12-2-21

Module de mise à niveau

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

à l'intention des seniors

et des non seniors

Jacques ROBIN

1 h 50 environ

jacques-marie-robin@wanadoo.fr www.securite-routiere-plus.com

Que vous inspire cette photo ?

C’est une zone de rencontre :

Décret N° 2008-754 du 30 juillet 2008
zone de rencontre

- section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de **tous les usagers**.

- Dans cette zone, les **piétons** sont autorisés à circuler **sur la chaussée** et bénéficient de la priorité sur les véhicules.

- La vitesse des véhicules y est limitée à **20 km/h.** Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes

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

mais en plus,

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

Zone de rencontre

Panneau belge et Suisse

Panneau français

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

Exemple Tallinn Estonie

Que vous inspire cette photo ?

C’est une zone 30

Dans une zone 30, tous les véhicules sont autorisés, mais sans dépasser la vitesse de **30 km/h**

Pour les piétons, rien n'est changé : ils peuvent **traverser** comme dans toutes les rues ordinaires limitées à 50.

Décret du
29 novembre 1990

En zone 30, tous les véhicules sont autorisés circuler mais à moins de **30 km/h.** Les piétons peuvent **traverser** comme dans toutes les autres rues ordinaires limitées à 50

Le double sens cycliste :

Dans les rues comportant ce panonceau, les cyclistes peuvent circuler dans les deux sens

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

Le double sens cycliste :

Ce double sens <u>peut</u> être matérialisé par une bande cyclable, ... Ou ...

Le double sens cycliste

La matérialisation <u>peut</u> être un simple logo marqué, ou ...

Le double sens cycliste

Le double sens <u>peut</u> 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 (photo ci-dessous).**

À l'inverse, en circulation à double sens, le cycliste <u>voit bien</u> les voitures <u>devant</u> lui (photo page suivante)

À l'inverse, en circulation à double sens,

le cycliste <u>voit bien</u> les voitures <u>devant</u> lui

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

(rappel : les enfants de moins de 8 ans sont autorisés, eux, à circuler sur les trottoirs)

Que vous inspire cette photo ?

Modifications suite au décret du 14 septembre 1998 :

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

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

2 – autorisation de circuler à bicyclette dans les rues piétonnes

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

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

Doubler un cycliste lorsqu'il y a une ligne continue : 2 solutions :

- Soit on rase le cycliste à moins de 1,50 m, sans chevaucher la ligne continue c'est une infraction dangereuse

- Soit on chevauche la ligne continue sans raser le cycliste : est-ce autorisé ? Réponse : photo suivante

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

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

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

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

4 – suppression de l'**obligation** pour les cyclistes d'emprunter les bandes : en plaçant un **panneau carré bleu** photo ci-dessous

À l'inverse, (ci-dessus), si le panneau est rond, les cyclistes sont obligés de circuler sur la piste cyclable. Dans ce cas, les 3 cyclistes à gauche sur la photo seraient donc en infraction ,

Décret du 30 juillet 2008

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

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

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

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

C'est un article que souvent les assurances et les juges négligent de prendre en compte dans le partage des responsabilités,

Décret du 12 novembre 2010

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

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

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

amende de deuxième classe :
35€

L’usage du <u>téléphone</u> tenu en main est interdit par décret (3 juillet 2012)

-- -- --

Le port à l’oreillette de tout dispositif **<u>susceptible</u>** d'émettre du son, **est interdit par décret** (24 juin 2015)-

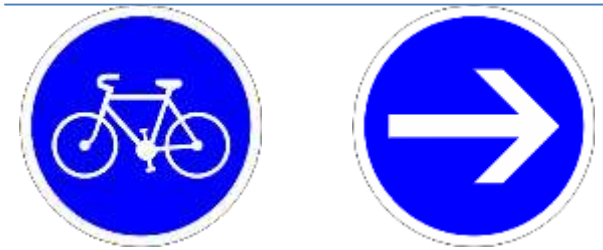
-- --

Si en plus vous commettez une autre infraction pendant que vous êtes en train de téléphoner, c’est la suspension du permis (décret du 18 mai 2020)

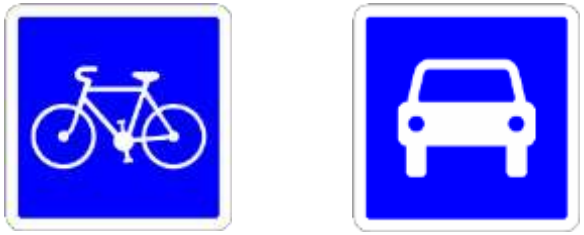
Rappel des principes des panneaux

Triangle : danger

Rond rouge : interdiction



Rond Bleu : obligation



Carré Bleu : indication

<u>Carré bleu</u> = panneau d'indication

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

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

Que vous inspire cette photo ?

Circulation sur autoroute ou voie express

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

2 secondes à 110 km/h c'est : 60 m (110/3,6 x 2 = 61m)

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

2 traits c'est 70 m

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

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

Interdistance 2 sec

à 130 km/h il faut 2 traits (= 70m)

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

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

« provoquer le ralentissement du véhicule dépassé »

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

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

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

Si, malgré tout

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

<u>ne pas insister</u> : ralentir

pour avoir de nouveau un intervalle suffisant devant vous.

Que faire si . . ?

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

Et là (je suis en train de doubler), que dois-je faire

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

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

A priori, il faut continuer, sur la file de gauche, le temps qu'il faut

→ sans dépasser la vitesse maximale autorisée, ou peu (ex 5 km/h)

→ sans se rabattre trop près de la voiture doublée

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

(appel de phare, très proche derrière)

Que faire ?

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

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

Que faire si . . ?

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

Photo J. Robin

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

Le clignotant pour le dépassement normal sur autoroute et voie express

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

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

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

Mais ensuite, lorsqu'on est sur la file de gauche on arrête son clignotant,

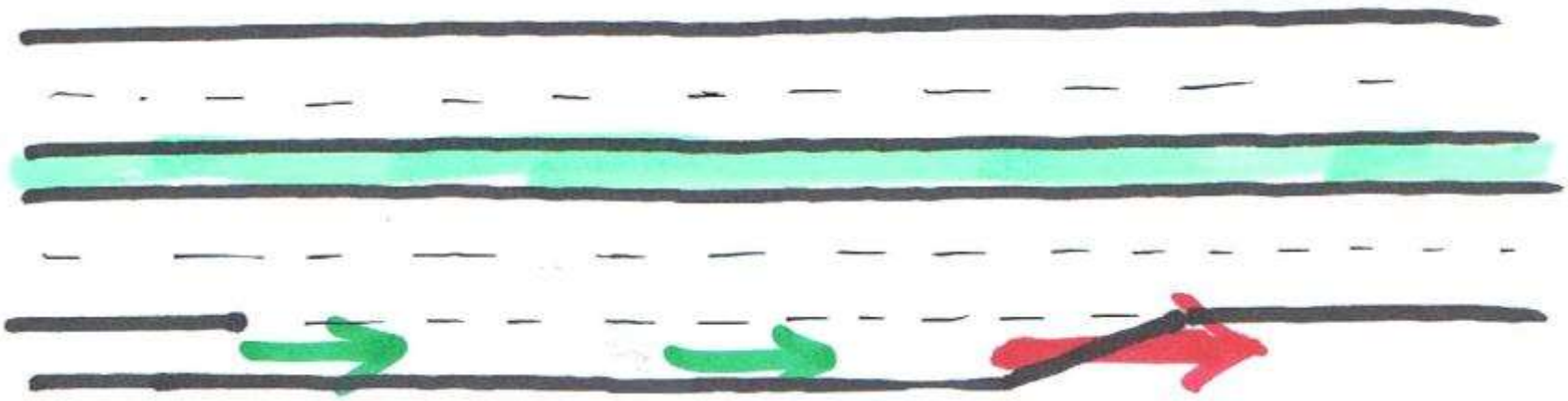
car le code dit qu'on l'actionne **quand on s'apprête à se porter à gauche, pas quand on est à gauche**

L’entrée sur autoroute

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

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

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



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

Le danger de doubler un camion s'il pleut

Les pneus du camion soulèvent beaucoup d'eau :

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

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

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

Article R. 413-2 du code de la route :

vitesse maximale autorisée sur voie express

Article R. 413-2 du code de la route :

vitesse maximale autorisée sur route bidirectionnelles

Recommandation pour les séniors et les non séniors

Limiteur et régulateur de vitesse

Le limiteur

empêche de dépasser la vitesse qu'on a réglée

intéressant pour <u>toutes</u> les routes et autoroute

l'utiliser le plus souvent possible

Le régulateur

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

- intéressant **<u>seulement</u>** sur les autoroutes et les voies express (110–130) <u>mais pas sur les bidirectionnelles (à 90)</u>

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

La traversée des piétons

La traversée des piétons

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

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

etc. quoi ?

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

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

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

Les trois mots soulignés sont nouveaux :

Avant, le piéton devait être « **engagé** »
Et en plus, on ne demandait pas au conducteur de **s'arrêter**

1er cas : piétons s'engageant

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

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

Le conducteur doit s'arrêter

1er cas : piéton s'engageant

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

2ème cas : piéton manifestant clairement son intention de s'engager (il n'y a pas mouvement)

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

Ne faire aucun geste !

2ème cas : piéton manifestant clairement son intention de s'engager (il n'y a pas mouvement)

)

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

Ne faire aucun geste !

