

LES PIÉTONS & LES CYCLISTES DANS L'ESPACE PUBLIC

Manuel pratique



Politique publique prioritaire, la sécurité routière a pour objectif essentiel de réduire l'accidentalité et le nombre de blessés et tués sur nos routes. L'implication constante et volontaire des services de l'État dans le Nord, et de ses partenaires, dont la Métropole Européenne de Lille fait activement partie, a permis de sauver des vies. Cependant, les efforts restent à maintenir.

Les modes de déplacement évoluent, avec notamment une part grandissante de cyclistes et d'utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisés (trottinette électrique, gyropode, etc). La Métropole Européenne de Lille aménage ses routes pour laisser plus de place à ces déplacements nouveaux. Le comportement des conducteurs de voiture doit donc s'adapter à ce partage de la route et les bons réflexes s'acquièrent dès l'apprentissage de la conduite.

En 2021, 382 accidents impliquant un usager vulnérable ont eu lieu sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille. 21 d'entre eux sont morts, dont 10 piétons et 2 cyclistes. Cela représente 61 % des accidents et 66 % des tués sur la MEL.

La mobilisation de l'ensemble des acteurs et des usagers de la route doit participer à une prise de conscience collective pour améliorer la lutte contre l'insécurité routière : l'espace public se partage et le non-respect des règles peut provoquer des drames, pour soi, pour ses proches, pour les autres.

Ce livret pédagogique a pour ambition de vous sensibiliser à des comportements responsables et respectueux des usagers. Je salue l'initiative de la Métropole Européenne de Lille et m'y associe.

Futurs automobilistes, il vous incombe de participer à un partage de voirie serein et sécurisé. C'est l'engagement de tous qui permettra de réduire les accidents sur les routes.

Georges-François Leclerc

Préfet de la région Hauts-de-France
Préfet du Nord

Pour faire le lien entre l'apprentissage du Permis de Conduire et l'ambition « Zéro blessé/Zéro tué sur la route » que la Métropole Européenne de Lille promet, j'ai souhaité que soit partagé aux futurs titulaires du permis B un livret pédagogique qui complétera la préparation à l'examen.

Il met l'accent sur la cohabitation des véhicules motorisés et des usagers vulnérables, notamment les piétons et les cyclistes. L'espace de la rue doit être celui du « vivre ensemble » où se conjuguent qualité de vie et mobilité pour tous ; où les différents usagers se côtoient quotidiennement et pour lesquels la sécurité est la priorité.

N'oublions pas que le meilleur réflexe sur la route est d'être attentif aux autres !

Aujourd'hui, 48% des déplacements font moins de 2 km sur le territoire métropolitain. Pour réduire la congestion et les embouteillages aux heures de pointe, le choix du type de véhicule est essentiel.

Vous trouverez également dans ce livret différentes informations sur les aménagements réglementaires réalisés par la MEL au titre de ses compétences Espaces publics, voirie et mobilité. Pour construire des alternatives pertinentes et faciliter les déplacements urbains sur son territoire, la Métropole Européenne de Lille, associée à des partenaires publics et privés, procède à des aménagements de voirie pour :

- fluidifier et réduire le trafic automobile;
- faciliter et sécuriser les déplacements à vélo et à pied et sur des engins de déplacement personnel;
- contribuer à faire évoluer les comportements.

Je tiens à remercier la Préfecture de la région Hauts-de-France ainsi que l'association Droit au vélo qui ont été associées à ce projet, afin d'apporter la rigueur réglementaire et l'expertise d'usages, essentielles à la pratique de la conduite et au respect des règles de la circulation.

Damien Castelain

Président de la Métropole Européenne de Lille

INTRODUCTION

Concevoir des espaces publics et des voiries accessibles est une obligation réglementaire. Mais au-delà des aménagements se pose la question de l'usage et de la pratique de chacun dans le respect du code de la route. Certains usagers sont plus susceptibles que d'autres de se retrouver en danger si la vigilance et les règles ne sont pas respectées par les usagers de la route, à savoir les piétons et les cyclistes.

De plus en plus de Métropolitains utilisent des modes de déplacement plus doux et respectueux de l'environnement, en relais ou en alternative de la voiture individuelle. C'est pourquoi de nouvelles pratiques et règles de circulation se développent, pour mieux tenir compte des usagers vulnérables et garantir la sécurité de tous.

Il ne s'agit pas d'opposer les modes, nous pouvons tour à tour être piétons, cyclistes ou conducteurs, suivant la distance que nous avons à parcourir et notre motif de déplacement. Se comprendre chacun, dans ses droits, ses devoirs et sa place dans l'espace public, c'est être garant de la sécurité routière.

De plus, évoquer la question des piétons, cyclistes et autres usagers vulnérables dans les auto-écoles est un entraînement pour le thème de l'Épreuve Théorique Générale (E.T.G.) et de l'épreuve de conduite du permis de conduire.

