

## GUIDE

### AMÉNAGEMENTS CYCLABLES 2<sup>ème</sup> PARTIE

#### Double Sens Cyclable (DSC)



**Version actualisée au :**  
20 juin 2022

**Contacts :**

Chef de la Section Technique et Assistance Règlementaire **Yann Le Goff**  
Bureau coordination **Anne-Laure Thebaud**

Date de la modification	Objet de la modification
12/06/2012	Désencombrement de l'espace public ; suppression du fond vert du logo vélo SH
11/08/2017	Refonte du document
26/10/2017	Allègement de la signalisation axiale sur pistes bidirectionnelles, adaptations suite aux retours d'expérience relatifs au déploiement du plan vélo
24/09/2018	Traitement des intersections, adaptations au niveau des marquages
23/09/2019	positionnement du logo à 50cm du trottoir, paragraphes II-2-a) et III-1)
15/11/2021	Refonte du document
05/01/2022	correction largeur ligne T3
20/06/2022	<p>1- Allègement des marquages, notamment des flèches directionnelles associées à la figurine vélo</p> <p>2- Matérialisation du DSC dans le sas vélo</p>

# SOMMAIRE

<b>I- GÉNÉRALITÉS.....</b>	<b>4</b>
<b>I.1- DÉFINITION DU DSC.....</b>	<b>4</b>
<b>I.2- MISE EN PLACE D'UN DOUBLE SENS CYCLABLE .....</b>	<b>4</b>
<b>II- LE DSC AVEC MARQUAGE .....</b>	<b>6</b>
<b>II.1- CRITÈRES DE MISE EN ŒUVRE.....</b>	<b>6</b>
II.1.1) Le DSC avec marquage non séparatif .....	6
II.1.2) Le DSC avec continuité de marquage .....	7
<b>II.2- SIGNALISATION HORIZONTALE .....</b>	<b>8</b>
II.2.1) Le DSC avec marquage non séparatif .....	8
II.2.2) Le DSC avec continuité de marquage .....	9
II.2.2) a- Cas général.....	9
II.2.2) b- Cas d'un stationnement à droite du vélo.....	10
II.2.1) Cas particuliers des aires à priorité piétonne .....	11
<b>II.3- SIGNALISATION VERTICALE .....</b>	<b>12</b>
<b>II.4- GESTION AUX CARREFOURS DU DSC .....</b>	<b>12</b>
II.4.1) Grands principes .....	12
II.4.2) Intersection non gérée par feux .....	12
II.4.3) Intersection gérée par feux.....	13
II.4.3) a- Marquage dans le sas vélo.....	14
II.4.3) b- Gestion des feux .....	19
<b>III- LE DSC DE TYPE PISTE.....</b>	<b>21</b>
<b>III.1- CRITÈRES DE MISE EN ŒUVRE.....</b>	<b>21</b>
<b>III.2- SIGNALISATION HORIZONTALE .....</b>	<b>21</b>
<b>III.3- SIGNALISATION VERTICALE .....</b>	<b>21</b>
III.3.1) En l'absence d'un îlot séparateur .....	22
III.3.2) En présence d'un îlot séparateur .....	22
<b>ANNEXE : RECOMMANDATIONS DU CEREMA SUR LES TYPES D'AMÉNAGEMENTS EN FONCTION DES LARGEURS DE CHAUSSÉES ET DU DÉBIT DE LA VOIE .....</b>	<b>23</b>

# I- GÉNÉRALITÉS

## I.1- DÉFINITION DU DSC

Le double sens cyclable (DSC) est par définition **un sens réservé à la circulation des cycles sur une chaussée à double sens de circulation. Il ne s'agit pas d'une bande cyclable** dans le sens réglementaire du terme (cf. *guide des Aménagements Cyclables Partie 1 – Généralités hors DSC, II-Bandes Cyclables*).

*Rappel : une bande cyclable constitue une file de circulation réservée, dans le même sens que les autres voies la jouxtant, sur une chaussée à plusieurs files de circulation, comme par ex un couloir de bus « classique ».*

Le but de la signalisation du double-sens cyclable est :

- d'alerter les automobilistes sur la présence d'une voie de circulation à contre-sens de la circulation générale
- d'informer les cyclistes sur un possible itinéraire.

Extrait du guide Certu « La mise à double-sens cyclable – Guide pratique et méthodologie » (2012) :

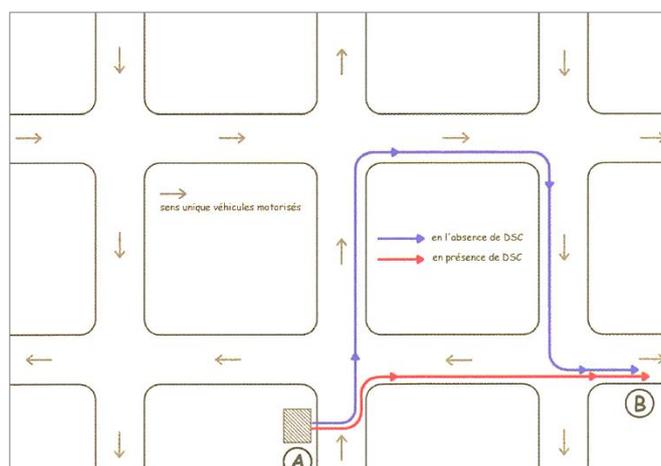
*Plusieurs fonctions sont assurées par le DSC. Pour les déplacements cyclistes transitant par une section à sens unique pour la circulation générale, i permet :*

- d'assurer la continuité d'un itinéraire cyclable et de mailler le réseau,
- de garantir un itinéraire sans détour en offrant le plus court chemin,
- d'assurer un repérage facile, l'aller et le retour se faisant par le même itinéraire.

*Il participe également à l'apaisement de la circulation générale et donne aux cyclistes le confort de ne pas être suivis par les véhicules motorisés dans le sens qui leur est réservé.*

*Par exemple, pour les déplacements cyclistes ayant leur origine ou leur destination dans une rue à sens unique (pour la circulation générale), le DSC permet à des riverains, des visiteurs ou des clients d'emprunter légalement le chemin le plus court et le plus intuitif sans engendrer de détour.*

*Le schéma ci-après illustre la problématique de l'allongement de trajet induit par un maillage de rues en sens unique pour un cycliste allant de A à B. La mise à DSC lui permet de s'affranchir de cette contrainte et des détours imposés.*



Sur ces principes, la mise en place de flèches accompagnant les logos vélos sera faite :

- en entrée de voie (et donc sortie de DSC) pour alerter les automobilistes,
- en sortie de voie (et donc entrée de DSC) pour informer les cyclistes de la potentialité d'itinéraire.

## I.2- MISE EN PLACE D'UN DOUBLE SENS CYCLABLE

Depuis le décret 2015-808 du 2 juillet 2015, les DSC sont obligatoires sur toutes les voies limitées à 30 km/h ou moins :  
Article R.412-28-1 :

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

Depuis la généralisation du 30km/h sur Paris, le traitement du DSC doit donc, à minima, être réalisé dans le cadre de tout aménagement pris au sens large (modification de l'infrastructure ou des conditions d'exploitation).

Ainsi, lors de la mise en place d'un sens unique de circulation générale dans une voie précédemment à double sens, il est important de mettre en place un double sens cyclable pour permettre aux cycles l'accès au secteur considéré par un itinéraire direct, contrairement aux usagers motorisés qui seront tenus de faire un détour.

Les exceptions répertoriées à la mise en place d'un DSC sont :

- covisibilité vélos/voitures insuffisante à cause de la configuration spécifique de l'intersection et des bâtiments, aucun aménagement de type « oreilles » ou autre ne pouvant résoudre le problème,
- forte pente (les deux sens sont concernés pour le vélo) cumulée à d'autres paramètres comme une faible largeur de chaussée ou/et un revêtement inconfortable type pavés.

→ Exemple de justification à l'exception au DSC par des raisons objectives (*les recommandations ont une valeur juridique*) : décision de la cour d'appel de Marseille (24 octobre 2014) :

« *Considérant qu'il ressort des pièces du dossier que :*

- *le trafic dans les cinq voies sus-énoncées est supérieur à 8000 véhicules par jour et que leur largeur est supérieure à 4,5 m,*
- *que, si le Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme (CERTU) estime qu'au-delà de ce seuil, le double sens cyclable est peu réaliste ou déconseillé lorsque la chaussée est d'une largeur inférieure à 4,5 mètres, il indique que si la chaussée est d'une largeur supérieure à 4,5 mètres le double sens cyclable est possible à la condition d'être aménagé en séparation,*
- *que si la commune invoque l'existence de commerces, de parkings, de stationnements de surface, de lignes de bus, et du caractère " mini-giratoire " de la place Berdou-Job, elle n'expose ni ne démontre l'existence de motifs de sécurité justifiant de l'impossibilité alléguée de procéder sur les voies en cause à un aménagement de type piste permettant la mise en œuvre du double sens cyclable,*
- *que, par suite, l'association " Vélo-en-Têt " est fondée à soutenir qu'en excluant le double sens cyclable de ces cinq voies, le maire de Perpignan a fait une inexacte application des articles R. 100-2 et R. 411-4 du code de la route [...] »*

 La présence d'une file de stationnement ne constitue pas un motif pour ne pas mettre en place un DSC.

Dans une voie donnée, le type d'aménagement à mettre en œuvre pour matérialiser le double sens cyclable sera conditionné par la largeur de voie, le débit et le type de véhicules qu'elle supporte.

Ce guide reprend trois types d'aménagements différents pour un DSC (*cf. tableau CEREMA en annexe*):

### ① **Le DSC avec marquage non séparatif**

Ce type d'aménagement léger ne s'applique qu'à des voies où le trafic et la vitesse des véhicules sont faibles (vitesse limitée à 30 km/h, débit inférieur à 5000 véh/j). Il offre l'avantage de pouvoir être mis en œuvre dans des voies étroites.

Caractéristiques du DSC :

- le DSC n'est pas matérialisé sur tout le linéaire,
- le marquage au sol est composé de logos et de flèches indiquant le contresens,
- le marquage est renforcé en amont et en aval des carrefours.

