

# La démarche « code de la rue » en France

OCTOBRE 2008 - PREMIERS RÉSULTATS

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**



## Contribuer activement au développement durable de notre planète est un enjeu majeur pour la France. Les zones urbaines sont particulièrement concernées.

Concilier circulation, sécurité routière, vie locale et protection de l'environnement en un même lieu peut s'avérer complexe. En avril 2006, le gouvernement a lancé à l'instar d'autres pays européens, notamment la Belgique, une réflexion avec l'ensemble des acteurs institutionnels et associatifs autour du Code de la route. Les objectifs sont d'aider les gestionnaires de voirie à mieux partager l'espace public entre toutes les catégories d'usagers, de renforcer la sécurité des déplacements des usagers, en particulier les plus vulnérables, et de favoriser durablement des solutions alternatives aux déplacements automobiles. Cette volonté a été réaffirmée à l'automne 2007 par Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, à l'occasion du Grenelle de l'Environnement. La réflexion a pris la forme d'une démarche participative, alimentée par les enseignements tirés de pratiques étrangères et d'expériences françaises. Elle a débouché sur une évolution du Code de la route, avec la parution du décret 2008-754 du 30 juillet 2008 : le principe de prudence des conducteurs par rapport aux plus vulnérables y est introduit et de nouvelles règles d'aménagement des voiries urbaines définies.



### La démarche « code de la rue »

Inspirée de l'expérience belge, la démarche « code de la rue » vise à mieux faire connaître les dispositions du Code de la route qui s'appliquent en milieu urbain et, lorsque c'est nécessaire, à faire évoluer la réglementation en l'adaptant aux pratiques des usagers circulant sur l'espace public. Pilotée par la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR), avec l'appui du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu), cette démarche rassemble des associations nationales représentatives d'élus, de professionnels, d'usagers et les institutions concernées. Le principe participatif de la démarche implique un double engagement : celui de l'État d'instruire les propositions partagées au sein du comité de pilotage ; celui des autres acteurs qui participent à la réflexion de diffuser des résultats.

# UNE VOIRIE POUR TOUS ET UNE CIRCULATION APAISÉE

Le Code de la route s'est construit principalement avec des règles de comportement pour les automobilistes et avec le souci de fluidifier la circulation automobile. La place du piéton ou du cycliste n'était alors définie que dans ses liens avec la circulation des véhicules motorisés. Dans les années 1980-1990, un tournant a été pris en France avec le déploiement du programme partenarial État/collectivités territoriales « Ville plus sûre, quartiers sans accidents ». Une nouvelle orientation en faveur de la sécurité routière et de la prise en compte de la vie locale a conduit à l'abaissement de la vitesse de 60 à 50 km/h en agglomération, et à l'introduction de la « zone 30 » dans le Code de la route. Depuis, les pratiques des usagers de la route et de la rue ont encore évolué. La société se soucie désormais d'un développement durable qui passe notamment par une mobilité croissante en mode doux pour les trajets en milieu urbain. Elle aspire également à une meilleure gestion des conflits entre usagers. Pour aider concrètement les gestionnaires de la voirie à mieux aménager et partager l'espace public entre les citoyens et pour assurer une cohérence entre les différentes zones de circulation, quelle que soit

la taille de la commune, le cadre juridique français devait évoluer et l'état de l'art en matière d'aménagement de voirie être formalisé. C'est tout le sens du travail engagé par l'État, les élus, les professionnels de la voirie, les associations d'usagers en 2006 autour du « Code de la rue ».

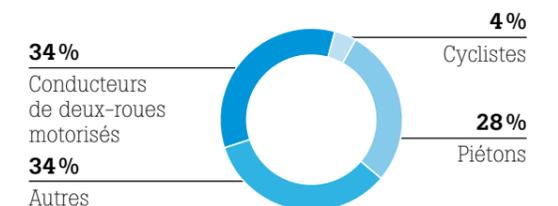
### > LE CODE DE LA ROUTE ÉVOLUE GRÂCE AU DÉCRET N°2008-754 DU 30 JUILLET 2008

Tout d'abord, le principe de prudence à l'égard de l'usager vulnérable a été adopté. L'article R412-6 du Code de la route précise désormais que 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 ». L'évolution passe également par une redéfinition réglementaire des zones de circulation particulières en milieu urbain que sont l'aire piétonne et la « zone 30 ». Le concept de « zone de rencontre » est créé et défini. Enfin, le double sens cyclable est généralisé aussi bien dans les « zones 30 » que dans les « zones de rencontre » (sauf cas particulier).

