

La lettre du nouvel an

Jacques ROBIN www.securite-routiere-plus.com

Des vœux pour 2022 sur les 8 points améliorables en sécurité routière, principalement en infrastructure

Des vœux pour que les responsables des départements, des DIRs, des sociétés d'autoroutes, les maires des grandes villes, les constructeurs de voitures, les rédacteurs du code de la route, les décideurs, les législateurs

les améliorent au cours de l'année 2022

Les solutions sont entre nos mains

Sujets traités :

- Les intrusions en contresens sur autoroute
- Les accidents de passages à niveau
- Les jeunes qui se tuent contre arbres
- Les séniors
- Les pistes cyclables non dangereuses
- Le stationnement interdit 5m avant passages piétons
- La limitation de vitesse à 80
- les carrefours dangereux

Vous qui lisez ceci, n'hésitez pas, si l'analyse vous convient, à appuyer ces demandes d'amélioration près des divers responsables listés ci-dessus, dont particulièrement votre président du Conseil départemental.

Il y a déjà assez de misère ces temps-ci : faillites, chômage, virus, perturbation des étudiants, n'en rajoutons pas par des accidents qui concernent surtout les jeunes, parfois les pères ou mères de famille

Les accidents de passages à niveaux

Vœux pour qu'en 2022 des modifications soient faites

Les accidents de passage à niveau se produisent essentiellement parce que le clignotement du feu rouge le rend impropre à donner le message d'arrêt : **il faut un feu rouge FIXE.**

Pour le feu orange, le clignotement amoindrit officiellement sa force :

le code de la route, article 412-12, impose l'arrêt devant un feu jaune fixe, sauf dans le cas où, lors de l'allumage, le conducteur ne peut plus arrêter son véhicule dans des conditions de sécurité suffisantes, alors que pour le feu jaune clignotant, il autorise le passage en attirant l'attention du conducteur sur un danger particulier. (art 412-32).

comment croire qu'on va faire comprendre aux automobilistes que c'est le contraire pour les feux rouges ?

La couleur. Jaune-Orange-Rouge. Dans le code de la route on parle de feu "jaune". Mais depuis 60 ans on est passé, pour différentes raisons, à l'orange, or la couleur orange est dans la même gamme de couleur que le rouge et très proche du rouge. Certes on distingue la différence lorsque le feu rouge et le feu orange sont côte à côte dans le caisson de feux tricolores et parce qu'ils s'allument successivement dans une position différente, mais quand le feu (orange ou rouge) est isolé, la différence est peu détectable.

Les choses ont changé : il y a 60 ans le feu jaune était assez différent du feu rouge ; il y a 60 ans il y avait peu de feux clignotants, donc cela attirait l'attention, mais maintenant le conducteur en voit partout : sur les routes en chantier, devant les écoles,

Ce qu'il convient de faire :

1 - Remplacer les feux rouges clignotants par des **FEUX ROUGES FIXES**, que les automobilistes sont habitués à trouver partout en ville : ils les comprennent sans ambiguïté et s'arrêtent immédiatement par réflexe. soit des caissons de feux tricolore, soit dans lequel il manque le vert. Cette possibilité est prévue à l'article 33 de la Convention de Vienne, si le passage à niveau est muni de barrières c'est-à-dire la majorité des cas.

2 - Tracer une large **ligne blanche** transversale, possibilité prévue à l'art 27 de la Convention de Vienne.

Ci-dessous le passage à niveau d'Avenay : **4 morts** dans l'accident du 15 juillet 2015.

À gauche : la signalisation actuelle



À droite : ce qu'il faudrait faire



Rappel de quelques d'accidents : Millas : **6** enfants tués ; Port-Sainte-Foy : **13** tués ; Allinges : **7** enfants tués .

Un dossier complet sur les passages à niveau est disponible sur : [16 propositions sécurité des PN](#)

Les jeunes qui se tuent contre arbres surtout la nuit, en ligne droite, plusieurs dans la voiture. Vœux pour qu'en 2022 des actions soient concrétisées



- 25 décembre 2021, la nuit de Noël à Villeneuve-la-Garenne – **3 tués** : trois jeunes **17-21 ans** se tuent contre un arbre. La voiture était en fort excès de vitesse. L'accident a aussi fait deux blessés graves.
- 13 novembre 2021 à Hontanx (Landes) - 4 h du matin.- un jeune de **25 ans se tue** contre un arbre
- 6 novembre 2021 à Hauviné dans les Ardennes à 2 h du matin, un jeune homme de **21 ans tué** (photo)

De tels accidents avec plusieurs jeunes tués contre arbre ne sont pas nouveau bien sûr (*par exemple 5 morts dans l'accident de Saint-Christophe-lès-Alès, 5 h du matin, ligne droite, rentrée d'une soirée festive*) mais ce n'est pas normal que cela continue.

Une étude complète sur les arbres en bord de route est consultable sur : [Arbres en bord de route](#) et 15 solutions possibles sont y proposées pour amoindrir la dangerosité des arbres en bord de route, mais penchons nous ici sur le problème des jeunes conducteurs.

La raison, la parade. Dans l'esprit du jeune conducteur **tout est cadré** : → il a obtenu son permis donc on l'a jugé apte à conduire. → les ingénieurs savent faire les routes donc elles sont sûres. → les constructeurs de voitures ont construit des voitures qui restent bien sur la chaussée quand on manie le volant.

Mais le jeune conducteur ne sait pas que lorsqu'il y a des arbres on sort du cadre, on doit ralentir, il faut le lui dire.

→ **il faut le lui dire** au moment où il passe son permis : ce doit être dans les consignes que la DSR (délégation à la sécurité routière) 'donne aux moniteurs et aux inspecteurs

→ **il faut le lui dire** aussi lorsqu'il conduit, sur la route, par des panneaux afin de lui faire prendre conscience du danger particulier et pour donner aux passagers la légitimité de dire au conducteur : "**ralentis, c'est marqué ralentir !**"



Un dossier complet sur les arbres est disponible sur : [Arbres en bord de route](#)

Les séniors

Vœux pour qu'en 2022 des améliorations soient concrétisées

Le contrôle médical d'aptitudes à la conduite des séniors n'est ni justifié, ni nécessaire, ni souhaitable, ni efficace, ni possible car

ni justifié car les séniors provoquent beaucoup moins d'accidents que les actifs,

ni nécessaire car c'est le séniors lui-même qui est le plus apte à juger s'il peut continuer à conduire, et d'autre part une procédure existe déjà : le préfet peut saisir la commission médicale sur simple signalement de l'inaptitude de tel conducteur, quelque soit son âge.

ni souhaitable, car sans voiture à la campagne, c'est la mort sociale, c'est onéreux pour la société et cela revient à le mettre plus souvent en danger comme piéton.

ni efficace, car sur quels critères RÉELS juger l'aptitude, la prudence, le respect.

ni possible, car on ne dispose pas des médecins pour faire des millions de contrôles.

Par contre, des améliorations sont nécessaires pour les séniors, dont bénéficieraient aussi les automobilistes de tous âges, en signalisation, en conception des voitures et en infrastructure et en amélioration du code de la route.



← Ne plus construire de nouveaux carrefours dangereux et réaménager différemment les carrefours existants.

Améliorer la **clarté** de la signalisation sur les bretelles de sortie des autoroutes



← Modifier le Code de la route pour éviter ce genre de comportement

Améliorer la **clarté** des indications du tableau de bord, toujours trop complexes, trop petites et illisibles



Un dossier complet sur les séniors est disponible sur : [La conduite des séniors](#)

Les pistes cyclables

Vœux pour qu'en 2022 des modifications soient faites

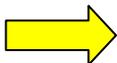
Les choses ont changé : d'une part les décrets récents permettent aux cyclistes de s'éloigner des voitures en stationnement pour éviter l'emporiage, d'autre part l'arrivée de nouveaux types de cyclistes moins expérimentés (familles, seniors) impose d'offrir des pistes cyclables totalement sécurisés, séparées de la circulation automobile. **Les bandes cyclables sont dangereuses, surtout lorsqu'elles longent le stationnement.**

Fabrice tué le 2-8-2020 en percutant à droite une portière de voiture stationnée qui s'ouvre
Jérôme Bonduelle tué le 29 août 2020 à Lille percuté à gauche par une voiture par l'arrière



