



« Rue de l'Avenir »

Siège social : 34 rue de l'Église 75 015 Paris

Tel/fax: 01 45 57 12 20

Courriel: [infosrda@ruedelavenir.com](mailto:infosrda@ruedelavenir.com)

Site: [www.ruedelavenir.com](http://www.ruedelavenir.com)

Twitter: [@ruedelavenir](https://twitter.com/ruedelavenir)

Facebook : [www.facebook.com/ruedelavenir.france](https://www.facebook.com/ruedelavenir.france)



Pour une Ville  
plus Sûre et plus  
Agréable à Vivre



## Conférence de presse

### PRESENTATION DU « CODE DE LA RUE, VERSION 2016 »

#### SOMMAIRE :

Pourquoi cette publication ?

Présentation de notre association,

Communiqué de presse Rue de l'Avenir / GART du 12/09/16,

Information de cette parution AMF du 14/09/16,

Des villes se sont emparées du « code de la rue »,

Les précédentes publications,

Introduction au code 2016,

Décret « partage de la voirie »,

Art R 417-11 Le passage de « gênant » à « très gênant »,

Ce qui change pour le piéton,

Du PAMA au PAMUV,

Sitographie.



## POURQUOI CETTE PUBLICATION ?

*De sa naissance aux années 2 000, le code de la route a été essentiellement...routier !*

*Peu de règles étaient consacrés à la mobilité urbaine, qu'elle soit motorisée ou non.*

*Sans faire de bruit le décret du 30 juillet 2008 introduisait une rupture avec cette situation grâce aux mesures dites du « code de la rue », désormais intégrées au code de la route :*

- *Principe de prudence*
- *Zone de rencontre*
- *Double sens cyclable*

*Ces nouvelles dispositions, si importantes à l'heure où la majeure partie de nos concitoyens habitent en ville, ne sont pas toujours connues du grand public.*

*Elles ont par ailleurs été complétées par les décrets du 12 novembre 2010 et du 2 juillet 2015 qui précisent d'autres règles favorables aux piétons et aux cyclistes.*

*C'est pourquoi nous avons décidé d'éditer en 2016 en collaboration avec le GART une nouvelle édition du document « Le code de la rue dans le code de la route ».*

*Grâce à son réseau national de correspondants locaux nous le diffusons le plus largement possible auprès des personnes intéressées.*

*Il est également possible de le demander à l'adresse suivante : [secretariat.rda@laposte.net](mailto:secretariat.rda@laposte.net)*

*Mais pour le faire connaître, la presse locale, joue un rôle fondamental et c'est la raison de ce dossier.*

*Le bureau de « Rue de l'Avenir »*



## PRESENTATION :

« Rue de l'Avenir » est une association généraliste qui se définit comme laboratoire d'idées et force de propositions en matière d'urbanisme et de déplacements.

La ville est un lieu d'échange et de convivialité mais cette vocation se trouve contrariée par la trop grande place accordée à la voiture particulière.

« Rue de l'Avenir » a pour ambition de contribuer à transmettre aux générations futures une ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable à vivre. Elle agit pour favoriser le développement de mesures qui, toutes, visent à atteindre ces objectifs.

## OBJECTIFS :

Les objectifs de Rue de l'Avenir sont donc depuis sa création en 1988:

- ✓ De promouvoir une logique urbaine en lieu et place d'une logique routière, puisque « la rue n'est pas une route »,
- ✓ De favoriser la qualité des espaces publics pour améliorer la sécurité et le confort des usagers les plus vulnérables (piétons, personnes à mobilité réduite, cyclistes...),
- ✓ D'apaiser la vie urbaine :
  - En modérant la vitesse en ville (Zone 30 km/h, Zone de rencontre),
  - En limitant l'usage de la voiture.
- ✓ De présenter une offre réaliste d'alternatives pour se déplacer en ville

## ACTIONS :

### Des publications

- ✓ La marche et l'espace public
- ✓ Espace public et stationnement
- ✓ L'enfant et la Rue
- ✓ La Ville à 30, ça marche !
- ✓ Zone 30 : des solutions économiques et de qualité,

### Des animations

- ✓ Concours « La rue ...On partage ! »
- ✓ « Rue aux enfants, rues pour tous »

### Des colloques

- ✓ « Tisser la ville entre centre et périphérie (Nantes, 17 octobre 2014)
- ✓ « Changer d'air/changer d'ère à Grenoble » Grenoble 2015
- ✓ « La rue : partage et frontages » Paris 2015
- ✓ « Espaces publics ordinaires et ville périphérique » Paris 2015

## CORRESPONDANT LOCAL :

« Rue de l'Avenir » dispose d'un réseau de correspondants locaux :  
*Aix en Provence, Amboise, Arles, Bordeaux, Clermont Ferrand, Dijon, Grenoble, Lille, Lyon, Mulhouse, Nantes, Paris, Poitiers Rambouillet, Reims, Rennes, Rouen, Saint Etienne, Salon De Provence, Strasbourg...*

## **Le Code de la rue dans le code de la route : nouvelle édition 2016 !**

**Dans la perspective de la semaine européenne de la mobilité (du 16 au 22 septembre 2016), le GART et Rue de l'Avenir rééditent la brochure « Le Code de la rue dans le code de la route » dans une version réactualisée.**

Au programme de cette édition 2016, l'intégration des mesures du décret du 2 juillet 2015 relatif au plan d'action pour les mobilités actives (PAMA) dont:

- pour les cyclistes, la généralisation du double sens cyclable quand la vitesse maximale est inférieure ou égale à 30km/h ;
- pour les piétons, l'interdiction de l'arrêt et du stationnement des véhicules motorisés à moins de 5 mètres en amont d'un passage piéton (en dehors des places aménagées) ;
- la définition d'un stationnement très gênant et l'aggravation des sanctions qui en résulte (PV de 135 euros), favorisant ainsi les cheminements piétons et les espaces dédiés aux cyclistes.

