

La sécurité des piétons sur les passages piétons

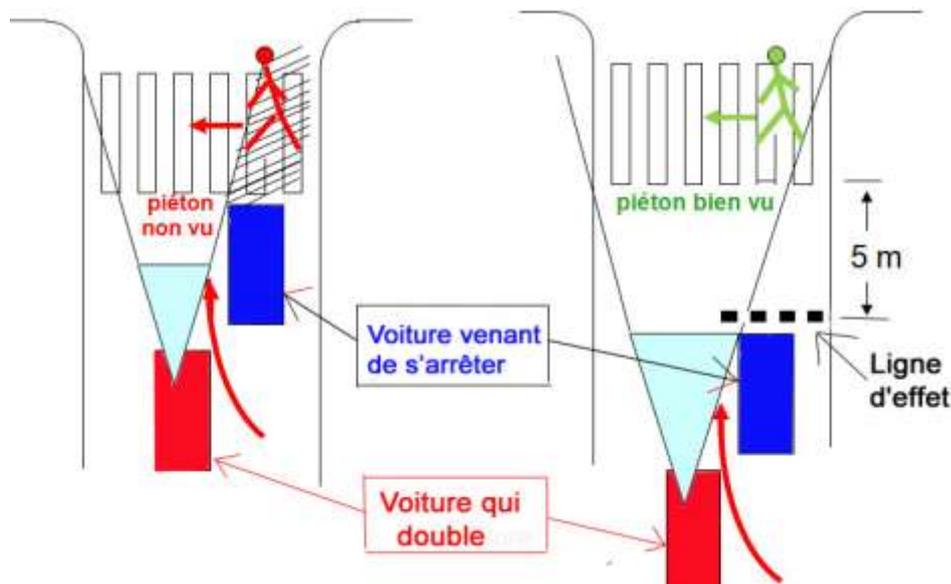
extrait du Livre Blanc en cours de réalisation

Jacques ROBIN Ingénieur routier, accidentologue



Résumé

Le décret du 12 novembre 2012 a demandé que les automobilistes s'arrêtent pour laisser traverser les piétons qui s'apprêtent à traverser, le **décret du 2 juillet 2015** interdit de stationner 5 mètres avant le passage piéton afin de ne pas masquer le piéton qui s'apprête à traverser, **l'arrêté du 12 décembre 2018** offre la possibilité de marquer une ligne transversale discontinue à 5 mètres en amont des passages piétons pour assurer une bonne visibilité du piéton souhaitant traverser. Cet arrêté comprenait beaucoup d'autres sujets et de ce fait, par praticité, a fixé pour cette ligne une largeur de 15 cm, ce qui de toute évidence est insuffisamment visible et insuffisamment incitative, des accidents mortels se sont déjà produits. Dans les pays étrangers ayant instauré la ligne d'effet, la largeur est de 50 cm, et est continue. Pour sécuriser la vie de ses concitoyens, le maire a toute latitude pour prendre un arrêté municipal "venant compléter les possibilités offertes par l'arrêté ministériel du 12 décembre 2018, en spécifiant que la largeur de la ligne sera de 50 cm et que les traits seront distants de 25 cm. Certaines villes l'ont déjà fait.



Un premier décret sécurisant les passages piétons a été pris le 2 juillet 2015, interdisant de stationner à moins de 5 mètres d'un passage piéton.

Cette interdiction de stationner a pour objectif de ne pas masquer le piéton qui s'apprête à traverser .



Une autre disposition sécuritaire a été prise le 12 décembre 2018 : le marquage d'une ligne d'effet à 5 mètres

L'arrêté du 12 décembre 2018 offre la possibilité de marquage d'une ligne d'effet 5 mètres avant les passages piétons :

« 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 »

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 .

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-dessous où un homme y a été tué le 7 avril 2023). En plus de ce défaut, les traits de 50 cm de large sont séparés par un espace équivalent (50 cm), ce qui enlève encore la visibilité.

La ligne de 15 cm n'est pas suffisamment visible





15 cm ce n'est pas assez visible

Par contre, certaines villes ont marqué une bonne ligne bien visible de 50 cm de largeur

. Certaines villes (entre autres Saint-Raphaël et Perros-Guirec) ont adopté une ligne plus large : 50 cm au lieu de 15. À Perros-Guirec les traits sont plus rapprochés : environ 25 cm au lieu de 50 , ce qui rend la ligne plus incitative.



Schématiquement, la bonne ligne que je recommande est le photomontage ci-après : elle apparaît dans mon site www.securite-routiere-plus.com .



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 doublait 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,

Analyse de l'accident de Compiègne

Absence de ligne d'effet, La piétonne 78 ans a été tuée : elle traversait sur un passage piéton, devant une camionnette qui s'était arrêtée trop près du passage piéton, pour la laisser passer, un autre automobiliste a doublé la camionnette. Il a percuté la piétonne qui était masqué par la camionnette.



Un 2^{ème} avantage de la ligne d'effet à l'amont des passages piétons : 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 peuvent démarrer
brutalement sans bruit, sans que les piétons puissent réagir
si la voiture est trop près



Bonne expérimentation de Rennes (2016)

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 très 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 feux



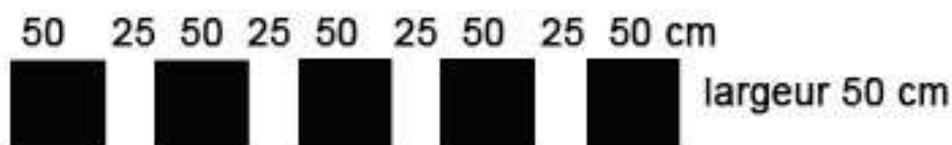
Nous venons de voir que dans tous les autres pays, sauf en France, la ligne d'effet de 50 cm est bien visible et respectée

**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 exemple ci-dessous
Saint Hilaire du Harcouët**



Conclusion : Préconisation pour la ligne d'effet des passages piétons

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



Préconisation pour les maires, prendre un arrêté municipal

"venant compléter les possibilités actuelles offertes par l'arrêté ministériel du 12 décembre 2018, et fixant la largeur de la bande discontinue à 50 cm et composée de traits de 50 cm de long distants de 20 à 25 cm".

Exemple d'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. »