

Lettre adressée le 18 juin 2013 à M. Le Délégué interministériel à la circulation et la sécurité routière

Contenant seulement la partie concernant les rabattements trop rapides après dépassements sur autoroute et voies express

Jacques ROBIN
3 rue du Général de Gaulle
56140 - Malestroit
02 9775 2043
jacques-marie-robin@wanadoo.fr
www.securite-routiere-plus.com

18 juin 2013

à M. Frédéric PÉCHENARD
Délégué interministériel à la sécurité routière

Objet : contribution à la sécurité routière

Monsieur le Délégué interministériel,

Le temps dont je dispose m'a permis d'approfondir les causes de plusieurs types d'accidents de la circulation et de proposer des solutions en mettant à profit mon expérience professionnelle et l'écoute des diverses associations concernées par le domaine de la sécurité routière. L'observation de l'infrastructure et des comportements fait apparaître des anomalies flagrantes et des solutions à l'avenant.

Je suis conscient que des progrès indéniables ont déjà été faits et que les études de divers groupes de travail ont déjà permis des améliorations, mais comme vous le savez mieux que moi, d'une part chaque accident constitue individuellement un drame du fait qu'il est brutal et évitable, et d'autre part l'ensemble des accidents constitue collectivement une perte économique pour la société, ce sont les raisons de mon engagement.

(Suit : le texte concernant le seul sujet des rabattements trop rapides après dépassements sur autoroute et voies express.)

Rabattements trop rapides après dépassements sur autoroute et voies express Ce sujet, comme certains autres sujets ou dangers nécessitent une réflexion sur lesquels je me propose de vous fournir une contribution à la rentrée de septembre (je suis absent, à l'étranger, jusqu'au 1^{er} septembre), mais sans attendre, je tenais à attirer votre attention sur un point dont l'incohérence apparaît de plus en plus flagrante depuis que, fort heureusement, la vitesse limite est à peu près respectée : il s'agit de l'obligation de se rabattre après avoir effectué un dépassement, dont l'exagération de cette obligation constitue une véritable plaie sur autoroute et sur routes à chaussées séparées : se rabattre VITE est différent de "se rabattre quand il faut, sans commettre d'autres infractions".

Comme dans ma lettre du 13 mars, j'entrerai, pour ce sujet, de façon exhaustive dans le détail des explications, je vous prie de m'en pardonner. Depuis la rédaction initiale, il y a 60 ans, de l'article actuellement R.414-10, plusieurs choses essentielles ont changé. Cet article stipule : "*Tout conducteur qui vient d'effectuer un dépassement par la gauche doit revenir sur sa droite sans provoquer de ralentissement du véhicule dépassé*".

Ce qui a changé en 50 ans :

1 -- d'une part la circulation est fondamentalement différente sur les routes bidirectionnelles pour lesquelles le code de la route a été écrit et sur les routes à chaussées séparées qui se sont développées depuis 50 ans.

2 - d'autre part le besoin de faciliter les dépassements sur autoroute n'a plus lieu d'être puisque maintenant toutes les voitures peuvent rouler à 130 km/h et qu'elles n'ont pas le droit de rouler à plus de 130 km/h.

Le devoir de se rabattre (assez vite) à droite était motivé sur les routes bidirectionnelles par le danger de voir survenir en face un véhicule roulant dans l'autre sens. Or sur les routes à chaussées séparées (autoroute, etc.) ce n'est pas le danger qui justifie à la voiture (appelons la A) de se rabattre sur la droite, mais le besoin de laisser vite la voie de gauche libre pour permettre aux voitures B, venant derrière, de doubler également. Ici précisément nous touchons le début de l'incohérence : "de doubler qui ?" De doubler le véhicule C qui roule sur la file de droite ? mais non car B double déjà ce véhicule puisqu'il est déjà sur la file de gauche derrière A. Ce n'est donc pas pour permettre de doubler C mais, en fait, pour permettre de rouler plus vite que la voiture A qui est devant lui. C'est ici que nous nous enfonçons dans l'incohérence : actuellement, contrairement à 60 ans en arrière, toutes les voitures peuvent rouler à 130 km/h, et l'observation montre que dans 99,99 % des cas la voiture A, qui double devant sur la voie de gauche, roule déjà à la vitesse "non verbalisable" (115 sur voies express et 135 sur autoroute). En conséquence, l'incitation que propage les divers entités (médias, forces de l'ordre, autoécoles, ...) d'obliger cette telle voiture A à se rabattre vite, aurait pour raison non formulée de permettre l'infraction des voitures B venant derrière et aurait pour conséquence une queue de poisson faite à la voiture doublée ce qui peut provoquer et sans doute provoque des accidents graves.



Quelle doit être la manœuvre normale ? (voir photos)

La manœuvre normale de la voiture A est d'attendre pour se rabattre quelle ait dépassé la voiture C d'une longueur correspondant aux 2 secondes requises par l'article R.412-12, (soit 72 m à 130 km/h) sinon elle met ipso-facto en infraction la voiture qu'elle vient de doubler.

