

ministère
de l'équipement
des transports
du logement
du tourisme
et de la mer



direction
des routes

direction
de la sécurité
et de la circulation
routières

direction
des transports
terrestres

R/IR.MU 02D225

la Défense, le 31 octobre 2002

**Le ministre de l'équipement,
des transports, du logement,
du tourisme et de la mer**

à

Madame et Messieurs les préfets de région
Directions régionales de l'équipement
Centres d'études techniques de l'équipement

Mesdames et Messieurs les préfets de département
Directions départementales de l'équipement

Monsieur le directeur du CERTU

Monsieur le directeur du SETRA

**INSTRUCTION RELATIVE
À
LA PRISE EN COMPTE DES CYCLISTES
DANS LES AMÉNAGEMENTS DE VOIRIE
SUR LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL**

Le directeur des routes et le directeur de la sécurité et de la circulation routières 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 1er 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.

Arche Sud
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 88 68
télécopie :
01 40 81 19 92
mél : IRMU.DR
@equipement.gouv.fr

Cette rédaction, reprise dans le Code de l'environnement (article 228-2), rend caduques certaines dispositions de l'instruction de 1995. La révision de celle-ci s'avère donc nécessaire pour impliquer plus fortement les services de l'Etat, en collaboration avec les collectivités locales, dans les politiques de rééquilibrage des modes de déplacements.

Les *Recommandations* qui étaient jointes à l'instruction de 1995 ont d'ores et déjà été remplacées par les *Recommandations pour les aménagements cyclables*, guide publié en avril 2000 par le CERTU et qui s'adresse à l'ensemble des maîtres d'ouvrage de voirie. A cet égard, nous vous demandons d'appliquer ces recommandations pour les aménagements sur routes nationales et d'en conseiller l'usage à vos interlocuteurs des collectivités locales sur leurs propres réseaux.

*

La prise en compte des cyclistes dans les aménagements routiers s'intègre dans une politique plus globale du vélo, qui vise à reconnaître ce mode de déplacement comme une alternative économique et écologique aux déplacements automobiles et adapté à la lutte contre l'exclusion sociale et spatiale.

Vous devrez tenir compte de la variété des usages : utilitaire, récréatif ou sportif et des aspects intermodaux (vélo et voiture, vélo et transport en commun).

Le vélo « utilitaire » sert principalement à des activités professionnelles ou à effectuer des trajets domicile - travail, domicile - école. Faciliter sa combinaison avec l'usage d'un transport public permet d'accroître significativement l'aire d'attraction des lignes structurantes de transports en commun. Il s'avère donc le moyen de transport à privilégier en milieu urbain et périurbain, même si ce type de déplacement peut également se rencontrer hors agglomération.

Le vélo « récréatif » s'adresse à des cyclistes ou des familles souhaitant, en général, effectuer de courtes distances sur des itinéraires sécurisés, et qui peuvent inclure des déplacements en voiture pour rejoindre le point de départ. Une partie de ce public recherche des boucles plus longues permettant, notamment, de découvrir des lieux touristiques.

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, ils 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 traversées, des carrefours ou du fait de l'emprunt d'une section de RN, l'Etat 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 amont des projets (A.P.S.) et des solutions adaptées doivent être proposées (franchissements sécurisés, rabattement, jalonnement,...), 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 ¹.

¹ Dans les agglomérations de plus de 100.000 habitants, vous dresserez, en collaboration avec les

- 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 ² 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 Etat - régions, ainsi qu'au titre des plans de déplacements urbains.

De plus, des financements associant Etat et collectivités concernées seront désormais mis en place au titre du programme d'investissement routier (programme général), éventuellement sous forme de subvention si une collectivité était maître d'ouvrage ³. 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 instruisent et contrôlent les projets, en vous appuyant sur les spécialistes 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.

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur des routes

Signé

Patrick Gandil

**La directrice de la sécurité
et de la circulation routières**

Signé

Isabelle Massin

**Le directeur des transports
terrestres**

Signé

Patrice Raulin

collectivités concernées, un programme des aménagements cyclables à réaliser sur la voirie nationale, cohérent avec le schéma directeur cyclable de l'agglomération, s'il existe.

² Vous trouverez en annexe un tableau récapitulatif des diverses sources de financements, par financeurs.

³ Cas de l'ancienne route nationale déclassée avant aménagement.