

Rue de l'Avenir

34, rue de l'Église 75015 Paris

Les Droits du Piéton

Maison des Associations 23, rue Greneta 75002 Paris

20 mars 2017

Institut national pour la sécurité des enfants

3 rue du général de Gaulle 56140 Malestroit

FUB Fédération des usagers de la bicyclette

12 rue des Bouchers 67000 Strasbourg

Espace piéton

48 Boulevard Magenta - 35000 Rennes

à

M. Alain VIDALIES Secrétaire d'État Chargé des transports, de la mer et de la pêche.

Objet : ligne d'arrêt devant les passages piétons

PJ : Détails, photos sur [Piece jointe ligne d arrêt](#)

ou sur <http://interne-restreint.e-monsite.com>

Monsieur le Secrétaire d'État,

Un accident particulièrement dramatique, et malheureusement répétitif, s'est reproduit récemment à Annemasse : une fillette de 8 ans a été tuée sur un passage piéton par un automobiliste qui dépassait une voiture arrêtée pour laisser traverser la fillette mais qui la masquait aux yeux de l'automobiliste dépassant du fait qu'elle s'était arrêtée trop près du passage piéton.

Conscient de cette situation particulière de danger, vos services projettent actuellement de définir une ligne d'arrêt qu'il serait possible de marquer à environ cinq mètres en amont des passages piétons. Le but de cette ligne sera d'indiquer aux automobilistes le point où ils doivent s'arrêter si les conditions leur imposent de céder le passage aux piétons : soit feu rouge s'il s'agit d'un carrefour à feu, soit piéton s'engageant s'il s'agit d'un passage piéton en section courante. Du fait de cet éloignement du passage piéton, la voiture arrêtée ne masquerait plus le piéton traversant.

Cette démarche de vos services est louable et nous ne pouvons que nous réjouir et complimenter les acteurs qui ont proposé, en France, cette solution qui est pratiquée depuis de nombreuses décennies dans la plupart des autres pays.

Mais, malheureusement, contrairement à la ligne continue adoptée dans les autres pays, la ligne qui est projetée actuellement en France est une ligne discontinue du type "cédez le passage" composée de traits de 50 cm distants de 50 cm. Le choix de ce type de ligne discontinue est motivé par la crainte que l'utilisation d'une ligne continue devant les passages piétons ne dévalorise la ligne "stop" qui équipe les carrefours.

Sur ce point il est probable qu'à l'usage, comme dans les autres pays, les automobilistes français auraient correctement fait la distinction entre l'utilisation d'une ligne continue devant un passage piéton et l'utilisation d'une ligne continue en carrefour équipé d'un panneau stop qui, seul, impose l'arrêt d'après le code de la route qui ne fait, notons le, aucunement mention à la ligne continue.

Mais s'il peut être judicieux de ne pas adopter une ligne continue, cela ne justifie pas, à nos yeux, de s'en éloigner tant au point de choisir une ligne discontinue 50-50 car dans l'esprit de beaucoup de conducteurs une telle ligne discontinue ne porte pas le message d'arrêt et l'observation montre que nombreux sont ceux qui, actuellement, la franchissent jusqu'au passage piéton, qu'il s'agisse d'une ligne d'effet de feux ou d'une ligne de sas, même lorsque sa largeur est de 50 cm (voir photos sur pièce citée en référence). Sur ce sujet l'expérimentation d'une telle ligne actuellement réalisée à Strasbourg ne peut prétendre à être représentative ni probante du fait que dix autres signalisations ou mesures complémentaires y sont réalisées et participent à l'observance de la ligne par les automobilistes.

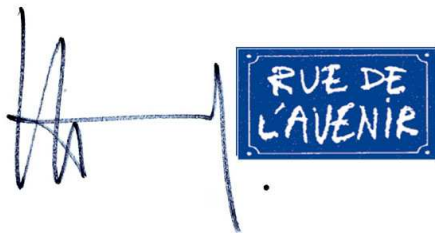
En réalité plus la ligne se rapprochera visuellement de l'aspect d'une ligne continue, plus le pourcentage d'automobilistes qui s'arrêteront, vraiment à la ligne, sera grand. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons que, faute de retenir une ligne continue, soit adoptée une ligne d'un rapport plein-vide 4/1 (traits de 80 cm distants de 20 cm) au lieu du rapport 1/1 de la ligne 50-50, le taux d'observance sera significatif et le risque d'accident réduit. Il n'y aura pour autant, aucun risque de confusion avec la ligne "stop", et donc aucune crainte de sa dévalorisation : les photos en page 3 de la présente lettre montrent visuellement la différence.

Cette ligne "semi-continue" 80-20 destinée à améliorer la sécurité des piétons comportera en plus l'avantage connexe de mieux faire respecter les sas cyclistes situés au même emplacement dont la ligne discontinue actuelle est couramment franchie, ce qui met les cyclistes en danger.

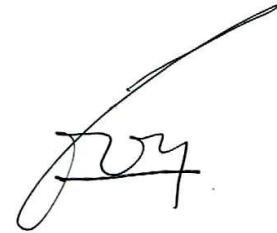
Nous vous demandons donc, d'une part, de ne pas adopter la bande discontinue 50-50 et, d'autre part, de faire retenir par vos services, pour la modification prévue de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière, une bande qui soit du type semi-continu 80-20. Nous attacherions du prix à ce que l'arrêté instaurant cette disposition soit pris sans attendre car le nombre de piétons accidentés est en très forte augmentation : 540 piétons tués en 2016 contre 468 en 2015.

Nous vous prions de bien vouloir agréer, Monsieur le Secrétaire d'État, l'expression de notre haute considération.

Anne FAURE Présidente



Jacques ROBIN Président
Institut National pour la sécurité des enfants



Jean-Paul LECHEVALIER Président



Éric LARUELLE Président



Association Espace Piéton
M.C.E
48 Bd Magenta
35000 RENNES
<http://www.espacepieton.org>



Olivier SCHNEIDER Président
Fédération française des Usagers de la Bicyclette



+ 3 photos en page 3

Destinataire :

M. Alain VIDALIES Secrétaire d'État
Chargé des transports, de la mer et de la pêche.
Ministère des Transports
92055 Paris-La-Défense Cedex

La même lettre est adressée à
M. Bruno LE ROUX
M. Emmanuel BARBE

Exemple de ligne continue utilisée à l'étranger



Comparaison des deux configurations de ligne d'arrêt discontinue :

Points communs : largeur 50 cm, positionné 5 mètres avant le passage piéton

Soyons précis sur l'objectif cardinal : le piéton MASQUÉ. Il se peut qu'avec une ligne 50-50, on constate une amélioration du nombre de véhicules qui cèdent le passage aux piétons, c'est appréciable, certes, mais l'objectif est qu'ils s'arrêtent à 5 m afin de ne pas masquer le piéton.



Module 50-50 :

La majeure partie des conducteurs qui céderont le passage aux piétons rouleront jusqu'au passage piéton et ne s'arrêteront pas **SUR** la ligne, et de ce fait, la voiture masquera le piéton.



Module 80-20 :

La majeure partie des conducteurs qui céderont le passage aux piétons s'arrêteront **SUR** la ligne, et de ce fait, la voiture ne masquera pas le piéton