### ② **Le DSC avec marquage séparatif de type axiale ou bande**

Ce type d'aménagement est mis en place, sur les voies où la vitesse est inférieure ou égale à 30 km/h et dans lesquelles le débit est compris entre 5000 et 8000 v/j.

Le dispositif peut être renforcé par un élément de séparation physique en amont et en aval des carrefours.

### ③ **Le DSC avec piste**

Le DSC est protégé physiquement de la circulation en sens inverse par un séparateur. Cet aménagement permet de sécuriser un contresens cyclable même sur un axe à fort trafic et à vitesse supérieure à 30km/h.

## II- LE DSC AVEC MARQUAGE

### II.1- CRITÈRES DE MISE EN ŒUVRE

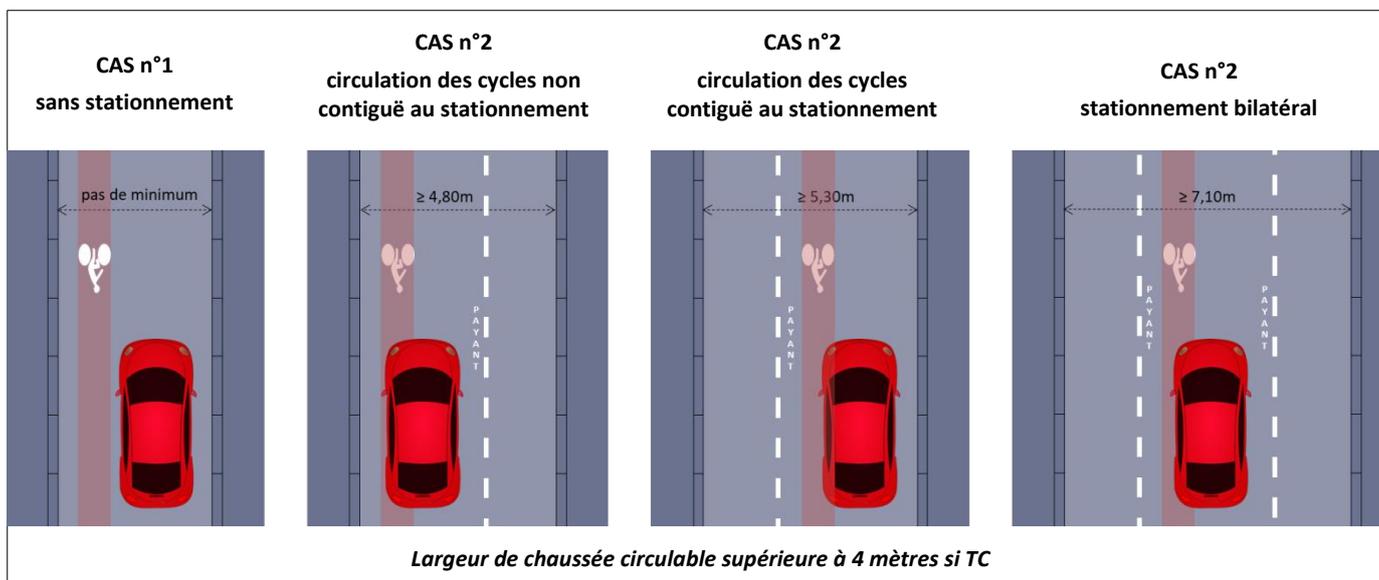
#### II.1.1) Le DSC avec marquage non séparatif

Vitesse ≤ 30 km/h  
Débit ≤ 5 000 v/j

Largeurs minimales préconisées	Voie ne supportant pas une ligne régulière de TC	Voie supportant un ligne régulière de TC
voie sans stationnement	pas de contrainte	4,00 m
voie avec stationnement unilatéral	- contigu au DSC : 5,30 m - non contigu au DSC : 4,80 m	5,80 m
voie avec stationnement bilatéral	7,10 m	7,60 m

NB: les largeurs minimales ont été fixées en attente de la mise en conformité à la réglementation pompiers de toute la voirie parisienne. La côte de 4,00 m a été déterminée en accord avec la RATP et la PP suite à des tests effectués sur site.

Schémas pour le cas général de voies ne supportant pas une ligne régulière de transport en commun :



Dans le cas d'un stationnement unilatéral, il est préconisé, sauf exception justifiée fonctionnellement (oreilles existantes, présences d'activités commerciales d'un côté nécessitant des livraisons...), de mettre en place le stationnement côté droit dans le sens de la circulation voitures.

## II.1.2) Le DSC avec continuité de marquage

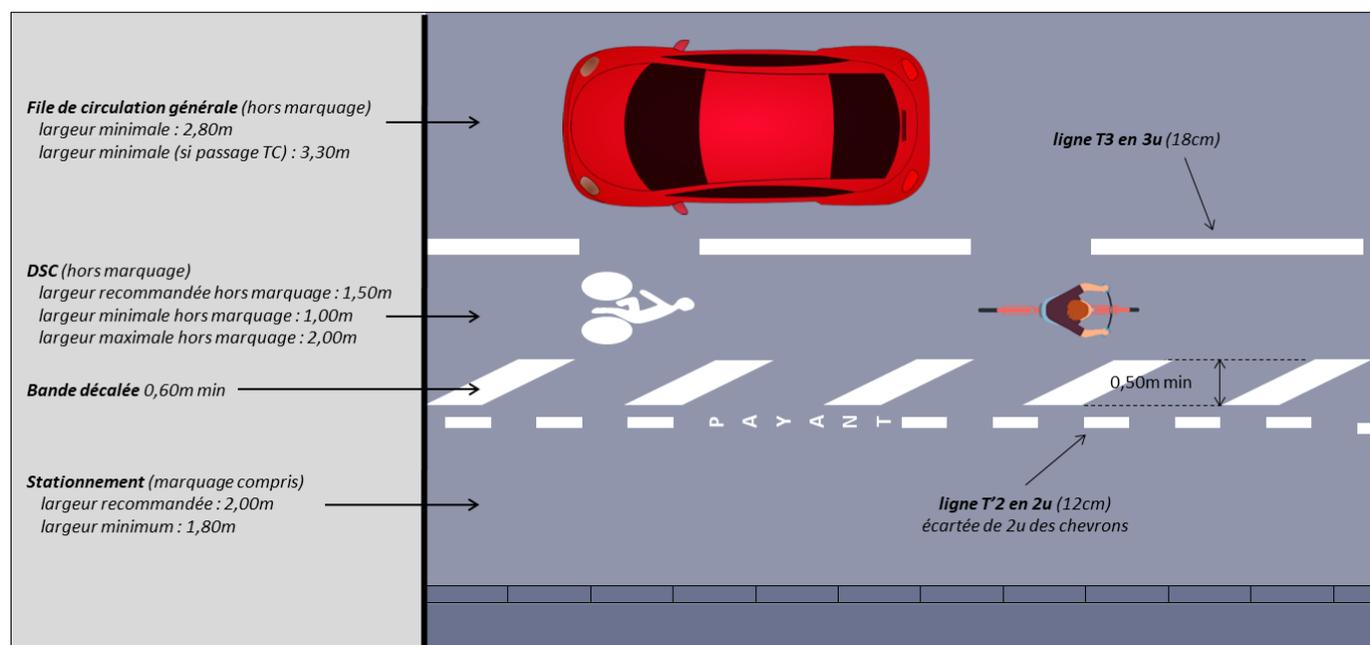
Vitesse  $\leq 30$  km/h  
 5000v/j < Débit  $\leq 8\ 000$  v/j

En règle générale, sur des voies pacifiées à 30Km/h, on préférera généralement la mise en place d'un DSC sans marquage, sauf dans les cas suivants :

- continuité d'un itinéraire cyclable,
- trafics vélos et voitures suffisamment importants pour justifier d'allouer des espaces distincts pour chaque catégorie d'usagers,
- volonté de réduire l'espace alloué aux voitures pour réduire les vitesses pratiquées,
- rendre crédible la suppression d'une file de stationnement suite à l'application des normes pompiers.

Les largeurs de files doivent tenir compte des contraintes suivantes :

	Largeurs (hors marquage)		
	recommandées	minimales	maximales
<b>DSC</b>	1,50 m	1,00 m	2,00 m
<b>circulation générale</b>		- 2,80 m - 3,30 m (si passage ligne TC)	
<b>stationnement</b>	2,00 m	1,80 m	
<b>bande décalée</b>	0,70m	0,60 m	



\* bande décalée ici représentée avec des chevrons (option 2, cf § II-2-2-b)

**⚠ Le DSC avec continuité de marquage est proscrit dans les aires piétonnes** car le piéton y est prioritaire partout.

## II.2- SIGNALISATION HORIZONTALE

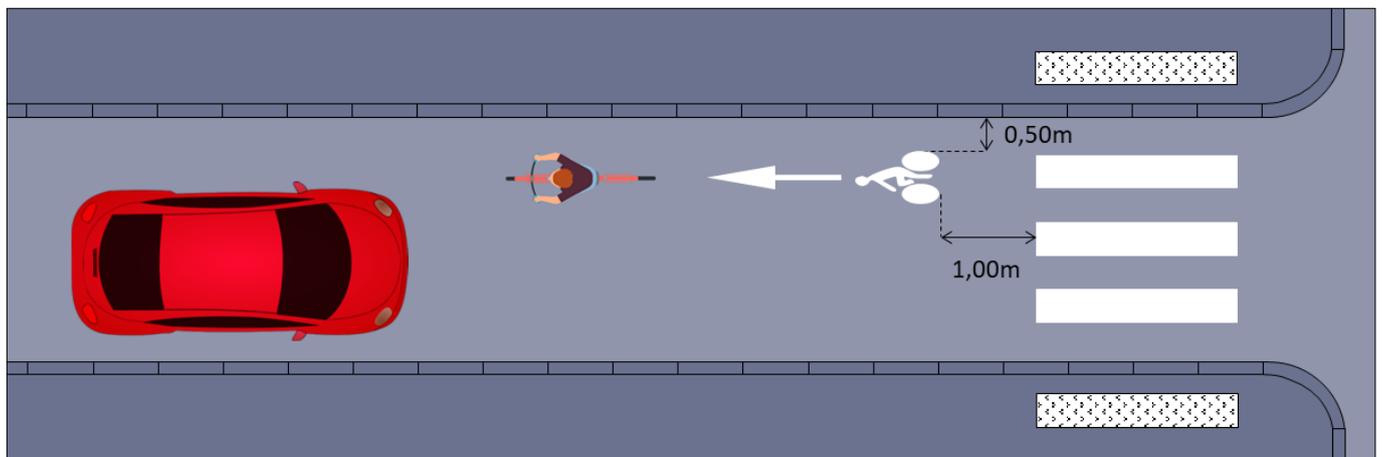
### II.2.1) Le DSC avec marquage non séparatif

Le marquage à mettre en place en entrée et en fin de DSC est réduit à un module logo vélo/flèche directionnelle ; la figurine vélo est implantée à 0,50m de la bordure de trottoir. Il n'est pas mis en place d'amorce de bande cyclable sauf dans certains cas particuliers : mauvaise co-visibilité, rétrécissement de chaussée, etc...

