



LE CODE DE LA

RUE

LA RUE DANS LE CODE DE LA ROUTE



Pour une ville
plus sûre et plus
agréable à vivre



GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT

GART

É D I T I O N 2 0 1 1

Ce document a été publié une première fois en 2005, c’est-à-dire un an après la sortie d’un Code de la rue en Belgique. Il faisait le point sur l’état de la réglementation en France se rapportant aux déplacements urbains, avec des commentaires sur l’espace public urbain où la rue est un lieu de vie.

Les pouvoirs publics ont réagi favorablement en 2006. Une large concertation avec les associations d’usagers, d’élus et de professionnels s’est mise en place. C’est la démarche du code de la rue qui vise à modifier le Code de la route. Le CERTU anime un Comité technique (COTECH) chargé d’établir des propositions et les transmet à la DSCR, propositions qui sont examinées dans un Comité de pilotage (COPIL).

En 2008, trois concepts sont passés dans le Décret du 30 Juillet : principe de respect du plus fort vis-à-vis du plus faible, création de la zone de rencontre, double sens cyclable en zone 30 et zone de rencontre.

En 2010 le décret du 12 novembre a introduit de nouvelles règles favorables à la traversée des chaussées par les piétons ainsi que la possibilité d’autoriser le « tourne à droite » pour les cyclistes aux carrefours à feux.

La démarche du code de la rue se poursuit dans ce nouveau contexte où la voiture n’est plus la seule référence. Cette nouvelle édition prend en compte également d’autres mesures validées par le COPIL susceptibles de sortir par Décret.

Nous remercions l’Institut Belge de Sécurité Routière qui nous a montré la voie en publiant en 2004 un document de 24 pages «le Code de la Rue... la rue pour tous» ainsi que Frédéric Murard du CERTU pour ses remarques et conseils éclairés.

Sommaire

Définitions et repères	PAGES 9 À 14
Lorsque vous êtes piéton	PAGES 16 À 19
Où faut-il circuler ?	PAGE 16
Quand peut-on traverser la chaussée ?	PAGE 16
Où peut-on traverser ?	PAGE 18
Comment traverser aux feux ?	PAGE 18
Comment traverser hors des intersections ?	PAGE 19
Comment traverser une place ?	PAGE 19
Si vous utilisez des rollers, des patins à roulettes ou une trottinette	PAGE 19
Lorsque vous êtes cycliste	PAGES 21 À 23
Visibilité des cyclistes	PAGE 21
Piétons et cyclistes	PAGES 21, 22
Usage des pistes et des bandes	
Lorsque vous êtes conducteur	PAGES 24 À 29
Si un piéton traverse la rue	PAGES 24, 26
Si vous dépassez un cycliste	PAGE 27
Si vous arrivez à un carrefour	PAGE 27
Si vous changez de direction dans ce carrefour	PAGE 27
Où stationner ?	PAGES 28, 29
Annexe technique, aménagements de modération de vitesse	PAGES 30, 31
Des ressources documentaires	PAGE 31
Adresses utiles	PAGE 32

NOUS VOULONS RETROUVER LA VILLE

Dans les années d'après-guerre, l'automobile est apparue comme la solution parfaite pour toutes les mobilités. Toujours plus exigeante, il n'était pas envisagé de lui fixer des limites. On allait même envisager d'adapter la ville à l'automobile. Les limites de cette politique sont rapidement apparues.

Les conséquences néfastes se sont précisées et accentuées au fil du temps : insécurité, congestion, bruit, pollution, dégradation des espaces, atteintes au patrimoine, exclusion. La ville elle-même s'asphyxiait entraînant le départ des habitants, une baisse des activités et la disparition des commerces. La ville était menacée dans son essence même, dans son existence, au milieu d'espaces naturels saccagés par un développement urbain anarchique.

La société a pris conscience. Le pouvoir politique a réagi en 1996 avec la Loi sur l'Air qui rend obligatoires les économies d'énergie, la réduction de l'usage de l'automobile et le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture. L'application de la loi s'est traduite dans les Plans de Déplacements Urbains pour les grandes agglomérations (PDU) et a été confortée avec la loi sur le renouvellement urbain (SRU) et les lois « Grenelle ».

Cette réduction de la place de l'automobile en ville devait logiquement être accompagnée par une adaptation forte du code de la route 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.

C'est ce qui fonde la démarche du code de la rue.

La sécurité des déplacements est bien sûr un objectif majeur dans cette démarche. Mais il y a d'autres enjeux liés au fonctionnement actuel de la ville et à son avenir. Comment la ville, veut-elle se développer ? De façon anarchique comme ce fut souvent par le passé ou dans le cadre d'un urbanisme raisonné ? Quel équilibre trouver entre les contraintes sociales, économiques et environnementales ? Comment conjuguer dans nos villes, la qualité du cadre de vie, les mobilités libérées, le bonheur d'y vivre et l'efficacité d'une ville moderne ? Comment y fonder la citoyenneté, condition de la démocratie ?

Rue de l'Avenir

L'association Rue de l'Avenir est née en 1987 avec l'objectif de modérer la circulation automobile en ville, en préconisant moins de vitesse et moins de voitures, 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.

Je suis très heureux de vous présenter cette plaquette réalisée en partenariat avec l'association « Rue de l'avenir ».

Pendant des années, l'automobile individuelle a régné en maître en ville. Ce n'était pas l'automobile qui s'adaptait à la ville, mais la ville qui s'adaptait à l'automobile. Les limites de cette politique ont rapidement été atteintes et les conséquences ont été fâcheuses : congestion, nuisances sonores, risques considérables pour la santé publique, dégradation du cadre de vie... Au milieu des années 1990, les politiques ont considéré qu'il fallait encourager les modes de déplacement plus respectueux de l'environnement : développement des transports en commun et, par la suite, des « modes actifs » s'agissant des trajets de courte distance : vélo, marche.

