



**Conseil Economique  
et Social**

Distr.  
GENERALE

ECE/TRANS/WP.1/106/Add.3  
20 décembre 2006

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS et FRANÇAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Cinquantième session  
Genève, 7-10 novembre 2006

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA SÉCURITÉ ET  
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES SUR SA CINQUANTIÈME SESSION**

Additif

Révision de la résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1)

Sécurité des piétons

Note du secrétariat

Les membres du WP.1 trouveront ci-après le texte relatif à la sécurité des piétons et des personnes à mobilité réduite (base ECE/TRANS/WP.1/2006/7/Rev.2) tel que modifié par le Groupe de travail au cours de sa cinquantième session (voir ECE/TRANS/WP.1/106, paragraphes 20-21).

Le contenu de ce texte sera incorporé dans les chapitres 3 et 8 de la Résolution d'ensemble R.E.1 respectivement sous les cotes 3.1 et 8.1, conformément au projet de structure de la R.E.1 contenu dans le document ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.3.

**R.E.1****Chapitre 3- Piétons et personnes à mobilité réduite****3.1 Contexte**

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, y inclus les personnes à mobilité réduite, 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

**3.2 Recommandations d'ordre général****3.2.1 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.

**3.2.2 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;

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.

### 3.2.3 **Education et campagnes visant à promouvoir la sécurité des piétons**

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) L'éducation en matière de sécurité routière et les campagnes de sécurité routière devraient également être utilisées pour informer les piétons sur les règles de circulation routière, les aider à respecter ces règles et les conseiller sur la manière d'éviter des situations dangereuses lorsqu'ils se déplacent à pied, y compris lorsqu'ils ont la priorité.**

d) 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;

e) 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.

....

## **Chapitre 8 - Aménagements visant à assurer la sécurité des piétons**

En sus des recommandations contenues dans le chapitre 3 de la présente Résolution d'ensemble, le présent chapitre liste les différentes mesures d'aménagement permettant d'assurer la meilleure sécurité pour les piétons.

### 8.1 **Recommandations concernant les aménagements pour piétons**

Étant donné que les piétons forment un groupe hétérogène d'individus dotés de facultés diverses et qu'ils sont, en tant que tels, 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.

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

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 servir au stationnement des véhicules. Lorsqu'il n'y a pas moyen de l'éviter, **les exceptions devraient faire l'objet d'un marquage au sol définissant les emplacements réservés au stationnement**, garantissant ainsi suffisamment de place sur les trottoirs pour que les piétons **et les personnes à mobilité réduite** qui utilisent un fauteuil roulant puissent passer.

La circulation des véhicules à moteur de tous genres, y compris tous les dispositifs destinés à faciliter le déplacement des personnes, à l'exception de ceux conçus pour rouler à la vitesse du pas qui sont utilisés par les personnes handicapées, ne **devrait** pas être autorisée sur les voies piétonnes et les trottoirs.

### 8.1.2 Passages pour piétons

#### 8.1.2.1 Principes généraux

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, de privilégier la traversée des rues par les piétons en sécurité sans changement de niveau. Cependant, lorsqu'il est nécessaire d'améliorer la sécurité des piétons dans certains endroits, des ouvrages d'art tels que des passerelles ou des passages souterrains devraient être envisagés.

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

Dans la zone conduisant au passage, rien ne devrait réduire la visibilité. En effet, pour pouvoir traverser en toute sécurité, les piétons doivent être en mesure de voir, à une distance suffisante, les véhicules qui arrivent et, d'autre part, être vus par les conducteurs de ces véhicules. 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, partout où cela est possible, pour que leurs bords soient alignés

avec la limite côté chaussée des emplacements de stationnement, soit **de faire respecter** l'interdiction **de s'arrêter** et de stationner avant le passage, sur une distance qui devrait être au minimum de cinq mètres comme l'exige, **par exemple**, l'Accord européen de 1971 complétant la Convention de Vienne sur la circulation routière (Ad Article 23.3). **Afin de bien faire respecter cette interdiction, il est possible d'utiliser un marquage au sol approprié.**

### 8.1.2.3 Equipement concernant les passages pour piétons

D'une manière générale, les routes devraient être conçues de manière à minimiser la distance à parcourir par les piétons aux passages désignés comme tels.

Les passages pour piétons devraient, s'ils ne sont pas accompagnés de feux de circulation, être équipés du signal de prescription approprié prévu par la Convention de Vienne sur la signalisation routière de 1968 et leur présence devrait, **si nécessaire**, être annoncée aux automobilistes par un signal de danger placé suffisamment en amont du passage. Les passages devraient également être **clairement signalés par un marquage au sol ainsi que le prévoit, par exemple, la Convention de Vienne sur la signalisation routière (Annexe 2) et être** beaucoup plus fortement éclairés que les autres parties de la chaussée.

