

Double sens cyclables en sens unique, quelques éléments factuels

Benoit Hiron et Daniel Lemoine 16 10 2010

Le décret du 30 juillet 2008 a prévu la généralisation des doubles-sens cyclables dans les rues à sens unique des zones 30 existantes pour le 10 juillet 2010. Si leur mise en place n'est pas terminée partout, le décret a suscité un grand mouvement de mise en place de doubles sens cyclables sur tout le territoire. Cette possibilité s'inscrit largement dans le paysage urbain permettant d'accompagner l'évolution de la norme sociale initiée dans le grenelle de l'environnement : construire la ville des courtes distances en favorisant les modes doux.

Voici quelques idées inexactes ou obsolètes circulent malheureusement :

- plus la rue est étroite plus c'est dangereux (faux)

Ceci est inexact, qui dit rue étroite, dit réduction des vitesses. L'introduction double sens cyclable en zone 30 dans rues étroites a fait l'objet de mesures de vitesse avant après. On trouve effectivement des baisses des vitesses pratiquées avec notamment une baisse des vitesses illégales. En effet, le risque pour une automobile de se trouver face à un cycliste conduit le conducteur de l'automobile à anticiper en réduisant son allure. Le croisement vélo automobile étant difficile et inconfortable favorise un comportement prudent de part et d'autre. Le risque augmente lorsque les cyclistes et les véhicules motorisés ne se voient pas (il y a des accidents de cycliste par collision arrière alors que les accidents en collision frontale sont très très rares). Il y a un paradoxe permanent en sécurité routière qui jusqu'à un certain point fait que les situations ressenties comme dangereuses se traduisent par moins d'accident que les situations plus confortables où les usagers baissent leur vigilance. De plus si la circulation est inconfortable pour le cycliste et l'automobiliste, alors le trafic de transit naturellement prendra un autre itinéraire, rendant cette rue locale à la vie locale. Nul n'est obligé d'utiliser une rue étroite munie d'un double sens cyclable ! L'automobiliste préférera souvent protéger sa carrosserie en évitant de circuler dans des ruelles même si elles représentent des raccourcis par rapport aux grands axes. Par ailleurs, la présence d'un double sens cyclable, permettra à un riverain cycliste de prendre la bonne direction en sortant de chez lui sans avoir à faire le tour du quartier, rendant le vélo efficace pour les courts trajets, et légalisant une pratique de bon sens.

- les travaux de mise en place sont inachevés car le sens réservé aux vélos n'est pas matérialisé sur toute la longueur de la rue (faux).

Ceci est inexact. Les services de voirie adaptent la signalisation mise en place au trafic présent dans la rue et dans les rues croisées ainsi qu'à la covisibilité entre cyclistes et autres conducteurs de véhicules. Les risques les plus élevés sont en carrefour en sortie de la voie réservée vélo. Pour marquer ce débouché vélo en fonction du trafic de la voie rencontrée, certaine collectivité matérialise par une amorce de bande cyclable le débouché du cycliste, ceci évite que des automobilistes coupent le carrefour en entrant dans la rue à sens unique. Pour autant en section courante, la co visibilité est bonne et un simple rappel par le pictogramme vélo devant les sorties de garages peut être suffisant. Ceci est encore plus vrai pour les rues étroites où le marquage d'une ligne pourrait donner l'illusion que chaque véhicule peut rester dans son espace pour le croisement

sans devoir modérer sa vitesse lors d'un croisement. A chaque situation, une signalisation adaptée ceci afin de limiter les dépenses publiques à ce qui est nécessaire

- le risque pour le cycliste vient des véhicules qui viennent en face du cycliste (faux)

Ceci est inexact, ce risque est peut être celui qui est naturellement le mieux maîtrisé par les véhicules qui circulent. Par contre la vigilance doit être élevée vis à vis des véhicules en stationnement, lorsque celui ci est possible sur la droite du cycliste, ainsi que vis à vis du piéton qui traverserait entre deux véhicules stationnés, ces derniers constituant bien souvent un masque. En conséquence, le cycliste s'il doit circuler sur la droite de la chaussée, aura tout intérêt hors croisement d'autres véhicules à rester à une distance raisonnable des véhicules stationnés.

