



FICHE TECHNIQUE

PROXIMITÉ D'UNE INTERSECTION

Cas du passage piétons



**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.

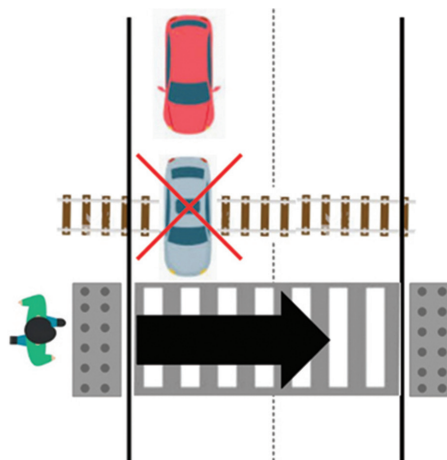
OBJECTIF

Éviter le blocage de véhicule routier sur le PN

CAS DU PASSAGE PIÉTON

Dans le cas de la proximité immédiate d'un passage piéton et d'un passage à niveau (PN), l'espacement entre les deux ne permet pas forcément à un véhicule de s'arrêter sans empiéter sur le PN. Un conducteur par manque de vigilance peut se retrouver alors bloqué sur le PN le temps que le piéton termine sa traversée.

Cette problématique est renforcée si les flux piétons sont importants ou si les piétons traversent en groupe (durée d'attente augmentée). C'est notamment le cas lorsque le passage piéton est situé à proximité d'un pôle générant un flux important de piétons (une gare par exemple).



ACTIONS POSSIBLES

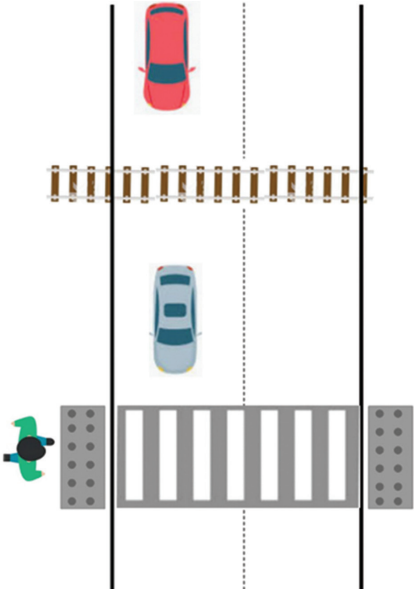
Adapter la distance entre le passage piéton et le PN	PISTE 1
Créer un îlot central avec refuge pour piétons	PISTE 2
Supprimer le passage piéton	PISTE 3

Dans ce genre de configuration, il est important de recueillir l'avis des piétons utilisant le PN.



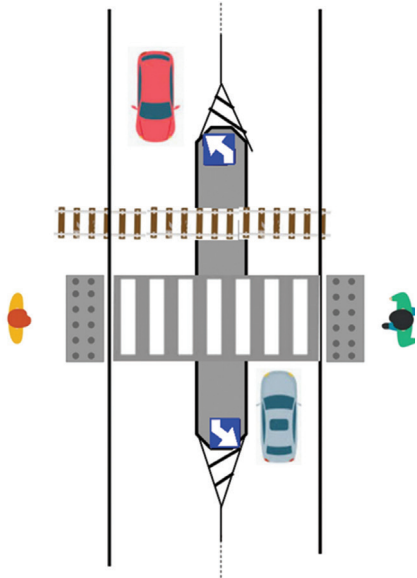
PISTE 1

Adapter la distance entre le passage piéton et le PN

Schéma et descriptions	
 Le passage piéton est éloigné du PN ce qui permet à un VL de se stocker sans problème.	
Recommandations et précautions particulières	
La question de la distance entre le passage piéton et le PN à niveau est une question d'équilibre : - trop éloigné de la ligne de désir (trajet le plus court pour le piéton), le piéton traversera en dehors du passage piéton : comportement à risque qui peut surprendre le conducteur dont l'attention est captée par l'objet ferroviaire (risque de choc véhicule / piéton). Il y aussi un risque que le piéton traverse au plus près du PN ce qui peut surprendre le conducteur (mouvement non anticipé) et aggraver le risque d'arrêt de véhicules sur le PN. - trop près du PN : l'absence de possibilité d'arrêt entre le PN et le passage piéton crée un risque d'immobilisation sur le PN et donc de choc. Une distance moyenne estimée à conserver entre le PN et le passage piéton serait de 20 m environ afin de permettre à un VL ou un PL de pouvoir se stocker entre le passage piéton et le PN sans problème. Prévoir éventuellement un guidage des piétons (ex : barrières) vers le passage piéton.	
Effets secondaires, limites	
Les deux contraintes ne sont pas toujours compatibles.	
COÛT	EFFICACITÉ
*	**

