

8 – 3 - 2015

Les dangers aux passages piétons

Le danger : masque créé par la première voiture

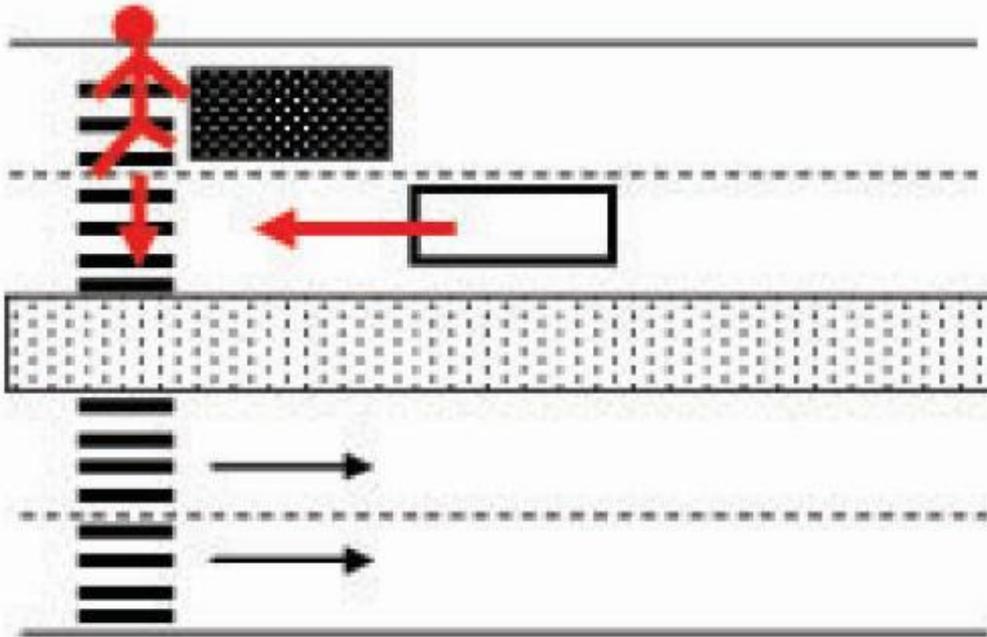


**Oscan a été
tué comme
cela à
Strasbourg**

C'est par exemple l'accident mortel survenu à Strasbourg sur une voie simple. 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.

Cas d'une rue à 2x2 voies



**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,

La ligne d'arrêt la plus satisfaisante compte tenu des diverses contraintes et des divers dangers

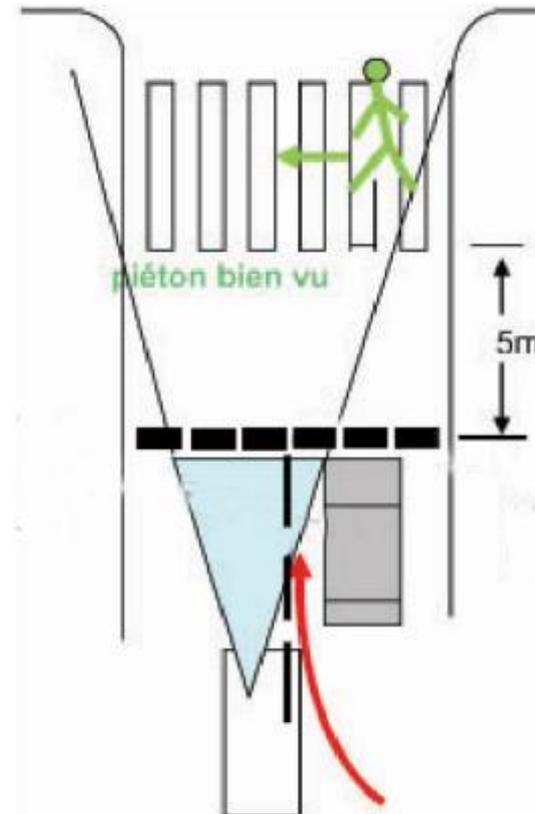
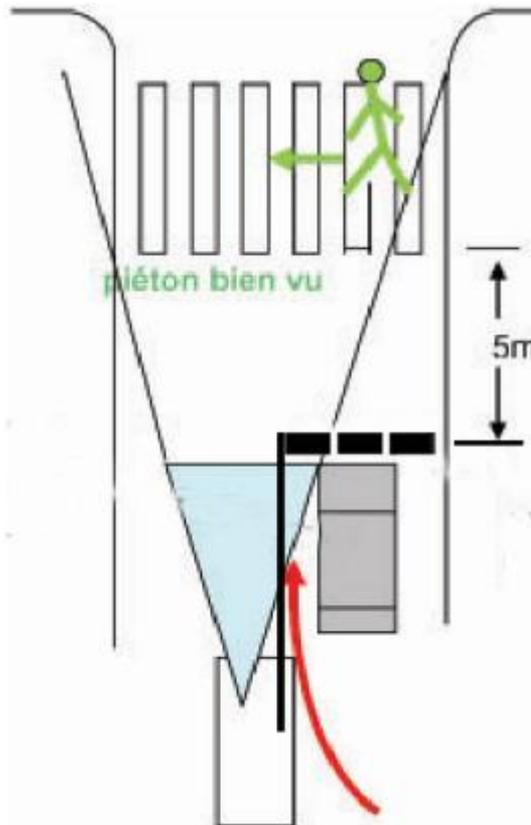