Les bandes cyclables sont dangereuses et ne sont possibles que si et seulement si :

- s'il n'y a pas de stationnement latéral
- si l'on peut lui donner une largeur ≥ 2 m
- si le **trafic** motorisé est **faible** (< 3000 v/j = 5 v/mn de pointe)
- si les **vitesse**s réelles constatées sont **faibles** (< 40 km/h)
- si ligne continue marquée ou balisettes côté voitures



Sur les grands axes : faire des pistes cyclables séparées LARGES



Et dans les petites rues, établir la circulation mixte vélos-voitures



Un dossier complet est disponible sur : [Sécurité des pistes cyclables et bandes cyclables](#)

Stationnement interdit 5 m avant passages piétons

Vœux pour que les modifications prévues soient faites en 2022

Les textes. - Le décret du 2 juillet 2015 a interdit le stationnement des véhicules motorisés 5 mètres avant les passages piétons, à l'exception des motos.

- Le décret du 18 mai 2020 a précisé que cette interdiction s'applique aussi aux motos et cyclo.

- La loi LOM du 24 décembre 2019 stipule que "*aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé 5 mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles ou engins de déplacement personnel (trottinettes ...). La mise en conformité doit se faire au plus tard le 31 décembre 2026*"

Ces textes présentent des carences qui font subsister les danger



1^{ère} tare de la loi : sous la pression de (qui ?) on a repoussé jusqu'à fin 2026 le devoir de supprimer cette place de stationnement marquée. **Un tel délai est inacceptable dans un pays démocratique et rationnel** car pendant encore 4 ans les piétons vont risquer de mourir. **Si on a jugé que cela était dangereux il faut prendre la mesure à 100%.**



2^{ème} tare de la loi : La loi accepte que les vélos soient stationnés dans cet espace de 5 mètres : c'est déjà souvent actuellement le cas et **c'est dangereux** car les vélos masquent les enfants, sans compter qu'il y a TOUJOURS des motos qui profitent de s'y mettre, quoiqu'on fasse. Il faut rectifier le décret pour interdire TOUT stationnement sur ces 5 m. **Si on a jugé que cela était dangereux il faut prendre la mesure à 100%.**

En attendant la modification du décret, demander aux maires de reculer de 5 m les râteliers vélos et faire une chasse stricte quotidienne aux motos qui stationnent quotidiennement **aux abords des passages piétons** et masquent les enfants (accident mortel de Sixtine rue SAND).

Voir le dossier complet sur les passages piétons sur [Améliorer la sécurité aux passages piétons](#)

La vérité sur la différence entre le 80 et le 90 km/h

« Nous nous montrons plus enclins à déclarer vrai les idées que nous aimons qu'à aimer les idées vraies, surtout si celle-ci nous déplaisent » (Étienne Klein philosophe physicien)

En première approche on pourrait croire qu'un choc à 90 km/h est très peu différent d'un choc à 80 km/h, en fait ce n'est pas le cas : un choc à 90 est fondamentalement beaucoup plus grave dans ses conséquences, d'un choc à 80 km/h.

Pourquoi :

Parlons d'abord de la décélération subie par la voiture. Un choc contre un arbre ou frontalement contre une autre voiture est en fait une décélération brutale qui fait passer instantanément de la vitesse de circulation à la vitesse zéro. La violence d'un choc, c'est-à-dire la valeur de la décélération brutale encaissée par la voiture est proportionnelle au carré de la vitesse : c'est une loi physique immuable, indiscutable. Il en ressort que pour un choc à 80 km/h la valeur de cette décélération est seulement les 3/4 (exactement 0,79) de celle qui serait subie par la voiture lors d'un choc à 90 km/h. Cette différence est amplifiée par le fait qu'à 80 km/h la vitesse sera plus fortement abaissée avant le choc par un début de freinage. Il est donc justifié de considérer que la **décélération encaissée par la voiture à 80 km/h est les 3/4 de celle encaissée à 90 km/h.**

Puis parlons de la décélération subie par les occupants. En ce qui concerne maintenant la valeur de la décélération subie par les occupants eux-mêmes, à l'intérieur de la voiture, elle est amoindrie par le limiteur d'effort de la ceinture de sécurité, par l'éventuel airbag et par le fait que la partie avant de la voiture se déforme et absorbe une partie du choc.

