

France : Cyclistes

Cette fiche est destinée à donner une information synthétique sur la signalisation piéton ou cycliste du pays, elle ne vise pas l'exhaustivité.

Contexte national

La politique vélo française s'exprime à tous les niveaux de l'organisation administrative, de l'État à la commune. Elle est relayée/portée également par bon nombre d'organismes institutionnels ou non.

L'État a présenté, le jeudi 26 janvier 2012, son plan national vélo qui repose sur cinq axes principaux :

- l'incitation à l'usage quotidien du vélo ;
- l'amélioration de la sécurité ;
- une meilleure perception de l'image du vélo par les Français ;
- l'exemplarité de l'État ;
- le développement des aménagements et des infrastructures.

Le rôle du coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo, créé le 14 avril 2006, a été réaffirmé à cette occasion. Une stratégie nationale pour les modes actifs est en cours d'élaboration pour se substituer à ce plan.

Comme pour les piétons, la signalisation relative aux cyclistes est édictée par l'État, qu'elle soit horizontale ou verticale, de police ou de jalonnement. La réglementation nationale s'applique sur toute voie, dès lors qu'elle est ouverte à la circulation publique.

- le code de la route définit les droits et les devoirs des cyclistes ;
- l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (I.I.S.R.) précise la signalisation qui est réglementaire. Toute autre signalisation est proscrite. Elle comprend un volet important consacré à la signalisation directionnelle (en cours d'évolution) depuis plusieurs années.



Le code de la route est en évolution. Ainsi plusieurs modifications importantes de la réglementation ont été introduites au cours des dernières années ; elles seront abordées dans la suite de la fiche.

En décembre 1998, le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (Ciadt) a validé le schéma national des véloroutes et voies vertes (VVV). Dans le cadre des contrats de plan État-région 2000-2006, la réalisation de ce réseau a ainsi pu bénéficier de financements de l'État. Le 5 janvier 2001, le cahier des charges des VVV a été validé.

Ce schéma a été actualisé en 2009 et numéroté en 2011.

Le cadre législatif impose la prise en compte des déplacements à vélo :

- la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 affirme le droit qu'a tout usager à se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens (Art.1). Elle promeut une utilisation plus rationnelle de la voiture ainsi qu'une bonne insertion des piétons, des cyclistes et des transports en commun (Art. 28).

- la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE), du 30 décembre 1996, précise, dans son article 20 (codifié désormais sous l'article L 228-2 du code de l'environnement) que, « à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines... doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquage 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 ».

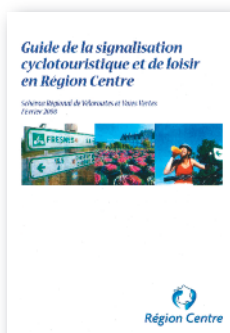
Cet article s'applique à toute commune, quelle que soit sa taille.

Le 20 février 2012, a été publié un arrêté relatif à l'application des articles R 111-14-2 à R 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation précisant les caractéristiques des espaces destinés au stationnement des bicyclettes obligatoires dans les bâtiments neufs à usage d'habitation ou de bureaux.

Certaines **régions** se dotent de schémas régionaux de VVV et définissent également leur propre guide de signalisation.

Elles participent parfois financièrement à la réalisation des réseaux cyclables. Leur action porte également sur l'équipement des gares ferroviaires pour le stationnement des vélos et, dans le cadre de l'acquisition du matériel roulant, à la possibilité de transporter les bicyclettes.

Bon nombre de **départements** réalisent ou ont déjà réalisé leur schéma départemental d'aménagements cyclables. Certains subventionnent les aménagements communaux ; d'autres, enfin, orientent leur action sur la desserte des établissements scolaires. Les « départements cyclables » se sont organisés en une association des départements et régions cyclables (DRC)



Les **communes, communautés de communes ou agglomérations** représentent une population très hétérogène en termes de politiques cyclables : certaines d'entre elles développent des politiques ambitieuses ne se limitant pas à l'aménagement d'infrastructures dédiées au vélo et agissent sur l'ensemble des déplacements, sur l'urbanisme

et l'habitat, sur le stationnement des vélos ou la complémentarité avec les transports en commun.

