

# CODE DE LA RUE MÉTROPOLITAIN

NOUS SOMMES TOUTES ET TOUS USAGERS DE LA RUE



# CODE DE LA RUE MÉTROPOLITAIN

## Bordeaux Métropole

**Club accidentologie en milieu urbain 2025**

**Mercredi 24/09/2025**



# Présentation de la démarche vers un code de la rue métropolitain

# 1. Eléments de contexte et benchmark

# Présentation de la démarche

Une démarche engagée dans le programme politique des mobilités de Bordeaux Métropole :

- **Schéma des Mobilités** Horizon 2030 de Bordeaux Métropole (fiche action 8 : Mobilités actives – mettre en œuvre le 1er Plan Marche)
- **Plan Marche** de Bordeaux Métropole adopté en 2021 (axe 4.1 : élaborer un code de la rue métropolitain)
- **Plan Vélo** de Bordeaux Métropole adopté en 2021

	<b>Chiffres Enquête Mobilité (EMC2) 2021</b>	<b>Objectif Schéma des Mobilités 2030</b>
Marche	31 %	32 %
Vélo	8 %	18 %
Transports en commun	13 %	17 %
Voiture	48 %	33 %



# Objectifs et principes du code de la rue métropolitain

## Objectifs :

- Mieux faire connaître les évolutions de la réglementation du code de la route à partir de 2006
- Apaiser l'espace public et prévenir les conflits d'usage
- Accompagner les changements d'usage des espaces publics, en particulier l'essor des mobilités actives

## Principes :

- Une démarche permanente et évolutive
- Dans l'espace public, nous sommes tous piétons
- Tous attentifs, tous bienveillants
- Partager l'espace public dans le respect de chacun et avant tout du plus vulnérable



# Le code de la rue, une démarche de plus en plus généralisée en France

Une diversité de codes de la rue sous forme de documents papiers recensés :

- Grand Nancy Métropole ;
- Ville de Lille ;
- Clermont Auvergne Métropole ;
- Ville de Bordeaux ;
- Toulouse Métropole ;
- Ville de Reims ;
- Grand Lyon Métropole ;
- Ville de Rennes ;
- Ville de Versailles ;
- Montpellier Méditerranée Métropole.

...

Des points communs et divergents entre eux.



## **2. Vers un code de la rue métropolitain**

# Gouvernance politique

---

Gouvernance métropolitaine piloté par la conseillère déléguée aux mobilités alternatives - élue référente et porteuse de la démarche.

En fonction des sujets d'actualité et des arbitrages nécessaires, sollicitation de:

- Vice-président en charge de la voirie et des espaces publics
- Vice-présidente en charge des transports en commun et du stationnement
- Vice-président en charge des stratégies des mobilités, des mobilités alternatives et de la prospective 2030-2050
- Président de la Commission Intercommunale d'Accessibilité (CIA)
- Conseiller délégué à la multimodalité et aux plans de déplacement des entreprises
  
- Adjoint au maire de Bordeaux en charge de la Nature en ville et des quartiers apaisées

# Les étapes

---

## 1. Identification des principaux enjeux

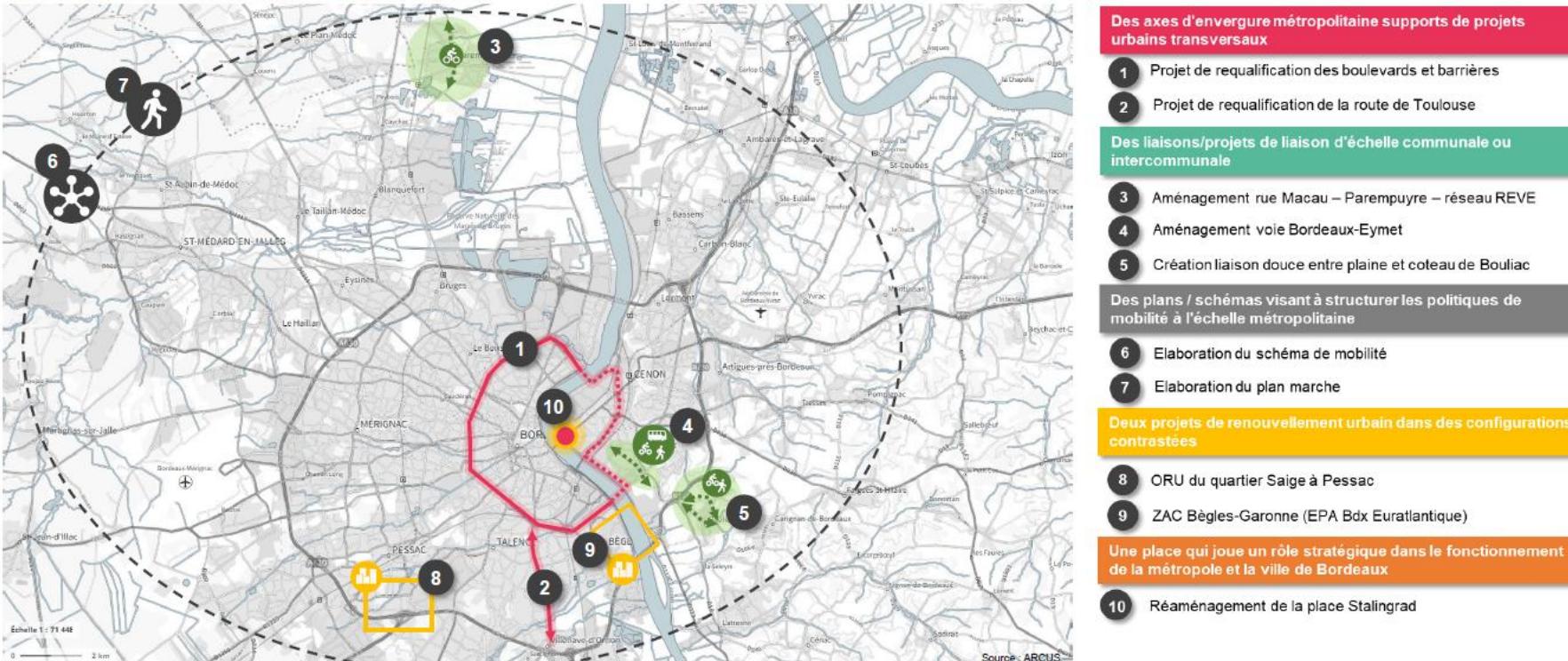
- Analyse des concertations emblématiques et représentatives des problématiques de mobilité,
- Entretiens avec les élus

## 2. Une réunion de lancement partenariale (14/11/2024) et des groupes de travail spécifiques par thème

## 3. Production d'un premier fascicule du code de la rue

## 4. Mise en œuvre les actions de sensibilisations/communication

# Le panel de concertations – diversité des configurations et des types de projets



## Le partage de l'espace public: un sujet propice aux controverses

Une polarisation fréquente des points de vue dans une grande partie des projets étudiés

- > En fonction des usagers et de leurs modes de déplacements dominants
- > En fonction du lieu d'habitat des participants et des contributeurs
- > En fonction des valeurs, des convictions et de la disponibilité au changement des participants

En toile de fond, des conflits de légitimité qui complexifient la recherche d'un consensus

- > Les riverains directs VS les habitants situés sur les rues adjacentes VS les contributeurs ne résidant pas aux abords du site ou du faisceau du projet
- > Les usagers qui considèrent ne pas pouvoir se passer de la voiture et ceux qui revendent l'utilisation d'autres modes de transport
- > Les commerçants, qui militent souvent pour le *statu quo* et pour qui tout changement constitue une "menace" pour leur activité (attractivité, accessibilité/stationnement, visibilité...)

