27 janvier 2025

Le grand livre blanc
sur la sécurité routière
2025

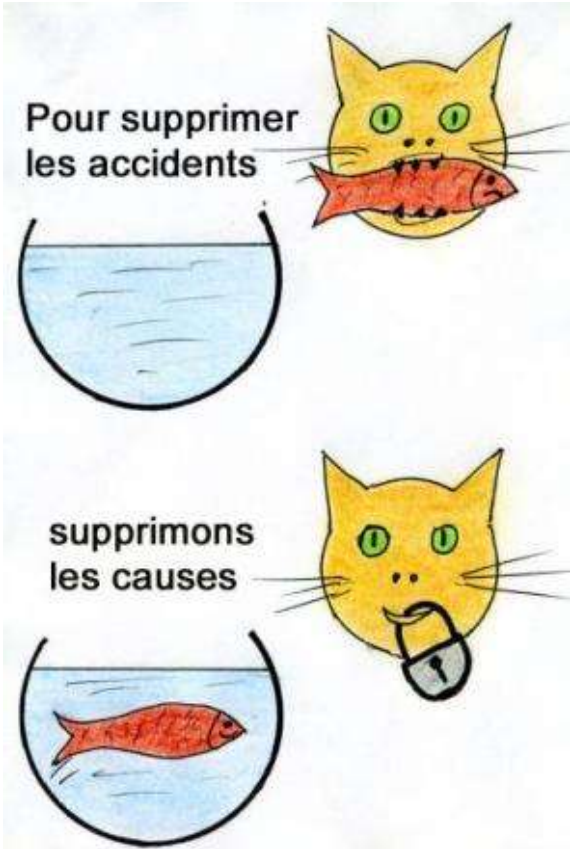
Jacques ROBIN
Ingénieur routier, accidentologue,
En collaboration avec, ou avis et conseils de (sera renseigné dans la version définitive

La rédaction de ce livre blanc est ouverte à tous, à ceux qui désirent proposer des idées ou suggérer des modifications : experts de l'administration (CEREMA, DGITM, IFSTTAR et autres services ou experts indépendants, ou membres d'associations ou tous autres particuliers) dont déjà quelques-uns ont apporté leur collaboration, je les remercie.

Le présent document est le chapitre

corrections à faire code de la route

Le diable est dans les détails *(Nietzsche)*



Chapitre 11
les corrections à faire au Code de la route

Le Code de la route. Parmi les fonctions dévolues au Code de la route, l'une est de définir exhaustivement la conduite à tenir dans telle situation, même si l'explication doit être complexe, car les moniteurs d'autoécoles, eux, comprendront et sauront les expliquer avec les mots qu'il faut, aux futurs conducteurs. Lorsque la rédaction est incomplète, si une précision « qui va de soi » manque c'est la porte grande ouverte à un type d'accident, c'est la porte grande ouverte dans laquelle s'engouffrera l'avocat d'un conducteur responsable d'une d'un accident, c'est la porte grande ouverte à la mauvaise interprétation d'un procureur.

Douze corrections importantes du Code de la route seraient nécessaires :

1 - l'interdiction les dépassements à l'approche d'un passage piéton.
2 - les véhicules qui tournent à droite ou à gauche au feu vert et écrasent les piétons.
3 – la distance de sécurité d'une voiture derrière un cycliste et instaurer le panneau d'interdiction de dépasser un cycliste.
4 – dire que l'on doit ralentir aux carrefours
5 – modifier la fâcheuse règle des 50 mètres des passages piétons
6 - sanctionner différemment la circulation sens interdit et le contresens autoroute.
7 – la manipulation néfaste du clignotant dans les giratoires
8 – Permettre les carrefours 4 stops
9 - Instaurer la possibilité des "arrêts roulants" pour les cyclistes
10 – Décaler le stationnement des vélos en amont les passages piétons
11 – interdire le téléphone seulement lorsque le véhicule roule
12 - Le danger des rabattements trop rapides après un dépassement sur autoroute.

1ère correction nécessaire du Code de la route :

Interdire les dépassements 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, Monique 72 ans à Compiègne en juillet 2015, à Kremlin-Bicêtre 2 blessés graves par un ambulancier).

Pour info : le Code de la route belge interdit de dépasser à l'approche d'un endroit de traversée.

Préconisation - Interdire, dans le Code de la route, de dépasser en approche des passages piétons

2ème correction nécessaire du Code de la route :

Le véhicule tournant au feu doit s'arrêter pour laisser les traverser piétons

Il serait nécessaire que le code spécifie que les automobilistes qui ont le feu vert et qui tournent dans la rue transversale sont tenus de s'arrêter pour laisser traverser les piétons dans la rue transversale.

Cette précision **existait dans le Code** de la route avant 1960 et a été supprimée

ici s'est produit un accident d'adulte le 25 janvier 2024 : clavicule cassée, deux mois d'arrêt de travail.
La piétonne traversait comme sur la photo et a été heurtée par une voiture qui tournait comme la voiture verte.

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 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 : les poids lourds qui tournent à droite. Le pire des risques est le cas des bus et 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.