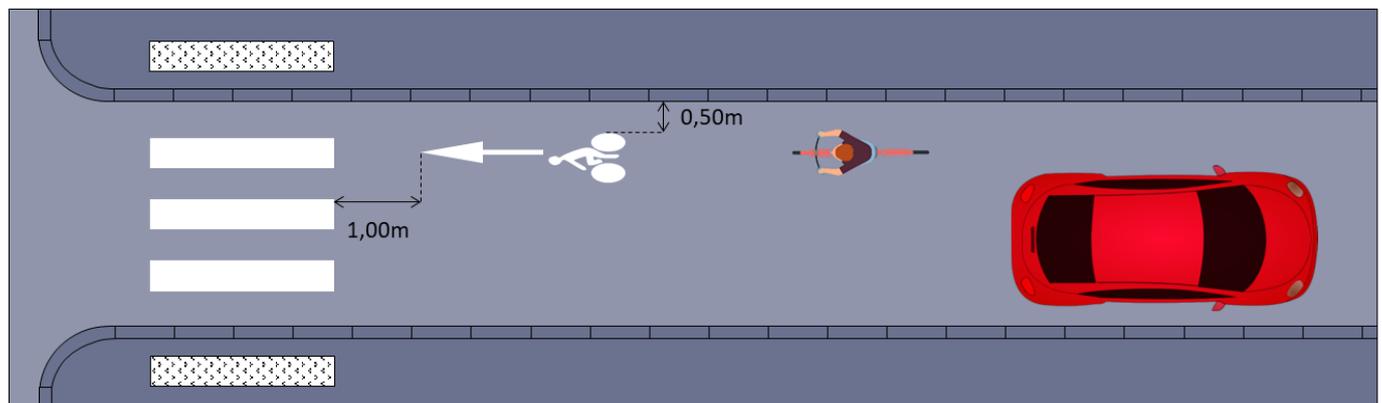
En section courante, on se limite à rappeler la figurine vélo tous les 50 mètres environ, ainsi qu'au niveau des points singuliers (PPC notamment). La mise en place de flèches en complément de la figurine vélo peut constituer une option dans certains cas particuliers : virage, réduction ponctuelle de la largeur de chaussée...

Comme pour les entrées et sorties de voie, les logos vélos sont placés à 0,50m des bordures de trottoirs 0,70m minimum des marquages de stationnement pour prévenir l'ouverture des portières.

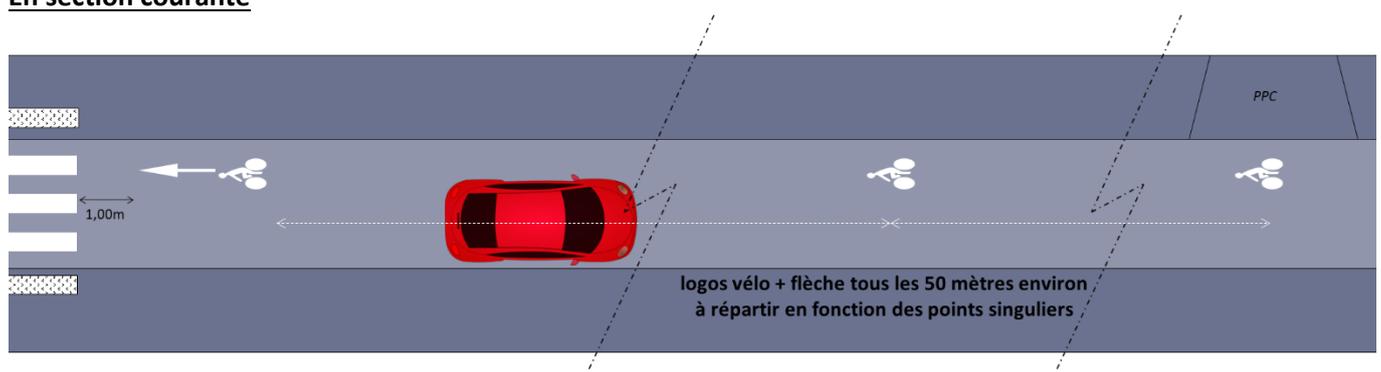
**Entrée du DSC** (fin de la voie de circulation générale) :



**Fin du DSC** (début de la voie de circulation générale) :



**En section courante**



## II.2.2) Le DSC avec continuité de marquage

### II.2.2) a- Cas général

En plus des figurines vélos et flèches directionnelles (comme pour les DSC avec marquage non séparatif), on matérialise une ligne blanche discontinue de type T3 et de largeur 3u (18cm).

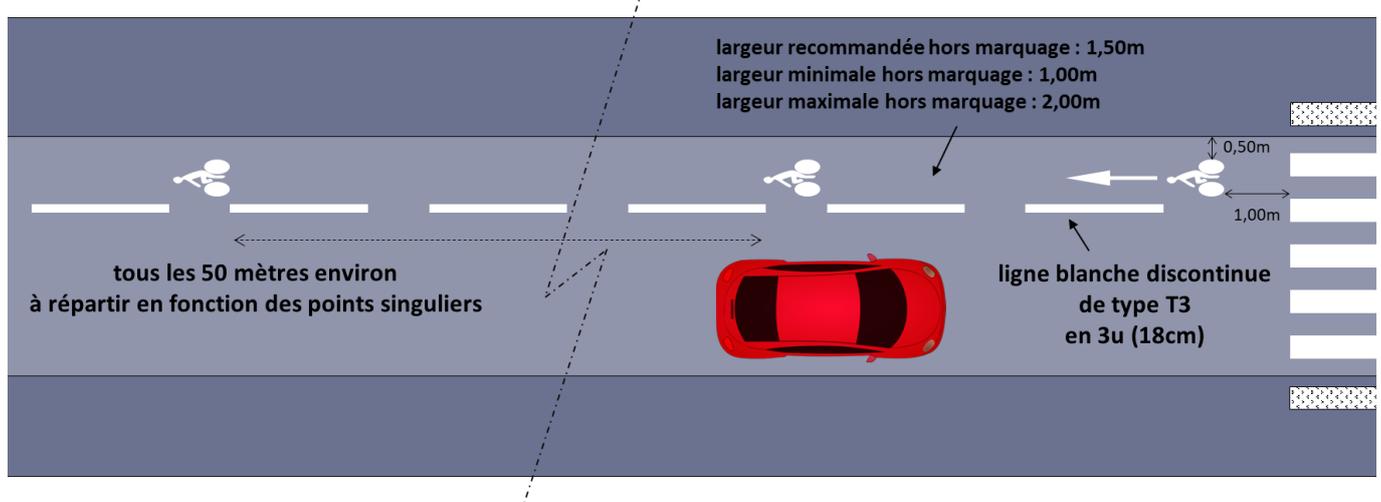
Rappel : le DSC n'est pas une bande cyclable au sens réglementaire (cf. § I-1), caractérisée par du T3 5u (30cm).

Implantation de la ligne T3 depuis la bordure de trottoir :

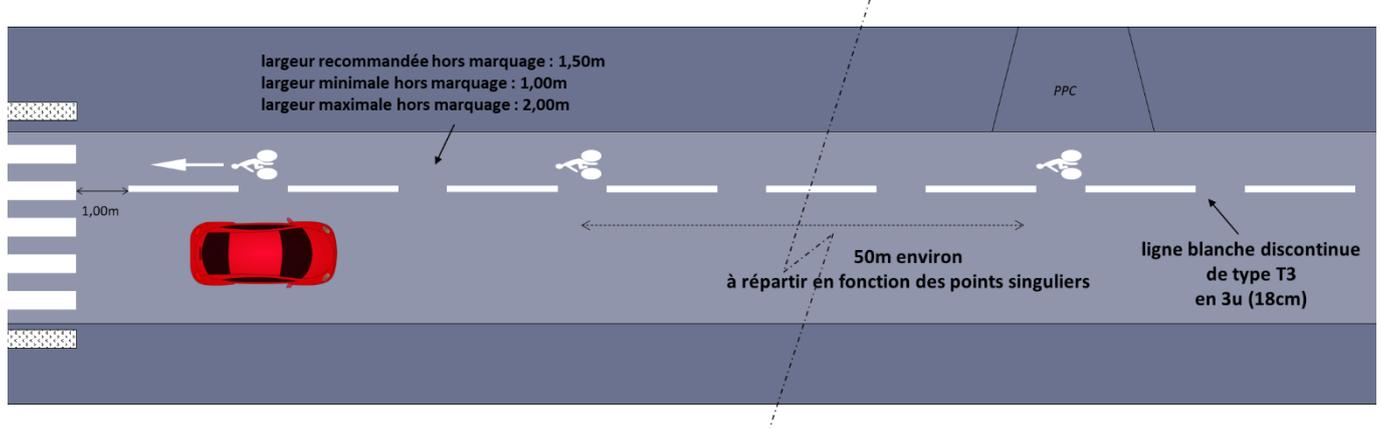
- largeur recommandée hors marquage : 1,50m
- largeur minimale hors marquage : 1,00m
- largeur maximale hors marquage : 2,00m

Au droit des PPC, la ligne T3 n'est pas interrompue.

