

Jacques ROBIN ingénieur routier, accidentologue

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,
dans l'Instruction Interministérielle de Signalisation et
en recommandations près des collectivités

Mis à jour le 19 février en prenant en compte les remarques et suggestions reçues après le premier envoi du 1^{er} janvier. L'ordre a également été modifié, ainsi que certains intitulés

- 1 - **Passages à niveau**. Expérimenter le feu rouge FIXE sur 100 PN
- 2 - **Les contresens** sur autoroute : créer un panneau figuratif.
- 3 - **Rabatement trop rapide sur autoroute** : rappeler dans le Code
- 4 - **L'interdistance derrière un cycliste** : préciser dans le Code de la route
- 5 - **Véhicules tournants au feu vert : code** : s'arrêter pour les piétons
- 6 - **Grands carrefours avec tourne à gauche**. Ne pas bordurer et vitesse 60
- 7 - **Dire dans le Code qu'on doit ralentir à tous les carrefours.**
- 8 - **La "mal position" du panneau stop carrefours** (modifier Instruction Signalisation)
- 9 - **Les aides à la conduite** voitures : les réduire et améliorer l'ergonomie
- 10 - **Déplacer les poteaux téléphoniques proches** : prendre un décret.
- 11 - **Instaurer un décret arbres** : abattage ou 60 km/h, ce que la loi permet.
- 12 - **Le clignotant sur les giratoires** : être plus clair dans le code.
- 13 - **Ligne d'effet des passages piétons** : 50 cm de large au lieu de 15.
- 14 - **Emportiage des cyclistes** et bandes cyclables dangereuses.
- 15 - **Stationnement 5 m avant les PP** : interdire aussi les cycles
- 16 - **Suppression du stationnement marqué avant PP** : rappeler aux maires
- 17 - **Instaurer le "Stop au pas" pour les cyclistes**. Sinon danger de chute
- 18 - **Réexpliquer les bienfaits du 80** - collisions frontales , et arbres
- 19 - **Dépassements avant les PP** : interdire dans le code de la route
- 20 - **Répétiteurs de feux** : les prohiber pour ne pas inciter à mordre le sas cycliste
- 21 - **Largeur des trottoirs** : prendre décret : minimum 2 mètres

Cette liste n'est pas un contrôle de sécurité des infrastructures mais concerne uniquement ce qu'il faut changer dans les textes, les règlements.

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'élabore actuellement, avec le concours de tous ceux qui le désirent : experts de l'administration, ou des associations, ou experts indépendants.

Au nom des familles des 3 000 tués par an, au nom des 16 000 blessés graves dont la mobilité sera perturbée pendant 80 ans, merci à chacun qui lit ces lignes d'agir à son niveau, merci aux décideurs nationaux, services ou élus, aux décideurs locaux, merci aux médias de relayer les bons conseils, merci aux constructeurs de voitures de se diriger vers la sécurité, merci aux associations de tanner tous les agissants.

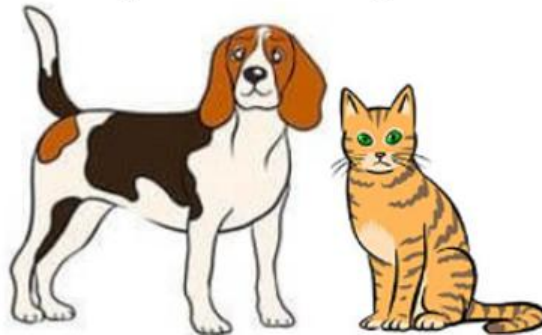
Les solutions sont entre nos mains.



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 assignée 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 devenus orange au cours des temps, et l'orange se rapproche du rouge ce qui rajoute à la confusion surtout lorsqu'ils sont vus isolément. À 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,
Dans l'esprit d'un conducteur moyen, un clignotant rouge n'est pas un feu rouge,
c'est seulement un clignotant, il n'impose pas l'arrêt.**



On ne convaincra jamais les conducteurs qu'un chien est parfois 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.

Le feu clignotant rouge va également à l'encontre des autres situations où c'est le rouge fixe qui signifie "arrêt" (métro, ferroviaire, fluviale, etc.). Dans le domaine ferroviaire, pour les trains, le rouge clignotant signifie de rouler très lentement et le rouge fixe signifie arrêt.

Un feu rouge clignotant est un clignotant, un feu rouge fixe est un feu rouge

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.

