

# La ligne d'arrêt devant les passages piétons

La ligne d'arrêt indique aux conducteurs le point où ils doivent s'arrêter ...



si le feu est rouge, lorsqu'elle est  
situé **aux feux.**

C'est le cas dans la plupart des pays  
du monde (sauf en France)

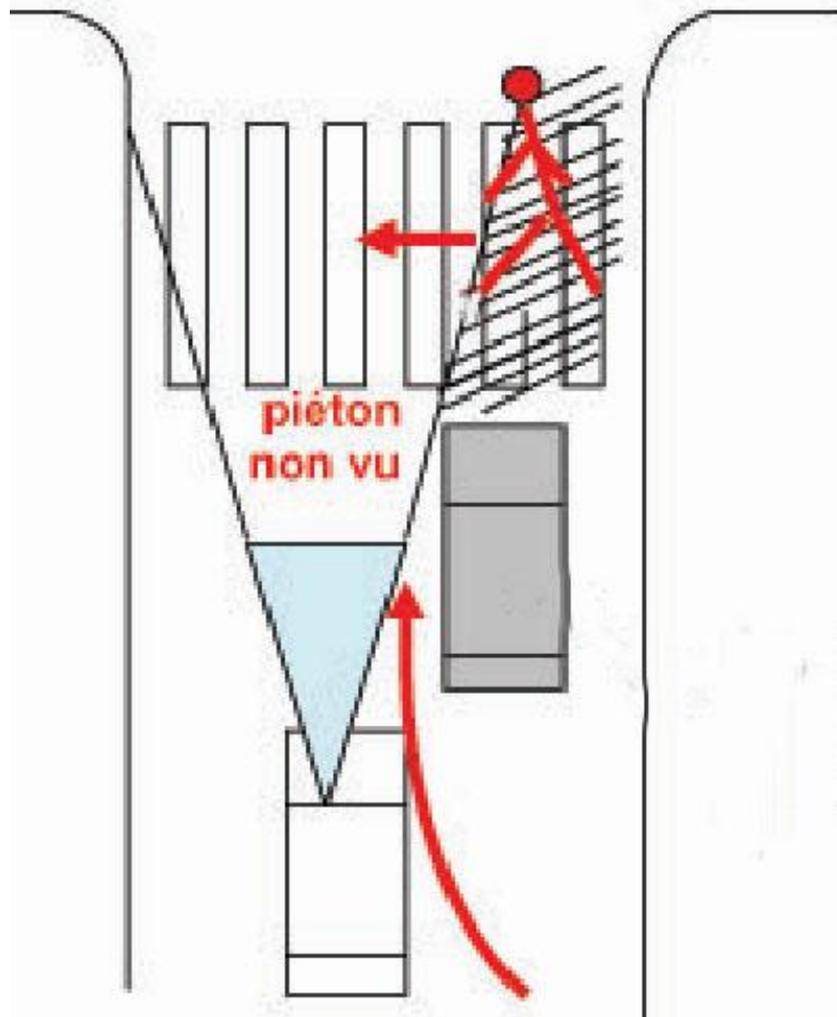


si un piéton veut traverser,  
lorsqu'elle est situé devant un  
passage piéton **hors feux**

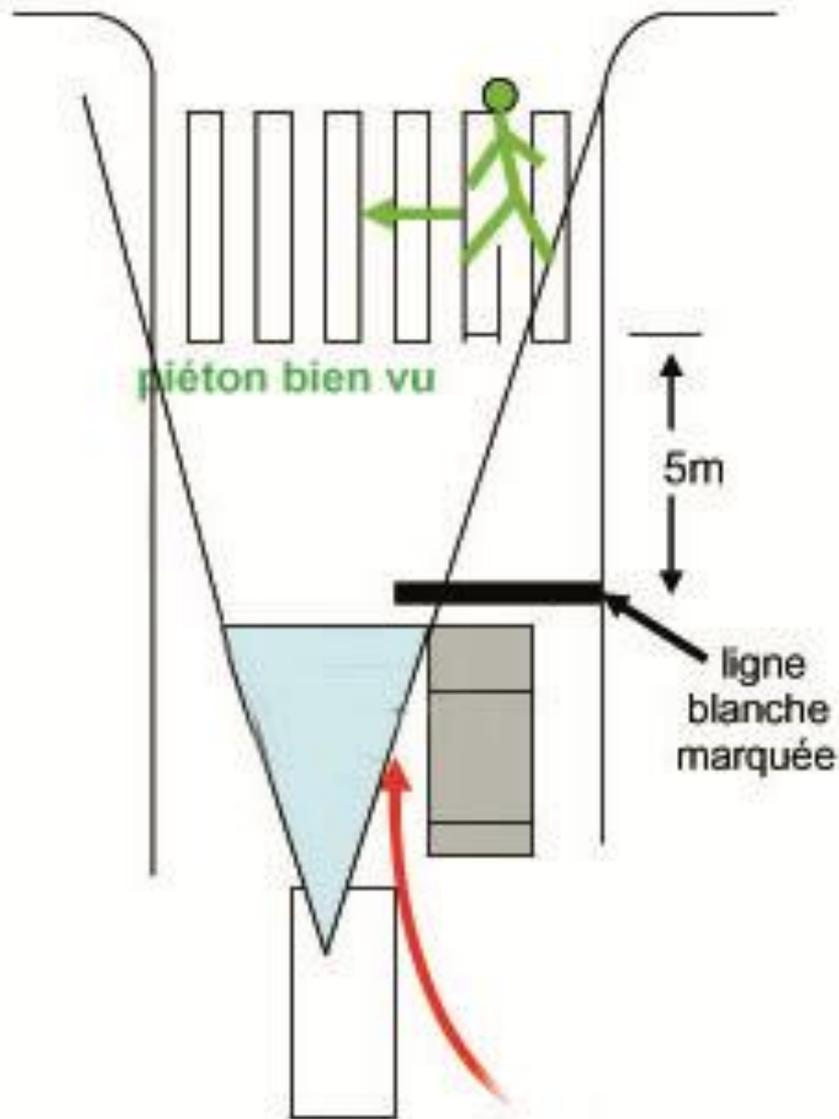
C'est le cas dans beaucoup de pays  
dans le monde (pas en France)

