

CODE DE LA RUE



NOUVEAUX ESPACES,
NOUVEAUX USAGES :
POUR UNE VILLE APAISÉE,
PARTAGEONS LA RUE !



toulouse
métropole



Toulouse + Tranquille

MAIRIE DE  TOULOUSE



À LIRE AVEC VOS ENFANTS,
VOS ADOS ET TOUS VOS PROCHES.

SOMMAIRE

- 04-05** Espace public, règles générales pour le vivre-ensemble
- 06-07** Les piétons
- 08-09** Les cyclistes
- 10-11** Les conducteurs de trottinettes électriques et engins similaires
- 12** Les automobilistes et assimilés
- 13** Les conducteurs de deux-roues motorisés et assimilés
- 14-15** Bien équipé, mieux protégé

- 16-17** La ville apaisée
- 18-19** Les zones de rencontre, vitesse limitée à 20 km/h
- 20-21** Les aires piétonnes, à l'allure du pas
- 22-23** Les cas particuliers
- 24** Les zones de chantier
- 25** Les abords des écoles
- 26-27** Dans ma rue, les autres gestes pour une ville apaisée

L'ÉDITO



Qu'est-ce que le Code de la rue ?

Le Code de la rue, c'est un document d'information et de prévention sur les bonnes pratiques et les règles de conduite à adopter pour le partage de l'espace public entre piétons, vélos et voitures. Réalisé sous l'égide de mon collègue élu Maxime Boyer, en charge des nouvelles mobilités, il est le résultat d'une concertation approfondie, "menée avec les utilisateurs de ces différents modes de transport, associés à sa rédaction".

En quoi le Code de la rue permet-il de mieux protéger les piétons ?

Il permet d'apaiser nos rues et de réduire les risques d'accidents. La sécurité de tous en est renforcée, notamment celle des plus fragiles, les personnes âgées, les enfants, les personnes en situation de handicap, par exemple.

Le Code de la rue s'applique-t-il uniquement à la voiture ?

Non ! Il s'applique à tous les usagers. Nous donnons de plus en plus de place au vélo sur l'espace public car sa pratique est en plein essor, mais cela ne peut se faire sans pédagogie, ni sans fixer les règles pour protéger les piétons et assurer la sécurité de chacun en ville.

Jean-Luc Moudenc

Maire de Toulouse

Président de Toulouse Métropole



ESPACE PUBLIC, RÈGLES GÉNÉRALES POUR LE VIVRE-ENSEMBLE

Dans nos rues animées, la communication entre les différents usagers est essentielle pour un partage harmonieux de l'espace public. De l'usage obligatoire des clignotants aux gestes de la main, aux signes de tête, et même aux simples sourires, chaque interaction contribue à un climat d'apaisement et de respect mutuel.

En France, le code de la route établit les règles régissant l'utilisation de la voie publique par les différents usagers, qu'ils soient automobilistes, piétons, cyclistes ou autres. Il est surtout connu de ceux qui passent le permis de conduire. Aussi, tous les usagers n'ont pas le même niveau de connaissance.

Au-delà de ces règles, nous avons créé un code de la rue, axé sur le vivre-ensemble et le bien-être collectif. Ce guide, résultat d'un travail mené avec les habitants, s'appuie sur les dispositions du code de la route et le complète avec une série de conseils de bon sens et de recommandations en matière de sécurité routière. Il vise à ce que les différents usagers se comprennent mieux et se côtoient de façon plus harmonieuse et apaisée.

LES BONS CONSEILS COMMUNS À TOUS LES USAGERS DE LA RUE

Communiquer de manière bienveillante et respectueuse, indiquer ses intentions, exprimer sa considération envers les autres usagers.

Être attentif à l'environnement, ne pas utiliser de distracteurs (téléphone notamment), observer le contexte pour anticiper, agir et réagir de manière adaptée.

Être lucide et sobre, ne pas conduire sous l'influence de l'alcool ou de stupéfiants afin de ne pas altérer son jugement, sa sécurité et celle des autres.

Être visible et prévisible en adoptant des comportements clairs et en respectant les vitesses limites afin de réduire les risques de surprise, d'incompréhension et de collision.

Faire preuve de courtoisie, d'amabilité et de prévenance envers les autres usagers, offrir son aide, céder le passage aux plus vulnérables, remercier. _____





LES PIÉTONS

De nombreux déplacements peuvent être réalisés à pied.
Mais attention, les piétons sont plus vulnérables que les autres usagers.
Pour garantir leur sécurité, la priorité leur est donnée.

Un piéton, plusieurs profils

Sont considérés comme piétons les personnes à pied, en fauteuil roulant, mais aussi les utilisateurs de trottinettes non motorisées, rollers ou skateboards qui doivent donc se déplacer à une allure adaptée, c'est-à-dire à la vitesse du pas.