La généralisation des zones 30, des zones à circulation apaisée contribue également, pour certaines communes, à l'objectif de sécurité des déplacements à vélo et, également, au rééquilibrage de la concurrence VL/vélo en contraignant davantage la circulation motorisée.



Les « villes cyclables » se sont, quant à elles, fédérées en un club des villes et territoires cyclables (CVTC).

Nombreuses, enfin, sont les associations qui agissent pour le développement du vélo.

À la différence des associations piétonnes, elles n'interviennent toutefois pas pour la mise en œuvre et l'entretien des itinéraires cyclables.

Revendications au niveau local ou national, défense des usagers, formation des cyclistes, diffusion des connaissances et des nouvelles réglementations, etc., le rôle joué par les associations est très variable et surtout multiple.

Outre les deux associations citées précédemment (DRC et CVTC), notons... :

- la Fub, qui fédère environ 200 associations locales d'usagers et agit pour promouvoir l'usage du vélo comme mode de déplacement au quotidien et à part entière ;
- l'association française des véloroutes et voies vertes (AF3V) qui milite pour le développement du réseau national des VVV en mobilisant les acteurs ; elle participe également au recensement permanent des aménagements existants et contribue à la réalisation des projets par des propositions pratiques et de terrain ;
- la fédération française de cyclotourisme (FFCT) qui est positionnée sur la pratique du loisir et du tourisme à vélo ou à VTT ; elle propose un large éventail d'activités alliant tourisme, sport-santé et culture, à l'exception de la compétition ;
- la fédération française de cyclisme (FFC) qui représente le cyclisme pour les activités de compétition.

Associations auxquelles il convient d'ajouter celles qui oeuvrent pour la sécurité routière telles que la Prévention Routière et participent à la formation des enfants en milieu scolaire.

D'autres organismes contribuent au niveau national au développement de la pratique du vélo :

- l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), établissement public à caractère industriel et commercial, qui participe à la mise en œuvre des politiques publiques, notamment dans le domaine du développement durable - citons en particulier les plans de déplacements d'entreprise ou d'administration (PDE ou PDA) – et de la promotion des modes de déplacements respectueux de l'environnement ;
- l'INPES, déjà évoquée pour les piétons, par des campagnes de promotion des modes actifs, préservant la santé ;
- Voies navigables de France (VNF), réseau ferré de France (RFF), par la mise à disposition d'emprises et l'incitation à la passation de conventions permettant la circulation des cyclistes sur leur domaine.

Comme cela a déjà été précisé en ce qui concerne les piétons, toute voie ouverte à la circulation publique doit respecter la réglementation nationale :

- le code de la route définit les règles et comportements que tout usager doit respecter sur une voie ouverte à la circulation publique ;
- l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière définit la signalisation (horizontale et verticale) qui peut être mise en œuvre sur la voirie, à l'exclusion de toute autre.

Quelques dispositions réglementaires spécifiques à la France

- le vélo est un véhicule ; seuls les enfants de moins de huit ans circulant à vélo peuvent être assimilés à des piétons ;
- les cyclomoteurs ne sont pas assimilables aux bicyclettes ;

- les cyclistes peuvent circuler dans les voies bus lorsque la signalisation les y autorise ;
- les cyclistes peuvent circuler – à l'allure du pas – dans les aires piétonnes, sauf décision contraire ;
- le code de la route permet, avec une signalisation spécifique, aux cyclistes de tourner à droite au feu rouge, en respectant la priorité des autres usagers ;
- le code de la route permet, avec une signalisation spécifique, aux cyclistes de remonter les sens interdits ; cette mesure est généralisée en zone 30 et zone de rencontre, mais doit toutefois être signalée.

La signalisation de police relative aux vélos

Le vélo, étant un véhicule, est soumis à l'ensemble des panneaux définis dans l'IISR. Toutefois, on peut recenser une quinzaine de panneaux ou panonceaux spécifiques à ce mode de déplacement.