QUI SONT CES USAGERS VULNÉRABLES ?

Selon la Sécurité routière, « les usagers vulnérables sont les usagers de la route qui sont physiquement mal protégés en cas de collision, en comparaison des usagers motorisés à quatre roues et plus qui le sont ».

ON TROUVERA AINSI :

- les piétons, qui se déplacent en ville ou hors agglomération, ou qui traversent des axes routiers et s'exposent aux risques de la route.
 - les seniors qui n'ont plus les capacités physiques (visuelles, auditives, motrices et parfois cognitives) pour affronter, dans de bonnes conditions, les dangers de la circulation routière.
 - les enfants, qui n'ont pas encore les capacités physiques et psychologiques nécessaires pour analyser une situation de circulation et prendre les bonnes décisions au moment opportun.
 - les personnes en situation de handicap.
- les cyclistes qui doivent parfois emprunter des axes à grande circulation, lorsque l'espace réglementaire n'a pas pu permettre un aménagement type : piste cyclable ou bande cyclable.
- les cyclomotoristes et les motocyclistes qui sont aussi des usagers faiblement protégés.



À RETENIR

La principale règle à respecter sur la route est que la priorité va toujours au plus fragile. Ainsi, le piéton est plus vulnérable que le cycliste, qui est plus vulnérable que le deux-roues motorisé, qui est plus vulnérable que l'automobiliste...

COMMENT ADAPTER SA CONDUITE EN PRÉSENCE DE PIÉTONS ?

Le conducteur croisera davantage de piétons en agglomération qu'en dehors, toutefois les règles du Code de la Route sont les mêmes en ce qui concerne les piétons.

Il est obligatoire pour le conducteur de dépasser un piéton à 1 mètre en agglomération et à 1,5 mètre hors agglomération, si la configuration de la chaussée ne lui permet pas de respecter cette distance de sécurité, il doit s'arrêter et laisser passer le piéton avant de poursuivre sa route. **Même quand le piéton n'a pas la priorité, si celui-ci traverse hors passage piéton par exemple, le conducteur doit lui céder le passage, pour ne pas risquer de le blesser.**

Avec la loi d'orientation des mobilités, il n'est plus possible de proposer des places de stationnement pour les véhicules motorisés dans les 5 m en amont du passage piéton. Lorsque des véhicules sont stationnés sur ces places, cela crée des masques à la visibilité sources de danger. D'ici le 31 décembre 2026, ces stationnements devront être supprimés.

D'autre part, pour plus de sécurité, l'arrêté ministériel du 12 décembre 2018 donne la possibilité de tracer une ligne d'effet avant un passage pour piétons. Celle-ci indique aux automobilistes et autres usagers l'endroit où ils doivent s'arrêter.

Lorsque le conducteur se trouve à proximité d'un passage piéton, d'une zone piétonne, d'une zone limitée à 30 km/h ou encore d'un feu tricolore, il devra être vigilant aux piétons, car ceux-ci peuvent traverser de manière inopinée et surprendre le conducteur ; le risque d'accident est alors élevé. **Il est précisé dans l'article R415-11 du code de la route qu'il est obligatoire de céder le passage à un piéton engagé sur la chaussée, même si le feu piéton est rouge.**

**CODE DE LA ROUTE :
Ne pas céder le passage à un piéton est une infraction entraînant la perte de 6 points sur le permis de conduire, ainsi qu'une amende de 135 €.**

COMMENT ADAPTER SA CONDUITE EN PRÉSENCE DE CYCLISTES ?

Pour être considéré comme un cycliste, il faut obligatoirement être en mouvement sur son vélo. Un cycliste qui marche à côté de son vélo en le tenant à la main est considéré comme un piéton.

Les cyclistes doivent circuler sur la chaussée, à droite de celle-ci. Pour leur sécurité, il leur est recommandé de s'éloigner d'1 mètre du bord de la chaussée ou de la file de stationnement; cela leur permet d'éviter l'ouverture d'une portière ou un obstacle imprévu et de garder une marge de sécurité. En présence d'une bande ou piste cyclable, il est conseillé aux cyclistes de circuler dessus, cela n'est pas une obligation sauf si l'aménagement est signalé par un panneau rond d'obligation B22a.

Ils peuvent dans la majorité des cas, sur le territoire de la MEL, emprunter les voies de bus. En revanche, il leur est interdit de circuler sur le trottoir (sauf pour les enfants jusqu'à 8 ans avec une allure raisonnable). Les cyclistes ont également le droit de circuler sur des aires piétonnes à condition de ne pas gêner les piétons qui s'y trouvent et en adoptant la vitesse du pas.

Les cyclistes doivent obligatoirement indiquer leur intention de changer de direction en tendant le bras et la main dans la direction souhaitée et en faisant un geste de la main.