Lorsque, à un croisement de rues ou de routes équipé de feux de circulation, il est permis aux véhicules de changer de direction, des mesures devraient être prises pour accroître la sécurité des piétons qui traversent sur un passage pour piétons. À cette fin, des informations claires devraient être données 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, les phases des feux de circulation devraient être telles que les piétons disposent d'un temps raisonnable pour traverser en toute sécurité. Dans certains cas, des techniques de détection devraient être utilisées pour donner aux piétons marchant lentement du temps supplémentaire pour traverser.

Aux passages pour piétons non équipés de feux de circulation, la vitesse des véhicules qui approchent devrait être limitée pour permettre aux piétons de traverser en toute sécurité.

Enfin, dans les endroits présentant des risques plus élevés, notamment [...] 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 **autant que possible être évités. Si cela n'est pas possible, ils devraient alors être accompagnés 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**

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

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

Etablir des vitesses réduites dans les zones habitées est crucial pour la sécurité des piétons. Cependant, il est en général insuffisant d'installer juste des panneaux de signalisation pour créer une zone à vitesse réduite. Il est également nécessaire de mettre en place des aménagements d'infrastructure spécifiques et divers. À cette fin, des types différents d'infrastructure peuvent être envisagés comme, par exemple, des zones où les piétons peuvent bénéficier d'une sécurité accrue. Les deux types de zones les plus fréquemment utilisés sont décrits ci-après.

##### 8.1.5.1 Zones « 30 »

C'est une zone conçue pour une circulation modérée à vitesse réduite qui ne dépasse pas les 30 km/h et qui a une apparence qui diffère substantiellement d'une route normale **Elle devrait être signalée par un signal approprié comme, par exemple, celui figurant dans la Convention de Vienne sur la signalisation routière.** Sa conception et sa réalisation sont directement orientées à la fois vers un volume de circulation limité et des vitesses inférieures. **Lors de l'aménagement de** ces zones, la mise en oeuvre de tout ou partie des mesures suivantes devraient être considérées:

- (1) Créer des "portes" bien visibles à l'entrée de la zone;
- (2) Établir partout une limitation de vitesse de 30km/h;
- (3) Concevoir les routes ainsi que l'environnement adjacent de manière à décourager toute velléité de vitesse;
- (4) Mettre en place des espaces substantiels dans la zone destinés à la marche à pied et à la circulation non motorisée;
- [...]
- (5) Donner aux intersections la priorité aux véhicules venant de la droite (à gauche pour les pays où le sens de la circulation est à gauche); Détourner le trafic de passage via des voies de contournement;
- (6) Utiliser à la place de l'asphalte d'autres types de revêtement pour les trottoirs pour mettre en évidence certains endroits.

##### 8.1.5.2 Zones résidentielles

Là où [...] toute la surface de la rue peut être utilisée pour la marche ou même pour les jeux, et là où les piétons devraient pouvoir traverser « n'importe où », il est possible d'établir des zones donnant la priorité aux piétons **appelées « zones résidentielles ».**

**Elles** devraient être conçues de telle manière qu'il est évident pour les conducteurs que les véhicules n'ont pas la priorité vis-à-vis des piétons et qu'ils doivent adapter leur vitesse pour donner la priorité aux piétons dans toute la zone.

Ces zones devraient être signalées à l'attention des automobilistes par l'utilisation d'une signalisation de prescription appropriée, comme celle décrite dans l'Accord européen de 1971 (**voir nouveau paragraphe 14 au point 22** - Ad Annexe 1, Section E, sous-section II) complétant la Convention de Vienne sur la signalisation routière.

Voir également le **point 20 bis** (Ad. Article 27 bis « Règles spéciales pour les zones résidentielles signalées comme telles ») de l'Accord européen de 1971 complétant la Convention de Vienne sur la circulation routière.

#### **8.1.6 Zones scolaires**

Une grande attention devrait être accordée aux zones 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 dans le point 4.1 du chapitre 4.

#### **8.1.7 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.

#### **8.1.8 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.

#### **8.1.9 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.

#### **8.1.10 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.

### 8.1.11 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.

## 8.2 Recommandations concernant les couloirs d'autobus à contresens

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 Recommandations concernant les arrêts de tramways

Afin d'assurer la sécurité aux arrêts des tramways, la montée et la descente des voyageurs ne devraient jamais pouvoir 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 **peut** par ailleurs **apparaître** nécessaire pour permettre aux personnes âgées ou handicapées de faciliter leur montée ou leur descente.

- - - - -