

Le grand livre blanc sur la sécurité routière

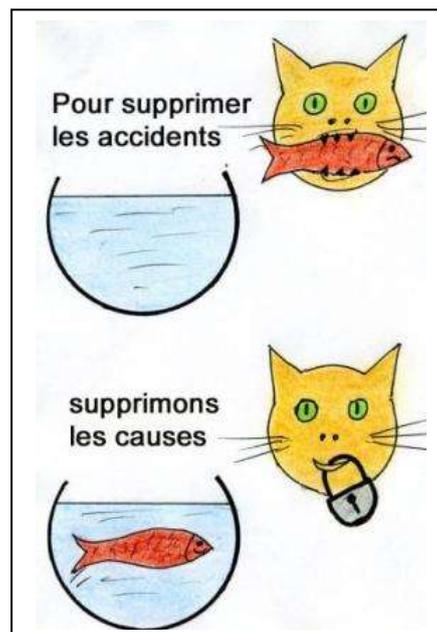
coordonné par Jacques ROBIN
Ingénieur routier, accidentologue.

La rédaction de ce livre blanc est ouverte à tous, à ceux qui désirent proposer des idées ou suggérer des modifications : experts de l'administration (CEREMA, DGITM, IFSTTAR et autres services ou experts indépendants, ou membres d'associations ou tous autres particuliers) dont déjà quelques-uns ont apporté leur collaboration, je les remercie.

Ceci est le chapitre sur la sécurité des piétons



**Le diable est dans
les détails** (*Nietzsche*)



Chapitre du Livre blanc : La sécurité des piétons

Composition du chapitre :

1 - Le piéton qui marche en bord de route hors agglo.

2 - Les piétons qui traversent la chaussée

3 - l'îlot refuge central

4 - la ligne d'arrêt à 5 m

5 - la nocivité du répétiteur de feux

6 - l'interdiction de stationner à 5 m

7 - le passage piéton sanctuarisé

8 - dans quelles rues placer des passages piétons

9 - les passages piétons suggérés

10 - la funeste règle des 50 m

11 – les trottoirs

12 – les masques latéraux : barrières et végétation

Préconisations. Pour faciliter la lecture, les préconisations, pour chaque sujet, apparaissent dans ce type de **rectangle vert**, en bas des pages ou en cours de page.

1 - Le piéton qui marche en bord de route à la campagne, souvent la nuit.

Les raisons des accidents

A- Les déplacements des piétons la nuit : en retour de discothèque (jeunes) et en allant au travail le matin (adultes). Les accidents viennent du fait que ces pétons s'habillent en noir et marchent à droite au lieu de marcher à gauche. Le piéton VOIT la lumière des phares de la voiture qui arrive derrière lui et de ce fait il pense donc que le conducteur le voit.

Préconisations N° Au niveau des pouvoirs publics, promouvoir, avec les professionnels de l'habillement, la mode et la fabrication, de vêtements noirs équipés de rubans rétroréfléchissants.

Préconisations N° Faire des campagnes médiatiques et scolaires pour rappeler que l'on doit marcher à gauche à la campagne

B- Les transports scolaires et les trajets à pied. À la campagne, les enfants qui se rendent à l'école parcourent quelques centaines de mètres de nuit en bord de route, entre leur domicile et l'arrêt du car scolaire. En ville, de jour ou de nuit les enfants sont accidentés en traversant les rues,

Préconisations N° ... Instituer la règle que le conducteur du car n'admette pas, lors des quelques secondes que se déroule la montée dans son car, l'enfant qui ne porte pas son gilet jaune, c'est un moment court mais le seul moment où le chauffeur a le pouvoir d'exiger le port du gilet jaune, même s'il l'enlève après dans le car. C'est une façon d'espérer qu'il le porte avant, sur le trajet à pied.

Préconisations N° Adopter des uniformes scolaires blancs, Demander aux tisseurs de mettre au point en France un tissu qui résiste un peu à l'eau, un peu au froid, un peu à la chaleur.



Préconisations N° Faire un refuge central au droit de l'arrêt du car scolaire, sans encoche pour se garer, de ce fait le car ET le refuge, empêchent les voitures de doubler, et les enfants sont vus par les automobilistes de l'autre sens.



2 - Le piéton qui traverse la chaussée

Le décret du 12 novembre 2010 dit : Tout conducteur est tenu de céder le passage, etc.

Le décret du 12 novembre 2010, porté à l'article R.415-11 du Code, a été très favorable à la sécurité du piéton : « *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.* »



Avant 2010 le conducteur était tenu de céder le passage au piéton « **engagé** » : il fallait être courageux



Le décret du 12 novembre 2010 a modifié l'article R.415 du code de la route : Le conducteur est tenu de céder le passage, au piéton « **s'engageant** »

... tenu de céder le passage, même si la rue ne dispose pas de passages piétons

Bien noter que cet article R.415-11 du Code de la route ne parle nullement de passage piéton, c'est-à-dire que le piéton a le droit de traverser même si la rue ne possède pas de passage piéton et dans ce cas le conducteur doit s'arrêter pour le laisser traverser.



Rue comportant des passages piétons



Petite rue sans passages piétons

Préconisations N° ; Bien expliquer aux enfants qu'ils doivent se montrer (un pas), puis attendre que la voiture s'arrête vraiment et que si la rue est pourvue en passages piétons, ils traversent au passage piéton, sinon bien se montrer et attendre l'arrêt de la voiture.

Nous venons de traiter la sécurité des piétons en général.

Abordons

la sécurité des passages piétons

Commençons par l'îlot refuge central

L'îlot refuge central est le meilleur aménagement de sécurité, il 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



Un passage piéton sans refuge est plus dangereux que l'absence de passage piéton

(photo Camille Schneider)



Préconisation N° établir un îlot refuge au centre de tous les passages piétons des rues de moyenne ou de grande importance

Quelle largeur de chaussée est suffisante pour placer un refuge central sur le passage piéton ?

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 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.

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 50m. 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

Préconisation N° Maintenir au moins 4,25 m de chaussée de chaque côté d'un refuge, pour la sécurité des cyclistes, sinon limiter la vitesse effective à 30 km/h

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



Interdire le stationnement sur une vingtaine de mètres



Faire une "encoche cycliste"

Préconisation N° pour disposer de suffisamment de largeur de chaussée pour établir un îlot refuge central sur un passage piéton, ne pas hésiter à supprimer au besoin le stationnement sur 20 m

Exemples de refuges centraux sur passage piéton



Préconisation N° Préférer des refuges bordurés et pourvus d'un panneau : ils sont plus visibles et protègent mieux les piétons

Exemples de passages piétons étrangers avec ou sans refuges



Stockholm – Photo J. Robin

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



Shanghai - Photo J. Robin

À Shanghai AUCUN refuge n'existe, même sur les passages piétons des avenues très larges : ci-contre six voies : c'est l'horreur et les conducteurs ne s'arrêtent pas pour laisser le piéton traverser !. Mais ils sont très attentifs et heurtent rarement un piéton.

Le pire danger : le passage piéton sans refuge dans une rue à 2 (ou 3) voies en sens unique

Le cas "Compiègne"

Ci-dessous à Compiègne, une femme 78 ans a été tuée par une voiture qui a dépassé une camionnette qui s'était arrêtée pour laisser traverser la piétonne.



Si la largeur est trop faible pour réaliser un refuge central, réduire à une voie au niveau du passage piéton



Préconisation N° proscrire les passages piétons sans refuge dans les rues à sens unique à 2 voies ou plus.

Éviter de réaliser des boulevards à 4 voies car la traversée est dangereuse pour les piétons Mais s'ils existent, les multi-refuges sont nécessaires

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.

Ce 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.

Préconisation N° Disposer des multi-refuges sur les boulevards à 4 voies : un refuge entre chacune des voies

L'îlot refuge en entrée de giratoire s'il y a 2 files d'entrée

Il convient impérativement de faire un refuge central sur le passage piéton de la bretelle entrante si elle comporte 2 files.

Par contre pour la bretelle sortante 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.

