



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/2002/29
17 juillet 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières
(Trente-neuvième session, 23-26 septembre 2002,
point 3 c) i) de l'ordre du jour)

APPLICATION DES CONVENTIONS DE 1968 SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE
ET SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE AINSI QUE DES ACCORDS EUROPÉENS
DE 1971 LES COMPLÉTANT, ET AMENDEMENTS CONCERNANT
CES INSTRUMENTS

Comportement aux passages pour piétons

À sa trente-huitième session, le Groupe de travail a poursuivi l'examen du comportement (des piétons et des conducteurs) aux passages pour piétons à la lumière des propositions de la FIP (TRANS/WP.1/2002/6) et du secrétariat (TRANS/WP.1/2002/10). Le Vice-Président du Groupe de travail, M. D. Link (Israël), a proposé d'établir une nouvelle proposition pour examen à la trente-neuvième session. Le texte de cette proposition est reproduit ci-après.

Projet de mesures visant à protéger les piétons sur les passages pour piétons non signalisés

1. Remarques générales

- 1.1 Le présent document est une proposition d'amendement à l'article 21 de la Convention de Vienne sur la circulation routière de 1968, amendée en 1993, telle qu'elle est reproduite dans le document E/CONF.56/16/Rev.1/Amend.1.
- 1.2 La protection des piétons contre les accidents dus aux véhicules est un problème important à maints égards puisqu'il met en jeu des questions liées à la législation, à l'ingénierie, à l'éducation et à la surveillance. Chacune de ces disciplines peut contribuer à réduire

l'étendue du problème. Les piétons constituent la catégorie la plus importante d'usagers de la route «vulnérables».

- 1.3 Au sein de la CEE, la proportion de piétons parmi toutes les victimes de la route varie selon les pays membres de 11 à 49 %. En ville, 50 à 70 % des personnes tuées sur la chaussée sont des piétons. À l'évidence, rien de ce qu'il est possible de faire ne doit être négligé pour améliorer la sécurité des piétons.
- 1.4 L'article 21 de la Convention sur la circulation routière traite expressément de la question du comportement des conducteurs à l'égard des piétons, principalement aux passages pour piétons. Le Groupe de travail a jugé souhaitable de définir avec davantage de précision les obligations des conducteurs afin de renforcer la sécurité des piétons qui traversent la chaussée. Cela n'implique aucune réduction des obligations des piétons eux-mêmes, qu'ils se trouvent sur les passages pour piétons ou en dehors. On trouvera ci-après des recommandations concernant l'amendement de l'article 21.

2. La nature du conflit entre les piétons et les véhicules

- 2.1 On trouvera ci-après la liste des principales différences entre piétons et conducteurs. Bien que tout conducteur soit aussi un piéton, il a souvent tendance à oublier ce fait lorsqu'il est au volant. De par leurs caractéristiques, même lorsqu'ils sont petits, les véhicules présentent un risque mortel pour les piétons. Les amendements ci-après visent à réduire ce risque.

- 2.2 Piétons et véhicules diffèrent à maints égards:

	Piétons	Véhicules/conducteurs
(1)	Faibles et vulnérables	Forts et protégés
(2)	Lents	Rapides
(3)	Imprévisibles, non déterminés	Masse importante, trajectoire difficilement modifiable
(4)	Comportement qui n'influe pas sur celui des autres piétons	Les mouvements brusques et soudains ont une influence négative sur les autres véhicules
(5)	Fréquemment limités, physiquement ou mentalement	Doivent subir des contrôles et remplir des conditions pour conduire
(6)	Pas de permis de marcher requis	Permis de conduire obligatoire

- 2.3 Ces différences créent des conflits permanents qu'il faut atténuer. En l'espèce, l'instrument juridique est utilisé pour faire adopter à la fois aux conducteurs et aux piétons un comportement correct, contribuant ainsi à réduire la fréquence et la gravité des conflits.

