

Charte européenne des droits du piéton

Source: J. O. des communautés européennes du 14/11/1988

N° C290/51- C290/52 - C290/53

RÉSOLUTION

Le parlement européen,

- vu la proposition de résolution déposée par M. Ulburghs sur la protection des piétons (doc. B2-859/86),
- vu sa résolution du 18 février 1986 sur les mesures communes destinées à réduire le nombre des accidents de la route (1),
- vu sa résolution du 13 mars 1987 sur la bicyclette comme moyen de transport (2),
- vu les résultats des initiatives promues dans le cadre de l'Année européenne de la sécurité routière,
- vu le rapport de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la protection des consommateurs (doc. A2-154/88),

A. considérant que le quatrième programme d'action des Communautés européennes en matière d'environnement accorde une priorité croissante aux problèmes de l'environnement urbain et que, dans ce contexte, la protection de la circulation piétonnière peut contribuer de manière efficace au bien-être des citoyens, à la réhabilitation des espaces collectifs et à la protection des valeurs existant sur le plan historique, urbanistique et de l'environnement,

B. considérant qu'il arrive à chacun d'être piéton, que la circulation piétonnière dans les zones urbaines représente un pourcentage notable du trafic (entre 25 et 45 %) et qu'elle concerne surtout les catégories les plus faibles (enfants, personnes âgées),

C. considérant qu'environ un tiers des accidents de la route entraînant la mort implique des piétons et que presque la moitié des morts d'enfants est imputable à pareils accidents,

D. considérant que l'excès de vitesse est la cause de la majorité des nombreux accidents de la route,

E. considérant que l'idéologie sociale aux termes de laquelle la circulation automobile doit être privilégiée dans tous les domaines, la structure des villes, l'état des routes et l'envahissement des voitures particulières limitent les possibilités qu'ont les piétons de se déplacer et interdisent la jouissance de l'espace public aux catégories les plus faibles et en particulier aux handicapés et aux invalides qui constituent une part importante de la

population européenne ;

F. considérant que le vieillissement progressif de la population ne fait qu'aggraver le problème de la protection du piéton tant du point de vue quantitatif que qualitatif

G. considérant que, dans les villes, et en particulier dans les centres historique et dans les zones industrielles, les piétons se déplacent dans des conditions inacceptable en raison du taux élevé de pollution atmosphérique et acoustique qui y règne et que les enfants sont, parmi les piétons, les plus exposés aux effets des gaz d'échappement des véhicules à moteur, et notamment du plomb, et aux lésions du système auditif et neurovégétatif, en raison de leur taille et de la fragilité de leur organisme,

H. considérant que les espaces piétonniers sont pour la plupart considérés comme des espaces résiduels par rapport à ceux réservés à la construction et aux exigences du trafic automobile,

I. considérant que les mesures prises par la plupart des pays pour accroître la sécurité routière (campagnes publicitaires, dispositions législatives, entretien et amélioration des infrastructures routières) ont surtout voulu privilégier les automobilistes, et que les différents programmes, qu'il s'agisse de l'éducation ou de l'apprentissage de la conduite, n'accordent que peu d'intérêt au comportement à adopter à l'égard du piéton,

J. considérant que de plus en plus de groupes sociaux estiment qu'il est urgent de s'orienter vers une politique de la circulation qui soit respectueuse de l'homme et de l'environnement ;

1 : considérant qu'une politique en faveur du piéton doit constituer le principe moteur d'une action visant à faire naître une mentalité urbaine nouvelle et plus humaine et donc devenir une composante essentielle de la politique des transports, de la politique urbanistique et de la politique de la construction des États membres :

2 : adopte à cette fin la Charte Européenne des Droits du Piéton :

I Le piéton a droit à vivre dans un environnement sain et à jouir en toute liberté de l'espace public dans les conditions de sécurité que requiert sa santé physique et psychologique.

II Le piéton a droit à vivre dans des centres urbains ou des villages aménagés à la mesure de l'homme et non de l'automobile, et à disposer d'infrastructures facilement accessibles à pied ou à vélo.

