

Le 16 novembre est paru au Journal officiel du décret n°2010-1390 du 12 novembre 2010 qui introduit dans le Code de la route plusieurs modifications importantes de sécurité routière.

Les principales mesures ont pour objectif d'assurer : une protection renforcée des piétons, une meilleure formation des conducteurs de motocyclette légère et de tricycle à moteur, un contrôle systématique du débridage des cyclomoteurs, et une possibilité de « tourne-à-droite » pour les cyclistes.

Protection renforcée des piétons

La modification apportée au Code de la route pèse sur le conducteur qui voit le champ de ses obligations élargi mais en aucun cas les règles que les piétons doivent respecter.

En effet, si auparavant, le conducteur devait déjà céder le passage à un piéton engagé (après avoir respecté les règles qui incombent à celui-ci) 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, gestuelle, allure 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.

En bref, le piéton doit traverser dans les mêmes conditions et aux mêmes endroits qu'auparavant.

Le nouveau décret ne modifie en rien les règles générales du Code de la route que les piétons doivent toujours impérativement suivre avant de traverser une chaussée :

- emprunter les passages piétons s'il en existe à moins de 50 mètres. La **question des 50 mètres (c'est-à-dire 100 mètres sans passage piétons) était déjà inscrite dans le Code de la route**
- 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 dans une traversée
- ne pas traverser une chaussée en diagonale
- lorsqu'il n'existe pas de passage piétons, emprunter la chaussée dans le prolongement du trottoir, à un carrefour
- ne pas emprunter les voies dont l'accès est interdit aux piétons (autoroutes, rocades, périphériques...)

7 heures de formation pratique et théorique pour conduire une 125 cm³ ou un tricycle à moteur

Sécuriser l'usage du deux roues-motorisé est un enjeu majeur de sécurité routière : en dix ans, la mortalité concernant cette catégorie d'usagers est passée de 9 à 28 % des personnes tuées sur la route.

Cette situation s'explique en partie par l'augmentation du parc roulant et par le transfert de bon nombre de titulaires du permis B qui ont abandonné leur voiture pour un deux-roues motorisé notamment pour la conduite en ville.

Comme il en avait été décidé en Comité interministériel de la sécurité routière du 18 février 2010, **une formation de 7 heures est mise en place pour les titulaires du permis B qui souhaitent conduire une motocyclette légère (de 50 à 125 cm³) ou un tricycle à moteur de plus de 50 cm³ et qui n'en ont pas conduit au cours de ces 5 dernières années.**

Cette obligation entre en vigueur à partir du 1er janvier 2011. Cette formation spécifique sera dispensée par une école de conduite ou une association agréée. À l'issue de cet enseignement, un certificat sera remis par l'école de conduite.

Les usagers ayant assuré et utilisé une motocyclette légère ou un tricycle au cours des cinq dernières années sont exemptés de cette formation.

En cas de contrôle par les forces de l'ordre, les conducteurs de motocyclette légère ou de tricycle à moteur présenteront soit ce certificat de formation, soit un « relevé d'information » fourni par leur compagnie d'assurance, attestant de l'antériorité de la conduite d'un deux-roues motorisé. Le non respect de cette réglementation sera passible d'une amende de 4ème classe (135 €).

Objectif majeur

Cette mesure s'inscrit dans une continuité de réformes qui vise un objectif majeur de sécurité routière : « pas de conduite d'un deux-roues motorisé sans formation ».

En 1997, le Brevet de sécurité routière (BSR) a été rendu obligatoire pour les jeunes qui souhaitent conduire un cyclomoteur dès l'âge de 14 ans. Ce brevet se compose d'une partie théorique (Attestation scolaire de sécurité routière de premier niveau) et d'une partie pratique. Depuis le 1er septembre 2004, l'épreuve du BSR a été portée de 3 à 5 heures.

Le décret du 23 décembre 2006 avait mis en place une formation pratique de 3 heures pour les nouveaux conducteurs de permis B qui souhaitaient conduire une motocyclette légère. Cette formation concernait uniquement les titulaires du permis B obtenu après le 1er janvier 2007.

La nouvelle formation de 7 heures mise en place à partir du 1er janvier 2011 n'est pas restrictive dans le temps. Elle concerne tous les titulaires du permis B souhaitant acquérir un 125 cm³, quelle que soit l'année d'obtention du permis.

Toutes ces mesures permettent d'atteindre progressivement les objectifs fixés par la troisième directive européenne sur le permis de conduire. Cette directive prévoit qu'à partir de 2013, la conduite d'un deux-roues motorisé, quel qu'il soit, nécessitera l'obtention d'un permis.