Ces mesures, complétées par l'article 47 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 qui donne la possibilité au maire de fixer sur tout ou partie de l'agglomération une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route, favorisent la promotion d'une « ville apaisée » et d'un espace urbain plus convivial.

Complémentaire d'une politique ambitieuse pour les transports publics, la démarche du « Code de la rue » est donc globale : elle vise à repenser la ville tout d'abord en termes de qualité de vie.

C'est parce qu'elle est destinée à faciliter la pratique des modes actifs et l'usage mieux adapté de l'automobile dans les centres urbains que le GART et Rue de l'Avenir ont souhaité collaborer pour réaliser cette édition 2016 mise à jour.

Cette publication est disponible en accès libre sur les sites Internet du GART ([www.gart.org](http://www.gart.org)) et de Rue de l'Avenir ([www.ruedelavenir.com](http://www.ruedelavenir.com)). A compter du 26 septembre 2016, elle sera également disponible en version papier sur simple demande auprès de Rue de l'Avenir à l'adresse [secretariat.rda@laposte.net](mailto:secretariat.rda@laposte.net).

### **A propos du GART**

Fondé en 1980, le GART est l'association des collectivités qui agit en faveur du développement des transports publics et des modes alternatifs à la voiture individuelle. En sa qualité d'acteur incontournable du monde de la mobilité, le GART partage les grands enjeux de la mobilité durable avec ses adhérents, des autorités organisatrices de transport, et les défend à tous les niveaux où se déterminent les politiques publiques.

### **A propos de Rue de l'Avenir**

L'association Rue de l'Avenir est née en 1988 avec l'objectif de modérer la circulation automobile en ville, en préconisant moins de voitures et moins de vitesse, et en proposant une réflexion sur le partage de la rue entre tous les usagers. C'est une association généraliste en matière de déplacements qui s'efforce de peser sur les décisions que vont prendre élus et techniciens tant au niveau national qu'au niveau local.

---

### **Contacts presse :**

Mouloud HOUACINE - Responsable communication externe du GART  
01 40 41 18 34 / [mouloud.houacine@gart.org](mailto:mouloud.houacine@gart.org)

Anne FAURE - Rue de l'Avenir  
[a.faure.rda@orange.fr](mailto:a.faure.rda@orange.fr)

À l'occasion de la Semaine européenne de la mobilité, qui démarre après-demain, le Gart (Groupement des autorités responsables du transport) et l'association Rue de l'avenir publient une version réactualisée de la brochure Le Code de la rue dans le Code de la route.

Il s'agit d'une nouvelle version, reprenant en partie la première, qui avait été publiée en 2005, juste après la parution du premier « Code de la rue » en Belgique. Depuis, de nouvelles règles ont été introduites dans le droit français, qui sont expliquées en détail dans la nouvelle version.

La notion de « Code de la rue », qui est donc née en Belgique, vise à renverser la hiérarchie des normes en matière de voirie : la réglementation a longtemps été pensée exclusivement en termes d'automobile. Mais depuis, avec la montée en puissance des questions environnementales, les mobilités dites « douces » ont connu une nouvelle jeunesse : le vélo et la marche à pied, notamment, sont aujourd'hui pleinement intégrés dans les politiques de mobilité des agglomérations. Le Code de la route devait donc tenir compte de ces évolutions, « pour tenir compte de la multiplicité et de la complexité des enjeux, et pour finalement prendre acte de l'évidence que la rue n'est pas la route », expliquent le Gart et Rue de l'avenir. Et comme l'écrit en introduction de l'ouvrage Louis Nègre, sénateur-maire de Cagnes-sur-Mer et président du Gart, « le code de la rue vise à créer les conditions d'une cohabitation harmonieuse de tous les usagers de l'espace public en ville, ou, en d'autres termes, à esquisser les éléments clés d'une ville apaisée. La priorité doit être donnée aux usagers les plus fragiles, en premier lieu desquels les piétons puis les cyclistes, en insistant auprès de tous sur l'indispensable principe de prudence. »

Cette brochure présente et détaille tous les articles du Code de la route qui réglementent les rapports entre voitures, vélos et piétons, et même les rollers, ou les trottinettes. Parmi les nouveautés introduites dans les dix dernières années dans le Code de la route, on retiendra notamment : en 2008, la création des zones de rencontre, où la vitesse est limitée à 20 km/h et où tous les véhicules ainsi que les piétons peuvent circuler librement et où le stationnement est interdit ; la même année a été introduit le principe des double-sens cyclables, qui font florès depuis dans les villes. Ils sont aujourd'hui systématiques dans les zones 30, et de nombreuses associations militent pour sa généralisation à toutes les voiries en ville.

