



**Conseil Economique  
et Social**

Distr.  
GENERALE

TRANS/WP.1/2001/19  
12 janvier 2001

Original : FRANÇAIS et  
ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIC 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 3 (b) (iv) de l'ordre du jour)

**APPLICATION DES CONVENTIONS DE 1968 SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE  
ET SUR LA SIGNALISATION ROUTIERE AINSI QUE DES ACCORDS EUROPEENS  
DE 1971 LES COMPLETANT, ET AMENDEMENTS CONCERNANT CES  
INSTRUMENTS**

Comportement aux passages pour piétons

Transmis par la Conférence européenne des ministres des transport (CEMT)

Bien que le nombre de piétons, victimes d'accidents de la route ait diminué au cours de ces vingt dernières années dans des proportions souvent plus importantes qu'en ce qui concerne les autres catégories d'usagers, il n'en demeure pas moins qu'aujourd'hui encore, dans de nombreux pays Membres de la CEMT, la part des piétons victimes d'accidents de la route reste importante. Il n'y a pas eu notamment d'amélioration sensible de la situation des personnes les plus exposées, les enfants, en particulier les plus jeunes, et les personnes âgées.

L'étude de la situation, telle qu'elle ressort du premier chapitre, a montré, entre autres, que la grande majorité (neuf dixièmes des victimes) des accidents dans lesquels sont impliqués des piétons surviennent en agglomération. Par contre, le risque pour un piéton d'être tué, s'il est victime d'un accident est 3 à 4 fois plus élevé hors agglomération. Les accidents de nuit et par mauvaises conditions atmosphériques sont particulièrement inquiétants parce qu'ils ont tendance à s'accroître et sont, de surcroît, encore peu étudiés.

La vitesse actuelle dans les zones urbaines, où coexistent la circulation des voitures et des piétons, est d'une importance vitale lorsqu'il s'agit de la sécurité routière de ces derniers. Tout d'abord, la vitesse a un fort impact sur la capacité des conducteurs à percevoir les piétons et à s'arrêter en cas de situation critique. Ensuite, la vitesse est un facteur déterminant de la gravité de l'accident lorsqu'un piéton est heurté par une voiture.

Le comportement humain joue un rôle déterminant dans les accidents dans lesquels les piétons sont impliqués : que ce soit le conducteur d'un véhicule motorisé qui doit prendre en compte les erreurs potentielles du piéton ou le piéton lui-même qui doit apprendre à composer avec les autres usagers de la route, mieux protégés et plus véloce.

Par ailleurs, au cours des dernières années, est apparu un changement dans la mentalité des usagers potentiels de la route : la civilisation des loisirs, favorisée par une diminution du temps de travail, a entraîné, chez les individus, une préoccupation plus grande de leur santé, et de ce fait un développement de la marche ; elle a également accentué le désir de mouvements de chacun et conduit les instances responsables à envisager une politique de déplacement qui prenne mieux en compte ce désir dans l'aménagement du territoire et l'implantation des infrastructures.

Face à cette situation, il est urgent que, tant sur le plan national que sur le plan international, les responsables, à tous niveaux, maintiennent dans leurs activités le souci d'assurer une meilleure sécurité du piéton dans la circulation, car il représente l'usager de la route le plus particulièrement vulnérable. Cette mobilisation est d'autant plus nécessaire que la plupart des pays d'Europe sont confrontés aux problèmes posés par le vieillissement de leur population et que les risques constatés à présent ne peuvent que s'accroître à l'avenir, s'ils n'ont pas été anticipés dès maintenant.