2ème cas : piéton manifestant clairement son intention de s'engager (il n'y a pas mouvement)

Le conducteur doit s'arrêter

Dans tous les cas :

Se <u>montrer</u>,

<u>regarder</u> la voiture,

avoir la <u>posture</u>,

attendre l'arrêt

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

Que vous inspirent ces 2 photos ?

Passage piéton ou pas

Le marquage de passages piétons n'est absolument pas obligatoire, au contraire : dans les petites et moyennes rues la consigne est donnée aux gestionnaires de ne pas en placer car **cela pénaliserait en fait les piétons** car si un passage piéton est marqué, on enlève ipso facto le droit aux piétons de traverser 50 m avant et 50 m après; Il faudrait donc qu'ils fasse un détour jusqu'au prochain passage piéton ou qu'ils enfreignent délibérément la loi

Il faut savoir que :

le passage piéton ne rajoute aucun droit aux piétons

et ne rajoute aucun devoir aux automobilistes :

ils sont tenus de céder le passage au piéton aussi bien sur les passages piétons quand il y en a, que tout le long des rues qui n'ont pas de passage piéton : l'article R-415-11 qui demande au conducteur de céder le passage aux piétons n'assortit nullement ce devoir à l'obligation de marquer des passages piétons.

Passage piéton réglementaire : on n'a pas le
droit de traverser 50 m avant et 50 m après

Il ne faut pas marquer de passage piéton dans les rues de moyenne importance, ni en zone 30,

Par contre, on peut marquer des passages piétons <u>suggérés,</u> on a le droit de traverser à côté , où on veut

Passage piéton réglementaire : on n'a pas le
droit de traverser 50 m avant et 50 m après

Passage piéton suggéré,
on peut traverser où on veut, à côté

Passages piétons suggérés

on a le droit de traverser à côté , où on veut

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

Que vous inspire cette photo ?

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

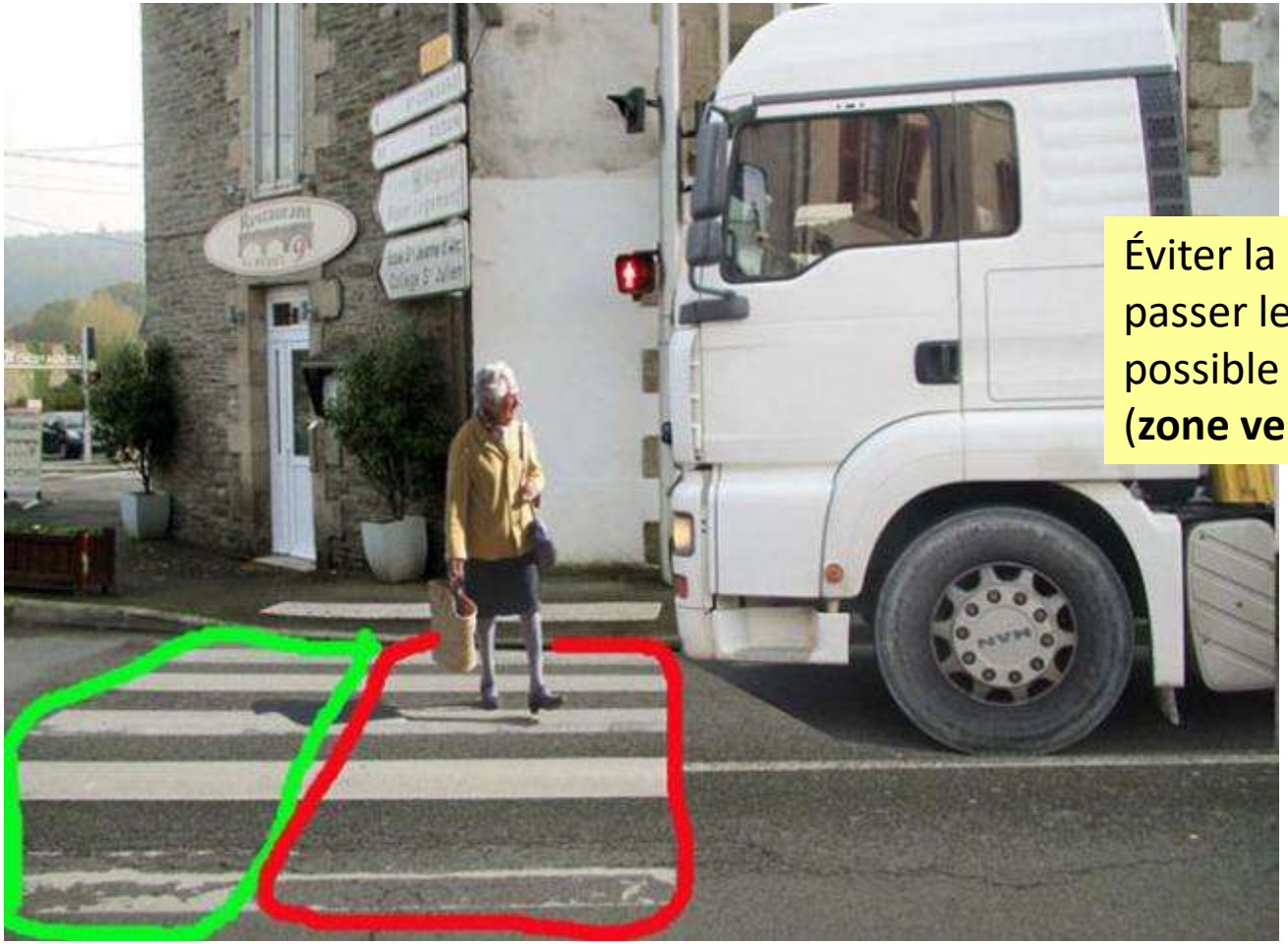
Que vous inspire cette photo ?

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

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

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

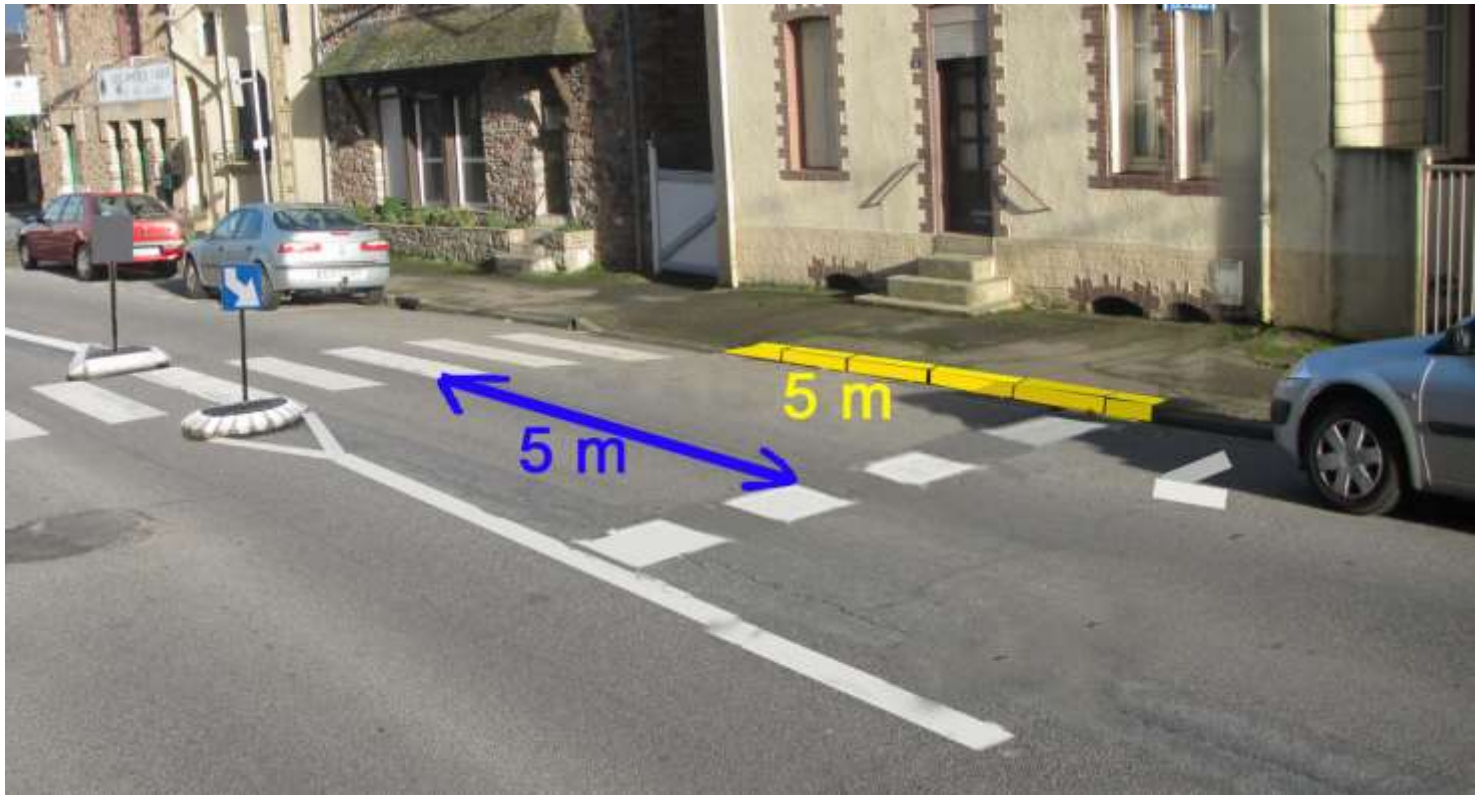
Le 31 oct 2013 une piétonne de 71 ans, domiciliée à Moissac, a perdu la vie, écrasée par un poids lourd alors qu'elle venait de s'engager sur un passage piéton : le camion s'est arrêté au feu rouge et a redémarré au feu vert sans voir la piétonne,



