

LE CODE DE LA RUE

LA RUE DANS LE CODE DE LA ROUTE

ÉDITION
2016

RUE DE
L'AVENIR

IGART
G R O U P E M E N T D E S A U T O R I T É S
R E S P O N S A B L E S D E T R A N S P O R T

Ce document a été publié une première fois en décembre 2005, c'est-à-dire un an après la sortie d'un code de la rue en Belgique. Il faisait le point sur l'état de la réglementation en France se rapportant aux déplacements urbains, avec des commentaires sur l'espace public urbain où la rue est un lieu de vie.

Les pouvoirs publics ont réagi favorablement en 2006. Une large concertation avec les associations d'usagers, d'élus et de professionnels s'est mise en place. C'est la démarche du code de la rue qui visait à modifier le code de la route. Le CERTU, aujourd'hui Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), animait un Comité technique chargé d'établir des propositions et les transmettait à la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière, propositions examinées par un Comité de pilotage.

En 2008, trois concepts sont passés dans le décret du 30 juillet : principe de respect du plus fort vis-à-vis du plus faible, création de la zone de rencontre, double-sens cyclable en zone 30 et zone de rencontre.

En 2010, le décret du 12 novembre a introduit de nouvelles règles favorables à la traversée des chaussées par les piétons ainsi que la possibilité d'autoriser le franchissement des feux rouges avec un signal « cédez le passage » pour les cyclistes aux carrefours.

Le décret du 2 juillet 2015, consécutif au plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA), a poursuivi l'introduction de règles favorables à la sécurité :

- des cyclistes avec, en particulier, la généralisation du « double-sens cyclable » quand la vitesse maximale est inférieure ou égale à 30km/h ainsi que la possibilité pour les cyclistes de s'écarter des véhicules en stationnement ;
- des piétons avec l'interdiction de l'arrêt et du stationnement des véhicules motorisés à moins de 5 mètres en amont d'un passage piéton (en dehors des places aménagées) ;
- des cheminements piétons et espaces dédiés aux cyclistes par la définition d'un stationnement « très gênant » et l'aggravation des sanctions qui en résultent (PV de 135 euros).

Ces mesures ont été complétées par l'article 47 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 qui donne aux maires la possibilité par arrêté motivé de 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.

L'abaissement de la vitesse en milieu urbain favorisant la sécurité de l'ensemble des usagers et des habitants la mise en œuvre généralisée de cette mesure essentielle, réclamée par Rue de l'avenir depuis 2011, sera déterminante pour garantir une ville plus sûre et plus agréable à vivre.

Nous remercions l'Institut Belge de la Sécurité Routière qui nous a montré la voie en publiant en 2004 un document de 24 pages « le code de la Rue...la rue pour tous » ainsi que Benoit Hiron, Chef de groupe Sécurité des usagers et déplacements à la direction technique territoires et ville du CEREMA, pour ses remarques et conseils éclairés pour la réalisation de cette édition actualisée.

Établissement public à caractère administratif, sous la tutelle conjointe du ministère de l'écologie et du ministère du logement, le CEREMA constitue un centre de ressources et d'expertises en appui aux services de l'État et des collectivités locales.

Sa spécificité repose sur un ancrage territorial fort et sur sa capacité à faire le lien entre les administrations centrales, les services déconcentrés de l'État, les collectivités territoriales et l'ensemble des acteurs qui contribuent à la mise en œuvre des politiques publiques dans les champs de l'aménagement et du développement durable.

Dans les années d'après-guerre, l'automobile est apparue comme la solution parfaite pour toutes les mobilités. Toujours plus exigeante, il n'était pas envisagé de lui fixer des limites. On allait même envisager d'adapter la ville à l'automobile. Les limites de cette politique sont rapidement apparues.

Les conséquences néfastes se sont précisées et accentuées au fil du temps : insécurité, congestion, bruit, pollution, dégradation des espaces, atteintes au patrimoine, exclusion. La ville elle-même s'asphyxait entraînant le départ des habitants, une baisse des activités et la disparition des commerces. La ville était menacée dans son essence même, dans son existence, au milieu d'espaces naturels saccagés par un développement urbain anarchique.

La société a pris conscience. Le pouvoir politique a réagi en 1996 avec la Loi sur l'Air qui rend obligatoires les économies d'énergie, la réduction de l'usage de l'automobile et le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture. L'application de la loi s'est traduite dans les Plans de Déplacements Urbains pour les grandes agglomérations (PDU) et a été confortée avec la loi sur le renouvellement urbain (SRU) et les lois « Grenelle ».

Cette réduction de la place de l'automobile en ville devait logiquement être accompagnée par une adaptation forte du code de la route pour tenir compte de la multiplicité et de la complexité des enjeux, et pour finalement prendre acte de l'évidence que la rue n'est pas la route.

C'est ce qui fonde, depuis 2006 en France, la démarche du code de la rue qui vient d'être complétée par le décret du 2 juillet 2015 et l'article 47 de la loi sur la transition énergétique du 17 août 2015.

La sécurité des déplacements est bien sûr un objectif majeur dans cette démarche. Mais il y a d'autres enjeux liés au fonctionnement actuel de la ville et à son avenir. Comment la ville, veut-elle se développer ? De façon anarchique comme ce fut souvent le cas par le passé ou dans le cadre d'un urbanisme raisonné ? Quel équilibre trouver entre les contraintes sociales, économiques et environnementales ? Comment conjuguer dans nos villes, la qualité du cadre de vie, les mobilités libérées, le bonheur d'y vivre et l'efficacité d'une ville moderne ? Comment y fonder la citoyenneté, condition de la démocratie ?

Rue de l'Avenir

L'association Rue de l'Avenir est née en 1988 avec l'objectif de modérer la circulation automobile en ville, en préconisant moins de voitures et moins de vitesse, et en proposant une réflexion sur le partage de la rue entre tous les usagers. C'est une association généraliste en matière de déplacements qui s'efforce de peser sur les décisions que vont prendre élus et techniciens tant au niveau national qu'au niveau local.

