

la démarche

« *code de la rue* »



Pour une Ville
plus Sûre et plus
Agréable à Vivre

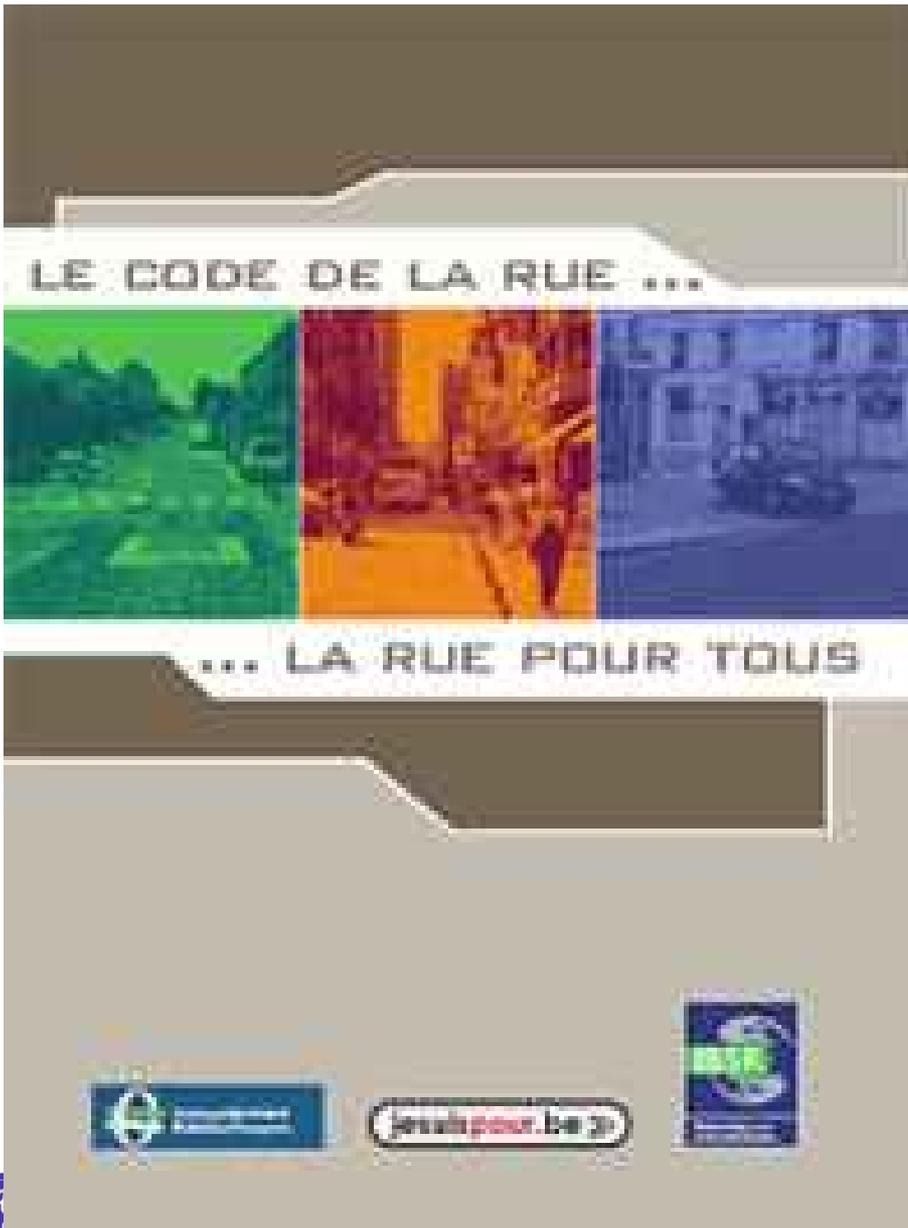
Octobre 2009

historique



- 2004 - sortie en Belgique
du « *code de la rue* »
- 2005 - « *la rue de l'Avenir* »
publie un document:
« *la rue dans le code de la route* »





- Code de la rue belge

la rue dans le Code de la Route,
la Rue *dans le Code de la route...*



RUE DE
L'AVENIR

Pour une Ville
plus Sûre et plus
Agréable à Vivre

- 2006 - lancement par le Ministère des Transports de la démarche**
- o un comité de pilotage (Copil)*
 - o un comité technique (Cotech)*

une démarche participative
alimentée par les enseignements
tirés de pratiques et expériences
françaises et étrangères



un principe fondateur

le principe de prudence
à l'égard de l'utilisateur vulnérable



les premiers résultats



le décret du 30 Juillet 2008



1 - 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

2 - nouvelle définition des zones de circulation particulières

❖ aire piétonne

❖ zone 30

Création et définition du concept de « zone de rencontre »

3 - double sens cyclable généralisé dans les zones de circulation particulières



les travaux en cours

dont certains d'ores et déjà entérinés par le COPIL



consacrés en grande partie aux piétons

- définition du trottoir
- obligation pour un automobiliste de céder la priorité à un piéton manifestant l'intention de traverser à un passage piéton (sans feux)
- disparition de la règle des 50m pour les voies en zone 30
- définition trottoir traversant

consacrés en grande partie aux piétons

- interdiction dans un carrefour de stationner à moins de 5m en amont d'un passage piéton
- classer en catégorie « dangereux » l'arrêt ou le stationnement sur trottoir (auparavant « gênant ») ne laissant pas un cheminement minimum de 1,40m

