Le décret du 2 juillet 2015 traite essentiellement des sujets suivants :

1 - Autorisation de chevaucher la ligne continue pour dépasser un cycliste.

2 - Autorisation aux cyclistes de s'écarter des voitures en stationnement.

3 - Stationnement TRÈS gênant (135 €) sur passages piétons, sur trottoir, sur piste ou bande cyclable, ainsi que 5 m avant les passages piétons.

4 - Double sens cyclable systématique pour toutes les rues en zone 30, en plus de la possibilité déjà existante dans les autres rues.

Le décret du 2 juillet 2015 traite essentiellement des sujets suivants :

1 - Autorisation de chevaucher la ligne continue pour dépasser un cycliste (commençons par ce 1er)

2 - Autorisation aux cyclistes de s'écarter des voitures en stationnement

3 - Stationnement TRÈS gênant (135 €) sur passages piétons, sur trottoir, sur piste ou bande cyclable, ainsi que 5 m avant les passages piétons.

4 - Double sens cyclable systématique pour toutes les rues en zone 30, en plus de la possibilité déjà existante dans les autres rues.

Autorisation de chevaucher la ligne continue pour dépasser un cycliste

C'est une mesure de bon sens et sécuritaire

Avant le décret du 2 juillet, lorsque l'on doublait un cycliste en présence d'une ligne blanche continue il fallait choisir entre deux infractions

L'**infraction dangereuse** de raser le cycliste à moins de 1,50 m alors que le code demande de laisser 1,50 m de distance pour doubler un cycliste

Ou
l'**infraction <u>non</u> dangereuse** :
de chevaucher la ligne continue

Maintenant le décret du 2 juillet 2015 autorise le chevauchement de la ligne continue pour dépasser un cycliste, sous réserve des précautions habituelles : que l'on puisse reprendre sa place sans gêner la circulation

Maintenant c’est autorisé de chevaucher la ligne continue pour dépasser un cycliste.

"La vérité de demain se nourrit de l'erreur d'hier."
Antoine De Saint-Exupéry

Maintenant le décret du 2 juillet 2015 autorise le chevauchement de la ligne continue pour dépasser un cycliste, mais si une voiture vient en face, on attend derrière le cycliste, pas trop près.

Au Canada il est permis depuis longtemps de <u>franchir</u> (les 4 roues) la ligne continue pour doubler un cycliste (croquis ci-contre).

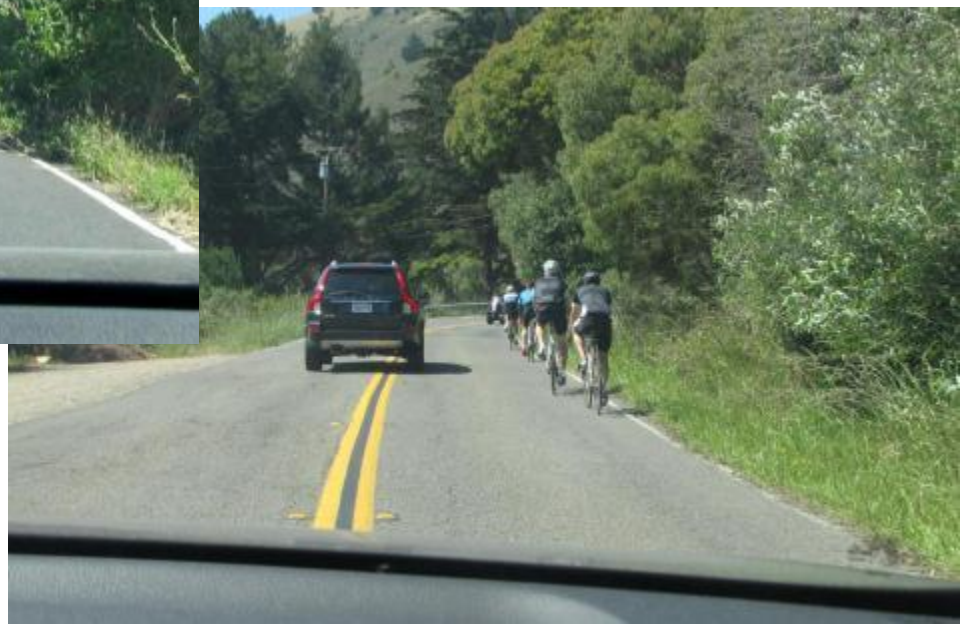
De même en Angleterre :

