

# Retours d'expériences sur la chaussée à voie centrale bidirectionnelle



# Sommaire

Retours d'expériences sur l'aménagement des CVCB

Résumé des enseignements

# ÉVALUATIONS ÉTUDIÉES

- [Chaussée à voie centrale bidirectionnelle - Évaluation à La-Roche-de-Glun \(26\) Cerema Centre Est, 2013](#)
- [Évaluation d'une Chaussée à Voie Centrale bidirectionnelle. Site de Villequier en Seine-Maritime 2014](#)
- [Évaluation de deux sections de chaussée à voie centrale bidirectionnelle dans l'Hérault \(34\) Cerema Méditerranée, 2015](#) (*non publiée*)
- [Evaluation d'une CVCB à Saint-Omer sur le boulevard de Strasbourg, 2015](#)
- [Évaluation de la CVCB du pont du Pavé à Moirans \(38\) - Cerema Centre Est, 2017](#)
- [Évaluation de chaussée à voie centrale bidirectionnelle \(RD 128 Saintes - Les Gonds\) – Cerema 2018](#) (*non publiée*)
- Evaluation de la CVCB RD92 Guerande, 2019
- [Évaluation de la Chaussée à Voie Centrale bidirectionnelle, Saint-Aubin-de-Médoc, 2019](#) (*non publiée*)
- [Evaluation de la Chaussée à Voie Centrale bidirectionnelle route de Seysses à Toulouse, 2020](#) (*non publiée*)
- [Évaluation d'une chaussée à voie centrale bidirectionnelle, pont de Saint-Pierre du Vauvray 2025, Eure](#) (*non publiée*)
- [Évaluation d'une chaussée à voie centrale bidirectionnelle entre Vauhallan et Saclay 2025](#)

# **Évaluation de la Chaussée à Voie Centrale Bidirectionnelle RD 220 A à la Roche de Glun (Drôme)**



# ÉVALUATION DE LA CVCB À LA ROCHE DE GLUN

- Création d'une CVCB sur 400 m part et d'autre du pont routier de la RD 220 A.
- 7000 véhicules/jour
- Passage de 90 à 50 km/h



- Globalement en l'absence de véhicule en face, les automobilistes circulent déjà en chevauchant la ligne de rive (comportement peut-être induit par la trace de l'ancienne ligne centrale et le profil bombé de l'ouvrage)
- L'appropriation par les cyclistes s'est faite rapidement. L'aménagement n'a aucun impact sur les vitesses mais est bien perçu par les cyclistes.

# ÉVALUATION DE LA CVCB À LA ROCHE DE GLUN

| Caractéristiques Antérieures |                  |                           |            |                        |             |                |                |                           |        |             |
|------------------------------|------------------|---------------------------|------------|------------------------|-------------|----------------|----------------|---------------------------|--------|-------------|
| largeur de voie              | longueur tronçon | uniformité profil         | visibilité | ouvrages d'art         | Milieu      | vitesse limite | respect limite | trafic max 2 sens cumulés | %PL    | trafic velo |
| 5,7                          | 400 m            | Plus étroit sur l'ouvrage | mauvaise   | cvcb sur ouvrage d'art | interurbain | 90             | oui            | 8000                      | 4,00 % | 190         |

| Caractéristiques CVCB |                       |                                        |                                               |                            |                      |                                 |                 |
|-----------------------|-----------------------|----------------------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------|----------------------|---------------------------------|-----------------|
| largeur rives         | largeur Voie centrale | traitement extrémités                  | traitement au niveau des pertes de visibilité | vitesse limite si modifiée | communication        | signa verticale                 | marquages       |
| 1 + 0,15              | 3,7                   | Interruption de tout marquage sur 20 m | continuité CVCB                               | 50                         | pas de communication | Attention vélo + rétrécissement | Lignes de rives |



| Appréciation globale évaluateur | Conformité recommandations Cerema 2017 | Conformité fiche projet CISR |
|---------------------------------|----------------------------------------|------------------------------|
|                                 |                                        |                              |

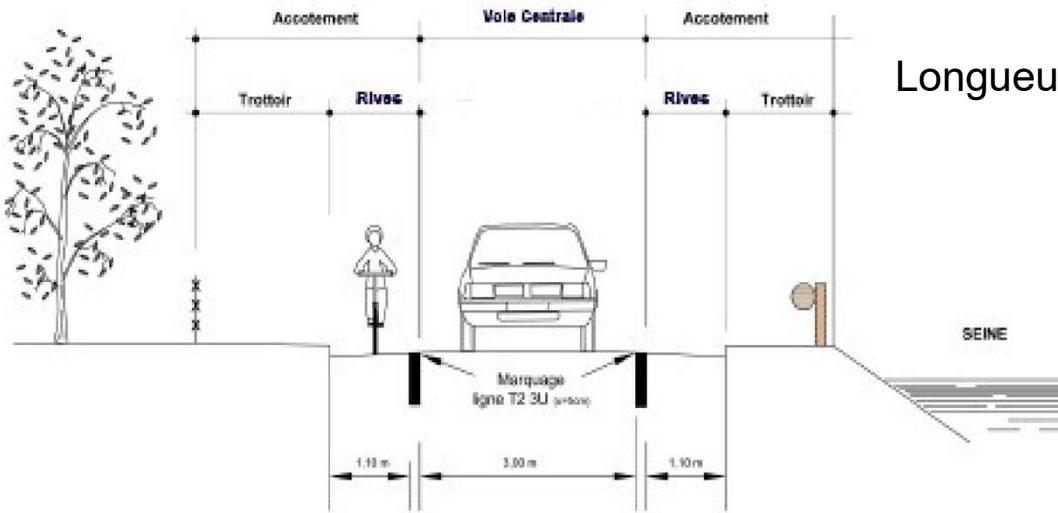
# **Évaluation de la Chaussée à Voie Centrale Bidirectionnelle Site de Villequier en 2014 (Seine-Maritime)**





