

2. La Réglementation

A. Les textes cadres – Mars 2020

•Les lois

Plusieurs lois ont permis d'initier puis d'accélérer la prise en compte de la dimension cyclable dans les aménagements de voirie :

[La Loi sur l'Organisation des Transports Intérieurs \(LOTI\) du 30 décembre 1982](#)

Par son article 28, elle formalise le concept de Plan de Déplacement Urbain (PDU) dont un des objectif doit être une utilisation plus rationnelle de la voiture et assurer la bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun.

[La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie \(LAURE\) du 30 décembre 1996](#)

Elle a pour objectif une diminution du trafic automobile et le développement des modes économes et moins polluants notamment l'usage de la bicyclette et de la marche à pied.

Son article 14 rend obligatoire les PDU pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Son article 20 introduit l'obligation de la prise en compte du vélo dans tous les aménagements (cf. le code de l'environnement [article 228-2](#)).

[La loi Solidarité et Renouvellement Urbain \(SRU\) du 13 décembre 2000](#)

Cette loi renforce la prise en compte du vélo dans les aménagements à travers les documents de planification, notamment les plans locaux d'urbanisme (PLU).

Elle instaure également la mise en place d'un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste.

Son article 98 impose de prévoir le stationnement pour les vélos dans les nouvelles constructions.

[La loi d'orientation des mobilités \(Loi « LOM »\) du 24 décembre 2019](#)

[Article 52](#) : il complète la section 1 du chapitre VIII du titre Ier du code de la voirie routière.

« Art. L. 118-5-1.-Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, **aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel.**

« Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés **au plus tard le 31 décembre 2026.** »

•Les décrets

[Décret 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière](#)

La démarche « code de la rue » lancée par le Ministre des transports en avril 2006 voit ses premiers résultats traduits dans le code de la route par ce décret.

Est introduit le « **principe de prudence** » du conducteur (le « plus fort ») vis-à-vis des usagers les plus vulnérables plus faible (article 15 du décret modifiant l'[Article R412-6](#)) : « celui-ci doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables. »

Ce décret stipule que dans les zones 30 et les zones de rencontre à sens unique, **le double sens cyclable est la règle de base.** Une dérogation à cette règle de base doit être dûment motivée et peut être prise, par arrêté par l'autorité investie du pouvoir de police (code de la route, [article R110-2](#))

[Décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement \(PAMA\)](#)

Dans la poursuite de la démarche « code de la rue » et de l'introduction du principe de prudence à l'égard des usagers les plus vulnérables, des travaux associant les gestionnaires de voirie, les associations de piétons et de cyclistes dans le cadre du plan d'actions pour les mobilités actives PAMA, ont conduit à la publication du décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015.

Plusieurs thèmes :

- Extension de l'obligation du double sens cyclable dans les voies limitées à 30 km/h (et pas que les zones 30) : [R 412-28-1](#) du code de la route.

Les conducteurs de cycles peuvent également circuler sur les aires piétonnes **dans les deux sens**, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons ([R431-9](#))

- Possibilité d'autoriser aux cyclomoteurs l'accès aux sas cyclables ([R. 415-15](#))

- Amélioration du positionnement du cycliste sur la chaussée ([R412-9](#)) : possibilité sur les voies dont la vitesse maximale autorisée n'excède pas 50 km/h pour le cycle de s'écarter des véhicules en stationnement sur le bord droit de la chaussée, d'une distance nécessaire à sa sécurité.

- Matérialisation du positionnement du cycliste sur la chaussée (IISR – 7ème partie et annexe D2 – Article 118-1) : « Sur toutes les chaussées, en section courante comme en carrefour, notamment en contiguïté de passage pour piétons, l'utilisation, dans le sens de circulation des cyclistes, de doubles chevrons ou de figurines ou de flèches ou d'une association de ces éléments, est possible pour matérialiser une trajectoire à l'intention des cyclistes. Les doubles chevrons peuvent également être utilisés en rives de chaussée. »

- Extension du domaine d'emploi du cédez le passage cycliste aux feux ([R415-15](#))

- Traversées cyclistes aux passages piétons gérés par feux : le feu s'applique désormais également aux cycles ([R412-30](#))

- Légalisation de la Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) ([R431-9](#) : « Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier »).

- Vers un meilleur respect des cheminements piétons et cyclables

La catégorie d'amende est relevée de « gênant » à « très gênant (contravention de classe 4, coût 135 €) » pour les véhicules arrêtés ou stationnés sur les trottoirs, voies vertes, passages piétons, bandes ou pistes cyclables (*Art R 417- 11 du code de la route*). A noter que l'arrêt ou le stationnement des 2RM reste interdit mais la catégorie d'amende (classe 2) reste inchangée.