Plus marginalement, un scepticisme sur l'intérêt de concerter sur ces questions

- > Certains participants questionnent l'opportunité de mettre en place des démarches de concertation sur des sujets aussi controversés
- > Face aux crispations et à la polarisation des positionnements que cristallisent la concertation, certains soulignent la nécessité de choix politiques forts, assumés et transparents
- > D'autres considèrent que la prospective, l'approche systémique à plusieurs échelles et, plus largement, les logiques d'expertise doivent primer sur la concertation

# Entretiens avec les élus

## Les sujets à débattre pour le CDR métropolitain :

- Partage de l'espace public : +++++
  - Questionner la place de la voiture
  - Anticiper les besoins de la mobilité vélo
  - Partage de l'espace avec les trottinettes
  - Partage bus vélo : questionner les chauffeurs et les cyclistes
  - Zones à trafic limité ZTL et secteurs bornés
  - Rues piétonnes
  - Place des deux roues motorisées : on les considère comme des voitures ? stationnement payant ? interdit dans les ZTL ?
  - autopartage
- Accessibilité pour toutes et tous : +++++
- Définir les priorités : +++
  - place handicap
  - place piéton
  - place transports commun
  - place mobilités douces vélo trot
  - place voiture et nouveaux usages : autopartage et covoit
  - renaturer : perméabilité des sols, sol vivant, arbres
- Place des femmes et sécurité (jour et nuit) : ++
- Place des enfants : ++
- Encombrement des trottoirs (sujet majeur sur Bordeaux) : ++
- Chronotopie des lieux qui peut impacter les priorités ? +
- Place de l'animal de compagnie dans l'espace public : intégrer une association de bienveillance animale ? +

## Les invariants :

- ce qui relève du code de la route et les règlements municipaux (ce sont les bases légales)
- l'inclusion et les publics vulnérables
- le partage équitable de la voirie : sortir du déséquilibre "tout voiture"
- La conformité aux objectifs du plan climat et au schéma des mobilités

# L'atelier de lancement du 14 novembre 2024

---

## Public (une 60aine de participants)

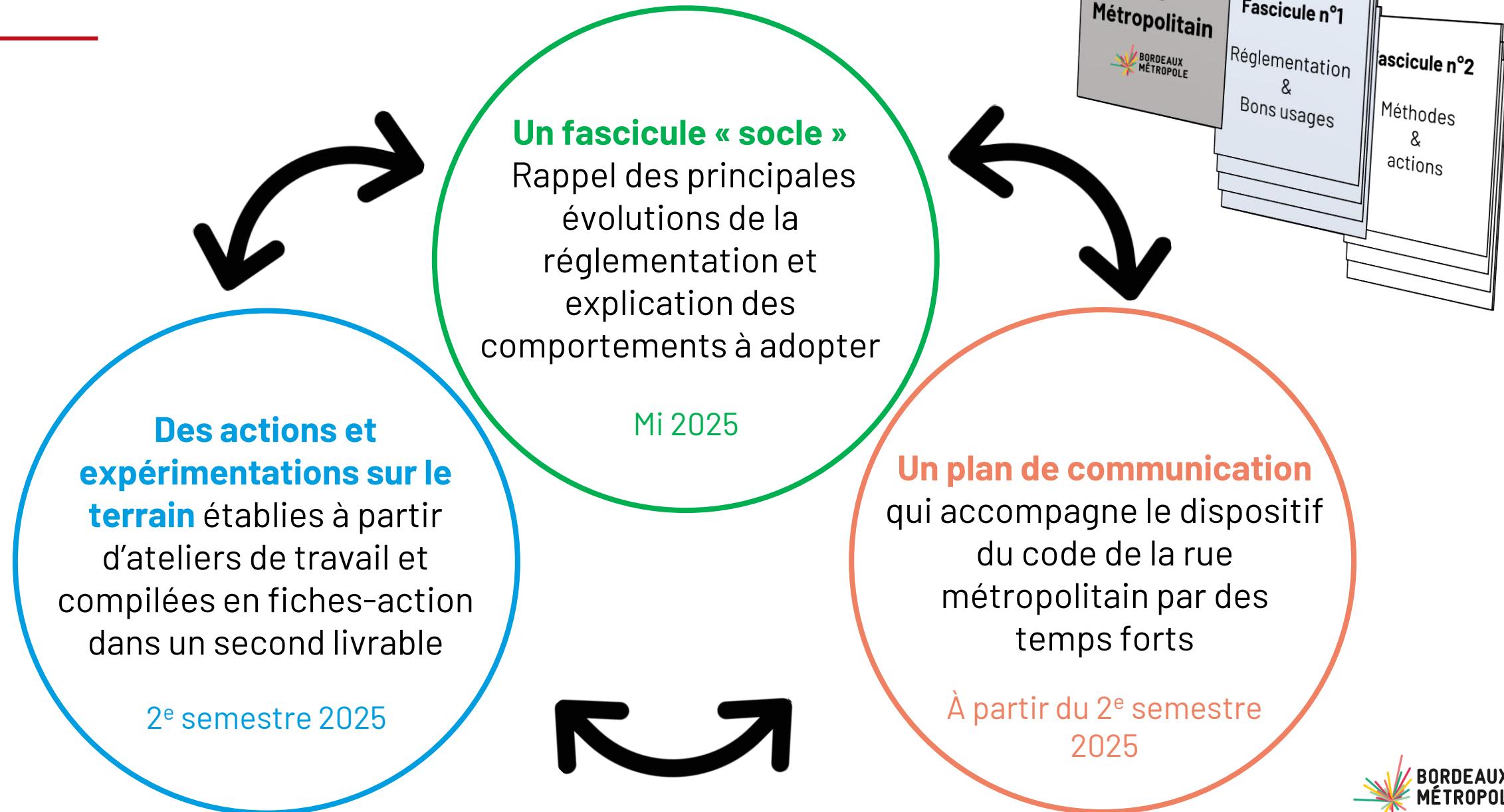
- associations d'usagers des différents modes,
- associations d'aide aux personnes en situation d'handicap et des personnes à mobilité réduite,
- délégataire transport,
- opérateurs du freefloating,
- services des communes et de BM.

## Contenu:

- Partage les objectifs de cette démarche « code de la rue »
- Rappel les évolutions réglementaires en faveur des modes actifs, identifier les situations de conflits entre usagers et préciser les bons comportements à adopter
- Mise en exergue des actions (aménagement, communication...) et notamment celles des communes;
- Validation de sujets spécifiques et territorialisés qui feront l'objet d'une approche détaillée et d'actions concrètes, notamment l'Encombrement des trottoirs et Conflits vélos/trottinettes - piétons et avec les modes motorisés.

### **3. Le Code de la rue de Bordeaux Métropole**

# La démarche Code de la rue métropolitain



# Le fascicule « socle »

---

## Principes retenus :

- Un document accessible, inclusif, synthétique, appropriable par tous ;
- Un document qui s'adresse à tous les modes de déplacement, sans discrimination ;
- Accent mis sur les (nouveaux) types d'aménagement et la cohabitation entre les usagers
- Un document qui s'adresse à des situations urbaines variées : contexte urbain, périurbain...

Contenu : Rappel des règles essentielles à respecter dans l'espace public, des principales évolutions de la réglementation et explication des comportements à adopter

