



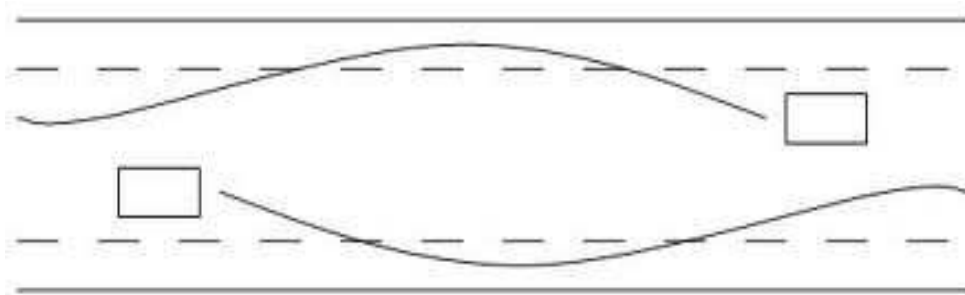
Les « chaussées à voie centrale banalisée » ou « chaucidou »

Cadrage général

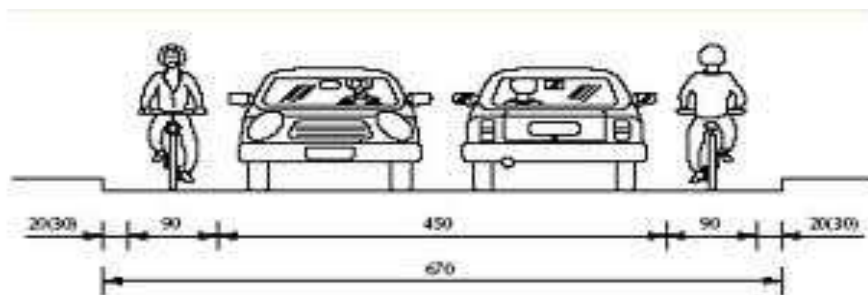
- **Club métiers mobilités douces – réunion du 10 janvier 2013 – G. Duval/E. Beauchemin**

# Définition

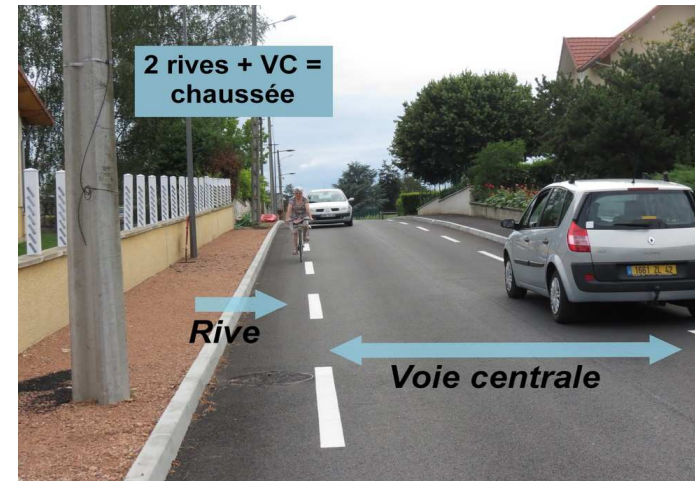
La « *chaussée à voie centrale banalisée* » (CVCB) est une chaussée sans marquage axial, dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe, formant ainsi une «*voie*» centrale bidirectionnelle et deux larges accotements revêtus appelés «*rives*» - Rapport CETE Lyon 2010



Source : site de la CU de Bordeaux



Source : site internet de Provélo (Belgique)



Source : site internet ville de Villerest

# Emergence du concept en France

- Le **chaucidou** est une appellation dont la paternité revient à l'association VeloBuc (*chaussée pour circulations douces*)
- La dénomination « **chaussée à voie centrale banalisée** » est issue des réflexions menées dans le cadre de la démarche Code de la rue.
- **La CVCB n'est pas prise en compte dans la réglementation en tant que telle**, et n'est donc a fortiori pas considérée réglementairement comme un aménagement cyclable.
- **Les travaux du groupe de travail sur le sujet (janvier 2010) ont conclu qu'il n'y avait pas nécessité « de modifier la réglementation existante** pour implanter ce type de dispositif. Par contre, il est nécessaire d'explicitier comment le réaliser en étant en accord avec les textes actuels, ainsi que de donner des pistes en termes de recommandations ».



*Ci-dessus extrait du site de VeloBuc : première chaucidou créée en Ile de France à Avon en 1997.*

# Cadre réglementaire

**En l'absence de cadre réglementaire *ad hoc* au Code de la Route, deux « arrangements réglementaires » permettent de créer une CVCB :**

## **1. traiter la rive comme un accotement revêtu**

**Avantage :** l'accotement est autorisé depuis 2003 aux cyclistes (Code de la route Art. 431-9)... mais uniquement hors agglomération

**Inconvénient :** le stationnement y est autorisé (article R 417-1 : « En agglomération, tout véhicule à l'arrêt ou en stationnement doit être placé par rapport au sens de la circulation selon les règles suivantes : 1° Sur l'accotement, lorsqu'il n'est pas affecté à la circulation de catégories particulières d'usagers et si l'état du sol s'y prête »)

