

PASSAGES POUR PIETONS

1 – OBJECTIF

Présenter les recommandations de marquage des passages pour piétons et des signalisations associées, hors marquage sur ralentisseur trapézoïdal.

2 – REFERENCES

Le code de la route

Art R411-25

Art R412-37

Art R415-1

Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière

Art 40 – Passages pour piétons

Art 72-1 – Traversées de chaussée – 1 - Passages pour piétons

Art 117-4 – Marques transversales – F – Ligne d'effet des passages pour piétons

Art 118 – Passages pour piétons

Guide de Nantes Métropole

Les fiches "**signalisation - généralités**", "**signalisation verticale – généralités**" et "**signalisation horizontale - généralités**"

La fiche "**traversées piétonnes aménagées – généralités**"

Les fiches signalisation verticale et horizontale "**ralentisseur trapézoïdal**", "**ralentisseur plateau**"

3 - PRINCIPES

Réglementaire

- la signalisation routière est établie pour signifier une prescription de l'autorité investie du pouvoir de police ou donner une information aux usagers.
- Les 3 dispositions ci-dessous ne s'appliquent pas aux aires piétonnes et aux zones de rencontre.
 - 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 les passages prévus à leur intention situés à moins de 50 m.
 - Aux intersections sans passage pour piétons à proximité, les piétons doivent emprunter la partie de la chaussée en prolongement du trottoir.
- Tout conducteur est tenu de céder le passage au piéton s'engageant dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire.
- Les passages pour piétons sont délimités par des bandes rectangulaires ou parallélogrammiques blanches parallèles à l'axe de la chaussée.
- La longueur des bandes minimales est de 2,50 m en ville et de 4 m à 6 m hors agglomération. La largeur des bandes est de 0,50 m. L'interdistance des bandes varie de 0,50 m à 0,80 m.

- Pour une meilleure lisibilité des marquages, le marquage axial ou de délimitation des voies est interrompu de part et d'autre du passage pour piétons, à une distance de 0,50 m.
- La ligne d'effet des passages pour piétons est à mettre en œuvre exclusivement si le marquage de la traversée est conforme à l'I.I.S.R. Elle peut être implantée entre 2 m et 5 m en amont du passage pour piétons. Elle est matérialisée par une ligne discontinue T'2 de 15 cm blanche.
- Dans les zones 30, la matérialisation des passages piétons doit rester exceptionnelle.
- En agglomération, sur les sections à 70 km/h, il est recommandé de ne pas implanter de passage pour piétons en dehors des carrefours importants, de type giratoire, ou des intersections gérées par des feux de circulation. Si un arrêté le prescrit, la signalisation du passage pour piétons est complétée par un panneau B14, limitant la vitesse à 50 km/h, posé sur le même support et au-dessous du panneau A13b.
- En dehors des agglomérations, dans le cas où il a été décidé d'installer un passage pour piétons, et si un arrêté le prescrit, la signalisation de ce passage pour piétons est complétée par un panneau B14, limitant la vitesse à 70 km/h, posé sur le même support et au-dessous du panneau A13b.
- La signalisation avancée d'un passage pour piétons, lorsqu'elle est nécessaire, ce qui est toujours le cas en rase campagne et l'est fréquemment dans les zones suburbaines, se fait à l'aide du panneau A13b.
- La signalisation de position d'un passage pour piétons est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau C20a.

La mise en œuvre d'un passage pour piétons implique que son marquage doit être a minima conforme à l'I.I.S.R, et ce sans autre coloration de revêtement proche ou autour du passage piéton autre que celui du revêtement de surface de la chaussée. Le marquage réglementaire n'instaure pas une priorité particulière au piéton qui emprunte un passage pour piétons.

