

Analyse du décret du 18 mai 2020 et commentaires.

Jacques ROBIN

**Rappelons d'abord les dispositions précédentes :
le CISR du 9 janvier 2018, les décrets du 15 Juin 2018 et
du 17 septembre 2018, et l'arrêté du 12 décembre 2018**

Le comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018, présidé par le Premier ministre, a arrêté certaines dispositions qui se sont ensuite concrétisées par des décrets, dont le récent décret du 18 mai et certains autres, en particulier :

- le décret du 15 Juin 2018 pour limiter la vitesse à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles qui avait été combattu et amoindri par des parlementaires ([Amendement déposé par les sénateurs](#)) qui avançaient des [Faux arguments](#). Le comité des experts du CNSR a sur ce sujet, fixé les conditions pour qu'une route soit maintenue à 90 km/h ([Derogation au 80 note du comite des experts.](#))
- le décret du 17 septembre 2018 fixant un retrait de 6 points pour le non respect de la priorité des piétons. Cette augmentation de 4 à 6 points, qui bien que difficilement applicable, a néanmoins marqué les esprits et modifié favorablement les comportements des automobilistes envers les piétons.
- l'arrêté du 12 décembre 2018 modifie un grand nombre de dispositions sur la signalisation dont les deux suivantes :

1- amélioration de la sécurité aux abords des passages piétons par le marquage d'une ligne d'arrêt à 5 m à l'amont des passages piétons. Cette ligne est d'ailleurs trop mince (15 cm) et il est à craindre qu'elle soit insuffisamment visible donc insuffisamment respectée. Prévoir de prendre un nouvel arrêté pour définir une ligne mieux visible, de largeur 50 cm au lieu de 15 cm (voir [Les passages piétons](#))

2- Ce même arrêté permet en agglomération, pour les passages à niveau sans barrières, d'utiliser le feu tricolore R11 (vert-orange-rouge) en lieu et place du feu R24 rouge clignotant. Oh sagesse ! c'est une très bonne modification, MAIS qui devrait s'appliquer à tous les passages à niveau, car le feu rouge clignotant n'est pas bien compris des automobilistes et générateur de nombreux accidents mortels (ex Millas 6 enfants tués) [Clignotant rouge un archaïsme qui tue](#) .et [16 propositions pour la securite des pn](#)

**Le nouveau décret du 18 mai 2020 aborde, entre autres,
deux points importants :**

- **l'interdiction de stationner 5 mètres avant un passage piéton**
- **le renforcement de la lutte contre le téléphone au volant**

- Le premier point : l'interdiction de stationner 5 mètres avant un passage piéton. Cette interdiction avait déjà été officialisée par la loi LOM du 24 décembre 2019 dont l'article 21 bis complète le code de la voirie routière par un article L. 118-51 en spécifiant *qu'afin d'assurer la visibilité des piétons traversant la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé 5 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. Ces dispositions sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées et la mise en conformité doit se faire au plus tard le 31 décembre 2026.*

Le décret du 2 juillet 2015 avait déjà, antérieurement, modifié le code de la route (art. R.417-11) en qualifiant de TRÈS GÉNANT le stationnement des véhicules motorisés, à l'exception des cycles à pédalage assisté, sur une distance de cinq mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation, en dehors des emplacements matérialisés à cet effet, à l'exception des motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs;

Le décret du 23 octobre 2019 a rajouté la permission de stationner sur ces 5 mètres pour les engins de déplacement personnel motorisés

Le nouveau décret du 18 mai 2020 modifie cet article R.417-11 en supprimant deux exceptions dangereuses :

1° Les mots : « à l'exception des motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs ; » sont supprimés ;

2° Les mots : « en dehors des emplacements matérialisés à cet effet » sont supprimés (mais en spécifiant que ce 2°(bleu) n'entre en vigueur qu'au 1^{er} janvier 2027 alors que les autres points du décret sont immédiatement applicable dont en particulier bien sûr le **1° ci-dessus**)

Cette suppression de l'autorisation de stationner pour les motos est une grande victoire pour la sécurité des piétons car une moto stationnée constitue un masque important pour un enfant piéton qui s'avancerait, mais aussi pour un piéton adulte car une moto masque en partie un piéton adulte or en ce qui concerne la sécurité il ne faut pas être dans "l'à peu près", il faut qu'un piéton soit BIEN visible; **MAIS malheureusement** on a accepté une demi-mesure puisque sur ces 5 mètres on autorise le stationnement des engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) et des cycles à pédalage assisté et sous entendu aussi les vélos puisque l'interdiction ne concerne que les véhicules motorisés. Si ce n'est seulement que quelques trottinettes électriques et vélos qui stationnent isolément et occasionnellement dans ces 5 mètres ce sera un demi-mal mais il est fort à craindre que les râteliers de supports de location des vélib's et des trottinettes électriques s'y installent, et dans ce cas **on perd 75% des acquis** de cette victoire car ces supports et les engins et cycles qui y seront en semi-permanence, constitueront un masque mortel pour les piétons.

