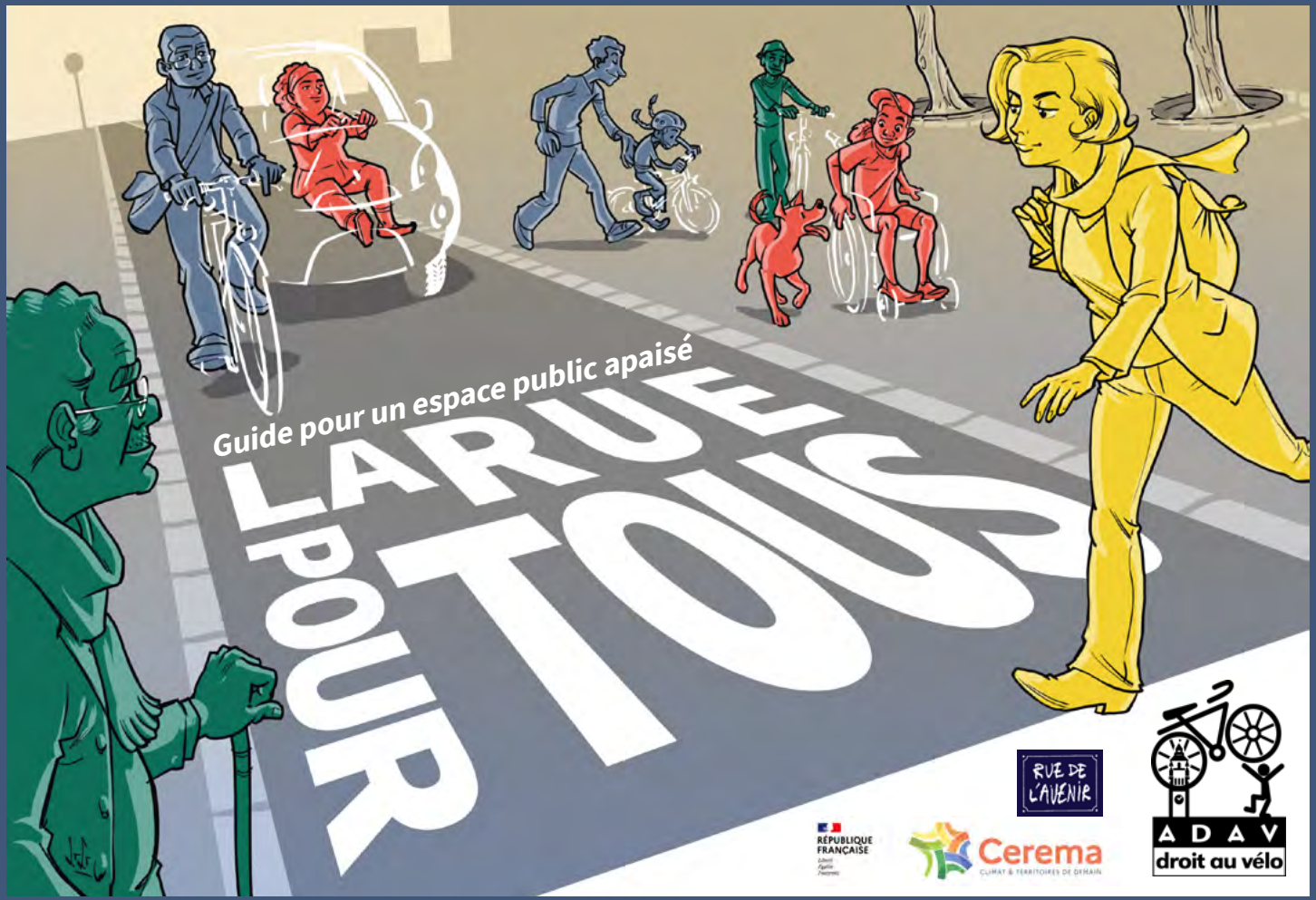


Guide pour un espace public apaisé

LA RUE POUR TOUS

RUE DE L'AVENIR

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Cerema
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

ADAV
droit au vélo

L'espace public est le bien le plus précieux que nous nous devons de partager. Quel que soit son âge ou son état de santé, il doit d'une part être un lieu de vie agréable, et d'autre part il doit permettre de se déplacer en toute sécurité.

Progressivement, les autorités publiques améliorent cet espace et les lois et règlements évoluent pour répondre à ces nécessités. Cela contribue à sortir peu à peu du quasi-monopole de la voiture pour un plus grand partage avec les piétons et les cyclistes. Peu connues, mal comprises ou jugées trop complexes, ces évolutions ne sont pas encore assez assimilées pour aboutir à un apaisement suffisant de l'espace que nous partageons. Les accidents, touchant essentiellement les plus vulnérables, sont encore trop nombreux !

Le 12 mars 2019, Élise Tittelein, militante de Droit au Vélo sur Arras, a été renversée alors qu'elle traversait la rue, à côté de chez elle sur un passage piéton, dans une zone 30 avec l'un de ses enfants, Charlie, alors âgé de 22 mois. Si Charlie s'en est remis après plusieurs interventions, Élise nous a quittés.

Nous avons été très nombreux à être choqués par sa mort. Élise était une personne très joviale qui inspirait les gens qu'elle rencontrait par sa façon d'être. Même si elle n'avait pas la langue dans sa poche, c'est la cohérence entre son discours et ses actes qui marquait les esprits.

Sur une suggestion de la famille, l'ADAV a reçu de nombreux dons suite à cet accident. Nous souhaitions lui rendre hommage et rendre ces dons utiles à travers la création de ce livret. Celui-ci a pour but, non seulement de faire connaitre au plus grand nombre de personnes les nouvelles règles à respecter dans l'espace public mais aussi, pour mieux les respecter, d'en comprendre l'intérêt. Au plaisir de vous retrouver dans un espace public apaisé, agréable et sécurisé pour tous…

Yannick Paillard, Président de
l'association Droit au vélo - ADAV

Pierre Tittelein, Correspondant local
de Droit au vélo - ADAV pour la ville de St Laurent Blangy

SOMMAIRE

DU CODE DE LA ROUTE AU CODE DE LA RUE 4
Lexique 6
Les acronymes 9
Fiche 1 • Planifier le partage de la rue 10
Fiche 2 • La fermeture temporaire de l'espace public à la circulation motorisée 14

LES ZONES DE CIRCULATION APAISÉE 17
Fiche 3 • L'Aire piétonne 18
Fiche 4 • La zone de rencontre 20
Fiche 5 • La zone 30 22
Fiche 6 • Vers une généralisation des villes à 30 km/h 24

ADAPTATIONS DU CODE DE LA ROUTE POUR SÉCURISER LES USAGERS VULNÉRABLES 27
Fiche 7 • Neutralisation du stationnement motorisé en amont des passages piétons 28
Fiche 8 • Possibilité pour le cycliste de s'écarter du bord droit de la chaussée 30
Fiche 9 • Chevauchement possible de la ligne continue pour dépasser un cycliste 32

AMÉNAGEMENTS FAVORABLES AUX CYCLISTES 35
Fiche 10 • Le Double-Sens Cyclable (DSC) 36
Fiche 11 • Le SAS vélo 38
Fiche 12 • Le Cédez-Le-Passage Cycliste au feu rouge (CLPC) 40
Fiche 13 • La voie verte 42
Fiche 14 • La vélorue 44
Fiche 15 • La Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB ou Chaucidou) 46

RÉGLEMENTATION 49
Fiche 16 • Comportements verbalisables 50
Synthèse de la signalisation liée aux modes actifs 54
Les lois et mesures favorables aux modes actifs en quelques dates 56

DU CODE DE LA ROUTE AU CODE DE LA RUE

Alors que le code de la route a été conçu et pensé pour faciliter la circulation automobile, des démarches ont progressivement permis de faire évoluer ce code pour prendre en compte les changements de pratique de l'espace public, comme le développement des mobilités actives (marche, usage du vélo ou de la trottinette). Le décret du 30 juillet 2008 qui a intégré de nouvelles mesures dans le code de la route — principe de prudence, zone de rencontre, double sens cyclable — a permis un changement d'échelle et de paradigme dans la manière de penser la place de chacun dans l'espace public.

Les villes ont d'abord été remodelées en fonction de la voiture. Or, la prise de conscience des nombreux bénéfices à attendre en termes d'efficacité des déplacements, d'occupation de l'espace public, d'enjeux capacitaires, mais également sanitaires, économiques et sociaux conduisent aujourd'hui les pouvoirs publics à se tourner vers le développement des modes actifs. En effet, ils améliorent la qualité de l'air, réduisent les nuisances sonores, le stress, notre dépendance énergétique et préservent notre environnement.

La pacification des villes s'est donc opérée progressivement : des lois, décrets, arrêtés se sont succédés en 1990, 1996, 2008, 2010 et 2015, jusqu'à la **loi d'orientation des mobilités en 2019 dont l'un des objectifs est de développer la marche et le vélo**, pour sortir de la dépendance à l'automobile et proposer des alternatives à celle-ci. Avec notamment la mise en œuvre d'un Plan Vélo inédit qui a pour objectif de tripler la part modale du vélo d'ici 2024 (de 3 à 9 %). Les usagers vulnérables (piétons et cyclistes) sont au premier plan de ces évolutions législatives.

De plus en plus, il y a un glissement des espaces séparant les modes de déplacements vers des espaces partagés entre ceux-ci (surtout sur les voiries de desserte, où le trafic motorisé est inférieur à 4 000 véhicules/jour). Chaque usager doit donc être capable de comprendre quelle est sa place dans l'espace public, tout en sachant partager cet espace avec autrui. D'autant plus que ces dernières années, les types de mobilités sont de plus en plus variés.

AINSI, CE GUIDE A POUR OBJECTIFS DE :

- Mieux faire connaître la réglementation qui s'est adaptée aux pratiques des usagers de l'espace public.
- Mieux faire connaître les dispositions du code de la route qui s'appliquent en agglomération.
- Promouvoir la sécurité des usagers vulnérables et l'usage des modes actifs (marche, vélo).

Retour au sommaire

Lexique

Automobiliste
Usager qui se déplace dans une voiture.

Autosolisme
Le fait d'être seul dans sa voiture personnelle lors de ses déplacements.

Chaussée
Partie de la route normalement utilisée pour la circulation des véhicules.

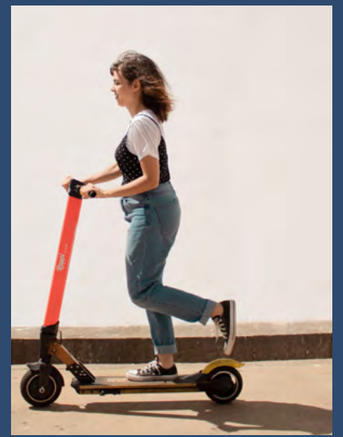
Covoiturage
Contraire de l'autosolisme. Utilisation commune d'une automobile par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passager(s) dans le but d'effectuer tout ou partie d'un trajet.

Cycliste
Usager qui se déplace sur un vélo.
Le vélo étant un véhicule ayant au moins deux roues et propulsé par l'énergie musculaire.
NB : Le vélo à assistance électrique (VAE) est considéré comme un cycle (et non comme un cyclomoteur). Pour avancer le VAE a besoin de l'énergie musculaire du cycliste et ensuite vient l'assistance électrique.

Cyclomotoriste ou Motocycliste
Usager qui se déplace sur un deux-roues motorisé.

Engin de déplacement personnel (EDP)
Les nouveaux engins de mobilité motorisés ou non motorisés
- **Engin de déplacement personnel non motorisé :** véhicule de petite dimension sans moteur (trottinette mécanique, skate, etc.)
- **Engin de déplacement personnel motorisé (EDPM) :** trottinettes électriques, gyropodes, hoverboards, monoroues, skates électriques, véhicules bridés à 25 km/h, etc.

À SAVOIR



Les EDP motorisés sont reconnus dans le code de la route comme des engins de déplacements à part entière depuis 2019, leur vitesse est bridée à 25km/h et ils n'ont pas de place assise.

Le conducteur d'EDPM est soumis à des règles : être seul sur son véhicule, avoir une assurance et les équipements obligatoires (feux avant/arrière, réflecteurs arrière et latéraux, sonnette, freins, vêtement réfléchissant par mauvaise condition de visibilité).

En agglomération, il est obligatoire de circuler sur les pistes et bandes cyclables lorsqu'il y en a. À défaut, les EDPM peuvent circuler sur les chaussées dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km/h. Hors agglomération, leur circulation n'est autorisée que sur les voies vertes et les pistes cyclables.

Espace public
Lieu à partager dans le temps où l'ensemble des fonctions urbaines doivent pouvoir se développer dans les meilleures conditions de sécurité et de convivialité *(d'après l'association Rue de l'Avenir)*.

Intermodalité
Utilisation de différents modes de déplacement sur un trajet, par un usager qui les combine. **Exemples : Train + Vélo, Tramway + Marche, etc.**

Ligne d'effet de feu
Marquage au sol sur la chaussée, sous forme de trait de couleur blanc, tracé en ligne pointillée. Cette ligne se situe avant le feu et délimite l'espace où le véhicule motorisé doit s'arrêter.

Mobilité
Capacité d'un individu à se déplacer d'un lieu à un autre sur un territoire donné.

Modes actifs
Ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée (*Loi d'orientation des mobilités (LOM)*). Ils nécessitent une activité physique pour pouvoir se déplacer (marche à pied, vélo, etc).

Passage piéton
Marquage constitué de lignes blanches sur la chaussée, matérialisant l'espace de traversée du piéton.

Piéton
Usager qui se déplace à pied.

Sont assimilées aux piétons :
- Les personnes qui conduisent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirme, ou tout autre véhicule de petite dimension sans moteur (rollers, trottinette mécanique, etc) ;
- Les personnes qui conduisent à la main un engin de déplacement personnel motorisé, un cycle ou un cyclomoteur ;
- Les personnes à mobilité réduite qui se déplacent en fauteuil roulant mu par eux-mêmes ou circulant à l'allure du pas.

