

Assurer la sécurité des passages piétons

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

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



Composition de dossier :

page 2 - l'îlot refuge central

page 15 - la ligne d'arrêt à 5 m

page 26 - la nocivité du répétiteur de feux

page 29 - l'interdiction de stationner à 5 m

page 34 - le passage piéton sanctuarisé

p 35 - dans quelles rues placer des passages piétons

page 38 - les passages piétons suggérés

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 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



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

Quelle largeur de chaussée est suffisante pour y placer un refuge ?

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 cotés 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).



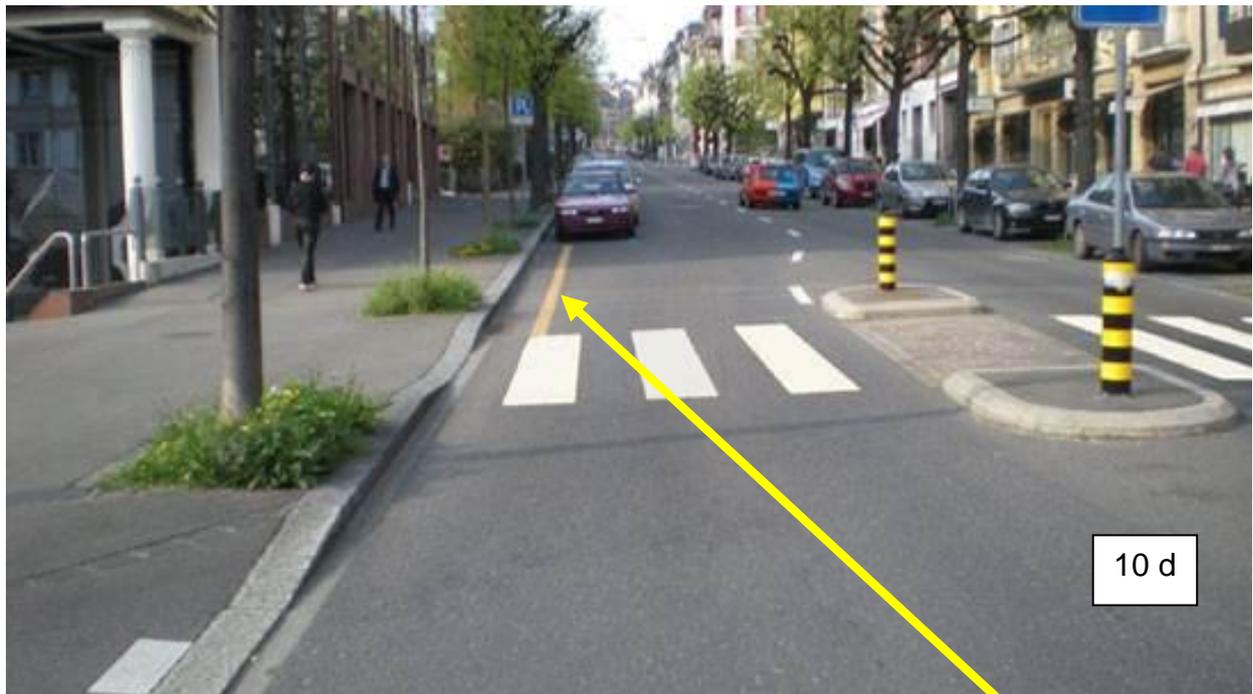
À l'approche d'un tel passage piéton, limiter clairement la vitesse à 30 en jumelant sur le même support le panneau 30 et le panneau bleu carré en position ou avec le panneau avancé triangle à 50 m. Dans ce cas de chaussées réduite, pour préserver la sécurité des cyclistes et faire respecter matériellement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

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.

