

## Rue de l'Avenir

34, rue de l'Église 75015 Paris

## Les Droits du Piéton

Maison des Associations 23, rue Greneta 75002 Paris

20 mars 2017

## Institut national pour la sécurité des enfants

3 rue du général de Gaulle 56140 Malestroit

## FUB Fédération des usagers de la bicyclette

12 rue des Bouchers 67000 Strasbourg

## Espace piéton

48 Boulevard Magenta - 35000 Rennes

**Lettre adressée au Ministre de l'Intérieur, au Secrétaire d'État  
Chargé des transports et au Délégué interministériel à la sécurité routière.  
La pièce jointe se trouve à la fin de la lettre**

Objet : ligne d'arrêt devant les passages piétons

PJ : Détails, photos et liens

Monsieur le Ministre,

Un accident particulièrement dramatique, et malheureusement répétitif, s'est reproduit récemment à Annemasse : une fillette de 8 ans a été tuée sur un passage piéton par un automobiliste qui dépassait une voiture arrêtée pour laisser traverser la fillette mais qui la masquait aux yeux de l'automobiliste dépassant du fait qu'elle s'était arrêtée trop près du passage piéton.

Conscient de cette situation particulière de danger, vos services projettent actuellement de définir une ligne d'arrêt qu'il serait possible de marquer à environ cing mètres en amont des passages piétons. Le but de cette ligne sera d'indiquer aux automobilistes le point où ils doivent s'arrêter si les conditions leur imposent de céder le passage aux piétons : soit feu rouge s'il s'agit d'un carrefour à feu, soit piéton s'engageant s'il s'agit d'un passage piéton en section courante. Du fait de cet éloignement du passage piéton, la voiture arrêtée ne masquerait plus le piéton traversant.

Cette démarche de vos services est louable et nous ne pouvons que nous réjouir et complimenter les acteurs qui ont proposé, en France, cette solution qui est pratiquée depuis de nombreuses décennies dans la plupart des autres pays.

Mais, malheureusement, contrairement à la ligne continue adoptée dans les autres pays, la ligne qui est projetée actuellement en France est une ligne discontinue du type "cédez le passage" composée de traits de 50 cm distants de 50 cm. Le choix de ce type de ligne discontinue est motivé par la crainte que l'utilisation d'une ligne continue devant les passages piétons ne dévalorise la ligne "stop" qui équipe les carrefours.

Sur ce point il est probable qu'à l'usage, comme dans les autres pays, les automobilistes français auraient correctement fait la distinction entre l'utilisation d'une ligne continue devant un passage piéton et l'utilisation d'une ligne continue en carrefour équipé d'un panneau stop qui, seul, impose l'arrêt d'après le code de la route qui ne fait, notons le, aucunement mention à la ligne continue.

Mais s'il peut être judicieux de ne pas adopter une ligne continue, cela ne justifie pas, à nos yeux, de s'en éloigner tant au point de choisir une ligne discontinue 50-50 car dans l'esprit de beaucoup de conducteurs une telle ligne discontinue ne porte pas le message d'arrêt et l'observation montre que nombreux sont ceux qui, actuellement, la franchissent jusqu'au passage piéton, qu'il s'agisse d'une ligne d'effet de feux ou d'une ligne de sas, même lorsque sa largeur est de 50 cm (voir photos sur pièce citée en référence). Sur ce sujet l'expérimentation d'une telle ligne actuellement réalisée à Strasbourg ne peut prétendre à être représentative ni probante du fait que

dix autres signalisations ou mesures complémentaires y sont réalisées et participent à l'observance de la ligne par les automobilistes.

