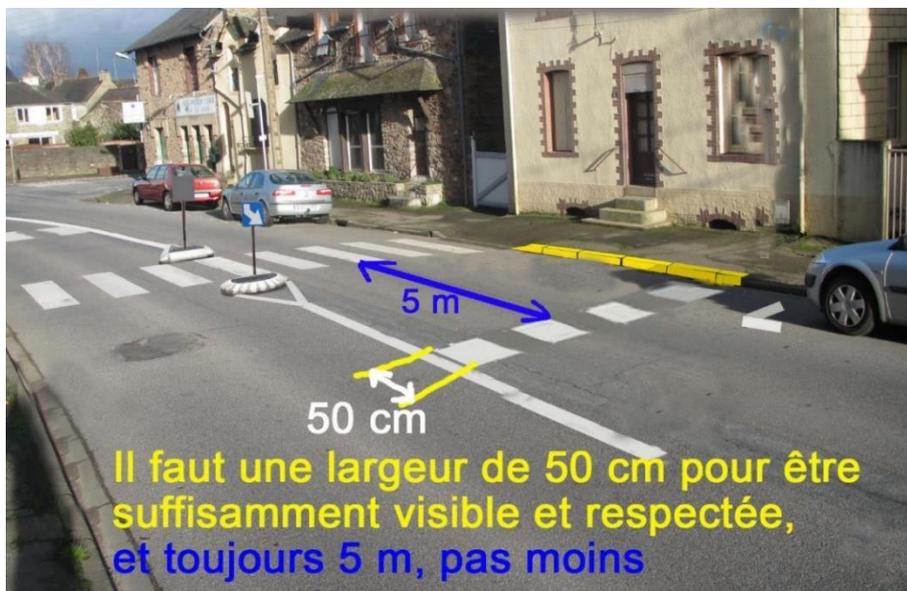


La **trop faible largeur (15 cm)** prévues pour la ligne d'effet des passages piétons définie par l'arrêté du 12 décembre 2018 la rendra **insuffisamment visible** et insuffisamment incitative pour la fonction de protection du piéton qui lui est attribuée, il faut une largeur de 50 cm.