Le code de la rue est destiné à protéger et valoriser ces modes. En ville, priorité doit être donnée aux piétons et aux cyclistes en insistant notamment auprès des automobilistes sur l'indispensable principe de prudence.

Des dispositifs juridiques ont été mis en place afin de promouvoir ces nouvelles manières de se déplacer. Outre l'encouragement au covoiturage et à l'autopartage - deux moyens de penser différemment la voiture -, le Grenelle de l'environnement a permis une sécurisation juridique de l'utilisation des vélos en libre service. De toute évidence, le code de la rue participe de ce même élan.

Mais, pour donner aux collectivités territoriales les instruments nécessaires à un véritable changement d'échelle en matière de déplacement et de partage de la voirie, les élus du GART réclament la mise en œuvre de la dépénalisation et de la décentralisation de la politique de stationnement de surface. Il s'agirait là d'un moyen efficace pour inciter les automobilistes à laisser davantage leur voiture dans les parkings relais aux abords des villes. Une telle politique favoriserait notamment l'usage des modes actifs et redonnerait ainsi à nos quartiers la qualité de vie qu'ils avaient perdue.

Roland Ries

Président du GART et Sénateur-Maire de Strasbourg





DEFINITIONS ET REPERES

Le tissu urbain est complexe. Il résulte de son histoire et de son développement progressif. Les quartiers sont irrigués par des voies de desserte et délimités par des artères qui permettent la liaison entre les quartiers et l'extérieur. Le transit s'écoule donc en principe dans les artères et non dans les voies de desserte afin de préserver la vie de quartier. Il existe malgré tout des cas intermédiaires (petites artères et grosses voies de desserte où s'écoule un peu de transit). ... Ce sont les voies de distribution, qui seront à traiter de préférence comme des voies de desserte...

ESPACE PUBLIC C'est un lieu à partager dans le temps où l'ensemble des fonctions urbaines (habiter, aller au travail ou à l'école, se divertir, commercer, circuler) doivent pouvoir se développer dans les meilleures conditions de sécurité et de convivialité.

MODES ACTIFS Les modes actifs sont des modes de déplacement non motorisés, comme la marche, le vélo, le roller, etc... ainsi appelés car ils font appel à l'énergie humaine.

L'ACCESSIBILITÉ DE LA VOIRIE et des espaces publics aux personnes handicapées, et à toutes les personnes à mobilité réduite (personnes âgées, parents avec poussette, personnes chargées de paquets lourds ou encombrants, etc.) est une obligation inscrite dans la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Les modalités d'application et les prescriptions techniques sont précisées par les décrets n° 2006-1657 et 2006-1658 du 21 décembre 2006, et l'Arrêté du 15 janvier 2007.

RUE C'est un espace public où se déplacent les différents usagers : piétons, personnes à mobilité réduite, cyclistes, usagers des TC, conducteurs et passagers de véhicules motorisés.

Mais la rue n'est pas la route, et n'est pas non plus seulement affectée aux déplacements. C'est un lieu de vie.

C'est un espace public qu'il faut partager, soit de façon formelle dans les grandes voies où le flux de circulation motorisé est important (artères, boulevards), soit de façon informelle et plus conviviale dans les voies de desserte (voies de quartier).

Le principe est la mixité sur les voies de desserte et la séparation sur les artères, mais il faut de toute façon partager la rue entre les différents usagers. On estime qu'il faudrait que la place de la voiture ne dépasse pas 50 %, en prenant en compte les voitures circulant ou celles en stationnement (c'est un objectif intégré au PDU de Bordeaux).

Parmi toutes les façons d'aménager la rue, certaines sont meilleures que d'autres (voir le document Aménagements et bonnes pratiques publié par Rue de l'avenir).

PASSAGE PIÉTON Le passage piéton réglementaire est un marquage au sol à la peinture blanche (largeur des bandes : 50 cm). Il existe des marquages indicatifs non réglementaires (pictogrammes piétons) qui conviennent principalement aux croisements de voies de desserte.

Le décret du 12 novembre 2010 fait obligation pour les automobilistes de ralentir ou de s'arrêter si nécessaire pour laisser passer un piéton qui manifeste son intention de traverser à un passage piéton lorsqu'il n'est pas régulé par des feux.



On a abusé des passages réglementaires pour répondre à une demande de sécurité, ce qui a créé des effets pervers : les automobilistes roulent vite entre les passages piétons et ils ne respectent pas toujours les piétons qui traversent hors passage piéton.

La vocation des passages piétons est donc plutôt de rendre possible la traversée d'une artère où le flux de voitures est important et leur vitesse élevée.

AIRE PIÉTONNE **Art. R. 110-2. Section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors route à grande circulation, constituant une zone affectée aux piétons, qu'ils se déplacent ou non. Dans cette zone ... seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci... Le stationnement automobile y est interdit ; le stationnement des vélos est autorisé dans les emplacements aménagés**



Il y a donc du nouveau. Autrefois, il existait des zones piétonnes avec circulation de voitures, soumise à des prescriptions particulières (créneaux horaires par exemple). La zone piétonne, qui se nomme aire piétonne, trouve un statut qu'elle aurait dû avoir dès sa création, celui d'un espace public sans passage de voitures.

La zone de rencontre répond à ce besoin de passage de voitures, mais ce n'est pas une aire piétonne.

