

II.

Les traversées de PIÉTONS

2016



GUIDE des aménagements routiers

Homogénéiser les pratiques et les réponses
aux demandes d'aménagements routiers



GUIDE DES AMÉNAGEMENTS ROUTIERS

Livret introductif

LES AMÉNAGEMENTS RÉDUCTEURS DE VITESSE

livret I

LES LIMITATIONS DE VITESSE

livret I.1

LES AMÉNAGEMENTS QUALITATIFS

livret I.2

LES AMÉNAGEMENTS CONTRAIGNANTS

livret I.3

LES DISPOSITIFS D'ALERTE

livret I.4

LES TRAVERSÉES DE PIÉTONS SOMMAIRE

1. RAPPEL RÉGLEMENTAIRE	3
2. DOMAINE D'UTILISATION DES PASSAGES PIÉTONS	6
3. DISPOSITIONS CONSTRUCTIVES DES PASSAGES PIÉTONS	8
4. POSSIBILITÉ D'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ D'UN PASSAGE PIÉTON	14
5. LES PASSAGES POUR PIÉTONS SITUÉS HORS AGGLOMÉRATION	19
6. PROCÉDURES DE VALIDATION ET D'AUTORISATION	23
7. ANNEXES	25

LES ARRÊTS DE CARS

livret III

1. RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

Art. R 412-37 du Code de la route

« Les piétons doivent traverser la chaussée en tenant compte de la visibilité ainsi que de la distance et de la vitesse des véhicules.

Ils sont tenus d'utiliser, lorsqu'il en existe à moins de 50 mètres, les passages prévus à leur intention. Aux intersections à proximité desquelles n'existe pas de passage prévu à leur intention, les piétons doivent emprunter la partie de la chaussée en prolongement du trottoir. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux aires piétonnes et aux zones de rencontre ».

Art R 415-11 du Code de la route

« Tout conducteur est tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire ou circulant dans une aire piétonne ou une zone de rencontre ».

Art R 417-11 du Code de la route

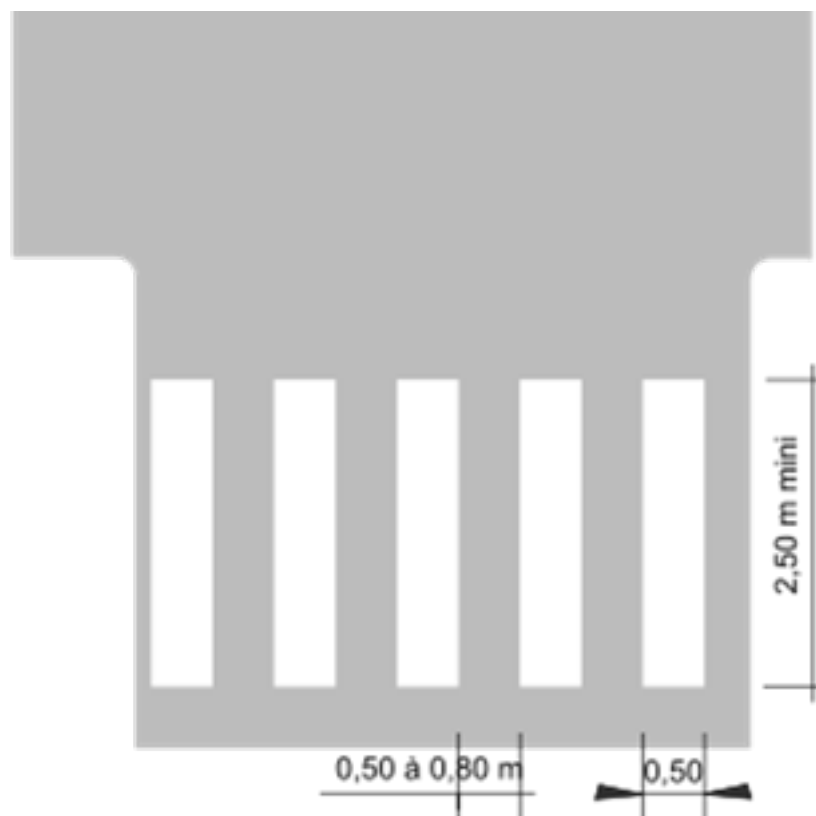
« Est considéré comme très gênant pour la circulation publique l'arrêt ou le stationnement (...) sur une distance de cinq mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation, en dehors des emplacements matérialisés à cet effet... »

Article 118 (marquage) de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR)

« Il est nécessaire de marquer par une signalisation horizontale et éventuellement verticale, les passages prévus à l'intention des piétons pour la traversée des chaussées, en vertu de l'article R.412-37 du Code de la route.

Les passages pour piétons sont délimités par des bandes rectangulaires ou parallélogrammiques blanches parallèles à l'axe de la chaussée, d'une longueur minimale de 2,50 m 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.

Le marquage axial ou le marquage de délimitation des voies est interrompu de part et d'autre du passage pour piétons, à une distance de 0,50 m, pour éviter une juxtaposition des marques nuisible à leur lisibilité ».



