

Le double-sens cyclable dans les rues limitées à 50 km/h

L'expérience de quatre agglomérations françaises

Cette fiche méthodologique n'a pas de valeur réglementaire.

Elle doit être considérée comme un outil d'aide à la décision, une incitation à améliorer la prise en compte des cyclistes dans les infrastructures.

Bien que le double-sens cyclable soit devenu courant en milieu urbain, les possibilités offertes par cet aménagement n'ont pas encore été toutes exploitées par les aménageurs. Surtout mis en œuvre dans les rues limitées à 30 km/h ou moins, il peut l'être facilement dans des rues aux vitesses limites supérieures.

Cette fiche présente le cas de plusieurs doubles-sens cyclables réalisés dans des voies limitées à 50 km/h et qui ont, par leur caractère non accidentogène et leur utilisation effective par les cyclistes, démontré leur efficacité.

Le décret du 31 juillet 2008 (premier décret «code de la rue») a instauré la généralisation de ce dispositif dans les zones 30 et les zones de rencontre, ce qui s'est traduit par une forte augmentation du linéaire de double-sens cyclable dans ces zones.

Parallèlement, plusieurs collectivités ont étendu cette démarche en réalisant des doubles-sens cyclables dans de **nombreuses rues limitées à 50 km/h**.

Ces rues sont souvent des axes structurants, empruntés par un grand nombre d'usagers cyclistes. Leur mise à double-sens cyclable a amélioré considérablement l'efficacité de leurs trajets.

Cette fiche présente quelques exemples de réalisations dans les agglomérations de Grenoble, Bordeaux, Paris et Lille.

Le double-sens cyclable en chiffres

| | 2007 | 2013 |
|-------------------------------|--------------|--------------|
| CA de la Rochelle | 3,0 | 67,0 |
| CU de Strasbourg | 64,0 | 88,0 |
| Grand Lyon | 10,0 | 35,0 |
| Grand Nancy | 0,7 | 33,0 |
| Grand Toulouse | - | 137,0 |
| Grenoble Alpes Métropole | 7,0 | 55,0 |
| Métropole Européenne de Lille | 16,0 | 134,0 |
| Ville de Paris | 7,0 | 263,0 |
| Ville de Bordeaux | 18,0 | 32,0 |
| Ville de Perpignan | 0,8 | 47,0 |
| Total | 126,5 | 891,0 |

Source : Cerema - Données fournies par le club des villes et territoires cyclables

Évolution du linéaire de double-sens cyclable (en km) dans les zones de circulation apaisée de 10 agglomérations françaises

