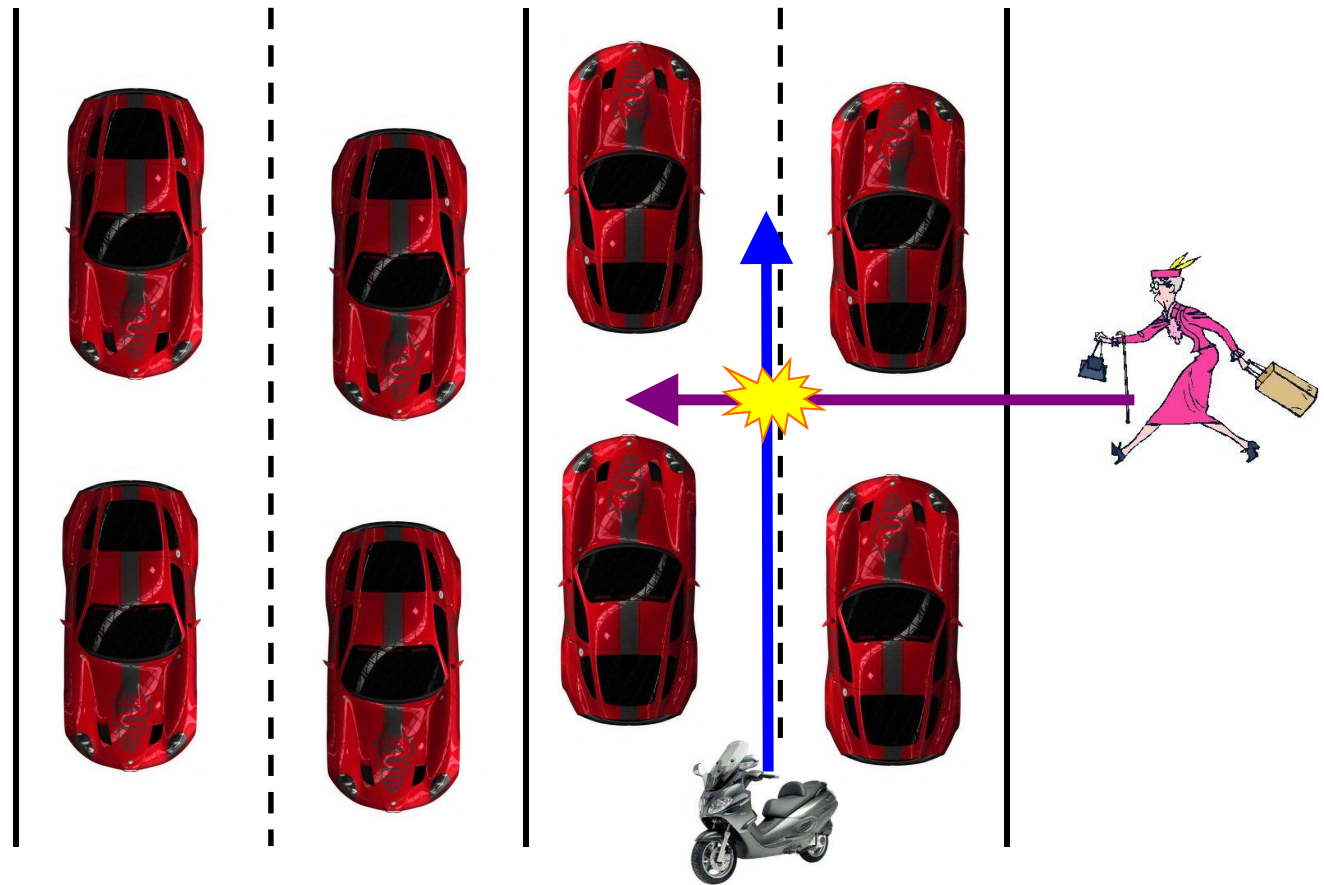
Risque Réel

Les accidents en sortie de carrefour sont liés à des refus de priorité au piéton.