En 2010, un décret très important a autorisé le franchissement des feux rouges par les cyclistes sous condition d'une signalisation spécifique. Depuis, des panonceaux spéciaux ont été créés qui, apposés à un feu, autorisent les cyclistes à le franchir au feu rouge sans risque d'être verbalisés.

En 2015, nouvelle avancée avec le Pama (Plan d'action pour les mobilités actives), introduit dans le Code de la route par le décret du 2 juillet. C'est ce texte qui a généralisé le double-sens cyclable dans les zones 30, mais qui a aussi interdit l'arrêt et le stationnement des véhicules motorisés à moins de 5 m en amont d'un passage piéton, et créé la notion de « stationnement très gênant », puni d'un PV de 135 euros (lire Maire info du 7 juillet 2015).

Dernière disposition en date : l'article 47 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte, qui donne une assise légale à une pratique qui, jusque-là, se faisait dans une sorte de flou juridique : dans les communes entièrement en zone 30 : « Le maire peut, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le Code de la route. »

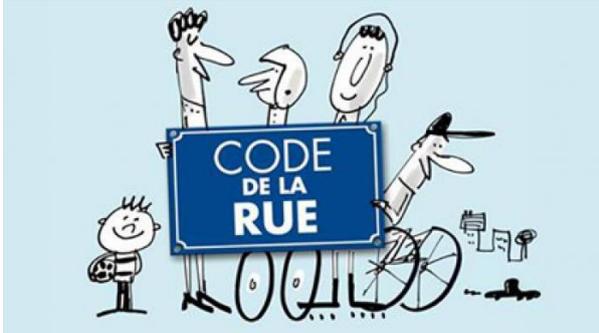


*Des collectivités ont édité des documents*

*D'informations sur le code de la rue.*

*Quelques exemples :*

#### **FIRMINY**



L'association Forum Eco Cité et SOLCITE Firminy ont le plaisir de vous inviter à une réunion d'information sur le CODE de la RUE, dispositif très intéressant et réglementaire depuis juillet 2010, qui permet de réaliser des aménagements urbains pour sécuriser les "usagers vulnérables" (enfants, personnes âgées, PMR, cyclistes, autres piétons) dans les rues de nos villes et quartiers.

#### **GRAND NANCY**

Automobilistes, piétons, cyclistes, conducteurs de deux-roues motorisés... Un nouveau code de



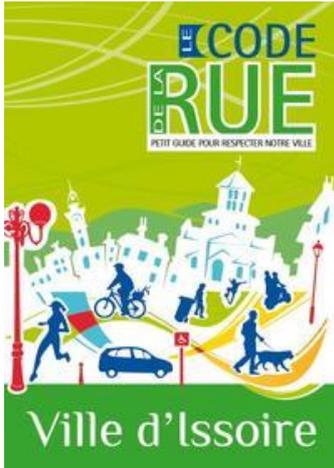
la rue vient d'être créé en lien avec les associations pour encourager chacun à mieux se respecter. Pour réussir à se déplacer en harmonie dans la ville entre piétons, cyclistes et automobilistes ou conducteurs d'engins motorisés, il faut savoir partager la rue. À travers ce guide, le Grand Nancy vous invite à découvrir les bons réflexes à adopter pour circuler en toute sécurité dans une ville apaisée et agréable à vivre.

#### **TOURS**



Ce guide ludique, illustré par le dessinateur tourangeau Christopher, vous invitera à découvrir les bons gestes et les comportements à adopter pour que la Cité reste un espace de vie à partager avec tous.

Vous y trouverez une mine d'informations pratiques et de conseils sur des thèmes aussi variés que le respect de l'environnement urbain, les règles de circulation cycliste ou les zones de circulation apaisée. Vous pourrez également y apprendre que nos actes quotidiens ont des conséquences dont nous n'avons pas toujours conscience.



### ISSOIRE

Ce document est le fruit d'un travail mené par six groupes thématiques constitués des commissions environnement, circulation, les conseils de vie de quartier, le conseil des sages, les services sports et les services techniques, la Maison des Associations, la Maison des Jeunes, l'USI, la Police municipale. Merci à tous pour leur implication

### BERGERAC



Laisser la voiture au garage, c'est un geste écologique et citoyen à adopter en ville. Lignes de bus, qualité des espaces publics, bandes et pistes cyclables fournissent aux Bergeracois une alternative aux déplacements automobiles.

La réappropriation progressive de la rue par les citoyens, la cohabitation entre tous ces types d'usagers et l'indispensable protection des plus faibles et des plus vulnérables imposent de tracer des règles d'usage qui vont plus loin que celles dictées par le code de la route. Comme d'autres villes européennes, et pour respecter ses engagements en matière de développement durable, la ville de Bergerac s'est lancée dans l'élaboration d'un code de la rue.

### BORDEAUX



La mairie de Bordeaux s'est engagée depuis longtemps dans la promotion des déplacements doux et d'un meilleur partage de la rue, en incitant les usagers de la route à la pratique du vélo ou à l'emprunt des transports collectifs.

En 2007, la Ville était l'une des premières de France à présenter son code de la rue destiné à faciliter la cohabitation et le respect mutuel des usagers.

