

Cédez-le-passage cycliste au feu rouge

Cette fiche est destinée à donner une information rapide.

La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité.

Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.



Certu 2012 / 89



MINISTÈRE
DE L'ÉGALITÉ
DES TERRITOIRES
ET DU LOGEMENT

MINISTÈRE
DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

La réglementation de la signalisation routière donne désormais aux collectivités locales, lorsqu'elles le jugent possible, les outils pour autoriser les cyclistes à réaliser un cédez-le-passage à la place d'un arrêt au feu rouge avant de s'engager dans une direction indiquée.

Cette décision relève du pouvoir de police du maire.

Cette fiche a pour objectif d'expliquer ce dispositif et de donner des éléments sur son domaine d'emploi.

Pourquoi une telle mesure ?

L'autorisation de franchissement du feu rouge par les cyclistes pour effectuer une manœuvre de tourne-à-droite ou de poursuivre en mouvement direct répond à l'objectif de faciliter la circulation de ces usagers en leur évitant des arrêts pénalisants (perte de temps, redémarrage pénible), tout en satisfaisant pleinement aux exigences de sécurité de la circulation pour tous les utilisateurs de la voirie.

Le vélo présente des caractéristiques particulières qui rendent possible cette nouvelle mesure.

La position avancée du cycliste en carrefour permise par le faible gabarit du vélo et sa vitesse d'approche modérée lui offrent une visibilité souvent bien meilleure que celle dont disposent les automobilistes.

En outre, ses faibles dimensions lui permettent une meilleure réinsertion dans le trafic une fois le feu franchi.

Cette disposition évaluée positivement à Strasbourg, Bordeaux et Nantes, existe déjà aux Pays-Bas depuis plusieurs décennies, dans un cadre réglementé.

Évaluation / Expérimentation

Les expérimentations par feux menées par les villes de Strasbourg et Bordeaux, dans le cadre d'une autorisation de la DSCR, et l'évaluation du dispositif par panneau à Nantes ont permis de mettre en lumière les résultats suivants :

- Absence d'accident lié à l'autorisation accordée au cycliste de tourner à droite au feu rouge ;
- Aucune incidence négative sur le respect du feu pour les autres mouvements ou aux autres carrefours ;
- Des pratiques cyclistes jusque-là erratiques mieux canalisées ;
- Des cyclistes qui restent sur la chaussée et qui ne coupent plus par le trottoir pour éviter le feu.

Descriptif des nouveaux signaux

La nouvelle signalisation est composée de panonceaux (petits panneaux placés sous un feu) ou de feux jaunes clignotants qui représentent une silhouette de vélo et indiquent par une flèche la direction autorisée.

Les panonceaux

L'utilisation de panonceaux permet de traiter la majorité des cas.

Les panonceaux de type *M12* ont un côté nominal compris entre 150 et 300 mm.



Panonceau M12a



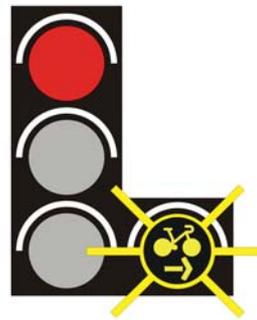
Panonceau M12b

Exceptionnellement, lorsque la lisibilité n'est pas jugée suffisante et exclusivement en l'absence de panneaux de type *AB*, ce côté nominal peut être porté à 500 mm.

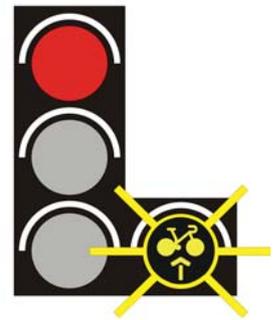
Il est à noter que l'utilisation de panonceaux de taille 500 mm est susceptible de poser des problèmes de compatibilité avec la règle d'accessibilité (élément en saillie dépassant de plus de 15 cm).

Pour améliorer le contraste avec son support, le panonceau peut être représenté sur un subjectile carré à fond noir¹.

Les feux



R19d



R19td

Le cédez-le-passage par feu qui peut être utilisé dans les mêmes conditions que le panonceau est principalement destiné aux carrefours dans lesquels une phase de feu n'est pas compatible avec l'autorisation de franchissement du rouge par les cyclistes.

Ces signaux lumineux, qui ont la même fonction que le panonceau *M12* évoqué précédemment, ne doivent être associés qu'à un signal tricolore *R11v* ou *R13bv* lorsque la circulation des cyclistes est autorisée sur la voie réservée aux bus ; ils ne peuvent pas être associés aux signaux *R15* et *R16*.

