

« Une voirie pour tous »  
**Partageons la rue**

18

brèves pédagogiques  
pour améliorer la sécurité  
des déplacements en ville  
et mieux protéger les plus  
fragiles : les piétons et les  
cyclistes



[Télécharger les brèves](#)



**UNE VOIRIE POUR TOUS**  
Rues et espaces publics à vivre

« Une voirie pour tous »  
Partageons la rue



© Cerema

## Ville 30, un lieu où la circulation est apaisée

Une ville est une « ville 30 » lorsque la vitesse limite autorisée est de 50 km/h (ou plus) sur moins de 30 % des voiries urbaines. C'est donc, dans ce cas, le 30 km/h ou moins (aire piétonne, zone de rencontre, voie verte) qui constitue la norme et est le plus répandu.

L'objectif est de rééquilibrer les usages dans l'espace public au profit des piétons et des cyclistes afin de transformer les rues en des espaces publics plus conviviaux.

## • LE SAVIEZ-VOUS ?

La ville 30 améliore le cadre de vie et renforce la convivialité dans les espaces publics ; elle s'accompagne d'un ensemble de mesures variées (modification du plan de circulation, aménagements cyclables, piétons, voies réservées aux transports collectifs) qui influent sur la mobilité (choix de mode de déplacement, volume de trafic non motorisé et motorisé).

Elle permet de diminuer le nombre d'accidents et leur gravité, car la probabilité de choc mortel avec un piéton est beaucoup plus faible. Enfin, par le report des trajets en voiture vers des modes décarbonés, elle améliore la qualité de l'air et limite les nuisances sonores.



## LES RÉFLEXES À ADOPTER

La ville 30 est une large zone 30 étendue, adaptons donc nos comportements.

➤ **Automobilistes, conducteurs de poids lourds, de deux-roues motorisés et cyclistes**, ralentissons, prenons le temps d'observer les abords de la chaussée et arrêtons-nous pour laisser traverser les piétons. Soyons attentifs aux priorités à droite, souvent plus fréquentes dans ces secteurs.

➤ **Cyclistes et piétons**, utilisons ces lieux plus sûrs et plus agréables !

POUR EN SAVOIR PLUS  
[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)



« Une voirie pour tous »  
Partageons la rue



Zone 30

En zone 30, comme son nom l'indique, la vitesse est limitée à 30 km/h. Les rues sont aménagées en cohérence avec cette limitation. Elles comportent des trottoirs pour les piétons et une chaussée où cohabitent les autres usagers.

En présence d'un trafic motorisé important ou de forte pente, on sépare les cyclistes et les conducteurs d'EDPM\* des autres véhicules. Toutes les rues sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'EDPM\*, sauf rares exceptions.

\*EDPM : engins de déplacement personnel motorisés (trottinette électrique, etc.)

## • LE SAVIEZ-VOUS ?

En abaissant la vitesse de 50 à 30 km/h, on diminue de façon considérable le nombre et la gravité des accidents. Le risque de mortalité suite à un choc à 30 km/h est six fois moins élevé qu'à 50 km/h. Les zones 30 rendent ainsi les rues plus sûres, notamment pour les enfants, les personnes âgées ou les cyclistes.



Le bruit est aussi réduit, ce qui améliore le confort de tous, particulièrement des riverains. La circulation est plus fluide, avec moins d'accélérations inutiles. L'aménagement facilite les traversées piétonnes, ce qui permet de limiter le marquage des passages piétons.

Notre cadre de vie devient plus convivial, plus attractif, ce qui développe la qualité de vie du quartier.

## LES RÉFLEXES À ADOPTER

**En zone 30, adaptons nos comportements.**

➤ **Automobilistes, conducteurs de poids lourds, de deux-roues motorisés et cyclistes**, ralentisons, prenons le temps d'observer les abords de la chaussée et arrêtons-nous pour laisser traverser les piétons, qui sont prioritaires dans les traversées en tous points de la zone 30 (sauf si un passage pour piétons est marqué à moins de 50 m). Soyons attentifs aux priorités à droite, fréquentes dans ces secteurs.