Pôle multimodal
Espace qui propose une offre de services diversifiée en modes de déplacement (souvent les pôles multimodaux se trouvent à proximité des gares).

Rue
Voie dédiée à la circulation au sein d'une commune, où l'espace est partagé entre les différents usagers. Au delà d'un espace circulatoire, la rue doit aussi être un lieu de rencontres et d'échanges.

Transport en commun
Mode destiné à transporter plusieurs personnes ensemble sur un même trajet (bus, métro, tramway, train, etc).

Trottoir
Emplacement réservé aux piétons, bordant la chaussée. Est interdit au stationnement automobile, à la circulation des cyclistes de plus de 8 ans (sauf dérogation contraire), et aux trottinettes électriques.
[Toutefois le code de la route ne comporte pas de définition du trottoir].

Malo-les-Bains

Trottoir traversant
Prolongement du trottoir qui interrompt la chaussée d'une rue au niveau d'une intersection (le piéton reste donc prioritaire). Par comparaison avec le passage piéton, le trottoir traversant donne au piéton une vraie continuité de cheminement sans rupture de niveau.

Les acronymes

AOM
Autorité Organisatrice de la Mobilité

Cerema
Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Certu
Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (ancien nom du Cerema)

CLPC
Cédez-Le-Passage Cycliste (au feu)

CVCB
Chaussée à Voie Centrale Banalisée (Chaucidou)

DSC
Double-Sens Cyclable

EDP(M)
Engin de Déplacement Personnel (Motorisé)

LOM
Loi d'Orientation des Mobilités

PAMA
Plan d'Actions Mobilités Actives

PDM
Plan de Mobilité (évolution des PDU par la LOM).

PDU
Plan de Déplacements Urbains

PLU (I)
Plan Local d'Urbanisme (Intercommunal)

PMR
Personne à Mobilité Réduite

TECV
Transition Energétique pour la Croissance Verte (loi)

VAE
Vélo à Assistance Électrique

FICHE 1 Planifier le partage de la rue

PLANS DE MOBILITÉ, DE CIRCULATION ET DE HIÉRARCHISATION : DE QUOI S'AGIT-IL ?

Un **PLAN DE MOBILITÉ** est un document stratégique de réflexion sur les déplacements des habitants d'un territoire. Parmi ses objectifs, il vise à améliorer la sécurité des déplacements et comprend un volet sur la continuité et la sécurisation des **itinéraires cyclables et piétons**. Cela organise le stationnement (voirie, parcs, etc.) et définit aussi les principes de localisation des **zones de stationnement** des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville du territoire. Ce volet détermine également les outils permettant d'accroître les informations à destination des piétons et cyclistes, notamment la mise en place d'une **signalétique** favorisant les déplacements à pied.

Ce plan vise à organiser le transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement.

Tous les modes de transports sont concernés par ce document de planification. Il a été créé par la loi d'orientation des mobilités[1], en remplacement du plan de déplacements urbains (PDU). Le plan de mobilité est porté par une AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité) et vise « à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports »[2]. Il existe également, depuis la LOM **le plan de mobilité simplifié** (anciennement plan de mobilité rurale) qui concerne **les territoires interurbains**. Ce plan est facultatif (pas d'obligation de mise en place pour les territoires) et non opposable (c'est-à-dire qu'il n'a pas de portée juridique forte).

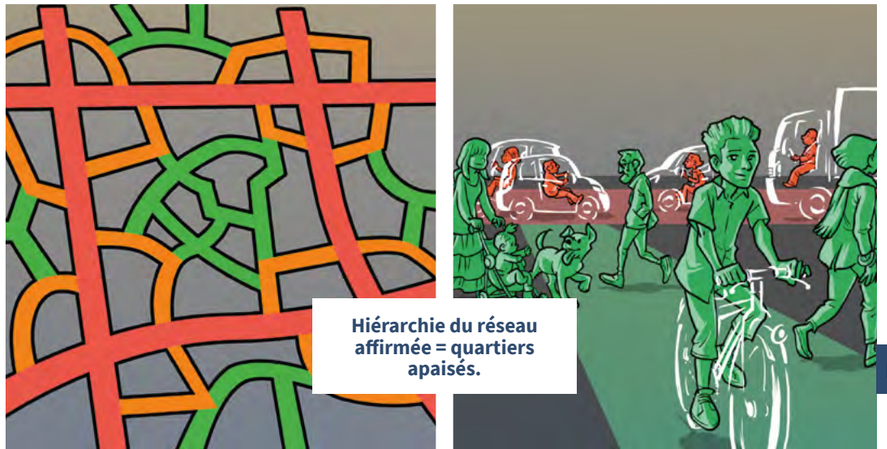
Le **PLAN DE CIRCULATION** vise à organiser la circulation de tous les usagers. Il permet notamment de contraindre le trafic de transit sur le réseau des voies de desserte et à l'orienter vers des axes principaux équipés d'aménagements cyclables séparatifs.

En complément, le **PLAN DE HIÉRARCHISATION du réseau viaire** permet de hiérarchiser le réseau selon **deux types de rues** :

- **les voiries principales**, dont la fonction circulatoire de transit dans l'agglomération est privilégiée sur les déplacements de proximité.
- **les rues de desserte**, dont la fonction est d'assurer l'accès aux riverains. La vie locale y est prépondérante.

Viaire : équipements de voierie qui sont destinés à l'usage public et gérés par une collectivité.

Ainsi ces plans permettent d'organiser les flux de déplacements au sein d'une commune.
Un travail sur le plan de circulation peut permettre d'inciter le trafic de transit à emprunter les voiries principales, définies dans le plan de hiérarchisation, afin d'éviter que ce trafic de transit emprunte les rues de desserte comme celles des quartiers résidentiels. Cela contribue donc au bien-être des habitants.



Donc, les orientations prises dans le plan de circulation impacteront directement la cyclabilité d'une ville et la mixité des modes de déplacements puisque les rues de desserte (avec un trafic inférieur à 4 000 véhicules/jour) seront plus favorables aux modes actifs – piétons, vélos –.

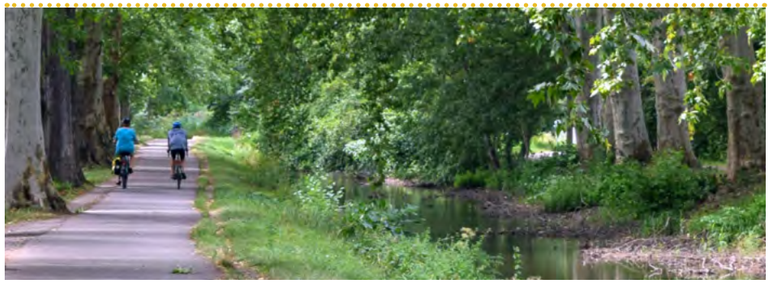
Ainsi, la mise en œuvre en 2016 du plan de circulation à Lille a permis de comptabiliser **une augmentation annuelle de 42% des cyclistes**[3].

1 : LOM, décembre 2019 / 2 : d'après l'article L. 1214-1 du code des transports / 3 : baromètre ADAV – Cerema entre le 2e semestre 2015 et 2016.

POURQUOI EST-IL IMPORTANT D'AVOIR UN PLAN DE MOBILITÉ SUR TOUS LES TERRITOIRES ?

La mobilité n'est pas seulement un enjeu pour les zones urbaines denses. Les territoires **interurbains et ruraux**, de moindre densité sont également concernés par cet **enjeu à la fois socio-économique et environnemental.** Sur ces territoires, les collectivités sont généralement moins bien dotées en terme de politique et services de transports et déplacements, alors que la dépendance à la voiture individuelle y est très forte.

En milieu rural, la voiture semble indispensable à 70 % des Français qui y vivent[1]. Pour réduire cette dépendance à l'autosolisme, il n'existe pas de solution clé en main, **chaque territoire doit construire ses propres solutions** et c'est pourquoi un plan de mobilité est un outil pertinent. Dans les zones peu denses, la mobilité peut être pensée via des solutions de partage de la voiture individuelle ou encore par le développement de la marche et du vélo pour les trajets courts. Dans les territoires ruraux, on



estime que **près d'un déplacement sur deux fait moins de 5 km**. Or « l'usage des automobiles pour ces déplacements pose des questions de stationnement et d'occupation de l'espace public dans les centres ainsi que des problèmes de sécurité, notamment autour des écoles[2] ». Un autre enjeu sur ces territoires est le faible usage des déplacements intermodaux. En effet, les ruptures de charge (changement de mode de transport au cours d'un déplacement) sont pénalisantes en temps, car les fréquences de passage des transports collectifs sont faibles[3]. Ainsi, utiliser les aménagements existants pour développer des **mobilités alternatives peut être une solution.** Comme par l'exemple l'usage de voies agricoles en aménagements cyclables, qui peuvent mailler facilement le territoire. La réalisation d'un plan local de mobilité est un prérequis pour le développement des modes actifs. Si l'accent est mis depuis quelques années sur la pratique du vélo, **il ne faut pas oublier que la marche est un mode universel** : tout déplacement commence et finit par la marche. C'est le premier maillon de la chaîne des déplacements. **Pour les personnes à mobilité réduite, c'est un moyen essentiel de se déplacer,** accompagnées ou non d'un moyen de déplacement adapté (fauteuil, déambulateur, etc).

Tardinghen

La pratique piétonne demande des conditions de confort et de sécurité mais aussi un environnement agréable qui fait de la marche un plaisir : des **trottoirs dégagés d'obstacles** (véhicules en stationnement, mobilier urbain mal positionné, etc), un aménagement de qualité, de l'ombre et du végétal, etc. Une attention particulière devra donc être portée à l'accessibilité, au confort, à la qualité d'usage des cheminements piétons, afin d'éviter d'éventuels conflits d'usages.

1 : Ipsos, 2017 / 2 : Cerema, 2016
3 : d'après le Cerema.

FICHE 2 La fermeture temporaire de l'espace public à la circulation motorisée

C'EST QUOI ?

Il s'agit d'une décision de la municipalité de fermer un lieu (rue, place ou autre espace public) à la circulation motorisée sur un temps donné.

C'est donc une opportunité de rendre l'ensemble de l'espace accessible aux autres usagers, la chaussée n'étant plus seulement le lieu de circulation des véhicules. Souvent cette décision émerge d'une demande des habitants.

À QUOI ÇA SERT ?

- Permettre aux usagers d'occuper différemment l'espace qui est fermé et ainsi de se le **réapproprier**.
- Sensibiliser à l'importance de la **place occupée** habituellement par les véhicules motorisés.
- Favoriser les déplacements des piétons et cyclistes, mobilités ayant des impacts bénéfiques pour la **santé**.
- Faciliter les échanges et rencontres entre habitants et créer du **lien social**.
- Permettre aux usagers de circuler librement et de se sentir **en sécurité** sur l'espace public.

Lille

Lille

À QUOI ÇA RESSEMBLE ?

Cela peut prendre différentes formes :

Les rues scolaires (ou rues aux écoles) : ce sont des rues qui sont fermées par des barrières déplaçables lors des entrées et sorties d'école, afin de permettre aux enfants de s'y rendre à pied ou à vélo de manière sécurisée. La rue est alors réservée aux piétons et cyclistes. La réduction du trafic automobile aux abords des écoles a des impacts en terme de qualité de l'air, de nuisances sonores et donc de santé. Plusieurs communes développent ce principe : Bailleul, Bapaume, Dunkerque, Halluin, Lezennes, Lille, etc.

Et nos voisins ? Les rues scolaires ne sont pas inscrites dans le code de la route en France, comme c'est le cas en Belgique.

Les rues fermées pour des évènements ponctuels : soit un évènement est l'occasion d'occuper différemment l'espace public, soit la réappropriation de cet espace est au cœur de l'évènement (c'est le cas des *Parkings days* ou *Rues aux enfants*).

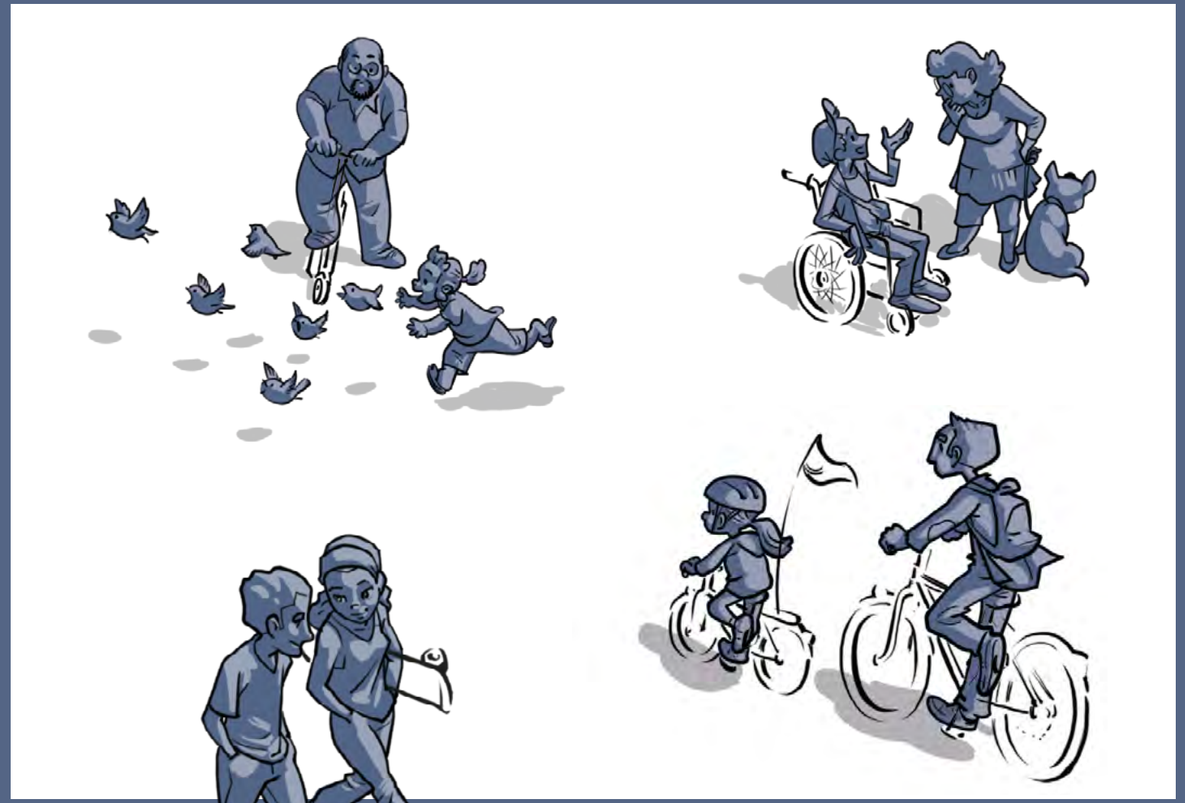
Certains espaces publics peuvent être fermés à la circulation de manière régulière. C'est par exemple le cas pour le centre-ville de Lille qui est piétonnisé tous les samedis.

