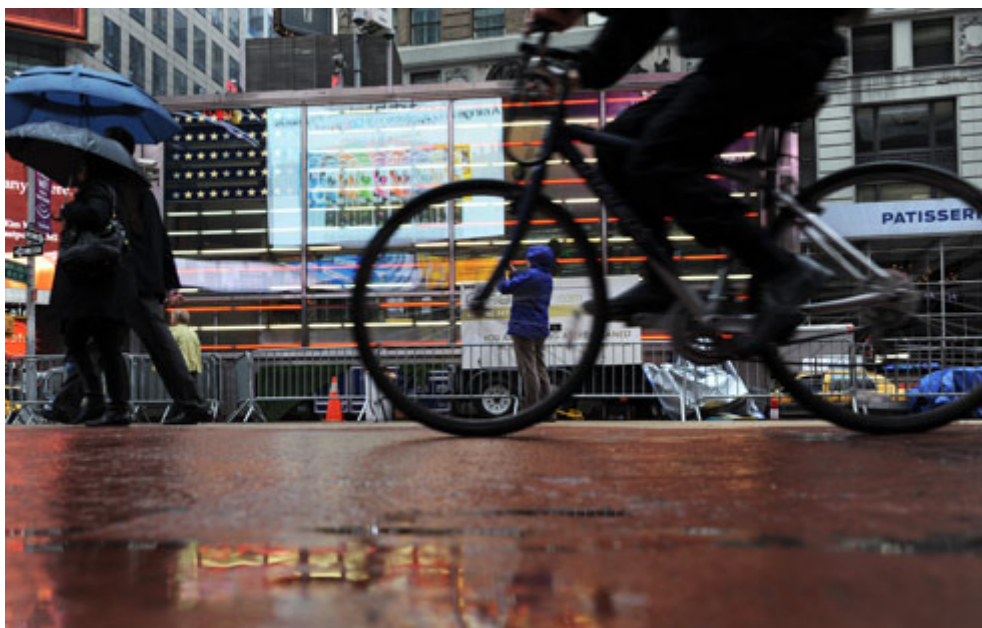


# De nouveaux droits pour les piétons et les cyclistes.



Les cyclistes peuvent, depuis mardi, tourner à droite sans s'arrêter au feu rouge. (Illustration).  
AFP PHOTO/Stan Honda.

## **Les nouvelles mesures suscitent l'inquiétude des associations d'automobilistes qui s'estiment persona non grata en centre-ville.**

Pour beaucoup, les nouvelles dispositions du Code de la route portent un nouveau coup à l'automobiliste et organisent un peu plus le règne du piéton et du cycliste en centre-ville. Depuis mardi, l'usager in pedibus voit ses droits renforcés. Il peut dorénavant traverser une chaussée où bon lui semble en l'absence de passage protégé à moins de 50 mètres de lui. S'il s'engage ou manifeste son intention de rejoindre le trottoir d'en face, l'automobiliste doit désormais lui céder le passage. Une obligation qui ne doit pas être prise à légère. En cas de non-respect, le conducteur sera verbalisé : soit 135 euros d'amende et quatre points en moins à la clé. Quant aux vélos de plus en plus nombreux, ils peuvent depuis mardi, tourner à droite sans s'arrêter au feu rouge. Un passe-droit qui ne peut jouer toutefois que sur les seuls carrefours autorisés par les maires et identifiés par une nouvelle signalisation. Les panneaux devraient être prêts en début d'année prochaine.

Ces deux mesures vont dans le sens de plusieurs autres déjà prises et dessinent ce que seront les centres-villes de demain. «Nous voulons favoriser le partage de la route et protéger les plus vulnérables. Avec une population vieillissante, il y aura de plus en plus de personnes à mobilité réduite», explique Michèle Merli, déléguée interministérielle à la **Sécurité routière**. La «mobilité douce» a donc le vent en poupe et c'est dans cet esprit que les vélos peuvent désormais rouler à contresens dans nombre de communes.

