



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Cerema
CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

Accotements revêtus

Domaine d'emploi pour les cyclistes



V85
VITESSE LIMITE
RÉELLEMENT
PRATIQUÉE



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

DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)



RÉSEAU CYCLABLE
SECONDNAIRE (TRAFIC
INFÉRIEUR À 750
CYCLISTES/JOUR)

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

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

30 KM/H
OU MOINS

< 2000

Trafic
mixte

Vélorue ou trafic mixte

Vélorue ou piste
cyclable

2000 À
4000

Bande
cyclable ou trafic mixte

> 4000

Piste ou bande cyclable

50 KM/H

< 1500

Trafic mixte

1500 À
6000

Piste ou bande cyclable

Piste cyclable

> 6000

70/80
KM/H

< 1000

Trafic
mixte

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

1000 À
4000

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

Piste cyclable ou
voie verte

> 4000



V85
VITESSE LIMITÉE
RÉELLEMENT
PRATIQUÉE



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

DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)



RÉSEAU CYCLABLE
SECONDAIRES (TRAfic
INFÉRIEUR À 750
CYCLISTES/JOUR)

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

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

30 KM/H
OU MOINS

< 2000

Trafic
mixte

Vélorue ou trafic mixte

Vélorue ou piste
cyclable

2000 À
4000

Bande
cyclable ou trafic mixte

> 4000

Piste ou bande cyclable

50 KM/H

< 1500

Trafic mixte

1500 À
6000

Piste ou bande cyclable

Piste cyclable

> 6000

70/80
KM/H

< 1000

Trafic
mixte

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

1000 À
4000

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

Piste cyclable ou
voie verte

Piste cyclable

> 4000



V85
VITESSE LIMITÉE
RÉELLEMENT
PRATIQUÉE



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

DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)



RÉSEAU CYCLABLE
SECONDAIRES (TRAfic
INFÉRIEUR À 750
CYCLISTES/JOUR)

