

le nombre de postes offerts aux concours pour le recrutement d'architectes et urbanistes-élèves de l'Etat et à l'examen professionnel pour le recrutement d'architectes et urbanistes de l'Etat est fixé à seize :

*Spécialité Urbanisme, aménagement*

Concours externe : quatre postes.  
Concours interne : un poste.  
Examen professionnel : un poste.

*Spécialité Patrimoine architectural, urbain et paysager*

Concours externe : sept postes.  
Concours interne : deux postes.  
Examen professionnel : un poste.

162-0 *Journal officiel* du 10 août 1996 779

**Arrêté du 2 août 1996 modifiant l'arrêté du 29 mai 1986 relatif aux ancrages des ceintures de sécurité des tricycles et quadricycles à moteur**

NOR : EQU9801075A

Le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme,

Vu le code de la route ;

Vu l'arrêté du 29 mai 1986 relatif aux ancrages des ceintures de sécurité des tricycles et quadricycles à moteur ;

Sur proposition du directeur de la sécurité et de la circulation routières,

Arrête :

Art. 1<sup>er</sup>. - Aux articles 1<sup>er</sup> et 2 de l'arrêté du 29 mai 1986 susvisé, après : « tricycles et quadricycles à moteur », il est ajouté les mots suivants : « disposant d'une carrosserie ».

Art. 2. - L'article 3 de l'arrêté du 29 mai 1986 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« Les ancrages des ceintures de sécurité des tricycles et quadricycles à moteur doivent être conformes aux prescriptions techniques qui figurent à l'annexe I du présent arrêté ou selon des prescriptions équivalentes en vigueur dans un autre Etat membre de l'Union européenne ou partie à l'accord instituant l'Espace économique européen.

« Le laboratoire de l'Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle (U.T.A.C.), autodrome de Linas-Monthéry, B.P. 212, 91310 Monthéry, est agréé pour effectuer les essais résultant du paragraphe précédent.

« Les essais et vérifications prévus par la réglementation sont à la charge du demandeur.

« D'autres laboratoires d'un Etat membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen peuvent être agréés pour effectuer ces essais, sur la base de critères de compétence et d'indépendance. »

Art. 3. - Le directeur de la sécurité et de la circulation routières est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 2 août 1996.

Pour le ministre et par délégation :  
Par empêchement du directeur de la sécurité et de la circulation routières :  
*L'ingénieur des ponts et chaussées,*  
A. BERNARD-GÉLY

2-4 a Texte non paru au *Journal officiel* 780

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT,  
DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS  
ET DU TOURISME

**Décision du 19 juin 1996 portant création d'un traitement automatisé d'informations nominatives relatif à la gestion automatisée et au suivi des réclamations adressées ou déposées à la S.A.P.R.R.**

NOR : EQUR9610121S

Le directeur général de la Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône,

Vu la convention du 28 janvier 1981 du Conseil de l'Europe pour la protection des personnes à l'égard du traitement automatisé des données à caractère personnel, ratifiée par la loi n° 82-890 du 9 octobre 1982 ;

Vu la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés ;

Vu le décret n° 78-774 du 17 juillet 1978 pris pour l'application des chapitres 1<sup>er</sup> à IV et VII de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 susvisée, modifié par les décrets n° 78-1223 du 28 décembre 1978, n° 79-421 du 30 mai 1979, n° 80-1030 du 18 décembre 1980 et n° 91-336 du 4 avril 1991 ;

Vu l'avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés en date du 19 avril 1996 portant le n° 422352,

Décide:

Article 1<sup>er</sup>

Est autorisée, à la Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône (S.A.P.R.R.), la création d'un traitement automatisé ayant pour objet la gestion et le suivi des réclamations adressées ou déposées à la S.A.P.R.R.

Article 2

Les catégories d'informations nominatives enregistrées sont les suivantes :

- nom, prénom ;
- adresse des clients ;
- gare d'entrée et de sortie ;
- motif de la réclamation ;
- date de l'événement ;
- classe du véhicule.

Article 3

Sont destinataires de ces informations :

- les centres d'accueil ;
- les directions régionales de la S.A.P.R.R. ;
- la direction d'exploitation de la S.A.P.R.R.

Article 4

Le droit d'accès de toute personne physique aux informations la concernant s'exercera auprès de la direction d'exploitation de la S.A.P.R.R., 36, rue du Docteur-Schmitt, 21850 Saint-Apollinaire.

