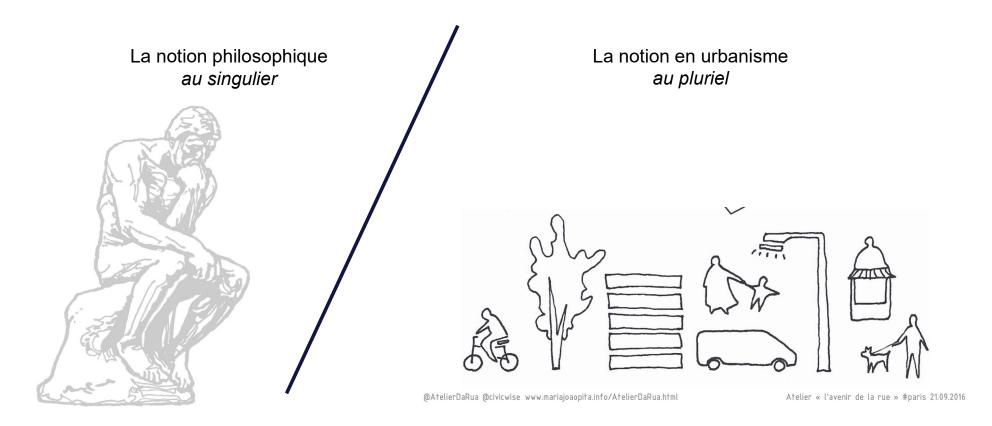
Partage de l'espace public et Code de la rue





Espace public / Espaces publics





Les espaces publics ordinaires





Partage de l'espace public - approche historique 1/2



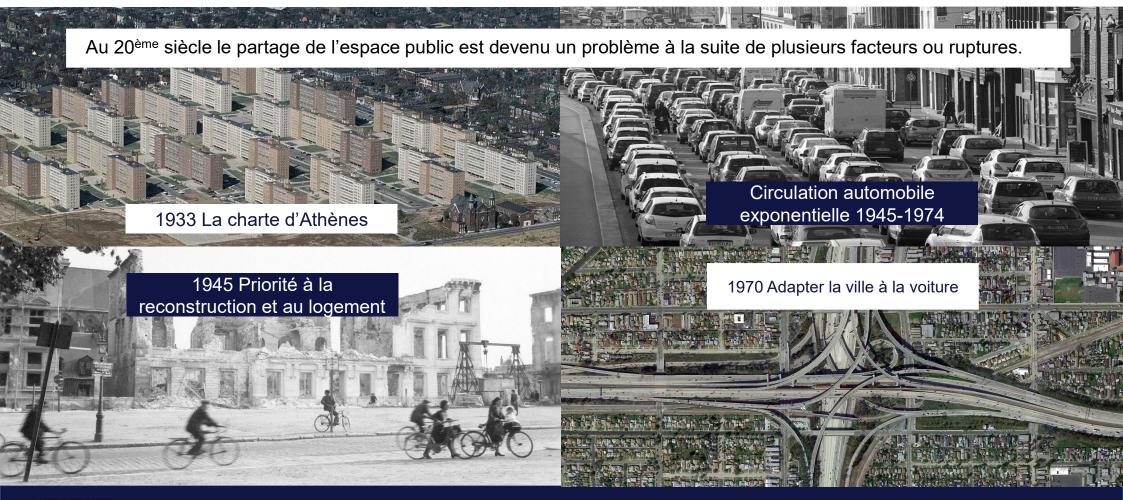


Du moyen âge au XXème siècle les espaces publics ont façonné la ville européenne. Jusqu'au milieu du 19ème siècle une coexistence des âges, des classes, des modes de déplacement.

Voir cette vidéo montrant l'évolution de l'occupation de l'espace public par les piétons : https://vimeo.com/51232246



Partage de l'espace public – approche historique 2/2





Conséquences pour les enfants

Exclusion de l'espace public (devenu trop dangereux)

Perte de la pratique de la marche et du vélo (trajets en voiture)

Problèmes de santé (liés à la sédentarité)

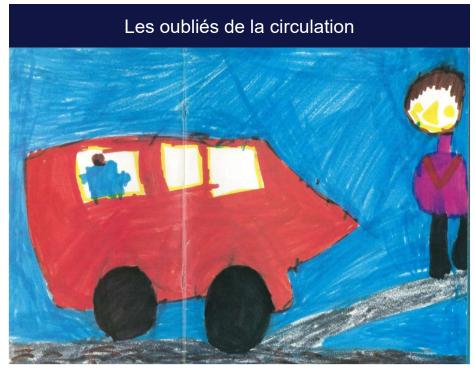


Illustration Winterthur

Moindre autonomie (dépendant des adultes pour se déplacer)

