

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.

## Les double-sens cyclables

Sur le plan réglementaire, le double-sens cyclable est en réalité une voie à double sens « dont un sens est réservé aux cycles ».

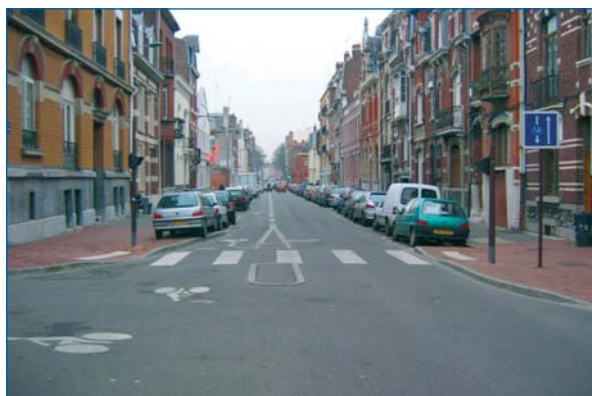
### Pour quoi faire ?

La logique des plans de circulation des années 1980, avec voies à sens uniques pour faciliter la fluidité automobile et augmenter l'offre de stationnement, est dépassée. Ses inconvénients sont connus : augmentations 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, plus de la moitié des rues sont à sens unique ce qui constitue un potentiel important pour la réalisation d'un réseau cyclable. 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.



Source : Certu

### Où ?

La rue dont un sens est réservé aux cycles doit être systématisée dans les zones 30 et dans les rues où la vitesse réelle pratiquée ne dépasse pas 50 km/h.

Entre 50 et 70 km/h, en zone périurbaine par exemple, on préférera une piste ou un séparateur fort (large zébra).

### Réglementation

Code des collectivités territoriales, article L 2213-2 : le maire peut, par arrêté motivé eu égard aux nécessités de la circulation, 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

#### • Section courante

**Signalisation verticale** : panneau obligatoire C24a en entrée et panonceau « sauf vélos » sous le sens interdit, à l'opposé.

**Signalisation horizontale** : 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. Il convient de renforcer la perception de l'aménagement par des pictogrammes et des flèches. Par contre les séparateurs de type boudin en PVC sont déconseillés.

#### • Extrémités

Il faut prévoir en entrée de voie un îlot de protection pour empêcher les automobilistes de couper le virage et rendre le stationnement impossible sur les premiers mètres.



LARGEUR	TRAFFIC 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

▲ cas peu réalistes ou déconseillés

### • Carrefour

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. Prévoir un bouton poussoir en cas de déclenchement par boucle de détection d'un carrefour à feux.

Il faut absolument empêcher le stationnement aux abords des entrées riveraines pour ne pas cacher les cyclistes.

## Gérer les conflits potentiels

### • Pas de deux-roues motorisés

Les deux-roues motorisés doivent absolument être interdits dans les voies cyclables à double-sens. En effet le différentiel de vitesse est trop faible entre voiture et deux-roues motorisés pour que chaque conducteur ait le temps de réagir. Par ailleurs, le risque d'accident entre cycliste et cyclomotoriste est très élevé.

Dans le cas particulier de la desserte d'un établissement scolaire, il est recommandé de privilégier la solution de la piste ou d'élargir de manière conséquente la voie cyclable.

### • Prévenir les piétons

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

Sur une aire piétonne : si la voie impose un sens de circulation aux véhicules, les cyclistes sont obligés de le respecter sauf si le panneau B1 (sens interdit) est complété par le panneau « sauf cyclistes ».

La série « Fiche Vélo » a été réalisée par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu pour le milieu urbain. 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 double-sens cyclables : présentation de 73 cas français, Strasbourg, Grenoble, Rennes, Nantes, Colombes... Strasbourg - Juillet 2002 - [www.fubicy.org](http://www.fubicy.org)

### AUTEURS DE LA FICHE

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

### • 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 côté bande cyclable.

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 en autorisant le stationnement à sa droite, en le précisant dans l'arrêt.

Une zone tampon de 0,50 m de protection est souhaitable en cas d'ouverture inopinée de portière.



Le choc est cependant moins dangereux pour le cycliste dans le double-sens par comparaison avec une bande normale puisque la portière se referme sur l'automobiliste.

### • Stationnement gênant

Dans les zones d'arrêts fréquents, comme pour les bandes « classiques », il faut faire respecter l'aménagement ou prévoir des séparateurs contraignants.

### • Mauvaise visibilité en virage

Compte tenu du risque de voir l'automobiliste couper le virage, il est recommandé de renforcer la protection de la bande à double-sens avec un séparateur infranchissable ou de créer un dénivelé entre la voie de circulation et la voie cyclable (surélever le cycliste à hauteur du trottoir par exemple).

### VOTRE CONTACT AU CERTU

Nicolas Nuyttens

☎ 04 72 74 58 69

[Nicolas.Nuyttens@equipement.gouv.fr](mailto:Nicolas.Nuyttens@equipement.gouv.fr)

Secrétariat : ☎ 04 72 74 59 33

### Mais également les experts vélos des CETE :

Montpellier (J. Cassagnes), Bordeaux (M. Louveau),  
Lille (B. Deboudt), Lyon (J. Laville), Metz (F. Tortel),  
Rouen (JC Poreau), Nantes (M. Hisler), LREP (T. Capel).