- Autorisation pour un automobiliste de chevaucher la ligne continue pour dépasser un cycliste ([R412-19](#) : « le chevauchement (des lignes longitudinales continues) est autorisé pour le dépassement d'un cycle ou d'un EDPM »)

- Réduction des masques à la visibilité aux abords des passages piétons ([R417-11](#) : « Est considéré comme très gênant pour la circulation publique l'arrêt ou le stationnement...) sur une distance de cinq mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation, en dehors des emplacements matérialisés à cet effet, à l'exception des motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs »)

[Décret n°2019 – 1082 du 23 octobre 2019 relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel](#)

Ce décret modifie le code de la route en introduisant une nouvelle catégorie de véhicule.

La définition des engins de déplacement personnel (EDP) est contenu dans [l'article R311-1](#) du Code de la route :

6.14. Engin de déplacement personnel : engin de déplacement personnel motorisé ou non motorisé

6.15. Engin de déplacement personnel motorisé : véhicule sans place assise, conçu et construit pour le déplacement d'une seule personne et dépourvu de tout aménagement destiné au transport de marchandises, équipé d'un moteur non thermique ou d'une assistance non thermique et dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 25 km/h.

6.16. Engin de déplacement personnel non motorisé : véhicule de petite dimension sans moteur.

Circulation en agglomération des EDPM: obligatoire sur aménagements cyclables quand ils existent et interdite sur trottoirs. En absence d'aménagements cyclables, circulation sur les voies limitées à 50 km/h maximum et pas de front. Possible sur aires piétonnes (où la vitesse est limitée à 6km/h) et accotement équipés d'un revêtement.

Hors agglo : circulation interdite en dehors des voies vertes et pistes cyclables.

Dérogations possibles : voir le III de l'article [R412-43-1](#) du code de la route.

•Les arrêtés

Modification de l'IISR :

[Arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives](#)

[Arrêté du 12 décembre 2018 relatif à la modification de la signalisation routière](#)

•Les codes

Le [code de la route](#) précise certaines définitions d'aménagements cyclables et dispositions propres aux aménagements cyclables. Quant au [code de l'urbanisme](#), [code de l'environnement](#) et au [code de la voirie routière](#), ils reprennent des éléments des lois et décrets cités précédemment.

=>Zoom sur le Code de la Route (articles plus particulièrement en lien avec les modes doux) :

Le contenu de certains articles est détaillé ci-après pour une information globale et rapide, mais n'exonère pas d'aller consulter sur le site de Légifrance les articles à jour.

[Article R 110-2](#)

Le code de la route précise le **sens des termes** suivants :

- **aire piétonne** : « section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions des articles [R. 412-43-1](#) et [R 431-9](#), seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation. »
- **bande cyclable** : « voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés sur une chaussée à plusieurs voies »,
- **piste cyclable** : « chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés ; »
- **voie verte** : « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des piétons et des cavaliers ;
- **zone 30** : « section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km / h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »

- **Zone de rencontre :** » section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km / h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés , sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ».

ART R412-6 : Il définit le comportement de prudence des conducteurs vis-à-vis de tous les usagers des sections de voies ou zones ouvertes à la circulation

Modifié par le [Décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 - art. 15](#)

I.-Tout véhicule en mouvement ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur. Celui-ci doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables.

II.-Tout conducteur doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent. Ses possibilités de mouvement et son champ de vision ne doivent pas être réduits par le nombre ou la position des passagers, par les objets transportés ou par l'apposition d'objets non transparents sur les vitres.

ART R412-7 : Il définit l'interdiction de circuler sur trottoir et l'exclusivité d'usage des voies affectées à une catégorie d'usagers.

Modifié par le [DÉCRET n°2015-808 du 2 juillet 2015 - art. 2](#)

I.-Les véhicules doivent, sauf en cas de nécessité absolue, circuler sur la chaussée.

Toutefois, ils peuvent franchir un trottoir, à partir de l'accès le plus proche, pour rejoindre ou quitter les accès carrossables des immeubles riverains ou des accès non ouverts à la circulation publique.

Ils peuvent également le franchir pour rejoindre une autre chaussée s'il existe un aménagement à cet effet.

Les engins d'entretien du trottoir peuvent y circuler dans l'exercice de leur mission, sauf dispositions contraires prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

Dans l'exercice de leur mission, les véhicules d'entretien des voies du domaine public routier peuvent circuler et s'arrêter sur les bandes cyclables, les pistes cyclables et les voies vertes.