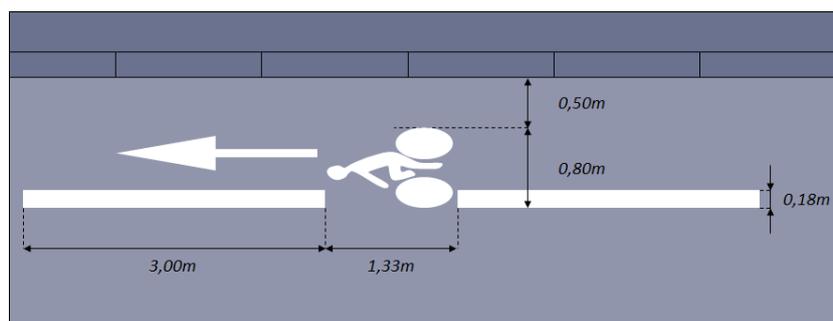
Entrée du DSC :



Fin du DSC :



Matérialisation des marquages dans le cas d'un DSC de largeur minimale c'est-à-dire 1,30m (marquages compris):

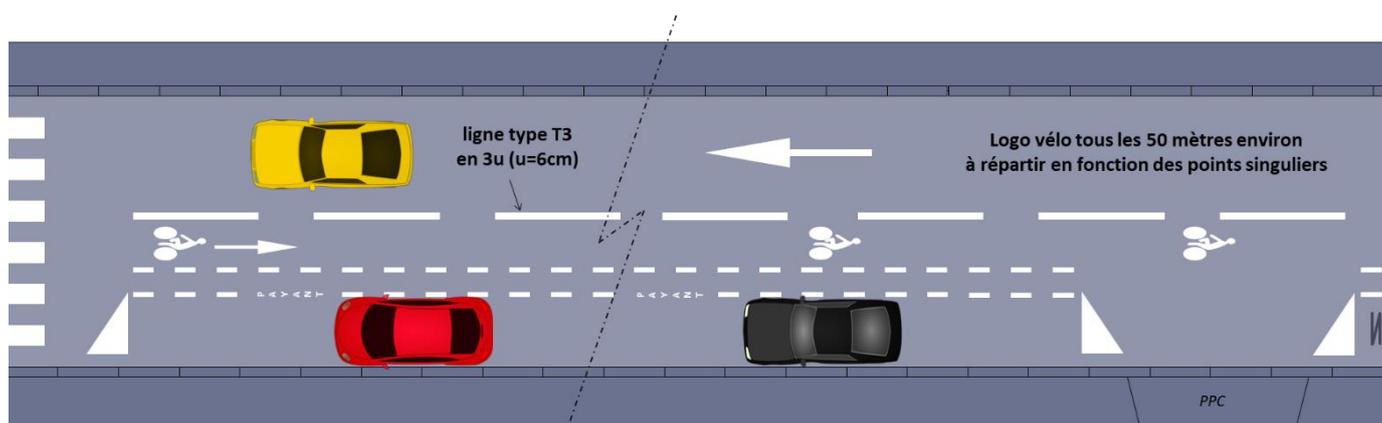
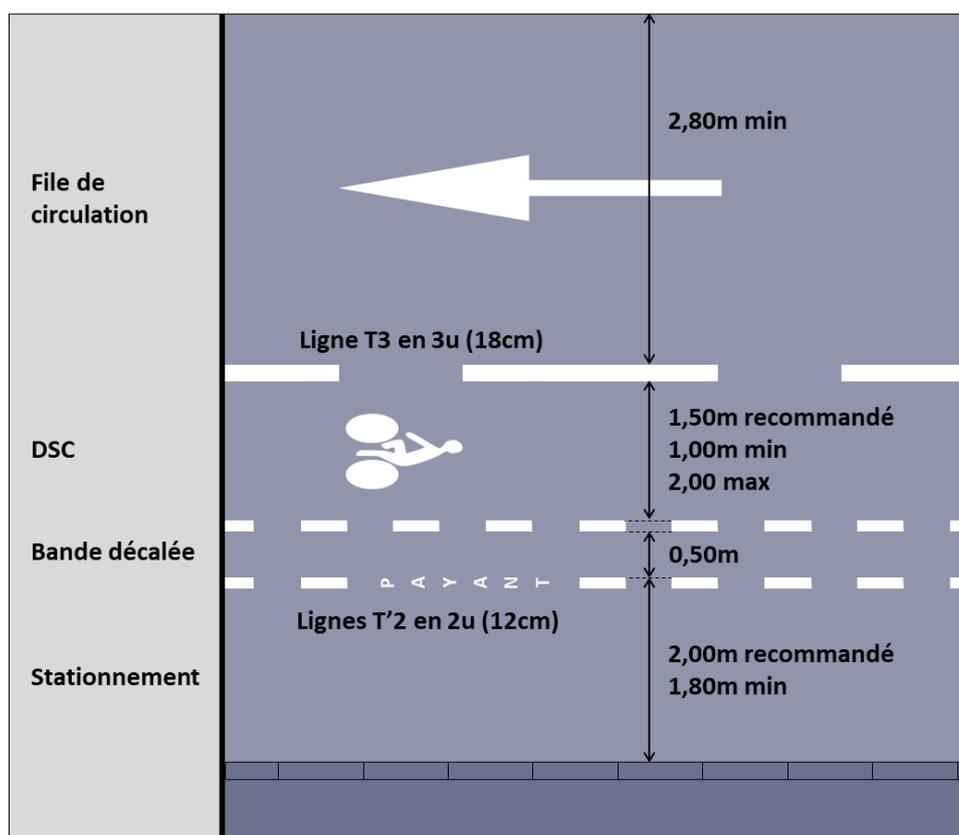


## II.2.2) b- Cas d'un stationnement à droite du vélo

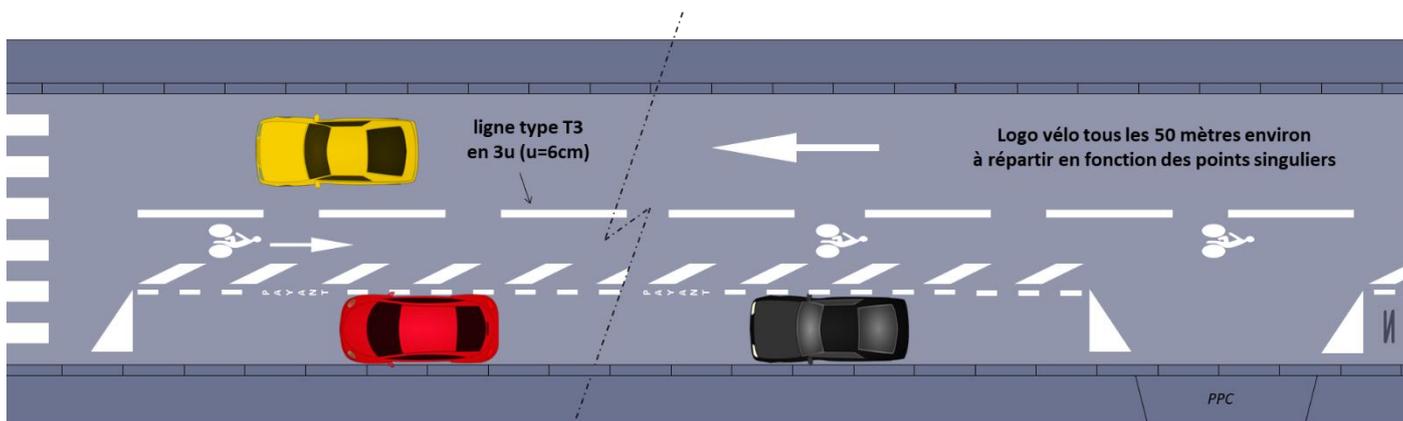
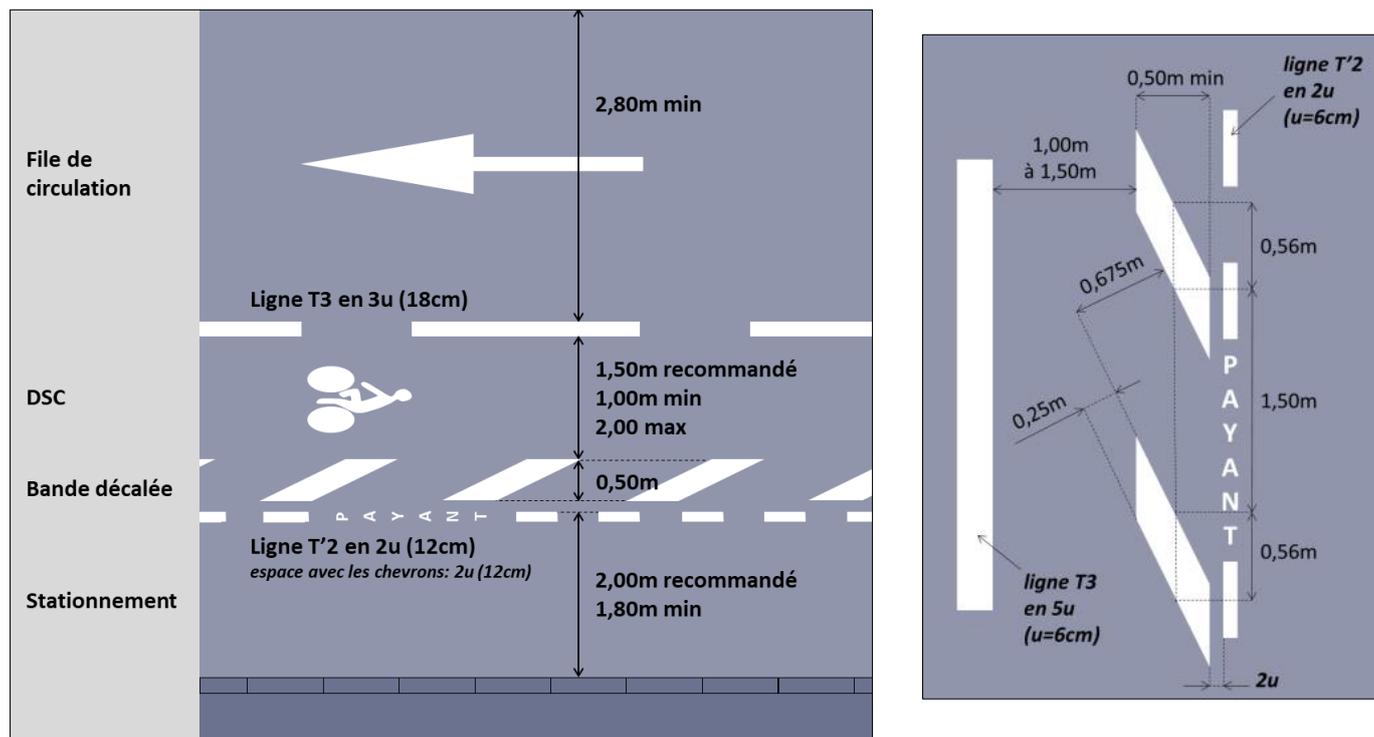
On met en place un marquage spécifique pour écarter la bande de la file de stationnement (ouverture des portières) de 0,50m minimum (0,70m recommandé).

