

Pour une généralisation du Double Sens Cyclable en zone 30 à Tours

Réunion en mairie le mercredi 12 octobre 2020

Le 12/10/20 – D. SELLIN



Qu'est-ce que le double sens cyclable ?

Le Double Sens Cyclable est la possibilité offerte aux cyclistes d'emprunter une voie à sens unique motorisé dans les deux sens de circulation.

Cette possibilité existe aux Pays-Bas et en Belgique depuis les années 1990.

Le double sens cyclable a été officiellement introduit en juillet 2008 dans le droit français : le décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 prévoyait la mise en place des DSC pour les cyclistes dans les zones 30 et les zones de rencontre.



Le panneau « sauf vélo » ajouté sous le panneau sens interdit, permet aux cyclistes de circuler en sens inverse des autres véhicules.



Panneau annonçant l'entrée dans une rue à double-sens cyclable et indiquant que des cyclistes peuvent arriver en face.

Qu'est-ce que le double sens cyclable ?

Les collectivités avaient 2 ans pour se mettre en conformité en aménageant les rues concernées, ou en prenant un arrêté pour exclure certaines rues. « Les dispositions du seizième alinéa de l'article R. 110-2 du code de la route relatives à la circulation des cyclistes sur les chaussées à double sens des zones 30 sont rendues applicables, en ce qui concerne les zones 30 existantes, par arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation qui devra intervenir au plus tard le 1er juillet 2010 ».

En 2015, cet article a été modifié et s'applique également aux rues dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30km/h. « 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. »

Qu'est-ce que le double sens cyclable ?

La rédaction de cet article ne mentionne pas la signalisation, et entretient le flou sur la nécessité de mettre en place le panonceau « sauf vélo » sous le panneau de sens interdit. Une question écrite à l'assemblée nationale permet de clarifier cette situation.

« En ce qui concerne la signalisation verticale du double sens cyclable, le panonceau 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 »

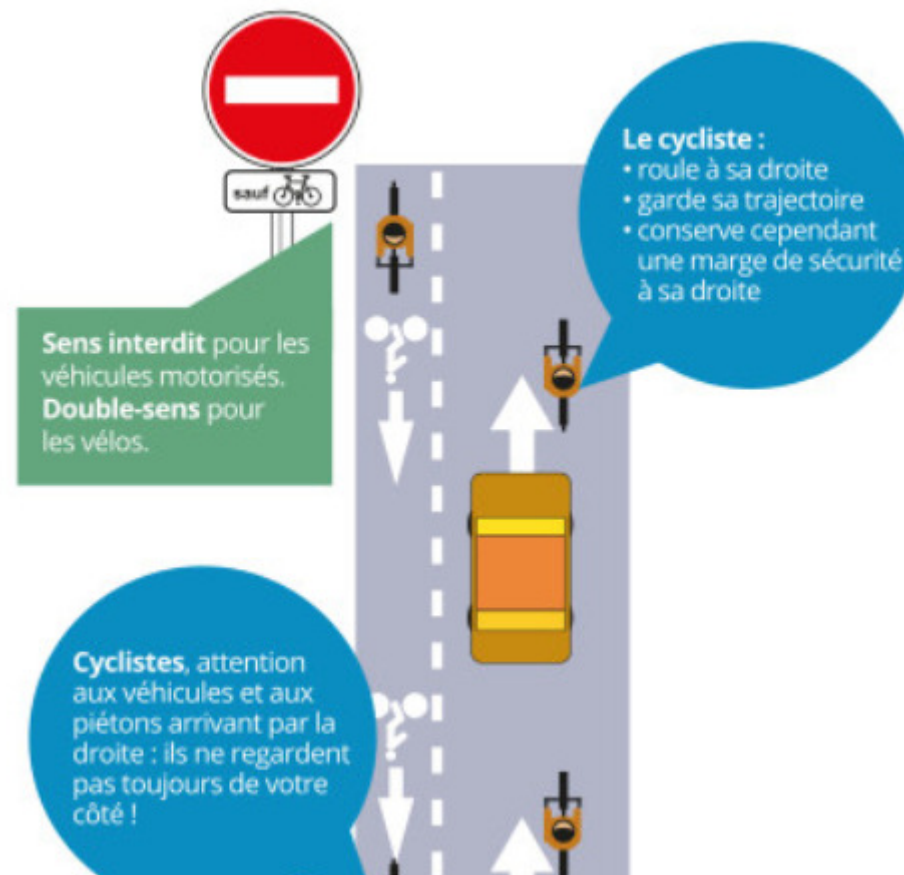
Néanmoins, en zone 30, le double sens cyclable est la règle et pas l'exception.

Le Double Sens Cyclable, un aménagement mal aimé

- Récent
- Mal expliqué
- Peu communiqué
- Confort de croisement
- Sécurité vs Sentiment de Sécurité

