

Amélioration de la sécurité des usagers vulnérables

01 - Les traversées des piétons

02 - Le trottoir

CODE DE LA RUE

Décret 2010-1390 du 12 novembre 2010

Le 18 avril 2006, le ministre des Transports lançait la démarche «code de la rue» à laquelle participent les associations d'élus, de professionnels, et d'usagers. Cette démarche vise à faire mieux connaître la réglementation actuelle du code de la route en milieu urbain ainsi qu'à faire évoluer ce code pour tenir compte de l'évolution des pratiques de l'espace public. Elle vise à renforcer la sécurité des usagers vulnérables et tend également à promouvoir l'usage des modes doux.

Ceci s'est traduit concrètement par un premier décret 2008-754 du 30 juillet 2008, qui a introduit le principe de prudence du plus fort vis-à-vis du plus vulnérable, la zone de rencontre, a précisé les règles relatives aux zones 30 et aux aires piétonnes et a généralisé le double sens cyclable dans les rues à sens unique des zones de rencontre et des zones 30.

De nouvelles avancées dans le **décret 2010-1390 du 12 novembre 2010** traduisent concrètement le principe de prudence pour la sécurité des piétons :

- le piéton est déjà prioritaire dans les aires piétonnes et dans les zones de rencontre, ainsi que lorsqu'il s'engage régulièrement dans une traversée de chaussée. Désormais, tout conducteur est informé qu'il peut aussi avoir à s'arrêter pour laisser passer un piéton qui manifeste son intention de traverser, si les conditions de circulation le permettent (distance du véhicule par rapport au piéton, vitesse du véhicule et visibilité permettant l'arrêt), sous réserve que le piéton se trouve à plus de 50 mètres d'un passage piéton ou au niveau d'un passage piéton non géré par feux.
- le trottoir est bien un espace dédié aux piétons. Les règles d'usage des trottoirs sont précisées, notamment pour les engins d'entretien et les franchissements. Ces règles traduisent très directement le principe de prudence. En outre, l'aménagement des « trottoirs traversants » gagne une assise réglementaire.
- divers articles du code de la route sont mis en cohérence avec la priorité du piéton sur l'ensemble de l'espace public dans les zones de rencontre et les aires piétonnes.

La présente plaquette a pour objectif de traduire en termes simples les éléments modifiés dans le code de la route, d'en donner une interprétation, et d'illustrer certains concepts nouveaux.



Novembre 2010

Éditions du Certu

Mise en cohérence de divers articles du code de la route avec la priorité des piétons sur l'ensemble de l'espace public dans les zones de rencontre et les aires piétonnes.

Le décret 2008-754 du 30/07/2008 a donné la priorité au piéton sur les véhicules dans la zone de rencontre, et l'a confirmée dans l'aire piétonne.

Restait à traduire dans le reste du code les conséquences de cette priorité.

Rappel



L'aire piétonne

est par définition un espace public dont l'usage est affecté aux piétons.

Le piéton se déplace sur l'ensemble de l'espace, il est prioritaire sur tout autre usager à l'exception des modes guidés de façon permanente.



La zone de rencontre est un espace partagé où le piéton est prioritaire par rapport aux autres usagers, à l'exception des modes guidés de façon permanente.

Le partage de la voirie se fait par la cohabitation entre les piétons et les véhicules.

Voir les fiches sur les « zones de circulation particulières en milieu urbain - Aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 - Trois outils réglementaires pour un meilleur partage de la voirie - Décret 2008-754 du 30 juillet 2008 » sur www.certu.fr

Utilisation du trottoir :

Article R412-34

I. - Lorsqu'une chaussée est bordée d'emplacements réservés aux piétons ou normalement praticables par eux, tels que trottoirs ou accotements, les piétons sont tenus de les utiliser, à l'exclusion de la chaussée.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux aires piétonnes et aux zones de rencontre.

Les définitions de l'aire piétonne et de la zone de rencontre précisent que le piéton peut circuler dans tout l'espace de ces zones, y compris la chaussée. L'obligation faite aux piétons de circuler sur les trottoirs lorsqu'ils existent n'a pas de sens dans les zones de rencontre et les aires piétonnes.



Le piéton peut utiliser tout l'espace d'une zone de rencontre

Source : CERTU

Règles de traversée des chaussées :

Article R412-37

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

Ils sont tenus d'utiliser, lorsqu'il en existe à moins de 50 mètres, les passages prévus à leur intention.