On interrompt le marquage de la bande décalée au droit des PPC.

→ **OPTION 1** : double ligne de tiretés T'2, espacées de 0,50cm



→ **OPTION 2** : série de chevrons (*accentuation de la visibilité du marquage spécifique*)



### II.2.1) Cas particuliers des aires à priorité piétonne

→ dans une **zone de rencontre** : la signalisation est limitée à la mise en place d'un module logo / flèche en début de zone (pour la circulation générale).

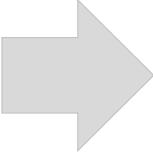
→ dans une **aire piétonne** : aucun marquage n'est mis en place pour conserver le caractère piéton de la circulation dans l'aire piétonne.

Le but de cet allègement de la signalisation vélo est de ne pas donner au cycliste un sentiment de priorité qui serait préjudiciable à la sécurité des piétons.

## II.3- SIGNALISATION VERTICALE

La signalisation verticale du DSC avec marquage non séparatif ou avec continuité de marquage est identique.

A chaque entrée d'un double sens cyclable, la signalisation verticale à mettre en place est la suivante :



- à droite de la chaussée : un panneau B1 accompagné d'un panonceau M9v2,
- à gauche de la chaussée (en cas de mauvaise visibilité du panneau de droite) : rappel du panneau B1

**B1** 

**M9v2** 

De manière exceptionnelle, motivée par des enjeux de sécurité (mauvaise visibilité, trafic PL important...), la présence du DSC peut être signalée aux autres usagers :

- sur l'axe du DSC en sens opposé : panneaux C24a



- sur les axes traversants, la signalisation verticale est à mettre en place au cas par cas (mauvaise covisibilité...) : panneaux C24c



 **Les panneaux C24c ne sont jamais mis en place dans le cas d'une gestion du carrefour par feux.**

## II.4- GESTION AUX CARREFOURS DU DSC

### II.4.1) Grands principes

Il est important de réaliser un stationnement réservé aux vélos avec mobilier d'accroche pour dégager la visibilité en amont du passage piétons de la voie transversale (cf. le guide SH/SV – Partie 3 – Stationnement, paragraphe IV-2).

Dans le cadre de projets d'aménagement neufs plus conséquents, des oreilles dans les voies transversales pour bloquer le stationnement ou/et des aménagements de type passages piétons ou carrefour surélevés permettant une diminution des vitesses, améliorent la sécurité pour l'ensemble des usagers.

La mise en place des DSC doit être l'occasion d'une réflexion sur la mise en place des panonceaux M12 instaurant le régime de « céder le passage cycliste aux feux » pour l'ensemble des mouvements (cf. guide du « Cédez-le-passage-au-feu CLPCF »).

### II.4.2) Intersection non gérée par feux

**La règle générale est celle de la priorité à droite.**

➤ **Cas général** : sur une voie à 30km/h

Lorsque le carrefour n'est pas équipé de feux, la règle de la priorité à droite s'applique. On n'implante pas de panneau AB3a « cédez le passage ».

➤ **Lorsque le DSC débouche sur une voie à 50 km/h, dans un carrefour non géré par feux**

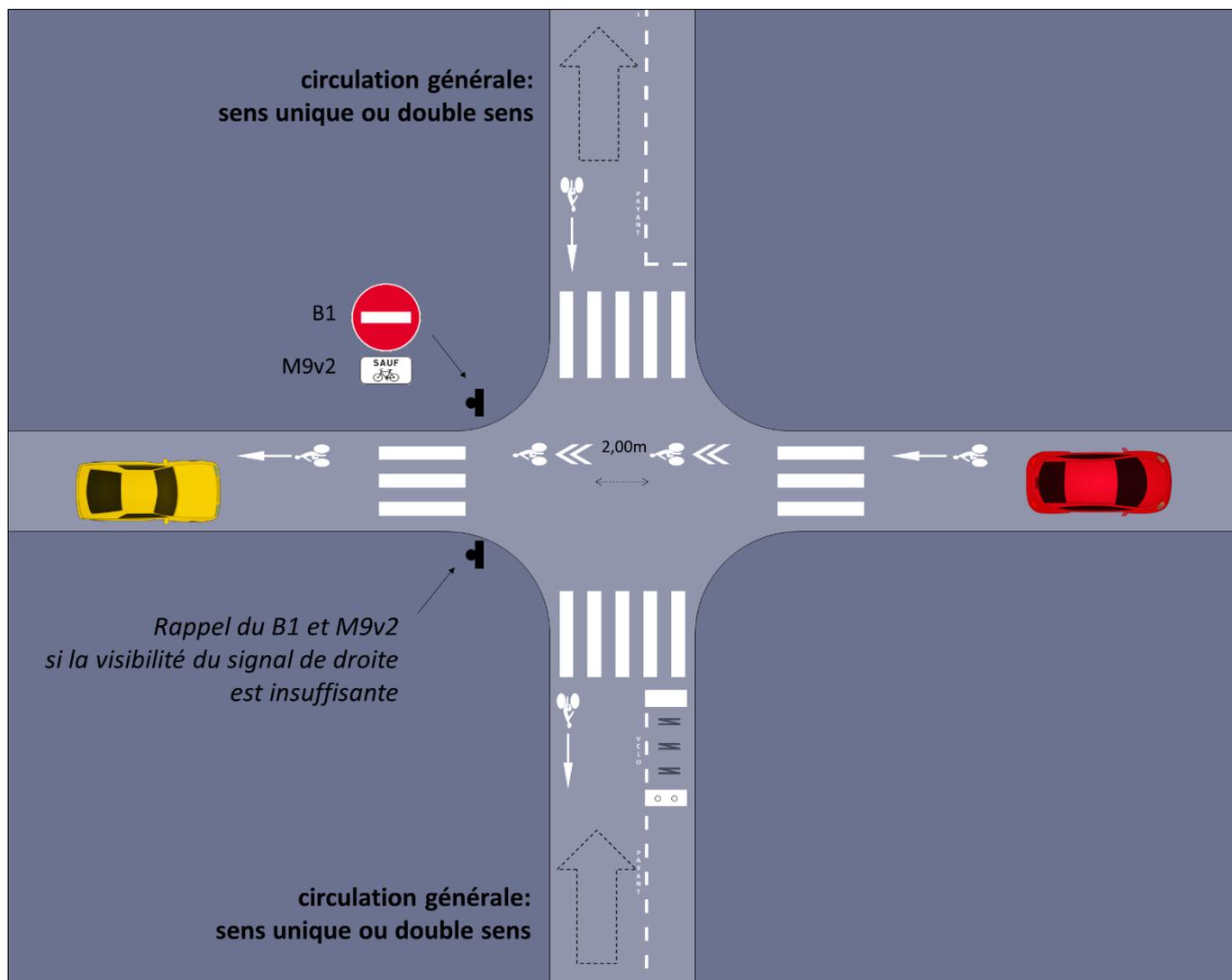
On considère de la même façon que le vélo bénéficie de la priorité comme tout véhicule qui sortirait de cette voie. Des exceptions peuvent être envisagées en fonction de la configuration du site : débits importants, nombre de files, visibilité, etc...

Toute obligation de mouvement de type TAD obligatoire doit être justifiée par des impératifs de sécurité.

## Cas d'un DSC prioritaire par rapport à un des mouvements sécants

Des logos vélo /chevrons sont mis en place au niveau du carrefour, parallèlement à la traversée piétonne de la voie transversale (cf. schéma ci-après), **seulement si le DCS est prioritaire** par rapport à un des mouvements des autres branches du carrefour.

L'espacement entre deux modules vélo/chevron est d'environ 2 mètres.



### II.4.3) Intersection gérée par feux

Le sas vélo constitue un aménagement de confort et de sécurité pour le cycliste à un carrefour à feux.