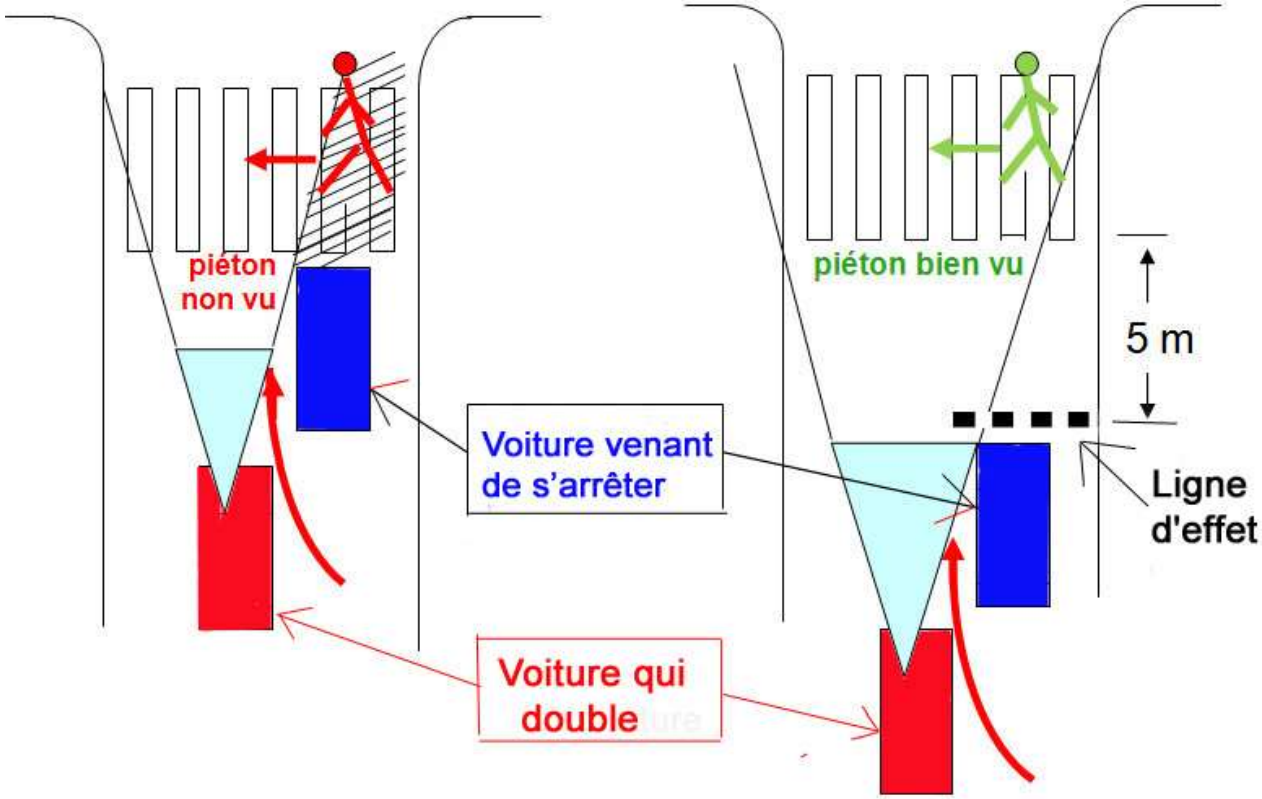
Le décret du 2 juillet 2015 interdit le stationnement 5 m avant les passages piétons pour ne pas masquer le piéton qui s'approche et qualifie ce stationnement de très gênant : amende de 4ème classe : 135€

Attention : c'est dans le code : <u>on doit le savoir</u> MÊME si ce n'est pas signalé par peinture ou panneau

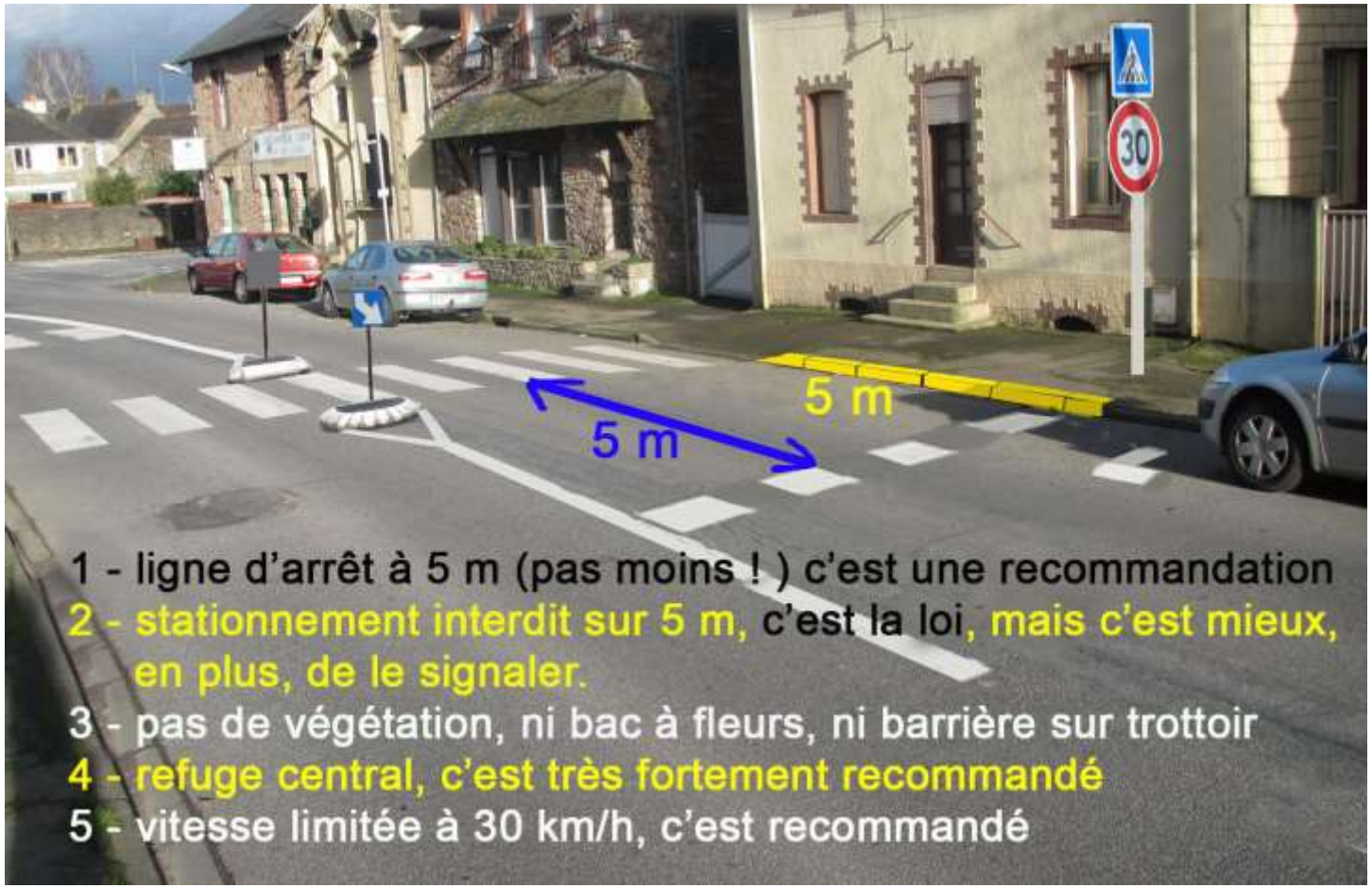
L’arrêté du 12 décembre 2018 instaure la possibilité aux maires de marquer une ligne transversale discontinue, à 5m avant le passage piéton pour indiquer le point où on doit s’arrêter si un piéton veut traverser afin de ne pas masquer le piéton qui traverse



L’arrêté du 12 décembre 2018 instaure la possibilité de marquer une ligne transversale discontinue, à 5m avant le passage piéton pour indiquer le point où on doit s’arrêter si un piéton veut traverser afin de ne pas masquer le piéton qui traverse