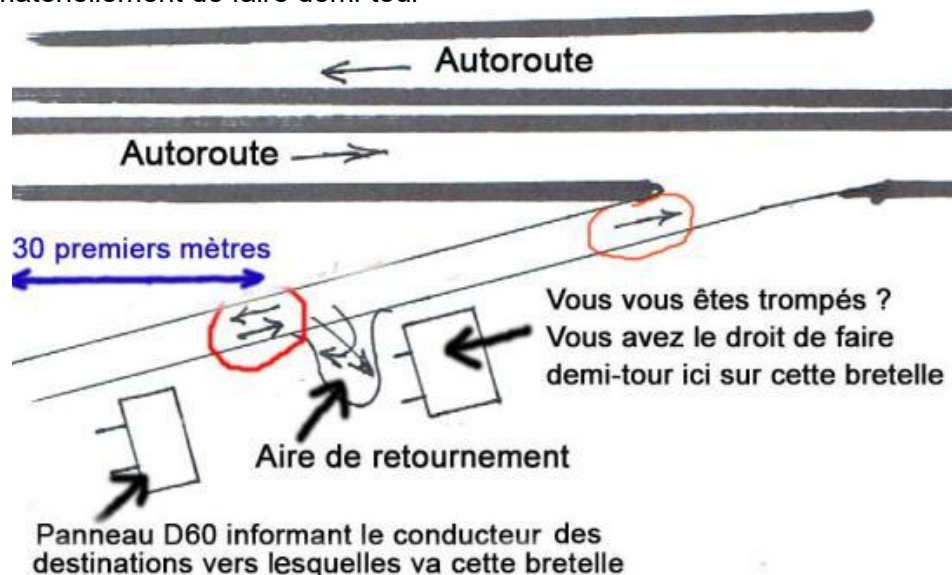
1 - Bretelles de sortie. Beaucoup d'incursions à contresens sont dues à des conducteurs qui sont entrés par erreur par une bretelle destinée à la sortie. Ils se retrouvent donc à contresens. Il convient de mieux signaler et de façon figurative, le danger d'entrer par la bretelle de sortie. La signalisation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

- les rabattements trop rapides après avoir doublé : une plaie !
- 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)

Nous sommes toujours dans le 3^{ème} vœu :
les dépassements sur autoroute



Il faut également **supprimer du Code de la route la sanction** (l'amende de 2^{ème} 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 lorsqu'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).

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

Dans deux grands pays que je connais très 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 déboîtages fréquents
- La conduite en slalom permanent

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

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 en roulant 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 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 trébuché 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.*

Nous sommes toujours dans le 4^{ème} vœu :
l'interdistance derrière un cycliste

4^{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 que les maires puissent 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 que ...

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, même continue pour dépasser un cycliste, quand on peut le faire sans danger (préconisé dans dossier Barbe). Notons qu'actuellement il est seulement autorisé de « chevaucher » cette ligne, c'est-à-dire seulement avec les roues gauches.



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

Il faut 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, **collégien** de 13 ans tué à Libourne.

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 les autres véhicules qui sont derrière lui.

Inspirons-nous encore une fois du code belge qui, de façon générale est toujours plus précis et détaillé : *19.5. Le conducteur qui change de direction doit céder le passage aux piétons qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager.*

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-tendue, les médias et le juge attribuent une force presque équivalente au feu vert de l'automobiliste et au feu vert du piéton. En conclusion, ce flou 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'autoécole 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.

6^{ème} vœu : Les grands carrefours en croix avec voie centrale de tourne à gauche bordurée sont mortels. (C'est une configuration typiquement française)

Il conviendrait de :

1 - Imposer dans l'instruction interministérielle sur la signalisation ET par circulaire interministérielle, de limiter immédiatement la vitesse à 60 à tous les carrefours de ce type et conseiller des bandes rugueuses.

2 – proscrire dans une directive CEREMA, la construction de nouveaux carrefours en croix avec îlot central borduré.

3 – inciter à modifier les existants en "débordurant" les îlots ou en les transformant en giratoire.

La lecture des énumérations d'accidents regorge d'accidents mortels sur ce type de carrefour.

Pourquoi sont-ils dangereux ?

. 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 ('trop 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 sont généralisés les carrefours avec voie centrale de tourne à gauche bordurée. En Allemagne, par exemple, ils sont « non bordurés », seulement peints.

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

– 1 – augmentation de la largeur à traverser. 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.

