

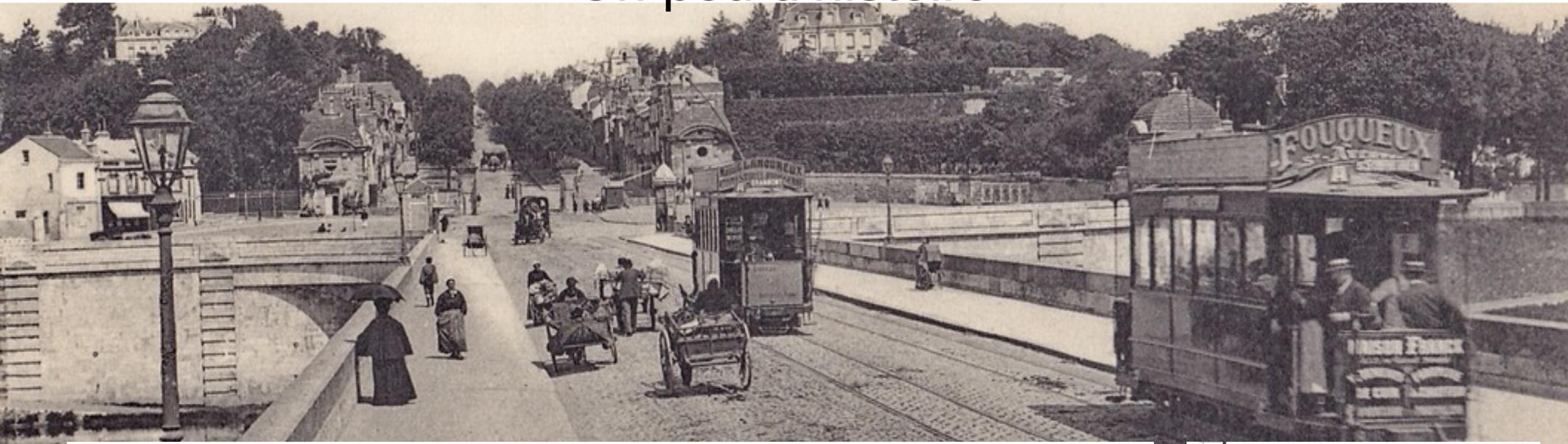
Le Code de la rue

Des mesures pour favoriser la marche et le vélo



Le Code de la rue

Un peu d'histoire



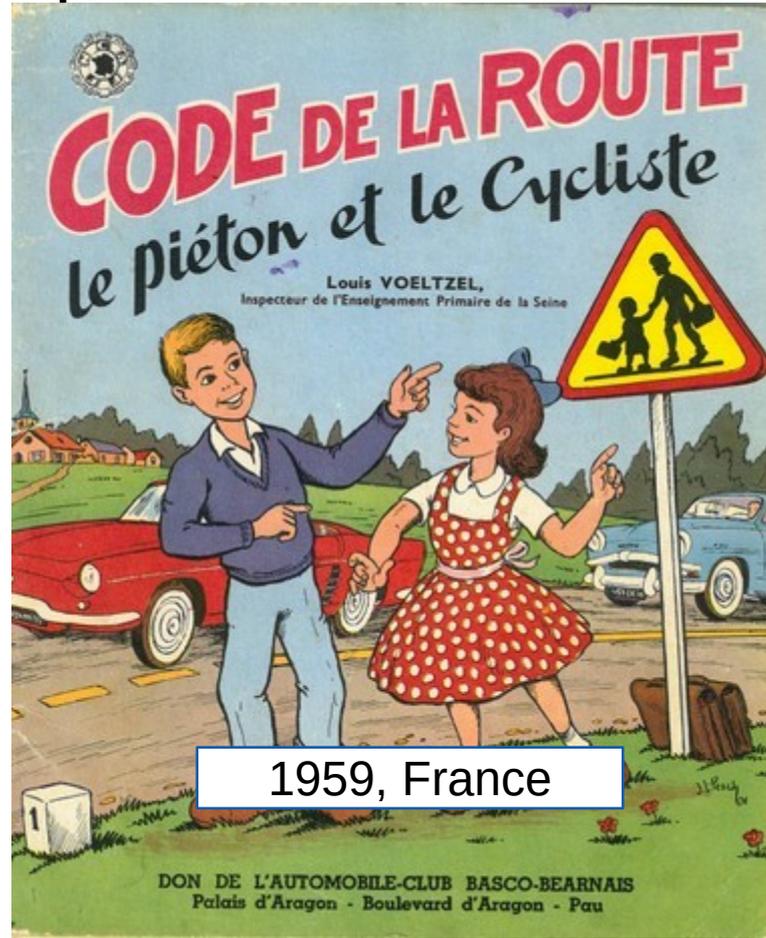
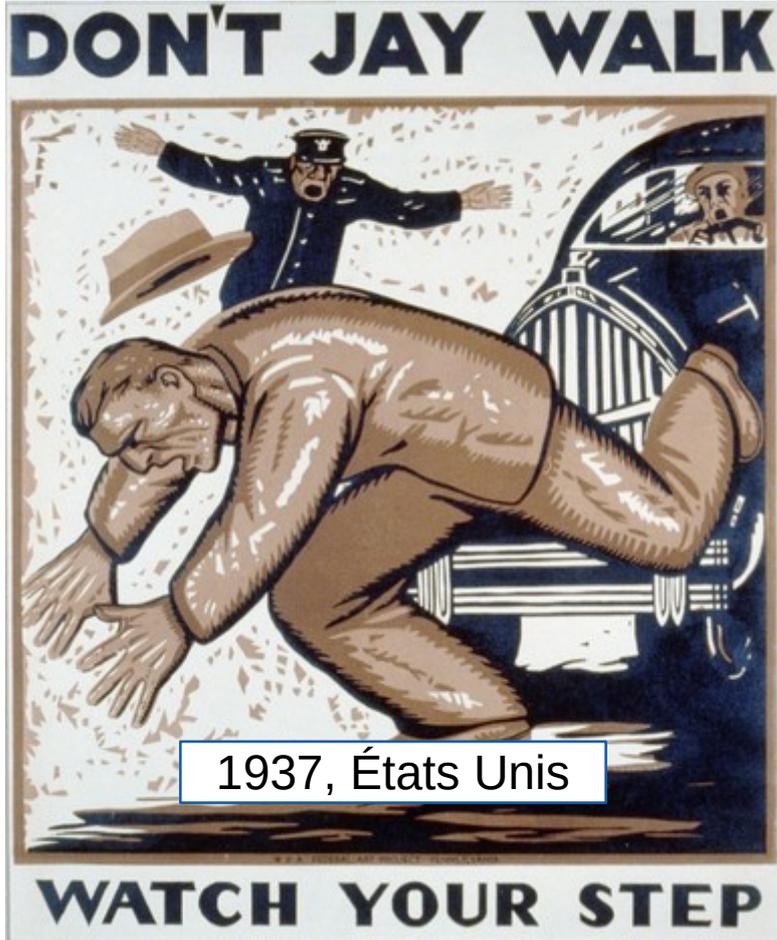
1904 : premier code de la route « privé », rédigé par Jules Perrigot (Automobile club Vosgien)

