Tourne à droite au feu rouge :
il manque juste le panneau

Le vélo peut passer au rouge s'il tourne à droite. A condition que le maire ait mis le panneau qui l'indique. Mais ce panneau n'existe pas encore officiellement.

Bordeaux comme Strasbourg confirment : durant l'expérimentation qu'elles ont vécue du tourne à droite vélo avec feux spécifiques, il n'y eu aucun accident. Seuls incidents à noter : quelques verbalisations pour des usagers motorisés qui s'étaient autorisés à faire comme les vélos, en passant au rouge.

C'est donc dans un contexte sans aucune réserve en matière de sécurité que le décret du 12 novembre 2010 a ouvert la possibilité aux gestionnaires de voirie (généralement les maires) d'autoriser le tourne à droite pour les vélos quand le feu est au rouge. A charge bien sûr pour le cycliste de laisser la priorité aux piétons et à la circulation transversale, comme c'est déjà le cas pour le tourne à droite voiture avec la flèche orange clignotante.

L'une de nos six demandes

Voilà donc – en théorie – satisfaite l'une des principales demandes de la FUB, votées lors de son assemblée générale en avril 2007 à Lons-le-Saunier. A l'époque nous avions hiérarchisé comme suit les mesures à faire adopter dans le code de la rue : généralisation des contre-sens cyclables, feux et stops considérés comme balises d'abandon de priorité, remontée de files de voitures, proportionnalité des peines, zones de rencontres, et possibilité de franchir une ligne blanche pour doubler un vélo.

On reste dans l'inachevé : de même que la généralisation des doubles sens n'est arrivée que dans les zones 30, on obtient bien le tourne à droite au feu mais pas encore au stop.

Le feu vélo trop cher

Et surtout on est encore dans le théorique : si tout est possible sur le papier rien n'est encore prêt pour l'application sur le terrain. Car pour que le cycliste comprenne qu'il a le droit de passer au rouge s'il tourne à droite (ou s'il va tout droit sur un carrefour en T) il faut qu'on le lui indique par un panneau. Pour des raisons de coût et de rapidité de mise en œuvre c'est en effet la solution du panneau qui a été retenue plutôt que celle du feu. Un choix raisonnable si, comme on peut l'espérer, un très grand nombre de carrefours est appelé à bénéficier de cette nouvelle mesure : le prix des feux aurait été rapidement dissuasif pour bon nombre de villes, qui se seraient alors contentées d'une application très limitée du tourne à droite.

Mais deux mois après la sortie du décret, ce panneau n'existe pas encore. On a toutefois pu apercevoir son esquisse, élaborée en concertation entre le CERTU (1) et la Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routières, ainsi que des cadres techniques de quelques villes qui avaient manifesté leur intérêt pour le sujet. Le projet de panneau a fait l'objet début janvier d'une réunion au ministère de l'Environnement, élargissant le cercle des susnommés aux représentants des usagers.

Petit panneau

Le panneau proposé est une déclinaison de la balise de priorité – triangle bordé de rouge pointe en bas – et il sera volontairement de taille petite car destiné à être lu d'assez près par le cycliste qui s'en approche, et non pas de plus loin par un automobiliste. Pour Benoît Hiron, du CERTU, peu importe à la limite que la signalisation ne soit pas bien lisible par les autres usagers : rien ne les gêne dans le fait qu'un vélo circulant dans le même sens qu'eux s'apprête ou non à tourner à droite au rouge. Un panneau visible de loin par l'automobiliste l'amènerait à se poser une question qu'il n'a pas besoin de se poser : c'est avant tout la signalisation qui lui est destinée

Le projet de panneau présenté par le CERTU et la DSCR

qui doit retenir son attention. Et si jamais le cycliste n'apercevait pas à temps le petit panneau, le seul risque serait qu'il ne fasse pas usage de son droit, provoquant simplement le coup de sonnette impatient d'un autre vélo arrivant derrière.