Les enfants de moins de 8 ans à vélo peuvent emprunter les trottoirs.

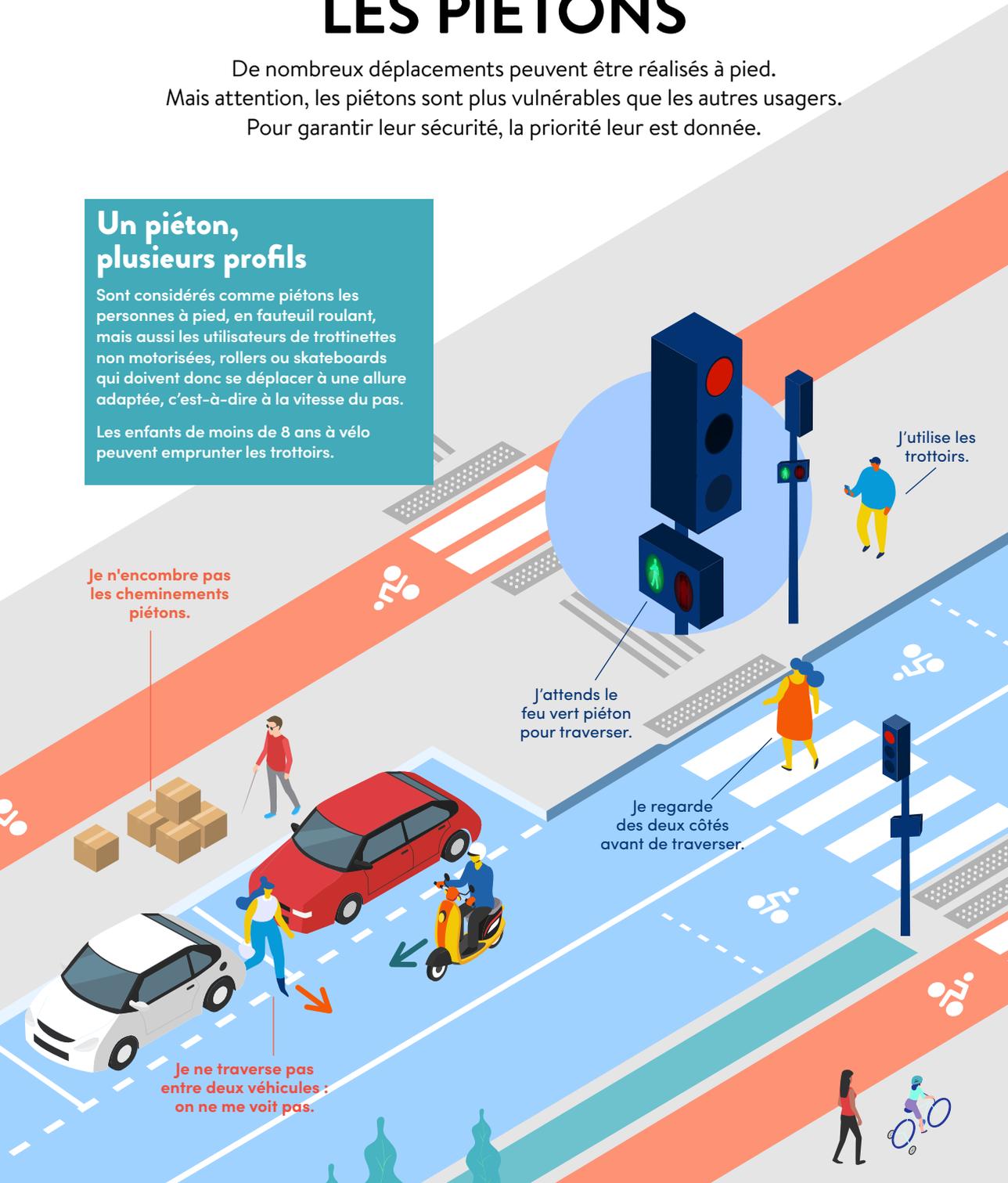
Je n'encombre pas
les cheminements
piétons.

J'attends le
feu vert piéton
pour traverser.

Je regarde
des deux côtés
avant de traverser.

Je ne traverse pas
entre deux véhicules :
on ne me voit pas.

J'utilise les
trottoirs.





Je laisse les bandes et pistes cyclables aux cyclistes.

À trottinette électrique, il m'est interdit de rouler sur le trottoir (135€ d'amende).

J'évite de courir ou de jouer au ballon.

Je ne traverse pas juste devant ou derrière un bus.

Pour traverser, j'utilise les passages piétons (obligatoire si à moins de 50 mètres).

En groupe, je laisse de la place aux autres.

Je tiens mon chien en laisse.

Une seule rue, plusieurs perceptions !

