

➔ Les double-sens cyclables



Un aménagement très sûr

Appelé autrefois «contresens», le double-sens cyclable est une rue «dans laquelle un sens est réservé aux cycles». Il en faudrait dans toutes les villes.

Cette idée choque les non-cyclistes - et même beaucoup de cyclistes - qui pensent que ce type d'aménagement est forcément dangereux. Cependant, de nombreuses expériences réalisées sur plusieurs années ont démontré une quasi-absence d'accidents graves. Il s'agit donc de l'un des aménagements cyclables les plus sûrs et la grande majorité des rues peuvent recevoir ce traitement.

Avantages

Si nous voulons développer les déplacements doux, il est important de rendre le vélo aussi pratique et attractif que l'automobile. Les double-sens cyclables ont de nombreux atouts :

- Il s'agit d'un aménagement simple, peu onéreux et sécurisant qui se met en place rapidement sans travaux lourds de voirie.

- Le cycliste et l'automobiliste roulent face à face se voient et s'évitent. Il y a moins d'accidents.

- Lorsqu'une portière s'ouvre subitement, le cycliste la heurte par-devant et la referme (lorsqu'il la heurte par l'arrière, il peut se blesser contre le chant).

- L'automobiliste se rend compte qu'il n'est pas tout seul et il roule moins vite alors qu'il accélère dans une rue à sens unique classique.

- Les trajets à vélo sont plus courts (gain de 20 à 30 %).

- La ville est plus «disible» et accessible pour les touristes à vélo.

La conception

Selon le Certu, il est possible de créer des double-sens cyclables dans environ 80 % des rues à sens unique. Cependant, la FFCT

déconseille ce type d'aménagement dans les rues très étroites : pour nous, l'espace doit être aménagé de manière à ce qu'un cycliste puisse croiser un véhicule à moteur sans conflit et sans mettre pied à terre.

- Pour la signalisation verticale, il suffit de placer un panneau obligatoire C24a en entrée et un panneau «sauf vélos» sous le panneau «sens interdit» à l'opposé.

- Le marquage de la bande à double sens est facultatif mais recommandé lorsque la largeur de la voie le permet : ligne discontinue T3 5u ou, dans les cas plus complexes, ligne continue (voir tableau). Une bande de 1,30 m peut suffire sur le plat, mais il faudra prévoir plus large en côte où les cyclistes ont plus de mal à rouler en ligne droite. Devant une école, une piste séparée est préférable. Il en est de même dans une rue où la vitesse pratiquée dépasse 50 km/h.

- Il convient de renforcer la perception de l'aménagement par des pictogrammes et des flèches, notamment devant les sorties riveraines. Les marquages seront plus rapprochés dans les voies commerçantes et sur les



aires piétonnes. Il est souvent nécessaire de renforcer les marquages aux intersections.



▲ Marquage renforcé en intersection.

• Les séparateurs de type boudin en PVC sont déconseillés car ils engendrent trop de chutes. Par contre, les automobilistes ont tendance à couper les virages, il est donc recommandé de créer des îlots de protection aux extrémités de la voie. De plus, ceux-ci améliorent la visibilité en empêchant le stationnement à proximité des intersections.



▲ Îlot de protection en extrémité de voie.

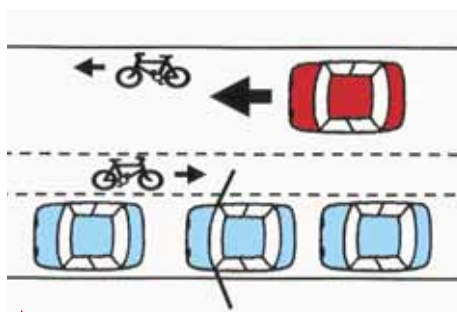
De même, il est utile de protéger la bande cyclable à l'intérieur d'un virage (potelets ou séparateur infranchissables).



▲ Bande protégée à l'intérieur d'un virage.

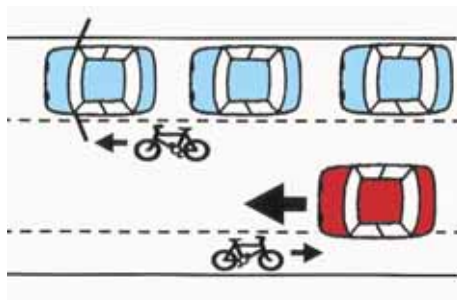
• Les deux-roues motorisés doivent être interdits dans les voies cyclables à double sens. Le risque d'accident entre cycliste et cyclomotoriste est très élevé. Selon les statistiques, une moto est deux fois plus dangereuse qu'une voiture en cas de choc. Ceci est vraisemblablement dû aux vitesses pratiquées.

• Lorsqu'il y a une rangée de stationnements dans la rue, il est fortement recommandé de placer la bande cyclable entre la voie de circulation et les voitures garées. Par crainte d'accrocher une portière, les automobilistes roulent loin des véhicules garés et la bande cyclable est ainsi bien respectée. Si un cycliste heurte une portière, celle-ci se referme.



▲ Stationnement : disposition recommandée.

Si possible, il est préférable de ne pas placer la bande de l'autre côté de la rue par rapport au stationnement. Par crainte d'accrocher une portière, les automobilistes roulent loin des voitures en stationnement et empiètent sur l'espace cyclable. Si une portière s'ouvre, le cycliste peut se blesser contre le chant. De plus, cette disposition favorise le stationnement sauvage sur la bande.



▲ Disposition à éviter si possible.

Si l'emprise est suffisante, il est recommandé de créer une zone tampon de 0,50 m entre la bande et le stationnement.



▲ Zone tampon entre la bande et le stationnement.

La pédagogie auprès des aménageurs

Suite à la récente modification du Code de la route, l'Article R. 110-2. III précise que désormais en zone 30 «toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police» (Décret no. 2008-754 du 30 juillet 2008). Cette disposition devra être appliquée avant le 1^{er} juillet 2010.

Selon l'accidentologue Jacques Robin, président de L'Institut national pour la sécurité des enfants, «cette quasi-automaticité pour les zones 30... ne remet pas en cause la possibilité antérieure - au coup par coup - d'établir un double sens cycliste dans une rue «normale». Il va falloir faire de la pédagogie active... pour éviter que s'instaure l'idée que les double sens cyclistes sont autorisés seulement dans les zones 30».

Depuis de nombreuses années, notre fédération demande «la continuité d'itinéraire obtenue par l'autorisation de circuler en sens interdit». Nous devons relancer nos efforts ! ■

Texte et photos : Steve Jackson

LARGEUR	TRAFIC MOTORISÉ			
	< 1000 vh/j	Entre 1000 et 5000 vh/j	Entre 5000 et 8000 vh/j	> 8000 vh/j
L < 3,50 m	Pas de marquage T3 5u	Pas de marquage T3 5u	▲	▲
3,50 m < L < 4,50 m	Pas de marquage T3 5u	Marquage d'une bande T3 5u	▲	▲
L > 4,50 m	Marquage T3 5u	Marquage d'une bande T3 5u	Marquage d'une bande T3 5u ou piste	Piste

▲ Les recommandations du Certu.

À lire

CERTU
«Recommandations pour les aménagements cyclables» et «Les double sens cyclables (Fiche vélo N° 6)», www.certu.fr

FUBICY
«Les double sens cyclables : présentation de 73 cas français, Strasbourg, Grenoble, Rennes, Nantes, Colombes...», www.fubicy.org

FFCT
«La Charte cyclable», www.ffct.org/securite/charte/charte-cyclable.htm