

13 nov 2015

Module de mise à niveau

- les nouvelles dispositions du code de la route depuis 1990
- les problèmes d'actualité concernant la sécurité routière
- les problèmes de sécurité routière spécifiques aux seniors

à l'intention des seniors et des non seniors

Jacques ROBIN



1 h 45 environ

jacques-marie-robin@wanadoo.fr

www.securite-routiere-plus.com

Que vous inspire cette photo ?



Zone de rencontre :



Décret N° 2008-754 du 30 juillet 2008

zone de rencontre

- section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de **tous les usagers**.
- Dans cette zone, les **piétons** sont autorisés à circuler **sur la chaussée** et bénéficient de la priorité sur les véhicules.
- La vitesse des véhicules y est limitée à **20 km/h**. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes

Une zone de rencontre, ce sont des rues où les voitures ne doivent pas dépasser la vitesse de 20 km/h



mais en plus,

les piétons ont le droit de marcher partout sur la chaussée, comme dans une rue piétonne.



Zone de rencontre



Panneau belge et Suisse



Panneau français

Les autres pays vont beaucoup plus loin que la France : enfants qui jouent, **ballon**, etc. Lors de l'instauration du concept « Zone de rencontre », le ministère (France) à été réticent à l'idée que l'on pourrait jouer dans de telles rues. Quand j'étais enfant, en 1950, on jouait dans les rues peu circulées.



Exemple Tallinn Estonie

Que vous inspire cette photo ?



Zone 30



Tous les véhicules sont autorisés à moins de **30 km/h**

Les piétons peuvent traverser comme dans les rues à 50



Décret du
29 novembre 1990

Tous les véhicules sont autorisés à moins de **30 km/h**

Les piétons peuvent traverser comme dans les rues à 50



Le double sens cycliste :

Les cyclistes peuvent circuler dans les deux sens dans les rues qui sont à sens unique pour les voitures.



Ce double sens **peut** être instauré dans n'importe quelle rue, mais depuis le décret du 30 juillet 2008, il **doit** être appliqué dans toutes les rues en zones 30,

Le double sens cycliste :



Ce double sens peut être matérialisé par une bande cyclable

Le double sens cycliste



La matérialisation peut être un simple logo marqué

Le double sens cycliste



Le double sens peut ne pas être matérialisé : le panneau suffit.

Il faut savoir que la plupart des accidents dont sont victimes les cyclistes sont **les chocs des voitures venant par l'arrière** car **le cycliste ne voit pas arriver les voitures**



**À l'inverse, en circulation à double sens,
le cycliste voit bien les voitures devant lui**



Le double sens cycliste permet d'éviter les **rues à fort trafic** et la tentation d'y rouler sur les **trottoirs**



Que vous inspire cette photo ?



Modifications suite au décret du 14 septembre 1998 :

1 – autorisation pour les enfants de moins de huit ans, de circuler à bicyclette sur les trottoirs, à l'allure du pas. Mais l'éviter si le trottoir est trop étroit (moins de 2m) car risque de chute sur la chaussée.



Modifications du code de la route suite au décret du 14 septembre 1998 :

2 – autorisation de circuler à bicyclette dans les rues piétonnes



Modifications du code de la route suite au décret du 14 septembre 1998 :



3 – obligation pour les conducteurs dépassant un cycliste de ne pas s'en approcher à moins de **1,50 mètre** en rase campagne, et un mètre en ville.



Doubler un cycliste lorsqu'il y a une ligne continue :

- on rase le cycliste sans chevaucher la ligne continue ?
(infraction dangereuse)
- on chevauche la ligne continue sans raser le cycliste ?
(c'est maintenant autorisé)



Le décret du 2 juillet 2015 autorise à chevaucher la ligne continue pour dépasser un cycliste.

(Le décret du 14 sept 1998 impose de laisser un écart de 1,50 m lorsque l'on dépasse un cycliste en campagne.)





Certains pays
Grande Bretagne ,
Canada, autorisent
le franchissement
de la ligne
continue pour
doubler un cycliste



Modifications du code de la route suite au décret du 14 septembre 1998 :

4 – suppression de l'**obligation** pour les cyclistes d'emprunter les bandes



Décret du 30 juillet 2008

Cyclistes la nuit : *Lorsqu'ils circulent la nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout conducteur et passager d'un cycle doivent porter hors agglomération un **gilet de haute visibilité***

Avec gilet



Sans gilet



Décret du 30 juillet 2008 modifie le code de la route :

le **devoir de prudence** des conducteurs vis-à-vis des usagers vulnérables :

« Celui-ci doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables. »



Décret du 12 novembre 2010

Le **tourne-à-droite cycliste** ou cédez le passage cycliste au feu est la possibilité pour les cyclistes, à certains feux de circulation de tourner à droite



Modifications du code de la route suite au décret du 6 octobre 1999 :

Les sièges enfants : c'est au conducteur qu'il incombe de s'assurer que tout enfant de **moins de 13 ans** est maintenu soit par un système de retenue pour enfant (moins de 10 ans), soit par une ceinture.



amende de
deuxième classe :
35€

L'usage du téléphone tenu en main est interdit par décret (3 juillet 2012)

**mais en fait l'usage du téléphone « main libre » est aussi
dangereux car il accapare l'attention du conducteur :
on a besoin de sa tête pour conduire.**

**(en cours de modification pour étendre l'interdiction à
l'oreillette)**



Rappel des principes des panneaux



Triangle : danger



Rond rouge : interdiction



Rond Bleu : obligation



Carré Bleu : indication

Carré bleu = panneau d'indication

Mais il indique aussi que c'est une route réservée aux véhicules motorisés de plus de 50 cm³, donc **interdit aux piétons, aux tracteurs, aux cyclistes et aux cyclomoteurs** de moins de 50 cm³



La vitesse y est limitée en général à 110 km/h

Que vous inspire cette photo ?



Circulation sur autoroute ou voie express

décret du 23 novembre 2001 modifiant l'article R. 412-12 du code de la route qui demande de rouler « **AU MOINS à 2 secondes** derrière le véhicule qui précède »,



2 secondes à 110 km/h c'est : 60 m ($110/3,6 \times 2 = 61\text{m}$)

à 90 km/h c'est 50 m et à 130 km/h c'est 70 m ($130/3,6 = 72$)

2 traits c'est 70 m

à 130 km/h il faut donc 2 traits (= 70m)

à 110 km/h il faut 1 ½ traits (= 60 m env.)



Interdistance 2 sec

à 130 km/h il faut **2 traits** (= 70m)

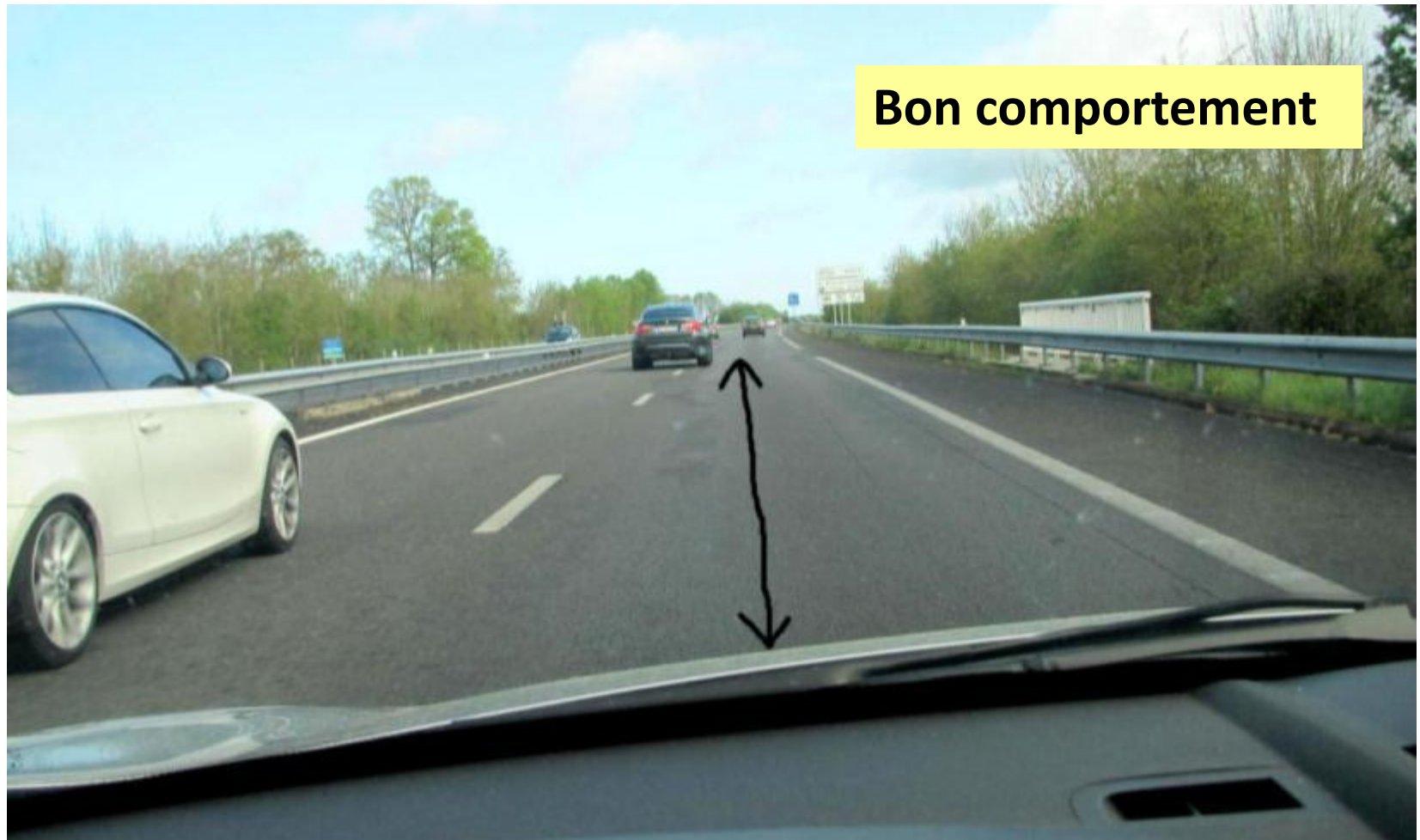
à 110 km/h il faut **1 ½ traits** (= 60 m env.)



