



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**Cerema**

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

# Accotements revêtus

Domaine d'emploi pour les cyclistes



V85  
VITESSE LIMITE  
RÉELLEMENT  
PRATiquÉE



TRAFIG  
MOTORISÉ EN  
UNITÉS DE  
VÉHICULE  
PARTICULIER PAR  
JOUR  
(DANS LES DEUX  
SENS)

DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)



RÉSEAU CYCLABLE  
SECONDAlRE (TRAFIG  
INFÉRIEUR À 750  
CYCLISTES/JOUR)

RÉSEAU CYCLABLE  
PRINCIPAL (TRAFIG  
COMPRIS ENTRE 500 ET  
3000 CYCLISTES/JOUR)

RÉSEAU CYCLABLE  
À HAUT NIVEAU DE  
SERVICE (TRAFIG >2000  
CYCLISTES/JOUR)

**30** KM/H  
OU MOINS

< 2000

2000 À  
4000

> 4000

Trafig  
mixte

Vélorue ou trafig mixte

Bande  
cyclable ou trafig mixte

Piste ou bande cyclable

Vélorue ou piste  
cyclable

**50** KM/H



< 1500

1500 À  
6000

> 6000

Trafig mixte

Piste ou bande cyclable

Piste cyclable

**70/80**  
KM/H

< 1000

1000 À  
4000

> 4000

Trafig  
mixte

Piste cyclable/voie  
verte/bande cyclable/  
bande  
dérivée de droite

Piste cyclable/voie  
verte/bande cyclable/  
bande  
dérivée de droite

Piste cyclable ou  
voie verte

Piste cyclable



V85  
VITESSE LIMITE  
RÉELLEMENT  
PRATiquÉE



TRAFIG  
MOTORISÉ EN  
UNITÉS DE  
VÉHICULE  
PARTICULIER PAR  
JOUR  
(DANS LES DEUX  
SENS)

DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)



RÉSEAU CYCLABLE  
SECONDAIRE (TRAFIG  
INFÉRIEUR À 750  
CYCLISTES/JOUR)

RÉSEAU CYCLABLE  
PRINCIPAL (TRAFIG  
COMPRIS ENTRE 500 ET  
3000 CYCLISTES/JOUR)

RÉSEAU CYCLABLE  
À HAUT NIVEAU DE  
SERVICE (TRAFIG >2000  
CYCLISTES/JOUR)

**30** KM/H  
OU MOINS

< 2000

2000 À  
4000

> 4000

Trafig  
mixte

Vélorue ou trafig mixte

Bande  
cyclable ou trafig mixte

Piste ou bande cyclable

Vélorue ou piste  
cyclable

**50** KM/H

< 1500

1500 À  
6000

> 6000

Trafig mixte

Piste ou bande cyclable

Piste cyclable

**70/80**  
KM/H

< 1000

1000 À  
4000

> 4000

Trafig  
mixte

Piste cyclable/voie  
verte/bande cyclable/  
bande  
dérivée de droite

Piste cyclable/voie  
verte/bande cyclable/  
bande  
dérivée de droite

Piste cyclable ou  
voie verte

Piste cyclable



V85  
VITESSE LIMITE  
RÉELLEMENT  
PRATiquÉE



TRAFIG  
MOTORISÉ EN  
UNITÉS DE  
VÉHICULE  
PARTICULIER PAR  
JOUR  
(DANS LES DEUX  
SENS)

DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)



RÉSEAU CYCLABLE  
SECONDAIRE (TRAFIG  
INFÉRIEUR À 750  
CYCLISTES/JOUR)

RÉSEAU CYCLABLE  
PRINCIPAL (TRAFIG  
COMPRIS ENTRE 500 ET  
3000 CYCLISTES/JOUR)

RÉSEAU CYCLABLE  
À HAUT NIVEAU DE  
SERVICE (TRAFIG >2000  
CYCLISTES/JOUR)

