Le passage piéton sanctuarisé

8 - 3 - 2015

Jacques ROBIN

Renseignements sur l auteur du site



On aurait tendance de croire, à tort, que "les conducteurs français" confondraient cette ligne d'arrêt devant un passage piéton avec une ligne stop. Seraient-ils plus bêtes que les 3 milliards d'autres conducteurs de la planète?

Lorsque les automobilistes français se rendent à l'étranger, (Suisse par exemple) ils comprennent du premier coup, instantanément, intuitivement : il n'y a aucune confusion avec une ligne stop de carrefour.

<u>Cinq dispositions d'infrastructure</u> pour le passage piéton sanctuarisé : <u>ligne d'arrêt 5 m</u> avant, interdiction de stationner 5 m avant, éviter les masques latéraux 5 m avant (bacs à fleurs, barrières), réaliser un refuge central. Dans le cas des passages piétons situés aux feux, les 5^{ème} disposition : suppression des répétiteurs de feux en bas de mât.

<u>Plus deux dispositions prescriptives</u> : en section courantes : <u>limiter la vitesse à 30 km/h</u> à l'approche des passages piétons et interdire les dépassements.

En deux mots, le fond du problème : en France, les passages piétons situés sur des artères sont dangereux et ceux situés sur des petites rues sont nuisibles.

Les déficiences et les dangers liés aux passages piétons continuent à être acceptés aveuglément depuis des décennies alors même que la logique apporte des solutions et que certaines de ces solutions sont appliquées dans les autres pays européens ou non européens.

Le danger des passages piétons situés sur des artères est dû essentiellement :

- --- aux masques créés par les voitures qui s'arrêtent trop près du passage piéton
- --- aux masques latéraux aux abords : voitures en stationnement, bacs à fleurs et barrières.

Le rapport de la mission parlementaire sur les causes des accidents, d'octobre 2011 présidée par Armand Jung, a recommandé une "sanctuarisation" des passages piétons et en particulier la nécessité d'assurer une bonne visibilité de la circulation.

L'adoption de solutions employées dans d'autres pays, dont nos voisins frontaliers, permettrait de définir un concept de passage piéton que nous <u>qualifierons par la suite de passage piéton sanctuarisé</u>.

La nuisibilité des passages piétons situés sur des petites rues est due essentiellement :

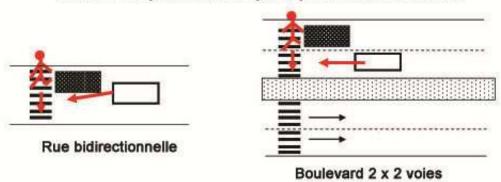
- -- au fait qu'il y a une pléthore de passages piétons dans les petites rues alors que paradoxalement, au sens du code de la route, ils n'apportent aucune sécurité supplémentaire, c'est typiquement français
- --- au fait que la règle des 50 m est impossible à respecter dans ces petites rues et n'est donc absolument pas adaptée.

Une divergence se constate donc entre le besoin de mieux sécuriser les passages piétons sur les voies importantes, essentiellement les voies artérielles, et la nécessité d'officialiser la suppression de la règle des 50 m pour les passages piétons situés dans les petites rues. Cette divergence demande de définir deux types différents de passages piétons.

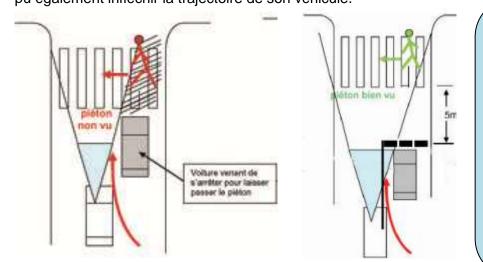
<u>1ère disposition</u> pour le passage piéton sanctuarisé : une ligne d'arrêt 5 m avant le passage piéton

Le véhicule qui s'arrête près au passage piéton, soit s'il y a un feu rouge, soit pour céder le passage au piéton s'engageant, crée un masque à la visibilité entre le piéton qui traverse et le véhicule (voiture ou moto) qui suit cette voiture : le piéton et le conducteur du véhicule suiveur ne se voient qu'au dernier moment, ne permettant ni pour l'un ni pour l'autre de faire une manœuvre d'évitement ou de s'arrêter.

Accidents de piétons cachés par la première voiture arrêtée



Dans tous ces cas, si la première voiture s'était arrêtée en retrait de 5 m avant le passage piéton, le piéton aurait vu le véhicule arriver et aurait pu s'arrêter, de même le conducteur aurait vu le piéton lorsqu'il se trouvait assez loin : à 25 m d'un passage piéton, un retrait de 5 m permet de voir un piéton se trouvant devant la première voiture arrêtée, ce qui correspond à la distance d'arrêt à 50 km/h. Le conducteur aurait pu également infléchir la trajectoire de son véhicule.



