

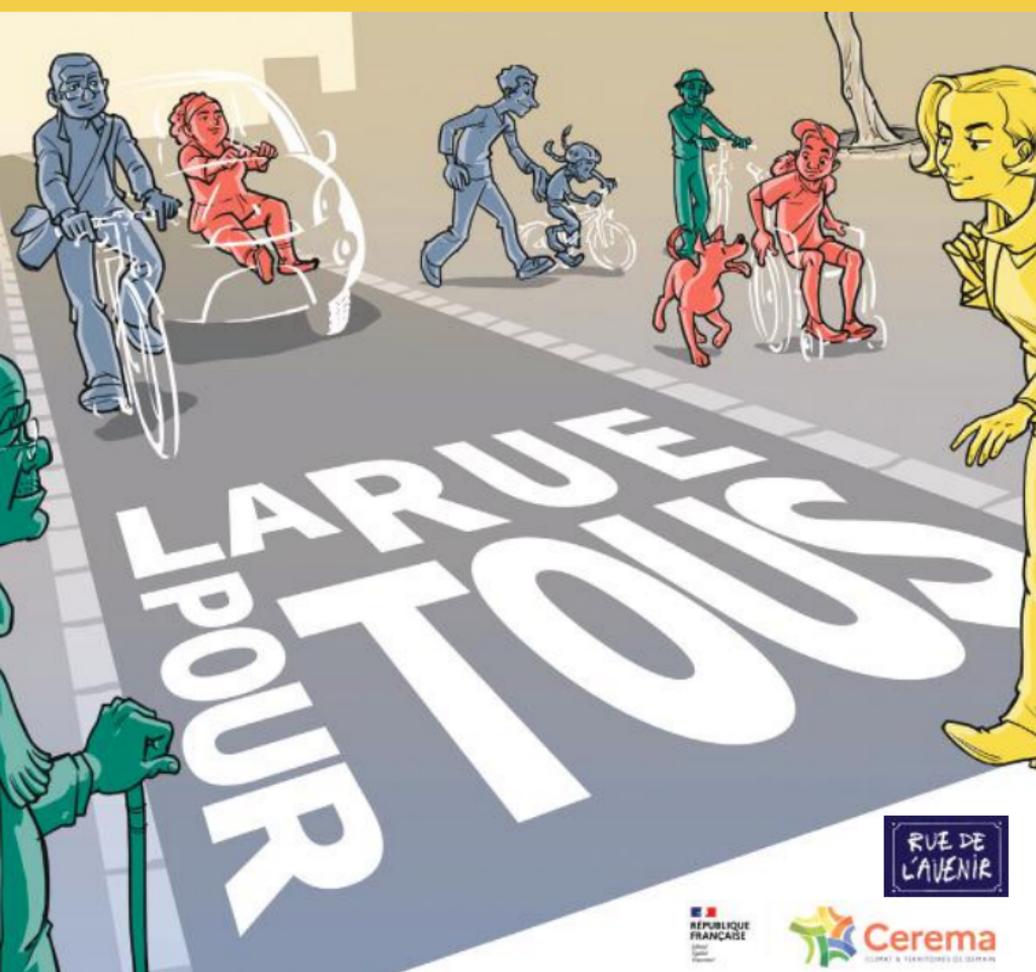
Droit au vélo - ADAV

Siège régional
5 rue Jules de Vicq
59800 Lille
Tél. 03 20 86 17 25
info@droitauvelo.org
www.droitauvelo.org



La Rue pour tous

Vers un espace public apaisé



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 mesures ont progressivement permis de faire évoluer ce code pour prendre en compte les changements de pratique, comme le développement des mobilités actives (marche, usage du vélo ou de la trottinette).

Le **décret du 30 juillet 2008** a intégré des nouvelles mesures dans le code de la route (principe de prudence à l'égard du plus vulnérable, zone de rencontre, double-sens-cyclable, etc.) et a permis un changement dans la manière de penser la place des usagers dans l'espace public.