1921 : premier code de la route « officiel »



Le Code de la rue

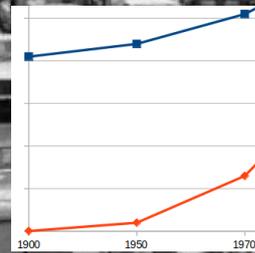
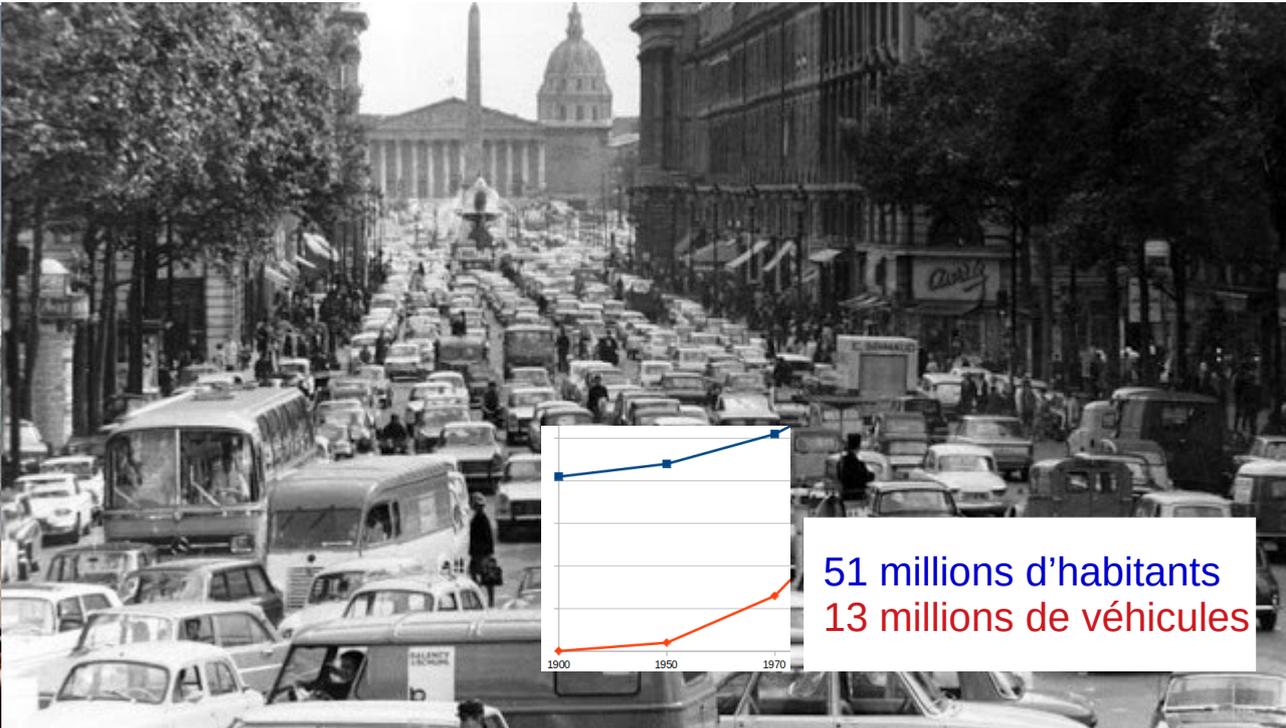
Un peu d'histoire



Le Code de la rue

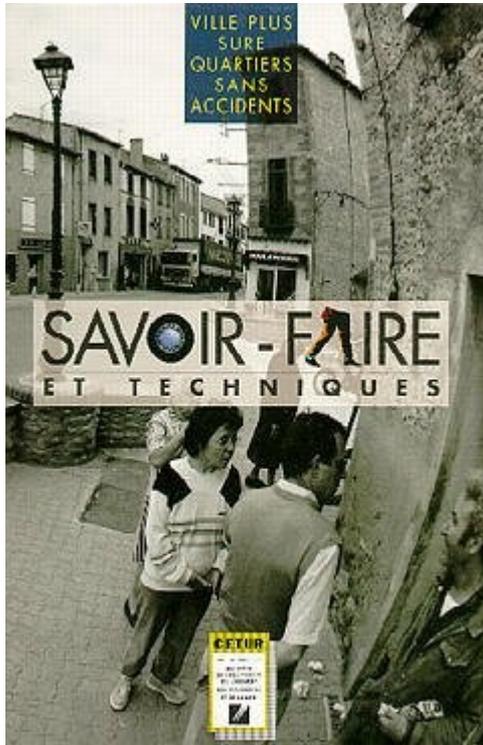
Un peu d'histoire

1968 : Convention de Vienne sur la circulation routière, première mention du **principe de prudence** vis à vis des usagers les plus vulnérables



51 millions d'habitants
13 millions de véhicules

Villes plus sûres, quartiers sans accidents



1985 : Programme interministériel **Villes plus sûres, quartiers sans accidents**

Objectif : combiner sécurité routière et qualité de vie dans l'aménagement urbain, en réponse à la croissance envahissante de la « civilisation de l'automobile » .

Les projets de ce programme ont été réalisés conjointement entre les collectivités locales et l'État, en impliquant différents acteurs (techniciens, administrations, associations) et ont permis de tester des aménagements expérimentaux et innovants qui ont eu des effets positifs à la fois sur la qualité de l'espace et sur la sécurité.

