

**TECHNICIEN TERRITORIAL**  
**CONCOURS INTERNE ET DE TROISIÈME VOIE**

**SESSION 2014**

**Élaboration d'un rapport technique rédigé à l'aide des éléments contenus dans un dossier portant sur la spécialité au titre de laquelle le candidat concourt.**

Durée : 3 heures

Coefficient : 1

**SPÉCIALITÉ : DÉPLACEMENTS, TRANSPORTS**

**À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :**

- ♦ Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni votre numéro de convocation, ni signature ou paraphe.
- ♦ Aucune référence (nom de collectivité, nom de personne, ...) **autre que celles figurant le cas échéant sur le sujet ou dans le dossier** ne doit apparaître dans votre copie.
- ♦ Seul l'usage d'un stylo à encre soit noire, soit bleue est autorisé (bille non effaçable, plume ou feutre). L'utilisation d'une autre couleur, pour écrire ou pour souligner, sera considérée comme un signe distinctif, de même que l'utilisation d'un surligneur.
- ♦ Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- ♦ Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

**Ce sujet comprend 26 pages.**

**Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend le nombre de pages indiqué**

Vous êtes technicien territorial auprès du service « voirie, déplacements » de la ville de Techniville (50 250 habitants), ville-centre d'une communauté d'agglomération de 102 630 habitants.

Le centre-ville ancien est essentiellement composé de petites rues où la gestion des déplacements tous modes est compliquée d'autant que 350 commerces animent celui-ci. Le plan de circulation actuel s'appuie sur un système de maillage concentrique des voies qui sont toutes en sens unique.

Le Maire de la ville entend favoriser les déplacements en mode doux en diminuant les obstacles qui gênent leur développement. Il souhaite notamment que les cycles puissent circuler dans les deux sens de circulation sur toutes les voies du centre-ville.

Le Directeur général des services techniques de la ville vous demande de rédiger à son attention, exclusivement à l'aide des documents ci-joints, un rapport technique sur le double-sens cyclable en centre-ville.

### Liste des documents joints :

- Document 1 :** Le vélo dans l'avenir de nos villes – A. Jund, C. Hervieu, R. L'Orphelin, C. Rossignol – *Le Monde* – 6 septembre 2012 – 3 pages
- Document 2 :** Article R 110-2 du Code de la route – *Legifrance* – 1 page
- Document 3 :** Section 1 du Code de la route : pouvoirs généraux de police – *Legifrance* – 2 pages
- Document 4 :** Les vélos autorisés à rouler à contresens dans les rues de Paris (extrait) – C. Baïze – *Le Monde* - 16 juillet 2010 – 2 pages
- Document 5 :** Le bon sens du double-sens – *Droit au vélo - ADAV fiche N°1* – 2 pages
- Document 6 :** Avec Dialogues de Ville, la volonté d'élargir le débat – *Nancy Mag* – Juillet/août 2010 – 3 pages
- Document 7 :** Vélo : Démarche de mise à double-sens cyclable. Le cas de Lille Métropole Communauté urbaine – *Fiche N° 29 du CERTU* – Juillet 2013 – 5 pages
- Document 8 :** Fiche vélo : Double-sens cyclable en rues « étroites » – Jérôme Cassagnes – *Fiche N° 23 du CERTU* – Mai 2011 – 3 pages
- Document 9 :** Arrêté du Maire N°1075 réglementant la circulation et le stationnement avenue de D. – *Ville de B.* – Novembre 2011 – 3 pages

*Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet*

# Le vélo dans l'avenir de nos villes

Le Monde.fr | 06.09.2012 à 09h15 •

Par Alain Jund, Catherine Hervieu, Rudy L'Orphelin et Clément Rossignol

Si aujourd'hui le prix de l'essence atteint des sommets, chacun s'accorde pour reconnaître que cette évolution est durable et inexorable. Les défis de la mobilité nous imposent de changer de paradigme.

La place du vélo dans nos agglomérations constitue un levier pour la transformation de nos villes. Le vélo est non seulement un mode de déplacement essentiel, c'est également un outil d'aménagement des espaces urbains et des territoires. Et de ce point de vue, la France accuse un retard alarmant.

A titre de comparaison, quand les Français parcourent en moyenne 75 km à vélo par an, les Allemands et les Belges sont autour de 300 kilomètres. Les Danois, quand à eux, qui dépassent allègrement les 900 kilomètres.

## **ET POURTANT !**

Pendant plus de 25 ans, ce sont nos impôts qui ont payé l'achat de nos voitures. Cela a coûté (et coûte encore) des milliards aux contribuables. Souvenons-nous des balladettes, des jupettes, des primes à l'achat et autres incitations pour l'automobile. Pendant des décennies, l'obsolescence programmée l'a été avec l'argent public. Les voitures étaient encore en état mais les primes les amenaient directement à la casse. Qu'on en juge : à lui tout seul le dernier plan national qui a pris fin en décembre 2009 comportait plus de 220 millions d'euros de primes à la casse, l'appui au crédit automobile à hauteur de 1 milliard d'euros et 300 millions d'euros pour le démarrage du fonds d'investissement ad hoc....

Cet été, le plan de soutien à l'automobile initié par Arnaud Montebourg au-delà des intentions affichées ne peut faire l'objet d'un chiffrage précis ; c'est néanmoins un "*investissement*" de 490 millions d'euros pour les finances publiques en 2013, "*en grande partie compensé*" par les malus pour les véhicules polluants.

En bout de course (sic) le gouvernement précédent avait annoncé dans un pseudo plan national vélo fin janvier une mesure phare définissant .... La dimension enfin réglementaire d'un panneau attendu depuis plus de 14 mois et permettant dans nos villes, le tourne-à-droite pour les cyclistes.

Tout ça pour ça ! Aujourd'hui, le gouvernement doit prendre toute la mesure de l'importance du vélo. Il constitue une réponse pragmatique, efficace et économique à une part des défis des déplacements de nos concitoyens..

Le ministre des transports doit prendre la mesure de l'investissement des

près de 500 millions d'euros que les collectivités ont consacrés en 2009, aux politiques en faveur du vélo (pistes cyclables, aménagements urbains, stationnements, services .....). Le budget de l'Etat pour ces mêmes politiques s'élevait péniblement à 15 millions d'euros alors même que les recettes (principalement fiscales) liées au vélo s'élevaient à 621 millions d'euros pour le compte de l'Etat. ( *Grand Angle- Economie du Vélo*, parue en juillet 2009). A titre de comparaison, la diminution de 2 cents du prix de l'essence équivaut à une perte de 1 milliard d'euros dans le budget de l'Etat.

## UN ENJEU POUR TOUS

Le vélo est un levier essentiel pour relever les défis des politiques de déplacement et d'égalité des territoires.

C'est d'abord le défi de la mobilité. En 2012, 50 % de nos déplacements de moins de deux kilomètres se font en voiture. Un tiers des écoliers va à l'école située à quelques centaines de mètres du domicile en voiture. Le droit à la ville pour tous, le droit pour chacun d'accéder à son lieu de travail, de scolarité ou de loisirs passera de plus en plus par des modes de déplacements "*actifs*".

C'est aussi le défi du pouvoir d'achat. Le budget "*transports*" est aujourd'hui en 2e position dans le budget des ménages et des familles. L'usage régulier du vélo fait partie des réponses fortes et durables quant au pouvoir d'achat de tous nos concitoyens.

C'est également le défi de la santé. A l'heure où plus de 15 % des Français souffrent de maladies liées à l'inactivité (obésité, diabète, maladie cardiovasculaire), le vélo au quotidien, en tous cas régulier, est source de bienfaits en terme de santé publique et ouvre un champ d'économies réelles dans le financement de la protection sociale. Face à la pollution de l'air et aux dégâts sanitaires issus des particules fines des moteurs diesel, l'usage du vélo contribue à l'amélioration nécessaire de la qualité de l'air. D'après le ministère de la santé, le vélo contribuerait à une économie annuelle de 5 milliards d'euros pour le budget de la protection sociale.

C'est le défi de l'énergie. Du pétrole inépuisable et bon marché nous sommes passés à une énergie rare et chère. L'usage du vélo facilite la transition dans les modes de déplacement tout en diminuant notablement la facture énergétique qui pèse aujourd'hui pour 45 milliards dans la balance commerciale. C'est aussi le défi de l'espace. Les aménagements pour les vélos (pistes, cheminements, stationnement...) ne requièrent que peu de notre espace, denrée de plus en plus rare dans nos villes et nos territoires. De plus ils sont peu coûteux comparativement aux budgets des infrastructures routières et autoroutières.

