

# Expérimentation de la ligne d'arrêt en amont des passages piétons à Rennes

174-18

Observation évaluation - Jacques ROBIN ([Robin cv](#))

## Résumé

**Globalement c'est une réussite mais on peut, on doit, faire mieux.**

Une ligne d'arrêt tracée à 5 mètres environ devant les passages piétons a pour finalité essentielle d'indiquer **l'endroit où l'automobiliste doit arrêter son véhicule** lorsqu'il prévoit de laisser un piéton traverser. Cette décision de s'arrêter peut être la présence d'un feu rouge s'il s'agit d'un carrefour à feux, ou la posture et la position du piéton s'il s'agit des passages piétons en section courante. Ce recul de 5 mètres **évite que la voiture qui s'arrête masque le piéton** qui traverse, aux yeux d'un autre automobiliste qui entreprendrait imprudemment un dépassement. (Plus de détails sur ce sujet sur : [Ligne d'arrêt avant passages piétons](#) )

Des piétons ainsi masqués par une voiture arrêtée trop près du passage piéton se sont fait tués, tant à un passage piéton situé à un feu allumé au rouge (Nelson adolescent Marseille voiture de police, enfant Kremlin-Bicêtre fauché par une ambulance) qu'à un passage piéton en section courante (Adelcia 8 ans à Annemasse, Oscan 2 ans en poussette à Strasbourg, Laurent ado à Châteauroux, femme 78 ans à Compiègne, ...).

Beaucoup de pays dans le monde ([Monde](#)) marquent depuis plus de cinquante ans une large ligne d'arrêt continue avant les passages piétons. Dans les 18 mesures de sécurité routière prévues par le Premier Ministre le 9 janvier 2018 figure cette ligne d'arrêt en amont des passages piétons. Deux villes, dont Rennes, expérimentent cette ligne d'arrêt actuellement en France mais la ligne imposée par les services ministériels pour ces expérimentations n'est pas une ligne continue mais une ligne discontinue ce qui amoindrit son efficacité et le taux de respect par les automobilistes. (L'autre expérimentation à Strasbourg, est faussée car neuf signalisations ou mesures complémentaires ont été rajoutés ([Strasbourg](#)).

Cinq sites de passages piétons sont expérimentés à Rennes, trois sont sur des avenues à 2 fois 2 voies (Liberté, Janvier et Tour d'Auvergne) séparées par un terreplein borduré, à trafic entre moyen et soutenu, en zone très urbanisée, sans être très commerçante, et donc avec un nombre de traversées piétons assez moyen. Le quatrième site (av Gros Mahon) est une voie bidirectionnelle, en zone moins urbanisée, un peu éloignée du centre, avec peu de piétons et un trafic moyen. Le cinquième site (le Mail) est une voie bidirectionnelle bordant le mail, classée Zone 30, essentiellement affectée aux bus et aux taxis.

Ces cinq sites sont des passages piétons en section courante, la ligne marquée à 5 mètres est une ligne discontinue composée de traits de 50 cm de largeur et de 50 cm de long séparés par un intervalle variant selon les sites entre 20 cm et 50 cm.

Bd la Liberté : Photo en approche (25 m)

**module 50 – 20**

traits de 50 cm **distants de 20 cm**

**42 % s'arrêtent à la ligne**

**94 % s'arrêtent à la ligne ou en empiétant un peu (2 m)**



Bd Tour d'Auvergne : Photo en approche (25m)

**modules 50- 50**

traits de 50 cm **distants de 50 cm**

**seulement 22 % s'arrêtent à la ligne**

**seulement 65 % s'arrêtent à la ligne ou en empiétant un peu (2m)**



# Enseignement majeur de l'expérimentation

La conclusion majeure de la présente évaluation est que lorsque les **traits sont plus serrés**, distants seulement de 20 cm (à gauche) au lieu de 50 cm (à droite) la ligne d'arrêt est **beaucoup mieux respectée** par les automobilistes car elle est visuellement plus incitative :

- **42% des automobilistes s'arrêtent juste à la ligne avec le module 50-20, contre seulement 22% avec le module 50-50.**

