

### Défi Action 4.1 Rendre la voirie cyclable

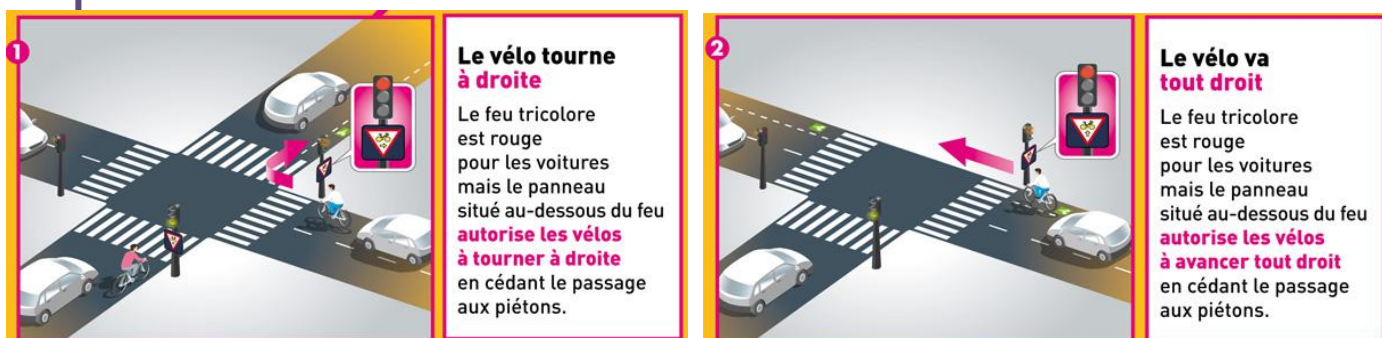
#### 1 DESCRIPTION DU PROJET

##### ► Cédez le passage au feu

Le décret du 12 novembre 2010 a modifié le code de la route, pour permettre l'autorisation de franchir un feu tricolore au rouge par un cycliste, lorsqu'il tourne à droite ou qu'il va tout droit selon certaines règles. Cette mesure n'est pas obligatoire, elle est à la discrétion de la collectivité qui est compétente en matière de circulation.

L'arrêté du 12 janvier 2012 a défini le panneau qui, implanté sur le feu tricolore concerné, permet la validité de la mesure. Il faut préciser que cette disposition ne s'appliquant qu'aux intersections exclut de fait les passages piétons en section courante équipés de feux. Des expérimentations ont eu lieu à Bordeaux et à Strasbourg avant la décision de cette nouvelle disposition du code. Elles avaient donné entière satisfaction en termes de sécurité.

Cette modification de la réglementation en faveur des cyclistes, après la possibilité de mettre à double-sens pour les vélos, les rues en sens unique situées dans les zones 30, vient compléter ce que l'on a l'habitude de nommer le code de la rue et qui a pour objectif d'adapter les règles de la circulation aux modes actifs pour faciliter les déplacements alternatifs aux déplacements motorisés.



A Paris, la ville a souhaité procéder à un essai sur une zone test, pour mesurer les implications d'un tel dispositif et pour mieux définir les contours de la mesure que l'on peut mettre en place. En 2012, les carrefours à feux de deux zones 30 contiguës dans le 10<sup>ème</sup> arrondissement ont donc été équipés à la fin du mois d'avril, de panneaux autorisant le tourne-à-droite ou le va-tout-droit selon la configuration des lieux. Il a été procédé à une enquête avant et après la mise en place, par le biais de questionnaires soumis aux piétons et aux cyclistes et d'observations faites sur le comportement et la réaction des différents usagers

D'une façon générale, le test s'est révélé très positif, il n'a donné lieu à aucun accident ni même de conflits entre les vélos et les autres véhicules. Quelques réactions se sont fait sentir entre les piétons et les vélos, mais pas plus après qu'avant la mise en place des panneaux. Les piétons comme les cyclistes apprécient la mesure comme étant plutôt une bonne idée, même si les piétons ont tendance à la voir comme un danger supplémentaire. Il faut rappeler que ce sentiment était déjà répandu dans le cadre de la mise en place du double sens cyclable, alors que l'étude faite un an après a montré que cette crainte ne s'était pas vérifiée dans les statistiques d'accidents.