À Arras, c'est la place des Héros qui a d'abord été fermée temporairement avant une fermeture définitive à la circulation.

Certaines communes font le choix de **fermer définitivement des espaces publics aux véhicules motorisés** comme cela a été le cas des berges à Lyon, à Paris, du Pont de Pierre à Bordeaux. Autres exemples : la Place Jean Bart à Dunkerque, l'Avenue Léon Jouhaux à Lille (anciennement une deux voies à sens unique devenue aujourd'hui piétonne), le parc Jean Baptiste Lebas à Lille (anciennement un espace de stationnement de plus de 1 000 places et 8 voies de circulation).

Depuis une trentaine d'années, cette évolution a concerné essentiellement les centres des grandes villes. L'enjeu est désormais d'étendre le mouvement d'apaisement de la circulation et d'appropriation de l'espace public au-delà des centres urbains.

La place Jean Bart à Dunkerque (59), avant et après réaménagement.



LES ZONES DE CIRCULATION APAISÉE

Les zones de circulation apaisée concernent un ensemble de rues ou des portions de rues. Elles visent un partage plus équilibré de la rue entre les différents usagers. Elles permettent une meilleure cohabitation entre eux et améliorent la sécurité de chacun, notamment par une réduction des vitesses et/ou une restriction d'accès ou de flux. Ces espaces favorisent les modes actifs (marche, vélo, etc), bons pour la santé et l'environnement, tout en améliorant le cadre de vie. Le plan de circulation (ayant pour objectif de réduire le trafic sur certains espaces) permet de donner du sens à ces zones de circulation apaisée.

La mise en place de ces espaces n'est pas toujours bien comprise par les usagers et l'on peut observer un décalage entre leur réalisation et leur appropriation. Ainsi, la seule présence d'un aménagement ne suffit pas pour qu'il soit effectif et efficace, il faut aussi que les usagers arrivent à le comprendre et à se l'approprier. Processus qui peut parfois prendre du temps. Voici donc un petit rappel de ce que peuvent être les « zones de circulation apaisée ».

FICHE 3 L'aire piétonne

C'EST QUOI ?

Une aire piétonne est une « zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone (...) seuls les véhicules nécessaires (…) sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci »[1].
C'est donc une **zone réservée aux piétons** : ils y sont prioritaires sur tous les véhicules (sauf les tramways). Seuls les vélos et véhicules nécessaires à la desserte interne peuvent y circuler à l'allure du pas et sans gêner les piétons. Le stationnement n'est pas autorisé dans cette zone, sauf pour les vélos.

À QUOI ÇA SERT ?

- C'est un espace pensé pour le **déplacement du piéton**.
- La **marche** est valorisée et **cela favorise sa pratique**.
- C'est souvent **un lieu de vie**, avec des commerces et services.
- Elle permet ainsi une amélioration du **cadre de vie** avec une réduction de la pollution sonore et atmosphérique.

1 : d'après l'article R 110-2 du code de la route.
2 : arrêté PAMA, 2015.

À QUOI ÇA RESSEMBLE ?

Une aire piétonne est souvent aménagée avec un revêtement uniforme sur tout son espace : il n'y a ni chaussée, ni trottoir.

Ainsi le piéton (mais aussi le cycliste) peut se déplacer sur toute la largeur.

Elle est indiquée par des panneaux d'entrée et de sortie de zone. Pour une meilleure lisibilité de cet espace public, les panneaux peuvent être complétés par du **marquage au sol**[2]. En plus, du **marquage d'animation** peut permettre de mieux identifier la priorité du piéton sur tout véhicule.

Le marquage au sol peut reprendre les éléments des panneaux du code de la route, alors que le marquage d'animation, lui, n'est pas règlementé et a une vocation ludique.

Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par la mairie.

Lille

QUELS RÉFLEXES À AVOIR ?

- Je suis prioritaire sur les autres usagers.
- Je peux déambuler librement sur toute la largeur de l'aire piétonne, m'y arrêter pour discuter, jouer, etc.

- Je peux circuler dans cette zone (sauf arrêté contraire) en double-sens.
- Je dois circuler à la vitesse du pas (moins de 6 km/h) et sans gêner les piétons.
- Je peux stationner mon vélo sur les emplacements aménagés.

- Je ne peux pas y circuler, ni y stationner. Sauf exception indiquée par un panonceau à l'entrée de la zone (exemple : livraison, desserte de garage, etc). Dans ce cas, je roule à faible allure (vitesse du pas) en laissant la priorité aux piétons.
- Si je souhaite stationner, cela ne sera que temporaire et ne devra pas gêner le cheminement des piétons.

FICHE 4 La zone de rencontre

C'EST QUOI ?

Une zone de rencontre est une « **zone affectée à la circulation de tous les usagers**. Dans cette zone, **les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée** sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée **à 20 km/h** »[1]

À QUOI ÇA SERT ?

- Le but de cet espace est de **favoriser la vie locale** en permettant une appropriation de l'espace public par les usagers (par exemple via la création d'espaces de jeu de proximité). Pour cela, la priorité est donnée au piéton, tout en permettant un accès de la zone aux autres usagers.
- **Avoir un usage transversal** de la voirie et un **partage de la rue** entre les différents usagers.
- La vitesse limitée à 20km/h y contribue et vise à **sécuriser les déplacements** des usagers vulnérables.
- Permettre de **réduire le niveau sonore** de la circulation motorisée. En effet, le bruit est fortement lié à la vitesse de frottement des pneus sur le revêtement. Et on sait aujourd'hui que la pollution sonore est néfaste pour notre **santé**.

À QUOI ÇA RESSEMBLE ?

Une zone de rencontre est indiquée par une **signalisation d'entrée et de sortie de zone**.

Toulouse

Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par la mairie.

Pour une meilleure lisibilité de cet espace public, les panneaux (pas toujours à hauteur des usagers) peuvent être complétés par du marquage au sol[2]. Le marquage d'animation est aussi possible afin de mieux identifier l'espace dans lequel l'usager se situe et la priorité du piéton sur tout véhicule, ainsi que sa présence légitime sur la chaussée. C'est un aménagement qui se veut **cohérent avec la limitation de vitesse** (par exemple : créer un effet de porte en rétrécissant la chaussée en entrée de zone).

Une zone de rencontre peut prendre différentes formes : il peut s'agir d'une seule rue ou d'un ensemble de rues, d'un parvis ou d'une place.

Ainsi, elle peut avoir des vocations différentes : partage de l'espace résidentiel, appropriation de l'espace public par ses habitants, favorisation de la marche et du vélo en centre-ville, priorisation du piéton, etc.

1 : d'après l'article R 110-2 du code de la route.
2 : arrêté PAMA, 2015.

Lambersart

Idéalement, l'espace y est homogène et continu (effacement de la distinction chaussée/trottoirs). Elle ne peut pas être aménagée dans un espace à fort trafic motorisé, car elle serait inadaptée à ses objectifs.

QUELS RÉFLEXES À AVOIR ?

- Je peux circuler sur toute la chaussée mais je ne dois pas m'y arrêter sous peine de gêner les autres usagers.
- Je reste malgré tout prioritaire sur cet espace.

- Je peux rouler sur la chaussée de la zone de rencontre dans les deux sens de circulation.
- Je fais attention aux piétons, je leur laisse la priorité et je limite ma vitesse à 20km/h.

- Je limite ma vitesse à 20km/h et je suis attentif à laisser la priorité à tout autre usager plus vulnérable.
- Je respecte les règles de stationnement, qui n'est autorisé que sur les emplacements aménagés à cet effet (sauf indication contraire, le stationnement sur la chaussée est interdit).

FICHE 5 La zone 30

C'EST QUOI ?

La zone 30 est une « zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par la municipalité »[1].

À QUOI ÇA SERT ?

La zone 30 a pour vocation de sécuriser les déplacements des usagers au sein des agglomérations et a divers avantages :

- **Cohabitation** des différents usages et valorisation de la **vie locale**. En effet, la modération des vitesses est favorable à la revitalisation des quartiers[2]. Cela encourage également la pratique de la marche et du vélo, bons pour la **santé**.
- **Réduction de la vitesse** permettant de **diminuer le risque d'accident**, puisqu'une vitesse réduite diminue la distance d'arrêt et accroît la vigilance du conducteur. Les chances de survie d'un piéton varient selon la vitesse du véhicule. **En cas de choc avec un véhicule à 30 km/h, le risque de décès du piéton est divisé par six, par rapport à un choc à 50km/h.**

Marcq-en-Barœul

- **Diminution de la pollution sonore, ce qui favorise une conduite apaisée.** En limitant les phases d'accélération des véhicules motorisés, il y a une réduction des émissions de bruit. Ce qui impacte notamment la qualité de vie[3].

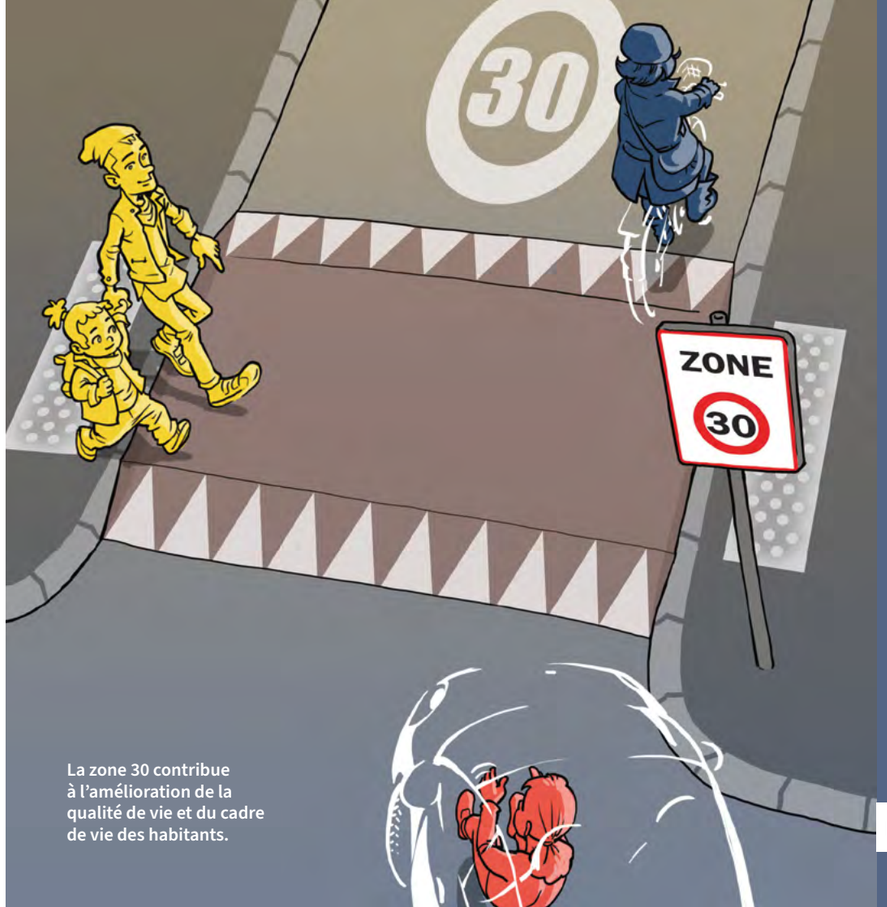
À QUOI ÇA RESSEMBLE ?

Une zone 30 peut couvrir la totalité ou une partie d'une agglomération, délimitée par des panneaux d'entrée et de sortie de zone (pour les voies à sens unique, l'entrée de la zone 30 doit aussi être signalée dans le sens utilisé seulement par le cycliste). L'information peut être renforcée par du marquage au sol (facultatif mais pertinent) car la signalisation verticale peut présenter un défaut de visibilité et les usagers y prêtent moins attention. La signalisation horizontale se trouvant sur la trajectoire visuelle des conducteurs sera mieux perçue.

Entre les cyclistes et les usagers motorisés, pour une cohabitation favorable sur un même espace, il faudrait un trafic inférieur à 4000 véhicules/jour et une vitesse effective inférieure à 30km/h.

À l'entrée de la zone, des **effets de seuil** permettent de rétrécir la chaussée et ainsi d'inciter à réduire la vitesse. L'aménagement doit être cohérent et, si besoin, prévoir : ralentisseurs, chicanes, rétrécissements, passages alternés ou aménagements cyclables, car limiter la vitesse des véhicules à 30 km/h n'induit pas toujours un partage apaisé de la rue ou un faible trafic automobile. Ainsi, en zone 30 les voies doivent idéalement être réduites au maximum pour maintenir une vitesse basse.