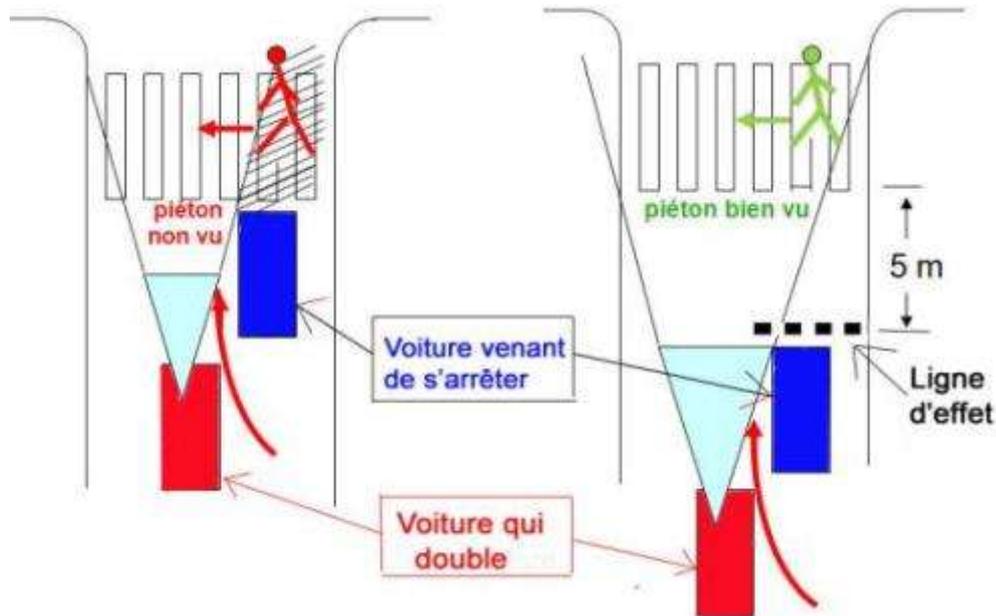


Préconisation N° Giratoires : Sur la bretelle d'entrée, placer un refuge central entre les deux voies au cas elle comporte 2 voies.
Sur la bretelle de sortie : proscrire la sortie en 2 voies

Abordons maintenant la ligne de protection des passages piétons, à implanter 5 m en amont

Officiellement le décret l'appelle "Ligne d'effet"

L'arrêté ministériel du 12 décembre 2018 offre la possibilité de tracer une ligne d'effet discontinue à 5 m en amont des passages piétons.



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 »

Commentaires :

Ce qui est bien. une telle ligne d'effet incite les conducteurs à s'arrêter à 5 mètres en amont du passage piéton, ce qui évite que le piéton soit masqué par la voiture qui s'arrêterait tout près du passage piéton et soit percuté par un véhicule (voiture ou moto) qui double les voitures arrêtées.

Ce qui est mal. Mais malheureusement, la ligne prévue par l'arrêté du 12 décembre 2018 est entachée d'insuffisance car elle est trop mince (**15 cm**) **donc peu visible** (photos de Saint-Malo ci-après où un homme y a été tué le 7 avril 2023). En plus de ce défaut, l'arrêté prévoit que les traits rectangulaires soient espacés par un espace équivalent à sa longueur : espace de 50 cm si le trait fait 50 cm, ce qui enlève encore la visibilité, **c'est trop espacé**, avec 25 cm le trait serait mieux perçu. Sur la photo de Saint-Malo ci après, on ne voit pratiquement pas le trait

Les caractéristiques de la ligne telles que prévues par le décret sont défaillantes



Ci-contre :
la ligne d'effet
conforme au décret,
mais elle n'est pas
assez visible .

Ce qui serait bien : ci-dessous **PARFAIT**

Certaines villes (entre autres Saint-Raphaël et Perros-Guirec) ont adopté une ligne plus large : 50 cm au lieu de 15. À Perros-Guirec (**ci-dessous**) les traits sont plus rapprochés : environ 15 cm au lieu de 50 , ce qui rend la ligne plus incitative,

Parfait



Schématiquement, la bonne ligne que je recommande est le photomontage ci-après :



J'ai relevé quelques accidents mortels de piétons qu'une telle ligne d'effet à 5 m aurait évités

→ 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, 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) Monique 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. Il a percuté la piétonne qui était masqué par la camionnette.

→ À **Saint-Malo** le 7 avril 2023 : piéton percuté et tué sur un passage piéton : la ligne d'effet, trop fine (15 cm), conforme au décret n'était pas assez visible en perspective. Une ligne de 50 cm de large aurait évité l'accident (voir photo quelques pages plus loin)

→ À **Aubervilliers** – 16 Mars 2024 : une fillette de 10 ans écrasée et tuée par un bus qui a redémarré au feu tricolore, le conducteur dit qu'il n'avait PAS VU la fillette. SI UNE LIGNE D'EFFET AVAIT ÉTÉ MARQUÉE, COMME LA POSSIBILITÉ ÉTAIT OFFERTE PAR L'ARRÊTÉ du 12 décembre 2018, le bus aurait été éloigné du passage piéton et LE CONDUCTEUR AURAIT VU LA FILLETTE -Elle n'aurait pas été dans l'angle mort.

→ À **Vallauris** le 29 août 2024 - Une fillette de 7 ans, Kamilya est morte après avoir été violemment renversée par un motard alors qu'elle traversait un passage piéton,

Un 2^{ème} avantage de la ligne d'effet à l'amont des passages piétons : il supprime l'angle mort devant les poids lourds.

Si les poids lourds s'arrêtent tout près du passage piéton un angle mort existe devant les poids lourds. Si le poids lourd s'arrête à 5 m l'angle mort est supprimé



**Un 3^{ème} avantage de la ligne d'effet
5 m à l'amont des passages piétons :
Les voitures électriques trop proches**

Les voitures électriques trop proches peuvent démarrer brutalement d'un bond, sans bruit, sans que les piétons puissent réagir si la voiture est trop près



Une bonne expérimentation avait pourtant été faite à Rennes

Une bonne expérimentation avait été faite à Rennes en 2016 avec une ligne de 50 cm de large, et avait donné de très bons résultats. Cette ligne était composée de traits de 50x50 cm, distants de 25 cm (photo ci-après)

C'est ce qu'il faut faire pour la sécurité des piétons



À l'étranger, les lignes d'effet sont très larges donc BIEN visibles. Exemples de passages piétons en section courante (hors carrefour à feux) :



**À l'étranger, les lignes d'effet sont très larges
donc très visibles (suite).**

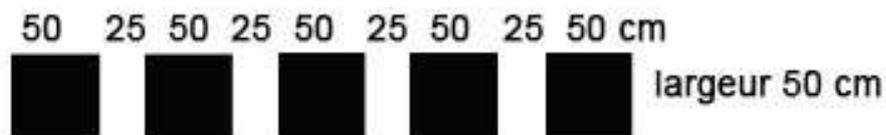
Exemples sur des passages piétons en carrefour à feu



Dans tous les autres pays, la ligne d'effet est très large (50 cm)

À l'inverse, en France la ligne d'effet de feu de 15 cm donnée comme exemple dans l'arrêté ministériel du 12 décembre 2016 n'est pas assez visible

Ci-dessous les bonnes caractéristiques de la ligne d'effet



Conclusion : 2 préconisations pour la ligne d'effet des passages piétons

Pour les maires, prendre un arrêté municipal

Préconisations N° pour les maires : prendre un arrêté municipal : « Dans le but d'assurer la sécurité des usagers, les dispositions ci-après seront prises en renforcement des dispositions offertes par l'arrêté ministériel du 12 décembre 2018 : Une ligne transversale, dite ligne d'effet des passages pour piétons, sera implantée à 5 m en amont des principaux passages pour piétons situés sur les voies importantes. De couleur blanche, elle est formée d'une ligne discontinue de 0,50 m de large alternant des rectangles peints de 0,50 m de long et des espaces de 0,20 à 0,25 m de long. 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 »

Pour DISR (Délégation Interministérielle pour la sécurité routière) : prendre un arrêté modifiant l'arrêté du 12 décembre 2018

Préconisations N° pour a Délégation Interministérielle pour la sécurité routière, : prendre un arrêté ministériel rectifiant l'arrêté du 12 décembre 2018 :: En modification de l'arrêté du 12 décembre 2018, une ligne transversale, dite ligne d'effet des passages pour piétons, peut être implantée à 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 0,50 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 »

Les répéteurs de feux sont nocifs

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

La circulaire du 23 septembre 2015 ne préconise plus les répéteurs de feux, il faut donc tout mettre en œuvre pour qu'ils soient effectivement supprimés le plus rapidement possible



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).

