



Les doubles sens cyclables

Un "double sens cyclable" est une voie à un seul sens de circulation pour les véhicules motorisés, cependant aménagée et sécurisée afin de permettre aux cyclistes de rouler dans les deux sens.

Depuis la parution du décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 la généralisation est ouverte à l'ensemble des zones 30, (sauf disposition différente prise par l'autorité investie du pouvoir de police). Ce même décret est applicable depuis le 1^{er} Juillet 2010 pour la prise de l'arrêté instaurant le double sens cyclable, ou justifiant son absence.

Pour les non-cyclistes, ce type d'aménagement paraît dangereux, alors qu'en réalité il s'agit de l'un des aménagements cyclables les plus sûrs. Avantageux pour les cyclistes, il raccourcit les distances à parcourir, il l'est également pour les collectivités car il se réalise rapidement sans travaux lourds de voirie. La grande majorité des rues peuvent recevoir ce traitement. À Strasbourg il existe plus de 200 doubles sens cyclables, et dans certaines villes allemandes les cyclistes peuvent circuler à double sens dans toutes les rues mises en sens unique pour les automobilistes, sur l'ensemble du réseau.



À la mise en circulation d'un double sens cyclable, une information temporaire peut être mise en place comme nous le montre la [photo 1](#) prise à Annecy (74).

Quelles sont les limites à la mise en œuvre ?

Il n'existe pas de limite de largeur de chaussée ou de seuil de trafic pour lequel il serait impossible de mettre en place un double sens cyclable. Si il est également possible de concevoir un double sens cyclable pour les trafics de circulation motorisée élevés (> à 1000 vh/j) en réalisant un marquage au sol, une bande cyclable ([photo 3](#)) ou une séparation, il conviendra également de traiter au cas par cas les chaussées inférieures à 3,50 m.

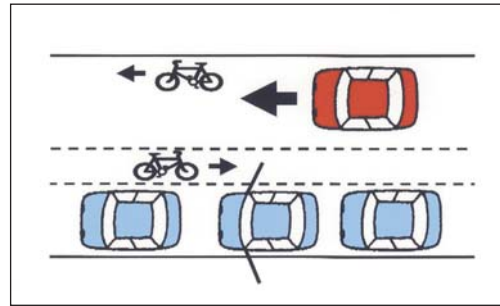
Nota : en Belgique pour la mise en place d'un double sens cyclable la largeur minimum de la chaussée hors stationnement est de 3 m.

Les points de blocage à surveiller, seront : les intersections, les droits aux accès des riverains, le traitement des entrées et sorties des doubles sens et au droit du stationnement longitudinal.



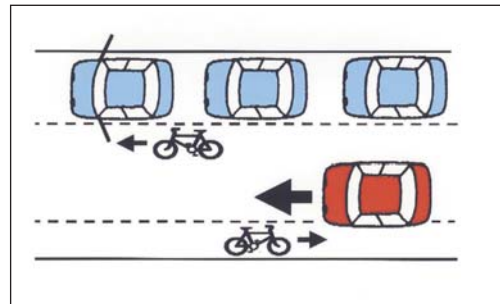
Disposition fortement recommandée

Il est fortement recommandé de placer le stationnement sur la gauche dans le sens du déplacement des véhicules motorisés et le double sens cyclable entre la voie de circulation et la zone de stationnement. Par crainte d'accrocher une portière, les automobilistes roulent loin des véhicules en stationnement. La bande cyclable à double sens est ainsi bien respectée. Si un cycliste heurte une portière, celle-ci se referme (photo 3 et schéma ci-contre).



Disposition à éviter si possible

Par crainte d'accrocher une portière, les automobilistes roulent loin des voitures en stationnement. Ils empiètent sur la bande cyclable. Si une portière s'ouvre, le cycliste qui arrive par derrière peut se blesser contre le chant (voir schéma ci-contre).



Signalisation



M9v2
Indique que la prescription donnée par le panneau associé ne s'applique pas aux cyclistes.

Pour signaler un double sens cyclable, seule la pose du panneau "SAUF + logo vélo" M9v2 sous le sens interdit B1 est obligatoire. **Toute autre indication est optionnelle, telle que :**



La pose du panneau C24a pour signaler la sortie d'une double-sens cyclable.



Ou en cas d'intersection, l'utilisation des panneaux appropriés. Exemples : C24c ou B2 à associer au M9v2

Les avantages des doubles sens cyclables

1. Il s'agit d'un aménagement simple, efficace, et peu onéreux.
2. Le cycliste et l'automobiliste roulent face à face, se voient et s'évitent.
3. Lorsqu'une portière s'ouvre subitement, le cycliste la heurte par devant et la referme (lorsqu'il la heurte par l'arrière, il tape contre le chant).
4. L'automobiliste se rend compte qu'il n'est pas tout seul, il roule moins vite contrairement aux rues à sens unique où il a tendance à augmenter sa vitesse et où le risque d'accrochage par l'arrière est plus fort.
5. Il favorise la continuité et la fluidité des trajets cyclables tout en raccourcissant les distances.
6. La ville est plus « lisible » et donc plus accessible au vélo en opposition aux rues à sens unique qui compliquent les itinéraires pour les non-initiés, et les dirigent vers les grandes avenues et les roades.



↳ L'avis de la FFCT :

La FFCT demande "la continuité des itinéraires cyclables" par la généralisation des doubles sens cyclables et la mise en place de la signalisation optionnelle s'y rapportant.