



Cerema

Direction technique Territoires et ville

La mise à double-sens cyclable

Aspect techniques et réglementaires

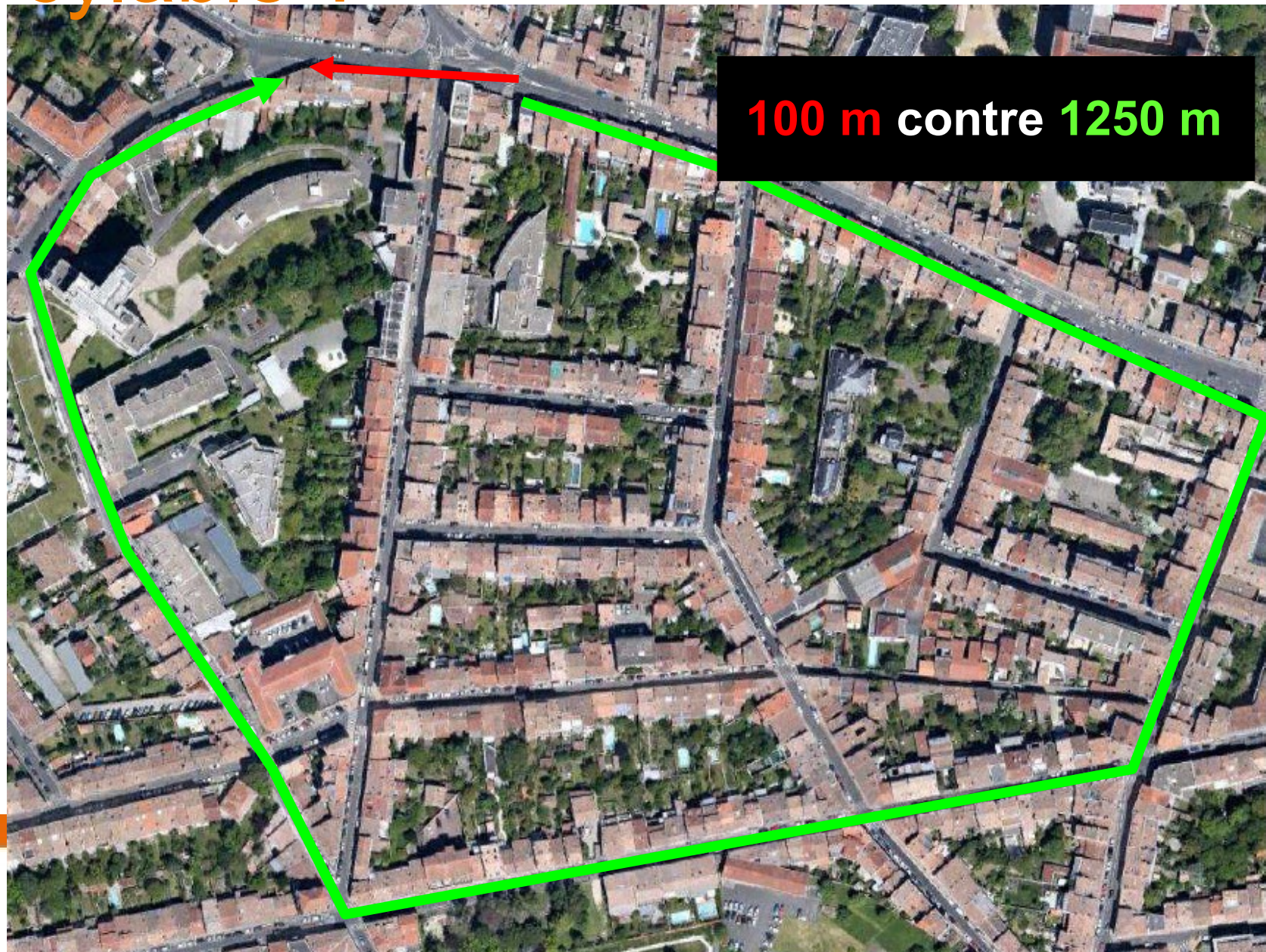
Thomas Jouannot CEREMA/Territoires et Ville

Rennes, 15 octobre 2015

Qu'est ce que le double sens cyclable ?



