

7 LES DOUBLES SENS CYCLABLES

Un “ Double sens cyclable ” est une voie à un seul sens de circulation pour les véhicules motorisés, cependant aménagée et sécurisée afin de permettre aux cyclistes de rouler dans les deux sens.

Depuis la parution du décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 la généralisation est ouverte à l'ensemble des Zones 30, (sauf disposition différente prise par l'autorité investie du pouvoir de police). Ce même décret est applicable depuis le 1^{er} Juillet 2010 pour la prise de l'arrêté instaurant le double sens cyclable, ou justifiant son absence. Le dernier décret n° 2015-08 du 02 juillet 2015 est venu compléter cette possibilité sur les aires piétonnes (circulation dans les deux sens) ainsi que dans les voies où la vitesse est inférieure ou égale à 30 km/h.

Il y a donc quatre types de “ Double-sens-cyclable ” :

- la cohabitation (Zone 30, Zone de rencontre, Aire piétonne),
- les bandes cyclables à contresens,
- les pistes séparées à contresens,
- les couloirs bus à contresens.

Pour les non-cyclistes, ce type d'aménagement paraît dangereux, alors qu'en réalité il s'agit de l'un des aménagements cyclables les plus sûrs. Avantageux pour les cyclistes, il raccourcit les distances à parcourir, il l'est également pour les collectivités car il se réalise rapidement sans travaux lourds de voirie. La grande majorité des rues peuvent recevoir ce traitement et plusieurs villes françaises ont généralisé cet aménagement sur l'ensemble de leur réseau.



À la mise en circulation d'un double sens cyclable, une information temporaire peut être mise en place comme nous le montre la photo prise à Annecy (74). ► [Photo 2](#)



Quelles sont les limites à la mise en œuvre ?

Il n'existe pas de limite de largeur de chaussée ou de seuil de trafic pour lequel il serait impossible de mettre en place un double sens cyclable. S'il est également possible de concevoir un double sens cyclable pour les trafics de circulation motorisée élevés ($> 1000 \text{ v/j}$) en réalisant un marquage au sol, une bande cyclable ou une séparation, il conviendra également de traiter au cas par cas les chaussées inférieures à 3,50 m. ▶ Photo 1

Nota : en Belgique pour la mise en place d'un double sens cyclable la largeur minimum de la chaussée, hors stationnement, est de 3 mètres.



3



AVIS DE LA FFCT

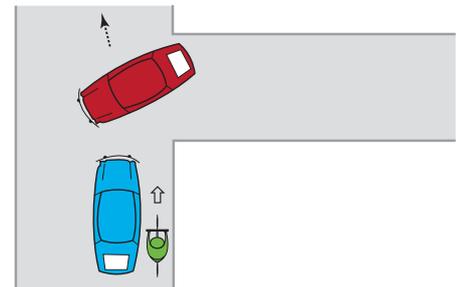
Généralement, il n'est pas recommandé de réaliser une bande lorsque la voie présente une largeur de moins de 3,50 m. Dans ce cas la FFCT demande la mise en œuvre de logos / flèches en nombre suffisant. ▶ Photo 3

Quelques points à surveiller

Toutes les statistiques de sécurité récentes sont très positives pour les DSC. Les analyses d'accidents montrent que le risque de choc frontal est quasi nul. Ceci dit, comme pour tout aménagement cyclable, le "risque zéro" n'existe pas. Le DSC a ses particularités et il est important de les comprendre.

✓ Les intersections

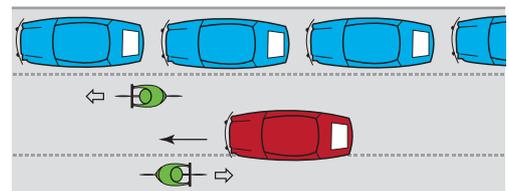
Il peut être nécessaire de renforcer la signalisation verticale et horizontale aux intersections et aux accès d'immeubles : les automobilistes ne sont pas toujours conscients de la présence des cyclistes. Ils surgissent sur le côté et ne regardent pas les cyclistes qui arrivent à contresens.



✓ Le stationnement

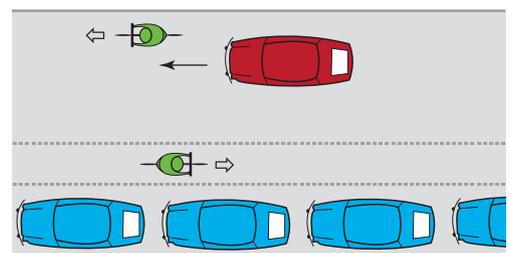
Disposition à éviter si possible.

Par crainte d'accrocher une portière, les automobilistes roulent loin des voitures en stationnement. Ils empiètent sur la bande cyclable. Si une portière s'ouvre, le cycliste qui arrive par derrière peut se blesser contre l'arrête de la portière.



✓ Disposition fortement recommandée

Il est fortement recommandé de placer le stationnement sur la gauche dans le sens du déplacement des véhicules motorisés et le double sens cyclable entre la voie de circulation et la zone de stationnement. Par crainte d'accrocher une portière, les automobilistes roulent loin des véhicules en stationnement. La bande cyclable à double sens est ainsi bien respectée. Si un cycliste heurte une portière, celle-ci se referme.



Le stationnement sauvage



4



5

Un possible problème : les gros véhicules en stationnement. Ceux-ci peuvent cacher un véhicule qui démarre ou qui sort d'une entrée privative. ► [Photo 4](#)

Comme pour une bande cyclable, il peut être nécessaire de protéger le DSC aux endroits où le stationnement sauvage pose problème comme par exemple devant une école. ► [Photo 5](#)

La signalisation

M9v2 Indique que la prescription donnée par le panneau associé ne s'applique pas aux cyclistes.



Pour signaler un double sens cyclable, seule la pose du panneau " SAUF + logo vélo " M9v2 sous le sens interdit B1 est obligatoire. **Toute autre indication est optionnelle, telles que :**



La pose du panneau C24a pour signaler la sortie d'une double-sens cyclable.



L'utilisation des panneaux appropriés en intersection. Exemples : B2 associé au M9v2 et C24c.

Les avantages des " Doubles sens cyclables "

1. Il s'agit d'un aménagement simple, efficace, et peu onéreux.
2. Le cycliste et l'automobiliste roulent face à face, se voient et s'évitent.
3. Lorsqu'une portière s'ouvre subitement, le cycliste la heurte par devant et la referme (lorsqu'il la heurte par l'arrière, il tape contre le chant).
4. L'automobiliste se rend compte qu'il n'est pas tout seul, il roule moins vite contrairement aux rues à sens unique où il a tendance à augmenter sa vitesse accentuant le risque d'accrochage par l'arrière.
5. Il favorise la continuité et la fluidité des trajets cyclables tout en raccourcissant les distances.
6. La ville est plus " lisible " et donc plus accessible au vélo en opposition aux rues à sens unique qui compliquent les itinéraires pour les non-initiés, et les dirigent vers les grandes avenues et les rocade.

 AVIS DE LA FFCT

La FFCT demande " la continuité des itinéraires cyclables " par la généralisation des " Doubles sens cyclables " et la mise en place de la signalisation optionnelle s'y rapportant.