



Mél. : grain56.locmariaquer@gmail.com
Site : <https://www.grain56.fr>

COMPTE-RENDU DU GRAIn D'CAFE N°15 « Code de la rue »

DATE 27 MARS 2026
LIEU CAFE « LE P'TIT BAR » Locmariaquer
HEURE 18H00 - 20H00
ANIMATEURS-RICE Odile FUSTIER [OF] - Janrené DOULIN [JD]
PRESENT-E-S 20 PERSONNES

THEME « Le Code de la rue, Vous connaissez ? »

- [OF] Accueille les participants et les invite à chercher une consommation au bar.
- [JD] Rappelle les objectifs du GRAIn et ceux de la soirée. Comme d'habitude le GRAIn D'CAFE devrait logiquement déboucher sur un « Atelier participatif » dont les conclusions seront transmises aux nouveaux élus. Il pose la question : Qui connaît le « **Code de la rue** » ? Personne dans l'assistance ne répond par l'affirmative, la confusion « Code de la route » VS « Code de la rue » étant générale.
- [OF] Présente le déroulé de la séance avec un QUIZ N°1 autour des connaissances liées au concept du « Code de la rue ». et de son histoire.
- [JD] Projette le premier diapo-gramme : « Historique de la démarche » (réponses du quiz 1).
1960 PAYS BAS : Mise en place des « WOONEF » (*Cours résidentielles*), puis des « ERF » (*Extension aux îlots urbains*)
1988 BELGIQUE – SUISSE : Adoption de concepts similaires à ceux des hollandais
FRANCE : Le « Code de la route privilégie toujours l'automobile.
2002 FRANCE : Timide évolution, abaissement des vitesse maximales en ville (50 km/h au lieu de 60 km/h) - Création des « Zones piétonnes » et des « Zones à 30 km/h ».
2006 BELGIQUE : Changement radical de la manière de penser et de concevoir les centre-villes - Création d'espaces sécurisants pour les piétons et cyclistes.
2007 FRANCE : Début d'une évolution significative à partir du « **Grenelle de l'environnement** » avec expérimentation à grande échelle de nouveaux concepts urbanistiques et premières recommandations pour généraliser les « Zones de rencontre » et réduire les « nuisances automobiles ».
2008 FRANCE : « **Décret fondateur du Code de la rue** » - (*N° 2008-754 - 30 juillet 2008*). Le principe de **COHABITATION DE TOUS LES USAGERS** dans les zones agglomérées est acté (*Piétons - Cyclistes - P.M.R. – Automobilistes*), avec mise en place de quatre mesures phare : « **AIRES PIETONNES** » - « **ZONES DE RENCONTRE** » - « **ZONE 30 KM/H** » - « **DOUBLE SENS CYCLABLE** ».
2015 Décret du 2 juin sur les « **Mobilités alternatives à l'automobile** ».
2018 FRANCE : Décret du 14 octobre avec le renforcement de la réglementation sur « **La place de l'homme dans la cité** » et « **intégration du Code de la rue** » au code de la route ».
2024 FRANCE : Intégration du concept de « **Mobilités alternatives** » dans les documents d'urbanisme (Schémas de Cohérence Territoriale [S.Co.T.] – Plans Locaux d'Urbanisme [P.L.U.] – Plan de Développement Urbain [P.D.U.] – Plan d'Action des Mobilités Actives [P.A.M.A.]).
- [OF] Lance un débat.
- [JD] Projette le deuxième diapo-gramme qui présente les principaux panneaux signalétiques en rapport avec le « Code de la rue ».
- FRONTIERE CODE DE LA ROUTE / CODE DE LA RUE**
Attention à partir du panneau d'agglomération, on quitte le domaine du « CODE DE LA ROUTE », pour entrer dans celui du « CODE DE LA RUE ».
- Hors agglomération**
La vitesse des véhicules motorisés est limitée en fonction de la configuration de la voirie et de sa situation. Localement elles peuvent varier : Route nationale, départementale et communale : 90 km/h - 80 km/h - 70 km/h - Voies rapides : 110 km/h - Autoroute : 130 km/h.

