



Parquet du Tribunal de Grande Instance
Monsieur Erick MAUREL, Procureur de la République
Place de la Libération
64000 PAU

Tél. 05 59 82 47 47

PAU, le 15 septembre 2009

Concerne : Réaction de « Pau à Vélo » suite à l'annonce de verbalisation sévère à l'encontre des cyclistes

Monsieur le Procureur,

Plusieurs communiqués dans la presse locale et à la radio, depuis le 7 août dernier, ont fait état des instructions que vous avez données « *pour que le directeur départemental de la sécurité publique mène une campagne de verbalisation des cyclistes qui commettent des infractions [...]* ». Ces communiqués ont provoqué de vives réactions parmi les membres de « Pau à Vélo », qui s'étonnent d'être stigmatisés. C'est pour vous faire part de notre incompréhension, et pour vous donner notre point de vue de cyclistes, que nous vous faisons parvenir ce courrier.

Pour le respect du Code de la route

Nous souhaitons tout d'abord exprimer clairement que notre association se positionne avant tout en faveur du respect du Code de la route, et que les contrevenants à ce Code doivent être sanctionnés puisque telle est la loi. Cependant, permettez-nous de vous contredire sur un point : vous avez indiqué que les verbalisations seraient susceptibles d'aller jusqu'à la suspension du permis de conduire. Or, le permis de conduire ne peut pas être exigé pour un cycliste, et il n'est donc pas possible de le lui retirer (sauf faute grave), pas plus que des points. Plusieurs documents le montrent (voir au bas de cette lettre), comme expliqué sur les pages de la FUBicy, notre association faîtière, à laquelle une copie de cette lettre est également adressée.

Améliorer la Sécurité Routière grâce à l'usage du vélo

C'est apparemment pour améliorer la sécurité routière, que vous avez donné ces instructions de verbalisation sévère à l'encontre des cyclistes. Votre instruction laisse croire, Monsieur le Procureur, que de nombreux cyclistes ne respecteraient pas la réglementation, que leur comportement serait dangereux et entraînerait de nombreux accidents, et qu'en conséquence il conviendrait de les sanctionner lourdement lorsqu'ils commettent « *des infractions multiples ou particulièrement dangereuses au code de la route : sens interdits, stop, feux rouges...* ».

Le rapport 2008 de la Sécurité Routière montre cependant que lorsqu'ils sont impliqués dans un accident les cyclistes sont peu souvent responsables, en tout cas bien moins que les véhicules à moteur (hormis les transports en commun). Les statistiques en votre possession seraient-elles différentes et montreraient-elles dans notre ville une forte implication et responsabilité des cyclistes dans les accidents vous amenant à donner des directives aussi précises ?

./..

**Le vélo, plus qu'un sport,
un moyen de transport**

Association « Pau à Vélo »

La Pépinière, 6 Avenue Robert Schuman

F-64000 PAU – Tél. 05 59 32 26 65

E-mail : pau@fubicy.org, Web : <http://fubicy.org/pau>

Association membre de la FUBicy

(Fédération française des Usagers de la BICYclette)

Ne vous trompez pas de cible ! Ce n'est pas en verbalisant les cyclistes en priorité, que les statistiques des blessés et morts de la route diminueront. Il serait plus efficace de faire preuve de beaucoup plus de rigueur vis à vis des engins motorisés pour améliorer la Sécurité Routière, plutôt que de s'attaquer aux cyclistes, minoritaires, légers et significativement moins accidentogènes. Les véhicules à moteur, parce qu'ils sont plus rapides et plus lourds, peuvent engendrer en cas de comportement dangereux pour les autres usagers de la rue des dommages beaucoup plus graves, parfois mortels. Alors pourquoi focaliser votre action sur les cyclistes, dont l'impact sur la sécurité routière est minime relativement à celui des usagers motorisés ?

