

Aménagement d'une traversée d'agglomération Apaisement de la circulation et développement des modes actifs



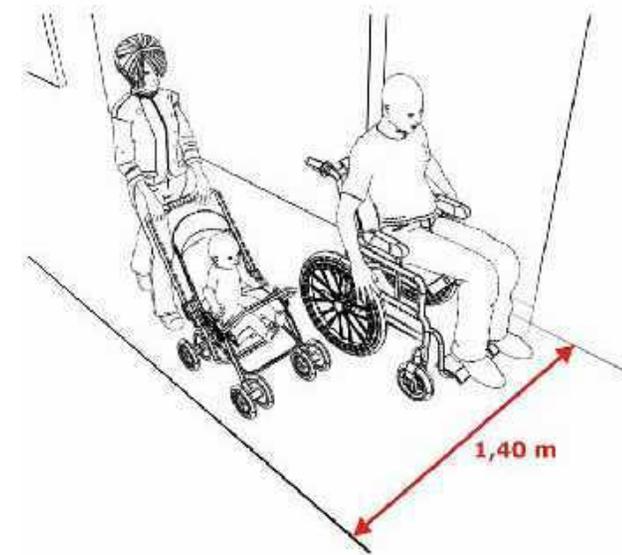


Aménager la voirie : une obligation d'agir pour les piétons et les cyclistes

Obligation d'agir en faveur des piétons

Décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

A compter du 1er juillet 2007, l'aménagement en agglomération, des espaces publics et de l'ensemble de la voirie ouverte à la circulation publique...est réalisé de manière à permettre l'accessibilité de ces voiries et espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible.



Aménager la voirie pour les cyclistes : une obligation légale

En milieu urbain, cette obligation est inconditionnelle



La loi d'orientation des mobilités réaffirme l'obligation pour les gestionnaires de la voirie de mettre en place des aménagements cyclables lors des rénovations de voie. **En milieu urbain, cette obligation est inconditionnelle**

« À l'occasion des réalisations ou des rénovations des **voies urbaines**, ... doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements **prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol** en fonction des besoins et contraintes de la circulation. »

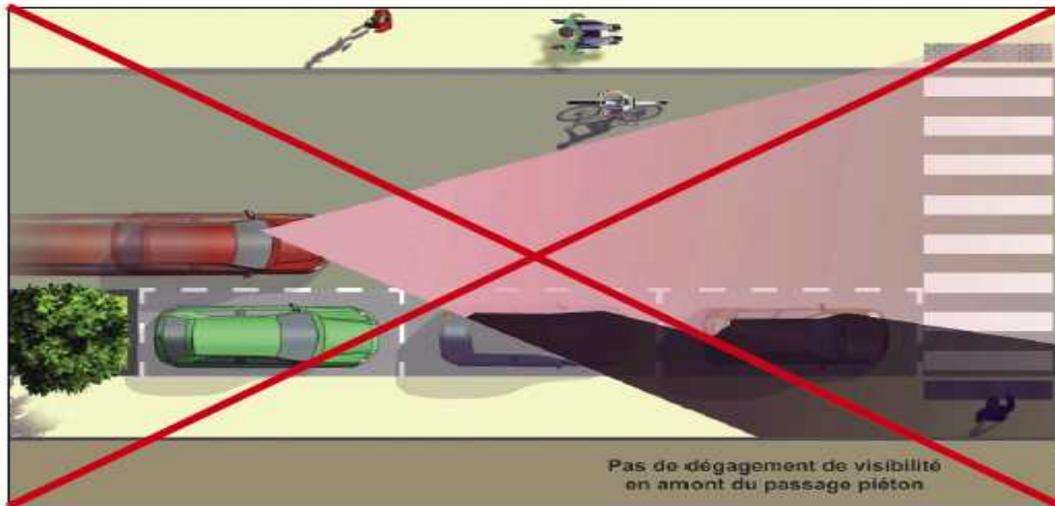
Hors agglomération, le gestionnaire de la voirie, en lien avec l'autorité organisatrice de la mobilité, est tenu **d'évaluer le besoin de réalisation d'un aménagement cyclable**, ainsi que sa faisabilité technique et financière. Cette évaluation est rendue publique.

Article L 228-2 et L228-3 du code de l'environnement

NEUTRALISATION DU STATIONNEMENT MOTORISÉ DANS LES 5 M EN AMONT DU PASSAGE PIÉTON

« Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel.

« Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. **Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026.** »



Mieux partager l'espace public : les règles évoluent !

Neutralisation du stationnement motorisé dans les 5 m en amont du passage piéton d'ici au 31 décembre 2026

Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités

Loi d'orientation des mobilités

Le Code de la route, depuis novembre 2010, spécifie, dans son article R415-11, le priorité du piéton qui s'engage régulièrement dans la travée d'une chaussée ou qui manifeste clairement l'intention de la faire.

Pour être opérationnelle, cette disposition implique que le piéton soit vu par l'automobiliste, sinon le conducteur ne pourra pas réagir assez tôt pour laisser le passage aux piétons.

L'analyse des accidents montre que le manque de visibilité est un scénario type d'accidents de piétons entraînés. Or, l'un des facteurs à la visibilité est la présence des véhicules motorisés stationnés sur des emplacements délimités en amont du passage piéton, que ce soit en arrêt, en stationnement ou en livraison.

En conséquence, il est n'est plus possible de proposer des places de stationnement pour les véhicules motorisés dans les 5 m en amont du passage piéton lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. De plus, les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026.

Dans la plupart des pays européens, cette disposition est obligatoire dans les 10 m en amont du passage piéton. C'est pourquoi nous recommandons d'étendre la neutralisation de 5 à 10 m suivant la configuration et les vitesses d'approche.

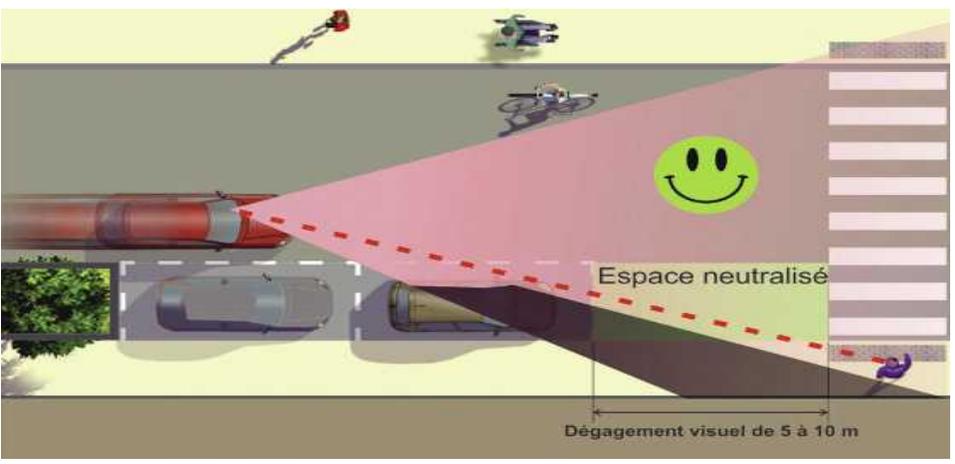
La présente fiche présente des solutions techniques pour la mise en œuvre de cette neutralisation du stationnement motorisé.

Art L 115-5-1 du Code de la voirie routière
 « Afin d'assurer la sécurité des déplacements des piétons en réalisant une meilleure visibilité mutuelle entre eux durant les vitesses croisées sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles à pédales assistés ou aux engins de déplacement personnel. »

« Les dispositions du présent article sont applicables à la fois de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026. » (Article 62 de la LOM)

Fiche n° 10 - mise à jour janv. 2020

collection | Références



POURQUOI INTERVENIR SUR LES ESPACES PUBLICS DES CENTRES-VILLES ET CENTRES-BOURGS ?

- Des faits déclencheurs : préoccupations quotidiennes pour les petites communes liées au stationnement des véhicules, à la mise en accessibilité du domaine public, à la réfection des réseaux, aux problèmes de sécurité pour les usagers, à la vacance commerciale... à transformer en opportunités d'agir
- Aborder globalement l'espace public comme un lieu de vie et de partage : qualité du cadre de vie, convivialité et d'animation, attractivité de la commune ...
- Pour concilier les diverses préoccupations, revitaliser les cœurs de villes et de villages et désencombrer l'espace

Intervenir sur les espaces publics pour développer les modes actifs !