Ils sont implantés sur le même support que le signal tricolore. Ils sont soit accolés à la même hauteur que le feu vert du signal associé (configuration préférable), soit situés juste en dessous.



Source : CETE de l'Est

(1) Les termes « fond noir » seront prochainement remplacés par « fond foncé » pour permettre une meilleure incorporation esthétique du panonceau sur son support.

Le contexte réglementaire

Le décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010, portant diverses mesures de sécurité routière, a notamment pour objet de « **faciliter la mise en place par les collectivités locales du « tourne-à-droite» aux feux tricolores pour les cyclistes** ».

Dans son article 18, il modifie l'article 415-15 du Code de la Route :

« Aux intersections, l'autorité investie du pouvoir de police, peut décider de :

1) Mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation, une signalisation distincte destinée à une ou plusieurs catégories de véhicules ou indiquant une ou plusieurs directions ou remplissant ces deux fonctions de manière concomitante ; [...]

Les panonceaux et feux sont, quant à eux, entrés dans la réglementation par arrêté du 12 janvier 2012 modifiant l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes et l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière, paru au journal officiel du 27 janvier 2012.

La possibilité offerte de signifier par panonceau et non par feu cette autorisation de franchissement est de nature à faciliter la mise en œuvre de la mesure et en diminue notamment le coût (par rapport à une signalisation par feux).

La prise d'un arrêté est nécessaire pour chaque carrefour, dans la mesure où il ne s'agit pas d'une règle générale de circulation inscrite dans le code de la route.

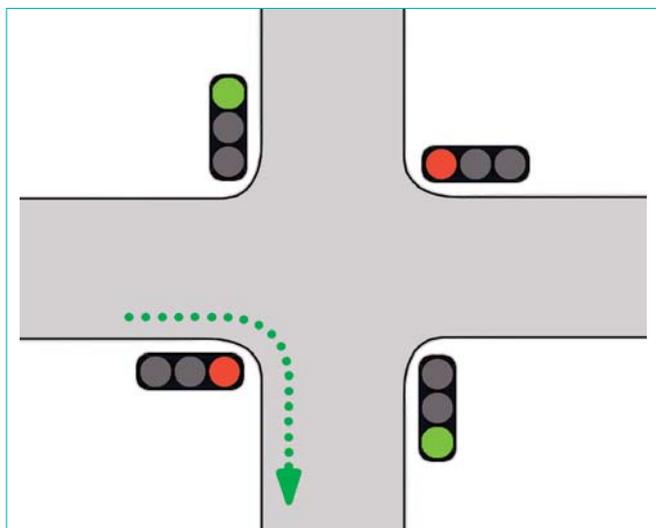
Il devra être pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police (article L 411-1 du CR) et devra :

- expliciter la mesure prise ;
- référencer sa légitimité (viser et considérer) ;
- localiser précisément le lieu concerné ;
- préciser les usagers et mouvements concernés ;
- préciser la signalisation mise en place ;
- préciser la date d'entrée en vigueur ;
- être publié et transmis ;
- etc.

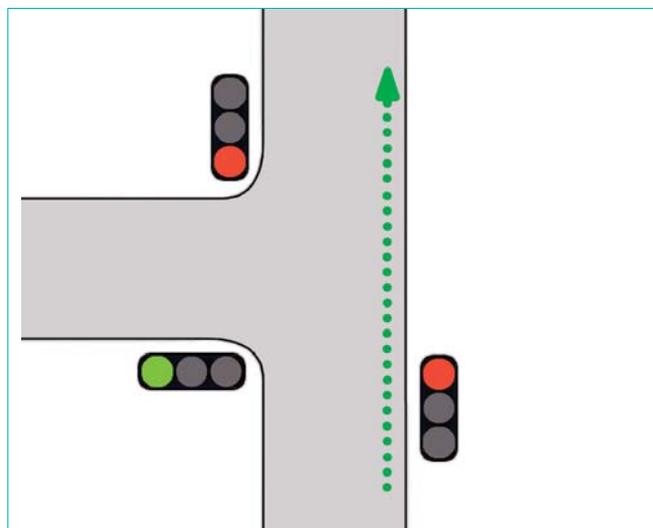
Mouvements autorisés pour le cycliste

Ces feux et panonceaux autorisent les cyclistes soit à tourner à droite sur la voie la plus à droite, soit à poursuivre tout droit à un feu rouge lorsqu'il n'y a pas de voie à droite.