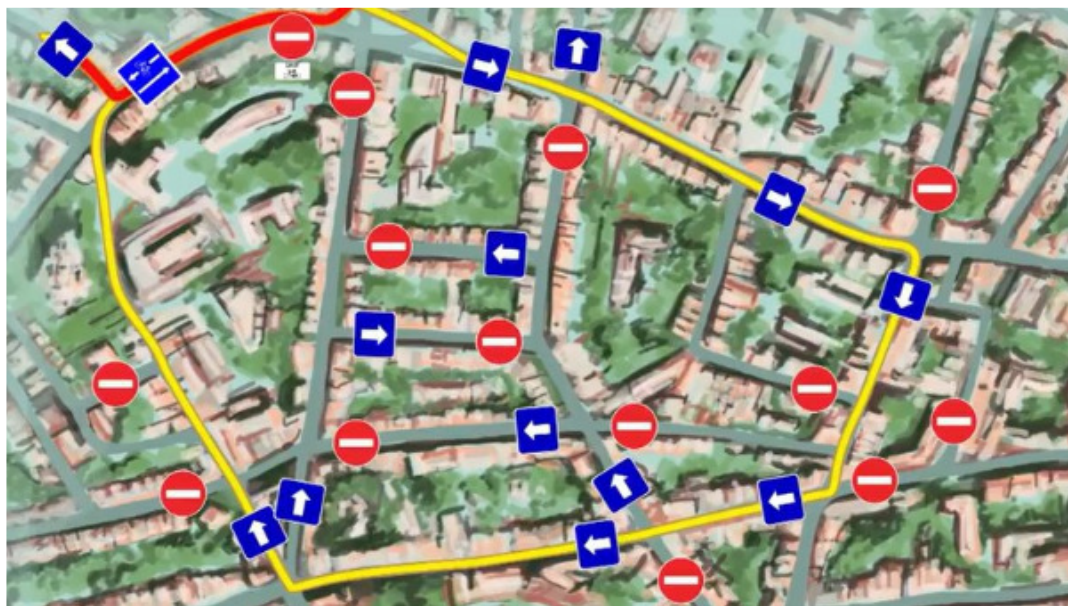


Avantages et intérêt de la généralisation du DSC



Éviter les détours et les grands axes

La mise en place du Double Sens Cyclable permet aux cyclistes pour leur sécurité, de **couper à travers les quartiers pour éviter les axes à fort trafic motorisé**, et aussi de faire des détours inutiles.



Améliorer la sécurité des cyclistes

Cet aménagement permet un meilleur contrôle visuel entre le cycliste et l'automobiliste.

Lors du croisement le cycliste et l'automobiliste doivent ralentir et lorsqu'il n'y pas la place suffisante pour passer l'un laisse l'autre passer (en général le cycliste).

Les études du CEREMA montre que la mise en place du double sens cyclable réduit la vitesse moyenne motorisée constatée dans une rue passée en DSC (de l'ordre de 10 km/heure).



Réduire les conflits d'usage sur les trottoirs

Un grand nombre de cyclistes tourangeaux ont pris l'habitude de rouler sur les trottoirs pour remonter les rues à sens unique motorisé. Ce qui a pour conséquence de créer des conflits d'usage entre ces cyclistes et les piétons.

La mise en place du double sens cyclable incitera à remettre ces cyclistes sur la chaussée.



Améliorer l'image des cyclistes et inciter à la pratique du vélo

Qu'un cycliste emprunte un sens unique non autorisé ou roule sur un trottoir, son comportement est illégale et nuit à son image auprès des autres usagers de la rue (piétons, automobilistes mais aussi les cyclistes).

Généraliser le double sens cyclable dans les zones 30 conformément au code de la route permettra d'améliorer l'image des cyclistes et développer la pratique du vélo.



Mettre en place une nouvelle hiérarchie des modes



Pour résumer

Simplifier la ville aux cyclistes

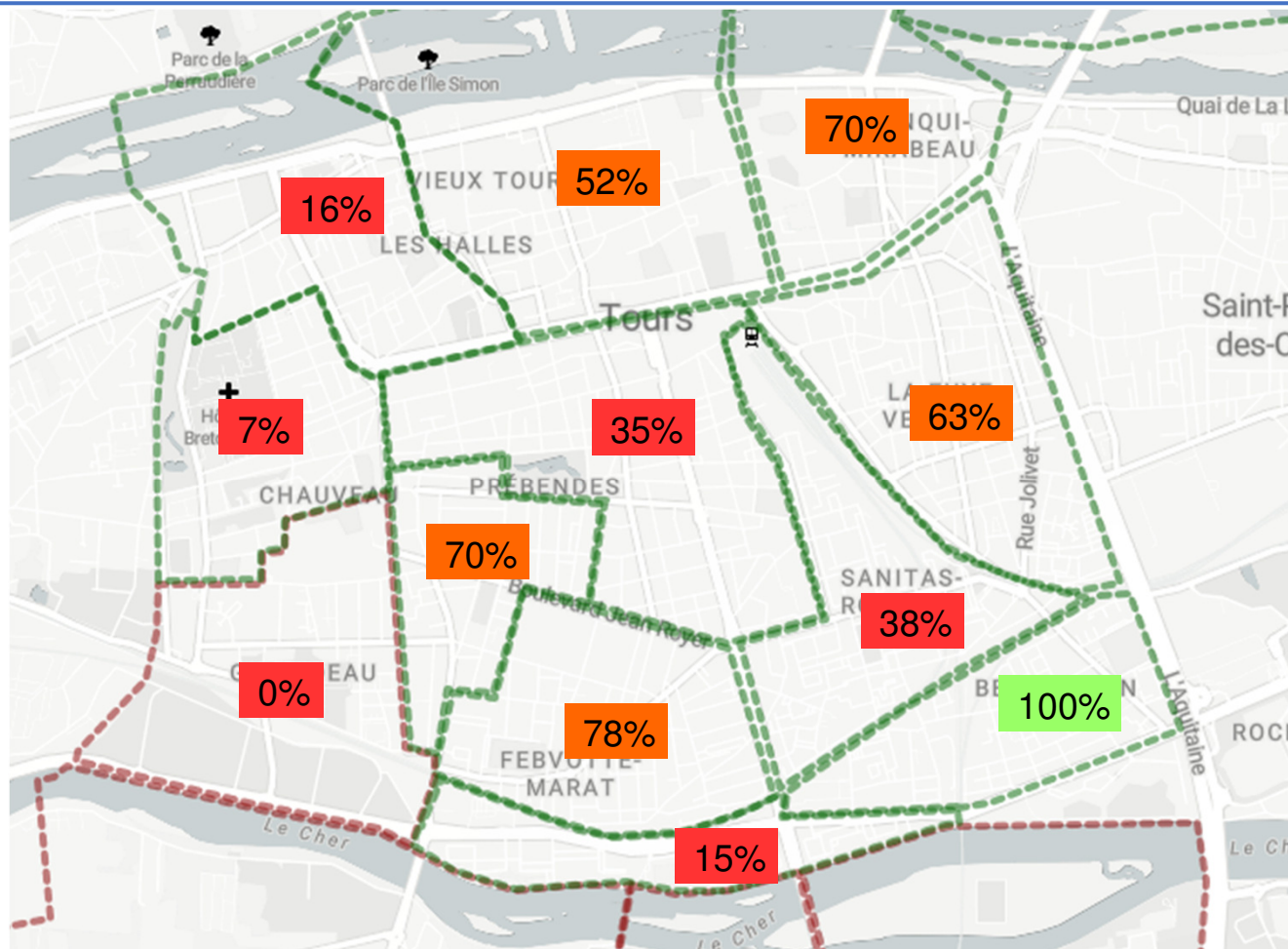
Habituer les automobilistes à croiser des cyclistes dans les rues à sens unique motorisé (vigilance accrue, baisse de la vitesse, respect des autres usagers de la rue...)