La **pacification des villes** s'est donc opérée progressivement via des lois, décrets et arrêtés qui se sont succédés depuis 1990, jusqu'à la loi d'orientation des mobilités en 2019. L'un des objectifs de cette loi est de **développer la marche et le vélo** pour sortir de la dépendance à l'automobile et y proposer des alternatives.

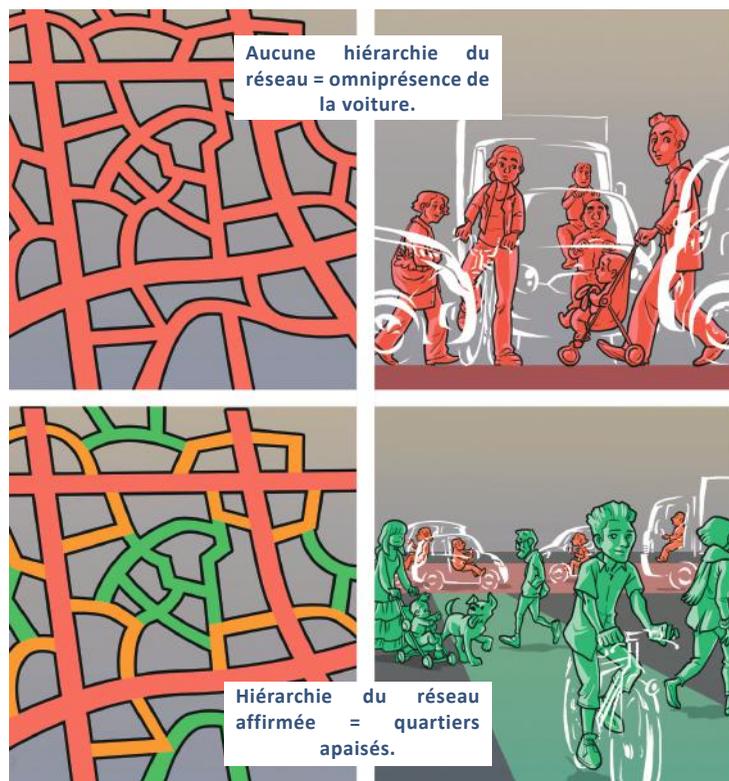
De plus en plus, il y a un glissement des espaces séparant les modes de déplacements vers des **espaces partagés** entre ceux-ci. Chaque usager doit être capable de comprendre quelle est sa **place dans l'espace public**, tout en sachant partager cet espace.



Planifier le partage de la rue

Les plans de mobilité, de circulation et de hiérarchisation du réseau **viaire** permettent d'**organiser les flux de déplacements** au sein d'une commune.

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

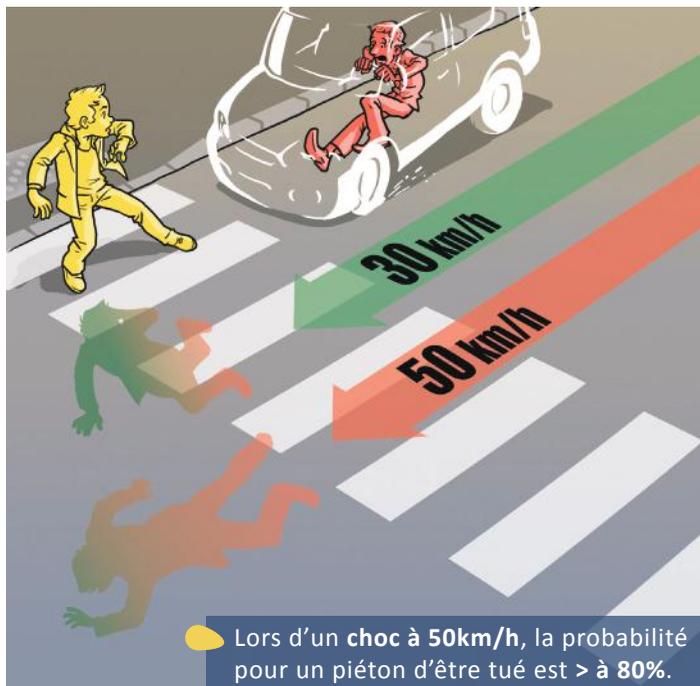


Un travail sur le plan de circulation permet d'orienter et de maintenir le trafic de transit sur les voiries principales (définies dans un plan de hiérarchisation). Cette hiérarchie du réseau empêche ainsi le trafic de transit d'emprunter les rues dédiées à la desserte comme celles des quartiers résidentiels. Cela contribue donc au **bien-être des habitants** en **favorisant les modes actifs** (marche, vélo, etc.).