**30** KM/H  
OU MOINS

< 2000

2000 À  
4000

> 4000

Trafig  
mixte

Vélorue ou trafig mixte

Bande  
cyclable ou trafig mixte

Piste ou bande cyclable

Vélorue ou piste  
cyclable

**50** KM/H



< 1500

1500 À  
6000

> 6000

Trafig mixte

Piste ou bande cyclable

Piste cyclable

**70/80**  
KM/H

< 1000

1000 À  
4000

> 4000

Trafig  
mixte

Piste cyclable/voie  
verte/bande cyclable/  
bande  
dérivée de droite

Piste cyclable/voie  
verte/bande cyclable/  
bande  
dérivée de droite

Piste cyclable ou  
voie verte

Piste cyclable

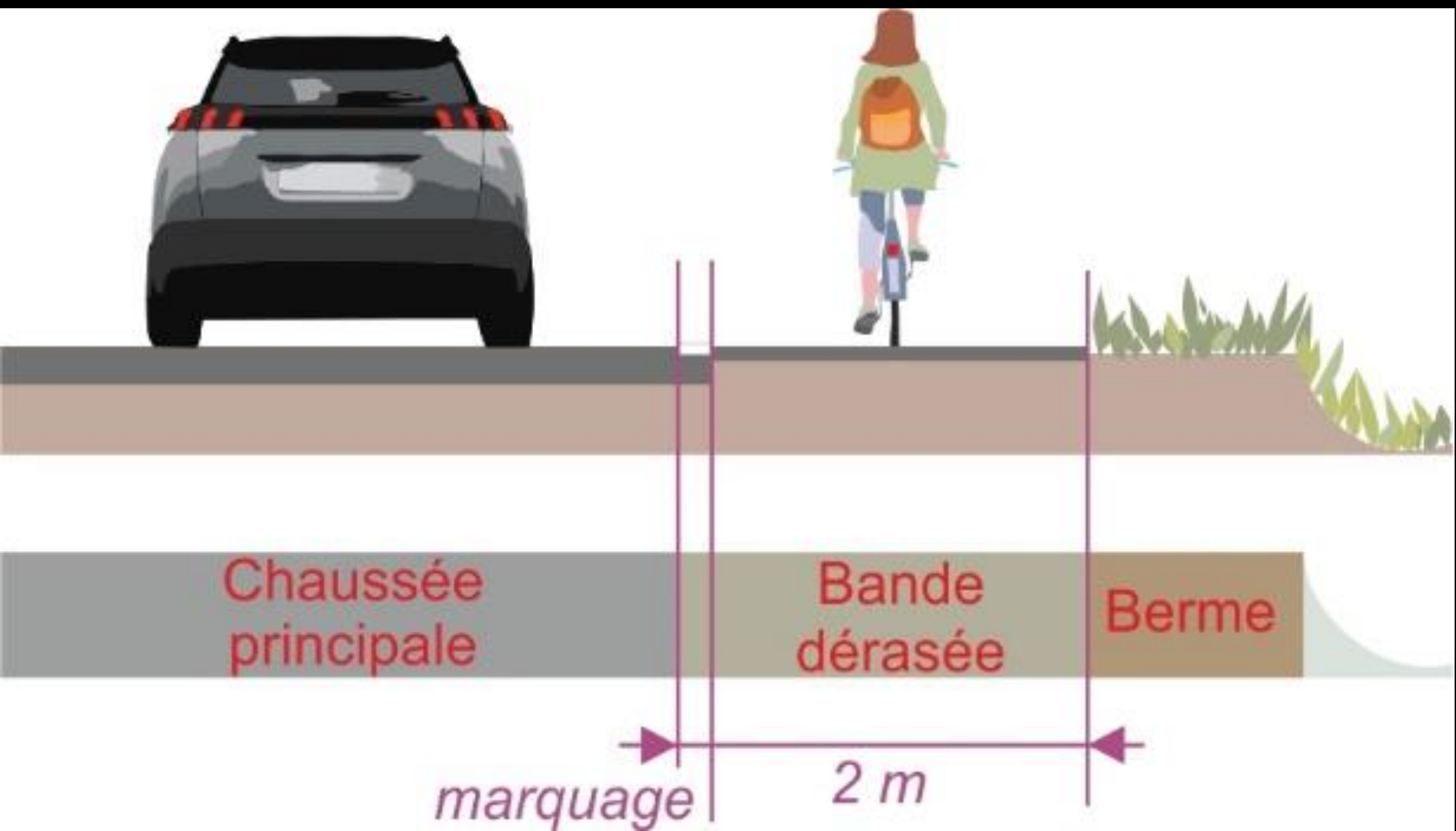
# RENDRE SA VOIRIE CYCLABLE

*Les clés de la réussite*

LES CAHIERS du Cerema



<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/rendre-sa-voirie-cyclable>



