

Assurer la sécurité des passages piétons

Jacques ROBIN ingénieur routier - texte et photos
jacques-marie-robin@wanadoo.fr site www.securite-routiere-plus.com

(les références chiffrées des photos et textes correspondent aux références du dossier général de la sécurité en agglomération)

**Trois points essentiels :
réduire la vitesse,
assurer la visibilité,
faciliter les traversées**



Composition de dossier :

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

10-1 - L'îlot refuge central sur passage piéton : c'est le meilleur aménagement de sécurité

**C'est le refuge qui apporte la sécurité
et non le passage piéton en tant que tel**



Le refuge a de nombreuses vertus :
1 - il empêche de doubler,
2 - réduit globalement les vitesses
3 - et permet au piéton de s'arrêter
au milieu en sécurité (photo Paris)
4 - évite au piéton de devoir
mémoriser concomitamment la
position des voitures des 2 sens à la
fois

Pour la sécurité du piéton, tout passage piéton sans feux de carrefour devrait être équipé d'un refuge central : c'est le meilleur rapport "sécurité-prix".

-- Sur les rues où la vitesse est assez forte il est possible de placer un refuge 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 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.

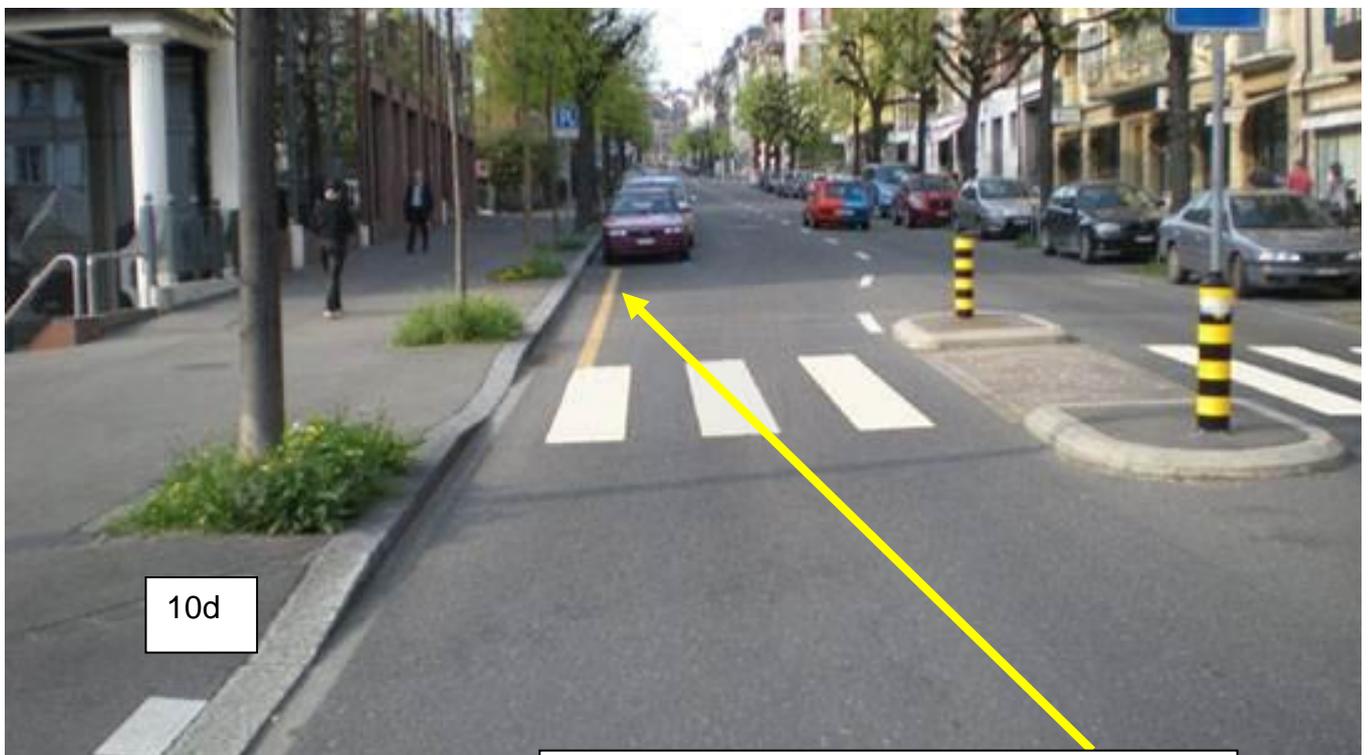
-- Sur les rues des centres villes on peut mettre un refuge dès que la largeur de la rue est 6,80 m car la vitesse est plus faible : une chaussée de 2,80m à 3 m de chaque côté, et un îlot refuge de 1 m à 1m 25 entre bordures (ce qui fait 1,50 m avec la peinture qui encadre le refuge). À l'approche d'un tel passage piéton, limiter clairement la vitesse à 30 en jumelant sur le même support le panneau 30 et le panneau bleu carré ou le panneau avancé triangle (photo →). 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 (photos 12b, 12c, et 13).



Sur les rues très circulées et très fréquentées par les écoliers, en plus du refuge, il FAUT une limitation à 30 + des coussins (ou ralentisseur) 25 m avant.