(amende passant de 35 à 135 €)

mais aussi à d'autres thèmes:

- généralisation du sas pour cyclistes avant les feux ou retrait de la ligne d'effet des feux
- circulation des patineurs (rollers)
- circulation des fauteuils motorisés

*signification de ces modifications
au Code de la Route*



enrichir la panoplie des outils
rendant possible à nouveau **la vie**
urbaine dans toute sa diversité,
sa complexité



il s'agit d'outils pour une véritable
démarche de reconquête

reconquête de tout ce qui a été
perdu au fil de plusieurs décennies de
« tout auto », de **« trop d'autos »**
ou de **« vitesse excessive »**

les zones de circulation particulières contribuent à la modération des vitesses

- pour la sécurité et le confort dans les déplacements

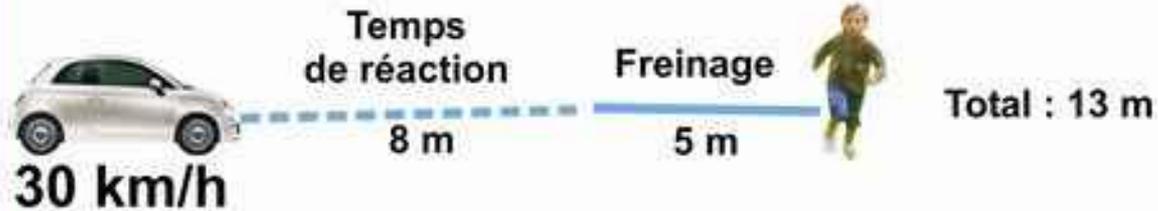
mais aussi

- pour la vie locale
- pour le cadre de vie
- pour encourager les modes doux

quelques rappels



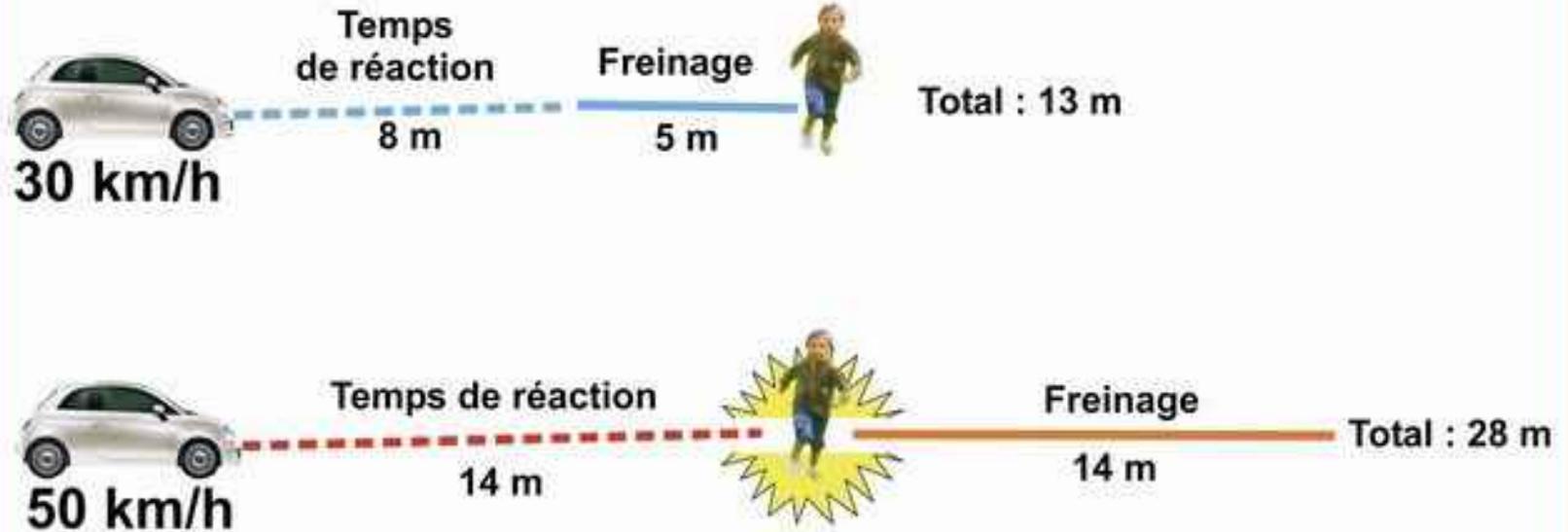
Distances d'arrêt



(Temps de réaction : Environ 1 s - Freinage par temps sec)

