



Passages pour piétons

FICHE 15

Cette fiche donne une explication concise sur le thème des passages pour piétons. Pour plus de détails sur le sujet, vous pouvez consulter la liste des références.

Recommandations de base

1. Définition

Les passages pour piétons (= PP/ traversée piétonne ou TP / traversée / passage zébré) sont aménagés lorsque leur présence est utile pour la sécurité des piétons qui souhaitent traverser la route.

Les passages pour piétons ont l'avantage :

- d'être aisément aménageables.
- d'attirer l'attention des conducteurs.
- de donner la priorité au piéton lorsqu'il se trouve sur le passage pour piétons ou s'il est sur le point de s'y engager, dans les conditions légales (cela ne s'applique pas s'il y a un tram par exemple).
- de suivre le cheminement du piéton (par exemple en prolongement du trottoir).
- de soutenir de manière optimale l'usager vulnérable (PMR) lorsqu'il traverse la route : visibilité, éclairage...



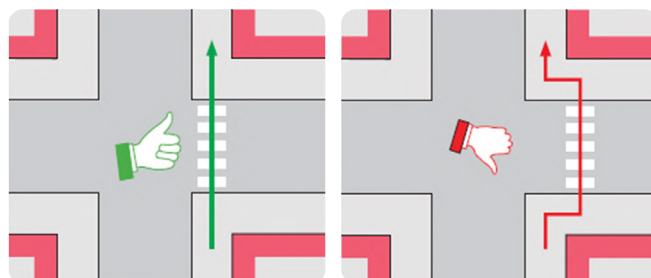
2. Conception inclusive et design universel

Par design universel, on entend une conception axée sur les utilisateurs. Une telle conception rend l'espace public favorable pour tous et prend en compte les besoins de tous. Dans cet ordre d'idées, les passages pour piétons sont indispensables pour le piéton.

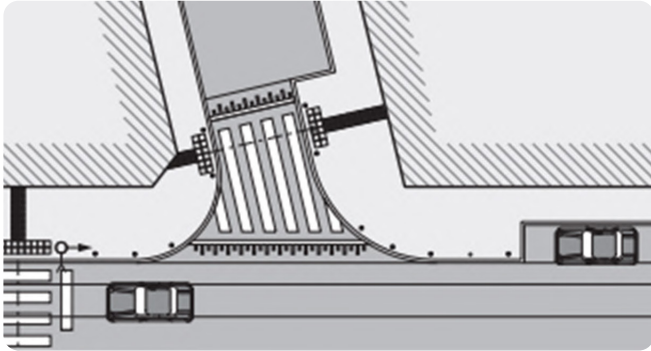
3. Principales exigences relatives aux passages pour piétons

Généralités

- **L'endroit de la traversée** doit être choisi en fonction du **cheminement souhaité** des piétons, autrement les piétons (ou la plupart d'entre eux) risquent de ne pas l'utiliser. Veillez également à un **bon guidage et un cheminement sans obstacles** pour les PMR. Pour éviter de trop grands détours et garantir l'accessibilité des traversées, on peut opter pour un passage pour piétons "en forme de trapèze" (muni de dalles à protubérances).



Passages pour piétons : recommandations de base



- Les passages pour piétons doivent **être compacts et lisibles** (compréhensible par leur simplicité). Le piéton doit pouvoir bien évaluer la situation avant de traverser. Si les traversées sont trop longues, il peut difficilement anticiper les véhicules qui approchent ou effectuent une manœuvre lorsqu'il traverse. La longueur réduite d'une traversée est encore plus importante pour les enfants et les personnes âgées, car ils ont plus de difficultés à estimer la distance et la vitesse des véhicules et ils marchent souvent plus lentement.
- Pour les traversées sans feux de signalisation, veillez à les **limiter à une seule bande de circulation par sens de circulation** - des avancées de trottoir devraient être aménagées en présence de stationnement longitudinal afin de limiter la distance de traversée et de positionner le piéton dans le champ de vision (voir fiche "Visibilité") des conducteurs (et vice versa !).
- Il doit y avoir une bonne **visibilité réciproque** entre le piéton et l'automobiliste, ainsi qu'une bonne visibilité des panneaux de signalisation et des feux tricolores.
- La **vitesse des véhicules** doit être **maîtrisée**. L'aménagement d'une traversée sur plateau peut y contribuer, de la même manière qu'un trottoir traversant.

