

# LES TRAVERSÉES PIÉTONNES

## WEBINAIRE D'INFORMATION

09/12/2021



# SOMMAIRE

- Les piétons dans l'accidentalité routière
- Traversées réglementaires vs traversées suggérées
- Améliorer la prise en compte des piétons
- Quels besoins en aménagements de traversées ?
- Expérimentations

# PREMIÈRE PARTIE

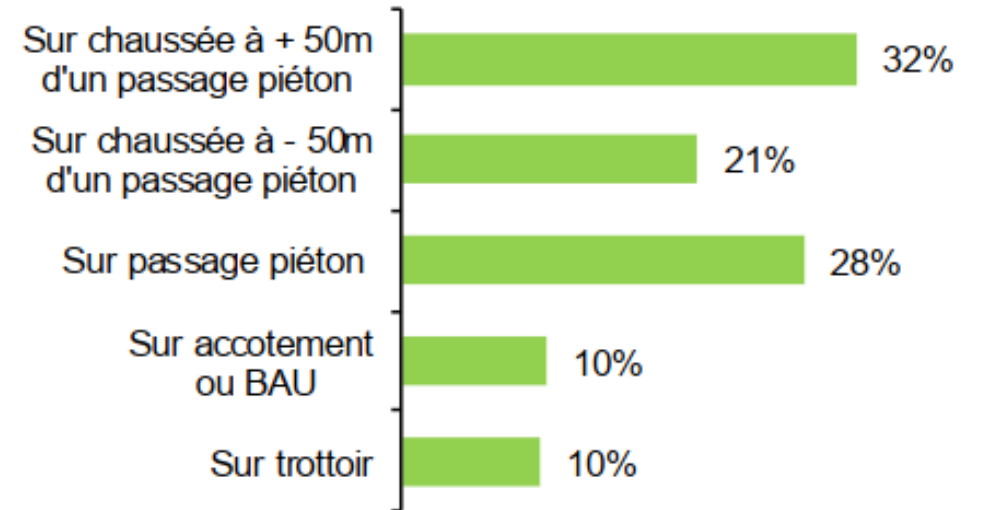
Les piétons dans l'accidentalité  
Analyses nationales

# ENJEU NATIONAL 2019

- 15% de la mortalité routière (483 tués)
- 14% des blessés

absence de baisse du nombre de tués depuis 2010

## Répartition des piétons tués selon la position connue de l'accident

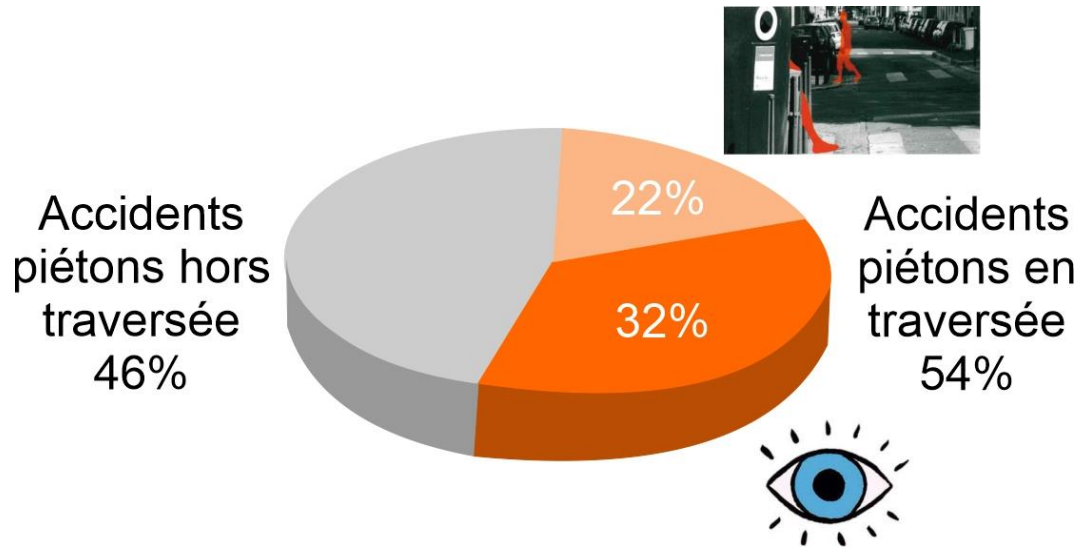


**L'agglomération concentre :  
70% des piétons tués et 96% des piétons blessés,  
89% des piétons de 65 ans et plus tués**

# ÉTUDE DÉTAILLÉE DES ACCIDENTS EN 2011 – PROJET VOIESUR

- **Enjeu important des accidents de piétons en traversée**
  - 67% des accidents corporels
  - 60% des accidents mortels
- **Traversée sur passage piéton :**
  - 45% des accidents corporels
  - 29% des accidents mortels
- **Les défaillances :**
  - Des problèmes de **détection du piéton par le conducteur** : entre 53 et 97% (varie selon le type d'accident)
  - Des problèmes de détection du véhicule par le piéton (18-37%), mais aussi des problèmes de prise de décision (2-40%)
  - Une **absence de défaillance forte pour le piéton** : 23% (il n'a commis aucune erreur)
- **Une absence de manœuvre d'urgence forte :**
  - 40% des accidents corporels et 56% des accidents mortels
  - **la vitesse du choc est égale à celle du véhicule**

# ÉTUDE DES ACCIDENTS MORTELS EN 2015 – ÉTUDE FLAM-PIÉTONS



- **Enjeu important des accidents de piétons en traversée**
  - 227 accidents en 2015
  - 50% de piétons de 75 ans et plus
- **2 grands types d'accidents :**
  - problème de prise d'information du conducteur ou du piéton – 32%
  - mauvaise visibilité (masque ou conditions de visibilité) – 22%

80% des accidents en traversée ont lieu en agglomération  
51% des accidents sur passage piéton  
66% des piétons heurtés par un VL, 12% par un VU

# ÉTUDE DES ACCIDENTS MORTELS EN 2015 – FACTEURS ACCIDENTS EN TRAVERSÉES

## • Facteurs d'accidents - humains



- traversée non régulière : souvent non-utilisation du passage piéton à proximité – 27%
  - alcool – 10%
  - inattention – 15%



- non-respect de la priorité – 35%
  - inattention – 19%
  - vitesse inadaptée – 12%
  - stupéfiants – 5%
  - alcool – 4%

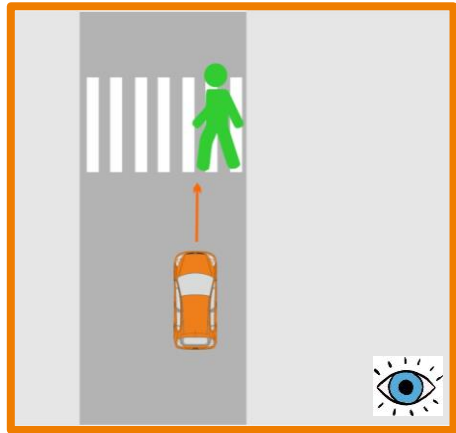
Faible perceptibilité du piéton : 23%

- **Facteurs environnementaux : problèmes de visibilité**
  - masque à la visibilité : 8% de masque fixe et 4% de masque mobile
  - éblouissement : 7%
- **Facteurs véhicules : peu présents**
  - angle mort, le plus souvent pour un PL

# SCÉNARIOS D'ACCIDENTS 2015 EN TRAVERSÉE

Problèmes de prise d'information :  
53% des accidents en traversée

Problèmes d'obstruction à la visibilité ou de conditions de visibilité défavorables : 37% des accidents en traversée



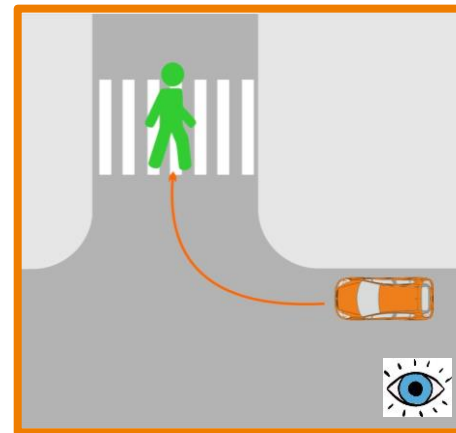
Piéton traversant en confiance sur un passage piéton, mauvaise détection du conducteur

*31% des accidents de piétons en traversée*



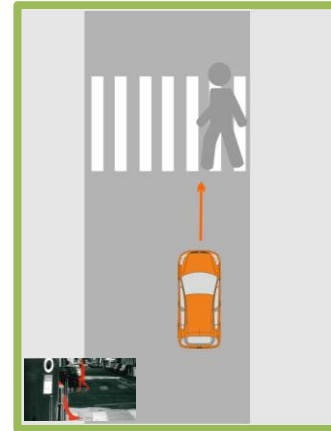
Le piéton traverse en étant initialement masqué

