Les pouvoirs et les devoirs des maires pour améliorer la sécurité des déplacements des piétons, des cyclistes et des automobilistes

Améliorer la sécurité des déplacements

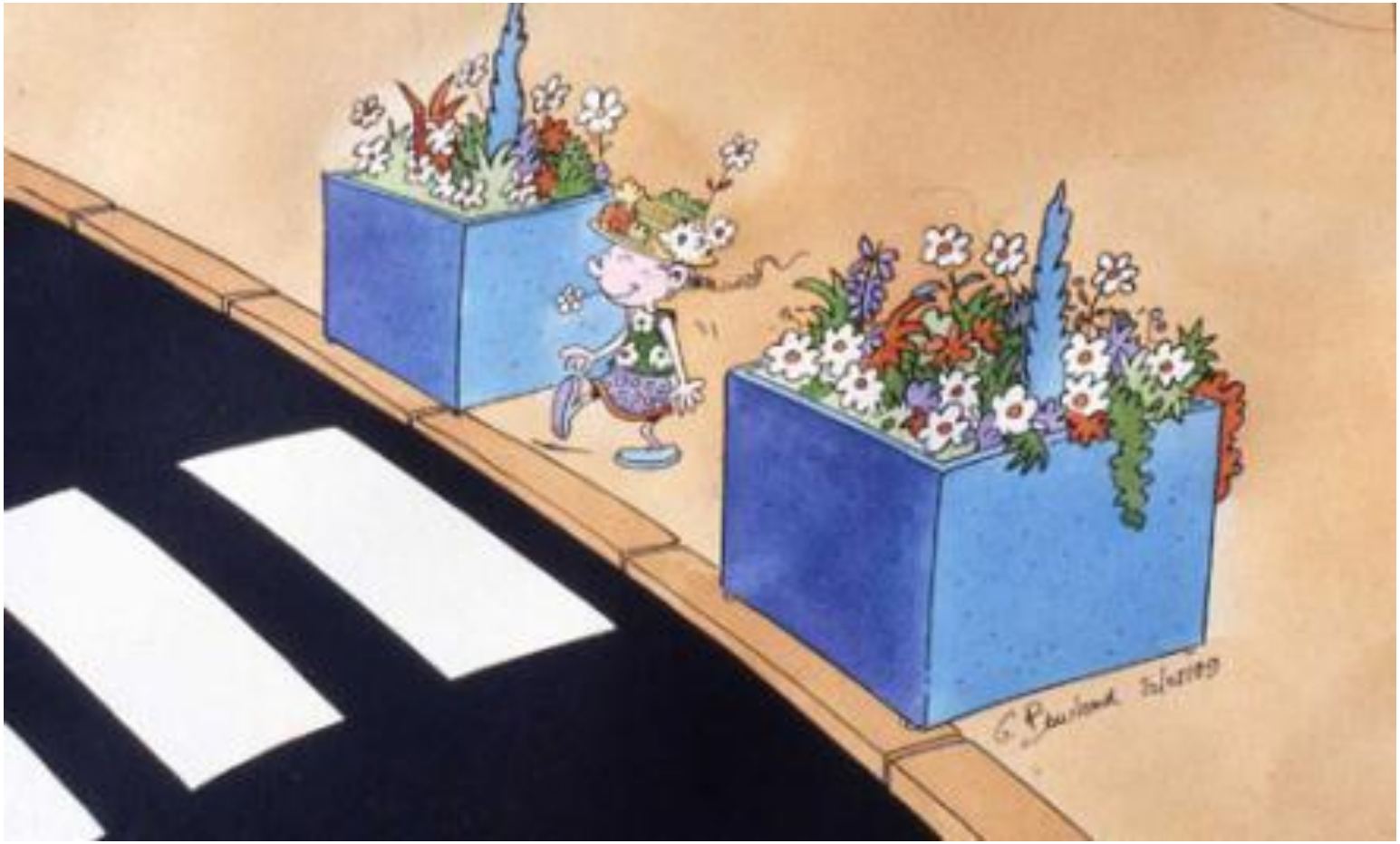
des piétons
des cyclistes
et des
automobilistes

Pour la sécurité, agir sur 2 points :

assurer la visibilité ↗

réduire la vitesse ↘

Assurer la visibilité

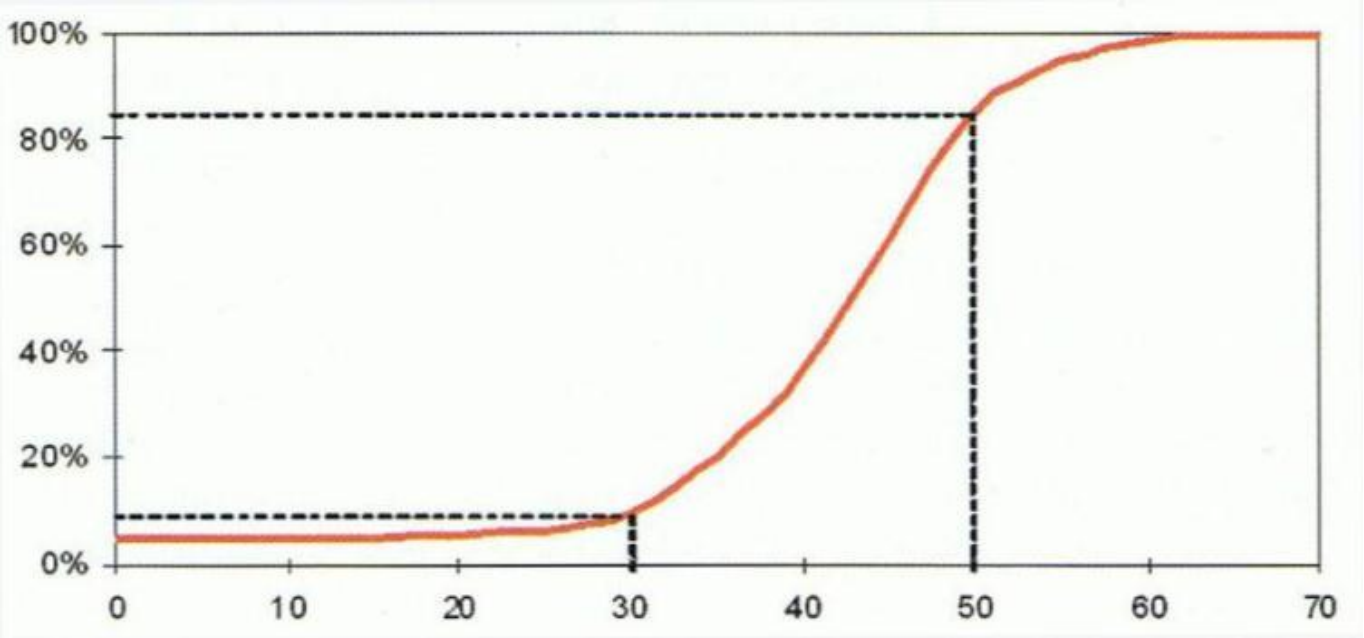


Réduire la vitesse

Probabilité pour un piéton d'être tué en cas de collision par un véhicule :

à 30 km/h : 7% de risque de mort

à 50 km/h : 85 % de risque de mort



Hiérarchisation du réseau des voies urbaines :

Voies artérielles

Voies de distribution

Voies de desserte

Voie artérielle

La fonction circulation y est prépondérante.
On les reconnait au fait qu'elles ont en général des carrefours à feux

Voies de distribution

Voies de desserte

4 vitesses maximales sont possibles en agglomération

Le panneau d'entrée d'agglo signifie 50 km/h

La zone 30 : 30 km/h

La zone de rencontre : 20 km/h

Les section 70 : 70 km/h (ZAC etc.)

Décret du 29 novembre 1990

Le terme zone 30 désigne

une section ou un ensemble de section de routes dans une **commune** où la vitesse est limitée à 30 km/h , et dont les entrées et sorties sont signalées et font l'objet d'une signalisation.

C'est le maire qui instaure une zone 30 par arrêtés :

- 1er arrêté fixe le périmètre, après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée.
- puis 2ème arrêté rend les règles de circulation applicables après avoir constaté que l'aménagement est cohérent et que la signalisation est en place

Les ZONES 30

Pour les voitures, la vitesse maximale est de 30 km/h

Pour les piétons, <u>rien n'est changé</u> : ils ont le droit de <u>traverser</u> comme dans les rues à 50, mais plus facilement.

Les entrées doivent être « aménagées »

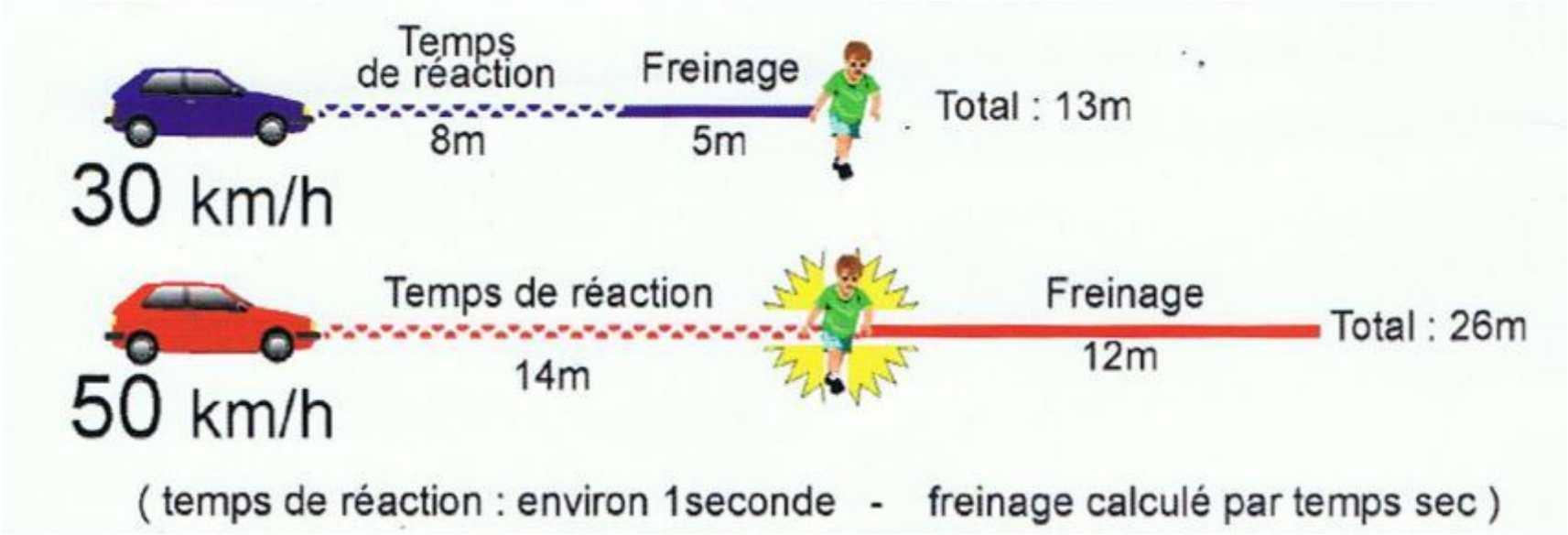
Choisir des <u>panneaux de GRANDE taille</u>

Où instaurer une zone 30

- rues résidentielles, ou lotissement ;
- rues de commerce de proximité
- rue de distribution
- tronçon d'un axe de transit avec présence forte de traversée piétonne.