On croit à tort que "les français" ne comprendraient pas cette ligne. Seraient-ils plus bêtes que les 3 milliards d'autres conducteurs de la planète ?

En fait, l'affordance est totale et immédiate : lorsque les automobilistes français se rendent à l'étranger, (Suisse par exemple) ils comprennent du premier coup, instantanément, intuitivement : il n'y a aucune confusion avec une ligne stop de carrefour.

<u>La solution pour ce danger : la ligne d'arrêt à 5 m</u>. Les situations de danger ci-dessus seraient améliorées si le point de l'arrêt éventuel des véhicules était fixé cinq mètres avant le passage piéton par le marquage au sol d'une ligne blanche transversale continue bien visible c'est-à-dire large de 50 cm environ.

La quasi-totalité des pays européens adoptent, pour les passages piétons associés à des feux, la solution proposée par la convention des Nations-Unies - Vienne 1968 - Genève 1971-73 (article 29 de l'annexe 8) qui prévoie qu'une ligne continue transversale, pouvant aller jusqu'à 60 cm, indique la ligne d'arrêt imposée par le panneau stop ou par un signal lumineux.

Une partie des pays européens (exemple le Portugal) ont étendu aux passages piétons non associés à des feux, l'utilisation d'une telle ligne d'arrêt avancée, en général continue de 50 cm, considérant que la convention des Nations-Unies (article 53) n'interdit pas à une partie contractante de prendre des mesures qu'elle estime nécessaires.



Est-ce tolérable ?

Est-ce tolérable que les piétons doivent passer si près devant les voitures et motos prêtes à bondir sur eux à la moindre maladresse de pédalage, au moindre caprice du conducteur?









Est-ce tolérable?

Est-ce tolérable que les piétons doivent passer si près devant les camions et meurent du fait que le conducteur ne voit pas le piéton situé trop près ?

Non, ce n'est pas tolérable et c'est pourtant ce qui est arrivé à une

piétonne à 15 h le <u>31 octobre 2013 à Moissac qui</u> a trouvé la mort, écrasée par un camion qui a redémarré au feu vert alors qu'elle n'avait pas terminé sa traversée.

Ci-dessus montage reconstituant la configuration de l'accident de Moissac.



Ci-contre : une ligne large d'arrêt marqué bien visible, à 5 mètres aurait pu éviter l'accident. Il y avait bien une ligne d'arrêt à 5 m, mais tiretée (non continue) et très fine (15 ou 20 cm), 2 raisons pour lesquelles elle est insuffisamment visible et respectée seulement par une partie des conducteurs (voir page 6 suivante).

<u>Le même genre d'accident</u> (sur un passage piéton non associé à un feu) <u>s'est produit le 25 février 2014</u> à 9 h 30 à Réalmont : Jacqueline Croisier 81 ans tuée sur un passage piéton par un camion. Le camion qui roulait en direction de Castres s'est d'abord arrêté au passage pour laisser passer un premier piéton qui venait par la gauche. Il a redémarré doucement sans voir la personne âgée qui s'était engagée sur la route depuis le trottoir de droite. La victime a été tuée sur le coup.

Quelques exemples de lignes d'arrêt avancées continues larges :



Bratislava Slovaquie



Lausanne Suisse



Slovénie



Shanghai



San Francisco



Autriche



Portugal : Cas de passage piéton hors feux.
Tous les passages piétons sont précédés de la ligne d'arrêt



Lisbonne passage piéton courant, sans feu



Turquie

Que fait-on en France?

L'Instruction interministérielle sur la signalisation routière (article 117.4-c) prévoie la possibilité, pour certains cas, de marquer avant les feux tricolores une "ligne des feux" tiretée de 15 cm ce qui, pour deux raisons, n'est pas conforme à la convention des Nations-Unies qui prévoie une ligne continue et non tiretée, et de largeur de 30 à 60 cm et non 15 cm. Le défaut majeur de cette ligne tiretée de 15 cm est qu'elle n'est ni vraiment visible, ni en conséquence vraiment respectée (même par la police!) (Photos)



La fine ligne tiretée qui est autorisée en France devant les feux <u>ou</u> pour les sas vélos, est peu visible et très peu respectée.



Pour une amélioration de la sécurité des piétons, il conviendrait donc de prévoir, en France, le marquage d'une large ligne d'arrêt continue transversale cinq mètres avant les passages piétons, tant ceux situés aux feux que ceux situés hors feux. Cette ligne d'arrêt avancée serait dans la droite ligne des prescriptions du décret du 12 novembre 2010 (article 17) modifiant l'article R.415-11 du code de la route qui spécifie bien "au besoin en s'arrêtant": 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.

Attention : l'expérience montre que si l'on marque la ligne à moins de 5 m, cela n'est pas efficace.

Les freins à l'adoption de cette ligne d'arrêt sont-ils fondés ?

