

La généralisation du double-sens cyclable (DSC) dans les rues limitées à 30 km/h

Une règle bénéfique pour le confort et la sécurité des cyclistes et l'apaisement de la vitesse automobile



Exemples à Villejuif ci-dessus et à Evry ci-dessous : dans les rues à une seule voie, le marquage au sol dans l'axe de la voie est important en complément des panneaux pour aider le cycliste à bien se placer avant de croiser la voiture et rendre très visible la présence du DSC pour les automobilistes



Des exemples de généralisation du DSC à toute la ville : Sceaux, Ris-Orangis, Montgeron, Arcueil...

Les multiples avantages de la généralisation du DSC :

- Permet des trajets plus directs et plus sûrs pour les cyclistes
- Evite de subir la pression des voitures à l'arrière en roulant dans le même sens qu'elles en rue étroite
- Limite la vitesse des automobiles et des vélos qui doivent ralentir pour se croiser.
- Permet de concevoir des plans de circulation anti-transit (voir ci-dessous)

La mise en DSC des rues limitées à 30 km/h ou moins est la règle générale en France depuis 2015. Pour y déroger, il faut des conditions très particulières (lignes de bus à forte fréquence sur une chaussée étroite, par exemple) et le maire doit prendre un arrêté motivé au cas par cas. Néanmoins, il faut indiquer l'autorisation du DSC par le panonceau « sauf vélo »

NB : les rues à sens unique sont rarement assez larges (plus de 4.5 m) pour pouvoir délimiter une bande cyclable en contresens. La règle générale est donc le croisement sur la même voie

Le bon positionnement dans un DSC étroit : au centre de la voie en se serrant à droite seulement au dernier moment pour une meilleure covisibilité et amener la voiture à ralentir ; pour mieux voir et être vu aux intersections et en cas de traversée de piétons (exemple ci-dessous à Ris-Orangis)



En cas de virage à droite à faible visibilité ou d'intersection à droite, il faut se déporter vers la gauche de la voie, ou au contraire vers la droite si la rue tourne à gauche, de façon à maximiser la covisibilité.

Exemple de plan de circulation anti-transit à Evry-Courcouronnes :



Modifier le plan de circulation avec des sens uniques tête-bêche permet de limiter le trafic de transit et ainsi de faire d'autres aménagements : par exemple, si les trottoirs sont trop étroits, transformer la rue apaisée en « zone de rencontre » avec priorité aux piétons sur toute la largeur de la voie ([Voir fiche ZdR](#))

Dans l'ancien village de Courcouronnes, la rue principale est trop étroite pour que des voitures puissent passer à double-sens. Elle est donc en sens unique pour les voitures et en double-sens pour les cyclistes. Cependant, pour éviter que cette rue devienne une rue de transit, deux sections ont été mises en sens uniques opposés (photo). Cette solution du « sens unique tête-bêche » est très efficace pour limiter le trafic automobile et le renvoyer vers des axes mieux adaptés au transit. Les cyclistes peuvent y trouver un itinéraire à la fois plus direct et plus apaisé.