– 2 – Incompréhension mutuelle : (explications orales recueillies lors d'enquêtes après plusieurs accidents mortels) : au cas où le conducteur qui est au stop démarre parce qu'il n'a pas perçu le véhicule (voiture ou moto) venant de trop loin à droite, le bordurage donne au véhicule prioritaire, la fausse impression que la voiture traversante pourra s'arrêter au milieu, s'y arrêtera du fait qu'il voit arriver le véhicule prioritaire donc LE PRIORITAIRE NE RALENTIT PAS lorsqu'il voit le traversant commencer sa traversée, or le traversant ne s'arrête JAMAIS au milieu car il pense ne pas avoir la largeur suffisante, au contraire il accélère pour arriver vite de l'autre côté, d'où collision. Lors des enquêtes d'accidents mortels, les rescapés prioritaires qui n'ont pas ralenti me l'on dit souvent : **« je n'ai pas ralenti parce que je pensais qu'il allait s'arrêter au milieu »**

– 3 – Les cyclistes. 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, donc ils rasant le cycliste et parfois l'accroche.

Nous sommes toujours dans le 6^{ème} vœu :
les grands carrefours bordurés.

4 – Véhicules masqués par des panneaux. Le bordurage nécessite d'y poser des panneaux ce qui masque les véhicules (surtout motards qui sont petits vus de loin) approchant 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 sans ralentir.



– 5 – L'emprisonnement. Les bordures emprisonnent les voitures en cas de mauvaise manœuvre, inversement si les voies ne sont pas bordurées, un véhicule venant de la voie secondaire et tournant à gauche vers la voie principale, et qui a mal apprécié la vitesse d'un véhicule survenant sur la voie prioritaire à sa droite, n'est pas emprisonné par les bordures et peut éviter la collision en se réfugiant en urgence sur la partie centrale zébrée. De même, un véhicule tournant à droite en quittant le stop peut être évité en urgence par un véhicule survenant de la gauche, et qui pourra se réfugier sur cette voie centrale zébrée.

– 6 – La fonte de la neige. Danger lorsque l'eau de fonte de la neige restée stockée sur les îlots bordurés, s'écoule durant la journée, regèle 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

Voir photo page suivante

Nous sommes toujours dans le 6^{ème} vœu :
les grands carrefours bordurés.



Ci-dessous, limiter dès à présent la vitesse à 60 à tous les carrefours en croix bordurés existants, en attente de les transformer en giratoires



7^{ème} vœu : Ralentir à tous les carrefours

il est nécessaire de dire dans le Code de la route qu'il faut **RALENTIR 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 de la route spécifiaient de ralentir. Les premiers codes de la route (ex. : décret du 12 janvier 1948) spécifiaient bien l'obligation de ralentir aux carrefours :

- décret du 31 décembre 1922 : *Tout conducteur d'automobile 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, de désordre ou de gêne pour la circulation, notamment dans les agglomérations, les courbes, les fortes descentes, les sections de routes bordées d'habitations, les passages étroits et encombrés, les carrefours, lors d'un croisement ou dépassement*

- décret du 12 janvier 1948 : *Tout conducteur d'automobile 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 des 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, relevés 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.

Nous sommes toujours dans le 7^{ème} vœu :
ralentir à tous les carrefours. (suite)

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, mais 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 côtés, 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, 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".

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

Une **FAILLE** est présente 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, j'étais passager de la voiture)



Autre exemple ci-dessous :



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

Nous sommes toujours dans le 8^{ème} vœu :
la mal position du panneau stop.

Autre exemple de panneau stop insuffisamment visible à Sérent (56),
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.

9^{ème} vœu : Les véhicules – Éviter l'exagération des gadgets numériques visuels 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 indications 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 seniors, 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 sont visuelles, il faut quitter la route des yeux pendant 3 secondes !

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, écarquiller les yeux pour déchiffrer, quitter la route des yeux quelques secondes, et ne parlons pas des jours de soleil ou la nuit lorsque la luminosité des chiffres est atténuée. Ce manque de visibilité est une raison pour laquelle le limiteur est peu utilisé.



**Actuellement,
les chiffres du limiteur
sont trop petit, illisibles,
il faut impérativement modifier.**

Le chiffre de la vitesse "limiteur" que le conducteur s'est fixée, est écrit en tout petits caractères presque illisibles.