1990 : Création des **Zones 30** La rue doit être apaisée « naturellement » par l'aménagement, les piétons peuvent traverser où ils veulent car les passages piétons ne sont plus marqués (théorie)

1998



Art. R110-2 bande cyclable : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés sur une chaussée à plusieurs voies
piste cyclable : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés ;

Les aménagements cyclables sont désormais interdits aux cyclomoteurs



Art. R415-15 L'autorité investie du pouvoir de police peut décider de :
2° Mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation communs à toutes les catégories d'usagers **deux lignes d'arrêt distinctes**, l'une pour les engins de déplacement personnel motorisés et les cycles, l'autre pour les autres catégories de véhicules.[...]

Sas cyclistes



Tout cycle doit être muni, de jour comme de nuit, d'un ou de plusieurs **dispositifs réfléchissants** de couleur rouge visibles de l'arrière, de dispositifs réfléchissants visibles latéralement et d'un dispositif réfléchissant de couleur blanche visible de l'avant Cf Articles [R313-1](#), [R313-4](#), [R313-5](#), [R313-18](#), [R313-19](#), [R313-20](#)



Art. R414-4 [Dépassement, le conducteur] ne doit pas en tout cas s'en approcher latéralement **à moins d'un mètre en agglomération et d'un mètre et demi hors agglomération** s'il s'agit d'un véhicule à traction animale, d'un engin à deux ou à trois roues, d'un piéton, d'un cavalier ou d'un animal.



Art R412-34 Les **enfants de moins de huit ans** qui conduisent un **cycle** peuvent utiliser les **trottoirs** ou accotements, sauf dispositions contraires 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.



Le Code de la rue

Un peu d'histoire

2004 : La Belgique publie le premier Code de la rue

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



LE CODE DE LA RUE ...



... LA RUE POUR TOUS

Le Code de la rue

Un peu d'histoire

Paris, le 9 mars 2004

**PROPOSITIONS
POUR
ENCOURAGER
LE DEVELOPPEMENT DE LA BICYCLETTE
EN FRANCE**

Rapport remis à :

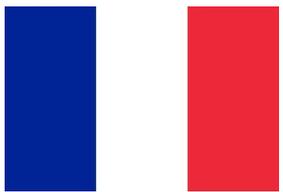
Monsieur Jean-Pierre RAFFARIN
Premier Ministre

par **Madame Brigitte LE BRETHON**
Député du Calvados

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**.



Le Code de la rue

Un peu d'histoire



2008 : C'est au tour de la France de faire entrer le Code de la rue dans la loi

- principe de prudence
- double-sens cyclable
- zone de rencontre
- aire piétonne modifiée

Le Code de la rue

Un peu d'histoire

2011 : Un collectif d'associations lance le manifeste pour une ville à 30. La communication poussera jusqu'aux municipales de 2014 pour inciter les candidats à s'emparer du sujet.



Manifeste pour une ville à 30 km/h

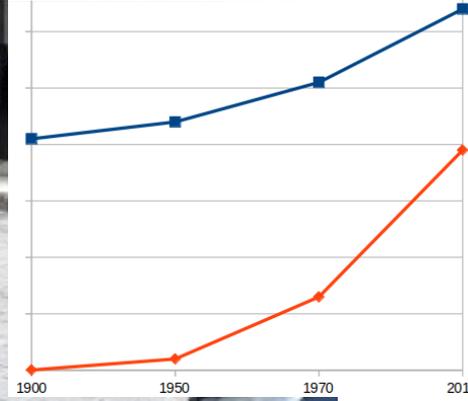
Le Code de la rue

Un peu d'histoire



2015 : PAMA : Plan d'Action pour les Mobilités Actives
26 mesures pour la sécurité routière dont de nouvelles règles concernant les piétons et les cyclistes

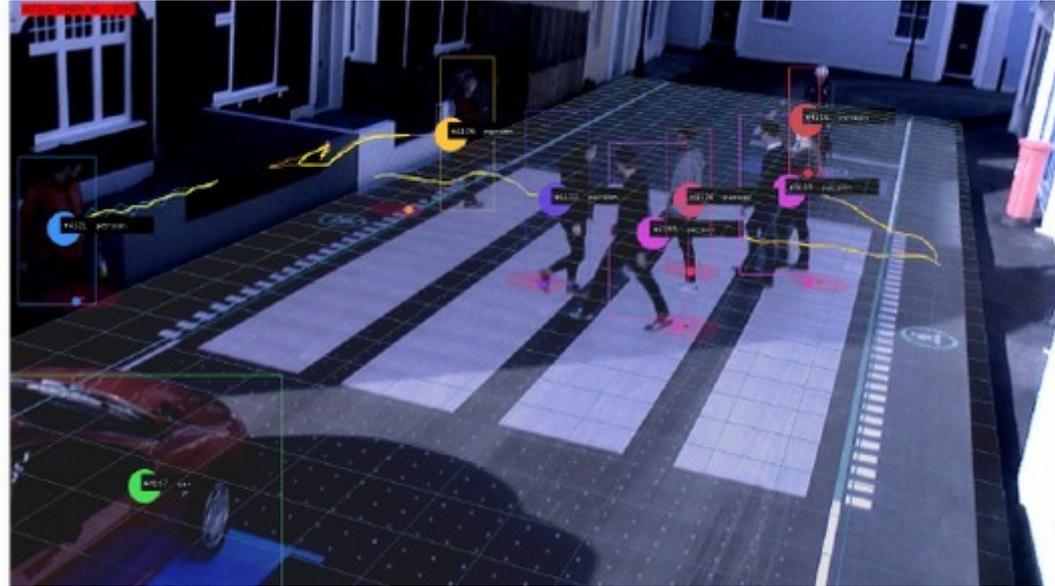
2018 : renforcement des sanctions pour non respect de la traversée des piétons



64 millions d'habitants
39 millions de véhicules

Le Code de la rue

Et dans le futur ?



<https://umbrellium.co.uk>

2008

Le Code de la rue

Les premières mesures



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**.



Art. R431-1-1 Lorsqu'ils circulent la nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout conducteur et passager d'un cycle doivent porter hors agglomération un gilet de haute visibilité conforme à la réglementation.

2010

Le Code de la rue

Les premières mesures



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

Art. R415-15 L'autorité investie du pouvoir de police peut décider de :

- 1° Mettre en place sur les voies équipées de **feux de signalisation une signalisation distincte** destinée à une ou plusieurs catégories de véhicules ou indiquant une ou plusieurs directions ou remplissant ces deux fonctions de manière concomitante ;



Les cédez-le-passage cycliste au feu n'ont plus être mis en application qu'à partir de 2012, avec la création du panneau correspondant.

