

Le grand livre blanc sur la sécurité routière

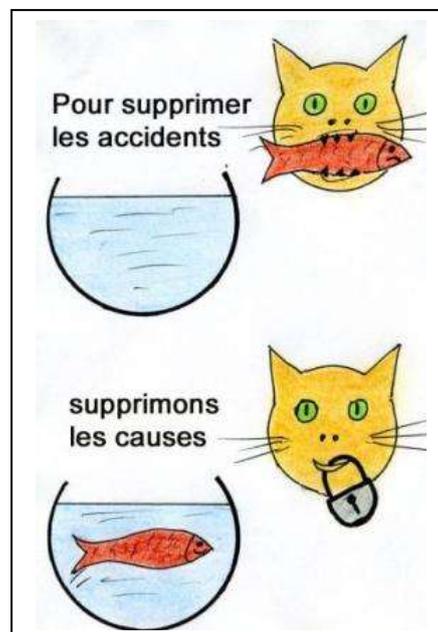
coordonné par Jacques ROBIN
Ingénieur routier, accidentologue.

La rédaction de ce livre blanc est ouverte à tous, à ceux qui désirent proposer des idées ou suggérer des modifications : experts de l'administration (CEREMA, DGITM, IFSTTAR et autres services ou experts indépendants, ou membres d'associations ou tous autres particuliers) dont déjà quelques-uns ont apporté leur collaboration, je les remercie. **Ci-après : le chapitre piétons**

Chapitre sur la sécurité des piétons



**Le diable est dans
les détails** (*Nietzsche*)



Chapitre du Livre blanc : La sécurité des piétons

Composition du chapitre :

1 - Le piéton qui marche en bord de route hors aggro.

2 - Les piétons qui traversent la chaussée

3 - l'îlot refuge central

4 - la ligne d'arrêt à 5 m

5 - la nocivité du répétiteur de feux

6 - l'interdiction de stationner à 5 m

7 - le passage piéton sanctuarisé

8 - dans quelles rues placer des passages piétons

9 - les passages piétons suggérés

10 - la funeste règle des 50 m

Préconisations. Pour faciliter la lecture, les préconisations, pour chaque sujet, apparaissent dans ce type de **rectangle vert**, en bas des pages ou en cours de page.

1 - Le piéton qui marche en bord de route à la campagne, souvent la nuit.

Les raisons des accidents

Les déplacements des piétons la nuit : en retour de discothèque (jeunes) et en allant au travail le matin (adultes). Les accidents viennent du fait que ces pétons s'habillent en noir et marchent à droite au lieu de marcher à gauche. Le piéton VOIT la lumière des phares de la voiture qui arrive derrière lui et de ce fait il pense donc que le conducteur le voit.

Préconisations N° Au niveau des pouvoirs publics, promouvoir, avec les professionnels de l'habillement, la mode et la fabrication, de vêtements noirs équipés de rubans rétro réfléchissants.

Préconisations N° Faire des campagnes médiatiques et scolaires pour rappeler que l'on doit marcher à gauche à la campagne

Les transports scolaires et les trajets à pied. À la campagne, les enfants qui se rendent à l'école parcourent quelques centaines de mètres de nuit en bord de route, entre leur domicile et l'arrêt du car scolaire. En ville, de jour ou de nuit les enfants sont accidentés en traversant les rues,

Préconisations N° ... Instituer la règle que le conducteur du car n'admette pas, lors des quelques secondes de la montée dans son car, l'enfant qui ne porte pas son gilet jaune, c'est le seul moment où le chauffeur a le pouvoir d'exiger le port du gilet jaune, même s'il l'enlève après dans le car. C'est une façon d'espérer qu'il le porte avant, sur le trajet à pied.

Préconisations N° Adopter des uniformes scolaires blancs, Demander aux tisseurs de mettre au point en France un tissu qui résiste un peu à l'eau, un peu au froid, un peu à la chaleur.



Préconisations N° Faire un refuge central au droit de l'arrêt du car scolaire, sans encoche pour se garer, de ce fait le car ET le refuge, empêchent les voitures de doubler, et les enfants sont vus par les automobilistes de l'autre sens.



2 - Le piéton qui traverse la chaussée

Le décret du 12 novembre 2010 dit : Tout conducteur est tenu de céder le passage, etc.

Le décret du 12 novembre 2010, porté à l'article R.415-11 du Code, a été très favorable à la sécurité du piéton : « *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.* »



Avant 2010 le conducteur était tenu de céder le passage au piéton « **engagé** » : il fallait être courageux



Le décret du 12 novembre 2010 a modifié l'article R.415 du code de la route : Le conducteur est tenu de céder le passage, au piéton « **s'engageant** »

... tenu de céder le passage, même si la rue ne dispose pas de passages piétons

Bien noter que cet article R.415-11 du Code de la route ne parle nullement de passage piéton, c'est-à-dire que le piéton a le droit de traverser même si la rue ne possède pas de passage piéton et dans ce cas le conducteur doit s'arrêter pour le laisser traverser.



Rue comportant des passages piétons



Petite rue sans passages piétons

Préconisations N° ; Bien expliquer aux enfants qu'ils doivent se montrer (un pas), puis attendre que la voiture s'arrête vraiment et que si la rue est pourvue en passages piétons, ils traversent au passage piéton, sinon bien se montrer et attendre l'arrêt de la voiture.

Nous venons de traiter la sécurité des piétons en général.

Abordons

la sécurité des passages piétons

Liste des préconisations qui vont être détaillées :

l'îlot refuge central, la ligne d'effet du passage piéton, l'interdiction de stationner à moins de 5 m, limiter la vitesse à 30 km/h avant les passages piétons, interdire les dépassements à l'approche du passage piétons, éviter les passages piétons dans les petites rues, supprimer la funeste règle des 50 m, supprimer les répéteurs de feu, grands pictogrammes piétons, décompteur piétons.