Aux intersections à proximité desquelles n'existe pas de passage prévu à leur intention, les piétons doivent emprunter la partie de la chaussée en prolongement du trottoir.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux aires piétonnes et aux zones de rencontre.

Les définitions de l'aire piétonne et de la zone de rencontre précisent que le piéton est prioritaire sur tous les véhicules dans tout l'espace de ces zones, y compris la chaussée. L'obligation faite aux piétons de vérifier la visibilité, la distance et la vitesse des véhicules, la règle d'utilisation obligatoire du passage piéton situé à moins de 50 mètres et celle de traversée dans le prolongement des trottoirs n'a pas de sens dans les zones de rencontre et les aires piétonnes.

L'aire piétonne et la zone de rencontre étant des espaces dans lesquels les piétons sont prioritaires sur tous les autres usagers, et où la vitesse des véhicules est peu élevée, il peut se déplacer et traverser comme il le souhaite, indépendamment de la présence d'une configuration rappelant le trottoir. Si un simple contact visuel entre les usagers, permis par le caractère apaisé de ces zones, peut faciliter les déplacements de tous, les conducteurs de véhicule doivent toujours assurer la sécurité du piéton en lui laissant la priorité et en partant de l'hypothèse que le piéton peut être un non voyant ou un mal voyant.

La matérialisation de passages piétons n'est jamais une obligation ; elle apparaît d'autant moins pertinente dans une logique d'aménagement de zone de rencontre ou d'aire piétonne permanente.

Pour le passage piéton, deux cas se présentent.

- *l'aire piétonne temporaire :*

Des passages piétons peuvent y être peints pour la traversée des piétons durant les périodes pendant lesquelles la zone n'est pas à priorité piétonne.

En effet, pendant la période de fonctionnement en aire piétonne, ou dans les zones de rencontre, les passages piétons perdent leur signification et les règles qui leurs sont associées ne s'appliquent plus.

- *les effets de bord :*

Des passages piétons peuvent exister hors ou en limite de la zone de rencontre ou de l'aire piétonne .

Ils n'ont aucune influence dans l'aire piétonne ou la zone de rencontre (la règle des 50 mètres ne s'applique pas, aucun détour ne s'impose).

Règles de traversée directe :

Article R412-39

Hors des intersections, les piétons sont tenus de traverser la chaussée perpendiculairement à son axe.

Il est interdit aux piétons de circuler sur la chaussée d'une place ou d'une intersection à moins qu'il n'existe un passage prévu à leur intention leur permettant la traversée directe.

Ils doivent contourner la place ou l'intersection en traversant autant de chaussées qu'il est nécessaire.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux aires piétonnes et aux zones de rencontre.

Les définitions de l'aire piétonne et de la zone de rencontre précisent que le piéton est autorisé à circuler sur la chaussée dans ces zones. L'obligation faite aux piétons de suivre les règles de traversée d'intersection et de place n'ont pas de sens dans les zones de rencontre et les aires piétonnes.

Cette collection comporte les guides techniques, les ouvrages méthodologiques et les autres ouvrages qui, sur un champ donné, présentent de manière pédagogique ce que le professionnel doit savoir. Le Certu a suivi une démarche de validation du contenu et atteste que celui-ci reflète l'état de l'art. Il recommande au professionnel de ne pas s'écarter des solutions préconisées dans le document sans avoir pris l'avis d'experts reconnus.

Le Certu publie également les collections : débats, dossiers, rapports d'étude.

Amélioration de la sécurité des usagers vulnérables

Pour en savoir plus :

- *Les zones de circulation particulières en milieu urbain - Aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 - Trois outils réglementaires pour un meilleur partage de la voirie - Décret 2008-754 du 30 juillet 2008* - Certu 2008.
- *La démarche « code de la rue » en France, premiers résultats* - octobre 2008, Certu 2008.
- Fiches « Zones de circulation apaisée » - téléchargeables sur www.certu.fr

Remerciements :

Ces fiches ont été rédigées par :

- Valérie Billard (CETE Normandie Centre) ;
- Benoit Hiron et Frédéric Murard (CERTU) ;
- Elise Loubet-Loche et Odile Seguin (DSCR).