Les véhicules de collecte des ordures ménagères peuvent circuler et s'arrêter sur les bandes cyclables dans leur sens de circulation pour la réalisation des opérations de collecte de la section de rue concernée.

II.-Lorsque, sur la chaussée, une voie de circulation réservée à certaines catégories de véhicules est matérialisée, les conducteurs d'autres catégories de véhicules ne doivent pas circuler sur cette voie. Les conducteurs de véhicules motorisés ne doivent pas circuler sur une voie verte, ni dans une aire piétonne à l'exception des cas prévus par les règles de circulation mentionnées à l'article [R. 411-3](#) (« L'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation détermine le périmètre des aires piétonnes et fixe les règles de circulation à l'intérieur de ce périmètre. »)

ART R412-23

I. - Lorsque la chaussée comporte des lignes longitudinales discontinues délimitant les voies de circulation : 1° S'il s'agit de voies de circulation générale non spécialisées, tout conducteur doit en marche normale emprunter celle de ces voies qui est le plus à droite et ne franchir ces lignes qu'en cas de dépassement, dans les conditions fixées au chapitre IV du présent titre, ou lorsqu'il est nécessaire de traverser la chaussée ; 2° S'il s'agit d'une voie de circulation réservée à certaines catégories d'usagers, les autres usagers ne peuvent franchir ou chevaucher la ligne que pour quitter la chaussée ou l'aborder.

ART R412-30

Modifié par le [Décret n°2019-1328 du 9 décembre 2019 - art. 2](#)

Tout conducteur doit marquer l'arrêt absolu devant un feu de signalisation rouge, fixe ou clignotant. L'arrêt se fait :

- 1° Lorsqu'une ligne d'arrêt est matérialisée, en respectant la limite de cette ligne ;
2° Lorsqu'une ligne d'arrêt n'est pas matérialisée, en respectant la limite d'une ligne située avant le passage pour piétons s'il précède le feu et, dans les autres cas, à l'aplomb du feu de signalisation.

Sous réserve des articles [R. 415-11](#) et [R. 422-3](#), les dispositions du premier alinéa ne s'appliquent pas aux transports exceptionnels mentionnés à l'article [R. 433-1](#) et à leurs véhicules d'accompagnement mentionnés à l'article [R. 433-17](#) régulièrement engagés dans une intersection équipée de feux de signalisation affichant la couleur verte au moment du franchissement de ces feux par le premier véhicule d'accompagnement.

Lorsqu'une piste cyclable ou une trajectoire matérialisée pour les cycles, signalisée en application des dispositions de l'article [R. 411-25](#), traversant la chaussée est parallèle et contiguë à un passage réservé aux piétons dont le franchissement est réglé par des feux de signalisation lumineux, tout conducteur empruntant cette piste ou cette trajectoire matérialisée est tenu, à défaut de signalisation spécifique, de respecter les feux de signalisation réglant la traversée de la chaussée par les piétons.

ART R412-34 : il définit les **usagers du trottoir**

Modifié par [Décret n°2019-1082 du 23 octobre 2019 - art. 22](#)

I. - Lorsqu'une chaussée est bordée d'emplacements réservés aux piétons ou normalement praticables par eux, tels que trottoirs ou accotements, les piétons sont tenus de les utiliser, à l'exclusion de la chaussée. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux aires piétonnes et aux zones de rencontre.

I bis. - Les enfants de moins de huit ans qui conduisent un cycle peuvent utiliser les trottoirs ou accotements, sauf dispositions contraires prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

II. - Sont assimilés aux piétons :

1° Les personnes qui conduisent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirmes, ou tout autre véhicule de petite dimension sans moteur ;

2° Les personnes qui conduisent à la main un engin de déplacement personnel motorisé, un cycle ou un cyclomoteur ;

3° Les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-mêmes ou circulant à l'allure du pas.

III. - La circulation de tous véhicules à deux roues conduits à la main est tolérée sur la chaussée. Dans ce cas, les conducteurs sont tenus d'observer les règles imposées aux piétons.

ART R412-35 : il définit les **conditions d'usage de chaussée par des piétons** :

Modifié par le [Décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 - art. 6](#)

Lorsqu'il ne leur est pas possible d'utiliser les emplacements qui leur sont réservés ou en l'absence de ceux-ci, les piétons peuvent emprunter les autres parties de la route en prenant les précautions nécessaires.

Les piétons qui se déplacent avec des objets encombrants peuvent également emprunter la chaussée si leur circulation sur le trottoir ou l'accotement risque de causer une gêne importante aux autres piétons.

Les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante peuvent dans tous les cas circuler sur la chaussée.

Dans une zone de rencontre, les piétons peuvent circuler sur la chaussée mais ne doivent pas gêner la circulation des véhicules en y stationnant.

ART R412-36

Lorsqu'ils empruntent la chaussée, les piétons doivent circuler près de l'un de ses bords.

Hors agglomération et sauf si cela est de nature à compromettre leur sécurité ou sauf circonstances particulières, ils doivent se tenir près du bord gauche de la chaussée dans le sens de leur marche.

Toutefois, les infirmes se déplaçant dans une chaise roulante et les personnes poussant à la main un cycle, un cyclomoteur ou une motocyclette doivent circuler près du bord droit de la chaussée dans le sens de leur marche.

ART R412-37

Modifié par le [Décret n°2010-1390 du 12 novembre 2010 - art. 12](#)

Les piétons doivent traverser la chaussée en tenant compte de la visibilité ainsi que de la distance et de la vitesse des véhicules.

Ils sont tenus d'utiliser, lorsqu'il en existe à moins de 50 mètres, les passages prévus à leur intention.

Aux intersections à proximité desquelles n'existe pas de passage prévu à leur intention, les piétons doivent emprunter la partie de la chaussée en prolongement du trottoir.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux aires piétonnes et aux zones de rencontre.

ART R414-4

Modifié par le [Décret n°2003-536 du 20 juin 2003 - art. 18 JORF 22 juin 2003](#)

I. - Avant de dépasser, tout conducteur doit s'assurer qu'il peut le faire sans danger.

II. - Il ne peut entreprendre le dépassement d'un véhicule que si :

1° Il a la possibilité de reprendre sa place dans le courant normal de la circulation sans gêner celle-ci ;

2° La vitesse relative des deux véhicules permettra d'effectuer le dépassement dans un temps suffisamment bref.

3° Il n'est pas lui-même sur le point d'être dépassé.

III. - Il doit, en outre, avertir de son intention l'usager qu'il veut dépasser.

IV. - Pour effectuer le dépassement, il doit se déporter suffisamment pour ne pas risquer de heurter l'usager qu'il veut dépasser. Il ne doit pas en tout cas s'en approcher latéralement à moins d'un mètre en agglomération et d'un mètre et demi hors agglomération s'il s'agit d'un véhicule à traction animale, d'un engin à deux ou à trois roues, d'un piéton, d'un cavalier ou d'un animal.

ART R415-2 : sas vélo

Modifié par le [Décret n°2019-1082 du 23 octobre 2019 - art. 24](#)

(...) Le conducteur d'un véhicule autre qu'un engin de déplacement personnel motorisé ou un cycle ne doit pas s'engager dans l'espace compris entre les deux lignes d'arrêt définies à l'article [R. 415-15](#) lorsque son véhicule risque d'y être immobilisé.

L'autorité investie du pouvoir de police de la circulation peut autoriser les conducteurs de cyclomoteurs à s'engager dans l'espace et dans les conditions prévues à l'alinéa précédent.

Les **articles R415-3 et R415-4** mentionnent **la priorité de la piste cyclable dans les deux sens** pour tout véhicule qui change de direction :

Article R415-3

Modifié par le [Décret n°2019-1082 du 23 octobre 2019 - art. 25](#)

I. Tout conducteur s'apprêtant à quitter une route sur sa droite doit serrer le bord droit de la chaussée.

II. - Il peut toutefois emprunter la partie gauche de la chaussée lorsque le tracé du virage et les dimensions du véhicule ou de son chargement le mettent dans l'impossibilité de tenir sa droite ; il ne doit ainsi manœuvrer qu'à allure modérée, et après s'être assuré qu'il peut le faire sans danger pour autrui.

III. - Il doit céder le passage aux engins de déplacement personnel motorisés, aux cycles et cyclomoteurs circulant dans les deux sens sur les pistes cyclables qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager.

Article R415-4

Modifié par le [Décret n°2019-1082 du 23 octobre 2019 - art. 26](#)

I. Tout conducteur s'apprêtant à quitter une route sur sa gauche doit serrer à gauche.

III.-Il doit céder le passage aux véhicules venant en sens inverse sur la chaussée qu'il s'apprête à quitter ainsi qu'aux engins de déplacement personnel motorisés, aux cycles et cyclomoteurs circulant dans les deux sens sur les pistes cyclables qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager.

IV.-Par exception à la règle fixée au I, tout conducteur d'engin de déplacement personnel motorisé ou de cycle, s'apprêtant à quitter une route sur sa gauche, peut serrer le bord droit de la chaussée avant de s'engager sur sa gauche.