# Contenu du fascicule

# SOMMAIRE

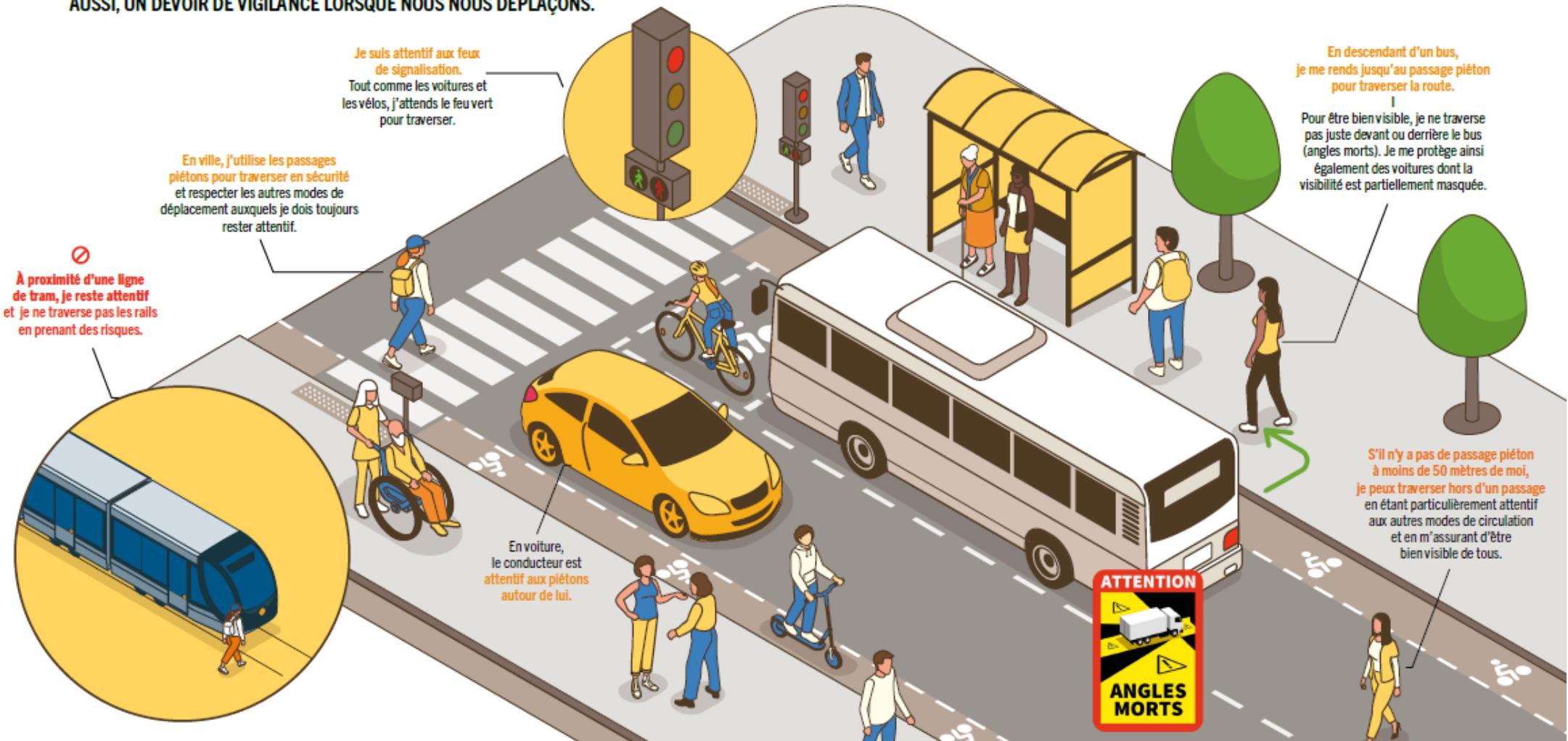
● NOUS SOMMES TOUTES ET TOUS DES PIÉTONS .....	p. 4
● NOUS SOMMES TOUTES ET TOUS DES CYCLISTES .....	p. 6
● NOUS SOMMES TOUTES ET TOUS DES AUTOMOBILISTES .....	p. 8
● NOUS SOMMES TOUTES ET TOUS DES CONDUCTEURS DE DEUX-ROUES .....	p. 10
● LES ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ .....	p. 12
<b>LES ZONES DE CIRCULATION PARTICULIÈRES .....</b>	<b>p. 14</b>
LA ZONE 30 .....	p. 15
LA ZONE DE RENCONTRE .....	p. 16
L'aire piétonne .....	p. 18
<b>LES AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES .....</b>	<b>p. 20</b>
LA CHAUSSÉE À VOIE CENTRALE BANALISÉE .....	p. 20
LE COVOITURAGE .....	p. 20
LA VÉLORUE .....	p. 21
LA VOIE VERTE .....	p. 21
LES ABORDS DES ÉCOLES .....	p. 22
LES ZONES DE CHANTIERS .....	p. 23
● RÈGLES ET GESTES AU QUOTIDIEN .....	p. 24
● LES AMENDES ET SANCTIONS .....	p. 26

# NOUS SOMMES TOUTES ET TOUS DES PIÉTONS

NOUS SOMMES L'USAGER LE PLUS VULNÉRABLE DE L'ESPACE PUBLIC,  
NOUS SOMMES TOUJOURS PRIORITAIRES SUR TOUS LES AUTRES MODES DE  
DÉPLACEMENT. NOTRE SÉCURITÉ EST PRIMORDIALE, ET NOUS AVONS, NOUS  
AUSSI, UN DEVOIR DE VIGILANCE LORSQUE NOUS NOUS DÉPLAÇONS.

## Qui est piéton ?

Les personnes circulant à pied,  
les personnes en fauteuil roulant,  
les enfants de moins de 8 ans  
à vélo, les personnes à roller,  
skate et trottinette non électrique.

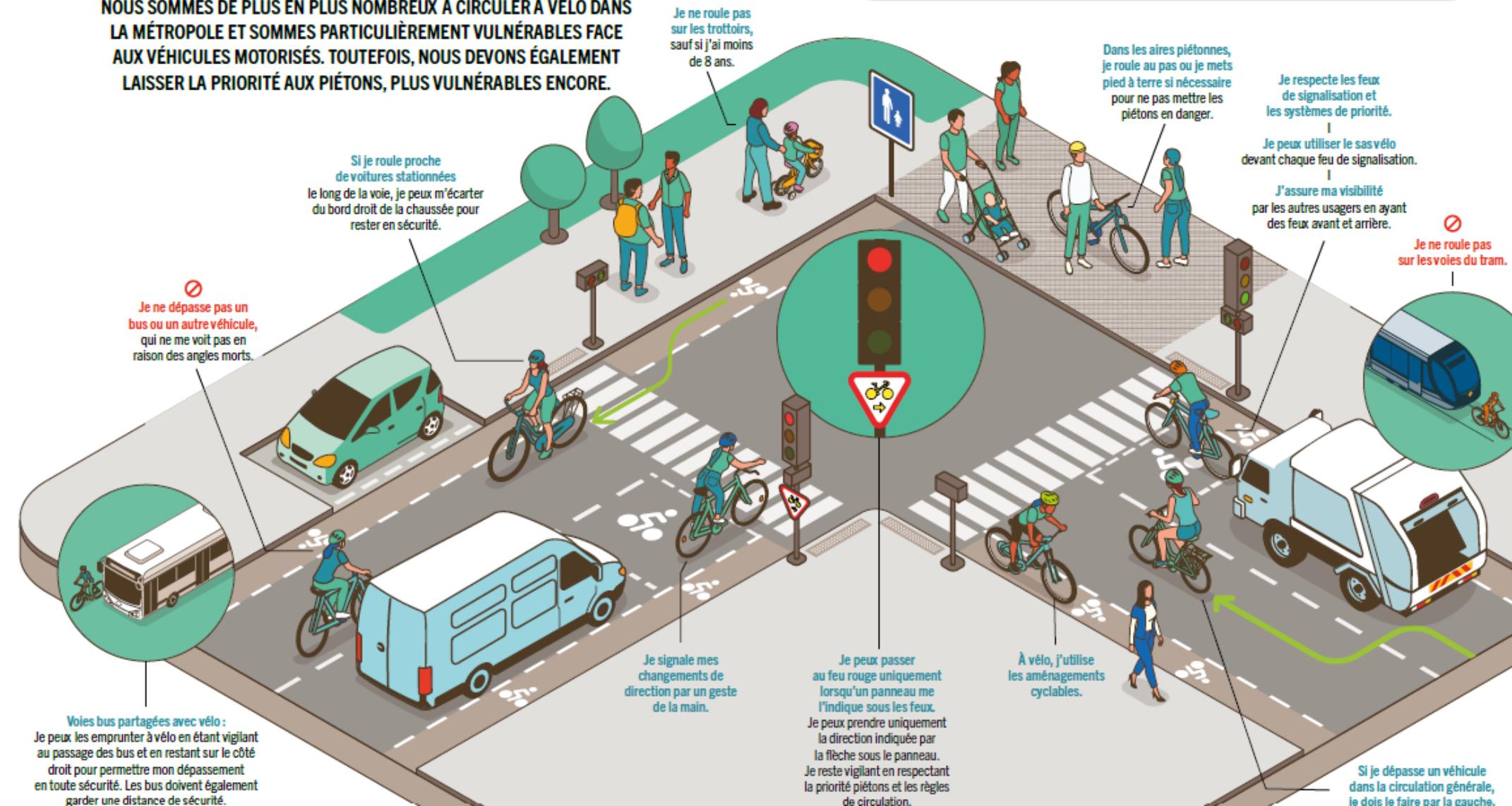


# NOUS SOMMES TOUTES ET TOUS DES CYCLISTES

NOUS SOMMES DE PLUS EN PLUS NOMBREUX À CIRCULER À VÉLO DANS LA MÉTROPOLE ET SOMMES PARTICULIÈREMENT VULNÉRABLES FACE AUX VÉHICULES MOTORISÉS. TOUTEFOIS, NOUS DEVONS ÉGALEMENT LAISSER LA PRIORITÉ AUX PIÉTONS, PLUS VULNÉRABLES ENCORE.

## Qui est cycliste ?

Les personnes à vélo (musculaire, électrique, cargo), en engins de déplacement personnels motorisés (trottinette électrique,...), en fauteuil roulant.

