



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/2001/2  
14 décembre 2000

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières  
(Trente-sixième session, 3-6 avril 2001,  
point 4 a) de l'ordre du jour)

**RÉVISION DES RÉOLUTIONS D'ENSEMBLE SUR LA CIRCULATION  
ROUTIÈRE (R.E.1) ET SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE (R.E.2)**

Piétons

Note du secrétariat

À sa trente-cinquième session, le Groupe de travail a chargé le secrétariat de rédiger un nouveau projet de proposition pour le chapitre 6 du R.E.1, en supprimant le texte actuellement entre crochets et en ajoutant un commentaire de la Fédération internationale des piétons (FIP) à la section d) relative aux passages pour piétons (TRANS/WP.1/74, par. 43). Les passages nouveaux sont indiqués en caractères gras.

**6. SÉCURITÉ DES PIÉTONS**

Les présentes recommandations ont pour but de réduire les risques d'accidents auxquels font face les piétons et qui concernent aussi bien les accidents impliquant des véhicules que les autres accidents tels que les faux pas ou les chutes. 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 relatives à l'infrastructure, aux normes des véhicules et au comportement des usagers de la route.

## 6.1 Équipements pour les piétons

Les installations et les infrastructures devraient être conçues pour 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. Les panneaux de signalisation et autres équipements ne devraient pas faire obstacle aux déplacements des piétons.

### b) *Passages pour piétons*

Des dispositions devraient être prises pour créer un nombre suffisant de passages pour les piétons. Aux passages non signalés, la vitesse des véhicules devrait être adaptée pour permettre aux piétons de traverser les rues dans des 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. Aucun obstacle (mobilier urbain ou véhicules en stationnement par exemple) ne devrait gêner la visibilité des piétons et des conducteurs.

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 lents suffisamment de temps pour traverser en toute sécurité.** Les techniques modernes avec détection automatique des piétons **peuvent être utilisées pour** allonger ou réduire comme il convient la période pendant laquelle le feu est rouge pour les véhicules afin que les piétons qui se déplacent lentement puissent traverser dans des conditions de sécurité. Les techniques "intelligentes" **peuvent** aussi être utilisées pour réduire le plus possible les temps d'attente pour les piétons.

### c) *Passages souterrains et passerelles pour piétons*

En général, l'objectif devrait être, là où cela est possible, d'assurer la traversée des rues dans des conditions de sécurité sans changement de niveau. Lorsqu'il n'est pas possible de prévoir la traversée des rues sans changement de niveau, il faudrait veiller à ce que tous les passages souterrains et passerelles soient correctement entretenus et accessibles à tous les piétons, y compris les personnes à mobilité réduite.

d) *Zones piétonnes*

Les zones piétonnes sont exclusivement destinées à l'usage des piétons. Le passage des véhicules commerciaux peut être autorisé à certaines heures de la journée. La législation nationale devrait contenir des dispositions claires sur les règles applicables en pareil cas et donner suffisamment de précisions sur la signalisation, les catégories de véhicules admises et les vitesses autorisées. 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. Pour contribuer à réduire les dangers de la route auxquels les piétons sont exposés, il faut donc :**

- i) Établir des secteurs où les vitesses sont limitées à 30 et 40 km/h dans les zones résidentielles et commerciales et les autres zones **très fréquentées** en utilisant les panneaux de signalisation E, 9d et E, 10d;
- ii) Créer des "zones résidentielles" en utilisant les panneaux de signalisation E, 17a et E, 17b;
- iii) Imposer des mesures pour réduire les vitesses sur les grands axes, tout particulièrement près des passages pour piétons.

f) *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. Le marquage de la chaussée ou les accotements étroits sont souvent insuffisants pour garantir une sécurité **adéquate**.

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

Une bonne orientation des piétons, fondée sur des signaux de direction et d'information, peut contribuer à **renforcer** leur sécurité. Une telle signalisation peut empêcher les piétons de se perdre ou d'être désorientés dans la circulation; elle leur permet de concentrer toute leur attention sur la circulation.

h) *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 ne devraient pas compromettre la sécurité des piétons. Dans les cas où il n'est pas souhaitable ou possible de séparer ces usagers de la route, la circulation routière devrait être conçue de façon que les cyclistes, utilisateurs de patins à roulettes, etc., puissent y avoir leur place dans des conditions de sécurité.

i) *Confort et sécurité des piétons*

Sur le plan de la sécurité, les piétons sont tributaires des dispositions prises pour assurer leur confort : revêtement égal des trottoirs, mise à leur disposition de bancs et d'abris. Ces éléments sont particulièrement importants pour les personnes âgées et les handicapés. Ils contribuent à prévenir les accidents dus aux chutes **ou** aux faux pas.

j) *Entretien des trottoirs*

Les trottoirs devraient être conçus et entretenus de manière que leur revêtement soit égal et antidérapant. Aucun obstacle ne devrait entraver la mobilité des piétons. En hiver, l'élimination du verglas est **importante**.

## 6.2 Campagnes visant à promouvoir la sécurité des piétons

Il est recommandé de mieux faire connaître aux usagers de la route les règles 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.
- c) Les leçons de conduite et les campagnes de sensibilisation devraient inciter les conducteurs à ne pas se montrer agressifs envers les piétons.

## 6.3 Rôle des pouvoirs publics

Les pouvoirs publics devraient activement contribuer à réduire les dangers auxquels les piétons 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 routes et autres infrastructures ou de la modification des dispositions existantes, il conviendrait de mener des études sur les répercussions qui en résulteraient pour les piétons afin de déterminer les effets négatifs que ces projets pourraient avoir sur la sécurité et la mobilité de ces derniers 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.

#### **6.4 Recherche et statistiques en matière de sécurité des piétons**

Il est nécessaire d'améliorer les statistiques et la recherche dans le domaine de la sécurité des piétons, **notamment en prenant les mesures suivantes** :

- a) Veiller à ce que les accidents mettant en jeu des piétons fassent l'objet d'une collecte de données **et** à ce que la qualité des données recueillies soit la meilleure possible.
- b) **Effectuer des recherches sur la relation entre les diminutions d'accidents de piétons et les réductions induites dans la mobilité des piétons (cas des enfants qui sont amenés à l'école en voiture au lieu de marcher ou personnes âgées qui ne sortent pas de chez elles en raison de la crainte que leur inspire l'augmentation de la circulation de véhicules).**
- c) Poursuivre les travaux de recherche pour déterminer les effets de l'exploitation des technologies **de l'information - dispositifs de régulation** de la vitesse dans les automobiles et autres applications télématiques par exemple - sur la sécurité des piétons.

-----