ART R415-11 : Priorité au piéton

Modifié par le [Décret n°2018-795 du 17 septembre 2018 - art. 13](#)

Tout conducteur est tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire ou circulant dans une aire piétonne ou une zone de rencontre.

ART R 415-14

Pour l'application de toutes les règles de priorité, une piste cyclable est considérée comme une voie de la chaussée principale qu'elle longe, sauf dispositions autres prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

R 415-15 : Traitement du vélo aux intersections

Aux intersections, l'autorité investie du pouvoir de police peut décider de créer :

1° Sur les voies d'accès, des feux de signalisation décalés et distincts, l'un pour les cycles et les cyclomoteurs, l'autre pour les autres catégories de véhicules ;

2° Sur les voies d'accès équipées de feux de signalisation communs à toutes les catégories d'usagers, deux lignes d'arrêt distinctes, l'une pour les cycles et cyclomoteurs, l'autre pour les autres catégories de véhicules ;

3° Une voie réservée que les conducteurs de cycles et de cyclomoteurs sont tenus d'emprunter pour contourner l'intersection par la droite.

ART R 431-9 :

Modifié par le [DÉCRET n°2015-808 du 2 juillet 2015 - art. 13](#)

Pour les conducteurs de cycles à deux ou trois roues, l'obligation d'emprunter les bandes ou pistes cyclables est instituée par l'autorité investie du pouvoir de police après avis du préfet.

Par dérogation aux dispositions de l'article R. 110-2, les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues, sans side-car ni remorque peuvent être autorisés à emprunter les bandes et pistes cyclables par décision de l'autorité investie du pouvoir de police.

Lorsque la chaussée est bordée de chaque côté par une piste cyclable, les utilisateurs de cette piste doivent emprunter celle ouverte à droite de la route, dans le sens de la circulation.

Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes dans les deux sens, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier.

▪ **Extrait du code de l'environnement**

[Article 228-2 du Code de l'environnement](#) (modifiée par la loi « LOM ») :

A 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 prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route.

Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe.

▪ **Extrait du code de l'urbanisme**

L'article [L 123-1](#) du code de l'urbanisme (codification de la loi SRU) permet de préciser dans un PLU :

- le tracé et les caractéristiques des **voies de circulation** à conserver, à modifier ou à créer, y compris les rues ou sentiers piétonniers et les itinéraires cyclables

-des servitudes consistant à indiquer la localisation prévue et les caractéristiques des voies et ouvrages publics.

Il est donc possible d'inscrire dans un PLU des emplacements réservés au profit d'un itinéraire cyclable. Cet outil peut être intéressant lorsque des acquisitions foncières s'avèrent obligatoires pour créer un aménagement cyclable.

A noter, dans le PLUM, sont décrites en 1ère partie (« dispositions générales ») au chapitre 4.2 – B.4.2 (page 45) les dispositions relatives au stationnement des vélos.

B. Les compétences en matière de police de circulation

L'autorité compétente en matière de police de circulation ne s'identifie pas obligatoirement au maître d'ouvrage de la réalisation ou de l'entretien des aménagements.

Le pouvoir de police de circulation est réparti entre différentes autorités (Préfet de département, Président du conseil général, Maire) selon le caractère domanial ou juridique de la voie¹.

Toutefois, le maire est investi des pouvoirs de police de circulation pour les parties situées en agglomération² même si elles appartiennent au domaine national ou départemental, sous réserve des routes classées à grande circulation.

Préalablement aux réalisations, le maire, ou l'autorité de police concernée doit décider, par la prise d'un arrêté, des usagers qui seront autorisés à utiliser l'aménagement ainsi que des caractéristiques particulières de cet aménagement. Cette décision conditionnera les dispositions techniques qui seront mises en œuvre.

C. Les compétences en matière d'aménagements cyclables

La maîtrise d'ouvrage des aménagements cyclables

1. Sur le domaine public métropolitain

La réalisation et l'entretien des aménagements cyclables sur le domaine métropolitain relèvent de la compétence de Nantes Métropole, conformément à l'article [L 5217-2](#) du code général des collectivités territoriales (création ou aménagement et entretien de voirie).

Les aménagements confiés à des aménageurs privés doivent être validés par les services de Nantes Métropole préalablement à leur réalisation.

2. Sur le domaine privé

Font partie du domaine privé, les voies appartenant à des personnes privées, les chemins ruraux et/ou d'exploitation, la desserte d'équipements communaux, les voies du Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire, etc.

La maîtrise d'ouvrage ne peut être assurée par Nantes Métropole que dans le cadre d'une convention passée avec le propriétaire ou le gestionnaire.

3. Sur le domaine national

La maîtrise d'ouvrage est assurée par les services de l'État.

