

Le code de la rue... La rue pour tous : le 1^{er} janvier 2004, l'heure fut aux changements

Michèle Guillaume

Responsable

Département Mobilité et Infrastructure

Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR)

La plupart des accidents graves impliquant des usagers vulnérables ont lieu en agglomération. Or, jusqu'au 1^{er} janvier 2004, ces mêmes usagers étaient un peu les parents pauvres du code de la route principalement axé sur la circulation des véhicules à moteur.

Reprises sous l'intitulé de « **code de la rue** », d'importantes modifications ont donc été apportées au code de la route par l'Arrêté Royal du 4 avril 2003. D'application à partir du 1^{er} janvier 2004, elles visent avant tout à assurer un meilleur équilibre entre les différentes catégories d'usagers et à offrir une plus grande sécurité routière aux usagers doux.

Même si sans doute nombreux sont ceux qui ont assimilé la plupart de ces modifications, il semble utile, encore aujourd'hui, de faire le tour de certaines d'entre elles. Elles découlent d'une certaine philosophie, mais surtout, elles ont un impact, sur les comportements, bien sûr, mais aussi sur **les aménagements de nos espaces publics**.

PHILOSOPHIE DE LA NOUVELLE REGLEMENTATION

En élargissant le champ d'application de la réglementation à l'usage de la voie publique et en le précisant même dans son intitulé, le législateur a voulu mettre en évidence que la voie publique n'est plus vouée uniquement à la fonction de circulation et que chaque usager de la voie publique y a sa place, et plus spécifiquement, les plus vulnérables.

L'introduction de toute une série de nouvelles définitions telles que celles de la rue, la zone de rencontre, l'usager, le piéton... met concrètement en œuvre une plus grande convivialité et un partage plus équilibré de la voie publique.

Chaque utilisateur doit pouvoir circuler en toute sécurité, quels que soient son âge, ses capacités physiques et son moyen de locomotion. C'est pourquoi, la nouvelle réglementation introduit un principe général de prudence et établit désormais une responsabilité du plus fort par rapport au plus faible.

Elle stipule en effet que le conducteur ne peut mettre en danger les usagers les plus vulnérables, qu'il doit adapter sa vitesse en fonction de la présence d'usagers faibles et qu'il doit redoubler de prudence en présence d'usagers plus vulnérables, ou sur la voie publique où leur présence est prévisible. Tel est le cas du chauffeur de poids lourd à l'égard d'une voiture ou d'une voiture vis-à-vis des piétons.

Enfin, les usagers doivent se comporter de manière à ne causer aucune gêne ou danger pour les autres usagers.

ALORS, QUOI DE NEUF ?

DES DÉFINITIONS (QUI FONT RÉFLÉCHIR QUANT AUX AMÉNAGEMENTS...)

D'abord, des définitions, et qui ont leur importance, dans la mesure où elles clarifient certaines notions qui étaient soit floues soit parfois inexistantes dans la réglementation précédente.

Certains statuts ainsi définis ont un impact réel sur la forme que prendront certains aménagements.

Parcourons certaines de ces définitions :

1. Rue

« une voie publique en agglomération, bordée en tout ou en partie d'immeubles et donnant accès à des activités riveraines, caractérisée par le partage de l'espace entre les différents usagers. Les voiries situées dans une zone 30 ou dans une zone résidentielle ou de rencontre sont des rues. »

Ainsi, toute voirie, qu'elle soit ruelle ou grand boulevard, dès le moment où elle se situe en agglomération et/ou dans une zone 30 et/ou dans une zone résidentielle et de rencontre est une rue. Elle ne peut donc plus ne prendre en compte que la fonction de circulation, mais doit intégrer, prioritairement, la fonction de séjour des lieux, prendre en compte l'ensemble des usagers et des usages de l'espace.