1 : d'après l'article. R 110-2 du code de la route — 2 : Certu, 2010 — 3 : Rue de l'Avenir.



La zone 30 contribue à l'amélioration de la qualité de vie et du cadre de vie des habitants.

QUELS RÉFLEXES À AVOIR ?

- Je peux traverser la chaussée perpendiculairement où je le souhaite (en cas d'absence de passage piéton à moins de 50 mètres) et je reste attentif à mon environnement.

- Comme sur toutes les voies, j'applique le principe général de prudence du plus fort vis-à-vis du plus faible (décret 2008-754) envers les piétons.

- Je limite ma vitesse à 30km/h.
- Comme sur toutes les voies, j'applique le principe général de prudence du plus fort vis-à-vis du plus faible (décret 2008-754) envers les piétons et cyclistes.

FICHE 6 Vers une généralisation des villes à 30 km/h

LA NOTION DE « VILLE À 30 KM/H »

Lancée par un collectif d'associations en mai 2011, **la démarche « Ville 30 »** consiste à établir la limitation à 30 km/h comme vitesse maximale autorisée **sur la majorité du périmètre urbain** (80 % des rues environ) et à ne conserver la limitation à 50 km/h (voire exceptionnellement à 70 km/h) que sur certaines artères constituant le réseau de voiries principales.

Ce mouvement pour une « ville 30 km/h » s'est appuyé sur les avancées réglementaires obtenues par la **démarche du Code de la rue** puis par les mesures du **Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA)** : principe de prudence, redéfinition des zones 30 et des aires piétonnes, création des zones de rencontre, généralisation du double sens cyclable quand la vitesse maximale est inférieure ou égale à 30 km/h, définition d'un stationnement très gênant sur les cheminements piétons et espaces dédiés aux cyclistes.

QUEL CADRE JURIDIQUE ?

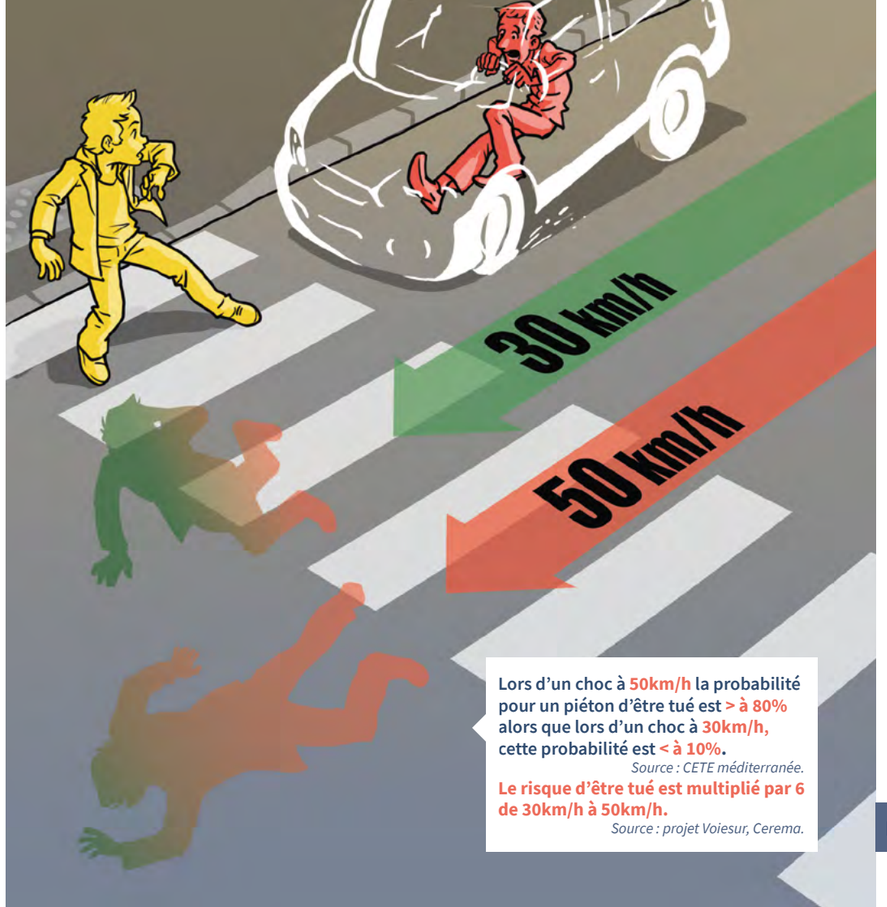
La démarche « ville 30 km/h » a été sécurisée sur le plan juridique par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte[1]. Ainsi « le maire peut, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération (…) une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le Code de la route »[2].
Sous condition d'une nécessité de « sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement ».

Tours

En France, il y a plus de 200 localités qui sont passées au 30 km/h généralisé[3], avec souvent des exceptions pour les axes structurants.

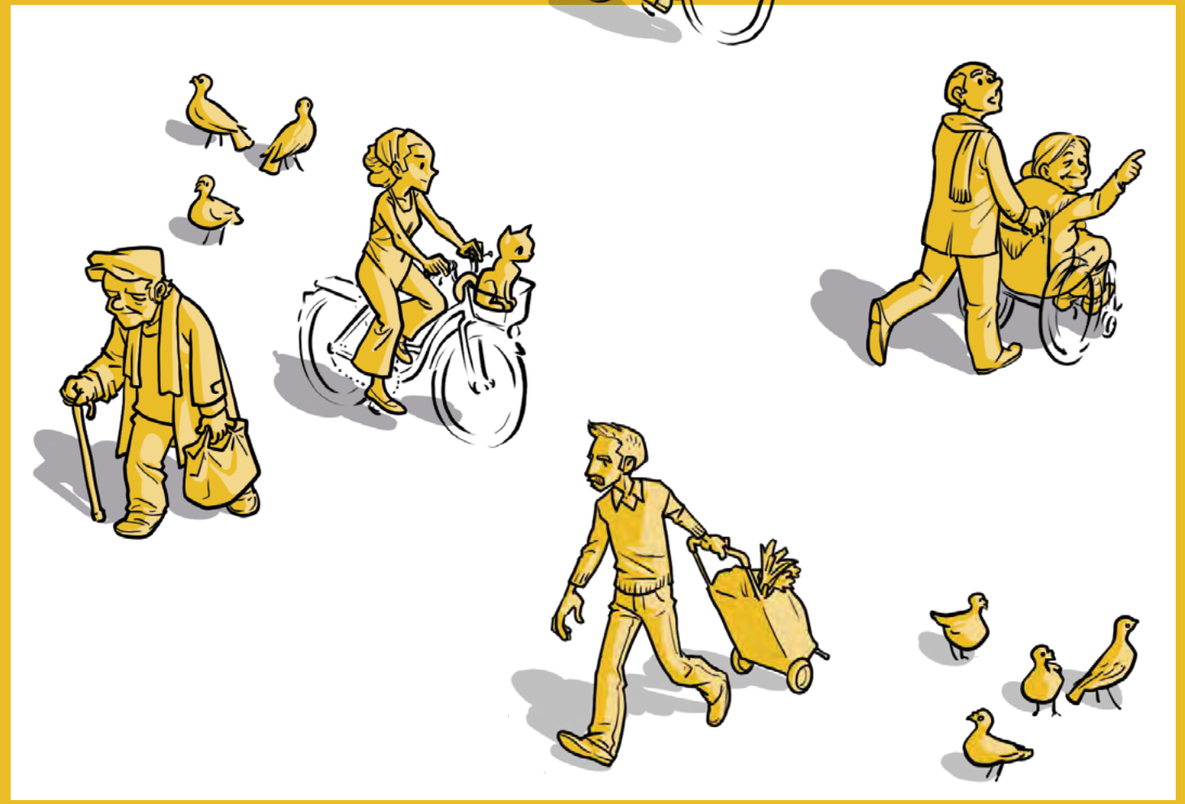
Or la zone 30 permet justement d'améliorer la sécurité des usagers, tout en facilitant leur mobilité et en luttant notamment contre la pollution sonore. Cela incite à généraliser les zones 30 en ville, en ne conservant que quelques axes pour le trafic de transit des motorisés et équipés d'aménagements cyclables séparatifs. Cette loi permet donc de généraliser le concept de « Ville 30 ».
Cette démarche fonde sa légitimité essentiellement sur un **objectif de sécurité.** Cela entraîne un apaisement du trafic et une sécurisation accrue favorable au développement des modes actifs.

1 : Art.47, 17 août 2015 / 2 : d'après l'article L.2213-1-1 du Code général des collectivités territoriales
3 : Gazette des communes, 2019.



Lors d'un choc à 50km/h la probabilité pour un piéton d'être tué est > à 80% alors que lors d'un choc à 30km/h, cette probabilité est < à 10%.
Source : CETE méditerranée.
Le risque d'être tué est multiplié par 6 de 30km/h à 50km/h.
Source : projet Voiesur, Cerema.

Aujourd'hui, le passage à 30 km/h en milieu urbain a été recommandé par de nombreuses résolutions internationales (Nations Unies, Parlement Européen) et a été repris dans des législations nationales européennes (Espagne, Pays de Galles, Pays-Bas, etc). Autre exemple, à Berlin (Allemagne), une limitation de vitesse nocturne à 30 km/h a été mise en place sur les grands axes. Cela permet de réduire la pollution sonore que peuvent subir les habitants la nuit et de favoriser la santé et le sommeil.



ADAPTATIONS DU CODE DE LA ROUTE POUR SÉCURISER LES USAGERS VULNÉRABLES

Pour un partage de la rue cohérent, il est important de connaître les règles qui régissent l'utilisation de l'espace public pour les différents usagers. Des évolutions sont apparues dans le code de la route, permettant aux usagers les plus vulnérables de circuler en étant mieux protégés. Ainsi, le décret de novembre 2010 renforce la sécurité du piéton lors de sa traversée : **tout conducteur de véhicule doit désormais cédez-le-passage au piéton qui s'engage ou manifeste l'intention de traverser une chaussée.**

Plus récemment, depuis **l'arrêté ministériel de décembre 2018, une ligne d'effet positionnée entre 2 et 5 mètres en amont des passages piétons peut être mise en place**. Cette ligne discontinue de «cédez-le-passage» indique l'endroit où les véhicules doivent s'arrêter pour laisser traverser les piétons. Cela permet d'améliorer la visibilité réciproque des piétons et conducteurs. Ces dernières années, d'autres évolutions législatives ont eu lieu en ayant pour but de mieux sécuriser piétons et cyclistes.

FICHE 7 Neutralisation du stationnement motorisé en amont des passages piétons

C'EST QUOI ?

La loi interdit désormais la mise en place de stationnement en amont des passages piétons. Ainsi, « aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel »*.

Depuis décembre 2019, toute collectivité qui fait des travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection de chaussée devra prendre en compte cette **obligation au niveau des passages piétons**. Toute traversée piétonne qui aurait des places de stationnement 5 m en amont des passages piétons devra être conforme avant le 31/12/2026. Il n'est donc plus possible d'aménager des emplacements de stationnement sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons. Par contre, cet emplacement peut proposer du stationnement **pour vélos ou trottinettes.**

À QUOI ÇA SERT ?

- Cette mesure de la loi d'orientation des mobilités (LOM) vise à améliorer la **visibilité** réciproque entre **piétons et conducteurs de véhicules** en circulation.
- Cela permet ainsi de mieux **sécuriser** les déplacements des piétons et réduire les risques d'accidents lors des traversées.
- Cela sécurise davantage **les enfants**, car de par leur taille ils peuvent être masqués plus facilement par du stationnement motorisé. Cette mesure leur permet de mieux voir et d'être mieux vus lors des traversées de voies.
- C'est une opportunité pour **développer des stationnements vélos** sur ces emplacements de 5 m. En effet, le stationnement de cycle **ne masque pas la visibilité**, contrairement à une voiture ou un deux-roues motorisé.

Soissons

Pour les voies à sens unique pour tous les véhicules, la suppression du stationnement motorisé s'effectuera des deux côtés, en amont du passage piéton.

À QUOI ÇA RESSEMBLE ?

À chaque traversée piétonne, d'ici 2026, l'espace devra être dégagé au moins sur 5 m de tout stationnement ou arrêt de véhicule motorisé, a minima du côté où les véhicules approchent (valable aussi dans les doubles sens-cyclables). Il est possible d'installer sur cet emplacement du **mobilier urbain** ayant un usage pour les modes actifs (arceaux vélos, assises pour piétons, etc). Cela constitue un élément de faible hauteur qui dissuade l'occupation de l'espace par d'autres usages (publicité temporaire, stationnement de deux-roues motorisés, etc. qui peuvent masquer des enfants par exemple).

** : d'après l'article. 52, LOM, 24/12/2019*

Lille

Lille

QUELS RÉFLEXES À AVOIR ?

- Je regarde bien autour de moi (gauche - droite - gauche) avant de traverser une chaussée et je m'assure de pouvoir traverser en toute sécurité.

- Je ralentis à l'approche d'intersections ou de traversées piétonnes.
- Je suis vigilant aux piétons susceptibles de traverser et je leur laisse la priorité.

- Je ralentis à l'approche d'intersections ou de traversées piétonnes.
- Je suis vigilant aux piétons susceptibles de traverser.
- Je ne cherche pas à m'arrêter ou à stationner à proximité des passages piétons.

FICHE 8 Possibilité pour le cycliste de s'écarter du bord droit de la chaussée

QUELLE PLACE POUR LE CYCLISTE SUR LA ROUTE ?