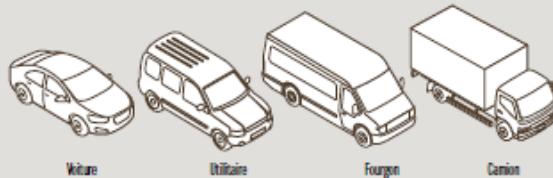


# NOUS SOMMES TOUTES ET TOUS DES AUTOMOBILISTES

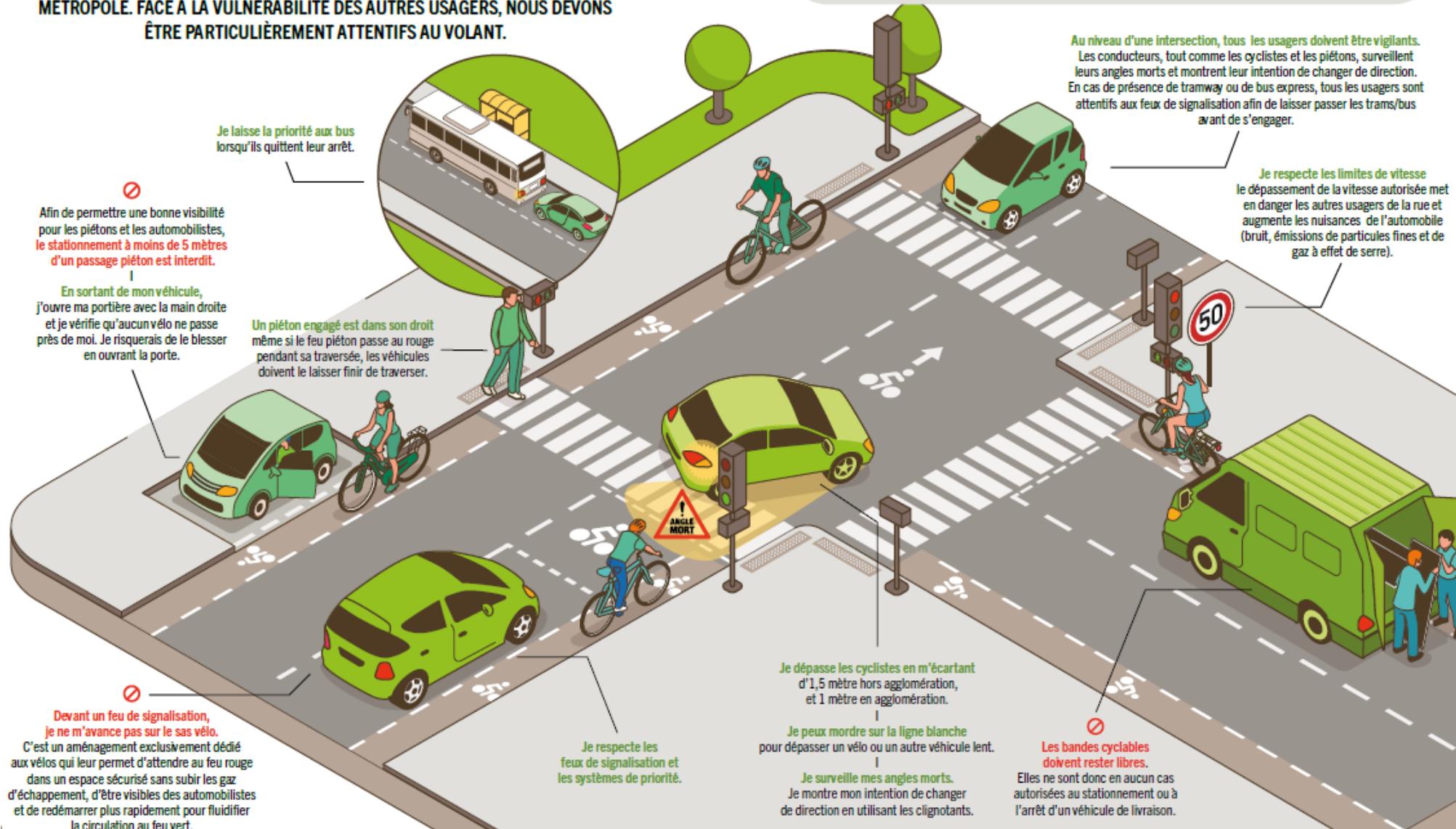
LA VOITURE EST LE MODE DE DÉPLACEMENT LE PLUS UTILISÉ À BORDEAUX MÉTROPOLE. FACE À LA VULNÉRABILITÉ DES AUTRES USAGERS, NOUS DEVONS ÊTRE PARTICULIÈREMENT ATTENTIFS AU VOLANT.

## Qui est automobiliste ?

Toute personne conduisant une voiture, un utilitaire ou un véhicule professionnel (fourgons, camions, ...)

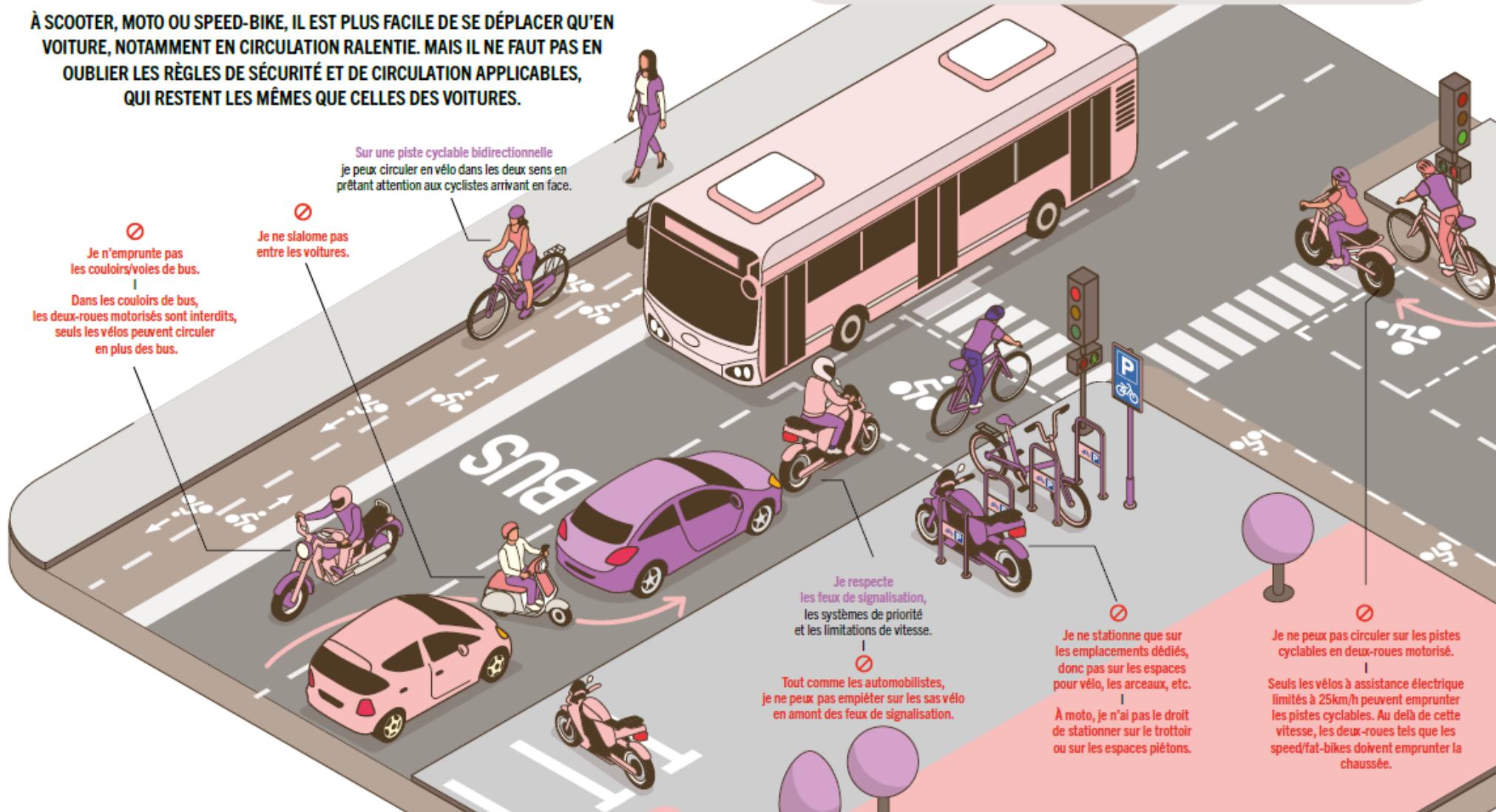


Au niveau d'une intersection, tous les usagers doivent être vigilants. Les conducteurs, tout comme les cyclistes et les piétons, surveillent leurs angles morts et montrent leur intention de changer de direction. En cas de présence de tramway ou de bus express, tous les usagers sont attentifs aux feux de signalisation afin de laisser passer les trams/bus avant de s'engager.



