



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/2006/7
4 janvier 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières
(Quarante-huitième session, 20-22 mars 2006,
point 5 f) de l'ordre du jour)

RÉVISION DE LA RÉOLUTION D'ENSEMBLE R.E.1

Sécurité des piétons

Note du secrétariat

Les membres du WP.1 trouveront ci-après une version révisée de la recommandation sur la sécurité des piétons, élaborée par le groupe restreint réunissant des représentants du Danemark, d'Israël, des Pays-Bas, de la Fédération internationale des piétons (FIP) et du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP), sous la présidence de la FIP. Cette version est fondée sur la recommandation adoptée à la trente-sixième session du Groupe de travail (TRANS/WP.1/76). Les modifications sont indiquées en **caractères gras**.

Sécurité des piétons

Aujourd'hui encore, dans de nombreux pays, la part des piétons dans le nombre total de victimes d'accidents de la route reste importante. La sécurité des piétons nécessite une approche globale et cohérente en vue d'assurer un véritable dialogue entre les différents usagers de la route. Les présentes recommandations visent à améliorer la sécurité routière et donc à réduire les dangers de la route. Étant donné que les piétons forment un groupe hétérogène d'individus dotés de facultés diverses et, en tant que tels, sont particulièrement vulnérables, les stratégies visant à adapter leur comportement aux structures routières d'aujourd'hui sont limitées, d'où la nécessité de dispositions juridiques, **de recommandations et d'autres démarches** relatives à l'infrastructure, aux normes de conception des véhicules et au comportement des usagers de la route.

1. Équipements pour les piétons

Les installations et les infrastructures devraient être conçues de manière à assurer la mobilité des piétons, réduire les dangers de la route et encourager tous les participants à la circulation à adopter un comportement sûr et à faire preuve du sens des responsabilités. Les dispositions ci-après relatives aux piétons sont recommandées:

a) *Trottoirs et voies piétonnes*

Dans chaque ville et cité, un réseau de voies piétonnes continues (trottoirs notamment) devrait être mis en place. Ces voies devraient permettre des déplacements sûrs et directs entre les logements, les commerces et les écoles, l'accès aux transports en commun et autres services et équipements indispensables. Les trottoirs et les voies piétonnes devraient être bien éclairés et correctement entretenus. Leur largeur sera déterminée selon leur fonction (accès à une école, traversée d'une zone commerçante, etc.). Le trottoir ne devrait pas, en général, servir au stationnement des véhicules. Lorsqu'il n'y a pas moyen de l'éviter, il faudrait laisser suffisamment de place sur les trottoirs pour que les piétons puissent passer, **et ces exceptions devraient faire l'objet d'un marquage sur le sol.** Les panneaux de signalisation et autres équipements ne devraient pas faire obstacle aux déplacements des piétons.

Les véhicules à moteur de tous genres à l'exception de ceux qui sont utilisés par les personnes handicapées ne doivent pas être autorisés à circuler sur les voies piétonnes et les trottoirs.

b) *Passages pour piétons*

Les passages pour piétons devraient permettre à ceux-ci de traverser la chaussée dans de bonnes conditions de sécurité. Ils ne peuvent donc pas simplement être assimilés à un marquage sur la chaussée, mais doivent être considérés comme un ouvrage d'aménagement de la circulation (comportant des zones d'arrivée et éventuellement un terre-plein central), faisant partie intégrante de la conception des routes. Leur emplacement et leur agencement devraient donc toujours être prévus lors de la planification, de l'étude et de la construction de la route dans son ensemble. En général, l'objectif devrait être, là où cela est possible, d'assurer la traversée des rues par les piétons en sécurité sans changement de niveau **comme dans le cas d'une passerelle ou d'un passage souterrain.**

Des dispositions devraient être prises pour créer un nombre suffisant de passages pour les piétons **afin que ceux-ci puissent marcher sans avoir à effectuer de longs détours. Une importance capitale devrait être accordée à la visibilité. Pour pouvoir traverser en toute sécurité, les piétons doivent être en mesure de voir les véhicules qui arrivent d'une distance suffisante. Les passages devraient faire l'objet d'une planification minutieuse et, dans la zone conduisant au passage, rien ne devrait réduire la visibilité, tel que des véhicules parkés en dehors des zones prévues à cet effet, des conteneurs, etc. Si des véhicules stationnent le long de la route à proximité d'un passage pour piétons, les trottoirs devraient être élargis à l'endroit du passage pour que leurs bords soient alignés avec la limite côté chaussée des emplacements de stationnement.**

Les passages pour piétons devraient toujours être équipés du signal E 12 et, dans le cas d'une visibilité de moins de 50 mètres, d'un signal supplémentaire A 12, placé à une distance de 200 mètres. Ils devraient être plus fortement éclairés que les autres parties de la chaussée. Un terre-plein central devrait y être aménagé là où cela est possible, en particulier pour le premier passage rencontré en pénétrant dans une agglomération urbaine, lorsqu'il y a plusieurs voies dans chaque sens et en l'absence de feux.