Au delà du frein normal qui s'applique à tout changement, surtout dans le domaine routier, la crainte, pour les experts ou les décideurs, est que les français confondent cette ligne avec un stop <u>et s'arrêtent.</u>

Mais <u>c'est justement ce qu'il faut</u> et ce que le code demande depuis le décret du 12 novembre 2010. Mais bien sûr la <u>condition</u> de l'arrêt est qu'il y ait un piéton "s'engageant ou manifestant clairement son intention".

En fait, déjà pour la ligne présente à un stop il y a <u>aussi une condition</u> : c'est que l'on soit à un carrefour équipé du panneau stop.

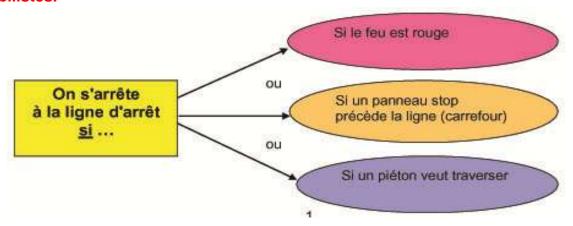
En effet, la ligne stop ne constitue officiellement qu'un complément au panneau stop :

"si un panneau stop est implanté, c'est là qu'on s'arrête",

il en sera de même aux feux : "si le feu est rouge c'est là qu'on s'arrête"

et de même au passage piéton hors feux : "si un piéton veut traverser, c'est là qu'on s'arrête".

Le conducteur ne peut donc faire aucune confusion entre une ligne à un carrefour et une ligne devant un passage piéton, ne mésestimons pas à ce point l'intelligence des automobilistes.



Autres raisons écarter les craintes :

Les français ne sont pas moins intelligents que 3 milliards d'autres automobilistes qui, dans le monde, pratiquent cette ligne d'arrêt.

TOUS les français qui vont à l'étranger (Suisse, Espagne, etc. etc.) s'adaptent instantanément, intuitivement, sans même réfléchir, à cette ligne d'arrêt : il n'y a aucune confusion.

A t-on le droit en France de faire une telle ligne d'arrêt ? OUI

- --- Pour la ligne devant les passages piétons associés à des feux, c'est expressément prévu par la convention de Vienne et les autres pays le font.
- --- Pour la ligne devant les passages piétons en section courante (hors feux) : une partie des pays européens ont étendu aux passages piétons non associés à des feux, l'utilisation d'une telle ligne d'arrêt avancée, continue de 50 cm. <u>L'article 53</u> de la convention des Nations-Unies n'interdit pas "à une partie contractante de prendre des mesures qu'elle estime nécessaires".

<u>2^{ème} disposition</u> pour le passage piéton sanctuarisé : interdire le stationnement 5 m avant

Supprimer de ces les masques latéraux à la visibilité sur une distance de 5 m avant les passages piétons : voitures en stationnement, bacs à fleurs et barrières. Une amélioration de la sécurité des piétons serait d'interdire ces masques à la visibilité, entre piétons et automobilistes, trop près du passage piéton (avec ou sans feux).

L'interdiction du stationnement aux abords des passages piétons a été recommandée par la mission parlementaire d'octobre 2011.

Le recours à l'aménagement d'une avancée de trottoir sur les dix derniers mètres est bien sûr une très bonne solution, mais pour diverses raisons de telles avancées de trottoirs ne peuvent pas facilement être réalisées partout, alors qu'une simple interdiction de stationner, sur les cinq derniers mètres avant le passage piéton, matérialisée réglementairement par le marquage latéral d'une ligne jaune, résoudrait le problème.

Cette interdiction de stationner existe dans la plupart des pays européens. Elle est de 10 m en Suisse, 5 m en Allemagne et de 10 à 20 m, parfois plus, au Royaume Uni. En Belgique et au Portugal elle est portée à 20 m s'il s'agit de feux tricolores.

L'adoption en France d'une telle interdiction de stationner améliorerait grandement la sécurité des piétons. Deux amendements sont actuellement proposés aux instances gouvernementales : l'un sur le code de la voirie pour interdire d'aménager ou de réaménager des places de stationnement à moins de 5m en amont des passages piétons, l'autre pour modifier le code de la route par décret afin d'interdire l'arrêt et le stationnement en amont des passages piétons.



<u>3^{ème} disposition</u> pour le passage piéton sanctuarisé : éviter les bacs à fleurs, parterres et barrières 5 m avant masquent les piétons Les bacs à fleurs et les parterres.



Les bacs à fleurs, parterres près des passages piétons avant masquent dangereusement les piétons, surtout les enfants, et constituent une guillotine car l'enfant qui débouche est vu seulement deux trois dixièmes de seconde avant le choc, c'est-àdire avant la fin du temps de réaction.



Les barrières



Les barrières, vues d'un peu loin cachent les enfants : un enfant de 5 ans a été tué ici en mai 2011 : il débouchait de gauche. On remarque nettement que le bas de l'homme sur la photo (taille d'un enfant de 5 ans) est masqué par la barrière.

