



Journée CVTC

Le double sens cyclable



Benoît Hiron

CERTU



Définition

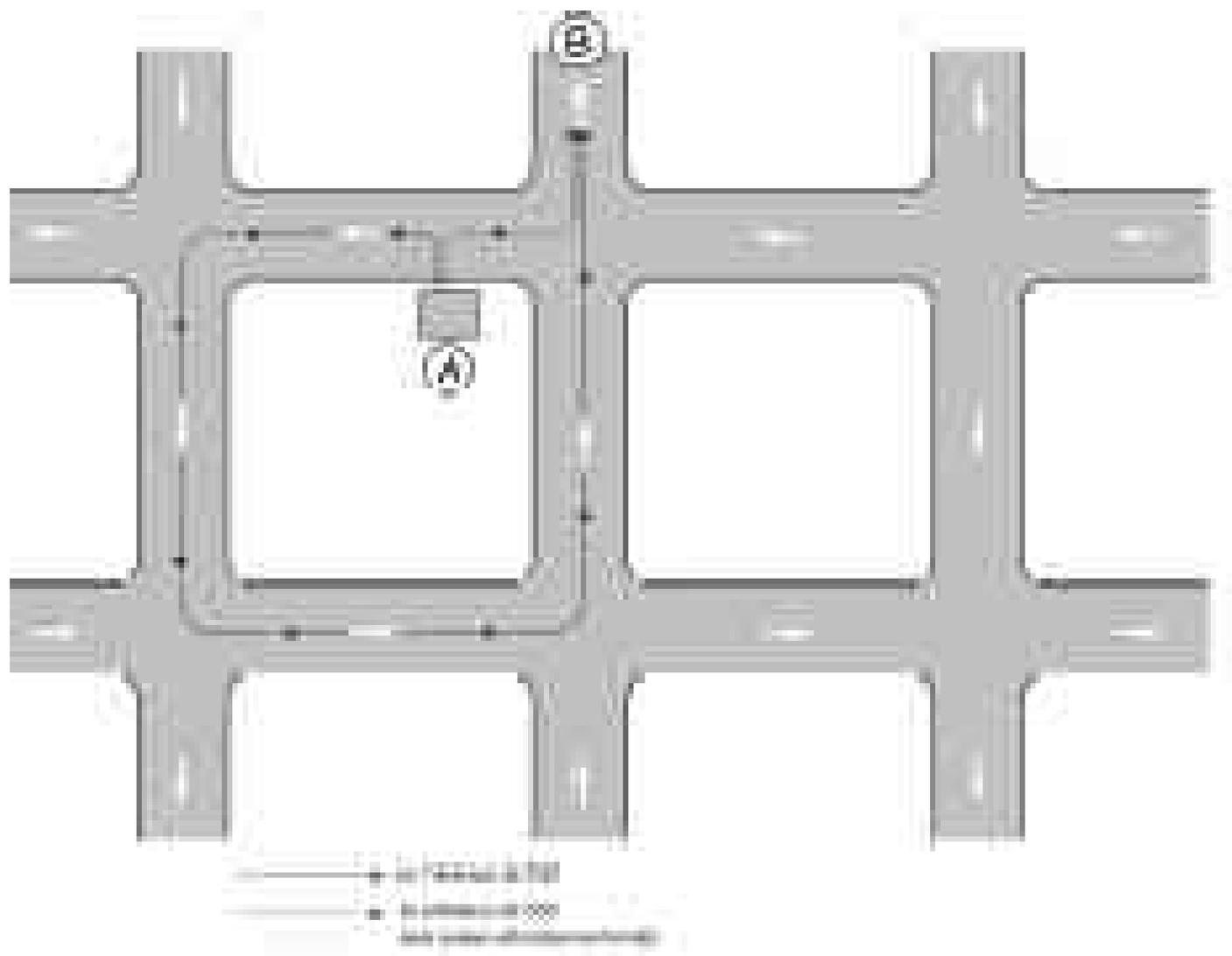
Par **double sens cyclable (DSC)**, on entend pour les rues à sens unique pour les véhicules motorisés, le rétablissement pour les cyclistes de la règle générale du code de la route : la circulation à double sens: il s'agit donc d'une fonctionnalité plus que d'un aménagement

Il existe donc dans le DSC

- le **sens tout véhicule**
- le **sens réservé vélo**

Plusieurs solutions techniques sont possibles dans le sens réservé comme pour le sens tout véhicule (voie bus, piste, bande etc.)

Le plus court chemin



Répondre au besoin du riverain pour des courts ou longs trajets

Benoit Hiron 6 avril 2011

Le plus court chemin

Revenir sur les schémas de circulation orienté fluidité ou sur l'instauration de sens unique pour doubler l'espace de stationnement automobile

Dans de nombreuses rues résidentielles en ville, la répartition est souvent 1/3 pour les voitures qui roulent, 1/3 pour les voitures qui stagnent, 1/3 pour les piétons maximum #évidence.

Le DSC n'est pas nouveau (Strasbourg 1983) et pas réservé aux seuls zones de circulation apaisées



Le plus court chemin

Améliorer l'efficacité du déplacement à vélo

Donner un meilleur confort au cycliste par la covisibilité dans le sens réservé

Faciliter le repérage

Rendre le trottoir aux piétons

Modérer la vitesse des véhicules motorisés, ils ne sont plus seuls sur la chaussée à sens unique.



Paradoxe risque perçu /accidentalité

Sans réflexion préalable, l'intuition porte à penser que le cycliste qui circule dans le sens réservé s'expose à un risque important de surprendre le véhicule motorisé en sens opposé en section

Pourtant la covisibilité, fait que le conducteur qui voit un cycliste venir a naturellement tendance à réduire sa vitesse et que le risque est moins grand que lorsqu'un conducteur suit un vélo qui n'a pas de feux signalant qu'il freine...