- > 4.00 m minimum en ville
- > 6.00 m en rase campagne ou en traverses de petites agglomérations

//// ARTICLE 40 (SIGNALISATION AVANCÉE)

« La signalisation avancée d'un passage pour piétons, lorsqu'elle est nécessaire, ce qui est toujours le cas en rase campagne et l'est fréquemment dans les zones suburbaines, se fait à l'aide du panneau A13b.



En dehors des agglomérations, dans le cas où il a été décidé d'installer un passage piéton, et si un arrêté le prescrit, la signalisation de ce passage piéton est complétée par un panneau B14, limitant la vitesse à 70 km/h, posé sur le même support et au-dessous du panneau A13b ».

//// ARTICLE 72-1 (SIGNALISATION DE POSITION)

« La signalisation d'une traversée de la chaussée par un passage destiné aux piétons est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau C20a. Il n'est implanté que si le marquage du passage pour piétons prévu à l'article 118 de la 7^e partie a été réalisé. Le panneau C20a est exclusivement implanté en signalisation de position.



La signalisation avancée est réalisée conformément à l'article 40 de la 2^e partie ».

Texte de Loi :

Loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Textes réglementaires :

- **Décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006** relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- **Circulaire n°96-55 du 1^{er} juillet 1996** relative à la signalisation des passages pour piétons.
- **Circulaire du 15 mai 1996** relative à l'utilisation de la couleur sur chaussée.

Normalisation :

- Norme NF EN 1436 définissant les produits de marquage routier.
- Norme NFP 98-351 relative à la mise en œuvre des bandes d'éveil de vigilance.

Documents de référence :

- **Note d'info SETRA n°56** : « Comment lutter contre la glissance des passages piétons ».
- **Fiche CERTU n°1** (novembre 2010) : « Amélioration de la sécurité des usagers vulnérables. Les traversées des piétons ».
- **Fiche CERTU n°2** (juillet 2010) : « Les bandes d'éveil de vigilance ».

2. DOMAINE D'UTILISATION DES PASSAGES PIÉTONS

Le domaine d'emploi des passages pour piétons, du fait de la prépondérance de la vie locale, est prioritairement réservé au milieu urbain et à l'agglomération selon la définition donnée par le code de la route (art. R110-1).

Le cas particulier des traversées de piétons en dehors des agglomérations est traité au paragraphe 5.

Le marquage d'un passage pour piétons permet de canaliser les traversées piétonnes en certains points mais il ne permet en aucun cas, à lui seul, d'améliorer la sécurité d'une traversée jugée dangereuse.

La mise en place d'un passage piéton ne rajoute rien, en droit, à la priorité du piéton, car même sans passage piéton, il a priorité. L'article R 415-11 du Code de la route impose à l'automobiliste de lui céder le passage dès lors qu'il s'engage ou manifeste l'intention de le faire.

Le passage piéton ne bénéficie donc qu'à l'automobiliste, car si un passage est marqué, il enlève le droit pour le piéton de traverser dans une zone de 50 m de part et d'autre (art R412-37), sans quoi il se mettra en infraction.

Ainsi, dans les centres-bourgs ou centres-villes d'importance moyenne, qui ne comportent pas de carrefours à feux, le nombre de commerces ou d'activité fait que les piétons trouvent trop contraignants les détours qui leur sont imposés et traversent là où ils désirent en fonction de la vie locale. Dans ce cas, il est préférable de ne pas marquer de passages pour piétons.

Il découle de cette réglementation que le détour qui est imposé au piéton ne peut se justifier que si la zone de traversée est potentiellement moins dangereuse que dans la zone des 50 m de part et d'autre.

- > Le marquage seul d'un passage piéton ne protège aucunement les piétons, il faut donc éviter d'en tracer dans le but de sécuriser une traversée jugée dangereuse.
- > Un simple marquage au sol peut dégrader la sécurité car le piéton pourrait, à tort, se sentir protégé et relâcher la vigilance nécessaire à sa traversée.
- > Il dégraderait également la sécurité aux abords du passage, car l'automobiliste n'est pas censé y rencontrer de piéton.

La sécurité d'un passage pour piétons dépend plus des conditions de son implantation que du marquage qui le matérialise.

L'intérêt des passages piétons est de concentrer les traversées des piétons dans des endroits étudiés et choisis parce que moins dangereux et plus accessibles aux personnes à mobilité réduite.



Passage piéton non accessible, absence de cheminement latéral.



Passage piéton accessible, entre cheminements latéraux.

3. DISPOSITIONS CONSTRUCTIVES DES PASSAGES PIÉTONS

1. IMPLANTATION

- Leur efficacité dépend en grande partie de leur implantation qui doit correspondre autant que possible au trajet naturel des piétons.
- Vérifier la continuité piétonne, en veillant à ne pas avoir de rupture physique du cheminement.
- Ils doivent être lisibles et incitatifs, les proscrire à proximité des courbes.
- Déconseiller un trop grand nombre de traversées
- Vérifier si la largeur de la chaussée permet l'implantation d'un îlot de refuge central.
- Vérifier que la localisation des places de stationnement et/ou les aménagements paysagers à proximité ne compromettent pas la visibilité réciproque entre piétons et usagers motorisés (voir et être vus).