Suite de la 2ème correction nécessaire du Code de la route:

Le véhicule tournant au feu doit s'arrêter pour laisser les traverser piétons (suite)

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 tourne 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 autres véhicules qui sont derrière lui.

"Cela va de soi qu'il faut s'arrêter" ne suffit pas. On pense à tort que "cela va de soi qu'il faut s'arrêter pour laisser passer les piétons ». Lors de l'accident de Juliette, les médias, les avocats et les juges, 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-tendu, les médias et le juge attribuent une force presqu'équivalente au feu vert de l'automobiliste et au feu vert du piéton.
Ce floue 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 (qui traite des feux).

Il faut aller plus loin. Il faut aller plus loin pour le respect du piéton par le conducteur car :
1 - ce n'est pas au conducteur de conditionner "l'arrêt de son véhicule pour laisser passer le piéton" à SON constat du respect par le piéton de la couleur de la figurine, il doit se comporter selon les règles qui lui sont imposées, à lui : d'une part le respect de la couleur de SON feu et d'autre part la loi : *" le fait de causer, par maladresse, imprudence, négligence, (etc.) la mort d'autrui constitue un homicide*".
2 - la figurine piéton peut être devenue rouge au moment où le conducteur la regarde alors qu'elle était verte au moment où le piéton s'est engagé.

3 – le piéton peut ne pas avoir bien vu la couleur de la figurine pour différentes raisons : soleil, pluie, insuffisance visuelle, caisson R12 trop éloigné.

Les autoécoles. 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.

Ne pas jouer avec les feux. Pour les carrefours en croix, la règle, comprise par les piétons, et qui doit être suivie par les conducteurs, est que lorsque le feu est vert pour les voitures sur une voie, il doit être vert pour la figurine piéton de l'autre voie, sauf, seulement pour les « queux » de quelques secondes de la phase.

Préconisation - Il est impératif de dire clairement dans le Code de la route, que les conducteurs doivent s'arrêter pour laisser passer les piétons, à l'endroit où l'on parle des feux tricolores, c'est-à-dire à l'article R. 412-33 : « ***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, sans conditionner son arrêt à la couleur, vert ou rouge, de la figurine piéton.***

3ème correction nécessaire du Code de la route :

La distance de sécurité d'une voiture derrière un cycliste.

Il est très courant de constater que lorsqu'un véhicule suit un cycliste en ville (vitesse limite 50 ou 30), sur une voie où il n'est pas aisé de le dépasser, il le suit de trop près, et le cycliste est stressé et en danger car s'il trébuche ou fait un écart ou une fausse manœuvre, le conducteur du véhicule l'écrase. Ce sont des situations accidentelles fréquentes, un tel accident s'est produit par exemple à Malaucène : *Un cycliste de 21 ans a été gravement blessé ce vendredi vers 10 h à Malaucène (Vaucluse). Il circulait rue de Vaison-la-Romaine quand il a chuté pour une raison encore inconnue. Une voiture qui arrivait derrière lui n'a pas eu le temps de s'arrêter et lui a roulé dessus.*

Souvent ce rapprochement du véhicule a pour but de sauter sur la première occasion possible pour dépasser le cycliste même s'il roule à une bonne vitesse, par exemple 25 km/h, et ce désir de dépasser est effectivement perçu comme tel par le cycliste. D'une façon générale, l'automobiliste moyen (90%) n'acceptent pas de se trouver dans la situation où il roule derrière un cycliste en ville, même à la même vitesse, il FAUT le dépasser, c'est ancré dans sa tête.

L'article R. 412-12 du Code de la route demande que "*lorsque deux véhicules se suivent, le conducteur du second doit maintenir une distance suffisante pour éviter une collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui le précède, elle correspond à la distance parcourue en au moins 2 secondes*". Cet article ne parle pas explicitement du cas où un véhicule suit un cycliste, il faut le dire clairement "*cette interdistance de 2 secondes, s'applique, y compris lorsque le véhicule suit un cycliste, afin d'éviter de l'accidenter en cas de chute ou d'écart du cycliste".*

Il est impératif de rajouter, dans cet article du Code, un bout de phrase qui dit cela, sinon les -1- les moniteurs d'autoécole ne le diront pas aux élèves, et -2- les avocats, en cas s'accidents, auront beau jeu de démonter la responsabilité de leur client.

Depuis 2020, les autorités promeuvent l'utilisation des vélos et la protection des cyclistes, mais ne le concrétisent pas en mots quand il faut, le cycliste est encore considéré comme secondaire

Exemple d'accident : 21 juillet 2023 - *Un cycliste de 21 ans a été gravement blessé ce vendredi vers 10 h à Malaucène (Vaucluse). Il circulait rue de Vaison-la-Romaine quand il a chuté pour une raison encore inconnue. Une voiture qui arrivait derrière lui n'a pas eu le temps de s'arrêter et lui a roulé dessus.*

Préconisation -. L'article R. 412-12 du Code de la route doit dire clairement que "*cette distance de sécurité s'applique également lorsque le véhicule suit un cycliste afin d'éviter de l'accidenter en cas de chute ou d'écart du cycliste".*

