



**GRAND LYON**  
la métropole

# DOUBLE-SENS CYCLABLES

## Déploiement en rive gauche du Rhône

Réunion du 28 juin 2018 – Mairie du 3<sup>e</sup> arr.

---

Direction des Déplacements Urbains

**GRAND LYON**  
la métropole



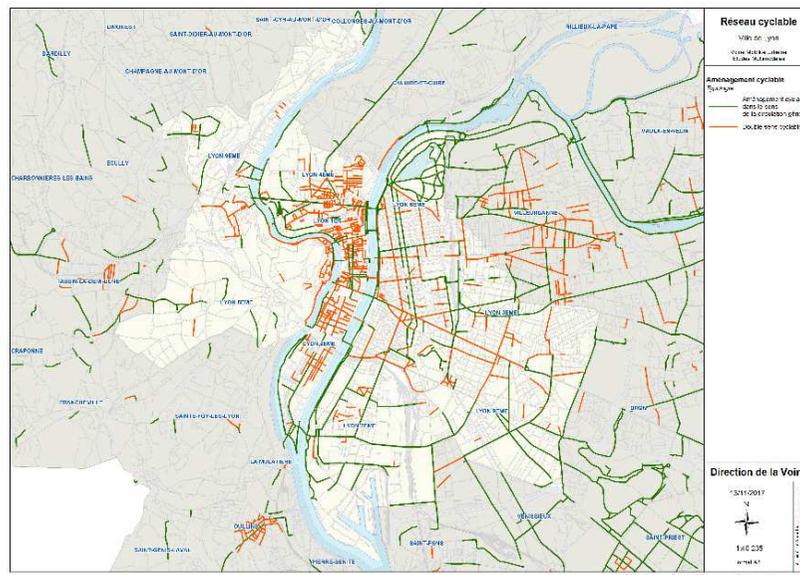
Déplacements Urbains | Double sens cyclables

# Mise en œuvre depuis 2008

« Double-sens cyclable » : les cycles sont autorisés à circuler à double-sens dans une rue à sens unique pour tous les autres véhicules

**Sur la ville de Lyon, 98 kms de double-sens cyclables :**

- 45,5 kms sur la zone 30 Presqu'île
- 14 kms sur Lyon 3<sup>e</sup>
- 6 kms sur Lyon 5<sup>e</sup>
- 6 kms sur Lyon 6<sup>e</sup>
- 10,5 kms sur Lyon 7<sup>e</sup>
- 7 kms sur Lyon 8<sup>e</sup>
- 9 kms sur Lyon 9<sup>e</sup>



**Au niveau national, une tendance lourde au déploiement du double-sens cyclable (données 2016) :**

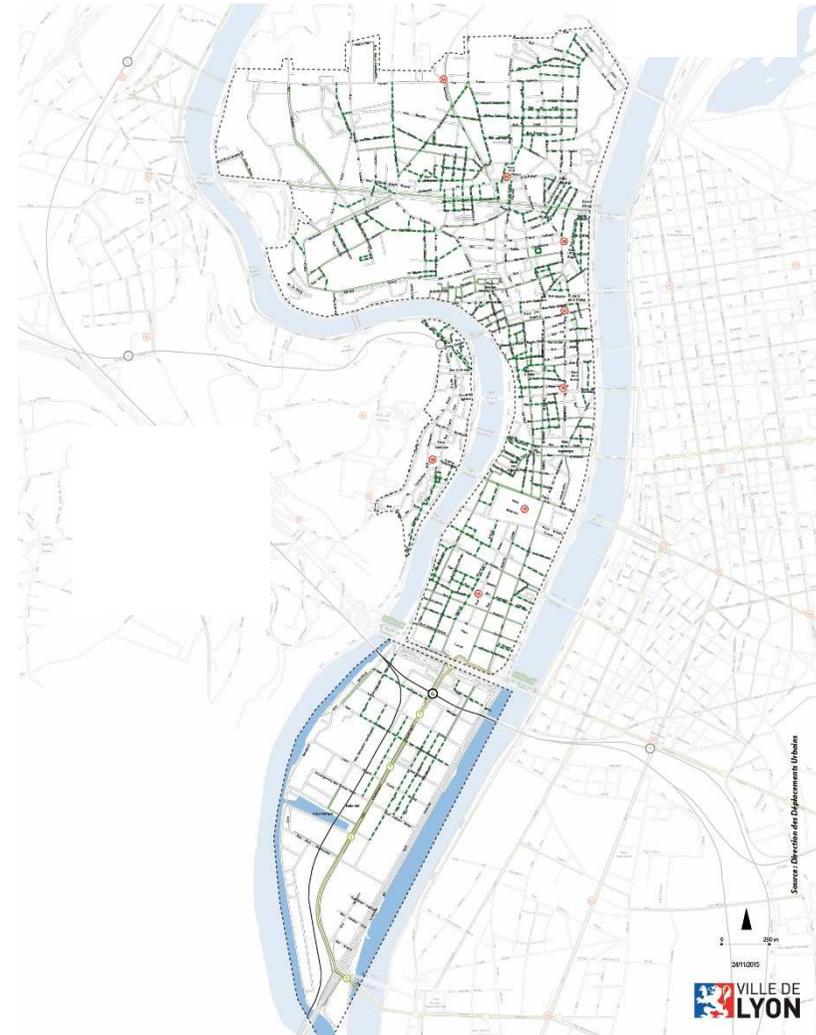
- ville de Paris : 291 kms
- agglomération de Bordeaux : 233 kms
- agglomération de Toulouse : 172 kms
- agglomération de Lille : 157 kms
- agglomération de Nantes : 130 kms