Le Code de la Route s'applique à tous ses usagers, et si la rigueur doit être de mise il est nécessaire qu'elle le soit pour tous. Faire preuve de rigueur accrue est probablement plus difficile vis à vis des engins motorisés qu'envers les usagers plus légers et moins rapides. Cependant, tout cycliste subit chaque jour les infractions, jamais sanctionnées, des usagers plus lourds : frôlement de trop près (distance minimale 1m) à une vitesse excessive, refus de priorité, sortie de rond-point en coupant la route, stationnement sur les voies cyclables, etc.

Comme indiqué plus haut, nous ne sommes pas opposés à ce que les cyclistes fautifs soient sanctionnés, mais nous souhaiterions que l'on ait au minimum la même rigueur vis à vis des automobilistes, dont le comportement nous semble autrement plus dangereux et lourd de conséquences. La Ligue contre la Violence Routière (à laquelle nous envoyons une copie de cette lettre), consciente du problème, ne s'y trompe pas en invitant les automobilistes à respecter les cyclistes au travers d'une liste de 14 conseils ou constats qu'elle leur adresse (voir pièce jointe). Rappelons le premier de ces constats :

« le cycliste n'est pas un parasite de la circulation: c'est un usager, comme les automobilistes, les cyclomotoristes, les motocyclistes ou les piétons. Respectons le. »

Rouler à vélo : un acte citoyen et bienfaiteur

Monsieur le Procureur, dans une démarche constructive je souhaiterais vous rappeler aussi que la pratique de la bicyclette est en soi un acte de civisme méritant. Outre le fait qu'il ne pollue pas l'air de sa ville, qu'il permet de préserver une ressource précieuse qui pourrait devenir insuffisante et donc chère dans un avenir proche (le pétrole), le cycliste fait économiser des sommes importantes au contribuable. En effet, à l'inverse de l'automobile qui exige de lourdes infrastructures de chaussée et de parking (sans parler des coûts indirects liés à l'entretien, à la pollution...), le coût induit par le vélo est réduit et il permet même d'importantes économies à la Sécurité Sociale par les bienfaits qu'il apporte (réduction de 50% du risque d'obésité, réduction de 35% du risque de maladies cardio vasculaires, réduction de 45% du risque de diabète, réduction de 40% du risque d'un cancer du poumon, hypertension diminuée de 35 à 50%, etc...).

Aussi, on peut également considérer que prendre son vélo en ville devient un geste citoyen. En conséquence, une certaine indulgence pourrait être envisagée compte tenu du service rendu à la collectivité, surtout si l'on prend en compte la faible implication des cyclistes dans les accidents, sauf preuve contraire à Pau.

Le Code de la route doit évoluer

Sur le plan plus général de l'application du Code de la route, une évolution se fait sentir, vers la reconnaissance d'une pratique non dangereuse des cyclistes : rouler à contre sens dans les sens interdits des Zones 30. Le décret N° 2008-754 du 30/07/2008 autorise désormais cette pratique (également possible sur décision du Maire dans les sens interdits extérieurs à ces zones). Cette mesure prise depuis longtemps en Europe et au Japon avait montré tout son

./..

**Le vélo, plus qu'un sport,
un moyen de transport**

Association « Pau à Vélo »

La Pépinière, 6 Avenue Robert Schuman

F-64000 PAU – Tél. 05 59 32 26 65

E-mail : pau@fubicy.org, Web : <http://fubicy.org/pau>

Association membre de la FUBicy

(Fédération française des Usagers de la BICYclette)

intérêt : trajets à vélo rendus plus courts et plus directs favorisant l'utilisation de la bicyclette ; augmentation de la sécurité routière.

D'autre part le « tourne à droite » des cyclistes aux feux rouges, autorisé dans de nombreux pays, se met progressivement en place en France (Bordeaux, Strasbourg, Paris). Dans certaines villes, les feux rouges disparaissent même totalement du paysage urbain, et les aménageurs se rendent compte en effet que les accidents diminuent et la fluidité des voitures augmente (projet européen « shared space »). Ces aménagements simples et peu onéreux sont sécurisants, et la ville devient plus agréable pour tous.

