



MINISTÈRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA DÉCENTRALISATION

Liberté

Égalité

Fraternité

Direction générale des infrastructures, des
transports et des mobilités



MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE ET
DE LA DÉCENTRALISATION

*Liberté
Égalité
Fraternité*

CHAUSSÉE À VOIE CENTRALE BIDIRECTIONNELLE (CVCB)

VERS UN DOMAINE D'EMPLOI REVISITÉ

Mesure 17 du comité interministériel de sécurité routière de juillet 2023

- Préciser le contexte d'emploi de la chaussée à voie centrale bidirectionnelle afin d'y rendre la circulation compatible avec les manœuvres à réaliser
- Permettre une cohabitation plus facile et des risques moindres entre les cyclistes et les véhicules motorisés

Travail en commun

- Cerema
- Ministère des transports / DGITM
- Délégation à la sécurité routière

Ecoute des collectivités, des associations, des bureaux d'études



Une réponse synthétique à la commande du CISR qui sera déclinée par le Cerema (nouvelle version de la fiche 37, éléments de recommandation pour la CVCB)

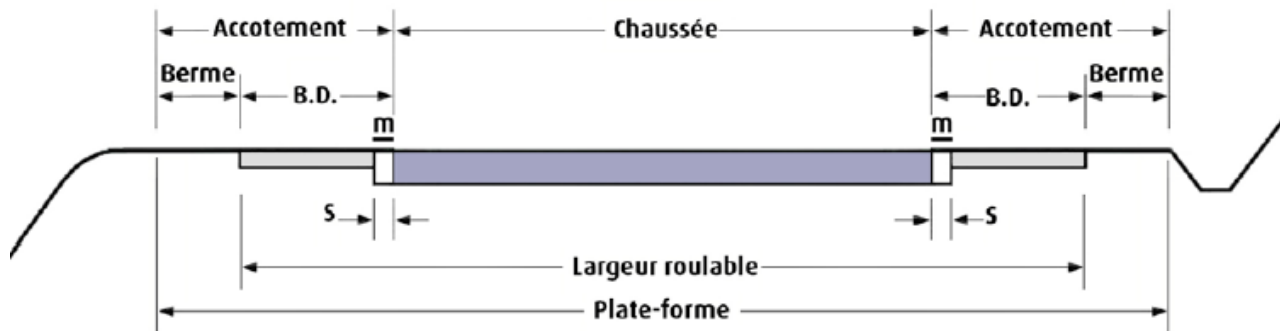
Cadre d'emploi de la CVCB

Aménagement qui n'offre qu'un niveau de service réduit, inférieur aux pistes cyclables, aux voies vertes ou aux bandes cyclables par exemple

- La CVCB ne sépare pas les trafics et ne réserve pas d'espace pour le cycliste

Code de la route :

- Les cyclistes peuvent circuler sur l'accotement équipé d'un revêtement routier (R431-9)
- Les véhicules doivent, sauf nécessité absolue, circuler sur la chaussée



Aménagement de dernier recours, à n'envisager que pour le réseau routier secondaire et le réseau cyclable secondaire quand une démarche de planification et des études ont abouti à l'impossibilité d'implanter une solution plus performante

Ce peut aussi être un aménagement d'attente

Le cadre d'emploi revisité

Profil en travers

Recommandation d'une largeur d'accotement revêtu de 2 m (marquage compris) :

- Confort des cyclistes et des éventuels piétons
- Sécurité lors du dépassement d'un cycliste par un véhicule motorisé (contribue au respect de l'espacement prévu par le Code de la route)

Trouver la meilleure répartition de l'espace entre les accotements revêtus et la chaussée en fonction

- De la largeur roulable disponible
- Des caractéristiques du trafic motorisé (présence de PL notamment)
- De la vitesse autorisée ou pratiquée



Le cadre d'emploi revisité

Type de véhicules admis

Recommandation de limiter la circulation des PL :

- Desserte locale
- Sans générateur important
- Ce qui peut nécessiter la mise en place de mesures de police (interdiction du transit par exemple) en veillant à avoir un itinéraire de substitution acceptable pour les véhicules interdits

Seuils de trafic PL au-delà desquels il n'est pas recommandé d'implanter une CVCVB :

