



Initiatives citoyennes & locales pour un changement global

✉ plaisirentransition@gmail.com
🌐 <http://plaisirentransition.wordpress.com>
f www.facebook.com/PlaisirEnTransition/

Faciliter les déplacements à vélo dans Plaisir : les double-sens cyclables

Résumé : Pour favoriser l'essor du vélo comme moyen de déplacement crédible en ville, il est nécessaire, en plus de la création de pistes cyclables sur les axes majeurs, d'adapter la voirie dans les rues où la circulation des vélos n'est pas séparée des automobiles. Cela passe notamment par des mesures d'apaisement du trafic automobile, d'adaptation des carrefours et de mise en place de double-sens cyclables. Dans ce document, notre association se prononce en faveur d'un plan de déploiement de double-sens cyclables à Plaisir, ce qui permettrait d'améliorer rapidement, et pour un coût modéré, la cyclabilité de la ville.

<i>Qu'est-ce qu'un double-sens cyclable ?</i>	4
<i>Quel est l'intérêt d'un double-sens cyclable ?</i>	5
<i>Que dit la réglementation ?</i>	5
<i>Les double-sens cyclables sont-ils dangereux ?</i>	5
<i>Comment aménager un double-sens cyclable ?</i>	6
<i>Quels sont les facteurs favorables ou défavorables pour la création de double sens cyclables ?</i>	7
<i>Pourquoi de nombreuses villes ont-elles été réticentes à créer des double-sens cyclables ?</i>	7
<i>Pourquoi des double-sens cyclables à Plaisir ?</i>	8
<i>Quelles sont nos propositions ?</i>	10

L'association Plaisir en transition promeut, localement, des alternatives à la voiture individuelle en ville. Parmi ces alternatives, le vélo a une importance particulière. Il s'agit en effet d'un mode de déplacement très efficace pour des distances jusqu'à environ 8 km pour un vélo classique et environ 15 km pour un vélo électrique. Le vélo est peu coûteux pour ses utilisateurs, améliore leur santé et préserve leur cadre de vie. A Plaisir, comme dans la très grande majorité des villes françaises, le vélo a constitué un mode de déplacement marginal pendant ces dernières décennies. **Un net développement est pourtant observé depuis peu**, que l'on peut constater par exemple à la gare de Plaisir-Grignon, où il n'est pas rare d'observer une trentaine de vélos stationnés dans le parking SNCF-véligo et dans le parking extérieur, alors que les vélos étaient quasi-absents de cette gare il y a quelques années. Pour autant, **le développement du vélo comme mode de déplacement crédible et accessible au plus grand nombre va nécessiter des adaptations conséquentes de la voirie.**

Utilisation du parking vélo extérieur de la gare de Plaisir-Grignon (décembre 2022)

(ces 20 cyclistes auraient occupé une surface de stationnement de 500 m² [dans les aires de stationnement : 1 place = 25m²] s'ils s'étaient rendus à la gare en automobile)



Dans ce document, notre association a souhaité **montrer l'intérêt des double sens cyclables pour notre ville et formuler des propositions concrètes d'aménagements prioritaires.**

Qu'est-ce qu'un double-sens cyclable ?

Les double-sens cyclables (DSC) sont des rues dans lesquelles l'un des deux sens est exclusivement réservé aux cyclistes. Le principe et l'intérêt des double-sens cyclables est décrit dans les publications du CEREMA (vidéo : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/double-sens-cyclable-mode-emploi-film-pedagogique-8-mn> ; Document : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/mise-double-sens-cyclable>).



photo : <https://met.grandlyon.com/double-sens-cyclable-a-lyon-stop-aux-idees-recues/>

Quel est l'intérêt d'un double-sens cyclable ?

