

La ligne d'arrêt devant les passages piétons

Pièce jointe à la lettre à Monsieur le Ministre de l'Intérieur, Madame la Ministre de l'environnement et Monsieur le 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, traite des 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 étranger](#))

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 - Plus la ligne d'arrêt avant les passages piétons sera visuellement proche de la ligne continue, plus le pourcentage de conducteurs qui la respecteront sera grand. Si l'on se contente d'accepter que seulement 60 % des conducteurs s'arrêteront à la ligne d'arrêt, l'accident mortel se glissera dans les 40 % restant. Une ligne composée de traits de 80 cm distants de 20 cm serait très souhaitable, ne constituera aucune confusion avec la ligne stop et ne la dévalorisera pas.