

Proposition de modification de l'apprentissage au permis de conduire.



CONTEXTE

Actuellement la réglementation de l'enseignement de la conduite est régit par :

- l'article R11-5 relatif à l'enseignement de la conduite,
- l'arrêté du 22/12/2009 relatif à l'apprentissage de la conduite,
- l'arrêté du 29 juillet 2013 relatif au livret d'apprentissage dont l'annexe donne les différents thèmes de cet apprentissage.

Les stages de sensibilisation à la sécurité routière sont composés :

- d'un module « tronc commun » permettant de poser le cadre et les enjeux du stage, de découvrir l'univers de la sécurité routière, d'impliquer le stagiaire et favoriser sa compréhension à la complexité de la conduite,
- d'un ou plusieurs modules spécialisés relatifs soit à la vitesse et aux infractions associées, soit à l'alcool ou aux produits psychoactifs, soit à la conduite des poids lourds.

DEMANDE DE MODIFICATION

Nous demandons la création d'un module complémentaire spécifique lors de l'apprentissage du permis de conduire pour sensibiliser les futurs conducteurs à la présence des cyclistes sur la chaussée et à leur équilibre précaire, aux distances de sécurité lors de leur dépassement mais aussi lorsqu'ils sont suivis. Il convient également d'attirer leur attention aux règles spécifiques telles que le « sas vélo » que malheureusement beaucoup de moniteurs semblent ignorer.





Proposition de création du panneau 1.5 m

CONTEXTE

Dans l'article R 414-4-IV il est écrit que pour effectuer le dépassement, le conducteur doit se déporter suffisamment pour ne pas risquer de heurter l'usager qu'il veut dépasser. Il ne doit pas en tout cas s'en approcher latéralement à moins d'un mètre en agglomération et d'un mètre et demi hors agglomération s'il s'agit d'un véhicule à traction animale, d'un engin à deux ou à trois roues, d'un piéton, d'un cavalier ou d'un animal.

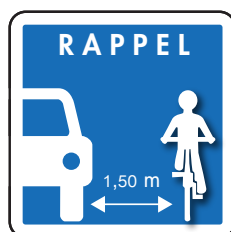
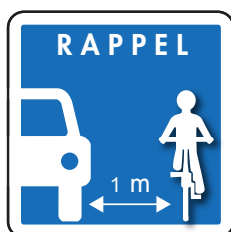
DEMANDE DE MODIFICATION

Nous demandons la création de panneaux dans le référentiel des panneaux routiers :

- un pour la ville,
- l'autre pour « hors agglomération »,

conformes aux panneaux de recommandation carré bleu avec le mot « Rappel ». Ceci rappellera aux conducteurs de véhicule motorisé que la règle ne s'applique pas uniquement sur la route sur laquelle est positionné le panneau.

Actuellement certains départements installent un modèle non référencé, donc disparate et non réglementaire.



Proposition de modification de l'article R 414-4-IV - Doubler les cyclistes.



CONTEXTE

Dans l'article R 414-4-IV il est écrit que pour effectuer le dépassement, le conducteur doit se déporter suffisamment pour ne pas risquer de heurter l'utilisateur qu'il veut dépasser. Il ne doit pas en tout cas s'en approcher latéralement à moins d'un mètre en agglomération et d'un mètre et demi hors agglomération s'il s'agit d'un véhicule à traction animale, d'un engin à deux ou à trois roues, d'un piéton, d'un cavalier ou d'un animal.

DEMANDE DE MODIFICATION

Nous demandons, à l'instar de l'Espagne qui est un bon exemple, que les conducteurs souhaitant doubler un cycliste doivent effectuer un changement de voie complet lorsqu'il y a plus d'une voie dans chaque direction mais aussi pouvoir franchir la ligne blanche pour dépasser un cycliste, à condition que la sécurité soit garantie.

Nous demandons également, lorsqu'il n'y a qu'une voie de circulation dans chaque sens, de baisser la vitesse de 20 km/h à la vitesse autorisée afin de garantir la sécurité du cycliste lors de son dépassement. Actuellement seule la distance de 1,5 mètre (ou 1 mètre) est obligatoire et ce n'est pas suffisant.