3570 véhicules /  
jour  
5,7 % PL

Longueur 400 m



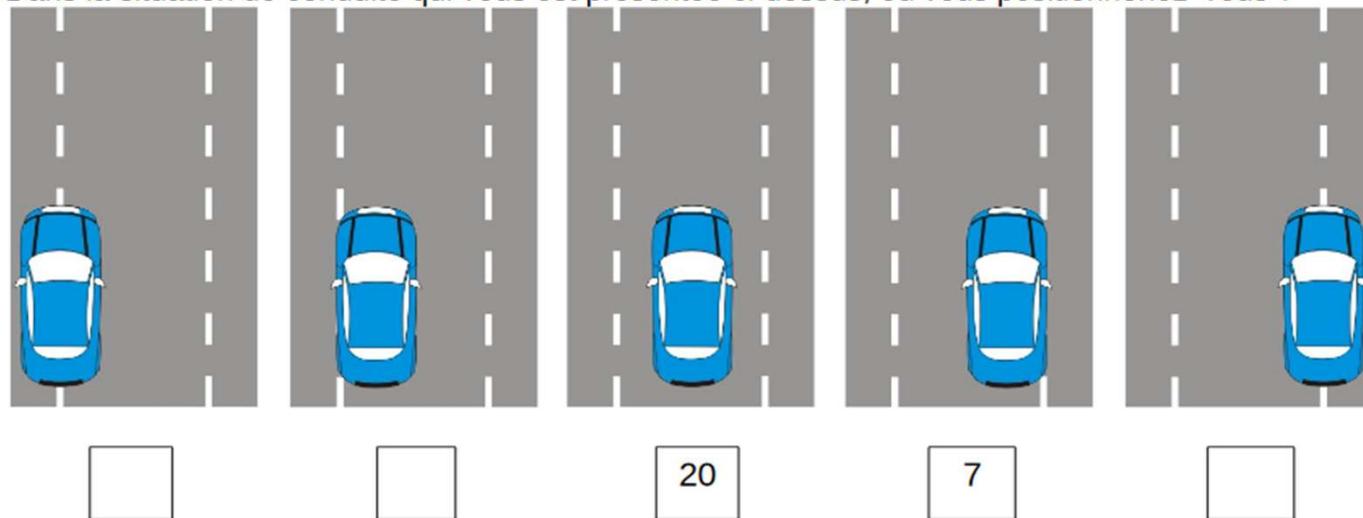
# ÉVALUATION DE LA CVCB À VILLEQUIER

| Sens 1- Vers Villequier |                  | Vitesse Moyenne  | >50 km/h         | >60 km/h        | >70 km/h        | Sens 2- Vers NDD Gravenchon |                  | Vitesse Moyenne     | >50 km/h       | >60 km/h       | >70 km/h       |
|-------------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------------------|------------------|---------------------|----------------|----------------|----------------|
| Point 1                 | Juillet 2012     | <b>50</b>        | 46%              | 10%             | 1%              | Point 1                     | Juillet 2012     | <b>49,5</b>         | 44%            | 10%            | 1%             |
|                         | Novembre 2012    | <b>48,4</b>      | 34,5%            | 5,2%            | 0,5%            |                             | Novembre 2012    | <b>48,2</b>         | 34%            | 6%             | 1%             |
|                         | <b>Variation</b> | <b>-1,6 km/h</b> | <b>-11,5 pts</b> | <b>-4,8 pts</b> | <b>-0,5 pts</b> |                             | <b>Variation</b> | <b>-1,3 km/h</b>    | <b>-10 pts</b> | <b>-4 pts</b>  | <b>0</b>       |
|                         | Juillet 2013     | <b>48,5</b>      | 37%              | 6%              | 1%              |                             | Juillet 2013     | <b>48,3</b>         | 35%            | 6%             | 1%             |
| Point 3                 | Juillet 2012     | <b>61</b>        | 80%              | 50%             | 21%             | Point 3                     | Juillet 2012     | <b>58,9</b>         | 76%            | 47%            | 19%            |
|                         | Novembre 2012    | <b>55,6</b>      | 71%              | 28%             | 6%              |                             | Novembre 2012    | <b>55,5</b>         | 68%            | 27%            | 8%             |
|                         | <b>Variation</b> | <b>-5,4 km/h</b> | <b>-9 pts</b>    | <b>-22 pts</b>  | <b>-15 pts</b>  |                             | <b>Variation</b> | <b>-3,4 km/h</b>    | <b>-8 pts</b>  | <b>-20 pts</b> | <b>-11 pts</b> |
|                         | Juillet 2013     | <b>55,5</b>      | 70%              | 28%             | 7%              |                             | Juillet 2013     | <b>55,5</b>         | 68%            | 29%            | 9%             |
| Point 5                 | Juillet 2012     | <b>61,7</b>      | 83%              | 53%             | 21%             | Point 5                     | Juillet 2012     | <b>Non réalisé*</b> |                |                |                |
|                         | Novembre 2012    | <b>59,3</b>      | 82%              | 41%             | 12%             |                             | Novembre 2012    | <b>59,1</b>         | 85%            | 39%            | 11%            |
|                         | <b>Variation</b> | <b>-2,4 km/h</b> | <b>-1 pt</b>     | <b>-12 pts</b>  | <b>-9 pts</b>   |                             | <b>Variation</b> | <b>-</b>            |                |                |                |
|                         | Juillet 2013     | <b>57,7</b>      | 76%              | 36%             | 11%             |                             | Juillet 2013     | <b>59,2</b>         | 81%            | 40%            | 13%            |

# ÉVALUATION DE LA CVCB À VILLEQUIER



Dans la situation de conduite qui vous est présentée ci-dessus, où vous positionneriez vous ?



# ÉVALUATION DE LA CVCB À VILLEQUIER

- aucun accident sur le nouvel aménagement,
- réduction de la vitesse moyenne de 3,4 à 5,4 km/h au cœur de l'aménagement,
- cette réduction de vitesse est en partie liée à l'influence de l'aménagement sur la vitesse moyenne des véhicules qui sont croisés,
- repositionnement très important des 2RM vers le centre de la chaussée : 95% des 2RM circulent au milieu ou en guidage (après moyen terme).
- repositionnement important des VL vers le centre de la chaussée, mais qui s'estompe partiellement en phase après moyen terme,

« Dans la globalité, les effets de l'aménagement mis en avant au cours de cette évaluation sont plutôt positifs »

| Appréciation globale évaluateur | Conformité recommandations Cerema 2017 | Conformité fiche projet CISR |
|---------------------------------|----------------------------------------|------------------------------|
|                                 |                                        |                              |

# **Évaluation de deux chaussées à voie centrale bidirectionnelle**

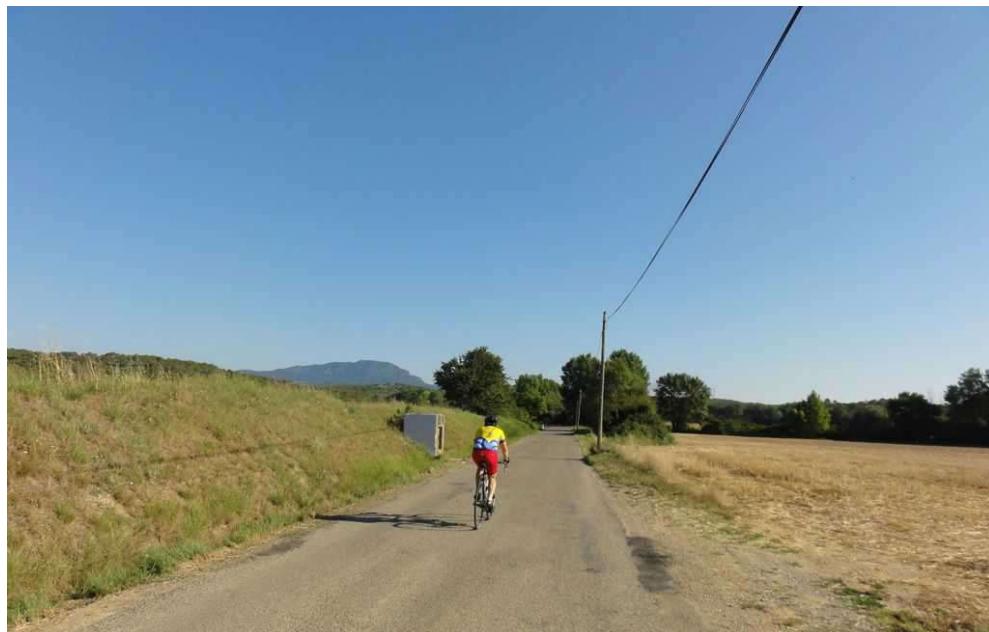
## **Prades le Lez ↔ les Matelles (RD 112)**