Les nouveaux signaux ne peuvent être implantés, sur décision du maire, qu'aux carrefours à feux.



Source : Certu



Source : Certu

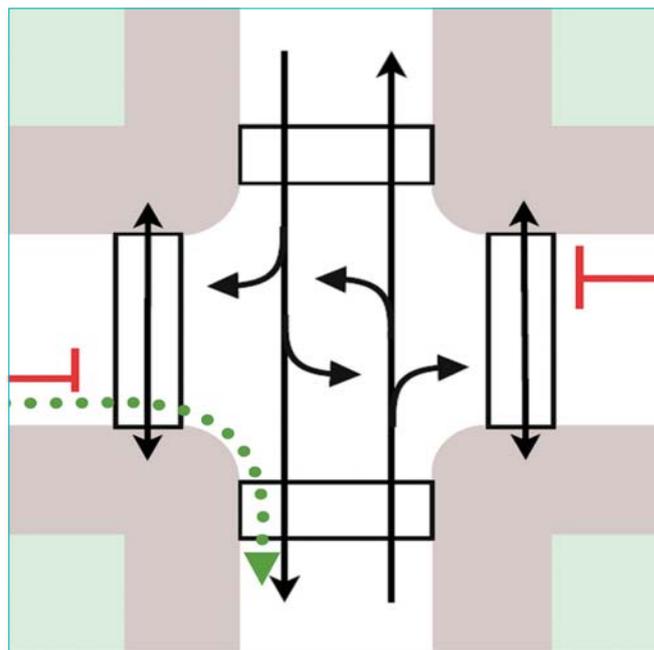
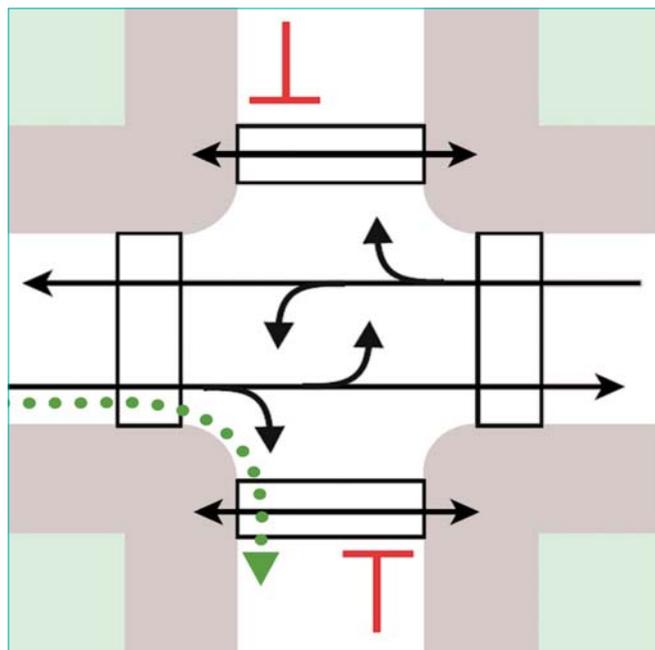
Le cycliste qui tourne-à-droite ou effectue un « tout droit » doit **céder le passage** aux **piétons** qui traversent la chaussée sur laquelle il circule ainsi qu'**aux automobilistes de la voie rencontrée** qui ont respectivement la figurine ou le feu au vert.

La forme du panneau (triangle pointé vers le bas) qui rappelle un cédez-le-passage courant (panneau AB3a) traduit cette obligation.

Le cycliste doit également respecter la priorité des piétons pendant le rouge de dégagement de ceux-ci.