- 2.4 Fondamentalement, le conflit peut surgir dans les circonstances et lieux suivants:

- 2.4.1 en dehors des passages pour piétons;

2.4.2 sur les passages pour piétons:

- a) signalisés;
- b) surveillés par la police;
- c) non surveillés.

On trouvera plus bas (par. 4) une énumération des variantes possibles d'amendements aux dispositions de l'article 21, principalement en ce qui concerne les passages pour piétons non surveillés.

3. Libellé actuel de l'article 21

3.1 L'article 21 se lit actuellement comme suit:

«ARTICLE 21 Comportement des conducteurs à l'égard des piétons

1. Tout conducteur doit éviter les comportements susceptibles de mettre en danger les piétons.

2. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1 de l'article 7, du paragraphe 9 de l'article 11 et du paragraphe 1 de l'article 13 de la présente Convention, lorsqu'il existe sur la chaussée un passage pour piétons signalé comme tel ou délimité par des marques sur la chaussée:

a) Si la circulation des véhicules est réglée à ce passage par des signaux lumineux de circulation ou par un agent de la circulation, les conducteurs doivent, lorsqu'il leur est interdit de passer, s'arrêter avant de s'engager sur le passage ou sur les marques transversales qui le précèdent et, lorsqu'il leur est permis de passer, ne pas entraver ni gêner la traversée des piétons qui se sont engagés sur le passage; si les conducteurs tournent pour s'engager sur une autre route à l'entrée de laquelle se trouve un passage pour piétons, ils ne doivent le faire qu'à allure lente et en laissant passer, quitte à s'arrêter à cet effet, les piétons qui se sont engagés ou qui s'engagent sur le passage;

b) Si la circulation des véhicules n'est réglée à ce passage ni par des signaux lumineux de circulation ni par un agent de la circulation, les conducteurs ne doivent s'approcher de ce passage qu'à allure suffisamment modérée pour ne pas mettre en danger les piétons qui s'y sont engagés ou qui s'y engagent; au besoin, ils doivent s'arrêter pour les laisser passer.

3. Aucune disposition du présent article ne sera interprétée comme empêchant les Parties contractantes ou leurs subdivisions:

D'obliger les conducteurs de véhicule à marquer l'arrêt chaque fois que des piétons se sont engagés ou s'engagent sur un passage pour piétons signalé comme tel ou délimité par des marques sur la chaussée dans les conditions prévues à l'article 20 de la présente Convention, ou

De leur interdire d'empêcher ou de gêner la marche des piétons qui traversent la chaussée à une intersection ou tout près d'une intersection, même si aucun passage pour piétons n'est à cet endroit signalé comme tel ou délimité par des marques sur la chaussée.

4. Les conducteurs ayant l'intention de dépasser du côté correspondant au sens de la circulation un véhicule de transport public à un arrêt signalé comme tel doivent réduire leur vitesse et au besoin s'arrêter pour permettre aux voyageurs de monter dans ce véhicule ou d'en descendre.»

3.2. Les principaux points faibles de l'actuel libellé sont les suivants:

3.2.1 Il n'est pas fait obligation au conducteur de permettre au piéton d'achever la traversée de la chaussée en sécurité.

3.2.2 Seule la vitesse est mentionnée; l'attention ou l'absence d'attention de la part du conducteur est passée sous silence.

3.2.3 Il n'est pas fait mention du déplacement d'un véhicule à proximité d'un piéton susceptible de mettre en danger la sécurité de ce dernier, indépendamment de la vitesse du véhicule.

4. Options de base (pour une version amendée)

4.1 Étant donné que la principale raison de modifier l'article 21 est l'amélioration de la sécurité de la circulation, il s'ensuit qu'un tel amendement encouragera davantage les piétons à traverser la route dans les passages pour piétons. Cela est possible en renforçant les obligations du conducteur à l'approche des passages pour piétons et en lui imposant de nouvelles restrictions.

4.2 Il ne faut pas négliger le fait qu'en cherchant à régler les problèmes des piétons en imposant de sévères restrictions au conducteur, on augmente, à proximité des passages pour piétons, les risques de carambolage ou de dépassement de véhicules à l'arrêt (ou roulant au pas). Ces effets indésirables devraient être quantifiés dans toute la mesure possible.