Il semble néanmoins, que dans certains carrefours à plusieurs branches, ou lorsque la voie rencontrée est un axe très circulé, avec des changements de files nombreux et où la vitesse peut être élevée, la mise en place de la mesure soit de nature à exposer le cycliste à un réel danger. En effet, même si celui-ci doit en toute situation s'assurer que le champ est libre et céder le passage à tous les autres usagers, l'exigence de vigilance devrait être très élevée dans certaines situations.

Enfin, l'enquête a également révélé certaines incompréhensions ou erreurs de lecture faites sur le nouveau panneau quant à ce qu'il signifie. Si au cours du temps, il est probable que sa signification devienne évidente, il serait préférable que la ville déploie dès le départ une communication forte pour faire preuve de pédagogie tout en affichant sa volonté de s'inscrire dans une politique actuelle tournée vers les modes doux.

## ► Double-sens cyclable.



Les doubles-sens cyclables dans les zones 30, ont été généralisés, sauf exceptions motivées définies par arrêté municipal, à l'ensemble des rues à sens unique par le décret en date du 30 juillet 2008.

Ces aménagements ont pour objectif d'améliorer les déplacements locaux des cyclistes dans les quartiers à circulation apaisée. Les contresens non protégés existent depuis plus de dix ans en France, et ont été généralisés à l'étranger, notamment en Belgique, où la règle est que la rue soit toujours ouverte aux deux sens de circulation pour les vélos. Plus proches de nous, des villes comme Issy-les-Moulineaux ou Colombes ont réalisé ce type d'aménagement sans jusqu'ici qu'il n'y ait eu d'accident grave recensé

A Paris, cinq projets de ce type ont été mis en œuvre et expérimentés depuis septembre 2005. Les résultats de cette expérimentation ont été positifs : aucun accident impliquant l'aménagement n'a été recensé. L'enquête de perception a montré que les automobilistes et les piétons sont globalement favorables à ce type d'aménagement, ces derniers étant favorables au développement de ce type d'aménagement sur d'autres voies parisiennes pour 75 % d'entre eux. Ainsi, une étude sur l'extension des contresens non protégés dans l'ensemble des zones 30 parisiennes a été menée durant le premier semestre 2006.

Aujourd'hui, l'ensemble des rues à sens unique dans les zones 30 sont équipées de double sens cyclable, sauf exceptions dûment motivées, ce qui totalise le linéaire de double sens cyclable à 269 km.

Les double sens cyclables doivent respecter certains critères, de largeur de voie et de débit, que précise le CEREMA, afin de garantir la sécurité de tous les usagers.



Crédits : ville de Paris

## 2 LES ACTEURS DU PROJET

Les 2 démarches ont été portées par la ville de Paris.

## 3 VIE ET SUITES DU PROJET

Suite à l'expérimentation des Cédez le passage au feu, l'ensemble des carrefours à feux situés à l'intérieur des zones 30 ont été équipés en respectant les règles conjointement établies avec la RATP et la Préfecture. Celle-ci définit des cas spécifiques pour lesquels les caractéristiques du carrefour ne permettent pas d'instaurer des cédez-le-passage cycliste dans des conditions de sécurité suffisantes et satisfaisantes (manque de visibilité, resserrement de la chaussée, risque de conflit bus/vélo au droit de points d'arrêt bus ...). Chaque carrefour a fait l'objet d'une instruction technique suite à laquelle il a été convenu d'équiper les feux de cédez-le-passage ou pas. La généralisation des cédez-le-passage à l'ensemble des carrefours, en dehors des zones 30, est prévue pour 2015.

Dans le cadre du Plan d'Action pour les Mobilités Actives, il est envisagé d'élargir les cédez-le-passage cycliste à de nouveaux mouvements et en section courante. Le déploiement de ces nouveaux cédez-le-passage sera étudié suite à la publication du décret d'application.

Dans le cadre du programme Paris 30, le statut de zone 30 sera conféré à l'ensemble du réseau viaire parisien hormis un réseau d'axes majeurs qui resteront limités à 50 km/h. Toutes les rues à sens unique qui passeront à 30 devront donc être mises à double sens cyclable, ce qui démultipliera de fait les possibilités d'itinéraire pour les cyclistes.

## 4 CONTACT

Ville de Paris, Fanch Le Garrec et Alain boulanger, Pôle Mobilité Durable, Direction de la voirie et des déplacements

Pour plus de précisions, n'hésitez pas à nous contacter à [pduif@stif.info](mailto:pduif@stif.info)