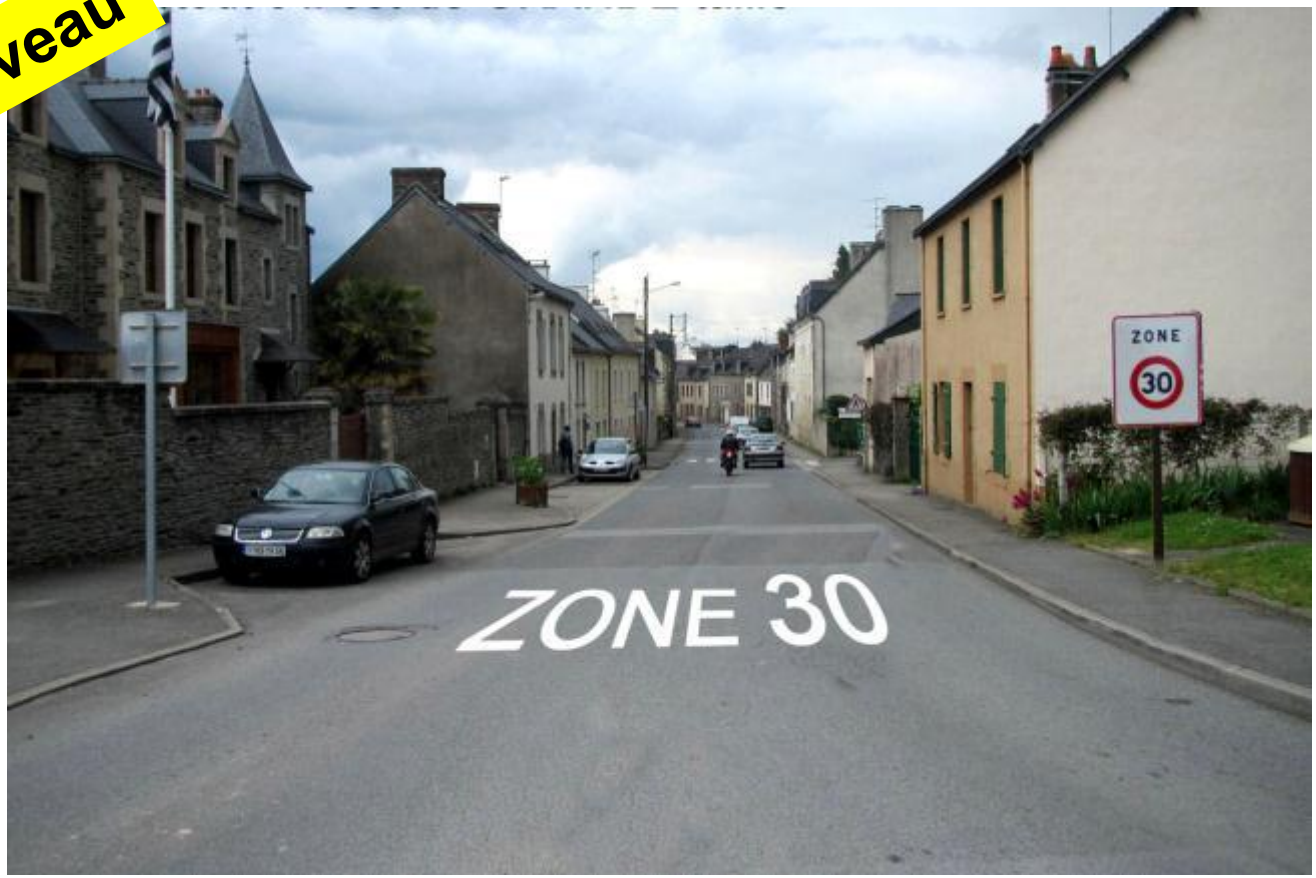
80% des voies ont vocation à être en zone 30

En 13 m :
- à 30 km/h la voiture s'arrête
- à 50 km/h le conducteur n'a même pas eu le temps de commencer à freiner



Possibilité de marquage au sol des entrées

nouveau



L'arrêté du 23 septembre 2015 a modifié l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière : possibilité de marquer « ZONE 30 » à l'entrée

Pas de passage piéton en zone 30

En Zone 30 il est **recommandé** de ne pas marquer de passages piétons : les piétons doivent pouvoir traverser facilement en tout point de la chaussée.
Mais si l'on désire indiquer à certains endroits particuliers, il est possible de un passage préférentiel teinté ou pavé on peut marquer un passage préférentiel pavés ou teintés qui laissent légalement le droit de traverser où on veut ailleurs, sans imposer de faire un détour pour les emprunter**.**

Extraits du Guide Zone 30 *du Ministère (CERTU-Cerema) : Dans les "zones 30", les piétons doivent pouvoir traverser facilement en tout point de la chaussée. En principe il ne sera donc pas nécessaire d'implanter des passages piétons. En effet, le passage piéton constitue une contrainte forte dans la mesure où il y a obligation de l'emprunter dès lors qu'il se situe à moins de 50 m de l'endroit où se trouve le piéton qui souhaite traverser.*
Ce principe n'interdit pas de constituer des ***itinéraires préférentiels*** *pour les piétons avec* ***traitement de chaussée spécifique*** *en traversée. Dans ce cas il convient d'éviter toute confusion avec le marquage réglementaire.*

Pas de passage piéton en zone 30 (recommandé)

Mais passages <u>préférentiels</u> possibles

Teintés ou pavés

Éviter toute confusion avec le marquage réglementaire.

Traversées des malvoyants en zone 30

Si vous êtes sollicités par les associations d'aveugles de marquer des passages piétons blancs, une solution habile est de marquer un « zone 30 » qui ressemble à un passage piéton (photo) : le chien (qui ne sait pas lire) considérera que c'est un passage piéton . Théoriquement le Cerema réserve cette possibilité aux entrées, mais en passant outre cette restriction on peut en mettre plusieurs dans la zone 30 et on règle adroitement la demande

Zone de rencontre

Décret du 30 juillet 2008

- 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.**

Comme pour les zones 30, toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes (sauf décision contraire du maire).

Zone de rencontre

- Les piétons peuvent circuler sur la chaussée
- Les voitures peuvent y circuler à moins de 20 km/h.

Zone de rencontre :

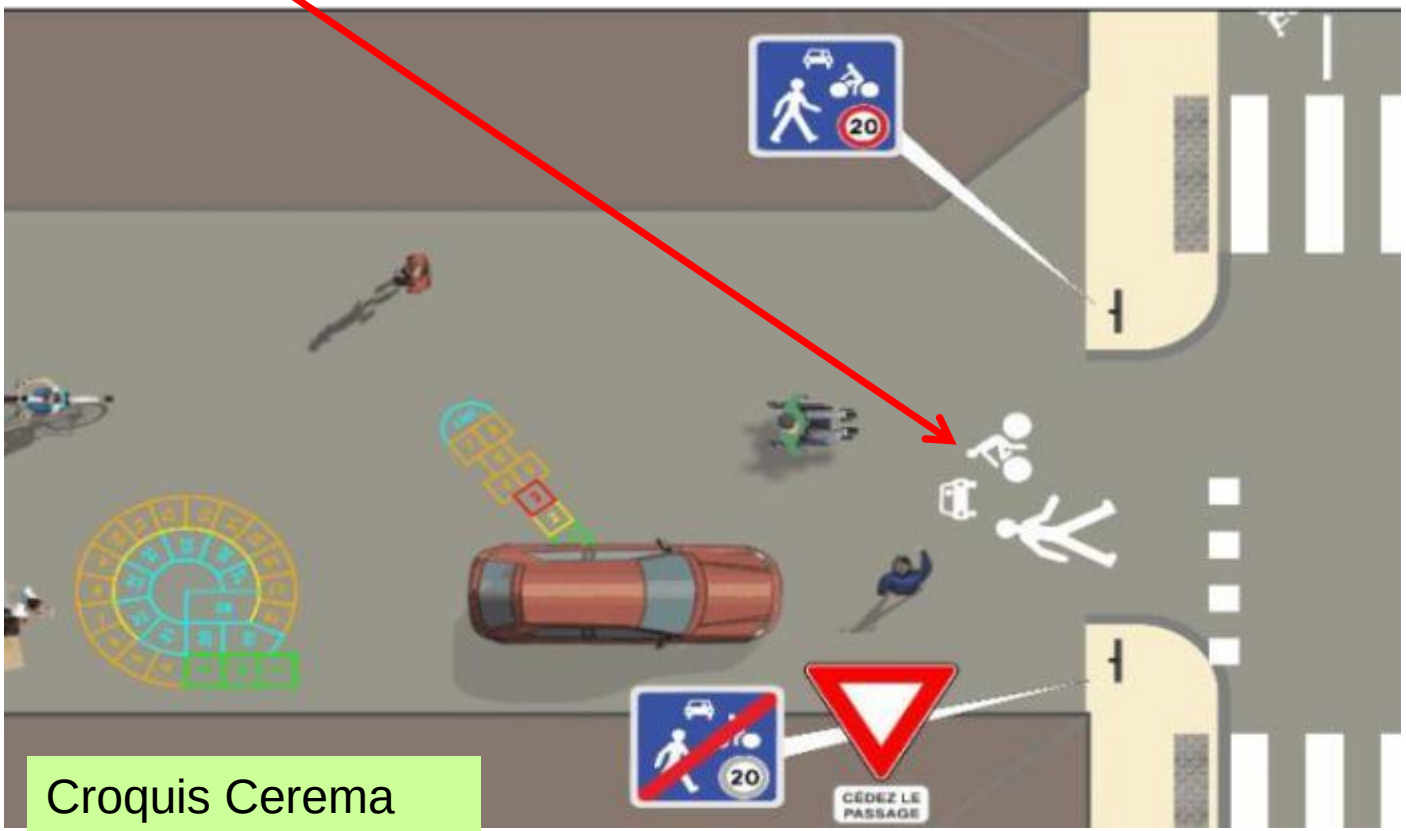
On a copié sur ce qui se faisait dans d'autres pays européens depuis 20 à 30 ans

Les autres pays vont beaucoup plus loin que la France : le panneau montre des 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.