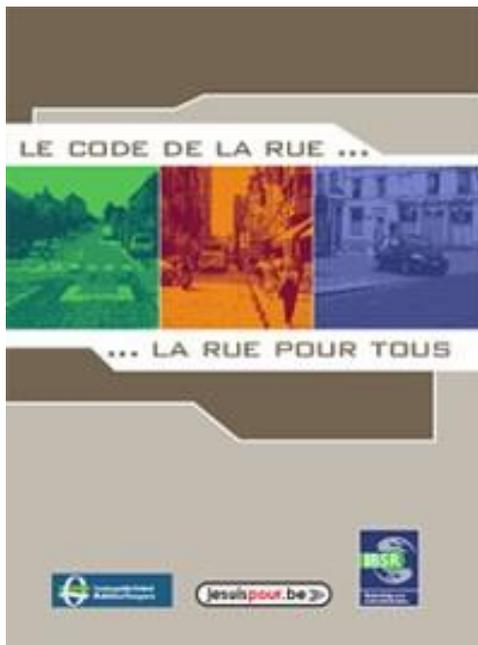
Le Code de la rue rappelle que chaque acteur a des droits et des devoirs et accompagne une série de mesures destinées à protéger les plus vulnérables. Car si piétons, cyclistes, usagers de deux-roues motorisés, personnes handicapées, rollers, automobilistes... ont tous une place, ils ne sont pas tous toujours informés de leurs droits et leurs devoirs les uns vis à vis des autres.



## Les couvertures des parutions nationales

Du « code de la rue »

En Belgique 2006



« Rue de l'Avenir » & GART 2011

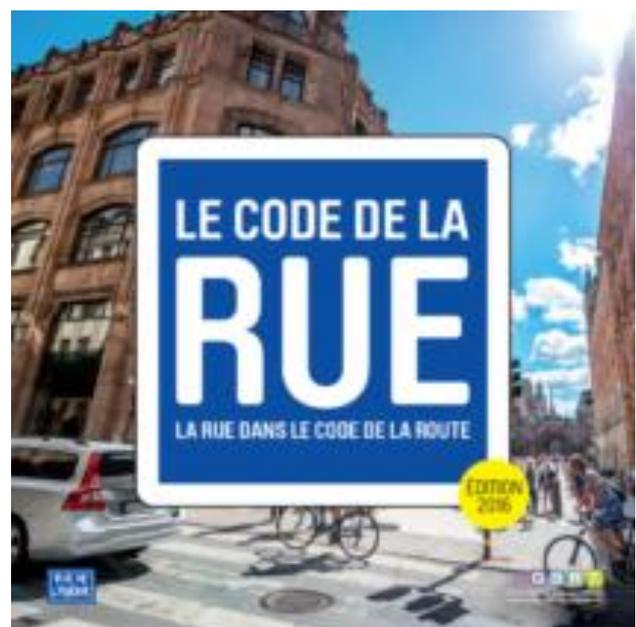


Publication « Rue de l'Avenir » 2005



On notera la mise en forme du titre qui permet de lire « code de la rue » tout en ne l'écrivant pas

« Rue de l'Avenir » & GART 2016





### Rapide historique du «code de la route»

A la fin du 19<sup>ème</sup> siècle avec l'apparition de l'automobile naît très vite la nécessité de rédiger des règles de circulation de celle-ci.

S'il y eut des versions préparatoires (dès 1828) à ce qui allait devenir le « code de la route », ainsi que de nombreux décrets et ordonnances (1851, 1893, 1899...), on relèvera tout particulièrement , en 1904, un code de la route « privé » composé de 10 articles sur 5 pages rédigés par Jules Perrigot, président de l'Automobile-Club Vosgien de l'époque.

Ce n'est qu'en 1921, par un décret du 27 mai que fut promulguée « la réglementation de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique » plus communément désignée comme « code de la route».

**1958** Le Code de la Route actuel relève d'une ordonnance du 15 /12 / 1958.

*Citons aussi la « Convention sur la circulation routière » Signée à Vienne le 8 novembre 1968, à valeur internationale, pour fixer d'un commun accord le système de signalisation routière et les marquages routiers et les «règles applicables à la circulation routière».*

Le Code de 1958 a été régulièrement adapté en fonction des prises de conscience (exemple la vitesse), mais, conformément à son histoire, il reste, comme son nom l'indique, essentiellement « routier », la plupart de ses articles sont pensés pour des véhicules motorisés.

Maintenant que près de 80% de nos concitoyens vivent en milieu urbain, il est apparu nécessaire d'adapter ce code routier aux mobilités urbaines si diverses dans leurs modes (marche, vélo, transport en commun, voiture...)

On constate un changement important de conception de la circulation qui prend mieux en compte la vie locale et tous les usagers de l'espace public.

---

## L'apparition du code de la rue

**2003, Belgique**, un arrêté royal modifie le code de la route, considéré comme inadapté à la circulation urbaine. Ses principaux éléments sont :

- L'obligation de prudence du plus fort vis-à-vis du plus faible,
- Les trottoirs traversant,
- Les double sens cyclables,
- La prise en compte des engins de déplacement (rollers, trottinettes, etc.

**2005 France décembre** la rue de l'avenir publie la première édition du « Code de la rue dans le code de la Route »

---

**2006, France**, la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) créé deux groupes (un COPIL et un COTECH) de réflexion « code de la rue » à la française.