\* \* \*

Le Conseil des Ministres de la CEMT, réuni à Copenhague, les 26 et 27 mai 1998, VU le rapport sur la sécurité des piétons, reproduit dans le document CEMT/CM(98)17,

**TENANT COMPTE** des travaux poursuivis au sein des autres Organisations internationales sur ce sujet, notamment l'OCDE qui a, en 1996, publié les résultats d'une étude sur la sécurité des usagers de la route vulnérables, au sein de son Programme de Coopération dans le domaine des Recherches en matière de Routes et de Transports Routiers,

**CONSCIENT :**

que la sécurité des piétons est un problème sérieux qui nécessite une approche globale et cohérente et un changement profond des comportements en vue d'assurer une véritable convivialité entre les différents usagers de la route,

que cette sécurité requiert l'assurance d'un droit à la mobilité qui prend en compte les handicaps dans la circulation et qui rencontre un aspect peu traité dans les transports, la santé,

de l'importance d'assurer cette sécurité dans toute décision concernant la politique des déplacements mise en oeuvre au niveau national et local,

**RAPPELLE** les Résolutions antérieures adoptées par la CEMT en la matière, principalement :

la Résolution n° 34, de décembre 1975, relative à la sécurité des piétons,

la Résolution n° 40, de mai 1979, concernant les mesures à prendre pour améliorer la circulation routière de nuit,

la Résolution n° 50, de mai 1987, sur la sécurité routière des enfants, et la Résolution n° 91/3, de mai 1991, sur l'amélioration de la sécurité routière pour les personnes âgées,

la Recommandation CEMT/CM(96)11/Final, de mai 1996, sur la modération des vitesses, en ce qui concerne les limites de vitesse dans les zones urbaines,

**NOTE** certaines dispositions prévues dans ces Résolutions qui restent pertinentes, en particulier :

“qu’il convient de donner à la sécurité routière des piétons une place importante dans les politiques nationales de sécurité routière, de 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’actions nationaux et que les actions prévues à cet égard bénéficient des ressources suffisantes,

que le développement d’équipements spécifiques dans les voiries urbaines, permettant d’améliorer de manière sensible la sécurité des piétons, doit toujours être encouragé,....

que, “lors de la construction de nouvelles routes ou de l’amélioration du réseau existant, il convient d’accorder la plus grande attention aux caractéristiques nocturnes des routes telles que le choix de revêtements, l’éclairage public, particulièrement en zone urbaine au droit des passages pour piétons, sur les voies urbaines à grande circulation, dans certains carrefours ruraux et en tout autre point dangereux,

qu’il faut encourager les piétons à se rendre visibles, notamment par le port de vêtements clairs et mieux encore par l’emploi de dispositifs réflectorisés,

qu’il est nécessaire de prescrire aux piétons, en conformité avec les dispositions de la Convention de Vienne sur la Circulation Routière, de marcher face à la circulation sur les routes de rase campagne et lorsque cette réglementation est déjà édictée, de veiller à ce qu’elle soit respectée,

qu’il convient d’inclure dans les formations existantes des usagers de la route piétons, surtout à l’école, des notions relatives aux accidents de nuit,”...

“que dans chaque pays, une attention toute particulière soit donnée, en dehors des zones d’habitation, au tracé et à la localisation des passages protégés utilisés par les enfants, surtout aux abords des écoles et aux endroits où les enfants se mêlent au trafic,”

“qu’il faut : attirer l’attention de l’ensemble des usagers de la route sur les difficultés que rencontrent les personnes âgées dans la circulation et leur rappeler leurs obligations envers ces personnes,

encourager les campagnes d’information destinées à attirer l’attention des personnes âgées sur les problèmes et les risques de la circulation par des messages simples, factuels et sans ambiguïté,  
veiller à ce que les aménagements des infrastructures routières répondent le mieux possible aux besoins spécifiques des personnes âgées,”...

“sur le réseau routier, [qu’il convient d’] adapter les niveaux de vitesse en milieu urbain aux endroits où coexistent des usagers de la route mieux protégés et d’autres plus vulnérables, afin d’assurer une mixité plus sûre du trafic,”...

