

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)
- ☐ Évaluation 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)
- ☐ Évaluation de la CVCB RD92 Guerande, 2019
- ☐ Évaluation de la Chaussée à Voie Centrale bidirectionnelle, Saint-Aubin-de-Médoc, 2019 (non publiée)
- ☐ Évaluation 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 Vauhallaan 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
😊	❌	❌

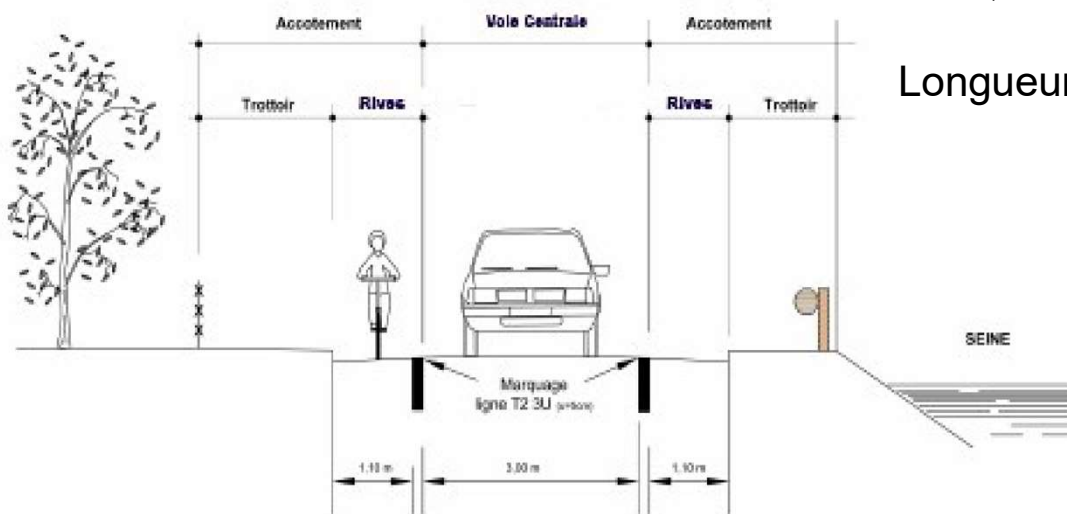
Évaluation de la Chaussée à Voie Centrale Bidirectionnelle Site de Villequier en 2014 (Seine-Maritime)





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

ÉVALUATION DE LA CVCB À VILLEQUIER



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

				
<input type="text"/>	<input type="text"/>	20	7	<input type="text"/>

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	
	Pr 0+155	Pr 1+780	Pr 0+155	Pr 1+780
RD 113e4	480 véh/j	487 véh/j	499 véh/j	502 véh/j
	Pr 2+60	Pr 5+220	Pr 2+60	Pr 5+220
RD 112	431 véh/j	555 véh/j	398 véh/j	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

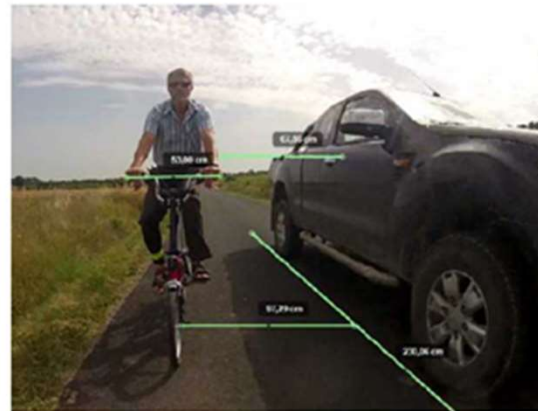
➤ distances < 1m (sur RD 113 e4)

AVANT (07/2014)

APRÈS (07/2015)

22 %

46 %






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 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 trouve 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
		