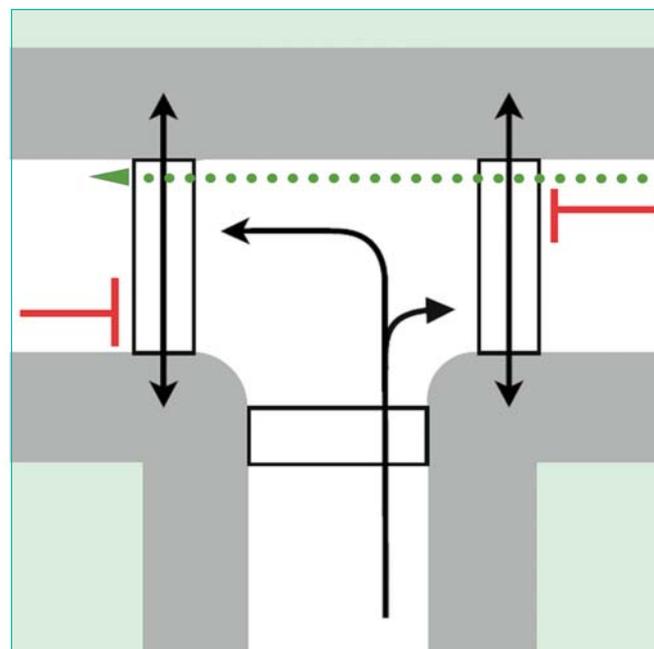
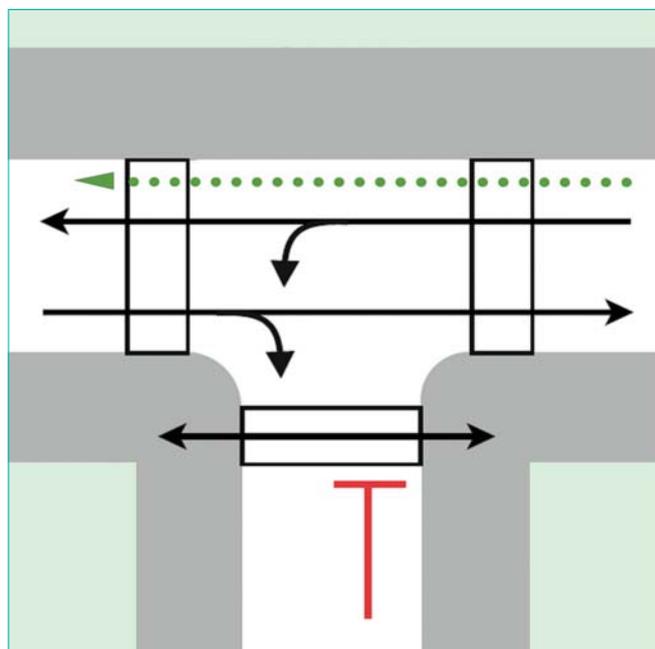
D'une manière générale, la mise en place de cette nouvelle mesure de signalisation doit s'accompagner d'une communication locale rappelant la règle impérative du « cédez-le-passage » du cycliste à tous les autres usagers, y compris au piéton même si la figurine piéton du R12 du premier feu franchi est rouge.

• Phasage "tourne-à-droite"



Source : Certu

• Phasage "tout droit"



Source : Certu

Plusieurs critères doivent être pris en considération avant d'instituer un cédez-le-passage cycliste au feu rouge.

Dans la pratique, cette mesure d'organisation de la circulation peut concerner un très grand nombre de carrefours. Cependant chaque situation doit être examinée au cas par cas en prenant en compte les critères suivants :

- la **visibilité réciproque entre usagers** : parfois la signalisation tricolore est mise en œuvre afin de pallier le manque de visibilité ; une telle configuration se prêtera alors difficilement au tourne-à-droite vélo ;
- la **configuration géométrique** du carrefour susceptible de générer des manœuvres ou des trajectoires peu compatibles avec le passage des cyclistes ou, à l'inverse, permettant des trajectoires non conflictuelles ;
- la **lisibilité du carrefour** qui peut être impactée par le choix du phasage ;
- la **circulation**, sa nature, son importance, sa vitesse – il conviendra d'être particulièrement attentif en présence d'un taux de véhicules lourds important, d'un trafic rapide ou très dense, d'une présence notable de piétons et de cyclistes ;
- l'**existence d'aménagements cyclables** facilitant l'utilisation de ce dispositif (bande, piste, sas, etc.) ;
- la **nature des voies** concernées (entrée d'aire piétonne, de zone de rencontre, etc.).

Sa mise en œuvre requiert toujours une analyse préalable en termes de sécurité et de fonctionnement.

Elle nécessite également, a posteriori, une évaluation/suivi de son fonctionnement.

Cette analyse préalable et cette évaluation doivent prendre en compte les impacts sur la circulation de l'ensemble des usagers de l'espace public.

La mise en place du tourne-à-droite peut se substituer aux pratiques antérieures telles que des aménagements localisés faisant passer les cyclistes à droite des signaux tricolores.

A noter qu'il n'y a évidemment jamais d'obligation d'équiper la totalité des branches d'un carrefour du signal autorisant le tourne-à-droite.

Enfin, les études préalables à la mise en place de cette mesure de circulation, qui relève de l'autorité détentrice du pouvoir de police, doivent toujours être mises à profit pour s'interroger sur la pertinence du choix de l'exploitation par feux du carrefour.

