

## **Les droits du piéton en traversée de chaussée, suite au décret du 12 novembre 2010**

Jacques ROBIN  
jacques-marie-robin@wanadoo.fr

**Le décret du 12 novembre 2010 modifie les conditions pour lesquelles le conducteur est tenu de céder le passage aux piétons désireux de traverser la chaussée. Les erreurs d'interprétation et les extrapolations fantaisistes des termes du décret retrouvées dans quelques médias, écrites ou audiovisuelles, nous conduisent à apporter ci-après les précisions correctes.**

Avant le décret, l'article R.415-11 du code de la route précisait le piéton devait être engagé pour que le conducteur lui cède le passage et qu'il puisse, de ce fait, traverser. Il est évident que cette obligation d'être engagé était inadaptée et dangereuse pour le piéton car aucun piéton n'accepte d'être engagé devant la voiture alors qu'il n'est pas certain que cette voiture s'arrêtera.

Dans la nouvelle rédaction, en ce qui concerne l'engagement ou l'attitude que le conducteur doit percevoir chez le piéton, pour décider d'arrêter son véhicule, le décret précise deux formulations, voisines certes, mais les deux séparées par un "OU" et non additionnelles : *"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"*

**Suite page suivante**

Trois points sont nouveaux :

**Au besoin en s'arrêtant.** Ceci constitue une sécurité pour le piéton car on voit trop souvent un conducteur viser sa trajectoire en évaluant qu'il passera, sans s'arrêter, juste derrière le piéton qui traverse, avec le danger que cela représente si, pour une raison imprévue, le piéton s'arrête en chemin.

**Le piéton s'engageant.** Le terme antérieur "piéton engagé" (c'est-à-dire sur la chaussée) est remplacé par "piéton s'engageant" c'est-à-dire en mouvement dans la zone de contiguïté "trottoir-chaussée". Pour cette forme d'engagement, contenue dans la première formulation du décret, rien d'autre ne lui est demandé, aucune manifestation d'intention. Il doit néanmoins, comme un autre article du code le lui demande (art. R 412-37), tenir compte, pour s'engager, de la distance et de la vitesse du véhicule. Cette distance doit permettre au véhicule de s'arrêter, soit en ville (vitesse inférieure à 50 km/h) environ 30 mètres s'il s'agit d'une voiture, et plus pour un poids lourd ou un car. En rase campagne le problème est très différent du fait de la vitesse élevée : il faut s'assurer, avant de s'engager, de l'absence de véhicules sur plusieurs centaines de mètres de chaque côté.



*Piétons s'engageant : noter qu'à cette distance la voiture peut s'arrêter et que néanmoins si elle ne le fait pas, les piétons peuvent encore s'arrêter.*



*Piéton s'engageant, cas d'une petite rue où il n'y a pas de passage piéton car il n'en faut pas étant donné que la vie locale est prépondérante par rapport à la circulation*

## Le piéton manifestant clairement son intention de s'engager.

Ce deuxième aspect est nouveau : le piéton peut effectivement préférer ne pas s'engager avant l'arrêt du véhicule et attendre sur le bord du trottoir ou sur la chaussée à la limite des voitures en stationnement, pour une quelconque raison qui lui est propre, liée par exemple au trafic, à la configuration des lieux, voire à son manque d'habileté s'il s'agit d'une personne âgée ou d'un enfant. Il est à noter que le décret utilise le mot "manifestant", qui est passif, lié à sa posture, à la perception qu'en a le conducteur, et non le mot "qui manifeste" qui serait actif, lié à un acte du piéton plus spécifique.

Le décret ne précise, en aucune façon, que le piéton doit faire un signe ou un geste de la main, ce qui serait mauvais car pouvant donner lieu à toutes sortes d'interprétations équivoques : le conducteur pourrait penser que vous lui faites signe de passer, ce pourrait être aussi un signe pour saluer un ami de l'autre côté de la rue, ou pour appeler un taxi ; en cas de non arrêt, cela se transformerait parfois en geste agressif. De toute façon, les ados et préados n'accepteraient jamais de faire un quelconque signe : ils abhorrent ce genre de singularité, l'opération "Pouce je passe", dans les années 70, l'a montré.

Mais surtout, de tels signes de la main présenteraient de très graves inconvénients :

-- le conducteur pourrait justifier a posteriori, près des juges, le fait qu'il ne se soit pas arrêté et qu'il a tué le piéton en arguant que le piéton n'avait pas fait le signe de la main. Rajoutons à cela que dans le cas général, personne ne pourra témoigner du geste ou non du piéton, et que dans le cas où le piéton est mort, il ne sera même pas là pour l'affirmer.

-- certains piétons pourraient se prévaloir d'avoir fait "le" geste, pour s'engager imprudemment sans vérifier la distance du véhicule.

La manifestation claire d'intention ne doit donc pas être artificielle et parasite, mais elle doit être fonctionnelle et donc liée directement à la fonction de traverser et à l'attitude qu'un piéton prend automatiquement et obligatoirement pour entamer sa traversée, tant sur un passage piéton lorsqu'il y en a, que dans les petites rues où il ne faut pas de passage piéton. Cette manifestation est de trois ordres :

1 – se montrer, être visible au bord, 2 – le regard vers le véhicule, 3 – la posture qui montre qu'on attend l'arrêt du véhicule.



*Piéton manifestant clairement son intention de s'engager : se montrer, regarder la voiture, avoir la posture, attendre l'arrêt*



*Piéton manifestant clairement son intention de s'engager cas d'une petite rue où il n'y a pas de passage piéton car il n'en faut pas du fait que la vie locale est prépondérante par rapport à la circulation*