

Partage de l'espace public et Code de la rue



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 19^{ème} siècle une coexistence des âges, des classes, des modes de déplacement .

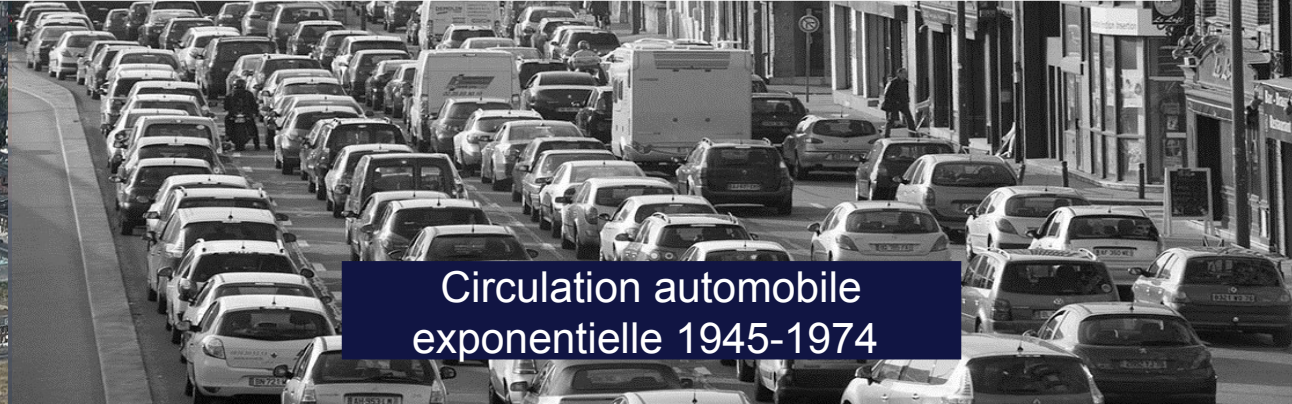
Voir cette vidéo montrant l'évolution de l'occupation de l'espace public par les piétons : <https://vimeo.com/51232246>

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

Au 20^{ème} siècle le partage de l'espace public est devenu un problème à la suite de plusieurs facteurs ou ruptures.



1933 La charte d'Athènes



Circulation automobile exponentielle 1945-1974



1945 Priorité à la reconstruction et au logement



1970 Adapter la ville à la voiture

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)