- À l'approche du passage pour piétons, les possibilités de dépassement doivent **être évitées** : ligne continue, îlot de protection, limitation de la traversée à une seule bande de circulation par sens de circulation (cf. Plan d'action régional de sécurité routière) s'il y a plusieurs bandes par sens, placement de feux de signalisation, etc.
- Il convient d'éviter des obstacles exagérés pour le piéton** tels que de longues et multiples attentes devant les feux de signalisation (ex. à des arrêts de transport en commun) ou des traversées qui ne sont pas dans le prolongement du cheminement naturel car ces obstacles peuvent induire des comportements à risque.
- L'aménagement d'un îlot central peut être envisagé pour diviser la traversée en deux. L'îlot central doit avoir une largeur d'au moins 1,5 m, de sorte qu'il soit également accessible pour les **personnes en chaise roulante**.

Un îlot plus large (ou long) est indispensable :

- Si le flux de piétons le justifie : près des écoles (ex. rang d'école), des arrêts de transport en commun ou à d'autres endroits où passent de nombreux piétons, afin d'éviter que ces derniers ne soient mis en danger, par exemple s'ils sont contraints d'attendre trop près de la chaussée.


Recommandations relatives à la superficie (avec une largeur minimum de 1,5 m pour les PMR) :

- 4,50 m² jusqu'à 8 équivalents piétons
- Au moins 7,50 m² jusqu'à 20 équivalents piétons
- Au moins 12 m² jusqu'à plus de 20 équivalents piétons
- Si la phase verte des feux ne permet pas de traverser en une fois (pas souhaitable !) et que les piétons doivent attendre sur l'îlot central.

Passages pour piétons : recommandations de base

- Pour les passages pour piétons traversant plusieurs bandes de circulation, il existe différentes possibilités dont les deux premières sont préconisées :
 - Les passages sont protégés par des feux de signalisation. Sur une section (= hors carrefour), il est possible de munir les feux pour piétons d'un bouton-poussoir et d'introduire une phase de vague verte, ce qui est très confortable pour les piétons et moins pénalisant pour le reste de la circulation.
 - Une alternative est de ramener la chaussée dans chaque sens de circulation à une seule bande à la hauteur de la traversée, pour supprimer la possibilité de dépasser.
 - Si aucune autre solution n'est possible, les passages pour piétons seront dénivelés (passerelle pour piétons).
- Les conflits, à hauteur de carrefours réglés par des feux, entre les piétons et les conducteurs qui tournent, doivent être limités. Parmi les solutions : une phase avancée pour les piétons, des feux de signalisation sans conflit, rendre les carrefours plus compacts...
- Dans le cas de traversées en plusieurs phases, il convient de prévoir des zones d'attente adaptées sur l'îlot central (suffisamment large en cas de flux de piétons importants), tenant compte de la circulation sur place (encombrement de la circulation et type de trafic).
- Dans le cas de passages pour piétons réglés par des feux, il convient de veiller à ce que la ligne stop pour la circulation motorisée se trouve à une distance suffisante de minimum 5 m de la traversée (ex. introduire une ZAC - zone avancée cycliste), et de paramétrer les feux de sorte que la circulation motorisée ait le temps de s'arrêter (cf. vitesse maximale autorisée ET vitesse effectivement pratiquée sur place).

En cas de passages pour piétons avec feux de signalisation

- La phase verte devrait être suffisamment longue pour que les personnes âgées, les enfants et les PMR puissent traverser en toute sécurité (durée minimum de la phase verte calculée sur base d'une vitesse de marche et d'un temps de traversée de 1 m/s). Près des écoles (grands groupes d'enfants), il convient d'installer des boutons-poussoirs permettant de prolonger le temps de traversée.
- Les temps d'attente doivent être le plus court possible : dans la mesure du possible, ils ne doivent pas dépasser 60 secondes. Sur les routes secondaires, le temps d'attente peut être de maximum 45 secondes. Si le dispositif est muni d'un bouton-poussoir, il faut prendre en compte le temps d'arrêt des véhicules (phase rouge suffisamment longue).
- Pour augmenter la lisibilité, on pourrait utiliser une double lentille (cycliste-piéton) dans le cas de traversées pour cyclistes et piétons. 
- Les feux de signalisation doivent être bien visibles. Il est par exemple possible d'installer un feu de rappel s'il y a deux bandes de circulation ou un éclairage supplémentaire s'il y a plus de deux bandes de circulation. Veillez également à ce que les arbres soient suffisamment loin du feu de signalisation.
- Pour les PMR, il convient de prévoir, outre les dalles de guidage, un système acoustique aux feux de signalisation avec des passages pour piétons.