La ligne d'arrêt la plus satisfaisante compte tenu des diverses contraintes et des divers dangers

Caractéristiques:

- ligne semi-continue composée de traits de 80 cm à 1 m (pour s'adapter à la largeur de chaque rue) espacés de 15 cm
- largeur de la ligne : de 40 à 50 cm
- ligne située à 5 mètres (pas moins) afin d'obtenir une visibilité suffisante.

- ligne située à 5 m
- largeur entre 40 et 50 cm
- traits de 80 cm à 1 m espacés de 15 cm



La ligne semi-continue se rapproche :

- de la ligne continue utilisée au Portugal, en Slovénie (etc.)
et dans d'autres pays du monde (Brésil, Chine Japon, etc.)
- de la ligne discontinue utilisée en Pologne, en Croatie



Lisbonne

Portugal

Pologne



Les écueils à éviter

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

une demi-mesure donnera un quart de résultat

Les écueils à éviter :

1 -- une ligne trop fine

2 -- une ligne trop discontinue

3 -- une ligne trop proche du passage piéton

4 -- se contenter d'un résultat trop partiel : ligne respectée par seulement 90% des usagers.

1er écueil à éviter : une ligne trop fine

Vue de loin (10 m) une ligne de largeur trop fine (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 (même par exemple ici par une voiture de police).



1er écueil à éviter : une ligne trop fine

Vue de loin (10 m) une ligne de largeur trop fine (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.



1er écueil à éviter : une ligne trop fine

Vue de loin (10 m) une ligne de largeur trop fine (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.



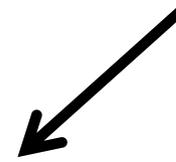
1er écueil à éviter : une ligne trop fine

Vue de loin (10 m) une ligne de largeur trop fine (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'utilisateurs.

Pour être bien perçue, la largeur souhaitable est 40 à 50 cm.



2^{ème} écueil à éviter : une ligne trop discontinue (du type céder le passage 50 cm – 50 cm)



Elle n'est pas suffisamment respectée



2^{ème} écueil à éviter : une ligne trop discontinue (du type cédez le passage 50 cm – 50 cm)



Elle n'est pas suffisamment respectée



2^{ème} écueil à éviter : une ligne trop discontinue (du type cédez le passage 50 cm – 50 cm)

Pour que la ligne soit suffisamment respectée, elle doit se rapprocher de l'aspect d'une ligne continue.

**La meilleure solution à proposer est donc :
la ligne semi-continue (exemples en Pologne et en Croatie),**

Le module qui donnerait la meilleure satisfaction serait des traits de 80 cm à 1 m selon la largeur des rues, séparés de 15 cm.

Un espacement trop important (plus de 15 cm) ne donnerait pas suffisamment l'aspect « semi-continu »



3^{ème} 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,



3^{ème} 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,



3^{ème} 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 le passage piéton ou sur la ligne, ce qui revient à « manger » à neutraliser le premier mètre



3^{ème} écueil à éviter : une ligne trop proche du passage piéton

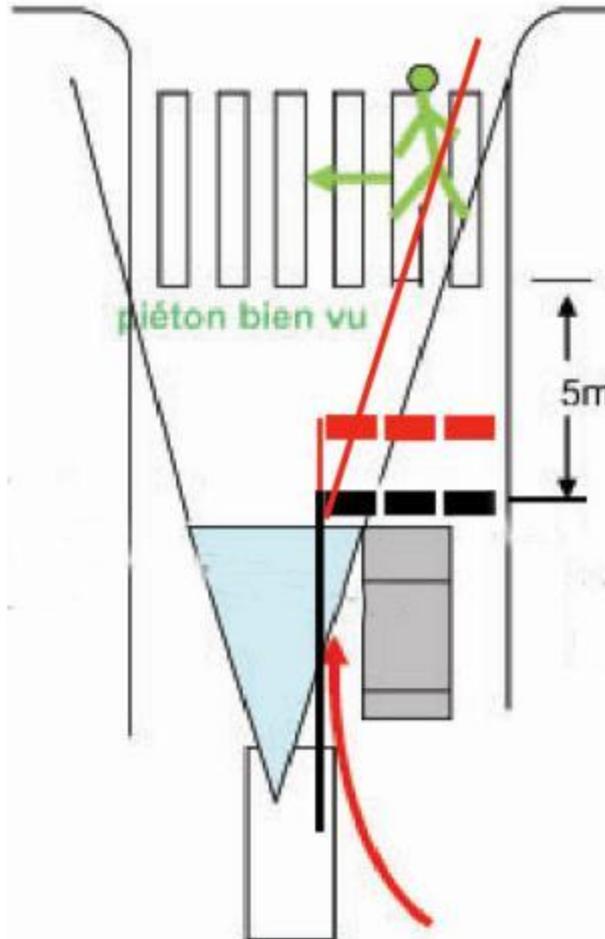
L'observation montre **qu'une partie** (1 sur 3) de conducteurs assimilent la position de leur véhicule à la position de leur corps et arrêtent leur véhicule lorsque leur corps est sur la ligne, ce qui revient à « manger », à **neutraliser le premier mètre.**

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

Or une disposition qui n'est respectée que par 2/3 des automobilistes ne répond pas au qualificatif « sécurité »



3^{ème} 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 sera interdit de stationner avant les passages piétons (mesure N° 9 des 26 mesures de M. Cazeneuve)

Dans l'expérimentation de Strasbourg, les 3 écueils, décrits ci avant, se révèlent : trait trop discontinue, un peu trop minces, et trop près du passage piéton



Dans l'expérimentation de Strasbourg, les 3 écueils, décrits ci avant, se révèlent : trait trop discontinu, un peu trop minces, et trop près du passage piéton, L'observation montre qu'effectivement les voitures qui s'arrêtent , s'arrêtent plus loin du passage piéton que s'il n'y avait pas de ligne, mais :

1 - selon l'heure, selon la détermination moins ou plus marquée du piéton une partie des conductrices ne s'arrêtent pas

2 – une partie des conductrices s'arrêtent, en fait, lorsque leur corps est au niveau de la ligne, c'est-à-dire **à 2 m du passage piéton** ($3-1=2$) ce qui est insuffisant pour alors qu'avec un éloignement de 5 m, dans un tel cas, **il resterait 4 m**