# La présente contribution au PAMA concerne les passages piétons, elle a pour but :

- d'informer des dangers que courent les piétons du fait du manque de visibilité
- d'informer de la sécurité apportée par une ligne d'arrêt 5 m avant les passages piétons
- de montrer que de telles lignes sont pratiquées dans toute l'Europe et dans le monde entier (pas en France)
- de remarquer la convergence de fonction avec le sas cycliste
- de proposer d'adopter en France un type de ligne d'arrêt qui tienne compte des spécificités françaises (1<sup>ère</sup> étape) mais qui ne soit pas une demi-mesure dont l'efficacité ne serait faible (2<sup>ème</sup> étape)
- de mettre en garde contre une évaluation trop optimiste et trop hâtive de l'expérimentation de Strasbourg
- de recueillir l'assentiment ou les suggestions des acteurs et des militants concernés par la sécurité des usagers vulnérables



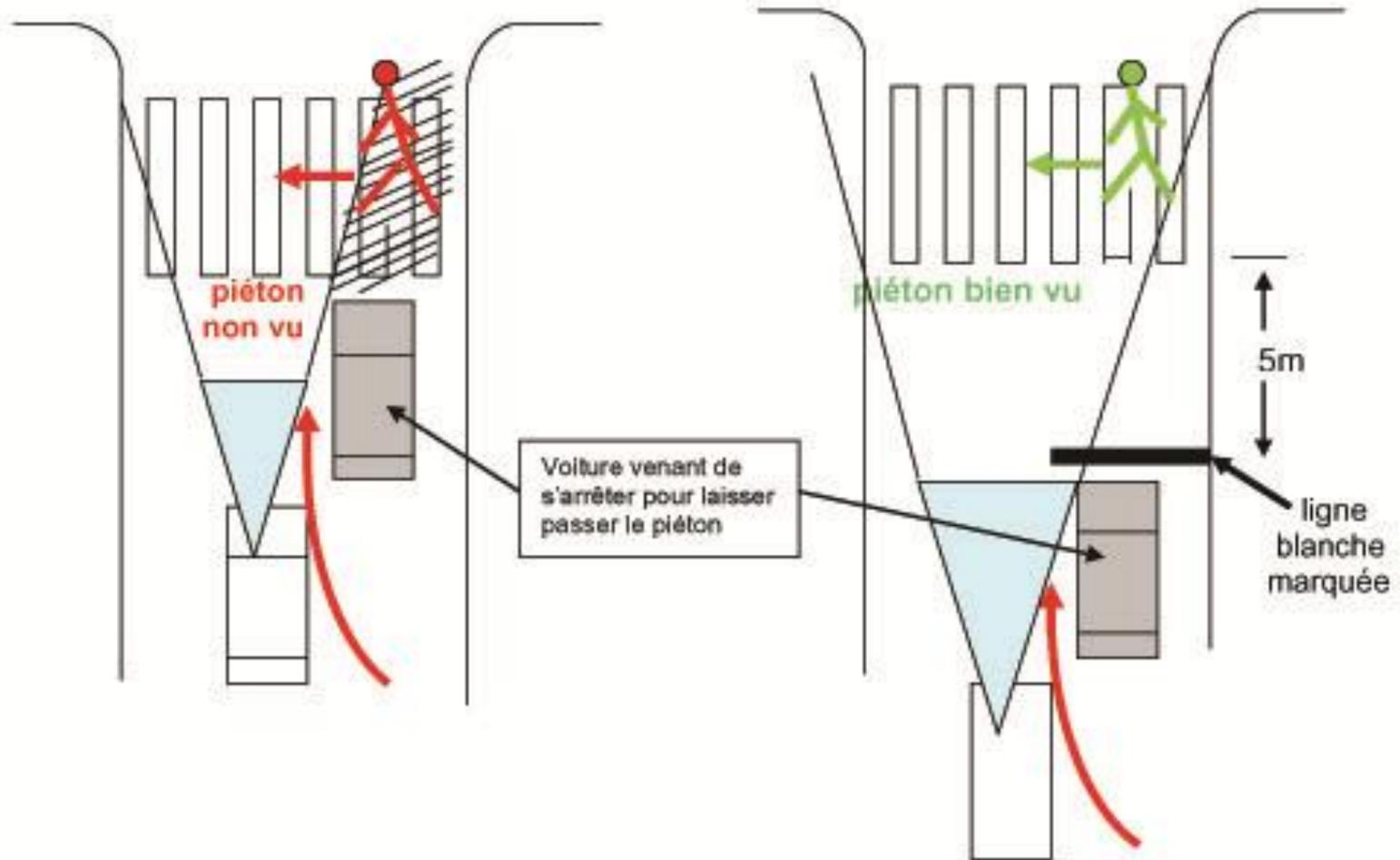
Lorsqu'une voiture s'arrête pour laisser un piéton traverser, si elle s'arrête **trop près** du passage piéton, **elle masque le piéton** aux yeux d'un autre automobiliste qui la doublerait



Si elle s'arrête à **5 mètres** du passage piéton, **elle ne masque pas le piéton.** le piéton **voit** la voiture, donc ne s'engage pas et le conducteur **voit** le piéton, donc peut freiner et manœuvrer à temps

**Le piéton  
est masqué :  
Danger**

**Le piéton  
est visible :  
Sécurité**



Lorsqu'une voiture s'arrête pour laisser un piéton traverser, s'il s'arrête **trop près** du passage piéton, **il masque le piéton** aux yeux d'un autre automobiliste qui le doublerait  
la piétonne voit trop tard la voiture  
et le conducteur voit trop tard la piétonne



# Oscan a été tué comme cela à Strasbourg



## Passage piéton situé hors feux (en section courante)

Une voiture s'arrête pour laisser traverser la rue à une mère de 23 ans s'engageant sur un passage-piéton avec sa **poussette**, dans laquelle étaient placés ses deux enfants (un an et deux ans).

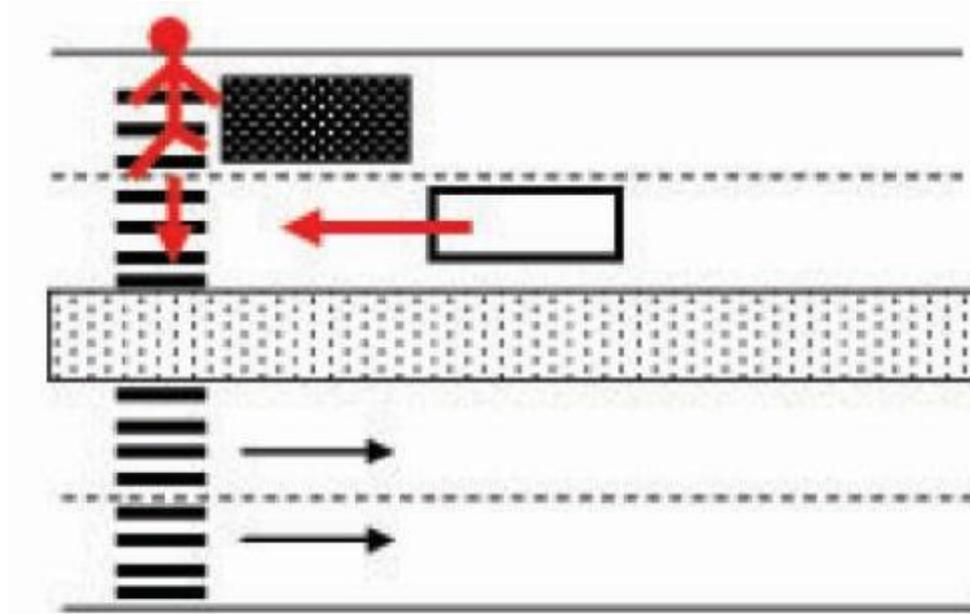
Une deuxième voiture conduite par une femme de 20 ans, qui suivait **double** la première voiture arrêtée et voit trop tard devant elle le piéton et la poussette qui étaient, jusqu'au dernier moment, masqués par la première voiture. Un des enfants Oscan, a été tué dans le choc, un autre blessé.

# Une femme a été tuée comme cela ici à Compiègne

Le 30 juillet 2015, à Compiègne, une femme de 78 ans a été tuée : elle traversait un passage piéton, devant une camionnette qui s'était arrêtée pour la laisser passer, un chauffard a doublé la camionnette et a percuté la piétonne qui était masquée par la camionnette, il n'a alors pas pu l'éviter, la percutant et la traînant sur une vingtaine de mètres. *(extrait du journal)*



# Laurent a été tué comme cela à Châteauroux



Sur une 2x2 voies, à Châteauroux. 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. Sa petite taille l'a empêché de voir arriver une voiture qui roulait à vive allure sur la file de droite, ni au conducteur de voir Laurent. Le choc a été terrible. Projeté à 16 mètres du point d'impact, Laurent restera trois jours entre la vie et la mort. Il s'éteindra sans avoir repris connaissance,

# Nelson 14 ans a été tué comme cela à Marseille

Marseille, juin 2007 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.**

## 2 enfants fauchés au Kremlin-Bicêtre

Kremlin-Bicêtre, 1 septembre 2015,  
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.**

# Passage piétons hors feux – **comparons** :



← **Sans ligne d'arrêt** :  
la 1<sup>ère</sup> voiture arrêtée  
masque le piéton : le piéton  
s'est engagé sans voir et la  
voiture n'a plus le temps de  
s'arrêter,

**Avec ligne d'arrêt** →  
la piétonne **voit** la voiture,  
donc ne s'engage pas ; et la  
conductrice **voit** la piétonne,  
donc peut freiner et  
manœuvrer à temps



**Photomontages**

# Passage piétons aux feux - **comparons**

Estonie



Photos JR  
non truquées

France



# Un autre danger : l'angle mort

Si le véhicule s'arrête tout près du passage piéton :  
l'angle mort devant les poids lourds, cache un piéton