Passage piéton non accessible, masque à la visibilité

2. DISPOSITIONS

- Le marquage doit être perpendiculaire à l'axe de chaussée traversée.
- Le marquage est à proscrire en courbe du fait des masques à la visibilité et des risques de glissement accrus pour les deux-roues.

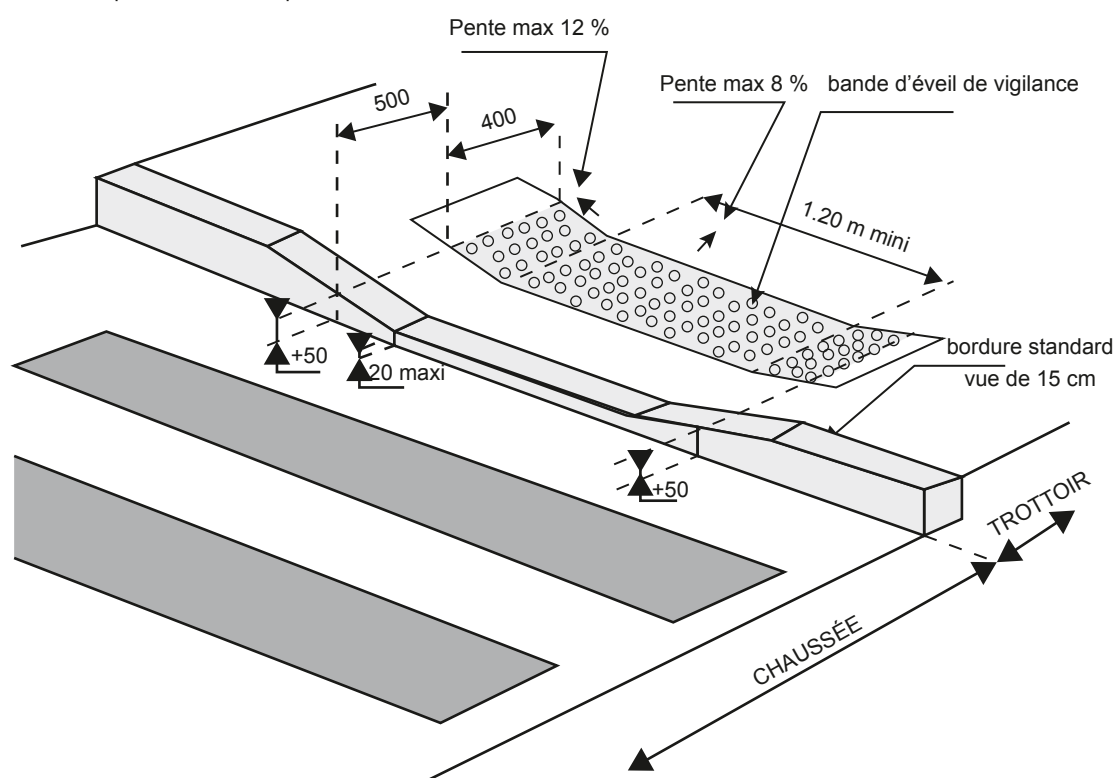


Passage piéton en courbe. Absence de cheminements latéraux.

- Une longueur minimale des bandes de 4,00 m est recommandée pour tous les passages implantés sur RD.
- Au droit des traversées, il est obligatoire d'abaisser le trottoir (bateaux) de part et d'autre et de disposer un revêtement de sol différencié (bande d'éveil de vigilance podotactile) en bordure de la voie de circulation.
- La longueur de l'abaissé de trottoir est de 1,20 m minimum pour les passages de 2,50 m et 2,00 m pour ceux de 4,00 m.
- La largeur de la bande d'éveil de vigilance est de 0,40 m positionnée à 0,50 m du nez de bordure (NFP 98-351).



- > La hauteur du ressaut de bordure au droit de l'abaissé doit être de 2 cm maximum.
- > Il faut s'assurer du parfait écoulement des eaux pluviales au droit des abaissés afin d'éviter des flaques en cas de pluie.



3. COULEUR

- Le marquage permanent d'un passage piéton doit être de couleur blanche.
- En phase de chantier temporaire nécessitant un changement des trajets piétonniers, le passage piéton doit être peint en jaune.
- Le contraste maximal sera obtenu sur un fond noir (enrobés). Les revêtements différenciés plus clairs sur la plateforme supportant le passage piéton ou entre les bandes sont déconseillés car ils nuisent au contraste visuel notamment de nuit.
- L'emploi de couleurs vives (rouge ou bleu notamment) sur la plateforme ou entre les bandes est strictement proscrit par la réglementation, car elles ont pour effet de dévaloriser les autres passages traités de manière classique.
- La reproduction de panneaux sur la chaussée en amont d'un passage piéton n'est pas autorisée par la réglementation.



4. PRODUITS DE MARQUAGE

- Il est impératif d'utiliser des produits certifiés dont les performances (coefficient de glissance, blancheur, rétroréflexion, durabilité) sont conformes aux normes en vigueur.
- Le gestionnaire de la route pourra exiger de l'applicateur la fourniture de la fiche technique produit délivrée par l'organisme certificateur (ASCQUER).

5. ADHÉRENCE

Les passages piétons étant situés dans des zones potentielles de freinage, il est important pour la sécurité des piétons que les distances d'arrêt n'y soient pas rallongées du fait d'une mauvaise adhérence de la peinture.