4 – DISPOSITION DE NANTES METROPOLE

Dispositifs associés au passage pour piétons

Tableau 1

	En agglomération		Hors agglomération
	v > 50 km/h en carrefours	v ≤ 50 km/h	
Dégagement de la visibilité	Oui (*1)	Oui (*1)	Oui (*2)
Ligne d'effet (*3)	Non	Oui	Non
Réduction vitesse	La vitesse sera limitée à 50 km/h liée à la pose du panneau A13b "traversée piétonne ».	Non	Sur les voies à 80km/h la vitesse sera limitée à 70km/h liée à la pose du panneau A13b "traversée piétonne"

(*1) un dégagement de la visibilité suivant la recommandation de la fiche "Traversées piétonnes aménagées - Généralités"

(*2) un dégagement de la visibilité en tenant compte de la vitesse d'approche liée à un carrefour

(*3) elle est mise en œuvre suivant le tableau ci-dessous

Marquages des bandes du passage pour piétons

Nantes Métropole préconise les dimensions suivantes :

Longueurs des bandes

En agglomération

Sur Nantes Métropole, la référence de longueur des bandes est de **4 m**. Cette longueur augmente le confort pour les piétons en traversée et renforce sa visibilité pour les conducteurs. Les longueurs inférieures doivent se justifier par des contraintes techniques.

- **Sur les voies principales** la longueur des bandes est de 4 m. Dans des cas de forte présence de piétons, prévoir une longueur entre 5 m à 6 m.
- **Sur les voies de dessertes**, la longueur des bandes de 4 m est à adapter en fonction du contexte, en plus ou en moins.
- Sur **les voies dont la vitesse est supérieure à 50km/h**, le passage pour piétons sera implanté uniquement aux carrefours. Se reporter à la fiche "Traversées piétonnes aménagées – Généralités".

Hors agglomération

Nantes Métropole ne préconise pas le marquage. Si il doit être matérialisé, tenir compte des règles de la fiche "Traversées piétonnes aménagées – Généralités ». La longueur variera entre 4m et 6 m.

La création d'un passage pour piétons réglementaire (souvent appelé passage protégé) donne au piéton un sentiment de sécurité et de priorité. Ceci peut le pousser à s'y engager en forçant le passage, sûr de son droit et plus spécialement pour les enfants qui peuvent avoir des difficultés d'appréciation des vitesses d'approches des véhicules.

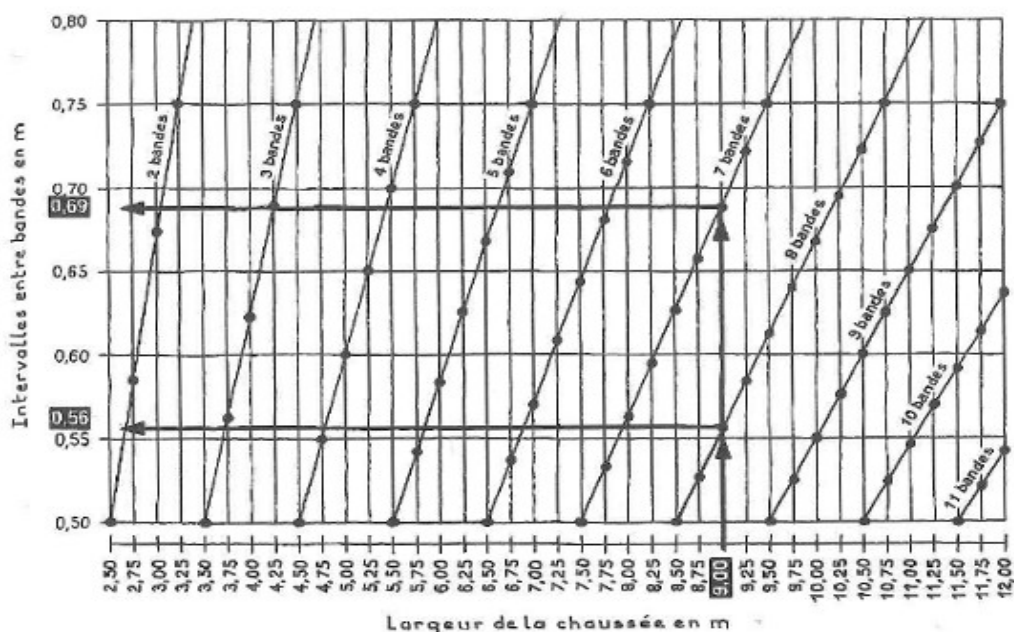
Le positionnement du passage pour piétons doit être crédible et la vitesse pratiquée doit être compatible avec un arrêt rapide du véhicule afin que l'usager motorisé considère cet aménagement.