Le Code de la route évolue vers plus de partage de l'espace et de respect mutuel : « *Tout véhicule en mouvement [...] doit avoir un conducteur. Celui-ci doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables.* » (Article R412-6, modifié par Décret n°2008-754 du 30/07/2008 – art. 15). À ce propos, nous joignons à cette lettre un article du magazine « Pondération » n°77, édité par la Ligue contre la Violence Routière, qui traite de l'évolution vers un « Code de la Rue ».

En conclusion

Les pouvoirs publics ont la volonté de diminuer l'accidentologie. Vos instructions laissent penser que c'est en privilégiant la verbalisation des cyclistes que vous y parviendrez à Pau. Vous vous trompez de cible ! Rappelons les deux conclusions que l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière a mises en avant devant la presse lors de la présentation du Rapport 2005 de la Sécurité Routière :

- 1- le vélo est le moyen le plus sûr pour se déplacer en ville
- 2- Plus il y a de vélos qui circulent, moins il y a d'accidents

Le vélo contribue à améliorer la sécurité routière, il n'augmente pas l'accidentologie. C'est un fait démontré par les statistiques. Michèle Merli (déléguée interministérielle à la Sécurité Routière) déclarait le 13 octobre 2008, parlant de tous les modes de déplacement : « *une baisse de 43% des tués a été constatée en France entre 2002 et 2007 pour le total ville + campagne. En ville, le chiffre de la baisse est de 35% [...]. Des efforts sont à faire dans les villes [...]. La cause principale de ces accidents en ville est la vitesse et le non-respect des limitations de vitesse.* »

En tant qu'association d'usagers, « Pau à Vélo » milite pour une amélioration de la sécurité routière par l'augmentation de la pratique des circulations douces, et par la diminution des comportements à risque. Convaincus que vous saurez juger nos arguments à leur juste valeur, nous espérons que vous admettez que ce n'est pas en stigmatisant les cyclistes que la situation évoluera, ni à Pau ni ailleurs. Nous sommes à votre disposition pour rechercher ensemble les meilleures voies d'évolution. Souhaitant vous rencontrer pour évoquer ces dossiers avec vous, nous attendons de lire votre réponse. Veuillez agréer, Monsieur le Procureur, nos cycladines et respectueuses salutations.

Christophe NUSSBAUMER
Président de « Pau à Vélo »

./..

**Le vélo, plus qu'un sport,
un moyen de transport**

Association « Pau à Vélo »

La Pépinière, 6 Avenue Robert Schuman
F-64000 PAU – Tél. 05 59 32 26 65

E-mail : pau@fubicy.org, Web : <http://fubicy.org/pau>
Association membre de la FUBicy
(Fédération française des Usagers de la BICYclette)

Copies :

- M. Thierry ALENDE, directeur de la sécurité publique des Pyrénées Atlantiques
- M. Philippe REY, Préfet des Pyrénées Atlantiques
- M. Christophe RAVERDY, Président de la FUBicy (Féd. Franç. des Usagers de la Bicyclette)
- M. Jean LE FEVRE, Délégué Régional de la LCVR (Ligue Contre la Violence Routière)
- Presse locale de l'agglomération paloise (la République des Pyrénées, Sud-Ouest)
- Radio locale France-Bleu Béarn
- Altern@tives P@loises (newsletter sur le web, <http://www.alternatives-paloises.com>)

Pièces jointes :

- 14 conseils de la LCVR : Automobilistes, attention aux Cyclistes, ils sont fragiles !
- « Code de la rue – Zones de rencontre – Double sens cyclable, le décret du 30 juillet 2008 ». Article du magazine « Pondération » n°77, publié par la LCVR (<http://www.violenceroutiere.org/files/revues/PONDERATION%2077.pdf>).