Où en est la ville de Tours ?

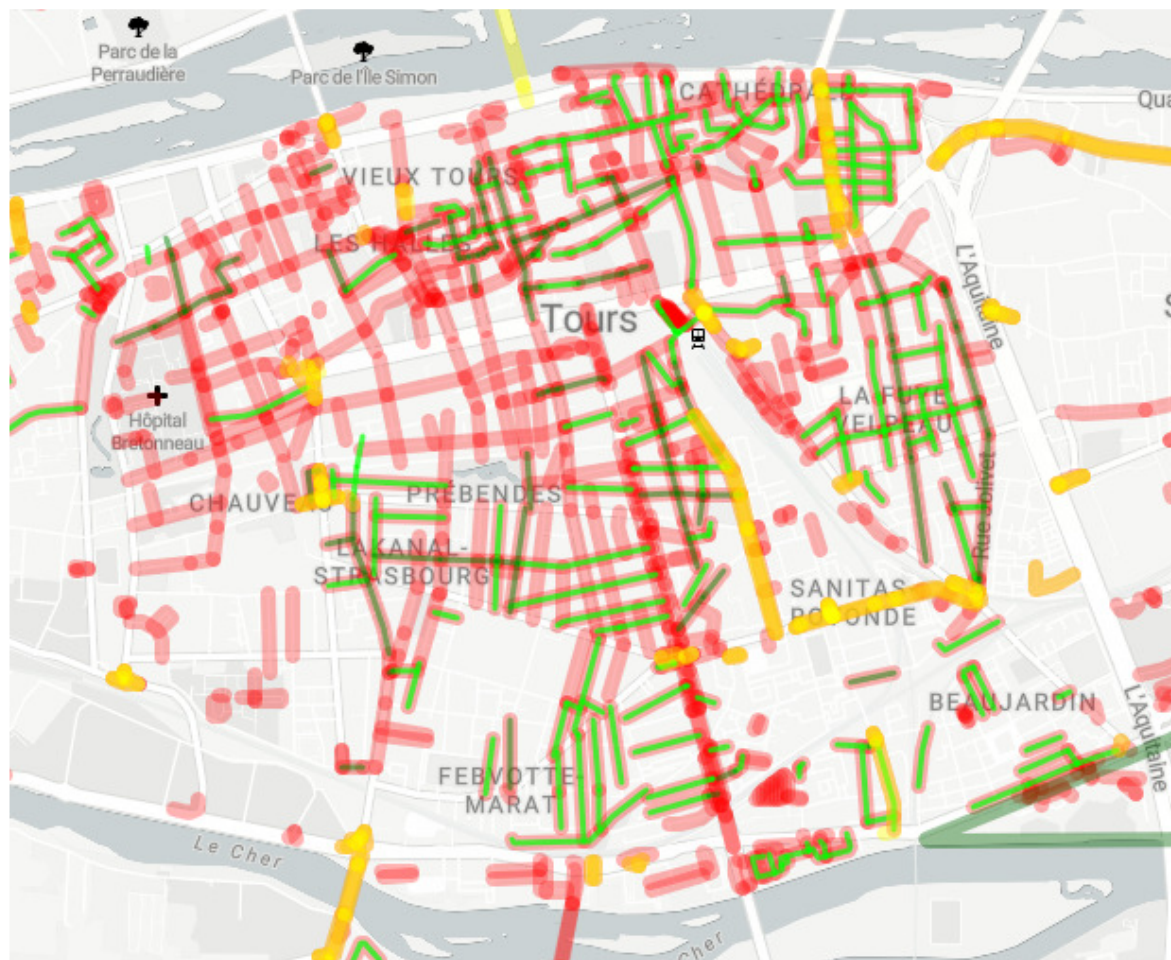
Si la ville de Tours s'engage résolument vers une généralisation de la limitation à 30 km/heure dans ses quartiers, ceci ne s'est pas accompagné pour le moment par une généralisation du double sens cyclable.

Dans le centre ville de Tours (entre la Loire et le Cher) nous estimons à 48 % le nombre de rues à sens unique autorisées au DSC, mais avec de nombreuses disparités selon les quartiers : 70 % dans le quartier cathédrale et 16% dans le quartier Lamartine

