

Vient de paraître



Les contresens cyclables

présentation de
73 cas français

Strasbourg,
Grenoble, Rennes,
Nantes, Colombes...

ADEME



Agence de l'Environnement
et de la Maîtrise de l'Énergie



Objectif et destinataires de l'ouvrage

L'objectif est d'expliquer le plus simplement et le plus concrètement possible pourquoi et comment réaliser des contresens cyclables.

L'ouvrage est destiné aussi bien aux techniciens (villes, départements, CETE, DDE, bureaux d'études...) qu'aux élus des collectivités locales ou aux responsables d'associations de cyclistes ou du cadre de vie.

Il est le résultat d'une étude réalisée par la FUBicy (Fédération française des Usagers de la Bicyclette) à la demande de l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) et du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement (DSCR).

Un exemple de fiche décrivant un contresens cyclable

Plan de l'ouvrage

200 pages en trois parties :

1/ A propos des rues à sens unique

En quoi les sens uniques sont si pénalisants pour les cyclistes et pourquoi des contresens cyclables s'imposent.

2/ La réalisation de contresens cyclables

Quel type de contresens réaliser en fonction des caractéristiques d'une rue à sens unique, et selon quelle démarche.

3/ Les cas étudiés

Présentation sous forme de fiches de 73 cas de contresens cyclables, tous réalisés dans des villes françaises.

Photos montrant les aspects les plus significatifs de l'aménagement



Le point de vue de l'utilisateur précisant les avantages et inconvénients de l'aménagement

Pourquoi réaliser un contresens cyclable

L'étude démontre que les sens uniques profitent exclusivement aux automobilistes et seulement à court terme. Les cyclistes sont, en revanche, très pénalisés : allongement des parcours, vitesse réduite, durée des déplacements augmentée et insécurité routière accrue. Et les piétons et usagers des transports publics n'en tirent pas vraiment d'avantages.

Comment réaliser un contresens cyclable

Chacun peut trouver dans le document des réponses précises à de nombreuses questions, exemples à l'appui. Quel type de contresens réaliser selon le type de voirie en fonction de la largeur disponible, du nombre de files de circulation, du trafic, de sa vitesse...

Comment traiter les intersections et les sorties des riverains, les entrées et les sorties du contresens, éviter le stationnement illicite...

Les aspects réglementaires

Juridiquement, le contresens cyclable n'est qu'une "rue dont un sens est réservé aux cycles". Il n'y a donc aucun texte national qui réglemente le contresens cyclable. Pour mettre en place un contresens, il suffit d'un arrêté du Maire (art. L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales). Pour la signalisation, il faut au minimum un panneau B1 (sens interdit) avec le panonceau "sauf cyclistes" et, dans l'autre sens, un panneau carré bleu C24a2 indiquant aux automobilistes qu'ils vont trouver des cyclistes à contresens.

L'accidentologie

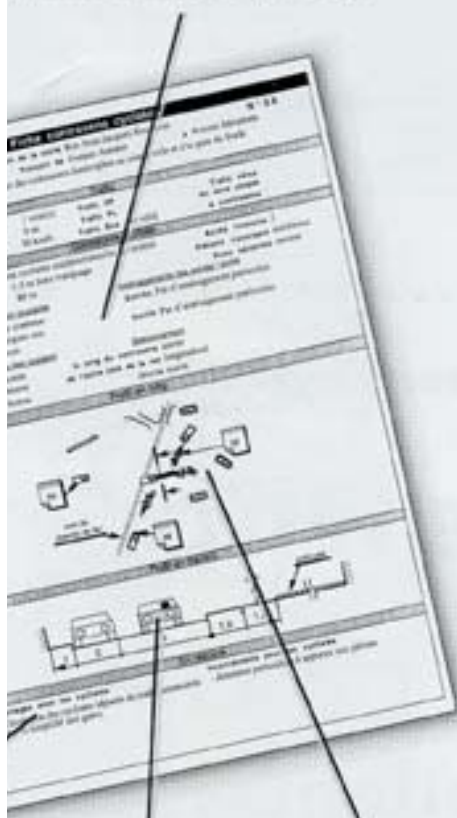
Le risque de collision frontale cycliste / automobiliste est quasi nul. Mais des difficultés existent aux intersections et sorties des riverains, et surtout aux entrées et sorties du contresens. Une bonne signalisation est donc fondamentale. Les contresens réduisent les distances à parcourir par les cyclistes - et donc leur temps d'exposition au risque. Ils permettent souvent d'éviter les grands axes plus dangereux, et contribuent à ralentir le trafic automobile. Le bilan en terme de sécurité routière est donc très positif.

La diffusion des contresens cyclables

Les contresens sont très courants dans de nombreuses villes d'Allemagne, Autriche, Suisse, Belgique, Danemark, Pays-Bas...

En France, seule la communauté urbaine de Strasbourg les a développés à grande échelle (plus de 200). On estime que 80 à 90 % des rues à sens unique peuvent être, soit remises à double sens, soit dotées de contresens cyclables.

Présentation de l'aménagement et de ses caractéristiques : configuration de la voirie, trafic, traitement des aspects clefs.



Plan situant l'aménagement dans le contexte de la voirie locale

profil en travers indiquant le partage de la voirie entre les divers modes et usages

Il existe deux modes d'intervention : l'aide à la décision et l'aide à la mise en place d'opérations exemplaires.

L'ADEME

aide les
collectivités

locales à

financer

certaines

initiatives

en faveur du

vélo en

milieu

urbain

L'aide à la décision :

Cibles : Collectivités locales, Autorités Organisatrices des Transports Urbains.

L'objet est de définir un ensemble cohérent d'actions visant à promouvoir l'usage du vélo en ville (schéma directeur vélo, charte vélo, étude détaillée du volet « vélo » des PDU, évaluation d'une politique vélo, optimisation des itinéraires, amélioration de l'accessibilité des générateurs de déplacements, définition de la promotion de l'usage du vélo, etc.).

Taux d'aide: 50 %

Assiette de l'aide : coût des études de définition du plan d'action plafonné à 75 000 €.

L'aide aux opérations exemplaires :

Cibles : Collectivités locales, Autorités Organisatrices des Transports Urbains.

Il s'agit de la mise en œuvre d'opérations définies dans le cadre de l'aide à la décision ou dans le cadre d'une étude spécifique vélo (volet « vélo » PDU,...) susceptibles de servir de référence et d'exemple.

Taux d'aide: 20% (taux d'aide de référence), pouvant aller jusqu'à 30% pour les premières réalisations

Assiette de l'aide : montant HT des dépenses éligibles, plafonné à 500 000 €.

Au titre d'une opération exemplaire, l'assiette de l'aide inclut les dépenses HT d'animation, de promotion et de communication liées à la mise en place du projet, y compris, éventuellement, les dépenses HT de prise en charge pour une période maximale de 6 mois du personnel chargé de l'animation de l'opération.

En revanche, les infrastructures (voirie, équipements de stationnement sur la voie publique) ou le matériel (vélos,...) ne sont pas pris en considération dans l'assiette de l'aide.

D'autres aides peuvent être accordées par le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement.

Je commande l'ouvrage sur "les contresens cyclables"

Nom :

Prénom :

Organisme :

Tél. :

Fax :

Adresse internet :

Adresse postale :

Nombre d'exemplaires : au prix unitaire de 23 € (TTC)

Réduction de 50 % (soit 11,50 €) accordée aux membres d'une association de cyclistes urbains membre de la FUBicy sur justificatif

soit un total de : €

Bon de commande et règlement par chèque à renvoyer à :

FUBicy - 7 rue Sédillot - 67000 Strasbourg

Tél. : 03 88 75 71 90 - courriel : fubicy@fubicy.org

Chèque à l'ordre de FUBicy CCP 46927T STR