



Les cyclistes en danger ?

Nous voici avec un nouveau décret sur l'éclairage rouge-arrière clignotant qui pose question et qui mérite d'être bien compris. Entre étonnement et réticence !

Dès la parution au Journal Officiel, le 30 novembre 2024, du décret 204-1074, la Fédération française de cyclotourisme a demandé un rendez-vous auprès de Thierry du Crest, coordonnateur interministériel vélo et marche.

Ce rendez-vous a eu lieu le 9 janvier 2025 en présence également de Marine Molina, adjointe au sous-directeur/DSR. (Cf. entretien avec Marine Molina et Thierry du Crest page 56 de ce numéro).

Que dit ce décret ?

Tout d'abord ce décret a interpellé de nombreux cyclistes ; même un ancien coureur professionnel, récemment retraité, s'est exprimé contre sur les réseaux sociaux.

Il faut reconnaître qu'il y a des modifications qui répondent à nos propositions faites en mars 2023 auprès de la déléguée interministérielle à la Sécurité routière, Florence Guillaume. En effet ce décret autorise l'installation d'éclairage ou de signalisation complémentaire sur le cycliste.

À la lecture du texte nous ne pouvons que nous féliciter de cette modification qui va permettre par exemple de rendre légaux les casques avec lumière,



L'éclairage par aimant existe aussi et du coup il est clignotant ainsi que certains dynamos.



L'éclairage ne doit pas être éblouissant mais souvent c'est une question de réglage de l'inclinaison du faisceau.

clignotant et feu stop mais aussi les dispositifs fluorescents ou rétro réfléchissants latéraux passifs supplémentaires : bandes, barrettes ou adhésifs rétro réfléchissants, roll straps fluorescents aux chevilles. Mais il est toujours interdit de rajouter quelque chose sur son casque (webcam, lumière, etc.).

Par ailleurs, ce décret supprime l'obligation pour les cyclistes de se rabattre lorsqu'ils circulent à deux de front dans certaines zones à circulation apaisée (aires piétonnes, zones de rencontres, et Voies vertes), en respectant le principe de priorité des piétons.

Cet assouplissement ne concerne que les cyclistes et leur permet ainsi de ne pas se rabattre lorsqu'un véhicule souhaite les dépasser dans les zones indiquées. Cette disposition, surtout en aires piétonnes, certes autorise à rouler à deux de front, mais il faut que nous soyons suffisamment courtois pour laisser passer les autres usagers en nous mettant en file indienne lorsque c'est nécessaire.

Ce qui pose question pour la sécurité des cyclistes

« La nuit ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout engin de déplacement personnel motorisé ou cycle doit être muni d'un feu de position arrière. Ce feu ne doit pas être clignotant et doit être nettement visible de l'arrière. Tout engin de déplacement personnel motorisé ou cycle peut être muni d'un feu de position arrière supplémentaire répondant aux mêmes caractéristiques. Le conducteur peut porter sur lui un tel feu. »

Tout cycliste qui circule la nuit comme le jour a pu constater qu'un feu rouge arrière clignotant est nettement plus visible qu'un feu fixe, d'ailleurs nous n'avons trouvé aucune étude documentée sur le sujet.

Cependant, une étude danoise a révélé qu'avec un éclairage de jour le risque d'accident avec blessure du cycliste diminuait de 19 % et au Danemark le feu rouge arrière clignotant est autorisé !

De plus la réglementation n'est pas appliquée car on retrouve beaucoup d'éclairages arrière vendus qui ne répondent pas à la législation : « Le feu rouge arrière et le générateur électrique pour cycle ou engins de déplacement personnel motorisés prévus aux articles R. 313-4 et R. 313-5 du Code de la route doivent être conformes à un type agréé. Les lampes équipant ces feux doivent également être conformes à un type agréé. »

L'éclairage ne doit pas être éblouissant

Il est bien précisé que l'éclairage ne doit pas être éblouissant mais bien souvent c'est une question de réglage de l'inclinaison du faisceau sur un vélo. Le vélo étant un véhicule nous devons nous référer aux puissances des véhicules motorisés.

Certes nous pouvons, peut-être, rouler de jour avec un feu clignotant, le texte dit « de jour lorsque la visibilité est insuffisante » mais quid des tunnels, sous-bois, etc.

Pour finir, depuis plusieurs années sont vendus, à un coût certain, des dispositifs de feux rouges arrière qui se mettent

en clignotant et préviennent le cycliste à l'approche d'un véhicule ce qui est un plus pour la sécurité de celui-ci. Sont-ils interdits ? Oui si on applique le décret, et les éclairages stroboscopiques sont-ils considérés comme des clignotants ? L'éclairage par aimant existe aussi et du coup il est clignotant ainsi que certaines dynamos... ■

» Texte et photos (sauf mention) : Denis Vittef, commission nationale Sécurité

À RETENIR

- Pour les lumières avant, en plus du jaune - qui était obligatoire et ne l'est plus -, le blanc, qui est devenu pratique courante, sera finalement autorisé.
- Les Led sont autorisées, ce qui est bien, vu leur efficacité.
- La puissance minimale passe de 7 à 10 lux soit 100 lumens, ce qui permet d'être vu mais n'est pas un éclairage pour circuler la nuit.



Ici l'article n'est donc pas réglementaire.