

Des vœux pour 2026

Principales et plus urgentes améliorations de sécurité routière à réaliser ou à engager en 2026 en Code de la route, en infrastructure, en véhicules et dans l'Instruction Interministérielle de Signalisation.

- 1 - **Passages à niveau.** Expérimenter le feu rouge FIXE sur 100 PN
- 2 - **Les contresens** sur autoroute : créer un panneau figuratif.
- 3 - **L'interdistance derrière un cycliste** : préciser dans le Code de la route
- 4 - **Stationnement 5 m avant les PP** : interdire aussi les cycles
- 5 - **Suppression du stationnement marqué avant PP** : rappeler aux maires
- 6 – **Ligne d'effet des passages piétons** : 50 cm de large au lieu de 15.
- 7 – **Répétiteurs de feux** : les prohiber et fixer une date limite de suppression
- 8 – **Dépassemements avant les PP** : interdire dans le code de la route
- 9 - **Les PL et véhicules tournants au feu vert** : s'arrêter pour les piétons : code
- 10 - **Rabattement trop rapide sur autoroute** : rappeler dans le Code
- 11 – **Dire dans le Code qu'on doit ralentir à tous les carrefours.**
- 12 – **Instaurer un décret arbres** : abattage ou 60 km/h.
- 13 – **Autoriser le stop roulé pour les cyclistes** : comme l'Idaho-Stop (US).
- 14 – **Le clignotant sur les giratoires** : être plus clair dans le code.
- 15 – **Grands carrefours avec tourne à gauche.** Ne pas bordurer et vitesse 60
- 16 – **Réexpliquer les bienfaits du 80**
- 17 - **Les aides à la conduite voitures** : les réduire et améliorer l'ergonomie
- 18 – **Emportiérage des cyclistes** – cranter plus fort les portières ou coulissante.
- 19 – **La position du panneau stop carrefours** (modifier Instruction Signalisation)
- 20 – **Restaurants français** : ne plus dire **prenez-vous un apéritif ?**
- 21 – **Danger des poteaux téléphoniques proches** : prendre un décret.

Vous qui lisez ces lignes, si vous pouvez faire faire un pas, directement ou indirectement à la réalisation d'un ou plusieurs de ces vœux, les usagers de la route vous en seraient reconnaissants.

Les solutions sont entre nos mains

Les années s'écoulent sans que de suffisantes améliorations soient enregistrées tant dans la constatation de la survenue des accidents que dans les décisions et les moyens mis en œuvre pour en supprimer les causes, et pourtant, les solutions sont entre nos mains, connues et scientifiquement démontrées, pour éviter une grande partie des accidents.

Des solutions globales d'abord, pour agir sur les comportements, c'est-à-dire sur l'Homme. Ce sont les plus difficiles à appliquer : l'alcool, la vitesse, là on se heurte au plaisir : plaisir de boire, mais surtout plaisir de rouler vite, et ici on se heurte au deuxième degré : aux élus. Certains élus trouvent leur intérêt à accentuer le souhait des électeurs de rouler à 90 km/h, afin de se donner une raison facile d'affirmer agir pour eux, même au détriment de leur vie, et même si une majorité de ces électeurs seraient d'accord pour le 80.

Des solutions d'infrastructure ensuite pour agir sur la Route, et dans ce domaine on se heurte aux multiples freins aux changements et freins aux améliorations, allant de la méconnaissance à l'acceptation, voire à la négligence. Or en matière d'infrastructure et de Code de la route, les solutions, pour la plupart, sont identifiables et il faut, sur le terrain et dans les textes, se souvenir du précepte de Nietzsche "Le diable est dans les détails".

Je me limiterai à quelques sujets qui ont fait l'actualité au cours des dernières années et dont les solutions d'amélioration sont les plus évidentes. Pour ces sujets, et d'autres, des explications plus détaillées sont consultables sur mon site (www.livre-blanc-securite-routiere.com) où je porte, au fur et à mesure de leurs réalisations, les chapitres du livre blanc que j'élaborer actuellement, avec le concours de tous ceux qui le désirent : experts de l'administration, ou des associations, ou experts indépendants.



1^{er} vœu - Les accidents de passages à niveau : il faut un feu rouge FIXE et non un clignotant

Maintenir le clignotant frise l'homicide par négligence.

Le clignotant est inadapté. Le feu rouge "clignotant" est inadapté à la mission d'arrêt qui lui est assignés et il est mal compris des automobilistes. Les automobilistes pensent, pour la plupart, et penseront toujours, que le feu clignotant a pour but « **d'attirer son attention sur un danger particulier** », ce sont d'ailleurs les termes exacts du Code de la route pour les feux « jaunes » (article 412-32), qui dans la réalité sont devenu orange au cours des temps, et l'orange se rapproche du rouge ce qui rajoute à la confusion surtout lorsqu'ils sont vus isolément. A contrario, le feu rouge fixe est très bien compris et très bien respecté par les automobilistes et c'est, à l'évidence, le feu rouge fixe qu'il faudrait utiliser pour les passages à niveau.

Un chien n'est pas un chat. Continuer à vouloir prétendre que la solution est de mieux expliquer aux automobilistes qu'ils doivent s'arrêter au clignotant rouge, va à l'encontre de la configuration mentale définitivement ancrée dans la tête des automobilistes : on ne les convaincra jamais qu'un chien est parfois un chat. Va également à l'encontre des autres situations où c'est le rouge fixe qui signifie "arrêt" (métro, ferroviaire, fluviale, etc.). Pour les trains, le rouge clignotant signifie de rouler très lentement et le rouge fixe signifie arrêt.

La raison du "non changement". Nous sommes dans le cas typique où les décideurs ne veulent pas changer et mettre des rouges FIXES de crainte qu'on les accuse ensuite d'être responsables des accidents survenus antérieurement, en leur disant : « VOUS AVEZ CHANGÉ, C'EST LA PREUVE QUE VOUS SAVIEZ QUE C'ÉTAIT MAL SIGNALÉ, donc, maintenant dédommangez-nous ». Le problème est qu'il y a deux gestionnaires : le ministère et la SNCF et de ce fait chacun pense que c'est à l'autre d'agir.

Le mantra des 98%. Ce chiffre de 98% apparu par enchantement il y a 10 ans et répété comme un mantra par les responsables de tous bords, avance que 98% des accidents de passage à niveau accidents sont dus au non respect du code de la route par les conducteurs. Inversons le mantra à la réalité : 98% des accidents de passage à niveau sont dus à une signalisation défaillante.

La commission Gayte (recommandation No 6) **et le rapport Borne** (mesure No 8) ont pourtant préconisé d'expérimenter une meilleure signalisation lumineuse (ex le feu rouge FIXE). Cette préconisation est restée lettre morte. Commençons dès à présent par d'expérimenter le feu rouge fixe sur une centaine de passages à niveau.



2^{ème} vœu - Les contresens sur autoroute. et voies à chaussées séparées.

L'anormalité. Un contresens sur autoroute est une situation "anormale" car lorsque l'on circule sur autoroute, il est anormal de trouver en face de soi un véhicule à contresens, l'opinion publique trouve cette situation intolérable et ne l'accepte pas, contrairement à d'autres accidents où le conducteur accepte sa part de responsabilité comme par exemple les accidents contre arbres.

À cette situation anormale il faut appliquer une signalisation anormalement renforcée

L'incursion. L'ASFA, les sociétés d'autoroute et les D I R gèrent assez bien le risque d'accidents des véhicules DÉJÀ ENTRÉS sur l'autoroute. Le problème qui n'est pas résolu reste que les aménagements et surtout la signalisation, sur les bretelles d'accès comportent des failles flagrantes qui sont à l'origine des incursions sur l'autoroute. C'est l'objet de ce qui suit.

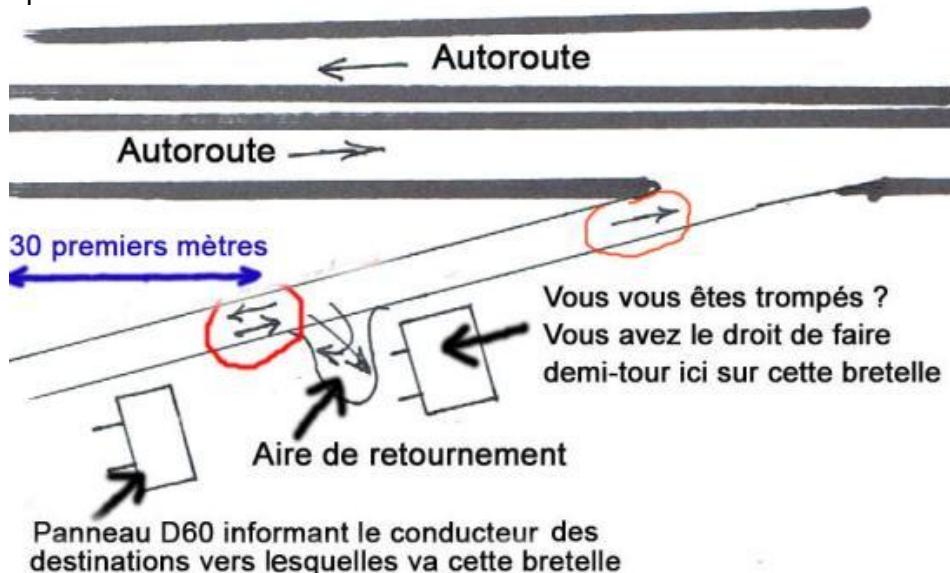
1 - Bretelles de sortie. Beaucoup d'incursions à contresens sont dues à des conducteurs qui sont entrés par erreur par une bretelle destinée à la sortie. Ils se retrouvent donc à contresens. Il convient de mieux signaliser et de façon figurative, le danger d'entrer par la bretelle de sortie.

La signalisation y est composée des seuls panneaux "sens interdit" (2 paires) que les conducteurs trouvent à profusion, partout en ville, autour des écoles, dans les parkings de supermarchés et parfois pour de simples indications.

Il faut indiquer la nature du danger. Le principe de base de la signalisation est d'indiquer, de façon figurative, la nature du danger, par exemple pour la traversée d'animaux sauvages, ou pour les chutes de pierres, or ici il manque, l'essentiel : l'indication figurative de la nature du danger : deux voitures se heurtant. Au conducteur déboussolé il faut aussi lui indiquer, en texte, sa situation et ce qu'il doit faire : « vous êtes à contresens, faites demi-tour »



2 - Bretelles d'entrée. Sur la bretelle d'entrée il faut mieux signaliser, ré-informer l'usager et permettre le retour. Le problème est que l'usager peut se tromper et ne prenne pas la bonne bretelle d'entrée : un automobiliste qui a mal suivi la signalisation directionnelle peut se trouver par erreur sur une bretelle d'entrée qui n'est pas celle de sa destination souhaitée, mais celle de la direction opposée et quand il s'en rendra compte, il sera trop tard et il fera n'importe quoi pour se rattraper, et en particulier prendra l'autoroute à contresens. Il faut donc le ré-informer à un endroit où il peut encore faire demi-tour, et le lui permettre matériellement de faire demi-tour



3^{ème} vœu : l'interdistance derrière cycliste en ville et le dépassement d'un cycliste

En ville Les automobilistes veulent DOUBLER D'OFFICE un cycliste s'il se trouve devant lui, sans nulle raison ni nul besoin, c'est ancré, c'est viscéral, il ne "peut pas" rester derrière lui rouler à la même vitesse et s'il ne peut pas le doubler, du fait du trafic, il le suit dangereusement à 5 m.

Code de la route. Il est impératif de mieux rappeler dans le code (article R. 412-12) que l'interdistance de 2 secondes lorsqu'on suit un véhicule, s'applique bien aussi quand on suit un cycliste. Cela "va de soi" mais les automobilistes ne le font pas donc il faut le préciser plus clairement dans le code.



Laissons 22 m lorsqu'on suit un cycliste. 22 m c'est la l'interdistance correspondant aux 2 secondes demandées par le code, pour une vitesse d'environ 40 km/h qui est la vitesse couramment pratiquée par les voitures en ville.



Le cycliste peut trébucher. Il est très courant de constater que lorsqu'un véhicule suit un cycliste en ville sur une voie à 30 ou à 50, il le suit de trop près alors qu'il pourrait rester assez loin derrière lui, tranquillement à vitesse normale, il le suit de trop près et de ce fait, le cycliste est stressé et en danger car s'il trébuche ou fait un écart ou une fausse manœuvre, le conducteur du véhicule l'écrase.

Citons par exemple récemment l'accident du 21 juillet 2023 relaté par la presse : *Un cycliste a été gravement blessé ce vendredi matin. Vers 10h30, un cycliste de 21 ans circulait rue de Vaison-la-Romaine à Malaucène (Vaucluse), quand il a chuté pour une raison encore inconnue. Une voiture qui roulait derrière lui n'a pas eu le temps de s'arrêter et lui a roulé dessus. Le jeune homme est gravement blessé.*

3^{ème} vœu (suite) Possibilité d'interdire de dépasser un cycliste en agglomération



En Allemagne il existe un panneau interdiction de dépasser un cycliste :

il faudrait l'instaurer en France afin de pouvoir l'appliquer sur certaines sections de voies qui traversent une agglomération et dans tout le centre-ville.

Maintenant abordons le dépassement d'un cycliste hors agglomération : inscrire dans le Code de la route

Il conviendrait d'adopter la recommandation N° 25 du « Dossier Barbe » concernant le dépassement d'un cycliste hors agglomération : il faudrait inscrire dans le code de franchir complètement la ligne médiane pour dépasser un cycliste

On éviterait des accidents tels que celui du 15 juin 2025 ci-dessous : cycliste percuté par l'arrière



Inscrire dans le Code de franchir complètement la ligne médiane pour dépasser un cycliste (préconisé dans dossier Barbe)



4^{ème} vœu : interdire TOTALEMENT le stationnement 5 m avant les passages piétons. C'est-à-dire y compris pour les CYCLES et autres véhicules légers. C'est bien français : on a interdit « sauf...)

Le décret du 2 juillet 2015- interdit de stationner cinq mètres avant les passages piétons, bonne décision **mais c'est de suite assortie** de la possibilité de stationner les cycles et ... (loi 24-12-2019) or il est indéniable que cela masque les enfants ! Il n'y aurait pourtant **AUCUN** inconvénient à déporter le parking vélos de 5 mètres en arrière !



5^{ème} vœu : Veiller à l'application avant le 31 décembre 2026 de la loi qui demande d'effacer la place de stationnement marquée 5 m avant les passages piétons.

La loi LOM du 24 décembre 2019 a interdit de matérialiser des places stationnement sur la chaussée, 5 mètres en amont des passages piétons, mais cette interdiction est tout de suite assortie d'un délai exorbitant de la mise en application par les villes : fin 2026 ! Mais on y arrive.



6^{ème} vœu -- Redéfinir, par arrêté, que la ligne d'effet prévue devant des passages piétons soit plus large que celle définie par l'arrêté du 12 décembre 2018 : 50 cm au lieu de 15cm.

La possibilité de marquer une ligne d'effet en amont des passages piétons a été instaurée par l'arrêté du 12-12-2018. C'est un premier pas mais sa faible largeur (15 cm) ne la rend pas suffisamment visible par tous temps, ni durable (vite effaçable par usure des bords).

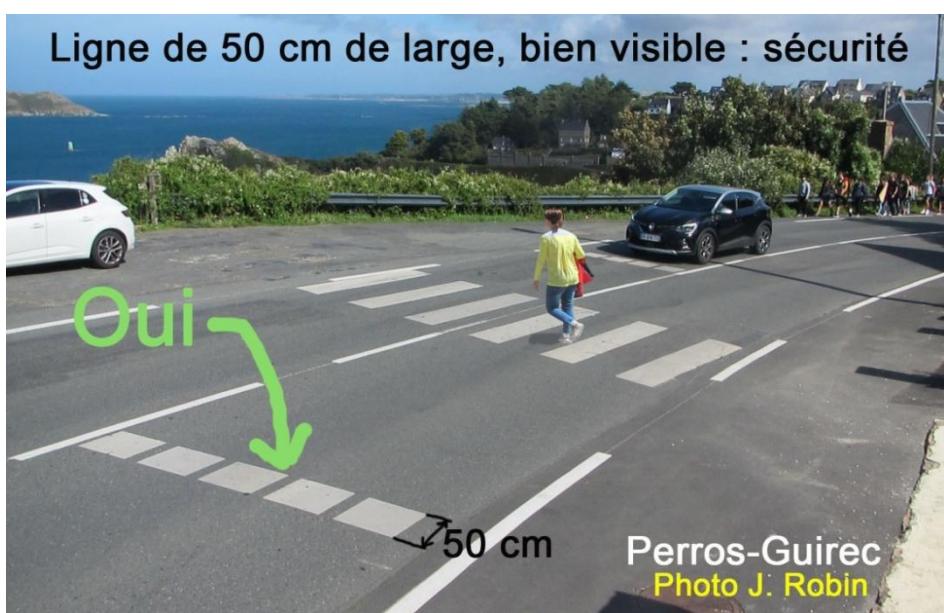
Elle n'est pas assez incitative pour être respectée par suffisamment de conducteurs.

