

*Amélioration de la sécurité  
des usagers vulnérables*

## **Les traversées des piétons**

**La déclinaison du principe de prudence aux cas de traversées des piétons,  
par exemple aux passages piétons non gérés par feux ou en section  
courante en l'absence de passage piéton dans les 50 mètres**

**Décret 2010-1390 du 12 novembre 2010 modifié  
par le décret 2018-795 du 17 septembre 2018**



Fiche n°01 - Mise à jour janvier 2020

## Article R415-11

**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.

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.

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.

Si la rédaction précédente du code de la route affirmait la priorité du piéton engagé régulièrement dans la traversée d'une chaussée sur les véhicules, tout conducteur est désormais informé qu'il peut avoir à s'arrêter pour laisser passer un piéton qui manifesterait l'intention de traverser, ceci uniquement dans le cas où la distance, la vitesse de son véhicule et la visibilité avec le piéton sont suffisants et qu'il n'existe pas de passage piéton matérialisé à moins de 50 mètres. Les nouvelles dispositions vont dans le sens d'un renforcement de la sécurité des piétons, qui peuvent désormais s'attendre à ce que les conducteurs de véhicule leur cèdent le passage, sans obligation d'être sur

la chaussée pour cela. Il s'agit d'une déclinaison du principe de prudence introduit dans le décret du 30 juillet 2008 (article R412-6 du Code de la route).

En effet ce principe impose à tout conducteur d'être attentif aux usagers plus vulnérables que lui, notamment au piéton. Le piéton est quant à lui invité à manifester clairement son intention (contact visuel, positionnement sur le bord du trottoir...).

La lourdeur des sanctions prévues a été renforcée par le décret 2018-795 du 17 septembre 2018 avec le passage de la perte de points de 4 à 6. Il étend le champ des infractions constatables sans interception, y compris par vidéo-verbalisation, afin d'assurer notamment la priorité de passage à l'égard du piéton prévue dans le R415-11 ci contre. Ce décret indique clairement au conducteur qu'il ne peut s'affranchir de prendre en compte le piéton.

**Cette priorité concerne les traversées régulières. C'est-à-dire, et comme c'était déjà le cas dans la précédente rédaction du code de la route, que pour bénéficier de cette priorité, le piéton doit respecter les règles suivantes :**

- vérification de la distance du véhicule par rapport au piéton, de la vitesse du véhicule et de la visibilité, qui doivent permettre l'arrêt ;
- traversée dans le prolongement des trottoirs ;
- traversée perpendiculaire à l'axe des chaussées et contournement des places ;
- traversée sur le passage piéton s'il est à moins de 50 mètres ;
- respect de la signalisation lumineuse si le passage piéton est géré par feux ;
- respect des accès interdits aux piétons.

Il ne s'agit pas d'une révolution mais bien d'un renforcement du texte existant, le piéton régulièrement engagé était déjà prioritaire dans la version précédente du code de la route.

Plus simplement, tout conducteur (d'un vélo, d'un deux roues motorisé, d'une automobile, d'un poids-lourd...) qui aperçoit, à une distance permettant son arrêt, un piéton qui se présente pour traverser ou exprimant de façon claire son intention de traverser, par exemple sur le bord du trottoir dans une zone 30 sans passage piéton, doit le laisser passer. Il doit non seulement ralentir, mais également s'arrêter si le piéton n'a pas terminé sa traversée.

Ceci renforce la nécessité d'adopter des aménagements cohérents avec la limitation de vitesse pour permettre une bonne lisibilité de l'espace public et une bonne compréhension des règles par chacun des usagers, d'où la nécessité d'une hiérarchisation claire de la voirie.

En effet, le piéton risque d'apprécier la distance d'arrêt des véhicules en fonction de la vitesse maximale autorisée à laquelle il s'attend à ce que le véhicule circule. En cela, plusieurs éléments sont très importants pour l'exercice de la traversée en sécurité : le respect de la limitation de vitesse par les conducteurs d'une part, l'intégration de la variabilité des distances d'arrêt en fonction du type de véhicule (cf schémas page 3).