Les zones apaisées

Les **zones de circulation apaisée** 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, bons pour la santé et l'environnement, tout en améliorant le cadre de vie.



- 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)

La zone 30



La **zone 30** est un espace dédié à la circulation de tous les usagers, la vitesse y est limitée à 30km/h.



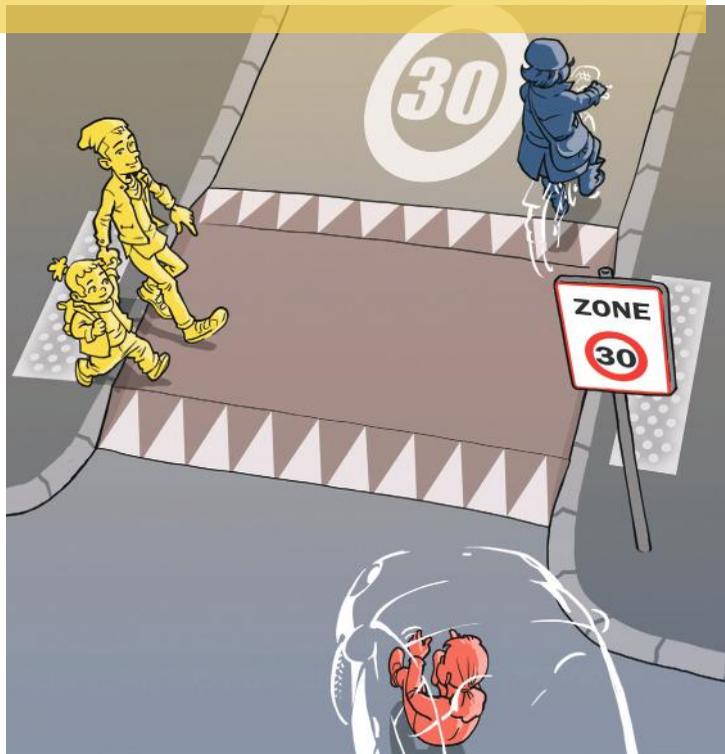
Je peux **traverser la chaussée** perpendiculairement où je le souhaite (en cas d'absence de passage piéton à moins de 50 mètres) et je reste attentif à mon environnement.



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



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 envers les piétons et cyclistes (décret 2008-754).



La zone de rencontre



La **zone de rencontre** est un espace dédié à la circulation de tous les usagers, la vitesse y est limitée à 20km/h. Les piétons y sont prioritaires sur les autres usagers.



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



Je peux rouler sur la chaussée dans les deux sens de circulation. Je **fais attention aux piétons**, en leur laissant 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, uniquement autorisé sur les emplacements aménagés.

L'aire piétonne



L'**aire piétonne** est un espace réservé à la circulation des piétons. Seuls les vélos et les véhicules ayant une autorisation spécifique (livraison, riverains, etc) sont autorisés à y circuler à l'allure du pas sans gêner les piétons.



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.



Sauf arrêté contraire, je peux circuler dans cette zone en double-sens. Je dois **circuler à la vitesse du pas** (<6km/h) **sans gêner les piétons** et je peux garer mon vélo sur les emplacements aménagés.



Je ne peux **pas y circuler ni y stationner**, sauf exception indiquée à l'entrée de la zone. Dans ce cas, je roule à la vitesse du pas (<6km/h) en laissant la priorité aux piétons et si je souhaite stationner, cela devra être temporaire sans gêner la circulation des piétons.