Complément : pas de retrait de permis pour les cyclistes (sauf faute grave)

Référence : http://www.fubicy.org/article.php3?id_article=94

« Il est illégal de retirer des points de permis pour une infraction commise à vélo. Seule la conduite d'un véhicule nécessitant un permis peut donner lieu à retrait de points. Par contre, le montant des amendes est le même à vélo ou en voiture [...] »

« Le retrait de permis peut être prononcé seulement comme *peine complémentaire* pour des fautes graves relevant du droit pénal. Cette sanction ne concerne pas les infractions mais uniquement les délits, comme la conduite sous l'emprise de stupéfiants ou d'alcool, ou des délits très difficiles à commettre au guidon d'un vélo : grand excès de vitesse, ou délit de fuite après avoir provoqué un accident. »

Références réglementaires :

- Circulaires du Ministère de l'Intérieur le 23 novembre 1992 et le 10 mars 2004
- Arrêt du 8 décembre 1995 du Conseil d'Etat (requête N° 158676)
- Jugement du Tribunal Administratif de Strasbourg le 27 avril 2001
- Réponse du Ministre à 2 questions posées au Sénat, le 14 nov. 1996 et le 29 juin 1999

**Le vélo, plus qu'un sport,
un moyen de transport**

Association « Pau à Vélo »

La Pépinière, 6 Avenue Robert Schuman
F-64000 PAU – Tél. 05 59 32 26 65

E-mail : pau@fubicy.org, Web : <http://fubicy.org/pau>
Association membre de la FUBicy
(Fédération française des Usagers de la BICYclette)



Automobilistes : attention aux cyclistes, ils sont fragiles !



Le cycliste n'est pas un parasite de la circulation : c'est un usager, comme les automobilistes, les cyclomotoristes, les motocyclistes ou les piétons. Respectons-le.



Il ne pollue pas. Il préserve notre environnement. Il participe peu à l'encombrement de la ville et la rend plus agréable. Il est silencieux. Il mérite notre considération.



Il doit respecter les règles du Code de la Route, avec ses obligations et ses droits, mais sa perception de l'environnement est différente de la nôtre, il faut en tenir compte.



Et il est vulnérable et fragile.



Il a le droit d'être lent, car pour lui aussi, le risque augmente avec la vitesse : nous à 50 km/h, lui à 15 km/h = 35 km/h de différence. Ne nous impatientons pas, de toutes façons, 100 mètres plus loin, nous serons arrêtés au prochain carrefour...



Il peut faire des écarts involontaires, et ce d'autant plus qu'il roule lentement : ce n'est ni une faute ni une erreur. C'est à nous d'être vigilants.



L'écart réglementaire de 1 mètre en ville, c'est le minimum, il ne se conçoit qu'avec une faible différence de vitesse. Et le cycliste ne peut rouler sans danger à moins de 70 cm du trottoir car la chaussée y est souvent bosselée, pavée... Dans une voie de 3,50 mètres, si nous le dépassons, il ne reste que 50 cm entre notre véhicule et le guidon de son vélo, c'est insuffisant : sachons ne pas dépasser dans ce cas.



La chaussée comporte des déformations que nous ne voyons pas : lui les subit, pensons toujours qu'il peut être déséquilibré et tomber ou faire un écart. Seule la maîtrise instantanée de notre véhicule peut le préserver.



Il ne peut passer au ras des voitures stationnées, même quand il circule dans une bande cyclable. Une portière qui s'ouvre peut lui être fatale : tant pis s'il s'écarte et nous gêne un peu, à nous d'anticiper.



Il a le droit de rouler au milieu d'une voie s'il juge qu'en le dépassant nous lui faisons courir un danger. Il peut aussi préparer un changement de direction : ne klaxonnons pas, ne le suivons pas de trop près, car ainsi nous le gênons dans sa manœuvre.



Il a parfois des difficultés à indiquer ses changements de direction car il ne peut pas toujours libérer un bras : tenons-en compte, anticipons en observant bien son comportement.