Le piéton doit faire attention à la diversité des distances d'arrêt des véhicules (deux roues motorisés, automobiles, véhicules lourds...), et aux conditions météorologiques qui influent sur ces distances.

## Illustration au travers de cas concrets

### « Existence » d'un passage piéton non géré par feux à moins de 50 m, hors aire piétonne et zone de rencontre

Dans ce cas de figure, les piétons sont tenus de l'emprunter. L'article R415-11 oblige les conducteurs à céder le passage à un piéton encore sur le trottoir ou l'accotement qui manifeste l'intention de s'engager régulièrement sur le passage piéton.

Il s'agit de favoriser les piétons qui pouvaient ne pas trouver d'avantage à les utiliser (attente parfois longue avant qu'un véhicule leur cède le passage), et peuvent désormais s'attendre à ce que les conducteurs de véhicule leur cèdent le passage, sans obligation d'être sur la chaussée pour cela.

Cette disposition ne concerne pas les passages piéton gérés par des feux, sur lesquels le piéton ne peut s'engager que lorsque la figurine piéton est de couleur verte.

### « Absence » de passage piéton à moins de 50 m, hors aire piétonne et zone de rencontre

Dans ce cas de figure, les piétons peuvent traverser ou manifester leur intention de traverser si les conditions de circulation des véhicules le permettent (distance du véhicule par rapport au piéton, vitesse du véhicule et visibilité permettant l'arrêt).

Dans le cas d'une zone 30, à l'intérieur de laquelle il n'existerait pas de passage piéton, cela signifie que le piéton peut manifester de façon claire son intention de traverser et s'engager dans la traversée de la chaussée dès lors que les véhicules légers

Elle ne dispense pas le piéton de tenir compte de la visibilité, ainsi que de la distance et de la vitesse des véhicules. La prise en compte d'une bonne visibilité dans l'aménagement du passage piéton renforce l'intérêt de l'utiliser pour les piétons.



Piéton traversant 20 m devant un véhicule dans une rue de type zone 30 sans passage piéton.

circulant sur celle-ci se trouvent à une vingtaine de mètres de lui et que les conducteurs l'ont repéré. Dans ce cas de figure, cette distance est suffisante pour permettre au conducteur du véhicule léger de céder le passage au piéton, au besoin en s'arrêtant.

Il faut toutefois rappeler que les distances d'arrêt dépendent de nombreux facteurs, parmi lesquels l'état de la chaussée, sèche ou mouillée, et le type de véhicule.

# Les distances d'arrêt selon les types de véhicules : deux-roues motorisés, automobiles, poids-lourds, cars et bus

Si les distances d'arrêt des véhicules légers peuvent être assez bien évaluées par certains piétons (notamment ceux qui en sont aussi des conducteurs), il n'en va pas de même pour celles d'autres types de véhicules.

La distance d'arrêt est composée de la distance parcourue pendant le temps de réaction, qui n'a pas de raison de varier en fonction du véhicule conduit, et de la distance de freinage, qui est la distance parcourue pendant l'action de freinage. C'est cette distance qui varie en fonction des conditions d'adhérence et du type de véhicule.

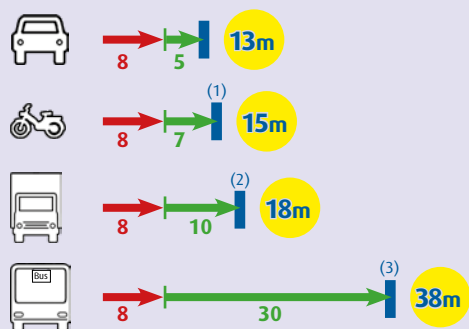
Concernant les deux roues motorisés, même si la décélération possible est proche de celle d'un véhicule léger, la manœuvre du freinage est plus délicate à gérer par le conducteur. Il n'est donc pas souhaitable de se baser sur la distance d'arrêt réalisable en freinage d'urgence par un deux roues motorisés pour considérer qu'un piéton

peut s'engager dans une traversée. Le piéton doit manifester son intention de traverser le plus tôt possible pour éviter tout effet de surprise.