-- S'il s'agit d'un carrefour à feux, le refuge est également nécessaire à la sécurité dès qu'on atteint 3 ou 4 voies : 2 voies dans chaque sens, ou 3 voies à sens unique

Le refuge a de nombreuses vertus : il empêche de doubler, réduit globalement les vitesses et permet au piéton de s'arrêter au milieu : il n'a pas besoin de visualiser concomitamment les deux cotés. (photo Nantes)



Si la rue n'est pas assez large pour faire un refuge, la solution est d'interdire le stationnement sur une vingtaine de mètres..



10e

Le principe de cette encoche de 50 cm de large est bon car il abrite un peu un cycliste d'un conducteur imprudent qui le doublerait au droit du refuge,

Ne demandez jamais un passage piéton (hors carrefour à feu) si l'on n'y implante pas en même temps un refuge central : le piéton serait en danger.
(photo Camille Schneider)



10f



10g

Un exemple pris à Stockholm (Suède) :

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

Une série d'exemples de refuges

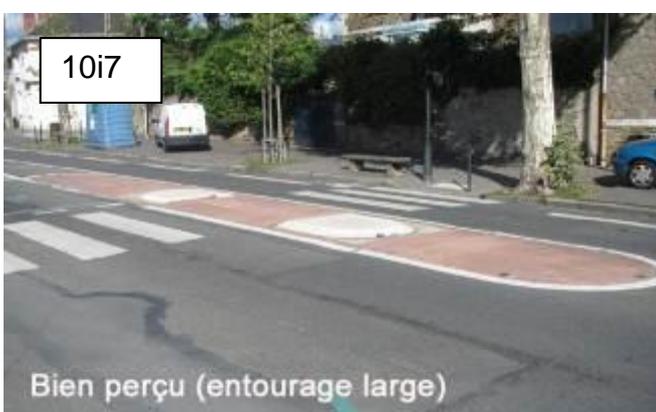
- D'abord des refuges supportant un panneau (c'est mieux) : photos 10h
B21 (rond bleu à gauche) ou balise J5 (carré bleu à droite)



Rappel : n'oubliez jamais que le passage piéton ne donne AUCUN droit supplémentaire au piéton, n'en faites QUE sur les grandes artères et SEULEMENT si vous réalisez un refuge central : un passage piéton sans refuge est plus dangereux que l'absence de passage piéton

Ensuite : des refuges sans panneau : photos 10i1 à 10i8

Dans ces cas, accentuer la visibilité par des bordures bien blanches ou/et des entourages visibles (10i7 et 10i8), ou/et un marquage en approche (10i3)

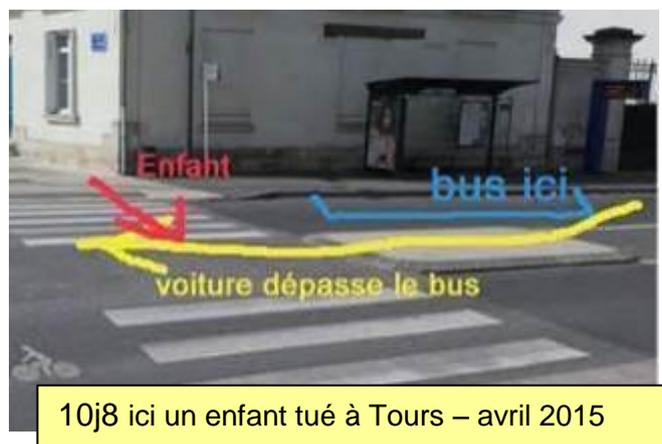


Rappel : n'oubliez jamais que le passage piéton ne donne AUCUN droit supplémentaire au piéton, n'en faites QUE sur les grandes artères et SEULEMENT si vous réalisez un refuge central : un passage piéton sans refuge est plus dangereux que l'absence de passage piéton

Éviter les îlots refuges franchissables : photos 10j

De tels îlots-refuges franchissables (10j1, 10j2) ou surtout les "très franchissable plats" (10j 3, 4, 5, 6 et 7) ne protègent pas les piétons.

Un enfant a été tué à Tours en avril 2015 par un automobiliste qui a roulé sur l'îlot (N° 10j8 ci-dessous) pour doubler un bus à l'arrêt.



Il est très possible et très utile de réaliser des îlots refuges centraux dans les rues sans passage piéton. Comme nous l'avons déjà dit précédemment, le passage piéton n'apporte en lui-même aucune sécurité supplémentaire, il ne bénéficie qu'à l'automobiliste et pénalise les piétons car ils ne peuvent plus traverser dans la zone de 50 m de chaque côté, donc une très bonne solution est de constituer une série de refuges qui permettent au piéton de traverser en meilleure sécurité, en deux temps, qui empêche les voitures de se doubler et qui ralentissent l'ensemble du trafic



10k

Îlots centraux sans passages piétons : Bonne solution de sécurité pour les piétons et qui ralentit la vitesse



10L

Îlot refuge central sans passage piéton. (suite)

Îlot vu en approche Vue du côté voiture



Ci-dessous le même îlot où l'on voit le passage ménagé pour les piétons



Rappel : n'oubliez jamais que le passage piéton ne donne **AUCUN** droit supplémentaire au piéton, n'en faites **QUE** sur les grandes artères et **SEULEMENT** si vous réalisez un refuge central : un passage piéton sans refuge est plus dangereux que l'absence de passage piéton

10 o - Les refuges sur boulevards à 4 voies ou plus.

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.

Le piéton est en danger : un grand nombre de voitures sont passées sans s'arrêter.



exemple d'un passage piéton avec refuge central.

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 : voir explications à propos des photos plus loin 10y1, 10y2, 10r, 10s, 10t1, 10t2.

