

Mieux partager l'espace public : les règles évoluent !

Décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015

Les mobilités sont au cœur de la vie quotidienne et constituent un enjeu majeur de politique publique

Depuis la seconde moitié du XX^e siècle, l'extension des réseaux routiers et ferroviaires a répondu au besoin de mobilité individuelle pour se rendre au travail, pour transporter voyageurs et marchandises ou s'évader en voyageant.

Elle a fait de la voiture la composante essentielle des déplacements et l'élément structurant pour l'aménagement.

Dès les années 70-80, l'augmentation de la population urbaine de plus en plus motorisée, les chocs pétroliers, l'engorgement des centres-villes, la pollution, le gaspillage énergétique ont conduit les pouvoirs publics à rechercher des solutions alternatives au « tout voiture ».

La prise de conscience des nombreux bénéfices à attendre en termes de santé mais également en termes économiques et sociaux conduit les collectivités à vouloir développer les modes actifs et les transports publics.

En effet, ils améliorent la qualité de l'air, réduisent les nuisances sonores, le stress, notre dépendance énergétique et préservent notre environnement.

Du côté de nos concitoyens, de plus en plus se déclarent engagés dans la pratique des éco-gestes au quotidien et prêts à utiliser de façon régulière la marche ou le vélo dès lors qu'on en facilite l'usage.

Les dynamiques se situent aujourd'hui dans les territoires et reposent principalement sur les initiatives des collectivités locales et des associations d'usagers. L'État accompagne les initiatives en adaptant le cadre réglementaire.

Il affirme son rôle de facilitateur et d'animateur en élaborant des solutions concrètes et durables, par exemple sur le partage de l'espace public en sécurité, permettant ainsi d'offrir des conditions favorables à la mise en oeuvre d'une vision et d'une ambition partagées en faveur des modes actifs.

Créer un cadre pour mieux partager l'espace public et sécuriser les modes actifs

Le développement des modes actifs nécessite des infrastructures cyclables et piétonnes sécurisées et agréables les éloignant de la circulation automobile. Lorsque la séparation entre les différents modes de transport n'est pas possible, le partage de l'espace public doit être une préoccupation constante en cherchant en particulier à réduire le différentiel de vitesse entre les usagers.

Dans la poursuite de la démarche « Code de la rue » et de l'introduction du principe de prudence à l'égard des usagers les plus vulnérables, des travaux associant les gestionnaires de voirie, les associations de piétons et de cyclistes dans le cadre du plan mobilités actives ont conduit à la publication du décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015.

L'objet des présentes fiches est, à partir des **textes officiels** (encadré bleu), expliciter leur **contenu** et leur **raison d'être** (en orange), puis de donner **les premières indications de mise en œuvre possible** (en noir).

Elles sont à destination des services de l'État, des gestionnaires de voiries et des associations d'usagers.

Les textes concernés sont de plusieurs origines : l'article de loi pour la modification du Code général des collectivités territoriales, un décret pour la modification du Code de la route, l'arrêté de 1967 et l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Cette première série de textes traduit pour partie les mesures du plan d'action modes actifs :

Mesure 6

Améliorer le respect des cheminements piétons et des voies réservées pour les cyclistes en :

- aggravant le niveau des sanctions pour infraction à l'occupation des cheminements piétons ou des voies réservées aux cyclistes ;
- réintroduisant l'interdiction de l'arrêt ou du stationnement pleine chaussée à 5 mètres en amont du passage piéton (hors places aménagées) afin de créer les conditions d'une meilleure co-visibilité ;
- recommandant, qu'à l'occasion de toute réfection de la voirie, aucune place pour véhicule motorisé ne soit aménagée dans ces 5 à 10 mètres en amont d'un passage piéton pour une meilleure co-visibilité.



Source : Cerema



Source : Cerema

Mesure 7

Favoriser l'extension des zones de circulation apaisée (ZCA) :

- généraliser le double sens cyclable dans les rues où la vitesse est limitée à 30 km/h.



Source : Cerema

Mesure 8

Améliorer la sécurité des cyclistes (et des autres usagers) par un meilleur positionnement des véhicules sur la chaussée :

- sur les rues où la vitesse est limitée au plus à 50 km/h, en présence de stationnement sur voirie permettre aux cyclistes de s'éloigner du bord droit et donc réduire le risque lié aux ouvertures de portières des véhicules stationnés ;
- donner une assise réglementaire pour signaler une trajectoire souhaitable mais non obligatoires pour le cycliste notamment en carrefour ;
- permettre le chevauchement d'une ligne continue pour le dépassement d'un cycliste si la visibilité le permet.



Source : Cerema

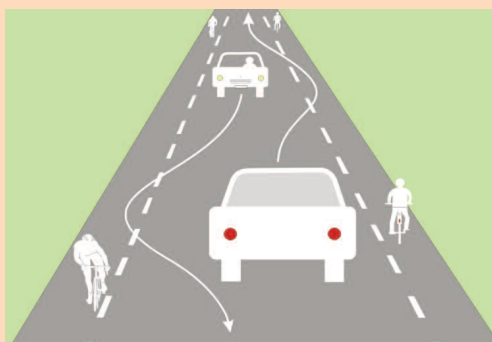


Source : MEDDE

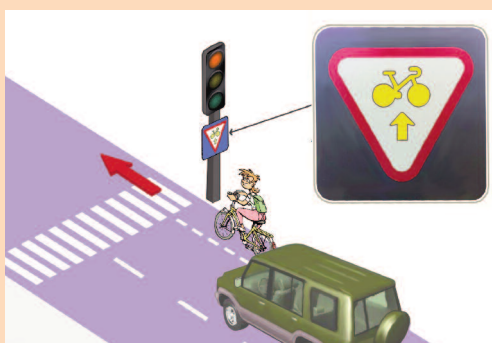
Mesure 9

Élargir la boîte à outils réglementaires à disposition des collectivités locales pour améliorer la sécurité et le confort des modes actifs :

- faire entrer dans le Code de la route le concept de « chaussée à voie centrale banalisée » en milieu urbain ;
- préciser dans la réglementation que le sas vélo ne peut être ouvert aux cyclomoteurs que si l'autorité de police le décide et qu'une signalisation adaptée est mise en place ;
- préparer la possibilité pour les maires et présidents d'EPCI d'étendre le régime du cédez-le-passage au feu rouge pour les cyclistes, notamment aux feux positionnés hors intersection (feu piéton par exemple), mais également pour d'autres mouvements en intersection sans conflit avec d'autres flux de véhicules.



Source : Cerema



Source : Cerema

Chaque fiche de ce dossier présente un groupe d'évolutions réglementaires.

Toutefois, dans certains cas qui sont précisés dans chaque fiche, le décret seul n'est pas suffisant et n'est qu'un prélude à l'évolution de l'arrêté de 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, nécessaire pour rendre les évolutions réglementaires opérationnelles.

1. Plus de cohérence dans le déploiement du double-sens cyclable dans les voies limitées à 30 km/h ou moins
2. Limitation de l'accès au sas cycliste pour les cyclomoteurs
3. Améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons par un meilleur positionnement du cycliste sur la chaussée
4. Améliorer la sécurité du cycliste en matérialisant son positionnement sur la chaussée
5. L'extension du domaine d'emploi du cédez-le-passage cycliste au feu
6. La traversée cycliste contiguë au passage piéton et gérée par feux
7. La chaussée à voie centrale banalisée légalisée en milieu urbain
8. Mieux faire respecter les cheminements piétons et les aménagements cyclables
9. Permettre le chevauchement de la ligne continue pour doubler un cycliste
10. Recommandation de neutralisation du stationnement motorisé délimité, dans les 5 à 10 mètres en amont du passage piéton

Complément aux évolutions réglementaires

Fiche n° 00
Mieux partager
l'espace public :
les règles évoluent !

© 2015 - Cerema
La reproduction totale
ou partielle du document
doit être soumise à
l'accord préalable
du Cerema

Collection
Références

ISSN : 2276-0164
2015 / 27

Auteurs Benoit Hiron, Thomas Jouannot et Daniel Lemoine - Cerema Territoires et ville

Contacts Thomas Jouannot - Cerema Territoires et ville - VOI/SUD
Tél. : +33 (0)4 72 74 58 69 - thomas.jouannot@cerema.fr
Secrétariat - Cerema Territoires et ville - VOI
Tél. : +33 (0)4 72 74 59 61 - voi.DtecTV@cerema.fr

Ces fiches sont disponibles sur la Boutique en ligne du Cerema : catalogue.territoires-ville.cerema.fr

La collection « Références » du Cerema

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoir-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures
Impacts sur la santé - Mobilité et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables

L'objet des présentes fiches est, à partir des **textes officiels**, d'expliquer leur **contenu** et leur **raison d'être**, puis de donner les **premières indications de mise en œuvre possible**.

Elles sont à destination des services de l'État, des gestionnaires de voiries et des associations d'usagers.

Plus de cohérence dans le déploiement du double-sens cyclable dans les voies limitées à 30 km/h ou moins

Décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015

Art R. 412-28-1 du Code de la route

« Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. »

Art R. 431-9 du Code de la route

« (...) Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes dans les deux sens (...) »



Le décret du 31 juillet 2008 (premier décret « Code de la rue ») avait instauré la généralisation du double-sens cyclable dans les **zones 30** et les **zones de rencontre**.

Toutefois, ni l'aire piétonne ni les axes à 30 km/h n'étaient pris en compte.

Cette nouvelle rédaction du Code de la route vise à plus de cohérence en venant compléter le dispositif de généralisation des doubles-sens cyclables en l'étendant aux **aires piétonnes** et aux **voies limitées à 30 km/h**. Cette mise en cohérence est à réaliser avant le 1^{er} janvier 2016.

En étendant le principe de généralisation des doubles-sens cyclables dans toutes les voies où la vitesse est limitée à 30 km/h ou moins, cette mesure vise à simplifier la compréhension de la règle par les usagers.

On cherche ainsi à développer des réflexes d'attention dans tous les carrefours sur la possibilité de débouchés de cyclistes venant de la gauche ou de la droite. Ceci contribue à la modération de la vitesse à l'approche des intersections.

Le double-sens cyclable (DSC), qu'est-ce que c'est ?

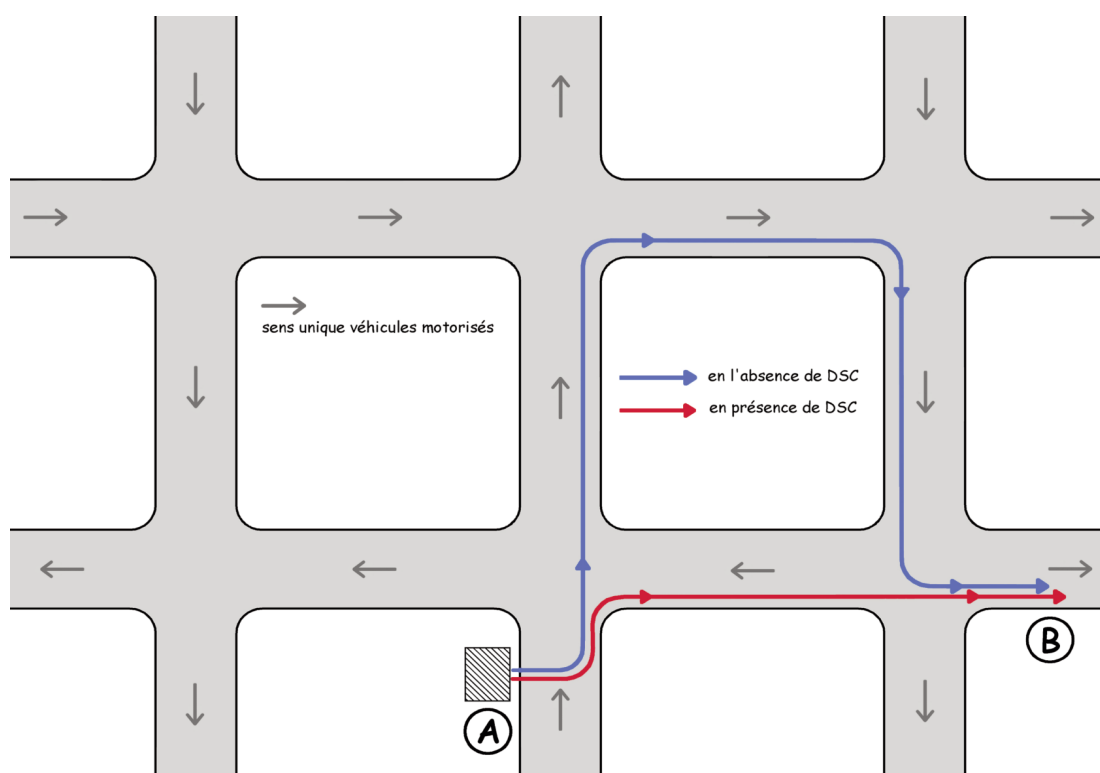
La mise à double-sens cyclable d'une rue consiste à autoriser la circulation des cyclistes dans les deux sens dans une rue auparavant à sens unique pour tous les véhicules.