Lorsqu'ils circulent la nuit, il leur est vivement conseillé de porter un gilet réfléchissant et d'avoir les dispositifs

réfléchissants obligatoires sur leur vélo, afin d'être vus par les autres usagers de la route. En cas de visibilité réduite, le vélo doit également être équipé d'un feu avant et d'un feu arrière (qui a la même fonction que les feux de position sur les véhicules).

Les sanctions pour un véhicule qui dépasse dangereusement un cycliste, en cas de refus de priorité, sont :

- contravention de 4ème classe (135 €).
- 3 points en moins sur le permis de conduire.
- Le contrevenant encourt également la peine complémentaire d'une suspension de permis de conduire pour une durée de 3 ans au plus.

En cas de dépassement en agglomération, il est obligatoire de laisser un mètre de distance entre son véhicule et le cycliste. Cette distance est portée à 1 m 50 hors agglomération.

Hors agglomération, le cycliste doit éviter de rouler trop près de l'accotement pour éviter les ornières, prendre les virages serrés à droite, car les voitures ne le voient qu'au dernier moment.

CONSEIL

en tant que conducteur, ouvrez votre portière avec votre main droite après un contrôle visuel pour vérifier qu'un cycliste n'est pas entrain d'arriver.



**LES
AMÉNAGEMENTS
RÉGLEMENTAIRES
SUR LE TERRITOIRE
DE LA MÉTROPOLE
EUROPÉENNE
DE LILLE**

LA ZONE 30

—
Aménagée dans une rue ou un ensemble de rues, la zone 30 impose aux automobilistes une vitesse limitée à 30 km/h. Elle est développée à proximité des commerces, écoles... Elle a pour objet d'améliorer la cohabitation entre tous les usagers de l'espace public et facilite les modes de transport non motorisés sans bannir pour autant l'automobile.

COMMENT ÇA MARCHE ?

Les usagers sont informés de leur entrée en zone 30 par une signalétique verticale et un aménagement au sol.



Ce panneau, en entrée de zone, indique que la rue est à sens unique pour les véhicules motorisés. Il signale aussi que les cyclistes peuvent y circuler dans les deux sens sauf exception.



Aux carrefours, le principe général est la règle de la priorité à droite afin de modérer la vitesse. L'aménagement de chicanes, d'écluses ou de surélévations - plateaux, dos d'âne et coussins - incite les automobilistes à respecter la limitation de vitesse. En fin de zone 30, l'automobiliste n'a pas la priorité. La présence d'un feu ou d'un stop l'en informe.



**Comment je me positionne
en tant qu'automobiliste, motocycliste
ou cyclomotoriste ?**

- Je ne dois pas rouler à plus de 30 km/h.
 - Je suis prudent vis-à-vis des piétons
et des cyclistes.
 - Je cède la priorité au piéton engagé
sur la chaussée.
-

LA ZONE DE RENCONTRE

—
Aménagée sur une rue ou un ensemble de rues, une place..., la zone de rencontre est un espace partagé entre tous les usagers. Elle s'applique aussi bien à des zones résidentielles qu'à des zones fortement fréquentées par les piétons comme les gares ou les centres-villes.

COMMENT ÇA MARCHE ?



Aux carrefours, le principe général est la règle de la priorité à droite afin de modérer la vitesse. En fin de zone de rencontre, l'automobiliste n'a pas la priorité. La présence d'un feu ou d'un stop l'en informe.



Situé en entrée de zone, le panneau indique que la rue est à sens unique pour les véhicules motorisés.

Il signale aussi que les cyclistes peuvent y circuler dans les deux sens. Dans les zones de rencontre, les espaces réservés, tels que les trottoirs, n'existent pas.

ELLE IMPOSE LE RESPECT DE TROIS RÈGLES :

la priorité aux piétons,



la limitation de vitesse à 20 km/h,

le stationnement autorisé uniquement sur les emplacements matérialisés



Comment je me positionne en tant qu'automobiliste, motocycliste ou cyclomotoriste ?

- Je ne dois pas rouler à plus de 20 km/h.
 - Je ne dois stationner que sur les emplacements prévus à cet effet.
 - Je cède la priorité aux piétons et je suis prudent face aux cyclistes qui peuvent circuler à double sens.
-

L'AIRE PIÉTONNE





Aménagée dans des secteurs pourvus d'activités de proximité (commerces, hyper-centre...), l'aire piétonne est un espace réservé aux piétons. Les vélos peuvent y circuler, à l'allure du pas. La circulation et le stationnement des véhicules motorisés sont interdits, sauf exception indiquée par un panneau : livraison, desserte de garage...

COMMENT ÇA MARCHE ?



En règle générale, les aires piétonnes sont aménagées sans différence de niveau : on ne distingue pas la chaussée du trottoir. Les piétons et les cyclistes peuvent dès lors se déplacer librement sur la totalité de cette zone. Lorsque les livraisons y sont autorisées, les conducteurs doivent rouler à très faible allure pour respecter la priorité des piétons.

Récapitulatif

	ZONE 30	ZONE DE RENCONTRE	AIRE PIÉTONNE
	Trottoir	Prioritaire	Prioritaire
	Chaussée (ou possibilité de double sens cyclables)	Priorité aux piétons	priorité aux piétons. Allure au pas (4km/h)
	Circulation et stationnement autorisés	Circulation et stationnement sur zone aménagée	non
	30 KM/H	20 KM/H	AU PAS (4KM/H)



Comment je me positionne en tant qu'automobiliste, motocycliste ou cyclomotoriste ?

- Je ne peux pas circuler et stationner dans l'aire piétonne sauf exception précisée à l'entrée de la zone : desserte de commerces, accès à des garages privés... Priorité aux usagers vulnérables sur la totalité de l'espace.
 - Le stationnement ne peut être que temporaire et ne devra pas gêner le cheminement piétonnier.
-

LA BANDE CYCLABLE

—
Il s'agit d'une voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies et aux trottinettes électriques homologuées et dont la vitesse est limitée à 25 km/h. Les cyclomoteurs peuvent, à de rares exceptions, y être autorisés si la signalisation le précise ; mais cela reste déconseillé du fait d'un différentiel de vitesse trop élevé.



COMMENT ÇA MARCHE ?

Sa signalisation est identique à celle des pistes cyclables, soit un panneau rond quand elle est obligatoire, soit un panneau carré quand elle est facultative.

C'est un aménagement où les cyclistes ont parfois la sensation de se sentir moins protégés, mais qui leur donne plus de visibilité dans les intersections.

Comment je me positionne en tant qu'automobiliste, motocycliste ou cyclomotoriste ?

- Je sais que je ne dois pas rouler sur la bande cyclable, ni m'y stationner même pour quelques instants. Une seule exception est autorisée lors du passage de la collecte des ordures ménagères, seul le camion-benne peut y circuler et s'y arrêter dans le cadre de ses missions.



LA PISTE CYCLABLE

—
Une piste cyclable est une chaussée réservée aux vélos et aux trottinettes électriques homologuées et dont la vitesse est limitée à 25 km/h. Les cyclomoteurs peuvent, à de rares exceptions, y être autorisés si la signalisation le précise mais cela reste déconseillé du fait d'un différentiel de vitesse trop élevé.

COMMENT ÇA MARCHE ?

Elle peut être soit à sens unique, lorsqu'elle existe de chaque côté de la route, soit à double sens. Les pistes cyclables sont, comme les bandes, rarement obligatoires et le plus souvent facultatives.

C'est l'aménagement cyclable idéal pour les routes dont la vitesse est supérieure ou égale à 50 km/h ; en effet, il met les cyclistes à l'abri de la circulation rapide et des véhicules lourds. En revanche, il est parfois moins adapté lorsqu'il y a beaucoup d'intersections car les cyclistes sont moins visibles. Il est toutefois plébiscité par les cyclistes qui s'y sentent plus en sécurité.

Les pistes cyclables sont obligatoires pour les engins de déplacement personnel motorisés en agglomération (type trottinettes électriques) dans le cadre de la Loi LOM.

Les piétons ne circulent pas sur une piste cyclable sauf s'il ne leur est pas possible d'utiliser les emplacements qui leur sont réservés, ou en l'absence de ceux-ci.



Comment je me positionne en tant qu'automobiliste, motocycliste ou cyclomotoriste ?

- **Je sais que je ne roule pas sur la piste cyclable**
 - **et je ne m'y stationne pas, même pour quelques instants.**
-

LA VOIE-BUS AUTORISÉE AUX VÉLOS

COMMENT ÇA MARCHE ?

L'espace public est souvent contraint et des solutions de « cohabitation » entre le transport collectif et le vélo sont nécessaires. **Ainsi, les voies bus sont, sauf en de rares exceptions, autorisées aux vélos.**



Elles sont indiquées aux cyclistes par un panonceau M4d1 avec un vélo apposé sous le panneau bus. Elles sont parfois élargies pour permettre le dépassement des vélos, notamment lorsqu'une séparation physique empêche le dépassement en empruntant les autres voies.



L'autorisation donnée aux cyclistes de circuler sur les couloirs bus est plus souvent indiquée verticalement par la mention « véhicules autorisés », et très souvent rappelée par la signalisation horizontale.

Si une voie de bus est non autorisée aux vélos, c'est parce qu'ils risquent d'être pris en « sandwich » entre la circulation générale et la circulation des bus, ce qui est dangereux pour les cyclistes. De plus, les voies de bus à contresens de la circulation générale ne sont jamais autorisées pour les cyclistes, quand elles ne sont pas assez larges pour permettre le dépassement d'un cycliste.