Sommaire

Définitions et repères	PAGES 10 > 17
Lorsque vous êtes piéton	PAGES 18 > 21
Où faut-il circuler ?	PAGE 18
Quand peut-on traverser la chaussée ?	PAGE 18
Où peut-on traverser ?	PAGE 18
Comment traverser aux feux ?	PAGE 20
Comment traverser hors des intersections ?	PAGE 20
Comment traverser une place ou un carrefour ?	PAGE 21
Si vous utilisez des rollers, des patins à roulettes ou une trottinette	PAGE 21
Lorsque vous êtes cycliste	PAGES 22 > 26
Visibilité des cyclistes	PAGE 23
Piétons et cyclistes	PAGE 23
Usage des différents aménagements	PAGES 24 > 26
Lorsque vous êtes conducteur	PAGES 28 > 31
Si un piéton traverse la rue	PAGE 28
Si vous dépassez un cycliste	PAGE 30
Si vous arrivez à un carrefour	PAGE 30
Si vous changez de direction dans ce carrefour	PAGE 30
Où stationner ?	PAGE 31
Piétons, cyclistes, conducteurs, respectez le code et les régements	PAGE 33
Ressources documentaires	PAGES 34 > 35
Adresses utiles	PAGE 36

NOUS VOULONS RETROUVER LA VILLE

Je suis très heureux de vous présenter la nouvelle édition 2016 de cette plaquette réalisée en partenariat avec l'association « Rue de l'avenir ».

Les politiques de transport ont longtemps été guidées par les besoins de l'automobile. La priorité accordée à ce mode n'a pas été sans incidences pour les villes : congestion, nuisances sonores, risque sanitaire et climatique majeur, accidentologie croissante, artificialisation des sols via une dynamique de périurbanisation généralisée, dégradation du cadre de vie...

En vue de susciter la création d'une alternative à l'automobile, la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs a attribué aux autorités organisatrices de transport un rôle de développement des transports collectifs, qui, dans le cas des autorités organisatrices de transport urbain (AOTU), s'appuie sur la mise en œuvre d'un plan de déplacements urbains.

Plus récemment, un basculement s'est opéré afin d'encourager le développement de tous les modes et de rééquilibrer le partage de l'espace public dans les agglomérations : marche, vélo, transports en commun, autopartage, covoiturage, automobile individuelle. C'est le sens tant de la transformation des AOTU en autorités organisatrices de la mobilité (AOM), que de la priorité accordée au niveau régional à la réalisation de schémas régionaux de l'intermodalité. Si les transports en commun constituent le pilier de ces nouvelles politiques, ils ne peuvent à eux seuls représenter une solution de mobilité adaptée à tous les déplacements. Tous les modes de déplacements doivent être pris en compte, selon leurs zones de pertinence, et pensés de manière complémentaire (intermodalité, multimodalité) pour favoriser l'émergence d'une alternative à une pratique exclusivement « autosoliste ».

Le code de la rue vise à créer les conditions d'une cohabitation harmonieuse de tous les usagers de l'espace public en ville, ou, en d'autres termes, à esquisser les éléments clés d'une ville apaisée. La priorité doit être donnée aux usagers les plus fragiles, en premier lieu desquels les piétons puis les cyclistes, en insistant auprès de tous sur l'indispensable principe de prudence. Cette démarche poursuit également des objectifs de qualité de l'air en incitant au report modal vers des modes de déplacement respectueux de l'environnement. La création des zones à circulation restreinte dans le cadre de la loi de transition énergétique renforce ces objectifs en misant sur le renouvellement du parc automobile circulant en ville par des véhicules moins polluants.

Le code de la rue participe aussi de la volonté de rendre nos centres-villes plus attractifs et de renforcer leur dynamisme commercial, en accommodant les besoins de tous ceux qui y évoluent quels que soient leurs modes de déplacement. La mise en œuvre de la réforme de décentralisation du stationnement payant sur voirie, longtemps souhaitée par les élus du

GART, poursuit ce même objectif : meilleur partage de l'espace public trop souvent monopolisé par l'automobile, meilleure rotation des places de stationnement au cœur des villes et facilité d'accès accrue aux aménités des centres urbains.

En parallèle, les collectivités valorisent la place des piétons et des cyclistes en ville en jouant sur les aménagements, les services et les vitesses de circulation. Rappelons que les meilleurs clients des commerces de centre-ville, en termes de fréquence d'achat et de montant du panier d'achat hebdomadaire, sont les clients qui viennent à pied, en vélo ou en transports en commun. Les employeurs sont eux aussi incités à participer à cet élan en octroyant à leurs salariés se rendant au travail en vélo (ou combinant vélo et transports en commun) une indemnité kilométrique « vélo » en partie défiscalisée, issue également de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Louis Nègre

Président du GART et sénateur-maire de Cagnes-sur-Mer

Le GART, l'association des collectivités au service de la mobilité

Fondé en 1980, le GART agit en faveur du développement des transports publics et des modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture. En sa qualité d'acteur incontournable de la mobilité durable, le GART partage les grands enjeux du secteur avec ses adhérents, des autorités organisatrices de transport, et les défend à tous les niveaux où se déterminent les politiques publiques.





DÉFINITIONS ET REPERES

Le tissu urbain est complexe et le fruit d'une longue histoire. Les quartiers sont irrigués par des voies de desserte et délimités par des artères qui permettent la liaison entre eux et vers l'extérieur. Le transit motorisé s'écoule majoritairement sur les artères et non dans les voies de desserte afin de préserver la vie de quartier. Il existe, malgré tout, des cas intermédiaires (petites artères ou grosses voies de desserte où s'écoule un peu de transit), les voies de distribution, qui devront être traitées de préférence comme des voies de desserte.

ESPACE PUBLIC C'est un lieu à partager où l'ensemble des fonctions urbaines (habiter, aller au travail ou à l'école, se divertir, commercer, livrer, circuler) doivent pouvoir se développer dans les meilleures conditions de sécurité et de convivialité.

RUE C'est un espace public linéaire dans lequel se déplacent ou séjournent différents usagers : piétons, personnes à mobilité réduite, cyclistes, usagers des TC, conducteurs et passagers de véhicules motorisés.

MODES ACTIFS Les modes actifs sont des modes de déplacement non motorisés, comme la marche, le vélo, le roller... ainsi appelés car ils font appel à l'énergie humaine.

L'ACCESSIBILITÉ DE LA VOIRIE et des espaces publics aux personnes handicapées, et à toutes les personnes à mobilité réduite (personnes âgées, parents avec poussette, personnes chargées de paquets lourds ou encombrants, etc.) est

une obligation inscrite dans la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Les modalités d'application et les prescriptions techniques sont précisées par les décrets n°2006-1657 et 2006-1658 du 21 décembre 2006, et l'arrêté du 15 janvier 2007. Depuis le 1^{er} juillet 2007, chaque réfection ou réalisation nouvelle de voirie doit être faite de manière à offrir une accessibilité à tous avec la plus grande autonomie. Concernant les transports publics (matériel roulant, points d'arrêt, services), l'échéance de mise en accessibilité a été fixée en février 2015. La création d'un outil à destination des autorités organisatrices de transport, appelé SDA (schéma directeur d'accessibilité) - Ad'AP (agenda d'accessibilité programmée) complète la loi de 2005 pour poursuivre la dynamique d'accessibilité dans le secteur des transports après février 2015.