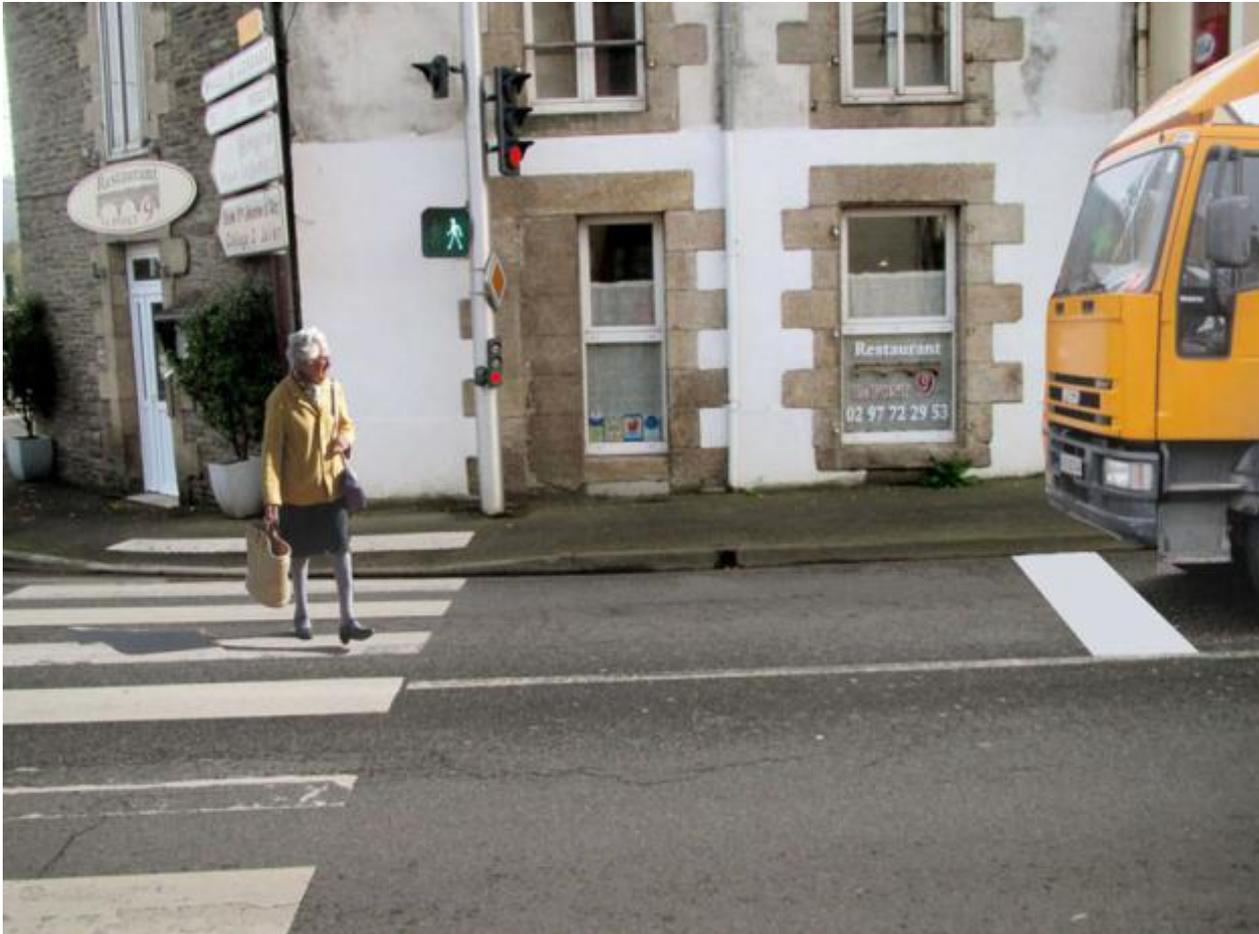
## Claudine tuée comme cela à Moissac



C'est par exemple l'accident à Moissac le 31 octobre 2013 où une piétonne a trouvé la mort, écrasée par un camion qui a redémarré au feu vert alors que la piétonne n'avait pas terminé sa traversée. Le conducteur n'avait pas vu la piétonne dans l'angle mort car il est perché très haut.

Photomontage

Si le camion s'arrête 5 m avant,  
la piétonne aurait été visible



Photomontage

# Comparons les deux configurations



← Camion arrêté trop près du passage piéton et de ce fait le conducteur ne voit pas le piéton situé dans l'angle mort



→ Camion arrêté à 5 mètres du passage piéton et de ce fait le conducteur voit bien le piéton.

**3<sup>ème</sup> danger provoqué par un arrêt trop proche du passage piéton :**  
**Au passage piéton hors feux : l'hésitation du piéton qui craint** que le véhicule ne s'arrête pas ou redémarre inopinément.  
Cette crainte est particulièrement subie par les enfants.



Lyon

**Comparons :**

← **France**

**Espagne**



Madère

# La solution à ces trois dangers est la large ligne d'arrêt 5 mètres avant le passage piéton



**Pratiquement tous les pays d'Europe et du monde ont adopté depuis longtemps la ligne d'arrêt large et continue à 5 mètres environ avant les passages piétons**

La présente contribution a pour but de proposer d'adopter une telle ligne également en France, dont les caractéristiques tiendraient compte des spécificités françaises mais sans tomber dans une demi-mesure car les demi-mesures donnent des quarts de résultat



**Pratiquement tous les pays d'Europe et du monde ont adopté depuis longtemps la ligne d'arrêt large et continue à 5 mètres environ avant les passages piétons soit aux passages piétons des carrefours à feux, soit aussi aux passages piétons hors feux.**



Portugal

hors feux (section courante)



Lausanne Suisse

sur carrefour à feux

# Quelques exemples de ligne d'arrêt devant un passage piéton avec **feu rouge en carrefour**



# Quelques autres exemples de ligne d'arrêt devant un passage piéton avec **feu rouge en carrefour**



# Quelques exemples de ligne d'arrêt devant un passage piéton avec **feu rouge en section courante**



# Quelques autres exemples de ligne d'arrêt devant un passage piéton avec **feu rouge en section courante**



**Hongrie Budapest**

**Malaisie Kuala Lumpur**



Nous venons de voir des exemples de ligne d'arrêt devant un passage piéton **avec feux**



Nous allons voir maintenant des exemples de ligne d'arrêt devant le passage piéton simple, hors feux, en section courante. **Ce sont les plus dangereux**



De nombreux pays équipent de ligne d'arrêt les passages piétons simples (hors feux) : nous allons voir ci-après quelques exemples pour : Portugal, Slovénie, Roumanie, Angleterre, Chine, Brésil, Indonésie, Japon, Malaisie, Pérou, Hong Kong

# Quelques exemples de ligne d'arrêt devant un passage piéton simple hors feux



Portugal



# D'autres exemples de ligne d'arrêt devant un passage piéton simple hors feux



# D'autres exemples de ligne d'arrêt devant un passage piéton simple hors feux



Japon Tokyo



Pérou Lima



Bucarest Roumanie

# D'autres exemples de ligne d'arrêt devant un passage piéton simple, hors feux



# Le **cas particulier** de La Pologne qui utilise une ligne large (50 cm) « légèrement discontinue »

En carrefour avec feux tricolores →

En section courante, sans feux tricolores (feux oranges clignotants) ↓



Passage piéton simple, →



# De même, le **cas particulier de** la Croatie qui utilise une ligne large (50 cm) « légèrement discontinue »

À droite 2 photos de passages piétons simples (hors carrefour à feux)

Ci-dessous à un carrefour à feux



## **Nous arrivons à notre proposition :**

**pour la sécurité des piétons il apparait nécessaire d'instaurer en France une telle ligne d'arrêt large et continue **mais****

**on craint qu'une telle ligne continue dérouté les conducteurs car elle ressemble à une ligne de stop et qu'elle ne correspond pas à la « culture française ».**

Il y a pourtant 4 milliards d'automobilistes dans le monde qui comprennent bien, et lorsqu'un conducteur français se rend dans un autre pays (ex Suisse, Allemagne, Belgique, tout près) il comprend instantanément.

**Pour tenir compte de cette crainte, par souci d'efficacité, dirigeons nous vers une ligne semi-continue**

**Des traits de 80 cm à 1 m, espacés de 15 cm**

# Solution proposée : la ligne semi-continue

Si l'on craint que ce n'est pas dans la culture française de placer une ligne continue devant les passages piétons, adoptons une ligne semi-continue qui s'en rapproche le plus. Cette ligne semi-continue est d'une configuration intermédiaire entre la ligne continue utilisée mondialement et la ligne « légèrement discontinue » utilisée en Pologne et en Croatie,

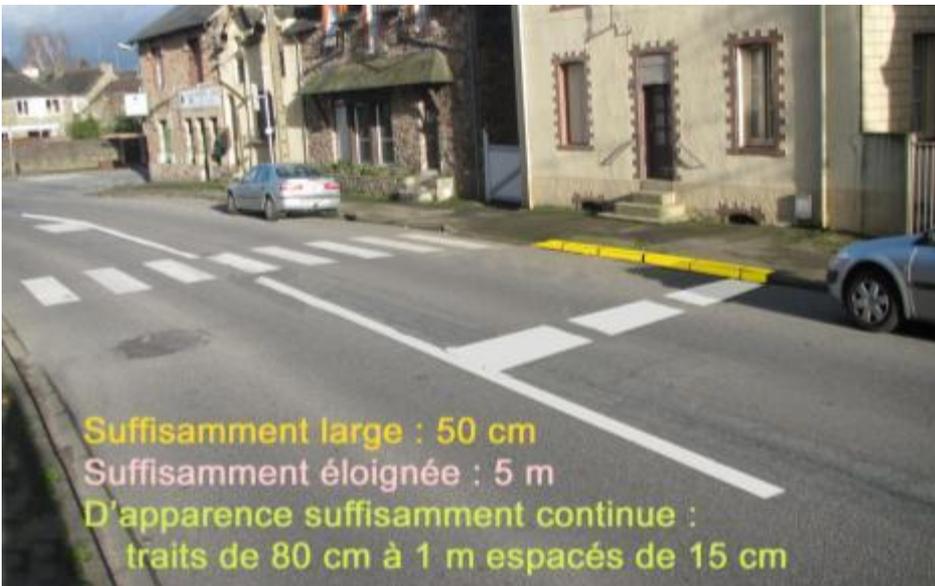


Ces 15 cm sont suffisants pour que les conducteurs les différencient très bien de la ligne stop

# Comparons :



← Ligne continue  
utilisée  
mondialement



← Ligne semi-continue  
proposée pour ne  
pas effaroucher la  
« culture française »

À ce point de la présentation il nous faut faire une digression vers les sas cyclistes car leur positionnement et leur besoin d'amélioration interfèrent avec la ligne d'arrêt des passages piétons



À l'étranger (ici Stockholm) ils sont matérialisés par une large ligne continue large.



En France ils sont matérialisés par une ligne tireté et trop mince, trop peu visible

**En fait, à l'étranger la ligne de sas  
remplit les deux fonctions :  
sas vélos et bonne visibilité du piéton**

Ils sont constitués d'une large ligne blanche continue à 5 mètres.



# Les écueils à éviter pour l'instauration de la ligne d'arrêt devant les passages piétons

L'écueil à éviter dans toute opération tendant à améliorer une situation défectueuse est l'adoption d'une demi-mesure timides qui procède de la crainte d'un trop grand changement.

**une demi-mesure donnera un quart de résultat**

**Les 3 écueils à éviter :**

1 -- une ligne trop fine -- 2 -- trop discontinue.