1 CGCT art [L2213-1](#) à [2213-6](#) et principes de répartition des pouvoirs de police.

2 Les limites de l'agglomération sont fixées par le maire ([art R 411-2](#) du Code de la route). Elles sont matérialisées par des panneaux d'entrée et sortie d'agglomération

4. Sur le domaine départemental

Depuis le 1^{er} janvier 2017 (loi Notre), Nantes Métropole a repris l'ensemble du patrimoine départemental situé sur le territoire de la métropole nantaise (277 km) excepté les deux fois deux voies (axes Nantes - Pornic, Nantes - Saint-Nazaire, Nantes - Machecoul et Nantes - Ancenis).

La gestion, l'entretien et le nettoyage des aménagements cyclables

De façon générale, Nantes Métropole assure la gestion, l'entretien et le nettoyage des aménagements réalisés sur le domaine métropolitain.

Sous réserve de divers dispositifs juridiques à mettre en œuvre (conventions, transfert de gestion, bail emphytéotique,..) elle peut aussi prendre en charge l'entretien et/ou le nettoyage d'aménagements situés hors de sa domanialité.

Les aménagements cyclables sont des espaces dédiés à la circulation des cyclistes comparables aux espaces affectés à la circulation des véhicules motorisés. A ce titre, lors de travaux affectant l'espace public, ils doivent être pris en considération avec autant d'égard et d'importance que ceux-ci. Les espaces affectés aux cyclistes ne sont pas des lieux disponibles pour un stockage de matériaux, une emprise facile de chantier, etc. Tout doit être mis en œuvre pour assurer la continuité des cheminements cyclables.

D. Code de la route et règles d'usage

Le caractère facultatif d'usage des aménagements

Le code de la route³ permet de rendre facultatif ou obligatoire l'usage des aménagements par les cyclistes. La décision appartient à l'autorité détentrice du pouvoir de police de circulation.

Compte tenu de l'évolution des pratiques et des règles de responsabilité, **le caractère facultatif pour l'utilisation par les cyclistes des pistes et bandes cyclables doit être pris comme principe**. Cette position est dans l'esprit du partage de l'espace dédié aux déplacements.

Il convient toutefois d'être attentif aux conditions de sécurité et de respecter le statut des voies (caractère obligatoire d'une piste cyclable longeant le périphérique par exemple.).

L'avis préalable du préfet doit être requis lorsque le caractère « obligatoire » de la circulation des cyclistes sur une bande ou une piste cyclable est retenu.

L'usage des aménagements par les cyclomoteurs

Les pistes et bandes cyclables sont définies au Code de la route comme des espaces de circulation spécifiquement **réservés aux cycles** à deux roues ou à trois roues.

La vitesse, le poids ou l'encombrement des cyclomoteurs ne sont pas compatibles avec la circulation des cyclistes, aussi convient-il, de leur interdire l'accès à ces aménagements.

Les situations exceptionnelles de partage pourraient être autorisées (cyclomoteurs cylindrée < 50 cm³), par l'autorité investie du pouvoir de police après avis du Préfet⁴ en considération de la

3 code de la route art [R-431-9](#) alinéa 1er

4 code de la route art [R-431-9](#) alinéa 2

sécurité et commodité de circulation des cyclomoteurs, tout en tenant compte de celle des autres usagers.

En tout état de cause, la circulation des cyclomoteurs doit être proscrite sur les pistes bidirectionnelles, en raison des risques de chocs frontaux, sur les pistes unidirectionnelles au niveau du trottoir, en raison des conflits possibles avec les piétons et sur les aménagements ne présentant pas de surlargeur pour permettre le dépassement des cyclistes.

Afin de préserver la sécurité des cyclistes, il est préférable d'interdire systématiquement la circulation des cyclomoteurs dans les couloirs réservés aux bus.

E. Expérimentations, évaluations et normalisation

Face au développement de la part modale du vélo, certaines villes ou collectivités peuvent être intéressées par des expérimentations dans le but de sécuriser et/ou faciliter les déplacements des cyclistes.

Expérimentations soumises à la DSCR

Ces expérimentations nécessitent de soumettre un dossier à la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière (DSCR) du Ministère de la transition écologique et solidaire afin d'obtenir une dérogation.

En effet ces expérimentations ne sont pas conformes à la réglementation existante et nécessitent donc une autorisation afin de s'assurer que le dispositif est expérimenté dans de bonnes conditions de sécurité pour l'ensemble des usagers.

Il est proposé d'utiliser ces possibilités de dérogations pour expérimenter sur une période limitée avant une éventuelle généralisation, des marquages, des panneaux ou des règles de circulation particulières pour les cyclistes.