2. Place

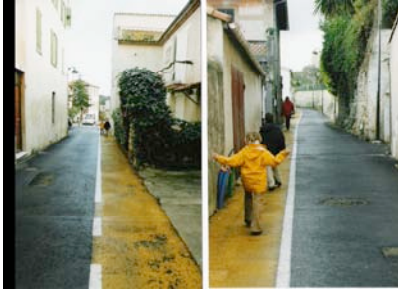
« tout espace ouvert où aboutissent une ou plusieurs voies publiques et dans lequel la disposition des lieux est telle qu'il est possible d'y organiser la circulation et d'autres activités de manière conjointe. »

L'usage des lieux, en l'occurrence de la place, mélange de circulation (motorisée) mais aussi et surtout d'autres activités (on pense aux fêtes foraines, aux aires de repos, aux aires de jeux, aux activités commerciales et touristiques, etc.) doit mener à la convivialité, voire à la mixité (zone de rencontre ?...). La place mérite bien mieux que le traitement, aussi bon soit-il, d'un « simple » carrefour...

3. Trottoir

« la partie de la voie publique en saillie ou non par rapport à la chaussée, qui est spécifiquement aménagée pour la circulation des piétons, revêtue de matériaux en dur et dont la séparation avec les autres parties de la voie publique est clairement identifiable par tous les usagers.

Le fait que le trottoir en saillie traverse la chaussée ne modifie en rien l'affectation de celui-ci. »



En saillie ou non, s'il est aisément reconnaissable par tous (changements de coloris (pour une bonne lecture par les conducteurs), textures différentes (pour une bonne lecture des conducteurs et des personnes malvoyantes), limites clairement établies pour tous (bordures, barrières, potelets et/ou dalles podotactiles, par exemple) ...), il doit être aisément praticable par les piétons puisque conçu pour eux. Pas question donc, sur un trottoir, de trouver un revêtement tel que du concassé, de la brique pilée non stabilisée, des herbes folles, etc. Une roue de fauteuil roulant ou de poussette, des talons aiguilles, une jambe cassée, une vue défaillante... sont autant de facteurs à prendre en compte lors de l'aménagement d'un trottoir digne de ce nom.



4. **Accotement de plain-pied**

« un espace distinct du trottoir et de la piste cyclable compris entre la chaussée et un fossé, un talus, des limites de propriétés et situé au même niveau que la chaussée, qui peut être utilisé par les usagers repris dans les conditions du présent règlement. L'accotement de plain-pied est généralement revêtu d'un matériau meuble difficilement praticable par les piétons. »



« Revêtu d'un matériau meuble difficilement praticable par les piétons »... Voilà bien la grande différence entre un accotement et un trottoir. Attention donc aux accotements de plain-pied qui furent asphaltés et qui, maintenant, sont devenus des trottoirs (sur lesquels il n'est donc plus permis de stationner s'ils sont situés en agglomération !...)

5. **Accotement en saillie**

« un espace surélevé par rapport au niveau de la chaussée, distinct du trottoir et de la piste cyclable, compris entre la chaussée et un fossé, un talus ou des limites de propriétés..

L'accotement en saillie est généralement revêtu d'un matériau meuble difficilement praticable par les piétons. »

Bien des « trottoirs » revêtus de concassé, de dolomie non stabilisée, etc. se trouvent ainsi « déclassés » au rang « d'accotements en saillie ». Doit-on se contenter de cette situation ou au contraire y remédier ? Aux décideurs, gestionnaires et riverains de prendre les décisions qui s'imposent... et leurs responsabilités.

6. Rond-point

« une voirie où la circulation s'effectue en un seul sens autour d'un dispositif central matérialisé, signalé par des signaux D5 et dont les voies d'accès sont pourvues des signaux B1 ou B5. »



« Matérialisé » ne veut pas dire « construit ». Un marquage, un changement de matériau, sans différence de niveau, suffisent pour réaliser un rond-point.

7. Îlot directionnel

« un aménagement situé sur la chaussée destiné à canaliser la circulation des véhicules et constitué soit par un marquage, soit par une surélévation de la chaussée, soit par la combinaison des deux. »

8. Abords d'école

« une zone constituée d'une ou plusieurs voies publiques, ou parties de voie publique, incluant un accès à une école et dont le début et la fin sont délimités par des signaux F4a et F4b.