Voici ce qu'il faudrait ↓ : les chiffres du limiteur gros et bien lisibles



Si l'on craint que le chiffre trop gros du limiteur entraîne une confusion du conducteur avec sa vitesse pratiquée, il suffit d'éloigner les deux chiffres l'un de l'autre et de le faire apparaître d'une couleur différente la vitesse pratiquée, par exemple en **jaune**.

10^{ème} vœu – Faire déplacer les poteaux téléphoniques trop proches des chaussées

(puis, dans un 2^{ème} temps, les poteaux électriques)

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



Les poteaux électriques : jusqu'à 4 m les poteaux électriques sont mortels pour un automobiliste roulant à 80 km/h, même s'ils sont séparés par un fossé une voiture en perte de contrôle saute le fossé



les poteaux électriques sont moins nombreux et en général plus éloignés mais ceux qui sont à moins de 4 m doivent faire l'objet, dès à présent, d'un recensement et de demandes de déplacement près du gestionnaire. Étudier la procédure. Ci-dessus 2 morts en janvier 2026

Nous sommes toujours dans le 10^{ème} vœu :
déplacer les poteaux trop proches.

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 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. (Accident de Teyssode 14 octobre 2024 : 3 morts)



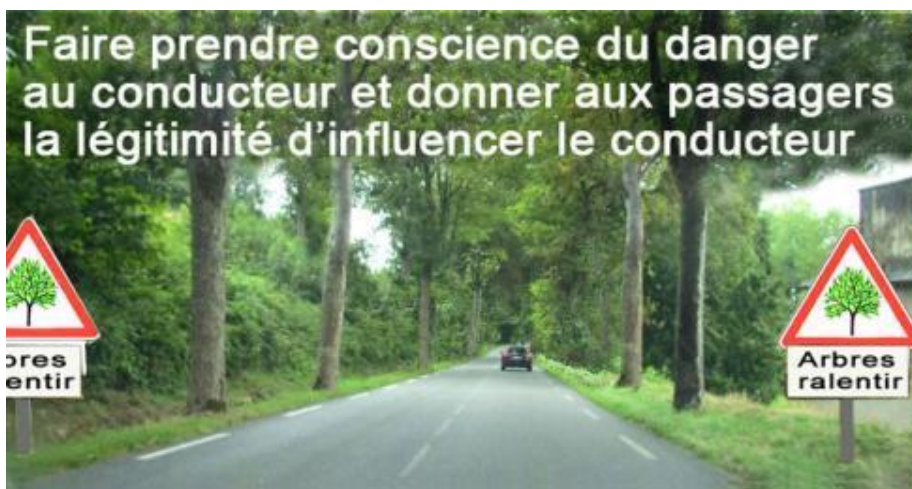
11^{ème} vœu : Les arbres : un panneau "arbres" à instaurer, et un décret abattage à prendre. (la loi permet l'abattage)

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 conducteur qui vient d'avoir son permis n'a pas conscience du danger particulier des arbres, il pense que le 80 km/h est en quelque 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 !".

Arbres 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



Ralentis !
C'est marqué
RALENTIR !

Nous sommes toujours dans
le 11^{ème} vœu : les arbres

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

Limiter la vitesse à 60 km/h : placer tous les 500 m : une paire de panneaux 60 et 4 bandes rugueuses.



Les bandes rugueuses sont à appliquer sur toute la largeur de la chaussée afin de ne pas générer des évitements de ces bandes sur la voie, de gauche.

Arbres 3 La solution glissières contre les arbres est inadaptée si les arbres sont à moins de 3 mètres.

La protection des chocs contre arbres par des glissières est inadaptée car les glissières aussi sont dangereuses si elles sont trop proches et que la largeur laissée entre la chaussée et la glissière est inférieure à 2 mètres.

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. (Accident de Teyssode 14 oct 2024: 3 morts)



Arbres 4 - Proposition de décret d'abattage à prendre.

Une loi protège les arbres il est donc justifié qu'un décret protège aussi la vie des Hommes,

Jusqu'à 4 m de la chaussée les arbres sont dangereux, même pour les conducteurs prudents, le décret fera l'obligation de les abattre. De 4 m à 8 m les arbres sont dangereux seulement par les imprudents, le décret proposé ne comportera donc pas l'obligation d'abattre.

La loi permet l'abattage :

- Pour les arbres isolés sans demande de dérogation**
- Pour les alignements après demande de dérogation justifiée par une proposition de replantation**

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, le décret devra 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.

