



Chaussées à voie centrale banalisée (CVCB)

Fonctionnement, panorama des aménagements existants en Ouest Cornouaille, clés de réussite 2019

VEL-OC – Coordination schéma vélo Ouest Cornouaille

UNION EUROPÉENNE
UNANIEZH EUROPA



Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO



SIOCA
SYNDICAT INTERCOMMUNAUTAIRE
OUEST CORNOUAILLE AMÉNAGEMENT

**L'Europe s'engage
en Bretagne**

*Avec le Fonds européen agricole pour le développement rural :
l'Europe investit dans les zones rurales*

Éléments d'une CVCB



Rive
(accotement
revêtu)

Voie centrale banalisée
(voie à double sens)

Rive
(accotement
revêtu)

Les croisements



Exemple d'expérimentation de chaussée à voie centrale banalisée entre Le Pallet et Monnières (2017).

Expérimentation
d'une chaussée à voie
centrale banalisée

En voiture,

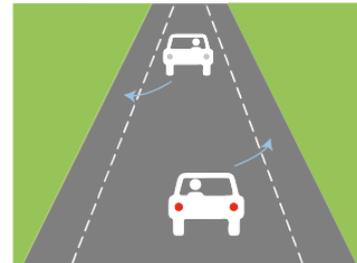
différents cas de figures peuvent se présenter :



1

Aucun véhicule ne se présente en face et la route est dégagée

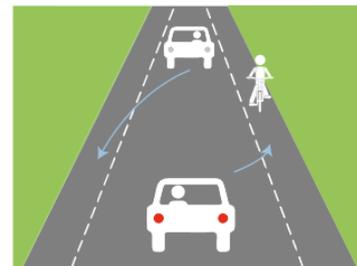
→ Je circule sur la partie centrale de la chaussée



2

Un véhicule se présente en sens opposé

→ Je vérifie qu'il n'y a pas de piéton ou de cycliste sur la chaussée et je me déporte sur la droite pour croiser le véhicule. L'automobiliste en sens opposé procède de même

