



M. Olivier SCHNEIDER  
C.N.S.R.  
Ministère de l'intérieur  
PLACE BEAUVAU  
75800 PARIS CEDEX 08

Courrier informatique

Objet : réformes en faveur des piétons

Avranches, le 15 février 2018

Monsieur,

Le 9 janvier 2018, le Premier ministre Édouard PHILIPPE a annoncé 18 mesures de sécurité routière.

Les propositions envisagées et décrites dans la mesure n° 9 concernent les piétons et nous nous intéressons particulièrement à la première, relative à la *visibilité des piétons*.

\*  
\* \*

En 2010, le décret 2010-1390 [1] introduisait un progrès pour la circulation des piétons en étendant la priorité de passage de ceux-ci simplement sur leur *intention* de traverser et non plus sur leur *engagement régulier* sur la chaussée.

Cette disposition est traduite dans le Code de la route :

**Article R. 415-11 (extrait)**

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.

[...]

Si la priorité du piéton est désormais clairement établie, nous pouvons malheureusement constater que dans la rue et sur les routes, elle reste insuffisamment respectée. Une des clefs du respect de la priorité du piéton est sa visibilité par les conducteurs des véhicules.

C'est pour accroître cette visibilité *reciproque* qu'en 2015 est paru le décret 2015-808, dit « PAMA » (plan d'actions pour les mobilités actives) [2]. L'article 12 de ce décret modifie le Code de la route :

**Article R. 417-11 (extraits)**

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

[...]

8. D'un véhicule motorisé à l'exception des cycles à pédalage assisté :

[...]

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, à l'exception des motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs ;  
[...]

Cette modification est indéniablement un progrès en introduisant dans le droit un aménagement déjà préconisé depuis plusieurs années par le CÉREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) dans différentes documentations sur les notions de base de sécurité routière [3, p. 3] [4, p. 2].

\*  
\* \*

Néanmoins, nous tenons à porter à votre attention plusieurs points qui nous paraissent remettre l'efficacité de ce texte en cause :

- l'existence d'une exception à l'interdiction de stationnement ;
- l'absence du texte de la zone *en aval* des passages pour piétons ;
- une distance neutralisée inadaptée ou insuffisante.

Le texte en vigueur depuis le décret 2015-808 précise que le stationnement est interdit « 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** ».

Cette précision peut être interprétée comme une *exception* à l'esprit initial du texte qui vise à *garantir la visibilité réciproque* des utilisateurs de la route. Il suffirait alors, pour tout aménageur ne souhaitant pas supprimer de place de stationnement, de matérialiser ces emplacements par un marquage au sol, y compris dans la zone des cinq mètres nécessaires à la visibilité des piétons.

Cette situation à la fois légale et contraire à l'esprit du texte est illustrée en figure 2.a annexée à ce courrier.

L'article précise également que le stationnement est interdit « **en amont** des passages piétons ». Il serait pourtant bénéfique d'appliquer également cette interdiction au stationnement *en aval* des passages pour piétons. En effet, pour quelle raison le piéton qui traverse depuis le côté gauche de la chaussée dans le sens de circulation devrait rester masqué par le stationnement *aval* ?

Ce qui nous semble être un oubli est particulièrement alarmant, en particulier dans le cas des rues étroites où le *triangle de visibilité* [5, p. 3] est défavorable. Le principe de ce *triangle* est illustré en figure 1.

La distance *minimale* neutralisée de cinq mètres correspond environ à *une* place de stationnement supprimée. Elle est pourtant souvent insuffisante, comme le montre le CÉREMA dans sa fiche PAMA n° 10 [5] : la distance de visibilité dépend de la position du véhicule et donc de la largeur de la voirie, de sa vitesse, de la position du piéton et de la distance dégagée d'obstacle devant le passage pour piétons.

Ces nombreux paramètres peuvent se révéler complexes à relier et une distance de cinq mètres apparaît être une distance minimale dans des conditions très favorables — vitesse maximale autorisée de 30 km/h, revêtement sec, conducteur alerte. Le CÉREMA rappelle également que dans la plupart des pays européens, ce sont dix mètres de voirie qui sont dégagés pour une bonne visibilité.

\*  
\* \*

Nous vous suggérons donc, monsieur, d'entamer une réflexion sur l'amélioration de la visibilité réciproque des piétons et des conducteurs par les quatre leviers suivants :

1. retirer *l'exception de stationnement* de l'article R. 417-11 du Code de la route en supprimant les mots « **en dehors des emplacements matérialisés à cet effet** » ;
2. étendre l'interdiction du stationnement aux zones en **aval** des passages pour piétons, afin de protéger les piétons traversant à la gauche du conducteur ;
3. adapter les distances minimales neutralisées aux vitesses maximales autorisées en vigueur, par exemple 5 m où la limitation est inférieure à 30 km/h et 10 m ailleurs. Ceci aurait également un effet incitatif auprès des collectivités pour une réduction des vitesses, afin de ne pas perdre trop de stationnement ;
4. modifier l'article R. 414-5 du Code de la route et proscrire totalement le dépassement aux abords des passages pour piétons afin d'éviter les collisions « par second véhicule » [4, p. 3].