Sa fonction principale est de garantir un itinéraire sans détour offrant le plus court chemin.

La présence de nombreux sens uniques en ville est très pénalisante pour les cyclistes et les oblige souvent à des détours très longs pour se rendre d'un point à un autre.

Le double-sens cyclable présente d'autres avantages :

- confort de ne pas être suivi par un véhicule motorisé ;
- amélioration du repérage, l'aller et le retour se faisant par le même itinéraire ;
- évitement de la circulation des axes à fort trafic ;
- meilleurs confort et sécurité du piéton car le cycliste est encouragé à utiliser légalement la chaussée en libérant le trottoir.



Il est rappelé que le double-sens cyclable n'est pas cantonné aux seules voies à vitesse limitée à 30 km/h ou moins. Le gestionnaire peut également mettre en place des DSC dans les rues dont la vitesse est supérieure à 30 km/h par un aménagement adapté.

L'aire piétonne

Dans les aires piétonnes, il peut arriver, pour des raisons fonctionnelles (livraisons), ou de caractéristiques géométriques d'une rue, de taille de l'aire piétonne, de son caractère temporaire, etc. que la circulation générale admise soit gérée par sens unique pour les véhicules motorisés. La limitation de la vitesse à l'allure du pas et la restriction du trafic motorisé aux seuls véhicules liés à la desserte rendent cohérente la généralisation du double-sens cyclable. Les pouvoirs de police sont donc invités à mettre en cohérence la signalisation avec l'autorisation du double-sens cyclable.

Il est à noter que de nombreuses collectivités avaient anticipé cette disposition en instaurant le double-sens cyclable dans l'ensemble de leurs aires piétonnes.



Double-sens cyclable en aire piétonne

Source : Cerema

Les rues ou les portions de rues limitées à 30 km/h

La mise à double-sens cyclable d'une rue est possible depuis longtemps. En 2008, une impulsion a été donnée avec la généralisation du double-sens cyclable en zone 30 et zone de rencontre. Il subsistait cependant chez certains décideurs une appréhension. Pour autant, il a été constaté une forte augmentation du linéaire de doubles-sens cyclables dans les zones 30¹. Ainsi, leur linéaire a-t-il été multiplié par 7 entre 2008 et 2013.

La ville de Paris a en particulier développé plus de 220 km de doubles-sens cyclables et, par une analyse détaillée, a démontré que le bilan de sécurité de ce dispositif était largement positif.

En revanche, ce décret de 2008, en limitant cette généralisation aux « zones 30 » a introduit une ambiguïté dans des rues où, pour des raisons diverses, les autorités ont choisi de limiter la vitesse à 30 km/h que ce soit ponctuellement ou sur la totalité de la voie. En effet, sur ces rues ou portions de rues, la limitation de vitesse plaide pour que les règles de circulation soient cohérentes avec celles régnant dans des rues appartenant à une zone 30.

Le double-sens cyclable doit également être mis en oeuvre lorsque les gestionnaires de voirie sont amenés à limiter ponctuellement à 30 km/h certaines portions d'axe à sens unique de leur réseau structurant.

Il est évident que cette mise en place ponctuelle d'un double-sens cyclable n'a de sens que si l'on traite l'ensemble de la section concernée et les intersections situées en amont et aval dans une volonté d'offrir des itinéraires continus aux cyclistes.

Sur toutes ces voies, les règles techniques d'aménagement décrites dans les fiches ou guides du Cerema s'appliquent.

Quelles sont les différences entre une zone 30 et une rue limitée à 30 ?

Zone 30



Panneau B30

Le panneau B30 d'entrée de zone 30 est un panneau zonal : ses prescriptions s'appliquent à l'ensemble de la zone signalée (axe sur lequel il est implanté et l'ensemble des voies sécantes), jusqu'à ce qu'un usager rencontre un panneau modifiant cette prescription.

Rue ou portion de rue limitée à 30 km/h



Panneau de type B14

Le panneau de limitation de vitesse de type B14 ne s'applique que sur l'axe sur lequel il est implanté jusqu'à un panneau modifiant cette prescription.

La limitation ne s'applique donc pas aux rues sécantes. De plus, il est nécessaire de le répéter à chaque intersection pour les usagers des voies sécantes.

(*) Source : Club des villes et territoires cyclables

Pour en savoir plus...

- Guide « La mise à double-sens cyclable » - *Certu, 2012*
- Fiche Savoir de base « Aménagements » n° 03
« Maîtrise des vitesses par l'aménagement » - *Certu, 2010*
- Fiche Vélo « Aménagements » n° 23
« Double-sens cyclable en rue étroite » - *Certu, 2011*
- Fiche Vélo « Aménagements » n° 29
« Démarche de mise à double-sens cyclable » - *Certu, 2012*
- Fiche Vélo « Aménagements » n° 34
« Le double-sens cyclable dans les rue limitées à 50 km/h » - *Cerema, 2014*

Fiche n° 01

Plus de cohérence
dans le déploiement
du double-sens cyclable
dans les voies limitées
à 30 km/h ou moins

© 2015 - Cerema
La reproduction totale
ou partielle du document
doit être soumise à
l'accord préalable
du Cerema

Collection Références

ISSN : 2276-0164
2015 / 11

Auteurs Benoit Hiron, Thomas Jouannot et Daniel Lemoine - Cerema Territoires et ville

Contacts Thomas Jouannot - Cerema Territoires et ville - VOI/SUD
Tél. : +33 (0)4 72 74 58 69 - thomas.jouannot@cerema.fr
Secrétariat - Cerema Territoires et ville - VOI
Tél. : +33 (0)4 72 74 59 61 - voi.DtecTV@cerema.fr

Ces fiches sont disponibles sur la Boutique en ligne du Cerema : catalogue.territoires-ville.cerema.fr

La collection « Références » du Cerema

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoir-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures
Impacts sur la santé - Mobilité et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables

Mieux partager l'espace public : les règles évoluent !

L'objet des présentes fiches est, à partir des **textes officiels**, d'expliquer leur **contenu** et leur **raison d'être**, puis de donner les **premières indications de mise en œuvre possible**.

Elles sont à destination des services de l'État, des gestionnaires de voiries et des associations d'usagers.

Limitation de l'accès au sas cycliste pour les cyclomoteurs

Mise en cohérence de la réglementation

Décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015

Art R. 415-15 du Code de la route

« L'autorité investie du pouvoir de police peut décider de (...) mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation communs à toutes les catégories d'usagers deux lignes d'arrêt distinctes, l'une pour les cycles et ~~cyclomoteurs~~, l'autre pour les autres catégories de véhicules. [...] »

Cet article introduit de la cohérence en précisant que par défaut le sas cycliste est à l'usage des seuls vélos, mais que l'autorité investie du pouvoir de police peut y autoriser les cyclomoteurs par la mise en place d'une signalisation spécifique (panonceau M4d2 sous panneau C113) autorisant les cyclomoteurs à utiliser la bande amorce du sas.

Cette possibilité résultera donc d'un véritable choix de la collectivité et non d'une absence d'analyse de la situation.

Rappelons qu'il n'y a pas de modification du Code de la route pour les motos et scooters de cylindrée supérieure à 50 cm³ : ils ne sont pas autorisés à pénétrer dans le sas cycliste lorsque le feu de circulation est rouge.

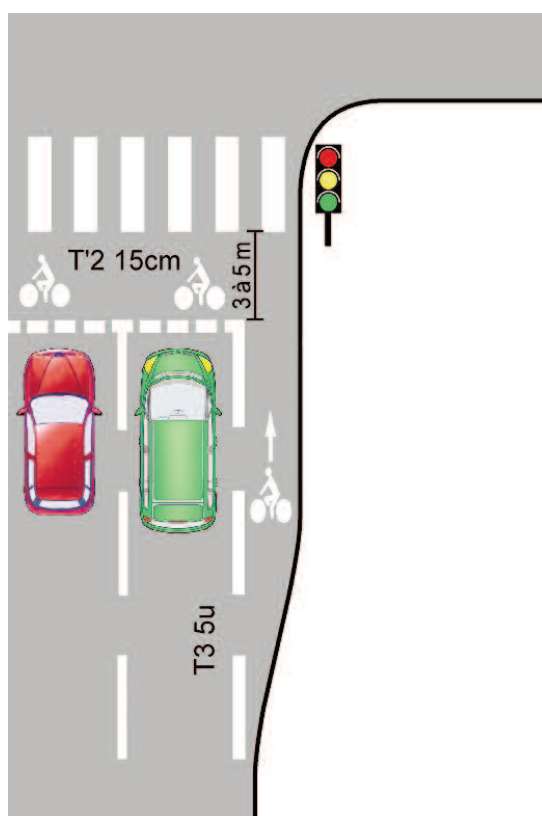
C113



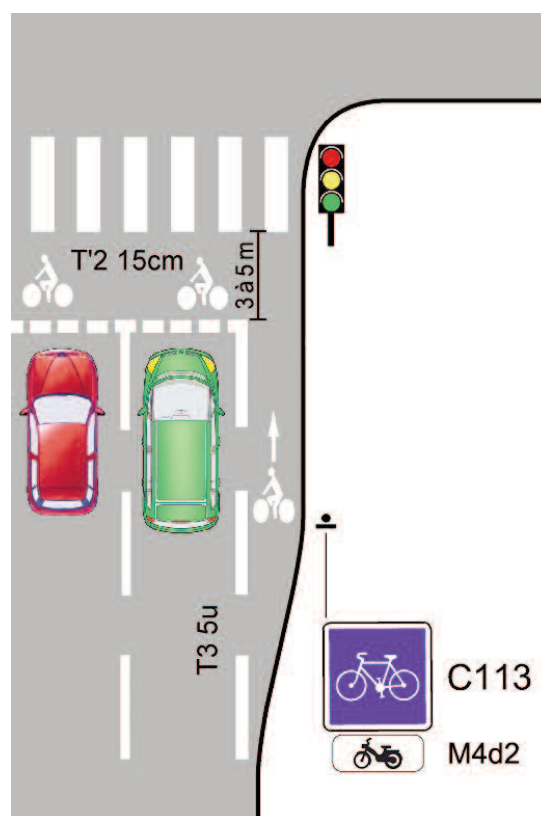
Panonceau M4d2



Qu'est ce qu'un sas cycliste ?



SAS réservé exclusivement aux cyclistes



SAS cycliste ouvert aux cyclomoteurs

La création d'un sas cycliste consiste à tracer une ligne d'effet des feux pour les voitures à l'amont desdits feux afin de dégager une zone facilitant l'insertion des cyclistes en carrefour.

Le sas permet au cycliste de profiter du feu rouge pour se positionner devant les autres véhicules, afin :

- de mieux voir et d'être vu ;
- de présélectionner son « tourne à gauche » avant les véhicules qui sont derrière lui et qui suivent la même direction ;
- de démarrer avant les véhicules à moteur, ce qui assure une bonne perception et insertion ;
- de ne pas respirer les gaz d'échappement au démarrage ;
- d'améliorer la sécurité des piétons en éloignant les véhicules motorisés de l'aplomb de la traversée piétonne.

Souvent, dans un carrefour à feux, le conducteur focalise son attention sur la couleur du feu afin de démarrer au plus tôt. Ceci se fait au détriment d'une lecture complète de la scène routière et de la détection des piétons en traversée.