Les 5 mesures pour le passage piéton sécurisé



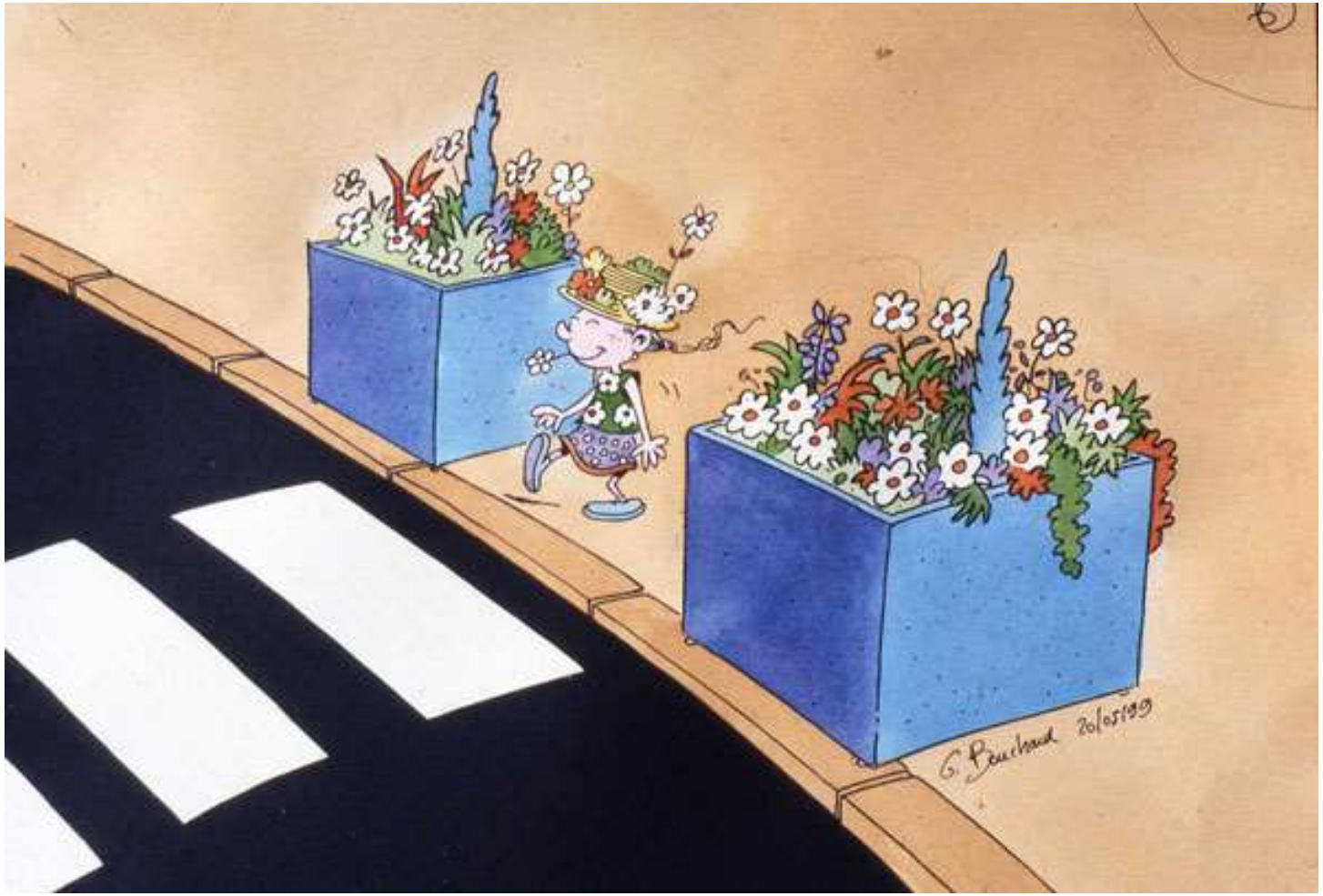
Si un enfant surgit entre deux voitures en stationnement, à quelles conditions pourrez-vous l'éviter ?

Les masques à la visibilité :
1 - les voitures en stationnement

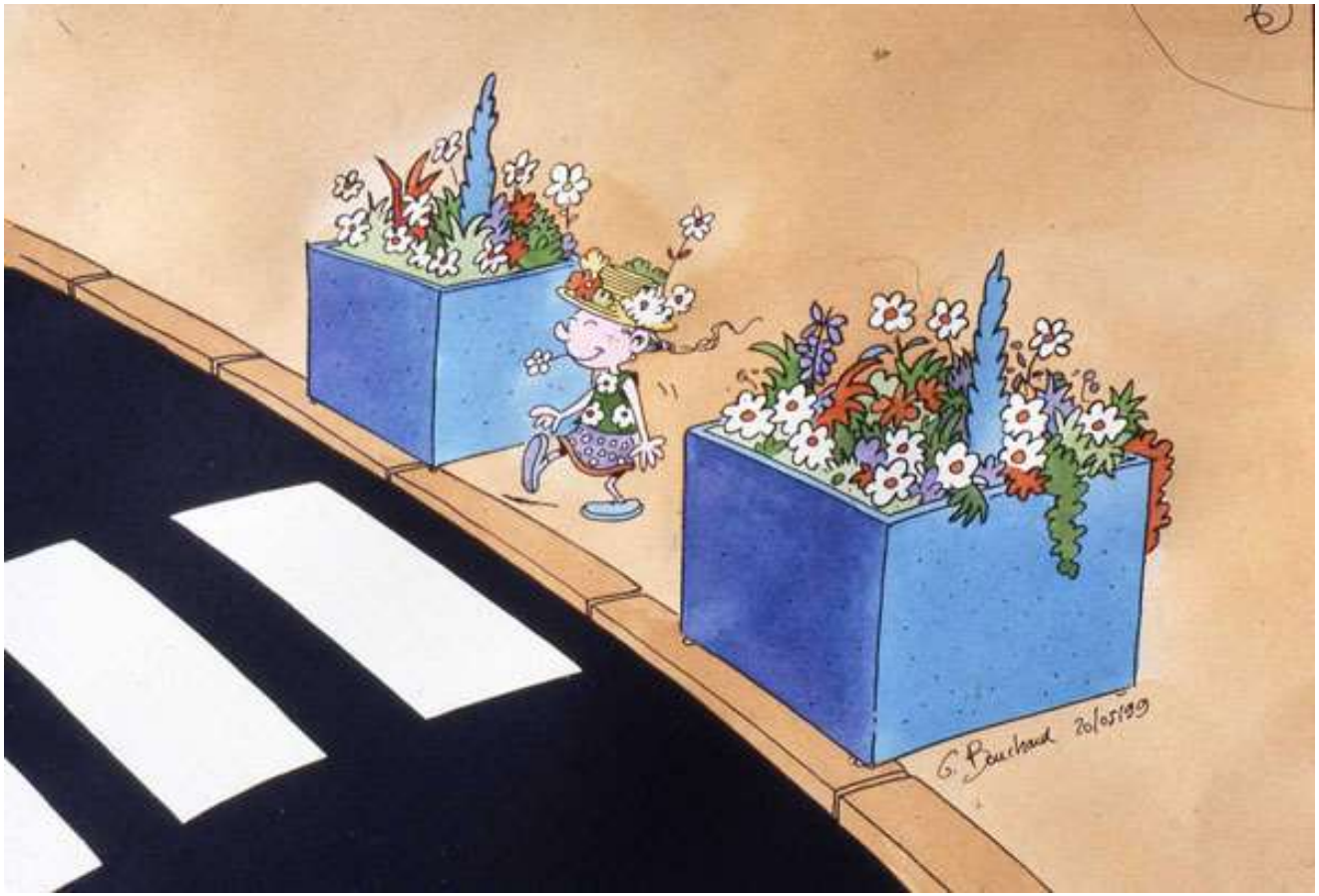
si vous rasez les voitures <u>trop à droite</u> vous devrez rouler <u>lentement</u>

si vous rasez les voiture <u>très très</u> près vous devrez rouler <u>très très</u> lentement

Que vous inspire cette photo ?