Il serait nécessaire maintenant de prendre un nouvel arrêté pour une ligne constituée de carrés de 50 x 50 cm distants de 25 cm. C'est facilement modifiable car c'est un simple arrêté qui a fixé les caractéristiques.

Voir photo de Saint Malo ligne peu visible : flèche rouge – un mort

Deuxième amélioration nécessaire : sa distance du passage piéton est indiquée "de 2 à 5 mètres" dans l'arrêté or il faut raiment 5 mètres afin que la première voiture arrêtée ne masque pas le piéton traversant, aux yeux d'un automobiliste qui dépasse la première voiture arrêtée : 2 ou 3 mètres n'apporte aucune sécurité supplémentaire or beaucoup de maires vont adopter les 2 mètres afin de déplaire le moins possible aux automobilistes.

Il conviendrait donc de préciser que cette ligne doit être "implantée, sauf impossibilité, à 5 mètres en amont du passage pour piétons".



7ème vœu - Proscrire les répétiteurs de feux. C'est une erreur française

C'est une erreur française qu'on ne trouve dans aucun autre pays au monde sauf 2 ou 3 pays d'influence française (ex Maroc). Il est préjudiciable à la sécurité car il incite les automobilistes à s'approcher très près du feu et donc à masquer le piéton qui en train de traverser, ce qui est l'inverse de ce qui est recherché par l'emploi de la ligne d'effet à 5 mètres du paragraphe précédent.

Concernant le répétiteur de feux, l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) stipulait que le répétiteur était la règle générale, l'IISR a été modifiée et ne dit seulement maintenant que ce répétiteur est "possible", **c'est encore trop** : l'IISR devrait spécifier qu'il faut supprimer les répétiteurs de feux, avec une date acceptable de mise en conformité des feux existants : 1-1-2029 par exemple.



Du fait de la venue des voitures électriques, la suppression des répétiteurs est d'autant plus urgent ainsi que le marquage de la ligne d'arrêt actuellement à 5 m, car – 1 - le couple moteur au démarrage des voitures électriques est très fort et -2- elles sont silencieuses, donc le piéton n'a aucune chance de pouvoir éviter l'éviter si elle démarre trop tôt ou si le piéton passe trop tard.



Supprimer les répétiteurs de feux ET tracer une large ligne d'effet à 5 m, sinon les véhicules s'approchent trop près du feu et les risques de percution du piéton au démarrage sont forts, surtout avec les voitures électriques qu'on n'entend pas démarrer et qui démarrent très brusquement

Les 4 vœux qui suivent (N° 8-9-10-11-12) sont quelques prescriptions qui méritent d'être précisées plus clairement dans le Code de la route.

Pourquoi : parce que parmi les fonctions dévolues au Code de la route, l'une est de définir exhaustivement la conduite à tenir dans telle situation, même si l'explication doit être complexe, car les moniteurs d'auto écoles, eux, comprendront et sauront les expliquer avec les mots qu'il faut, aux futurs conducteurs. Lorsque la rédaction est incomplète, si une précision « qui va de soi » manque c'est la porte grande ouverte à un type d'accident, c'est la porte grande ouverte dans laquelle s'engouffrera l'avocat d'un conducteur responsable d'un accident, c'est la porte grande ouverte à la mauvaise interprétation d'un procureur.

8ème vœu :

Interdire, dans le code, le dépassement à l'approche d'un passage piéton.

Le groupe de travail dans les années 2008 du CEREMA – CERTU avec les associations d'usagers, avait proposé d'interdire le dépassement à l'approche d'un passage piéton, il leur avait été répondu que les termes de l'article R. 414-5 étaient suffisants : il spécifie que à l'approche des passages piétons "*les conducteurs ne doivent effectuer de dépassements qu'après s'être assuré qu'aucun piéton n'est engagé sur le passage.*"



En fait cette rédaction est une totale aberration car comment le conducteur qui dépasse peut-il voir si un piéton est engagé puisque justement le véhicule doublé masque le piéton qui serait éventuellement engagé. C'est de cette façon qu'une fillette, Adelcia, a été tuée à Annemasse en octobre 2016, et d'autres (Nelson enfant tué par voiture de police à Marseille, Laurent ado à Châteauroux sur une rue 1x2 voies, Oscan à Strasbourg dans sa poussette, une femme à Compiègne en juillet 2015 (photo), à Kremlin-Bicêtre 2 blessés graves par un ambulancier).

Complémentairement, au niveau de l'infrastructure il faut proscrire les rues en sens unique à 2 voies et, s'il y en a, il faut obligatoirement établir un refuge au centre des passages piétons.

9ème vœu : Le véhicule qui tourne au feu vert et écrase un enfant traversant sur l'autre voie

Préciser dans le code que le conducteur ayant le feu vert doit, lorsqu'il tourne, à droite ou à gauche, pour s'engager sur une voie transversale, céder le passage, en s'arrêtant, aux piétons qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager.

Les accidents sont provoqués par les véhicules qui commencent à tourner à droite ou à gauche au feu vert et qui écrasent les piétons traversant sur le passage piéton de la rue dans laquelle ils s'engagent.

Le problème principal vient du fait que le conducteur bénéficiant du feu vert veut dégager assez vite le carrefour, vers la droite ou la gauche, pour ne pas bloquer derrière lui les autres véhicules qui ne pourraient plus, de ce fait, continuer leur progression alors que leur file a le feu vert.

J'ai assisté au procès du conducteur de bus qui a tué Juliette à Rennes en tournant à droite, et les réponses du conducteur aux questions du président du tribunal étaient sans équivoques : "J'ai bien senti avoir roulé sur quelque chose avec ma roue droite avant, mais j'ai continué afin de dégager mon bus car l'arrière aurait bloqué la circulation derrière" et de ce fait a roulé une deuxième fois sur Juliette avec la roue arrière droite.

Le pire des risques : les poids lourds (et bus) qui tournent à droite. Le **pire** des risques est le cas des bus ou poids lourds qui tournent à droite car le conducteur est situé à gauche ET perché haut, il ne voit donc pas l'enfant qui traverse sur le passage piéton de la voie qu'il emprunte après avoir tourné au feu vert.

Beaucoup d'accidents graves surviennent, par exemple de **Juliette**, fillette tuée à Rennes par un bus et de **Sixtine**, fillette tuée rue George-Sand à Paris.

Il est impératif que le code de la route soit plus injonctif. L'ancien article 220 du Code de la route, avant modification en 2001, spécifiait bien que les véhicules s'engageant dans une rue après avoir tourné devaient laisser traverser les piétons : « *Les conducteurs sont tenus de céder le passage aux piétons ... Ils doivent prendre toutes dispositions à cet effet. Il en est notamment ainsi lorsque les véhicules venant d'une autre voie tournent pour s'engager sur la voie où se trouve le passage piéton.* » Cette obligation de l'ancien code concernait autant les carrefours à feux et les carrefours sans feux : il ne précisait pas la présence ou non de feux, mais l'observation et les accidents qui se sont produits, montrent que le danger se situe principalement aux carrefours à feux parce que le conducteur ne veut pas retarder autres véhicules qui sont derrière lui.

J'ai assisté au procès du conducteur de bus qui a tué Juliette à Rennes. Lors de l'accident de Juliette (et d'autres similaires), les médias et les avocats mettaient en avant l'idée que **« l'enfant piéton avait son feu vert (figurine piéton) mais le bus aussi ».**

Cette façon de l'écrire dans la presse et de le dire au procès montre bien que de façon sous-tendu, les médias et le juge attribuent une force presqu'équivalente au feu vert de l'automobiliste et au feu vert du piéton. En conclusion, ce floue tue les piétons malgré le fait que « cela va de soi qu'il faut s'arrêter », il est impératif de le dire clairement dans le Code de la route, à l'endroit où l'on parle des feux tricolores, c'est-à-dire à l'article R. 412-33 :

Modifier
le
code

Art R 412 : « *Le conducteur ayant le feu vert doit, lorsqu'il tourne pour s'engager sur une voie transversale, céder le passage, en s'arrêtant, aux piétons qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager.* »

-- Comme pour tous les articles du code, les moniteurs d'auto-école le relayeront près des conducteurs et si ce n'est pas écrit, on continuera à penser confusément que c'est un peu permis de forcer le passage sans s'occuper suffisamment des piétons.

10ème vœu : Sur autoroute :

- les rabattements trop rapides après avoir doublé.
- le respect des interdistances.

Les rabattements après avoir doublé sur autoroute sont souvent abusifs et trop rapides, ce qui crée un stress permanent et un danger d'accident et de carambolage.