Commençons par l'îlot refuge central

L'îlot refuge central est le meilleur aménagement de sécurité, il possède de nombreuses vertus :

- 1 - il empêche de doubler,
- 2 - réduit globalement les vitesses
- 3 – permet au piéton de s'arrêter au milieu en sécurité
- 4 – évite au piéton de devoir mémoriser concomitamment la position des voitures des 2 sens à la fois



Un passage piéton sans refuge est plus dangereux que l'absence de passage piéton



(photo Camille Schneider)

Préconisation N° établir un îlot refuge au centre de tous les passages piétons des rues de moyenne ou de grande importance

Quelle largeur de chaussée est suffisante pour placer un refuge central sur le passage piéton ?

1 - Sur les rues où la vitesse est assez forte : 10 m (2 x 4,25 + 1,50)

Sur les rues où la vitesse est assez forte dès que la chaussée fait 10 m entre bordures il est possible de placer un refuge central (2 x 4,25 m + 1,50 m), c'est à dire à peu près partout, à condition de supprimer, le stationnement s'il le faut, d'un ou des deux côtés sur une trentaine de mètres (prévoir dans ce cas des potelets sur le trottoir pour empêcher le report de stationnement sur le trottoir). Sur ce type de rues, 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.

2 - Sur les rues de centre-ville : 6,80 m (2,80 X 2 + 1,20)

Sur les rues des centres villes on peut mettre un refuge dès que la largeur de la rue est 6,80 m car la vitesse est plus faible : une chaussée de 2,80m à 3 m de chaque côté, et un îlot refuge de 1 m à 1m 25 entre bordures (ce qui fait 1,50 m avec la peinture qui encadre le refuge).

À l'approche d'un tel passage piéton, limiter clairement la vitesse à 30 en jumelant sur le même support le panneau 30 et le panneau bleu carré en position ou avec le panneau avancé triangle à 50m. Dans ce cas de chaussées réduite, pour préserver la sécurité des cyclistes et faire respecter matériellement limiter la vitesse à 30, il est souhaitable de placer une paire de coussins de chaque côté, 25 m avant

Préconisation N° Maintenir au moins 4,25 m de chaussée de chaque côté d'un refuge, pour la sécurité des cyclistes, sinon limiter la vitesse effective à 30 km/h

Deux solutions pour placer un refuge si la chaussée n'est pas assez large :



Interdire le stationnement sur une vingtaine de mètres



Faire une "encoche cycliste"

Préconisation N° pour disposer de suffisamment de largeur de chaussée pour établir un îlot refuge central sur un passage piéton, ne pas hésiter à supprimer au besoin le stationnement sur 20 m

Exemples de refuges centraux sur passage piéton



Préconisation N° Préférer des refuges bordurés et pourvus d'un panneau : ils sont plus visibles et protègent mieux les piétons

Exemples de passages piétons étrangers avec ou sans refuges



Stockholm - Photo J. Robin

À Stockholm, TOUS les passages piétons situés sur des rues à double sens, ont un refuge central.



Shanghai - Photo J. Robin

À Shanghai AUCUN refuge n'existe, même sur les passages piétons des avenues très larges : ci-contre six voies : c'est l'horreur et les conducteurs ne s'arrêtent pas pour laisser le piéton traverser !. Mais ils sont très attentifs et heurtent rarement un piéton.

Le pire danger : le passage piéton sans refuge dans rue à 2 (ou 3) voies en sens unique

Le cas "Compiègne"

Ci-dessous à Compiègne, une femme 78 ans a été tuée par une voiture qui a dépassé une camionnette qui s'était arrêtée pour laisser traverser la piétonne.



Si la largeur est trop faible pour réaliser un refuge central, réduire à une voie au niveau du passage piéton



Préconisation N° proscrire les passages piétons sans refuge dans les rues à sens unique à 2 voies ou plus.

Éviter les boulevards à 4 voies

car la traversée est dangereuse pour les piétons

Mais s'ils existent, les multi-refuges sont nécessaires

Exemple : axe Boulevard des Filles du Calvaire et boulevard du Temple à Paris.
Il y a 2 ou 3 files de voitures de chaque côté.



Exemple d'un passage piéton sans refuge central.
Ce piéton est en danger : un très grand nombre de voitures sont passées sans s'arrêter.



Exemple d'un passage piéton avec refuge central sur le même axe.
Le piéton est moins en danger : il peut attendre au milieu mais il devra néanmoins couper **trois** files de voitures. Cet inconvénient peut être supprimé : voir photo suivante



Photomontage de refuges multiples : un pour chacune des voies : la sécurité est bonne : le piéton n'a qu'une voiture à surveiller entre chaque refuge.
En plus, sur ce montage, une large ligne blanche continue a été tracée 5 m avant.

Préconisation N° Disposer des multi-refuges sur les boulevards à 4 voies : un refuge entre chacune des voies

L'îlot refuge en entrée de giratoire s'il y a 2 files d'entrée

Il convient impérativement de faire un refuge central sur le passage piéton de la bretelle entrante si elle comporte 2 files.

Par contre pour la bretelle sortante **PROSCRIRE** la double file :

