

### Groupe de Travail « Amélioration des voies partagées »

Christelle CUBAUD et Eric BROUWER

À la demande du CA de l'AF3V, un groupe de travail constitué de 25 adhérents volontaires a élaboré un certain nombre de propositions visant à améliorer la sécurité des cyclistes sur les itinéraires cyclables "en voies partagées" (sur routes, partagées entre automobilistes et cyclistes). Les points 6, 7, 8 et 9 figurants dans le document de travail, dont vous trouverez un aperçu ci-dessous, sont présentés sous forme :

- De constats,
- De propositions d'amélioration de la situation actuelle, sous forme de :
  - Recommandations destinées aux aménageurs
  - Demandes d'adaptation de la réglementation en vigueur

Nota : les points 1 à 5 abordés par ce groupe de travail, seront traités ultérieurement par le CA, après les conclusions du groupe de travail national sur la signalisation, piloté par Pierre Toulouse, avec le Cerema, Vélo & Territoires, etc.

#### Série de propositions du GT portant sur :

- 6 - La Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB, ex « ChauCiDou »)
- 7 - Les bandes cyclables
- 8 - Les ralentisseurs
- 9 - Les chicanes et écluses

#### 6. La Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB , ex « ChauCiDou »)

« La CVCB est un aménagement de compromis adapté aux profils en travers contraints permettant de matérialiser un espace de circulation délimité pour les cyclistes, mais restant franchissable (à l'inverse d'une bande cyclable) par les voitures et poids-lourds lors de croisements. »

Constat : De nombreuses CVCB créées ces dernières années ne respectent pas les recommandations du CEREMA notamment en termes de marquage au sol et de largeur des bandes dérasées. Une confusion entre bandes cyclables et CVCB s'est instaurée. Pour les cyclistes comme pour les automobilistes, la différence de nature entre lignes discontinues T2 3u et T3 5u reste souvent méconnue. Cette distinction semble également bien souvent inconnue des services techniques.

Exemples :



Beaufort-en-Anjou : CVCB... avec figurine vélo !



Saint-Loubès : CVCB... avec figurine vélo !



Nouvelle « CVCB » aménagée à Sedan : ce sont hélas clairement deux bandes cyclables du fait de l'utilisation d'un marquage T3 5u !



Beau nouveau « Chaucidou » réalisé à Saintes, sur la Route des Gonds (où passe la V92 « Flow Vélo ») : ce sont hélas, là aussi, deux bandes cyclables du fait du marquage T3 5u (ou T3 3u ?).



St-Georges-du-Bois (72700) : CVCB... avec figurine vélo !



Mondragon (ViaRhôna) : belle CVCB... avec figurine vélo !



St-Rémy-de-Provence : nouvelle CVCB... avec ligne de dissuasion (T3) et figurine vélo !

Ce sont donc des bandes cyclables... que l'on indique comme étant des rives sur lesquelles les voitures peuvent empiéter !

#### Rappel (Fiche Vélo n°2 du Cerema – Les bandes cyclables)

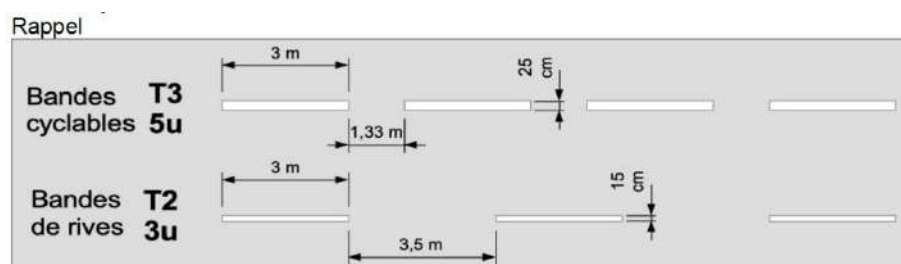
Les bandes cyclables sont délimitées sur la chaussée par une **ligne blanche discontinue T3 5u** ou exceptionnellement par une ligne continue 3u (masque de visibilité, présence d'un virage...). En section courante, **le marquage des bandes cyclables peut être complété par des pictogrammes vélos blancs et des flèches.**

Rappel (Fiche vélo n°37 du Cerema – Les chaussées à voie centrale banalisée)

Le marquage délimitant la chaussée de la rive est de type T2 3u.

**Il est possible d'utiliser les doubles chevrons en rive d'une CVCB.** Ils ont l'avantage d'encourager le cycliste à se positionner au centre de la rive, mais représentent un coût supplémentaire.

