



# Des propositions pour avancer

**Notre fédération œuvre en faveur de la sécurité. Ses actions sont régulièrement relatées dans notre revue. Plus que jamais, il n'est pas question de relâcher les efforts. La preuve dans ces pages.**

Notre présidente, Martine Cano, et notre directrice technique nationale, Isabelle Gautheron, ont rencontré le 15 mars dernier le colonel Guillaume Poumeau de Lafforest, conseiller gendarmerie au cabinet militaire de la Première ministre. Denis Vituel, président de la commission nationale Sécurité, a, de son côté, rencontré la générale de gendarmerie Florence Guillaume, déléguée interministérielle à la Sécurité routière, accompagnée d'un conseiller, avec qui ont été évoquées des propositions de la commission Sécurité. Cette réunion a permis des échanges cordiaux et une très bonne écoute sur ces propositions. Ont été aussi évoquées les déclarations de manifestations

en préfecture, « Ensemble à Paris » et le Concours européen d'éducation routière (CEER) en 2024.

Concernant notre demande sur le permis de conduire (cf. fiche 1 ci-après) il est prévu prochainement un ajout de questions sur le vélo et les EDP lors du passage de l'ASSR 1 et 2 ainsi qu'à l'épreuve du permis de conduire. D'autres rendez-vous avec des ministères et députés sont encore prévus avec l'espoir de continuer à avancer.

## Un peu d'histoire

Dès les années quatre-vingt-dix, la Fédération française de cyclotourisme crée les délégués sécurité pour parler,

entre autres, d'aménagements routiers. À la suite de la parution de la loi Laure - dont la majorité des articles n'est hélas guère appliquée - la Fédération envoie à ses délégués un courrier type en direction des gestionnaires de voiries afin qu'ils soient partie prenante dans la conception des aménagements cyclables.

Pour les aider dans cette mission, nous publions des documents dont la *Charte cyclable* (disponible sur [ffvelo.fr](http://ffvelo.fr)), mise à jour très régulièrement.

La commission nationale Sécurité forme les délégués sécurité sur le sujet mais aussi recueille les remarques des participants à ces formations.

Un grand nombre de membres de la commission nationale et de délégués sécurité sont également intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR).

La commission a compilé toutes les remarques et observations sur le terrain afin de proposer des modifications au Code de la route ou à la loi d'Orientation des mobilités (LOM) notamment pour les articles L 228-2 et L 228-3.

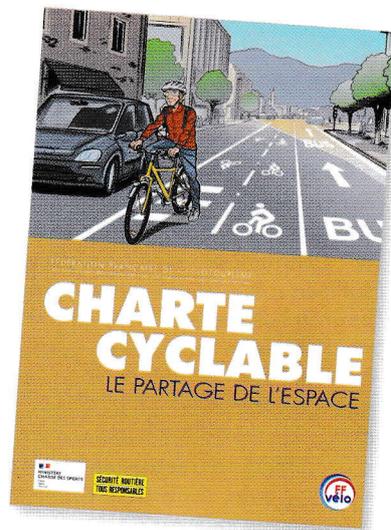
Dans les années 2012 à 2015, nous avons participé aux Plans d'actions pour les mobilités actives (PAMA), PAMA2 et PAMUVE, sous la direction de la

déléguée interministérielle à la marche et au vélo, travaux qui ont abouti à l'écriture du décret du 2 juillet 2015.

### Et aujourd'hui ?

Il nous semble important d'aller plus loin en ouvrant un « Grenelle de la sécurité à vélo » afin que nos propositions soient étudiées sous la direction de la Sécurité routière. Ce « Grenelle » pourrait s'inscrire dans la continuité du rassemblement du 17 juin 2017 à la Bastille (Paris). Cette proposition a reçu un accueil favorable de nos interlocuteurs.

- Le thème principal ou fil rouge doit être le partage de la route.
- Un axe important sur les comportements des automobilistes et des cyclistes doit être développé pour faire émerger de vraies propositions, simples et applicables.
- Ce « Grenelle » doit permettre de réunir tous les représentants des occupants de l'espace public (piétons, cyclistes de la Fédération française de cyclotourisme, 40 millions d'automobilistes, etc.).
- La France prend parfois exemple sur des aménagements créés dans d'autres pays européens. Nous souhaitons imiter l'Espagne en ce qui concerne la façon de doubler un cycliste.



La Charte cyclable de la Fédération, mise à jour régulièrement pour aider les aménageurs lors de la conception des infrastructures cyclistes.

