

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



Les double-sens cyclables

Le double-sens cyclable est une voie 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 rapidement en place, sans travaux lourds de voirie.



Signalisation de la sortie du double-sens cyclable : horizontale et verticale (C24a).
Source : CETH Nord-Picardie

Où ?

La rue dont un sens est réservé aux cycles mérite d'être systématisée dans les zones à circulation apaisée (zones 30, aires piétonnes...) et développée dans les rues où la vitesse réelle pratiquée ne dépasse pas 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.

Conception - Signalisation

• Extrémités

Signalisation verticale : panneau obligatoire C24a en sortie et panneau M9v2 sous le sens interdit, à l'opposé.



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

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, est recommandé. La flèche et le pictogramme vélo sont fortement recommandés aux extrémités. Il convient également de dégager la visibilité.

• Section courante

Le marquage de la voie réservée aux cycles 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.