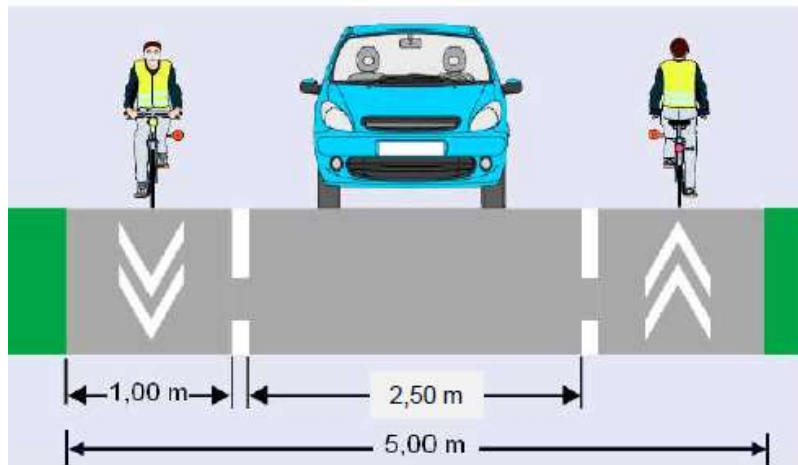


Évaluation de la Chaussée à Voie Centrale Vidirectionnelle Guérande – La Turballe RD 92 (Loire-Atlantique)



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 Ceineroy - BP 94109
44041 Nantes cedex 1 - Tél. 02 40 99 10 00
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

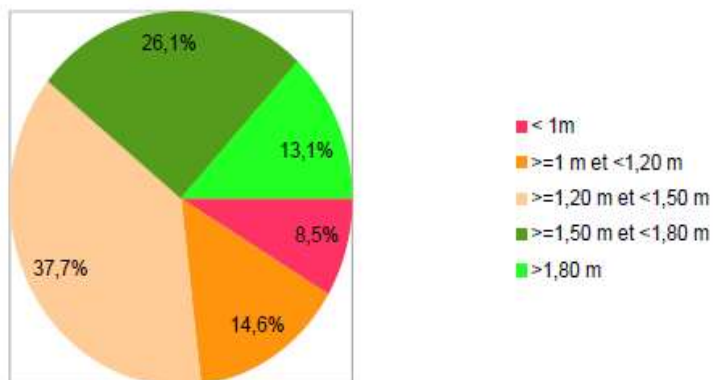
Il a pour but d'inciter les automobilistes à rouler au centre de la chaussée lorsqu'aucun véhicule ne se présente en face et à ménager un espace suffisant aux cyclistes lors de leur dépassement.



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

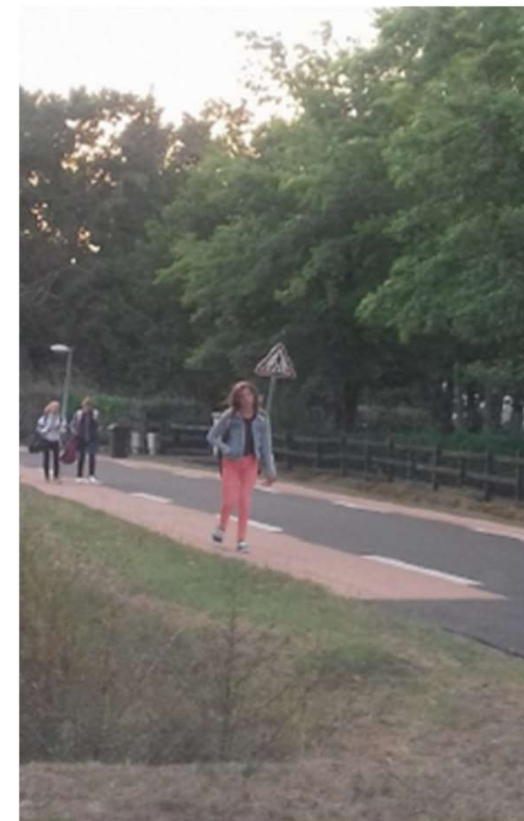
Véhicules légers (VL)		Véhicules utilitaires (VU)		Bus-cars	
Avant CVCB	Après CVCB	Avant CVCB	Après CVCB	Avant CVCB	Après CVCB
V85 : 45 km/h V _{moyenne} : 37,9 km/h	V85 : 44 km/h V _{moyenne} : 36,6 km/h	V85 : 44 km/h V _{moyenne} : 37,9 km/h	V85 : 42,7 km/h V _{moyenne} : 38 km/h	V85 : 36 km/h V _{moyenne} : 32,3 km/h	V85 : 41 km/h V _{moyenne} : 34,1 km/h