# Déploiement achevé

## Phase 1 : Zone 30 Presqu'île (Vieux-Lyon, Confluence, Presqu'île, Croix-Rousse)

Soit une extension du dispositif de 32 kms  
réalisée en 2016 et 2017

Aucun accident lié au double-sens cyclable n'a  
été relevé depuis l'achèvement du déploiement il  
y a 1 an.



# Accidentologie

Sur la ville de Lyon : **aucun accident n'a été signalé depuis le premier aménagement** datant de 2008 (test rue Jacquard, Lyon 4<sup>e</sup>).

Sur l'agglomération, au fil des projets urbains et cyclables, toutes les configurations de double sens cyclables ont été testées.



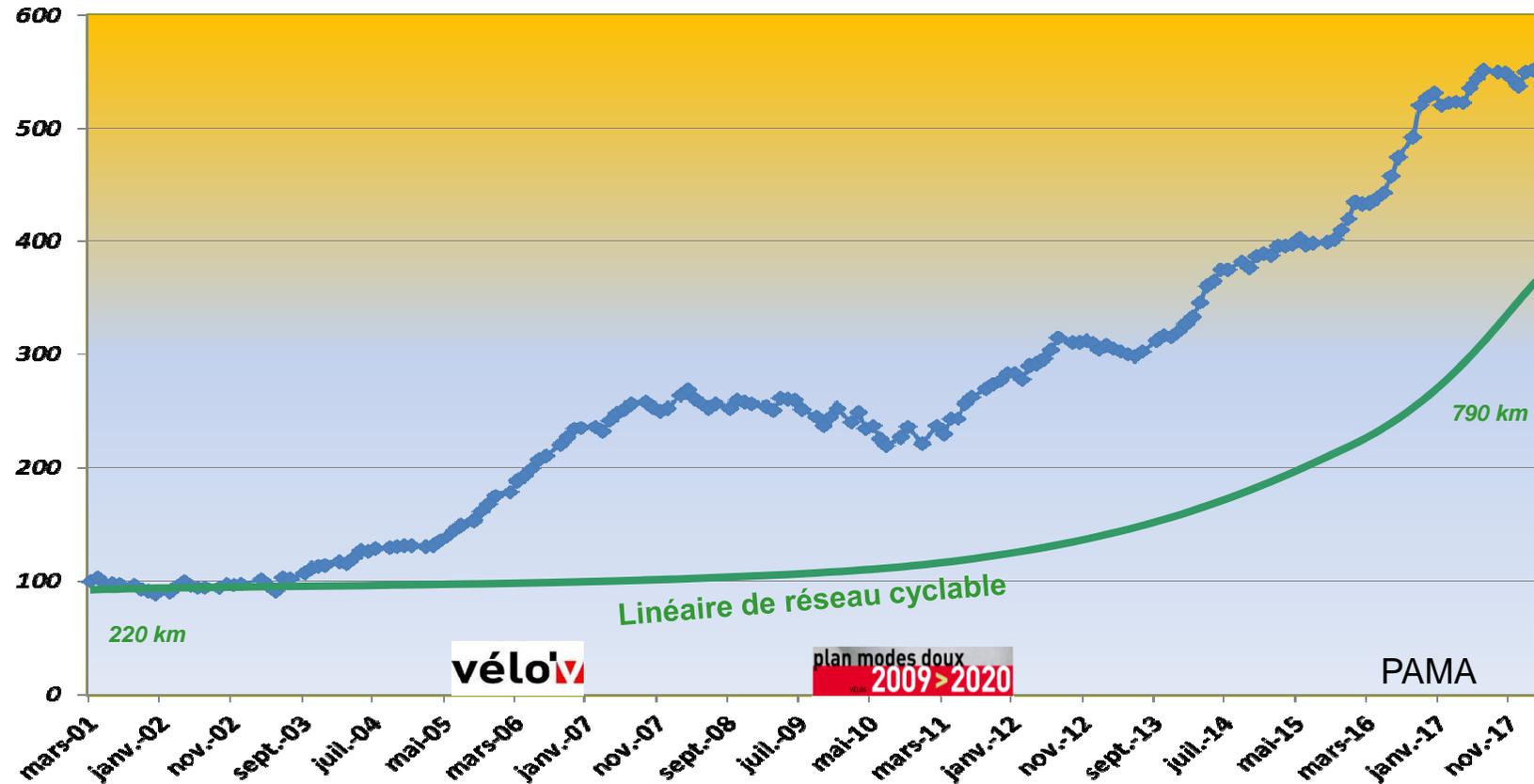
[www.grandlyon.com](http://www.grandlyon.com)