*à vitesse réduite,
le temps de s'arrêter*

Distances d'arrêt

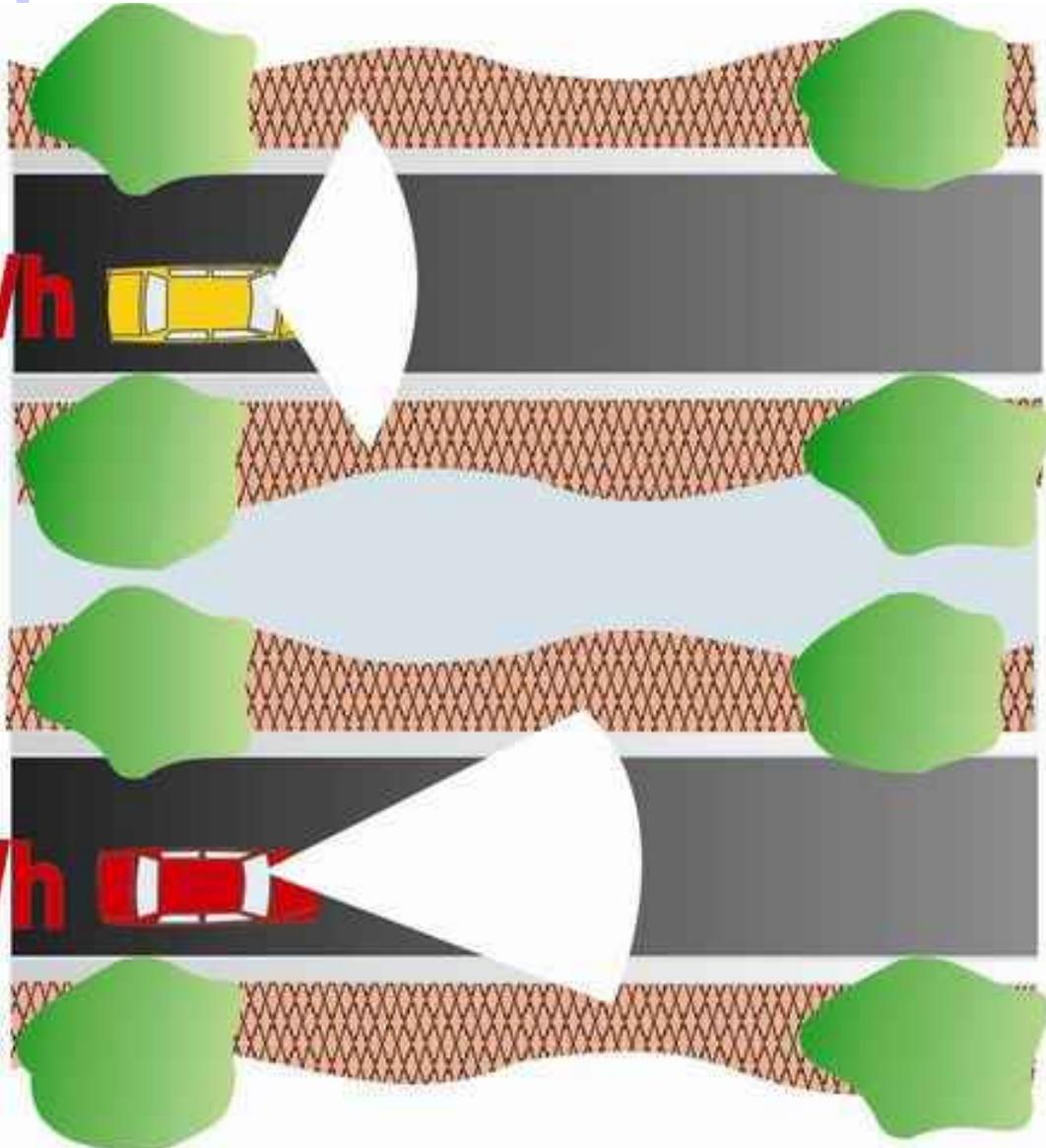


(Temps de réaction : Environ 1 s - Freinage par temps sec)

*la différence entre 50 km/h et 30 km/h
c'est 50 km/h!*

pourquoi réduire la vitesse?

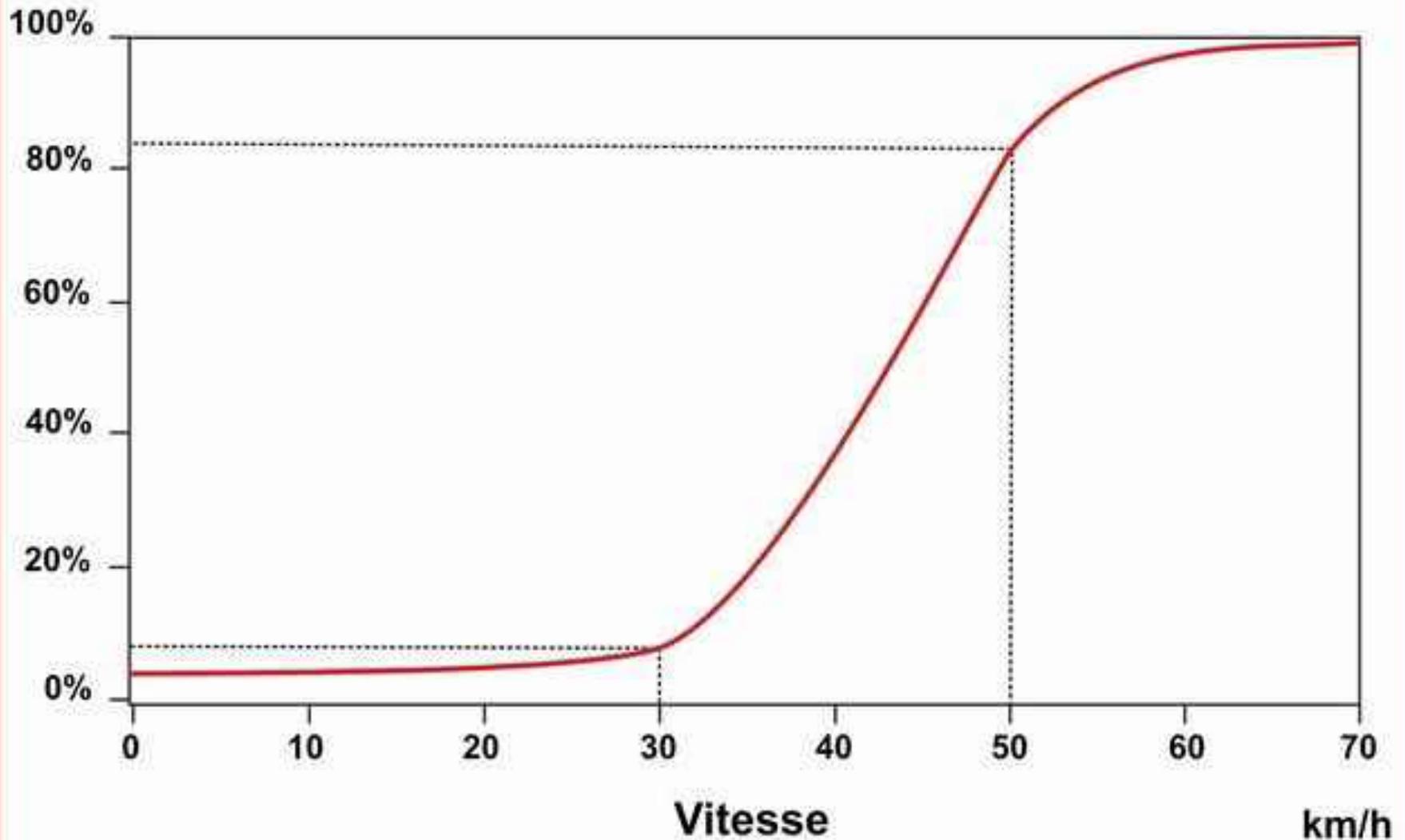
30 Km/h



50 Km/h

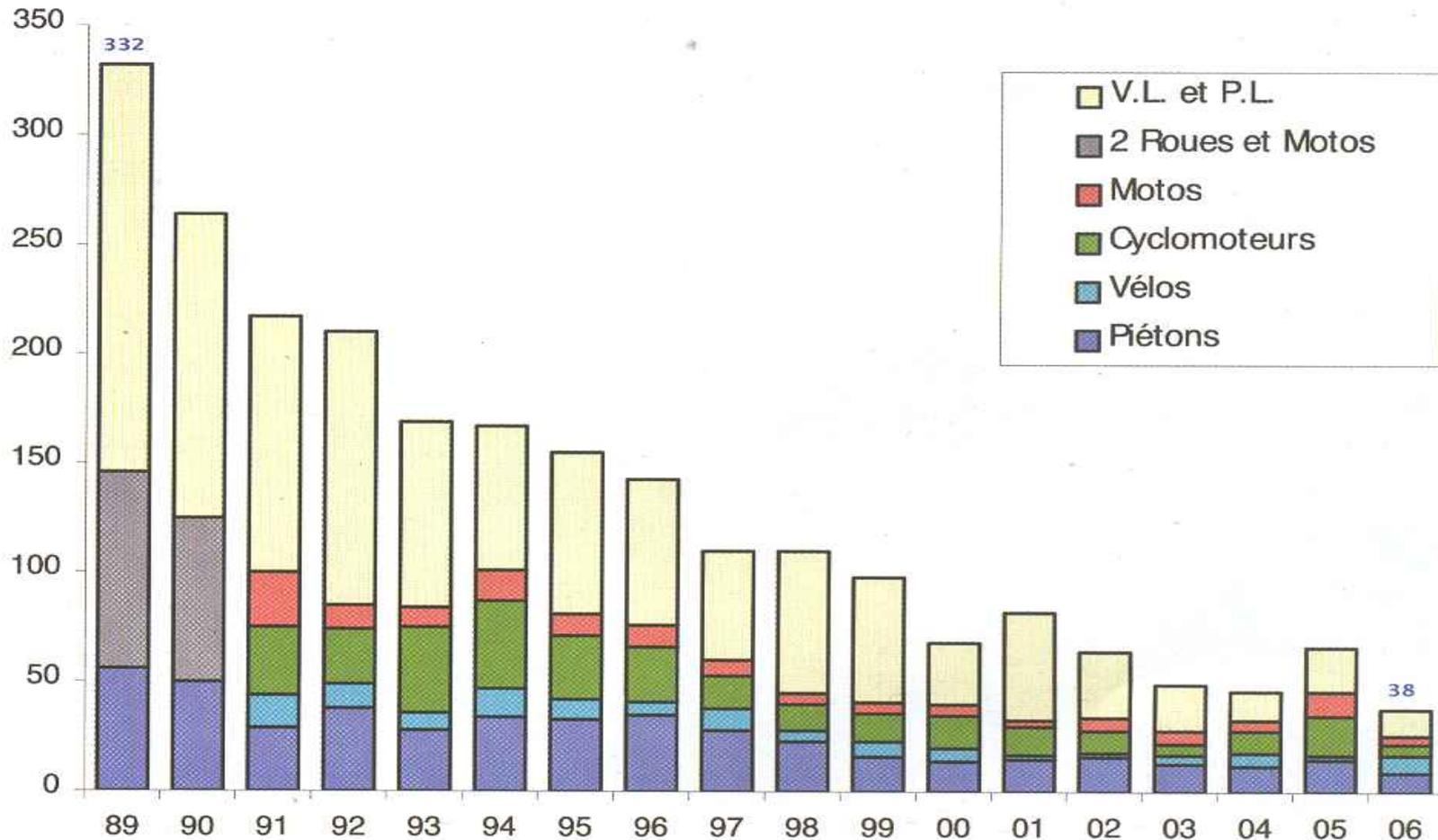
un champ visuel, une visibilité, accrus

Probabilité pour un piéton d'être tué



la preuve par ... Chambéry

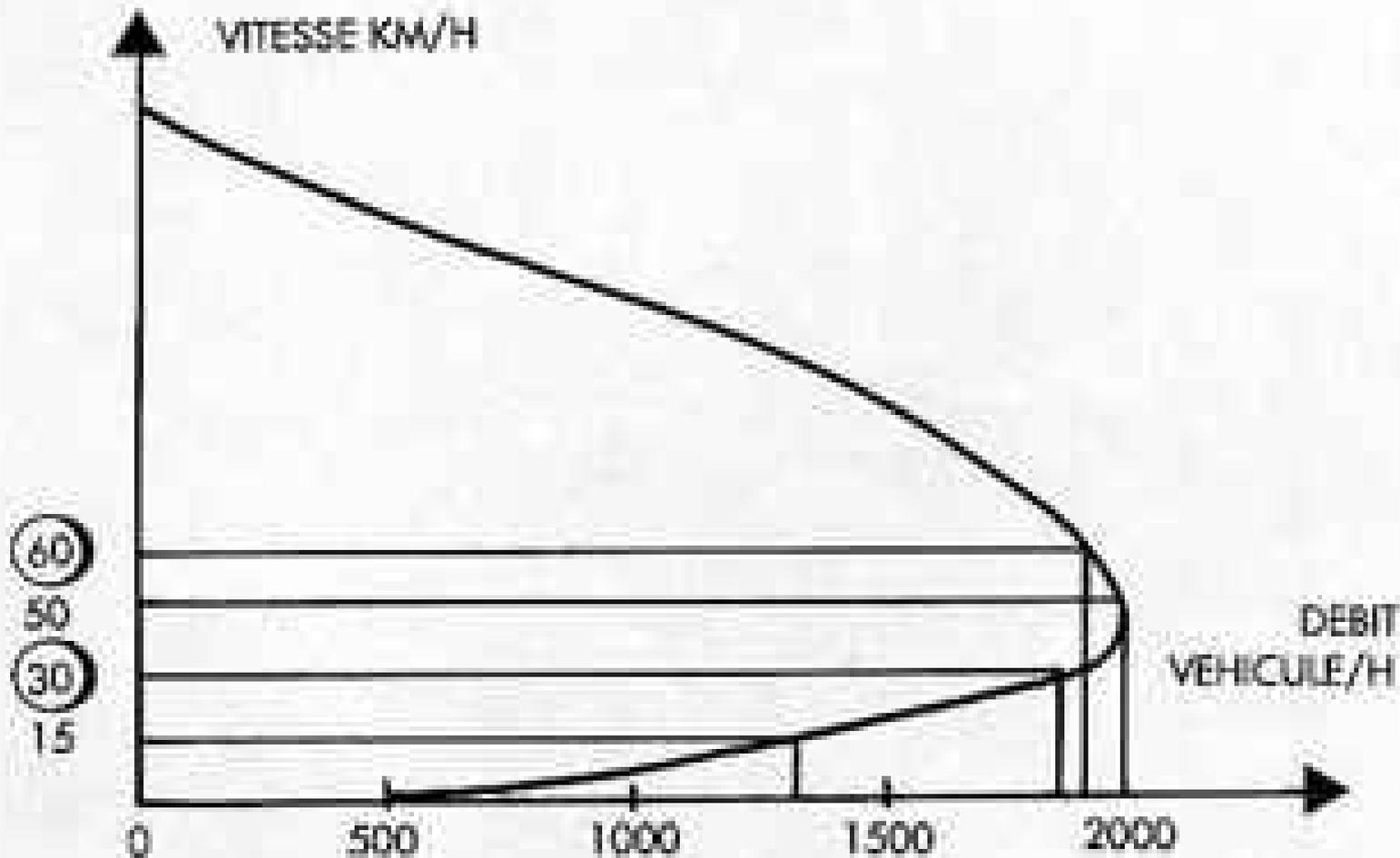
la diminution du nombre d'accidents



RUE DE L'AVEN

Pour une plus Sûre e
Agréable à rrrrr

la réduction des vitesses n'entraîne pas une réduction significative
de la capacité de la voie
(même s'il faut néanmoins réduire **aussi** les débits dans les voies apaisées)