Pour conduire une motocyclette légère ou un tricycle à moteur : une formation pratique et théorique de 7 heures

L'objectif de cette formation est de familiariser le futur conducteur avec ce type de véhicule. Ces sept heures de théorie et de pratique sont également une occasion unique de réfléchir au comportement et à la place que chacun occupe au milieu de la circulation. La formation met en avant l'importance de la prise de conscience des risques et la nécessité de respecter les règles. Elle insiste également sur les avantages qu'il y a à adopter une conduite apaisée, respectueuse des autres et de l'environnement.

2 heures de théorie

Sur les 7 heures de formation, 2 heures sont attribuées à un enseignement théorique. Son programme débute par une analyse des accidents les plus caractéristiques impliquant les motocyclettes légères et les tricycles à moteur. Il se prolonge avec des conseils qui permettent d'appréhender les pièges de la route, comme la conduite sous la pluie ou de nuit.

La personne en formation apprend ainsi à se rendre détectable auprès des autres usagers. Elle est aussi sensibilisée à l'importance de s'équiper en vêtements protecteurs de qualité (casque à la bonne taille et attaché, gants, pantalon, blouson avec dorsale et chaussures montantes). Elle apprend également à se méfier des risques concernant l'adhérence. Cela va de l'attention à une flaque de gazoil au passage d'un ralentisseur, en passant par la présence de gravillons, de peintures au sol ou de plaques métalliques. Enfin, cet enseignement théorique aborde les conséquences physiques et physiologiques des chocs sur les aménagements de la route, y compris à petite vitesse.

2 heures de pratique hors circulation (« sur plateau »)

Ces 120 minutes sont consacrées à la prise en main du véhicule et aux vérifications indispensables : huile, pression et usure des pneumatiques, poignée de gaz, système de freinage... La personne en formation apprend à démarrer en toute sécurité, à bien positionner son corps pour assurer un meilleur équilibre grâce à une juste répartition du poids, à monter et à descendre les vitesses, à anticiper les manœuvres de freinage et d'évitement et à s'arrêter. Le futur usager d'une motocyclette légère ou d'un tricycle à moteur est enfin sensibilisé à bien positionner son regard avant de virer ou de tourner. Il est ensuite formé à tenir l'équilibre à petite vitesse avec et sans passager, en ligne droite et en virage.

Et 3 heures de pratique en circulation

Cette dernière partie de la formation de 7 heures se fait en et hors agglomération. À l'issue des 180 minutes, le conducteur doit être capable d'adapter sa vitesse aux circonstances de la circulation, de choisir la bonne voie, de bien se placer sur la chaussée en fonction notamment des angles morts des véhicules lourds. Il devra savoir franchir une intersection, changer de direction et dépasser en toute sécurité en tenant compte du phénomène d'aspiration. Il doit enfin savoir négocier un virage en toute sécurité.

Responsabiliser les conducteurs de cyclomoteur et leur famille face aux dangers du débridage

Les conducteurs de cyclomoteur sont dans leur majorité des jeunes de 14 ans à 17 ans. Pour ces mineurs, il s'agit d'un premier accès à la motorisation. Ce passage important doit être l'occasion d'intégrer de nouvelles règles de conduite et le réflexe de les respecter, pour préparer ces jeunes à leur future vie de conducteur adulte et responsable. Dans le Code de la route, la vitesse des cyclomoteurs est limitée à 45 km/h. L'augmentation illégale de la puissance permet à ces véhicules d'atteindre des vitesses beaucoup plus

importantes. Le débridage augmente la dangerosité des engins conçus pour aller à moins de 50 km/h dès lors qu'ils vont au-delà de cette vitesse (freinage non adapté, risque de déséquilibre). Bien que le débridage des cyclomoteurs soit interdit, 50 % des cyclomoteurs accidentés sont débridés [1].

Il convient donc de responsabiliser toute la chaîne des acteurs qui entourent ces mineurs au moment de l'achat de l'engin : les vendeurs de cyclomoteurs, qui sont passibles depuis le 1er janvier 2006 de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende en cas de débridage d'un cyclomoteur, mais surtout les parents, qui doivent être pleinement conscients du danger que leur enfant court en conduisant un engin débridé.

C'est pourquoi, en complément du délit spécifique de lutte contre la vente d'engins débridés, à compter du 1er janvier 2011, le conducteur d'un cyclomoteur débridé sera passible d'une contravention de la 4ème classe (135 €). Les forces de l'ordre pourront également, en cas de suspicion de débridage, demander qu'un contrôle du véhicule soit effectué.

En 2012 sera également instauré un contrôle technique obligatoire des cyclomoteurs, centré sur la vérification du bridage du moteur.

Les déplacements à vélo facilités : les cyclistes autorisés à tourner à droite au feu rouge à certaines intersections

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.

[1] Selon une étude menée en 2007 par le Bureau central automobile expertise pour la Fédération française des sociétés d'assurances