## **St-Mathieu ↔ St-Jean-de-Cucule (RD 113e4)**

### **(Hérault )**



# ÉVALUATION DE DEUX SECTIONS DE CVCB DANS L'HÉRAULT PRADES LE LEZ ↔ LES MATELLES



RD 112 – Prades / les Matelles

Trafic : 500 véh/j



RD 113e4 – St-Mathieu / St-Jean-de-Cucule

|                 | moyenne jour mai 14   | moyenne jour mai 15   |                       |                       |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| <b>RD 113e4</b> | Pr 0+155<br>480 véh/j | Pr 1+780<br>487 véh/j | Pr 0+155<br>499 véh/j | Pr 1+780<br>502 véh/j |
| <b>RD 112</b>   | Pr 2+60<br>431 véh/j  | Pr 5+220<br>555 véh/j | Pr 2+60<br>398 véh/j  | Pr 5+220<br>512 véh/j |

# ÉVALUATION DE DEUX SECTIONS DE CVCB DANS L'HÉRAULT PRADES LE LEZ ↔ LES MATELLES

## Proposition retenue

Le profil retenu est :

- Accotement : 2 x 1 m
- Chaussée : 2 m

Ponctuellement on trouve

- Accotement : 2 x 1,20 m
- Chaussée : 2 m

Orientation vers l'application d'ECF (Enrobé Coulé à Froid):

- Travail sur la couleur du revêtement
- Travail sur la granulométrie du revêtement
- Reprofilage localisé en GE (Grave Emulsion)

ECF monocouche 0/6 noir sur 4ml de large

ECF monocouche 0/4 rouge sur 1ml de large x2



# ÉVALUATION DE DEUX SECTIONS DE CVCB DANS L'HÉRAULT PRADES LE LEZ ↔ LES MATELLES

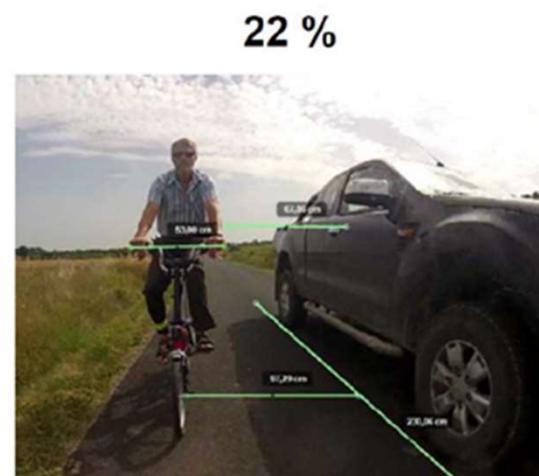
Les entrées d'aménagement sont marquées par la réalisation, d'écluses avec continuité des accotements au droit de l'écluse en piste cyclable



## Évaluation – mesure des distances de dépassement

- distances < 1m (sur RD 113 e4)

AVANT (07/2014)



APRÈS (07/2015)



# ÉVALUATION DE DEUX SECTIONS DE CVCB DANS L'HÉRAULT PRADES LE LEZ ↔ LES MATELLES

- Les cyclistes roulent tous sur l'accotement. Leur position est variable : soit au centre soit proche du marquage (l'effet granulométrie plus fine sur accotement)
- Position des voitures seules : En l'absence de vélo (ou d'autres véhicules) 80 % des voitures roulent au centre
- Position des voitures seules (avec visibilité dégradée – virage) : la plupart des voitures roulent sur l'accotement
- L'aménagement semble avoir peu d'effet sur les vitesses (limitation à 70 km/h)
- L'aménagement a pour effet de rapprocher les voitures des cyclistes dans les dépassements. Ceci peut s'expliquer par la matérialisation de l'accotement et sa largeur, qui peut légitimer les dépassements rasants (les automobilistes restent « calés » sur la voie centrale et ne se décalent pas à gauche pour dépasser).
- Aménagement plutôt bien perçu par les cyclistes, il affirme la présence des cyclistes sur l'itinéraire et apporte une meilleure sécurité ressentie
- Les balises J11 posées au niveau des écluses sont gênantes pour les engins agricoles dégradation rapide
- L'ECF rouge, pleine largeur au niveau des intersections n'est pas toujours bien compris, quelle utilité ?
- Aménagement plutôt bien perçu par les cyclistes, il affirme la présence des cyclistes sur l'itinéraire et apporte une meilleure sécurité ressentie. Remarques sur des vitesses ressenties comme élevées des véhicules motorisés et des dépassements rasants et qu'un aménagement séparé serait préférable.

# ÉVALUATION DE DEUX SECTIONS DE CVCB DANS L'HÉRAULT PRADES LE LEZ ↔ LES MATELLES



| Appréciation globale de l'évaluateur | Conformité recommandations Cerema 2017 | Conformité fiche projet CISR |
|--------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------|
|                                      |                                        |                              |

# Evaluation d'une « chaussée à voie centrale bidirectionnelle » à Saint-Omer sur le boulevard de Strasbourg (Pas de Calais)



# ÉVALUATION DE LA CVCB SUR LE BOULEVARD DE STRASBOURG A SAINT-OMER

- Un tracé de 800 m - Limitation à 50 km/h
- Axe structurant de l'agglomération audomaroise, en secteur urbanisé
- 11 300 véhicules dont 221 PL, soit 2 % de PL, trafic équilibré dans les deux sens



Avant  
aménagement



Après  
aménagement

# ÉVALUATION DE LA CVCB SUR LE BOULEVARD DE STRASBOURG A SAINT-OMER

- Le trafic motorisé est important (11 à 12000 véh/j), ce qui engendre de nombreux croisements de véhicules, **qui circulent alors continuellement sur les accotements, notamment aux heures de pointe.**
- L'aménagement de la chaussée à voie centrale bidirectionnelle **n'a pas d'effets sur la vitesse des véhicules motorisés.**
- Tous les cyclistes observés circulent sur l'accotement revêtu (et donc près des portières des véhicules stationnés...).
- Les cyclistes jugent **leur circulation plus confortable et plus légitime** en raison des accotements revêtus sur le boulevard. **Trafic vélo, très faible**, moins de 1 % du trafic global sur ce boulevard.
- Maintien du stationnement longitudinal : les manœuvres des véhicules pour stationner sur les emplacements marqués peuvent gêner la circulation des cyclistes.

| Appréciation globale de l'évaluateur | Conformité recommandations Cerema 2017 | Conformité fiche projet CISR |
|--------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------|
|                                      |                                        |                              |

# **Évaluation de la chaussée à voie centrale bidirectionnelle RD 121 Pont du Pavé (Isère)**



## ÉVALUATION DE LA CVCB DU PONT DU PAVÉ EN ISÈRE

- Création d'une CVCB d'environ 170 m au niveau du pont du pavé, où le profil en travers est contraint et ne permet pas la mise en place d'un aménagement dédié aux cyclistes : **covisibilité réduite du fait d'un profil en long bombé** (courbe + pente)
- 5200 véhicules/j dont 380 PL soit 7,3 % de PL



**Accotements larges = 1,95 m** : volonté de ménager un espace de circulation confortable pour les cyclistes, favorisant leur positionnement à l'écart du bord droit de la chaussée, limitant les dépassements dangereux et rasants par les véhicules motorisés.