Les masques à la visibilité : 1 - les végétations

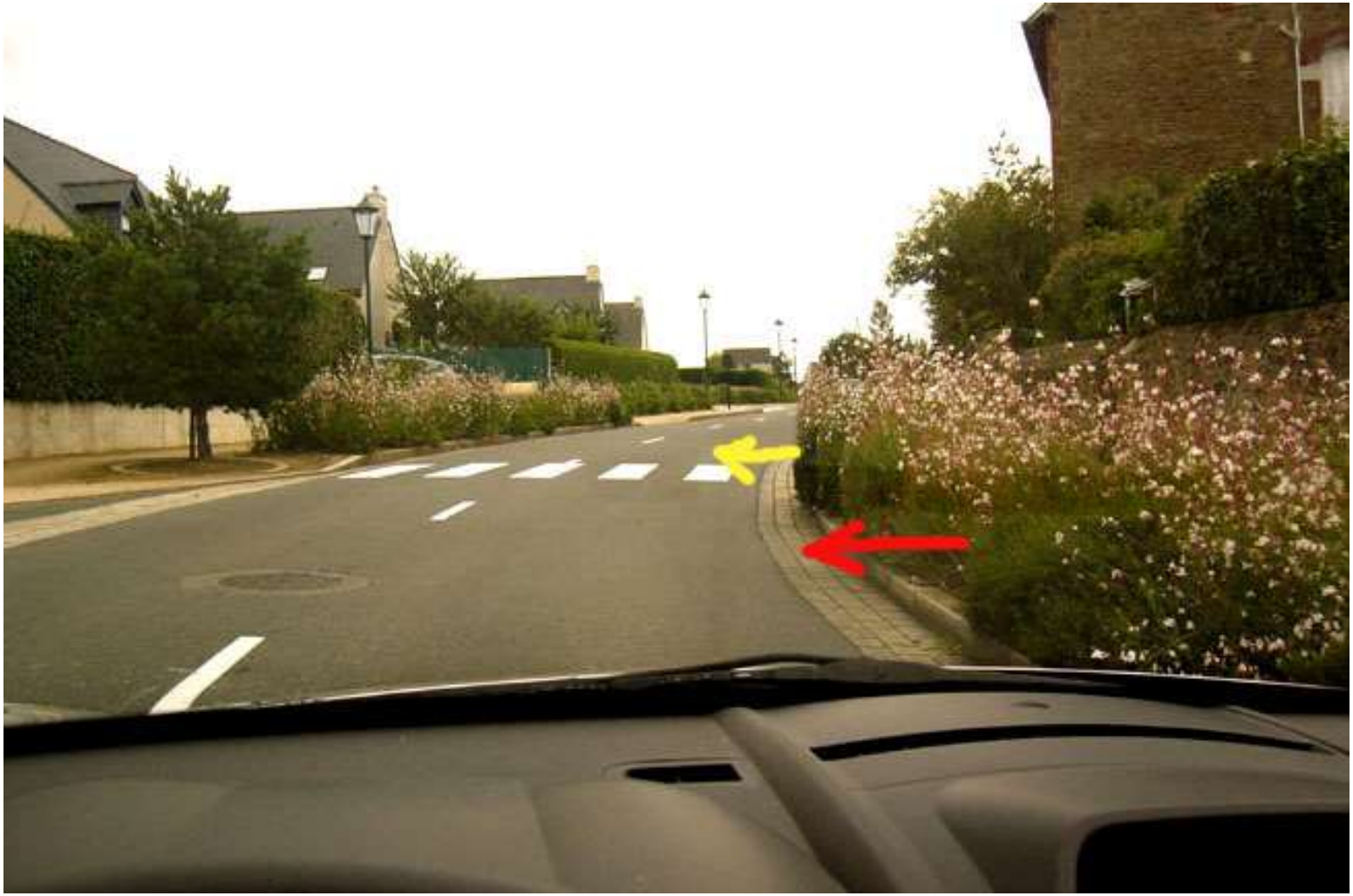


Les masques à la visibilité : les végétations

Vous ne voyez l'enfant qu'au dernier moment,

à 40 km/h vous l'écrasez, à 30 km/h vous vous arrêtez

Que vous inspire cette photo ?



Vous ne voyez pas un enfant qui pourrait déboucher

Écartez vous et roulez à 20 km/h

Vous ne voyez pas un enfant qui pourrait déboucher

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

Adaptez votre vitesse à la visibilité latérale de la rue

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

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

Ici un enfant a débouché, masqué par la barrière, et a été tué

Que vous inspire cette photo ?

Ne mettez pas les piétons en danger

On fait le <u>contraire</u> de ce qu'il faut :

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

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

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

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

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

Stokholm : jamais aucune voiture sur trottoir

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

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

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

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

Bali Indonésie : JAMAIS aucune voiture sur les trottoirs car les bordures sont très hautes : 22 cm

Les aménagements de modération de vitesse en agglomération

L’écluse simple

de ce côté l’automobiliste est prioritaire

Écluse simple

de ce côté l’automobiliste n’est pas prioritaire

Écluse double

on n’y entre pas si une autre voiture arrive en face ou y est déjà

Écluse double

on n’y entre pas si une autre voiture y est déjà

Le vélo

Depuis l’arrivée des vélos à assistance électrique au pédalage, beaucoup de séniors se sont remis au vélo.

Quelles sont les règles, les précautions, quels sont les dangers

1ère priorité pour éviter l'accident (sécurité primaire)

Ou au minimum un vêtement blanc

(La 1ère priorité pour éviter l'accident c'était le gilet jaune)

La 2ème priorité pour éviter l'accident :

c'est le rétroviseur

Un GROS rétroviseur

On trouve chez lecyclo.com des **rétroviseurs avec bras long et grand miroir 105 mm**

3ème priorité (pour éviter l'accident) le choix du vélo

Le vélo sans barre horizontale est plus sécuritaire
en cas de chute imminente il vous permet
de passer la jambe pour maîtriser la chute

Rappel des 4 priorités pour éviter l'accident

Gilet jaune, rétroviseur, pas de barre, pas de cale-pieds

Les cyclistes ci-dessous ont tout ce qu'il faut pour être victimes d'un accident :

- pas de gilet de sécurité jaune ou de vêtement clair
- pas de rétroviseur
- un vélo avec barre horizontale et des cale-pieds (les deux empêchant de maîtriser la chute)

Que vous inspire cette photo ?

Rouler en groupe à la campagne

Les cyclistes ne doivent jamais rouler à <u>plus de deux</u> de front

(art. 413 du code de la route)

Rouler en groupe à la campagne

Rouler en groupe à la campagne

Lorsqu'un <u>véhicule</u> veut les dépasser, les cyclistes doivent se mettre en <u>file simple</u>

(art. 413 du code de la route)

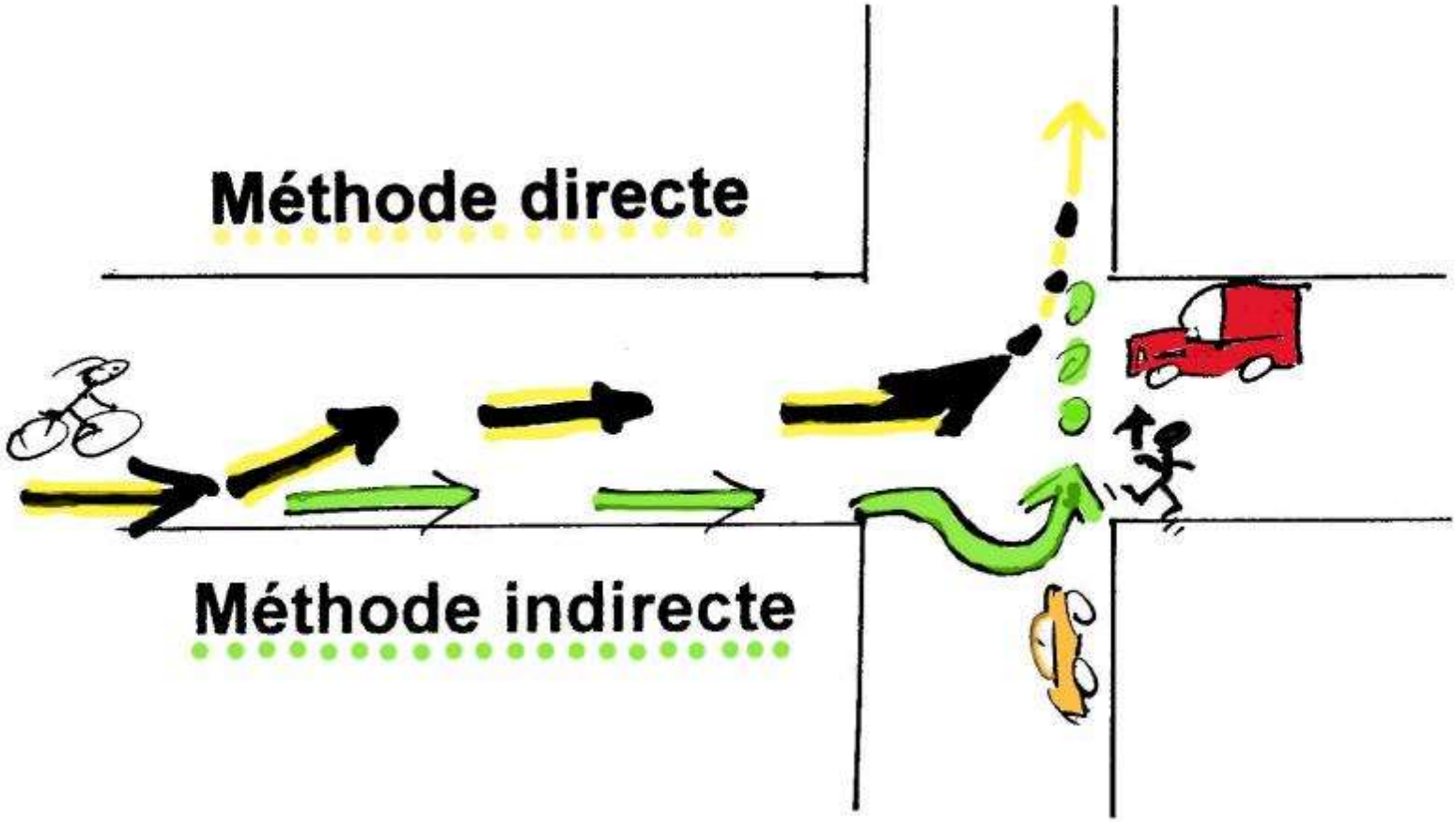
La ligne continue

La hantise du cycliste qui sait que la présence de la ligne continue va obliger la voiture à le frôler de près pour le doubler et le cycliste va prendre le risque de rouler dangereusement TROP à droite. Le décret du 2 juillet 2015 permet maintenant à l'automobiliste de chevaucher la ligne pour doubler un cycliste

La ligne continue

La hantise du cycliste qui sait que la présence de la ligne continue va obliger la voiture à le frôler de près pour le doubler et il va prendre le risque de rouler TROP à droite, au risque de chuter. Le décret du 2 juillet 2015 permet maintenant à l'automobiliste de chevaucher la ligne pour doubler un cycliste, et permet donc de respecter le décret du 14 septembre 1998 qui demande de laisser 1,50 m pour doubler un cycliste