4ème correction nécessaire du Code de la route :

Le code doit dire que l'on doit "ralentir aux carrefours"

Le code doit dire que l'on doit ralentir à tous les carrefours, y compris aux carrefours prioritaires en rase campagne y compris aux carrefours à feu en ville

Les premiers codes spécifiait bien l'obligation de ralentir aux carrefours

(ex. : décret du 12 janvier 1948) **:** Code de 1922 et décret du 12 janvier 1948 (même rédaction du texte) : *"tout conducteur doit rester constamment maitre 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, ont réduit l'obligation de ralentir aux intersections au seul cas où la visibilité n'est pas assurée :

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**."*

Une telle rédaction laisse supposer que si, à l'inverse, aux intersections où la visibilité est assurée, il n'est pas nécessaire de ralentir, même si 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. J'en ai relevé 23 **:** Les 23 raisons de brûler un stop .

Ce qu'il est donc nécessaire de préciser dans le Code de la route est qu'il faut ralentir à l'approche de TOUS les carrefours sans limiter cette obligation au cas où la visibilité n'est pas assurée, et quelle que soit le statut et la vitesse maximale autorisée sur la route sur laquelle on roule.

Ceci doit être dit très très clairement dans le code afin de bien renseigner les procureurs lors des procès, les moniteurs d'autoécole et les médias.

Suite de la 4ème correction nécessaire du Code de la route

Le code doit dire que l'on doit ralentir aux carrefours (suite)

Concrètement, ce qu'il faut modifier dans l'article R-413-17-III du code de la route :

Préconisation - Supprimer dans le point 9 la mention "si la visibilité n'est pas assurée" afin qu'il ne reste que : *Sa vitesse doit être réduite (...) à l'approche des sommets de côte et des intersections*

Et ce qu'il faut modifier aussi dans l'article R-415-1 qui traite de la priorité de passage, il conviendrait que la rédaction de l'article du Code soit :

Préconisation -"*Tout conducteur de véhicule s'approchant d'une intersection de routes doit vérifier que la chaussée qu'il va croiser est libre. Il doit réduire sa vitesse quelle que soit la vitesse maximale autorisée par le statut de la voie sur laquelle il circule ou localement par panneau et même s'il est prioritaire par le statut de la voie ou par panneau précédant le carrefour, afin de parer à toute manœuvre inopinée des véhicules en attente ou en approche sur la voie croisée, visibles ou non encore visibles et afin d'être à même de s'arrêter pour éviter une collision.*

Cette préconisation 'est redondante mais il faut que ce soit redondant car, lors des procès, les procureurs s'attachent aux mots, donc il faut impérativement que les mots, tous les mots, soient dans le code de la route.

Faute d'une telle précision claire dans le Code, il apparait que, même pour certains professionnels (justice, forces de l'ordre, enseignants de la conduite, média), **l'obligation de ralentir à l'approche des carrefours sur une route prioritaire, ne semble pas être intégrée dans le raisonnement de tous les professionnels**.

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 femme en 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, mai si : on peut lui reprocher la non observation de l'article R.413-17 : régler sa vitesse en fonction des obstacles prévisibles.

Dans les carrefours en ville il faut aussi ralentir.

Les articles du Code de la route traitant de la vitesse et des priorités aux intersections (R-413-17-III et R-415-1) s'appliquent partout : en agglomération et hors agglomération, et rien n'est changé par les préconisations proposées ci-dessus de demander plus clairement de ralentir aux carrefours , ce qui ne peut que bénéficier à la politique de sécurité en agglomération et de réduction de la vitesse suivie depuis les trente dernières années. Trois sortes de priorités sont établies aux carrefours en ville : la priorité à droite, le "céder le passage" et les feux tricolores. Ce régime par feux tricolores qui devrait, à terme, être réservés aux grands axes, a perdu au cours des temps son but initial qui était uniquement d'éviter de bloquer le carrefour, et qui est devenu le droit de passer vite, au risque d'accidenter un piéton ou un cycliste distrait.

Suite de la 4ème correction nécessaire du Code de la route qui est que le code doit dire que l'on doit ralentir aux carrefours

Intéressons-nous à l'usager sortant de la voie secondaire

(point A de la photo)

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 cotés, il faut au minimum 7 secondes au conducteur situé au stop pour effectuer le redémarrage et avancer (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'infractionaire est celui qui 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 : "Le bénéficiaire de la priorité aura égard aux usagers de la route qui ont atteint l'intersection avant d'avoir pu apercevoir son véhicule".

Préconisation - rajouter à la fin de l'article R.415-6 une précision, par exemple "… … et ne s'y engager après *qu'après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger* visible, ou présent ou apparent …"

5ème correction nécessaire du Code de la route :

La fâcheuse règle des 50 mètres des passages piétons

L'article R. 412-37 du Code de la route stipule : Les piétons doivent traverser la chaussée en tenant compte de la visibilité ainsi que de la distance et de la vitesse des véhicules.
Ils sont tenus d'utiliser, lorsqu'il en existe à moins de 50 mètres, les passages prévus à leur intention.
Cette règle des 50 mètres qui a été édictée à une époque où :
1) il y avait peu de passages piétons,
2) ils étaient situés là où ils étaient nécessaires, sur des carrefours importants,
3) les voitures roulaient plus vite en ville,
4) les voitures avaient de mauvais freins,
5) tout le trafic, y compris le transit, passait en ville,
6) il y avait en l'air, l'idée de la suprématie des voitures, synonyme de dynamisme.
7) les déplacements en voiture répondaient à un but social, collectif : médecins, laitier, …sous entendant une priorité sur la piétaille.

