

## Les stationnements « très gênants »

<p><b>sur les passages piétons</b></p>	
<p><b>sur les 5.00 m précédant les passages piétons (y compris en pleine voie)</b></p> <p><i>Cette règle ne s'applique pas sur les places matérialisées.</i></p>	
<p><b>sur les trottoirs</b></p>	
<p><b>sur les bandes et pistes cyclables, ou sur les voies vertes</b></p>	
<p><b>devant les bouches d'incendie</b></p>	

**devant les bandes d'éveil  
et de vigilance, prévues  
pour les personnes mal  
voyantes.**



**devant les feux ou  
panneaux, lorsque le  
gabarit peut les masquer**



**Ainsi que :  
sur les voies bus,  
sur les places de  
stationnement réservées  
aux personnes porteuses  
de handicap ou aux  
transports de fonds**

Crédits photos Cérema et CIDUV

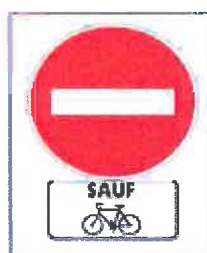
## Le double sens cyclable (DSC) devient la règle générale dans toutes les voies à sens unique limitées à 30km/h ou moins

Le double sens cyclable existe depuis 2008 pour les rues en sens unique situées en zones 30, ou en zone de rencontre. Il n'existe pas pour :

- les aires piétonnes
- les voies simplement limitées à 30 Km/h

L'expérience de ces 6 années a confirmé tout l'intérêt de cette règle. Il s'agit maintenant de la généraliser.

### Le DSC



B1 + m9v2

éventuellement complété par



Avant juillet 2015	Extension au 1 <sup>er</sup> janvier 2016

### Rappel de quelques règles inchangées

- Exceptionnellement, les maires qui ne souhaitent pas généraliser les DSC sur des routes limitées à 30 km/h, ou moins, devront d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2016 prendre un arrêté de police de la circulation justifiant cette décision. Cela se traduit par l'absence de panneau « sauf vélo » sous le panneau « sens interdit ».

- Le Maire peut aussi autoriser le DSC dans des voies limitées à 50 km/h ou plus.

*Pour contourner l'esprit du décret du 30 juillet 2008, généralisant les DSC dans les zones à circulation apaisée, certains maires avaient transformé leurs « zones 30 » en « voies limitées à 30 ». Ils devront d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2016, prendre un arrêté de circulation justifiant les raisons pour lesquelles ils s'opposent à simplifier la vie des cyclistes, tout en apaisant la circulation sur ces voies.*

## Les cyclistes autorisés à circuler à une distance suffisante des voitures en stationnement

L'ouverture inopinée des portières des voitures en stationnement est la première cause d'accidents en ville pour les cyclistes. Pourtant, le code de la route n'autorisait pas les vélos à s'éloigner du bord droit de la chaussée.

**En ville, sur les voies où la vitesse est limitée à 50km/h ou moins, il est désormais permis aux cyclistes de circuler à une distance suffisante des voitures en stationnement.** Le message délivré depuis longtemps dans les vélos-écoles est aujourd'hui conforme à la règle.

Crédit photo Jacques Robin sécurité-routière-plus.com



### Règles de dépassement des cyclistes qui roulent à « distance suffisante » des voitures stationnées

- En ville, **il est obligatoire de laisser 1,00 m entre son véhicule et le cycliste qu'on dépasse.** Un cycliste a un encombrement de 1,00m, et circule à environ 1,00m des voitures en stationnement.

**Conséquence pratique :** dans les voies à sens unique de moins de 5,0 m de largeur «roulable», entre trottoirs et stationnement, les voitures ou les Poids Lourds qui suivent un cycliste doivent donc attendre derrière lui.

- Par ailleurs, dans les voies à double sens et lorsque la visibilité le permet, **il est possible de chevaucher la ligne blanche continue pour effectuer le dépassement d'un cycliste.**



**Circuler à distance suffisante des véhicules en stationnement permet aussi d'éviter d'autres dangers**

Crédit photo Cérema



**Dépasser en sécurité en chevauchant la ligne continue**

Crédit photo bouger autrement à Blois

## Introduction de la trajectoire matérialisée pour les cyclistes

Grâce à cette modification réglementaire, les gestionnaires de voirie peuvent indiquer au sol une trajectoire « conseillée ». Ce nouveau marquage, qui sera précisé par l'arrêté interministériel sur la signalisation (publication cet été) sert de repère pour les cyclistes et les autres usagers.

La trajectoire matérialisée n'introduit aucune contrainte supplémentaire pour les usagers. Elle étend, notamment en sortie de double sens cyclable, la possibilité de rendre les feux piétons applicables aux cyclistes.

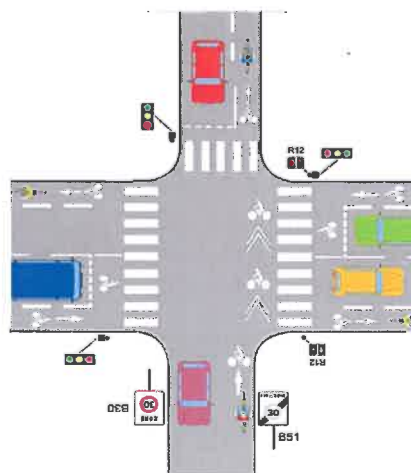


Crédit photos Cérema

La « trajectoire » est également intégrée parmi les dispositifs permettant l'utilisation des feux « piétons » par les cyclistes. Cela était déjà le cas pour les pistes cyclables qui longent un passage piéton.

Sur le schéma ci-contre, la trajectoire est matérialisée en sortie du double sens cyclable. Le cycliste, en bas à droite, ne pourra franchir le carrefour que lorsque le feu destiné aux « piétons » situé à l'extrémité du passage piétons sera vert.

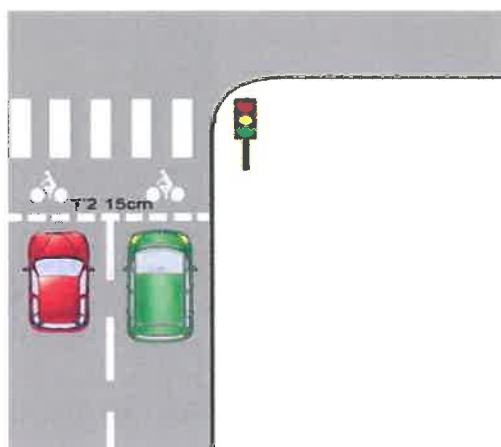
L'avantage de ce dispositif est qu'il permet d'économiser la mise en place d'un feu spécifique supplémentaire pour le cycliste.



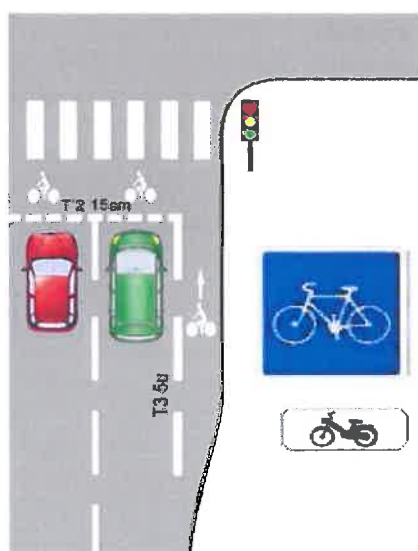
## Les sas pour vélos aux feux rouges sont désormais interdits aux cyclomoteurs

Les sas pour les vélos sont les espaces que les villes aménagent devant les feux rouges. **Ils permettent aux cyclistes, dont la vitesse et la stabilité sont faibles, d'être mieux perçus au démarrage, par les automobilistes et les poids lourds.** Les sas facilitent le positionnement à gauche, pour les cyclistes souhaitant tourner à gauche, leur évitant par ailleurs de trop respirer les gaz d'échappement.

Depuis plusieurs années les cyclomoteurs sont interdits sur les pistes cyclables. **A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016, la règle générale est l'interdiction du sas aux cyclomoteurs qui, du fait de leur puissance, ne souffrent pas des mêmes problèmes de stabilité.** Il en sera de même pour les chaussées à voie centrale banalisée.



Toutefois, dans certains carrefours, les maires pourront autoriser leur accès aux cyclomoteurs :





## Un nouvel aménagement en ville : la « chaussée à voie centrale banalisée »

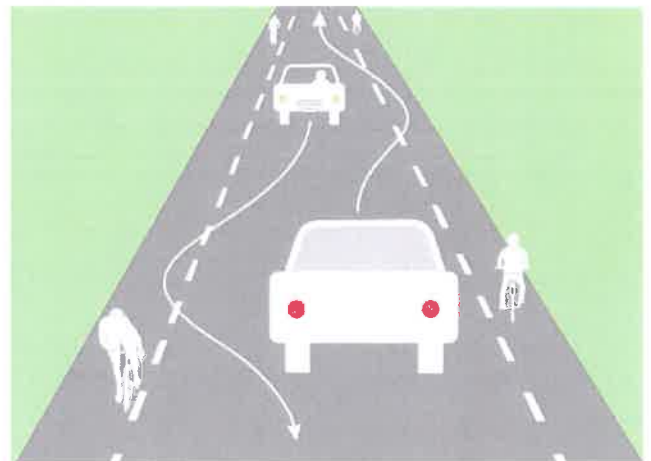
Parfois, la rue est trop étroite pour aménager deux voies de circulation ainsi que des aménagements cyclables.

**La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) consiste à mettre en place des accotements, délimités par une ligne de rive discontinue, sur lesquelles les cyclistes trouvent naturellement leur place.**

Pour les autres véhicules, l'espace restant au centre est trop étroit pour qu'ils puissent se croiser sans empiéter sur la rive. Ils **doivent donc ralentir, et emprunter tout ou partie de cette rive, après avoir pris soin de vérifier qu'il ne s'y trouve pas de cycliste.**



Crédit photo Cerema : accotement



ligne de rive

voie centrale