➤ **Cyclistes et piétons**, utilisons ces lieux plus sûrs et plus agréables.

POUR EN SAVOIR PLUS  
[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)





## Zone de rencontre

La zone de rencontre définit un espace de circulation ouvert à tous les modes de déplacements, où les piétons sont prioritaires (sauf vis-à-vis des tramways) et peuvent circuler librement partout. Les véhicules s'adaptent au rythme des piétons et peuvent en leur absence atteindre au maximum la vitesse de 20 km/h. Le stationnement des véhicules motorisés est fortement limité, voire supprimé, et n'est possible qu'aux emplacements prévus.

Toutes les rues sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'EDPM\* sauf rares exceptions.

\*EDPM : engins de déplacement personnel motorisés (trottinette électrique, etc.)

## • LE SAVIEZ-VOUS ?

Le terme « rencontre » a été choisi pour qualifier une zone où tous les usagers sont amenés à cohabiter dans un respect mutuel. En ces lieux, proposer un espace unique où les différents usagers se déplacent librement permet de créer un espace ouvert qui invite les piétons à l'utiliser dans sa totalité.



Rues commerçantes animées, ruelles des quartiers historiques, lieux de vie des centres-bourgs, mais aussi rues plus calmes en zones résidentielles, ou encore pôles multimodaux à forte affluence piétonne, sont parmi les lieux propices à ce type d'aménagement.

## LES RÉFLEXES À ADOPTER

En zone de rencontre, partageons l'espace, réapprenons à vivre ensemble.

- **Automobilistes, conducteurs de deux-roues motorisés, d'EDPM\* et cyclistes**, nous sommes admis dans un espace d'abord dédié aux piétons et aux riverains. Gardons à l'esprit que les piétons sont prioritaires quelle que soit la direction de leur déambulation; il n'y a plus de notion de traversée de rue ou de trottoir.
- **Piétons**, nous avons la possibilité de déambuler sur la chaussée, mais sans bloquer volontairement les voitures.

POUR EN SAVOIR PLUS  
[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)



« Une voirie pour tous »  
Partageons la rue



L'aire piétonne  
Piétons d'abord !

L'aire piétonne est un espace de déambulation, de détente et d'animation à l'intérieur duquel le piéton a une priorité absolue (sauf vis-à-vis des tramways). Les véhicules autorisés à y circuler doivent adapter leur comportement, notamment la vitesse au pas (sauf pour les tramways), pour maintenir cette priorité piétonne.

Seuls les véhicules de dessertes locales sont autorisés (riverains, livraisons, services publics, transports collectifs, etc.).

## • LE SAVIEZ-VOUS ?

Le stationnement est interdit sauf pour les cyclistes, mais leur stationnement ne doit pas entraver la libre circulation des piétons. Les cyclistes et conducteurs d'EDPM\*, peuvent circuler à double sens dans toutes les rues, à l'allure du pas.

Une rue peut être une aire piétonne permanente ou temporaire (entrée/sortie d'école, événements, période estivale...). Dès la fin de la temporalité piétonne, les règles de circulation habituelles sont rétablies.



## LES RÉFLEXES À ADOPTER

- **Automobiliste, livreurs, cyclistes, conducteurs d'EDPM\***, circulons à l'allure du pas ; la priorité absolue est aux piétons.
- **Piétons**, approprions-nous l'espace ! L'objectif de l'aire piétonne est simple : redonner de l'espace à la vie du quartier (animations, commerces, etc.) et rendre la rue aux usagers non-motorisés.

\*EDPM : engins de déplacement personnel motorisés (trottinette électrique, etc.)

Pour en savoir plus  
[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)





## Mieux identifier les zones à priorité piétonne : le marquage d'animation

Dans les zones de rencontre et les aires piétonnes, le marquage d'animation renforce la légitimité des piétons à se déplacer sur l'ensemble de l'espace public, notamment quand l'aménagement de l'espace reste « routier ».