Maintenant tout est changé, cette règle des 50 m n'a plus aucune de ces justifications car :

1) il y a une énormément de passages piétons, 2) en France on en trouve partout, même aux endroits où ils n'ont aucune nécessité,3) les voitures roulent moins vite en ville (50-30), 4) les voitures sont pourvues de freins qui leur permettent de s'arrêter dans de bonnes conditions, 5) les axes supportant le trafic sont en majorité reportés sur des déviations extérieures à la ville, 6) la vie locale est prépondérante. 7) on se déplace en voiture pour des raisons individuelles, parfois peu justifiées, n'impliquant aucune priorité sur les piétons qui peuvent donc prétendre à ce que les voitures s'arrêtent pour les laisser traverser et roulent assez lentement.

Maintenant cette règle des 50 m n'a plus aucune de ces justifications, il faut donc la supprimer. Seuls les passages piétons situés aux feux justifient et nécessitent que les piétons ne traversent pas dans la zone de 50 m de part et d'autre des feux car aux abords des feux, cela présenterait des dangers qu'un véhicule doive s'arrêter à 30m du feu vert pour laisser traverser un piéton. Dans cette zone autour d'un feu tricolore, les piétons sont soumis au cycle des feux et doivent traverser sur le passage piéton qui se trouve à l'endroit du feu lorsque que la figurine piéton est verte.

À cette gêne se rajoute, pour les passages piétons situés dans les petites rues, une acceptation tacite de tolérance du non respect de la loi (les 50 m) : **c'est l'école de l'infraction**.

Suite de la 5ème correction nécessaire du Code de la route

La fâcheuse règle des 50 mètres des passages piétons (suite)

Un exemple dans cette rue, cinq infractions à la règle des 50 mètres ont été relevées en 3 minutes.

Qui est en tort ?

Celui qui traverse hors passage piéton ?

Celui qui a indument marqué le passage piéton ?

Celui qui ne verbalise pas (11€)?

Celui qui maintient la règle des 50 m dans le code de la route ?

Il faut supprimer cette règle des 50 m et la maintenir seulement pour les passages piétons situés aux feux tricolores, seuls endroits où c'est justifié et nécessaire..

Suite de la 5ème correction nécessaire du Code de la route

La fâcheuse règle des 50 mètres des passages piétons (suite)

On tolère l'irrespect de la loi car on sait qu'elle n'est pas respectable :

c'est l'école de l'infraction : il faut supprimer cette règle des 50 m et la maintenir seulement pour les passages piétons situés aux feux tricolores, seuls endroit où c'est justifié et nécessaire.

Ces 5 personnes dans une impasse sont en infraction (11€) puisqu'à moins de 50 m du passage piéton. C'est l'école de l'infraction

A-t-on le droit de marcher sur le parking (flèche jaune) lorsqu'on est à moins de 50 m du passage piéton ?

Pour aller chez la voisine, dans cette impasse, on est en infraction car à moins de 50 m du passage piéton "A" !

Suite de la 5ème correction nécessaire du Code de la route

La fâcheuse règle des 50 mètres des passages piétons (suite 3)

La solution pour régler cette contestable règle des 50 m :

Modifier le code de la route pour <u>transférer</u> à la seule présence de feux tricolores la règle des 50 m qui est actuellement liée à la présence de passages piétons.

Seulement dans la zone des 50 m des feux il est effectivement dangereux de traverser car :

1 - les conducteurs ont toute leur attention portée sur les feux donc ne peuvent pas en même temps surveiller les piétons

2 - lorsque le feu est vert ils savent que les piétons ne traverseront pas

3 - le feu vert fait accélérer, il serait donc dangereux que les piétons traversent dans cette zone.

→ Près des feux il y a des raisons de maintenir la règle des 50 m

→ Hors des feux il n'y a aucune raison de maintenir la règle des 50 m

Il faut amoindrir l'article R. 412-37 actuel qui est : Les piétons doivent traverser la chaussée en tenant compte de la visibilité ainsi que de la distance et de la vitesse des véhicules.

~~**Ils sont tenus d'utiliser, lorsqu'il en existe à moins de 50 mètres, les passages prévus à leur intention.**~~

~~Aux intersections à proximité desquelles n'existe pas de passage prévu à leur intention, les piétons doivent emprunter la partie de la chaussée en prolongement du trottoir.~~

La partie de l'article barré serait remplacée par la proposition ci-après :

Préconisation - Il leur est proposé d'emprunter préférentiellement les passages prévus à leur intention ou la partie de la chaussée en prolongement du trottoir.

