

Dossier de presse

Nomination du coordonnateur
interministériel pour le développement de
l'usage du vélo

Installation du comité de pilotage
« code de la rue »

Sommaire

	Page
Editorial du ministre	2
La nomination de « Monsieur vélo » et la politique en faveur des déplacements « doux »	
La mission du coordonnateur interministériel vélo, « Monsieur vélo »	4
Éléments d'une politique en faveur des modes « doux »	7
Les exemples étrangers	9
Les acteurs institutionnels et associatifs	11
L'installation du comité de pilotage « code de la rue »	
Vers un « code de la rue »	14
L'exemple du « code de la rue » belge	17
Annexe	
Décret instituant un coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo	

Editorial



L'exigence de développement durable implique que nous sachions utiliser, dans nos agglomérations, l'ensemble des modes de transport de façon pertinente.

Pour cela, nos concitoyens doivent avoir accès à une offre de transports collectifs fiable et performante. Ils doivent aussi être encouragés à utiliser les « modes doux » : marche à pied, vélo et autres, ceci en toute sécurité.

J'ai donc décidé de lancer les travaux sur le thème du « code de la rue ». Avec les acteurs institutionnels et associatifs, nous allons recenser les dispositions du Code de la Route spécifiques au milieu urbain, les examiner, en discuter, dans l'objectif d'une meilleure information sur les dispositions applicables en ville et d'une meilleure sécurité pour tous les utilisateurs de la voirie, en particulier les plus vulnérables.

Dans le même esprit, j'ai relancé la coordination interministérielle de la politique en faveur du vélo. Le Président de la République a ainsi nommé Hubert PEIGNÉ coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, rattaché à mon ministère.

Je n'oublie pas que le vélo ne se limite pas aux déplacements urbains : le sujet est vaste et couvre des aspects aussi divers que la promotion d'itinéraires touristiques, l'industrie du vélo et même la santé publique, car le vélo est une activité physique dont la pratique est très facile.

Je souhaite donc que le coordonnateur puisse, dès maintenant, mobiliser l'ensemble des acteurs pour donner une nouvelle dynamique aux actions publiques en faveur de ce mode de transport et de loisir moderne et qui doit se développer.

La mission du coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo

Le contexte : le plein essor du vélo

Le vélo est aujourd'hui un mode de déplacement de plus en plus prisé par les Français et un loisir en plein essor. Il bénéficie du soutien d'un milieu associatif très dynamique, de fédérations sportives très actives et d'élus déterminés à voir croître son utilisation dans les déplacements, notamment urbains.

C'est aussi un secteur industriel qui a réussi à maintenir et dynamiser ses implantations en France, notamment dans le haut de gamme. Fabricants, vendeurs, réparateurs, loueurs... : le vélo est aussi créateur d'emplois non délocalisables.

Développer une politique en faveur de ce mode doux

Conscient de l'intérêt de ce moyen de transport pour la santé publique, la sécurité routière, l'aménagement du territoire, l'offre touristique et l'amélioration du cadre de vie, le Gouvernement désire soutenir une politique ambitieuse en faveur des déplacements en mode doux en général et de la bicyclette en particulier.

Le rapport remis en 2004 par Madame Brigitte LE BRETHON, députée-maire de Caen, a formulé un certain nombre de propositions pour favoriser une politique dynamique en faveur du vélo. Il s'agit désormais de mettre en œuvre ces propositions dans un cadre intermodal.

Des expériences nombreuses sont menées au niveau local à l'initiative des élus ou des associations. Ces bonnes pratiques méritent d'être portées à la connaissance de tous. Leur généralisation progressive peut en effet contribuer à positionner le vélo comme un élément structurant des déplacements urbains quotidiens, en particulier pour ce qui concerne les déplacements domicile-école, domicile-travail et les déplacements professionnels.

Avril 2006 : nomination d'un coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo

Le Président de la République a nommé auprès du ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, un coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo.

Le rôle du coordonnateur

Sa mission s'inscrit dans une politique plus large en faveur des modes doux, dans le cadre d'une approche multimodale des déplacements.

Sa contribution recouvrera les axes suivants :

- mutualiser les expériences

Il s'agit de mutualiser les expériences acquises grâce à un échange actif et permanent avec les différents acteurs intéressés, à permettre et animer un dialogue constant entre les élus, les associations, les fédérations et les ministères concernés. Il pourra en particulier apporter son expertise aux services administratifs compétents en matière de sécurité routière et de développement durable.