Impositions pour tous les arbres, en alignement ou non. Sachant que jusqu'à 4 mètres de la chaussée, les arbres constituent un danger même pour les conducteurs prudents, il faut donc imposer l'abattage des arbres situés à moins de 4 mètres.

Dans le cas où les arbres sont préservés par des glissières, imposer l'abattage des arbres et la suppression des glissières si les arbres sont à moins de 3 mètres, car les glissières trop proches constituent un danger de renvoi des voitures vers la chaussée, avec collision frontale.

Impositions pour les arbres non alignés. 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"

Impositions pour les arbres en alignement. Concernant les alignements visés par la loi du 21 février 2022, afin de protéger la vie des automobilistes, imposer dans le décret que les sections d'arbres d'alignement situés à moins de 4 m doivent, en attente de leur abattage, être limitées à la vitesse de 60 km/h avant le douzième mois suivant la signature de présent décret, selon les dispositions suivantes : la signalisation sera composée d'un panneau B14-60 avec des panonceaux "arbres" et accompagnée d'une série de quatre bandes rugueuses sur la largeur totale de la voie. 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.

Les futures plantations 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.

12^{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).



Sur les giratoires courants, tout le monde circule AU MILIEU : voitures et cyclistes, à la même vitesses, l'un derrière l'autre



C'est seulement dans les très TRÈS grands giratoires , dont les voies sont marquées au sol, que l'on met son clignotant (article 412-9 du Code de la route)



Le clignotant dans les giratoires courants est une ineptie

Pourquoi :

1 - parce que lorsqu'une voiture entre dans un giratoire on sait très bien qu'elle va en sortir dans les secondes qui suivent,

2 - et si l'on clignote trop tôt **on trompe** celui qui attend à la sortie précédente.

D'ailleurs le code ne l'impose pas, mais il est flou, il faut l'écrire plus clairement dans le code et le faire savoir aux auto-écoles, officiellement.

3 – En plus c'est dangereux car on impose au conducteur d'occuper son attention sur le maniement du clignotant à un moment où il a le plus besoin de toute son attention pour veiller aux autres usagers : voitures et cyclistes

Explications détaillées

D'abord, historiquement pourquoi y a-t-il des marquages concentriques néfastes sur les 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 par un tireté mixte point-trait, et lorsque les giratoires sont arrivés en fin 1970, il a bien fallu faire passer ce trait d'axe point-trait à quelque part, pour le calcul de l'ordinateur, 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, sans être 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 inopérant si on clignote trop tard.

L'« actionnement » d'un clignotant doit, logiquement, et réglementairement, 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 bretelle où on veut sortir, ce qui trompe les automobilistes qui sont en attente à la bretelle précédente et qui risquent donc de profiter pour entrer et d'entrer en collision avec le véhicule clignoteur.

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.

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, le conducteur qui s'apprête à sortir n'a pas à le signaler mais doit porter toute son attention à la présence possible d'autres véhicules ou de cyclistes sur sa droite. »

13^{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 vraiment 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".



14^{ème} vœu – Éviter l'emportiérage des cyclistes et les bandes cyclables dangereuses

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

Les risques : Risque de blessure en chutant à terre et risque de se faire écraser par une voiture qui suit. La blessure est souvent aggravée par la forme de la portière : le haut devrait être droit et arrondi, et non obliqué vers l'arrière et pointu : voir photo



Photos extraites de la vidéo de Laura Wojcick (LeParisienWatch)

Page suivante :
Comment éviter l'emportiérage des cyclistes.

Deux façons d'éviter l'emportiérage des cyclistes : agir sur la portière et agir sur l'infrastructure

1 – Portières : soit réaliser des charnières à crans très durs

La charnière de portière fortement crantée évite l'ouverture brutale de la portière sur toute sa largeur par un simple petit coup d'épaule.