# La chaussée à voie centrale banalisée

Un cas particulier d'usage de la bande  
dérasée de droite



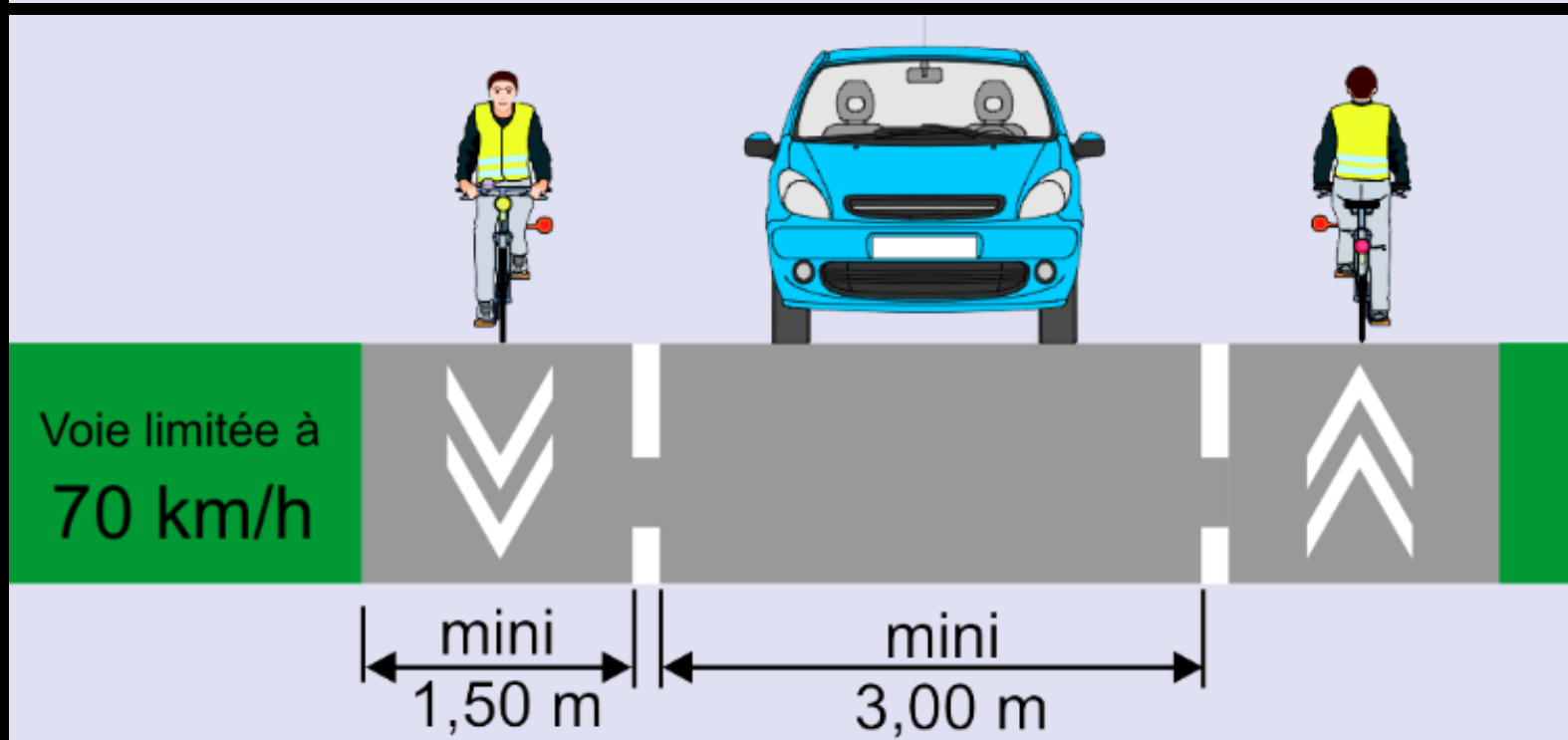
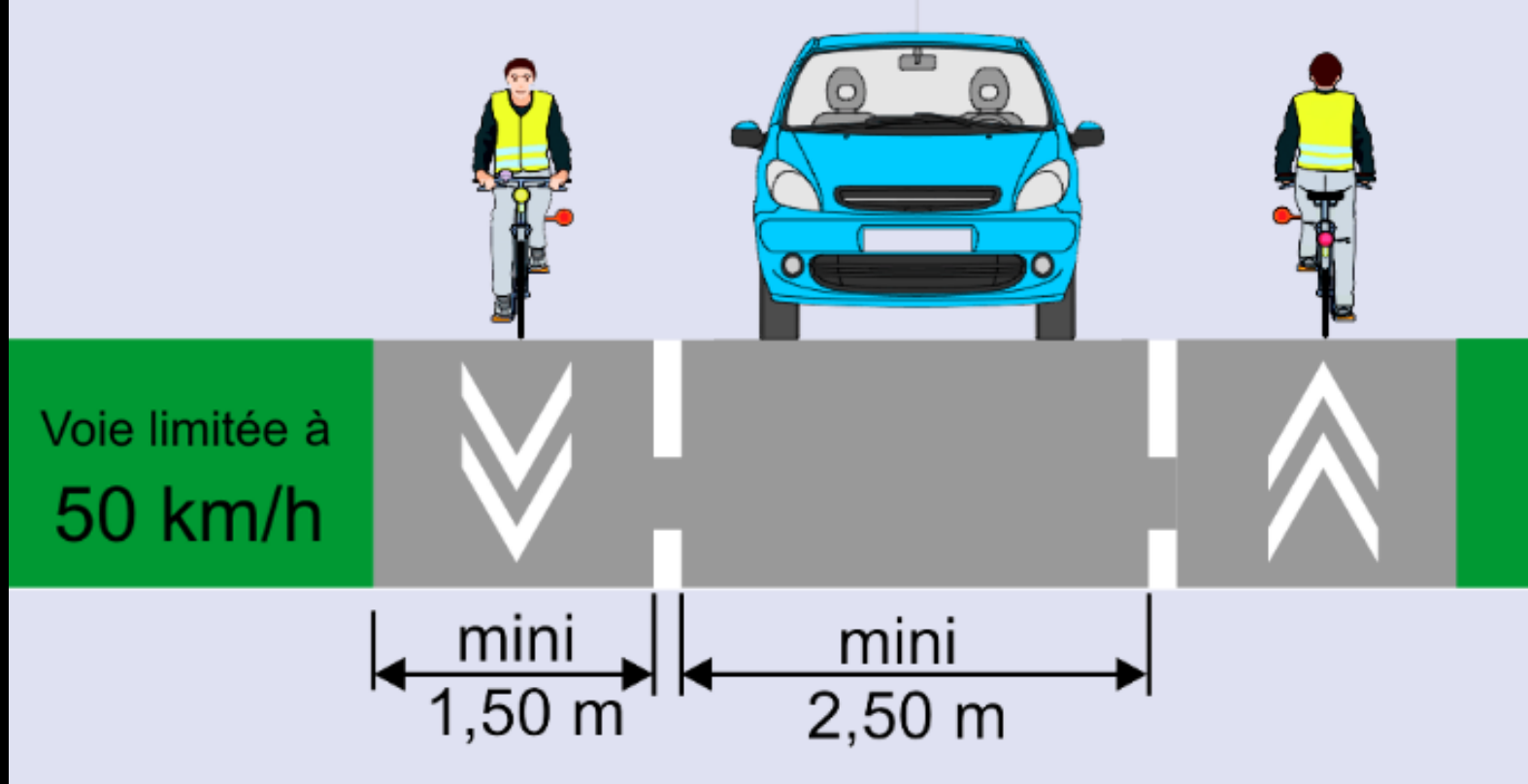