La voiture ne se rabat pas tant qu'il n'y a pas 2 traits devant la voiture qu'elle dépasse



La voiture se rabat quand il y a 2 traits devant la voiture qu'elle a dépassé



De même, elle doit s'assurer que devant elle une même distance de 72 m la sépare de la voiture précédente. Les forces de l'ordre ne doivent donc pas admonester le conducteur d'une voiture qui ne se rabat pas s'il ne dispose pas d'un créneau de $2 \times 72 = 144$ m entre les deux voitures qui roulent sur la voie de droite : il peut continuer pour dépasser cette autre voiture qui est devant à moins de 144 m. Ceci est expliqué très simplement dans le code de la route belge qui traite du dépassement : "*le conducteur doit reprendre sa place à droite aussitôt qu'il peut le faire sans inconvénient. 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).

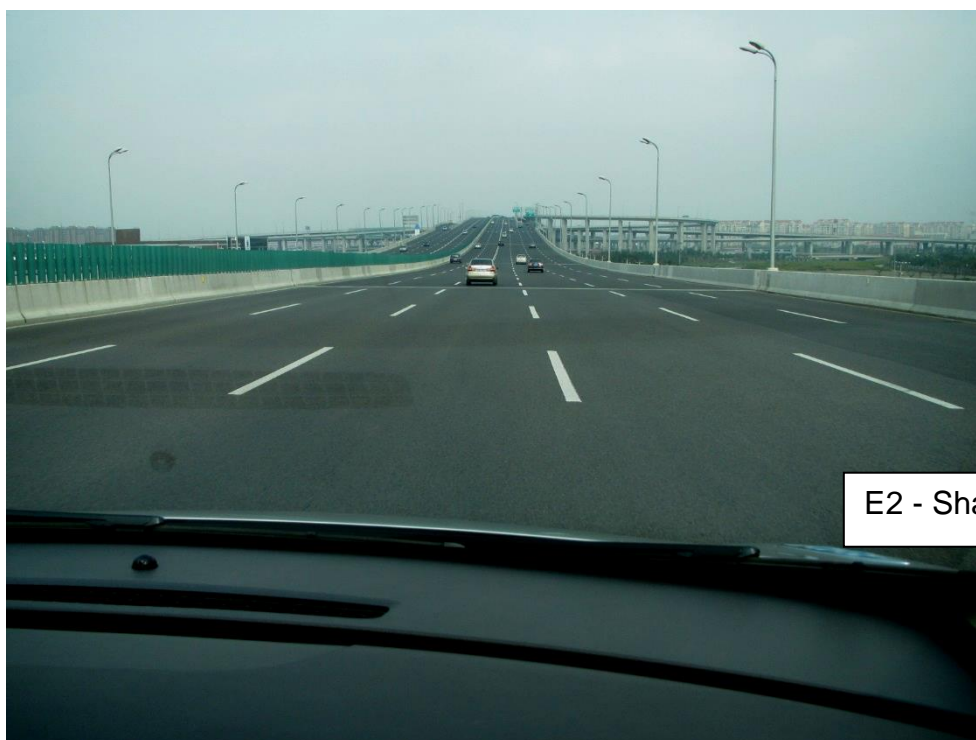


Allons plus avant dans l'observation des comportements des conducteurs réalisant un dépassement sur la voie de gauche, même en l'absence d'une autre voiture derrière : j'observe que souvent, roulant sur la voie de droite autour de la vitesse limite (114 ou 134), je me fais dépasser par une voiture dont le conducteur s'apercevait brutalement que, pour me doubler, il doit dépasser la vitesse sanctionnable, il se passe alors la chose suivante : on lui a tellement ressasser qu'il "ne faut pas rester sur la voie de gauche" qu'il se rabat devant ma voiture mais sans dépasser la vitesse sanctionnable, même si personne ne vient derrière lui, alors que le comportement légal serait celui décrit au paragraphe précédent : de continuer sur la voie de gauche, le temps qu'il faut pour me distancer de 2x72m (ou 2x60m sur route à 110). Ce comportement est nouveau depuis quelques années, c'est-à-dire depuis que les dépassements de vitesse sont réellement contrôlés. Voir Photos A1, A2 et A3.

À l'étranger on ne trouve pas cette hantise de ne pas circuler sur la voie de gauche (photos E1 et E2 que j'ai prises aux US et en Chine)



E1 - US



E2 - Shanghai

Afin d'éviter ces comportements dangereux, deux actions semblent urgentes :
une **modification des articles du code de la route pour différencier, pour les dépassements, le cas des routes bidirectionnelles du cas des routes à chaussées séparées** et une attention particulière des forces de l'ordre pour contrôler et sanctionner les automobilistes qui, sur la voie de gauche, font le "forcing" en roulant trop près de la voiture précédente, en Allemagne ce comportement est plus souvent contrôlé par la police.

Je me tiens à votre disposition, après l'été, pour approfondir toutes observations de votre part concernant ces sujets.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Délégué interministériel, l'expression de mes sentiments respectueux et dévoués.

Jacques ROBIN