

Mieux partager l'espace public : les règles évoluent !

L'objet des présentes fiches est, à partir des **textes officiels**, d'expliquer leur **contenu** et leur **raison d'être**, puis de donner les **premières indications de mise en œuvre possible**.

Elles sont à destination des services de l'État, des gestionnaires de voiries et des associations d'usagers.

Mieux faire respecter les cheminements piétons et les aménagements cyclables

**Prélude à une modification de l'arrêté de 1967 et
de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière**

Décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015

Plan d'actions pour
les mobilités actives

Le développement de la marche et de l'usage de la bicyclette doit s'accompagner de l'adaptation des outils réglementaires afin de sécuriser ces types de déplacements.

Dans cet esprit, les articles du Code de la route traitant de certaines infractions concernant l'arrêt ou le stationnement ont été revus, notamment dans le sens d'un renforcement des sanctions.

Trois leviers principaux ont été actionnés, le renforcement des sanctions, l'amélioration de la covisibilité entre usagers et la facilitation de certaines tâches réalisées par des services publics.

Fiche n° 08 - Août 2015

Améliorer le respect des cheminements piétonniers

introduction du « très gênant », 4^e classe

Art R. 417-11 du Code de la route

[...]

I - Est considéré comme très gênant pour la circulation publique tout arrêt ou stationnement :

1° D'un véhicule sur les passages réservés à la circulation des piétons en traversée de chaussée ;

[...]

4° D'un véhicule motorisé :

a) Sur les trottoirs, à l'exception des motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs ;

b) Sur les voies vertes, [...]

Rappel : l'arrêt ou le stationnement des motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs a été maintenu comme gênant en regard de l'article R.417-10.

L'arrêt ou le stationnement d'un véhicule motorisé léger (voiture, deux-roues motorisées) ou lourd (poids lourd, autobus, autocar) sur le cheminement du piéton (passage pour piétons, trottoir, voie verte) oblige ce dernier à contourner « l'obstacle » et le surexpose aux risques routiers ; le véhicule illégalement arrêté ou stationné peut, en outre, constituer un masque à la visibilité. Le piéton gêné peut également avoir à se déporter sur une zone sur laquelle les véhicules en mouvement ne s'attendent pas à le rencontrer. De plus, les personnes en situation de handicap, en fauteuil, peuvent se retrouver en situation critique (pas de possibilité simple pour contourner le véhicule, présence de bordures par exemple).

C'est pourquoi ces infractions ont été requalifiées en « **très gênant** » (4^e classe). Cette requalification entre également dans le cadre de la décentralisation-dépénalisation du stationnement, les sanctions afférentes au défaut de post-paiement ne devant pas être inférieures à celles concernant le stationnement illégal au détriment des piétons.

L'instauration d'un niveau « très gênant » a pour but de proscrire ce type de comportement, mais aussi, plus généralement, de dissuader tout stationnement illégal.

À noter que le législateur a maintenu le caractère gênant de l'arrêt et du stationnement des motocyclettes et cyclomoteurs sur les trottoirs. Leur arrêt ou stationnement y est tout aussi interdit, mais n'est sanctionné que par une contravention de 2^e classe (Cf. R.417-10).



Véhicule à l'arrêt (livraisons) en infraction

Source : Cerema



Véhicules à l'arrêt en infraction, chevauchement du trottoir

Source : Piéton pratique

Les gestionnaires de voirie investissent de plus en plus en faveur des piétons : avec ce nouveau niveau de sanction les comportements inciviques sont plus fortement réprimés alors qu'ils représentent une des barrières au développement et à la sécurisation de la marche (autonomie des enfants, personnes en situation de handicap, etc.). Cette décision est cohérente avec la volonté d'encourager la pratique de la marche, en tant que mode actif, pour des raisons de santé publique (lutte contre la sédentarité, sécurité routière).

Elle participe au maintien de la chaîne de déplacement afin d'offrir à chacun un cheminement sûr et sans obstacle.

En outre, l'écart avec les montants des amendes des autres pays européens a été réduit.

Art R. 417-11 du Code de la route

[...]