Le signal A23 est associé au signal F4a. »

Notons bien : « ... d'une ou de plusieurs voies publiques... ». La sécurité des enfants ne peut se concevoir qu'aux seuls abords immédiats de l'école. Elle doit s'envisager sur des distances plus grandes, sur le chemin de l'école. Seules les « grandes voiries » à fonction de circulation importante devraient être concernées par l'appellation « parties de voie publique »...

En complément de ces nouvelles définitions (il en est d'autres, mais qui ont moins d'importance, sans doute, quant à l'aménagement de nos espaces publics), des notions plus larges ont été développées.

DES STATUTS, DES PANNEAUX ET... DES AMÉNAGEMENTS.

L'Agglomération

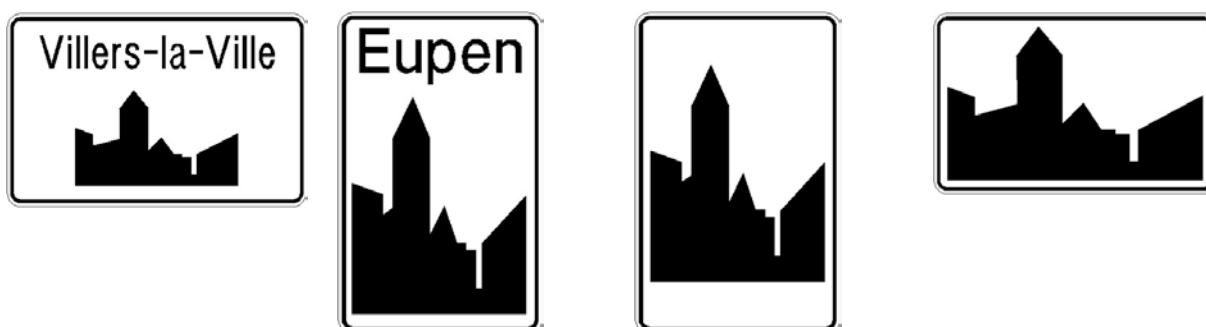
L'agglomération comprend l'ensemble des voiries qui, outre leur fonction de passage et de circulation (*Fonction de circulation* : « consiste en ce qu'une route ou une rue soit utilisée comme support pour les modes de déplacements motorisés »), ont également une importante fonction locale et de séjour (*Fonction de séjour* : « consiste en ce qu'une route ou une rue soit utilisée comme support pour les modes de déplacement et les activités non motorisés »).

Elle est donc constituée en principe de rues plutôt que de routes.

Lieu de rencontre de différents usages et usagers de l'espace public, l'agglomération est un lieu de partage et de respect mutuel. Les règles établies le sont pour la sécurité de tous : elles doivent toujours être respectées...

Afin de mieux faire percevoir les limites de l'agglomération, l'usage de nouveaux panneaux est préconisé. Ceux-ci se différencient largement de ceux utilisés précédemment : ils sont pourvus de la silhouette d'une agglomération. On ne peut plus, ainsi, les confondre avec le panneau F43 qui est placé, lui, aux limites de la localité (champs de rase campagne ou étendues de bois compris).

Ces nouveaux panneaux vont progressivement remplacer les panneaux actuels F1 et F3 délimitant les agglomérations. Ces panneaux pourront revêtir différents aspects, en fonction de l'endroit où ils seront implantés : plus étroits et verticaux là où la place manque sur un trottoir, par exemple ; plus larges si le nom de l'agglomération demande plus de place ; avec ou sans nom dessus, mais toujours avec la silhouette qui symbolise l'agglomération. Le remplacement de l'ensemble des panneaux doit être fait pour le 1^{er} janvier 2015.



F1a et F1b Commencement d'une agglomération



F43 Signal de localité

L'Agglomération à 30 km/h

Si le panneau indiquant le début de l'agglomération est surmonté d'un panneau mentionnant la limitation de la vitesse à 30 km/h, cela veut dire que toutes les voiries situées dans cette agglomération sont des voiries où la vitesse maximale autorisée est de 30 km/h. Il n'y a dans ce cas aucune exception possible.