La sécurité du piéton

Le **décret de novembre 2010** vise à renforcer la **sécurité du piéton** lors de sa traversée ; tout conducteur de véhicule doit désormais **céder-le-passage au piéton** qui s'engage ou manifeste l'intention de traverser une chaussée.



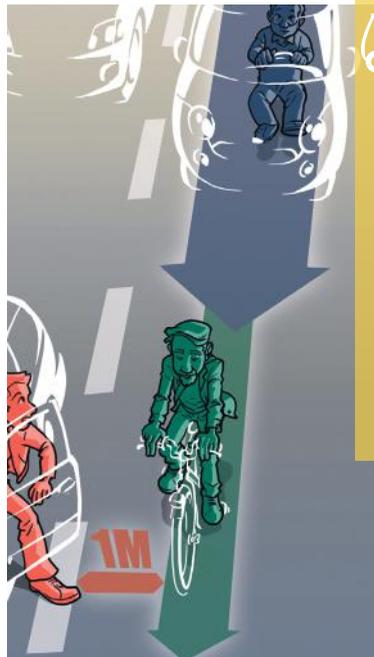
La loi d'orientation des mobilités de 2019 **interdit** désormais la mise en place de **stationnements de véhicules motorisés 5 mètres en amont des passages piétons**. Ce qui permet d'améliorer la **visibilité réciproque** des conducteurs et piétons lors des traversées de ces derniers.



S'écarter du bord à vélo



En agglomération, je roule à une distance d'au moins un mètre du bord droit (autorisation du décret PAMA, 2015). J'anticipe le comportement des autres usagers afin de ne pas me faire surprendre.



Si je dépasse un cycliste, je laisse une distance d'au moins 1m en agglomération et 1.5m hors agglomération. Lorsque je suis garé, pour éviter le risque d'emportière des cyclistes, je regarde dans mon angle mort avant d'ouvrir ma portière. Conducteur, j'ouvre ma portière « à la hollandaise », avec la main droite.

Dépasser un cycliste



Si je roule à deux cyclistes de front et qu'un véhicule manifeste l'intention de me dépasser, je me **place en file indienne**.



Si je dépasse un cycliste, j'ai la **possibilité de chevaucher une ligne continue en respectant la distance de sécurité**. Je le fais en m'assurant de bonnes conditions de visibilité, en vérifiant que la manœuvre est possible rapidement.



Le double-sens-cyclable

Le SAS vélo

Le **double-sens cyclable** (DSC) est une rue à double sens, dont un sens est réservé aux cyclistes.



Le **SAS vélo** est un aménagement réservé aux vélos. C'est une zone devant les feux de signalisation qui permet aux cyclistes d'attendre en sécurité au feu rouge.



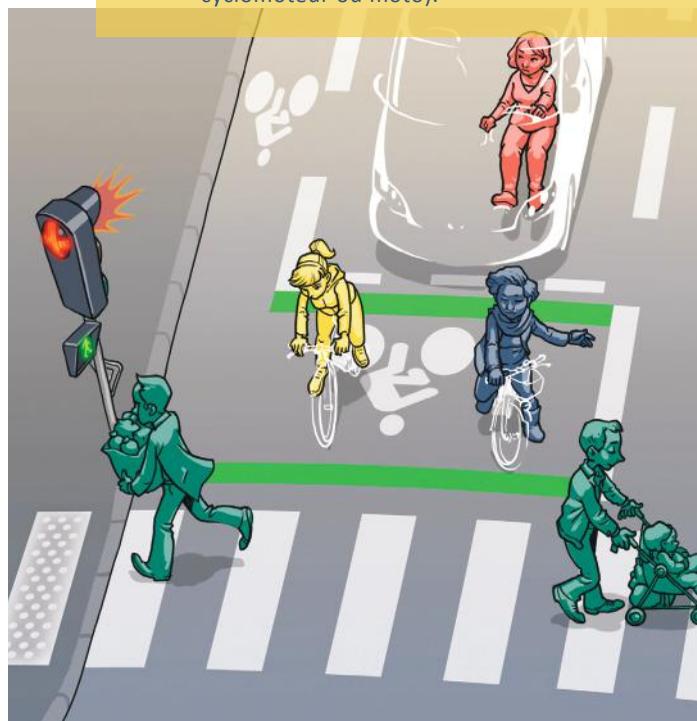
Je **n'utilise pas** le SAS vélo comme un passage piéton.