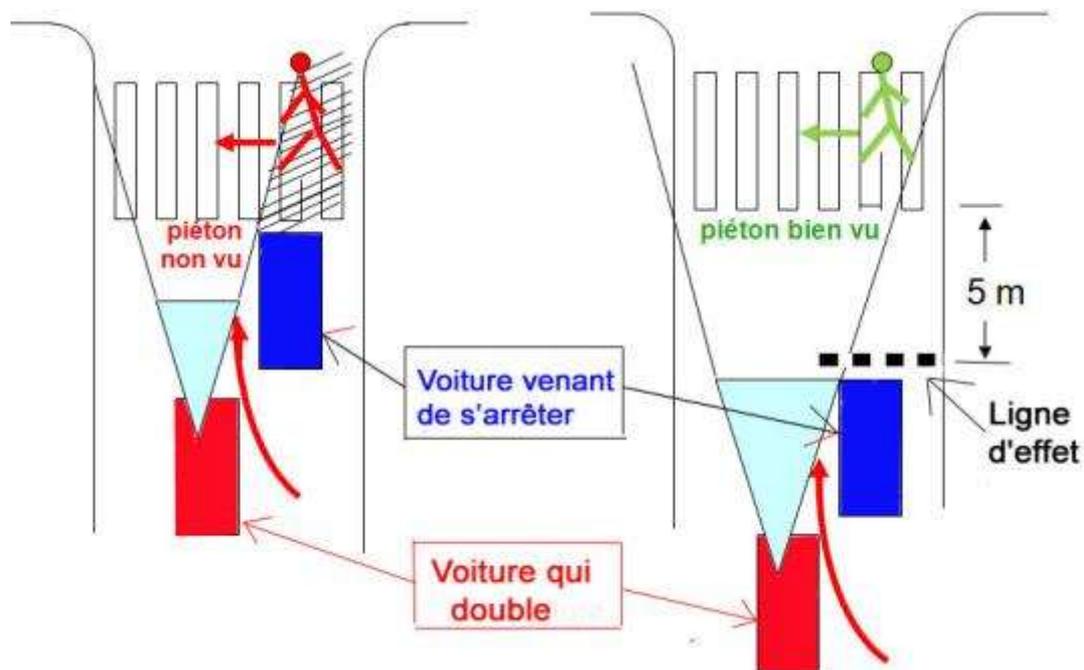
- 1 - ça ne sert à rien,
- 2 - c'est une source d'accident pour les véhicules,
- 3- c'est TRÈS dangereux pour les piétons.



Préconisation N° Giratoires : Sur la bretelle d'entrée, placer un refuge central entre les deux voies au cas elle comporte 2 voies.
Sur la bretelle de sortie : proscrire la sortie en 2 voies

Abordons maintenant la ligne d'effet à implanter 5 m en amont des passages piétons

L'arrêté ministériel du 12 décembre 2018 offre la possibilité de tracer une ligne d'effet discontinue à 5 m en amont des passages piétons.



Texte de l'arrêté : « La ligne transversale, dite ligne d'effet des passages pour piétons, peut être implantée entre 2 m et 5 m en amont du passage pour piétons. De couleur blanche, elle est formée d'une ligne discontinue alternant des rectangles peints et des espaces de même dimensions, et a une largeur de 0,15 m. Cette ligne matérialise l'endroit où les usagers circulant sur la chaussée doivent s'arrêter le cas échéant pour assurer une bonne visibilité mutuelle avec les piétons souhaitant traverser »

Commentaires :

Ce qui est bien. une telle ligne d'effet incite les conducteurs à s'arrêter à 5 mètres en amont du passage piéton, ce qui évite que le piéton soit masqué par la voiture qui s'arrêterait tout près du passage piéton et soit percuté par un véhicule (voiture ou moto) qui double les voitures arrêtées.

Ce qui est mal. Mais malheureusement, la ligne prévue par l'arrêté du 12 décembre 2018 est entachée d'insuffisance car elle est trop mince (**15 cm**) **donc peu visible** (photos de Saint-Malo ci-après où un homme y a été tué le 7 avril 2023). En plus de ce défaut, l'arrêté prévoit que les traits rectangulaires soient espacés par un espace équivalent à sa longueur : espace de 50 cm si le trait fait 50 cm, ce qui enlève encore la visibilité, **c'est trop espacé**, avec 25 cm le trait serait mieux perçu. Sur la photo de Saint-Malo ci après, on ne voit pratiquement pas le trait



Ce qui serait bien. Certaines villes (entre autres Saint-Raphaël et Perros-Guirec) ont adopté une ligne plus large : 50 cm au lieu de 15. À Perros-Guirec (**ci-dessous**) les traits sont plus rapprochés : environ 15 cm au lieu de 50 , ce qui rend la ligne plus incitative, (une interdistance de 25 cm conviendrait). **Ci-dessous : PARFAIT**



Schématiquement, la bonne ligne que je recommande est le photomontage ci-après :



J'ai relevé quelques accidents mortels de piétons qu'une telle ligne d'effet 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, 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) Monique 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. Il a percuté la piétonne qui était masqué par la camionnette.

→ À **Saint-Malo** le 7 avril 2023 : piéton percuté et tué sur un passage piéton : la ligne d'effet, trop fine (15 cm), conforme au décret n'était pas assez visible en perspective. Une ligne de 50 cm de large aurait évité l'accident (voir photo quelques pages plus loin)

→ À **Aubervilliers** – 16 Mars 2024 : une fillette de 10 ans écrasée et tuée par un bus qui a redémarré au feu tricolore, le conducteur dit qu'il n'avait PAS VU la fillette. SI UNE LIGNE D'EFFET AVAIT ÉTÉ MARQUÉE, COMME LA POSSIBILITÉ ÉTAIT OFFERTE PAR L'ARRÊTÉ du 12 décembre 2018, le bus aurait été éloigné du passage piéton et LE CONDUCTEUR AURAIT VU LA FILLETTE -Elle n'aurait pas été dans l'angle mort.

→ À **Vallauris** le 29 août 2024 - Une fillette de 7 ans, Kamilya est morte après avoir été violemment renversée par un motard alors qu'elle traversait un passage piéton,

Analyse de l'accident de Compiègne

Il manquait la ligne d'effet, La piétonne 78 ans a été tuée : elle traversait sur un passage piéton, devant une camionnette qui s'était arrêtée trop près du passage piéton, pour la laisser passer, un autre automobiliste a doublé la camionnette. Il a percuté la piétonne qui était masqué par la camionnette.



Un 2^{ème} avantage de la ligne d'effet à l'amont des passages piétons : il supprime l'angle mort devant les poids lourds.



Si les poids lourds s'arrêtent tout près du passage piéton un angle mort existe devant les poids lourds. Si le poids lourd s'arrête à 5 m l'angle mort est supprimé.