Ainsi, des villages, voire des petites villes, loin de tout axe prioritaire de circulation, pourraient utilement, tant pour la convivialité des rues que pour la sécurité de l'ensemble des usagers, bénéficier d'un tel statut.

A titre d'exemple, citons Durbuy qui pourrait, selon nous, bénéficier de ce statut : . Voiries étroites et sinueuses, souvent sans trottoirs dignes de ce nom, revêtues de matériaux ne permettant pas de vitesses excessives. Fonction de séjour très importante, de par la configuration des lieux et par la fonction touristique de ses lieux. Stationnement organisé de sorte que la circulation est invitée à circuler sur certains axes plutôt que d'autres, réduisant donc (quelque peu) son impact sur l'environnement bâti et la vie locale...

Les zones 30 abords d'écoles

Vitesse moment choc	Blessures aux piétons	Probabilité d'être tué
30 km/h	Contusions légères	15 %
40 km/h	Apparition cas d'invalidité et mortels	30 %
50 km/h	Invalidité et cas mortels fréquents	60 %
60 km/h	Cas mortels très fréquents	85 %
	Cas mortels uniquement	



30 km/h est une vitesse conviviale, respectueuse des usagers faibles, notamment les enfants, parce qu'elle diminue beaucoup le risque d'accidents. Mais si l'accident avec un véhicule motorisé survient malgré tout, la vitesse de 30 km/h leur laisse une chance de survie. C'est pourquoi la notion de zone « abords d'école », où le 30 km/h est de mise, a été introduite dans le code de la route.

Chaque fois que cette signalisation est placée, les usagers sont obligés de respecter la limite de 30 km/h.

Parfois, sur des axes à fonction de circulation importante, la limitation de vitesse n'est applicable qu'aux heures d'entrées et de sorties des écoles. Afin que les usagers sachent quand cela se passe, la signalisation est à message variable, ne fonctionnant donc que lorsqu'elle est d'application.

Les zones de rencontre

Tout comme les zones résidentielles (dont la fonction d'habitat est la caractéristique principale), les zones de rencontre (qui admettent des activités commerciales, touristiques, d'artisanat...) sont des zones aisément reconnaissables par leurs aménagements.



Dans ces zones, les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique ; les jeux y sont aussi autorisés.

Les conducteurs ne peuvent mettre en danger les piétons, ni les gêner ; au besoin, ils doivent s'arrêter. Ils doivent en outre redoubler de prudence en présence d'enfants.

Les piétons ne peuvent entraver la circulation sans raison.

La vitesse y est limitée à 20 km/h.

Le stationnement est interdit sauf aux endroits clairement autorisés. L'arrêt et le stationnement peuvent se faire tant à droite qu'à gauche par rapport au sens de la marche.

A la différence des zones résidentielles qui n'admettent qu'une fonction d'habitat, les zones de rencontre peuvent voir passer un trafic plus lourd, lié aux activités commerciales, touristiques, artisanales... qui y sont admises.

Le trottoir traversant

Lors de leurs déplacements, les piétons doivent régulièrement descendre des trottoirs et traverser des chaussées : les cheminements des véhicules sont continus, alors que ceux des piétons sont interrompus. La philosophie du code de la rue inverse cette tendance: les trottoirs peuvent être continus et les voiries interrompues. C'est le trottoir traversant, élément de ralentissement à destination des usagers de la chaussée qu'il croise. Situé au débouché de rues secondaires, relativement calmes, le trottoir se prolonge à travers la voirie jusque de l'autre côté de la rue.



Le trottoir est un espace spécifiquement aménagé pour les piétons ; le fait que le trottoir, en saillie, traverse la chaussée n'en modifie pas son affectation (les piétons y sont prioritaires).