Le bruit l'empêche de nous entendre venir et diminue sa perception de l'environnement ; encapuchonné sous la pluie, il nous voit mal : nous qui sommes bien tranquilles dans notre habitacle, soyons vigilants pour 2 !



En campagne, prenons le large, laissons-lui 3 mètres, passons carrément dans la voie opposée si c'est possible, au lieu de le serrer dans la même voie. Pensons à lui, à ce qu'il ressent. Ralentissons, dépassons-le à vitesse constante, sans accélérer et faire rugir notre moteur, car c'est angoissant pour lui.



Et nous, motocyclistes et cyclomotoristes, nous le savons : les bandes cyclables, c'est pour les cyclistes, rien que pour les cyclistes ...

Code de la rue – Zones de rencontre – Double sens cyclable

Le décret du 30 juillet 2008

La prééminence acquise par la voiture en ville, au cours du siècle dernier, au détriment des piétons et des cyclistes, a été atténuée par trois dispositions du décret 2008-754 du 30 juillet 2008, modifiant le Code de la route. Ces trois dispositions, résultat de la démarche « Code de la rue », sont :

- ▶ Le devoir de prudence imposé aux conducteurs envers les autres usagers.
- ▶ L'institution du concept « Zone de rencontre ».
- ▶ Le double sens cyclable généralisé en Zone 30 et en Zone de rencontre.

Ces trois dispositions ont été proposées par le comité technique puis par le comité de pilotage de la démarche « Code de la rue » initiée en 2006, regroupant des associations d'élus, de professionnels et d'usagers (piétons, cyclistes, etc.) organisés respectivement par le CERTU et la DSCR. La Ligue contre la violence routière siège à ces deux comités et s'attache à y promouvoir en priorité la sécurité des usagers. Les propositions présentées sont ensuite examinées par le GIPSR (groupe interministériel permanent de la sécurité routière), puis soumises à l'avis du Conseil d'État et enfin le décret est signé par le Premier ministre. Noter que ce décret contient aussi d'autres dispositions indépendantes du domaine concerné par la démarche « Code de la rue ».

L'article R. 412-6 du Code de la route stipulait laconiquement : « *tout véhicule en mouvement doit avoir un conducteur* ».

Le décret du 30 juillet 2008 ajoute : « *Celui-ci doit, à tout moment, adopter un comportement respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables* ». Le Code de la rue belge, précurseur en ce domaine, comportait ce même principe.

Ce « devoir » n'est évidemment pas mesurable ni constatable formellement comme pourraient l'être le dépassement

de vitesse, l'arrêt à un stop, le degré d'alcoolémie ou le franchissement d'une ligne blanche et de ce fait il n'est pas vraiment sanctionnable. Pour cette raison, cette proposition du comité technique du Code de la rue aurait pu ne pas franchir avec succès tous les filtres menant à la signature du décret, mais faute d'être facilement constatable elle a été jugée pédagogique. Au-delà de cet aspect pédagogique, nous pouvons espérer que les tribunaux s'en servent et qu'une jurisprudence s'établisse modifiant ainsi certaines attitudes ou certains comportements comme les abus de priorité et donc de vitesse, négligeant la prudence et faisant porter sur les autres la raison de l'accident, par exemple aux carrefours : « *Il m'a coupé la route !* » ou en ville : « *Ah, il est bien évident que si un enfant surgit entre deux voitures, je ne pourrai pas l'éviter !* ».

Le concept « zone de rencontre » institué par le décret du 30 juillet dernier restitue au piéton, dans ces zones, la chaussée que l'automobile lui avait confisquée par l'obligation qui lui avait été faite par le code de la route de « se tenir sur les trottoirs » (Codes de la route de 1937 et de 1948). Dans ces zones de rencontre, la priorité totale est donnée aux piétons, ils n'ont pas l'obligation de circuler uniquement sur les trottoirs.

« Zone de voie en agglomération, constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h » (ajout à l'article R. 110-2 définissant les termes du code).