Les deux-roues motorisés ont une capacité d'accélération beaucoup plus importante que celle des vélos. Leur éventuel positionnement en première ligne dans le sas cycliste ne contribuerait pas à l'apaisement de la circulation en agglomération.

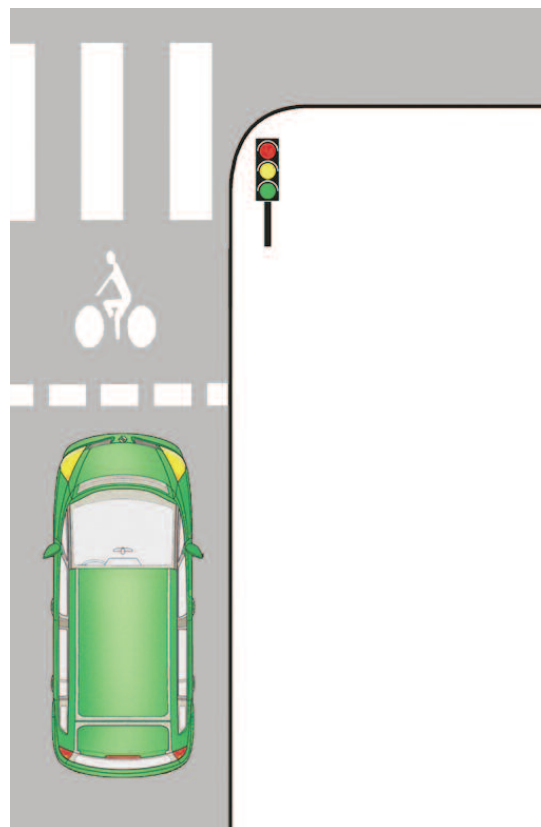
En outre, il existe des cas où leur positionnement dans le sas pourrait les amener à atteindre l'autre côté du carrefour avant que les piétons les plus lents, ayant engagé leur traversée légalement au vert, aient le temps de traverser complètement.

Cette analyse conduit à limiter les cas d'ouverture du sas cycliste aux cyclomoteurs.

Maquette & mise en page

Antoine Jardot
DADT - VIA
Cerema
Normandie-Centre
+33 (0)2 35 68 89 33

En accompagnement de cette mesure, il est prévu d'introduire dans la réglementation la possibilité de réaliser un sas sans bande d'accès au sas, dans les situations d'espace urbain contraint.



Pour en savoir plus...

- Fiche Vélo « Aménagements » n° 11
« Les sas cyclistes » - *Certu*, 2012

Fiche n° 02

Limitation de l'accès
au sas cycliste
pour les cyclomoteurs
Mise en cohérence
de la réglementation

© 2015 - Cerema
La reproduction totale
ou partielle du document
doit être soumise à
l'accord préalable
du Cerema

Collection Références

ISSN : 2276-0164
2015 / 12

Auteurs Benoit Hiron, Thomas Jouannot et Daniel Lemoine - Cerema Territoires et ville

Contacts Thomas Jouannot - Cerema Territoires et ville - VOI/SUD
Tél. : +33 (0)4 72 74 58 69 - thomas.jouannot@cerema.fr
Secrétariat - Cerema Territoires et ville - VOI
Tél. : +33 (0)4 72 74 59 61 - voi.DtecTV@cerema.fr

Ces fiches sont disponibles sur la Boutique en ligne du Cerema : catalogue.territoires-ville.cerema.fr

La collection « Références » du Cerema

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoir-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures
Impacts sur la santé - Mobilité et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement - www.cerema.fr

Direction technique Territoires et ville - 2, rue Antoine Charial - CS 33927 - 69426 LYON cedex 03 - Tél. : +33 (0)4 72 74 58 00
Siège social : Cité des mobilités - 25 avenue François Mitterrand - CS 92803 - 69674 BRON Cedex - Tél. +33 (0)4 72 14 30 30

Mieux partager l'espace public : les règles évoluent !

Améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons par un meilleur positionnement du cycliste sur la chaussée

Décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015

L'objet des présentes fiches est, à partir des **textes officiels**, d'expliquer leur **contenu** et leur **raison d'être**, puis de donner les **premières indications de mise en œuvre possible**.

Elles sont à destination des services de l'État, des gestionnaires de voiries et des associations d'usagers.

Plan d'actions pour
les mobilités actives

Art R. 412-9 du Code de la route

« En marche normale, tout conducteur doit maintenir son véhicule près du bord droit de la chaussée, autant que le lui permet l'état ou le profil de celle-ci. (...) »

Sur les voies où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 50 km/h, un conducteur de cycle peut s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée, d'une distance nécessaire à sa sécurité ».

Cet article du décret rend légal le positionnement éloigné du bord droit de la chaussée en présence de véhicules en stationnement.

Il donne notamment une assise légale au message délivré par les vélo-écoles encourageant les cyclistes à se tenir à une distance raisonnable du bord droit de la chaussée afin d'éviter les ouvertures de portières.

Maquette & mise en page

Antoine Jardot
DADT - VIA
Cerema
Normandie-Centre
+33 (0)2 35 68 89 33

En effet, le positionnement des cyclistes au plus près du bord droit de la chaussée peut être générateur d'accidents, parfois graves, liés au risque d'ouverture de portières de véhicules en stationnement.

D'après plusieurs observatoires locaux d'accidentalité, près de 12 % des accidents cyclistes en milieu urbain correspondent à ce type de configuration.

Cette mesure vise également à sécuriser la traversée des piétons entre deux véhicules en stationnement. Le vélo est un véhicule silencieux de faible gabarit. Lorsqu'il est positionné très proche des portières de véhicules stationnés, il peut surprendre un piéton qui voudrait traverser. Un positionnement parfois éloigné du bord droit de la part du cycliste constitue ainsi un gain en sécurité pour le piéton.



Source : Cerema



Source : Cerema

Pour en savoir plus...

- Recommandations pour les aménagements cyclables - *Certu*, 2008
- Fiche Vélo « Aménagements » n° 10 « Vélo et giratoires » - *Cerema*, 2014

Fiche n° 03

Améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons par un meilleur positionnement du cycliste sur la chaussée

© 2015 - Cerema
La reproduction totale ou partielle du document doit être soumise à l'accord préalable du Cerema

Collection Références

ISSN : 2276-0164
2015 / 13

Auteurs Benoit Hiron, Thomas Jouannot et Daniel Lemoine - Cerema Territoires et ville

Contacts Thomas Jouannot - Cerema Territoires et ville - VOI/SUD
Tél. : +33 (0)4 72 74 58 69 - thomas.jouannot@cerema.fr
Secrétariat - Cerema Territoires et ville - VOI
Tél. : +33 (0)4 72 74 59 61 - voi.DtecTV@cerema.fr

Ces fiches sont disponibles sur la Boutique en ligne du Cerema : catalogue.territoires-ville.cerema.fr

La collection « Références » du Cerema

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoir-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures
Impacts sur la santé - Mobilité et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement - www.cerema.fr

Direction technique Territoires et ville - 2, rue Antoine Charial - CS 33927 - 69426 LYON cedex 03 - Tél. : +33 (0)4 72 74 58 00
Siège social : Cité des mobilités - 25 avenue François Mitterrand - CS 92803 - 69674 BRON Cedex - Tél. +33 (0)4 72 14 30 30

Mieux partager l'espace public : les règles évoluent !

L'objet des présentes fiches est, à partir des **textes officiels**, d'expliquer leur **contenu** et leur **raison d'être**, puis de donner les **premières indications de mise en œuvre possible**.

Elles sont à destination des services de l'État, des gestionnaires de voiries et des associations d'usagers.

L'extension du domaine d'emploi du cédez-le-passage cycliste au feu

Prélude à une modification de l'arrêté de 1967 et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière

Décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015

Art R. 415-15 du Code de la route

« ~~Aux intersections~~, l'autorité investie du pouvoir de police peut décider de (...) mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation une signalisation distincte destinée à une ou plusieurs catégories de véhicules ou indiquant une ou plusieurs directions ou remplissant ces deux fonctions de manière concomitante »

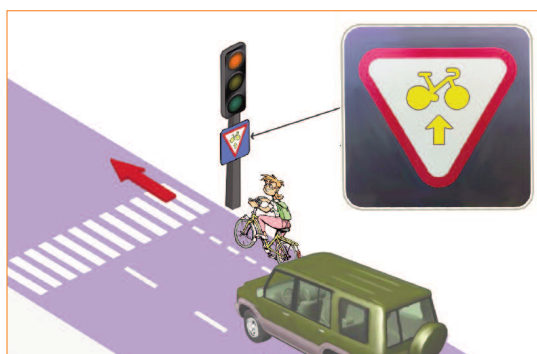
Dans l'objectif de continuer à faciliter la circulation des cyclistes en ville, le décret supprime les termes « en intersection » de cet article.

Le domaine d'emploi du cédez-le-passage cycliste est ainsi étendu aux passages piétons gérés par feu en section courante, aux alternats par feux et aux feux de gestion des bornes d'entrées des aires piétonnes.

La mise en place d'un cédez-le-passage cycliste au feu en section courante obtiendra une assise réglementaire dès la modification de l'arrêté de 1967¹ et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière² (IISR).

(1) Relatif à la signalisation des routes et autoroutes.

(2) Dans la future version de l'IISR, il est également prévu que le nombre de mouvements possibles en carrefour soit étendu par l'introduction des flèches diagrammatiques.



Source : Cerema

Depuis 2012, plus de 5 000 feux en intersection ont été équipés d'un tel dispositif dans des agglomérations de toutes tailles, sans que cela se soit traduit par une accidentalité particulière.

Quelques collectivités ont testé avec succès l'utilisation du cédez-le-passage cycliste en section courante pour gérer des traversées piétonnes, aboutissant à cette demande d'évolution réglementaire.



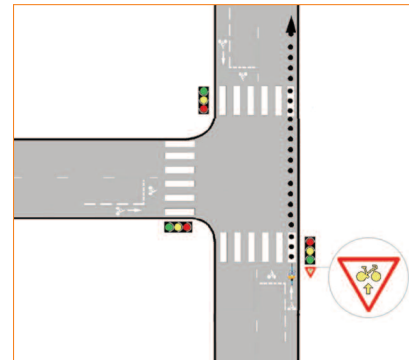
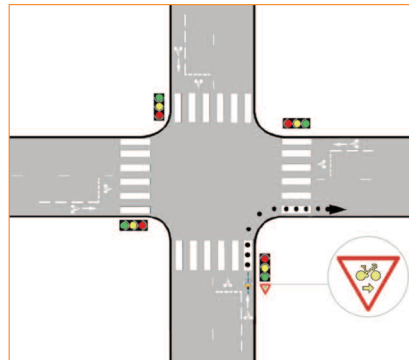
Source : Cerema

Le cédez-le-passage cycliste au feu, qu'est-ce que c'est ?

La réglementation de la signalisation routière donne, depuis 2012, aux collectivités territoriales lorsqu'elles le jugent possible, les outils pour autoriser les cyclistes à réaliser un cédez-le-passage à la place d'un arrêt au feu rouge avant d'effectuer une manœuvre de tourne-à-droite ou de poursuivre en mouvement direct dans un carrefour en T.

Le vélo présente des caractéristiques particulières qui rendent possible cette mesure.

La position avancée du cycliste en carrefour permise par le faible gabarit du vélo et sa vitesse d'approche modérée lui offrent une visibilité souvent bien meilleure que celle dont disposent les usagers motorisés. En outre, ses faibles dimensions lui permettent une meilleure réinsertion dans le trafic une fois le feu franchi. Le principal critère à prendre en considération avant d'instituer un cédez-le-passage cycliste au feu rouge est celui de la covisibilité.



Pour en savoir plus...

- Le cédez-le-passage cycliste au feu rouge - *Certu, décembre 2012*
- Observatoire national des cédez-le-passage cyclistes au feu (ONCPC)

Fiche n° 05

L'extension du
domaine d'emploi
du cédez-le-passage
cycliste au feu

© 2015 - Cerema
La reproduction totale
ou partielle du document
doit être soumise à
l'accord préalable
du Cerema

Collection
Références

ISSN : 2276-0164
2015 / 15

Auteurs Benoit Hiron, Thomas Jouannot et Daniel Lemoine - Cerema Territoires et ville

Contacts Thomas Jouannot - Cerema Territoires et ville - VOI/SUD
Tél. : +33 (0)4 72 74 58 69 - thomas.jouannot@cerema.fr
Secrétariat - Cerema Territoires et ville - VOI
Tél. : +33 (0)4 72 74 59 61 - voi.DtecTV@cerema.fr

Ces fiches sont disponibles sur la Boutique en ligne du Cerema : catalogue.territoires-ville.cerema.fr

La collection « Références » du Cerema

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoir-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures
Impacts sur la santé - Mobilité et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables

Mieux partager l'espace public : les règles évoluent !

L'objet des présentes fiches est, à partir des **textes officiels**, d'expliquer leur **contenu** et leur **raison d'être**, puis de donner les **premières indications de mise en œuvre possible**.

Elles sont à destination des services de l'État, des gestionnaires de voiries et des associations d'usagers.

La traversée cycliste contiguë au passage piéton et gérée par feux

Prélude à une modification de l'arrêté de 1967 et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière

Décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015

Art R. 412-30 du Code de la route

« Lorsqu'une piste cyclable ou une trajectoire matérialisée pour les cycles traversant la chaussée est parallèle et contiguë à un passage réservé aux piétons dont le franchissement est réglé par des feux de signalisation lumineux, tout conducteur empruntant cette piste ou cette trajectoire matérialisée est tenu, à défaut de signalisation spécifique, de respecter les feux de signalisation réglant la traversée de la chaussée par les piétons ».

Dans la version précédente du Code de la route, seul le cas où une piste cyclable était présente de part et d'autre de la chaussée était pris en compte.

Dans cette nouvelle version, l'ajout de la « trajectoire matérialisée traversant la chaussée » tient compte des autres cas apparus avec le développement des aménagements cyclables.

Ainsi, en amont ou à l'aval de la traversée cycliste, peuvent se trouver la voie réservée d'un double-sens cyclable, une voie verte, une aire piétonne...

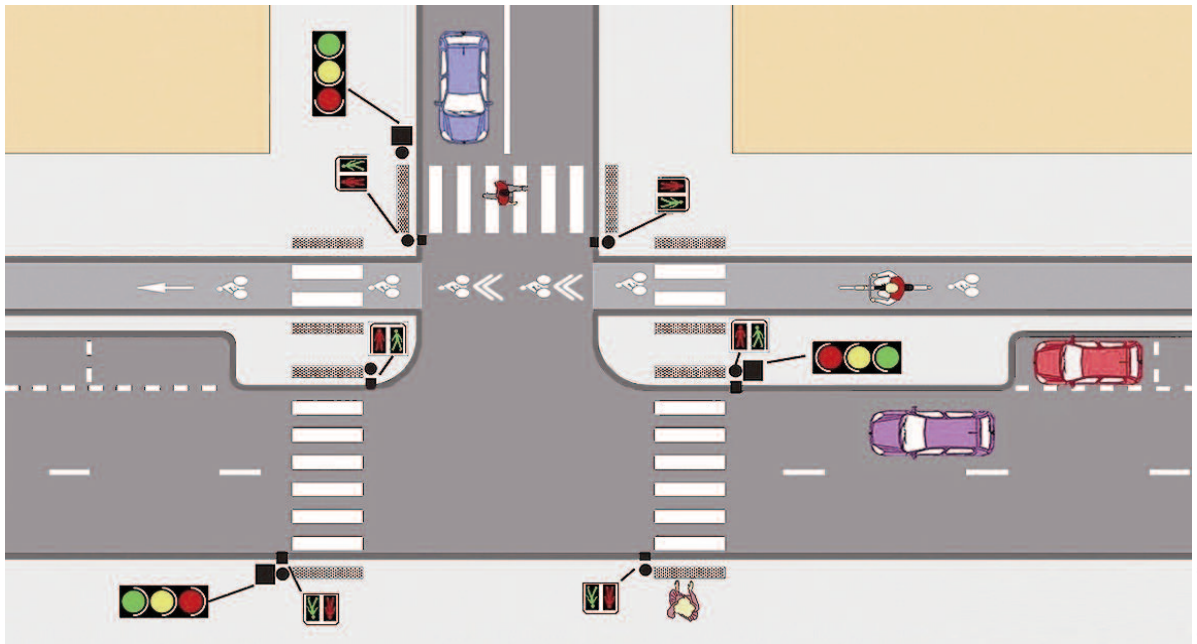
Toutefois, l'application de cet article ne sera possible qu'après la modification de l'arrêté de 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière qui définira le marquage des trajectoires.

En milieu urbain, la multiplication des signaux routiers peut nuire à la bonne compréhension des règles de circulation et entraîner un coût supplémentaire pour les gestionnaires. De plus, les mâts supportant ces signaux sont quasiment exclusivement implantés sur le trottoir, ils entravent souvent le cheminement des piétons et des personnes à mobilité réduite.

Quand une trajectoire à l'attention des cyclistes est matérialisée sur la chaussée le long d'un passage piéton dont le franchissement est réglé par feu piétons R12, ce seul signal lumineux destiné aux piétons peut suffire pour préciser aux cyclistes les règles de franchissement.

Exemples d'application de l'article R.412-30

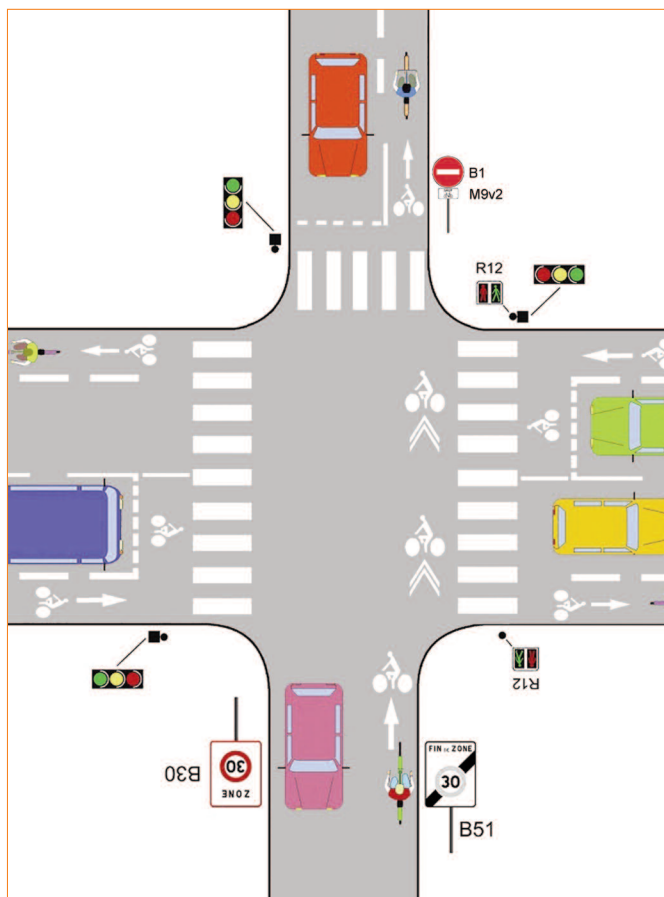
Jusqu'à la publication du décret, l'application de l'article R.412-30 se limitait au cas d'une piste cyclable traversant une chaussée dans un carrefour à feux.



Source : Cerema

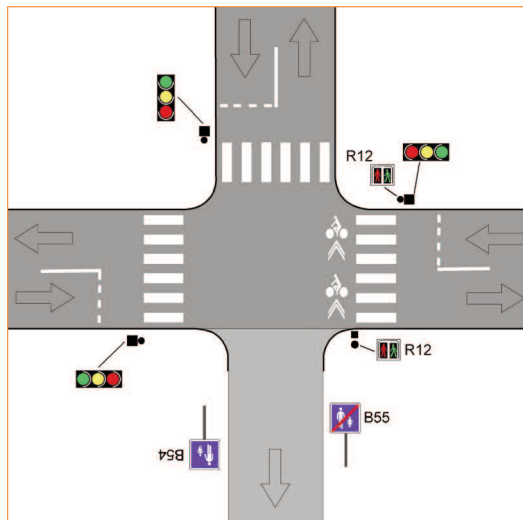
Piste cyclable traversant une chaussée dans un carrefour à feux

La nouvelle rédaction de l'article R 412-30, a étendu son domaine d'application à de nouvelles configurations :

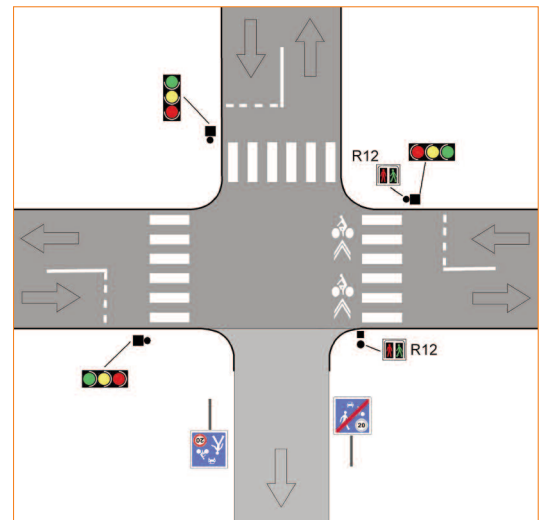


Source : Cerema

Sens réservé vélo en sortie de double-sens cyclable en zone 30



Sens réservé vélo en sortie de double-sens cyclable en aire piétonne.



Sens réservé vélo en sortie de double-sens cyclable en zone de rencontre.

Pour en savoir plus...

- Recommandations pour les aménagements cyclables - *Certu*, 2008

Fiche n° 06
La traversée cycliste
contiguë au
passage piéton
et gérée par feux

© 2015 - Cerema
La reproduction totale
ou partielle du document
doit être soumise à
l'accord préalable
du Cerema

Collection
Références

ISSN : 2276-0164
2015 / 16

Auteurs Benoit Hiron, Thomas Jouannot et Daniel Lemoine - Cerema Territoires et ville

Contacts Thomas Jouannot - Cerema Territoires et ville - VOI/SUD
Tél. : +33 (0)4 72 74 58 69 - thomas.jouannot@cerema.fr

Secrétariat - Cerema Territoires et ville - VOI
Tél. : +33 (0)4 72 74 59 61 - voi.DtecTV@cerema.fr

Ces fiches sont disponibles sur la Boutique en ligne du Cerema : catalogue.territoires-ville.cerema.fr

La collection « Références » du Cerema

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoir-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures
Impacts sur la santé - Mobilité et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables

L'objet des présentes fiches est, à partir des **textes officiels**, d'expliquer leur **contenu** et leur **raison d'être**, puis de donner les **premières indications de mise en œuvre possible**.

Elles sont à destination des services de l'État, des gestionnaires de voiries et des associations d'usagers.

Améliorer la sécurité du cycliste en matérialisant son positionnement sur la chaussée

Prélude à une modification de l'arrêté de 1967 et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière

Décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015

Art R. 412-9 du Code de la route

« En marche normale, tout conducteur doit maintenir son véhicule près du bord droit de la chaussée, autant que le lui permet l'état ou le profil de celle-ci.

Un conducteur de cycle peut s'éloigner du bord droit de la chaussée lorsqu'une trajectoire matérialisée pour les cycles en application des dispositions de l'article R. 411-25, le permet. (...) »

Cet article ouvre la possibilité de modifier l'arrêté de 1967 et l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, en introduisant des marquages permettant de matérialiser sur la chaussée une trajectoire à l'attention du cycliste autre que la circulation sur le bord droit. Cette matérialisation vise à limiter son exposition au risque et à rendre possible la mise en évidence des itinéraires structurants.

Il deviendra applicable dès modification de l'arrêté de 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Plusieurs collectivités françaises ont exprimé le besoin de pouvoir matérialiser au sol la trajectoire des cyclistes afin de les aider dans leur repérage et leur positionnement sur la chaussée (dans les carrefours de grande taille et les carrefours giratoires par exemple).

Parallèlement, des réflexions sont actuellement menées sur la hiérarchisation du réseau cyclable afin d'offrir des itinéraires structurants adaptés à des usages quotidiens sur de plus grandes distances.