Qu'est ce que le double sens cyclable ?





Un cycliste sur un trottoir = forte gêne pour le piéton, même classe d'amende (135 euros) qu'un cycliste en sens interdit



Le double sens cyclable remet le cycliste dans la légalité en libérant le trottoir

Nombre de véhicules roulant à moins de

30

40

Aménagements

Simple signalisation	Avant	44,2 %	81,1 %
	Après	29,7 %	80,6 %
Coussins berlinois	Avant	18,8 %	57,0 %
	Après	20,7 %	71,8 %
Double sens	Avant	18,4 %	56,5 %
	Après	31,5 %	75,6 %
Plates formes, ...	Avant	19,0 %	42,0 %
	Après	38,7 %	72,2 %

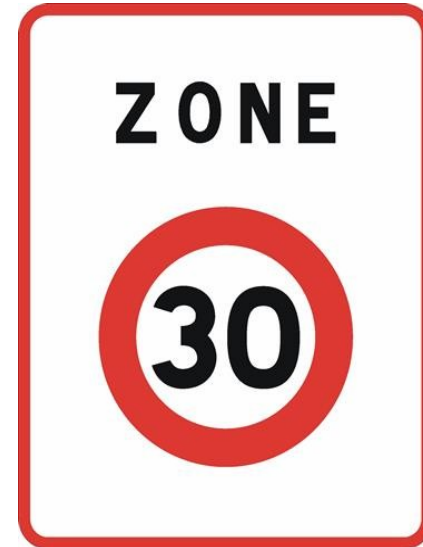
Que dit la réglementation ?

Jusqu'au 31 décembre 2015, le double-sens cyclable est la règle générale dans :



Zones de rencontre

et



Zones 30

Que dit la réglementation ?

A partir du 1^{er} janvier 2016, le double-sens cyclable est la règle dans :



Zones de rencontre

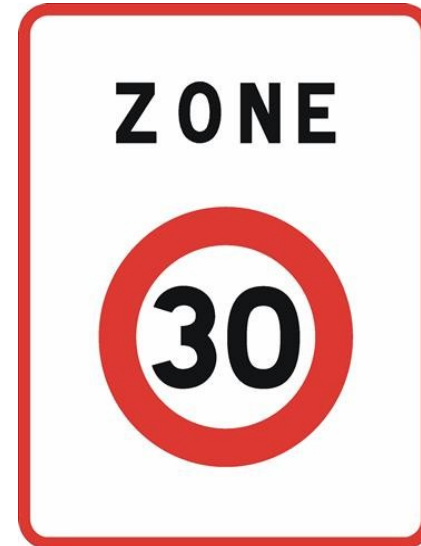


Aire piétonne

et



et



Zones 30



Rue limitée à 30



Et dans les rues à 50 km/h ?

- *Optionnel*
- *Souvent peu coûteux*
- *Souvent simple à mettre en œuvre*



Vélo

Le double-sens cyclable dans les rues limitées à 50 km/h

L'expérience de quatre agglomérations françaises

Cette fiche
méthodologique
n'a pas de valeur
réglementaire.

Elle doit être
considérée comme
un outil d'aide
à la décision,
une incitation
à améliorer
la prise en compte
des cyclistes dans
les infrastructures.

Bien que le double-sens cyclable soit devenu courant en milieu urbain, les possibilités offertes par cet aménagement n'ont pas encore été toutes exploitées par les aménageurs. Surtout mis en œuvre dans les rues limitées à 30 km/h ou moins, il peut l'être facilement dans des rues aux vitesses limites supérieures.

Cette fiche présente le cas de plusieurs doubles-sens cyclables réalisés dans des voies limitées à 50 km/h et qui ont, par leur caractère non accidentogène et leur utilisation effective par les cyclistes, démontré leur efficacité.

Le décret du 31 juillet 2008 (premier décret «code de la rue») a instauré la généralisation de ce dispositif dans les zones 30 et les zones de rencontre, ce qui s'est traduit par une forte augmentation du linéaire de double-sens cyclable dans ces zones.