L'intérêt de transformer certaines rues, actuellement à sens unique, en **double-sens cyclable** est de permettre aux cyclistes d'éviter les routes les plus problématiques en termes de vitesse et d'intensité de trafic automobile. Cela favorise également le vélo en limitant les détours pénalisants, notamment dans les zones de relief. De plus, les double-sens cyclables sont bénéfiques pour les piétons car ils encouragent les cyclistes à utiliser légalement la chaussée en libérant le trottoir. La création de double-sens cyclables doit donc être considérée comme un moyen d'améliorer la cohabitation entre des modes de transport différents. **Il s'agit souvent d'aménagements simples et peu coûteux, c'est donc un investissement très intéressant pour les collectivités qui souhaitent améliorer rapidement la cyclabilité de leur voirie.**

Que dit la réglementation ?

A partir de 2008, la loi a **imposé la mise en place des double-sens cyclables dans les zones 30 et zones de rencontre (qui sont limitées à 20 km/h et où le piéton est prioritaire), puis cela a été étendu en 2015 à toutes les chaussées limitées à 30 km/h**, sauf exception devant être motivée par d'autres arguments que la volonté de préserver des stationnements automobiles (Article R412-28-1 du code de la route <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGIARTI000039278114/2019-10-26/> ; <https://lavilleavelo.org/2018/08/02/double-sens-cyclable-ce-que-dit-la-loi/>). Certaines villes (par exemple Versailles) ont mis en place à grande échelle les double-sens cyclables, mais un grand nombre d'entre elles ne se sont pas encore conformées à la réglementation.

Les double-sens cyclables sont-ils dangereux ?

Dans les rues limitées à 30 km/h, les cyclistes en contre-sens se déplacent en évitant trois des principaux risques d'accident en milieu urbain : l'ouverture des portes du côté conducteur des véhicules stationnés à droite, les cisaillements des véhicules effectuant un dépassement et les collisions par l'arrière. **Les double-sens cyclables permettent aussi aux cyclistes d'éviter les axes les plus dangereux.** De plus, contrairement à ce que l'on pourrait craindre, les chocs frontaux sont très rares. En se retrouvant face à face, l'automobiliste et le vélo se

voient arriver de loin et ont le temps de bien respecter les distances de sécurité lors du croisement. **Le double-sens cyclable n'augmente donc pas les risques d'accident, bien au contraire** (<https://www.cerema.fr/fr/actualites/doubles-sens-cyclables-paris-evaluation-concluante>).

Comment aménager un double-sens cyclable ?

Les double-sens cyclables doivent être indiqués par les autorités en charge de la voirie avec au moins un panneau M9v2 « sauf vélos » (<https://questions.assemblee-nationale.fr/q14/14-81236QE.htm>), y compris pour les zones de rencontre. Il est fortement conseillé de compléter cela avec une signalisation complémentaire destinée à informer à la fois les cyclistes et les véhicules motorisés. Il s'agit en particulier de signalisation horizontale (pictogrammes vélo au sol) et des panneaux de signalisation C24.

sens interdit sauf cycliste (panneau B1 + panneau M9v2)



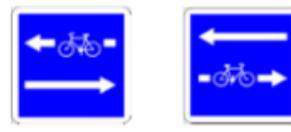
Pour Informer les cyclistes. A placer à l'entrée du DSC

sens unique autorisé aux cyclistes dans les deux sens (panneau C24a DSC)



Pour avertir les automobilistes circulant sur la voie

croisement avec un double sens cyclable (panneau C24c DSC)



Pour avertir les automobilistes au niveau d'un croisement avec DSC

interdiction de tourner sauf vélos (panneau B2a/B2b + panneau M9v2)



Pour Informer les cyclistes. A placer aux intersections du DSC

Exemple de marquage au sol



Il peut être nécessaire également de prévoir une signalisation du régime de priorité à la sortie et aux intersections du double-sens cyclable.

De plus, à la mise en circulation d'un double-sens cyclable, une information "Attention cyclistes en contre-sens" peut être mise en place temporairement

Quels sont les facteurs favorables ou défavorables pour la création de double sens cyclables ?

Les principaux facteurs qui influent sur le confort et la sécurité d'un double-sens cyclable sont listés ci-dessous.

Covisibilité	Une bonne covisibilité entre véhicules motorisés et cyclistes circulant en contre sens contribue à la sécurité
Largeur	Une largeur d'au moins 3m85 apporte un très bon confort aux DSC. Les DSC sont également adaptés aux rues très étroites lorsque le volume de trafic est faible
Intensité du trafic motorisé	Moindre confort et sentiment de sécurité pour les cyclistes lorsque le trafic motorisé est intense
Vitesse des véhicules motorisés	Moindre confort et sentiment de sécurité pour les cyclistes lorsque la vitesse des véhicules motorisés est élevée
Ligne régulière de bus	Le croisement avec les bus est compliqué en cas de chaussée étroite
Trottoirs au même niveau que la chaussée	Lorsque le trottoir est au niveau de la chaussée (séparé par exemple par des poteaux), le croisement de véhicules à gros gabarit est facilité par la possibilité pour le cycliste de faire un court arrêt sur le trottoir pour faciliter le passage
Rues avec deux files de circulation	Lorsqu'il y a deux files de circulation dans une rue en sens unique, le véhicule motorisé croisant un cycliste à contre sens a moins de possibilité de se déporter à droite en raison de la présence de l'autre file de circulation

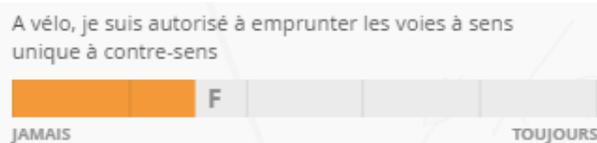
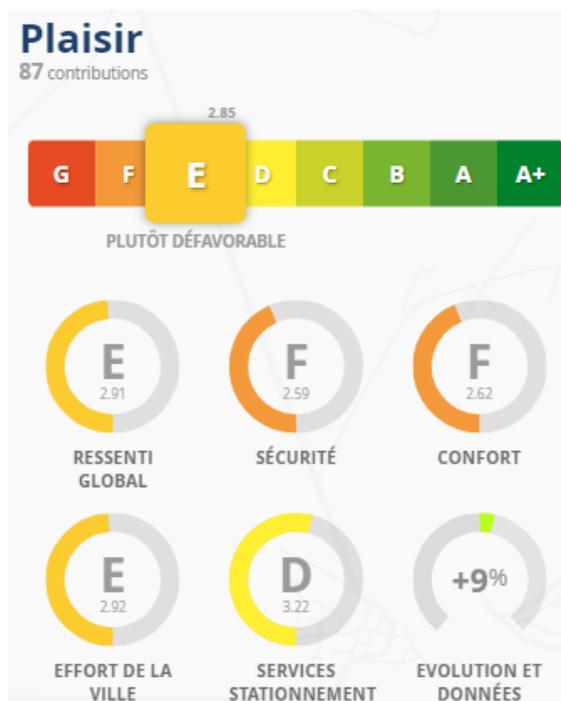
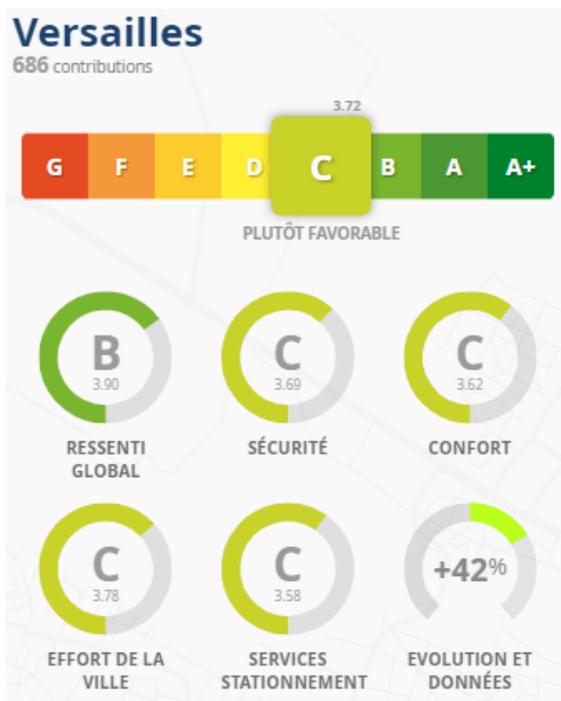
En pratique, **les double-sens cyclables peuvent généralement être mis en place très facilement dans les rues dont la vitesse des automobiles et le trafic motorisé sont faibles. Si ce n'est pas le cas, il est souhaitable que la voie soit suffisamment large et permette une bonne co-visibilité.**