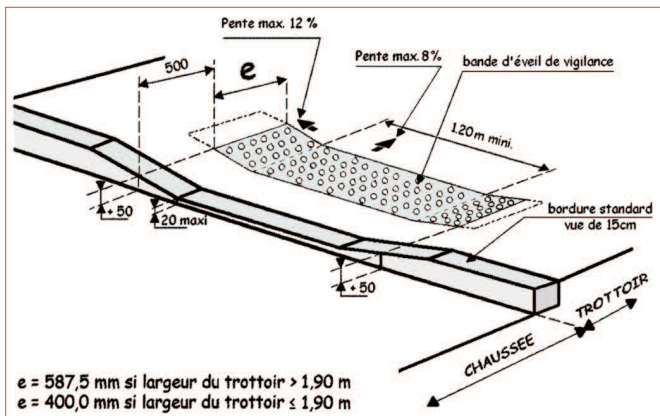
I- Est considéré comme très gênant pour la circulation publique tout arrêt ou stationnement :

[...]

6° D'un véhicule au droit des bandes d'éveil et de vigilance à l'exception de celles qui signalent le quai d'un arrêt de transport public ;

[...]

La traversée de chaussée est un maillon essentiel de la chaîne de déplacement qui doit être continue. Traverser est toujours délicat, potentiellement dangereux et stressant, en particulier pour les personnes en situation de handicap. Pour leur faciliter la traversée, des « abaissés » de la bordure du trottoir (hauteur maximale 2 cm) et des bandes d'éveil de vigilance (BEV), conformes à la normes NFP 98-351 sont prévus.



Abaissé de bordures équipé d'une BEV

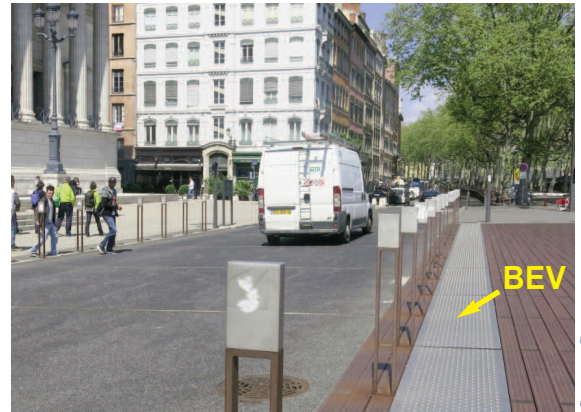
Ces aménagements sont issus des textes découlant de la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005, selon laquelle une personne doit pouvoir quitter son logement et se rendre à un lieu d'activité sans rencontrer d'obstacle de nature à la faire renoncer à son déplacement¹.



Traversée suggérée en carrefour équipé de BEV, mais sans marquage de passages pour piétons

C'est pourquoi l'arrêt ou le stationnement au droit d'une bande d'éveil de vigilance ont été introduits dans les infractions « très gênantes » (4^e classe).

Cette prescription ne concerne ni les quais d'arrêt de transport public, ni le haut d'une volée d'escalier.



Traversée suggérée par changement de matériaux équipée de BEV, mais sans marquage de passages pour piétons



Traversée suggérée par changement de matériaux équipée de BEV, mais sans marquage de passages pour piétons

Les aménagements destinés à marquer la traversée d'une chaussée par les piétons sont un des outils les plus employés depuis les opérations « Ville plus sûre, quartier sans accident » des années 1980. Ils représentent en effet, le symbole même d'une vie locale animée en traitant la voie de circulation proprement dite en espace public à part entière. Non accompagnés du marquage réglementaire des passages pour piétons, ils n'ont pas de caractère obligatoire pour ces derniers, leur fonction étant principalement le guidage des plus fragiles et la continuité du cheminement. Ils sont dorénavant protégés des arrêts et stationnements intempestifs.

(1) La chaîne du déplacement est la possibilité pour une personne de se rendre de son domicile à son travail, en cheminant sur la voirie, en utilisant les transports collectifs ou un véhicule personnel garé sur la voirie ou dans un parking souterrain, jusqu'à son entrée dans l'immeuble de son bureau. C'est la possibilité en rentrant à son domicile le soir, de se rendre dans un magasin d'alimentation, chez le boulanger, à un rendez-vous médical ou d'aller au cinéma

Améliorer le respect des aménagements cyclables

introduction du « très gênant », 4^e classe

Art R. 417-11 du Code de la route

[...]

I- Est considéré comme très gênant pour la circulation publique tout arrêt ou stationnement :

[...]

8° D'un véhicule motorisé à l'exception des cycles à pédalage assisté :

[...]

b) Sur les voies vertes, les bandes et pistes cyclables ;

[...]

L'arrêt ou le stationnement d'un véhicule motorisé léger (voiture, utilitaire, 2RM) ou lourd (poids lourd, autobus, autocar) sur un aménagement cyclable oblige le cycliste à engager des manœuvres de contournement qui, le plus souvent, l'exposent à des risques contre des véhicules motorisés ou des piétons (utilisation des trottoirs...). Le véhicule illégalement arrêté ou stationné peut, en outre, constituer un masque à la visibilité, ce qui peut surprendre les usagers (automobilistes, motocyclistes, piétons, etc.).

C'est pourquoi l'infraction a été requalifiée en « **très gênant** » (4^e classe). Cette requalification entre également dans le cadre de la décentralisation-dépénalisation du stationnement, les sanctions afférentes au défaut de post-paiement ne devant pas être inférieures à celles concernant le stationnement illégal.

L'instauration d'un niveau « très gênant » a pour but de proscrire ce type de comportement mais, aussi plus généralement, de dissuader tout stationnement illicite.

Les gestionnaires de voirie investissent de plus en plus en faveur des cyclistes pour faciliter et sécuriser la pratique du vélo en ville, aussi les comportements inciviques contre les cyclistes sont plus fortement réprimés.

Par ce signal, l'État s'attaque à un des freins au développement du vélo. Cette décision est cohérente avec la volonté d'encourager la pratique du vélo au quotidien, en tant que mode actif, pour des raisons de santé publique (lutte contre la sédentarité, sécurité routière).

Cette disposition a des conséquences importantes dans les pratiques de livraisons, car elle renforce très clairement l'obligation pour le véhicule de livraison, lorsqu'il ne dispose pas d'une aire dédiée pour réaliser un arrêt, de se positionner sur les voies de circulation générales et de laisser libre la bande ou la piste cyclable. Ceci signifie cependant toujours pour le cycliste une attention accrue lorsqu'il circulera entre le véhicule, qui charge ou décharge, et le trottoir.



Véhicule à l'arrêt en infraction sur bande cyclable

Source : Cerema



Véhicule à l'arrêt (livraison) en infraction sur bande cyclable

Source : Cerema

Le livreur, pour sa part, veillera à la sécurité de tous lorsqu'il ouvrira les vantaux de son véhicule (porte à faux possible jusqu'à 1,50 m) et lorsqu'il traversera l'aménagement cyclable qu'il utilisera en tant que piéton.

Améliorer la covisibilité entre usagers et le dégagement des feux et des panneaux

introduction du « très gênant », 4^e classe

Art R. 417-11 du Code de la route

[...]

I - Est considéré comme très gênant pour la circulation publique tout arrêt ou stationnement :

[...]

8° D'un véhicule motorisé à l'exception des cycles à pédalage assisté :

[...]

c) Sur une distance de cinq mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation, en dehors des emplacements matérialisés à cet effet, à l'exception des motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs ;

[...]

Le décret du 12 novembre 2010 a modifié le Code de la route en introduisant la priorité relative au piéton manifestant son intention de traverser. Pour que cette priorité soit applicable dans de bonnes conditions de sécurité, la visibilité réciproque entre usagers est nécessaire.

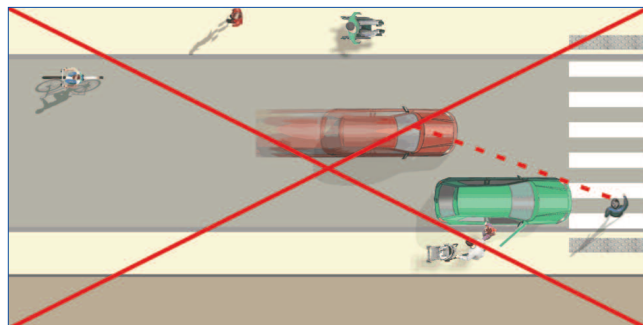
La présence de véhicules de type automobiles, autobus, autocar, poids lourds, en arrêt ou stationnement en pleine chaussée à moins de 5 mètres en amont d'un passage pour piétons, génère un masque à la visibilité pouvant conduire à des accidents. À noter qu'un véhicule en simple arrêt génère le même masque préjudiciable, la durée de l'arrêt ne préjugant pas d'une limitation du risque.