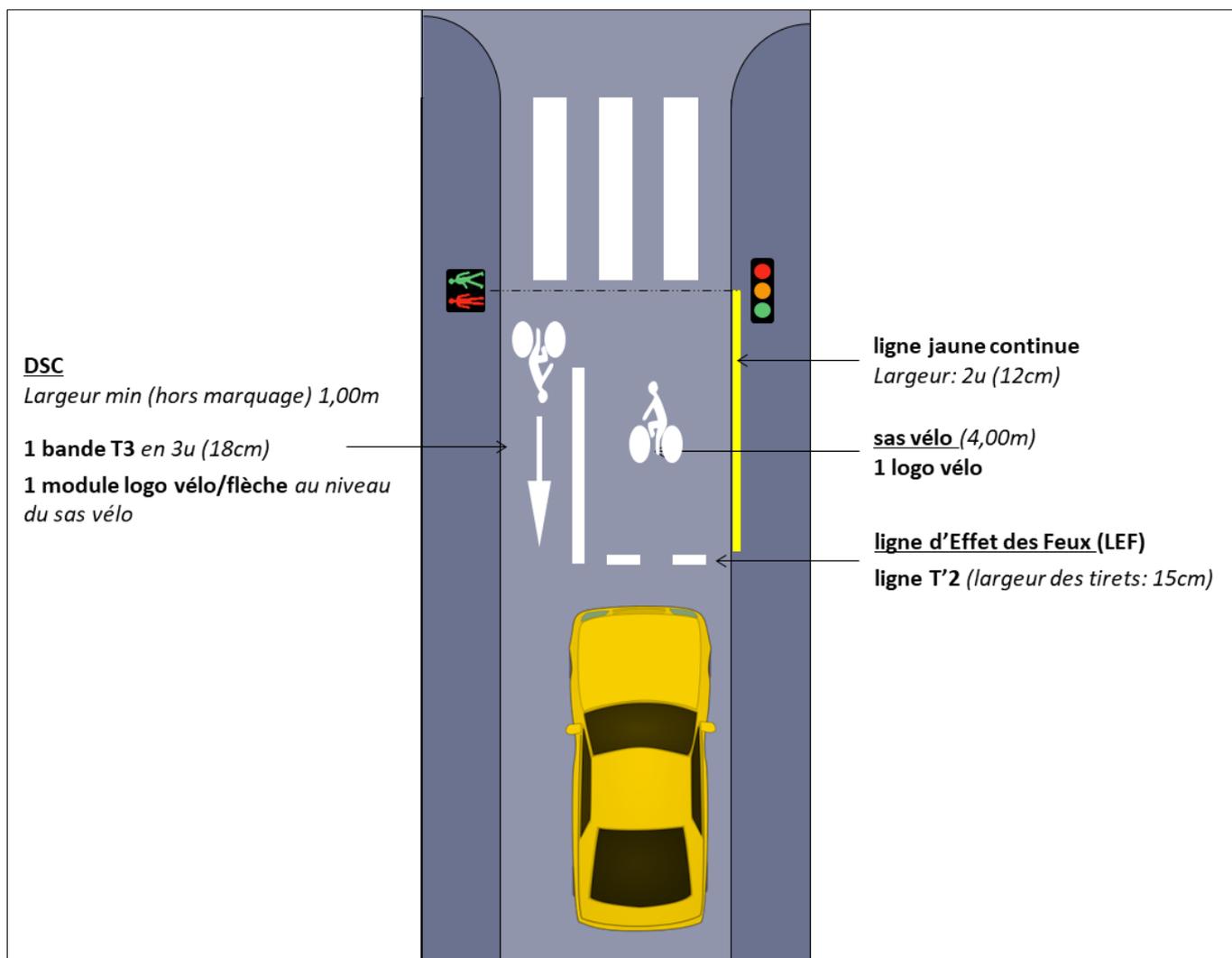
La mise en œuvre et les caractéristiques des sas vélos sont décrites dans le guide des Aménagements Cyclables Partie 3 – Carrefours au paragraphe II-2.

Sur les voies où est instauré un double sens cyclable, la matérialisation du DSC au niveau du sas vélo dépend de la largeur de chaussée et des conditions de circulation sur la voie: présence d'une file de stationnement, DSC en continuité de marquage...

### II.4.3) a- Marquage dans le sas vélo

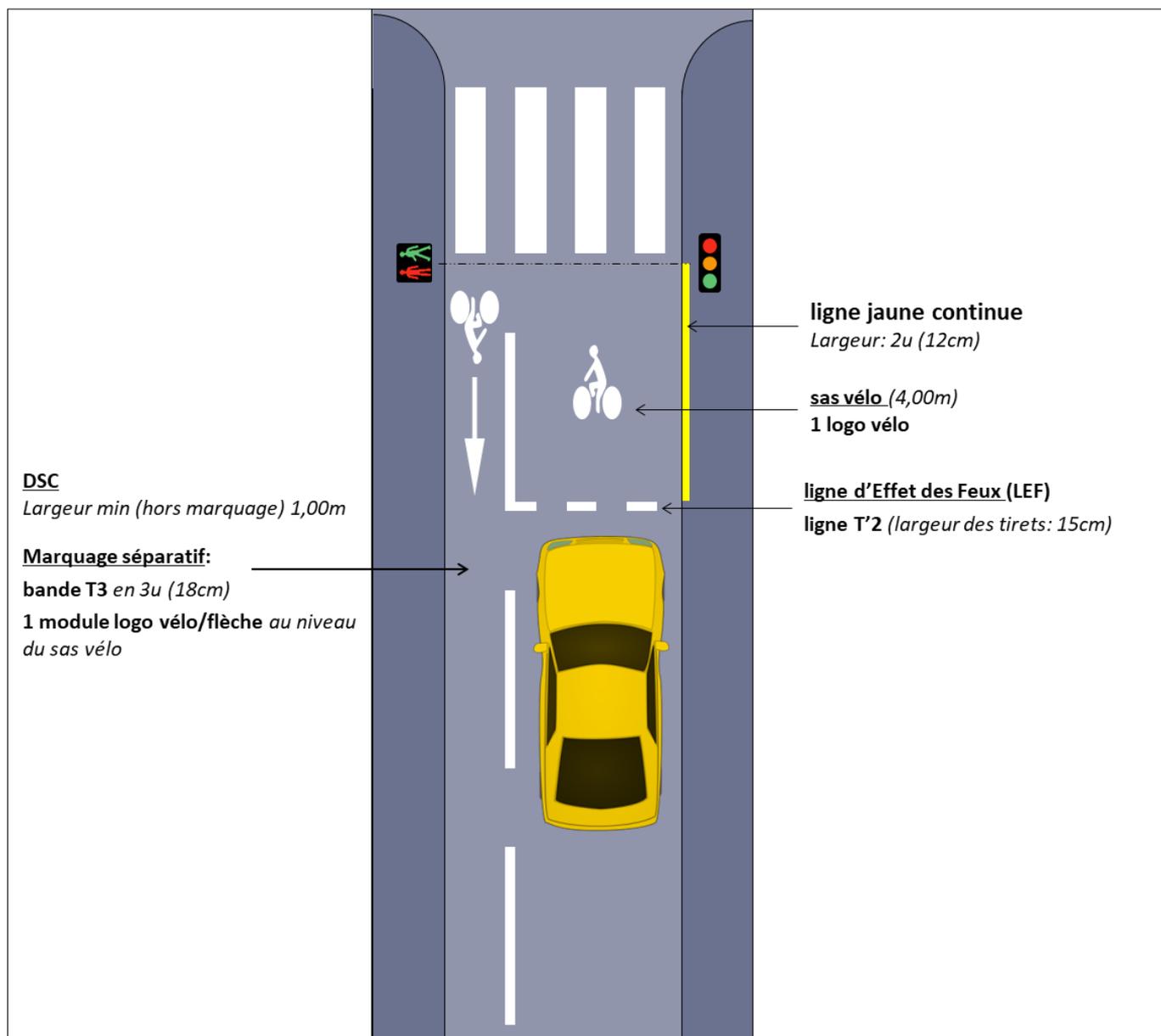
#### ➤ Voie sans file de stationnement

Cas d'un double sens cyclable avec marquage non séparatif



**Pas de stationnement  
DSC sans continuité de marquage**

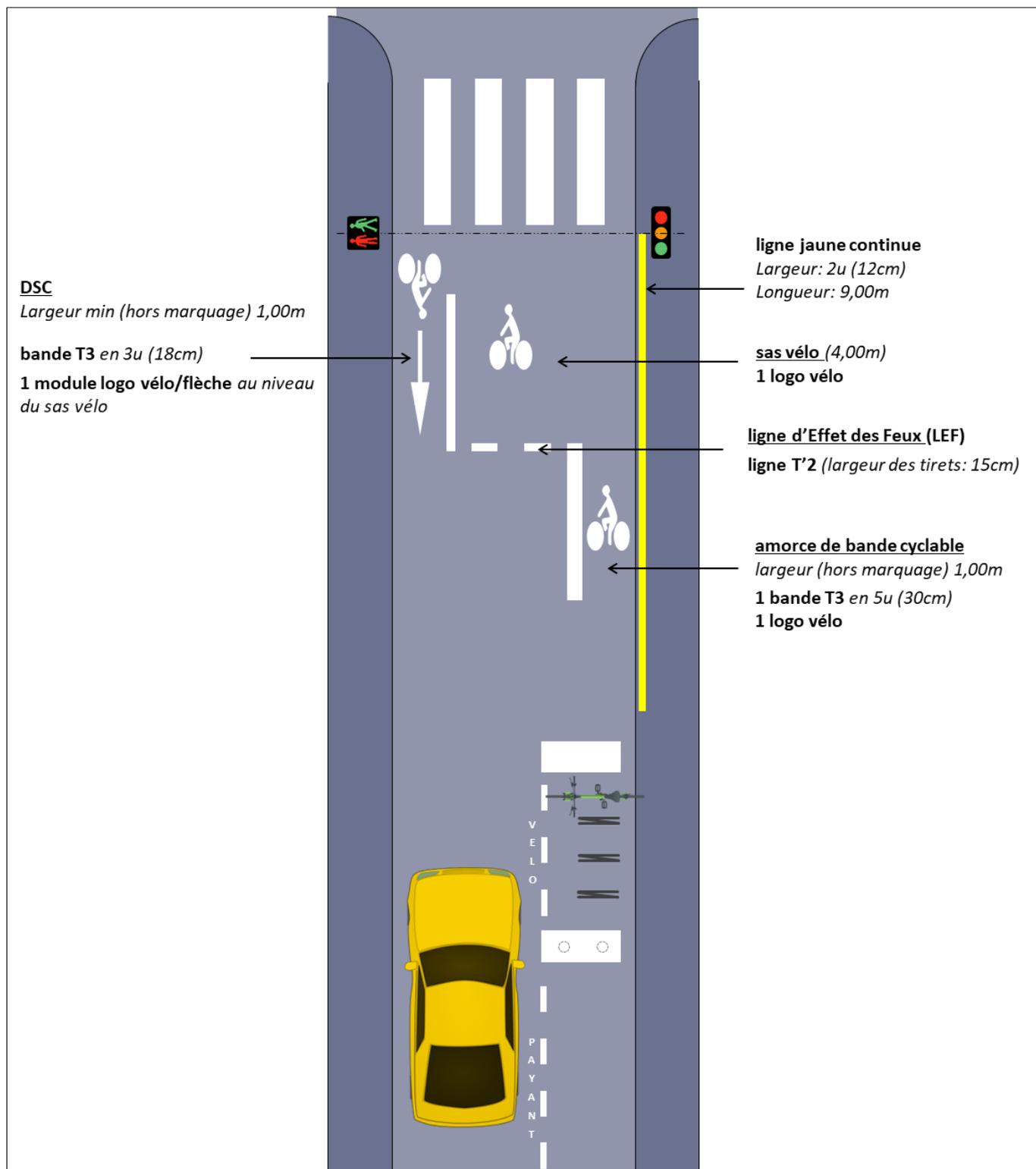
Cas d'un double sens cyclable avec continuité de marquage