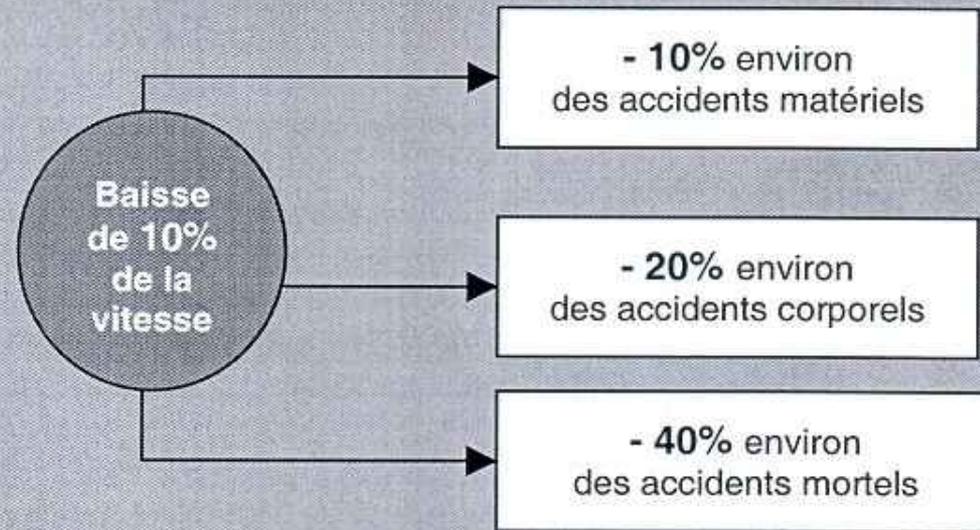


importance de l'enjeu

« sécurité »

la modération des vitesses est le pilier d'une politique de sécurité

Relation entre modération de la vitesse et recul du nombre des accidents, notamment mortels



Exemple

Si on réduit de 20% la vitesse de 50 à 40 km/h, on réduit environ de 40% les accidents corporels et de 80% le nombre de tués.

*y-a-t-il une (seule) raison
pour souhaiter ou permettre
des vitesses supérieures
à 30 km/h en ville?*



*la démarche participative nationale
doit être relayée au plan local
par une démarche concertée
permettant la mise en œuvre
de gouvernances nouvelles
et la conduite d'expériences*



ces expériences devront être portées par:

- l'implication des associations locales
- le savoir faire des techniciens
- la volonté politique des élus

*il y a un grand besoin
de communication pour populariser
la démarche « code de la rue » et
ses acquis à tous les niveaux*



en 2009

*« la Rue de l'Avenir »
mène de telles actions en
partenariat avec
la « FUBICY »
et « les Droits du Piéton »
à Grenoble, Lyon, Bordeaux, Nantes, Rouen*



ces actions viseront les divers acteurs de la vie urbaine et des déplacements:

- **techniciens des communes**
- **associations de quartiers**
- **parents d'élèves**

*nouvelle définition
des zones de circulation
particulières*



aire piétonne



zone de rencontre



zone 30



nouveau!

l'aire piétonne



Signalisation simplifiée

Aire piétonne

Article R110-2

- aire piétonne : section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R. 431-9, **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. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation.

- Zone affectée aux piétons, avec une circulation des cyclistes autorisée, mais qui n'autorise plus qu'un accès très limité aux usagers motorisés (riverains livraisons, services, T.C.)
- Le stationnement y est interdit

- Elle peut être temporaire ou permanente.
- La vitesse de tout véhicule (y compris vélo) se fait «au pas » (< 6km/h)
- Nécessité d'un cheminement continu dégagé de tout obstacle pour les piétons

- Pas d'aménagement cyclable
- Signalisation minimale
- Penser au repérage pour les aveugles

- Penser l'organisation de l'espace (livraison, poubelles, bancs, entretien...)
- Contrôle d'accès, (bornes, agents)

la zone de rencontre



La zone de rencontre

Article R110-2

- zone de rencontre : 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 y 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 de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est **aménagé de façon cohérente** avec la limitation de vitesse applicable.



l'idée est de permettre à la rue de retrouver la diversité de ses usages, en redonnant la priorité au piéton.



- entre aire piétonne et zone 30
- zone affectée à la circulation de tous les usagers
- mais où les piétons bénéficient d'une priorité sur les véhicules
- le stationnement n'est autorisé que sur les emplacements aménagés à cet effet.

Espaces publics concernés



- les rues étroites où les piétons seraient dans l'insécurité et l'inconfort
- les places (gares, etc.)
- les rues très commerçantes
- les voies de lotissement
- les abords des écoles

- Elle permet aux piétons, cyclistes, automobilistes de se côtoyer de façon apaisée.
- La voiture n'a plus le monopole du bitume.
- Son principe: le respect du plus faible
- Son esprit: mixité, convivialité, respect.

- pas de feux de signalisation
- ni « STOP » ou balise
- privilégier la priorité à droite
- pas de « passage piétons »

traiter l'aménagement pour que la
perception soit celle d'un véhicule
sur espace piéton...

...et non d'un piéton sur une
chaussée!