En ce qui concerne les dépassements de cyclistes, les sanctions en Espagne en cas d'infraction aux règles sont de 6 points de pénalité.



Proposition de définition du cheminement mixte.



CONTEXTE

Il n'existe pas en France de statut réglementaire permettant aux piétons et aux cyclistes de circuler ensemble sur le trottoir et/ou une passerelle ceci sans restriction d'âge et d'allure au pas pour les cyclistes.

De plus, la Voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. Définition modifiée par le décret n° 2022-635 du 22 avril 2022 :

« Par dérogation, les véhicules motorisés mentionnés à l'article R. 411-3-2 peuvent également être autorisés à y circuler dans les conditions prévues au même article ».

C'est une emprise indépendante en site propre et non une dépendance d'une voie existante. Un trottoir ne peut pas être considéré comme une Voie verte.

On voit trop de trottoirs de 1 m de large avec une bande blanche et des poteaux d'éclairage public en leur milieu.



DEMANDE DE MODIFICATION

Nous demandons de définir le cheminement mixte en précisant que celui-ci devra être repérable et détectable, certains usagers pouvant être mal ou non-voyants. Une simple ligne blanche ne peut servir de séparateur.

Il conviendrait aussi d'en définir les largeurs : 1.40 m pour les piétons, 1.50 m pour les cycles. Exceptionnellement, pour un franchissement de passerelle trop étroite un partage de l'espace sans délimitation peut-être admis.



Proposition de modification de la définition du trottoir.



CONTEXTE

L'article R 412-34-I définit le trottoir :

« Lorsqu'une chaussée est bordée d'emplacements réservés aux piétons ou normalement praticables par eux, tels que trottoirs ou accotements, les piétons sont tenus de les utiliser à l'exclusion de la chaussée.

De plus, la Cour de cassation, Chambre criminelle du 8 mars 2022, 21-84.723, publié au Bulletin officiel a estimé :

« Il n'est pas nécessaire que la zone réservée aux piétons soit surélevée. L'important est que les deux zones soient nettement différenciées par une bordure ou tout autre marquage ou dispositif. »

Cela pose question car une bande de rive ou d'accotement devient une zone réservée aux piétons alors que c'est une zone cyclable, R431-9.



DEMANDE DE MODIFICATION

Nous demandons à mieux définir le trottoir, cela pouvant être une simple séparation par marquage accompagnée de pictogrammes. Le jugement peut porter à confusion.

Pour rappel : l'article L 228-2 impose la création d'aménagement cyclable, pas de trottoir.



Proposition de modification de l'article R431-1-1



CONTEXTE

Dans l'article R 431-1-1 il est écrit :

« 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 conforme à la réglementation ».

DEMANDE DE MODIFICATION

Nous demandons que cet article soit modifié en supprimant les mots « hors agglomération » du texte.

Il est important pour un cycliste de se rendre visible. Dans beaucoup d'agglomérations les municipalités coupent l'éclairage public à certains horaires et nous constatons bon nombre de cyclistes habillés de vêtements sombres circuler dans l'obscurité ou par temps de pluie, sans être ni visibles... ni en infraction !



Proposition de modification de l'article R 414-11 - Interdiction de doubler un vélo à l'approche d'un carrefour ou d'un ralentisseur.



CONTEXTE

Dans l'article R 414-11 il est écrit :

« Tout dépassement autre que celui des véhicules à deux roues est interdit aux intersections de routes, sauf pour les conducteurs abordant une intersection où les conducteurs circulant sur les autres routes doivent leur laisser le passage ».

Malheureusement bien souvent, la manière dont sont conçues les infrastructures entraîne la mise en danger du cycliste lors du dépassement.



DEMANDE DE MODIFICATION

Nous demandons que cet article soit modifié ainsi :

« Tout dépassement est interdit **en approche** et aux intersections de routes **et de ralentisseur**, sauf pour les conducteurs abordant une intersection où les conducteurs circulant sur les autres routes doivent leur laisser le passage en application des articles R. 415-6, R. 415-7 et R. 415-8, ou lorsqu'ils abordent une intersection dont le franchissement est réglé par des feux de signalisation ou par un agent de la circulation ».

