



CODE DE LA RUE MÉTROPOLITAIN

Bordeaux Métropole

Club accidentologie en milieu urbain 2025

Mercredi 24/09/2025

A background image of a city street scene. In the foreground, a tram is stopped at a station with several people boarding or alighting. Pedestrians are walking on the sidewalk, and a cyclist wearing a white helmet and a white patterned shirt is riding a bicycle in the foreground. The street is paved with cobblestones, and there are cars parked on the sides. In the background, there are multi-story buildings with many windows.

Présentation de la démarche

vers un code de la rue métropolitain

1. Éléments 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

	Chiffres Enquête Mobilité (EMC2) 2021	Objectif Schéma des Mobilités 2030
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 apaisés

Les étapes

1. Identification des principaux enjeux

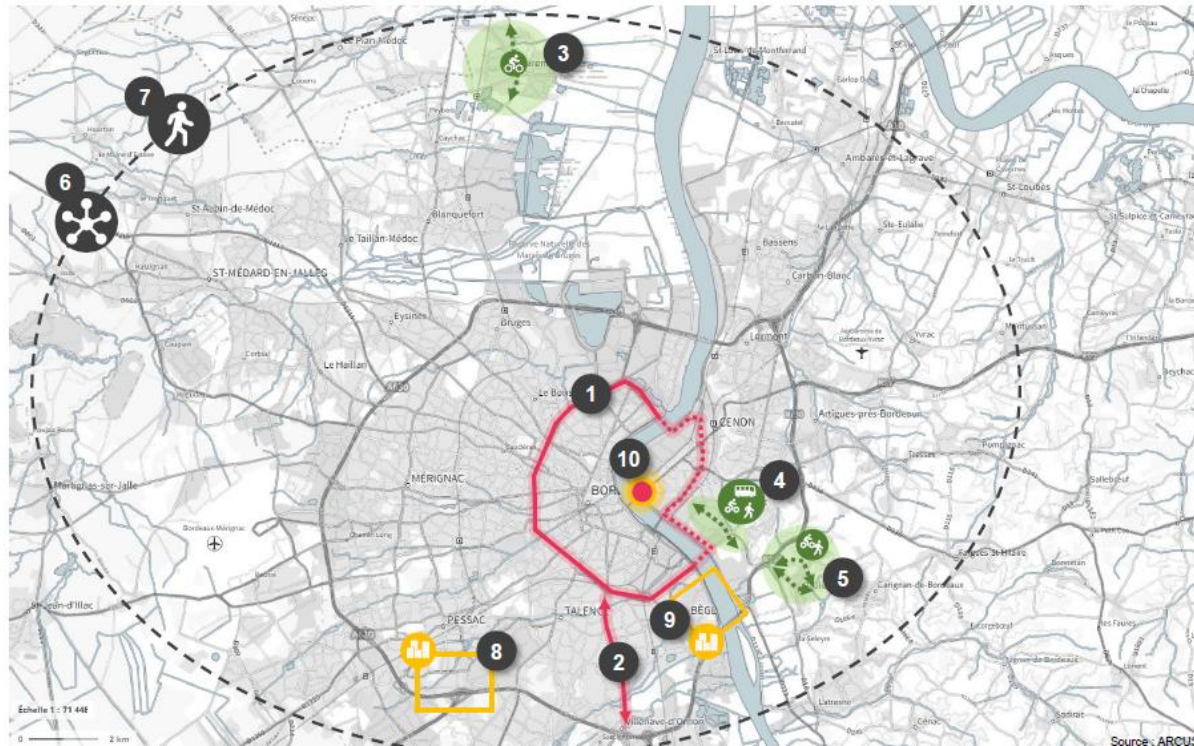
- Analyse des concertations emblématiques et représentatives des problématiques de mobilité,
- Entretiens avec les élus

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



Des axes d'envergure métropolitaine supports de projets urbains transversaux

- 1 Projet de requalification des boulevards et barrières
- 2 Projet de requalification de la route de Toulouse

Des liaisons/projets de liaison d'échelle communale ou intercommunale

- 3 Aménagement rue Macau – Parempuyre – réseau REVE
- 4 Aménagement voie Bordeaux-Eymet
- 5 Création liaison douce entre plaine et coteau de Bouliac

Des plans / schémas visant à structurer les politiques de mobilité à l'échelle métropolitaine

- 6 Elaboration du schéma de mobilité
- 7 Elaboration du plan marche

Deux projets de renouvellement urbain dans des configurations contrastées

- 8 ORU du quartier Saige à Pessac
- 9 ZAC Bègles-Garonne (EPA Bdx Euratlantique)

Une place qui joue un rôle stratégique dans le fonctionnement de la métropole et la ville de Bordeaux

- 10 Réaménagement de la place Stalingrad

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 revendiquent 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)

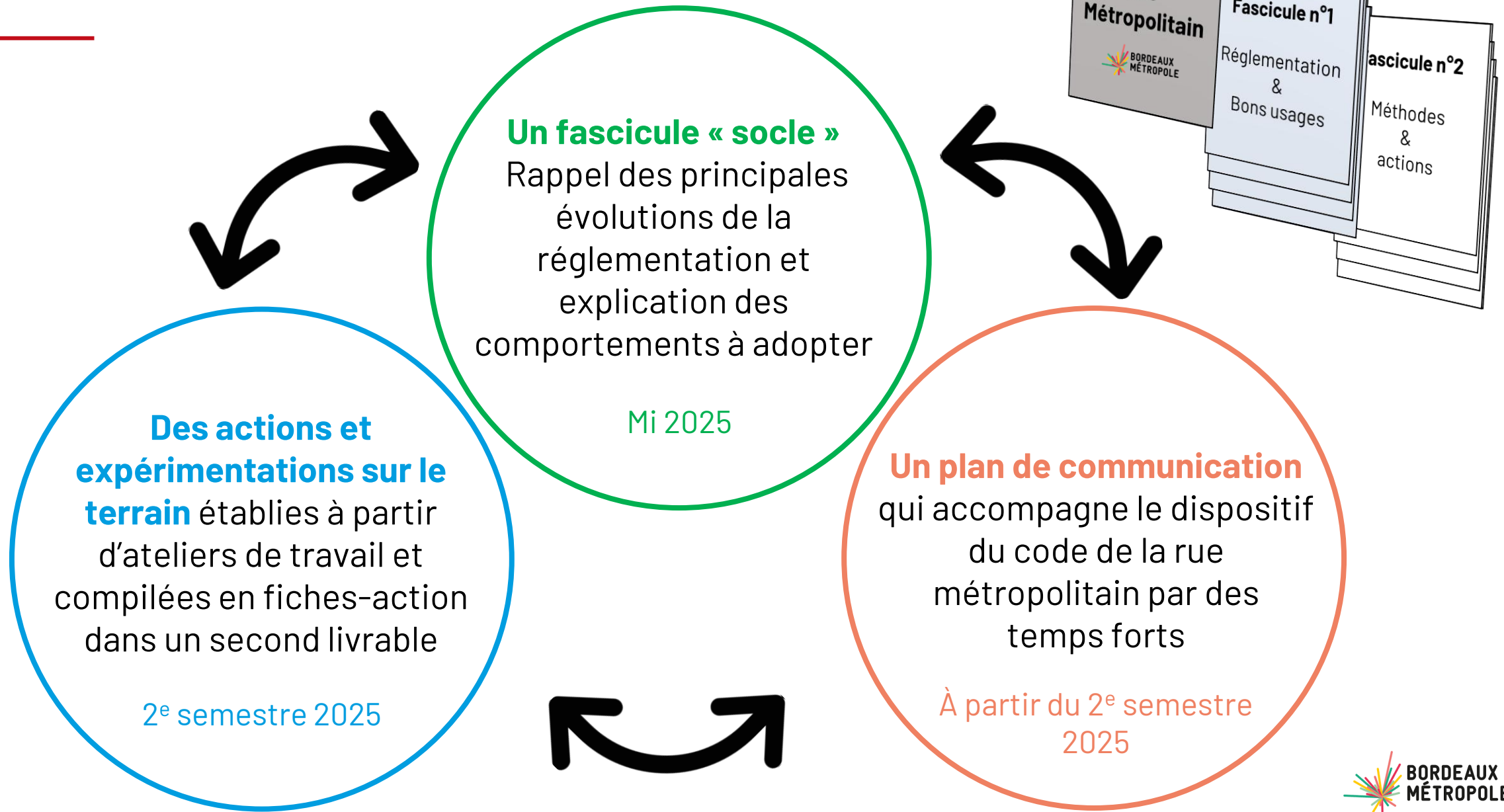
- associations d'usagers des différents modes,
- associations d'aide aux personnes en situation d'handicap et des personnes à mobilité réduite,
- délégataire transport,
- opérateurs du freefloating,
- services des communes et de BM.

