

## Le coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo

Il a été nommé par le président de la République le 18 avril 2006 auprès du ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire.

### Ses tâches prioritaires :

- ✓ la mutualisation des expériences acquises par les différents ministères en matière de développement de la pratique du vélo ;
- ✓ l'animation d'un dialogue constant entre les élus, les associations, les fédérations concernées et l'État ;
- ✓ la proposition d'orientations au Gouvernement sur l'évolution nécessaire de certaines réglementations ou législations actuellement en vigueur.

Il s'appuie sur une équipe interministérielle composée de représentants des ministères en charge des transports, du tourisme, de l'écologie, des sports, de l'éducation, de la santé, de l'agriculture, de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du logement et de l'industrie.

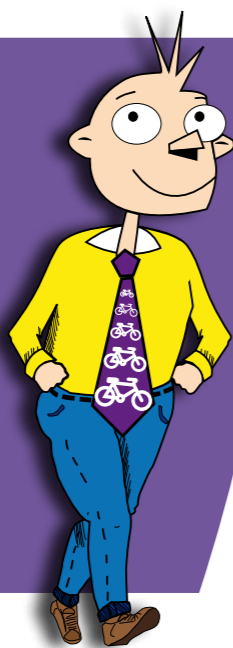
Il travaille en lien étroit avec les associations nationales représentatives d'élus en charge des questions de déplacements doux, les associations d'usagers ou encore les associations de professionnels du cycle.

### Site du coordonnateur :

[www.monsieurvelo.developpement-durable.gouv.fr](http://www.monsieurvelo.developpement-durable.gouv.fr)

### Quelques axes de travail du groupe interministériel :

- favoriser la continuité des itinéraires cyclables interrompus par le réseau routier national ;
  - développer l'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs, en particulier le mode ferroviaire ;
  - encourager, par des mesures réglementaires ou financières, l'accroissement de l'offre de stationnement des vélos sur les lieux d'habitations collectives ;
  - ou encore contribuer à adapter à la rue les dispositions prévues actuellement par le code de la route...
- L'équipe de M. Vélo travaille à la sécurité et à la sûreté de l'usage du vélo et au développement de la pratique utilitaire du vélo, notamment chez les plus jeunes. Elle souligne l'intérêt de santé publique de l'usage du vélo et le valorise comme outil des politiques touristiques, sportives et de loisirs.



## Pour en savoir plus sur le vélo en milieu urbain

- ✓ Club des villes et territoires cyclables : [www.villes-cyclables.org](http://www.villes-cyclables.org)
- ✓ Associations des départements cyclables : [www.departements-cyclables.org](http://www.departements-cyclables.org)
- ✓ Associations d'usagers : Fubicy: [www.fubicy.org](http://www.fubicy.org)
- ✓ Professionnels du cycle : « Tous à Vélo! » [www.tousavelo.com](http://www.tousavelo.com)

## Documentation

- ✓ Fiches *Ville et Vélo* téléchargeables à partir du site de Monsieur Vélo ou du site du CERTU, notamment les fiches :

- n°2 : Les bandes cyclables
- n°6 : Les double-sens cyclables
- n°7 : Les pistes cyclables
- n°8 : Bandes ou pistes
- n°10 : Les vélos et giratoires
- n°11 : Les sas à vélos

- ✓ Recommandations pour les aménagements cyclables, guide publié par le CERTU (novembre 2008) et autres fiches et documents accessibles sur le site du CERTU : [www.certu.fr](http://www.certu.fr) et sur le site Monsieur Vélo.

- ✓ Cette plaquette est téléchargeable sur le site Monsieur Vélo.

### Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo

CGEDD - Tour Pascal B - 92055 La Défense Cedex

Tél. 01 40 81 28 05

Fax 01 40 81 16 40



Présent pour l'avenir

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo

## Les itinéraires cyclables urbains

Les obligations résultant de l'article 20 de la LAURE  
(loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie)



Document réalisé par DGITM - DICOV/DIE - Maquette : Cécile Feddeck Illustrations : Célestin Krier - Impression : SPSSI/ATLZ - octobre 2009  
© J.-C. Pouchy-Tixier - MEEDDM 2008



Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer  
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie et climat  
Prévention des risques  
Développement durable  
Infrastructures, transports et mer

Présent pour l'avenir



À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et 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. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe.