Parallèlement, plusieurs collectivités ont étendu cette démarche en réalisant des doubles-sens cyclables dans de **nombreuses rues limitées à 50 km/h**.

Ces rues sont souvent des axes structurants, empruntés par un grand nombre d'usagers cyclistes. Leur mise à double-sens cyclable a amélioré considérablement l'efficacité de leurs trajets.

Cette fiche présente quelques exemples de réalisations dans les agglomérations de Grenoble, Bordeaux, Paris et Lille.



Le double-sens cyclable en chiffres

	2007	2013
CA de la Rochelle	3,0	67,0
CU de Strasbourg	64,0	88,0
Grand Lyon	10,0	35,0
Grand Nancy	0,7	33,0
Grand Toulouse	-	137,0
Grenoble Alpes Métropole	7,0	55,0
Métropole Européenne de Lille	16,0	134,0
Ville de Paris	7,0	263,0
Ville de Bordeaux	18,0	32,0
Ville de Perpignan	0,8	47,0
Total	126,5	891,0

Source : Cerema - Données fournies par le club des villes et territoires cyclables

Evolution du linéaire de double-sens cyclable (en km) dans les zones de circulation apaisée de 10 agglomérations françaises

Fiche n° 34 - Janvier 2015

Double-sens cyclable – aspects juridiques

Double-sens cyclable – aspects juridiques

Zone de rencontre : « (..) Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police (...) »

Zone 30 : « Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. »

Double-sens cyclable – aspects juridiques

10. Considérant qu'il ressort des pièces du dossier que le trafic dans les cinq voies sus-énoncées est supérieur à 8 000 véhicules par jour et que leur largeur est supérieure à 4,5 m ; que, si le Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme (CERTU) estime qu'au-delà de ce seuil, le double sens cyclable est peu réaliste ou déconseillé lorsque la chaussée est d'une largeur inférieure à 4,5 mètres, il indique que si la chaussée est d'une largeur supérieure à 4,5 mètres le double sens cyclable est possible à la condition d'être aménagé en séparation ; que si la commune invoque l'existence de commerces, de parkings, de stationnements de surface, de lignes de bus, et du caractère « mini-giratoire » de la place Berdou-Job, elle n'expose ni ne démontre l'existence de motifs de sécurité justifiant de l'impossibilité alléguée de procéder sur les voies en cause à un aménagement de type piste permettant la mise en œuvre du double sens cyclable ; que, par suite, l'association « Vélo-en-Têt » est fondée à soutenir qu'en excluant le double sens cyclable de ces cinq voies, le maire de Perpignan a fait une inexacte application des articles R. 100-2 et R. 411-4 du code de la route ;

*Décision de la cour d'appel de
Marseille du 24 octobre 2014*

=> l'exception au double-sens cyclable doit être justifiée par des raisons objectives de sécurité.

=> les recommandations sur le DSC ont une valeur juridique

Double-sens cyclable – aspects juridiques

de la route » ; qu'au surplus, il ressort des pièces du dossier que le motif tiré de l'étroitesse des voies ne saurait concerner la totalité des voies visées par l'arrêté ; qu'ainsi, par la généralité de ses termes, la décision attaquée présente, dans les circonstances de l'affaire, le caractère d'une interdiction générale et absolue qui porte une atteinte disproportionnée à la liberté de circulation

Décision TA de Rouen du 10
janvier 2013

=> notion d'atteinte disproportionnée à la liberté de circulation si une Zone 30 est maintenue à sens unique pour tous les véhicules

Double-sens cyclable – aspects juridiques

2. Considérant que par un arrêté en date du 25 juin 2010, le maire de [redacted] a interdit, à compter du 1^{er} juillet 2010, la circulation des vélos à contre-sens dans l'ensemble des voies classées en « zone 30 » et a indiqué que les voies en sens unique classées en « zone 30 » dont la largeur et les aménagements permettraient la circulation des vélos en double sens feraient l'objet d'arrêtés ultérieurs ; qu'en inversant ainsi le principe et l'exception prévus à l'article R. 110-2 du code de la route, et en limitant en outre la possibilité de circulation à double sens des vélos en zone 30 aux seules voies à sens unique, au demeurant sans justifier de contraintes de sécurité afférentes aux voies ouvertes à la circulation des véhicules automobiles à double sens, le maire de [redacted] a entaché son arrêté d'erreurs de droit ; qu'il y a lieu, par suite, de l'annuler, sans qu'il soit besoin d'examiner les autres moyens de la requête ;