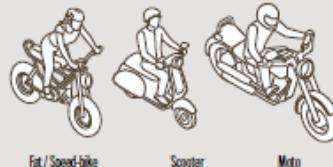
NOUS SOMMES TOUTES ET  
TOUS DES CONDUCTEURS DE  
**DEUX-ROUES**

À SCOOTER, MOTO OU SPEED-BIKE, IL EST PLUS FACILE DE SE DÉPLACER QU'EN VOITURE, NOTAMMENT EN CIRCULATION RALENTIE. MAIS IL NE FAUT PAS EN OUBLIER LES RÈGLES DE SÉCURITÉ ET DE CIRCULATION APPLICABLES, QUI RESTENT LES MÊMES QUE CELLES DES VOITURES.



Qui est considéré comme un deux-roues motorisé ?

Les scooters, motos et speed-bikes. Les speed-bikes sont des vélos électriques allant à plus de 25 km/h, et qui sont donc considérés comme des deux-roues motorisés.

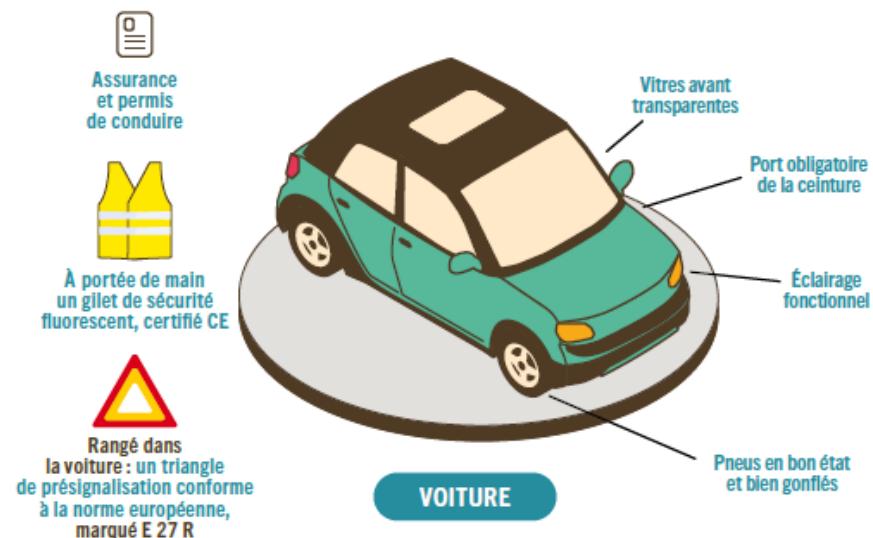
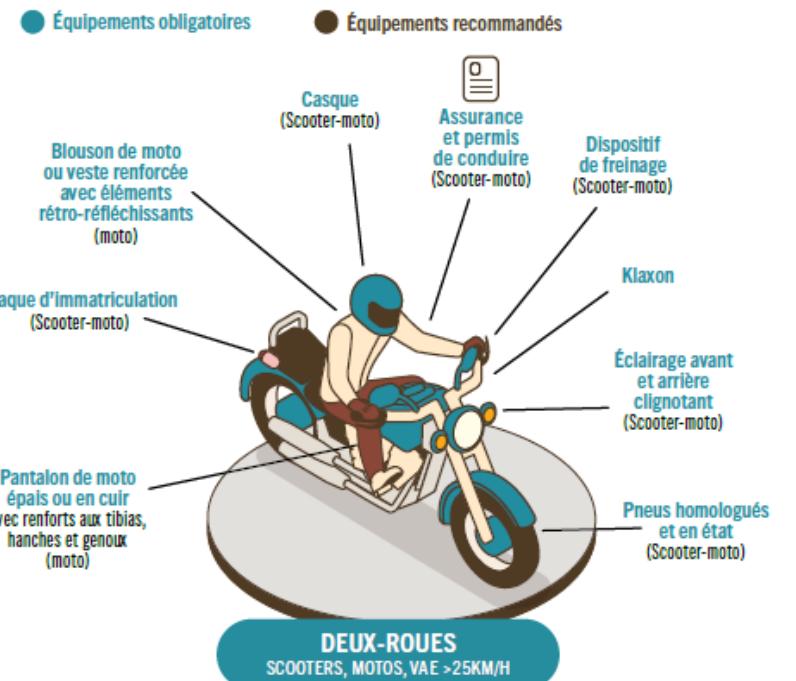
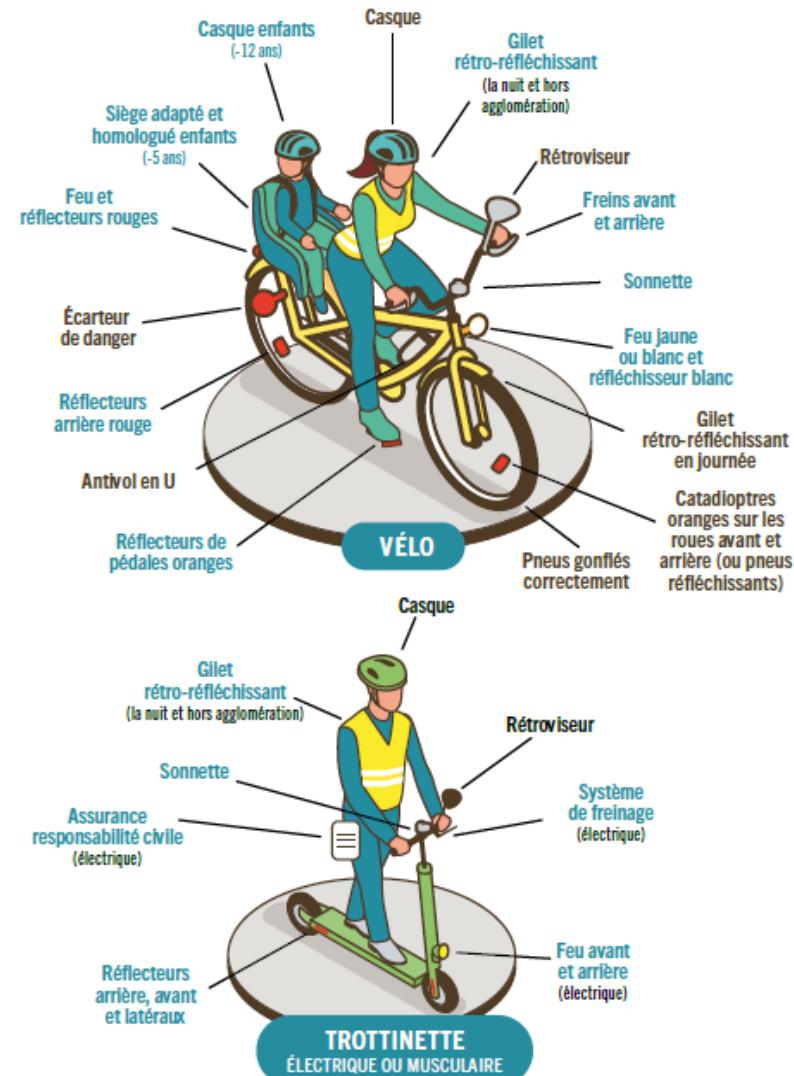


Fat / Speed-bike

Scooter

Moto

# LES ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ



# LES ZONES DE CIRCULATION PARTICULIÈRES

La Zone 30, la zone de rencontre et l'aire piétonne sont trois types d'aménagements qui ont pour point commun de favoriser les déplacements à pied et à vélo en réduisant la vitesse des véhicules. Ils nécessitent une adaptation de conduite et une vigilance accrue par les véhicules motorisés et donnent la priorité aux plus vulnérables (piétons et cyclistes).



## LA ZONE 30

DANS LA ZONE 30, TOUS LES USAGERS DE LA RUE PEUVENT CIRCULER, ET LA VITESSE EST LIMITÉE À 30 KM/H.