Quand cela est possible, le cycliste va pouvoir **profiter d'aménagements dédiés** tels que des pistes cyclables, où il sera séparé des véhicules motorisés. Lorsque ce n'est pas le cas, il lui est recommandé de rouler en s'écartant du bord droit de la chaussée, en prenant **au moins 1 mètre de distance** avec celui-ci. Ainsi, depuis 2015, le décret PAMA autorise les cyclistes à circuler hors de la zone d'ouverture des portières des voitures en stationnement au sein des agglomérations, ce qui correspond à ce mètre de sécurité.

Lille

À QUOI ÇA SERT ?

Tout d'abord, parce qu'en roulant à 1 m du bord droit, **le cycliste sera plus visible** des autres usagers et sa trajectoire rectiligne permettra aux véhicules qui le suivent de mieux anticiper ses mouvements.

Cela permettra aussi **d'éviter plus facilement les risques d'accidents** tels que :

- **L'ouverture de portière** de véhicules en stationnement (cause fréquente d'accident en ville pour les cyclistes),
- **Les piétons** qui peuvent **traverser la chaussée** rapidement,
- Le risque de **dépassement rasant** lors de rétrécissement de la voirie (terre-pleins centraux, travaux, etc).
- Le fait de ne pas avoir une trajectoire rasante permet au cycliste de mieux **anticiper les dangers** et aux véhicules qui le suivent de prévoir les risques.

Le Portel

La marquage au sol incite les cyclistes à prendre leur place sur la chaussée.

QUELS AMÉNAGEMENTS POSSIBLES ?

Depuis 2015, il est possible de matérialiser leur trajectoire. Ainsi **le marquage au sol** (logos vélos et chevrons) peut concerner des carrefours complexes, giratoires, voies à sens unique ou encore les espaces contigus aux passages piétons.

QUELS RÉFLEXES À AVOIR ?

- Je roule à une distance d'au moins un mètre du bord droit.
- J'anticipe les comportements des autres usagers pour ne pas me faire surprendre.

- Si je souhaite dépasser un cycliste, je laisse une distance d'au moins 1 m en agglomération (1,5 m hors agglomération).
- Lorsque je suis stationné, afin d'éviter le risque d'emportiérage des cyclistes, je regarde dans mon angle mort à gauche avant d'ouvrir ma portière ou j'ouvre ma portière avec la main droite (à la « hollandaise », pour m'obliger à regarder derrière moi).

FICHE 9 Chevauchement possible de la ligne continue pour dépasser un cycliste

QUEL CADRE JURIDIQUE ?

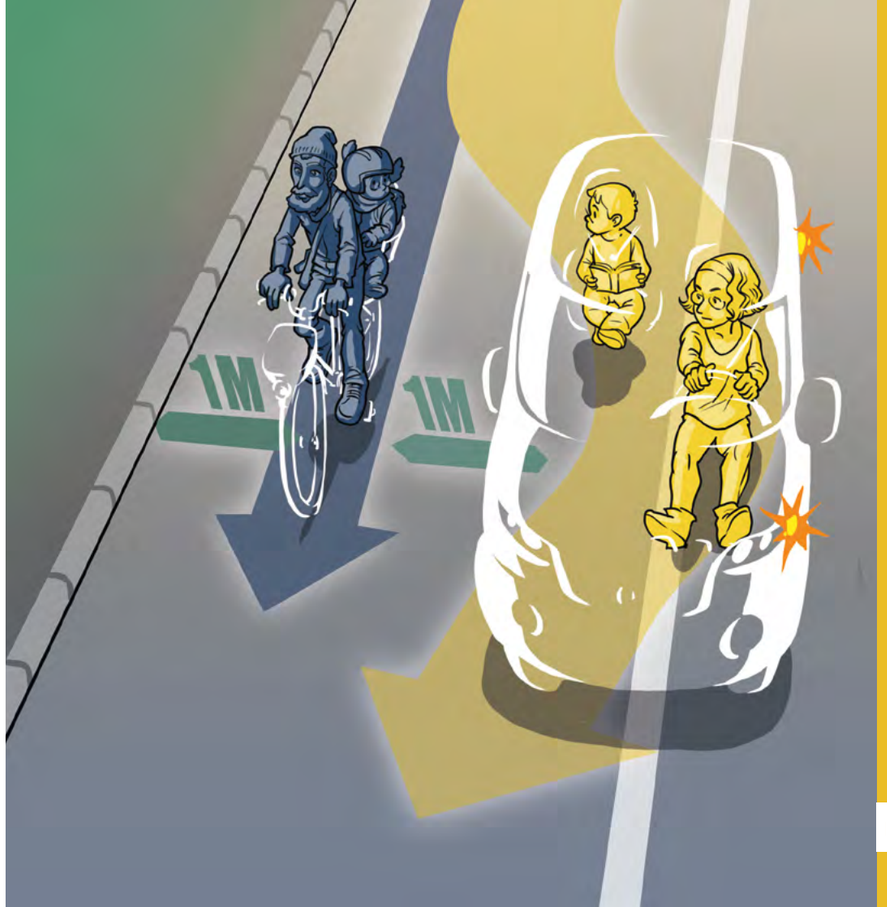
D'après le code de la route, en agglomération, un conducteur ne doit pas s'approcher sur le côté à moins d'**1 m** d'un cycliste. Hors agglomération, un conducteur ne doit pas s'approcher à moins de **1,50 m**.
C'est pourquoi il lui est désormais possible **de chevaucher les lignes** continues des voies de circulation à double sens lors **d'un dépassement**.

« 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* ».
En effet, la distance nécessaire entre véhicule et cycliste était trop souvent sous-estimée lors d'un dépassement avec une ligne continue. Dans ce cas, celle-ci était rarement franchie, ce qui engendrait de nombreux dépassements rasants, dangereux pour les cyclistes car pouvant provoquer des collisions.
Afin de mieux sécuriser les cyclistes le décret PAMA a instauré cette nouvelle mesure dans le code de la route.

À QUOI ÇA SERT ?

Le véhicule motorisé peut respecter la distance de sécurité de dépassement d'un cycliste, ce qui **diminue les risques de collision entre voiture et vélo.**
Le cycliste se sent moins en danger.
Cette mesure permet de le rendre **légitime sur la route** et de le sécuriser d'autant plus.

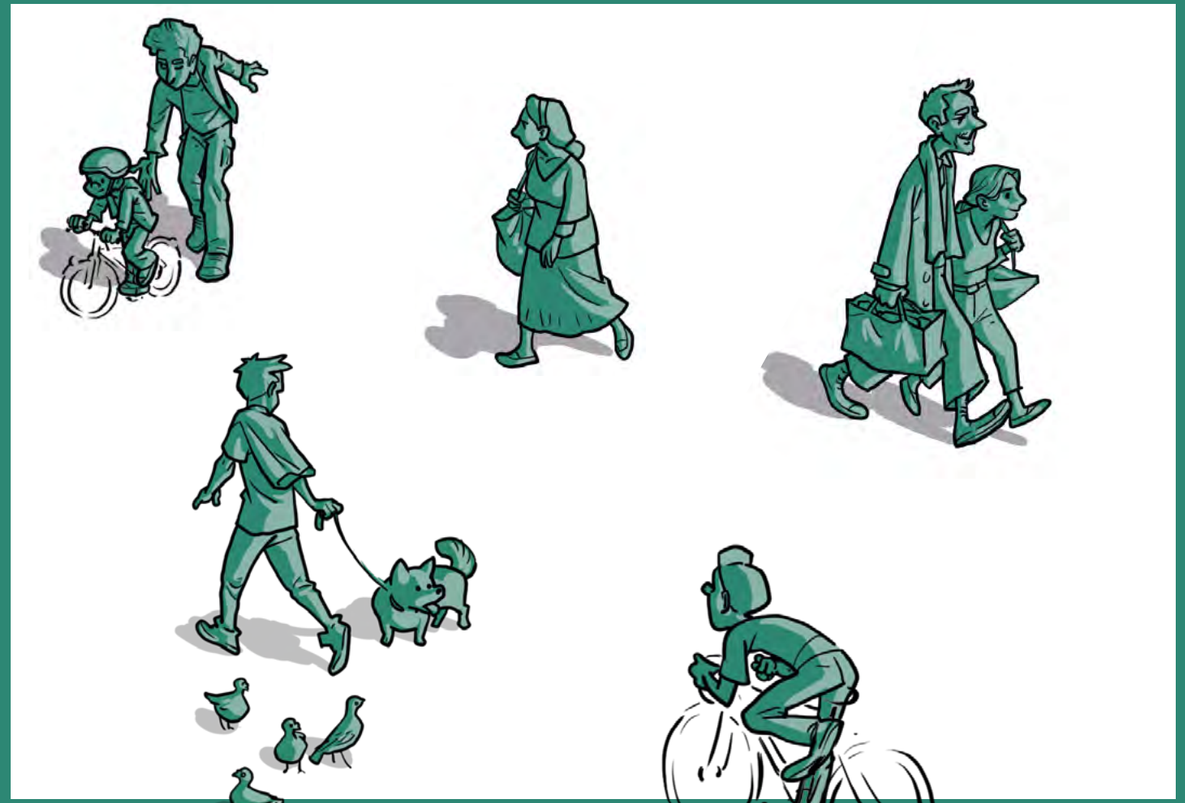
** D'après l'article R. 412-19 du Code de la route / PAMA 2015.*



QUELS RÉFLEXES À AVOIR ?

- Si je roule à deux de front et qu'un véhicule manifeste l'intention de me dépasser je me positionne en file indienne.

- J'ai la possibilité de chevaucher une ligne continue pour dépasser un cycliste en respectant la distance de sécurité. Je le fais sans danger en m'assurant de bonnes conditions de visibilité et en vérifiant que la manœuvre de dépassement et de rabattement est possible rapidement.



AMÉNAGEMENTS FAVORABLES AUX CYCLISTES

Ce quatrième thème présente les aménagements qui permettent à l'usage du vélo de se développer comme mode de déplacement utilitaire au quotidien.
Ces aménagements sont à connaître aussi bien pour les cyclistes, que pour les autres usagers de la rue, afin d'avoir une cohabitation sereine.

FICHE 10 Le double-sens cyclable (DSC)

C'EST QUOI ?

Il s'agit d'une rue à double sens, dont un sens est strictement réservé aux vélos.

Le DSC est obligatoire pour les rues en sens unique automobile où la limitation de vitesse est de 30 km/h (ou moins).

Le développement des DSC le long des voies limitées à 50 km/h est fortement recommandé.

Lille

À QUOI ÇA SERT ?

Alors que les voies à sens unique ont de nombreux inconvénients : « augmentation des vitesses et des distances parcourues — donc augmentation de la pollution et des accidents, perte de lisibilité des itinéraires bus et éloignement des arrêts pour les piétons, rallongement des parcours pour les cyclistes, gêne pour les activités riveraines ».* Le DSC a de nombreux avantages :

- Il permet un **maillage rapide du réseau cyclable** et facilite les itinéraires des cyclistes en leur évitant des détours sur leur trajet et sur des axes parfois plus fréquentés.
- Ainsi, il réduit les distances à parcourir pour le cycliste, tout en lui permettant de **se repérer plus facilement**.
- C'est un **aménagement sûr** car il y a une bonne visibilité réciproque des usagers, qui se croisent sur la chaussée. Sur les territoires qui le mettent en place, l'aménagement se révèle sécurisant et peu accidentogène pour les cyclistes.
- Il est **peu coûteux** à mettre en place.

Le cyclicte peut effectuer aller et retour par le même itinéraire.

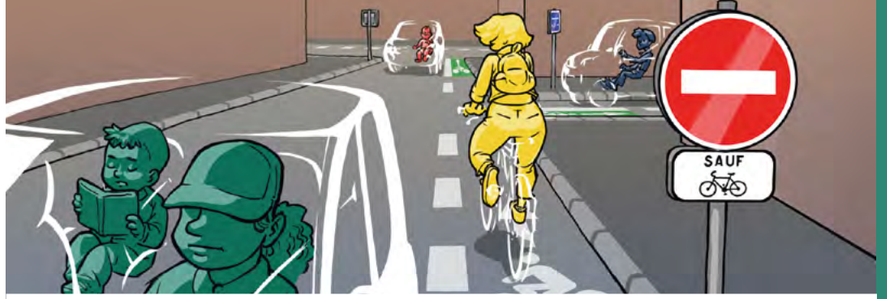
À QUOI ÇA RESSEMBLE ?

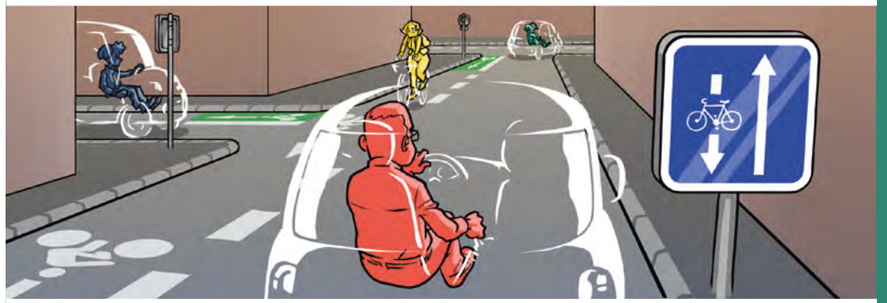
Depuis le 1er janvier 2016, le DSC devient la règle générale dans toutes les voies à sens unique limitées à 30 km/h ou moins (sauf justification par arrêté du maire). Dans le cadre du plan vélo national, cette obligation devrait prochainement s'étendre aux rues à 50 km/h.

Le panonceau « sauf vélo » doit être obligatoirement apposé sous le panneau de sens interdit. D'autres panneaux peuvent venir compléter l'aménagement à l'autre bout de la rue et aux intersections afin d'indiquer aux véhicules motorisés la circulation des cycles en double sens.

Quesnoy-sur-Deûle

*Certu, 2009





QUELS RÉFLEXES À AVOIR ?

- Lorsque je traverse, je suis vigilant et je regarde des deux côtés de la voie avant de m'engager.