10p et 10q - le refuge-écluse-chicane.

Convient bien aux traverses d'agglomérations de chaussée étroites : 6 m à 6,50 m par exemple, sans stationnement et avec trottoirs étroits.

Limiter la vitesse à 30 km/h dans la zone de ces refuge-écluse-chicane



Si le gestionnaire craint un mauvais fonctionnement ou une réaction défavorable des habitants, on peut lui proposer de faire une simulation : photo ci-dessous.



Nous venons de terminer le sous chapitre **10-1 : l'îlot refuge** et nous passons maintenant au sous chapitre **10-2** :

Ligne d'arrêt 5 m avant les passages piétons aux carrefours à feux ou en section courante

Le but est de marquer une ligne d'arrêt 5 mètres avant les passages piétons afin que le conducteur, qui prévoit de laisser un piéton traverser, s'arrête à cette ligne et non tout près du passage piéton car dans ce cas il masquerait le piéton aux yeux d'un automobiliste qui le dépasserait imprudemment.

M. Édouard Philippe, Premier ministre l'a demandé lors du CISR du 9 janvier 2018, et les expérimentations sont actuellement en cours en France dont à Rennes.



Regardez ces deux photos : sur la 1^{ère} un homme avance pour traverser avec son enfant dans la poussette. Sur la 2^{ème} photo il est devant la voiture B. Cette voiture B s'est arrêtée trop près du passage piéton et de ce fait elle masque le piéton pour le conducteur de la voiture A qui s'apprête à la dépasser. Il verra le piéton trop tard pour s'arrêter.

Quelques accidents mortels particuliers qu'une telle ligne d'arrêt à 5 m aurait évités (il y en a plein d'autres)

- 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 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
- 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 ci-dessous**) une femme de 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 (11 et a percuté la piétonne qui était masqué par la camionnette.



Exemples de lignes d'arrêt à l'étranger :



photo 10 t : Portugal

devant un passage piéton hors feu.

Toutes les voitures s'arrêtent au trait c'est parfait.

10 t1

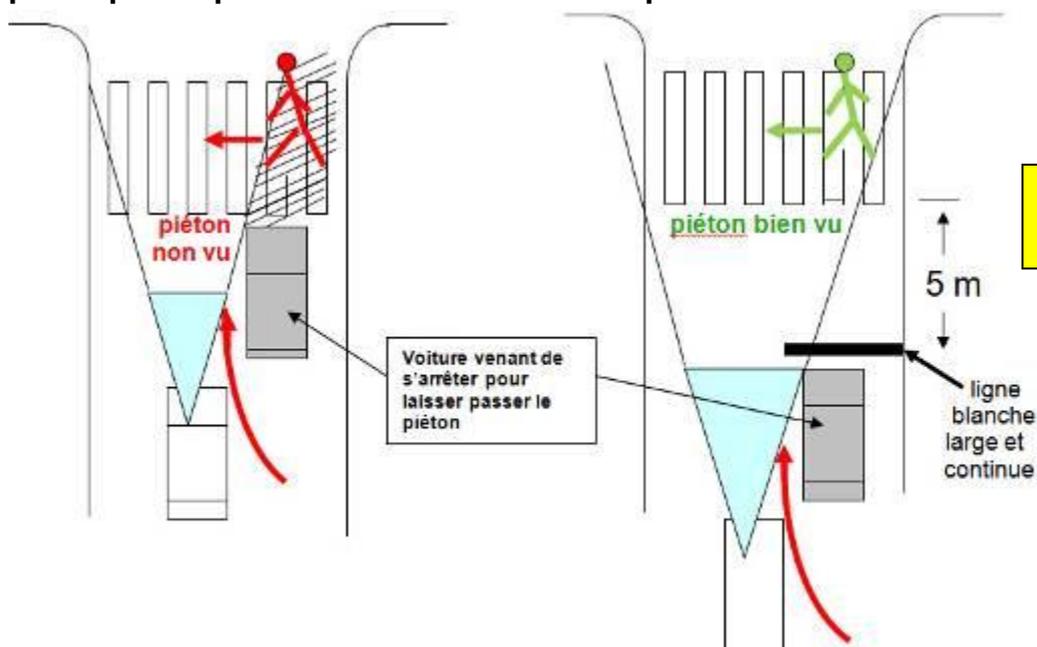


photo 10 u : Suisse (tout près de chez nous) :

devant un passage piéton situé au feu

10 t2

Une ligne d'arrêt marquée 5 m avant le passage piéton éviterait qu'une voiture s'arrête trop près du passage piéton lorsqu'un piéton traverse. De ce fait elle ne masque pas le piéton pour une deuxième voiture qui doublerait.



croquis
10 t3

5 m

ligne
blanche
large et
continue

Voiture venant de
s'arrêter pour
laisser passer le
piéton

Une expérimentation de la ligne d'arrêt est faite à Rennes

Voici le résultat des observations et de l'évaluation que j'ai faites sur les 5 sites de Rennes le 10 octobre 2017

L'expérimentation concerne cinq sites dont les trois principaux : Bd de la Liberté, Av. Janvier, Bd de la Tour d'Auvergne et deux sur des rues moins circulées : mail François-Mitterrand et avenue Gros-Malhon. La ligne d'arrêt est 5 mètres en amont des passages piétons, elle fait 50 cm de large et est composée de traits de 50 cm de long espacés, selon les sites, de 20 cm à 50 cm (20 cm au Bd de la Liberté).