La voiture se rabat trop près et m'oblige à ralentir, elle est en **infraction** car l'article R.414-11 demande que le conducteur qui revient sur sa droite après un dépassement **ne doit pas** **« provoquer le ralentissement du véhicule dépassé »**



La voiture se rabat lorsqu'elle est assez loin de moi



Oui mais quand je laisse un espace suffisant avec la voiture qui me précède, d'autres voitures, qui doublent, se mettent devant moi dans l'intervalle **puis d'autres, etc.**



Pour éviter cela, puisque les forces de l'ordre ne les verbalisent jamais les voitures qui se rabattent trop près, la meilleure solution est de se rapprocher provisoirement un peu plus (pas trop) de la voiture qui nous précède, pour que la voiture (rouge) continue à gauche, comme elle doit le faire, sans se rabattre illégalement.



Si, malgré tout

une voiture se rabat quand-même devant moi dans l'intervalle,

ne pas insister : ralentir

pour avoir de nouveau un intervalle suffisant devant vous.



Que faire si . . ?

Là, au moins 4 traits séparent les deux voitures à droite : je pourrai donc me rabattre entre les deux



Et là, que dois-je faire



Je suis en train de doubler

Espace insuffisant pour me rabattre

J'ai le droit et l'obligation de continuer à rouler

sur la file de gauche sans dépasser la vitesse limite



Je ne gêne que ceux qui sont derrière moi et qui voudraient rouler au dessus de la vitesse maximale autorisée et qui seraient donc en infraction.

Lorsque je double, que faire si une autre voiture me « colle » derrière?

- A priori, il faut continuer, sur la file de gauche, le temps qu'il faut
- sans dépasser la vitesse maximale autorisée, ou peu (ex 5 km/h)
- sans se rabattre trop près de la voiture doublée



Mais si l'automobiliste derrière s'excite et devient dangereux ?

(appel de phare, très proche derrière)



Que faire si . . ?

Que faire ?

Entre 3 dangers, choisir le moindre, l'infraction la moins dangereuse :

Ne pas se rabattre dangereusement trop près de la voiture que l'on vient de doubler. Choisissez plutôt d'accélérer, pendant quelques centaines de mètres car il est préférable de courir le risque de perdre un point de permis que de faire des manœuvres dangereuses.



San Francisco, chacun reste sur SA file, sans dépasser la vitesse maximale autorisée, personne ne se trouve gêné



à Shanghai, chacun reste sur SA file, sans
dépasser la vitesse maximale autorisée,
personne ne se trouve gêné



Le clignotant pour le dépassement normal sur autoroute et voie express

Que dit le code de la route ? R. 412-10 :

Tout conducteur qui s'apprête à apporter un changement dans la direction de son véhicule (. . .), doit avertir de son intention les autres usagers, notamment lorsqu'il va se porter à gauche (. . .)

C'est donc quand on est assez loin qu'on doit commencer à mettre son clignotant, puis déboîter s'il n'y a personne trop près derrière.



Mais ensuite, lorsqu'on est sur la file de gauche on arrête son clignotant,
car le code dit qu'on l'actionne **quand on s'apprête à se porter à gauche, pas quand on est à gauche**



L'entrée sur autoroute

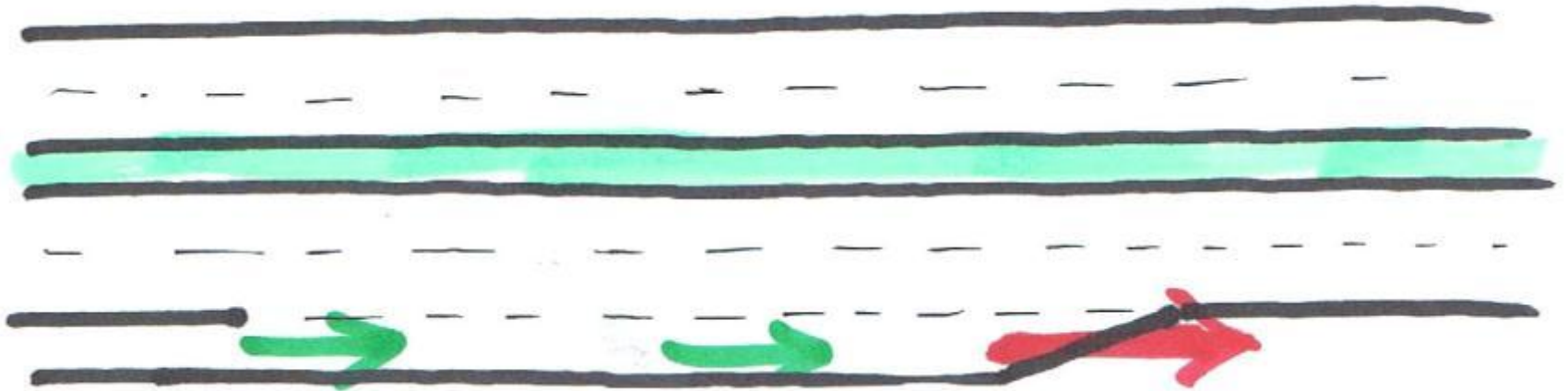
S'assurer qu'il y a un espace suffisant entre deux véhicules, puis accélérer **SUR** la voie d'insertion, afin d'être presque à la même vitesse qu'eux. Déboiter à l'endroit où la voie d'insertion commence à se rétrécir.



Déboiter à l'endroit où la voie d'insertion commence à se rétrécir.



En fin de voie d'insertion, si l'on n'a pas réussi à s'insérer dans l'autoroute, on peut continuer quelques dizaines de mètres sur la bande d'arrêt d'urgence (flèche rouge), puis s'insérer après



- Si vous voyez qu'une voiture va entrer,
- portez-vous à gauche si le trafic est faible
 - ralentissez si le trafic est fort



Le danger de doubler un camion s'il pleut

Les pneus du camion soulèvent beaucoup d'eau :

Si le volume d'eau est trop fort, attendre derrière (loin derrière)

Quand le volume d'eau est moins fort, pour doubler utiliser la vitesse rapide des essuie-glaces



**Article R. 413-2 du code de la route :
vitesse maximale autorisée **autoroute****



Si pluie : 110 au lieu de 130

**Article R. 413-2 du code de la route :
vitesse maximale autorisée **sur voie express****



Si pluie : 100 au lieu de 110

Article R. 413-2 du code de la route : vitesse maximale autorisée sur **route bidirectionnelles**



Limiteur et régulateur de vitesse



Le limiteur

empêche de dépasser la vitesse qu'on a réglée

- intéressant pour toutes les routes : routes à 90 et autoroute

l'utiliser le plus souvent possible

Le régulateur

fait rouler toujours à la vitesse qu'on a réglée, sans avoir besoin d'utiliser l'accélérateur

- intéressant seulement sur les autoroutes et les voies express (110–130) mais pas sur les bidirectionnelles (à 90)

ne pas l'utiliser si on risque de s'endormir (nuit,. . .) ou si fort trafic

La traversée des piétons



La traversée des piétons

Article R. 415-11 du code de la route :

**Tout conducteur est tenu de
céder la passage au piéton . . .etc.**

etc quoi ?

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



Le décret du 12 novembre 2010 a modifié l'article R.415-11 du code de la route

Tout conducteur est tenu de céder le passage,
au besoin en s'arrêtant,
au piéton s'engageant dans la traversée
ou manifestant clairement l'intention de le faire

Les trois mots soulignés sont nouveaux :

Avant, le piéton devait être « **engagé** »

On ne demandait pas au conducteur de **s'arrêter**

Piétons s'engageants :

- le piéton est **en mouvement**
- un pas vers la chaussée



l'article R.415-11 s'applique aussi bien dans les rues possédant des passages piétons que dans les rues sans passages piétons .

Le conducteur doit s'arrêter



Piéton s'engageant

Le conducteur
doit s'arrêter



le piéton est **en mouvement** et un pas vers la chaussée

Piéton manifestant clairement son intention de s'engager (il n'y a pas mouvement)

Le conducteur doit s'arrêter



Se montrer, regarder la voiture, avoir la posture, attendre l'arrêt
Ne faire aucun geste !

Piéton manifestant clairement son intention de s'engager (il n'y a pas mouvement)



Le conducteur doit s'arrêter

Se montrer, regarder la voiture, avoir la posture, attendre l'arrêt
Ne faire aucun geste !

Se montrer,
regarder la voiture,
avoir la posture,
attendre l'arrêt

Aucun geste ! C'est au conducteur de comprendre ce n'est pas au piéton de demander une sorte de permission : la loi la lui accorde déjà,

Que vous inspirent ces 2 photos ?



Passage piéton ou pas

Le marquage de passages piétons n'est absolument pas obligatoire, au contraire : dans les petites et moyennes rues la consigne est donnée aux gestionnaires de ne pas en placer car **cela pénaliserait en fait les piétons** car si un passage piéton est marqué, on enlève ipso facto le droit aux piétons de traverser 50 m avant et 50 m après.