Suisse



panneaux étrangers
Grande Bretagne



Allemagne



Zone 30



zone 30

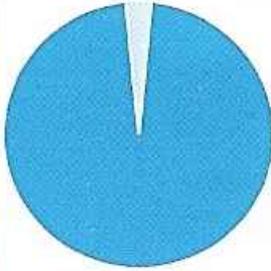
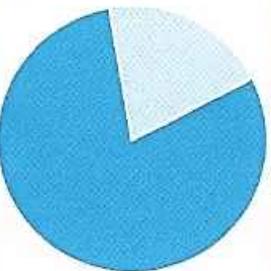
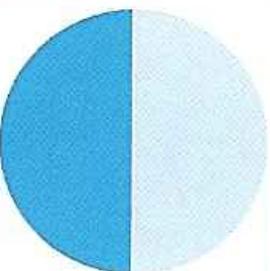
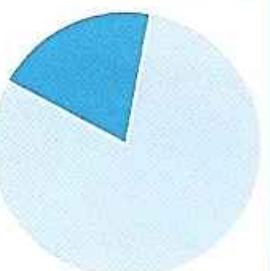
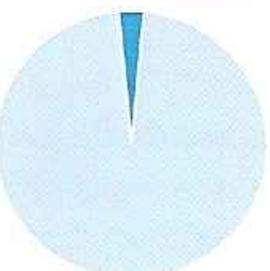
Article R110-2

- zone 30 : section ou ensemble de sections 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 aménagé de façon cohérente** avec la limitation de vitesse applicable.



*la vitesse maximale réduite pour
les véhicules permet un équilibre
entre les pratiques de la vie locale
et la fonction circulatoire*



Statut de la zone ou de la voie	 Aire piétonne	 Aire de rencontre	 Zone 30	 Agglomération	 Section 70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale fonction circulation ■ Circulation ■ Vie locale					

ne pas confondre

Zone 30



vitesse limitée
à 30 km/h



Obligation de mettre en **cohérence** avant Juillet 2010 :

- trafic de transit dissuadé
- entrées et sorties: les portes
- difficulté pratique de rouler à plus de 30km/h.

- Conservation des trottoirs (dénivelés ou non)
- Pas de passage piéton*

 - attention au stationnement sur voirie (visibilité)

* si possible



- outils classiques de modération de la vitesse.
- généralisation du double sens cyclable
- stationnement seulement sur emplacements délimités

- pas de feu de signalisation
- pas de stop
- restaurer la priorité à droite.

le double sens cyclable

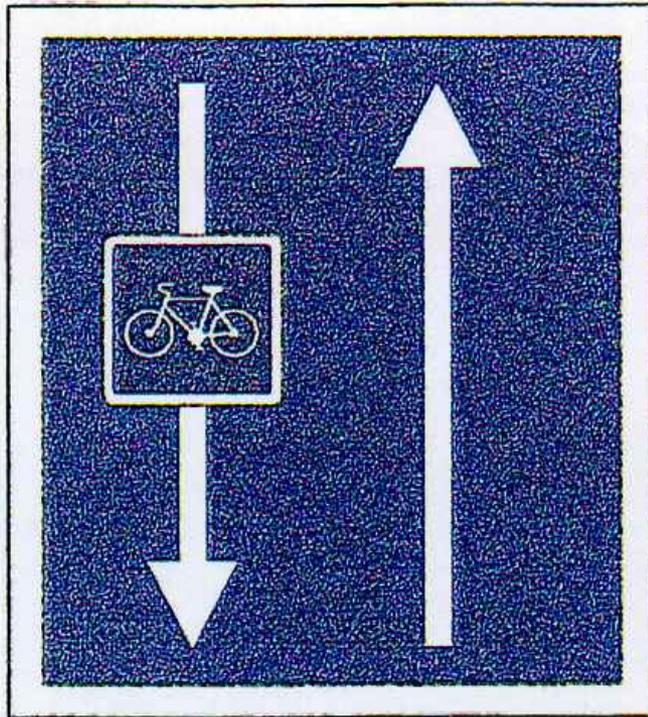


- simple, efficace et peu onéreux
- cycliste et automobiliste roulent face à face,
 - *meilleure appréciation de la distance pour se croiser*
 - *effet modérateur sur les vitesses*

- l'automobiliste se rend compte qu'il n'est pas tout seul
- les trajets à vélo sont plus courts et plus directs, ce qui encourage l'utilisation du vélo
- dissuade l'emprunt du trottoir
- prend acte de pratiques existantes

- permet aux cyclistes d'éviter les grands axes, plus dangereux pour eux
- le maintien des sens uniques peut permettre de contraindre la circulation automobile

- Obligation réglementaire: panneau B1 (C24a non obligatoire)
- Accidents rares et seulement en intersection (blessés légers)
- en Belgique: SUL depuis 2002 (pas dévolution des accidents) y compris sur rues très étroites
- généralisé à Illkirsch Graffenstaden
- décret applicable sous 2 ans; arrêté contraire doit être justifié



C24
a2

Il indique qu'une voie à contresens est réservée aux cycles à deux ou trois roues.

réflexions diverses



la reconquête



d'aussi bons résultats
obtenus aussi vite
on a de bonnes raisons
d'être satisfait



il s'agit avant tout
d'une démarche de reconquête



il s'agit de placer les personnes
au centre de la problématique

ce qui dans nos villes
n'aurait jamais dû cesser d'être!