Elles ont bénéficié de la relecture de :

- Thomas Jouannot, Daniel Lemoine, Samuel Martin et Olivier Baille (CERTU) ;
- Didier Plassart (CETE Normandie Centre) ;
- Jean-Pierre Le Loch et Yann Le Goff (Ville de Paris et groupe AITF déplacement signalisation).

© Certu 2010
La reproduction
totale ou partielle
du document doit être
soumise à l'accord
préalable du Certu.

Maquette & Mise en Page :
Antoine Jardot
DADT - VIA
CETE Normandie Centre
02 35 68 89 33

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir

www.certu.fr
Prix : 5 euros
ISSN : 1263-3313
ISBN : 978-2-11-098938-3

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

CODE DE LA RUE

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 quatre 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 co-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 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.

Certu 2010 / 112



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable,
des Transports
et du Logement

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.

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.

- **« 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 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.



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

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.

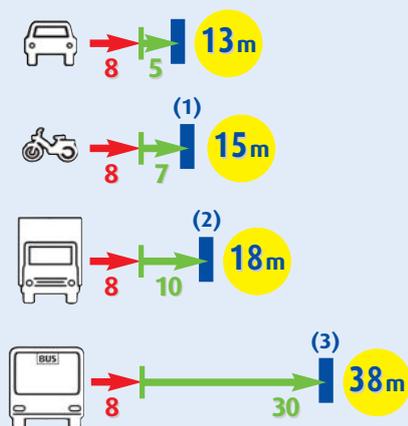
Concernant les deux roues motorisés, même si la décélération possible est proche de celle d'un véhicule léger, la manœuvre du freinage est plus délicate à gérer par le conducteur. Il n'est donc pas souhaitable de se baser sur la distance d'arrêt réalisable en freinage d'urgence par un deux-roues motorisés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

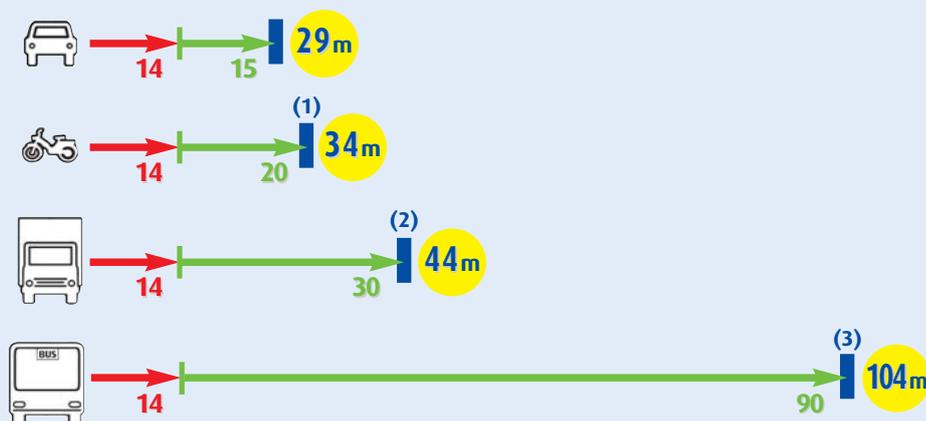
Concernant les poids-lourds, la décélération est nettement moins élevée que celle d'un véhicule léger, et peut varier en fonction de la charge transportée, donnée que le piéton ne peut pas estimer. Il faut donc considérer que les distances d'arrêt de ce type de véhicule sont bien plus élevées que celles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



• Les distances d'arrêt à 50 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 motorisé.

(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.

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 stationne-

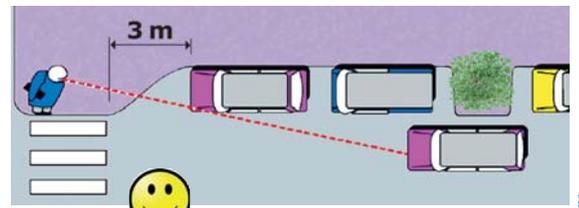
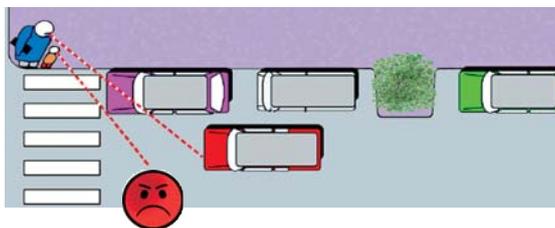
ment des véhicules motorisés en amont d'un passage piéton constitue également un masque. Le stationnement des deux roues motorisés constitue un masque pour les enfants.

