

Ligne d'arrêt en amont des passages piétons

Plus de 100 piétons sont tués tous les ans SUR des passages piétons.

Le nombre de piétons tués est en augmentation depuis quelques années en France : 468 en 2015 et 559 en 2016 dont 30% sur des passages piétons ce qui n'est pas admissible. C'est d'autant moins admissible que sur les passages piétons on a un devoir particulier de sécuriser la traversée des piétons et qu'en plus on connaît les raisons des accidents et on connaît les solutions pour assurer la sécurité des passages piétons (tout au moins quand on ouvre les yeux).

Les solutions.

Les solutions sont connues, il suffit de les appliquer. Sur la photo ci-dessous apparaissent plusieurs éléments de sécurité que je commente après la photo :

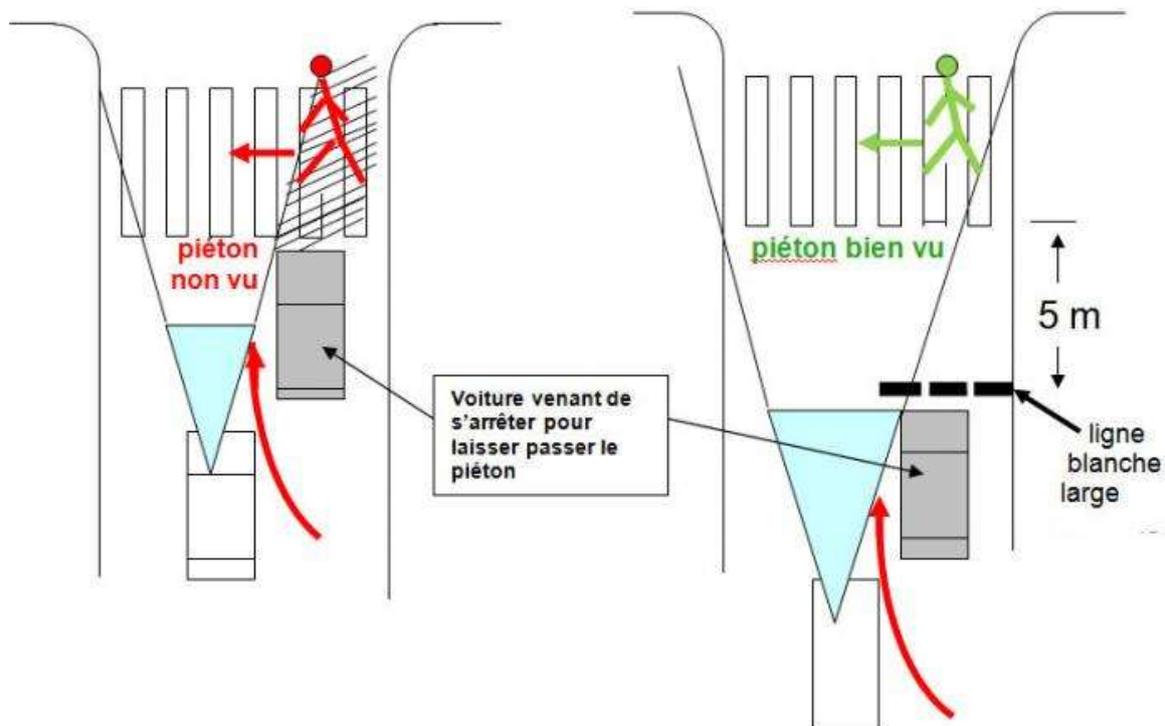


Le refuge central, c'est indispensable : -1- il permet au piéton de s'arrêter au milieu si besoin, et donc de traverser en deux temps sans être tenu de surveiller en même temps les deux cotés. -2- il empêche les voitures de dépasser lorsqu'une première s'est arrêtée pour laisser traverser un piéton. -3- il ralentit la circulation du fait que les voitures doivent dans cette portion, rouler à la vitesse du plus lent. Un passage piéton sans refuge central est souvent plus dangereux que l'absence de passage piéton. Sur le lien [Securite vitesse agglomeration](#) vous trouverez au point 10 des explications complémentaires.

L'interdiction de stationner. Le décret du 2 juillet 2015 a instauré l'interdiction de stationner 5 m avant les passages piétons, c'est maintenant dans le code de la route mais il est souhaitable de matérialiser cette interdiction : soit par panneau, soit par un marquage jaune de la bordure de trottoir. Cette interdiction a pour but d'éviter qu'une voiture en stationnement masque un piéton qui commence à traverser.

Proscrire les masques sur le trottoir. Ils masquent le piéton, l'enfant, qui est sur le trottoir et qui s'apprête à traverser. Deux sortes de masques la végétation et les barrières : les arbustes ou fleurs en terre ou en bacs doivent être à plus de 2 mètre du bord du trottoir. Les barrières, censées canaliser les piétons vers le passage piéton et éviter qu'ils ne traversent à coté, sont des mesquineries gênantes et dangereuses car vues de loin (20 m) elles constituent un masque, surtout lorsque les bareaudages sont verticaux : un enfant a été tué de cette façon rue Curial à Paris. Voir explications détaillées au point 6 du dossier [Securite vitesse agglomeration](#) .