Il faut savoir que **le passage piéton ne rajoute aucun droit aux piétons** et ne rajoute aucun devoir aux automobilistes : ils sont tenus dans les deux cas de céder le passage au piéton. (art. R-415-11 du code de la route)

Le pictogramme piéton : s'il est vert on peut s'engager et **si ensuite il passe au rouge** lorsqu'on est sur le passage piéton, on a le droit et le temps de continuer : il restera au moins 7 secondes avant que le feu des voitures passe au vert,



Que vous inspire cette photo ?





Le pictogramme piéton était vert lorsque le piéton s'est engagé



Il faut par son attitude,
donner l'impression à
l'automobiliste que l'on
va continuer la traversée,
mais l'impression
seulement : attendre
qu'il s'arrête pour
continuer.

donner
l'impression
que l'on veut
passer avant
la voiture



Le 31 oct 2013 une piétonne de 71 ans, domiciliée à Moissac, a perdu la vie, écrasée par un poids lourd alors qu'elle venait de s'engager sur un passage piéton : le camion s'est arrêté au feu rouge et a redémarré au feu vert sans voir la piétonne,



Précaution : passer le plus loin possible du camion (**flèche jaune**)

Interdiction de stationnement 5 m avant les passages piétons. C'est une proposition faite au Conseil National de la Sécurité Routière et retenue par le ministre en janvier 2015 (en cours d'application)



**Si un enfant surgit entre deux voitures
en stationnement, à quelles conditions
pourrez-vous l'éviter ?**



Les masques à la visibilité :

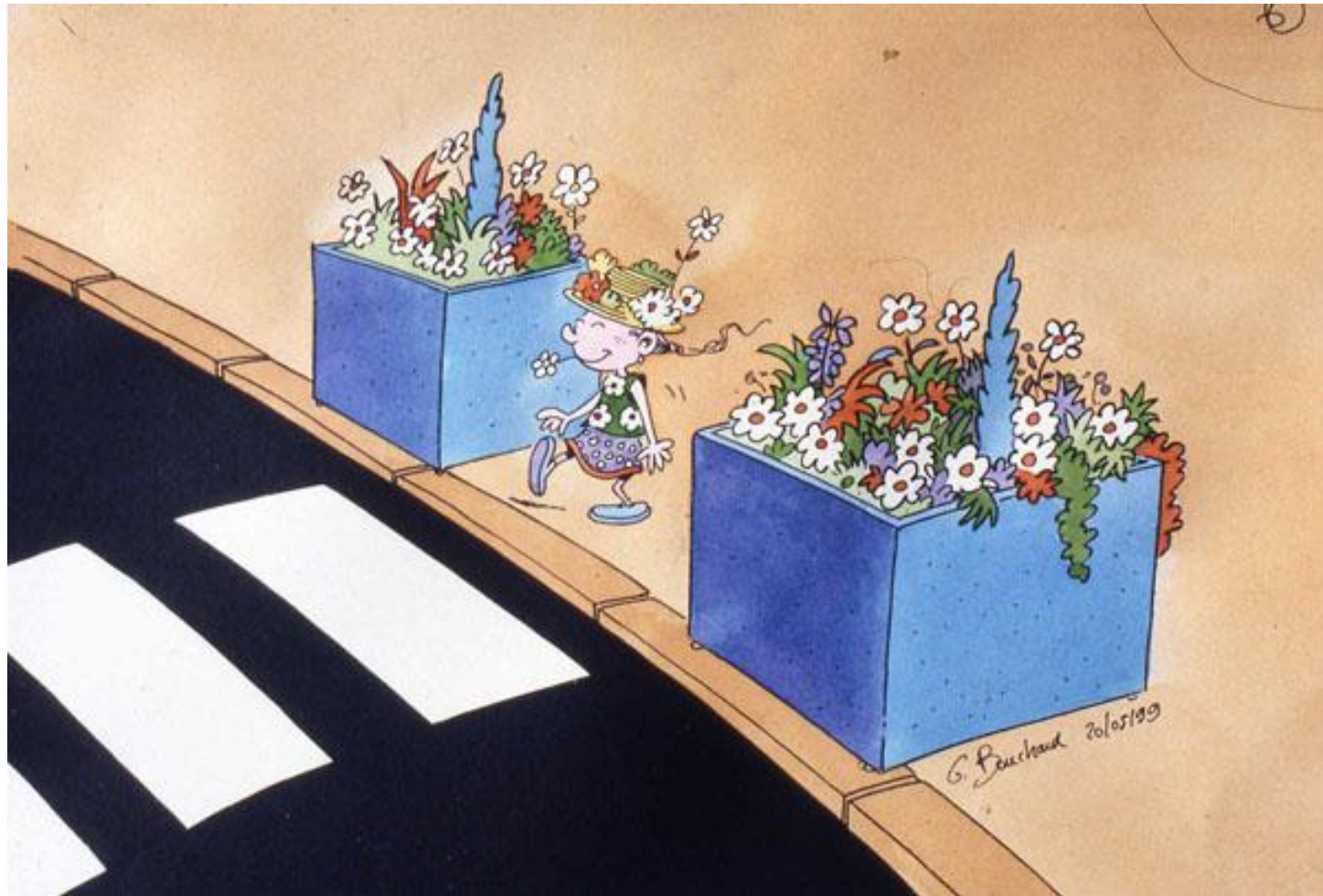
1 - les voitures en stationnement



si vous rasez les voitures trop à droite vous devrez rouler lentement

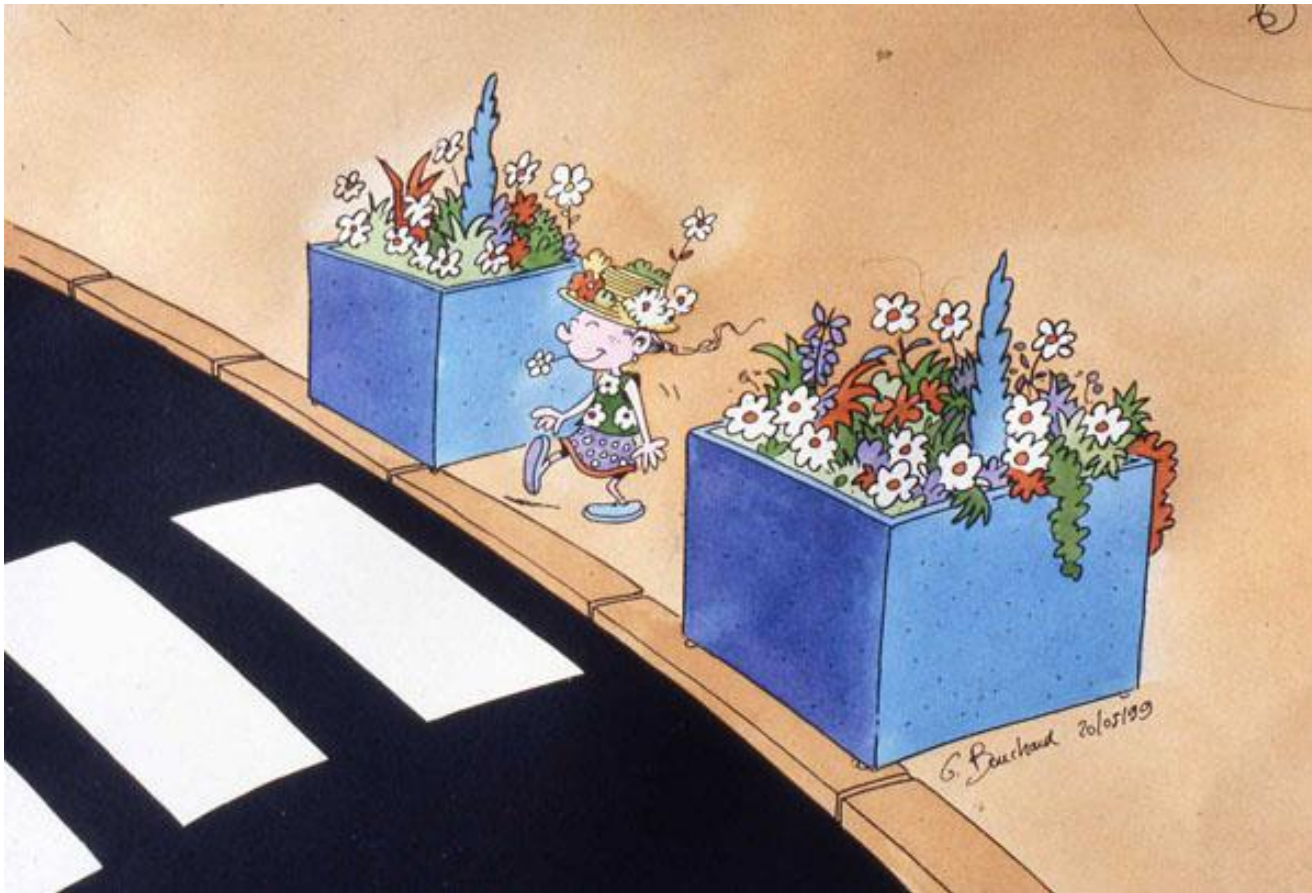
si vous rasez les voiture très très près vous devrez rouler très très lentement

Que vous inspire cette photo ?



