

L'îlot refuge central sur passage piéton

(les références chiffrées des photos et textes correspondent aux références du dossier général de la sécurité en agglomération)

Jacques ROBIN ingénieur routier - texte et photos

jacques-marie-robin@wanadoo.fr site www.securite-routiere-plus.com

L'îlot refuge central sur passage piéton est le meilleur aménagement de sécurité

C'est le refuge qui apporte la sécurité et non le passage piéton en tant que tel..



Le refuge a de nombreuses vertus :

- 1 - il empêche de doubler,
- 2 - réduit globalement les vitesses
- 3 - et permet au piéton de s'arrêter au milieu en sécurité (photo Paris)
- 4 - évite au piéton de devoir mémoriser concomitamment la position des voitures des 2 sens à la fois

Le refuge central sur le passage piéton. Pour la sécurité du piéton, tout passage piéton sans feux de carrefour devrait être équipé d'un refuge central : c'est le meilleur rapport "sécurité-prix".

-- Sur les rues où la vitesse est assez forte il est possible de placer un refuge dès que la voie fait 10 m entre bordures (2 x 4,25 m + 1,50 m), c'est à dire à peu près partout, à condition de supprimer, s'il le faut, le stationnement d'un ou des deux cotés sur une trentaine de mètres (prévoir dans ce cas des potelets sur le trottoir pour empêcher le report de stationnement sur le trottoir). Sur ce type de rues, la largeur de 4,25 m de chaque côté est un minimum nécessaire pour que les cyclistes ne soient pas serrés par les camions qui les doublent.

-- Sur les rues des centres villes on peut mettre un refuge dès que la largeur de la rue est 6,80 m car la vitesse est plus faible : une chaussée de 2,80m à 3 m de chaque côté, et un îlot refuge de 1 m à 1m 25 entre bordures (ce qui fait 1,50 m avec la peinture qui encadre le refuge). À l'approche d'un tel passage piéton, limiter clairement la vitesse à 30 en jumelant sur le même support le panneau 30 et le panneau bleu carré ou le panneau avancé triangle (photo →). Dans ce cas de chaussées réduite, pour préserver la sécurité des cyclistes et faire respecter matériellement limiter la vitesse à 30, il est souhaitable de placer une paire de coussins de chaque côté, 25 m avant (photos 12b, 12c, et 13).



Sur les rues très circulées et très fréquentées par les écoliers, en plus du refuge, il FAUT une limitation à 30 + des coussins (ou ralentisseur) 25 m avant.

-- S'il s'agit d'un carrefour à feux, le refuge est également nécessaire à la sécurité dès qu'on atteint 3 ou 4 voies : 2 voies dans chaque sens, ou 3 voies à sens unique

Le refuge a de nombreuses vertus : il empêche de doubler, réduit globalement les vitesses et permet au piéton de s'arrêter au milieu : il n'a pas besoin de visualiser concomitamment les deux cotés. (photo Nantes)





Le principe de cette encoche de 50 cm de large est bon car il abrite un peu un cycliste d'un conducteur imprudent qui le doublerait au droit du refuge,

Ne demandez jamais un passage piéton (hors carrefour à feu) si l'on n'y implante pas en même temps un refuge central : le piéton serait en danger.
(photo Camille Schneider)



Un exemple pris à Stockholm (Suède) :

À Stockholm, **TOUS** les passages piétons situés sur des rues à double sens, ont un refuge central.

Une série d'exemples de refuges

- D'abord des refuges supportant un panneau (c'est mieux) : photos 10h
B21 (rond bleu à gauche) ou balise J5 (carré bleu à droite)



Rappel : n'oubliez jamais que le passage piéton ne donne AUCUN droit supplémentaire au piéton, n'en faites QUE sur les grandes artères et SEULEMENT si vous réalisez un refuge central : un passage piéton sans refuge est plus dangereux que l'absence de passage piéton

Ensuite : des refuges sans panneau : photos 10i1 à 10i8

Dans ces cas, accentuer la visibilité par des bordures bien blanches ou/et des entourages visibles (10i7 et 10i8), ou/et un marquage en approche (10i3)