Nous vous invitons aussi à prendre connaissance du modèle britannique et particulièrement de la règle n° 191 du *Highway Code*. Elle est consultable à l'adresse suivante :

<https://www.gov.uk/guidance/the-highway-code/using-the-road-159-to-203>

\*  
\* \*

Dans l'attente de votre réponse, nous vous prions d'agréer, monsieur, l'expression de nos salutations les plus respectueuses.

Pour le bureau de Vélocité,  
Jean-Michel BLANCHET

# Illustrations

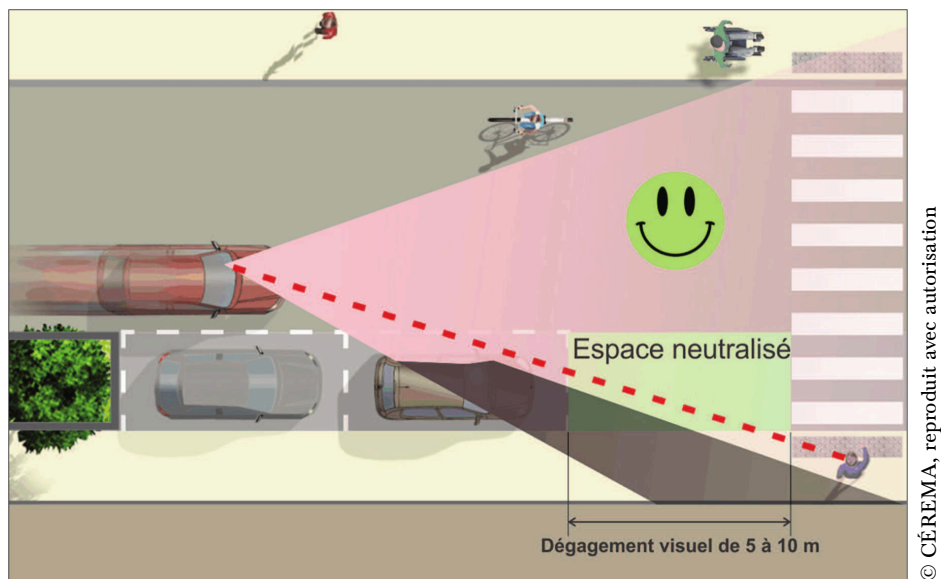


FIGURE 1 — *Le triangle de visibilité —  
extrait de la fiche PAMA n° 10 [5].*



a. *du côté droit.*



b. *du côté gauche.*

FIGURE 2 — *Rues à sens unique : stationnement sur emplacement  
matérialisé, masquant totalement les piétons à l'approche.*

## Bibliographie

- [1] Décret n° 2010-1390 portant diverses mesures de sécurité routière, 12 novembre 2010, *J.O.R.F.* du 16 novembre 2010 (Texte 15 sur 338), NOR : DEVS1010192D, URL : [http://www.legifrance.gouv.fr/jo\\_pdf.do?id=JORFTEXT000023081235](http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000023081235).
- [2] Décret n° 2015-808 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement, 2 juillet 2015, *J.O.R.F.* du 4 juillet 2015 (Texte 17 sur 66), NOR : INTS1500405D, URL : [http://www.legifrance.gouv.fr/jo\\_pdf.do?id=JORFTEXT000030837215](http://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000030837215).
- [3] Catia RENNESSON, *Fiche n° 2, Les piétons au cœur de l'aménagement de l'espace urbain*, décembre 2008, dans : *Savoirs de base en sécurité routière*, CÉRTU, URL : <http://www.certu-catalogue.fr/savoirs-de-base-en-securite-routiere-modes-doux.html>.
- [4] François TORTEL, *Fiche n° 13, La visibilité*, décembre 2008, dans : *Savoirs de base en sécurité routière*, CÉRTU, URL : <http://www.certu-catalogue.fr/savoirs-de-base-en-securite-routiere-amenagements-2.html>.
- [5] Olivier BAILLE et Benoît HIRON, *Fiche n° 10, Recommandation de neutralisation du stationnement motorisé délimité, dans les 5 m à 10 m en amont du passage piéton, Complément aux évolutions réglementaires*, septembre 2015, dans : *Références*, CÉREMA, URL : <http://www.certu-catalogue.fr/plan-d-actions-pour-les-mobilites-actives-pama.html>.