- la possibilité du double sens cyclables dans les rues à sens unique est limitée aux zones 30. (Faux)

Ceci est tout à fait inexact : depuis 1998 la réglementation prévoit la possibilité pour toute voirie (70 km/h, 50km/h etc...) pour l'autorité en charge du pouvoir de police de mettre une rue à double sens dont un sens est réservé aux cyclistes : c'est à dire un double sens cyclable pour des rues à sens unique. De nombreuses agglomérations ont déjà réalisé de tels aménagements (Strasbourg, Bordeaux, Paris etc...). Le décret de juillet 2008 va plus loin en demandant aux autorités en charge du pouvoir de police de prévoir systématiquement cette possibilité en zone 30.

- En zone 30, les cyclistes peuvent prendre les sens interdit. (Inexact) Ceci est inexact. Si le panneau sens interdit ne précise pas à l'aide d'un panneau "sauf et le symbole du vélo" alors il s'applique au vélo. L'autorité en charge du pouvoir de police doit préciser la possibilité du cycliste de circuler dans le sens opposé des véhicules motorisé pour chaque section de rue en zone 30 ou en zone de rencontre.

- Strasbourg et deux ou trois villes en ont réalisé. (obsolète)

Vision obsolète et inexacte : La situation a beaucoup changé depuis quelques années. Le temps des pionniers (Strasbourg en 1983) appartient au passé. Il est impossible de lister le nombre de villes ou villages qui en ont réalisé, et on ne parle plus de rues mais de kilométrage de rues à sens unique remises à double sens pour les cyclistes, ainsi Paris a réalisé plus de 220 km de rues à double sens cyclable, mais d'autres villes en ont aussi réalisé un grand nombre au niveau de leur agglomération quelques noms : Bordeaux, Grenoble, Lille, Rochefort, Le Mans, Nantes, mais également de plus petit villages... Bref, le double sens cyclable devient une banalité sur le territoire français, et ne devrait plus faire l'objet de reportage télé ou d'articles de journaux les présentant comme une nouveauté dont il faudrait s'inquiéter.

En effet, Le recul est suffisant pour affirmer que s'il est traité correctement du point de vue de l'aménagement (la difficulté réside dans le traitement des carrefours) le double sens cyclable en sens unique ne présente pas de risque spécifique pour les utilisateurs cyclistes ou pour les autres usagers qu'ils sont amenés à rencontrer. Il faut toutefois que ces usagers soient vigilants, notamment les piétons. Les cyclistes dans le sens réservé ont tendance à porter leur attention sur les véhicules qui circulent sur leur gauche, alors qu'il leur faut également se préoccuper des piétons pouvant surgir sur leur droite. Comme pour toute phase transitoire, il est probable que dans un premier temps l'augmentation de la circulation d'usagers vulnérables (cyclistes) dans des lieux où ils étaient peu



présents se traduisent par quelques accidents de faible gravité inconnus dans le passé par absence de circulation cycliste. Toutefois cette légère augmentation devrait également se traduire par une baisse de l'exposition au risque individuelle des cyclistes.

Les Pays Bas ont généralisé le double sens cyclable aux rues à sens unique avec une signalisation adaptée pour chaque section de rue concernées depuis des années. La Belgique dans le cadre de son code de la rue a décidé la généralisation de cet aménagement en 2004, peu à peu cela se met en place et l'Institut Belge de la Sécurité routière (IBSR) travaille sur son impact sur l'accidentalité. En France des évaluations ont été menées avant le changement réglementaire. Les résultats sont disponibles en téléchargement sur le site du CERTU.

Plus globalement, le double sens cyclable est une solution qui s'étend à de nombreux pays : Montréal en a déjà réalisé près de 4 km, la table ronde Québécoise de la Sécurité Routière promeut cette solution. Chez nos voisins britanniques, l'exemption du sens unique pour les cyclistes (one way exemption) est partie intégrante du plan cyclable d'Edimbourg.