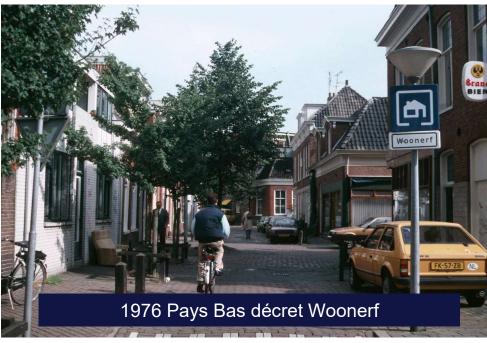
Réduction des apprentissages de la vie sociale



Les facteurs de changement 1/2

Une prise de conscience liée à l'hécatombe routière (1972 : 18 000 morts en France)





« Puisque les villes ont été massacrées, il faut les reconstruire comme après un *bombardement* résultant non pas de la guerre mais d'une pratique trop intensive de l'automobile » Joost VALH



Les facteurs de changement 2/2



Un programme de l'État : Villes plus sûres, quartiers sans accidents





Principes d'aménagements pour modérer la circulation





Quel partage ?





Quel partage ? Changement de paradigme

Vers une ville à vivre

AVANT

- Faciliter la circulation des véhicules
- Code de la route réglemente la circulation automobile
- Les véhicules motorisés dominent l'espace
- Les usagers vulnérables sont chassés

APRÈS

- Espace public lieu de vie, convivialité, qualité de vie
- Code de la rue prend mieux en compte tous les usagers
- L'espace est redistribué plus équitablement
- Les usagers vulnérables acquièrent de nouveaux droits





Code de la rue historique



2004 : La Belgique publie le premier Code de la rue

- principe de prudence
- double-sens cyclable (SUL)
- zone de rencontre
- trottoirs traversants

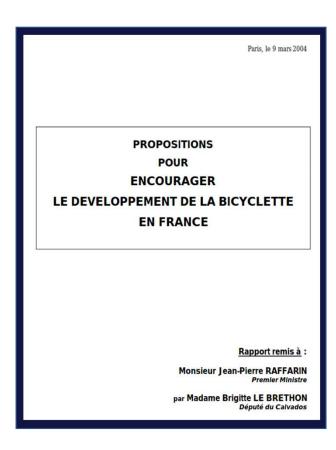








Code de la rue historique



En France

2004 Rapport Le brethon, rédigé par Véronique Michaud qui conduira à la création de la Coordination Interministérielle pour le Développement de la Marche et du Vélo (**CIDUV**).

Décembre 2005 Publication en France par **Rue de l'avenir** de la première édition de la brochure **Le code de la Rue dans le code de la route** Conception Jacques Hennebert, Armelle Poidevin

2006 Nomination d'un coordinateur interministériel vélo : Hubert Peigné, qui animera les groupes de travail sur le **code de la rue**.



Code de la rue historique





Code de la rue : les premières mesures

Décret n°2008-754 du 30 juillet 2008

2008



Art. R412-6 [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.



Art. R110-2 [...] Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes [...] (dans les définitions de la Zone de rencontre et de la zone 30)



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. [...]



Art. R431-9 Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes dans les deux sens [2015], sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

Décret n°2010-1390 de novembre 2010

2010

Art. R415-11 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 aire piétonne ou une zone de rencontre.





PAMA: renforcement de la démarche

Décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015

2015

Le Plan National pour les Mobilités Actives (PAMA) est lancé en 2013, il aboutira à de nouvelles mesures, dans la continuité de celles issues de la démarche Code de la rue

- Cédez-le-passage cycliste aux feux.
- Cycliste autorisé à s'éloigner du bord droit de la chaussée (pour éviter l'emportierrage).
- Recommandations pour dégager la visibilité en amont des passages piétons.
- Arrêt et stationnement considérés comme très gênants :
 - 5 m en amont du passage piéton
 - sur les passages piétons
 - sur les bandes d'éveil de vigilance
 - sur les trottoirs
 - sur les voies vertes, bandes et pistes cyclables
- Possibilité pour un véhicule motorisé de chevaucher la ligne blanche pour dépasser un cycliste.