Il est recommandé que :

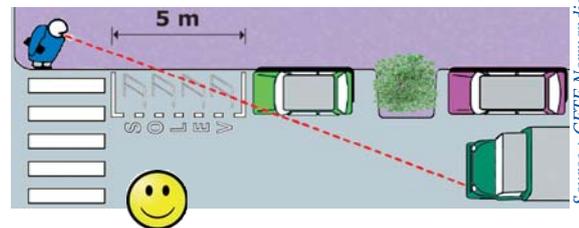
- seul le stationnement des vélos soit admissible au vu du faible volume obstrué par ces véhicules.
- la longueur d'arrêt ou de stationnement motorisé neutralisée en amont du passage piéton sans feux pour assurer une visibilité entre un piéton s'engageant sur le passage piéton et un conducteur de véhicule situé à une trentaine de mètres du passage piéton soit de 5 mètres lorsqu'il n'existe pas d'avancée de trottoir.

Cette longueur peut être ramenée à 3 mètres lorsqu'une avancée de trottoir existe.

Schémas des triangles de visibilité piéton/conducteur de véhicule avec et sans avancée de trottoir



La covisibilité entre le piéton et le conducteur est assurée



Source : CETE Normandie Centre

© Certu 2010

La reproduction totale ou partielle du document doit être soumise à l'accord préalable du Certu.

Maquette & Mise en Page :
Antoine Jardot
DADT - VIA
CETE Normandie Centre
02 35 68 89 33

Bibliographie

- Les zones de circulation particulières en milieu urbain - Aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 - Trois outils réglementaires pour un meilleur partage de la voirie - Décret 2008-754 du 30 juillet 2008 - Certu 2008.
- La démarche « code de la rue » en France, premiers résultats - octobre 2008, Certu 2008.
- Fiches « Zones de circulation apaisée » - téléchargeables sur www.certu.fr

Pour en savoir plus ...

AUTEURS DE LA FICHE

Valérie Billard
Cete Normandie Centre - DADT/VIA

Benoit Hiron
CERTU/VOI/SUD

Frédéric Murard
CERTU/VOI/SUD

Elise Loubet-Loche
DSCR/A14

Odile Seguin
DSCR/A14

VOTRE CONTACT AU Certu

Frédéric Murard - voi/sud
04 72 74 58 66
frederic.murard@developpement-durable.gouv.fr

Secrétariat : 04 72 74 59 61
voi.certu@developpement-durable.gouv.fr

Le trottoir

Définition :

Le Code de la route mentionne le trottoir sans le définir. Cependant, même en l'absence de définition formelle, de nombreuses règles concernant la circulation et le stationnement des véhicules, la circulation des piétons, les intersections et les priorités de passage, font référence au trottoir. Dans le but d'affirmer que le trottoir est dédié au piéton par rapport à tous les autres usagers potentiels du trottoir, il est apparu nécessaire de clarifier ses règles d'usage. En effet, le trottoir reste l'aménagement courant dédié aux piétons au bord de la chaussée en agglomération, considéré par eux comme un refuge où ils sont en sécurité.

Du point de vue de l'aménagement, ce sont les textes de loi et décrets relatifs à l'accessibilité qui sont les plus prescriptifs (caractéristiques techniques et dimensionnelles, implantation du mobilier urbain...). Indépendamment, dans le sens commun, le trottoir désigne une partie de la voie publique distincte de la chaussée, qu'il s'agisse d'une chaussée classique avec ou sans voie réservée (couloir bus, bande cyclable) ou d'une piste cyclable, et de tout emplacement aménagé pour le stationnement.

Le trottoir est dénivelé ou non par rapport à l'espace réservé aux véhicules. Il est souhaitable que ses limites soient repérables et détectables. Il est de préférence revêtu d'un matériau permettant le déplacement sans difficulté des personnes. C'est un lieu affecté aux piétons. Les « assimilés piétons » sont amenés à y circuler conformément à la réglementation.

