



CHOIX DES MODES POUR UNE OPTIMISATION DES DÉPLACEMENTS

LA DÉMARCHE CODE DE LA RUE

PORTÉE OPÉRATIONNELLE

La démarche Code de la rue vise à adapter et simplifier les règles du code de la route pour mieux prendre en compte les cyclistes et les piétons en milieu urbain tout en faisant évoluer le comportement des automobilistes et en fluidifiant la circulation automobile. Elle permet aussi de mieux aménager et partager l'espace public entre les citoyens et d'assurer une cohérence entre les différentes zones de circulation.

Echelles de territoire concerné

L'application d'une démarche Code de la Rue peut théoriquement se faire au niveau de chaque commune, en particulier dans les zones urbaines à usage d'habitation ou de commerces, dans les centres villes ou les centres historiques.

Type de projet

Une démarche Code de la Rue peut être mise en place à l'occasion de la réalisation d'une opération d'aménagement, d'un aménagement ou d'une requalification d'espaces publics et/ou de voirie urbaines et proposée aux collectivités qui s'engagent dans la refonte de leur PLU.

DESCRIPTION

La démarche consiste à favoriser les modes actifs par la contrainte des modes motorisés : emprises spatiales pour des zones réservées aux modes actifs, multiplication des obstacles à une circulation fluide et rapide des véhicules à moteur et enfin réglementation favorable aux piétons en particulier (cassure de la vitesse maximale autorisée, devoir du plus résistant envers le plus fragile, etc.). Elle conduit à définir des zones particulières de circulation et à prendre en compte les déplacements des personnes à mobilité réduite (PMR).

Des zones réglementées

Trois types zones réglementées peuvent coexister :

- **la zone piétonne** réservée aux piétons et aux véhicules non motorisés roulant au pas, stationnement interdit ;
- **la zone 30** où des aménagements (dont le mobilier urbain) en faveur des autres modes sont à prévoir afin d'inciter au respect de la limitation de vitesse (ex : ralentisseurs/passages cloutés), le mobilier urbain pouvant également jouer ce rôle.

- **la zone de rencontre** dans laquelle tous les modes de transport sont autorisés, les piétons sont prioritaires. La vitesse y est limitée à 20 km/h, et le stationnement se fait seulement sur les emplacements réservés. Les espaces dédiés aux piétons peuvent être matérialisés.

Toutes les zones urbaines ne sont pas propices à la création de zones de rencontre car elles impliquent une certaine forme d'urbanisme et de pratiques quotidiennes par la population (en général, une forte fréquentation de la voirie autour des écoles, des commerces, etc.). Par exemple, la mise en place de zones 30 ou de zones de rencontres dans les parcs d'activités se heurte encore à de nombreuses réticences auprès des porteurs de projet. Les travaux nécessaires aux aménagements peuvent également être un frein.

La prise en compte des personnes à mobilité réduite

Dans la définition de chaque zone de circulation, doit être prévu un cheminement continu, dégagé de tout obstacle, pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite.

PRÉCISIONS

Accessibilité

Les principes de la démarche Code de la Rue sont exposés sur le site et dans les publications du CEREMA (CERTU).

La démarche implique néanmoins l'intériorisation d'un nouveau règlement par les citoyens ; un travail de communication est donc à envisager.

Cibles utilisateurs

L'application d'un nouveau règlement dépend de chaque commune, ses moyens et la réalité de terrain.

Il peut être mis en place à l'initiative des gestionnaires de voirie pour faciliter la cohabitation des différents modes de déplacements dans des zones contraintes. Il est utile aux concepteurs des espaces publics pour une cohérence entre les aménagements qu'ils proposent et les futures pratiques.

Exemples d'application

- Aménagement de la place centrale de Bienne en Suisse.
- Aménagement du quartier des Trois Rivières à Stains (opérations de logements Parc Ilonia).
- Réaménagement du carrefour d'entrée dans le quartier de la Tombe-Issoire à Paris.