Un 3^{ème} avantage de la ligne d'effet 5 m à l'amont des passages piétons :

Les voitures électriques trop proches peuvent démarrer
brutalement d'un bon, sans bruit, sans que les piétons
puissent réagir si la voiture est trop près



Une bonne expérimentation avait été faite à Rennes

Une bonne expérimentation avait été faite à Rennes en 2016 avec une ligne de 50 cm de large, et avait donné de très bons résultats. Cette ligne était composée de traits de 50x50 cm, distants de 25 cm (photo ci-après)

C'est ce qu'il faut faire pour la sécurité des piétons



À l'étranger, les lignes d'effet sont très larges donc BIEN visibles. Exemples de passages piétons en section courante (hors carrefour à feux) :



**À l'étranger, les lignes d'effet sont très larges
donc très visibles (suite).**

Exemples sur des passages piétons en carrefour à feu

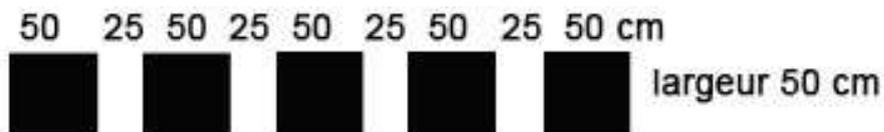


Nous venons de voir que dans tous les autres pays, sauf en France, la ligne d'effet devant les passages piétons est très large (50 cm), bien visible et respectée.

**À l'inverse, en France la ligne d'effet de feu de 15 cm donnée comme exemple dans l'arrêté ministériel du 12 décembre 2016 n'est pas assez visible exemple ci-dessous
Saint Hilaire du Harcouët : presque invisible**



Ci-dessous les bonnes caractéristiques de la ligne d'effet



Conclusion : 2 préconisations pour la ligne d'effet des passages piétons

Pour les maires, prendre un arrêté municipal

Pour DISR (Délégation Interministérielle pour la sécurité routière) : prendre un arrêté modifiant l'arrêté du 12 décembre 2018

Préconisations N° pour les maires : prendre un arrêté municipal : « Dans le but d'assurer la sécurité des usagers, les dispositions ci-après seront prises en renforcement des dispositions offertes par l'arrêté ministériel du 12 décembre 2018 : Une ligne transversale, dite ligne d'effet des passages pour piétons, sera implantée à 5 m en amont des principaux passages pour piétons situés sur les voies importantes. De couleur blanche, elle est formée d'une ligne discontinue de 0,50 m de large alternant des rectangles peints de 0,50 m de long et des espaces de 0,20 à 0,25 m de long. Cette ligne matérialise l'endroit où les usagers circulant sur la chaussée doivent s'arrêter le cas échéant pour assurer une bonne visibilité mutuelle avec les piétons souhaitant traverser »

Préconisations N° pour la Délégation Interministérielle pour la sécurité routière, : prendre un arrêté ministériel rectifiant l'arrêté du 12 décembre 2018 :: En modification de l'arrêté du 12 décembre 2018, une ligne transversale, dite ligne d'effet des passages pour piétons, peut être implantée à 5 m en amont du passage pour piétons. De couleur blanche, elle est formée d'une ligne discontinue alternant des rectangles peints et des espaces de même dimensions, et a une largeur de 0,50 m. Cette ligne matérialise l'endroit où les usagers circulant sur la chaussée doivent s'arrêter le cas échéant pour assurer une bonne visibilité mutuelle avec les piétons souhaitant traverser »

Les répéteurs de feux sont nocifs

Abordons maintenant la nocivité du répéteur de feu : il incite les automobilistes à s'approcher trop près du feu.

La circulaire du 23 septembre 2015 ne préconise plus les répéteurs de feux, il faut donc tout mettre en œuvre pour qu'ils soient effectivement supprimés le plus rapidement possible



Le danger de ces répéteurs est d'inciter les véhicules à s'approcher le plus près possible du feu en masquant ainsi le piéton qui s'engage aux yeux d'un éventuel automobiliste imprudent qui doublerait la première voiture arrêtée. (accident mortel de Nelson à Marseille).

Depuis la **circulaire du 23 septembre 2015** les répéteurs ne sont plus "la règle générale", ils sont seulement qualifiés de "possible", ce qui donne le droit et le souhait de les supprimer. Pour la sécurité des piétons, supprimons-les le plus vite possible.

Les répéteurs de feu n'existent qu'en France et dans 3 pays anciennes colonie ou protectorat, c'est une erreur française

Quelques exemples d'absence de répéteur de feux à l'étranger



Autriche



Slovaquie



Espagne



Suisse



Singapour

Le répétiteur de feux incite à s'approcher près de feu, créant un angle mort mortel

Le répétiteur de feux incite les conducteurs à s'approcher trop près de feu, créant ainsi un angle mort dangereux : beaucoup d'accidents mortels, par exemple l'accident d'Aubervilliers du 16 mars 2024, fillette de 10 ans tuée.



Préconisation N° Modifier l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière pour spécifier que les répétiteurs de feux sont proscrits et que les répétiteurs existants doivent être supprimés avant le ... (exemple 31 décembre 2029)

Les boucles de détection Comme les répétiteurs, les boucles de détection des véhicules aux feux, génèrent un danger si elles sont trop près de feu car elles obligent les conducteurs à approcher leur voiture tout près, trop près, des passages piétons pour être détectée



Préconisation N° **Pour les maires :** si une boucle de détection des véhicules aux feux est installée, il faut l'implantées à plus de 7 mètres du feu.

Pour les services centraux : les éventuelles Spécifier dans l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière que si une boucle de détection des véhicules aux feux est installée, elle doit être implantées à plus de 7 mètres du feu.

Parlons maintenant du danger du stationnement 5 m avant le passage piéton.



Cette mère est restée longtemps pour attendre qu'aucune voiture n'approche car le véhicule en stationnement tout près du passage piéton la masquait des voitures s'approchant. Si le véhicule ne stationnait pas si près les conducteurs des voitures approchant se seraient arrêtés à distance dès que leur conducteur auraient vu la poussette.

Le décret du 2 juillet 2015 interdit de stationner 5 m avant un passage piéton



Le décret du 2 juillet 2015 a fait introduire dans le code de la route l'interdiction de stationner 5 m avant un passage piéton sauf pour les motos et SAUF pour les places marquées au sol.

Le décret du 18 mai 2020 a modifié le décret de 2015 en interdisant également le stationnement des motos et cyclomoteurs mais permet donc le stationnement des cycles (et assimilés).