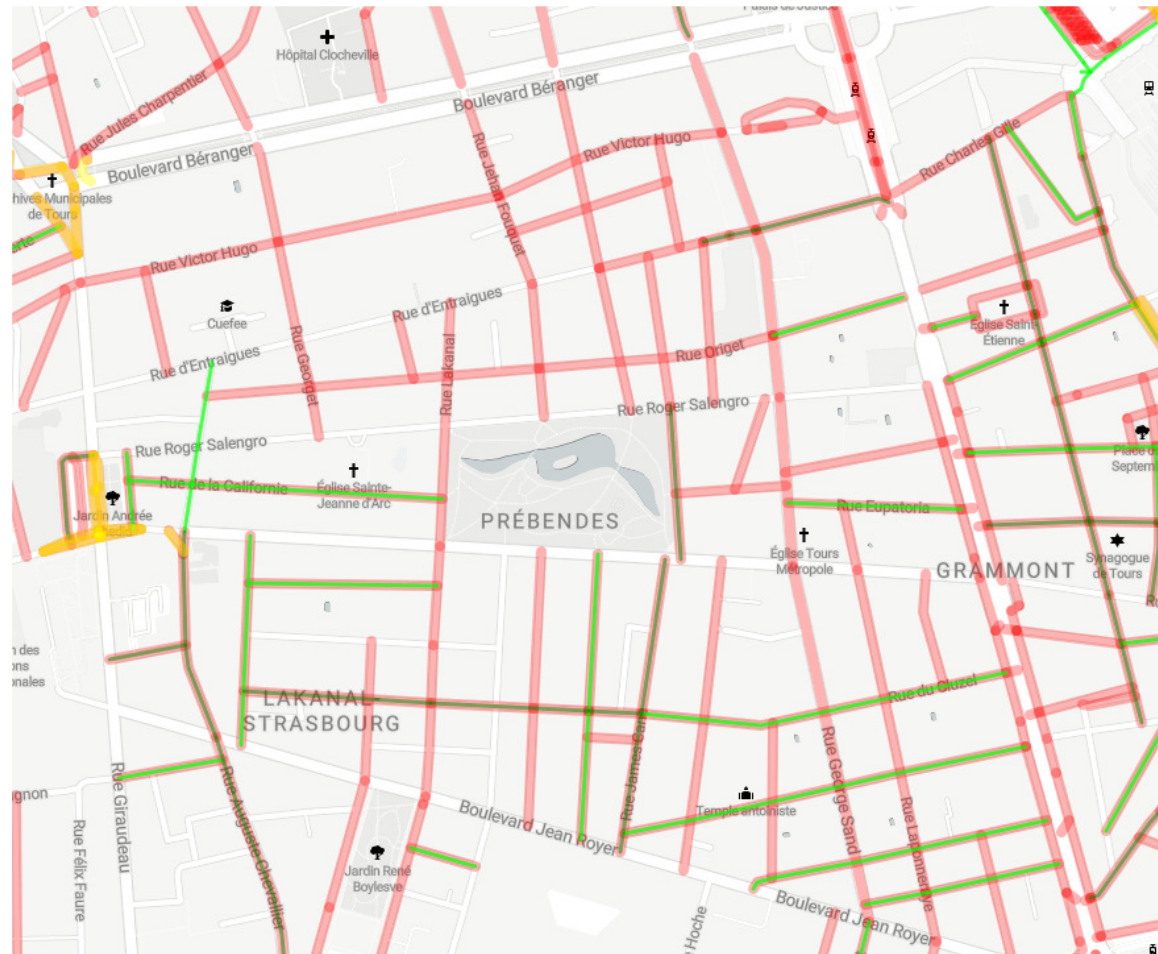
Où en est la ville de Tours ?



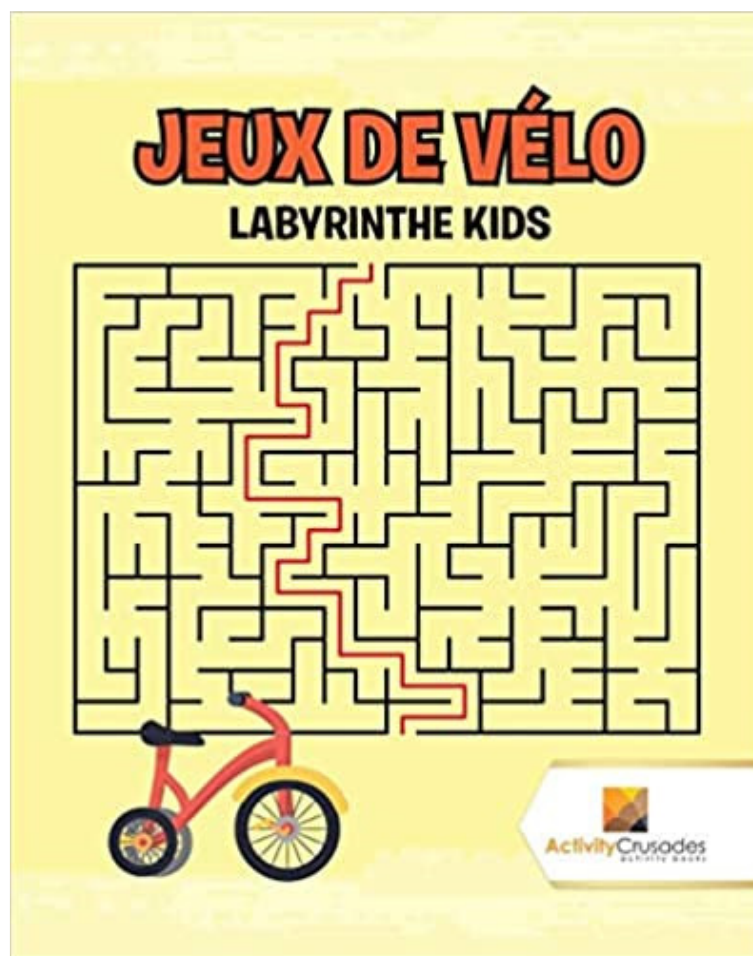
Où en est la ville de Tours ?



Où en est la ville de Tours ?



Conséquences : des itinéraires cyclables discontinus et peu compréhensibles



Conséquences : des automobilistes surpris de croiser des cyclistes dans les rues à sens unique



La demande du Collectif Cycliste 37

Nous demandons à la ville de Tours de passer **d'une position excessivement prudente** à une **démarche proactive de développement du double sens cyclable** dans le centre-ville.

L'arrêté municipale des zones 30

CONSIDERANT qu'il convient de réduire la vitesse afin d'améliorer la sécurité des usagers les plus vulnérables que sont les piétons et les cyclistes, tout en préservant les sites de transport en commun,