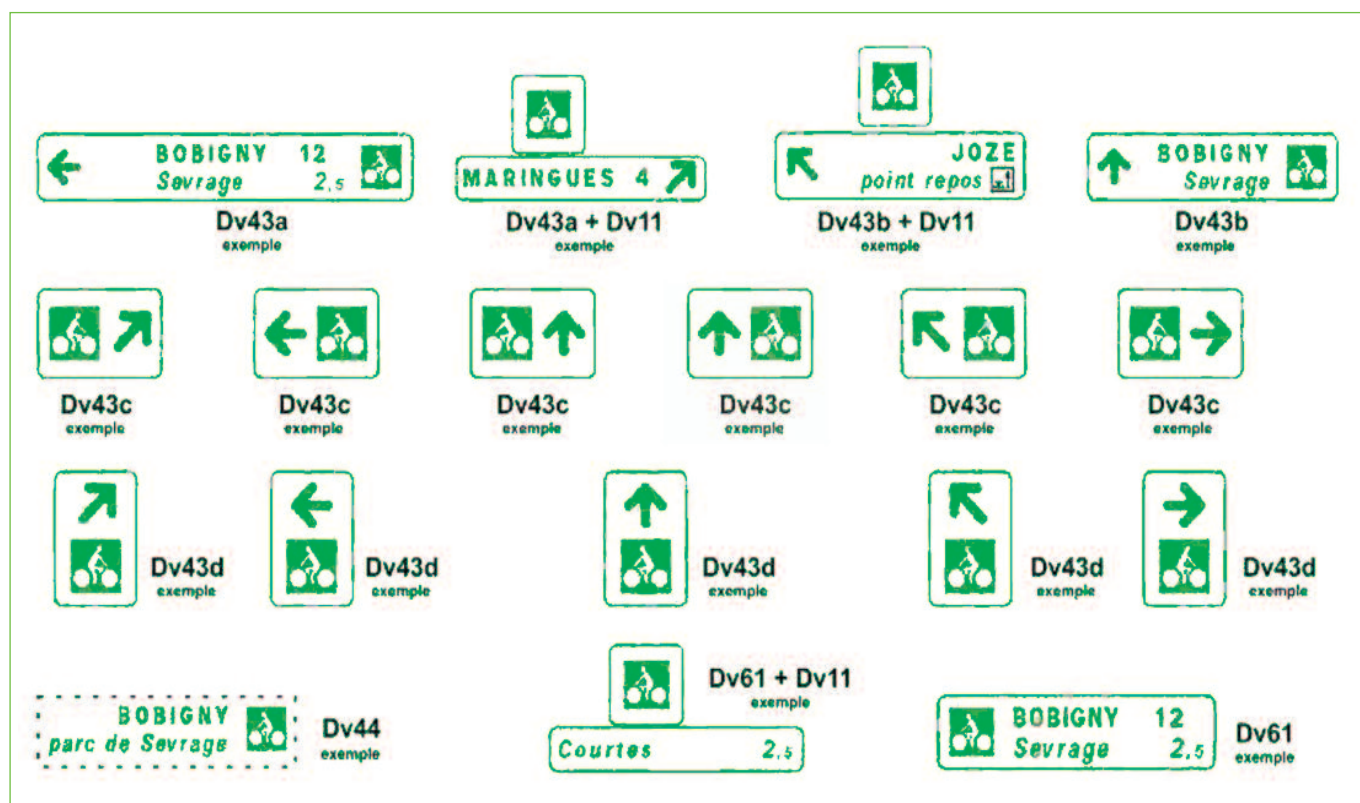
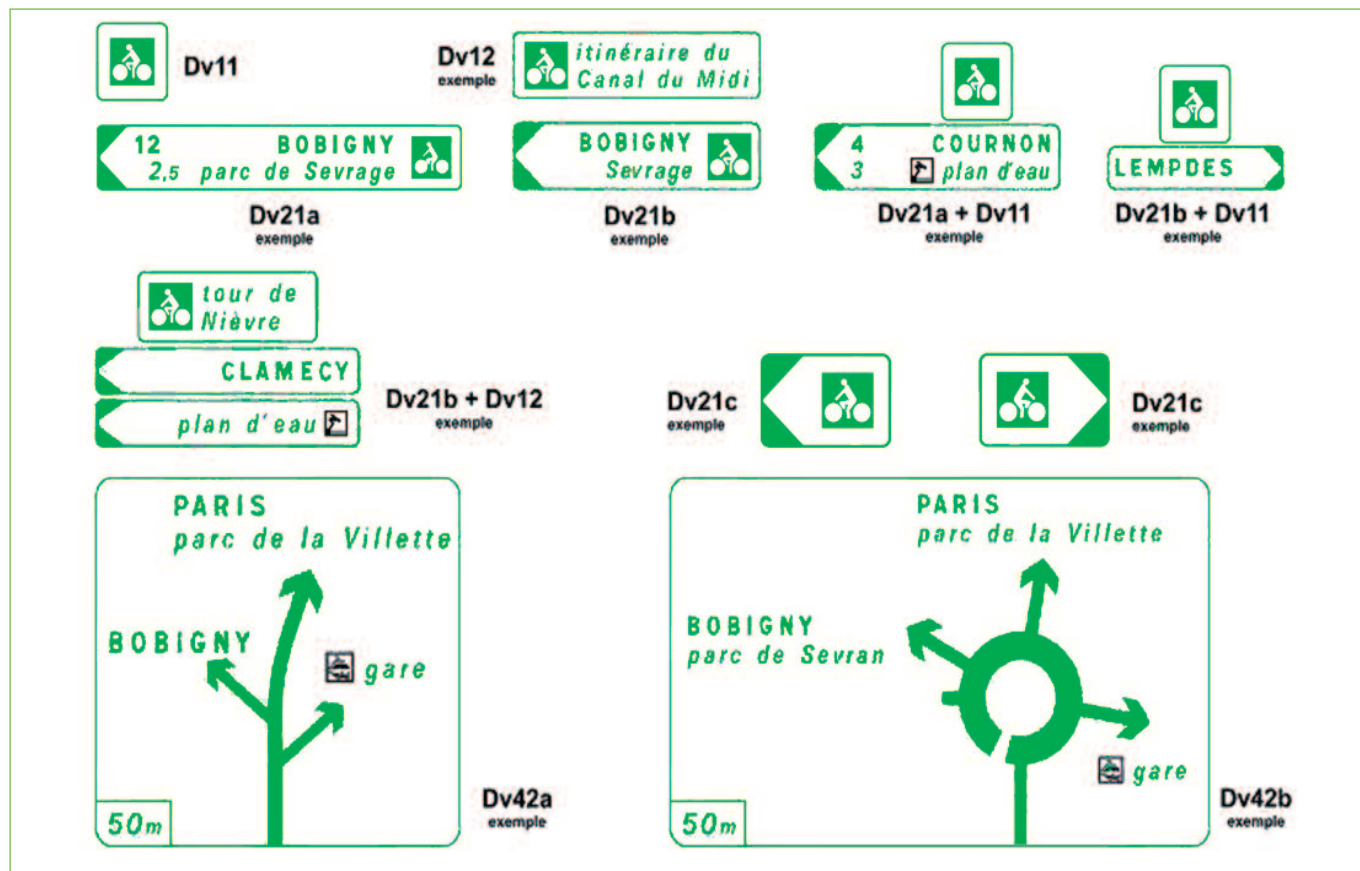
	Débouché de cyclistes venant de droite ou de gauche		Fin de piste ou bande conseillée
	Sens interdit à tout véhicule sauf cycle		Conditions particulières de circulation sur la route suivie : cycles en sens inverse
	Voie réservée aux véhicules de services réguliers de TC + cycles		Zone de rencontre
	Piste ou bande obligatoire pour les cycles sans side-car ou remorque		Aire piétonne
	Fin de piste ou bande obligatoire pour les cycles sans side-car ou remorque		Voie verte : voie réservée à la circulation des piétons et des véhicules non motorisés
	Accès interdit à tous les véhicules à moteur		Panneau signifiant aux cyclistes qu'ils peuvent tourner à droite, même lorsque le feu est rouge, en respectant la priorité des autres usagers
	Accès interdit aux cycles		Signal signifiant aux cyclistes qu'ils peuvent tourner à droite, même lorsque le feu est rouge, en respectant la priorité des autres usagers
	Piste ou bande cyclable conseillée, réservée aux cycles. Ce signal indique que l'accès à la bande ou à la piste est conseillé et réservé aux cycles et indique aux piétons et aux conducteurs des autres véhicules qu'ils n'ont pas le droit d'emprunter cet aménagement		Voie en impasse sauf pour les piétons et cyclistes