La loi du 24 décembre 2019 : afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, **aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel.**

« Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le **31 décembre 2026.** »



C'est un grave manque de considération de la sécurité des piétons d'avoir autorisé les places de stationnement "marquées" à moins de 5 m des passages piétons et d'avoir choisi une date si lointaine (décembre 2026) pour les supprimer, alors que dès le décret du 2 juillet 2015 le "stationnement", par principe y est interdit.

Préconisation N° Ministère : Faire une campagne ministérielle pour inciter les villes à supprimer sans attendre 2026, les places de stationnement marquées.

Associations de piétons : tout mettre en place pour attaquer en justice en référé, dès le 1^{er} janvier 27, les villes où il resterait des places marquées 5 m avant les passages piétons. Les informer dès à présent de cette action en justice.

2^{ème} défaut du décret du 18 mai 2020 : avoir permis le stationnement des bicyclettes dans la zone de 5 mètres.

Une bicyclette a la même hauteur qu'un enfant et plusieurs bicyclettes groupées créent un masque dangereux.

Ne nous cachons pas les raisons de ce choix : la pression des automobilistes pour éviter qu'on leur enlève trop de places de stationnement.



Le stationnement autorisé pour les cycles est une erreur dangereuse qu'il faut rectifier par la prise d'un nouvel arrêté

Cette autorisation pour les vélos est d'autant plus dangereuse que l'on empêchera JAMAIS quelques motos ou scooters d'y stationner comme par exemple ci-dessous à Paris 11^{ème}



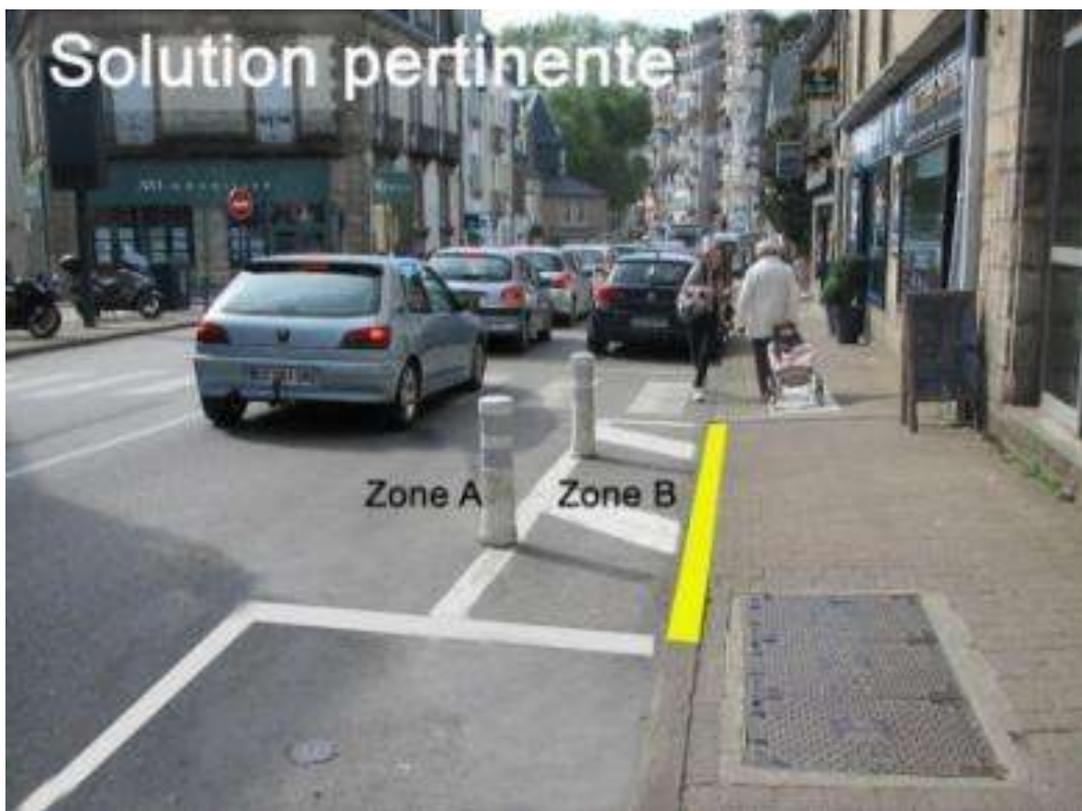
Préconisation N° - Prendre un arrêté ministériel modifiant l'arrêté du 18 mai 2020. pour interdire le stationnement des vélos 5 mètres avant les passages piétons.

Une solution pertinente pour empêcher le stationnement (voiture, moto, vélo, ...) dans la zone de 5 m avant les passages piétons.

Celles-ci-dessous, vue à Vannes, est assez pertinente.

Pourquoi ?

Car les deux balises J11 ne constituent pas un obstacle visuel trop important et DIVISENT la zone et deux demi-zones dissuadant de ce fait le stationnement d'une moto car en zone A elle serait vulnérable et en zone B elle serait seule, donc crainte accentuée de verbalisation.



Préconisation N° - Aménager habilement la zone de 3 mètres de stationnement interdit afin de dissuader naturellement les voitures et les motos et vélos d'y stationner

RIEN dans les 5 mètres

Éviter aussi de placer avant les passages piétons des bacs à végétation **MÊME BAS** car les plantes poussent et ne connaissent pas les centimètres, et toutes les plantes ou "petites fleurs" sont plus hautes que les petits enfants



Préconisation N° Proscrire absolument de placer de la végétation, qu'elle soit en bac ou en terre, dans les 5 mètres avant les passages piétons, ni sur la chaussée, ni sur bord du trottoir.

Matérialiser l'interdiction de stationner 5 mètres avant les passages piétons

L'interdiction de stationner 5 m avant les passages piétons est inscrite dans le code de la route, donc théoriquement cela suffit pour verbaliser mais il est recommandé de confirmer l'interdiction par un marquage jaune soit sur la bordure, soit sur le bord de la chaussée, ou par pose d'un panneau, ou par les deux.