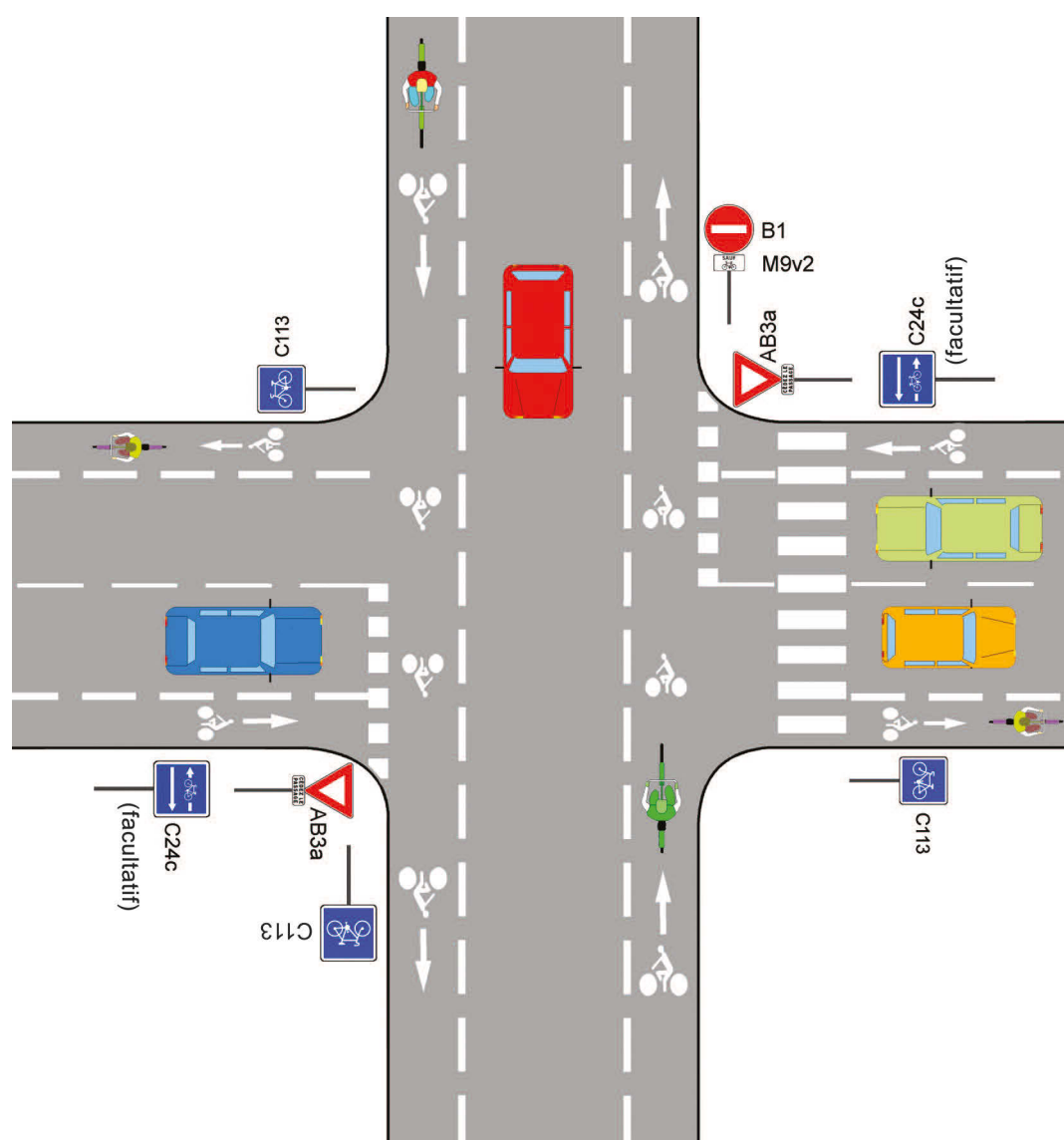


Quelles recommandations pour la mise à double-sens cyclable des rues limitées à 50 km/h ?

Dans la majorité des voies limitées à 50 km/h, la mise à double-sens cyclable se traduit par une séparation des modes, pour le sens général et pour le sens réservé aux vélos.

Il convient d'être vigilant, lors de la mise en service de la nouvelle exploitation de la rue, à la perception et à la prise en compte du double-sens cyclable par les conducteurs débouchant depuis les voies sécantes. Dans certains cas, le marquage ou la confection d'îlot en entrée et sortie peut améliorer la gestion des mouvements tournants en augmentant la lisibilité.

Exemple de signalisation d'un double-sens cyclable au droit d'une intersection de deux rues limitées à 50 km/h



Pour en savoir plus :

« La mise à double-sens cyclable, guide pratique et méthodologique », Certu, 2012

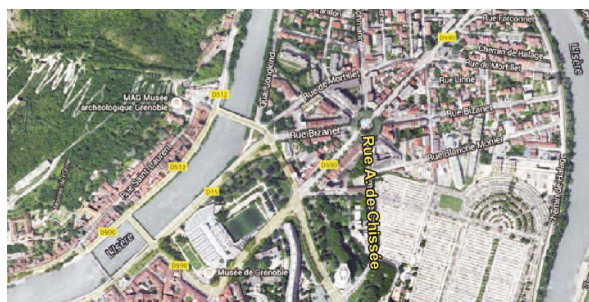
Grenoble

La ville de Grenoble compte une soixantaine de kilomètres de rues à double-sens cyclable, dont 7 kilomètres sont limitées à 50 km/h.

