

Les traversées piétonnes à l'étranger

Allemagne, Belgique, Espagne, Italie, Royaume-Uni, Suisse...
Rapport de synthèse (vol.1)



Partenaire de l'étude :
Délégation à la sécurité routière



Rapport d'étude
décembre 2020

Les traversées piétonnes à l'étranger

Rapport de synthèse

(volume 1)

Allemagne, Belgique, Espagne, Italie,
Royaume-Uni, Suisse...

décembre 2020

Mots clés

Transports, déplacements, traversées piétonnes, passages pour piétons, passages piétons, piétons, réglementation, étranger, parangonnage.

Europe, France, Allemagne, Belgique, Espagne, Finlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suisse.

Droits

Ce document ne peut être reproduit en totalité ou en partie sans autorisation expresse du Cerema.

Crédits photos : Cerema Territoires et Ville (Lucie Bruyere, Frédérique Villiers), Cerema Sud-Ouest (Pierre Ouallet, Christophe Simonet), Cerema Centre-Est (Gabriel Kleinmann), Cerema Est (André Isler), Cerema Hauts-de-France (Bertrand Deboudt).

Les schémas issus d'ouvrages sont référencés dans le corps du rapport.

Remerciements

Ce rapport a été rédigé par Pierre Ouallet (Cerema Sud-Ouest), sous la direction de Benoît Hiron et de Frédérique Villiers (Cerema Territoires et Ville).

Le comité de pilotage de l'étude était composé de :

- Sylvie Banoun (CGEDD, Coordonnatrice interministérielle pour le développement de l'usage du vélo et de la marche) ;
- Séverine Carpentier (Délégation à la sécurité routière) ;
- Eric Alexandre (Délégation ministérielle à l'accessibilité) ;
- Michael Langlet et Thierry Picard (Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, DIT/MARRN) ;
- Anne-Sophie Maurice (Nantes Métropole), Yann Le Goff (ville de Paris), Arnaud Durouchoux (Bordeaux Métropole) ;
- Benoît Hiron, Frédérique Villiers, Marion Ailloud et Daniel Lemoine (Cerema Territoire et Villes), Pierre Ouallet (Cerema Sud-Ouest).

Les membres du comité de pilotage ont apporté leur expertise tout au long de l'étude.

Pour leurs contributions essentielles, nous remercions tout particulièrement :

- Daniel Lemoine (Cerema Territoires et ville) qui a documenté la réglementation française ;
- Nicolas Merle, Gabriel Kleinmann et Patrice Champon (Cerema Centre-Est) qui ont assuré la recherche bibliographique et les entretiens en Suisse et en Italie ;
- André Isler (Cerema Est) qui a assuré la recherche bibliographique et les entretiens en Allemagne et au Luxembourg ;
- Bertrand Deboudt (Cerema Hauts-de-France) qui a assuré la recherche bibliographique et les entretiens au Royaume-Uni et en Belgique ;
- Christophe Simonet (Cerema Sud-Ouest) qui a assuré la recherche bibliographique et les entretiens en Espagne.

Soutien financier

Cette étude a bénéficié du soutien financier de la Délégation interministérielle à la sécurité routière.

Avant-propos

Alors que la France a introduit la traversée suggérée (traversée aménagée sans recours au marquage réglementaire, visant à guider les piétons qui le souhaitent sans introduire d'obligation) dans ses recommandations depuis 1992 à la suite des évaluations du programme *Ville plus Sûre, Quartier sans accident*, la réglementation n'a que très peu évolué pour lui donner une assise réglementaire. On constate une diffusion importante de ces traversées sur le territoire, car elles répondent au souhait de non-canalisation des piétons en zone 30 et elles donnent une image moins routière de l'espace public. Lieu de conflit potentiel entre les piétons et les autres usagers de la route, la traversée des piétons reste un sujet en termes d'accidentalité. C'est pourquoi, le Cerema a mené une analyse des réglementations et des pratiques dans plusieurs pays.

Cette étude comprend deux volumes :

- la synthèse générale (volume 1), objet du présent rapport ;
- le détail par pays (volume 2) dont le contenu est détaillé page 55.

Pour une prise de connaissance rapide des principales conclusions, le lecteur trouvera ci-dessous la synthèse des résultats et les préconisations qui en découlent.

Synthèse et préconisations

On distingue trois grands types d'aménagements utilisés par les piétons pour franchir une chaussée :

- le passage pour piétons géré par feux ;
- le passage pour piétons classique déclinant les dispositions de la convention de Vienne (rectangles blancs ou jaunes) ;
- la traversée piétonne suggérée.

Le piéton peut aussi effectuer une traversée de chaussée en dehors de tout aménagement spécifique, sans aucune suggestion.

De cette étude comparative entre différents pays signataires de la convention de Vienne sur la signalisation routière, il ressort une diversité importante de réglementation et de traitement des traversées piétonnes avec toutefois un tronc commun sur la matérialisation des passages réglementaires pour piétons.

Que peut-on retenir de ces travaux ?

Diversité des règles de priorité

Le plus souvent, le piéton est prioritaire lors de sa traversée sur un passage pour piétons classique dès lors qu'il s'y est engagé. La priorité lui est donnée dès qu'il manifeste l'intention de traverser dans certains pays : France, Belgique, Suisse..., mais ce n'est pas le cas dans d'autres : Allemagne, Royaume-Uni...

⇒ *Il serait souhaitable au vu de l'importance du flux de touristes qui circulent en France que les règles relatives aux traversées des piétons soient mieux connues par les personnes, piétons et conducteurs, qui ont à circuler sur le territoire national, qu'elles soient françaises ou non.*

Îlots refuges

Les pays les plus favorables au piéton insistent tous, lors de la réalisation des aménagements, sur la nécessité de limiter le nombre de voies de circulation à traverser et sur la longueur de la traversée. La recommandation française – un îlot-refuge lorsque la largeur de chaussée dépasse 8 m – est peu utilisée, alors que des pays voisins utilisent des seuils inférieurs.

⇒ *Mieux faire connaître cette longueur maximale recommandée de traversée aux aménageurs est une des pistes d'amélioration de la sécurité des traversées piétonnes.*

Traversée suggérée et assise réglementaire

Les traversées piétonnes suggérées sont définies réglementairement dans certains pays (Allemagne, Royaume-Uni), elles existent sans être réglementées dans d'autres (France, Suisse...). La variabilité en termes de traversées piétonnes suggérées est grande, allant de la priorité relative pour les piétons (traversées suggérées en France) à la priorité aux voitures (Allemagne).

⇒ *À des fins pédagogiques et de meilleure homogénéité des pratiques sur le territoire français, il peut être souhaitable de donner une assise réglementaire à ces traversées piétonnes suggérées. Ainsi elles pourraient être enseignées. La non-application de la règle des 50 m et l'absence de rôle officiel de canalisation entraîneraient dans la culture des usagers et des aménageurs. Les traversées suggérées apporteraient une réponse en termes de repérage et de guidage dans les zones 30 pour les piétons qui en ressentent le besoin. Elles conserveraient la possibilité pour les piétons agiles de traverser en tout point, ce qui participerait à l'application cohérente de leur limitation à 30 km/h, le conducteur devant s'attendre à tout moment à devoir s'arrêter pour laisser passer un piéton manifestant l'intention de traverser.*

Audit de sécurité pour l'implantation d'un passage pour piétons réglementaire

La France semble être isolée dans son recours massif à l'implantation de passages pour piétons réglementaires. Dans de nombreux pays, il existe des critères avec des seuils de trafic pour justifier la présence du passage pour piétons. Ce recours massif est pour partie une des conséquences de l'éducation française à la traversée du piéton. En effet, elle focalise trop souvent sur l'objet passage pour piétons, alors que d'autres pays mettent l'accent sur les conditions d'une traversée en sécurité, qu'il y ait présence ou non d'un passage pour piétons.

⇒ *Il existe un intérêt à évoluer dans l'apprentissage de la traversée pour tous les usagers. Pour ce qui concerne les audits, il serait souhaitable de formaliser un audit de sécurité des passages pour piétons.*

Règle des 50 m

Cette règle qui vise à canaliser les traversées des piétons n'existe pas dans tous les pays. La présence de cette règle n'a pu être corrélée à de meilleurs résultats en termes d'accidentalité piétonne. Elle ne s'applique, quand elle existe, qu'aux passages pour piétons réglementaires (type convention de Vienne), indépendamment des limitations de vitesse.

⇒ *Il existe un intérêt à revoir le domaine d'application de la règle des 50 m afin de permettre une meilleure compréhension par tous les usagers.*

Table des matières

Avant-propos.....	5
Synthèse et préconisations.....	5
1- Introduction.....	9
2- Les traversées piétonnes réglementaires et suggérées en France.....	10
2.1- Les règles concernant la traversée des piétons.....	10
2.1.1- La réglementation des traversées pour les piétons et les conducteurs.....	10
2.1.2- Les différents aménagements aidant à la traversée.....	11
2.2- Concept de la « traversée piétonne suggérée ».....	16
3- L'étude de parangonnage.....	20
3.1- Objectif de l'étude.....	20
3.2- Périmètre de l'étude.....	20
3.3- Contenu de l'étude.....	21
3.4- Pays ciblés.....	21
4- Les traversées piétonnes réglementaires et suggérées à l'étranger.....	23
4.1- Les passages pour piétons classiques.....	23
4.1.1- Définition du passage pour piétons.....	24
4.1.2- Passage piétons hors agglomération et limitations de vitesses.....	27
4.1.3- Règle des 50 m et équivalent.....	28
4.1.4- Règles d'accessibilité pour les passages pour piétons.....	28
4.1.5- Présence d'îlot refuge.....	32
4.1.6- Marquage des passages pour piétons sur certains aménagements.....	33
4.1.7- Ligne d'effet en amont du passage pour piétons.....	33
4.1.8- Arrêt et stationnement en amont d'un passage pour piétons.....	35
4.1.9- Traversée piétons – cyclistes.....	36
4.1.10- Recommandation d'absence de passage pour piétons en zone 30.....	37
4.1.11- Dynamique « Ville 30 ».....	38
4.2- Les traversées piétonnes suggérées.....	38
4.2.1- Concept de « traversée piétonne suggérée » et cadrage réglementaire.....	39
4.2.2- Matérialisation de la traversée suggérée.....	40
4.2.3- Accessibilité et traversées piétonnes suggérées.....	42
4.2.4- Arrêt et stationnement à proximité d'une traversée suggérée.....	43
4.2.5- Domaines d'emploi des traversées suggérées.....	43
4.3- La priorité piétonne.....	44
4.4- La responsabilité juridique des usagers.....	46
4.5- Parts modales de la marche et accidentalité.....	47
4.6- Audit de sécurité préalable à l'aménagement de passage pour piétons et procédure d'implantation.....	50
5- Baromètre.....	51
6- Conclusion.....	55
Annexes.....	56

1 - Introduction

Depuis les années 1990, on distingue en France plusieurs types de traversées piétonnes. Si certaines peuvent être considérées comme des « traversées piétonnes classiques » parce qu'aménagées sous la forme classique d'un passage pour piétons, d'autres traversées sont assimilées à des « traversées piétonnes suggérées ».

Ces dernières sont sans passage pour piétons, la règle des 50 m ne s'y applique donc pas. Elles offrent aux piétons les moins à l'aise des éléments de guidage pour effectuer la traversée de la chaussée. Malgré le fait de ne pas avoir de fondement réglementaire, elles permettent de rendre visible un lieu de traversée piétonne sur la chaussée non seulement aux yeux des piétons mais également aux yeux des conducteurs de véhicule. Ces traversées suggérées peuvent revêtir plusieurs formes : un changement de matériaux au sol (briques, résine, clous ou plaques métalliques incrustées dans le sol...), des surélévations (trottoirs traversants, plateaux, places traversantes...), des abaissés de trottoirs, des bandes d'éveil de vigilance, des îlots centraux isolés servant de refuge aux piétons en traversée, ou encore des avancées de trottoirs.

Ces « traversées piétonnes suggérées » ont pour objectif principal de faciliter les communications piétonnes en réduisant les effets de coupure d'une rue très circulée. Elles mettent en évidence des itinéraires piétons privilégiés et assurent une fonction de guidage. Elles offrent une traversée piétonne s'allégeant des contraintes réglementaires propres aux passages pour piétons (règle des 50 m), et créent une ambiance moins routière, appropriée aux zones 30. Globalement, ces traversées piétonnes ont toutes le même objectif : réaménager l'espace et modifier le paysage de la rue dans le but d'obtenir une valorisation d'image tout en redonnant plus d'espace aux piétons sur l'espace public.

Bien souvent, les « traversées piétonnes suggérées » ne sont pas présentes pour remplacer un passage pour piétons mais plutôt pour offrir une autre perspective de la traversée piétonne, s'inscrivant dans un cadre plus global.

Néanmoins, de nombreuses problématiques propres aux « traversées piétonnes suggérées » se posent : leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite (handicap cognitif, handicap visuel, handicap moteur...) mais aussi enfants et personnes âgées, la lisibilité et la cohérence de ces aménagements, leur multiplication sous diverses formes quelques fois non adaptées aux flux et aux limitations de vitesses, la gestion du stationnement à leur approche, l'absence de cadre réglementaire, ou encore la responsabilité des personnes impliquées en cas d'accident.

Qu'est-ce qu'une « traversée piétonne classique » ?

Quelle est la priorité du piéton en traversée ?

Quelles formes revêtent les « traversées piétonnes suggérées » ?

Où les trouve-t-on ?

Comment fonctionnent-elles ?

Comment ces traversées sont-elles encadrées réglementairement ?

Autant de questions auxquelles cette étude tente d'apporter des réponses, à la lumière des expériences et pratiques de pays voisins de la France.

Ce *Rapport de synthèse (vol.1)* pose le contexte actuel qui existe en France, puis résume par thématique la situation dans plusieurs pays européens frontaliers : l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, l'Italie, le Royaume-Uni et la Suisse ; complétés, selon les données bibliographiques disponibles, par la Finlande, le Luxembourg et les Pays-Bas. Le détail des règles et pratiques des différents pays figure dans le second document *Analyse détaillée par pays (vol.2)*.

2 - Les traversées piétonnes réglementaires et suggérées en France

2.1 - Les règles concernant la traversée des piétons

Pour franchir une chaussée, selon les aménagements mis en place, les piétons peuvent être cadrés, physiquement et/ou réglementairement.

2.1.1 - La réglementation des traversées pour les piétons et les conducteurs

En France, « **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** » (cf. art. R415-11 du code de la route⁽¹⁾). Les piétons peuvent traverser dès lors que les conditions de circulation des véhicules le permettent : « Les piétons doivent traverser la chaussée en tenant compte de la visibilité ainsi que de la distance et de la vitesse des véhicules » (cf. art. R412-37).

Cette disposition s'applique quelle que soit la vitesse maximale autorisée pour les véhicules sur la route ou la rue traversée par les piétons.

Néanmoins, selon le même article, les piétons « **sont tenus d'utiliser, lorsqu'il en existe à moins de 50 mètres, les passages prévus à leur intention** ». Très clairement cela signifie que la présence d'un passage prévu à l'attention des piétons canalise le piéton sur ledit passage en créant une zone de 50 m de part et d'autre dudit passage où les conducteurs ne sont pas censés s'attendre à voir des piétons qui traversent. Cela signifie également qu'un piéton engageant une traversée de chaussée à moins de 50 m d'un passage pour piétons n'est pas considéré comme « **s'engageant régulièrement** » et n'est donc pas prioritaire sur les véhicules.

L'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) dans sa 7^e partie⁽⁵⁾ définit précisément les caractéristiques des passages pour piétons matérialisés sous forme de rectangles blancs réalisés avec des produits de marquage certifiés.

Les obligations spécifiques des piétons sont fixées par les articles R412-34 à R412-43 et R421-2 (pour les autoroutes) du code de la route, qui peuvent être complétés par des dispositions locales.

Les piétons doivent traverser la chaussée perpendiculairement à son axe. Ceci vise à réduire la longueur de traversée et donc la durée d'exposition, et à éviter que le piéton n'ait des véhicules dans son dos, le contact visuel piéton/véhicule étant privilégié.