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
● LES ZONES DE CIRCULATION PARTICULIÈRES	p. 14
LA ZONE 30	p. 15
LA ZONE DE RENCONTRE	p. 16
L'AIRE PIÉTONNE	p. 18
● LES AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES	p. 20
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.



Trottinette
non-électrique



Skate



Cycliste à côté
de son vélo



Roller



Fauteuil roulant



Enfant de
-de 8 ans à vélo

Je suis attentif aux feux
de signalisation.
Tout comme les voitures et
les vélos, j'attends le feu vert
pour traverser.

En ville, j'utilise les passages
piétons pour traverser en sécurité
et respecter les autres modes de
déplacement auxquels je dois toujours
rester attentif.

À proximité d'une ligne
de tram, je reste attentif
et je ne traverse pas les rails
en prenant des risques.

En voiture,
le conducteur est
attentif aux piétons
autour de lui.

En descendant d'un bus,
je me rends jusqu'au passage piéton
pour traverser la route.

Pour être bien visible, je ne traverse
pas juste devant ou derrière le bus
(angles morts). Je me protège ainsi
également des voitures dont la
visibilité est partiellement masquée.

S'il n'y a pas de passage piéton
à moins de 50 mètres de moi,
je peux traverser hors d'un passage
en étant particulièrement attentif
aux autres modes de circulation
et en m'assurant d'être
bien visible de tous.



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.



Je ne roule pas sur les trottoirs, sauf si j'ai moins de 8 ans.

Si je roule proche de voitures stationnées le long de la voie, je peux m'écarter du bord droit de la chaussée pour rester en sécurité.

Je ne dépasse pas un bus ou un autre véhicule, qui ne me voit pas en raison des angles morts.

Je signale mes changements de direction par un geste de la main.

Je peux passer au feu rouge uniquement lorsqu'un panneau me l'indique sous les feux. Je peux prendre uniquement la direction indiquée par la flèche sous le panneau. Je reste vigilant en respectant la priorité piétons et les règles de circulation.

À vélo, j'utilise les aménagements cyclables.

Dans les aires piétonnes, je roule au pas ou je mets pied à terre si nécessaire pour ne pas mettre les piétons en danger.

Je respecte les feux de signalisation et les systèmes de priorité.

Je peux utiliser le sas vélo devant chaque feu de signalisation.

J'assure ma visibilité par les autres usagers en ayant des feux avant et arrière.

Je ne roule pas sur les voies du tram.

Si je dépasse un véhicule dans la circulation générale, je dois le faire par la gauche.

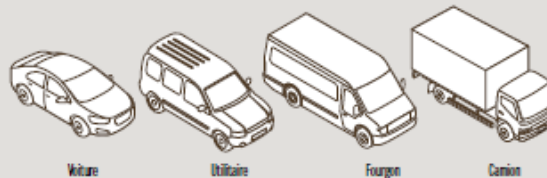
Voies bus partagées avec vélo :
Je peux les emprunter à vélo en étant vigilant au passage des bus et en restant sur le côté droit pour permettre mon dépassement en toute sécurité. Les bus doivent également garder une distance de sécurité.

NOUS SOMMES TOUTES ET TOUS DES AUTOMOBILISTES

LA VOITURE EST LE MODE DE DÉPLACEMENT LE PLUS UTILISÉ À BORDEAUX MÉTROPOLÉ. 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, ...)



Je laisse la priorité aux bus lorsqu'ils quittent leur arrêt.

⊘
Afin de permettre une bonne visibilité pour les piétons et les automobilistes, le stationnement à moins de 5 mètres d'un passage piéton est interdit.

En sortant de mon véhicule, j'ouvre ma portière avec la main droite et je vérifie qu'aucun vélo ne passe près de moi. Je risquerais de le blesser en ouvrant la porte.

Un piéton engagé est dans son droit même si le feu piéton passe au rouge pendant sa traversée, les véhicules doivent le laisser finir de traverser.