- recenser les structures actuelles

Il entreprendra un recensement complet des structures actuelles prenant en charge ces sujets, dans le monde associatif ou dans les collectivités locales afin d'envisager, s'il y a lieu, la mise en cohérence de leurs actions sur les problématiques liées au vélo et aux modes doux.

- s'inspirer des exemples étrangers

Il s'inspirera des pratiques et des modèles existants chez nos partenaires étrangers, en particulier européens, avec lesquels il travaillera en relation étroite.

- orienter la réflexion du Gouvernement sur l'évolution nécessaire de la réglementation

Le coordonnateur pourra par exemple proposer des dispositions nouvelles pour l'amélioration de la sécurité des cyclistes, le développement concerté aux niveaux régional, national et européen des voies vertes ou des autres sites propres réservés aux modes doux et les impacts du développement de l'usage du vélo sur l'organisation des déplacements notamment urbains et sur la voirie. Ces éléments devront également porter sur les utilisations plus sportives du vélo et les apports de ce mode de locomotion au tourisme. Sa mission devra également proposer des options stratégiques sur les choix industriels ou les politiques d'intégration sociale par le vélo.

- élaborer un plan d'actions pluriannuel

L'objectif de ce plan sera de favoriser le développement de l'usage du vélo et des modes doux en France. Il sera réalisé en deux étapes, dont la première s'achèvera au printemps 2007.

De manière générale, il mettra en évidence les avantages que représente pour toute la société le développement du vélo et des modes doux. De manière générale, il mettra en évidence les avantages que représente pour toute la société le développement du vélo et des modes doux.

Les publics spécifiques

Le coordonnateur proposera des actions spécifiques auprès des plus jeunes dans le cadre scolaire, non seulement pour les sensibiliser à l'intérêt de l'usage du vélo et des modes doux notamment pour les déplacements domicile-école, mais aussi pour les sensibiliser sur l'utilisation en toute sécurité de ce mode de déplacement.

La semaine européenne de la mobilité 2006

Il proposera une série d'actions pouvant être mises en place dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité 2006. Il participera à l'organisation de l'événement en étroite relation avec les ministères concernés et les acteurs institutionnels des transports collectifs et des déplacements urbains.

Mission d'appui

Le coordonnateur sera placé auprès du ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

Il s'appuiera sur les services des ministères concernés par la question du développement de l'usage des modes doux et du vélo et plus particulièrement, au sein de son ministère de rattachement, sur le bureau des politiques de déplacements, de l'évaluation et des études de placé au sein de la sous-direction des services de transports ferroviaires et collectifs, à la direction des transports ferroviaires et collectifs de la direction générale de la Mer et des Transports (DGMT).

Le coordonnateur, Hubert PEIGNÉ

Hubert PEIGNÉ, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, a occupé plusieurs postes de Directeur Départemental ou Régional de l'Équipement, notamment en Seine-et-Marne ou en Provence, Alpes, Côte d'Azur, où il a activement contribué à l'émergence d'actions en faveur du vélo. Reconnu des différents acteurs institutionnels, il animait le « comité de suivi de la politique vélo », structure mise en place par les pouvoirs publics en 1994 pour présenter et confronter le point de vue de l'ensemble des acteurs de ce secteur dans un cadre partenarial.

Eléments d'une politique en faveur des « modes doux »

De par ses compétences et sa représentation territoriale - notamment au sein des services déconcentrés du ministère des Transports, de l'Equipeement, du Tourisme et de la Mer - l'Etat participe à la promotion et au développement de l'usage des modes doux et en particulier du vélo.

Dans le secteur urbain

Le développement des « modes doux » figure dans les plans de déplacements urbains (PDU), dans le cadre d'une approche multimodale des déplacements. Les collectivités territoriales élaborent ces plans sous leur responsabilité, avec la participation de l'Etat.

Au niveau national, l'adoption ou l'adaptation de normes destinées à faciliter l'usage des modes doux relève de la compétence de l'Etat. Dans ce cas, les textes législatifs ou réglementaires sont élaborés, au sein du Ministère, par la direction générale de la Mer et des Transports en charge de la mise en place de ces politiques publiques en particulier la sous-direction des Services de transports ferroviaires et collectifs avec son bureau des politiques de déplacements, de l'évaluation et des études.