La signalisation de jalonnement

Elle est définie dans l'IISR par toute une panoplie de panneaux figurant ci-après.

La couleur est le vert sur fond blanc accompagnée du logo vélo.

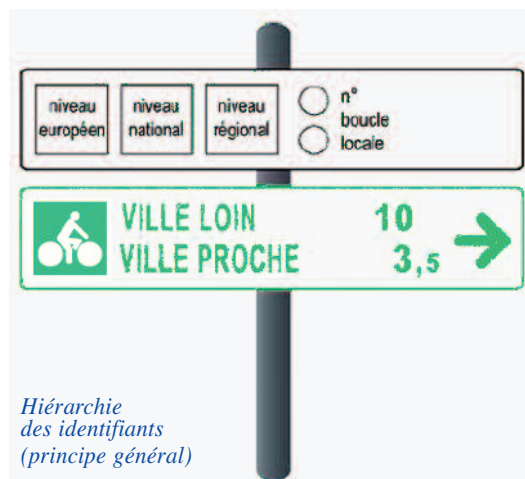
Depuis 2011, le schéma national des VVV est numéroté ; les chiffres de 1 à 30 sont réservés aux véloroutes à dimension européenne, ceux de 31 à 99, au véloroutes à dimension nationale.



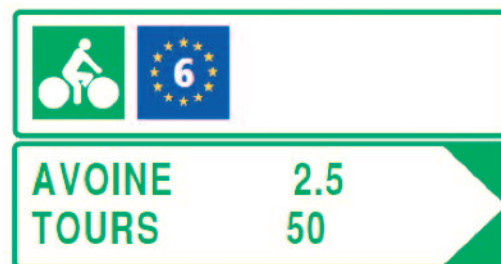
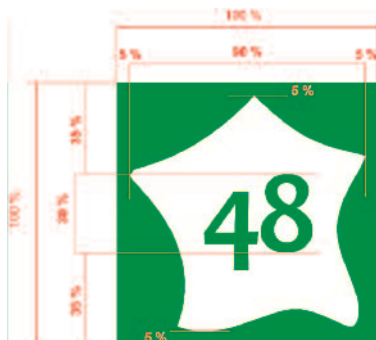
Le décret du 6 décembre 2011 a officialisé la notion d'identifiant d'itinéraire. Cette modification a été introduite afin de répondre aux besoins liés au développement des itinéraires européens et nationaux de VVV.

D'autres évolutions sont en cours d'étude dans le cadre d'une réflexion associant représentants de l'État et de différentes associations :

- La **signalisation touristique**, également définie dans l'IISR peut être utilisée pour les boucles touristiques à vélo.
- La **signalisation des services** peut être intégrée dans les panneaux de jalonnement destinés aux cyclistes à l'aide d'idéogrammes prévus dans l'IISR.
- Cette signalisation s'applique à **tous les itinéraires cyclables**, qu'ils soient européens, nationaux, régionaux ou communaux.



Itinéraires VVV
Configuration de base
(exemple)



Réglementation et signalisation au niveau local

Au niveau local, la réglementation et la signalisation de police ne peuvent être que celles définies par l'État.

En ce qui concerne la signalisation de jalonnement, la seule souplesse possible est le choix de l'identifiant de l'itinéraire, que la réglementation permet d'insérer sur le panneau.



La signalisation mise en œuvre dans le cadre des schémas régionaux et départementaux respecte généralement ces principes ; on observe toutefois une plus grande hétérogénéité pour la signalisation implantée par les communes et agglomérations. Nombre d'entre elles ne respectent pas la réglementation.

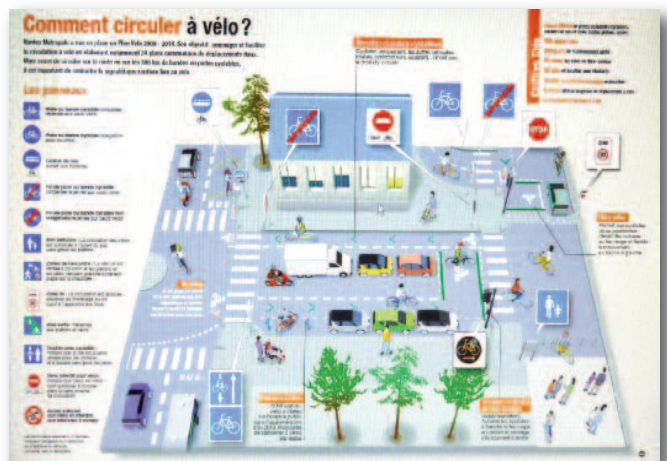
La signalétique mise en œuvre localement est souvent inspirée du passé historique de la région ou de considérations touristiques.