3 - S'il s'agit d'un carrefour à feux

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

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



Interdire le stationnement sur une vingtaine de mètres
(Ci-dessus)

ou faire une encoche cycliste (ci-dessous)



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



10 g1

Stockholm - Photo J. Robin



10 g2

Stockholm - Photo J. Robin

Par contre (ci-dessous) à Shanghai AUCUN refuge n'existe, même sur les passages piétons très larges : ci-dessous 6 voies



10 g3

Shanghai - Photo J. Robin

Une série d'exemples de refuges

(photos prises un peu partout, la plupart en France)

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



Ensuite : des refuges sans panneau

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)



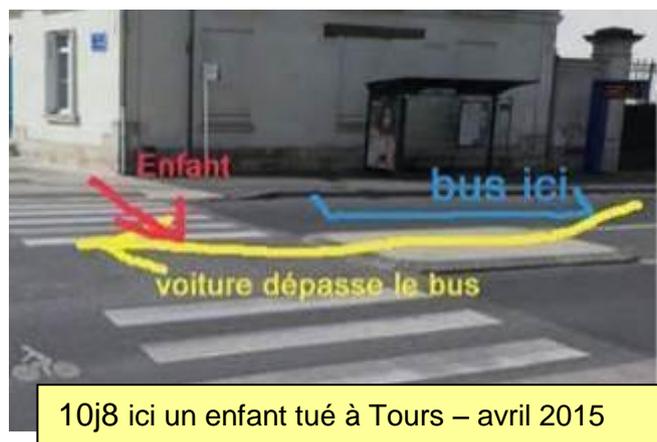
Rappel : n'oubliez jamais que le passage piéton ne donne AUCUN droit supplémentaire au piéton, n'en faites QUE sur les grandes artères et SEULEMENT si vous réalisez un refuge central : un passage piéton sans refuge est plus dangereux que l'absence de passage piéton

Encore quelques refuges sans panneau

Éviter les îlots refuges franchissables :

De tels îlots-refuges franchissables ou surtout les "très franchissable plats" ne protègent pas les piétons.

Un enfant a été tué à Tours en avril 2015 par un automobiliste qui a roulé sur l'îlot () pour doubler un bus à l'arrêt.



Il est très possible et très utile de réaliser des d'îlots refuges centraux même 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

Les multi-refuges sont nécessaires 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 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 : voir explications à propos des photos plus loin 10y1, 10y2, 10r, 10s, 10t1, 10t2.

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.



Faire un refuge lorsque la bretelle entrante d'un giratoire comporte deux files

Par contre pour la bretelle sortante il faut **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.

Les photos ci-après montrent des entrées de giratoire dans le Morbihan où un refuge a été réalisé entre les deux files de la bretelle d'entrée





Îlot refuge séparant les deux files de la voie d'entrée d'un giratoire



Îlot refuge séparant les deux files de la voie d'entrée d'un giratoire

Nous venons de terminer les îlots-refuges et nous passons maintenant à la ligne d'arrêt

Ligne d'arrêt 5 m avant les passages piétons

Le but est de marquer une ligne d'arrêt (ou ligne d'effet) 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

M. Édouard Philippe, Premier ministre l'a demandé lors du CISR du 9 janvier 2018. L'arrêté du 12 décembre 2018 vient de définir les caractéristiques de la ligne d'effet devant les passages pour piétons et ces caractéristiques sont mauvaises car la ligne ne fait que 15 cm de large et les traits sont trop espacés. (explications quelques pages plus loin)