- **94% ne s'arrêtent pas au ras du passage piéton (à la ligne ou en empiétant 2 m) avec le module 50-20, contre 65% avec le module 50-50**

**La ligne 50-20 dont le rapport plein/vide est 2,5 est mieux respecté que la ligne 50-50 dont le rapport plein/vide est de 1.**

En pourcentage	Bd Liberté ouest module 50-20	T d'Auvergne nord module 50-50
Véhicules qui laissent traverser les piétons - total	52	49
Dont (%) laissent traverser les piétons sans insistance du piéton	97	18
Dont (%) où l'on observe un besoin d'insistance du piéton	3	<b>82</b>
<b>Parmi ceux qui laissent traverser les piétons :</b>		
Ralentissent seulement et continuent derrière le piéton qui finit de traverser ou s'arrêtent au passage piéton.	6	<b>35</b>
S'arrêtent en empiétant la ligne d'arrêt de 2 ou 3 mètres	52	43
<b>S'arrêtent bien à la ligne d'arrêt</b>	<b>42</b>	<b>22</b>
<b>Total : s'arrêtent avant le passage piéton : soit à la ligne, soit en empiétant de 2 m environ.</b>	<b>94</b>	<b>65</b>

*Il est bien sûr évident que ces chiffres peuvent varier légèrement selon les jours et les conditions d'observation mais ils sont néanmoins parlants.*

**Plus le rapport "plein/vide" est fort (2,5 au lieu de 1), plus le pourcentage de conducteurs qui s'arrêtent bien à la ligne est fort. Avec la ligne 50-20, dont le rapport "plein/vide" est 2,5, près de la moitié (42%) des conducteurs s'arrêtent bien à la ligne, contre 22% avec la ligne 50-50.**

## Comparaison photos de la ligne 50-20 (Bd Liberté) et la ligne 50-50 (Bd Tour d'Auvergne)



La ligne ci-dessus 50-20 (Bd Liberté) est mieux respectée comme point où l'on s'arrête que la ligne 50-50 ci-dessous (Tour d'Auvergne) qui est moins visible mais surtout que les automobilistes sont habitués à trouver en "cédez le passage" aux carrefours, donc ils cèdent le passage mais en avançant jusqu'au passage piéton.



# Bd Liberté : traits de 50 cm distants de 20 cm

Rapport plein-vide : 2,5



Parmi les 52 % qui laissent le piéton traverser :



42 + 52 = 94 % ne s'arrêtent pas trop près du passage piéton  
6% s'arrêtent au ras du passage piéton

# T. d'Auvergne : traits de 50 cm distants de 50 cm

Rapport plein-vidé : 1



Parmi les 49 % qui laissent le piéton traverser :



22 + 43 = 65 % seulement ne s'arrêtent pas trop près du passage piéton, 35% s'arrêtent au ras du passage piéton ou ralentissent seulement et passent derrière le piéton.

# Comparaison des rapports plein/vide :

## 1 (ligne 50-50) et 2,5 (ligne 50-20)

Nous constatons qu'entre une ligne de rapport plein-vide de 1 (ligne 50-50) et une ligne de rapport plein-vide de 2,5 (ligne 50-20), nous sommes passés :

- de 22% à **42%** d'obéissants pour l'arrêt juste à la ligne,
- de 65% à **94%** pour l'arrêt quand on englobe ceux qui ont empiété.

### Ligne 50-50 – Rapport plein-vide 1



22 % s'arrêtent à la ligne  
65 % s'arrêtent à la ligne ou empiètent 2 m

### Ligne 50-20 – Rapport plein-vide 2,5



42 % s'arrêtent à la ligne  
94 % s'arrêtent à la ligne ou empiètent 2 m

(extraits des photos)

## Pourquoi la différence entre le respect de la ligne 50-50 (22%) et de la ligne 50-20 (42 %) ?

**La ligne 50 - 50 manque d'affordance** : pour la plupart des automobilistes **elle n'est pas COMPRISE comme l'endroit où il faut s'arrêter**. En plus de son manque d'affordance, le 50-50 est un module qui est déjà utilisé pour une autre configuration : le cédez le passage aux carrefours, or c'est un principe de signalisation qu'un signal ne peut pas être utilisé pour deux configurations différentes. Il est donc interprété par la majorité des automobilistes comme " *on me demande de céder le passage au piéton, mais oui bien sûr, je vais le faire, je vais lui céder le passage lorsque je serai arrivé au passage piéton*".