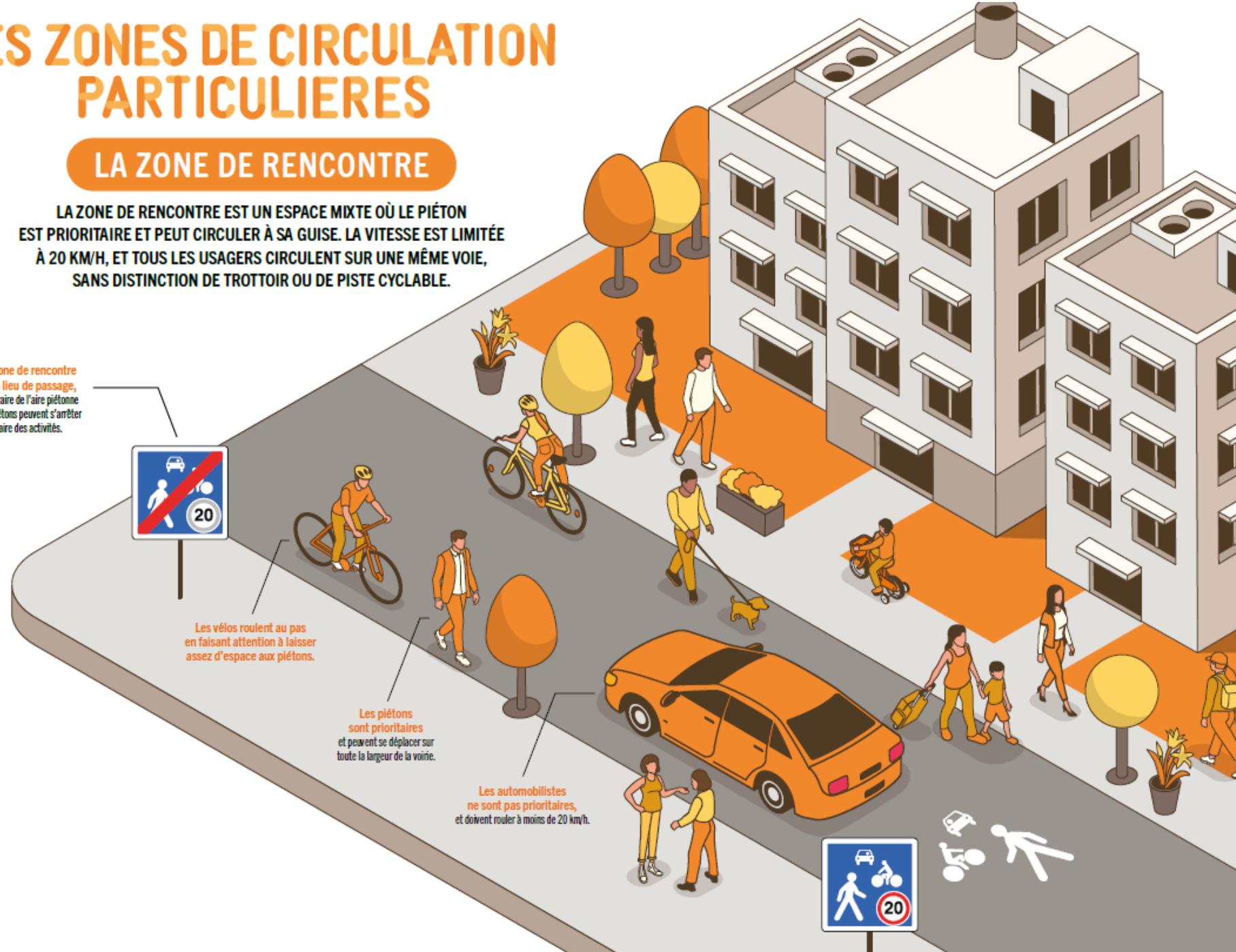


# LES ZONES DE CIRCULATION PARTICULIERES

## LA ZONE DE RENCONTRE

LA ZONE DE RENCONTRE EST UN ESPACE MIXTE OÙ LE PIÉTON EST PRIORITAIRE ET PEUT CIRCULER À SA GUISE. LA VITESSE EST LIMITÉE À 20 KM/H, ET TOUS LES USAGERS CIRCULENT SUR UNE MÊME VOIE, SANS DISTINCTION DE TROTTOIR OU DE PISTE CYCLABLE.

Une zone de rencontre est un lieu de passage, au contraire de l'aire piétonne où les piétons peuvent s'arrêter et faire des activités.



# LES ZONES DE CIRCULATION PARTICULIERES

## L'aire piétonne

L'aire piétonne est un espace dédié à la circulation des piétons.  
Les vélos et autres engins légers sont autorisés mais  
pas prioritaires et doivent tous rouler au pas.

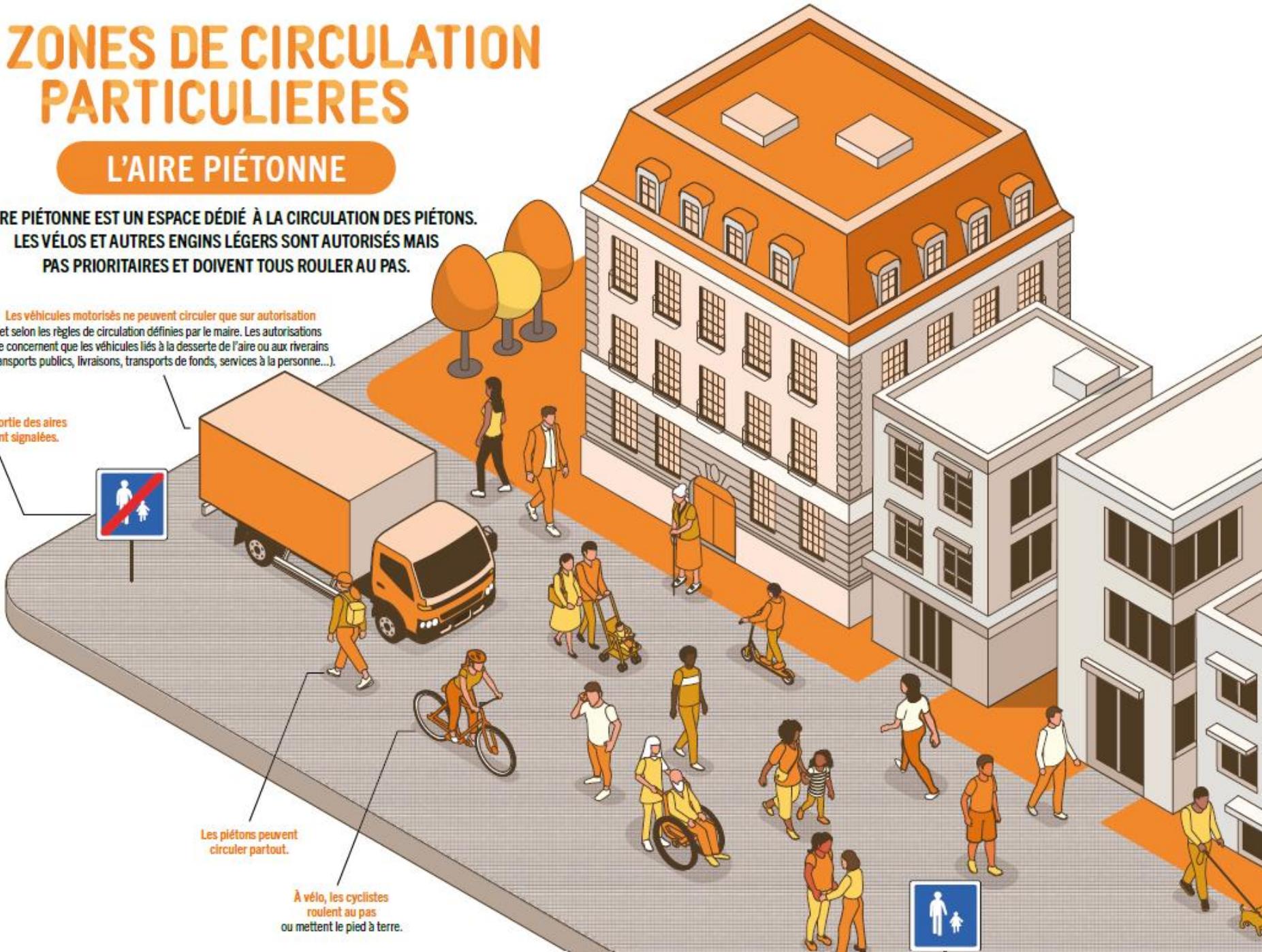
Les véhicules motorisés ne peuvent circuler que sur autorisation et selon les règles de circulation définies par le maire. Les autorisations ne concernent que les véhicules liés à la desserte de l'aire ou aux riverains (transports publics, livraisons, transports de fonds, services à la personne...).