Passages pour piétons : recommandations de base

4. Principes d'aménagement complémentaires par type de voirie

Sur les grands axes routiers, où la circulation motorisée est la fonction principale, les passages pour piétons sont de préférence réglés par des feux (avec système acoustique et dalles tactiles). Il convient de porter une attention particulière aux feux près des arrêts de transport en commun, où la prise de risques est grande. Là où il est impossible d'arrêter les piétons lorsque le tram/bus approche, l'affichage du temps d'attente réel avant le prochain tram/bus peut être une mesure intéressante (prévention du risque).

Sur les routes secondaires, où la fonction de circulation (transit) et la fonction de résidence (qualité de vie) ont la même importance, il est préférable d'aménager suffisamment de passages pour piétons (avec des dalles tactiles) (ex. tous les 75 à 100 m et de préférence aux carrefours existants). On peut ainsi répondre au fort besoin de traversée.

Dans les rues résidentielles, où la fonction de résidence prévaut, les piétons devraient pouvoir traverser à tout moment. Dans certaines circonstances (ex. à des carrefours), il est indispensable d'aménager des passages pour piétons (ex. pour les PMR). Dans les rues limitées à 30 km/h, les zones résidentielles/de rencontre et les aires piétonnes, il faut d'office prévoir des dispositifs pour les personnes à mobilité réduite (bordures chanfreinées, dalles podotactiles), même lorsqu'aucun passage pour piétons n'est marqué. Parfois, il convient de prendre des mesures pour réduire la vitesse afin d'inciter les usagers motorisés à adapter leur comportement et leur vitesse aux circonstances (rétrécissement de la chaussée, coussin...).

Dans les zones résidentielles ou de rencontre, il est inutile d'aménager des passages pour piétons.

En effet, le piéton peut y utiliser toute la largeur de la route et y a la priorité.

5. Visibilité & design (voir fiche "Visibilité")

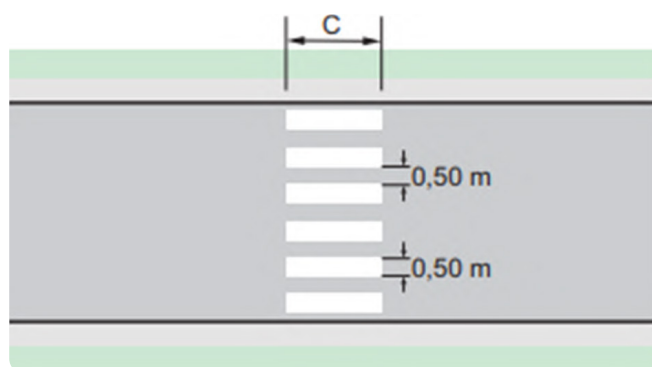
La **visibilité** autour et à hauteur des passages pour piétons doit être optimale, sans être gênée par :

- la végétation
- la signalisation routière (en mauvais état)
- des véhicules stationnés
- des boxes à vélos
- des panneaux publicitaires
- un contraste et/ou éclairage insuffisant(s)

La **visibilité minimum** du passage pour piétons est déterminée en tenant compte de la distance d'arrêt.

Vitesse autorisée	Passage visible à
30 km/h	30 m
50 km/h	70 m
70 km/h	120 m

L'aménagement du passage zébré :



La longueur des rayures blanches (c) doit être :

- d'au moins 3 m sur des routes où la vitesse maximale autorisée est de ≤ 70 km/h.
- d'au moins 4 m sur des routes où la vitesse maximale autorisée est de > 70 km/h.

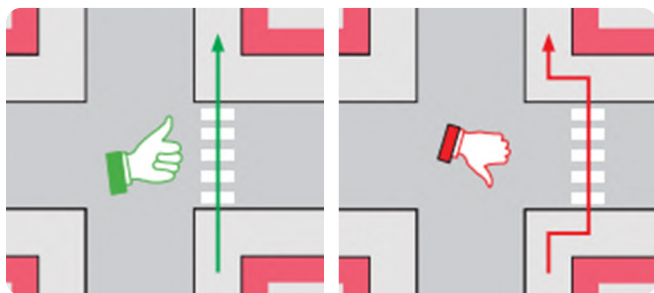
Passages pour piétons : recommandations de base

Pour d'importants flux de piétons (ex. près des écoles), il est préférable que les rayures soient plus longues.