Ce qui fait que l'étroitesse n'est pas un enjeu de sécurité



DSC et coût

« L'investissement de voirie le moins coûteux qui change le plus la configuration d'une ville pour les vélos, c'est la généralisation du double-sens cyclable ».

Frederik DEPOORTERE, Bruxelles-Capitale



Coût du double sens

Très variable suivant l'aménagement apporté et le régime de circulation de l'axe et du carrefour concerné.

De 30 euros pour le panneau M9V2 « sauf cycliste » sous le sens interdit qui est le seul élément obligatoire.

Auquel peut s'ajouter à minima des marquages pictogrammes (mini 15 euros) + flèche (mini 15 euros), tous les 50m ou entrées charretières

Jusqu'à 3000 à 15000 euros si l'on modifie un carrefour à feux (changement du contrôleur).



Coût du double sens

Remarquons qu'il n'est pas obligatoire de réaliser des zones 30, et que mieux vaut s'abstenir que de mentir à l'utilisateur en créant de fausses zones 30.

En cela, le décret 2008 n'impose pas de coût aux collectivités.

« Une règle pour être respectée doit être respectable. »

Vouloir des zones 30, c'est en assumer les coûts. Le décret a d'ailleurs permis d'abaisser ces coûts (fin obligation d'aménagement des entrées, remplacé par la cohérence avec la vitesse)

Les freins

Déficit de communication vers les élus d'abord, la population ensuite.

« On comprend plus facilement en pratiquant »

Or démographiquement, la génération des élus en majorité reste marquée par la démocratisation de l'automobile synonyme de progrès.

De plus, responsabilité souvent lié à usage d'un véhicule motorisé plutôt que vélo de service

Les freins

Le manque de structuration technique des services en péri-urbain, de formation des agents et de sensibilisation des élus, la politique vélo étant souvent une passion personnelle avant d'être réellement une politique partagée par le conseil municipal.

Pourtant le savoir faire existe, l'auto-formation et la formation sont possibles. Les budgets à mobiliser ne sont pas inaccessibles.

Peu de culture de démarche qualité de sécurité routière (pas de recours à des audits extérieurs pour vérifier par un œil externe les projets dès le plan d'aménagement).

Les freins

Trop grande bienveillance des collectivités vis à vis de leurs sous-traitants sur leurs qualifications en terme de sécurité routière pour les projets de voirie (BE, archi, géomètres etc...). Comme si la prise en compte des modes doux, de la sécurité routière ou de l'accessibilité faisaient partie des savoirs innés et non de l'acquis.

Le problème ne se résume donc pas à avoir des budgets disponibles mais bien souvent également à l'optimisation de leur utilisation.

Des raisons d'espérer

Le décret code de la rue de 2008 a insufflé un second souffle aux DSC.

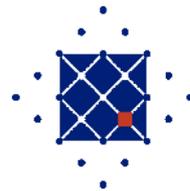
De nombreuses agglomérations se saisissent du dossier et avancent modifiant concrètement la vie de leurs habitants. Des réalisations très intéressantes voient le jour, après des périodes de remous, les DSC entrent rapidement dans les mœurs et quittent l'agenda politique pour devenir quelque chose de naturel.

Le renouvellement générationnel dans les services techniques fait entrer dans les équipes des agents qui ont connu le vélo comme mode de déplacement quotidien pendant leurs études.

Conclusion

- guide sur les DSC à paraître au CERTU fin 2011 début 2012
- peu d'évaluation des réalisations (vitesses pratiquées avant après)
- c'est bien les collectivités qui peuvent transformer le DSC en succès

Merci de votre attention
Benoît Hiron, www.CERTU.fr



Recommandations

- Les extrémités :
 - Îlot de protection
 - Ligne continue 3u sur 10m
 - Flèche + picto vélo
 - Dégagement visibilité
 - Régime de priorité
- L'entrée :
 - M9v2 sous le B1



Les carrefours

- Intersection avec voie non prioritaire :
 - M9v2 sous le B1
 - Régime de priorité
 - Picto vélo + flèche en entrée
 - Absence de masques à la visibilité
 - **Continuité du marquage**
 - C24c



Les carrefours

- Intersection avec voie prioritaire :
 - M9v2 sous le B1
 - Régime de priorité
 - Picto vélo + flèche en entrée
 - Absence de masques à la visibilité
 - **Interruption du marquage**
 - C24a
 - M9v2 sous le B2a ou B2b



La section courante



Gestion des conflits potentiels

- 2RM : Interdits sens réservé cycles
- Piétons : Pictos + flèches
- Stationnement longitudinal :
 - Zone tampon 0,50 m
 - Possible dans les deux sens
- Cyclistes si mauvaise visibilité :



Retours d'expérience

Grenoble : 6 accidents sur 267 en intersection en 5 ans

Lyon : baisse des accidents malgré la hausse de la fréquentation

Lille : 31 double-sens cyclables 6 accidents en 5 ans

Belgique : généralisation depuis 2002 pas d'évolution ni du nombre ni de la gravité

Bourgoin-Jallieu : pass d'accident en 2ans / vers une généralisation

Illkirsh-Graffenstaden : 0 accident en 5 ans



Les changements suite au décret

■ Déploiement actuel :

- généralisation dans les zones 30 et les zones de rencontre, sauf décision contraire justifiée
- Prise d'arrêtés systématiques et mise en place de la signalisation adéquate
- Un développement souhaitable dans les rues où la vitesse est limitée à 50 km/h