BON À SAVOIR

Lorsqu'un automobiliste ou un motard circule sur une voie de bus, il commet une infraction au code de la route. En cas de contrôle de police, il encourt une contravention de 4^{ème} classe et une amende de 135€ qui n'entraîne aucun retrait de point sur le permis de conduire. Ce type d'infraction peut également être constaté par un dispositif de vidéo verbalisation.

CÉDEZ-LE-PASSAGE POUR LES CYCLISTES AU FEU ROUGE

—
Il autorise le cycliste à franchir le feu rouge sans marquer l'arrêt, sous réserve de céder le passage aux autres usagers, notamment aux piétons qui traversent.

COMMENT ÇA MARCHE ?



Le cédez-le-passage cycliste est matérialisé par un panneau de signalisation accroché au mât du feu tricolore.

Il permet la baisse du temps de trajet pour le cycliste.



Ces panneaux autorisent les cyclistes à franchir le feu rouge (uniquement pour la direction indiquée par la flèche sur le panneau), après avoir cédé le passage aux piétons et aux véhicules ayant le feu vert.



LE DOUBLE SENS CYCLABLE

—
Anciennement appelé « contresens cyclable », l'aménagement de double sens cyclable favorise le partage de la rue et encourage l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail, pour les loisirs... Il permet aux cyclistes d'éviter de longs détours ou de disposer d'une alternative à des axes de circulation à fort trafic.

COMMENT ÇA MARCHE ?

Suite à des évolutions du Code de la route, le double sens cyclable est la règle générale dans les rues à sens unique aménagées en zone 30, en zone de rencontre, en aire piétonne et sur les voies limitées à 30 km/h.

Il peut être aussi réalisé dans des rues à sens unique limitées à 50 km/h, matérialisé par une bande ou piste cyclable. Ce panneau signale aux automobilistes que sur cette rue à sens unique, les cyclistes peuvent rouler dans les deux sens.

Attention : S'il vient d'être installé, il faut avoir à l'esprit que c'est un changement d'habitude pour les automobilistes et les riverains et qu'un temps d'adaptation est nécessaire.

LES PANNEAUX SIGNALÉTIQUES

Il convient d'être attentif aux panneaux de signalisation qui accompagnent le double sens cyclable. À l'approche d'un carrefour, les automobilistes et les cyclistes doivent être particulièrement vigilants.

CONDITION PARTICULIÈRE DE CIRCULATION



Cyclistes à double sens

Le panneau situé à l'entrée de la rue en sens unique signale la possibilité de croiser des cyclistes en sens inverse.



Arrivée sur une voie avec un double sens cyclable

il y a une pré-signalisation indiquant l'arrivée de cyclistes venant de la gauche.

Les voies successivement abordées sont figurées de bas en haut.



Sens interdit à tous véhicules excepté les cycles

Les panneau et panonceau sont placés à l'extrémité d'une voie dont un sens est réservé aux cyclistes.



Défense de tourner à droite excepté pour les cyclistes

La rue est empruntée uniquement dans un seul sens par les automobilistes

LE DOUBLE SENS CYCLABLE

Comment je me positionne en tant qu'automobiliste, motocycliste ou cyclomotoriste ?

- Je sais que j'adapte ma vitesse dans les zones 30 (30 km/h) et dans les zones de rencontre (20 km/h). Je roule normalement sur ma droite, je croise les cyclistes sur ma gauche.
- Quand la largeur de la voie le permet, je sais que les dépassements sont autorisés et doivent être réalisés avec prudence, dès lors qu'aucun cycliste n'arrive de face.
- Dans une agglomération, je sais qu'une distance d'un mètre doit être respectée pour doubler un cycle. Je ralentis et je suis attentifs à l'approche d'un carrefour au sol ou lors d'un croisement.
- Je sais que je dois être vigilant lors des ouvertures de portières ou de sorties de stationnement.
- Je roule avec prudence en début et fin de tronçon, dans les intersections et les virages.



ASTUCE

Ouvrez la portière « conducteur » de la main droite et penser à tourner la tête pour vérifier qu'un cycliste n'est pas proche.

A SAVOIR

Les doubles sens sont réservés aux vélos mais sont interdits aux « deux-roues » motorisés : cyclomoteurs, scooters, motos...

LE SAS VÉLO

—
Le sas vélo est un espace réservé aux cyclistes au niveau d'un feu tricolore, matérialisé par un ou plusieurs pictogrammes vélos.

COMMENT ÇA MARCHE ?

Il permet aux cyclistes de se positionner devant les véhicules lorsque le feu est rouge. Le sas vélos est uniquement réservé aux cyclistes ; les deux-roues motorisés (motos, cyclomoteurs...) y sont interdits.

Les cyclistes sont en effet mieux vus grâce à ce positionnement devant les véhicules arrêtés au feu.

LES AVANTAGES

Pour le cycliste :

- Être mieux vu des voitures en évitant certaines situations à risque, comme le risque d'accrochage d'un cycliste par un poids lourd ou une voiture qui tourne à droite.
- Bien se positionner sur la chaussée (pour effectuer, par exemple, des manœuvres de tourne-à-gauche).
- Démarrer avant les voitures et mieux s'insérer dans la circulation.
- Éviter de respirer les gaz d'échappement et mieux se stabiliser dans l'attente du feu vert. Le sas vélo assure la sécurité des cyclistes autant que leur confort aux intersections.

Pour le piéton :

- Les piétons y trouvent aussi un avantage : perçu comme une zone tampon entre les véhicules motorisés et le passage piéton, il leur permet d'être mieux vus lors de leur traversée, notamment par les grands véhicules (bus, camions).



CODE DE LA ROUTE

L'infraction peut entraîner une amende de 135€ (minorée à 90 € si paiement rapide) et un retrait de 4 points. Depuis le 1^{er} janvier 2017, la vidéo verbalisation s'applique également aux sas vélos pour un automobiliste ne le respectant pas.

LA CHAUCIDOU

—
L'appellation Chaucidou, c'est la contraction de : **CHA**ussée pour les **CI**rculations **DOU**ces ou appelée également « chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) ».

COMMENT ÇA MARCHE ?

La ligne blanche de séparation centrale des sens de circulation est supprimée pour réduire l'espace à une voie centrale unique (entre 3 m et 4 m de large), afin que les véhicules ne puissent plus s'y croiser sans avoir à se déporter ponctuellement sur les lignes de rives latérales matérialisées. Des voies latérales mixtes sont ainsi créées avec des lignes de rives de part et d'autre de la voie centrale. Ce type d'aménagement est recommandé jusque des vitesses autorisées à 70 km/h et pour des trafics inférieurs à 4.000 véhicules/jour.

À l'inverse des bandes cyclables, les véhicules motorisés sont autorisés à empiéter sur le marquage au sol ponctuellement, lorsque la situation le nécessite.

Ces chaussées à voie centrale banalisée sont encore peu présentes sur le territoire national ; elles ne sont néanmoins pas cantonnées spécifiquement à certains types de voies et peuvent se retrouver aussi bien en milieu urbain qu'en milieu rural. La disposition de ce type de voie est spécialement adaptée aux routes étroites, dont la configuration ne permet pas l'implantation de bandes ou de pistes cyclables.



AUTRE CAS DE FIGURE

Les bandes suggérées : il y a des situations où la voie est plus large et les voitures peuvent se croiser. À ces endroits, le marquage axial séparant les voies circulées est effacé et des rives colorées sont mises en oeuvre. Le principe de fonctionnement reste le même que la chaucidou.

LA TRAJECTOIRE MATÉRIALISÉE

—
La trajectoire matérialisée pour les cyclistes donne la possibilité aux gestionnaires de voirie d'indiquer au sol une direction conseillée au cycliste, en lui permettant de circuler hors de la zone d'ouverture des portières des automobiles en stationnement.

COMMENT ÇA MARCHE ?

Ces marquages ne sont pas obligatoires, mais ils permettent d'éviter des confusions entre cyclistes et automobilistes lors de croisement d'itinéraires structurants

Un marquage au sol spécifique composé de logos vélos, chevrons, flèches peut être installé sur des carrefours notamment en contiguïté de passage pour piétons, des giratoires ou des voies à sens unique





LA VÉLORUE

—
Il s'agit, dans une rue où la vitesse est modérée, de donner une priorité relative aux cyclistes sur le trafic motorisé.

COMMENT ÇA MARCHE ?

La Vélorue n'est aujourd'hui pas réglementée en France, mais expérimentée dans différentes villes (dont Lille). Le cycliste se positionne au milieu de la voie et la voiture reste derrière le cycliste. Pour cela, la position du cycliste est matérialisée au milieu de la chaussée à l'aide d'un marquage spécifique, constitué de la figurine vélo et d'un double chevron.

Cette typologie d'aménagement est adaptée aux rues à très faible trafic (desserte locale) et les cyclistes y ont priorité absolue sur le trafic automobile.

Les voitures et autres véhicules à moteur y sont autorisés. La vitesse maximale autorisée est fixée à 30 km/h, voire moins.



LA VÉLORUE

VÉLORUE

Dans cette rue,
je reste derrière
les cyclistes



LES CARREFOURS À SENS GIRATOIRE

—
La MEL expérimente la priorité aux vélos sur des carrefours à sens giratoire très fréquentés par les automobilistes. Même si dans les faits 9 automobilistes sur 10 laissent la priorité aux cyclistes, ce ne sera désormais plus une question de bonne volonté, mais une obligation du Code de la Route selon la signalisation en place.

COMMENT ÇA MARCHE ?

Avant de s'insérer dans le giratoire ou en sortant de celui-ci, l'automobiliste devra céder le passage aux vélos roulant sur le pourtour du giratoire. Une signalétique spécifique avec des cédez-le-passage pour les automobilistes et la matérialisation de la continuité des aménagements cyclables est installée.