Application de la mesure : Les services de police peuvent infliger des amendes aux voitures stationnées moins de 5 mètres d'un passage piéton sur le seul fait que le code stipule que c'est interdit, sans qu'il soit besoin de confirmer cette interdiction par panneau ou ligne jaune. Mais dans ce cas, trois problèmes se poseront :

1 - L'automobiliste devra évaluer lui-même la distance de 5 mètres : cela promet des discussions et des contestations. On aboutira à la situation que, de guère lasse, les agents de police ne verbaliseront (s'ils verbalisent) que lorsque ce sera flagrant : 3 m par exemple.

2 – Le conducteur de mauvaise foi qui sait que le stationnement est interdit 5 m avant y stationnera néanmoins car :

- il prétendra vis à vis de ses passagers ou des regards soupçonneux des passants, qu'il n'y pas de panneau, donc que ce n'est pas interdit. L'"effet tiers" ne jouera donc pas.
- il espérera qu'en cas de verbalisation, il arrivera à convaincre l'agent verbalisateur de son ignorance du fait de l'absence de panneau.

3 - Il existe, en France, une telle pléthore de passages piétons inutiles dans de petites rues qu'une tolérance s'instaurera de fait. Il est donc vital que pour les passages piétons situés sur les grandes rues, les villes matérialisent très vite, tout de suite, l'interdiction de stationner par le marquage en peinture jaune.

L'arrêté du 23 septembre 2015 modifiant l'IISR (Instruction interministérielle sur la signalisation routière) précise que :

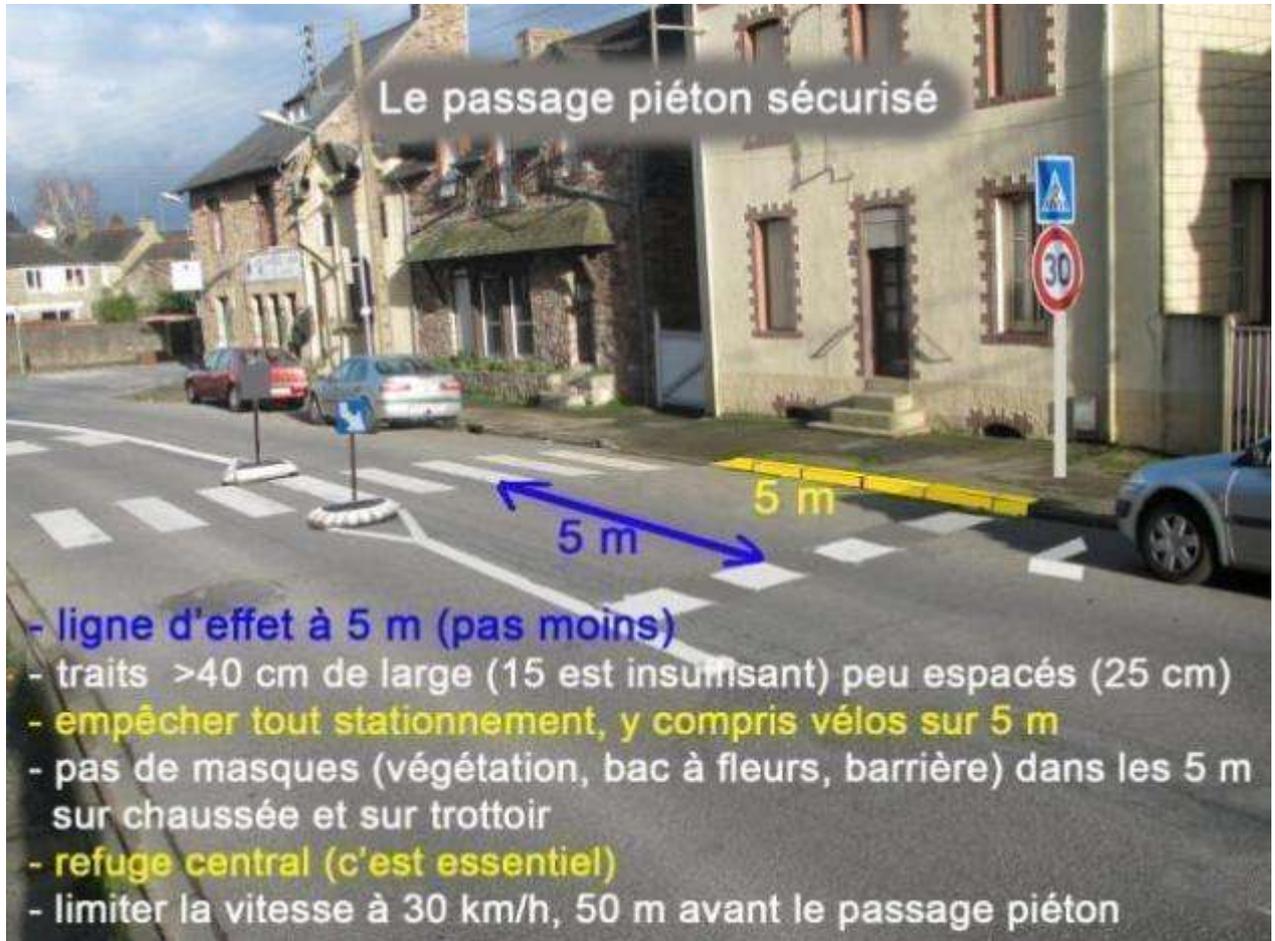
L'arrêt et le stationnement gênants ou très gênants peuvent : éventuellement être indiqués

- uniquement par de la signalisation verticale ;
- uniquement par de la signalisation horizontale ;
- par l'utilisation conjointe de la signalisation verticale et de la signalisation horizontale.

Préconisation - matérialiser l'interdiction de stationner 5 m avant les passages piétons par un marquage jaune soit sur la bordure, soit sur le bord de la chaussée, ou par pose d'un panneau, ou par les deux.

Le passage piéton sécurisé

Résumé, sur un passage piéton, des 6 dispositions sécuritaires



Ci-contre : **exemple de Shanghai** : la vitesse est souvent limitée à 30 km/h aux passages piétons.