Décision TA de Melun du 21 juin
2013

=> Affirmation du caractère exceptionnel du sens unique pour tous VL en zone 30

Deploiement du DSC en France

	2007	2013
CA de la Rochelle	3,0	67,0
CU de Strasbourg	64,0	88,0
Grand Lyon	10,0	35,0
Grand Nancy	0,7	33,0
Grand Toulouse	-	137,0
Grenoble Alpes Métropole	7,0	55,0
Métropole Européenne de Lille	16,0	134,0
Ville de Paris	7,0	263,0
Ville de Bordeaux	18,0	32,0
Ville de Perpignan	0,8	47,0
Total	126,5	891,0

Source : Cerema - Données fournies par le club des villes et territoires cyclables

Évolution du linéaire de double-sens cyclable (en km) dans les zones de circulation apaisée de 10 agglomérations françaises

Quelques critères de mise en oeuvre

- La largeur de la chaussée
- Le trafic
- Le stationnement
- La longueur de la section
- La sinuosité, le relief

Quelques critères de mise en oeuvre

- **La largeur de la chaussée**
- **Le trafic**

Largeur de chaussée et trafic

Tableau d'aide à la décision

Statut	Trafic / jour	Largeur de chaussée (m)				
		< 2,70	2,70 – 3,50	3,50 – 4,50	4,50 – 5,00	> 5,00
Aire Piétonne		R	R	R	R	R
Zone de Rencontre		R	R	R	R/MNS	R/MNS
Section en Zone 30 ^(*)	< 1000	R/MNS	R/MNS	R/MNS	MNS / MS	MNS / MS
	1000 – 5000		R/MNS	MNS	MNS / MS	MNS / MS
	5000 – 8000			MNS / MS	MS	MS / S
	> 8000				MS	MS / S
Section à 50 km/h	< 1000				MS	MS / S
	1000 – 5000				MS	MS / S
	5000 – 8000				MS	S
	> 8000				MS / S	S
Section à 70 km/h						S

Pour le sens réservé aux cyclistes :

Largeur de chaussée et trafic

Tableau d'aide à la décision

Statut	Trafic / jour	Largeur de chaussée (m)				
		< 2,70	2,70 – 3,50	3,50 – 4,50	4,50 – 5,00	> 5,00
Aire Piétonne		R	R	R	R	R
Zone de Rencontre		R	R	R	R/MNS	R/MNS
Section en Zone 30 ^(*)	< 1000	R/MNS	R/MNS	R/MNS	MNS / MS	MNS / MS
	1000 – 5000		R/MNS	MNS	MNS / MS	MNS / MS
	5000 – 8000			MNS / MS	MS	MS / S
	> 8000				MS	MS / S
Section à 50 km/h	< 1000				MS	MS / S
	1000 – 5000				MS	MS / S
	5000 – 8000				MS	S
	> 8000				MS / S	S
Section à 70 km/h						S

Pour le sens réservé aux cyclistes :

