

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.

# Permettre le chevauchement de la ligne continue pour doubler un cycliste

## Décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015

Plan d'actions pour les mobilités actives

### Art R. 412-19 du Code de la route

« Lorsque des lignes longitudinales continues axiales ou séparatives de voies de circulation sont apposées sur la chaussée, elles interdisent aux conducteurs leur franchissement ou leur chevauchement.

[...]

Toutefois, leur chevauchement est autorisé pour le dépassement d'un cycle dans les conditions prévues par l'article R. 414-4 du Code de la route.

[...]

L'objet de cette évolution du Code de la route est de permettre le chevauchement de la ligne continue pour doubler un cycliste dans certaines conditions, principalement :

- respect de la distance minimum de dépassement entre le véhicule et le cycliste, 1 m en agglomération, 1,50 m hors agglomération ;
- visibilité suffisante des véhicules arrivant en sens inverse ;
- différentiel de vitesse entre le véhicule qui double et le cycliste.

Il a été constaté que trop de conducteurs sous-estimaient la distance nécessaire entre leur véhicule et le cycliste lors d'un dépassement en présence d'une ligne continue. En effet, ils privilégiaient le non franchissement de la ligne continue sur la sécurité du cycliste. Ceci aboutissait à des dépassements rasants, le plus souvent inconfortables, déstabilisants pour le cycliste, voire accidentogènes.

Le message qui est donné est que le différentiel de vitesse entre le cycliste et le véhicule motorisé étant souvent important, il faut privilégier la sécurité du cycliste en s'écartant lorsqu'on le dépasse, quitte à chevaucher la ligne continue.

## Les devoirs du conducteur

Le Code de la route distingue le chevauchement du franchissement d'une ligne continue.

Le **franchissement** s'entend comme le passage complet d'un véhicule de l'autre côté de ladite ligne.

Le **chevauchement** engage moins la voie de circulation opposée, une ligne de roue restant sur le côté droit de la chaussée.



*A est la bonne réponse*

Il s'agit d'améliorer la sécurité des cyclistes, notamment en interurbain, en donnant un signal clair en termes de réglementation.

Cette évolution donne un message aux conducteurs de véhicules motorisés en rappelant qu'il ne faut en aucun cas réaliser de dépassements rasants, car ils mettent en danger le cycliste et qu'un chevauchement est préférable.

Il s'agit d'un principe de réalisme : la solution théorique qui consiste à attendre la fin de la section dotée d'une ligne continue n'est pas toujours adaptée aux situations réelles.

Cette possibilité de chevauchement est bien limitée au dépassement des cyclistes et ne concerne en aucun cas le dépassement des autres véhicules lents.

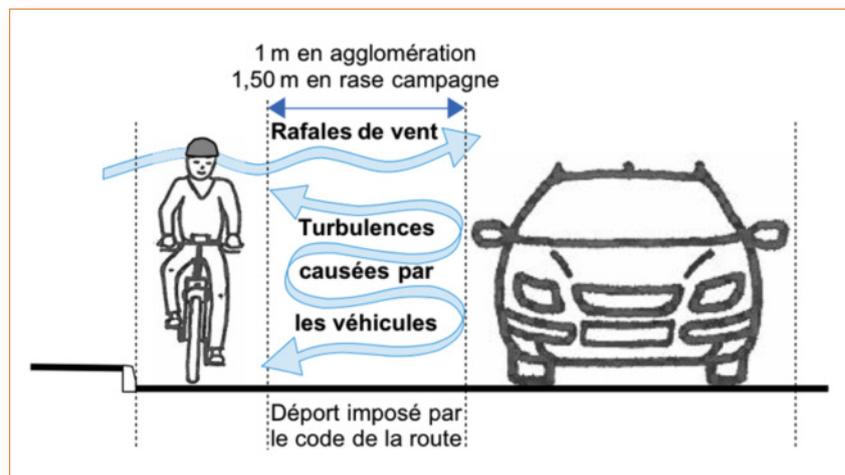


*B est la bonne réponse*

### Rappel des sanctions prévues à l'article R.412-19 du Code de la route relatives au chevauchement ou au franchissement des lignes longitudinales continues

	Contravention	Permis de conduire	
		Réduction du nombre de points	Suspension éventuelle
<b>Chevauchement</b>	<b>4° classe</b>	<b>1</b>	<b>3 ans au plus</b>
<b>Franchissement</b>	<b>4° classe</b>	<b>3</b>	<b>3 ans au plus</b>

*Un certain déport est obligatoire pour doubler un cycliste :  
1 m en agglomération,  
1,50 m hors agglomération*



## Les choix du gestionnaire de voirie

La réglementation routière n'oblige pas le gestionnaire de voirie à utiliser des marques sur chaussées, sauf sur les autoroutes et les routes express (article 113 de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière). Lorsqu'elles sont utilisées, elles doivent être réalisées selon les prescriptions de ladite instruction.

Ainsi, les gestionnaires peuvent mesurer les distances de visibilité offertes par leurs routes bidirectionnelles et tracer des lignes continues sur les sections où ladite visibilité se trouverait réduite et constituerait un danger pour le dépassement.

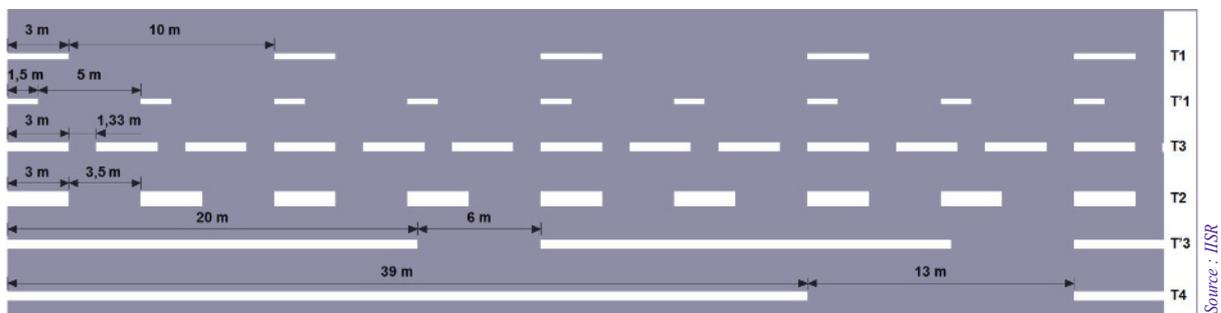
Par contre, il leur est déconseillé de mettre en œuvre des sections de ligne continue de plus de 1 000 m empêchant tout dépassement de véhicules lents (tracteurs, *etc.*).

L'instruction prévoit, en outre, divers types de marques, dont la ligne T3, dite de dissuasion, qui permet le dépassement tout en le laissant à l'appréciation du conducteur. Elle alerte l'usager sur la difficulté de dépasser (risque élevé, car généralement peu de visibilité), la nécessité d'un différentiel de vitesse important et le nécessaire respect des règles de dépassement (articles R.414-4 et suivants du Code de la route).

### Les règles générales de dépassement

art. R.414-4 du Code de la route

- I. - Avant de dépasser, tout conducteur doit s'assurer qu'il peut le faire sans danger.
- II. - Il ne peut entreprendre le dépassement d'un véhicule que si :
  - 1° - Il a la possibilité de reprendre sa place dans le courant normal de la circulation sans gêner celle-ci ;
  - 2° - La vitesse relative des deux véhicules permettra d'effectuer le dépassement dans un temps suffisamment bref ;
  - 3° - Il n'est pas lui-même sur le point d'être dépassé.
- III. - Il doit, en outre, avertir de son intention l'usager qu'il veut dépasser.
- IV. - Pour effectuer le dépassement, il doit se déporter suffisamment pour ne pas risquer de heurter l'usager qu'il veut dépasser. Il ne doit pas en tout cas s'en approcher latéralement à moins d'un mètre en agglomération et d'un mètre et demi hors agglomération s'il s'agit d'un véhicule à traction animale, d'un engin à deux ou à trois roues, d'un piéton, d'un cavalier ou d'un animal.
- V. - Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions des II à IV ci-dessus est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.
- VI. - Tout conducteur qui contrevient aux dispositions des II à IV ci-dessus encourt également la peine complémentaire de suspension du permis de conduire pour une durée de trois ans au plus, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle.
- VII. - Cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de trois points du permis de conduire.



Les différents types de ligne longitudinales

Source : I/SR

Maquette & mise en page

Antoine Jardot  
DADT - VIA  
Cerema  
Normandie-Centre  
+33 (0)2 35 68 89 33

Illustrations

Bernard du Verger  
Cerema Territoires et ville

**Fiche n° 09**

**Permettre  
le chevauchement  
de la ligne continue  
pour doubler un cycliste**

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

**Collection  
Références**

ISSN : 2276-0164  
2015 / 22

---

**Contributeurs** 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

**Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement - [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)**

Direction technique Territoires et ville - 2, rue Antoine Charial - CS 33927 - 69426 LYON cedex 03 - Tél. : +33 (0)4 72 74 58 00  
Siège social : Cité des mobilités – 25 avenue François Mitterrand - CS 92803 - 69674 BRON Cedex - Tél. +33 (0)4 72 14 30 30