LA MÉTROPOLE S'ENGAGE  
POUR UNE VILLE PLUS MOBILE

**GRANDLYON**  
la métropole

# Raisons de ce déploiement

Trafic vélo en forte hausse : + 14% par an depuis 10 ans sur l'agglomération

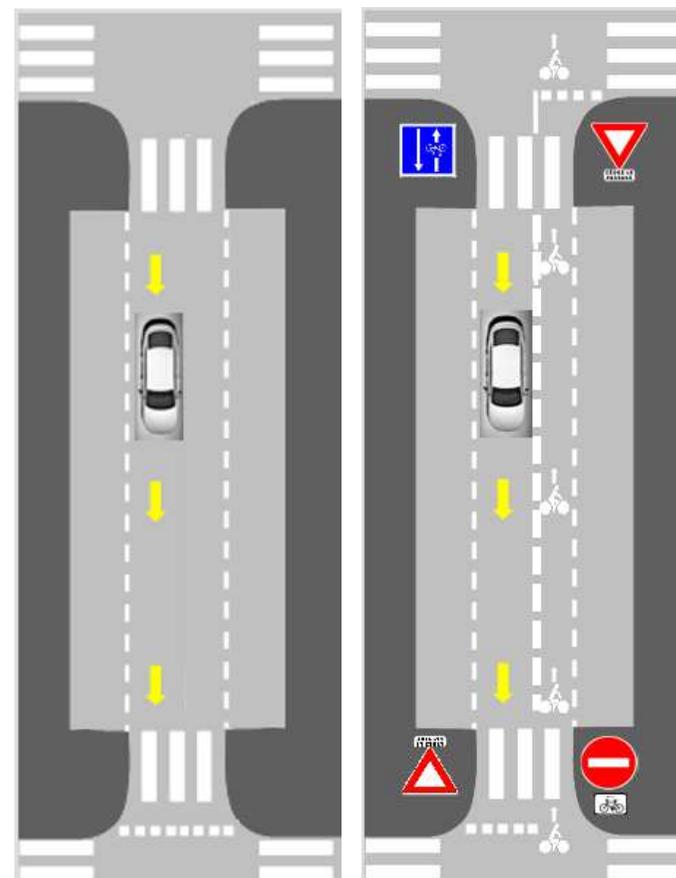


Réseau cyclable lyonnais en forte hausse : de 147km en 2014, à 240km aujourd'hui

# Raisons de ce déploiement

## Sécurisation de l'espace public

- Préservation des trottoirs pour les piétons
- Réduction des vitesses de circulation (bruit, pollution, danger)
- Aménagement plus sûr pour les cycles
- Avantage pour les cycles par rapport aux modes motorisés : facilité et temps d'accès
- Impacts nuls sur la circulation et le bilan stationnement
- Faible coût (signalisation verticale et horizontale)



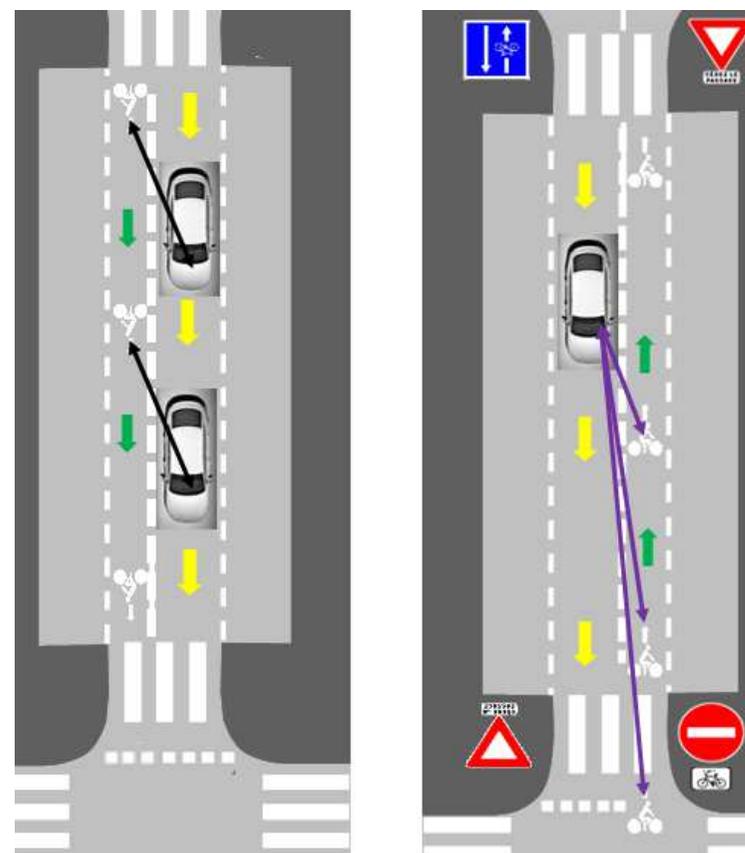
# Double-sens cyclable : principes et intérêts