PAMA: renforcement de la démarche

Permettre la ville 30



Article L.2213-1-1. du Code général des collectivités territoriales : « Sans préjudice de l'article L.2213-1, 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, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement ».





Changer les repères

Le marquage d'animation autorisé dans les zones piétonnes et les zones de rencontre.



3 outils pour rééquilibrer l'espace : l'aire piétonne



L'aire piétonne

- Les **piétons** :
 - peuvent circuler dans tout l'espace
 - y sont prioritaires sur tous les autres usagers, à l'exception des tramways.
 - ont le droit de s'y arrêter
- Les **cyclistes** peuvent y circuler (dans les deux sens sauf mention contraire*), à l'allure du pas à condition de ne pas gêner les piétons.
- Les **véhicules motorisés** y sont autorisés pour la seule desserte interne, à l'allure du pas. L'arrêt est encadré. Le stationnement est interdit.

* Si l'aire piétonne comprend un sens interdit, ce dernier s'applique également aux cyclistes, sauf si présence du panonceau « Sauf vélo »



3 outils pour rééquilibrer l'espace : l'aire piétonne

L'aire piétonne temporaire









3 outils pour rééquilibrer l'espace : l'aire piétonne









3 outils pour rééquilibrer l'espace : la zone de rencontre



La zone de rencontre

- Les piétons
 - peuvent circuler dans tout l'espace
 - sont prioritaires sur tous les autres usagers, à l'exception des tramways.
 - n'ont pas le droit de s'arrêter sur l'espace circulé par les véhicules. Ces derniers doivent attendre derrière les piétons en mouvement.
- Les **cyclistes** peuvent y circuler (dans les deux sens sauf mention contraire*), jusqu'à 20 km/h
- Les **véhicules motorisés** peuvent y circuler jusqu'à 20km/h leur stationnement n'est possible que sur les emplacements prévus à cet effet.



^{*} Si l'aire piétonne comprend un sens interdit, ce dernier s'applique également aux cyclistes, sauf si présence du panonceau « Sauf vélo »

3 outils pour rééquilibrer l'espace : la zone de rencontre









3 outils pour rééquilibrer l'espace : la zone de rencontre

La zone de rencontre en Europe



Le panneau européen de la zone de rencontre ou rue résidentielle *living street* affiche un enfant qui joue.

ZONE Le dessin indique qu'il s'agit d'une ZR pour le jeu

À Bâle, une rue pour le jeu Spielstrasse



3 outils pour rééquilibrer l'espace : la zone 30



La zone 30

Le piéton :

- n'a pas le droit de circuler sur la chaussée
- les cyclistes peuvent y circuler (dans les deux sens sauf mention contraire*) dans la limite de 30 km/h
- les véhicules motorisés peuvent y circuler dans la limite de 30 km/h

Il n'est plus nécessaire d'y tracer des passages piétons réglementaires : le piéton, du fait de la vitesse apaisée, devrait être autorisé à traverser n'importe où.

* Si l'aire piétonne comprend un sens interdit, ce dernier s'applique également aux cyclistes, sauf si présence du panonceau « Sauf vélo »



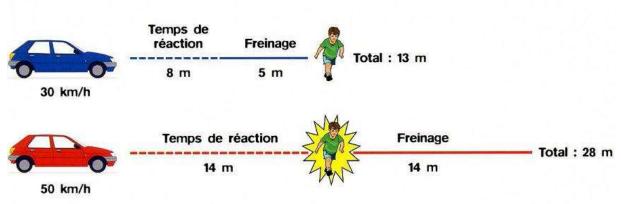
3 outils pour rééquilibrer l'espace : la zone 30





Pourquoi faire baisser la vitesse ?

Pour limiter les dégâts en cas d'accident



(temps de réaction : environ 1 seconde - freinage par temps sec)

Dans le 1^{er} cas, l'enfant est indemne. Dans le 2^e cas, l'enfant est percuté à 50 km/h. Pour permettre les déplacements des plus fragiles



Pourquoi faire baisser la vitesse ?