Mais la rue n'est pas la route, et n'est pas non plus seulement affectée aux déplacements. C'est un lieu de vie.

La rue est un espace public qu'il faut partager, soit de façon formelle dans les grandes voies, artères, où le flux de circulation motorisé est important (avenues, boulevards) soit de façon informelle et plus conviviale dans les voies de desserte (voies de quartier).

Le principe est la mixité sur les voies de desserte et la séparation sur les artères, Sur les artères, on estime qu'il faudrait que la place de la voiture ne dépasse pas 50%, en prenant en compte les voitures circulant et celles en stationnement (c'est un objectif intégré au PDU de Bordeaux ou au Plan piéton de Strasbourg).

Parmi toutes les façons d'aménager la rue, beaucoup ne nécessitent pas d'aménagements coûteux. Le marquage au sol de la vitesse à 30km/h est par exemple désormais réglementaire en zone 30.

PASSAGE PIÉTON Le passage piéton réglementaire est un marquage au sol à la peinture blanche (largeur des bandes : 50 cm).

Le décret du 12 novembre 2010 fait obligation pour les conducteurs de véhicules motorisés de ralentir ou de s'arrêter si nécessaire pour laisser passer un piéton qui manifeste son intention de traverser la chaussée :

- s'il n'y a pas de passage piéton à moins de 50 mètres ;
- ou au niveau d'un passage piéton lorsqu'il n'est pas régulé par des feux.



La vocation des passages piétons est essentiellement de sécuriser la traversée d'une artère où le flux de véhicules est important et leur vitesse élevée. Il convient inversement de réduire leur mise en place dans les secteurs où la vitesse maximale autorisée est de 30km/h, et la sécurité ainsi garantie, afin d'éviter de trop canaliser les flux naturels des piétons.

AIRE PIÉTONNE Extrait de l'article R. 110-2 du code de la route – aire piétonne : « Section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors route à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone (...) 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 ».

Le stationnement automobile y est interdit ; le stationnement des vélos est autorisé dans les emplacements aménagés.

Des espaces piétons se sont développés dans les années 70 principalement dans les centres historiques. Avec le décret du 30 juillet 2008, l'aire piétonne trouve un statut uniforme. La circulation et l'arrêt des véhicules sont réglementés de façon à permettre à certaines heures la dépose des personnes, les livraisons, chargements et déchargements de marchandises avec pour objectif le maintien des résidents et des commerces. Le stationnement n'est pas autorisé dans une aire piétonne sauf pour les vélos. Ces zones nécessitent un contrôle rigoureux de l'accès (personnel de police ou barrières/bornes amovibles manuelles ou automatiques).

Les véhicules doivent circuler à l'allure du pas, soit à moins de 6km/h. Les cyclistes y sont autorisés, en double sens, en circulant également à l'allure du pas, et en laissant la priorité aux piétons.

Aujourd'hui avec la possibilité de créer une zone de rencontre, une étude précise doit être effectuée pour examiner la solution la mieux adaptée à la vocation du lieu. Il arrive notamment que certaines aires piétonnes avec l'exclusion des véhicules motorisés soient parfois ressenties en soirée comme des sites peu sûrs. Pour y remédier il est possible d'opérer une exploitation combinée aire piétonne et zone de rencontre selon les moments de la journée.

ZONE DE RENCONTRE Extrait de l'article R. 110-2 du code de la route – 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 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 ».



La France a donc rejoint les pays européens précurseurs en la matière. Reste à espérer que le démarrage ne sera pas aussi lent qu'il le fût pour les zones 30 il y a 20 ans. La zone de rencontre est un modèle d'aménagement favorisant la vie urbaine puisque son principe est que tous les usagers cohabitent de façon harmonieuse, les piétons qui sont les plus vulnérables étant prioritaires et libres dans leurs déplacements.

La mise en place d'une zone de rencontre est adaptée à de nombreux espaces: rues étroites avec ou sans trottoir, places de toutes dimensions, devant les gares ou d'autres bâtiments publics ou privés, secteur autour d'établissements scolaires ou de maisons de retraite, ports de



plaisance, etc. Le stationnement n'est autorisé que sur les emplacements prévus à cet effet.

Le CEREMA a institué un observatoire national qui recense les initiatives de création de zones de rencontre transmises par les responsables locaux (ONZor)¹.

ZONE 30 Extrait de l'art R 110-2 du code de la route - 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 aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ».



La vocation de la zone 30 est explicitée dans la circulaire d'application du 18 décembre 1990 du décret n°90-1060 du 29 novembre 1990 : c'est une zone où la vie locale est prise en compte et où l'on a choisi d'équilibrer

les fonctions urbaines (habitat, écoles, commerces, loisirs) et les déplacements à pied qui y sont associés, par rapport à la fonction de circulation motorisée (automobiles et autres véhicules). Dans le décret n°2008-754 du 30 juillet 2008, figure l'obligation d'une cohérence des aménagements avec la limitation de vitesse applicable pour bien montrer qu'il ne s'agit pas d'une simple mise en place de panneaux. Un aménagement peut ainsi être particulièrement nécessaire si les caractéristiques d'une voie encouragent la pratique d'une vitesse supérieure à 30km/h. Pour réaliser ces aménagements, des solutions économiques et de qualité sont possibles².

Une vitesse limitée à 30 km/h est bénéfique en termes de sécurité car les évaluations démontrent que les accidents sont moins nombreux et beaucoup moins graves.

Toutefois ses effets dépassent le cadre de la sécurité car la mise en zone 30 est aussi une démarche globale qui vise l'amélioration de la qualité de vie en ville. Tous les usagers de la rue, conducteurs de véhicules, cyclistes, piétons, sont en situation de se respecter. Ils partagent

la rue non pas avec la règle du chacun pour soi mais avec convivialité et sans passer par le rapport de force. Il n'y a pas de voie prioritaire. La règle de base de la priorité à droite, par exemple, place les conducteurs en situation de respect à chaque carrefour. Il est ainsi logiquement recommandé par le CEREMA d'en rendre l'application effective en supprimant en particulier les panneaux « stop » et « cédez le passage », ainsi que les feux tricolores, en l'absence de tramway ou de bus à haut niveau de service (BHNS).

Il est préconisé de ne pas marquer de passage peint sur le sol dans les zones 30, afin que les piétons puissent

traverser là où ils le souhaitent, au plus court, sans avoir à faire un long détour jusqu'au prochain carrefour ou au prochain passage piéton réglementaire.

¹ Observatoire accessible sur le lien suivant : <http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/onzor-r178.html>

² Cf. fiche de Rue de l'avenir « Ville 30 : des solutions économiques et de qualité », http://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/CoutsZ30_V8.pdf

La possibilité pour les piétons de traverser où ils le souhaitent est renforcée par les termes du décret n°2010-1390 du 12 novembre 2010.

Les cyclistes peuvent, sans aménagements spécifiques, cohabiter avec le trafic automobile qui est apaisé, et circuler dans les deux sens dans les rues en sens unique. Ils peuvent ainsi accéder aisément au cœur des quartiers et y circuler librement.

A terme, la multiplication des zones 30 dans la plupart des quartiers de la ville devrait générer de nouveaux comportements. Leur nombre croît et le savoir-faire s'améliore.

Une ville peut être une « ville 30 »

Avec l'adoption de l'article 47 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, un maire peut désormais, en toute sécurité juridique, généraliser les zones 30 à la quasi-totalité des voies situées en agglomération sur lesquelles il exerce le pouvoir de police de la circulation et du stationnement¹ avec exception pour les voies du type artère qui restent, si nécessaire, à 50km/h. C'est le cas en France dans de nombreuses communes, à l'instar de plusieurs pays européens : Autriche, Suisse, Hollande, Allemagne et Suède.

Ainsi au 1^{er} janvier 2016, 14 communes de l'agglomération grenobloise, dont Grenoble, ont instauré une zone 30 sur tout le territoire de leur commune à

l'exception de certains axes qui sont restés à 50km/h. Courant 2016, sur l'agglomération, 43 communes sur 49 adopteront le 30km/h comme vitesse de référence.

En cas de transfert du pouvoir de police précité au président d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, c'est ce dernier qui dispose des leviers pour déployer les zones 30.

Au sein des zones 30, des zones de rencontre et des aires piétonnes peuvent permettre de mieux répondre aux besoins différenciés de la vie urbaine.

PISTE, BANDE CYCLABLE La piste cyclable est un site propre dédié aux cyclistes. Elle peut se trouver sur la chaussée ou sur des espaces latéraux, mais dans tous les cas, elle est séparée physiquement du trafic des autres véhicules. Elle peut être à sens unique ou bidirectionnelle.

Les bandes cyclables sont situées latéralement sur la chaussée et sont séparées de celle-ci par un simple marquage au sol.

Sur les bandes, les cyclistes sont vus par les conducteurs qui les prennent ainsi en compte dans leurs déplacements. Cette meilleure visibilité est importante notamment pour la sécurité dans les carrefours.

Pistes et bandes se complètent pour répondre au mieux aux besoins.

DOUBLE-SENS CYCLABLES Ils existaient déjà dans certaines rues à sens unique pour les voitures avec un séparateur ou un tracé de peinture continu mais dans de nombreux cas ils peuvent être réalisés à moindre frais (seul le panneau sous le sens interdit est obligatoire).

Etant déjà la règle dans les zones de rencontre et les zones 30, les double-sens cyclables le sont depuis le 1^{er} janvier 2016 dans l'ensemble des voies sur lesquelles la vitesse est limitée à 30 km/h ou moins.

Les automobilistes ont intégré cette donnée. Les cyclistes sont omniprésents dans les petites rues où ils sont moins présents sur les trottoirs. Cela ne provoque pas plus d'accidents et incite au contraire les automobilistes à modérer leur vitesse dans les rues à sens unique.

Cette généralisation est une bonne pratique à étendre également aux axes à 50 km/h où les conditions de sécurité le permettent moyennant des aménagements plus importants. Cela permettra aussi d'éviter l'usage illégal des trottoirs par les cyclistes qui cherchent à utiliser l'itinéraire le plus court.

¹ Le maire exerce ces pouvoirs sur l'ensemble des voies situées en agglomération et sur les voies du domaine public routier communal et intercommunal situées hors agglomération, sous réserve des pouvoirs dévolus au préfet de département sur les routes à grande circulation (article L. 2213-1 du code général des collectivités territoriales).

OÙ FAUT-IL CIRCULER ?

Extrait de l'article R. 412-34 du code de la route : « Lorsqu'une chaussée est bordée d'emplacements réservés aux piétons ou normalement praticables par eux, tels que trottoirs ou accotements, les piétons sont tenus de les utiliser, à l'exclusion de la chaussée. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux aires piétonnes et aux zones de rencontre. Les enfants de moins de huit ans qui conduisent un cycle peuvent utiliser les trottoirs ou accotements, (...) à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons ».

Extrait de l'article R. 412-35 du même code : « Lorsqu'il ne leur est pas possible d'utiliser les emplacements qui leur sont réservés ou en l'absence de ceux-ci, les piétons peuvent emprunter les autres parties de la route en prenant les précautions nécessaires ».



La circulation des piétons sur les trottoirs lorsqu'ils existent et lorsque c'est possible est donc obligatoire.

Dans beaucoup de petites communes il n'existe pas de trottoir, faute d'une largeur suffisante de la rue. La mise en sens unique d'une rue étroite sans mise à double sens pour les vélos peut aggraver l'insécurité des piétons parce qu'on y roule plus vite. Dans les deux cas il convient d'étudier la possibilité de créer une zone de rencontre pour améliorer les conditions de cheminement des piétons.

Dans une zone de rencontre, les piétons peuvent circuler sur la chaussée mais ne doivent pas gêner la circulation des véhicules en y stationnant.

QUAND PEUT-ON TRAVERSER LA CHAUSSÉE ?

Extrait de l'article R. 412-37 du code de la route : « Les piétons doivent traverser la chaussée en tenant compte de la visibilité ainsi que de la distance et de la vitesse des véhicules ».



Cette obligation de prendre en compte les véhicules s'inscrit dans une logique simple où l'on demande au piéton de ne pas faire n'importe quoi quand il traverse une chaussée, pour lui donner, comme on le verra à l'article R. 415-11 du code de la route (cf. « Lorsque vous êtes conducteur » en pages 26 à 31), le droit d'être respecté s'il s'y est régulièrement engagé.

Avant de s'engager, le piéton doit donc faire une estimation. Est-ce que le véhicule qui arrive a le temps de ralentir ou de s'arrêter pour me laisser passer ? Cette estimation est d'autant plus facile à faire que la vitesse du véhicule est faible, comme par exemple en zone 30.

OÙ PEUT-ON TRAVERSER ?

Extrait de l'article R. 412-37 du code de la route : les piétons « sont tenus d'utiliser, lorsqu'il en existe à moins de 50 mètres,

**LORSQUE
VOUS ÊTES
PIÉTON...**



les passages prévus à leur intention ».

Cette règle, dite « règle des 50 mètres », qui ne s'applique pas aux aires piétonnes et aux zones de rencontre, a fait l'objet de réflexions approfondies lors des travaux du comité technique « code de la rue ». La disparition de cette règle pour les zones 30 a été proposée par certains participants, mais n'est pas acquise pour le moment. L'article cité implique donc la possibilité à condition de respecter les conditions qu'il fixe, de traverser en dehors d'un passage piéton.

Il est recommandé par le CEREMA de ne pas tracer de traversées « piétons » dans les zones 30 dans le cas général, puisque la vie locale induit des traversées multiples de piétons, qui désirent par exemple aller au plus court d'un commerce à un autre. Ce confort pour les piétons donne une raison d'être supplémentaire à la zone 30. Toutefois dans son application cette recommandation doit tenir compte de la spécificité de certains piétons (personnes à mobilité réduites, personnes malvoyantes, enfants...).

COMMENT TRAVERSER AUX FEUX ?

Selon l'article R. 412-38 du code de la route, lorsque la traversée d'une chaussée est réglée par des feux, les piétons ne doivent s'engager qu'au feu vert.



Engager la traversée au feu vert piétons est une obligation mais il faut le faire avec vigilance car les feux ne procurent jamais une sécurité absolue. Le danger vient particulièrement des véhicules qui tournent à droite ou à gauche. En France lorsque le feu piéton passe au rouge alors qu'un piéton est en train de traverser, celui-ci a le temps de terminer sa traversée, car cela a été prévu dans le phasage des feux.

Le piéton ne doit pas retourner en arrière. Il est donc souhaitable lorsqu'un piéton s'est régulièrement engagé au feu vert que l'automobiliste le laisse terminer sa traversée une fois le feu passé au rouge.

Le piéton ne doit pas retourner en arrière. Il est donc souhaitable lorsqu'un piéton s'est régulièrement engagé au feu vert que l'automobiliste le laisse terminer sa traversée une fois le feu passé au rouge.

COMMENT TRAVERSER HORS DES INTERSECTIONS ?

Extrait de l'article R. 412-39 du code de la route : « Hors des intersections, les piétons sont tenus de traverser la chaussée perpendiculairement à son axe ».

Ces dispositions « ne s'appliquent pas aux aires piétonnes et aux zones de rencontre ».

COMMENT TRAVERSER UNE PLACE OU UN CARREFOUR ?

Extrait de l'article R. 412-39 du code de la route : « Il est interdit aux piétons de circuler sur la chaussée d'une place ou d'une intersection à moins qu'il n'existe un passage prévu à leur intention, leur permettant la traversée directe. Ils doivent contourner la place ou l'intersection en traversant autant de chaussées qu'il est nécessaire ».



Hormis dans les aires piétonnes et les zones de rencontre où il est prioritaire, le piéton ne doit pas traverser « en diagonale ». Il doit traverser toutes les chaussées, ce qui est contraignant surtout si le carrefour est grand.

Pour cette raison il faut minimiser la dimension des carrefours et particulièrement des giratoires. Avec les carrefours existants, on peut comme à Chambéry par exemple, faire du carrefour un espace à priorité piétons pour faciliter leurs trajets. Désormais, un tel espace à

« priorité piétons » peut prendre la forme d'une zone de rencontre.

SI VOUS UTILISEZ DES ROLLERS, DES PATINS À ROULETTES OU UNE TROTTINETTE...

Extrait de l'article R. 412-34 (II) du code de la route : « Sont assimilés aux piétons :

- 1. Les personnes qui conduisent une voiture d'enfant (...) ou tout autre véhicule de petite dimension sans moteur ».



Les planches à roulettes, les trottinettes et les rollers appartiennent à cette catégorie. Ces usagers sont donc assimilés à des piétons et sont tenus de circuler sur les trottoirs. Il est recommandé que cette circulation se fasse « à l'allure du pas ».

Par contre l'utilisation des engins de déplacement individuel motorisés (gyropodes, trottinettes électriques...) n'est pas, à l'exception des fauteuils ou scooters électriques destinés aux personnes handicapées, autorisée sur les trottoirs.



LORSQUE VOUS ÊTES CYCLISTE...

La bicyclette et le cyclomoteur sont souvent mélangés dans les textes et dans les statistiques. C'est regrettable. Les cyclomoteurs roulent à la vitesse des véhicules motorisés et sont donc à traiter avec cette catégorie.

De manière générale les cyclistes sont peu dangereux et silencieux, consomment peu d'espace aussi bien pour circuler que pour stationner. Ils ne polluent pas. Sur des distances de quelques kilomètres, le vélo est le moyen de déplacement idéal en ville, par sa rapidité, sa facilité de stationner et ses effets bénéfiques sur la santé et l'environnement.



Une politique volontariste en faveur du vélo est née dans les années 1990 par la simple application de la

loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie qui rend obligatoire la réduction du trafic automobile et le développement des autres modes de déplacement et du vélo en particulier.

Dans les plans de déplacements urbains (PDU), l'objectif est d'élaborer une politique cyclable assurant la possibilité effective d'utiliser le vélo, dans les meilleures conditions de sécurité et de confort, sur l'ensemble de l'agglomération.

VISIBILITÉ DES CYCLISTES

Extrait de l'article R. 313-4 du code de la route : « La nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout cycle doit être muni d'un feu de position émettant vers l'avant une lumière non éblouissante, jaune ou blanche ».



On ne dira jamais assez combien il est important que le cycliste puisse être également vu par l'arrière

par les conducteurs, surtout en hiver à la nuit tombée...Utiliser en complément de l'éclairage des objets réfléchissants (cataphotes, bandes réfléchissantes) n'est pas un luxe !

Le port d'un gilet de haute visibilité hors agglomération la nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, est désormais obligatoire (article R. 431-1-1 du code de la route).

PIÉTONS ET CYCLISTES

Extrait de l'article R. 412-30 du code de la route : « Lorsqu'une piste cyclable (...) traversant la chaussée est parallèle ou contiguë à un passage réservé aux piétons dont le franchissement est réglé par des feux de signalisation lumineux, tout



conducteur empruntant cette piste (...) est tenu, à défaut de signalisation spécifique, de respecter les feux de signalisation réglant la traversée de la chaussée par les piétons ».

