

Généralisation du Double Sens Cyclable (DSC)

(au 04/01/2016)



La généralisation du double sens cyclable (DSC) sur les voies dont la vitesse maximale est inférieure à 30 km/h est la règle de principe.

> Dans ces zones 30 (Z30)¹ et dans les zones de rencontre (ZR)², le DSC pour les cyclistes est la règle de principe, instaurée par le décret n°2008-754 du 30 juillet 2008³.

Depuis ce décret, l'art. R.110-2 du Code de la Route stipule que dans ces zones : « toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »

> L'art.5 du décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement généralise le double sens cyclable (DSC) sur les aires piétonnes⁴ et sur les voies où la vitesse de circulation est limitée à 30 km/h.

Le nouvel article R. 412-28-1 du Code de la Route stipule : « 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 ».

Objectif : Favoriser l'apaisement de la circulation

> Le DSC renforce la sécurité des usagers entre eux :

- avec le DSC les conducteurs (autos, camions, motos, etc.) et les cyclistes bénéficient d'une meilleure visibilité réciproque ;
- les automobilistes ont tendance à réduire leur vitesse ;
- les cyclistes évitent les grands axes de circulation, souvent anxiogènes et plus dangereux.

> Le DSC simplifie le parcours du cycliste :

- le DSC permet de réduire les distances et les temps de trajet en ville pour le cycliste ;
- le cycliste respecte mieux l'espace réservé au piéton.

¹ zone 30 (Z30) : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h.

² zone de rencontre (ZR) : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h.

³ Pour les Z30 antérieures à 2008, le délai de mise en conformité était fixé au 1^{er} juillet 2010 (article 13 du décret), par un arrêté pris par le maire.

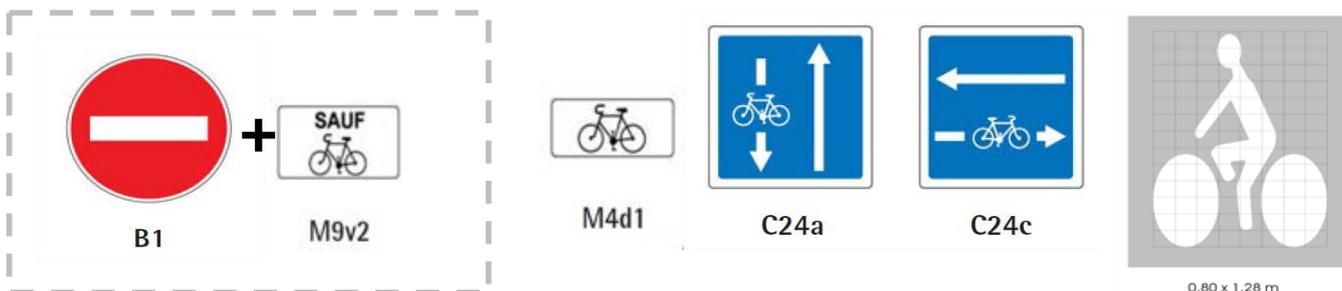
⁴ Art R. 431-9 du Code de la Route : « Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes dans les deux sens, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons. » (version au 01/01/2016)

Signalisation des DSC et aménagements cohérents

Signalisation

> **Art. R. 110-2 du Code de la Route** : dans les Z30 «Les entrées et sorties de cette zone **sont annoncées par une signalisation** et l'ensemble de la zone **est aménagé de façon cohérente** avec la limitation de vitesse applicable. »

> **Selon la jurisprudence** : le principe de DSC dans les Z30 doit s'accompagner d'un aménagement nécessaire à ces applications, la **signalisation** en particulier⁵.



Aménagements cohérents

Le principe de **généralisation du DSC** vise à **simplifier la compréhension** de la règle par les usagers et donc à **développer des réflexes d'attention** systématiques dans des voies empruntées à faible vitesse.

De ce fait, **pas de nécessité de traitement spécifique** en Z30 et en ZR, sauf **situations particulières** qui dépendent de **la largeur de la chaussée**, de l'orientation de la rue (courbe ou rectiligne) **et du débit du trafic quotidien**.



Statut	Trafic / jour	Largeur de chaussée (m)				
		< 2,70	2,70 à 3,50	3,50 à 4,50	4,50 à 5,00	> 5,00
Aire Piétonne			R	R	R	R
Zone de Rencontre			R	R	R / MNS	R / MNS
Section en Zone 30 m	< 1000		R / MNS	R / MNS	MNS / MS	MNS / MS
	1000 - 5000		R / MNS	MNS	MNS / MS	MNS / MS
	5000 - 8000			MNS / MS	MS	MS / S
	> 8000				MS	MS / S

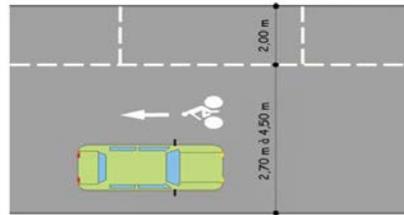
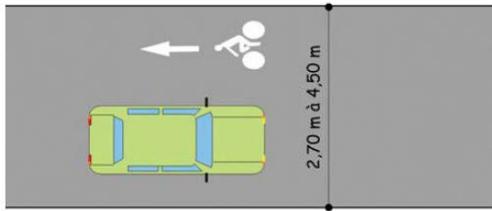
Source : Carrema

R = rien en section courante **MNS** = marquage non séparatif (pictogramme vélo + flèche)
MS = marquage séparatif de type axial ou bande cyclable **S** = séparateur (piste cyclable)

⁵ *Cour d'Appel Administrative de Marseille, 24 octobre 2014, association Vélo en Têt de Perpignan, contre Commune de Perpignan, n°12MA04902* : (cf. le considérant n°6) « ... Le tribunal... a répondu de manière suffisamment motivée au moyen tiré de ce que le décret n°2008-754 imposerait au maire, dans les zones 30, **d'une part de rendre applicable le double sens cyclable**, et d'autre part, **de réaliser les aménagements nécessaires à cette application** ».

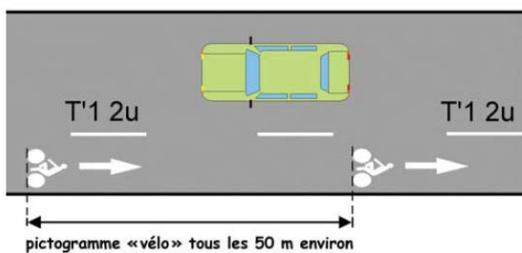
Exceptions au principe de généralisation du DSC

Sens réservé avec marquage non séparatif *

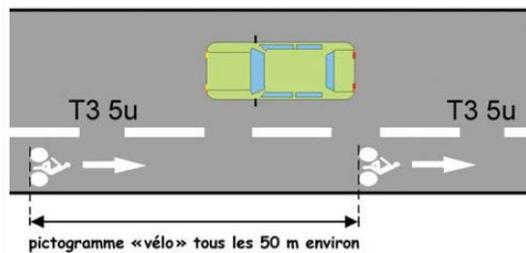


Sens réservé vélo avec marquage séparatif *

type axial



type bande



* Source : Cerema

Exception : toute interdiction du DSC doit être motivée et partielle

Selon l'article L411-1 du Code de la Route, « **L'autorité investie du pouvoir de police** de la circulation routière, donc **le maire, peut décider d'interdire un DSC** ».

Sous quelles conditions ?

La jurisprudence précise ce qui ne figure pas dans les textes.

- Un arrêté interdisant le DSC (en Z30) **ne peut avoir de caractère général et absolu** sous peine de pouvoir faire l'objet d'une demande d'annulation devant le juge administratif.

Ex : Tribunal administratif de Rouen, 10 janvier 2013, association Sabine Rouen contre Commune du Petit-Quevilly, au sujet d'un arrêté interdisant le contresens cyclable sur la totalité des voies d'une zone 30 pour motif d'étroitesse des voies. L'arrêté avait de ce fait « le caractère d'une interdiction générale et absolue qui porte atteinte disproportionnée à la liberté de circulation ».

- L'interdiction de DSC en Z30 n'est recevable **que "lorsque la sécurité de la circulation de la voie publique l'exige"**.

- Le maire doit aussi invoquer un « **motif lié à la sécurité de la circulation dûment circonstancié** ». Cependant il bénéficie d'une **large marge d'appréciation** quant aux motifs lui permettant de faire exception à la règle.

Ex : Cour d'Appel Administrative de Marseille, 24 octobre 2014, association Vélo en Têt de Perpignan, contre Commune de Perpignan, n°12MA04902.

Sont **expressément rejetés** par les juges les motifs portant sur «... l'existence de commerces, de parkings, de stationnements de surface, de lignes de bus,... », en considérant également la largeur de la chaussée (ici supérieure à 4,5 m).

Mais **sont acceptés** les motifs fondés sur l'étroitesse de la chaussée (ici de 2,5 m à 3,10 m) conjuguée à la circulation d'un minibus, un virage dangereux, une forte déclivité, un manque de visibilité, etc.