

Code de la rue, une voirie pour tous : deux grands chantiers ministériels pour la sécurité routière

Benoît HIRON

*chef du groupe sécurité des déplacements et usagers,
Centre d'études sur les réseaux, les transports,
l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU)*

Bernard ENEAU

*chef du groupe Aménagement, Projets,
et Maîtrise d'Ouvrage, CERTU*

Le 18 avril 2006, lors d'une conférence de presse avec le milieu associatif, le ministre des transports lançait le code de la rue, avec pour objectif de mieux faire connaître les dispositions actuelles du code de route qui s'appliquent au milieu urbain, et d'explorer les pistes d'évolution dudit code.

Par ailleurs, le Conseil National des Transports a élaboré en 2005 avec de nombreux partenaires un rapport intitulé « une Voirie pour Tous - Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage ». Le ministère chargé de l'équipement et des transports a décidé en avril 2006 de reprendre à son compte les conclusions de ce rapport et de lancer un programme national d'actions afin de promouvoir des pratiques d'aménagement des voiries urbaines en accord avec les principes proposés par ces conclusions.

Ces deux démarches constituent deux grands chantiers ministériels pour mieux prendre en compte la sécurité routière en milieu urbain.

Quelques repères historiques

Au tournant des années 1900, les déplacements en ville sont dominés par la marche à pied et les transports en commun (omnibus, tramways, trains) pour les personnes, par les charrettes pour les marchandises. Très rares sont les véhicules motorisés individuels jusqu'à la première guerre mondiale. Le trafic s'accroît après cette guerre, et les grosses collectivités mettent en place des réglementations de l'usage des véhicules motorisés. La vitesse des voitures est perçue comme dangereuse et se trouve limitée. Toutefois les automobiles-clubs jouent un rôle de lobbying intense qui ne se limite pas au développement du tourisme en voiture mais concerne aussi l'exercice de cette nouvelle

liberté que la voiture apporte aux classes sociales aisées. On les retrouve dans les commissions extra-municipales de sécurité routière avec un poids très important.

En 1921 est publié le premier code de la route. Il présente des exigences sur les équipements de sécurité du véhicule. Il supprime les limitations de vitesse pour les automobiles. Certaines villes introduiront localement des limitations de vitesse à 30 km/h. Le 60 km/h en milieu urbain sera introduit ultérieurement après la seconde guerre mondiale. Le trafic automobile poursuit son développement mais ne connaît une réelle démocratisation qu'au cours des « 30 glorieuses ». L'idéologie dominante est la fluidité, il faut adapter la ville et les routes à l'automobile. Le profil type de la route qui est recherché quel que soit le milieu traversé est une chaussée de 7 m de large à deux voies sans trop de courbes. Les plans de trafic visent la fluidité, de nombreuses artères sont aménagées en voies en sens unique, permettant un meilleur écoulement des flux. La science de référence est la mécanique des fluides. Les feux gèrent les conflits, les piétons sont canalisés sur les trottoirs et les passages piétons. Le code précise l'obligation pour le piéton d'emprunter un passage piéton 50 m de part et d'autre afin de ne pas gêner la circulation motorisée. De même la traversée en diagonale d'une voirie est interdite. Les ralentisseurs et autres aménagements physiques sur la chaussée sont interdits car considérés comme des obstacles à la circulation.

Cette vision est remise en cause dès la fin des années 1970, devant plusieurs constats : l'hécatombe routière nationale touche également le milieu urbain, les plans de



circulation ne font pas face à la croissance du trafic, la demande sociale pour un environnement plus tranquille et une protection de la vie locale est croissante. La première loi sur l'accessibilité (1978) affiche une place importante à la prise en compte des personnes à mobilité réduite, elle ne sera malheureusement que très peu suivie d'effet dans les aménagements de voirie.

Le programme «Ville plus Sûre Quartier sans accident» au milieu des années 1980 permet de réinterroger le rapport entre l'espace public et tous ses usagers. Il bénéficie d'apports de nos voisins notamment des Pays-Bas, mais constitue aussi un vaste programme d'expérimentation. Il se traduira par une grande modification du code de la route avec le décret de 1990 repris dans le code de la route instaurant le 50 km/h en milieu urbain et la zone 30 pour un meilleur partage de l'espace public là où la vie locale domine. Les aménagements de modération de la vitesse ont été légalisés à cette occasion.

Parallèlement en 1985, la loi 85-677 dite loi «Badinter» a introduit le principe selon lequel «*Les victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteurs, sont indemnisés des dommages résultant des atteintes à leur personne, qu'elles ont subis, sans que puisse leur être opposé leur propre faute à l'exception de leur faute inexcusable* si elle a été la cause exclusive de l'accident*».

En 1998, un paquet de mesures en faveur du vélo est venu modifier le code de la route, avec notamment le sens double sens dont un est limité aux véhicules motorisés plus connu sous le nom inadapté de «contresens cyclable» et le sas deux roues aux feux. Pour les personnes à mobilité réduite, les décrets de 1991 et 1999 ont eu un impact modéré sur la manière de concevoir l'espace public. La loi handicap 2005, suivie du décret de décembre 2006 relance et précise cette prise en compte des PMR (Personnes à Mobilité Réduite), bénéfique pour tous les piétons en ce qui concerne les aménagements de voirie (abaissé de trottoir aux passages piétons, largeur minimale des trottoirs...).

Le code de la rue

Ce terme code de la rue vient d'un travail participatif mené en Belgique entre 2000 et 2004 sur la partie urbaine de l'équivalent Belge du code de la route.

Le code de la rue Belge

La Belgique est un lieu multiculturel avec ses trois communautés linguistiques, et des influences des Pays-Bas, de France et d'Allemagne. Jusqu'en 2004, elle ne possédait pas dans sa législation d'équivalent de la loi Badinter. Ainsi des parents ayant perdu leur enfant piéton dans un accident de la circulation pouvaient se voir réclamer les frais de réparation du véhicule qui avait tué leur enfant si cet enfant avait commis une faute par rapport aux règles de circulation! Face à cette situation, un grand chantier de remise à plat des règles du code de la route applicable au milieu urbain a été mené entre 2000 et 2004. Ce travail très ouvert a été conduit sur un mode participatif avec l'en-



semble des associations et professionnels concernés. Il a abouti à une révision du code de la route avec l'approbation d'un nouveau code en 2004 qui s'applique à l'urbain et à l'interurbain. Quelques mesures emblématiques :

- introduction dans le code du principe de prudence du plus faible par rapport au plus fort;
- généralisation obligatoire du sens unique limité (improprement connu en France sous le nom de «contresens cyclables»). Cependant aucune sanction n'est prévue pour une autorité qui ne respecterait pas l'application de ce principe;
- évolution des règles en terme d'aménagement (zone de rencontre, trottoir traversant...);
- introduction de la notion de manœuvre;
- notion de trottoir temporaire piéton pendant les chantiers ...

Le code de la rue en France

En décembre 2004, le CERTU organisait un colloque «piéton, vélo, moto, que se passe-t-il en Europe?» Cette grande manifestation a rassemblé de nombreuses associations. Au programme : le code de la rue Belge. Le message a trouvé tout de suite un écho favorable auprès des associations d'usagers et des collectivités territoriales présentes. Les associations, notamment de cyclistes, portèrent alors la demande d'un code de la rue en France. Le 18 avril 2006, Dominique Perben, ministre des transports lance officiellement ce grand chantier, piloté par la direction de la Sécurité et de la Circulation routières avec l'appui du CERTU.

Le périmètre est large puisqu'il s'agit de faire réfléchir l'ensemble des associations concernées par la sécurité routière en milieu urbain, qu'il s'agisse des associations orien-

tées usager (piéton, PMR, roller, vélo, moto, auto), orientées généralistes (Rue de l'Avenir, la Prévention Routière), ou représentant les collectivités au niveau des élus aussi bien que des techniciens (AMF, AITF, ATTF, GART, CVC, ADC...) ou des organismes paritaires (CNT, COLIAC). La mission consiste dans un premier temps à recenser les règles existantes du code de la route concernant le milieu urbain qui sont insuffisamment connues du grand public. Ce travail de recensement a été mené à bien avec 40 propositions. Le comité de pilotage de juin 2006 a identifié 7 thèmes de communication pour la semaine de la sécurité routière d'octobre 2006 :

- modération de la vitesse en ville/respect des limitations;
- partage de l'espace public/zone 30 (enjeux et bénéfices);
- respect de la priorité au piéton régulièrement engagé;
- stationnement illicite (communiquer sur l'inconfort et les risques générés pour les piétons (dont les PMR) et les cyclistes);
- respect de l'intervalle de sécurité (1 m en ville) lorsqu'on dépasse un cycliste;
- contresens cyclables (expliquer l'intérêt de la mesure);
- sas vélo (faire connaître et faire respecter).