**La ligne 50 – 20 est affordante** : elle est bien **comprise comme l'endroit où il faut s'arrêter** car n'étant pas interprétée comme un "cédez le passage" et plus proche de la ligne stop.

## Peut-on faire mieux que 42%, DOIT-on faire mieux ?

**Oui, la vie de nos enfants en dépend.**

La ligne 50/20 est affordante (comprise instinctivement) mais pas assez incitative: il faudrait qu'elle ait un rapport plein-vide de 4 : 50-12 ou 60-15 ou 70- 18 ou 80-20.

**Il faudrait un rapport plein-vide de 4 par exemple :**

50-12



ou 60-15



ou 70-18



ou 80-20.



# Les enjeux

À ce point de mon document il est à prévoir que pour justifier le mauvais choix du 50-50, on va entendre le raisonnement suivant qui a une valeur pour certains cas de la vie courante mais pas en accidentologie : "si ça peut globalement améliorer un petit peu avec une ligne 50-50, c'est déjà ça, c'est suffisant, ne cherchons pas la perfection".

Eh non ! ce raisonnement ne s'applique pas pour le cas présent et ne s'applique pas en général aux comportements accidentels car ce serait oublier que c'est justement dans la partie des conducteurs qui n'obéissent pas à la consigne (par exemple ici "s'arrêter à la ligne") que se trouvent les "accidenteurs", les conducteurs dangereux, ceux qui sont habitués à minimiser le danger, et plus on rend la ligne incitatrice (exemple une ligne de rapport plein-vide de 4), plus on réduit le nombre des "non obéissants".

Afin d'englober dans la partie "obéissants", le plus grand nombre de conducteurs, y compris une partie des conducteurs dangereux, il est nécessaire d'obtenir que la majorité des conducteurs s'arrêtent juste à la ligne et pour cela adopter un rapport plein-vide de 4, soit par exemple 50-12, ou 60-15, ou 70-17, ou 80-20..

**Seul un rapport plein-vide de 4 est suffisamment incitatif pour atteindre 75% de respect strict de la ligne et 95 % en comprenant les empiétants**



Définir une fourchette pour la longueur des traits qui permette aux maires d'adapter la ligne aux configurations des rues, entre 50 et 80 cm, avec un rapport plein-vide de 4 : par exemple 50-12; 60-15; 70-18; 80-20



## Prise en compte des conducteurs qui empiètent.

L'empiètement est en général de 2 mètres

On n'évitera jamais qu'une partie des conducteurs empiètent la ligne d'environ 2 mètres et pour en tenir compte l'idéal serait de marquer la ligne à 6 ou 7 mètres afin qu'il reste 4 ou 5 m après empiètement, mais l'opposition risquerait d'être trop forte du côté des défenseurs du territoire automobilistique. Cette raison doit par contre inciter les rédacteurs de la règle à insister sur le choix de cinq mètres.

## Ne pas transiger sur les 5 mètres



### Recommandations pour la suite

Donner dans l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière une assez large fourchette afin de pouvoir s'adapter aux configurations des lieux. Une rédaction qui conviendrait pourrait être :

**Ligne composée de traits de 50 cm de large et de 50 à 80 cm de long, séparés entre eux du quart de leur longueur, marquée à une distance, qui sauf impossibilité, devra être cinq mètres en amont du passage piéton.**

### Autres villes candidates à court terme.

Si d'autres villes sont candidates pour réaliser dès à présent des lignes d'arrêt en attente de l'inscription à l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière, il serait habile d'utiliser des lignes dont le rapport plein/vide est de 4.