**Pas de stationnement  
DSC avec marquage séparatif sur la voie**

➤ Voie avec stationnement unilatéral

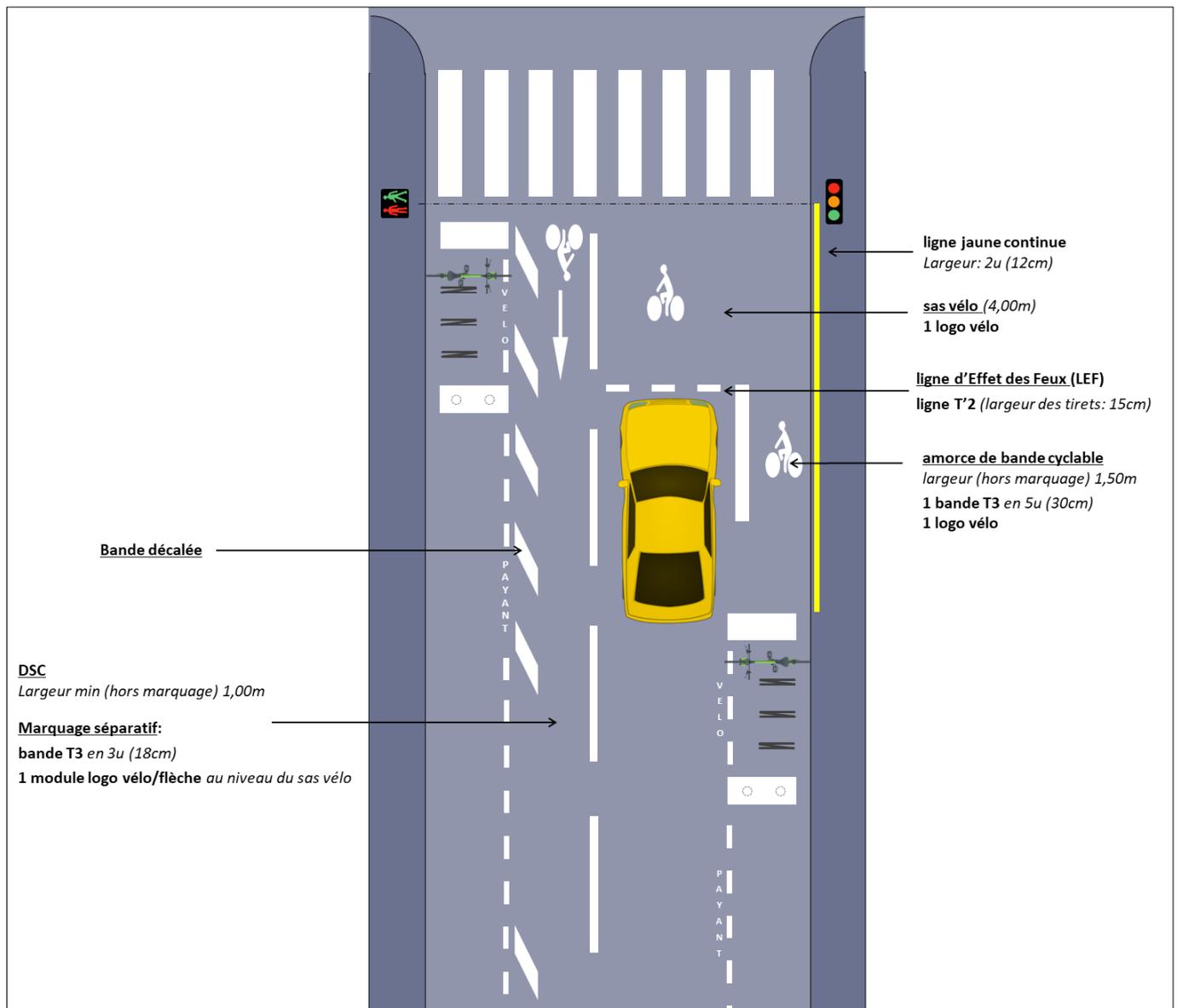
Cas d'un double sens cyclable avec marquage non séparatif



**Stationnement unilatéral non contigu au DSC  
DSC sans continuité de marquage**



➤ Voie avec stationnement bilatéral



**Stationnement bilatéral  
DSC avec marquage séparatif sur la voie**

### II.4.3) b- Gestion des feux

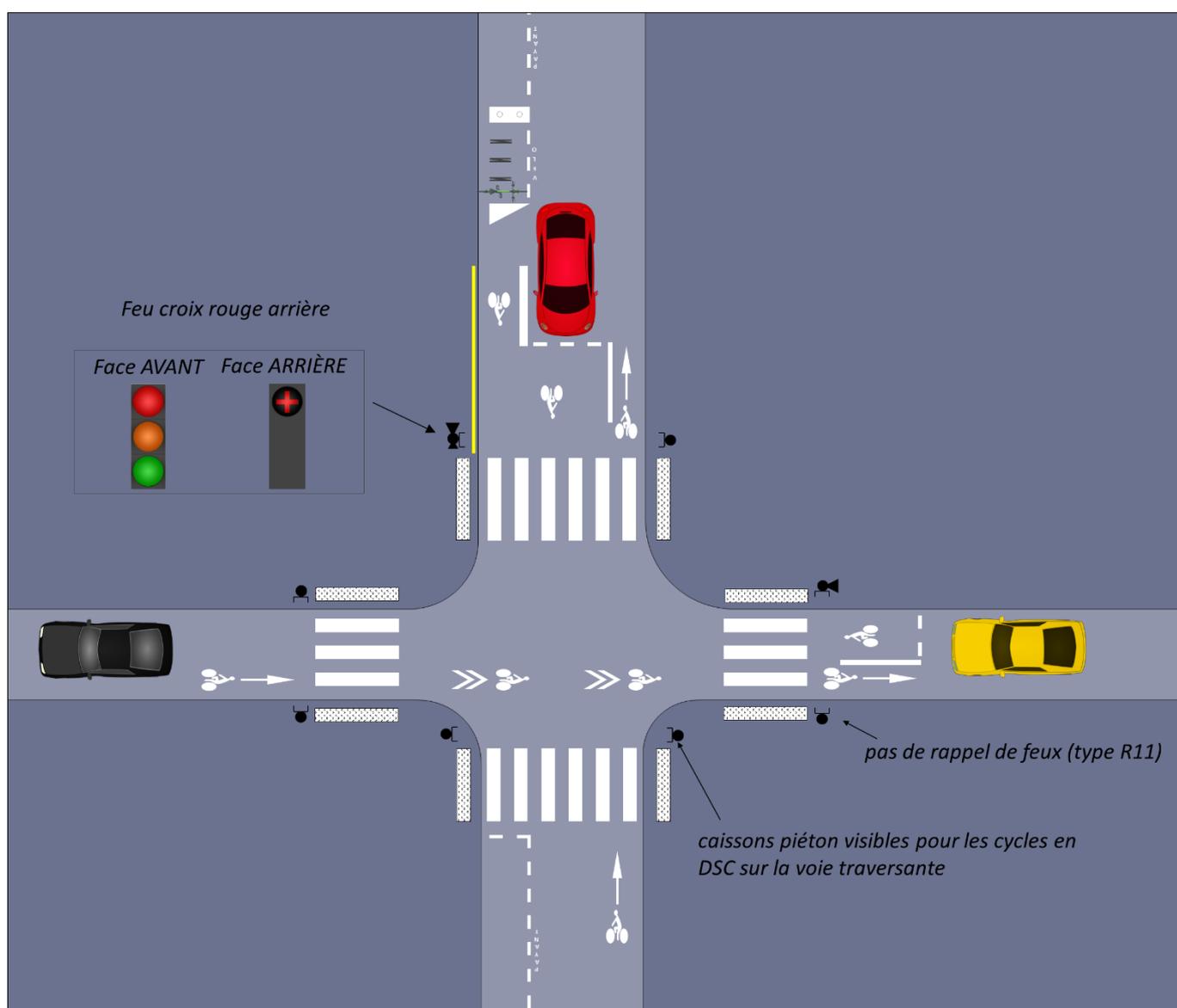
Sur une intersection gérée par feux, la règle générale est :

- la gestion de tous les conflits par des signaux tricolores (R13c ou R13cj dans des conditions bien spécifiques),
- ou par l'utilisation des caissons piétons de la voie transversale par les vélos, sous réserve de la matérialisation d'une trajectoire matérialisée.

L'article R.412-30 du code de la route précise :

« Lorsqu'une piste cyclable ou trajectoire matérialisée pour les cycles traversant la chaussée est parallèle et contiguë à un passage réservé aux piétons dont le franchissement est régulé par des feux de signalisation lumineux, tout conducteur empruntant cette piste ou cette trajectoire matérialisée est tenu, à défaut de signalisation spécifique, de respecter les feux de signalisation réglant la traversée de la chaussée par les piétons. »

R12



## Remarques :

- 1- La mise en place d'un **signal croix rouge arrière** sur la voie transversale contribue à améliorer la compréhension du phasage du carrefour par les cyclistes.



- 2- La réglementation impose de **déposer tout rappel de feu de gauche** (type R11) sur une voie où est mis en place un DSC.
- 3- La visibilité du caisson piéton placé vers l'intérieur du carrefour peut générer une confusion des messages vocaux de rappel des feux pour mal voyants.  
D'autres types d'aménagements devront dans ces cas être envisagés, notamment la mise en place de haut-parleurs déportés.