**En revanche, l'ajout de la figurine vélo sur la rive est à proscrire,** car il crée une confusion avec la bande cyclable, voie de circulation exclusivement réservée aux cyclistes, interdite à la circulation, l'arrêt et au stationnement motorisé.



**Proposition de demandes de l'AF3V**

1. Demande d'inscription dans l'IISR de l'utilisation systématique des **doubles chevrons** dans les bandes de rives, à intervalles de 50 m maximum en agglomération (200 m maximum hors agglomération), lorsque celles-ci ont été mises en place afin de créer une chaussée à voie centrale banalisée pour favoriser la circulation des cyclistes.
2. Demande d'inscription dans l'IISR de l'interdiction de la figurine vélo dans les bandes de rives (NDLR : marquage réservé aux bandes cyclables).

**Propositions de recommandations AF3V :**

3. Recommandation AF3V d'une largeur recommandée des bandes de rive de 1,80 m (1,50 m minimum, hors marquage).
4. Recommandation AF3V d'utilisation systématique pour les bandes de rives d'un revêtement distinct de celui de la voie centrale afin de bien différencier les espaces de circulation (revêtement coloré ou grenailé) sous réserve d'une qualité de roulement au moins équivalente à celle de la voie.

**Exemples :**



5. Recommandation AF3V d'instauration d'une limitation de vitesse (de 30 à 70 km/h, en fonction du profil de la route et du trafic) dans les CVCB.
6. Recommandation AF3V de mise en place d'écluses à intervalles réguliers afin de ramener régulièrement les véhicules motorisés sur la bande centrale.

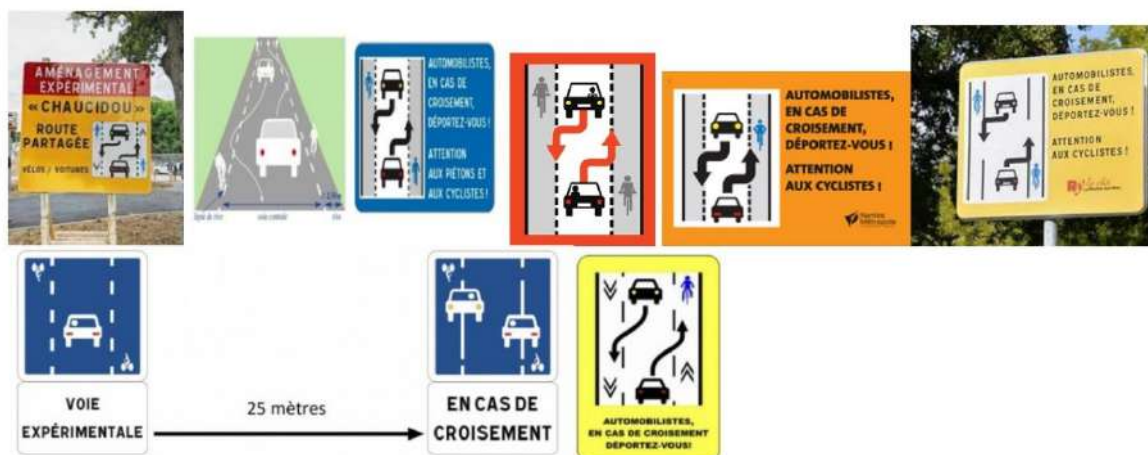


7. Proposition de l'AF3V de pose systématique de double-chevrons dans les CVCB.
8. Proposition AF3V de campagnes de communication nationale et locales pour faire connaître les CVCB et, plus généralement, les règles de sécurité à respecter par tous les usagers (en lien avec l'enseignement du code de la route).

### Proposition de panneau de signalisation CVCB

Actuellement, faute de panneau officiel, de nombreux panneaux –presque tous différents– sont rencontrés et montrent la difficulté de représenter une situation dynamique !

Exemples :



Certains portent de mauvaises indications en termes de marquage de figurines vélo ou de type de ligne de marquage, ou montrent des trajectoires pouvant inciter les automobilistes à effectuer une « queue de poisson » aux cyclistes...

#### Proposition de recommandation AF3V :

Le panneau le plus satisfaisant serait celui où la ou les voiture(s) sont montrées se positionnant derrière le cycliste pour le croisement comme ci-dessous (mais panneau de couleur bleue avec rives de couleurs différentes –par exemple grisées comme sur 3 des panneaux ci-dessus–).



En l'absence de trottoirs, le panneau pourra être complété avec un piéton circulant sur la rive.

## 7. Les bandes cyclables

Constat : Alors que les bandes cyclables sont des voies exclusivement réservées aux cycles, leur marquage (délimitation) par une ligne discontinue (ligne T3 5u, dite parfois « de dissuasion ») peut pourtant laisser penser que les autres véhicules peuvent y pénétrer, comme c'est le cas de la ligne discontinue des Chaucidous / CVCB (ligne T2 3u, dite « de rive »).

### Proposition de demande de l'AF3V

L'AF3V demande une modification de l'IISR (Article 114-3. Voies réservées à certaines catégories de véhicules / 1. - Bandes cyclables)

- ⇒ Rédaction actuelle : Les bandes cyclables sont délimitées sur la chaussée par une ligne discontinue de type T3 et de largeur 5u.
- ⇒ **Rédaction proposée : Les bandes cyclables sont délimitées sur la chaussée par une ligne continue de largeur 5u ou 3u en section courante ou, en présence de stationnement ou d'accès direct aux propriétés riveraines, par une ligne discontinue de type T3 et de largeur 5u**

### Proposition de recommandation AF3V

En présence de stationnement longitudinal, l'AF3V recommande la **création systématique d'une zone tampon entre le stationnement et la bande cyclable d'une largeur de 0,80 m (0,50 m minimum).**



Espace tampon en cas de stationnement longitudinal. Source : Cerema

## 8. Les ralentisseurs

Constat : Certains ralentisseurs, tout particulièrement ceux de type coussins berlinois, peuvent s'avérer dangereux pour les cyclistes notamment par temps de pluie. En effet, en fonction des matériaux utilisés, l'adhérence n'est pas optimale et elle donne régulièrement lieu à des glissades dont les dommages sont plus ou moins graves. De plus, en fonction de leur positionnement et de la présence éventuelle de véhicules en stationnement au droit des ralentisseurs, ils peuvent amener le cycliste à frôler ces véhicules pour éviter le coussin berlinois, se mettant ainsi en danger du fait du risque d'emportière.



### Proposition de recommandation AF3V

L'AF3V recommande l'usage des plateaux surélevés (ramenant la chaussée au niveau du trottoir sur plus de 8m) qui doivent être préférés aux coussins berlinois (dispositif laissant un espace libre de chaque côté), tandis que les dos d'ânes (simple bosse) sont à éviter (sauf s'ils sont de type ralentisseur sinusoïdal).

L'AF3V recommande par ailleurs de ne pas utiliser de ralentisseurs de type coussins berlinois lorsque du stationnement existe au droit du ralentisseur (à moins de le positionner à plus d'1m des voitures).

En l'absence de stationnement, le ralentisseur de type coussin berlinois devra être positionné à 0,80 m du trottoir, afin de permettre un passage du cycliste entre le ralentisseur et le trottoir.

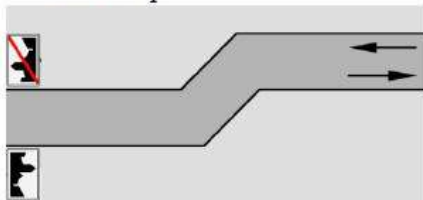
## 9. Les chicanes et écluses

### Définitions :

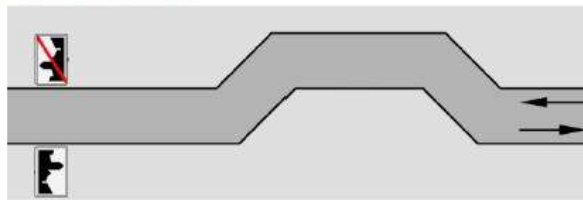
- ⇒ Une chicane est un aménagement qui consiste en un décalage de l'axe de la chaussée avec une déflexion significative de la trajectoire.
- ⇒ Une écluse est un aménagement qui consiste en un resserrement d'une route à double sens (bidirectionnelle), transformée ponctuellement en une route ne comprenant plus qu'une seule voie

Ci-dessous, illustrations n'ayant pour but que de décrire les différents types de chicanes et d'écluses (NDLR : illustrations non conformes au L 228-2 du Code de l'Environnement faute d'aménagement cyclable)

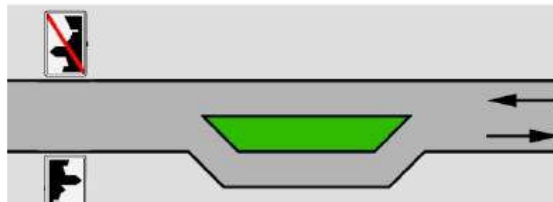
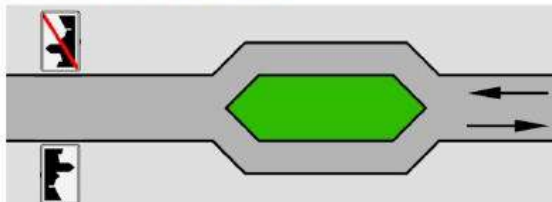
Chicane simple



Chicane double



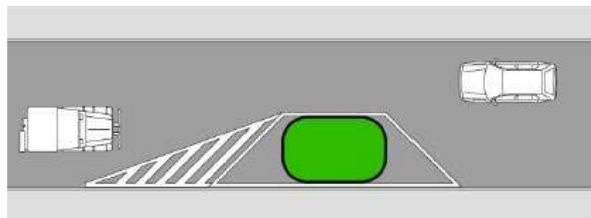
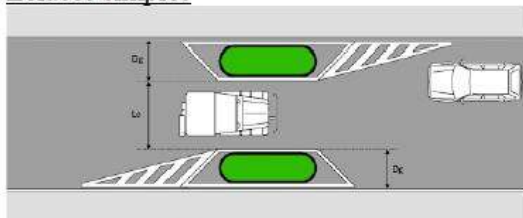
Chicane avec îlot central :



Îlot central symétrique

Îlot central asymétrique

Écluses simples



Rétrécissement axial

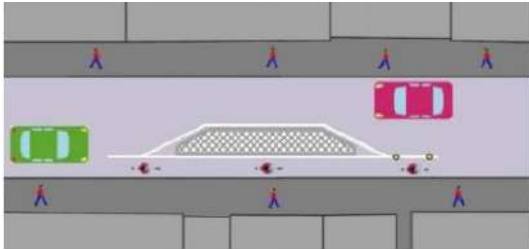
Rétrécissement latéral

Écluse double

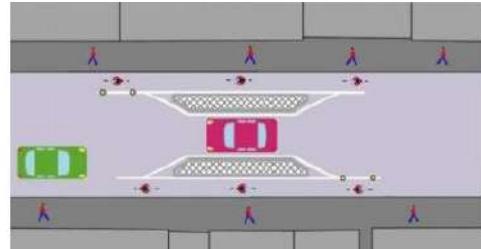




Ecluses simples avec by-pass vélo :



*Avec rétrécissement latéral*



*Avec rétrécissement axial*

### Proposition de recommandation AF3V

- Chicanes :

S'il n'existe pas d'aménagement cyclable en amont ou en aval de la chicane, l'AF3V demande la création systématique d'une voie d'évitement autour de la chicane, avec création d'un biseau en amont de la chicane, permettant aux cyclistes d'y accéder (Cf. Recommandation CEREMA fiche n°14 « Les chicanes urbaines implantées en entrée d'agglomération »).

La voie d'évitement aura les mêmes caractéristiques qu'une piste cyclable unidirectionnelle (revêtement, largeur et rayon de courbure).

Exemple :



*Voie d'évitement manquante ou incomplète en sortie d'agglomération,  
côté gauche sur la photo*

### Proposition de recommandation AF3V

- Écluses :

L'AF3V recommande la mise en place systématique de by-pass vélo dans toutes les écluses.  
Largeur recommandée du by-pass : 1,60 m / Largeur minimale : 1,20 m.

En l'absence de bandes cyclables et de CVCB en amont et en aval des écluses, l'AF3V recommande la mise en place systématique de bandes cyclables ou de bandes de rives en sortie d'écluse, sur une dizaine de mètres, afin de protéger le cycliste d'un rabattement trop rapide des voitures.



## 10. Les plans de circulations ruraux

Le GT renvoie au document du CEREMA « Le plan de mobilité rurale » - Élaboration, mise en œuvre et évaluation - Novembre 2016.

Lien vers le document :

[http://www.centres-bourgs.logement.gouv.fr/IMG/pdf/1822\\_rf18014216\\_plan\\_mob\\_rural\\_nov2016.pdf](http://www.centres-bourgs.logement.gouv.fr/IMG/pdf/1822_rf18014216_plan_mob_rural_nov2016.pdf)