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

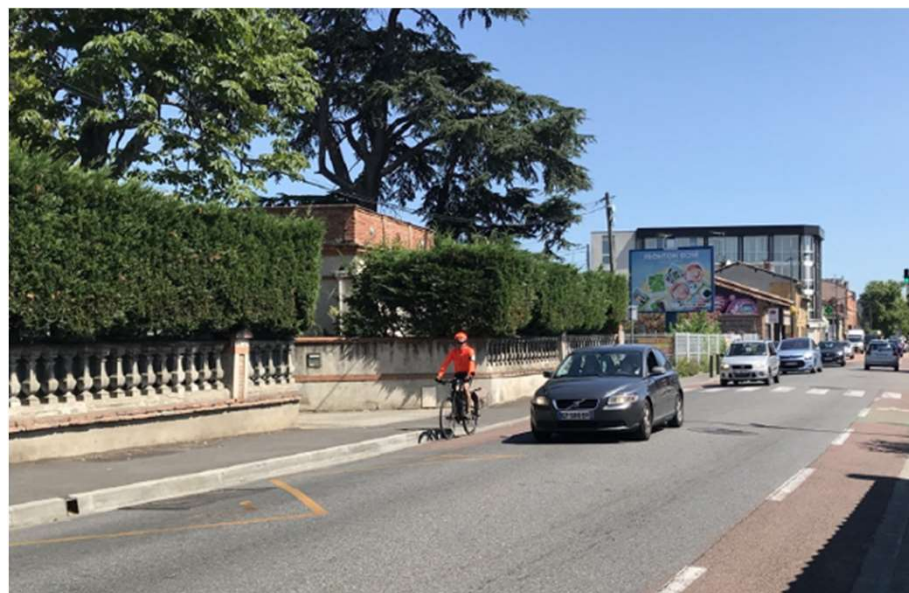
Les principaux enseignements de l'évaluation sont les suivants :

- 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 SEYSSES 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 SEYSSES 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 $\frac{3}{4}$ 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.

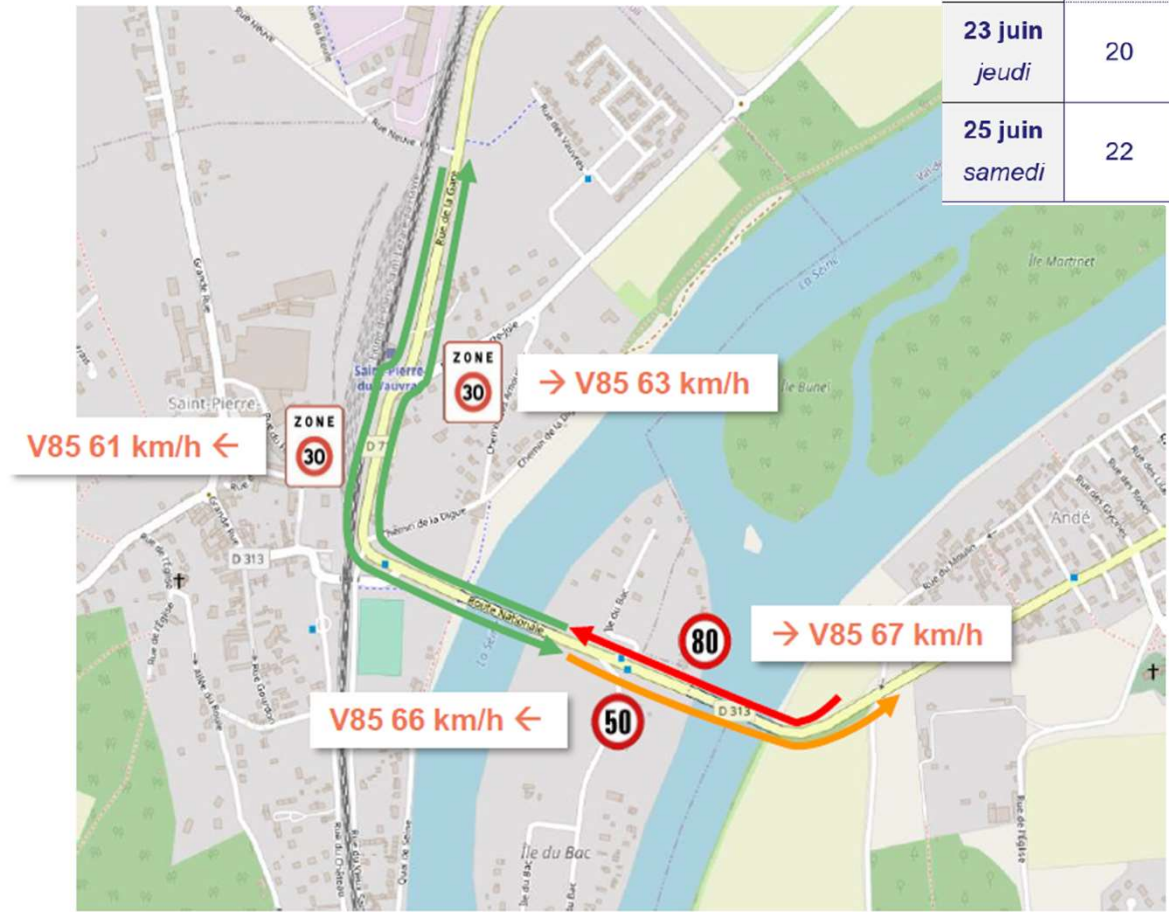
Appréciation globale de l'évaluateur	Conformité recommandations Cerema 2017	Conformité fiche projet CISR
		