En conclusion de ce 1^{er} point, dès qu'un nouvel arrêté sur la sécurité routière est en vue, il serait judicieux de saisir l'occasion d'y insérer une précision quelconque sous des termes appropriés pour éviter le stationnement de masse des cycles et EDPM.

En résumé de ce 1^{er} point : il est interdit aux véhicules motorisés, y compris les motos, de stationner 5 mètres avant un passage piéton, mais 1 : les vélos ordinaires ou électriques et les trottinettes électriques auront le droit d'y stationner; mais 2 : le stationnement sur les emplacements matérialisés est autorisé, et les villes ont jusqu'au 31 déc. 2026 pour les supprimer.



Du fait qu'elle était consciente de ne pas être visible, cette mère a dû attendre longtemps avant de traverser : (voir les 8 photos successives sur [Tentatives de traverser](#))

- Le deuxième point important abordé par le décret du 18 mai 2020 concerne les sanctions pour l'interdiction de téléphoner au volant : il définit la liste des infractions qui, commises simultanément à l'infraction d'usage du téléphone tenu en main, permettront de retenir puis de suspendre le permis de conduire de l'intéressé.

C'était annoncé dans la mesure N°13 du CISR du 9 janvier 2018 : *les forces de l'ordre pourront retenir le permis de conduire d'une personne sanctionnée pour conduite avec usage de téléphone tenu en main : le permis sera retenu lorsque le conducteur tient son téléphone en main et commet en même temps une infraction menaçant la sécurité d'autrui.*

Le décret du 18 mai fixe la liste de ces "en même temps" :

- 1° La conduite des véhicules prévues aux articles R. 412-9 (*doit maintenir son véhicule près du bord droit de la chaussée*) et R. 412-10 (*s'apprête à apporter un changement dans la direction de son véhicule ou à en ralentir l'allure doit avertir de son intention*) ;
- 2° Les distances de sécurité entre les véhicules prévues à l'article R. 412-12 ;
- 3° Le franchissement et le chevauchement des lignes continues prévues aux articles R. 412-19 et R. 412-22 ;
- 4° Les feux de signalisation lumineux prévues aux articles R. 412-30 et R. 412-31 ;
- 5° Les vitesses prévues aux articles R. 413-14, R. 413-14-1 et R. 413-17 ;
- 6° Le dépassement prévues aux articles R. 414-4, R. 414-6, R. 414-7, R. 414-11 et R. 414-16 ;
- 7° Les signalisations imposant l'arrêt des véhicules ou de céder le passage aux véhicules prévues aux articles R. 415-6 et R. 415-7 ;
- 8° La priorité de passage à l'égard du piéton prévue à l'article R. 415-11. »

**En clair : l'usage du téléphone tenu en main est puni de 135 €, tandis-
que maintenant, si l'on commet simultanément une autre infraction on
encourt la suspension du permis.**





Concernant le téléphone, faisons ici une parenthèse pour rappeler les 3 buts du Code de la route :

de façon générale, les prescriptions et les interdictions du code de la route répondent à trois objectifs :

- 1 – sanctionner si l'interdiction n'est pas respectée
- 2 – informer qu'un comportement est dangereux
- 3 – attribuer les responsabilités après un accident

Le Code de la route, suite au décret du 18 mai et des décrets précédents se limite à interdire le téléphone tenu en main (ou l'oreillette), or il est insuffisant de limiter l'interdiction de téléphone à ce seul cas car pour conduire, le conducteur a besoin de toute son attention mentale or toute conversation téléphonique réduit dangereusement cette attention. **L'interdiction du téléphone doit être totale**, tant oralement qu'en mains-libres, Bluetooth ou par SMS, de même que la lecture des

diverses informations sur écran embarqué ou sur écran du tableau de bord, baptisées traîtreusement "aides à la conduite".

Lorsque l'automobiliste circule, les forces de l'ordre peuvent se rendre compte visuellement de l'utilisation du téléphone s'il est tenu en main ou à l'oreillette, mais ne peuvent pas voir les autres utilisations (mains-libres, bluetooth ou par SMS). Le raisonnement qui a présidé à la rédaction du Code de la route limitant l'interdiction au "tenu en main ou oreillette" a donc été que **puisque'on ne peut pas voir on ne peut pas sanctionner donc on ne peut pas interdire.**

Raisonnement erroné qui a présidé à la faute de réduire l'interdiction du téléphone au "tenu en main" : puisque'on ne peut pas voir, on ne peut pas sanctionner donc on ne peut pas l'interdire.