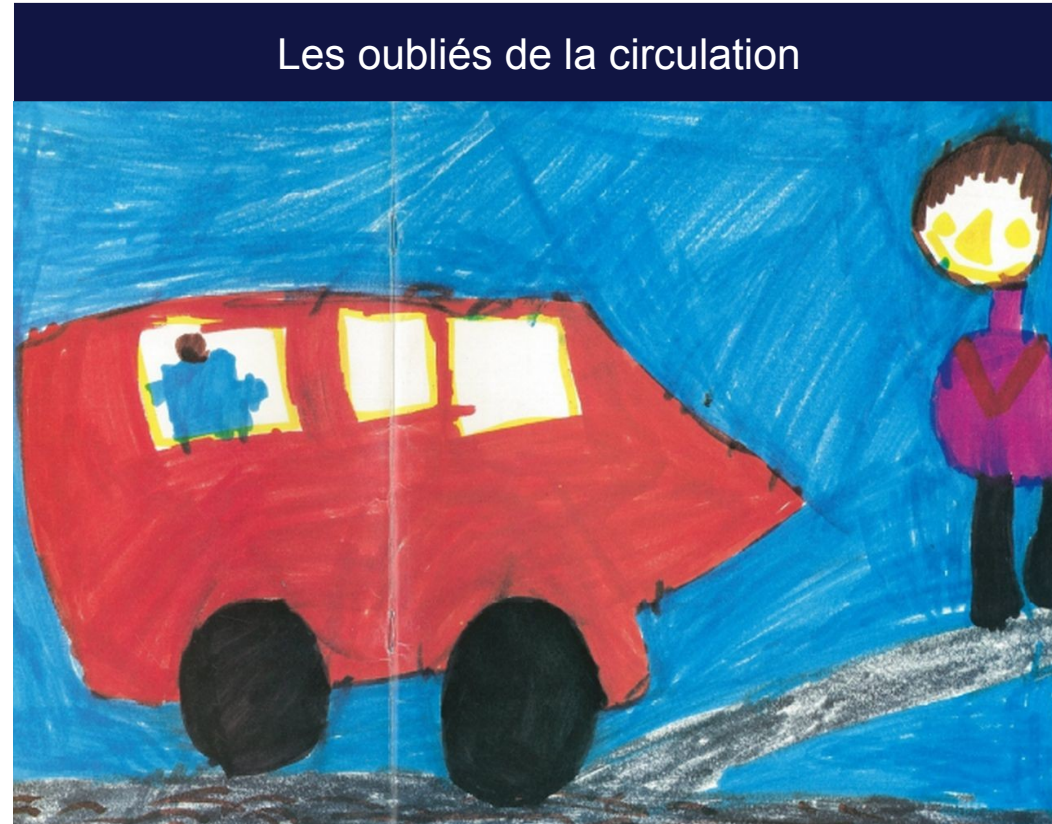


Illustration Winterthur

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

Espace de médiation,
vecteur de vie sociale,
lieux d'échanges et de
rencontres,
bien-être en ville

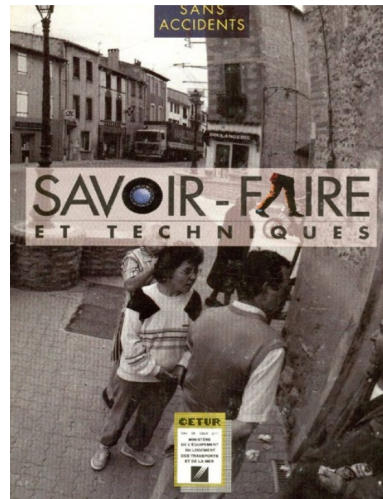


Le tramway revient
dans de nombreuses
villes



1980 la notion d'un autre partage de l'espace public émerge

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



Diffusion d'une culture européenne de la modération de la circulation

Principes d'aménagements pour modérer la circulation



Quel partage ?



Espace partagé



Mail urbain



Voie rapide



Voie piétonne

Quel partage ? Changement de paradigme

Vers une ville à vivre

AVANT

- Faciliter la circulation des véhicules
- **Code de la route** régleme 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

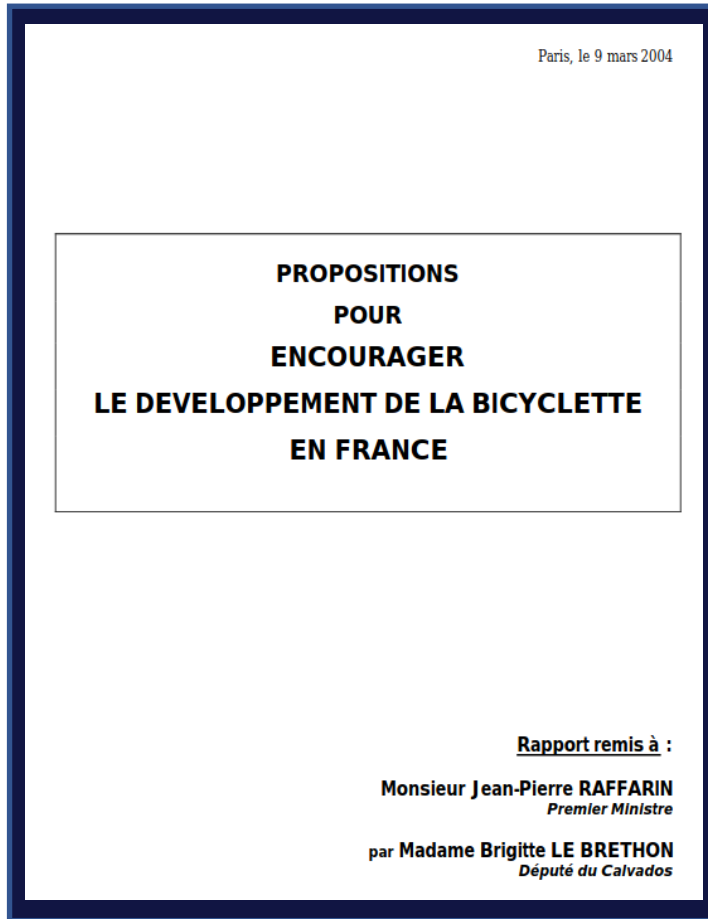


2004 : La Belgique publie le premier Code de la rue

- 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**).