Démarche de projet appliquée à l'aménagement d'une traversée d'agglomération

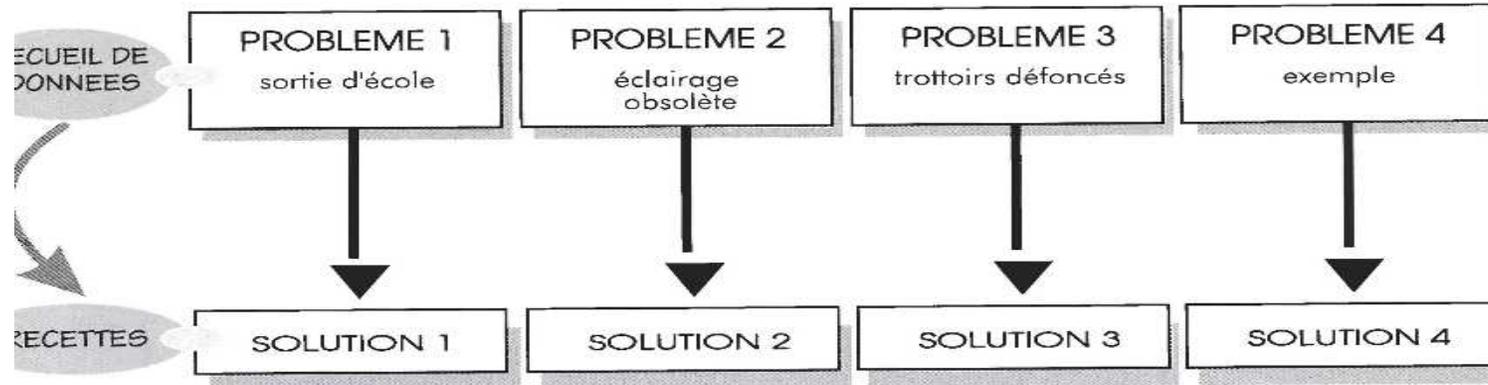
Guide « l'aménagement d'une traversée d'agglomération » *une démarche de projet*

[Lien vers le guide](#)



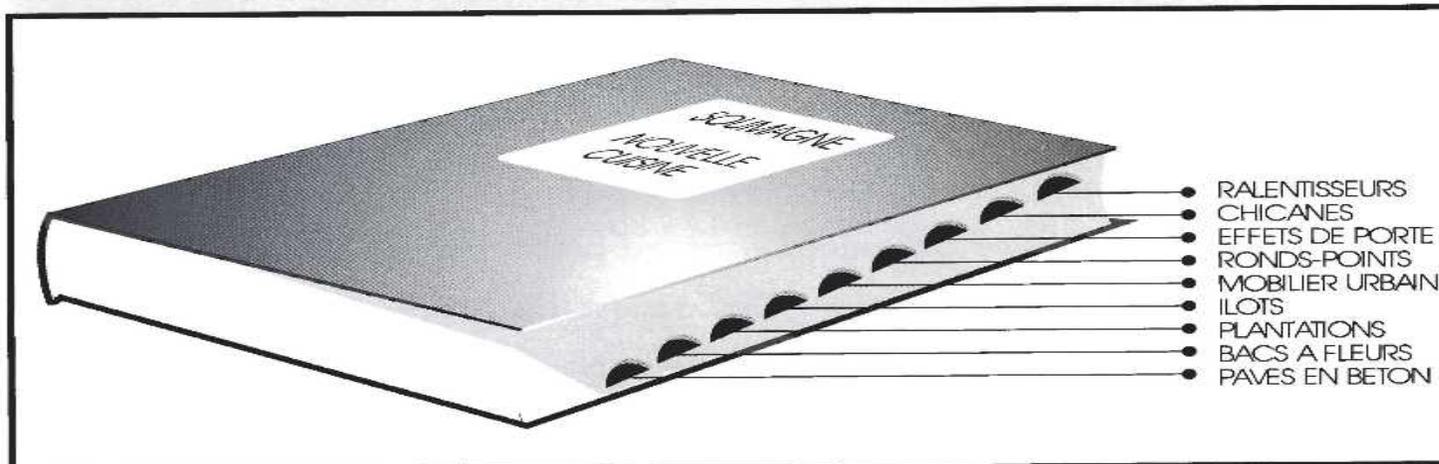
- L'aménagement de la traversée d'une agglomération est un projet d'aménagement de l'espace public
- Le « détour » par une démarche de projet d'ensemble est le garant de la réussite

Aménagement d'une traversée d'agglomération : méthode à proscrire

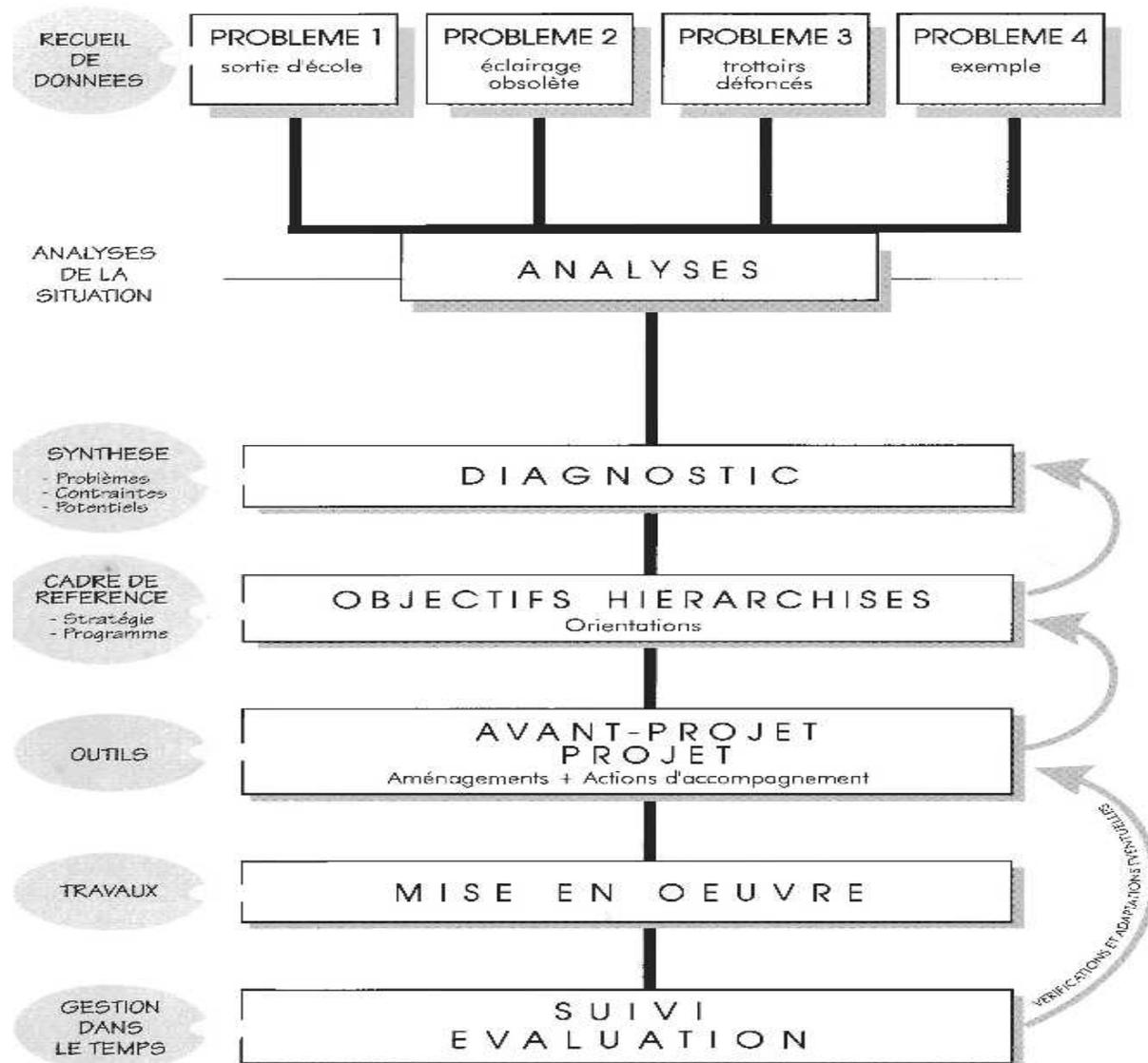


Dans les situations complexes, éviter les réponses sectorielles

En effet, il n'y a pas de solutions toutes faites.