Cet article permet donc la verbalisation des arrêts et des stationnements des véhicules imposants à moins de 5 mètres d'un passage pour piétons.

Il a été considéré comme peu réaliste que les usagers de motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs laissent leur véhicule arrêté ou stationné en pleine chaussée, d'où leur absence dans cet article.

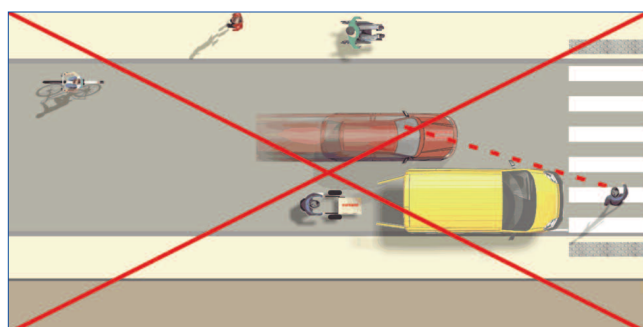
Des études menées par des observatoires locaux d'accidents ont montré que les masques à la visibilité dus à l'arrêt ou au stationnement en amont du passage pour piétons étaient présents dans 12 % des accidents de piétons en traversée.

La position des passages pour piétons est donc un critère important, notamment en regard des arrêts effectués par certaines catégories de véhicule ou d'usager (arrêt d'autobus, accès riverain).



Véhicule à l'arrêt en amont immédiat d'un passage pour piétons masquant la visibilité du piéton en traversée

Source : Patrick Cotto - Cerema Ouest



Véhicule à l'arrêt (livraison) en amont immédiat d'un passage pour piétons masquant la visibilité du piéton en traversée

Source : Patrick Cotto - Cerema Ouest



Véhicule en stationnement en infraction à moins de 5 m à l'amont d'un passage pour piétons

Source : Cerema

Art R. 417-11 du Code de la route

[...]

I- Est considéré comme très gênant pour la circulation publique tout arrêt ou stationnement :

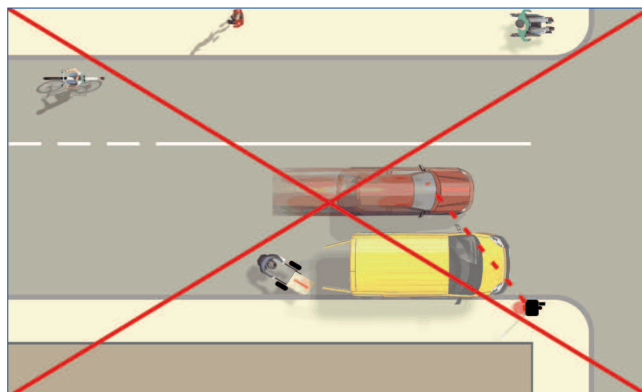
[...]

7° D'un véhicule à proximité des signaux lumineux de circulation ou des panneaux de signalisation lorsque son gabarit est susceptible de masquer cette signalisation à la vue des usagers de la voie ;

[...]

Cette disposition préexistait, elle est également renforcée au vu du risque inhérent pour l'ensemble des usagers : ceux pour qui les feux de circulation sont masqués ou ceux qui cherchent un signal ou un panneau dont ils ont besoin (attention détournée de la lecture de la scène routière).

La recherche et la lutte contre les masques à la visibilité en carrefour font parties des points de vigilance des services voiries des collectivités qui sont un des acteurs centraux des démarches volontaires d'inspection de sécurité.



Véhicule à l'arrêt (livraison) masquant un feu de circulation

Source : Patrick Coto - Cerema Ouest

Le positionnement des arrêts d'autobus, notamment en pleine voie, est par exemple un élément important à analyser.

Donner une assise légale à la circulation des véhicules d'entretien et à la réalisation de la collecte des ordures ménagères.

Donner une assise légale à la réalisation de la collecte des ordures ménagères et de l'entretien

introduction du « très gênant », 4^e classe

Art R. 412-7 du Code de la route

[...]

Dans l'exercice de leur mission, les véhicules d'entretien des voies du domaine public routier peuvent circuler et s'arrêter sur les bandes cyclables, les pistes cyclables et les voies vertes.