- 200 PL/jour à 30 km/h
- 100 PL/jour à 50 km/h

Le cadre d'emploi revisité

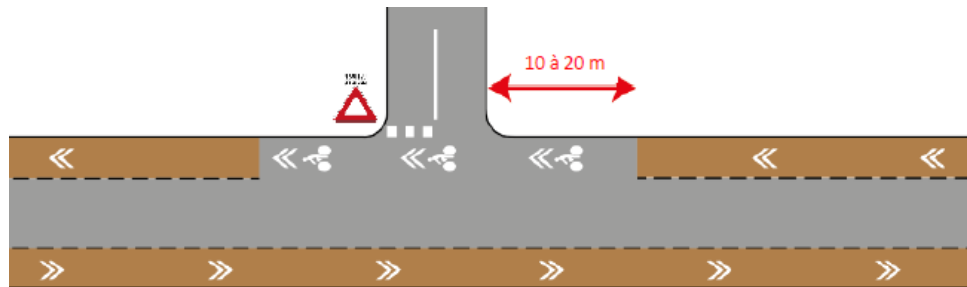
Signalisation horizontale

Rappel de la réglementation (Code de la route et instruction interministérielle sur la signalisation routière), considérant aussi que le bon marquage aide à la compréhension des aménagements :

- Type de ligne en rive (accotement et non bande cyclable)
- Bon usage des chevrons et des figurines « cyclistes »
- Traitement de la CVCB dans les carrefours lorsque la CVCB conserve ou perd la priorité
- Subtilité « STOP » vs « CEDEZ-LE-PASSAGE »

Utilité d'un revêtement distinct par sa nature ou sa couleur pour améliorer la compréhension de la CVCB

- Adhérence et qualité de roulement conformes et au moins équivalentes à celles de la voie centrale

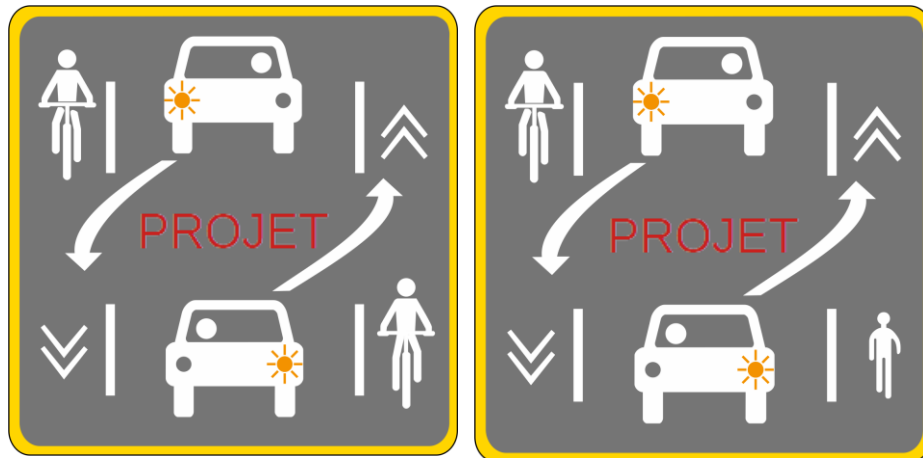


Le cadre d'emploi revisité

Signalisation verticale

Nécessité d'un panneau spécifique pour les CVCB :

- Indispensable
- Uniformiser, de multiples panneaux ayant été définis localement pour compenser l'absence de panneau dans l'IISR
- Projet de 2 panneaux de type SR dans le circuit de validation
- Mais des interrogations subsistent sur la compréhension et l'interprétation des visuels



Le cadre d'emploi revisité

Aménagements complémentaires

Utilité d'aménagements complémentaires pour marquer le caractère spécifique de la CVCB en entrée ou en rappel :