Cette réflexion est d'autant plus légitime que le développement des zones à circulation apaisée en agglomération doit s'accompagner d'une évolution du mode de gestion des carrefours.

Vers d'autres mouvements autorisés ?

Les mouvements autorisés par la réglementation ont fait l'objet d'expérimentations préalables au bilan positif.

Tout autre mouvement ou toute nouvelle configuration pour les mouvements autorisés que les autorités chargées

de la voirie souhaiteraient mettre en œuvre ne peut être envisagé que dans le cadre de la procédure d'expérimentation autorisée par la DSCR dans le cadre de l'article 14-1 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR).

• Exemples d'utilisation du cédez-le-passage au feu rouge par panneau

Les schémas qui suivent illustrent des cas où la signalisation de cédez-le-passage au feu rouge peut être mise en œuvre sans trop de difficultés et d'autres où elle peut s'avérer plus délicate à implanter. Ils ne prétendent pas à l'exhaustivité.

Mise en œuvre sans problème, a priori

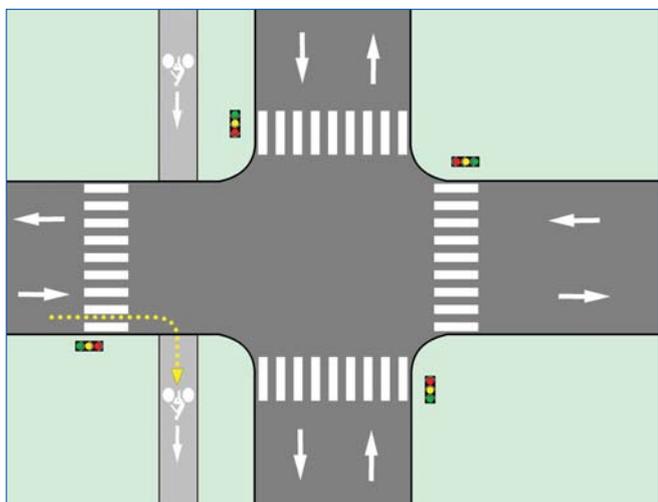


Schéma 1 : Entrée sur une piste cyclable

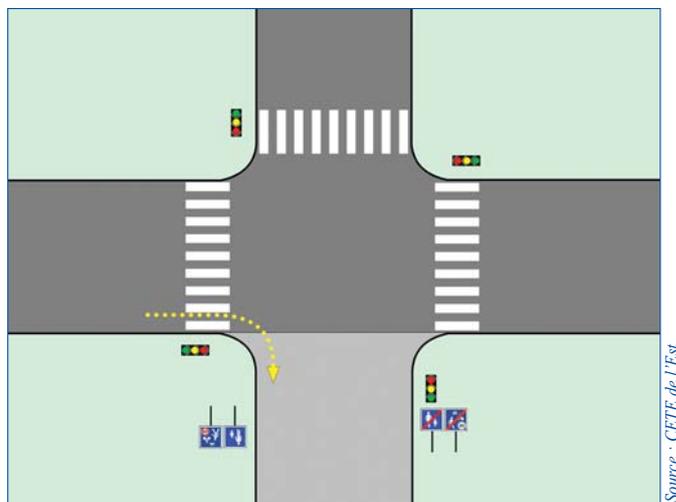


Schéma 2 : Entrée dans une aire piétonne ou une zone de rencontre

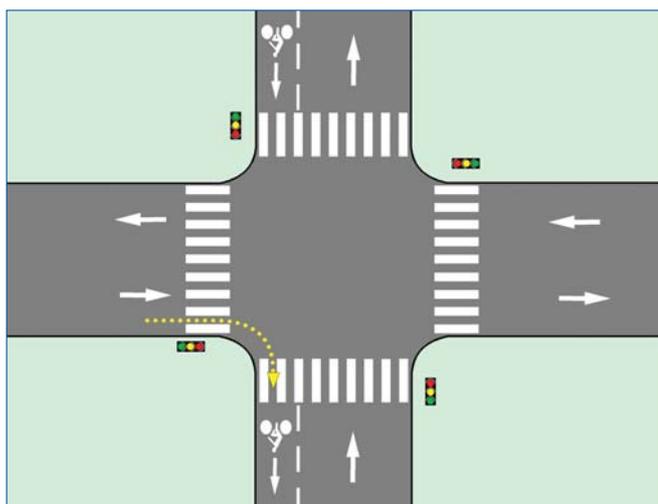


Schéma 3 : Entrée sur une bande cyclable

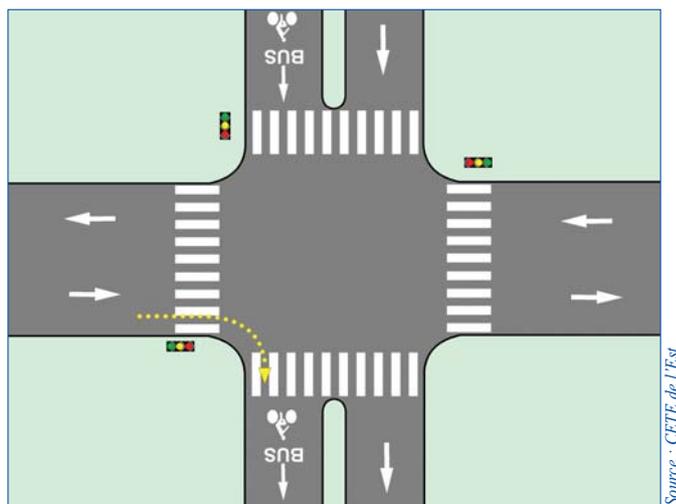


Schéma 4 : Entrée sur voie bus ouverte aux vélos

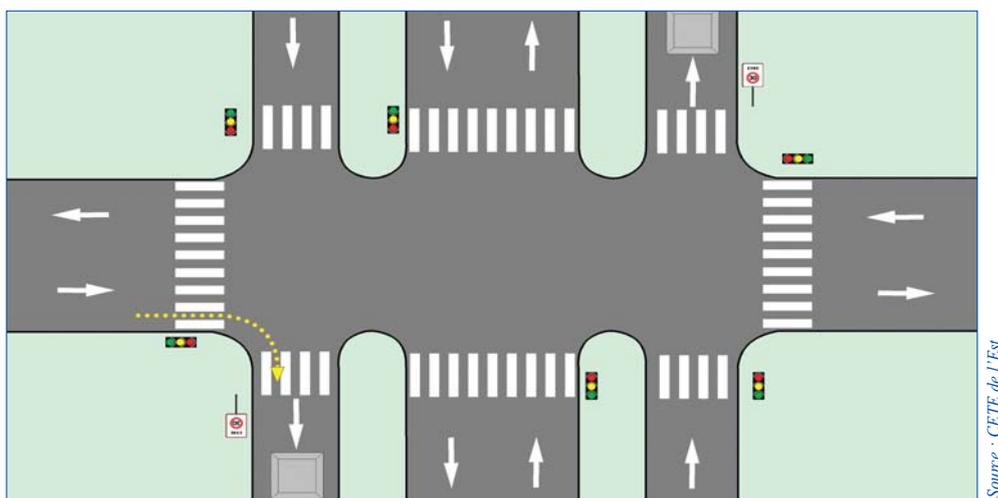
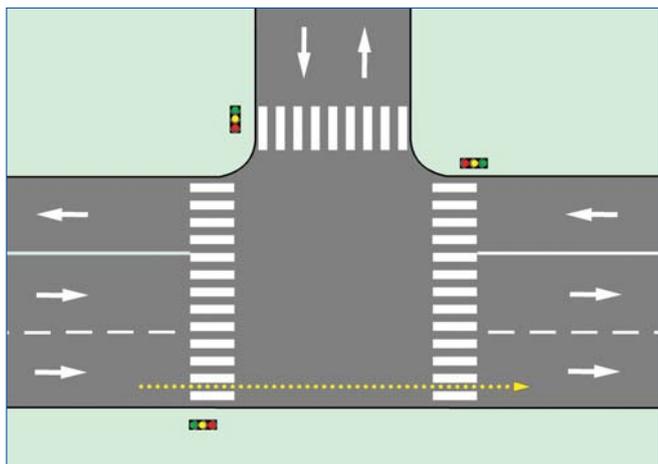
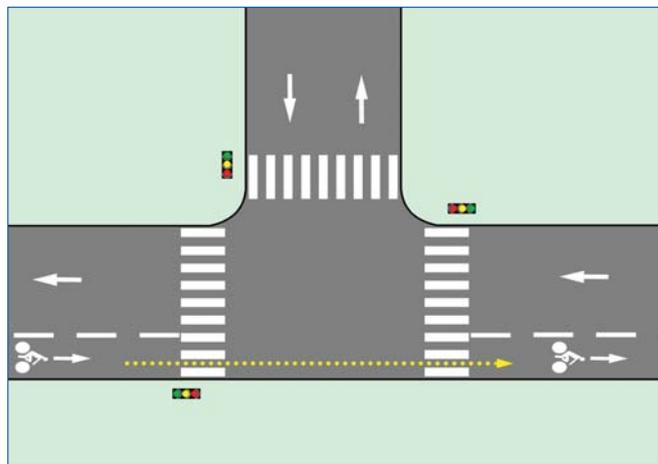