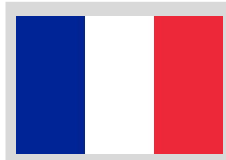
Décembre 2005 Publication en France par **Rue de l'avenir** de la première édition de la brochure **Le code de la Rue dans le code de la route** Conception Jacques Hennebert, Armelle Poidevin

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

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



© Ville de Bagnères-de-Bigorre

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

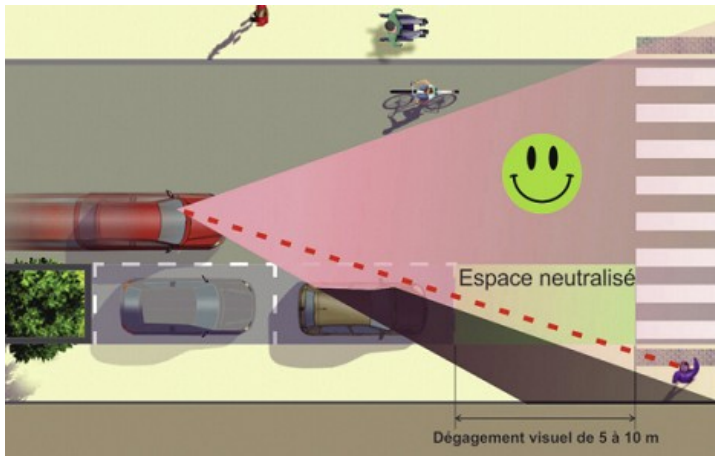
Décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015

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'emportierage).
- Recommandations pour dégager la visibilité en amont des passages piétons.
- Possibilité pour un véhicule motorisé de chevaucher la ligne blanche pour dépasser un cycliste.
- 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



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

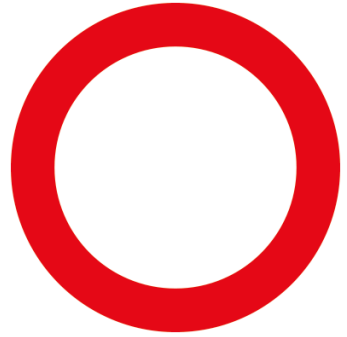


L'aire piétonne

- 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 panneau « Sauf vélo »

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



RUE SCOLAIRE

Belgique : la rue scolaire



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

L'aire piétonne temporaire



aire piétonne
temporaire
quotidienne



aire piétonne
temporaire
hebdomadaire
(liée au loisir et
au tourisme)

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 la zone de rencontre comprend un sens interdit, ce dernier s'applique également aux cyclistes, sauf si présence du panneau « Sauf vélo »

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

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* ou *woonerf* affiche un enfant qui joue.



À Bâle, une rue pour le jeu *Spielstrasse* →



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

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.

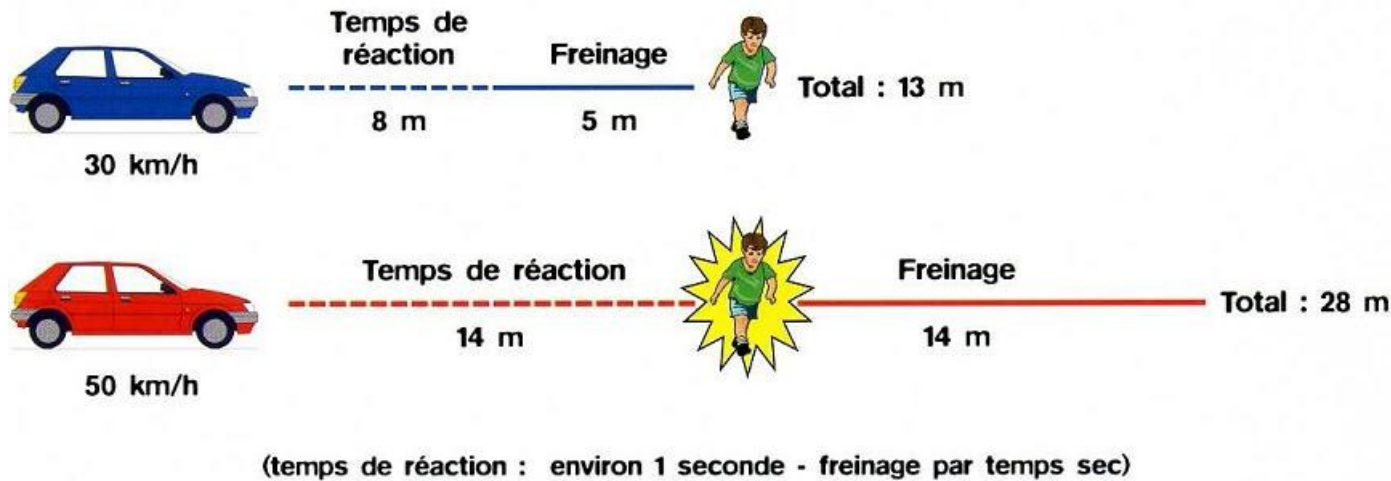
* Si l'aire piétonne comprend un sens interdit, ce dernier s'applique également aux cyclistes, sauf si présence du panneau « Sauf vélo »

3 outils pour rééquilibrer l'espace : la zone 30



Pourquoi faire baisser la vitesse ?

