

# Communiqué de presse

Halte aux idées reçues : les double-sens cyclables ne sont pas dangereux !

Vélocité Avranches

Dimanche 29 avril 2018

Dans un article paru dans le Ouest-France du samedi 14 avril 2018, le maire d'Avranches écrit :

Le contresens cyclable n'est pas bon en termes de sécurité. Les automobilistes ne l'ont pas intégré [...] Il y a un travail à faire sur la réglementation de la circulation. Il manque une cohérence d'ensemble.

La notion de « double-sens cyclable » est apparue dans la ville de Strasbourg au début des années 1980. Si le *sens interdit* se justifie pour des véhicules encombrants qui ne peuvent pas se croiser, il n'est évidemment pas question de l'appliquer aux piétons. Quelques strasbourgeois se sont alors demandés pourquoi fallait-il persister à l'imposer aux cyclistes ?

Après de nombreuses années montrant l'efficacité de ce système, le double-sens cyclable a été officiellement introduit en 2008 dans le droit français [1].

\* \* \*

La mise en *double-sens cyclable* d'une rue en *sens unique* consiste à autoriser les cyclistes à y circuler dans le sens qui leur était auparavant interdit. La rue perd donc son statut de *sens unique* et passe à *double-sens*, dont l'un est réservé aux seuls cyclistes<sup>1</sup>.

Ce changement permet d'éviter les longs détours créés par les plans de circulation et qui, s'ils ont peu de conséquence pour les conducteurs de véhicules motorisés, sont très pénalisants tant en temps qu'en fatigue pour les cyclistes.

Les double-sens cyclables permettent aussi, en utilisant des rues souvent peu fréquentées, d'éviter des axes de transit à la circulation dangereuse.

Le CÉREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement,

---

1. On prendra garde à ne pas utiliser l'expression *contre-sens cyclable*, puisque si le contresens est une infraction, circuler en *double-sens cyclable* n'en est pas une.

la mobilité et l'aménagement) rappelle les avantages du double-sens cyclable [2, page 2] :

Le double-sens cyclable présente d'autres avantages :

- confort de ne pas être suivi par un véhicule motorisé ;
- amélioration du repérage, l'aller et le retour se faisant par le même itinéraire ;
- évitement de la circulation des axes à fort trafic ;
- meilleurs confort et sécurité du piéton car le cycliste est encouragé à utiliser légalement la chaussée en libérant le trottoir.

\* \* \*

En ce qui concerne la réglementation et l'information au conducteur, la ville d'Avranches possède déjà une bonne expertise de la signalisation des rues en double-sens cyclable comme nous l'avons souligné dans un rapport remis à sa demande [3, page 19]. La rue du Docteur Alfred-LE-BRETON est un exemple de signalisation claire, précise et conforme aux règles en vigueur.

En ce qui concerne un prétendu *danger* des double-sens cyclables, l'expérience accumulée dans de grandes agglomérations françaises comme Grenoble, Bordeaux, Lille ou Paris montre que même dans des rues limitées à 50 km/h, les double-sens cyclables se révèlent très utiles et, contrairement à l'intuition commune, peu dangereux [4, page 7] :

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.

Le CÉREMA précise également [2, page 3] :

La ville de Paris a en particulier développé plus de 220 km de doubles-sens cyclables et, par une analyse détaillée, a démontré que le bilan de sécurité de ce dispositif était largement positif.

Même dans des rues étroites, de l'ordre de 3 m de largeur, la circulation à double-sens cyclable ne pose pas de problème particulier [5, page 3]

Depuis la mise en place des double-sens cyclables dans la zone centre, aucun incident mettant en cause un cycliste n'est à ce jour à déclarer. La mesure a été bien acceptée par les riverains et les usagers de façon globale, la mairie n'enregistre pas de plainte particulière sur le sujet. Les trafics plutôt faibles de ces deux rues contribuent à ce bon fonctionnement.

\* \* \*

Vélocité tient, par ce communiqué, à rappeler que si nos *préjugés* et notre *ressenti* tendent à nous détourner d'une solution perçue comme *dangereuse*, son *usage* nous dit tout autre chose et montre que le double-sens cyclable compte parmi les solutions qui permettent de redonner la ville à ses habitants.

## Bibliographie

- [1] Décret n° 2008-754 portant diverses dispositions de sécurité routière, 30 juillet 2008, *Journal officiel de la République Française* du 1<sup>er</sup> août 2008 (Texte 2 sur 185), NOR : DEVS0810101D, URL : [https://www.legifrance.gouv.fr/jo\\_pdf.do?id=JORFTEXT000019274295](https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000019274295).
- [2] Benoit HIRON, Thomas JOUANNOT et Daniel LEMOINE, *Fiche n° 1, Plus de cohérence dans le déploiement du double-sens cyclable dans les voies limitées à 30 km/h ou moins, Décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015*, septembre 2015, dans : *Références*, CÉREMA, URL : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-actions-mobilites-actives-pama>.
- [3] VÉLOCITÉ AVRANCHES, *Propositions d'itinéraires sécurisés pour la ville d'Avranches*, décembre 2016, URL : <http://velociteavranches.org/wp-content/uploads/2016/12/Rapport-de-V%C3%A9locit%C3%A9-pour-la-ville-dAvranches.pdf>.
- [4] Thomas JOUANNOT et collaborateurs, *Fiche n° 34, le double-sens cyclable dans les rues limitées à 50 km/h, L'expérience de quatre agglomérations françaises*, janvier 2015, dans : *Expériences et pratiques*, CÉREMA, URL : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/velo-amenagements>.
- [5] Jérôme CASSAGNES, *Fiche n° 23, Double-sens cyclable en rues « étroites », Perpignan (66)*, mai 2011, dans : *Essentiel*, CÉRTU, URL : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/velo-amenagements>.