4.3 En conséquence, les options de base sont les suivantes:

- a) Exiger du conducteur qu'il soit plus vigilant et prudent;
- b) Renforcer l'interdiction de mettre en danger, de quelque manière que ce soit, les piétons qui traversent la chaussée sur un passage pour piétons;
- c) Obliger le conducteur à laisser les piétons finir de traverser la chaussée en sécurité;
- d) Obliger le conducteur à laisser traverser les piétons qui sont sur le point de traverser mais qui ne se sont pas encore engagés sur le passage pour piétons;

- e) Obliger le conducteur à laisser traverser les piétons qui ne se trouvent pas encore sur le passage pour piétons mais qui signalent clairement qu'ils ont l'intention de traverser (ou qui en expriment la demande).

4.4 L'adoption de l'une ou de l'ensemble de ces options devrait se situer dans la ligne des politiques des Parties contractantes aux conventions. En outre, la décision d'adopter une ou plusieurs de ces options doit également cadrer avec la politique nationale concernant l'écoulement de la circulation, une répartition équitable des droits et des obligations des différents usagers de la route, etc. Il conviendrait aussi de prendre en considération l'entretien des marques routières et de la signalisation routière dans divers pays puisqu'il faudra les modifier si l'on impose des obligations supplémentaires aux conducteurs à proximité des passages pour piétons. Cela retentira sur les droits et les obligations des piétons et des conducteurs, et sur l'équilibre délicat entre les droits et les devoirs des uns et des autres, ainsi que sur l'équilibre entre la sécurité et l'écoulement de la circulation.

5. Amendements facultatifs

Les paragraphes 1, 2 a), 3 et 4 restent inchangés.

Le paragraphe 2 b) peut être modifié comme suit: (**gras** = ajouts, [] = suppressions).

5.1 Variante 1:

b) Si la circulation des véhicules n'est réglée à ce passage ni par des signaux lumineux de circulation ni par un agent de la circulation, les conducteurs ne doivent s'approcher de ce passage qu'à allure suffisamment modérée pour ne pas mettre en danger les piétons qui s'y sont engagés [ou qui sont sur le point de]; au besoin, ils doivent s'arrêter pour les laisser passer.

5.2 Variante 2:

b) Si la circulation des véhicules n'est réglée à ce passage ni par des signaux lumineux de circulation ni par un agent de la circulation, les conducteurs ne doivent s'approcher de ce passage qu'à allure suffisamment modérée pour ne pas mettre en danger les piétons qui **s'y sont engagés, ou qui sont sur le point de s'y engager, ou qui se trouvent à proximité du passage et manifestent clairement leur intention de s'y engager.** Au besoin, les conducteurs doivent s'arrêter pour les laisser passer.

5.3 Variante 3:

b) Si la circulation des véhicules n'est réglée à ce passage ni par des signaux lumineux de circulation ni par un agent de la circulation, les conducteurs ne doivent s'approcher de ce passage qu'à allure suffisamment modérée pour ne pas mettre en danger les piétons qui **s'y sont engagés, ou qui sont sur le point de s'y engager, ou qui se trouvent à proximité du passage et manifestent clairement leur intention de s'y engager.** **Les conducteurs doivent dans tous les cas laisser ces piétons traverser complètement la chaussée en sécurité.** Au besoin, ils doivent s'arrêter pour les laisser passer.

- 5.4 Le Groupe de travail peut choisir d'adopter l'une de ces propositions, ou une autre variante, ou encore renoncer tout simplement à modifier le paragraphe 2 b).
- 5.5 Le Groupe de travail pourrait également se pencher sur le rôle des piétons. La sécurité des piétons (sur passages pour piétons et en dehors) est à l'évidence en grande partie l'affaire des piétons eux-mêmes. Il devrait donc être demandé aux piétons de veiller à leur propre sécurité avec le même soin que les conducteurs.