Les masques à la visibilité :

1 - les végétations



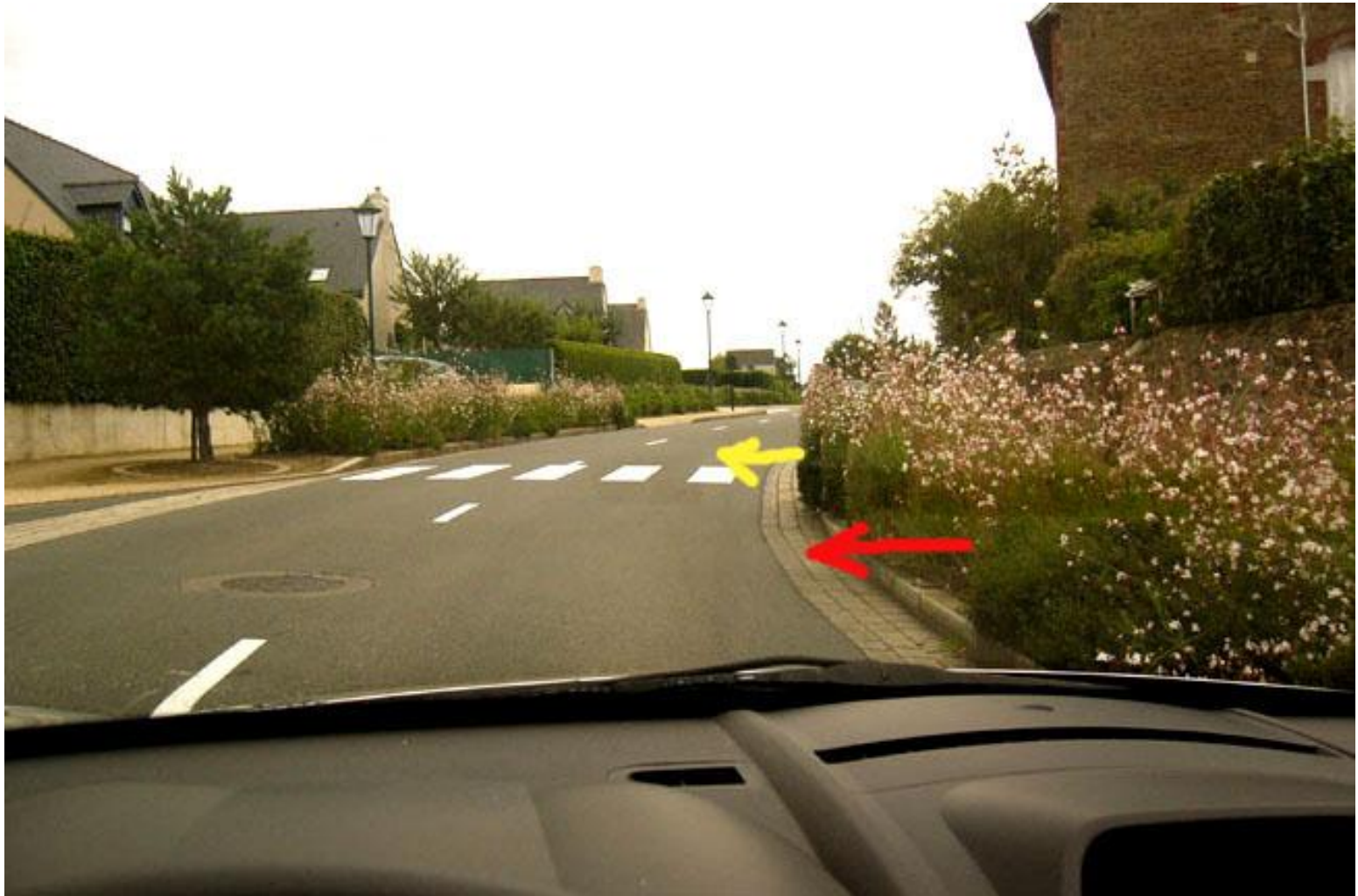
Les masques à la visibilité : les végétations



**Vous ne voyez l'enfant qu'au dernier moment,
à 40 km/h vous l'écrasez, à 30 km/h vous vous arrêtez**

Que vous inspire cette photo ?





Vous ne voyez pas un enfant qui pourrait déboucher
Écartez vous et roulez à 20 km/h



**Vous ne voyez pas un
enfant qui pourrait
déboucher**

**Écartez vous et roulez à 20 si
vous rasez et à 30 si vous ne
roulez pas trop à droite**





**Adaptez votre
vitesse à la
visibilité latérale
de la rue**

**Là 50 km/h c'est bon :
Vous voyez bien les
éventuels piétons qui
surgiraient de droite**



**Là, pas plus de 20 km/h si
vous rasez les arbustes en
croisant une autre voiture**



Ici un enfant a débouché et a été tué



Que vous inspire cette photo ?



Ne mettez pas les piétons en danger



On fait le contraire de ce qu'il faut :

Le code de la route (art. R.417-10) interdit le stationnement sur le trottoir

(l'amende de 35€ est passée à 135€ par décret du 2 juillet 2015)

Il n'interdit NULLEMENT de stationner sur la chaussée (sauf près des carrefours, des virage, des passages à niveau ...)

Art. R.417-1 : en agglomération, tout véhicule en stationnement doit être placé, pour les chaussées à double sens, sur le côté droit de celles-ci,

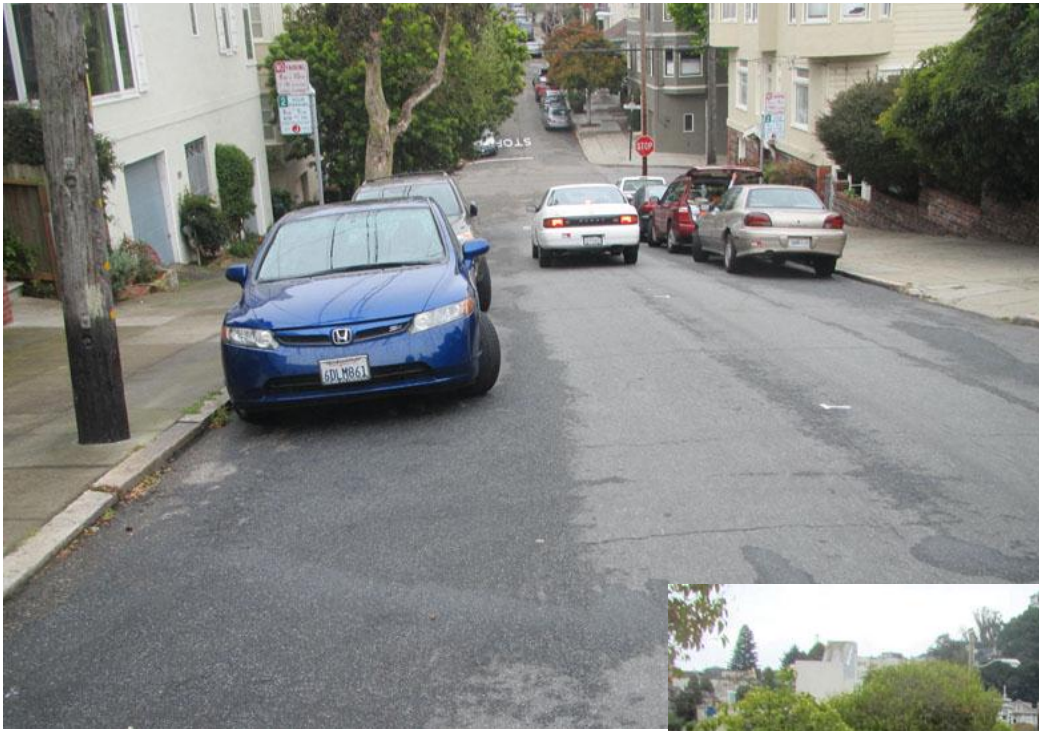


Le stationnement illégal sur trottoir :
un mal typiquement français
qu'on ne trouve nulle part ailleurs



Le stationnement illégal sur trottoir :
un mal typiquement français
qu'on ne trouve nulle part ailleurs





Le stationnement
illégal sur trottoir : un
mal typiquement
français qu'on ne
trouve nulle part
ailleurs

San Francisco : JAMAIS aucune
voiture sur les trottoirs, même
dans les rues de taille moyenne ,
le stationnement se fait SUR la
chaussée, même si cela dérange
pour se croiser. On préfère
dérange les voitures que les
piétons



Le stationnement illégal sur trottoir :
un mal typiquement français
qu'on ne trouve nulle part ailleurs



**Bali Indonésie : JAMAIS aucune
voiture sur les trottoirs**



La signalisation des écluses

de ce côté l'automobiliste est prioritaire



Écluse

de ce côté l'automobiliste n'est pas prioritaire







**Que vous inspire
cette photo ?**





Rouler en groupe à la campagne

**Les cyclistes ne doivent
jamais rouler à plus de
deux de front**

(art. 413 du code de la route)