Ce marquage renforce la lisibilité de ces zones à priorité piétonne.

## • LE SAVIEZ-VOUS ?

Les motifs du marquage d'animation sont libres, mais doivent se différencier des signaux routiers pour éviter toute confusion (couleurs notamment).

La présence des marquages d'animation cherche à interpeller tous les usagers et affirme la priorité du piéton.

Les piétons perçoivent qu'ils peuvent cheminer sur la chaussée et les conducteurs qu'ils doivent adapter leur comportement et leur céder la place.



## LES RÉFLEXES À ADOPTER

➤ **Automobilistes, livreurs, deux-roues motorisés, cyclistes et conducteurs d'EDPM\***, ici les piétons peuvent circuler sur la chaussée ; ils sont prioritaires. Soyons attentifs et patients.

➤ **Piétons**, n'hésitons pas à circuler sur la chaussée pour nos déplacements, sans pour autant y stationner et bloquer la circulation des véhicules.

POUR EN SAVOIR PLUS  
[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)



« Une voirie pour tous »  
Partageons la rue



© Stéphane Autran

## Un piéton veut traverser : je lui cède le passage

Plus qu'une courtoisie, c'est une obligation... Tout conducteur est tenu de céder le passage au piéton qui manifeste clairement son intention de traverser la rue (en respectant les règles qui sont les siennes) ou qui s'engage dans la traversée d'une chaussée.

Cette règle vient compléter le principe de prudence, également inscrit dans le Code de la route, qui indique que tout conducteur doit faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables. Une façon d'exprimer que le plus protégé (par sa carrosserie) doit faire attention aux plus fragiles (piéton, cycliste).



## • LE SAVIEZ-VOUS ?

Un conducteur, qui dans les conditions citées, refuse de céder le passage à un piéton encourt une amende de 135 € et un retrait de 6 points du permis.

Selon une étude du Cerema (FLAM), en 2015, sur les 389 piétons tués, 227 traversaient la chaussée (59%).

### LES RÉFLEXES À ADOPTER

➤ **Automobilistes, conducteurs de poids lourds, de deux-roues motorisés et cyclistes**, ralentissons à l'approche de piétons présents sur les trottoirs ou les accotements susceptibles de traverser, d'autant plus s'il y a une traversée piétonne aménagée.

➤ **Piétons**, avant de nous engager, positionnons-nous de façon visible au bord de la chaussée et adoptons une posture montrant que nous sommes désireux de traverser. Vérifions que les conditions de visibilité, la distance et la vitesse d'approche des véhicules nous permettent de traverser sans risque. N'oublions pas de regarder de chaque côté, y compris si la rue est à sens unique, car elle peut être à double sens pour les cyclistes.

POUR EN SAVOIR PLUS  
[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)



« Une voirie pour tous »  
Partageons la rue



## La traversée suggérée

© Cerema

La traversée suggérée est une traversée aménagée pour les piétons, sans recours au marquage réglementaire du passage piéton.

Elle vise à guider les piétons qui le souhaitent sans introduire d'obligation d'utilisation\*\*. La réglementation liée à l'accessibilité des traversées doit être prise en considération : abaissé de trottoir (si différence de hauteur entre trottoir et traversée), bande d'éveil de vigilance. Un changement visuel de la chaussée participe à leur visibilité. Les traversées suggérées sont principalement utilisées en zone 30.

\*\* Les piétons sont tenus d'utiliser, lorsqu'il en existe à moins de 50 mètres, les passages piétons classiques pour traverser la chaussée.

## • LE SAVIEZ-VOUS ?

Cette traversée laisse le piéton libre de traverser où il le désire. Elle sert de guidage pour le piéton s'il le souhaite.

Le stationnement et l'arrêt d'un véhicule au droit des bandes d'éveil de vigilance (à l'exception de celles qui signalent le quai d'un arrêt de transport public) sont interdits (135 euros d'amende).

## LES RÉFLEXES À ADOPTER

- **Piétons**, avant de nous engager, positionnons-nous de façon visible et adoptons une posture montrant que nous sommes désireux de traverser. Vérifions que les conditions de visibilité, la distance et la vitesse d'approche des véhicules nous permettent de traverser sans risque. N'oublions pas de regarder de chaque côté.
- **Automobilistes, conducteurs de poids lourds, de deux-roues motorisés, d'EDPM\* et cyclistes**, ralentissons et cédons le passage aux piétons, prêts à traverser : ce sont des usagers vulnérables.

\*EDPM : engins de déplacement personnel motorisés (trottinette électrique, etc.)

POUR EN SAVOIR PLUS  
[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)



« Une voirie pour tous »  
Partageons la rue



## Le trottoir traversant

Le trottoir traversant est une continuité du trottoir au niveau d'une intersection avec une rue non prioritaire. Il assure ainsi une parfaite continuité du cheminement des piétons (et des cyclistes le cas échéant).

À l'inverse du passage piéton où le piéton traverse la chaussée, sur le trottoir traversant, c'est le véhicule qui traverse le trottoir. Ce dispositif renforce la priorité du piéton. Le véhicule doit aussi céder le passage à tout autre véhicule qui circule sur la voie principale.



## • LE SAVIEZ-VOUS ?

Le trottoir traversant est un trottoir comme un autre, il fonctionne comme le franchissement de trottoir lorsque l'on sort d'une parcelle privée ou d'un garage.

Un véhicule qui franchit un trottoir traversant doit le faire à la vitesse du pas, sans gêner ni mettre en danger les piétons qui restent prioritaires sur leur trajectoire.

La continuité de la piste cyclable en intersection peut être assurée en l'adossant à un trottoir traversant.

### LES RÉFLEXES À ADOPTER

➤ **Piétons**, c'est le trottoir qui se prolonge et la chaussée qui est interrompue, continuons notre chemin tout en restant vigilant.

➤ **Conducteurs**, nous allons traverser un trottoir, nous devons donc donner la priorité absolue aux piétons. Une fois le trottoir traversant franchi, nous devons céder la priorité à tous les véhicules qui circuleraient dans la rue que nous nous apprêtons à rejoindre.

POUR EN SAVOIR PLUS  
[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)





Le stationnement ou l'arrêt (même pour 30 secondes, même partiellement) sur un trottoir, sur une traversée piétonne (passage pour piéton ou traversée suggérée), 5 mètres avant un passage piéton, sur une bande ou une piste cyclable, sur une voie verte, met en danger les piétons et les cyclistes. Ces derniers doivent alors contourner l'obstacle dans un contexte non prévu.

Ces stationnements sont interdits et passibles d'une amende de 135 euros qui peut s'accompagner d'une mise en fourrière du véhicule.

## • LE SAVIEZ-VOUS ?

Ces pratiques encore trop présentes peuvent induire des situations aux conséquences graves.

Une personne mal-voyante, par exemple, se retrouve désorientée ; une autre en fauteuil roulant est stoppée dans son cheminement. Un enfant, une personne âgée ou un adulte avec une poussette, se retrouve contraint de contourner le véhicule en descendant sur la chaussée et s'expose ainsi au trafic routier dans un espace où il n'est pas attendu, avec un risque d'accident.

De même pour un cycliste qui est obligé de s'écartez de sa bande cyclable.

## LES RÉFLEXES À ADOPTER

➤ **Automobilistes ou livreurs**, optons pour davantage de prudence et de respect vis-à-vis des piétons et des cyclistes. Respectons toujours le trottoir, les traversées piétonnes et les aménagements cyclables pour faciliter et sécuriser les déplacements de tous.

➤ **Automobilistes ou livreurs**, mieux vaut nous arrêter en pleine voie quitte à bloquer une voie de circulation « classique » (la majorité des véhicules motorisés, tels que les voitures, sont dotés d'une carrosserie offrant une certaine protection).

