

Les autres usagers de la route :

Les usagers vulnérables :

En ville le mot circulation prend tout son sens avec la notion de partage de la chaussée. Il s'agit pour le conducteur d'un véhicule de mettre en oeuvre la courtoisie au quotidien, la traduction **du principe de prudence du plus fort par rapport au plus faible**.

Les piétons :

Une question se pose actuellement : le piéton qui manifeste son intention de traverser peut traverser où et quand il veut ?



une aire piétonne



ou une zone de rencontre ".

Le mot **régulièrement** est un élément incontournable déjà présent dans le code précédent. Il précise que cette priorité n'est pas absolue puisque pour s'exercer il faut que le piéton respecte les règles suivantes :

- emprunter les passages piétons s'il en existe à moins de 50 mètres
- respecter les feux pour les piétons, et ne traverser qu'au vert piéton
- prendre en compte la distance, la vitesse des véhicules avant de s'engager
- ne pas traverser une chaussée en diagonale
- lorsqu'il n'existe pas de passage piétons, emprunter la chaussée dans le prolongement du trottoir
- ne pas emprunter les voies dont l'accès est interdit aux piétons (autoroutes, rocades,

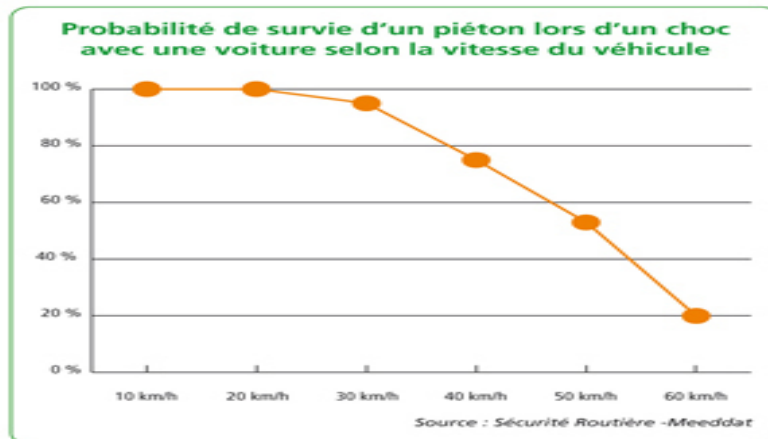


périphériques...) Emprunter leurs voies réservées.

le conducteur voit le champ de ses obligations élargi : En effet, si auparavant, le conducteur devait déjà céder le passage à un piéton engagé dans la traversée d'une chaussée, le conducteur doit **désormais prendre en compte la situation du piéton qui attend**, sur le trottoir, de s'engager (toujours après avoir respecté les règles qui lui incombent) et qui a manifesté l'intention de le faire (position du piéton indiquant cette volonté). Dans ce cas, le conducteur doit céder le passage au piéton et, si cela est nécessaire, s'arrêter. Cette modification décline le « principe de prudence » introduit dans le Code de la route en juillet 2008, qui impose à tout usager un devoir de protection et d'attention particulier aux plus vulnérables que lui." Rappel : La distance minimale à respecter avec les piétons est de 1 mètre en ville et 1 mètre 50 en dehors des villes. Cette distance est bien minimale, si nécessaire je m'écarte plus. Si la distance ne peut pas être respectée je dois m'arrêter
Revenons à la règle :

*"tout conducteur est tenu de céder le passage au piéton s'engageant **régulièrement** dans la traversée d'une chaussée ou **manifestant clairement l'intention** de le faire ou **circulant dans***

Piétons et sécurité routière. Quelques chiffres clés



Courbe de probabilité qui nous montre bien le danger que constitue un véhicule en ville lancé à 50 km/h et plus...

Répartition milieu urbain/ campagne. L'énorme majorité des accidents piétons se produisent en milieu urbain (94 % en 2009), ce qui correspond évidemment au fait que la marche à pied est une pratique essentiellement urbaine. Plus de 2 piétons tués sur 3 le sont en milieu urbain (72% en 2009).

Age des impliqués. Les populations les plus touchées sont les moins de 15 ans pour les blessés (23.5% des piétons blessés en 2009), et les plus de 65 ans pour les tués (53.2% des piétons tués, près de 65% des piétons tués en milieu urbain en 2009). Par ailleurs, on observe un sur-risque d'être accidenté chez les jeunes enfants (surtout les enfants de 5 à 9 ans). Mais le risque d'être tué est le plus élevé pour les personnes âgées.

Les cyclistes :

Accidents vélo véhicules :

1/3 des accidents mortels de cyclistes en milieu urbain impliquent un vélo et un poids lourds. Le message "cyclistes restés éloignés des poids lourds" devrait être connu de tous, et une communication dans ce sens est nécessaire.