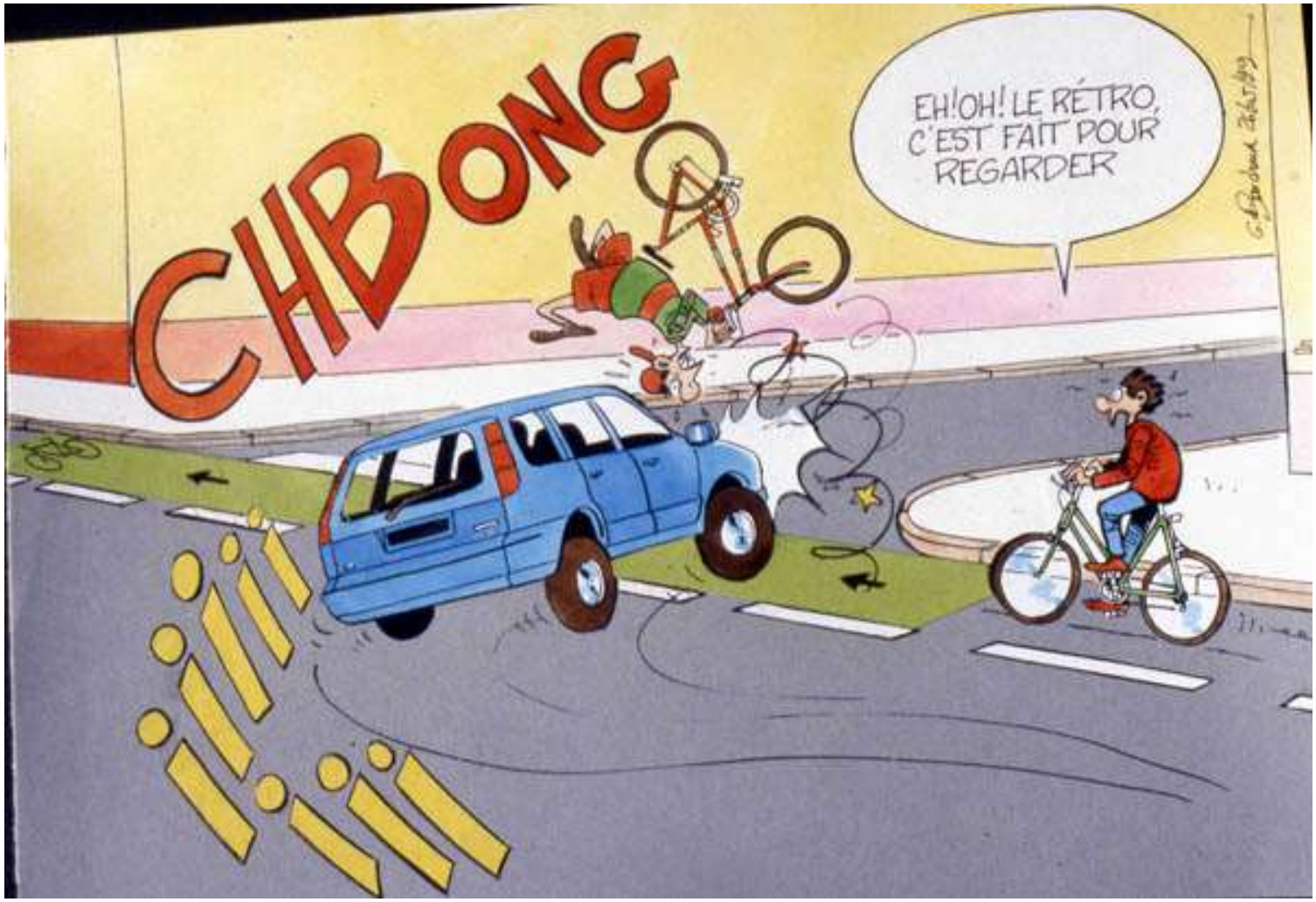
On veut tourner à gauche en vélo

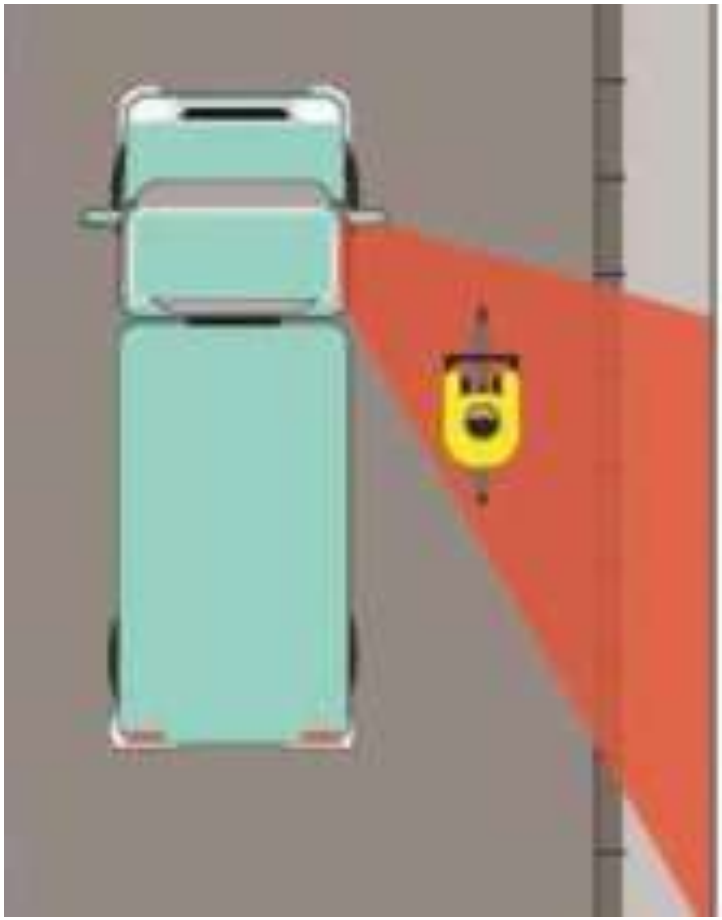


Le tourne à gauche direct peut être dangereux sur les voies très circulées

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

L’angle mort à droite





Angle mort à droite

2 raisons :

- le conducteur de camion est à **gauche** donc loin
- le conducteur est perché haut

- il ressort que si le cycliste est sur une bande cyclable, il est trop près pour être vu. A contrario, s’il est sur une piste, plus éloigné, il sera vu

L’angle mort devant

Les aménagements cyclables en agglomération

Bande ou piste ?

Une étude publiée dans l'*American Journal of Public Health* sur les dangers des bandes cyclables.

Les bandes cyclables sont dangereuses, surtout pour les enfants et les séniors. Les pistes cyclables séparées physiquement offrent plus de sécurité que les bandes cyclables : c'est la conclusion d'une récente étude de deux professeurs américains John Pucher et Ralph Bueler publiée dans l'*American Journal of Public Health*.

Bande ou piste ?

Un sondage du « baromètre des villes cyclables »

90 %

estiment que les conditions actuelles ne permettent pas aux enfants ou aux personnes âgées de se déplacer à vélo en sécurité

BAROMÈTRE DES VILLES CYCLABLES

Bande ou piste ?

Un sondage du « baromètre des villes cyclables » très favorable aux pistes cyclables séparées du trafic

80 %

estiment qu'à vélo
il est important d'être
séparé du trafic motorisé

BAROMÈTRE
DES VILLES
CYCLABLES

Les aménagements cyclables

Pistes cyclables bien séparées bonne sécurité

Piste cyclable intercalée, séparée du trafic : bonne sécurité

Piste cyclable mi-hauteur dite « de Copenhague » bonne sécurité si assez large pour doubler (2 m)

Piste « niveau trottoir »

bonne solution si le total de trottoir disponible fait au moins 4 m et la séparation bien visible

Bandes cyclables séparées par balisettes assez bonne sécurité

Bandes cyclables sans stationnement contigu : assez dangereux sauf pour les sportifs expérimentés

Bandes cyclables contigües au **stationnement** : **très dangereux** :

chocs arrières à gauche et emportiérage à droite :

il faudrait que la bande fasse 2 m + 0,50 m pour la portière

Bandes cyclables contigües au stationnement : très dangereux : **fort risque d'emportiérage**

Pour éviter l'emportiérage, ne circulez pas trop près des voitures stationnées : le décret du 2 juillet 2015 vous en donne le droit

La vitesse est limitée à 80 km/h sur les routes **bidirectionnelles** depuis juillet 2018

Sur les routes bidirectionnelles il y a 3 causes d'accidents :
1 - le choc frontal avec les voitures qui viennent en face
2 - Le choc contre les arbres s'il y en a, ou poteaux
3 - Les collisions aux carrefours

La 1ère raison (choc frontal) est présente sur toutes les routes bidirectionnelles : il y a toujours des voitures qui viennent en face, surtout si c'est une route importante car on croise un plus grand nombre de voitures, et surtout si c'est une route bien droite car on roule plus vite,

Ce n'est donc pas la route qui est dangereuse, mais les voitures qui peuvent vous percuter.

La vitesse est limitée à 80 km/h

Ce n’est pas la route qui est dangereuse, mais les voitures qui peuvent vous percuter. C’est pourquoi il faut limiter la vitesse à 90 sur TOUTES LES ROUTES bidirectionnelle car le risque de collision frontal est sur toutes les routes.

Mais en plus du risque de collision frontale omniprésent, la présence d’arbres et de carrefours peut rendre une route encore plus dangereuse.

Si on vous dit qu'à 90 ou à 80 c'est pareil et que de toute façon si on heurte un arbre on est mort, c'est faux : à 80 les chocs sont beaucoup moins graves

La violence du choc, contre un arbre ou contre un véhicule venant en face, est proportionnelle au CARRÉ de la vitesse, donc 79% à 80 km/h qu'à 90 km/h ($80^2/90^2 = 0,79$), donc 21% moins forte, ce qui, après minorations dues à la déformation de l'avant de la voiture et de la ceinture de sécurité, donne pour l'occupant, une décélération d'environ 150 m/s^2 à 80 km/h , et de 200 m/s^2 à 90 km/h, or à 200 m/s^2 le corps humain n'a pratiquement aucune chance de survie, alors qu'à 150 m/s^2 le choc est supportable.