<u>You may cross</u>

You may cross the line if necessary, provided the road is clear, to pass a stationary vehicle, or overtake a <u>pedal cycle</u>, horse or road maintenance vehicle, if they are travelling at 10 mph (16 km/h) or less. <u>(GB)</u>

En Californie

Il est toujours un peu difficile de connaitre précisément les textes aux États-Unis, je ne sais donc pas si le code de la route US autorise officiellement à chevaucher la ligne médiane pour respecter l'écartement sécuritaire lorsqu'on double le vélo, mais c'est toujours ce que j'ai constaté en Californie : ils ne rasent jamais les cyclistes : ils chevauchent les lignes continues. Lorsqu'il y a des voitures qui viennent en face, ils attendent docilement derrière les cyclistes.



Lorsqu'il y a des voitures qui viennent en face, ils attendent docilement derrière les cyclistes.

Le décret du 2 juillet 2015 traite essentiellement des sujets suivants :

1 - Autorisation de chevaucher la ligne continue pour dépasser un cycliste

2 - Autorisation aux cyclistes de s'écarter des voitures en stationnement

3 - Stationnement TRÈS gênant (135 €) sur passages piétons, sur trottoir, sur piste ou bande cyclable, ainsi que 5 m avant les passages piétons.

4 - Double sens cyclable systématique pour toutes les rues en zone 30, en plus de la possibilité déjà existante dans les autres rues.

Autorisation au cycliste de s'écarter des voitures en stationnement d'une distance nécessaire à sa sécurité

« *sur les voies où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 50 km/h » , en fait c'est en agglomération*.

Antérieurement il fallait prendre à la lettre l'obligation faite par l'article R. 412-9 du code de la route qui dit que « *tout conducteur doit maintenir son véhicule près du bord droit de la chaussée, autant que le lui permet l'état de celle-ci* » ce qui conduisait donc à raser dangereusement les voitures stationnées.

Les dangers pour les cyclistes des portières qui s'ouvrent trop vite sur toute leur largeur

Les portes des voitures en stationnement sont le stress permanent des cyclistes et lorsqu'une porte s'ouvre, soit le cycliste la percute et se blesse gravement, soit il l'évite par un écart à gauche et se fait heurter par les voitures qui circulent à grande vitesse, soit il tombe après avoir heurté la porte qui s'ouvre et se fait écraser par les voitures.
Lorsqu'il ouvre (brutalement ?) la portière, le conducteur ne voit pas si un cycliste arrive derrière, sauf s'il est cycliste et dans ce cas il regarde dans son rétroviseur.
Cette ouverture peut provoquer seulement une simple blessure mais parfois c'est plus grave et mortel.

Article R. 411-25, modifié par décret du 2 juillet 2015 : « **un conducteur de cycle peut s'écarter des véhicules en stationnement** sur le bord droit de la chaussée, d'une distance nécessaire à sa sécurité.»;

Le décret du 2 juillet 2015 traite essentiellement des sujets suivants :

1 - Autorisation de chevaucher la ligne continue pour dépasser un cycliste

2 - Autorisation aux cyclistes de s'écarter des voitures en stationnement

3 - Stationnement TRÈS gênant (135 €) sur passages piétons, sur trottoir, sur piste ou bande cyclable, ainsi que 5 m avant les passages piétons.

4 - Double sens cyclable systématique pour toutes les rues en zone 30, en plus de la possibilité déjà existante dans les autres rues.

Le décret du 2 juillet 2015

Le stationnement est qualifié de TRÈS gênant (135 €) :

a - sur passages piétons

b - sur trottoir

c- sur piste ou bande cyclable

d - ainsi que 5 m avant les passages piétons.

Le décret du 2 juillet 2015

Le stationnement est qualifié de TRÈS gênant (135 €) :

a - sur passages piétons

b - sur trottoir

c- sur piste ou bande cyclable

d - ainsi que 5 m avant les passages piétons.