# ÉVALUATION DE LA CVCB DU PONT DU PAVÉ EN ISÈRE

| Caractéristiques Antérieures |                  |                      |            |                        |             |                |                |                           |        |
|------------------------------|------------------|----------------------|------------|------------------------|-------------|----------------|----------------|---------------------------|--------|
| largeur de voie              | longueur tronçon | uniformité profil    | visibilité | ouvrages d'art         | Milieu      | vitesse limite | respect limite | trafic max 2 sens cumulés | %PL    |
| 7,6+trottoirs<br>1,2         | 170 m            | étroit sur l'ouvrage | mauvaise   | cvcb sur ouvrage d'art | interurbain | 90             | Oui. V85=63    | 5200                      | 7,30 % |

| Caractéristiques CVCB |                       |                                       |                                               |                            |                       |                                          |                                   |
|-----------------------|-----------------------|---------------------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------|-----------------------|------------------------------------------|-----------------------------------|
| largeur rives         | largeur Voie centrale | traitement extrémités                 | traitement au niveau des pertes de visibilité | vitesse limite si modifiée | communication         | signalisation verticale                  | marquages                         |
| 1,8+0,15              | 3,7                   | Interruption juste avant le carrefour | continuité CVCB                               | 70                         | flyer via Entreprises | panneaux d'information Site expérimental | Lignes de rives + double chevrons |

# ÉVALUATION DE LA CVCB DU PONT DU PAVÉ EN ISÈRE

- **Un usage important des accotements revêtus par les véhicules motorisés** : Dans les situations où les véhicules circulent seuls sur l'aménagement, la très grande majorité des véhicules circulent en chevauchant l'accotement, compte-tenu d'une faible visibilité, seuls 10 % des véhicules légers en moyenne circulent sur la voie centrale.

*Au début les automobilistes étaient surpris et ne savaient pas comment aborder ce nouveau passage. Ils se sentaient même à contre sens sur un pont à sens unique. Depuis, ces situations de surprise et d'incompréhension semblent avoir très fortement diminué*



| Appréciation globale de l'évaluateur | Conformité recommandations Cerema 2017 | Conformité fiche projet CISR |
|--------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------|
|                                      |                                        |                              |

# Evaluation de la chaussée à voie centrale bidirectionnelle RD 128 Saintes - Les Gonds (Charente-Maritime)



# ÉVALUATION DE LA CVCB SUR RD 128 SAINTES - LES GONDS

- Un tracé de 1,2 km - Largeur de chaussée : 6 m - Limitation à 50 km/h - 3 virages à faible visibilité
- 2 500 véh/j en semaine, et 1 500 véh/j vacances & week-end, dont 1 % de PL
- Continuités cyclables : bandes cyclables au Nord (Saintes), chemin de halage en terre battue au Sud (Les Gonds)

## Des contraintes :

- d'emprise : entre falaises et berges de Charente
- écologiques : sites protégés → bandes/pistes cyclables & voies vertes impossibles
- de visibilité dans les virages

## Des risques :

- Une mauvaise acceptabilité des usagers → communication & pédagogie
- Une accidentologie dans les virages à faible visibilité → 5 écluses & limitation à 30 km/h dans les virages
- Une non appropriation de la CVCB par les cyclistes, décrédibilisant l'aménagement → un travail de fond avec les associations de cyclistes

| Caractéristiques Antérieures |                  |                               |             |                |                |                                                                         |
|------------------------------|------------------|-------------------------------|-------------|----------------|----------------|-------------------------------------------------------------------------|
| largeur de voie              | longueur tronçon | Visibilité                    | Milieu      | vitesse limite | respect limite | Trafic 2 sens cumulés                                                   |
| 6                            | 1,2 km           | 3 virages à faible visibilité | interurbain | 50             |                | 2 500 véh/j en semaine, et 1 500 véh/j vacances & week-end, dont 1 % de |

| Caractéristiques CVCB |                       |                       |                            |                   |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------------|-------------------|
| largeur rives         | largeur Voie centrale | traitement extrémités | signa verticale            | marquages         |
| 1,25                  | 3,5                   | Écluses               | panneaux d'expérimentation | Résine jaune-ocre |

# ÉVALUATION DE LA CVCB SUR RD 128 SAINTES - LES GONDS



écluses et limitation à 30 km/h dans les virages



# ÉVALUATION DE LA CVCB SUR RD 128 SAINTES - LES GONDS

- Des écluses peu appréciées des automobilistes (arrêt des véhicules -> bruit pour les riverains, balises gênantes)
- Ainsi que des cyclistes : surélévation au niveau des by-pass (la plupart des cyclistes n'empruntent pas les accotements), faible largeur des accotements, notamment au niveau des by-pass
- Les vitesses ne sont globalement pas respectées. Les V85 se rapprochent de 45 km/h dans les virages (pour une limitation à 30 km/h).
- Piétons : certains piétons circulent sur le côté droit de la route (avec les véhicules arrivant dans le dos)
- L'avis des cyclistes est très varié : si certains trouvent l'aménagement très bénéfique (45 %), d'autres le trouvent de faible qualité, estimant qu'il n'améliore pas la situation des cyclistes (23 %). Des situations de queue de poisson sur les cyclistes en amont de ces écluses nous sont remontées via les enquêtes en ligne.

| Appréciation globale de l'évaluateur | Conformité recommandations Cerema 2017 | Conformité fiche projet CISR |
|--------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------|
|                                      |                                        |                              |

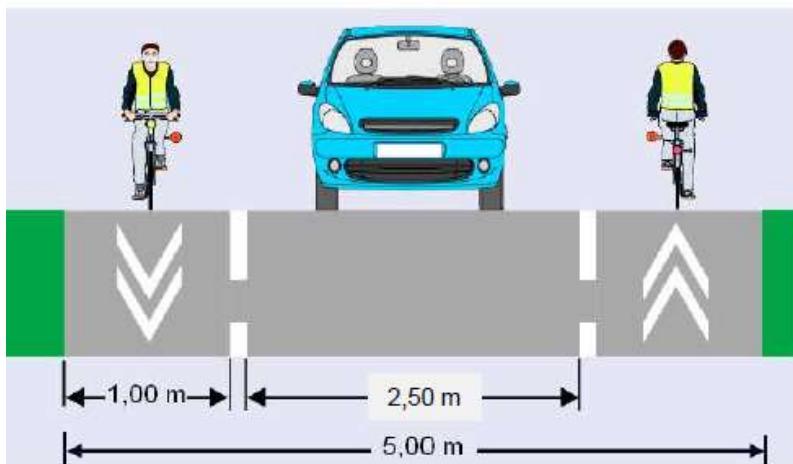


# **Évaluation de la Chaussée à Voie Centrale Vidirectionnelle Guérande – La Turballe RD 92 (Loire-Atlantique)**



# ÉVALUATION DE LA CVCB GUÉRANDE – LA TURBALLE

- Un Tronçon de 4,3 km, CVCB sur 3,1 km (hors hameaux)
- Passage de la vitesse limite de **70 km/h à 50 km/h**
- Trafic : **2918 véh/j (mai 2016) – 5255 véh/j (juillet 2016)**, Un trafic plus conséquent en période estivale
- Largeur de chaussée : **5 m**
- Accotements : **1 m**