- Nous sommes aussi très favorables aux dernières recommandations du CNSR, notamment sur le fait que les fiches du Cerema deviennent « les références de l'œuvre de l'Art » et que celles-ci soient toutes revues avec les fédérations concernées afin d'y incorporer les dernières nouveautés. ■

> Denis Vitiel, président de la commission nationale Sécurité

## > PROPOSITIONS DE LA FÉDÉRATION

# Pour modifications ou améliorations

Cette présentation a été faite sous forme de fiches.

### FICHE 1

## L'apprentissage au permis de conduire

### • Contexte

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

- l'article R11-5 relatif à l'enseignement de la conduite ;
- l'arrêté du 22 décembre 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 d'amendement

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.

FICHE 2

## Proposition de création du panneau 1,50 m

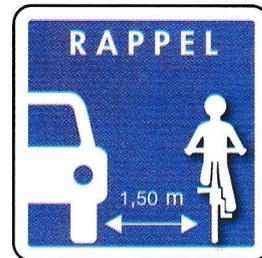
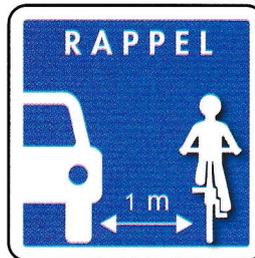
• **Contexte**

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 d'amendement**

Création de panneaux dans le référentiel des panneaux routiers, un pour la ville, l'autre pour les zones 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.



FICHE 3

## Le dépassement

• **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 d'amendement**

À l'instar de l'Espagne qui est un bon

exemple, 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 par rapport à la vitesse normalement autorisée afin de garantir la sécurité du cycliste lors



de son dépassement. Actuellement seule la distance de 1,5 m (ou 1 m) 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 six points de pénalité.

FICHE 4

## Définition du cheminement mixte

• **Contexte**

Il n'existe pas en France de statut réglementaire permettant aux piétons et 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 d'amendement**

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.

## Modification de la définition du trottoir

### • Contexte

L'article R 412-34-1 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 que : « 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 d'amendement

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.



## Modification de l'article R 431-1-1

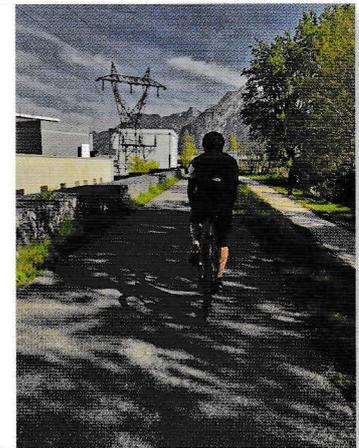
### • Contexte

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 d'amendement

Demande de modification de cet article en supprimant le mot « hors

agglomération ». 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 que bon nombre de cyclistes habillés de vêtements sombres circulent dans l'obscurité ou par temps de pluie, sans être ni visibles... ni en infraction !



## Modification de l'article R 414-11 sur l'interdiction de doubler un vélo à l'approche carrefour et 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 souvent, la manière dont sont conçues les infrastructures entraîne la mise en danger du cycliste lors du dépassement.

### • Demande d'amendement

Modification de l'article ainsi : « Tout dépassement est interdit à l'approche d'un carrefour ou d'un 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.

N.B. : la Fédération reçoit un grand nombre de témoignages de cyclistes « se faisant coincer » à l'entrée d'un carrefour giratoire, d'une chicane ou autres ralentisseurs.

Nous proposons 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.



FICHE 8

## Modification des articles R313-19 et R313-20 sur l'éclairage et la 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 : « 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 d'amendement**

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-straps aux chevilles, nettement plus

visibles et efficaces que les catadioptres de pédale qui sont généralement cachés par la chaussure.



FICHE 9

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

• **Contexte**

La Fédération 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.



FICHE 10

## Modification de la priorité 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**

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



FICHE 11

## Le stop pour cyclistes

• **Contexte**

Actuellement le panneau M12 « Cédez passage vélo » est apposé sous les feux tricolores pour permettre, quand il existe, 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 qu'après étude entre le gestionnaire de voirie et les fédérations sportives concernées (voir fiche 13 ci-après) le panneau M12 puisse aussi



être installé sous un panneau Stop dans un premier temps sur les Voies vertes à titre expérimental.

## Les 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 texte de loi L228-2 et L228-3 sur l'environnement

### • Contexte

Publiée au *Journal Officiel* le 1<sup>er</sup> janvier 1997, la loi Laure, et son article 20, est devenue l'article L228-2 du Code de l'environnement.

L'instruction du 31 octobre 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

Création d'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 (FFCT, FFC...). Cette commission pourrait faire des propositions, par exemple la modification du panneau « Stop » avec le panonceau 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 panonceau M9v2, rendant le cycliste vulnérable.

Grâce aux moyens de communication actuels, ces consultations pourraient se faire par visioconférence ce qui engendrerait donc une moindre 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, la 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 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.

