



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

cyclistes et piétons

Question écrite n° 87627

Texte de la question

M. Michel Destot attire l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur l'adoption par la Belgique d'un « code de la rue » visant à permettre l'émergence d'une plus grande convivialité entre usagers et d'un meilleur partage de la voie publique. En effet, les automobilistes conduisent aujourd'hui essentiellement en ville, donc dans des zones à forte présence de piétons et de cyclistes, usagers les plus vulnérables. La voie publique n'est pas vouée uniquement à la circulation des automobilistes et chacun doit y trouver sa place. Chaque utilisateur doit donc pouvoir circuler en toute sécurité, quels que soient son âge, ses capacités physiques et son moyen de locomotion. La plupart des accidents graves impliquant des usagers vulnérables ayant lieu en agglomération, il apparaît nécessaire d'améliorer en France la sécurité des piétons et cyclistes, utilisateurs de modes de déplacement dits « doux ». Or jusqu'à ce jour, ils sont les parents pauvres du code de la route, principalement axé sur la circulation des véhicules à moteur. Un principe général de prudence est défini au sein du nouveau code belge et la responsabilité des usagers « les plus forts » par rapport aux « plus faibles » y est par ailleurs établie. En conséquence, le parlementaire souhaite connaître la position du ministre sur cette initiative belge innovante et souhaite savoir si le Gouvernement compte s'inspirer de ces mesures pour substituer au code de la route un « code de la route et de la rue », plus équilibré et plus protecteur de l'ensemble des usagers et habitants des villes (piétons et cyclistes notamment) afin de leur permettre de se déplacer avec plus de sécurité.

Texte de la réponse

Le code de la rue belge représente une initiative intéressante par la mobilisation qu'il a suscitée dans ce pays. Ce code est novateur dans l'affirmation du principe d'attention particulière que doit accorder l'usager de la route à celui qui est plus vulnérable que lui. L'automobiliste doit respecter le cycliste, le cycliste le piéton. Quant aux règles proposées, elles ne sont pas en contradiction avec celles du code de la route français. Par exemple, la création d'un contresens cyclable ou d'une zone 30 peut être décidée par le maire. En France, la sécurité routière préconise le respect de la règle par tous les usagers de la route, y compris les cyclistes et les piétons. C'est ainsi que les cyclistes doivent notamment respecter les feux de signalisation lumineuse prévus aux articles R. 412-29 à R. 412-33 du code de la route. Les automobilistes et les motocyclistes doivent respecter notamment lors du dépassement d'un cycliste ou d'un piéton la distance de sécurité prévue à l'article R. 414-4 dudit code. Les piétons doivent circuler sur le trottoir ou sur l'accotement, lorsque celui-ci est praticable (article R. 412-34 du code). Cette politique a permis ces trois dernières années de diminuer le nombre de personnes tuées. La sécurité des cyclistes et des piétons bénéficie de cette amélioration. En 2004, sur les 5 232 personnes décédées sur les routes de France, 167 étaient des cyclistes et 550 des piétons. La baisse du nombre de cyclistes et de piétons tués est importante : - 12,1 % pour les premiers et - 7,1 % pour les seconds par rapport à 2003, représentant respectivement vingt-trois cyclistes et quarante-deux piétons dont la vie a été épargnée. Afin de faciliter la circulation de ces usagers vulnérables et d'améliorer leur sécurité, le code de la route a été modifié plusieurs fois. Le décret n° 98-828 du 14 septembre 1998 définit les pistes et bandes cyclables comme des aménagements exclusivement réservés aux seuls cycles et autorise la circulation de ces véhicules sur les aires

piétonnes. Il donne la possibilité au maire, dans le cadre de ses pouvoirs de police, de rendre obligatoire l'utilisation des pistes et bandes, de même d'interdire la circulation des cycles sur telle aire piétonne. C'est toujours cette autorité qui décide d'aménager les intersections équipées de feux notamment par la création d'un sas permettant aux cyclistes de se positionner devant les voitures. Les automobilistes doivent également laisser un espace de 1,50 mètre pour dépasser un cycliste hors agglomération. Pour les piétons, le nouveau code de la route, entré en vigueur le 1er juin 2001, a renforcé leurs droits. C'est ainsi qu'obligation est faite aux conducteurs de véhicules de céder le passage aux piétons dès l'instant où ceux-ci sont engagés régulièrement sur la chaussée. Le décret n° 2003-283 du 27 mars 2003 donne la possibilité aux cyclistes de circuler hors agglomération sur les accotements équipés d'un revêtement routier. Enfin, le décret n° 2004-998 du 16 septembre 2004 introduit la définition de la voie verte dans le code de la route. Il s'agit de faire circuler sur un même espace les usagers vulnérables, principalement les cyclistes et les piétons. Par ailleurs, diverses actions de communication ont été menées. La conférence de presse sur la circulation à vélo du 8 mars 2005 a réuni les fédérations de cyclistes et a traité de la sécurité de ce mode de transport. Enfin des dépliants comme « Circuler à vélo : comment rouler en toute sécurité » et « Les piétons et la route : droits et devoirs », largement diffusés, sont actuellement en cours de réimpression.

Données clés

Auteur : [M. Michel Destot](#)

Circonscription : Isère (3^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 87627

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 7 mars 2006, page 2366

Réponse publiée le : 18 avril 2006, page 4305