Article 5

Le directeur général de la Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône est chargé, en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision, qui sera publiée au *Bulletin officiel* du ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.

Fait à Paris, le 19 juin 1996.

*Le directeur général  
de la Société des autoroutes  
Paris-Rhin-Rhône,*  
E. MINEUR

159-0 Texte non paru au *Journal officiel* 781

*Direction de la sécurité  
et de la circulation routières*

**Circulaire n° 96-55 du 1<sup>er</sup> juillet 1996 relative à la signalisation des passages pour piétons**

NOR : EQU9610114C

*Date d'application : date de publication.*

*Textes sources :*

- Instruction interministérielle sur la signalisation routière ;
- Circulaire EQU9600634C du 15 mai 1996 relative à l'utilisation de la couleur sur chaussée.

Textes abrogés : néant

Textes modifiés : néant

Mots clés : signalisation, passages pour piétons.

Publication : Bulletin officiel.

Destinataires :

Pour attribution : Mesdames et Messieurs les préfets de département, Monsieur le préfet de police.

Pour information : bibliothèque administrative et juridique.

Les usagers de la route en milieu urbain sont aujourd'hui confrontés à une prolifération de passages pour piétons non conformes à la réglementation ou associés à des revêtements colorés de chaussées, qui modifient le message et risquent à terme de dévaloriser la signalisation réglementaire.

La présente circulaire a pour objet :

- de rappeler la réglementation concernant la signalisation des passages pour piétons ;
- d'exposer les possibilités réglementaires d'amélioration de leur sécurité ;
- de préciser les conditions d'utilisation des revêtements colorés qui leur sont associés.

Elle complète la circulaire EQUIS 96 00634 C du 15 mai 1996 relative à l'utilisation de la couleur sur chaussée.

## I. - RÉGLEMENTATION CONCERNANT LA SIGNALISATION PAR MARQUAGE DES PASSAGES POUR PIÉTONS

### I.1. Implantation et dimensions

L'existence de passages prévus à l'intention des piétons n'est pas une obligation, mais lorsqu'ils existent à moins de 50 mètres, les piétons sont tenus de les utiliser en vertu de l'article R. 219 du code de la route.

L'instruction interministérielle sur la signalisation routière Livre 1, « 7<sup>e</sup> partie, Marques sur chaussées » impose comme seul marquage des passages prévus à l'intention des piétons des bandes rectangulaires blanches parallèles à l'axe de la chaussée, d'une longueur minimale de 2,50 mètres en ville et d'une longueur de 4 à 6 mètres en rase campagne ou dans les traverses de petites agglomérations. La largeur de ces bandes est de 0,50 mètre et leur interdistance de 0,50 mètre à 0,80 mètre. Ces marques sur chaussée peuvent éventuellement être complétées par une signalisation verticale.

Dans le cas de passage piéton surélevé (ralentisseur de type trapézoïdal), et pour améliorer leur visibilité, les bandes blanches sont prolongées sur une longueur de 0,50 mètre de part et d'autre du plateau constituant le passager, piéton.

### I.2. Caractéristiques techniques

La matérialisation du passage piéton par des bandes de 50 centimètres de large peut être réalisée soit par un marquage additionnel, soit, si l'on est en milieu urbain éclairé, par la constitution de la chaussée elle-même : c'est le cas des pavés. En effet, dans ce dernier cas, la rétro réflexion n'étant pas obligatoire, les pavés peuvent être utilisés. Etant alors considérés comme partie intégrante de la chaussée, ils doivent respecter les règles d'adhérence d'une chaussée normale.

Les qualités des marquages sont définies par l'article 5 de la 1<sup>re</sup> partie (« Généralités, arrêté du 7 juin 1977 ») du livre 1 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière. Tous les produits utilisés pour le marquage doivent être certifiés ou faire l'objet d'une autorisation préalable d'emploi délivrée par le ministre chargé des Transports. En particulier, leurs qualités de surface doivent satisfaire aux normes en vigueur : spécifications concernant l'adhérence, la visibilité de jour, la visibilité de nuit par temps sec et la durée de vie (cf. document L.C.P.C. : marquage des chaussées en agglomération, guide et cahier des charges, 1992) :