Le trottoir est l'espace dédié aux piétons

Article R412-7

I. - Les véhicules doivent, sauf en cas de nécessité absolue, **circuler sur la chaussée**.

Article R412-7

III. - **Sous réserve de l'application des deuxième, troisième et quatrième alinéas du I.**, le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 4^e classe.

Cet article confirme que la circulation normale des véhicules se fait sur la chaussée, et par conséquent ne doit pas s'effectuer sur le trottoir. Toutefois, la suppression du terme « exclusivement » qui apparaissait auparavant dans cet alinéa permet la description des cas autorisés, précisés dans la suite de l'article.

Toute circulation non prévue y est interdite et sanctionnée par une amende prévue pour les contraventions de 4^e classe (135 €).

Le constat a été fait que pour certains usages, la présence de véhicules sur le trottoir était incontournable. Il a été choisi de le reconnaître et de fixer un cadre réglementaire à ces pratiques.

Certu 2010 / 113



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable,
des Transports
et du Logement

L'entretien du trottoir

Article R412-7

I. (quatrième alinéa) - Les engins d'entretien du trottoir peuvent y circuler dans l'exercice de leur mission, sauf dispositions contraires prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

Si le trottoir est dédié au piéton, il est nécessaire de pouvoir l'entretenir. C'est pourquoi cet usage est désormais précisé. Pour autant le trottoir ne doit pas constituer un raccourci pour la circulation des engins d'entretien, d'où la précision apportée par cet article : l'utilisation du trottoir est limitée à l'exercice de la mission d'entretien de ce dernier. Il est laissé à l'autorité investie du pouvoir de police la possibilité de limiter cette circulation temporairement ou géographiquement.

Jusqu'à-là, les engins d'entretien du trottoir n'étaient pas clairement autorisés par le code de la route à y circuler pour l'entretenir, ce qui pouvait leur être préjudiciable en cas d'accident. Ce nouvel alinéa comble ce vide réglementaire et répond à la mécanisation de l'entretien qui est une évolution de la société à prendre en compte (balayeuses, engins de déneigement, caninettes...).

Cette circulation n'est possible que pour la réalisation effective de la mission d'entretien, et non pour rejoindre un lieu d'intervention. C'est donc bien notamment pour nettoyer le trottoir, effectuer des opérations de ramassage d'encombrants, effectuer des opérations d'entretien de végétaux, que les engins d'entretien peuvent y circuler.

Pour autant il a été proposé que l'autorité en charge du pouvoir de police puisse décider par un arrêté de ne pas autoriser cette circulation ou de la limiter. Ce peut être le cas pour favoriser des modes d'intervention sur trottoir non motorisés, par exemple du fait de la largeur du trottoir et pour privilégier des interventions en neutralisant une voie de circulation plutôt que le trottoir (arrosage, élagage par exemple). Ce peut être aussi le cas pour éviter la présence des engins dans certaines plages horaires (sortie d'école, marchés...). Si cette possibilité peut sembler inutile pour les interventions en régie, elle peut clarifier la situation lorsque l'entretien est externalisé ou lorsque les services ne sont pas sous le contrôle hiérarchique de l'autorité investie du pouvoir de police.

L'accès aux immeubles, aux parcelles, aux emplacements aménagés pour le stationnement

Article R412-7

I. (deuxième alinéa) - Toutefois, ils peuvent franchir un trottoir, à partir de l'accès le plus proche, pour rejoindre ou quitter les accès carrossables des immeubles riverains ou des accès non ouverts à la circulation publique.

Article R413-18

Le conducteur d'un véhicule ou d'un engin qui circule dans un parc de stationnement aménagé sur un terre-plein ou qui franchit un trottoir ou y circule dans les conditions prévues à l'article R. 412-7 ne doit y rouler qu'à l'allure du pas et en prenant toute précaution afin de ne pas constituer un danger pour les piétons.

Si la possibilité de franchir le trottoir pour accéder aux immeubles et parcelles était déjà prévue par le code de la route, il est désormais précisé que tout franchissement doit être le plus court possible, et se faire par les accès les plus proches. Il est précisé que la circulation se fait toujours à l'allure du pas (6 km/h), sans mise en danger du piéton.

La notion de « parc de stationnement de véhicules aménagés sur des trottoirs » a été retirée du code de la route. Le stationnement n'étant pas réglementaire sur trottoir (stationnement gênant, article R417-10, amende prévue pour les contraventions de la 2^e classe, 35 €), les places aménagées ne peuvent pas être considérées comme faisant partie du trottoir.