La ligne d'arrêt à l'amont des passages piétons. Cette ligne indique l'endroit où les véhicules doivent s'arrêter pour laisser traverser les piétons. Elle a pour but d'éviter que les voitures s'arrêtent trop près du passage piéton et masquent ainsi le piéton qui est en train de traverser aux yeux d'un automobiliste qui dépasse.



Ci-dessous exemple pris sur le vif du danger des voitures qui s'arrêtent trop près du passage piéton



Décision du Premier ministre concernant la ligne d'arrêt. Lors de la réunion de la Commission interministérielle de sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018, le Premier ministre Édouard PHILIPPE a décidé dans la mesure N° 9 d'améliorer la sécurité des piétons en offrant la possibilité de tracer une ligne d'arrêt 5 mètres en amont des passages piétons : la formulation de cette mesure est :

Augmenter la visibilité des piétons en repensant l'aménagement des abords immédiats des passages piétons.

Offrir aux gestionnaires de voirie la possibilité de matérialiser une ligne d'arrêt des passages piétons jusqu'à cinq mètres en amont de ceux-ci pour indiquer l'endroit où les véhicules doivent s'arrêter pour laisser traverser les piétons. Échéance prévisionnelle : 2019.

Notez la formulation "Offrir aux gestionnaires de voirie la possibilité ..." C'est bien, et cela veut dire que les municipalités qui désirent marquer une telle ligne peuvent le faire. En fait, une telle ligne d'arrêt est nécessaire sur les rues à fort trafic tant devant les passages piétons situés aux carrefours à feux que devant les passages piétons hors feu en section courante. Par contre elle est moins nécessaire devant les passages piétons situés sur des petites rues. D'ailleurs les passages piétons ne sont pas recommandés sur ces petites rues, il y sont nocifs, surtout lorsque ces rues sont en zone 30.

Expérimentation en cours à Rennes. Une application de cette mesure est en cours depuis 2017 à Rennes, sur cinq sites : trois sites sur des rues importantes et deux sur des rues moins circulées. Au lieu d'adopter une ligne continue comme dans les pays étrangers, la ligne choisie est une ligne discontinue composée de traits de 50 cm de long espacés de 20 à 50 cm selon les sites. Dans les propositions que j'avais faites au ministère, ainsi que 5 autres associations, ([Lettre ministres](#)) je préconisais des traits de 80 cm de long espacés de seulement 20 cm (ligne 80-20 : voir photo ci-dessus) afin de se rapprocher visuellement de la ligne continue et d'inciter davantage les conducteurs à s'arrêter rigoureusement à la ligne. Des traits de 50 cm de long ont donc été choisis pour l'expérimentation de Rennes, avec la consigne de les espacer de 50 cm (ligne 50-50), mais par un courage et une intelligence louables, les responsables de la ville de Rennes ont judicieusement réalisé certaines lignes plus serrées en espaçant les traits de 20 cm au lieu de 50 cm (50-20). Cette différence d'espacement selon les sites a permis de constater qu'effectivement les lignes 50-20 étaient beaucoup mieux respectées que les lignes 50-50. Cette constatation permet de prévoir que si la ligne choisie avait été plus incitative : 80-20 (traits de 80cm distant de 20 cm)



Parmi les automobilistes qui
laissent passer les piétons
 $1/4$ s'arrêtent juste au trait



Parmi les automobilistes qui laissent
passer les piétons, $3/4$ s'arrêtent un
peu après la ligne (2 m environ)



Soyons clair : le but de la ligne d'arrêt n'est pas de ...

Le but de la ligne d'arrêt n'est pas d'augmenter le pourcentage d'automobilistes qui laissent traverser les piétons mais d'éviter que les voitures s'arrêtent trop près du passage piéton. Sur ce point l'expérimentation de Rennes est **relativement réussie** : très peu d'automobilistes s'arrêtent tout près du passage piéton : soit ils brûlent la priorité qu'ils doivent aux piétons et passent sans s'arrêter, soit ils s'arrêtent pile à la ligne (1/4 le font), soit ils mangent un peu la ligne de 2 mètres et de ce fait laissent 3 mètres libres devant eux (3/4 le font), dans ce dernier cas tout se passe comme si les conducteurs faisaient coïncider la ligne à l'emplacement de leur corps.

Deux enseignements à tirer de l'expérimentation de Rennes :

- 1 -

Lorsque les traits sont espacés seulement de 20 cm, la ligne est mieux respectée. Cette constatation permet de prévoir que si la ligne choisie avait été plus incitative : 80-20 (traits de 80cm distant de 20 cm), le pourcentage de ceux qui s'arrêtent vraiment à la ligne aurait été plus fort.