Décret du 2 juillet 2015 : le stationnement est qualifié de TRÈS gênant (135 €) sur passages piétons

Le décret du 2 juillet 2015

Le stationnement est qualifié de TRÈS gênant (135 €) :

a - sur passages piétons (photo précédente)

b - sur trottoir (photos suivantes)

c- sur piste ou bande cyclable

d - ainsi que 5 m avant les passages piétons.

Décret du 2 juillet 2015 : le stationnement est qualifié de TRÈS gênant (135 €) sur trottoir

le stationnement est qualifié de TRÈS gênant (135 €) sur trottoir

Le décret du 2 juillet 2015

Le stationnement est qualifié de TRÈS gênant (135 €) :

a - sur passages piétons (photo précédente)

b - sur trottoir (photos précédentes)

c- sur piste ou bande cyclable

(photos suivantes)

d - ainsi que 5 m avant les passages piétons.

le stationnement est qualifié de TRÈS gênant (135 €) sur bande cyclable ou piste cyclable

Le décret du 2 juillet 2015

Le stationnement est qualifié de TRÈS gênant (135 €) :

a - sur passages piétons (photo précédente)

b - sur trottoir (photos précédentes)

c- sur piste ou bande cyclable (photos précédentes)

d - 5 m avant les passages piétons
(photos suivantes)

Le décret du 2 juillet 2015 qualifie de TRÈS gênant (135 €) le stationnement 5 m avant les passages piétons

Cette interdiction de stationner 5 m avant le passage piéton est maintenant inscrite dans le code de la route, donc cela suffit en théorie pour verbaliser, mais comme c'est nouveau certains conducteurs pensent :

-- qu'ils pourront feindre l'ignorance pour annuler un PV

-- ou qu'ils pourront argumenter la non interdiction près de ses passagers ou des passants,

-- que puisque ce n'est pas explicitement confirmé, cela signifie que la municipalité n'a pas l'intention de verbaliser,

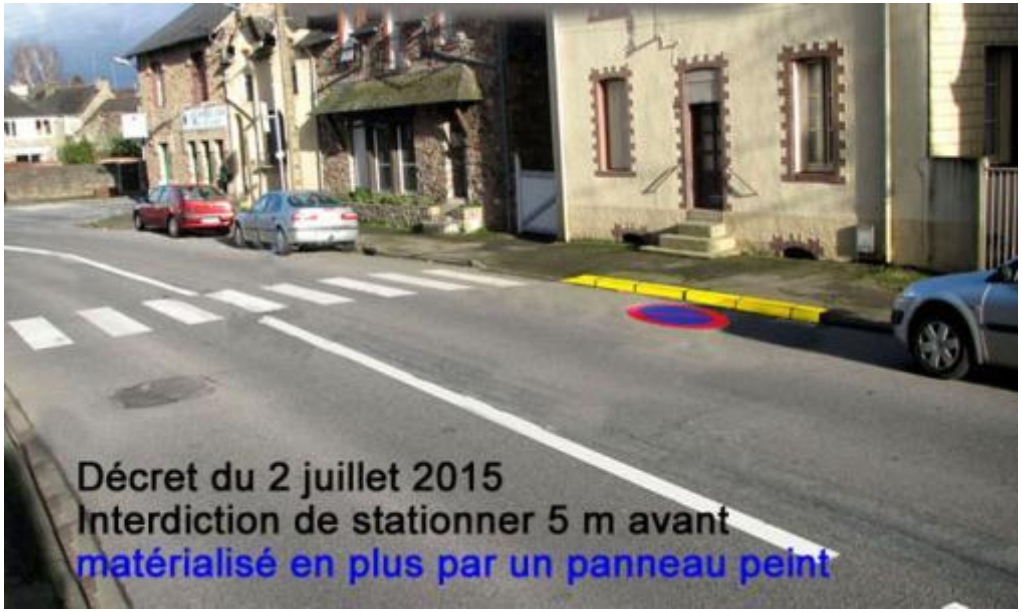
Pour ces 3 raisons il est préférable de **rajouter cette ligne jaune**.