4ème disposition pour le passage piéton sanctuarisé : le refuge central

Le refuge a de nombreuses vertus : il empêche de doubler, réduit globalement les vitesses et permet au piéton de s'arrêter au milieu en sécurité.

Il est possible d'en mettre 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). 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.



Un passage piéton sans refuge central est un mauvais passage piéton

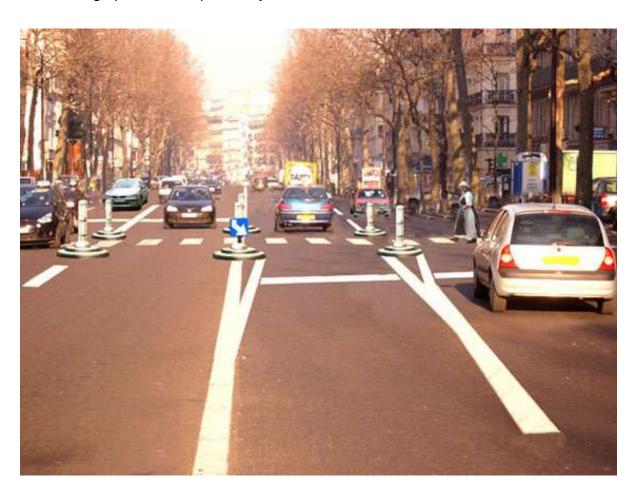


Le multi-refuge sur les larges artères

Sur cette avenue de 14 m supportant le passage de quatre files de véhicules, ce piéton est resté un long moment au milieu, <u>sans protection</u> : dix véhicules environ sont passés sur chacune des quatre files : dix devant lui le rasant et dix derrière lui, le rasant aussi.



La solution, pour de telles avenues est de réaliser un refuge par voie pour séparer chacune des voies d'un même sens de circulation, en prenant soin de dimensionner la voie la plus à droite assez large pour éviter que les cyclistes ne soient serrés.



Les photos ci-dessous montrent l'entrée d'un giratoire (Morbihan) :

un refuge sépare les deux voies entrantes du giratoire

Cette disposition est adoptée dans plusieurs giratoires du département.





Les photos ci-dessous montrent l'entrée d'un giratoire (Morbihan) :

un refuge sépare les deux voies entrantes du giratoire

Cette disposition est adoptée dans plusieurs giratoires du département.





5ème disposition pour le passage piéton sanctuarisé : le décompte chiffré du temps qu'il reste au piéton pour traverser, si le passage piéton est associé à un feu

La sécurité serait améliorée par l'installation d'afficheurs numériques de décompte du nombre de secondes restant disponibles pour les piétons avant l'allumage du feu vert voiture. Ce décompte chiffré est utilisé dans certains pays et a été recommandé par la Mission d'Information Parlementaire d'octobre 2011.



Shanghai



San Francisco



Singapour

6ème disposition pour le passage piéton sanctuarisé : Suppression des répétiteurs de feux

Ces répétiteurs de feux utilisés en France sont <u>nocifs</u> pour la sécurité des piétons.

Un répétiteur est un ensemble de trois petits feux supplémentaire placé à mi-hauteur du mât, dans le but d'être vu par les automobilistes qui sont trop proches du feu pour voir aisément le feu normal en haut du mât (voir photos ci-dessous). Ces répétiteurs sont nocifs car ils incitent les conducteurs à venir s'arrêter au plus près du feu et donc au plus près du passage piéton, ce qui est contraire à la sécurité des piétons.

En France, les inconvénients dus à l'absence du marquage de la ligne avancée adoptée ailleurs, sont renforcés par l'adoption, presque systématique, des petits feux répétiteurs en partie basse des supports et exagérément tournés vers les premiers véhicules arrêtés au ras des passages piétons.

L'IISR (Instruction interministérielle sur la signalisation routière stipule (article 109-4) : "La répétition des signaux tricolores circulaire est la règle générale"

La sécurité des piétons militerait pour une suppression de cette phrase et son remplacement par l'interdiction de répétiteurs de feux : "Les signaux tricolores circulaires de répétition sont déconseillés car préjudiciables à la sécurité des piétons."

Cette suppression des répétiteurs, alliée au marquage d'une ligne avancée, amoindrirait beaucoup la gêne et le danger pour les piétons.

Je n'ai trouvé ces répétiteurs dans AUCUN pays autre qu'en France.

À, l'étranger, l'absence de répétiteur de feu incite à rester assez loin du feu et à respecter la ligne avancée. Les piétons sont donc plus en sécurité.







États-Unis



Suisse

Ensemble des 5 dispositions proposées précédemment pour les voies artérielles :

le passage piéton sanctuarisé



Nous venons de voir ci-dessus les 6 dispositions <u>d'infrastructure</u>, pour un passage piéton sanctuarisé, reste le problème du comportement des <u>conducteurs</u> à l'approche des passages piétons : vitesse et dépassements <u>que nous abordons ci-après</u>.