Depuis la **circulaire du 23 septembre 2015** les répéteurs 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 répéteurs de feu n'existent qu'en France et dans 3 pays anciennes colonie ou protectorat, c'est une erreur française

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



Autriche



Slovaquie



Espagne



Suisse



Singapour

Le répétiteur de feux incite à s'approcher près de feu, créant un angle mort mortel

Le répétiteur de feux incite les conducteurs à s'approcher trop près de feu, créant ainsi un angle mort dangereux : beaucoup d'accidents mortels, par exemple l'accident d'Aubervilliers du 16 mars 2024, fillette de 10 ans tuée.



Préconisation N° Il importerait de modifier l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière pour spécifier que les répétiteurs de feu sont proscrits et que les répétiteurs existants doivent être supprimés avant le ... (exemple 31 décembre 2029)

Les boucles de détection trop proches du feu

Comme les répéteurs, les boucles de détection des véhicules aux feux, génèrent un danger si elles sont trop près du feu car elles obligent les conducteurs à approcher leur voiture tout près, trop près, des passages piétons pour être détectée



Préconisation N° Pour les maires : si une boucle de détection des véhicules aux feux est installée, il faut l'implantées à plus de 7 mètres du feu.

Pour les services centraux : les éventuelles Spécifier dans l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière que si une boucle de détection des véhicules aux feux est installée, elle doit être implantées à plus de 7 mètres du feu.

Parlons maintenant du danger du stationnement 5 m avant le passage piéton.



Cette mère est restée longtemps pour attendre qu'aucune voiture n'approche car le véhicule en stationnement tout près du passage piéton la masquait des voitures s'approchant. Si le véhicule ne stationnait pas si près les conducteurs des voitures approchant se seraient arrêtés à distance dès que leur conducteur auraient vu la poussette.

Pour les places de stationnement marquées au sol on accepte le danger !

Le décret du 2 juillet 2015 interdit pourtant de stationner 5 m avant un passage piéton, MAIS pour les places marquées au sol on peut attendre le 31 décembre 2026 pour les effacer !

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 sauf pour les motos et SAUF pour les places marquées au sol.

« Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le **31 décembre 2026.** »



C'est un grave manque de considération de la sécurité des piétons d'avoir autorisé les places de stationnement "marquées" à moins de 5 m des passages piétons et d'avoir choisi une date si lointaine (décembre 2026) pour les supprimer, alors que dès le décret du 2 juillet 2015 le "stationnement", par principe y est interdit.

Préconisation N° Ministère : Faire une campagne ministérielle pour inciter les villes à supprimer sans attendre 2026, les places de stationnement marquées.

Associations de piétons : tout mettre en place pour attaquer en justice en référé, dès le 1^{er} janvier 27, les villes où il resterait des places marquées 5 m avant les passages piétons. Les informer dès à présent de cette action en justice.

2^{ème} défaut du décret du 18 mai 2020 : avoir permis le stationnement des bicyclettes dans la zone de 5 mètres. Or les bicyclettes masquent les enfants

Le décret du 18 mai 2020 a modifié le décret de 2015 en interdisant également le stationnement des motos et cyclomoteurs mais permet donc le stationnement des cycles (et assimilés).

La loi du 24 décembre 2019 : afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, **aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel.**



Le stationnement autorisé pour les cycles est une erreur dangereuse qu'il faut rectifier par la prise d'un nouvel arrêté



Cette autorisation pour les vélos est d'autant plus dangereuse que l'on empêchera JAMAIS quelques motos ou scooters d'y stationner comme par exemple ci-dessous à Paris 11^{ème}

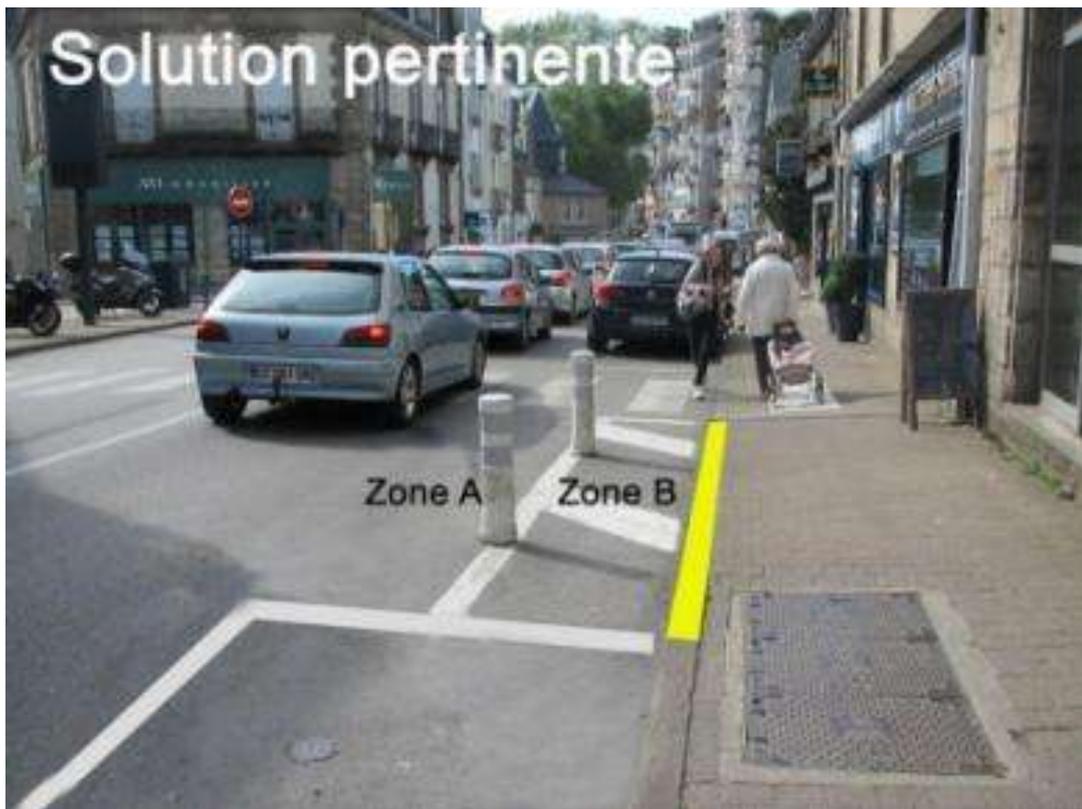
Préconisation N° - Prendre un arrêté ministériel modifiant l'arrêté du 18 mai 2020. pour interdire aussinle stationnement des vélos 5 mètres avant les passages piétons.

Une solution pertinente pour empêcher le stationnement (voiture, moto, vélo, ...) dans la zone de 5 m avant les passages piétons.

Celles-ci-dessous, vue à Vannes, est assez pertinente.

Pourquoi ?

Car les deux balises J11 ne constituent pas un obstacle visuel trop important et DIVISENT la zone et deux demi-zones dissuadant de ce fait le stationnement d'une moto car en zone A elle serait vulnérable et en zone B elle serait seule, donc crainte accentuée de verbalisation.



Préconisation N° - Aménager habilement la zone de 3 mètres de stationnement interdit afin de dissuader naturellement les voitures et les motos et vélos d'y stationner

Ne RIEN placer dans les 5 mètres

Éviter aussi de placer avant les passages piétons des bacs à végétation **MÊME BAS** car les plantes poussent et ne connaissent pas les centimètres, et toutes les plantes ou "petites fleurs" sont plus hautes que les petits enfants



Préconisation N° Proscrire absolument de placer de la végétation, qu'elle soit en bac ou en terre, dans les 5 mètres avant les passages piétons, ni sur la chaussée, ni sur bord du trottoir.

Matérialiser l'interdiction de stationner 5 mètres 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.