Cela aura un double effet :

- faire ralentir les conducteurs de véhicules motorisés,
- protéger les cyclistes coincés lorsque les conducteurs de véhicules motorisés doublent puis ralentissent subitement lors d'une configuration avec présence de carrefour ou ralentisseur.

La Fédération reçoit un nombre incalculable de témoignages de cyclistes « se faisant coincer » à l'entrée d'un carrefour giratoire, d'une chicane ou autres ralentisseurs.

Nous proposons également la création dans le référentiel des panneaux routiers, un panneau d'interdiction de doubler un cycliste, panneau qui rappellera la règle quand la distance de sécurité n'est pas possible (→ voir *Charte cyclable* page 45).



Proposition de modification des articles R 313-19 et R313-20 - Éclairage et signalisation des véhicules.



CONTEXTE

Dans l'article R 313-19-III il est écrit :

« Tout engin de déplacement personnel motorisé ou cycle doit être muni de catadioptres orange visibles latéralement ».

Et dans l'article 313-20-III il est également écrit :

« III. - Les pédales de tout cycle, cyclomoteur ou quadricycle léger à moteur doivent comporter des catadioptres de couleur orangée, sauf dans le cas des cyclomoteurs à deux roues à pédales rétractables. »

DEMANDE DE MODIFICATION

Nous demandons les modifications suivantes :

- article R 313-19-III : remplacer « catadioptres orange » du texte par « éléments réfléchissants »,
- article 312-20-III : rajouter « ou élément réfléchissant au niveau du pied ».

Cela permettrait de rendre les cycles ou cyclistes très visibles tout en étant conforme aux textes de loi.

Citons l'exemple des « roll-strap » aux chevilles, nettement plus visibles et efficaces que les catadioptres de pédale qui sont généralement cachés par la chaussure.





Intégrer la chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) dans le Code de la route.

CONTEXTE

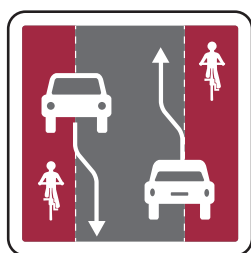
La Fédération française de cyclotourisme a participé avec le Cerema à la première expérimentation de la chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) à La Roche-de-Glun dans la Drôme en 2010, puis en 2014 à celle (sans visibilité lointaine) de Centr'Alp Moirans dans l'Isère.

Cette solution de partage de la route se développe de plus en plus avec malheureusement le non-respect des recommandations du Cerema (utilisation du pictogramme vélo au lieu des doubles chevrons, ce qui rend la bande d'accotement uniquement cyclable).

DEMANDE D'AMENDEMENT

Définir la chaussée à voie centrale banalisée dans le Code de la route selon les règles définies par le Cerema avec un panneau routier.

Nous avons imaginé un panneau routier que nous trouvons plus explicite que ceux développés par certains aménageurs et par le Cerema. (→ voir *Charte cyclable* Page 53).



Modification de la priorité des cycles.



CONTEXTE

Lorsqu'une bande cyclable, une Véloroute ou une Voie verte est coupée par une autre voie, dans le meilleur des cas, les cyclistes sont confrontés à une priorité à droite. Généralement un « Stop » est apposé le long de l'aménagement cyclable.

Ceci est en contradiction avec la fiche 40 du Cerema, rédigée en collaboration avec la Fédération française de cyclotourisme.

DEMANDE D'AMENDEMENT

Nous demandons, en cas d'aménagement cyclable parallèle ou contigu à un passage piéton, que la priorité soit donnée aux plus vulnérables c'est à dire aux piétons et cyclistes.



Modification du panneau « Stop » pour les cyclistes.



CONTEXTE

Actuellement le panneau M12 « Cédez-le-passage cycliste » est apposé sous les feux tricolores pour permettre aux cyclistes de franchir, sous conditions, le feu lorsqu'il est rouge.