Je me positionne dans le SAS au feu rouge : à **gauche** si je compte tourner à gauche ou à droite si je souhaite continuer tout droit ou bien tourner à droite. Si je veux accéder au SAS et qu'il n'y a pas de bande d'accès à droite, alors je peux doubler par la gauche les véhicules arrêtés (si la circulation me permet de le faire en toute sécurité).



Je respecte la **ligne d'arrêt en amont du SAS** et je m'arrête devant celui-ci (que je sois en voiture, cyclomoteur ou moto).



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



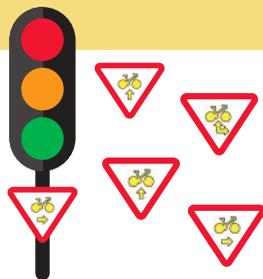
Je suis attentif aux piétons qui traversent et **vigilant aux intersections**. Le risque peut venir des usagers qui passent en ne regardant que du côté d'où viennent les voitures. Et si je roule dans le sens des véhicules motorisés, je roule bien à ma place à **droite de la chaussée** (et non pas à gauche, en contre-sens dans la bande).



Lorsque j'arrive à une intersection pour m'engager dans un double-sens cyclable, je **regarde bien des deux côtés avant de passer**. Si je conduis un deux-roues motorisé, j'emprunte uniquement le DSC dans le sens de circulation des véhicules motorisés.

Le Cédez-le-passage cycliste au feu

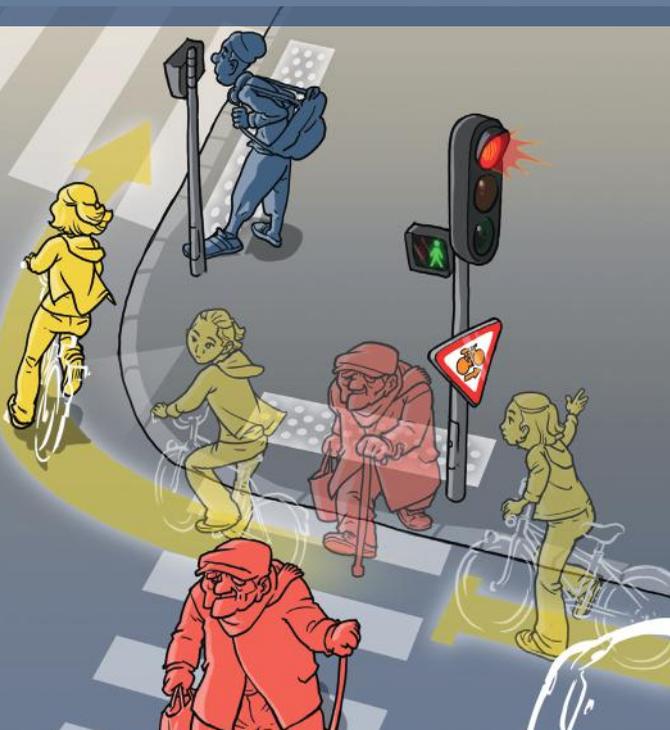
Le **cédez-le-passage cycliste** (CLPC) permet au cycliste de franchir le feu rouge sous condition de suivre le sens de la flèche indiquée et de céder le passage aux usagers prioritaires.



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

 En présence d'un panneau de CLPC, je peux passer au feu rouge en **respectant le sens indiqué et en laissant la priorité aux autres usagers** ayant le feu vert. Si je veux aller dans une autre direction que celle indiquée, alors j'attends que le feu passe au vert.

 Je me dois de **connaître ce panneau** afin de mieux comprendre le comportement des cyclistes à certains feux.



La Voie verte



La **voie verte** est une route réservée à la circulation des piétons, des cavaliers et des véhicules non motorisés (sauf vélos à assistance électrique et engins de déplacement personnel motorisé – type trottinettes électriques –).