L'article R. 412-38 actuel est :

Les feux de signalisation lumineux réglant la traversée des chaussées par les piétons sont verts ou rouges et comportent un pictogramme.

Lorsque la traversée d'une chaussée est réglée par ces feux, les piétons ne doivent s'engager qu'au feu vert. Lorsque la traversée d'une chaussée est réglée par un agent chargé de la circulation, les piétons ne doivent traverser qu'à son signal.

Préconisation - Cet article serait à compléter par : Lorsque des feux tricolores existent à moins de 50 mètres, les piétons sont tenus de traverser à ces feux, lors de la phase où la figurine piéton est verte.

6ème correction nécessaire du Code de la route :

Sanctionner différemment la circulation en sens interdit et la circulation à contresens sur autoroute et routes à chaussées séparées

L'article R.412-28 prévoit une amende de 4ème classe et un retrait de 4 points du permis de conduire pour une circulation en sens interdit.
Cette infraction englobe deux cas totalement différents :
- la circulation en sens interdit dans les rues en ville qui apporte une GÊNE et pour laquelle l'amende suffit et le retrait de 4 points n'est pas justifié,
- la circulation à contresens sur autoroute qui constitue un DANGER pour lequel le retrait de 4 points sont insuffisants : un retrait de six points serait plus adapté.

La plupart des pays étrangers différencient la circulation en sens interdit et la circulation à contresens sur autoroute ou voie express.

Dans une rue étroite, la circulation en sens interdit est seulement une gêne : c'est la difficulté à se croiser.

Cela ne mérite aucun retrait de point : zéro point au lieu de 4 actuels

Sur autoroute : la circulation en sens interdit est un danger extrême qui mérite un retrait de

6 points au lieu de 4 actuels

Préconisation - Différencier circulation en Sens interdit : zéro point de retrait et circulation à contresens sur autoroute ou voie à deux chaussées séparées : 6 points

7ème correction nécessaire du Code de la route :

La manipulation néfaste du clignotant dans les giratoires.

La manipulation du clignotant dans les giratoires est un non-sens, est trompeur, et constitue une dangereuse perturbation de l'attention à un moment où l'on en a justement le plus besoin.

Non-sens car Lorsqu'on est dans un giratoire, il est **évident** qu'on va en sortir dans un court instant, nul besoin de le dire.

Trompeur car si l'on sort à la sortie "N", l'usagers attendant à N-1, pour entrer, voyant le clignotant, pense qu'on va sortir à N-1 , les maniement du clignotant dans les giratoires fait la joie des moniteurs d'auto écoles mais l'angoisse des conducteurs et les oblige à être préoccupés par le maniement du clignotant au détriment de l'attention qu'ils doivent porter à leur conduite au moment même où de nombreuses raisons nécessitent justement d'être attentif : coup d'œil dans le rétroviseur, présence de cyclistes et de piétons, suivi d'une trajectoire semi-circulaire correcte.

Le code actuel est précis, il ne demande pas d'actionner le clignotant dans les giratoires, sauf pour les "giratoires comportant plusieurs voies de circulation"

L'article 412-9 évoque les "*giratoires comportant plusieurs voies de circulation*" c'est-à-dire, en fait, seulement les grands giratoires dont la chaussée, très large, comporte des voies MATÉRIALISÉES par des marquages concentriques en peinture (photo de gauche) et c'est pour ce type de giratoire qu'il demande que *"chaque manœuvre de changement de voie doit être signalée aux autres conducteurs".* Officiellement dans les giratoires courants, sans voies matérialisées il n'est donc pas stipulé d'actionner le clignotant … … mais les enseignants d'autoécoles et peut-être les inspecteurs, ont extrapolé oralement cette nécessité à tous les giratoires, y compris les giratoires ne comportant pas de voies matérialisées et de ce fait les conducteurs se heurtent à la difficulté et au danger que de telles manipulations à réaliser sur de courtes distances et dans des temps très courts au moment où l'attention du conducteur devrait être consacré à la présence des autres usagers présents de tous cotés.

La recommandation du CEREMA est que le marquage axial inutile et déconseillé dans les giratoires.

. Pour être complet sur ce sujet du marquage axial, rappelons qu'officiellement le marquage des voies dans les giratoires n'est plus recommandé par le CEREMA car la majorité des giratoires actuellement réalisés sont de taille moyenne sur lesquels les véhicules roulent l'un derrière l'autre sans se gêner. Le guide des carrefours du SETRA (CEREMA actuel) stipule que : le marquage axial est inutile et déconseillé

Une autre précision est à formuler. L'article 412-10 demande au conducteur d'avertir les autres usagers de son intention de changer de direction. En stricte logique, "sortir d'un giratoire" n'est pas un changement de direction.