Rue Aimon de Chissé

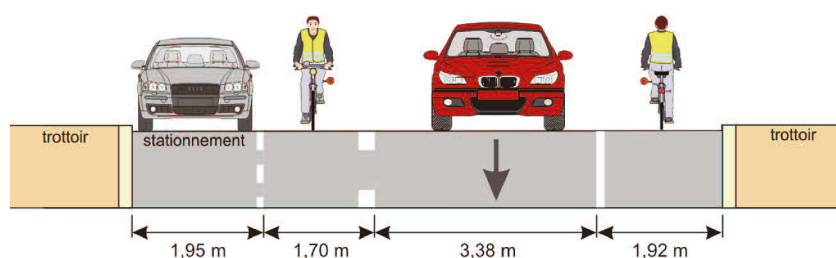
Cette rue, d'une longueur de 250 mètres, est bordée par le cimetière de Grenoble et par une école élémentaire (limitation ponctuelle à 30 km/h).

Le sens réservé aux cyclistes est matérialisé au sol par une ligne continue et la présence régulière de pictogrammes vélo. Un stationnement latéral est implanté sur une partie de la rue.



Source : Géoportail

Profil en travers :



Source :
Cerema / Direction territoriale Centre-Est



Source : Cerema / Direction territoriale Centre-Est

Entrée du sens réservé aux cyclistes



Source : Cerema / Direction territoriale Centre-Est

Sortie du sens réservé aux cyclistes



Source : Cerema / Direction territoriale Centre-Est

Entrée du sens de la circulation générale avec limitation ponctuelle à 30 km/h devant l'école (présence d'un coussin puis d'un ralentisseur trapézoïdal)



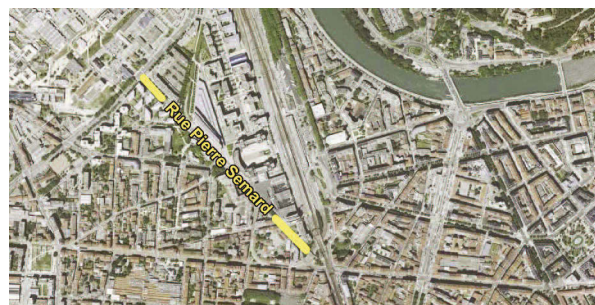
Source : Cerema / Direction territoriale Centre-Est

Section courante

Rue Pierre Sénard

La partie sud de cette rue est à sens unique pour les véhicules motorisés sur une longueur de 270 mètres. Cette rue dessert le quartier Europole (gare, cité judiciaire, cité internationale...).

Le trafic moyen journalier est de l'ordre de 7 000 véhicules/jour et la vitesse moyenne est d'environ 30 km/h.

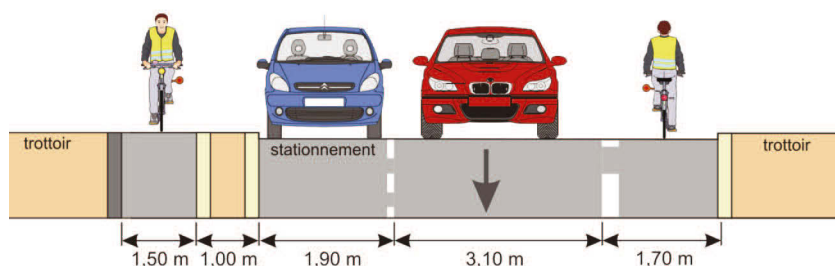


Source : Géoportail

Profil en travers :

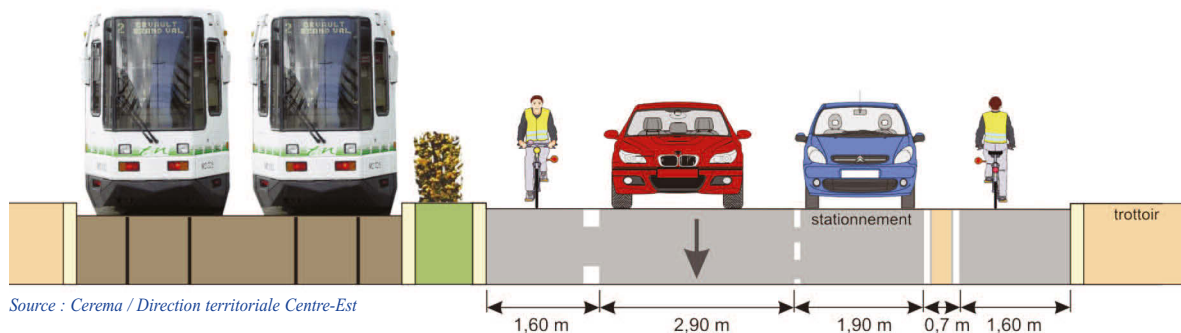
Sur la partie concernée par le double-sens cyclable, on distingue 2 configurations de profils en travers :

- Configuration 1 : le sens réservé aux cyclistes est une bande cyclable séparée des autres voies par un marquage de type T3-5U.