*15% des accidents de piétons en traversée*



Conducteur tourne puis heurte en sortie de carrefour un piéton traversant

*13% des accidents de piétons en traversée*



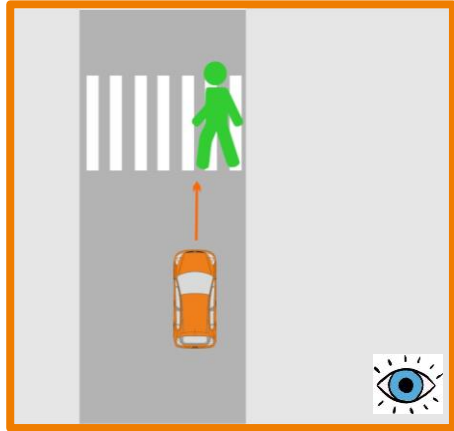
Le piéton traverse une voie importante, avec de mauvaises conditions de visibilité, souvent alcoolisé et détecté trop tard

*15% des accidents de piétons en traversée*



# SCÉNARIOS D'ACCIDENTS 2015 EN TRAVERSÉE

Piéton traversant en confiance sur un passage piéton, mauvaise détection du conducteur



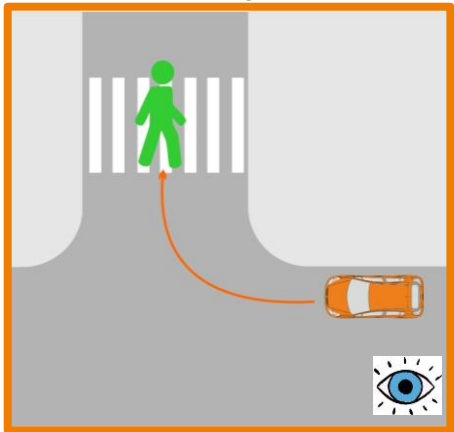
- non-détection (19%)
- détection tardive (8%) - problème de visibilité, inattention
- vitesse élevée (6%)



Lorsque le conducteur ne détecte pas le piéton :

- piétons sans reprise d'information
- reprise d'information sur le véhicule, mais évitement impossible

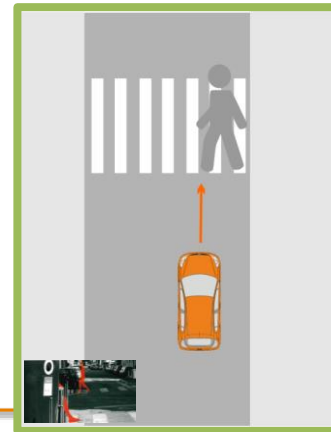
Conducteur tourne puis heurte en sortie de carrefour un piéton traversant



Le piéton traverse en étant initialement masqué



Le piéton traverse une voie importante, avec de mauvaises conditions de visibilité, souvent alcoolisé et détecté trop tard



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

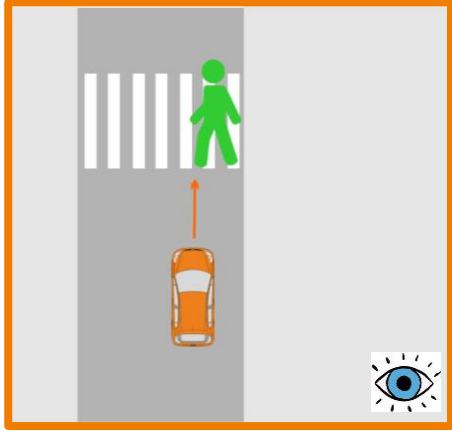
Liberté  
Égalité  
Fraternité

02/12/2021

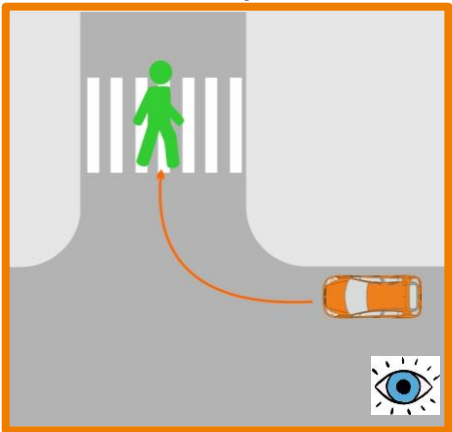
Webinaire « traversées piétonnes »

# SCÉNARIOS D'ACCIDENTS 2015 EN TRAVERSÉE

Piéton traversant en confiance sur un passage piéton, mauvaise détection du conducteur



Conducteur tourne puis heurte en sortie de carrefour un piéton traversant



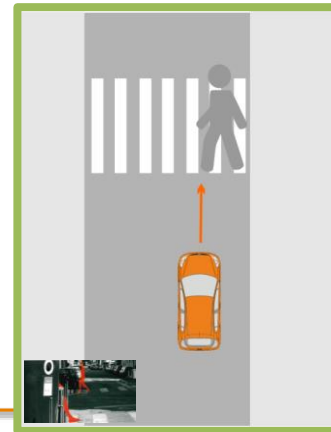
- attention focalisée sur le franchissement du carrefour (46%)
- inattention (27%)
- piéton dans l'angle mort d'un véhicule de grande taille : PL, VU (23%)

feu vert pour le véhicule et le piéton (25%)

Le piéton traverse en étant initialement masqué



Le piéton traverse une voie importante, avec de mauvaises conditions de visibilité, souvent alcoolisé et détecté trop tard



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

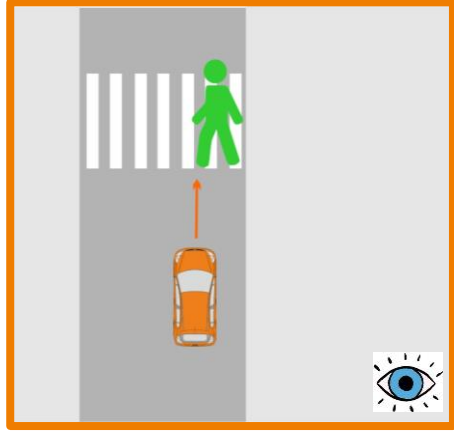
Liberté  
Égalité  
Fraternité

02/12/2021

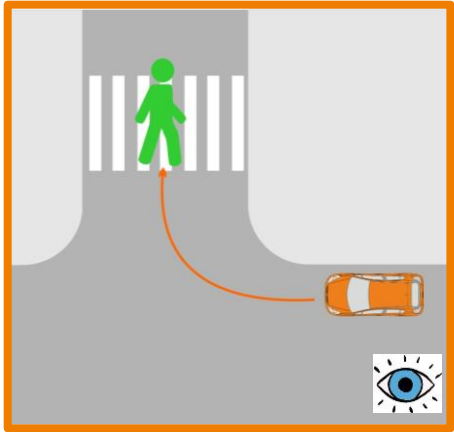
Webinaire « traversées piétonnes »

# SCÉNARIOS D'ACCIDENTS 2015 EN TRAVERSÉE

Piéton traversant en confiance sur un passage piéton, mauvaise détection du conducteur



Conducteur tourne puis heurte en sortie de carrefour un piéton traversant



Le piéton traverse en étant initialement masqué



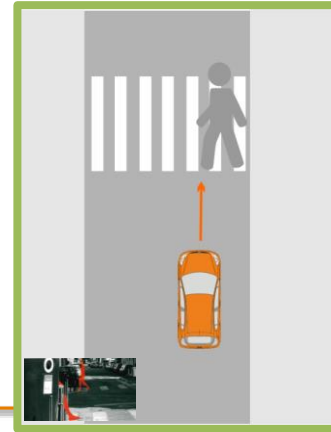
**Masques à la visibilité 67% :**

- fixe (42%)
- mobile (23%)

**Autres obstructions à la visibilité 37% :**

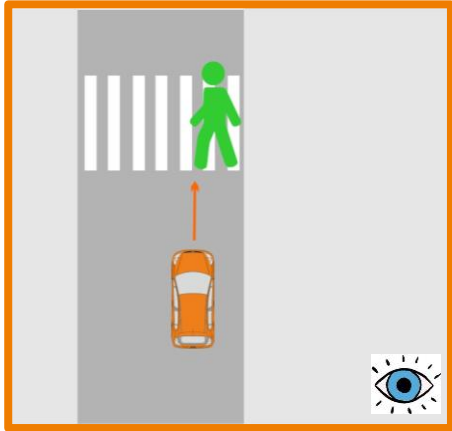
- nuit, zone d'ombre
- éblouissement
- éclairage
- géométrie de l'infrastructure

Le piéton traverse une voie importante, avec de mauvaises conditions de visibilité, souvent alcoolisé et détecté trop tard

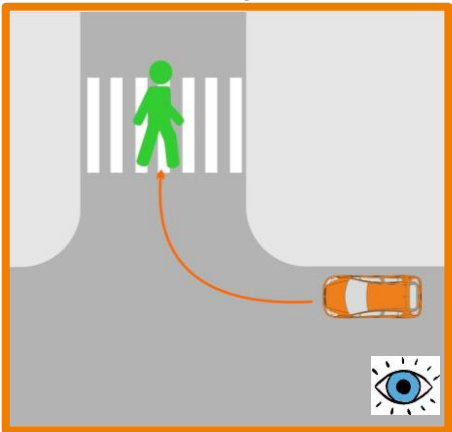


# SCÉNARIOS D'ACCIDENTS 2015 EN TRAVERSÉE

Piéton traversant en confiance sur un passage piéton, mauvaise détection du conducteur