Concernant les poids-lourds, la décélération est nettement moins élevée que celle d'un véhicule léger, et peut varier en fonction de la charge transportée, donnée que le piéton ne peut pas estimer. Il faut donc considérer que les distances d'arrêt de ce type de véhicule sont bien plus élevées que celles des véhicules légers.

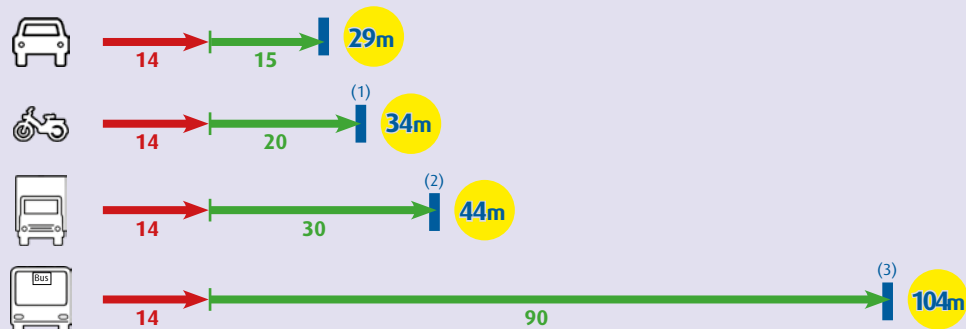
Enfin, concernant les bus, véhicules transportant des passagers assis mais également debout, il faut avoir à l'esprit que la décélération acceptable pour ce type de véhicules est celle qui n'entraîne pas de chute des passagers. Le risque de chutes à l'intérieur des bus doit être pris en compte, ce qui signifie qu'un piéton ne devrait pas engager de traversée devant un bus trop proche.

## • Les distances d'arrêt à 30 km/h (réaction + freinage sur chaussée sèche)



- (1) Distance calculée pour une décélération ne correspondant pas à un freinage d'urgence, manœuvre délicate à gérer par le conducteur de deux-roues motorisés.
- (2) Distance minimale, qui peut augmenter en fonction du chargement du poids-lourd.
- (3) Distance calculée pour une décélération n'entraînant pas de risque de chute des passagers à l'intérieur du bus ou du car.

## • Les distances d'arrêt à 50 km/h (réaction + freinage sur chaussée sèche)



# Conséquences et recommandations pour l'aménagement des passages piétons non gérés par feux

La traduction du principe de prudence pour le conducteur au regard de la traversée d'un piéton en sécurité n'est pas sans conséquences pour les aménageurs.

Comme cela est prévu dans les réglementations des pays du nord de l'Europe mais aussi frontaliers (Belgique, Suisse), il apparaît qu'une condition nécessaire pour que le conducteur puisse appliquer le principe de prudence est le dégagement de la covisibilité entre conducteur et piéton, qui rend possible une réelle interaction entre usagers et le bon usage de cette nouvelle règle, dans de bonnes conditions de sécurité, sans créer de piège ni pour le conducteur de véhicule quel qu'il soit ni pour le piéton, usager vulnérable. Un aménagement dont la conception invite au respect de la limitation de vitesse est également nécessaire.

