



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Voies cyclables à double sens

Question écrite n° 21367

Texte de la question

M. Hervé Pellois attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur l'existence d'un « vide juridique » concernant le décret du 30 juillet 2008, portant sur diverses dispositions de sécurité routière. Ce décret, étendu par le décret du 2 juillet 2015, institue les doubles sens cyclables sur l'ensemble des voies où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h. En effet, ces décrets ne précisent pas le type de voie empruntée par les cyclistes lors de leur circulation à double sens. Les usagers du vélo se demandent s'il s'agit d'une voie « simple » de circulation, ou d'une « bande cyclable ». Cette absence d'indication induit des difficultés dans la mise en application de ces mesures, se traduisant dans les faits par quelques imprécisions. Tout d'abord, en application de l'article 114-5 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière du 22 octobre 1963 modifiée, il lui demande quelle est la signalisation horizontale à adopter pour indiquer la présence de cette voie et s'il faut utiliser une ligne axiale ou de délimitation de voie en agglomération (article 114-5), de piste cyclable (article 118-1.B) ou une ligne de délimitation de bande cyclable (article 114-3). Ces imprécisions sont à l'origine de mesures différentes selon les communes. De plus, la présence d'une bande cyclable doit être validée par arrêté municipal alors même que la loi autorise le passage des cycles (sauf en cas d'arrêté municipal contre le double-sens cycliste). Enfin, en cas de stationnement d'un véhicule sur la voie obstruant le passage des cyclistes en sens inverse du sens de circulation des véhicules motorisés, il lui demande si le stationnement doit être qualifié de gênant ou de très gênant.

Texte de la réponse

Le double sens cyclable a été généralisé à l'ensemble des voies où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, par l'article 5 du décret du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement, qui est entré en vigueur au 1er janvier 2016. Cet article a créé dans le code de la route un nouvel article R. 412-28-1 qui prévoit 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 ». Aucune disposition réglementaire du code de la route ou de la réglementation sur la signalisation routière ne fixe d'obligation d'aménagement des voies où il s'applique. Toutefois, il doit actuellement être signalé par l'apposition, sous le panneau de sens interdit, d'un panneau M9v2 « sauf cycle » comportant la silhouette d'un cycle. De plus, il existe un guide du CERTU, « La mise à double sens cyclable - Guide pratique et méthodologique », qui préconise des orientations d'aménagement de chaussée, en section courante et aux intersections, en fonction de la largeur de la chaussée, de la vitesse maximale autorisée, du type de zone et du niveau de trafic de la voie. Les accidents les plus graves se produisant aux intersections, le double sens cyclable peut dans certains cas être indiqué par une signalisation complémentaire d'indication pour rappeler aux usagers qu'ils peuvent rencontrer des cyclistes circulant en sens inverse. Des marquages au sol de type pictogramme vélo et flèche peuvent aussi être apposés pour renforcer la visualisation du double sens cyclable. Concernant le traitement de la section courante, plusieurs configurations sont à prendre en compte. Dans les aires piétonnes affectées à la circulation des piétons et dans les zones de rencontre affectées à la circulation de tous les usagers, il n'est pas souhaitable de créer une voie réservée aux cycles et il est possible

de ne mettre aucun marquage au sol. Dans diverses configurations, notamment dans les rues étroites et peu circulantes, des marquages non séparatifs tels que des pictogrammes vélos complétés par des flèches ou des chevrons suffisent à matérialiser le double sens cyclable. La création d'emplacements réservés aux cycles, qu'il s'agisse de « bande cyclable » ou de « piste cyclable », est en revanche fortement conseillée lorsque le niveau de trafic est élevé, sous réserve que la largeur de chaussée soit suffisante. Ces aménagements qui assurent une sécurité et un confort optimaux pour le cycliste doivent si possible être étudiés dans le cadre d'un schéma directeur d'aménagement cyclable, afin que les enjeux de continuités d'itinéraires puissent être pris en compte. Les bandes cyclables et les pistes cyclables doivent être instaurées par un arrêté de police de la circulation. L'arrêt ou le stationnement d'un véhicule sur une bande ou une piste cyclable est considéré comme très gênant pour la circulation publique (article R. 417-11 du code de la route) et passible d'une contravention de la quatrième classe.

Données clés

Auteur : [M. Hervé Pellois](#)

Circonscription : Morbihan (1^{re} circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 21367

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : [Intérieur](#)

Ministère attributaire : [Intérieur](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [9 juillet 2019](#), page 6304

Réponse publiée au JO le : [25 février 2020](#), page 1517