POUR EN SAVOIR PLUS  
[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)





## Pas d'arrêt ou de stationnement motorisé en amont des passages piétons

S'arrêter ou stationner à moins de cinq mètres en amont du passage piéton réduit la covisibilité entre les conducteurs de véhicules et les piétons manifestant leur intention de traverser la chaussée. Cette infraction est passible d'une amende de 135 € pour un véhicule motorisé. Le constat peut être réalisé par vidéoverbalisation. Même en l'absence d'une signalisation spécifique, cette amende peut s'accompagner d'une mise en fourrière du véhicule.



## • LE SAVIEZ-VOUS ?

Une voiture ou un véhicule de livraison stationné(e) en amont d'un passage piéton constitue un masque à la visibilité pour le conducteur qui roule sur la chaussée et pour le piéton qui désire traverser.

Le conducteur et le piéton ne se voient pas mutuellement (covisibilité), ce qui crée une situation à risque.

En ville, plus d'un tiers des piétons tués l'est sur un passage piéton.

### LES RÉFLEXES À ADOPTER

➤ **Conducteurs de véhicule motorisé**, si nous devons nous arrêter ou stationner même pour une courte durée, positionnons notre véhicule à plus de 5 m d'un passage piéton.

D'ici fin 2026, tous les stationnements matérialisés à moins de cinq mètres en amont des passages piétons devront disparaître, à l'exception de ceux réservés aux cycles et assimilés.

POUR EN SAVOIR PLUS  
[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)





S'arrêter ou stationner devant une bande d'éveil de vigilance est possible d'une amende de 135 €. Il faut en effet respecter le cheminement des personnes aveugles ou malvoyantes.

Même en l'absence d'une signalisation spécifique, cette amende peut s'accompagner d'une mise en fourrière du véhicule.



## • LE SAVIEZ-VOUS ?

Les bandes d'éveil de vigilance sont des dispositifs présentant un contraste tactile et visuel, destinés à alerter les personnes aveugles ou malvoyantes d'un risque imminent sur leur cheminement, tels que la traversée de chaussée, une bordure de quai d'accès à un transport guidé (ex : tramway) ou encore un escalier.

Les personnes aveugles détectent au pied ou à la canne les reliefs de ces bandes et les malvoyants détectent leur contraste visuel.

Elles sont obligatoires au droit des traversées piétonnes et améliorent l'accessibilité de la voirie pour tous.

### LES RÉFLEXES À ADOPTER

➤ **Conducteurs de véhicules**, laissons libre le cheminement des personnes aveugles ou malvoyantes.

Comme pour les passages piétons, ne stationnons pas, même en restant dans le véhicule, devant les bandes d'éveil de vigilance.

POUR EN SAVOIR PLUS  
[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)





© Cerema

Automobilistes, dans de nombreuses rues à sens unique, vous pouvez être surpris de croiser un cycliste ou un conducteur d'EDPM\* circulant face à vous...

Ceci est normal dans une rue à double-sens cyclable, puisqu'elle est alors autorisée dans les deux sens pour les cyclistes et conducteurs d'EDPM\* tout en restant à sens unique pour les autres véhicules. Le panonceau « sauf vélo » ajouté sous le panneau sens interdit, permet aux cyclistes et aux conducteurs d'EDPM\* de circuler en sens inverse. Cet aménagement se généralise sur beaucoup de territoires, en lien avec l'apaisement de la circulation dans les villes et villages. En effet, il est la règle générale (sauf rares exceptions), dans les zones 30 et autres rues limitées à 30 km/h, les zones de rencontre et les aires piétonnes.

\*EDPM : engins de déplacement personnel motorisés (trottinette électrique, etc.)

## • LE SAVIEZ-VOUS ?

Les automobilistes voient mieux les cyclistes et les conducteurs d'EDPM\* qui arrivent face à eux et le croisement peut s'effectuer en toute sécurité.