Les perceptions et les besoins peuvent varier grandement d'un piéton à l'autre. Une chute peut avoir des conséquences graves en particulier pour les personnes âgées. La vitesse ou la proximité avec le danger sont perçues de manière différente en fonction de l'âge et de la situation de chacun. Il est donc essentiel d'être conscient de ces différences et d'agir en conséquence, en cédant toujours la priorité devant un usager plus vulnérable.



LES CYCLISTES

Les cyclistes évoluent dans des environnements variés, allant de la route aux aires piétonnes, ce qui offre une grande liberté. Cependant, cette liberté s'accompagne de responsabilités. Les cyclistes doivent constamment s'adapter aux diverses situations : tantôt vulnérables face aux voitures ou parfois source d'appréhension pour les piétons. Cette adaptabilité est essentielle pour assurer leur sécurité et celle des autres usagers, en tenant compte de leur environnement (visibilité, affluence...).



Je n'ouvre pas la portière sans regarder.

Je m'écarte du bord pour m'éloigner des portières.

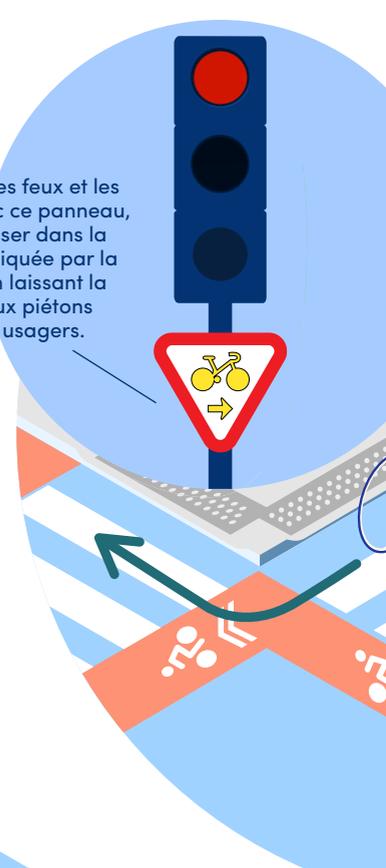
Je ne roule jamais sur les trottoirs (sauf si j'ai moins de 8 ans).

Je ne double pas les gros véhicules par la gauche ou par la droite : on ne me voit pas.



ANGLE MORT





Je respecte les feux et les priorités. Avec ce panneau, je peux passer dans la direction indiquée par la flèche et en laissant la priorité aux piétons et autres usagers.



Je n'utilise la sonnette qu'en cas de danger.



J'utilise les aménagements cyclables, dont les sas vélo.



Je signale avec mon bras mes changements de direction.



Je dépasse par la gauche.

Vélos & co

C'est une question que beaucoup se posent : oui, le code de la route assimile aux cyclistes classiques les utilisateurs de vélos à assistance électrique (VAE). Il en va d'ailleurs de même pour les vélos cargos, qu'ils soient bicycles, tricycles ou à remorque, avec ou sans assistance.

Attention, les speed bikes, ou vélos 100% électriques rapides, ne sont pas considérés comme des vélos car ils peuvent dépasser 25 km/h. Ils doivent suivre les mêmes règles que les deux roues motorisés (cyclomoteurs, scooters et motos).



LES CONDUCTEURS DE TROTTINETTES ÉLECTRIQUES ET ENJINS SIMILAIRES

Ces dernières années, de nouveaux engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) sont apparus et se sont développés dans nos villes. Ces modes de déplacement procurent un fort sentiment de liberté mais, avec lui, une certaine sous-estimation du risque. En cas de collision, le conducteur est exposé. De plus, les autres usagers ne sont pas encore habitués à ces engins, par ailleurs silencieux. Enfin, leurs conducteurs eux-mêmes n'ont pas le bénéfice d'une longue expérience. Ils doivent donc redoubler de vigilance.



LES TROTTINETTES
ÉLECTRIQUES



LES MONOROUES



LES GYROPODES

Le savez-vous ?

En cas de freinage brusque, le risque de chute est plus élevé sur une trottinette électrique ou une monoroue par exemple, en raison de l'éloignement du centre de gravité (à la différence du vélo). Il est donc impératif de rouler avec prudence et de respecter les règles de circulation.

COMPORTEMENT

- Comme à vélo, j'indique mes changements de direction.
- Je roule seul pour éviter le déséquilibre (passager interdit).
- **Je ne zigzague pas entre les voitures.**

VITESSE

- Je respecte la limitation de vitesse.
- J'adapte ma vitesse selon l'affluence.
- **Je ne surprends pas les piétons et ne les frôle pas.**

RÈGLES

- J'ai au moins 14 ans.
- J'ai une assurance "responsabilité civile".
- **Il m'est interdit de porter des écouteurs.**
- J'obéis aux mêmes règles de priorité que les véhicules.
- Les panneaux et les feux cyclistes s'appliquent aussi aux conducteurs d'EDPM.