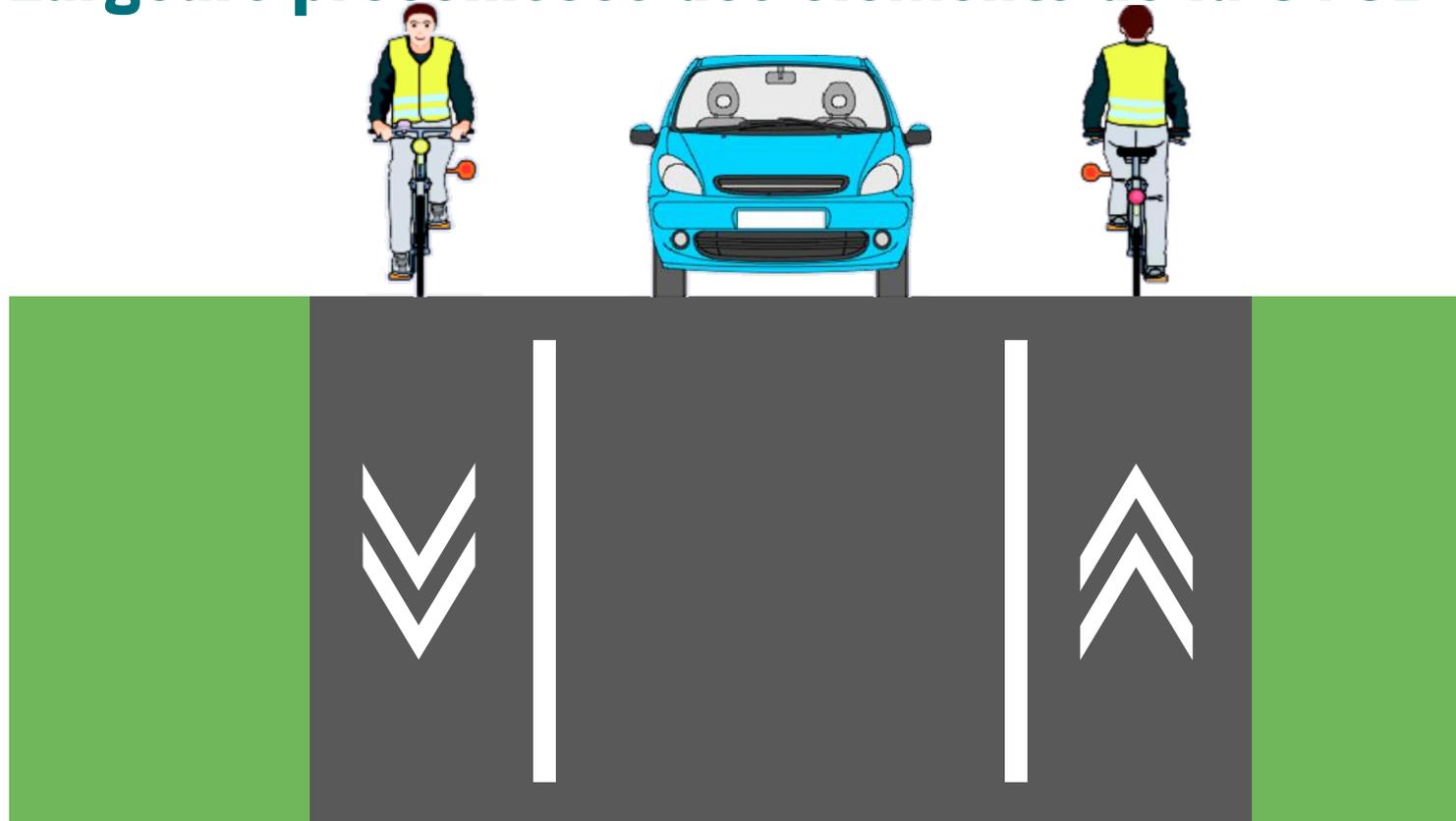


3

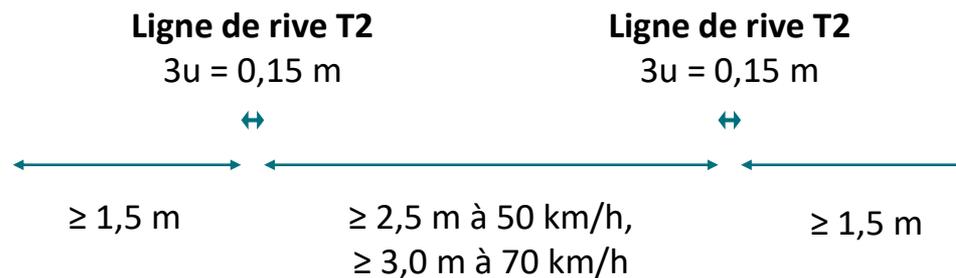
Un cycliste circule à droite de la chaussée et un véhicule se présente en sens opposé

→ Je me déporte sur la droite, derrière le cycliste, en maintenant une distance de sécurité adaptée. Je dépasse le cycliste une fois l'autre véhicule croisé

Largeurs préconisées des éléments de la CVCB



Largeurs recommandées par le Cerema



LES CVCB EN OUEST CORNOUAILLE

Recensement automne 2019

CVCB existants



2016/2017

1. Loctudy, Castel Corn (C2)
2. Plobannalec-Lesconil, rue Kérvin (C8)

2018

3. Loctudy, Kergorentin
4. Loctudy, Brémoguer
5. Plobannalec-Lesconil, rue Jules Ferry/ rue Éric Tabarly
6. Penmarc'h, Route de Kervédal

2019

7. Plovan/Pouldreuzic, Penhors
8. Plouhinec, rue de l'Océan
9. Combrit, Kermor (C98)
10. Combrit, Rue Menez Lanveur
11. Plobannalec-Lesconil, route du Gerveur

CLÉS DE RÉUSSITE

Champs de pertinence

Largeurs

Marquage

Information

Stationnement

Vérifier la pertinence des CVCB

- Largeur suffisante ;
- Visibilité suffisante ;
- Solutions alternatives moins intéressantes ;
- Ratio fréquentation cycliste / fréquentation motorisée attendu satisfaisant ;
- Respect des recommandations techniques !



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.