Les aires piétonnes se sont développées dans les années 60 principalement dans les centres historiques. La circulation et l'arrêt des véhicules sont réglementés de façon à permettre à certaines heures la dépose des personnes, les livraisons, chargements et déchargements de marchandises avec pour objectif le maintien des résidents et des commerces. Le stationnement n'est pas autorisé dans une aire piétonne sauf pour les vélos. Ces zones nécessitent un fonctionnement rigoureux de l'accès (Police ou barrières/bornes amovibles manuelles ou automatiques).

Les véhicules doivent circuler au pas. Les cyclistes y sont autorisés mais doivent la priorité aux piétons.

ZONE DE RENCONTRE **Art. R.110-2. Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation et l'ensemble est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse praticable.**



La France a donc rejoint les pays européens précurseurs. Reste à espérer que le démarrage ne sera pas aussi lent qu'il le fût pour les zones 30 il y a 20 ans. La zone de rencontre est un modèle de vie urbaine puisque tous les usagers cohabitent, les plus vulnérables étant prioritaires et libres dans leurs mouvements.

Le domaine d'application est large : rues étroites avec ou sans trottoir, places de toutes dimensions, devant les gares ou d'autres bâtiments publics ou privés, secteur autour d'établissement scolaire, ports de plaisance, etc. Le stationnement n'est autorisé que sur les emplacements prévus à cet effet.

Il existe un observatoire destiné à favoriser la multiplication des zones de rencontre. Voir le site créé par « Une voirie pour tous ».

ZONE 30 **Article R 110-2. Zone 30 ; section ou ensemble de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.**



Dans le Décret de 2008, figure l'obligation d'aménager la zone 30 pour bien montrer qu'il ne s'agit pas d'une

simple mise en place de panneaux. La vocation de la zone 30 est explicitée dans la circulaire d'application du Décret de 1990 : c'est une zone où la vie locale est prise en compte et où l'on a choisi d'équilibrer les fonctions urbaines (habitat, écoles, commerces, loisirs) par rapport à la fonction de circulation automobile.

Une vitesse limitée à 30 km/h est bénéfique en termes de sécurité car les accidents sont moins nombreux et beaucoup moins graves, mais les effets dépassent le cadre de la sécurité.

La mise en Zone 30 est une démarche globale qui vise l'amélioration de la qualité de vie en ville. Tous les usagers de la rue, automobilistes, cyclistes, piétons, sont en situation de se respecter. Ils partagent la rue non pas avec la règle du chacun pour soi mais avec convivialité et sans passer par le rapport de force. Il n'y a pas de voie prioritaire. La règle de base de la priorité à droite place les conducteurs en situation de prudence à chaque carrefour.

Comme il est préconisé de ne pas y marquer de passage peint sur le sol, les piétons peuvent traverser là où ils le souhaitent, au plus court, sans avoir à faire un long détour jusqu'au prochain carrefour.

Cette possibilité est renforcée par les termes du décret de novembre 2010.

Les cyclistes peuvent cohabiter avec le trafic automobile qui est apaisé, sans aménagements spécifiques, et circuler dans les deux sens dans les rues en sens unique. Ils peuvent ainsi accéder aisément au cœur des quartiers.

A terme, la multiplication des zones 30 dans la plupart des quartiers de la ville devrait générer de nouveaux comportements. Leur nombre croît et le savoir-faire s'améliore.

Tous les quartiers ont vocation à être en Zone 30

La commune peut généraliser les Zones 30 à la quasi-totalité de son réseau de voirie avec exception pour les voies du type artère qui restent à 50, comme c'est le cas en France à Lorient par exemple qui a été pionnière et désormais dans d'autres communes, ainsi qu'en Autriche, en Suisse, en Hollande, en Allemagne et en Suède.

Au sein des zones 30, des zones de rencontre et des aires piétonnes permettent de mieux répondre aux besoins de la vie urbaine.

En 2010, Rue de l'avenir a mis en chantier une réflexion sur la « ville à 30, ville à vivre », avec un collectif d'associations. Dans cette perspective, le 30 serait la règle, le 50 l'exception.

PISTE, BANDE CYCLABLE La piste cyclable est un site propre dédié aux cyclistes. Elle peut se trouver sur la chaussée ou sur des espaces latéraux, mais dans tous les cas, elle est séparée physiquement du trafic automobile. Elle peut être à sens unique ou bidirectionnelle.

Les bandes cyclables sont situées latéralement sur la chaussée et sont séparées de celle-ci par un simple marquage au sol.

Sur les bandes, les cyclistes sont vus par les automobilistes qui doivent les prendre en compte dans leurs déplacements.. Cette meilleure visibilité est importante pour la sécurité dans les carrefours.

L'ensemble pistes et bandes se complètent pour répondre aux besoins.

DOUBLES SENS CYCLABLES Ils existaient déjà dans certaines rues à sens unique pour les voitures avec un séparateur ou un tracé de peinture continu mais dans de nombreux cas ils peuvent être réalisés à moindre frais (seul le panneau sous le sens interdit est obligatoire)

Désormais, ils deviennent la règle dans les zones de rencontre et les zones 30.

Dans certaines villes comme Grenoble ou Ilkirch, ils s'appliquent à presque toutes les rues à sens unique. Les automobilistes ont intégré cette donnée. Les cyclistes sont omniprésents dans les toutes petites rues. On les voit moins sur les trottoirs. Cette généralisation est une bonne pratique que nous encourageons.

CERTU

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, placé sous l'autorité du Ministère du Développement durable.

Ses missions sont :

- **capitaliser les connaissances,**
- **développer des outils et des méthodes,**
- **diffuser des connaissances et des méthodes.**

Ces missions sont conduites avec et pour les services de l'État, les collectivités locales, les bureaux d'études et les entreprises.



OÙ FAUT-IL CIRCULER?