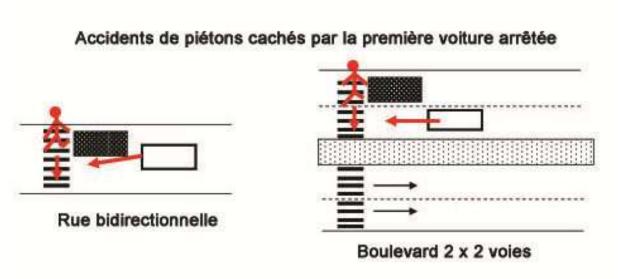
La vitesse et les dépassements à l'approche des passages piétons.

Limiter la vitesse et interdire les dépassements à l'approche des passages piétons non associés à des feux.

Indépendamment des préconisations précédentes définissant les 5 mesures d'<u>infrastructure</u> à instaurer pour les passages piétons sanctuarisés, deux autres prescriptions sont impératives, indispensables, nécessaires, souhaitables ou possibles (choisir le qualificatif selon le degré d'implication du lecteur) pour éviter les comportements dangereux aux passages piétons en général (sanctuarisé ou non) : l'interdiction de dépassement à l'approche d'un passage piéton et la limitation de vitesse à 30 km/h.

1 - l'interdiction de dépassement à l'approche d'un passage piéton non associés à des feux

Une des raisons universellement exprimées par les automobilistes pour expliquer qu'ils ne s'arrêtent pas pour laisser traverser un piéton est la crainte que le véhicule (voiture ou moto) qui les suive les dépasse et heurte le piéton qui traverserait devant leur voiture.



La démarche "Code de la Rue" avait inscrit dans la liste de ses propositions la mesure P8 concernant l'interdiction de dépasser à l'approche d'un passage pour piétons non associé à des feux et non seulement sous réserve de "s'être assuré qu'aucun piéton qu'aucun piéton n'est engagé sur le passage " comme il est spécifié actuellement dans le code de la route.

L'article R414-5 actuel stipule : « A l'approche des passages prévus à l'intention des piétons, les conducteurs ne doivent effectuer de dépassement qu'après s'être assurés qu'aucun piéton n'est engagé sur le passage". Or il est impossible au conducteur de s'assurer qu'aucun piéton n'est engagé sur le passage s'il commence à dépasser un véhicule car le piéton éventuellement traversant est

caché par le premier véhicule et ne peut pas être vu, et de ce fait, le conducteur n'est pas en mesure de s'assurer qu'aucun piéton n'est engagé sur le passage : il est donc logique d'interdire les dépassements.

La proposition du comité technique de la démarche "Code de la Rue" était : « À l'approche des passages prévus à l'intention des piétons (non associés à des feux), les conducteurs ne doivent pas effectuer de dépassement, y compris sur des voies comportant plusieurs files de circulation dans le même sens »

Pour l'application de cette mesure, il conviendra de modifier l'article R414-15 qui excepte du terme dépassement la circulation en plusieurs files : il stipule que « Lorsque, sur les routes à sens unique et sur les routes à plus de deux voies, la circulation s'est, en raison de sa densité, établie en file ininterrompue sur toutes les voies, le fait que les véhicules d'une file circulent plus vite que les véhicules d'une autre file n'est pas considéré comme un dépassement. » Il conviendra et suffira donc de rajouter à la fin de cet article "sauf à l'approche d'un passage piéton"

Cette mesure P8 n'avait pas été retenue considérant que la nouvelle rédaction de l'article R415-11 "contraint le conducteur à s'assurer de la présence de piéton" du fait qu'il prescrit plus de devoir au conducteur en lui imposant "de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement <u>l'intention</u> de le faire." Ce motif du rejet de la proposition P8 méconnait le besoin des conducteurs et des forces de police de s'appuyer sur des termes clairs et précis, or la nouvelle rédaction de l'article R.415-11 ne rajoute rien à la possibilité de voir le piéton engagé (et maintenant s'engageant) devant la première voiture arrêtée : lorsque le piéton est devant la première voiture arrêtée, il est impossible au conducteur (voiture ou moto) dépassant de voir le piéton. En clair, la nouvelle rédaction de l'article R.415-11 ne rend pas la première voiture transparente

<u>De nombreux pays européens ont interdit ce dépassement</u>, prenons par exemple le code de la route de quelques pays proches :

Code de la route suisse : Le dépassement d'un véhicule est interdit lorsque le conducteur (...) s'arrête devant un passage pour piétons afin de permettre à ceux-ci de traverser la route.

