

## La voie centrale banalisée

Popularisée dans les pays du nord sous le nom de « kernfahrbahn », la voie centrale banalisée permet d'apaiser les modes de circulation des véhicules motorisés, par la réduction de la largeur globale de la voirie qui leur est réservée. Ce changement de pratique devient alors possible grâce à deux préalables incontournables : la suppression de la ligne axiale et la réalisation de bandes de rives.

### La conception

Réservé à des axes limités à 50 ou 70 km/h, le principe est de garder la même largeur de chaussée et d'en changer la "lisibilité" : l'automobiliste doit comprendre qu'il est en agglomération et adapter son comportement en conséquence.

Dans une rue "classique" d'agglomération, la voirie est très souvent droite et large, ressemblant au profil d'une route départementale. L'automobiliste est l'usager dominant et se sent "chez lui".

L'objectif de la voie centrale banalisée, est de changer l'ambiance de ce type de voirie.

L'aménageur en réduisant la largeur utilisable de la voirie et en créant des bandes de rives de chaque côté, laisse peu de place pour se croiser. Il lui faut malgré tout assurer le trafic automobile tout en changeant la lisibilité de la chaussée. Il le réalise en supprimant la ligne axiale, ce qui permettra si besoin dans la pratique l'utilisation de la largeur complète de la chaussée ; y compris temporairement les bandes rives lors de croisement avec des véhicules de grand gabarit (photo 1).



### La suppression de la ligne axiale et les bandes de rives

Sur une voirie comportant des bandes cyclables et une voie axiale l'automobiliste roule entre ces deux "rails" formés par les lignes blanches délimitant les bandes cyclables et la ligne axiale et se déporte très peu pour doubler les cyclistes roulant sur les bandes cyclables, et ce malgré les obligations liées au code de la route (*Rappel de l'article R.414-4 - IV .... Pour effectuer le dépassement, il doit se déporter ( tout conducteur ) suffisamment pour ne pas risquer de heurter l'usager qu'il veut dépasser. Il ne doit pas en tout cas s'en approcher latéralement à moins d'un mètre en agglomération et un mètre cinquante hors agglomération ....*).

La ligne axiale ayant disparue, l'effet couloir n'existant plus, l'automobiliste aura toute latitude, si la circulation le lui permet, d'utiliser la partie gauche de la chaussée pour effectuer en toute sécurité son dépassement.

Les bandes de rives ne sont pas des bandes cyclables, mais ce que l'on appelle en rase campagne des accotements revêtus, sur lesquels les cyclistes peuvent circuler (décret n° 2003-283). Elles sont délimitées de la voie centrale banalisée par une ligne discontinue. Elles ne seront donc pas supportées par une signalisation verticale du type bande cyclable B22a ou C 113. En ce qui concerne le marquage au sol de logo cycliste, il n'est pas non plus réglementaire à ce jour, mais peut apporter un plus dans le cadre de la sécurité préventive : rappel de la présence de cyclistes (photo 2).



### Les dimensions préconisées

Les automobilistes ne doivent pas rouler sur les bandes latérales excepté en cas de nécessité. Il est possible de créer une bande centrale de 4,50 m minimum (5 m si le trafic PL est autorisé). Avec des bandes latérales de 1,25m minimum, ce type d'aménagement est réalisable dans une rue de 7 m / 7,50 m de large. Sur les voies à faible trafic et vitesse limitée à 50 km/h, le 5,80 m de largeur totale de chaussée semble également envisageable.

Il existe en France de nombreux aménagements routiers destinés à limiter la vitesse des véhicules motorisés, mais oubliant totalement le partage de la chaussée et la sécurité des usagers cyclistes. (voir photo n°3) Dans ce cas précis, la réalisation d'une bande centrale banalisée associée à une limitation de vitesse à 70 km/h serait à notre avis une meilleure alternative à ces deux couloirs de circulation au très fort pourcentage d'insécurité.



### Le stationnement des véhicules motorisés

La bande centrale banalisée peut engendrer des problèmes au niveau du stationnement éventuel des véhicules sur les bandes rives, ce qui n'est pas le cas des bandes cyclables. Dans les secteurs à forte demande de stationnement, il est conseillé de créer des espaces tampons entre les voitures et les bandes de rives. La solution idéale étant l'absence de stationnement (photo 4 et 5).

On notera également l'incertitude créée par cet aménagement quant à l'application de l'article L. 228-2 du Code de l'environnement qui impose des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements tels que pistes, marquage au sol ou couloirs indépendants, à l'occasion de rénovation ou de création de voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides.

Ce type de réalisation a démontré dans de nombreuses villes européennes son efficacité, tant sur le plan de la modération de la vitesse, et de la fluidité du trafic que celle du confort du cycliste. La FFCT demande la légalisation des voies centrales banalisées, ainsi que la rédaction de recommandations techniques s'y rapportant, y compris les problèmes liés au stationnement.