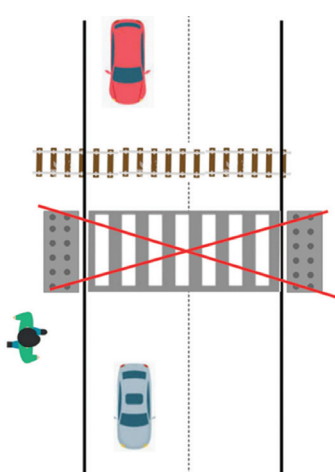
PISTE 2

Créer un îlot central avec un refuge pour piétons

Schéma et descriptions	
 Le refuge central permet aux piétons de dégager une voie	
Recommandations et précautions particulières	
• Il ne s'agit pas d'un aménagement destiné uniquement aux piétons. • Il peut s'agir d'une réponse au fait que la largeur des voies peut être en lien avec des vitesses inadaptées. • L'îlot central diminue la largeur offerte aux automobiles et participe ainsi à l'apaisement de la circulation. • Il a pour effet corollaire d'offrir un refuge pour les piétons qui leur permettra de traverser en 2 temps et donc de manière plus sécurisée. • L'îlot central doit être suffisamment dimensionné (au moins 2 m de large) et doit être introduit avec Zebra et balise J5. Référence : <i>guide voirie urbaine p.248</i> et <i>guide de conception des carrefours à feux p.53</i>	
Effets secondaires, limites	
• L'îlot ne peut pas être mis en place sur des voies étroites et n'aurait d'ailleurs pas d'effet. • Il est important de s'assurer d'une bonne lisibilité et visibilité sur l'îlot, notamment en rase campagne et de nuit.	
COÛT	EFFICACITÉ
*	*

PISTE 3

Supprimer le passage piéton à proximité d'un PN

Schéma et descriptions	
	
Recommandations et précautions particulières	
• L'objectif est d'éviter d'avoir un passage piéton à proximité d'un PN (environ 20 m, correspondant aux sas courts). • Lorsque cela est possible il convient de détourner les flux piétons en interdisant le passage des piétons dans cette zone et en permettant une traversée dans une zone sécurisée. • Si cette solution ne supprime pas le flux de piéton, elle peut amener à ce que les piétons traversent de manière dispersée sur une plus grande largeur, évitant de concentrer les flux piétons en un seul endroit et ainsi la formation de groupes qui présenteront une gêne à la circulation. • Le fait de supprimer le passage piéton peut avoir pour effet de responsabiliser le piéton. • De plus, en rase campagne, le passage piéton peut donner un faux sentiment de sécurité. • La traversée de quelques piétons isolés ne provoque généralement pas de gêne sur le PN.	
Effets secondaires, limites	
• Le piéton ayant tendance à chercher le chemin le plus court pour effectuer son trajet, il n'est pas sûr que la suppression du PN conduise à un changement de son itinéraire. • En cas de flux importants, les flux piétons non signalés peuvent surprendre l'utilisateur. • Lorsque les voies à traverser sont larges et les vitesses pratiquées élevées, l'absence de passage piéton diminue la prise en compte des piétons et donc diminue leur sécurité. • Dans ce cas-là, le manque de passage piéton peut être compensé par l'implantation d'un îlot central.	
COÛT	EFFICACITÉ
*	*

QUE RETENIR ?

La question de la distance entre le passage piéton et le PN à niveau est une question d'équilibre, au plus près de la ligne de désir du piéton mais suffisamment éloigné du PN pour permettre l'arrêt d'un véhicule entre le PN et le passage piéton.

PROXIMITÉ

D'UNE INTERSECTION

Cas du passage piétons



CONTRIBUTEURS

Rédacteurs

Thomas Ojardias (Cerema)

Relecteurs

Cédric Boussuges, Olivier Floris, Pauline Gauthier (Cerema), Franck Noack, 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