2012

Le Code de la rue

Des initiatives locales



Fin 2008 la ville de Tours lançait une démarche participative pour élaborer et finalement publier en 2012 son **Code de la rue**.

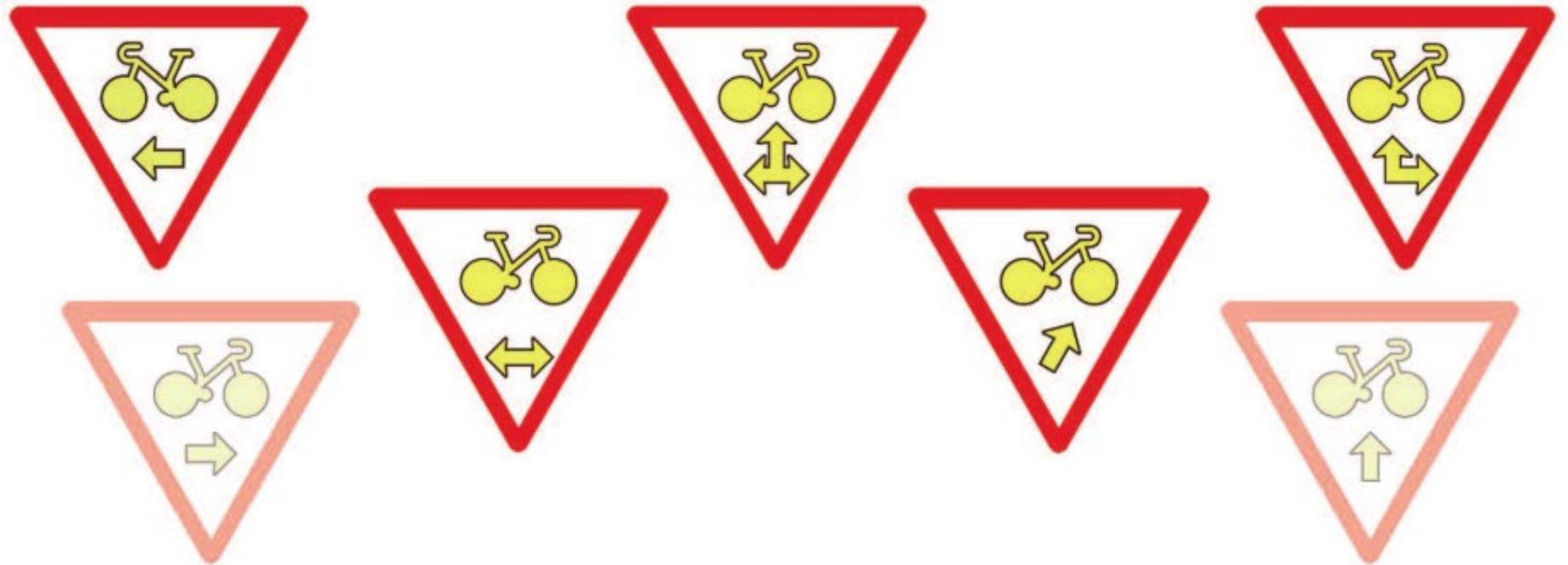
« en faire une charte du bien-vivre en ville qui rappelle les règles fondamentales de circulation, mais qui aborde aussi les thèmes du respect de l'environnement, des parcs et jardins et de la lutte contre le bruit » Agnès Mestre, élue

https://www.tours.fr/cms_viewFile.php?idtf=20&path=L e-Code-de-la-Rue.pdf

2015

PAMA : Les mesures

2012 Cédez-le-passage-cycliste-au-feu
2015 Toutes les directions



VIDÉO Feux rouges : faites confiance aux cyclistes

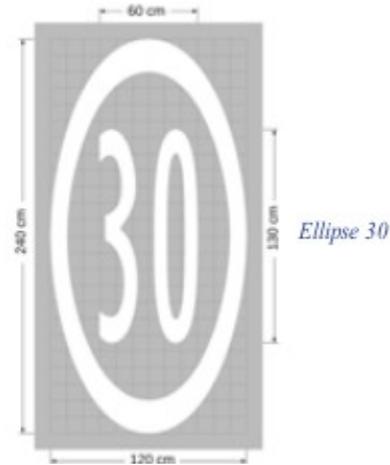
PAMA : Les mesures

Le cycliste est désormais autorisé à s'éloigner du bord droit de la chaussée



PAMA : Les mesures

Ville 30



Illustrations : Fiche Cerema PAMA16 Les nouveaux marquages possibles dans les zones 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 ».

PAMA : Les mesures

Dégagement de la visibilité en amont des passages piétons

Tandis que le PAMA se limitait à interdire le stationnement en amont des passages piétons « *en dehors des emplacements matérialisés à cet effet* » :