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
23 juin jeudi	20	143	11	73	6 602	350	7 025
25 juin samedi	22	59	1	34	5 109	46	5 189



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
23 juin	VL	892 (14%)	2 359 (36%)	41 (<1%)	2 274 (34%)	1 036 (16%)
	2RM	3 (4%)	13 (18%)	30 (41%)	27 (37%)	0 (0%)
	PL	50 (14%)	114 (33%)	0 (0%)	123 (35%)	63 (18%)
25 juin	VL	641 (13%)	1 891 (37%)	79 (2%)	1 821 (36%)	677 (13%)
	2RM	0 (0%)	4 (12%)	21 (62%)	9 (26%)	0 (0%)
	PL	7 (15%)	15 (33%)	1 (2%)	20 (43%)	3 (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



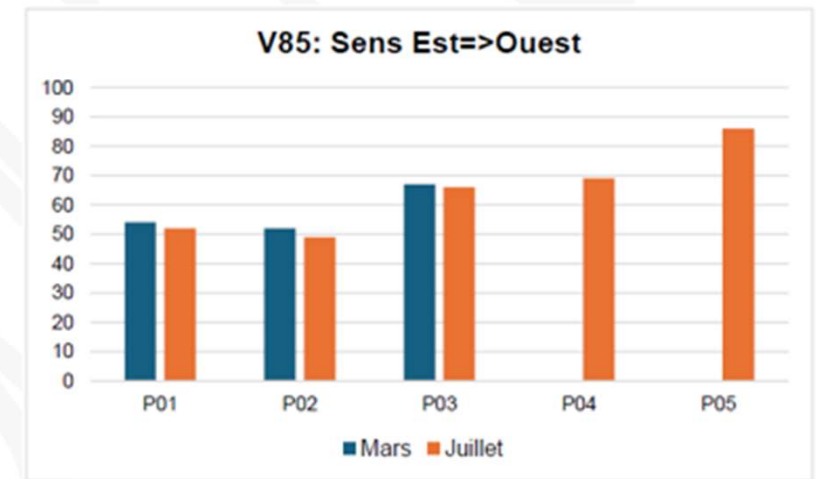
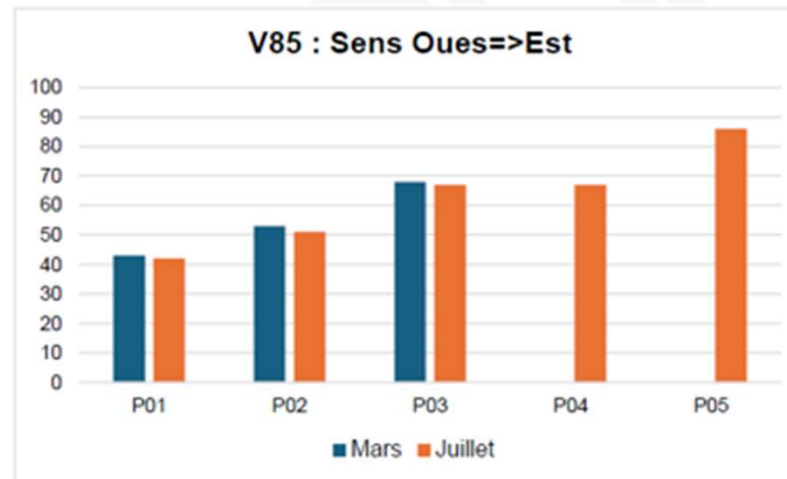
Appréciation globale de l'évaluateur	Conformité recommandations Cerema 2017	Conformité fiche projet CISR
		

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
	 voire 	

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	1 350	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 plutôt bien perçu par les cyclistes, il affirme la présence des cyclistes sur l'itinéraire et apporte une meilleure sécurité ressentie (sentiment de sécurité) -l'aménagement semble avoir peu d'effet sur les vitesses -aménagement a pour effet de rapprocher les voitures des cyclistes dans les dépassements globalement les automobilistes roulent au centre et on comprend le fonctionnement -les cyclistes roulent tous sur l'accotement (l'effet granulo-métrie plus fine sur accotement est ressenti) -aménagement très favorable aussi aux piétons et joggeurs			
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 empiètent sur le marquage de la rive. Il est alors légitime de s'interroger sur la place des cyclistes, leur confort et leur sécurité, en cas de part motrice cycliste plus importante, les rives étant fréquemment empiétées par les véhicules motorisés. Cette évaluation ne vaut donc que pour le contexte particulier du boulevard de Strasbourg, à fort trafic motorisé et faible trafic 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 parfois de rejet, car cet aménagement est rare en France, et sa signalisation par les double-chevrons très récemment réglementée en France dans le cadre du plan d'action pour les mobilités actives. La situation particulière du site (en courbe et en pente) ne permet pas facilement aux usagers motorisés de se positionner sur la voie centrale, y compris en l'absence de véhicule arrivant en face. Son usage s'est donc progressivement détourné du principe de fonctionnement attendu, les véhicules empruntant très majoritairement les accotements de la CVCB. Toutefois, aucun accident n'a été constaté, se en fonctionnement permanent et pérennité, des situations de surprise et d'incompréhension semblent avoir très fortement diminuées. 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 sur le franchissement du pont. Ce constat est par ailleurs confirmé par les observations sur site montrant des situations de dépassement désormais réalisées très majoritairement en sécurité (distances latérales de sécurité en hausse, en raison notamment d'une largeur confortable d'accotement d'1m80).			
Saintes	Pas de conclusion globale sur l'aménagement			
Saint Aubin en Médoc	Ainsi, les principaux enseignements de l'évaluation sont les suivantes : • le nombre de cyclistes a plus que doublé (de 18 au mois d'avril à 40 au mois de septembre), à relativiser toutefois par le phénomène de la rentrée scolaire qui est propice au déplacement à vélo, • l'intégrité des piétons circulant sur la chaussée depuis la mise en place de la CVCB, • en ligne droite, les véhicules motorisés circulent en grande majorité dans l'axe de la chaussée, • dans le virage de l'allée de Chatterelle, les véhicules motorisés ont tendance à se positionner au milieu de la chaussée, sans que cela ne soit problématique, • 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 CVCB est difficilement compréhensible et peu sécuritaire pour les cyclistes. 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 RD60 en CVCB. Il est même possible qu'elle soit meilleure compte tenu de la baisse de vitesse, certes très modérée, des usages motorisés. L'avis du Cerema est donc que la CVCB de la RD60 peut être conservée avec une attention à garder sur les vitesses pratiquées par les automobilistes, le meilleur fonctionnement possible de la CVCB étant calé sur une vitesse d'usage n'excédant pas 50km/h.		 voire 	

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