Article R. 412-34. « Lorsqu'une chaussée est bordée d'emplacements réservés aux piétons ou normalement praticables par eux, tels que trottoirs ou accotements, les piétons sont tenus de les utiliser, à l'exclusion de la chaussée. Les enfants de moins de huit ans qui conduisent un cycle peuvent également les utiliser... à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne pour les piétons... ».

Article R. 412-35. « Lorsqu'il ne leur est pas possible d'utiliser les emplacements qui leur sont réservés ou en l'absence de ceux-ci, les piétons peuvent emprunter les autres parties de la route en prenant les précautions nécessaires ».



La circulation des piétons sur les trottoirs lorsqu'ils existent et lorsque c'est possible est donc obligatoire.

Cela ne s'applique ni dans les zones de rencontre ni dans les aires piétonnes. Dans beaucoup de petites communes il n'existe pas de trottoir, faute d'une largeur suffisante de la rue. La mise en sens unique d'une rue étroite peut aggraver l'insécurité des piétons parce qu'on y roule plus vite, mais on peut alors améliorer le sort des piétons en créant une zone de rencontre.

Dans une zone de rencontre, les piétons peuvent circuler sur la chaussée mais ne doivent pas gêner la circulation des véhicules en y stationnant.

La circulation des cyclistes est interdite sur les trottoirs, sauf pour les jeunes cyclistes jusqu'à l'âge de 8 ans, afin d'encourager les enfants à la pratique du vélo pour se déplacer.

QUAND PEUT-ON TRAVERSER LA CHAUSSÉE ?

Article R. 412-37. « Les piétons doivent traverser la chaussée en tenant compte de la visibilité ainsi que de la distance et de la vitesse des véhicules ».



Cette obligation de prendre en compte le véhicule s'inscrit dans une logique simple où l'on demande

au piéton de ne pas faire n'importe quoi quand il traverse une chaussée, pour lui donner, comme on le verra à l'article R. 415-11 (cf. § automobilistes), le droit d'être respecté s'il est régulièrement engagé.

Avant de s'engager, le piéton doit donc faire une estimation. Est-ce que le véhicule qui arrive a le temps de ralentir ou de s'arrêter pour me laisser passer ? Cette estimation est d'autant plus facile à faire que la vitesse du véhicule est faible, comme par exemple en Zone 30.

**LORSQUE
VOUS ÊTES
PIÉTON...**



OÙ PEUT-ON TRAVERSER ?

Article R. 412-37. (suite) « ... Ils (les piétons) sont tenus d'utiliser, lorsqu'il en existe à moins de 50 mètres, les passages prévus à leur intention. »



Cette règle, dite « règle des 50 mètres » a fait l'objet de réflexions approfondies au COTECH. La disparition

de cette règle pour les zones 30 a été proposée par les participants, mais n'est pas acquise pour le moment.

Il est recommandé par le CERTU de ne pas tracer de traversées piétons dans les zones 30, puisque la vie locale induit des traversées spontanées de piétons, qui désirent par exemple aller au plus court d'un commerce à un autre. Ce confort pour les piétons donne une raison d'être supplémentaire à la zone 30.

Cette recommandation peut s'appliquer à l'ensemble des quartiers, c'est-à-dire à la plus grande partie de la ville.

COMMENT TRAVERSER AUX FEUX ?

Article R. 412-38. « Lorsque la circulation est réglée par des feux, les piétons ne doivent s'engager qu'au vert ».



Traverser au feu vert piétons est une obligation mais il faut le faire avec vigilance car les feux ne procurent jamais une sécurité absolue. Le danger vient des véhicules qui changent de direction en tournant à droite ou à gauche. Lorsque le feu piéton passe au rouge alors qu'un piéton est en train de traverser, celui-ci a le temps de terminer sa traversée, car cela a été prévu dans le phasage des feux.

Le piéton ne doit pas retourner en arrière. Il est donc normal qu'un piéton termine sa traversée au rouge et l'automobiliste doit s'en convaincre.

COMMENT TRAVERSER HORS DES INTERSECTIONS ?

Article R. 412-39. « Hors des intersections, les piétons sont tenus de traverser la chaussée perpendiculairement à son axe ».

COMMENT TRAVERSER UNE PLACE ?

Article R. 412-39 (suite). « Il est interdit aux piétons de circuler sur la chaussée d'une place ou d'une intersection à moins qu'il n'existe un passage prévu à leur intention, leur permettant la traversée directe. Ils doivent contourner la place ou l'intersection en traversant autant de chaussées qu'il est nécessaire ».



Le piéton ne doit pas traverser "en diagonale". Le piéton doit traverser la chaussée en plusieurs fois, ce qui est contraignant surtout si le carrefour est grand.

C'est une raison de plus pour laquelle il faut minimiser la dimension des carrefours et particulièrement des giratoires. Avec les carrefours existants, on peut comme à Chambéry rendre l'espace à priorité piétons pour faciliter leurs trajets. Aujourd'hui, cet espace à priorité piétons serait une zone de rencontre.

SI VOUS UTILISEZ DES ROLLERS, DES PATINS À ROULETTES OU UNE TROTINETTE...

Article R. 412-34 (II). « ... sont assimilés à des piétons :

1. Les personnes qui conduisent une voiture d'enfant... ou tout autre véhicule de petite dimension sans moteur ».



Les planches à roulettes, les trottinettes et les rollers sont dans cette catégorie. Ces usagers sont donc assimilés

à des piétons et sont tenus de rouler sur les trottoirs.

En Belgique, ils sont autorisés à circuler sur les pistes cyclables ou, en l'absence de piste cyclable, sur le bord droit de la chaussée lorsque les vitesses autorisées sont inférieures ou égales à 50 km/h et s'ils ont plus de 16 ans.