AMÉNAGEMENTS

- **Il m'est interdit de rouler sur les trottoirs.**
- Je roule sur les aménagements cyclables lorsqu'il y en a.
- **Hors agglomération, il m'est interdit de circuler sauf sur les pistes cyclables et voies vertes.**



LES HOVERBOARDS

LES SKATEBOARDS ÉLECTRIQUES

LES CYCLOMOBILES LÉGERS OU DRAISIENNES

non EDPM, mais mêmes règles de circulation

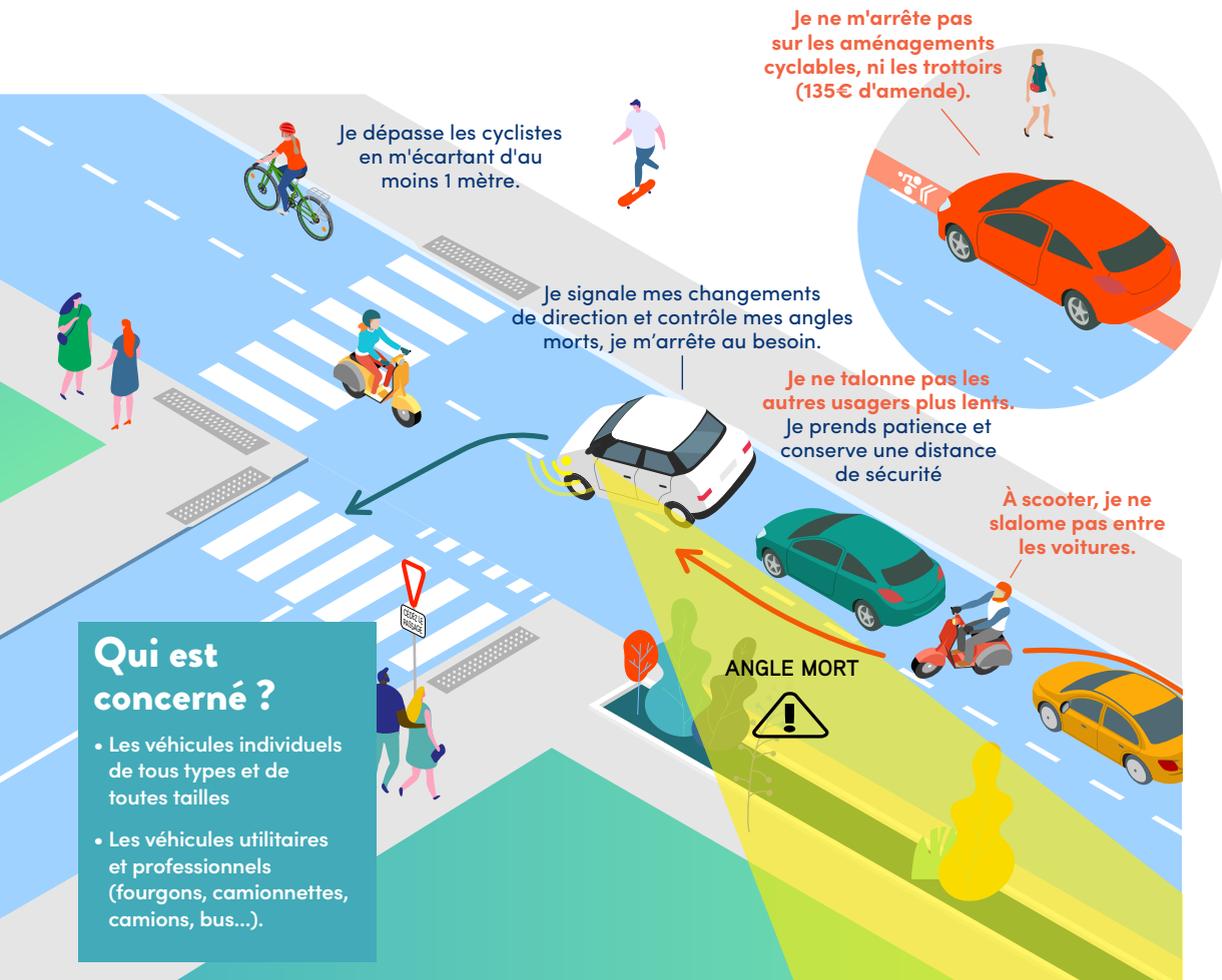
À noter

- À trottinette non motorisée, je suis considéré comme piéton. Je dois donc rouler au pas.
- À vélo électrique (simple assistance), je suis considéré comme cycliste.
- À vélo électrique rapide (speed bike), je suis considéré comme à deux-roues motorisé.



