GOUVERNEMENT
Liberté
Égalité
Fraternité

SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE, ENSEMBLE

Le code de la rue

Une route plus sûre jusqu'au cœur des villes ? C'est de cette volonté qu'est née la démarche du code de la rue, conciliant sécurité et circulation, écologie et partage de l'espace public.

La rue pour tous : la lente prise en compte des usagers vulnérables

Inspirée d'une expérimentation en Belgique, la démarche du "code de la rue" engagée en 2006 opère un changement radical dans la manière de penser les centres-villes : la création d'espaces sécurisant pour les piétons et les cyclistes.

En effet, Jusque dans les années 80-90, le code de la route privilégiait la circulation automobile et la fluidité du trafic.

La mutation, opérée à partir des années 90 au profit des usagers les plus vulnérables a conduit à l'abaissement de la vitesse maximale autorisée de 60 à 50 km/h en ville et à la mise en place des aires piétonnes et des zones 30.

Mais c'est le **décret 2008-754 du code de la route**, en 2008, qui amplifie cette mutation, avec notamment la création des zones de rencontre, pour donner à la mobilité urbaine une autre dimension : **sécurisée, apaisée et durable.**

Les objectifs du dispositif

Le code de la rue déroule une triple notion :

- le respect mutuel de tous les acteurs de la voie publique, en rappelant aux automobilistes la nécessité de redoubler de vigilance envers les plus vulnérables ;
- le renforcement de la sécurité, avec la mise en place d'une signalisation claire, de règles de circulation et de stationnement spécifiques, et le port obligatoire d'un gilet de sécurité pour les cyclistes ;
- l'écologie, en favorisant les modes de circulation doux en ville.

Les zones spécifiques

Cette évolution du code de la route depuis 2008 s'articule autour de :

- l'énonciation du principe de prudence à l'égard des plus vulnérables, notamment les piétons ;
- la redéfinition réglementaire des aires piétonnes et des zones 30 et l'unification de leur signalisation ;
- l'introduction de « zones de rencontres », ouvertes à tous les modes de transport, mais dans lesquelles les piétons ont la priorité sur tous. Ces aménagement spécifique d'espaces et de stationnement encouragent la cohabitation de tous les usagers.

Chacun peut ainsi adapter plus facilement son comportement : réduction de la vitesse pour les automobilistes, double sens de circulation quasi-généralisé en « zone 30 » et en « zone de rencontre » pour les cyclistes, traversée de la chaussée facilitée pour les piétons etc.