Profil de la CVCB



# ÉVALUATION DE LA CVCB GUÉRANDE – LA TURBALLE



## Information riverains

Département de Loire-Atlantique  
Hôtel du Département - 3, quai Cézénay - BP 94109  
44041 Nantes cedex 1 - Tel. 02 40 99 10 00  
[www.loire-atlantique.fr](http://www.loire-atlantique.fr)

Contact travaux :  
→ Délégation Saint-Nazaire : 02 49 70 03 30

Loire  
Atlantique

### Expérimentation d'une chaussée à voie centrale banalisée RD 92 entre Guérande (Terre de Sel) et La Turballe

Le Département de Loire-Atlantique, en charge de l'aménagement, de l'entretien et du développement du réseau routier départemental, s'engage dans une démarche d'anticipation des futurs modes de déplacements.

Dans ce cadre, il expérimente un nouveau dispositif sur certaines routes secondaires du réseau : la chaussée à voie centrale banalisée. Objectifs : sécuriser les déplacements des cyclistes, apaiser la circulation et favoriser le partage de la route.

#### Qu'est-ce qu'une chaussée à voie centrale banalisée ?

Cet aménagement partage la chaussée en trois espaces :

- Une voie centrale sans marquage axial pour les voitures, camions et motos
- Deux rives latérales pour la circulation des deux-roues

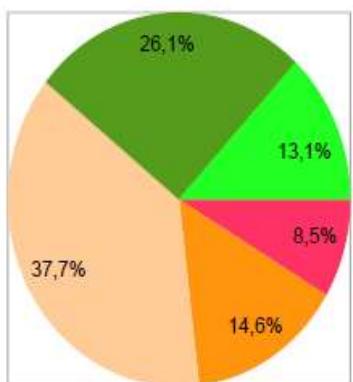
Il a pour but d'inciter les automobilistes à rouler au centre de la chaussée lorsqu'aucun véhicule ne se présente en face et à ménager un espace suffisant aux cyclistes lors de leur dépassement.



# ÉVALUATION DE LA CVCB GUÉRANDE – LA TURBALLE

## Analyse de la distance latérale de dépassement (25 / 07 / 2016) :

Distance de dépassement automobiliste - cycliste



### Synthèse :

- .199 situations de dépassement
- .61 % de dépassement < 1,50m
- .8,5 % de dépassement < 1,00m

Le bilan en terme de sécurité est particulièrement négatif puisque les automobilistes ne respectent pas les 1,50m réglementaires pour 61 % d'entre eux.

Au travers de ces résultats, le risque en matière de sécurité pour le cycliste dans les phases de dépassement automobile est clairement mis en évidence.

Extrait d'une réunion publique d'information du 04/12/2018

| Appréciation globale de l'évaluateur | Conformité recommandations Cerema 2017 | Conformité fiche projet CISR |
|--------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------|
|                                      |                                        |                              |

# **Évaluation de la Chaussée à Voie Centrale bidirectionnelle à Saint-Aubin-de-Médoc (Gironde)**



# ÉVALUATION DE LA CVCB À SAINT-AUBIN-DE-MÉDOC

- Une rue à trafic faible (< 300 v/j),
- Englobée dans une large zone 30. Plusieurs cyclistes et piétons y circulent (une quarantaine de cyclistes et une quarantaine de piétons observés sur 1 jour d'observation).



# ÉVALUATION DE LA CVCB À SAINT-AUBIN-DE-MÉDOC

- Une rue à trafic faible (< 300 v/j),
- Englobée dans une large zone 30. Plusieurs cyclistes et piétons y circulent (une quarantaine de cyclistes et une quarantaine de piétons observés sur 1 jour d'observation).
- L'aménagement du chemin de Monastère en CVCB ne semble pas avoir influé sur les vitesses des usagers,

| Vitesses & modes de déplacement                   |                                                   |                                                   |                                                   |                                                   |                                                   |
|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| Véhicules légers (VL)                             |                                                   | Véhicules utilitaires (VU)                        |                                                   | Bus-cars                                          |                                                   |
| Avant CVCB                                        | Après CVCB                                        | Avant CVCB                                        | Après CVCB                                        | Avant CVCB                                        | Après CVCB                                        |
| V85 : 45 km/h<br>V <sub>moyenne</sub> : 37,9 km/h | V85 : 44 km/h<br>V <sub>moyenne</sub> : 36,6 km/h | V85 : 44 km/h<br>V <sub>moyenne</sub> : 37,9 km/h | V85 : 42,7 km/h<br>V <sub>moyenne</sub> : 38 km/h | V85 : 36 km/h<br>V <sub>moyenne</sub> : 32,3 km/h | V85 : 41 km/h<br>V <sub>moyenne</sub> : 34,1 km/h |



# ÉVALUATION DE LA CVCB À SAINT-AUBIN-DE-MÉDOC

Les principaux enseignements de l'évaluation sont les suivants :

- Avant la CVCB, quelques piétons (13%) marchaient dans l'herbe, avec la CVCB, l'intégralité des piétons marchent sur la chaussée.
- En ligne droite, les véhicules motorisés circulent en grande majorité (85%) dans l'axe de la chaussée
- Avant aménagement de la CVCB, en ligne droite, toutes les voitures serraient leur droite. Depuis l'aménagement, 85 % roule dans l'axe et 15 % roule dans la bande de rive droite.
- Dans les virages, avant aménagement de la CVCB, 99 % des voitures serraient leur droite, une très faible minorité coupait le virage en circulant en plein milieu de chaussée (véhicules roulant à des vitesses supérieures à 50 km/h).
- Après aménagement, 60 % des voitures roulent dans l'axe et 40 % roulent dans la bande de rive droite dans les virages. D'autre part, aucun croisement de véhicules motorisés n'a été observé à cet endroit.



| Appréciation globale de l'évaluateur | Conformité recommandations Cerema 2017 | Conformité fiche projet CISR |
|--------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------|
|                                      |                                        |                              |