Pourquoi de nombreuses villes ont-elles été réticentes à créer des double-sens cyclables ?

La principale réticence aux double-sens cyclables est la **Crainte des chocs frontaux, dans le cas où un automobiliste ou un cycliste ne se placerait pas à la droite de la chaussée lors du croisement.** Comme indiqué précédemment, **l'expérience a montré que cette crainte était injustifiée.** Les double-sens cyclables ont toute leur place dans une ville qui favorise l'apaisement de la circulation automobile et à condition que leur mise en place soit réalisée avec soin.

Pourquoi des double-sens cyclables à Plaisir ?

Comme dans la plupart des villes équivalentes, la voirie de Plaisir a été aménagée pendant des décennies sans tenir compte des besoins des cyclistes. Cela concerne notamment les sens uniques, qui ont été créés en grand nombre pour augmenter les possibilités de stationnement automobile dans la ville et pour diriger les automobiles vers des axes principaux. Or ces derniers, en raison de l'intensité du trafic et la vitesse des automobiles, sont particulièrement redoutés par les cyclistes. L'exemple ci-dessous illustre un trajet cycliste dans la zone du centre bourg où le cycliste est particulièrement pénalisé par les sens uniques.



La création de double-sens cyclables, notamment dans les rues qui ne pourront jamais accueillir de pistes cyclables du fait de l'absence de place disponible, contribuerait à faciliter l'usage du vélo à Plaisir. Il s'agit de mesures que la ville de Plaisir pourrait réaliser en complément du schéma directeur vélo de SQY (<https://www.saint-quentin-en-yvelines.fr/fr/le-schema-directeur-cyclable-de-sqy>), qui n'a pas inclus de programme de mise en conformité des voies à sens unique limitées à 30 km/h à l'échelle de l'agglomération.

Quelles sont nos propositions ?

Des membres de notre association ont parcouru les rues à sens unique de Plaisir pour évaluer l'intérêt et la possibilité technique de créer des double-sens cyclables. Les résultats détaillés figurent dans le tableau annexe.

A l'issue de ce travail, nous proposons à la ville de Plaisir trois mesures principales :

- **Dans les nouveaux projets de création de sens uniques, évaluer systématiquement la possibilité d'aménager des double-sens cyclables**
Une rue où les voitures circulaient préalablement dans les deux sens, peut généralement accueillir les cyclistes en contre sens après passage en sens unique, et cela, même si de nouveaux stationnements automobiles sont créés
- **Envisager la création de double-sens cyclables lors de chaque opération de rénovation de voirie d'une rue actuellement à sens unique**
Profiter des opérations de rénovation de voirie permet de faire des aménagements à moindre coût
- **Entreprendre à court terme des aménagements de double-sens cyclables dans des rues où de tels aménagements demandent peu de travaux**
Dans le tableau annexe, nous avons défini un niveau de priorité pour les rues à sens unique. La priorité "1" a été attribuée à certaines rues en considérant à la fois l'intérêt pour les cyclistes, les possibilités techniques, et la faible quantité de travaux nécessaire.

Tous les aménagements de double-sens cyclables devront comporter une signalisation adaptée, à la fois pour les automobilistes et les cyclistes, une limitation de vitesse à 30 km/h ainsi qu'un régime de priorité cohérent