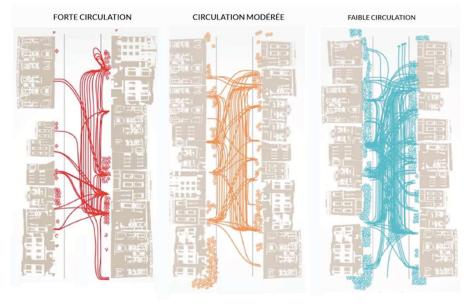
Qualité de l'espace public

Qualité des relations sociales

Favoriser la marche et le vélo





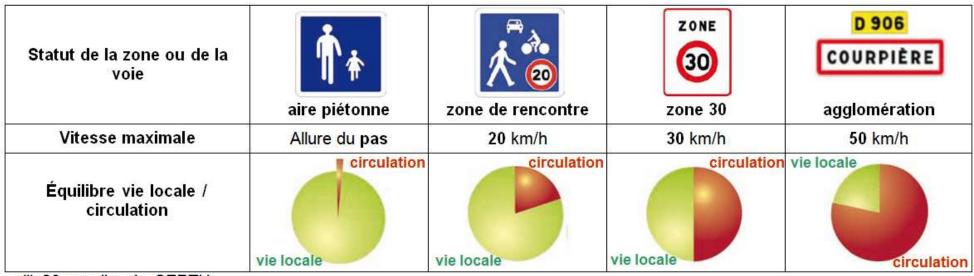


Les rues à vivre de Donald Appleyard





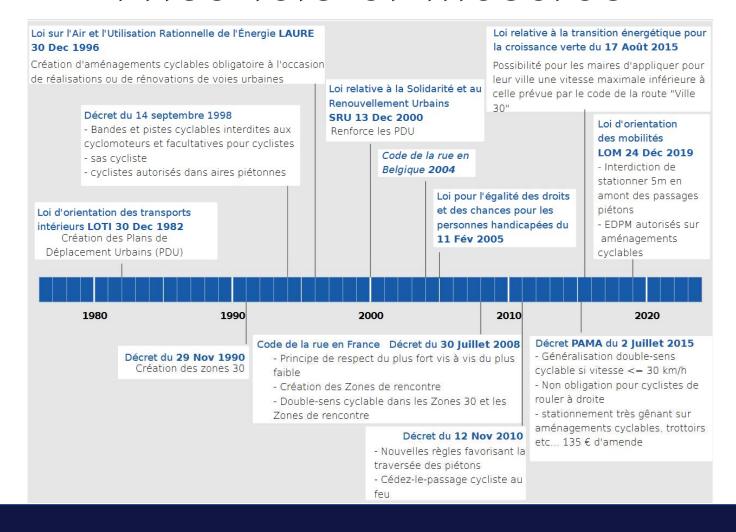
Privilégier la vie urbaine ou la circulation ?



ville30.org d'après CERTU



Frise lois et mesures





Ressources documentaires

Espaces publics:

https://www.ruedelavenir.com/thematique/lespace-public/

Code de la rue :

https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2018/08/B-8-Conf-Presse-JPC.pdf

Abords d'écoles :

https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2019/10/VilleEnfantFiche5AbordsEcoles.pdf

Zone de rencontre :

https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2018/10/E-2-ZdR-GL.pdf

Zone 30:

https://rue-avenir.ch/themes/rues-apaisees/30km h/

Ville 30:

www.Ville30.org

https://www.ruedelavenir.com/thematique/la-ville-30-km-h/

Village à vivre :

https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2018/08/A4_8pages_V5-1.pdf

Pama:

http://voiriepourtous.cerema.fr/IMG/pdf/ceremace_pama_chambery_13avril2017.pdf



Crédits photos

p1 : © Denis Moreau P3 : © Anne Faure, © Denis Moreau pour	p9:	p 19 2 photos de gauche Nantes photo droite Dunkerque	p 32 © Alain Rouiller
les deux photos à droite	- © Anne Faure, cc-by-sa Laurence Picado	drotte barkerque	p 32 @ Alain Nouller
P5:	pour les 3 autres photos	p 20 © Alain Rouiller	
- United States Géological Survey – Public	·	·	
Domain	p10	p 22 © Alain Rouiller	
- © Bénard / Andia.fr	- © Anne Faure		
 C Archives ville de Tours 		P23 © Alain Rouiller	
- © Google earth	P11		
	- © Ville de Dijon	p25 cc-by-sa Laurence Picado	
p7:			
- auteur inconnu ?	p12 © Gracq	p 26 © Alain Rouiller	
- Erauch – Gnu Free Documentation Licence			
	p13 © Ville Bagnères de Bigorre	p27	
p8:		- © Alain Rouiller	
- cc-by-sa Laurence Picado	p17 © Alain Rouiller	- © Street Films	
- © Richez_associés		- cc-by-sa Laurence Picado	



Merci de votre attention