La règle est de ne pas implanter de passage pour piétons hors agglomération en dehors d'un carrefour important (voir fiche Traversées piétonnes aménagées – Généralités). Il est nécessaire de maintenir une co vigilance entre tous les usagers de la route et les piétons, ce sont des routes et non des rues qui sont gérées.

Ecartement des bandes

Pour des raisons économiques et écologiques, chercher à réduire le nombre de bandes blanches sans entraîner un espacement supérieur à 0,80 m. Ce principe est à appliquer en agglomération comme hors agglomération.

Ci-dessous un schéma extrait du guide CEREMA sur le marquage de la chaussée en agglomération. Il permet de réduire le nombre de bandes en fonction de la largeur de chaussée. Ce schéma servira à augmenter l'intervalle entre bandes afin de ne plus être sur du 0,50 m de vide systématiquement.



Extrait du guide du marquage sur chaussée en agglomération du CEREMA

Préconisation Nantes Métropole

Exemples à mettre en œuvre de nombre de bandes et d'écartement entre bandes suivant la largeur de la voie à mettre en œuvre :

- voie de 5 m : 4 bandes et 5 écartements de 0,60m
- voie de 6 m : 5 bandes et 6 écartements de 0,58m
- voie de 9 m : 7 bandes et 8 écartements de 0,69m

Pour des largeurs de voie différentes, se reporter au tableau du CEREMA.

La ligne d'effet des passages pour piétons

Elle est positionnée en amont d'un passage pour piétons et sert à mieux protéger les traversées piétonnes non équipées de feux tricolores. Elle matérialise l'endroit où les véhicules circulant sur la chaussée doivent s'arrêter en créant une zone tampon.

Contexte de mise en œuvre

Lorsque les conditions du tableau 1 sont remplies, le tableau ci-dessous recense les contextes de mises en œuvre de la ligne d'effet sur les passages pour piétons **exclusivement en section courante**.

Tableau 2

	Possible	A proscrire
Passages pour piétons en section courante, distance minimum 15 m à 20 m d'un carrefour (permettre de stocker un PL)	X	
Passage pour piétons devant les écoles, quel que soit le type de voie et le statut (zone 30 et zone de rencontre sans marquage d'animation).	X	
Passage pour piétons sur une chaussée à 2 files ou plus de circulation, dans un même sens (type couloir de bus et voie de circulation générale) quel que soit le type de voie et la vitesse autorisée ≤50 km/h	X	
Passage pour piétons en parallèle d'une traversée de cycles		X
Traversée de cycle, pas de marquage cette ligne pourrait être confondue avec une ligne de céder le passage		X
Passage pour piétons à l'intérieur d'une écluse simple ou double, la ligne serait franchie par le véhicule en aval du PP et ferait doublon avec la présence d'une ligne d'effet d'alternat.		X
Passage pour piétons sur plateaux, ralentisseurs trapézoïdaux, et associés à un ou des coussins.		X
Aménagement d'une chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)		X
Largeur de chaussée < 5,20 m ou largeur de voie < 2,60 m (ne permet pas un marquage axial)		X

Marquage de la ligne et matériaux

La ligne d'effet sera d'autant mieux perçue que **l'intérieur du sas ne comportera aucun marquage**. Les marquages existants seront effacés.

