



Le directeur des Routes et le directeur de la Sécurité et de la circulation routière ont signé conjointement, le 2 novembre 1995, une instruction accompagnée de recommandations pour la prise en compte des cyclistes dans les aménagements de voirie.

L'instruction énonçait en préambule : "Il est désormais nécessaire que toutes les études de voirie prennent en compte la dimension cyclable, soit pour l'intégrer, soit pour préserver l'avenir, soit pour y renoncer mais en pleine connaissance de cause".

Un an plus tard, la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie stipulait, en son article 20 : "A compter du 1^{er} janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes ou voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation (...)". Cet article s'applique en agglomération – au sens du Code de la route – quelles que soient la taille de la commune et la domanialité du réseau.

Cette rédaction, reprise dans le Code de l'environnement

Fiche Technique

Instruction relative à la prise en compte des cyclistes dans les aménagements de voirie sur le réseau routier national

Enfin, le vélo "sportif" est une pratique d'initiés capables de parcourir de longues distances dans la journée. Ces usagers souhaitent généralement aller au plus court et n'hésitent pas à emprunter des axes très circulés.

Même si le réseau routier national, où se concentrent les trafics automobiles les plus importants, n'a pas vocation à accueillir la majorité des cyclistes, ceux-ci sont néanmoins amenés à l'emprunter, notamment en entrée ou sortie d'agglomération ou pour rejoindre un itinéraire cyclable.

Les services de notre ministère doivent donc désormais s'impliquer fortement afin de veiller à la bonne prise en compte de la sécurité de cette catégorie d'usagers et de contribuer au développement de ce mode.

Deux principes doivent guider leur action :

1- LE PARTENARIAT AVEC LES ACTEURS CONCERNÉS :

COLLECTIVITÉS LOCALES ET ASSOCIATIONS D'USAGERS.

En milieu urbain, les lois récentes obligent les collectivités locales à prendre en compte l'usage du vélo dans leur politique de déplacement, notamment lors de l'élaboration de leur P.D.U., et à réaliser des itinéraires cyclables.

En milieu interurbain, un nombre croissant de départements ou de régions élabore des schémas directeurs d'itinéraires cyclables.

Dans les deux cas, il vous appartient d'accompagner les initiatives des collectivités locales.

En particulier, lorsque des interfaces entre le réseau national et les itinéraires cyclables font apparaître des conflits d'usages ou des risques particuliers au niveau, notamment, des tra-



versées, des carrefours ou du fait de l'emprunt d'une section de RN, l'État doit apporter une contribution active à la recherche de solutions adaptées. Selon les situations, il pourra s'agir d'aménagements du réseau national ou d'une recherche de solutions alternatives pour faciliter la liaison vers des itinéraires moins circulés mais suffisamment attractifs.

De même, nous vous demandons de veiller à prendre en compte les besoins réels des usagers par le dialogue avec les associations qui les représentent, en particulier lorsqu'elles s'adressent à vous.

2- L'efficacité des interventions.

Qu'il s'agisse de projets nouveaux ou d'interventions sur le réseau national existant, les aménagements en faveur des cyclistes doivent être conçus avec le souci de l'efficacité.

Les projets nouveaux doivent, systématiquement, intégrer des aménagements destinés aux cyclistes dès lors qu'ils se situent en milieu urbain ou périurbain. Toutes les interactions avec les itinéraires susceptibles d'être empruntés par les cyclistes doivent ainsi être analysées dès la phase

SOURCES DES FINANCEMENTS DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES				
USAGE	ETAT ET SES ÉTABLISSEMENTS PUBLICS		PROGRAMMES	PARTENAIRES TERRITORIAUX
Sportif et récréatif	"Ministère de l'écologie et du développement durable"	Direction des études économiques et de l'évaluation environnementale	Contrats Etat - régions au titre de la mise en œuvre du schéma national véloroutes voies vertes	Conseils régionaux Conseils généraux Communes et établissements publics de coopération intercommunale "Pays Parcs naturels régionaux"
	Ministère des sports	Direction des sports		
	Secrétariat d'Etat au tourisme	Direction du tourisme		
	Voies navigables de France		"Programme général Entretien routier"	
	"Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer"	Direction des routes	Fonds national d'aménagement et de développement du territoire au titre du volet territorial des contrats Etat - régions des pays et des parcs naturels régionaux	
Utilitaire	"Ministère de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de l'aménagement du territoire"	DATAR - Conseil national d'aménagement et de développement du territoire	"Programme général Entretien routier"	Conseils régionaux Conseils généraux Communes et établissements publics de coopération intercommunale "Syndicats intercommunaux ou autorités organisatrices de transports en commun"
	"Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer"	Direction des routes	"Subventions au titre de l'intermodalité avec les transports en commun (circulaire du 10/07/2001)"	
	"Ministère de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de l'aménagement du territoire"	DATAR - Conseil national d'aménagement et de développement du territoire	Fonds national d'aménagement et de développement du territoire au titre du volet territorial des contrats Etat - régions des agglomérations	
		SNCF	Politique de modernisation des gares et des parcs de stationnement	

Fiche Technique

Instruction relative à la prise en compte des cyclistes dans les aménagements de voirie sur le réseau routier national



amont des projets (A.P.S.) et des solutions adaptées doivent être proposées (A.P.S.) et des solutions adaptées doivent être proposées (A.P.S.), tant en ce qui concerne la voie nouvelle que la ou les routes anciennes, généralement appelées à être déclassées.

Le coût des aménagements correspondant doit être intégré dans le financement global de l'opération.

Pour ce qui concerne les aménagements du réseau existant, il y aura lieu d'identifier les sections ou points particuliers à traiter prioritairement. Cette analyse, appuyée à la fois sur des données relatives au potentiel de fréquentation ou au gain de sécurité et sur l'analyse des conditions

de la mise en œuvre (possibilité d'un partenariat actif, cohérence avec la politique menée par les collectivités locales et avec la politique d'entretien par axe...), doit conduire à l'élaboration d'un programme d'action pluriannuel.

Dans les deux cas, vous veillerez, dès la conception des projets, à ce que l'entretien ultérieur de ces aménagements soit assuré dans de bonnes conditions, de préférence par voie de convention.

Des ressources peuvent d'ores et déjà être mobilisées pour les projets cyclables portés par les collectivités locales, en particulier au titre des véloroutes et voies vertes dans le cadre des contrats État - régions, ainsi qu'au titre des plans de déplacements urbains.

De plus, des financements associant État et collectivités concernées seront désormais mis en place au titre du programme d'aménagement routier (programme général), éventuellement sous forme de subvention si une collectivité était maître d'ouvrage. Enfin, vous veillerez, lors de la programmation de travaux d'entretien, à ce que ceux-ci prennent en compte une remise à niveau ou la création d'aménagements correspondant aux besoins des cyclistes, tant en matière de confort que de sécurité.

Dans tous les cas, il vous faudra sensibiliser les maîtres d'œuvre, l'ensemble des services qui spécialisent et contrôlent les projets, en vous appuyant sur les ingénieurs compétents (services techniques centraux, experts vélos des CETE, personnes désignées comme relais vélo en DDE et en DRE), en veillant à leur donner les moyens nécessaires à la recherche de solutions adaptées.

Dans les agglomérations de plus de 100.000 habitants, sous réserve, en collaboration avec les collectivités concernées, un programme des aménagements cyclables à réaliser sur la voirie nationale, élaboré avec le schéma directeur cyclable de l'agglomération, il existe :

Cas de l'entretien route nationale déclassée avant aménagement