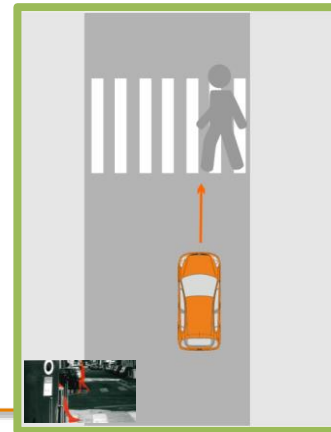
Conducteur tourne puis heurte en sortie de carrefour un piéton traversant



Le piéton traverse en étant initialement masqué



Le piéton traverse une voie importante, avec de mauvaises conditions de visibilité, souvent alcoolisé et détecté trop tard



Comportement à risque :

- alcool (48%)
- problèmes psychologiques : troubles mentaux, déficiences cognitives, tendance suicidaire,... (16%)
- route à chaussées séparées (63%)
- VMA 90 km/h et plus
- environnement peu approprié au déplacement des piétons



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

Liberté  
Égalité  
Fraternité

02/12/2021

Webinaire « traversées piétonnes »



# RÔLE DE L'INFRASTRUCTURE DANS LES ACCIDENTS EN TRAVERSÉE

- **80% des tués en traversée dans les agglomération**
- **Représentation forte des rues à vitesse plus élevée**
- 71% des accidents avec une **VMA à 50 km/h**
- 9% accidents avec une **VMA à 30 km/h**
- **Présence forte d'obstruction à la visibilité et/ou de conditions de visibilité défavorables**
- 33% des accidents de nuit – problèmes d'éclairage
- les véhicules en stationnement ou en circulation représentent un fort enjeu (masque fixe ou mobile)
- **Beaucoup d'accidents sur passage piéton**
- non détection ou détection tardive du piéton : vitesse, inattention, problèmes de visibilité
- attention focalisée lors du franchissement d'un carrefour

*Questions ?*



# DEUXIÈME PARTIE

Traversées réglementaires vs traversées  
suggérées

# RÉGLEMENTATION DES TRAVERSÉES POUR LES PIÉTONS ET LES CONDUCTEURS

## Code de la route :



- « 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... » - art. R415-11



- « les piétons doivent traverser la chaussée en tenant compte de la visibilité ainsi que de la distance et de la vitesse des véhicules... » art. R412-37
- les piétons « sont tenus d'utiliser, lorsqu'il en existe à moins de 50 m, les passages prévus à leur intention » art R412-37

**La présence d'un passage piéton canalise le piéton sur ledit passage en créant une zone de 50 m de part et d'autre de ce PP.  
Un piéton qui traverse à moins de 50 m d'un PP n'est pas considéré comme « s'engageant régulièrement » il est en infraction.**



# MESURES DU CISR DE JANVIER 2018

## protéger les piétons – principales mesures

- Augmenter la visibilité des piétons en **repensant l'aménagement des abords immédiats des passages piétons**.
- Renforcer la protection des piétons mal ou non-voyants par une **optimisation des dispositifs sonores ou tactiles associés aux feux rouges**.
- Favoriser les déplacements en sécurité des enfants, piétons ou à vélo, en **encourageant le développement d'itinéraires dédiés et encadrés** (pedibus et vélobus).
- **Renforcer les sanctions contre un conducteur** qui a commis une telle infraction.

**Adaptation des infrastructures routières et augmentation des sanctions pour ceux qui ne respectent pas les usagers vulnérables**

# RÉGLEMENTATION DU STATIONNEMENT AUTOUR DES PASSAGES PIÉTONS

## Arrêt et stationnement gênant - Art. R417-11

I.- Est considéré comme très gênant pour la circulation publique l'arrêt ou le stationnement :

[...] 8° D'un véhicule motorisé à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés et des cycles à pédalage assisté :

- a) Sur les trottoirs, à l'exception des motocyclettes, tricycles à moteur et cyclomoteurs ;
- b) Sur les voies vertes, les bandes et pistes cyclables ;
- c) Sur une distance de cinq mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation, en dehors des emplacements matérialisés à cet effet ; [...]



Véhicule en stationnement en infraction à moins de 5 mètres en amont d'un passage pour piétons

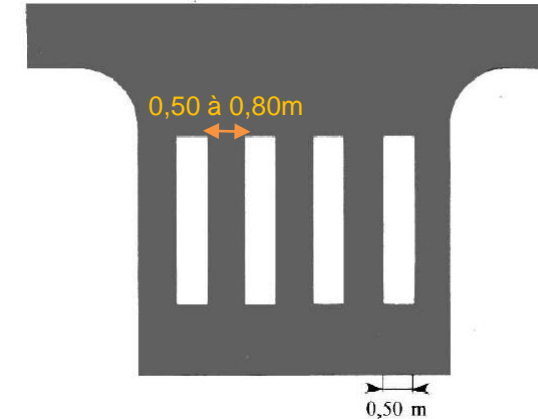
Source : Cerema

# LA SIGNALISATION DU PASSAGE PIÉTON RÉGLEMENTAIRE

## Instruction Interministérielle sur la signalisation routière

Article 118 :

- Le passage piéton ne revêt qu'une seule forme.
- Il est délimité par des bandes rectangulaires ou parallélépipédiques blanches parallèles entre elles et à l'axe de la chaussée d'une longueur minimale de 2,50 m en ville et d'une longueur de 4 à 6 mètres en rase campagne ou dans les traverses de petites agglomérations.
- Il doit être réalisé à l'aide de produits de marquages homologués (pavés blancs proscrits).



**Il n'y a qu'une façon réglementaire de signaler un passage pour piétons en France.**

# LA SIGNALISATION DU PASSAGE PIÉTON RÉGLEMENTAIRE

## Instruction Interministérielle sur la signalisation routière

Article 40 :

- 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 avancée d'un passage piéton surélevé se fait à l'aide du panneau A13b, complété par le panneau M9d, et par un panneau B14 de limitation de vitesse à 30 km/h. Dans une zone 30 ou une zone de rencontre, cette signalisation n'est pas obligatoire.



A13b



M9d



De préférence : pas de panneau

# LA SIGNALISATION DU PASSAGE PIÉTON RÉGLEMENTAIRE

## Instruction Interministérielle sur la signalisation routière

Article 72-1 :

- La signalisation d'une traversée de la chaussée par un passage destiné aux piétons est facultative. Elle est assurée au moyen du panneau C20a.
- Il n'est implanté que si le marquage du passage pour piétons prévu à l'article 118 de la 7ème partie a été réalisé. Le panneau C20a est exclusivement implanté en signalisation de position. Il doit être complété par le panonceau M9d si le passage pour piétons est surélevé (ralentisseur de type trapézoïdal).



C20a



M9d



De préférence : pas de panneau

# LA SIGNALISATION DU PASSAGE PIÉTON RÉGLEMENTAIRE

## Traversée hors agglomération

Article 40 :

- En dehors des agglomérations, dans le cas où il a été décidé d'installer un passage piéton, et si un arrêté le prescrit, la signalisation de ce passage piéton est complétée par un panneau B14, limitant la vitesse à 70 km/h, posé sur le même support et au-dessous du panneau A13b.



### Réaliser des traversées qui ont un sens

- zones avec des déplacements piétons
- réflexions sur les cheminements
- visibilité
- vitesse pratiquée

Ne pas créer un faux sentiment de sécurité pour les piétons



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

Liberté  
Égalité  
Fraternité

02/12/2021

Webinaire « traversées piétonnes »

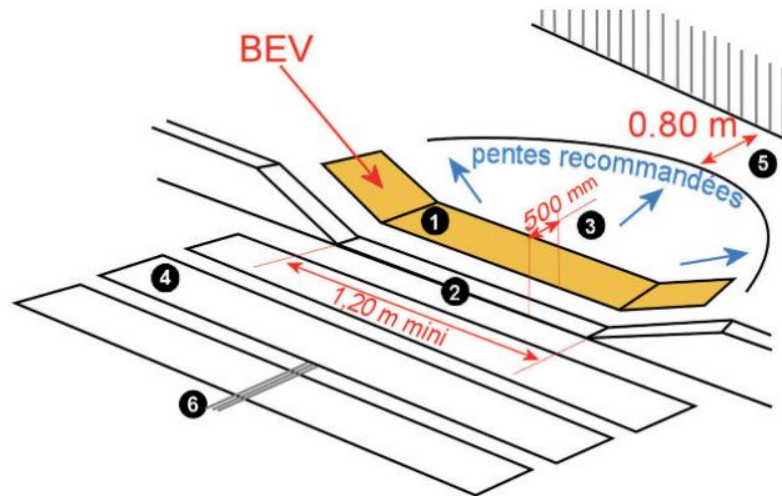


# LA SIGNALISATION DU PASSAGE PIÉTON RÉGLEMENTAIRE

## Accessibilité et passage piétons

Au niveau des passages piétons, l'arrêté du 15 janvier 2007 modifié impose un abaissé de trottoir d'une largeur minimum de 1,20 m.