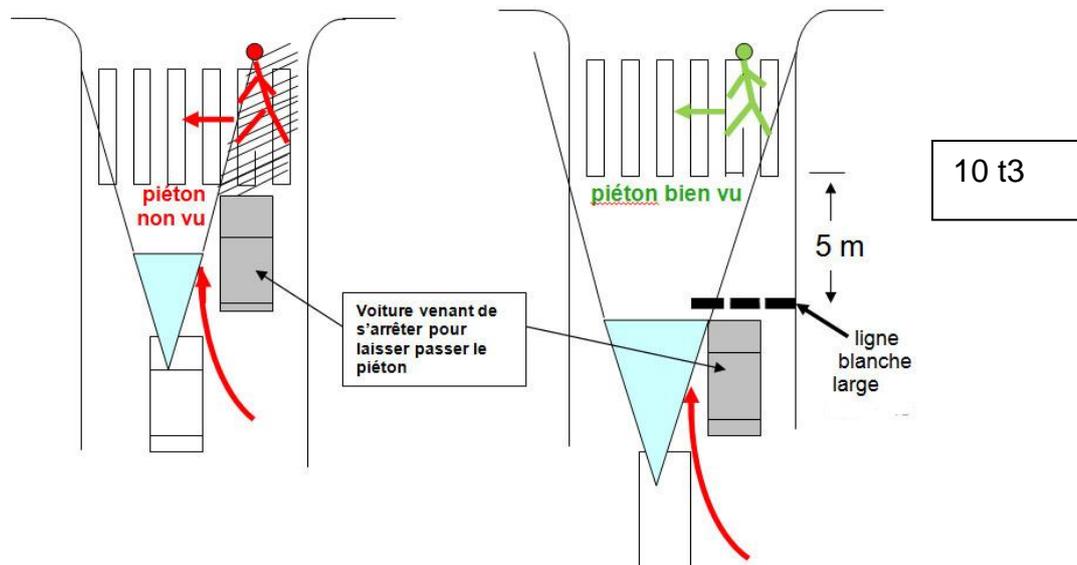
Le danger de s'arrêter trop près des passages piétons :



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.

Le danger de s'arrêter trop près des passages piétons :

Une ligne d'arrêt marquée 5 m avant le passage piéton évitera 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.



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 :



Portugal devant un passage piéton hors feu.

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



Suisse (tout près de chez nous) :

devant un passage piéton situé au feu

L'arrêté du 12 décembre 2018 concernant la ligne d'arrêt

c'est un pas, mais entaché d'insuffisance

L'arrêté du 12 décembre 2018 a défini les caractéristiques de la ligne d'effet devant les passages pour piétons mais **ses caractéristiques sont mauvaises car la ligne ne fait que 15 cm de large et les traits sont trop espacés : elle ne sera donc pas assez visible, donc pas assez respectée.**

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. »

La définition de la ligne d'effet définies par l'arrêté du 12 décembre sont décevantes : les caractéristiques choisies ne rendront pas la ligne assez visible : largeur 15 cm seulement en plus les traits de la ligne sont très espacés : en fait c'est la même ligne que celle utilisée actuellement pour les sas cyclistes, qui est très peu respectée ([Sas non respecte](#)).

L'évaluation de l'expérimentation faite à Rennes a pourtant montré que lorsque les traits sont larges (50 cm) et plus serrés : distants de 20 cm, 94% s'arrêtent à la ligne ou presque à la ligne ([Ligne 50 20 rennes](#)). De tels choix faits par l'arrêté du 12 décembre sont regrettables, la ligne sera inefficace, beaucoup d'automobilistes ne s'arrêteront pas à la ligne et masqueront les piétons qui traversent : LES ENFANTS ET LES SENIORES VONT ENCORE ETRE TUÉS.

Voilà à quoi va ressembler la ligne d'effet définie par la circulaire :
Elle ne sera respectée que par une partie des automobilistes, les mauvais conducteurs continueront à rouler jusqu'au passage piéton, or il ne suffit pas que seuls les bons conducteurs s'arrêtent 5 m avant, il faut que la ligne soit suffisamment prescriptive visuellement.

La photo ci-contre montre ce qui se passe déjà pour les lignes d'effet qui sont devant les feux ou pour les sas cyclistes



10 - t4

Une bonne expérimentation de la ligne d'arrêt avait pourtant été faite à Rennes avec une ligne de 50 cm de large et avait donné des résultats acceptables, les rédacteurs de l'arrêté du 12 décembre n'en ont pas tenu compte. Peut-être ont-ils été pris par le temps car l'arrêté est long et traite de plusieurs sujets.