LE CODE DE LA ROUTE ACCUEILLE DE NOUVELLES SIGNALISATIONS ROUTIÈRES

—
De nouvelles signalisations routières sont entrées en vigueur le 6 juillet 2022 dans le Code de la route. Ces mesures visent à sécuriser la traversée des piétons, clarifier le déplacement des cyclistes et mieux indiquer les distances de sécurité dans les tunnels.

LE FEU MIXTE PIÉTON-CYCLE



Celui-ci pourra être utilisé quand une piste cyclable se trouve parallèle à un passage piéton au niveau de la traversée d'une voie. Ce feu intègre un visuel de vélo rouge ou vert à l'image du « bonhomme rouge » ou « bonhomme vert » pour indiquer aux cyclistes qu'ils doivent respecter le feu piéton. Il permet de clarifier les règles de traversées des cyclistes sur ce type de configuration.

LE DÉCOMPTEUR DE TEMPS AUX PASSAGES PIÉTONS

Cette signalisation indique le temps d'attente avant de pouvoir traverser le passage piétons puis le temps imparti pour effectuer la traversée du passage piétons.



Plus d'informations : <https://www.interieur.gouv.fr/actualites/communiqués/feu-piéton-cycliste-compte-a-rebours-pour-traverser-distances-de-sécurité>

QUIZZ

1 - En quelle année, le code de la route a-t-il fêté ses 100 ans ?

- A - 2001
- B - 2011
- C - 2021

2 - Quels sont les usagers vulnérables ?

- A - Les piétons
- B - Les cyclistes
- C - Les conducteurs de voiture
- D - Les passagers de voiture
- E - Les motards
- F - Les conducteurs de poids lourds

3 - Quel usager de la route est toujours prioritaire ?

- A - Le piéton
- B - Le cycliste
- C - Le piéton et le cycliste

4 - Depuis 1975, où doivent être situés les enfants de moins de 10 ans dans une voiture ?

- A - À l'avant de la voiture
- B - Dans tous les cas, à l'avant ou à l'arrière de la voiture
- C - À l'arrière de la voiture, devant en cas d'installation d'un siège enfant dos à la route, devant si les sièges arrières sont momentanément inutilisables ou occupés par des enfants de moins de 10 ans

5 - Le contrôle technique est-il obligatoire ?

- A - Oui, depuis 1992
- B - Non

6 - Depuis quand la vitesse est-elle limitée à 50km/h en agglomération et le port de la ceinture pour tous les passagers obligatoire ?

- A - 1953
- B - 1973
- C - 1990

7 - Quel est le matériel de présignalisation obligatoire dans une voiture ?

- A - Un gilet de sécurité rétro-réfléchissant
- B - Un gilet de sécurité rétro-réfléchissant et un triangle

8 - Les véhicules de collecte des ordures ménagères sont-ils autorisés à circuler et s'arrêter sur les bandes cyclables pour les opérations de collecte ?

A - Oui

B - Non

9 - Doit-on céder le passage à un piéton engagé sur la chaussée même si le feu est rouge ?

A - Oui

B - Non

10 - Qui est responsable du port de la ceinture des passagers mineurs du véhicule ?

A - Le conducteur uniquement pour les personnes de moins de 18 ans

B - Le mineur

11 - Comment un cycliste à pied, est-il considéré ?

A - Comme un cycliste

B - Comme un piéton

12 - Une trottinette électrique peut-elle circuler sur une piste cyclable ?

A - Oui

B - Non

13 - A quelle distance doit-on dépasser un piéton en agglomération :

A - 1 m

B - 1,5m

C - 2 m

14 - Dans une zone 30, les cyclistes peuvent-ils circuler dans les deux sens ?

A - Non

B - Oui sauf disposition contraire

15 - En tant qu'automobiliste puis-je circuler ou stationner dans une aire piétonne ?

A - Non, sauf exception précisée à l'entrée de la zone : desserte de commerces
accès à des garages privés

B - Oui

16 – Depuis quelle année, des radars mobiles peuvent-ils être intégrés à des voitures banalisées ?

A – 2010

B – 2013

C – 2016

17 – La conduite sans permis, est-elle un délit ?

A – Oui

B – Non

18 – Depuis quelle année, des pictogrammes indiquent l'impact des médicaments sur la conduite ?

A – 1999

B – 2004

19 – Puis-je reprendre la route après un accident vasculaire cérébral (AVC) ?

A – Oui

B – Non

C – Sous conditions

20 – En tant que cycliste, ai-je le droit de circuler dans une aire piétonne ?

A – Non, c'est strictement interdit

B – Oui, c'est autorisé sans condition

C – Oui, mais à condition de rouler à allure du pas (4km/h) et de laisser la priorité aux piétons.