LES AUTOMOBILISTES ET ASSIMILÉS

En voiture ou en camion, se déplacer en ville nécessite une attention accrue. Les informations y sont plus nombreuses et complexes : affluence, diversité des modes de déplacements, signalisation, stationnement... L'habitacle du véhicule donne un sentiment de sécurité, mais qui ne vaut pas pour les autres usagers. Avec le développement de la marche et du vélo, une forte vigilance est nécessaire, et la maîtrise de la vitesse indispensable. La prudence envers les autres est essentielle pour rendre la ville plus paisible et sûre.





LES CONDUCTEURS DE DEUX-ROUES MOTORISÉS ET ASSIMILÉS

À scooter ou à moto, la circulation en ville est plus aisée mais expose les conducteurs à des risques graves vis-à-vis des voitures et des camions. La fluidité ne doit pas se faire au détriment de la sécurité.



Conducteur en véhicule électrique (voiture, vélo, trottinette...), personne ne m'entend arriver. Mal et non-voyants ne me perçoivent même pas du tout.

J'adapte mon allure. J'anticipe les freinages et les arrêts.

En voiture ou à deux-roues motorisés, je ne stationne ni sur les trottoirs, ni sur les emplacements vélos.

Je n'emprunte pas les couloirs de bus

Au feu rouge, automobilistes ou deux-roues n'empiètent pas sur les sas vélo, destinés à rendre visibles les usagers plus vulnérables.

Le cas particulier des speed bikes

Les vélos électriques rapides (speed bikes) vont trop vite (plus de 25 km/h) pour avoir les mêmes règles que les vélos classiques ou même ceux à assistance électrique. De par cette vitesse, les risques sont plus importants. Ainsi, pour garantir une meilleure protection, le port du casque est obligatoire, de même que l'immatriculation.

Ces véhicules ont interdiction d'emprunter les aménagements cyclables, au même titre que les deux-roues motorisés (cyclomoteurs, scooters ou motos).

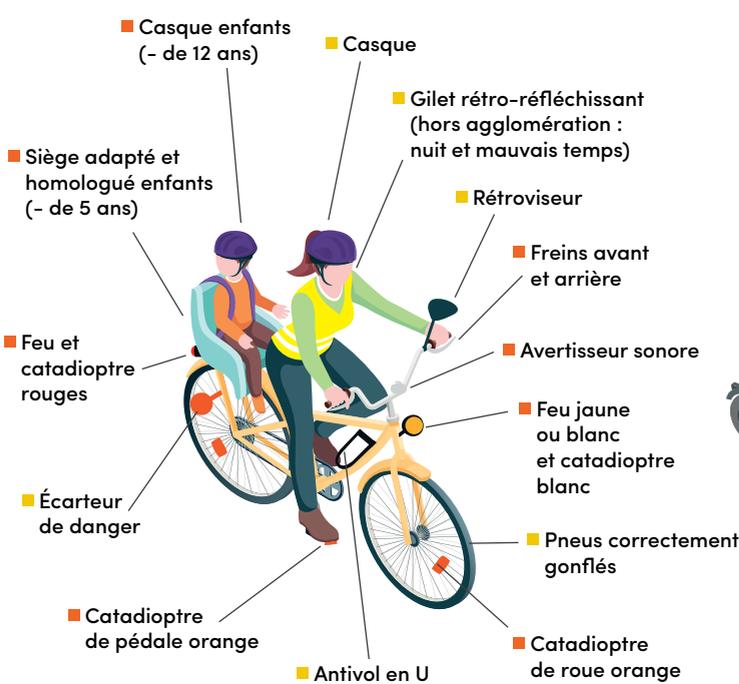
Qui est concerné ?

- Les motos
- Les scooters et cyclomoteurs
- Les speed bikes



BIEN ÉQUIPÉ, MIEUX PROTÉGÉ

Obligatoires ou fortement conseillés,
les équipements sont faits pour vous protéger. Leurs rôles ?
Vous rendre plus visibles, réduire la gravité des blessures en cas d'accident.
Le point en fonction de votre moyen de déplacement.



VÉLO



TROTTINETTE

Entretien et contrôle

Avant de prendre la route, assurez-vous du bon état de votre véhicule et de vos équipements obligatoires. Une trottinette ou un vélo doivent être équipés de feux fonctionnels, de freins efficaces, de roues bien gonflées et non voilées. Les véhicules réclament un entretien régulier. Ces contrôles réduisent les risques de panne et d'accident, ils prolongent aussi la vie des véhicules et favorisent une conduite économique. Autant de bonnes raisons de ne pas les oublier !