Rouler en groupe à la campagne





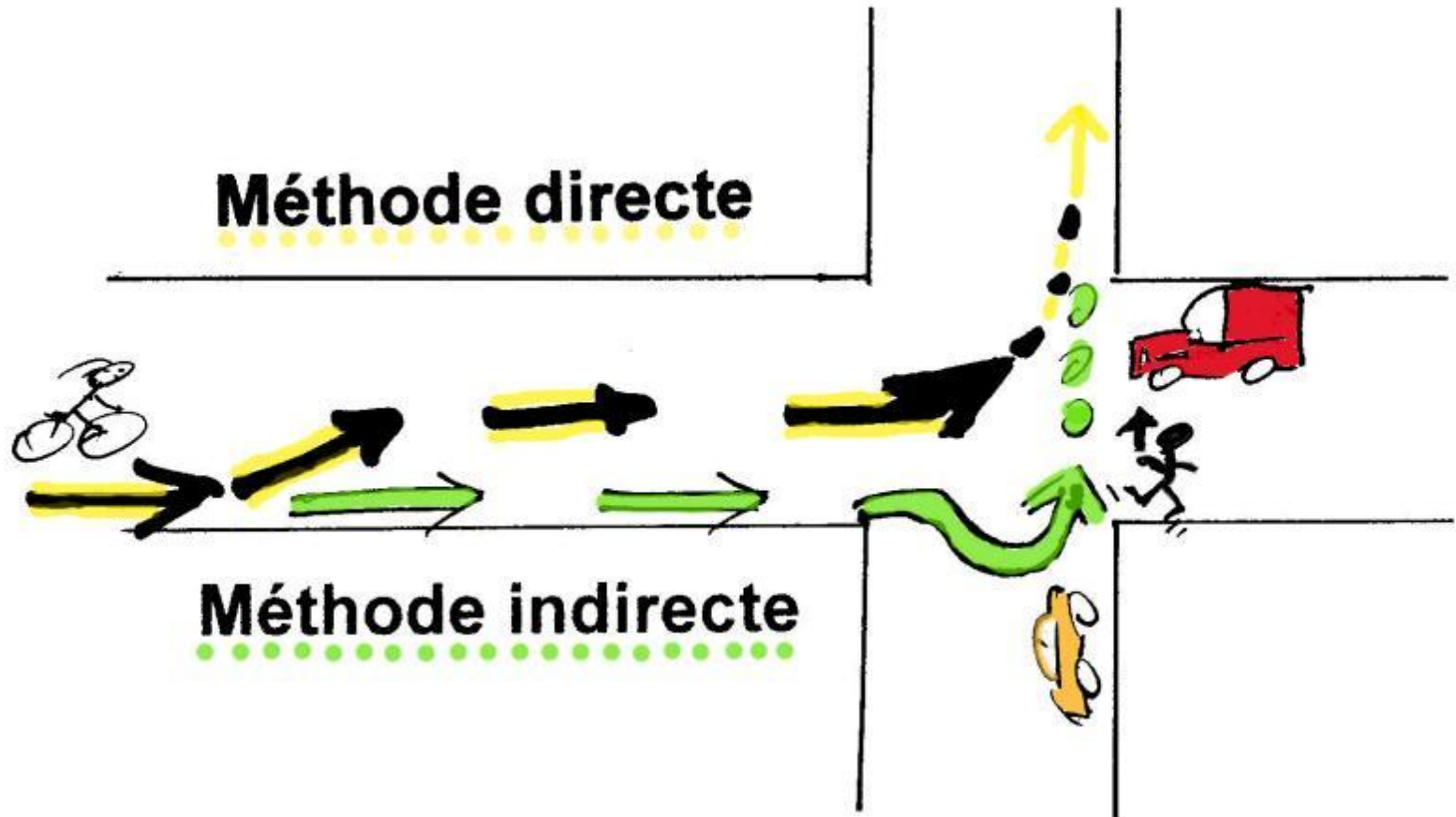
Rouler en groupe à la campagne

Lorsqu'un véhicule veut
les dépasser, les
cyclistes doivent se
mettre en file simple

(art. 413 du code de la route)



On veut tourner à gauche en vélo

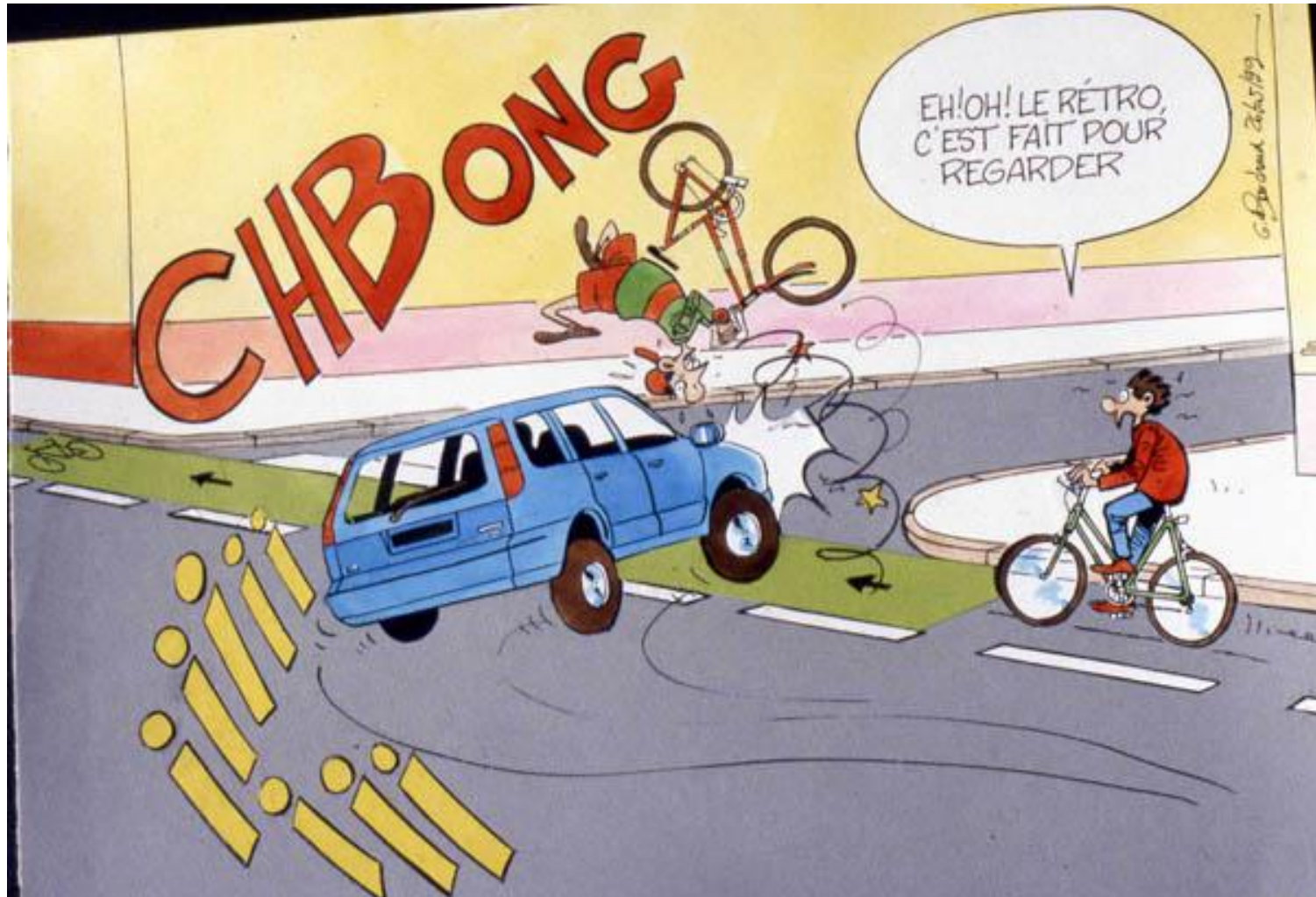


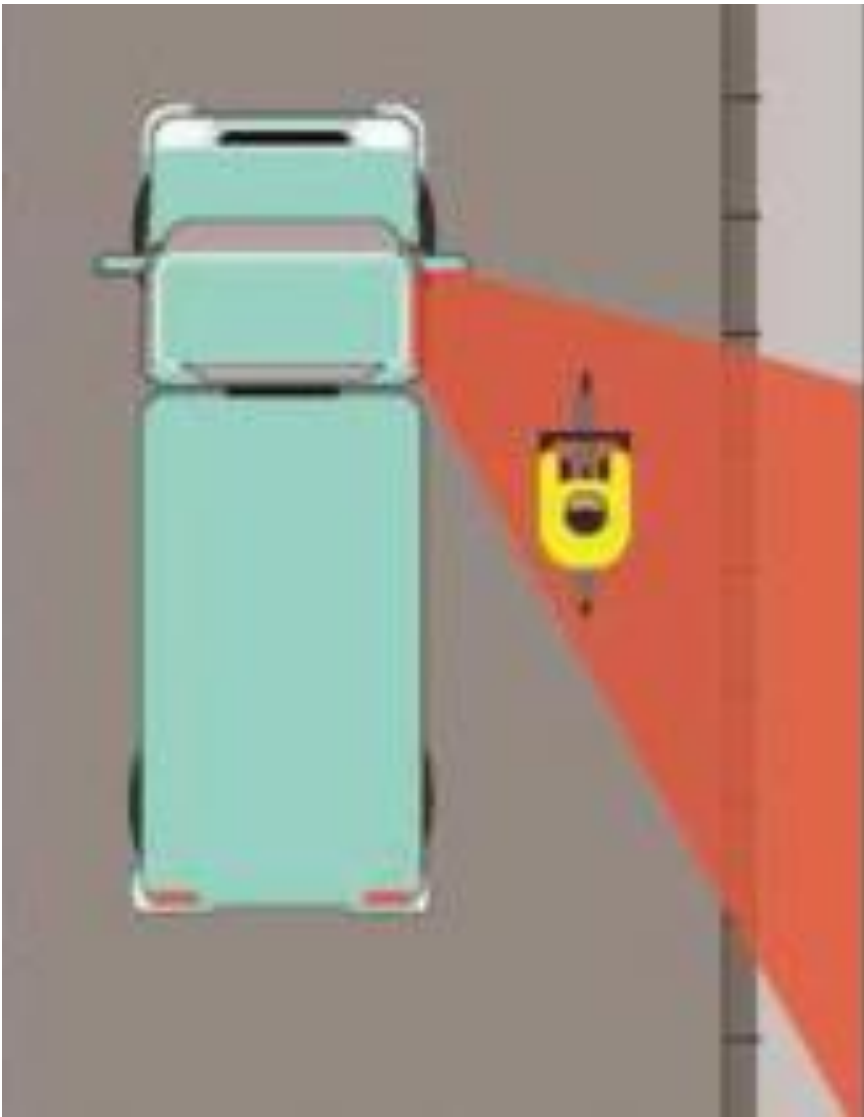
Le tourne à gauche direct peut être dangereux sur les voies très circulées



À ce carrefour,
à Villeurbanne,
Marie 12 ans a été tuée
en exécutant la
manœuvre de tourne à
gauche direct, comme
la cycliste sur la photo :
un camion venait en
face. Elle cherchait son
chat qui était perdu.