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

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



10 t5



10 t6

Parmi les automobilistes qui laissent passer les piétons, 3/4 s'arrêtent un peu après la ligne (2 m environ. Il reste donc seulement 3 m entre la voiture et les piétons :

- 1 - c'est insuffisant pour une bonne visibilité des enfants**
- 2 - et cela prouve que si la ligne eut été à 2 ou 3 m au lieu de 5 m les automobilistes auraient mordu 2 m et de ce fait il ne resterait RIEN : il FAUT donc tracer la ligne à 5 mètres, pas moins.**

DEUX conclusions de l'expérience de Rennes et enseignements à en tirer



1^{ère} conclusion :

La majorité des automobilistes s'arrêtent 2 mètres après la ligne

C'est insuffisant car dans ce cas la voiture est à 3 mètres du passage piéton et le champ de vision pour un véhicule qui dépasse n'est pas suffisant pour voir à temps un enfant traversant.

et cela montre que si la ligne eut été à 2 ou 3 m au lieu de 5 m les automobilistes auraient mordu 2 m et de ce fait il ne resterait qu'1 m ou RIEN : l'objectif de protection des piétons ne serait pas atteint

L'arrêté du 12 décembre 2018 a donc eu tort de spécifier que la ligne doit être de 3 à 5 m en amont du passage piéton :

1^{er} enseignement :

il faut placer la ligne à 5 m et pas seulement 2 ou 3 m

2^{ème} conclusion de l'expérimentation de Rennes :

Là où les traits étaient **rapprochés** (seulement 20 cm), la ligne était assez bien respectée : **seulement 6%** des automobilistes, passaient outre et continuaient jusqu'au ras du passage piéton.



10 t8

Là où les traits étaient **plus espacés** (50 cm au lieu de 20), la ligne était beaucoup moins bien respectée : **35%** des automobilistes, passaient outre et **continuaient jusqu'au ras passage piéton**



10 t9

Enseignement à tirer : plus la ligne est serrée (traits espacés de 20 cm seulement) mieux elle est respectée. Il aurait fallu que l'arrêté choisisse des espacements plus faibles que la longueur du trait par exemple 20 cm pour des traits de 50 cm

L'arrêté du 12 décembre 2018 qui vient de définir les caractéristiques de la ligne d'effet devant les passages pour piétons a donc 3 défauts :

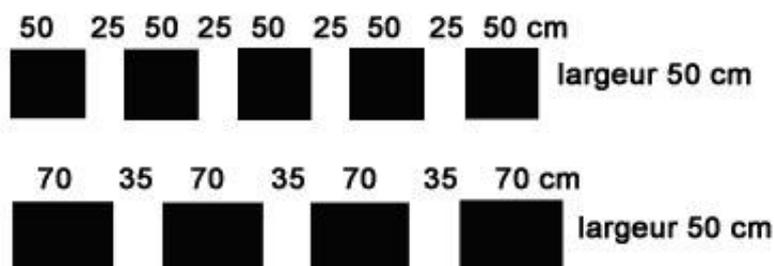
- trop faible largeur des traits : il spécifie 15 cm alors qu'il eu fallu 50
- trop large espacement : il spécifie "même espacement que le trait" alors qu'il aurait fallu "espacés de la moitié de la longueur du trait" : ex 25 cm pour des traits de 50 cm
- ligne trop éloignée du passage piéton : il spécifie "de 2 à 5 m" alors qu'il eu fallu spécifier que la règle est 5 mètres, distance pouvant être réduite en cas d'impossibilité.

Voilà ci-dessous la ligne de 15 cm prévue par l'arrêté : elle ne sera pas respectée

Les rédacteurs de l'arrêté du 12 décembre 2018 n'ont absolument pas tenu compte de l'expérience de Rennes ni des exemples étrangers : ce sera au détriment de la vie des pétons : on est habitué, on est en France, il faut gêner le moins possible les voitures.



Voilà ci-dessous 2 exemples montrant les caractéristiques de la ligne qu'il aurait fallu adopter.



10 t11

Exemples de lignes larges (50 cm) où l'espacement des traits est la moitié de leur longueur : elle seront **bien vues** et seront **bien respectées**

Si j'étais maire

Si j'étais maire, je prendrais un arrêté qui va PLUS LOIN QUE L'ARRÊTÉ du 12 déc 2018, dans le but d'assurer la sécurité de mes concitoyens, je marquerais des traits :

- d'au moins 40 cm de large (au lieu de 15),
- espacés seulement de la moitié de leur longueur (exemples : des traits de 50 cm de long espacés de 25 cm, ou des traits de 70 cm espacés de 35 cm).