Droit à l'expérimentation

Depuis 2003, les collectivités territoriales se sont vues accorder un droit à l'expérimentation leur permettant d'adapter les lois et règlements nationaux aux situations locales par l'introduction dans la constitution d'une disposition (article 72 al.4) prévue par la loi constitutionnelle du 28 mars 2003.

La méthode expérimentale repose sur l'observation d'un phénomène afin d'en dégager une théorie générale. L'expérimentation normative constitue une technique visant à étudier les effets d'une réforme sur un échantillon de personnes et dans un temps limité.

Celle-ci permet de dissiper les craintes et de lever les réticences que suscite toute perspective de changement.

Elle permet enfin de s'assurer que les nouvelles règles sont adaptées aux réalités, notamment aux réalités locales.

Évaluations

Les collectivités développent de plus en plus des aménagements pour améliorer les déplacements et notamment le confort et la sécurité des modes actifs.

Ainsi, l'évaluation des aménagements constitue un outil tout à fait essentiel pour apprécier la valeur d'un projet au regard de la sécurité des déplacements dans une perspective d'évolution.

Une évaluation a pour objectifs:

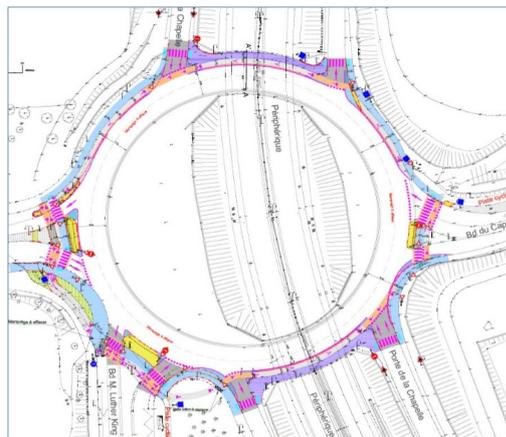
- d'apporter de nouvelles connaissances sur l'efficacité d'un aménagement
- de repérer les liens entre les caractéristiques d'un aménagement et ses incidences
- de faire émerger des questions techniques

Exemples d'évaluations réalisées en 2017 sur le territoire de Nantes Métropole en partenariat avec le CEREMA

1. Porte de la Chapelle (réalisation d'une piste cyclable en contournement du giratoire et priorité accordée à la traversée des cyclistes sur l'ensemble des branches du giratoire)

Objectifs de l'aménagement :

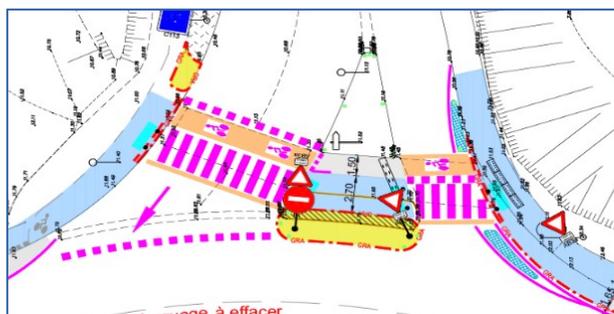
- Réaliser un aménagement cyclable
- Évaluer un dispositif donnant la priorité aux cyclistes par rapport aux automobilistes
- Reproduire ce traitement des traversées cyclables dans des environnements routiers identiques



Objectifs de l'évaluation :

Évaluer le respect de la priorité donnée aux cyclistes (l'aménagement réalisé réside dans la priorité accordée à la traversée des cyclistes sur l'ensemble des branches du giratoire).

Ainsi, les branches d'entrée et de sortie sont équipées d'Ab3a et du marquage au sol associé à l'attention des automobilistes.



Une enquête auprès des usagers est venue compléter cette évaluation.

Résultats de l'évaluation :

- L'aménagement est bien compris par les usagers piétons et cyclistes.
- Une large majorité d'automobilistes respecte le régime de priorité en vigueur et laisse passer prioritairement les cyclistes. Le giratoire propose un respect satisfaisant de la signalisation en place.
- Une large majorité de cyclistes ralentisse ou freine à l'approche d'une traversée alors que le régime de priorité leur est favorable.
- Le respect de la signalisation apparaît légèrement supérieur sur les branches d'entrée que de sortie de giratoire.
- Pas déviation significative des comportements entre les 2 périodes de comptages.
- Globalement, les secondes parties de traversées présentent un meilleur taux de respect que les premières parties (automobilistes venant sur sa gauche et dans le même sens).
- 3 % des situations ont conduit l'automobiliste à freiner fortement.