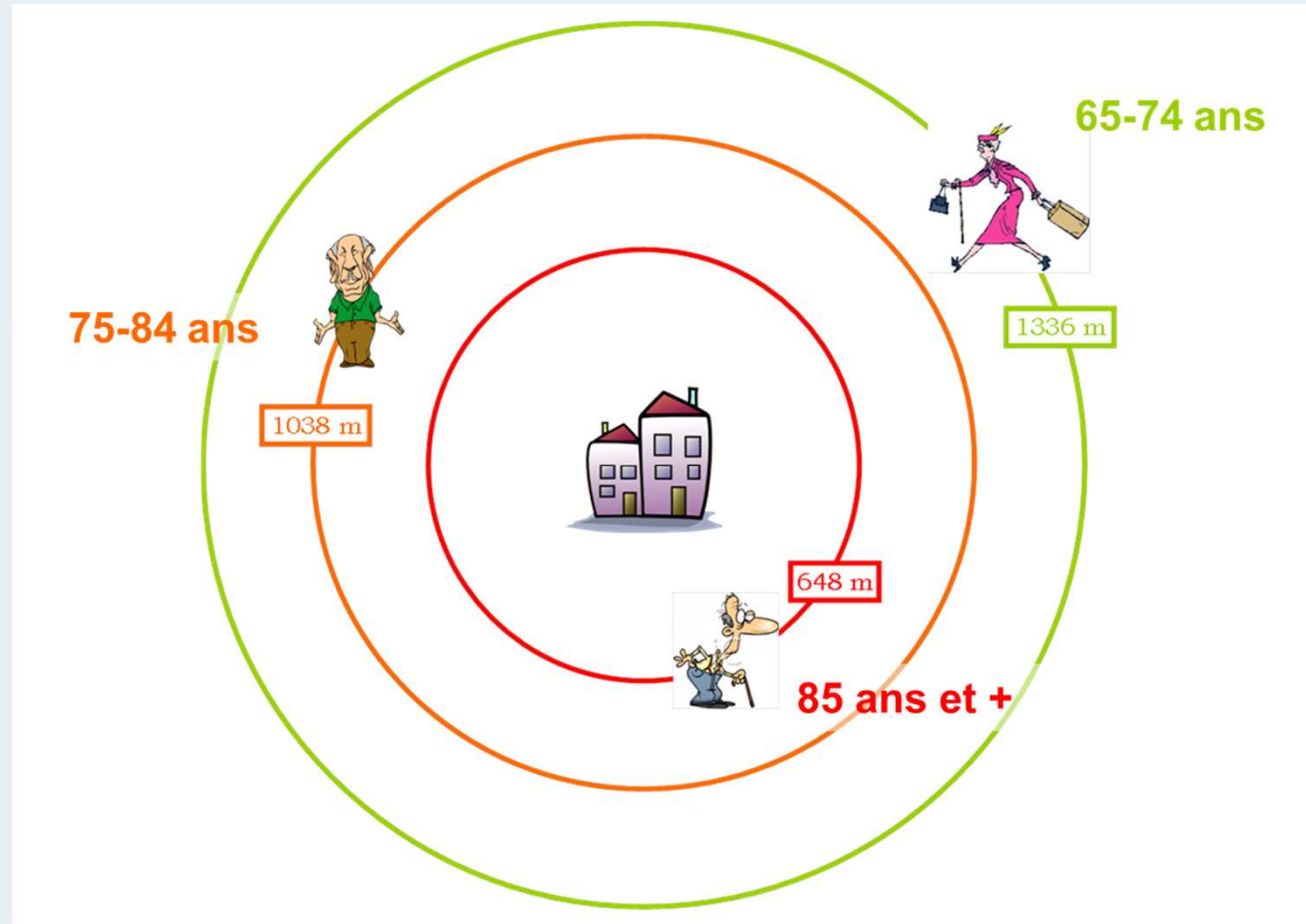
Risque Réel

Les masques à la visibilité sont la 1^{ère} cause des accidents en situation de congestion.