La possibilité de rouler à double sens évite aux cyclistes et aux conducteurs d'EDPM\* la tentation de rouler sur les trottoirs pour optimiser leur itinéraire.

Enfin, le double-sens cyclable facilite la circulation des cyclistes et des conducteurs d'EDPM\* en leur permettant des trajets plus directs.

## LES RÉFLEXES À ADOPTER

- **Automobilistes, livreurs et conducteurs de deux-roues motorisés**, quand nous croisons une rue à sens unique, regardons des deux côtés !
- **Piétons**, quand nous traversons, faisons de même.
- **Cyclistes et conducteurs d'EDPM\***, soyons attentifs aux piétons qui traversent la chaussée et ne nous entendent pas forcément arriver. De plus, ils ont peut-être de vieux automatismes dus aux anciens sens uniques.



DÉCOUVREZ L'ÉTUDE  
« Double-sens cyclable à Paris :  
une évaluation concluante »

POUR EN SAVOIR PLUS  
[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)



« Une voirie pour tous »  
Partageons la rue



## Le cédez-le-passage cycliste au feu rouge

Certains feux tricolores portent de petits panneaux triangulaires (M12) avec un vélo et des flèches jaunes : ils sont destinés aux cyclistes et conducteurs d'EDPM\*.

Cette signalisation leur permet de franchir, sans marquer l'arrêt, le feu rouge pour s'engager dans la ou les directions indiquées par les flèches, sous réserve de céder le passage à tous les usagers ayant le feu vert, en particulier les piétons.

\*EDPM : engins de déplacement personnel motorisés (trottinette électrique, etc.)

## • LE SAVIEZ-VOUS ?

Cette mesure permet au cycliste ou au conducteur d'EDPM\* de s'engager au moment le plus opportun dans les mouvements indiqués par les flèches et ainsi de se soustraire à des situations risquées, comme se trouver dans l'angle mort d'un véhicule qui tourne.

Cette mesure facilite la circulation du cycliste et du conducteur d'EDPM\*, et les responsabilise ; leur trajet en ville devient plus fluide.

## LES RÉFLEXES À ADOPTER

- **Automobilistes et piétons**, ne soyons pas surpris si un cycliste ou un conducteur d'EDPM\* franchit un feu rouge : en présence de cette signalisation qui transforme leur feu rouge en « Cédez-le-passage », il le fait en toute légalité pour sa sécurité.
- **Cyclistes et conducteurs EDPM\***, effectuons cette manœuvre avec prudence et respectons en toute circonstance la priorité accordée aux autres usagers ayant le vert, en particulier aux piétons qui traversent.

## EXEMPLE DE PANONCEAUX M12



DÉCOUVREZ LA VIDÉO  
« Feux rouges : faire  
confiance aux cyclistes ! »

POUR EN SAVOIR PLUS  
[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)





**Le sas cycliste est un espace réservé aux cyclistes et aux conducteurs d'EDPM\*. Il est placé juste avant le feu tricolore et délimité par une ligne pointillée en amont de laquelle les véhicules motorisés doivent s'arrêter. Il est matérialisé par des pictogrammes vélo. Une bande cyclable est généralement associée à cet aménagement, permettant ainsi aux cyclistes et aux conducteurs d'EDPM\* de remonter la file de voitures et d'accéder facilement au sas.**

**Le non respect du sas cycliste par un véhicule motorisé est vidéoverbalisable et passible d'une amende de 135 euros et d'un retrait de 4 points sur le permis de conduire.**

\*EDPM : engins de déplacement personnel motorisés (trottinette électrique, etc.)