Les carambolages sont le résultat de la rédaction de l'article 414-10 du Code de la route

En France, les carambolages se produisent parce que les distances de sécurité entre les véhicules ne sont pas respectées et il suffit d'une quelconque autre cause pour qu'un carambolage se produise : freinage brutal, verglas, brouillard, neige, forte pluie, malaise, déviation d'un véhicule, ralentissement brusque, déboitage brutal.



Les distances de sécurité ne sont pas respectées :

- parce que les autorités morigènent les conducteurs en leur serinant EXAGÉRÉMENT qu'il ne faut pas rester rouler à gauche.
- et parce que le code ne différencie pas « autoroutes » et « routes bidirectionnelles »

Le Code est resté, après 1950, sur la raison que sur une route bidirectionnelle il fallait se rabattre car une voiture pouvait arriver en face et on traîne cela depuis 70 ans. Il est urgent de clarifier le Code de la route sur ce point.

Le rabattement trop rapide est une véritable plaie ressentie par les automobilistes.

L'automobiliste qui double une voiture qui roule à 130 ne veut pas dépasser le 135 par crainte d'être contrôlé pour excès de vitesse, donc il doit parcourir une distance de près de 1900 m sur la file de gauche avant de se trouver à 72 m devant la voiture qu'il double (interdistance de 2 secondes définie par le code) : il devrait donc rester 51 secondes sur la file de gauche, mais il n'aime pas ça car il sait que les gendarmes morigènent ceux qui font ça, et il pense confusément que le code de la route demande de se rabattre coûte que coûte, sans nuance.

Modifier
le code

Une modification du Code de la route est nécessaire pour préciser (comme par exemple dans le code belge) comment on doit se comporter sur les 2 x 2 voies : que l'on DOIT rester rouler à gauche jusqu'à ce que l'on soit assez loin du véhicule doublé (2 sec = 72 m à 130 km/h)



Il faut également **supprimer du Code de la route la sanction** (l'amende de 2ème classe) pour la circulation sur la voie de gauche sur les autoroutes et les routes à voies séparées, puis le faire savoir par une campagne d'information dans les médias et près des gendarmes.

Ce qui serait encore mieux serait de supprimer cette obligation de se rabattre à droite sur autoroute. **C'était justifié quand** certaines voitures ne pouvaient pas rouler vite et quand la vitesse n'était pas limitée, il y avait donc des différentiels permanents qui nécessitaient que les véhicules plus lents roulent à droite mais maintenant ces deux contraintes n'existent plus, donc il n'y aurait que des avantages à supprimer cette obligation.

Le Code peut très bien expliquer les comportements à avoir, sans obligatoirement sanctionner. On pourrait par exemple **s'inspirer du code de la route belge** : "le conducteur doit reprendre sa place à droite aussitôt qu'il peut le faire sans inconvenient. Toutefois le conducteur n'est pas tenu de reprendre sa place à droite s'il veut effectuer aussitôt un nouveau dépassement (...) sur les chaussées à sens unique" (article 16.6).

À l'étranger tout se passe bien, surtout dans les plus grands pays.

Dans deux grands pays que je connais bien, la Chine et les USA, on reste sur sa file et cela ne gêne personne et **supprime les quatre dangers dus au code de la route « français »** :

- La queue de poisson par rabattement trop rapide
- Le risque d'accident en chaîne quand on est tous serrés sur la file de droite
- Les déboitages fréquents
- La conduite en slalom permanent

11^{ème} vœu : il faut dire dans le Code de la route qu'il FAUT RAENTIR à TOUS les carrefours, même lorsqu'on roule sur la voie prioritaire.



Concernant les véhicules circulant sur une voie prioritaire. C'est un cas où le Code souffre cruellement actuellement de précision et qui se trouve la cause de multiples accidents mortels (plus de 100 morts par an).

Les premiers codes spéciaient de ralentir. Les premiers codes de la route (ex. : décret du 12 janvier 1948) spéciaient bien l'obligation de ralentir aux carrefours : "*tout conducteur doit rester constamment maître de sa vitesse (...) et ralentir ou même arrêter le mouvement toutes les fois que le véhicule, en raison des circonstances ou de la disposition des lieux, pourrait être une cause d'accident, (...) notamment dans les agglomérations, dans les courbes, les fortes descentes, les passages étroits ou encombrés, les carrefours, lors d'un croisement ou d'un dépassement.*"

Mais les codes de la route suivants, après 1960, dont l'actuel, ont réduit l'obligation de ralentir aux intersections au seul cas où la visibilité n'est pas bonne. L'art 413-17 traitant de la vitesse : "*Le conducteur doit rester constamment maître de sa vitesse et la régler en fonction des difficultés de la circulation et des obstacles prévisibles (...) Sa vitesse doit être réduite (...) à l'approche des sommets de côte et des intersections où la visibilité n'est pas assurée.*"

Grave

→ **Une telle rédaction laisse supposer que si, à l'inverse, aux intersections où la visibilité est assurée, il n'est pas nécessaire de ralentir, ni lorsqu'un véhicule est visible, en approche ou en attente, sur la voie secondaire.**

Or il y a de multiples raisons, relevées dans des accidents ayant eu lieu, pour qu'un véhicule non prioritaire ne s'arrête pas ou qu'étant arrêté il redémarre.

Il est donc nécessaire de préciser dans le Code de la route que même dans le cas où la visibilité est assurée, il faut ralentir aux carrefours.

Il conviendrait donc que la rédaction de l'article du Code de la route soit :

Modifier ainsi le code

"Le conducteur doit rester constamment maître de sa vitesse et la régler en fonction des difficultés de la circulation et des obstacles prévisibles (...). Quelle que soit la vitesse maximale autorisée par le statut de la voie ou localement par panneau, sa vitesse doit être réduite à l'approche des intersections même s'il circule sur une voie prioritaire, afin de parer à toute manœuvre inopinée des véhicules venant en face ou des véhicules en attente ou en approche sur la voie croisée, visibles ou non encore visibles.

Faute de dire clairement dans le code qu'il faut ralentir aux carrefours, il apparaît que, même pour certains professionnels (forces de l'ordre, enseignants de la conduite, média et en particulier les procureurs,), l'obligation de ralentir à l'approche des carrefours sur une route prioritaire, ne semble pas être intégrée dans leur raisonnement.

Je rapporte par exemple deux propos révélateurs :

- lors du procès de l'accident de Puybrun au Tribunal correctionnel de Cahors le 7 janvier 2021 : une conductrice avait redémarré avec les précautions d'usage à un stop mais a été percutée par une moto qui est passée sur la voie prioritaire. "Madame vous avez coupé la route à la moto ! relève d'emblée la présidente". Ce propos signifie qu'on accuse en fait une conductrice de **n'avoir pas permis à une conductrice de moto de franchir un carrefour sans ralentir**.
- à propos de l'accident de Campuzan (trois jeunes tués) le 30 octobre 2015 : « C'est un refus de priorité du conducteur du véhicule léger qui est bien à l'origine de l'accident. En revanche, il **n'y a rien à reprocher au chauffeur du poids lourd**, confirme le vice-procureur de la République.» Mais si, mai si : on peut lui reprocher la non observation de l'article R.413-17 : régler sa vitesse en fonction des obstacles prévisibles.

Toujours concernant l'amélioration souhaitable du Code de la route :

le comportement de l'usager sortant de la voie secondaire au stop en rase campagne.

L'article R.415-6 spécifie au sujet de l'arrêt au stop :

Le conducteur doit marquer un temps d'arrêt à la limite de la chaussée abordée, il doit ensuite céder le passage aux véhicules circulant sur l'autre ou les autres routes et ne s'y engager qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger.

Le problème est qu'après s'être bien assuré qu'aucun véhicule ne venait des deux cotés, il faut au minimum 7 secondes au conducteur situé au stop pour effectuer le redémarrage (référence CEREMA).

Pendant ces 7 secondes une voiture ou moto, non visible car loin, peut survenir tout à coup trop vite, même au dessus de la vitesse limite de la route ou spécifique au carrefour.

Dans un tel cas, tous les torts sont donnés au véhicule sortant du stop alors que l'infractionnaire roulait à une vitesse excessive en approche du carrefour. Il conviendrait de rajouter à la fin de l'article R.415-6 une précision la fin de cet article, par exemple "... **qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger visible, ou présent ou apparent ...**"

Sur ce sujet, le code de la route suisse précise mieux : "Le bénéficiaire de la priorité aura égard aux usagers de la route qui ont atteint l'intersection avant d'avoir pu apercevoir son véhicule".

12^{ème} vœu : Les arbres : un panneau "arbres" à instaurer, et un décret abattage à prendre.