Lors de l'observation, sur l'ensemble des trois principaux sites 940 véhicules sont passés et il a été noté 97 simultanités d'approches véhicules - piétons.



Photos des trois principaux sites



Noter que sur le site du Bd de la Liberté les traits **sont distants de 20 cm**, ce qui est déjà beaucoup mieux que le 50-50, plus visible et plus respecté.

Soyons clairs sur cette expérimentation de Rennes : le but recherché par le marquage d'une ligne d'arrêt :

éviter que les automobilistes qui prévoient de laisser traverser les piétons s'arrêtent trop près du passage piéton,



mais non d'influencer la décision du conducteur de laisser, ou non, le piéton traverser.

Cette décision dépend d'autres facteurs : largeur de la chaussée, nombre de voies, posture du piéton, et sa détermination apparente.

Ici, sur ces 5 sites à Rennes, selon ces circonstances, entre 25% et 50% ne s'arrêtaient pas, comme le montrent les trois photos successives ci-contre, et la page suivante, **mais je répète, ce n'est pas le but de la ligne d'arrêt** qui est d'éviter que les s'arrêtent trop près du passage piéton

Autre exemple d'irrespect de laisser traverser le piéton - Site Avenue Janvier à Rennes

Cette piétonne manifestant clairement son intention de traverser (décret du 12 novembre 2010) est restée longtemps à attendre

photos 10 u7 à 10u17

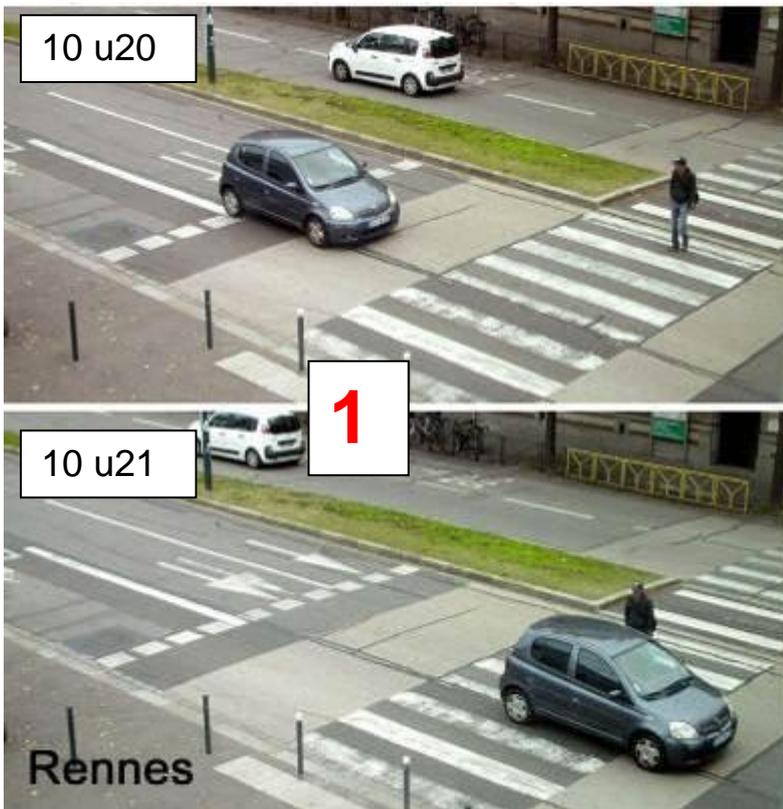


Constat sur l'expérimentation de Rennes :

Sur la moyenne des 5 sites de l'expérimentation, parmi les automobilistes qui se sont arrêtés pour laisser traverser les piétons, 1/4 se sont arrêtés juste à la ligne à 5 mètres et 3/4 mangeaient un peu la ligne et se sont arrêtés à 3 m environ



Conclusions et enseignements à tirer de l'expérimentation de Rennes

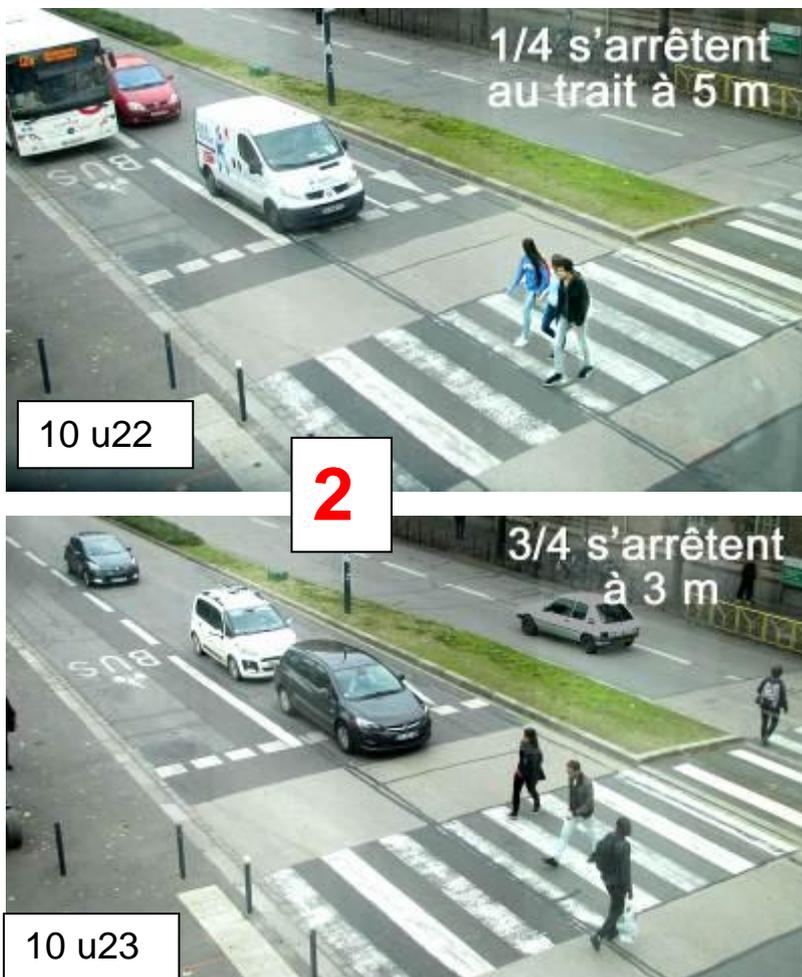


constat 1

La ligne d'arrêt constituée de traits de 50 cm de long espacés de 20 à 50 cm (selon les sites) ne modifie pas la décision de laisser ou non traverser les piétons.

Cette décision dépend d'autres facteurs : largeur de la chaussée, nombre de voies, posture du piéton, et sa détermination apparente. Entre 25% et 50% des voitures ne s'arrêtaient pas.

Mais ce n'est pas le but de la ligne d'arrêt qui est d'éviter que les voitures s'arrêtent trop près du passage piéton.



constat 2

Parmi les automobilistes qui s'arrêtaient,

1/4 se sont arrêtés au trait à 5 mètres

3/4 ont mangé un peu la ligne et se sont arrêtés à 3 mètres

c'est un gain substantiel mais c'est insuffisant car à 3 mètres le champ de vision pour un véhicule qui dépasse n'est pas suffisant pour voir à temps un enfant traversant.

Il serait très opportun et très judicieux d'essayer sur le même site (Bd de la Liberté), une ligne composée de traits de 80 cm de long distants de 20 cm : on pourrait comparer.

Conclusions et enseignements à tirer de l'expérience de Rennes

1/4 des automobilistes s'arrêtent au trait mais la majorité des automobilistes s'arrêtent environ 2 mètres après la ligne : **c'est un gain substantiel** mais **c'est insuffisant** car à 3 mètres le champ de vision pour un véhicule qui dépasse n'est pas suffisant pour voir à temps un enfant traversant.

Il est à noter que lorsque les traits sont rapprochés de seulement 20 cm au lieu de 50, comme cela était le cas Bd de la Liberté, la ligne était mieux respectée.

Il serait très opportun et très judicieux d'essayer sur le même site (Bd de la Liberté), une ligne composée de traits de 80 cm de long distants de 20 cm : on pourrait comparer. Les automobilistes seraient probablement plus incités à s'arrêter au trait.

Nous avons pourtant partout devant les yeux sur le terrain la preuve qu'une ligne 50-50 du type "cédez le passage" n'est pas bien respectée : rappel sur les photos ci-dessous.

La ligne d'arrêt 50-50 qu'on envisage en France sera semblable à la ligne discontinue "d'effet de feu" qui existe actuellement et qui n'est bien sûr pas respecté car tiretés trop espacés (50-50). Elle sera plus large bien sûr (50 cm au lieu de 20) mais les conducteurs ne saisiront pas suffisamment la différence : il faudrait des traits de 80 cm de long distants de 20 cm (80-20) ou s'en rapprochant le plus possible.

Lors de la rédaction dans l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière, il serait souhaitable de :

permettre et de recommander aux gestionnaires choisir des traits assez longs (par exemple de 70 à 80 cm) et des distances séparatives pouvant être faibles, par exemple 20 cm.





Nous avons pourtant partout devant les yeux la preuve qu'une ligne 50-50 du type "cédez le passage" n'est pas respectée :