Aménagement d'une traversée d'agglomération : méthode à appliquer



L'urbain...

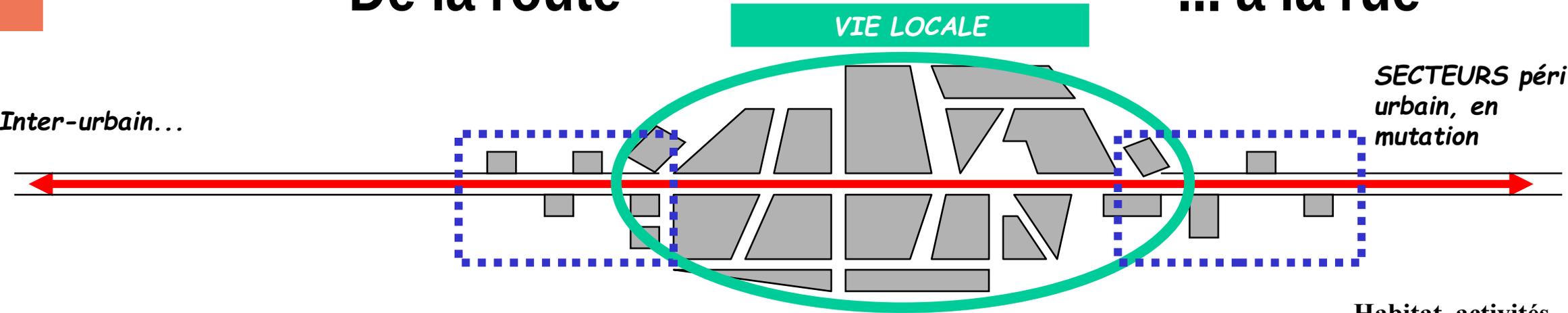
De la route

... à la rue

Inter-urbain...

VIE LOCALE

SECTEURS péri-urbain, en mutation



Habitat, activités



Déplacements



Vie locale

Ne pas hésiter à demander de reformuler la demande initiale....quels sont mes objectifs ?



Des réponses souvent sectorielles : feux, giratoires, stop, contrôles de vitesse...Mise en place d'un ralentisseur ...(la demande)....



La réponse : traiter l'ensemble de la traversée d'agglomération

Une démarche projet

1 – montage de l'opération

clarification de la commande, cadrage sur la démarche et l'organisation de la MOA, opportunité et faisabilité

2 – pré-programme

études urbaines préalables (recueil de données, analyses et diagnostics), définition des enjeux et des objectifs

3 – programme

séquencement, orientations d'aménagement

4 – conception

choix du MOE, choix d'un parti d'aménagement, avant-projet, projet

5 – exécution des travaux

DCE, choix de l'entreprise, réalisation des aménagements, réception et mise en service

6 – bilan et évaluation

observations des pratiques, corrections éventuelles

Le séquençement ⇒ découpage d'une traverse d'agglomération

- Soutenir l'attention de l'automobiliste
- Lui faire parcourir des séquences qui soient différentes
- Chaque séquence « raconte » le type d'environnement traversé
- Séquence de 300 à 400 m
- S'appuyer sur les carrefours

Les entrées d'agglomération

Ce n'est pas le panneau qui fait l'agglomération et qui dicte le comportement de l'utilisateur ...

...mais la crédibilité et la cohérence de l'environnement et des aménagements qui incitent au respect des règles



Les Carrefours : clés de la traversée

Principes :

Élément de rupture dans une traverse

Fonction d'échange et de rencontre

Lieu d'identification

Au niveau de la gestion

Maîtrise des débits et du type de trafic

Contrôle des vitesses

Choix du système de priorité

LA PRIORITÉ À DROITE EN AGGLOMÉRATION



C'est la gestion adéquate pour une ville apaisée, un élément fondamental dans le cadre d'une stratégie d'apaisement des vitesses visant à améliorer la cohabitation et la sécurité sur l'espace public au-delà des conflits d'usage.

La priorité à droite est l'une des règles de base du Code de la Route.





**CARREFOUR
MODIFIÉ**





Les carrefours giratoires



- Privilégier les entrées à une voie
- Proscrire les entrées tangentielles



FEUX ET RÉGULATION : FEUX VERT-RÉCOMPENSE

Principe général du vert-récompense

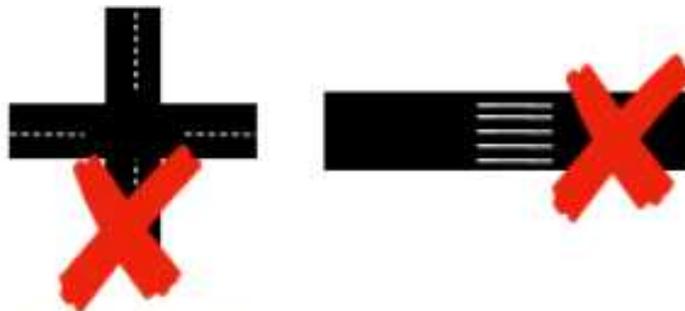
- En l'absence de véhicule, le feu est au rouge.
- Lorsqu'un véhicule est détecté à l'amont du feu, le feu passe au vert après un délai fixe. Ce délai est calculé en fonction de la vitesse de référence choisie.

Son implantation doit s'inscrire dans une réflexion globale sur la vitesse en accompagnement d'autres mesures d'aménagement.



FEUX ET RÉGULATION : FEUX VERT-RÉCOMPENSE

Sur un carrefour ou un passage piéton, il n'est pas possible de garantir la « récompense » en cas de respect de la vitesse. En effet, la traversée de piétons ou de véhicules sur la sécante fait que le vert n'est pas disponible à tout moment. Or le vert-récompense suppose de pouvoir donner le vert à tout instant.



Exemples d'implantations proscrites

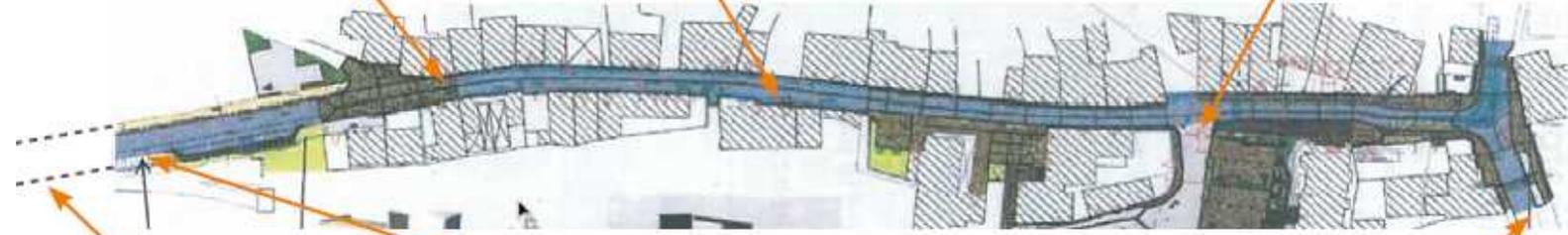
FEUX VERT-RÉCOMPENSE

Son implantation doit s'inscrire dans une réflexion globale sur la vitesse en accompagnement d'autres mesures d'aménagement.



Source: Maire de Celle-l'Évescault

La rue a été traitée de façade à façade



Chicane amont



Feu vert récompensé



Plateau traversant aval

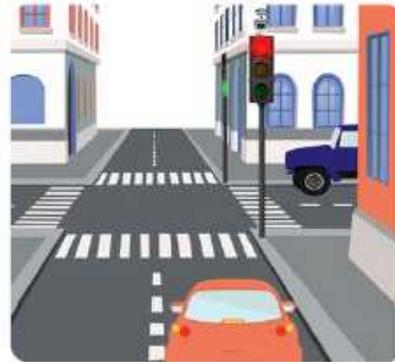
Source: Maire de Celle-l'Évescault

FEUX ET RÉGULATION : MICRO-RÉGULATION DES FEUX

**FEUX MICRO-
RÉGULÉS**
**EN CARREFOUR
OU SUR
PASSAGE
PIÉTON**



Le capteur détecte l'arrivée d'un véhicule: **LE FEU PASSE AU VERT**, car il n'y a aucun autre usager à l'intersection (véhicule ou piéton).