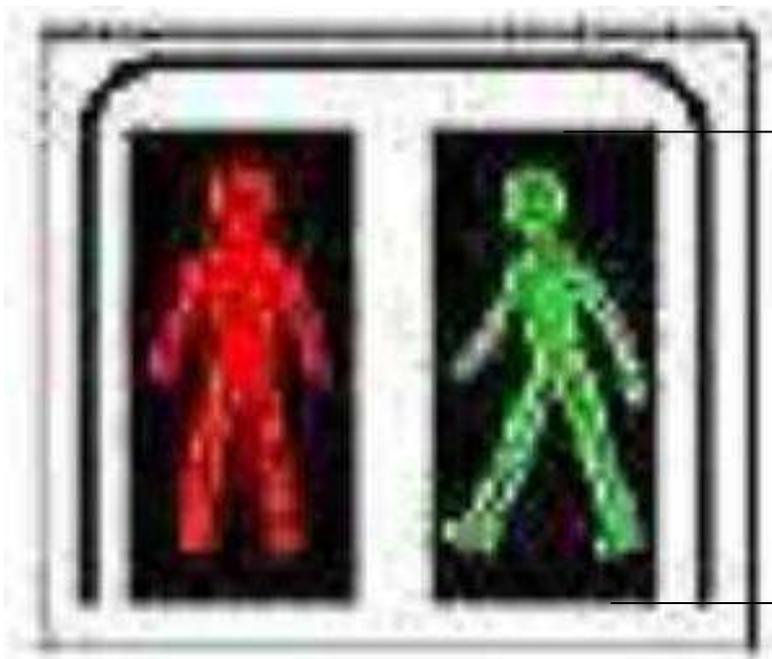
Préconisation N° - Récapituler, en interne, dans les services des villes, les 6 dispositions de sécurisation des passages piétons : Refuge central – Marquage d'une large ligne d'effet (50 m) - Signaler l'interdiction de stationner - Proscrire les masques (végétation, bac à fleurs, barrière) dans les 5 m sur chaussée et sur le trottoir – Limiter la vitesse à 30 km/h.

Le pictogramme piéton aux feux

Ils sont TOUJOURS trop petits (140 mm), les personnes âgées ou malvoyantes ne les voient pas bien, surtout s'il y a du soleil, ou lorsque la rue est large.

Il faut adopter la grande taille prévue par la norme NFP 99200 : 250 mm,

D'après la norme NFP 99200 ils peuvent être entre 140 et 250 mm mais malheureusement l'habitude a été prise de prendre la hauteur minimale de 140 mm (sauf quelques-uns de 170 mm à Paris)



Norme NFP 99200 : ils peuvent être entre 140 et 250 mm or ils sont presque toujours au minimum : 140 mm



Pour les personnes âgées, mais aussi les autres, les pictogrammes piétons de 140 mm sont trop petits, surtout lorsque les conditions de lumière sont défavorable (soleil, pluie, etc.)

Préconisation - Adopter des pictogramme piétons de feux de grande taille (250 mm) sinon ils ne sont pas assez visibles par temps de pluie ou de soleil, surtout pour les personnes âgées..

Pictogramme piéton, vert ou rouge, indiquant aux piétons qu'ils peuvent traverser au feu

Actuellement, depuis 1990, la figurine piéton verte passe brutalement au rouge pour signifier au piéton qu'il ne faut plus s'engager. Ce système est incongru et inadapté à la compréhension des usagers et en particulier des enfants qui sont paniqués et ne savent pas s'ils doivent s'arrêter, rebrousser chemin, ou courir (photo).



L'arrêté ministériel du 13 juin 2022 permet d'améliorer cette incompréhension : Il rend possible l'affichage d'un décompte chiffré, associé au pictogramme piétons : vert ou rouge" qui indique au piéton le nombre de secondes du temps de vert (ou de rouge) restant. En fait c'est surtout le temps de vert restant qui est utile aux piétons.

C'est fait depuis de nombreuses décennies à l'étranger



Préconisation N° - Installer, sur les carrefours à feux, le décompte chiffré du nombre de secondes de vert restant pour traverser, en veillant bien que ce ne soit pas au détriment du temps accordable aux piétons, c'est-à-dire qu'il ne faut pas qu'il y ait plus de 2 ou 3 secondes entre le chiffre zéro et l'allumage du feu vert des voitures. Il est possible et adroit, de personnaliser les derniers chiffres (3, 2, 1, 0) en faisant clignoter la figurine verte

Nous venons de voir dans les pages précédentes ce que devrait être un bon passage piéton (refuge central, ligne d'effet à 5 m, suppression des masques à la visibilité, etc.)

Voyons maintenant dans quelles rues les passages piétons sont justifiés et dans quelles rues il ne faut pas de passages piétons

→ Seul sur les axes à fort trafic, les passages piétons se justifient. Ils sont le plus souvent situés à un carrefour à feux.

→ Les passages piétons ne sont ni utiles, ni souhaitable dans les moyennes ou petites rues, ils sont même très souvent nocifs.

N'oublions jamais que la présence d'un passage piéton est toujours au détriment des piétons, il ne bénéficie qu'à l'automobiliste ! Il faut savoir que le passage piéton ne rajoute rien, en droit, à la priorité du piéton qui traverse la rue, car de toute façon, même sans passage piéton il a priorité : l'article. 415-11 du code de la route, qui impose à l'automobiliste de céder le passage au piéton, ne parle aucunement de passage piéton : ***Le conducteur est tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant ou manifestant clairement l'intention de le faire*** (regard, posture, mais jamais de signe !). Par contre, dans les rues où un passage piéton est marqué, il enlève le droit pour le piéton de traverser dans une zone de 50 mètres de chaque côté du passage piéton.

Il faut donc absolument éviter d'implanter des passages piétons dans les petites ou moyennes rues, car de toutes façon tous les piétons y traversent à côté, à l'endroit qu'ils désirent, même à moins de 50 m d'un passage piéton et on l'accepte couramment : ce serait donc les piéger, les mettre en tort en cas d'accident, et cela constituerait un très mauvais aspect pédagogique et civique pour les enfants : c'est l'école de l'infraction

On ne doit pas installer une disposition dont le non respect est sanctionnable alors qu'on sait que c'est couramment non respecté et non sanctionné.