Largeur de chaussée et trafic

Tableau d'aide à la décision

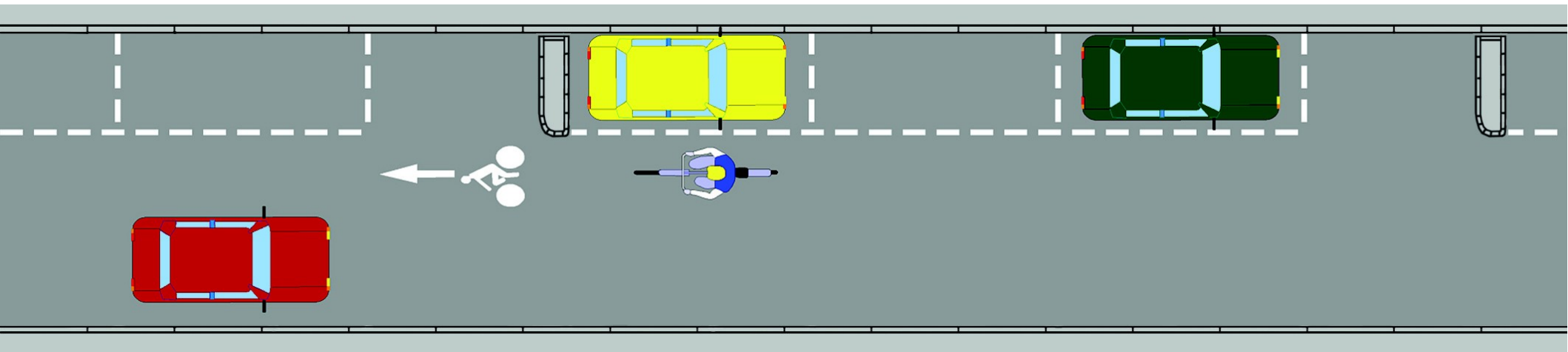
Statut	Trafic / jour	Largeur de chaussée (m)				
		< 2,70	2,70 – 3,50	3,50 – 4,50	4,50 – 5,00	> 5,00
Aire Piétonne		R	R	R	R	R
Zone de Rencontre		R	R	R	R/MNS	R/MNS
Section en Zone 30 ^(*)	< 1000	R/MNS	R/MNS	R/MNS	MNS / MS	MNS / MS
	1000 – 5000		R/MNS	MNS	MNS / MS	MNS / MS
	5000 – 8000			MNS / MS	MS	MS / S
	> 8000				MS	MS / S
Section à 50 km/h	< 1000				MS	MS / S
	1000 – 5000				MS	MS / S
	5000 – 8000				MS	S
	> 8000				MS / S	S
Section à 70 km/h						S

Pour le sens réservé aux cyclistes :

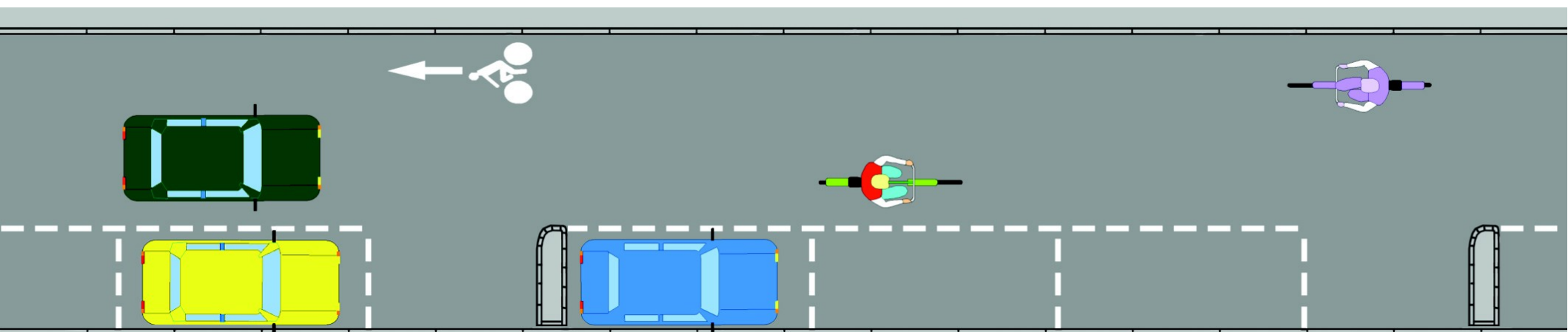
Quelques critères de mise en oeuvre

- La largeur de la chaussée
- Le trafic
- **Le stationnement**
- La longueur de la section
- La sinuosité, le relief

Comment positionner le stationnement dans un DSC ?



ou





Direction technique Territoires et ville

Merci de votre attention

thomas.jouannot@cerema.fr