⊘
Devant un feu de signalisation, je ne m'avance pas sur le sas vélo. C'est un aménagement exclusivement dédié aux vélos qui leur permet d'attendre au feu rouge dans un espace sécurisé sans subir les gaz d'échappement, d'être visibles des automobilistes et de redémarrer plus rapidement pour fluidifier la circulation au feu vert.

Je respecte les feux de signalisation et les systèmes de priorité.

Je dépasse les cyclistes en m'écartant d'1,5 mètre hors agglomération, et 1 mètre en agglomération.

Je peux mordre sur la ligne blanche pour dépasser un vélo ou un autre véhicule lent.

Je surveille mes angles morts. Je montre mon intention de changer de direction en utilisant les clignotants.

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.

Je respecte les limites de vitesse le dépassement de la vitesse autorisée met en danger les autres usagers de la rue et augmente les nuisances de l'automobile (bruit, émissions de particules fines et de gaz à effet de serre).

⊘
Les bandes cyclables doivent rester libres. Elles ne sont donc en aucun cas autorisées au stationnement ou à l'arrêt d'un véhicule de livraison.

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.



Sur une piste cyclable bidirectionnelle je peux circuler en vélo dans les deux sens en prêtant attention aux cyclistes arrivant en face.

Je n'emprunte pas les couloirs/voies de bus.

Dans les couloirs de bus, les deux-roues motorisés sont interdits, seuls les vélos peuvent circuler en plus des bus.

Je ne slalome pas entre les voitures.

Je respecte les feux de signalisation, les systèmes de priorité et les limitations de vitesse.

Tout comme les automobilistes, je ne peux pas empiéter sur les sas vélo en amont des feux de signalisation.

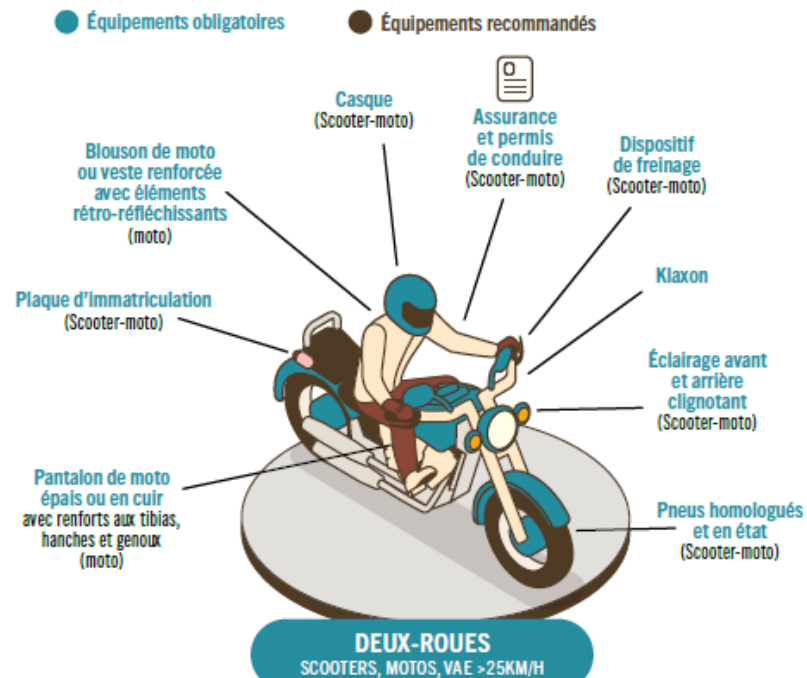
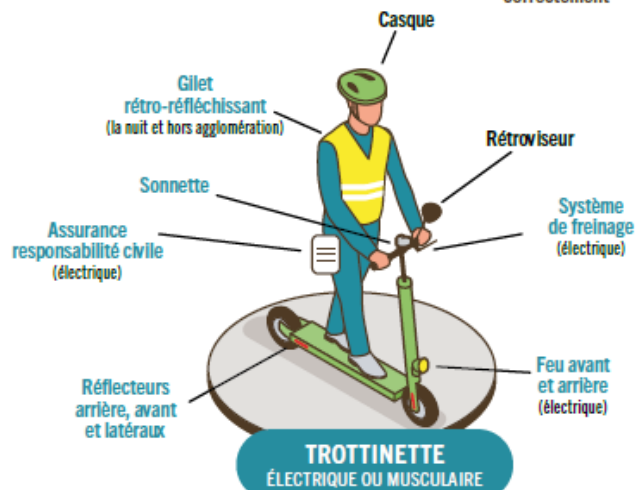
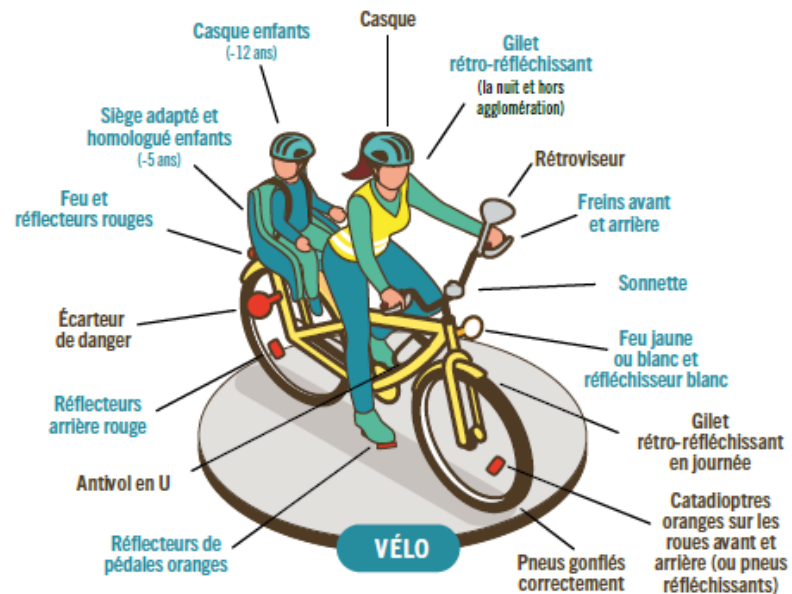
Je ne stationne que sur les emplacements dédiés, donc pas sur les espaces pour vélo, les arceaux, etc.