De plus, il impose la mise en œuvre d'une bande d'éveil de vigilance (BEV), conforme à la norme NF P98-351, pour signaler la partie abaissée des bordures de trottoir au droit des traversées de chaussée matérialisée (50 cm du bord du trottoir, sur toute la largeur de l'abaissement de la bordure de trottoir, rampants compris jusqu'à une hauteur de vue minimum de 5 cm. Le marquage du passage piétons doit être conforme à l'article 113 de l'IISR, en adoptant un contraste visuel entre chaussée et marquage



# LA SIGNALISATION DU PASSAGE PIÉTON RÉGLEMENTAIRE

## En bref :

En agglomération, la création d'un passage piéton n'est pas obligatoire.  
Si le passage piéton est réalisé, il doit être réglementaire.

- Respect de l'IISR.
- Respect des règles d'accessibilité (détectabilité, mise à niveau du trottoir)
- Gestion du stationnement en amont du passage piéton.
- Obligation pour le piéton de l'emprunter s'il se situe à moins de 50 m du lieu de traversée.



# LA TRAVERSÉE SUGGÉRÉE

## Amélioration de la porosité entre les 2 côtés de la rue pour les piétons

- En zone 30, on limite fortement la présence des passages piétons :
- traversée d'un piéton confiant sur toute la section de rue
  - implantation de traversées suggérées

La modération de la vitesse des véhicules incite les conducteurs à mieux observer l'environnement.

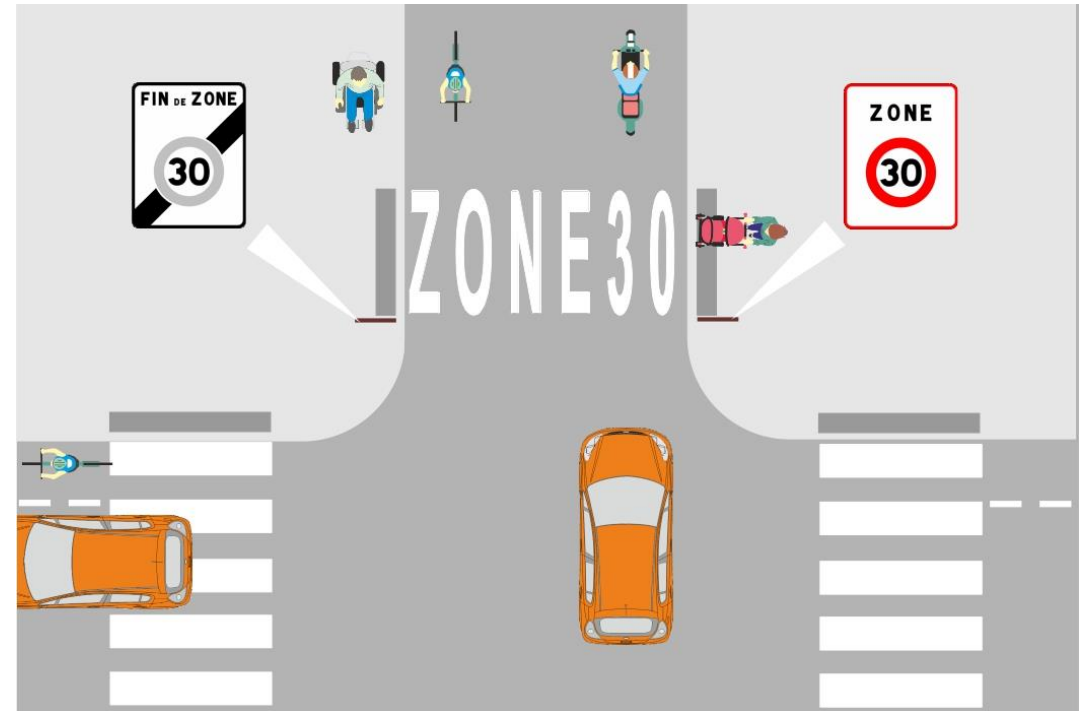


# LA TRAVERSÉE SUGGÉRÉE

Utilisation du marquage d'entrée en zone 30 pour suggérer une traversée détectable par les chiens d'aveugles.

La signalisation horizontale a un double rôle :

- elle appuie le changement de statut de la voie
- elle sert de traversée piétonne en association avec une bande d'éveil de vigilance.

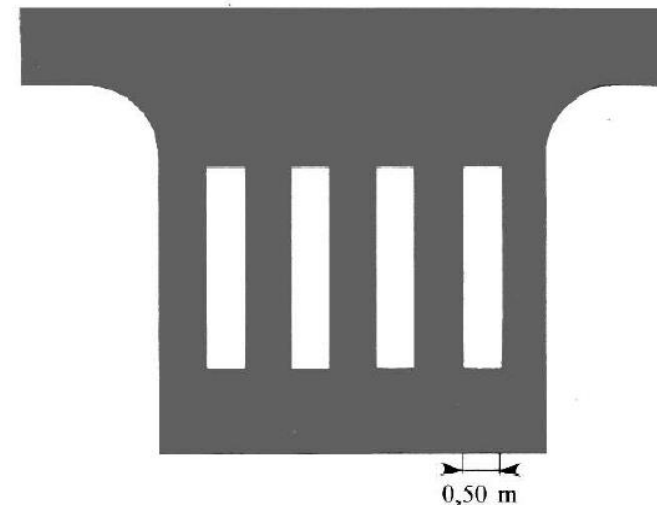


# LA TRAVERSÉE SUGGÉRÉE VS PASSAGE PIÉTON



Orientation du piéton

Guidage des personnes qui en ressentent le besoin



Canalise le piéton

*Questions ?*





RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# TROISIÈME PARTIE

Améliorer la prise en compte des piétons

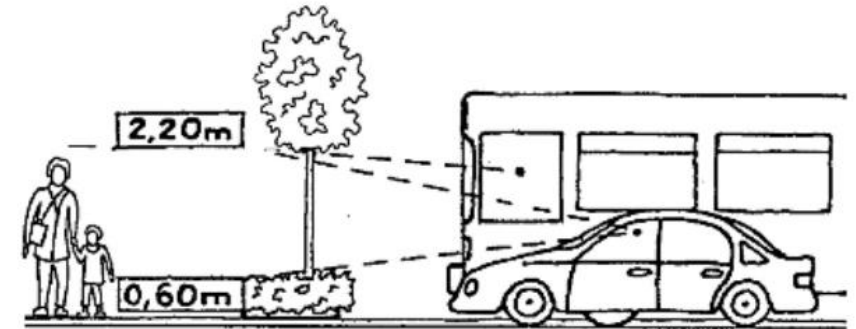
# CO-VISIBILITÉ CONDUCTEUR-PIÉTON

Bien voir et être vu pour éviter les accidents - Lutter contre les masques à la visibilité

- Être attentif aux occupations de bords de voie : poubelles, enseignes, végétaux...



Les problèmes de visibilité : l'enjeu majeur dans les accidents de traversée en agglomération



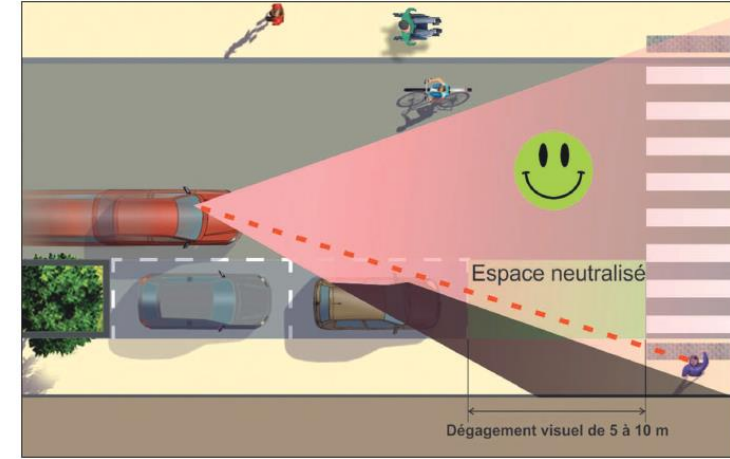
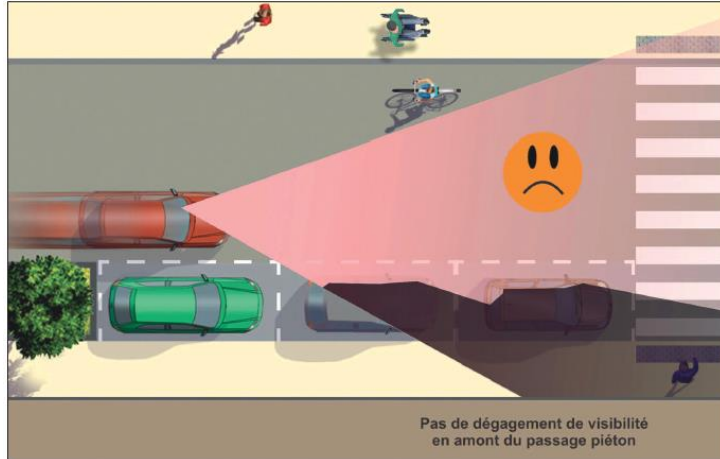
# CO-VISIBILITÉ CONDUCTEUR-PIÉTON

## Bien voir et être vu pour éviter les accidents - Lutter contre les masques à la visibilité

- Neutraliser le stationnement motorisé délimité dans les 5 à 10 m en amont du passage piéton

Pour augmenter la visibilité des piétons, l'aménagement des abords immédiats des passages piétons a été repensé.