Tenir un tel raisonnement restrictif c'est ignorer que la sanction est seulement un des buts du code de la route et qu'il y a 2 autres buts tout aussi important du code de la route et des interdictions :

- 1 - informer qu'un comportement est interdit, donc dangereux**
- 2 - attribuer les responsabilités en cas d'accident.**

Les avantages de l'interdiction totale du téléphone au volant.

Le message. Le seul fait de faire figurer dans le code qu'un comportement est interdit, même s'il n'est pas constatable visuellement par la police, est un message envoyé aux gens. Par exemple, interdire totalement le téléphone, même en mains libres envoie un message aux conducteurs et passagers.

Faire prendre conscience. Interdire totalement le téléphone dans le Code de la route fait prendre conscience au conducteur du danger alors qu'inversement, ne pas l'interdire est compris comme si ce n'est pas dangereux.

L'influence des passagers. Ça va plus loin : on oublie TROP souvent l'influence que le passager peut avoir sur le conducteur. Interdire le téléphone donne la légitimité aux passagers, d'agir sur le conducteur de façon suffisamment péremptoire, sans que celui-ci puisse répondre "c'est autorisé en main libre donc ce n'est pas dangereux".

Les semeurs de danger. Interdire totalement le téléphone au volant, permet d'éviter que des semeurs de danger s'engouffrent dans ce "manque d'interdiction" pour dire que c'est autorisé et légal, témoins cette pub relevée dans internet : *Les kits sans fils sont autorisés : La version sans fil du kit mains-libres Bluetooth est quant à elle toujours autorisée. Commandable à la voix, cet appareil peut être fixé au pare-soleil. Il vous permet de communiquer en toute légalité en gardant les deux mains sur le volant.*

Il faut donc interdire totalement l'utilisation de l'appareil téléphone par le conducteur (oral ou SMS ou GPS sur smartphone), y compris en mains libres, et interdire aussi les autres distracteurs visuels sur le tableau de bord : GPS et autres indications appelées traîtreusement des "aides à la conduite".

Le moyen est simple : faire un système qui brouille ou coupe la réception du téléphone dès que la voiture roule.

Des voix vont immédiatement s'élever après cette proposition d'interdiction totale, des objections vont être exprimées, ces objections SONT INFONDÉES.

1^{ère} objection attendue : l'interdiction totale est excessive car cela ne permettrait pas l'utilisation du téléphone par le passager. **Réponse** : Si car il suffit très simplement que le brouillage ou la coupure ne s'applique que s'il n'y a pas de passager, c'est très facile il suffit de détecter la présence d'un passager, et c'est d'autant possible que cette détection existe déjà dans les voitures pour actionner le rappel sonore de la ceinture non attachée. Le passager pourrait donc utiliser SON téléphone portable tenu en main à l'oreille, sans possibilité d'utiliser le bluetooth haut parleur, afin de ne pas solliciter l'attention du conducteur.

2^{ème} objection attendue : Il y aura toujours des malins qui arriveront à contourner l'interdiction et le système de brouillage. **Réponse** : oui bien sûr, mais les trois buts seront atteints : 1- le message sera passé, 2- les conducteurs auront pris conscience du danger, et 3 – l'influence des passagers sera possible.

Après avoir étudié en détail ci-dessus deux points du décret du 18 mai (le téléphone et l'interdiction de stationner avant les passages piétons) citons les 4 autres points traités dans l'arrêté :

- il facilite la conduite supervisée pour les candidats ayant connu un échec à l'examen du permis de conduire ;
- il allonge la durée maximale de la mesure d'éthylotest anti-démarrage alternatif à la suspension et prévoit les modalités de coordination des décisions administratives et judiciaires, notamment en cas de mesure de composition pénale ;
- il procède à la suppression de l'obligation de détenir un éthylotest dans son véhicule ;
- il fixe les modalités de mise en œuvre de la mesure administrative provisoire d'interdiction de se présenter à l'examen du permis de conduire pour renforcer la protection des inspecteurs et examinateurs du permis de conduire

Ce décret du 18 mai 2020, comme les décrets précédents, fait progresser la sécurité routière ... à petits pas, c'est bien, mais pas assez, des dangers flagrants subsistent, des solutions pertinentes et de bon sens existent, des nouveaux dangers pointent leur nez, mal engagés, à l'échelon national ou au niveau de la commission européenne.

Jacques ROBIN auteur du site www.securite-routiere-plus.com