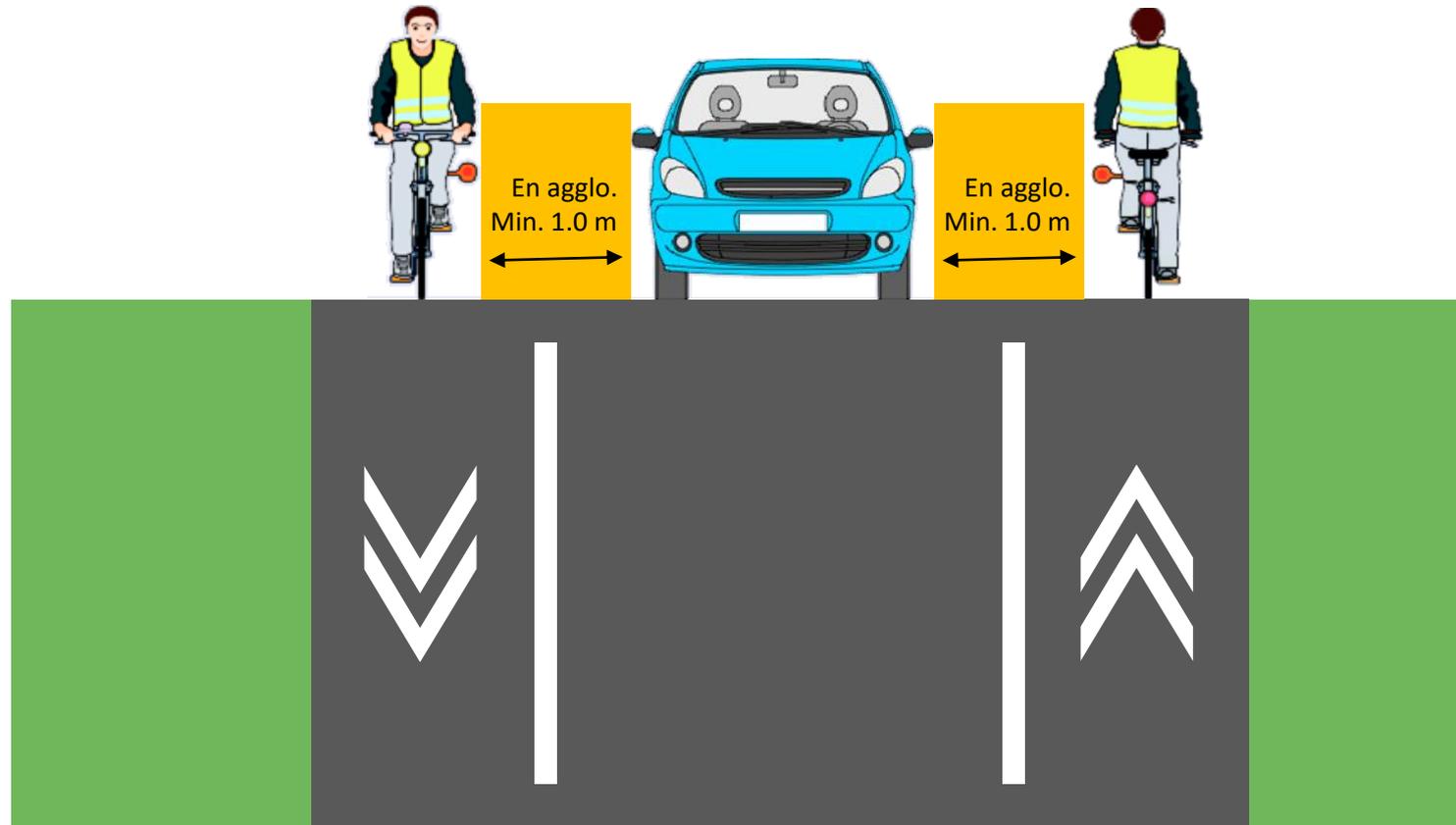
Cette fiche a pour objectif d'explorer le domaine d'emploi de la CVCB, en tirant parti des premiers aménagements réalisés en France et de l'expérience des pays voisins.



