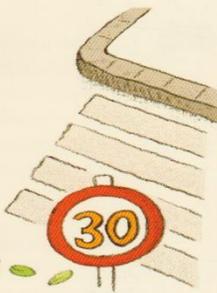
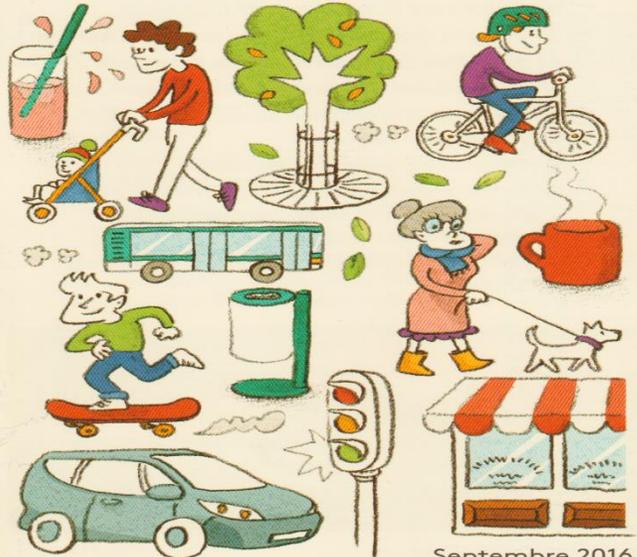




**11**  
mairie Onze  
Paris



# La rue en partage



Septembre 2016

# 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.**

# 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.

# Une expérimentation dans le 11ème

Au cours de la mandature 2014-2020 , le Maire du 11<sup>e</sup> a souhaité s'engager dans une démarche pédagogique d'information et de sensibilisation des différents usagers de l'espace public,.

Elle a été menée de façon collaborative, associant les Conseils de Quartiers, le Conseil de Seniors et celui des Enfants mais également les services du Commissariat de Police et la Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris.

Cette démarche est issue du constat suivant :

- ✓ Les modes de déplacements individuels évoluent et se multiplient : rollers, patinettes, vélos, deux-roues motorisées, gyropodes, etc. ;
- ✓ Les espaces publics évoluent aussi avec les usages : aire piétonne, zone de rencontre, zone 30, etc. ;
- ✓ Face à ces évolutions, un déficit d'information et de connaissance des règles par les usagers, qui engendre des conflits d'usage, un sentiment d'inconfort ou d'insécurité, et des incivilités.

# Les trois zones de circulation particulières



## L'aire piétonne

L'aire piétonne est une zone dédiée aux piétons de manière temporaire ou permanente :

ils y sont prioritaires sur tous les véhicules, sauf les tramways. De plus, seuls les vélos et les véhicules nécessaires à la desserte interne peuvent y circuler et uniquement à l'allure du pas. Les règles de circulation sont définies par le maire. Le stationnement n'est pas autorisé dans cette zone.

# La zone 30



La vitesse des véhicules motorisés est limitée à 30 km/h. La nouvelle réglementation impose un aménagement spécifique et cohérent avec la limitation de vitesse et la généralisation du double-sens cyclable dans les voies à sens unique (sauf cas particulier).

Ces aménagements favorisent une circulation apaisée. L'espace est sécurisant pour les cyclistes et les piétons. Ces derniers peuvent traverser où ils le souhaitent tout en restant vigilants.

# La zone 30

La Ville de Paris s'est engagée à généraliser les zones de circulation limitées à 30km/h d'ici 2020. Cet engagement, intégré au Plan Vélo, répond à plusieurs objectifs, tels que favoriser les mobilités douces, améliorer la sécurité des riverains, diminuer les nuisances automobiles, et limiter les émissions de gaz polluants.

Depuis fin 2016, la totalité du 11<sup>ème</sup> arrondissement est en « zone 30 », à l'exception de quelques grands axes.

# La zone 30

**Limiter la vitesse à 30 km/h, ça sert à quoi ?**

À sauver des vies d'abord, en cas d'accident.

À 30 km/h, les chances de survie d'un piéton lors d'un choc avec une voiture sont de 90%, contre seulement 50% à 50 km/h et 0% à 70 km/h.

Il s'agit aussi d'apaiser les rues de l'arrondissement, de réduire la pollution atmosphérique et sonore liée à la circulation motorisée

# La zone de rencontre



C'est une nouveauté. La zone de rencontre est ouverte à tous les modes de transports. Toutefois, les piétons bénéficient de la priorité sur tous, à l'exception des tramways. Ils peuvent se déplacer sur toute la largeur de la voirie.

La vitesse des véhicules motorisée est limitée à 20 km/h. Toutes les voies à sens unique pour les véhicules motorisés sont à double-sens pour les cyclistes (sauf cas particulier). Le stationnement et l'arrêt des véhicules motorisés ne sont possibles que sur les espaces aménagés à cet effet.

Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation (panneau et marquage au sol).

Signalisation	 AIRE PIÉTONNE	 PASSAGE PIÉTON	 ZONE DE RENCONTRE	 ZONE 30	 PISTE CYCLABLE	 COULOIR BUS
Piéton et personne à mobilité réduite	Autorisé	Autorisé	Autorisé	Autorisé	Interdit	Interdit
Cycliste	Autorisé, au pas dans les deux sens	Autorisé, pied à terre	Autorisé, dans les deux sens	Autorisé, dans les deux sens	Autorisé	Autorisé si signalisation
Deux-roues motorisés	Interdit, sauf pour desserte locale	Autorisé, pied à terre	Autorisé, à 20km/h max	Autorisé, à 30km/h max	Interdit	Interdit
Autres véhicules motorisés	Interdit, sauf pour desserte locale	Interdit	Autorisé, à 20km/h max	Autorisé, à 30km/h max	Interdit	Interdit sauf taxis si indiqué

# La mise en œuvre du code de la rue

Trois pistes de travail ont été identifiées :

- ✓ **Prévenir les conflits et sensibiliser aux bonnes conduites** (via des outils de communication et de sensibilisation)
- ✓ **Accompagner les usagers et aménager l'espace public** (via la démarche Embellir Votre Quartier, la création de zones piétonnes, et l'entretien de l'espace public)
- ✓ **Intervenir pour sanctionner en cas de manquements** (via des opérations de contrôle et de verbalisation de la Police Municipale)

Le travail se poursuit ce printemps, avec comme objectif l'adoption du « code de la rue » à l'été 2023.