Les 3 avantages majeurs du double-sens cyclable : la sécurité

## 1) Meilleure visibilité entre cycliste et automobiliste en ligne droite

Les conducteurs perçoivent globalement mieux la présence des cycles dans leur environnement quand ils circulent en sens inverse (double-sens cyclable)

...plutôt que dans le même sens qu'eux et à une vitesse parfois équivalente (bande classique)



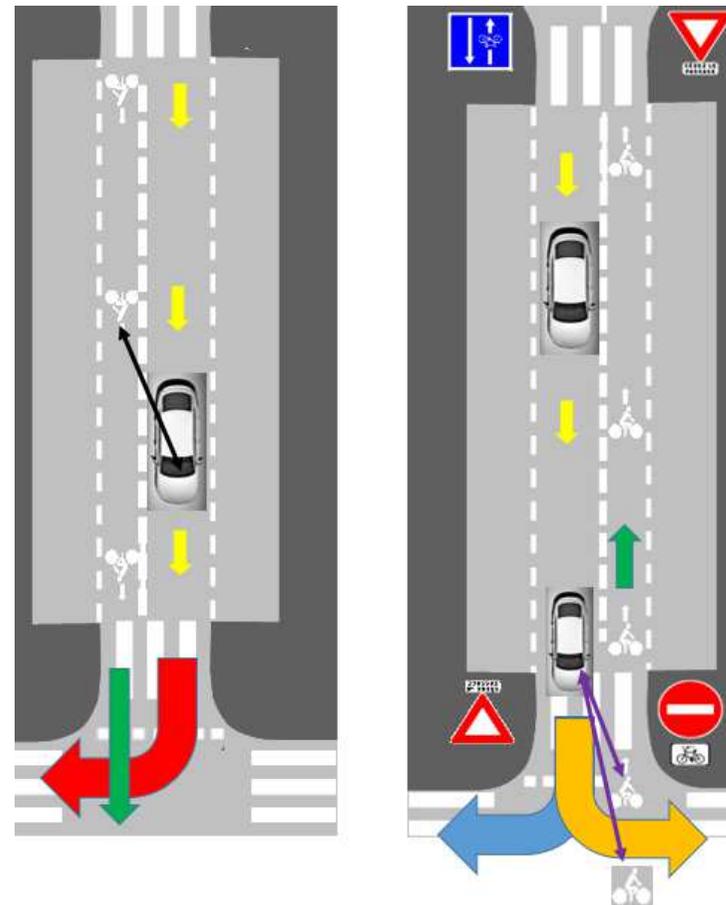
# Double-sens cyclable : principes et intérêts

Les 3 avantages majeurs du double-sens cyclable : la sécurité

## 2) Meilleure visibilité entre cycliste et automobiliste dans les carrefours

En double-sens cyclable, pas de risque qu'un véhicule fauche un cycle en tournant à droite pendant que ce dernier se trouve dans son angle-mort