## • LE SAVIEZ-VOUS ?

Le sas cycliste a pour objectif d'améliorer les conditions d'attente et de redémarrage des cyclistes et des conducteurs d'EDPM\*. Au feu rouge, il leur offre une position avancée qui leur permet d'être plus visibles et leur évite par exemple de se retrouver cachés dans l'angle mort des véhicules qui tournent. Il facilite aussi leur mouvement de tourne-à-gauche en leur permettant de bien se placer (à gauche du flux) avant que la circulation ne redémarre et ne rende cette manœuvre plus difficile. Enfin, il éloigne les cyclistes et les conducteurs d'EDPM\* des pots d'échappement réduisant ainsi leur inhalation des gaz nocifs.

Le sas cycliste permet aussi d'améliorer la sécurité des piétons en éloignant les véhicules motorisés de l'aplomb de la traversée piétonne.

## LES RÉFLEXES À ADOPTER

➤ **Automobilistes, conducteurs de poids lourds et de deux-roues motorisés**, ne nous arrêtons pas sur ces espaces qui sauf exception (signalisation autorisant les cyclomotoristes), sont à l'usage des seuls cyclistes et assimilés.

POUR EN SAVOIR PLUS  
[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)





Sur les voies où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 50 km/h, les cyclistes et les conducteurs d'EDPM\* peuvent s'écartier des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée, d'une distance nécessaire à leur sécurité. Ceci afin d'éviter les accidents « d'emportiérage » ou de dépôt soudain du cycliste pour éviter les ouvertures de portières.

\*EDPM : engins de déplacement personnels motorisés (trottinette électrique, etc.)

## • LE SAVIEZ-VOUS ?

Si la règle générale invite tout conducteur à maintenir son véhicule près du bord droit de la chaussée, autant que le lui permet l'état ou le profil de celle-ci, les cyclistes et les conducteurs d'EDPM\* encourent un réel danger lorsque celle-ci est bordée de véhicules en stationnement.

En effet, l'ouverture inopinée d'une portière peut provoquer un accident grave. Sans oublier que le danger concerne aussi les piétons qui engageraient leur traversée entre deux véhicules stationnés et n'auraient ni entendu, ni vu le cycliste ou le conducteur d'EDPM\* arriver.

## LES RÉFLEXES À ADOPTER

➤ **Cyclistes et conducteurs d'EDPM\***, circulons à une distance suffisante des voitures en stationnement.

➤ **Automobilistes**, restons à une distance de sécurité suffisante derrière les cyclistes afin d'anticiper les changements de direction et ne les forçons pas à serrer à droite. Restons patient, il faut s'attendre à ne pas pouvoir les dépasser.

➤ **Automobilistes**, vérifions dans notre rétroviseur extérieur et vers l'arrière de notre voiture, qu'aucun usager ne surgit de l'angle mort avant de sortir de la voiture. Prenons l'habitude d'ouvrir la portière de la main opposée : « Portière gauche, main droite ; portière droite, main gauche ».

➤ **Piétons**, soyons attentifs avant de traverser.

POUR EN SAVOIR PLUS

[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)





En présence d'un cycliste ou d'un conducteur d'EDPM\* devant soi et d'une ligne continue, le chevauchement de celle-ci pour effectuer un dépassement est autorisé, sous réserve que nous puissions le faire sans danger. Seul le chevauchement de la ligne continue est autorisé et non le franchissement complet.

\*EDPM : engins de déplacement personnel motorisés (trottinette électrique, etc.)

## • LE SAVIEZ-VOUS ?

Jusqu'en 2015, pour respecter l'interdiction de chevaucher la ligne blanche, de nombreux automobilistes effectuaient des dépassements rasants, déstabilisants, inconfortables et dangereux pour les cyclistes.

Il était donc nécessaire de créer une exception à la règle.

### LES RÉFLEXES À ADOPTER

➤ **Automobilistes et conducteurs de poids lourds**, si le chevauchement de la ligne continue est possible pour doubler un cycliste ou un conducteur d'EDPM\*, n'oublions pas que nous devons :

- nous assurer que les conditions de visibilité sont suffisantes et que la manœuvre est possible ;
- nous déporter suffisamment pour ne pas accrocher ou gêner le cycliste et respecter ainsi la distance minimum de sécurité qui est de 1 m en ville et de 1,50 m en rase campagne ;
- vérifier que nous pourrons effectuer la manœuvre dans un temps bref et nous rabattre ensuite sans difficulté.