C'est enfin le défi du vivre ensemble car l'usage du vélo permet de développer des liens quotidiens apaisés entre usagers de l'espace urbain. Il contribue immanquablement à plus de convivialité, d'humanité, de rencontre et d'échanges.

## DES PRIORITÉS STRATÉGIQUES

Pour conforter et dynamiser l'action des villes et des agglomérations en matière de développement de l'usage du vélo, l'Etat doit prendre des décisions claires sans dépenses supplémentaires.

La refonte du code de la route en code de la rue afin de sortir de cette culture réglementaire automobile pour enfin redonner la priorité aux usagers les plus fragiles et vulnérables des espaces publics.

L'affectation aux aménagements cyclables de 10 % des budgets d'investissement consacrés aux infrastructures liées aux déplacements (routes, autoroutes, contournantes...) La mise en place de mesures fiscales incitatives, comme pour les autres modes de déplacement, pour l'achat et l'usage du vélo (trajet domicile travail). Mesures qui, de plus, structurent et confortent les filières locales de conception, production, montage et entretien des bicyclettes.

Si, à Strasbourg, 14 % des déplacements se font à vélo, record français, ce chiffre s'élève à 27 % à Karlsruhe (au pays de l'automobile) et à 32 % à Copenhague (au bord des grands froids pluvieux de la mer du Nord).

Ces mesures balisent clairement la piste que doit prendre, en France, le vélo sous toutes ses formes avec un vrai Plan National Vélo qui inverse les logiques actuelles des mobilités et déplacements. C'est l'enjeu que nous défendons localement et au plan national en tant qu'élus écologistes. Nous sommes d'ores et déjà prêts à y contribuer.

**Alain Jund**, adjoint au maire de Strasbourg

**Catherine Hervieu**, vice présidente de l'agglomération de Dijon

**Rudy L'Orphelin**, adjoint au maire de Caen

**Clément Rossignol**, vice président de la communauté urbaine de Bordeaux.

Alain Jund, Catherine Hervieu, Rudy L'Orphelin et Clément Rossignol

**Chemin :****Code de la route**

- ▶ Partie réglementaire
  - ▶ Livre Ier : Dispositions générales
  - ▶ Titre Ier : Définitions.

**Article R110-2**

- ▶ Modifié par Décret n°2010-1390 du 12 novembre 2010 - art. 2

Pour l'application du présent code, les termes ci-après ont le sens qui leur est donné dans le présent article :

-agglomération : espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde ;

-aire piétonne : section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation.

-arrêt : immobilisation momentanée d'un véhicule sur une route durant le temps nécessaire pour permettre la montée ou la descente de personnes, le chargement ou le déchargement du véhicule, le conducteur restant aux commandes de celui-ci ou à proximité pour pouvoir, le cas échéant, le déplacer ;

-bande cyclable : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies ;

-bande d'arrêt d'urgence : partie d'un accotement située en bordure de la chaussée et spécialement réalisée pour permettre, en cas de nécessité absolue, l'arrêt ou le stationnement des véhicules ;

-bretelle de raccordement autoroutière : route reliant les autoroutes au reste du réseau routier ;

-carrefour à sens giratoire : place ou carrefour comportant un terre-plein central matériellement infranchissable, ceinturé par une chaussée mise à sens unique par la droite sur laquelle débouchent différentes routes et annoncé par une signalisation spécifique. Toutefois, les carrefours à sens giratoire peuvent comporter un terre-plein central matériellement franchissable, qui peut être chevauché par les conducteurs lorsque l'encombrement de leur véhicule rend cette manoeuvre indispensable ;

-chaussée : partie (s) de la route normalement utilisée (s) pour la circulation des véhicules ;

-intersection : lieu de jonction ou de croisement à niveau de deux ou plusieurs chaussées, quels que soient le ou les angles des axes de ces chaussées ;

-piste cyclable : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues ;

-stationnement : immobilisation d'un véhicule sur la route hors les circonstances caractérisant l'arrêt ;

-voie de circulation : subdivision de la chaussée ayant une largeur suffisante pour permettre la circulation d'une file de véhicules ;

-voie verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ;

-zone de rencontre : 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. 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.

-zone 30 : 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. 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.

**Chemin :**

Code de la route

- ▶ Partie réglementaire
  - ▶ Livre IV : L'usage des voies.
    - ▶ Titre Ier : Dispositions générales.
      - ▶ Chapitre Ier : Pouvoirs de police de la circulation

**Section 1 : Pouvoirs généraux de police.****Article R411-1**

Les règles relatives aux modalités d'application de l'article L. 411-1 concernant les routes à grande circulation sont fixées par l'article R. 2213-1 du code général des collectivités territoriales ci-après reproduit :

Art. R. 2213-1.-Les pouvoirs dévolus au préfet sur les routes à grande circulation ne font pas obstacle à la mise en application immédiate des mesures de police que le maire juge nécessaire de prendre dans le cas d'urgence résultant notamment de sinistres ou périls imminents.

**Article R411-2**

Les limites des agglomérations sont fixées par arrêté du maire.

**Article R411-3**

Modifié par Décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 - art. 2

L'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation détermine le périmètre des aires piétonnes et fixe les règles de circulation à l'intérieur de ce périmètre.

**Article R411-3-1**

Créé par Décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 - art. 3

Le périmètre des zones de rencontre et leur aménagement sont fixés par arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée et, s'il s'agit d'une section de route à grande circulation, après avis conforme du préfet.

Les règles de circulation définies à l'article R. 110-2 sont rendues applicables par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police constatant l'aménagement cohérent des zones et la mise en place de la signalisation correspondante.

**Article R411-4**

Modifié par Décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 - art. 4

Le périmètre des zones 30 et leur aménagement sont fixés par arrêté pris par l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation après consultation des autorités gestionnaires de la voirie concernée et, s'il s'agit d'une section de route à grande circulation, après avis conforme du préfet.

Les règles de circulation définies à l'article R. 110-2 sont rendues applicables par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police constatant l'aménagement cohérent des zones et la mise en place de la signalisation correspondante.

**Article R411-5**

Pour l'application des dispositions du présent code, les compétences de police attribuées par la loi au président du conseil général, au maire, au président du conseil exécutif en Corse en matière de circulation routière s'exercent sous réserve des pouvoirs propres du préfet en sa qualité d'autorité de police générale dans le département, lorsqu'il prend des mesures relatives au bon ordre et à la sécurité publique dont le champ d'application excède le territoire d'une commune.

Le préfet se substitue au président du conseil général par application de l'article L. 3221-5 du code général des collectivités territoriales, au maire par application de l'article L. 2215-1 du même code, ou conjointement aux deux autorités lorsque celles-ci n'ont pas exercé leurs attributions de police respectives ou conjointes après qu'il les a mises en demeure.

*NOTA: Une nouvelle version de cet article modifié par le décret n° 2013-938 du 18 octobre 2013 portant application de la loi n° 2013-403 du 17 mai 2013 relative à l'élection des conseillers départementaux, des conseillers municipaux et des conseillers communautaires, et modifiant le calendrier électoral s'appliquera aux élections organisées en mars 2015 à l'occasion du prochain renouvellement général des conseils départementaux, y compris aux opérations préparatoires à ce scrutin (Fin de vigueur : date indéterminée).*

#### **Article R411-6**

Les pouvoirs conférés par le présent code au préfet sont exercés à Paris par le préfet de police.

#### **Article R411-7**

Modifié par Décret n°2006-253 du 27 février 2006 - art. 1 JORF 4 mars 2006

I. - Les intersections dans lesquelles le passage des véhicules est organisé par une signalisation spéciale ou par des feux de signalisation lumineux, sont désignées :

1° Hors agglomération :

a) Par arrêté du préfet pour les intersections de routes appartenant à la voirie nationale ainsi que pour les intersections de routes classées à grande circulation après consultation du président du conseil général ou du maire si l'arrêté concerne des sections de routes départementales ou communales ;

b) Par arrêté du président du conseil exécutif de Corse, pour les intersections de routes prévues à l'article L. 4424-30 du code général des collectivités territoriales ;

c) Par arrêté du président du conseil général pour les intersections de routes départementales ;

d) Par arrêté du maire pour les intersections de routes appartenant à la voirie communale ;

e) Par arrêté conjoint du préfet et du président du conseil général ou du maire lorsqu'il s'agit d'une intersection formée par une route nationale et une route départementale non classée à grande circulation ou une route relevant de la voirie communale, et par arrêté conjoint du président du conseil général et du maire lorsque l'intersection est formée par une route départementale non classée à grande circulation et une route appartenant à la voirie communale ;

2° En agglomération, par arrêté du maire ou, pour les routes à grande circulation, par arrêté du préfet pris sur proposition ou après consultation du maire.

II. - Lorsqu'il porte sur une route classée à grande circulation, l'arrêté du préfet prévu au a du 1° et au 2° du I ci-dessus comporte, en outre, le plan de gestion des feux de signalisation lumineux de l'ensemble de l'itinéraire ou, s'agissant d'un carrefour isolé, la synchronisation des feux de signalisation lumineux.

#### **Article R411-8**

Les dispositions du présent code ne font pas obstacle au droit conféré par les lois et règlements aux préfets, au président du Conseil exécutif de Corse, aux présidents de conseil général et aux maires de prescrire, dans la limite de leurs pouvoirs, des mesures plus rigoureuses dès lors que la sécurité de la circulation routière l'exige. Pour ce qui les concerne, les préfets et les maires peuvent également fonder leurs décisions sur l'intérêt de l'ordre public.

Lorsqu'ils intéressent la police de la circulation sur les voies classées à grande circulation, les arrêtés du président du conseil général ou du maire fondés sur le premier alinéa sont pris après avis du préfet.

*NOTA: Une nouvelle version de cet article modifié par le décret n° 2013-938 du 18 octobre 2013 portant application de la loi n° 2013-403 du 17 mai 2013 relative à l'élection des conseillers départementaux, des conseillers municipaux et des conseillers communautaires, et modifiant le calendrier électoral s'appliquera aux élections organisées en mars 2015 à l'occasion du prochain renouvellement général des conseils départementaux, y compris aux opérations préparatoires à ce scrutin (Fin de vigueur : date indéterminée).*

#### **Article R411-8-1**

Créé par Décret n°2006-253 du 27 février 2006 - art. 2 JORF 4 mars 2006

Les projets qui, en vertu du second alinéa de l'article L. 110-3, doivent être, avant leur mise en oeuvre, communiqués au représentant de l'Etat dans le département, sont les projets ou les mesures techniques de nature à modifier les caractéristiques géométriques ou mécaniques de la route classée à grande circulation ou de l'une de ses voies, en particulier, en affectant les profils en travers, les rayons en plan ou le gabarit ou en prévoyant la mise en place de dispositifs empiétant sur la chaussée.

#### **Article R411-9**

Le préfet exerce la police de la circulation sur les autoroutes, sous réserve des compétences conférées à d'autres autorités administratives en vertu du présent code.

# Les vélos autorisés à rouler à contresens dans les rues de Paris

Le Monde.fr | 16.07.2010 à 08h06 • Mis à jour le 16.07.2010 à 13h29 |

Par Chloé Baïze



Une voie à double sens cyclable dans les rues de Paris. | François Séjourné

Se déplacer dans les rues de Paris en bicyclette demeure un exercice risqué. Circulation anarchique, incivilités des automobilistes, partage des voies réservées avec les bus et les taxis : les dangers sont nombreux et quotidiens. Il y a six mois, la Mairie de Paris a inauguré un chantier d'aménagement de voies à double sens pour les vélos, à ce jour achevé à plus de 90 %.

Paris n'est pas la première ville à tester ce type d'aménagement. De nombreuses communes du nord de l'Europe l'ont déjà mis en place. En France, Nantes, Bordeaux, Strasbourg et Lille l'ont aussi adopté.

La circulation à vélo connaît un boom depuis le début des années 2000, qui s'est accentué avec la mise en place des Vélib' il y a trois ans. La Mairie de Paris s'est fixé pour objectif d'atteindre les 700 km de pistes cyclables en 2010, contre 440 kilomètres aujourd'hui. Pour cela, elle a voté en juin un "plan vélo" qui prévoit notamment l'aménagement de nouvelles voies, l'amélioration de la signalétique, l'augmentation des parcs de stationnement, mais aussi la sensibilisation du public.

Au total, plus de 1 000 rues dans 65 quartiers de Paris sont concernées par l'installation de ces contresens. Ces voies, localisées dans les "zones 30" – où la vitesse est limitée à 30 km/h pour tous les véhicules –, doivent permettre aux cyclistes de circuler à contresens de la circulation automobile. L'objectif : une circulation plus fluide et non contrainte par certaines règles du code de la route. Cette mesure, qui correspond à un décret du ministre de l'écologie, Jean-Louis Borloo, voté en juillet 2008, devrait augmenter de 30 % le nombre de voies accessibles aux vélos, tout

en améliorant considérablement le maillage déjà existant.

### **PLUS DE RISQUES D'ACCIDENTS ?**

L'instauration des voies à double sens doit rendre la circulation plus sécurisée en incitant les cyclistes à rouler dans les "zones 30", moins denses que les grands axes. Le projet a néanmoins rencontré certains détracteurs, pour qui ces aménagements renforceraient le risque d'accidents. La crainte de l'usage des voies par les scooters et la mauvaise cohabitation avec les places de stationnement sont notamment en cause.

[...]

\*Les élus de la Ville de Paris ont par ailleurs réclamé un bilan d'accidentologie au terme d'une année, afin de tirer les conséquences de cette mesure. Un rapport global sur les voies à double sens sera réalisé en 2011.

Chloé Baïze

---

\* Article modifié, extrait

## Prudence et respect mutuel !

### AUTOMOBILISTES

Avant de traverser ou de vous engager dans une rue dotée d'un double-sens cyclable, pensez à regarder dans le sens de circulation réservé aux cyclistes. Vérifiez qu'aucun cycliste n'arrive avant d'ouvrir votre portière. Ne vous arrêtez pas sur l'aménagement cyclable : c'est interdit et cela met en danger les cyclistes !

Attention au régime de priorité, le double-sens conserve celui de la rue qui l'héberge. Enfin, modérez votre vitesse.

### CYCLISTES

Le danger vient surtout des usagers qui surgissent sur les côtés en ne regardant que du côté d'où viennent les voitures : un piéton qui traverse, un automobiliste qui sort d'un garage ou d'une place de stationnement...

N'hésitez pas à donner un coup de sonnette amical pour rappeler votre présence et au besoin préférez céder le passage.



### PIÉTONS

Avant de traverser, n'oubliez pas que les cyclistes circulent dans les deux sens. Ne vous fiez pas à vos seules oreilles, un vélo bien entretenu ne fait pas de bruit.

## 4 types de double-sens

### COHABITATION

Dans les zones de circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne) où le trafic motorisé est lent et faible.

La présence de cyclistes à contresens est seulement signalée par des panneaux à l'entrée de la rue, sans délimiter un espace spécifique. Elle peut être renforcée par des pictogrammes. (voir photo de couverture).

Cyclistes, n'hésitez pas à prendre votre place : roulez à 1 m du bord de la chaussée et rabattez-vous en cas de croisement !

### BANDES CYCLABLES

L'espace de circulation des cyclistes à contresens est délimité par une bande blanche discontinue de peinture sur la chaussée.



### PISTES CYCLABLES

L'espace de circulation des cyclistes à contresens est séparé physiquement du trafic automobile.



### COULOIRS BUS

Les cyclistes sont autorisés à emprunter la plupart des couloirs bus, notamment quand ceux-ci sont à contresens. Ils doivent y circuler dans le même sens que les bus.

**Pour plus d'information** voir la fiche CERTU n°6 « double-sens cyclables » consultable sur [droitauvelo.org](http://droitauvelo.org)



## Fiche n°1

### Droit au vélo - ADAV

Siège régional  
23 rue Gosselet  
59000 Lille  
Tél. 03 20 86 17 25  
info@droitauvelo.org  
[www.droitauvelo.org](http://www.droitauvelo.org)

# Le bon sens du double-sens

Pour un bon usage du double-sens cyclable



conception Droit au vélo - création 2004 - mise à jour et réimpression à 20 000 exemplaires en 2012 - papier FFC et encres végétales - photos Droit au vélo



Sur le plan réglementaire, c'est une « voie à double sens dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cycles non motorisés » (CERTU)  
**Les cyclomoteurs y sont interdits.**

Par décret n°2008-754 du 30 juillet 2008, le double-sens cyclable est généralisé dans les rues à sens unique des zones 30, zones de rencontre et des aires piétonnes sauf si un arrêté contraire est pris. En l'absence de signalisation verticale, il n'est pas autorisé.