## Enseignements à tirer de l'expérience de Rennes :

C'est globalement une réussite, surtout sur les sites où les traits de 50 cm étaient distants de seulement **20 cm** (rapport **plein/vide de 2,5**), ce qui se rapprochait visuellement d'une ligne continue.

Si l'on peut faire mieux, ce sera encore mieux respecté : ligne dont le rapport "plein/vide" serait de 4 : exemple 50-12, ou 60-15, ou 70-17, ou 80-20, c'est-à-dire des traits distants du 1/4 de leur longueur.



Parmi les automobilistes qui laissent les piétons traverser, aux endroits où la ligne est 50-20 (Bd Liberté) près de la moitié des automobilistes s'arrêtent au trait (42%) mais une grande partie des automobilistes (52%) s'arrêtent environ 2 mètres après la ligne : **c'est un gain substantiel** mais **c'est insuffisant** car à 3 mètres le champ de vision pour un véhicule qui dépasse n'est pas suffisant pour voir à temps un enfant traversant.

Il serait très opportun et très judicieux d'essayer sur le même site (Bd de la Liberté), et dans d'autres villes qui seraient dors et déjà intéressées, une ligne composée de traits d'un rapport plein-vide de 4 on pourrait comparer les comportements des conducteur. Les automobilistes seraient probablement plus incités à s'arrêter au trait.

**Il faudrait essayer à Rennes ou dans une autre ville un rapport plein-vide de 4 par exemple :**

50-12

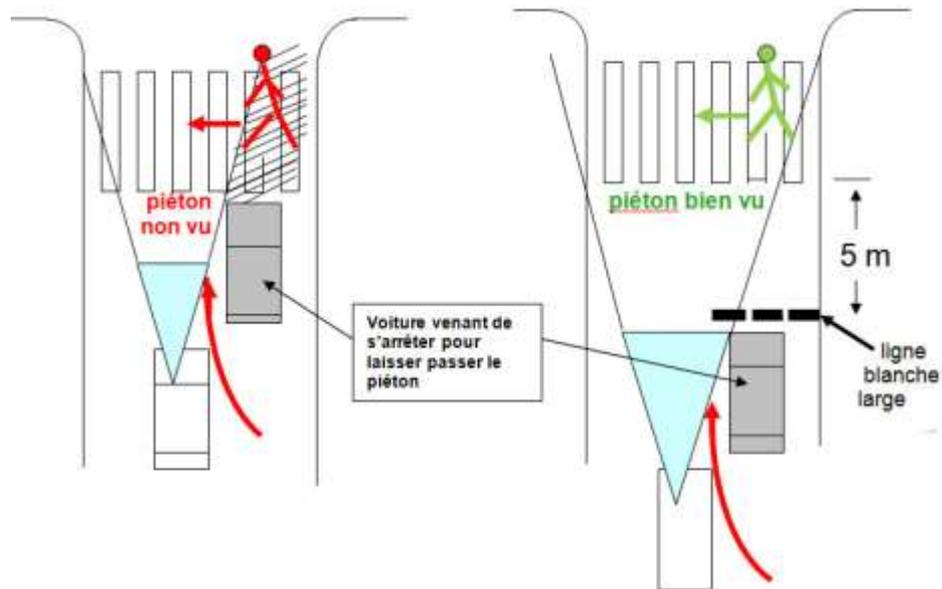
ou 60-15

ou 70-18

ou 80-20.

# Pourquoi une telle ligne d'arrêt à 5 mètres ?

Première et principale raison : pour que le piéton qui traverse ne soit pas masqué par la voiture qui s'arrête pour le laisser passer



Pris sur le vif  
Paris - Bd du Temple



# Une deuxième raison de la nécessité de la ligne d'arrêt :

## Supprimer l'angle mort devant les camions

Aussi bien les passages-piétons **avec feux** que les passages piétons en **section courante sans feux**.

Gina tuée à Gimont le 1 oct 2014,  
Claudine tuée à Moissac le 1 janv.  
2013, Jacqueline tuée à Réalmont le  
25 février 2014 et beaucoup d'autres.