Le franchissement se différencie de la circulation car il doit se faire au plus court, pour rejoindre ou quitter les immeubles riverains, et les accès non ouverts à la circulation publique. Le choix de ce terme souligne que le véhicule effectue une manœuvre inhabituelle par rapport à la circulation sur la chaussée, ce qui implique une vigilance renforcée. Le conducteur de véhicule entre sur une partie de l'espace public, le trottoir dédié au piéton.

La précision apportée sur le fait que le franchissement du trottoir est strictement liée à l'**accès le plus proche** a été apportée pour éviter toute circulation de véhicules sur les trottoirs.

Le franchissement, pour l'accès aux lieux privés et aux entrées d'immeubles, est une nécessité que l'on ne peut rejeter. Cependant, il ne faut pas qu'un véhicule remonte en circulant sur le trottoir sur une longueur importante d'une rue pour rejoindre une éventuelle entrée d'immeuble ou de parcelle, ou un emplacement aménagé pour le stationnement, qu'il soit prévu pour les automobiles, les deux roues motorisés ou les vélos.

Le trottoir traversant

Article R412-7

I. (troisième alinéa) - Ils peuvent également le franchir pour rejoindre une autre chaussée s'il existe un aménagement à cet effet.

Un nouveau cas apparaît, celui du trottoir traversant, prolongement du trottoir qui interrompt la chaussée d'une rue secondaire au niveau du débouché sur une autre rue.

Habituellement, lorsqu'il chemine sur le trottoir le long d'une rue et arrive à hauteur d'une intersection, le piéton quitte le trottoir sur lequel il est en sécurité pour descendre sur la chaussée et ensuite remonter au niveau de la bordure de trottoir opposé. Il revient alors au piéton de s'assurer des modalités de respect des règles de traversées d'une chaussée (distance, vitesse, visibilité, feux piéton...). De plus, cette action est difficile et contraignante pour une personne ayant des difficultés à se déplacer.

Le trottoir traversant donne au piéton une vraie continuité de cheminement et un confort de déplacement. En effet, il revient au conducteur d'assurer la sécurité du piéton (pas de mise en danger, et allure du pas du véhicule), car il franchit alors un trottoir. Cet aménagement a vocation à favoriser les déplacements pédestres, et à faciliter également le déplacement de toutes les personnes à mobilité réduite. Le trottoir traversant étant un trottoir, il offre les mêmes avantages au piéton, et impose les mêmes règles aux autres usagers (cyclistes, deux roues motorisés, automobilistes, chauffeurs)...

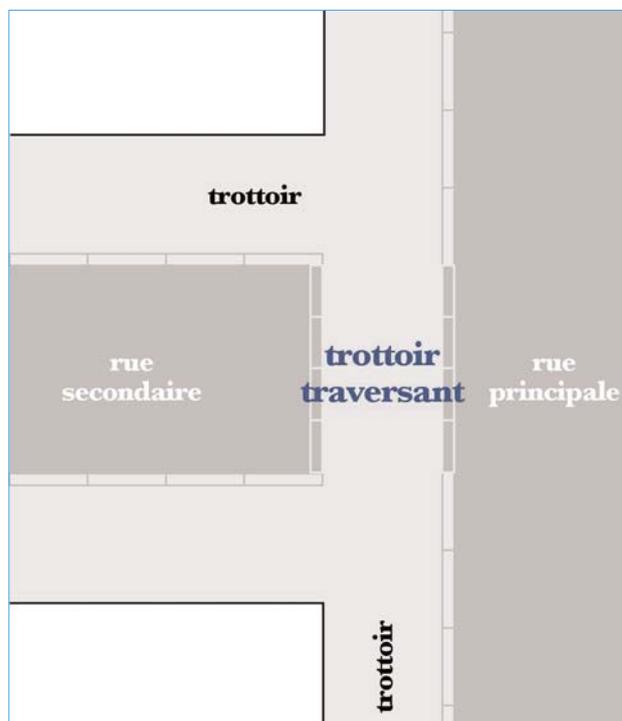
Le piéton est davantage en sécurité car il reste sur un espace qui lui est propre. Ce n'est plus le piéton qui traverse la rue secondaire mais le véhicule qui traverse le trottoir. En cela, il ne s'agit pas d'un plateau surélevé, simple surélévation de la chaussée qui n'est pas en continuité d'un trottoir.