**L'exemple des sas cyclistes et l'exemple de la ligne d'arrêt des feux** adoptés en France nous montre qu'une telle ligne trop fine et trop discontinue n'est pas respectée (quelques photos suivantes)

3 -- une ligne trop proche du passage piéton

# Écueil à éviter : une ligne trop fine et trop discontinue : **l'exemple inefficace des sas cyclistes**

L'exemple des sas cyclistes adoptés en France nous montre qu'une telle ligne trop fine et trop discontinue n'est pas respectée. Sur ce sas cyclistes, vue de loin (10 m) une ligne de largeur trop fine est perçue en perspective comme une largeur de 5 cm et l'observation montre qu'elle n'est pas respectée par un pourcentage suffisant d'usagers (même par exemple ici à gauche par une voiture de police).



# Écueil à éviter : une ligne trop fine et trop discontinue : **l'exemple inefficace des sas cyclistes**

Sur ce sas cyclistes, vue de loin (10 m) une ligne de largeur trop fine est perçue en perspective comme une largeur de 5 cm et l'observation montre qu'elle n'est pas respectée par un pourcentage suffisant d'usagers.



# Écueil à éviter : une ligne trop fine et trop discontinue : l'exemple inefficace des sas cyclistes

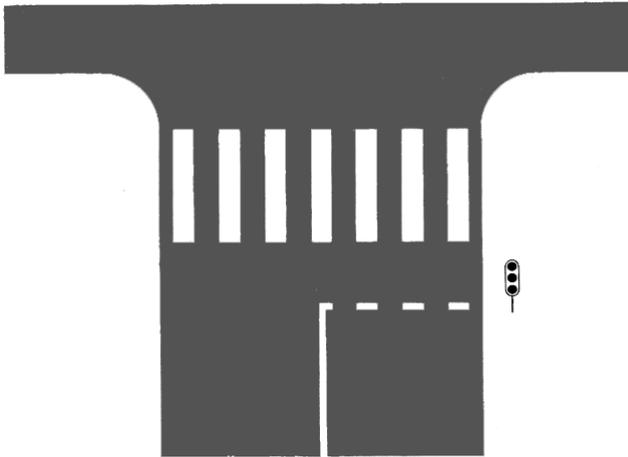
Vue de loin (10 m) une ligne de largeur trop fine ( même 20 ou 30 cm) est perçue en perspective comme une largeur de 5 cm et l'observation montre qu'elle n'est pas respectée par un pourcentage suffisant d'usagers.

**Pour être bien perçu, la largeur souhaitable est 50 cm.**



# Autre exemple de ligne trop fine et trop discontinue : la **ligne d'effet de signal des feux**

L'article 117-4 de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière prévoit une telle ligne : « *La ligne transversale est de type T'2 et de largeur égale à 15 cm. Elle ne s'étend que sur les voies affectées à la circulation des véhicules auxquels s'adressent les signaux lumineux tricolores ou les signaux R24 des passages à niveau. Elle est tracée lorsque les véhicules doivent s'arrêter en amont des signaux ou en amont d'un passage pour piétons s'il existe.* »



L'observation montre qu'elle est très peu respectée, car peu visible donc peu prescriptive.

Les seuls endroits où elle est un peu respectée sauf sont les endroits où la surface devant la ligne est nécessaire pour la rotation des bus : les conducteurs qui ont été piégés une fois veillent à la respecter,

L'exemple la **ligne d'effet de signal des feux** :  
trop fine et trop discontinue, pas assez  
prescriptive, donc très peu respectée.

En plus, dès que la ligne est un peu usée, on ne la voit même presque plus



L'exemple la **ligne d'effet de signal des feux** : trop fine et trop discontinue, pas assez prescriptive, donc très peu respectée. Dès que la ligne est un peu usée, on ne la voit presque plus



En regardant très attentivement vous verrez la ligne sur les 3 photos

**2<sup>ème</sup>** écueil à éviter : une ligne trop discontinue  
Même lorsqu'elle est assez large, une trop forte  
discontinuité, comme ici le 50 cm – 50 cm

Montre qu'elle n'est pas  
suffisamment respectée



## 2<sup>ème</sup> écueil à éviter : une ligne assez large mais trop discontinue (du type 50 cm – 50 cm)



Elle n'est pas suffisamment respectée



# 3<sup>ème</sup> écueil à éviter : une ligne trop proche du passage piéton

L'observation montre qu'une partie de conducteurs assimilent la position de leur véhicule à la position de leur corps et arrêtent leur véhicule lorsque leur corps est sur la ligne, ce qui revient à « manger », à neutraliser le premier mètre,



**Il faut 5 m**

# 3<sup>ème</sup> écueil à éviter : une ligne trop proche du passage piéton

L'observation montre qu'une partie de conducteurs assimilent la position de leur véhicule à la position de leur corps et arrêtent leur véhicule lorsque leur corps est sur la ligne, ce qui revient à « manger », à **neutraliser le premier mètre,**



**Il faut 5 m**

## 3<sup>ème</sup> écueil à éviter : une ligne trop proche du passage piéton

L'observation montre que beaucoup de conducteurs assimilent la position de leur véhicule à la position de leur corps et arrêtent leur véhicule lorsque leur corps est sur la ligne, ce qui revient à « manger », à neutraliser le premier mètre.