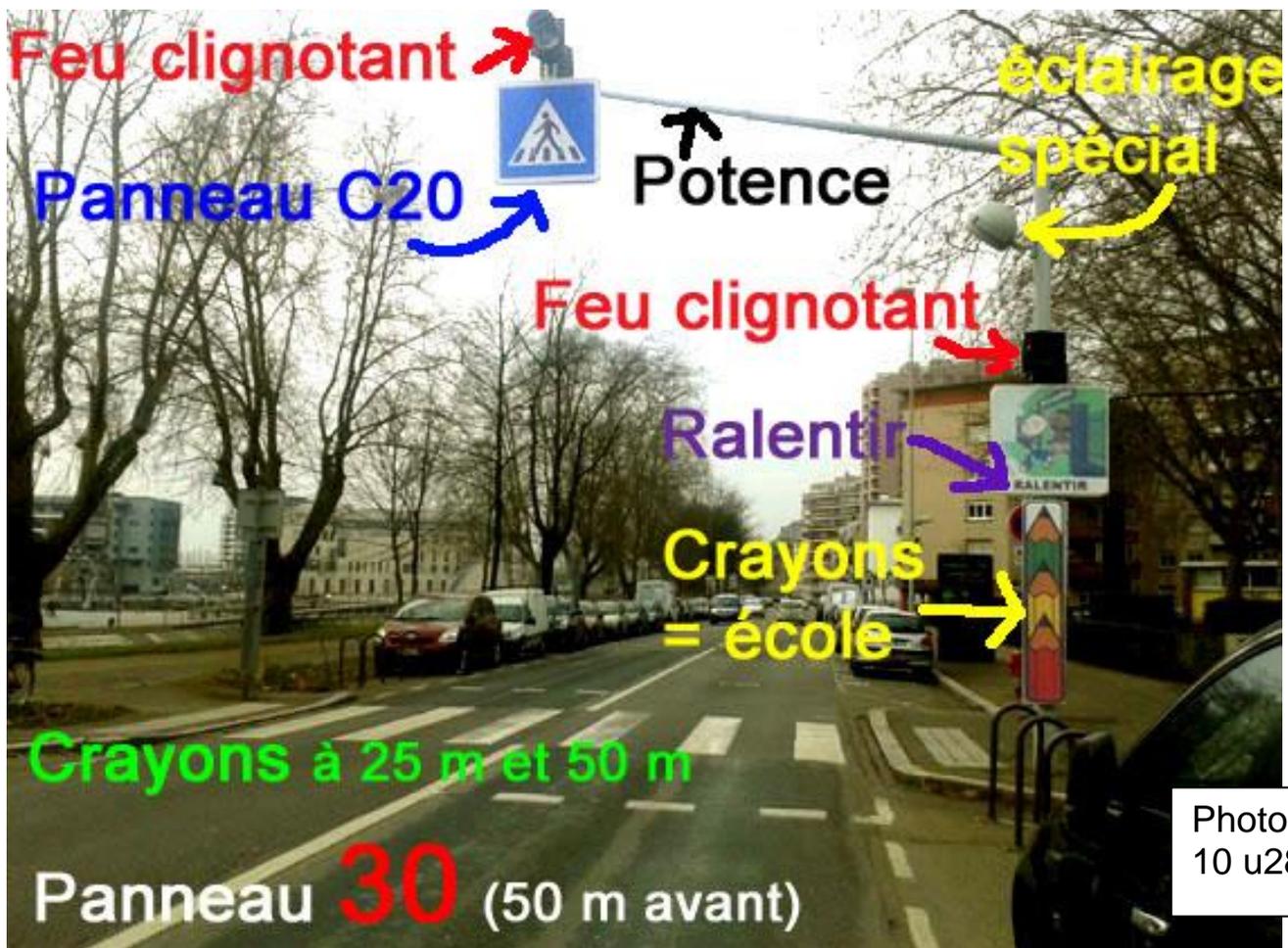
Même les voitures de police ne respectent pas les lignes discontinues :



Un mot sur l'expérimentation de Strasbourg :
l'expérimentation est faussé

--- --- --- 000 000 --- --- ---

Cette expérimentation ne peut honnêtement prétendre à une valeur de conclusion **car neuf signalisations ou mesures complémentaires ont été rajoutés et de ce fait, même si une faible amélioration est constatée, elle vient en grande partie de tous ces signaux ou indications complémentaires (photo ci-dessous)**



Abordons maintenant la nocivité des répéteurs de feu

10 u29



Répéteur de feu

Aucun autre pays dans le monde n'a de répéteur de feu : il n'y a qu'en France, car nous avons toujours eu en France la volonté de donner une priorité aux véhicules automobiles au détriment des piétons. 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). La circulaire du 23 septembre 2015 a modifié l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière dans un sens positif en supprimant la généralisation des répéteurs et en la rendant seulement "possible": *la répétition des signaux tricolores circulaires est possible: la répétition des signaux tricolores circulaires est la règle générale.* » de l'article 109-4 est remplacé par l'alinéa suivant : « *La répétition des signaux tricolores circulaires est possible* »

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



Autriche



Slovaquie



Espagne



Suisse



Singapour

photos 10 u30 à 34

Maintenant que les répéteurs de feu ne sont plus la règle générale en France, il faut tout mettre en œuvre pour qu'ils soient effectivement supprimés le plus rapidement possible

Maintenant que les répéteurs de feu ne sont plus la règle générale en France, il faut tout mettre en œuvre pour qu'ils soient effectivement supprimés le plus rapidement possible

Ça va être très, très difficile car jusqu'à présent, les techniciens des entreprises qui installent les feux cherchent justement le contraire puisqu'ils placent les boucles de détection des véhicules le plus près possible des feux et parfois rappellent aux automobilistes de s'approcher le plus près possible ! (ex photo de Dinard ci-après)

Un effort particulier devra être fait dans les municipalités pour reculer de 5 m les boucles existantes



**Avancez
jusqu'au feu**

Parlons maintenant du danger du stationnement 5 m avant le passage piéton. Le décret du 2 juillet 2015 l'interdit mais : Bien que tous les conducteurs soient censés le savoir, il est très souhaitable de l'indiquer par panneau ou peinture au sol.

La série de photos ci-dessous montre ce que ça donne lorsqu'on ne matérialise pas sur place l'interdiction de stationner 5 m avant le passage piéton soit par panneau, soit en peignant en jaune la bordure de trottoir : **masque à la visibilité, crainte, hésitation, danger.** (*photos prises sur le vif*).



L'interdiction de stationner 5 m avant les passages piétons :



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 :

est considéré comme très gênant pour la circulation publique l'arrêt ou le stationnement: (...)
D'un véhicule motorisé à l'exception des cycles à pédalage assisté : (...) Sur une distance de cinq mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation, en dehors des emplacements matérialisés à cet effet, à l'exception des motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs

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.