L'application d'un produit de marquage sur un revêtement routier modifie sa structure superficielle et donc ses caractéristiques d'adhérence.

Les usagers de deux-roues sont tout particulièrement sensibles aux conditions d'adhérence des produits utilisés pour les marquages sur chaussée, surtout par temps de pluie.

Le fait d'utiliser un produit homologué ne suffit pas à l'obtention d'un bon résultat notamment en matière d'adhérence, les conditions de mise en œuvre et l'emploi de produits de saupoudrages antidérapants sont prépondérants.



Dans le cas général des produits de marquages, le critère d'adhérence qui fait référence est le coefficient « SRT » dont l'échelle de mesure varie de 0 à 0.90.

Dans le cas particulier des passages pour piétons, les produits de marquage utilisés pour les passages piétons sont tenus de respecter un coefficient de **non glissance SRT supérieur ou égal à 0.55**.

Ces éléments peuvent être obtenus pour vérification auprès d'un organisme de contrôle.

6. MATÉRIAUX CONSTITUTIFS

- Bien que la matérialisation d'un passage piéton soit réglementairement possible en employant des pavés, cette disposition est proscrite sur les routes départementales, du fait des risques quant à la mauvaise tenue des matériaux sous circulation et à la dégradation des conditions d'adhérence.

7. ACCESSIBILITÉ

- La traversée doit être matérialisée en assurant la continuité d'un cheminement accessible aux personnes à mobilité réduite. Il est important de vérifier l'ensemble de la chaîne des déplacements qui y conduisent.



4. POSSIBILITÉ D'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ D'UN PASSAGE PIÉTON

On rappelle que la crédibilité générale des passages piétons sera renforcée si on en limite l'utilisation. Dans les voies de desserte de commerce ou d'habitat, où la traversée se fait spontanément à tout endroit, il est préférable de ne pas marquer de passages piétons.

Les dispositions suivantes constituent des réelles mises en sécurité et présentent une forte attractivité pour les piétons qui feront le détour pour les emprunter.

1. L'ÎLOT REFUGE CENTRAL

C'est le meilleur aménagement de sécurité. La largeur de route à traverser est divisée par deux et permet une attente protégée au centre. L'îlot central empêche de doubler.

Une largeur d'îlot minimale de 1.50 m est recommandée.

Prendre en compte la sécurité des cyclistes qui doivent pouvoir être dépassés sans se faire serrer.



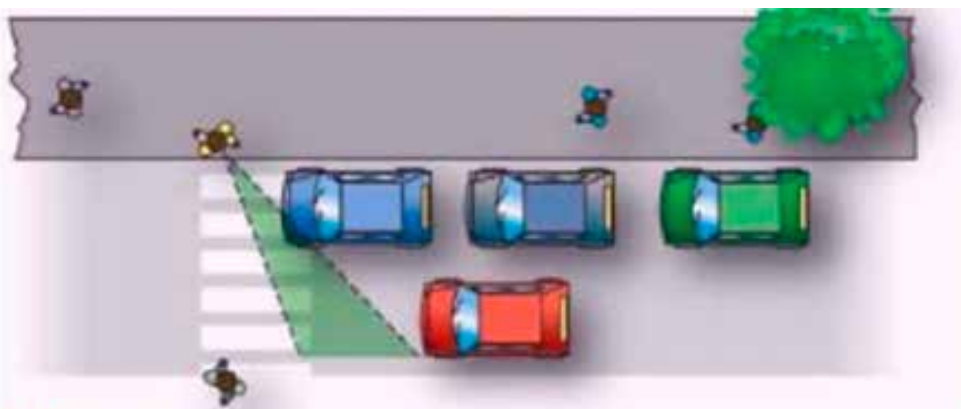
Passage piéton sur îlot refuge.

En agglomération **N4**

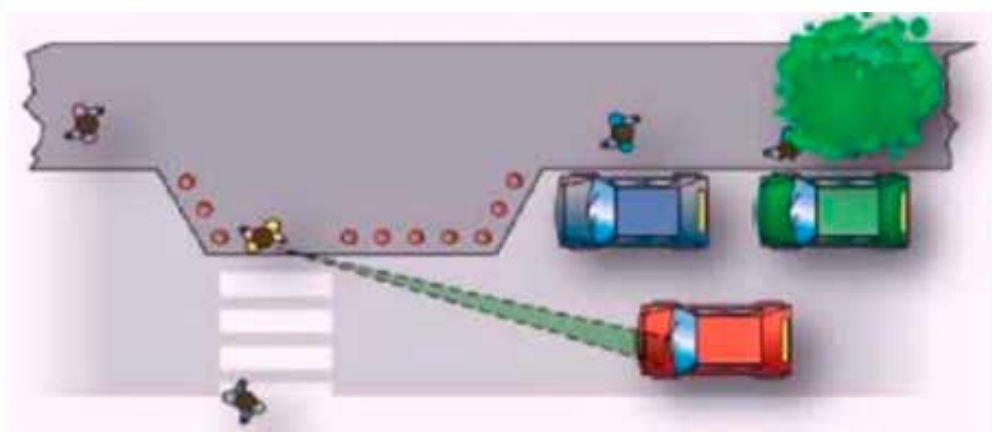
2. L'AVANCÉE DE TROTTOIR

L'élargissement du trottoir au droit du passage piéton permet de garantir la visibilité réciproque entre le piéton et l'automobiliste et d'écourter la longueur de traversée donc le temps passé sur la voie de circulation.

En présence de stationnement latéral à proximité, cette disposition permet également d'empêcher le stationnement sur 5 à 10 m en amont du passage et d'ouvrir le triangle de visibilité.



Ci-dessus : un véhicule en stationnement gêne la visibilité mutuelle piéton / voiture



3. LE DÉGAGEMENT DE VISIBILITÉ LATÉRALE

Les bacs à fleurs, haies arbustives, le mobilier urbain publicitaire (sucettes), les barrières ainsi que le stationnement de véhicules motorisés sont à proscrire à l'amont d'un passage piéton car ils sont susceptibles de masquer un piéton prêt à traverser.



Masque à la visibilité



Masque à la visibilité et gêne du passage



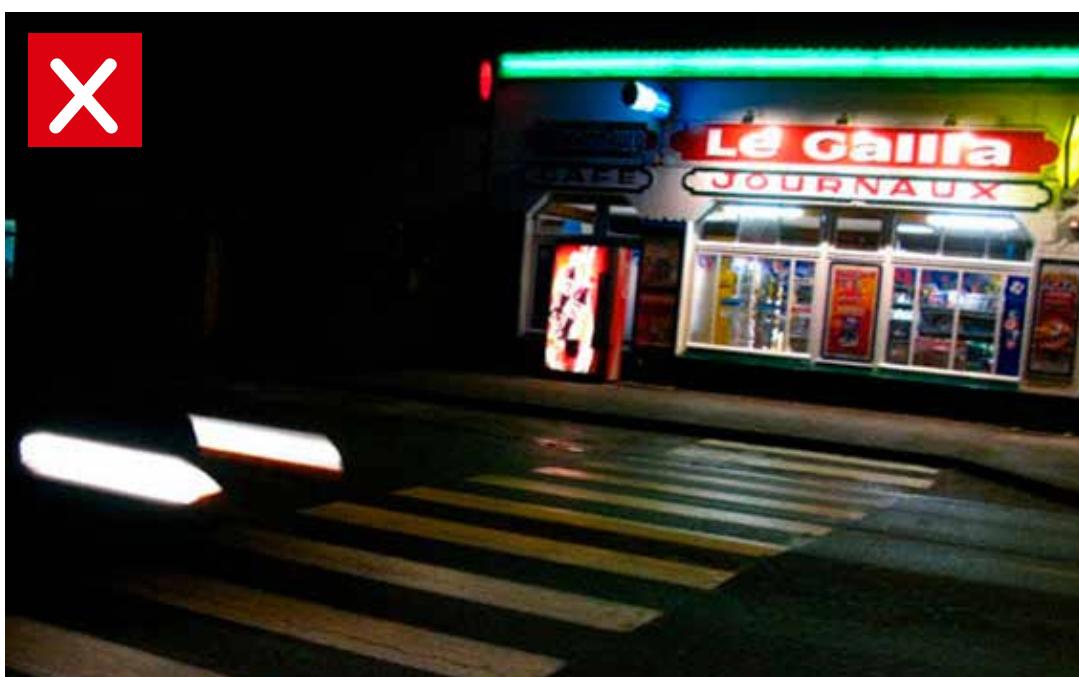
Masque à la visibilité

4. L'ÉCLAIRAGE PUBLIC

Le piéton doit voir et être vu, l'ensemble de son cheminement et les traversées de route doivent se trouver en dehors des zones d'ombre de l'éclairage public.

Un éclairage d'ensemble est préférable à un éclairage ponctuel isolé sur un passage.

Un renforcement de l'éclairage est possible au droit d'une traversée mais ne doit pas créer un effet de « trou noir » au-delà qui conduirait à la non perception d'un piéton traversant hors du passage.



Passage piéton mal éclairé dans son environnement

5. LA SURÉLÉVATION DU PASSAGE

La réduction des vitesses pratiquées par les véhicules contribue à la mise en sécurité effective d'un passage piéton.

Dans le cas d'une voie limitée à 50 km/h, la maîtrise des vitesses peut être obtenue par la création d'une surélévation ponctuelle de chaussée supportant le passage piéton.

Ce type d'aménagement est conciliable avec toutes les classes de trafic N1 à N5.

Se référer au Livret I.3 Les aménagements physiques contraignants



Passage sur surélévation. En agglomération **N4**

6. LE PASSAGE PIÉTON SUR RALENTISSEUR TRAPÉZOÏDAL OU SUR PLATEAU TRAVERSANT

Ces dispositifs doivent être accompagnés de limitation de vitesse à 30 km/h ou en zone 30.

Se référer au Livret I.3 Les aménagements physiques contraignants

7. LES FEUX À BOUTON POUSSOIR

Ces dispositifs peuvent venir en complément d'un carrefour dont le régime de priorité est géré par feux tricolores.

En dehors de ce cas, le feu à bouton poussoir dédié à un seul passage piéton isolé hors carrefour est à déconseiller, car le programme de temporisation entre les diverses phases peut prolonger les arrêts de véhicules sans piéton, ce qui décrédibilise cette signalisation et peut entraîner des effets négatifs de comportements avec des risques accrus de non-respect du feu rouge ou de dépassement d'un véhicule arrêté.

5. LES PASSAGES POUR PIÉTONS SITUÉS HORS AGGLOMÉRATION

La création d'un passage piéton réglementaire donne au piéton un sentiment de sécurité (passage dit protégé), ce qui peut le pousser à s'y engager sans vigilance voire en forçant le passage.

La règle générale est de ne pas implanter de passage piéton hors agglomération.



Masque à la visibilité, absence de protection. Hors agglomération **N5**

Dans les cas exceptionnels de traversées avérées et régulières, ou de nécessité de traverser en un endroit précis car il y aurait danger ailleurs, il convient de vérifier en premier lieu les conditions de visibilité au droit du passage piéton.

1. CONDITIONS DE VISIBILITÉ POUR UN PASSAGE PIÉTON HORS AGGLOMÉRATION

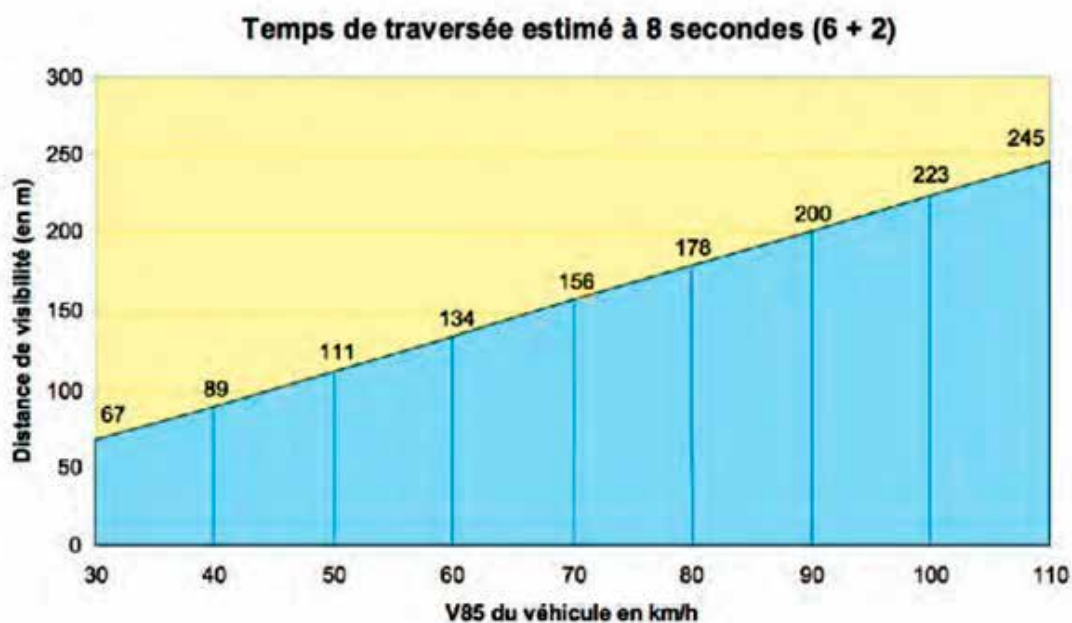
Les vitesses pratiquées et les conditions de co-visibilité doivent être compatibles avec un arrêt rapide des véhicules.

//// DISTANCE DE VISIBILITÉ POUR UN PIÉTON
(SE DÉPLAÇANT À 1 M/S)

$$D \text{ (m)} = V_{85} \text{ (m/s)} \times (2 \text{ (s)} + \text{largueur de traversée (m)}).$$

Ex : Pour des vitesses pratiquées de 90 km/h (25 m/s), une distance de visibilité de 200 m est nécessaire pour traverser une chaussée de 6 m.

Exemple : Chaussée de 6 mètres



//// DISTANCE DE VISIBILITÉ POUR LE CONDUCTEUR

Cette distance doit être supérieure à la distance d'arrêt.

La distance d'arrêt en fonction du V85 (sur chaussée humide)

V 85 en km/h	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Distance d'arrêt (en m) en alignement droit	15	25	35	50	65	85	105	130	160
Distance d'arrêt (en m) en courbe	15,5	26,5	40	55	72	95	121	151	187

Aménagement des routes principales - Source : Setra-1994

Si les conditions de visibilité requises sont obtenues, le passage piéton devra être mis en sécurité au moyen des dispositions suivantes :

- Limitation à 70 km/h pour toutes classes de trafic pour abaisser les vitesses pratiquées. Dans le cas des passages pour piétons implantés sur les branches de carrefours giratoires, la limitation de vitesse ne s'impose pas car l'infrastructure ralentit de fait l'utilisateur.
- Signalisation avancée obligatoire A13b (associée au panneau de limitation de vitesse) et position C20a pour toutes classes de trafic, hormis au droit de giratoires.
- Existence de cheminements sécurisés de part et d'autre. La traversée ne doit pas conduire sur un accotement non accessible ou occupé par du stationnement.
- Passage en deux temps avec création d'un îlot refuge. Cette disposition est obligatoire dès les classes de trafics N3 à N5.



Îlot refuge, éclairage, 70. Hors agglomération **N4**



Ilot refuge, éclairage, 70, visibilité, cheminements. Hors agglomération **N5**

2. PRÉSENCE D'UN ARRÊT DE CARS HORS AGGLOMÉRATION



Un arrêt de cars ne rend pas nécessaire le tracé d'un passage-piéton.

Une signalisation spécifique est préférable au moyen de panneaux A13a (endroit fréquenté par les enfants) associé à un panonceau M9 (Arrêt de cars).



ARRET DE CARS

6. PROCÉDURES DE VALIDATION ET D'AUTORISATION

La mise en place d'une traversée piétonne aménagée sur le domaine public routier départemental doit faire l'objet d'une validation préalable du Département de l'Ardèche.

La prise en charge de l'aménagement est du ressort de celui qui en prend l'initiative.

//// A L'INTÉRIEUR DES AGGLOMÉRATIONS

L'entretien de la signalisation et le renouvellement des marquages sont du ressort de la commune.

Les passages piétons existants qui présentent des risques quant à la sécurité (masque à la visibilité, glissance, non accessibilité) pourront être signalés par courrier à la commune par le service des routes territorialement compétent (Territoire) au titre du gestionnaire de voirie.

//// EN DEHORS DES AGGLOMÉRATIONS

Le Département assure le renouvellement des marquages dans le cadre des programmes pluriannuels de signalisation horizontale.

Il assure également l'entretien et le renouvellement de la signalisation verticale en annonce et en position.

Seuls seront renouvelés hors agglomération les passages piétons existants ayant fait l'objet d'une validation quant à leur mise en sécurité effective.

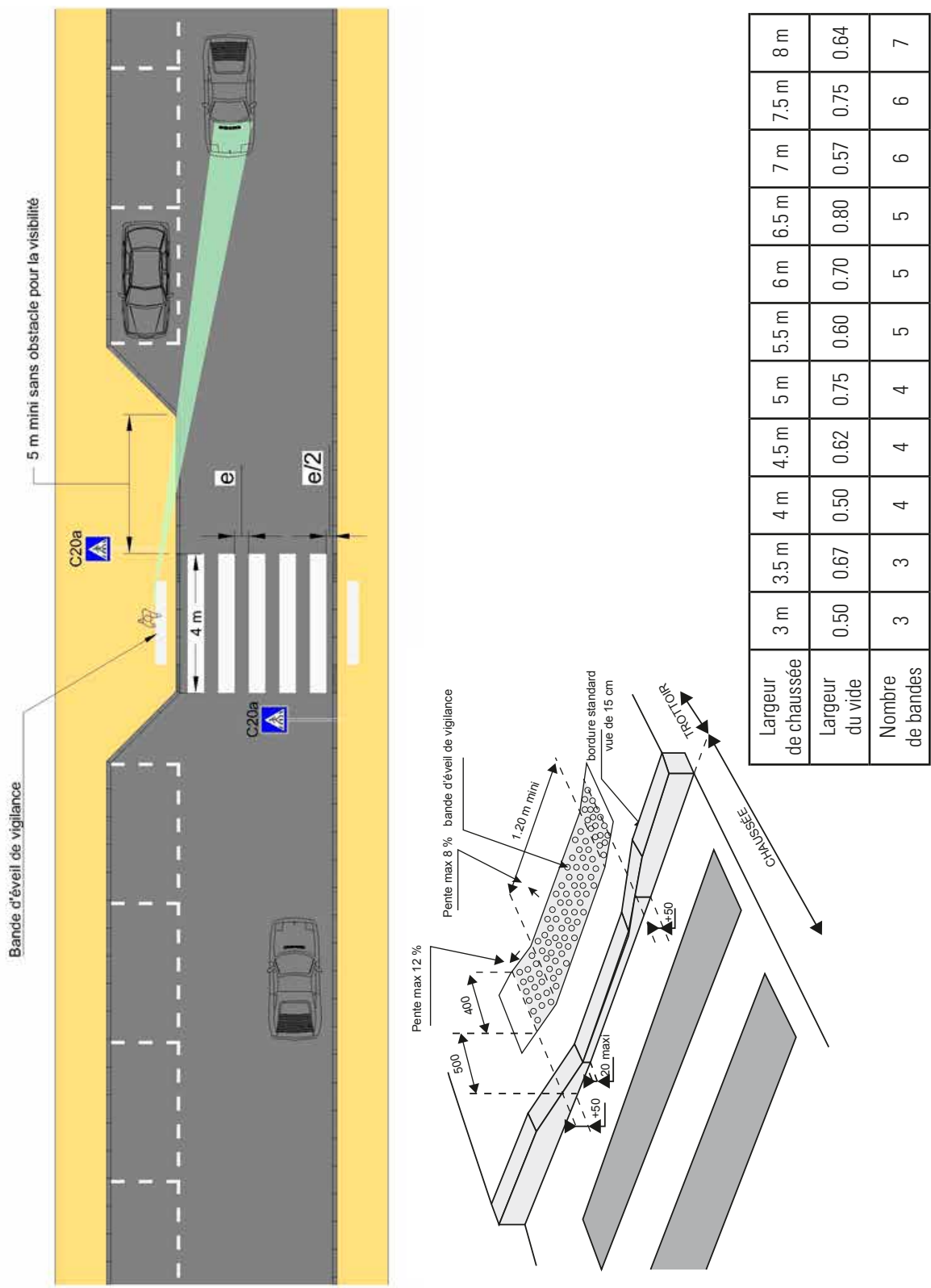
Dans le cas où un passage piéton ne remplit pas les critères de mise en sécurité :

- Le territoire compétent en informe la commune, en expliquant que le marquage de ce passage ne sera pas renouvelé et qu'il sera procédé à son effaçage.
- L'effaçage devra s'effectuer au moyen de grenailage. L'emploi de peinture noire de recouvrement est proscrit.

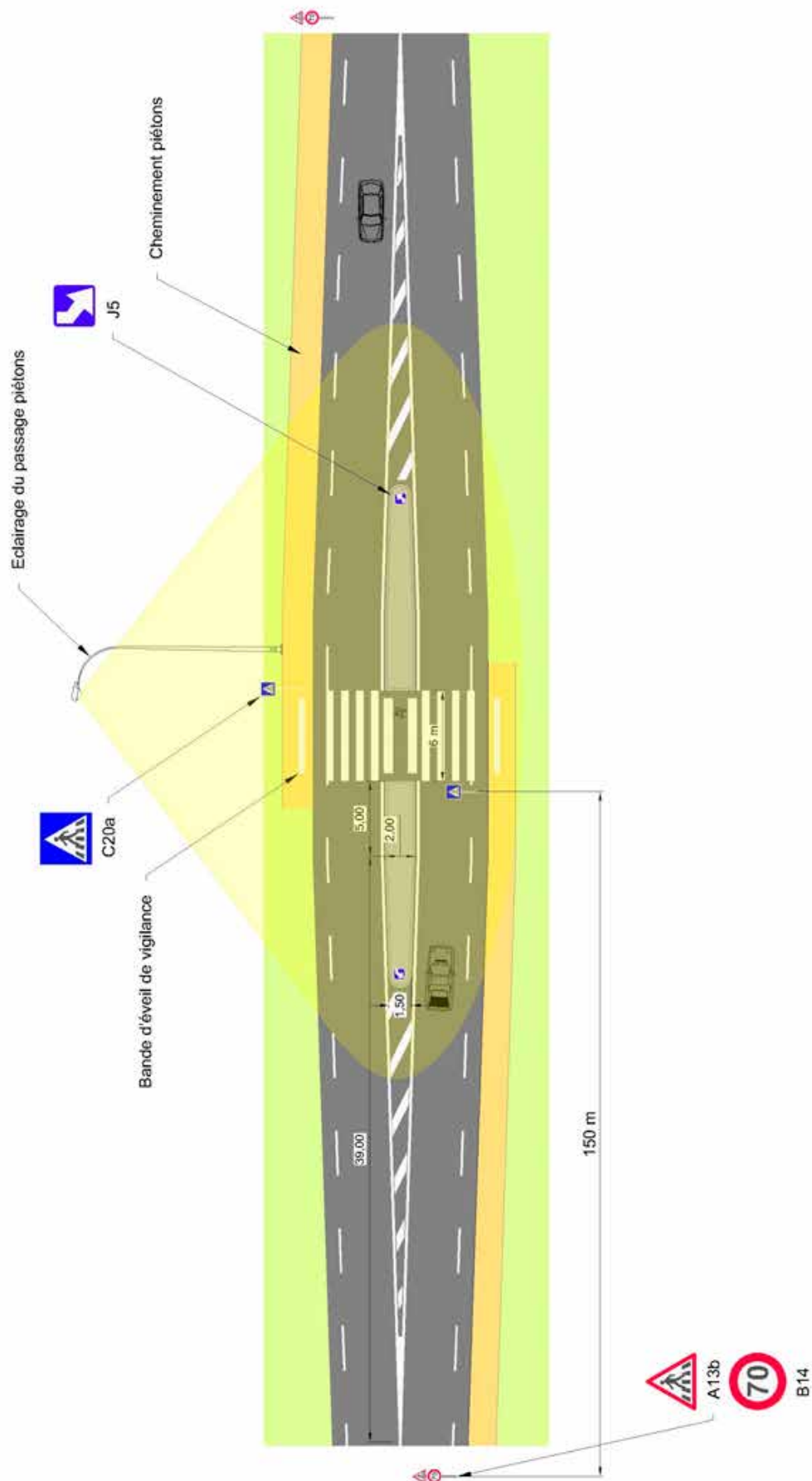
Des pistes d'amélioration éventuelles, si elles existent, pourront être proposées, à charge pour la commune de donner ultérieurement suite.

7. ANNEXES

ANNEXE 1: PASSAGE PIÉTON SÉCURISÉ EN AGGLOMÉRATION (PRINCIPE)



ANNEXE 2 : PASSAGE PIÉTON SÉCURISÉ HORS AGGLOMÉRATION (PRINCIPE)



NOTES

ardèche
LE DÉPARTEMENT



www.ardeche.fr

Hôtel du Département - Quartier La Chaumette
BP 737 - 07007 Privas cedex - Tél : 04 75 66 77 07