L'angle mort





Angle mort à droite

2 raisons :

- le conducteur est à gauche donc loin
- le conducteur est perché haut

L'angle mort devant





Les collisions frontales

sont inévitables si l'on roule à 90 sur les routes secondaires. Sur ces routes secondaires, habituez-vous à rouler à beaucoup moins de 90 : par exemple 75 -80 km/h, sauf si vous sentez que vous gênez beaucoup ceux qui sont derrière.



Les collisions frontales

Elles sont inévitables si l'on roule à 90 km/h sur les routes secondaires. Sur ces routes secondaires, habituez-vous à rouler à beaucoup moins de 90 : par exemple 75-80 km/h, sauf si vous sentez que vous gênez beaucoup ceux qui sont derrière. À 75-80 km/h, en cas de collision vous serez proche de la vitesse du crash-test (60km/h) auquel sont soumises les voitures : la déformation de l'avant encaisse le choc sans que vous soyez tué ou trop gravement blessé. En plus, à 75 km/h, vous aurez plus de chance d'avoir pu commencer à freiner en cas de collision imminente.



Les collisions frontales

inévitables si l'on roule à 90 sur les routes secondaires



Les collisions frontales

Comment l'éviter sur les routes principales (1,75 m roulable)



Une proposition actuellement en cours :

La limitation à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles

Plusieurs raisons militent en faveur d'une limitation à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles :

-- le risque de collision frontale objet des précédentes diapos (800 tués par an), par prudence, lorsque l'on roule à 90 km/h, il faudrait ralentir à 80 à chaque fois que l'on croise un autre véhicule. Il serait donc logique que l'on roule constamment à 80 puisque nous croisons constamment des véhicules.

-- le risque de heurter un obstacle latéral (arbre, poteau, tête de buse, etc.). Ce risque concerne surtout les routes « secondaires » sur lesquelles, contrairement aux « routes principales » on trouve des obstacles latéraux à moins de 4 m, et parfois très proches de la chaussée : parfois moins d'un mètre.

Les raisons de limiter la vitesse à 80 km/h



Les arbres proches

Dans cette voiture 3 morts
le 16 mars 2013



Les raisons de limiter la vitesse à 80 km/h



Les raisons de limiter la vitesse à 80 km/h



Les raisons de limiter la vitesse à 80 km/h





Les contresens sur autoroute

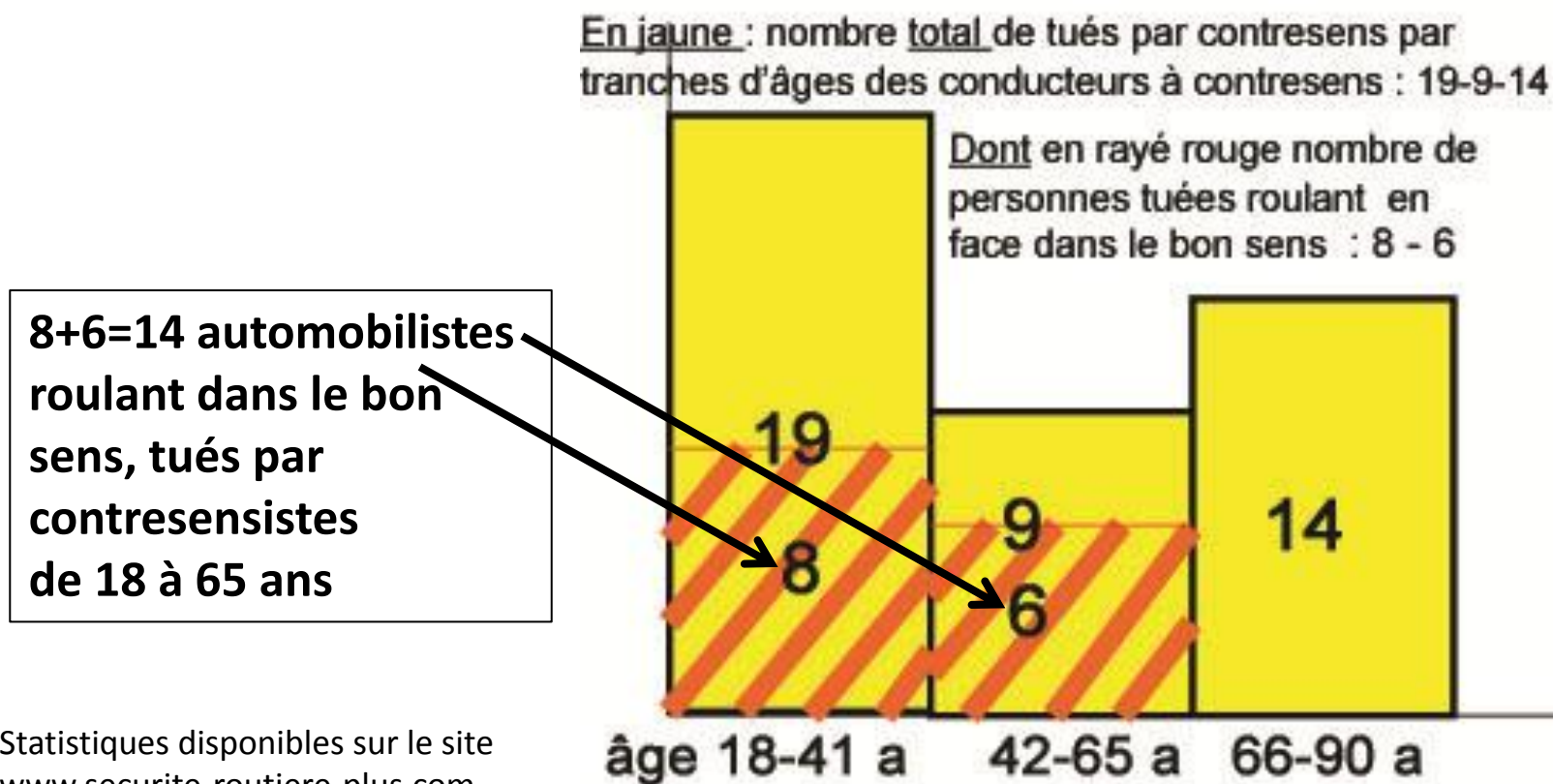


Les contresens sur autoroute et voies express

**Contrairement à la doxa dominante
chez les médias et l'opinion publique,
ce ne sont pas les seniors qui
provoquent les accidents graves de
contresens mais les 25 – 65 ans,**

Relevé de statistiques sur 3 années : 2010-2011-2012

8+6=14 automobilistes circulant dans le bon sens tués par des conducteurs de 18 à 65 ans roulant à contresens, aucun par des seniors



Les contresens sur autoroute

La bretelle de sortie, est munie de panneaux sens interdits, donc ne pas continuer sur une telle bretelle car elle nous enverra à contresens sur l'autoroute : **FAIRE DEMI-TOUR** : la manœuvre sur la bretelle sera beaucoup moins graves qu'un contresens sur l'autoroute. . .



Une proposition (Jacques ROBIN) pour éviter les entrées par erreur par la bretelle de sortie :

- Panneaux bas et sur fond jaune
- messages écrits explicites
- - resserrement donc panneaux proches



Le trou de souris



Une autre cause de contresens :
lorsqu'on entre par une bretelle d'entrée,
mais pas la bonne



Que faire si . . ?

Lorsqu'on entre par une bretelle d'entrée, **mais pas la bonne**,
et l'on s'en aperçoit trop tard
lorsqu'on est déjà sur l'autoroute.

Dans ce cas, ne jamais revenir à contresens : aller jusqu'au prochain échangeur, même s'il est loin (ex 15 km).

Que faire si . . ?

Si l'on s'aperçoit qu'on roule à contresens



Si l'on s'aperçoit qu'on roule à contresens

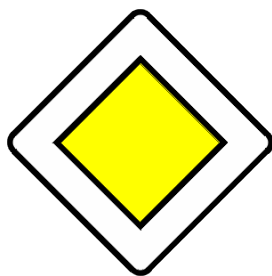
Surtout ne pas rouler trop vite afin que s'il y a une collision elle sera moins forte. Allumer ses feux de croisement.



Dès qu'on voit qu'il y a un **très grand creux** dans la circulation en face, se rendre sur la bande d'arrêt d'urgence, garer sa voiture le plus loin possible de la chaussée (le plus près possible du fossé, même dans l'herbe) et téléphoner au 112 ou au 15 ou à quelqu'un que vous connaissez qui préviendra les services de l'autoroute qui viendront vous dépatouiller. S'il y a une borne d'appel d'urgence proche, téléphonez au service en utilisant cette borne (marchez près de l'herbe)



Carrefours prioritaires en rase campagne



Ou



**Vous roulez sur la voie prioritaire,
des voitures arrivent au stop**

**Que pensez-vous, que faites-vous si vous
êtes dans le cas de cette photo ?**



Pensez toujours que la voiture peut ne pas s'arrêter au stop ou redémarrer



←
quand vous êtes loin

↓
ou quand vous êtes près

- Le conducteur peut être alcoolisé, distrait, énervé, fatigué, ébloui par le soleil, ...
- Il peut avoir une mauvaise vue, avoir égaré ses lunettes,
- Il peut être en train de regarder ses SMS



Pensez toujours que la voiture peut ne pas s'arrêter
au stop ou redémarrer. **Solution :**

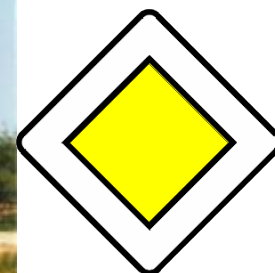


Ralentissez de loin
←

et passez à 60 km/h
↓



Le danger des carrefours à tourne à gauche central avec stop sur la voie secondaire