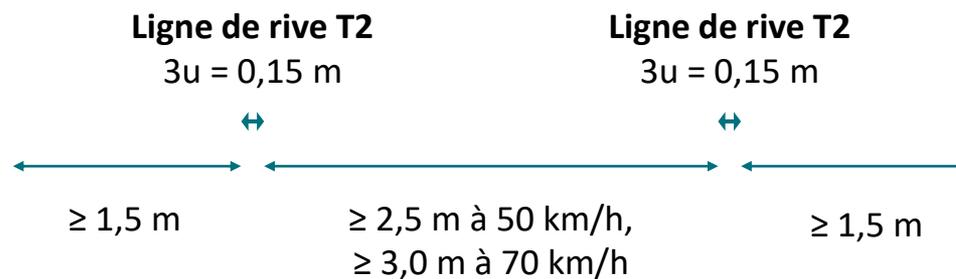
Fiche n° 37 - Mai 2017

Collection | Références

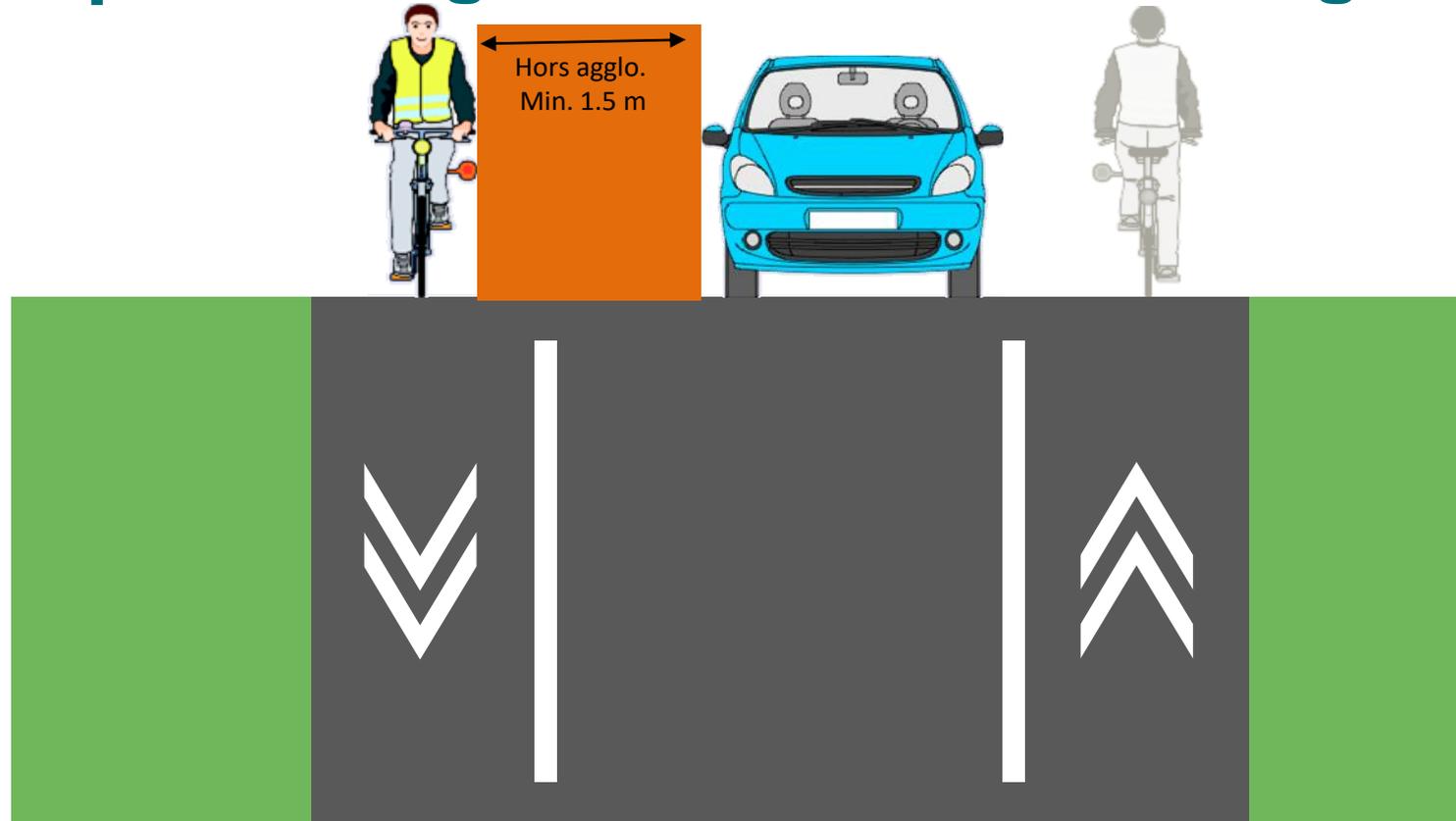
Impact des largeurs sur la sécurité des usagers