2. Dispositif de sensibilisation au respect des sas vélo (sas vélo pédagogique)

Contexte :

Différentes études montrent que les sas vélos restent très peu respectés par les automobilistes et les conducteurs de 2 roues motorisés.

Ainsi, le CEREMA a développé en partenariat avec Nantes Métropole le Sas Vélo Pédagogique (SVP).

Ce dispositif est installé sur un feu avec un système de détection de véhicule déclenchant l'allumage d'un panneau d'alerte en cas de stationnement prolongé sur le sas.

Lieu :

L'expérimentation a eu lieu dans le carrefour boulevard Gabriel Lauriol/rue du Loquidy à Nantes afin d'évaluer le changement des comportements associés à la mise en place d'un Sas Vélo Pédagogique.

Dispositif :

- Le capteur : Il permet une détection fiable de la présence de gros objets métalliques et est positionné en haut du mât de feu pour détecter la présence d'un véhicule sur le sas vélo.

- L'afficheur : Il a vocation à s'allumer si un véhicule motorisé est arrêté un certain temps dans le sas vélo. La temporisation d'allumage de l'afficheur a été fixée ici à 2 secondes.

- Le coffret de commande : Le dispositif s'intègre dans l'armoire de commande des feux tricolore



Évaluation :

Pour évaluer l'impact du dispositif, l'équipe évaluation a fait le choix d'utiliser un autoscope.

Il s'agit d'une caméra qui enregistre une scène fixe.

Ces enregistrements sont sauvegardés pour faire l'objet d'un traitement d'image.

Le principe de l'évaluation était de réaliser une comparaison avant/après.

Premières conclusions :

- Les mesures ont subi de nombreuses perturbations.

- L'absence de mesures de nuit reste regrettable.

- L'aspect « répétition » (point clé d'une démarche pédagogique) a été faussé en raison du trafic élevé (3900 véhicules par jour) et composé d'un grand nombre d'usagers extérieurs.

- Le trafic vélo est apparu très inférieur au trafic prévisionnel avec des mouvements de tourne-à-gauche quasiment absents.

- Le panneau lumineux n'est pas assez visible (luminance et type de message à revoir)

Il a été décidé de poursuivre l'évaluation avec les objectifs suivants :

- Fiabilisation du dispositif (meilleure maîtrise de l'autoscope et réglage de l'afficheur).

- Modification du panneau lumineux pour une plus grande visibilité et définition d'un nouveau site.

Normalisation :

Ces expérimentations peuvent conduire à une normalisation

Double sens cyclable

Aujourd'hui, dans beaucoup de villes françaises, de nombreuses rues sont à sens unique ce qui constitue un potentiel important pour la réalisation de double-sens cyclables. Avantageux pour les cyclistes, il raccourcit les distances à parcourir et pour les collectivités car il se met rapidement en place, sans travaux lourds de voirie, il permet un meilleur maillage du réseau cyclable.

Le décret du 30 juillet 2008 a prévu la généralisation des doubles-sens cyclables dans les rues à sens unique des zones 30 existantes. Il doit être systématisé sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police (décret n°2008-754 du 30 juillet 2008) et peut être développé dans les rues où la vitesse réelle pratiquée le permet.

Tournez à droite, et tout droit

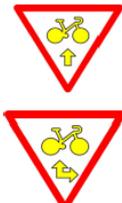
Cette nouvelle signalisation résulte des travaux menés par la DSCR avec l'appui du CEREMA en partenariat avec les collectivités dans le cadre de la démarche code de la rue.

L'apparition de ces panneaux fait suite à l'arrêté du 12 janvier 2012 modifiant l'arrêté du 24 novembre 1967 et son instruction relative à la signalisation des routes et des autoroutes (JO du 27 janvier 2012).

Parmi les signaux routiers, désormais les panonceaux (et signaux lumineux) matérialisent la possibilité pour les cyclistes de tourner à droite ou de poursuivre un mouvement direct au feu rouge.

M12 : Panonceaux d'autorisation conditionnelle de franchissement

Ils sont associés à un feu bicolore de type R22 ou tricolore de type R11v.
Ils sont de forme triangulaire et peuvent être représentés sur un fond carré noir.

	Panneau	Signification
M12a		Autorise un cycliste à franchir la ligne d'arrêt du feu pour s'engager sur la voie située la plus à droite <i>Modifié par arrêté INTS1522163A du 23 septembre 2015 (JO 09-10-2015)</i>
M12b		Autorise un cycliste à franchir la ligne d'arrêt du feu pour s'engager sur la voie située en continuité <i>Modifié par arrêté INTS1522163A du 23 septembre 2015 (JO 09-10-2015)</i>