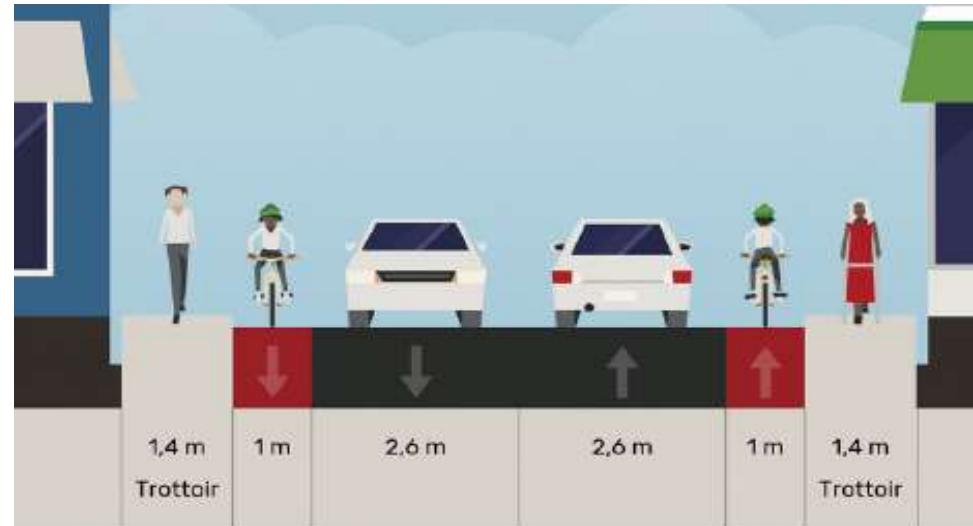
# **Evaluation de la Chaussée à Voie Centrale Bidirectionnelle route de Seysses à Toulouse (Haute-Garonne)**



# EVALUATION DE LA CVCB ROUTE DE SEYSES À TOULOUSE

## Les principaux enseignements de l'évaluation sont les suivants :

- Le trafic est trop important (~15 000 veh/j)
- Le profil en travers présente des bandes de rive trop étroites (entre 0,8 m et 1,1 m relevé) et une bande axiale trop large (entre 5 m et 5,6 m) permettant aux véhicules motorisés de se croiser sans circuler dans la bande de rive.
- Il n'y a aucun aménagement spécifique en entrée de CVCB ni même un panneau de communication.
- Les seules différences avec les bandes cyclables en amont et en aval sont la couleur de revêtement et le marquage horizontal T23u. Des logos vélo sont implantés dans les bandes de rive, rajoutant à la confusion sur le statut des bandes cyclables



# EVALUATION DE LA CVCB ROUTE DE SEYSES À TOULOUSE

- les véhicules motorisés circulent principalement sur la voie centrale, même lorsqu'ils se croisent,
- la circulation des cyclistes est bien présente sur l'itinéraire et ils roulent sur l'axe ou près du marquage de la bande de rive,
- les bus n'empiètent que très peu la bande de rive, même lors des croisements,
- les dépassements des cyclistes se font majoritairement avec une distance inférieure à 1 m, confirmé par le ressenti des cyclistes (~90 %) à travers l'enquête,
- les ¾ des cyclistes ne se sentent pas en sécurité et souhaitent des aménagements cyclables sécurisés et séparés de la circulation des véhicules motorisés.



**La CVCB route de Seysses ne fonctionne pas comme une CVCB.**

| Appréciation globale de l'évaluateur | Conformité recommandations Cerema 2017 | Conformité fiche projet CISR |
|--------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------|
|                                      |                                        |                              |

# Evaluation de la Chaussée à Voie Centrale bidirectionnelle au pont de Saint-Pierre du Vauvray (Eure)



# EVALUATION DE LA CVCB AU PONT DE SAINT-PIERRE DU VAUVRAY

|                       | Piétons | Vélos | Trottinettes | 2RM | VL    | PL  | TOTAL véhicules motorisés |
|-----------------------|---------|-------|--------------|-----|-------|-----|---------------------------|
| <b>23 juin jeudi</b>  | 20      | 143   | 11           | 73  | 6 602 | 350 | <b>7 025</b>              |
| <b>25 juin samedi</b> | 22      | 59    | 1            | 34  | 5 109 | 46  | <b>5 189</b>              |



# EVALUATION DE LA CVCB AU PONT DE SAINT-PIERRE DU VAUVRAY

|         |     | Sur la BDD « obligé » vers Andé |     |    |                |     | Sur la BDD vers Andé |             | Au milieu |    | Sur la BDD vers St-Pierre-du-Vauvray |     | Sur la BDD « obligé » vers St-Pierre-du-Vauvray |  |
|---------|-----|---------------------------------|-----|----|----------------|-----|----------------------|-------------|-----------|----|--------------------------------------|-----|-------------------------------------------------|--|
|         |     | VL                              | 2RM | PL | VL             | 2RM | PL                   | VL          | 2RM       | PL | VL                                   | 2RM | PL                                              |  |
| 23 juin | VL  | 892<br>(14%)                    |     |    | 2 359<br>(36%) |     |                      | 41<br>(<1%) |           |    | 2 274<br>(34%)                       |     | 1 036<br>(16%)                                  |  |
|         | 2RM | 3<br>(4%)                       |     |    | 13<br>(18%)    |     |                      | 30<br>(41%) |           |    | 27<br>(37%)                          |     | 0<br>(0%)                                       |  |
|         | PL  | 50<br>(14%)                     |     |    | 114<br>(33%)   |     |                      | 0<br>(0%)   |           |    | 123<br>(35%)                         |     | 63<br>(18%)                                     |  |
| 25 juin | VL  | 641<br>(13%)                    |     |    | 1 891<br>(37%) |     |                      | 79<br>(2%)  |           |    | 1 821<br>(36%)                       |     | 677<br>(13%)                                    |  |
|         | 2RM | 0<br>(0%)                       |     |    | 4<br>(12%)     |     |                      | 21<br>(62%) |           |    | 9<br>(26%)                           |     | 0<br>(0%)                                       |  |
|         | PL  | 7<br>(15%)                      |     |    | 15<br>(33%)    |     |                      | 1<br>(2%)   |           |    | 20<br>(43%)                          |     | 3<br>(7%)                                       |  |



Environ 30% des conducteurs de VL étaient contraints de circuler sur la BDD car ils croisaient au moins un autre véhicule.

# EVALUATION DE LA CVCB AU PONT DE SAINT-PIERRE DU VAUVRAY



Peu de cyclistes

Trafic motorisé supérieur aux recommandations

Trafic important empêchant au moins 30% des usagers de circuler sur la voie centrale banalisée

Positionnement des usagers incohérent avec le fonctionnement attendu de l'aménagement

Utilisation de la voie centrale banalisée pour optimiser la trajectoire dans une courbe sans visibilité

