



FICHE TECHNIQUE

PRÉSENCE DES PIÉTONS

Cas général



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

PRÉSENTATION DE LA SÉRIE

Afin de prévenir les risques d'accidents aux abords des passages à niveau, la loi d'orientation des mobilités a rendu obligatoire le diagnostic de sécurité routière. C'est pour aider les gestionnaires dans la réalisation de ce diagnostic que le Cerema a conçu cette boîte à outils.

Elle est constituée d'un ensemble de fiches reliées entre elles par une thématique opérationnelle : certaines apportent un contenu méthodologique, d'autres offrent des indications pour faciliter la mise en œuvre sur le terrain. Il s'agit cependant d'un complément au diagnostic et aux études terrain et les fiches ne peuvent suffire par elles-mêmes à une prise de décision.

PROBLÉMATIQUE

La présence d'une traversée ferroviaire sur le cheminement piéton, usager vulnérable, peut être source de danger important. Ces dernières années, plus d'une dizaine de piétons ont été tués ou grièvement blessés sur des passages à niveau (PN) et les piétons représentent chaque année environ 20% des tués sur les PN¹.

Pour rappel, **le train reste toujours prioritaire et la traversée du PN reste entièrement de la responsabilité du piéton** (Article R412-41 du code de la route).

Un accident piéton à un PN peut notamment être soit entre un piéton et un véhicule routier, soit entre un piéton et un train. Dans ces deux configurations, la plupart des risques identifiés sont communs à l'ensemble des PN. En effet ils dépendent majoritairement soit du comportement du piéton (traversée « sauvage » à proximité du PN contraignant les usagers routiers à s'arrêter sur le PN ou traversée du PN malgré les obligations d'arrêt par l'abaissement des barrières, la sonnerie, etc.), soit de sa perception de l'environnement.

Parmi les éléments ayant une influence sur le comportement du piéton ou sa perception de l'environnement :

- La traversée non conforme à la ligne de désir² d'un piéton.
- Un défaut de perception (exemple : l'utilisateur n'a pas entendu la sonnerie du PN ni vu le feu R24).
- Un défaut de compréhension ou d'identification du PN (exemples : l'utilisateur piéton d'un PN n'a pas compris le pictogramme ou le feu rouge clignotant, trop de panneaux à proximité du PN nuisent à sa lisibilité).
- Une décision trop tardive (exemple : l'utilisateur décide de traverser alors que les barrières se baissent).
- Une maladie (exemple : l'utilisateur chute en traversant).
- Un délai d'annonce jugé long (PN SAL) qui conduit à une impatience et à une prise de risque.

- Le caractère routinier de l'itinéraire suivi : l'habitude de traverser sans avoir à s'arrêter, l'habitude d'avoir un temps entre la fermeture des barrières et l'arrivée du train, la surprise due à un train ne marquant pas un arrêt en gare ou circulant en dehors de son horaire habituel, etc.
- La délégation de la traversée à un automatisme (du type feu et signal sonore). Les usagers ont tendance à se reposer sur le système pour traverser et ne regardent plus systématiquement vers les voies alors que la traversée s'effectue dans tous les cas sous leur responsabilité.

De nombreux points peuvent ainsi agir sur la décision du piéton de traverser le passage à niveau. De plus **le terme piéton fait référence à un ensemble hétérogène d'utilisateurs**. En 2008, environ 24 %³ de la population active étaient considérées handicapées⁴. Cette part augmente si l'on considère l'ensemble des personnes à mobilité réduite (PMR) : y sont représentés les personnes en fauteuil roulant, celles ayant des déficiences sensorielles (visuelles, auditives, etc.), psychiques, intellectuelles ou encore des difficultés à se mouvoir (personnes âgées, enceintes) mais aussi ceux pouvant avoir des difficultés à se déplacer à très court terme (déplacement avec une poussette, un vélo, en béquille, etc.).

En dehors des capacités physiques et mentales s'ajoutent aussi des effets individuels pouvant influencer le comportement du piéton :

- La manière de se déplacer (seul, en groupe, en courant, en trottinette, etc.) ;
- L'état d'esprit (fatigué, préoccupé, énervé, etc.) ;
- La distraction (lecture sur smartphone, appel téléphonique, etc.) ;
- L'influence d'une substance (alcool, drogue, médicament, etc.).

D'autres éléments liés à l'environnement proche peuvent influencer le comportement des piétons et susciter une traversée précipitée : trafic motorisé important, bruit intense, espace d'attente inconfortable (en plein soleil ou sous la pluie, sentiment d'insécurité).

¹ Source : Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)

² Représente le fait de chercher toujours le plus court chemin

³ Source : INSEE, enquête Handicap-Santé 2008-2009, volet ménages

⁴ Handicapées signifiant ici reconnaissance administrative, problème de santé de plus de 6 mois, difficultés importantes dans le déplacement, dans les activités quotidiennes, vis-à-vis du travail ou ayant eu un ou plusieurs accidents du travail au cours de la dernière année

PREMIER NIVEAU DE VIGILANCE

Élargir ses connaissances

Pour traiter les risques piétons au PN, il est nécessaire de mieux connaître :

Trafic piéton

- Existe-t-il des données sur le trafic piéton (comptages, caractérisations) ?
- Existe-t-il un générateur de flux de piétons à proximité (établissement scolaire ou sportif, arrêt de bus) ? Dans le cas de présence d'un établissement, des actions dans l'entreprise sont-elles réalisées (actions de sensibilisation, prise en compte de ce risque dans les sorties, etc.) ?

Environnement

- Le PN est-il bien perceptible par le piéton (défaut de visibilité ou de lisibilité) ?
- Les intersections aux abords du PN sont-elles bien perceptibles (visibilité et lisibilité des débouchés, compréhension des échanges possibles...) ?
- Existe-t-il des itinéraires alternatifs à proximité pour les piétons ?

Présence de traversées piétonnes parallèles au PN

- Existe-t-il des cheminements qui longent le PN et traversent la route à proximité du PN ?
- À quelle distance se situent-ils ? (trop près : risque d'arrêt de véhicule sur le PN ; trop loin : risque de non-respect pour les piétons et de passage sauvage dans un espace non signalé)

Qualité du cheminement⁵

- Le cheminement est-il bien défini et sûr ? Délimite-t-il clairement la partie réservée aux piétons et permet-il au piéton de bien se situer (éviter les conflits avec les voitures ; pour les déficients visuels éviter de sortir du PN) ? Est-il dimensionné pour accueillir tous les piétons ?
- Le PN et le cheminement piétons sont-ils signalés suffisamment en amont ?
- Existe-t-il une bande d'éveil et vigilance, une barrière, un portique ?
- Existe-t-il des difficultés de franchissement pour les PMR (poussettes, fauteuils roulants...) ?

Présence d'une gare

- Est-ce qu'une gare se trouve à proximité (augmentation des temps de fermeture, prise de risque pour ne pas rater son train, etc.) ?

NB : Ces éléments de connaissance ne sont pas exhaustifs.

Premiers éléments de réflexions

Il est nécessaire que les gestionnaires cherchent à aider le piéton à avoir la bonne stratégie lors du franchissement d'un PN. Pour cela il est important :

- d'apporter au piéton les informations utiles, nécessaires, justifiées et conformes à la signalisation routière⁶ et à l'arrêté du 18 mars 1991 sur le classement et les équipements de sécurité des PN ;
- de donner la bonne information au bon moment et qu'elle soit compréhensible afin que les piétons aient une bonne compréhension du risque et du fonctionnement des PN ;
- d'être irréprochable sur la signalisation routière (conformité au minimum) ;
- d'alerter les services compétents de l'État de toute situation dégradée liée au non-respect des règles.

Si un cheminement est dangereux et qu'il n'est pas possible d'améliorer la sécurité, il faut envisager la fermeture du cheminement.