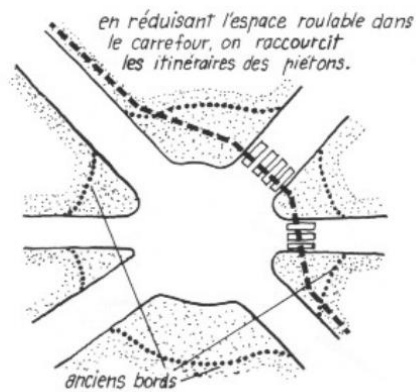
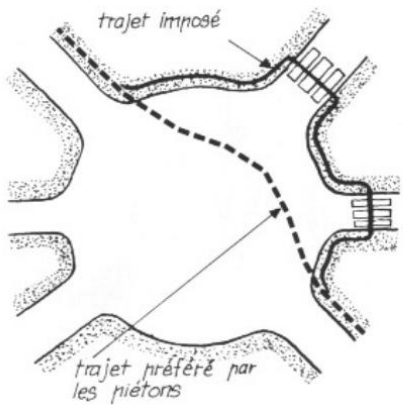
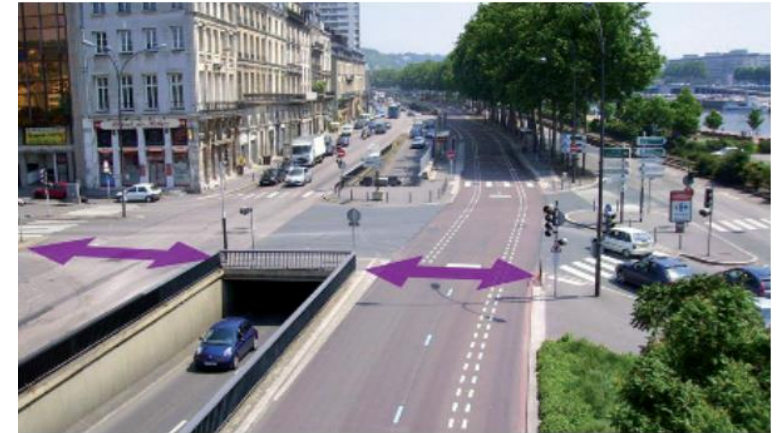
Une mise en conformité à mettre en œuvre lors de la réalisation de travaux et au plus tard le 31 décembre 2026. (Art L. 118-5-1 du Code de la voirie routière).



# DIMINUTION DE L'EXPOSITION DES PIÉTONS

Proposer des aménagements limitant la durée de présence du piéton sur la chaussée : réaliser des traversées courtes

- Réduction de la largeur de l'emprise réservée à la circulation.
- Proposer des traversées perpendiculaires aux trottoirs.
- Utiliser les avancées de trottoirs.
- En cas de grande largeur à traverser : proposer des refuges de largeur suffisante (recommandation mini 2 mètres).

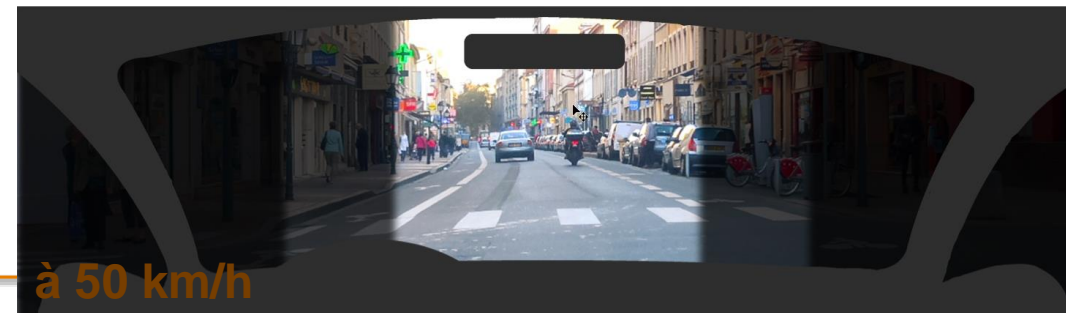
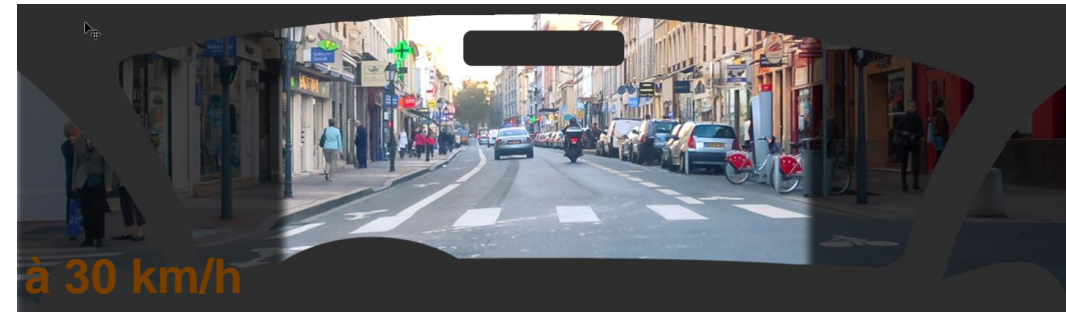
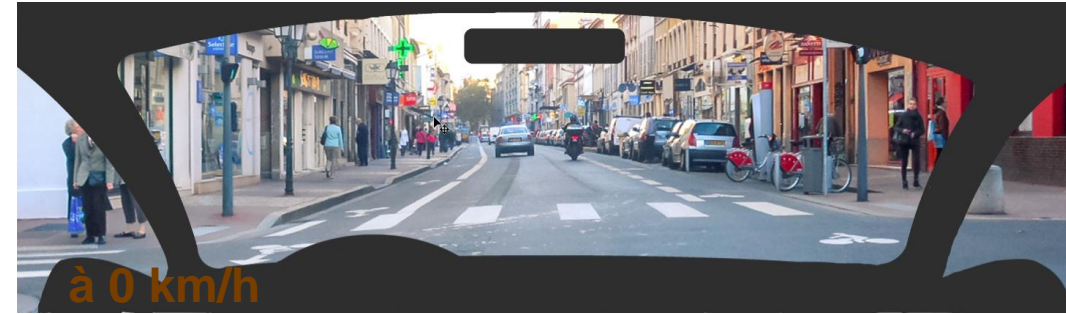




# LA DIMINUTION DE LA VITESSE DES VÉHICULES

## Améliore la prise d'information

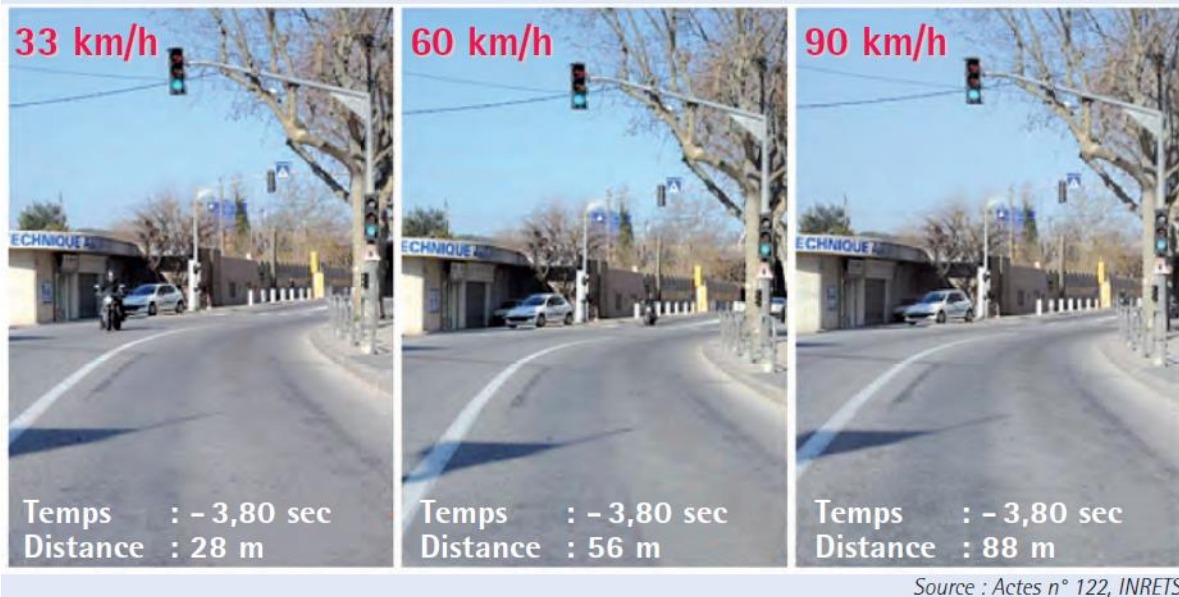
- L'acuité visuelle d'un conducteur est excellente sur des objets figés. Elle se dégrade sur des sujets dynamiques.
- Plus la vitesse de circulation est élevée, plus le champ de vision utile du conducteur se réduit et limite la capacité à déchiffrer les mouvements de piétons, le contexte de la voie.