#### 4- Utilisation du signal AB3a

L'article 110 de l'IISR 6ème partie indique que :

« Dans certains cas exceptionnels, pour des accès à trafic très faible ou des courants faiblement conflictuels, les signaux tricolores peuvent être remplacés par des panneaux AB3a « cédez le passage ».



L'utilisation d'une signalisation de « cédez-le-passage » doit être considérée comme exceptionnelle (*exemple : absence ou mauvaise visibilité des caissons piétons*).

Les préconisations pour la mise en œuvre de ce signal sont décrites dans le guide de la Signalisation Lumineuse Tricolore.

## III- LE DSC DE TYPE PISTE

### III.1- CRITÈRES DE MISE EN ŒUVRE

- Vitesse  $\leq 30$  km/h **ET** Débit  $> 8\,000$  v/j
- Vitesse  $> 50$  km/h

cf. tableau CEREMA en annexe 1

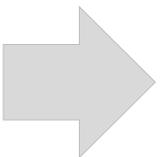
Ce type d'aménagement peut être mis en place quelles que soient les conditions de débit et de vitesse, préférentiellement les voies à 50km/h.

Le dimensionnement des aménagements est semblable à ceux des pistes dans le sens de circulation. Se référer au guide des *Aménagements cyclables Partie 1- Généralités*, paragraphe III-2 (*pistes unidirectionnelles et bidirectionnelles*).

 Dans le cas où les normes pompiers ne sont pas strictement respectées (chaussée de largeur 4m), chaque projet devra faire l'objet d'un examen spécifique avec la PP / BSPP.

### III.2- SIGNALISATION HORIZONTALE

La piste cyclable à double sens cyclable est matérialisée par :

- 
- séparateur :
    - largeur minimum sans stationnement reconstitué: 0,30 m minimum,
    - largeur minimum avec stationnement reconstitué : 0,70 m minimum,
    - si possible infranchissable : la largeur et le caractère franchissable du séparateur dépendent des contraintes pompiers.
  - une ligne de rive de largeur 3u équipée de plots rétro réfléchissants est mise en place le long du séparateur
  - modules blancs logos vélos / flèches : tous les 50,00 m environ.

Le DSC est matérialisé à gauche de la circulation générale.

Au droit de passages de portes cochères, le séparateur est interrompu et remplacé par un marquage de type T'2 et de largeur 3u (u = 6 cm) ; on place également un logo vélo.

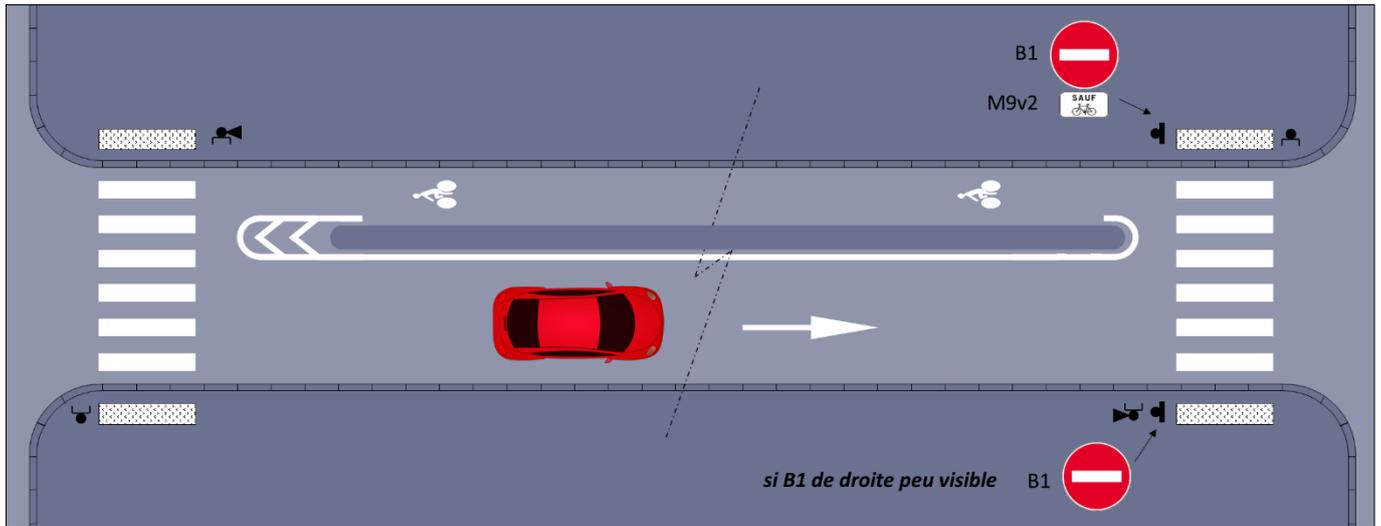
Se reporter au guide des *Aménagements cyclables Partie 1- Généralités*, paragraphe III-3.

### III.3- SIGNALISATION VERTICALE

Deux types de signalisation verticale sont possibles en fonction des possibilités d'implantation d'un support de panneau entre la piste et la voie de circulation générale.

### III.3.1) En l'absence d'un îlot séparateur

Le sens de circulation générale est signalé par un panneau B1 (+Mv2) sur la droite de la piste et éventuellement de l'autre côté de la voie de circulation générale.



### III.3.2) En présence d'un îlot séparateur

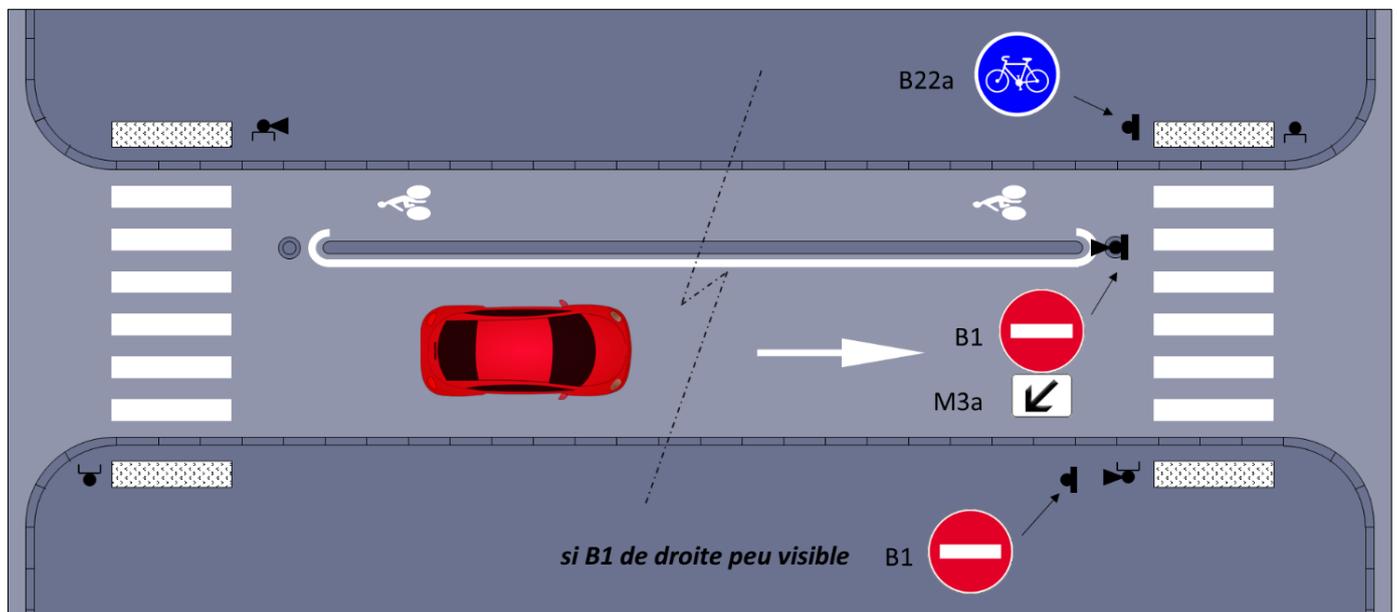
Dans certains cas spécifiques, la présence d'un îlot séparateur, notamment pour la mise en place d'un feu de gauche, est nécessaire.

La piste est signalée par un B22a qui la rend obligatoire pour les cyclistes.



Le contresens voiture est signalé par le B1 situé entre la piste et la voie.

Un deuxième panneau B1 peut être posé de l'autre côté de la voie de circulation lorsqu'il y a nécessité d'un rappel de feu de gauche.



# ANNEXE : RECOMMANDATIONS DU CEREMA SUR LES TYPES D'AMÉNAGEMENTS EN FONCTION DES LARGEURS DE CHAUSSÉES ET DU DÉBIT DE LA VOIE

Tableau d'aide à la décision

STATUT de la voie	TRAFFIC par jour	LARGEUR DE CHAUSSEE (en m)				
		< 2,70	2,70 à 3,50	3,50 à 4,50	4,50 à 5	> 5
Aire Piétonne		R	R	R	R	R
Zone de Rencontre		R	R	R	R / MNS	R / MNS
Section en zone 30	< 1000	R / MNS	R / MNS	R / MNS	MNS / MS	MNS / MS
	1000 à 5000		R / MNS	MNS	MNS / MS	MNS / MS
	5000 à 8000			MNS / MS	MS	MS / S
	> 8000				MS	MS / S
Section à 50 km/h	< 1000				MS	MS / S
	1000 à 5000				MS	MS / S
	5000 à 8000				MS	S
	> 8000				MS / S	S
Section à 70 km/h					S	

Pour le sens réservé aux cyclistes :

**R** Rien en section courante

**MNS** Marquage Non Séparatif (pictogramme vélo + flèches)

**MS** Marquage Séparatif de type axial ou bande cyclable

**S** Séparateur (piste)

 Il est souhaitable que la mise à DSC s'accompagne de la mise en zone 30 de la voirie concernée au sein d'un projet plus étendu de zone de circulation apaisée.

 La mise à DSC nécessite une étude approfondie et un traitement plus conséquent.

 Cas peu réalistes.