- Je suis attentif aux piétons qui traversent et vigilant aux intersections. Car même si le DSC est un aménagement sûr, le risque peut toutefois venir des usagers qui surgissent sur les côtés en ne regardant que du côté d'où viennent les voitures : un automobiliste qui débouche d'une rue perpendiculaire ou d'une cour privée, un piéton qui traverse, etc.
- Si je roule dans le sens des véhicules motorisés, je ne roule pas dans la bande cyclable en contre-sens, mais bien à ma place, à droite de la chaussée.

- Lorsque j'arrive à une intersection pour m'engager dans un DSC, je pense à bien regarder des deux côtés de la chaussée avant de m'engager.
- Conducteur d'un deux-roues motorisé, j'emprunte le DSC dans le sens de circulation des véhicules motorisés, je n'emprunte pas la bande cyclable à contre-sens.

FICHE 11 Le SAS vélo

C'EST QUOI ?

C'est un aménagement **exclusivement dédié aux vélos**. Il est matérialisé par une ligne d'effet de feux, qui permet de dégager une zone de 3 à 5 m **en amont des feux de signalisation**. Un ou plusieurs logos vélo y sont apposés. Tous les véhicules motorisés doivent s'arrêter en amont de la ligne d'effet de feux qui délimite le SAS vélo. Pour améliorer la perception et la visibilité du SAS, l'ADAV préconise que la ligne d'effet de feux réglementaire soit renforcée par un marquage vert.

À QUOI ÇA SERT ?

- Le SAS vélo améliore les conditions d'attente et de redémarrage des cyclistes au feu rouge **qui sont ainsi mieux perçus par les véhicules** motorisés, en évitant d'être dans leurs angles morts.
- Cela permet au cycliste de **bien se positionner** pour démarrer au feu, pour tourner à gauche par exemple.
- C'est un **confort** supplémentaire pour le cycliste qui n'est pas obligé de subir les gaz d'échappement des autres véhicules.
- Pour le piéton, c'est **un gage de sécurité** accru en limitant les situations d'angle mort. La zone en amont du passage piéton étant bien dégagée grâce au SAS, cela lui permet de traverser en ayant une meilleure visibilité.

À QUOI ÇA RESSEMBLE ?

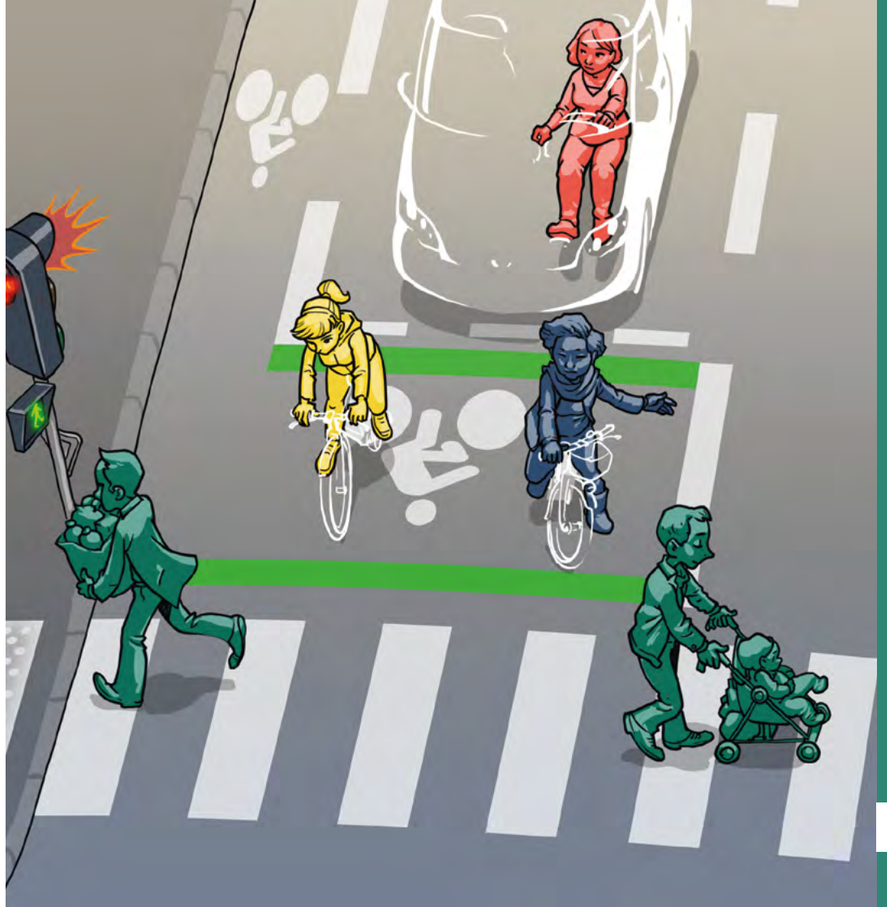
Le SAS vélo est fréquemment présent au niveau des carrefours. Ainsi « aux intersections, [la mairie] peut décider de (…) mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation (…), deux lignes d'arrêt distinctes, l'une pour les cycles, l'autre pour les autres catégories de véhicules »*. Si le SAS est marqué avant un passage piéton, alors une seule ligne d'arrêt à destination des véhicules motorisés suffit pour délimiter réglementairement le SAS. **Le passage piéton fait office de ligne d'arrêt pour les cyclistes.**

Hellemmes

Il est préférable d'aménager une bande cyclable d'accès au SAS, ce qui facilite l'accès au SAS pour les cyclistes (en cas d'impossibilité technique, on peut créer un SAS sans bande).

Pour mieux faire respecter ces SAS, une solution est de **supprimer le répétiteur bas** (feu tricolore additionnel, situé sous le feu principal) qui est facultatif. Le feu répétiteur incite le véhicule à se rapprocher du feu pour mieux le voir et ainsi à occuper le SAS. À Hellemmes (59), une expérimentation de suppressions des répétiteurs bas a montré un meilleur respect des SAS vélo par les voitures.

La LOM faisant évoluer la législation, les SAS vélos devraient prochainement devenir obligatoires à tous les carrefours à feux.



QUELS RÉFLEXES À AVOIR ?

- Je n'emprunte pas le SAS vélo comme passage piéton.
- Je me positionne dans le SAS vélo au feu rouge (et non pas sur le passage piéton) : à gauche, si j'ai l'intention de tourner à gauche, à droite, si je souhaite continuer tout droit ou tourner à droite. En l'absence de bande d'accès sur la droite, je ne remonte pas la file de voiture par la droite pour rejoindre le SAS. Pour cela, je peux doubler par la gauche les véhicules à l'arrêt, si la circulation me permet de le faire en toute sécurité.
- Que ce soit en voiture, en cyclomoteur ou à moto, je respecte la ligne d'arrêt en amont du SAS vélo et je m'arrête avant celui-ci (et non pas dessus).
Je m'évite ainsi de risquer une amende de 135 € et un retrait de 4 points du permis de conduire.

FICHE 12 Le Cédez-Le-Passage Cycliste au feu rouge (CLPC)

C'EST QUOI ?

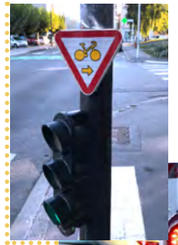
C'est l'autorisation conditionnelle donnée au cycliste (et indiquée par un panonceau) qui lui permet de **franchir le feu rouge** dans le sens de la direction indiquée sur le panonceau, **sous réserve de céder le passage aux usagers qui sont prioritaires, en particulier les piétons.**

Le CLPC peut être facilement applicable dans des carrefours en T pour des mouvements droits et dans des carrefours classiques pour le tourne-à-droite. **Il peut aussi être autorisé pour d'autres directions en fonction de la configuration des carrefours.** Les carrefours à feux servent avant tout à réguler et fluidifier le trafic automobile, ils peuvent ainsi venir interrompre inutilement le trajet du cycliste.

Cet aménagement vient lever un frein en fluidifiant le trajet du cycliste en lui évitant certains feux, dans des configurations qui ne sont pas dangereuses pour lui.

À QUOI ÇA SERT ?

- Le Cédez-le-passage cycliste facilite le confort et **sécurise la circulation des cyclistes** : il raccourcit leur temps de trajet (tout en laissant la priorité aux autres usagers), leur permet de passer en toute sécurité avant les véhicules motorisés.
- Cela réduit les **risques de collision et d'angle mort** entre un véhicule qui tourne et un vélo, puisque le vélo n'aura pas à attendre au feu.
- Il rend **responsable le cycliste**, qui va pouvoir décider du moment où il peut s'engager en toute sécurité sans gêner les autres usagers de la route.



Le domaine d'emploi du panonceau « tout droit » est également possible :

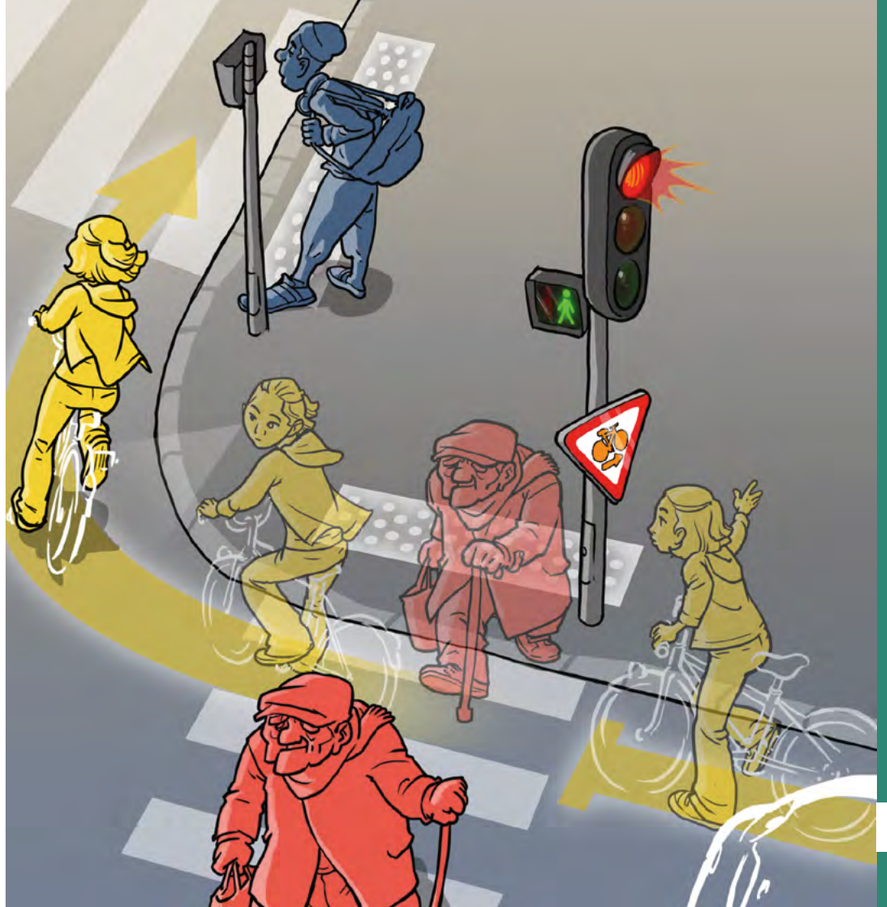
- aux passages piétons équipés de feux en section courante ;

-aux feux d'alternats, en particulier pour les chantiers de longue durée.

À QUOI ÇA RESSEMBLE ?

Le CLPC prend la forme **d'un panonceau sous les feux de signalisation** qui indique les mouvements autorisés au cycliste. Depuis 2015*, ces panonceaux peuvent être implantés sur les feux tricolores modaux (les feux dédiés à un mode de déplacement, tels que les feux pour les bus), en association avec les feux piétons ou encore sur les feux bicolores de contrôles d'accès.

**arrêté PAMA*



QUELS RÉFLEXES À AVOIR ?

- **Je reconnais ce panonceau et je ne suis pas surpris du comportement des cyclistes à certains feux. Je suis prioritaire quand je traverse au feu vert.**

- **En présence d'un panonceau de CLPC, j'ai l'autorisation de passer au feu rouge, mais je fais bien attention à respecter le sens indiqué sur le panneau et je laisse la priorité aux autres usagers, qui eux ont le feu vert.**
- **Si je souhaite aller dans une autre direction que celle indiquée, j'attends que le feu passe au vert.**

- **Je me dois de connaître cette règle, afin de mieux comprendre le comportement du cycliste à certains feux.**

FICHE 13 La voie verte

C'EST QUOI ?

La voie verte est définie comme une **route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés** (à l'exception des VAE et engins de déplacement personnel motorisés)**, des piétons et des cavaliers**[1].

Elle s'inscrit dans un réseau (qui peut être dense en milieu urbain) et peut croiser d'autres voies ouvertes à la circulation motorisée.

Il n' y a aucune présence automobile sur les voies vertes.

À QUOI ÇA SERT ?

- La voie verte vise à être un espace **convivial, confortable et sécurisé** pour les piétons et cyclistes. Elle encourage et facilite le développement de ces mobilités actives.
- Cet aménagement **assure les liaisons entre espaces** et contribue au **maillage du réseau cyclable** à différents niveaux : quartier, ville, intercommunalité, département... Il a une vocation à la fois utilitaire (desserte de pôles urbains majeurs), mais aussi de loisirs (attrait touristique).

1 : décret 2004-998 / 2 : Certu, 2013

À QUOI ÇA RESSEMBLE ?

La voie verte est signalée par des **panneaux d'entrée et de fin** d'aménagement qui autorisent l'accès aux piétons, cyclistes et véhicules sans moteur (à l'exception des EDPM). L'accès est autorisé **aux cavaliers** si un panonceau est apposé en dessous. Les voies vertes longent souvent des **voies d'eau** (chemins de halage) ou utilisent **d'anciennes voies ferrées**, il s'agira alors de pénétrantes urbaines (voies structurantes d'entrée dans la ville). Parfois, ce sont des espaces qui naissent en milieu urbain et ont pour vocation la **liaison interquartiers**. La voie verte « doit être considérée comme une **emprise indépendante en site propre** et non comme une dépendance d'une voie existante : par exemple, un trottoir ne peut pas être considéré comme une voie verte[2] ».

