

**25656.** - 24 juin 2008. - **M. Yvan Lachaud** attire l'attention de **M. le secrétaire d'État chargé des transports** sur la situation des cyclistes en ville. Depuis quelques années, les municipalités ont largement contribué à développer ce type de déplacement, notamment par la création de pistes cyclables. Mais s'il semble que ce moyen de transport, plus écologique, convienne à de nombreux citoyens, il n'en demeure pas moins dangereux pour ses utilisateurs du fait de la proximité des voies cyclables avec le reste du trafic. Au milieu du flot des automobiles, les accidents de cyclistes sont fréquents, et aux heures de pointe, ces derniers sont particulièrement exposés aux émanations de gaz d'échappement. Il souhaiterait qu'il lui indique ce qu'il est possible d'envisager afin de rendre les pistes cyclables plus autonomes des axes empruntés par les automobilistes.

*Réponse.* - Ces dernières années ont vu croître l'intérêt de l'utilisation du vélo comme type de déplacement. Son impact sur l'écologie, l'économie et la santé a largement contribué au développement de ce mode de transport doux, encouragé par les municipalités. Celles-ci ont réfléchi aux aménagements nécessaires à son développement. Les plus appropriés, sont par exemple, la « piste cyclable », physiquement séparée de la chaussée principale ou la « bande cyclable », neutralisée par un marquage sur la chaussée. Depuis la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (loi LAURE du 30 décembre 96), mais également depuis la loi solidarité et renouvellement urbains (loi SRU du 13 décembre 2000), les collectivités locales se doivent de développer des plans de déplacements urbains visant à limiter l'utilisation des modes de déplacement motorisés au profit des transports en commun et des modes non motorisés comme le vélo. Mais concilier circulation, sécurité routière, vie locale et protection de l'environnement peut s'avérer complexe et ne pas toujours permettre la réalisation de pistes cyclables autonomes et éloignées des voies de circulation automobiles. Le Gouvernement, dans sa démarche « code de la rue » engagée en avril 2006, a permis de faire évoluer l'art en matière d'aménagement de voirie, ce qui permet aux communes de mieux organiser l'espace public en faveur d'une mobilité à la fois douce et croissante. Différents types d'aménagements cohérents avec le principe de prudence et de protection à l'égard des usagers les plus vulnérables sont désormais possibles dans des contextes circulatoires divers comme la section à 70 km/h, l'axe à 50 km/h, la « zone 30 » ou la « zone de rencontre ». Chacun de ces aménagements a ses propres règles définies dans le code de la route, dont certaines introduites par le décret du 30 juillet 2008 relatif à l'amélioration de la sécurité des usagers les plus vulnérables. Leur combinaison harmonieuse prenant en compte les contraintes environnementales et la multimodalité des transports offre une solution satisfaisante, notamment en agglomération, et permet d'assurer une continuité des itinéraires. Par ailleurs, la création des « voies vertes » par le décret du 16 septembre 2004 permet la circulation exclusive des véhicules non motorisés comme le vélo, les piétons et les cavaliers. C'est une alternative au partage de l'espace public routier. Les « voies vertes » peuvent être aménagées dans un environnement très varié, tantôt urbain, tantôt rural, dans des parcs ou des espaces naturels. Contrairement aux pistes cyclables n'autorisant que les cyclistes comme défini par le code de la route, les « voies vertes » autorisent la pluralité des modes de déplacement.