**Rue de l'Avenir participe à ces travaux.**

---

**2008**, Ce travail s'est concrétisé par le décret n° 2008-754 du 30 / 07 / 08:

- L'introduction du **principe de prudence** dans le Code de la Route (Art R.412-6),
- La hiérarchisation en 3 niveaux des **zones de circulation apaisées**, ZCA (aire piétonne, zone de rencontre, zone 30),
- La généralisation des **doubles-sens cyclables** DSC dans les zones de circulation apaisée (ZCA)

---

**2010**, 2<sup>ème</sup> publication du « code de la rue dans le code de la route » RdA

Le décret 2010-1390 du 12 / 11 / 2010

Il ne modifie pas les conditions de traversée des piétons mais renforce le devoir de vigilance des conducteurs vis à vis des piétons en créant l'obligation de s'arrêter pour laisser traverser un piéton qui en manifeste l'intention.

Être considérés comme "**régulièrement engagé**" c'est :

- emprunter les passages piétons s'il en existe à moins de 50 mètres
- respecter les feux pour les piétons, et ne traverser qu'au vert piéton
- prendre en compte la distance, la vitesse des véhicules avant de s'engager dans une traversée
- en l'absence de passage piéton à moins de 50 mètres, traverser en section courante perpendiculairement à l'axe de la chaussée
- ne pas traverser une chaussée en diagonale

Cette modification décline le « principe de prudence du plus fort envers le plus faible » introduit dans le code de la route en 2008.

#### **Extrait concernant la priorité du piéton**

Art. 17. - Le premier alinéa de l'article R. 415-11 est remplacé par les dispositions suivantes :  
« Tout conducteur est tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire ou circulant dans une aire piétonne ou une zone de rencontre. »

---

**2011**, 3<sup>ème</sup> publication du « code de la rue » RdA

---

**2015**, décret n° du 02/07/15

- la généralisation du double sens cyclable quand la vitesse maximale est inférieure ou égale à 30km/h, (article R412-28-1)
- l'interdiction de l'arrêt et du stationnement des véhicules motorisés à moins de 5 mètres en amont d'un passage piéton (en dehors des places aménagées) ;
- la définition d'un stationnement très gênant et l'aggravation des sanctions qui en résulte (PV de 135 €), favorisant ainsi les cheminements piétons et les espaces dédiés aux cyclistes. (article R417-11)
- Les cyclistes peuvent s'éloigner du bord droit de la chaussée lorsqu'une signalisation spécifique matérialise une trajectoire différente. Ils peuvent aussi, en ville, s'éloigner des voitures en stationnement (quand la vitesse est inférieure à 50 km/h) (article R412-9)
- Il devient possible de chevaucher, et non franchir, une ligne continue pour doubler un cycliste. (article R412-19)
- La traversée des carrefours réglée, pour les cyclistes, par les feux piétons (s'il n'y a pas de feux spécifiques) réservée auparavant aux pistes et

bandes cyclables est désormais possible pour tous les aménagements :  
voie verte, double sens, aire piétonne. (article R412-30)

- Les cyclomoteurs ne sont plus systématiquement autorisés dans les sas ; cela devra résulter d'une décision de police et d'une signalisation spécifique (article R415-2)
- Les cédez-le-passage cycliste aux feux rouges peuvent désormais être installés hors intersection ; (article R415-15)
- Les voies centrales banalisées (chaucidou) : elles sont rendues possibles par une petite modification du code qui interdisait, en agglomération, de circuler sur les accotements revêtus (voir article aménagement).

---

### **Vers la ville 30**

L'article 47 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 i donne la possibilité au maire de fixer sur tout ou partie de l'agglomération une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route,

---

### **2016 et suivantes**

#### **Les travaux du PAMUV**

« Rue de l'Avenir » participe activement aux travaux ministériels en cours de « Plan d'Actions pour la Marche et l'Utilisation du Vélo », qui fait suite au PAMA (plan d'actions pour les mobilités actives).

A noter entre autres réflexions la définition du trottoir, et par conséquent, quelle place accordée aux EDP (engins de déplacement personnel) que sont les gyropodes, les trottinettes électriques ou non, les skateboards électriques ou non, les « gyroskates », les monoroues etc.

**Donc à suivre !**

---



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## **DECRET PARTAGE DE LA VOIRIE – PLAN D’ACTION POUR LES MOBILITES ACTIVES**

**1 - Le stationnement sur les espaces dévolus aux piétons et aux vélos est désormais qualifié de « très gênant » et sanctionné comme tel**  
p2

**2 - Le double sens cyclable (DSC) devient la règle générale dans toutes les voies à sens unique limitées à 30km/h ou moins**  
p5

**3 - Les cyclistes autorisés à circuler hors de la zone d’ouverture des portières des voitures en stationnement**  
p7

**4 - Officialisation de la « trajectoire matérialisée » pour les cyclistes**  
p9

**5 - Les sas pour vélos aux feux rouges sont désormais interdits aux cyclomoteurs**  
p10

**6 - Un nouvel aménagement en ville : « la chaussée à voie centrale banalisée »**  
P11

## **Le stationnement sur les espaces dévolus aux piétons et aux vélos est désormais qualifié de « très gênant » et sanctionné comme tel**

Les articles R 417-10 et R417-11 du code de la route ont été réorganisés. Sont ainsi classés très gênants et punis d'une contravention de 4<sup>ème</sup> classe (135€) le stationnement ou l'arrêt :