LORSQUE VOUS ÊTES CYCLISTE...

La bicyclette et le cyclomoteur sont souvent mélangés dans les textes et dans les statistiques. C'est une erreur. Les cyclomoteurs roulent à la vitesse des véhicules motorisés. Ils sont donc à traiter avec cette catégorie. Dans ce qui suit, nous allons nous intéresser aux cyclistes urbains qui utilisent le vélo quotidiennement pour se déplacer en ville, car ils sont fragiles. Ils sont peu dangereux et silencieux, ne consomment pas beaucoup d'espace ni pour circuler, ni pour stationner. Ils ne polluent pas. Sur des distances de quelques kilomètres, c'est le moyen de déplacement idéal en ville, par sa rapidité, sa facilité de stationner et ses effets bénéfiques sur la santé.

VISIBILITÉ DES CYCLISTES

Article R. 313-4. « ... La nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout cycle doit être muni d'un feu de position émettant vers l'avant une lumière non éblouissante, jaune ou blanche. »



On ne dira jamais assez combien il est important que le cycliste puisse être vu aussi par l'arrière par les conducteurs, surtout en hiver à la nuit tombée... Utiliser en plus des objets réfléchissants (cataphotes, bandes réflectorisantes) n'est pas un luxe !

Le port d'un gilet de haute visibilité hors agglomération la nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, est désormais obligatoire (R.431.1).

PIÉTONS ET CYCLISTES

Article R. 412-30 « (Décret de Mars 2003). Lorsqu'une piste cyclable traversant la chaussée est parallèle ou contiguë à un passage réservé aux piétons dont le franchissement est réglé par des feux... tout cycliste empruntant cette piste est tenu de respecter les feux réglant la traversée de la chaussée par les piétons ».

Article R. 412-34 « ... Sont assimilés à des piétons... les personnes qui conduisent à la main un cycle... ».

Article R. 431-7. « Les conducteurs de cycles à deux roues... ne doivent jamais rouler à plus de deux de front sur la chaussée ».



Une politique volontariste en faveur du vélo est née dans les années quatre vingt dix par la simple application de la Loi sur l'Air qui rend obligatoire la réduction du trafic automobile et le développement des autres modes de déplacement et du vélo en particulier.

Dans tous les PDU, les communautés de communes devraient projeter une politique cyclable assurant la cyclabilité, la sécurité et le confort, sur l'ensemble de l'agglomération.

USAGE DES DIFFÉRENTS AMÉNAGEMENTS

Pour guider les techniciens et les élus dans cette tâche, le CERTU a publié en avril 2000 des « Recommandations pour les Aménagements Cyclables » (RAC).

Ce document est une référence au niveau national, mais il n'évitera pas une réflexion approfondie avec les associations d'usagers pour faire des choix.

En 2008, le CERTU a publié une version mise à jour.

Ce document rappelle quelques dispositions nouvelles en faveur des cyclistes :

- les cyclomoteurs ne devraient emprunter ni les pistes ni les bandes.
- l'usage des pistes et bandes est généralement facultatif (panneau vélo dans un carré bleu) mais peut parfois être rendu obligatoire (panneau vélo dans un disque bleu).
- les cyclistes sont autorisés à circuler au pas dans les aires piétonnes. Ils doivent respecter les piétons quelles que soient leurs trajectoires.

Le développement des couloirs mixtes bus-vélos connaît un grand succès car il permet des itinéraires "directs" le long des artères. La cohabitation s'est révélée tout à fait possible.

Dans beaucoup de villes les aménagements garantissant la cyclabilité dans toutes les voies sont loin d'être terminés. Il manque beaucoup de tronçons. Cela peut décourager ceux et celles qui attendent plus de continuité et plus de sécurité. Mais les risques d'accidents

sont beaucoup plus faibles qu'on ne l'imagine, comme le montrent différentes enquêtes dont celle de la FUBICY.

Le décret de novembre 2010 introduit dans le code de la route la possibilité pour les collectivités locales de mettre en place le « tourne à droite » pour les cyclistes aux feux tricolores.

Cette possibilité sera annoncée au cycliste par un panonceau ou un signal lumineux situé sur le support des feux tricolores. Panonceau et signal devraient être officialisés rapidement.



N'hésitez pas à prendre votre vélo! C'est bon pour la santé et c'est rapide!

La moitié des déplacements pour faire 3,5 km s'effectue dans une voiture qu'on ne sait pas où garer alors qu'en vélo il suffit d'un quart d'heure.

Faites vos courses à vélo, allez travailler en vélo, laissez vos enfants aller à l'école à vélo en leur montrant comment s'y prendre.

Soyez sympa avec les piétons, ne les frôlez pas, ne leur faites pas peur.

Quand vous laissez votre vélo, attachez-le à un point fixe. La nuit, signalez-vous ! (éclairage, vêtements clairs). Pour tenir les véhicules à distance, utilisez des écarteurs de danger !

Lorsque vous montez dans votre véhicule, ayez conscience que vous pesez une tonne et qu'avec un peu de vitesse vous disposez d'une énergie considérable. Mais vous êtes pressé, vous avez des soucis, votre véhicule est surpuissant par rapport à l'usage que vous en faites, vous êtes habile, vous n'êtes pas chez vous, dans votre quartier. Les bordures de trottoir vous guident. Bref, toutes les conditions sont réunies pour mettre à l'épreuve votre vigilance. Vous n'êtes pas propriétaire de la chaussée, vous devez la partager et cédez le passage dès qu'il le faut. Si vous roulez à 30 km/h parce qu'il y a beaucoup de monde aux heures de pointe ou si vous traversez une Zone 30, ne soyez pas contrarié. Il ne s'écoule pas plus de voitures à 70 qu'à 30 km/h ! Si vous accompagnez vos enfants à l'école en voiture, dites-vous qu'il n'y aura pas la place pour tout le monde devant la porte de l'école et demandez-vous si vos enfants ne seraient pas plus heureux d'y aller à pied ou à vélo.