Après prise en compte de ces diverses diminutions, la différence des 3/4 subsistera entre le 80 et le 90 km/h pour la décélération que subiront le corps des occupants. Sa valeur se situe dans la zone de 200 m/s² pour une vitesse initiale de 90 km/h et dans la zone de 150 m/s² pour une vitesse initiale de 80 km/h.. Il est établi que pour une décélération atteignant 200 m/s² subie par le corps humain, il n'y a pratiquement aucune chance de survie car, pour une telle décélération, les viscères (poumon, cœur, etc.) sont projetés sur la paroi de la cage thoracique, de même le cerveau heurte violemment la paroi frontale du crâne. Il s'ensuit des dégâts structurels de ces organes et des hémorragies internes qui entraînent généralement la mort, sinon des blessures très graves handicapantes à vie. Inversement, pour une décélération limitée à 150 m/s² (pour un choc à 80 km/h) les blessures ne sont en général pas mortelles ni handicapantes définitivement. La différence entre une vitesse de 90 et une vitesse de 80 ne se traduit donc pas par une proportionnalité simple de 8/9 en nombre de morts, mais par un basculement d'une situation de mort vers une situation de survie, en passant de 90 à 80 on franchit une frontière.



Les lignes droites sont-elles moins accidentogènes ? Non c'est justement le contraire : c'est sur les lignes droites que les automobilistes occasionnent les accidents les plus meurtriers car : -1- leur attention est moins concentrée qu'en virage, -2- ils se laissent distraire (SMS, GPS visuel) et -3 – leur vitesse est plus forte qu'en virage

Voir le dossier complet sur les vitesses 80 et 90 : [Tout savoir sur le 80 et le 90](#)

La dangerosité de certains carrefours

Plus de 200 tués en moyenne tous les ans par des collisions dans les carrefours. C'est la troisième cause d'accidents après les collisions frontales et les arbres

1 - Les grands carrefours avec voie de tourne à gauche bordurée

Type de carrefours dangereux car il faut regarder loin des deux cotés, démarrer, puis franchir 11 m alors que les véhicules prioritaires (voitures, motos) peuvent arriver à grande vitesse



Ce type de carrefour est pourvoyeur d'accidents GRAVES, il a été mis au point dans les années 1960, à une époque où la vitesse était considérée comme une vertu, une valeur, il permet aux voitures et aux motos allant tout droit de le franchir sans se soucier des véhicules qui traversent : il ne faut pas leur "couper la route".

En plus, le fait que l'îlot soit borduré nécessite d'y placer en tête un panneau B21 ou J5 qui masque la moto qui arrive de loin.

Il existe d'autres solutions d'aménagement de grands carrefours moins dangereuses.

Détails sur : [Divers types de carrefours](#) et sur [Sécurité des divers types de carrefours](#)

2 - Les petits carrefours, surtout s'ils sont en croix.

Il existe beaucoup de petits carrefours mal signalés qui piègent les automobilistes et font des morts alors que les deux causes d'accident sont observables et supprimables : -1- le panneau stop ne doit pas être placé en fin de courbure (2 photos du bas) mais dans le champ visuel du conducteur qui approche. (photos du haut) -2- Un îlot séparateur est nécessaire pour bien marquer la présence de la route croisée, surtout pour les carrefours en croix où la route continue visuellement en face alors **qu'on perçoit peu en perspective la route prioritaire croisée.**



Les carrefours en croix doivent impérativement avoir un îlot sur la voie secondaire
Campuzan 3 tués 17-17-20 ans - 30 oct 2015



Photomontage avec un îlot séparateur supprimant l'effet visuel de continuité de la route sur un tel carrefour en croix



Trois facteurs de danger. En croix : on voit la route qui continue, pas d'îlot, le panneau Stop trop loin dans la courbe, pas dans le champ de vision du conducteur



Trois facteurs de danger. En croix : on voit la route qui continue, pas d'îlot, le panneau céder le passage trop loin dans la courbe, pas visible en approche

Voir le dossier complet sur : [Sécurité des petits carrefours en croix](#)

Fin