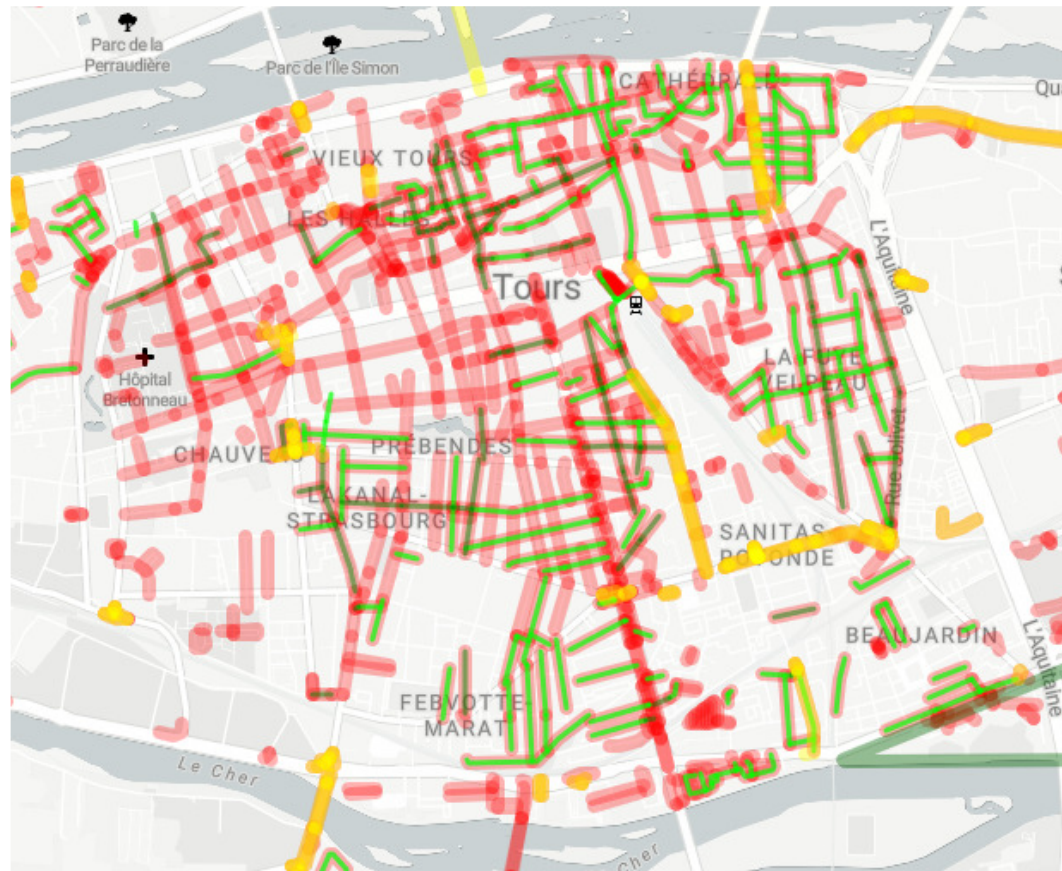
CONSIDERANT qu'il convient d'ouvrir au double sens cycliste le plus grand nombre possible des rues à sens unique dans les zones 30,

CONSIDERANT que pour la sécurité des cyclistes, certaines rues ne peuvent pas être ouvertes au double sens cyclable,

Les voies en sens unique suivantes **ne sont pas ouvertes au double sens cyclable** car la sécurité des cyclistes ne peut y être assurée, cependant des contournements proches existent :

- rue Bugeaud, entre le boulevard Jean Royer et la rue du Général Renault,
- rue Desaix, entre la rue du Général Renault et le boulevard Jean Royer,
- rue Lakanal, entre les rues Galilée et d'Entraigues,
- rue de L'Elysée, entre l'avenue de Grammont et la rue Michelet,
- rue Pasteur, entre la rue Chalmel et la rue Duportal,
- rue de Montbazon,
- rue Duportal,
- rue Grécourt,
- rue de la Vendée,
- rue du 4 Septembre 1970, entre les rues Pasteur et Chalmel,
- rue Marcel Thomas Lavollée, entre la rue Jacques Marie Rougé et jusqu'à 30 mètres au nord de la rue Louis Mirault,
- rue de la Fuye, entre le boulevard Heurteloup et la rue du Rempart,
- rue Dublineau, entre le boulevard Heurteloup et la rue du Rempart,