Il s'agit d'introduire des possibilités qui existent déjà dans d'autres pays européens (Belgique et Grande-Bretagne notamment).

Maquette & mise en page

Antoine Jardot
DADT - VIA
Cerema
Normandie-Centre
+33 (0)2 35 68 89 33



Source : Cerema

Nantes, marquage du giratoire à l'axe de l'anneau



Source : Cerema

Paris, marquage de trajectoires

Pour en savoir plus...

- La signalisation pour les cyclistes et les piétons, comparaison des règles et pratiques de signalisation dans 13 pays - Cerema - THE PEP, 2013

Fiche n° 04
Améliorer la
sécurité du cycliste
en matérialisant
son positionnement
sur la chaussée

© 2015 - Cerema
La reproduction totale
ou partielle du document
doit être soumise à
l'accord préalable
du Cerema

Collection
Références

ISSN : 2276-0164
2015 / 17

Auteurs Benoit Hiron, Thomas Jouannot et Daniel Lemoine - Cerema Territoires et ville

Contacts Thomas Jouannot - Cerema Territoires et ville - VOI/SUD
Tél. : +33 (0)4 72 74 58 69 - thomas.jouannot@cerema.fr
Secrétariat - Cerema Territoires et ville - VOI
Tél. : +33 (0)4 72 74 59 61 - voi.DtecTV@cerema.fr

Ces fiches sont disponibles sur la Boutique en ligne du Cerema : catalogue.territoires-ville.cerema.fr

La collection « Références » du Cerema

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoir-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures
Impacts sur la santé - Mobilité et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement - www.cerema.fr

Direction technique Territoires et ville - 2, rue Antoine Charial - CS 33927 - 69426 LYON cedex 03 - Tél. : +33 (0)4 72 74 58 00
Siège social : Cité des mobilités - 25 avenue François Mitterrand - CS 92803 - 69674 BRON Cedex - Tél. +33 (0)4 72 14 30 30

Mieux partager l'espace public : les règles évoluent !

L'objet des présentes fiches est, à partir des **textes officiels**, d'expliquer leur **contenu** et leur **raison d'être**, puis de donner les **premières indications de mise en œuvre possible**.

Elles sont à destination des services de l'État, des gestionnaires de voiries et des associations d'usagers.

La traversée cycliste contiguë au passage piéton et gérée par feux

Prélude à une modification de l'arrêté de 1967 et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière

Décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015

Art R. 412-30 du Code de la route

« Lorsqu'une piste cyclable ou une trajectoire matérialisée pour les cycles traversant la chaussée est parallèle et contiguë à un passage réservé aux piétons dont le franchissement est réglé par des feux de signalisation lumineux, tout conducteur empruntant cette piste ou cette trajectoire matérialisée est tenu, à défaut de signalisation spécifique, de respecter les feux de signalisation réglant la traversée de la chaussée par les piétons ».

Dans la version précédente du Code de la route, seul le cas où une piste cyclable était présente de part et d'autre de la chaussée était pris en compte.

Dans cette nouvelle version, l'ajout de la « trajectoire matérialisée traversant la chaussée » tient compte des autres cas apparus avec le développement des aménagements cyclables.

Ainsi, en amont ou à l'aval de la traversée cycliste, peuvent se trouver la voie réservée d'un double-sens cyclable, une voie verte, une aire piétonne...

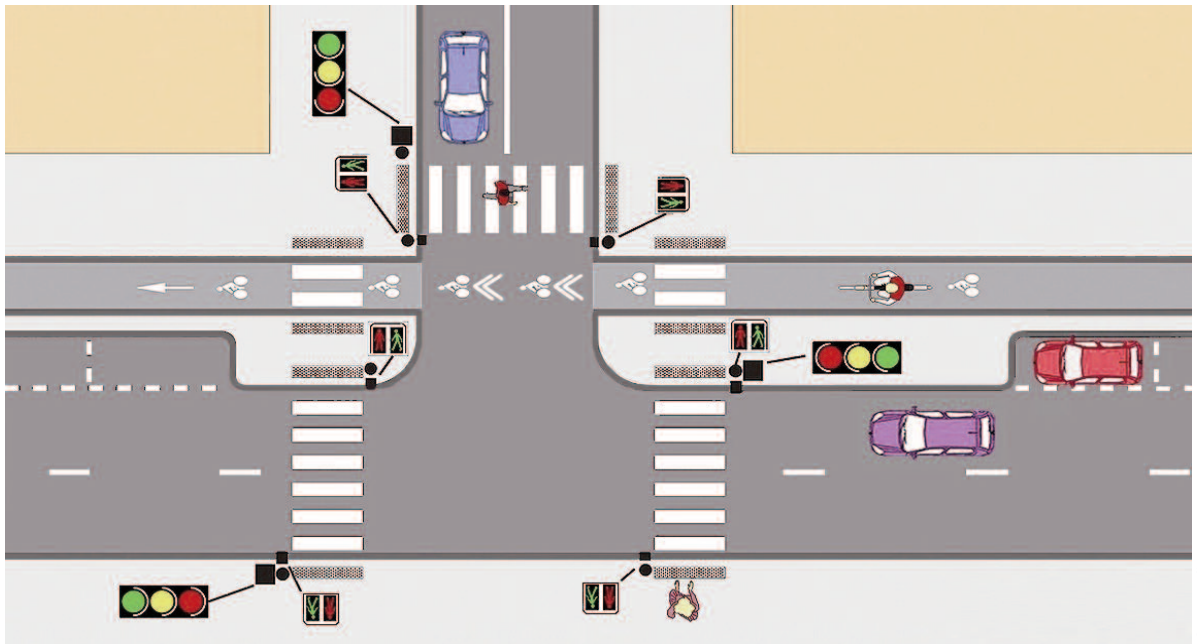
Toutefois, l'application de cet article ne sera possible qu'après la modification de l'arrêté de 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière qui définira le marquage des trajectoires.

En milieu urbain, la multiplication des signaux routiers peut nuire à la bonne compréhension des règles de circulation et entraîner un coût supplémentaire pour les gestionnaires. De plus, les mâts supportant ces signaux sont quasiment exclusivement implantés sur le trottoir, ils entravent souvent le cheminement des piétons et des personnes à mobilité réduite.

Quand une trajectoire à l'attention des cyclistes est matérialisée sur la chaussée le long d'un passage piéton dont le franchissement est réglé par feu piétons R12, ce seul signal lumineux destiné aux piétons peut suffire pour préciser aux cyclistes les règles de franchissement.

Exemples d'application de l'article R.412-30

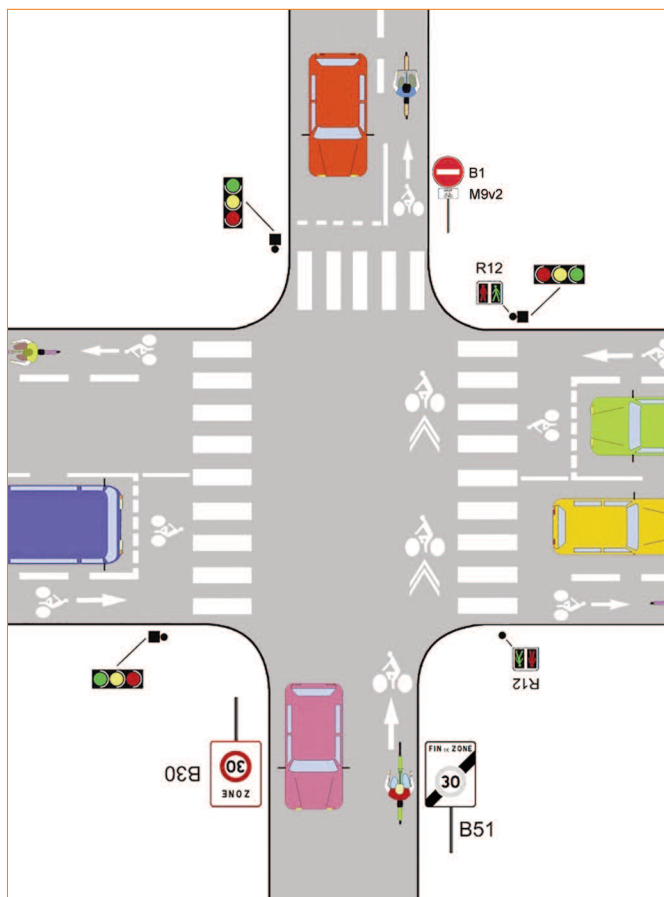
Jusqu'à la publication du décret, l'application de l'article R.412-30 se limitait au cas d'une piste cyclable traversant une chaussée dans un carrefour à feux.



Source : Cerema

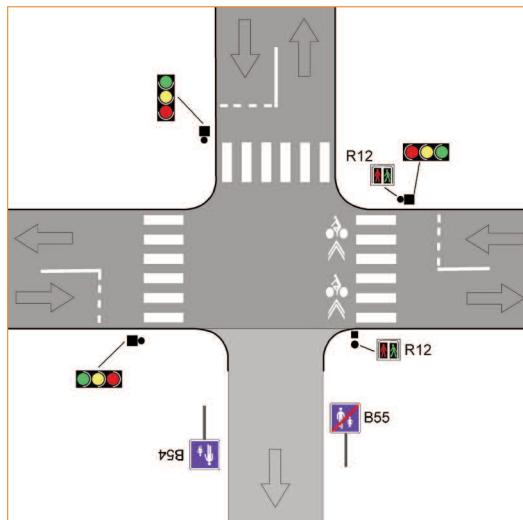
Piste cyclable traversant une chaussée dans un carrefour à feux

La nouvelle rédaction de l'article R 412-30, a étendu son domaine d'application à de nouvelles configurations :



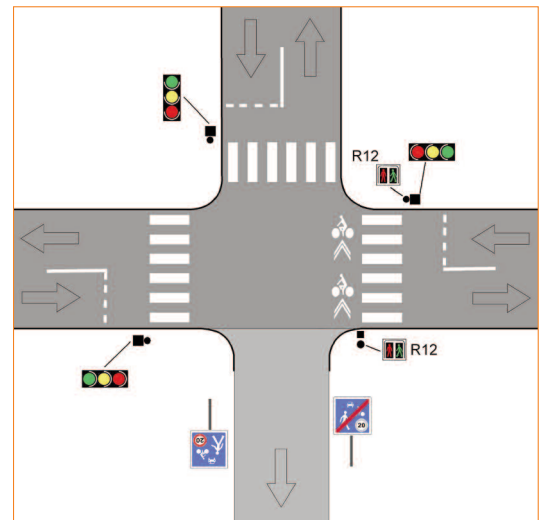
Source : Cerema

Sens réservé vélo en sortie de double-sens cyclable en zone 30



Source : Cerema

Sens réservé vélo en sortie de double-sens cyclable en aire piétonne.



Source : Cerema

Sens réservé vélo en sortie de double-sens cyclable en zone de rencontre.

Pour en savoir plus...

- Recommandations pour les aménagements cyclables - *Certu*, 2008

Fiche n° 06
La traversée cycliste
contiguë au
passage piéton
et gérée par feux

© 2015 - Cerema
La reproduction totale
ou partielle du document
doit être soumise à
l'accord préalable
du Cerema

Collection
Références

ISSN : 2276-0164
2015 / 16

Auteurs Benoit Hiron, Thomas Jouannot et Daniel Lemoine - Cerema Territoires et ville

Contacts Thomas Jouannot - Cerema Territoires et ville - VOI/SUD
Tél. : +33 (0)4 72 74 58 69 - thomas.jouannot@cerema.fr

Secrétariat - Cerema Territoires et ville - VOI
Tél. : +33 (0)4 72 74 59 61 - voi.DtecTV@cerema.fr

Ces fiches sont disponibles sur la Boutique en ligne du Cerema : catalogue.territoires-ville.cerema.fr

La collection « Références » du Cerema

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoir-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures
Impacts sur la santé - Mobilité et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables

Mieux partager l'espace public : les règles évoluent !

L'objet des présentes fiches est, à partir des **textes officiels**, d'expliquer leur **contenu** et leur **raison d'être**, puis de donner les **premières indications de mise en œuvre possible**.

Elles sont à destination des services de l'État, des gestionnaires de voiries et des associations d'usagers.

La chaussée à voie centrale banalisée légalisée en milieu urbain

Décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015

Art R. 431-9 du Code de la route

« ~~Hors agglomération~~, les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier. »

En supprimant le terme « hors agglomération » qui existait dans la version précédente du Code de la route, le décret donne la possibilité aux cyclistes d'emprunter légitimement les accotements qui leur étaient jusqu'alors interdits en agglomération.

En conséquence cette modification du Code de la route vient étendre le domaine d'emploi de la chaussée à voie centrale banalisée au milieu l'urbain.

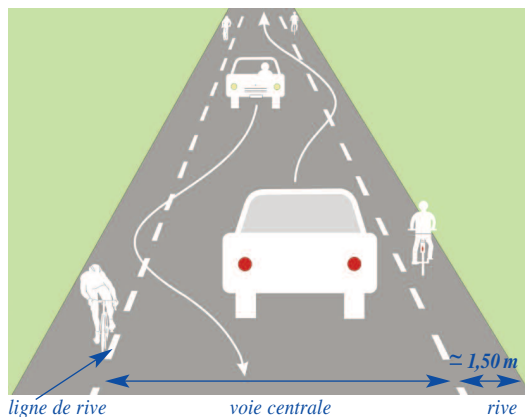
Plan d'actions pour
les mobilités actives

La CVCB, qu'est-ce que c'est ?

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe.

Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive.

La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cycliste ou à défaut en ralentissant.



Maquette & mise en page

Antoine Jardot
DADT - VIA
Cerema
Normandie-Centre
+33 (0)2 35 68 89 33

Cet outil peut être utilisé dans les **cas rares** où les contraintes géométriques et circulatoires rendraient impossible le recours aux aménagements cyclables traditionnels (bandes, pistes...).

LA CVCB permet notamment de proposer une continuité cyclable entre deux aménagements cyclables plus traditionnels pour franchir des points durs.

Plusieurs agglomérations ont devancé cette évolution du Code de la route. Leurs aménagements ont maintenant une assise réglementaire. Par ailleurs, la CVCB est présente dans plusieurs pays d'Europe (Suisse, Allemagne et Hollande notamment).

Précisons que le niveau de service proposé aux cyclistes par la CVCB est a priori inférieur à celui offert par les aménagements cyclables séparatifs.

En effet, les véhicules motorisés sont, par défaut, autorisés à circuler (pour se croiser), s'arrêter et stationner sur la rive.



Exemple de chaussée à voie centrale banalisée en milieu urbain

Source : Cerema

C'est pourquoi l'ajout de la figurine vélo sur la rive est à proscrire, car il crée une confusion avec la bande cyclable, voie de circulation exclusivement réservée aux cyclistes, interdite à la circulation, l'arrêt et au stationnement des véhicules motorisés. Une évolution de la réglementation à venir devrait préciser les possibilités de marquage optionnel de la rive.

Pour en savoir plus...

- Évaluation d'une chaussée à voie centrale banalisée - Site de Villequier (76)
Cerema Normandie-Centre, 2013
- Chaussée à voie centrale banalisée - Évaluation à La-Roche-de-Glun (26)
Cerema Centre Est, 2013
- Aménagements cyclables, observations de chaussées à voie centrale banalisée sur l'agglomération Nantaise - *Cerema Ouest, 2014*

Fiche n° 07

La chaussée à voie
centrale banalisée
légalisée en milieu urbain

© 2015 - Cerema
La reproduction totale
ou partielle du document
doit être soumise à
l'accord préalable
du Cerema

Collection Références

ISSN : 2276-0164
2015 / 14

Auteurs Benoit Hiron, Thomas Jouannot et Daniel Lemoine - Cerema Territoires et ville

Contacts Thomas Jouannot - Cerema Territoires et ville - VOI/SUD
Tél. : +33 (0)4 72 74 58 69 - thomas.jouannot@cerema.fr
Secrétariat - Cerema Territoires et ville - VOI
Tél. : +33 (0)4 72 74 59 61 - voi.DtecTV@cerema.fr

Ces fiches sont disponibles sur la Boutique en ligne du Cerema : catalogue.territoires-ville.cerema.fr

La collection « Références » du Cerema

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoir-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures
Impacts sur la santé - Mobilité et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement - www.cerema.fr

Direction technique Territoires et ville - 2, rue Antoine Charial - CS 33927 - 69426 LYON cedex 03 - Tél. : +33 (0)4 72 74 58 00
Siège social : Cité des mobilités - 25 avenue François Mitterrand - CS 92803 - 69674 BRON Cedex - Tél. +33 (0)4 72 14 30 30

Mieux partager l'espace public : les règles évoluent !

L'objet des présentes fiches est, à partir des **textes officiels**, d'expliquer leur **contenu** et leur **raison d'être**, puis de donner les **premières indications de mise en œuvre possible**.

Elles sont à destination des services de l'État, des gestionnaires de voiries et des associations d'usagers.

Mieux faire respecter les cheminements piétons et les aménagements cyclables

Prélude à une modification de l'arrêté de 1967 et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière

Décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015

Plan d'actions pour les mobilités actives

Le développement de la marche et de l'usage de la bicyclette doit s'accompagner de l'adaptation des outils réglementaires afin de sécuriser ces types de déplacements.

Dans cet esprit, les articles du Code de la route traitant de certaines infractions concernant l'arrêt ou le stationnement ont été revus, notamment dans le sens d'un renforcement des sanctions.

Trois leviers principaux ont été actionnés, le renforcement des sanctions, l'amélioration de la covisibilité entre usagers et la facilitation de certaines tâches réalisées par des services publics.

Fiche n° 08 - Août 2015

Améliorer le respect des cheminements piétonniers

introduction du « très gênant », 4^e classe

Art R. 417-11 du Code de la route

[...]

I - Est considéré comme très gênant pour la circulation publique tout arrêt ou stationnement :

1° D'un véhicule sur les passages réservés à la circulation des piétons en traversée de chaussée ;

[...]

4° D'un véhicule motorisé :

a) Sur les trottoirs, à l'exception des motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs ;

b) Sur les voies vertes, [...]

Rappel : l'arrêt ou le stationnement des motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs a été maintenu comme gênant en regard de l'article R.417-10.

L'arrêt ou le stationnement d'un véhicule motorisé léger (voiture, deux-roues motorisées) ou lourd (poids lourd, autobus, autocar) sur le cheminement du piéton (passage pour piétons, trottoir, voie verte) oblige ce dernier à contourner « l'obstacle » et le surexpose aux risques routiers ; le véhicule illégalement arrêté ou stationné peut, en outre, constituer un masque à la visibilité. Le piéton gêné peut également avoir à se déporter sur une zone sur laquelle les véhicules en mouvement ne s'attendent pas à le rencontrer. De plus, les personnes en situation de handicap, en fauteuil, peuvent se retrouver en situation critique (pas de possibilité simple pour contourner le véhicule, présence de bordures par exemple).

C'est pourquoi ces infractions ont été requalifiées en « **très gênant** » (4^e classe). Cette requalification entre également dans le cadre de la décentralisation-dépénalisation du stationnement, les sanctions afférentes au défaut de post-paiement ne devant pas être inférieures à celles concernant le stationnement illégal au détriment des piétons.

L'instauration d'un niveau « très gênant » a pour but de proscrire ce type de comportement, mais aussi, plus généralement, de dissuader tout stationnement illégal.

À noter que le législateur a maintenu le caractère gênant de l'arrêt et du stationnement des motocyclettes et cyclomoteurs sur les trottoirs. Leur arrêt ou stationnement y est tout aussi interdit, mais n'est sanctionné que par une contravention de 2^e classe (Cf. R.417-10).



Véhicule à l'arrêt (livraisons) en infraction

Source : Cerema



Véhicules à l'arrêt en infraction, chevauchement du trottoir

Source : Piéton pratique

Les gestionnaires de voirie investissent de plus en plus en faveur des piétons : avec ce nouveau niveau de sanction les comportements inciviques sont plus fortement réprimés alors qu'ils représentent une des barrières au développement et à la sécurisation de la marche (autonomie des enfants, personnes en situation de handicap, etc.). Cette décision est cohérente avec la volonté d'encourager la pratique de la marche, en tant que mode actif, pour des raisons de santé publique (lutte contre la sédentarité, sécurité routière).

Elle participe au maintien de la chaîne de déplacement afin d'offrir à chacun un cheminement sûr et sans obstacle.

En outre, l'écart avec les montants des amendes des autres pays européens a été réduit.

Art R. 417-11 du Code de la route

[...]

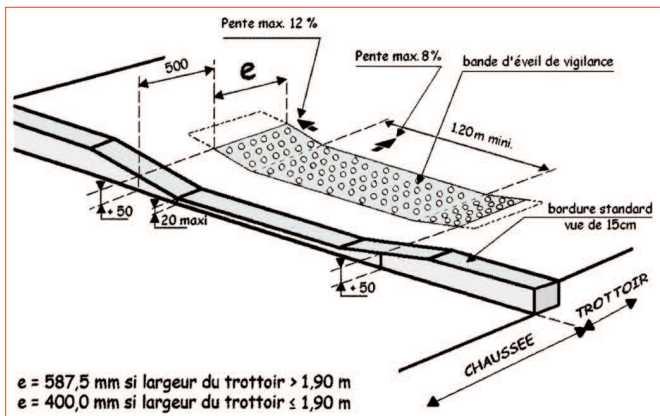
I- Est considéré comme très gênant pour la circulation publique tout arrêt ou stationnement :

[...]

6° D'un véhicule au droit des bandes d'éveil et de vigilance à l'exception de celles qui signalent le quai d'un arrêt de transport public ;

[...]

La traversée de chaussée est un maillon essentiel de la chaîne de déplacement qui doit être continue. Traverser est toujours délicat, potentiellement dangereux et stressant, en particulier pour les personnes en situation de handicap. Pour leur faciliter la traversée, des « abaissés » de la bordure du trottoir (hauteur maximale 2 cm) et des bandes d'éveil de vigilance (BEV), conformes à la normes NFP 98-351 sont prévus.



Abaissé de bordures équipé d'une BEV

Ces aménagements sont issus des textes découlant de la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005, selon laquelle une personne doit pouvoir quitter son logement et se rendre à un lieu d'activité sans rencontrer d'obstacle de nature à la faire renoncer à son déplacement¹.



Traversée suggérée en carrefour équipé de BEV, mais sans marquage de passages pour piétons

C'est pourquoi l'arrêt ou le stationnement au droit d'une bande d'éveil de vigilance ont été introduits dans les infractions « très gênantes » (4^e classe).

Cette prescription ne concerne ni les quais d'arrêt de transport public, ni le haut d'une volée d'escalier.



Traversée suggérée par changement de matériaux équipée de BEV, mais sans marquage de passages pour piétons



Traversée suggérée par changement de matériaux équipée de BEV, mais sans marquage de passages pour piétons

Les aménagements destinés à marquer la traversée d'une chaussée par les piétons sont un des outils les plus employés depuis les opérations « Ville plus sûre, quartier sans accident » des années 1980. Ils représentent en effet, le symbole même d'une vie locale animée en traitant la voie de circulation proprement dite en espace public à part entière. Non accompagnés du marquage réglementaire des passages pour piétons, ils n'ont pas de caractère obligatoire pour ces derniers, leur fonction étant principalement le guidage des plus fragiles et la continuité du cheminement. Ils sont dorénavant protégés des arrêts et stationnements intempestifs.

(1) La chaîne du déplacement est la possibilité pour une personne de se rendre de son domicile à son travail, en cheminant sur la voirie, en utilisant les transports collectifs ou un véhicule personnel garé sur la voirie ou dans un parking souterrain, jusqu'à son entrée dans l'immeuble de son bureau. C'est la possibilité en rentrant à son domicile le soir, de se rendre dans un magasin d'alimentation, chez le boulanger, à un rendez-vous médical ou d'aller au cinéma

Améliorer le respect des aménagements cyclables

introduction du « très gênant », 4^e classe

Art R. 417-11 du Code de la route

[...]

I - Est considéré comme très gênant pour la circulation publique tout arrêt ou stationnement :

[...]