À moto, je n'ai pas le droit de stationner sur le trottoir ou sur les espaces piétons.

Je ne peux pas circuler sur les pistes cyclables en deux-roues motorisé.

Seuls les vélos à assistance électrique limités à 25km/h peuvent emprunter les pistes cyclables. Au delà de cette vitesse, les deux-roues tels que les speed/fat-bikes doivent emprunter la chaussée.

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).



ZONE 30
30 km/h



AIRE PIÉTONNE
Allure au pas



ZONE DE RENCONTRE
20 km/h

Les modes actifs sont en plein essor, et les nouvelles règles doivent être comprises pour permettre une bonne cohabitation entre tous les modes de déplacement. En absence de signalétique spécifique, la règle générale à respecter est la priorité à droite, notamment pour les zones 30, zones 20 etc. où il n'y a pas toujours de signalétique aux carrefours.

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 piétons utilisent les trottoirs dédiés à leur circulation. Ils peuvent traverser la route en l'absence de passage piéton, en faisant attention aux véhicules motorisés et aux vélos.

En cas de double-sens cyclable, les cyclistes et les automobilistes sont vigilants lorsqu'ils se croisent. Dans une rue limitée à 30 km/h, le double-sens cyclable est la règle.



Les voies en zone 30 sont quasiment systématiquement des double-sens cyclables : les automobilistes laissent l'espace nécessaire pour les vélos arrivant en face.

Les voitures roulent doucement et prêtent attention aux autres usagers.

Les cyclistes roulent sur la chaussée dans le sens des voitures ou en contre-sens, déportés sur la droite de la chaussée



La circulation à contre-sens cyclable est souvent signalée par ce panneau



LES ZONES DE CIRCULATION PARTICULIÈRES

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 vélos roulent au pas en faisant attention à laisser assez d'espace aux piétons.

Les piétons sont prioritaires et peuvent se déplacer sur toute la largeur de la voirie.

Les automobilistes ne sont pas prioritaires, et doivent rouler à moins de 20 km/h.



LES ZONES DE CIRCULATION PARTICULIÈRES

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 roulent au pas ou mettent le pied à terre.