# LA DIMINUTION DE LA VITESSE DES VÉHICULES

## Améliore la prise d'information

- La vitesse d'un véhicule, et particulièrement un 2RM, influence la perception de ce dernier par les autres usagers lors de leur prise d'information pour réaliser une manœuvre.



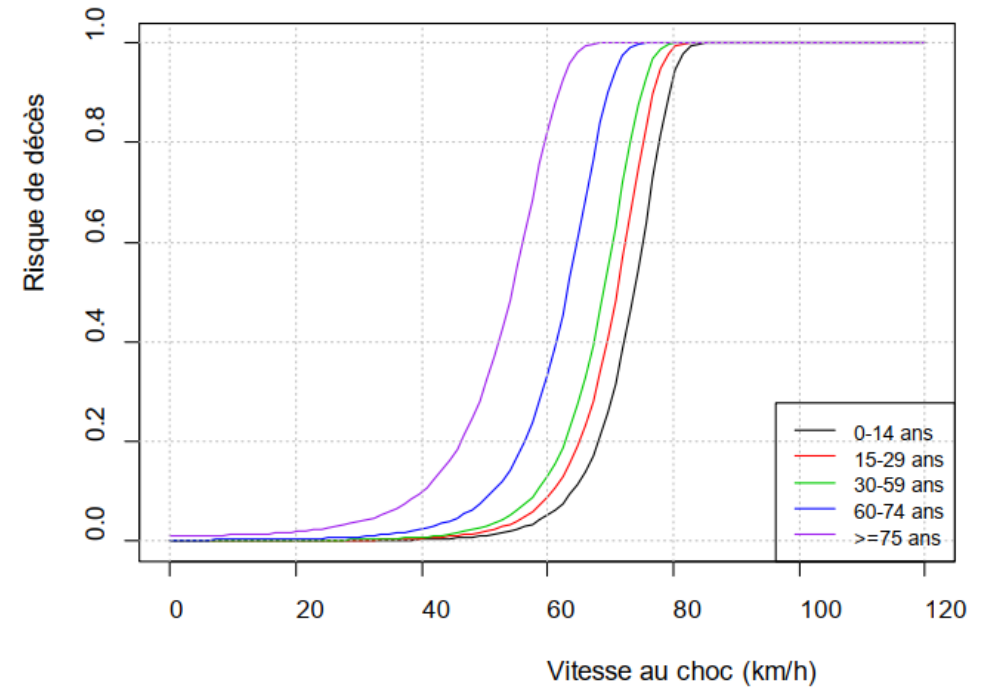
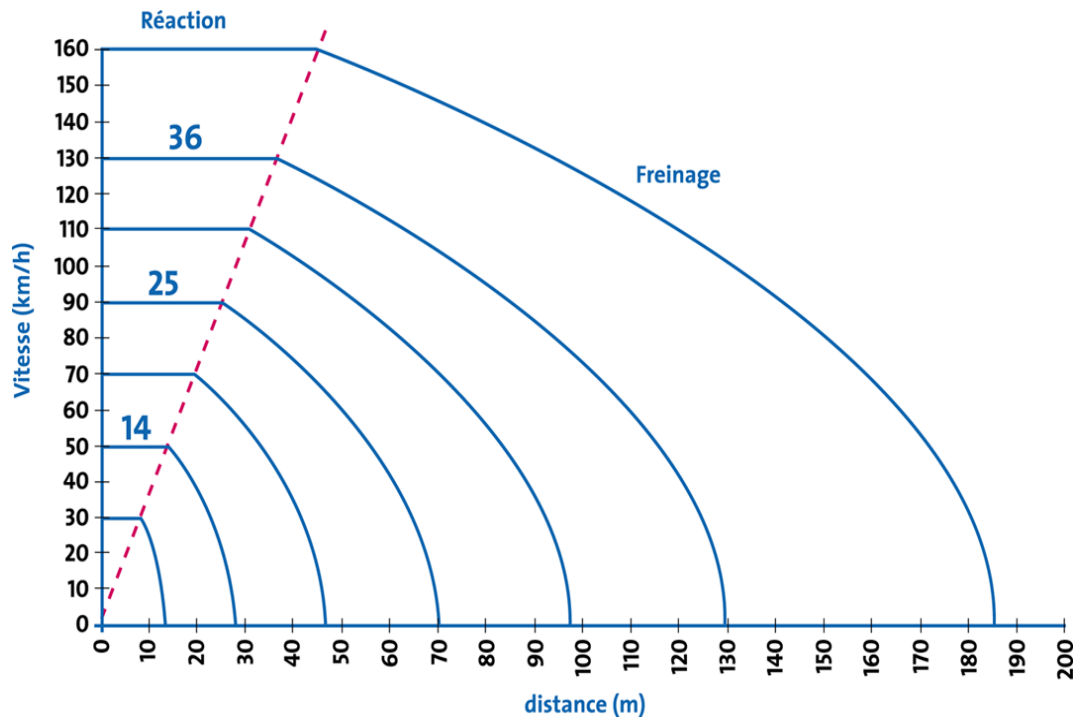
Les photos montrent que si le motocycliste roule à 33 ou 60 km/h, l'automobiliste peut le voir avant d'engager sa manœuvre de tourne à gauche.

Par contre, lorsque le motocycliste roule à 90km/h, il ne peut pas être perçu. L'automobiliste va entamer sa manœuvre et le risque de collision est présent.

# DIMINUTION DE LA VITESSE DES VÉHICULES

## Limite les risques d'accidents






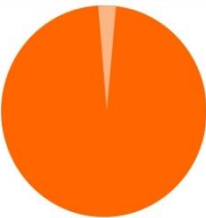
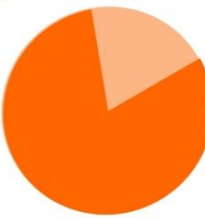
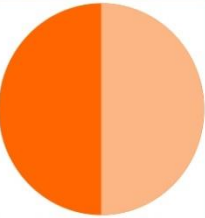
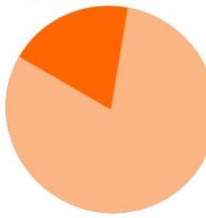
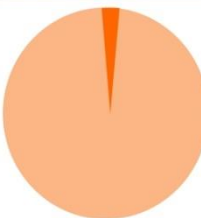


- Diminution de la distance d'arrêt du véhicule.
- Permet au conducteur ou au piéton la réalisation d'une manœuvre d'urgence si nécessaire.
- En cas de choc, la vitesse d'impact et de ce fait, la gravité de l'accident sont moindres.



# DIMINUTION DE LA VITESSE DES VÉHICULES

## Limite les risques d'accidents

- Définir la vitesse souhaitable pour chaque voie.
- Modérer la vitesse le plus souvent possible (Zones de Circulation Apaisée).

Statut de la zone ou de la voie					
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale - fonction circulation					
	 Vie locale				
	 Circulation				



*Questions ?*



# QUATRIÈME PARTIE

Quels besoins en aménagements de traversées ?