Les véhicules de collecte des ordures ménagères peuvent circuler et s'arrêter sur les bandes cyclables dans leur sens de circulation pour la réalisation des opérations de collecte de la section de rue concernée.

[...]

Si les véhicules motorisés ne peuvent circuler sur les aménagements cyclables, il va de soi qu'il est tout de même nécessaire que ces aménagements soient entretenus. Il est également important que la collecte des ordures ménagères puisse se dérouler légalement.

Cette nouvelle modification de l'article R.412-7, vient compléter celle du décret du 12 novembre 2010 qui stipulait que « les engins d'entretien du trottoir peuvent y circuler dans l'exercice de leur mission ».

Dorénavant, les véhicules d'entretien peuvent également accomplir leur mission sur les aménagements cyclables et les voies vertes.

Les véhicules de collecte, qui peuvent être apparentés à des chantiers mobiles, sont désormais autorisés à remplir leur mission en circulant sur les bandes cyclables.

Les gestionnaires de voirie font des investissements importants pour limiter l'exposition aux risques des cyclistes là où cela est nécessaire.

Cet article, introduisant une exception à la règle générale pour ces types de véhicules, permet la prise en compte des nécessaires interventions d'entretien des voiries et de collecte des ordures ménagères.

Cette exception implique pour le cycliste une attention accrue lorsqu'il engagera sa manœuvre de contournement, pour éviter la zone occupée par le véhicule d'intervention concerné, qui, le plus souvent, l'exposera au risque routier.



Source : Cerema

Opération de collecte d'ordures ménagères

Le personnel d'intervention, pour sa part, circulera à des vitesses compatibles avec les aménagements dédiés aux piétons ou aux cyclistes (5 km/h sur les trottoirs et 15-20 km/h sur les aménagements cyclables).

Il veillera à la sécurité de tous les usagers, lors de la mise en place de son véhicule et tout au long de son intervention, en veillant, en particulier, à respecter les préconisations de présignalisation réglementaire de chantier (fixe ou mobile).

En revanche, l'organisation d'un itinéraire alternatif pour les cyclistes restera facultative et à l'initiative du gestionnaire de voirie.

Améliorer le respect du dégagement des bouches à incendie

introduction du « très gênant », 4^e classe

Art R. 417-11 du Code de la route

[...]

I - Est considéré comme très gênant pour la circulation publique tout arrêt ou stationnement :

[...]

8° D'un véhicule motorisé à l'exception des cycles à pédalage assisté :

[...]

d) Au droit des bouches d'incendie.



Source : Picton pratique

Véhicule en stationnement au droit d'une bouche à incendie

Cette disposition préexistait, elle est également renforcée au vu du risque existant pour l'ensemble des usagers.

Définitions du Code de la route (article R.110-2)

- **arrêt** : immobilisation momentanée d'un véhicule sur une route durant le temps nécessaire pour permettre la montée ou la descente de personnes, le chargement ou le déchargement du véhicule, le conducteur restant aux commandes de celui-ci ou à proximité pour pouvoir, le cas échéant, le déplacer ;
- **stationnement** : immobilisation d'un véhicule sur la route hors les circonstances caractérisant l'arrêt

Pour en savoir plus...

- Recueil de fiches Aménagements vélos, *Certu*, août 2013
- Norme NF P98-351, Cheminements – Insertion des handicapés
- Voirie Accessible, *Certu*, novembre 2012

Fiche n° 08

Mieux faire respecter les
cheminements piétons
et les
aménagements
cyclables

© 2015 - Cerema
La reproduction totale
ou partielle du document
doit être soumise à
l'accord préalable
du Cerema

Collection
Références

ISSN : 2276-0164
2015 / 18

Auteurs Benoit Hiron, Thomas Jouannot et Daniel Lemoine - Cerema Territoires et ville

Contacts Thomas Jouannot - Cerema Territoires et ville - VOI/SUD
Tél. : +33 (0)4 72 74 58 69 - thomas.jouannot@cerema.fr
Secrétariat - Cerema Territoires et ville - VOI
Tél. : +33 (0)4 72 74 59 61 - voi.DtecTV@cerema.fr

Ces fiches sont disponibles sur la Boutique en ligne du Cerema : catalogue.territoires-ville.cerema.fr

La collection « Références » du Cerema

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoir-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures
Impacts sur la santé - Mobilité et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables