

Règlement du 29 novembre 2024 ;

Voici le décret [l'article R.313-1](#) :

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000042266022

Code de la route

- Partie réglementaire (Articles R110-1 à R442-7)
 - Livre III : Le véhicule. (Articles R311-1 à R350-3)
 - Titre Ier : Dispositions techniques. (Articles R311-1 à R319-1)
 - Chapitre III : Eclairage et signalisations (Articles R313-1 à R313-35)
 - Section 1 : Eclairage et signalisation des véhicules. (Articles R313-1 à R313-32-1)

Article R313-1

Modifié par Décret n°2024-1074 du 27 novembre 2024 - art. 2

Tout véhicule ne peut être pourvu que des dispositifs d'éclairage ou de signalisation prévus au présent code. Ceux-ci, ainsi que les dispositifs que tout conducteur d'engin de déplacement personnel motorisé ou de cycle est autorisé à porter sur lui par le présent code, doivent être installés conformément aux prescriptions du présent chapitre.

Ces dispositions ne concernent pas l'éclairage intérieur des véhicules sous réserve qu'il ne soit pas gênant pour les autres conducteurs.

Le fait, pour tout conducteur d'un véhicule à moteur ou à traction animale, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe.

Le fait, pour tout conducteur d'un engin de déplacement personnel motorisé ou d'un cycle, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe.

Les dispositions des articles R. 313-2, R. 313-3, R. 313-3-1 à R. 313-3-4, R. 313-4-1, R. 313-6, R. 313-8 à R. 313-13, R. 313-15 à R. 313-17 et R. 313-17-1 ne sont pas applicables aux engins de déplacement personnel motorisés.

L'immobilisation des véhicules qui contreviennent aux dispositions du présent article peut être prescrite dans les conditions prévues aux articles L. 325-1, L. 325-2 et L. 325-3.

Règlement du 29 novembre 2024 sur l'éclairage vélo : qui veut le plus peut le plus

Au-delà de l'éclairage classique du vélo – un phare avant, un feu arrière, l'ajout de dispositifs lumineux supplémentaires n'était, contre toute attente, pas autorisé. Mais ça, c'était avant, puisqu'un décret paru le 29 novembre 2024 revient sur cette interdiction, élargissant également l'éventail de l'équipement lié à la visibilité de nuit utilisable par les cyclistes. Il revoit aussi une règle de circulation, la possibilité de rouler à deux cyclistes de front – sous certaines conditions, ça va sans dire. On tâche de vous éclairer sur la question !



La nuit, tous les cyclistes sont gris

Vous n'ignorez sans doute pas que pour circuler de nuit en France en toute légalité, votre vélo doit être équipé d'un feu avant blanc (ou jaune) et d'un feu arrière rouge. Une obligation qui découle de [l'article R.313-1](#) du code de la route général, et qui, au passage, revient au cycliste. Si vous n'êtes pas équipé(e), c'est vous qui êtes en tort et non le fabricant du vélo.

Un décret, paru au journal officiel [le 29 novembre dernier](#), met en application certaines mesures du Plan vélo et mobilités actives du [14 septembre 2018](#) (il était temps !) et du [Plan vélo et marche](#) du 5 mai 2023, avec un effet immédiat sur les possibilités des cyclistes côté éclairage. Il autorise ainsi l'utilisation d'un éclairage additionnel.



De nuit, vous pouvez maintenant en clipser deux de chaque si vous voulez

Tout cycle et engin de déplacement personnel motorisé (EDPM style trottinette, gyropode, hoverboard de Marty McFly, etc.) peut désormais être muni d'un feu de position avant et arrière supplémentaire répondant aux mêmes caractéristiques que l'éclairage obligatoire. Cet éclairage supplémentaire peut également être porté par le ou la cycliste. Et pourquoi pas accroché à son sac à dos, mis en place sur une remorque vélo, etc. Le choix est laissé libre aux usagers de s'équiper de la sorte ou non.

L'éclairage additionnel, de pas officiellement autorisé à facultatif

De façon là aussi facultative, la mise en place d'indicateurs de direction clignotants et de feux stop est dorénavant autorisée pour nous autres cyclistes et pilotes d'EDPM. Les dispositifs à fixer au casque, aux extrémités du guidon ou sur la tige de selle comme le Cosmo Ride ou le casque Casque Lumos devraient ainsi voir leur heure de gloire approcher. Un tour de roue de plus vers le vélo-automobile ?



Le casque Lumos Ultra embarque un système d'éclairage - © Lumos

Autre point mentionné par le règlement : les pneus à dispositifs rétro-réfléchissants (à l'instar des Marathon, le best-seller de Schwalbe) peuvent désormais remplacer les catadioptres obligatoires dans les roues. Les catadioptres, ce sont ces éléments en plastique à facettes réfléchissant la lumière des phares des autres véhicules. Il semblerait que cette disposition s'inspire de la réglementation allemande, où cette disposition est déjà en vigueur.



Du réfléchissant sur les pneus et la veste, désormais c'est OK

Tant qu'on y est, signalons également que le règlement du 29 novembre 2024 précise que les éléments réfléchissants sont à présent utilisables sans limitation. Du pur bon sens, non ? Les feux arrière clignotants demeurent quant à eux interdits. Le clignotement reste ainsi réservé aux indicateurs de direction et aux feux de détresse.

Circulation : rouler à deux cyclistes de front désormais autorisé... dans certains cas



Rouler à vélo à deux de front, OK, mais pas partout !

Circuler à deux cyclistes de front (pas plus) est déjà autorisé depuis longtemps, uniquement hors agglomération. La législation stipule néanmoins que le cycliste de gauche devra se rabattre : "*dans tous les cas où les conditions de la circulation l'exigent, notamment lorsqu'un véhicule voulant les dépasser annonce son approche*".

Ce règlement fraîchement publié ajoute un point bien précis lié à la circulation. Il ouvre ainsi l'autorisation de circuler à deux cyclistes de front sur les aires piétonnes, les voies vertes et les zones de rencontre. Attention, les cycles attelés d'une remorque ou d'un side-car (!) ne bénéficient pas de cette autorisation. On ne va pas cracher sur le plaisir de pouvoir discuter plus sereinement avec son/sa comparse cycliste quand l'occasion se présente.

Plus de budget pour l'infrastructure ? On nous laisse les loupiottes

Une bonne infrastructure est le principal facteur de sécurité des cyclistes. Les voies cyclables séparées limitent les interactions avec les usagers motorisés, et donc les risques d'accident. Et

accessoirement, elles rassurent les usagers de vélo les moins habitués au trafic routier, suscitant des vocations de nouveau cyclistes au quotidien. Avec, à la clé, les bénéfices économiques, écologiques, sanitaires, etc. qui vont bien.



Une bonne infrastructure cyclable fait la différence

La coupure des budgets du plan vélo puis de celles des aides à l'achat vélo annoncées dernièrement risque d'interrompre la dynamique de croissance du nombre de cyclistes engagée ces dernières années.

Le règlement publié fin novembre 2024 semble plutôt bénéfique pour la sécurité des cyclistes, du moins sur le papier. Mais est-il réellement de bon augure pour la cause cycliste ? Il sous-entend, en effet, qu'il faudra continuer à se mélanger au flot de circulation et que s'en remettre à l'équipement individuel deviendra la seule option pour chercher une sécurité que l'État ne veut plus garantir... La fin d'une époque ?