 Je peux **circuler à plusieurs de front** et je partage l'espace avec les autres usagers.

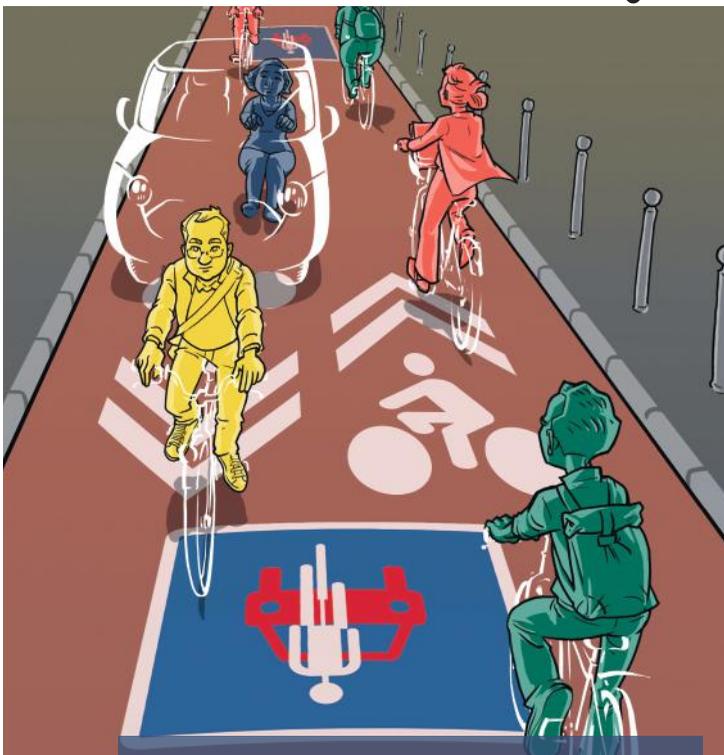
 Je peux circuler en partageant l'espace. Je fais **attention aux piétons** et je **régule ma vitesse** en fonction des autres usagers.

 Je m'engage sur la voie verte si un panneau m'y autorise. Je **partage l'espace** avec les autres usagers.

 Sauf autorisation spéciale (décret du 22/04/22), je ne circule pas sur les voies vertes. Je **redouble de vigilance aux intersections** avec les voies vertes.

La vélorue

La **vélorue** est une rue où la place du vélo est affirmée et dans laquelle les véhicules motorisés sont autorisés à circuler. C'est une rue où le flux de vélos est plus important que le trafic automobile.



Je **circule sur les trottoirs** et fais attention aux autres usagers venant des deux côtés de la rue avant de traverser.



Je suis autorisé à **rouler au milieu de la rue**. Je fais attention aux piétons et aux autres cyclistes que je croise ou dépasse.



Je **reste derrière le cycliste** si je n'ai pas l'espace nécessaire au dépassement (distance de sécurité 1m en agglomération).

La Chaussidou



La **chaussée à voie centrale banalisée** (CVCB ou Chaussidou) est une voie étroite sans ligne centrale. Elle comporte deux lignes de rives sur les côtés. Les véhicules motorisés circulent sur la voie centrale à double sens et les cyclistes sur les côtés délimités par les lignes de rive.



En ville, **quand il y a des trottoirs, j'y circule**, et non pas sur les espaces délimités par les lignes de rive. Hors agglomération, en cas d'absence de trottoir, je peux circuler sur ces espaces.