## PANNEAUX ET MARQUAGE RÉGLEMENTAIRES Une signalétique particulière

12/26

Panneau B1 + M9v2 à l'entrée du double-sens cyclable signifiant : **interdit sauf cyclistes.**

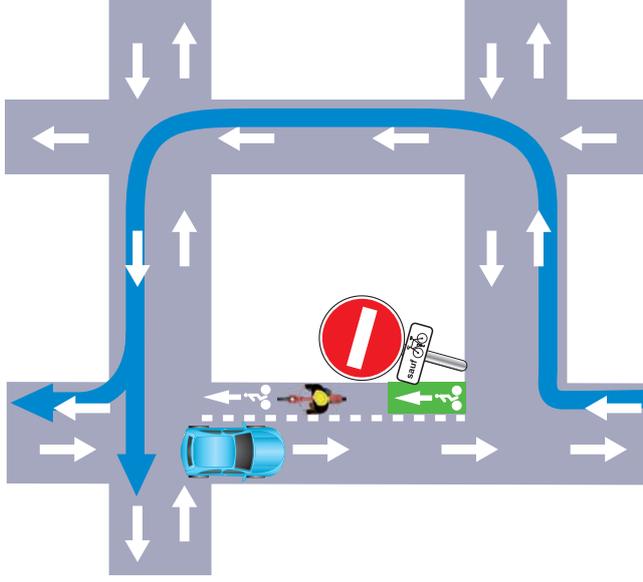
Marquage au sol de pictogrammes vélo accompagnés d'une flèche indiquant le sens de circulation.

Le marquage de la bande est facultatif mais recommandé lorsque la largeur de la voie le permet.

Panneau C24c de présignalisation indiquant les voies affectées à chaque sens de circulation sur la chaussée abordée. Les voies successivement rencontrées sont figurées de bas en haut.

Panneau C24a à l'entrée de la rue en sens unique signalant la possibilité de croiser des cyclistes à contresens.

Les sens uniques ont d'abord été créés pour l'automobile : résoudre les difficultés de croisement, fluidifier le trafic ou augmenter le nombre de places de stationnement.



— Détour entraîné par les sens uniques en l'absence de double-sens cyclable

Quand les sens uniques sont indispensables, la circulation des cyclistes peut être facilitée par la création de double-sens cyclables.

- ➔ réduction sensible des distances,
- ➔ meilleure lisibilité des itinéraires,
- ➔ plus grande perméabilité des quartiers,
- ➔ meilleure visibilité,
- ➔ et surtout **sécurité accrue**, car les double-sens permettent souvent d'éviter de grands axes ou des tourne-à-gauche dangereux.

Les autres usagers profitent aussi d'une meilleure sécurité, grâce à la réduction de la vitesse des véhicules motorisés.

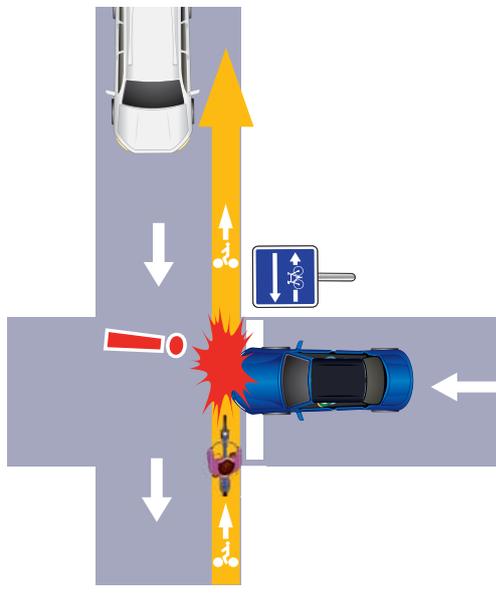
Le double-sens cyclable est un aménagement très sûr et très répandu en Europe du Nord. Depuis plusieurs années, il se développe largement en France, et notamment en Région Nord – Pas de Calais grâce à l'action de Droit au vélo.

**Les analyses d'accidents montrent que le risque d'accident frontal – où le cycliste à contresens heurte de front le véhicule venant en face – est quasi nul.** Toutes les statistiques de sécurité récentes se révèlent très positives pour ce type d'aménagement (sources : Lille Métropole et Ville de Paris).

Les usagers se voient mutuellement en se croisant et ralentissent.

En cas d'ouverture inopinée d'une portière de voiture, le cycliste heurte le plat de la portière qui se referme sur elle-même.

**Comme pour tout aménagement cyclable, le danger peut venir des traversées et des entrées et sorties des double-sens.**



Le cycliste a la priorité mais le conducteur de la voiture bleue ne regarde que du côté de la circulation générale. Préoccupé uniquement par l'arrivée des voitures, il oublie le cycliste arrivant à contresens.

# Avec Dialogues de Ville, la volonté d'élargir le débat

Dans les périodes de crise, d'interrogations, de mutations de la société, il est essentiel de se parler, d'échanger pour trouver ensemble de nouveaux repères, de nouvelles manières d'agir. C'est précisément à cette nécessité que veulent répondre les « Dialogues de Ville ». Lancés début juin par la mairie, ils empruntent différentes formes, pour mieux enrichir et élargir le débat public à Nancy.



André Rossinot, Claudine Guidat et Michel Dufraisse côte à côte pour répondre aux questions du public sur le budget ; un illustrateur nancéien, Damien Raymond, qui intervient en direct pour glisser de la couleur et des sourires dans le sérieux des chiffres ; des questions précises et des réponses qui ne le sont pas moins... c'est tout cela Dialogues de Ville.

Dialogues de Ville version « découvertes urbaines », c'était le 5 juin au Haut-du-Lièvre, pour examiner entre habitants, élus et professionnels de l'aménagement le devenir de l'espace central libéré par la déconstruction partielle du Cèdre Bleu (voir aussi p. 14). Deuxième étape le 8 juillet avec un parcours de terrain dans plusieurs équipements dédiés à la famille et à l'enfance.

Quant à la première de Dialogues de Ville version « rencontres », elle avait lieu le 10 juin dans l'auditorium du musée des Beaux-Arts sous la forme d'un débat public consacré au budget de la Ville : comment le construit-on, d'où vient l'argent, à quoi sert-il, quel type de gestion adopter... ? Autant de questions abordées en toute franchise, en toute transparence, avec une centaine de participants - les non-présents ayant la possibilité de transmettre

leurs commentaires, avant ou après la rencontre, via Dialogues de Ville « le forum » sur [dialoguesdeville.fr](http://dialoguesdeville.fr).

## Rendre compte

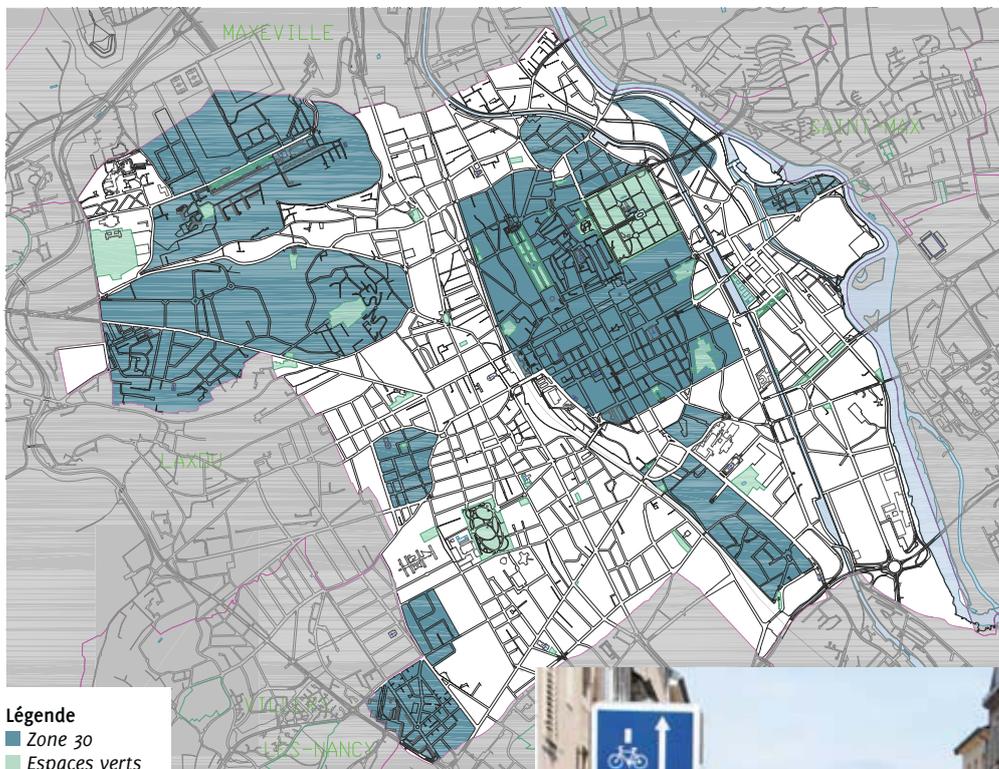
Pour Claudine Guidat, la première adjointe au maire en charge de la participation (et qui, à ce titre, coordonne la nouvelle démarche), les élus, comme les citoyens d'ailleurs, sont placés « devant la nécessité de résoudre des enjeux parfois contradictoires, pour lesquels personne ne détient la solution miracle. Ce type d'approche permet donc de construire pas à pas, ensemble, des réponses ». André Rossinot de son côté a rappelé une notion à la fois forte et simple : « avoir la volonté d'expliquer comment fonctionnent les politiques publiques, parler avec vous de la manière dont vous voyez les choses, c'est réellement l'un des éléments fondateurs de la démocratie ».