Le capteur détecte l'arrivée d'un véhicule: **LE FEU NE PASSE PAS AU VERT**, car un autre usager (véhicule ou piéton) est arrivé en premier à l'intersection.



Même règle sur un passage piéton sans carrefour.

MICRO-RÉGULATION DES FEUX

Exemple: commune de Holtzheim – Eurométropole de Strasbourg

Contexte

Il s'agit d'un passage piéton géré par feu soumis à un flux irrégulier de piétons.



Repos au rouge



Passage au vert car véhicule détecté
en l'absence de piéton



Bouton-poussoir pour les piétons



Panonceau pédagogique pour les
scolaires

Source: Eurométropole de Strasbourg

Source: Eurométropole de Strasbourg

MODÉRER LA VITESSE

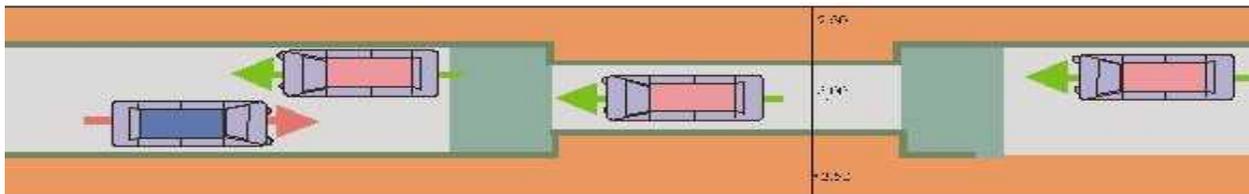


Effacement des marquages au sol dans la commune



Écluses

- Priorité alternée
- Prévoir une structure adaptée si PL





Phase provisoire



Phase définitive

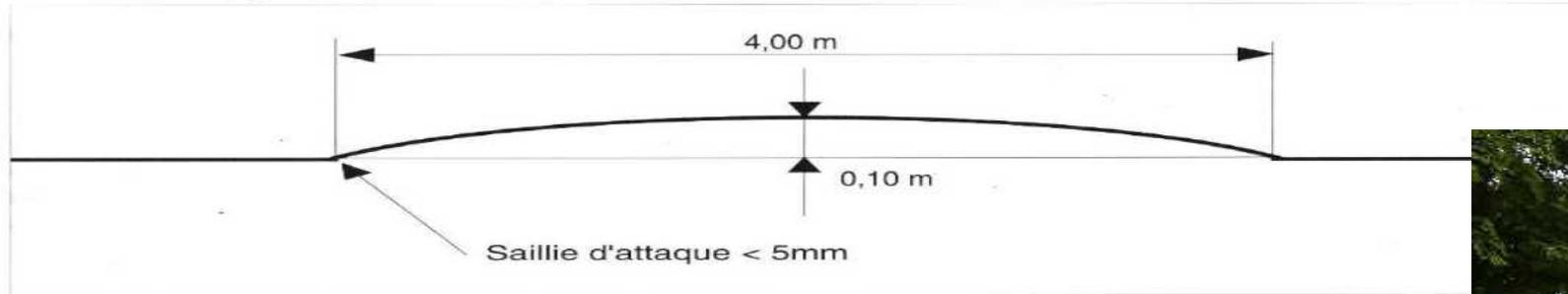


Ralentisseurs

RALENTISSEUR DE TYPE DOS D'ÂNE 3.1

Le profil en long du ralentisseur de type dos d'âne est de forme circulaire.
Ses dimensions sont :

- hauteur: $10 \text{ cm} \pm 1 \text{ cm}$ (tolérance de construction)
- longueur: $4 \text{ m} \pm 0,20 \text{ m}$ (tolérance de construction)



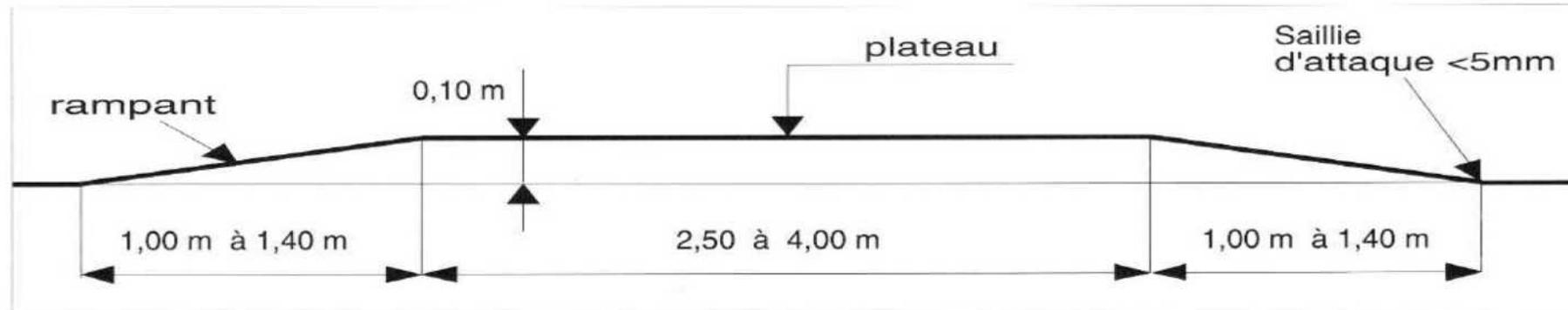
Ses conditions de réalisation sont mentionnées dans le décret de 1994 :

- interdit dans les voies supportant un trafic > 3.000 véh./jour en MJA
- interdit sur les voies supportant une ligne régulière de TC

Ralentisseurs

RALENTISSEUR DE TYPE TRAPÉZOÏDAL 3.2

Le profil en long du ralentisseur de type trapézoïdal comporte un plateau surélevé et deux parties en pente, dénommées rampants. Il est de forme trapézoïdale.



Type trapézoïdal : Il s'utilise comme le dos d'âne et est soumis aux mêmes règles (norme NF P 98-300)