### **Pour les voitures, poids lourds et véhicules utilitaires**

- sur les passages piétons ainsi que sur les 5 m qui les précèdent
- sur les trottoirs
- sur les bandes et pistes cyclables ou sur les voies vertes
- sur les voies de bus
- devant les bouches d'incendie ou les bandes d'éveil et de vigilance, prévues pour les personnes mal voyantes
- devant les feux ou panneaux, lorsque le gabarit peut les masquer
- sur les places de stationnement réservées aux personnes porteuses de handicap ou aux transports de fonds
- pour les autocars de surface maximale supérieure à 20 m<sup>2</sup> : le stationnement dans les zones touristiques délimitées

### **Pour les deux-roues motorisés**

- sur les passages piétons
- sur les bandes et pistes cyclables ou sur les voies vertes
- sur les voies de bus
- devant les bouches d'incendie ou les bandes d'éveil et de vigilance, prévues pour les personnes mal voyantes
- sur les places de stationnement réservées aux personnes porteuses de handicap ou aux transports de fonds

*Sur les trottoirs, le stationnement des deux-roues motorisés reste gênant (contravention de seconde classe : 35€)*

### **Pour les vélos (y compris les Vélos à Assistance Electrique)**

- sur les passages piétons
- devant les bandes d'éveil et de vigilance, prévues pour les personnes mal voyantes
- sur les voies de bus
- sur les places de stationnement réservées aux personnes porteuses de handicap ou aux transports de fonds

Ces règles étant de portée générale : elles ne font pas l'objet d'une signalisation spécifique

## Les stationnements « très gênants »

**sur les passages piétons**



**sur les 5.00 m précédant  
les passages piétons  
(y compris en pleine voie)**

*Cette règle ne s'applique  
pas sur les places  
matérialisées.*



**sur les trottoirs**



**sur les bandes et pistes  
cyclables, ou sur les voies  
vertes**



**devant les bouches  
d'incendie**



**devant les bandes d'éveil  
et de vigilance, prévues  
pour les personnes mal  
voyantes.**



**devant les feux ou  
panneaux, lorsque le  
gabarit peut les masquer**



Ainsi que :  
**sur les voies bus,  
sur les places de  
stationnement réservées  
aux personnes porteuses  
de handicap ou aux  
transports de fonds**

Crédits photos Cérema et CIDUV

## Le double sens cyclable (DSC) devient la règle générale dans toutes les voies à sens unique limitées à 30km/h ou moins

Le double sens cyclable existe depuis 2008 pour les rues en sens unique situées en zones 30, ou en zone de rencontre. Il n'existe pas pour :

- les aires piétonnes
- les voies simplement limitées à 30 Km/h

L'expérience de ces 6 années a confirmé tout l'intérêt de cette règle. Il s'agit maintenant de la généraliser.

### Le DSC



B1 + m9v2

éventuellement complété par



Avant juillet 2015	Extension au 1 <sup>er</sup> janvier 2016

### Rappel de quelques règles inchangées

- Exceptionnellement, sur certaines voies en sens unique où la vitesse est limitée à 30 Km/h ou moins, les maires peuvent maintenir le sens unique y compris pour les cyclistes. Ils doivent pour cela prendre d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2016 un arrêté de police de circulation justifiant cette décision. Cette règle se traduit par l'absence de panneau « sauf vélo » sous le panneau « sens interdit ».

- Le Maire peut aussi autoriser le DSC dans des voies limitées à 50 km/h ou plus.

*Pour contourner l'esprit du décret du 30 juillet 2008, généralisant les DSC dans les zones à circulation apaisée, certains maires avaient transformé leurs « zones 30 » en « voies limitées à 30 ». Ils devront d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2016, prendre un arrêté de circulation justifiant les raisons pour lesquelles ils s'opposent à simplifier la vie des cyclistes, tout en apaisant la circulation sur ces voies.*

## Les cyclistes autorisés à circuler hors de la zone d'ouverture des portières des voitures en stationnement

L'ouverture inopinée des portières des voitures en stationnement est la première cause d'accidents en ville pour les cyclistes. Pourtant, le code de la route n'autorisait pas les vélos à s'éloigner du bord droit de la chaussée.

En ville, sur les voies où la vitesse est limitée à 50km/h ou moins, il est désormais permis aux cyclistes de circuler à une distance suffisante des voitures en stationnement. Le message délivré depuis longtemps dans les vélos-écoles est aujourd'hui conforme à la règle.

Crédit photo Jacques Robin sécurité-routière-plus.com



### Règles de dépassement des cyclistes qui roulent à « distance suffisante » des voitures stationnées

- En ville, **il est obligatoire de laisser 1,00 m entre son véhicule et le cycliste qu'on dépasse.** Un cycliste a un encombrement de 1,00m, et circule à environ 1,00m des voitures en stationnement.

**Conséquence pratique** : dans les voies à sens unique de moins de 5,0 m de largeur «roulable», entre trottoirs et stationnement, les voitures ou les Poids Lourds qui suivent un cycliste doivent donc attendre derrière lui.

- Par ailleurs, dans les voies à double sens et lorsque la visibilité le permet, **il est possible de chevaucher la ligne blanche continue pour effectuer le dépassement d'un cycliste.**



**Circuler hors de la zone d'ouverture des portières des voitures en stationnement permet aussi d'éviter d'autres dangers\***

Crédit photo Cérema



**Dépasser en sécurité en chevauchant la ligne continue**

Crédit photo bouger autrement à Blois

\* On peut considérer que cette « distance suffisante » est de l'ordre de 1,00m

## Officialisation de la « trajectoire matérialisée » pour les cyclistes

Grâce à cette modification réglementaire, les gestionnaires de voirie peuvent indiquer au sol une trajectoire « conseillée ». Ce nouveau marquage, qui sera précisé par l'arrêté interministériel sur la signalisation (publication cet été) sert de repère pour les cyclistes et les autres usagers.