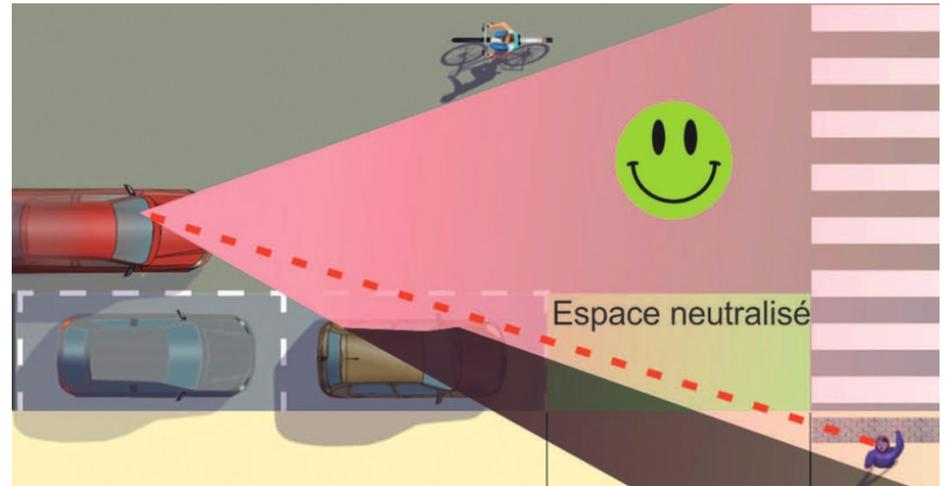
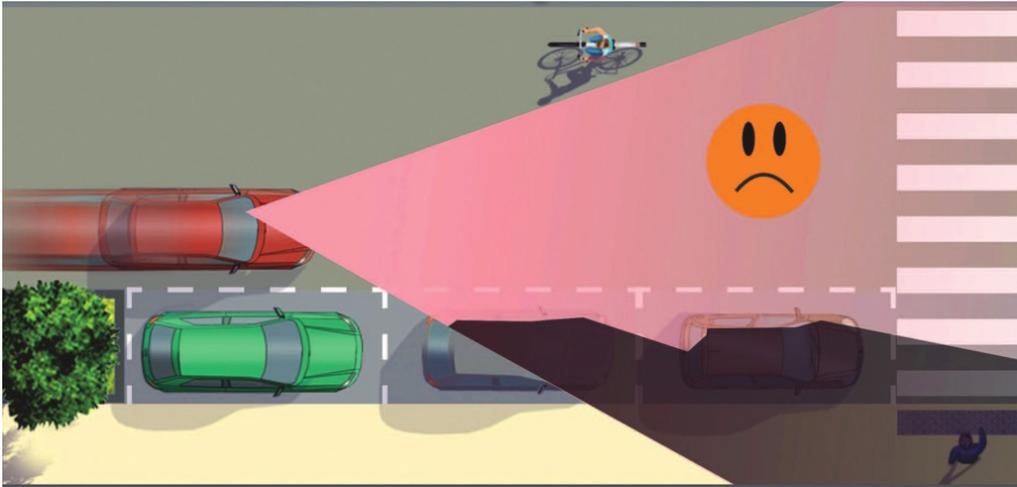
Art. R417-11 Est considéré comme très gênant pour la circulation publique l'arrêt ou le stationnement [...] d'un véhicule motorisé à l'exception des cycles à pédalage assisté [...] Sur une distance de cinq mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation, en dehors des emplacements matérialisés à cet effet, à l'exception des motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs

La LOM dans son article 52 interdit l'aménagement du stationnement pour les véhicules motorisés, les travaux de conformité devant être réalisés au plus tard le 31/12/2026.

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000039666574&categorieLien=id>

PAMA : Les mesures

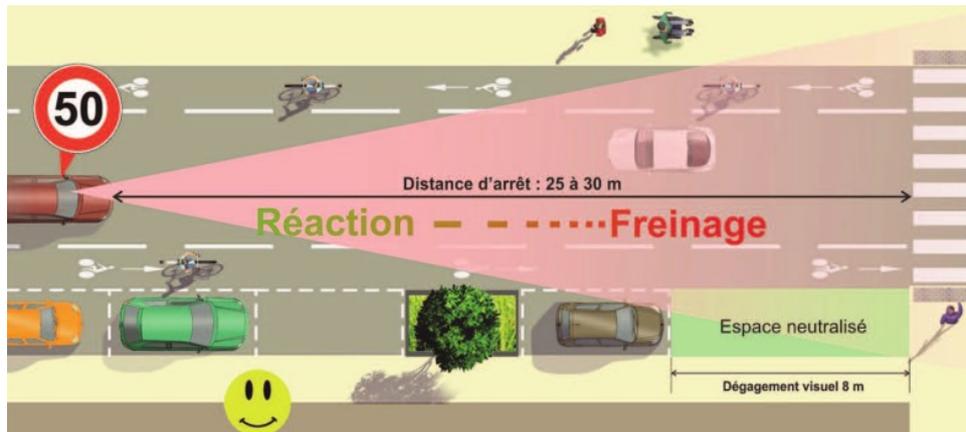
Dégagement de la visibilité en amont des passages piétons : route limitée à 30 km/h



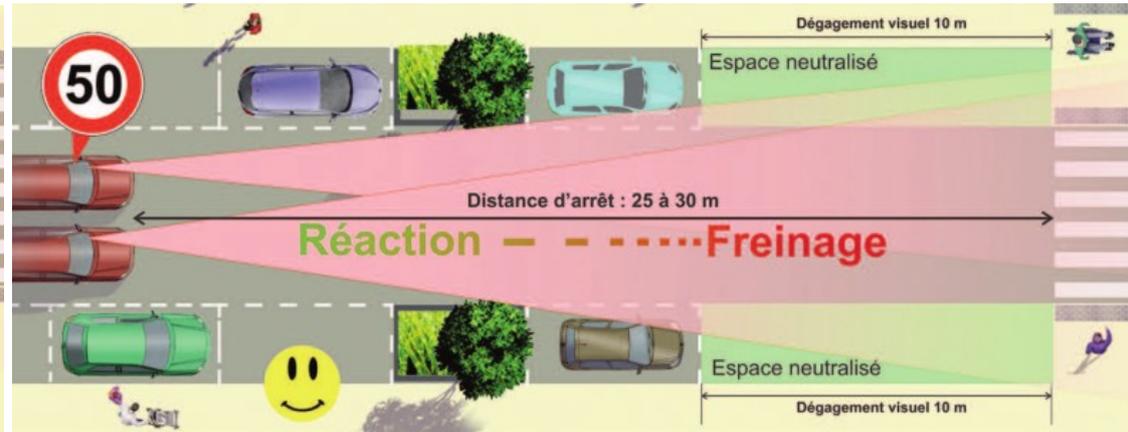
Illustrations : Fiche Cerema PAMA10 Recommandation de neutralisation du stationnement motorisé délimité, dans les 5 m à 10 m en amont du passage piéton

PAMA : Les mesures

Dégagement de la visibilité en amont des passages piétons : route limitée à 50 km/h



Avec bande cyclable : 8 m

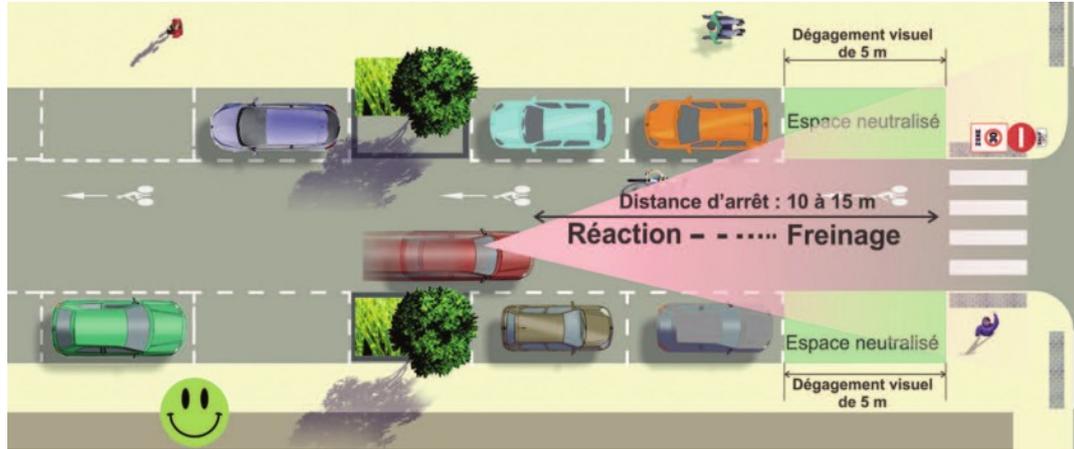


Sans bande cyclable : 10 m

Illustrations : Fiche Cerema PAMA10 Recommandation de neutralisation du stationnement motorisé délimité, dans les 5 m à 10 m en amont du passage piéton

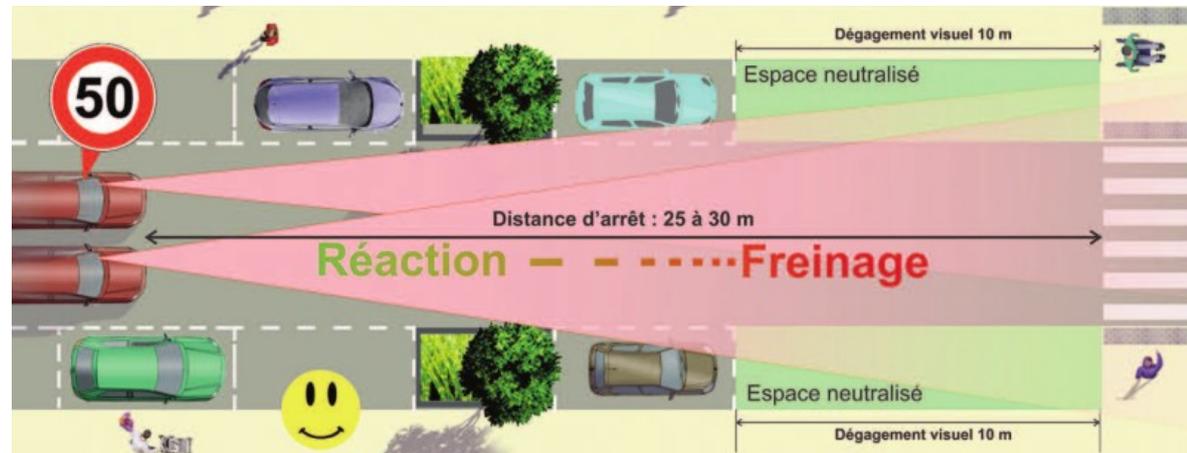
PAMA : Les mesures

Dégagement de la visibilité en amont des passages piétons : rue à sens unique



=> Rue limitée à 30 km/h, dégagement de 5 m

Rue limitée à 50 km/h, dégagement de 10 m =>



*Illustrations : Fiche Cerema PAMA10
Recommandation de neutralisation du stationnement motorisé délimité, dans les 5 m à 10 m en amont du passage piéton*

PAMA : Les mesures

Augmentation de l'amende pour stationnement illicite



Arrêt et stationnement interdits et considérés comme **très gênants** (135 € d'amende) :

- 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

PAMA : Les mesures

Possibilité de chevaucher la ligne blanche pour dépasser un cycliste



© F. B., Ligue contre la violence routière, Loir-et-Cher

PAMA : Les mesures

Le double-sens cyclable devient la règle dans les aires piétonnes et les axes limités à 30 km/h



PAMA : Les mesures

Sas vélo sans bande cyclable et interdits aux 2RM

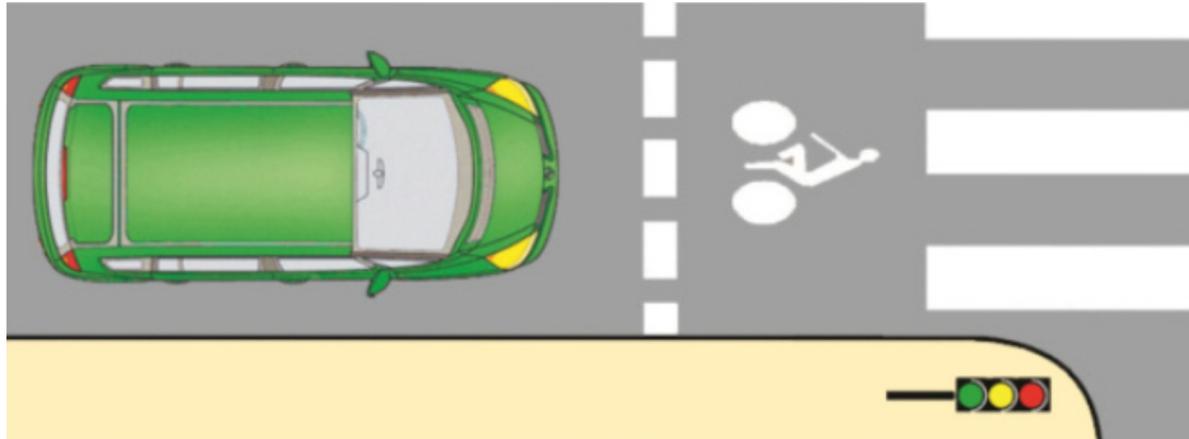
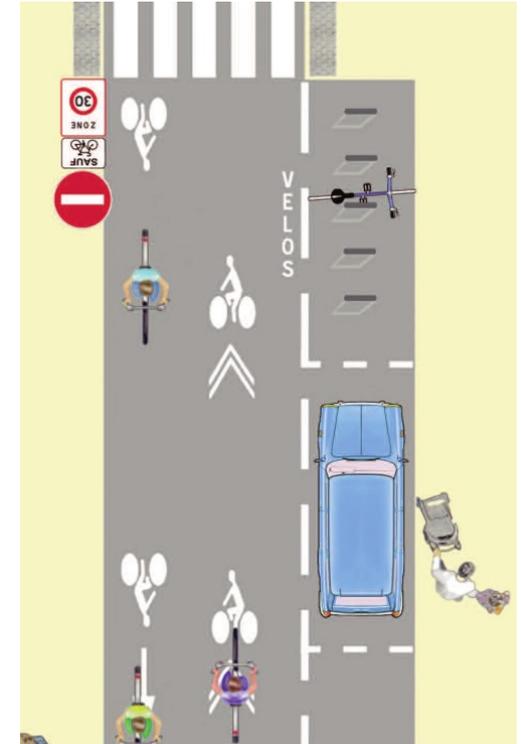