Préconisation N° - Proscrire le marquage de passages piétons dans les rues moyennes ou petites car tous les piétons passent à côté et on l'accepte : c'est l'école de l'infraction pour les enfants, mais plus grave : on les met délibérément dans leur tort en cas d'accident. En plus, les passages piétons ne rajoutent officiellement aucun droit ni aucune sécurité aux piétons.

Le passage piéton suggéré

Si l'on veut néanmoins, dans les petites rues, indiquer aux piétons les endroits préférentiels pour traverser : il est possible de faire des passages piétons suggérés.

La contestable règle des 50 m ne s'applique pas aux passages piétons suggérés : les piétons sont incités à traverser à ces endroits mais pas obligés : ils peuvent traverser où ils désirent tout au long de la rue.



Exemples de passages piétons suggérés peints



Préconisation N° Dans les rues moyennes ou petites, il est souhaitable et officiellement possible de ne faire aucun passage piéton, ou, si l'on désire, il est possible de faire des passages piétons suggérés qui ont l'avantage de ne pas mettre les piétons dans l'illégalité s'ils traversent à côté.

Nous avons traité les 7 sujets concernant le chapitre du livre blanc consacré aux passages piétons :

- l'îlot refuge central
- la ligne d'arrêt à 5 m
- la nocivité du répétiteur de feux
- l'interdiction de stationner à 5 m
- le passage piéton sanctuarisé
- dans quelles rues placer des passages piétons
- les passages piétons suggérés

Abordons maintenant le dernier sujet concernant le chapitre des passages piétons du livre blanc :

la fâcheuse règle des 50 mètres par rapport aux passages piétons

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, la consigne n'a pas changée



- 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

La règle des 50 m, c'était raisonnable autrefois

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, que la vitesse était synonyme de dynamisme. 7) les déplacements en voiture répondaient à un but social, collectif : médecins, laitier, ...sous-entendant une priorité sur la piétaille.

Maintenant tout est changé, maintenant 1) il y a une énormément de passages piétons, 2) en France on en trouve partout, même aux endroits où ils n'ont aucune nécessité, 3) les voitures roulent moins vite en ville (50-30), 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 sa justification que seulement aux passages piétons situés aux feux car aux abords des feux, cela présenterait des dangers qu'un véhicule doit s'arrêter à 30m du feu vert pour laisser traverser un piéton.

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.

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 et vous y serez plus 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 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 grand fermés, les deux groupes antagonistes ont inondé la France de peinture blanche.

Nous en sommes là maintenant et la confusion s'amplifie renforcé par le constat que la première (parfois la seule) consigne "à l'emporte pièce" que l'on donne aux enfants par plaquettes imprimées ou oralement est la phrase fautive "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* ou *dépendance au sentier* : *au début un simple sentier tournicotant selon les limites des champs a été un peu élargi pour créer un "chemin de terre", puis élargi progressivement pour un chemin plus large, puis goudronné, puis de nouveau élargi en "route" tournicotante.*

La règle des 50 m, ce n'est plus raisonnable.

Maintenant on met des passages piétons partout, même dans les petites rues, mais on a conservé la règle qui interdit de traverser à côté, jusqu'à 50 m, or tout le monde le fait et c'est accepté : C'EST L'ÉCOLE DE L'INFRACTION, c'est l'acceptation tacite de la tolérance du non respect de la loi.

Il faut donc changer la règle.



Quatre infractions à la règle des 50 m, en trois minutes, dans cette rue : qui est en tort ?



Qui est en tort ?

Celui qui traverse hors passage piéton ?

Celui qui a un vêtement marqué le passage piéton ?

Celui qui ne verbalise pas (11€)?

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



La solution LOGIQUE pour régler cette fâcheuse règle des 50 m

Modifier le code de la route pour transférer à la seule présence de feux tricolores la règle des 50 m qui est actuellement liée à la présence de passages piétons.



En effet, seule dans la zone des 50 m des feux les conditions de circulation sont incompatibles avec des traversées de piétons en sécurité car :

- 1 d'une part les conducteurs ont toute leur attention portée sur les feux donc ne peuvent pas en même temps surveiller les piétons
- 2 lorsque le feu est vert ils savent que les piétons ne traverseront pas
- 3 enfin, le feu vert fait accélérer, il serait donc dangereux que les piétons traversent dans cette zone.

Préconisation N° Considérant que près des feux il y a des raisons de maintenir la règle des 50 m et que hors des feux cette règle pernicieuse et qu'il n'y a aucune raison de maintenir la règle des 50 m, le code de la route est à modifier comme suit :

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.

Il leur est possible d'emprunter préférentiellement les passages piétons ou la partie de la chaussée en prolongement du trottoir.

Article R. 412-38 – Lorsque des feux tricolores existent à moins de 50 mètres, les piétons sont tenus de traverser à ces feux.

Les feux de signalisation lumineux réglant la traversée des chaussées par les piétons sont verts ou rouges et comportent un pictogramme.

Lorsque la traversée d'une chaussée est réglée par ces feux, les piétons ne doivent s'engager qu'au feu vert. Lorsque la traversée d'une chaussée est réglée par un agent chargé de la circulation, les piétons ne doivent traverser qu'à son signal.

Nous avons traité les 8 sujets concernant les passages piétons :

- l'îlot refuge central
- la ligne d'arrêt à 5 m
- la nocivité du répétiteur de feux
- l'interdiction de stationner à 5 m
- le passage piéton sanctuarisé
- dans quelles rues placer des passages piétons
- les passages piétons suggérés
- La fâcheuse règle des 50 mètres

Il reste à rédiger les trottoirs, et plus généralement les déplacements des piétons



Jacques ROBIN ingénieur routier, accidentologue

jacques-marie-robin@wanadoo.fr

Toutes les photos sont J.ROBIN et libres de droit, sauf en pages 8 (2), 12 (haut) et 14