La trajectoire matérialisée n'introduit aucune contrainte supplémentaire pour les usagers. Elle étend, notamment en sortie de double sens cyclable, la possibilité de rendre les feux piétons applicables aux cyclistes.



Nantes : marquage au centre de l'anneau d'un giratoire



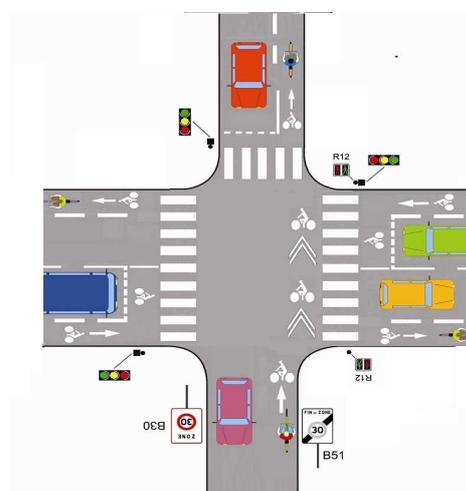
Paris : accès à un itinéraire cyclable

Crédit photos Cérema

La « trajectoire » est également intégrée parmi les dispositifs permettant l'utilisation des feux « piétons » par les cyclistes. Cela était déjà le cas pour les pistes cyclables qui longent un passage piéton.

Sur le schéma ci-contre, la trajectoire est matérialisée en sortie du double sens cyclable. Le cycliste, en bas à droite, ne pourra franchir le carrefour que lorsque le feu destiné aux « piétons » situé à l'extrémité du passage piétons sera vert.

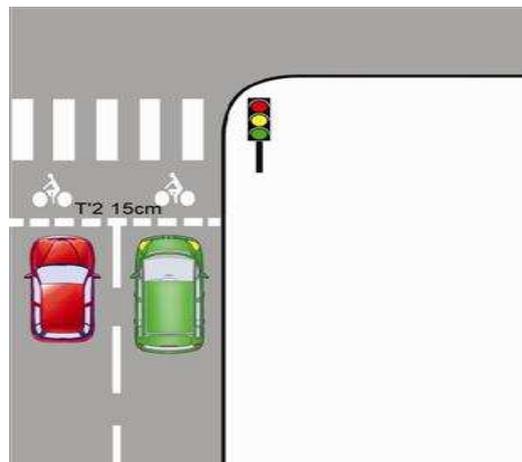
L'avantage de ce dispositif est qu'il permet d'économiser la mise en place d'un feu spécifique supplémentaire pour le cycliste.



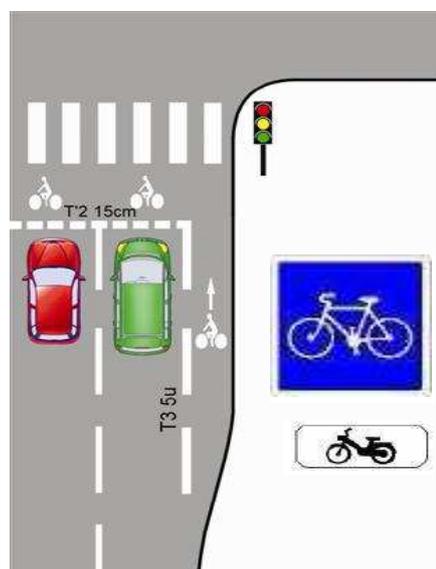
## Les sas pour vélos aux feux rouges sont désormais interdits aux cyclomoteurs

Les sas pour les vélos sont les espaces que les villes aménagent devant les feux rouges. Ils **permettent aux cyclistes, dont la vitesse et la stabilité sont faibles, d'être mieux perçus au démarrage, par les automobilistes et les poids lourds**. Les sas facilitent le positionnement à gauche, pour les cyclistes souhaitant tourner à gauche, leur évitant par ailleurs de trop respirer les gaz d'échappement.

Depuis plusieurs années les cyclomoteurs sont interdits sur les pistes cyclables. **A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016, la règle générale est l'interdiction du sas aux cyclomoteurs qui, du fait de leur puissance, ne souffrent pas des mêmes problèmes de stabilité**. Il en sera de même pour les **chaussées à voie centrale banalisée**.



Toutefois, dans certains carrefours, les maires pourront autoriser leur accès aux cyclomoteurs :



## Un nouvel aménagement en ville : la « chaussée à voie centrale banalisée »

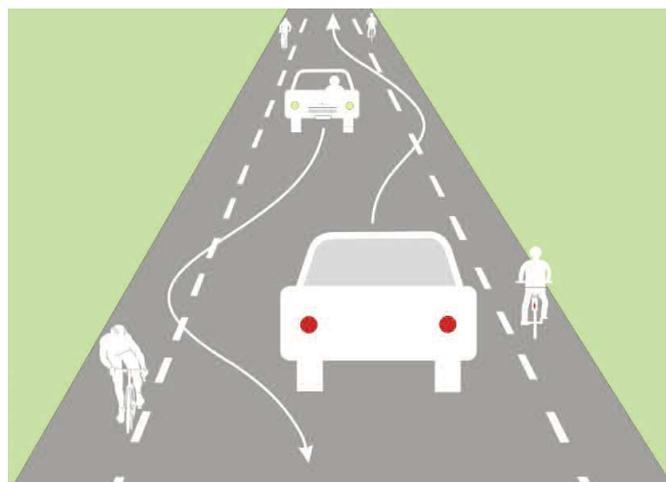
Parfois, la rue est trop étroite pour aménager deux voies de circulation ainsi que des aménagements cyclables.