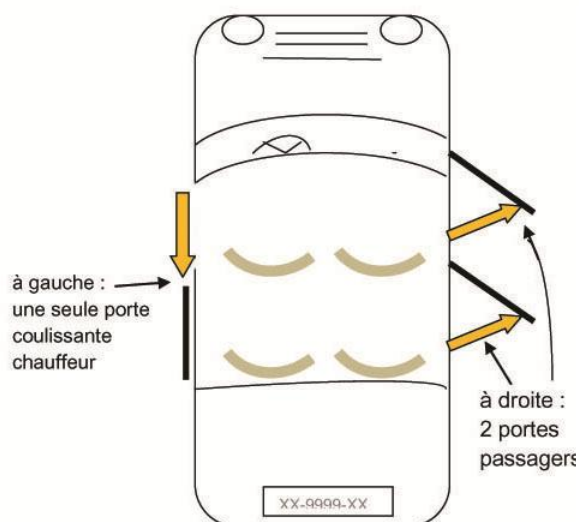
C'est réalisable et acceptable aucun problème : exemple sur l'Audi 'Audi ci-dessous : on voit que la charnière est munie de 3 crans SOLIDES permettant successivement quatre positions : **on ne peut pas facilement passer plusieurs crans rapidement** de telle sorte que la portière s'ouvre d'abord de 20 cm pendant deux secondes, de façon à ce que le cycliste qui arrive par derrière voit ce début d'ouverture et ne soit pas surpris et que le conducteur puisse voir derrière en se tournant.

Si l'on craint que ce soit trop dur pour les enfants, réaliser des crans durs du côté gauche, et des crans souples, comme actuels, du côté droit, puisque les enfants descendent du côté droit.



1^{er} cran : la portière s'ouvre seulement de 20 cm pendant 2 secondes

2 - Soit réaliser la portière 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.

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

Nous sommes toujours dans
L'emporiage des cyclistes

2^{ème} moyen pour éviter l'emporiage des cyclistes : agir sur l'infrastructure :

Réaliser soit une piste cyclable séparée, soit partager la chaussée avec les voitures, sans aménagement spécial, soit une bande cyclable mais large et hors stationnement.

Interdire dans l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière, les bandes cyclables de moins de 2,50 m côtoyant le stationnement,



Une telle bande étroite près des voitures stationnées dépossède le cycliste de son droit.

Le décret du 2 juillet 2015 stipule "*qu'un conducteur de cycle peut s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée, d'une distance nécessaire à sa sécurité*".



J'ai circulé
en vélo à
Shanghai

Nous sommes toujours dans
L'emportière des cyclistes

Quatre solutions sont possibles au lieu de réaliser des bandes cyclables dangereuses :

1^{ère} solution : piste cyclable séparée :

Faire une PISTE cyclable séparée de l'autre côté des voitures stationnées : entre le trottoir et les voitures stationnées.



2^{ème} solution :

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.



Nous sommes toujours dans
L'emportière des cyclistes

3ème 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.

Marquer au centre de chaque voie



L'exemple de San Francisco :



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

Le panneau explicatif est reproduit en gros sur la droite :
"Les cyclistes ont le droit de circuler en pleine voie"
ça fonctionne très bien : sur place, j'ai toujours noté une circulation apaisée entre les cyclistes et les automobilistes

Nous sommes toujours dans l'emportière des cyclistes

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.



15^{ème} vœu : interdire **TOTALEMENT** le stationnement 5 m avant les passages piétons. C'est-à-dire y compris pour les CYCLES, on met les arceaux vélos un peu plus loin.

Le décret du 2 juillet 2015 interdit le stationnement des véhicules dans les 5 mètres à l'amont des passages piétons, SAUF pour les cycles et autres divers engins. Mais les cycles et autres véhicules légers ne sont pas transparents, et les enfants sont petits. C'est la vie ou les blessures des enfants qui sont en jeu : il faut qu'ils soient très visibles lorsqu'ils APPROCHENT, or ils ne le sont pas dès il y a plusieurs vélos ! Or il est possible de reculer de 5 mètres l'emplacement de stationnement des vélos (voir photo), mais ce serait perdre une place de parking, donc plusieurs à l'échelle de la ville et les municipalités ne le veulent pas. Qui a demandé ce « sauf cycles », qui a accepté de l'écrire dans le décret ? On se rapproche du risque d'homicide par négligence.

Photo ci-dessous : il n'y aurait pourtant **AUCUN** inconvénient à déporter le parking vélos de 5 mètres en amont !



Si l'on permet les cycles, l'expérience montre que les motos s'y mettent toujours et on ne les verbalise pas, or les motos masquent les enfants.



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

La suppression consiste à effacer le marquage, et si possible à matérialiser l'interdiction de stationner, mais surtout sans y ajouter des obstacles à la visibilité comme ce seraient des bacs à fleurs ou des mobiliers qui peuvent masquer des enfants.