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

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

30 KM/H
OU MOINS

< 2000

Trafic
mixte

Vélorue ou trafic mixte

Vélorue ou piste
cyclable

2000 À
4000

Bande
cyclable ou trafic mixte

> 4000

Piste ou bande cyclable

50 KM/H

< 1500

Trafic mixte

1500 À
6000

Piste ou bande cyclable

Piste cyclable

> 6000

70/80 KM/H

< 1000

Trafic
mixte

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

1000 À
4000

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

Piste cyclable ou
voie verte

Piste cyclable

> 4000

RENDRER SA VOIRIE CYCLABLE

Les clés de la réussite

LES CAHIERS du Cerema



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



Chaussée
principale

Bande
dérasée

Berme

marquage

2 m

La chaussée à voie centrale banalisée

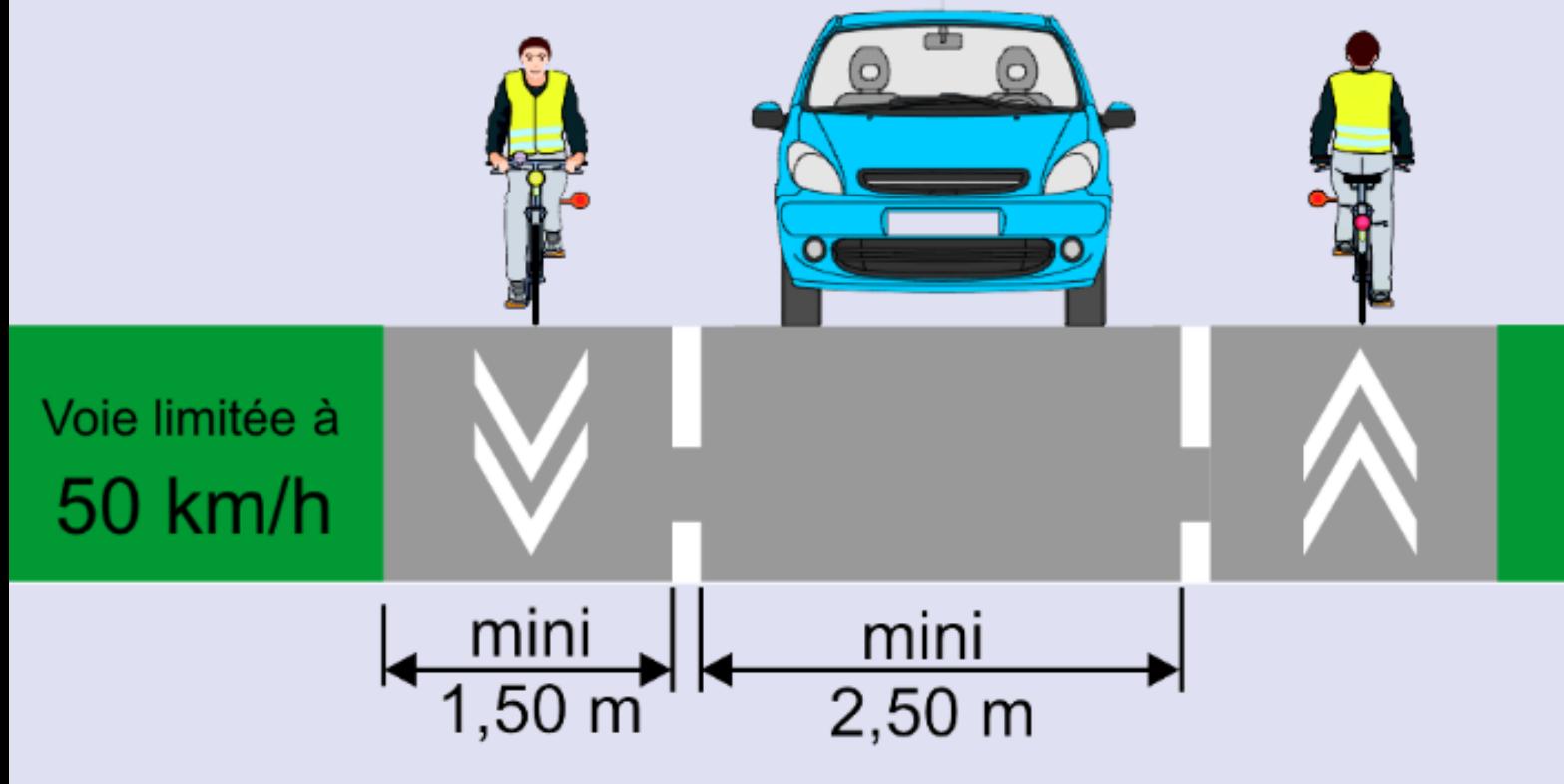
Un cas particulier d'usage de la bande
dérasée de droite