Ou



Ici 5 morts dont 4 enfants dans un accident

Ceci est un carrefour prioritaire simple

Seulement 7 m à franchir



Ou

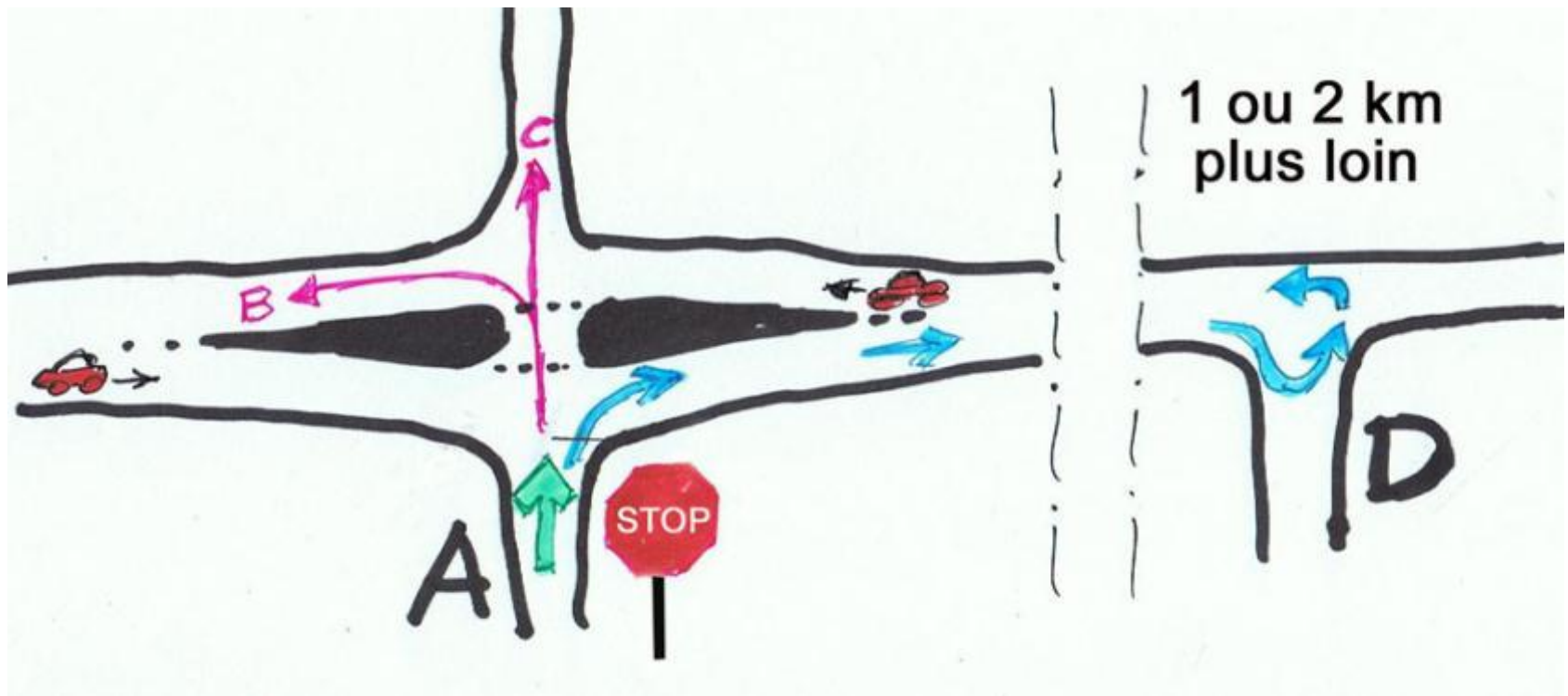


Ceci est un carrefour prioritaire avec tourne à gauche central



Vous êtes en A et **vous voulez traverser pour aller en B ou en C (flèches roses)** mais des voitures ou motos peuvent arriver très vite de gauche et de droite, donc **vous avez peur**.

Si vous n'êtes pas sûr de vous, ne traversez pas et tournez à droite (flèches bleues) puis allez jusqu'au prochain petit carrefour (D), là vous pourrez attendre pour traverser plus en sécurité.



Les giratoires

Grand giratoire



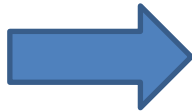
Minigiratoire

Deux sortes de giratoires



← Une seule voie

Plusieurs voies



Que dit maintenant le code de la route ?

Article R. 412-9 - Un conducteur qui pénètre sur un carrefour à sens giratoire comportant plusieurs voies de circulation en vue d'emprunter une sortie située sur sa gauche par rapport à son axe d'entrée **peut** serrer à gauche.

Vous « pouvez » aller sur la voie de gauche mais vous n'y êtes **JAMAIS obligé**



vous avez le droit
de rester sur la
file de droite
**quelle que soit
votre sortie.**

Si vous changez de voie dans le giratoire à voies marquées :

Que dit le code de la route ?

Article R. 412-9 - Un conducteur qui pénètre sur un carrefour à sens giratoire comportant plusieurs voies peut . .

Chaque manœuvre de changement de voie à l'intérieur du carrefour à sens giratoire reste soumise aux règles de la priorité et doit être signalée aux autres conducteurs.

Ici c'est un giratoire
comportant plusieurs
voies marquées : vous
devez donc actionner
votre clignotant si vous
désirez changer de voie



S'il n'y a pas de voies marquées

Ce qui est le cas de plus en plus fréquent

Rappel de ce que dit le code de la route :

Article R. 412-9 - Un conducteur qui pénètre sur un carrefour à sens giratoire comportant **plusieurs voies** de circulation en vue d'emprunter une sortie située sur sa gauche par rapport à son axe d'entrée peut serrer à gauche.

Chaque manœuvre de changement de voie à l'intérieur du carrefour à sens giratoire reste soumise aux règles de la priorité et doit être signalée aux autres conducteurs.

On n'actionne donc pas le clignotant quand on est à l'intérieur d'un giratoire qui n'a pas de voies marquées :
on roule l'un derrière l'autre



Le clignotant en entrée de giratoire : une fable !

On n'actionne PAS son clignotant en entrant

Que dit le code de la route ?

Il dit (article R. 412-9) : chaque manœuvre de changement de voie à l'intérieur du carrefour à sens giratoire doit être signalée aux autres conducteurs.

**Le code ne demande
absolument pas
d'actionner son
clignotant quand on
entre, quelle que soit
la sortie que l'on
prévoit.**



Pour sortir du giratoire : le clignotant ?

Que dit le code de la route ?

L'article R. 412-9 du code concernant les giratoires ne le demande pas mais un autre article plus général (R.412-10) spécifie que lorsqu'on s'apprête à apporter un changement dans la direction de son véhicule, on doit avertir les autres usagers.

On actionne donc le clignotant pour sortir mais encore faut-il que le giratoire soit assez grand pour que la distance entre deux sorties soit suffisante, pour qu'il clignote au moins 2 ou 3 fois.

Dans les petits giratoires, les sorties sont très rapprochées et si on met le clignotant on trompera l'automobiliste qui attend à l'entrée : il croira qu'on va sortir là où il est, et il s'engagera alors qu'en fait on sortira à la sortie suivante

pour sortir



Ceci est un « **petit** » giratoire (îlot borduré) :

Pour sortir on n'a vraiment pas le temps d'actionner le clignotant entre 2 sorties, donc, **en fait**, on opère comme pour un carrefour en croix : on met le clignotant à gauche si on prévoit d'aller à gauche, on le met à droite si on prévoit d'aller à droite et on ne met RIEN si on prévoit d'aller tout droit.



Ceci est un « **minigiratoire** » : îlot central non borduré occasionnellement roulant par les camions

En fait, on opère comme pour un carrefour en croix : on met le clignotant à gauche si on prévoit d'aller à gauche, on le met à droite si on prévoit d'aller à droite et on ne met RIEN si on prévoit d'aller tout droit.



Dans les giratoires de taille moyenne, les voitures et les vélos roulent à la même vitesse, **donc les cyclistes roulent au milieu et on ne les double pas : on roule derrière, à la même vitesse.**