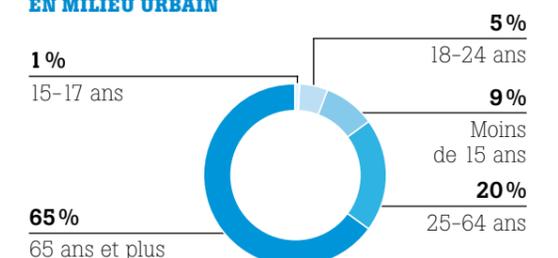
## LES USAGERS VULNÉRABLES PAIENT LOURDEMENT LE TRIBUT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

Si les progrès en termes de sécurité routière sont indéniables (4 620 décès en 2007 contre 7 742 en 2002, soit une diminution de 40%), grâce à une politique volontariste, ils concernent plus les axes routiers interurbains que le milieu urbain. 1 359 personnes ont ainsi été tuées en 2007 dans les agglomérations, contre 2 079 en 2002 (- 35%). Les usagers les plus vulnérables sont les conducteurs de deux-roues motorisés (34% des décès) et les piétons (28% des décès). En milieu urbain, deux piétons décédés sur trois ont plus de 65 ans.

### RÉPARTITION PAR CATÉGORIE D'USAGERS DES 1 359 PERSONNES TUÉES EN MILIEU URBAIN



### RÉPARTITION PAR ÂGE DES 379 PIÉTONS DÉCÉDÉS EN MILIEU URBAIN



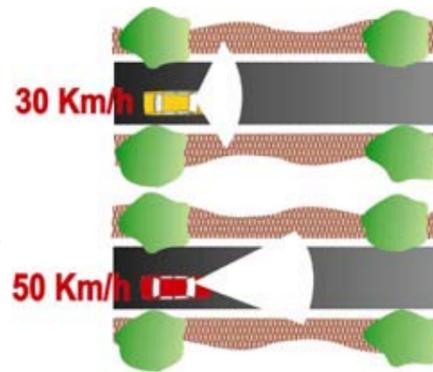
## > LA VITESSE DES VÉHICULES EN CAUSE

### Le champ de vision

La vision périphérique s'élargit lorsque la vitesse diminue ; en modérant sa vitesse, le conducteur repère mieux et anticipe les déplacements des piétons, pour qui, voir et surtout être vus est un gage de sécurité.

Dans le milieu urbain, la vision périphérique est très sollicitée. Plus on va vite, plus le champ de vision rétrécit.

Source : DSCR, France



## L'aménagement urbain à Chambéry : un quart de siècle d'avance

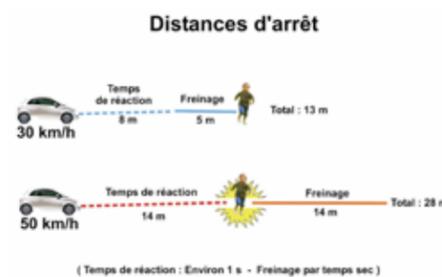
La ville de Chambéry se distingue par sa persévérance pour lutter contre l'insécurité routière et pour maintenir un cadre de vie public serein. En 1979, Chambéry recensait 453 accidents de la route ; en 2006, 36 accidents. La ville s'est concentrée sur des actions visant à une « pacification » du trafic et à un équilibre des usages de l'espace public. Elle a tout d'abord sécurisé les sorties d'écoles et a réalisé des aménagements contraignants pour les véhicules motorisés, là où la cohabitation était dangereuse pour les piétons et les cyclistes. Puis, elle s'est attachée à concilier circulation et sécurité routières sur les axes principaux. Parallèlement, la ville a privilégié les actions qui visaient à améliorer la mixité entre les différents modes de déplacement, en particulier grâce à la modération des vitesses et à l'aménagement des lieux : « zones de rencontre » en carrefour, « zones 30 », mobilier urbain adapté, etc.