Source : Cerema / Direction territoriale Centre-Est

- Configuration 2 : le sens réservé au vélo est assuré par une piste intercalée entre le stationnement et le trottoir.



Source : Cerema / Direction territoriale Centre-Est



Source : Cerema / Direction territoriale Centre-Est

Configuration 1 : Sens réservé aux cyclistes matérialisé par une bande



Source : Cerema / Direction territoriale Centre-Est

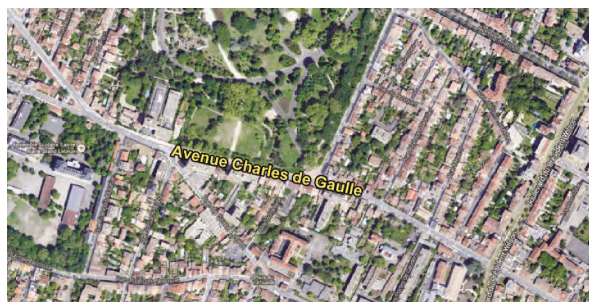
Configuration 2 : Entrée du double-sens cyclable par piste entre stationnement et trottoir

Bordeaux

La ville de Bordeaux compte 42 kilomètres de rues à double-sens cyclable.

Avenue Charles-de-Gaulle

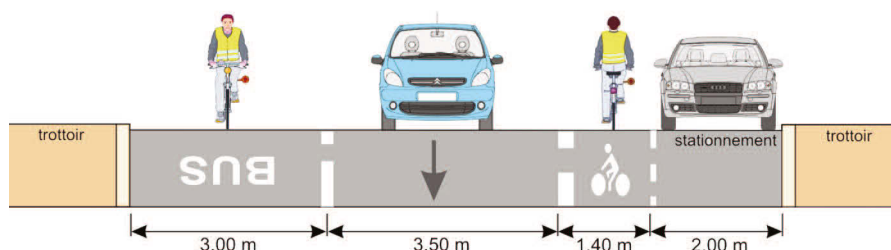
L'avenue Charles-de-Gaulle est une pénétrante qui relie le centre ville à la rocade. Cet axe limité à 50 km/h, très fréquenté pendant les heures de pointe, est à double-sens cyclable sur une longueur de 224 mètres. Cette portion de rue est bordée au Sud par des logements collectifs et au nord par le Parc bordelais.



Source : Géoportail

Profil en travers :

Le sens réservé aux cyclistes est une bande cyclable intercalée entre la voie de la circulation générale et le stationnement.



Source : Cerema / Direction territoriale Centre-Est



Source : Cerema / Direction territoriale Sud-Ouest

Entrée du double-sens cyclable avec priorité cyclistes en intersection



Source : Cerema / Direction territoriale Sud-Ouest

Sortie du sens réservé aux cyclistes aménagée avec un ilôt borduré



Source : Cerema / Direction territoriale Sud-Ouest

Revêtement coloré pour matérialiser le sens réservé aux cyclistes et les emplacements de stationnement



Source : Cerema / Direction territoriale Sud-Ouest

Fonctionnement en période de pointe

Fiche n° 34 - Le double-sens cyclable dans les rues limitées à 50 km/h

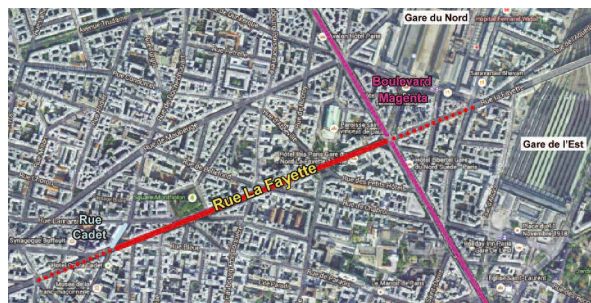
L'expérience de quatre agglomérations françaises

Ville de Paris

La ville de Paris compte 263 kilomètres de rues à double-sens cyclable, soit près du quart du linéaire total recensé dans les villes françaises ⁽¹⁾.

Rue La Fayette

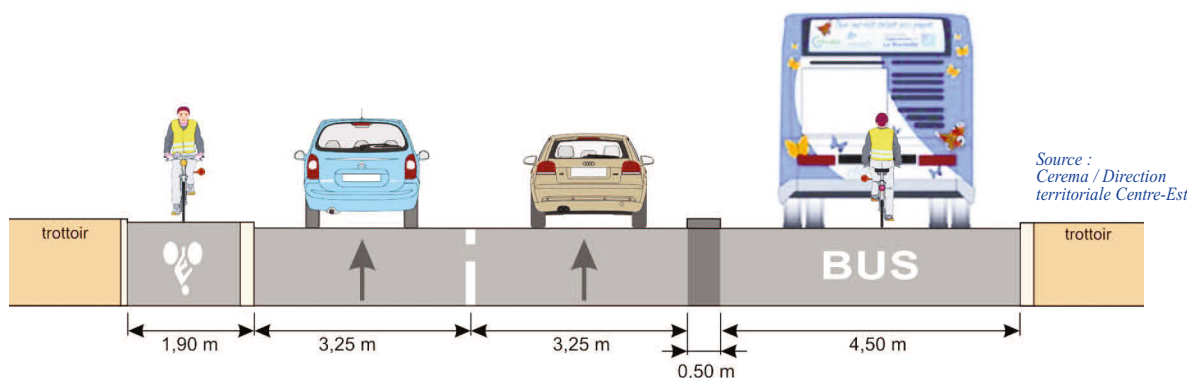
La section de la rue La Fayette concernée s'étend du croisement avec la rue Cadet au croisement avec le boulevard Magenta, soit sur environ 800 m.



Source : Géoportail

Profil en travers :

Le sens réservé aux cyclistes est constitué d'une piste cyclable unidirectionnelle à mi-hauteur de trottoir d'une largeur de 1,90 mètre.



Source : Cerema / Direction territoriale Centre-Est



Source : Cerema / Direction territoriale Île-de-France

Sens de la circulation générale : couloir bus ouvert aux cyclistes



Source : Cerema / Direction territoriale Île-de-France

Sens réservé aux cyclistes : piste cyclable

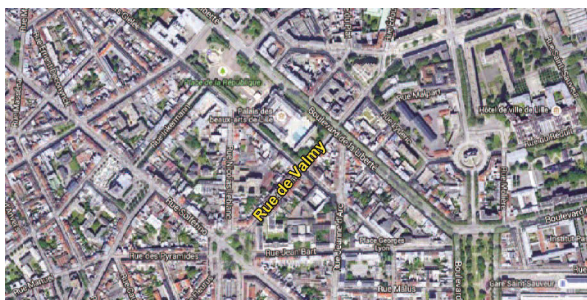
(1) Source : Club des villes et territoires cyclables

Métropole Européenne de Lille

Le linéaire de double-sens cyclable sur le territoire de la Métropole Européenne de Lille est de 145 km, dont 24 km dans des rues limitées à 50 km/h⁽²⁾.

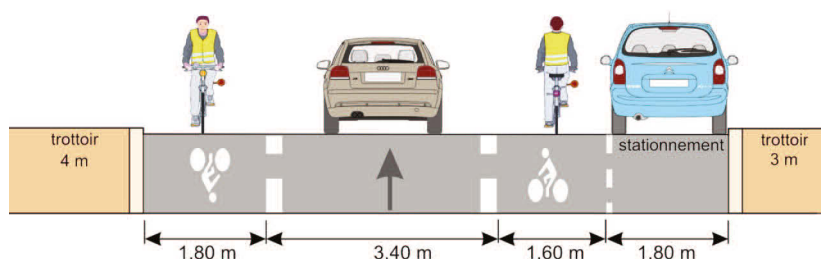
Lille - Rue de Valmy

Le linéaire de double-sens cyclable concerné est de 400 m avec un trafic moyen journalier de l'ordre de 7 000 véhicules/jour et un V85⁽³⁾ de 38 km/h à 44 km/h selon les sections.