**La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) consiste à mettre en place des accotements, délimités par une ligne de rive discontinue, sur lesquelles les cyclistes trouvent naturellement leur place.**

Pour les autres véhicules, l'espace restant au centre est trop étroit pour qu'ils puissent se croiser sans empiéter sur la rive. **Ils doivent donc ralentir, et emprunter tout ou partie de cette rive, après avoir pris soin de vérifier qu'il ne s'y trouve pas de cycliste.**



Crédit photo Cerema : accotement



ligne de rive

voie centrale



*Le passage de « gênant » à « très gênant » du stationnement sauvage*

## **Article R417-11 Modifié par DÉCRET n°2015-808 du 2 juillet 2015 art. 12**

### **I. Est considéré comme très gênant pour la circulation publique l'arrêt ou le stationnement :**

1° D'un véhicule sur les chaussées et voies réservées à la circulation des véhicules de transport public de voyageurs, des taxis ou des véhicules d'intérêt général prioritaires ;

2° D'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules de plus de 20 mètres carrés de surface maximale dans les zones touristiques délimitée par l'autorité investie du pouvoir de police ;

3° D'un véhicule sur les emplacements réservés aux véhicules portant une carte de stationnement pour personnes handicapées prévue à l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles ;

4° D'un véhicule sur les emplacements réservés aux véhicules de transport de fonds ou de métaux précieux ;

5° D'un véhicule sur les passages réservés à la circulation des piétons en traversée de chaussée ;

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

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 ;

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

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

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

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 ;

d) Au droit des bouches d'incendie. ;

---

II. Tout arrêt ou stationnement très gênant pour la circulation publique prévu par le présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe. (135 €).

---

III. Lorsque le conducteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation est absent ou refuse, malgré l'injonction des agents, de faire cesser le stationnement très gênant pour la circulation publique, l'immobilisation **et la mise en fourrière** peuvent être prescrites dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.

---

## Le décret 2010-1390 du 12 novembre 2010

Croyances les plus fréquentes	Ce que dit réellement le Code
Le piéton doit traverser exclusivement sur les passages-piétons.	<b>Faux.</b> Les traversées sont possibles partout, sauf à moins de 50 mètres d'un passage-piétons, seules zones où l'emprunt est obligatoire.
Le piéton doit s'engager avec prudence.	<b>Vrai.</b> Le Code dit « Les piétons doivent traverser la chaussée en tenant compte de la visibilité ainsi que de la distance des véhicules ». Ce qui leur interdit de traverser lorsque la circulation est établie en file dense et continue, pour leur sécurité et pour ne pas mettre les conducteurs en difficulté.
Le conducteur doit céder le passage aux piétons	<b>Avant le décret du 12 novembre 2010</b> , le conducteur n'était tenu de céder le passage qu'au piéton ayant tenu compte des trois éléments que sont la visibilité, la distance et la vitesse des véhicules. <u>La priorité du piéton était donc toute relative.</u>  <b>Depuis ce décret</b> , le conducteur est « tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement son intention de le faire ». [Article R415-11 du Code la Route] <u>Le piéton devient prioritaire, non seulement lorsqu'il s'engage mais avant même de s'engager.</u>

*Ne dites plus : « des piétons traversent n'importe où ! »*

*Dites « ils tentent de faire appliquer le code de la route »*

*Source : <http://velobuc.free.fr/decret2010-1390.html>*



## LIENS UTILES

Rue de l'Avenir France

<http://www.ruedelavenir.com/themes/code-de-la-rue/>

Rue de l'Avenir Suisse

<http://www.rue-avenir.ch/accueil/>

Sécurité routière

<http://www.securite-routiere.gouv.fr/connaitre-les-regles/la-route-la-rue/le-code-de-la-rue2>

Gart

<https://www.gart.org/publication/code-de-rue-code-de-route/>

Fub

<http://www.fub.fr/velo-ville/amenagements/code-route-code-rue>

Fnaut

<http://www.fnaut.fr/>

Droit du piéton

<http://pietons.org/sitewp/>

Club des villes et territoires cyclables

<http://www.villes-cyclables.org/default.asp?mode=recherche>

Education nationale

<http://eduscol.education.fr/education-securite-routiere/spip.php?mot150>

EVAD Ensemble à Vélo dans l'Agglomération Dijonnaise

<http://www.evad-dijon.fr/spip.php?rubrique45>

pour la ville à 30 km/h

<https://ville30.org/>

Association Vélo Buc (Yvelines)

<http://velobuc.free.fr/codedelarue.html>

Voirie pour tous

<http://www.voirie-pour-tous.info/Documents-de-referance-du-code-de-la-rue.html>

CEREMA

<http://www.certu-catalogue.fr/plan-d-actions-pour-les-mobilites-actives-pama.html>

Divers

<https://codedelarue.wordpress.com/>