Un engagement qu'il a d'ailleurs aussitôt mis en pratique dans le débat. A un participant qui s'interrogeait sur le coût de ses déplacements en train, André Rossinot a précisé : « je voyage effectivement en 1<sup>ère</sup> classe, mais j'ai des réductions liées notamment au fait que j'ai plus de 60 ans : je reviens moins cher à la collectivité qu'un maire de 30 ans ! ». Un humour très applaudi mais dont le sens réel n'a pas échappé à ce participant qui confiait à la sortie : « on se plaint souvent que les politiques ne rendent jamais de comptes. Alors quand ils font cet effort sur un sujet aussi compliqué que le budget, c'est toujours intéressant de se déplacer ».



vidéo  
en ligne

# Nouveau en zone 30 !



Légende  
 ■ Zone 30  
 ■ Espaces verts

71 km de voirie, sur les 180 que compte Nancy, sont placés en zone 30. En vingt ans, le nombre d'accidents et de victimes, sur le territoire communal, a été divisé par deux.

*C'est un vœu que Jean-Louis Thiébert, conseiller municipal délégué à la sécurité, partage avec beaucoup de nos concitoyens, personnes âgées, mères de famille ou passants agacés : que les cyclistes, bénéficiant d'une nouvelle disposition en leur faveur, laissent désormais les trottoirs aux piétons. « Le contresens cyclable vise en effet à garantir la sécurité de tous et notamment des plus fragiles », souligne Jean-Louis Thiébert. Et cette réglementation, qui implique un nouveau partage de l'espace urbain entre piétons, cyclistes et automobilistes, impose quelques règles de vigilance.*

› *Automobilistes, si vous sortez de votre garage, veillez à bien regarder des deux côtés de la voie avant de vous y engager. De même aux intersections, n'oubliez pas que les vélos peuvent survenir sur votre droite comme sur votre gauche.*



› *Piétons, avant de traverser une rue à sens unique, vérifiez bien qu'aucun vélo ne circule en sens inverse et n'oubliez pas que les cyclistes ne font pas de bruit !*

› *Cyclistes, redoublez de prudence à l'égard des piétons qui traversent et des voitures qui sortent de leur garage ou d'une place de stationnement. « Enfin, respectez les voies qui vous sont destinées et n'empruntez plus les trottoirs, insiste Jean-Louis Thiébert. Les contrôles, plus nombreux, seront accompagnés de sanctions ».*

Beaucoup de rues, en zone 30, sont désormais ouvertes à la circulation à contresens des vélos. Le point sur une mesure qui va inciter chacun à modifier ses comportements.

# A sens unique, sauf pour les vélos

Moins d'accidents, et moins graves... Ce constat encourageant établi ces dernières années sur le territoire de Nancy (voir ci-contre) semble bien avoir un rapport direct avec l'extension progressive des secteurs placés en zone 30. Apparus dans le paysage nancéen en 1997, en Ville Vieille, ils concernent aujourd'hui 40 % de nos voiries. « Une façon plus conviviale, plus apaisée, de partager l'espace public s'y instaure réellement, note Christian Parra, le conseiller municipal en charge du suivi du Plan de déplacements urbains. Les automobilistes roulent moins vite. Les autres usagers, piétons ou cyclistes, sont davantage en sécurité ». Une tendance qui, inscrite dans le souci désormais largement partagé de préserver le cadre de vie et de protéger l'environnement, va s'installer durablement. Et même connaître de nouveaux développements.

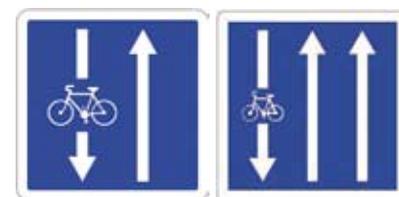
C'est ainsi que depuis le 1<sup>er</sup> juillet, les vélos ont le droit de parcourir à contresens la plupart des rues à sens unique situées en zone 30. Oui, vous avez

bien lu, à contresens... L'avantage ? Moins de détours pour les deux-roues qui, de plus, deviennent plus « visibles » par les voitures.

Cette autorisation, c'est un décret ministériel de juillet 2008 qui la délivre, et elle s'applique à toutes les zones 30 de toutes les communes de France. « Une décision en faveur des vélos qui rejoint notre volonté de promouvoir les modes de déplacement non polluants, souligne André Rossinot, mais qui doit aussi inciter chacun, conducteurs, piétons et cyclistes, à être vigilants et à adopter un comportement responsable, respectueux des autres usagers ». Une perspective qui, somme toute, dépasse les enjeux du code de la route pour toucher à ce « mieux vivre ensemble » que nous recherchons tous.

- Une bonne adresse pour tous ceux qui s'intéressent à la petite reine : la Maison du Vélo du Grand Nancy, 54 rue Charles III, tél. 03 83 48 88 20 ou [www.grand-nancy.org](http://www.grand-nancy.org)

## Les panneaux à connaître pour une bonne adaptation à la nouvelle réglementation.



Dans cette rue à sens unique pour les voitures, les vélos peuvent circuler dans les deux sens.



Sens interdit pour les voitures mais pas pour les vélos.



Cette rue croise une rue à double-sens cyclable.



Enfin, dans certaines rues, quand la configuration le permet, le marquage au sol vient renforcer la visibilité du double-sens cyclable.

Certaines rues à sens unique situées en zone 30 ne permettent pas, pour différentes raisons (largeur de voie insuffisante, densité du trafic...), la mise en application de la nouvelle réglementation. C'est le cas par exemple de la rue Saint Fiacre, de la rue du Manège... Les cyclistes sont invités à toujours se référer à la signalétique réglementaire avant de s'engager dans une rue à contresens.

## Des chiffres très positifs

Le passage progressif en zone 30 porte ses fruits, indiquent les résultats positifs des différentes études menées par le Grand Nancy. Ils révèlent à la fois un bon respect des vitesses autorisées par les automobilistes mais également une nette baisse du nombre d'accidents. Un exemple : la zone 30 située en cœur d'agglomération fait l'objet d'un suivi depuis sa création en septembre 2008. La vitesse moyenne relevée en journée est aujourd'hui de 25 km/h. De plus, 60% des automobilistes respectent la limitation de vitesse à 30 km/h. En tout, ce sont 90% d'entre eux qui roulent à une vitesse inférieure à 40 km/h. Autre donnée significative : un seul accident corporel impliquant un vélo a eu lieu en 2009 dans cette zone contre 8 l'année précédente. Des résultats réellement encourageants.

 vidéo en ligne

# Démarche de mise à double-sens cyclable

## Le cas de Lille Métropole Communauté urbaine

Cette fiche est destinée à donner une information rapide.

La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité.

Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

Bien que le double-sens cyclable soit devenu courant en milieu urbain, les possibilités offertes par ce dispositif n'ont pas encore été toutes exploitées par les aménageurs.

Cette fiche a pour objet de présenter la démarche de mise à double-sens cyclable de la Communauté Urbaine de Lille et de mettre en lumière plusieurs aménagements cyclables ayant fait leurs preuves : double-sens cyclable en rue étroite, double-sens cyclable avec stationnement à droite et à gauche, généralisation du double-sens cyclable dans un quartier.

