



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/2006/7/Rev.1
18 avril 2006

Original: FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Quarante-neuvième session

Genève, 27-30 juin 2006

Point 3 (e) de l'ordre du jour provisoire

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

Sécurité des piétons

Note du secrétariat

Suite à son examen par le WP.1 lors de sa 48^{ème} session, les membres du WP.1 trouveront ci-après une version révisée du document ECE/TRANS/WP.1/2006/7, élaborée par le groupe restreint réunissant des représentants du Danemark, d'Israël, des Pays-Bas, de la Fédération internationale des piétons (FIP) qui en assure la présidence. Les nouvelles modifications sont indiquées en **caractères gras**.

Remarque importante : au plan formel, la structure a été modifiée de manière à présenter les dispositions pour être intégrées ensuite directement dans la R.E.1 révisée. De ce fait, l'ordre des paragraphes du document ECE/TRANS/WP.1/2006/7 a été modifié.

Chapitre 3

Piétons et personnes à mobilité réduite

3.1 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 **leur sécurité [...]**. (*1^{ère} partie de l'introduction du ECE/TRANS/WP.1/2006/7*)

3.1.1 Campagnes visant à promouvoir la sécurité des piétons

(*ex § 2 du ECE/TRANS/WP.1/2006/7*)

Afin 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 usager de la route** 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 **en soulignant leur vulnérabilité**.

3.1.2 Rôle des pouvoirs publics (*ex § 3 du ECE/TRANS/WP.1/2006/7*)

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;

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.

3.1.3 Recherche et statistiques en matière de sécurité des piétons

(ex § 4 du ECE/TRANS/WP.1/2006/7)

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.

....

Chapitre 8

Mesures et aménagements visant à assurer la sécurité des piétons

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 [...]. *(2^{ème} partie de l'introduction du ECE/TRANS/WP.1/2006/7)*

8.1 Mesures et aménagements favorisant la sécurité des piétons

(ex § 1 du ECE/TRANS/WP.1/2006/7)

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:

8.1.1 *Trottoirs et voies piétonnes (ex 1 a)*

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 **définissant les emplacements réservés au stationnement**. Les panneaux de signalisation et autres équipements ne devraient pas faire obstacle aux déplacements des piétons.

La circulation des véhicules à moteur de tous genres, à l'exception de ceux conçus pour rouler à la vitesse du pas qui sont utilisés par les personnes handicapées, devrait être interdite sur les voies piétonnes et les trottoirs.

8.1.2 *Passages pour piétons (ex 1 b)*

8.1.2.1 **Principes généraux (nouveau sous-titre)**

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 **si possible** 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 **également** être prises pour créer un nombre suffisant de passages en **les planifiant de manière minutieuse afin d'éviter de faire-faire aux piétons** de longs détours.

8.1.2.2 **Visibilité aux passages pour piétons (nouveau sous-titre)**

Dans la zone conduisant au passage, rien ne devrait réduire la visibilité comme des véhicules parkés en dehors des zones prévues à cet effet [...]. Pour pouvoir traverser en toute sécurité, les piétons doivent, **en effet**, être en mesure de voir à une distance suffisante les véhicules qui arrivent **et vice versa**. **C'est pourquoi, pour**

assurer une bonne visibilité à proximité d'un passage pour piétons, **il est recommandé soit d'élargir les trottoirs** à l'endroit du passage pour que leurs bords soient alignés avec la limite côté chaussée des emplacements de stationnement, **soit de matérialiser, par un marquage au sol approprié, l'interdiction de stationner avant le passage, sur une distance qui devrait être au minimum de 5 mètres.**

8.1.2.3 Equipement concernant les passages pour piétons (*nouveau sous-titre*)

Les passages pour piétons devraient, s'ils ne sont pas accompagnés de signaux lumineux de circulation, être équipés, dans les agglomérations et aux endroits présentant des dangers, [...] du signal de prescription approprié prévu par la Convention de Vienne sur la signalisation routière de 1968 et leur présence devrait être annoncée aux automobilistes par un signal de danger placé suffisamment en amont du passage. Les passages devraient également être plus fortement éclairés que les autres parties de la chaussée.

Lorsqu'à un croisement de rues ou de routes équipé de feux de circulation, il est permis aux véhicules de faire un changement de direction, des mesures devraient être prises pour accroître la sécurité des piétons qui traversent sur un passage pour piétons. À cette fin, un message clair devrait être donné d'une part aux piétons pour les avertir d'un possible danger, d'autre part aux conducteurs de véhicule pour les inviter à faire preuve de prudence lorsqu'ils changent de direction.