Extrait de l'article R. 412-34 du code de la route : « Sont assimilés aux piétons (...) les personnes qui conduisent à la main un cycle (...) ».

Extrait de l'article R. 431-7 du code de la route : « Les conducteurs de cycles à deux roues (...) ne doivent jamais rouler à plus de deux de front sur la chaussée ».

La circulation des cyclistes est interdite sur les trottoirs, sauf pour les jeunes cyclistes jusqu'à l'âge de 8 ans, afin d'encourager les enfants à la pratique du vélo pour se déplacer.

USAGE DES DIFFÉRENTS AMÉNAGEMENTS

Pour guider les techniciens et les élus, le CERTU a publié en 2008 une édition actualisée des « Recommandations pour les Aménagements Cyclables » (RAC).

Ce document est une référence au niveau national, mais il n'évitera pas une réflexion approfondie avec les différentes parties prenantes au niveau local pour faire des choix (associations d'usagers des différents modes, associations du cadre de vie, transporteurs...).

Ce document rappelle quelques dispositions et recommandations en faveur des cyclistes :

- Les cyclomoteurs ne doivent emprunter ni les pistes ni les bandes cyclables.
- L'usage des pistes et bandes cyclables est généralement facultatif (panneau vélo dans un carré bleu) mais peut parfois être rendu obligatoire (panneau vélo dans un disque bleu).
- Les cyclistes sont autorisés à circuler au pas dans les aires piétonnes. Ils doivent respecter les piétons quelles que soient leurs trajectoires.
- Le développement des couloirs mixtes bus-vélos connaît un grand succès car il permet des itinéraires « directs » le long des artères. La cohabitation s'est révélée tout à fait possible, à condition que les besoins des cyclistes soient pris en compte au moment de la conception de ces couloirs (largeur...), dans

le respect des impératifs de vitesse commerciale des transports en commun.

- Dans beaucoup de villes la cyclabilité dans toutes les voies est loin d'être assurée. Il manque beaucoup de tronçons. Cela peut décourager celles et ceux qui attendent plus de continuité et plus de sécurité. Les risques d'accidents sont en réalité beaucoup plus faibles qu'on ne l'imagine, comme le montrent différentes études¹.

Le décret n°2010-1390 de novembre 2010 a introduit dans le code de la route la possibilité pour les collectivités locales de mettre en place le franchissement du feu rouge par « tourne à droite » sous signalisation « cédez le passage » pour les cyclistes dans les carrefours « en croix ». Cette possibilité est annoncée aux cyclistes par un panneau situé sur le support des feux tricolores. Avec le décret PAMA n°2015-808 du 2 juillet 2015 le domaine d'utilisation de ce « cédez le passage » s'est étendu, au-delà des carrefours, aux passages piétons gérés par feu en section courante, aux alternats par feu et aux feux de gestion des bornes d'entrées des aires piétonnes.

Il est à noter qu'en dehors des franchissements dotés de ce « cédez le passage », les cyclistes doivent impérativement respecter les feux tricolores.

Un observatoire des « cédez-le-passage » a été mis en place par le CEREMA.

Les cyclistes ont également, depuis ce même texte, la possibilité de circuler à une distance suffisante² des véhicules en stationnement, afin d'être moins exposés aux risques causés par l'ouverture des portières, et d'avoir une meilleure visibilité d'un piéton débouchant entre deux voitures stationnées.

Dans les carrefours équipés de sas pour cyclistes, ces derniers ne sont pas utilisables par les cyclomoteurs et autres deux-roues motorisés.

¹ Cf. références bibliographiques sur ce sujet :
 - Typologie des accidents corporels de cyclistes âgés de plus de 10 ans et plus : un outil pour la prévention, Alice Billot-Grasset, 2015 ;
 - Accidentalité à vélo et exposition au risque (AVER), IFSTTAR, 2014 ;
 - Les avantages sanitaires de la pratique du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail, CIDUV, 2013.

² De l'ordre d'un mètre selon le CEREMA.



Il ne faut pas hésiter à prendre son vélo ! C'est bon pour la santé et c'est rapide !

50% des déplacements font moins de 3km, et jusqu'à 4km le vélo s'avère plus rapide que l'automobile « de porte à porte ».

Il est tellement pratique de faire ses courses à vélo, d'aller travailler à vélo, de laisser les enfants aller à l'école à vélo en leur montrant comment s'y prendre.

Les cyclistes doivent être sympas avec les piétons, ne pas les frôler, ne pas leur faire peur.

Quand on laisse son vélo, l'attacher à un point fixe avec un anti-vol en U de préférence. La nuit, se signaler ! (éclairage, vêtements clairs) ; pour tenir les véhicules à distance, utiliser des écarteurs de danger !



Lorsque vous utilisez votre véhicule, ayez conscience qu'en raison de votre masse vous disposez avec la vitesse d'une énergie considérable, que votre véhicule est surpuissant pour un usage urbain et que toutes les conditions sont réunies pour mettre à l'épreuve votre vigilance.

Or, vous partagez la chaussée avec d'autres usagers plus vulnérables et vous devez leur céder le passage dès qu'il le faut. Dans certaines zones, la limitation de vitesse à 30 km/h favorise tout autant le partage de l'espace que la fluidité.

La ville est un espace pour tous et ne doit pas être régie par la loi du plus fort.

Alors, modérez votre vitesse, stationnez exclusivement sur les emplacements autorisés. Souvenez-vous qu'avant et après l'utilisation de votre véhicule, vous êtes vous aussi un piéton.

SI UN PIÉTON TRAVERSE LA RUE...

Extrait de l'art. R 412-6 (I) du code de la route - 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 ».

La démarche du Code de la rue a donc permis d'inscrire dans la loi ce « principe de prudence ».

Ce principe existait déjà dans la Convention de Vienne adoptée par la France en 1968 !

Extrait de l'article R. 415-11 du code de la route : « 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 ».



Cette disposition du code de la route s'applique sur les passages piétons et partout ailleurs. Elle est peu connue et se heurte aux habitudes.

Aux yeux de beaucoup, la chaussée est un espace dédié aux véhicules et à la vitesse, que le piéton ne doit traverser qu'au droit des passages piétons.



LORSQUE VOUS ÊTES CONDUCTEUR... d'une automobile ou d'un deux-roues motorisé

Le résultat est que, même si le piéton est déjà engagé jusqu'au milieu de la chaussée, il aura parfois du mal à terminer sa traversée.

Il faut donc rappeler que le code de la route impose au conducteur de céder le passage au piéton s'engageant régulièrement, ou manifestant clairement l'intention de le faire, en ralentissant ou, au besoin, en s'arrêtant.

L'obligation pour les conducteurs de céder le passage s'applique facilement en zone 30 car les vitesses y sont faibles. Dans ce contexte plus convivial où les regards se croisent, le partage de la rue se fait aussi par courtoisie. Même s'il est dans son droit, le piéton qui fait un geste de remerciement ou un sourire entretient un climat de sérénité entre les usagers.

SI VOUS DÉPASSEZ UN CYCLISTE...

Extrait de l'article R. 414-4 (IV) du code de la route - le conducteur : « ne doit pas en tout cas s'en approcher latéralement à moins d'un mètre en agglomération ».

Selon l'article R. 412-19 du code de la route, le chevauchement des lignes longitudinales continues axiales ou séparatives de voies de circulation est autorisé pour le dépassement d'un cycle dans les conditions prévues par l'article R. 414-4 du code de la route.



Dans les voies à double sens et lorsque la visibilité le permet il est possible de chevaucher la ligne blanche continue lorsqu'elle existe pour effectuer le dépassement d'un cycliste.

SI VOUS ARRIVEZ À UN CARREFOUR...

Extrait de l'article R. 415-5 du code de la route : « Lorsque deux conducteurs abordent une intersection par des routes différentes, le conducteur venant par la gauche est tenu de céder le passage à l'autre conducteur ».



Dans le passé on a multiplié à l'excès les voies prioritaires avec des « stop », des « cédez-le-passage » et des feux. Cependant, dans les secteurs limités à 30 km/h qui sont appelés à se généraliser, le principe de priorité à droite reste préférable avec tous ses effets bénéfiques en termes de sécurité puisque les conducteurs sont amenés à ralentir à chaque fois qu'un carrefour se présente.

Dans les carrefours giratoires c'est la priorité à gauche qui est en vigueur : le conducteur entrant doit céder le passage aux véhicules déjà engagés.

SI VOUS CHANGEZ DE DIRECTION DANS CE CARREFOUR...

Extrait de l'article R. 415-3 (III) du code de la route - le conducteur : « doit céder le passage aux cycles (...) circulant dans les deux sens sur les pistes cyclables qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager ».

Lorsqu'ils effectuent une manœuvre de tourner à droite ou tourner à gauche, les conducteurs doivent donc s'avancer avec prudence et céder le passage :

- aux cyclistes qui continuent tout droit, sur bande cyclable ou en l'absence de bande,
- aux piétons qui s'engagent à traverser ou s'apprêtent à le faire, qu'il y ait ou non un feu de signalisation lumineux, qu'il y ait ou non un passage piéton.

En bref, mettre son clignotant est obligatoire mais ne donne pas la priorité !

OÙ STATIONNER ?

Extrait de l'article R. 417-5 du code de la route : « L'arrêt ou le stationnement d'un véhicule empiétant sur un passage prévu à l'intention des piétons est interdit ».

Extrait de l'article R. 417-10 du code de la route : « Tout véhicule à l'arrêt ou en stationnement doit être placé de façon à gêner le moins possible la circulation ».

Selon l'article R. 417-11 du code de la route, est considéré comme très gênant (amende d'un montant de 135€ correspondant à une contravention de la quatrième classe) l'arrêt ou le stationnement des véhicules motorisés sur les trottoirs (seulement gênant pour

les deux-roues motorisés), sur les voies vertes, les bandes et pistes cyclables, sur les espaces réservés à la circulation des véhicules de transport public... Il en va de même pour l'arrêt ou le stationnement des véhicules motorisés sur les accotements réservés à la circulation des piétons.



Avec ces articles le code de la route est clair et catégorique. Toutefois, un contrôle efficace est primordial pour le respect de ces règles.

Le stationnement sauvage est non seulement gênant mais il met en danger le piéton.

En effet, ce dernier doit alors emprunter la chaussée pour contourner un véhicule garé sur un trottoir ou à cheval sur la bordure. Lorsqu'un véhicule est stationné sur une bande cyclable il peut mettre également en danger le cycliste créant de l'insécurité et de l'inconfort. Ces gênes peuvent dissuader certains usagers de se déplacer à pied ou à vélo.

Le stationnement sauvage au droit des arrêts de bus représente une gêne générale, et en particulier pour les



personnes à mobilité réduite (utilisateurs de fauteuils roulants, poussettes...) qui montent ou descendent du bus.

Ces incivilités nuisent gravement à la qualité de vie dans nos villes.

La mise en œuvre d'un dispositif efficace de contrôle/verbalisation est un élément important de la lutte contre le stationnement gênant. Il faut aussi communiquer auprès des automobilistes pour éviter les pratiques de stationnement irrégulières, même pour un stationnement court et même lorsque d'autres véhicules sont déjà mal garés.

Les lois et décrets entérinent :

- la loi sur l'accessibilité prévoit un cheminement pour les piétons de 1,40m dégagé de tout obstacle. Depuis 2007 il est illégal de réaliser du stationnement au niveau du trottoir qui ne respecterait pas ce cheminement. L'application se fait au gré des nouvelles réalisations et des requalifications.
- le stationnement illicite est de quatrième classe dès lors qu'il est sur un trottoir (comme sur une aire piétonne, une voie

verte, une bande ou une piste cyclable), quelle que soit la dimension du trottoir.

Automobilistes, lorsqu'il existe, privilégiez avant tout l'utilisation d'un parc de stationnement à l'entrée de la ville, et poursuivez en transport en commun, à vélo ou à pied. Tentez le covoiturage et l'autopartage. Vous participerez ainsi à la fluidification de la circulation et à l'optimisation de l'espace, si contraint, dans les agglomérations.

RÉDUISEZ L'USAGE DE VOTRE VOITURE EN VILLE

Si vous utilisez votre véhicule tous les jours pour aller travailler, réfléchissez aux alternatives dont vous disposez pour le même trajet : transports en commun, vélo, utilisation combinée de ces modes avec la voiture, covoiturage... Souvent, ces solutions peuvent s'avérer plus économiques que l'utilisation quotidienne de votre véhicule personnel. En effet, songez que les coûts d'utilisation d'un véhicule vont au-delà des seuls frais d'essence et, le cas échéant, de péage (assurance, frais de maintenance et de réparation...).