ça ne doit pas être une victoire
« contre » l'auto et surtout
« contre » les automobilistes

mais une avancée « pour » la ville

et surtout « pour » la vie qui va avec



dans la ville de l'avenir,
plurimodale, où chacun choisira le
mode de déplacement le mieux
adapté à ses besoins
l'automobile sera encore
longtemps nécessaire

**les automobilistes y gagneront
plus de sécurité, plus de confort,
et même la liberté ...
de ne pas servir de leur véhicule!**



la modération des vitesses



en privilégiant des outils de
modération des vitesses
la démarche procède dans l'ordre
qui convient pour la promotion
des modes « doux »

*en complément des contraintes
à l'usage des modes motorisés*

la modération des vitesses permet
une réduction de l'espace nécessaire
aux véhicules motorisés

et donc de disposer de plus
d'espace pour tout le reste qui fait
la vie de la ville



la modération des vitesses a
comme conséquence fondamentale
la suppression même du risque
(ou sa réduction très forte)

la modération des vitesses a
comme conséquence fondamentale
de contrecarrer
les velléités excessives
d'aménagements lourds, coûteux,
et bien souvent improbables
pour la protection
des modes vulnérables

des velléités excessives
parceque inutiles



ainsi, dans les zones de
circulation particulières,
soit 80% des rues
les aménagements cyclables
sont inutiles

**quelle simplicité de gestion!
quelle économie!**



**d'aussi bons résultats
obtenus aussi vite
on a de bonnes raisons
d'être satisfait**

mais ...



rappel du contexte global

ou

les limites des avancées



il reste un grand chantier!



*il reste à modifier les pratiques
de déplacement à l'échelle de
l'agglomération...*



*... et pas seulement dans
quelques îlots « heureux »*



*il reste à modifier les pratiques
de déplacement sur l'ensemble
de l'agglomération*



*il reste à modifier les pratiques
de déplacement sur l'ensemble
de l'agglomération*

*c'est à dire ré-équilibrer le
système global de déplacements
par une réduction de la part de
la voiture*

*ce ré-équilibrage est nécessaire
à l'élimination de la congestion*

*et donc aussi à la mobilité automobile
qui sera encore longtemps nécessaire
dans nos villes*



*ce ré-équilibrage est nécessaire
à l'élimination de la congestion**

- * réduction du nombre d'autos*
- * gestion du trafic*
- * action forte sur les pendulaires*

*ce ré-équilibrage est nécessaire
à l'efficacité fonctionnelle, économique
et sociale des transports publics*

*fluidité de circulation des bus,
clientèle accrue, mixité d'usage, lien social*

*ce ré-équilibrage est nécessaire
à la « création » de cyclistes,
pour un usage de masse et sécurisé du
vélo*

*la sortie de la marginalité de l'usage du
vélo est essentielle pour la sécurité, mais
aussi pour la légitimité des
investissements cyclables*

*ce ré-équilibrage est nécessaire
à la lutte contre l'exclusion
par le développement de l'accessibilité,
de la mobilité, autrement*



*ce ré-équilibrage est nécessaire
à l'amélioration du bilan énergétique
à la réduction des pollutions*

*ainsi qu'à la qualité des espaces publics
et à l'image de la ville*

*le « moins d'auto » généralisé
doit permettre également
de produire un autre type de
développement urbain*

*il reste donc à agir sur la « demande »
de déplacement motorisé:*

*politique de stationnement, contrôle
d'accès (prévention de la congestion, péage urbain,
zone à trafic limité, ...)*



sans oublier l'action à moyen et long terme par le choix d'un type de développement urbain intégrant urbanisme et transport

penser aux éco-quartiers

éco-quartier

- d'abord des TC (vers le centre agglo)
- gestion douce des déplacements
- mixité sociale
- mixité fonctionnelle
- de l'espace pour la nature
- performance énergétique

à propos de la zone de rencontre



d'abord...

on apprécie que la zone de rencontre
ne s'appelle pas « zone 20 »

zone de rencontre c'est plus joli!



en effet

il ne s'agit pas seulement d'un
passage de la vitesse limite
autorisée

de 30 à 20 km/h

la « zone 20 » n'existe pas!



il y a surtout ...

la priorité aux piétons, aux personnes
(les acteurs de la ville)

ce n'est pas le cas en zone 30

c'est sur ce point qu'il faut communiquer



et encore ...

cette priorité aux piétons n'est pas excluante comme c'est le cas dans l'aire piétonne

la piétonisation a des inconvénients aujourd'hui reconnus quant à la mixité fonctionnelle et sociale, quant à la santé de la fonction résidentielle



ce n'est pas parce que le « tout auto »
a conduit à l'exclusion implicite de
certaines pratiques douces, que la
démarche de « reconquête » doive
devenir une démarche de « revanche »

pour une question pratique:

**nous sommes (serons) tour à tour
piéton, cycliste, automobiliste, etc. ...**



pour une question morale, éthique:

en milieu urbain le mot **exclusion** est
un « gros » mot



domaine d'emploi de la zone de rencontre

- théoriquement sur tout espace public où la priorité piétonne doit être assurée, garantie: places, artères commerçantes, cours, allées, ...
- à l'intérieur d'une zone 30 lorsque « l'égalité » piéton/auto n'est pas physiquement possible (virtuelle)
- lorsque l'aire piétonne est trop contraignante ou ingérable (ou absurde)



RUE DE
L'AVENIR

Pour une Ville
plus Sûre et plus
Agréable à Vivre



RUE DE
L'AVENIR

Pour une Ville
plus Sûre et plus
Agréable à Vivre

comme pour toute intervention en milieu urbain, le choix entre les 3 types de zones de circulation particulière exige la conduite d'études sérieuses et approfondies incluant les modalités de leur exploitation (moyens humains et matériels nécessaires)

La Rue de l'Avenir

par Gilbert Lieutier