Ci-dessous : deux exemples de lignes qui seraient efficaces



Insistons bien sur le fait que le tireté 50-50 de 15 cm de large prévu par l'arrêté du 12 déc 2018, ne sera pas respecté : nous avons déjà partout, devant les yeux, la preuve qu'une ligne 50-50 de 15 cm de largeur n'est pas respectée, pour les lignes d'effet des feux et pour les sas vélos où elle est déjà utilisée.



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

La circulaire du 23 septembre 2015 ne les préconise plus,

il faut donc tout mettre en œuvre pour qu'ils soient effectivement supprimés le plus rapidement possible



Le danger de ces répétiteurs 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 répétiteurs 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 répétiteurs de feu n'existent qu'en France !

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



Autriche



Slovaquie



Espagne



Suisse

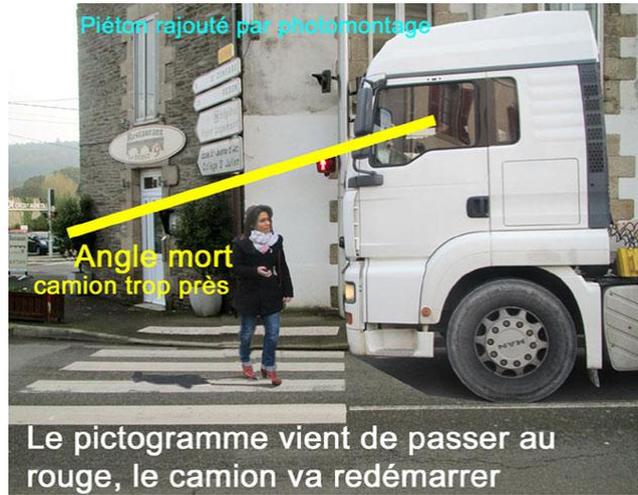


Singapour

photos 10 u30 à 34

L'angle mort

Un autre danger de s'arrêter trop près du passage piéton : l'angle mort qui cache le piéton qui traverse.



Ça va être très, très difficile de supprimer les répétiteurs 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.

(photos prises sur le vif).

photos 10v : 10v1 à 10v8



Interdiction de stationner 5 m avant un passage piéton



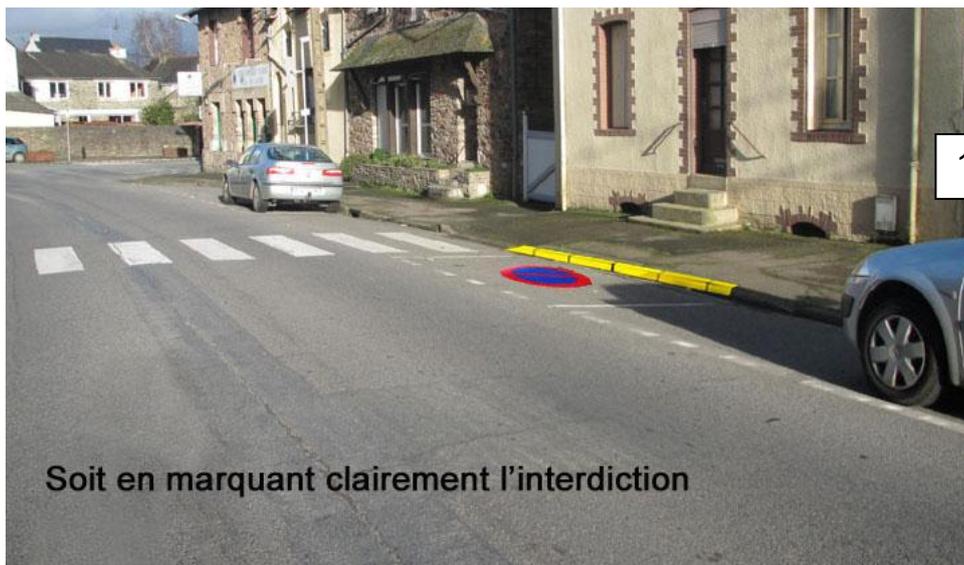
Le décret du 2 juillet 2015 a fait introduire dans le code de la route l'interdiction de stationner 5 m avant un passage piéton, c'est bien, mais l'exception pour les places "marquées" est criminelle.