Des itinéraires dédiés en milieu inter-urbain

Concernant le milieu interurbain, le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIADT) de décembre 1998 a proposé un réseau national d'itinéraires cyclables, sous forme de véloroutes (routes peu circulées et de faible dénivelé) et voies vertes (aménagements cyclables entièrement en site propre). Le réalisation de ce réseau est effectuée sous maîtrise d'ouvrage locale.

Ce schéma national constitue une déclinaison des grands itinéraires européens soutenus par l'Union européenne.

Les propositions du rapport Le Brethon

A la demande du Premier ministre, Madame Brigitte LE BRETHON, députée-maire de Caen, a remis en mars 2004 un rapport intitulé «Propositions pour encourager le développement de la bicyclette en France». Ce rapport dresse une liste de mesures pour favoriser une politique dynamique en faveur du vélo. Ses préconisations mettent en évidence la nécessité de coordonner l'action de l'Etat sur ce sujet à caractère transversal. Dans cette optique, le ministre des Transports, de l'Equipeement, du Tourisme et de la Mer Dominique PERBEN a proposé au Président de la République et au Premier ministre la nomination d'un coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo.

Le nouveau coordonnateur, Hubert PEIGNÉ, présidait le « Comité national pour le suivi de la politique du vélo », structure mise en place par les pouvoirs publics en 1994 pour présenter et confronter le point de vue de l'ensemble des acteurs de ce secteur dans un cadre partenarial.

Les exemples étrangers

La pratique comparée du vélo entre pays européens

Une étude de 2004 menée par l'Union européenne

L'étude, intitulée "La mise en œuvre des politiques de transports urbains durables : aller de l'avant / politiques nationales en faveur du vélo", présente la part modale du vélo dans 19 Etats.

Le tableau ci-dessous reprend les principaux résultats.

Pays	nombre de kilomètres parcourus / J / personne (2000)	part modale en % du nombre de déplacements
Pays-Bas	2,3	27
Danemark	2,6	18
Suède	0,7	12,6
Allemagne	0,8	10
Belgique	0,9	10
Finlande	0,7	7,4
Irlande	0,5	5,5
Autriche	0,4	5
Italie	0,4	4
France	0,2	3
Royaume-Uni	0,2	2
Luxembourg	0,1	1,5
Grèce	0,2	1
Portugal	0,1	1
Espagne	0,1	0,7
Norvège		6
Suisse		9
Etats-Unis		0,7
Japon		14

Source : EU Energy et Transport in Figures, Statistical Pocketbook, 2000 et 2002

Les politiques en faveur du développement des modes doux et de la pratique du vélo

Elles diffèrent dans leurs pratiques et leurs résultats.

Aux Pays-Bas : 28% des déplacements se font à vélo

La quasi-totalité des voiries urbaines et interurbaines est équipée d'aménagements cyclables. Ces aménagements forment un réseau continu, très finement maillé, y compris en ville où des voiries de qualité, exclusivement réservées aux cyclistes, sont aménagées et les axes parallèles également traités par des bandes ou pistes cyclables. Tous les carrefours sont aménagés, avec des feux spéciaux pour les cyclistes; les parcs de stationnement pour bicyclettes sont omniprésents.

En dehors des villes, les ponts ou tunnels autoroutiers franchissant les grandes voies d'eau sont équipés de pistes cyclables. Les routes nationales interurbaines sont doublées de larges voies pour les cyclistes et la desserte locale, séparées par un terre-plein ou un fossé. Des panneaux indiquent les directions des localités voisines ou lointaines pour les cyclistes. Des itinéraires nationaux Est-Ouest ou Nord-Sud sont fléchés.

De ce fait, on note dans ce pays l'importance de la circulation des cyclistes : ils assurent 27% des déplacements au niveau national.

Quelques bémols sont tout de même à apporter à cette expérience : dans les sites attractifs il peut être très difficile de stationner un vélo, tant la demande est forte. Le vol des vélos est aussi un réel problème. Par ailleurs les automobilistes sont peu tolérants vis-à-vis des cyclistes en dehors des pistes cyclables et le réseau de pistes est un véritable labyrinthe, malgré les panneaux : on se perd facilement.

La planification urbaine prend largement en compte les vélos, avec l'obligation de stationnement privé de vélos et d'accessibilité aux vélos. Ainsi, la situation actuelle favorable au vélo aux Pays-Bas résulte d'une attention précoce pour ce moyen de transport. Dans les années 1960, comme dans le reste de l'Europe, le vélo a décliné en image et en usage et les efforts ont porté sur la voiture. Mais dès 1975, les Néerlandais ont de nouveau intégré ce mode dans la politique de transport, au point qu'il est aujourd'hui un moyen de transport banal.

Les autres pays développés, notamment la France, accusent évidemment un certain retard par rapport à l'expérience néerlandaise. Les autres pays d'Europe du Nord se rapprochent de la situation des Pays-Bas, avec une planification multimodale des transports.

En Belgique à Anvers

La situation est moins ordonnée qu'aux Pays-Bas (ce qu'apprécient les touristes néerlandais), mais le centre-ville est rendu aux piétons et aux vélos, et des itinéraires cyclables relient la banlieue.

Au Royaume-Uni

Le projet « Safe Routes to Schools » vise à favoriser les enfants allant à l'école à pied ou à vélo. L'action vers les employeurs est le pivot des « Green Commuter Plans » (Plans Verts Domicile-Travail).

Les États-Unis, le Canada et l'Australie

Ces pays sont davantage préoccupés par l'utilisation du vélo comme loisir, alors que le système de transport est presque uniquement tourné vers l'automobile.

Le Japon

Situation originale, le vélo y est très développé (16% des déplacements) mais son utilisation absolument pas planifiée. Les cyclistes sont tenus d'emprunter les trottoirs, d'où conflits avec les piétons. Un autre problème est le stationnement aux abords des gares où le vélo est considéré comme une pollution. La promotion officielle du vélo ne fait que débuter dans ce pays.

NB : Cette présentation comparative est issue des travaux de "vélo mondial 2000".

Les acteurs institutionnels et associatifs

Les collectivités territoriales

Les acteurs principaux pour la mise en œuvre de politiques en faveur du développement de l'usage des modes doux, à commencer par le vélo, sont les collectivités territoriales, en raison de leurs compétences en termes d'organisation des transports et de gestion de la voirie.

Pour mener leur action en faveur du développement de l'usage des modes doux, les collectivités locales sont regroupées au sein de structures associatives très actives, tant au plan local que national.

Les principales associations

Parmi ces associations, citons le Club des Villes Cyclables (CVC) et l'Association des Départements Cyclables (ADC). Grâce à leurs nombreux membres, à la variété de leurs implantations et à la qualité des élus actifs dans ces structures, elles constituent des partenaires de premier plan pour le développement de mesures en faveur de l'usage des vélos.

Les autorités organisatrices des transports urbains, en charge de l'organisation des transports urbains et notamment de l'élaboration des plans de déplacements urbains, sont pour leur part représentées au niveau national par le Groupement des Autorités organisatrices des Transports (GART).

Au niveau des usagers, la Fédération des Usagers de la BICYclette (FUBicy) fédère bon nombre d'associations locales d'usagers du vélo en particulier urbain. C'est un partenaire important pour les responsables publics en charge de la mise en œuvre des politiques en faveur des modes doux.

L'Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V) travaille à la promotion des véloroutes et des voies vertes. Elle représente les usagers de ces itinéraires et les informe des réalisations existantes. Elle apporte aussi aux collectivités locales des informations sur les possibilités d'investissements.

De même, il est important de rappeler le rôle joué par la Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT) sur ces sujets de déplacements et celui du Comité de Promotion du Vélo qui regroupe l'ensemble des fédérations et associations souhaitant favoriser le développement de l'usage de la bicyclette en France.

Le rôle des entreprises publiques

Le développement de l'usage des modes doux ne peut être effectif que dans le cadre d'une approche multimodale des déplacements. La politique des déplacements doit favoriser la complémentarité des modes de transport.

C'est pourquoi les actions menées en ce sens principalement par la SNCF au niveau national, la RATP pour l'Ile-de-France et certaines entreprises de transports publics, le plus souvent regroupées au sein de l'Union des Transporteurs Publics (UTP), doivent être mentionnées comme partie intégrante de la politique de développement de l'usage des modes doux.