Pour limiter les dégâts en cas d'accident



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 ?

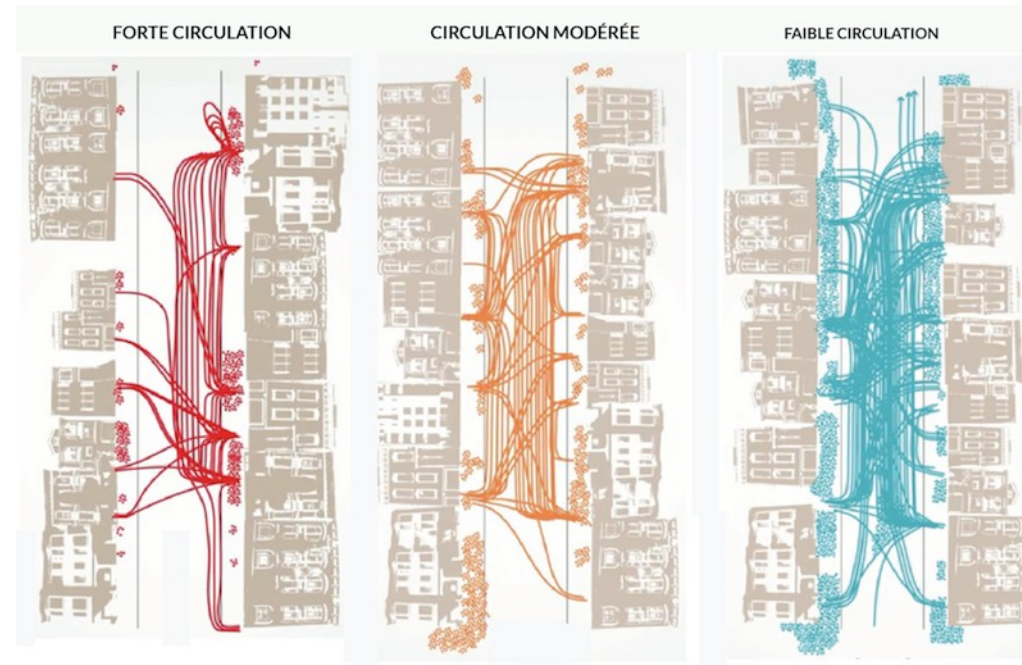
Qualité de l'espace public

Qualité des relations sociales

Favoriser la marche et le vélo








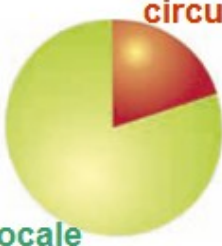

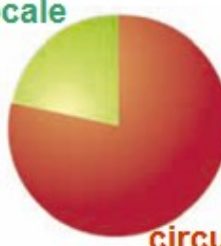
Fribourg-en-Brisgau
Une zone 30 qui prend effet la nuit, pour limiter les nuisances sonores.