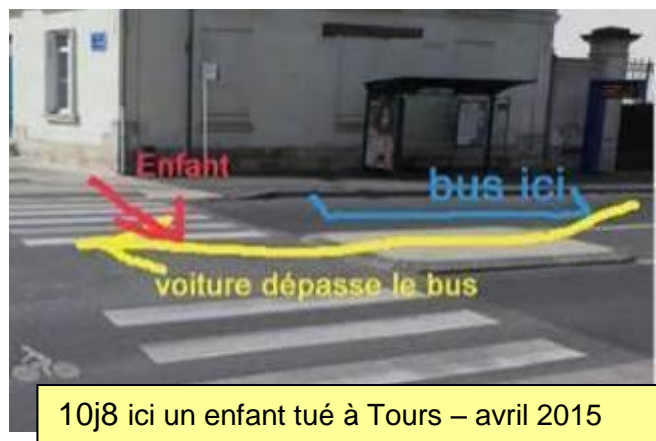


Rappel : n'oubliez jamais que le passage piéton ne donne AUCUN droit supplémentaire au piéton, n'en faites QUE sur les grandes artères et SEULEMENT si vous réalisez un refuge central : un passage piéton sans refuge est plus dangereux que l'absence de passage piéton

Éviter les îlots refuges franchissables : photos 10j

De tels îlots-refuges franchissables (10j1, 10j2) ou surtout les "très franchissable plats" (10j 3, 4, 5, 6 et 7) ne protègent pas les piétons.

Un enfant a été tué à Tours en avril 2015 par un automobiliste qui a roulé sur l'îlot (N° 10j8 ci-dessous) pour doubler un bus à l'arrêt.



Il est très possible et très utile de réaliser des d'îlots refuges centraux dans les rues sans passage piéton. Comme nous l'avons déjà dit précédemment, le passage piéton n'apporte en lui-même aucune sécurité supplémentaire, il ne bénéficie qu'à l'automobiliste et pénalise les piétons car ils ne peuvent plus traverser dans la zone de 50 m de chaque côté, donc une très bonne solution est de constituer une série de refuges qui permettent au piéton de traverser en meilleure sécurité, en deux temps, qui empêche les voitures de se doubler et qui ralentissent l'ensemble du trafic



10k

Îlots centraux sans passages piétons : Bonne solution de sécurité pour les piétons et qui ralentit la vitesse



10L

Îlot refuge central sans passage piéton. (suite)

Îlot vu en approche Vue du côté voiture



Ci-dessous le même îlot où l'on voit le passage ménagé pour les piétons



Rappel : n'oubliez jamais que le passage piéton ne donne **AUCUN** droit supplémentaire au piéton, n'en faites **QUE** sur les grandes artères et **SEULEMENT** si vous réalisez un refuge central : un passage piéton sans refuge est plus dangereux que l'absence de passage piéton

10 o - Les refuges sur boulevards à 4 voies ou plus.

Exemple : axe Boulevard des Filles du Calvaire et boulevard du Temple à Paris.

Il y a 2 ou 3 files de voitures de chaque côté.



Exemple d'un passage piéton sans refuge central.

Le piéton est en danger : un grand nombre de voitures sont passées sans s'arrêter.



exemple d'un passage piéton avec refuge central.

Le piéton est moins en danger : il peut attendre au milieu mais il devra néanmoins couper **trois** files de voitures. Cet inconvénient peut être supprimé : voir photo suivante



Photomontage de refuges multiples : un pour chacune des voies : la sécurité est bonne : le piéton n'a qu'une voiture à surveiller entre chaque refuge.

En plus, sur ce montage, une large ligne blanche continue a été tracée 5 m avant : voir explications à propos des photos plus loin 10y1, 10y2, 10r, 10s, 10t1, 10t2.

10p et 10q - le refuge-écluse-chicane.

Convient bien aux traverses d'agglomérations de chaussée étroites : 6 m à 6,50 m par exemple, sans stationnement et avec trottoirs étroits.

Limitier la vitesse à 30 km/h dans la zone de ces refuge-écluse-chicane



Si le gestionnaire craint un mauvais fonctionnement ou une réaction défavorable des habitants, on peut lui proposer de faire une simulation : photo ci-dessous.



Fin du dossier de l'îlot refuge central

Jacques ROBIN ingénieur routier - texte et photos

jacques-marie-robin@wanadoo.fr site www.securite-routiere-plus.com