Elle sera positionnée sur les voies de circulation générale, les voies réservées type couloir de bus ou bande cyclable et sur les pistes cyclables.

Matériaux de marquage

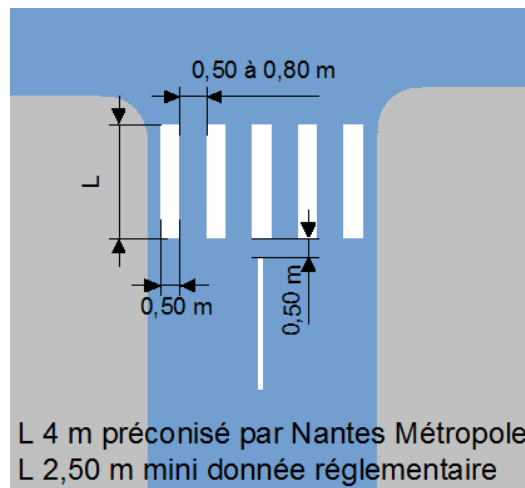
Se reporter à La fiche "Signalisation horizontale – Généralités" pour connaître les caractéristiques des matériaux à mettre en œuvre.

Le matériau de marquage de la ligne d'effet sera celui du passage pour piétons.

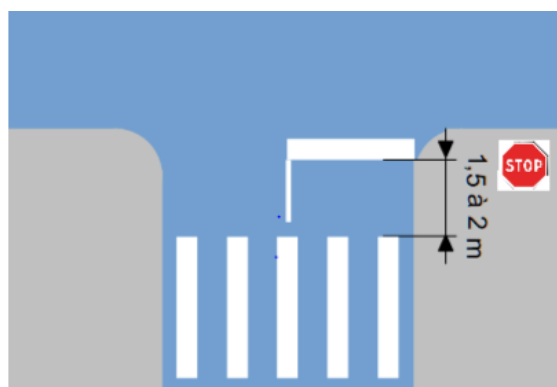
5 - SCHEMAS DE PRINCIPE DE LA SIGNALISATION

Signalisation horizontale

Dimensions et longueurs réglementaires et recommandées :

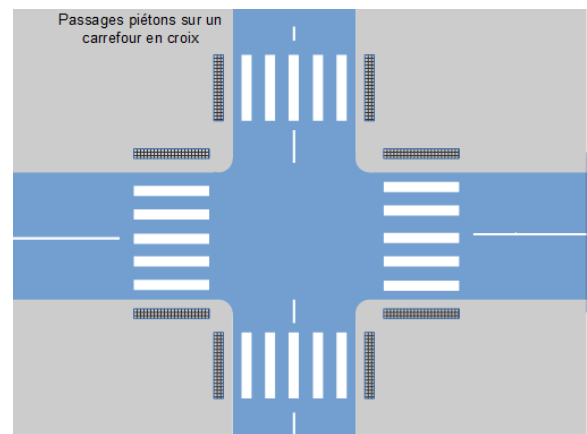
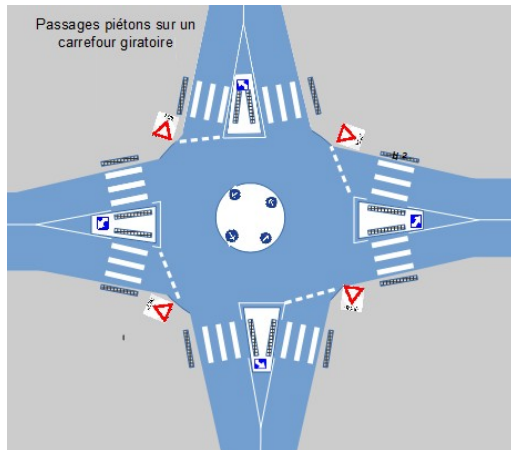


La distance entre marquage de passage pour piétons et ligne de stop ou cédez le passage est de 1,50 m à 2 m pour une lisibilité des marquages.