Préconisation - Afin que le commun des mortels comprenne, à l'article 412-9, ce qu'est un "giratoire comportant plusieurs voies de circulation", il convient de rajouter « matérialisées au sol par des marquages concentriques de lignes tiretés. »
À ce même article 412-9, spécifier que " la sortie d'un giratoire n'est pas considéré comme un changement de direction et qu'il ne convient d'informer de sa sortie que pour les giratoires comportant plusieurs voies de circulation matérialisées ou une bande cyclable matérialisée

Rappel des 7 premières corrections nécessaire du Code de la route

1 - l'interdiction les dépassements à l'approche d'un passage piéton.
2 - les véhicules qui tournent à droite ou à gauche au feu vert et écrasent les piétons
3 - l'interdistance d'une voiture derrière un cycliste.
4 – dire que l'on doit ralentir aux carrefours
5 – modifier la facheuse règle des 50 mètres des passages piétons
6 - sanctionner différemment la circulation sens interdit et le contresens autoroute
7 – la manipulation néfaste du clignotant dans les giratoires

8ème correction nécessaire du Code de la route :

Permettre les carrefours 4 stops

Ce serait très utile aux endroits où l'on supprime les feux tricolores.

Les carrefours 4 stops fonctionnent très bien dans certains pays étrangers : c'est le premier arrivé qui passe après avoir ralenti à environ 15 km/h. En fait, l'arrêt des véhicules n'est pas à zéro km/h : il est appliqué et compris de la façon suivante :

« arrivez à une vitesse suffisamment basse pour pouvoir vous arrêter afin de laisser passer la voiture déjà engagée ».

Ça marche très bien

Ci-après, photos de San Francisco
Le panonceau « ALL-WAY » pourrait être, en France, une de ces formules : "Toutes rues", ou "Toutes entrée", ou "Partout" ou "4 Côtés" ou "Aux 4 rues" , etc …

Photos J. ROBIN
Il faudrait que le code permette les carrefours à 4 stops

Préconisation - Instaurer dans l'article 415-6 du code de la route l'explication concernant les carrefours "signalé 4 stops" : chaque automobiliste arrivant au carrefour doit arrivez à une vitesse suffisamment basse pour pouvoir s'arrêter afin de laisser passer la voiture déjà engagée.

9ème correction nécessaire du Code de la route

Instaurer la possibilité des "arrêts roulants" pour les cyclistes

Permettre d'instaurer à certains stops, des "arrêts roulants" pour les cyclistes, comme cela a été fait pour les feux car c'est en s'arrêtant et en redémarrer que les cyclistes chutent, surtout les séniors, surtout avec les vélos à assistance électriques qui sont lourds.

L'emploi du STOP est très, **très**, TRÈS, **TRÈS exagéré** en VILLE en France, c'est un danger de chute pour les cyclistes or **la plupart sont injustifiés** car sur un vélo, comme ici sur la photo, un cycliste VOIT très bien à droite et à gauche, mieux que les automobilistes.

Explication de l'arrêt roulant ou 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 : c'est l'arrêt roulant. 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 que 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 »

Préconisation - Instaurer dans l'article 415-6 du code de la route l'explication concernant « l'arrêt roulant » pour les cyclistes et la possibilité pour les maires, de l'instaurer aux carrefours qu'ils désirent.

10ème correction nécessaire du Code de la route

Interdire aussi le stationnement des vélos 5 mètres en amont des passages piétons.

La loi du 24 décembre 2019 et le décret du 18 mai 2020 interdisent le stationnement des véhicules 5 mètres avant un passage piéton.

MAIS le décret permet le stationnement des cycles.

Ce n'est pas bon car les cycles AUSSI masquent les piétons ENFANTS : il faut prendre un décret modificatif qui interdit le stationnement AUSSI AUX CYCLES

Préconisation - Modifier le Code de la Route pour Interdire aussi le stationnement des vélos 5 mètres avant les passages piétons.

Nous sommes dans le chapitre Code de la route

11ème correction nécessaire du Code de la route

Interdire le téléphone seulement lorsque le véhicule "est en mouvement" et non "en circulation" comme le stiple le code

L'article R412-6-1 actuel du Code de la route stipule :

L'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation est interdit. Est également interdit le port à l'oreille, par le conducteur d'un véhicule en circulation, de tout dispositif susceptible d'émettre du son.
Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.
Cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de trois points du permis de conduire.
Rectification souhaitable L'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en ~~circulation~~ mouvement est interdit.

Le code de la route a 3 buts :

1 - donner des recommandations pour conduire sans danger pour soi et pour les autres.
2 - déterminer les responsabilités respectives des conducteurs en cas d'accident
3 – sanctionner les mauvais comportements

L'article R412-6-1 du code ne répond qu'au 3ème but et de façon inadaptée.

Le terme "en circulation" est souvent compris de façon trop large par les forces de l'ordre qui sanctionnent même lorsque le véhicule est à l'arrêt, sans danger, par exemple en embouteillage, au feu rouge, au péage, etc. en présumant que le conducteur téléphonait ainsi avant de s'arrêter. **le terme qui conviendrait serait "en mouvement".**
La sanction ne sanctionne en fait que ce qui est visuellement constatable, et, à dessein, le texte ne vise que ce qui est visuellement constatable : le téléphone TENU en main et le port de dispositif À L'OREILLE.

12ème correction nécessaire du Code de la route

Les dangers des rabattements trop rapides après un dépassement sur autoroute

1er danger consécutif à un rabattement trop rapide : la distance de sécurité n'est plus respectée.