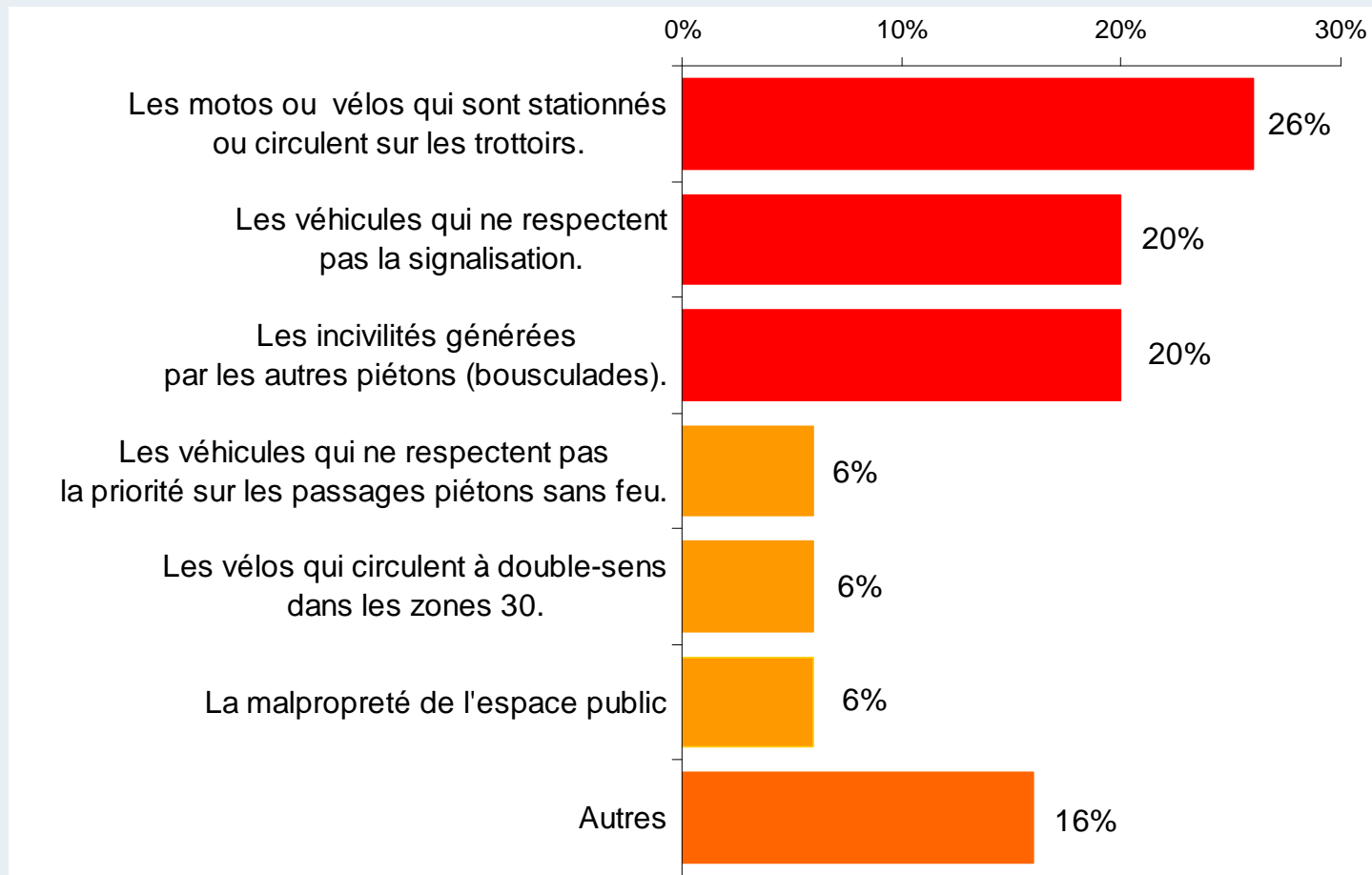
Risque Réel

Plus les piétons sont âgés, plus ils sont accidentés près de leur domicile : un frein à la mobilité des seniors ?



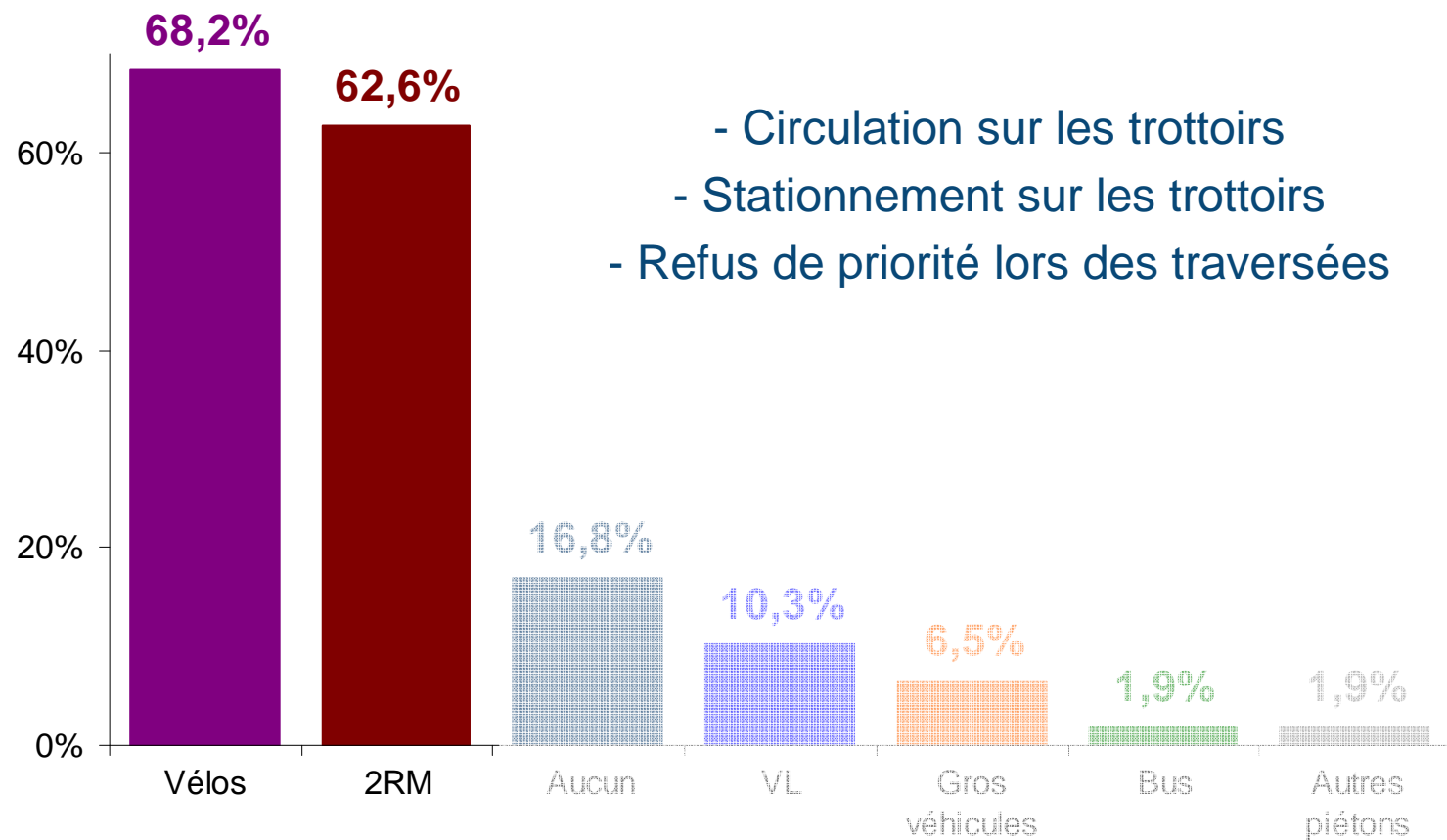
Risque Perçu

Les piétons seniors très sensibles aux incivilités.