8° D'un véhicule motorisé à l'exception des cycles à pédalage assisté :

[...]

b) Sur les voies vertes, les bandes et pistes cyclables ;

[...]

L'arrêt ou le stationnement d'un véhicule motorisé léger (voiture, utilitaire, 2RM) ou lourd (poids lourd, autobus, autocar) sur un aménagement cyclable oblige le cycliste à engager des manœuvres de contournement qui, le plus souvent, l'exposent à des risques contre des véhicules motorisés ou des piétons (utilisation des trottoirs...). Le véhicule illégalement arrêté ou stationné peut, en outre, constituer un masque à la visibilité, ce qui peut surprendre les usagers (automobilistes, motocyclistes, piétons, etc.).

C'est pourquoi l'infraction a été requalifiée en « très gênant » (4^e classe). Cette requalification entre également dans le cadre de la décentralisation-dépénalisation du stationnement, les sanctions afférentes au défaut de post-paiement ne devant pas être inférieures à celles concernant le stationnement illégal.

L'instauration d'un niveau « très gênant » a pour but de proscrire ce type de comportement mais, aussi plus généralement, de dissuader tout stationnement illicite.

Les gestionnaires de voirie investissent de plus en plus en faveur des cyclistes pour faciliter et sécuriser la pratique du vélo en ville, aussi les comportements inciviques contre les cyclistes sont plus fortement réprimés.

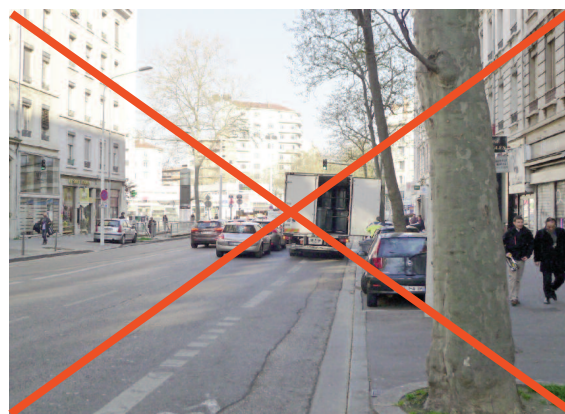
Par ce signal, l'État s'attaque à un des freins au développement du vélo. Cette décision est cohérente avec la volonté d'encourager la pratique du vélo au quotidien, en tant que mode actif, pour des raisons de santé publique (lutte contre la sédentarité, sécurité routière).

Cette disposition a des conséquences importantes dans les pratiques de livraisons, car elle renforce très clairement l'obligation pour le véhicule de livraison, lorsqu'il ne dispose pas d'une aire dédiée pour réaliser un arrêt, de se positionner sur les voies de circulation générales et de laisser libre la bande ou la piste cyclable. Ceci signifie cependant toujours pour le cycliste une attention accrue lorsqu'il circulera entre le véhicule, qui charge ou décharge, et le trottoir.



Véhicule à l'arrêt en infraction sur bande cyclable

Source : Cerema



Véhicule à l'arrêt (livraison) en infraction sur bande cyclable

Source : Cerema

Le livreur, pour sa part, veillera à la sécurité de tous lorsqu'il ouvrira les vantaux de son véhicule (porte à faux possible jusqu'à 1,50 m) et lorsqu'il traversera l'aménagement cyclable qu'il utilisera en tant que piéton.

Améliorer la covisibilité entre usagers et le dégagement des feux et des panneaux

introduction du « très gênant », 4^e classe

Art R. 417-11 du Code de la route

[...]

I - Est considéré comme très gênant pour la circulation publique tout arrêt ou stationnement :

[...]

8° D'un véhicule motorisé à l'exception des cycles à pédalage assisté :

[...]

c) Sur une distance de cinq mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation, en dehors des emplacements matérialisés à cet effet, à l'exception des motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs ;

[...]

Le décret du 12 novembre 2010 a modifié le Code de la route en introduisant la priorité relative au piéton manifestant son intention de traverser. Pour que cette priorité soit applicable dans de bonnes conditions de sécurité, la visibilité réciproque entre usagers est nécessaire.

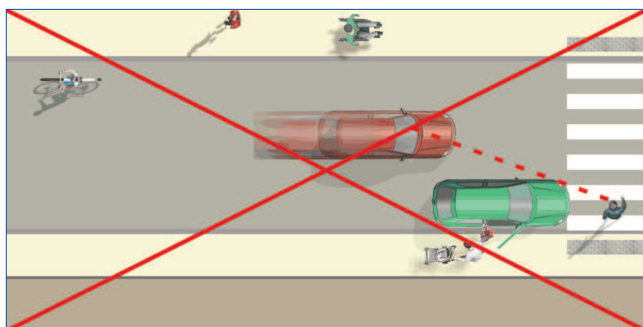
La présence de véhicules de type automobiles, autobus, autocar, poids lourds, en arrêt ou stationnement en pleine chaussée à moins de 5 mètres en amont d'un passage pour piétons, génère un masque à la visibilité pouvant conduire à des accidents. À noter qu'un véhicule en simple arrêt génère le même masque préjudiciable, la durée de l'arrêt ne préjugant pas d'une limitation du risque.

Cet article permet donc la verbalisation des arrêts et des stationnements des véhicules imposants à moins de 5 mètres d'un passage pour piétons.

Il a été considéré comme peu réaliste que les usagers de motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs laissent leur véhicule arrêté ou stationné en pleine chaussée, d'où leur absence dans cet article.

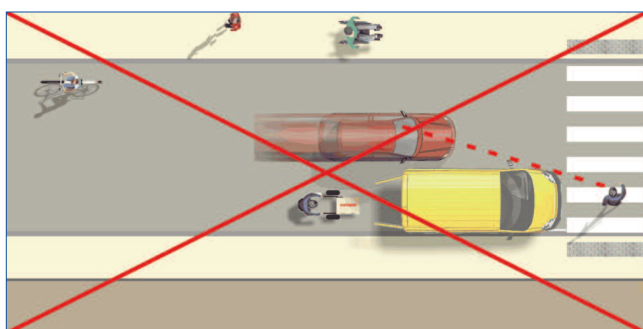
Des études menées par des observatoires locaux d'accidents ont montré que les masques à la visibilité dus à l'arrêt ou au stationnement en amont du passage pour piétons étaient présents dans 12 % des accidents de piétons en traversée.

La position des passages pour piétons est donc un critère important, notamment en regard des arrêts effectués par certaines catégories de véhicule ou d'utilisateur (arrêt d'autobus, accès riverain).



Source : Patrick Cotto - Cerema Ouest

Véhicule à l'arrêt en amont immédiat d'un passage pour piétons masquant la visibilité du piéton en traversée



Source : Patrick Cotto - Cerema Ouest

Véhicule à l'arrêt (livraison) en amont immédiat d'un passage pour piétons masquant la visibilité du piéton en traversée



Source : Cerema

Véhicule en stationnement en infraction à moins de 5 m à l'amont d'un passage pour piétons

Art R. 417-11 du Code de la route

[...]

I - Est considéré comme très gênant pour la circulation publique tout arrêt ou stationnement :

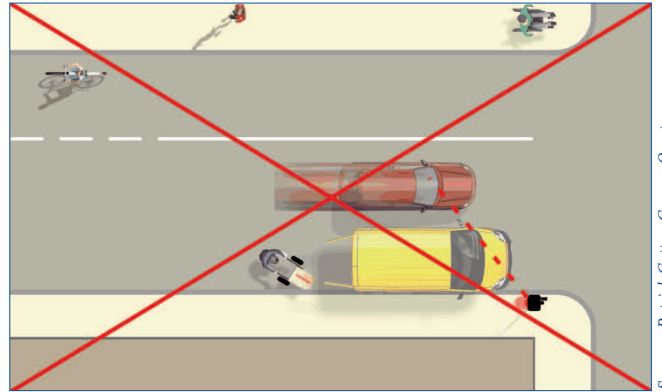
[...]

7° D'un véhicule à proximité des signaux lumineux de circulation ou des panneaux de signalisation lorsque son gabarit est susceptible de masquer cette signalisation à la vue des usagers de la voie ;

[...]

Cette disposition préexistait, elle est également renforcée au vu du risque inhérent pour l'ensemble des usagers : ceux pour qui les feux de circulation sont masqués ou ceux qui cherchent un signal ou un panneau dont ils ont besoin (attention détournée de la lecture de la scène routière).

La recherche et la lutte contre les masques à la visibilité en carrefour font parties des points de vigilance des services voiries des collectivités qui sont un des acteurs centraux des démarches volontaires d'inspection de sécurité.



Véhicule à l'arrêt (livraison) masquant un feu de circulation

Source : Patrick Cotto - Cerema Ouest

Le positionnement des arrêts d'autobus, notamment en pleine voie, est par exemple un élément important à analyser.

Donner une assise légale à la circulation des véhicules d'entretien et à la réalisation de la collecte des ordures ménagères.

Donner une assise légale à la réalisation de la collecte des ordures ménagères et de l'entretien

introduction du « très gênant », 4^e classe

Art R. 412-7 du Code de la route

[...]

Dans l'exercice de leur mission, les véhicules d'entretien des voies du domaine public routier peuvent circuler et s'arrêter sur les bandes cyclables, les pistes cyclables et les voies vertes.

Les véhicules de collecte des ordures ménagères peuvent circuler et s'arrêter sur les bandes cyclables dans leur sens de circulation pour la réalisation des opérations de collecte de la section de rue concernée.

[...]

Si les véhicules motorisés ne peuvent circuler sur les aménagements cyclables, il va de soi qu'il est tout de même nécessaire que ces aménagements soient entretenus. Il est également important que la collecte des ordures ménagères puisse se dérouler légalement.

Cette nouvelle modification de l'article R.412-7, vient compléter celle du décret du 12 novembre 2010 qui stipulait que « les engins d'entretien du trottoir peuvent y circuler dans l'exercice de leur mission ».

Dorénavant, les véhicules d'entretien peuvent également accomplir leur mission sur les aménagements cyclables et les voies vertes.

Les véhicules de collecte, qui peuvent être apparentés à des chantiers mobiles, sont désormais autorisés à remplir leur mission en circulant sur les bandes cyclables.

Les gestionnaires de voirie font des investissements importants pour limiter l'exposition aux risques des cyclistes là où cela est nécessaire.

Cet article, introduisant une exception à la règle générale pour ces types de véhicules, permet la prise en compte des nécessaires interventions d'entretien des voiries et de collecte des ordures ménagères.

Cette exception implique pour le cycliste une attention accrue lorsqu'il engagera sa manœuvre de contournement, pour éviter la zone occupée par le véhicule d'intervention concerné, qui, le plus souvent, l'exposera au risque routier.



Source : Cerema

Opération de collecte d'ordures ménagères

Le personnel d'intervention, pour sa part, circulera à des vitesses compatibles avec les aménagements dédiés aux piétons ou aux cyclistes (5 km/h sur les trottoirs et 15-20 km/h sur les aménagements cyclables).

Il veillera à la sécurité de tous les usagers, lors de la mise en place de son véhicule et tout au long de son intervention, en veillant, en particulier, à respecter les préconisations de présignalisation réglementaire de chantier (fixe ou mobile).

En revanche, l'organisation d'un itinéraire alternatif pour les cyclistes restera facultative et à l'initiative du gestionnaire de voirie.

Améliorer le respect du dégagement des bouches à incendie

introduction du « très gênant », 4^e classe

Art R. 417-11 du Code de la route

[...]

I - Est considéré comme très gênant pour la circulation publique tout arrêt ou stationnement :

[...]

8° D'un véhicule motorisé à l'exception des cycles à pédalage assisté :

[...]

d) Au droit des bouches d'incendie.



Source : Pédon pratique

Véhicule en stationnement au droit d'une bouche à incendie

Cette disposition préexistait, elle est également renforcée au vu du risque existant pour l'ensemble des usagers.

Définitions du Code de la route (article R.110-2)

- **arrêt** : immobilisation momentanée d'un véhicule sur une route durant le temps nécessaire pour permettre la montée ou la descente de personnes, le chargement ou le déchargement du véhicule, le conducteur restant aux commandes de celui-ci ou à proximité pour pouvoir, le cas échéant, le déplacer ;
- **stationnement** : immobilisation d'un véhicule sur la route hors les circonstances caractérisant l'arrêt

Pour en savoir plus...