Nous vivons en principe dans un monde civilisé où la loi qui s'applique n'est pas la loi du plus fort.

Alors, modérez votre vitesse, modérez l'usage de la voiture, ne stationnez pas n'importe où, la liste des incivilités est longue, et souvenez-vous qu'avant d'entrer dans votre voiture, vous étiez un piéton.

SI UN PIÉTON TRAVERSE LA RUE...

Art. R 412-6 (I) ... (le conducteur) doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables.

La démarche du Code de la rue a donc permis d'inscrire dans la loi « le principe de prudence » (Décret de Juillet 2008).



**LORSQUE
VOUS ÊTES
CONDUCTEUR...**

Ce principe existait déjà dans la Convention de Vienne adoptée par la France en 1968 !

Dans le code belge de 2004, ce principe a une portée plus générale et il est d’une lecture plus claire puisqu’il stipule une obligation de respect du plus faible par le plus fort.

Article R. 415-11. « 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 zone de rencontre ou une aire piétonne.



Cette disposition du Code de la Route s’applique partout, sur les passages piétons et ailleurs. Elle est peu connue et se heurte aux habitudes et aux préjugés.

Les mauvaises habitudes ont la vie dure ! Après un siècle de soumission, les piétons restent sensibles au rapport de force qui les désavantage. Ils tiennent à rester en vie quand ils traversent la rue. Ils sont dociles pour la plupart.

Le conducteur interprète cette docilité comme un droit. Ça l’arrange, il ne perd pas de temps, mais il y a d’autres raisons dans ce comportement. Si on l’interrogeait, ce conducteur, il dirait que le piéton n’a pas à se trouver là sur la chaussée, que c’est sa place à lui.

Il pense que le piéton doit passer "dans les clous" et pas ailleurs. Le résultat est que, même si le piéton est déjà engagé jusqu’au milieu de la chaussée, il aura parfois du mal à terminer sa traversée.

Il faut donc dire et redire que le Code de la Route impose au conducteur de céder le passage au piéton s’engageant régulièrement, ou manifestant clairement l’intention de le faire, en ralentissant ou, au besoin, en s’arrêtant.

Dans cette optique, Rue de l’avenir a proposé de prolonger le marquage réglementaire jusque sur le trottoir (par exemple par une bande blanche podotactyle utilisée en particulier à Paris). De cette façon, il suffirait pour le piéton de se tenir sur cette partie peinte de blanc pour qu’il soit clair qu’il désire traverser, sans qu’il ait à faire un signe quelconque.

Faut-il en déduire que les piétons ont le droit de faire n’importe quoi ?

Certainement pas, car les piétons ont des obligations, celles de l’article R. 412-37.

Le piéton régulièrement engagé n’est pas celui qui se jette délibérément ou par étourderie sous les roues de la voiture. C’est celui qui tient compte de la visibilité, ainsi que de la distance et de la vitesse des véhicules, c’est-à-dire s’il estime que le conducteur a le temps de ralentir ou de s’arrêter pour le laisser passer. Donc, quand c’est physiquement possible, c’est

légitime. La règle « c’est possible donc je peux (j’ai le droit de) traverser » a le mérite d’être simple. Elle est logique et compréhensible par tous.

Elle est le fruit d’un débat démocratique et d’un choix, celui de ne pas laisser perdurer la loi du plus fort. On est loin de l’anarchie.

L’obligation pour les automobilistes de céder le passage « quand c’est possible » s’applique facilement en Zone 30 car les vitesses sont faibles. Dans ce contexte plus convivial où les regards se croisent, le partage de la rue se fait aussi par courtoisie. Même s’il est dans son droit, le piéton qui fait un geste de remerciement ou un sourire entretient un climat de sérénité entre les usagers.

SI VOUS DÉPASSEZ UN CYCLISTE...

Article R. 414-4. (IV) « ... Le conducteur... ne doit pas en tout cas s’en approcher latéralement de moins d’un mètre en agglomération... ».



Sur une chaussée normale qui fait environ 3 mètres de large et parfois moins, il est impossible de dépasser un cycliste sans le frôler, ce qui est interdit. Dans ce cas, le conducteur doit rester derrière lui et attendre que la chaussée s’élargisse. Au pire, mieux vaut mordre la ligne blanche que de mettre en danger un cycliste.

Automobilistes, attention aux îlots et aux séparateurs ! Ce sont des entonnoirs où une voiture et un vélo ne peuvent passer en même temps ! Même si le cycliste serre à droite, le dépassement est dangereux, sauf si la chaussée est très large.

SI VOUS ARRIVEZ À UN CARREFOUR...

Article R. 415-5. « Lorsque deux conducteurs abordent une intersection par des routes différentes, le conducteur venant par la gauche est tenu de céder le passage à l’autre ».



En ville, on a multiplié à l’excès les voies prioritaires avec des Stops et des Cédez-le-passage. Le principe de priorité à droite reste préférable avec tous ses effets bénéfiques en termes de sécurité puisque les conducteurs sont amenés à ralentir à chaque fois qu’un carrefour se présente.

SI VOUS CHANGEZ DE DIRECTION DANS CE CARREFOUR...

Article R. 415-3. (III). Il (le conducteur) doit céder le passage aux cycles et cyclomoteurs circulant dans les deux sens sur les pistes cyclables qui traversent la chaussée sur laquelle il va s’engager.