En carrefour, les piétons ne doivent pas circuler sur la chaussée, mais contourner le carrefour ou la place et traverser autant de chaussées que nécessaire. Ces remarques ne s'appliquent évidemment pas en aire piétonne et en zone de rencontre. En carrefour, en l'absence de passage pour piétons à proximité, les piétons doivent traverser les chaussées dans le prolongement de trottoirs. Si la chaussée comporte un refuge, la traversée doit être accomplie en deux temps, selon les prescriptions ci-dessus, pour chaque courant de circulation.

Le conducteur a également des obligations : il 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 ». Depuis 2010, la notion de « manifestant clairement l'intention de le faire » a complété celle d'engagement sur la chaussée. La manifestation de l'intention ne doit pas forcément être une action à l'aide des bras, mais peut se concrétiser par une posture, un positionnement ou un regard vers le conducteur... « [...] Le fait, pour tout conducteur, de ne pas respecter les règles de priorité fixées au présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe. » (amende forfaitaire de 135 euros pouvant être majorée à 375 euros). « Tout conducteur coupable de cette infraction encourt également la peine complémentaire de suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle. Cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de six points du permis de conduire. » (cf. art. R415-11 du code de la route).

Signalons également que tout arrêt ou stationnement d'un véhicule est considéré comme gênant fortement la circulation publique (« très gênant », 135 euros d'amende, art. R417-11 du code de la route) :

- sur un passage réservé à la circulation des piétons en traversée de chaussée ;
- en chevauchement du passage pour piétons ;
- dans les 5 m en amont du passage pour piétons s'il n'y a pas d'espace aménagé ;
- au droit des bandes d'éveil et de vigilance (BEV), à l'exception de celles qui signalent le quai d'un arrêt de transport public.

La loi dite « Badinter » du 5 juillet 1985⁽⁴⁾ prévoit que les conducteurs de véhicules motorisés indemnisent les piétons pour les dommages corporels qui leur sont causés (sauf dans les cas où le dommage a été volontairement recherché, par exemple pour un suicide), en général par le système des assurances.

2.1.2 - Les différents aménagements aidant à la traversée

Certains aménagements sont destinés à situer l'endroit de la traversée de chaussée souhaitée par l'aménageur (hors trottoir traversant). Ces traitements sont soit constitutifs d'un aménagement urbain, soit du ressort de la signalisation (au sens du code de la route), soit les deux à la fois.

Pour faciliter la traversée d'un piéton désirant gagner l'autre rive de la rue, les franchissements sont de plusieurs types (d'après *Ville plus sûre, quartiers sans accidents, Savoir-faire et techniques (SFT)*, Cetur, avril 1990) :

- **passage pour piétons réglementaire**, avec ou sans refuge (signalisation réglementaire) ;
- **aménagement urbain suggéré** par :
 - un **équipement traversant** constituant une aide à la traversée en termes de repérage aussi bien par le conducteur que par le piéton (abaissé de trottoir, bande d'éveil de vigilance, changement de matériaux au sol, avancée de trottoir...) ;
 - un **plateau** (équipement traversant en surélévation de la chaussée, à niveau pour les piétons) ;
 - une **place** (carrefour agencé en place, unité d'espace et de traitement où la vitesse des véhicules est maîtrisée, avec ou sans surélévation : place traversante, avec ou sans changement de matériaux au sol).

Les trois types d'aménagements peuvent se suffire à eux-mêmes, c'est-à-dire, qu'ils peuvent se passer de la superposition du passage pour piétons.

2.1.2.1 - Le passage pour piétons réglementaire

Dans la réglementation française, le passage pour piétons est dénommé ou cité de différentes manières ; la traversée du piéton est réglementée selon plusieurs angles.

Généralités

Depuis 1988, le passage pour piétons ne revêt qu'une seule forme (plus de clous...) définie à l'article 118 de l'IISR⁽⁵⁾. **Il est délimité par des bandes rectangulaires ou parallépipédiques blanches parallèles entre elles et à l'axe de la chaussée.**

Il doit être réalisé à l'aide de produits de marquages homologués (pavés blancs proscrits). Une signalisation avancée, ou présignalisation, peut être mise en œuvre à l'aide du panneau A13b (possible uniquement avec un passage pour piétons marqué réglementairement), utile lorsque la présence du passage pour piétons est inhabituelle, par exemple hors agglomération dans une zone limitée à 70 km/h. Il peut être complété par un panneau de position C20a pour renforcer sa visibilité, à son aplomb. La signalisation avancée est toujours nécessaire en rase campagne, fréquemment en zones suburbaines (art. 40 de l'IISR), la signalisation de position est facultative (art. 72-1 de l'IISR).



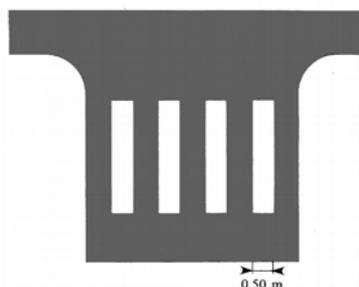
Selon les dispositions de l'arrêté du 15 janvier 2007⁽⁷⁾, le passage pour piétons réglementaire peut être réalisé sur tout revêtement ou support de chaussée, à condition que **sa fonction première** – indiquer l'endroit où des piétons peuvent traverser –, **soit assurée**, par exemple **par un bon contraste** sur le support. Ainsi, il peut être utilisé, sans modification, sur les aménagements urbains décrits dans le paragraphe 2.1.2.

Le passage pour piétons réglementaire est assorti de prescriptions prévues dans le code de la route (règle des 50 m de l'article R412-37 précité, arrêt d'un véhicule interdit en empiètement et sur une distance de 5 m à l'amont), il doit donc faire l'objet d'un arrêté de l'autorité de police.

Notons que, depuis la publication de l'arrêté du 12 décembre 2018 modifiant l'IISR⁽⁹⁾, à la suite des expérimentations menées par Strasbourg et Rennes, les collectivités peuvent désormais réaliser des lignes d'effet en amont d'un passage pour piétons (ligne blanche discontinue entre 2 m et 5 m en amont de la traversée piétonne).

Spécificités

De fait, il n'y a qu'une façon réglementaire de signaler un passage pour piétons en France.



Source : art. 118 de l'IISR

Il doit être constitué de bandes rectangulaires ou parallépipédiques blanches parallèles à l'axe de la chaussée, **d'une longueur minimale de 2,50 m en ville et d'une longueur de 4 m à 6 m en rase campagne ou dans les traverses de petites agglomérations**. La **largeur de ces bandes est de 0,50 m** et leur inter-distance de **0,80 m à 0,50 m**. 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 50 cm, pour éviter une juxtaposition des marques nuisible à sa lisibilité.

Il n'y a qu'une seule façon de réaliser cet aménagement puisque : « L'homogénéité exige que, dans des conditions identiques, l'usager rencontre des signaux de même valeur et de même portée, implantés suivant les mêmes règles. » (IISR 1^{ère} partie, préambule). Tout autre représentation d'un pseudo-passage n'aurait pas d'assise réglementaire et serait réalisée aux risques et périls de la collectivité.

En résumé, un passage pour piétons doit être conforme à l'article 118 de l'IISR. Il peut être complété par la signalisation verticale décrite aux articles 40 et 72-1.

Pour assurer une bonne adhérence du marquage, il y a lieu de mettre en œuvre des produits certifiés, dans des conditions favorables, tels que prévus par l'article 1-1 de l'arrêté de 1967⁽³⁾.

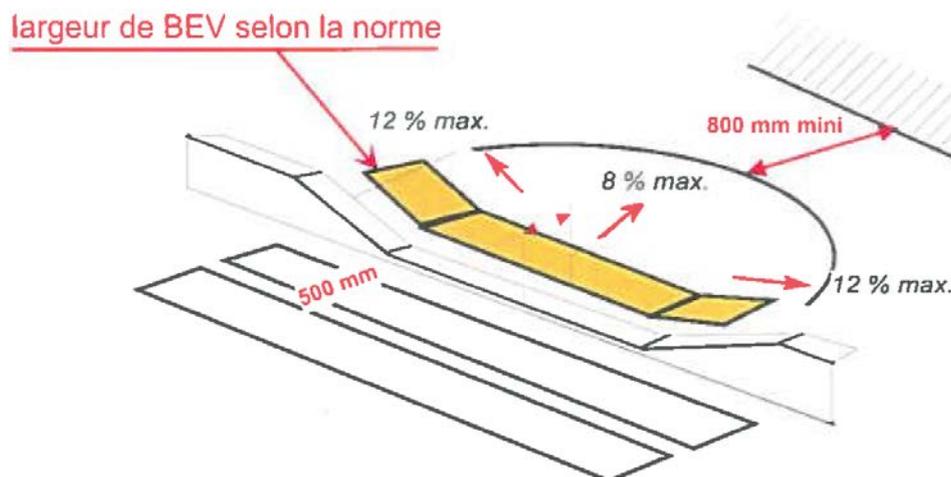
À noter que sur les voies cyclables, le passage pour piétons est réalisé selon une homothétie de rapport 1/2, avec les bandes espacées de 25 cm à 40 cm (art. 118-1 alinéa C de l'IISR).

Hors agglomération

En dehors des agglomérations (en amont des panneaux EB10 d'entrée d'agglomération), la signalisation avancée d'un passage pour piétons est obligatoire et il est demandé de l'assortir d'une **limitation de vitesse à 70 km/h**.

Accessibilité et passage pour piétons

Au niveau des passages pour piétons, l'arrêté du 15 janvier 2007 modifié⁽⁷⁾ impose un **abaissé de trottoir** d'une largeur minimum de 1,20 m. De plus, il impose la mise en œuvre d'une **bande d'éveil de vigilance (BEV)**, conforme à la norme NF P98-351, pour signaler la partie abaissée des bordures de trottoir au droit des traversées de chaussée matérialisée (50 cm du bord du trottoir), sur toute la largeur de l'abaissement de la bordure de trottoir, rampants compris jusqu'à une hauteur de vue minimum de 5 cm. Le marquage du passage pour piétons doit être conforme à l'article 113 de l'IISR, en adoptant un contraste visuel entre chaussée et marquage⁽⁷⁾.



Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie
Ministère de l'Égalité des Territoires

Un **contraste tactile** sur la chaussée pour repérer le passage ou ses limites ou **tout autre dispositif assurant la même fonction** est également nécessaire. Néanmoins, aujourd'hui, aucune norme ne définit ce type de contraste. Certaines collectivités ont expérimenté des dispositifs de leur côté (cf. *les expérimentations récentes menées à Paris p.31 et la fiche Cerema n°8 - Repérage des passages piétons sur chaussée de la série Les cheminements des personnes aveugles et malvoyantes qui donne des préconisations et idées de réalisations, plus anciennes toutefois*).

Cas du ralentisseur trapézoïdal

L'IISR, dans son article 118, prévoit la réalisation du marquage du passage pour piétons sur les ralentisseurs de type trapézoïdal (dans ce cas, les bandes blanches sont prolongées sur les rampants). L'instruction dénomme l'ensemble « passage pour piétons surélevé ». Elle lie donc la réglementation sur la signalisation avec le décret 94-447 du 27 mai 1994⁽⁶⁾, imposant une norme sur le domaine public.

Sur le terrain, en dessous d'une certaine longueur (voir ci-dessous), il peut être difficile de distinguer un ralentisseur d'un plateau traversant. Dans la pratique, diverses dimensions se rencontrent, dérogeant parfois au guide de recommandations du Cerema (*Ralentisseurs de type dos d'âne et trapézoïdal, 1994*).

Les ralentisseurs de type trapézoïdal sont des dispositifs normalisés de surélévation de chaussée destinés à modérer la vitesse des véhicules en agglomération, dans un but de protection des usagers vulnérables vis-à-vis des véhicules motorisés. Leurs conditions d'implantation sont stipulées dans le décret précité. Leurs caractéristiques techniques sont définies par la norme NF P 98-300. Ledit décret, dans l'article 5 de son annexe, stipule « **Les ralentisseurs de type trapézoïdal comportent obligatoirement des passages piétons** ». La norme précitée prévoit une longueur de ralentisseur trapézoïdal comprise entre 2,50 m et 4 m (rappel : la longueur minimale des bandes d'un passage pour piétons en agglomération doit être de 2,50 m).

Pour leur part, selon le guide Cerema, les plateaux traversants doivent avoir une longueur minimale de 8 m.

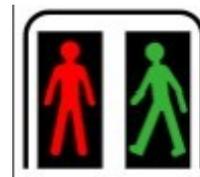
L'obligation du marquage des passages pour piétons en présence de feux tricolores

La problématique des traversées piétonnes dans les carrefours à feux n'est pas étudiée de manière approfondie dans ce rapport car déjà très documentée. Le lecteur se reportera aux différents guides du Cerema traitant de ces sujets : *Carrefours urbains, 2010*, *Guide de conception des carrefours à feux, 2010*, et au site Cerema <https://www.cerema.fr/fr/lescarrefoursafeux>.

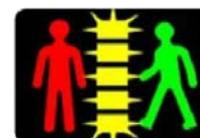
L'article 118 de l'IISR impose le marquage systématique des passages pour piétons : « Il est nécessaire de marquer... ». Il s'appuie, en le citant, sur l'article R412-37 du code de la route. Cet article oblige les piétons à utiliser cet équipement dès lors qu'il est à moins de 50 m.

Le code de la route laisse donc toute latitude « aux autorités chargées des services de la voirie » (cf. *Code route L.411-6*) de mettre en œuvre des passages pour piétons, donc de canaliser les piétons, aux endroits où cela leur semble judicieux. En l'absence de cette canalisation, les piétons sont tenus de respecter, comme vu supra, les articles R.412-37, 3° alinéa : « 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 » et R.412-39, 1° alinéa : « Hors des intersections, les piétons sont tenus de traverser la chaussée perpendiculairement à son axe ».

En présence de signalisation lumineuse (feux tricolores), l'article R.412-38 du même code impose notamment aux piétons de ne s'engager que lorsque le feu qui leur est destiné est vert. Pour sa part, l'article 110-2 de l'IISR impose que généralement¹, en intersection réglée par une signalisation lumineuse, les passages pour piétons doivent être équipés d'un signal R12.



À noter, qu'un type particulier de signal R12 est entré en 2015 dans la réglementation. Il s'agit du R12pps : signal piéton pour passage spécifique. L'article 110-2, 6), de l'IISR précise que « Les signaux R12pps sont uniquement destinés à être implantés au droit de passages pour piétons en section courante ou lorsqu'il n'y a qu'un flux motorisé sécant faiblement conflictuel en intersection ».



Ce sont des signaux, éteints en l'absence de piétons, qui s'activent dès confirmation de la détection de ces derniers. Le fonctionnement du signal prend donc en compte le comportement du piéton ; ainsi le piéton qui traverse sans s'arrêter au droit du R12pps ne déclenchera pas de phase de vert piéton. En accompagnement, et par sécurité, le feu véhicule clignotera au jaune en signe d'alerte. A contrario, si le piéton attend quelques secondes, il obtiendra sa phase de vert après passage au rouge des signaux véhicules. Ce système de feux intelligents crédibilise le fonctionnement des feux piétons pour le bénéfice des usagers qui en ont besoin pour traverser.

2.1.2.2 - Les aménagements favorisant la traversée des piétons

En l'absence d'un autre repère, le passage pour piétons est souvent pris comme référence pour effectuer une traversée.

Les refuges construits sur les chaussées larges sont un autre type d'aide à la traversée. Conseillés à partir d'une longueur de traversée de 8 m, ils scindent la traversée en deux franchissements distincts. Leur largeur minimale recommandée est de 2 m, leur largeur idéale étant de 2,5 m.

Les aménagements urbains de traversées qui ne possèdent pas le marquage réglementaire sont aujourd'hui qualifiés de « traversées suggérées » dans le vocabulaire de la mobilité. Cette expression indique notamment qu'aucune prescription d'interdiction de traverser dans les 50 m de part et d'autre de cette traversée suggérée n'est imposée² par le code de la route. Néanmoins, en fonction de leur localisation dans une rue donnée, ces aménagements peuvent satisfaire à certaines règles du code de la route, par exemple dans les carrefours complexes. Ces aménagements ne visent donc pas à canaliser réglementairement les piétons mais à permettre aux piétons qui le souhaitent ou qui en ont besoin, comme les enfants et les personnes âgées, d'avoir un guidage pour leur traversée.