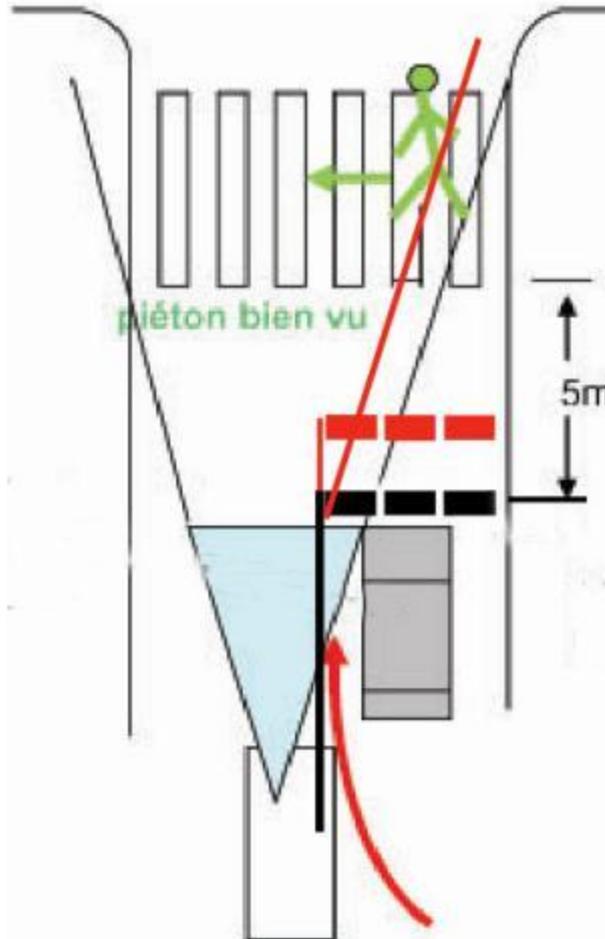
En conséquence, si la ligne est placée à 3 m, cela se traduira dans les faits, pour certains conducteurs, par **3-1=2 = environ zéro**

**Or une disposition qui n'est respectée par une partie des automobilistes ne répond pas au qualificatif « sécurité »**



**Il faut 5 m**

## 3<sup>ème</sup> écueil à éviter : une ligne trop proche du passage piéton : retenir 5 m



Une telle ligne, trop proche du passage piéton conserverait une partie du danger: le croquis montre par exemple la ligne à 3 m au lieu de 5m (ligne en rouge) : certes on verrait mieux le piéton, mais pour gagner seulement 2 m on se priverait d'une bonne sécurité. L'exemple du Portugal et d'autres montre que la ligne est largement à 5 mètres

**D'autre part, 5 m correspond aussi à la distance pour laquelle il est interdit de stationner avant les passages piétons (décret du 2 juillet 2015)**

# **Solution évitant les 3 écueils**

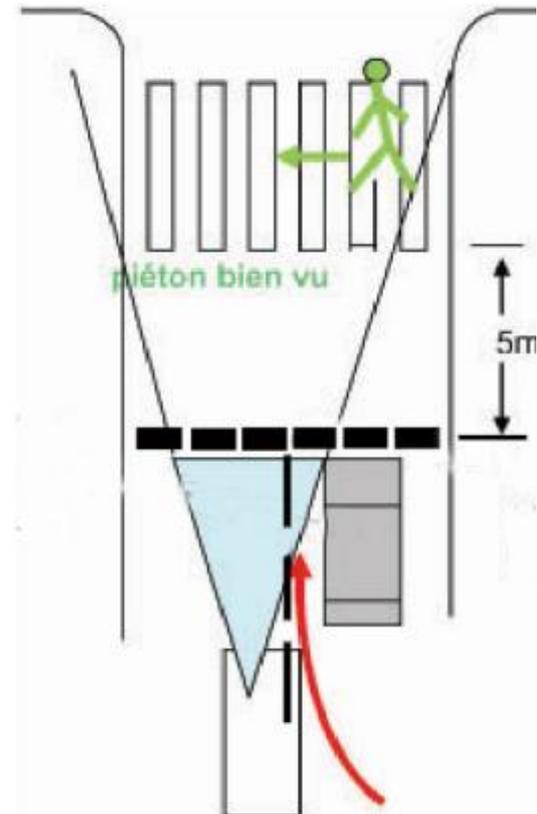
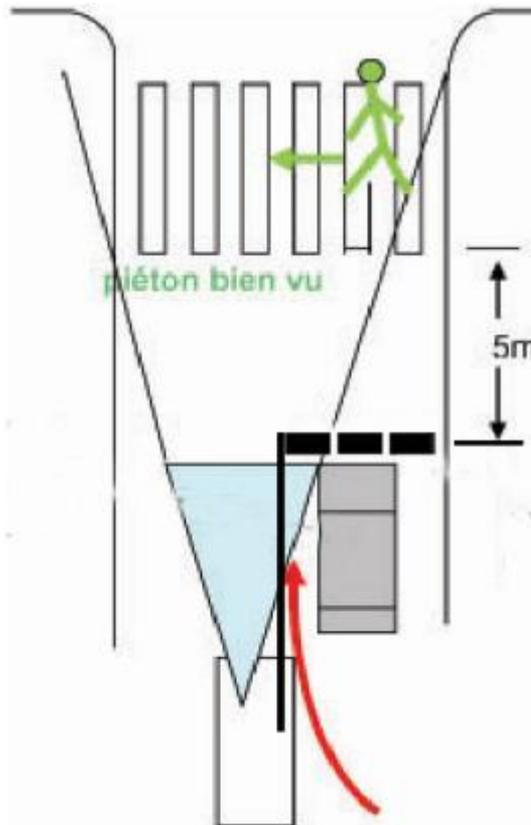
(ligne trop fine, trop discontinue, trop proche)

## **et résolvant les 3 dangers**

(visibilité, hésitation, angle mort) :

- **ligne située à 5 m**
- **largeur entre 50 cm**
- **traits de 80 cm à 1 m espacés de 15 cm**

- ligne située à 5 m
- largeur 50 cm
- traits de 80 cm à 1 m espacés de 15 cm



# L'expérimentation de Strasbourg

## Méfions-nous des conclusions hâtives que l'on pourrait tirer de l'expérimentation de Strasbourg



Une expérimentation de ligne d'arrêt est en cours depuis quelques années à Strasbourg.