- obligatoirement passage piétons



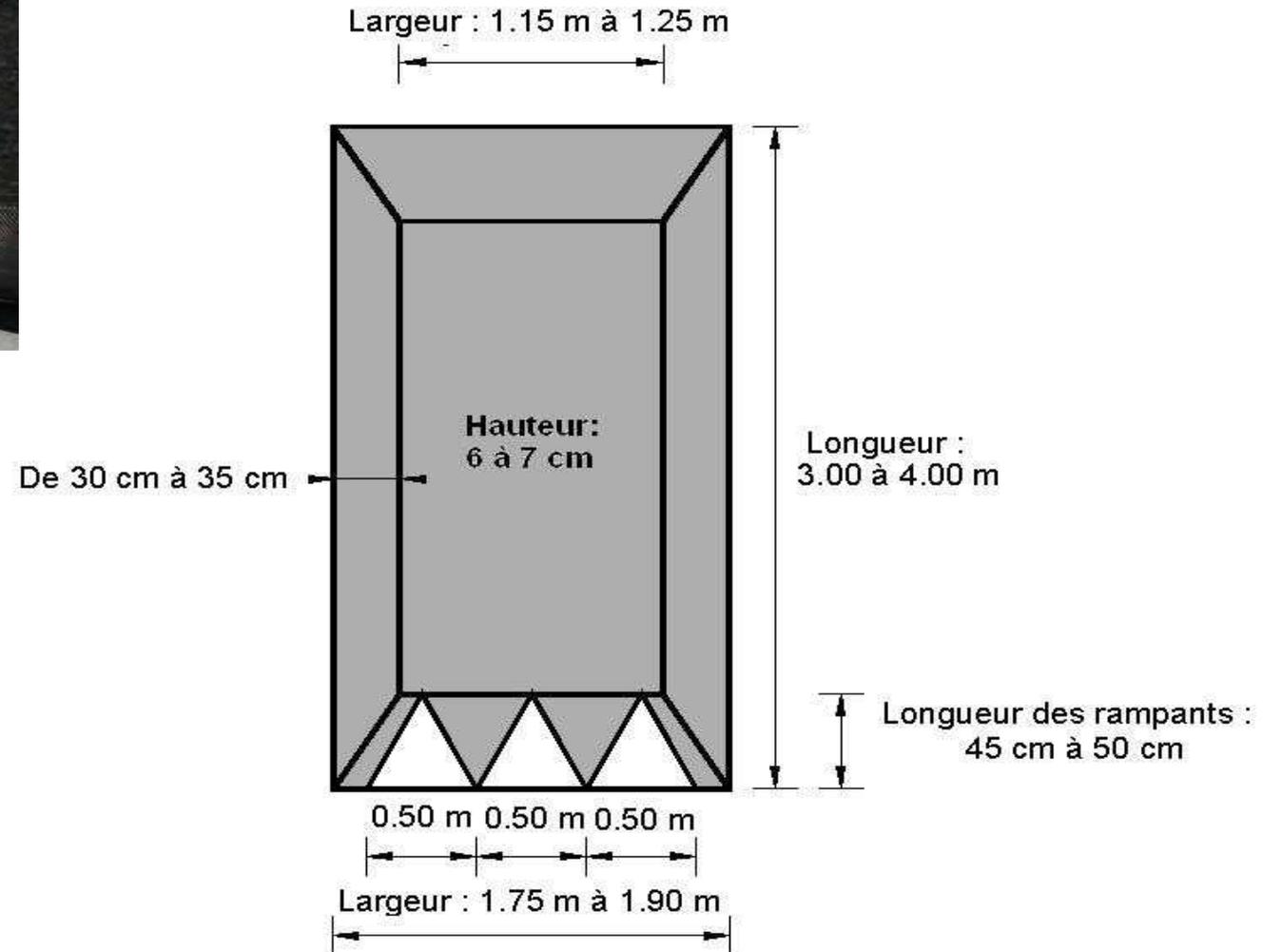
Plateaux ou coussins



➤ **Plateau**



➤ **Coussin**



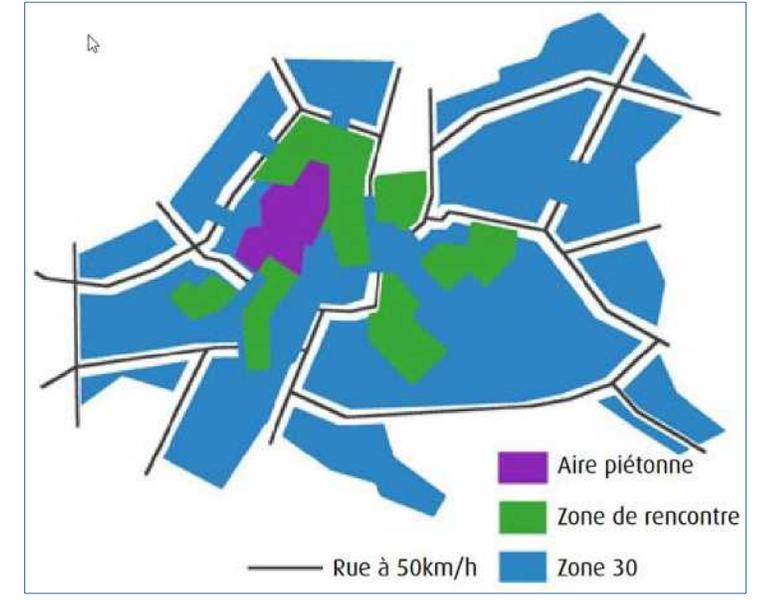
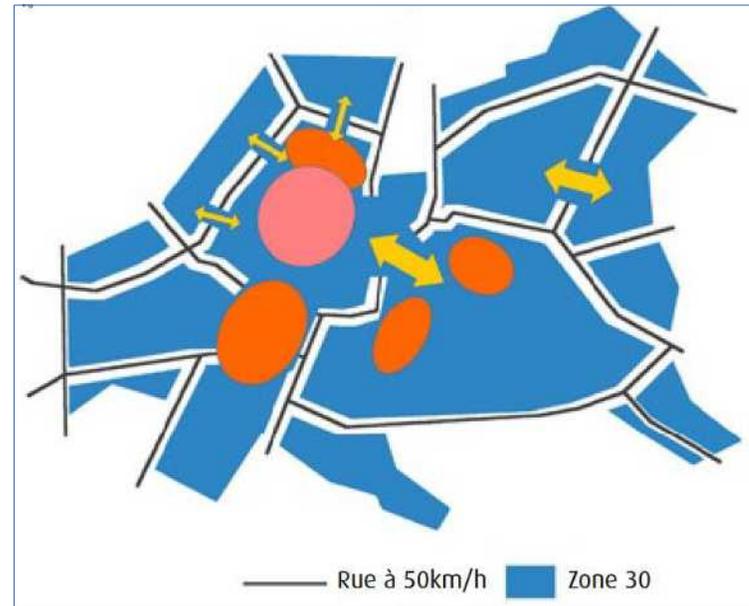
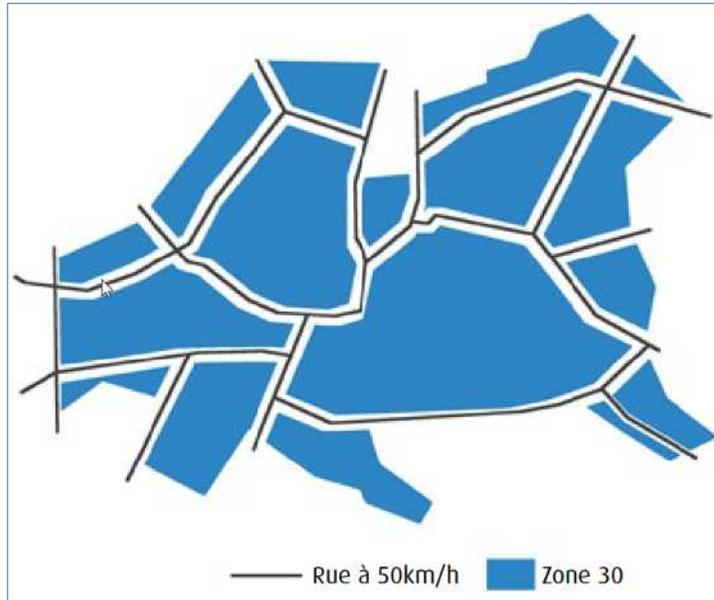
ZOOM sur la hiérarchisation de la voirie

Faciliter la cohabitation des usages et usagers

- **Hiérarchiser** la voirie : aménager selon la fonction de chaque rue
- **Modérer** la vitesse et le trafic : un préalable à la **cohabitation** en **sécurité**
- **Rééquilibrer l'usage de l'espace public au profit des modes actifs...** ceci implique moins d'espace pour les modes motorisés (circulation et stationnement)
- Passer **de la route à la rue**
- **Cohabiter** dans l'espace public : utiliser les outils d'**apaisement** des vitesses (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes)

Organiser les flux de déplacements au sein d'une commune

Planifier le déploiement des zones de circulation apaisée



En agglomération, cette nouvelle hiérarchisation consiste d'abord à décider des grands axes qui conserveront l'écoulement du transit motorisé, de l'ordre de 10 à 20% du linéaire de la voirie.

Enfin, il s'agit d'affiner en choisissant les types de zones de circulation apaisée en fonction des usages souhaités de l'espace public : zone 30, zones de rencontre, et aires piétonnes.

Parallèlement à cette hiérarchisation un travail sur le plan de circulation est indispensable pour s'assurer que le transit motorisé soit strictement cantonné aux axes structurants, le reste du réseau étant constitué de zones de circulation apaisée obligatoirement à double sens cyclable faiblement circulées.

Planifier le déploiement des zones de circulation apaisée : la ville à 30



Modérer la vitesse et le trafic des véhicules motorisés : enjeu de sécurité et d'apaisement

- Favoriser la réappropriation de l'espace public :
 - par les piétons, cyclistes,
 - pour toutes les fonctions urbaines : se détendre, commercer, se divertir, séjourner, jouer...
- Restaurer l'hospitalité des espaces publics



Lors d'un choc à **50km/h** la probabilité pour un piéton d'être tué est **> à 80%** alors que lors d'un choc à **30km/h**, cette probabilité est **< à 10%**.

Source : CETE méditerranée.

Le risque d'être tué est multiplié par 6 de 30km/h à 50km/h.

Source : projet Voiesur, Cerema.

LA REVITALISATION DES CENTRES BOURGS

Des espaces qui mettent en valeur des commerces et des équipements



Un espace envahi par le stationnement et réaménagé en véritable lieu public en lien avec les commerces et équipements structurants

Une place polyvalente pour accueillir la terrasse du restaurant ou le marché à certains moments et offrir une visibilité aux commerces



Rendre sa voirie cyclable



Choisir entre séparation ou mixité



< 4000

1 - le volume de trafic motorisé



30 km/h

2 – la vitesse réellement pratiquée par les usagers motorisés



3 – le volume de trafic cycliste, existant ou à venir

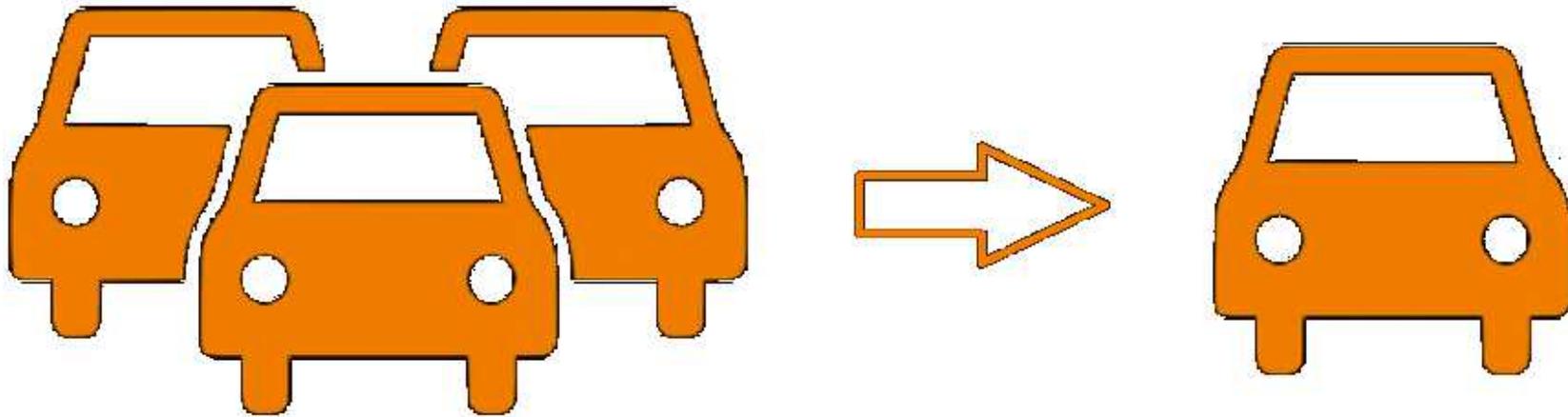
Choisir un aménagement adapté aux enjeux

 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 SECONDAIRE (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	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

CONCEVOIR UN PLAN DE CIRCULATION FAVORABLE AU VÉLO

Un enjeu crucial :

Abaissier en nombre le trafic motorisé

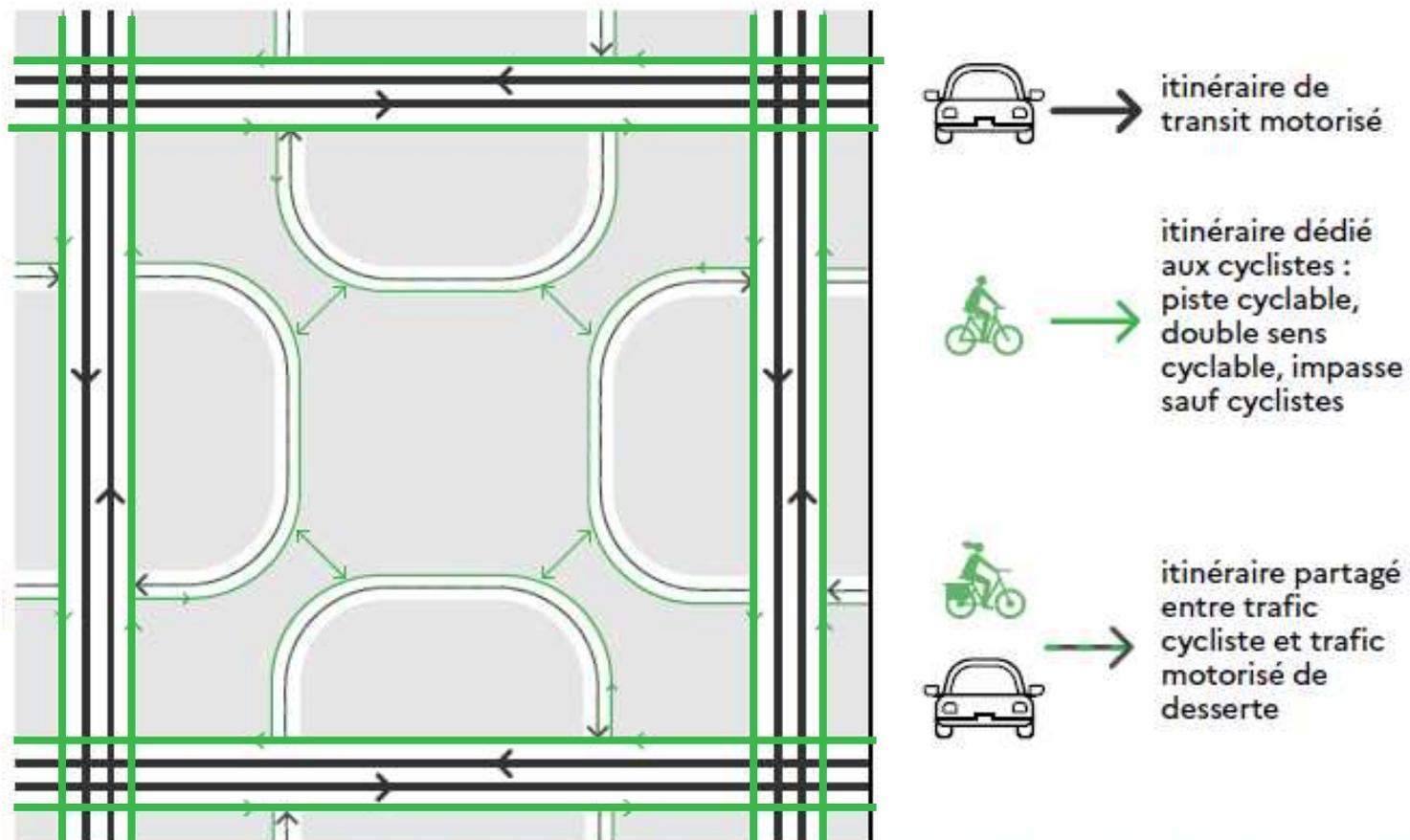


CONCEVOIR UN PLAN DE CIRCULATION FAVORABLE AU VÉLO



Redéfinir les règles de circulation pour les personnes et les véhicules, ainsi que l'offre de stationnement, pour offrir un espace accueillant pour les piétons et les cyclistes.

Concevoir un plan de circulation favorable au vélo



Le schéma ci-dessus illustre les grands principes d'un plan de circulation favorable au vélo, aux piétons et à la vie locale :

- le transit motorisé est réservé à quelques axes pourvus d'aménagements cyclables séparatifs ;
- la desserte motorisée se fait dans des rues apaisées, à double-sens cyclable ;
- le maillage poursuit un objectif de porosité exclusivement pour les modes actifs.

CONCEVOIR UN PLAN DE CIRCULATION FAVORABLE AUX MODES ACTIFS

Redéfinir les règles de circulation pour les personnes et les véhicules, ainsi que l'offre de stationnement, pour offrir un espace accueillant pour les piétons et les cyclistes.



Grisolles. En diminuant la place dédiée à l'automobile (passage à sens unique pour les véhicules motorisés), l'aménagement de la rue du Pézoulat a permis d'offrir une tranquillité à tous les types d'usagers. Le mail piéton est utilisé quotidiennement par les enfants, les parents, les personnes âgées pour se rendre à l'école, à leurs activités de loisirs



Un plan de circulation sur la place et les rues adjacentes avec sens unique a permis d'organiser les flux de véhicules et d'améliorer la sécurité : les traversées sont plus faciles à comprendre, notamment pour les enfants.

DÉVELOPPEMENT DES ZONES DE CIRCULATION APAISÉE

LES ZONES DE CIRCULATION APAISÉE



LA ZONE 30 À FAIBLE TRAFIC MOTORISÉ



 < 4 000

LA ZONE 30 À FAIBLE TRAFIC MOTORISÉ

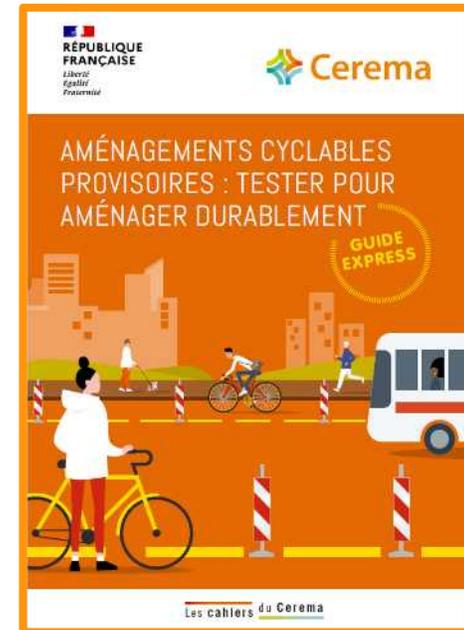


2 - AMÉLIORER RAPIDEMENT LA CIRCULATION À VÉLO QUAND C'EST POSSIBLE

Pourquoi agir vite?

- Pour commencer à répondre à l'attente des cyclistes,
- Pour amorcer le processus de report modal,
- Pour donner rapidement des signes aux autres usagers de la voirie de la transformation en cours

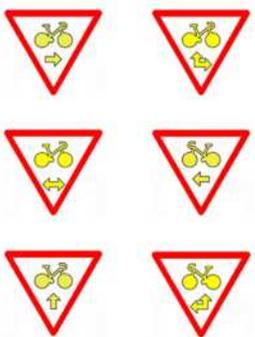
Mettre en œuvre des aménagements cyclables provisoires



2 - AMÉLIORER RAPIDEMENT LA CIRCULATION À VÉLO QUAND C'EST POSSIBLE

Utiliser les possibilités réglementaires

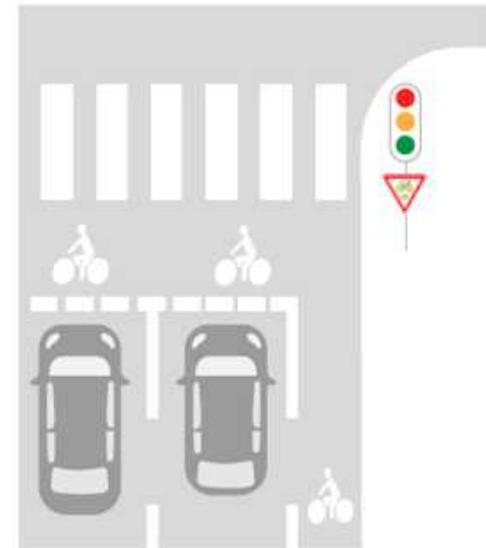
Plusieurs mesures rapides à mettre en œuvre améliorent la circulation des cyclistes : cédez-le-passage cycliste au feu, mise à double-sens cyclable, recul de la ligne d'effet des feux, sas vélo, fermeture de rue...



Le double sens cyclable est la règle générale dans toutes les voies à sens unique limitées à 30 km/h ou moins (sauf justification par arrêté du maire).



B1 - M9v2



Cédez-le-passage cycliste aux feux

- pas une obligation, mais une possibilité (décision du maire)
- le panneau M12 autorise les cyclistes à franchir la ligne d'arrêt du feu pour emprunter la direction indiquée par la flèche ...
- ... mais avec l'impératif de respecter la priorité accordée aux autres usagers, notamment les piétons en traversée
- l'objectif est de faciliter, de sécuriser la circulation des cyclistes



Double-sens cyclable

La mise à double-sens cyclable d'une rue consiste à autoriser la circulation des cyclistes dans les deux sens dans une rue auparavant à sens unique pour tous les véhicules



Où mettre en œuvre un double sens cyclable ?



Zone 30



Zone de rencontre



Aire piétonne



Voie limitée à 30 km/h

Art R. 412-28-1 du Code de la route

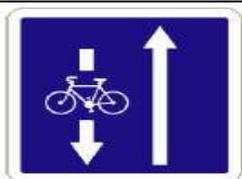
« Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. »

Art R. 431-9 du Code de la route

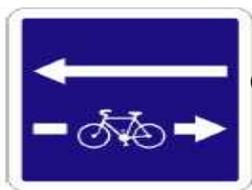
« (...) Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes dans les deux sens (...) »

Signalisation d'un double sens cyclable ?

Rappel : seul le panneau M9v2 est obligatoire

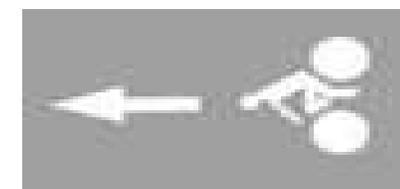


C24a

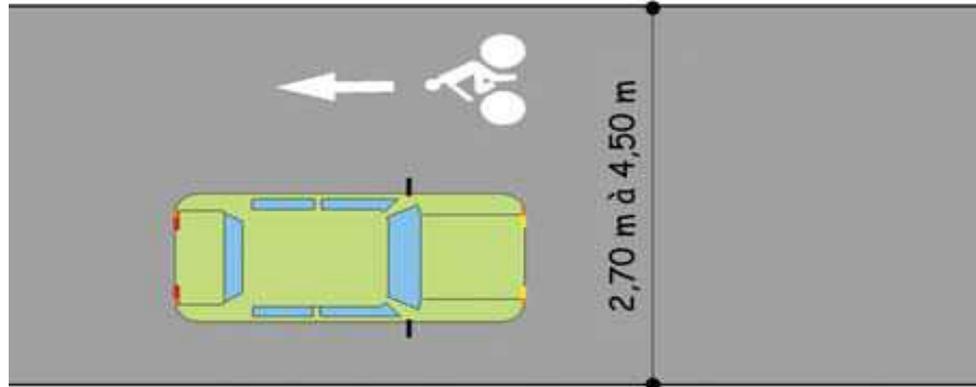


C24c

Recommandés : ces panneaux peuvent être utilisés temporairement lors de la mise en service du double-sens cyclable afin d'alerter les automobilistes sur le changement du mode de gestion de la circulation dans la rue, aux carrefours



Le double sens cyclable en section courante



Marquage non séparatif
(pictogramme + flèche)



Le double-sens cyclable Seulement nécessaire ou obligatoire?