# QUELS BESOINS EN AMÉNAGEMENT DE TRAVERSÉES ?

Prendre le temps d'analyser tous les paramètres avant d'aménager



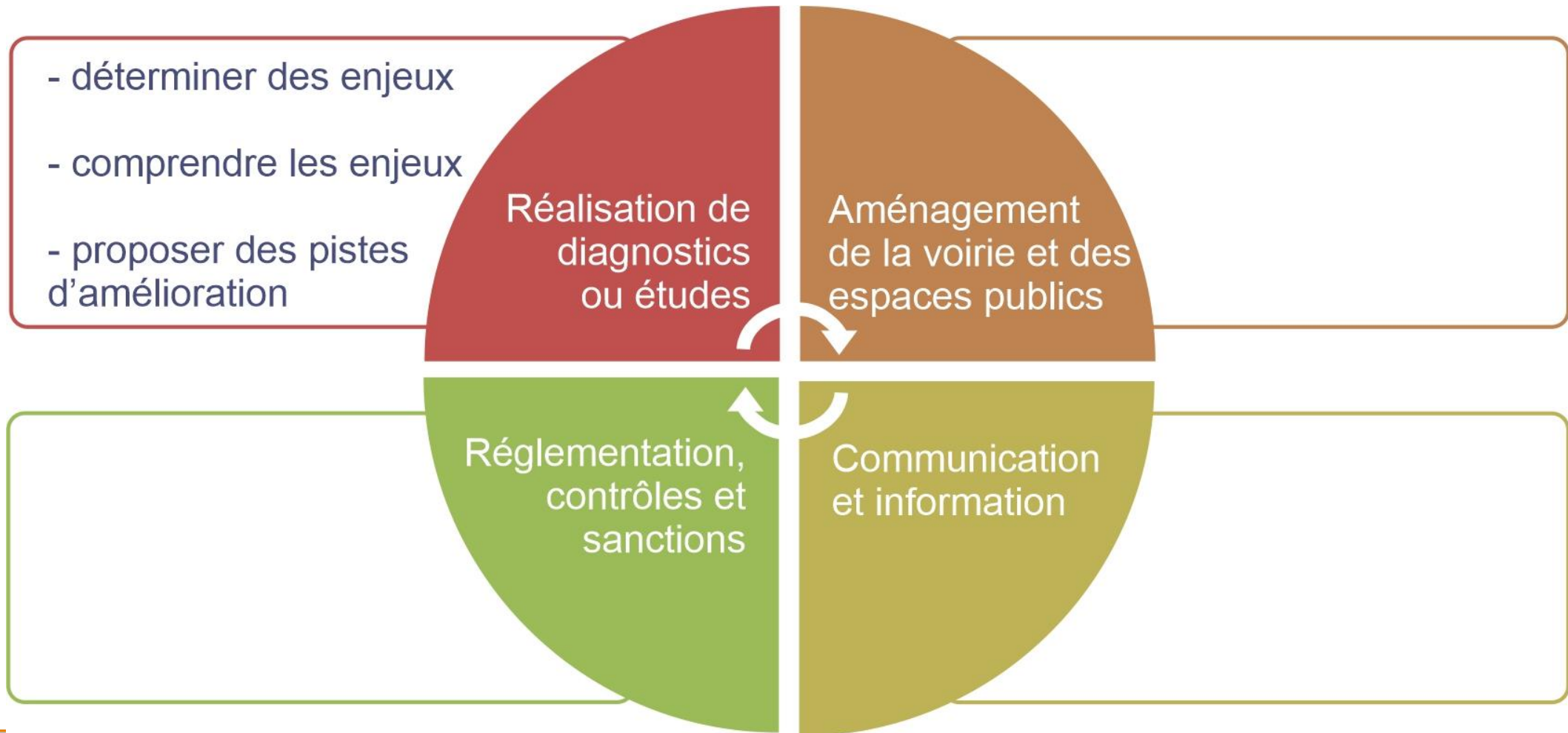
- L'aménagement de la voirie est un des leviers pour offrir des déplacements sûrs.

# QUELS BESOINS EN AMÉNAGEMENT DE TRAVERSÉES ?

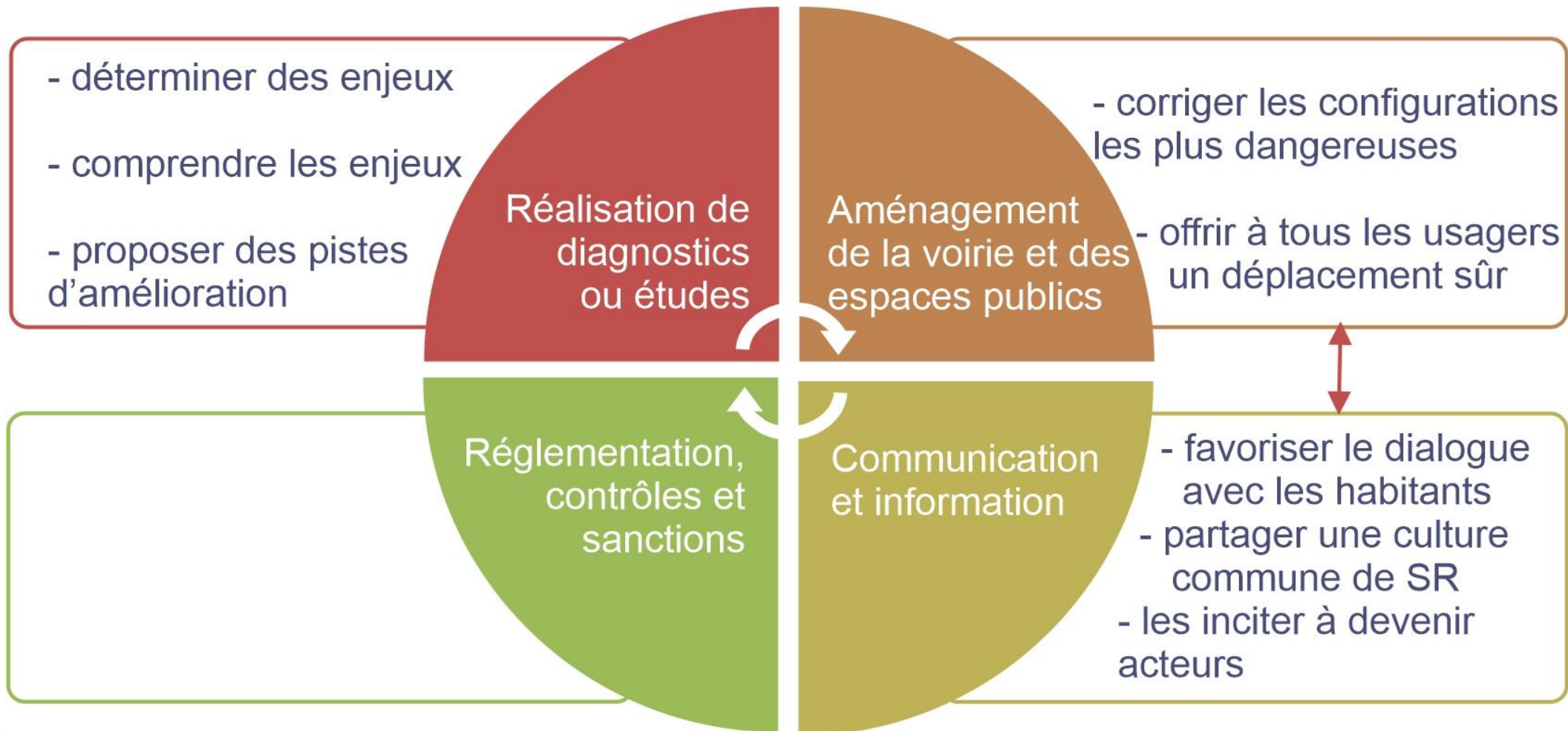




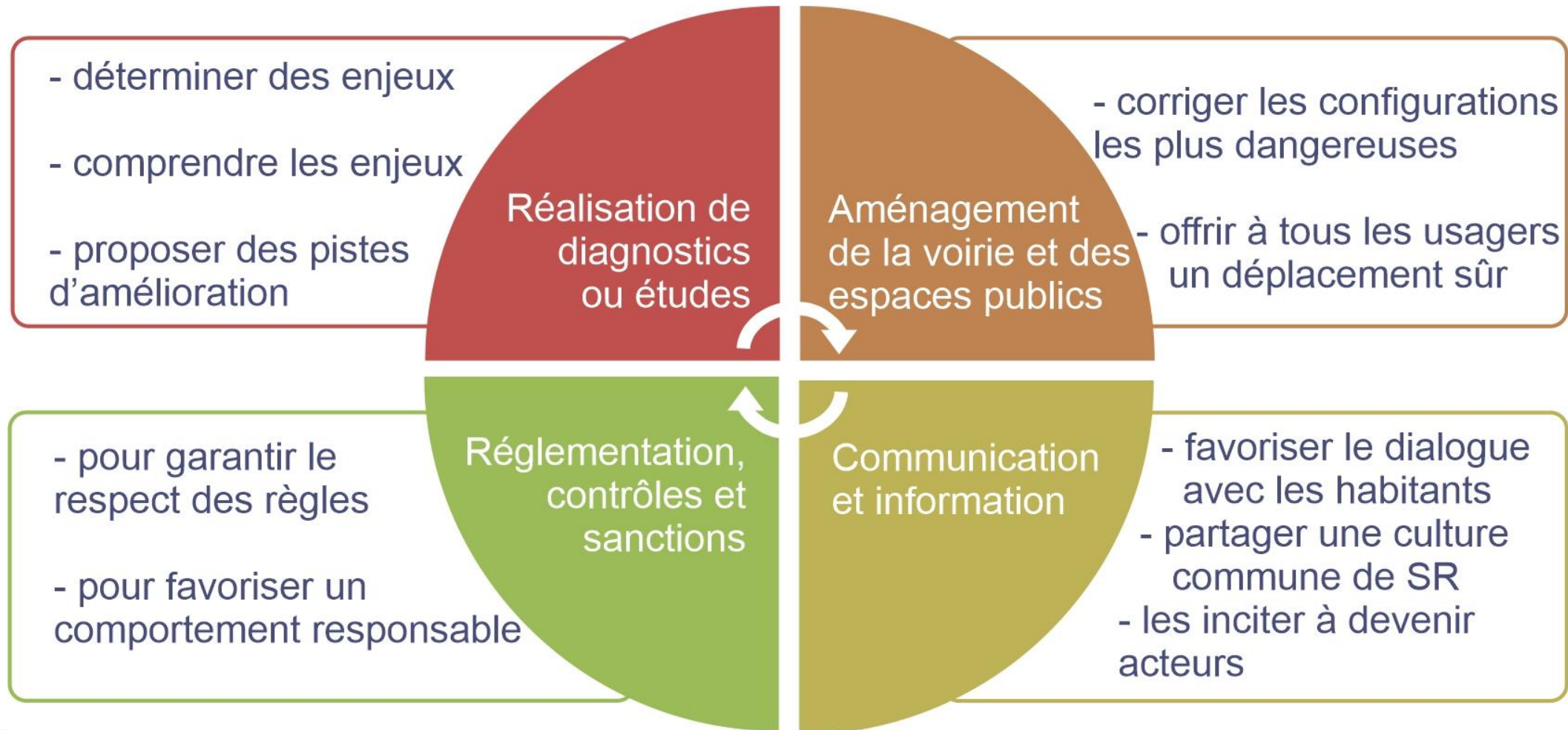
# QUELS BESOINS EN AMÉNAGEMENT DE TRAVERSÉES ?