Schéma 5 : Entrée sur une contre-allée



Source : CETE de l'Est

Schéma 6 : Mouvement direct sur carrefour en T

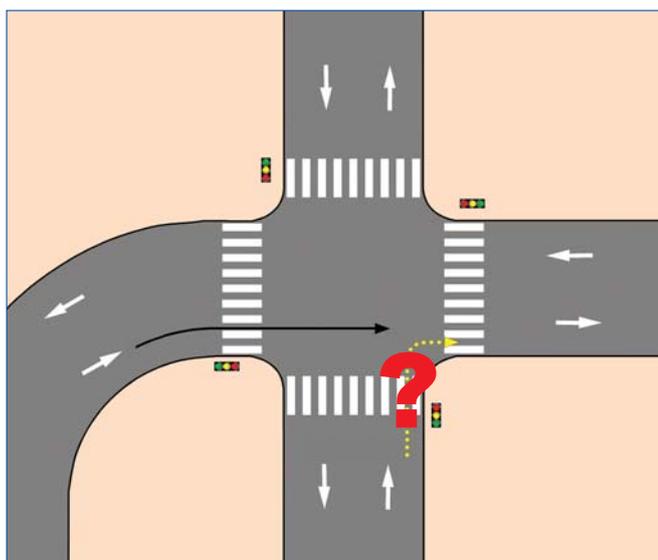


Source : CETE de l'Est

Schéma 7 : Mouvement direct sur double sens cyclable (DSC)

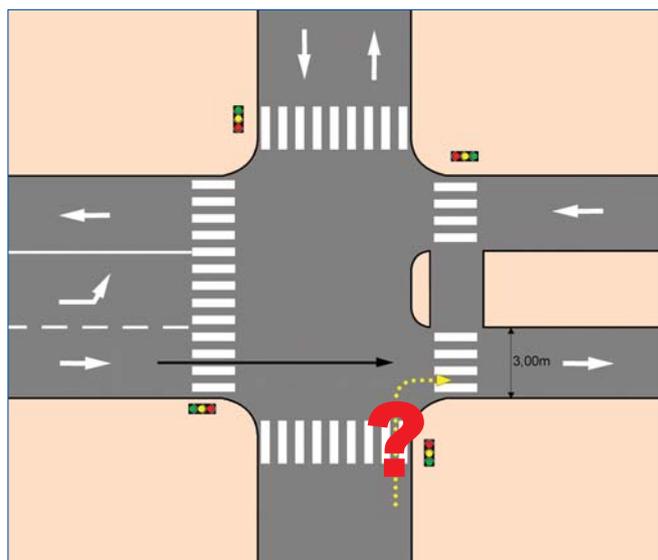
Mise en œuvre pouvant être délicate

Les configurations illustrées ci-après ne sont pas réhivitoires pour la mise en œuvre de l'autorisation de tourner à droite ; elles ont pour vocation d'alerter sur la nécessité d'une réflexion plus approfondie avant la prise de décision.