### Les distances d'arrêt

Rouler à vitesse modérée garantit, en cas de freinage effectué en urgence, une distance d'arrêt réduite ; ainsi, le choc peut être évité ou, au pire, sa gravité diminuée.

La distance d'arrêt est la somme de la distance parcourue d'abord pendant le temps de réaction, puis pendant le freinage (sur le schéma : par temps sec).

Source : DSCR, France



### La probabilité de décès d'un piéton lors d'un choc avec une voiture

La vitesse du choc influe directement sur les risques de décès du piéton : 10% pour un choc à 30 km/h contre 50% pour un choc à 50 km/h. Dans le cas d'un choc à 70 km/h, les chances de survie d'un piéton sont nulles.

L'énergie du choc est proportionnelle à la masse du véhicule et au carré de la vitesse. Elle se réduit de 60% lorsque le choc se produit à 30 km/h au lieu de 50 km/h.

Source : Waltz et al, 1983, Suède



► La vitesse des véhicules motorisés est un facteur déterminant dans les accidents et dans la gravité des chocs, tout particulièrement sur les piétons. L'enjeu est donc bien de modérer la vitesse des véhicules. La clarification de la réglementation et les nouvelles mesures complémentaires doivent concrètement aider les aménageurs à concourir à la sécurité routière.

# CONCRÈTEMENT, POUR LES GESTIONNAIRES ?

Chaque agglomération comprend un ensemble de rues qui permet bien sûr la circulation des véhicules. Mais ce réseau est aussi le lieu où s'exprime et se développe la vie locale : commerces, éducation, culture, rencontres et échanges entre personnes. En fonction du poids que les élus souhaitent donner à la fonction circulaire ou à la vie locale, différents types d'aménagements cohérents avec le principe de prudence et de protection des usagers les plus vulnérables sont possibles : la section à 70 km/h, l'axe à 50 km/h, la « zone 30 », la « zone de rencontre », l'aire piétonne. Chacun de ces aménagements a ses propres règles définies dans le Code de la route, dont certaines introduites par le décret du 30 juillet 2008. Grâce à l'évolution de la réglementation et aux actions mises en place pour diffuser le savoir-faire et favoriser les échanges entre les praticiens, les élus



et les professionnels de l'aménagement urbain et des transports trouvent des réponses techniques concrètes et juridiques en matière d'aménagement et de signalisation de zones de circulation.

## LES TROIS ZONES DE CIRCULATION PARTICULIÈRES



### L'aire piétonne

L'aire piétonne est une zone dédiée aux piétons : ils y sont prioritaires sur tous les véhicules sauf les tramways. Les véhicules autorisés, vélos compris, roulent à l'allure du pas. La présence de véhicules motorisés est exceptionnelle, et selon des règles de circulation définies par le maire. Une autorisation ne peut être accordée que si le véhicule dessert l'aire piétonne. Le stationnement n'est pas autorisé dans cette zone.



### LA « ZONE DE RENCONTRE »

C'est une nouveauté. La zone de rencontre est ouverte à tous les modes de transport. Mais les piétons bénéficient de la priorité sur tous, à l'exception des tramways. Ils peuvent se déplacer sur toute la largeur de la voirie. Pour que cela soit possible, la vitesse des véhicules motorisés est limitée à 20 km/h. Le stationnement et l'arrêt des véhicules motorisés ne sont possibles que sur les espaces aménagés.

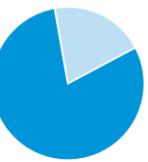
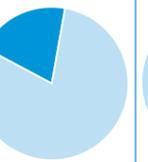


### LA « ZONE 30 »

La vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. La nouvelle réglementation impose un aménagement spécifique et cohérent avec la limitation de vitesse et la généralisation du double sens cyclable (sauf cas particulier). Ces aménagements favorisent une circulation apaisée. L'espace est sécurisant pour les piétons et les cyclistes. Les piétons peuvent traverser où ils le souhaitent, tout en restant vigilants.