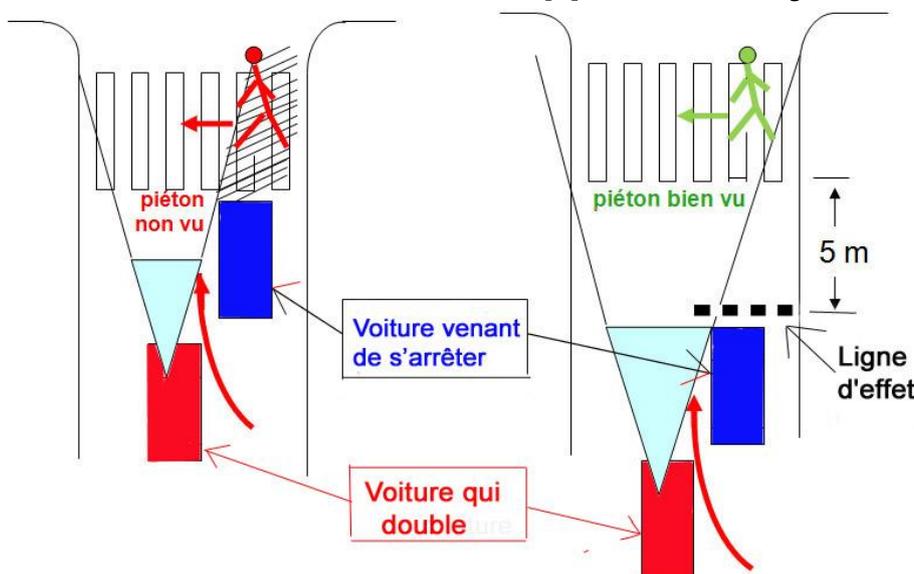
Il faut maintenant modifier l'arrêté

Au nom d'Adelcia

Au nom d'Adelcia 8 ans, de Nelson 14 ans, Laurent 14 ans, Sophie 50 ans, Oscan 2 ans, Julien 13 ans, Suzanne 73 ans, Stéphanie 18 ans, Claudine 71 ans, Catherine 83 ans, Jacqueline 81 ans, Matthieu 5 ans, qui ne seraient pas morts si une ligne d'arrêt convenable avait été tracée 5 mètres avant les passages piétons, il faut qu'un nouvel arrêté modificatif soit pris pour spécifier que les lignes d'effet des passages piétons devront avoir une largeur de 50 cm (au lieu de 15) et que l'espacement entre la ligne et le passage piéton doit être de 5 mètres, pas moins.



Rappelons l'enjeu :



Pour assurer une bonne visibilité mutuelle avec les piétons.

Les termes de l'arrêté sont les suivants :

« Les lignes transversales, dites ligne d'effet des passages pour piétons, peuvent être implantées entre 2 m et 5 m en amont du passage pour piétons. De couleur blanche, elles sont formées d'une ligne discontinue alternant des rectangles peints et des espaces de même dimensions, et ont une **largeur de 0,15 m**. Ces lignes matérialisent 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. »

Cette ligne de 15 cm de large, peu visible, sera insuffisamment respectée.

Elle a **cing** insuffisances sécuritaires.

1 – Avec une ligne de 15 cm, un trop grand nombre d'automobilistes ne s'arrêteront pas. La ligne de 15 cm n'est pas suffisamment incitative et beaucoup de conducteurs ne respecteront pas leur devoir "de céder le passage aux piétons qui s'engagent ou ont un **comportement** manifestant leur intention de le faire", **ils passeront sans s'arrêter**. Déjà l'observation montre à Rennes, à l'endroit où l'expérimentation avait été faite, que très peu d'automobilistes s'arrêtent spontanément depuis que la ligne a été nouvellement mise aux normes de l'arrêté (15 cm) : ils passent. (photo)



2^{ème} insuffisance sécuritaire : l'arrêt vraiment à la ligne. D'autre part parmi ceux qui les laisseront traverser, une trop faible partie s'arrêteront à cette ligne de 15 cm et ils s'approcheront trop près du passage piéton, diminuant ainsi la visibilité des piétons qui traversent.

Il eut fallu qu'elle soit d'une largeur de 50 cm comme dans la plupart des pays du [monde](#) et comme elle était choisie dans les expérimentations de Rennes et de Strasbourg. Sur ce point, il est étonnant qu'on fasse des expérimentations qui donnent satisfaction et qu'ensuite on décide différemment.

3^{ème} insuffisance sécuritaire : déjà il est constaté qu'une telle ligne n'est pas assez incitative pour s'y arrêter : elle n'est pas respectée aux endroits où elle est déjà pratiquée en France.

Une telle ligne étroite de 15 cm est déjà pratiquée pour d'autres besoins, elle est très peu respectée, par exemple pour lignes d'effet des feux (photo de gauche) et pour les sas cyclistes (photo de droite et plusieurs autres exemples sur le lien : [ligne sas non respectée](#)).



4^{ème} insuffisance sécuritaire : la ligne de 15 cm est vue, en perspective, comme un filet très mince.

La ligne de 15 cm de large n'est pas assez visible car lorsque la voiture est en approche, à une quinzaine de mètres, elle est vue comme un trait mince insuffisamment incitatif. (photo ci-dessous)



5^{ème} insuffisance sécuritaire : l'effacement avec le temps. Un autre inconvénient d'une telle ligne trop mince T'5 de 15 cm est qu'avec le temps, au bout de quelques mois, le trait pâlit et s'érode sur les bords le rendant encore moins visible, alors qu'un trait T5 de 50 cm continue de se voir, même s'il est pâli et érodé sur les bords.