- Obligatoires
- Fortement conseillés

- Blouson de moto ou veste renforcée (cuir, jeans...) avec éléments rétro-réfléchissants
- Casque attaché homologué ECE ou norme NF (un intégral est celui qui protège le mieux)
- Pantalon de moto épais ou en cuir avec renforts aux tibias, hanches et genoux
- Rétroviseur
- Chaussures fermées montantes (protection de la cheville)
- Gants certifiés CE (avec des zones renforcées)
- Éclairage fonctionnel
- Gilet de haute visibilité à porter en cas d'urgence



DEUX-ROUES MOTORISÉ

Je ne modifie pas les caractéristiques de mon engin (par exemple, je ne change pas mon pot d'échappement et je ne débride pas mon véhicule pour qu'il aille plus vite).

- Largeur < 0.90m
- Longueur < 1.65m
- Poids < 30 kg*
- Vitesse bridée à 25km/h
- Pas de siège (sauf gyropode et **sauf cyclomobile léger***)
- Catadioptre avant (blanc), arrière (rouge) et latéraux (oranges)
- Casque
- Gilet rétro-réfléchissant (hors agglomération : nuit et mauvais temps)
- Rétroviseur
- Avertisseur sonore
- Système de freinage
- Feux de position avant (blanc ou jaune) et arrière (rouge)
- Avec 2 roues*
- Moteur ou assistance non thermique (Puissance < 35kW)*



TROTTINETTE ÉLECTRIQUE ET ENGIN SIMILAIRE

Je ne modifie pas les caractéristiques de mon engin : le débridage est interdit et l'amende coûte 135 euros.

* Spécificités cyclomobiles légers

VOITURE



- Pneus en bon état et bien gonflés
- Vitres avant transparentes
- Éclairage fonctionnel
- Port obligatoire de la ceinture



- À portée de main : un gilet de sécurité fluorescent, certifié CE



- Rangé dans la voiture : un triangle de présignalisation conforme à la norme européenne, marqué E 27 R



LA VILLE APAISÉE

Pour une ville plus paisible et plus sûre, la vitesse de circulation à Toulouse est généralisée à 30 km/h sur environ 85 % des voies sauf exception, tandis que les aménagements routiers évoluent et se multiplient. Les zones de rencontre, aires piétonnes, voies vertes et autres aménagements font leur apparition afin d'accompagner la transformation des usages. Suivez le guide !



TOULOUSE

ZONE

30

La règle, c'est 30 km/h sauf exceptions.

À titre exceptionnel, il peut y avoir des axes à 50 km/h. Le marquage au sol les signale.



TOULOUSE, VILLE À 30

L'instauration du 30 km/h permet d'apaiser la ville, en la rendant plus sûre pour tous. À 30 km/h, les conducteurs élargissent leur champ de vision, ce qui leur permet de mieux voir ce qui se passe autour d'eux.

La distance de freinage passe de 27 à 13 mètres, ce qui réduit le risque d'impact ou la gravité des accidents. Cette mesure améliore la qualité de vie des habitants.

Ce principe connaît quelques exceptions : les grands axes pénétrants et certaines voies structurantes conservent une limitation de vitesse à 50 km/h. Toutefois, sur ces voies, la limitation à 30 km/h s'applique en approche des zones de vigilance comme les abords des écoles et les cœurs de quartier.



LE DOUBLE-SENS CYCLABLE

En application du Code de la route, en ville, lorsque la signalisation les y autorise, les cyclistes, les cyclomobilistes légers et les conducteurs d'EDPM ont le droit d'emprunter dans les deux sens les voies à sens unique destinées aux autres véhicules. Concrètement, les voitures doivent ralentir autant que nécessaire, voire s'arrêter, pour laisser passer les cyclistes.



LES ZONES DE RENCONTRE

VITESSE LIMITÉE À 20 KM/H

Ici, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée avec les autres véhicules et ont la priorité. Objectifs ? Encourager la cohabitation apaisée de tous les usagers, favoriser les commerces, limiter les dangers et les nuisances sonores.

À noter

Les zones de rencontre ne comprennent pas de passages piétons. En effet, c'est l'ensemble de l'espace qui est considéré comme prioritaire aux piétons.



Quel que soit mon mode de déplacement, je recherche le contact visuel avec les autres usagers.



Situées dans l'hypercentre et les cœurs de quartier, les zones de rencontre limitent la vitesse à 20 km/h pour tous les véhicules y compris les cyclistes.

Entrée de zone



Je ne klaxonne pas pour que les autres s'écartent. Je ralentis ou je mets pied à terre.

En voiture, fourgon, camionnette ou en deux-roues motorisé, si autorisé, je circule au pas.