Ce type d'aménagement se rencontrait déjà sur le terrain, en dehors de tout cadre légal clair ; il est désormais identifié dans le code de la route.

Quelques recommandations pour l'aménagement du trottoir traversant

Pas de marquage spécifique : le trottoir traversant est aménagé sans marquage (ni de ligne de stop, ni de ligne de cédez-le-passage), l'aménagement devant se comprendre directement par les conducteurs de véhicules qui le franchissent.

Pour la partie trottoir en traversée par rapport au reste du trottoir en bordure de façade, l'effet de continuité du trottoir et du trottoir traversant doit être assuré par ses caractéristiques visuelles et tactiles (mêmes matériaux, même couleur...), sans implantation de bandes d'éveil de vigilance contrastées, qui risqueraient de perturber les conducteurs, et de donner des messages contradictoires.



Pour une bonne lisibilité le trottoir traversant doit être de même matériau et aspect que le trottoir environnant (il faut que le trottoir environnant soit d'un aspect contrasté de celui de la chaussée pour que la continuité trottoir/trottoir traversant ait un sens) permettant ainsi son repérage, à la fois par les automobilistes et par les piétons.

Ses **limites avec les chaussées** doivent rester lisibles. Il est fortement recommandé que le trottoir traversant reste au même niveau que le trottoir et que ce niveau soit surélevé par rapport à la chaussée, de préférence à l'aide d'une rampe, car la rupture franche pose un problème pour les vélos, cyclomoteurs et motocyclettes en virage même à faible vitesse.

Le conducteur devant franchir le trottoir traversant à l'allure du pas sans mise en danger du piéton, la différence de niveau avec la chaussée contribue physiquement à cet effet de ralentissement (contrainte physique), il n'y a pas lieu d'informer le piéton d'un danger lorsqu'il entre sur le trottoir traversant.

Le trottoir traversant offre de la sécurité pour le piéton aveugle, mais complique sa localisation dans l'espace s'il ne se guide pas en suivant la façade. En effet, la continuité du trottoir ne lui permet pas de savoir qu'il vient de croiser une rue, ce qui soulève une difficulté de repérage dans l'espace public. Il est donc souhaitable que les limites entre le trottoir traversant et les chaussées, et particulièrement celle de la rue principale, soient détectables et repérables.

Toute information qui pourrait être lue par le conducteur de véhicule comme une interruption du trottoir serait défavorable à la continuité du cheminement piéton.

La largeur du trottoir traversant doit assurer la continuité avec le trottoir en respectant les règles d'accessibilité (cf. arrêté du 15 janvier 2007 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics).

Quelques recommandations pour l'implantation du trottoir traversant

- En entrée de zone de rencontre, en entrée de zone 30, éventuellement à l'intérieur des zones 30 (seulement s'il existe une hiérarchie des voies à l'intérieur de ladite zone, avec un risque de reprise de vitesse sur la voie principale).
- Possibilité ouverte d'emploi dans les aires piétonnes (réponse au cas des aires piétonnes temporaires).
- **A proscrire** : le recours au trottoir traversant pour les voies à 70 km/h et des intersections entre voies à 50 km/h.



Exemple de trottoir traversant en entrée de zone de rencontre

Les règles de circulation pour les conducteurs sur un trottoir

Article R413-18

Le conducteur d'un véhicule ou d'un engin qui circule dans un parc de stationnement aménagé sur un terre-plein ou qui franchit un trottoir ou y circule dans les conditions prévues à l'article R412-7 ne doit y rouler qu'à l'allure du pas et en prenant toute précaution afin de ne pas constituer un danger pour les piétons.

Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Les règles de franchissement du trottoir (allure du pas, précautions) pour accéder aux immeubles, parcelles ou emplacements aménagés pour le stationnement étaient déjà prévues par le code de la route. Elles s'appliquent désormais également à la circulation des engins d'entretien et au franchissement du trottoir traversant.

Toutefois la notion de « ne pas nuire au piéton » est remplacée par celle de « ne pas constituer un danger pour les piétons », ce qui est une déclinaison du principe de prudence et une reconnaissance de la vulnérabilité du piéton.