Illustration : Fiche Cerema PAMA12 La possibilité du sas cycliste sans bande d'accès

PAMA : Les mesures

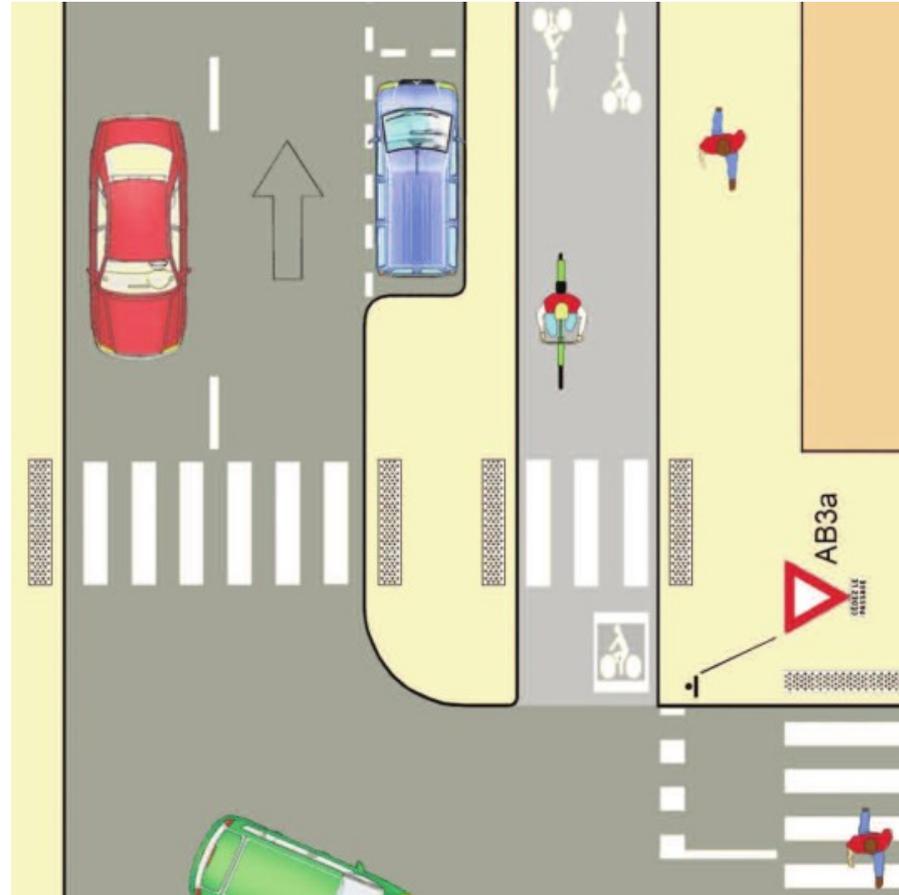
Matérialisation des trajectoires cyclistes



Illustrations : Fiche Cerema PAMA14 Marquage des trajectoires matérialisées pour les cycles

PAMA : Les mesures

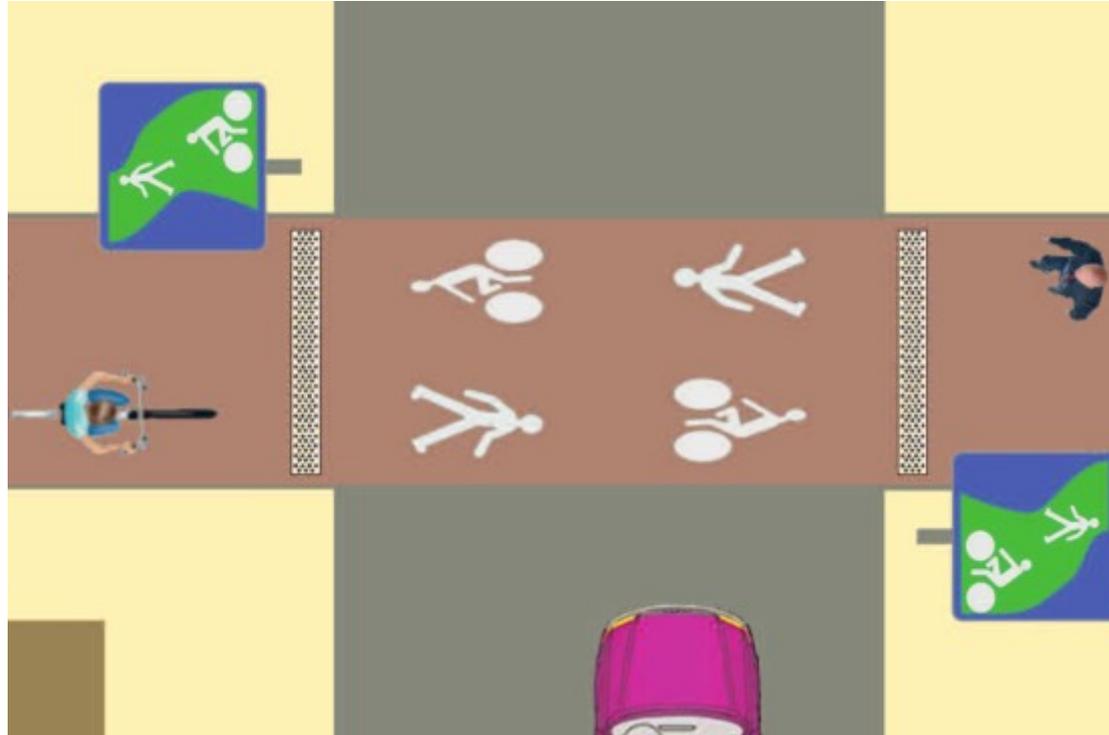
Signalisation horizontale des pistes et bandes cyclables