⁵ Arrêté du 8 décembre 2014 relatif à l'accessibilité

⁶ Référence aux documents de l'IISR : instruction interministérielle sur la sécurité routière

DEUXIÈME NIVEAU DE VIGILANCE

Analyse fine du type d'usagers piétons

- Chercher la répartition du lieu d'habitation et lieux d'activités de part et d'autre du PN.
- Chercher d'autres indications de présence potentielle : signalisation, balise chemin de Saint-Jacques, balises GR ou PR dans le cas de randonnée, pédibus (itinéraires pour enfants).
- S'agit-il de piétons plutôt riverains ou touristes ? Quels sont les profils (scolaires, seniors, etc.) ?

Dans le cas d'un enjeu piéton avéré ou prévisible détecté lors des diagnostics de sécurité routière des PN, une étude plus complète peut être demandée pour rechercher des réponses plus ciblées.

Il est important de rechercher collectivement des réponses avec les différents organismes pouvant aider.

- Y-a-t-il eu des échanges avec les services de l'État compétent en la matière ?
- Y-a-t-il eu des échanges avec les forces de l'ordre sur d'éventuels non respects des règles du code de la route au PN ?

Accessibilité d'une traversée PN pour les piétons

La réglementation indique que la mise en accessibilité des espaces publics et de la voirie ouverte à la circulation publique est à prendre en compte notamment en agglomération et à l'occasion de travaux importants d'aménagement⁷. Le gestionnaire de voirie du PN est concerné par cette réglementation.

Des aménagements spécifiques pour les piétons aux PN équipés en SAL2 ou 4 ne sont pas forcément utiles à tous les PN. Par contre un aménagement pour les piétons est important en agglomération, notamment pour des PN ayant un flux piéton important ou ayant un cheminement piéton de chaque côté du PN.

Lorsque cela n'est pas possible, le traitement d'itinéraires alternatifs est à rechercher.



⁷ Décret 21 2006 sur l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

Pour en savoir plus

- Série de fiches Cerema **Favoriser la marche**
- IISR 5^e partie Section IV - **Signalisation piétonne**
- **Guide de la voirie urbaine**, Cerema 2015

Pour en savoir plus sur les réglementations en matière de sécurité routière pour les PN, voir la bibliographie de la notice d'utilisation.

La boîte à outils «Passages à niveau»

- Fiche n°1** • Boîte à outils Passages à niveau - Notice d'utilisation
- Fiche n°2.0** • Présence des piétons - Cas général
- Fiche n°2.1** • Présence des piétons - Actions de sécurité routière
- Fiche n°3.0** • Comportements des usagers - Cas général
- Fiche n°3.1** • Comportements des usagers - Actions de sécurité routière
- Fiche n°4.0** • Proximité d'une intersection - Cas général
- Fiche n°4.1** • Proximité d'une intersection - Cas du tourne-à-gauche
- Fiche n°4.2** • Proximité d'une intersection - Cas du tourne-à-droite
- Fiche n°4.3** • Proximité d'une intersection - Cas du carrefour à feux
- Fiche n°4.4** • Proximité d'une intersection - Cas du passage piétons



PRÉSENCE DES PIÉTONS

Cas général



CONTRIBUTEURS

Rédacteurs

Ludovic Chastenet de Castaing, Pascal Fossey, Jean Fabre, Thomas Ojardias (Cerema), Franck Noack (SNCF Réseau)

Relecteurs

Laurent Leclerc (SNCF Réseau), Claudie Lejeune, Nadir Remch, Christophe Fagis (Département Seine et Marne), Emmanuel Gateau (Département Charente Maritime), Didier Gollandeau (Mairie de Saint-Malo)

CONTACT

Ludovic Chastenet de Castaing - Ludovic.chastenet@cerema.fr



EXPERTISE & INGÉNIERIE TERRITORIALE | BÂTIMENT
| MOBILITÉS | INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT |
ENVIRONNEMENT & RISQUES | MER & LITTORAL