Ailleurs dans le monde



On peut argüer que l'étroite ligne de 15 cm instaurée par l'arrêté du 12 décembre 2018 c'est mieux que rien, mais après avoir attendu si longtemps pour appliquer le mécanisme bénéfique d'une telle ligne sur la visibilité, et après avoir attendu 6 à 7 décennies pour copier le principe de ce qui donnait satisfaction ailleurs dans le monde, et comme nous sommes en pouvoir, à moyens constants, de faire bien, il serait dommage de s'arrêter à une demi-mesure car les demi-mesures donnent des quarts de résultats.

On peut imaginer quelles peuvent avoir été les raisons qui ont abouti à retenir cette demi-mesure malgré le professionnalisme que l'on reconnaît aux rédacteurs : la hâte et la simplification. La hâte, car cet arrêté contient une multitude d'autres mesures pour lesquels les besoins et les textes ont été compilés au cours des derniers mois ou années, et qu'il fallait, sans trop attendre, "sortir" l'arrêté. La simplification, car on est toujours enclin à choisir un type de ligne déjà existante et pratiquée pour d'autres fonctions, en l'occurrence la ligne T'2 "d'effet des feux tricolores" de 15 cm discontinue, mais la logique et le droit militaient en faveur du choix d'une ligne T2 discontinue plus large (50 cm), utilisée en carrefour pour indiquer aux conducteurs qu'ils doivent **céder le passage aux véhicules** circulant sur l'autre voie. Choisir pour la ligne de T2 de 50 cm pour les passages piétons serait logique puisque le décret du 12 novembre 2010 demande, justement dans les mêmes termes, aux conducteurs de **céder le passage aux piétons** s'engageant.

L'arrêté de 2018 a violé le droit attribué aux piétons par le décret de 2010

L'arrêté de 2018 a violé le droit attribué aux piétons par le décret de 2010 en abaissant cette ligne au rang de "ligne d'effet" alors qu'en droit et en logique il eut fallu la nommer "ligne céder le passage" ou "ligne d'arrêt", puisque le décret stipule l'un et l'autre : "*Tout conducteur est tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire.*" Bizarrement, l'arrêté de 2018 aussi dit pourtant que c'est "*l'endroit où les usagers circulant sur la chaussée doivent s'arrêter le cas échéant.*" Tout s'est passé en fait comme si l'arrêté de 2018 concernant la signalisation voulait faire un rétropédalage sur les termes du décret de 2010 et qu'on a surtout eut peur d'officialiser, sur le terrain, le fait qu'il fallait céder le passage aux piétons .

Les expérimentations faites ces dernières années à Strasbourg puis **Rennes** (photo ci-contre →) utilisaient pourtant cette ligne large de 50 cm et ont donné satisfaction ([bor résultat de l'expérimentation de Rennes](#)), il est donc difficilement compréhensible qu'une telle ligne de 50 cm n'ait pas été retenue dans l'arrêté du 12 décembre 2018.



Les interventions précédant la prise de l'arrêté. Les présidents et les experts d'associations reconnues sur le plan national avaient adressé le 20 mars 2017 une lettre aux différents ministres concernés ([Lettre aux ministres](#)) demandant d'adopter une ligne bien visible de 50 cm.

En mai 2015 j'avais établi un rapport exhaustif sur ce sujet à la Commission européenne et à la DSR ([rapport pour la commission européenne](#)) sur « l'étude sur les diverses pratiques européennes et mondiales de signalisation et d'aménagement des passages piétons et sur l'utilité de définir un cadre au niveau européen, afin d'éviter entre les États membres, des pratiques trop discordantes ou surtout insuffisamment sécuritaires. » J'avais adressé ce rapport à Mme Violeta BULC Commissaire européen aux transports et M. João AGUIAR MACHADO Directeur Général DG MOVE et à M. BARBE à la Délégation interministérielle à la sécurité routière. Vous y trouverez tous les éléments de comparaison avec les pratiques des autres pays européens. Il me semble dommage, au moment où l'on veut une **Europe homogène**, que des pratiques trop éloignées soient adoptées par la France. Ailleurs c'est une ligne d'environ 50 cm continue qui est instaurée, sauf en Pologne et en Croatie, où cette ligne de 50cm est discontinue, mais même si l'on ne souhaite pas, en France, une ligne continue, pour éviter la confusion avec le stop qui est sacralisée chez nous, au moins adoptons la même largeur que dans les autres pays où cette la largeur se situe autour de 50 cm et parfois plus en Suisse : voir exemple [Lausanne](#).