Code de la route anglais : You must not overtake the nearest vehicle to a pedestrian crossing, especially when it has stopped to let pedestrians cross

Code de la route espagnol : Queda prohibido adelantar (...) en los pasos para peatones señalizados como tales. (...) Tampoco será aplicable dicha prohibición en un paso para peatones señalizado cuando el adelantamiento a cualquier vehículo se realice a una velocidad tan suficientemente reducida que permita detenerse a tiempo si surgiera peligro de atropello.

Code de la route belge qui est toujours très précis, simple et non équivoque : "Le dépassement d'un véhicule est interdit lorsque le conducteur à dépasser s'approche de ou s'arrête devant un passage pour piétons où la circulation n'est pas réglée par des feux de signalisation."

Pour adapter cet article belge à la proposition P8 du Code de la Rue, nous proposons la rédaction suivante :

<u>Proposition</u>: "Le dépassement d'un véhicule est interdit, y compris sur des voies comportant plusieurs files de circulation dans le même sens, lorsque le véhicule à dépasser s'approche de ou s'arrête devant un passage pour piétons où la circulation n'est pas réglée par des feux de signalisation."

2 - possibilité de limitation de vitesse à l'approche d'un passage piéton non associés à des feux

Une vitesse d'approche de 50 km/h ne permet pas à un piéton un peu dépourvu de mobilité - et ils constituent un grand pourcentage - de s'avancer vers le trafic, sur un passage piéton non associé à des feux. Il serait donc souhaitable d'y limiter la vitesse (par exemple à 30 km/h) à leur approche.

Examinons la faisabilité de cette proposition.

- → dans les petites rues (voies de desserte), la vitesse de la majorité des automobilistes est peu supérieure à 30 km/h. Ces rues devraient déjà être classées en "Zone 30", et elles le sont dans certaines villes. D'autre part, de toute façon, dans ces rues il est recommandé de ne pas mettre de passages piétons. Notre proposition de limitation à 30 km/h à l'approche des passages piétons n'aurait donc pas d'incidence négative dans ces rues de desserte.
- → dans les rues moyennes (voies de distribution), la vitesse pratiquée se situe souvent autour de 50 km/h et une limitation ponctuelle à 30 km/h à chaque passage piéton, (souvent à chaque carrefour et parfois en section courante entre les carrefours) aboutirait de fait à provoquer une vitesse constante limitée à 30 km/h. Cette situation serait acceptable car elle anticiperait ce qui va se passer à court terme puisque le souhait actuel de l'opinion publique est de classer en zone 30 toutes les rues des villes sauf les voies artérielles. Une demande d'une vingtaine de pays européens est actuellement en cours près de la commission européenne. De nombreuses villes ont déjà classé ces rues de distribution en zone 30 et pour les autres, en période transitoire, ces rues de moyenne importance (voies de distribution) il serait bon de recommander de limiter la vitesse à 30 km/h aux passages piétons en section courante (hors carrefour) et de le recommander très vivement aux passages piétons en section courante s'ils ne comportent pas de refuge central.
- → dans les voies artérielles, le problème se complique ou se simplifie selon que l'on est de nature à privilégier le trafic ou la sécurité des piétons

Les voies artérielles sont en général pourvues de feux aux carrefours importants. Entre ces carrefours se trouvent souvent des passages piétons intermédiaires soit au droit des petits carrefours, soit parfois en section courantes, hors carrefour. Ce sont ces passages piétons intermédiaires qui posent un problème de sécurité car les véhicules qui les abordent viennent de bénéficier d'un feu vert au carrefour précédent et de ce fait, les conducteurs ne se sentent naturellement pas disposés à s'arrêter au passage piéton intermédiaire 100 ou 200 mètres plus loin.

Le concept de passage piéton sanctuarisé décrit précédemment s'applique particulièrement à ces passages piétons intermédiaires (ligne d'arrêt à 5 m, refuge central, etc.), mais une prescription supplémentaire limitant la vitesse à 30 ou 40 km/h est nécessaire. Les photos ci-dessous montrent le non respect systématique des piétons aux passages piétons 100 à 200 m à l'aval d'un feu.

Les précédents étrangers de limitation de vitesse à l'approche des passages piétons :

1 - modérer son allure :

Code belge: Aux endroits où la circulation n'est pas réglée par des feux, le conducteur ne peut s'approcher d'un passage pour piétons qu'à allure modérée.

Code espagnol : Il est demandé de conduire de façon modérée : (...) à l'approche des passages piétons qui ne sont pas associés à des feux.

2 - limitation à 30 km/h : l'exemple de Shanghai :

Il y a assez peu de passages piétons à Shanghai. Lorsqu'ils sont en section courante (hors carrefour) ils sont en général précédés de panneaux de limitation de vitesse à 30 km/h (parfois à 40 sur de très grands axes).











Remarquer aussi le losange marqué au sol avant le passage piéton





Sur de très grands axes, la limitation est parfois à 40 km/h

Remarquer aussi les losanges marqués au sol, 25 m et 50 m avant la majorité des passages piétons.