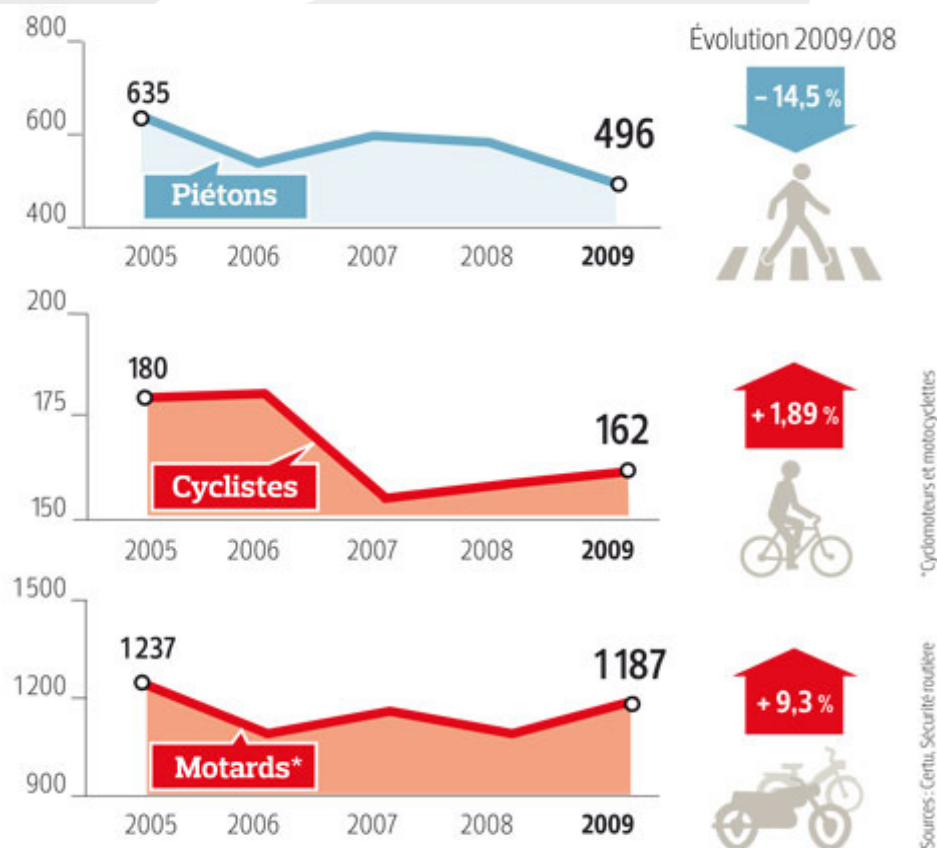
Ou encore que le piéton peut déambuler au milieu des voitures et des bicyclettes sur les fameuses zones de rencontre, ces lieux où tout marquage au sol, pour délimiter les voies réservées à chaque usager, a disparu. Une petite révolution est donc en marche et qui n'est pas du goût de tous. De plus en plus d'automobilistes s'estiment persona non grata, victimes d'une circulation compliquée les dissuadant d'aller en ville. «Ces dispositions concernant les piétons se prêtent à interprétation.

Comment comprendre qu'un piéton veut traverser une voie ? S'il lève la main, il peut très bien appeler un taxi», indique Laurent Hecquet, délégué général de l'association 40 millions d'automobilistes, et qui redoute une pluie de contraventions injustifiées contre les conducteurs.

### Discipline nécessaire.

Si piétons et cyclistes bénéficient de plus en plus de faveurs, ils devront en contrepartie être irréprochables. Or, l'indiscipline règne dans les agglomérations. Les vélos circulent sur les trottoirs et les passages protégés sont ignorés. «Il faut davantage faire respecter les règles», convient Michèle Merli. Une tâche qui n'est pas simple pour les piétons notamment qui s'exposent à seulement quatre euros d'amende. Pas de quoi les effrayer. «S'ils refusent de payer, on ne va pas engager une procédure qui coûtera plus cher», indique un policier. En 2009, 765 d'entre eux ont quand même été verbalisés à Paris.

Enfin, une autre mesure qui fait son apparition dans le Code de la route concerne les deux-roues motorisés. À compter du 1er janvier prochain, tous ceux qui voudront rouler sur un scooter de plus de 50 cm<sup>3</sup> devront passer par une formation obligatoire de sept heures. Cette disposition, cette fois, fait l'unanimité et est destinée à mettre un terme à l'hécatombe sur les routes. En dix ans, la mortalité de cette catégorie d'utilisateurs est passée de 9 à 28 %.



**Plus de mille motards tués chaque année**  
NOMBRE DE PERSONNES TUÉES SUR LA ROUTE

## **Strasbourg et Bordeaux villes pilotes**

À l'instar de Bordeaux, Strasbourg a été ville pilote pour expérimenter le «tourne-à-droite» au feu rouge pour les vélos. Depuis 2008, sur cinq carrefours de la ville, les cyclistes ont testé la mesure. Une expérience concluante selon le maire, Roland Ries, qui veut imposer la règle à 17 autres croisements. «Il n'y a pas eu un seul accident», dit-il en convenant que cette mesure ne peut être généralisée. «Il faut que le lieu permette une bonne visibilité.» L'expérience a par ailleurs révélé que le choix de la signalisation était important. «Nous avons opté pour des feux clignotants à l'attention des deux-roues. Or des automobilistes ont cru qu'ils étaient aussi autorisés à passer», ajoute l'édile de la ville. Des panneaux équiperont finalement les carrefours des villes.

L'intérêt de ce «tourne-à-droite» pour les cyclistes est réel, selon Michèle Merli. «Il permet de protéger ces usagers qui, au feu rouge, sont littéralement collés par des automobilistes pressés de démarrer», indique la déléguée interministérielle à la Sécurité routière.

Par Angélique Négroni.

Source le Figaro du 19 novembre 2010.

*unapm*