Source : Géoportail

Profil en travers :



Source :
Cerema / Direction territoriale Centre-Est



Entrée du sens réservé aux cyclistes

Source : Cerema / Direction territoriale Nord-Picardie



Sortie du sens réservé aux cyclistes

Source : Cerema / Direction territoriale Nord-Picardie

Bilan

Depuis la mise à double-sens cyclable de ces rues limitées à 50 km/h, aucun accident grave impliquant un cycliste circulant dans le sens réservé aux cyclistes n'a été déclaré, malgré un trafic motorisé parfois soutenu et des vitesses de véhicules motorisés souvent proches de 50 km/h.

La mesure est globalement acceptée par les usagers et les riverains, les cyclistes apprécient le gain en confort apporté dans la réalisation de leurs déplacements.

(2) Source : Métropole Européenne de Lille

(3) Le V85 est la vitesse qui n'est pas dépassée par 85 % des conducteurs

Maquette & mise en page

Antoine Jardot
DADT - VIA
Cerema
Direction territoriale
Normandie Centre
+33 (0)2 35 68 89 33

Réalisation des schémas

Frédéric Micoud
Cerema
Direction territoriale
Centre-Est
+33 (0)4 74 27 51 25

Références bibliographiques

- Recueil de fiches vélos, Aménagements, *Certu*, 2014
- Recueil de fiches vélos, Mobilité, *Certu*, 2014
- Guide « la mise à double sens cyclable », *Certu*, 2012
- Recommandations pour les aménagements cyclables, *Certu*, 2008
- Recommandations pour les itinéraires cyclables, *Certu*, 2005

Collection
**Expériences
et pratiques**
ISSN : en cours
2015 / 01

Remerciements à Cédric Ansart, Stéphanie Bauregard, Gilles Blanchard, Danièle Cassagne, Jérôme Cassagnes, Benoit Gourgand, Benoit Hiron, Julien Lecointre, Daniel Lemoine, Marine Lericolais, Martine Meunier-Chabert, François Tortel (CEREMA), Michel Berthoumieu (Communauté urbaine de Bordeaux), Lionel Faure (Grenoble Alpes Métropole), Marc Courbot (Communauté urbaine de Lille) Geneviève Laferrère (FUB), Kiki Lambert (MDB) et Pierre Toulouse (CIDUV) pour leur relecture.

Auteurs Thomas Jouannot, Bertrand Deboudt, Bernard Lacroux, Adrien Philipon et Françoise Teissier
Cerema

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

Correspondants vélos des directions territoriales du Cerema :

F. Tortel (Dter Est), J. Cassagnes (Dter Méditerranée), B. Deboudt (Dter Nord-Picardie), J. Lecointre (Dter Normandie-Centre), G. Aboucaya (Dter Ouest), J. Peigné (Dter Sud-Ouest), A. Philipon (Dter Île-de-France).

La série « Vélo » a été réalisée par les groupes de travail pilotés par la Direction technique Territoires et ville, elle a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences.

Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration ni celle des rédacteurs.

Ces fiches sont disponibles sur la Boutique en ligne de la Direction technique Territoires et ville : www.certu-catalogue.fr.

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

La collection « Expériences et pratiques » du Cerema

Cette collection regroupe des exemples de démarches mises en œuvre dans différents domaines. Elles correspondent à des pratiques jugées intéressantes ou à des retours d'expériences innovantes, fructueuses ou non, dont les premiers enseignements pourront être valorisés par les professionnels. Les documents de cette collection sont par essence synthétiques et illustrés par des études de cas.

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

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement - www.cerema.fr

Direction technique Territoires et ville - 2, rue Antoine Charial - CS 33927 - 69426 LYON cedex 03 - Tél. : +33 (0)4 72 74 58 00
Siège social : Cité des mobilités - 25 avenue François Mitterrand - CS 92803 - 69674 BRON Cedex - Tél. +33 (0)4 72 14 30 30