- Recueil de fiches Aménagements vélos, *Certu*, août 2013
- Norme NF P98-351, Cheminements – Insertion des handicapés
- Voirie Accessible, *Certu*, novembre 2012

Fiche n° 08

Mieux faire respecter les cheminements piétons et les aménagements cyclables

© 2015 - Cerema
La reproduction totale ou partielle du document doit être soumise à l'accord préalable du Cerema

Collection
Références

ISSN : 2276-0164
2015 / 18

Auteurs Benoit Hiron, Thomas Jouannot et Daniel Lemoine - Cerema Territoires et ville

Contacts Thomas Jouannot - Cerema Territoires et ville - VOI/SUD
Tél. : +33 (0)4 72 74 58 69 - thomas.jouannot@cerema.fr
Secrétariat - Cerema Territoires et ville - VOI
Tél. : +33 (0)4 72 74 59 61 - voi.DtecTV@cerema.fr

Ces fiches sont disponibles sur la Boutique en ligne du Cerema : catalogue.territoires-ville.cerema.fr

La collection « Références » du Cerema

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoir-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures
Impacts sur la santé - Mobilité et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables

L'objet des présentes fiches est, à partir des **textes officiels**, d'expliquer leur **contenu** et leur **raison d'être**, puis de donner les **premières indications de mise en œuvre possible**.

Elles sont à destination des services de l'État, des gestionnaires de voiries et des associations d'usagers.

Permettre le chevauchement de la ligne continue pour doubler un cycliste

Décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015

Art R. 412-19 du Code de la route

« Lorsque des lignes longitudinales continues axiales ou séparatives de voies de circulation sont apposées sur la chaussée, elles interdisent aux conducteurs leur franchissement ou leur chevauchement.

[...]

Toutefois, leur chevauchement est autorisé pour le dépassement d'un cycle dans les conditions prévues par l'article R. 414-4 du Code de la route.

[...]

L'objet de cette évolution du Code de la route est de permettre le chevauchement de la ligne continue pour doubler un cycliste dans certaines conditions, principalement :

- respect de la distance minimum de dépassement entre le véhicule et le cycliste, 1 m en agglomération, 1,50 m hors agglomération ;
- visibilité suffisante des véhicules arrivant en sens inverse ;
- différentiel de vitesse entre le véhicule qui double et le cycliste.

Il a été constaté que trop de conducteurs sous-estimaient la distance nécessaire entre leur véhicule et le cycliste lors d'un dépassement en présence d'une ligne continue. En effet, ils privilégiaient le non franchissement de la ligne continue sur la sécurité du cycliste. Ceci aboutissait à des dépassements rasants, le plus souvent inconfortables, déstabilisants pour le cycliste, voire accidentogènes.

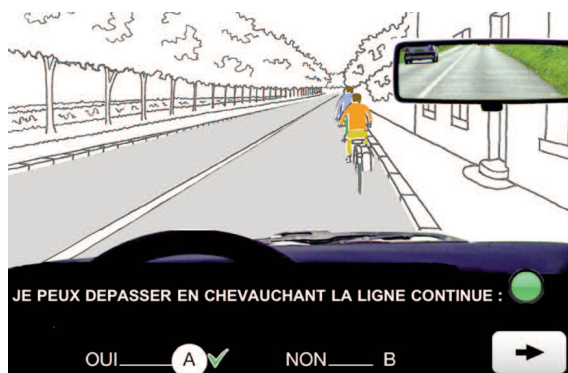
Le message qui est donné est que le différentiel de vitesse entre le cycliste et le véhicule motorisé étant souvent important, il faut privilégier la sécurité du cycliste en s'écartant lorsqu'on le dépasse, quitte à chevaucher la ligne continue.

Les devoirs du conducteur

Le Code de la route distingue le chevauchement du franchissement d'une ligne continue.

Le **franchissement** s'entend comme le passage complet d'un véhicule de l'autre côté de ladite ligne.

Le **chevauchement** engage moins la voie de circulation opposée, une ligne de roue restant sur le côté droit de la chaussée.



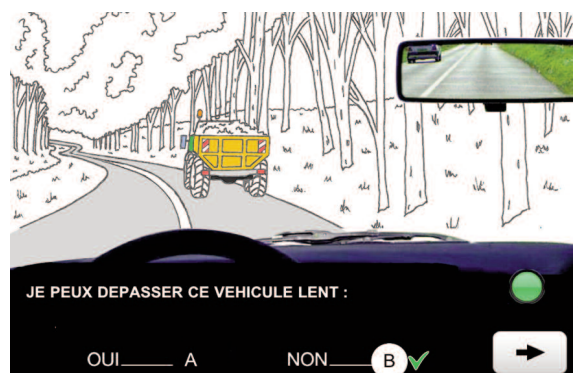
A est la bonne réponse

Il s'agit d'améliorer la sécurité des cyclistes, notamment en interurbain, en donnant un signal clair en termes de réglementation.

Cette évolution donne un message aux conducteurs de véhicules motorisés en rappelant qu'il ne faut en aucun cas réaliser de dépassements rasants, car ils mettent en danger le cycliste et qu'un chevauchement est préférable.

Il s'agit d'un principe de réalisme : la solution théorique qui consiste à attendre la fin de la section dotée d'une ligne continue n'est pas toujours adaptée aux situations réelles.

Cette possibilité de chevauchement est bien limitée au dépassement des cyclistes et ne concerne en aucun cas le dépassement des autres véhicules lents.

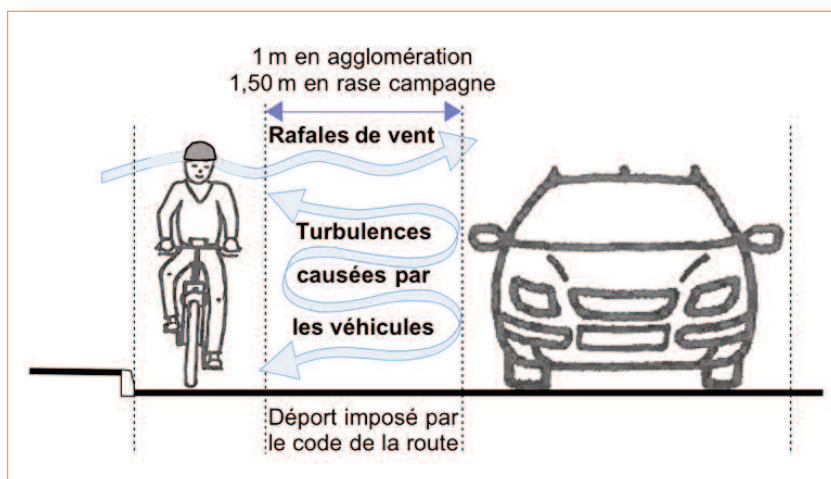


B est la bonne réponse

Rappel des sanctions prévues à l'article R.412-19 du Code de la route relatives au chevauchement ou au franchissement des lignes longitudinales continues

	Contravention	Permis de conduire	
		Réduction du nombre de points	Suspension éventuelle
Chevauchement	4° classe	1	3 ans au plus
Franchissement	4° classe	3	3 ans au plus

Un certain déport est obligatoire pour doubler un cycliste :
1 m en agglomération,
1,50 m hors agglomération



Les choix du gestionnaire de voirie

La réglementation routière n'oblige pas le gestionnaire de voirie à utiliser des marques sur chaussées, sauf sur les autoroutes et les routes express (article 113 de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière). Lorsqu'elles sont utilisées, elles doivent être réalisées selon les prescriptions de ladite instruction.

Ainsi, les gestionnaires peuvent mesurer les distances de visibilité offertes par leurs routes bidirectionnelles et tracer des lignes continues sur les sections où ladite visibilité se trouverait réduite et constituerait un danger pour le dépassement.

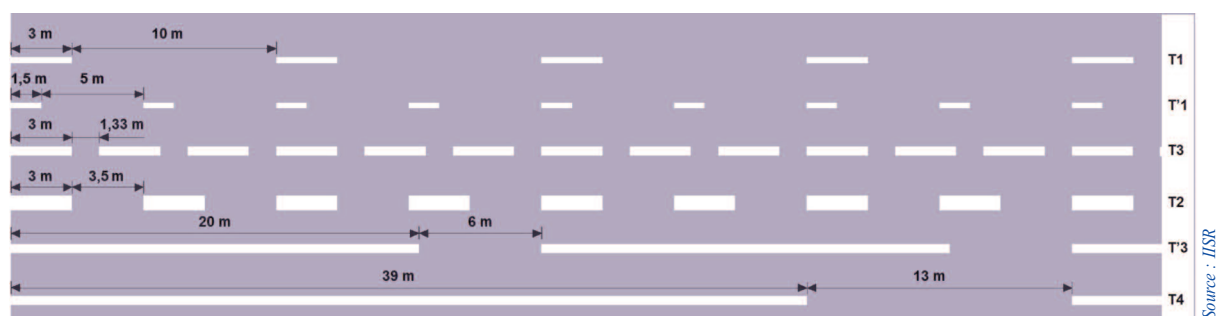
Par contre, il leur est déconseillé de mettre en œuvre des sections de ligne continue de plus de 1 000 m empêchant tout dépassement de véhicules lents (tracteurs, *etc.*).

L'instruction prévoit, en outre, divers types de marques, dont la ligne T3, dite de dissuasion, qui permet le dépassement tout en le laissant à l'appréciation du conducteur. Elle alerte l'usager sur la difficulté de dépasser (risque élevé, car généralement peu de visibilité), la nécessité d'un différentiel de vitesse important et le nécessaire respect des règles de dépassement (articles R.414-4 et suivants du Code de la route).

Les règles générales de dépassement

art. R.414-4 du Code de la route

- I. - Avant de dépasser, tout conducteur doit s'assurer qu'il peut le faire sans danger.
- II. - Il ne peut entreprendre le dépassement d'un véhicule que si :
 - 1° - Il a la possibilité de reprendre sa place dans le courant normal de la circulation sans gêner celle-ci ;
 - 2° - La vitesse relative des deux véhicules permettra d'effectuer le dépassement dans un temps suffisamment bref ;
 - 3° - Il n'est pas lui-même sur le point d'être dépassé.
- III. - Il doit, en outre, avvertir de son intention l'usager qu'il veut dépasser.
- IV. - Pour effectuer le dépassement, il doit se déporter suffisamment pour ne pas risquer de heurter l'usager qu'il veut dépasser. Il ne doit pas en tout cas s'en approcher latéralement à moins d'un mètre en agglomération et d'un mètre et demi hors agglomération s'il s'agit d'un véhicule à traction animale, d'un engin à deux ou à trois roues, d'un piéton, d'un cavalier ou d'un animal.
- V. - Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions des II à IV ci-dessus est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.
- VI. - Tout conducteur qui contrevient aux dispositions des II à IV ci-dessus encourt également la peine complémentaire de suspension du permis de conduire pour une durée de trois ans au plus, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle.
- VII. - Cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de trois points du permis de conduire.



Les différents types de ligne longitudinales

Source : I/SR

Maquette & mise en page

Antoine Jardot
DADT - VIA
Cerema
Normandie-Centre
+33 (0)2 35 68 89 33

Illustrations

Bernard du Verger
Cerema Territoires et ville

Fiche n° 09

**Permettre
le chevauchement
de la ligne continue
pour doubler un cycliste**

© 2015 - Cerema
La reproduction totale
ou partielle du document
doit être soumise à
l'accord préalable
du Cerema

**Collection
Références**

ISSN : 2276-0164
2015 / 22

Auteurs Benoit Hiron, Thomas Jouannot et Daniel Lemoine - Cerema Territoires et ville

Contacts Thomas Jouannot - Cerema Territoires et ville - VOI/SUD
Tél. : +33 (0)4 72 74 58 69 - thomas.jouannot@cerema.fr
Secrétariat - Cerema Territoires et ville - VOI
Tél. : +33 (0)4 72 74 59 61 - voi.DtecTV@cerema.fr

Ces fiches sont disponibles sur la Boutique en ligne du Cerema : catalogue.territoires-ville.cerema.fr

La collection « Références » du Cerema

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoir-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures
Impacts sur la santé - Mobilité et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables