

# Démarche code de la rue : quelles conséquences pour les collectivités ?

*Deux ans après son lancement officiel par le ministre des Transports, la démarche « code de la rue » a abouti à des modifications du Code de la route, premières retombées réglementaires du travail des nombreux acteurs impliqués<sup>1</sup>. Et cette démarche ne s'arrêtera pas en chemin, puisque le comité de pilotage de décembre 2008 a accueilli favorablement de nouvelles propositions et demandé au comité technique d'ouvrir d'autres chantiers. Petit tour d'horizon pour en savoir plus sur ces réflexions... et anticiper sur ce qui pourrait en résulter en termes d'aménagements.*

Conséquence directe de la démarche, le Code de la route a évolué grâce au décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008, qui a introduit le principe de prudence du plus fort par rapport au plus faible, et le concept de « zone de rencontre »<sup>2</sup>.

D'autres chantiers conduits en 2008 pourraient se concrétiser par des modifications du Code de la route.

## La sécurité des piétons en traversée

La priorité du piéton en traversée (hors aire piétonne et zone de rencontre où le piéton est prioritaire) devrait évoluer vers l'obligation pour les conducteurs de lui céder le passage au passage piéton non géré par feux, lorsqu'il s'approche du bord du trottoir ou qu'il s'y tient prêt à traverser, sans attendre qu'il soit engagé.

Pour accompagner cette priorité renforcée, il est prévu de créer les conditions de la sécurité de la traversée en traitant les masques à la visibilité constitués par le stationnement, en l'interdisant aux véhicules motorisés sur 5 mètres (3 si une avancée de trottoir est aménagée) en amont des passages piétons non gérés par des feux, dans le sens de la circulation.

Sans attendre une quelconque obligation, l'aménagement d'avancée de trottoir ou la création d'emplacements de stationnement pour vélos sont déjà recommandés pour ménager de bonnes conditions de co-visibilité.

Toujours à propos de la traversée des piétons, les règles de circulation des transports guidés de façon permanente (tramway), véhicules dont la conduite ne dépend pas du Code de la route, pourraient être précisées, notamment pour ce qui concerne l'application des prescriptions absolues à ces véhicules. Dans l'attente d'une clarification sur les règles de priorité, si l'on souhaite créer une ligne de transport à haut niveau de service, il est donc conseillé de n'y marquer des passages piétons que s'ils sont gérés par feux. Dans le cas contraire, les traversées de piétons pourraient devenir prioritaires et dégrader le niveau de service du transport guidé.

## La circulation des patineurs

Le cas des patineurs à roulettes et des autres modes de déplacements à roulettes actuellement assimilés aux piétons, dont la vélocité les rapproche des cyclistes pour les plus expérimentés, est aussi à l'étude. Il s'agit



de mener une réflexion sur leur statut et sur les lieux où ils se déplacent. Les premières retombées pourraient concerner l'ouverture des aménagements cyclables à la circulation des patineurs.

Dans la perspective de cette nouveauté, il peut être utile de se poser la question du dimensionnement et du revêtement des nouveaux aménagements cyclables, de manière à faciliter une future cohabitation.

### Une définition réglementaire du trottoir

Le trottoir n'existe actuellement dans le Code de la route que par ses usages, mais n'est pas défini. Sa définition est donc à l'étude. Elle est un préalable nécessaire à une évolution réglementaire pour introduire le « trottoir traversant » dans le Code de la route. Cette définition devrait être reliée à ses usages, et tiendra compte des questions d'accessibilité. En l'état actuel des réflexions, il y a convergence pour dire qu'un trottoir est une partie de la route affectée à la circulation des piétons, distincte de la chaussée et de tout emplacement aménagé pour le stationnement, et surtout qu'il s'agit d'un espace dont la limite est repérable visuellement et détectable à la canne ou au pied.

Cela signifie qu'à terme pourrait apparaître l'obligation de créer cette distinction favorable aux personnes à mobilité réduite, notamment les personnes aveugles ou malvoyantes, dans le droit fil de la loi de 2005 sur l'insertion des personnes en situation de handicap. Concrètement, le trottoir et la chaussée devront être distincts. Ceci est vrai pour les voies de circulation des véhicules, mais aussi tout particulièrement pour la piste cyclable, définie dans le Code de la route comme une chaussée. De même les places de stationnement devront être repérables et détectables.

## La démarche code de la rue en France

La démarche participative « code de la rue », lancée en avril 2006 par le ministre des Transports, rassemble des associations nationales représentatives d'élus, de professionnels, d'usagers, et les institutions qui le souhaitent. Cette démarche est 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).

Elle a pour objectifs d'examiner, avec les acteurs institutionnels et associatifs, les dispositions du Code de la route spécifiques au milieu urbain, de mieux les faire connaître ou de les faire évoluer, afin d'assurer un meilleur partage de l'espace public entre tous les usagers et d'offrir une plus grande sécurité de déplacement à tous, et plus particulièrement aux plus vulnérables.

Dans le cadre de cette démarche, le Code de la route vient d'évoluer grâce au décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008, qui introduit plusieurs nouveautés.

Là encore, que ces réflexions aboutissent ou non à une évolution réglementaire, les collectivités maîtres d'ouvrage pour les créations ou la requalification de voirie ont tout intérêt à anticiper cette éventuelle évolution, et à l'intégrer dans leurs cahiers des charges.



### Les autres pistes d'évolution

Le recul de la ligne d'effet des feux ou le sas vélo en carrefour à feux, déjà généralisé sur le territoire du Grand Lyon, l'introduction de la possibilité d'offrir du stationnement pour les vélos dans les aires piétonnes – à l'intérieur d'emplacements détectables et repérables – complètent la liste des sujets en cours d'instruction.

Le stationnement fait quant à lui l'objet de travaux interministériels, une grande partie des réflexions visant à préciser les cas de stationnement dangereux, et à revoir la classification des cas de stationnement interdit, gênant, dangereux au vu des résultats d'accidentologie. Des réflexions sur les stationnements réservés à certains usagers sont également conduites.

D'autres règles concernant la traversée des piétons ou encore la circulation des usagers de fauteuils roulants hors agglomération pourraient aussi évoluer. À signaler enfin, deux autres chantiers qui ne sont pas dans un premier temps à caractère réglementaire, la veille sur l'ouverture des couloirs bus à d'autres usagers, et la prise en compte des personnes vulnérables et des personnes handicapées dans l'éducation routière de tous les usagers.

1. Voir à ce sujet le dossier réalisé par Samuel Martin dans *Techni. Cités* n° 162, « Aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 : vers un partage plus équitable de l'espace public ».

#### Pour en savoir plus :

Formation « *En ville : la sécurité pour tous les usagers* »,  
**mardi 21 avril à Lyon.**  
 Contact : Valérie Isaac,  
 Tél. : 04 76 93 71 04, [valerie.isaac@territorial.fr](mailto:valerie.isaac@territorial.fr)