« Dans une zone de rencontre, les piétons peuvent circuler sur la chaussée mais ne doivent pas gêner la circulation des véhicules en y stationnant » (ajout à l'article R. 412-35 définissant les devoirs des piétons).

« Les conducteurs sont tenus de céder le passage aux piétons (...) circulant

dans une zone de rencontre ou une aire piétonne » (ajout à l'article R. 415-11 définissant les devoirs des conducteurs).

En clair, si les piétons marchent, les véhicules doivent suivre à leur allure ou les doubler si la place libre le leur permet, par contre si les piétons s'arrêtent pour parler avec d'autres piétons, ils doivent se ranger si un véhicule approche. Ces prescriptions peuvent paraître formelles mais dans la réalité, des comportements naturels se créent, c'est en fait ce qui se passe déjà tout naturellement dans beaucoup de rues où la circulation des piétons est plus importante que la circulation des voitures.

Les zones de rencontre existent depuis plusieurs années dans quelques autres pays européens, et entre autres en Suisse et en Belgique.

L'instauration de ce nouveau concept « zone de rencontre » répond à un besoin de rendre les déplacements des piétons plus conviviaux, plus attractifs, plus sécurisés, tout en permettant l'accès et la circulation de tous les véhicules ainsi que le stationnement mais seulement « *sur les emplacements aménagés à cet effet* ». Cet accès permis aux véhicules donne satisfaction aux commerçants qui parfois sont réticents à l'instauration de rue piétonne. Beaucoup de municipalités, pour répondre à ce besoin réel, ont depuis longtemps institué des « rues semi-piétonnes ». Ces rues semi-piétonnes devront donc, à terme, être classées « zone de rencontre ».

Un symbole fort : le piéton plus grand que les autres...



Où et comment ?

Où peut-on proposer des zones de rencontre ? Deux sites types semblent répondre à ce besoin : d'une part les rues de centre-ville qui ne subissent pas de transit forcé et d'autre part les voies de lotissement où il est courant et justifié de voir les enfants accaparer la chaussée.

C'est un arrêté du maire qui détermine le périmètre des zones de rencontre. Si une RD ou une RN est concernée, un avis simple (sans obligation, sauf pour les RGC), doit être demandé au président du Conseil Général ou au préfet.

Trottoirs ou pas ?

Les deux solutions sont possibles, le maintien des trottoirs permet aux piétons – notamment âgés – une protection réelle ou psychologique supplémentaire, puisque les voitures n'y ont pas droit d'accès.

Les plus anciens d'entre-nous ont peut-être encore dans leur garage les lourds triangles de pré-signalisation métalliques qui furent obligatoires il y a quelques décennies, avant que soient montés en série les « feux de détresse » sur tous les véhicules à 4 roues. Le triangle est de nouveau d'actualité – plus léger – et devra se trouver à bord du véhicule. En cas d'arrêt sur une route, le conducteur devra immédiatement le placer sur la chaussée, à une distance de 30 mètres au moins à l'arrière de son véhicule ou de l'obstacle à signaler. L'allumage des feux de détresse reste obligatoire lorsque le véhicule en est équipé.

Conseils : 1 – prudence pour aller mettre le signal (sur autoroute, passer de l'autre côté des glissières). 2 – ne pas hésiter à mettre le triangle à plus de 30 mètres, surtout en courbe. 3 – ne pas oublier de récupérer le triangle avant de repartir.

Quant à la très seyante chasuble jaune fluo vantée par un célèbre couturier il y a quelques mois, il faut la garder dans l'habitable afin de pouvoir l'endosser avant de sortir sur la voie. Ces 2 mesures simples peuvent éviter les « sur-accidents », souvent très graves, et plus nombreux qu'on l'imagine en général, et protéger mieux les occupants hors du véhicule.



Passages piétons, bandes cyclables ?

Il faut éviter l'un et l'autre : toute ségrégation dans les zones de rencontre est nuisible à la cohabitation harmonieuse et à la sécurité.