Est considéré comme très gênant (...) l'arrêt ou le stationnement : (...) D'un véhicule motorisé à l'exception des cycles à pédalage assisté : (...) Sur une distance de cing 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. **Cette exception est un scandale illogique** : le législateur a cédé à la pression d'organismes représentant les maires qui ont craint que cela supprime trop de places de stationnement ou aussi une recette.



Le stationnement avant un passage piéton est aussi dangereux si l'emplacement est marqué ou non, c'est scandaleux de ne pas avoir interdit aussi le marquage d'une place de stationnement.

Intervenez auprès des maires pour qu'ils suppriment le marquage de la place de stationnement 5 m 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.

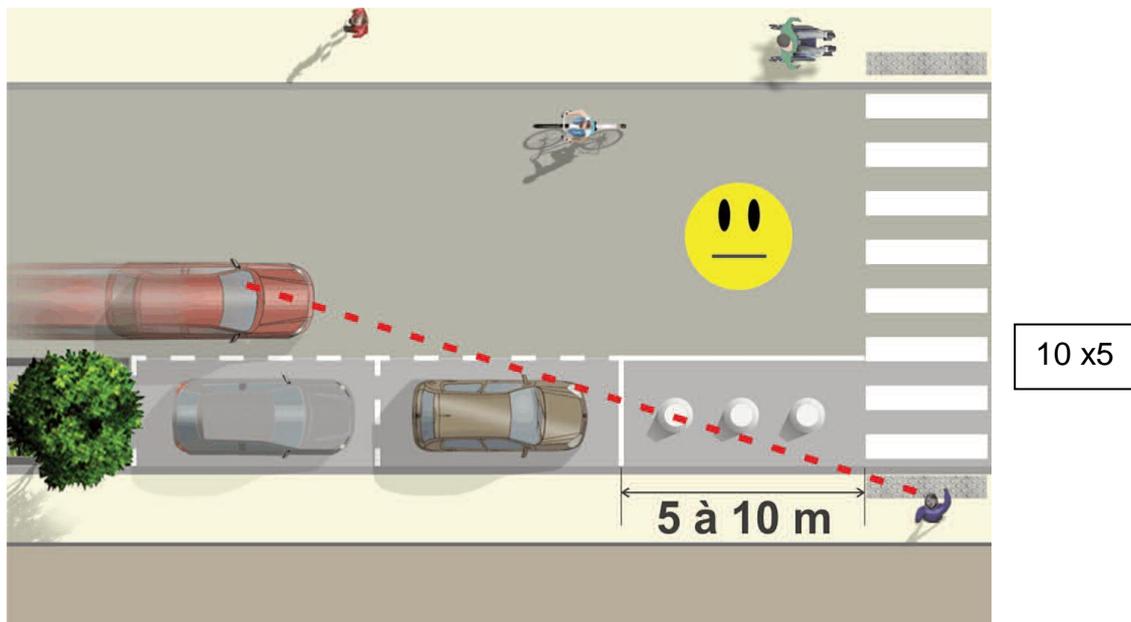
L'arrêté du 23 septembre 2015 modifiant l'IISR (Instruction interministérielle sur la signalisation routière) précise que :

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.

Recommandation du CEREMA 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.



