



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>2144</b>	De <b>Mme Marguerite Deprez-Audebert</b> ( Mouvement Démocrate et apparentés - Pas-de-Calais )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Intérieur (Mme la ministre auprès du ministre d'État)		<b>Ministère attributaire</b> > Intérieur
<b>Rubrique</b> > sécurité routière	<b>Tête d'analyse</b> > Mise en place d'un code de la rue	<b>Analyse</b> > Mise en place d'un code de la rue.
Question publiée au JO le : <b>17/10/2017</b> Réponse publiée au JO le : <b>12/12/2017</b> page : <b>6369</b> Date de changement d'attribution : <b>24/10/2017</b>		

### Texte de la question

Mme Marguerite Deprez-Audebert attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de l'intérieur sur la mise en place d'un « code de la rue » facilitant la circulation des usagers vulnérables. En effet, à l'heure actuelle, la France ne respecte pas l'obligation d'une ligne de marquage avancée devant les passages piétons comme l'impose la convention de Vienne sur la circulation routière. Cet élément de sécurité routière, obligerait les automobilistes à un plus grand respect des piétons ainsi que de la limitation de vitesse en agglomération. La mise en place de ces lignes de marquage s'avère d'autant plus nécessaire qu'il faut appréhender les conséquences de la volonté du Gouvernement d'augmenter le nombre de véhicules électriques, qui, étant silencieux, feront certainement l'objet d'un nouvel enjeu de la sécurité routière en France. Elle souhaite donc connaître ses intentions sur le sujet.

### Texte de la réponse

La signalisation implantée en France est définie dans une réglementation nationale (arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes et instruction interministérielle du 22 octobre 1963 sur la signalisation routière). Cette réglementation nationale s'inscrit dans les cadres internationaux, notamment la Convention de Vienne et la Convention de Genève relative à la signalisation routière. Le code de la route a permis la mise en oeuvre des mesures relative à la sécurité et la circulation des usagers les plus vulnérables, comme les piétons ou les cyclistes dans le cadre du plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA). En particulier, le décret no 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement a modifié le code de la route pour introduire la notion de stationnement très gênant, concernant des usagers motorisés s'arrêtant ou stationnant notamment sur des passages pour piétons ou sur des aménagements cyclables. D'autres mesures telles le tourne à droite pour les cyclistes, les sas vélos ou la capacité accordée à un cycliste de s'éloigner du bord droit de la chaussée pour éviter les portières des véhicules sont autant d'exemple qui démontrent la capacité du code de la route à s'adapter aux nouveaux enjeux de mobilité. Ceci conforte le Gouvernement dans sa volonté de ne pas créer un code de la rue à côté du code de la route. Concernant la mise en place de marquage en amont des passages piétons, afin d'augmenter la sécurité des usagers vulnérables, le Gouvernement a su tirer les enseignements des projets des collectivités ou des expérimentations menées. Il pourrait être envisagé dans une prochaine modification de la réglementation sur la signalisation routière d'introduire la possibilité pour les gestionnaires de voirie qui le souhaitent d'implanter en amont des passages pour piétons, des lignes transversales discontinues blanches. Ces lignes seront un repère pour que les usagers circulant sur la voie puissent s'arrêter et céder le passage aux piétons dans des bonnes conditions de visibilité réciproque.