Pour aménager une voie verte en ville, il faut donc porter une attention particulière à plusieurs éléments :

- La séparation du réseau routier, aucune présence automobile sur ces voies.
- La réduction du nombre de croisements avec ce réseau et avec les accès des riverains
- Comme pour tout aménagement cyclable, la voie verte doit pouvoir laisser passer tout type de vélos (vélo cargo, long tail, etc.).
- La continuité des itinéraires et un revêtement adapté à la circulation des PMR (personnes à mobilité réduite).
- Le dimensionnement en fonction des usages attendus (largeur minimale de 3 m recommandée par le Cerema).

QUELS RÉFLEXES À AVOIR ?

- Je peux circuler à plusieurs de front sur la voie verte et je partage l'espace avec les autres usagers.

- Je peux circuler sur la voie verte et je partage l'espace.
- Je fais particulièrement attention aux piétons et je régule ma vitesse en fonction des autres usagers.

- Je m'engage sur une voie verte si un panonceau m'y autorise.
- Je partage l'espace avec les autres usagers.

- Je ne circule pas sur les voies vertes.
- Je redouble de vigilance aux intersections avec les voies vertes.

FICHE 14 La vélorue

Bordeaux

C'EST QUOI ?

La vélorue n'existe pas encore dans le code de la route français. Appelée *Fietsstraat* aux Pays-Bas ou en Belgique flamande, la vélorue est une rue où **la place du vélo est affirmée à haut niveau de service**, et dans laquelle le trafic motorisé, faible et de desserte, est autorisé à circuler. Le haut niveau de service est possible grâce à **un flux important de vélos par rapport à un faible trafic automobile**.

À QUOI ÇA SERT ?

- Faciliter la circulation des vélos en améliorant **le maillage du réseau cyclable**. La vélorue doit idéalement s'intégrer dans un itinéraire cyclable.
- **Créer des liaisons** entre les itinéraires cyclables existants en utilisant des rues à faible trafic où la vitesse est modérée (la vitesse limite autorisée est de préférence de 30 km/h).
- **Légitimer** la place du vélo dans la ville.

À QUOI ÇA RESSEMBLE ?

En France, l'aménagement d'une vélorue ne se base pas sur un modèle unique, chaque collectivité qui la met en place expérimente selon son propre contexte territorial.

L'aménagement doit **permettre au cycliste de bien prendre sa place sur la chaussée** et de ne pas rouler tout à droite. Cela peut se traduire par des chevrons avec logos vélo ou encore l'apposition de revêtements colorés au milieu de la voie.

Pour que l'aménagement soit compris et approprié par les usagers il doit être lisible, grâce à de l'information horizontale, mais aussi verticale. **Des panneaux d'information aux entrées et sorties de la vélorue** sont donc nécessaires pour informer les usagers.

Il est également important pour une bonne compréhension d'avoir une identité visuelle spécifique à la vélorue, en rupture avec le reste de la voirie. Ainsi des revêtements colorés peuvent renforcer la lisibilité et l'attractivité de l'aménagement*. La vélorue doit se mettre en place sur une voie où il y a une faible intensité du trafic automobile et la présence de nombreux cyclistes. Si la rue est à sens unique, les vélorues comportent un double-sens cyclable.

**le marquage au sol de la vélorue n'est pas réglementaire.*

QUELS RÉFLEXES À AVOIR ?

- **Je circule sur les trottoirs et je fais attention aux autres usagers venant des deux côtés de la rue, avant de traverser.**
- **Je suis autorisé à rouler au milieu de la voie, je fais attention aux piétons qui peuvent traverser et aux autres cyclistes que je croise ou dépasse.**
- **Je reste derrière le cycliste si je n'ai pas l'espace nécessaire au dépassement.**

FICHE 15 La Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB ou Chaucidou)

C'EST QUOI ?

Depuis 2015, la CVCB peut se réaliser aussi bien en milieu rural qu'urbain. D'ailleurs, l'ADAV encourage son implantation en zone 30, comme cela est déjà pratiqué en Flandre ou aux Pays-Bas. La CVCB est une **chaussée étroite, sans marquage axial** (ligne centrale). Elle comporte **deux lignes de rives sur les côtés**. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale à double sens et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée « rive ».

La largeur de la voie centrale ouverte aux véhicules motorisés étant insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent, en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes.

Condette

Wavrechain-sous-Denain

Pour qu'une chaucidou soit bien comprise et appropriée par les usagers, elle doit être lisible et bien expliquée (notamment par un panneau d'information). Elle peut permettre d'assurer une continuité cyclable.

À QUOI ÇA SERT ?

- Cet aménagement permet d'avoir une **continuité cyclable** dans les cas rares où les contraintes géométriques et circulatoires rendent impossible le recours aux aménagements cyclables traditionnels.
- Il **légitime la place du vélo** dont l'espace wpar rapport aux véhicules motorisés, qui doivent adapter leur allure et position en fonction de la circulation et des autres usagers de la chaussée.

À QUOI ÇA RESSEMBLE ?

L'espace dédié au vélo est clairement délimité par un **marquage au sol de chaque côté de la chaussée** (lignes de rives), l'espace dédié à la voiture est trop étroit pour que deux véhicules se croisent en même temps.
Dans ce cas, les véhicules doivent ralentir et se déporter pour emprunter les lignes de rives lorsqu'elles ne sont pas occupées par des cyclistes.

Les véhicules motorisés sont par défaut autorisés à circuler (pour se croiser), s'arrêter et stationner sur les lignes de rive. Les piétons peuvent également les emprunter en l'absence de trottoir.

Ce type d'aménagement doit donc être réalisé sur **une voie à faible trafic** motorisé où des aménagements cyclables « classiques » (pistes, bandes…) ne peuvent être réalisés.

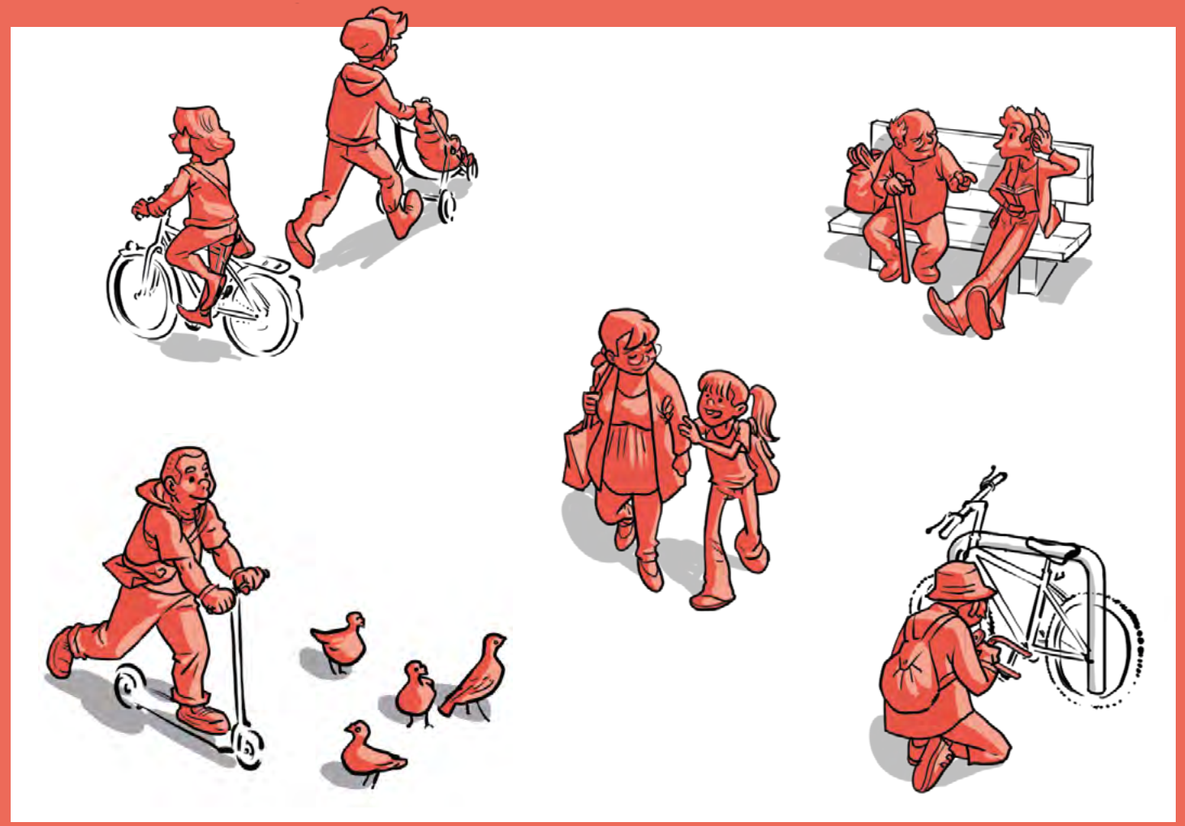
La largeur des rives recommandée est de 1.50m minimum.

QUELS RÉFLEXES À AVOIR ?

- En milieu urbain, en présence de trottoir, je ne circule pas sur les espaces délimités par les lignes de rive.
- Hors agglomération, en l'absence de trottoir, je peux circuler sur les lignes de rive.

- Je circule dans le bon sens de circulation (toujours à droite de la voie) sur les espaces délimités par les lignes de rive de part et d'autre de la chaussée.

- Je circule au centre de la chaussée en gardant mes distances de sécurité avec le cycliste. Si un autre véhicule arrive en face, alors je me déporte sur la rive à ma droite, en vérifiant auparavant l'absence de cycliste ou à défaut en ralentissant.



RÉGLEMENTATION

Le rappel des droits et obligations de chacun dans l'espace commun qu'est la rue est nécessaire. En effet, respecter le code de la route permet un meilleur partage de l'espace public et de mieux vivre ensemble.

Le non-respect du code de la route peut entraîner des sanctions pour chaque usager : qu'il soit piéton, cycliste ou conducteur. Petit rappel illustré de ce qui est autorisé ou non selon le type d'usager de la rue.

FICHE 16 Comportements verbalisables

1 Utilisation du **téléphone** ou port des **écouteurs**.

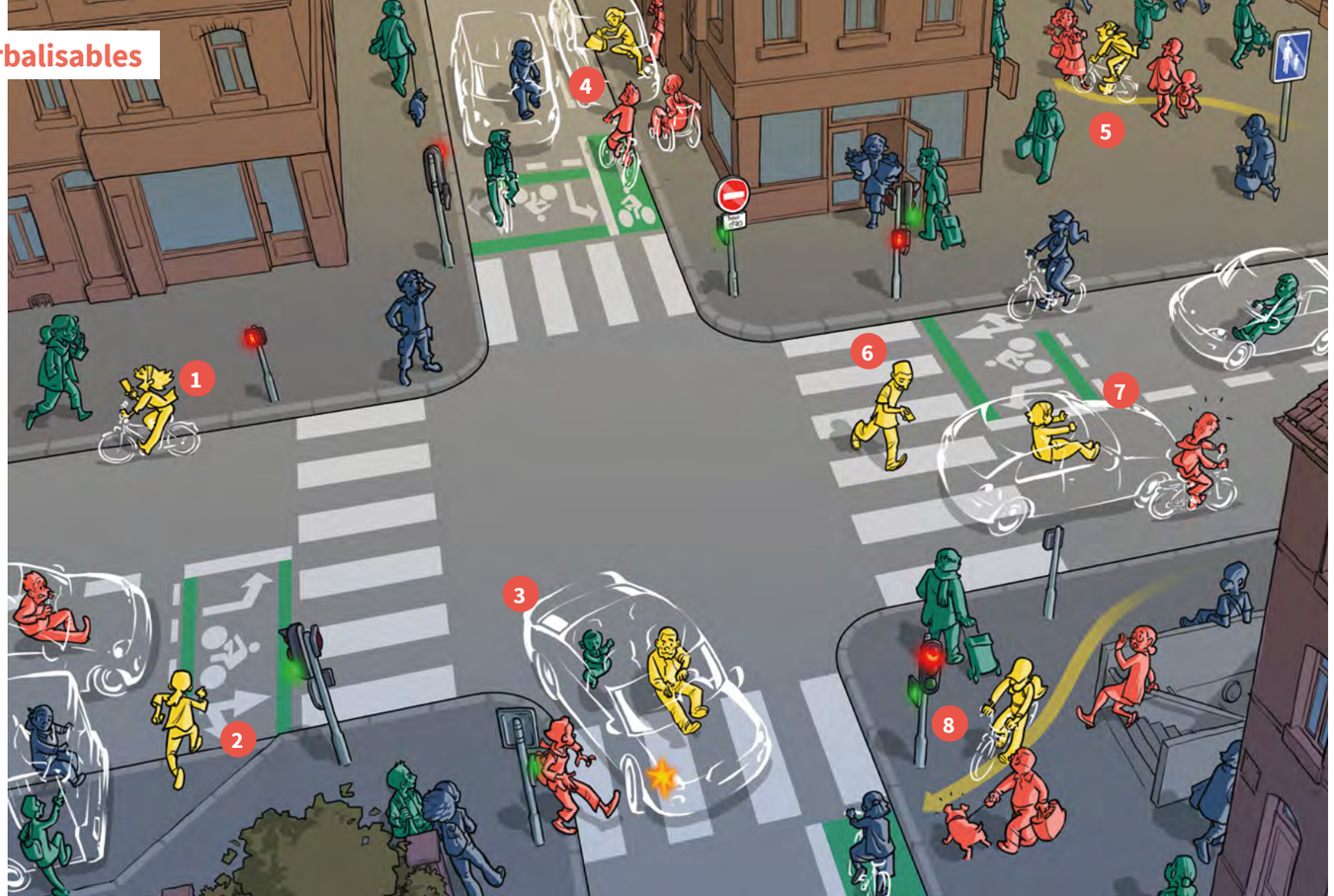
135 €

2 **Traversée dangereuse :** sans tenir compte de la visibilité, de la distance et de la vitesse des véhicules.
Non utilisation d'un passage piéton se situant à moins de 50 m.