La suppression de la notion de « parcs de stationnement aménagés sur trottoir » traduit le fait que ces emplacements sont distincts du trottoir. En effet le stationnement sur trottoir est réglementairement gênant.

Cet article s'adresse à deux populations : d'une part le conducteur de véhicule (vélo, deux roues motorisé, automobile, véhicule lourd...) qui franchit le trottoir, d'autre part le conducteur d'engin (balayuses, engin d'entretien des plantations par exemple) qui circule sur le trottoir pour son entretien.

Le conducteur, autorisé à franchir le trottoir dans certaines conditions, doit rouler au pas (environ 6 km/h) et prendre toutes les précautions de prudence avant et pendant toute sa manœuvre. Il est précisé que dans ce cas le conducteur effectue une manœuvre inhabituelle par rapport à la circulation sur la chaussée, ce qui implique une vigilance renforcée de sa part. Il doit s'assurer qu'il n'engendre ni danger ni gêne pour les piétons et assimilés. Il est entendu qu'il perd toute priorité sur les usagers habituels du trottoir en le franchissant.

Les règles de sortie du trottoir et de retour sur la chaussée

Article R415-9

I. - Tout conducteur **qui débouche** sur une route **en franchissant un trottoir** ou à partir d'un accès non ouvert à la circulation publique, d'un chemin de terre ou d'une **aire de stationnement ne doit s'engager sur la route qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger et qu'à une vitesse suffisamment réduite** pour lui permettre un arrêt sur place.

II. - Il doit céder le passage à tout autre véhicule.

III. - Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du II ci-dessus est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

IV. - 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.

V. - Cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de quatre points du permis de conduire.

Si les règles de sortie du trottoir pour rejoindre la chaussée étaient déjà prévues par le code de la route, il est désormais précisé qu'elles s'appliquent également au franchissement du trottoir traversant.

Le principe retenu pour le véhicule franchissant un trottoir traversant est celui de la perte complète de priorité à l'instar de ce qui est prévu par exemple pour un véhicule qui sort d'un accès riverain.

La perte de priorité des conducteurs qui quittent le trottoir s'applique bien à tous les cas de franchissement et de circulation autorisés. S'agissant d'une règle générale du Code de la route, l'autorité investie du pouvoir de police est dispensée de prise d'arrêt (et de mise en place de signalisation) pour informer les usagers sur le régime de priorité.

Pour que la perte de priorité du véhicule en attente après avoir franchi le trottoir traversant et sur le point d'accéder à une autre chaussée ou voirie soit comprise, il est nécessaire d'aménager le trottoir traversant de façon à interrompre visuellement la voie secondaire.



Source : CERTU

Trottoir traversant

Situé au débouché de rues secondaires relativement calmes, le trottoir se prolonge à niveau à travers la chaussée, jusque de l'autre côté de la rue.

En conséquence les conducteurs doivent percevoir clairement qu'ils changent de niveau pour accéder au trottoir (espace dédiés aux piétons) puis changent à nouveau de niveau pour rejoindre la chaussée (perte de priorité par rapport aux véhicules, que ce soient des vélos, des deux roues motorisés, des automobiles circulant dans les deux sens).

© Certu 2010
La reproduction
totale ou partielle
du document doit être
soumise à l'accord
préalable du Certu.

Maquette & Mise en Page :
Antoine Jardot
DADT - VIA
CETE Normandie Centre
02 35 68 89 33

Bibliographie

- *Les zones de circulation particulières en milieu urbain - Aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 - Trois outils réglementaires pour un meilleur partage de la voirie - Décret 2008-754 du 30 juillet 2008 - Certu 2008.*
- *La démarche « code de la rue » en France, premiers résultats - octobre 2008, Certu 2008.*
- *Fiches « Zones de circulation apaisée » - téléchargeables sur www.certu.fr*

Pour en savoir plus ...

AUTEURS DE LA FICHE

Valérie Billard
Cete Normandie Centre - DADT/VIA

Benoit Hiron
CERTU/VOI/SUD

Frédéric Murard
CERTU/VOI/SUD

Elise Loubet-Loche
DSCR/A14

Odile Seguin
DSCR/A14

VOTRE CONTACT AU Certu

Frédéric Murard - *voi/sud*
04 72 74 58 66
frederic.murard@developpement-durable.gouv.fr

Secrétariat : 04 72 74 59 61
voi.certu@developpement-durable.gouv.fr