

Informations sur le Double Sens Cyclable (DSC)

1 - Historique du « sens unique » et du « double sens cyclable » (DSC)

Historiquement, les sens uniques ont été instaurés pour deux raisons :

1) générer du stationnement 2) régler les flux d'automobiles en favorisant un seul sens.

Le sens unique visait la voiture, pas la bicyclette. Il pénalise le cycliste qui doit faire des détours parfois longs et pénibles. Afin de remédier à cet état de fait, le double sens cyclable a été instauré en 1996, et des panneaux appropriés ont été créés en 1998.

A Versailles, 8,3 km de double sens cyclables sont actuellement instaurés (dont 6,8 km depuis 2008). Le tout premier DSC a été celui de la rue du Gl. Galliéni, il y a sept ans déjà.

2 - Que dit la loi ?

Depuis 1996, le double sens cyclable est un aménagement parfaitement conforme à la législation française selon le Code général des collectivités territoriales, article L2213-2 de 1996, avec des panneaux spécifiques depuis 1998.

Depuis 2008, la nouveauté est la généralisation des DSC en zone 30, en zone de rencontre et dans les aires piétonnes. C'est un renversement de la règle : les DSC sont désormais automatiquement et obligatoirement installés sauf arrêté municipal stipulant le contraire.

Article R110-2 • Modifié par Décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 - art. 1

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=?cidTexte=JORFTEXT000019274295&dateTexte=&oldAction=rechJO> (voir tout en bas "zone 30")

3 - Utilité des double sens cyclables (DSC)

- Apaisement de la vitesse et par conséquent plus de convivialité sur la voie publique
- Moins de vitesse signifie plus de sécurité notamment pour les piétons
- Incitation à une perception plus attentive entre tous les usagers
- Contact visuel mutuel permettant d'anticiper et donc de favoriser la sécurité
- Maillage des itinéraires cyclables, donc attractivité pour ce mode de déplacement
- Eviter des détours, éviter des voies très circulées à des vitesses plus élevées
- Meilleure qualité de vie et moins de pollution dans les quartiers

4 - Dans les rues à sens unique, le DSC est un gage de sécurité

En face à face, automobiliste et cycliste ont un bon contact visuel et peuvent anticiper. Un croisement dure seulement quelques secondes. Dans une rue étroite, le dépassement d'un cycliste est plus risqué que le croisement. La peur du « choc frontal » exprime un « sentiment de danger » qui ne correspond pas à la réalité.

Statistiques et expériences montrent depuis 1996 que les DSC ne sont pas sources d'accident. Conséquence : Le législateur et le CERTU préconisent la généralisation des DSC en zone 30 parce qu'elle s'avère sûre et efficace.

5 - Qu'est-ce qui change dans une rue mise en DSC ?

Les vitesses moyennes baissent. Une ambiance de partage respectueux de la chaussée s'installe dès que les nouvelles habitudes sont prises. Généralement, le nombre de cyclistes augmente. L'impact

est positif pour les habitants dans la rue : moins de bruits, moins de pollution, plus de contacts visuels et moins d'anonymat.

6 - Avantages du DSC pour les jeunes cyclistes

- Le DSC répond à un besoin réel et légitime de choisir le trajet le plus court.
- Il valide les flux naturels et évite la circulation des cyclistes sur les trottoirs.
- L'aménagement d'un DSC présente moins de risque pour le jeune cycliste qu'une rue normale, où il y a des voitures dans les deux sens.

Rappel : Les enfants de moins de 8 ans ont le droit de circuler à vélo sur le trottoir, et les trottinettes sont assimilées à des piétons selon le Code de la route.

7 - DSC dans les « rues étroites »

Les autorités compétentes ont élaboré des schémas d'aménagement de DSC adaptés à toutes les configurations de rue. L'expérience montre que plus une rue est étroite, plus les vitesses sont réduites et plus le croisement automobiliste – cycliste est facilité.

La rue Lafayette, mesurant environ 3,50m, est ouverte à la circulation générale dans les deux sens. Les voitures doivent donc se croiser. En quoi une voie de 50 cm moins large comme la rue Albert Joly devrait-elle poser problème au croisement voiture - cycliste ?

<http://www.certu.fr/fr/ Sécurité et circulation routières-n28/Vélos-n117/Double sens cyclable en sens unique, quelques elements factuels-a1786-s article theme.html>

8 - Ce qui est dangereux, c'est le comportement, pas le DSC

Il est bien de rappeler le « devoir de prudence » qui incombe à tous les usagers :

« I.-Tout véhicule en mouvement ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur. Celui-ci doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables. » (Code de la route, article R412-6)

9 - On a besoin de la voiture pour se déplacer, et d'une place pour se garer

Concilier le travail et la vie de famille au quotidien est souvent la quadrature du cercle. La voiture peut être un outil indispensable. Les DSC ne sont pas une contre-indication à l'utilisation de la voiture ; ils permettent aux habitants un choix élargi de mobilité.

10 - Le DSC contribue à apaiser les vitesses

C'est un constat courant que les limitations de vitesse ne sont pas toujours respectées. La présence d'un DSC a, selon toutes les études, un effet apaisant sur les vitesses pratiquées. En aucun cas, le DSC n'augmente les vitesses.

Les associations signataires : Essor de Versailles, LCVR78 Ligue contre la violence routière 78, SAVE, SOS Victimes de la route 78, VEI Versailles Environnement Initiative, VeloVersailles

Pour obtenir plus d'information ou envoyer un commentaire, merci de vous adresser à veloversailles@gmail.com ou d'écrire à VeloVersailles, 33 rue de l'Orangerie, 78000 Versailles