Le conducteur d'un véhicule doit prendre en compte l'âge du cycliste (enfant, personnes âgées) pour adapter son allure et si nécessaire avertir du danger.

doubles-sens cyclables dans les rues à sens unique des zones 30. Si leur mise en place n'est pas terminée partout, le décret a suscité un grand mouvement de mise en place de doubles sens cyclables. Attention au croisement avec les vélos ! La distance minimale à respecter avec les vélos est de 1 mètre en ville et 1 mètre 50 en dehors des villes. Cette distance est bien minimale, si nécessaire je m'écarte plus. Si la distance ne peut pas être respectée je dois m'arrêter.



avec de l'autre sens de la chaussée :



le tourne à droite des vélos aux feux.

À certains carrefours présentant des caractéristiques précises, signalés par un nouveau panneau, les cyclistes seront autorisés à franchir le feu rouge afin de leur permettre de poursuivre leur chemin vers la droite. L'application de cette mesure n'a cependant rien d'automatique. C'est le maire qui décidera d'instaurer ou non le « tourne-à-droite » pour les cycles sur certains itinéraires, à des intersections choisies présentant toutes les conditions de sécurité. Cependant, lorsque la signalisation n'indique pas de « tourne-à-droite », les cyclistes devront s'arrêter au feu rouge. Dans tous les cas, les cyclistes ont l'obligation de céder le passage aux piétons qui traversent la chaussée"

Les voies et sas de sécurité :

Strictement réservé aux vélos, ces aménagements leurs permettent de circuler ou s'arrêter en dehors de la chaussée. Attention quand je tourne à droite je dois céder le passage aux vélos engagés dans la bande cyclable !



Les cyclomotoristes et motards:

le nombre d'usagers de 2 roues motorisées (2RM ou deux-roues moteur de + de 50cc) est en **forte augmentation**. De plus, les deux-roues (motos et scooters) voient la fréquence et la durée de leur utilisation augmenter. L'utilisation est passée du plaisir au pratique pour oublier les embouteillages avec de plus en plus de trajets quotidiens.

Cette nouvelle utilisation des deux roues fait qu'il y a de plus en plus de « **débutants** ». Ils conduisent donc avec un manque d'expérience qui les met en danger ! Attention aux deux roues qui remontent les files dans les bouchons, si possible il est préférable de les laisser passer entre les véhicules.

Notons que pour les cyclomotoristes le **BSR** (formation courte au deux roues) est obligatoire. De plus la conduite d'une 125 cm³ n'est plus en équivalence avec le permis B, une **formation à la conduite des 125 cm³** est devenue aussi obligatoire.

Attention ! S'il y a moins de 10% de tués parmi les motards, c'est parce qu'il y a 30 fois moins de motards que d'automobilistes. Donc, **il y a 3 fois plus de motards tués que d'automobilistes** (en pourcentage).

Il y a **3 fois plus de tués en +125 cm³, par rapport au-125cm³** au cause de la différence de vitesse lors des accidents. La capacité d'accélération est souvent la cause de l'accident en moto car il est difficile d'évaluer pour les autres usagers la distance qui les sépare d'eux.

Il faut donc adopter un principe de prudence dès qu'un deux roues est visible !!

Les autres usagers :

Les véhicules d'entretien de la ville :



Il faut faire attention au **personnel** travaillant autour de ces véhicules. A leur approche il convient de ralentir et de les dépasser en laissant un écart le plus grand possible.

Les poids lourds :



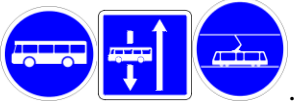
Les véhicules encombrants sont **difficiles à croiser et dépasser**. Leur trajectoire peut parfois être imprévisible (à cause du vent ou d'obstacles)

Il ne faut pas les suivre de trop près afin qu'ils ne nous masquent pas la visibilité sur l'avant. Leur capacité d'accélération est faible, si possible il faut leur faciliter leur insertion en changeant de voie.

Attention à la trajectoire en cas de dépassement et en présence de vent ! Leur gabarit peut nous mettre à l'abri du vent et nous faire déporter sur la chaussée.

Les bus, car, tramway :

Les transports en commun circulent partout et peuvent aussi avoir des voies

affectées .

Les bus et les tramway sont **prioritaires** en ville.

Attention quand on les suit, leurs **arrêts sont fréquents** ! De plus la présence de **piétons** à leur abord rend le **dépassement dangereux** ! De ce fait il ne faut pas le dépasser au dernier moment et préférer attendre qu'il reparte après avoir pris les passagers.