Dans le cas d'une rue normale, sans aucun marquage de stationnement, il est préférable de matérialiser l'interdiction des 5 mètres, bien que le code de la route suffise théoriquement

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 :

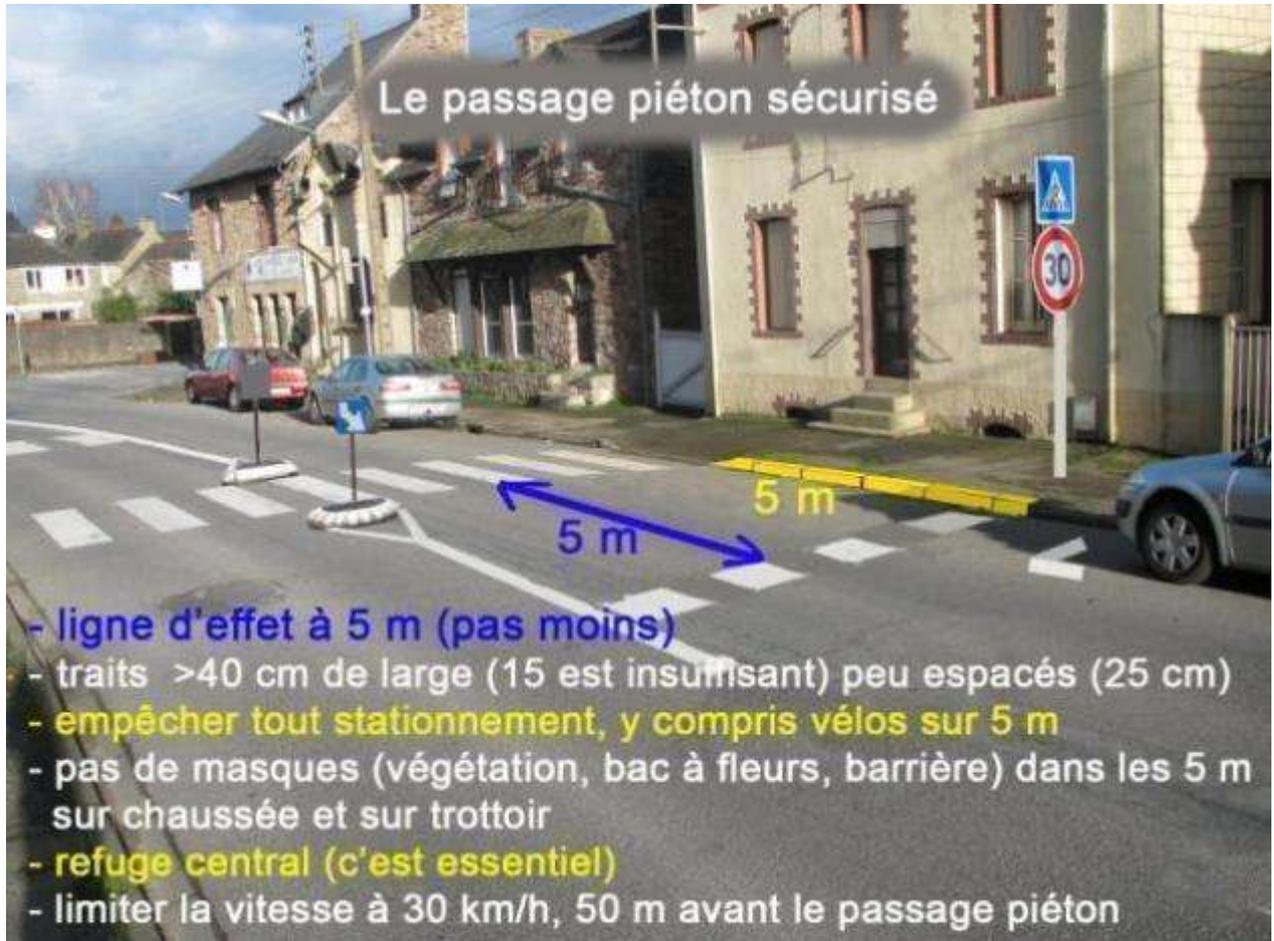
L'arrêt et le stationnement gênants ou très gênants peuvent éventuellement être indiqués

- 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.

Préconisation - matérialiser l'interdiction de stationner 5 m avant les passages piétons 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.

Le passage piéton sécurisé

Résumé, sur un passage piéton,
des 6 dispositions sécuritaires



Ci-contre : **exemple de Shanghai** : la vitesse est souvent limitée à 30 km/h aux passages piétons.



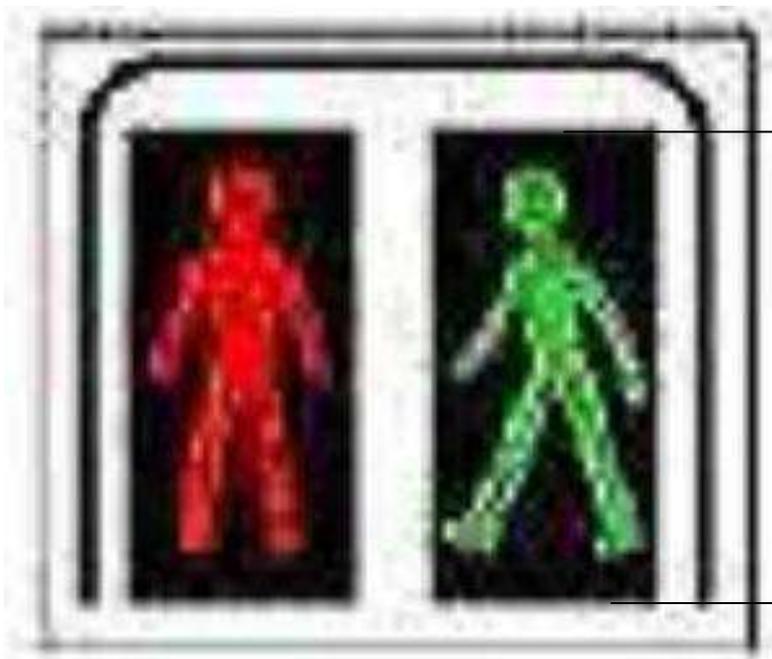
Préconisation N° - Récapituler, en interne, dans les services des villes, les 6 dispositions de sécurisation des passages piétons : Refuge central – Marquage d'une large ligne d'effet (50 m) - Signaler l'interdiction de stationner - Proscrire les masques (végétation, bac à fleurs, barrière) dans les 5 m sur chaussée et sur le trottoir – Limiter la vitesse à 30 km/h.

Le pictogramme piéton aux feux

Ils sont TOUJOURS trop petits (140 mm), les personnes âgées ou malvoyantes ne les voient pas bien, surtout s'il y a du soleil, ou lorsque la rue est large.

Il faut adopter la grande taille prévue par la norme NFP 99200 : 250 mm,

D'après la norme NFP 99200 ils peuvent être entre 140 et 250 mm mais malheureusement l'habitude a été prise de prendre la hauteur minimale de 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



Pour les personnes âgées, mais aussi les autres, les pictogrammes piétons de 140 mm sont trop petits, surtout lorsque les conditions de lumière sont défavorable (soleil, pluie, etc.)

Préconisation - Adopter des pictogramme piétons de feux de grande taille (250 mm) sinon ils ne sont pas assez visibles par temps de pluie ou de soleil, surtout pour les personnes âgées..

Pictogramme piéton, vert ou rouge, indiquant aux piétons qu'ils peuvent traverser au feu

Actuellement, depuis 1990, la figurine piéton verte passe brutalement au rouge pour signifier au piéton qu'il ne faut plus s'engager. Ce système est incongru et inadapté à la compréhension des usagers et en particulier des enfants qui sont paniqués et ne savent pas s'ils doivent s'arrêter, rebrousser chemin, ou courir (photo).



L'arrêté ministériel du 13 juin 2022 permet d'améliorer cette incompréhension : Il rend possible l'affichage d'un décompte chiffré, associé au pictogramme piétons : vert ou rouge" qui indique au piéton le nombre de secondes du temps de vert (ou de rouge) restant. En fait c'est surtout le temps de vert restant qui est utile aux piétons.

C'est fait depuis de nombreuses décennies à l'étranger



Préconisation N° - Installer, sur les carrefours à feux, le décompte chiffré du nombre de secondes de vert restant pour traverser, en veillant bien que ce ne soit pas au détriment du temps accordable aux piétons, c'est-à-dire qu'il ne faut pas qu'il y ait plus de 2 ou 3 secondes entre le chiffre zéro et l'allumage du feu vert des voitures. Il est possible et adroit, de personnaliser les derniers chiffres (3, 2, 1, 0) en faisant clignoter la figurine verte

Nous venons de voir dans les pages précédentes ce que devrait être un bon passage piéton (refuge central, ligne d'effet à 5 m, suppression des masques à la visibilité, etc.)

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

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

→ Les passages piétons ne sont ni utiles, ni souhaitable dans les moyennes ou petites rues, 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.