Illustrations : Fiche Cerema PAMA14 Marquage des trajectoires matérialisées pour les cycles

PAMA : Les mesures

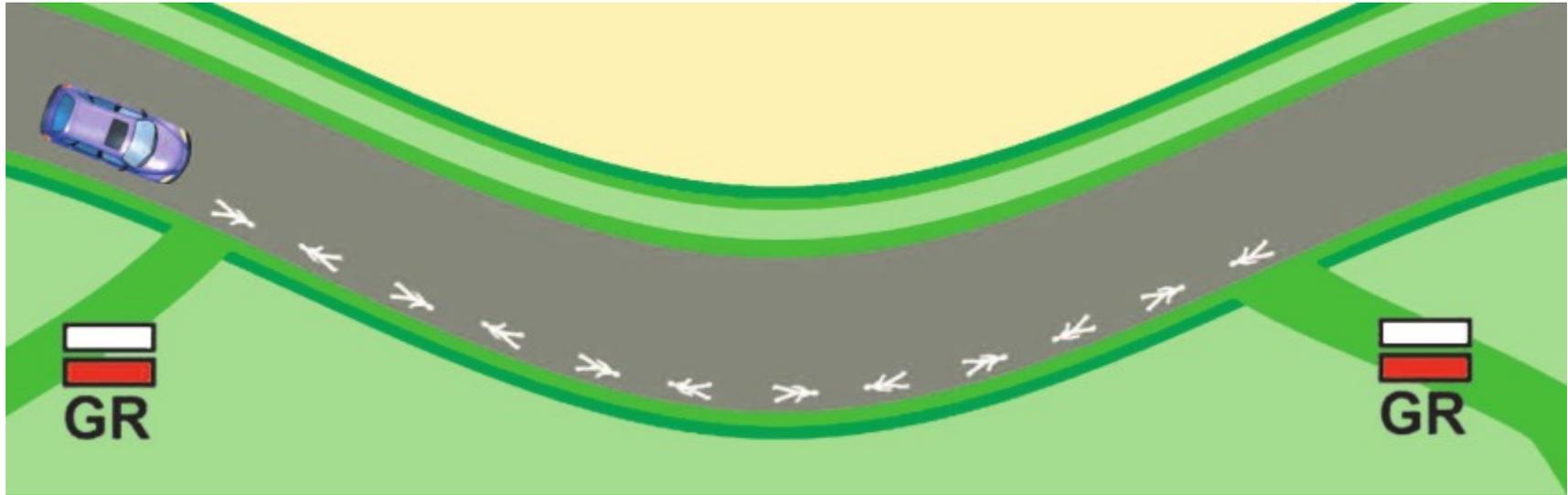
Traversée piétons vélos d'une voie verte



Illustrations : Fiche Cerema PAMA14 Marquage des trajectoires matérialisées pour les cycles

PAMA : Les mesures

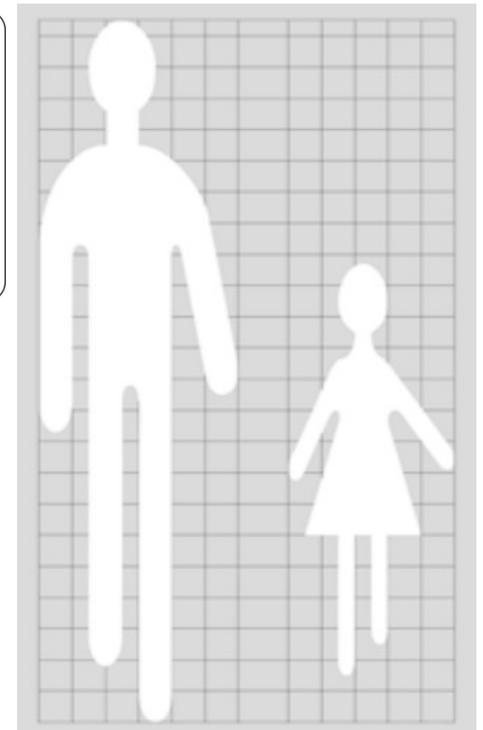
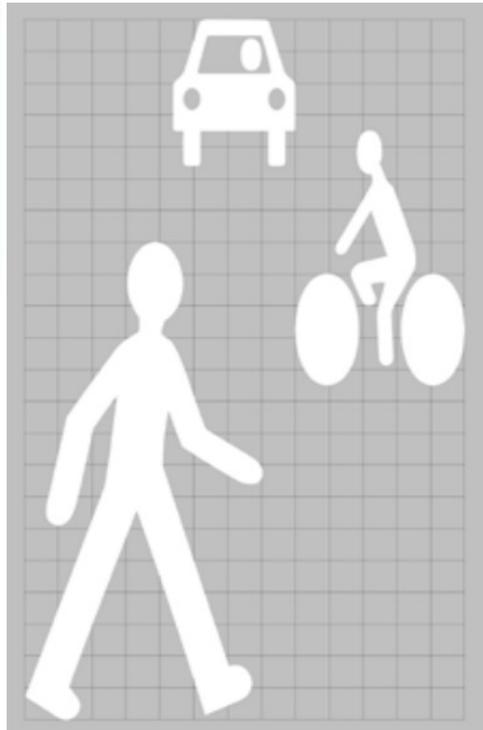
Continuité d'un itinéraire piéton de grande randonnée sur une route



Illustrations : Fiche Cerema PAMA14 Marquage des trajectoires matérialisées pour les cycles

PAMA : Les mesures

Possibilité de signaler les zones de rencontre / les aires piétonnes par marquage au sol
Attention, la signalisation verticale reste obligatoire



PAMA : Les mesures

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



Le Code de la rue

Vos propositions pour les prochaines mesures ?

- Définition du trottoir
- Transformer les Stops en Cédez-le-passage pour les cyclistes
- Ne pas gêner la circulation... et en priorité celle des usagers les plus vulnérables
- ...



Le Code de la rue

Ressources

Le livret édité par Rue de l'avenir et le GART, Le code de la rue, 2016,
https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2018/08/Code-de-la-rue_Edition-2016.pdf



La plaquette éditée par Rue de l'avenir, L'apaisement de la circulation en Europe, 30 ans d'échanges et de travail en réseau, 2018,
<https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2018/11/apaisementCirculationEurope.pdf>