Conséquences : le DSC mal compris par les conducteurs motorisés



Des automobilistes qui ne peuvent pas s'habituer au double sens cyclable

Conséquences : des itinéraires cyclables discontinus et peu compréhensibles



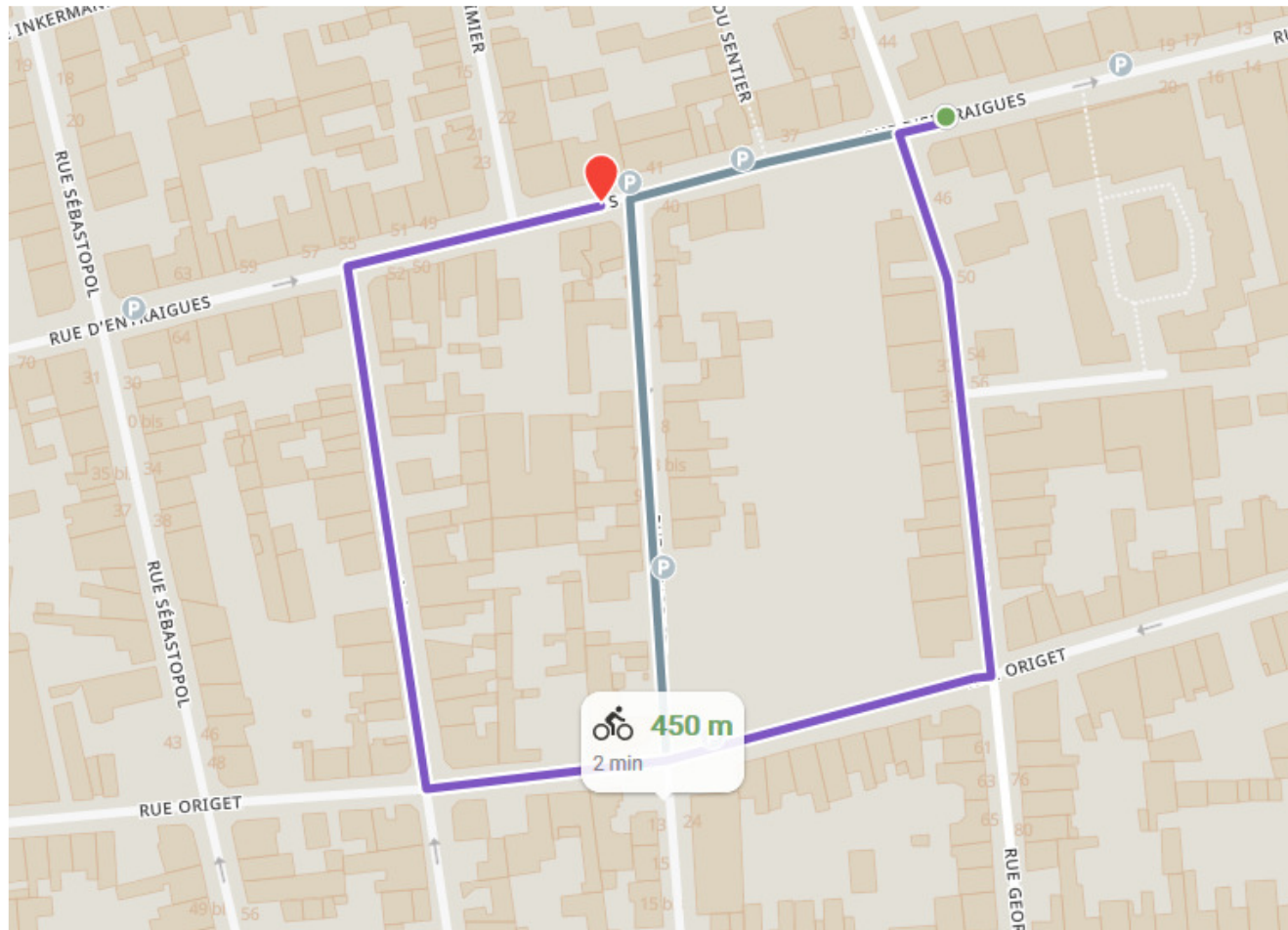
Rue des déportés dans l'hyper centre

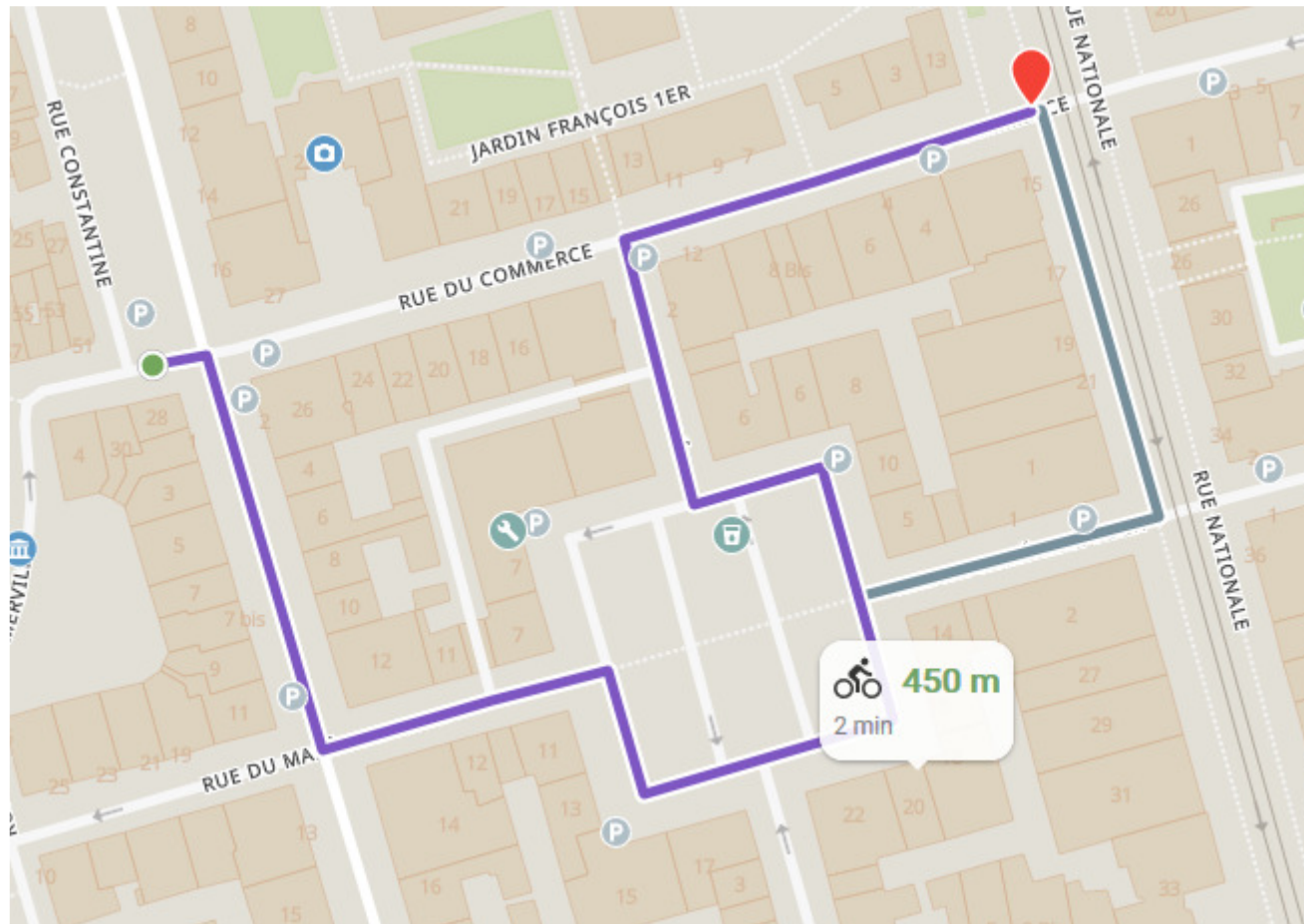
Conséquences : des itinéraires cyclables discontinus et peu compréhensibles



Rue des déportés dans l'hyper centre

Conséquences : des itinéraires cyclables discontinus et peu compréhensibles





Une équation avec plusieurs paramètres à prendre en compte



VITESSE

TRAFIC MOTORISE

LARGEUR DE LA CHAUSSEE

VISIBILITE

La vitesse : 30 km/heure max !



Si mal respecté, adapter la rue avec des systèmes réducteurs de vitesse pour aider les automobilistes à rouler moins vite...