Lorsqu'ils effectuent une manœuvre de tourner à droite ou tourner à gauche, les conducteurs doivent donc s'avancer avec prudence et céder le passage :

- aux cyclistes qui continuent tout droit, sur bande ou en l'absence de bande,
- aux piétons qui s'engagent à traverser ou s'apprêtent à le faire qu'il y ait ou non un feu de signalisation lumineux, qu'il y ait ou non un passage piétons.

En bref, mettre son clignotant est obligatoire mais ne donne aucun droit !

OÙ STATIONNER ?

Article R. 417-5. « L'arrêt ou le stationnement d'un véhicule empiétant sur un passage prévu à l'intention des piétons est interdit ».

Article R. 417-10. « Tout véhicule à l'arrêt ou en stationnement doit être placé de façon à gêner le moins possible la circulation ». «Est considéré comme gênant... l'arrêt ou le stationnement... sur les trottoirs ou accotements réservés à la circulation des piétons ... sur les voies vertes, les bandes et pistes cyclables ainsi

qu'en bordure des bandes cyclables... sur les emplacements réservés à l'arrêt... des véhicules de transport public... ».



Avec ces articles sur le sujet, le Code de la Route est clair et catégorique.

Le stationnement sauvage est non seulement gênant mais il met en danger le piéton

car il doit emprunter la chaussée pour contourner une voiture garée sur un trottoir ou à cheval sur la bordure, il met en danger le cycliste si une voiture est sur une bande cyclable créant de l'insécurité et de l'inconfort au point de dissuader des usagers de se déplacer à pied ou à vélo.

Enfin, le stationnement sauvage aux emplacements d'arrêts de bus gêne tout le monde et en particulier les fauteuils roulants (personnes à mobilité réduite) et les poussettes qui montent ou descendent du bus.

On ne peut pas compter seulement sur la répression pour lutter contre le stationnement gênant, mais celle-ci est la première mesure à mettre en œuvre.

Ne stationnez pas n'importe où sous prétexte que vous en avez pour une minute, ou parce qu'il y a déjà d'autres véhicules mal garés. Ce sont des incivilités qui nuisent gravement à la qualité de vie et qui finalement nous amènent à détester la ville.

Dans la démarche du code de la rue, il a été proposé :

- l'interdiction de marquage du stationnement (par les communes) laissant moins de 1,40 mètre de cheminement, avec un délai d'application,
- le classement en « stationnement dangereux » du stationnement ne laissant pas libre un cheminement de 1,40 mètre (135 € d'amende).

Automobilistes, si vous venez de la périphérie, évitez de rentrer en ville. Utilisez un parc de stationnement à l'entrée de la ville, un Parc-Relais s'il existe, et poursuivez en transport en commun ou en vélo.

Si vous utilisez votre véhicule tous les jours pour aller travailler, réfléchissez aux autres modes de déplacement, notamment aux transports en commun (TC), car vous circulez aux heures les plus chargées et votre véhicule occupe de l'espace toute la journée. Il y a peut-être une solution adaptée alternative (covoiturage, voiture + TC ou vélo, etc.).

ANNEXE TECHNIQUE

RALENTISSEURS DU TYPE TRAPÉZOÏDAL (NORME NF P98-300 ET DÉCRET N°94-447 DE 1994

C'est un plateau court (2,5 à 4 mètres) utilisable à chaque fois qu'on veut limiter la vitesse à 30 km/h, en Zone 30 par exemple. Le Guide CERTU de 1994 rappelle que le décret impose de les utiliser sur des voies de desserte avec moins de 3000 véh./jour. La pente d'entrée est de 7 à 10 %. Avec 10 %, les voitures sont ralenties à 30 km/h. Il comporte obligatoirement un passage piéton.

RALENTISSEURS DU TYPE DOS D'ÂNE (MÊME NORME ET MÊME DÉCRET).

Les dos d'âne, de forme arrondie (4m) sont les mal aimés des automobilistes. Ils ont été longtemps considérés comme des « casse-voitures » et pourtant ils ont changé en 1994. Ils sont beaucoup plus doux que dans le passé et permettent par des moyens simples et peu coûteux d'obtenir une réduction de vitesse à 30 km/h. On aurait tort de s'en priver dans les voies de desserte où il n'y a pas de bus.

AVANCÉES DE TROTTOIR, PINCEMENT DE VOIE, ALTERNAT (ÉCLUSE)

En entrée de Zone 30 ou en section courante la réduction de la largeur de chaussée permet de réduire les vitesses de véhicules qui se croisent ; par exemple 30 km/h avec 4 mètres 50.

En descendant à 3 mètres 50, on passe chacun son tour (écluse).

La largeur d'une voie est un paramètre important. On roule à 130 km/h sur autoroute avec une voie de 3 mètres 50. Cette largeur ne dépasse pas 3 mètres par voie en ville pour une voirie à double sens, et dans les quartiers , les Zones 30, les zones de rencontre on peut descendre largement en dessous, par exemple à moins de 5m, voire 4,50m, pour une voirie à double sens.

SURÉLÉVATIONS DU TYPE COUSSINS ET PLATEAUX

Ces ralentisseurs où la vitesse est limitée à 30 km/h complètent les précédents qui sont destinés à un faible trafic.

Pour les coussins, les recommandations du CERTU qui limitaient le trafic à 6000/j ont disparu, puisque l'expérience a prouvé qu'il existe des artères urbaines en 2 X 2 voies avec deux paires de coussins qui fonctionnent très bien. Le trafic est moins rapide et plus fluide.

Le principal intérêt des coussins par rapport aux plateaux, outre leur coût inférieur, est d'avoir été conçus pour le passage des transports en commun qui les franchissent sans inconfort et sans ralentissement excessif

Les plateaux ont des longueurs de 8 à 30 mètres dans les nouvelles recommandations. Ils possèdent des pentes d'entrée et de sortie de 5 à 10 %, (en dessous de 7 %, le ralentissement obtenu n'est pas suffisant).

Si le trafic de bus est significatif (supérieur à 10/j/sens), il n'est pas recommandé de dépasser 7 % pour des raisons de confort de service et 7 % représente un bon compromis.

Lorsque les trottoirs comportent des bordures, le plateau permet une traversée facile (à niveau) d'un trottoir à l'autre, en zone 30 par exemple.

Il est toutefois souhaitable de rendre détectable et repérable les traversées pour des personnes aveugles et malvoyantes.

Les coussins et les plateaux permettent aussi d'obtenir un ralentissement ponctuel à 30km/h sur une voie 50 km/h.

TROTTOIR TRAVERSANT

Malgré l'absence de définition formelle, le trottoir traversant a gagné une assise réglementaire depuis le décret n°2010.1390 du 12 novembre 2010. Il s'entend comme le prolongement du trottoir qui interrompt la chaussée d'une rue secondaire au niveau du débouché sur une autre rue. Il relie un

trottoir à l'autre, donnant du confort aux piétons et en particulier aux PMR, aux parents avec poussette, etc.

Le choix est inversé : ce sont les trottoirs qui sont continus et non la chaussée.

CHICANES

Les chicanes consistent en un décalage de l'axe de la chaussée. C'est un autre moyen que la surélévation de chaussée pour modérer les vitesses. On distingue les chicanes implantées en entrée d'agglomération de celles implantées en milieu urbain plus ou moins dense à l'intérieur de l'agglomération. Si les premières limitent généralement la vitesse des véhicules légers à 50 km/h, les secondes peuvent avoir des contraintes accentuées permettant une limitation à 30 km/h ; Un autre objectif peut être le maintien de vitesses modérées, par exemple en zone 30, où on peut ralentir le trafic sur une voirie très linéaire en mettant par exemple le stationnement alternativement d'un côté et de l'autre.

SURÉLÉVATION PARTIELLE (COUSSIN CENTRAL)

Ce type de surélévation est nouveau (guide 2010 du CERTU), mais il a déjà fait ses preuves, à Grenoble notamment. Il se place au centre d'un carrefour de voies de desserte et s'adapte à la géométrie du lieu. Il a l'avantage d'être simple et peu coûteux. Son implantation est à éviter en présence de TC.

DES RESSOURCES DOCUMENTAIRES

DIFFUSÉES PAR LE CERTU :

La brochure publiée par la délégation à la sécurité routière avec le concours du CERTU. La démarche « Code de la rue » en France
Octobre 2008 - Premiers résultats - Gratuit

Les zones de circulation particulières en milieu urbain 15 €

Les zones de circulation particulières en milieu urbain - aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 - trois outils réglementaires pour un meilleur partage de la voirie - décret du 30 juillet 2008 Certu 2008

Amélioration de la sécurité des usagers vulnérables, les traversées piétonnes, les trottoirs, fiches - Novembre 2010 - Certu 2010 Généralisation des zones 30. L'exemple de Lorient *Gratuit*

Sur le site du Certu www.certu.fr de nombreuses fiches, des brochures, des diaporamas téléchargeables sur les zones de rencontre, les doubles-sens cyclables.

AUTRES :

- Les sites de « voirie pour tous » : www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr
www.voirie-pour-tous.info

- Sur les questions d'accessibilité des personnes à mobilité réduite, le site du COLIAC www.coliac.cnt.fr

- Le site associatif de référence celui de Velobuc Pas seulement le vélo ! Pas seulement Buc ! <http://velobuc.free.fr/> avec les rubriques Code de la Rue et Apaiser la circulation.

- Le site de Rue de l'Avenir Suisse avec des documents sur de nombreuses politiques et réalisations pionnières : <http://rue-avenir.ch/> et www.zonederencontre.ch. Les numéros de la revue de la Rue de l'avenir Suisse sur Chambéry 4/2008 et sur les personnes vulnérables 1/2009 et les zones 30, 2/2009.

ADRESSES UTILES

Rue de l'Avenir

34, rue de l'Église

75015 Paris

T / F 01 45 57 12 20

infosrda@ruedelavenir.com

www.ruedelavenir.com

GART

Groupeement des Autorités

Responsables du Transport

22, rue Palestro

75002 Paris

M° Réaumur Sébastopol

T 01 40 41 18 19

catherine.marion@gart.org

www.gart.org

C.E.R.T.U.

9, rue Juliette Récamier

69456 Lyon Cedex 06

certu@developpement-durable.

gouv.fr

Département Voirie

Espace Public

T 04 72 74 59 61

D.S.C.R. (Délégation

de la Sécurité et de

la Circulation Routière)

Tour Pascal

92055 La Défense Cedex A

T 01 40 81 21 22

dscr@equipement.gouv.fr

Institut Belge

de la Sécurité Routière

Chaussée de Hoecht 1405 - B

1130 Bruxelles

T 003 22 244 15 36

F 003 22 216 43 42

info@ibsr.be

Club des villes

& territoires cyclables

33, rue du Faubourg Montmartre

75009 Paris

T 01 56 03 92 14

F 01 56 03 92 16

info@villes-cyclables.org

Les Droits du Piéton

22 rue Deparcieux

75 014 Paris

pietons@wanadoo.fr

FUB (Fédération des Usagers

de la Bicyclette)

12, rue des Bouchers

67000 Strasbourg

T 03 88 75 71 90

F 03 88 36 84 65

info@fubicy.org



Pour une ville
plus sûre et plus
agréable à vivre