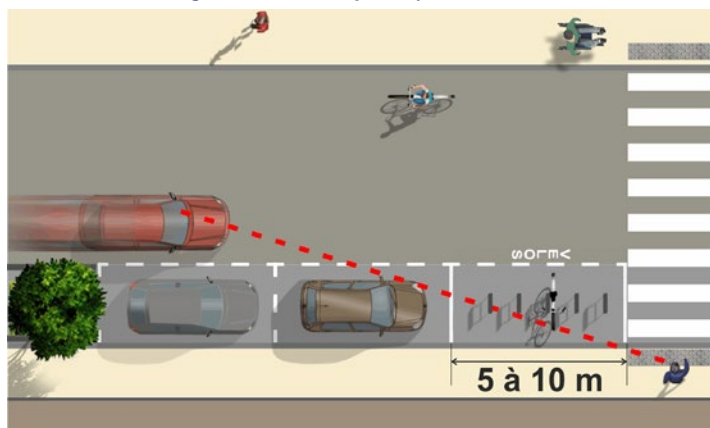
En dehors des masques fixes (publicités, arbres, etc.) qui sont à proscrire, le stationnement des véhicules

motorisés en amont d'un passage piéton constitue également un masque. Le stationnement des deux roues motorisés constitue un masque pour les enfants.

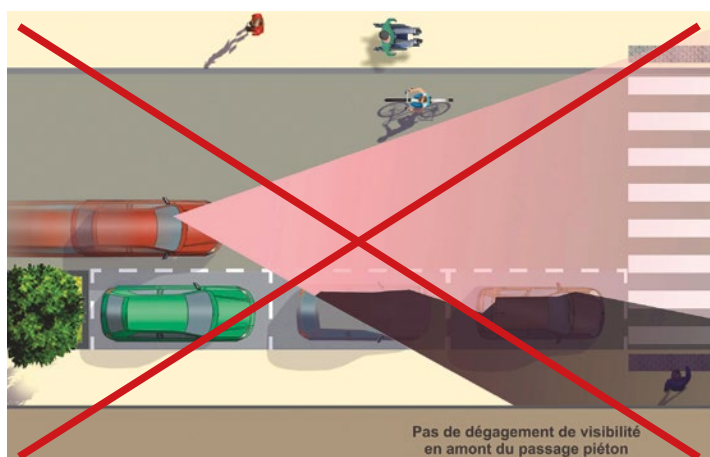
La loi d'orientation sur les mobilités stipule dans son article 52 l'impossibilité d'aménager du stationnement pour les véhicules motorisés (y compris 2 roues motorisés) dans les 5 m en amont des passages piétons pour toute réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026. »

Du stationnement pour vélo, à assistance électrique ou engin de déplacement personnel motorisé peut être implanté dans cet espace. Pour en savoir plus sur les possibilités de neutralisation de l'espace en amont du passage piéton voir la fiche PAMA n° 10.

## Schémas des triangles de visibilité piéton/conducteur de véhicule



La covisibilité entre le piéton et le conducteur est assurée





## Pour aller plus loin ●●●

- *Voirie Urbaine - Guide d'aménagement*, Cerema, 2016
- La démarche « code de la rue » en France, premiers résultats - octobre 2008, Certu 2008.
- Fiches « Zones de circulation apaisée », Cerema
- Fiche « PAMA » n° 10 : *Recommandation de neutralisation du stationnement motorisé délimité, dans les 5 m à 10 m en amont du passage piéton*, Cerema

## Contributeurs ●●●

### Rédacteur

Valérie Billard et Benoît Hiron (Cerema)

## Contact ●●●

Benoît Hiron - 04 72 74 58 33  
benoit.hiron@cerema.fr

Cédric Boussuge - 04 72 74 58 56  
cedric.boussuge@cerema.fr

VOI.DTecTV@cerema.fr

### Maquettage

Cerema Territoires et ville  
Service édition

### Photos et Illustrations

Cerema

### Date de publication

Novembre 2010

Mise à jour janvier 2020

ISSN : 2276-0164

2020/04

Commander ou télécharger nos ouvrages sur

[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)

### La collection « Références » du Cerema

© 2020 - Cerema  
La reproduction totale ou partielle du document doit être soumise à l'accord préalable du Cerema.

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoirs-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Aménagement et cohésion des territoires - Ville et stratégies urbaines - Transition énergétique et climat - Environnement et ressources naturelles - Prévention des risques - Bien-être et réduction des nuisances - Mobilité et transport - Infrastructures de transport - Habitat et bâtiment