

L'objet des présentes fiches est, à partir des **textes officiels**, d'expliquer leur **contenu** et leur **raison d'être**, puis de donner les **premières indications de mise en œuvre possible**.

Elles sont à destination des services de l'État, des gestionnaires de voiries et des associations d'usagers.

Plus de cohérence dans le déploiement du double-sens cyclable dans les voies limitées à 30 km/h ou moins

Décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015

Art R. 412-28-1 du Code de la route

« Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. »

Art R. 431-9 du Code de la route

« (...) Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes dans les deux sens (...) »



Le décret du 31 juillet 2008 (premier décret « Code de la rue ») avait instauré la généralisation du double-sens cyclable dans les **zones 30** et les **zones de rencontre**.

Toutefois, ni l'aire piétonne ni les axes à 30 km/h n'étaient pris en compte.

Cette nouvelle rédaction du Code de la route vise à plus de cohérence en venant compléter le dispositif de généralisation des doubles-sens cyclables en l'étendant aux **aires piétonnes** et aux **voies limitées à 30 km/h**. Cette mise en cohérence est à réaliser avant le 1^{er} janvier 2016.

En étendant le principe de généralisation des doubles-sens cyclables dans toutes les voies où la vitesse est limitée à 30 km/h ou moins, cette mesure vise à simplifier la compréhension de la règle par les usagers.

On cherche ainsi à développer des réflexes d'attention dans tous les carrefours sur la possibilité de débouchés de cyclistes venant de la gauche ou de la droite. Ceci contribue à la modération de la vitesse à l'approche des intersections.

Le double-sens cyclable (DSC), qu'est-ce que c'est ?

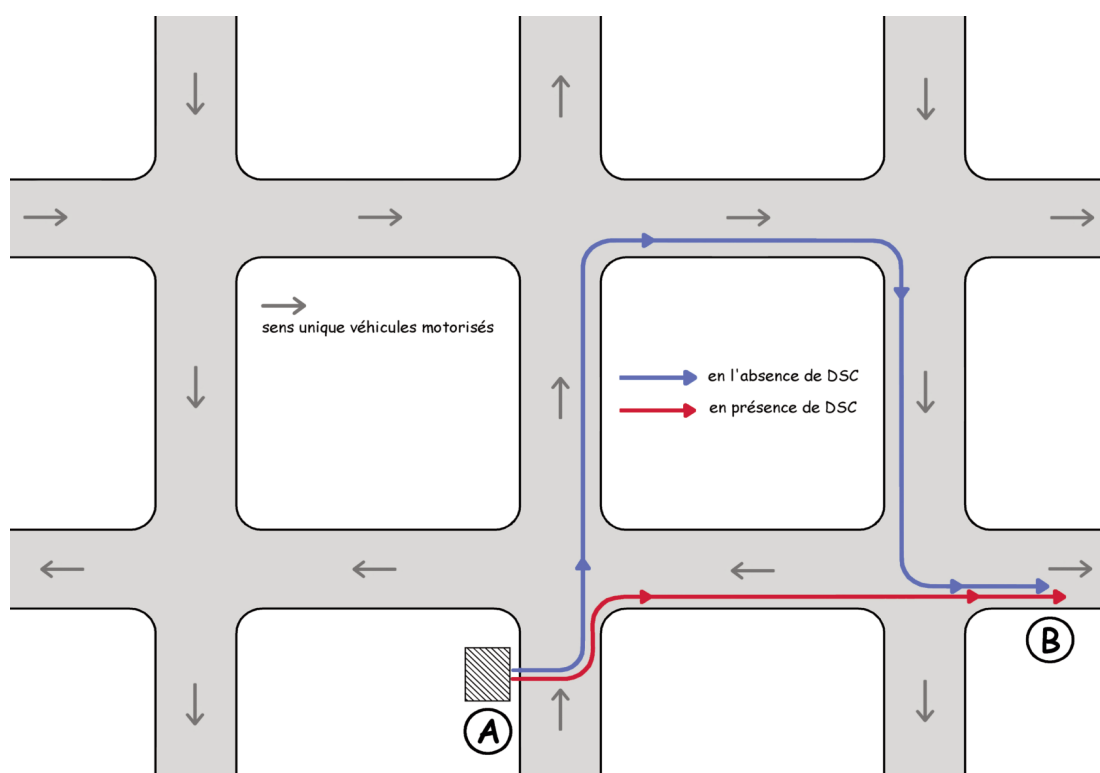
La mise à double-sens cyclable d'une rue consiste à autoriser la circulation des cyclistes dans les deux sens dans une rue auparavant à sens unique pour tous les véhicules.

Sa fonction principale est de garantir un itinéraire sans détour offrant le plus court chemin.

La présence de nombreux sens uniques en ville est très pénalisante pour les cyclistes et les oblige souvent à des détours très longs pour se rendre d'un point à un autre.

Le double-sens cyclable présente d'autres avantages :

- confort de ne pas être suivi par un véhicule motorisé ;
- amélioration du repérage, l'aller et le retour se faisant par le même itinéraire ;
- évitement de la circulation des axes à fort trafic ;
- meilleurs confort et sécurité du piéton car le cycliste est encouragé à utiliser légalement la chaussée en libérant le trottoir.