1,5m mini

2,5m

1,5m mini





# Un aménagement ancien chez nos voisins



**Voie centrale banalisée**

**La « Chaussée à voie centrale banalisée » :**  
une réponse intéressante à la sécurité des modes doux ?

La « Chaussée à voie centrale banalisée » (CVCB) est une chaussée à circulation centrale composée d'une voie destinée au trafic motorisé, encadrée par deux bandes latérales dédiées aux modes doux. La largeur de la voie centrale ne permet pas le croisement de deux véhicules. Ceux-ci sont autorisés à emprunter les bandes latérales lors des croisements, sans pour autant mettre en danger les piétons et les cyclistes qui s'y trouvent.

Nombre de nos villages sont connectés entre eux par des petites routes de campagne qui accueillent un trafic local. Situées hors agglomération, la vitesse y est, sauf mention contraire, autorisée jusqu'à 90 km/h.



 

Fig. 1. L'aspect et l'état de la CVCB à Tixor      Fig. 2. Signalisation provisoire

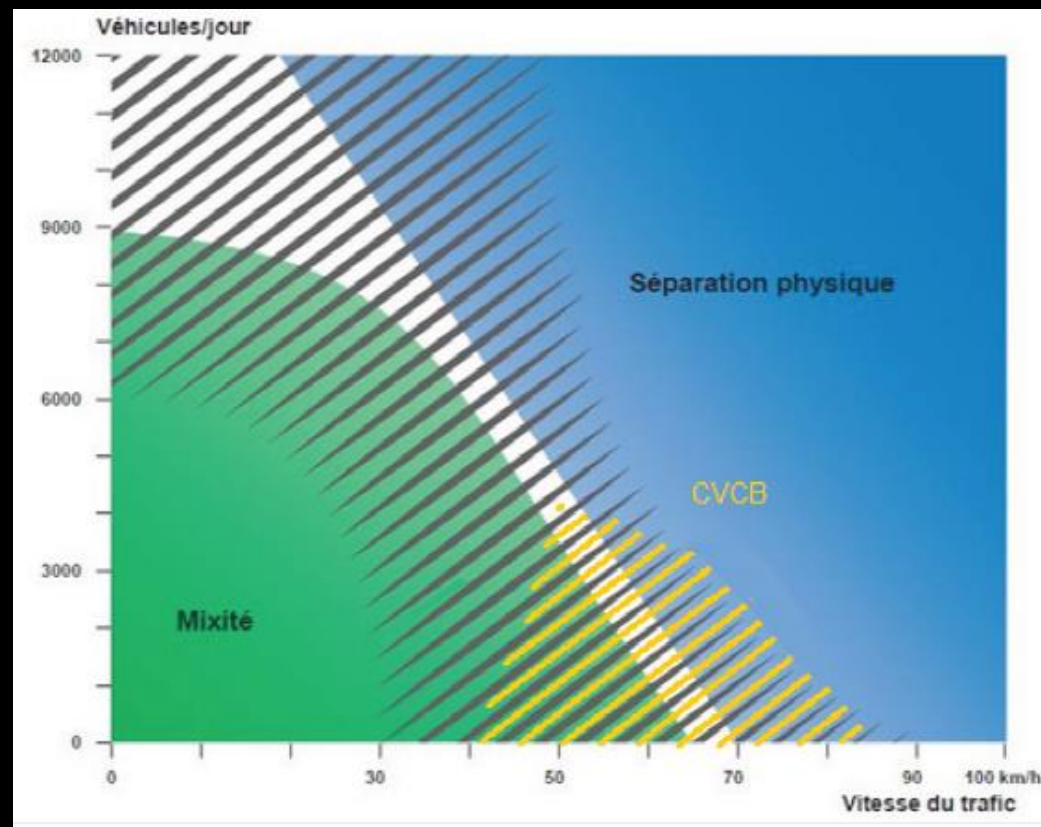
Malgré la faible densité de trafic et en raison des vitesses relativement élevées qui y sont pratiquées, ces voiries sont particulièrement peu accueillantes pour les piétons et les cyclistes. Les solutions à apporter sont peu aisées. Elles passent nécessairement par une réduction drastique des vitesses ou par la création d'infrastructures propres : chemins piétons et voies cyclables.

Une autre piste peut pourtant être explorée : un partage de l'espace. C'est ce que propose la voirie à circulation centrale appelée encore : « Chaussée à voie centrale banalisée » (CVCB).

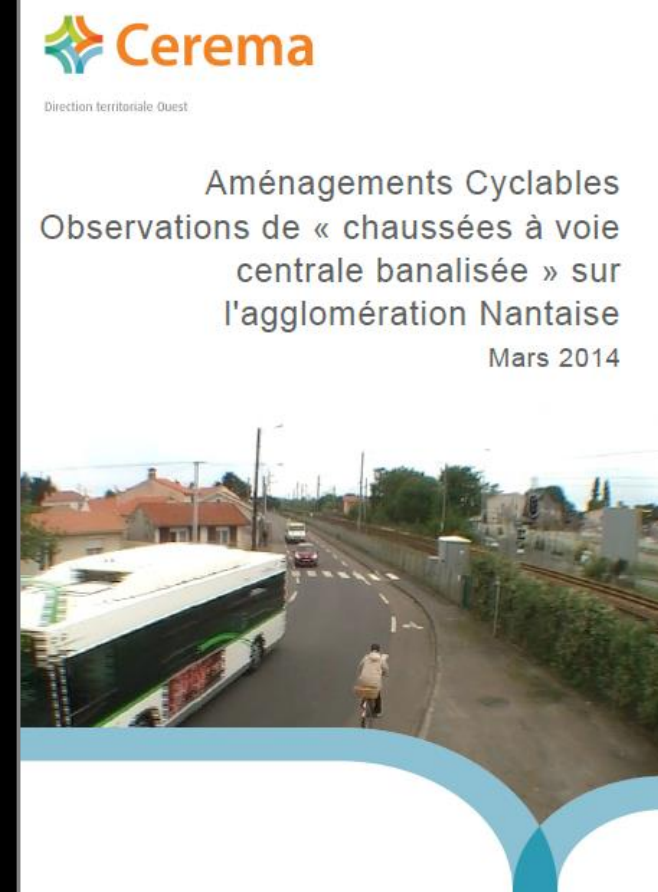
Cette mesure est déjà couramment utilisée, aux Pays-Bas, en Suisse et en Allemagne. Par contre, elle n'est pas prévue dans notre réglementation.

1/4



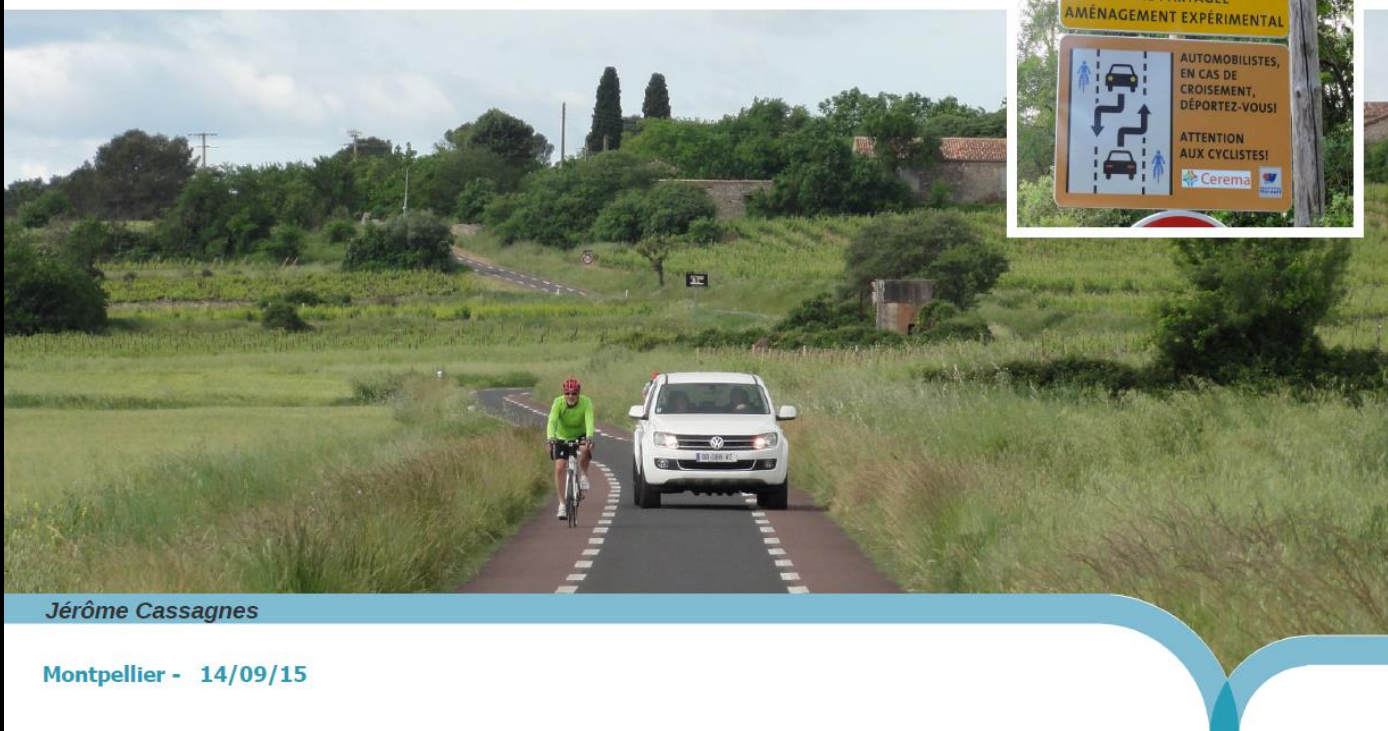
Largeur de chaussée (m)	Largeur de la voie centrale (m)	Largeur des bandes latérales (m)
< 5,00	Pas d'application	
5,00	2,50	1,25 (min.)
6,00	3,00	1,50
7,00	3,50 (max.)	1,75
7,50	3,50 (max.)	2,00
> 7,50	Trop large pour en faire une CVCB	