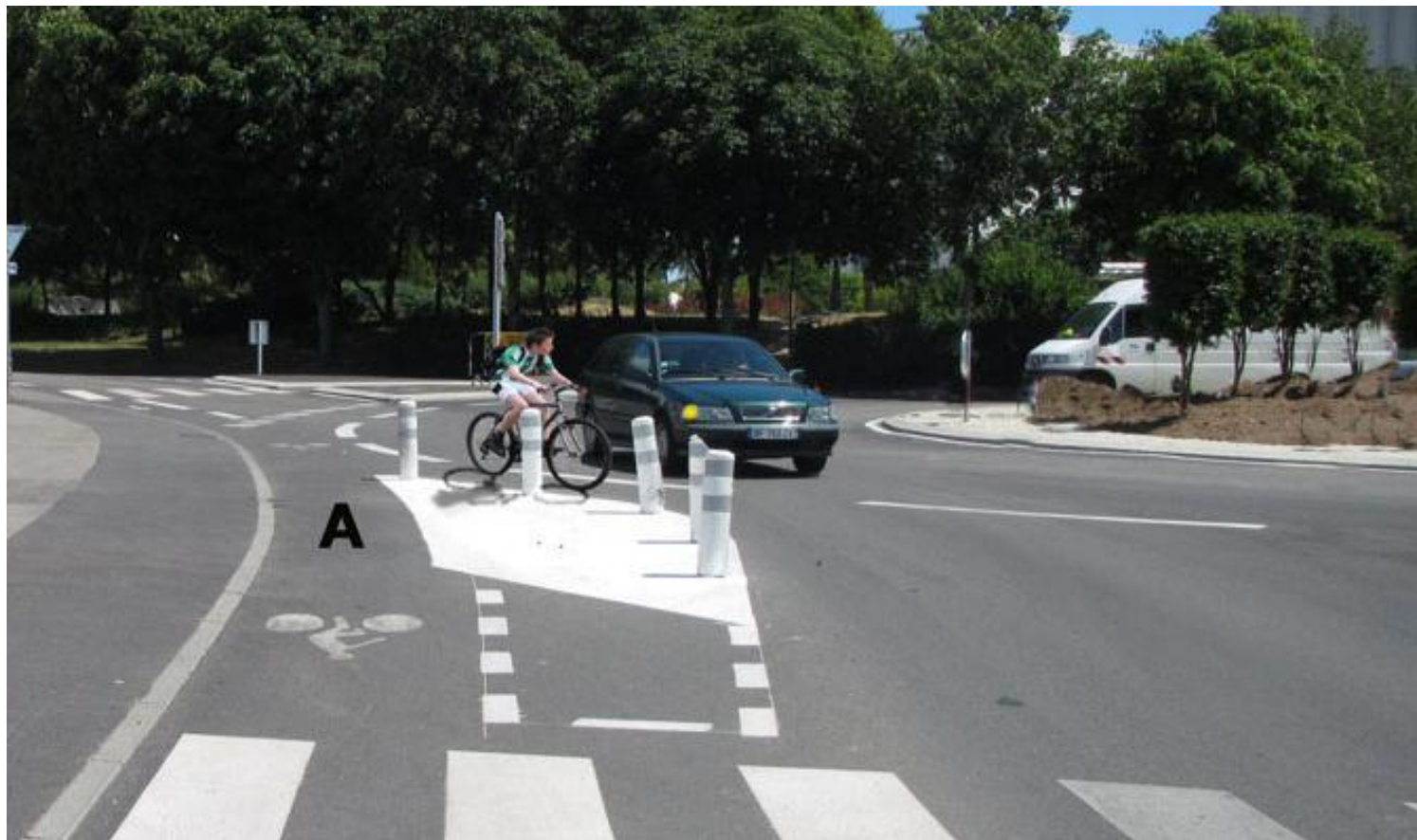
Lorsque le giratoire comporte une bande cyclable, on doit y rouler en vélo



Le plus grand danger dans les giratoires : la voiture sortante
qui coupe la trajectoire du cycliste qui lui ne sort pas,
Une grande prudence est requise des automobilistes
qui sortent : rétroviseur, et vitesse fortement réduite



La voiture qui sort et le cycliste qui continue,
La solution de l'îlot vous permet de savoir que le
cycliste continue, sinon il serait sorti en « A »



La solution de l'îlot vous permet de savoir que le cycliste continue, sinon il serait sorti en « A »,
donc vous le laissez passer





Que vous inspire cette photo ?



**Éviter les vêtements de couleur foncée,
adopter des couleurs claires (jaune ou blanc),
surtout la nuit ou à la tombée de la nuit**



La nuit ou à la tombée de la nuit, les rubans rétroréfléchissants rendent Antoine bien visible



Ou le gilet jaune comportant des bandes rétroréfléchissantes



C'est Suzanne,

là elle avait 18 ans, habillée en blanc,
Elle a été tuée à 95 ans, en traversant la rue à
la nuit tombante, habillée en couleur sombre



Après 65 ans, habillez-vous en blanc



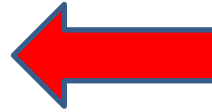
On roule à droite, on **marche à gauche**

Le piéton qui marche à droite
ne voit pas les voitures arriver





**En marchant à droite
on ne voit pas les
voitures arriver**



**En marchant à gauche
on voit les voitures
arriver**



**Le code de la route
demande de marcher à
gauche (art. R.412-36)**



Avec ses lunettes à larges branches, son champ de vision est réduit : elle ne voit rien à gauche et à droite : ni les véhicules qui arrivent, ni les piétons



**Champ de vision réduit :
ne verrait pas les voitures qui arrivent
de gauche et de droite**



Champ de vision réduit : danger



Champ de vision réduit : elle ne verrait pas les voitures qui arrivent de gauche et de droite.



Nota : c'est seulement pour prendre la photo que la jeune fille a mis ces lunettes, d'habitude elle ne les porte pas.



Pub : Rien que pour vos yeux . . .
en ce qui concerne votre sécurité, on oublie !

Le danger des lunettes à verres progressifs : risque de chute, ou bien marcher courbé (à gauche)



Avec des lunettes à verres progressifs, vous risquez de chuter car la zone basse de vos verres n'accommodent pas à la distance de 1,50 m où vous allez poser le pied. Vous êtes obligé de baisser la tête pour marcher afin de voir devant vos pieds à travers la zone de vos lunettes qui correspondent à cette distance de 1,50 m : **si vous marchez droit vous chutez.**



Avec des verres simples : l'œil accomode bien, sans baisser la tête , le champ de vision situé devant les pieds . Il est hautement préférable d'avoir chez soi une autre paire de lunette pour lire.

Changer ses lunettes si elle ne sont
plus assez fortes



Comment éviter ou combattre la fatigue au volant



Lorsque l'on prévoit la fatigue, prendre un comprimé de vitamine C une heure avant le moment où vous prévoyez la fatigue, ou manger 2 oranges, Si vous sentez le sommeil venir, ne luttez pas, vous perdriez, arrêtez-vous et dormez 20 minutes (faites-vous réveiller par quelqu'un ou par votre réveil)

Le temps de réaction



Temps de réaction :
1 seconde : je roule 14m
et je n'ai pas encore
commencé à freiner



Temps de réaction
Je parcours **14** mètres

Puis je freine
pendant 13 m



*Exemple pris
pour une
vitesse de 50
km/h
(expliquer)*

Distance de freinage
13 mètres

Il arrive parfois qu'à un stop vous sentez que l'automobiliste derrière vous vous presse de redémarrer : ne vous laisser JAMAIS influencer, démarrer seulement lorsque **vous** jugerez que la situation le permet.
Au besoin, garez-vous à droite et laissez le passer.



Doit-on faire passer aux seniors des examens de contrôle médicaux périodiques d'aptitude à conduire ? Réponse 1

Non car c'est le senior lui-même qui est le plus apte à juger s'il peut continuer à conduire et quand il doit s'arrêter.

Il y a une période transitoire (1 ou 2 ans) pendant laquelle il sait qu'il ne doit plus faire de longs trajets ni conduire la nuit ni sur les grandes routes.

Sa famille et son médecin l'aide à décider. Ne décidez pas à sa place car vous le déséquilibreriez psychologiquement et cela nuirait beaucoup à son moral et à sa santé.

Doit-on faire passer aux séniors des examens de contrôle médicaux périodiques d'aptitude à conduire ? Réponse 2

Non cela nécessiterait un nombre impossible de « contrôleurs » car l'aptitude à conduire diminue brutalement, parfois en 6 mois ou un an : il faudrait donc examiner tous les ans les conducteurs ayant entre 78 et 88 ans, sur les 3 480 000 personnes de cette tranche d'âge on peut estimer que 3 millions conduisent. Il faudrait donc examiner 3 millions de conducteurs tous les ans !
C'est impossible

Doit-on faire passer aux seniors des examens de contrôle médicaux périodiques d'aptitude à conduire ? Réponse 3

Non car cela constituerait un stress trop important influençant négativement leur santé ET leur rôle social et ce serait donc pour l'ensemble de la société, une contre mesure financière et sociale.

Doit-on faire passer aux séniors des examens de contrôle médicaux périodiques d'aptitude à conduire ? Réponse 4

Non car ce sont les séniors qui ont le moins d'accidents.

Quand s'arrêter de conduire ?

Le feu rouge et le stop

La déficiences qui constitue le signe le plus évident et le plus direct qu'un sénior doit s'arrêter de conduire est lorsque qu'il omet de s'arrêter au feu rouge ou au stop, surtout aux carrefours dans le secteur où il habite, car il concentre 100% de son attention à détecter prioritairement et exclusivement la présence et l'approche de véhicules sur l'autre voie,



Trop vite Mamy !

Souvent, afin qu'on ne l'accuse pas de rouler comme une mémé ou un pépé, la ou le sénior roule exprès vite, trop vite compte tenu des circonstances. On roule vite exprès pour bien montrer qu'on est dynamique, qu'on n'est pas vieux. **C'est un comportement dangereux.**



Papy, laisse moi le volant

Oh ! J'suis pas mort !

Les trajets peuvent être parfois trop longs pour un conducteur âgé surtout après un bon repas ou de nuit. Or il se peut qu'il ne veuille pas donner la clef pour laisser le volant à un autre.



La solution ? La 2^{ème} clef

C'est au moment de passer la clef que le conducteur est réticent, donc il faut que l'autre conducteur (conjoint par exemple) ait toujours sur lui, sur elle, un double de la clef de la voiture et quand il le faut, il suffit de précéder le conducteur naturellement en s'installant au volant.

Cette méthode est à prévoir aussi pour tous les conducteurs qui dépassent souvent les 2 verres, quelque soit leur âge : prendre l'habitude d'avoir toujours sur soi un double de clef.

**Une grande partie des diapositives
présentées sont extraites du support
« Recta Versa » qui est une méthode pour
l'enseignement de la sécurité routière de
la Collection Anastase.**

www.securite-routiere-plus.com

Contact : anastase@wanadoo.fr

.../...

Recta Versa



anastase@wanadoo.fr

Outil ludoéducatif pour l'enseignement de la sécurité routière aux enfants et la formation des enseignants

Contribution à l'acquisition de l'APER et à l'initiation à l'ASSR

Réalisation : Jacques ROBIN

.../...

Fín



*Photos
Jacques ROBIN*

Toute remarque ou proposition d'amélioration seront les bienvenues

jacques-marie-robin@wanadoo.fr

www.securite-routiere-plus.com