L'entrée et la sortie des aires piétonnes sont signalées.



Les piétons peuvent circuler partout.

À vélo, les cyclistes rouent au pas ou mettent le pied à terre.



# LES AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES

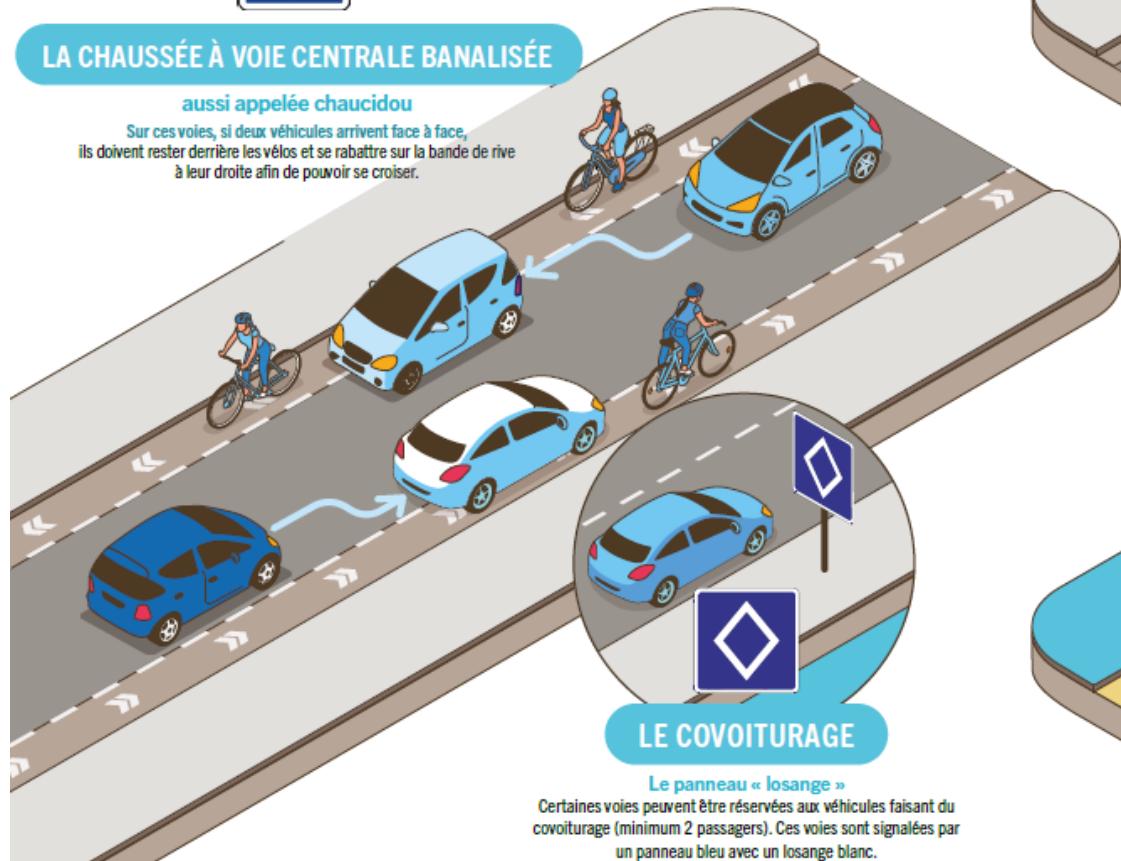
LES AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES SONT DES VOIES DE CIRCULATION PARTICULIÈRES QUI PRIORISENT LES MOBILITÉS DOUCES.



## LA CHAUSSEÉE À VOIE CENTRALE BANALISÉE

aussi appelée chaucidou

Sur ces voies, si deux véhicules arrivent face à face, ils doivent rester derrière les vélos et se rabattre sur la bande de rive à leur droite afin de pouvoir se croiser.



## LE COVOITURAGE

Le panneau « losange »

Certaines voies peuvent être réservées aux véhicules faisant du covoitage (minimum 2 passagers). Ces voies sont signalées par un panneau bleu avec un losange blanc.



## LA VÉLORUE

La vélorue est une rue sur laquelle les vélos sont prioritaires, et ne peuvent pas être dépassés par des voitures. Les cyclistes circulent au milieu de la voie, et non sur la droite.

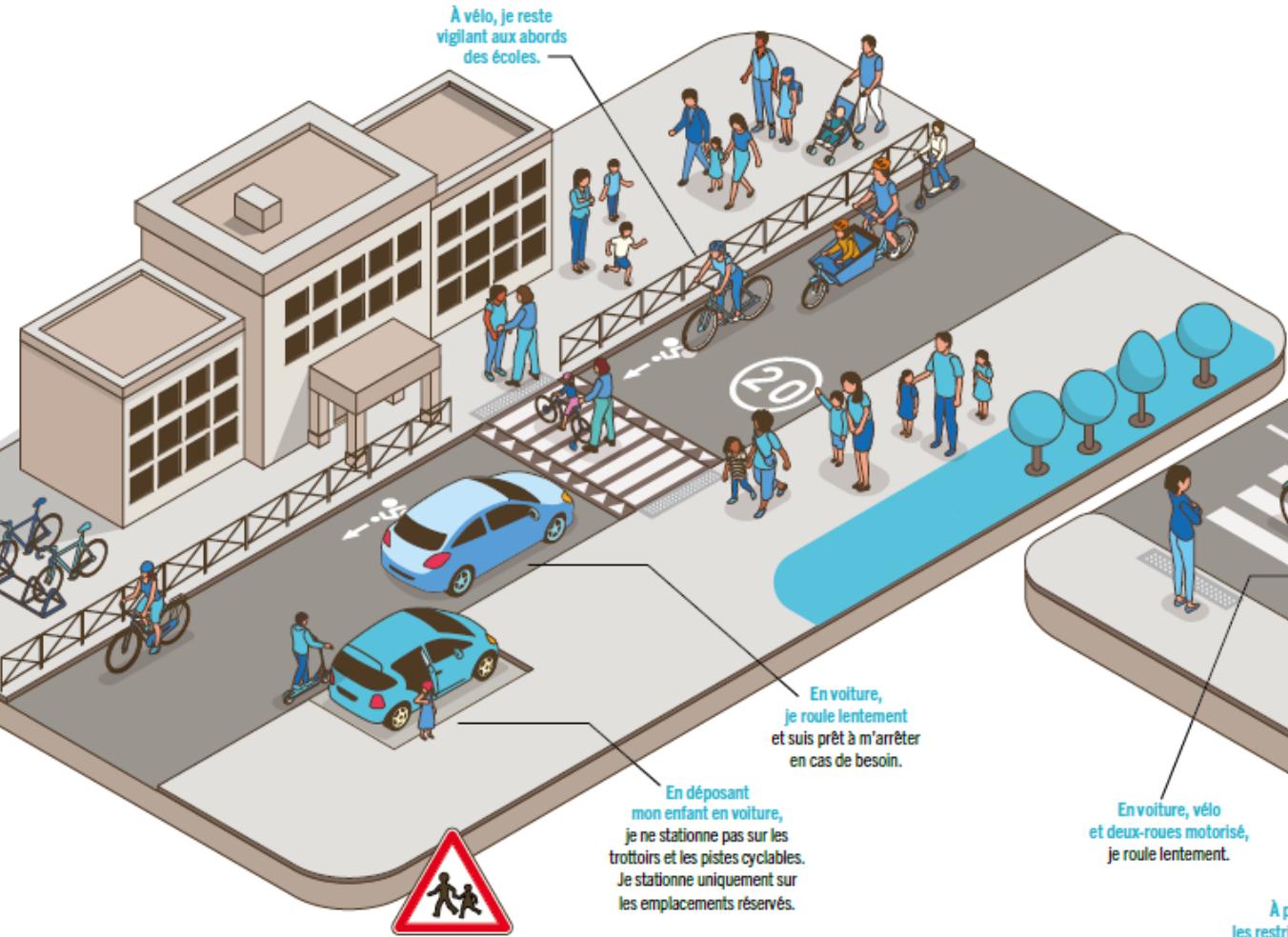


## LA VOIE Verte

La voie verte est réservée à la circulation des piétons et des véhicules non motorisés, excepté les engins de déplacement personnel motorisés (trottinettes - limitées à 25 km/h, gyropodes...).