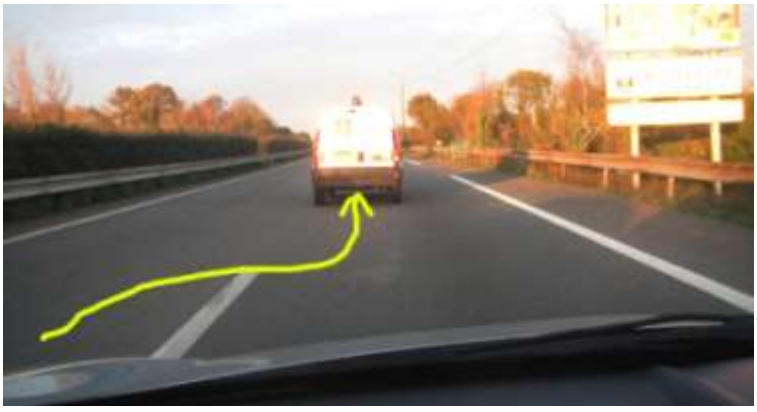
La cause : le code de la route.

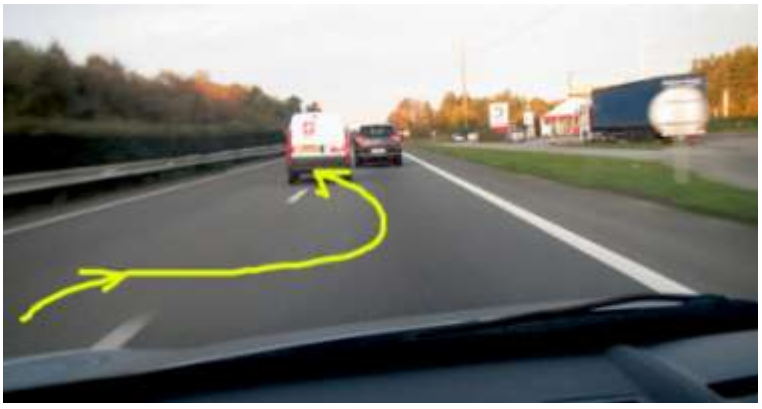
Le code ne différencie pas les routes <u>bidirectionnelles</u> et les autoroutes.
Sur les routes bidirectionnelles il est effectivement dangereux de rester trop longtemps sur la voie de gauche, et sur les autoroutes au <u>contraire</u> il est dangereux d'être trop nombreux et trop serrés sur la voie de droite.

Les dangers des rabattements trop rapides après un dépassement sur autoroute (suite)

2ème danger consécutif à un rabattement trop rapide :

le slalom continuel





Le slalom continuel est source de collision, perturbe l'attention et fatigue car il entraine l'obligation de consulter en permanence son rétroviseur au détriment de surveiller ce qui ce qui est prioritaire c'est-à-dire ce qui se passe devant,

Les dangers des rabattements trop rapides après un dépassement sur autoroute (suite)

3 – 3ème danger de se rabattre trop vite :

Il s'opère une concentration des voitures à droite, serrées les une contre les autres entrainant un risque de collision en chaine en cas de brusque ralentissement

Suite de la 11ème correction nécessaire du Code

Les dangers du rabattement trop rapide après un dépassement sur autoroute (suite)

L'origine du mal. Cette obligation de se rabattre a été, au début essentiellement établie lorsqu'il n'y avait que des routes bidirectionnelles sur lesquelles il est effectivement nécessaire de se rabattre assez vite car des voitures peuvent arriver en face, mais ce n'est pas le cas des autoroutes, or on a appliqué la même contrainte aux autoroutes, sans prendre en compte qu'il n'y avait aucune nécessité.

- Les conducteurs français se rabattent trop vite à droite PARCE QUE les autorités morigènent les conducteurs en leur serinant EXAGÉRÉMENT qu'il ne faut pas rester rouler à gauche.

La page suivante explique la modification du code de la route qu'il est nécessaire de faire pour préciser comment on doit se comporter sur les 2 x 2 voies.

Nous sommes dans le chapitre code de la route.

Cette 11ème correction nécessaire du Code doit expliquer comment réaliser un dépassement sur autoroute sans se rabattre trop vite et dangereusement devant la voiture qu'on vient de dépasser

Ces rabattements exagérés STRESSENT EN PERMANENCE LES CONDUCTEURS, et le stress est source de danger.

Ces manœuvres de rabattement trop rapide sont dangereuses et motivées par la crainte de rester circuler sur la voie de gauche, crainte entretenue par les autoécoles, les médias et les forces de l'ordre qui lors des interviews par les médias ne manquent jamais l'occasion, en premier lieu, de morigéner les automobilistes qui ne se rabattent pas assez vite.

En fait, le code impose 2 choses qui sont COMPRISES contradictoirement :
1- de se rabattre,- et – 2 - laisser une distance de sécurité.
Les conducteurs craignent SURTOUT qu'on leur reproche de rester trop longtemps à gauche, donc ils se rabattent trop vite sans distance de sécurité.