Dans un second temps, il s'agissait de recueillir les propositions d'évolutions émises par les associations. 86 propositions ont été classées suivant qu'elles relevaient du code de la route, de l'aménagement, de la signalisation ou d'autres thématiques. Puis les propositions relevant du code de la route ont été priorisées par consensus du groupe de travail.

4 chantiers prioritaires ont été mis à l'instruction :

- introduction du principe de prudence du plus fort par rapport au plus faible;
- introduction réglementaire de la zone de rencontre entre aire piétonne et zone 30;
- généralisation du double sens dont un sens est interdit aux véhicules motorisés : inversion de la règle et de l'exception pour les arrêts de voirie de sens unique;
- expression de la priorité piéton en traversée.

Le COPIL de décembre 2006 a confirmé l'avancée sur les zones de rencontre, les autres chantiers étant en cours. Une liste de 4 modifications mineures du code de la route a aussi été proposée.

Comme en Belgique, ce chantier devrait durer plusieurs années pour prendre en compte des suggestions riches.

« Une Voirie pour Tous »

Un rapport du Conseil National des Transports

Instance représentative de l'ensemble des acteurs (autorités publiques, professionnels, usagers) concernés par les transports de personnes ou de marchandises, le Conseil National des Transports, saisi à l'origine par les livreurs et opérateurs de messageries sur leurs difficultés à exercer leur activité en

milieu urbain, a lancé en 2003 une importante réflexion sur le partage de la voirie.

Un groupe de travail animé par Hubert Peigné, ingénieur général des Ponts et Chaussées, a élargi cette réflexion pour s'intéresser à l'ensemble des conflits d'usage de la voirie urbaine. La notion de partage a ainsi laissé place à celles de cohabitation et de mixité.

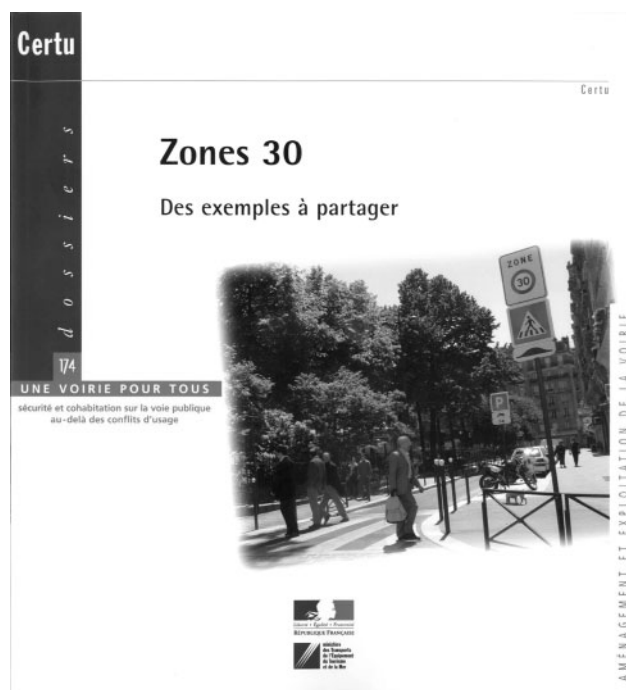
Ces travaux se sont conclus par la publication d'un volumineux rapport, et par un avis délibéré du CNT transmis au ministre chargé de l'équipement et des transports en septembre 2005.

Les propositions émises s'articulent sur quelques grands principes qui, selon les rapporteurs, doivent guider l'action publique pour l'aménagement des voiries urbaines :

- considérer la voirie urbaine comme un espace public, accessible à tous les usagers, et en tout premier lieu aux services urbains publics (services d'urgence ou de santé, propreté, transports collectifs ...) ou privés (livraisons, taxis...);
- développer les transports collectifs en tant que service public destiné à l'ensemble des usagers, et non plus comme un service à vocation « sociale », destiné à des clientèles captives (élèves, populations défavorisées...) qui n'ont pas accès à l'automobile;
- accorder une attention particulière aux usagers les plus vulnérables : piétons, cyclistes, et plus particulièrement aux personnes handicapées, aux enfants ou aux personnes âgées.

Un programme national d'actions

Le ministère chargé de l'équipement et des transports a décidé en avril 2006 de reprendre à son compte les conclu-



sions de ce rapport et de lancer un programme national d'actions afin de promouvoir des pratiques d'aménagement des voiries urbaines en accord avec les principes qu'il énonce.

Ce programme, dont la mise en œuvre a été confiée au CERTU, poursuit les objectifs suivants :

- promouvoir de nouvelles pratiques de conception des voiries urbaines qui permettent de mieux régler les conflits d'usages entre les automobilistes et les autres usagers, en accordant une attention particulière aux plus vulnérables;
- promouvoir les modes de déplacements alternatifs aux véhicules automobiles individuels.

Les organisations professionnelles représentant les praticiens de la sphère publique (Associations des ingénieurs, des techniciens territoriaux, ou des directeurs des services techniques départementaux, Fédérations des agences d'urbanisme ou des CAUE) sont associées au pilotage du programme.

Très concrètement, les actions développées visent à diffuser les savoir-faire et à favoriser les échanges entre les praticiens :

- des forums interrégionaux, animés par les Centres d'Études Techniques de l'Équipement, organisent des journées de rencontre et de débat autour de thèmes ou de présentations d'opérations récentes;

- un site Internet/Extranet dédié permettra de faire connaître, sous la forme de documents téléchargeables, les méthodes, recommandations et réalisations dignes d'intérêt, et de débattre sur les questions auxquelles l'état de l'art n'apporte pas de réponses consolidées;
- un label identifiera dans les ouvrages publiés par le CERTU ceux qui s'inscrivent dans la démarche.

Une réunion de mobilisation de l'ensemble des services du ministère (administrations centrales concernées, DDE et DRE, réseau scientifique et technique) a officialisé le 13 février 2007 le lancement de la démarche.

Les premières journées d'échanges ont eu lieu à Arras (29 mars 2007), et Aix-en-Provence (21 juin 2007), les prochaines sont prévues à Nantes (16 octobre 2007) et à Amiens (18 octobre 2007).

Les premiers ouvrages labellisés concernent les Zones 30, et les diagnostics relatifs à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées. Suivront dans les prochains mois une brochure relative au stationnement des deux-roues motorisés, ainsi que des guides pour l'aménagement des traversées d'agglomérations, et la conception des profils en travers.

Des réflexions sont en cours ou vont être lancées sur l'occupation des trottoirs, l'aménagement des voiries en zones pavillonnaires, ou encore les cheminements des piétons et des cyclistes en secteurs de travaux.



Conclusion

Les chantiers ministériels « code de la rue » et « voirie pour tous » sont deux opportunités pour faire progresser la prise en compte de la sécurité routière d'une part vers le grand public en faisant connaître les réglementations existantes et en adaptant la réglementation, d'autre part vers les professionnels en faisant mieux connaître les règles de l'art et en mettant en lumière les points en attente de réponse. ■

bibliographie

- Sébastien Gardon l'automobile saisie par l'action municipale. L'émergence des enjeux de circulation et de sécurité à Lyon in L'accident de la route : comprendre pour mieux agir actes des séminaires du Département mécanismes d'accidents 2004-2005, INRETS.
- Code de la rue Belge : Michèle Guillaume IBSR intervention au séminaire La marche au cœur des mobilités organisé par l'unité de prospective de la RATP, actes à paraître.
- Code de la rue, la rue pour tous, janvier 2004, l'heure des changements, IBSR téléchargeable sur www.IBSR.be.
- Zone 30, des exemples à partager, CERTU 2006.
- La rue dans le code de la route, Rue de l'avenir www.ruedelavenir.com.
- fiche Une Voirie pour Tous, CERTU septembre 2006, téléchargeable sur le site www.certu.fr.
- Accessibilité de la voirie et des espaces publics, éléments pour l'élaboration d'un diagnostic dans les petites communes, CERTU 2006.