Bonne co-visibilité sur les mouvements de tourne-à-gauche



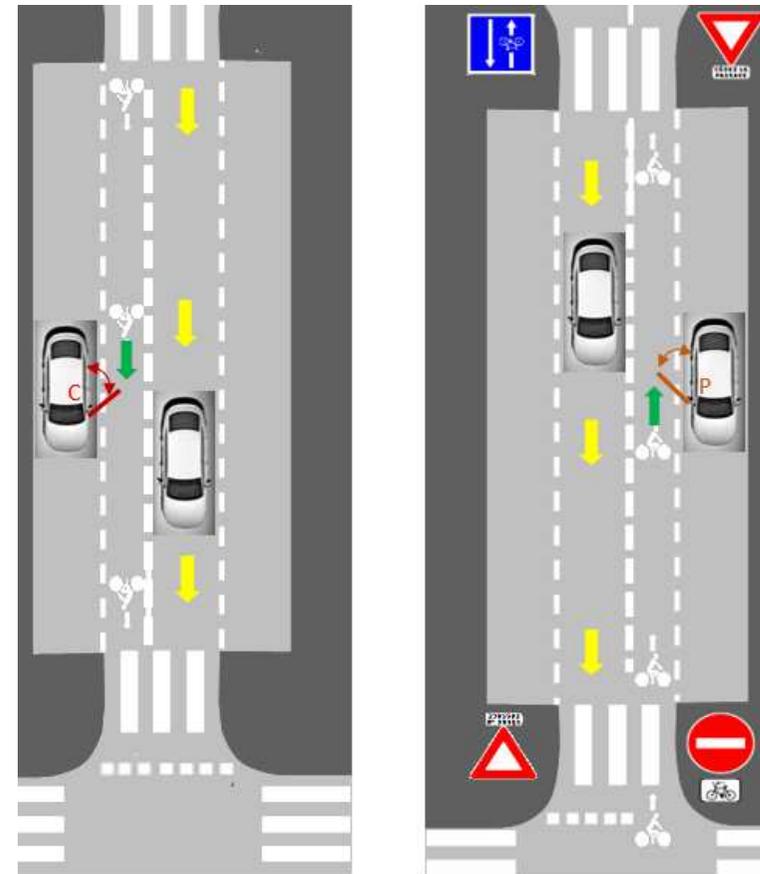
# Double-sens cyclable : principes et intérêts

Les 3 avantages majeurs du double-sens cyclable : la sécurité

## 3) Ouverture de portières sécuritaire

Sur un double-sens cyclable, l'ouverture de portière est moins fréquente (portière passager) et moins dangereuse (rabattement de la portière en cas de collision)

17% des accidents recensés sur l'agglomération de Lyon sont liés à l'ouverture de portière (sur un aménagement cyclable dans le sens de la circulation)



# 2<sup>ème</sup> phase du plan Double-sens cyclables

**Phase 2 en 2018 : zone ouest de la rive gauche**

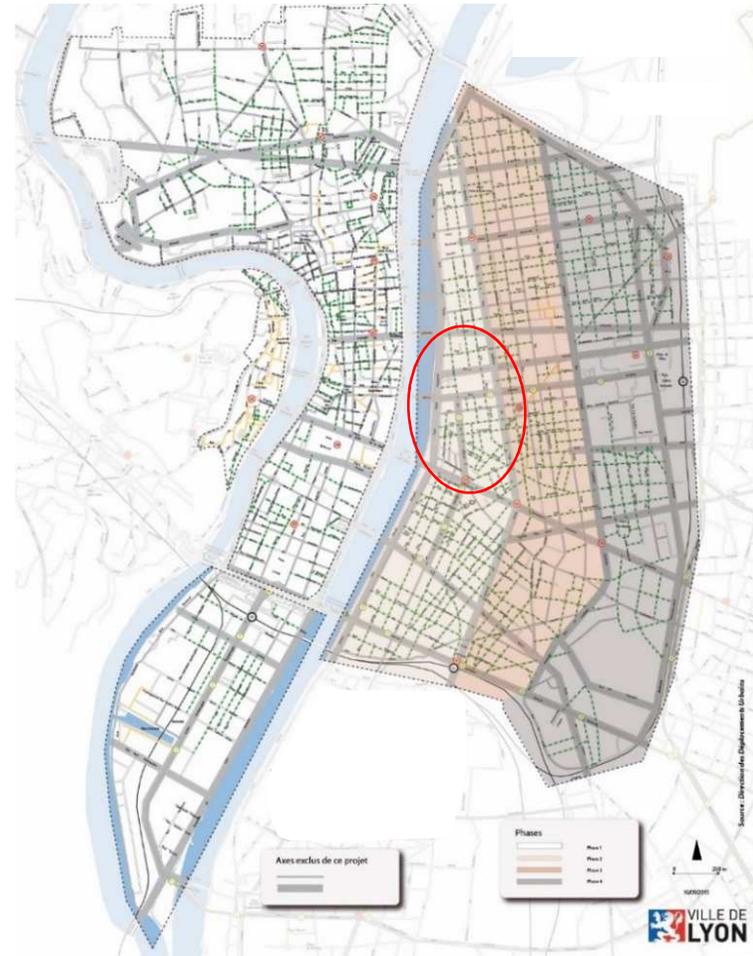
Première phase d'extension en rive gauche  
22 km de voies

**Phase 3 en 2019 : zone centre de la rive gauche**

23 km de voies

**Phase 4 en 2020 : zone est de la rive gauche**

20 km de voies



# Déploiement en 2018



# Déploiements futurs en 2019 et 2020



# Accompagnements du projet

Mise en place d'une **zone 30** sur l'ensemble du périmètre des double-sens cyclables (en dehors des grands axes) pour :

