

## Mieux partager l'espace public : les règles évoluent !

Décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015

### Les mobilités sont au cœur de la vie quotidienne et constituent un enjeu majeur de politique publique

Depuis la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, l'extension des réseaux routiers et ferroviaires a répondu au besoin de mobilité individuelle pour se rendre au travail, pour transporter voyageurs et marchandises ou s'évader en voyageant.

Elle a fait de la voiture la composante essentielle des déplacements et l'élément structurant pour l'aménagement.

Dès les années 70-80, l'augmentation de la population urbaine de plus en plus motorisée, les chocs pétroliers, l'engorgement des centres-villes, la pollution, le gaspillage énergétique ont conduit les pouvoirs publics à rechercher des solutions alternatives au « tout voiture ».

La prise de conscience des nombreux bénéfices à attendre en termes de santé mais également en termes économiques et sociaux conduit les collectivités à vouloir développer les modes actifs et les transports publics.

En effet, ils améliorent la qualité de l'air, réduisent les nuisances sonores, le stress, notre dépendance énergétique et préservent notre environnement.

Du côté de nos concitoyens, de plus en plus se déclarent engagés dans la pratique des éco-gestes au quotidien et prêts à utiliser de façon régulière la marche ou le vélo dès lors qu'on en facilite l'usage.

Les dynamiques se situent aujourd'hui dans les territoires et reposent principalement sur les initiatives des collectivités locales et des associations d'usagers. L'État accompagne les initiatives en adaptant le cadre réglementaire.

Il affirme son rôle de facilitateur et d'animateur en élaborant des solutions concrètes et durables, par exemple sur le partage de l'espace public en sécurité, permettant ainsi d'offrir des conditions favorables à la mise en œuvre d'une vision et d'une ambition partagées en faveur des modes actifs.

## Créer un cadre pour mieux partager l'espace public et sécuriser les modes actifs

Le développement des modes actifs nécessite des infrastructures cyclables et piétonnes sécurisées et agréables les éloignant de la circulation automobile. Lorsque la séparation entre les différents modes de transport n'est pas possible, le partage de l'espace public doit être une préoccupation constante en cherchant en particulier à réduire le différentiel de vitesse entre les usagers.

Dans la poursuite de la démarche « Code de la rue » et de l'introduction du principe de prudence à l'égard des usagers les plus vulnérables, des travaux associant les gestionnaires de voirie, les associations de piétons et de cyclistes dans le cadre du plan mobilités actives ont conduit à la publication du décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015.

L'objet des présentes fiches est, à partir des **textes officiels** (encadré bleu), expliciter leur **contenu** et leur **raison d'être** (en orange), puis de donner **les premières indications de mise en œuvre possible** (en noir).

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

Les textes concernés sont de plusieurs origines : l'article de loi pour la modification du Code général des collectivités territoriales, un décret pour la modification du Code de la route, l'arrêté de 1967 et l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Cette première série de textes traduit pour partie les mesures du plan d'action modes actifs :

### Mesure 6

#### Améliorer le respect des cheminements piétons et des voies réservées pour les cyclistes en :

- aggravant le niveau des sanctions pour infraction à l'occupation des cheminements piétons ou des voies réservées aux cyclistes ;
- réintroduisant l'interdiction de l'arrêt ou du stationnement pleine chaussée à 5 mètres en amont du passage piéton (hors places aménagées) afin de créer les conditions d'une meilleure co-visibilité ;
- recommandant, qu'à l'occasion de toute réfection de la voirie, aucune place pour véhicule motorisé ne soit aménagée dans ces 5 à 10 mètres en amont d'un passage piéton pour une meilleure co-visibilité.



Source : Cerema



Source : Cerema

### Mesure 7

#### Favoriser l'extension des zones de circulation apaisée (ZCA) :

- généraliser le double sens cyclable dans les rues où la vitesse est limitée à 30 km/h.



Source : Cerema

### Mesure 8

#### Améliorer la sécurité des cyclistes (et des autres usagers) par un meilleur positionnement des véhicules sur la chaussée :

- sur les rues où la vitesse est limitée au plus à 50 km/h, en présence de stationnement sur voirie permettre aux cyclistes de s'éloigner du bord droit et donc réduire le risque lié aux ouvertures de portières des véhicules stationnés ;
- donner une assise réglementaire pour signaler une trajectoire souhaitable mais non obligatoires pour le cycliste notamment en carrefour ;
- permettre le chevauchement d'une ligne continue pour le dépassement d'un cycliste si la visibilité le permet.



Source : Cerema

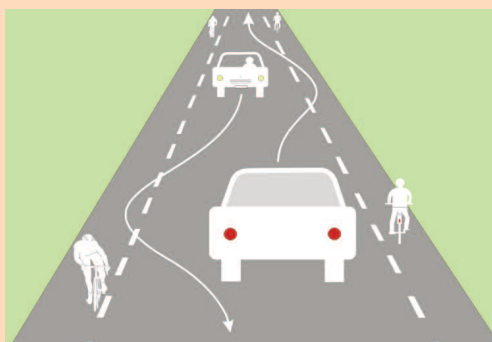


Source : MEDDE

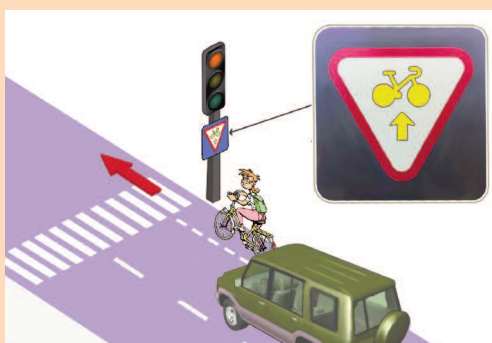
### Mesure 9

#### Élargir la boîte à outils réglementaires à disposition des collectivités locales pour améliorer la sécurité et le confort des modes actifs :

- faire entrer dans le Code de la route le concept de « chaussée à voie centrale banalisée » en milieu urbain ;
- préciser dans la réglementation que le sas vélo ne peut être ouvert aux cyclomoteurs que si l'autorité de police le décide et qu'une signalisation adaptée est mise en place ;
- préparer la possibilité pour les maires et présidents d'EPCI d'étendre le régime du cédez-le-passage au feu rouge pour les cyclistes, notamment aux feux positionnés hors intersection (feu piéton par exemple), mais également pour d'autres mouvements en intersection sans conflit avec d'autres flux de véhicules.



Source : Cerema



Source : Cerema

Chaque fiche de ce dossier présente un groupe d'évolutions réglementaires.

Toutefois, dans certains cas qui sont précisés dans chaque fiche, le décret seul n'est pas suffisant et n'est qu'un prélude à l'évolution de l'arrêté de 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière, nécessaire pour rendre les évolutions réglementaires opérationnelles.

1. Plus de cohérence dans le déploiement du double-sens cyclable dans les voies limitées à 30 km/h ou moins
  2. Limitation de l'accès au sas cycliste pour les cyclomoteurs
  3. Améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons par un meilleur positionnement du cycliste sur la chaussée
  4. Améliorer la sécurité du cycliste en matérialisant son positionnement sur la chaussée
  5. L'extension du domaine d'emploi du cédez-le-passage cycliste au feu
  6. La traversée cycliste contiguë au passage piéton et gérée par feux
  7. La chaussée à voie centrale banalisée légalisée en milieu urbain
  8. Mieux faire respecter les cheminements piétons et les aménagements cyclables
  9. Permettre le chevauchement de la ligne continue pour doubler un cycliste
  10. Recommandation de neutralisation du stationnement motorisé délimité, dans les 5 à 10 mètres en amont du passage piéton
- Complément aux évolutions réglementaires*

#### Fiche n° 00

Mieux partager  
l'espace public :  
les règles évoluent !

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

#### Collection Références

ISSN : 2276-0164  
2015 / 27

**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](mailto:thomas.jouannot@cerema.fr)  
Secrétariat - Cerema Territoires et ville - VOI  
Tél. : +33 (0)4 72 74 59 61 - [voi.DtecTV@cerema.fr](mailto:voi.DtecTV@cerema.fr)

Ces fiches sont disponibles sur la Boutique en ligne du Cerema : [catalogue.territoires-ville.cerema.fr](http://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