Lausanne suisse

Tallinn Estonie

Zone de rencontre : **(nouveau)** l'arrêté du 23 sept 2015 a modifié l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière : possibilité de marquer au sol les **silhouettes** en entrée sur la chaussée.



Croquis Cerema

La rue pour enfants

C’est en général une rue au sein d’une zone de rencontre ou d’une zone 30, fermée de manière temporaire ou permanente (sauf riverains) pour accueillir des animations à destination des enfants.

Une rue pour enfants encourage et favorise le jeu des enfants, l’exercice physique et leur déplacement à pied et à vélo…

Des ballons en mousse sont utilisés par les enfants

L’instauration d’une rue pour enfant est du pouvoir du maire

Favoriser les déplacements piétons et vélos

en ouvrant ou créant des cheminements dédiés

pour raccourcir les trajets et éviter les axes trop fortement circulés

Section 70

Décret du 29 novembre 1990 :

Dans la traversée des agglomérations, la vitesse est limitée à 50 km/h. Toutefois, cette limite peut être relevée à 70 km/h sur les sections de route (...) où les riverains et les traversées des piétons sont en nombre limité et sont protégés par des dispositifs appropriés . La décision est prise par le maire (sauf pour les RGC) après consultation du département si RD.

Une section 70 peut être instaurée par exemple en entrée d'agglomération, avant ou après le panneau d'agglo lorsqu'il y a une zone commerciale ou artisanale ou une longue distance semi-urbanisée (maisons non rapprochées avec jardins devant) , mais ne doit pas être systématique ment utilisée en entrée d'agglo si ce sont des longueurs courtes

Orientations légales en faveur des circulations douces
La loi LAURE

la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE, décembre 1996) a imposé l'élaboration d'un
Plan de Déplacements Urbains (PDU) pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

LAURE préconise une réduction de l'utilisation de la voiture particulière en faveur d'un report vers d'autres modes moins polluants : transports collectifs, circulations douces (vélo, marche).

Modérer la vitesse

Les solutions d'aménagements de voirie pour modérer la vitesse en agglomération

Modérer la vitesse

Les ralentisseurs

Ils sont **normalisé** mais nullement interdit.
Éviter les pente de plus de 4% – les ligne de bus , les voies de plus de 3000 v/j

Modérer la vitesse

Le ralentisseur dos d'âne

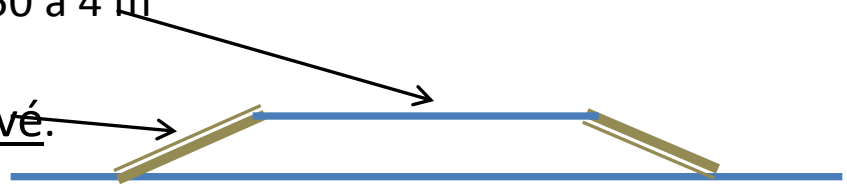
Théoriquement on ne marque des triangles blancs que sur la partie droite, mais en c'est dangereux pour un véhicule (moto,...) qui double lorsque la ligne médiane est effacée. De plus en plus on marque l'ensemble de la largeur, c'est mieux.

Le ralentisseur trapézoïdal

Longueur du plateau supérieur : 2,50 à 4 m

Hauteur : 10 cm

Rampe : 7 à 10 %, si possible en pavé.



Modérer la vitesse

Modérer la vitesse

Plateau surélevé

Sans limite de trafic, possible même avec des ligne bus.

Modérer la vitesse

Coussins

…ecommandé d'en placer **deux,** afin d'éviter la tentation de l'éviter en …oulant à gauche.

Comme les ralentisseurs, le bon emplacement d'une couple de coussins est environ 25 m avant le passage piéton, d'un côté ou des deux côtés.

Modérer la vitesse

Coussins en matière plastique

Ces coussins sont éventuellement "enlevables", ce qui présente l'avantage de pouvoir emporter la décision de les mettre.

Ploërmel

Modérer la vitesse

Le refuge central

C’est le meilleur aménagement de sécurité

Il possède 3 vertus : il permet de traverser en 2 temps, il ralentit les voitures et il empêcher de doubler

L’absence de refuge central est dangereux

Ne pas réaliser de passage piéton si l’on ne réalise pas en même temps un refuge central : l’absence de refuge central est plus dangereux que l’absence de passage piéton

L’absence de refuge central est dangereux

Sans refuge central, sur ce passage piéton long, ce piéton âgé est resté très longtemps au milieu

L’avancée de trottoir constitue une sécurité : le piéton qui veut traverser est bien vu

Modérer la vitesse

Chicanes

Chicanes avec by-pass cyclistes

Ne pas placer de bacs à fleurs ou de végétation basse (masque).

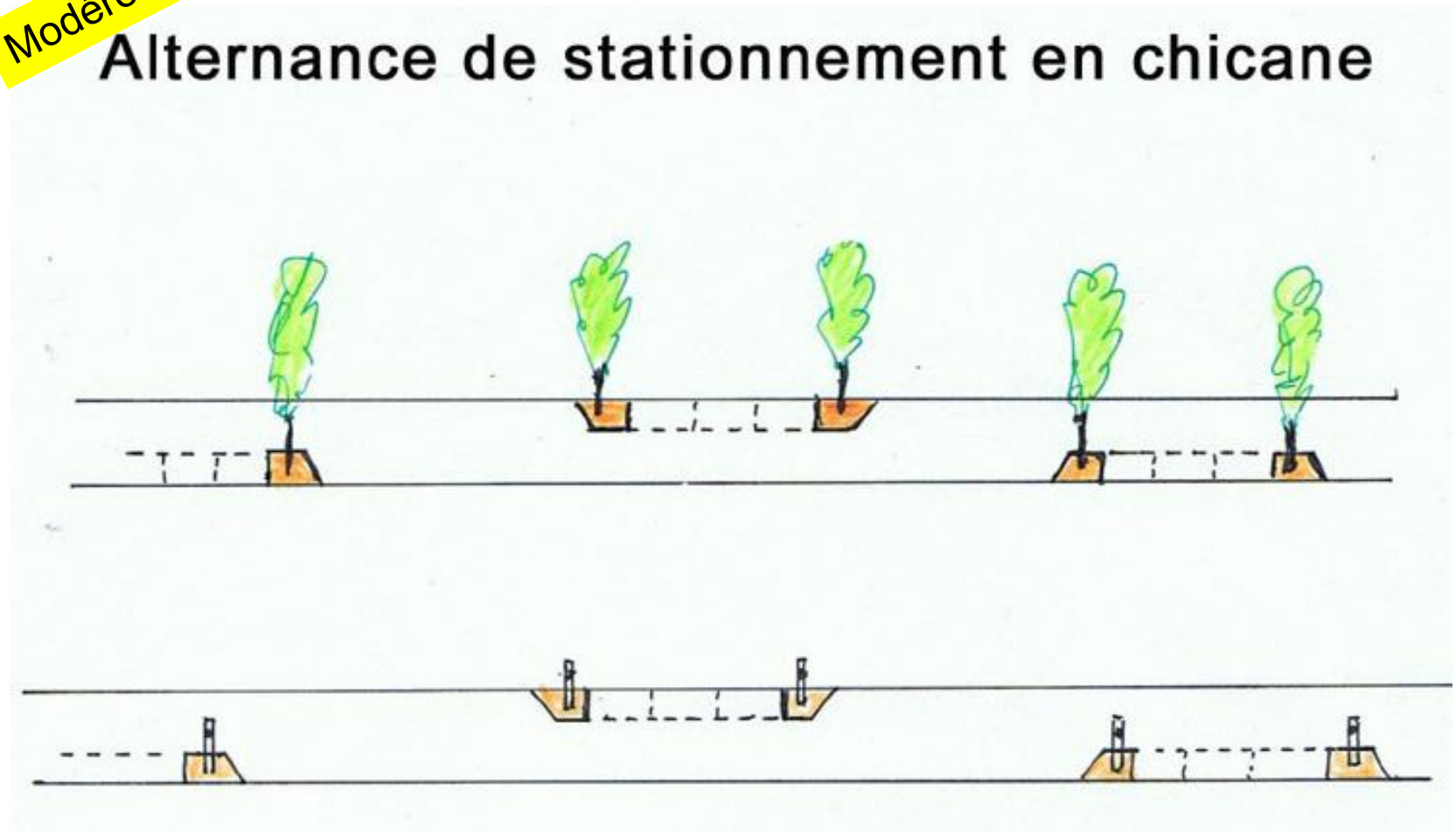
Chicanes

Exemple de chicanes basses pour les passages d'engins agricoles

Exemple de chicanes peu onéreuses

Modérer la vitesse

Alternance de stationnement en chicane



Écluse

L’écluse peut supporter un trafic élevé sur des voies artérielles

Chacun passe à son tour – un sens est prioritaire – éviter les bacs à fleurs et les arbustes (masque) – rendre les cotés circulables pour les cyclistes mais sans obligation ni signalisation

Modérer la vitesse

Terre-plein central pavé bombé

Modérer la vitesse

Terre-plein central borduré

Giratoires

Les giratoires présentent beaucoup d'avantages tant en agglomération qu'en rase campagne : il réduisent la vitesse de façon certaine.

Il est possible de faire des petits giratoires même si l'on a peu de place et peu de crédits,

Giratoires

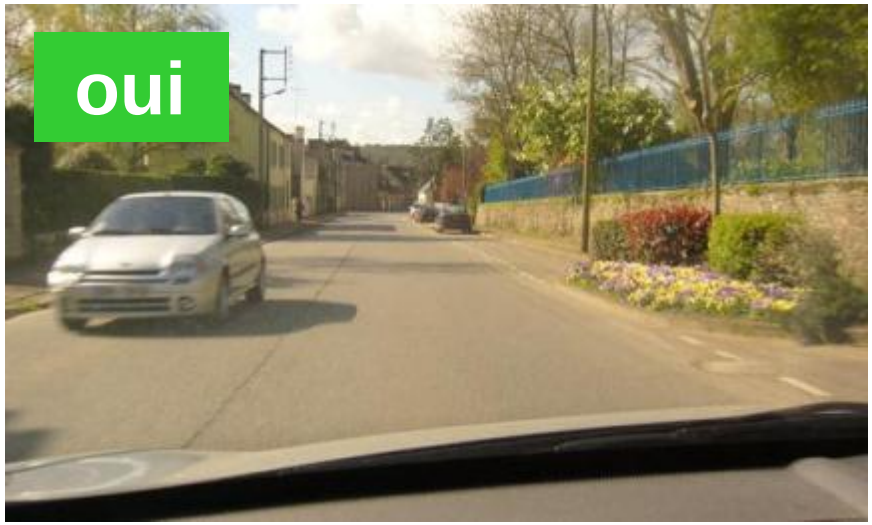
Ne pas matérialiser les voies par une ligne axiale :

cela n'apporte vraiment RIEN DE POSITIF, sauf pour les <u>très, très, très</u> grands giratoires.

Le marquage est déconseillé par le Cerema (Certu) dans le Guide des carrefours urbains extraits ci-dessous :

Le marquage de voies concentriques dans l'anneau est inutile et gênant. Il empêche l'usager de suivre naturellement une trajectoire dont l'éloignement, par rapport au centre, varie progressivement en fonction de son approche de la sortie, Les difficultés dues à ce marquage (...) provoquent une gêne totalement insupportable lorsqu'on arrive à des anneaux de 9 m,

Inconvénients du marquage axial en agglomération



Un marquage axial en agglomération a une connotation « rase campagne » et accentue la vitesse, cela donne l'impression à l'automobiliste que la route est à lui.

Les zones d’entrés d’agglomération

Modérer la vitesse

Comment faire ralentir en <u>entrée</u> d'agglomération et sécuriser les déplacements

Modérer la vitesse

Îlot en entrée

Modérer la vitesse

Bande centrale colorée

Avec ou sans balisettes

Modérer la vitesse

Bordures centrales

Sécuriser en périphérie de l'agglomération

Ce qui est dangereux pour les mémés est également dangereux pour les enfants : déplacements pour prendre le car scolaire, pour se rendre au stade ou ailleurs.

Accotement non praticables par des piétons

Pour rejoindre le car scolaire, pour se rendre au stade,

Graz Autriche

Bonne solution :
un sentier <u>séparé</u>
par une bande herbeuse

Au besoin pour avoir la place :
combler ou buser le fossé

Sérent Morbihan

Sentier pour piétons

S’il n’y a pas de place pour faire un sentier praticable, il est toujours de buser le fossé

Le trottoir

Le trottoir doit être assez large

minimum 1,40 m et si possible beaucoup plus

et dépourvu d'obstacles

Le trottoir doit être assez large

ici passent 200 à 300 enfants plusieurs fois par jour,

Le trottoir doit être assez large

Voitures illégalement stationnées sur les trottoirs. Le décret du 2 juillet 2015 a porté l'amende à 135 €

Il faut appliquer la loi : verbaliser

La France est un des rares pays au monde où l'on accepte, sans appliquer la loi, des voitures stationnées **illégalement** sur les trottoirs

Les trottoirs sont aux piétons :

éviter d'organiser le stationnement sur les trottoirs

La France est un des rares pays au monde où l'on marque des stationnements sur les trottoirs

Dans pratiquement aucun autre pays au monde on ne marque de stationnement sur les trottoirs : on accepte que ça gêne la circulation des voitures mais pas des piétons

Stockholm

Saint Petersburg

San Francisco

Shanghai

La première protection du trottoir : <u>ne pas interdire le stationnement</u>,

dans ce cas on stationne en bord de chaussée, conformément au code et les voitures stationnées protègent le trottoir

Protection du trottoir contre le stationnement

Les solutions les mieux acceptées, faute d'oser faire respecter la loi.

Les potelets n'amputent pas la largeur du trottoir et mangent peu de place

Protection du trottoir contre le stationnement en zones périphériques

balisettes plastiques ou bois

Protection du trottoir

Publicité envahissante

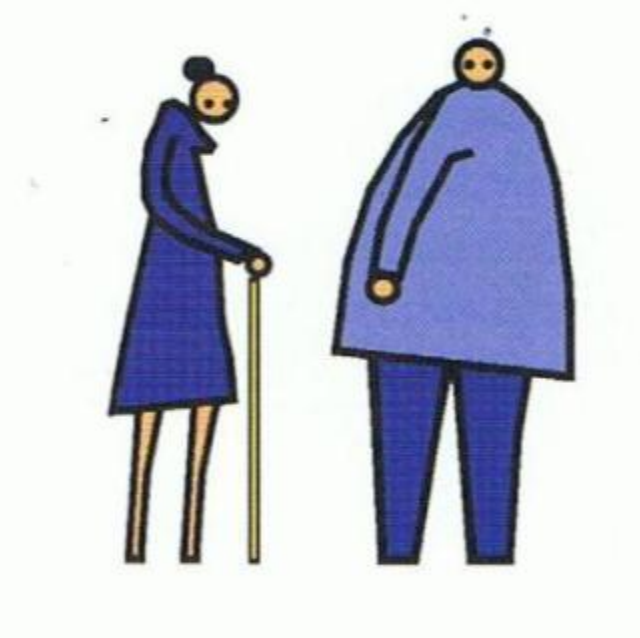
Terrasses de cafés exagérées

Cette contrainte ne doit pas être acceptée : danger pour les piétons

La municipalité peut et doit imposer la continuité du trottoir

L’accessibilité

Une voirie accessible aux personnes handicapées



Les textes

La loi n° 2005-102 a introduit des principes nouveaux en matière d'accessibilité, notamment l'obligation de prise en considération de toutes les formes de handicap, permanents comme temporaires, et le principe du traitement de l'intégralité de la chaine du déplacement. Cette loi exigeante s'accompagne d'obligations de résultat et d'un calendrier précis de mise en œuvre.

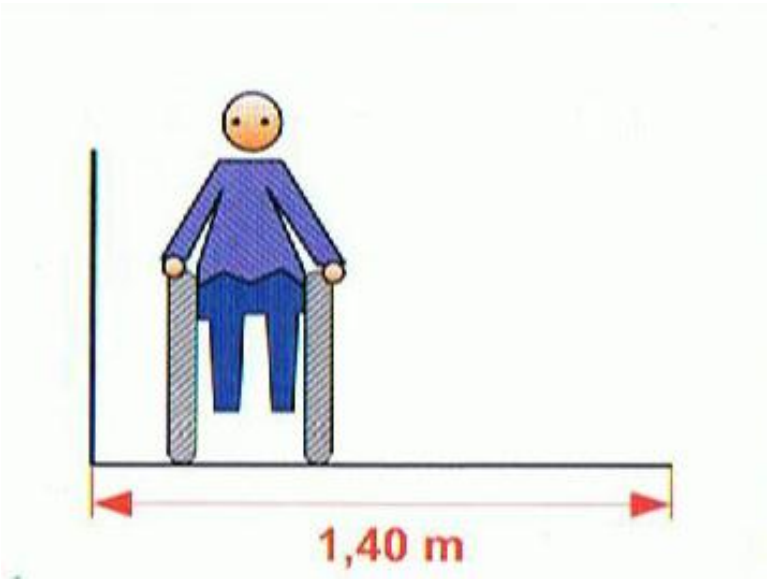
Le décret n° 2006-555 prévoit l'accessibilité des bâtiments d'habitation, des Établissements recevant du public (ERP) et des Installations ouvertes au public (IOP), notamment les circulations intérieures et extérieures.

Le décret n° 2006-1657 prévoit la mise en place de plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics.

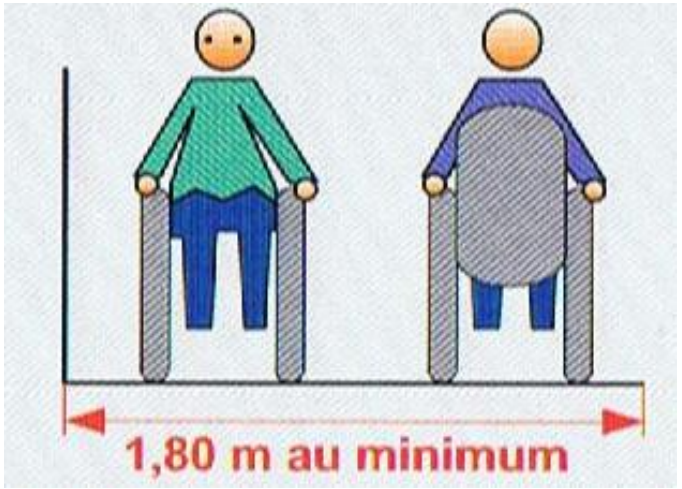
Le décret n° 2006-1658 prescrit l'aménagement de cheminements permettant l'usage par tous des espaces publics.

Les arrêtes d'application du 1er aout 2006 (cadre bâti), du 15 janvier 2007 et du 18 septembre 2012 (espace public) précisent les caractéristiques des circulations et cheminements accessibles.

Largeur **minimale** du trottoir



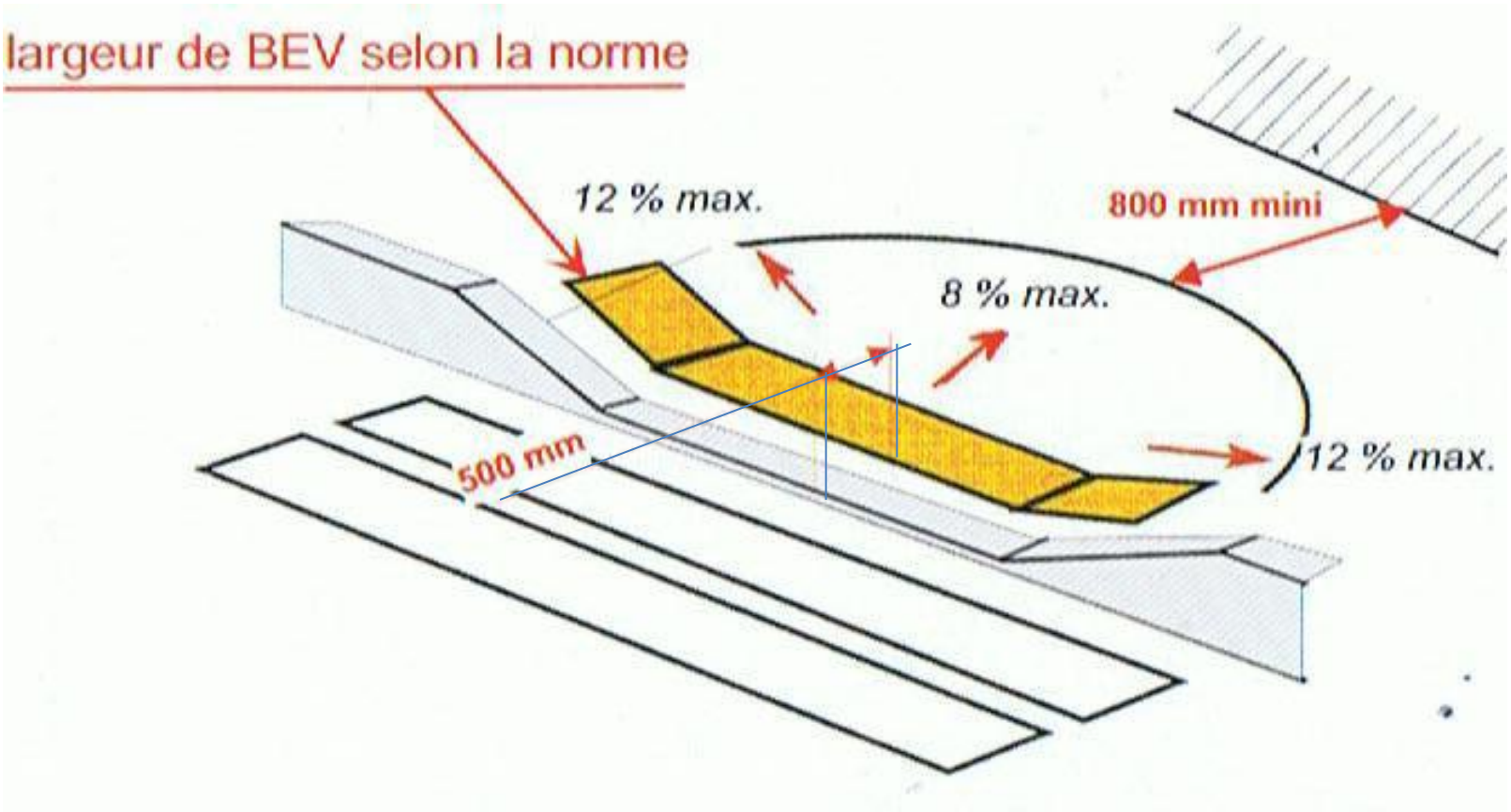
Obligatoire (décret)
(1,20 m si pas de mur ou si poteau)



Recommandé
(fascicule AFNOR P. 98-350)

Abaissement de trottoir devant passage piéton

BVE = Bande d'éveil de vigilance podotactile



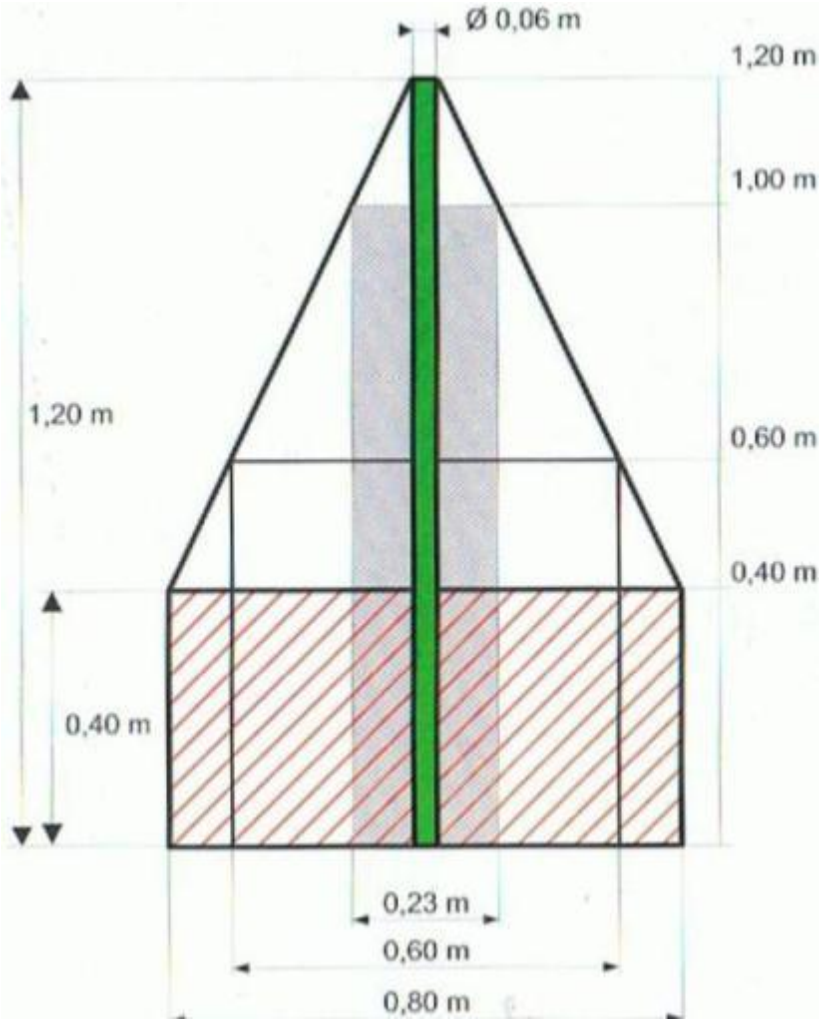
Stationnement matérialisé pour PMR

(personnes à mobilité réduite)

L'instruction demande seulement des marques (fauteuils) sur les côtés, mais le « bleu partout » est mieux respecté et est devenu l'usage

Pour les déficients visuels, les obstacles doivent être <u>larges ou hauts</u>, par exemple ceux-ci

Obstacles non conformes et dangereux pour aveugles : ils devraient être larges ou hauts



Déplacement des personnes aveugles ou malvoyantes (PAM): les obstacles doivent être larges ou hauts

Un abaque de détection d'obstacle bas existe :

il impose la largeur en fonction de la hauteur.

Les bandes de guidage podotactyles

L'implantation des dispositifs de guidage tactile au sol **ne doit pas être systématique**, le cheminement induit par **les aménagements étant a privilégier**.
Les bandes de guidage tactiles au sol (définies dans la norme NF P 98-352) constituent un dispositif additionnel mis en place a destination des PAM, qui les détectent au pied ou a la canne. Celui-ci demande une concentration importante pour être suivi. Par conséquent, les bandes de guidage sont mises en place en **dernier recours et doivent être utilisés avec parcimonie.**

Un dispositif est détectable du fait de son contraste tactile.
Le contraste est obtenu entre deux surfaces lorsqu'elles ont des textures suffisamment dissemblables pour être différenciées par le toucher direct au pied ou indirect avec la canne (contact et balayage sur le sol).
Le contraste, par exemple, entre une surface **lisse** et une surface **rugueuse** sera perceptible au toucher de canne, voire aux pieds ; texture, granulométrie, relief, différence de matières, etc. sont des facteurs facilitant la détection tactile.

photo extraite du guide Cerema

La traversée de la rue
Le passage piéton

Les passages piétons apportent-ils une facilité et une sécurité des déplacements ?

Oui sur les voies artérielles

(oui si, et seulement si il y a un refuge central)

En général une voie artérielle se distingue par des feux aux carrefours, des voies multiples, une grande largeur, la fonction circulation y est prépondérante

Les passages piétons apportent-ils une facilité et une sécurité des déplacements ?

Non sur les voies de desserte

Ils sont **inutiles** et **nuisibles** : ils instaurent une interdiction pour le piéton de traverser sur 50 m de part et d'autre, interdiction qui n'est pas respectée : c'est **l'école de l'infraction**

Exemple de voie de desserte sans passage piéton.

La vie locale y est prépondérante. Les conducteurs doivent céder le passage aux piétons s'engageant dans la traversée (article R.415.11 du code)

Dans les voies de distribution (rues moyennes)

Dans les rues commerçantes, sans feux, supportant néanmoins du trafic :

soit on ne met pas de passage piéton

<u>sur toute la rue</u> les conducteurs sont tenus de céder le passage au piéton s'engageant

soit on en met suffisamment

car s'ils ne sont pas suffisamment rapprochés ils apportent une gêne exagérée aux déplacements des piétons et ils les obligent à faire des détours

Mais sur les voies de distribution, comme sur les voies de desserte, les passages préférentiels sont possibles

Teintés ou pavés

Mais éviter toute confusion avec le marquage réglementaire : pas de peinture !

Les devoirs des conducteurs vis à vis des piétons qui veulent traverser

Avant 2010 le conducteur 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 du code de la route : Le conducteur est tenu de céder le passage, au piéton « s'engageant »

La même obligation s'applique aussi bien dans les rues avec passages piétons que dans les rues sans passage piéton.

Visibilité à l'approche des passages piétons

Ailleurs dans le monde, une telle ligne existe mais pas en France

Une voiture arrêtée juste au passage piéton masque le piéton qui traverse et d'une voiture qui double.

Solution : une ligne à 5 m du passage piéton..

Bratislava

La ligne d'arrêt indique aux conducteurs le point où ils doivent s'arrêter ...

Exemple aux feux.

... **si le feu est rouge**, lorsqu'elle est situé **aux feux**.
C'est le cas dans la plupart des pays du monde (sauf en France)

Exemple hors feu.

... **si un piéton veut traverser,** lorsqu'elle est situé devant un passage piéton **hors feux**
C'est le cas dans beaucoup de pays dans le monde (pas en France)

Passage piétons aux feux - comparons

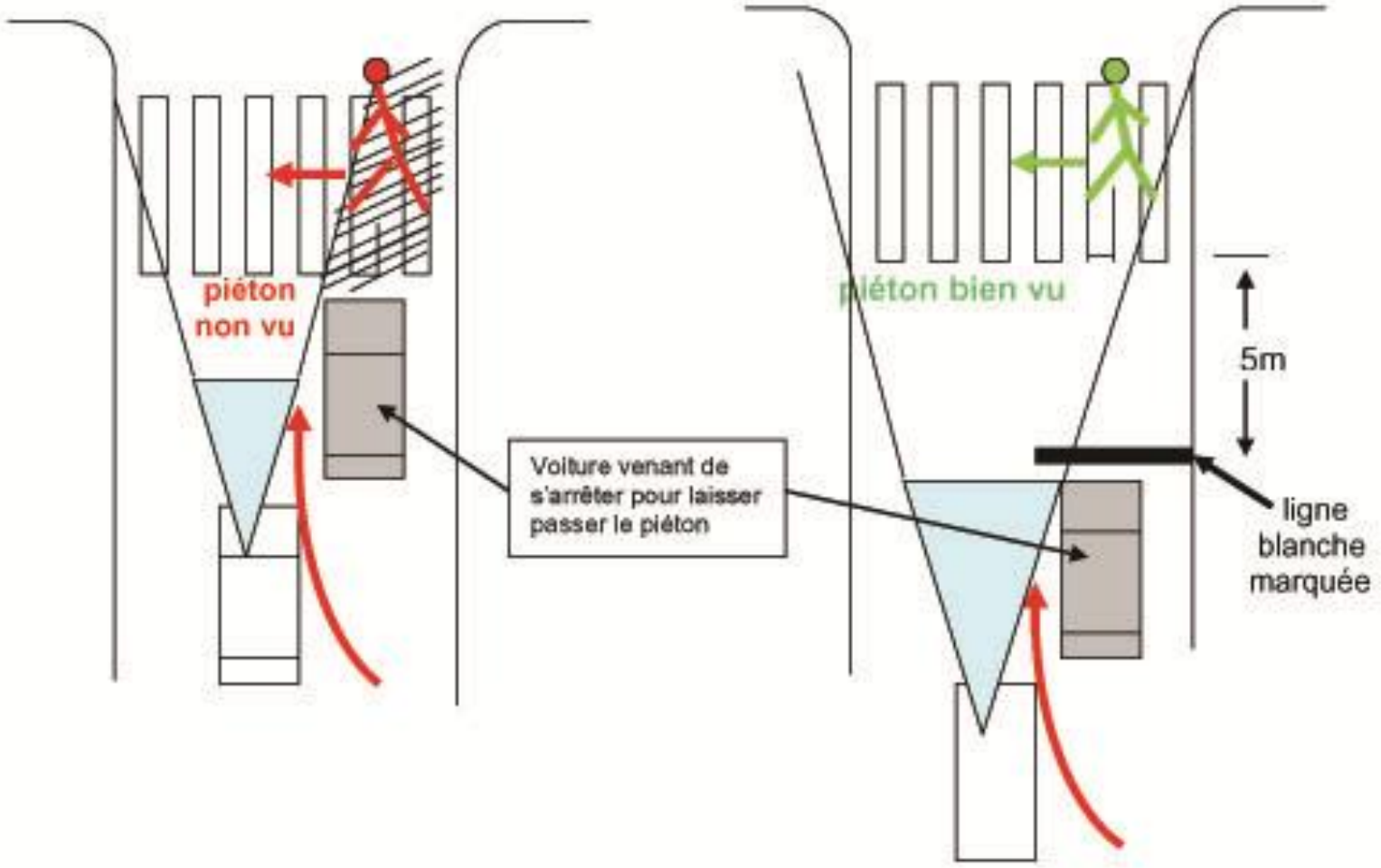
Photos JR non truquées

Estonie

France

Le piéton est masqué : Danger

Le piéton est visible : Sécurité



Beaucoup d'accidents mortels causés par voiture arrêtée trop près du passage piéton

Oscan a été tué à Strasbourg
Une voiture s'arrête pour laisser traverser la rue à une mère de 23 ans s'engageant sur un passage-piéton avec sa poussette, dans laquelle étaient placés ses deux enfants (un an et deux ans).
Une deuxième voiture conduite par une femme de 20 ans, qui suivait **double la première voiture arrêtée et voit trop tard devant elle le piéton** et la poussette qui étaient, jusqu'au dernier moment, masqués par la première voiture. Un des enfants Oscan, a été tué dans le choc, un autre blessé.

Une femme de 78 ans a été tuée à Compiègne. Une femme de 78 ans a été tuée : **elle traversait un passage piéton, devant une camionnette** qui s'était arrêtée pour la laisser passer, un chauffard a doublé la camionnette et a percuté la piétonne qui était masqué par la camionnette, il n'a alors pas pu l'éviter, la percutant et la traînant sur une vingtaine de mètres. *(extrait du journal)*

Nelson tué à Marseille à un carrefour à feu. Un adolescent) qui traversait sur un passage piéton a été tué par un véhicule de police. **Le véhicule de police a grillé le feu rouge, doublant à vive allure un autre véhicule arrêté au feu**

Une piétonne de 71 ans, tuée à Moissac. Claudine Pestou a été tuée, écrasée par un poids lourd alors qu'elle venait de s'engager sur un passage piéton. Un camion s'est arrêté au feu rouge, le feu revenu au vert, son conducteur, a redémarré et n'a pas vu la piétonne, située plus bas que le champ de vision.

À Châteauroux . Un groupe d'enfants a traversé une première partie du boulevard à 2 x 2 voies. Sur l'autre **voie les véhicules circulant sur la file de gauche ont stoppé** mais sur la deuxième file le conducteur voit trop tard les enfants. Le choc a été terrible. Laurent est projeté à 16 mètres et meurt trois jours plus tard.

À Caen un enfant tué. Un jeune conducteur s'est arrêté pour laisser passer la mère et son enfant qui empruntaient un passage pour piétons. Il se serait emmêlé dans les pédales et la voiture a alors **démarré brusquement** heurtant et tuant l'enfant. Aucune trace d'alcool ou de stupéfiant n'a été relevée chez l'automobiliste : aucune mesure judiciaire n'a été prise à son encontre.

Comparons les deux configurations

← Camion arrêté trop près du passage piéton et de ce fait le conducteur ne voit pas le piéton situé dans l'angle mort. Claudine tuée comme cela à Moissac le 31 octobre 2013

→ Camion arrêté à 5 mètres du passage piéton et de ce fait le conducteur voit bien le piéton.

Pratiquement tous les pays d'Europe et du monde
ont adopté depuis longtemps la ligne d'arrêt large et
continue à 5 mètres environ avant les passages piétons
soit aux passages piétons des carrefours à feux,
soit aussi aux passages piétons hors feux.

hors feux (section courante)

sur carrefour à feux

Lausanne Suisse

Suisse

Hollande

Belgique

Danemark

Partout dans le monde, une telle ligne existe devant les passages piétons avec feux et parfois devant les passages piétons sans feux

États-Unis

Espagne

Portugal

Chine

Solution proposable : la ligne semi-continue

Si l'on craint que ce n'est pas dans la culture française de placer une ligne continue devant les passages piétons, il est possible de réaliser une ligne semi-continue qui s'en rapproche le plus. Cette ligne semi-continue est d'une configuration intermédiaire entre la ligne continue utilisée mondialement et la ligne « légèrement discontinue » utilisée en Pologne et en Croatie.

Une ville peut proposer au ministère, d'adopter à titre expérimental des lignes d'arrêt, Déjà certaines villes françaises réalisent actuellement des lignes d'arrêt à titre d'expérimentation

Actuellement devant les feux il est possible en France de peindre une ligne d'effet de signal des feux mais elle est trop fine et trop discontinue, pas assez prescriptive ni assez visible, donc très peu respectée.

Pas visible

Pas respectée

Déjà 2 mesures récentes officielles
pour l'amélioration de la visibilité des piétons traversant la chaussée

1ère amélioration L'arrêté du 23 septembre 2015 ne fixe plus comme « règle générale » la répétition des signaux tricolores circulaires en bas des mâts, mais précise que c'est seulement « possible ».

Maintenant que ce n'est plus la « règle », il faut profiter pour supprimer très vite tous ces répétiteurs **qui n'existent qu'en France** et qui ont l'inconvénient de favoriser le rapprochement des voitures du passage piéton lorsqu'elles s'y arrêtent, donc de masquer le piéton

Les répétiteurs de feux sont nocifs pour la sécurité des piétons car ils incitent les conducteurs à s'approcher des feux, donc des passages piétons.

On ne trouve de répétiteurs de feux qu'en France

France

Autriche

Suisse

Déjà 2 améliorations récentes officielles
pour l'amélioration de la visibilité des piétons traversant la chaussée

2ème amélioration Le décret du 2 juillet 2015 interdit le stationnement 5 mètres avant les passages piétons (135€).

<u>Les municipalités doivent donc :</u>

- supprimer le marquage des parkings situés à moins de 5 m
- confirmer l'interdiction par le marquage jaune (bien que ce ne soit pas nécessaire car la loi suffit)
- verbaliser (135 €)

Déjà 2 améliorations récentes officielles

pour l'amélioration de la visibilité des piétons traversant la chaussée

Si les services centraux (ministères et services techniques) pouvaient établir une 3ème amélioration en officialisant une ligne d'arrêt efficace ce serait un grand pas vers la sécurité.

Les feux tricolores

Attention, le feu tricolore fait augmenter la vitesse.

Il convient de réfléchir
avant d'en installer un

L'amélioration de la sécurité apportée par un feu tricolore n'est pas évidente car n'oublions pas que le feu, lorsqu'il est vert fait augmenter la vitesse, quand il est rouge il diminue la vigilance des piétons or parfois il est brulé.

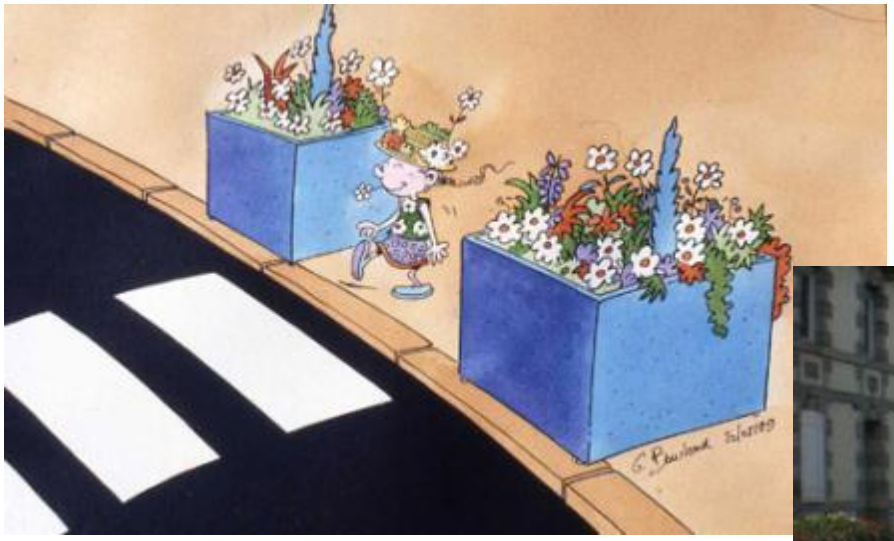
La gêne est diminuée, la gravité des accidents, est augmentée

Les masques à la visibilité

Masques à la visibilité

Une cause d'accident

Proscrire <u>TOUT</u> masque aux abords des passages piétons



L'enfant doit être vu

<u>des pieds à la tête</u>

Les masques à la visibilité

Beau, beau,
mais mortel

Les masques à la visibilité

danger même hors passage piéton ou dans les rues sans passage piéton :

les enfants sont partout !

Reculer la végétation de 1,50 m

Passage d'enfant improvisé :« guillotine »

<u>Abords masqués</u>
danger : un enfant peut surgir sans être vu.

<u>Abords dégagés</u>
sécurité

Ça s'est passé près de chez vous

Les fleurs, mêmes petites, cachent toujours un peu les bambins

Une seule solution : minéraliser 1,50 m : pierre, gravillon, bitume.

Barrières trop pleines : masquent la visibilité

un enfant a été tué ici rue Curial à Paris

Observez : on ne voit pas le pantalon de l'homme, on ne voyait pas non plus l'enfant qui s'approchait

Préférer le barreaudage horizontal :

il ne masque pas

et empêche suffisamment l'enfant de surgir brutalement

Les sorties d'écoles

L'essentiel est de couper l'élan de l'enfant, de l'empêcher de jaillir

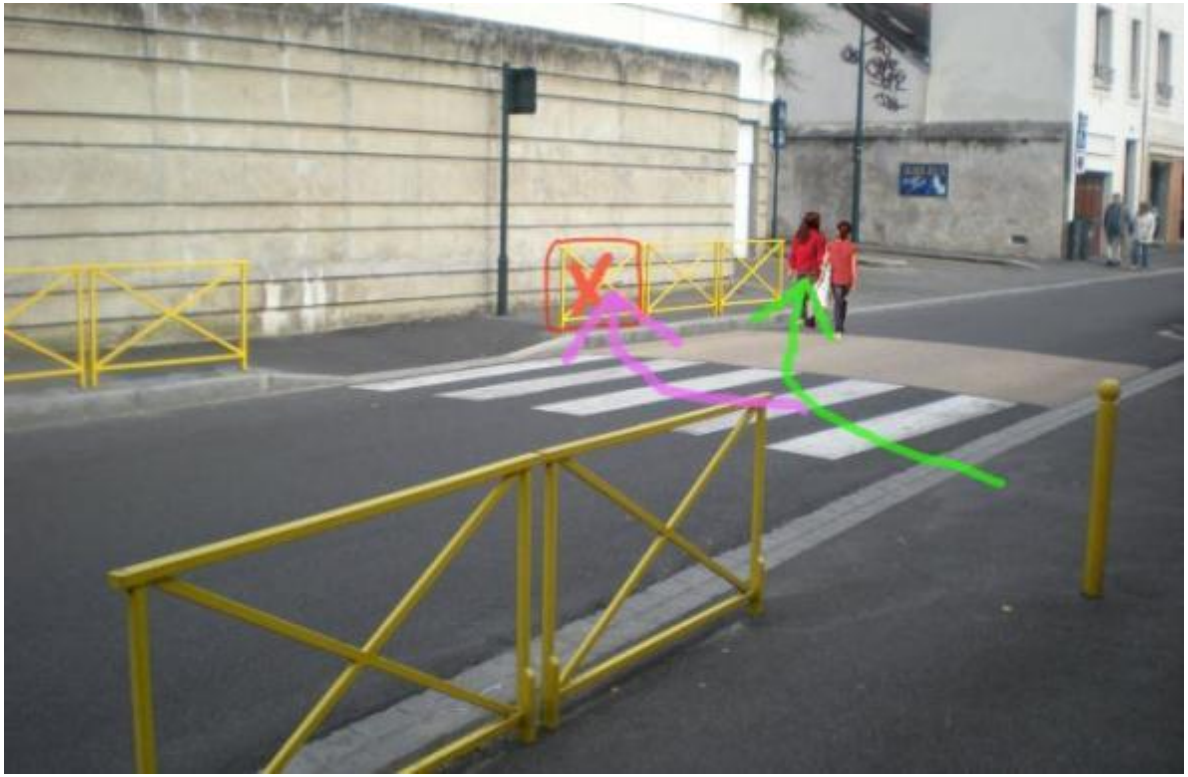
De telles barrières masquent les enfants

Accident mortel rue Curial Paris

Trop de contraintes nuisent :

elles sont contournées (flèche verte)

Ne pas commencer les barrières juste au passage piéton : laisser 1 mètre (croix rouge).



Pompéi : un passage piéton avec visibilité bien dégagée

Masque végétal à la visibilité :

La voiture qui tourne dans le giratoire ne verra pas le tram arriver.

Beaucoup d'accidents se produisent à Nantes

Les aménagements cyclables

Les bandes cyclables conviennent pour les adultes aguerris mais sont dangereuses pour les enfants et les cyclistes non sportifs :

1 - Danger en section courante

2 - Danger aux carrefours

Les bandes cyclables sont dangereuses aussi aux carrefours

Car la proximité ne permet pas à un conducteur (assis à gauche) de voir le cycliste dans l'angle mort trop proche de la voiture à côté derrière, surtout les cars et les PL (chauffeur placé haut). Les statistiques d'accidents le témoignent.

Les bandes cyclables de ce type sont dangereuses pour les enfants : portières qui s'ouvrent, voitures venant de l'arrière qui rasent manque de largeur (théoriquement il faudrait 1,70 m).

Oui : il vaudrait mieux rien car la ligne de peinture instaure en fait une AFFECTATION de voie et les automobilistes se considèrent dispensés de l'écartement de 1 m obligatoire.

Bande cyclable

Espace pour l'éloignement des portières

Noter que le marquage vert n'est plus réglementaire

Un problème avec les bandes cyclables : les voitures y stationnent.

À Paris le dimanche elles sont **envahies**

Le couloir bus ouvert aux cyclistes : bien

sauf que les « 2 roues motorisés » y roulent souvent et vite

Sauf que quelques (rares) chauffeurs de bus les talonnent de trop (!!)

Les fins de bandes cyclables

L'Instruction interministérielle sur la signalisation (article 118-1) n'impose plus ce trait oblique de fin de bande et propose que les fins de bandes puissent être "interrompues sans biseau".
Ce trait est inutile et dangereux pour les cyclistes : un cycliste qui s'arrête est en déséquilibre et risque la chute

Bon exemple de fin de bande cyclable

La Baule : un bon concept entre bande cyclable et piste cyclable, à l'écart du danger

Bande cyclable assez bien protégée

Annecy ou Chambéry (?)