III Les enfants, les personnes âgées et les personnes handicapées ont le droit d'attendre de la ville qu'elle constitue un lieu de socialisation et non d'aggravation de leur situation de faiblesse.

IV Les handicapés ont droit à ce que des mesures spécifiques soient prises pour leur donner toute possibilité de se mouvoir de façon autonome, grâce à l'aménagement adéquat de l'espace public, des dispositifs techniques et des transports publics (marquage au sol,

marques d'avertissement, signalisation sonore, dispositif facilitant l'accès des bus, trams et trains).

V le piéton a droit, d'une part, à des zones urbaines qui lui soient exclusivement réservées, qui soient le plus étendues possible, et ne représentent pas de simples « îlots piétonniers », mais s'intégrant d'une manière cohérente dans l'organisation générale de la ville et, d'autre part, à l'exclusivité d'un réseau cohérent d'itinéraires courts, logique et sûrs.

VI Le piéton a notamment droit :

a) à ce que les normes chimiques et acoustique des véhicules à moteur jugées supportable par les milieux scientifiques soient respectées.

b) à ce que l'ensemble des transports publics se dote de véhicules qui ne soient source de pollution ni atmosphérique ni acoustique.

c) à ce que des poumons verts soient créés même s'il faut pour cela reboiser en partie la ville.

d) à ce que les vitesses autorisées soient limitées et les rues et les carrefours réaménagés de manière à protéger efficacement les piétons et les cyclistes.

e) à ce qu'il soit interdit de diffuser des messages publicitaires encourageant une utilisation abusive et dangereuse de l'automobile.

f) à ce que des systèmes efficaces de signalisation soient mis en place qui soient également conçus pour les personnes privées de la vue et de l'ouïe.

g) à ce que des mesures spécifiques soient prises pour lui permettre de s'arrêter dans la rue et sur les trottoirs, d'y accéder et de les parcourir.

h) à ce que la forme et l'équipement des véhicules soient adaptés de manière à en arrondir les angles les plus menaçants et à améliorer l'efficacité de leurs systèmes de signalisation.

i) à ce que soit instauré le système de la responsabilité-risque qui veut que la responsabilité financière incombe à celui qui crée le risque (comme c'est par exemple le cas en France depuis 1985).

j) à ce que l'apprentissage de la conduite mette l'accent sur un comportement tenant compte des piétons et des usagers se déplaçant lentement.

VII Le piéton a droit à une mobilité absolue et libre, que peut lui procurer une utilisation intégrée des moyens de transport. Il a droit notamment :

a) à un service de transports publics non polluant, articulé et aménagé pour répondre aux

exigences de tous les citoyens, qu'ils soient valides ou handicapés.

b) à l'aménagement d'infrastructures cyclables dans l'ensemble de tissu urbain.

c) à l'aménagement d'aires de stationnement conçues de façon à ne pas entraver sa mobilité ni réduire ses possibilités d'apprécier des valeurs architecturales.

VIII Tout État doit veiller à ce que l'ensemble du public reçoive toute l'information nécessaire sur les droits des piétons et les autres formes de transport respectant l'homme et l'environnement, par les canaux les plus appropriés et dès les premiers degrés de l'instruction scolaire.

3 : invite la commission à instituer une journée européenne des droits du piéton, à diffuser le contenu de la présente Charte et à présenter une proposition de directive spécifique.

4 : demande aux États membres d'adopter toutes les dispositions nécessaires pour mettre en œuvre les mesures prévues par la Charte, d'exercer de toute manière un contrôle strict sur l'application réelle de la législation en vigueur en matière de protection du piéton, et en particulier les directives communautaires relatives à la pollution provoquée par les véhicules et à l'élimination du plomb dans l'essence, et de prévoir enfin de sévères sanctions à l'égard de ceux qui ne respectent pas cette législation.

5 : Estime qu'il serait opportun d'instituer au sein de la Commission un groupe d'étude chargé d'élaborer une carte des zones urbaines les plus dangereuses et les plus détériorées et de rechercher les solutions les plus appropriées aux cas d'espèces.

6 : Charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil, à la Commission et aux gouvernements des États membres ainsi qu'aux organismes concernés.