Une ligne d'arrêt  
aurait évité ces  
accidents



# Une troisième raison de la nécessité de la ligne d'arrêt :

## Le brusque redémarrage inopiné

Le brusque redémarrage inopiné d'un véhicule. Si piéton doit passer devant les véhicules qui sont très proches, la moindre maladresse ou distraction du conducteur peut faire redémarrer le véhicule sans qu'il ne soit possible ni pour le piéton ni pour le conducteur de bénéficier de quelques mètres pour se ré-arrêter.

### 11 juillet 2012 à Caen un enfant a été tué.

Un jeune conducteur s'est arrêté pour laisser passer la mère et son enfant qui empruntaient un passage pour piétons. Il se serait emmêlé dans les pédales et la voiture a alors démarré brusquement et fait un bond en avant, heurtant et tuant l'enfant. Dans ce cas un arrêt à 5 mètres aurait laissé un espace et un temps pour que le conducteur se reprenne.



Un brusque redémarrage ?



Un brusque redémarrage ?

# Une quatrième raison de la nécessité de la ligne d'arrêt :

## L'hésitation réciproque piéton-conducteur

Ce danger se présente principalement aux **passages-piétons en section courante (sans feu)**. Dans ce cas, la décision de s'arrêter ou de continuer est prise par le conducteur, et non imposée par le feu. Le caractère aléatoire de cet arrêt crée une suite d'hésitations et de craintes justifiées du piéton qui agissent sur l'interaction "piéton-conducteur" en induisant chez le conducteur un comportement dangereux et irrespectueux du code de la route.

Lors de l'approche du véhicule, lorsque le piéton s'avance pour s'engager, **le conducteur sait** qu'il pourra s'arrêter si le piéton s'engage vraiment, **mais le piéton, lui, n'est pas sûr** que ce conducteur en ait la volonté, et il est conforté dans sa crainte par le fait que le véhicule continue effectivement de s'approcher du passage piéton. **Si une ligne d'arrêt bien visible était marqué 5 mètres avant, cette hésitation n'existerait pas** car soit le véhicule s'y arrête et le doute est levé chez le piéton, soit le véhicule ne s'arrête pas à la ligne à 5 m et le piéton sait qu'il ne s'arrêtera pas.



# Bon exemple dans l'expérimentation de Rennes de l'utilité de la ligne d'arrêt



## Av. Janvier Rennes Ligne 50-25

Photo 1 : les piétons "manifestent clairement leur intention de traverser" (décret 12-11-2010).



Photo 2 : La voiture s'arrête à la ligne



Photo 3 : Les piétons sont engagés, la 2<sup>ème</sup> voiture arrive et entreprend de doubler, et LÀ, le conducteur les voit du fait que la voiture blanche s'est arrêtée à 5 m; elle peut s'arrêter.



Si la voiture blanche s'était arrêtée au ras du passage piéton, le conducteur de la voiture noire n'aurait pas vu les piétons et aurait pu les percuter

**Bd de la Liberté : avec une ligne d'arrêt**  
les automobilistes ne s'arrêtent pas trop près du passage piéton, cet éloignement évite aux voitures des différentes files, de se masquer mutuellement les piétons qui traversent



# Soyons clairs sur le but recherché par le marquage d'une ligne d'arrêt :

le but de la ligne d'arrêt est d'éviter que les automobilistes qui prévoient de laisser traverser les piétons s'arrêtent trop près du passage piéton, car cela masque les piétons qui traversent : c'est cela le principal danger



**Mais le but principal de cette ligne n'est pas d'influencer la décision du conducteur de s'arrêter ou non pour laisser le piéton traverser.**



Cette décision de s'arrêter ou non dépend d'autres facteurs : largeur de la chaussée, nombre de voies, posture du piéton, et sa détermination apparente, mais néanmoins, la ligne d'arrêt peut aider à la décision de s'arrêter.