- conforter les vitesses pratiquées actuelles (inférieures à 30km/h)
- conforter la circulation des vélos sur la voirie
- profiter du déploiement des double-sens cyclables pour afficher le renforcement du caractère apaisé du secteur
- s'inscrire dans les objectifs du Plan d'Actions des Mobilités Actives voté en mai 2016 qui prévoit un déploiement des zones apaisées

**Zone de rencontre** envisagée sur le secteur Moncey afin de renforcer le caractère apaisé de centre de quartier

# Accompagnements du projet

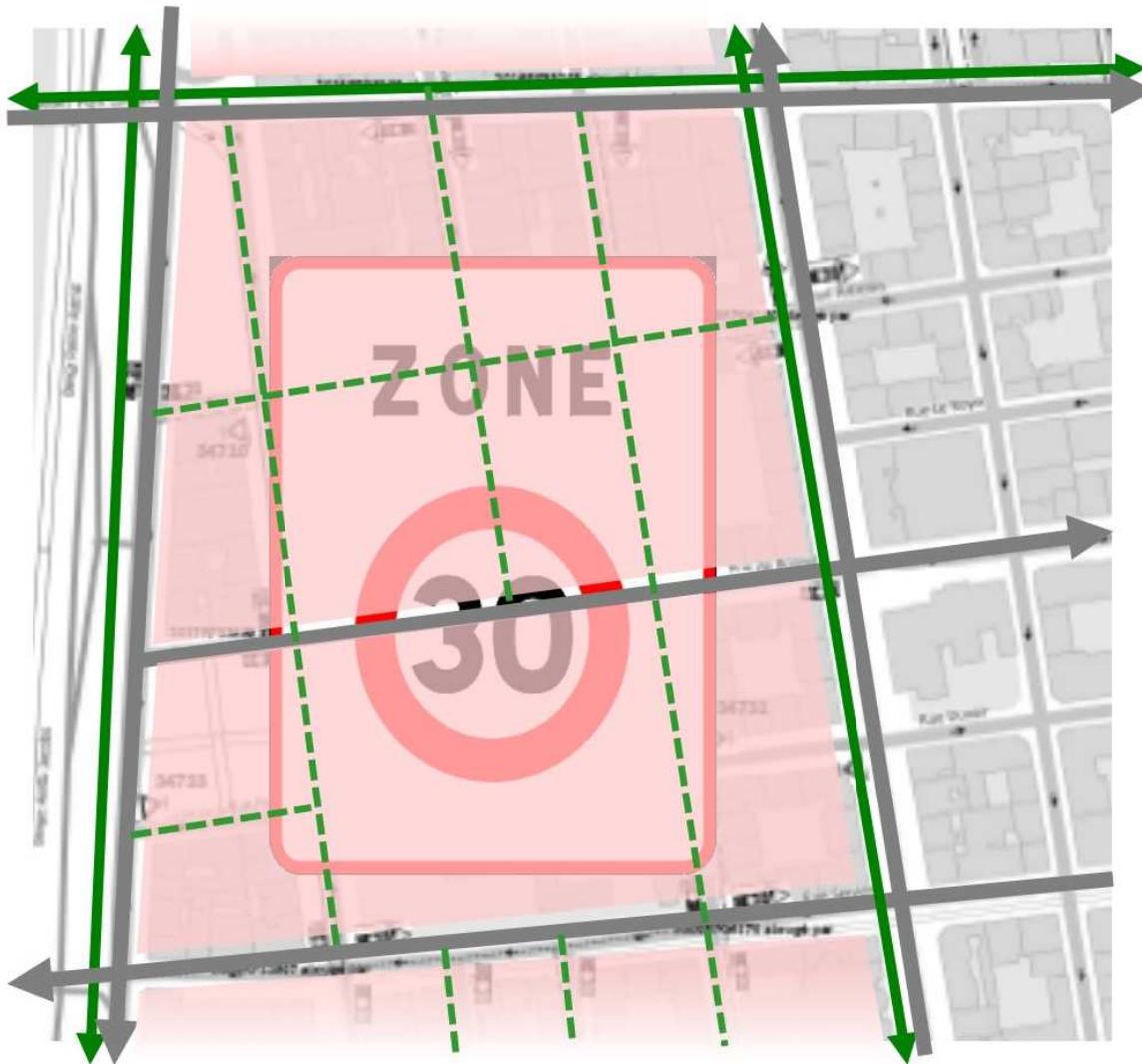
## Communication

Totems sur le terrain pendant les travaux

Campagne sur les usages de la rue :

