

LA CHAUSSÉE À VOIE CENTRALE BANALISÉE

Ex Chaucidou

1.6

1 – DEFINITION

Le principe de la chaussée à voie centrale banalisée (CVCB ex chaucidou) consiste à offrir un espace aux cyclistes, via un nouveau partage de la chaussée. L'évolution du code de la route (R431-9) permet au cycliste de rouler en agglomération sur les accotements équipés d'un revêtement routier. L'aménagement est réalisé dans les cas où les contraintes géométriques et circulatoires rendent impossible un aménagement cyclables traditionnel type bande ou piste cyclable. Il ne doit pas être mis en œuvre au détriment de la qualité, du confort et de la largeur de cheminement piéton.

Les 3 principes de la CVCB

- **la suppression de la ligne blanche médiane** qui sépare, au milieu de la chaussée, les sens de circulation ;
- **la matérialisation induite d'une voie centrale rétrécie**, de largeur insuffisante pour permettre le croisement des véhicules automobiles ;
- **la création ou l'élargissement de deux rives latérales**, qui ne sont toutefois pas considérées comme des bandes cyclables au sens du Code de la Route, puisque les véhicules empruntent ces rives pour se croiser en vérifiant l'absence de cyclistes ;



3 Atouts

- aménagement à faible coût qui permet une bonne prise en compte des vélos ;
- aménagement qui modère les vitesses pratiquées ;
- aménagement reçu positivement par les habitants.

2 – REFERENCES

Pour rappel, un accotement est constitué d'une partie dégagée de tout obstacle (appelée bande dérasée) supportant le marquage, généralement bordé d'un trottoir en agglomération ou d'une berme engazonnée hors agglomération.

Le plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement (PAMA) de 2015 a modifié l'article R431-9 du code de la route qui stipule : les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés de revêtement routier.

En complément il est fait référence entre autres à l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière, aux guides du CEREMA, au guide Accessibilité piétons de Nantes Métropole.

3 – DISPOSITIONS DE NANTES METROPOLE

PROFIL DE LA VOIE

Pour un respect de la CVCB, il est préconisé :

- une voirie ayant une bonne covisibilité est préférable. Les profils sinueux et bombés qui masquent le trafic antagonistes peuvent entraîner l'usage des rives de la CVCB (recommandation CEREMA);
- pas ou peu de carrefours sur la voie considérée, les intersections complexifient le marquage des rives et/ou la mise en place de matériaux différents ;
- dans le cas d'aménagements ralentisseur de vitesse type écluse, se reporter sur le lien suivant pour connaître les règles de construction.

en attente du lien

HIÉRARCHISATION ET TRAFIC

Cet aménagement est à mettre en œuvre suivant le contexte :

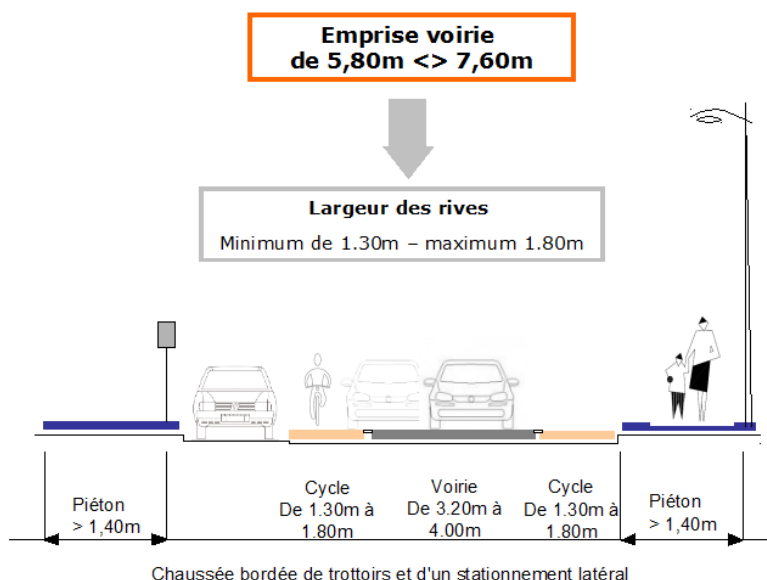
- plutôt sur des voies principales de liaison inter quartier. Le trafic de la voie doit être faible < 5000v/j ou trafic pendulaire < 6000v/j ; Le trafic est à mettre en lien avec la vitesse ;
- la vitesse limitée entre 30 et 50km/h ;
- **Sollicitation de la DEP et de SPIT** pour étude de cet aménagement sur des voies dont la vitesse est supérieure à 50km/h ;
- si une ligne de bus passe sur la voie concernée, l'aménagement de la CVCB reste possible et est à débattre au cas par cas ;
- rétablissement d'une continuité entre deux voiries pourvus d'aménagement cyclables (section courte contrainte, par exemple un ouvrage d'art).

