

## Les double-sens cyclables

Le double-sens cyclable est une rue à double sens "dont un sens est réservé aux cycles".

### Pour quoi faire ?

La logique des plans de circulation des années 1980, avec voies à sens unique pour faciliter la fluidité automobile et augmenter l'offre de stationnement, est dépassée. Ses inconvénients sont connus : augmentation des vitesses et des distances parcourues - donc augmentation de la pollution et des accidents, perte de lisibilité des itinéraires bus et éloignement des arrêts pour les piétons, rallongement des parcours pour les cyclistes, gêne pour les activités riveraines.

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. Il suffit de s'inspirer des villes qui ont déjà généralisé ces aménagements comme Strasbourg, de celles qui ont entrepris d'en réaliser comme Colombes, Grenoble, Lille, Nantes, Paris et Rennes, et des villes étrangères (en Suisse, en Allemagne...) où il n'est pas rare que plus de 80 % des rues à sens unique soient ainsi traitées.

Avantageux pour les cyclistes, le double-sens cyclable raccourcit les distances à parcourir et garantit une sécurité avérée du fait d'une meilleure visibilité réciproque des protagonistes.

Avantageux pour la collectivité car il se met souvent rapidement en place, sans travaux lourds de voirie, il permet un meilleur maillage du réseau cyclable.

### Où ?

La rue dont un sens est réservé aux cycles doit être systématisée dans les zones de rencontre et les zones 30, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police (décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008) et mérite d'être développée dans les rues où la vitesse réelle pratiquée est de l'ordre de 50 km/h.

### Réglementation

Le code de la route, dans son article L411.1, dit que : « le maire peut, par arrêté motivé eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement, interdire, à certaines heures, l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voies ou réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules ». Les double-sens cyclables, les couloirs-bus entrent dans le champ de cet article.

Le double-sens cyclable s'accompagne donc de la prise d'un arrêté. Il en est de même pour justifier dans certains cas particuliers sa non mise en œuvre dans une zone de rencontre ou une zone 30. Pour les zones 30 existantes avant le 30 juillet 2008, l'arrêté devra intervenir au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2010.

### Conception - Signalisation

#### • Extrémités et carrefours

Le carrefour étant conçu pour une ou plusieurs voies à sens unique, il convient de le réadapter et de revoir les priorités pour un fonctionnement à double sens et la signalisation de police correspondante. Par exemple, prévoir un bouton poussoir en cas de déclenchement par boucle de détection d'un carrefour à feux, supprimer le feu de répétition de gauche en l'absence d'îlot séparateur...

**Signalisation verticale** : un panneau M9v2 vient obligatoirement compléter le B1. Un panneau C24a (photo ci-contre) peut être positionné dans l'autre sens.



Signalisation verticale de l'entrée du double-sens cyclable (M9v2 sous le B1)



Exemple de signalisation de la sortie d'un double-sens cyclable.

Source : CETE Nord-Picardie

Cette fiche est destinée à donner une information rapide. La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité. Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.



▶ Certu 2008/07



Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

Un panneau C24c peut indiquer la présence de cyclistes dans le sens inverse de la circulation générale sur les voies sécantes non prioritaires. En cas d'utilisation d'un panneau interdiction de tourner à gauche ou à droite pour les voies sécantes prioritaires, il est obligatoire de lui adjoindre le panneau M9v2. Les panneaux C24a et C24c sont très fortement conseillés sur les axes à 50 km/h, conseillés pour les rues à trafics importants dans les zones 30 et optionnels à l'intérieur des zones de rencontre.



Panneau indiquant la présence de cyclistes dans le sens contraire à la circulation générale pour les usagers d'une voie sécante non prioritaire (C24c)

**Signalisation horizontale** : en entrée et en sortie de voie, un îlot de protection, matérialisé au minimum par de la peinture, et prolongé par une ligne continue 3u sur environ 10 m, peut être utile. La flèche et le pictogramme vélo sont recommandés aux extrémités. Il convient également de dégager la visibilité (stationnement...). Le marquage au sol de la section courante se poursuit dans le cas d'une intersection avec une voie non prioritaire et est interrompu dans les autres cas.

#### • Section courante

Le marquage de type bande cyclable est facultatif mais recommandé lorsque la largeur de la voie le permet : ligne discontinue T3 5u, ou dans des cas bien particuliers tels que des virages, des configurations de mauvaise visibilité, ... ligne continue 3u.