Elle s'appuie également sur des panneaux informant les usagers sur les services et sites situés à proximité et présentant les parcours cyclables.



Le plan vélo de l'agglomération nantaise s'inscrit dans le cadre, plus global, du plan de déplacements urbains (PDU) 2010-2015, à perspectives 2030 de Nantes-Métropole approuvé par le Conseil Communautaire du 20 juin 2011.

Le P.D.U. comporte notamment une « fiche-action » dont l'objet est de « favoriser la pratique de la marche et du vélo ».



Citons notamment :

- dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre du plan d'actions pour donner l'envie de déambuler et marcher au quotidien, la refonte de la signalétique pour les piétons ;
- la mise en œuvre du plan d'action vélo 2009-2014 et son actualisation pour les horizons 2015 et 2020 ;
- la poursuite des aménagements en vue d'améliorer la sécurité et le confort des déplacements piétons et vélos :
 - intégration systématique dans toute opération d'aménagement,
 - confortement des espaces dédiés (zones de rencontre, aires piétonnes),
 - continuité des itinéraires piétons et vélos, en particulier dans les grands carrefours, réalisation et sécurisation d'itinéraires structurants vélos,
 - généralisation de la mise à double sens cyclable,
 - multiplication du stationnement pour les vélos (sécurisé, appuis, etc.) développement d'une signalétique adaptée aux piétons et aux cyclistes (direction, distance, temps de parcours),
 - etc.
- le développement des services liés au vélo (location, vélo en libre service, etc.) ;
- subvention à l'achat de vélos à assistance électrique (déplacements domicile-travail).

L'organisation française, centralisée, rend cohérente l'ensemble de la signalisation de jalonnement, de l'itinéraire européen au réseau cyclable urbain. Seuls diffèrent les identifiants éventuellement ajoutés.

L'entretien de la signalisation de jalonnement incombe aux départements et aux communes/communautés de communes.

La région, ainsi que d'autres organismes tels que VNF, ONF (office national des forêts), etc. peuvent participer aux études de schémas de jalonnement ainsi qu'au financement de ces équipements.

Bibliographie

- Le code de la route
- L'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR)
- Guide Certu « Signalisation des aménagements et itinéraires cyclables » 2004 (en cours d'actualisation)
- Fiche Véloroutes et voies vertes n° 8 « véloroutes et signalisation » (jalonnement)
- Guide Certu de mise en double-sens cyclable (police) - 2012

Guides techniques et méthodologiques locaux

- Guide Certu de recommandations pour les aménagements cyclables - 2008
- Guide Certu de recommandations pour les itinéraires cyclables - 2005
- Charte de la signalisation Via Rhôna (Eurovélo 2)
- Charte de la signalisation des VVV – C.G. de la Manche
- Notice de signalisation de la Vélodyssée (Eurovélo 1)
- Guide technique vélo – CG du Morbihan
- Guide de signalisation de l'Eurovélo 6
- Guide de signalisation cyclotouristique et de loisirs en région Centre
- Fiche « Le jalonnement, élément clé d'une politique cyclable » - ARENE Île-de-France - 2003

Références

- Nantes-Métropole : « Guide des aménagements cyclables » - janvier 2010
- Nantes-Métropole : « PDU 2010-2015, perspectives 2030 »
- Nantes-Métropole : « Plan vélo de l'agglomération nantaise 2009-2014 »
- Site : www.nantesmetropole.fr/

© Certu 2013
La reproduction
totale ou partielle
du document doit être
soumise à l'accord
préalable du Certu.

Maquette & Mise en Page
Antoine Jardot
DADT - VIA
CETE Normandie Centre
+33 (0)2 35 68 89 33



AUTEURS

François Tortel - Cete de l'Est
+33 (0)3 87 20 45 59
francois.tortel@developpement-durable.gouv.fr

André Isler - Cete de l'Est
+33 (0)3 87 20 45 73
andre.isler@developpement-durable.gouv.fr

VOTRE CONTACT AU CERTU

Secrétariat : +33 (0)4 72 74 59 61
voi.certu@developpement-durable.gouv.fr
<http://www.certu.fr>