Le trafic



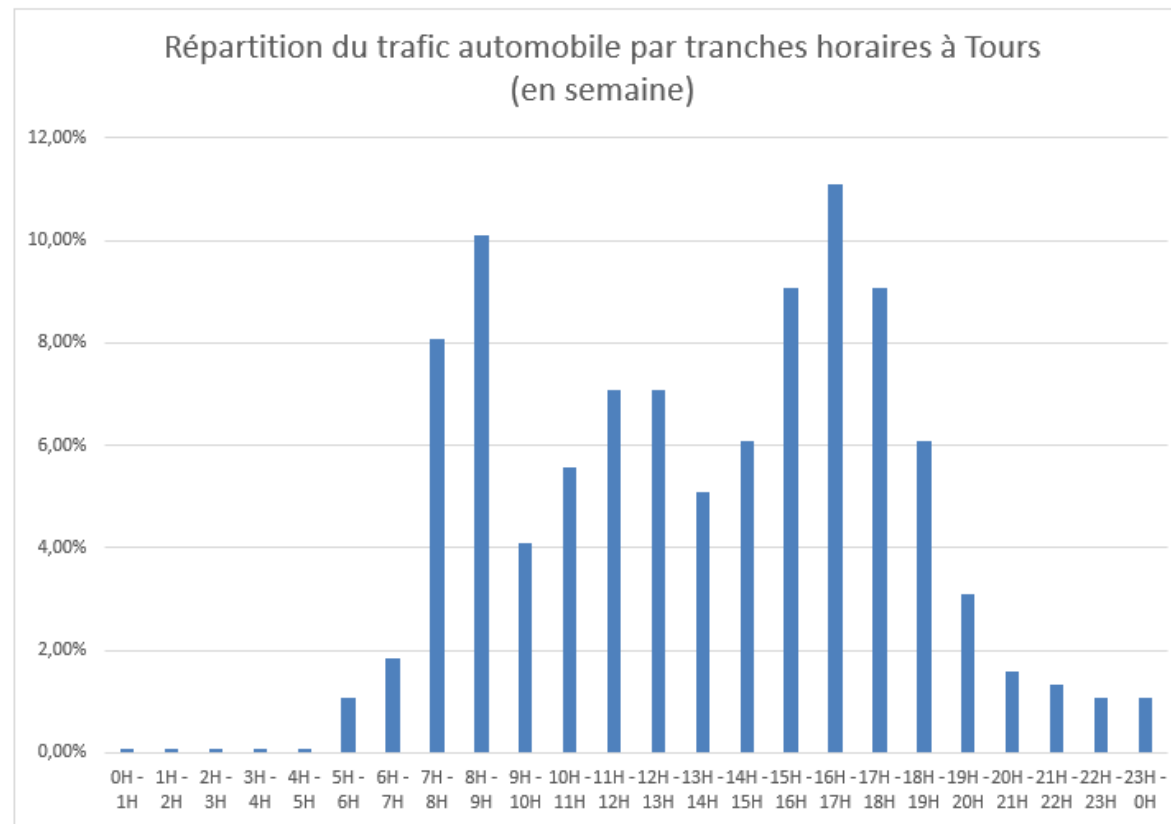
Oui, mais quel niveau de trafic ?

Type de trafic motorisé

- Départ / Arrivée
- Chercher une place de stationnement
- Trafic de destination (écoles, loisir, commerces etc...)
- Transit

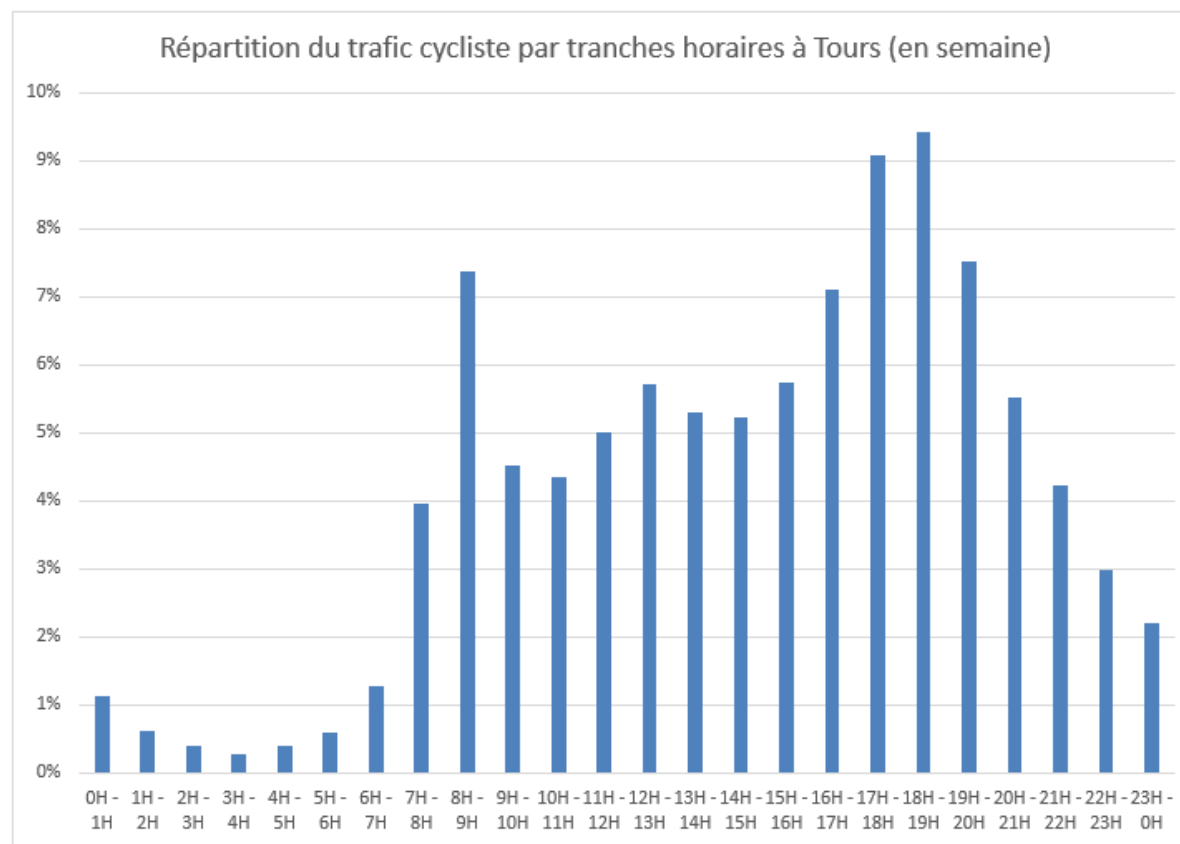
Le plan de circulation est un **outil efficace** pour limiter le trafic de transit automobile dans les quartiers

Le trafic automobile



Ne pas penser qu'aux pics de trafic automobile...

Le trafic cycliste



Circulation des cyclistes plus régulières sur la journée...

La largeur de la chaussée



Ce n'est un « problème » que si le trafic automobile est important et soutenu... Il faut surtout s'assurer qu'il y ait suffisamment de refuges pour permettre les croisements !

La largeur de la chaussée



Rue des Jacobins, quartier Colbert

La largeur de la chaussée



Rue de la bourde, quartier Lamartine, est en double sens motorisé

La visibilité



La visibilité, dans les virages notamment, peut être améliorée...

La visibilité



rue de la Vendée en DSC

Mais ça dépend aussi du niveau de trafic...

La visibilité



Rappel: le CC37 est défavorable au stationnement en chicane comme système réducteur de vitesse

La demande du CC37

- Des critères clairs et objectifs dans la mise en place des doubles sens cyclables
- Avoir connaissance des résultats des études
- Que le sujet puisse être débattu et discuté pour trouver des solutions
- Une planification et un suivi de la mise en place

L'exemple de la métropole de Lyon

Double-sens cyclable



> **Définition** : C'est une voie à double sens dont un sens (toujours situé à droite sur la chaussée) est exclusivement réservé à la circulation des cycles. Sur les voies dont la vitesse est limitée à 30 km/h ou moins, il est instauré de fait et ne nécessite pas d'arrêté de circulation spécifique.

> **Délimitation** : Choix de l'aménagement

Statut	Trafic (en veh/j)	Largeur de chaussée (en m)		
		2,70 – 4	4 - 5	> 5
Section à 30 km/h	< 5000	Pictogrammes fléchés	Bande cyclable	Bande cyclable
	5000 - 8000	Pictogrammes fléchés	Bande cyclable	Bande ou piste cyclable
	> 8000		Bande cyclable	Bande ou piste cyclable
Section à 50 km/h	< 5000		Bande cyclable	Bande ou piste cyclable
	5000 - 8000		Bande ou piste cyclable	Piste cyclable
	> 8000			Piste cyclable

- La mise à double-sens implique une étude vérifiant les bonnes conditions de covisibilité (virages, pentes...)
- Pour une chaussée inférieure à 2,70 m, la mise à double-sens cyclable nécessite une étude approfondie.
- Dans le cas d'un aménagement en piste, se référer pour le choix du séparateur (cf page 131 de ce guide).

> **Revêtement** : il est identique à celui des voies tous véhicules (enrobé, asphalte, béton, pavés).

Documents de travail remis par le CC37

DSC par Quartier de Tours ☆ 📄 ☁

Fichier Édition Affichage Insertion Format Données Outils Modules complémentaires Aide Dernière modification il y a 4 minutes

100% € % 0.00 123 Arial 10 B I A

AM2020

	A	B	C	D	E	
1	Liste détaillée					faure 0 sur 0
2						
3	Quartier	Sens Unique	Description / Commentaire	Demande CC37	Lien Google Map	
4	Cathédrale	rue Jules Simon	Axe reliant le quai de l'avenue André Malraut au boulevard Heurteloup, trafic de transit important dans une rue étroite	Reste en sens unique pour le moment	=>	AM2020
5	13-4	rue Albert Thomas	Axe important (en Zone de Rencontre) qui permet de relier directement la rue Colbert au Quartier Bianqui et éviter de faire le tour de la cathédrale, la largeur de la voie permet le croisement vélo-voiture à allure modérée	Passer en DSC	=>	
6	Z30 et 20	rue des Maures	Petite rue de quartier à faible passage	*** dsc ok***	=>	NC
7		rue Barbès	Petite rue de quartier à faible passage	*** dsc ok***	=>	NC
8		rue Port Feu Hugon	Petite rue de quartier à faible passage	Passer en DSC	=>	
9		rue des Ursulines	La rue des Ursulines permettrait de relier directement la place Sicard au cinéma les Studios ou le lycée Paul-Louis Courier sans faire un long détour. Beaucoup de cyclistes prennent déjà cette rue à contre sens malgré l'interdiction, d'autres peut-être plus nombreux encore roulent sur le trottoir pour descendre la rue, ce qui crée des nuisances importantes et très problème de cohabitation avec les piétons. Cette rue pourrait passer en DSC à condition de revoir l'emplacement du stationnement au rétrécissement et d'améliorer la signalisation (au sol et panneaux)	Passer en DSC	=>	AM2020
10		rue du Petit Pré	Rue étroite, trafic important aux sortie de lycée. le sens de circulation actuel et le positionnement du stationnement ne permettrait pas un DSC satisfaisant. Une réflexion globale sur le plan de circulation du quartier pourrait être intéressante.	Reste en sens unique	=>	AM2020
11		rue Jean Gougeon	Petite rue de quartier à faible passage	*** dsc ok***	=>	NC
12		rue de Loches (portion)	Petite rue de quartier à faible passage	Passer en DSC	=>	AM2020
13		rue Lobin	Petite rue de quartier à faible passage	Passer en DSC	=>	AM2020
14		rue de la bretonnerie		***en dsc depuis été 2019***		NC
15		rue Jean Coulon (portion)	Petite rue de quartier à faible passage	Passer en DSC	=>	Verif de visu
16		rue Diderot	Petite rue de quartier à faible passage	Passer en DSC	=>	AM2020
17	La Fuye Velpeau	rue du rempart	Quartier résidentiel	Passer en DSC	=>	AM2020
18		rue du rempart (entre rue de la Fuye et rue Plantin)	Assez large pour accueillir une bande DSC	Passer en DSC		

Quartiers Rues par Quartier

Le mot de la fin à M. Emmanuel Denis, maire de Tours

« En 1971, Georges Pompidou disait : “ Il faut adapter la ville à la voiture. ” Aujourd’hui, nous devons revenir en arrière. Les grandes capitales et métropoles l’ont compris, pour une ville plus apaisée, moins polluée. C’est un changement de culture qui prendra du temps. »

Merci de votre attention