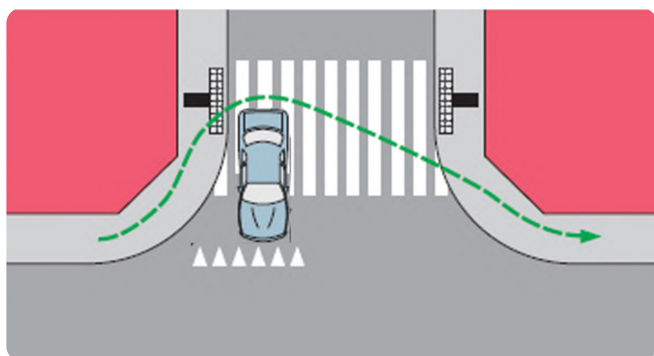
Il convient d'aménager des dalles de guidage et des lignes de vigilance pour les PMR. Une traversée en forme de trapèze peut être une solution.

6. Passages pour piétons aux carrefours

Il est préférable que les passages pour piétons suivent le cheminement logique de l'itinéraire piéton.



Le conducteur ne peut pas s'arrêter sur un passage pour piétons. Si, à hauteur d'un carrefour, la circulation motorisée devait s'arrêter sur un passage pour piétons pour avoir une bonne visibilité du trafic traversant, il est préférable de décaler un peu la traversée (ex. 1,2 m) du carrefour, et de la prolonger jusqu'à environ 4 m de sorte que les véhicules qui attendent ne bloquent pas (entièrement) ce passage pour piétons.



7. Passages pour piétons aux voies et arrêts de tram

Si un passage pour piétons passe sur une voie de tram (site propre ou non), les piétons ont tendance à traverser sans faire attention aux trams qui approchent. C'est pourquoi il est déconseillé de continuer le marquage d'un passage pour piétons sur une voie de tram (en effet, un tram a toujours la priorité).



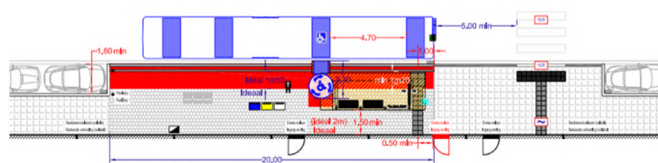
Lorsque l'endroit est également côtoyé par des bus et des taxis, il est toutefois recommandé de marquer un passage pour piétons. Le panneau de signalisation A51 portant l'inscription "priorité au tram" sera alors installé pour attirer l'attention des piétons sur les trams qui approchent. Un marquage rouge indique la présence potentielle d'un tram.



Passages pour piétons : recommandations de base

Une traversée en forme de baïonnette est uniquement utilisée à des carrefours où la traversée ne peut pas être aménagée de manière perpendiculaire et sur des sections près de passages pour piétons non réglés par des feux de signalisation.

Aux arrêts de bus et de tram, il est recommandé de ne pas marquer le passage pour piétons juste avant, mais (au moins) 5 à 6 m avant l'arrêt, de sorte que le bus/tram qui s'arrête ait une bonne visibilité des piétons qui traversent et que ceux-ci soient également bien visibles pour la circulation motorisée venant de l'autre sens de circulation ([voir plan de normes STIB](#)).



8. Autres passages pour piétons

Les passages pour piétons marqués (passages zébrés) ne sont pas la seule manière d'amener les piétons d'un point A à un point B. D'autres solutions sont :

- Les trottoirs traversants (voir fiche "Trottoir traversant").
- Les passages/tunnels pour piétons (ex. la Promenade verte).

Passages pour piétons : recommandations de base

Liste de références

- Bruxelles Mobilité, Sécurité routière, Plan d'action 2011-2020 de la Région de Bruxelles-Capitale.
- Bruxelles Mobilité, Sécurité routière, Plan d'action 2021-2030 de la Région de Bruxelles-Capitale.
- Bruxelles Mobilité, Plan régional de Mobilité 2020-2030 de la Région de Bruxelles-Capitale.
- Bruxelles Mobilité, Fiches techniques "Visibilité" et "Trottoir traversant".
- CRR, N47/10 - Manuel relatif à la réalisation pratique des passages pour piétons.
- IBSR, Vade-mecum piétons en RBC, Cahier 2 Recherche et Analyse, Accidents de piétons sur passages pour piétons non réglés par feux, 2009.

Colophon

Commanditaire

Bruxelles Mobilité
Direction Mobilité et Sécurité routière
Cellule Sécurité routière
Infra_sr@sprb.brussels

Exécutant

Centre de Recherches Routières
Division Mobilité, Sécurité et Gestion de la Route
Hinko van Geelen
h.vangeelen@brrc.be

Illustrations

Les illustrations proviennent du CRR,
sauf mention contraire