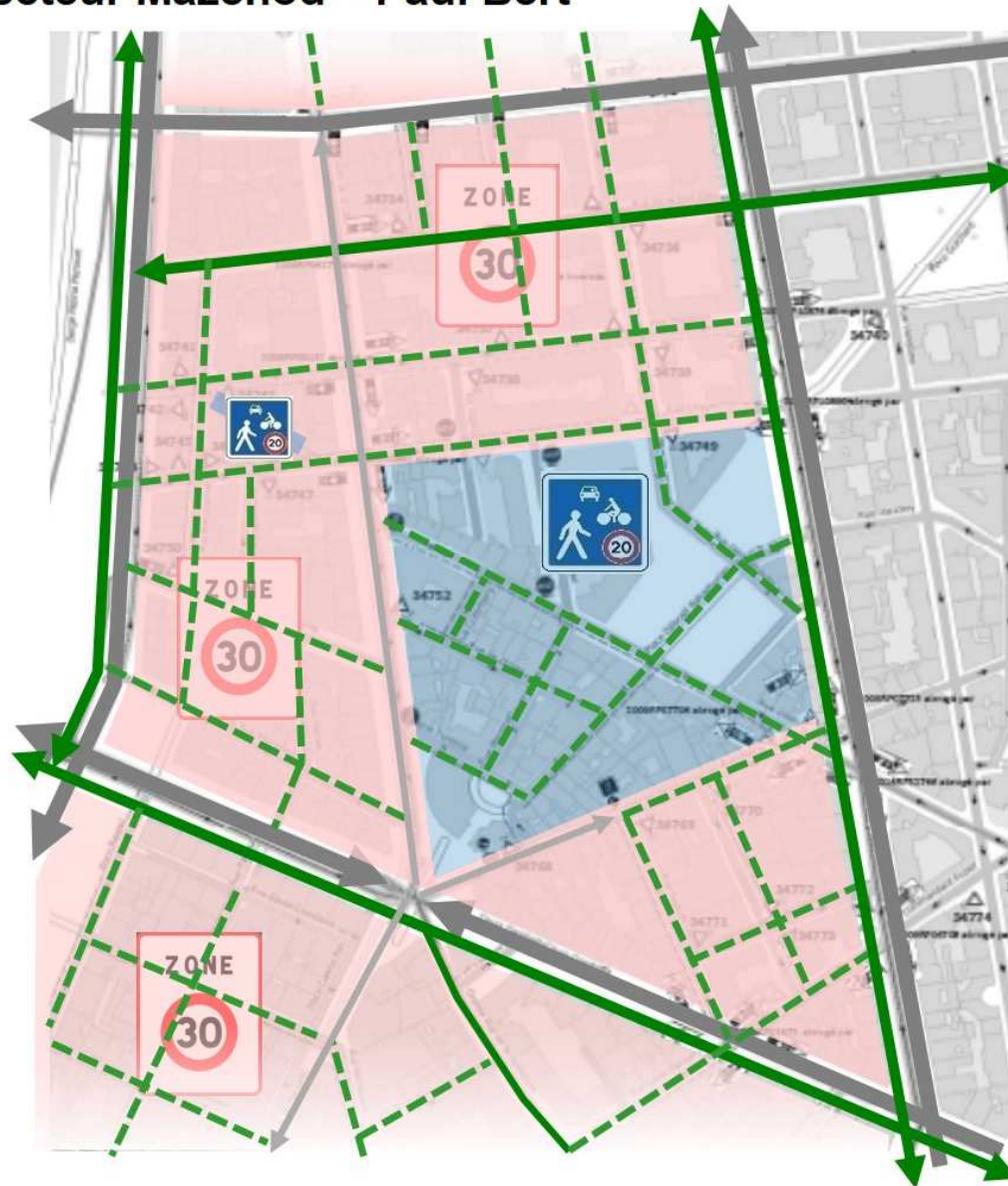
- Messages adressés aux cyclistes, aux piétons, aux automobilistes et motards sur leurs droits et devoirs sur l'espace public, les nouvelles réglementations et les amendes encourues
- Lancement en octobre 2018 pour 2 ans de diffusion
- Tous supports (papier, vidéo, spot radio, objets promotionnels...) et relais (réseaux sociaux, sensibilisation de terrain, affichage...)
- Partenariat Ville/Métropole/associations/autres acteurs locaux