Nantes

La ville Nantes, sur certains passages piétons sur voies artérielles limite la vitesse à 30 km/h.



Photo de récapitulation générale de 8 règles proposées



Nous venons de voir la proposition des 8 dispositions devant s'appliquer à un passage piéton <u>sanctuarisé</u> qui concerne surtout les <u>voies artérielles</u>.

Traitons maintenant deux cotés négatifs concernant les passages piétons : la règle 50 m et la pléthore de passages piétons :

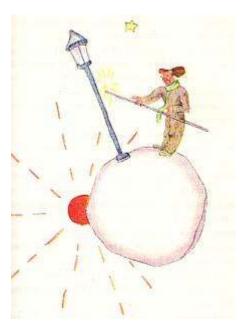
La règle des 50 m

Rappel de code de la route

Article R. 412-37 - Les piétons doivent traverser la chaussée en tenant compte de la visibilité ainsi que de la distance et de la vitesse des véhicules.

Ils sont tenus d'utiliser, lorsqu'il en existe à moins de 50 mètres, les passages prévus à leur intention. Aux intersections à proximité desquelles n'existe pas de passage prévu à leur intention, les piétons doivent emprunter la partie de la chaussée en prolongement du trottoir.

C'était raisonnable autrefois



- C'était raisonnable autrefois. J'éteignais le matin et j'allumais le soir. J'avais le reste du jour pour me reposer, et le reste de la nuit pour dormir.
- Et, depuis cette époque, la consigne a changé ?
- La consigne n'a pas changé, dit l'allumeur. C'est bien là le drame! La planète d'année en année a tourné de plus en plus vite, et la consigne n'a pas changé!
- Alors ? dit le petit prince.
- Alors maintenant qu'elle fait un tour par minute, je n'ai plus une seconde de repos.
 J'allume et j'éteins une fois par minute Saint-Exupéry - le Petit Prince

Cette règle des 50 mètres qui a été édictée à une époque où : 1) il y avait peu de passages piétons, 2) ils étaient situés là où ils étaient nécessaires, sur des carrefours importants, 3) les voitures roulaient plus vite en ville, 4) les voitures avaient de mauvais freins, 5) tout le trafic, y compris le transit, passait en ville, 6) il y avait en l'air, l'idée de la suprématie des voitures, synonyme de dynamisme. 7) les déplacements en voiture répondaient à un but social, collectif : médecins, laitier, ...sous entendant une priorité sur la piétaille.

<u>Maintenant tout est changé</u>, maintenant 1) il y a une énormément de passages piétons, 2) on en trouve partout, même aux endroits où ils n'ont aucune nécessité, 3) les voitures roulent moins vite en ville (50), 4) les voitures sont pourvues de freins qui leur permettent de s'arrêter dans de bonnes conditions, 5) les axes supportant le trafic sont en majorité reportés sur des déviations extérieures à la ville, 6) la vie locale est prépondérante. 7) on se déplace en voiture pour des raisons individuelles, parfois peu justifiées, n'impliquant aucune priorité sur les piétons qui peuvent donc prétendre à ce que les voitures s'arrêtent pour les laisser traverser et roulent assez lentement.

Maintenant cette règle des 50 m n'a plus sa justification qu'aux passages piétons situés aux feux car aux abords des feux, cela présenterait des dangers qu'un véhicule doive s'arrêter à 30m du feu vert. A contrario, aux passages piétons hors feux, cette règle des 50 m gêne énormément les piétons et n'apporte aucun gain aux automobilistes. À cette gêne se rajoute, pour les passages piétons situés dans les petites rues, une acceptation tacite de tolérance du non respect de la loi (les 50 m) du fait de l'exagération de marquage de passages piétons partout et n'importe où, sans discernement.

(En fin de la présente étude nous détaillerons la proposition de transférer aux feux la règle des 50 m actuellement liée aux passages piétons)

Comment en est-on arrivé là ?

Les raisons de cet excès de passages piétons sont en fait assez étranges, elles sont à rechercher à l'origine (années 50-60) dans une sorte d'ostracisme envers les piétons, une manière de ghettoïsation ou tout au moins une volonté de privilégier le trafic automobile en évitant que les piétons ne traversent partout. Ce raisonnement était d'ailleurs en partie justifié puisqu'au début des années 50-60, les passages piétons n'étaient placés que là où ils devaient être c'est-à-dire sur les voies artérielles.

Puis un renversement non formulé s'est opéré : la dialectique initiale "ne traversez que sur les passages piétons car c'est la loi pour ne pas gêner les voitures" a évolué insidieusement et mensongèrement vers "ne traversez que sur les passages piétons car c'est la loi <u>et vous y serez plus</u> en sécurité".