# QUELS BESOINS EN AMÉNAGEMENT DE TRAVERSÉES ?



# QUELS BESOINS EN AMÉNAGEMENT DE TRAVERSÉES ?



# QUELS BESOINS EN AMÉNAGEMENT DE TRAVERSÉES ?

## Connaître le territoire

- Analyser les problématiques :

Insécurité avérée (accidents)

- ✓ rôle de l'infrastructure
- ✓ configurations similaires sur le territoire ?
- ✓ objectiver les données

Insécurité ressentie (inconfort)

- ✓ probable changement d'itinéraire
- ✓ changement de mode ou usage de la voiture privilégié

- Un problème à un endroit peut être engendré par un dysfonctionnement à un autre endroit

Déterminer des enjeux

Comprendre les enjeux

Proposer des pistes  
d'amélioration

# QUELS BESOINS EN AMÉNAGEMENT DE TRAVERSÉES ?

## Aménager la voirie et les espaces publics

- Générateurs de déplacements piétons et vitesses
- Hiérarchiser les configurations à aménager
- Quels aménagements ? exemples de réflexions :
  - ✓ conditions de circulation
  - ✓ désirs des piétons

**Corriger les configurations les plus dangereuses**

**Offrir à tous les usagers un déplacement sûr**

**Si cela fonctionne bien : ne rien faire**

# QUELS BESOINS EN AMÉNAGEMENT DE TRAVERSÉES ?

## Aménager la voirie et les espaces publics

- Mettre en place des dispositifs physiques de modération de la vitesse contraignants (ralentisseur, plateau, coussin, radars).
- Réaliser des traversées courtes ou mettre des îlots pour les traversées >8 m.

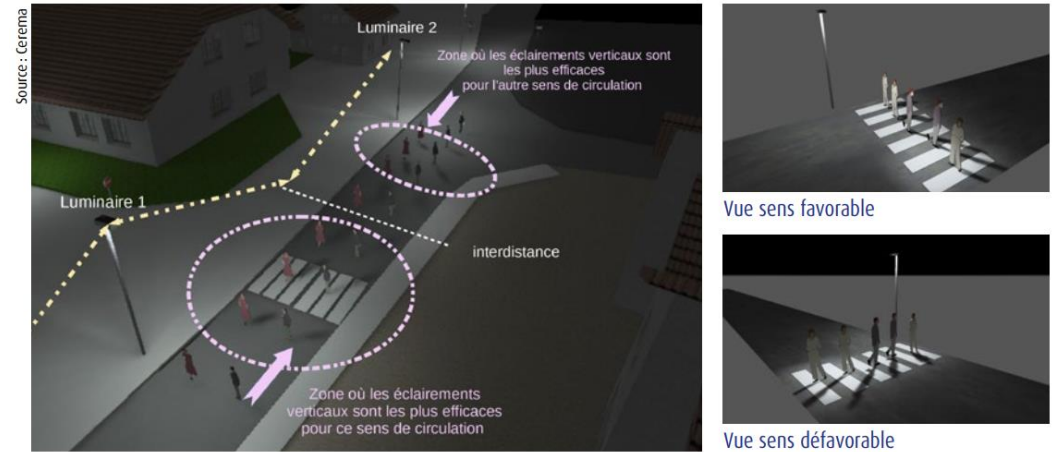


# QUELS BESOINS EN AMÉNAGEMENT DE TRAVERSÉES ?

## Aménager la voirie et les espaces publics

L'éclairage d'un passage piéton a pour objectif la détection des piétons.

- Placer un pont lumineux au droit d'un passage piéton ne permet pas d'obtenir un bon éclairage vertical et une bonne perception des piétons.
- En cas d'utilisation d'éclairage, éclairer le piéton et pas le sol.
- **L'utilisation de 2 points lumineux permet d'offrir de bonnes conditions de détection des piétons dans les 2 sens de circulation.**



Un éclairage avec une lumière de couleur différente ou l'ajout de dispositifs lumineux « gadgets » peuvent modifier l'aspect du passage piéton (couleur). Il doit faire l'objet d'une évaluation par expérimentation.

**L'utilisation de marquage avec une bonne rétro réflexion est une solution simple et efficace.**

# DE FAUSSES BONNES IDÉES

- **Le renforcement d'un passage piéton**

- peut conduire à dégrader la perception des autres passages piétons en engendrant des effets secondaires
- L'excès de peinture nuit à l'adhérence (véhicules et piétons)
- Les ajouts de figurines et autres objets peuvent constituer des obstacles au cheminement des piétons. Ils peuvent mobiliser l'attention d'un conducteur au détriment de la sécurité des piétons souhaitant traverser.

- **Le feu vert récompense**

- Permet aux usagers qui respectent la vitesse d'avoir le feu au vert.
- Toujours placé en section courante : hors passage piéton ou intersection
- L'incompatibilité avec un passage piéton est liée au fait que le conducteur sait que s'il respecte la vitesse, il n'aura pas à s'arrêter.

La micro-régulation (rouge par défaut avec capteur de présence sans lien avec la vitesse) peut être associée à un passage piéton.





*Questions ?*





RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**Cerema**

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

# CINQUIÈME PARTIE

## Expérimentations

# PRISE EN COMPTE DES INNOVATIONS PAR L'APPROCHE EXPÉRIMENTALE

- Si la réglementation ne permet pas la mise en place d'un aménagement

et

- que le gestionnaire a envie d'essayer une solution innovante et utile pour la sécurité des usagers de la route et des usagers les plus vulnérables,

Une demande d'expérimentation doit être déposée auprès du Ministère de la Transition Écologique (MTE) avant la réalisation de l'aménagement.

Une autorisation d'expérimentation dégage la responsabilité juridique de la collectivité, tant qu'elle respecte le cadre de l'arrêté d'expérimentation.

# DÉROULEMENT D'UNE EXPÉRIMENTATION

## Au préalable : l'examen de l'opportunité

- analyser les écarts à la réglementation du projet,
- vérifier l'absence de solution réglementaire déjà existante,
- apprécier le bénéfice en termes de sécurité routière,
- évaluer la pertinence au regard des coûts d'installation et d'entretien,
- comparer avec les autres expérimentations en cours répondant aux mêmes besoins



# DÉROULEMENT D'UNE EXPÉRIMENTATION

Dépôt de la demande

Publication au JO d'un arrêté ministériel d'autorisation

Début de l'expérimentation et évaluation

Bilan final transmis à l'administration qui décide

L'approche expérimentale permet de vérifier qu'une solution innovante fonctionne par des évaluations aux différentes étapes pour s'assurer de sa reproductibilité.

# DES EXEMPLES D'EXPÉRIMENTATIONS



Expérimentations de Flowell, de signalisation lumineuse dynamique - groupe Colas



Expérimentation des dispositifs destinés à guider les piétons lors de la traversée - Paris



Principe de l'expérimentation de la ville de Paris : mini bandes 10 cm espacées de 10 cm sur 3 rangées (©F. Prochasson)



Expérimentation des passages piétons 3D Cerema

# PASSAGES PIÉTONS 3D

Depuis 2017, des offres commerciales présentant le passage pour piétons en 3 D comme une solution innovante et spectaculaire pour d'améliorer les conditions de traversées des piétons.

La DSR constatant l'engouement, a choisi d'accompagner le processus en proposant une procédure d'expérimentation simplifiée sur le principe de la déclaration.



Beaucoup d'agglomérations n'ont pas mené l'expérimentation jusqu'à la fin

- 82 demandes d'expérimentations mais seulement :
- 26 bilans intermédiaires
- 6 bilans complets de fin d'expérimentation



# PASSAGES PIÉTONS 3D

6 métropoles et communes ont mené une évaluation avec des mesures de vitesses, des observations de comportements et des questionnaires de ressentis

- Un effet sur les vitesses pratiquées très limité et de faible durée
- L'effet 3 dimensions est limité
- Le coût est supérieur à celui d'un passage piéton classique (1200 € vs 400 €)
- L'entretien est beaucoup plus exigeant

Ces résultats ont conduit la DSR et la DGITM à ne pas entrer les PP3D dans la réglementation.

Le PP3D reste illégal sur le territoire français.



# CONCLUSION

S'il n'y avait que 2 choses à retenir sur les traversées piétonnes :

- Le problème n'est pas de voir le passage piéton, mais de voir le piéton
- Renforcer un passage piéton conduire à dégrader la perception des autres passages piétons en engendrant des effets secondaires.



*Questions ?*



Merci pour votre attention

[berengere.varin@cerema.fr](mailto:berengere.varin@cerema.fr)

---