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,



17^{ème} vœu – Les STOPS

La pléthore de panneaux stop non justifiés

La gêne et le danger pour les cyclistes – le "stop au pas"

La pléthore de panneaux stop non justifiés.

La priorité par le panneau Stop a été instaurée vers 1950 pour imposer aux conducteurs de s'arrêter aux carrefours où il n'y avait pas de visibilité, c'était normal. Aux autres carrefours, on plaçait un panneau "cédez le passage" sur l'une des voies, celle qui était la moins importante, afin de donner priorité à l'autre voie plus importante et donc de ne pas bloquer le carrefour. Là on était encore dans ce qui est normal. Mais au cours des décennies suivantes, des priorités par panneau Stop ont été étendues aux carrefours où l'on voulait permettre aux véhicules circulant sur la voie prioritaire, de ne pas être du tout gênés et donc de passer SANS RALENTIR. Ce fut le début des ennuis car pour maintes raisons le conducteur de la voie secondaire pouvait ne pas s'arrêter totalement, ou redémarrer inopinément, par exemple par maladresse ou confusion des pédales, ou à cause du brouillard, etc. De ce fait, la conjugaison du « non ralentissement du prioritaire » et du « non arrêt accidentel du secondaire » générait une collision grave qui n'aurait été que « non grave » avec une priorité « céder le passage » où le prioritaire n'était pas incité à passer sans ralentir. En résumé, on gênait tout le monde en les obligeant à marquer le stop et on n'avait pas, en retour la sécurité escomptée.

Les Stop ont remplacé par des accidents mortels, les accidents qui n'auraient été que matériels avec un "céder le passage".

La gêne et le danger particulier pour les cyclistes

C'est lorsqu'il s'arrête et qu'il redémarre que le cycliste risque la chute et l'attention qu'il doit porter à la circulation est amoindrie par l'attention qu'il porte à son équilibre lors du redémarrage

Beaucoup de stops qui ne sont pas vraiment justifiés mais jusqu'à présent on ne s'en est pas rendu compte car cela ne gêne pas les automobilistes du fait qu'ils sont sur 4 roues et cela ne les gêne donc pas de s'arrêter : 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, à la vitesse du pas car à faible vitesse le cycliste voit suffisamment des deux côtés sans le contraindre à s'arrêter.



Nous sommes toujours dans les stops et les cyclistes



L'obligation de l'arrêt génère deux dangers pour les cyclistes :

- risque de chute à l'arrêt et au redémarrage
- risque de diminuer l'attention portée à la circulation du fait que cette attention est accaparée par l'équilibre du redémarrage.

La solution : le « Stop au pas » pour les cyclistes.

La solution, le besoin, la sécurité, serait de permettre aux municipalités d'instaurer à CERTAINS carrefours urbains bénéficiant d'une bonne visibilité, le « stop au pas » pour les cyclistes. Il conviendrait d'instaurer cette possibilité dans le code de la route.



L'exemple similaire de l'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. 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 qu'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 »

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

Vœu : expliquer et ré-expliquer et ré-ré-expliquer, matraquer, convaincre les Présidents de départements de rester au 80 km/h ou de revenir au 80 km/h.

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.

Contre l'argument "que l'on roule à 80 ou à 90, c'est pareil, de toutes façons, en cas de choc on est mort".

Non, 80 et 90, ce n'est pas pareil : à 90 on est mort ou blessé grave, à 80 on est blessé léger, la plupart du temps.

En plus des arguments habituellement utilisés (gain de temps infime, etc.), je me suis penché particulièrement sur la différence de la décélération subie par les occupants, DANS la voiture, entre 80 et 90 km/h, en partant de la donnée 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/s² pour une vitesse de 80 km/h et de 200 m/s² pour une vitesse de 90. Cette différence revêt une importance car une décélération de 150 m/s² est supportable par le corps humain alors que 200 m/s² est quasiment toujours mortelle, car les viscères (poumon, foie, etc.) se déchirent contre les parois osseuses. Entre 80 et 90 nous ne sommes donc pas dans un simple coefficient 8 /9ème mais à une frontière entre les blessures supportables et risque de mort ou de blessures handicapantes

Contre l'argument « belle route droite ».

Le grand argument des partisans du 90 est de dire "sur cette belle route 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 eux-mêmes



Homicide par négligence : Prendre la décision de remonter la vitesse à 90 constitue le risque d'être accusé, en cas d'accident mortel, d'homicide par négligence.

Nous sommes toujours dans
Maintien de la vitesse à 80

Les deux cas où le 90 est mortel et qui justifient de limiter sa vitesse à 80 : les arbres et les collisions frontales.

Les arbres. Une explication est donnée dans le 11^{ème} vœu sur le danger des arbres à moins de 4 m, explication également que la protection des chocs contre arbres par des glissières est inadaptée car les glissières aussi sont dangereuses si elles sont trop proches et que la largeur laissée entre la chaussée et la glissière est inférieure à 2 mètres.

Une vitesse de 90 km/h sur une route bordée d'arbres est mortelle, même si l'on met des glissières car les glissières font rebondir, d'où collision frontale : (Accident de Teyssode 14 octobre 2024 : 3 morts)



Photo non truquée

Une vitesse de 90 km/h sur une route bidirectionnelle est mortelle.



19^{ème} 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).

Inspirons-nous du Code belge qui ne comporte pas cette aberration : 17.2. « *Le dépassement ... est interdit lorsque le conducteur à dépasser s'approche de ou s'arrête devant un passage pour piétons* »

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.

20^{ème} vœu : Suppression des répéteurs de feux .

Les avis des cyclistes sont partagés sur leur suppression.

Les arguments pour leur conservation. Certains militent pour leur conservation afin que les cyclistes qui sont dans le sas voient bien le feu. D'autres cyclistes au contraire demandent de les supprimer afin que les conducteurs ne soient incités à s'approcher du feu et ne grignotent pas le sas cycliste. En fait, le problème est lié au marquage de la ligne d'arrêt en amont des feux : **si** un nouvel arrêté l'élargit à 50 cm (au lieu de 15) et l'impose effectivement à 5 m (et non "de 2 à 5 m) **et si** les villes appliquent largement cette ligne, la suppression des répéteurs sera moins nécessaire, mais ce n'est ni pour demain ni pour après-demain ... Si on trouve que c'est trop long d'enlever les boîtiers, il est toujours possible d'enlever, de suite, les ampoules et d'appliquer un masque.

Les arguments pour leur suppression : c'est une particularité 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'arrêt à 5 mètres du

paragraphe précédent. Concernant le répéteur de feux, l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) stipulait que le répéteur était la règle générale, l'IISR a été modifiée et ne dit seulement maintenant que ce répéteur est "possible". Si l'on ne veut pas inciter les conducteurs à trop s'approcher du feu, la suppression serait à porter à l'IISR Instruction interministérielle sur la signalisation routière.



Il faut noter que la venue des voitures électriques, milite pour le respect de l'arrêt des voitures à 5 m des feux car ;

- 1 - le couple moteur au démarrage des voitures électriques est très fort
- 2 - elles sont silencieuses, donc le piéton n'a aucune chance de pouvoir éviter l'éviter si elle est trop proche et démarre trop tôt ou si le piéton passe trop tard.



21^{ème} vœu : Largeur des trottoirs : minimum 2 mètres

Établir une obligation de "minimum 2 mètres" par décret.

Trottoirs étroits : une habitude héritée du passé. L'habitude héritée du passé a été de privilégier la circulation automobile, donc la vitesse et la largeur qui lui était attribuée pour circuler et pour stationner, au détriment des largeurs attribuées aux piétons qui étaient considérés comme suffisamment habiles pour se déplacer en s'adaptant à des faibles largeurs, en descendant éventuellement sur la chaussée si le trottoir était occupé par de trop nombreux piétons.

Par contre, du fait que les personnes handicapées ne pouvaient pas descendre du trottoir, des normes ont été établies pour leur permettre de se croiser :

- 1,40 m par arrêtés du 15-1-2007 et 18-9-2012 suite au décret 1658 de 2006.

- 1.80 m recommandé par le fascicule P08-350 de l'AFNOR.

Mais trop souvent les services des villes s'en tiennent au minimum de 1,40 m qu'ils ont en tête, recommandé pour que les personnes handicapées puissent se croiser. Ils ont ce chiffre en tête, sans prendre en compte que cela ne correspond pas aux besoins des piétons pour se déplacer correctement et parfois ils sont nombreux. Le respect de ce "1,40 minimum" est devenu pour beaucoup de ville, un "1.40 maximum", pour être en règle.



Il conviendrait donc qu'un décret soit pris pour fixer à 2 mètres minimum la largeur des trottoirs.

Fin des 21 vœux pour 2026

(rectifiés le 19 février 2026 suite aux premières remarques reçues)

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