- Ecluses
- Plateaux

Dans le respect des règles d'implantation de ces dispositifs



Le cadre d'emploi revisité

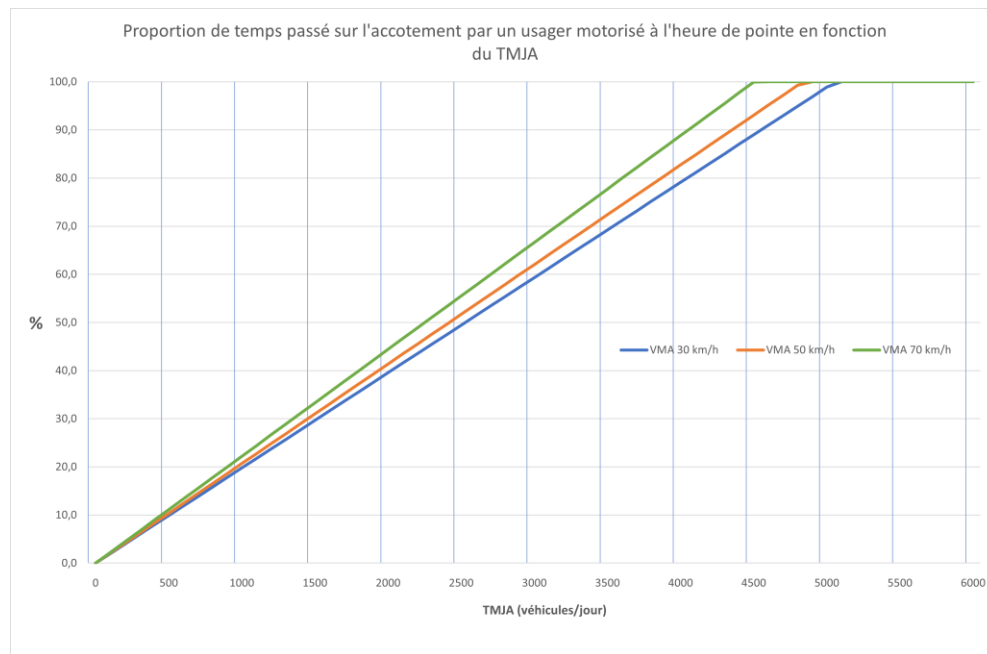
Niveau de trafic

La CVCB étant une alternative à la mixité, elle n'est recommandée que pour des niveaux de trafic inférieurs à 4 000 v/jour (au-delà, recommandation de séparer les trafics) :

- **4 000 v/jour à 30 km/h**
- **2 000 v/jour à 50 km/h**

Objectivation des critères d'appréciation :

- Difficulté à effectuer les manœuvres de croisement et de dépassement
- % de temps passé par un automobiliste sur l'accotement en fonction du niveau de trafic



Le cadre d'emploi revisité

Distances de visibilité

Objectivation de la difficulté ressentie par les usagers lorsque la visibilité « n'est pas bonne » : où faut-il se positionner ?

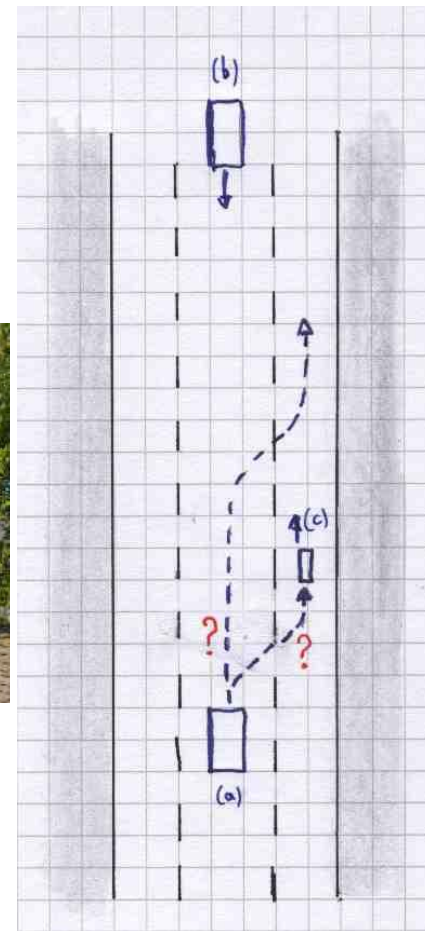
Le dépassement d'un cycliste ne nécessite pas de manœuvre spécifique

Pour avoir une maîtrise complète de la situation et engager une éventuelle manœuvre, un usager motorisé doit avoir la visibilité simultanément sur :

- Un cycliste
- Un véhicule antagoniste

Pour décider de la manœuvre à effectuer :

- Dépasser le cycliste et se rabattre avant de croiser le véhicule antagoniste
- Se ranger derrière le cycliste pour croiser le véhicule antagoniste



Le cadre d'emploi revisité

Distances de visibilité

Vitesse maximale autorisée	Distance normale de visibilité (freinage normal $-1,5 \text{ m/s}^2$)		Distance minimale de visibilité (freinage de sécurité -3 m/s^2)	
	CVCB avec trottoir (pas de piétons)	CVCB sans trottoir (avec piétons)	CVCB avec trottoir (pas de piétons)	CVCB sans trottoir (avec piétons)
30 km/h	115 m	125 m	100 m	100 m
50 km/h	235 m	256 m	183 m	192 m

Le cadre d'emploi revisité

Vitesse

Choix d'une approche prudente : la CVCB n'est recommandée que pour des vitesses inférieures ou égales à 50 km/h

En prenant garde à l'adéquation entre :

- Vitesse maximale autorisée (VMA)
- Vitesse pratiquée (V85)



Conclusion

Un aménagement utile,

Avec un domaine d'emploi limité

Et dont l'implantation doit être bien étudiée au regard :

- ***De l'opportunité***
- ***Des règles qui visent à garantir le confort et la sécurité de tous les usagers***

Utilité de prévoir une évaluation de l'aménagement réalisé

Merci de votre attention