Les collisions frontales

Elles sont inévitables et très graves si vous roulez à 90

Sur les routes à 80, habituez-vous à rouler un peu moins vite au moment où vous apprêtez à croiser un poids lourd,

Les collisions frontales

il y a des cas où vous ne pourrez pas éviter la collision

Les collisions frontales

Et il y a des cas où vous pourrez l'éviter s'il y a un accotement roulable sur 1 ou 2 m

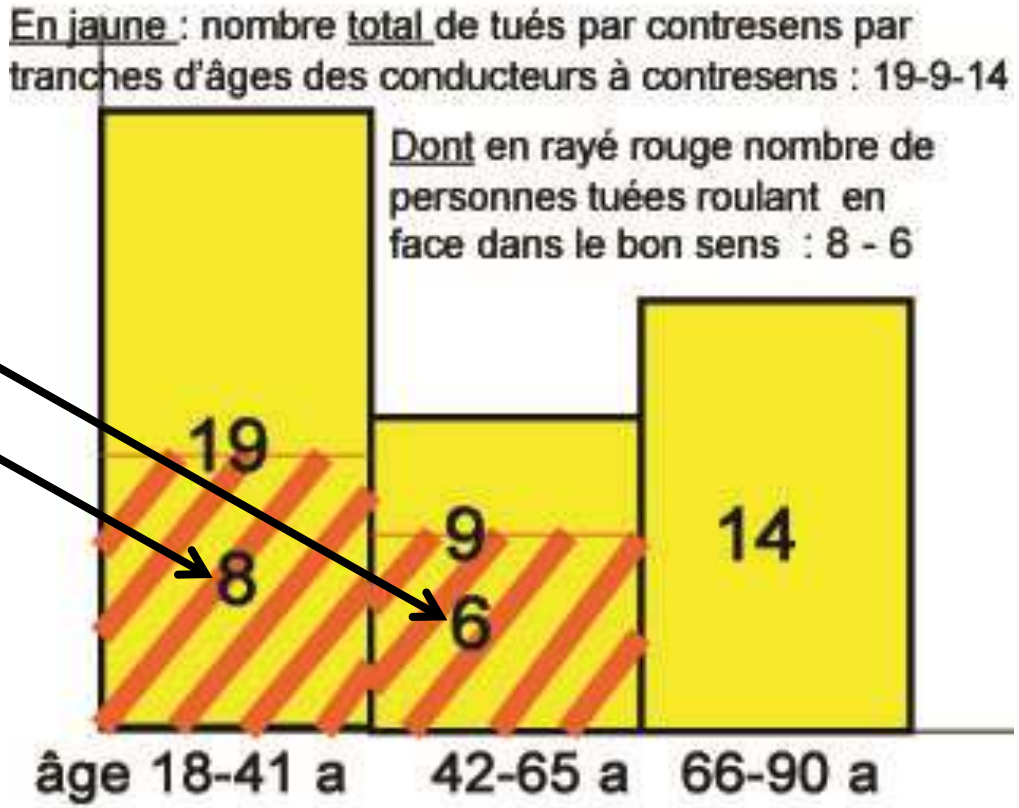
Les contresens sur autoroute

Les contresens sur autoroute et voies express

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

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

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



8+6=14 automobilistes roulant dans le bon sens, tués par contresensistes de 18 à 65 ans

Statistiques disponibles sur le site www.securite-routiere-plus.com

Les contresens sur autoroute

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

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

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

Une autre cause de contresens :

lorsqu'on entre bien par une bretelle d'entrée,

mais pas dans la direction où l'on voulait aller

Que faire si . . ?

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

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

Que faire si . . ?

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

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

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

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

Carrefours prioritaires en rase campagne

Ou

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

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

Pensez <u>toujours</u> que la voiture peut ne pas s'arrêter au stop ou redémarrer

quand vous êtes loin

ou quand vous êtes près

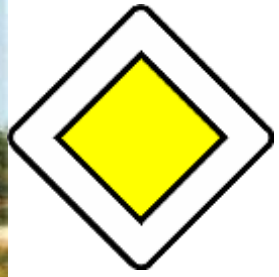
- Le conducteur peut être alcoolisé, distrait, énervé, fatigué, ébloui par le soleil, ...
- Il peut avoir une mauvaise vue, avoir égaré ses lunettes,
- Il peut être en train de regarder ses SMS

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

Ralentissez de loin

et passez à 60 km/h

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



Ou

Ici 5 morts dont 4 enfants dans un accident

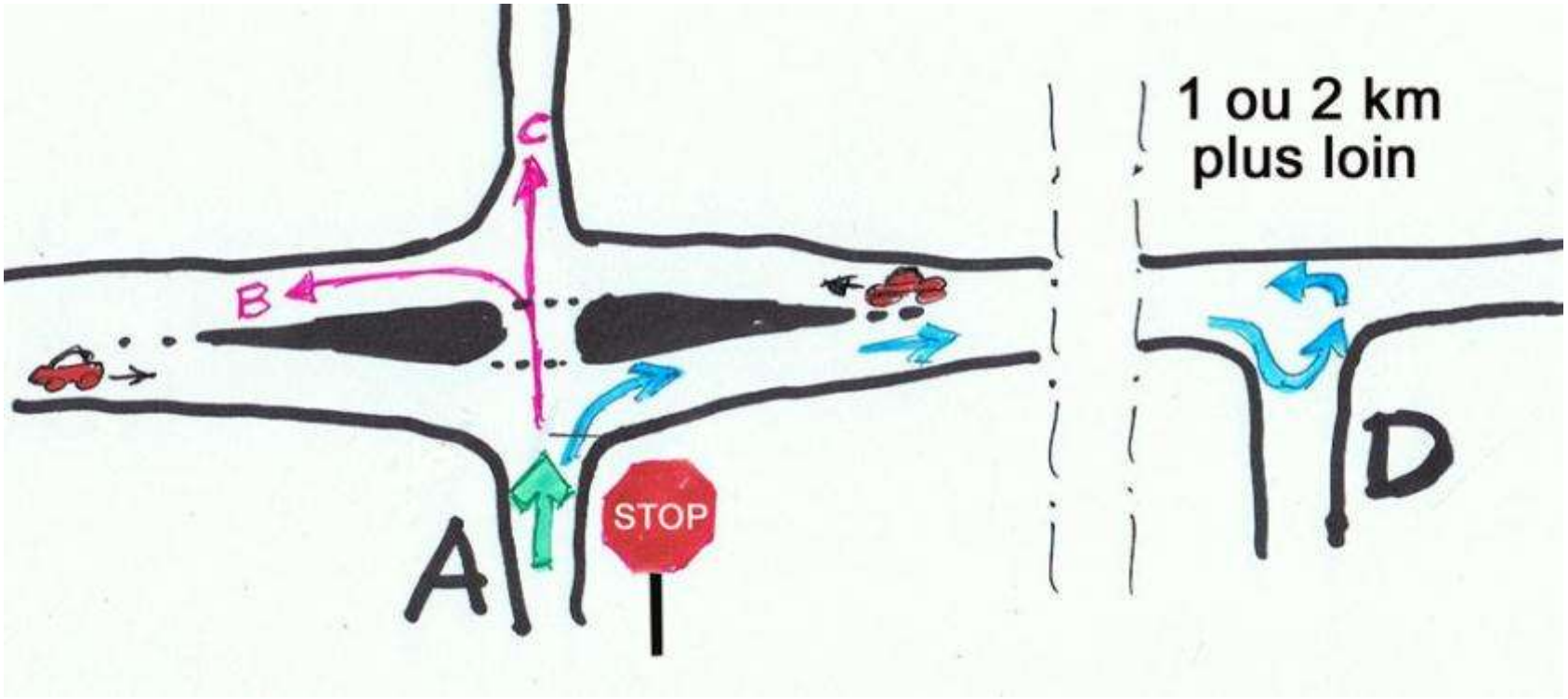
Ceci est un carrefour prioritaire simple

Ceci est un carrefour prioritaire avec tourne à gauche central

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

donc vous avez peur.

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



Les giratoires

Deux sortes de giratoires

Une seule voie

Plusieurs voies

Que dit maintenant le code de la route ?

Article R. 412-9 - Un conducteur qui pénètre sur un carrefour à sens giratoire comportant **plusieurs voies** de circulation en vue d'emprunter une sortie située sur sa gauche par rapport à son axe d'entrée **peut** serrer à gauche. Vous « pouvez » aller sur la voie de gauche mais vous n'y êtes **JAMAIS obligé**

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

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

Que dit le code de la route ?

Article R. 412-9 - Un conducteur qui pénètre sur un carrefour à sens giratoire comportant **plusieurs voies** peut . .
Chaque manœuvre de **changement de voie à l'intérieur** du carrefour à sens giratoire reste soumise aux règles de la priorité et **doit être signalée** aux autres conducteurs.

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

S'il n'y a pas de voies marquées

Ce qui est le cas de plus en plus fréquent

Rappel de ce que dit le code de la route :

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

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

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

on roule

l'un derrière l'autre

Le clignotant en <u>entrée</u> de giratoire : une fable !
On n'actionne PAS son clignotant en entrant

Que dit le code de la route ?

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

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

Pour sortir du giratoire : le clignotant ?

Que dit le code de la route ?