Pour le conducteur, traverser une partie de la voie publique qui ne lui est pas réservée tels qu'un trottoir traversant ou une piste cyclable devient une manœuvre, ce qui l'oblige donc à céder le passage aux autres usagers.

Le coussin (berlinois)

Un nouveau dispositif de ralentissement des véhicules se rencontre de plus en plus sur nos voiries : le coussin.

Il s'agit d'une surélévation locale de la voirie, sur une largeur telle que les roues d'un poids lourd passeront de part et d'autre de celle-ci, donc avec une contrainte nettement moindre. Le coussin est donc un outil de ralentissement efficace mais dont la contrainte est « maîtrisée » vis-à-vis des convois agricoles et des bus des transports en commun, par exemple. Cyclistes, motocyclistes et cyclomotoristes peuvent, eux, passer sans contrainte à côté de la surélévation.



Le sens unique limité (SUL)



Les sens interdits pénalisent les cyclistes : ils doivent faire des détours qui allongent leur parcours ou ils se voient obligés de passer par des voies à trafic plus important ou plus rapide.

Depuis le 1^{er} juillet 2004 la généralisation des sens uniques limités est de mise. En effet, tous les sens interdits, à de rares exceptions près pour des raisons particulières de sécurité, doivent être ouverts aux cyclistes roulant à contresens du trafic général : c'est ce qui s'appelle un SUL.

Attention :

Pour être accessible aux cyclistes à contresens, il faut que le SUL soit pourvu d'une signalisation spécifique. Idéalement, cette obligation aurait dû pouvoir être évitée, mais la Belgique est tenue de se conformer aux conventions internationales en matière de législation et de signalisation routière. Seule une modification de celles-ci permettrait d'inverser la règle en ne signalant que les sens uniques où la circulation ne serait pas permise aux cyclistes à contresens. Mais ça, ce n'est malheureusement pas pour demain...

Le signal D10



Ce signal d'obligation contraint piétons et cyclistes à utiliser la partie de la voie publique qui leur est réservée par ce signal. (Ce sera par exemple le cas, lors de travaux qui « squattent » le trottoir.)

Ne surtout pas oublier, lorsqu'on fait usage de ce signal d'obligation, que personnes handicapées et cyclistes doivent accéder aisément à cet espace où on leur impose de circuler. Le plus grand soin devra donc être apporté au traitement des accès et sortie ainsi qu'au revêtement de cette partie de voie publique.

La circulation locale

L'absence de définition de la notion de circulation locale avait créé une incertitude que la jurisprudence avait comblée en forgeant sa propre définition en y autorisant le stationnement de tiers.

L'introduction de la définition « excepté circulation locale ou desserte locale » par la nouvelle réglementation comble cette lacune en déterminant les catégories de véhicules et d'usagers qui peuvent y accéder :

Désormais, lorsque vous rencontrez le signal (signal C3) avec un panneau additionnel « Excepté circulation locale » ou « Excepté desserte locale », seuls les véhicules des riverains de cette rue et des personnes se rendant ou venant de chez l'un d'eux y compris

les véhicules de livraison y ont accès. Y sont aussi admis les véhicules des services d'entretien et de surveillance, les véhicules prioritaires, les cyclistes et les cavaliers.

Les chemins agricoles



Aux chemins réservés aux piétons, cyclistes et cavaliers, souvent mieux connus sous la dénomination de « RAVeL » en Région wallonne par exemple, anciens chemins de halage, anciennes lignes de chemin de fer désaffectées... sont venus s'ajouter les chemins réservés à la circulation des véhicules agricoles, piétons, cyclistes et cavaliers.

Ces chemins, conçus à l'origine pour permettre aux cultivateurs de rejoindre leurs champs, ont ainsi pour vocation première la circulation des véhicules agricoles ; des engins imposants peuvent donc y circuler. Mais y circulent aussi, tout naturellement, les véhicules des agriculteurs qui ont leur ferme construite le long de ceux-ci, et, bien sûr, ceux de leurs visiteurs.

En effet, ne peuvent circuler sur ces chemins que les catégories d'utilisateurs symbolisés sur les signaux placés à leurs accès.