Une modification du code de la route est nécessaire pour préciser comment on doit se comporter sur les 2 x 2 voies. : **que l'on peut et que l'on DOIT rester rouler à gauche sans se rabattre, jusqu'à que l'on soit assez loin du véhicule que l'on vient de dépasser (2 sec = 72 m à 130 km/h)**

En plus, il faut supprimer du code de la route la sanction (l'amende de 2ème classe) pour la circulation sur la voie de gauche sur les autoroutes et routes à voies séparées, puis le faire savoir très fort par une campagne d'information dans les médias et près des gendarme.s

Le code peut très bien expliquer les comportements à avoir, sans obligatoirement sanctionner. On pourrait par exemple prendre exemple sur le code de la route belge : "le conducteur doit reprendre sa place à droite aussitôt qu'il peut le faire sans inconvénient. Toutefois le conducteur n'est pas tenu de reprendre sa place à droite s'il veut effectuer aussitôt un nouveau dépassement (…) sur les chaussées à sens unique" (article16.6)

Préconisation - N° IIIII - L'article du code qui traite du comportement des conducteurs lors des dépassements sur autoroutes doit être clair et absolument complet et détaillé afin que les moniteurs d'autoécole disposent de la matière pour expliquer aux candidats, ils sauront leur expliquer simplement. :
"Sur autoroute et sur voies à chaussées séparées, après avoir effectué un dépassement par la gauche, le conducteur doit, avant de revenir sur sa droite, rester rouler sur la file sur laquelle il effectue le dépassent jusqu'à qu'il soit assez loin du véhicule qu'il vient de dépasser pour assurer, devant lui et derrière lui, la distance de sécurité imposée par l'article R.412-12, c'est-à-dire qu'il y ait entre les voitures de droite où il s'insère, un créneau 2 fois 70 m, soit 140 m, sur les voies où la vitesse est limitée à 130 km/h et de 2 fois 60 m, soit 120 m, sur les voies où la vitesse est limitée à 110 km/h. Toutefois le conducteur n'est pas tenu de reprendre sa place à droite s'il veut effectuer aussitôt un nouveau dépassement".

À l'étranger

Les photos suivantes montrent que dans pays étrangers on n’a pas créé ce mauvais comportement

À l'étranger, surtout dans les plus grands pays, cette hantise de vouloir revenir très vite, trop vite sur la voie de droite, n'existe pas : ils se rabattent s’ils le veulent, quand ils veulent, s’il y a de la place à droite, sinon ils roulent sur leur file, à plus de 2 secondes de celui qui est devant.

Dans ces deux grands pays que je connais (Chine et US), 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 chaine quand on est tous serrés sur la file de droite
- Les déboitages fréquents
- La conduite en slalom permanent

Fin du 11ème chapitre du livre blanc concernant les modifications nécessaires du Code de la route

jacques-marie-robin@wanadoo.fr

Art. R. 412-12 *(Décr. n° 2001-1127 du 23 nov. 2001, art. 1er)* I. — Lorsque deux véhicules se suivent, le conducteur du second doit maintenir une distance de sécurité suffisante pour pouvoir éviter une collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui le précède. Cette distance est d'autant plus grande que la vitesse est plus élevée. Elle correspond à la distance parcourue par le véhicule pendant un délai d'au moins deux secondes.

Remarque JR : Rajouter à la fin « Cette disposition s'applique quelque soit le véhicule , y compris lorsqu'un véhicule suit un cycle, ou rédiger comme suit :

Art. R. 412-12 *(Décr. n° 2001-1127 du 23 nov. 2001, art. 1er)* I. — Lorsque deux véhicules se suivent, y compris lorsqu'un véhicule suit un cycle, le conducteur du second doit maintenir une distance de sécurité suffisante pour pouvoir éviter une collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui le précède. Cette distance est d'autant plus grande que la vitesse est plus élevée. Elle correspond à la distance parcourue par le véhicule pendant un délai d'au moins deux secondes.

Art. R. 412-12 *(Décr. n° 2001-1127 du 23 nov. 2001, art. 1er)* I. — Lorsque deux véhicules se suivent, le conducteur du second doit maintenir une distance de sécurité suffisante pour pouvoir éviter une collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui le précède. Cette distance est d'autant plus

grande que la vitesse est plus élevée. Elle correspond à la distance parcourue par le véhicule pendant un délai d'au moins deux secondes.

Remarque JR : Rajouter à la fin « Cette disposition s'applique quelque soit le véhicule , y compris lorsqu'un véhicule suit un cycle, ou rédiger comme suit :

Art. R. 412-12 *(Décr. n° 2001-1127 du 23 nov. 2001, art. 1er)* I. — Lorsque deux véhicules se suivent, y compris lorsqu'un véhicule suit un cycle, le conducteur du second doit maintenir une distance de sécurité suffisante pour pouvoir éviter une collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui le précède. Cette distance est d'autant plus grande que la vitesse est plus élevée. Elle correspond à la distance parcourue par le véhicule pendant un délai d'au moins deux secondes.

Remarque JR : Rajouter Cette disposition s'applique quelque soit le véhicule , y compris lorsqu'un véhicule suit un cycle