### Contexte

Dans le cadre du PDU 2010–2020, l'ambition de Lille Métropole Communauté Urbaine est de faire du vélo un mode de déplacement à part entière et d'atteindre 10 % de part modale à vélo en 2020 contre 2 % en 2006.

Aussi, la ville de Lille mène une politique volontariste pour développer son usage qui présente un fort potentiel : la moitié des déplacements quotidiens effectués entre Lille intra-muros et le reste de la Métropole font moins de 5 kilomètres, distante pertinente pour le vélo.

Les principales actions prévues :

- Favoriser un usage raisonné de la voiture pour un partage de la rue favorable aux modes alternatifs ;
- Modérer et harmoniser les vitesses sur le réseau routier y compris sur le réseau structurant ;
- Lancer avec les communes l'élaboration d'une charte partagée sur la définition d'une politique de stationnement communautaire ;

- Développer une offre de stationnement vélo adaptée (sur les espaces publics et privés, en intermodalité avec les transports collectifs urbains et régionaux, normes sur le stationnement vélo dans le PLU) ;
- Offrir des services complémentaires aux usagers (vélo en libre service, location longue durée, maison du vélo, réparation...) ;
- Renforcer la communication pour faire évoluer l'image du vélo (journées de sensibilisation pour les cyclistes et automobilistes, campagne d'information à l'attention des bailleurs sociaux et syndicats de copropriété, cartographie des aménagements et campagne d'information sur le vol de vélos) ;
- Aménager un réseau cyclable continu et sécurisé, notamment par la mise à double-sens cyclable de la voirie : la généralisation des doubles-sens cyclables dans les zones 30 concerne 600 rues, soit environ 117 kilomètres.



Certu 2013/43



MINISTÈRE  
DE L'ÉGALITÉ  
DES TERRITOIRES  
ET DU LOGEMENT

MINISTÈRE  
DE L'ÉCOLOGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT  
DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

En 2005, Lille Métropole Communauté Urbaine a mis au point un guide pour étudier la faisabilité des doubles-sens cyclables.

Suite au décret du 30 juillet 2008 et aux retours d'expériences d'autres collectivités, une mise à jour de ce guide a été réalisée en 2010, afin d'actualiser notamment les recommandations en terme de largeur des voies.

Le tableau ci-dessous a été utilisé comme outil d'aide à la décision afin de déterminer le type d'aménagement à mettre en œuvre en fonction des vitesses constatées, du trafic et de la largeur circulaire.

Il fait partie des retours d'expérience ayant aidé à la réalisation du guide Certu « La mise à double-sens cyclable ».



## Faisabilité des double-sens cyclables Mise à jour 2010

Vitesse V85 pratiquée	Trafic automobile journalier	Couloir de circulation			
		inférieur à 3,50 m	entre 3,50 m et 4,50 m	entre 4,50 m et 5,00 m	5,00 m et plus
Classe 1 V85 ≤ 40 km/h	0 à 3 000 véh./j	Cohabitation au cas par cas* (voir conditions ci-dessous)	Cohabitation	Bande cyclable	Piste cyclable ou Bande cyclable
	3 000 à 6 000 véh./j		Cohabitation	Bande cyclable	Piste cyclable ou Bande cyclable
	> 6 000 véh./j			Bande cyclable (si débit < 8 000 véh./j)	Piste cyclable ou Bande cyclable
Classe 2 V85 entre 40 et 50 km/h	0 à 3 000 véh./j	Cohabitation possible au cas par cas si V85 de classe 1 après aménagement de la voie	Cohabitation possible si V85 de classe 1 après aménagement de la voie	Bande cyclable	Piste cyclable ou Bande cyclable
	3 000 à 6 000 véh./j			Bande cyclable	Piste cyclable ou Bande cyclable
	> 6 000 véh./j			Bande cyclable (si débit < 8 000 véh./j)	Piste cyclable ou Bande cyclable
Classe 3 V85 > 50 km/h	0 à 3 000 véh./j	Cohabitation possible au cas par cas si V85 de classe 1 après aménagement de la voie	Cohabitation possible si V85 de classe 1 après aménagement de la voie	Bande cyclable	Piste cyclable ou Bande cyclable
	3 000 à 6 000 véh./j			Bande cyclable à étudier au cas par cas (présence de stationnement, largeur de voie, visibilité...)	Piste cyclable ou Bande cyclable
	> 6 000 véh./j				Piste cyclable ou Bande cyclable



\* Pour les voies de largeur circulaire inférieure à 3,50 m, les études sont faites au cas par cas pour bien prendre en compte l'environnement de la voie et sa fréquentation



Quelques exemples de paramètres favorisant la mise en œuvre de double-sens cyclables dans ces voies :

- Les zones de stationnement interdit (portes cochères etc.) sont à relever pour identifier des zones de refuge possibles. Leur régularité sera à comparer avec le volume de trafic de la voie (exemple : tous les 60 m en cas de trafic faible, tous les 30 m pour des trafics plus importants etc.).
- Pour ces rues, il est indispensable que la vitesse V85 soit inférieure ou égale à 30 km/h
- Le trafic de poids lourds doit être proche de zéro
- Une bonne visibilité réciproque est souhaitable (rues plutôt rectilignes etc.)
- Pour des débits compris entre 1 500 et 3 000 véh./jour, la largeur devra impérativement être supérieure à 3,00 m et les zones de refuges seront régulières (tous les 30 m environ)
- Pour des voies aux débits vraiment faibles (< 500 véh./jour) et sans poids lourds, les double-sens cyclables sont aussi possibles dans des rues de largeur inférieure à 3,00 m si l'environnement est favorable (refuges, rue courte etc.)

Il n'existe donc pas de règle précise mais de multiples paramètres propres à chaque rue permettant ou non de mettre en œuvre un double-sens cyclable

## Une obligation réglementaire depuis le 30 juillet 2008

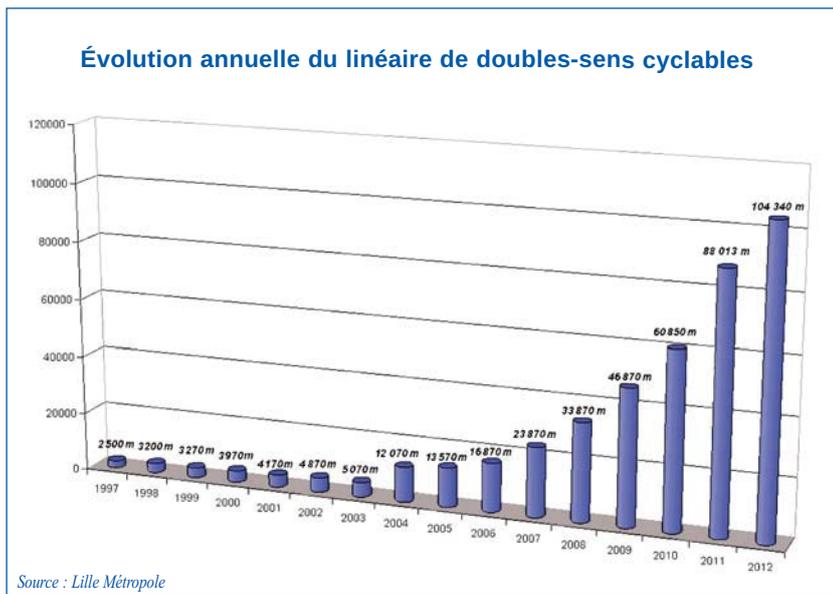
Suite au décret 2008-754 du 30 juillet 2008, 117 kilomètres de rues à sens unique en zone 30 de Lille Métropole Communauté Urbaine devaient faire l'objet d'études de mise en conformité pour mettre en œuvre les doubles-sens cyclables.

Conformément à ce qui avait été réalisé depuis 2005 à Lille Métropole Communauté Urbaine (plus de 30 km de doubles-sens cyclables aménagés en zones 30 ou le long de voies à 50 km/h), les rues concernées ont fait l'objet d'études de faisabilité intégrant les critères de largeur, vitesse et débit.

Les rues ne posant pas de problème suite à ces études ont fait l'objet de travaux en 2010. Pour les autres rues, des études plus fines ont été menées en concertation avec les communes.

## Évolution du linéaire de doubles-sens cyclables

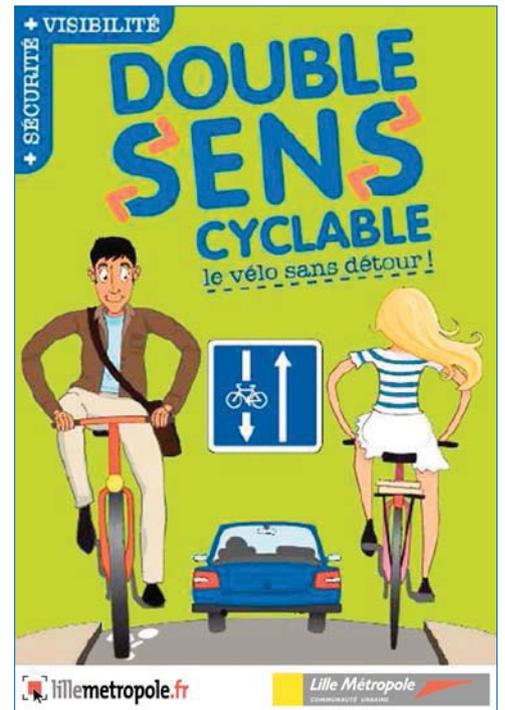
- Avant 2005 : quelques doubles-sens cyclables, environ 3 à 4 kilomètres ;
- Fin 2012 : 104 kilomètres.



## Une communication adaptée pour accompagner les travaux

Lille Métropole Communauté Urbaine accompagne la mise en place des doubles-sens cyclables par une communication adaptée :

- une campagne d'affichage « grand format » (arrêts bus...) pour informer largement la population sur l'existence de ce type d'aménagement ;
- un dépliant détaillant le principe de l'aménagement et quelques règles à respecter ;
- des « totems » d'informations, sur socles, implantés aux abords des chantiers de création de doubles-sens cyclables ;
- un courrier adressé aux maires pour expliquer la démarche.



Affiche



Totems d'information



Dépliant



## Zoom sur le quartier Vauban à Lille

La mise en conformité de la zone 30 du quartier Vauban délimité par le boulevard Vauban au Sud, la rue de Turenne à l'Ouest, le boulevard de Lorraine au Nord et la rue Solférino à l'Est a été effectuée en 2011.

Des travaux complémentaires d'aménagements de modulation de la vitesse des véhicules motorisés ont été réalisés.

L'ensemble des voies de ce quartier a fait l'objet d'études de mise à double-sens cyclable. On y retrouve deux principes d'aménagement : le marquage non séparatif (figurines vélo + flèches) de type cohabitation ou le marquage séparatif de type bande cyclable.

Des aménagements de modulation de la vitesse sont implantés en cohérence avec la limitation de vitesse de 30 km/h : avancées de trottoirs, plateaux surélevés.

### Illustrations d'aménagements



Quartier Vauban : plan de circulation



Mise en conformité de la zone 30 :  
implantation des doubles-sens cyclables  
(La rue Colbert fait l'objet d'une étude de faisabilité)

*Rue de Toul :  
de nombreux dispositifs de stationnements pour vélos sont implantés,  
certains après suppression de stationnements pour véhicules motorisés*



Rue Norbert Segard : marquage non séparatif (figurines vélo + flèches)



Rue du port : marquage séparatif de type bande cyclable



Source : Lille Métropole

Source : Lille Métropole

Source : Lille Métropole

## Rue Deleplanque à Lille

La rue Deleplanque était une voie de desserte locale à sens unique depuis la rue du Faubourg de Béthune jusqu'à la rue du Mal Assis, où le stationnement est bilatéral permanent.

Cette voie fait partie d'un quartier traité en zone 30, dans lequel la circulation est interdite aux PL de + 3,5 T, sauf desserte.

Rue Deleplanque	
<b>Statut</b>	zone 30
<b>Linéaire</b>	110,00 m
<b>Largeur entre marquage</b>	3,08 m
<b>Trafic journalier</b>	279 (9 PL)
<b>V85</b>	36 km/h
<b>V50</b>	24 km/h



Sortie de zone 30



Section courante

## Allée Saint-Joseph à Lille

L'allée Saint-Joseph était une voie de desserte locale à sens unique depuis la rue Solférino jusqu'à la rue de la Digue.

Cette voie fait partie d'un quartier traité en zone 30.

Allée Saint-Joseph	
<b>Statut</b>	zone 30
<b>Linéaire</b>	57,00 m
<b>Largeur entre bordures</b>	2,40 m



### L'ADAV, acteur des politiques cyclables

L'Association Droit Au Vélo (ADAV) est une association régionale qui représente les usagers cyclistes dans le Nord-Pas-de-Calais. Créée en 1982, elle compte aujourd'hui près de 2 000 adhérents. L'ADAV travaille depuis le début des années 2000 en partenariat avec les principales collectivités de la région (conseils généraux, communautés urbaines, villes...), et plus particulièrement avec Lille Métropole pour une meilleure prise en compte du vélo dans les politiques de déplacement.

Une traduction concrète de ce travail partenarial a été le développement des doubles-sens cyclables sur Lille-Métropole. Le partenariat noué en 2003 entre Droit au vélo et Lille Métropole a facilité un développement rapide de ce type d'aménagement qui se limitait jusqu'alors à 7 doubles-sens cyclables expérimentaux, mis en place en 1997.

# Fiche Vélo

## Double-sens cyclable en rues « étroites »

### Perpignan (66)

Cette fiche est destinée à donner une information rapide.

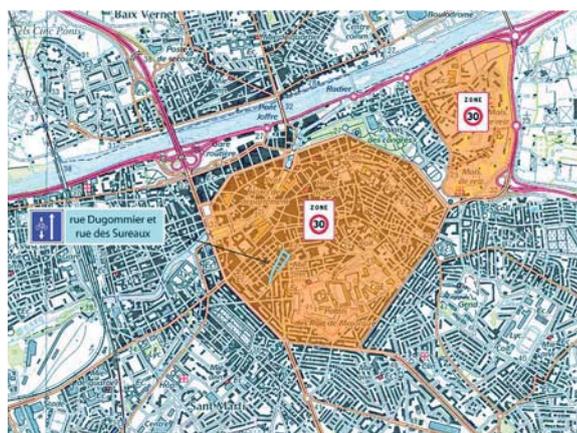
La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité.

Pour plus de précisions, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

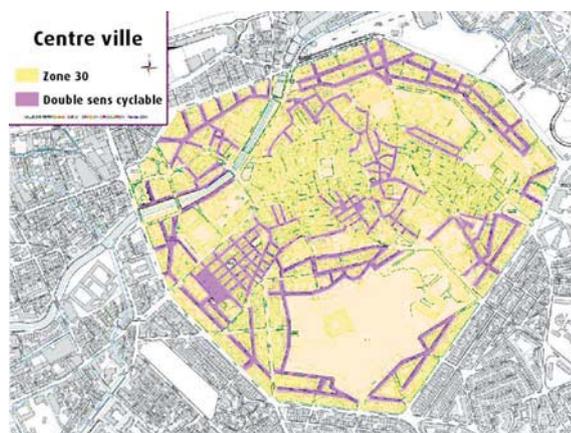
La ville de Perpignan a entrepris depuis plusieurs mois une politique de développement de zones de circulation apaisée.

C'est ainsi qu'une partie de son centre ville (une première zone située à l'intérieur des boulevards et une deuxième légèrement à l'est), est passée en zone 30.

Le linéaire de rues concerné est de 32 km pour les deux zones. La mise à double-sens cyclable peut prendre diverses formes (par exemple, marquage séparatif ou simples pictogrammes) suivant leurs caractéristiques.



Source : CETE Méditerranée



Source : CETE Méditerranée

Poursuivant la logique de cette politique d'apaisement des vitesses et d'insertion des modes de déplacement doux, elle a commencé la généralisation des double-sens cyclables à l'intérieur de ces zones en janvier 2011.

Cette mise en conformité progressive avec le code de la route apporte de la cohérence avec le projet de zone de circulation apaisée.

Parmi ces rues, certaines sont étroites comme la **rue Dugommier** ou la **rue des Sureau** ce qui n'a pas empêché la ville d'appliquer sa logique, pour aboutir à un ensemble homogène et compréhensible par les usagers.



Certu 2011 / 07



## Rue Dugommier

La rue Jacques Dugommier était une voie de desserte locale à sens unique depuis la rue Grande-la-Monnaie jusqu'à la rue du lieutenant Prunéta et fait partie d'un quartier en Zone 30.



Source : CETE Méditerranée

Statut	Zone 30
Largeur	3,00 m
Linéaire	225,00 m
Trafic	783 véh/j
V85	38,3 km/h
V50	20,0 km/h



Source : CETE Méditerranée



Source : CETE Méditerranée

## Rue des Sureau

La rue des Sureau était une voie de desserte locale à sens unique depuis la rue Grande-la-Monnaie jusqu'à la rue du lieutenant Prunéta.



Source : Ville de Perpignan - Bernard Figuéras

Statut	Zone 30
Largeur	3,30 m
Linéaire	128,00 m
Trafic	116 véh/j
V85	27,7 km/h
V50	16,3 km/h



Source : CETE Méditerranée



Source : CETE Méditerranée

## Certu

Centre d'Études  
sur les réseaux  
les transports  
l'urbanisme et  
les constructions  
publiques  
9, rue Juliette Récamier  
69456 Lyon  
Cedex 06  
tél : 04 72 74 58 00  
fax : 04 72 74 59 00  
[www.certu.fr](http://www.certu.fr)

## Fonctionnement

Depuis la mise en place des double-sens cyclables dans la zone centre, aucun incident mettant en cause un cycliste n'est à ce jour à déclarer. La mesure a été bien acceptée par les riverains

et les usagers de façon globale, la mairie n'enregistre pas de plainte particulière sur le sujet. Les trafics plutôt faibles de ces deux rues contribuent à ce bon fonctionnement.

## Communication

La ville de Perpignan a mis en œuvre une communication à la hauteur du changement en distribuant 10 000 exemplaires d'une plaquette dans la ville.

Des réunions ont été programmées dans les mairies de quartier pour informer les usagers de la mise en place de la zone 30 et des double-sens cyclables.

De plus, la ville a aussi largement communiqué par le biais de son site internet et de son magazine municipal.

Des entretiens ont été accordés aux associations d'usagers et de riverains.



## Références bibliographiques

- « Recommandations pour les aménagements cyclables »  
- Lyon CERTU, version mise à jour en septembre 2008
- « Signalisation des aménagements cyclables »  
- Lyon CERTU, mai 2004

La série « Fiche Vélo » a été réalisée par les groupes de travail du RST pilotés par le Certu. Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences. Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.

Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur le site du Certu (<http://www.certu.fr>).

© Certu 2011  
La reproduction  
totale ou partielle  
du document doit être  
soumise à l'accord  
préalable du Certu.

Maquette & Mise en Page :  
Antoine Jardot  
DADT - VIA  
CETE Normandie Centre  
02 35 68 89 33

### AUTEUR DE LA FICHE

Jérôme Cassagnes  
Cete Méditerranée  
04 67 20 90 44  
[jerome.cassagnes@developpement-durable.gouv.fr](mailto:jerome.cassagnes@developpement-durable.gouv.fr)

### CONTACTS

Bernard Figuéras  
Ville de Perpignan - DEU / Division Circulation  
04 68 66 30 69

### VOTRE CONTACT AU CERTU

Thomas Jouannot  
04 72 74 58 69  
[thomas.jouannot@developpement-durable.gouv.fr](mailto:thomas.jouannot@developpement-durable.gouv.fr)

Secrétariat : 04 72 74 59 61  
[voi.certu@developpement-durable.gouv.fr](mailto:voi.certu@developpement-durable.gouv.fr)

Mais également les correspondants vélos des CETE :  
Est (F. Tortel), Lyon (J. Laville),  
Méditerranée (J. Cassagnes), Nord-Picardie (B. Deboudt),  
Normandie Centre (J.C. Poreau), Ouest (G. Blanchard),  
Sud-Ouest (M. Louveau), DRIEA (J.F. Durand).

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergies et climat  
Développement durable  
Prévention des risques  
Infrastructures, transports et mer

Présent  
pour  
l'avenir

## DOCUMENT 9

Arrêté du Maire N°1075 réglementant la circulation et le stationnement avenue de D. – Ville de B.  
– Novembre 2011

REPUBLIQUE FRANCAISE  
Liberté – Égalité – Fraternité

ARRETE DU MAIRE N° 1075  
Département X – Canton B – Commune B

### Arrêté définitif réglementant la circulation et le stationnement Avenue de D.

La Maire de la Commune de B,

Vu les articles 2212-1, 2212-2, 2213-1 et 2213-2 du Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le code de la route, ainsi que les arrêtés ministériels qui s'y rapportent,

Vu le code de la voirie routière,

Vu l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (parties 1 à 7) ainsi que les textes subséquents la modifiant,

Considérant qu'il appartient au Maire de réglementer la circulation et le stationnement des véhicules dans les limites de sa commune,

Considérant que le secteur est résidentiel et qu'il y a lieu, de pacifier la circulation,

Considérant qu'il appartient au Maire d'autoriser le double sens cyclable,

### ARRÊTE

#### ARTICLE 1

Tout arrêté sur le même objet concernant l'avenue de D est réputé abrogé à compter de l'entrée en vigueur des présentes.

#### ARTICLE 2

À compter de la publication du présent arrêté, entrent en vigueur les dispositions suivantes en matière de circulation et de stationnement, Avenue de D.

- 1) L'Avenue de D est mise en sens unique, après l'accès à la résidence square de D (soit 10m environ), avec la mise en place du double sens cyclable
  - a. Implantation du panneau « **Circulation à sens unique avec double sens cyclable** » :
    - 10m environ après l'intersection avec la rue de l'Hôtel de ville (après l'accès à la résidence)
    - À son intersection avec la rue de A.
  - b. Marquage au sol de la bande cyclable ainsi que du logo « **cycles** » pour indiquer le double sens cyclable

- c. Implantation du panneau « **sens interdit** », avec le panonceau « **sauf cycles** » au niveau de l'intersection avec l'avenue des Nations Unies et la rue de A.
  - d. Implantation du panneau « **interdit de tourner à gauche** » avant l'intersection avec l'avenue de D, au niveau de la rue de A.
  - e. Implantation du panneau « **interdit de tourner à droite** » avant l'intersection avec l'avenue des Nations Unies et la rue de A.
- 2) Les cyclistes empruntant le double sens cyclable ne sont pas prioritaires au niveau de l'intersection avec la rue de A.
- a. Implantation d'un panneau « **cédez le passage** » au niveau de l'avenue de D, dans le sens du double sens cyclable
  - b. Marquage au sol de la ligne « **cédez le passage** »
- 3) L'avenue de D n'est pas prioritaire sur la rue de l'Hôtel de ville
- a. Implantation d'un panneau « **cédez le passage** », avenue de D, au niveau de l'intersection avec la rue de l'Hôtel de ville
  - b. Marquage au sol de la ligne « **cédez le passage** »
- 4) L'avenue de D n'est pas prioritaire sur la rue de A.
- a. Implantation d'un panneau « **cédez le passage** » avenue de D, au niveau de l'intersection avec la rue de A.
  - b. Marquage au sol de la ligne « **cédez le passage** »
- 5) Le stationnement des véhicules est autorisé uniquement sur les aires matérialisées
- 6) En dehors de ces dites cases, le stationnement est interdit

### ARTICLE 3

La signalisation réglementaire conforme à l'instruction interministérielle précitée sera mise en place par les Services Techniques municipaux.

### ARTICLE 4

Les véhicules en stationnement irrégulier feront l'objet d'un procès-verbal de constat d'infraction. L'enlèvement immédiat du véhicule pour mise en fourrière sera susceptible d'être ordonné conformément notamment à l'article R417.10 du code de la route.

### ARTICLE 5

Conformément aux dispositions du Code de justice administrative (R 421.1 et suivants), le tribunal administratif de G peut être saisi par voie de recours formé contre le présent arrêté pendant un délai de deux mois commençant à courir à compter de la date de sa publication ou de sa notification.

Dans ce même délai, un recours gracieux peut être déposé devant l'autorité territoriale, cette démarche suspendant le délai de recours contentieux qui recommencera à courir, soit :

- à compter de la notification de la décision de l'autorité territoriale

- à compter de la date de la décision implicite de rejet de la réclamation (silence gardé pendant plus de deux mois sur la réclamation).

## **ARTICLE 6**

Le Directeur Général des Services, Monsieur le Commandant de Police, Monsieur le Directeur des Services Techniques Municipaux, tous les Agents de la Force Publique et les Agents de la Police Municipale, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié et affiché.

Fait à B, le trente novembre deux mille onze.

P/Le Maire,

L'Adjoint délégué à la voirie,

X.A.