1,5m mini

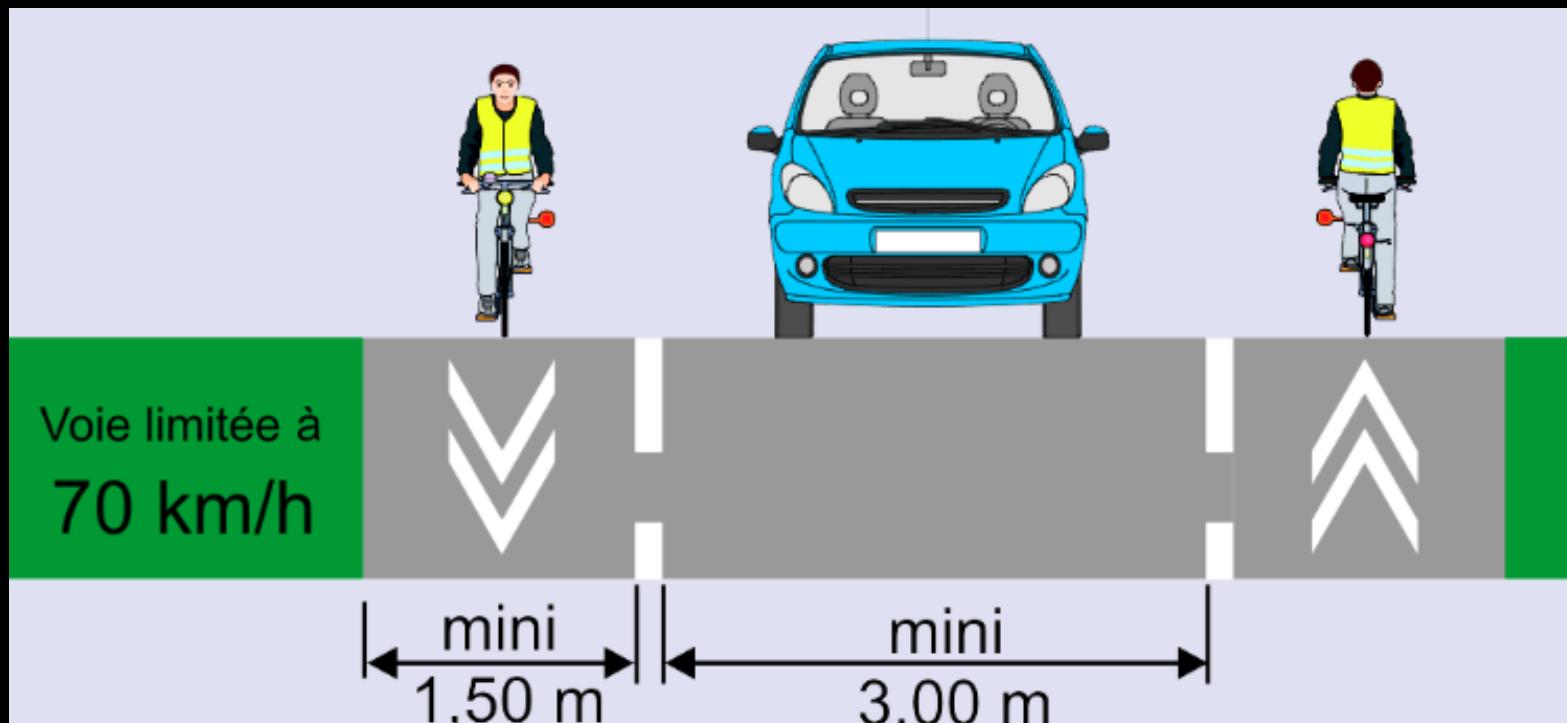
2,5m

1,5m mini



Voie limitée à
50 km/h

mini
1,50 m mini
2,50 m



Voie limitée à
70 km/h

mini
1,50 m mini
3,00 m

Un aménagement ancien chez nos voisins



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 total. Situées hors agglomération, la vitesse y est, sauf mention contraire, autorisée jusqu'à 90 km/h.