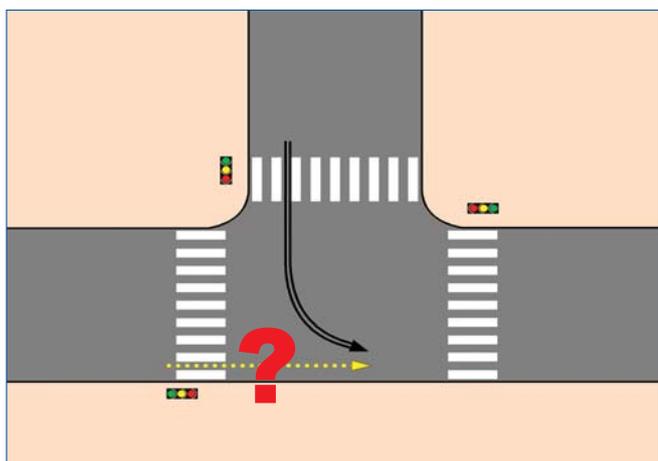
Source : CETE de l'Est

Schéma 8 : tourne-à-droite sans visibilité



Source : CETE de l'Est

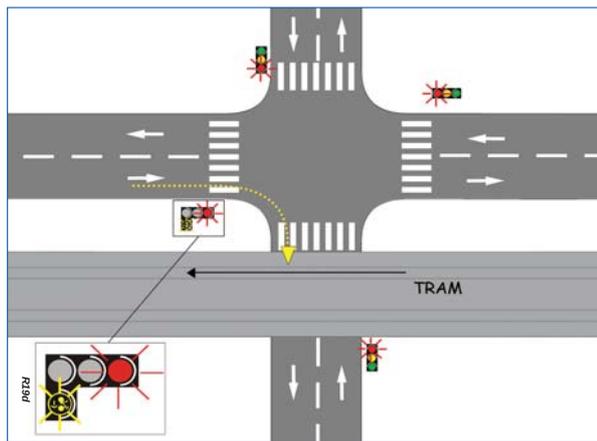
Schéma 9 : tourne-à-droite sur une voie étroite ou avec rétrécissement ponctuel en sortie de carrefour



Source : CETE de l'Est

Schéma 10 : Présence d'un fort taux de poids-lourds en Tourne-à-gauche (angle mort, porte-à-faux)

• Exemples d'utilisation possible du tourne-à-droite par feu

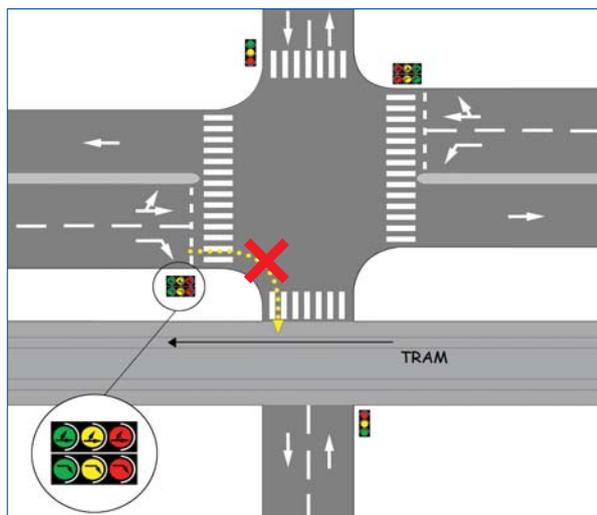


Source : CETE de l'Est

Dans la configuration ci-contre, il existe une phase de rouge intégral pour supprimer les conflits lors du passage du tram.

Il n'est dans ce cas pas possible d'autoriser le tourne-à-droite des cyclistes par panneau.

On peut, dans ce cas, avoir recours au feu **R19d** de tourne-à-droite cycliste qui permet d'autoriser ce mouvement dans les phases sans tram.



Source : CETE de l'Est

Dans la configuration ci-contre, pour laquelle certaines entrées sont gérées par des feux fléchés, le recours au signal R19d n'est pas envisageable ; en effet, celui-ci ne peut être associé qu'aux seuls feux **R11** circulaires.

Le tourne-à-droite des cyclistes au feu rouge ne peut pas être autorisé sauf à repenser la gestion et le phasage du carrefour.

Bibliographie

- Recommandations pour les itinéraires cyclables - Lyon CERTU, 2005
- Recommandations pour les aménagements cyclables - Lyon CERTU, version mise à jour en septembre 2008

La série « Fiche Vélo » a été réalisée par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu. Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences. Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.

Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur le site du Certu (<http://www.certu.fr>).

© Certu 2012
La reproduction
totale ou partielle
du document doit être
soumise à l'accord
préalable du Certu.

ISSN : 1263-3313

Maquette & Mise en Page :
Antoine Jardot
DADT - VIA
CETE Normandie Centre
02 35 68 89 33

AUTEUR DE LA FICHE

François Tortel
Cete de l'Est
03 87 20 45 59
francois.tortel@developpement-durable.gouv.fr

VOTRE CONTACT AU CERTU

Thomas Jouannot
04 72 74 58 69
thomas.jouannot@developpement-durable.gouv.fr

Secrétariat : 04 72 74 59 61
voi.certu@developpement-durable.gouv.fr

Mais également les correspondants vélos des CETE :
Est (F. Tortel), Méditerranée (J. Cassagnes),
Nord-Picardie (B. Deboudt),
Normandie Centre (J. Lecointre), Ouest (G. Aboucaya),
Sud-Ouest (B. Lacroux), DRIEA (JF. Durand).

