

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

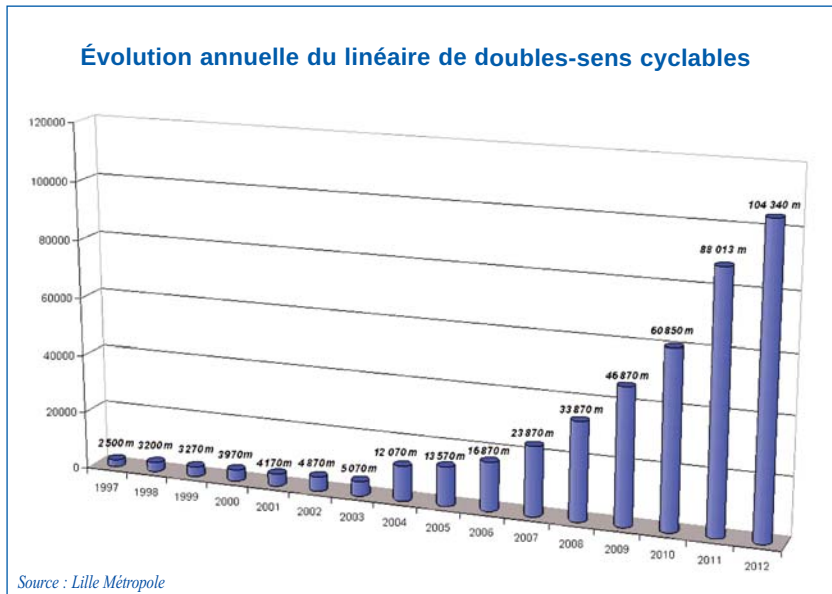
Suite au décret 2008-754 du 30 juillet 2008, 117 kilomètres de rues à sens unique en zone 30 de Lille Métropole Communauté Urbaine devaient faire l'objet d'études de mise en conformité pour mettre en œuvre les doubles-sens cyclables.

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

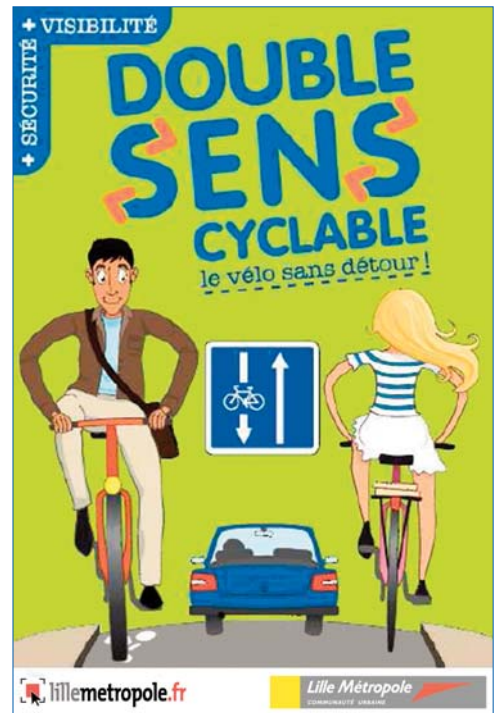
- Avant 2005 : quelques doubles-sens cyclables, environ 3 à 4 kilomètres ;
- Fin 2012 : 104 kilomètres.



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

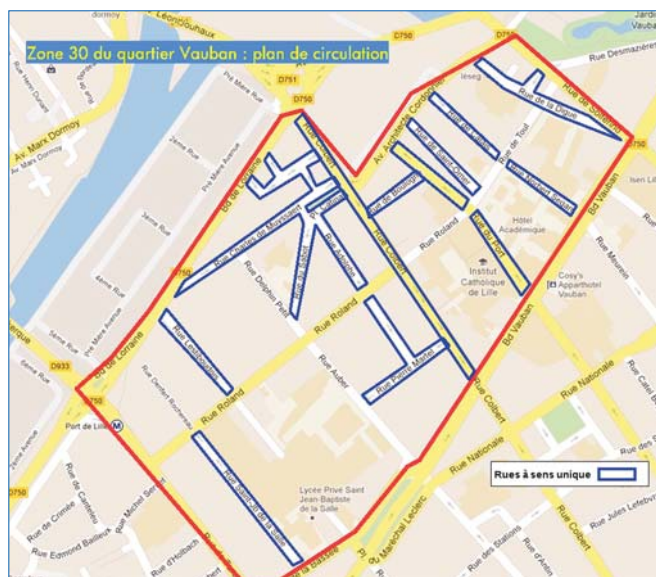
La mise en conformité de la zone 30 du quartier Vauban délimité par le boulevard Vauban au Sud, la rue de Turenne à l'Ouest, le boulevard de Lorraine au Nord et la rue Solférino à l'Est a été effectuée en 2011.

Des travaux complémentaires d'aménagements de modération 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 modération 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 Norbert Segard : marquage non séparatif (figurines vélo + flèches)



Rue du port : marquage séparatif de type bande cyclable



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

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	
Statut	zone 30
Linéaire	110,00 m
Largeur entre marquage	3,08 m
Trafic journalier	279 (9 PL)
V85	36 km/h
V50	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	
Statut	zone 30
Linéaire	57,00 m
Largeur entre bordures	2,40 m



Source : Lille Métropole

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.

Certu

Centre d'Études
sur les réseaux
les transports
l'urbanisme et
les constructions
publiques

2, rue Antoine Charial
CS 33297
69426 Lyon
Cedex 03
tél : 04 72 74 58 00
fax : 04 72 74 59 00

www.certu.fr

Au 1^{er} janvier 2014,
les 8 Cete,
le Certu,
le Cetmef
et le Sétra
fusionnent pour
donner naissance
au Cerema :
centre d'études
et d'expertise
sur les risques,
l'environnement,
la mobilité et
l'aménagement

© Certu 2013
La reproduction
totale ou partielle
du document doit être
soumise à l'accord
préalable du Certu.

Collection Dossiers
ISSN : 0247-1159

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

Pour en savoir plus ...

- Guide « La mise à double-sens cyclable » - CERTU, 2012.
- Recueil de fiches Vélo « Aménagements » - CERTU, 2012.
- Recueil de fiches Vélo « Mobilité » - CERTU, 2012.
- Recueil de fiches Vélo « Stationnement » - CERTU, 2010.

La série « 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>).

AUTEUR DE LA FICHE

Bertrand Deboudt
Cete Nord-picardie/TM/STS
03 20 49 62 31
bertrand.deboudt@developpement-durable.gouv.fr

VOTRE CONTACT AU CERTU

Thomas Jouannot
04 72 74 58 69
thomas.jouannot@developpement-durable.gouv.fr

Secrétariat : 04 72 74 59 61
voi.certu@developpement-durable.gouv.fr

Mais également les correspondants vélos des Cete :

F. Tortel (Est), F. Teissier (Lyon),
J. Cassagnes (Méditerranée), B. Deboudt (Nord-Picardie),
J. Lecointre (Normandie Centre), G. Aboucaya (Ouest),
B. Lacroux (Sud-Ouest), J.F. Durand (DRIEA).