LES AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES

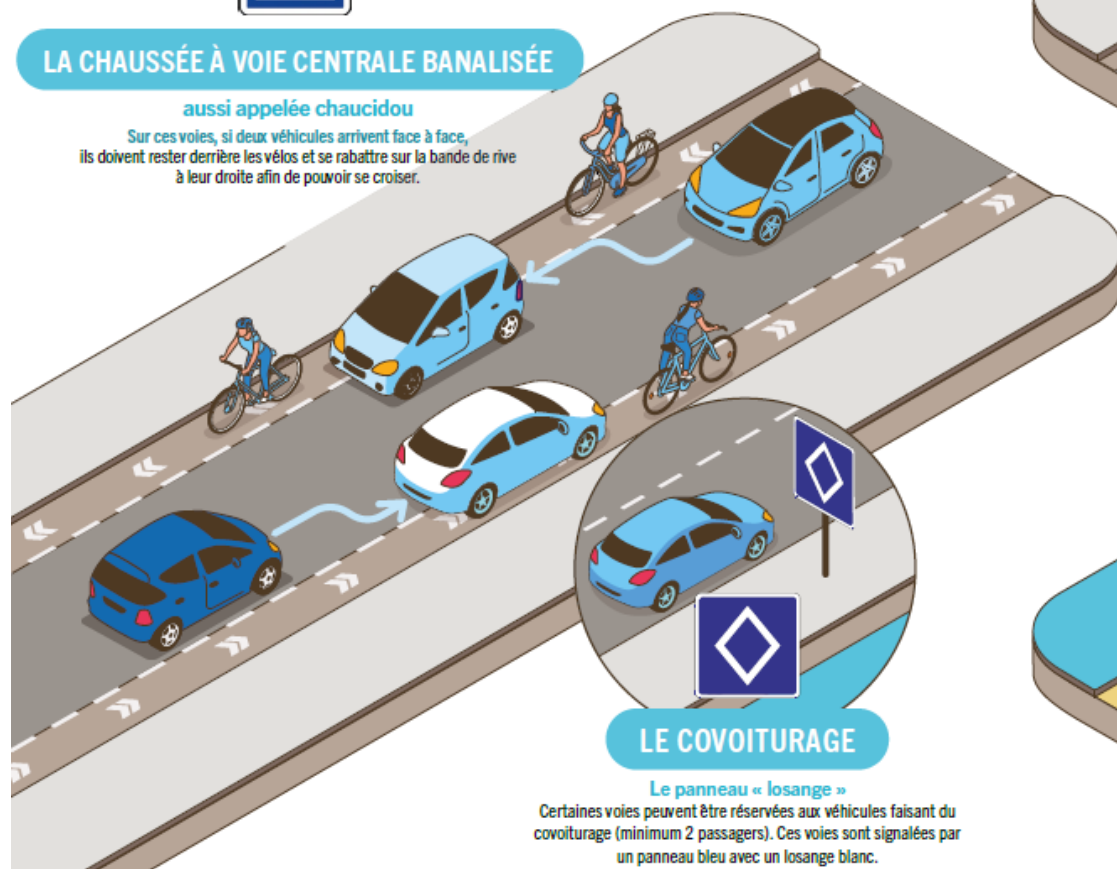
LES AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES SONT DES VOIES DE CIRCULATION PARTICULIÈRES QUI PRIORISENT LES MOBILITÉS DOUCES.



LA CHAUSSÉE 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

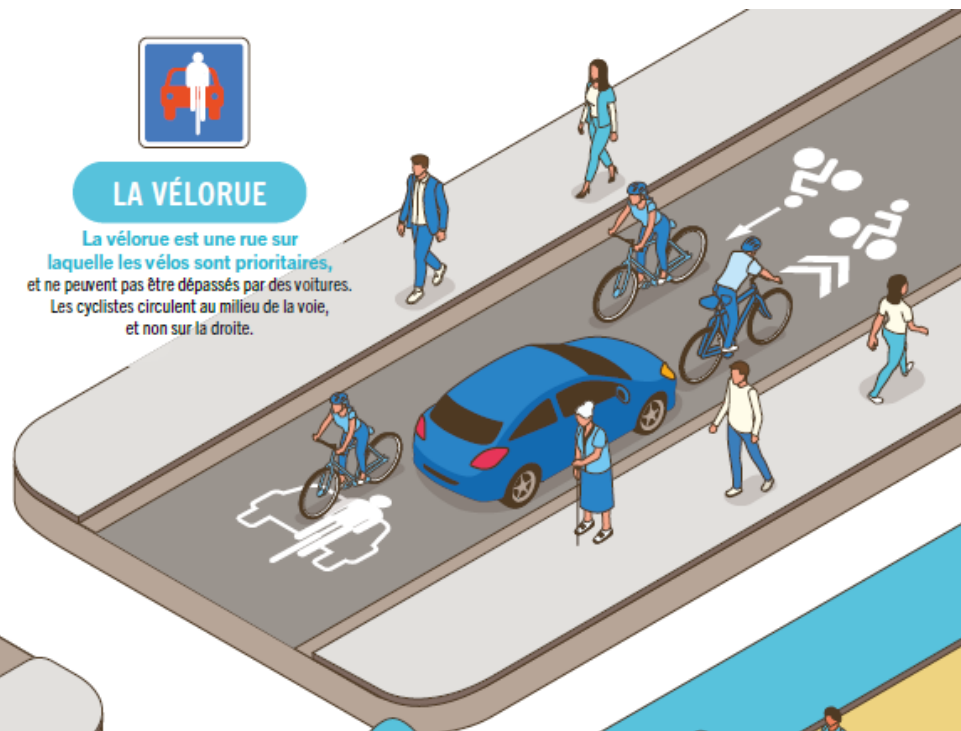
Le panneau « losange »

Certaines voies peuvent être réservées aux véhicules faisant du covoiturage (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

À vélo, je reste vigilant aux abords des écoles.

En voiture, je roule lentement et suis prêt à m'arrêter en cas de besoin.

En déposant mon enfant en voiture, je ne stationne pas sur les trottoirs et les pistes cyclables. Je stationne uniquement sur les emplacements réservés.

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.

En voiture, vélo et deux-roues motorisé, je roule lentement.

À pied, je respecte les restrictions de circulation, et change de trottoir si nécessaire.

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.

TERRASSES DE CAFÉ

Je peux installer une terrasse à l'extérieur de mon établissement si j'en ai l'autorisation.

Ma terrasse ne gêne pas la circulation des usagers de la rue.

STATIONNEMENT VÉLO

Je stationne mon vélo de manière à ne pas gêner la circulation sur les trottoirs. Pour cela, j'utilise des espaces dédiés (arceaux, vélobox, parcs de stationnement).

DÉJECTIONS CANINES ET DÉCHETS

Je ramasse les déjections de mon chien avec un sac plastique que je jette dans une poubelle de rue.

Je jette mes déchets dans les poubelles.

Lorsque j'utilise un vélo ou une trottinette en libre-service, je le dépose dans les espaces dédiés.

ENCOMBREMENT DES TROTTOIRS ET DES VOIES CYCLABLES

Les jours de collecte des déchets, je sors ma poubelle sur le trottoir, en faisant attention à permettre le cheminement des piétons.

Les autres jours, je rentre ma poubelle afin de ne pas gêner les déplacements.

Je respecte les places de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite et n'y stationne que si j'en ai l'autorisation.

STATIONNEMENT

En voiture et à deux-roues motorisé, je stationne uniquement sur les places de stationnement dédiées.

Même pour quelques minutes, le stationnement sur le trottoir ou la piste cyclable est interdit et dangereux pour tous les usagers.

En camion de livraison, je stationne uniquement sur les aires autorisées, et non sur les trottoirs, pistes cyclables ou voies de bus.

ENTRETIEN DES HAIES

Je taille régulièrement la végétation en bordure de mon jardin, afin de ne pas entraver la circulation sur les trottoirs.

... 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

A vibrant street scene in Bordeaux, France, showcasing active mobility. In the foreground, a silver car is partially visible on the left. A tram, with destinations 'BERGES DE LA GARONNE' and 'Los Angeles' displayed, is stopped at a station. Pedestrians are walking across the cobblestone street. Two cyclists are riding away from the camera; one is wearing a light blue helmet and a white patterned top, and the other is wearing a black backpack and a yellow bicycle. In the background, there are historic multi-story buildings with many windows and balconies under a clear blue sky.

Merci de votre attention.

Contact Bordeaux Métropole

modesactifs@bordeaux-metropole.fr