Sortie d'aire

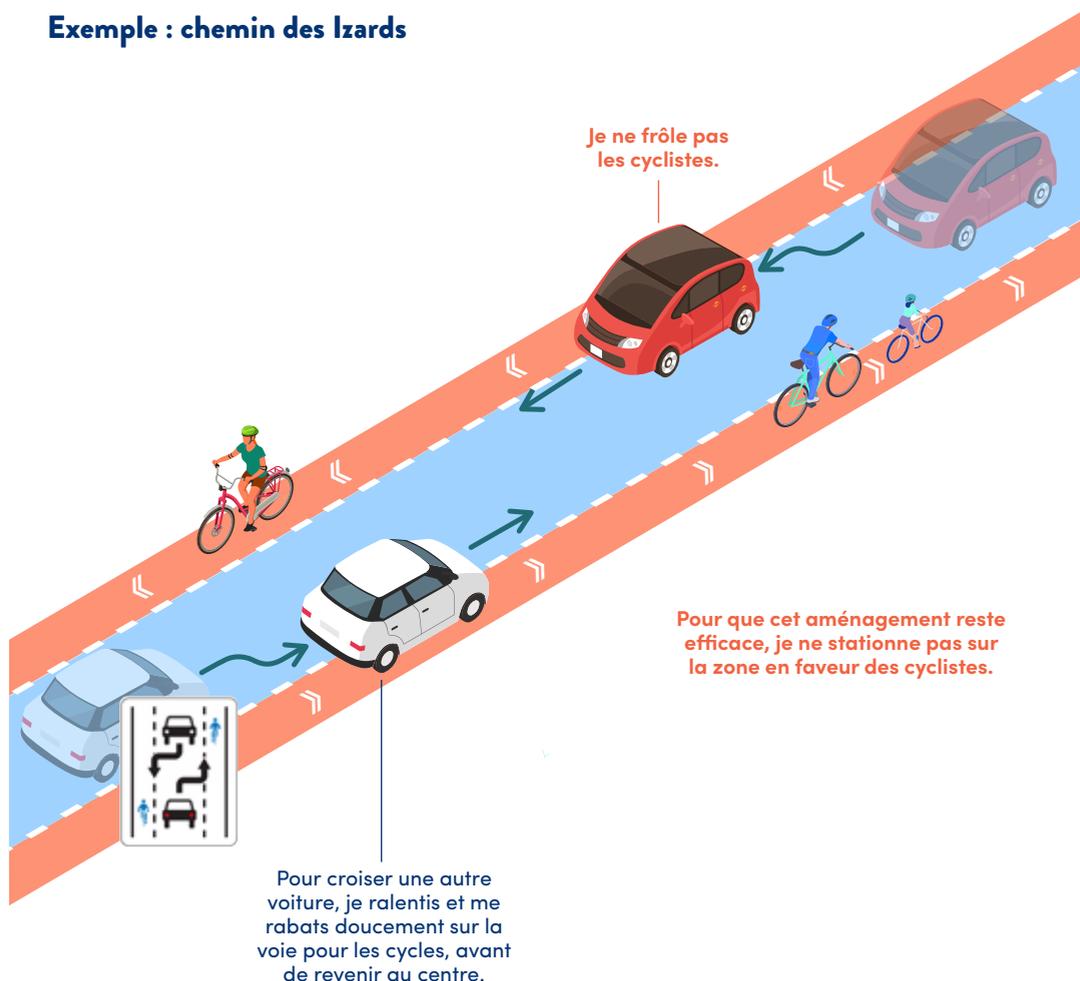


LES CAS PARTICULIERS

LES CHAUSSÉES À VOIE CENTRALE BANALISÉE

Les chaussées à voie centrale banalisée matérialisent la circulation des cyclistes, tout en permettant aux voitures de circuler dans les deux sens. Concrètement, pour se croiser, celles-ci peuvent se rabattre un court instant sur la voie cyclable, avec précaution et en tenant compte de la présence éventuelle de cyclistes.

Exemple : chemin des Izards



LES VOIES VERTES

Une voie verte est un aménagement réservé à la circulation non motorisée (sauf ayant droit comme les riverains ou les services d'entretien). Elle est destinée aux piétons et aux cyclistes et, d'une façon générale, à tous les modes doux de déplacement. En cas d'affluence, un comportement adapté permet de continuer de profiter de ces voies plus naturelles.

Exemple : berges de la Garonne - Oncopole

À vélo, trottinette électrique, etc, j'adapte ma vitesse à la fréquentation.

Je ne frôle pas les piétons.

Je ne klaxonne pas pour que les autres s'écartent. Je ralentis ou je mets pied à terre.

À pied, je ne monopolise pas la largeur de la voie.

Je tiens mon chien en laisse (et ramasse ses déjections).

Piéton, j'emprunte les trottoirs.