## Évaluation de deux sections de CVCB dans l'Hérault



Jérôme Cassagnes

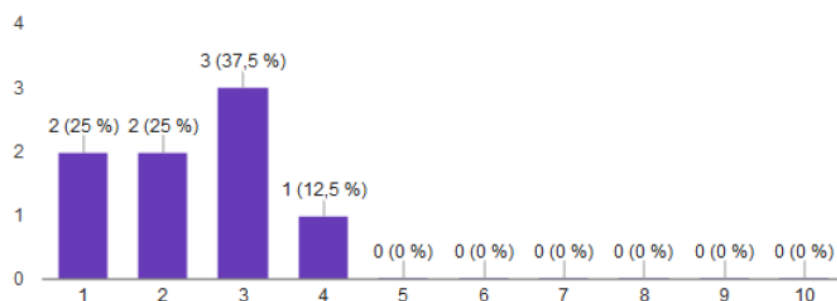
Montpellier - 14/09/15

# Des premiers retours d'expérience (en France)



### Comment pourriez-vous qualifier votre niveau de sécurité sur le pont AVANT aménagement

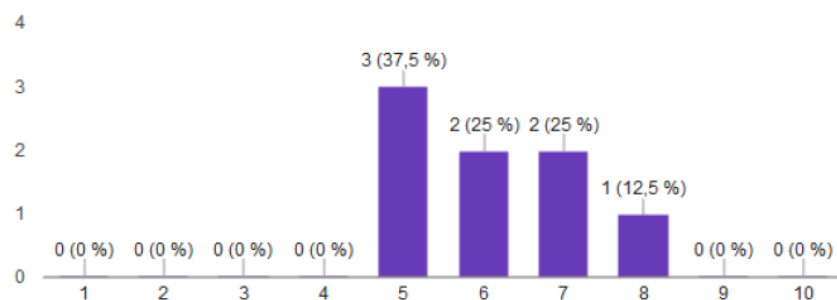
8 réponses



Avant l'aménagement, la totalité des cyclistes se positionnait du côté de l'insécurité, avec des notes variant de 1 à 4, et une moyenne de 2,4 / 10.

### Comment pourriez-vous qualifier votre niveau de sécurité sur le pont APRÈS aménagement

8 réponses



Après l'aménagement, toutes les notes sont passées au dessus de la moyenne, avec 3 cyclistes choisissant le niveau intermédiaire de sécurité (5/10) et les 5 autres des notes allant de 6 à 8.

La moyenne est ainsi passée de 2,4 à 6,1 / 10.