En réalité plus la ligne se rapprochera visuellement de l'aspect d'une ligne continue, plus le pourcentage d'automobilistes qui s'arrêteront, vraiment à la ligne, sera grand. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons que, faute de retenir une ligne continue, soit adoptée une ligne d'un rapport plein-vidé 4/1 (traits de 80 cm distants de 20 cm) au lieu du rapport 1/1 de la ligne 50-50, le taux d'observance sera significatif et le risque d'accident réduit. Il n'y aura pour autant, aucun risque de confusion avec la ligne "stop", et donc aucune crainte de sa dévalorisation : les photos en page 3 de la présente lettre montrent visuellement la différence.

Cette ligne "semi-continue" 80-20 destinée à améliorer la sécurité des piétons comportera en plus l'avantage connexe de mieux faire respecter les sas cyclistes situés au même emplacement dont la ligne discontinue actuelle est couramment franchie, ce qui met les cyclistes en danger.

Nous vous demandons donc, d'une part, de ne pas adopter la bande discontinue 50-50 et, d'autre part, de faire retenir par vos services, pour la modification prévue de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière, une bande qui soit du type semi-continu 80-20. Nous attacherions du prix à ce que l'arrêté instaurant cette disposition soit pris sans attendre car le nombre de piétons accidentés est en très forte augmentation : 540 piétons tués en 2016 contre 468 en 2015.

Nous vous prions de bien vouloir agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

Anne FAURE Présidente



Jacques ROBIN Président  
Institut National pour la sécurité des enfants



Jean-Paul LECHEVALIER Président



Éric LARUELLE Président



Olivier SCHNEIDER Président  
Fédération française des Usagers de la Bicyclette



+ 3 photos en page 3

## Exemple de ligne continue utilisée à l'étranger



### Comparaison des deux configurations de ligne d'arrêt discontinue :

Points communs : largeur 50 cm, positionné 5 mètres avant le passage piéton

**Soyons précis sur l'objectif cardinal : le piéton MASQUÉ. Il se peut qu'avec une ligne 50-50, on constate une amélioration du nombre de véhicules qui cèdent le passage aux piétons, c'est appréciable, certes, mais l'objectif est qu'ils s'arrêtent à 5 m afin de ne pas masquer le piéton.**



#### **Module 50-50 :**

La majeure partie des conducteurs qui céderont le passage aux piétons rouleront jusqu'au passage piéton et ne s'arrêteront pas **SUR** la ligne, et de ce fait, la voiture masquera le piéton.



#### **Module 80-20 :**

La majeure partie des conducteurs qui céderont le passage aux piétons s'arrêteront **SUR** la ligne, et de ce fait, la voiture ne masquera pas le piéton

## La ligne d'arrêt devant les passages piétons

**Pièce jointe à la lettre à M. Bruno LE ROUX Ministre de l'Intérieur, M. Alain VIDALIES Secrétaire d'État Chargé des transports, de la mer et de la pêche et M. Emmanuel BARBE Délégué interministériel à la sécurité routière, comportant des liens vers des explications détaillées complémentaires avec photos.**

Le lien [Trois dangers](#) traite des trois types d'accidents générés par les véhicules qui s'arrêtent trop près des passages piétons, rapporte les circonstances de plusieurs accidents et expose la solution qui permet de les éviter : le marquage d'une ligne d'arrêt bien visible à 5 mètres en amont du passage piéton.

Ces trois types d'accidents concernent aussi bien les passages piétons situés aux carrefours à feux et que les passages piétons situés en section courante :

- la voiture arrêtée trop près masque le piéton aux yeux du conducteur d'un véhicule qui la dépasse : entre autres Adelcia, 8 ans, tuée récemment à Annemasse
- l'angle mort devant les poids lourds : le conducteur ne voit pas ce qui est directement situé quelques mètres devant le camion : exemple Claudine, 71 ans, tuée récemment à Moissac
- le brusque redémarrage inopiné d'un véhicule ne laisse pas le temps au conducteur de freiner ni au piéton de s'écarter : exemple à Caen un enfant a été tué le 11 juillet 2012.