Sur les 5 sites à Rennes, selon ces circonstances, entre 30% et 55% ne s'arrêtaient pas, comme le montrent les trois photos successives ci-contre, et celles de la page suivante, mais ce n'est pas le principal but de la ligne d'arrêt qui est d'éviter surtout que les voitures s'arrêtent trop près du passage piéton car cela masque les piétons qui traversent aux yeux d'un autre automobiliste qui doublerait.

# Des accidents mortels qu'une ligne d'arrêt à 5 m aurait évités

→ À **Annemasse** une fillette de 8 ans, Adelcia a été tuée : elle, traversait sur un passage piéton. Une voiture s'est arrêtée pour laisser passer les piétons. C'est alors qu'un second automobiliste en a profité pour doubler la première voiture masquant la fillette qui été percutée de plein fouet et projetée à une dizaine de mètres du passage piéton

→ À **Strasbourg** Oscan 2 ans tué. Une voiture s'arrête pour laisser traverser la rue à une mère s'engageant sur un passage-piéton avec sa poussette, dans laquelle étaient placés ses deux enfants, une deuxième voiture conduite par une femme de 20 ans, qui suivait double la première voiture arrêtée et voit trop tard devant elle le piéton et la poussette qui étaient, jusqu'au dernier moment, masqués par la première voiture. Un des enfants Oscan, a été tué dans le choc, un autre blessé

→ À **Châteauroux** Laurent adolescent tué. Un groupe d'enfants a traversé une première partie du boulevard à deux fois deux voies et s'est arrêté sur le terre-plein central. Les véhicules circulant sur la file de gauche de l'autre voie ont stoppé. Laurent s'est engagé sur le passage piéton et a été violemment heurté et projeté à 16 mètres par une voiture qui doublait les voitures arrêtées,

→ À **Marseille** à un carrefour à feu, un adolescent (Nelson) qui traversait sur un passage piéton a été tué par un véhicule de police. Le véhicule de police a grillé le feu rouge, doublant à vive allure un autre véhicule arrêté au feu.

→ À **Kremlin-Bicêtre**, deux enfants frère et sœur (2 et 12 ans) fauchés sur un passage piéton par une ambulance qui a brulé le feu rouge en doublant un véhicule arrêté au feu.

→ À **Compiègne (photo ci-dessous)** une femme de 78 ans a été tuée : elle traversait sur un passage piéton, devant une camionnette qui s'était arrêtée pour la laisser passer, un chauffard a doublé la camionnette et a percuté la piétonne qui était masqué par la camionnette.



# Voici ce qui se fait à l'étranger

## 1<sup>er</sup> cas : passage piéton situé à un carrefour à feux

La majorité des pays au monde réalise une telle ligne aux passages piétons situés aux carrefours à feux



## 2<sup>ème</sup> cas : passage piéton situé en section courante

Certains pays réalisent aussi une ligne d'arrêt aux passages piétons situés en section courante



# Revenons plus en détail sur l'expérimentation de Rennes

L'expérimentation concerne cinq sites dont les trois principaux : Bd de la Liberté, Av. Janvier, Bd de la Tour d'Auvergne et deux sur des rues moins circulées : mail François-Mitterrand et avenue Gros-Malhon. La ligne d'arrêt est 5 mètres en amont des passages piétons, elle fait 50 cm de large et est composée de traits de 50 cm de long espacés, selon les sites, de 20 cm à 50 cm (20 cm au Bd de la Liberté).

**Lors de l'observation, sur l'ensemble des trois principaux sites 740 véhicules sont passés et il a été noté 197 simultanités d'approches véhicules - piétons.**



Avenue Janvier

Photos des trois principaux sites



Boulevard de la Tour d'Auvergne



Boulevard de la Liberté

\* \* \* \*

Noter que sur le site du Bd de la Liberté les traits **sont distants de 20 cm seulement**, ce qui est déjà beaucoup mieux que le 50-50, ce rapprochement de 20 cm rend la ligne plus visible et plus respectée.

# Site du Bd de la Liberté



# Site du Bd de la Liberté (suite)



# Site du Bd de la Liberté (suite)

## Quelques photos pêle-mêle



**Voiture qui ne s'est pas arrêtée**

# Site du Bd de la Liberté (suite)

## Quelques photos pêle-mêle



**Bus qui ne s'est pas arrêté**

# Site du Bd de la Liberté (suite)

## Quelques photos pêle-mêle



**Arrêt empiétant**

# Site du Bd de la Liberté (suite)

## Quelques photos pêle-mêle



Arrêt empiétant



Arrêt à la ligne

# Site du Bd de la Liberté (suite)

## Quelques photos pêle-mêle



# Site Av. Janvier

## Quelques photos pêle-mêle



# Site Av Janvier (suite)

## Quelques photos pêle-mêle



ne s'est pas arrêtée

# Site Av. Janvier

## Quelques photos pêle-mêle



# Site Av. Janvier

## Quelques photos pêle-mêle



# Site Bd de la Tour d'Auvergne

## Quelques photos pêle-mêle



# Site Bd de la Tour d'Auvergne

## Quelques photos pêle-mêle



# Site Bd de la Tour d'Auvergne

## Quelques photos pêle-mêle



# Site Bd de la Tour d'Auvergne

## Une particularité : la main, pourquoi ici ?

- Bd Tour d'Auvergne (ligne 50-50), il a été observé chez les piétons qui ont traversé que 82% un manifesté un besoin d'insistance vis à vis de l'automobiliste en approche, alors qu'au Bd de la Liberté (ligne serrée 50-20), pratiquement aucun piéton n'a éprouvé ce besoin : les automobilistes qui se sont arrêtés l'ont fait au seul vu de la position et de la posture du piéton. Cette différence est troublante et est consécutive à un ressenti du piéton qui, observant chez l'automobiliste une vitesse d'approche plus forte, sent le besoin de manifester plus fortement son désir de traverser. Cette différence de vitesse d'approche peut avoir deux explications. L'une est que la vitesse des véhicules est plus forte sur le boulevard de la Tour d'Auvergne que sur le Boulevard de la Liberté, l'autre est que l'espacement plus lâche de la ligne (50-50 au lieu de 50-20) incite moins l'automobiliste dans la décision de laisser traverser le piéton et que ce dernier le sente lorsqu'il constate que l'automobiliste a franchi, sans ralentir, le point (environ 25 m) où il aurait ralenti s'il avait déjà pris sa décision de laisser le piéton traverser. Ces deux hypothèses, peuvent être génératrices d'hésitations réciproque piéton-automobiliste, donc de danger, elles militent donc l'une comme l'autre pour la nécessité de tracer une ligne suffisamment incitatrice, ce qui n'est pas le cas de la ligne 50-50.



**Autres photos "la main" page suivante**

# Site Bd de la Tour d'Auvergne

Une particularité : la main, pourquoi ici ?



# Site Bd de la Tour d'Auvergne

## Quelques photos pêle-mêle



# Site Bd de la Tour d'Auvergne

## Quelques photos pêle-mêle



# Av. Gros Mahon

Quelques photos pêle-mêle



# Av. Gros Mahon

## Quelques photos pêle-mêle

La ligne 50-50 est peu visible et peu respectée



# Av. Gros Mahon

## Quelques photos pêle-mêle

La ligne 50-50 est peu visible et peu respectée



# Avenue contigüe au Mail

## Quelques photos pêle-mêle

La rue est principalement affectée aux bus



# Avenue contigüe au Mail

## Quelques photos pêle-mêle



Un comportement particulier observé sur tous les sites :

# Le panurgisme

À l'occasion des observations faites sur l'expérimentation de Rennes, il m'a été donné de constater un comportement proche du panurgisme : si la voiture devant ne laisse pas le piéton traverser, malgré sa posture non équivoque, les suivants ne



## Revenons sur quelques points généraux concernant le choix peu efficace des traits 50-50

### Nous savions que le 50-50 n'était pas respecté

Nous aurions dû être prévenus qu'une ligne de 50-50 n'est pas respectée car nous avons pourtant partout devant les yeux sur le terrain la preuve qu'une ligne 50-50 du type "cédez le passage" n'est pas bien respectée : voir les photos des deux pages ci-après.