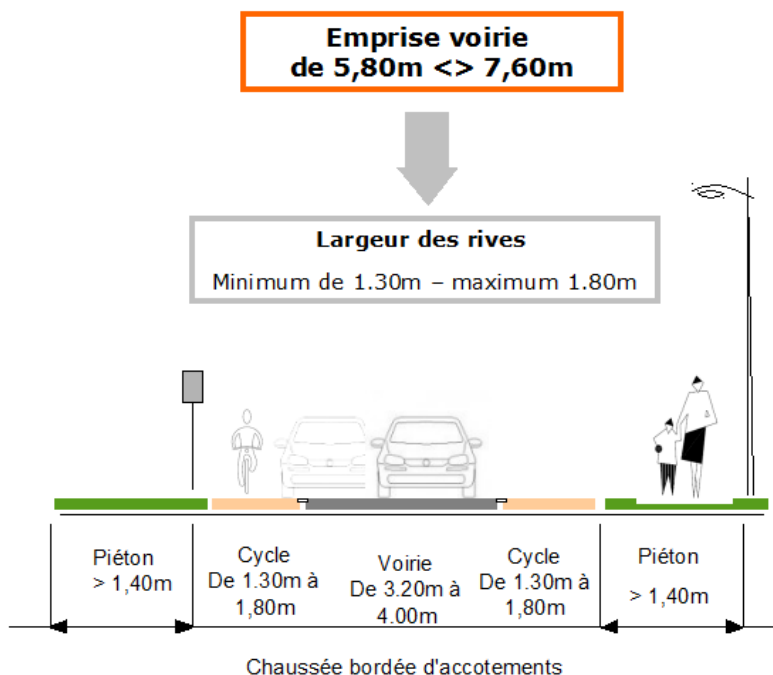
Pour les exceptions, un passage en revue de projet est nécessaire.

REPÈRES DIMENSIONNELS

La largeur de la voie centrale de 3.2m <> 4m fonctionne nettement mieux car le croisement se fait en mordant sur les rives latérales.

La largeur d'espace pour le cycle de 1.3m <> 1.8m, pas au-delà car elle pourrait être comprise comme du stationnement latéral.





Nota : pour une largeur inférieure à 5,80m, l'analyse du projet sur site (DEP-SPIT) permettra d'envisager ou non une CVCB

MATÉRIAUX DE REVÊTEMENT DE SURFACE

Il est fortement conseillé d'utiliser des matériaux différents entre la voie centrale et les rives latérales ce qui offre une meilleure lecture de l'aménagement et de l'effet couloir étroit incitant les véhicules à réduire leur vitesse.

4 - SIGNALISATION

Signalisation horizontale

Le marquage est défini par l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière 7ème partie. Il est utilisé dans cette fiche :

- ligne de rive T2 3u ;
- doubles chevrons.

Attention :

Le rajout de la figurine vélo sur la rive (en entrée, sortie, section courante ou au droit de carrefour) n'est pas prévu par l'IISR. **IL est à proscrire** afin de ne pas faire de confusion avec la bande cyclable.

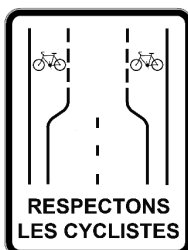
S'il existe des lignes de rives en limite de chaussée, elles doivent être effacées pour marquer la CVCB

Signalisation verticale

Signalisation d'usage Nantes Métropole

Un panneau spécifique (non réglementaire mais inspiré des exemples européens), d'usage Nantes Métropole, sera mis de façon permanente sur fond blanc qui permettra d'alerter les usagers sur le statut différent des espaces latéraux pour les cycles.

Les schémas de signalisation ci-après donnent les principes de pose en entrée de CVCB ainsi que des rappels si besoin



Signalisation provisoire de communication à la mise en service

Une communication autour du dispositif est indispensable pour une bonne compréhension des usagers.

Un second panneau de « com » officielle Nantes Métropole peut être mis de façon temporaire (quelques mois), pour expliquer le fonctionnement du nouvel aménagement.