# Déploiement double-sens cyclables / zones 30 Secteur Préfecture



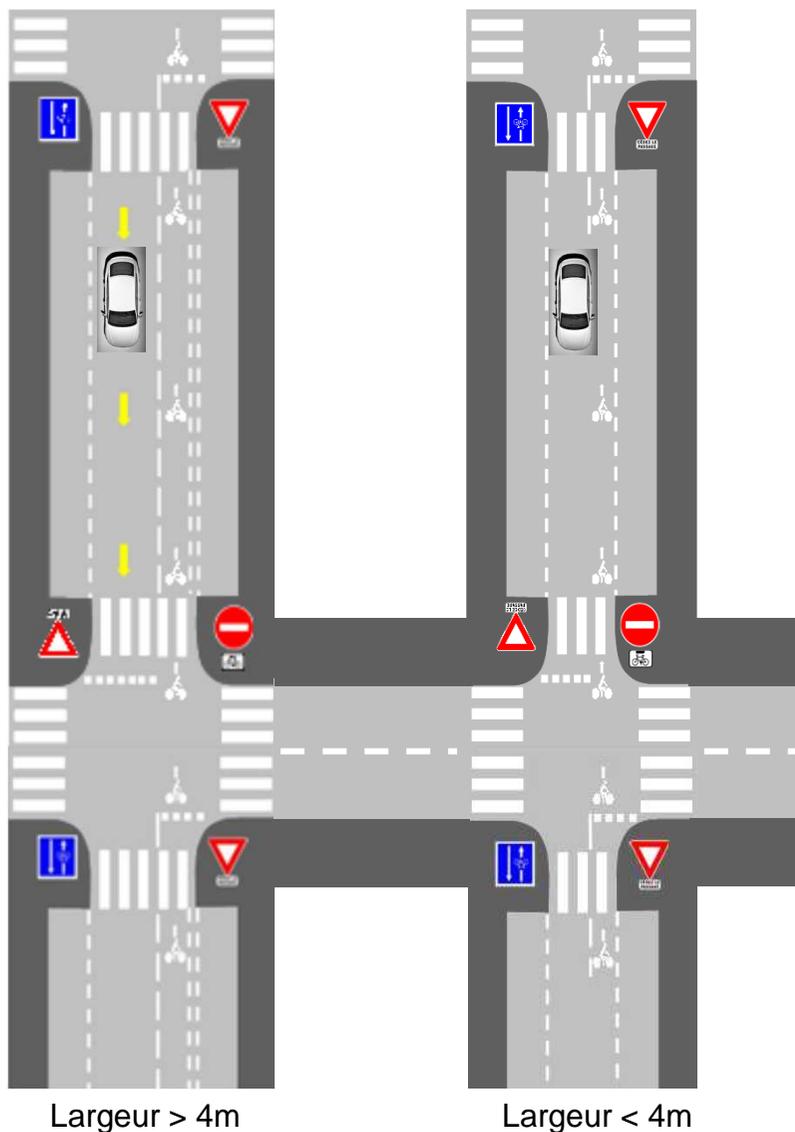
- ↔ Axe routier 50 km/h
- ↔ Axe cyclable structurant Bidirectionnel existant
- - - Double sens cyclable « projet »
- ZONE 30 Zone 30 « projet »

# Déploiement double-sens cyclables / zones 30 Secteur Mazenod – Paul Bert



-  Axe routier 50 km/h
-  Axe cyclable structurant  
Bidirectionnel existant
-  Double sens cyclable « projet »
-  Voie zone 30 sans DSC
-  Zone 30 « projet »
-  Zone de Rencontre Moncey « projet »

# Principes de signalisation du double-sens cyclable



## Signalisation verticale



Panneau en entrée



Panonceau « sauf cyclistes » sous le sens interdit à l'opposé



Panneau Cédez le passage en fin d'itinéraire à double sens



Dans le cas de carrefours gérés par feux tricolores, un feu modal destiné aux cyclistes peut être mis en œuvre

## Signalisation horizontale



Trajectoire cycliste matérialisée dans les carrefours à feux, avec pictogrammes vélo et double chevrons, permettant d'utiliser les feux piétons

Pictogrammes vélo fléchés tous les 20 m

Dans le cas de voies dont le profil circulaire est supérieur à 4m, une bande cyclable est tracée

# Principes de signalisation de la zone 30



## Signalisation verticale

Panneau en entrée et en sortie

## Signalisation horizontale

Marquage en entrée de zone  
après le passage piétons

Rappels aux carrefours avec des ellipses

# Mesures réglementaires issues des derniers développements du Code de la Route

- Depuis le décret n°2008-754 du 30 juillet 2008, le Code de la Route stipule que, **dans les zones de rencontre et les zones 30** :

Art R.110-2 : « **Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes**, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie des pouvoirs de police. »

- Depuis le décret n°2015-808 du 2 juillet 2015, le Code de la Route stipule en sus :

Art. R. 412-28-1 : « Lorsque la **vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes** sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. »

Article R. 431-9 : « Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les **aires piétonnes** dans les deux sens. »

**La mesure peut également être déployée sur les voies dont la vitesse est limitée à 50km/h, avec un aménagement adapté au profil de la voie et aux usages**