Faut-il faire des aménagements spéciaux ?

Si l'apparence des lieux est déjà compatible avec la limitation à 20 km/h, il n'est pas nécessaire de rajouter des aménagements, sinon des aménagements visuels ou géométriques peuvent être rajoutés aux entrées ou en section courante : surélévations (plateau, coussin, ralentisseur, chicanes, écluses, etc.).

A

Quels sont les freins et comment convaincre les municipalités de réaliser une zone de rencontre et les riverains de l'accepter ?

Le principal frein est comme toujours la résistance au changement, inhérent à l'humain. Pour un maire, s'il accepte de changer, c'est qu'il reconnaît que ce



qui était avant était imparfait, voire mauvais ; il craint aussi les critiques. Pour les riverains, ils craignent les défauts d'un nouveau système, même si les changements sont faibles.

Une réponse, un argument, est de mettre en avant les vertus de la zone de rencontre qui permet une cohabitation apaisée, donc plus sécuritaire des usagers, une rue plus vivante, plus fréquentée, tout en préservant les intérêts avancés par les commerçants quant à l'accès aux abords des magasins de leur clientèle motorisée.

En dernier recours, si les arguments ne convainquent pas, les associations ou les particuliers tenant de la sécurité (nous) peuvent faire sauter les hésitations des municipalités et les craintes des riverains en proposant un essai de six mois.

O

Le décret du 30 juillet 2008 stipule, dans les ajouts à l'article R. 110-2, que dans les zones 30 et dans les zones de rencontre, « **toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf disposition différente prise par l'autorité investie du pouvoir de police** ».

La possibilité de réappropriation par les cyclistes du double sens de circulation dans les rues à sens unique constitue, en fait, la simple correction d'une aberration qui s'est insinuée, sans qu'on y pense, lors de l'instauration des premiers sens uniques. À l'origine, ceux-ci ont été motivés par la simple raison qu'il était géométriquement impossible ou difficile que deux véhicules à quatre roues se croisent.

On a oublié que cette trop faible largeur n'empêchait nullement de croiser un cycliste et que de ce fait ils n'étaient pas vraiment concernés par cette mesure. Heureusement que cette erreur n'a pas débordé jusqu'aux piétons...

Les avantages sécuritaires de ces doubles sens cyclables sont incontestables. De prime abord, la première réaction est parfois de penser que c'est dangereux, sans se rendre compte que dans une rue normale à deux sens, on trouve tout naturel de croiser, à longueur de journée, des vélos et des voitures et sans se rendre compte également qu'il est beaucoup plus dangereux de doubler un cycliste que de le croiser : la majorité des accidents de cyclistes sont causés par un véhicule venant de l'arrière et statistiquement l'accident frontal est quasi nul car le conducteur voit bien le cycliste qui arrive devant lui.

Un autre avantage très important concerne **l'ouverture des portières des voitures** en stationnement qui constitue malheureusement un cas fréquent d'accidents graves ou mortels : le conducteur ouvre sa portière sans voir le cycliste arrivant de l'arrière, qui peut être fortement blessé en heurtant le coin saillant de la portière, mais aussi en tombant sur la chaussée devant les véhicules qui suivent.

Dans le double sens cyclable rien de tout cela : il n'y a pas d'angle mort car le conducteur (ou le passager) voit bien le

cycliste arriver et n'ouvre donc pas sa portière ; si par erreur il l'ouvre, le choc du cycliste se fait sur la partie plate non agressive de la portière et dans le sens où il la referme : il y a donc moins de risque de chute.

Enfin, l'ouverture aux cyclistes d'une rue à sens unique leur permet souvent d'**éviter d'emprunter une voie dangereuse** à forte circulation.