L'Instruction interministérielle sur la signalisation routière concernant les marques sur chaussée stipule que l'interdiction du stationnement et de l'arrêt peut être confirmée ou indiquée par le marquage, sur la face supérieure de la bordure du trottoir ou en rive de chaussée d'une ligne **jaune** de largeur 2u :

- **discontinue** de type T'2 pour l'interdiction de stationner,
- **continue** pour l'interdiction **d'arrêt**.

Pour compliquer un peu les choses, l'arrêté du 23 septembre 2015 utilise **AUSSI** la **ligne continue jaune** pour le **stationnement très gênant**.

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'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.



Il est recommandé de poser, en plus, un panneau B6 ou de le peindre au sol



Le danger de stationner avant le passage piéton étant implicitement reconnu par le décret, en cas d'accident le maire risque d'être poursuivi pour avoir maintenu des places de parking.

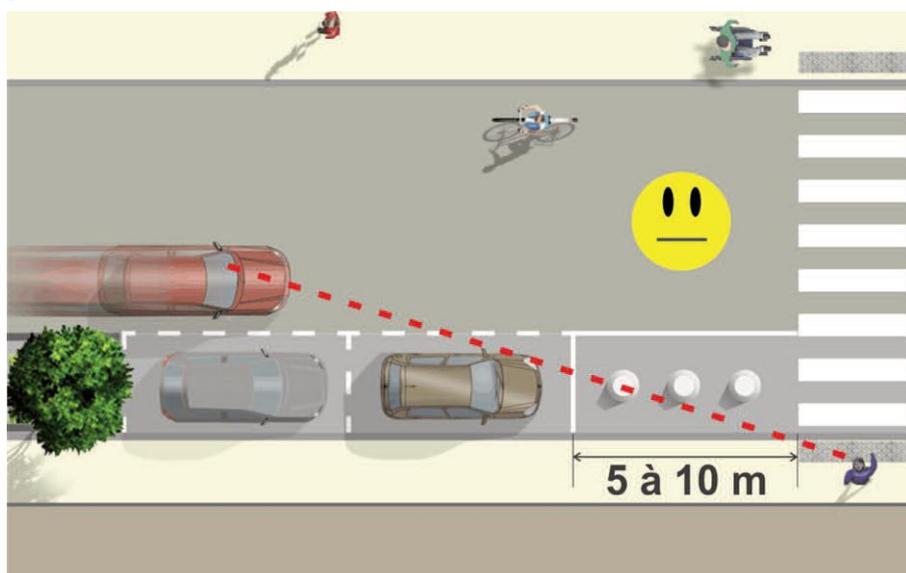
Deux autres ambiguïtés liées à l'interdiction de stationner 5 m avant les passages piétons:

Le décret du 2 juillet 2015 précise que cette interdiction s'applique en dehors des emplacements matérialisés à cet effet et à l'exception des motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs.

Pour les motos et cyclos, cette exception est surprenante car force est de constater que les motos sont aussi hautes qu'un jeune enfant, donc qu'elles le masquent alors même que c'est surtout les jeunes enfants qui sont victimes d'accidents par manque de visibilité.

Pour les emplacements matérialisés, le **Cerema** (partie ancien Certu) a édité une "Recommandation de neutralisation du stationnement motorisé délimité, dans les 5 m à 10 m en amont du passage piéton" qui rappelle l'interdiction du décret et spécifie *qu'en conséquence, il est recommandé de neutraliser les places de stationnement délimitées dans les 5 m à 10 m en amont du passage piéton**. Dans la plupart des pays européens, cette disposition est obligatoire dans les 10 m en amont du passage piéton.

Pour qu'un espace soit réellement neutralisé pour le triangle de visibilité, plusieurs solutions sont possibles, mais il est préférable d'installer un élément qui soit physiquement dissuasif et de faible hauteur.



10 x1

Un bon exemple d'aménagement pour dissuader matériellement le stationnement en fin des places marquées est d'y **disposer des plots** : voir ci-contre le dessin extrait de la recommandation du Cerema.

À titre d'info : ce qui se fait en Suisse (Lausanne) :



10 x2

Le passage piéton sanctuarisé

C'est un concept qui regroupe toutes les améliorations de sécurité et qui éviterait, s'il était adopté, plusieurs centaines de piétons tués ou estropiés.

On demande des villes volontaires pour le faire,
soit en LARGE ligne continue,
soit en LARGE ligne semi-discontinue (80cm-20m)



10y1

Exemple de lignes qui seraient suffisamment visibles et respectées

50-12



10y2

ou 60-15



ou 70-18



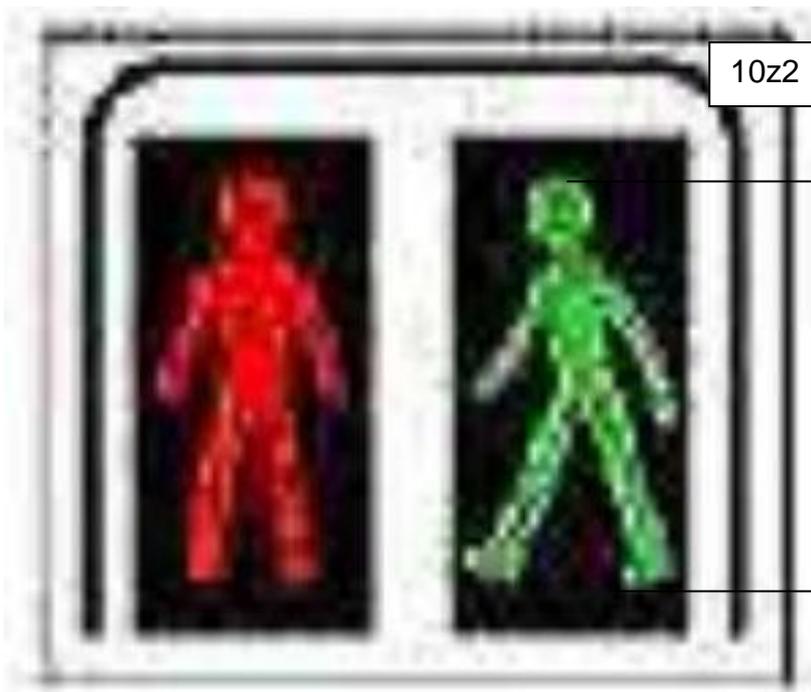
ou 80-20.