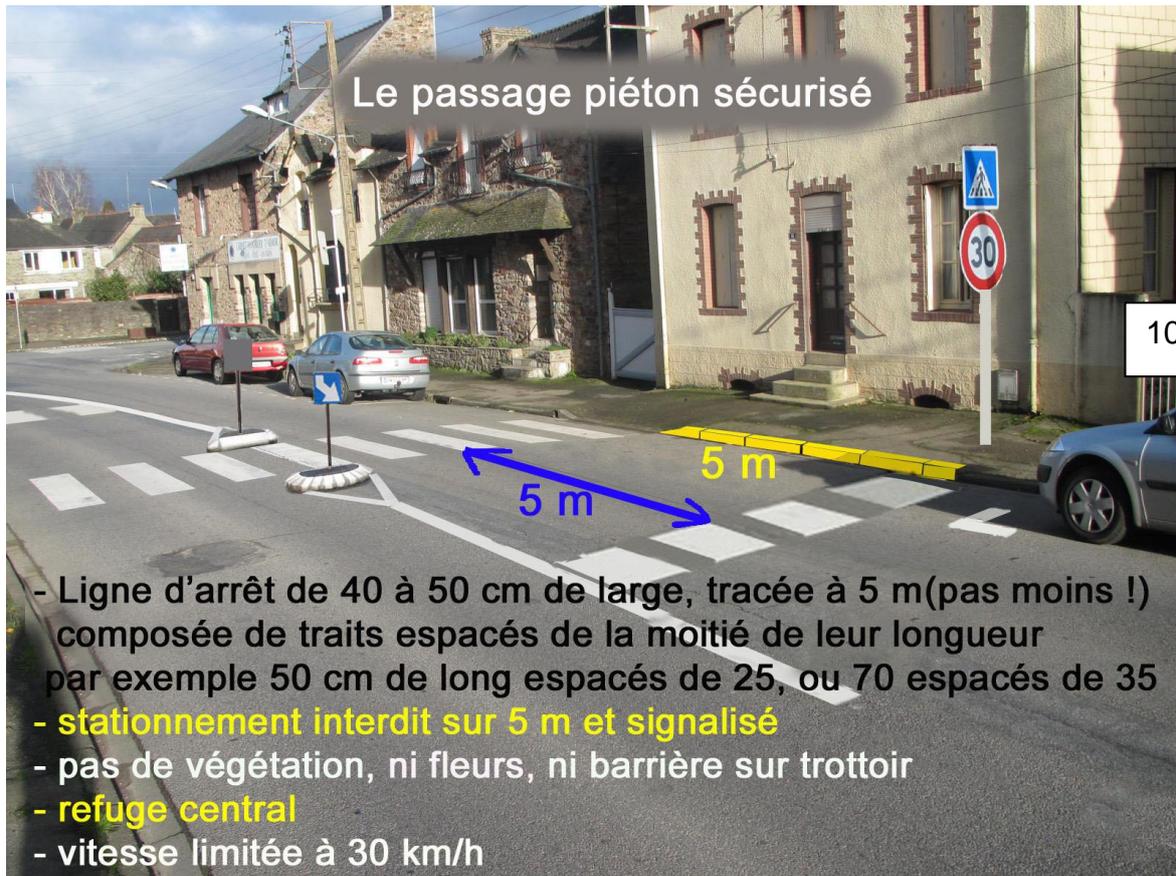
Un bon exemple d'aménagement pour dissuader matériellement le stationnement en fin des places marquées est d'y **disposer des plots** : voir ci-dessus le dessin extrait de la recommandation du Cerema



Message aux maires - Soyons clair : plutôt que de réfléchir longtemps sur la décision d'équiper tous les passages piétons de votre ville, commençons à mettre d'urgence une ligne d'arrêt devant les passages piétons situés sur des axes IMPORTANTS

Le passage piéton sanctuarisé

C'est un passage piéton sécurisé par 5 dispositions



1 - Le passage piéton sanctuarisé **adopte le principe ligne d'effet** instaurée par l'arrêté du 12 décembre 2018 (*), **en allant plus loin** dans les caractéristiques de la ligne **afin de sauvegarder la vie des piétons** et pour cela de rendre la ligne suffisamment incitative pour être respectée :

- largeur de la ligne : **40 à 50 cm** au lieu de 15 cm prévus dans l'arrêté
- composée de traits **assez resserrés** : espacés **seulement de la moitié** de leur longueur (exemples 50 cm espacés de 25 cm ou 60 cm espacés de 30 cm, ou 70 cm espacés de 35 cm).

2 – signaler l'interdiction de stationner

3 - proscrire les masques sur le trottoir :
végétation, barrière ...