La question est parfois posée de savoir **quelle largeur doit avoir une rue** pour admettre un double sens cyclable. Le guide du CERTU (Recommandations pour les aménagements cyclables) est clair sur ce point : « *Il n'existe pas de largeur minimale en deçà de laquelle ce type d'aménagement est déconseillé : il fonctionne dans des rues extrêmement étroites où le trafic et les vitesses des voitures sont très faibles* ».

Si la largeur le permet, mais seulement dans ce cas, il est utile d'y délimiter pour le contre sens cyclable une bande de 1,50 m minimum, par marquage d'une ligne (discontinue ou continue) mais éviter, dans de telles petites rues, de délimiter une telle bande dans le sens des voitures. En cas de moindre largeur, quelques marquages de pictogrammes vélo à intervalles réguliers suffisent, sans délimiter la bande.

Aux carrefours une attention particulière doit être portée sur le marquage au sol et sur la signalisation verticale pour

l'information et le guidage des véhicules entrants. En ce qui concerne l'autre extrémité de voie, un panneau « sauf cyclistes » sera placé sous le panneau sens interdit.

A

L'application généralisée de cette mesure est prévue par le décret du 30 juillet aux zones 30 et aux zones de rencontre. Pour les nouvelles zones 30 et les nouvelles zones de rencontre, la signalisation des doubles sens cyclables sera mise en place en même temps que les panneaux délimitant la zone. En ce qui concerne les zones 30 existantes, les maires ont jusqu'au 1^{er} juillet 2010 pour y appliquer les dispositions des doubles sens cyclables.

Jacques ROBIN

6

A P 06 0 00

La Ligue contre la violence routière a publié lundi son 6^e palmarès de la voiture citoyenne, des automobiles classées en fonction de leur respect plus ou moins grand à l'égard des hommes et de l'environnement. Ce palmarès, rendu public à l'occasion du Mondial de l'Automobile, classe 1 025 véhicules selon quatre critères : la protection des occupants, la protection des usagers vulnérables, c'est-à-dire les piétons et les cyclistes, la protection des occupants des autres véhicules et la protection de l'environnement. Arrivent en tête du classement la Smart diesel Fortwo. Suivent six versions de la Fiat Grande-Punto qui figure en 2^e, 3^e, 4^e, 5^e, 7^e et 11^e position. La Peugeot 308 figure en 6^e position, la Volkswagen Golf est 9^e et la nouvelle Hyundai en 10^e position. Selon la Ligue contre la violence routière, 87 modèles ont une note supérieure à 13 contre 20 modèles seulement en 2005 lors de la publication du 1^{er} palmarès. « *C'est insuffisant, nous attendons plus, beaucoup plus* », affirme-t-elle dans un communiqué. La Ligue relève que « les premiers du palmarès affichent des résultats financiers ou commerciaux remarquables ». Le classement est publié en partenariat avec la revue « 60 Millions de consommateurs » et consultable sur :

www.voiturecitoyenne.fr/palmarès.php et www.60millions-mag.com/

P

Madame Michèle Merli remplace Cécile Petit à la D.S.C.R. La nouvelle déléguée a occupé plusieurs postes à la ville de Marseille (1968-1971) et au Conseil Régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur (1974-1981) jusqu'en 1983. Directrice de cabinet du commissaire de la République des Alpes-de-Haute-Provence (1983-1984), commissaire-adjointe de la République de l'arrondissement de Château-Chinon (1984-1985), puis directrice de cabinet du préfet des Hauts-de-Seine (1985-1990), elle a travaillé depuis 1990 à la délégation générale à la lutte contre la drogue, au cabinet du préfet de police de Paris, puis à la direction générale du personnel, et enfin à la direction des personnels, de la formation et de l'action sociale au ministère de l'Intérieur (1999-2001). En 2001, devenue préfète, Michèle Merli prend les fonctions de secrétaire générale de la zone de défense de Paris, avant d'être nommée déléguée interministérielle à la sécurité routière et déléguée à la sécurité et à la circulation routières au Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire (MEEDAT) le 11 juillet 2008.

Pondération lui souhaite la bienvenue.