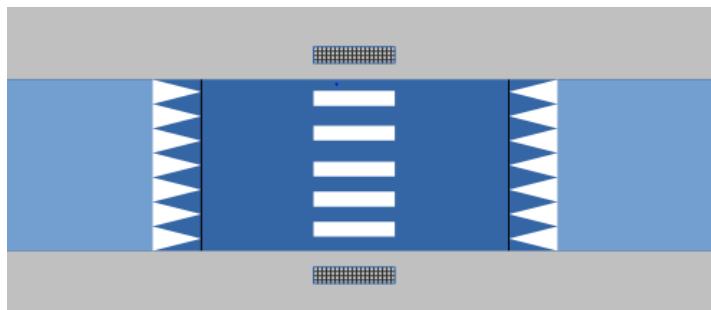
Marquage des passages pour piétons en carrefours

Toutes les voies du carrefour sont équipées de passages pour piétons



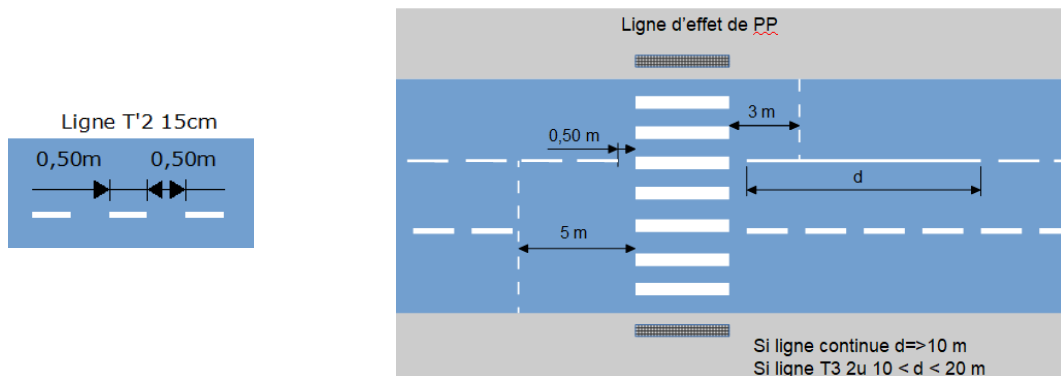
Marquage d'un passage pour piétons sur plateau

Les bandes du passage pour piétons sont éloignées des rampants pour une bonne visibilité des marquages.



Ligne d'effet du passage pour piétons

- Aucun marquage entre la ligne d'effet et le passage pour piétons afin de réaliser le sas.
- La règle générale est de la positionner à **3 m** du passage pour piétons en section courante avec ou sans un îlot (refuge ou non) sur une voie de circulation avec ou sans bande cyclable et sur piste cyclable.
- La distance de **5 m** est à réserver en section courante sur les chaussées à deux files et plus dans le même sens de circulation.
- Pour alerter le conducteur, le marquage axial pour séparer les 2 sens de circulation peut-être réalisé par :
 - une ligne continue de largeur 2u. La longueur est de 10 m à augmenter suivant le contexte. La ligne continue est précédée d'une ligne T3 2u de 39 m ;
 - une ligne T3 de largeur 2u de longueur de 10 à 20 m.



Signalisation verticale

La signalisation verticale est liée au choix de la traversée et de son contexte fournis dans le tableau de choix de la fiche "Traversées piétonnes aménagées - Généralités.

Hors agglomération

Hors carrefour

Rappel il n'y a pas de passage pour piétons.

Hors agglomération et en section courante il sera mis en œuvre la signalisation verticale par A14 et panneau type M9z pour annoncer une traversée.

Se référer à la fiche "Traversée suggérée et sans repère" pour les traversées.