Rouler à 80 km/h en côtoyant des arbres à moins de 4 m est une aberration : soit on y limite la vitesse à 60 km/h, soit on les abat avec mesure compensatoire de replanter plus loin : la loi du 21 février 2022 le permet.

En dehors des alignements d'arbres dont l'abattage est interdit, beaucoup d'arbres bordent les routes à moins de 4 mètres, c'est-à-dire dans la "zone de sécurité", sur RN ou sur RD. Ils sont soit isolés, soit par petits groupes irréguliers.

Le jeune qui vient d'avoir son permis n'a pas conscience du danger particulier des arbres, il pense que le 80 km/h est en quelle sorte une "vitesse garantie",.. Et là, nous touchons un point important : les **AUTRES OCCUPANTS** sont souvent plus jeunes et n'ont pas leur permis. Contrairement au conducteur ils-elles n'ont pas le besoin de montrer leur puissance, à l'inverse ils ont plutôt une peur non exprimée mais : **2 choses** : - 1 - ils-elles pensent que la route est "normalement faite comme ça" et que sinon on leur dirait, leur ressenti n'est pas "documenté" et -2- d'autre-part, ils-elles n'osent pas EXPRIMER leur ressenti car le conducteur possède un grade au-dessus, et ils savent que s'ils disent qu'il va trop vite, la réponse fusera : "Oh ! J'ai mon permis !", ou "Tu vois bien que je roule à 80 !".

1 - Proposition de signalisation (en attente d'abattage) pour les arbres qui ne sont pas en alignement.

Il faut instaurer un nouveau panneau "Arbres"



Un tel panneau donne aux passagers la légitimité d'oser dire au conducteur de ralentir



2 — Proposition de signalisation pour les alignements que l'on conserve, ou en attente d'abattage avec replantation en recul



3 — Décret d'abattage à prendre. Une loi protège les arbres il est donc justifié qu'un décret protège aussi la vie des Hommes,

Les points que le décret devrait comporter :

Préciser que le décret concerne les arbres hors agglomération.

D'abord, complémentairement à la loi du 21 février 2022, définir le nombre minimal d'arbres considéré comme un alignement dont l'abattage est interdit, car la loi ne le dit pas. Le nombre de 20 arbres serait un nombre convenable à mettre dans le décret.

Imposer l'abattage des arbres situés à moins de 4 mètres de la chaussée, ou à moins de 3 mètres s'ils sont équipés de glissières de sécurité. Il faudra éviter de différencier les distances de la chaussée car il apparaît que jusqu'à 4 mètres, les arbres constituent un danger pour les conducteurs, même prudents. Au delà de 4 m, seuls les conducteurs imprudents risquent l'accident donc n'imposons pas d'abattage.

Il sera nécessaire que l'on échelonne les dates limites d'application afin que l'abattage commence dès la signature du décret : par exemple :

- les arbres isolés devront être abattus avant la fin du douzième mois qui suit la signature du décret.
- les autres arbres en petits groupes irrégulièrement espacés ou en alignés de moins de 20 arbres devront être abattus dans les X ans (4 ou 5 ans serait bien) suivant la signature de présent décret

En attente d'abattage, ces sections de route devront avant le douzième mois suivant la signature du présent décret, être pourvues tous les 500 m de la signalisation suivante : soit un panneau de danger de type A représentant un arbre avec le panonceau "Arbres -ralentir", soit un panneau A 14 avec un panonceau "Arbres – ralentir"

Concernant les alignements à conserver conformément à la loi du 21 février 2022 il faut protéger la vie des automobilistes en imposant dans le décret que les sections d'alignement situés à moins de 4 m doivent être limitées à la vitesse de 60 km/h. Proposition pour le décret : ces sections devront, avant le douzième mois suivant la signature de présent décret, être limitées à la vitesse de 60 km/h. La signalisation composée d'un panneau B14-60 avec des panonceaux "arbres" devra être accompagnée d'une série de quatre bandes rugueuses. L'ensemble signalisation et bandes rugueuses sera répété en rappel tous les 500 m dans la section comportant l'alignement. Une telle contrainte de limitation de vitesse atteindra aussi le but d'inciter les présidents de département à abattre les alignements avec plantation d'un nouvel alignement en recul de plus de 4 mètres.

La plantation d'arbres quelle que soit l'essence ou la prévision de taille future de l'arbre ou du tronc, est interdite dans la zone de 4 mètres bordant les voies ouvertes à la circulation, hors agglomération. Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe le fait de planter un arbre dans la zone de quatre mètres bordant une chaussée.

13ème vœu :

Instaurer le "stop roulé" pour les cyclistes

Car c'est lorsqu'il s'arrête et qu'il redémarre que le cycliste risque la chute

Beaucoup de stops qui ne sont pas vraiment justifiés mais ne gênent pas les automobilistes car ils sont sur 4 roues et cela ne les gêne donc pas de s'arrêter sur 4 roues, ils RESTENT assis, mais par contre, les stops contraignent les cyclistes à s'arrêter dangereusement, à rompre l'équilibre de conduite, à redémarrer de façon hésitante, alors qu'à la plupart des stops il suffirait d'un ralentissement franc, car à faible vitesse le cycliste voit suffisamment des deux cotés sans le contraindre à s'arrêter, et qui plus est, le "non arrêt" lui permet de mieux voir les éventuels véhicules de la voie franchie car il n'a pas besoin d'attacher son attention à son redémarrage.



C'est en s'arrêtant, ou en redémarrant, que les cyclistes chutent, surtout les vélos à assistance électriques, plus lourds, surtout les séniors.

Permettre aux municipalités d'instaurer à CERTAINS stops, des "arrêts roulants" pour les cyclistes, comme cela a été fait pour les feux. Instaurer cette possibilité dans le Code de la route.

Explication de l'arrêt roulant ou Idaho Stop (US). La "loi du stop de l'Idaho" est le nom d'une loi qui permet aux cyclistes de considérer un panneau stop comme un cédez le passage : c'est l'arrêt roulant. Cette loi instaurée en 1982 dans l'État d'Idaho aux États-Unis a été reprise par certains autres États des États-Unis. Une étude de 2009, menée par l'État du Delaware, a montré que une diminution de 14,5 % des blessures chez les cyclistes après l'adoption de la loi "Idaho Stop".

Mark McNeese, coordinateur vélo/piéton pour le département des transports de l'Idaho, a déclaré que "les statistiques de collision de bicyclettes de l'Idaho confirment que la loi de l'Idaho n'a entraîné aucune augmentation perceptible des blessures ou des décès chez les cyclistes".

Une étude à Seattle a déterminé que « les résultats soutiennent l'affirmation théorique selon laquelle les cyclistes sont capables de prendre des décisions sûres concernant les arrêts roulants »

14^{ème} vœu :

Clarifier le flou du Code concernant les clignotants dans les giratoires.

Ce que dit le Code de la route : "à l'intérieur du giratoire "comportant

PLUSIEURS voies de circulation chaque manœuvre de changement de voie à l'intérieur du giratoire doit être signalée aux autres conducteurs". Le code ne le demande que dans les giratoires "comportant PLUSIEURS voies de circulation" c'est-à-dire où les voies sont marquées au sol par de la peinture. Le CEREMA déconseille d'ailleurs de le faire.

Ce que dit le CEREMA : "*Dans le cas général, un marquage axial est inutile et déconseillé*" (extrait du guide des carrefours du SETRA en 2.2.4).



Le clignotant est illogique dans les giratoires puisque lorsqu'une voiture entre dans un giratoire on sait très bien qu'elle va en sortir, et d'ailleurs le code ne l'impose pas, mais il est flou : il faut l'écrire clairement.

D'abord, historiquement pourquoi y a-t-il des marquages concentriques néfastes sur les grands giratoires ?

Cette habitude est arrivée (je sais, j'y étais) parce que, depuis le début des programmes informatiques des projets de route (1955- 1960) on a défini sur les plans, l'axe de la chaussée d'un tireté mixte point-trait et lorsque les giratoires sont arrivés en fin 1970, pour le calcul de l'ordinateur il a bien fallu faire passer ce trait d'axe point-trait à quelque part, donc on l'a fait suivre des deux cotés sur les axes de la chaussée du giratoire. Puis, les entreprises de marquage de peinture, voyant ces traits "point-trait" sur leur plan, ont cru qu'il fallait les marquer en peinture aussi sur la chaussée et les ont donc marqués. C'était une bêtise et on a continué, mais ça n'a pas trop gêné au début car les premiers giratoires étaient tous grands, mais maintenant la plupart sont petits, d'où DES problèmes.

Revenons au code de la route et au clignotant. Le code ne dit justement pas qu'il faut clignoter pour sortir, c'est logique car on sait très bien que si une voiture est entrée, il est absolument certain qu'elle va ressortir dans les secondes qui suivent.

C'est trompeur de clignoter assez tôt, et illogique et inopérant si on clignote trop tard. L'« actionnement » d'un clignotant doit, logiquement, et règlementairement, être activé quand on "s'apprête" à changer de direction, donc au moins quelques secondes avant, or si on l'actionne « quelques secondes » avant de sortir on se trouve trop loin de la sortie "n" où on va sortir, ce qui trompe les automobilistes qui sont en attente de l'entrée "n-1" précédente.

On peut donc clignoter SEULEMENT SI. Dans la pratique, on ne peut donc clignoter pour sortir QUE SI le giratoire est assez grand pour que les diverses sorties sont assez éloignées l'une de l'autre, c'est-à-dire en fait, pour les très grands giratoires composés de plusieurs voies (c'est à dire marquées), justement ceux pour lesquels le code (412-9) demande déjà de « signaler aux autres conducteurs » qu'on VA changer de voie.

Mais il faut le spécifier CLAIREMENT dans le code. Il serait donc pertinent d'associer le devoir de clignoter aux deux cas : pour changer de voie ou pour sortir, pour les giratoires qui ont plusieurs voies et SEULEMENT pour ceux-là, et en précisant ce qu'on entend par « voie », c'est-à-dire un marquage concentrique en peinture au sol. Une telle précision est nécessaire car le «commun des mortels » ne le sait pas, et lorsqu'on impose quelque chose il faut être précis sinon c'est le foutoir, et c'est effectivement actuellement le foutoir. Préciser également qu'en présence d'une piste cyclable, marquée au sol, il faut clignoter pour sortir car c'est une voie.

Concernant les autres giratoires, de taille moyenne, non marqués, les conducteurs n'auraient donc pas leur attention perturbée avec le maniement du clignotant, et ce serait bien car ILS-ELLES ONT JUSTEMENT BESOIN DE TOUTE LEUR ATTENTION pour observer et évoluer en tenant compte des autres voitures, des cyclistes et des piétons.

Modifier ainsi le code

« Dans les grands giratoires comportant plusieurs voies de circulation marquées au sol, le conducteur qui s'apprête à changer de voie ou à sortir du giratoire doit le signaler aux autres conducteurs, ainsi qu'en présence d'une bande cyclable contigüe marquée au sol.

Dans les giratoires ne comportant pas de voie marquées au sol, ou de moins de 9 m de largeur de chaussée annulaire, le conducteur qui s'apprête à sortir doit porter toute son attention à la présence possible d'autres véhicules ou de cyclistes sur sa droite. »

15ème vœu : Supprimer le danger des grands carrefours en croix avec voie centrale de tourner à gauche bordurée.

- 1 – dans l'immédiat y limiter la vitesse à 60**
- 2 – proscrire la construction de nouveaux,**
- 3 – modifier les existants : giratoire ou îlot non bordurés**

Établir une directive technique pour les grands carrefours en croix proscrivant la solution de l'îlot central de tourne à gauche borduré, préconisant soit l'îlot central peint, soit un giratoire. Transformer les carrefours actuels bordurés en giratoires ou avec des îlots non bordurés.

Pourquoi les carrefours prioritaires en croix, aménagés avec une voie centrale de tourne à gauche bordurée sont dangereux et grands pourvoyeurs d'accidents mortels.

La genèse de l'erreur. Lorsque le projet-type a été conçu, vers 1960-1970, la vitesse était considérée comme une vertu, signe de dynamisme et profitable à la société. Toutes les mesures ont donc été prises pour que les véhicules circulant sur une route prioritaire ne soient pas ralentis aux carrefours, et en particulier la géométrie des carrefours a été conçue pour leur permettre de bénéficier d'une "filante" permettant aux automobilistes, allant tout droit, de ne pas être gênés par les véhicules qui, devant eux, tournent à gauche et qui disposaient d'une voie d'attente de tourne à gauche suffisamment longue. Ce point de vue dominant dans les années 1960-70 a changé car depuis les années 1990 la priorité est à la sécurité, et les autoroutes permettent maintenant aux automobilistes pressés de rouler vite, **mais l'esprit néfaste est resté** : c'est toujours considéré comme une nécessité de pouvoir rouler vite, en particulier sur les routes bidirectionnelles (80-90) et en particulier pour ce qui nous concerne ici : aux carrefours.

La France est le seul pays où il y a beaucoup de carrefours avec voie centrale de tourne à gauche bordurée. En Allemagne, par exemple, ils sont « non bordurés », seulement peints.

Rappelons les **quatre dangers** que génère cette voie centrale de tourne à gauche bordurée pour les carrefours en croix.

1 – Le bordurage nécessite d'y poser des panneaux ce qui masque les véhicules approchants éloignés aux yeux des automobilistes qui attendent au stop sur la voie secondaire. (photo)

Ce danger est d'autant plus avéré que l'îlot central est LONG, ce qui est toujours le cas lorsque l'on suit les données du dossier pilote : l'îlot est trop long et est calculé pour que les voitures sur la filante conservent leur vitesse.



– 2 – deuxième danger : le bordurage oblige à donner aux deux voies "tout droit" une largeur supérieure aux voies qui seraient seulement "peintes" augmentant de ce fait la largeur totale que le "secondaire" doit traverser, la portant à 11 mètres.

– 3 – Le bordurage donne au véhicule prioritaire, la fausse impression que la voiture traversante peut et va s'arrêter au milieu, le prioritaire ne ralentit donc pas lorsqu'il voit le traversant amorcer sa traversée, or le traversant ne s'arrête JAMAIS au milieu car il pense ne pas avoir la largeur suffisante, d'où collision. Lors des enquêtes d'accidents mortels, les rescapés me l'on dit souvent : **« je pensais qu'il allait s'arrêter au milieu »**

– 4 – les bordures rendent très dangereux les dépassements des cyclistes car les véhicules ne peuvent pas mordre à gauche comme ils le feraient sur un marquage en peinture.

– 5 – danger quand l'eau de fonte de la neige restée stockée sur les îlots bordurés, s'écoule durant la journée, règle la nuit sur la chaussée et forme ainsi du verglas localisé

L'îlot central marqué en peinture est préférable à l'îlot borduré et moins dangereux car :

1 – la visibilité entre les véhicules est claire et bien dégagée du fait de l'absence d'obstacles sur la chaussée : panneaux, bordures. Les véhicules adverses se voient bien entre eux.

2 – les manœuvres des véhicules sont prévisibles et non équivoques, chacun sait ce que l'autre va faire, même les mauvaises manœuvres, et chacun a le temps et la possibilité de freiner.

3 – la largeur à traverser, par le véhicule non prioritaire, est plus faible (9,50 m au lieu de 11).

4 – les véhicules qui dépassent les cyclistes peuvent mordre sur le marquage de peinture à gauche afin d'éviter de les raser.

5 - en l'absence de bordurage l'ensemble du carrefour peut être dégagé par le chasse neige.

6 - sans bordurage le passage des convois exceptionnels est facilité sur l'axe principal



MAIS le giratoire apporte plus de sécurité et c'est la solution qu'il faut toujours privilégier pour les carrefours en croix et les carrefours en T à trafic secondaire conséquent.

Sur les carrefours en croix avec voie centrale de tourne à gauche borduré existants, il faut limiter la vitesse à 60 et porter cette obligation dans l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière



et proscrire maintenant, la construction de nouveaux carrefours en croix bordurés

Préférer les carrefours avec des îlots centraux non bordurés, comme à l'étranger (ex Allemagne, Suisse, etc.), ou mieux : des giratoires. Actuellement il est possible de réaliser des giratoires de petite taille, voire de très petite taille, même en rase campagne, le décret du 12 novembre 2010 le permet.



16^{ème} vœu pour 2025 : le maintien ou le retour au 80 km/h sur les routes bidirectionnelles.

Vœu : expliquer et ré-expliquer et ré-ré-expliquer, matraquer.

C'est un sujet sur lequel nous devons continuer à nous battre car il conditionne la gravité des collisions frontales et des collisions contre arbres.

En plus des arguments habituellement utilisés (gain de temps infime, etc.), je me suis penché particulièrement sur le différence de la décélération subie par les occupants, dans la voiture, entre 80 et 90 km/h, en partant de la données initiale que la valeur de la décélération (le choc) est proportionnelle au carré de la vitesse ce qui donne 21% de moins à 80 km/h qu'à 90, puis en tenant compte des deux atténuations successives dues à la déformation de l'avant de la voiture et à l'allongement de la ceinture, ce qui aboutit à une décélération subsistante subie par les occupants d'environ 150 m/s^2 pour une vitesse de 80 km/h et de 200 m/s^2 pour une vitesse de 90. Cette différence revêt une importance car une décélération de 150 m/s^2 est supportable par le corps humain alors que 200 m/s^2 est quasiment toujours mortelle, car les viscères (poumon, foie, etc.) se déchirent contre les parois osseuses. Entre 80 et 90 nous ne sommes pas dans un simple coefficient 8 /9ème mais à une frontière.