Fig. 1. Logos et bâche de la CVCB à Tivay

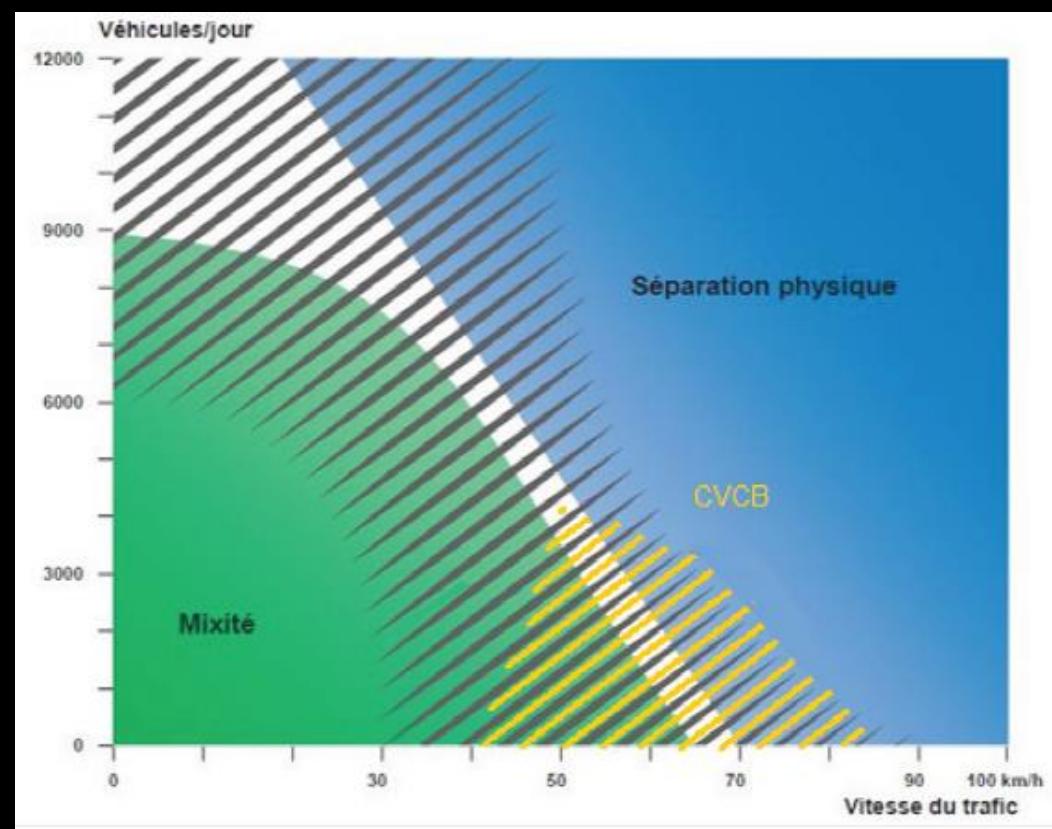


Fig. 2. Spécialisation provisoire

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 nombreuses. Elles passent nécessairement par une réduction drastique des vitesses ou par la création d'infrastructure propre: cheminement 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.



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	

Des premiers retours d'expérience (en France)

RAPPORT
CETE de LYON
 Centre d'Études
 Techniques
 de LYON
 Département
 Construction
 Aménagement Projets
 Affaire
 91UV10023
 août 2013

**Chaussée à Voie
 Centrale Banalisée**
Evaluation à la Roche de Glun
 août 2013



Au 1^{er} juillet 2014, le CETE, le Cerema et le Sénat, l'Institut pour le Climat et l'Environnement du Cerema, Centre d'études et d'experts sur les risques, l'environnement, la mobilité et le développement durable, le Cerema dédié à l'innovation, l'écologie et l'innovation dans les infrastructures et les terrains, l'Institut de l'aménagement et du développement durable et de l'énergie, l'Institut de l'aménagement et du développement durable et de l'énergie et le Département de l'Aménagement et du Développement durable et de l'Énergie.

Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, et de l'Énergie
www.cete-dceta.elyssee.fr/developpement-durable/

Cerema
 Direction Territoriale Normandie-Centre

Évaluation d'une Chaussée à Voie Centrale Banalisée
 Site de Villequier en Seine-Maritime



Rapport d'étude
 Département Infrastructures de Transport Multimodales
 Groupe Sécurité Routière/ Groupe Exploitation de la route, Simulation dynamique, Métrologie
 Janvier 2014

Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, et de l'Énergie
www.cete-dceta.elyssee.fr/developpement-durable/

Seine-Maritime
 Direction régionale de l'aménagement et du logement
Le Département

Cerema
 Direction territoriale Ouest

Aménagements Cyclables
Observations de « chaussées à voie centrale banalisée » sur l'agglomération Nantaise
 Mars 2014





Évaluation de deux sections de CVCB dans l'Hérault

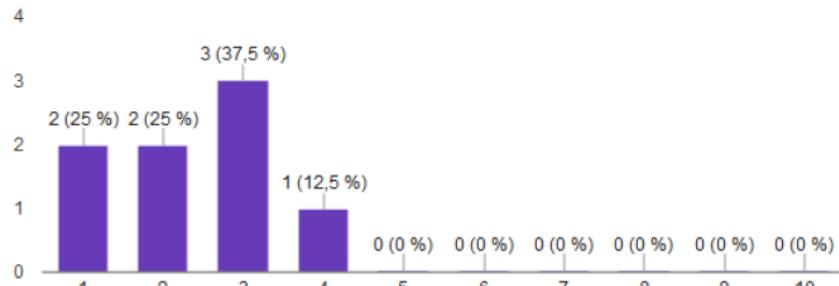


Des premiers retours d'expérience (en France)