La ligne d'arrêt 50-50 qu'on envisage en France sera semblable à la ligne discontinue "d'effet de feu" qui existe actuellement et qui n'est bien sûr pas respecté car tiretés trop espacés (50-50). Elle sera plus large bien sûr (50 cm au lieu de 20) mais les conducteurs ne saisiront pas suffisamment la différence : il faudrait des traits de 80 cm de long distants de 20 cm (80-20) ou s'en rapprochant le plus possible.



Nous avons pourtant partout devant les yeux la preuve qu'une ligne 50-50 du type "cédez le passage" n'est pas respectée, même quand elle est large :



Paris

On sait que le 50-50 n'est pas respecté



On sait que le 50-50 n'est pas respecté **même par la police**

# Sur quels passages piétons devra-t-on recommander de placer une ligne d'arrêt ?

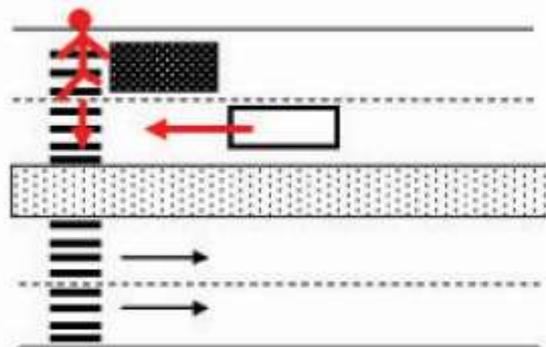
- 1- sur **tous** les passages piétons associés à des feux car :

- les véhicules prioritaires passent aux feux rouges, et parfois aussi quelques autres : Nelson percuté à Marseille par une voiture de police, enfant percuté à Kremlin-Bicêtre par une ambulance.
- les voitures électriques démarrent très brusquement, il faut donc pouvoir réagir.



- 2 - sur **tous** les passages piétons situés sur les 2x2 voies séparées par un terreplein central car :

Lorsqu'une voiture s'arrête (noire), une autre voiture peut continuer sur l'autre voie (ex. Laurent tué à Châteauroux)



3 – sur **tous** les passages piétons situés sur les voies artérielles (ex. Adelfia 8 ans tuée à Annemasse). Les passages piétons devraient y être beaucoup plus sécurisés voir : [Passage piétons sanctuarise](#)



4 – par contre ils sont moins nécessaires sur les passages piétons dans les petites rues (rues commerçantes, quartier d'habitations, etc.) où il ne devrait d'ailleurs y avoir aucun passage piéton, ou éventuellement des "passages suggérés" ([Passages piétons suggerés](#))



**Dernier point important :**  
**il faut supprimer les répéteurs de feux**  
**La France est le SEUL pays où une telle**  
**aberration préjudiciable aux piétons existe.**

Le but de ces répéteurs est de permettre aux conducteurs d'avancer le plus près possible du passage piéton : c'est justement ce qu'il faut éviter.

L'Instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) a été récemment modifiée : antérieurement il y était spécifié que les répéteurs étaient "la règle générale", maintenant il est spécifié que les répéteurs sont possibles. Cela permet aux gestionnaires de les supprimer. La ville de Lyon a adopté une politique de suppression. Leur suppression incitera les automobilistes à rester quelques mètres en arrière du passage piéton du feu même si une ligne d'arrêt n'est pas encore tracée.



**Ces observations et cette évaluation ont été faites à Rennes le 10 octobre 2017.**

**Lors de l'observation, sur l'ensemble des trois principaux sites 740 véhicules sont passés et il a été noté 197 simultanités d'approches véhicules-piétons.**

**Il est bien sûr possible que d'autres évaluations faites à d'autres dates dans d'autres circonstances diffèrent.**

**L'auteur appréciera toutes remarques.**

**Jacques ROBIN**

Auteur du site [www.securite-routiere-plus.com](http://www.securite-routiere-plus.com)

[Robin cv](#)

**Et pour finir, au cas où vous auriez encore un doute :  
une dernière photo non truquée prise à Malestroit (56)**



**Fin**