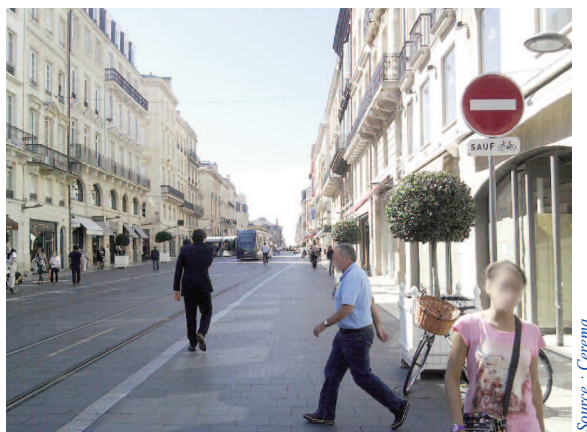


Il est rappelé que le double-sens cyclable n'est pas cantonné aux seules voies à vitesse limitée à 30 km/h ou moins. Le gestionnaire peut également mettre en place des DSC dans les rues dont la vitesse est supérieure à 30 km/h par un aménagement adapté.

L'aire piétonne

Dans les aires piétonnes, il peut arriver, pour des raisons fonctionnelles (livraisons), ou de caractéristiques géométriques d'une rue, de taille de l'aire piétonne, de son caractère temporaire, etc. que la circulation générale admise soit gérée par sens unique pour les véhicules motorisés. La limitation de la vitesse à l'allure du pas et la restriction du trafic motorisé aux seuls véhicules liés à la desserte rendent cohérente la généralisation du double-sens cyclable. Les pouvoirs de police sont donc invités à mettre en cohérence la signalisation avec l'autorisation du double-sens cyclable.

Il est à noter que de nombreuses collectivités avaient anticipé cette disposition en instaurant le double-sens cyclable dans l'ensemble de leurs aires piétonnes.



Double-sens cyclable en aire piétonne

Source : Cerema

Les rues ou les portions de rues limitées à 30 km/h

La mise à double-sens cyclable d'une rue est possible depuis longtemps. En 2008, une impulsion a été donnée avec la généralisation du double-sens cyclable en zone 30 et zone de rencontre. Il subsistait cependant chez certains décideurs une appréhension. Pour autant, il a été constaté une forte augmentation du linéaire de doubles-sens cyclables dans les zones 30¹. Ainsi, leur linéaire a-t-il été multiplié par 7 entre 2008 et 2013.

La ville de Paris a en particulier développé plus de 220 km de doubles-sens cyclables et, par une analyse détaillée, a démontré que le bilan de sécurité de ce dispositif était largement positif.

En revanche, ce décret de 2008, en limitant cette généralisation aux « zones 30 » a introduit une ambiguïté dans des rues où, pour des raisons diverses, les autorités ont choisi de limiter la vitesse à 30 km/h que ce soit ponctuellement ou sur la totalité de la voie. En effet, sur ces rues ou portions de rues, la limitation de vitesse plaide pour que les règles de circulation soient cohérentes avec celles régnant dans des rues appartenant à une zone 30.

Le double-sens cyclable doit également être mis en oeuvre lorsque les gestionnaires de voirie sont amenés à limiter ponctuellement à 30 km/h certaines portions d'axe à sens unique de leur réseau structurant.

Il est évident que cette mise en place ponctuelle d'un double-sens cyclable n'a de sens que si l'on traite l'ensemble de la section concernée et les intersections situées en amont et aval dans une volonté d'offrir des itinéraires continus aux cyclistes.

Sur toutes ces voies, les règles techniques d'aménagement décrites dans les fiches ou guides du Cerema s'appliquent.

Quelles sont les différences entre une zone 30 et une rue limitée à 30 ?

Zone 30



Panneau B30

Le panneau B30 d'entrée de zone 30 est un panneau zonal : ses prescriptions s'appliquent à l'ensemble de la zone signalée (axe sur lequel il est implanté et l'ensemble des voies sécantes), jusqu'à ce qu'un usager rencontre un panneau modifiant cette prescription.

Rue ou portion de rue limitée à 30 km/h



Panneau de type B14

Le panneau de limitation de vitesse de type B14 ne s'applique que sur l'axe sur lequel il est implanté jusqu'à un panneau modifiant cette prescription.

La limitation ne s'applique donc pas aux rues sécantes. De plus, il est nécessaire de le répéter à chaque intersection pour les usagers des voies sécantes.

(*) Source : Club des villes et territoires cyclables

Pour en savoir plus...

- Guide « La mise à double-sens cyclable » - *Certu, 2012*
- Fiche Savoir de base « Aménagements » n° 03
« Maîtrise des vitesses par l'aménagement » - *Certu, 2010*
- Fiche Vélo « Aménagements » n° 23
« Double-sens cyclable en rue étroite » - *Certu, 2011*
- Fiche Vélo « Aménagements » n° 29
« Démarche de mise à double-sens cyclable » - *Certu, 2012*
- Fiche Vélo « Aménagements » n° 34
« Le double-sens cyclable dans les rue limitées à 50 km/h » - *Cerema, 2014*

Fiche n° 01

Plus de cohérence
dans le déploiement
du double-sens cyclable
dans les voies limitées
à 30 km/h ou moins

© 2015 - Cerema
La reproduction totale
ou partielle du document
doit être soumise à
l'accord préalable
du Cerema

Collection Références

ISSN : 2276-0164
2015 / 11

Contributeurs Benoit Hiron, Thomas Jouannot et Daniel Lemoine - Cerema Territoires et ville

Contacts Thomas Jouannot - Cerema Territoires et ville - VOI/SUD
Tél. : +33 (0)4 72 74 58 69 - thomas.jouannot@cerema.fr
Secrétariat - Cerema Territoires et ville - VOI
Tél. : +33 (0)4 72 74 59 61 - voi.DtecTV@cerema.fr

Ces fiches sont disponibles sur la Boutique en ligne du Cerema : catalogue.territoires-ville.cerema.fr

La collection « Références » du Cerema

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoir-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures
Impacts sur la santé - Mobilité et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables