

VOIRIE

Mieux comprendre la chaussée à voie centrale banalisée

Par Thomas Jouannot, chargé d'études en sécurité routière et pour le développement de l'usage du vélo, Cerema/DTeCtV

La chaussée à voie centrale banalisée vise à améliorer les conditions de circulation des cyclistes, notamment lorsque les aménagements cyclables classiques se révèlent impossibles à réaliser. Quels sont les bénéfices réels de cet aménagement de compromis ? Cette solution est-elle généralisable ? Trois évaluations récentes viennent compléter les connaissances sur ce dispositif de plus en plus répandu en France.

Importée notamment des Pays-Bas, la chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) a commencé à faire son apparition dans quelques territoires en France. Cette chaussée sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe (voir schéma de principe), vise avant tout à la redistribution de l'espace de la voirie au bénéfice des cyclistes par le marquage au sol. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur les accotements revêtus appelés rives (1,5 m de large environ). La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés étant insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent ponctuellement la rive lorsqu'ils se croisent.

Cependant, les conditions de confort proposées par la CVCB sont a priori inférieures à celles offertes par les aménagements cyclables tels que les



L'ESSENTIEL

- La CVCB a pour principal objectif d'améliorer le déplacement des cyclistes dans certaines situations.
- Les premiers retours d'expérience de cet aménagement sont positifs, selon notamment les usagers.
- Un effort de communication et de sensibilisation est nécessaire pour aider à la compréhension du fonctionnement et de l'utilité de la CVCB

bandes ou pistes cyclables. En effet, les véhicules sont par défaut autorisés à circuler, s'arrêter et stationner, sur la rive (1), ce qui n'est pas le cas avec les pistes et bandes cyclables.

Afin d'approfondir la connaissance de leur fonctionnement et de mieux cerner leur domaine d'emploi, trois nouvelles CVCB ont été évaluées récemment dans des contextes variés :

- Pays Voironnais (Isère) : franchissement d'un point dur au voisinage d'un échangeur et d'une zone d'activité ;

- Saint-Omer (Pas-de-Calais) : boulevard urbain à fort trafic motorisé (12 000 véhicules/jour) ;
- Hérault : route interurbaine étroite à faible trafic.

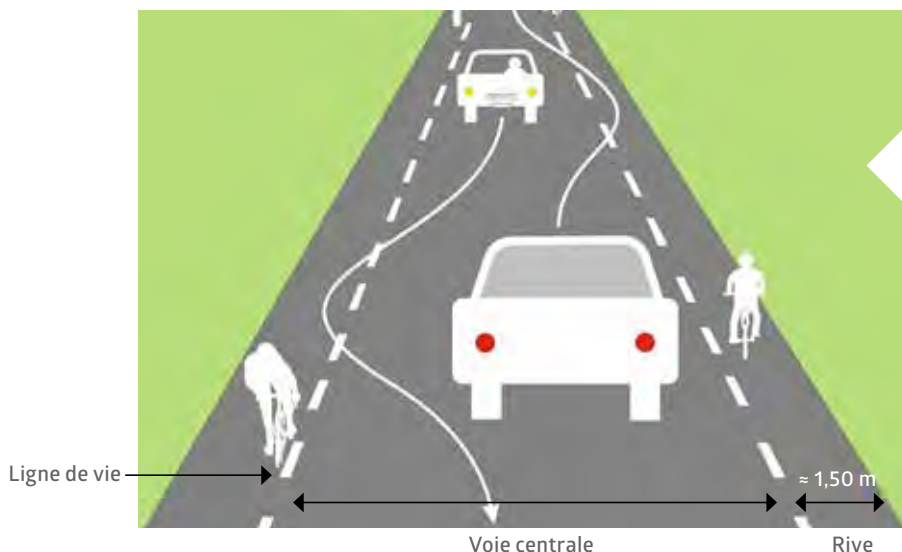
Amélioration sensible de la sécurité perçue

Plusieurs méthodes ont été utilisées pour mesurer la sécurité perçue de la CVCB : enquête sur le terrain (Hérault), questionnaire en ligne (Pays Voironnais, Saint-Omer), focus groupe (Pays Voironnais). Dans l'immense majorité des cas, les cyclistes déclarent un niveau de sécurité en forte progression, avec des conditions de dépassements perçues comme nettement améliorées, même en présence d'un trafic automobile soutenu, comme

■ Schéma de principe CVCB.

c'est le cas à Saint-Omer. Les cyclistes ont majoritairement le sentiment que les véhicules s'écartent davantage et roulent moins vite quand les véhicules les dépassent, ce qui n'est pas forcément confirmé par les mesures objectives.

La majorité des mesures avant/après fait ainsi apparaître une baisse de la vitesse moyenne et du V85 (2),





Utilisée généralement en milieu rural ou périurbain, la CVCB peut également être mise en œuvre en ville, à l'image de Saint-Omer et Dieppe.

mais de l'ordre de quelques km/h seulement. L'analyse qualitative effectuée dans la CVCB du Pays Voironnais indique qu'en présence de cyclistes les vitesses semblent avoir plus fortement baissé, le nombre de véhicules

patientant derrière eux avant de doubler étant plus important.

L'influence de la CVCB sur la distance latérale de dépassement semble en outre très fortement liée au choix du profil en travers, et notamment la lar-

geur de la ligne de rive. Alors que dans l'Hérault, la mise en place de la CVCB s'est accompagnée d'une réduction sensible de la largeur de dépassement produisant un effet contraire à celui désiré, la situation inverse est observée sur l'aménagement du Pays Voironnais où les dépassements sont réalisés très majoritairement de manière confortable pour les cyclistes, la principale raison attribuée étant la largeur d'accotement de 1,80 m.

Compréhension du dispositif hétérogène

Le fonctionnement de la CVCB ne semble que partiellement compris par les usagers motorisés, au moins dans un premier temps. La mise en service a pu même provoquer un sentiment initial de rejet, avec notamment l'impression pour les usagers motorisés de rouler à sens unique, sans que cela ait pour autant des conséquences négatives sur la sécurité. Des mesures correctives ont alors été apportées pour améliorer la compréhension du dispositif et garantir sa pérennisation. Ces éléments plaident pour que la mise en place d'une CVCB soit accompagnée d'une communication renforcée.

Par ailleurs, dans tous les cas étudiés, il arrive que les automobilistes circulent en chevauchant de manière permanente la ligne de rive, y com-

RD 113e4 - AVANT			RD 113e4 - APRÈS		
25	< 1 m	22 %	57	< 1 m	46 %
35	≥ 1 m et < 1,20 m	31 %	37	≥ 1 m et < 1,20 m	30 %
39	≥ 1,20 m et < 1,50	34 %	26	≥ 1,20 m et < 1,50	21 %
10	≥ 1,50 m et < 1,80 m	9 %	4	≥ 1,50 m et < 1,80 m	3 %
5	> 1,80 m	4 %	0	> 1,80 m	0 %
Σ = 114	Moyenne : 113,50 cm		Σ = 124	Moyenne : 99,40 cm	

Dans l'Hérault, les distances latérales de dépassement diminuent après mise en œuvre de la CVCB. Source : Cerema.

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS VOIRONNAIS

UN AMÉNAGEMENT PERTINENT MAIS INCOMPRIS AU DÉPART

Afin de renforcer la sécurisation d'un itinéraire cyclable au sein de la zone d'activité de Centr'Alp, une chaussée à voie centrale banalisée a été mise en place en septembre 2016 sur le pont du Pavé. Cette réalisation s'est accompagnée d'un suivi et d'une évaluation par le conseil départemental et par le Cerema, intégrant l'observation des comportements, le retour des usagers, et la mesure des débits et des vitesses. Globalement, l'instauration de cette CVCB a permis d'améliorer le sentiment de sécurité des cyclistes, notamment des conditions de dépassement. Toutefois, pour pérenniser cet aménagement, quelques actions, dont certaines correctives, ont dû être menées. Suite aux retours des usagers sur notamment leur sentiment initial d'incompréhension de cette CVCB, un effort de communication a été entrepris en décembre 2016, avec le remplacement des panneaux de présignalisation par des panneaux intégrant un schéma de fonctionnement, et le marquage de figurines vélo en association des doubles chevrons.



Pays voironnais : CVCB sur le pont du Pavé franchissant la RD 1085.

Mieux comprendre la chaussée à voie centrale banalisée



La mise en place d'une CVCB améliore le sentiment de sécurité des cyclistes empruntant ce trajet.

- pris en cas de bonne visibilité et en l'absence de véhicule antagoniste, ce qui ne correspond pas à une utilisation réglementaire de l'accotement. Cependant, cette utilisation non prévue ne semble pas pénaliser la sécurité de l'ensemble des usagers et en particulier celle des cyclistes.

Enfin, l'emploi d'un revêtement différent pour la rive semble améliorer le respect de la circulation hors de la rive de la CVCB, comme cela a été observé sur le département de l'Hérault.

Faut-il généraliser la CVCB ?

Ces résultats tendent à démontrer que la CVCB a plutôt tendance à améliorer les conditions de circulation des cyclistes, quand les contraintes sont telles qu'aucune autre solution n'est envisageable. Pour autant, la CVCB n'est à considérer que si l'ensemble de la boîte à outils pour prendre en compte les cyclistes dans l'espace public a été examiné : bandes et pistes cyclables, voies vertes, zones 30 et zones de rencontre. En particulier, la mise en place d'une CVCB sur une

voirie est difficilement compatible avec la création ou le maintien d'emplacements de stationnement pour véhicules motorisés. ●

(1) Code de la route, art. R.417-1 et 417-4.

(2) Vitesse en dessous de laquelle roulent 85 % des conducteurs.

POUR EN SAVOIR +

- Fiche vélo n° 37, « Chaussée à voie centrale banalisée, éléments de recommandation », Cerema, 2017.
- « Chaussée à voie centrale banalisée, Évaluation de l'aménagement du boulevard de Strasbourg à Saint-Omer », Cerema Nord Picardie, 2018.
- « Chaussée à voie centrale banalisée, Évaluation de l'aménagement du Pont du Pavé en Isère », Cerema Centre-Est, 2017.
- « Évaluation de deux sections de CVCB dans l'Hérault », Cerema Méditerranée, 2016.
- « Évaluation d'une chaussée à voie centrale banalisée, site de Villequier en Seine-Maritime », Cerema Normandie-Centre, 2014.
- « Aménagements cyclables - Observations de "chaussées à voie centrale banalisée" sur l'agglomération nantaise », Cerema-Ouest, 2014.
- « Chaussée à voie centrale banalisée, Évaluation à la Roche de Glun », Cerema Centre-Est, 2013.