Des dépassements de cyclistes dangereux



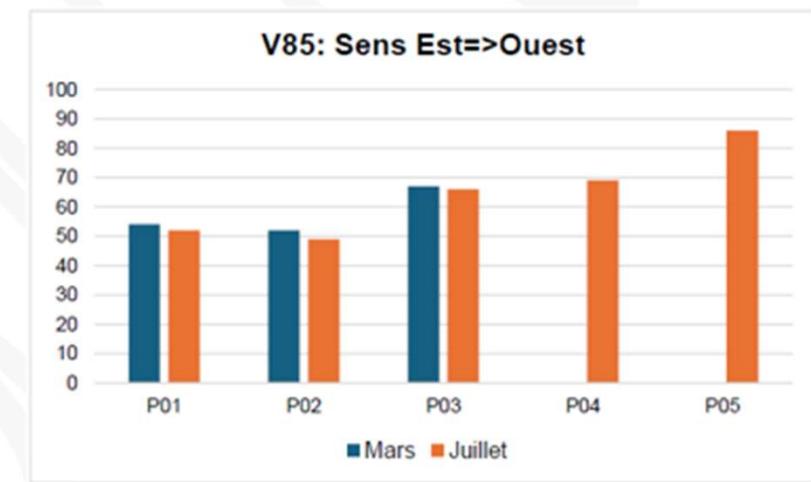
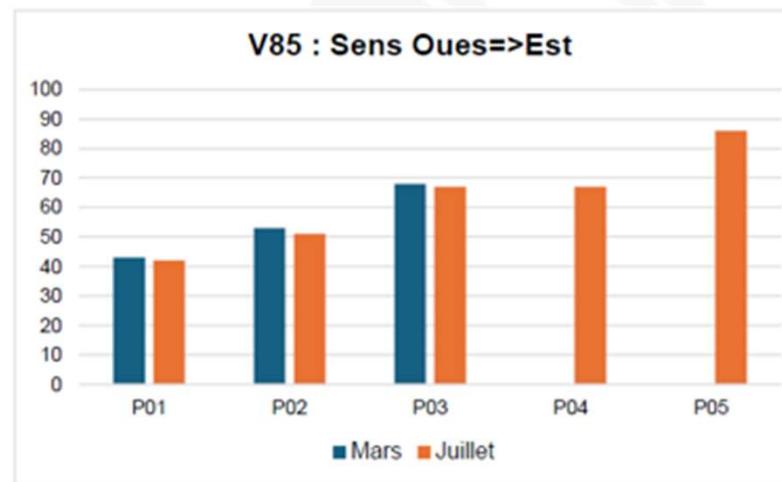
| Appréciation globale de l'évaluateur | Conformité recommandations Cerema 2017 | Conformité fiche projet CISR |
|--------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------|
|                                      |                                        |                              |

# Evaluation de la Chaussée à Voie Centrale Bidirectionnelle RD60 entre Vauhallan et Saclay (Essonne)



# EVALUATION DE LA CVCB ENTRE VAUHALLAN ET SACLAY (RD60)

Les vitesses pratiquées par les automobilistes



**La position des cyclistes :** En tenant compte de l'effet de parallaxe qui décale les trajectoires, on constate que les cyclistes utilisent correctement la CVCB en roulant bien sur les bandes de accotements revêtus.



# EVALUATION DE LA CHAUSSÉE À VOIE CENTRALE BIDIRECTIONNELLE RD60 ENTRE VAUHALLAN ET SACLAY (91) : COMPORTEMENTS

**Le comportement des automobilistes :** « Sur les 477 véhicules recensés le samedi 1er juin entre 8 et 9h et entre 17 et 18h, 54 (**11%**) circulaient sur la voie centrale. Il s'agit donc d'une utilisation qui ne correspond pas au fonctionnement souhaité. La question est de savoir si cela pose vraiment un problème de sécurité pour les usagers des modes actifs et les automobilistes, et de savoir si l'aménagement de la CVCB crée un usage plus sûr que l'aménagement antérieur.

Vu la baisse des vitesses (certes légère) obtenues et l'inconfort créé aux automobilistes qui font donc plus attention à leur conduite, l'aménagement avec diminution de la VMA semble avoir amélioré les conditions de sécurité pour les différents usages. »



# EVALUATION DE LA CHAUSSÉE À VOIE CENTRALE BIDIRECTIONNELLE RD60 ENTRE VAUHALLAN ET SACLAY (91)

L'avis du Cerema est que la CVCB de la RD60 peut être conservée avec une attention à garder sur les vitesses pratiquées par les automobilistes, notamment au niveau des deux zones en courbe offrant une moindre visibilité. Des panneaux de rappel de la limitation de vitesse sont déjà présents mais font peu effet (on constate seulement une légère diminution des vitesses). Il nous semble donc utile de compléter la signalisation, pour laquelle nous formulons trois propositions :

- À court terme : ajouter un panneau d'information de rappel sur le fonctionnement de la CVCB sur la section. Il sera intéressant de suivre l'évolution de la doctrine sur la CVCB et la possible création d'un panneau réglementaire.
- À moyen terme : compléter le marquage au sol dans les deux virages par des double-chevrons de plus en plus rapprochés pour matérialiser au sol une zone particulière (celle du virage).
- Dans la mesure du possible, redéfinir les périodes de fauchage de la section de façon à maximiser la suppression des masques végétaux tout au long de l'année.

| Appréciation globale de l'évaluateur | Conformité recommandations Cerema 2017 | Conformité fiche projet CISR |
|--------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------|
|                                      | <b>voire</b>                           |                              |

| Lieu                    | Dpt | Année | VMA                                  | V mesurée (en km/h)                                     | Trafic motorisé journalier             | % PL  | Longueur | Largeur BDD marquage compris (m) | Largeur voie centrale (m) | Appréciation globale évaluateur | Conformité recommandations Cerema 2017 | Conformité fiche projet CISR |
|-------------------------|-----|-------|--------------------------------------|---------------------------------------------------------|----------------------------------------|-------|----------|----------------------------------|---------------------------|---------------------------------|----------------------------------------|------------------------------|
| La Roche-de-Glun        | 26  | 2013  | 50                                   | V85 = 65,5                                              | 8 000                                  | 4%    | 400      | 1,15                             | 3,7                       |                                 |                                        |                              |
| Villequier              | 76  | 2014  | 50                                   | Vmoy = 48 à 58 selon les point des mesures              | 3 570                                  | 5,70% | 400 m    | 1,25                             | 3                         |                                 |                                        |                              |
| Hérault                 | 34  | 2015  | 70                                   | V85 = 67 à 78 suivant les points de comptage            | 400-500 suivant les points de comptage | NC    | 2x500m   | 1                                | 2                         |                                 |                                        |                              |
| Saint Omer              | 62  | 2017  | 50                                   | V85 = 48 à 49 suivant le sens                           | 11 306                                 | 1,95% | 800 m    | 1,4                              | 4,3                       |                                 |                                        |                              |
| Moirans                 | 38  | 2018  | 70                                   | V85 = 58 à 62 suivant le sens                           | 5 200                                  | 7,30% | 170 m    | 1,95                             | 3,7                       |                                 |                                        |                              |
| Saintes                 | 17  | 2018  | 50 et 30 dans les virages            | V85 = 45 dans les tronçons limités à 30                 | 2 500                                  | 1%    | 1,2      | 1,25                             | 3,25                      |                                 |                                        |                              |
| Saint Aubin en Médoc    | 33  | 2019  | Zone 30                              | V85=34 à 38 suivant la typologie de véhicule            | 300                                    | NC    | ?        | < 1 m ?                          | < 2,5 m                   |                                 |                                        |                              |
| Toulouse                | 31  | 2020  | 50                                   | NC                                                      | 15 000                                 | NC    | ?        | 1 m                              | 5,2 m                     |                                 |                                        |                              |
| Saint Pierre du Vauvray | 37  | 2025  | 50/80 suivant le sens de circulation | V85=62 km/h sur V30, 66 km/h sur V50 et 67 km/h sur V80 | 7 025 (jeudi 23 juin 2025)             | 5%    | ?        | ?                                | ?                         |                                 |                                        |                              |
| Vauhallan - Saclay      | 91  | 2025  | 50 et 30 sur le pont                 | V85= 60 à 80 sur section à 50, 50 à 60 sur section à 30 | 2 500                                  | NC    | 1350     | 1,5                              | 1,5                       |                                 | voire                                  |                              |