Toutefois, peuvent également emprunter ces chemins :

- *Les véhicules se rendant ou venant des parcelles riveraines.*
Lors de l'élaboration de ce texte, les mots « parcelles riveraines » ont été pris dans leur acception urbanistique, à savoir « parcelles cadastrales ». En effet, il serait aberrant de ne pas permettre que circulent sur ces chemins, sans formalités contraignantes supplémentaires, ceux pour qui ces chemins ont été conçus, ainsi que leurs visiteurs ; quelques maisons bâties au début de ces chemins, voire quelques unes situées au milieu de la campagne ne doivent donc pas faire obstacle au placement de cette signalisation qui interdit la circulation de transit rapide au profit de circulations douces ;
- *Les tricycles et quadricycles non motorisés ;*
- *Les utilisateurs de patins à roulettes ou de trottinettes ;*
- *Les véhicules d'entretien, affectés au ramassage des immondices, de surveillance et les véhicules prioritaires.*

Pour rappel, les usagers de ces chemins peuvent en utiliser toute la largeur, sans se mettre mutuellement en danger ni se gêner. Ils doivent redoubler de prudence en présence d'utilisateurs faibles et ne peuvent entraver la circulation sans nécessité.

DES COMPORTEMENTS... QUI CONDUISENT À DES AMÉNAGEMENTS

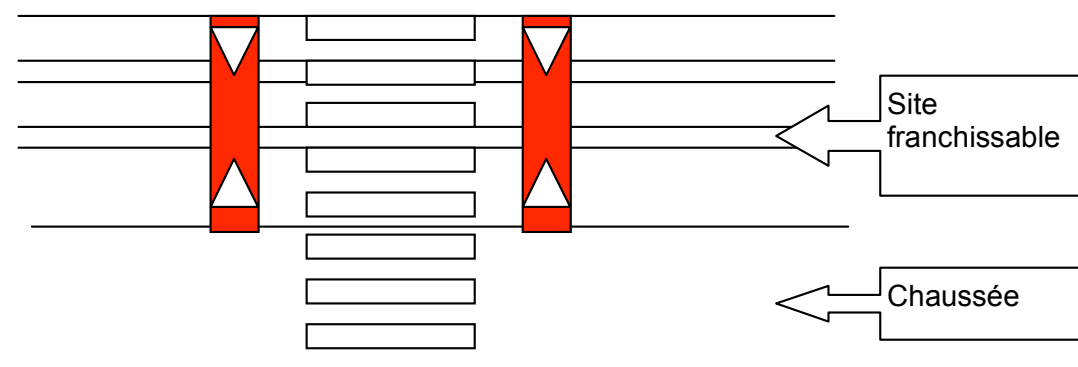
En présence de véhicules sur rails et de leurs utilisateurs

Les trams sont des véhicules très difficiles à faire arrêter. Comme ils sont « prisonniers » de leurs rails, ils ne sont pas soumis au code de la route et ils sont prioritaires vis-à-vis des autres usagers.

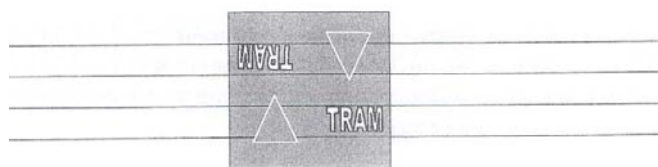
C'est pourquoi :

- *Tout usager doit céder le passage aux véhicules sur rails et s'écarter de la voie ferrée dès que possible.*
- *Les piétons ne peuvent s'engager sur un passage pour piétons qui traverse des rails de tram ou un site propre de tram lorsqu'un tram approche, sauf si des feux les y autorisent.*

Cette disposition amène parfois le gestionnaire de voirie à réaliser des aménagements qui permettent de mieux percevoir la présence des véhicules sur rails, voire à rappeler « de visu » ces règles de priorité.