PIÉTONS, CYCLISTES, CONDUCTEURS... ...RESPECTEZ LE CODE ET LES RÉGLEMENTATIONS

Il appartient aux différents usagers de l'espace public de se conformer à la réglementation édictée par les pouvoirs publics mais aussi aux usages de la civilité. Ce respect des règles communes et des autres usagers est nécessaire pour favoriser la bonne cohabitation de tous les usagers de l'espace public ainsi que la sécurité et le bien-être au quotidien dans nos villes et nos villages.

A cet égard il convient que les dispositions du code de la route et des réglementations locales issues du Code de la rue soient portées par l'Etat et les collectivités territoriales à la connaissance de l'ensemble des citoyens et des usagers en déplacement. Une bonne communication et un effort continu de pédagogie doivent permettre une réelle compréhension de leurs fondements et de leurs objectifs.

Il revient par ailleurs à l'autorité gestionnaire de voirie et à l'autorité

investie des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement de mettre en œuvre les éléments d'information et d'aménagement de l'espace public afin que le comportement des usagers soit conforme et respectueux de l'ensemble des réglementations.

Enfin un contrôle du respect des règles doit être assuré. Une telle démarche conditionne en effet la crédibilité et par conséquent l'efficacité du système de déplacement : sécurité, gestion des priorités, vitesses, gestion du stationnement.

Les agents chargés de ces tâches ont également pour mission de conseiller et d'informer l'ensemble des acteurs et des usagers de l'espace public en ville.

RESSOURCES DOCUMENTAIRES

Diffusées par le CEREMA :

La brochure publiée par la délégation à la sécurité routière avec le concours du CERTU. La démarche « Code de la rue » en France *Octobre 2008 - Premiers résultats – Gratuit*

Sur le site de Voirie pour tous de nombreuses fiches, des brochures, des diaporamas téléchargeables sur les zones de rencontre, les double-sens cyclables. Les liens avec les différents observatoires (Zone de rencontre, Observatoire national de l'apaisement des vitesses en ville, Observatoire des Cédez-le-passage...)

www.voiriepourtous.developpement-durable.gouv.fr/

Les fiches téléchargeables gratuitement sur le site Cerema, notamment les collections :

- Plan d'action pour les mobilités actives
- Voirie pour tous
- Zones de circulation apaisée
- Marche
- Vélo

www.territoires-ville.cerema.fr/les-fiches-2016-a-2012-du-departement-voirie-a123.html?var_mode=calcul

Guide d'aménagement de la Voirie urbaine, Cerema 2016, Ce guide rassemble des éléments très généraux de culture de l'aménagement de la voirie embrassant toutes les thématiques à considérer pour réussir son intégration urbaine et une description plus précise de la conception de l'ensemble des éléments qui la compose. Payant boutique Cerema.

<http://www.certu-catalogue.fr/voirie-urbaine-guide-d-amenagement.html>

Extraits de catalogue

- la démarche Code de la rue septembre 2013
- une voirie pour tous octobre 2015
- marche avril 2016
- vélo avril 2016

www.territoires-ville.cerema.fr/extraits-de-catalogues-a1325.html?var_mode=calcul

Les vidéos d'explication (en fin de rubrique)

- la valise formation des conducteurs de poids lourds sur les accidents avec les modes actifs
- la visibilité des cyclistes
- le cédez-le-passage cycliste
- le double-sens cyclable

www.territoires-ville.cerema.fr/ouvrages-2016-a-2012-du-departement-voirie-espace-a1444.html?var_mode=calcul

Pour le décret du 2 juillet 2015 : www.territoires-ville.cerema.fr/les-fiches-recentes-du-departement-a123.html

Autres :

Le site de Rue de l'Avenir <http://www.ruedelavenir.com/ville-a-vivre/>

La fiche « Ville 30, Ville à vivre : des solutions économiques et de qualité »

La fiche « Marche et espace public »

Le site du Groupement des autorités responsables de transport (GART) www.gart.org
L'étude « Les pratiques d'intermodalité vélo-transports collectifs », août 2015

Le site du Ministère sur l'accessibilité www.developpement-durable.gouv.fr/-Accessibilite-.html

Le site de la Fédération Française des Usagers de la Bicyclette (FUB) www.fub.fr

Le site associatif de Velobuc Pas seulement le vélo ! Pas seulement Buc ! <http://velobuc.free.fr/> avec les rubriques Code de la Rue et Apaiser la circulation.

Le site de Rue de l'Avenir Suisse avec des documents sur de nombreuses politiques et réalisations pionnières <http://rue-avenir.ch>, www.zonederencontre.ch
Les numéros de la revue de la Rue de l'avenir Suisse sur Chambéry 4/2008 et sur les personnes vulnérables 1/2009 et les zones 30, 2/2009.

ADRESSES UTILES

RUE DE L'AVENIR

34 rue de l'Eglise
75015 Paris
T/F 01 45 57 12 20
infosrda@ruedelavenir.com
www.ruedelavenir.com

GART

Groupement des autorités
responsables de transport
22 rue Joubert
75 009 Paris
T 01 40 41 18 19
gart@gart.org
www.gart.org

CEREMA

2 rue Antoine Charial
69 426 Lyon Cedex 03
T 04 72 74 58 00
Direction technique Territoires
et ville
DtecTV@cerema.fr
www.territoires-ville.cerema.fr

CIDUV (Coordination
interministérielle pour le
développement de l'usage du vélo)
Ministère de l'écologie, du
développement durable et de
l'énergie
Tour Séquoia
92055 La Défense cedex
T 01 40 81 21 22

DSCR (Délégation à la sécurité et
à la circulation routières)
Ministère de l'intérieur
Place Beauvau
75 800 Paris Cedex 8
T 01 49 27 49 27
www.securite-routiere.gouv.fr

**Institut Belge
de la Sécurité Routière**
Chaussée de Hoecht 1405 – B
1130 Bruxelles
T 0032 2 244 15 11
info@ibsr.be
www.ibsr.be/fr

Club des villes & territoires cyclables

33, rue du Faubourg Montmartre
75 009
T 01 56 03 92 14
info@villes-cyclables.org
www.villes-cyclables.org

Les Droits du Piéton

Maison des Associations
23, rue Greneta – 75002 Paris
T 07 82 24 55 66
pietons@orange.fr
<http://pietons.org/sitewp/>

FUB (Fédération Française des
Usagers de la Bicyclette)
12, rue des Bouchers
67 000 Strasbourg
T 03 88 75 71 90
info@fubicy.org
www.fub.fr