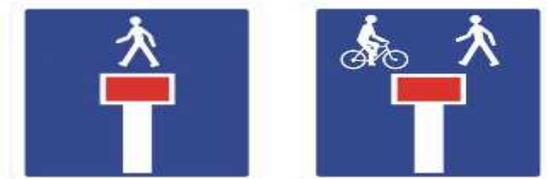
2. Considérant que par un arrêté en date du 25 juin 2010, le maire de
a interdit, à compter du 1^{er} juillet 2010, la circulation des vélos à contre-sens dans l'ensemble des
voies classées en « zone 30 » et a indiqué que les voies en sens unique classées en « zone 30 »
dont la largeur et les aménagements permettraient la circulation des vélos en double sens feraient
l'objet d'arrêtés ultérieurs ; qu'en inversant ainsi le principe et l'exception prévus à l'article

R. 110-2 du code de la route, et en limitant en outre la possibilité de circulation à double sens des
vélos en zone 30 aux seules voies à sens unique, ~~au demeurant sans justifier de contraintes de~~
~~sécurité afférentes aux voies ouvertes à la circulation des véhicules automobiles à double sens~~, le
maire de ~~...~~ a entaché son arrêté d'erreurs de droit ; qu'il y a lieu, par suite, de
l'annuler, sans qu'il soit besoin d'examiner les autres moyens de la requête ;

Décision TA de Melun du 21 juin 2013

=> Affirmation du caractère exceptionnel du sens unique pour tous VL en zone 30

L'IMPASSE, SAUF POUR LES MODES ACTIFS



La voie verte



« Voie verte : **route** exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers, des piétons et des cavaliers. Par dérogation, les véhicules motorisés mentionnés à l'article R. 411-3-2 peuvent également être autorisés à y circuler dans les conditions prévues au même article ; »

=> La voie verte est une route, indépendante d'une voirie générale : elle ne peut être implantée sur un trottoir

=> Niveau de service altéré si les rencontres/interactions sont trop fréquentes : un aménagement d' « équilibre », possible quand les flux sont modérés

TABLEAU D'AIDE À LA DÉCISION ISSU DES RECOMMANDATIONS ALLEMANDES

(source ERA)

TRAFIC CUMULÉ PIÉTONS + CYCLISTES (NOMBRES DE PASSAGES PAR JOUR)	LARGEUR MINIMUM DE VOIE VERTE (EN M)
------------------------------------------------------------------	--------------------------------------

1000 ET MOINS

3 M

1 300

3,5 M

1 600

4,0 M

Selon les opportunités, déployer des aménagements cyclables dédiés (voie verte déconnectée du réseau routier classique : Chemins d'exploitation, Chemins ruraux...) pour contribuer à l'agrément du réseau





Point de vigilance

Le trottoir ne peut être ...



...ni un espace partagé



...ni une voie verte



...ni une aire piétonne ou une zone de rencontre

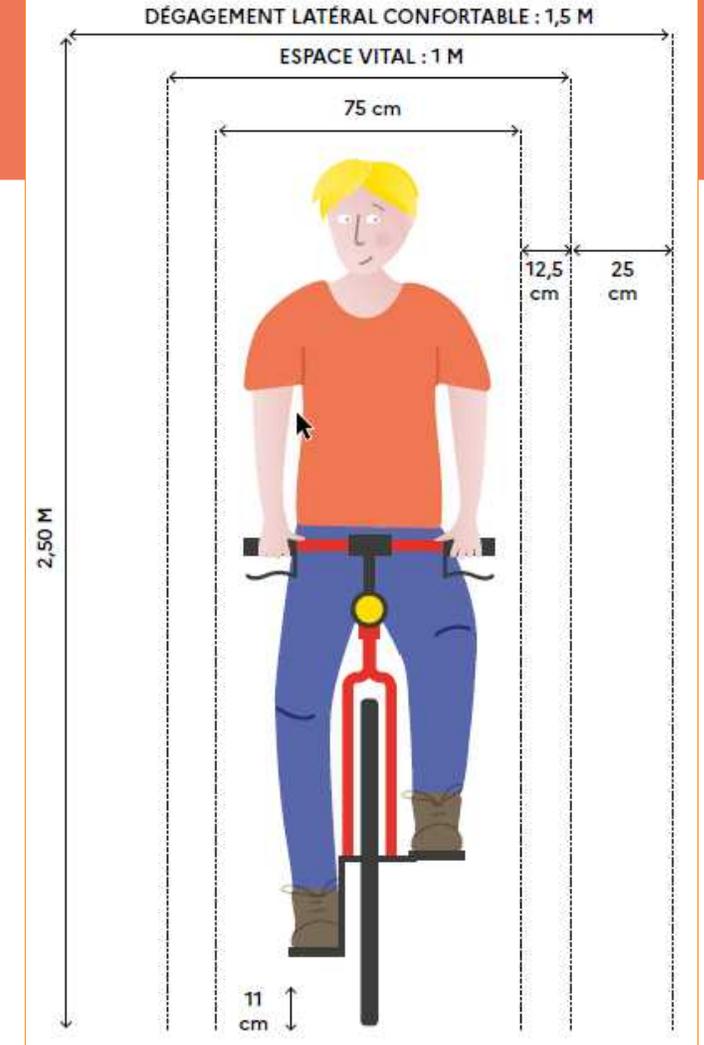


...ni une piste cyclable...

Bande cyclable



Bande cyclable de faible largeur



Les dimensions du cycliste en mouvement : En circulation, le cycliste occupe un gabarit dynamique d'environ 1 m, auquel il convient d'ajouter 25 cm de part et d'autre pour garantir un dégagement latéral confortable soit **1,50 m**

LES PISTES CYCLABLES



LA CHAUSSÉE À VOIE CENTRALE BANALISÉE (CVCB)



dans les cas rares où les contraintes géométriques et circulatoires rendent impossible le recours aux aménagements cyclables traditionnels.

LA CHAUSSÉE À VOIE CENTRALE BANALISÉE (CVCB)



La CVCB est une chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent **sur une voie centrale bidirectionnelle** et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée **rive**.

Le niveau de service proposé aux cyclistes par la CVCB est inférieur à celui offert par les aménagements cyclables dédiés. En effet, les véhicules motorisés sont par défaut autorisés à circuler (pour se croiser), s'arrêter et stationner sur la rive.

La chaussée à voie centrale banalisée

- **Vitesses**
 - 50 km/h ou 70 km/h
- **Trafic**
 - Routes à trafic faible à modéré
 - max **4000 véh/j** suivant les configurations
- **Largeur de rives**
 - 1,50 m minimum



Vélo

Chaussée à voie centrale banalisée

Éléments de recommandation

Cette fiche méthodologique propose des outils réglementaires.

Elle doit être consultée comme un outil d'aide à la décision, avec l'objectif de rendre compte des enjeux 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

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/chaussee-voie-centrale-banalisee-amenagement-mieux-compris>

QUELS ENSEIGNEMENTS RETENIR?

- Les évaluations réalisées de CVCB ne mettent pas en évidence un effet sur les vitesses pratiquées.
- Comprendre les recommandations
 - importance du dimensionnement : rives (1,5 m minimum) et de la voie centrale
 - type de marquage : T2-3u
 - qualité de roulement des rives au moins équivalente à celle de la chaussée
- Communication nécessaire pour une appropriation de la CVCB



SE FAIRE ACCOMPAGNER FINANCIÈREMENT

Présentation du portail : aides.francemobilites.fr

Aides-territoires : est une plateforme numérique qui centralise et organise les aides destinées aux structures locales (collectivités, associations, établissements publics, entreprises, etc.).

Présentation du portail France Mobilités & Aides-territoires

🔦 Disponible sur <https://aides.francemobilites.fr/> 🔦



- Une page web commune à France Mobilités et Aides-territoires qui centralise et structure les dispositifs financiers sur la thématique de la mobilité
- 235 aides financières réparties en 9 sous-thématiques de la mobilité

Le blog Aides-territoires : un centre de ressources à votre disposition



Des **articles et webinaires** qui décryptent les aides, pour toujours plus améliorer votre connaissance des dispositifs auxquels vous pouvez prétendre !



Découvrez les ressources

SE FAIRE ACCOMPAGNER FINANCIÈREMENT

APPELS À PROJETS - EN COURS

(jusqu'au 15/01/2024 - 17:00 - Heure de Paris)

AVELO 3 - 1^{er} relevé

Avelo 3



The screenshot shows the homepage of the Alvéole Plus website. At the top, there is a navigation bar with the logo 'alvéole+' on the left and menu items: 'Programme', 'Bénéficiaires', 'Prestataires', 'Actualités', 'Ressources', and a 'Connexion' button. The main content area features the title 'Le programme Alvéole Plus' in large blue font. Below the title, a paragraph states: 'Alvéole Plus vise à déployer 100 000 places de stationnement sécurisées et abritées pour les vélos. Le programme propose des financements ainsi que des actions de conseil et de formation pour accompagner leur déploiement.' To the right of the text is a 3D rendering of a white bicycle with a front basket.

Des outils pour se déplacer à vélo en sécurité



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

Merci de votre attention

Bertrand Deboudt – bertrand.deboudt@cerema.fr