Article 20 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (dite Laure) du 30 décembre 1996, actuel article L 228-2 du code de l'environnement

## Une loi inégalement connue

Si les collectivités territoriales gestionnaires de voirie de taille importante commencent à appliquer les dispositions de la Laure, nombreuses sont celles qui l'ignorent encore. En particulier, certaines villes de taille plus modeste, au sein desquelles peu de relais y compris associatifs sont en mesure de rappeler l'obligation, ont encore malheureusement tendance à ne pas prévoir dès l'amont de leurs projets de voirie les aménagements cyclables adaptés. Or, les surcoûts d'une prise en compte ultérieure et le risque juridique que ces collectivités prennent dans le cadre de la réalisation de leurs projets, souvent sur la base de budgets particulièrement serrés, peuvent les conduire à ne pas réaliser les investissements escomptés.

### Les aménagements cyclables urbains

Parmi les aménagements cyclables urbains figurent les **pistes cyclables**, les **bandes cyclables** sur chaussée, les **double-sens cyclables** ainsi que les **aménagements** permettant d'assurer la continuité des itinéraires cyclables aux carrefours, tels les sas à vélo. Aux zones 30 et aux aires piétonnes, considérées comme aménagements cyclables puisque le code de la route y autorisait déjà la circulation des vélos, le décret 2008-754 du 30 juillet 2008 a ajouté les **zones de rencontre** affectées à la circulation de tous les usagers, où les piétons sont prioritaires sur les autres véhicules dont la vitesse est limitée à 20 km/h. Les chaussées des nouvelles zones 30 et des zones de rencontre sont automatiquement (voir exceptions et dispositions techniques détaillées dans les publications du CERTU) à double-sens cyclable. Les zones 30 existantes avant juillet 2008 devront être mises à double-sens cyclable avant le 1<sup>er</sup> juillet 2010.



Double-sens cyclable

Bande cyclable

Piste cyclable

## Qui est concerné ?

Élus, techniciens des collectivités locales et associations d'usagers sont très directement concernés par les dispositions de l'article L. 228-2 du code de l'environnement. Outil d'intégration des déplacements à vélo pour les uns et argument de partenariat pour les autres, cet article est un moyen d'unir localement les compétences.

## Pourquoi est-il important de penser aux aménagements cyclables?

Au-delà du simple respect de leurs obligations légales, les collectivités en charge de l'aménagement de la voirie ont tout intérêt à mettre en place les dispositions de cet article afin de favoriser la sécurité des circulations, la mise en place progressive de réseaux cyclables urbains, le développement de l'usage des modes doux... Penser dès l'amont des projets aux aménagements cyclables, c'est une nouvelle manière de penser la ville et le partage de la voirie.



Véloparc à un point d'arrêt de transports collectifs

© J.C. Pouchy-Tixier - MEEDDM 2008

## Quels sont les risques à ne pas aménager?

**Instabilité juridique du projet :** comme toutes les obligations qui incombent aux collectivités territoriales, le non respect des dispositions prévues par l'article L. 228-2 du code de l'environnement peut aboutir à l'annulation des délibérations approuvant le projet soit par la voie d'un déferé préfectoral soit à la demande d'un administré ou d'une association d'usagers cyclistes qui en ferait la demande. Plusieurs cas récents ont été jugés en ce sens.



Vélo en libre-service

© G. Crossay - MEEDDM 2008

Ces annulations peuvent d'ailleurs parfois remettre en cause très directement **la faisabilité budgétaire de l'opération** si des études complémentaires, voire des aménagements non prévus au moment de la réalisation, devaient être nécessaires pour une mise en conformité avec la loi.

Le non respect de cette obligation légale, même après la réalisation du projet, pourrait déclencher, en cas d'accident impliquant un cycliste après la réalisation de l'aménagement contesté, le mécanisme de **la responsabilité pénale personnelle du maire** prévu à l'article L 2123-34 du code général des collectivités territoriales.

## Question à Monsieur Vélo :

Une bande sur trottoir pour les cyclistes peut-elle être considérée comme un aménagement cyclable urbain ?



Certainement pas s'il s'agit simplement de peindre une bande sur un trottoir à destination des cyclistes. Non seulement ce serait illégal au regard du code de la route, mais ce serait **dangereux**, à la fois pour **les cyclistes, les piétons et surtout les personnes à mobilité réduite**, et en tout cas contraire aux dispositions découlant de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Les associations de personnes aveugles et malvoyantes, de personnes sourdes et malentendantes pourraient facilement attaquer le maître d'ouvrage pour mise en danger de la vie d'autrui.

**Les bandes cyclables peintes doivent être uniquement réalisées sur chaussée.** Dans le cas exceptionnel d'aménagements sur trottoir, ceux-ci doivent être obligatoirement des pistes avec une véritable séparation des cyclistes et des piétons, séparation devant être détectable par l'ensemble des personnes à mobilité réduite, dont les aveugles et les mal-voyants.

Réf. : DGT/MB/090035 - sept. 2009