L'enjeu 80-90 se situe sur la possibilité de collision frontale inhérente au fait que les routes concernées sont justement bidirectionnelles et que, de ce fait, des voitures viennent en face.

Le grand argument des partisans du 90 est de dire "sur cette route bien large, bien droite on peut faire du 90 facilement, sous-entendu sans danger". Ils n'ont pas intégré l'idée que C'EST JUSTEMENT PARCE QUE L'ON PEUT FACILEMENT FAIRE DU 90 QU'IL FAUT EMPÊCHER LES AUTOMOBILISTES DE LE FAIRE.

Ailleurs sur les routes tordues, les conducteurs limitent eux-mêmes leur vitesse.

À ce sujet, une remarque sur les routes bien larges : une habitude qui perdure dans les services des Conseils départementaux : vouloir élargir les routes en grignotant à l'extrême sur les accotements, contrairement aux consignes du Guide d'aménagement des routes principales (ARP), du SETRA (actuel CEREMA) ce qui enlève les fonctions sécuritaires des accotements qui doivent offrir la possibilité de ratrapage des véhicules pour éviter des sorties de route avec risques de heurts contre obstacles latéraux.

Le vœu pour 2025 : tout faire, à tous les niveaux, pour convaincre les Présidents de départements de rester au 80 km/h ou de revenir au 80 km/h



**Danger
ligne droite**

17^{ème} vœu pour 2025 : Les véhicules – Éviter l'exagération des gadgets numériques ET améliorer l'ergonomie réelle.

Les "Aides à la conduite" sont en fait des "aides à l'accident" car elles accaparent l'attention et font quitter la route des yeux.

Le CNSR (Conseil National de Sécurité Routière) a attiré l'attention sur les nouveaux risques induits par l'usage des systèmes sur l'activité de conduite (Réunion du 15 décembre 2023)

Ce que recherchent les constructeurs. Des progrès sont constamment réalisés pour la sécurité des voitures mais pour des raisons concurrentielles de vente, la grande préoccupation des constructeurs est de rajouter exagérément de très nombreux gadgets numériques dont beaucoup perturbent l'attention mentale et l'attention visuelle des conducteurs.

À côté de cela, les indication des fonctions vitales de la voiture sont négligées et subissent la priorité donnée au « look » du tableau de bord qui doit être le plus lisse et le plus MUET possible, ce qui pénalise une bonne visualisation et une bonne ergonomie de ces fonctions vitales comme l'allumage des phares et des antibrouillards, ce qui est particulièrement mal ressenti par les séniors, les inhabitués et les déficients cognitifs.

Il y a 60 ans, les commandes (phares, etc.) étaient des boutons que l'on maniait en les touchant à la main, en quittant peu la route des yeux, maintenant les commandes numériques visuelles

Un exemple : la lecture difficile du limiteur de vitesse

Constaté sur de très nombreux modèles : la difficile visualisation des données alphanumériques concernant le limiteur de vitesse, le plus souvent écrits en caractères très petits : il faut se pencher en avant, pour déchiffrer, quitter la route des yeux, et ne parlons pas des jours de soleil ou la nuit lorsque la luminosité des chiffres est atténuée.



Faire apparaître d'une couleur différente la vitesse pratiquée et la vitesse maximale que l'on s'est fixée.

Et pour éviter encore mieux la confusion, placer très à droite la vitesse pratiquée et à gauche la vitesse maximale que l'on s'est fixée.

18^{ème}vœu – Pour éviter l'emportiérage :

- 1 - La portière plus fortement crantée
- 2 – la porte avant gauche coulissante
- 3 - Interdire les bandes cyclables contigües au stationnement.

L'emportiérage c'est le choc d'un cycliste contre une portière qui s'ouvre trop vite, sur toute la largeur

Les risques de l'emportiérage (un exemple en photo) :

Risque de blessure à la poitrine, risque de blessure en chutant à terre et risque de se faire écraser par une voiture qui suit



7



Photos extraites de
la vidéo de
Laura Wojcick
(LeParisienWatch)

1^{er} moyen pour éviter l'emportéage : la portière fortement crantée

la portière fortement crantée évite l'ouverture brutale de la portière sur toute sa largeur - C'est possible : exemple l'Audi ci-dessous

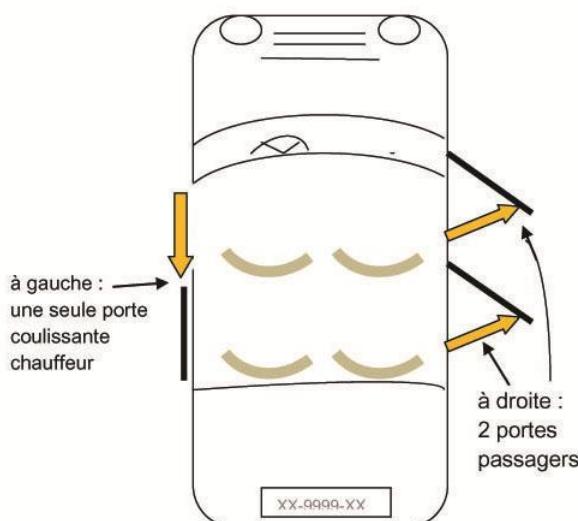
L'Audi ci-dessous : on voit que la charnière est munie de 3 crans SOLIDES permettant successivement quatre positions : **on ne peut pas facilement passer plusieurs crans rapidement** de telle sorte que la portière s'ouvre d'abord de 20 cm pendant un court instant (par exemple une seconde), juste le temps que le cycliste qui arrive par derrière voit ce début d'ouverture et ne soit pas surpris par la continuation de l'ouverture.



1^{er} cran : la portière s'ouvre seulement de 20 cm pendant un instant : le cycliste a le temps de commencer à réagir

2^{ème} moyen pour éviter l'emportéage : la porte du conducteur coulissante :

Cette solution serait d'avoir à gauche, côté chaussée, une portière coulissante pour le chauffeur au lieu d'une portière à charnière. Cette porte coulissante, une fois ouverte prendra la place qu'occupe habituellement la portière arrière, de ce fait cela ne permettra plus d'avoir une portière arrière à gauche. À droite côté trottoir, rien ne serait changé : les deux portes traditionnelles à charnière, pour le passager avant et les 2 ou 3 passagers à l'arrière.



De telles portes coulissantes existent déjà sur quelques modèles de voitures et ne posent pas de problèmes majeurs.

On pourra objecter la gêne pour le passager arrière gauche, qui a l'obligation de se mouvoir (légèrement) latéralement pour prendre sa place. Déjà les coupés "deux portes" obligent à des contorsions bien supérieures qui pourtant sont acceptées.

La suppression de cette porte arrière gauche constitue, de toute façon, un gain de sécurité pour le passager de gauche, surtout s'il est un enfant, comme c'est assez souvent le cas, car il n'aura plus le risque de sortir dangereusement côté chaussée.

3^{ème} moyen pour éviter l'emportiérage : Interdire les bandes cyclables de moins de 2,50 m côtoyant le stationnement, dans l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière Vaut mieux "pas de bande" qu'une bande dangereuse

Si on donne une date limite lointaine de mise en conformité ce sera acceptable - ex 2035



Une bande étroite dépossède le cycliste de ses 2 droits :

1 – dépossède le cycliste de son droit de circuler sans être rasé à moins d'un mètre par les voitures ([art. 414-4 du code de la route](#)) puisque le conducteur considère qu'il peut légalement rouler jusqu'à la bande blanche séparative.

2 – dépossède le cycliste de son droit de s'écarter de ce que les lois lui permettent : circuler normalement sur la chaussée "en ayant le droit de s'écarter des voitures stationnées d'une distance nécessaire à sa sécurité."» ([décret du 2 juillet 2015](#))



Quatre solutions possibles au lieu de telles bandes étroites dangereuses:

1^{ère} solution : Soit, faire une PISTE cyclable séparée de l'autre côté des voitures stationnées : entre le trottoir et les voitures stationnées.



2^{ème} solution de substitution possible pour éviter de faire des bandes cyclables étroites dangereuses : on ne fait rien, c'est la solution naturelle parfaite:

on ne fait aucun aménagement spécifique, et dans ce cas les cyclistes roulent sur la chaussée ce qui est PRÉFÉRABLE à une bande étroite placée près du stationnement.