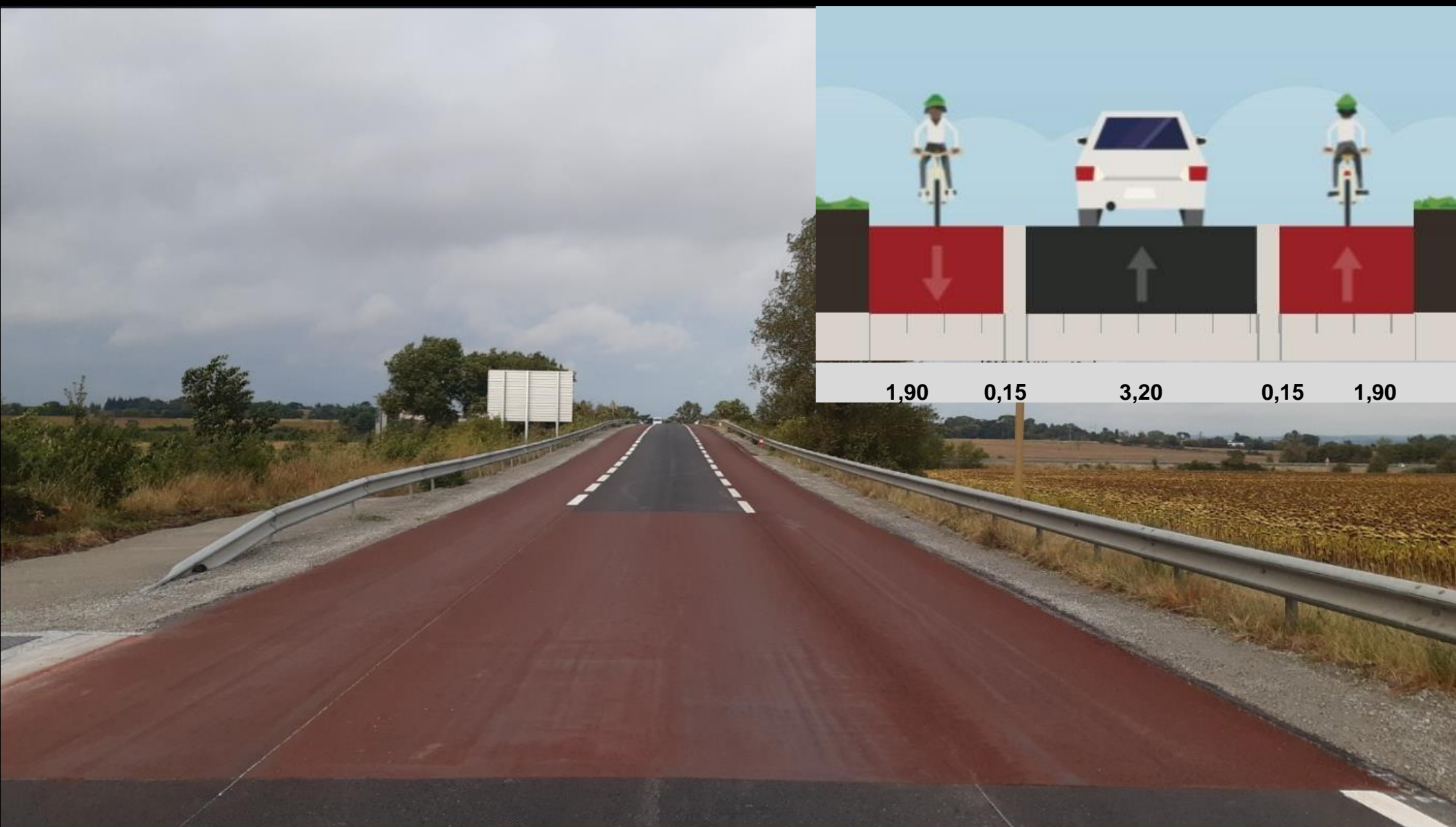


# Les retours d'expérience (en France)









# Une bonne communication

**Circulation modifiée!**

**PONT DU PAVÉ, RD 121, CENTR'ALP**

**SOYEZ PRUDENTS!**

**ROULEZ DOUCEMENT ET ANTICIPEZ POUR VOUS CROISER EN TOUTE SÉCURITÉ!**

**Aménagement d'une Chaussée à Voie Centrale Banalisée**

- Réduire la vitesse
- Partager la voirie
- Permettre à tous (voitures, autocars, camions et cycles) de circuler en toute sécurité

**Comment circuler?**

Une Chaussée à Voie Centrale Banalisée est **une voie unique**, sans sens de priorité, avec 2 accotements larges sur les cotés. Le véhicule roule sur la voie centrale. Le vélo est invité à circuler **au centre** de l'accotement.

Dès qu'un véhicule arrive dans l'autre sens : les 2 véhicules ralentissent, se déportent légèrement sur l'accotement pour se croiser, avant de se repositionner sur la voie centrale.

En situation de croisement et en présence d'un vélo, la voiture attend **derrière** le vélo avant de reprendre sa place.

Source : Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais.

Exemple de flyer utilisé pour communiquer sur la CVCB

# Pour aller plus loin



Vélo

## Chaussée à voie centrale banalisée

*Éléments de recommandation*

*Cette fiche méthodologique n'a pas de valeur réglementaire.*

*Elle doit être considérée comme un outil d'aide à la décision, une incitation à améliorer la prise en compte des cyclistes dans les infrastructures.*

L'adaptation de l'espace public aux cyclistes passe par la mobilisation d'une large palette d'outils mise à disposition des aménageurs : accotements revêtus, bandes et pistes cyclables, voies vertes, zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes.

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est un outil permettant de prendre en compte les cyclistes dans les cas rares où les contraintes géométriques et circulatoires rendent impossible le recours aux aménagements cyclables traditionnels.

Cette fiche a pour objectif d'explorer le domaine d'emploi de la CVCB, en tirant parti des premiers aménagements réalisés en France et de l'expérience des pays voisins.



Fiche n° 37 - Mai 2017

Merci de votre attention