Ces deux assertions (dont la 2^{ème} fausse) se sont chevauchées pendant ces dernières décennies, aboutissant, pour les tenants du trafic automobile, à marquer des passages piétons dans plus en plus de rues pour restreindre la présence des piétons (mais sans pour autant les laisser traverser aux passages piétons), et pour les tenants de la sécurité des piétons, surtout les mères de famille, à réclamer de plus en plus de passages piétons, même dans les petites rues, en croyant à tort qu'ils y seraient plus en sécurité qu'en l'absence de passages piétons, alors que la seule chose qu'ils "gagnaient" était de mettre dans l'illégalité les piétons qui traversaient comme précédemment dans la rue.

Têtes baissées, les yeux fermés, les deux groupes antagonistes ont inondé le territoire de peinture blanche.

Nous en sommes là maintenant et la confusion s'amplifie renforcé par le constat que la première (parfois la seule) consigne que l'on donne aux enfants par plaquettes imprimées ou oralement est "tu ne traverses que sur les passages piétons".

Ce phénomène de ne pas modifier des procédures héritées du passé alors que le contexte a changé, a reçu un nom : la théorie de la *path dependence*.



Marquer un passage piéton dans petite une rue calme, peu fréquentée par les véhicules est jugé "non justifié" et de ce fait non respecté par les jeunes : c'est l'école de l'infraction

La règle des 50 m : Qui est en tort ?











Qui est en tort ?

Celui qui traverse hors passage piéton?

Celui qui a indûment marqué le passage piéton?

Celui qui ne verbalise pas (11€)?

Celui qui maintient la règle des 50 m dans le code de la route?

5 "Infractions" relevées en l'espace de 3 minutes au même endroit et tolérées.

La règle des 50 m : on tolère l'irrespect de la loi car elle n'est pas respectable : c'est l'école de l'infraction



La règle des 50 m : on tolère l'irrespect de la loi car elle n'est pas respectable : c'est l'école de l'infraction



Ces 5 personnes dans une impasse sont en infraction (11€) puisqu'à moins de 50 m du passage piéton. C'est l'école de l'infraction



A-t-on le droit de marcher sur le parking lorsqu'on est à moins de 50 m du passage piéton ?



Faire 2 fois 20 m pour chercher le passage piéton non justifié dans cette petite rue près du supermarché : c'est inadapté aux personnes âgées

on tolère l'irrespect de la loi car elle n'est pas respectable : c'est l'école de l'infraction

Pour aller chez la voisine, dans cette impasse, on est en infraction car à moins de 50 m du passage piéton "A"!



Sur cette place traversée par une bretelle, cette mère de famille est en infraction du fait du maintien abusif de la règle des 50 m ou du marquage abusif du passage piéton.

Nouvelle règle logique proposée : transférer aux feux la règle des 50 m qui est actuellement liée aux passages piétons

Dans les voies artérielles, dans la zone les feux. Près des feux, d'une part les conducteurs ont toute leur attention portée sur les feux, d'autre part lorsque le feu est vert ils savent que les piétons ne traverseront pas, et enfin, le feu vert fait accélérer, il serait donc dangereux que les piétons traversent dans cette zone. I<u>l y a donc des raisons</u> que dans cette zone de 50 m de part et d'autre d'un feu, les piétons ne traversent qu'au feu et quand la figurine piéton est verte.



Près des feux : conserver la règle des 50 m car il y a des raisons

Dans les autres rues, sans feux. Il n'y a aucune raison pour interdire au piéton de traverser dans la zone de 50 m de part et d'autre du passage piéton : les conducteurs ne sont pas plus distraits à l'endroit du passage piéton qu'au point A (moins de 50 m) et qu'au point B (plus de 50 m), ce n'est pas plus dangereux ni plus gênant de traverser en A qu'en B. La règle des 50 m n'a aucune raison de s'y appliquer car MAINTENANT toutes les voitures doivent rouler à moins de 50 km/h. La règle des 50 m n'a qu'un effet, qui est négatif : dispenser les conducteurs d'être prudents et attentifs dans cette zone, alors que dans cette zone, en théorie ils devraient ralentir encore plus qu'ailleurs.



Passage piéton
hors feu:
supprimer la
règle des 50 m
car il n'y a
aucune raison

Un dernier mot concernant les passages piétons dénivelés supérieur ou inférieur

La solution de dénivellation constitue une solution sécuritaire sur les voies artérielles larges comportant plusieurs voies. Les passages inférieurs (tunnel) sont moins contraignants que les passerelles (3 m au lieu de 5 m), mais les piétons y éprouvent un sentiment d'insécurité. Certaines villes comme Budapest par exemple ont réalisé, à la satisfaction des usagers, quatre passages inférieurs à de nombreux croisements entre deux avenues.

Dès que l'artère est très large, la solution passerelle est préférable : voir photo ci-dessous.



Photos: Jacques ROBIN

L'auteur accueillera favorablement toute remarque ou signalement d'erreur : <u>jacques-marie-robin@wanadoo.fr</u>