Les rues à vivre de Donald Appleyard

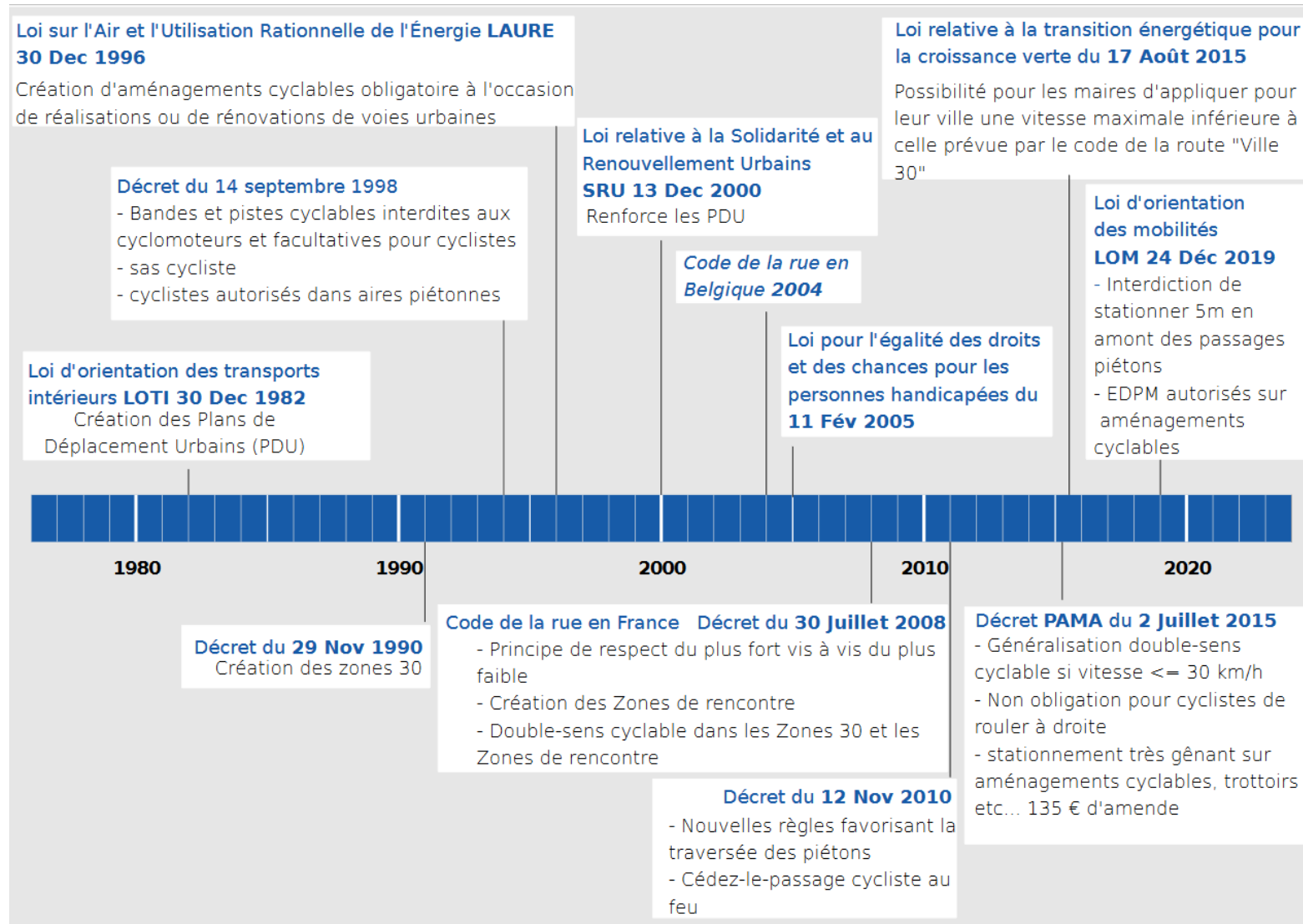


Privilégier la vie urbaine ou la circulation ?

Statut de la zone ou de la voie	 aire piétonne	 zone de rencontre	 zone 30	 agglomération
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h
Équilibre vie locale / circulation	 vie locale	 vie locale	 vie locale	 vie locale circulation

ville30.org d'après CERTU

Frise lois et mesures



Ressources documentaires

Espaces publics :

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

Exposition Rue de l'avenir : *Espace public, quelles évolutions en 30 ans ?*

<https://www.ruedelavenir.com/actualites/exposition-espace-public-queelles-evolutions-en-30-ans/>

Code de la rue :

https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2018/08/Code-de-la-rue_Edition-2016.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://voiriepour tous.cerema.fr/IMG/pdf/ceremace_pama_chambery_13avril2017.pdf

Crédits photos

p1 : © Denis Moreau

P3 :

- United States Geological Survey – Public Domain

- © Bénard / Andia.fr

- © Archives ville de Tours

- © Google earth

p5 :

- auteur inconnu ?

- Erauch – Gnu Free Documentation

Licence

p6 :

- cc-by-sa Laurence Picado

- © Richez_associés

p7 :

- © Anne Faure, cc-by-sa Laurence Picado
pour les 3 autres photos

p8

- © Anne Faure

p9

- © Ville de Dijon

p10 © Gracq

© <http://www.securotheque.be>

p12 © Ville Bagnères de Bigorre

P14 Joancharmant cc-by-sa

© Cerema

p15 © Alain Rouiller

P17 © CERTU fiche Zones de circulation
apaisée

p 20 2 photos de gauche Nantes photo
droite Dunkerque

p 21 © Alain Rouiller

p23 cc-by-sa Laurence Picado

p 24 © Alain Rouiller

p27

- © Alain Rouiller

- © Street Films

- cc-by-sa Laurence Picado

p 32 © Alain Rouiller

Merci de votre attention