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

On actionne donc le clignotant pour sortir mais encore faut-il que le giratoire soit assez grand pour que la distance entre deux sorties soit suffisante, pour qu'il clignote au moins 2 ou 3 fois.
Dans les petits giratoires, les sorties sont très rapprochées et si on met le clignotant on trompera l'automobiliste qui attend à l'entrée : il croira qu'on va sortir là où il est, et il s'engagera alors qu'en fait on sortira à la sortie suivante

pour sortir

Ceci est un « **petit** » giratoire (<u>îlot borduré</u>) :

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

Ceci est un « **minigiratoire** » : <u>îlot central non borduré</u> occasionnellement roulable par les camions

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

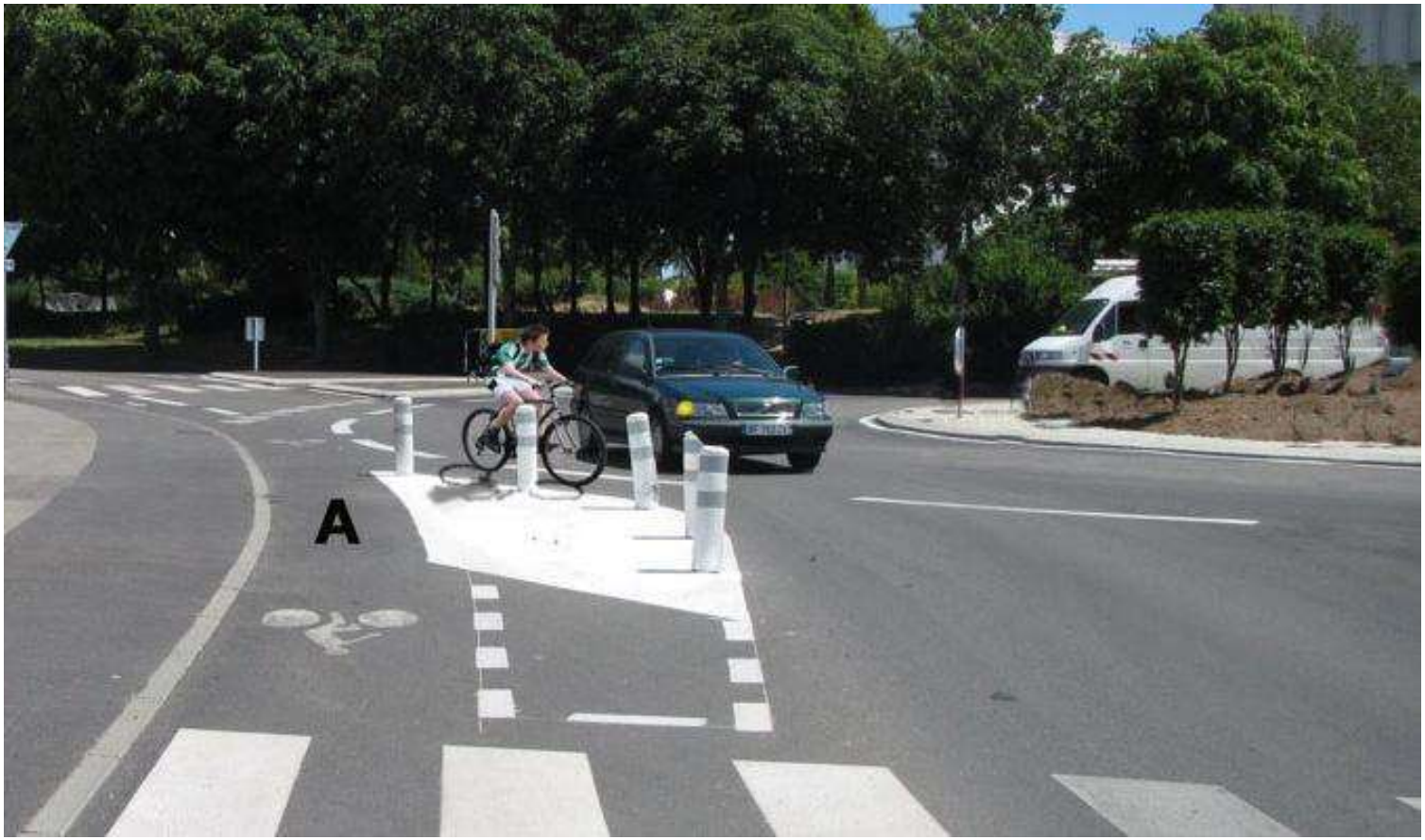
Dans les giratoires de <u>taille moyenne</u>, les voitures et les vélos roulent à la même vitesse, **donc les cyclistes roulent au milieu et on ne les double pas : on roule derrière, à la même vitesse**.

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

Le plus grand danger dans les giratoires : la voiture sortante qui coupe la trajectoire du cycliste qui lui ne sort pas,

Une grande prudence est requise des automobilistes qui sortent : **rétroviseur,** et **vitesse** fortement réduite

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



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

donc vous le laissez passer

Que vous inspire cette photo ?

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

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

Ou le gilet jaune comportant des bandes rétroréfléchissantes

C ’est Suzanne,

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

(À gauche, Armand ROBIN jeune homme)

Après 65 ans, habillez-vous en blanc

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

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

En marchant à droite on ne voit pas les voitures arriver

En marchant à gauche on voit les voitures arriver

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

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

Fort heureusement, la mode des années 2010-2015 a changé en 2019 : les fabricants ne fabriquent plus des lunettes à large branche, mais si vous les aviez acheté, ne les utilisez plus

Les lunettes à branches larges réduisent le champ de vision danger

Fort heureusement, la mode des années 2010-2015 a changé en 2019 : les fabricants ne fabriquent plus des lunettes à large branche, mais si vous les aviez acheté, ne les utilisez plus

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

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

Fort heureusement, la mode des années 2010-2015 a changé en 2019 : les fabricants ne fabriquent plus des lunettes à large branche, mais si vous les aviez acheté, ne les utilisez plus

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

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

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

Changer ses lunettes si elle ne sont plus assez fortes

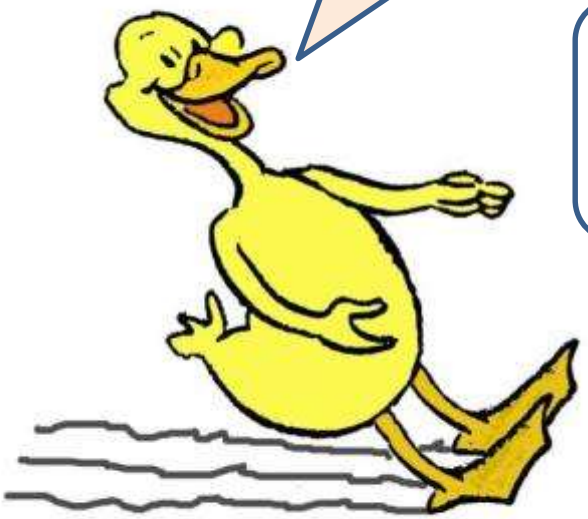
Comment éviter ou combattre la fatigue au volant

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

Le temps de réaction

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

Puis je freine
pendant 13 m



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

Temps de réaction

Je parcours **14** mètres

Distance de freinage

13 mètres

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

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

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

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

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

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

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

C'est impossible, il n'y a déjà pas assez de médecins

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

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

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

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

Les raisons :

- ils parcourent moins de kilomètres

- ils conduisent plus prudemment, sans excès de vitesse, car :

1 - Ils ne sont pas attirés par le plaisir de la vitesse

2 - ils ont constaté au cours de leur vie dans leur entourage (famille ou amis) les dégâts et conséquences des accidents,

3 - ils sont rarement alcoolisés au volant,

4 - ils craignent qu'au moindre accident leur famille les empêche de conduire

Doit-on faire passer aux séniors des examens de contrôle médicaux périodiques d'aptitude à conduire ? Réponse 5

Non : ils sont plus en danger que dangereux

Les séniors tués sont plus victimes que responsables d'accident, comme piétons ou occupants de voiture .

Du fait de leur fragilité ils meurent plus que d'autres lors d'un accident soit comme piétons, soit comme conducteur ou passager même lorsque ce n'est pas eux qui sont responsables

Doit-on faire passer aux séniors des examens de contrôle médicaux périodiques d'aptitude à conduire ? Réponse 7

Non car la plupart des accidents que les médias rapportent, en particulier les contresens sur autoroute sont dus à une mauvaise signalisation, non adaptée à des personnes inhabituées

Doit-on faire passer aux séniors des examens de contrôle médicaux périodiques d'aptitude à conduire ? Réponse 6

Leur enlever le permis les contraindrait à se déplacer plus à pied et les rendrait encore plus vulnérables

Doit-on faire passer aux séniors des examens de contrôle médicaux périodiques d'aptitude à conduire ? Réponse 7

D'autres pays le font bien : non ce n'est pas une raison : ils font mal, ne les copions pas

Quand s’arrêter de conduire ?

Brûler le feu rouge ou le stop est le premier signe

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

Trop vite Mamy !

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

Papy, laisse moi le volant

Oh ! J'suis pas mort !

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

La solution ? La 2ème clef

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

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

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

www.securite-routiere-plus.com

Contact : anastase@wanadoo.fr

.../...

Recta Versa

anastase@wanadoo.fr

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

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

Réalisation : Jacques ROBIN **.../...**

Fin

Photos
Jacques ROBIN

Toute remarque ou proposition d'amélioration seront les bienvenues

jacques-marie-robin@wanadoo.fr

www.securite-routiere-plus.com