Largeurs recommandées par le Cerema



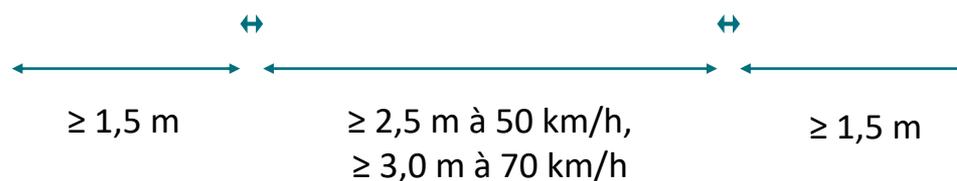
Impact des largeurs sur la sécurité des usagers



Largeurs recommandées par le Cerema

Ligne de rive T2
 $3u = 0,15 \text{ m}$

Ligne de rive T2
 $3u = 0,15 \text{ m}$



Marquages – lignes longitudinales sur CVCB

- ✓ **Ligne de rive à utiliser sur CVCB : T2 (largeur 15 cm*)**



Également utilisée pour des voies de décélération, voies d'accélération, entrée voie pour véhicules lents

- ✗ **Autres lignes, proscrites sur CVCB**

- ✗ **Ligne axiale : T1 ou T'1**



- ✗ **Bandes cyclables, couloirs bus, ligne de dissuasion, ... : T3**



- ✗ **Ligne de rive aux approches de certains carrefours et dans les bretelles : T'3**



- ✗ **Bandes d'arrêt d'urgence : T4**



* Largeur différente sur autoroutes, routes avec un séparateur centrale, 4 voies en rase campagne, routes importantes, notamment à grande circulation

Source : Instruction interministérielle sur la signalisation routière, 7^{ème} partie

Marquages des rives d'une CVCB

✓ **Aucun marquage**



✓ **Coloris différent**



✓ **Double chevrons**



✓ **Double chevrons avec n° d'itinéraire**



✗ **Marques proscrites**

- ✗ Figurine vélo avec ou sans chevrons (sinon bande cyclable)
- ✗ Figurine piétonne (sinon trottoir)

Panneaux d'information

- Pas de panneau obligatoire ;
- Attentes minimales:
 - Information correcte ;
 - Facile et rapide à comprendre.

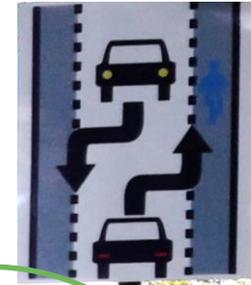
Facile à lire

Beaucoup d'information

Rabattement en « queue de poisson »



Rabattement derrière le cycliste / piéton



Stationnement et arrêts sur les rives

Par défaut, le stationnement est autorisé sur les accotements.



En cas de besoin, il peut être interdit par un arrêté de circulation et la signalisation correspondante.



Résumé

- CVCB, une solution intéressante sous certaines conditions :
 - Largeur suffisante ;
 - Visibilité suffisante ;
 - Solutions alternatives moins intéressantes ;
 - Ratio fréquentation cycliste / fréquentation motorisée attendu satisfaisant ;
- Quelques points de vigilance pour réussir le volet technique de la CVCB (recommandations Cerema + retours collectivités) ;
- Une CVCB réussite améliore la sécurité et le confort des cyclistes et piétons. Elle contribue à une circulation apaisée et peut générer des effets secondaires positifs (ex. durée de vie des rives).
- Des comptages avant/après et des relevés de vitesses permettent d'évaluer l'impact de l'aménagement.