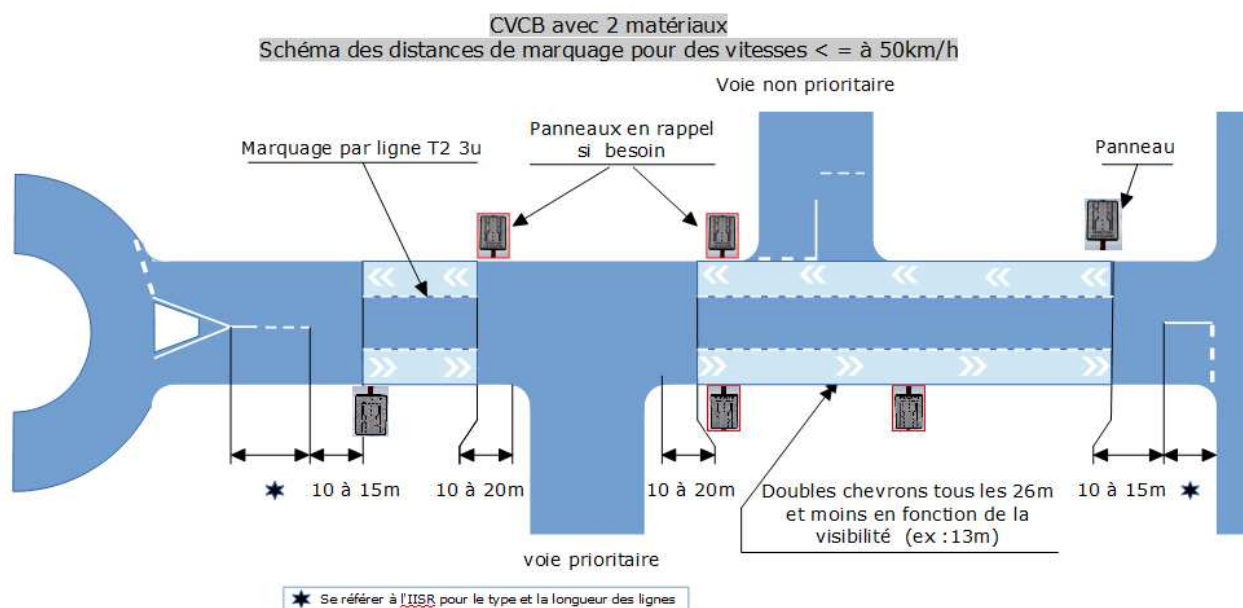


5 - PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Les schémas de signalisation ci-dessous donnent les principes à appliquer sur une chaussée à voie centrale banalisée. Les distances d'arrêt des lignes de rives sont à augmenter si la visibilité est insuffisante après vérification sur le terrain.

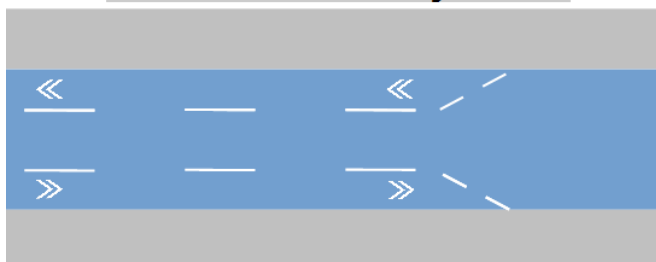
Un aménagement réalisé avec 1 ou 2 matériaux ne modifie pas ou peu le marquage.

Exemple de CVCB avec 2 matériaux

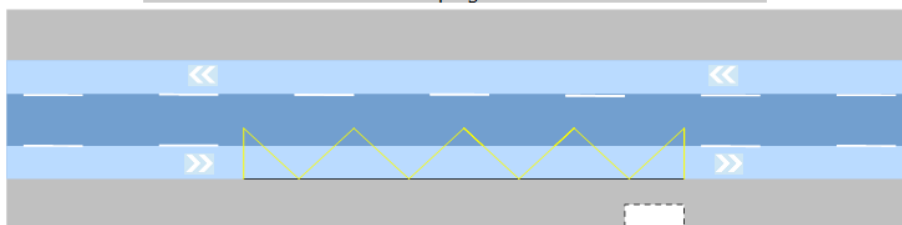


Dans le cas de CVCB avec matériau unique, il peut être opportun de matérialiser par un biseau le début et la fin de la ligne de rive pour accompagner le déport du véhicule.

Biseaux de début et fin de ligne de rives



CVCB avec 2 matériaux - Marquage au niveau d'un arrêt de bus



Le marquage de la ligne de rive s'interrompt au niveau du zébra bus

6 - EXEMPLES SUR NANTES METROPOLE



Basse Goulaine – rue des landes de la Plée
Bonne perception de l'aménagement par le contraste des matériaux



Ste Luce/Loire – rue de la jeune vigne
Moins bonne perception de l'aménagement par le matériau uniforme

L'emploi de matériaux différents marque les rives et réduit visuellement la largeur d'enrobé noir et la place laissée aux véhicules.