



Code de la rue



ra x F.yhu.uoP. Cj sd ohP

Bref historique

La notion de code de la rue a émergé de la demande de plusieurs associations d'usagers, qui, à partir d'exemples de pays européens voisins, (tels le [code de la rue belge](#)), voulaient **favoriser la sécurité et la cohabitation sur la voie publique**.

Faisant partie des 150 propositions rapport du Conseil National des Transports "Une Voirie pour Tous" de 2005, soutenue par de nombreuses associations ainsi que par des professionnels de la ville et des transports, la démarche "code de la rue" a véritablement été lancée en France à l'occasion du Congrès des Villes Cyclables de 2005 à Lille.

A la demande du club des villes cyclables, le ministre M. Dominique PERBEN a décidé d'engager le 18 avril 2006 les travaux d'un "code de la rue" et en a confié la mission à la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière (DSCR). Cette démarche a par ailleurs été fortement soutenue par les médias.

Principe et modalités d'élaboration

Le lancement du code de la rue a été présenté à la presse par le ministre dans les termes suivants :

« L'exigence de développement durable implique que nous sachions utiliser, dans nos agglomérations, l'ensemble des modes de transport de façon pertinente. Pour cela, nos concitoyens doivent avoir accès à une offre de transports collectifs fiable et performante. Ils doivent aussi être encouragés à utiliser les "modes doux" : marche à pied, vélo et autres, ceci en toute sécurité.

J'ai donc décidé de lancer les travaux sur le thème "code de la rue". Avec les acteurs institutionnels et associatifs, nous allons recenser les dispositions du Code de la Route spécifiques au milieu urbain, les examiner, en discuter, dans l'objectif d'une meilleure information sur les dispositions applicables en ville et d'une meilleure sécurité pour tous les utilisateurs de la voirie, en particulier les plus vulnérables. »

L'élaboration du code a été confiée CERTU qui, en partenariat avec les acteurs institutionnels et de nombreuses [associations](#) représentant les usagers (personnes handicapées, piétons, cyclistes, motards,..., sans oublier les marchandises et livraisons en ville), fait à la DSCR des propositions examinées par le Comité Interministériel de la Sécurité Routière avant transcription juridique.

Objectifs poursuivis

L'objectif principal du "Code de la rue", tel qu'il a été défini, est bien d'**assurer un meilleur partage de l'espace public entre toutes les catégories d'usagers**, y compris les cyclistes, et d'offrir une plus grande sécurité des déplacements urbains aux usagers vulnérables et utilisateurs de modes doux.

Axé sur la cohabitation et sur la **réduction des vitesses au sein des quartiers où s'exerce la vie locale**, ainsi que sur la **réduction des vitesses les plus élevées**, le projet de "code de la rue" s'intègre officiellement dans les suites du Grenelle de l'environnement, en se déclinant sous deux aspects majeurs : l'un réglementaire (textes juridiques), l'autre citoyen (modification des comportements).

Aspect réglementaire

L'aspect réglementaire ne vise non pas à instaurer un nouveau code, mais à adapter et simplifier les règles du code de la route dans la concertation en y intégrant progressivement l'ensemble des usagers et modes de déplacements, dont la marche et le vélo.

Un premier décret du 30 juillet 2008 a notamment introduit dans le code de la route un **principe de prudence** rendant le plus fort responsable vis-à-vis du plus vulnérable, institué les "**zones de rencontre**" comme en Belgique et en Suisse, où la circulation, ouverte à tous les modes sans les séparer, à une vitesse maximale de 20 km/h et où le piéton, autorisé à circuler sur la chaussée, est prioritaire vis-à-vis des véhicules et la **généralisation des double sens cyclables** dans les zones de rencontres et les zones 30 existantes ou en projet. Un deuxième décret du 12 novembre 2010 a renforcé la protection des usagers vulnérables et en particulier des piétons.

Aspect citoyen

Axé sur la **communication et la participation de toutes les parties prenantes**, l'aspect citoyen vise à l'établissement par les villes ou agglomérations de **chartes locales définissant les règles de comportement et de cohabitation** en sécurité sur les espaces publics adaptées aux configurations locales et aux modes de déplacements existants ou en projet. L'exemple du "[code de la rue](#)" mis en place sous forme de charte dans l'agglomération bordelaise illustre cet aspect citoyen.

Fiches et plaquettes téléchargeables

Des fiches pratiques et des plaquettes à destination des élus, des services techniques des collectivités territoriales, des associations et du public ont été éditées et sont en ligne se trouvent sur plusieurs sites de l'Etat, notamment :

- ◆ Site de la Sécurité Routière (www.securiteroutiere.gouv.fr/)
- ◆ Rubrique transversale "Voirie pour Tous" du site Internet du CERTU (http://www.certu.fr/spip.php?page=thematique&id_rubrique=210&lang=fr)
- ◆ Site spécifique "Voirie pour Tous" (www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/)
- ◆ Site partenarial collaboratif "voirie-pour-tous.info" (www.voirie-pour-tous.info)

On y trouve notamment les thèmes :

- ◆ La démarche code de la rue ([fiche](#), [plaquette](#))
- ◆ Zones de circulation particulières ([fiche](#), [plaquette](#), [tableau](#), [arrêtés à prendre](#))
- ◆ Zones 30 et aires piétonnes ([fiche](#), [plaquette zone 30](#), [plaquette aire piétonne](#))
- ◆ Zones de rencontre ([fiche](#), [plaquette](#))