DEMANDE D'AMENDEMENT

Comme la très grande majorité des aménageurs ne tiennent pas compte de la fiche 40 du Cerema, nous demandons, après étude entre le gestionnaire de voirie et les fédérations sportives concernées (→ voir fiche 13) que le panneau M12 puisse être aussi installé sous un panneau « Stop » dans un premier temps sur les Voies vertes à titre expérimental.



Modification des règles du double-sens cyclable.



CONTEXTE

Actuellement le double-sens cyclable est automatique en Zone 30, « *sauf décision contraire de l'Autorité investie du pouvoir de police* ».

Nous avons récemment effectué une formation aménageur durant laquelle le maire était contre le double-sens cyclable alors même que dans sa commune le centre-ville est limité à 30 km/h et que des rues le permettent sans danger.

DEMANDE D'AMENDEMENT

Nous souhaitons que soit rajouté au texte de loi « *pour des raisons de sécurité* » à la suite de « *sauf décision contraire de l'Autorité investie du pouvoir de police* ».



Modification des textes de loi pour les articles L228-2 et L228-3. Création d'une commission Voirie.



CONTEXTE

Publiée au Journal officiel le 01.01.1997 la loi Laure, et son article 20, est devenu l'article L228-2 du Code de l'environnement.

L'instruction du 31.10.2002 est devenue l'article L228-3 du Code de l'environnement relative à la prise en compte des cyclistes dans les aménagements de voirie.

Ces articles de loi sont encore de nos jours trop souvent non appliqués par les aménageurs.

DEMANDE D'AMENDEMENT

Nous demandons de créer un article pour permettre la mise en place d'une commission à l'échelon départemental gérée par la Sécurité routière dans chaque préfecture. Celle-ci serait chargée de donner un avis consultatif lors de la création ou modification de voirie dans chaque commune ou Communauté de communes ainsi que dans les Métropoles.

Cette commission serait composée par des représentants des fédérations agréées pour l'activité de cyclistes (Fédération française de cyclotourisme, Fédération française de cyclisme, etc.).

Cette commission pourrait faire des propositions telles que par exemple la modification du panneau « Stop » avec le panneau M12 à certains endroits.

Elle pourrait également apporter son avis et vérifier les éléments de sécurité. Exemple : certains maires ne s'opposent pas au double-sens cyclable mais ne mettent pas en place le panneau M9v2, rendant le cycliste vulnérable.

Grâce aux moyens de communication actuels, ces consultations pourraient se faire par visioconférence ce qui engendrerait donc une faible charge de travail pour le bureau de Sécurité routière.



Respect de la normalisation des ralentisseurs.



CONTEXTE

Quand les ralentisseurs ont été normés, nous avons constaté que lorsqu'ils étaient bien installés et respectaient la loi Laure, la sécurité des cyclistes était de fait renforcée. Ce n'est malheureusement pas toujours le cas, trop de ralentisseurs ne correspondent pas à la norme de pose.

Lorsque les premiers coussins sont apparus, nous étions satisfaits car apparaissait enfin un modèle de ralentisseur qui ne gênait pas les cyclistes... or depuis l'arrivée des modèles en caoutchouc vulcanisé, nous constatons une dérive pour les cyclistes.

Pour mémoire, question publiée au JO le 14.07.2009 :

M. Jean-Claude Bouchet attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les ralentisseurs de nouvelle génération en caoutchouc vulcanisé.

La réponse résumée dans la conclusion :

« Ainsi, le caoutchouc vulcanisé ne répond pas aux exigences de la norme relative aux ralentisseurs, c'est pourquoi ce matériau n'est pas autorisé pour la conception de ces dispositifs ».

Réponse publiée au JO le : 08/12/2009 page : 11808

Comme pour tous les autres ralentisseurs, posés correctement, ces modèles ne poseraient pas de problèmes aux cyclistes.



DEMANDE D'AMENDEMENT

Nous souhaitons que ce soit respecté ce qui a été écrit au Journal officiel, à savoir que ce matériau n'est pas autorisé. Nous demandons que soit résolu le problème de la fabrication, vente et pose de ces coussins en caoutchouc.