## **2. traiter la rive comme une bande cyclable**

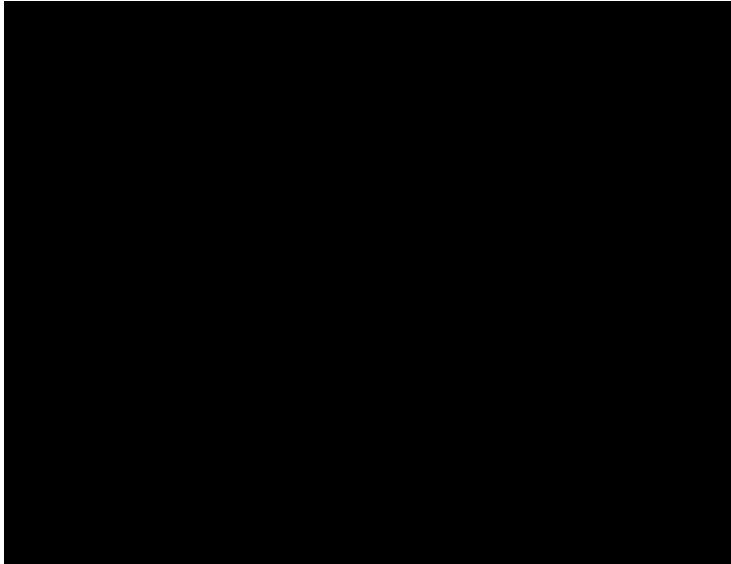
**Avantage :** peut être plus lisible grâce à la signalisation verticale et horizontale

**Inconvénients :**

- n'est pas franchissable par les véhicules sauf ponctuellement (tourne à droite)  
→ risque de perte du statut de la bande cyclable à terme si le profil est autorisé.
- risque d'être un mauvais exemple pour les préconisations de largeurs pour les bandes cyclables en général

**Le débat réglementaire est-il vraiment clos sur les CVCB ?**

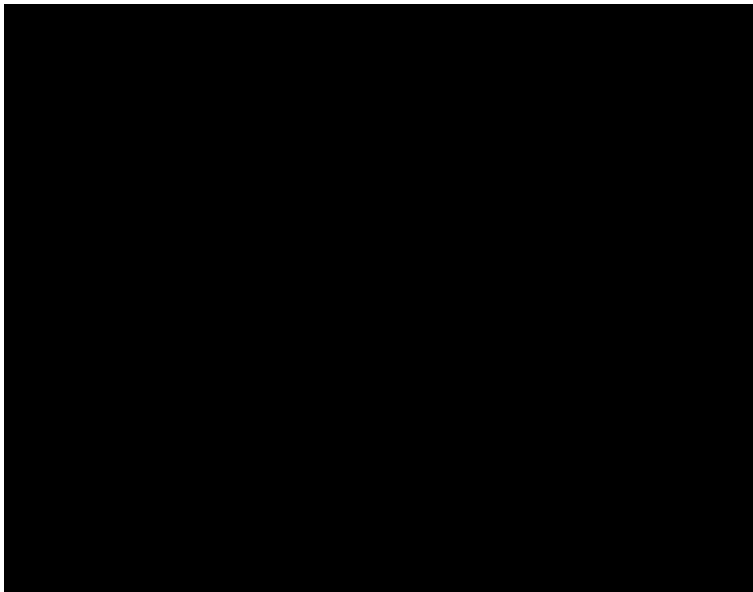
# Les vertus du dispositif



**L'aménagement d'une CVCB revient le plus souvent à simplement redistribuer l'espace d'une chaussée en modifiant le marquage au sol**

Cet aménagement permet :

- > une modération importante de la vitesse pratiquée
- > l'extension d'un réseau cyclable à des voiries difficilement aménageables pour les vélos autrement qu'en zones 30 classiques
- > tout en évitant des travaux coûteux sur la chaussée



# Les modalités d'implantation

## **Possibilité d'implantation :**

- en agglomération,
- hors agglomération.

**Selon certains critères.....**



# Les modalités d'implantation

## Principaux critères de faisabilité avancés par le CERTU :

1. Trafic faible (1500 veh/j... inadaptation de ce seuil à l'IDF) et trafic PL < 6%
2. Limitation de vitesse 70 km/h maximum > une CVCB ne nécessite pas forcément une limitation à 30
3. Largeur de chaussée et capacité de croisement de 2 véhicules
4. Longueur minimale d'implantation (1/ doit permettre une distance suffisante pour l'adaptation de la conduite par l'automobiliste, 2/le dépassement d'un véhicule long, type bus /PL doit être possible) :

Longueur minimale pour une voie limitée à 50 km / h : 115 m

Longueur minimale pour une voie limitée à 70 km / h : 155 m

**> Un domaine des possibles finalement très large !**

# Les modalités d'implantation

## Quelles largeurs ? Pratiques généralement observées

- > **largeur totale de la chaussée** : entre 5,20 et 8,50 m (en deçà la largeur est insuffisante pour un croisement sécuritaire, même en mordant sur les rives, et au delà des bandes cyclables d'1,50 m sont faisables et souhaitables)
- > **voie centrale bidirectionnelle** : entre 4 m et 5,50 m
- > **rives** : entre 1 m et 1,50 m



schéma de principe issu  
du site internet de la ville  
du Bouscat