4 - réaliser un refuge central

5 – limiter la vitesse à 30 km/h



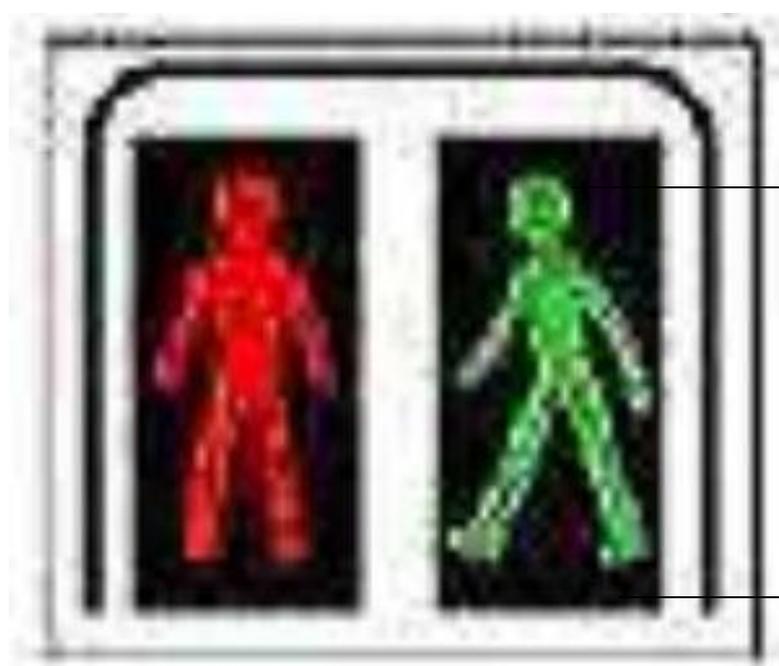
Le pictogramme piéton aux feux

Les pictogrammes piétons

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



10 y1

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



10 y2

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.**

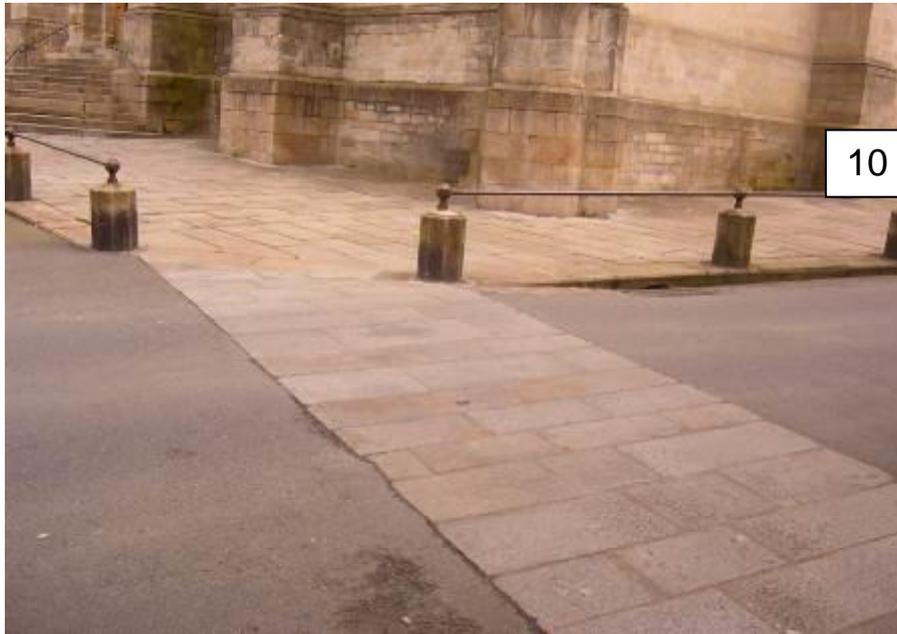


La solution - Si l'on veut néanmoins faire des passages piétons dans les rues de moyenne importance, la solution est de faire des passages piétons **suggérés** à des endroits où l'on désire que les piétons y traversent de façon préférentielle

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



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



10 z14

Passage piéton suggéré clouté



10 z15

Passage piéton suggéré clouté

Fin du dossier sécurité des passages piétons

Jacques ROBIN ingénieur routier - texte et photos

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