Il faut donc absolument éviter d'implanter des passages piétons dans les petites ou moyennes rues, car de toutes façon tous les piétons y traversent à côté, à l'endroit qu'ils désirent, même à moins de 50 m d'un passage piéton et on l'accepte couramment : ce serait donc les piéger, les mettre en tort en cas d'accident, et cela constituerait un très mauvais aspect pédagogique et civique pour les enfants : c'est l'école de l'infraction

On ne doit pas installer une disposition dont le non respect est sanctionnable alors qu'on sait que c'est couramment non respecté et non sanctionné.



Préconisation N° - Proscrire le marquage de passages piétons dans les rues moyennes ou petites car tous les piétons passent à côté et on l'accepte : c'est l'école de l'infraction pour les enfants, mais plus grave : on les met délibérément dans leur tort en cas d'accident. En plus, les passages piétons ne rajoutent officiellement aucun droit ni aucune sécurité aux piétons.

Le passage piéton suggéré

Si l'on veut néanmoins, dans les petites rues, indiquer aux piétons les endroits préférentiels pour traverser : il est possible de faire des passages piétons suggérés.

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



Exemples de passages piétons suggérés peints



Préconisation N° Dans les rues moyennes ou petites, il est souhaitable et officiellement possible de ne faire aucun passage piéton, ou, si l'on désire, il est possible de faire des passages piétons suggérés qui ont l'avantage de ne pas mettre les piétons dans l'illégalité s'ils traversent à côté.

Nous avons traité les 7 sujets concernant le chapitre du livre blanc consacré aux passages piétons :

- 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

Abordons maintenant le dernier sujet concernant le chapitre des passages piétons du livre blanc :

la fâcheuse règle des 50 mètres par rapport aux passages piétons

Rappel de code de la route

Article R. 412-37 - Les piétons doivent traverser la chaussée en tenant compte de la visibilité ainsi que de la distance et de la vitesse des véhicules.

Ils sont tenus d'utiliser, lorsqu'il en existe à moins de 50 mètres, les passages prévus à leur intention.

Aux intersections à proximité desquelles n'existe pas de passage prévu à leur intention, les piétons doivent emprunter la partie de la chaussée en prolongement du trottoir.

C'était raisonnable autrefois, la consigne n'a pas changée



- C'était raisonnable autrefois. J'éteignais le matin et j'allumais le soir. J'avais le reste du jour pour me reposer, et le reste de la nuit pour dormir.
- Et, depuis cette époque, la consigne a changé ?
- La consigne n'a pas changé, dit l'allumeur. C'est bien là le drame ! La planète d'année en année a tourné de plus en plus vite, et la consigne n'a pas changé !
- Alors ? dit le petit prince.
- Alors maintenant qu'elle fait un tour par minute, je n'ai plus une seconde de repos. J'allume et j'éteins une fois par minute

Saint-Exupéry - le Petit Prince

La règle des 50 m, c'était raisonnable autrefois

Cette règle des 50 mètres qui a été édictée à une époque où : 1) il y avait peu de passages piétons, 2) ils étaient situés là où ils étaient nécessaires, sur des carrefours importants, 3) les voitures roulaient plus vite en ville, 4) les voitures avaient de mauvais freins, 5) tout le trafic, y compris le transit, passait en ville, 6) il y avait en l'air, l'idée de la suprématie des voitures, que la vitesse était synonyme de dynamisme. 7) les déplacements en voiture répondaient à un but social, collectif : médecins, laitier, ...sous entendant une priorité sur la piétaille.

Maintenant tout est changé, maintenant 1) il y a une énormément de passages piétons, 2) en France on en trouve partout, même aux endroits où ils n'ont aucune nécessité, 3) les voitures roulent moins vite en ville (50-30), 4) les voitures sont pourvues de freins qui leur permettent de s'arrêter dans de bonnes conditions, 5) les axes supportant le trafic sont en majorité reportés sur des déviations extérieures à la ville, 6) la vie locale est prépondérante. 7) on se déplace en voiture pour des raisons individuelles, parfois peu justifiées, n'impliquant aucune priorité sur les piétons qui peuvent donc prétendre à ce que les voitures s'arrêtent pour les laisser traverser et roulent assez lentement.

Maintenant cette règle des 50 m n'a sa justification que seulement aux passages piétons situés aux feux car aux abords des feux, cela présenterait des dangers qu'un véhicule doit s'arrêter à 30m du feu vert pour laisser traverser un piéton.

A contrario, aux passages piétons hors feux, cette règle des 50 m gêne énormément les piétons et n'apporte aucun gain aux automobilistes. À cette gêne se rajoute, pour les passages piétons situés dans les petites rues, une acceptation tacite de tolérance du non respect de la loi (les 50 m) du fait de l'exagération de marquage de passages piétons partout et n'importe où, sans discernement.

Comment en est-on arrivé là ?

Les raisons de cet excès de passages piétons sont en fait assez étranges, elles sont à rechercher à l'origine (années 50-60) dans une sorte d'ostracisme envers les piétons, une manière de ghettoïsation ou tout au moins une volonté de privilégier le trafic automobile en évitant que les piétons ne traversent partout. Ce raisonnement était d'ailleurs en partie justifié puisqu'au début des années 50-60, les passages piétons n'étaient placés que là où ils devaient être c'est-à-dire sur les voies artérielles.

Puis un renversement non formulé s'est opéré : la dialectique initiale "ne traversez que sur les passages piétons car c'est la loi pour ne pas gêner les voitures" a évolué insidieusement et mensongèrement vers "ne traversez que sur les passages piétons car c'est la loi et vous y serez plus en sécurité".

Ces deux assertions (dont la 2^{ème} fausse) se sont chevauchées pendant ces dernières décennies, aboutissant, pour les tenants du trafic automobile, à marquer des passages piétons dans plus en plus de rues pour restreindre la présence des piétons et pour les tenants de la sécurité des piétons, surtout les mères de famille, à réclamer de plus en plus de passages piétons, même dans les petites rues, en croyant à tort qu'ils y seraient plus en sécurité qu'en l'absence de passages piétons, alors que la seule chose qu'ils "gagnaient" était de mettre dans l'illégalité les piétons qui traversaient comme précédemment dans la rue.

Têtes baissées, les yeux grand fermés, les deux groupes antagonistes ont inondé la France de peinture blanche.

Nous en sommes là maintenant et la confusion s'amplifie renforcé par le constat que la première (parfois la seule) consigne "à l'emporte pièce" que l'on donne aux enfants par plaquettes imprimées ou oralement est la phrase fausse "tu ne traverses que sur les passages piétons".

Ce phénomène de ne pas modifier des procédures héritées du passé alors que le contexte a changé, a reçu un nom : la théorie de la *path dependence* ou *dépendance au sentier* : *au début un simple sentier tournicotant selon les limites des champs a été un peu élargi pour créer un "chemin de terre", puis élargi progressivement pour un chemin plus large, puis goudronné, puis de nouveau élargi en "route" tournicotante.*

La règle des 50 m, ce n'est plus raisonnable maintenant.

Maintenant on met des passages piétons partout, même dans les petites rues, mais on a conservé la règle qui interdit de traverser à côté, jusqu'à 50 m, or tout le monde le fait et c'est accepté : C'EST L'ÉCOLE DE L'INFRACTION, c'est l'acceptation tacite de la tolérance du non respect de la loi.

Il faut donc changer la règle.



Quatre infractions à la règle des 50 m, en trois minutes, dans cette rue : qui est en tort ?



Qui est en tort ?

Celui qui traverse hors passage piéton ?

Celui qui a un vêtement marqué le passage piéton ?

Celui qui ne verbalise pas (11€)?

Celui qui maintient la règle des 50 m dans le code de la route ?



La solution LOGIQUE pour régler cette fâcheuse règle des 50 m

Modifier le code de la route pour transférer à la seule présence de feux tricolores la règle des 50 m qui est actuellement liée à la présence de passages piétons.



En effet, seule dans la zone des 50 m des feux les conditions de circulation sont incompatibles avec des traversées de piétons en sécurité car :

- 1 d'une part les conducteurs ont toute leur attention portée sur les feux donc ne peuvent pas en même temps surveiller les piétons
- 2 lorsque le feu est vert ils savent que les piétons ne traverseront pas
- 3 enfin, le feu vert fait accélérer, il serait donc dangereux que les piétons traversent dans cette zone.

Préconisation N° Considérant que près des feux il y a des raisons de maintenir la règle des 50 m et que hors des feux cette règle pernicieuse et qu'il n'y a aucune raison de maintenir la règle des 50 m, le code de la route est à modifier comme suit :

Article R. 412-37 : Les piétons doivent traverser la chaussée en tenant compte de la visibilité ainsi que de la distance et de la vitesse des véhicules.
Il leur est possible d'emprunter préférentiellement les passages piétons ou la partie de la chaussée en prolongement du trottoir.

Article R. 412-38 – Lorsque des feux tricolores existent à moins de 50 mètres, les piétons sont tenus de traverser à ces feux.
Les feux de signalisation lumineux réglant la traversée des chaussées par les piétons sont verts ou rouges et comportent un pictogramme.
Lorsque la traversée d'une chaussée est réglée par ces feux, les piétons ne doivent s'engager qu'au feu vert. Lorsque la traversée d'une chaussée est réglée par un agent chargé de la circulation, les piétons ne doivent traverser qu'à son signal.

Nous avons traité les 8 sujets concernant les passages piétons :

- 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
- La fâcheuse règle des 50 mètres

Abordons maintenant les trottoirs

5 - 05-2024

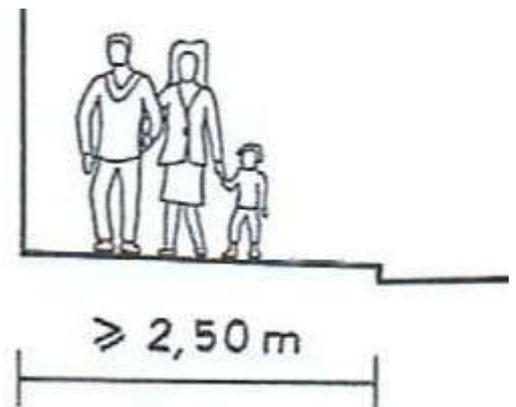
Les trottoirs

1 - La largeur des trottoirs

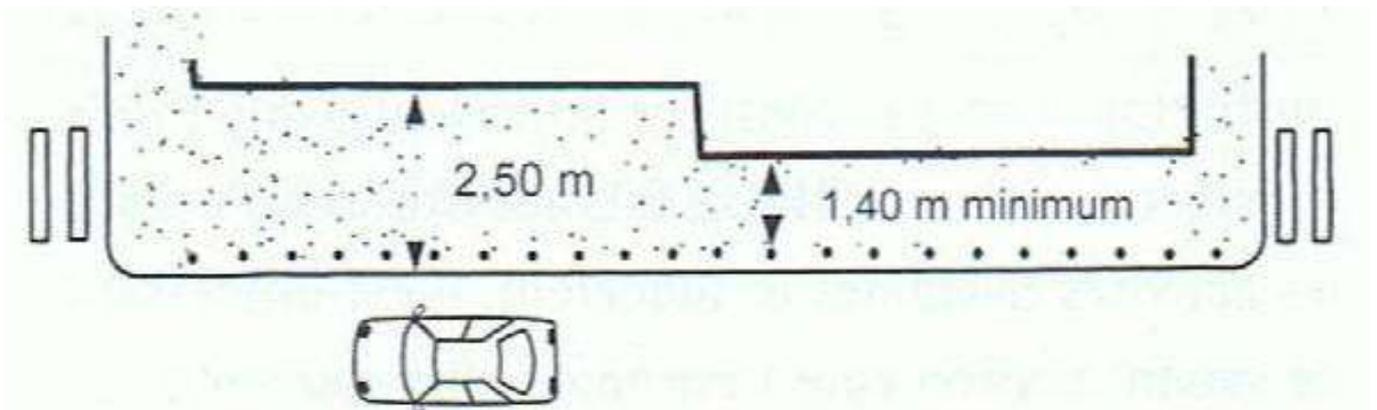
Le guide "Voirie urbaine" du CEREMA fixe à 2,50 m la largeur recommandée pour un trottoir ne supportant pas de trop nombreux piétons, Dans les quartiers très commerçants il faut une plus grande largeur.

Dans certains endroits de la ville, les habitants ont besoin de plus de place : parfois la densité des piétons est élevée (...), dans ce cas le trottoir va bien au-delà de 2,50 m de large. Le trottoir doit être en harmonie de proportion avec la rue dans laquelle il se situe.

Un bon objectif est 50% de la largeur entre façade pour la chaussée et 50% pour les trottoirs (25% pour chaque côté) : 1/4, 1/2, 1/4.



Recommandé : au moins 2,50 m



Le guide précise de "n'adopter le minimum (1,40 m) que si l'on ne peut vraiment pas faire plus et après avoir épuisé toutes les solutions possibles : suppression du stationnement, réduction de la largeur de la chaussée"

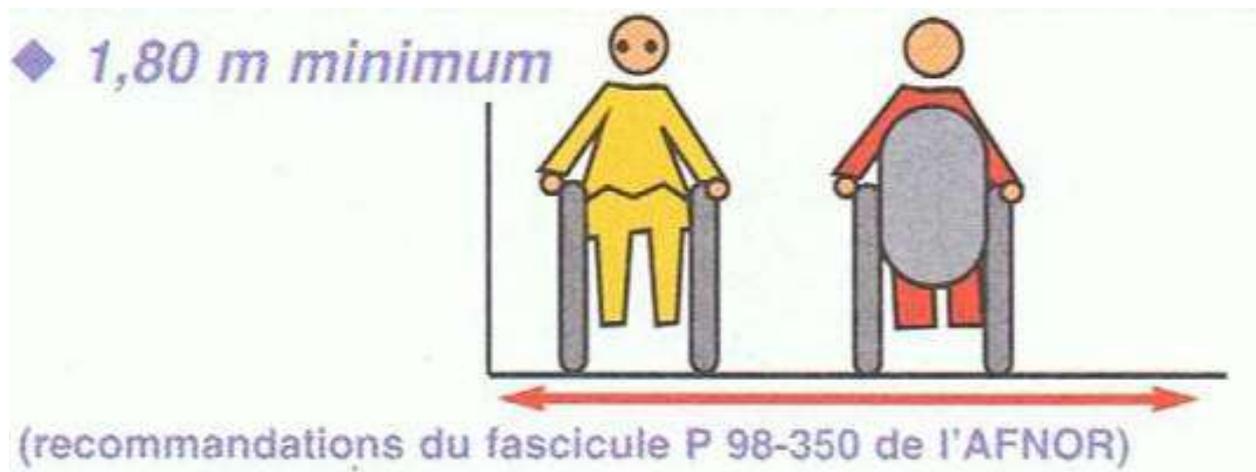
La largeur des trottoirs (suite)

L'arrêté du 15 janvier 2007 Pour l'accessibilité des personnes handicapées

L'arrêté du 15 janvier 2007 pris à la suite du décret 2006-1657 du 21 décembre 2006, fixe la largeur minimale des trottoirs est de 1,40 m

Décret n° 2006-1658	Arrêté du 15 janvier 2007 modifié modifié par arrêté du 18 septembre 2012
<p>CHEMINEMENT</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Sol Non meuble, non glissant, sans obstacle à la roue, à la canne et au pied ■ Largeur Largeur suffisante 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 1,40 m minimum libre de tout obstacle ◆ 1,20 m si aucun mur ou obstacle de part et d'autre du cheminement ◆ Trous et fentes < 2 cm 

Le fascicule P 08-350 de l'AFNOR
recommande une largeur minimale des trottoirs 1,80 m



Mais trop souvent les gestionnaires s'en tiennent au minimum recommandé pour les personnes handicapées (1,40 m) alors que le minimum recommandé pour les piétons est de 2.50 m par le CEREMA et 1,80 m par l'AFNOR et que **le bon objectif est de 25% de la largeur entre façade** pour chaque trottoir (1/4, 1/2, 1/4).

Tout se passe comme si certains maires ne comprenaient pas le mot "minimum" (1,80 m) et le considéraient comme "maximum"

Tout se passe comme si certains maires pensaient que si deux fauteuils roulants peuvent se croiser, cela suffirait pour que des centaines de piétons puissent marcher sur le trottoir

Élargir les trottoirs

Les trottoirs sont souvent trop étroits

Trop souvent les gestionnaires s'en tiennent au minimum minimorum de largeur fixé par les textes, et, même dans les cas où il est possible de faire le trottoir beaucoup plus large, comme l'exemple ci-dessous où une mer de bitume est disponible à un endroit reliant un collège et une école au centre ville, où il passe 200 enfants quatre fois par jour.



Trottoirs étroits : une habitude héritée du passé

L'habitude héritée du passé de privilégier la circulation automobile en négligeant les besoins et la sécurité des piétons en ne leur attribuant que des trottoirs de faible largeur.



Préconisation N° : à destination des municipalités : élargir les trottoirs étroits afin d'obtenir partout au moins 2,50 m quand c'est possible, sans se tenir au "minimum handicapé" de 1.40 m et plus de 2,50 m dans les rues commerçantes. Tendre vers une largeur de trottoir, pour chaque côté, de 25% de la largeur entre façade. Pour atteindre ces buts, supprimer le stationnement s'il le faut..

Combattre le stationnement sur les trottoirs : légal, illégal.
D'abord combattre le stationnement illégal.



Combattre le stationnement sur les trottoirs (suite)

La France est l'un des rares pays au monde où l'on **tolère** ou **organise** le stationnement sur trottoir

La France est l'un des rares pays au monde où l'on tolère que les voitures stationnent illégalement sur les trottoirs. et où l'on organise légalement leur stationnement sur de larges parties du trottoir.



Photos : J. ROBIN



Comment combattre le stationnement **illégal** sur les trottoirs :

D'abord rappeler aux usagers que la règle normale est de stationner sur la chaussée, et pas sur le trottoir (amende 135 €)

Pour les maires : rappeler aux usagers que le stationnement est interdit sur les trottoirs (135 € depuis le décret du 2 juillet 2015) et qu'il n'est pas interdit sur la chaussée (sauf interdiction localisées et signalisées : panneau ou peinture jaune)

Mais ici il y a un problème car en même temps que l'article 417-10-II interdit de stationner sur le trottoir, l'article 417-9 stipule que « tout véhicule en stationnement doit être placé de manière à ne pas constituer un danger pour les usagers », sont notamment considérés...etc. » Intuitivement, l'automobiliste considèrera que s'il est stationné sur la chaussée, il constitue un danger, donc il préférera gêner les piétons et courir le risque d'une amende très peu probable. On n'est donc pas sorti du problème.

Considérant la gêne aux piétons, le fait de "revenir" à la situation "normale" de stationner sur la chaussée peut gêner un peu le trafic automobile dans certaines rues du fait de la diminution de la largeur circulaire, mais c'est un choix qu'il faut maintenant accepter puisque les instances nationales affichent maintenant de la nécessité de favoriser la marche et permettre des déplacements sécurisés et naturels des piétons. S'il le faut, la municipalité peut organiser le stationnement d'un seul côté ou en chicane matérialisé en peinture ou en îlots bordurés (page suivante)



Poser des avertissements sur les pare-brises :

"Mairie de X Avertissement.

Votre véhicule est stationné sur le trottoir ce qui est interdit par l'article R.417-10 du code de la route et passible d'une amende de 4^{ème} classe (135 €).

Conformément à l'article R.417-1 du code, votre véhicule doit être stationné sur la chaussée, puisqu'aucun panneau, ni marquage jaune, ne l'interdit.

Préconisation N° : à destination des maires : Rappeler aux usagers, par avertissements sur les pare-brises, que le stationnement est interdit sur les trottoirs (135 € depuis le décret du 2 juillet 2015) et qu'il n'est pas interdit sur la chaussée (sauf interdiction localisées et signalisées : panneau ou peinture jaune),

Pour éviter le stationnement sur les trottoirs, d'abord ne pas l'interdire sur la chaussée.

S'il reste 4,60 m deux voitures peuvent se croiser

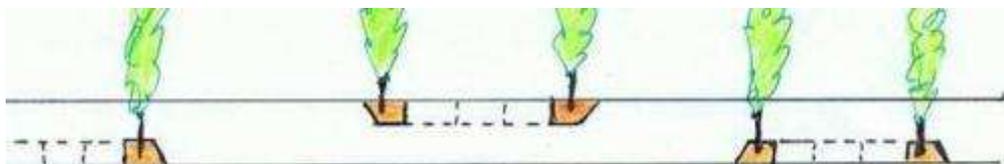


Si la rue est étroite ou si des poids lourds se croisent (5,60 m), une solution est d'organiser le stationnement d'un seul côté.

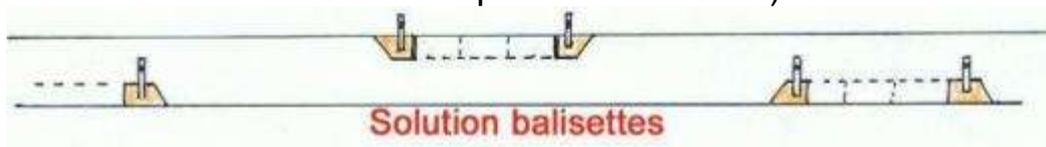


Préconisation N° : à destination des maires : Pour combattre le stationnement sur les trottoirs, ne pas l'interdire sur chaussée et l'organiser sur la chaussée, des deux côtés ou d'un seul côté, selon la largeur disponible.

Pour éviter le stationnement sur les trottoirs, il faut l'organiser sur la chaussée, par exemple en chicane marquées ou bordurées.



Avec balisettes ou arbres (pas arbuste ou bacs à fleurs, car ils masquent les enfants !)

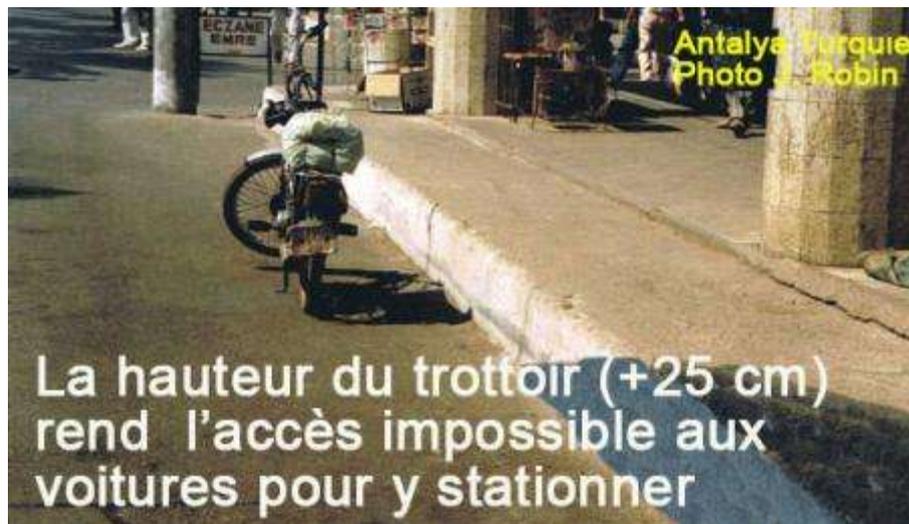


Préconisation N° : à destination des maires : Pour combattre le stationnement sur les trottoirs, ne pas l'interdire sur chaussée et organiser des stationnement sur chaussée, en chicane des deux cotés.

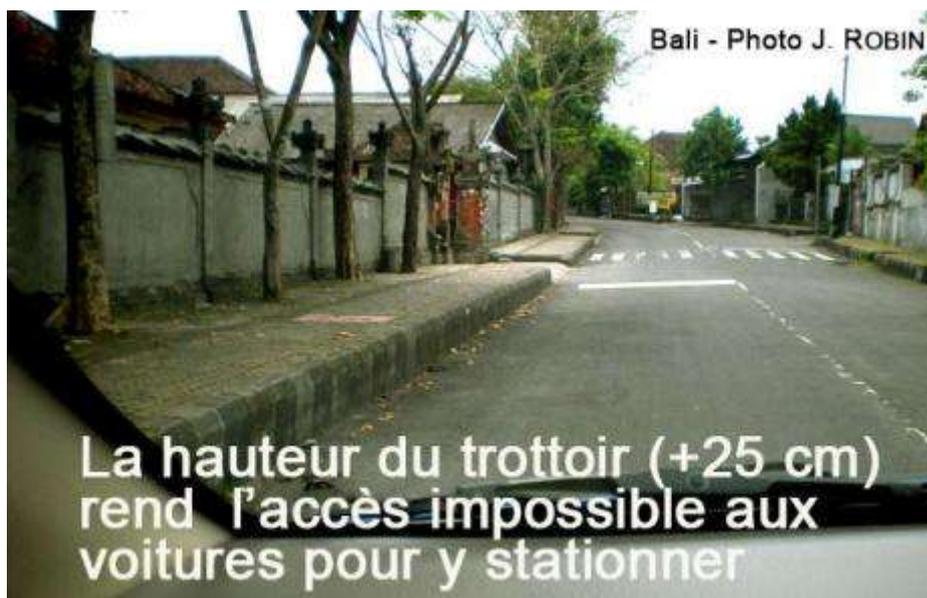
Empêcher l'accès au trottoir pour y rendre impossible le stationnement (suite)

Une 1^{ère} méthode pour empêcher matériellement l'accès au trottoir : hausser le trottoir (> 25 cm)

Certains pays ont adopté des mesures totalement efficaces pour éviter le stationnement sur trottoirs : Photos ci-après à [Antalya \(Turquie\)](#) et à [Bali \(Indonésie\)](#), les trottoirs de 25 cm de haut rendent impossible l'accès aux trottoirs pour y stationner totalement ou en partie, en en grignotant une partie.



On ne peut pas accéder au trottoir pour y stationner totalement ou en partie, en en grignotant une partie.



Préconisation N° : à destination des maires : Pour combattre le stationnement illégal sur les trottoirs, rendre l'accès au trottoir impossible en réalisant des trottoirs de plus de 25 cm de haut.

Empêcher matériellement le stationnement sur les trottoirs en y plaçant des potelets métalliques HAUTS ou des éléments COURTS de barrière métal



C'est une **BONNE** solution qui est souvent critiquée en reprochant aux potelets de réduire la largeur du trottoir et de gêner les piétons.

Cette solution est critiquée mais il faut choisir :

- soit on met des protections (potelets) ça gêne un peu les piétons ; mais les voitures ne stationnent pas
- soit on ne met pas de protection et on est submergé par les voitures qui stationnent, **ça gêne beaucoup.**



Préconisation N° : à destination des maires : Pour combattre le stationnement illégal sur les trottoirs, y placer des potelets métalliques HAUTS ou des éléments COURTS de barrière métal : c'est une très bonne solution qui ne gêne ni les piétons ni les aveugles et qui ne masque pas les enfants

Empêcher l'accès au trottoir
pour y rendre impossible le stationnement illégal, en y plaçant des bornes ou des balises, mais pas trop basses, afin d'être détectable par la canne des aveugles.



Préconisation N° : à destination des maires : Pour combattre le stationnement illégal sur les trottoirs, une solution est d'y placer des potelets HAUTS, plastique ou bois, ou des bornes pierre ou béton HAUTES avec partie supérieure arrondie enfants

Nous venons de présenter les solutions pour combattre le stationnement illégal sur les trottoirs, examinons maintenant les abus du stationnement établi légalement sur les trottoirs par le maire.

Le stationnement établi légalement sur trottoir : un mépris des piétons qui perdure

ce qui oblige les piétons à se serrer les uns contre les autres et à marcher sur la chaussée



Pour éviter que les voitures stationnent sur le trottoir et obligent les piétons à marcher sur la chaussée :

Réprimer les débordements des largeurs attribuées au stationnement



**Réprimer,
sanctionner**



Empêcher
(Montreux – Suisse)

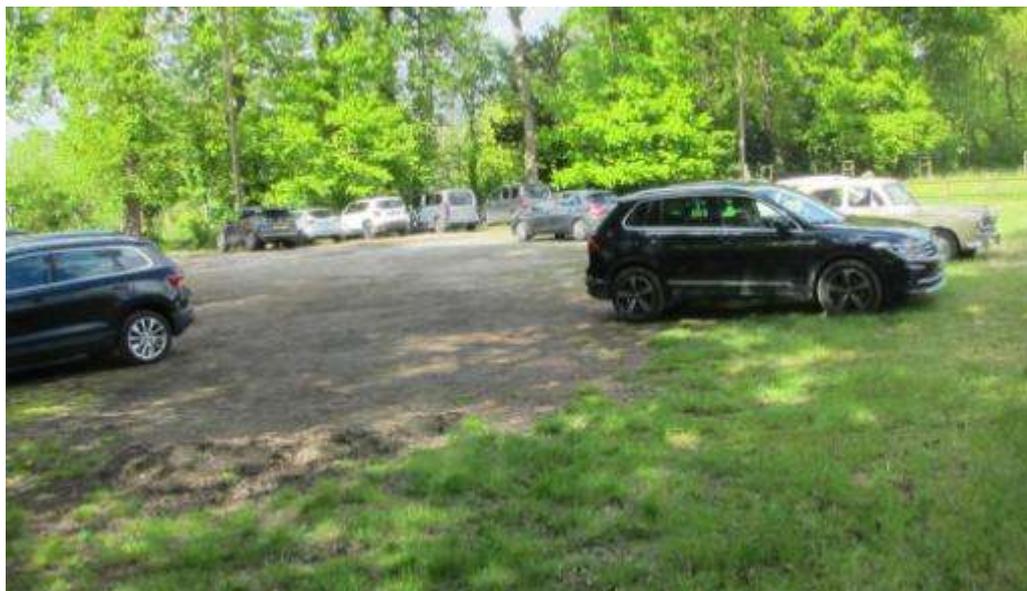


Matérialiser
Incruster des plots métalliques : cela fonctionne assez bien car chaque passant devient un contrôleur potentiel, et le commerçant le sait et craint une remarque.

Préconisation N° : à destination des maires : réprimer les débordements des largeurs attribuées au stationnement et empêcher matériellement le débordement par bordurette au sol.

Pour éviter le stationnement sur les trottoirs : aménager des parkings

Pour rendre acceptable, par les usagers, les actions de désencombrement des trottoirs par les voitures stationnées, aménager beaucoup de parkings sur les surfaces disponibles, pas trop loin du centre-ville.



Préconisation N° : à destination des maires : Pour rendre acceptable, par les usagers, les actions de désencombrement des trottoirs par les voitures stationnées, aménager beaucoup de parkings sur les surfaces disponibles, pas trop loin du centre-ville.

Maintenir la continuité de passage sur le trottoir lors des travaux.

Ne pas accepter une traversée forcée et parfois dangereuse pour les piétons lors des travaux.



Préconisation N° : à destination services gouvernementaux : **prendre un décret** imposant de maintenir la continuité de la circulation possible des piétons sur le côté du trottoir concerné par les travaux lorsque des travaux réduisent ou suppriment le trottoir, sauf dérogation ponctuelle exceptionnelle et justifiée, prise par arrêté préfectoral.

Le maire doit exiger des entreprises qu'elles assurent la continuité de passage des piétons pendant des travaux.

Ci-dessous trois bonnes méthodes



Préconisation N° : à destination des maires : exiger dans la rédaction de l'arrêté municipal concernant les travaux, de maintenir la continuité de la circulation possible des piétons sur le côté du trottoir concerné par les travaux lorsque des travaux réduisent ou suppriment le trottoir

Les occupations des trottoirs par les étals et les trébuchets

Les constatations montrent que beaucoup de maires ne veulent pas déplaire aux commerçants et ce sont les piétons qui en souffrent. Il est nécessaire de prendre les dispositions réglementaires (décret) pour éviter les étals et les trébuchets pour permettre aux piétons de marcher aisément et en sécurité

Faire la chasse aux occupations des trottoirs par des publicités ou terrasses exagérées ou autres



Photo J.ROBIN

Encombrement maximal : terrasse, bacs végétalisés ...



Photo J.ROBIN

Préconisation N° : à destination des services gouvernementaux : prendre un décret fixant les dispositions convenables pour que les maires ne soient pas soumis à des pressions électorales les contraignant à accepter des exagérations

L'encombrement des trottoirs par la végétation riveraine.



Le propriétaire riverain est tenu de tailler sa haie afin qu'elle ne déborde pas sur le trottoir (amende 5^{ème} classe). Code des collectivités territoriales

La police municipale a pour objet d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques. Elle comprend notamment tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques. (Code de la voirie routière)

Préconisation N° : à destination des services municipaux : détecter les points où le trottoir subit un débordement de végétation et rappeler aux propriétaires concernés qu'ils doivent tailler leur haie SOUVENT, puis sanctionner au cas où cette taille n'est pas réalisée : amende de 5^{ème} classe

Il reste à rédiger les déplacements des piétons, entre autres en périphérie



Jacques ROBIN ingénieur routier, accidentologue

jacques-marie-robin@wanadoo.fr

Toutes les photos sont J.ROBIN et libres de droit, sauf en pages 8 (2), 12 (haut) et 14