



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

vélos

Question écrite n° 81236

Texte de la question

M. Philippe Meunier appelle l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur les dangers des pistes cyclables en zone urbaine. En effet, dans des rues étroites, les « pistes » ne sont pas matérialisées hormis un cycle dessiné sur la chaussée et autorisent les cyclistes à rouler à contresens face aux automobiles souvent surpris de voir un cycliste arrivé face à lui. Des accidents sont à craindre. Développer l'usage du vélo en ville est louable, mais il lui demande si cela doit se faire à tout prix et en risquant la vie des cyclistes.

Texte de la réponse

Le code de la route prévoit à l'article R. 412-28-1 que « lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police ». La généralisation progressive du double-sens cyclable fait suite à la démarche « Code de la Rue » engagée en 2006 et au Plan d'Action pour les Mobilités Actives du 5 mars 2014. Le double-sens cyclable a d'abord été instauré dans les zones 30 et les zones de rencontre par décret du 31 juillet 2008 puis généralisé aux aires piétonnes et aux voies où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h par décret du 2 juillet 2015. Cette règle a été mise en place dans l'objectif de faciliter la pratique du vélo en ville en permettant aux cyclistes d'effectuer des itinéraires sans détour. Les études du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) ont montré que le double sens cyclable permet de renforcer la sécurité des usagers entre eux car les conducteurs de véhicules et les cyclistes bénéficient d'une meilleure visibilité réciproque et ont tendance à réduire leur vitesse, il permet aussi l'évitement par les cyclistes des axes à fort trafic. Il s'agit d'une règle de circulation qui, dans l'absolu, ne nécessite pas la mise en place d'un aménagement cyclable particulier dans les rues où elle s'applique. Dans la pratique, il est conseillé au gestionnaire de voirie de renforcer la perception du double sens cyclable par les conducteurs. Ainsi le marquage de type « bande cyclable » est conseillé lorsque la largeur de la voie le permet, s'il s'agit d'une rue très circulée, ou lorsque la visibilité à ses extrémités est mauvaise. Des îlots de protection peuvent également être mis en place en extrémité de voie. Dans les rues étroites ne permettant pas la mise en place d'une bande cyclable, la signalisation horizontale (pictogrammes vélo et flèches) peut être utilisée pour matérialiser une trajectoire cyclable. Il est également possible de mettre en place un double-sens cyclable dans une rue dont la vitesse limite autorisée est de 50 km/h à condition de prévoir un aménagement adapté réservé aux vélos. C'est le seul cas pour lequel l'aménagement d'une piste cyclable ou a minima d'une bande cyclable est obligatoire. En ce qui concerne la signalisation verticale du double sens cyclable, le panneau M9v2 (Sauf vélos) doit obligatoirement figurer en dessous du panneau Sens interdit B1. Les panneaux d'indication signalant la présence de cyclistes en sens inverse (C24a et C24c) sont facultatifs mais conseillés. Si malgré ces différentes possibilités d'aménagement et de signalisation, l'autorité investie du pouvoir de police estime que certaines rues ne se prêtent pas au double sens cyclable, elle a la possibilité de prendre un arrêté interdisant le double sens cyclable. Il existe sur le sujet du double sens cyclable plusieurs publications du CEREMA et notamment un guide pratique et méthodologique « La mise à double sens cyclable » qui s'adresse aux gestionnaires de voirie et détaille les différents aménagements conseillés en fonction de la configuration des

rues et des niveaux de trafics.

Données clés

Auteur : [M. Philippe Meunier](#)

Circonscription : Rhône (13^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 81236

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : Intérieur

Ministère attributaire : Intérieur

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [9 juin 2015](#), page 4260

Réponse publiée au JO le : [22 novembre 2016](#), page 9655