Le pictogramme piéton aux feux ils sont toujours trop petits, adopter une grande taille

Pour les personnes âgées les pictogrammes piétons sont trop petits, surtout si les conditions de lumière sont défavorable (soleil, pluie, etc.)

D'après la norme NFP 99200 ils peuvent être entre 140 et 250 mm mais tous font la hauteur minimale : 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

Nous venons de voir dans les pages précédentes ce que devrait être un bon passage piéton

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

--- --- --- --- **o o o o** --- --- --- ---

Les passages piétons ne sont justifiés que sur les axes à fort trafic

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

En section courante, (dehors des carrefours à feux), les passages piétons sont dangereux s'ils ne sont pas pourvus d'un refuge central.

Le danger est accru si la visibilité n'est pas assurée entre piétons et conducteurs comme nous l'avons vu dans les pages précédentes). Il faut donc :

1 – bien matérialiser l'interdiction de stationner 5 mètres avant. Théoriquement le fait que ce soit interdit par le code devrait suffire mais pendant quelques années il est préférable de l'indiquer soit par un panneau, soit en peignant la bordure en jaune..

2 – supprimer les masques latéraux : végétation et barrières pour que la visibilité soit assurée entre le piéton qui traverse et les véhicules en approche

3 – tracer une ligne d'arrêt 5 m avant, sans attendre l'officialisation par les textes (les accidents mortels d'enfants n'attendent pas). Choisir une ligne visible afin qu'elle soit respectée (traits de 80 cm séparés de 20 cm)

→ **Les passages piétons ne sont ni utiles, ni souhaitable dans les rues de moyenne ou de petite importance, 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.

D'autre part, le passage piéton ne protège aucunement les piétons : près de cent piétons sont tués tous les ans sur les passages piétons. Il faut donc absolument éviter d'implanter des passages piétons dans les rues d'importance moyenne, car de toutes façon tous les piétons y traversent à l'endroit qu'ils désirent, même à moins de 50 m d'un passage piéton : ce serait donc les piéger, les mettre en tort, et cela constituerait un très mauvais aspect pédagogique et civique pour les enfants. **On ne doit pas imposer ce qui ne peut pas être respecté.**



La solution - Si l'on veut néanmoins faire des passages piétons dans les rues de moyenne importance, la solution est de faire des passages piétons **suggérés** à des endroits où l'on désire que les piétons y traversent de façon préférentielle

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







10 z8



10 z9

Passage piéton suggéré
pavé et en plus marquage parsemé



10 z10

passage piéton suggéré - marquage parsemé



10 z11

Passage piéton suggéré marqué

Berne (CH) J. Robin

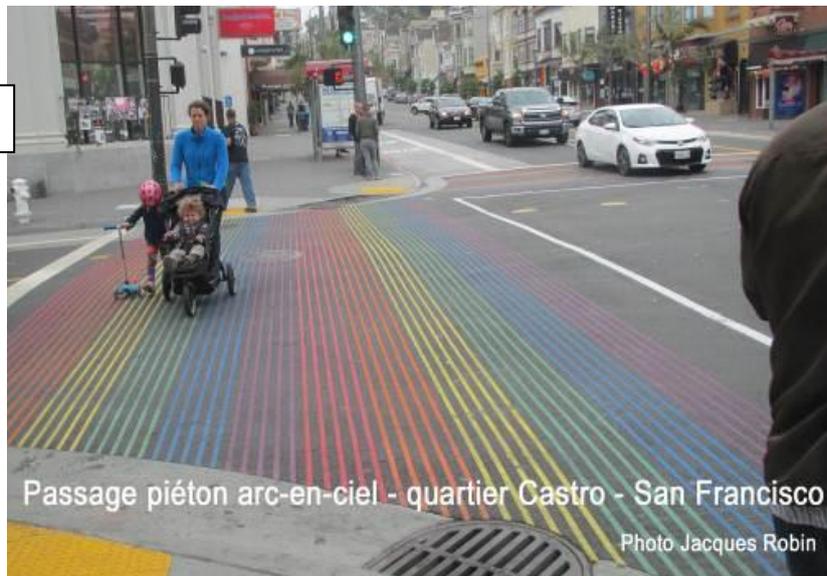


10 z12

Passage piéton suggéré

Substitut de passage piéton en zone 30 pour satisfaire le chien d'aveugle habitué à reconnaître les passages piéton.

10 z13



Passage piéton arc-en-ciel - quartier Castro - San Francisco

Photo Jacques Robin

(Castro est le quartier gay de San Francisco, d'où les couleurs arc en ciel)

Fin du dossier sécurité des piétons

Jacques ROBIN ingénieur routier - texte et photos

jacques-marie-robin@wanadoo.fr site www.securite-routiere-plus.com