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

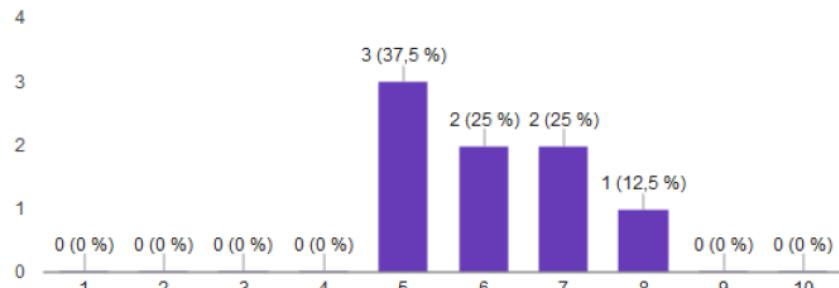
8 réponses



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



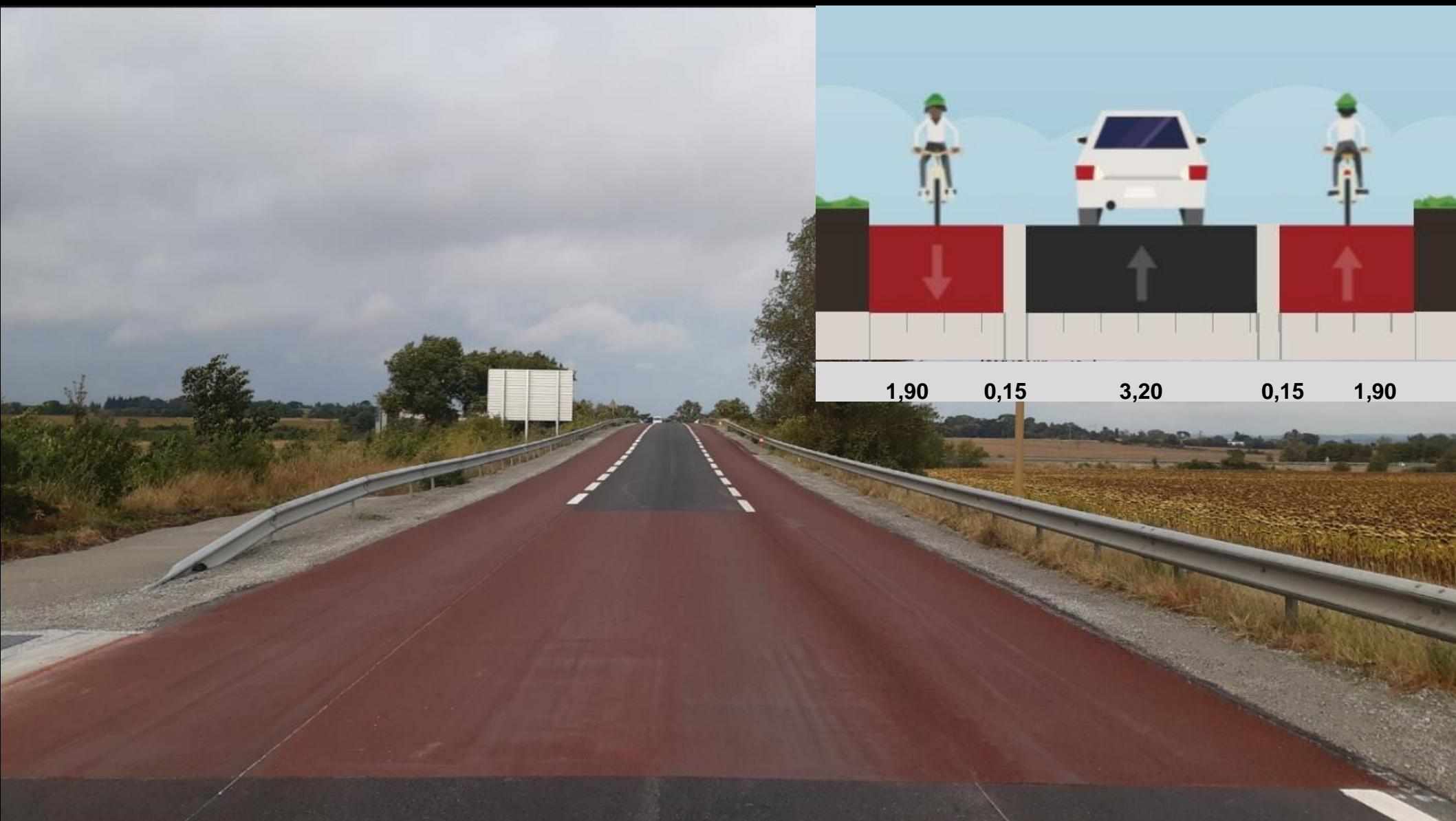
Après l'aménagement, toutes les notes sont passées au dessus de la moyenne, avec 3 cyclistes choisissant le niveau intermédiaire de sécurité (5/10) et les 5 autres des notes allant de 6 à 8.