➤ **Cyclistes et conducteurs d'EDPM\***, gardons notre droite pour circuler et faciliter le dépassement.

POUR EN SAVOIR PLUS  
[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)



« Une voirie pour tous »  
Partageons la rue



## La voie verte

La voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des piétons, des cyclistes, des engins de déplacement personnel motorisés et éventuellement des cavaliers si la signalisation la permet.

Les véhicules motorisés y sont interdits, sauf, par dérogation réglementaire les usagers spécifiques, tels que les services d'entretien de la voie, les véhicules prioritaires ou riverains. Dans ce cas, leur vitesse est alors limitée à 30 km/h maximum.

## • LE SAVIEZ-VOUS ?

On trouve des voies vertes hors et en agglomération, le long des cours d'eau, sur les chemins de halages ou sur d'anciennes voies ferrées réhabilitées, le long de voies de tramway, ou sur un espace indépendant et séparé des voiries routières.

La voie verte est une route, elle ne peut pas se substituer au trottoir en agglomération !



## LES RÉFLEXES À ADOPTER

La voie verte est un lieu partagé entre différents usagers.

➤ **Cyclistes et conducteurs d'EDPM\* ou assimilés**, respectons les piétons en les prévenant de notre venue. Ne roulons pas trop vite, et gardons une distance raisonnable pour les dépasser ; ce sont des usagers vulnérables.

➤ **Piétons**, faisons attention aux autres usagers, nous ne sommes pas les seuls sur la voie verte ; nous pouvons également y rencontrer des cyclistes ou encore des cavaliers.

➤ **Piétons**, si l'on peut circuler sur toute la chaussée, lorsqu'on marche seul, nous avons une meilleure covisibilité avec les cyclistes et les véhicules autorisés lorsque l'on est sur le bord gauche.

\*EDPM : engins de déplacement personnel motorisés (trottinette électrique, etc.)

POUR EN SAVOIR PLUS  
[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)





## Les engins de déplacement personnel motorisés (EDPM)

La circulation des engins de déplacement personnel motorisés (EDPM : trottinette électrique, etc.) est réglementée ; elle est notamment interdite sur les trottoirs.

En agglomération, les conducteurs d'EDPM doivent circuler sur les bandes et pistes cyclables lorsqu'il y en a. À défaut, ils peuvent circuler sur les routes limitées à 50 km/h ou moins.

Hors agglomération, la circulation des EDPM est interdite, sauf sur les voies vertes et les pistes cyclables.

## • LE SAVIEZ-VOUS ?

L'utilisateur d'EDPM doit avoir au moins 14 ans et être seul sur l'engin.

Les EDPM sont considérés comme des véhicules terrestres à moteur, l'assurance est donc obligatoire pour les utilisateurs.

L'EDPM est un véhicule : à ce titre il doit respecter les règles de circulation et notamment la signalisation spécifique vélo. Il est bridé à 25 km/h.

Un conducteur d'EDPM circulant sur une voie interdite encourt une amende de 135 €.

Les trottinettes non motorisées (EDP) sont assimilées à des piétons.

## LES RÉFLEXES À ADOPTER

➤ **Conducteurs d'EDPM**, respectons ces règles de circulation et soyons vigilants vis à vis des usagers vulnérables (piétons, cyclistes). Nous aussi sommes vulnérables : la dynamique de l'EDPM conduit à des chocs à la tête dans des accidents sans tiers impliqué. Le port du casque est fortement conseillé même pour un usage à faible vitesse.

➤ **Cyclistes**, partageons les aménagements cyclables avec les conducteurs d'EDPM.

➤ **Automobilistes**, en agglomération, partageons la chaussée avec les conducteurs d'EDPM.

POUR EN SAVOIR PLUS

[www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)