Sur une voie verte, chaque usager prête attention aux autres afin de garantir la sécurité de tous.

# LES AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES



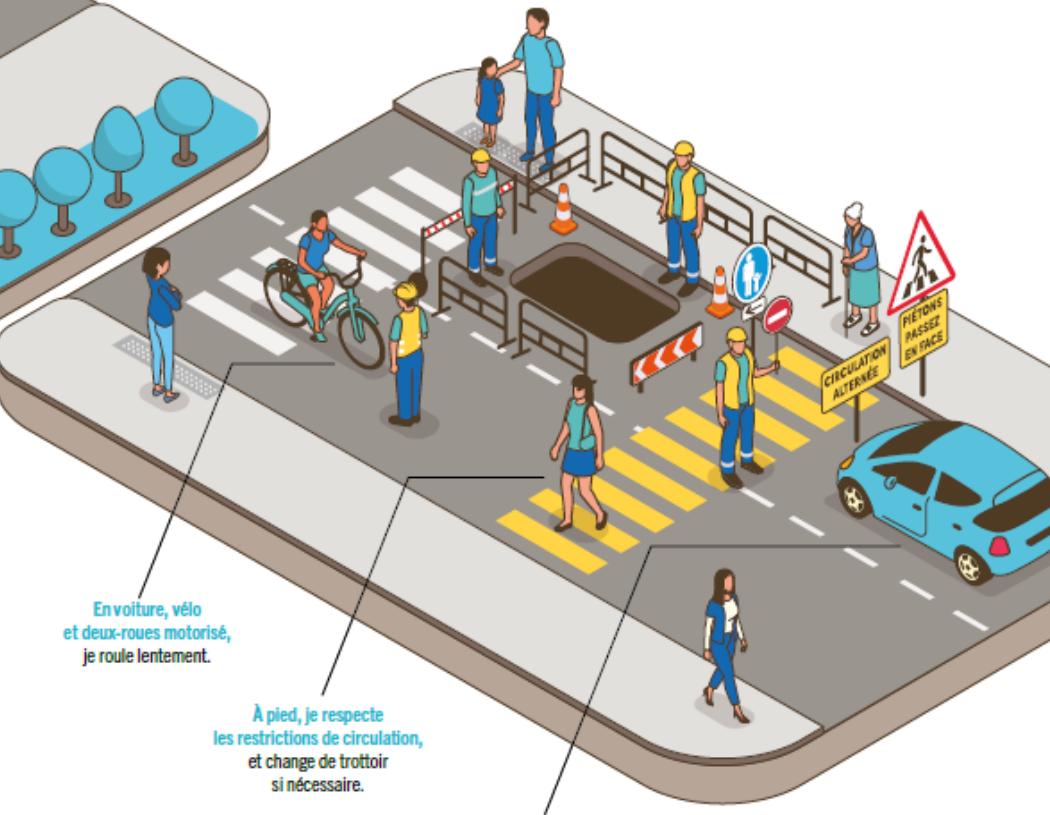
## LES ABORDS DES ÉCOLES

## AUX ABORDS DES ÉCOLES, LES ENFANTS SONT PARTICULIÈREMENT VULNÉRABLES.



## LES ZONES DE CHANTIER

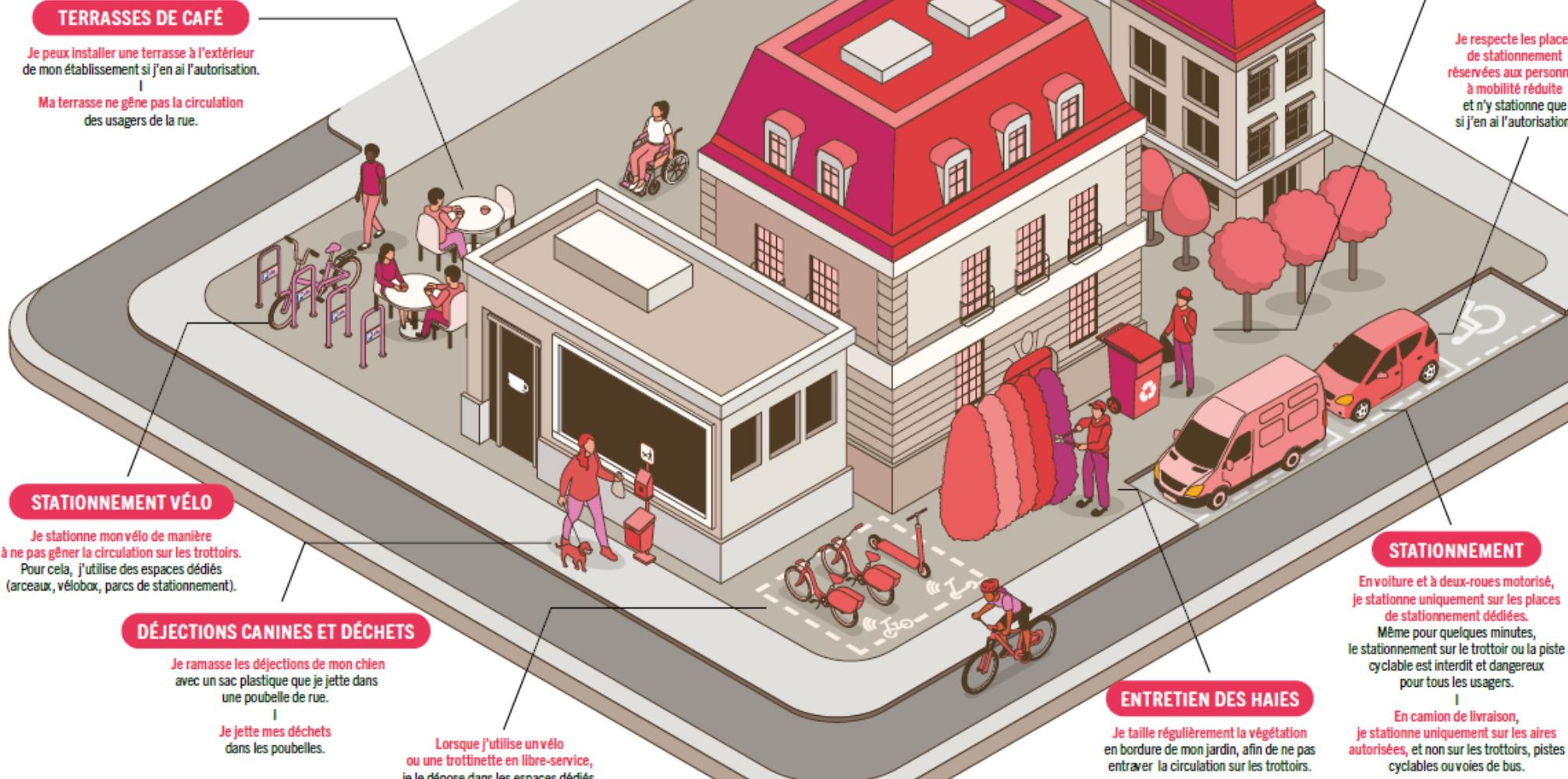
**EN CAS DE PRÉSENCE D'UN CHANTIER, TOUT LE MONDE  
DOIT RÉDUIRE SA VITESSE ET S'ADAPTER AUX CHANGEMENTS  
DES CONDITIONS DE CIRCULATION.**



Lors d'un chantier sur l'espace public  
tout le monde doit ralentir.  
Pour les automobilistes, la vitesse  
est de 30 km/h maximum.

# RÈGLES ET GESTES AU QUOTIDIEN

POUR UNE COHABITATION HARMONIEUSE, NOUS DEVONS ADOPTER COLLECTIVEMENT DES COMPORTEMENTS RESPECTUEUX, NOTAMMENT ENVERS LES PERSONNES LES PLUS VULNÉRABLES.



## ... et mise en œuvre d'actions de sensibilisation

---

À l'occasion de la Semaine européenne de la mobilité 2025, Bordeaux Métropole a lancé officiellement son Code de la rue.

Avec des premières actions de sensibilisation qui se sont tenues le 16 septembre 2025.



© Crédit photo : Thierry DAVID / SO



# Merci de votre attention.

Contact Bordeaux Métropole

[modesactifs@bordeaux-metropole.fr](mailto:modesactifs@bordeaux-metropole.fr)