Solution évitant les 3 écueils

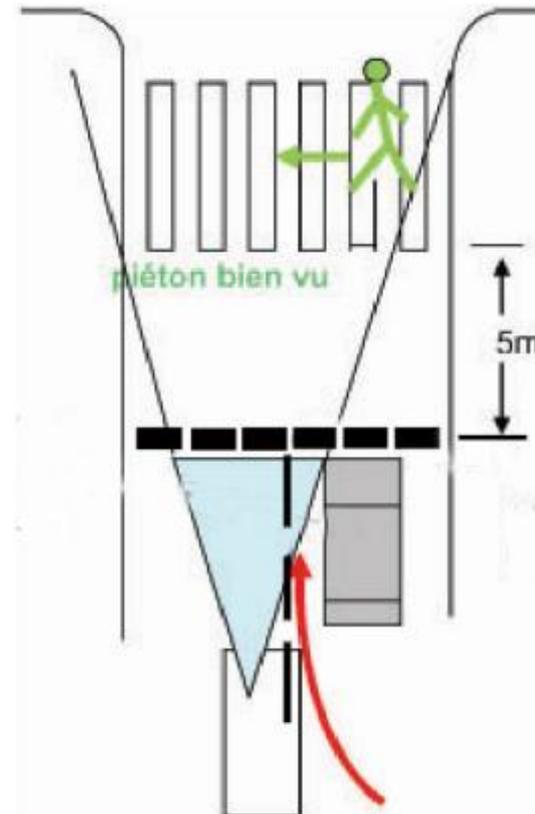
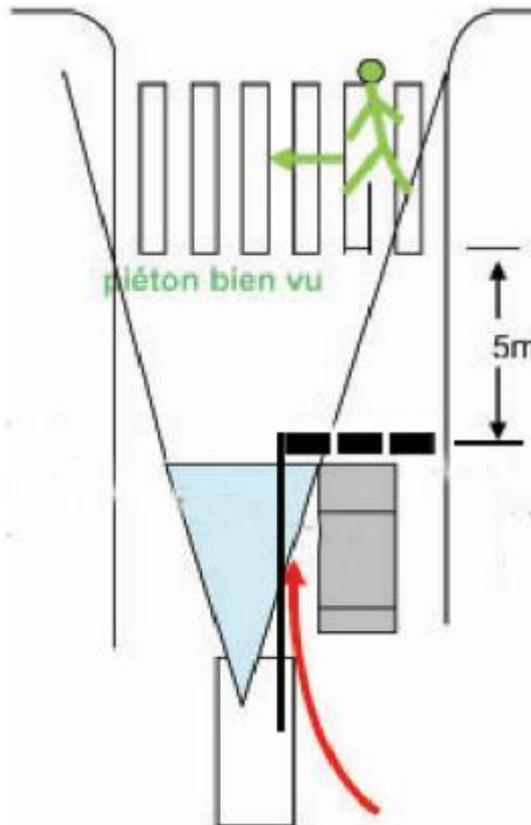
(ligne trop fine, trop discontinue, trop proche)

et résolvant les 3 dangers

(visibilité, hésitation, angle mort) :

- **ligne située à 5 m**
- **largeur entre 40 et 50 cm**
- **traits de 80 cm à 1 m espacés de 15 cm**

- ligne située à 5 m
- largeur entre 40 et 50 cm
- traits de 80 cm à 1 m espacés de 15 cm



Opportunité de proposer actuellement de résoudre ces dangers

Il y a actuellement une opportunité pour proposer une telle mesure en justifiant la proposition sur les faits suivants :

- 1** - La sécurité a régressé en 2014 et toute amélioration censée sera acceptée par les autorités et par l'opinion.
- 2**- Dans les 26 mesures prévues par M Cazeneuve en janvier 2015, la mesure N° 9 concerne justement la visibilité aux passages piétons :
Interdire le stationnement des véhicules (à l'exception des deux-roues) 5 mètres avant les passages piétons pour améliorer la visibilité entre piétons et conducteurs.
- 3** – la mission d'information parlementaire de 2011, présidée par M. JUNG a demandé de « sanctuariser » les passages piétons
- 4**- le nouveau décret du 12 novembre 2010 impose, aux conducteurs, des obligations renforcées vis à vis des piétons qui traversent dont celle de s'arrêter :
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 son intention de le faire"

Dossier établi par Jacques ROBIN
ingénieur routier
expert en accidentologie

jacques-marie-robin@wanadoo.fr

www.securite-routiere-plus.com

8 mars 2015