Risque Perçu

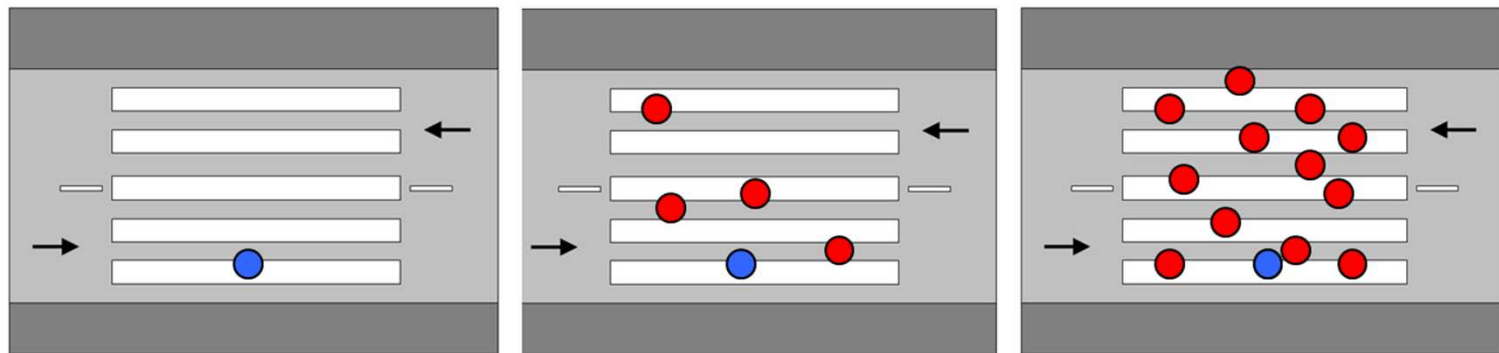
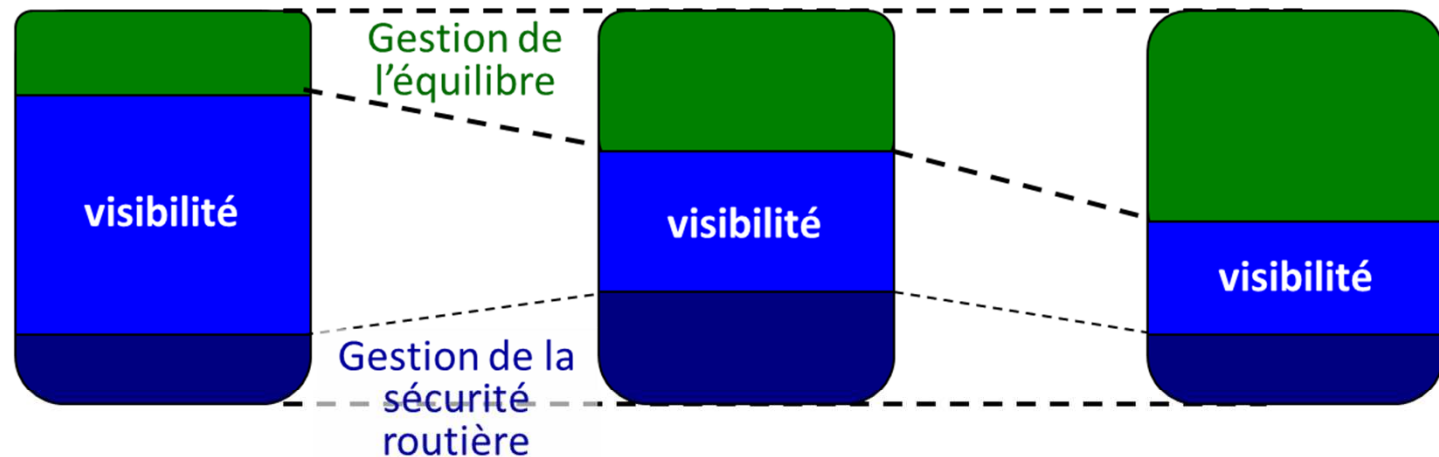
Les piétons seniors perçoivent les vélos et 2RM comme des gênes à leurs déplacements.



Risque Perçu

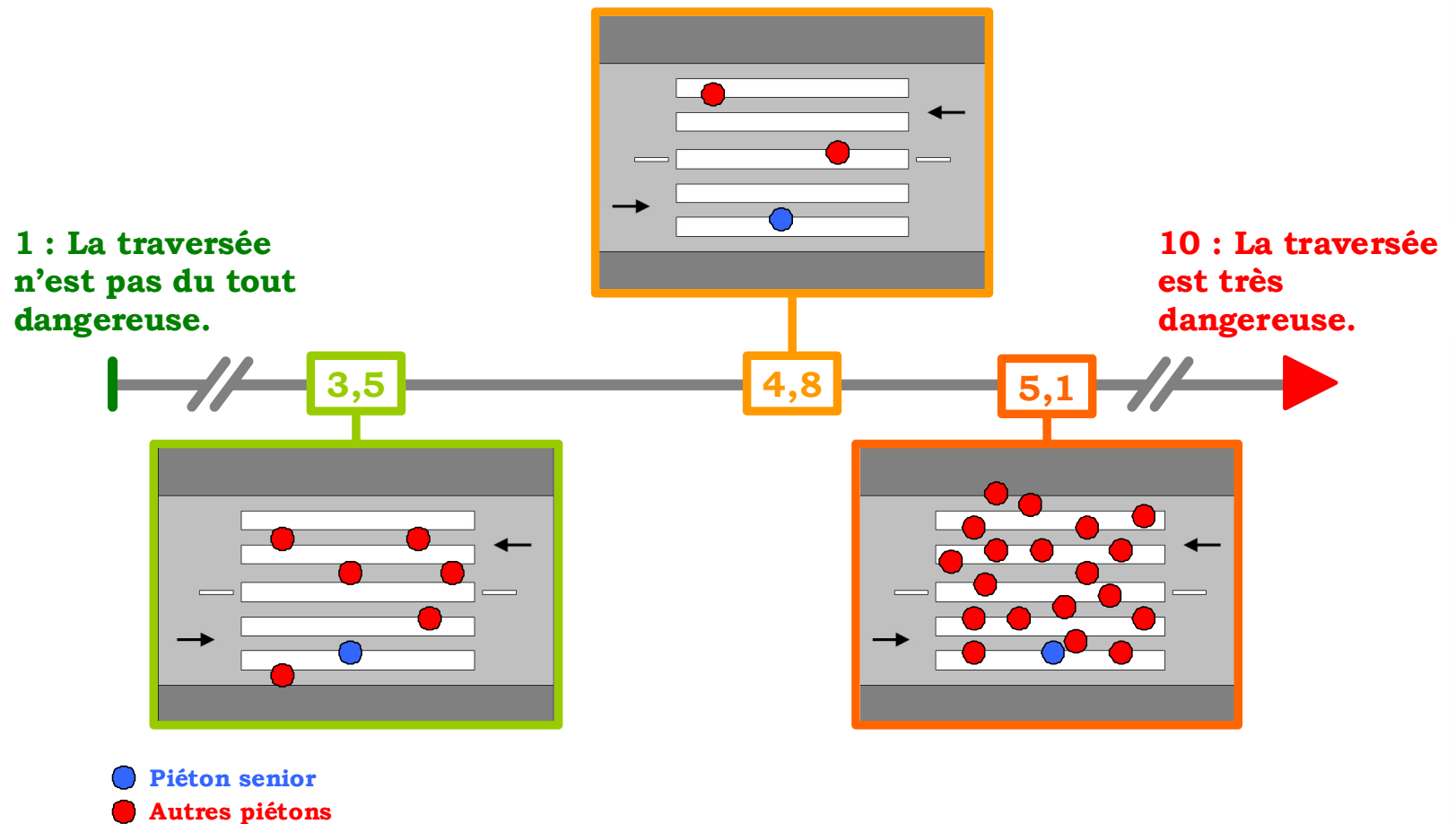
Les piétons seniors prêtent attention à leur visibilité et à ne pas chuter.

Allocation des ressources cognitives



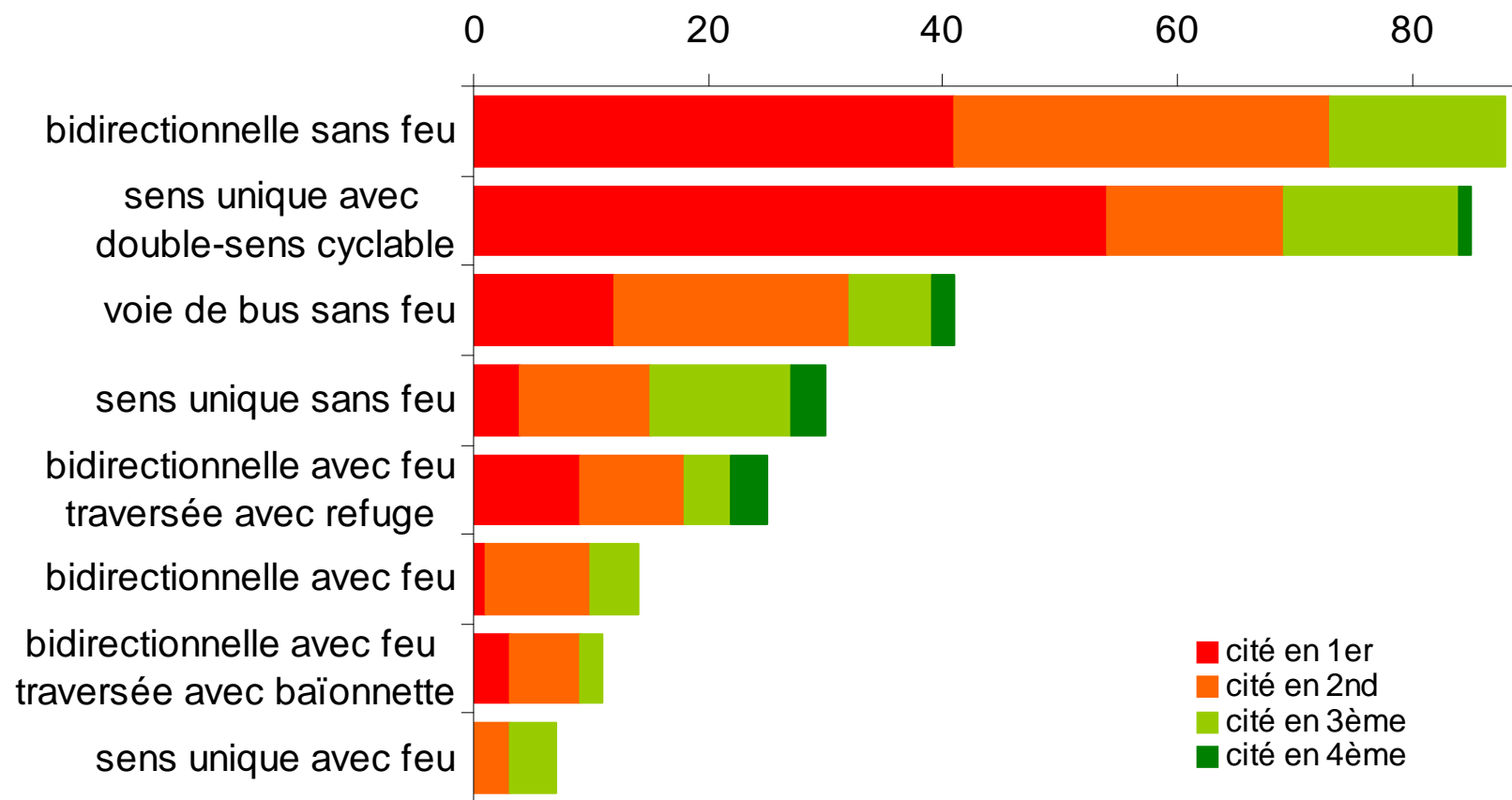
Risque Perçu

Les piétons seniors prêtent attention à leur visibilité et à ne pas chuter.



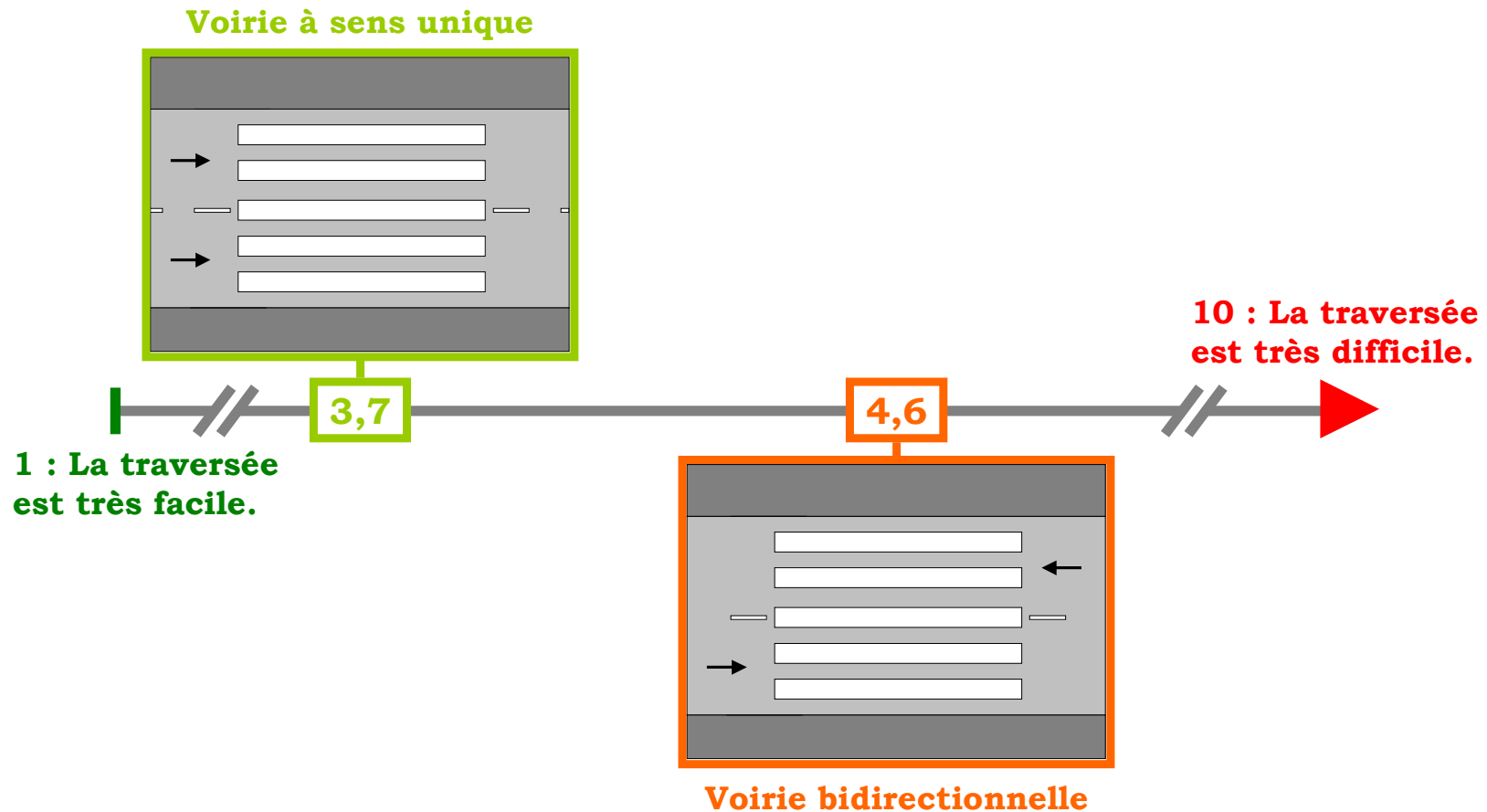
Risque Perçu

Les piétons seniors craignent davantage les traversées des voies bidirectionnelles, sans feu, et les cyclistes.



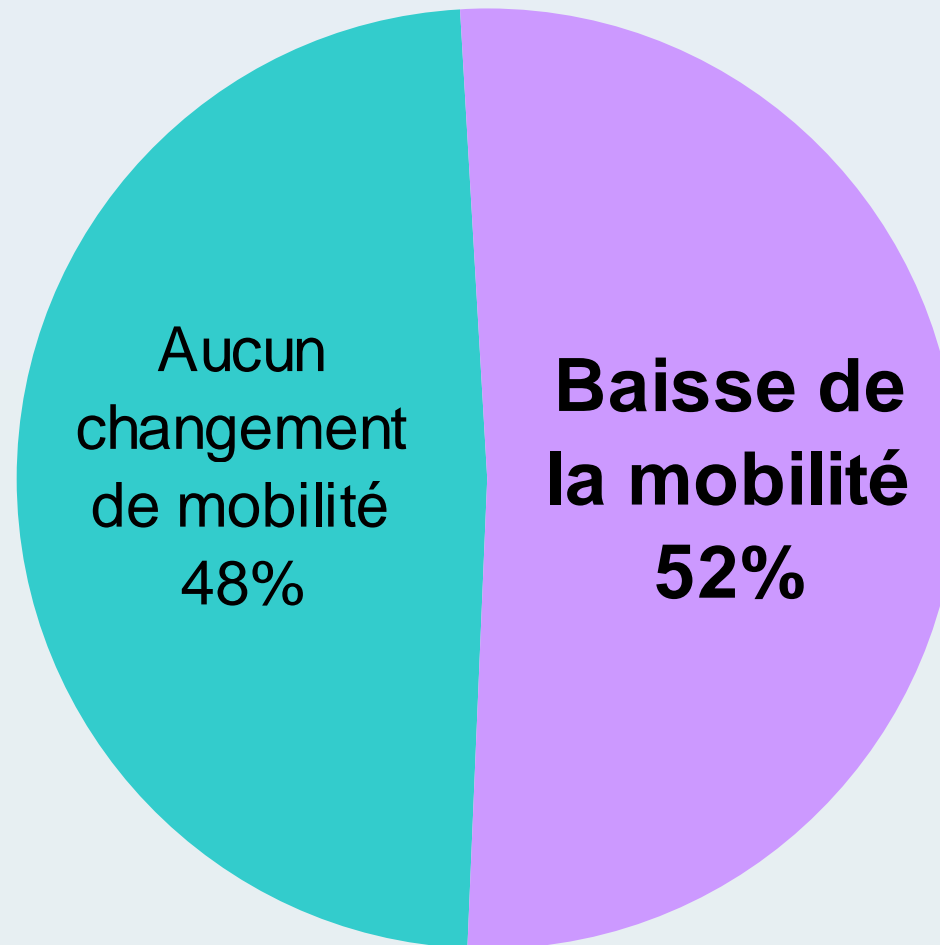
Risque Perçu

Les piétons seniors trouvent plus difficile de traverser une voirie bidirectionnelle.



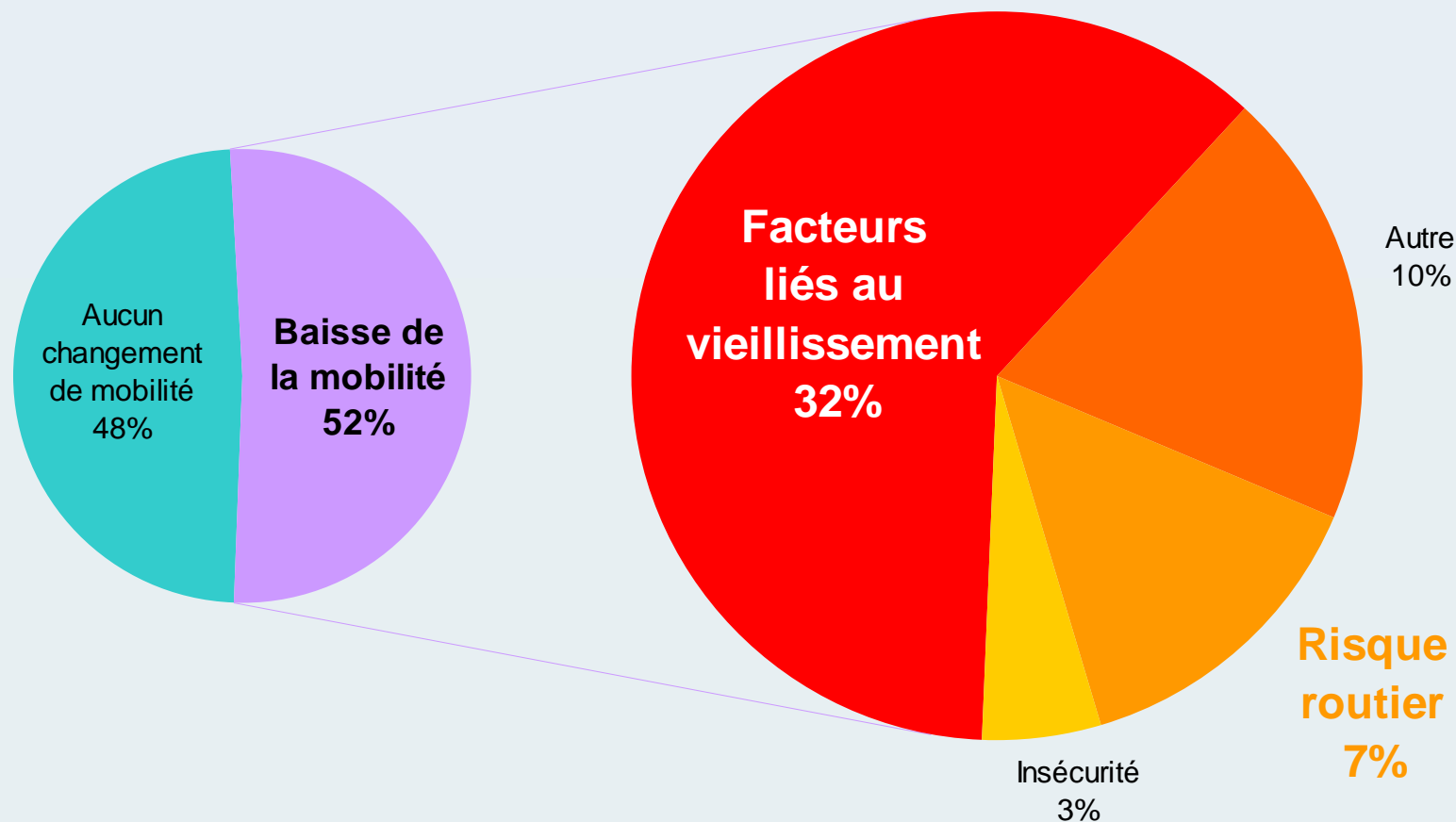
Risque Perçu

Les piétons seniors ont conscience de la baisse de leur mobilité.



Risque Perçu

Les piétons seniors ont conscience de la baisse de leurs capacités, mais le risque routier n'est pas un frein.



Risque Perçu

Les piétons seniors ne sont pas tous égaux devant la mobilité.

65-74 ans	Usage des TC
75-84 ans	+ de difficultés à marcher
85 ans et +	Vitesse de marche + lente

Décennie de transition ?

- Augmentation de la difficulté à se déplacer
- Prise de conscience de l'évolution des capacités de mobilité

Besoins et Difficultés

Les 4 éléments à retenir afin de promouvoir et sécuriser la marche des seniors en milieu urbain dense.

- La peur de la chute, plus que l'insécurité routière.
- Une mauvaise connaissance des dangers liés aux véhicules manœuvrant.
- Une difficulté à anticiper et gérer les situations complexes.
- La nécessité de voir et d'être vu.

Impact sur nos pratiques

Les récentes actions significatives à Paris en faveur des piétons et des plus âgés se sont mises en place via une démarche appelée Paris Piéton.

- Mise en place du programme : « La Rue en Partage », qui comprend la création de 38 km de nouvelles zones 30, 15 km de zones de rencontre, 32 km de voie à 30 km.
- Le désencombrement de l'espace public : l'objectif est de déposer 30% du mobilier urbain parmi le mobilier défensif ou la signalisation.

Recherche de nouveaux axes de conception de l'aménagement de l'espace public, réflexions en cours sur :

la halte, les promenades urbaines, les lignes de désir, la micro conception.