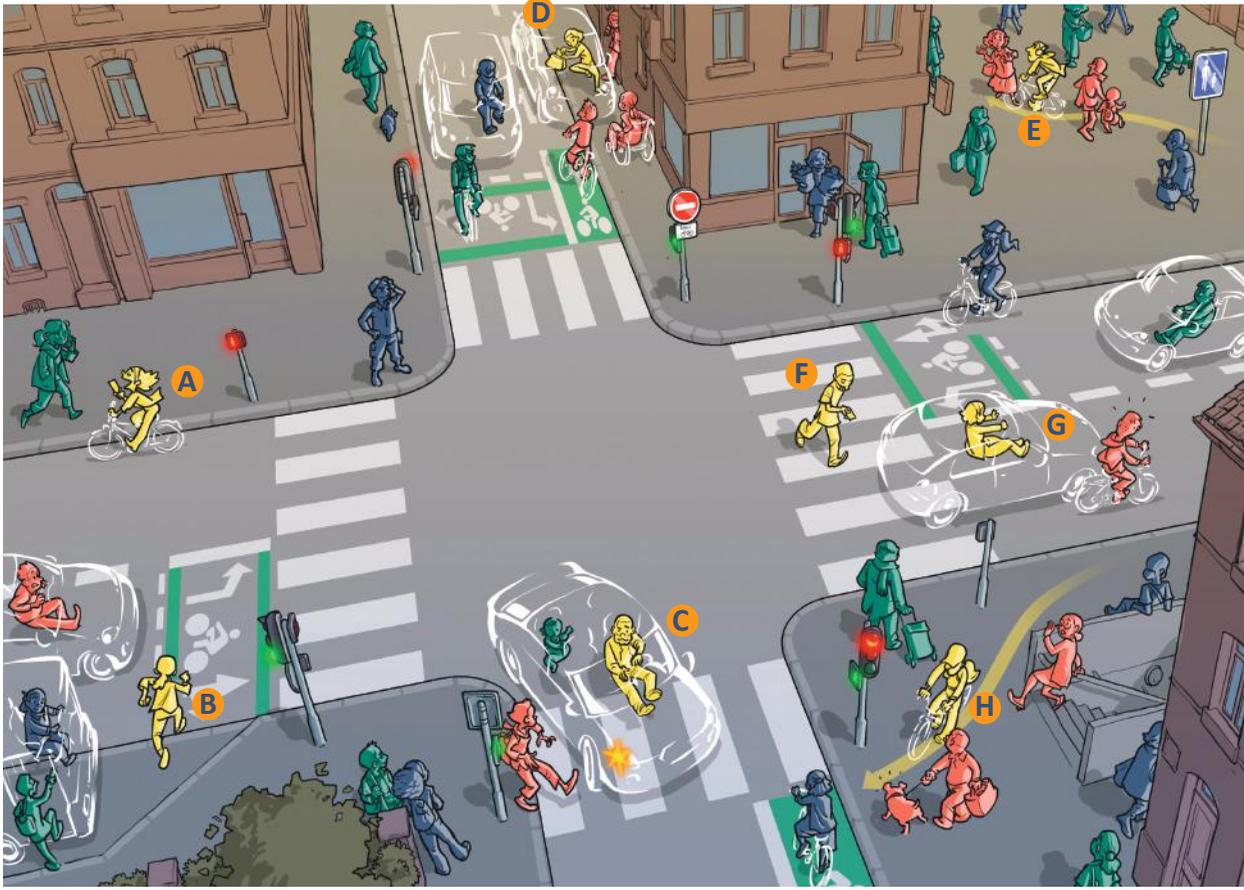
Je circule dans le **bon sens de circulation**, à droite de la chaussée, sur les espaces délimités par les lignes de rive.



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 droite, en vérifiant l'absence de cycliste ou à défaut en ralentissant.



Réussirez-vous à identifier les comportements verbalisables et les amendes associées ?



Solutions

- D** En voiture, je m'arrête ou je stationne sur les trottoirs, pistes et bandes cyclables (stationnement très gênant) = 135€
- E** A vélo, je roule à une vitesse excessive (dans une aire piétonne, je roule à l'allure du pas) = 35€
- F** A pied, je traverse sur un passage piéton au feu rouge = 4€
- G** En voiture, je dépasse dangereusement sans respecter l'intervalle de sécurité = 135€ (+ retrait de 3 points)
- C** En voiture, je ne respecte par le passage piéton ou je refuse la priorité au piéton lors de sa traversée = 135€ (+ retrait de 6 points sur permis)
- A** A vélo, j'utilise mon téléphone ou des écouteurs = 135€ d'amende
- B** A pied, je traverse dangereusement (sans tenir compte de la visibilité, distance et vitesse des véhicules), sans utiliser un passage piéton situé à moins de 50m = 4€
- H** A vélo, alors que j'ai plus de 8 ans, je circule sur le trottoir (hors pistes cyclables) = 135€