| Lieu                    | Verbatim évaluateur                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Appréciation globale de l'évaluateur | Conformité recommandations Cerema 2017 | Conformité fiche projet CISR |
|-------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------|
| La Roche-de-Glun        | L'aménagement fonctionne bien                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                      |                                        |                              |
| Villequier              | Dans la globalité, les effets de l'aménagement mis en avant au cours de cette évaluation sont plutôt positifs, comme évoqué ci-dessus                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                      |                                        |                              |
| Hérault                 | -aménagement plus bien perçu par les cyclistes, il affirme la présence des cyclistes sur l'itinéraire et apporte une meilleure sécurité ressentie (sentiment de sécurité)<br>-aménagement a pour effet de rapprocher les voitures des cyclistes dans les dépassements globalement les automobilistes rouent au centre et ce n'est pas fonctionnel<br>-les cyclistes rouent tous sur l'accotement (l'effet granulométrie plus fine sur accotement ressent)<br>-aménagement très favorable aussi aux piétons et joggeur                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                      |                                        |                              |
| Saint Omer              | Il faut noter que le trafic motorisé est relativement équilibré dans les deux sens de circulation et important, ce qui engendre de nombreux croisements de véhicules, qui circulent alors sur les rives, ou empêtent le marquage de la rive. Il est alors légitime de s'interroger sur la place des cyclistes, leur confort et leur sécurité, en cas d'arrêt modal cycliste plus importante, les rives étant fréquemment empruntées par les véhicules motorisés.<br>Cette évaluation ne vaut donc que pour le contexte particulier du boulevard de Strasbourg, à forte traffic motorisé et faible traffic vélo, et tend à montrer que cet aménagement de chaussée à voie centrale banalisée doit rester exceptionnel.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                      |                                        |                              |
| Moirans                 | La mise en service a provoqué un sentiment initial d'incompréhension, voire de rejet, car cet aménagement est rare en France, et sa signalisation par les double-chevrons très récemment réglementées en France dans le cadre du plan d'action pour les mobilités actives. La mise en place de ces derniers a permis de faire évoluer les usages et les comportements des automobilistes sur la voie centrale, y compris en l'absence de véhicule en face. Son usage s'est donc progressivement détourné du principe de fonctionnement attendu, les véhicules s'empuntant très majoritairement les accotements de la CVBC. Toutefois, aucun accident n'a été constaté, et en fonctionnement permanent et pérenne, ces situations de surprise et d'incompréhension semblent avoir très fortement diminué. Le bénéfice principal attendu était l'amélioration de la sécurité des cyclistes. Cet objectif est largement atteint, les cyclistes eux-mêmes déclarant un niveau de sécurité en forte progression par rapport à ce qu'il était pour ce moment. Ce résultat est parallèle au fait que les observations sur site montrent des situations de dépassement désormais très majoritairement en sécurité (distances latérales de sécurité en hausse, en raison notamment d'une largeur conforme d'accotement d'au moins 1m). |                                      |                                        |                              |
| Saintes                 | Pas de conclusion globale sur l'aménagement                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                      |                                        |                              |
| Saint Aubin en Médoc    | Ainsi, les principaux enseignements de l'évaluation sont les suivants :<br>• le nombre de cyclistes a presque doublé (de 15 au mois d'avril à 30 au mois d'août), à relativiser toutefois par le phénomène de la rentrée scolaire qui est propice au déplacement à vélo.<br>• l'intégralité des piétons circulent sur la chaussée depuis la mise en place de la CVBC, en ligne droite, les véhicules motorisés circulent en grande majorité dans l'axe de la chaussée.<br>• dans le virage de l'allée de Chantrelle, les véhicules motorisés ont tendance à se positionner au milieu de la chaussée, sans que cela ne soit problématique,<br>• peu de croisements ont été observés (aucun dans les virages) et il n'y a pas eu de situations accidentogènes observées.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                      |                                        |                              |
| Toulouse                | Ainsi, l'aménagement en CVBC est difficilement compréhensible et peu sécuritaire pour les cyclistes.<br>En effet, les conducteurs des véhicules motorisés ont tendance à suivre le marquage au sol et ne respectent pas l'inter-distance réglementaire de dépassement des cyclistes de 1 m étant donné que la bande de rive est trop étroite.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                      |                                        |                              |
| Saint Pierre du Vauvray |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                      |                                        |                              |
| Vauhallan - Saclay      | La sécurité des cyclistes ne semble pas dégradée par l'aménagement de la RD900 en CVBC. Il est même possible qu'elle soit meilleure compte tenu de la baisse de vitesse, certes très modérée, des usages motorisés.<br>L'avoc du Cerema est d'autre part que la CVBC devrait toujours être conservée avec une attention à garder sur les vitesses pratiquées par les automobilistes, le meilleur fonctionnement possible de la CVBC étant calé sur une vitesse d'usage en excédant 50km/h.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                      | voir                                   |                              |

# Synthèse des enseignements



## QUELS ENSEIGNEMENTS RETENIR?

- Les évaluations réalisées de CVCB mesurent rarement un effet sur les vitesses pratiquées. La V 85 (et non la vitesse limite) est un élément important à prendre en compte, que ce soit pour vérifier la pertinence de l'aménagement ou pour déterminer le profil en travers adapté pour la sécurité des cyclistes selon les recommandations.
- Importance de la largeur de l'accotement revêtu : 1,50 m hors marquage pour garantir un dégagement latéral confortable aux cyclistes est un minimum, une largeur de 2 m marquages compris est préférable. Une largeur inférieure peut avoir tendance à rapprocher les automobilistes des cyclistes lors des dépassements qui vont suivre le marquage et donc à légitimer les dépassements rasants.

## QUELS ENSEIGNEMENTS RETENIR?

- Des aménagements modérateurs de vitesse (plateau, écluse, etc.) peuvent marquer le début de l'aménagement, réduire les vitesses, rappeler l'aménagement à intervalles réguliers
- La quasi-totalité des aménagements étudiés sortent des recommandations de 2017. L'absence d'évaluation négative de CVCB conforme aux recommandations de 2017 rend délicate la justification de recommandations + restrictives.
- Les voiries avec une bonne co-visibilité sont a priori mieux adaptées. Les profils bombés et sinueux qui masquent le trafic antagoniste entraînent un usage de l'accotement revêtu de la CVCB.
- Les cyclistes considèrent souvent qu'il y a une amélioration de leur confort de circulation. Ce sentiment positif a tendance à s'estomper dans les recommandations plus récentes