- 2 -

Du fait que la majorité des automobilistes "mangent" les 2 premiers mètres, il est **IMPÉRATIF** de tracer la ligne à 5 mètres afin qu'il reste au moins 3 m. Dans le cas contraire, si on marque la ligne à 3 m, les voitures s'arrêteront tout près du passage piéton : ce serait un échec



Rappelons les cinq principales causes d'accidents aux passages piétons,

Les principales causes d'accidents aux passages piétons, avec ou sans feux, sont :

1 – **le véhicule qui effectue un dépassement** : le danger réside dans le manque de visibilité entre le piéton qui traverse et le véhicule qui dépasse le premier véhicule arrêté trop près du passage piéton et masquant le piéton :

Exemples sur passage piéton en section courante : Oscan tué dans sa poussette à Strasbourg, Laurent tué à Châteauroux, Adelcia 8 ans, tuée à Annemasse, femme 78 ans tuée à Compiègne.

Exemples sur passage piéton en brulant le feu rouge de carrefour : Nelson tué à Marseille par une voiture de police brulant le feu rouge, garçon fauché à Kremnil-Bicêtre par une ambulance qui grille le feu rouge.

2 - **l'angle mort devant un poids lourd**, arrêté trop près du passage piéton, masquant de ce fait un piéton qui traverse aux feux (Claudine Pestou 71 ans tuée à Moissac)

3 - **l'hésitation**, génératrice d'accident, du piéton qui craint le redémarrage brutal inopiné du véhicule arrêté trop près du passage piéton.

4 – **les masques à la visibilité aux abords** créés par une voiture en stationnement ou par une végétation ou bac ou barrière en bord de trottoir - exemples : enfant 4 ans tué rue Curial à Paris (barrières) ; enfant 2 ans 1/2 pourtant accompagné tué à Tours (stationnement).

5 – **l'absence d'îlot refuge central** empêchant de se prémunir du danger d'un véhicule qui croise ou qui double le premier véhicule arrêté.

La raison principale de ces 5 dangers est :

La raison est le fait que les véhicules s'arrêtent trop près du passage piéton. La solution est le traçage d'une ligne transversale très bien visible, environ à cinq mètres avant le passage piéton, indiquant le point où les véhicules s'arrêtent dans le cas où un piéton entreprend la traversée de la chaussée.

Presque tous les pays du monde ont adopté depuis longtemps une telle ligne devant les passages piétons aux feux et beaucoup de pays l'ont adoptée aussi pour les passages piétons hors feux (en section courante).

La recherche de sécurité milite en faveur de l'adoption urgente d'une telle ligne en France. Pour être efficace, cette ligne doit être bien visible et bien comprise.

Dans les pays étrangers la largeur de la ligne varie de 40 cm à 90 cm (en Suisse), elle est le plus souvent de 50 cm, c'est cette largeur de 50 cm qui est recommandable.

Toute solution qui serait moins large que 50 cm, ou plus espacée que le module 80-20 et plus proche du passage piéton que les 5 m, serait une demi-mesure moins efficace qui nous maintiendrait dans la situation et le retard dans laquelle nous sommes depuis plus de 50 ans par rapport aux autres pays.

Ci-dessous 4 photos : l'une montrant un exemple étranger d'une ligne continue en Estonie, l'autre un exemple au Portugal, la troisième montrant la proposition de ligne semi-continue qui serait souhaitable pour la France, la quatrième montrant les dangers de l'absence en France.





éviter les confrontations directes dangereuses entre piétons et véhicules : ci-dessous



Il vous est possible de consulter les dossiers plus détaillés suivants :

Rapport complet que j'ai fait pour la Commission Européenne : [Rapport pour la commission europeenne](#) .

Rapport concernant l'accident d'Adelcia (8 ans) à Annemasse qu'une ligne d'arrêt aurait pu éviter : [Ligne d'arrêt accident d'annemasse](#).

Dossier [Suppression des repeteurs de feu](#) ces répéteurs sont nocifs pour les piétons et les cyclistes car ils incitent les automobilistes à s'approcher au plus près des feux et des passages piétons.

D'autres dossiers suivants concernent ce sujet :

[Trois dangers](#) : Les trois dangers qui peuvent être évités si le véhicule s'arrête à 5 mètres avant le passage piéton

[Strasbourg](#) : L'expérimentation de la ligne type "céder le passage 50-50" faite à Strasbourg n'est pas probante car elle est accompagnée de 10 autres signalisations et dispositions

[Semi continues a l'etranger](#) Deux exemples de lignes semi-continues à l'étranger : Pologne, Croatie

[Erreurs du passe](#) Quelques erreurs faites par le passé sur d'autres sujets

[Ligne continue a l'etranger](#) Quelques exemples étrangers de lignes d'arrêt continues devant des passages piétons hors carrefour à feux et devant les passages piétons en carrefours à feux

[50 50 vs 80 20](#) Comparaison de la ligne 50-50 et de la ligne 80-20

[Monde](#) Photos de Ligne d'arrêt devant les passages piétons dans les pays du monde

[3 utilisations](#) 3 utilisations de la ligne d'arrêt : en carrefour à feux, en passages piétons en section courante et en sas cycliste