21 – Quels sont les équipements obligatoires pour un conducteur d'EDP motorisé ?

A – Les feux de position avant et arrière

B – L'avertisseur sonore

C – Le système de freinage

D – L'assurance responsabilité civile

E – L'équipement rétro-réfléchissant la nuit ou visibilité insuffisante

F – La vitesse limitée à 25 km/h

G – Réflexion arrière et latérale

22 – Où doit circuler le conducteur de trottinette SANS MOTEUR ?

A – Sur le trottoir, car il est assimilé à un piéton (en dessous de 4km/h)

B – Sur la chaussée

C – Sur les aménagements cyclables

23 - Que signifient les panneaux suivants ?

A - Chemin obligatoire pour piétons

B - Passage pour piétons surélevés dans 50 m

C - Accès interdit aux piétons

D - Entrée d'aire piétonne

E - Passage pour piétons imminent

F - Passage pour piétons dans 50 m

G - Fin de chemin obligatoire pour piétons

H - Endroit fréquenté par les enfants (souvent à proximité d'une école)

I - Sortie d'aire piétonne



RÉPONSES QUIZZ

01 : C

02 : A, B et E

03 : A

04 : C

05 : A

06 : C

07 : B

08 : A

09 : A

10 : A

11 : B

Un cycliste qui marche à côté de son vélo en le tenant à la main est considéré comme un piéton et n'est donc plus tenu d'obéir aux règles du code de la route s'adressant exclusivement aux cyclistes (R412-34).

12 : A

Les pistes cyclables sont obligatoires pour les engins de déplacement personnel motorisés en agglomération (type trottinettes électriques) dans le cadre de la Loi LOM.
www.vie-publique.fr/loi/20809-loi-du-24-decembre-2019-dorientation-des-mobilites-lom

13 : A

Il est recommandé au conducteur de dépasser un piéton à un mètre en agglomération et à 1,5 mètre hors agglomération

14 : B

15 : A

16 : B

17 : A

18 : A

19 : C

Seul un contrôle médical réalisé par un médecin agréé pourra déterminer si l'état de santé du conducteur permet le maintien ou non de son permis de conduire.

20 : C

21 : A, B, C, D, E, F, G

22 : A

23 : A-6, B-2, C-4, D-8, E-5, F-1, G-7, H-3, I-9

LEXIQUE

Poids lourd

Véhicule automobile destiné au transport des charges lourdes ou volumineuses de PTAC (poids total autorisé en charge) supérieur à 3,5 t.

Voiturette

Voiture légère de faible encombrement et d'une cylindrée de 50 cm³ au maximum et dont la vitesse n'excède pas 45 km/h

Chicane

Elle consiste en un décalage de l'axe de la chaussée avec une déflexion significative de la trajectoire et un déport latéral supérieur à 2 m. Leurs fonctions consistent à réduire les vitesses pratiquées en rompant l'alignement de la chaussée. Le cas échéant, cette rupture peut permettre l'aménagement de voies de tourne à gauche ou de place de stationnement.

Écluse

elle consiste en un rétrécissement de chaussée bidirectionnelle en une seule voie de circulation, imposant ainsi le passage d'un véhicule à la fois. C'est cette contrainte qui oblige les véhicules venant dans le sens opposé au véhicule engagé à ralentir, voire s'arrêter.

EDPM

Ce sont les engins de déplacement personnel motorisés, type trottinettes électriques, monoroues, gyropodes, hoverboards...

Ralentisseur

Les ralentisseurs de type coussins et plateaux sont des aménagements de modération de la vitesse en agglomération comportant une surélévation de la chaussée.

Plateaux

Il s'agit d'un type de ralentisseur. Pour les plateaux, un marquage par des triangles blancs contigus est réalisé sur les rampes, sur toute la largeur de la chaussée. La base d'un triangle est de 0,7 m et se situe au pied de la rampe. Le triangle s'étend sur toute la longueur de celle-ci.

Dos d'âne

il s'agit d'une bosse créée naturellement sur la chaussée et signalée aux différents usagers de la route par le biais de panneaux, afin qu'ils adaptent leur allure en s'en approchant.

Coussins

Chaque coussin est signalé par un ensemble de 3 triangles blancs contigus, réalisés sur la partie montante du coussin et axé sur celui-ci. La base d'un triangle est de 0,5 m. Le triangle s'étend sur toute la longueur de la rampe. Les pointes des triangles sont dirigées dans le sens de la circulation.



Retrouvez les plaquettes éditées par la MEL sur le lien :
[www.lillemetropole.fr/votre-metropole/competences/cadre-de-vie/
amenagement-despaces-partages](http://www.lillemetropole.fr/votre-metropole/competences/cadre-de-vie/amenagement-despaces-partages)

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

2 boulevard des Cités Unies
CS 70043
59040 Lille Cedex
T. +33 (0)3 20 21 22 23

■ lillemetropole.fr