Aux passages non signalés, la vitesse des véhicules devrait être adaptée pour permettre aux piétons de traverser les rues dans de bonnes conditions de sécurité. Un terre-plein central et/ou d'autres aménagements, associés à un bon éclairage, contribuent à améliorer la sécurité lors des traversées, notamment celles des enfants et des personnes âgées.

Les passages pour piétons aux feux devraient être signalés afin que les véhicules qui changent de direction ne mettent pas en danger les piétons. Les phases des feux devraient être synchronisées de façon à donner aux piétons marchant lentement suffisamment de temps pour traverser en toute sécurité. Des techniques adaptatives pourraient être utilisées **le cas échéant** pour réduire les temps d'attente pour les piétons.

c) *Passages souterrains et passerelles pour piétons*

Lorsqu'un grand nombre de piétons doivent traverser une rue à circulation dense et rapide sur plus de deux voies, des passages souterrains et passerelles, s'ils sont correctement entretenus, éclairés et accessibles à tous les piétons, y compris les personnes à mobilité réduite, peuvent être une bonne solution.

d) *Zones piétonnes*

Les zones piétonnes sont destinées à l'usage des piétons, **et doivent être conçues comme telles.** La législation nationale devrait contenir des dispositions claires en ce qui concerne **les conditions sous lesquelles** certaines catégories de véhicules et d'usagers **sont** admises à les emprunter **ainsi que** la signalisation, les vitesses et les horaires de circulation autorisés dans ces zones. Une attention particulière devrait être accordée aux itinéraires d'accès aux zones piétonnes.

e) *Zones de modération du trafic*

Une modération de la vitesse en site urbain est essentielle pour la sécurité des piétons.

À ces fins, il n'est généralement pas suffisant de placer des panneaux de signalisation au début de la zone à vitesse réduite. Cette zone devrait aussi bénéficier d'infrastructures construites pour réduire la vitesse, en particulier à proximité des passages pour piétons. En ce qui concerne la signalisation, les mesures suivantes sont recommandées:

- i) Établir, dans les zones à vocation résidentielle et commerciale et les autres zones très fréquentées, des secteurs avec des limitations de vitesse inférieures à celles appliquées généralement en agglomération en utilisant les panneaux de signalisation E,9d et E,10d de la Convention de Vienne sur la signalisation routière;
- ii) Établir des «zones résidentielles» en utilisant les panneaux de signalisation E,17a et E,17b de la Convention de Vienne sur la signalisation routière.

f) *Zones scolaires*

Une attention particulière devrait être accordée aux zones scolaires (s'étendant dans un rayon d'environ 300 mètres autour des établissements scolaires) et, lorsque de nouvelles écoles sont construites ou que des écoles existantes sont réaménagées, les trajets empruntés par les écoliers devraient être planifiés de manière que le niveau de sécurité soit élevé.

g) *Infrastructures pour piétons dans les zones rurales*

En zone rurale, les voies piétonnes doivent être soit totalement indépendantes des routes, soit séparées d'elles physiquement par un trottoir surélevé, une bande gazonnée ou un large accotement. Un marquage de la chaussée ou des accotements étroits sont souvent d'une efficacité insuffisante pour garantir une sécurité adéquate. **Les points noirs en matière d'accidents de circulation devraient être éliminés.**

h) *Signaux de direction et d'information à l'intention des piétons*

Une bonne orientation des piétons au moyen de signaux de direction et d'information peut contribuer à renforcer leur sécurité. Une telle signalisation peut éviter aux piétons de se perdre ou d'être désorientés dans la circulation, leur permettre de concentrer toute leur attention sur la circulation **et leur indiquer les trajets les plus sûrs.**

i) *Dispositions applicables aux autres usagers de la route non motorisés*

Les aménagements destinés à améliorer la sécurité et le confort des cyclistes et des autres usagers non motorisés (utilisateurs de patins à roulettes, trottinettes, etc.) ne devraient pas compromettre la sécurité des piétons. Dans les cas où il n'est pas possible ou souhaitable d'attribuer un site séparé à ces usagers de la route, **l'infrastructure** routière devrait être **conçue** de façon à ce que les cyclistes et autres usagers non motorisés puissent y avoir leur place dans de bonnes conditions de sécurité.

j) *Confort et sécurité des piétons*

Les dispositions visant à assurer le confort, à savoir égalité du revêtement sur les trottoirs, mise à disposition de bancs et d'abris, **favorisent aussi la sécurité des piétons. Ces éléments sont particulièrement importants pour les personnes âgées et handicapées; ils contribuent à prévenir les accidents dus aux chutes.**

k) *Entretien des trottoirs*

Les trottoirs devraient être conçus et entretenus de manière à offrir un revêtement égal et antidérapant. Aucun obstacle ne devrait entraver la mobilité des piétons. En hiver, le sablage, le salage et le **déneigement des trottoirs** sont importants.

2. Campagnes visant à promouvoir la sécurité des piétons

Il est recommandé de mieux faire connaître aux usagers de la route les règles **de circulation** en vigueur et la façon de se comporter pour ne pas menacer la sécurité des piétons. L'accent devrait être mis sur les points suivants, tout particulièrement dans le cadre des campagnes de sensibilisation et des leçons de conduite:

a) Dans le cadre des campagnes sur la sécurité des piétons, il faudrait donner du piéton une image qui ne serait pas seulement celle d'un usager de la route vulnérable, mais aussi celle d'un acteur de la circulation à part entière;

b) Les campagnes devraient viser à informer tous les usagers de la route des facultés et des limites physiques et psychologiques de l'être humain dans les conditions de la circulation et à les aider ainsi à comprendre le comportement de chaque groupe d'usagers de la route, **ainsi que la nécessité d'établir un dialogue entre les usagers de la route;**

c) **Une attention particulière devrait être accordée à la formation et aux aspects éducatifs, en tout premier lieu en ce qui concerne les jeunes enfants. Les parents doivent tout spécialement veiller à apprendre à leurs enfants comment on traverse une rue;**

d) Les leçons de conduite et les campagnes de sensibilisation devraient inciter les conducteurs à avoir un comportement non agressif envers les piétons.

3. Rôle des pouvoirs publics

Les pouvoirs publics devraient davantage prendre en compte le caractère vulnérable des piétons et contribuer activement à réduire les dangers auxquels ils sont exposés en prenant les mesures suivantes:

a) Donner à la sécurité des piétons une place importante dans les politiques nationales de sécurité routière, et 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'action nationaux;

b) Tenir compte des piétons, en leur accordant la même importance qu'aux utilisateurs d'autres moyens de déplacement, lors de l'élaboration des plans concernant les transports

et la circulation. Lors de la construction de nouvelles infrastructures ou de la modification des infrastructures existantes, il conviendrait **notamment d'effectuer des études d'impact pour la sécurité** afin de déterminer les effets négatifs que ces projets pourraient avoir sur la sécurité et la mobilité des piétons et d'atténuer ces effets;

c) Assurer la participation des habitants des quartiers concernés afin qu'ils puissent contribuer par leurs suggestions à l'amélioration de la sécurité des piétons.

4. Recherche et statistiques en matière de sécurité des piétons

Dans le domaine de la sécurité des piétons, il est nécessaire, **afin de mieux cerner le problème, de recueillir des données pour évaluer plus efficacement et plus régulièrement la sécurité des piétons dans la circulation routière**, notamment en prenant les mesures suivantes:

a) Veiller à ce que les **accidents** concernant des piétons fassent l'objet d'une collecte de données et à ce que la qualité des données recueillies soit la meilleure possible **afin de pouvoir, si besoin est, analyser en profondeur les éventuels accidents**;

b) Effectuer des recherches sur la relation entre **le nombre d'accidents** de piétons et **les modifications induites** dans les activités piétonnes (enfants amenés à l'école en voiture au lieu de venir à pied ou personnes âgées restant chez elles par crainte des conditions de circulation, par exemple);

c) Poursuivre les recherches pour déterminer les effets positifs et négatifs de l'utilisation croissante des technologies avancées dans les véhicules ainsi que de la conception de ces derniers sur la sécurité des usagers les plus vulnérables, notamment les piétons.»