Solution entre bande et piste : assez bien protégé

Lyon

Piste cyclable séparée par des bordures

Bonne sécurité

Piste cyclable séparée par les voitures stationnées

Bonne sécurité

Piste cyclable séparée par des bordures et les voitures stationnées

Bonne sécurité

Piste cyclable mi-hauteur, dite « de Copenhague »
nombreux avantages

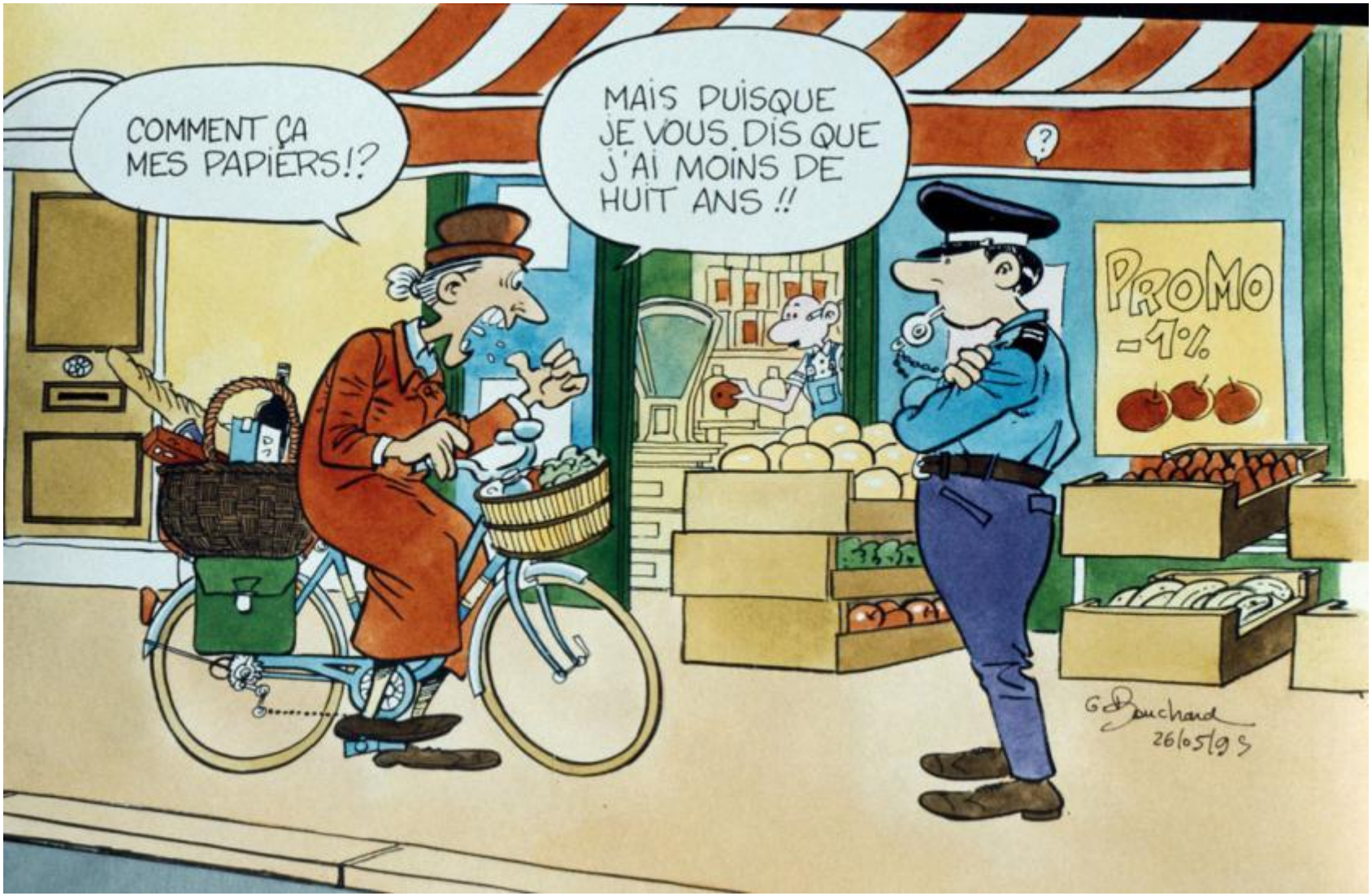
Copenhague

Pistes sur trottoir

Les pistes sur trottoir doivent différencier la piste et la parte piéton de façon visible et détectable (par canne d'aveugle)

C'est le cas pour la photo du haut mais pas pour la photo du bas qui est déconseillée car des risques de collision piéton-cyclistes

Les enfants cyclistes peuvent utiliser les trottoirs s'ils ont moins de 8 ans mais en conservant l'allure du pas et sans gêner les piétons.


COMMENT ÇA MES PAPIERS!?
MAIS PUISQUE JE VOUS DIS QUE J'AI MOINS DE HUIT ANS !!
?
PROMO -1%
G. Bouchard 26/05/09

Piste cyclable séparée par des barrières bois, en périphérie d'agglomération

Piste cyclable en site propre

Itinéraire cyclable en site propre

Voie verte sur ancienne voie ferrée

ouverte aux cyclistes, piétons, rollers, etc.

Malestroit

Itinéraire cyclable en site propre
sur halage le long d'un canal

Malestroit

Le double sens cycliste :

Ce panneau signifie que 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 sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police**.**

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 <u>voitures venant par l'arrière</u>** car **le cycliste <u>ne voit pas</u> arriver les voitures, à l'inverse, en double-sens il VOIT bien les voitures devant lui**

Double sens cyclable

Passer par une rue tranquille à « double sens cyclable » permet souvent d'éviter des rues très circulées dangereuses ou d'y rouler sur les trottoirs .

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 14 septembre 1998 : autorisation de circuler à bicyclette dans les rues piétonnes

Panneau <u>rond</u> bleu
= <u>obligation</u>

Tous les cyclistes devraient rouler sur la piste cyclable, car elle est <u>obligatoire</u>.

Panneau <u>carré</u> bleu
= indication

Les cyclistes peuvent choisir de rouler sur la chaussée ou sur la piste car elle est <u>facultative</u>.

Le maire fixe les limites de l'agglomération

mais ne pas se tromper :

« immeubles bâtis rapprochés »

Le tribunal administratif peut être saisi.

Un panneau 'agglomération posé trop loin en rase campagne n'est pas crédible et de ce fait la vitesse de 50 km/h n'est pas respectée même ensuite dans toute l'agglomération

Transports scolaires

La commune peut œuvrer avec le département, les organisateurs des transports scolaires et les transporteurs pour aménager les points d'arrêt et inciter les enfants à porter le gilet jaune sur le trajet

Arrêtés de circulation

En agglomération (sauf RGC mais il y en a peu en agglo)

Le maire prend les arrêtés pour :

→Les priorités entre les voies

→Les limitations de vitesse à 70 km/h ou inférieures à 50

→Les feux de circulation

Pour les limites de charges sur ponts et les barrières de dégel, c'est le préfet pour les RN et le PCG pour les RD

Le quartier scolaire

Les enfants sont <u>partout</u>, c'est <u>partout</u> qu'il faut agir
et au moins 300 m autour de l'école

Les enfants sont <u>partout</u>, c'est <u>partout</u> qu'il être prudent
et pas seulement à l'endroit de l'école

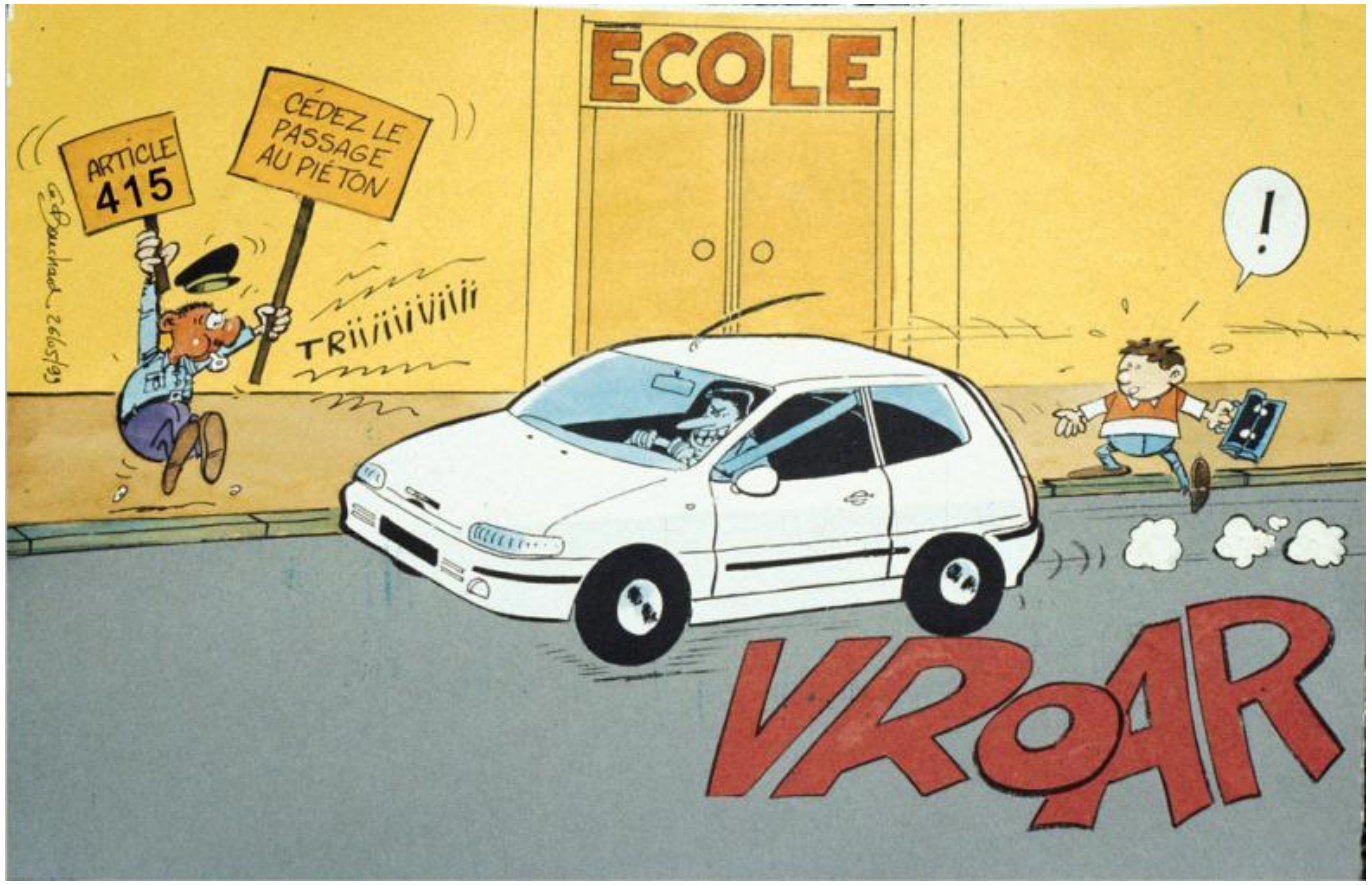
La place de l'agent en sortie d'école

→ La mission des forces de police est de vérifier que la loi est respectée, donc d'être là pour verbaliser les conducteurs qui ne cèdent pas le passage aux piétons. Pour cela, sa place est sur le trottoir : le conducteur ne sait pas, de loin, s'il est là.
→ L'agent fait remarquer aux enfants leurs manquements, sans être trop pesant.

→ Il n'est pas pédagogique pour l'enfant-piéton que l'agent se mette sur le passage piéton , car l'enfant prendra l'habitude de foncer sans regarder
→Il n'est pas pédagogique pour les conducteurs que le barrage de l'agent se substitue à son obligation de céder le passage au piéton.

La place de l'agent dans : sur le trottoir

pour verbaliser les conducteurs qui ne se sont pas arrêtés pour céder le passage au piéton



La formation des mamies-trafic : un devoir des maires

Ce qui est le <u>plus important</u> à enseigner aux mamies-trafic est qu'elles doivent profiter des déplacements pour exiger que les enfants adoptent le bon comportement : regarder des deux côtés pendant toute la traversée

Merci de votre attention