Par ailleurs, une attention particulière devrait être donnée à la synchronisation des phases des feux de circulation installés près des passages pour piétons afin de donner suffisamment de temps aux piétons marchant lentement pour traverser en toute sécurité. Des techniques adaptatives peuvent être utilisées le cas échéant pour réduire les temps d'attente pour les piétons.

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. Par ailleurs, la distance à parcourir entre les deux bords de la route devrait être aussi courte que possible.

Enfin, dans les endroits présentant des risques plus élevés, notamment lorsqu'une route pénètre dans une zone habitée, lorsque la chaussée comporte plusieurs voies de circulation dans chaque sens ou encore lorsque la vitesse des véhicules tend à être plus haute, les passages pour piétons devraient être accompagnés, lorsque cela est possible, d'un terre-plein central et/ou de tout autre aménagement, associé à un bon éclairage, afin de faciliter et sécuriser la traversée des piétons, notamment celle des enfants et des personnes âgées.

8.1.3 Passages souterrains et passerelles pour piétons (*ex 1 c*)

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. **Par ailleurs, là où la traversée à pied d'une route à niveau présente des dangers, les piétons devraient être empêchés de traverser à l'aide de barrières et/ou autres obstacles.**

8.1.4 *Zones piétonnes (ex 1 d))*

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'utilisateurs 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.

8.1.5 *Zones de modération du trafic (ex 1 e))*

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. [...] **Pour ces zones, 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 [...];

ii) Établir des «zones résidentielles» **signalées à l'attention des automobilistes par l'utilisation d'une signalisation de prescription appropriée, telle que décrite dans l'Accord européen de 1971 complétant la Convention de Vienne sur la signalisation routière.**

8.1.6 *Zones scolaires (ex 1 f))*

Une **grande** attention devrait être accordée aux zones scolaires (s'étendant dans un rayon d'environ 300 mètres autour des établissements scolaires) **et des mesures particulières devraient être prises**, lorsque de nouvelles écoles sont construites ou que des écoles existantes sont réaménagées **pour assurer un niveau élevé de la sécurité des enfants (voir à ce sujet le point 9.1 du chapitre 9). En complément de ces mesures concernant l'infrastructure, une attention particulière devrait également être accordée à la sécurité des enfants sur le trajet de l'école qui est abordée au point 4.1 du chapitre 4.**

8.1.7 *Infrastructures pour piétons dans les zones rurales (ex 1 g))*

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. [...]

8.1.8 *Signaux de direction et d'information à l'intention des piétons (ex 1h)*

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.

8.1.9 *Dispositions applicables aux autres usagers de la route non motorisés (ex 1i)*

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.

8.1.10 *Confort et sécurité des piétons (ex 1j)*

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.

8.1.11 *Entretien des trottoirs (ex 1k)*

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.

8.2 Mesures de sécurité à prendre lorsqu'il existe un couloir d'autobus à contresens
(ex 1.5 du TRANS/SC.1/294/Rev.5)

Afin de réduire les risques d'accidents auxquels sont exposés les piétons qui traversent une chaussée comportant un couloir à contresens réservé à certaines catégories de véhicules, **il convient d'apporter une attention particulière aux aménagements à apporter en réalisant:**

a) **soit** des passages pour piétons réglés par une signalisation lumineuse,

b) **soit** des refuges aménagés sur la bordure extérieure de la voie en question, avec un signal installé sur **chaque** refuge et sur le trottoir opposé rappelant aux piétons qu'ils doivent regarder dans la direction appropriée pour s'assurer qu'il ne vient pas de véhicules.

Par ailleurs, pour dissuader les piétons de traverser la chaussée ailleurs qu'aux endroits spécialement aménagés visés ci-dessus, **il conviendrait de mettre en place**, là

où il y a lieu de le faire, un dispositif de protection qui isole le trottoir du couloir réservé à la circulation des autobus. Il **conviendrait également** de faire en sorte que les dispositifs de protection ne soient pas situés à des endroits où les voyageurs descendant d'un autobus risqueraient de se trouver pris entre l'autobus et le dispositif.

8.3 Sécurité aux arrêts des tramways (*new*)

Afin d'assurer la sécurité aux arrêts des tramways, la montée et la descente des voyageurs ne devraient jamais se faire directement à partir de la chaussée ou sur celle-ci en l'absence de protection. À cette fin, les arrêts devraient être prévus soit en bordure d'un trottoir ou d'un îlot aménagé soit, dans le cas d'une rue étroite, sur une partie rehaussée de la chaussée protégée par un signal lumineux. Une élévation quel que soit son type est par ailleurs nécessaire pour permettre aux personnes âgées ou handicapées de faciliter leur montée ou leur descente.