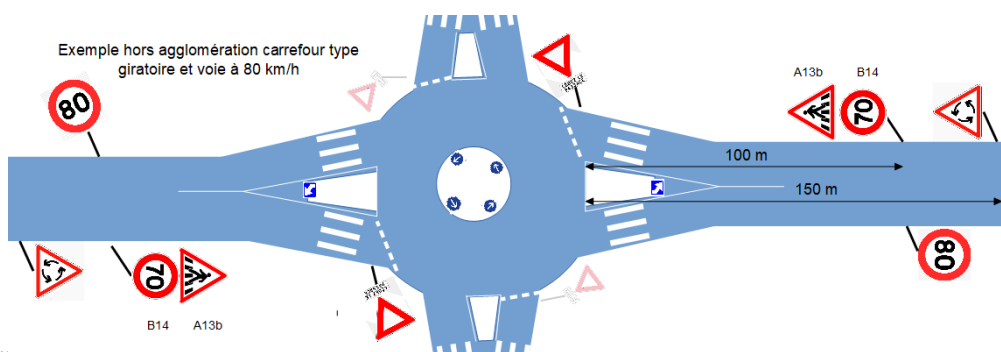
En carrefour

En carrefour, la traversée est signalée par panneau A13b associé à la réduction de la vitesse de 80 km/h à 70km/h par panneau B14.

La pose du panneau C20a se justifie :

- par des enjeux de sécurité, de non visibilité des marquages et des aménagements associés
- avec une entrée à 2 voies de circulation. Dans ce cas il sera posé à droite et à gauche sans masquer les AB3a.
- le C20a ne sera jamais posé sans l'A13b.

Exemple sur un giratoire à 1 voie d'entrée:



Les distance des panneaux sont à adapter en présence de panneaux de présignalisation type D40

En agglomération

En carrefour

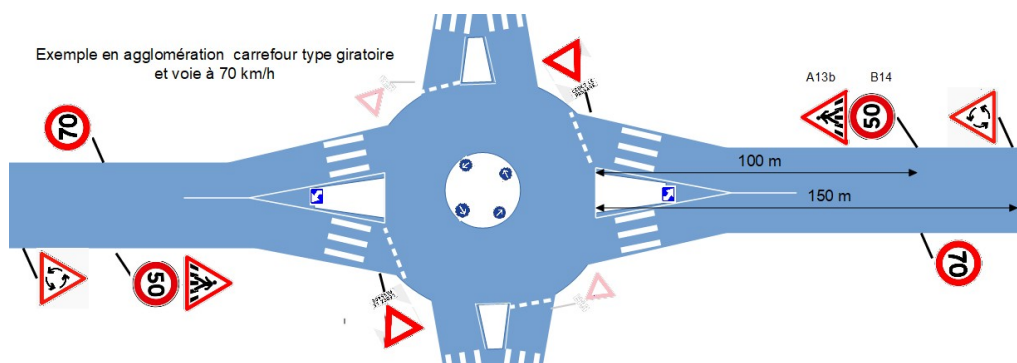
La signalisation verticale des passages pour piétons n'est pas préconisée par Nantes Métropole sauf sur les voies à 70 km/h, la position uniquement liée à un carrefour important.

La signalisation à poser sera alors :

- le panneau de danger A13b associé à la réduction de la vitesse de 70 km/h à 50km/h par panneau B14 ;
- le panneau C20a non préconisé par Nantes Métropole peut se justifié :
 - par des enjeux de sécurité, de non visibilité des marquages et des aménagements associés
 - avec une entrée à 2 voies de circulation. Dans ce cas il sera posé à droite et à gauche sans masquer les AB3a.
- le C20a ne sera jamais posé sans l'A13b.

Dans le cas d'un carrefour à feux il ne sera pas posé de signalisation verticale des passages pour piétons

Exemple sur giratoire :



Les distance des panneaux sont à adapter en présence de panneaux de présignalisation type D40

Sur plateau ou sur ralentisseur trapézoïdal

Se référer à la fiche "SVH ralentisseur plateau » et à la fiche "SVH ralentisseur trapézoïdal".