Marquage préconisé pour les traversées piétonnes sur site pour tram (mixte ou franchissable)



Marquage préconisé pour les traversées piétonnes sur sites propres pour trams (donc, s'il y a un passage pour piétons de par et d'autre du site propre, celui-ci est interrompu au droit du site (attention à idéalement réaliser des îlots refuges pour les piétons)).

Les marquages en damiers attirent l'attention des conducteurs motorisés



Les usagers des trams sont en danger quand ils montent ou descendent du tram. C'est pourquoi :

- *Les conducteurs qui circulent du côté où les voyageurs embarquent ou débarquent doivent s'arrêter d'office, lorsqu'il n'y a pas de refuge à l'arrêt du tram. Ils ne peuvent redémarrer qu'à allure modérée.*

Dans certains cas, il sera utile, voire nécessaire, de contraindre physiquement les conducteurs à s'arrêter en gérant ce conflit par feux.

ENCORE QUELQUES RÈGLES... QUI SOULÈVENT LA RÉFLEXION QUANT À CERTAINS AMÉNAGEMENTS À RÉALISER

- *Dans l'anneau d'un rond-point, vous ne devez plus rouler le plus près possible du bord droit de la chaussée, sauf si une partie de la voie publique vous est réservée.*



Ceci doit amener une réflexion approfondie sur la nécessité ou non de réaliser une piste cyclable en contour de rond-point. En milieu urbain, les marquages de bandes de circulation dans l'anneau d'un giratoire ne se justifient que rarement (pour des raisons de capacité, mais nuisant souvent à la fluidité et à la sécurité, d'ailleurs). De même, la piste cyclable est souvent un aménagement dangereux pour le cycliste qui préfère se positionner devant les voitures plutôt que de se voir couper la route par des automobilistes accélérant pour quitter le rond-point.

- *Vous ne pouvez plus dépasser à l'approche d'un passage pour piétons ou d'un passage pour cyclistes et cyclomotoristes à deux roues aux endroits où il n'y a ni feux ni agent qualifié.*

Tracer une ligne blanche continue plusieurs mètres avant le passage pour piétons, voire réaliser un îlot séparateur des bandes de circulation si on a la place, permet de soutenir cette règle.

- *Si vous rangez votre véhicule sur un accotement que les piétons doivent emprunter, vous devez leur laisser une bande praticable d'au moins 1 m 50 de largeur du côté extérieur de la voie publique (le plus près possible des façades).*

Si le maintien de cette distance d'1 m 50 au bénéfice des piétons ne s'avère pas possible, il y a lieu d'empêcher « matériellement » tout stationnement à cet endroit.

- *Il est interdit de mettre un véhicule à l'arrêt ou en stationnement sur la piste cyclable et à moins de 5 m du début et de la fin d'une piste cyclable. En effet, le deux-roues doit pouvoir voir et être vu.*

Réaliser, comme on le fait pour les passages pour piétons, une avancée de trottoir en matériaux durs, empêchant de façon claire le stationnement illicite sera souvent une solution bien plus efficace

- *Il est interdit de stationner aux emplacements de stationnement réservés aux véhicules utilisés par les personnes handicapées.*

Peindre l'emplacement de stationnement réservé aux véhicules de personnes handicapées en bleu renforce sa présence... et donc son respect.

- *A l'extérieur des agglomérations, les personnes handicapées qui conduisent une voiturette manuelle ou électrique ne dépassant pas l'allure du pas peuvent emprunter la piste cyclable.*

... les pistes devront donc être suffisamment larges et bien entretenues...

- La largeur d'un vélo chargé ou de sa remorque est limitée à 1 m... mais cela veut dire que toute piste cyclable qui n'aurait pas au moins 1 mètre de large ne serait pas digne de ce nom, et serait donc insécurisante pour le cycliste et son (précieux) chargement.

POUR CONCLURE

Lorsqu'on les examine de plus près, on se rend compte que toutes ces règles répondent à une certaine logique et qu'elles visent toutes le même objectif : offrir davantage de sécurité à chacun et faire que la vie en agglomération y soit plus belle et plus agréable pour tous.