**> ÉQUILIBRE ENTRE LA VIE LOCALE ET LA CIRCULATION MOTORISÉE**

En milieu urbain, les voiries ont le plus souvent deux types de fonction à remplir de façon concomitante : celles qui concernent la vie locale et celles qui sont liées à la circulation des véhicules motorisés. Le schéma suivant présente les équilibres entre ces deux types de fonction pour les différents statuts de voirie proposés.

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

**LE DOUBLE SENS CYCLABLE GÉNÉRALISÉ EN « ZONE DE RENCONTRE » ET EN « ZONE 30 »**

Pour faciliter dans ces zones les déplacements à vélo et dissuader les cyclistes de circuler sur les trottoirs dans les voies à sens unique pour les véhicules, les gestionnaires de la voirie doivent désormais aménager (sauf dispositions contraires), des doubles sens cyclables avec une signalisation adaptée pour chaque tronçon de rue – si nécessaire, une matérialisation peut être envisagée. Les collectivités ont, jusqu'à juillet

2010, pour mettre en place le double sens cyclable dans les « zones 30 » déjà existantes.



# ... ET POUR LES USAGERS ?

**C'est désormais le principe de prudence de l'utilisateur mieux protégé à l'égard de l'utilisateur plus vulnérable qui prévaut.** Du « plus fort »

au « plus faible » : les conducteurs de poids lourds, les conducteurs de véhicules utilitaires et ceux des transports en commun, les automobilistes, les motocyclistes, les cyclistes, les piétons, les personnes à mobilité réduite.

La condition pour que ce principe s'ancre dans ces comportements était de renforcer la lisibilité de chaque zone susceptible d'être traversée par un piéton, un cycliste, un motocycliste ou un automobiliste. Désormais, chaque zone urbaine spécifique bénéficie d'une signalisation claire et de règles de stationnement et de circulation spécifiques. Parce que chaque zone est signalée de façon identique partout en France, il est plus facile pour chaque usager d'adapter son comportement : changement de vitesse, autorisation ou non de stationner pour



le conducteur de véhicule motorisé ; double sens de circulation dans la majorité des cas en « zone de rencontre » et en « zone 30 » pour le cycliste ; traversée de la chaussée facilitée pour le piéton ; cheminement favorisé pour la personne à mobilité réduite ; etc.

**> EN CAS D'INFRACTION, PLUSIEURS SANCTIONS SONT PRÉVUES**

Type d'infraction	Contravention	Amende		
		Minorée	Tarif normal	Majorée
Circulation non autorisée d'un véhicule motorisé dans une aire piétonne	4 <sup>e</sup> classe	90 euros	135 euros	380 euros
Stationnement d'un véhicule motorisé dans une aire piétonne	2 <sup>e</sup> classe	22 euros	35 euros	75 euros
Stationnement d'un véhicule motorisé sur une « zone de rencontre » sur une zone non matérialisée à cet effet	2 <sup>e</sup> classe	22 euros	35 euros	75 euros

**LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE MIEUX ACCUEILLIES SUR LES NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS URBAINS**

L'État a souhaité que le cas des personnes vulnérables et des personnes à mobilité réduite soit systématiquement pris en compte dans la réflexion. Dans la définition de chaque zone de circulation, il est prévu un cheminement continu,

dégagé de tout obstacle, pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite, dont les personnes aveugles et mal-voyantes. De surcroît, dans les « zones de rencontre », quand cela est possible, les espaces dédiés aux piétons sont matérialisés.

► Le travail réalisé par les aménageurs pour un meilleur partage de l'espace public trouve toute son efficacité si chaque usager respecte les règles.

## En savoir plus ?

- Le décret 2008-754 du 30 juillet 2008 modifiant le Code de la route.
- Le Code de la route, notamment ses articles R. 110, R. 411 à R. 417.
  - Les fiches techniques sur les zones de circulation particulières en milieu urbain (CERTU).
- Le rapport sur le cas «Illkirch-Graffenstaden», septembre 2008 (CERTU).

**[www.securite-routiere.gouv.fr](http://www.securite-routiere.gouv.fr)**  
**[www.certu.fr](http://www.certu.fr)**

Avec le concours du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