Une ligne d'arrêt marquée cinq mètres en amont des passages piétons indique aux automobilistes le point où ils doivent s'arrêter si les conditions leur imposent de céder le passage aux piétons : feu rouge s'il s'agit d'un carrefour à feu, ou piéton s'engageant s'il s'agit d'un passage piéton en section courante.

[Monde](#) Une telle ligne d'arrêt est en vigueur dans la plupart des autres pays, pour les passages piétons situés aux carrefours à feux, et dans beaucoup de grands pays qui l'ont étendu aux passages piétons en section courante, entre autres Portugal, Chine, Brésil, Pologne, Japon, Indonésie, Hong-Kong, Mexique, ...

[Continue a l'étranger](#) Cette ligne d'arrêt pratiquée à l'étranger est une ligne continue bien visible, dont la largeur est environ 50 cm mais peut aller jusqu'à 80 cm comme c'est souvent le cas en Suisse. Mais, malheureusement, contrairement à la ligne continue adoptée dans les autres pays, la ligne qui est projetée actuellement en France est une ligne discontinue du type "cédez le passage" composée de traits de 50 cm distants de 50 cm. Le choix de ce type de ligne discontinue est motivé par la crainte que l'utilisation d'une ligne continue devant les passages piétons ne dévalorise la ligne "stop" qui équipe les carrefours.

[Lignes discontinues 50 50](#) L'expérience et l'observation montre actuellement de façon certaine qu'une partie importante des conducteurs ne s'arrêtent pas aux lignes discontinues 50-50 tant pour les lignes d'effet de signal aux feux, que pour les sas cyclistes. même lorsque la largeur des lignes est de 50 cm comme le céder le passage : une photo montre effectivement un sas vélo à Paris franchie couramment par les voitures

[Strasbourg](#) Une expérimentation de la ligne 50-50 a été faite à Strasbourg mais, sur les sites concernés, 10 autres dispositions et signalisations complémentaires ont été prises et ont influencé les usagers, et de ce fait l'expérimentation ne peut en aucun cas être considérée comme probante

50 50 vs 80 20. Une solution logique qui tiendrait compte des craintes de dévalorisation de la ligne stop et qui serait visuellement plus prescriptive que la ligne 50-50 serait une ligne discontinue composée de traits de 80 cm séparés par des intervalles de 20 cm. C'est le type de ligne qu'ont adopté par exemple la Pologne et la Croatie. ([Semi continues a l etranger](#))

Sas cyclistes Une telle ligne bien visible résoudrait également le problème des sas cyclistes dont la ligne d'arrêt n'est pas non plus bien respectée. (([3 utilisations](#)))

Ne soyons pas optimiste, ne pensons pas que "les choses changeront après", non, les erreurs perdurent des décennies, des erreurs ont été faites dans le passé qui agissent encore négativement sur les usagers (quelques-unes : [Erreurs du passe](#))

**Conclusion** – À défaut d'adopter une ligne continue, plus la ligne d'arrêt discontinue sera visuellement proche de la ligne continue, plus le pourcentage de conducteurs qui la respecteront sera grand.

Si l'on se contente de viser le but qu'avec la ligne 50-50 la majorité des conducteurs cèdent le passage aux piétons mais que seulement 60 % des conducteurs s'arrêtent effectivement à la ligne d'arrêt, l'accident mortel se glissera dans les 40 % restant qui s'arrêteront au passage piéton **mais pas à la ligne** et de ce fait masqueront le piéton. Une ligne composée de traits de 80 cm distants de 20 cm serait très souhaitable et ne constituera aucune confusion avec la ligne stop et ne la dévalorisera pas.

Soyons précis sur l'objectif cardinal : **le piéton MASQUÉ**.  
Il se peut qu'avec une ligne 50-50, on constate une amélioration du nombre de véhicules qui cèdent le passage aux piétons, c'est appréciable, certes, mais l'objectif est qu'ils s'arrêtent à 5 m afin de ne pas masquer le piéton.