Rappel des équipements obligatoires du cycliste



Sur mon vélo, je dois avoir :

- deux **freins**,
- une **sonnette** audible à 50 m,
- une **lumière** et réflecteur **blanc** à l'avant,
- une **lumière** et réflecteur **rouge** à l'arrière,
- des **réflecteurs orange** sur roues et pédales.

Si je n'ai pas ces équipements sur mon vélo, je me mets en **insécurité** et je risque **17€** d'amende.



Les **équipements de sécurité complémentaires** :

- le **casque** : il est obligatoire en France pour les enfants de moins de 12 ans.
- le **gilet rétro réfléchissant** : il est obligatoire hors agglomération, par mauvaises conditions de visibilité (obscurité, pluie, neige, brouillard, etc.).

Modes actifs et engin de déplacement personnel

Les **modes actifs** sont l'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, vélo à assistance électrique - VAE, trottinette mécanique, etc).

Les **piétons** sont des usagers qui se déplacent à pied.

Sont assimilées aux piétons :

- Les personnes qui conduisent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirmes, 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.



Les **cyclistes** sont des usagers qui se déplacent sur un vélo (le vélo étant un véhicule ayant au moins deux roues et propulsé par l'énergie musculaire, y compris les VAE).

Les **engins de déplacement personnel (EDP)** regroupent des véhicules de petite dimension motorisés ou non motorisés :

- Engin de déplacement personnel non motorisé : trottinettes mécaniques, skateboards... , ils sont assimilés à des modes actifs.
- Engin de déplacement personnel motorisé (EDPM) : trottinettes électriques, gyropodes, hoverboards, monoroues, skates électriques, véhicules bridés à 25 km/h..., ils nécessitent une assurance, des équipements obligatoires (feux avant/arrière, etc.) et en agglomération, doivent circuler sur les pistes et bandes cyclables lorsqu'il y en a. Hors agglomération, leur circulation n'est autorisée que sur les voies vertes et les pistes cyclables, sauf dérogation de l'autorité investie du pouvoir de police.

Résumé

Ce flyer est à destination de tout citoyen qui souhaiterait en savoir plus sur la **place de différents usagers** (conducteurs, cyclistes, piétons) dans l'espace public, sur les **droits et devoirs de chacun** et sur l'évolution récente de la législation en faveur des modes actifs (marche et 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**, du fonctionnement des différents aménagements qui contribuent à une circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne...) et de l'intérêt de la généralisation du 30km/h en ville.



Pour plus d'informations, vous pouvez consulter le **livret complet** sur : <https://droitauvelo.org/La-rue-pour-tous>

Droit au Vélo - ADAV est une association régionale, née en 1982, qui a pour objet de promouvoir et faciliter les mobilités actives (la marche et le vélo) et de manière générale, tous les modes de déplacements respectueux de l'environnement comme moyens de circulation privilégiés et alternatifs à la voiture individuelle.

Forte de son expertise, elle travaille en concertation avec les principales collectivités du Nord et du Pas-de-Calais pour augmenter la part des modes actifs (marche, vélo, etc.) dans les déplacements du quotidien.



Elle co-anime avec l'association en savoir plus le Centre ressource régional en écomobilité - CREM - à l'échelle des Hauts-de-France : www.ecomobilité.org

Elle adhère et représente localement :

- la Fédération des Usagers de la Bicyclette qui représente les cyclistes du quotidiens au plan national : fub.fr

- l'Association Française des véloroutes et Voies Vertes : af3v.org

- Rue de l'Avenir qui milite au plan national pour des villes et des villages plus sûrs, plus solidaires et plus agréables à vivre et qui a contribué à la réalisation du livret "la Rue pour Tous" : ruedelavenir.com