Cette interdiction de stationner 5 m avant le passage piéton est maintenant inscrite dans le code de la route, donc cela suffit en théorie pour verbaliser, mais comme c'est nouveau certains conducteurs pensent :

-- qu'ils pourront feindre l'ignorance pour annuler un PV

-- ou qu'ils pourront argumenter la non interdiction près de ses passagers ou des passants,

-- que puisque ce n'est pas explicitement confirmé, cela signifie que la municipalité n'a pas l'intention de verbaliser,



Pour ces 3 raisons il est préférable de **rajouter cette ligne jaune** et **en plus** le **panneau d'interdiction peint au sol.**

Au cas où des emplacements actuels sont marqués, il convient de les supprimer

Pour les places de parking marquées, ne pas attendre de supprimer les lignes blanches ou qu'elles s'effacent toutes seules : interdire dès à présent.

Le décret du 2 juillet 2015 traite essentiellement des sujets suivants :

1 - Autorisation de chevaucher la ligne continue pour dépasser un cycliste

2 - Autorisation aux cyclistes de s'écarter des voitures en stationnement

3 - Stationnement TRÈS gênant (135 €) sur passages piétons, sur trottoir, sur piste ou bande cyclable, ainsi que 5 m avant les passages piétons.

4 - Double sens cyclable systématique pour toutes les rues en zone 30, en plus de la possibilité déjà existante dans les autres rues.

Le décret du 2 juillet 2015

Double sens cyclable systématique pour toutes les rues en zone 30, en plus de la possibilité déjà existante dans les autres rues.

Penser que le double sens cyclable est dangereux serait méconnaitre que les analyses d'accidents montrent que le risque d'accident frontal - où le cycliste à contresens heurte de front le véhicule venant en face - est quasi nul. Les usagers se voient mutuellement en se croisant et ralentissent. Statistiquement, les accidents les plus fréquents sont au contraire les cyclistes heurtés par derrière par une voiture qui roule dans le même sens.

Il n’y a aucune obligation de marquer en peinture la largeur affectée aux cyclistes, on ne le fait pas non plus en ville dans les rues normales à double sens pour séparer les deux sens des voitures. Par contre, il est bon de marquer de temps en temps un logo vélo, comme sur la photo ci-dessous,

Il n’y a aucune obligation de marquer en peinture la largeur affectée aux cyclistes, on ne le fait pas non plus en ville dans les rues normales à double sens pour séparer les deux sens des voitures. Par contre, il est bon de marquer de temps en temps un logo vélo, comme sur la photo ci-dessous,

Il n’y a aucune obligation de marquer en peinture la largeur affectée aux cyclistes, on ne le fait pas non plus en ville dans les rues normales à double sens pour séparer les deux sens des voitures. Par contre, il est bon de marquer de temps en temps un logo vélo, comme sur la photo ci-dessous,

Dans quelles rues établir des doubles sens cyclables ?

--- de façon systématique dans les voies où la circulation est officiellement apaisée (zone 30, zone de rencontre), sauf si le maire en décide autrement (article R.112 du Code de la route). Sa justification de ne pas instaurer le double sens cyclable doit être vraiment fondée.
--- de façon facultative dans les autres rues où la vitesse pratiquée ne dépasse pas 50 km/h. Cela exclut simplement cette possibilité dans les artères très importantes à plusieurs voies de circulation.

Peut-on instaurer un double sens cyclable dans les rues très étroites ? Oui, le RAC (Recommandation pour les aménagements cyclables) est très clair : *"il n'existe pas de largeur minimale en deçà de laquelle ce type d'aménagement est déconseillé : il fonctionne dans les rues extrêmement étroites"*. La raison tient au fait que plus la rue est étroite, moins il y a de circulation et moins la vitesse pratiquée par les véhicules est élevée. À la limite nous trouvons des ruelles de moins de trois mètres entre façades où il passe seulement quelques voitures par heure et si un cycliste les croise il s'arrête tout naturellement et met pied à terre près d'une entrée de maison.

Plus la rue est étroite, plus le double-sens cyclable est possible.

Texte et photos : Jacques ROBIN ingénieur routier- expert en accidentologie
jacques-marie-robin@wanadoo.fr
www.securite-routiere-plus.com