4 €

3 **Le non-respect du passage piéton ou le refus de la priorité au piéton** lors de sa traversée sur la chaussée (contravention de 4e classe avec retrait de 6 points sur le permis de conduire).

135 €



4 **L'arrêt ou le stationnement très gênant,** sur les bandes et pistes cyclables.

135 €

5 **Vitesse excessive** (aires piétonnes, zone 30, etc.)

35 €

6 **Traversée au feu rouge** sur un passage piéton.

4 €

7 **Dépassement dangereux** avec non-respect de l'intervalle de sécurité, (+ retrait de 3 points).

135 €

8 **Circuler sur le trottoir** (hors-piste cyclable) pour les cyclistes de plus de 8 ans (sauf hors agglomération, le long des routes pavées ou en travaux, autorisation pour les cycles sans remorque ni side-car).

135 €

FICHE 16

Comportements verbalisables*

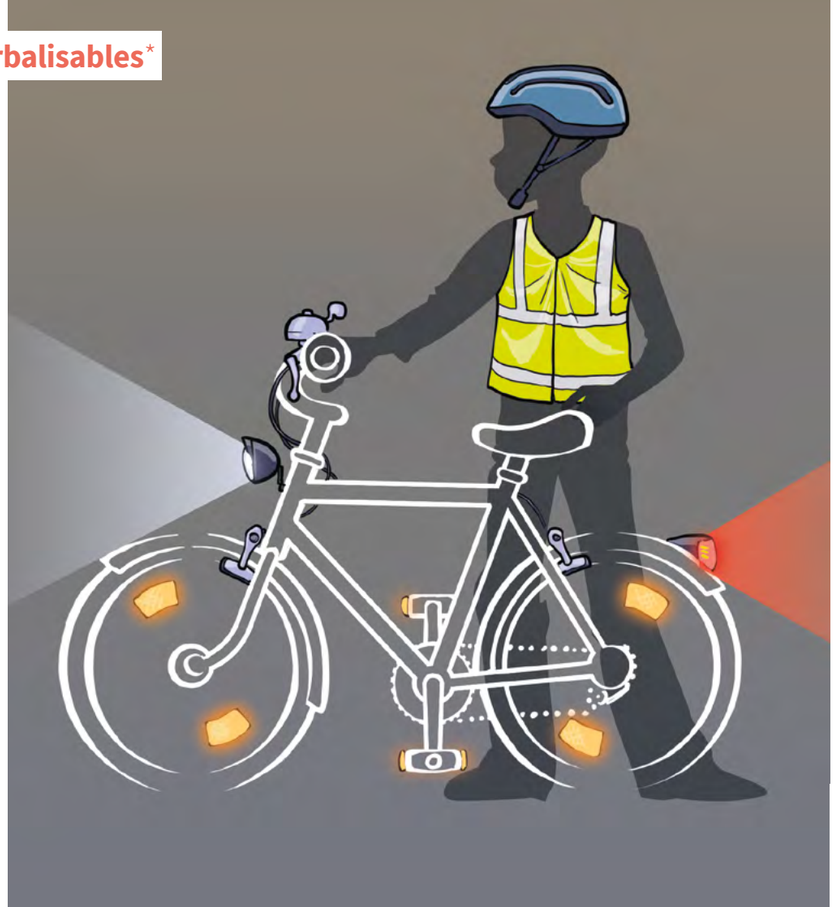
Absence d'équipements obligatoires :

- les freins
- la sonnette audible à 50m
- la lumière et le réflecteur blanc à l'avant
- la lumière et le réflecteur rouge à l'arrière
- les réflecteurs oranges sur roues et pédales.

Équipements complémentaires :

- le casque : il est **obligatoire** en France jusqu'à l'âge de 12 ans.
- le gilet rétroréfléchissant : il est **obligatoire** hors agglomération, par mauvaises conditions de visibilité (obscurité, pluie, neige, brouillard, etc).

17 €



** Attention cette liste n'est pas strictement exhaustive.*

Je suis verbalisé et j'ai une amende de 35 € si :

- Je n'indique pas mon changement de direction.
- Mon stationnement est gênant (pour les piétons et PMR notamment).
- Je transporte un passager autrement que sur un siège fixé (avec au moins une courroie d'attache ou une poignée et deux repose pieds).
- Hors agglomération, lorsque la visibilité est insuffisante, je ne porte pas de gilet de haute visibilité.
- Je circule à plus de deux, de front.
- Dès la tombée du jour ou lorsque qu'un véhicule manifeste l'intention de me dépasser, je continue à rouler à deux de front.
- Je me fais remorquer par un véhicule.

Je suis verbalisé et j'ai une amende de 135 € si :

- J'accompagne un enfant de moins de 12 ans qui ne porte pas de casque.
- Je ne cède pas le passage au piéton qui manifeste l'intention de traverser.
- Je ne respecte pas l'arrêt au feu rouge ou à un stop (sauf si présence d'un CLPC au feu).
- Je roule en sens interdit (sauf si présence d'un panneau DSC).
- Je circule sous l'emprise de l'alcool.
- Je remonte les files par la droite en l'absence de bande cyclable.

Je suis verbalisé et j'ai une amende de 135 € si :

- Je ne cède pas le passage au piéton qui manifeste l'intention de traverser.
- Je ne respecte pas le SAS vélo, je ne m'arrête pas avant la ligne d'effet de feux.
- Mon arrêt ou stationnement est très gênant, c'est-à-dire : sur les trottoirs, les bandes et pistes cyclables, les passages piétons (ou 5 m avant), les voies vertes, devant les bouches d'incendie, devant les bandes d'éveil et de vigilance, devant les feux ou panneaux lorsque le gabarit peut les masquer, sur les voies bus et places de stationnement réservées aux PMR ou aux transports de fonds.
- Je fais un excès de vitesse (avec retrait de points en fonction de l'excès).
- Je circule sous l'emprise de l'alcool.

Synthèse de la signalisation liée aux modes actifs

PANNEAUX RÉGLEMENTAIRES

AIRE PIÉTONNE

FICHE 3 - PAGE 18

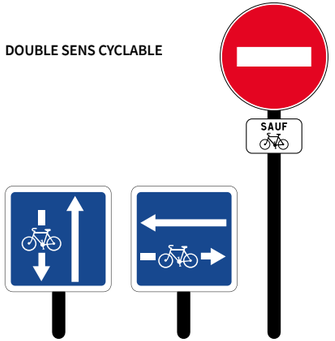
ZONE DE RENCONTRE

FICHE 4 - PAGE 20

ZONE 30

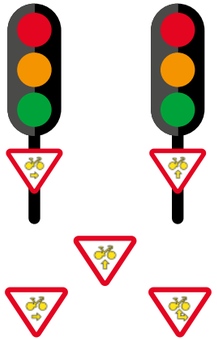
FICHE 5 - PAGE 22

DOUBLE SENS CYCLABLE



FICHE 10 - PAGE 36

CÉDEZ-LE-PASSAGE CYCLISTE AU FEU



FICHE 12 - PAGE 40

VOIE VERTE

FICHE 13 - PAGE 42

PANNEAUX NON-RÉGLEMENTAIRES
(non intégrés au code de la route)

CVCB : CHAUSSÉE À VOIE CENTRALE BANALISÉE (CHAUCIDOU)

FICHE 15 - PAGE 46

VÉLORUE

FICHE 14 - PAGE 44

ESPACE RURAL

FICHE 1 - PAGE 12

Les lois et mesures favorables aux modes actifs en quelques dates

30 DÉCEMBRE 1982
Loi d'orientation des transports intérieurs / *LOTI* :
Création des Plans de Déplacements Urbains (PDU).

29 NOVEMBRE 1990
Décret :
Création des zones 30.

30 DÉCEMBRE 1996
Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie / *LAURE* :
Création d'aménagements cyclables obligatoires à l'occasion de réalisations ou de rénovations de voies urbaines.

14 SEPTEMBRE 1998
Décret :
- Bandes et pistes cyclables interdites aux cyclomoteurs et facultatives pour cyclistes.
- SAS cycliste.
- Cyclistes autorisés dans les aires piétonnes.

13 DÉCEMBRE 2000
Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains / SRU et qui renforce les PDU.

4 AVRIL 2003
Code de la rue
en Belgique

11 FÉVRIER 2005
Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

30 JUILLET 2008
Décret / Code de la rue en France :
- Principe de respect du plus fort vis à vis du plus faible.
- Création des zones de rencontre.
- Double-sens cyclable dans les zones 30 et les zones de rencontre.

12 NOVEMBRE 2010
Décret :
- Nouvelles règles favorisant la traversée des piétons.
- Cédez-le-passage cycliste au feu.

2 JUILLET 2015
Décret PAMA :
- Généralisation double-sens cyclable si vitesse <= 30 km/h.
- Non obligation pour les cyclistes de rouler à droite.
- 135 € d'amende : stationnement très gênant sur aménagements cyclables, trottoirs etc.

17 AOÛT 2015
Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte : possibilité pour les maires d'appliquer pour leur ville une vitesse maximale inférieure à celle prévue par le code de la route «Ville 30».

24 DÉCEMBRE 2019
Loi d'orientation des mobilités / *LOM* :
- Interdiction de stationner 5m en amont des passages piétons.
- EDPM autorisés sur aménagements cyclables.

1980 — 2021

D'après L. Picado

Nous souhaitons remercier nos partenaires pour leur soutien sur ce projet : le Cerema — Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement — de Lille ainsi que l'association Rue de l'Avenir. Leur relecture et avis critique nous ont été précieux.

Merci également à nos adhérents Catherine Dhérent, Danielle Lohou et Vincent Philipps, pour avoir pris le temps de relire minutieusement ce travail. Leur point de vue a été très utile.

Plus globalement un grand merci à tous ceux qui ont contribué à l'élaboration de ce livret.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Cerema — CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN — www.cerema.fr

RUE DE L'AVENIR — www.ruedelavenir.com

Edité par l'association Droit au Vélo • ADAV • 5 rue Jules de Vicq, 59800 LILLE • Tél : 03 20 86 17 25 • info@droitauvelo.org • www.droitauvelo.org
Conception - Rédaction : Amandine Gabriels / Michel Anceau • Illustrations : Laurent Libessart • Maquette : Anne-Laure Bernard. Ont contribué à cet ouvrage : Anne-Marie Faure, Bertrand Deboudt, Catherine Dhérent, Danielle Lohou, Denis Moreau, Jean-Paul Camberlin, Judicaël Potonnec, Samuel Schepens, Vincent Philipps, Yannick Paillard. Imprimé par les Imprimeries DB Print. Tirage : 5 000 exemplaires. décembre 2021.

Crédits photo par page : 3 : DR • 5 : Dronepicr_Flickr • 6 : Creative Christians-unsplash • 7 : Zachary Kyra-derksen-unsplash • 8 : Cerema - ADAV • 12 : Hassan Anayi / unsplash - 13 : ADAV - Rue de l'Avenir • 14 : ADAV • 15 : Ville de Dunkerque • 18 : Cerema - ADAV • 20-21 : ADAV • 22 : ADAV • 24 : ADAV • 25 : Rue de l'Avenir • 28-29 : Cerema - ADAV • 30 : ADAV • 32 : ADAV • 36 : ADAV • 38 : Cerema • 40 : FaceMePLS -flickr (cc) - Vincent Philipps (cc) • 42-43 : ADAV • 44-46 : ADAV • 55 : David Marcu-unsplash •

Nos partenaires institutionnels

ADEME — Agence de la Transition Écologique
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE
Région Hauts-de-France
Hauts-de-France Mobilités
Nord — le Département est là
Pas-de-Calais — Le Département
MEL Métropole Européenne de Lille
Dunkerque Grand Littoral — Communauté Urbaine
Arras Communauté Urbaine
Valenciennes Métropole
Communauté d'agglomération du Boulonnais — www.agglo-boulonnais.fr
CAPSO — Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer
CALL — Communauté d'Agglomération Lens-Liévin
Communauté d'Agglomération Béthune-Bruay Artois Lys Romane
CCFI — Communauté de Communes Flandre Intérieure
Pévèle Carembault — Communauté de Communes
Ville de Lille
Bailleul — une ville à la campagne
LSB Saint-Laurent-Blangy
Ville de Grande Synthe
Saint Amand les Eaux — La cité thermale
Ville de Ronchin
Ville de Maubeuge
Marcq-en-Barœul — Un art de vivre
Villeneuve d'Ascq — Une ville en mouvement
Hazebrouck — La ville qui vous rassemble
Ville de Lens
Faches Thumesnil
Université de Lille

Ce guide est à destination de tout citoyen qui souhaiterait en savoir plus sur ses droits et devoirs dans l'espace public. Les différentes fiches de ce livret vous permettront de comprendre facilement et simplement l'évolution de la législation en faveur des modes de déplacements qui se développent, notamment la marche et le vélo.

Vous aurez ainsi toutes les clés en main pour pouvoir partager l'espace public avec les autres usagers en ayant une meilleure connaissance du code de la rue.

droitauvelo.org • 03 20 86 17 25

Réalisation : Droit au Vélo - ADAV, association régionale de défense des usagers du vélo qui existe depuis 1982, représentante de Rue de l'Avenir sur le territoire du Nord et du Pas-de-Calais. Fort de notre expertise en tant que cyclistes, nous travaillons pour augmenter la part des modes actifs dans les déplacements du quotidien.