Les traversées suggérées ont été introduites et évaluées dans le programme « Ville plus sûre, quartiers sans accidents » (1983-1989), puis introduites dans des recommandations en 1990 (guide *Ville plus sûre, quartiers sans accidents, Savoir-faire et techniques*, Cetur, 1990), mais n'ont pas été introduites dans la réglementation. Toutefois, un premier pas a été effectué pour le cas spécifique des BEV puisque le décret de 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA)⁽⁸⁾, en interdisant l'arrêt et le stationnement au droit de ces bandes d'éveil de vigilance, a apporté une réponse réglementaire en protégeant des véhicules motorisés les traversées suggérées équipées.

1 Au sens de la règle générale (qui peut donc souffrir d'exceptions à justifier).

2 Par opposition aux dispositions de l'article R.412-37

2.2 - Concept de la « traversée piétonne suggérée »

Depuis les années 1990, à la suite du programme « Ville plus sûre, quartiers sans accident », on distingue en France plusieurs types de traversées piétonnes (extrait du guide *Ville plus sûre, quartiers sans accidents, savoir-faire et techniques*) :

« [...]

- le passage pour piétons, plus ou moins habillé, avec ou sans refuge,
- la traversée aménagée (aménagement constituant une aide à la traversée),
- le plateau traversant (surélévation de la chaussée au niveau du trottoir avec continuité du revêtement du trottoir),
- la place traversante en carrefour (véritable place, unité d'espace et de traitement où la vitesse des voitures est maîtrisée, avec ou sans surélévation). »

Le trottoir traversant n'est pas considéré ici comme une traversée piétonne, puisque c'est la voiture qui traverse le trottoir et non le piéton qui traverse la chaussée, avec les conséquences réglementaires qui en découlent (art. 413-18 du code de la route).

La traversée aménagée, aujourd'hui appelée traversée suggérée à l'instar de nos voisins belges, se développe dans nombre de collectivités, avec à propos et volonté d'intégration urbaine, mais sans précision de réglementations ou de préconisations depuis « Ville plus sûre, quartiers sans accidents », époque où l'accessibilité entrainait peu en ligne de compte.

Les qualités de ce type de traversée sont très appréciées par les citoyens en milieu urbain, notamment dans les zones 30 : il « facilite la lecture de l'espace sans avoir recours au marquage routier [passage pour piétons réglementaire], peu compatible avec l'urbanité d'un lieu » (*Ville plus sûre, quartiers sans accidents, Savoir-faire et techniques (SFT), Cetur, avril 1990*).

La traversée suggérée vise à répondre aux besoins de certains piétons lorsque le passage pour piétons classique n'est pas employé (zone 30 typiquement). Elle permet de rassurer les piétons les moins confiants et ceux qui ont des contraintes de mobilité, comme les jeunes enfants ou certains seniors, en identifiant le lieu propice à la traversée.

Actuellement, les traversées suggérées sont principalement utilisées dans les zones 30. Elles comportent souvent un abaissé de trottoir et une bande d'éveil de vigilance, ainsi qu'un changement de matériaux au niveau de la chaussée, par exemple une résine.

Ci-contre, deux illustrations de traversées suggérées.



Traversée piétonne suggérée à Blois (Loir-et-Cher)



Traversée piétonne suggérée en zone 30, La Roche-Gageac (Dordogne)

Le piéton n'est pas tenu de les emprunter lorsqu'il en existe à moins de 50 m puisqu'elles n'ont pas les caractéristiques des passages pour piétons auxquels la règle des 50 m s'applique (art. R412-37 du code de la route). Le piéton peut, s'il estime que les conditions imposées sont réunies, traverser où il le souhaite, ce qui facilite la traversée piétonne suivant les lignes de désir³.

³ Définition Wikipedia : sentier tracé graduellement par érosion à la suite du passage répété de piétons, cyclistes..., souvent le cheminement le plus court ou le plus commode entre deux points.

Pour rappel, « 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. R415-11 du code de la route). Hors aire piétonne et zone de rencontre, le piéton doit respecter les règles mentionnées à l'article R412-39 du même code : traverser la chaussée perpendiculairement à son axe, ne pas circuler sur la chaussée d'une place ou d'une intersection à moins qu'il n'existe un passage prévu à son intention.

À la suite du programme « Ville plus sûre, quartiers sans accidents », malgré l'effort d'évaluation très important de ce programme, la traduction dans la réglementation de ces différentes possibilités de traversée n'a pas été réalisée. L'aspect juridique n'était pas à l'ordre du jour pour les aménageurs.

Pour autant, lorsqu'on revisite les lieux présentés dans l'ouvrage *Savoir-faire et Techniques*, des marquages réglementaires ont souvent été ajoutés face au vide juridique, afin de mettre l'aménagement en conformité avec la réglementation en vigueur. Alors que des traversées suggérées ont continué à être réalisées sur d'autres projets.

La doctrine sur les zones 30 construites après « Ville plus sûre, quartiers sans accidents » recommande l'absence de passage pour piétons réglementaire en zone 30 pour participer à la crédibilité de la modération de la vitesse en ne canalisant pas les piétons. Pour autant, des demandes locales d'implanter des passages pour piétons en zone 30 pour les personnes les plus fragiles afin de les guider restent d'actualité (personnes aveugles guidées par des chiens, personnes malvoyantes, parents d'élèves), et expliquent que tous les passages pour piétons n'aient pas été supprimés. Dans un contexte où ces zones limitées à 30 se développent et où certains autres repères sont supprimés (feux, mise au même niveau du trottoir et de la chaussée...), ces demandes venant des personnes à mobilité réduite notamment sont encore plus présentes ; l'absence de passage pour piétons est l'une des principales difficultés exprimée par les personnes déficientes visuelles concernant leurs déplacements en milieu urbain.

Le constat n'est pas satisfaisant, des réflexions existent. Un débat perdure depuis la démarche « Code de la rue » en 2006 en France entre :

- la suppression de la règle des 50 m en zone 30 afin de garder le marquage réglementaire pour toutes les traversées piétonnes, répondant au guidage des chiens guides et aux besoins de repère d'une partie de la population ;

et

- le développement des traversées suggérées comme le proposent les guides du Cerema, sans définition réglementaire.

Le contexte de développement des villes à 30 km/h (villes affichant un objectif de plus de 70 % de la voirie en zone de circulation apaisée) permettrait de favoriser la porosité pour les piétons, en leur offrant de traverser plus facilement.

Dans les années 1990, constatant qu'il n'y avait pas de verbalisation relative à la règle des 50 m et que les usagers ignoraient cette règle, les Pays-Bas l'ont supprimée sans pour autant observer d'effets néfastes sur l'accidentalité.

Des travaux ont également été menés, notamment par la ville de Paris, mais aussi par d'autres agglomérations (Nantes, Blois, Lyon...), pour définir des marquages alternatifs et ainsi sanctuariser les passages pour piétons pour les axes à 50 km/h ou plus et créer une identité propre aux zones 30 en y supprimant les traversées piétonnes classiques.



*Principe de l'expérimentation de la ville de Paris :
mini-bandes de 10 cm espacées de 10 cm sur 3 rangées (©F. Prochasson)*

En 2015, il avait déjà été évoqué, lors des travaux préparatoires au futur plan d'actions pour les mobilités actives, le besoin de clarifier la notion de traversée suggérée et les domaines d'emploi de la traversée suggérée. Le présent rapport vise à contribuer à alimenter les réflexions sur le domaine d'emploi du passage pour piétons classique et de la traversée suggérée.

Une question essentielle demeure, elle concerne l'accessibilité de ces traversées suggérées : elles doivent pouvoir être repérées par les personnes malvoyantes et être reconnues par les chiens guides d'aveugle, permettre le passage des personnes ayant des déficiences motrices, et enfin être suffisamment lisibles et compréhensibles pour tous, notamment les enfants, les personnes âgées ou les personnes déficientes cognitives. La réglementation liée à l'accessibilité doit y être prise en compte : contraste, guidage, bande d'éveil de vigilance ou similaire, abaissé de trottoir, dévers. Il en va de même en termes de recommandations techniques (présence de ligne d'interception sur le trottoir, refuge et ses caractéristiques, longueur de traversée sans refuge...).



Différentes formes de « traversée piétonne suggérée », France (source Cerema)

Un regard sur les règles et les pratiques de nos voisins européens devrait permettre d'éclairer la question des traversées. Tel est l'objet de la suite de l'étude.

3 - L'étude de parangonnage

3.1 - Objectif de l'étude

Comme indiqué en introduction, l'objectif de cette étude est de documenter les règles et les pratiques dans des pays européens voisins de la France sur la thématique des traversées piétonnes : « traversée piétonne classique réglementaire » et « traversée piétonne suggérée ».

- Quelles sont les règles relatives à l'usage du passage pour piétons standard du pays (déclinaison locale de la convention de Vienne sur la signalisation routière) ?
- Quels sont les aménagements existants dans le pays, correspondant à des traversées piétonnes, qu'elles soient classiques ou suggérées ?
- Que recouvre la priorité piétonne dans le pays dans ces différents contextes ?
- Quelles sont les responsabilités des différents usagers concernés (équivalent de la loi Badinter sur l'indemnisation des victimes d'accident de circulation en France) ?
- Quelles sont les règles et les préconisations en lien avec l'accessibilité, associées à ces traversées piétonnes ?

3.2 - Périmètre de l'étude

L'étude est circonscrite aux traversées piétonnes hors des aires piétonnes et des zones de rencontre, secteurs pour lesquels la notion de traversée n'a pas de sens en soi, le piéton cheminant sur l'ensemble de la chaussée et étant prioritaire sur tous les véhicules, hormis les transports guidés.

Néanmoins, les traversées piétonnes en zones de rencontre sont concernées lorsque ces zones sont en fait des rues classiques qui n'ont pas été réaménagées dans l'esprit des textes réglementaires, car la notion de traversée existe toujours (présence physique de trottoirs par exemple, même s'ils n'ont plus les règles qui leur sont associées).

La problématique des traversées piétonnes dans les carrefours à feux ainsi que sur les sites de tramways n'est pas étudiée de manière approfondie car déjà très documentée. Toutefois, certaines règles concernant les carrefours à feux hors tramways sont abordées dans l'étude lorsqu'elles servent le propos.

Cette étude ne concerne pas l'ensemble de la problématique des marquages d'animation au sens de l'IISR, car ceux-ci ne sont pas forcément liés à la notion de traversée.

Enfin, l'étude concerne tous les milieux (agglomération/hors agglomération) même si les cas hors agglomération sont très limités. Ceci afin de prendre en compte notamment les zones littorales touristiques avec des routes d'accès à la plage hors agglomération comprenant de nombreuses traversées piétonnes, ainsi que les arrêts de cars et de bus en campagne, qui doivent par ailleurs répondre aux normes d'accessibilité.

3.3 - Contenu de l'étude

Le champ de l'étude recouvre les « traversées classiques réglementaires » matérialisées conformément à la convention de Vienne sur la signalisation routière, et l'ensemble des traversées dites « suggérées » comme en Belgique, ou dites « libres » comme en Suisse.

Sont étudiées :

- les différences d'aménagement,
- les différences de recommandations,
- les différences de réglementation, selon les milieux (agglomération/hors agglomération), et les contraintes de vitesse, notamment en zone 30, en distinguant les aménagements d'entrée de zone et ceux en cœur de zone ;
- les questions relatives à la priorité piétonne ;
- les questions de responsabilité des usagers et des acteurs de l'aménagement ;
- l'accidentalité piétonne au regard des parts modales.

L'existence ou non d'une procédure pour l'implantation d'une traversée piétonne (audit de sécurité), recommandée ou réglementée, est documentée, et si oui pour quel type de voirie.

D'autres sujets sont abordés, comme la création de lignes d'effet en amont des passages pour piétons, ou encore l'obligation de réaliser des îlots refuges en milieu de traversée piétonne au-delà d'une certaine largeur de chaussée.

La question de l'accessibilité des traversées est évidemment présente tout au long de l'étude.

La méthodologie d'étude est détaillée dans le volume 2 du rapport d'étude. Les analyses bibliographiques, échanges avec des experts étrangers et visites de terrain se sont déroulées sur la période 2017-2018.

3.4 - Pays ciblés

Outre la France, neuf pays ont été observés dans cette étude⁴.

Les six pays frontaliers que sont l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, l'Italie, le Royaume-Uni et la Suisse ont permis des rencontres sur place avec des gestionnaires de voirie.

Au-delà de ces six pays, une veille bibliographique a été réalisée sur la Finlande, le Luxembourg et les Pays-Bas.

Tous les pays étudiés ont signé la convention de Vienne sur la signalisation routière, ce qui explique les similitudes en termes de réglementation et de préconisations.

Sauf mention contraire, tout au long de l'étude, les pays sont cités par ordre alphabétique, hormis la France qui est citée en premier lorsqu'elle est concernée.

4 Deux autres pays non signataires de la convention de Vienne sur la signalisation routière sont évoqués dans le volume 2 – analyse détaillée par pays : il s'agit des USA et de la Nouvelle-Zélande.

Comment sont annoncés les passages piétons en Europe ?

Allemagne



Slovaquie



République-Tchèque



Danemark



France



Hongrie



Italie



Norvège



Pays-Bas



Suisse



Autriche



Belgique



Royaume-Uni



Espagne



Finlande



Suède



Islande



Grèce



Pologne



Luxembourg



Source Wikipedia - [Comparaison des panneaux de signalisation routière en Europe](#)

4 - Les traversées piétonnes réglementaires et suggérées à l'étranger

L'étude bibliographique des traversées piétonnes classiques et des traversées piétonnes suggérées a porté sur les neuf pays. La situation en France a été mise en regard pour plusieurs thématiques.

Dans l'ensemble, les règles de réalisation des passages pour piétons sont homogènes sur de nombreux critères :

- marquage à l'aide de bandes blanches parallèles à la chaussée ;
- obligation d'îlot refuge au-delà de 7 m à 8 m de largeur de chaussée ;
- passages pour piétons interdits au-delà de vitesses limites à 60-70 km/h ;
- recommandation d'absence de passages pour piétons en zone 30 ;
- nécessité de supprimer le stationnement en amont d'un passage pour piétons.

Néanmoins, sur certains éléments de réalisation, les traversées piétonnes peuvent être très différentes selon les pays, même chez certains de nos voisins proches :

- passage pour piétons réglementaire non marqué, mais sur lequel le piéton est prioritaire en cas de mouvement tournant du véhicule (Belgique, Pays-Bas...) ;
- absence de règle des 50 m pour les passages pour piétons dans plusieurs pays (Allemagne, Finlande, Pays-Bas) ;
- règles d'accessibilités sur les passages pour piétons :
 - très strictes et ambitieuses en France (nombreuses obligations),
 - développées en Belgique et au Royaume-Uni (quelques obligations),
 - développées en Allemagne et en Suisse (nombreuses recommandations, mais démarches inclusives),
 - mais peu détaillées dans les autres pays (recommandations floues, absence d'obligations réglementaires) ;
- définition stricte de la traversée suggérée (Allemagne, Royaume-Uni), et également des trottoirs traversants (Belgique) ;
- priorité du piéton en dehors du passage pour piétons (France uniquement sur les dix pays étudiés).

Tous ces éléments ont été étudiés à travers les textes réglementaires dont le Cerema disposait, puis confrontés dans la mesure du possible à la réalité du terrain et aux éclairages de gestionnaires et de techniciens des pays étrangers.

4.1 - Les passages pour piétons classiques

Au-delà de la forme la plus connue de matérialisation du passage pour piétons (bandes blanches parallèles), d'autres formes de passage pour piétons existent à l'étranger. Des différences apparaissent aussi sur les règles suivantes : existence ou non de la règle des 50 m, obligation de mise en accessibilité, obligation de réalisation d'îlot refuge au-delà d'une certaine longueur de traversée, ou encore matérialisation des traversées communes piétons-cyclistes. Chacun de ces indicateurs est abordé dans les paragraphes suivants, en comparant les pays entre eux.

4.1.1 - Définition du passage pour piétons

La matérialisation du passage pour piétons

Dans la grande majorité des pays, le passage pour piétons réglementaire prend la forme de bandes blanches rectangulaires parallèles à l'axe de la chaussée. Elles sont peintes sur fond noir (ou la couleur naturelle des enrobés).

Néanmoins, dans certains pays, la matérialisation du passage pour piétons est de couleur différente. En Suisse par exemple, les bandes rectangulaires sont jaunes. Au Luxembourg, le passage pour piétons diffère au niveau des entrées et sorties de zones 30 : les bandes rectangulaires blanches sont matérialisées sur un couloir peint en rouge.



Passage piétons réglementaire en Suisse



Passage piétons réglementaire au Luxembourg, en entrée de zone 30

En Allemagne, au Royaume-Uni, ou encore en Espagne, le passage pour piétons réglementaire au niveau des feux tricolores a la forme d'un couloir délimité par deux lignes blanches discontinues (*cf.photos page suivante*).

Aux Pays-Bas, le passage pour piétons géré par feux peut être matérialisé soit par un couloir délimité par deux lignes blanches discontinues (si trafic motorisé supérieur à 2 000 véh/j), soit plus classiquement par des bandes blanches parallèles à l'axe de la chaussée.

Les pays étudiés ayant pour unique forme de passage pour piétons celui marqué par des bandes blanches parallèles à l'axe de la chaussée sont la France, la Suisse, la Belgique, l'Italie et la Finlande. Dans ces pays, les passages pour piétons présents aux feux tricolores sont matérialisés de la même manière que ceux marqués sans présence de feux.



ALLEMAGNE



ROYAUME-UNI



ESPAGNE

Les passages pour piétons aux feux tricolores matérialisés par un couloir

Obligation de matérialiser le passage pour piétons aux carrefours à feux

Dans tous les pays étudiés, un passage pour piétons doit obligatoirement être marqué en carrefour à feux afin de canaliser les piétons. Ce passage pour piétons peut prendre différentes formes comme expliqué précédemment.

La signalisation verticale

Les règles sont similaires dans les pays abordés dans le cadre de ce rapport.

Lorsqu'ils sont autorisés hors agglomération (ce qui n'est pas le cas dans tous les pays), les passages pour piétons doivent obligatoirement être pré-signalés à l'aide d'un panneau triangulaire de type « danger ». En agglomération, ces panneaux sont également obligatoires dans des contextes de faible visibilité ou de grandes artères urbaines.



La signalisation par un panneau carré d'indication est recommandée, mais non obligatoire (sauf Allemagne et Suisse dans des situations hors agglomération et en cas de faible visibilité).



Des règles spécifiques dans certains pays

En Espagne, au-delà du cadre des carrefours à feux, chaque intersection doit être aménagée avec un passage pour piétons.

En Allemagne, aux Pays-Bas et en Italie (uniquement sur les routes à trafic élevé et mauvaise visibilité), les passages pour piétons doivent obligatoirement être éclairés.

En Allemagne, l'aménagement d'un passage pour piétons est possible uniquement si des trottoirs sont présents des deux côtés de la chaussée.

Enfin, en Allemagne, contrairement aux autres pays étudiés, la logique d'aménagement de passages pour piétons n'est pas la réalisation systématique. Au contraire, les passages pour piétons sont réalisés uniquement lorsqu'ils sont indispensables, et restent plus rares que dans d'autres pays comme la France où ils sont très fréquemment réalisés. Bien que moins fréquents, les passages pour piétons tendent à être plus qualitatifs (éclairage obligatoire par exemple). La réglementation impose peu de passages pour piétons afin de donner une responsabilité plus grande aux piétons, qui seront plus prudents et plus attentifs aux comportements des automobilistes lorsqu'ils entreprendront un franchissement.



Source : André Jster



Source Cerema
sauf passage cavaliers © Copyright
terry joyce and licensed for reuse
under this
Creative Commons Licence.

4.1.2 - Passage piétons hors agglomération et limitations de vitesses

Possibilité de réaliser un passage pour piétons hors agglomération

Selon les pays, il est autorisé ou non de matérialiser un passage pour piétons hors agglomération.

En Italie, il est envisageable de réaliser un passage pour piétons hors agglomération, et cela sans limitation de vitesse maximale de circulation.

En Espagne, cela est également envisageable, mais uniquement aux carrefours à feux.

A contrario, en France, en Wallonie, en Suisse, au Luxembourg, en Finlande ou encore au Royaume-Uni, le gestionnaire peut marquer un passage pour piétons hors agglomération, mais seulement s'il est accompagné d'une limitation de vitesse. Cette vitesse maximale est fixée à 70 km/h en France, au Luxembourg et en Wallonie, à 60 km/h en Suisse et en Finlande, et à 56 km/h au Royaume-Uni (35 mph), bien que fortement déconseillé hors agglomération pour ce dernier.

Enfin, les passages pour piétons ne doivent pas être aménagés hors agglomération en Allemagne et aux Pays-Bas.

Passage piétons et limitation de vitesse

Contraintes de vitesse pour réaliser un passage pour piétons hors agglomération	Pays concernés
Pas de vitesse maximale autorisée (VMA)	Espagne (<i>uniquement en présence de carrefour à feux, sinon interdit hors agglomération</i>) Italie
Limitation de la VMA à 70 km/h	France Luxembourg Wallonie
Limitation de la VMA à 60 km/h	Finlande Suisse
Limitation de la VMA à 56 km/h (soit 35 mph)	Royaume-Uni
Ne peut pas être employé lorsque plus de 15 % des véhicules roulent au-delà de 50 km/h	Pays-Bas
Limitation de la VMA à 50 km/h, en agglomération	Allemagne

4.1.3 - Règle des 50 m et équivalent

En France, les piétons sont tenus d'utiliser, lorsqu'il en existe à moins de 50 m, les passages prévus à leur intention (art. R412-37 du code de la route). Cette règle existe dans plusieurs pays, mais elle n'est pas toujours déclinée de la même manière. Dans trois pays, cette obligation pour les piétons n'existe tout simplement pas.

Les piétons doivent emprunter un passage pour piétons lorsque ce dernier se trouve...	Pays concernés
... à moins de 100 m	Italie
... à moins de 50 m	France Commune de Madrid (<i>arrêté municipal</i>) Suisse
... à moins de 30 m	Belgique Luxembourg
... à proximité	Espagne Royaume-Uni
Il n'y a pas d'obligation pour le piéton	Allemagne Finlande Pays-Bas

Ainsi qu'il l'a été dit page 18, dans les années 90, constatant qu'il n'y avait pas de verbalisation et que les usagers ignoraient cette règle, les Pays-Bas ont supprimé cette règle des 50 m sans pour autant observer d'effets néfastes sur l'accidentalité.

4.1.4 - Règles d'accessibilité pour les passages pour piétons

Certains pays ont une démarche plus inclusive que d'autres, et les aménagements prennent naturellement en compte la question de l'accessibilité (Allemagne, Suisse). En France, les règles d'accessibilité ne sont à appliquer que lors de travaux neufs ou de travaux de requalification touchant l'emprise ou la structure de chaussée. Il n'y a ni calendrier de mise aux normes, ni obligation de mise aux normes lors de simples travaux d'entretien.

Si la convention de Vienne sur la signalisation routière entraîne une large homogénéité de la forme avec laquelle le passage pour piétons est matérialisé, la mise en accessibilité de celui-ci génère beaucoup d'hétérogénéité entre les pays, certains étant plus stricts que d'autres en matière d'aménagement et de normes.

Cadre juridique de la mise en accessibilité des passages pour piétons	Pays concernés
Nombreuses règles obligatoires d'accessibilité Nombreuses recommandations	France
Quelques règles obligatoires d'accessibilité Nombreuses recommandations	Belgique Finlande Italie Luxembourg Pays-Bas Royaume-Uni
Pas d'obligation en termes d'accessibilité Nombreuses recommandations	Allemagne Espagne Suisse

À noter que pour l'Allemagne et la Suisse, les recommandations sont très bien suivies par les aménageurs. Les préconisations font office de règles de base pour l'aménagement des passages pour piétons.

La bande d'éveil de vigilance (BEV)

Si les BEV sont généralement aménagées à l'avant des passages pour piétons, elles ne sont pas obligatoires dans bon nombre de pays.

Aménagement de BEV	Pays concernés
Obligation de BEV, avec référence à une norme	France Finlande (<i>uniquement en cas de faible visibilité</i>) Luxembourg Royaume-Uni (<i>pas de norme</i>)
Recommandation de BEV	Allemagne Belgique Espagne Italie Suisse

Cette bande podotactile prend différentes formes. Il n'y a pas d'uniformisation entre les pays signataires de la convention de Vienne sur la signalisation routière (sujet non abordé par la convention).

La ligne d'interception, lorsqu'elle existe, n'a pas la même forme selon les pays : l'ensemble (BEV + ligne) peut prendre la forme d'un « L » au Royaume-Uni, d'un « U » en Espagne en carrefour à feux et d'un « T » hors carrefour à feux, ou encore d'un « I » au Luxembourg.

Toutes les BEV ont des protubérances repérables à la canne, certaines rondes, d'autres prenant la forme de stries.



Différentes formes de bandes podotactiles

À noter que seule la France interdit le stationnement et l'arrêt au droit des BEV (stationnement très gênant, 135 € d'amende), sauf quai de transports collectifs. Cette interdiction a pour but de libérer l'accès aux traversées piétonnes au droit des BEV, qu'elles soient matérialisées par un passage pour piétons réglementaire ou non.

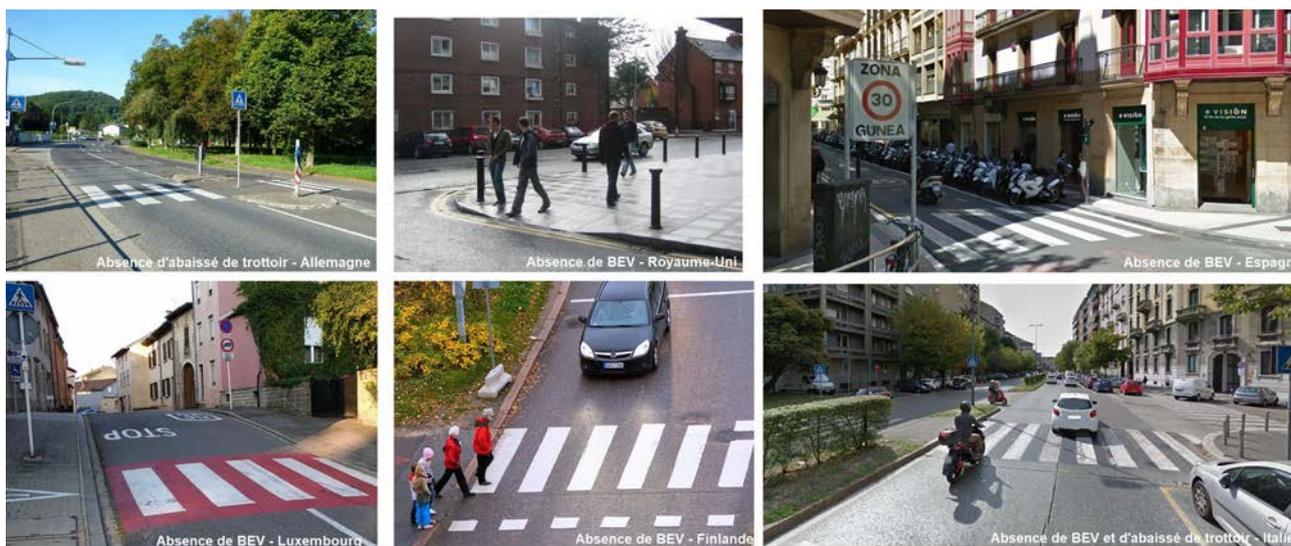
L'abaissé de trottoir

L'abaissé de trottoir en amorce de passage pour piétons n'est pas obligatoire dans tous les pays, bien que vital pour permettre la traversée des personnes à mobilité réduite (PMR). Par exemple, les abaissés de trottoir ne sont que simplement conseillés en Allemagne, en Espagne, ou encore en Suisse.

Aménagement d'abaissé de trottoir	Pays concernés
Obligation, avec référence à une norme	France Belgique Italie Luxembourg Royaume-Uni (<i>pas de norme</i>)
Simple recommandation	Allemagne Espagne Suisse

La pente imposée de l'abaissé de trottoir est très variable selon les pays : elle ne doit pas excéder 5 % (France, Italie...), 6 % (Luxembourg, Suisse) ou 8 % (Belgique, avec dans les cas exceptionnels des dérogations peuvent aller jusqu'à 12 % de pente). En Allemagne ou encore en Espagne, les abaissés de

trottoir ne sont pas obligatoires, et n'ont pas à respecter de règles spécifiques de pente si jamais ils sont réalisés.



Source Cerema

sauf Finlande © neurovelho and licensed for reuse under this [creative commons licence](#)

Le contraste tactile sur la chaussée pour repérer le passage pour piétons

Sur les dix pays étudiés, seule la France oblige, du point de vue de l'accessibilité, un contraste tactile sur la chaussée pour repérer le passage pour piétons ou ses limites, ou tout autre dispositif assurant la même efficacité. Néanmoins, la nature précise de ce contraste tactile n'est pas défini dans la réglementation (absence de norme ou règle).

Certaines collectivités ont expérimenté des dispositifs de leur côté. À noter que la ville de Paris et le Cerema ont mené une expérimentation relative au guidage des personnes déficientes visuelles dans les traversées complexes ([lien vers les rapports d'étude](#)) (évoquée § 1.2 p18). Notons qu'un chantier de normalisation a été ouvert fin 2019 sur la capacité d'interception du piéton par la ligne de guidage.



En Suisse, un contraste tactilo-visuel est recommandé au niveau des passages pour piétons. Celui-ci n'est pas obligatoire et n'est pas normé.

L'éclairage

Au sein des pays étudiés dans ce rapport l'Allemagne, la Finlande, l'Italie et les Pays-Bas imposent l'éclairage des passages pour piétons.

Pour ce qui relève de l'Italie, cette obligation ne porte que sur les routes à trafic élevé avec faible visibilité (pas plus de précisions).

En Suisse, l'éclairage des passages pour piétons est recommandé.



La question de la priorité intégrale des personnes à mobilité réduite (PMR) en traversée de chaussée

Dans certains pays, les PMR ont la priorité intégrale en traversée, y compris hors passage pour piétons. C'est notamment le cas en France (comme tout piéton de manière générale qui traverse la chaussée selon les règles du code de la route), en Italie, au Luxembourg, aux Pays-Bas ou encore en Suisse (uniquement les personnes aveugles et malvoyantes).

4.1.5 - Présence d'îlot refuge

Largeur de chaussée et implantation

Dans certains pays, au-delà d'une certaine largeur de voirie, il est obligatoire pour l'aménageur de réaliser un îlot refuge pour permettre aux piétons une traversée en deux temps dans le but de sécuriser leurs déplacements (pause dans un espace suffisamment large et prise d'information pour effectuer le second temps de la traversée).

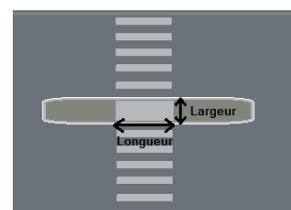
En France par exemple, un îlot central est recommandé lorsque la largeur de chaussée dépasse 8 m de large. Par contre, il n'y a pas d'obligation réglementaire ; cela reste une préconisation.

Le tableau ci-dessous reprend les obligations et recommandations dans les pays étudiés.

Présence d'îlot refuge et longueur de traversée piétonne sur PP		Pays concernés
Aucune obligation / Aucune préconisation		Espagne
Préconisation	sur les 2 x 2 voies	Italie
	au-delà d'une largeur de chaussée de 8 m	France
	au-delà d'une largeur de chaussée de 7 m	Wallonie
Obligation	sur les 2 x 2 voies	Pays-Bas
	au-delà d'une largeur de chaussée de 8,5 m	Allemagne Suisse (<i>sauf si le trafic moyen journalier est inférieur à 3 000 véh/j</i>)
	au-delà d'une largeur de chaussée de 7 m	Finlande

Largeur d'îlot refuge

Au-delà de la localisation d'implantation des îlots refuges, des réglementations relatives aux largeurs d'îlot existent également. Ces réglementations sont homogènes dans les différents pays. Généralement, la largeur de cheminement au sein de l'îlot doit être de 2 m (1,5 m minimum), pour permettre la giration d'un fauteuil roulant.



Source Cerema

Accessibilité et îlot refuge

En France, les îlots refuges doivent obligatoirement être équipés de bandes d'éveil de vigilance normées.

En Suisse, les bandes podotactiles et les lignes de guidage sur îlot sont fortement recommandées. Ces règles d'accessibilité sont généralement appliquées, les aménageurs appliquant consciencieusement les recommandations.

De telles règles d'accessibilité ne sont pas spécifiées dans la doctrine des huit autres pays étudiés.

4.1.6 - Marquage des passages pour piétons sur certains aménagements

En France, la réglementation impose le marquage de passage pour piétons sur les ralentisseurs trapézoïdaux (objet normé). *A contrario*, les ralentisseurs de type dos d'âne ne doivent pas supporter de passage pour piétons (idem).

En Finlande, le passage pour piétons ne peut pas être surélevé dans les rues où la limitation de vitesse est supérieure à 40 km/h.

Dans les pays utilisant le concept du trottoir traversant, en toute logique, le passage pour piétons ne doit pas être marqué sur l'aménagement, puisque c'est la voiture qui traverse le trottoir, sur lequel le piéton poursuit son cheminement (cf. p16). La non-utilisation du marquage d'un passage pour piétons assure la lisibilité de l'aménagement.



Trottoir traversant en Belgique

4.1.7 - Ligne d'effet en amont du passage pour piétons

Depuis janvier 2019, à la suite des expérimentations menées à Strasbourg et Rennes, la réglementation a évolué, permettant désormais aux collectivités de marquer une ligne d'effet en amont du passage pour piétons (arrêté de 1967 modifié). Cette ligne réduit la zone de conflit entre les véhicules et les piétons en imposant à la voiture de s'arrêter loin du piéton. À utiliser au cas par cas en fonction de l'analyse du site.

La ligne transversale, dite ligne d'effet du passage pour piétons, peut être implantée entre 2 m et 5 m en amont de celui-ci. De couleur blanche, elle est formée d'une ligne discontinue alternant des rectangles peints et des espaces vides de même dimensions, et a une largeur de 0,15 m. Cette ligne matérialise l'endroit où les usagers circulant sur la chaussée doivent au besoin s'arrêter pour lever toute ambiguïté face aux piétons souhaitant traverser.

Cette ligne d'effet en amont du passage pour piétons est fréquemment utilisée à l'étranger, afin d'améliorer la lisibilité de la priorité donnée aux piétons en traversée.

En Suisse, le concept de ligne d'effet en amont d'un passage pour piétons est également expérimenté sous la forme de triangles blancs (voir photo ci-contre).



Au Royaume-Uni, tous les passages pour piétons sont précédés d'une ligne d'effet. Elle est discontinue pour les *zebra crossing* (traversées piétonnes non gérées par feux tricolores) (photo ci-contre), et continue (ligne stop) pour les passages pour piétons gérés par feux.



En Espagne et aux Pays-Bas, bien que la ligne d'effet en amont d'un passage pour piétons ne semble pas être inscrite dans la réglementation, elle est fréquemment utilisée sur la voirie.

À l'instar de ce qui est expérimenté en Suisse, les Pays-Bas utilisent fréquemment une ligne de plusieurs triangles blancs marqués au sol en amont des bandes blanches du passage pour piétons, pour rappeler que les automobilistes doivent une priorité absolue aux piétons sur ces aménagements.

En Allemagne, en Belgique, en Finlande, en Italie ou encore au Luxembourg, ce marquage n'est pas utilisé.

Ligne d'effet en amont d'un passage pour piétons	Pays concernés
Obligatoire	Royaume-Uni
Possible réglementairement	France (<i>depuis l'arrêté du 12 décembre 2018</i>) Espagne Pays-Bas
Expérimentation en cours Pas inscrite dans la réglementation	Suisse
Non utilisée Pas inscrite dans la réglementation	Allemagne Belgique Italie Finlande Luxembourg

4.1.8 - Arrêt et stationnement en amont d'un passage pour piétons

En amont du passage pour piétons, lorsque des emplacements de stationnement ne sont pas délimités au sol, les règles diffèrent entre les pays étudiés mais tendent à se rejoindre : le groupe majoritaire interdit formellement le stationnement et l'arrêt, les autres ont la possibilité d'interdire le stationnement.

En l'absence d'emplacements de stationnement délimités, interdiction de s'arrêter et de stationner en amont d'un passage pour piétons (généralement 5 m)	Pays concernés
Interdiction	France Belgique Finlande Suisse Royaume-Uni
Possibilité pour le pouvoir de police d'interdire le stationnement, mais celui-ci reste possible par défaut	Allemagne Italie Luxembourg



« Zebra crossing » environné de « zig-zag lines » interdisant le stationnement amont et aval

En parallèle, nombreux sont les pays qui préconisent également de supprimer les places de stationnement en amont d'un passage pour piétons (cf. tableau ci-dessous).

Délimitation d'emplacements de stationnement en amont d'un passage pour piétons (généralement 5 m)	Pays concernés
Interdiction de marquer du stationnement	France (<i>depuis la loi d'orientation sur les mobilités, art. 52, 2019, avec mise en conformité d'ici le 31/12/2026</i>) Royaume-Uni (<i>zig-zag lines</i>)
Possibilité de marquer du stationnement, mais fortement déconseillé	Allemagne Italie Luxembourg Suisse



Source : Frédérique Villiers

FRANCE

Stationnement en amont du passage pour piétons gênant la co-visibilité piéton-conducteurs

4.1.9 - Traversée piétons – cyclistes

Hormis en France, les traversées mixtes ou communes piétons-cyclistes prennent souvent la même forme :

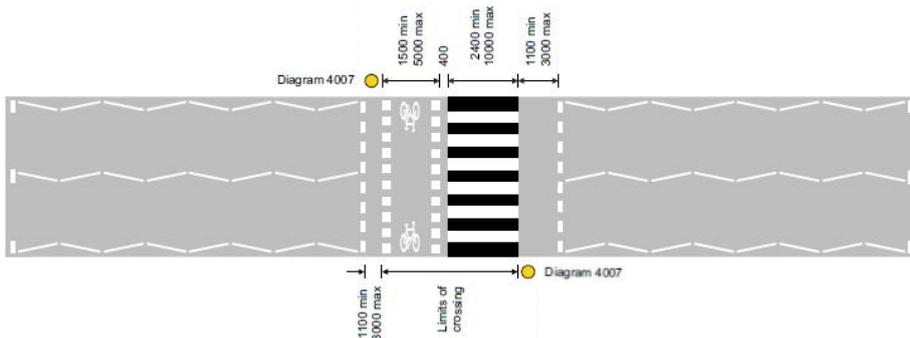
- traversée mixte piétons-cyclistes (continuité de voie verte ou de trottoir partagé) : couloir délimité par deux lignes pointillées blanches (cf. photo ci-contre),

- traversée cycliste contiguë au passage pour piétons (continuité de piste cyclable) : couloir délimité par deux lignes pointillées blanches, en parallèle du passage pour piétons marqué par les bandes blanches parallèles à la chaussée (cf. schéma ci-dessous).



Source : André Tsiar

ALLEMAGNE



Passage pour cyclistes contiguë au passage pour piétons, Royaume-Uni
Source : Traffic Signs Manual
Traffic Control 2019

Les passages mixtes piétons-cyclistes sont généralement utilisés aux carrefours à feux. La priorité y est donc gérée par feux. Hors situation de feux, ces passages pour piétons-cyclistes assurent la priorité aux piétons et aux cyclistes (Luxembourg notamment).

Par contre, ce n'est pas le cas au niveau des passages spécifiques pour cyclistes, où ces derniers ne sont pas prioritaires sur les véhicules (sauf cas des véhicules tournants ou régime de priorité particulier).

Luxembourg - Art. 142 .(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)

«1 . [...]Aux passages pour piétons et **aux passages pour piétons et cyclistes** où la circulation n'est pas réglée par des agents ou par des signaux colorés lumineux, les conducteurs doivent s'arrêter lorsqu'un piéton ou un cycliste marque son intention de s'engager sur le passage ou qu'il y est engagé.

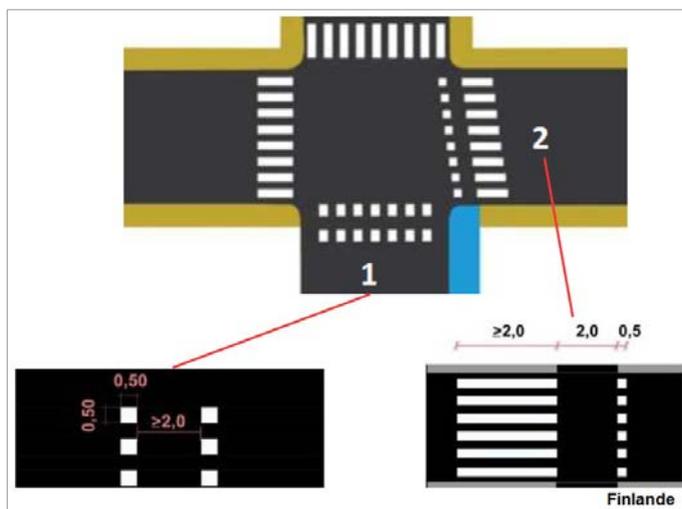
Aux gués pour piétons et **aux gués pour cyclistes** où la circulation n'est pas réglée par des agents ou par des signaux colorés lumineux, les piétons et cyclistes doivent céder le passage aux conducteurs qui circulent dans les deux sens sur la chaussée qu'ils traversent.

2 . [...]»

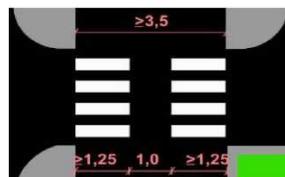
Pour l'Italie, le couloir cycliste est délimité non pas par deux lignes discontinues parallèles au passage pour piétons, mais par une seule ligne discontinue.

En Finlande, la traversée piéton-cycliste prend la forme d'une seule ligne discontinue contiguë au passage pour piétons (comme en Italie ou au Luxembourg) (cas n°2 sur le schéma ci-contre).

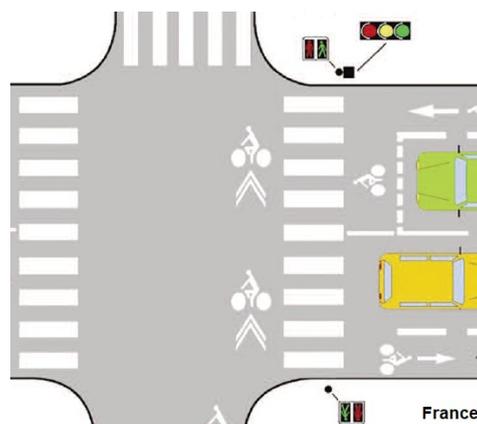
Extrait de La planification des aménagements piétons et cyclables, Document de gestion, novembre 2014, Finlande (ci-contre p100 et 101, ci-dessous p102).



En Finlande toujours, les traversées de voies vertes sont marquées différemment : deux petits passages pour piétons sont juxtaposés, séparés par un couloir axial sans marquage (cf. schéma ci-contre).



En France, il est possible de matérialiser les traversées cyclistes à l'aide de doubles chevrons ou de figurines ou de flèches ou d'une association de ces éléments¹¹, exemple schéma ci-contre (source Cerema).



4.1.10 - Recommandation d'absence de passage pour piétons en zone 30

Si en Espagne et en Italie la zone 30 n'existe pas, cet aménagement existe dans les autres pays étudiés signataires de la convention de Vienne sur la signalisation routière.

Les règles quant à l'usage des passages pour piétons dans ces zones de circulation apaisée où les piétons sont censés s'approprier plus aisément l'espace public sont hétérogènes. Elles vont de l'interdiction totale à l'absence de recommandations.

Passage pour piétons en zone 30	Pays concernés
Interdiction de réaliser des passages pour piétons en zone 30	Pays-Bas Suisse (<i>sauf devant les écoles</i>)
Recommandation de limiter les passages pour piétons en zone 30	France Allemagne (<i>recommandation générale, pas uniquement en zone 30</i>) Belgique (<i>sauf devant les écoles</i>) Luxembourg Royaume-Uni (<i>sauf devant les écoles</i>)
Pas de recommandation	Finlande

4.1.11 - Dynamique « Ville 30 »

En France, depuis 2015, les maires peuvent fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement. Cette évolution de la réglementation a fait suite aux dynamiques « Ville 30 » qui existaient en France.

On retrouve également cette dynamique d'extension des zones 30 en Belgique, au Royaume-Uni ou encore en Suisse. On pense notamment à Londres qui a voté en 2013 une généralisation de ce type de zone de circulation apaisée sur une grande partie de la ville (*20 mph zone*), ou encore à Bruxelles qui étend progressivement ces zones 30 en centre-ville.

A contrario, des pays comme l'Allemagne ne s'inscrivent pas dans cette dynamique. La réglementation allemande est d'ailleurs plus restrictive quant aux possibilités de déroger au 50 km/h en ville. La généralisation des zones 30 n'est donc pas une priorité. Toutefois, dans de grandes agglomérations comme Berlin, les zones 30 ont tendance à s'étendre sous l'impulsion d'autres réglementations comme celle qui prône la réduction du bruit la nuit (*leise schutz*).

4.2 - Les traversées piétonnes suggérées

En France, le concept de « traversée piétonne suggérée » existe et est régulièrement employé par les collectivités. C'est notamment le cas en zone 30, lieu où les piétons sont amenés à se réapproprier facilement l'espace public du fait des faibles vitesses pratiquées par les véhicules. La zone 30 est la seule zone de circulation apaisée où la notion de traversée piétonne a un sens, contrairement aux aires piétonnes et aux zones de rencontre où le piéton circule sur l'intégralité de la voirie. Au-delà du concept, il n'y a pas de cadre réglementaire pour les traversées piétonnes suggérées. Dans la grande majorité des pays étudiés, le niveau de réflexion en est au même stade d'avancement : concept existant, mais pas cadré dans la réglementation.

4.2.1 - Concept de « traversée piétonne suggérée » et cadrage réglementaire

Le concept de « traversée piétonne suggérée » existe dans tous les pays étudiés. Il est fréquemment utilisé en centre-ville et dans les zones 30, lieux où les flux piétons sont importants, et où l'ambiance routière tend à être remplacée par une ambiance plus piétonne.

Plusieurs pays utilisent ce concept sans pour autant avoir cadré réglementairement son utilisation et sa matérialisation. C'est le cas de la France, de l'Espagne, du Luxembourg ou encore de la Suisse. En Allemagne, la traversée piétonne suggérée existe réglementairement. C'est un aménagement semblable à un passage pour piétons (aménagements d'avancées de trottoir, d'abaissement des bordures, présence de bandes d'éveil de vigilance, éventuellement d'îlot refuge...), mais sans le marquage qui donne la priorité aux piétons.



« Traversée libre » en Suisse : une forme de traversée piétonne suggérée

Le piéton n'y est pas prioritaire, sauf au Royaume-Uni ou en Belgique vis-à-vis des véhicules tournants dans la continuité des trottoirs au niveau des intersections.

Concept et définition de la traversée piétonne suggérée	Pays concernés
Concept existant mais peu répandu	Belgique Italie
Concept existant et répandu Pas de recommandation d'aménagement	France Espagne Luxembourg Suisse
Concept existant et répandu Quelques recommandations d'aménagement	Royaume-Uni
Cadrage réglementaire Plusieurs recommandations d'aménagement	Allemagne

Le cas du trottoir traversant : à l'opposé d'une traversée suggérée

Rappelons la différence entre les traversées piétonnes suggérées et les trottoirs traversants qui sont largement répandus en Belgique, au Royaume-Uni et en Allemagne. Ces derniers sont une continuité du trottoir en carrefour. La notion de traversée piétonne y est donc absente, puisque ce sont les voitures qui traversent le trottoir et non les piétons qui traversent la chaussée. Le piéton reste prioritaire puisqu'il ne quitte pas son trottoir (cf. p.16).



Différentes formes de trottoirs traversants

4.2.2 - Matérialisation de la traversée suggérée

Les traversées suggérées peuvent prendre des formes variées :

- surélévations diverses : ralentisseur, plateau surélevé, place traversante ;
- abaissés de trottoir ;
- bandes d'éveil de vigilance ;
- avancées de trottoir et rétrécissements de chaussée ;
- îlot central pour faciliter la traversée en deux temps ;
- changement de matériaux au sol (pavés, pierres, résine, clous, barres métalliques...) ;
- pictogrammes piétons peints au sol ;
- texte écrit au sol...





Différentes formes de traversées piétonnes suggérées

4.2.3 - Accessibilité et traversées piétonnes suggérées

L'accessibilité est fréquemment prise en compte lors de l'aménagement d'une traversée piétonne suggérée. Souvent, elle est même la source de la suggestion de la traversée (bandes d'éveil de vigilance (BEV), abaissés de trottoir...).

On retrouve différents principes d'amélioration de l'accessibilité :

- bandes podotactiles : France (BEV), Allemagne, Royaume-Uni, Suisse
- abaissés de trottoir : France, Allemagne, Belgique, Royaume-Uni, Suisse
- avancées de trottoir afin de rendre visible le piéton et réduire sa distance de traversée : Allemagne, Belgique, Suisse
- rétrécissements de chaussée afin de réduire la distance de traversée et réduire les vitesses des véhicules motorisés : Allemagne
- îlot refuge en milieu de traversée : Royaume-Uni
- interdiction de stationner/s'arrêter au droit d'une bande d'éveil de vigilance : France

Pour rappel, parmi les dix pays étudiés, seule l'Allemagne a une définition réglementaire de la traversée piétonne suggérée. Les principes d'accessibilité y sont généralement préconisés et non obligatoires, même si les recommandations ont force de réglementation.

En Allemagne, la traversée piétonne suggérée, sans priorité piétonne, doit être réalisée avec une surélévation (passage surélevé, plateau surélevé, trottoir traversant) ou un îlot central, ainsi qu'avec un rétrécissement de chaussée.

Au Royaume-Uni, les bandes podotactiles de type BEV et abaissés de trottoir sont obligatoires au niveau des traversées piétonnes suggérées (*uncontrolled crossing*).

Les îlots refuges sont fréquemment utilisés dans les pays anglo-saxons pour marquer des traversées suggérées, car ces aménagements sont réalisés sur des traversées de grands axes, contrairement à la plupart des pays européens dans lesquels les traversées suggérées sont plutôt utilisées sur de petits axes (contextes de zone 30 ou de zone de circulation apaisée).

En Wallonie, les dalles podotactiles (de type BEV) ne doivent pas être utilisées pour identifier les traversées suggérées, cela pour ne pas laisser penser aux personnes malvoyantes que le piéton est prioritaire sur cette traversée (contrairement au passage pour piétons). Effectivement, rappelons qu'en Belgique le piéton n'est pas prioritaire en traversée en dehors des passages pour piétons.

Enfin, la France est le seul pays à interdire l'arrêt et le stationnement au droit des bandes d'éveil de vigilance (hormis sur quai de transports collectifs pour permettre l'arrêt de ces derniers). Cette interdiction a été instaurée dans le cadre du décret relatif au plan d'actions pour les mobilités actives du 2 juillet 2015⁽⁸⁾. Cette mesure permet de protéger de la gêne et du masque créés par l'arrêt ou le stationnement de véhicules au droit des traversées piétonnes suggérées.

4.2.4 - Arrêt et stationnement à proximité d'une traversée suggérée

En France, Belgique, Italie et Suisse, des règles d'interdiction d'arrêts et de stationnements peuvent être utilisées au bénéfice des traversées piétonnes suggérées.

En France, rien n'empêche un véhicule de s'arrêter ou de stationner sur une traversée piétonne suggérée, si toutefois celle-ci n'est pas équipée de BEV. L'aménageur peut donc protéger ces traversées suggérées par des bandes podotactiles ou par une signalisation appropriée.

En Belgique, il est interdit de laisser un véhicule à l'arrêt ou en stationnement à tout endroit où il est manifestement susceptible de constituer un danger pour les autres usagers de la route ou de les gêner sans nécessité.

En Italie, l'arrêt et le stationnement des véhicules est interdit sur les cheminements piétons et sur les passages pour piétons.

En Suisse, il est recommandé d'étendre l'application de la ligne jaune interdisant l'arrêt et le stationnement à tous les endroits où il est raisonnable de s'attendre à ce que des piétons traversent la chaussée. Les traversées suggérées peuvent donc être protégées par des lignes jaunes contiguës à la chaussée.

Arrêt et stationnement des véhicules sur les traversées piétonnes suggérées et à leur proximité	Pays concernés
Interdiction sur traversée et en amont de traversée	Belgique
Interdiction uniquement sur traversée	Italie France (<i>via une BEV</i>)
Préconisation d'interdire sur traversée et en amont de traversée	Suisse (<i>via une ligne jaune</i>)
Possibilité d'interdire sur traversée et en amont de traversée	Royaume-Uni (<i>via une double ligne jaune</i>)
Pas de réglementation Pas de préconisation	Allemagne Espagne Luxembourg Finlande

4.2.5 - Domaines d'emploi des traversées suggérées

On trouve fréquemment les traversées piétonnes suggérées dans les zones de circulation apaisée (Espagne, Italie, Royaume-Uni, Suisse...), et notamment en zone 30 (France, Belgique, Luxembourg...).

On trouve également cet aménagement en intersection pour assurer la continuité des trottoirs (Allemagne, Belgique, Espagne, Pays-Bas, Royaume-Uni...). Dans ces pays, hormis l'Allemagne, le piéton est

prioritaire en traversée sur les véhicules tournants, y compris en dehors du passage pour piétons. Cela peut expliquer la présence de traversées suggérées aux intersections.

Généralement, les traversées suggérées sont aménagées sur des axes à faible trafic motorisé, avec en parallèle une présence piétonne avérée.

Toutefois, au Royaume-Uni, on trouve des traversées suggérées sur des axes à trafics motorisés élevés, contrairement aux autres pays étudiés.

4.3 - La priorité piétonne

Sur passage pour piétons

Sur passage pour piétons, les piétons ont toujours la priorité. Dans plusieurs pays, cette priorité est élargie également aux piétons qui ne sont pas encore engagés sur le passage pour piétons, mais qui manifestent l'intention de s'y engager.

Priorité piétonne sur passage pour piétons	Pays concernés
Le piéton est sur le passage pour piétons, ou manifeste l'intention de traverser	France ⁵ Allemagne (<i>hormis pour les tramways et les trains</i>) Belgique Italie Luxembourg Suisse (<i>hormis pour les tramways et les trains</i>)
Le piéton est sur le passage pour piétons Le trafic motorisé n'est pas obligé de s'arrêter tant qu'aucun piéton n'est engagé sur le passage pour piétons	Espagne Pays-Bas Royaume-Uni

Sur trottoir traversant

Dans certains pays, l'usage du trottoir traversant est fréquent (Allemagne, Belgique, Royaume-Uni). Sur celui-ci, le piéton est évidemment prioritaire.

Sur traversée piétonne suggérée

Hormis en France où le piéton est toujours prioritaire lorsqu'il se trouve à plus de 50 m d'un passage pour piétons, dans les neuf pays étrangers étudiés, le piéton n'est jamais prioritaire sur une traversée piétonne suggérée.

5 En France, les règles générales du code de la route ne s'appliquent pas aux tramways (art. R110-3). Celui-ci est donc prioritaire sur les piétons en l'absence de signalisation lumineuse, y compris sur passage pour piétons (*Tramway et traversées piétonnes*, fiche IUTCS n°2, Cerema, 2015).

En dehors du passage pour piétons...

Priorité piétonne hors passage pour piétons	Pays concernés
Les piétons ont la priorité en traversée, et lorsqu'ils manifestent leur intention de traverser	France (<i>sauf à moins de 50 m d'un passage pour piétons</i>)
Les piétons accordent la priorité aux véhicules Néanmoins les conducteurs doivent permettre aux piétons s'étant déjà engagés sur la chaussée de rallier l'autre bord en toute sécurité	Italie
Les piétons accordent la priorité aux véhicules	Allemagne Belgique (<i>sauf en cas de véhicules tournants</i>) Espagne (<i>sauf en cas de véhicules tournants</i>) Luxembourg Pays-Bas (<i>sauf en cas de véhicules tournants</i>) Royaume-Uni (<i>sauf en cas de véhicules tournants</i>) Suisse

...en intersection

Dans certains pays, les piétons n'ont pas la priorité en traversée hors passage pour piétons, sauf en intersection vis-à-vis des véhicules tournants. En Belgique par exemple, le conducteur qui change de direction doit céder le passage aux piétons qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager, y compris lorsque ce dernier marche en dehors d'un passage pour piétons. On retrouve cette règle également en Espagne, aux Pays-Bas ou encore au Royaume-Uni.

...en section courante

Hormis en France, le piéton n'est jamais prioritaire en section courante hors passage pour piétons (sauf cas spécifiques propres aux PMR).

Les personnes à mobilité réduite (PMR)

Plusieurs pays procurent aux personnes à mobilité réduite une priorité piétonne « élargie ».

Priorité en traversée pour les PMR	Pays concernés
Les personnes à mobilité réduite bénéficient toujours de la priorité, y compris hors passage pour piétons	France (<i>par défaut, car le piéton est toujours prioritaire, sauf à moins de 50 m d'un passage pour piétons</i>) Italie Luxembourg Pays-Bas
Seules les personnes aveugles bénéficient toujours de la priorité	Suisse

Autres règles spécifiques

En Espagne, les conducteurs doivent la priorité aux piétons lorsque ces derniers montent ou descendent d'un véhicule de transport collectif au droit d'un arrêt signalé, et qu'ils se trouvent entre ledit véhicule et la zone piétonne ou refuge le plus proche, y compris en l'absence de passage pour piétons.

Il en est de même en présence notamment de files scolaires et cortèges organisés, y compris en l'absence de passage pour piétons.

En Italie, il est interdit pour les piétons de traverser la chaussée en passant devant les autobus, les trolleybus et les tramways qui se sont arrêtés en station.

Le devoir du piéton en traversée

En France, pour traverser, les piétons doivent estimer la distance et la vitesse des véhicules avant de s'engager. Cette notion de réflexion avant de traverser se retrouve également en Espagne (« les piétons doivent s'assurer que la distance et la vitesse des véhicules en approche permettent d'effectuer la traversée en toute sécurité ») et en Suisse (« les piétons ne doivent pas se lancer à l'improviste »).

4.4 - La responsabilité juridique des usagers

En France, la loi Badinter du 5 juillet 1985⁽⁴⁾ prévoit que les conducteurs de véhicules motorisés indemnisent les piétons pour les dommages corporels qui leur sont causés (sauf dans les cas où le dommage a été volontairement recherché, par exemple lors d'un suicide), normalement au travers du système des assurances. Cette loi oblige les compagnies d'assurance à contacter les victimes.

Elle permet dans presque tous les cas d'indemniser le piéton (art. 3 de la loi Badinter) :

« Les victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteur, sont indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne qu'elles ont subis, sans que puisse leur être opposée leur propre faute à l'exception de leur faute inexcusable si elle a été la cause exclusive de l'accident. [...] »

Pour ce faire, il faut réunir trois éléments :

- un accident corporel de la circulation ;
- un véhicule terrestre à moteur ;
- l'implication de ce véhicule.

S'il n'existe aucun équivalent identique à l'étranger, plusieurs réglementations étrangères s'en rapprochent plus ou moins fortement.

En Suisse, l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière fait office de loi Badinter. Effectivement, cette loi régit la circulation sur la voie publique ainsi que la responsabilité civile et l'assurance pour les dommages causés par des véhicules automobiles, des cycles ou des engins assimilés à des véhicules.

En Belgique, la loi du 30 mars 1994 a prévu un système d'indemnisation automatique des « usagers faibles » inséré à l'article 29 bis de la loi du 21 novembre 1989 sur l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs. Les « usagers faibles » ne figurent pas dans la loi mais désignent communément toute victime d'un accident de la circulation autre que le conducteur d'un

véhicule automoteur, c'est-à-dire les piétons, les cyclistes et les passagers d'un véhicule automoteur (voiture, cyclomoteur, bus, tramway, train, métro).

En Italie, en cas d'accident, le conducteur est responsable s'il ne prouve pas qu'il a tout mis en œuvre pour éviter le dommage. On retrouve donc cette notion de respect de l'utilisateur le plus vulnérable.

Les trois modèles juridiques précédents sont très proches du modèle français.

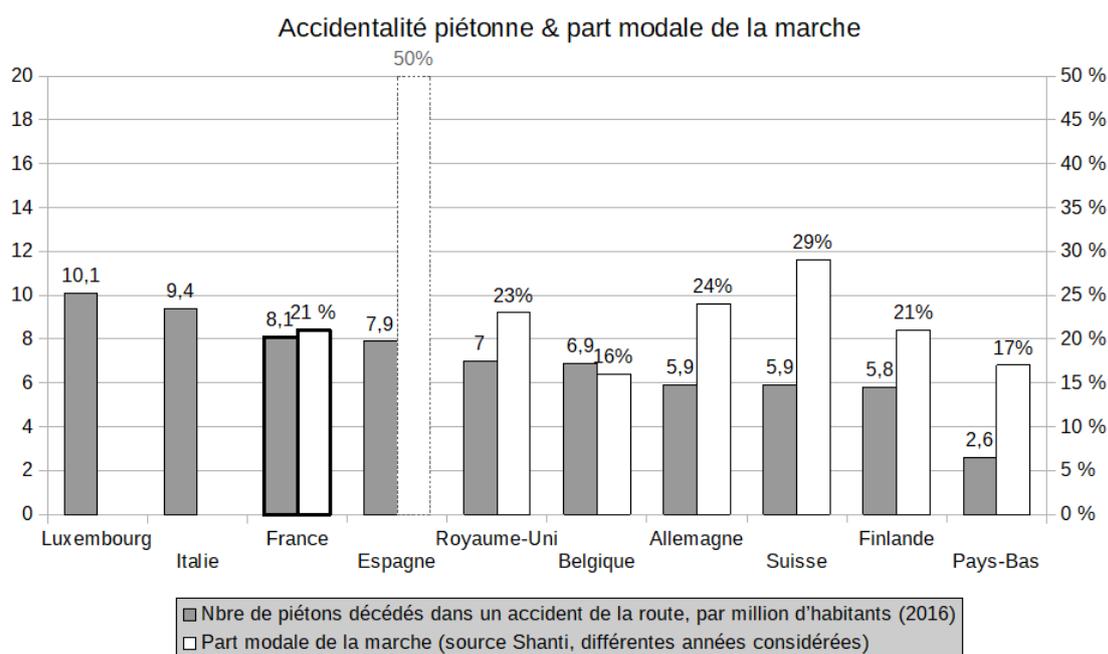
En Allemagne, l'article 1 du règlement de la circulation routière allemand (StVO) introduit un principe général de prudence entre usagers de la route, qui peut s'apparenter au principe de prudence du droit français. Il n'y pas de texte réglementaire écartant une responsabilité du piéton face aux autres usagers de la route. Toutefois, les tribunaux ont développé de nombreuses jurisprudences : les principes de considération mutuelle et de prudence en font tous deux partie. L'utilisateur de la route le plus fort doit s'adapter à l'utilisateur le plus faible, et ne doit pas insister sur son droit. Néanmoins, il n'existe pas de texte comparable à la loi Badinter. Le piéton ne possède pas ce droit d'indemnisation.

En Espagne et au Royaume-Uni, il n'existe pas de protection juridique des personnes vulnérables, à l'instar de ce qui peut exister en France, en Allemagne, en Belgique, en Italie et en Suisse.

4.5 - Parts modales de la marche et accidentalité

Les parts modales de la marche

Les parts modales de la marche sont variées selon les pays étudiés (source OCDE - Shanti⁶ - enquêtes 2006 à 2011 selon les pays). En raison d'une méthodologie d'enquête différente, la part modale relative à l'Espagne n'est pas considérée dans ce rapport. La plupart des parts modales avoisinent les 25 % (+ ou - 4 %) sauf pour la Belgique et les Pays-Bas où les déplacements effectués à pied sont moins nombreux (au bénéfice des déplacements à vélo aux Pays-Bas).



6 SHANTI : Survey Harmonisation with New Technologies Improvement (Les collections de l'INRETS, avril 2014)

L'accidentalité piétonne

Pour faciliter la comparaison entre pays, l'accidentalité piétonne est mesurée en nombre de piétons tués par million d'habitants. Le Luxembourg et l'Italie se démarquent par des résultats médiocres. Parmi les bons résultats, on trouve par ordre décroissant : les Pays-Bas, la Finlande, la Suisse et l'Allemagne. Le nombre de piétons tués rapporté à la population y est faible, et les parts modales piétonnes plutôt élevées. La France, la Belgique et le Royaume-Uni ont des résultats moyens.

En France, près de 90 % des heurts de piétons se produisent sur la chaussée : 33 % sur chaussée à plus de 50 m d'un passage pour piétons, 29 % sur chaussée à moins de 50 m d'un passage pour piétons, 26 % sur passage pour piétons (*bilan sécurité routière 2017, ONISR*). Dans 60 % des accidents corporels de piétons, le conducteur ne réalise pas de manœuvre d'urgence et le choc se produit à la vitesse de circulation initiale du véhicule. Des problématiques de visibilité et de vitesses inadaptées sont souvent à l'origine de ces accidents (*VOIESUR, Livrable 4.4, Accidentologie des piétons, avril 2015*).

La visibilité des piétons en traversée

Certaines règles, comme l'obligation d'éclairer les passages pour piétons (Allemagne, Finlande, Italie, Pays-Bas) ou l'interdiction de stationner en amont des passages pour piétons en l'absence d'emplacements de stationnement marqués (France, Belgique, Finlande, Royaume-Uni, Suisse), contribuent à améliorer la visibilité des piétons sur le passage pour piétons.

En France, il a été constaté qu'en milieu urbain, le nombre d'accidents piétons rapporté aux déplacements piétons par heure est plus élevé lors de la période nocturne. Les conditions de visibilité et de perception des piétons par les autres usagers de nuit en milieu urbain posent donc des problèmes de sécurité (*Les piétons de nuit en milieu urbain, Analyse de l'accidentalité, Données BAAC 2010-2014, Cerema, décembre 2018, rapport d'étude*). Rappelons qu'en France l'éclairage des passages pour piétons n'est pas obligatoire.

L'évolution de la réglementation en France dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités de décembre 2019⁽¹⁰⁾, en lien avec l'interdiction du marquage du stationnement voiture en amont de passages pour piétons, va contribuer à l'amélioration des conditions de visibilité des piétons en amont des passages pour piétons, et donc à la sécurisation de ces derniers en traversées.

Le contexte routier en approche des passages pour piétons

L'interdiction de marquer des passages pour piétons hors agglomération en Allemagne ou aux Pays-Bas permet de limiter l'implantation de passages pour piétons dans des contextes dangereux, où les vitesses pratiquées sont en inadéquation avec des traversées piétonnes sécurisées. Cette exclusion peut avoir un effet positif sur l'accidentalité piétonne, car le passage pour piétons, lorsqu'il se trouve hors agglomération, peut donner un faux sentiment de sécurité au piéton. Par contre, elle nécessite la réalisation d'aménagements lourds pour assurer le franchissement piétonnier de coupures routières.

Enfin, on retrouve peu de piétons décédés dans le cadre d'un accident de la route dans la majorité des pays où il n'y a pas de priorité piétonne hors passage pour piétons (Suisse, Allemagne, Belgique, Royaume-Uni, Pays-Bas), contrairement à la France où les piétons ont la priorité en dehors du passage pour piétons ou l'Italie avec une priorité relative. Une analyse des accidents de piétons en traversée hors passage pour piétons pourrait apporter un éclairage sur les scénarios-types d'accidents, notamment préciser si cette notion de priorité piétonne jouerait un rôle dans l'accident, si la responsabilisation du piéton hors passage pour piétons pourrait avoir un impact sur l'accidentalité piétonne.

Les observations des deux paragraphes précédents sont bien évidemment à relativiser (lien entre accidentologie piétonne et interdiction des passages pour piétons hors agglomération, lien entre accidentologie piétonne et perte de priorité piétonne en dehors des passages pour piétons). Effectivement, les personnes à mobilités réduites voient leurs déplacements devenir beaucoup plus compliqués lorsqu'il y a moins de passages pour piétons et lorsqu'elles perdent leur priorité sur le trafic motorisé (grand âge, handicaps physiques, cognitifs, et visuels...). Ces contextes réglementaires peuvent limiter les déplacements des usagers les plus vulnérables.

En France, peu de contraintes réglementaires sont appliquées aux piétons (*cf. art. 412-34 et suivants du code de la route*), et les aménagements ne sont pas toujours favorables à la traversée des chaussées en sécurité. De ce fait, les usagers vulnérables que sont les seniors paient un lourd tribut à la mortalité routière : les piétons de plus de 65 ans représentaient, en 2017, près de 48 % des piétons tués pour une part dans la population de 19 % (*bilan sécurité routière 2017, ONISR*).

Rappelons enfin que, dans la grande majorité des pays étudiés, les traversées piétonnes suggérées sont surtout utilisées dans les zones 30, donc dans des contextes de vitesses limitées et de flux piétons non négligeables. Le fait de réserver les traversées suggérées à ce type de zone de circulation apaisée peut être une piste de réflexion pour sécuriser les traversées des piétons.

Les traversées piétonnes en deux-temps

En France comme ailleurs, la majorité des accidents mortels de piétons se déroulent en traversée (86 % en 2011 en France selon l'étude VOIESUR citée p. 48). Différents travaux montrent que les seniors les plus âgés prennent plus de mauvaises décisions pour traverser les rues à deux sens de circulation que les plus jeunes, avec une incidence sur la deuxième moitié de traversée, en raison de difficultés à considérer la voie éloignée (*Dommes et al., 2014*). L'obligation de réaliser des îlots refuges lorsque la largeur de chaussée est importante (Allemagne, Belgique, Finlande, Pays-Bas, Suisse) permet de sécuriser grandement les traversées piétonnes des usagers les plus vulnérables puisque celles-ci sont alors réalisées en deux temps, ce qui permet de prendre en compte chaque sens de circulation, l'un après l'autre.

4.6 - Audit de sécurité préalable à l'aménagement de passage pour piétons et procédure d'implantation

Avant de réaliser un passage pour piétons, une réflexion sur sa nécessité et son adéquation avec l'environnement est réalisée dans la grande majorité des pays étudiés (réglementation ou recommandations faisant office de règle). Néanmoins, le diagnostic réalisé est plus ou moins poussé.

En France, en Allemagne et au Luxembourg, l'étude de la pertinence du passage pour piétons reste sommaire. La visibilité, la présence de piétons et les vitesses pratiquées sont notamment vérifiées.

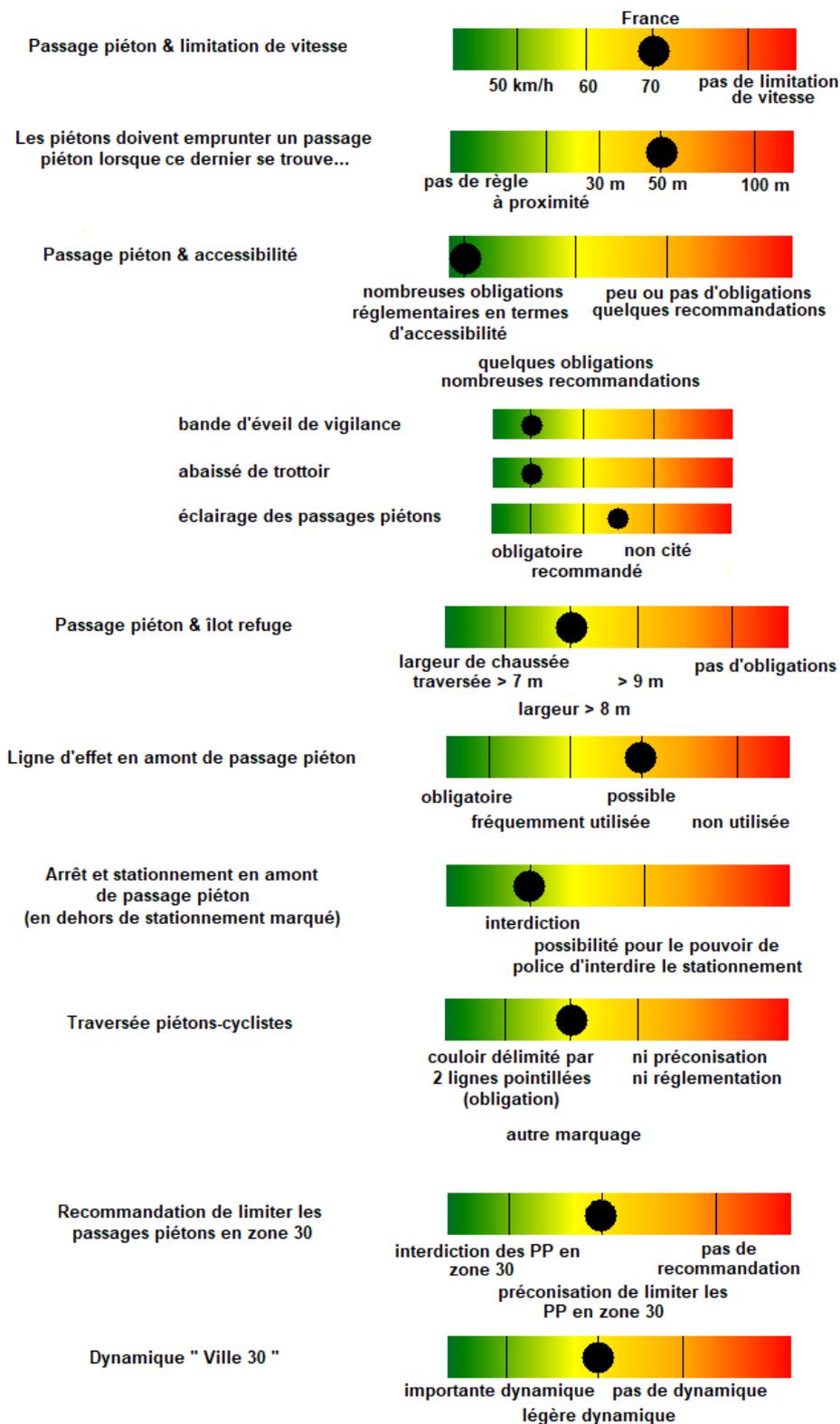
En Finlande, en Italie ou encore en Suisse, un audit complet est nécessaire pour justifier la réalisation d'un passage pour piétons.

Lors de ces audits, sont notamment vérifiés que :

- les flux piétons sont suffisamment importants pour qu'un passage pour piétons soit pertinent
 - Belgique : flux > 120 p/j, exceptionnellement jusqu'à 60 p/j
 - Italie : flux > 50 p/h
 - Suisse : flux > 3 000 piétons/j
- les flux voitures sont suffisamment élevés pour justifier le passage pour piétons
 - Belgique : flux > 3 000 v/j
 - Finlande : flux > 4 000 v/j
 - Italie : flux > 500 v/h aux heures de pointe
- les vitesses des véhicules motorisés ne sont pas trop élevées
 - Belgique : $V \leq 60$ km/h, $V \leq 70$ km/h sur giratoire
 - Finlande : $V \leq 60$ km/h
 - Suisse : $V_{85} < 60$ km/h
- les distances de visibilité sont respectées
 - Belgique : entre 50 m et 150 m de visibilité selon les vitesses, pas de passage pour piétons en virage ou sommet de côte
 - Suisse : allant de 25 m à 30 km/h, à 100 m à 60 km/h hors agglomération
- le champ de visibilité est libre de tout obstacle
 - Belgique : pas de présence de muret ou de publicité
 - Suisse : entre 0,6 m et 2,5 m du sol libre de tout obstacle
- il y a une trajectoire usuelle de cheminements piétons
 - Finlande : présence de pôles générateurs comme des établissements scolaires, hôpitaux, parcs relais, commerces..., présence d'enfants, personnes âgées, PMR...
- il y a une nécessité de continuité piétonne
 - Allemagne, Italie : présence de trottoirs
 - Finlande : présence de pôles générateurs de déplacements
- il y a une amélioration avérée de la sécurité des piétons
 - Belgique, Italie : analyse de l'accidentologie
- la largeur de chaussée et le nombre de voies à traverser ne sont pas trop importants
 - Finlande
- il y a une demande de traversées cyclistes
 - Allemagne, Finlande, Suisse

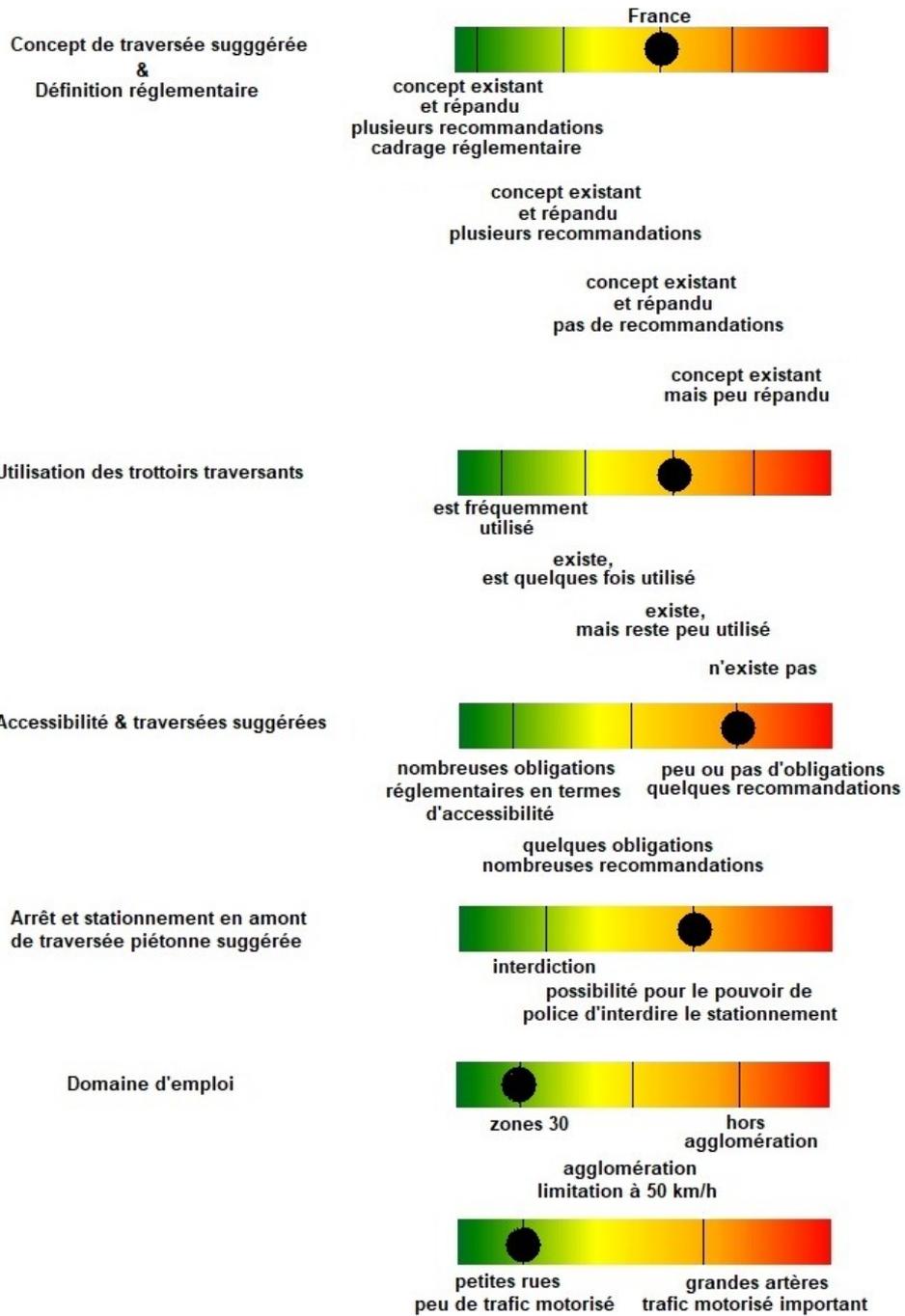
5 - Baromètre

PASSAGE PIÉTON

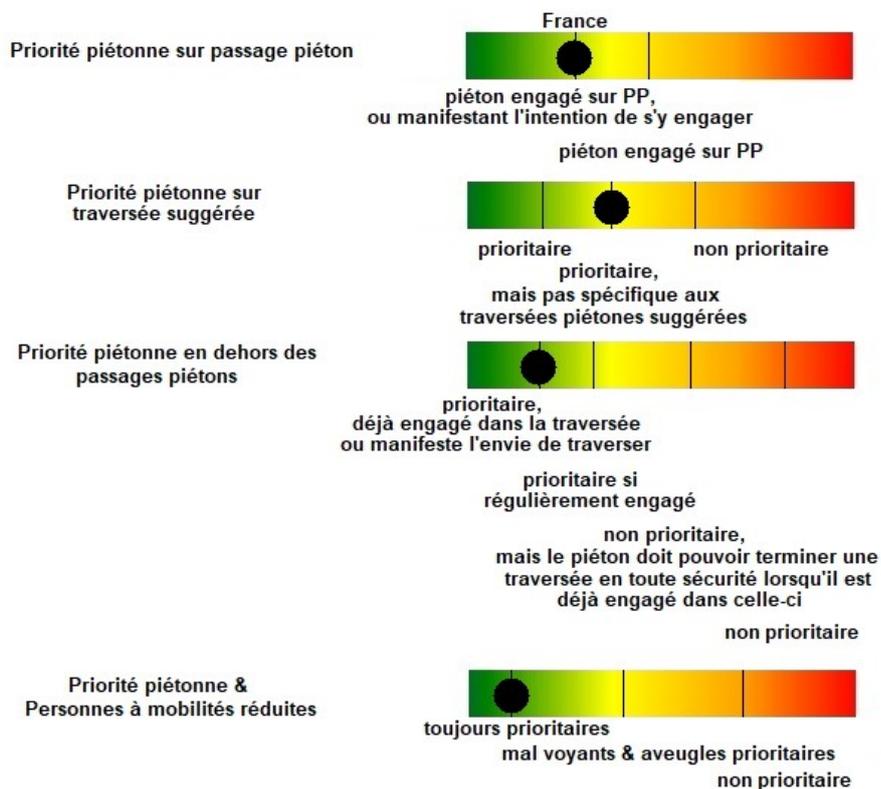


Clé de lecture, ligne 3 : en termes de prise en compte de l'accessibilité, la France est bien placée par rapport aux autres pays étudiés (puce noire en zone verte, nombreuses obligations réglementaires).

TRAVERSÉE PIÉTONNE SUGGÉRÉE

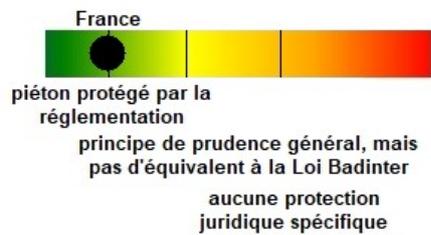


PRIORITÉ PIÉTONNE



RESPONSABILISATION JURIDIQUE DES USAGERS

Responsabilité
juridique des usagers



PARTS MODALES PIÉTONNES & ACCIDENTALITÉ

Parts modales piétonnes



Accidentalité mortelle piétonne



AUDIT DE SÉCURITÉ EN AMONT DE PASSAGE PIÉTON

Audit de sécurité



6 - Conclusion

De cette étude, il ressort une diversité importante de réglementations et de traitement des traversées piétonnes avec toutefois un tronc commun sur la matérialisation au sol des passages pour piétons réglementaires pour les pays signataires de la convention de Vienne sur la signalisation routière.

Cet état des lieux permet de dégager des pistes d'actions visant à améliorer la sécurité des piétons lorsqu'ils traversent une chaussée : la synthèse des points marquants et des propositions se trouve au début de ce rapport au chapitre « **Synthèse et préconisations** » (p.5 et p.6).

Le détail de la réglementation et des pratiques des pays étudiés figure dans le **volume 2** de cette étude, intitulé « **Analyse détaillée par pays** » :

- la **bibliographie** (chapitre 2) concerne les neuf pays étudiés de façon détaillée ; des éclairages complémentaires concernant les USA et la Nouvelle-Zélande, deux pays qui ne suivent pas la convention de Vienne, ont été ajoutés pour la bonne information du lecteur ;
- les **rencontres** avec les professionnels (chapitre 3) ne concernent que les six pays frontaliers de la France ; le protocole d'enquête et les personnes rencontrées y sont décrits ; les contacts ont permis de valider l'interprétation des textes et de mettre en lumière les pratiques effectivement mises en œuvre ;
- en fin de document, le **tableau récapitulatif** des règles, recommandations et pratiques dont le Cerema a eu connaissance, pour la France et l'ensemble des onze pays étrangers, classées par thème, permet une lecture comparative aisée.

Une note positive pour finir : alors que l'étude touchait à sa fin, la loi d'orientation des mobilités, publiée le 24 décembre 2019, a apporté une avancée significative pour la sécurisation des traversées piétonnes en imposant que tous les emplacements de stationnement dans les 5 m précédant le passage pour piétons soient supprimés d'ici 2026. Cette évolution a été intégrée dans la version finale du document.

Annexes

Bibliographie – France

Textes juridiques cités dans l'étude

- 1 - [Code de la route](#)
- 2 - [Code de la voirie routière](#)
- 3 - [Arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes](#)
- 4 - [LOI n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation](#)
- 5 - [Arrêté du 16 février 1988 relatif à l'approbation de modification à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière](#)
- 6 - [Décret no 94-447 du 27 mai 1994 relatif aux caractéristiques et aux conditions de réalisation des ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal](#)
- 7 - [Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics](#)
- 8 - [Décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement](#)
- 9 - [Arrêté du 12 décembre 2018 relatif à la modification de la signalisation routière](#)
- 10 - [LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités](#)
- 11 - [Arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives](#)

Les numéros correspondent aux renvois insérés dans le texte.

Lien vers les 9 parties de l'IISR

<http://www.equipementsdelaroute.developpement-durable.gouv.fr>

- 1^{ère} partie [IISR 1epartie VC20190109](#) Préambule et articles 1 à 18 – généralités
- 2^e partie [IISR 2epartie VC20190109](#) articles 19 à 41 – signalisation de danger
- 3^e partie [IISR 3epartie VC20190109](#) articles 42 à 43 – intersections et régime de priorité
- 4^e partie [IISR 4epartie VC20190109](#) articles 44 à 68 – signalisation de prescription
- 5^e partie [IISR 5epartie VC20190109](#) articles 69 à 101 – signalisation d'indication, des services et de repérage
- 6^e partie [IISR 6epartie VC20190109](#) articles 109 à 111 – feux de circulation permanents
- 7^e partie [IISR 7epartie VC20190109](#) articles 113 à 118 – marques sur chaussée
- 8^e partie [IISR 8epartie VC20190109](#) articles 119 à 135 – signalisation temporaire
- 9^e partie [IISR 9epartie VC20190109](#) articles 136 à 198 – signalisation dynamique

Bibliographie – pays étrangers

Textes juridiques

Allemagne, 1970. *StVG (Code de la route)*.

Allemagne, 2013. *StVO (Règlement sur la circulation routière)*. Ordonnance fédérale du 03 juin 2013, modifiée en dernier lieu le 18 mai 2017.

Allemagne. *VwV STVO (Règlement administratif fédéral pour la réglementation de la circulation routière)*.

Allemagne. *R-FGÜ 2001 (Réglementation fédérale pour l'aménagement et l'équipement des passages pour piétons réglementaires)*.

Belgique, 2006. *Loi sur la circulation routière du 31 mars 2006*.

Belgique, Institut Belge pour la Sécurité Routière, octobre 2014. *Code de la Route*. Arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique. (A.R. 4.4.2003, art. 1^{er} : entrée en vigueur : 01.01.2004). Belgique.

Europe, 1968. *Convention de Vienne sur la signalisation routière*.

Europe, 1968. *Convention de Vienne sur la circulation routière*.

Espagne. *Loi relative au trafic, à la circulation des véhicules à moteur et à la sécurité routière*.

Finlande, Ministère des transports, Pouvoirs locaux et régionaux Finnois, novembre 2014. *La planification des aménagements piétons et cyclables, Document de gestion*. Finlande.

→ [Jalankulku-ja pyöräilyväylien suunnittelu, LIIKENNEVIRASTON ohjeita](#)

Genève, 2007. *Directive sur l'abaissement des bordures, service du génie civil de la Ville de Genève*.

Italie, 1992. *Codice della Strada (CdS), Edizione Dicembre 2016, et son décret d'application du 30 avril 1992, n° 285*.

Italie, 1971. *Legge 30 marzo 1971, n. 118, a favore dei mutilati et invalidi civili, in materia di barriere architettoniche e trasporti pubblici, et son décret d'application (DPR 384/1978) du 27 avril 1978, n° 384*.

Italie, 1996. *Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici, et son décret d'application (DPR 503/1996) du 24 juillet 1996, n° 503*.

Italie, 2006. *Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali, et son décret d'application du 19 avril 2006*.

Italie, 1992. *Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico, suite au décret du 30 avril 1992, n° 285 modifiant le Codice della Strada*.

Luxembourg, 1955. *Loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation routière sur toutes les voies publiques (Code de la route)*.

Luxembourg, 1955. *Arrêté Grand Ducal du 23 novembre 1955 modifié en 2016 portant sur la circulation et l'aménagement sur les voies publiques*.

Luxembourg, 2019. [Code de la route](#)

Madrid, 2005. *Arrêté municipal du 26 septembre 2005 portant sur la règle des 50 m des passages piétons*.

Suisse, 1958. *Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR)*.

Suisse, 1962. *Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR)*.

Suisse, 1970. *Loi du 24 juin 1970 sur les amendes d'ordre (LAO)*.

Suisse, 1979. *Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR)*.

Suisse, 1996. *Ordonnance du 4 mars 1996 sur les amendes d'ordre (OAO)*.

Suisse, 1999. *Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999*.

Suisse, 2001. *Ordonnance du 28 septembre 2001 sur les zones 30 et les zones de rencontre*.

Suisse, 2002. *Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand) du 13 décembre 2002*.

Suisse. Ordonnance du DETEC concernant les normes applicables à la signalisation des routes, des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre, notamment : norme SN 640 241 relative à la circulation piétonne et les passages piétons, norme SN 640 852 relative aux marquages tactilo-visuels pour piétons aveugles et malvoyants.

Suisse. Les normes : SN 521 500 relative à la construction adaptée aux personnes handicapées, SN 640 212 relative à la conception de l'espace routier, SN 640 201.

Pays-Bas, Ministère de l'aménagement et de l'environnement, janvier 2013. *Road traffic signs and regulations in the Netherlands*. Pays-Bas.

UK, Government of United Kingdom, 2007. *The Highway Code*. Royaume-Uni.

→ <https://www.gov.uk/highway-code>

UK, Government of United Kingdom, 2002. *Traffic Signs Regulation and General Direction*. Royaume-Uni.

→ <http://www.legislation.gov.uk/ukxi/2002/3113/contents/made>

Ouvrages et articles institutionnels

Bruxelles Capitale, 2014. *Vademecum piéton, directives pour une ville conviviale pour les piétons*.

Bruxelles Capitale, 2014. *Vademecum piéton, cahier de l'accessibilité piétonne*.

Centre de recherche routière belge, version au 29.01.2014. *Code du gestionnaire illustré*. Bruxelles Belgique.

Certu, avril 2014. *THE PEP. La signalisation pour les cyclistes et les piétons. Comparaison des règles et pratiques de signalisation dans 13 pays*. France, 44 pages.

CETE, 2008. *Tour d'horizon européen : priorité aux piétons*. Centre d'Études Techniques de l'Équipement Nord Picardie, 45 pages.

Italie, Région du Piémont, 2007. *Linea guida zone 30, Regione Piemonte, 2007*.

Italie, 2001. *Linee guida per la redazione dei piani della sicurezza stradale urbana*.

Italie. *L'indemnisation des victimes d'accident de la circulation (rapport italien)*, Valerio FORTI.

Mobilité pour tous, 2007. *Un espace public pour tous, guide pour une planification cohérente*. Suisse.

OFROU, 2012. *Recommandations de mesures techniques de circulation, modèle de vitesse 50/30 km/h du bpa, bpa, 2012*.

OFROU, 2015. *Réseaux de cheminements piétons, manuel de planification, OFROU et mobilité piétonne Suisse*.

Wallonie, Direction générale opérationnelle des routes et des bâtiments. Guide des traversées piétonnes.

Sites internet

Code de la Route allemand, Allemagne, 2012 (*Das Portal zur Straßenverkehrsordnung*). Disponible sur internet :

<http://www.stvo.de/strassenverkehrsordnung?limitstart=0>

Gouvernement fédéral, Allemagne, 2014 (Die Bundesregierung). *Réglementation administrative générale de la réglementation de la circulation routière (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung) (VwV-StVO)*. Disponible sur internet :

http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm

L'ordonnance sur la signalisation routière de Suisse (OSR), état au 1er juin 2015. Disponible sur internet :

<https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19790235/>

The CROW, Pays-Bas. *The CROW - Technology platform for transport, infrastructure and public space*. Disponible sur internet :

<https://www.crow.nl/english-summary>

Résumé

Cette étude documente les règles et les pratiques dans des pays européens voisins de la France sur la thématique des traversées piétonnes : « traversée classique réglementaire » et « traversée piétonne suggérée ».

- quelles sont les règles relatives à l'usage du passage pour piétons standard du pays ?
- quels sont les aménagements existants dans le pays, correspondant à des traversées piétonnes, qu'elles soient classiques ou suggérées ?
- que recouvre la priorité piétonne dans le pays dans ces différents contextes ?
- quelles sont les responsabilités des différents usagers concernés (équivalent loi Badinter en France) ?
- quelles sont les règles et les préconisations en lien avec l'accessibilité, associées à ces traversées piétonnes ?

Cet état des lieux ouvre in fine sur des pistes d'action visant à améliorer la sécurité des piétons en traversée de chaussée.

L'étude est circonscrite aux traversées piétonnes hors des aires piétonnes et des zones de rencontre, secteurs pour lesquels la notion de traversée piétonne n'a pas de sens en soi.

La problématique des traversées piétonnes dans les carrefours à feux ainsi que sur les sites de tramways n'est pas détaillée car déjà très documentée.

Enfin, cette étude ne concerne pas l'ensemble de la problématique des marquages d'animation au sens de l'IISR, car ceux-ci ne sont pas liés à la notion de traversée.

✓ Volume 1 : Rapport de synthèse

Volume 2 : Analyse détaillée par pays



Cerema Territoires et ville

2 rue Antoine Charial - 69426 LYON cedex 03 - Tél. +33 (0)4 72 74 58 00

Siège social : Cité des mobilités - 25 av. François Mitterrand - CS 92803 - 69674 BRON Cedex - Tél. +33 (0)4 72 14 30 30