Entrée d'aire

Sortie d'aire

Sortie d'aire

The diagram shows a greenway with a light green path for cyclists and a light yellow path for pedestrians. A blue sign with a red diagonal line and a bicycle icon is at the top right. A blue sign with a red diagonal line and a pedestrian icon is at the bottom right. A blue sign with a red diagonal line and a car icon is at the bottom right. A blue sign with a red diagonal line and a car icon is at the bottom right.

LES VÉLORUES

La vélorue est une rue dont la chaussée est prioritairement dédiée à la circulation des cyclistes, mais où les autres véhicules sont autorisés à circuler.

Entrée d'aire

Automobiliste, je reste derrière les cyclistes.

The diagram shows a red velorue with a blue car and two cyclists. A blue sign with a red diagonal line and a car icon is at the top left. A blue sign with a red diagonal line and a car icon is at the top left.



LES ZONES DE CHANTIER

Une ville qui vit est une ville qui rénove, qui s'équipe, qui construit et qui s'adapte. Les chantiers sont source de bruit, de poussière et de ralentissement de la circulation. Ils présentent une gêne pour les usagers qui doivent respecter certaines règles. Gardons à l'esprit que ces travaux sont provisoires et visent à embellir notre cadre de vie.





DANS MA RUE

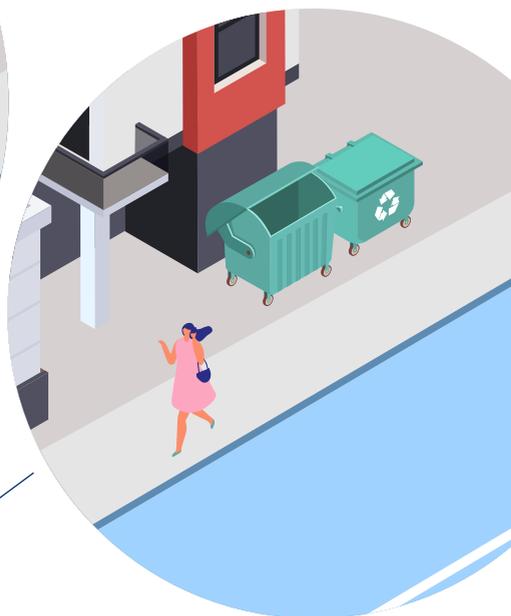
LES AUTRES GESTES POUR UNE VILLE APAISÉE

Beaucoup de situations peuvent gêner nos déplacements.
Pour éviter ou limiter la gêne et contribuer à rendre
la ville agréable, respectons quelques principes d'organisation.



ESPACES VERTS

- J'entretiens mes haies afin de ne pas gêner la circulation des piétons.



DÉJECTIONS CANINES

- Je les ramasse.
Des sacs sont à disposition ainsi que des parcs canins.
Le coût de l'amende peut aller jusqu'à 450 euros.

DÉCHETS

- Je dispose mon conteneur de façon à ne pas perturber le cheminement des piétons.
- Pour mes encombrants, je contacte Allô Toulouse au 05 61 222 222.

TERRASSES

- J'obtiens une autorisation et je respecte ses dispositions.
- Je ne gêne pas la circulation des autres usagers.



Plus d'infos :

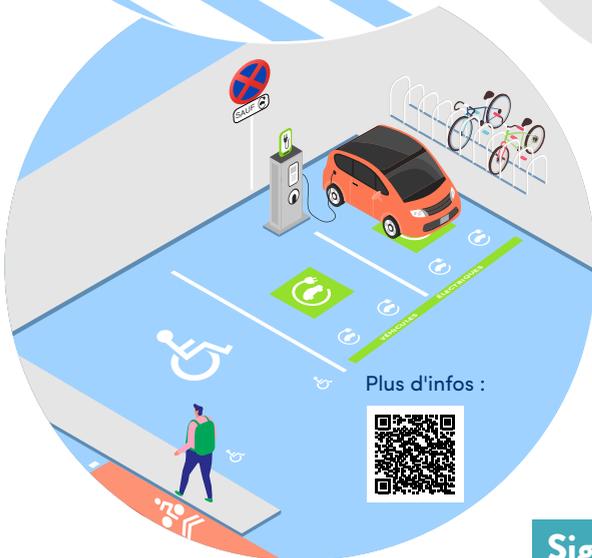


LIVRAISONS

- Je m'arrête sur cette place pour charger ou décharger. Pas pour stationner.
- Je ne laisse pas tourner mon moteur.
- Je règle mon disque en indiquant mon heure d'arrivée (30 minutes max).



Plus d'infos :



Plus d'infos :



STATIONNEMENT

- J'utilise les solutions de stationnement adaptées disponibles.
- Je paie par horodateur ou application mobile.
- Gratuité pour les personnes à mobilité réduite.

Signalez un problème
avec Allô Toulouse
au 05 61 222 222





+ D'INFO
SUR LE CODE
DE LA RUE