**CONSTATE** que dégager des principes de sécurité pour les piétons n’est pas seulement un problème de politique des transports mais aussi un problème de société, dans la mesure où chaque usager de la route est, à un moment ou un autre, un piéton et que pallier son insécurité nécessite une approche globale tant au niveau de l’infrastructure que des véhicules et des usagers,

#### **RECOMMANDE :**

##### ***d’une manière générale :***

de rassembler plus efficacement et plus régulièrement, les données statistiques nécessaires à l’appréciation de la sécurité des piétons dans la circulation routière, pour affiner la connaissance de ce problème,

##### ***en ce qui concerne l’organisation de la circulation :***

de prendre en compte, à égalité de préoccupation avec les autres moyens de transport, les piétons dans l’élaboration des plans de déplacement et de circulation, à l’instar de ce qui avait été recommandé en 1997 dans la Résolution sur les cyclistes [CEMT/CM(97)11],

##### ***en ce qui concerne l’infrastructure :***

de s’attacher avant tout à créer un environnement sûr pour les piétons dans toute création ou amélioration d’infrastructures, et que ce souci soit préalable à toute planification d’utilisation du territoire, en particulier abaisser les niveaux des limites de vitesse en milieu urbain aux endroits où coexistent des usagers de la route mieux protégés et d’autres, plus vulnérables, afin d’assurer une mixité plus sûre du trafic ; les Recommandations adoptées en 1996 à Budapest sur la modération des vitesses sont particulièrement pertinentes à cet égard,

de veiller à une coordination efficace des différents services responsables de la conception et de la gestion de la circulation pour qu’ils prennent en compte la sécurité des piétons dans tout exercice de planification et que, dès cette conception, ils veillent à la cohérence entre l’infrastructure, la signalisation et les règles de circulation routières,

d'impliquer les riverains des quartiers concernés afin qu'ils contribuent par leurs suggestions, dès la conception de la planification urbaine, à l'amélioration de la sécurité des piétons, de veiller, lorsqu'il existe des passages surélevés ou des passages souterrains, à ce que ceux-ci soient correctement entretenus et accessibles pour tous les usagers, y compris ceux à mobilité réduite et de prendre en considération les rapports coûts/efficacité avant d'envisager toute nouvelle infrastructure,

de porter une attention spécifique à la sécurité des piétons dans les lieux les plus exposés, en particulier aux abords et sur le chemin des écoles, ainsi que dans les lieux où des concentrations de piétons sont prévisibles,

***en ce qui concerne les véhicules :***

d'apporter toutes les améliorations nécessaires, dès la conception des véhicules, légers ou lourds, afin que l'impact de ceux-ci, lors d'un accident, soit minimisé vis-à-vis des piétons ; en particulier, interdire la présence d'accessoires dangereux sur des véhicules dont l'usage n'en nécessite pas l'installation,

d'assurer, de manière systématique, une visibilité optimale dans tous les véhicules, à la fois pour le conducteur et pour le piéton,

d'inciter les organisations compétentes pour l'établissement et le respect des normes industrielles, à faire appliquer celles-ci pour une meilleure sécurité des piétons,

***en ce qui concerne les usagers :***

de sensibiliser d'une manière continue le public à la sécurité et au respect de la convivialité entre les différents usagers de la route, en particulier vis-à-vis des piétons qui sont les plus vulnérables, d'accorder à cet égard une attention particulière aux aspects formation et éducation dès la plus petite enfance,

d'élever le niveau de prise en compte, par ceux qui sont responsables des voyages d'affaires et des déplacements journaliers de travail, de l'importance d'assurer la sécurité des transports dont ils ont la charge, lorsqu'ils ont un impact élevé sur la sécurité des usagers vulnérables, en particulier des piétons,

d'encourager autant que possible la marche, compte tenu de son caractère économique, favorable à l'environnement et bénéfique pour la santé,

**CHARGE** le Comité des Suppléants :

de transmettre aux services compétents de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU) le rapport, étant donné qu'il contient des propositions d'amendement à la Convention sur la Circulation Routière de 1968, concernant le comportement aux passages pour piétons, et des réflexions sur la conception des véhicules,

de suivre l'évolution de la situation à l'égard de la sécurité des piétons et de faire rapport au Conseil en temps utile.

---