- l'adhérence : les produits de marquage utilisés pour les passages piétons sont tenus de respecter un coefficient de non glissance S.R.T. supérieur ou égal à 0,55 ;
- la visibilité de jour et de nuit : le facteur de luminance doit être supérieur ou égal à 0,27 sur chaussée hydrocarbonée et supérieur ou égal à 0,40 sur chaussée de béton de ciment. La visibilité de nuit s'obtient soit grâce à l'éclairage nocturne de la voirie, soit si ce dernier est insuffisant, par l'emploi de produits rétro réfléchissants donnant un coefficient de rétro réflexion égal ou supérieur à 150 mcd m<sup>-2</sup> lx<sup>-1</sup>. Le marquage par produit additionnel ou, en milieu éclairé seulement, par l'emploi de pavés, doit répondre à ces valeurs minimales ;

- la durée de vie : un marquage dont la note est inférieure à 6 à l'échelle d'usure L.C.P.C. 75 n'est plus perceptible dans des conditions satisfaisantes et doit être refait.

Différents produits de marquage certifiés existent ainsi que différentes techniques de mise en œuvre. Les performances des marquages dépendent largement de la qualité de mise en œuvre.

## II. - POSSIBILITÉS RÉGLEMENTAIRES D'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ

Il existe différents moyens réglementaires pour améliorer la sécurité sur les passages piétons, et il est possible d'y recourir.

En premier lieu, le marquage peut être renforcé par une signalisation verticale si des raisons le justifient : visibilité, stationnement, etc. La gradation de cette signalisation verticale va du simple panneau C 20 en position à droite, au double C 20 recto-verso en position à droite et à gauche, puis au panneau de signalisation avancée A 13 b.

En second lieu, il est possible de réaliser des aménagements agissant sur les trois points essentiels suivants : réduire la vitesse, augmenter la visibilité réciproque « piétons-automobilistes », réduire la largeur à traverser.

Parmi ces aménagements, il convient de citer en particulier :

- le refuge central qui réduit par deux la largeur à traverser par le piéton et qui globalement évite les excès de vitesse du fait que le refuge empêche, en général, de doubler ;
- l'avancée de trottoir, au droit du passage piétons, qui améliore la visibilité réciproque « piétons-automobilistes ». Cette visibilité peut encore être augmentée en prolongeant cette avancée de trottoir de 5 à 10 mètres vers l'amont, afin d'y empêcher le stationnement.

Enfin en troisième lieu, la crédibilité des passages piétons est renforcée si on en limite l'utilisation. En particulier, dans les voies de desserte de commerces ou d'habitat, où la traversée se fait spontanément à tout endroit, il est préférable de ne pas marquer de passages piétons : les dispositions de l'article 219 du code de la route le permettent.

## III. - CONDITIONS D'UTILISATION DE REVÊTEMENTS COLORÉS

Certains équipements associés au marquages pour piétons sont interdits par la réglementation ou à proscrire. Ainsi :

- la reproduction de panneaux sur la chaussée n'est pas autorisée par la réglementation (dont les panneaux de signalisation de dangers A 13 a « endroit fréquenté par les enfants » et A 13 b « passage pour piétons » fréquemment représentés au sol à l'approche des passages) ;
- la coloration par produits additionnels des passages pour piétons et plus généralement à l'aide de couleurs (qu'il s'agisse d'une plate-forme colorée sous le marquage, de part et d'autre, ou d'une coloration entre les bandes blanches) est à proscrire. Ce traitement peut diminuer de nuit le contraste entre les bandes blanches et la chaussée, donc la visibilité et l'identification du passage. Il crée également une hiérarchisation préjudiciable à l'efficacité des passages piétons « classiques » et au principe d'homogénéité de la signalisation réglementaire.

En revanche, est autorisé sur la chaussée de la zone étendue où se situe le passage piéton, l'emploi de teintes correspondant aux couleurs habituelles des chaussées dans le but soit de renforcer le contraste avec les bandes blanches soit de donner un caractère urbain.

Cette autorisation ne peut concerner que des matériaux normalement constitutifs de la chaussée (chaussée bitumineuse ou pavés) ou des produits de marquage certifiés dans la couleur correspondante.

Enfin l'augmentation de la surface de chaussée traitée par des revêtements colorés au niveau des passages, zones de freinage potentielles, peut selon les produits utilisés accroître les risques de glissance pour les deux roues motorisés.

\*  
\*\*

Je vous demande de porter le contenu de cette circulaire à la connaissance des directions départementales de l'équipement et des collectivités locales.

Pour le ministre et par délégation :  
Le directeur de la sécurité  
et de la circulation routières,  
A. BODON