Ces points ont rapidement fait consensus, de même que le principe d'un message purement visuel, donc sans écriture, qui exclurait des usagers ne maîtrisant pas bien le français.

Deux autres points ont fait débat : le dessin figurant sur le panneau, et l'emplacement précis du panneau sur le mât supportant les feux tricolores.

Le dessin

Le vélo figurant sur le dessin est suffisamment massif pour être bien vu en petit format, ce qui explique les roues pleines. La signalisation des doubles sens cyclables nous avait habitués à un dessin filaire, plus net mais il est vrai sur des panneaux plus grands, et en blanc sur fond bleu donc mieux contrasté. Car ici on est en jaune sur fond blanc, ce qui n'est pas l'idéal. Jaune orangé précise Benoît Hiron : pour être au plus proche du feu orange. Détail important : le vélo est bien figuré allant vers la droite, l'inverse aurait été mal venu.

Sous le vélo se trouve une petite flèche horizontale pointée vers la droite, ou verticale pointe en haut

dans le cas d'un tout droit. Une petite flèche angulaire aurait été plus explicite pour bien figurer le virage à droite, mais ça n'a pas été retenu, vu le peu de place dans le bas du triangle. Il est vrai que quel que soit le détail du dessin, le cycliste va vite comprendre le message. Déjà qu'il comprenait très bien qu'il pouvait tourner à droite sans danger avant que ce soit autorisé…

La taille

La taille du panneau ? Ce sera 150 ou 300 mm. Et ça dépendra de l'emplacement. Plutôt 150 mm si c'est en-dessous du rappel de feux (le « répétiteur ») donc à hauteur du nez du cycliste, et 300 mm sous les feux principaux, visible en levant le nez. Compte tenu de la divergence des arguments techniques des uns et des autres, et des contraintes liées à l'accessibilité de l'espace public (pas de largeur gênante à hauteur d'homme) ou aux risques de dégradation (gare aux stickers), une certaine liberté de manœuvre devrait être laissée aux villes dans ce domaine.

Liberté que certains sont bien décidés à prendre plus largement, en anticipant par exemple sur la sortie officielle du panneau. L'impatience n'est pas seulement le fait des usagers du vélo : elle se manifeste aussi dans plusieurs collectivités.

Vite !

Car si on apprécie de pouvoir donner notre point de vue sur l'application d'une mesure qui nous tient à cœur, on apprécie beaucoup moins que l'administration garde le flou le plus complet sur le délai. Les rares voix qui se sont exprimées pour suggérer une expérimentation du tourne à droite avec panneau avant son application générale (comme cela a été fait pour le tourne à droite avec feu) ont vite été couvertes par une quasi-unanimité sur l'urgence d'aboutir au concret. Car qui dit expérimentation dit deux ou trois ans de plus à attendre ! La FUB, comme le Club des Villes et Territoires Cyclables, a fortement insisté pour une concrétisation rapide de ce qu'on attend depuis si longtemps.

Il n'y aura donc pas – en principe – de nouvelle expérimentation, et le dossier du panneau tourne à droite est parti cheminer dans les couloirs de quelques administrations. La DSCR n'a pas voulu s'engager sur un délai quelconque. On peut seulement conjecturer : quelques petites semaines au mieux, de longs mois au pire. Et en attendant l'amende reste à 135 € si vous passez au rouge (90 € en payant tout de suite). La proportionnalité des peines ? Ah oui, il faudra qu'on en reparle…

Jean-Michel Trotignon

(*) Centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Ministère de l'Environnement)

Double peine

Vécu il y a quelques jours dans Paris : un cycliste s'est fait verbaliser avec un zèle particulier par la police pour avoir tourné à droite à un feu rouge. Une faute au regard du code de la route, certes, mais il a eu droit à deux contraventions ! Il nous a transmis son témoignage, que nous reproduisons ici en partie.

« Je viens d'écoper de deux PV simultanés en vélo :
- passage au feu rouge (R412-30) : 90 € et retrait de points
- R 415-11 : Tout conducteur est tenu de céder le passage aux piétons régulièrement engagés dans la traversée d'une chaussée, également 90 €
Au total donc 180 €.
Les faits : j'étais arrêté au feu, laissant passer les gens qui traversaient. Il y a eu un « trou » entre ces gens et je suis passé pour tourner directement à droite, dans une piste cyclable, à la vitesse d'un piéton.
La première amende est peu contestable (et encore ...), mais je suis très choqué par le fait d'en avoir récolté une deuxième, sans aucune raison, pour une faute où je ne mettais en péril absolument personne, ni moi, ni quelqu'un d'autre, et qui a toutes les allures d'une double peine […]
Qu'on en arrive à verbaliser un cycliste à hauteur de 180€ pour une infraction extrêmement bénigne laisse rêveur sur le type de ville que souhaite notre société. »

Une mesure bien acceptée

Il y a des signes qui ne trompent pas. D'abord le fait que plusieurs villes se soient portées candidates pour expérimenter un tourne à droite au rouge pour cyclistes. Strasbourg et Bordeaux, bien sûr, mais d'autres aussi comme Mulhouse ou Nantes. Ensuite le fait qu'on n'ait pas à faire face (pour l'instant du moins) à une opposition contre cette nouveauté dans la réglementation. Au cours de la réunion de concertation qui s'est tenue début janvier, le représentant des automobilistes n'a manifesté aucune réserve sur le principe comme sur son application envisagée, et celui des motards a même apprécié qu'on accorde au cycliste une plus grande liberté et une meilleure sécurité.

Le tourne à droite, outre son intérêt pratique évident, est un gage de sécurité : le cycliste, parfaitement visible, échappe à la cohue du démarrage au moment où le feu passe au vert

Communauté Urbaine de Strasbourg

Un arrêté pour chaque carrefour

Pas question de généralisation ici, comme ce fut le cas avec les doubles sens cyclables dans les zones 30 et les zones de rencontre, le tourne à droite vélo relèvera de l'exception à la règle et non de la règle. On aura donc du mal à contrer un maire qui refuserait de jouer le jeu : il n'est tenu à aucune obligation.

L'administration française ouvre le parapluie réglementaire européen pour argumenter qu'un feu rouge s'applique à tous les usagers de la voirie. Et qu'en conséquence on ne peut pas décider que sur l'ensemble du territoire un vélo a le droit de franchir le rouge pour tourner à droite. De même une ville ne pourra pas décider globalement que tous ses carrefours à feux sont concernés. L'exception au cas général se fera donc par décision particulière, au cas par cas, ce qui implique que le maire signe un arrêté pour chaque carrefour où il veut mettre en œuvre le dispositif.

Pourquoi attendre un panneau ?

Si le droit est accordé, pourquoi ne pas en user à l'aide d'une signalisation établie par l'aménageur local ?

« La réglementation française est ainsi faite », explique-t-on au CERTU. « Il est interdit de mettre en place un panneau de signalisation qui n'est pas dans la liste officielle des panneaux en vigueur (arrêté de 1967 modifié), de plus l'utilisation du panneau doit être conforme à l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR). […] Il faudra une modification de l'arrêté de 1967 (choix d'un panneau) et de l'IISR, pour que le maire puisse légalement sans procédure d'expérimentation décider la mise en place d'un tourne à droite des vélos à un carrefour géré par feux. »

Un maire peut toujours mettre un panneau de son cru, mais il endosse alors une responsabilité juridique en cas de pépin sur le carrefour.

APPUIS & SUPPORTS CYCLES
Documentation et tarif sur demande.
www.parcvelo.com
Tel : 01 40 84 92 85 - email : veloparc@sfr.fr - 92240 Malakoff Charte Qualité 2010 CMA 92