3^{ème} solution de substitution possible pour éviter de faire des bandes cyclables étroites dangereuses : le marquage de trajectoire cycliste en centre-voie.

Recommandations CEREMA : Suite à la parution du décret du 2 juillet 2015, il est possible, en section courante, de matérialiser une trajectoire cycliste éloignée du bord droit de la chaussée. Cette matérialisation s'effectue sous forme de chevrons. Elle peut être utilisée par exemple en rue étroite pour légitimer un positionnement central du cycliste. Un marquage éloigné du bord droit invitant le cycliste à adopter une position centrale encourage ainsi le conducteur motorisé à rester derrière le cycliste sans le dépasser.



L'exemple de San Francisco :



à San Francisco, les cyclistes ont officiellement le droit de circuler en pleine voie.

San Francisco - Photo J. ROBIN

**Le panneau explicatif est reproduit en gros sur la droite :
"Les cyclistes ont le droit de circuler en plein voie"**

ça fonctionne très bien : sur place, j'ai toujours noté une circulation apaisée entre les cyclistes et les automobilistes

4^{ème} solution possible de substitution pour éviter de faire des bandes cyclables étroites dangereuses :

la chaussée à voie centrale banalisée

Cette disposition, intelligente, a été mise au point suite au décret du 2 juillet 2015, elle est adaptée aux rues à trafic moyen, et elle fonctionne très bien. Au début on est dérouté mais on apprécie très vite.

Elle est très intéressante car elle permet de faire cohabiter les cyclistes et les voitures de façon équilibrée et paisible dans les rues à trafic moyen, sans que les voitures puissent appliquer une pression sur les cyclistes pour les faire rouler au ras du trottoir.



Les cyclistes savent qu'ils peuvent rouler sur la largeur de 1,50 m à 2 m qui leur est attribuée sans serrer à droite, et les automobilistes savent qu'ils doivent ralentir et rester derrière le cycliste dans le cas où une voiture vient en face.



19^{ème} vœu - La "mal-position" du panneau Stop en carrefour (ou cédez le passage)

Une FAILLE dans l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR). Il faut modifier.

L'article de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière concernant la position du panneau STOP est mal formulé et sa rédaction doit être modifiée. Il y est indiqué que *le panneau "STOP" AB4 (et le panneau "Cédez la passager" AB3a) doit être placé de façon très visible ET aussi près que possible de la limite de la chaussée abordée.*

Les deux parties de la phrase sont contradictoires parce que si le panneau est placé "aussi près que possible de la limite de la chaussée abordée" il n'est pas "très visible", car cela le place très loin à droite à la fin de l'évasement du bord de chaussée, donc hors du champ visuel du conducteur qui est en approche à une vingtaine de mètres. (voir la photo ci-dessous de l'accident de l'Île d'Oléron)



Autre exemple ci-dessous :



à la page suivante : autre exemple de panneau stop insuffisamment visible

Autre exemple de panneau stop insuffisamment visible à Sérent,

il y en a des milliers en France.



Il convient donc de modifier les termes de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière concernant la position du panneau de position stop (AB4) ou céder le passage (AB3a),

il faut supprimer la partie de phrase suivante :

"aussi près que possible de la chaussée abordée".

L'enjeu sécuritaire et inversement, le risque mortel, étant très forts, on ne peut pas faire l'économie de donner une date limite de mise en conformité. La rédaction proposée est donc :

Modifier ainsi
l'Instruction
Interministérielle
sur la
Signalisation
Routière

Le panneau de position stop AB4, ou céder le passage AB3a, doit être placé de façon très visible pour un automobiliste qui est en approche de quelques dizaines de mètres du carrefour, ce positionnement conduit, s'il le faut, à éloigner le panneau de la limite de la chaussée abordée. La date limite de mise en conformité de la position des panneaux de signalisation sur les carrefours existants, est le premier janvier 2030.

20^{ème}vœu – Faire déplacer les poteaux téléphoniques trop proches des chaussées (prendre un décret)

Le vœu est d'engager les actions près des acteurs concernés : Orange, présidents de départements, Directions Interdépartementale des Routes pour les routes qualifiées de principales par le SETRA (actuel CEREMA) c'est-à-dire qui ont un trafic de plus 1500 v/j : RN, RD et VC. C'est-à-dire concrètement celles comportant un marquage axial ou de rive.

Les textes le permettent : le Code de la voirie routière, Modifié par Ordonnance n°2010-418 du 27 avril 2010 - art. 5e : le gestionnaire du domaine public routier peut, dans l'intérêt de la sécurité routière, faire déplacer les installations et les ouvrages situés sur ce domaine aux frais de l'occupant.

Puisque nos anciens, il y a 20 ou 30 ans, se sont octroyé le droit de fixer des règles et de signer des textes tenant compte des contraintes de l'époque, et des priorités dont ils disposaient à ce moment-là, nous avons également le droit de fixer maintenant les règles qui correspondent à nos priorités, aux contraintes actuelles qui ont émergées et en tenant compte des actuelles possibilités.

Il est nécessaire de prendre un décret imposant à l'occupant de déplacer ses poteaux de téléphone situés à moins de 4 m de la chaussée



Jusqu'à 4 m les poteaux sont mortels pour un automobiliste roulant à 80 km/h, même s'ils sont séparés par un fossé car une voiture en perdition saute le fossé



Les poteaux téléphoniques trop proches des chaussées (suite)

La solution de protection par des glissières est inadaptée car les glissières aussi sont dangereuses.

Tout d'abord démystifions la solution glissières que l'on a tendance à mettre promptement en avant prétendant ainsi faire disparaître le danger d'un obstacle trop proche et s'exempter du devoir de l'éloigner ou de le supprimer.

Remplacer un danger par un autre. Il ne faut pas ne pas remplacer un danger par un autre. Les glissières présentent aussi des dangers (environ 80 tués tous les ans) : dangers pour les motards, danger de rebondissement sur la chaussée vers la gauche générant une collision frontale, danger de chocs, réduction de largeur de la zone de récupération.

Une glissière nécessite globalement 1 mètres derrière elle pour jouer sans danger son rôle d'amortissement, et nécessite 2 mètres devant elle pour maintenir une largeur minimale de la zone de récupération afin qu'elle joue sa fonction de sécurité. La solution glissière ne peut donc convenir que si les obstacles "protégés" sont éloignés d'au moins 3 m du bord de chaussée

Extraits de "stratégie de sécurité routière en rase campagne" de l'OCDE (IV.5.3) :

Un inconvénient des glissières de sécurité est que lorsqu'elles sont heurtées, elles peuvent renvoyer le véhicule dans le flux de la circulation ce qui peut entraîner une collision frontale secondaire souvent grave.



21^{ème}vœu : Restaurants français : " prenez-vous un apéritif ?"

Cette question est posée de façon habituelle dans tous les restaurants français dès que les clients sont assis, avant même de prendre la commande. Cette question va à l'encontre de tous les efforts faits par les campagnes gouvernementales contre l'abus de l'alcool pour conduire. J'ai parcouru le monde et j'ai constaté que SEULS LES RESTAURANTS FRANÇAIS faisaient cette nocive proposition : Vous franchissez les Alpes, le Rhin ou la Manche, rien ce cela n'est dit.

Cette habitude très française induit dès le début du repas une alcoolémie de 0,25 g/l de sang, ce qui ne permet plus que de boire à peine un verre de vin pendant la suite du repas, pour rester sous l'alcoolémie de 0,5 g/l de sang, or justement, en mangeant au restaurant, il est d'usage de boire deux verres de vin : par exemple un blanc et un rouge, donc on arrive vite à dépasser le seuil jugé dangereux. Cette proposition est donc contraire d'une part à la consommation de vin car les clients qui ont bu un apéritif consommeront moins de vin au cours du repas, et contraire d'autre part à la qualité de « grande cuisine française» que pourtant défendent les restaurateurs.

Il conviendrait de contacter les organisations professionnelles de la restauration et les principales écoles hôtelière pour que les serveurs ne disent plus au client « prenez-vous un apéritif ? ».

S'adresser à l'Union des métiers et des industries de l'hôtellerie : Philippe CARRION
Directeur général de l'UMIH.

Fin des 21 vœux pour 2026

Ne négligeons rien, et n'oublions pas le précepte de Nietzsche :

Le diable est dans les détails

Jacques ROBIN

Ingénieur routier, accidentologue

auteur du site www.securite-routiere-plus.com et de www.livre-blanc-securite-routiere.com

Je recevrais très favorablement tous avis ou suggestions

jacques-marie-robin@wanadoo.fr