La perception de l'aménagement peut être utilement renforcée par des pictogrammes et des flèches. Une séparation de type piste peut être envisagée pour des trafics motorisés supérieurs à 5 000 vh/j.

Aux entrées riveraines importantes, il convient de dégager la visibilité pour ne pas cacher les cyclistes ; la mise en œuvre au sol de pictogrammes et de flèches facilitera la prise en compte de ces derniers.

LARGEUR CHAUSSÉE	TRAFFIC MOTORISÉ			
	< 1 000 vh/j	entre 1 000 vh/j et 5 000 vh/j	entre 5 000 vh/j et 8 000 vh/j	> 8 000 vh/j
L < 3,50 m	pictogrammes flèches	pictogrammes flèches	▲	▲
2,50 m < L < 4,50 m	pictogrammes flèches	marquage complet *	▲	▲
L > 4,50 m	marquage complet *	marquage complet *	marquage complet * ou séparation **	séparation **

\* Pictogrammes, flèches, marquage de type bande ; ▲ Cas peu réaliste ou déconseillé  
\*\* Pictogrammes, flèches, séparation de type piste ;  
NB : Ce tableau ne concerne pas les zones de rencontre et les aires piétonnes.

La série « Fiche Vélo » a été réalisée par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu. Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences. Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.

Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur les sites :

- Certu (<http://www.certu.fr>)
- « portail métier » sécurité routière de la DSCR (<http://securite-routiere.metier.i2>)
- Sétra (intranet : <http://catalogue.setra.i2> et internet : <http://catalogue.setra.equipement.gouv.fr>).

## Références bibliographiques

- CERTU - Recommandations pour les aménagements cyclables - Lyon - 2008 - [www.certu.fr](http://www.certu.fr)
- FUBicy - Les contre-sens cyclables : présentation de 73 cas français, Strasbourg, Grenoble, Rennes, Nantes, Colombes... - Edition 2006 - [www.fubicy.org](http://www.fubicy.org)
- CERTU - La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables - Lyon - 2004 - [www.certu.fr](http://www.certu.fr)
- Décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière.
- Instruction interministérielle sur la signalisation routière.

## Gérer les conflits potentiels

### • Cyclomoteurs

Les cyclomoteurs ne doivent pas être autorisés dans le sens réservé aux cycles.

### • Information des piétons

Dans les voies commerçantes, les zones 30, devant les sorties riveraines importantes : on pourra utilement renforcer le marquage au sol par des pictogrammes rapprochés et une flèche indiquant le sens de circulation des cycles.

### • Stationnement longitudinal

Le code de la route prévoit que le stationnement se fait dans le sens de circulation des véhicules, donc il ne devrait pas y avoir théoriquement de stationnement automobile du côté du sens réservé aux cycles.

Mais le code prévoit aussi que des dispositions différentes peuvent être prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Il est donc possible de créer un double-sens cyclable en autorisant le stationnement à gauche de la circulation générale, en le précisant dans l'arrêté. Le choc est cependant moins dangereux pour le cycliste dans le sens qui lui est réservé par comparaison avec une bande normale puisque la portière se referme sur l'automobile. Une zone tampon de 0,50 m de protection est souhaitable en cas d'ouverture inopinée de portière et pour les manœuvres de stationnement.

### • Stationnement gênant

Dans les zones d'arrêts fréquents, il faut faire respecter l'aménagement.

### • Mauvaise visibilité en virage

Compte tenu du risque de voir l'automobiliste couper le virage, il peut être recommandé de renforcer la protection de la voie réservée aux cycles (séparateur, surélévations, ...).

### AUTEURS DE LA FICHE

D'après ville&vélo • n°7 juin-juillet-août 2003  
avec la collaboration du Certu et des correspondants vélos des CETE

### VOTRE CONTACT AU CERTU

Nicolas Nuyttens

☎ 04 72 74 58 69

[Nicolas.Nuyttens@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Nicolas.Nuyttens@developpement-durable.gouv.fr)

Secrétariat : ☎ 04 72 74 59 33

### Mais également les correspondants vélos des CETE :

Méditerranée (J. Cassagnes), Sud-Ouest (M. Louveau),  
Nord-Picardie (B. Deboudt), Lyon (J. Laville), Est (F. Tortel),  
Normandie Centre (J.C. Poreau), Ouest (M. Hisler),  
DREIF (F.X. Vazquez).