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

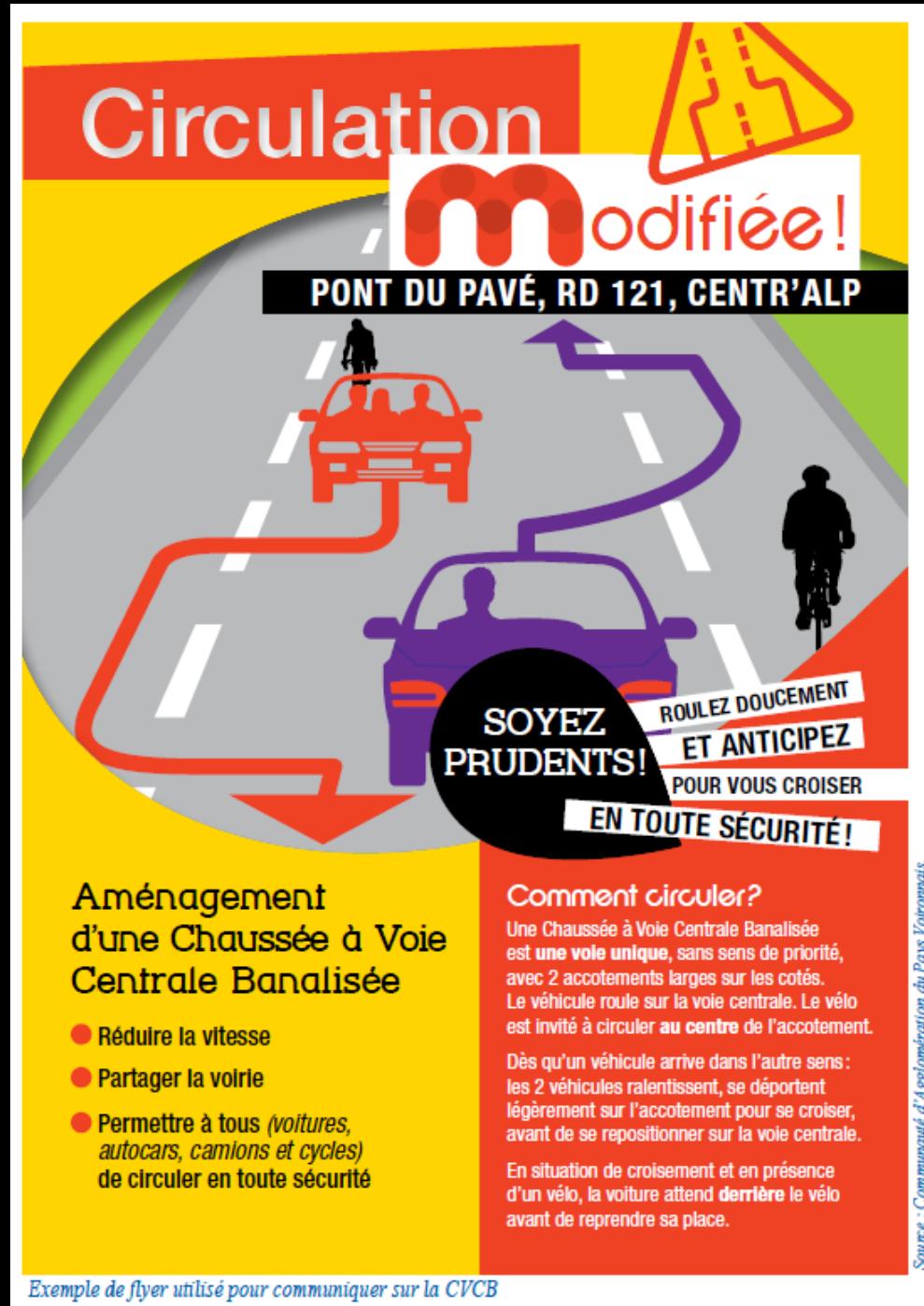
Les retours d'expérience (en France)







Une bonne communication



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 initiation 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.



Photo : A. Bertrand

Fiche n° 37 - Mai 2017

Merci de votre attention