A la RATP

Des centres «roue libre », à proximité immédiate de dessertes par transports collectifs, permettent aux usagers de stationner leurs vélos ou d'en louer , en complément de l'offre de transports collectifs classique.

La RATP propose aux entreprises de gérer leur parc de vélos pour favoriser les déplacements de leurs salariés. Le réseau RER et les stations de métro en périphérie de Paris sont actuellement tous équipés de parcs de stationnement pour les vélos, les couloirs bus sont ouverts à la circulation des vélos et les usagers peuvent embarquer leur vélo, en dehors des heures de pointe, sur les lignes A et B du RER et sur la ligne 1 du métro les dimanches et jours fériés.

A la SNCF

Les clients peuvent voyager avec leurs vélos transportés gratuitement dans certains trains, dans le fourgon à bagages ou un espace spécialement adapté. Cette facilité est offerte dans tous les trains Transilien et dans de nombreux TER. On peut également voyager avec un vélo dans la quasi-totalité des TGV circulant entre le Nord de la France et Paris, dans de nombreux TGV à destination du sud-est, dans les TGV desservant Lausanne et Zurich, dans certains trains Corail de jour ainsi que dans les Corail Lunéa et Corail Teoz. De nombreuses gares proposent un stationnement des vélos avant l'accès au train.

Vers un « code de la rue »

Un comité de pilotage inspiré de l'exemple belge

Le terme « code de la rue » est souvent utilisé par référence à l'exemple belge. En effet, la Belgique a mené une réflexion importante sur un meilleur partage de l'espace public urbain entre toutes les catégories d'usagers et une plus grande sécurité des déplacements par modes doux. Cela s'est traduit notamment par d'importantes modifications du code de la route belge, entrées en vigueur à partir du 1^{er} janvier 2004 (cf. annexe).

Néanmoins, ce « code de la rue » reste une partie intégrée au code de la route belge. Les médias belges utilisent le terme « code de la rue » pour qualifier la partie du code de la route qui s'applique en agglomération.

En France, la DSCR a mis en place un groupe de travail sur le sujet, après la rencontre avec le bureau du Club des Villes Cyclables en novembre 2005. Le comité de pilotage sera installé le 18 avril 2006.

Les enjeux : partager la voirie en toute sécurité

– La sécurité routière :

En France, les piétons et cyclistes, sont impliqués dans 30 % des accidents corporels urbains. Ils représentent 31 % des tués et 32 % des blessés graves en ville (chiffres 2004).

2004 Milieu Urbain	Accidents (1)	Tués (2)	Blessés Graves (2)
Piétons	13041 (23%)	368 (25%)	2053 (27%)
Cyclistes	4032 (7%)	81 (6%)	425 (5%)
2 roues motorisés	24737 (43%)	466 (32%)	3373 (43%)
Voitures	48161 (83%)	507 (35%)	1789 (23%)
Autres	6222 (11%)	29 (2%)	99 (2%)
Total milieu urbain	57825 (100%)	1451 (100%)	7739 (100%)

Répartition en ville des accidents et des victimes graves selon la catégorie d'usagers impliqués, pour l'année 2004.

(1) accidents impliquant au moins un usager de la catégorie donnée (doubles comptes possibles, le total est donc supérieur à 100%)

(2) victimes comptabilisées dans chaque catégorie d'usagers

L'usage de la voirie urbaine

Un déséquilibre demeure entre les différentes catégories d'usagers. Piétons et cyclistes sont ceux qui rencontrent le plus de difficultés dans leurs déplacements. Si on assiste, depuis quelques années déjà à une réappropriation progressive de l'espace public urbain en faveur des modes doux, des progrès sont encore nécessaires.

Il va donc de soi que l'objectif d'obtenir un meilleur partage de l'espace «rue » entre tous les usagers et d'assurer des déplacements plus sûrs, notamment pour les plus vulnérables, reste d'actualité.

Du code de la route à un « code de la rue » ?

Étudier les améliorations possibles du code de la route, le «toiletter » ou le compléter, pour mieux prendre en compte les modes doux et parvenir à un partage plus équilibré de l'usage de l'espace public urbain entre toutes les catégories d'usagers, est une piste d'action.

Pour autant la terminologie «code de la rue », parlante médiatiquement, est ambiguë, voire impropre. Il ne s'agit pas de créer un nouveau code, juxtaposé à celui existant, mais plutôt de faire évoluer le code de la route actuel.

Le code de la route resterait donc la référence unique (comme c'est d'ailleurs le cas en Belgique), ceci afin d'éviter de créer une multitude de règles dans des différents documents dont les superpositions d'application seraient source de difficultés.

Communiquer sur l'usage de la rue dans le code de la route

Mesures réglementaires nouvelles ou non, une première étape doit consister à rappeler ou mieux faire connaître les principaux articles du code de la route en matière de déplacements urbains.

Il s'agirait de réaffirmer les droits et devoirs de chacun, et d'insister tout particulièrement sur le respect des usagers les plus vulnérables.

Une campagne de communication forte dans ce sens pourrait contribuer à sensibiliser tous les usagers et participer ainsi à la transformation des mentalités en matière de conduite.

En 2005, l'association « Rue de L'Avenir » a publié un document d'une vingtaine de pages intitulé «La RUE dans le code de la route ». Il explique, en langage simple et pédagogique, comment se comporter en tant que piéton, cycliste ou conducteur, dans la circulation urbaine, au regard des principaux articles du code de la route. Le Ministère a contribué financièrement à sa publication.

Faire évoluer le code de la route et proposer de nouveaux outils techniques d'aménagement de l'espace public urbain.

Une autre étape consiste à engager un travail de réflexion sur les évolutions souhaitables du code de la route et la création de nouveaux outils techniques d'aménagement de l'espace public urbain.

Les propositions suivantes sont notamment assez souvent formulées par certains acteurs :

- un principe général de prudence, établissant une responsabilité de l'usager le plus fort par rapport au plus faible
- le concept de «zone de rencontre » (zone avec priorité aux piétons et vitesse limitée à 20 km/h)
- la généralisation du contresens cyclable à toutes les rues en sens unique.

Ces questions doivent bien entendu faire l'objet d'un examen attentif, sur le plan de leurs conséquences pratiques autant que juridiques. Des réponses peuvent être apportées par une analyse des situations à l'étranger accompagnée, au besoin, d'expérimentations dans le contexte français.

L'exemple du « Code de la Rue » belge

Sous l'appellation « Code de la Rue », la Belgique a mené toute une réflexion visant à assurer un meilleur partage de l'espace public urbain entre toutes les catégories d'utilisateurs et à offrir une plus grande sécurité des déplacements aux modes doux.

Cela s'est traduit notamment par des modifications du code de la route belge, entrées en vigueur pour la plupart à partir du 1^{er} janvier 2004, ainsi que des modifications du « code du gestionnaire ».

Il s'agissait de mettre en évidence que la voie publique n'était pas vouée uniquement à la fonction de circulation automobile et que chaque utilisateur y avait sa place, notamment les plus vulnérables. Ainsi :

- la **définition** ou redéfinition **des utilisateurs et des espaces** auxquels ils ont accès, souligne concrètement la convivialité nécessaire de l'espace public,
- l'ajout d'un **principe général de prudence**, établit **une responsabilité du plus fort par rapport au plus faible**, mettant ainsi les utilisateurs non motorisés au centre de la loi,
- **l'introduction de nouvelles mesures ou dispositifs de ralentissement** donnent aux communes les instruments pour aménager les rues selon une nouvelle philosophie.

Quelques exemples suivent :

- . les zones de rencontre (zones avec priorité aux piétons et vitesse limitée à 20 km/h),
- . la généralisation du Sens Unique Limité (sens uniques ouverts aux cyclistes roulants à contresens du trafic général) (entrée en vigueur 01/07/2004),
- . les coussins berlinois (quid??),
- . les trottoirs traversants (prolongation du trottoir en travers de la chaussée au débouché d'une rue secondaire, l'espace étant affecté, comme tout trottoir, aux piétons et non à l'automobile)
- . l'obligation de mettre en œuvre des zones 30 aux abords des écoles (mesure effective depuis le 01/05/2002)

Parmi les actions de communication sur le sujet, un petit fascicule d'une vingtaine de pages, intitulé « Le Code de la Rue ...La rue pour tous », édité par L'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR), présente l'esprit de la nouvelle réglementation, explique les principales modifications introduites dans le code de la route et rappelle au final les principales règles de circulation en ville selon que l'on est conducteur, piéton, utilisateur de patins à roulettes ou d'une trottinette, cycliste, cyclomotoriste ou motocycliste.