Une parenthèse ici sur ce qui se fait à l'étranger. Dans les autres pays européens et du monde, les passages piétons sont beaucoup moins nombreux qu'en France et limités aux rues importantes, alors qu'en France des passages piétons sont, marqués même dans les petites rues en zone 30 contrairement aux recommandations du CEREMA qui recommande de ne pas en marquer ou à défaut de faire des passages piétons suggérés ([Les passages piétons suggérés](#)). C'est donc sur les rues importantes, où les passages piétons sont nécessaires que la sécurité motivera d'y tracer une ligne d'effet.

Revenons aux comparaisons mondiales : dans de nombreux pays la ligne transversale en amont des passages piétons concerne surtout les passages piétons situés aux feux car leurs passages piétons sont surtout présents aux feux. Néanmoins, quelques pays comme par exemple le Portugal, la Serbie, la Chine, le Japon, l'Indonésie, le Mexique, la Slovénie, le Brésil, utilisent également cette ligne transversale en amont de tous les passages piétons, qu'ils soient aux feux ou hors feux.

En ce qui concerne les caractéristiques de cette ligne, dans pratiquement tous les pays du monde, cette ligne est une ligne continue large (monde). Seule la Pologne utilise une ligne discontinue 50x50x50 (traits de 50x50 cm espacés de 50cm) du type "céder le passage" français. **Ce sont justement les caractéristiques *minimum minimorum* en-dessous desquelles il n'aurait pas fallu descendre en France lors de l'arrêté de décembre 2018. C'est là qu'on a failli, il faut rattraper.**



Varsovie Pologne :
une large ligne discontinue de 50 cm qui devrait constituer un **bon compromis pour la France** entre les larges lignes continues de la plupart des autres pays du monde et la mini-mini-ligne de l'arrêté du 12 décembre 2018

Un autre détail de l'arrêté va être également très préjudiciable à la sécurité des piétons : le fait de dire que "*les lignes d'effet, peuvent être implantées **entre 2 m** et 5 m en amont du passage pour piétons*". C'est un autre rétropédalage par rapport aux expérimentations de Strasbourg et Rennes où la ligne était à 5 mètres : une grande partie des gestionnaires des villes vont s'engouffrer à plaisir sur cette possibilité de 2 m pour répondre au besoin constant, bien connu, de nuire le moins possible aux automobilistes. Or si la ligne est marquée à moins de 5 mètres, elle ne servira à rien, c'est un coup d'épée dans l'eau car l'observation a montré lors des expérimentations de Strasbourg et de Rennes que la moitié des conducteurs empiétaient d'environ 2 mètres sur la ligne et de ce fait il restait quand même 3 mètres de visibilité, mais si la ligne eut été à 2 ou 3 m il ne reste RIEN : voir photos : [beaucoup empiètent de 2 mètres](#).

Je viens d'adresser une requête à Madame Marie GAUTIER-MELLERAY Déléguée interministérielle pour la sécurité routière pour demander qu'un nouvel arrêté modificatif soit pris pour spécifier que les lignes d'effet des passages piétons devront avoir une largeur de 50 cm (au lieu de 15) et que l'espacement entre la ligne et le passage piéton doit être de 5 mètres (pas moins) sauf impossibilité matérielle.

Jacques ROBIN accidentologue,
auteur du site www.securite-routiere-plus.com [CV](#)

24 mars 2021