La ligne expérimentée est une ligne tiretée 50-50, d'environ 30 à 40 cm de large, placée à environ 3 m du passage piéton.

# Méfions-nous des conclusions hâtives que l'on pourrait tirer de l'expérimentation de Strasbourg



## Elle n'est pas représentative :

car son observation et ses conclusions sont faussées par le fait que **10 autres dispositions** et signalisations visibles l'accompagnent, qui participent au respect du passage piéton et des piétons :

- 1 – portique avec un feu orange clignotant
- 2 - un panneau C20 bleu (piéton)
- 3 - une avancée de trottoir
- 4 - un crayon géant symbolisant l'école
- 5 - un panneau bricolé « ralentir »
- 6 - des arceaux sur 5m avant et après
- 7 - panneaux de limitation à 30 km/h
- 8 – 30 marqué au sol
- 9 - interdiction de stationner sur 15 m
- 10 – éclairage ciblé sur le passage piéton

En d'autres termes : Le meilleur respect du passage piéton et des piétons que l'on pourrait observer n'est pas du principalement à la ligne tiretée, mais à la somme des 10 autres dispositions, plus la onzième : la ligne d'arrêt et même en l'absence de ligne d'arrêt les piétons auraient été mieux respectés que sur un passage piéton non muni de tous ces aménagements. L'expérimentation enfreint le sacro-saint principe de logique : **toutes choses égales par ailleurs**

# Méfions-nous des conclusions hâtives que l'on pourrait tirer de l'expérimentation de Strasbourg

## Elle n'est pas représentative :

car son observation et ses conclusions sont faussées par le fait que **10 autres dispositions** et signalisations visibles l'accompagnent, qui participent au respect du passage piéton et des piétons :

- 1 – portique avec un feu orange clignotant
- 2 - un panneau C20 bleu (piéton)
- 3 - une avancée de trottoir
- 4 - un crayon géant symbolisant l'école
- 5 - un panneau bricolé « ralentir »
- 6 - des arceaux sur 5m avant et après
- 7 - panneaux de limitation à 30 km/h
- 8 – 30 marqué au sol
- 9 - interdiction de stationner sur 15 m
- 10 – éclairage ciblé sur le passage piéton



**L'expérimentation de la ligne d'arrêt à Strasbourg**  
**Ses caractéristiques présentent les germes de l'inefficacité constatée pour les sas cycliste et pour la ligne d'effet de signal :**  
**ligne trop fine, tiretés trop espacés et trop près du passage piéton. De ce fait la ligne n'est pas assez visible, pas assez prescriptive**



Pour info : autre expérimentation en France : à Brignais (69) entre 1996 et 1999



## Pour info : autre expérimentation : à **Brignais** (69) entre 1996 et 1999 – conclusion (extraits du rapport du CERTU)

### Conclusion générale

- Plus de 50 % des automobilistes interrogés disent avoir remarqué la bande blanche et avoir été influencés par cette bande pour s'arrêter.
- Les automobilistes qui avaient perçu la similitude avec la bande "stop" disent ne pas avoir été gênés, n'avoir pas perçu de confusion avec le stop, mais avoir ressenti comme un réflexe le message : "il faut s'arrêter comme à un stop si un piéton traverse"
- un bon quart des automobilistes s'arrêtaient approximativement à la bande située à cinq mètres
- une partie de ceux qui franchissent la bande et qui s'arrêtent à mi-distance, disent avoir respecté la bande : ils ont "ralenti à la bande" (ce qui est un gain), soit considèrent que s'ils voient la bande au niveau de leur portière, c'est bon. Ceci confirme que cinq mètres constituent un minimum minimorum.

Pour info : autre utilisation d'une ligne continue large pour un sas en France : **Saint-Jacques de la Lande (35)**  
**Cette ligne de sas en service depuis de nombreuses années ne pose pas de problème de compréhension de la part des usagers**



**Il apparait qu'une autre disposition milite pour adopter une ligne d'arrêt efficace à 5 mètres :**

**L'interdiction récemment instaurée de stationner 5 m avant les passages piétons**

(décret du 2 juillet 2015) Il serait donc habile d'adopter la même distance de 5 mètres pour la ligne d'arrêt

Ligne d'interdiction de stationner



Ligne d'interdiction de stationner + ligne d'arrêt



L'adoption de cette ligne d'arrêt participerait à la définition de ce qu'on pourrait qualifier de passage piéton sanctuarisé répondant à 5 règles : ligne d'arrêt + 4 autres règles





## Dossier établi par Jacques ROBIN

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

[Renseignements sur l'auteur du site](#)

L'auteur accueillera favorablement toute suggestion ou remarque sur la teneur de ce dossier

[jacques-marie-robin@wanadoo.fr](mailto:jacques-marie-robin@wanadoo.fr)

[@ROBINjacques](#)

Sur le lien : <http://www.securite-routiere-plus.com/pages/ligne-d-arret-passage-pieton.html>

vous trouverez :

- le rapport réalisé pour la Commission européenne sur la ligne d'arrêt
- Le dossier sur le passage piéton sanctuarisé