[OF] Présente et commente les réponses du quiz N°2.

En agglomération

La vitesse des véhicules motorisés est limitée à : 50 km/h. Depuis plusieurs années, les communes la limite progressivement à 30 km/h. La limite à 50 km/h est cependant gardée sur les « itinéraires structurants », qui maillent la circulation pour un accès facilité, en particulier pour les riverains et les véhicules utilitaires.

DISPOSITIFS SPECIFIQUES DU CODE DE LA RUE

AIRE PIETONNE

Si les zones piétonnes interdisaient totalement la circulation et le stationnement des véhicules motorisés pour laisser une totale priorité aux piétons, l'AIRE PIETONNE, autorise la circulation et le stationnement des véhicules automobiles dans des conditions très restrictives « A LA VITESSE D'UN HOMME AU PAS » (Résidents – Livreurs – Véhicules de sécurité - ...). Les cyclistes sont autorisés à circuler dans les mêmes conditions que les véhicules automobiles.

ZONE DE RENCONTRE

Elle est délimitée par un périmètre en général relativement restreint où la mixité des moyens de déplacement est indispensable (Ex. Les coeurs de bourg où certains quartiers de centre-ville ...). Toute la signalétique est entièrement reportée aux entrées de la zone. Plus aucun espace n'est dédié à tel ou tel type de véhicule : Voie pour les véhicules motorisés – Pistes cyclables – Trottoirs. Toutes les places de stationnement sont marquées interdisant tout stationnement sauvage. Chacun doit donc apprendre à cohabiter avec les autres. La vitesse maximale est limitée à 20 km/h et la priorité aux piétons est totale.

ZONE 30 km /h

Attention ne pas confondre la « limitation de vitesse à 30 km/h » et les « zones 30 km/h », signalées par des panneaux rectangulaires avec le 30 sur fond blanc et liséré rouge.

En agglomération, le comportement des conducteurs doit impérativement changer. Ce n'est plus l'automobiliste qui est prioritaire, mais le piéton et le cycliste. En particulier dans les zones à faible vitesse autorisée, la priorité est donnée au piéton le plus fragile, dans l'ordre : L'enfant – La personne âgée – La personne à mobilité réduite – Le piéton – Le cycliste.

DOUBLE SENS CYCLABLE

Il est institué pour l'ensemble des voies à sens unique (Sens interdits) et identifié par une signalétique particulière. Toutefois, il peut être limité par l'autorité municipale sur justification très sérieuse (Pouvoir de police du maire). Cependant, plusieurs jurisprudences ont débouté des maires, leurs arguments n'étant pas recevables. A contrario de qui est souvent affirmé par ses détracteurs, c'est facteur de sécurité indéniable corroboré par les enquêtes d'accidentologie, la raison principale étant que les automobilistes et les cyclistes se voient face à face. C'est de ce fait un facteur de ralentissement naturel.

CONCLUSION

Avec beaucoup de retard sur certains pays Européens, la France est en train de rattraper son retard, mais les changements de comportement et d'habitude qu'il impose à tous ne peut se faire en quelques années, c'est donc les jeunes générations qu'il faut continuer à former. Tous les dispositifs réglementaires instituant le « **Code de la rue** » sont basés sur le « **respect de l'autre** » et le « **civisme de chacun** ». Là où ils ont été mis en place il est constaté un très nette amélioration de la sécurité des déplacements mais surtout du « **bien vivre ensemble** ».

ATELIER PARTICIPATIF

Comme d'habitude et avec l'aval des participants, ce GRAIn D'CAFE sera suivie d'un atelier participatif dont le but est de présenter aux nouveaux élus la réflexion des citoyens, en particulier sur les futurs aménagements du coeur de bourg. Une première rencontre sera proposée prochainement pour mettre au point ce dossier fondamental.

UN APPEL EST LANCE A TOUS POUR PROPOSER DES IDEES D'AMÉLIORATION DE LA CIRCULATION DANS LE CŒUR DE BOURG ¹.

Locmariaquer 30/03/26
Odile FUSTIER – Janrené DOULIN

¹ Elle complèteront les suggestions faites lors des table rondes de novembre 2025